

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft fed. Senator/-in: S 4 - Stadtplanung, Bau, Klimaschutz und Mobilität Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität	Beteiligt: Senatsbereich 2 Finanzen, Digitalisierung und Ordnung Zentrale Steuerung Kämmereiamt Ortsamt West Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt Tiefbauamt Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen Amt für Umwelt- und Klimaschutz	
TRAM WEST – Beschluss zur Umsetzung des Vorhabens		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
05.02.2026	Ortsbeirat Gartenstadt/ Stadtweide (10)	Empfehlung
10.02.2026	Ortsbeirat Reutershagen (8)	Empfehlung
17.02.2026	Ortsbeirat Hansaviertel (9)	Empfehlung
17.02.2026	Bau- und Liegenschaftsausschuss	Empfehlung
18.02.2026	Wirtschafts- und Vergabeausschuss	Empfehlung
26.02.2026	Finanz- und Beteiligungsausschuss	Empfehlung
26.02.2026	Tourismusausschuss	Empfehlung
26.02.2026	Stadtentwicklungs- und Umweltausschuss	Empfehlung
04.03.2026	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt auf Basis der Empfehlung der RSAG die Umsetzung des Vorhabens TRAM WEST (Straßenbahnnetzerweiterung Zoo-Reutershagen) auf Grundlage der Vorzugsvariante aus der Vorplanung (Ziff. 3 des Sachverhaltes) bis zur Inbetriebnahme - vorbehaltlich eines Förderbescheids vom Bund.

Beschlussvorschriften:

§ 22 Abs. 3 Nr. 1 Kommunalverfassung M-V i.V.m. § 7 Abs. 7 ÖPNV-Gesetz M-V

bereits gefasste Beschlüsse:

2019/BV/0602 der Bürgerschaft vom 04.03.2020

2020/BV/1833 der Bürgerschaft vom 20.04.2021

2023/BV/4638 der Bürgerschaft vom 15.11.2023

Sachverhalt:Einführung

Die Bürgerschaft hat die Verwaltung und die Rostocker Straßenbahn AG im November 2023 mit der gemeinsamen Planung der Straßenbahnneubaustrecke im Korridor West (Zoo - Barnstorfer Ring – Groß Schwaßer Weg – Edelweißweg – Goerdelerstraße – Braesigplatz) beauftragt.

In diesem Beschluss wurde festgelegt, nach Abschluss der Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) einen Beschluss über den Bau der Straßenbahnstrecke durch die Bürgerschaft zu fassen.

Die Planungen bis zum Ende der Leistungsphase 2 (Vorplanung) konnten aufgrund der sehr guten Zusammenarbeit der beteiligten Ämter und der RSAG mittlerweile abgeschlossen werden. Mit der Festlegung auf eine Vorzugsvariante und der Finalisierung der Finanzplanung liegt nun ein belastbarer Projektstand vor. Dadurch kann eine frühere Beschlussfassung erfolgen als ursprünglich vorgesehen. Der erreichte Stand erlaubt es, den politischen Gremien eine fundierte, fachlich abgesicherte Entscheidungsgrundlage vorzulegen und damit ein wichtiges Signal für die Realisierung der Neubaustrecke zu setzen.

In den Planungsprozess und bei der Erarbeitung einer Vorzugsvariante war die Öffentlichkeit über die Gläserne Werkstatt mit Online-Beteiligungsformat im Dezember 2024 sowie über zwei Planungsworkshops mit repräsentativ ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern im April und Mai 2025 umfassend eingebunden. Parallel dazu wurden sämtliche Planungsergebnisse auf der Projektwebseite www.tram-west.de veröffentlicht.

Die Vorplanung umfasste verschiedene Untersuchungen, darunter Variantenbewertungen, technische Machbarkeiten, Erfassung der im weiteren Verfahren zu behandelnden wesentlichen Umweltaspekte und städtebauliche Belange. Die Ergebnisse der Vorplanung sind in strukturierter Form aufbereitet und bieten ein hohes Maß an Transparenz, ermöglichen eine verlässliche Bewertung der nächsten Schritte und stärken die fachliche Grundlage für den weiteren Planungsprozess. Die im Trassenverlauf relevanten Umweltbelange werden in der zur Entwurfs- und Genehmigungsplanung begleitenden Umweltverträglichkeitsprüfung bearbeitet.

Gleichzeitig bietet der vorliegende Projektstand eine frühere Planungssicherheit, insbesondere für die Kleingärtnerinnen und Kleingärtner sowie die Versorgungsunternehmen. Für die Kleingartenanlagen bedeutet dies eine klare Perspektive für die kommenden Jahre und die Möglichkeit, notwendige Vorbereitungen geordnet zu treffen. Für die Versorgungsunternehmen schafft die frühzeitige Beschlussgrundlage die Voraussetzung, personelle und materielle Ressourcen langfristig und zielgerichtet einzuplanen.

Damit ist eine solide Basis geschaffen, um das Projekt TRAM WEST verantwortungsvoll, transparent und zielgerichtet in die nächsten Schritte zu führen.

Die TRAM WEST stellt aus stadtplanerischer Sicht eine wesentliche strategische Investition in die zukünftige Entwicklung Rostocks in den nächsten Jahrzehnten dar: sie stärkt den öffentlichen Verkehr und unterstützt die von der Bürgerschaft beschlossene Mobilitätswende. Der Stadtteil Reutershagen mit 17.000 Einwohnern, das sich in den nächsten Jahren erweiternde Uniklinikum als einer der größten Arbeitgeber Rostocks sowie der Zoo als touristischer Aufkommensschwerpunkt werden durch die Neubaustrecke stark profitieren. Ein sehr gut ausgebauter ÖPNV ist entscheidend für die Attraktivität unserer Stadt und der Region. Er bildet einen äußerst relevanten Standortvorteil für Wirtschaft und Tourismus und fördert die weitere positive Entwicklung. Zudem erhöht die Neubaustrecke die Resilienz des Gesamtverkehrsnetzes, indem sie zusätzliche Verbindungen schafft und die Abhängigkeit von einzelnen Achsen reduziert. Die Potenziale zur Senkung der Betriebskosten bei der RSAG sichern langfristig einen attraktiven und effizienten ÖPNV in Rostock.

Über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) lassen sich 75% der Kosten für das Projekt über finanzielle Mittel des Bundes fördern. Die bisherigen Berechnungen zum volkswirtschaftlichen Nutzen (siehe 2023/BV/4638) sowie erste Gespräche mit dem Fördermittelgeber des Bundes bestätigen die sehr gute Förderfähigkeit des Projektes

Die Kombination der genannten Faktoren macht deutlich, dass jetzt ein geeigneter Zeitpunkt für ein städtisches Bekenntnis und die konsequente Weiterführung des Projekts gegeben ist. Ein frühzeitiges positives Votum der Bürgerschaft würde ein Signal der Geschlossenheit der Stadtgesellschaft an den Fördermittelgeber Bund senden und die guten Werte aus der Wirtschaftlichkeitsberechnung und den damit einhergehenden hohen Nutzen für die Stadt noch einmal bekräftigen. Dies gilt auch für das Land Mecklenburg-Vorpommern, das die Förderquote auf bis zu 90% erhöhen kann.

Mit dem frühzeitigen Beschluss können wir zudem das langfristige zukünftige ÖPNV-Leistungsangebot für die Verlängerung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) an die RSAG konkretisieren. Die Bürgerschaftsbeschlussfassung zur EU-weiten Vorabbekanntmachung wird im Sommer 2026 angestrebt, um den neuen ÖDA vorfristig für 22,5 Jahre erteilen zu können.

Vorzugsvariante TRAM WEST

1. Rückblick Planungsphase

Ausgehend vom Planungsauftrag wurden im Korridor West diverse Linienführungsansätze untersucht (siehe Anlage, Folie 21). Aufgrund der Komplexität des Planungsgegenstandes und der deutlichen strukturellen Unterschiede innerhalb des Untersuchungsgebietes, wurde die Strecke in die drei Planungsabschnitte Nord, Mitte und Süd unterteilt. Insgesamt ergaben sich im Planungsverlauf über 50 verschiedene Ansätze. Dazu gehörten im Südabschnitt Varianten mit einer teilweisen straßenbündigen Führung (Straßenbahn und Kfz-Verkehr teilen sich die Fahrbahn) der Gleise im Barnstorfer Ring oder im Mittelabschnitt Führungen über den Mittelweg durch die Kleingartenanlagen hindurch bzw. eine Führung über das Schulgelände des CJD zwischen Grundschule und Gymnasium hindurch. Auch im Nordabschnitt zählten straßenbündige Führungen zu den einzelnen Ansätzen. In der Gläsernen Werkstatt im Dezember 2024 wurden pro Planungsabschnitt drei Varianten vorgestellt. Parallel lief eine Online-Beteiligung. In den Planungsworkshops im April und Mai 2025 wurden diese Ansätze mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Vertretern des Kleingartenverbandes diskutiert. Im Ergebnis dieses Dialoges wurde für den Südabschnitt eine vierte Variante entwickelt, die sowohl das Naturdenkmal als auch die Alleeebäume im Barnstorfer Ring schont. Im Nordabschnitt wurde ausgehend von den Diskussionen mit den Fachämtern ebenfalls eine vierte Variante erarbeitet.

2. Variantenvergleich

In einem detaillierten Variantenvergleich wurden 3 bzw. 4 Varianten je Planungsabschnitt einander gegenübergestellt. Die drei Kriterienbereiche Umwelt, Stadtgesellschaft sowie Verkehr wurden gleich gewichtet. Im Südabschnitt hat die zusammen mit der Öffentlichkeit entwickelte Variante 4 (eigener Gleiskörper, Schonung Naturdenkmal Esskastanie sowie Ahornbaumreihe) die besten Bewertungen erhalten. Im Mittelabschnitt ist die Variante 1 (Streckenführung südöstlich des Groß Schwaßer Weges, Führung um das Schulgelände herum) die Vorzugsvariante sowie im Nordabschnitt die Variante 2 (eigener Gleiskörper westlich der Goerdelerstraße, weitgehender Erhalt der Parkplätze). Der Variantenvergleich inklusive Bewertung der einzelnen Varianten ist in der Anlage auf den Folien 22-30 detailliert beschrieben.

3. Beschreibung Vorzugsvariante

3.1. Südabschnitt

Im Südabschnitt verläuft die neue Straßenbahntrasse von der bestehenden Strecke an der Trotzenburg bis zum Barnstorfer Ring/Groß Schwaßer Weg. Nach der bestehenden Haltestelle Zoo quert die Trasse die Rennbahnallee und wird anschließend auf einem eigenen, vom Kfz-Verkehr getrennten Gleiskörper südlich des Barnstorfer Rings geführt. Die Erschließung des Zooparkplatzes wird angepasst und eine neue Haltestelle in Höhe der bestehenden Fußquerung des Barnstorfer Rings eingerichtet. Der geplante Radschnellweg aus Richtung Schutow wird berücksichtigt. Zur Erhöhung der betrieblichen Flexibilität ist im Bereich Rennbahnallee ein Gleisdreieck vorgesehen. Die Trasse wird in diesem Abschnitt baulich schmaler ausgeführt, um das Naturdenkmal und die Baumreihe zu schützen. Eine Kompensation der wegfallenden Zooparkplätze ist am P+R-Parkplatz Groß Schwaßer Weg vorgesehen. Zoobesucher können beide Straßenbahnhaltestellen (Haupteingang und an der Trotzenburg) von diesem P+R-Parkplatz aus ohne zusätzliche Kosten erreichen.

3.2. Mittelabschnitt

Der Mittelabschnitt verläuft zwischen Barnstorfer Ring und Edelweißweg. Im Groß Schwaßer Weg entsteht die Haltestelle „Westfriedhof“ mit Anbindung an den vorhandenen P&R-Platz.

Die Trasse verläuft nach dem P&R-Platz südöstlich der Fahrbahn auf einem eigenen Gleiskörper. Im Bereich Primelweg kreuzt die Trasse den Groß Schwaßer Weg und wird anschließend nördlich in Richtung Kleingartenanlage geführt. Eine Haltestelle erschließt den CJD-Schulstandort, die Sternwarte und das Wohngebiet Gartenstadt. Eingriffe in die Kleingartenanlage werden auf ein Minimum reduziert. Entlang der Trasse wird ein Inspektionsweg hergestellt, der auch für den Fuß- und Radverkehr nutzbar ist. Zugänge und Quermöglichkeiten in die Kleingartenanlagen bleiben erhalten. Am Edelweißweg erfolgt der Übergang in den Nordabschnitt.

3.3. Nordabschnitt

Der Nordabschnitt verläuft vom Edelweißweg bis zur Hamburger Straße. Die Trasse führt westlich um den sogenannten „Rodelberg“. Der Bolzplatz am Reutershäger Weg wird verlegt und neu angelegt. Eine Haltestelle ist an der Erich-Mühsam-Straße vorgesehen.

Zwischen Erich-Mühsam-Straße und Bonhoefferstraße wird die Trasse westlich der Goerdelerstraße geführt. Ein Teil der vorhandenen Gehölzfläche wird in Anspruch genommen; im Gegenzug wird dieser Abschnitt als Grüngleis ausgebildet. Die Haltestelle Bonhoefferstraße ermöglicht weiterhin Umsteigeverbindungen zum Bus. Bestehende Stellplatzanlagen in der Goerdelerstraße bleiben erhalten; zusätzliche Baumpflanzungen sind vorgesehen.

Der Kreisverkehr bleibt in seiner Funktion bestehen. Die Straßenbahn kreuzt den Kreisverkehr, gesteuert durch eine moderne tramgesteuerte Ampel, die nur bei Bedarf schaltet, so dass der Auto- und Radverkehr ansonsten ungehindert weiterfließt. Eine weitere Haltestelle ist an der Reuterpassage vorgesehen.

4. Wirkungen in Verkehr und Grünflächen

4.1. ÖPNV

Mit der Inbetriebnahme der TRAM WEST ergeben sich für den öffentlichen Personennahverkehr deutliche Verbesserungen hinsichtlich Reisezeit, Umsteigenotwendigkeiten, Komfort, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit. Viele Rostocker Stadtteile profitieren von der neuen ca. 4 Kilometer langen Schienenverbindung im Rostocker Westen. So entstehen neue Direktverbindungen aus den nordwestlichen Stadtteilen in Richtung Reutershagen, Uniklinikum und Zoo. Der Stadtteil Reutershagen mit ca. 17.000 Einwohnenden wird mit 3 neuen Haltestellen vollständig durch die Straßenbahn erschlossen. Aus dem Zentrum Reutershagens sind zukünftig umsteigefreie Fahrten mit deutlicher Verkürzung der Reisezeiten in die Innenstadt, zum Hauptbahnhof und sogar in die Südstadt, nach Lütten Klein und Dierkow möglich. Deutlich schneller ist von Reutershagen auch das Ostseebad Warnemünde erreichbar. Die heutige Feinerschließung mit dem Bus in Reutershagen bleibt erhalten.

Durch die Anbindung des P+R-Platzes am Groß Schwaßer Weg entsteht für Einpendelnde aus dem westlichen Rostocker Umland ein attraktiver Standort zum Umstieg, um mit der Straßenbahn schnell und in dichtem Takt in die Innenstadt oder zu großen Arbeitsstätten wie dem Uniklinikum oder dem Unicampus Ulmenstraße zu gelangen. Dadurch wird die Parkplatzsituation besonders in der Innenstadt und der Kröpeliner-Tor-Vorstadt entlastet und der Verkehr auf den Straßen in die Innenstadt reduziert.

Nicht zuletzt ist die TRAM WEST für die Resilienz des Straßenbahnnetzes von hoher Bedeutung. Im Falle von Störungen oder Baumaßnahmen im Bereich des mit ca. 25.000 Fahrgästen am stärksten belasteten Streckenabschnitts zwischen Doberaner Platz und Reutershagen besteht eine alternative Fahrmöglichkeit, um den Rostocker Nordwesten mit ca. 50.000 Einwohnenden im Einzugsbereich der Straßenbahn weiterhin an das Stadtzentrum anzubinden und die Erreichbarkeit des einzigen Straßenbahnbetriebshofes sicherzustellen.

Durch die nahezu vollständig vom Individualverkehr unabhängige Trassierung können Betriebsstörungen deutlich reduziert und eine hohe Pünktlichkeit mit kurzen Fahrzeiten gewährleistet werden. Der hohe Fahrkomfort der Straßenbahnen, mehr Platz als in Bussen und die vollständige Barrierefreiheit sind weitere positive Aspekte, die bereits bei den Netzerweiterungen der Straßenbahn in Richtung Südstadt und Lichtenhagen in den 2000er Jahren überzeugt haben.

Die TRAM West und das gezielt darauf ausgerichtete Busnetz schaffen ein insgesamt attraktiveres ÖPNV-Angebot für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock mit höheren Nutzerzahlen. Gleichzeitig ermöglicht es der RSAG das Leistungsangebot deutlich effizienter zu erbringen und Betriebskosten zu reduzieren.

4.2. Kfz-Verkehr

Die Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr bleiben moderat. Im Bereich des Kreisverkehrs Goerdelerstraße/U.-v.-Hutten-Straße ist aufgrund der erforderlichen Sicherung querender Bahnen mittels Lichtsignalanlage eine geringfügige Beeinflussung der Verkehrsqualität möglich; durch die bedarfsgesteuerte Schaltung werden die Eingriffe jedoch auf das absolut notwendige Maß begrenzt.

An der Hamburger Straße entsteht eine neue Linksabbiegespur in die Goerdelerstraße. Durch diese zweite Zufahrt nach Reutershagen werden die Tschaikowski- und Händelstraße von Verkehr entlastet (Maßnahme K-22 aus dem Mobilitätsplan Zukunft). Die Leistungsfähigkeit des Knotens ist weiterhin stabil.

Die Goerdelerstraße in Reutershagen wird mit dem Bau der TRAM WEST auf gesamter Länge grundhaft saniert. Es entstehen neue sichere Rad- und Fußwege sowie straßenbegleitendes Grün. Die Parkplätze entlang der Goerdelerstraße bleiben weitgehend erhalten, lediglich 20 der 90 Stellplätze entfallen. Gleiches gilt auch für den Groß Schwaßer Weg im Abschnitt zwischen Barnstorfer Ring und Aternweg. Im Zuge der Umsetzung der TRAM WEST erfolgt eine grundhafte Sanierung inklusive der Errichtung von sicheren Rad- und Fußwegen.

4.3. Radverkehr

Die Planung berücksichtigt durchgehend die Belange des Radverkehrs. Der geplante Radschnellweg Schutow – Innenstadt wird in die Trassenführung eingebunden. Durch Umgestaltungen entlang der Goerdelerstraße und des Groß Schwaßer Weges entstehen durchgängige und sichere Radverkehrsanlagen. Zudem entsteht zwischen Groß Schwaßer Weg und Reutershagen ein parallel zur Straßenbahntrasse verlaufender Inspektionsweg, der für den Fuß- und Radverkehr nutzbar ist, und eine neue Verbindung zwischen Barnstorfer Wald, Gartenstadt, Schulstandort CJD, den Kleingartenanlagen und Reutershagen herstellt.

4.4. Fußverkehr

Die Erreichbarkeit zentraler Ziele verbessert sich deutlich. Neue Querungsstellen entstehen entlang der Goerdelerstraße in Höhe Ernst-Thälmann-Straße und Clara-Zetkin-Straße. Die Erreichbarkeit des Zoos, Westfriedhofs, der Reuterpassage und der Wohnbereiche wird durch neue Haltestellenstandorte verbessert. Neue Querungen verkürzen die Wege zu zentralen Zielen wie Reuterpassage, Zoo und Westfriedhof.

Im Bereich der Kleingartenanlagen werden bestehende Wegebeziehungen dauerhaft gesichert und um neue Quermöglichkeiten entlang der Trasse ergänzt.

4.5. Stadt- und Freiraum

Durch den Einbau von Grüngleis im Bereich der Goerdelerstraße und die ergänzenden Baumpflanzungen ergibt sich neben der Reduzierung von Emissionen und der Verbesserung des Mikroklimas eine Minderung von negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Dadurch und durch die ergänzenden Baumpflanzungen kann die Trasse der Straßenbahn abschnittsweise als "grünes Band" wahrgenommen werden. Der Rodelberg-Bereich im südlichen Reutershagen bleibt im Charakter erhalten; der bestehende Bolzplatz wird wenige Meter vom bisherigen Ort neu errichtet. Im Bereich Barnstorfer Ring ermöglicht die Trassenführung den Erhalt des Naturdenkmals "Esskastanie" sowie eines Teils der geschützten Ahorn-Baumreihe.

Der Bau von TRAM WEST ist mit Eingriffen in städtische Grünflächen verbunden. Der Einbau von Grüngleis trägt jedoch zur Minderung der Auswirkungen bei. Die Aufenthaltsqualität im Bereich der Tram West wird im Vergleich zu einem klassischen Schottergleis aufgewertet.

5. P+R Groß Schwaßer Weg

Aktuell läuft parallel zum Streckenausbau eine Machbarkeitsstudie der HRO zur P+R Fläche am Groß Schwaßer Weg, die auch eine Kostenschätzung für den Umbau des Parkplatzes sowie die Errichtung des Parkhauses beinhaltet. Ziel ist die bessere Ausnutzung, eine Aufwertung der Fläche und die Kompensation wegfallender Parkplätze. Mit dem Fördermittelgeber wird zu untersuchen sein, inwieweit hier das Parkkonzept über Fördermittel TRAM WEST (anteilig) gefördert oder aber alternative Fördermittel erschlossen werden können.

Für den künftigen Betrieb und Ausbau des P+R-Parkplatzes existieren verschiedene Optionen, die momentan von der HRO geprüft und finanziell bewertet werden.

6. Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Projektes TRAM WEST

Aufgrund des sehr guten Kosten-Nutzen-Faktors der Neubaustrecke können über das Projekt TRAM WEST weitere dringend erforderliche Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen im Bestandsnetz gefördert werden. Diese Maßnahmen sind in den kommenden Jahren auch ohne den Netzausbau, aber dann mit einer deutlich geringeren Förderquote (in Abhängigkeit der Entwicklung der Förderprogramme auch komplett ohne Förderung) zu realisieren. Dazu gehören der Ausbau der Parkstraße, des Streckenabschnitts zwischen Platz der Jugend und Zoo sowie die Sanierung der Doberaner Straße. In allen benannten Abschnitten ist die Gleisinfrastruktur vor ca. 30 Jahren das letzte Mal grundhaft erneuert worden und nähert sich dem Ende der Lebensdauer. Hier bietet sich im Zusammenhang mit dem Bau der TRAM WEST die einmalige Chance, den Haushalt von RSAG und HRO in den nächsten Jahren durch weitere Fördermittel nachhaltig zu entlasten. Aktuell laufen die Planungen zu den genannten Streckenabschnitten. Die Kosten dafür sind nicht in dem Gesamtprojektkosten TRAM WEST enthalten, sondern spiegeln sich in den Langfristplanungen der RSAG wider.

7. Auswirkungen auf die Betriebskosten der RSAG

Mit Umsetzung des neuen Liniennetzes nach Fertigstellung der Straßenbahnneubaustrecke können die Betriebskosten der RSAG um voraussichtlich 1,6 Mio. EUR pro Jahr reduziert werden. Allein durch vermiedene Investitionen für 10 Busse sowie wie deren Ersatzbeschaffung können im Zeitraum von 30 Jahren 41,7 Mio. EUR eingespart werden. Die Rechnung erfolgt für drei Beschaffungszyklen, da Busse im Vergleich zu Straßenbahnen eine deutlich geringere Lebensdauer haben (12 vs. 30 Jahre).

Weitere Einsparungen ergeben sich durch die effizientere Betriebsdurchführung bei den geplanten größeren Gleisbaumaßnahmen in den nächsten Jahren (Sanierung Doberaner Straße und Hamburger Straße). Über die Neubaustrecke ist eine Umleitungsstrecke sowie eine weitere Fahrmöglichkeit zum Betriebshof vorhanden. Ohne die Neubaustrecke muss das Straßenbahnnetz perspektivisch über längere Zeiträume geteilt werden. Für die regelmäßige Wartung ist dann ein aufwändiger Transport der Bahnen aus dem Innenstadtnetz mittels Tieflader zum Betriebshof notwendig. Die Strecke über die Doberaner Straße ist der am stärksten belastete Streckenabschnitt im Netz der RSAG. Im Falle einer Sperrung ohne Umleitungsmöglichkeit muss mit großem Aufwand ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden. Neben den hohen Kosten werden Fahrgastrückgänge aufgrund der geringeren Zuverlässigkeit und der Komforteinbußen erwartet.

8. Finanzierung

Der jährliche Zuschussbedarf erhöht sich durch die Tram West nicht. Die förderfähigen Gesamtkosten des Projektes TRAM WEST in Höhe von 90 Mio. EUR können durch den Bund im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) mit einer Quote von 75% gefördert werden. Das Land Mecklenburg-Vorpommern kann die Förderung auf bis zu 90% erhöhen. Der verbleibende Eigenanteil der Planungs- und Baukosten für die RSAG würde in Abhängigkeit der Förderquote bei bis zu 32,5 Mio. EUR liegen.

Der Förderantrag für die Bundesmittel kann nur durch das Land Mecklenburg-Vorpommern gestellt werden. Gespräche dazu haben bereits stattgefunden. Zusätzlich sind die Hanse- und Universitätsstadt Rostock und die RSAG momentan im Austausch mit dem Land bezüglich der Landesfördermittel. Ein positives Votum der Bürgerschaft würde dem Prozess der Einwerbung von Landesfördermitteln eine zusätzliche Dynamik verleihen.

Die aktuellen Kosten und Förderung stellen sich wie folgt dar:

Gesamtkosten		100 Mio. EUR
Förderfähige Kosten	90%	90 Mio. EUR
Förderung Bund (GVFG)	75%	67,5 Mio. EUR
Mögliche Förderung Land	bis zu 15 % förderrechtlich möglich	bis zu 13,5 Mio. EUR
Eigenanteil RSAG		max. 32,5 Mio. EUR

Der Kernhaushalt der Hanse- und Universitätsstadt wird durch das Projekt nicht belastet. Für das Projekt Tram West braucht es kein zusätzliches Eigenkapital und keine zusätzlichen Investitionszuschüsse der RVV/HRO. Den Eigenanteil für die Realisierung der Straßenbahnneubaustrecke und möglicher im unmittelbaren Zusammenhang stehender Begleitmaßnahmen (u. a. Medien wie Strom, Wasser) finanziert die RSAG über langfristige Kredite. Der konkrete Umfang der Begleitmaßnahmen ist momentan Gegenstand der Abstimmungen mit den Versorgern.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine

Weitere mit der Vorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

☒ liegen nicht vor.

Bezug zum zuletzt beschlossenen Haushaltssicherungskonzept:

☒ Die Vorlage hat keine Auswirkungen.

Klimarelevante Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/>	keine Auswirkungen
<input type="checkbox"/>	positive Auswirkungen (nachfolgend)
<input type="checkbox"/>	negative Auswirkungen (nachfolgend)
<input type="checkbox"/>	Angabe entfällt (kein Vorhaben oberhalb von 100.000,- EUR)

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

Eva-Maria Kröger

Hinweis:

Die Anlagen sind aufgrund ihres Umfangs ausschließlich in ALLRIS verfügbar.

Anlagen

1	Präsentation TRAM WEST	öffentlich
2	Lageplan Südabschnitt	öffentlich
3	Lageplan Mittelabschnitt	öffentlich
4	Lageplan Nordabschnitt	öffentlich