

<p>Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft</p> <p>fed. Senator/-in: S 4 - Infrastruktur, Umwelt und Bau</p> <p>Federführendes Amt: Amt für Mobilität</p>	<p>Beteiligt:</p> <p>Zentrale Steuerung Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Senator für Finanzen, Digitalisierung und Ordnung Kämmereiamt Tiefbauamt Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen Amt für Umwelt- und Klimaschutz</p>	
Planungsbeschluss Streckennetzerweiterung Zoo - Reutershagen		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
17.10.2023	Ortsbeirat Hansaviertel (9)	Empfehlung
24.10.2023	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung
26.10.2023	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
01.11.2023	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
02.11.2023	Finanzausschuss	Empfehlung
02.11.2023	Ortsbeirat Gartenstadt/ Stadtweide (10)	Empfehlung
08.11.2023	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Empfehlung
14.11.2023	Ortsbeirat Reutershagen (8)	Empfehlung
15.11.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die Bürgerschaft beauftragt die Oberbürgermeisterin, die RSAG über die RVV anzuweisen, die weitere Planung von Korridor West (gem. Anlage) bis zur Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4 HOAI) durchzuführen.
2. Parallel wird zusammen mit dem Fördermittelgeber das Verfahren der standardisierten Bewertung durchgeführt und die weitere Förderfähigkeit geklärt (die Hanse- und Universitätsstadt Rostock stellt den Kontakt zum Land Mecklenburg-Vorpommern her und informiert über das Vorhaben. Das Land stellt den Förderantrag beim Bund. Die Planung erfolgt durch die Rostocker Straßenbahn AG als Vorhabenträgerin).
3. Im Rahmen der Vorplanung findet eine informelle Bürger*innenbeteiligung statt, um die Bedarfe der Anlieger*innen bestmöglich zu ermitteln und damit einen tragfähigen Konsens zu ermöglichen.
4. Nach erfolgreichem Abschluss der Genehmigungsplanung und vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (hier erfolgt eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger der öffentlichen Belange mit Abwägung aller Interessen) wird der Planungsstand der Bürgerschaft für ein weiteres Votum vorgelegt.
5. In der Zwischenzeit wird die Bürgerschaft über den Planungsstand fortlaufend informiert.

6. Die Planung für den Ersatzneubau der Straßenbahnbrücke im Verlauf der Rennbahnallee ist in dieser Phase (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) zu beenden. Im Zuge des Abrisses der alten Brücke wird der Straßenbahnbetrieb zw. Zoo und Neuer Friedhof eingestellt. Es erfolgt kein Neubau einer Straßenbahnbrücke. Der Trassenkorridor Trotzenburg - Neuer Friedhof wird für eine mögliche, spätere Reaktivierung im Rahmen der Stadtentwicklung freigehalten.

Beschlussvorschriften:

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

bereits gefasste Beschlüsse: Nr. 2020/BV/1833 der Bürgerschaft vom 21.04.2021

Sachverhalt:

Begründung der Dringlichkeit für den Ortsbeirat Hansaviertel:
erfolgt mündlich

Mit dieser Beschlussvorlage soll die Planung eines konkreten ÖPNV-Vorhabens vorangetrieben werden, das dazu beitragen wird, die Mobilitätswende in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu beschleunigen und die Stadt somit klimagerechter und lebenswerter für alle zu machen. Die neue Straßenbahnstrecke soll städtebaulich sinnvoll, möglichst konfliktarm, platzsparend und synergetisch für das Stadtleben und unter Ausnutzung der maximalen Förderung geplant werden. Letztmalig wurde Mitte der 2000er Jahre mit der Spange Goetheplatz ein neuer Streckenabschnitt in Betrieb genommen. Diese Erweiterungen haben erheblich zur positiven Stadtentwicklung beigetragen und sind aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken. Um diesen erfolgreichen Weg fortzuführen, wurde die Verwaltung mit dem Beschluss der Bürgerschaft zur „Ausbaustrategie Straßenbahnnetzerweiterung“ beauftragt, zusammen mit der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für eine Straßenbahnstrecke durchzuführen, die ausgehend vom Zoo nach Reutershagen führt. Die Planung für die Straßenbahnnetzerweiterung ist ebenso Bestandteil des Mobilitätsplan Zukunft MOPZ als auch des Entwurfes zum Gemeinsamen Nahverkehrsplan der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und des Landkreises Rostock.

In den Jahren 2019 und 2020 wurde bereits eine technische Machbarkeitsstudie (MBS) zur Straßenbahnnetzerweiterung durchgeführt, die eine Grundlage bildete für die beschlossene Ausbaustrategie Straßenbahnnetzerweiterung. In dieser Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Dimensionen der neuen Strecke untersucht: Wirkung auf die Fahrgäste, auf den Betrieb, die Kommune und die Allgemeinheit. Dabei sind städtebauliche, umweltplanerische, verkehrlich und wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt worden.

In einer ersten NKU wurden bis März 2023 zwei mögliche Korridore untersucht, die sich in der Machbarkeitsuntersuchung als vorteilhaft erwiesen hatten. Korridor Ost würde Teile der Buslinie 25 ersetzen und vom Zoo über die Schwimmhalle nach Reutershagen zur bestehenden Straßenbahnachse führen. Korridor West führt vom Zoo über den P+R Platz „Groß Schwaßer Weg“, die Christophorus-Schule (CJD) und Reutershagen II zur bestehenden Trasse in Reutershagen.

Die NKU wurde bis September 2023 fortgeschrieben.

Grund dafür war einerseits die Einführung eines neuen Berechnungsverfahrens (2016+, Ende 2021 veröffentlicht) für die standardisierte Bewertung, dessen Berechnungsmethodik sich vom bisherigen Verfahren unterscheidet (z.B. komplexere Gewichtung des Kundennutzens, Berücksichtigung Primärenergie und Flächenverbrauch, Berücksichtigung P+R, höhere Gewichtung CO₂-Einsparungen) und andererseits die Überarbeitung der Eingangsdaten für die Berechnung (genauere Strukturdaten, verbessertes Busangebot auf Basis der Hinweise aus Politik und Bevölkerung, Anpassungen im Straßenbahnnetz).

Die angedachte Linienführung im Korridor Ost würde eine gut ausgelastete Buslinie in dicht bebautem Gebiet teilweise ersetzen. Die Verbindung von der Schwimmhalle über die Schillingallee zur Parkstraße muss jedoch weiterhin mit Bussen erfolgen. Die Anbindung von P+R-Platz, CJD und die Erschließung von Reutershagen II wären allerdings nicht möglich. Die Eingriffe in die vorhandenen städtebaulichen Strukturen und Baumalleen wären erheblich (Händelstraße, Tschaikowskistraße). Die Straßenbahn würde hier in großem Umfang ohne eigenes Gleisbett im Mischverkehr geführt. Für die Förderfähigkeit ist ein umfangreicher Nachweis über die gute Verkehrsqualität der Straßenbahn in den Streckenabschnitten mit Mischverkehr zu erbringen. Dies kann nur mit einer umfassenden Bevorzugung der Straßenbahn gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, insbesondere an Lichtsignalanlagen geschehen.

Mit der neuen Straßenbahnstrecke im Korridor Ost werden bis zu 3.900 Personenfahrten je Werktag zusätzlich mit dem ÖPNV erfolgen. Das entspricht ca. 1,17 Mio. zusätzlichen Fahrgästen im ÖPNV. Zudem können jährlich 460 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Im Vergleich zum Korridor Ost hat Korridor West große verkehrliche Vorteile, die wesentlich zu den erklärten städtischen Zielen Verkehrswende, Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 und Klimaneutralität beitragen und Rostock in eine lebenswerte Zukunft führen. Es werden bis zu 6.900 zusätzliche Personenfahrten je Werktag im ÖPNV durchgeführt. Das entspricht ca. 1,9 Mio. zusätzlichen Fahrgästen im ÖPNV. Zudem können jährlich 850 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Es entstehen neue direkte Verbindungen: Vom Nordwesten in die Gartenstadt, mit dem CJD, zum Zoo, ins Hansaviertel und zum Universitätsklinikum, das in den nächsten Jahren deutlich ausgebaut werden soll. Die 7.000 Einwohner*innen entlang der neuen Strecke in Reutershagen und der Gartenstadt erhalten Anschluss an das Straßenbahnnetz und direkte Verbindungen in die Innenstadt, zum neuen Landesbehördenzentrum und zum Hauptbahnhof. Der P+R-Parkplatz „Groß Schwaßer Weg“ mit seinen 720 Stellplätzen wird in seiner Funktion deutlich gestärkt und ermöglicht Pendler*innen, die Innenstadt umsteigefrei und in dichtem Takt zu erreichen (Umsetzung P+R-Konzept). Dort soll ein Mobility-Hub mit einer Parkpalette und Mobilpunkt entstehen. Mit ca. 10.000 täglichen Pendler*innen aus dem westlichen und südwestlichen Umland besteht hier ein erhebliches Potenzial. Das CJD ist mit ca. 1.400 Schüler*innen die größte Schule in Rostock. Ein weiterer Ausbau ist dort geplant. Die attraktive Anbindung an den ÖPNV würde den täglichen Hol- und Bringverkehr an der Schule erheblich reduzieren.

Zu den positiven verkehrlichen Aspekten kommt hinzu, dass sich die jährlichen Betriebskosten für den ÖPNV um ca. 450.000 EUR u.a. durch Reduzierung von Bussen aufgrund einer klar auf die Mobilitätsbedürfnisse abgestimmten Gestaltung des Liniennetzes reduzieren. Korridor West weist zudem im Vergleich zum Korridor Ost eine um ca. 50% bessere Erlöswirksamkeit auf. Damit ist das Projekt nicht nur volkswirtschaftlich sinnvoll, sondern entlastet mittelfristig auch den städtischen Haushalt. Zudem wird das Streckennetz der RSAG resilienter und ermöglicht in Zukunft Umleitungen bei Havarien auf dem stärksten belasteten Streckenabschnitt zwischen Doberaner Platz und Reutershagen.

Es gibt im Korridor West verschiedene Aspekte, die im Rahmen der Vorplanung detailliert zu untersuchen sind. Zum Schutz der Kleingärten werden im Rahmen der Vorplanung verschiedene Streckenführungen untersucht, die das Ziel haben, die Eingriffe in die bestehenden Kleingartenanlagen sowie die Anzahl der für die Neubaustrecke der Straßenbahn in Anspruch zu nehmenden Gärten auf ein absolutes Minimum zu reduzieren. Je nach konkretem Trassenverlauf werden für den Bau der Straßenbahnstrecke im Korridor West etwa 30 bis maximal 150 Kleingärten betroffen sein. Im Gegensatz zum Korridor Ost, der sich weitgehend an bestehenden Straßen orientiert, ist die Flächeninanspruchnahme im Korridor West höher. Die vertiefende Betrachtung von Umweltschutzgütern wird in den zukünftigen Planungsphasen erfolgen. Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung parallel zum weiteren Planungsprozess ist die empfohlene Vorgehensweise.

Obwohl beide untersuchten Korridore in der Gesamtbewertung der Machbarkeit nahezu gleichwertig erscheinen, besitzen sie sehr unterschiedliche Charakteristika und verkehrliche Nutzen. Diese führen beim Korridor Ost zu der schlechteren Bewertung in der NKU. Wesentliche Gründe für die schlechtere Bewertung des Korridors Ost sind die im Vergleich zum westlichen Korridor deutlich geringere positive Nachfragewirkung im ÖPNV-Netz und die betriebswirtschaftliche Bewertung. Unter anderem aufgrund der geringeren Einsparungen im Busverkehr erhöhen sich die ÖPNV-Betriebskosten im Korridor Ost um ca. 350.000 Euro pro Jahr.

Mit einem Nutzen-Kosten-Index von 2,2 liegt der Korridor Ost trotz der genannten Defizite grundsätzlich im förderfähigen Bereich. Korridor West hingegen erbringt mit einem Nutzen-Kosten-Index von 3,88 einen deutlich höheren volkswirtschaftlichen Nutzen. Für jeden investierten Euro entsteht ein gesellschaftlicher Nutzen von 3,88 Euro, während es beim Korridor Ost nur 2,20 Euro sind.

Die Ergebnisse sowohl der Machbarkeitsstudie als auch der Nutzen-Kosten-Untersuchung werden beiliegenden Präsentation ausführlich dargestellt. Dabei wird auch auf Fragen zu Umweltauswirkungen, städtebaulichen Rahmenbedingungen und Neuordnung des Verkehrsraums eingegangen. Die Machbarkeitsstudie und die Nutzen-Kosten-Untersuchung können auf der Webseite der RSAG eingesehen werden.

Ausblick Finanzierung

Die Gesamtkosten des Projektes können durch den Bund mit einer Quote von bis zu 75% gefördert werden. Das Land Mecklenburg-Vorpommern kann die Förderung auf bis zu 90% erhöhen. Der verbleibende Eigenanteil der Planungs- und Baukosten für HRO/RSAG würde in Abhängigkeit der Förderquote zwischen 6 und 15 Mio. Euro liegen.

Der Förderantrag im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) kann nur durch das Land Mecklenburg-Vorpommern gestellt werden. Dieses wird zeitnah in das Projekt eingebunden.

Die aktuellen Kosten stellen sich wie folgt dar.

	Korridor West	Korridor Ost
	Ansätze in Mio. €	Ansätze in Mio. €
Investkosten entspr. standardisierte Bewertung	46,7	40,2
Aufschlag für Preissteigerungen (30 %)	14,0	12,1
Voraussichtlicher Finanzierungsbedarf	60,7	52,3
Förderung je nach Landeszuschuss	45,5 bis 54,6	39,2 bis 47,1
Eigenanteil HRO/RSAG je nach Landeszuschuss	6,1 bis 15,2	5,2 bis 13,1

Für die Bedienung der Neubaustrecke ist eine zusätzliche Straßenbahn notwendig. Diese ist in der standardisierten Bewertung berücksichtigt, jedoch besteht im Rahmen des GVFG derzeit keine Möglichkeit zur Förderung von Fahrzeugen. Damit ergeben sich zusätzliche Investitionskosten von ca. 4 Mio. Euro. Im Gegenzug können durch das optimierte Busangebot ca. 9 Busse (West) bzw. 6 Busse (Ost) eingespart werden.

Einstellung der Straßenbahn auf dem Streckenabschnitt Zoo – Neuer Friedhof

Bereits mit Beginn des Abrisses und Neubaus der Brücke über die Eisenbahn am Tannenweg werden ab ca. Herbst 2025 für einen Zeitraum von bis zu 2 Jahren die Straßenbahnlinien 3 und 6 am Platz der Jugend oder Zoo enden und für die ÖPNV-Anbindung des Neuen Friedhofs ein Ersatzkonzept entwickelt.

Mit Inbetriebnahme der neuen Strecke vom Zoo nach Reutershagen werden die Linien 3 und 6 die Bedienung dieser Strecke übernehmen. In Richtung Neuer Friedhof werden die Busse in einem attraktiven 10-min-Takt verkehren und mit Direktanbindungen in Richtung Doberaner Platz, Hauptbahnhof und Markt Reutershagen ein qualitativ und quantitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot sicherstellen. Mit der Bebauung des Wohngebietes Kiefernweg wird auch eine verbesserte Busanbindung durch weitere Direktverbindungen in Richtung Südstadt und die KTV umgesetzt. Im Zuge der Sanierung der Satower Straße erfolgt die Einrichtung zusätzlicher Bushaltestellen in Höhe Damerower Weg und Justus-von-Liebig-Weg.

Durch die Verknüpfung des Beschlusses für eine Fortsetzung der Planungen der Straßenbahnneubaustrecke mit einem gleichzeitigen Planungsstopp für die Straßenbahnbrücke in der Rennbahnallee können erhebliche finanzielle Ressourcen eingespart werden (bis zu ca. 5,6 Mio. Euro). Es erfolgt jedoch keine Entwidmung der Straßenbahnstrecke, so dass eine Wiederinbetriebnahme bei verkehrlichem Bedarf zu einem späteren Zeitraum grundsätzlich möglich ist. Eine entsprechende Trassenfreihaltung deckt sich auch mit den Überlegungen des Amtes für Raumordnung und Landesplanung im SPNV-Konzept für die Region Rostock für den Zeithorizont bis 2050 und dem Flächennutzungsplan der HRO. Sollte zukünftig im Großraum Biestow ein größeres Wohngebiet entstehen, könnte alternativ eine Streckenerweiterung auch von den TRAM-Endhaltestellen Campus Südstadt oder Südblick erfolgen. Eine ausführlichere Betrachtung ist in der beiliegenden Präsentation einsehbar.

Sollte seitens der Rostocker Bürgerschaft die Entscheidung zur Angelegenheit des eigentlichen Planungsbeschlusses für die Straßenbahnnetzerweiterung Zoo – Reutershagen vertagt werden, so wird die Verwaltung dennoch und unverzüglich eine Entscheidung zum Ersatzneubau der Straßenbahnbrücke im Verlauf der Rennbahnallee herbeiführen, da ansonsten die zeitliche Einordnung des Abrisses und Ersatzneubaus der Straßenbrücke gefährdet ist.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Finanzierung der Planungskosten bis zur Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4 HOAI) soll durch die RSAG als Vorhabensträgerin bzw. durch die RVV über den Verlustausgleich erfolgen. Da die Mittel der RVV nicht ausreichen, wurde seitens der RVV ein Antrag auf Übernahme der Planungskosten in Höhe von 900T Euro durch die HRO gestellt.

Die Planungskosten belaufen sich insgesamt auf ca. 1,2 Mio. Euro, Finanzierung über Haushalt HRO 2024/ 2025 und Eigenmittel RSAG.

