

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft fed. Senator/-in: S 4 - Infrastruktur, Umwelt und Bau Federführendes Amt: Amt für Mobilität	Beteiligt: Zentrale Steuerung Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Kämmereiamt Senator für Finanzen, Digitalisierung und Ordnung Tiefbauamt Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen Senator für Jugend, Soziales, Gesundheit und Schule Amt für Umwelt- und Klimaschutz	
Planungsbeschluss Streckennetzerweiterung Zoo - Reutershagen		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
04.05.2023	Ortsbeirat Gartenstadt/ Stadtweide (10)	Empfehlung
09.05.2023	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung
09.05.2023	Ortsbeirat Reutershagen (8)	Empfehlung
11.05.2023	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
16.05.2023	Ortsbeirat Hansaviertel (9)	Empfehlung
25.05.2023	Finanzausschuss	Empfehlung
31.05.2023	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
07.06.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beauftragt die Oberbürgermeisterin, die RSAG über die RVV anzuweisen, weitere Planungsschritte bis zur Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) für die Straßenbahnnetzerweiterung Zoo – Reutershagen zu veranlassen und die Förderfähigkeit der Maßnahme mit dem Fördermittelgeber (BMDV) abzuklären.

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock stellt den Kontakt zum Land Mecklenburg-Vorpommern her und informiert über das Vorhaben. Das Land soll den Förderantrag beim Bund stellen.

Die Planung erfolgt durch die Rostocker Straßenbahn AG als Vorhabenträgerin.

Die Planung für den Ersatzneubau der separaten Brücke für den Straßenbahnbetrieb an der Rennbahnallee wird ausgesetzt.

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:

Mit dieser Bürgerschaftsvorlage soll die Planung eines konkreten ÖPNV-Vorhabens vorangetrieben werden, das dazu beitragen wird, die Mobilitätswende in der Hansestadt 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 Machbarkeitsuntersuchung 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, verkehrliche und wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt worden.

In der NKU wurden 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 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, Tschairowskistraße), die Straßenbahn würde hier in großem Umfang ohne eigenes Gleisbett im Mischverkehr geführt. 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.

Mit einem Nutzen-Kosten-Index von 0,85 konnte für *Korridor Ost* im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung kein volkswirtschaftlicher Nutzen nachgewiesen werden. Damit kann dieser Korridor nicht durch den Bund gefördert werden. Aus diesem Grund wird die Planung für *Korridor Ost* nicht weiterverfolgt.

Korridor West hingegen erfüllt mit einem Nutzen-Kosten-Index von 1,06 das Kriterium der Förderfähigkeit und damit können Gesamtkosten des Projektes durch den Bund mit einer Quote von bis zu 75% gefördert werden. Das Land Mecklenburg-Vorpommern könnte 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.

Weiterhin 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. Mit der neuen Straßenbahn werden bis zu 4.000 tägliche Wege auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verlagert. Das entspricht ca. 1,2 Mio. zusätzlichen Fahrgästen im ÖPNV (Steigerung um 3 %). Zudem können jährlich 350 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 6.000 Einwohner*innen von Reutershagen II erhalten Anschluss an das Straßenbahnnetz und direkte Verbindungen in die Innenstadt 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 durch die eingesparten Leistungen im Busverkehr um ca. 1 Mio. Euro pro Jahr reduzieren. Damit ist das Projekt nicht nur volkswirtschaftlich sinnvoll, sondern kann mittelfristig auch den städtischen Haushalt entlasten. 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 zu untersuchen sind. Die Inanspruchnahme von Kleingärten im Bereich Groß-Schwaßer-Weg wird nicht zu vermeiden sein – über den Umfang können noch keine belastbaren Aussagen getroffen werden, da die Planung innerhalb von Korridoren erfolgt und die Varianten für eine konkrete Gleisführung im Rahmen der Vorplanung erst entwickelt werden. Die vertiefende Betrachtung von Umweltschutzgütern wird in den zukünftigen Planungsphasen erfolgen. Dabei ist die Zielstellung eine Minimierung der notwendigen Eingriffe zu erreichen. Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung parallel zum weiteren Planungsprozess ist die empfohlene Vorgehensweise.

Die detaillierten Ergebnisse sowohl der Machbarkeitsstudie als auch der Nutzen-Kosten-Untersuchung liegen als Anhang vor. Dabei wird auch auf Fragen zu Umweltauswirkungen, städtebaulichen Rahmenbedingungen und Neuordnung des Verkehrsraums eingegangen.

Auf der Entscheidungstreppe in der „Ausbaustrategie Straßenbahnnetzerweiterung“ befinden wir uns aktuell in der Phase 2 und möchten mit dem Bürgerschaftsbeschluss die 3. Phase beginnen



Ausblick Finanzierung

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.

	Ansätze in Mio. Euro
Investkosten entspr. standardisierte Bewertung	45,7
Aufschlag für Preissteigerungen (30 %)	13,7
Voraussichtlicher Finanzierungsbedarf	59,4
Förderung je nach Landeszuschuss	44,5 bis 53,5
Eigenanteil HRO/RSAG je nach Landeszuschuss	5,9 bis 14,9

Für die Bedienung der Neubaustrecke sind zwei zusätzliche Straßenbahnen notwendig. Diese sind 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. 8 Mio. Euro. Im Gegenzug können durch das optimierte Busangebot ca. 10 Busse eingespart werden.

Einstellung der Straßenbahn auf dem Streckenabschnitt Zoo – Neuer Friedhof.

Mit Inbetriebnahme der neuen Strecke vom Zoo nach Reutershagen werden die Linien 3 und 6 die Bedienung dieser Strecke übernehmen. Damit wird der Abschnitt vom Zoo zum Neuen Friedhof auf ausschließliche Busbedienung umgestellt. Die Busse werden in einem attraktiven 10-min-Takt verkehren und mit Direktanbindungen in Richtung Doberaner Platz, Hauptbahnhof und Holbeinplatz ein qualitativ und quantitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot sicherstellen. 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.

Empfehlung

Die Bürgerschaft beauftragt die RSAG über die Oberbürgermeisterin, die weitere Planung von *Korridor West* bis zur Genehmigungsplanung durchzuführen. Parallel wird zusammen mit dem Fördermittelgeber das Verfahren der standardisierten Bewertung durchgeführt. 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.

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. In der Zwischenzeit wird die Bürgerschaft über den Planungsstand fortlaufend informiert.

Finanzielle Auswirkungen:

Planungskosten ca. 1,2 Mio. Euro, Finanzierung über Haushalt HRO 2024/2025 und Eigenmittel RSAG

- o 2023 175 Tsd. EURO RSAG
- o 2024 400 Tsd. EURO HRO (HHST 51104.56290010)
- o 2025 500 Tsd. EURO HRO (HHST 51104.56290010)
- o 2026 100 Tsd. EURO RSAG

ab Inbetriebnahme Reduzierung der Betriebskosten bei der RSAG um ca. 1 Mio. EURO und damit für den städtischen Haushalt

Eva-Maria Kröger

Anlagen

1	Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und der Nutzen-Kosten-Untersuchung	öffentlich
---	--	------------

Straßenbahnneubaustrecke

Zoo – Reutershagen

Anlage zur Beschlussvorlage

Bürgerschaftssitzung am 07.06.2023

Inhalt

- **Ausgangssituation**
- **Bisherige Untersuchungen**
 - Machbarkeitsstudie
 - Nutzen-Kosten-Untersuchung
 - Korridor West
 - Korridor Ost
 - Gemeinsame Aspekte
 - Vergleich
- **Ausblick**

Ausgangssituation

Vorliegende Beschlüsse und Planwerke:

- Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ)
- Verkehrspolitische Zielsetzung Nahverkehrsplan
- Bürgerschaftsbeschluss Netzausbaukonzept
- P+R-Konzept
- Ziel klimaneutrale Stadt

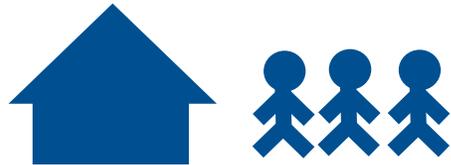


Ausgangssituation



Wachsende Stadt

- Rostock hat entgegen früherer Prognosen Einwohner dazugewonnen
- leichtes Wachstum setzt sich in den nächsten Jahren fort



Gesellschaftlicher Wandel

- in der Diskussion über den Klimawandel spielen umweltfreundliche Verkehrsmittel eine große Rolle
- Wertewandel in den Städten, Auto verliert an Bedeutung, Wunsch nach weniger Verkehr und mehr Lebensqualität

GVFG-Novelle

(Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)

- deutliche Aufstockung der Mittel in den nächsten Jahren
- Erhöhung des Fördersatzes auf 75%, wenn eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgt
- Vorhaben ab 30 Mio. Euro (in Einzelfällen 10 Mio.) werden gefördert
- *Ggf. weitere Erhöhung des Fördersatzes durch Landesmittel*



Ausgangssituation



Das Rostocker Straßenbahnnetz

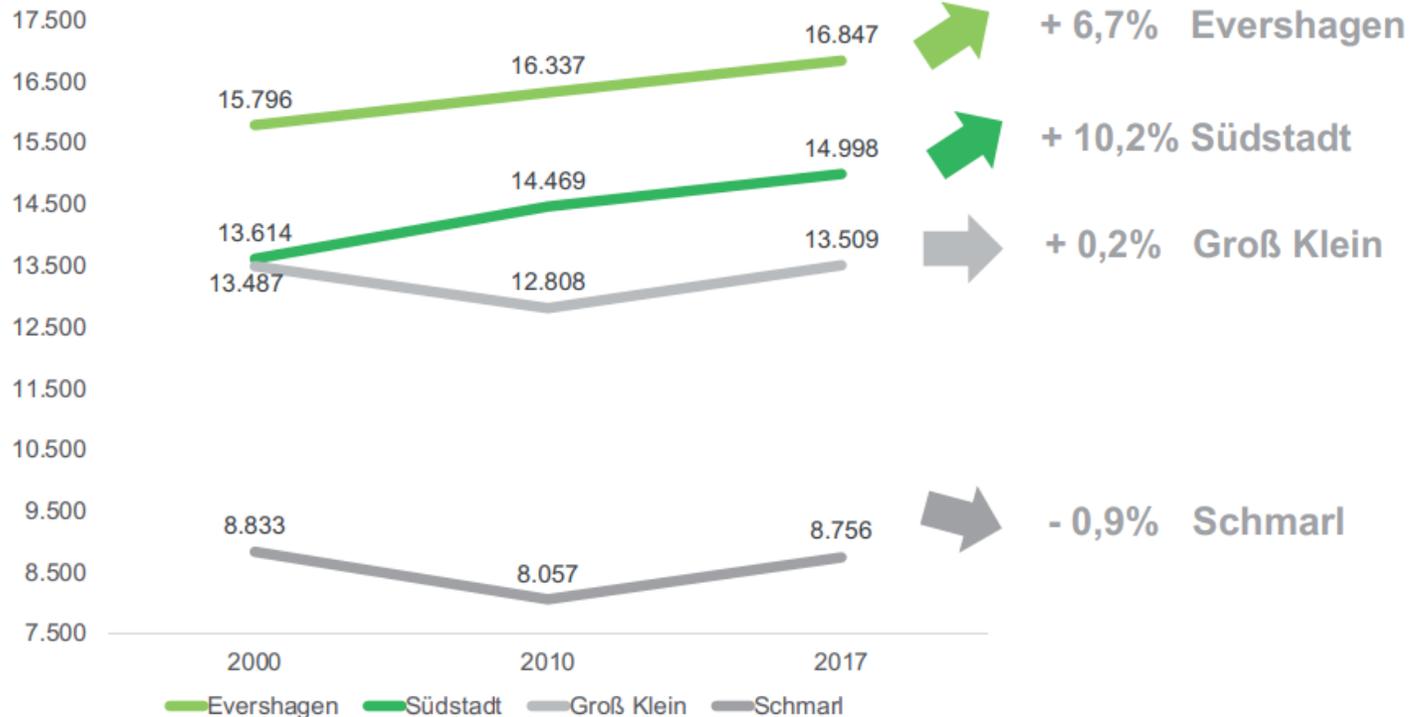
- größere Netzausbauten fanden Ende der 1980er (Nordosten) und bis 2006 (Nordwesten und Südstadt) statt
- seitdem keine weiteren Ausbauten erfolgt
- 75% der Einwohner haben einen direkten Zugang zur Straßenbahn
- Defizite in Reutershagen, Schmarl, Groß Klein, Gehlsdorf
- Untersuchung möglicher neuer Strecken im Rahmen der Netzausbaustrategie



Ausgangssituation

Straßenbahn als Motor der Stadtentwicklung

Einwohnerentwicklung 2000 - 2017 in Stadtteilen mit und ohne Straßenbahn



- Netzerweiterung in den 2000er Jahren brachte Entwicklungsschub für die betroffenen Stadtteile
- Anbindung hat sich deutlich verbessert (weniger Umsteigen, kürzere Reisezeit)
- Straßenbahn im Nordwesten oder in der Südstadt nicht mehr wegzudenken

Ausgangssituation

Was muss eine neue Straßenbahnstrecke in Rostock leisten?

Anbindung aufkommensstarker Stadtteile

- Wohngebiete
- Stadtgebiete mit Mischnutzung (Arbeiten, Einkaufen, Freizeit, Dienstleistungen) → ausreichende Grundnachfrage im gesamten Tagesverlauf

Kurze Neubaustrecken, die große Netzwirkung entfalten

- Verbindung bestehender Strecken sorgt für mehr Flexibilität im Netz (Linienbildung, Baustellen, Havarien)
- Strecken in den Nordwesten aufgrund der Stadtstruktur sehr lang → hoher Investitionsbedarf, Konkurrenz zur S-Bahn



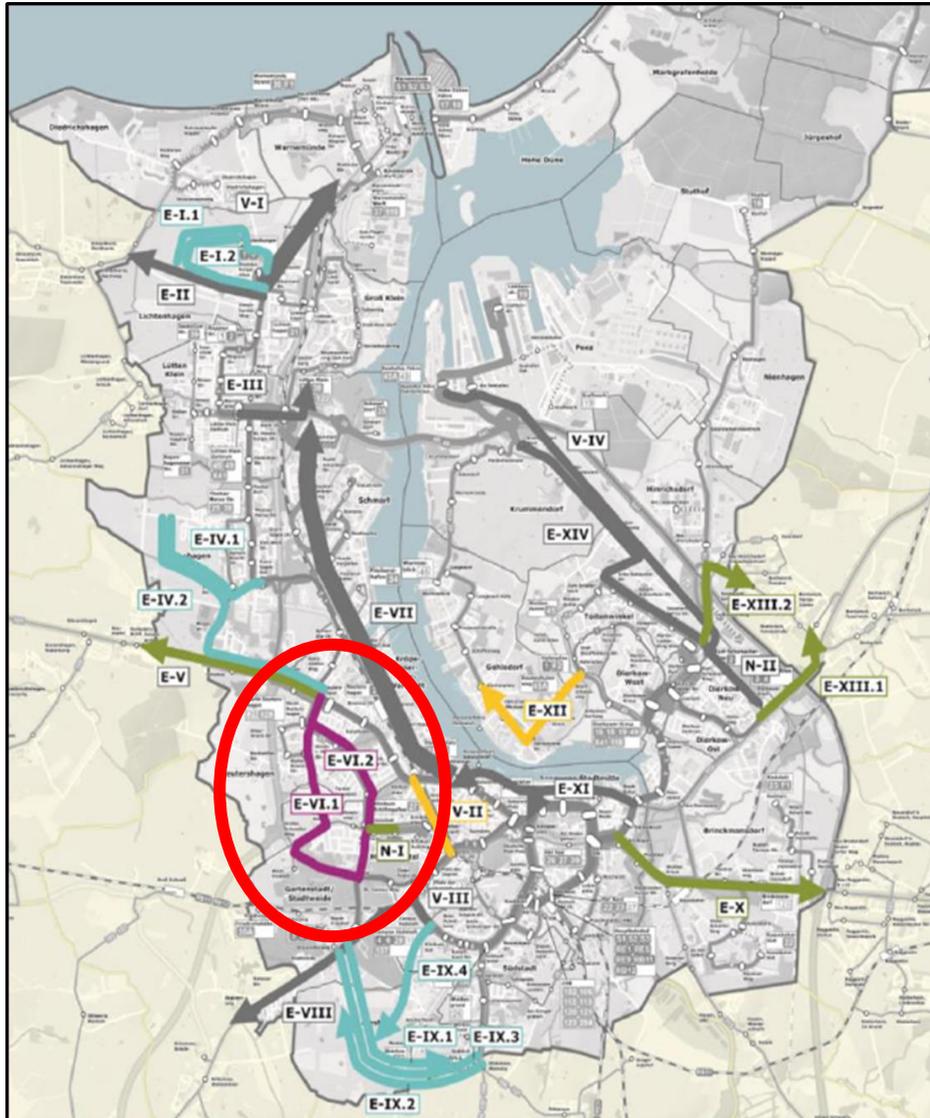
Sinnvolle und effiziente Linienbildung

- möglichst Verlängerung bestehender Linien
- keine zusätzlichen Linien, die abseits der Neubaustrecke im Netz untergebracht werden müssen
- geringer Fahrzeugmehrbedarf

Gleichgewicht im Straßenbahnnetz

- Streckenast Richtung Nordwesten betrieblich ausgelastet
- Kapazitätsprobleme nicht weiter verschärfen
- freie Kapazitäten besser auslasten und für Fahrgastwachstum nutzen

Netzausbaustrategie



- anhand Prämissen (vgl. vorherige Folie) systematische Untersuchung, Bewertung und Priorisierung von Netzweiterungen
- Strecke Reutershagen – Zoo mit der höchsten Priorität
- Beschluss der Netzausbaustrategie erfolgte durch Bürgerschaft

Beschluss Nr. 2020/BV/1833

- 1) Die Bürgerschaft beschließt die Ausbaustrategie Straßenbahnnetz. Diese fließt inhaltlich in den Gemeinsamen Nahverkehrsplan Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock ein.
- 2) Für die Strecke mit der höchsten Priorität – die Straßenbahnnetzerweiterung Zoo - Reutershagen – soll durch die Rostocker Straßenbahn AG in enger Abstimmung mit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) beauftragt werden.
- 3) Für die Streckenerweiterung Gehlsdorf und für die Querspange Holbeinplatz – Parkstraße ist in enger Zusammenarbeit mit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine technische Machbarkeitsstudie durchzuführen.



Was soll die neue Strecke leisten?

Planungsziele:

- Bessere Erschließung von Reutershagen (insbesondere Reutershagen II) mit der Straßenbahn
- Anbindung des CJD als größtem Schulstandort in Rostock
- Anbindung P+R-Parkplatz Groß Schwaßer Weg an das Straßenbahnnetz
- Bessere Anbindung des Zoos mittels Straßenbahn in Richtung Nordwesten
- Bessere Anbindung des Uniklinikums in Richtung Nordwesten
- Redundanz im Straßenbahnnetz schaffen → Alternative zur hoch belasteten Doberaner Straße bei Bauarbeiten/Störungen

Inhalt

- Ausgangssituation
- **Bisherige Untersuchungen**
 - Machbarkeitsstudie
 - Nutzen-Kosten-Untersuchung
 - Korridor West
 - Korridor Ost
 - Gemeinsame Aspekte
 - Vergleich
- **Ausblick**

Machbarkeitsstudie

- Untersuchung von vier Korridoren zwischen Zoo und Reutershagen
- Verkehrsconsult Dresden-Berlin (VCDB) als Auftragnehmer
- Ermittlung von Vorteilen und Widerständen
 - dafür wurden beispielhafte Trassen auf ihre Machbarkeit hin untersucht
 - diese Beispieltrassen sind jedoch keine Vorwegnahme der noch zu ermittelnden endgültigen Lage der Infrastruktur

Fragestellungen:

- Welche Korridore sind umsetzbar?
- Welche verkehrlichen Aufgaben können die einzelnen Korridore erfüllen?
- Sind diese Aufgaben kongruent zu den Zielen und Prämissen?

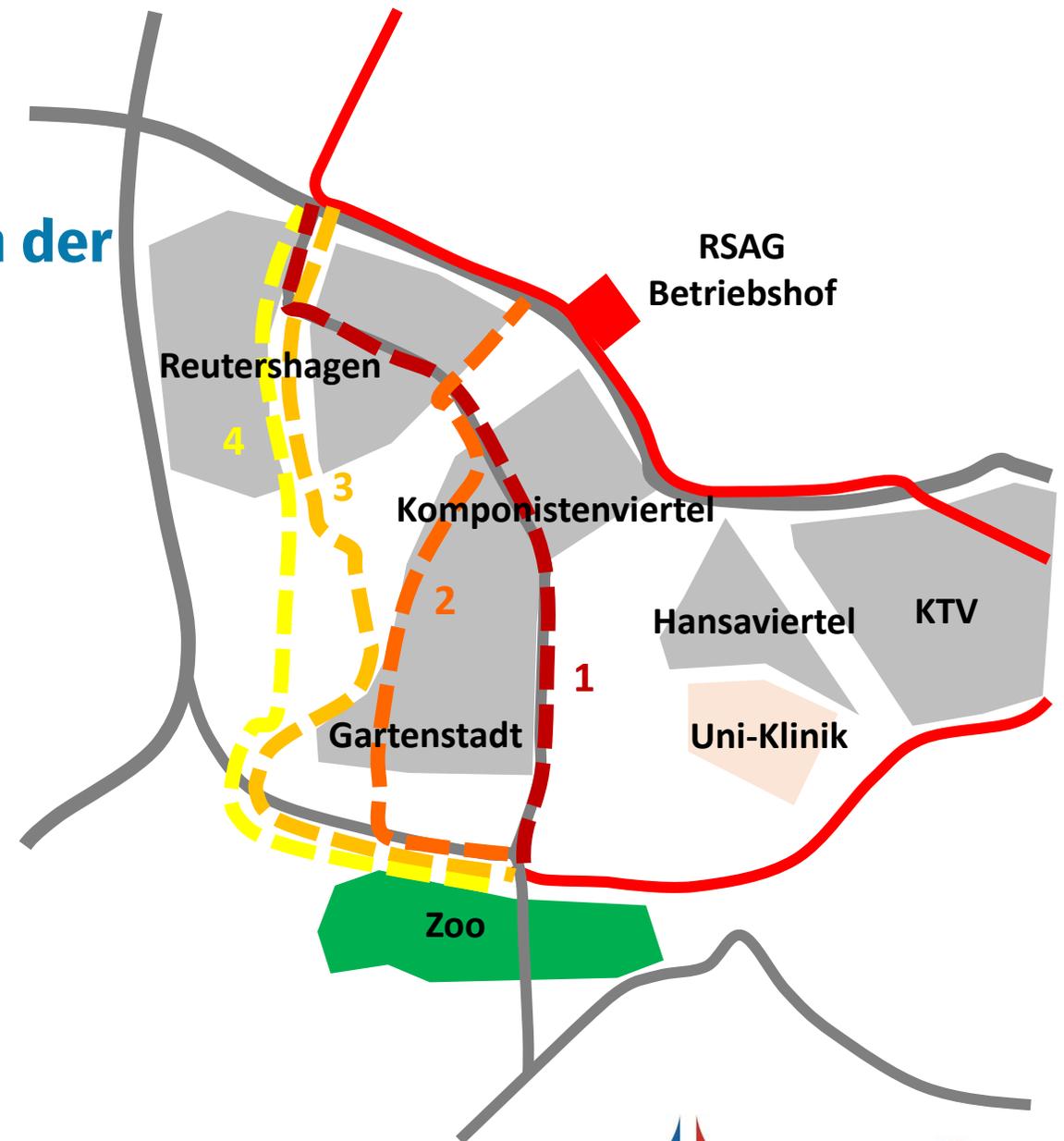
→ zwei Korridore haben sich als ähnlich vorteilhaft erwiesen

Machbarkeitsstudie

Vergleich der verschiedenen Korridore in der technischen Machbarkeitsuntersuchung

Bereich Reutershagen:

- Korridor 1 (Ost): Rennbahnallee - Trotzenburger Weg - Tschaikowskistraße - Händelstraße - Ulrich-von-Hutten-Straße - Goerdelerstraße
- Korridor 2: Barnstorfer Ring - Aternweg - Kuphalstraße - Ulrich-von-Hutten-Straße - Linzer Straße (- Hamburger Straße)
- Korridor 3 (West): Barnstorfer Ring - Groß Schwaßer Weg - Goerdelerstraße
- Korridor 4: Barnstorfer Ring - Kleingartenanlage - Goerdelerstraße



Machbarkeitsstudie

Untersuchte Parameter u.a.:

- verkehrliche und betriebliche Auswirkungen
- Wirkungen auf andere Verkehrsträger
- städtebauliche Auswirkungen
- Verkehrsemissionen
- Umweltauswirkungen / Streckensensitivität
 - Flächenbedarf, Trennwirkungen, Baumfällungen

Machbarkeitsstudie

- im Vergleich schneiden die Korridore 1 (Ost) und 3 (West) am besten ab
- beide Korridore wurden im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung weiter untersucht
- verkehrliche und städtebauliche Ziele werden am besten mit Korridor 3 erreicht
- Unterschiedliche ökologische Betroffenheiten in den Korridoren 1 und 3

Bewertungskriterien



Machbarkeitsstudie

• Stärken und Schwächen der beiden Korridore

Korridor 1 (Ost)

Stärken

- Trasse befindet sich auf bereits bestehender Straße, dadurch kaum zusätzliche Trennwirkung
- Hoch belastete Busachse kann auf Straßenbahn umgestellt werden
- Umgestaltung des bestehenden Straßenraums möglich

Schwächen

- Größere Wechselwirkungen auf andere Verkehrsträger (Gleise im Straßenraum)
- Wertvoller Bestand an Alleebäumen entlang der möglichen Trasse
- Anwohner im direkten Umfeld
- Nur teilweise Erfüllung der Planungsziele

Korridor 3 (West)

Stärken

- Planungsziele werden erreicht (Erschließung Reutershagen II, CJD, P+R, Zoo)
- Weiteres Potenzial durch Stadtentwicklung
- Weitgehend von anderen Verkehrsträgern unabhängige Gleise

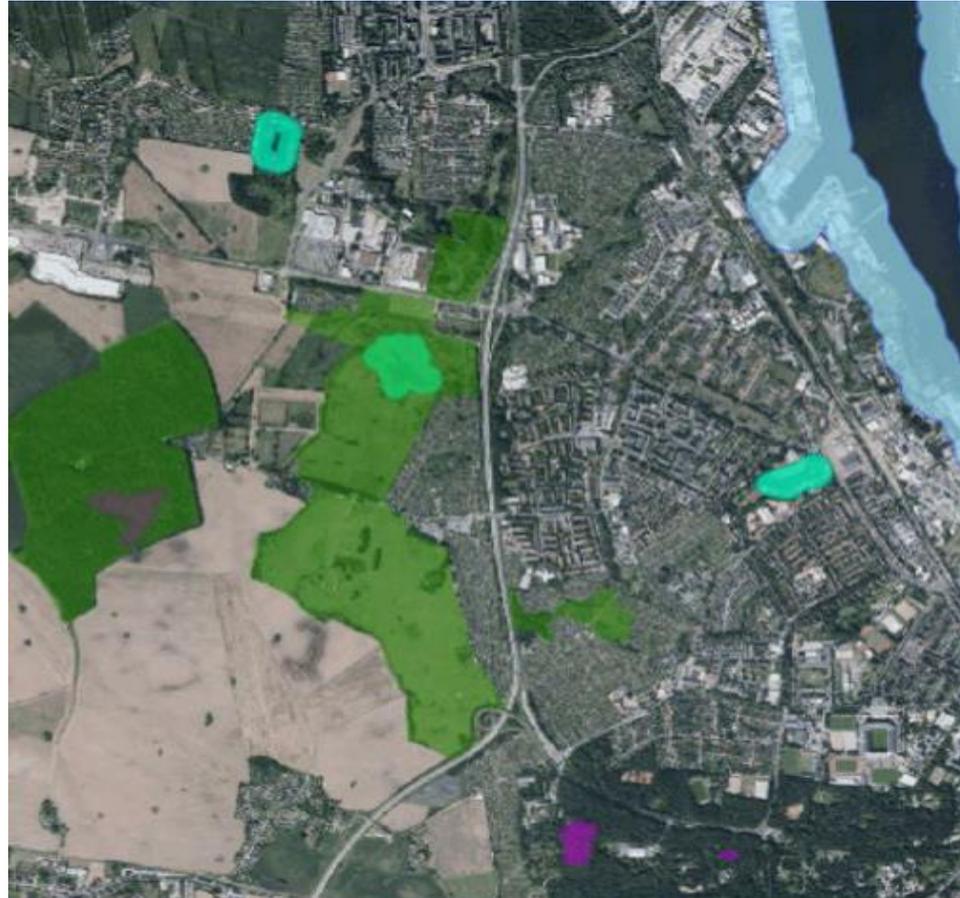
Schwächen

- Sensible Bereiche werden durch die Trasse berührt oder beeinträchtigt (Kleingartenanlagen, Landschaftsschutzgebiet)
- In Teilen hohe Trennwirkung der Trasse

Machbarkeitsstudie

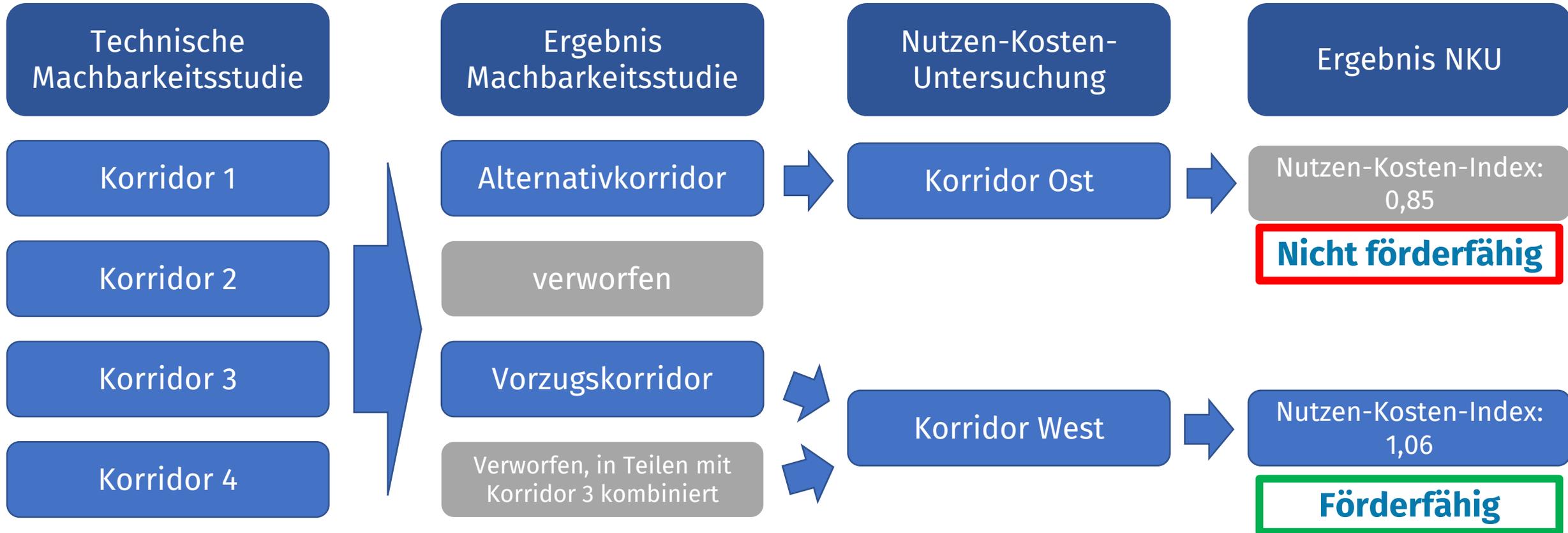
Umwelt

- untersuchte Aspekte:
 - Landschaftsschutzgebiete
 - Biotope
 - Straßenbäume
 - Waldflächen
 - Niststätten
- detaillierte Variantenfindung im weiteren Planungsverlauf notwendig



-  Ausgleichsmaßnahme
-  Landschaftsschutzgebiet
-  Standgewässer
-  Naturwald

Von der Machbarkeitsstudie zur Nutzen-Kosten-Untersuchung



Inhalt

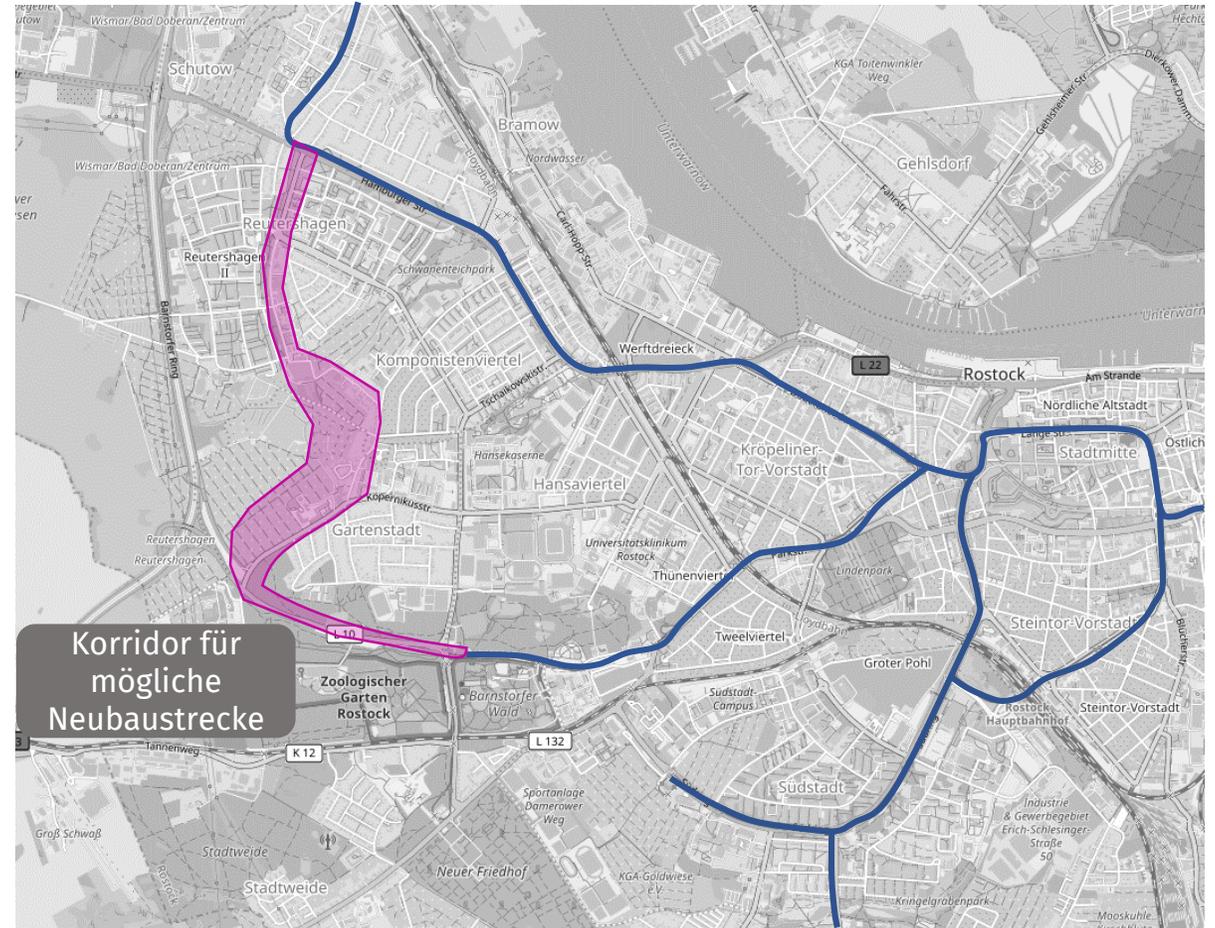
- Ausgangssituation
- **Bisherige Untersuchungen**
 - Machbarkeitsstudie
 - **Nutzen-Kosten-Untersuchung**
 - Korridor West
 - Korridor Ost
 - Gemeinsame Aspekte
 - Vergleich
- **Ausblick**



Nutzen-Kosten-Untersuchung Korridor West

Überblick

- Streckenverlauf vom Zoo über Barnstorfer Ring, P+R Groß Schwaßer Weg, CJD (Rückseite), Goerdelerstraße zum Braesigplatz
- Kombination aus Korridor 3 und 4 der Machbarkeitsstudie im Bereich Kleingartenanlage/CJD → Vorteile beider Varianten verbinden (einfachere Trassierung im Bereich der Kleingärten, aber weiterhin Anbindung CJD über die Rückseite)

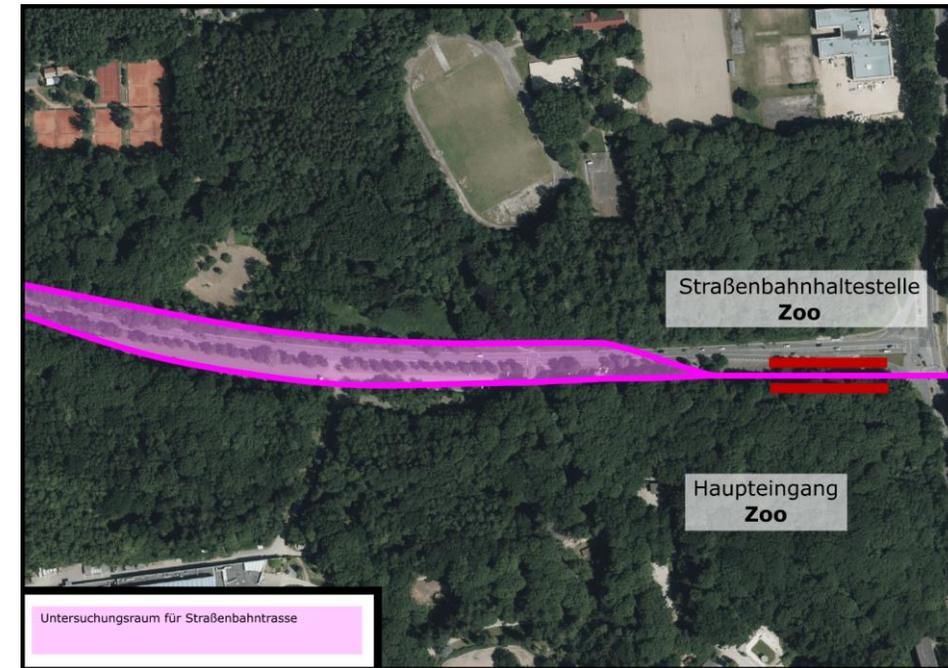


Nutzen-Kosten-Untersuchung Korridor West

Mögliche Streckenvarianten im Korridor West

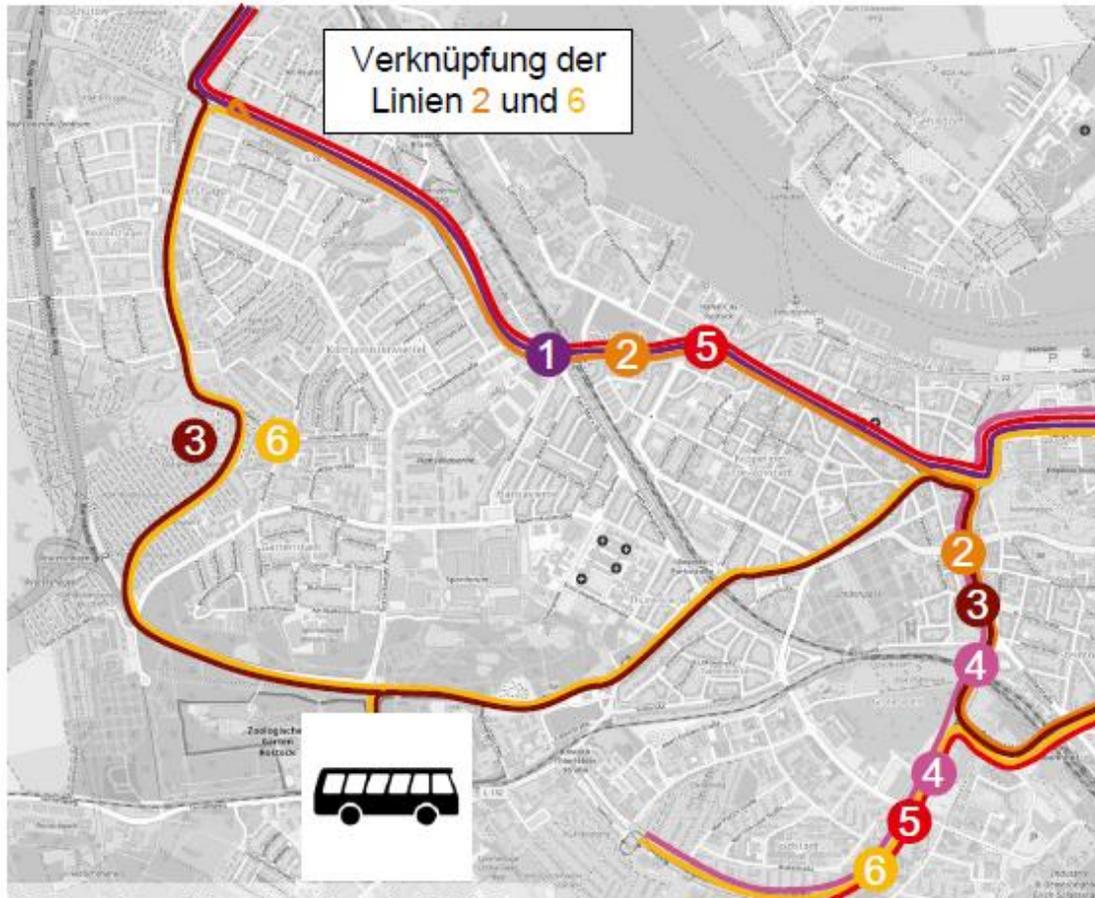


- Fläche in Pink → Korridor, in dem die Trasse liegen könnte
- Genauer Streckenverlauf wird erst im Rahmen der Vorplanung festgelegt
- Ziel: Minimierung von negativen Eingriffen
- Umfangreiche Untersuchung der Umweltschutzgüter im weiteren Planungsprozess notwendig



Nutzen-Kosten-Untersuchung Korridor West

Straßenbahnnetz im Untersuchungsgebiet



© OpenStreetMap-Mitwirkende, RSAG

- Gestalterische „Masse“ sind folgende Straßenbahnlinien (20' Takt)

- 2 Reutershagen – Hbf. – Kurt-Schumacher-Ring
- 3 Neuer Friedhof – Hbf. – Dierkower Allee
- 4 Campus Südstadt – Neuer Markt – Dierkower Allee
- 6 Campus Südstadt – Hbf. – Neuer Markt – Neuer Friedhof



- Straßenbahnliniennetz (20' Takt):

- 3 Marienehe – Hbf. – Dierkower Allee
- 4 Campus Südstadt – Neuer Markt – Dierkower Allee
- 6 Campus Südstadt – Hbf. – Neuer Markt – Reutershagen
- 2 Reutershagen – Hbf. – Kurt-Schumacher-Ring

Nutzen-Kosten-Untersuchung Korridor West



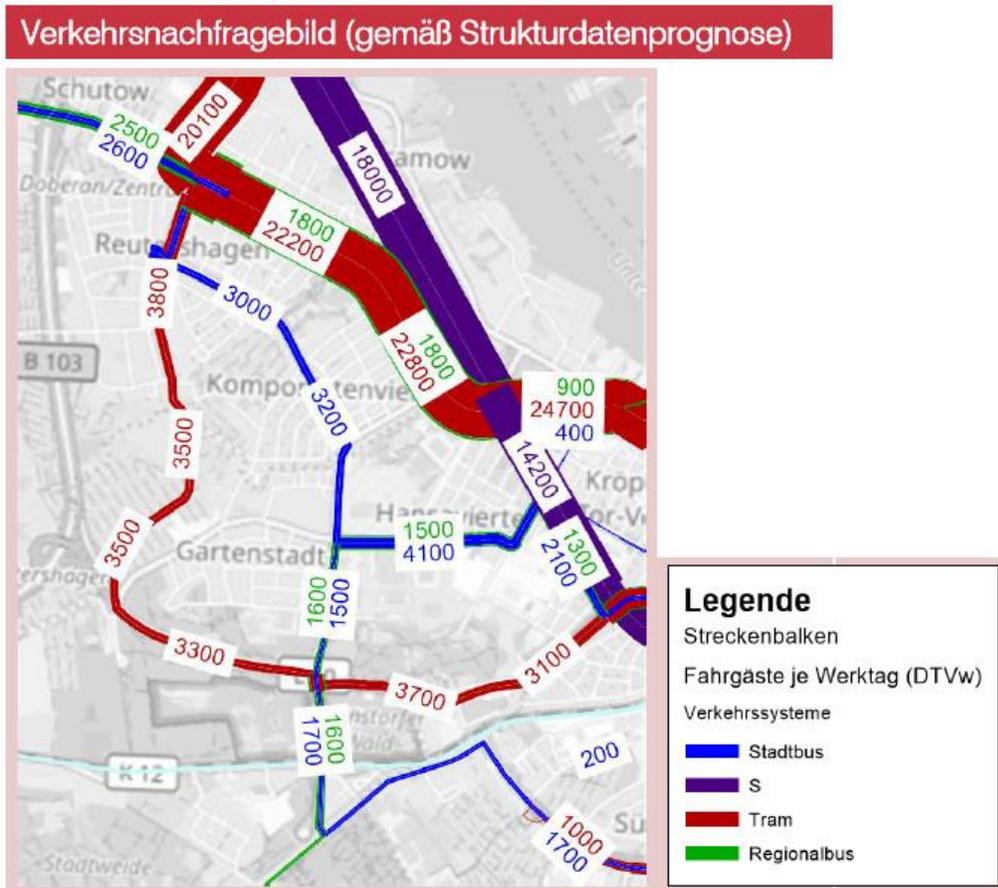
Busangebot nach Bau der Strecke

- **Buslinie 20 (alle 20 Min.):** wie Linie 25 heute, verlängert zum Stadthafen
- **Buslinie 28 (alle 20 Min.):** zwischen S Holbeinplatz und Campus Südstadt wie heute, Verlängerung über Einsteinstr. nach Hbf. Süd
- **Buslinie 39 (alle 20 Min.):** verkürzt auf den Abschnitt S Lütten Klein – Markt Reutershagen
- **Buslinie 121 (alle 20 Min.):** über Hamburger Str. – Kanonsberg – Hbf. Süd
- **Buslinie 1xx (alle 20 Min.):** von Kritzmow über Neuer Friedhof, Rennbahnallee, Stadion, Klinikum, S Parkstr. zum Doberaner Platz



Nutzen-Kosten-Untersuchung Korridor West

Nutzung der Straßenbahn- und Buslinien nach Bau der Strecke



- ca. 3.500 Fahrgäste pro Tag auf dem neuen Streckenabschnitt
- durchgehend gute Auslastung der Strecke zum Zoo – im Gegensatz zum heutigen Netz
- Stärkung dieses Streckenastes, auch im Hinblick auf die weitere Entwicklung des Uni-Klinikums
- **insgesamt ca. 1,2 Mio. zusätzliche Fahrgäste pro Jahr!**

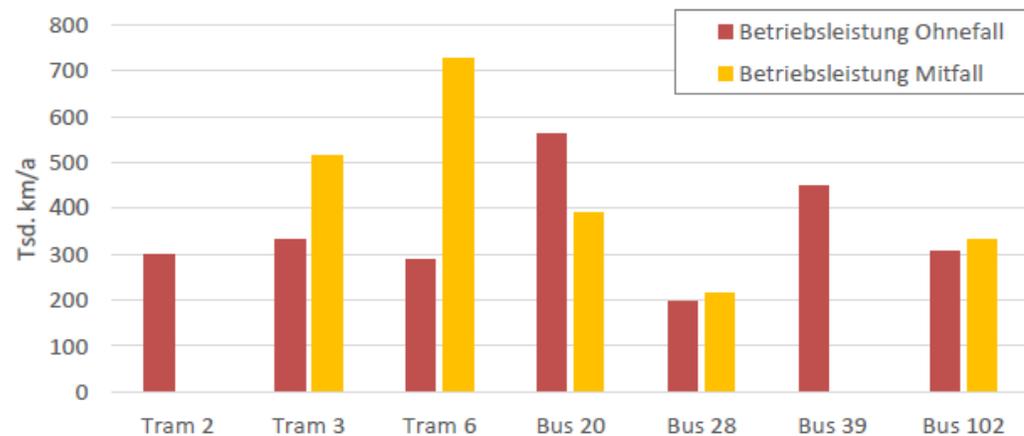
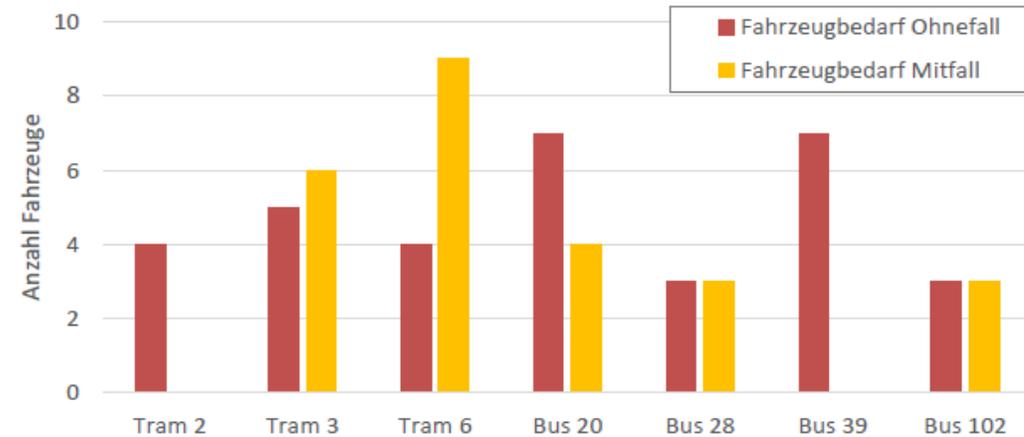
Nutzen-Kosten-Untersuchung Korridor West

Vergleich Aufwand Linienverkehr mit und ohne Neubaustrecke

- » Betrachtung erfolgt linienrein gemäß Stand. Bewertung
- » Verknüpfung der Linien 2 und 6 im Mitfall
- » Vereinfachte Betrachtung der Linie 102

- » **Fahrzeugbilanz:**
 - » +2 Straßenbahnen
 - » -4 Standardbusse
 - » -6 Gelenkbusse
- » **Leistungsbilanz***
 - » Straßenbahn: +324 Tsd. km/a
 - » Standardbus: -210 Tsd. km/a
 - » Gelenkbus: -371 Tsd. km/a

*Basis sind die Linienlängen aus dem Verkehrsmodell

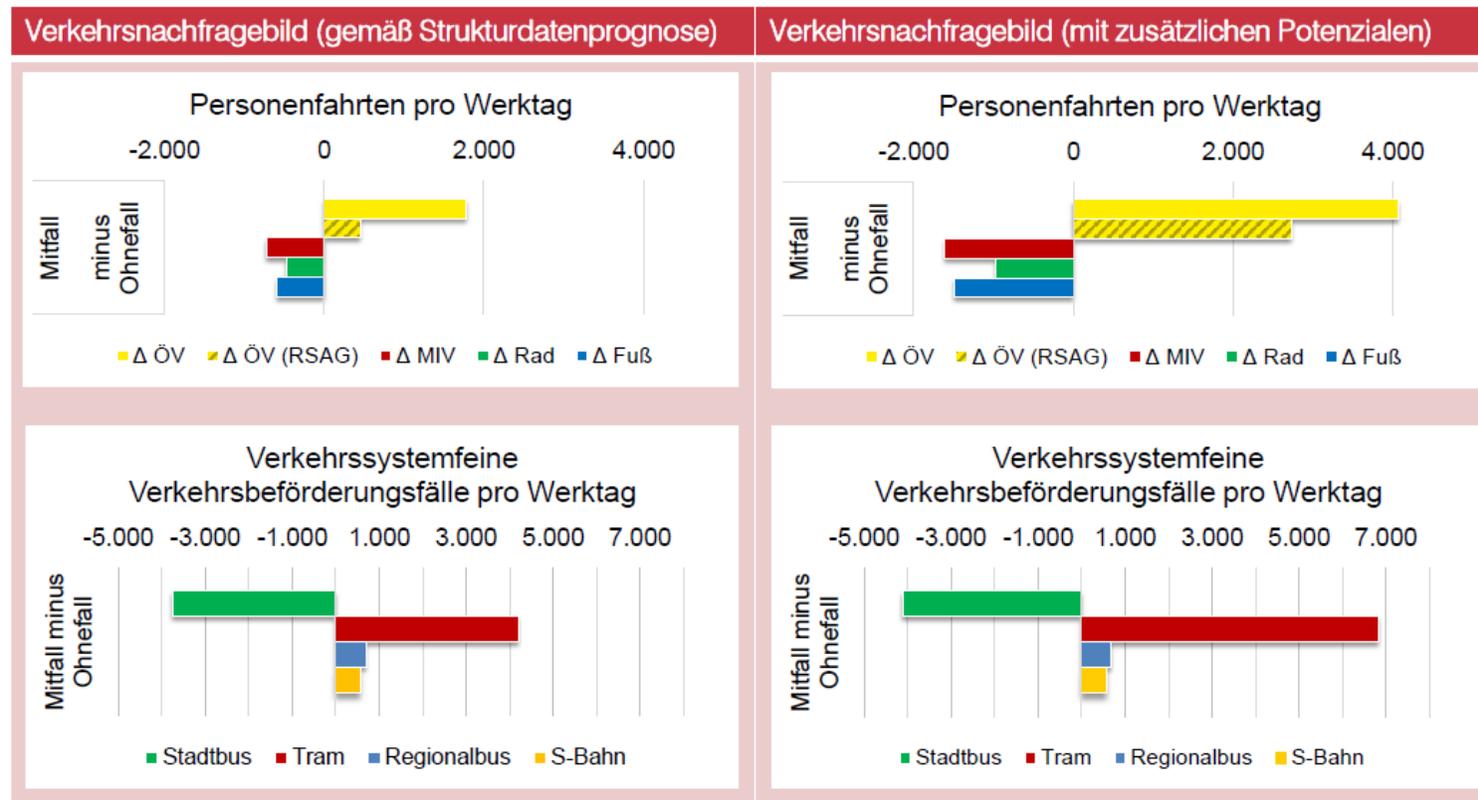


Deutliche Einsparungen im Busbereich (10 Busse + ca. 580T km)

Moderate Steigerungen bei der Straßenbahn (2 Bahnen + 320T km)

Nutzen-Kosten-Untersuchung Korridor West

Entwicklung der Verkehrsnachfrage

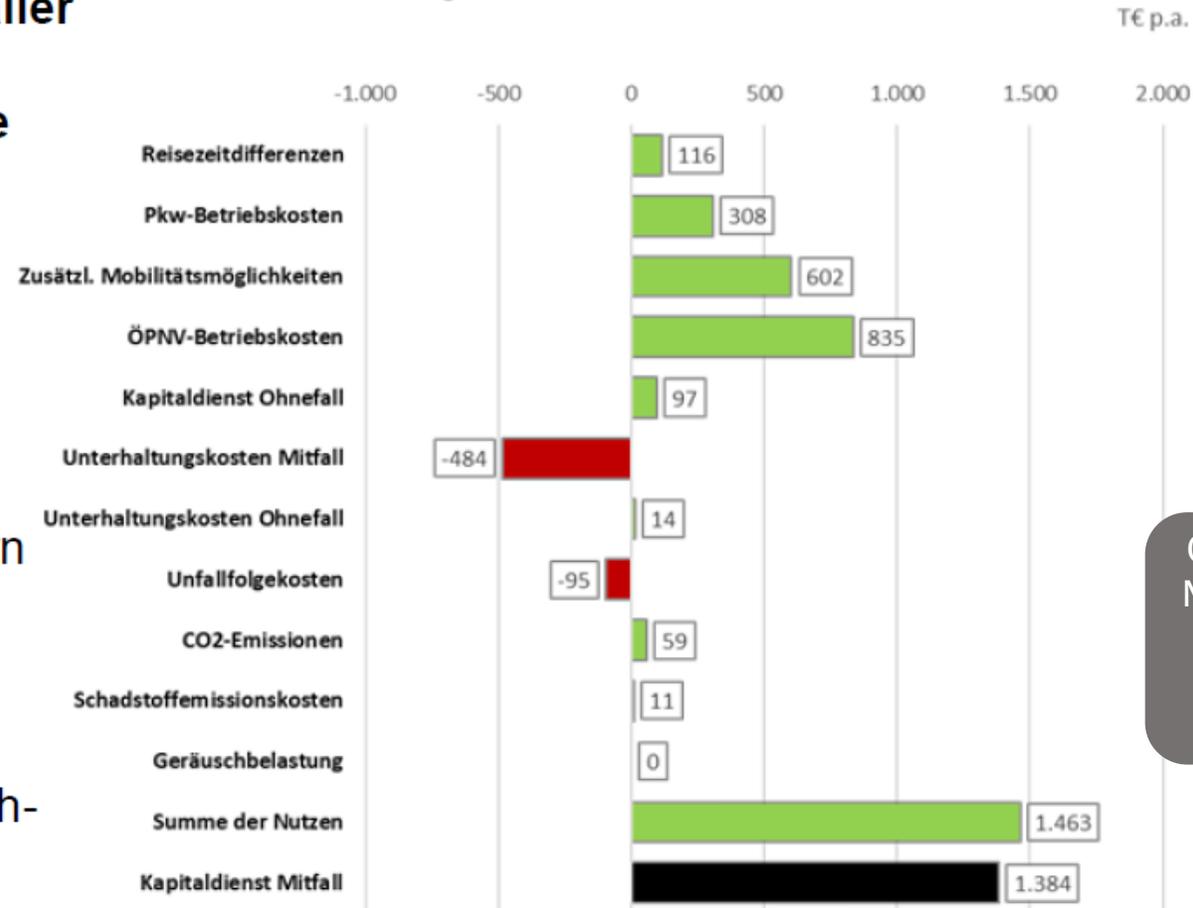


- durch die neue Strecke wird der öffentliche Verkehr stärker genutzt
- bis zu 2.000 Autofahrten am Tag können vermieden werden
- Busverkehre werden durch Straßenbahnfahrten ersetzt

Nutzen-Kosten-Untersuchung Korridor West

- » Der **Quotient aus der Summe aller Teilnutzen und des Kapitaldienstes der Maßnahme** beträgt **1,06**, d. h. das Projekt ist volkswirtschaftlich sinnvoll.
- » Die Nutzensumme übersteigt den Kapitaldienst für die Infrastruktur des Mitfalls um ca. 120 Tsd. €/a.
- » Den größten Nutzenbeitrag liefern
 - » die eingesparten ÖPNV-Betriebskosten,
 - » gefolgt von den Nutzen aus zusätzlichen Mobilitätsmöglichkeiten und
 - » den Pkw-Betriebskosten.

Nutzenbeiträge der Teilindikatoren StBw 2016



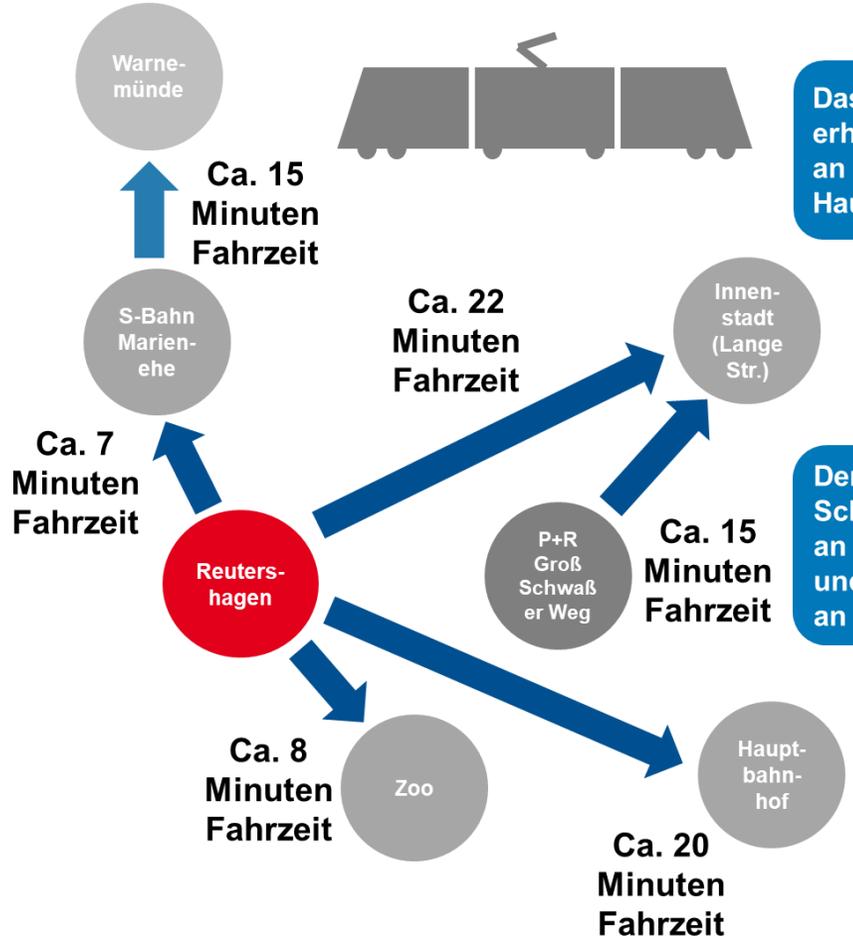
Quotient aus Summe der Nutzen und Kapitaldienst Mitfall ergibt Nutzen-Kosten-Index (1.463/1.384=1,057)

Reisezeitvorteile

Fahrten in den Nordwesten Rostocks und weiter nach Warnemünde verkürzen sich u.a. durch den Anschluss an die S-Bahn erheblich

Fahrten von Reutershagen zum Zoo und zum Hauptbahnhof werden deutlich schneller und attraktiver

Über die Neubaustrecke zweite Anbindung des Innenstadtnetzes an den Betriebshof im Störfungsfall oder bei Bauarbeiten



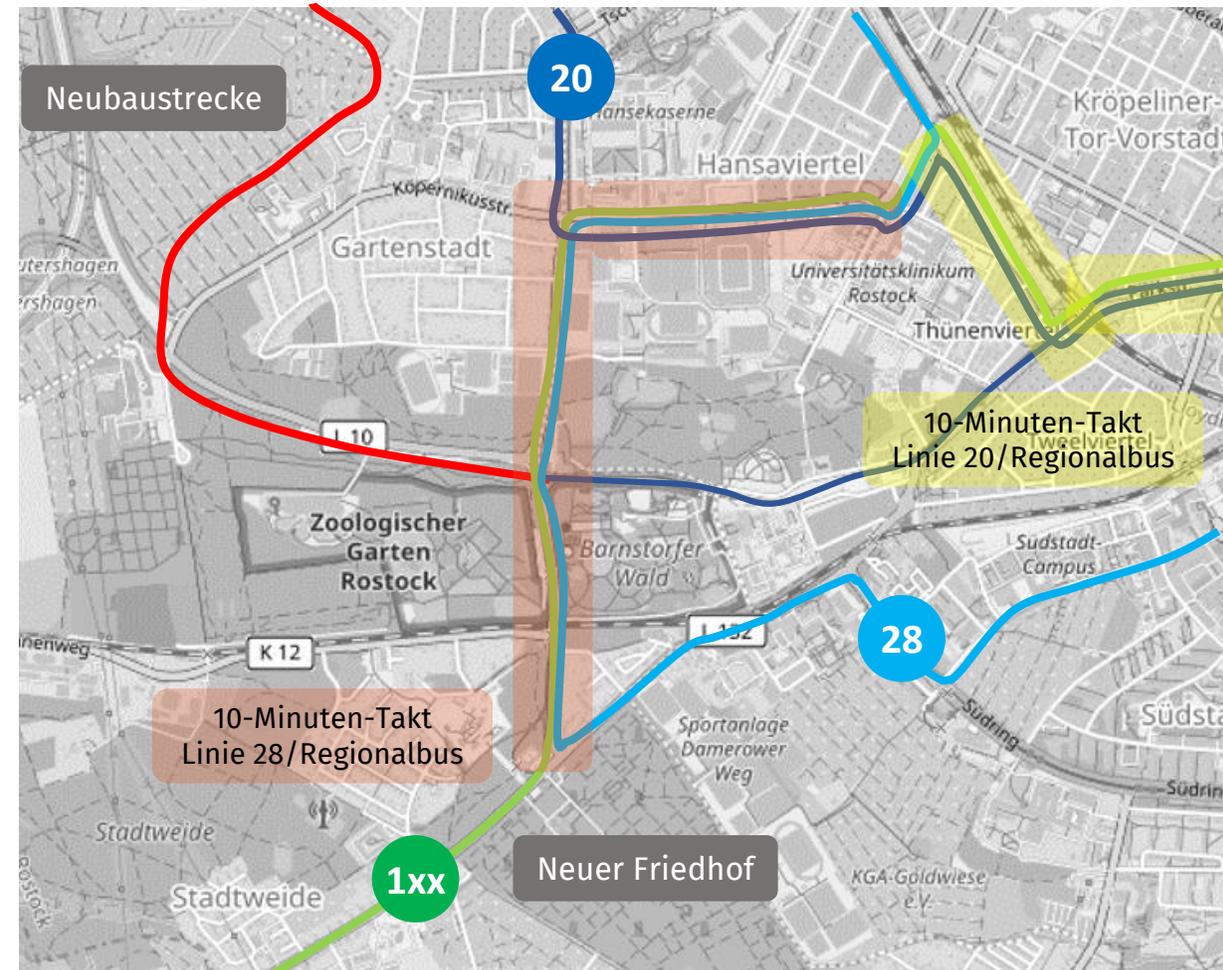
Das Zentrum von Reutershagen erhält eine direkte Anbindung an die Innenstadt und an den Hauptbahnhof

Der P+R-Parkplatz am Groß Schwaäßer Weg ist umsteigefrei an die Innenstadt angebunden und gewinnt dadurch deutlich an Attraktivität

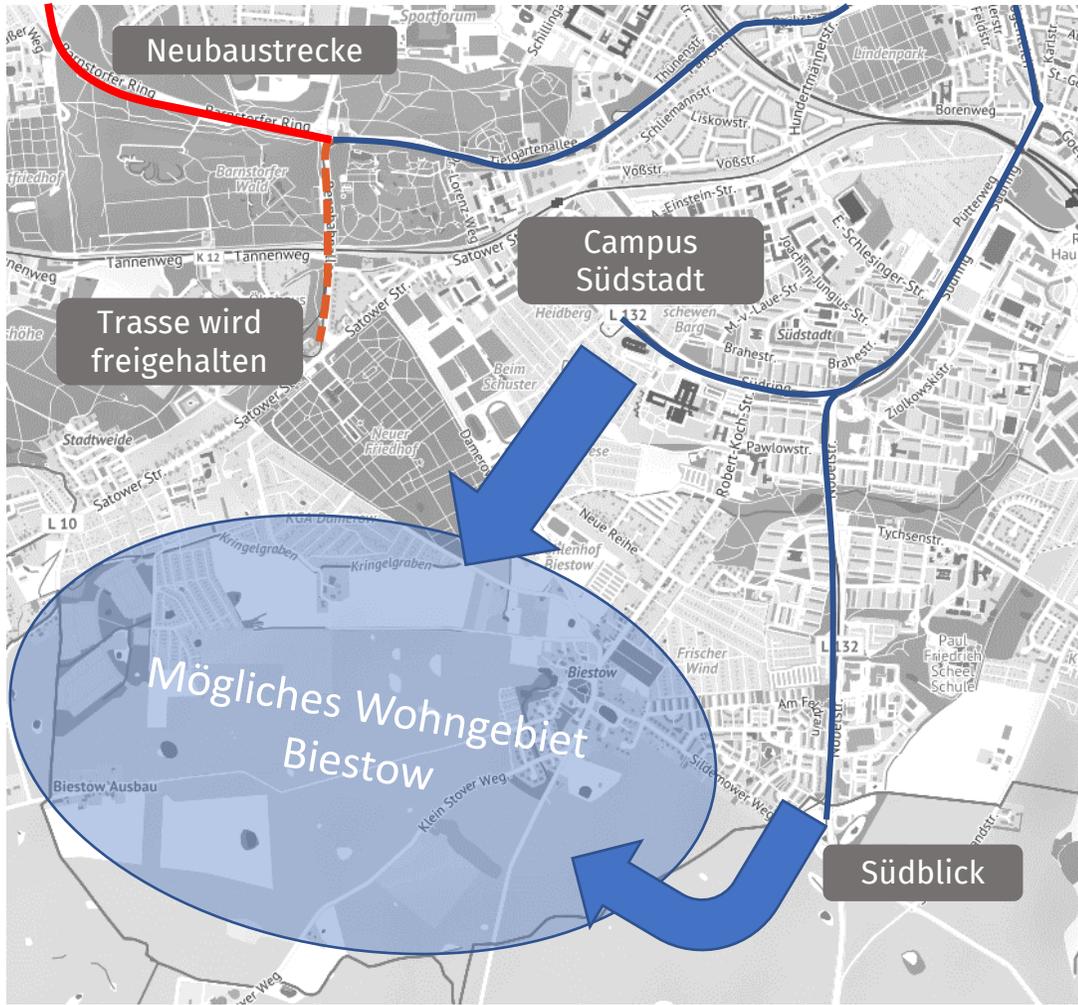


Stilllegung Neuer Friedhof

- Streckenast zum Neuen Friedhof einer der schwächsten Streckenabschnitte im Netz
- wirtschaftlicher Betrieb nur bei Stilllegung des Abschnittes Zoo – Neuer Friedhof (ca. 800 m, keine Zwischenhaltestellen)
- **Linien 3 und 6 verkehren beide über die Neubaustrecke**
- vermiedene Investitionen für neue Brücke und Sanierung der Strecke werden in NKU verrechnet
- **Planungsstopp für das neue Brückenbauwerk Rennbahnallee (Straßenbrücke davon nicht betroffen)**
- Trasse wird für zukünftige Entwicklungen freigehalten
- **attraktives Busangebot als Ersatz, durch Überlagerung von zwei Buslinien**



Alternative Anbindung Biestow



- wenn im Bereich Biestow ein größeres Wohngebiet entwickelt werden sollte, kann eine Straßenbahnanbindung auch über Südblick oder Campus Südstadt erfolgen
- Vorteil: direkte und schnelle Anbindung an Schulen und Einkaufsmöglichkeiten in der Südstadt und an den Hauptbahnhof

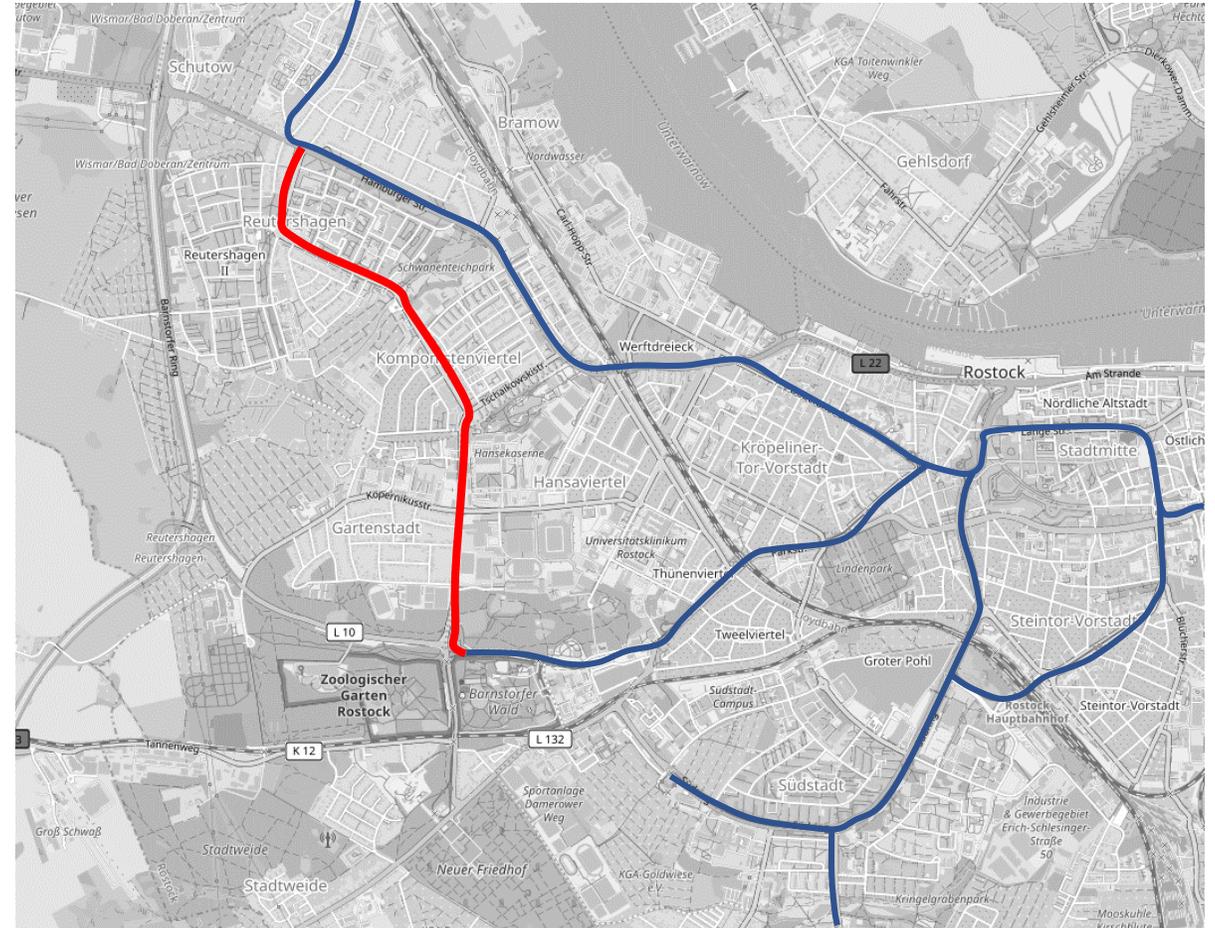
Inhalt

- Ausgangssituation
- **Bisherige Untersuchungen**
 - Machbarkeitsstudie
 - **Nutzen-Kosten-Untersuchung**
 - Korridor West
 - **Korridor Ost**
 - Gemeinsame Aspekte
 - Vergleich
- **Ausblick**

Nutzen-Kosten-Untersuchung Korridor Ost

Überblick

- Streckenverlauf vom Zoo über Trotzenburger Weg, Schwimmhalle, Tschaikowskistraße, Händelstraße, Ulrich-von-Hutten-Straße, Goerdelerstraße zum Braesigplatz
- teilweises Ersetzen der Buslinie 25



Nutzen-Kosten-Untersuchung Korridor Ost

• Abgleich mit den Planungszielen:

- Im Korridor Ost kann die im Busverkehr stark belastete Achse Tschaikowskistr. – Händelstr. – U.-v.-Hutten-Str. auf Straßenbahnbetrieb umgestellt werden
- Die wesentlichen Planungsziele werden jedoch nicht oder nur teilweise erfüllt
 - Bessere Erschließung Reutershagen II **X**
 - Anbindung CJD **X**
 - Bessere Anbindung Zoo teilweise
 - Anbindung P+R Groß Schwaßer Weg **X**
 - Redundanz im Straßenbahnnetz ✓

• Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung:

- **Ein volkswirtschaftlicher Nutzen kann für diesen Korridor nicht nachgewiesen werden (Nutzen-Kosten-Index: 0,85) → Wert >1 für Förderfähigkeit notwendig**

Inhalt

- Ausgangssituation
- **Bisherige Untersuchungen**
 - Machbarkeitsstudie
 - **Nutzen-Kosten-Untersuchung**
 - Korridor West
 - Korridor Ost
 - Gemeinsame Aspekte
 - **Vergleich**
- **Ausblick**



Vergleich der untersuchten Korridore

Korridor West:



+ 1,2 Millionen Fahrgäste/Jahr



345 Tonnen CO₂-Einsparung/Jahr



Erschließung Schwerpunkt
Reutershagen, CJD, P+R, Zoo



neue Direktverbindungen und
kürzere Reisezeiten



hohes Potenzial für und durch
zukünftige Stadtentwicklung



höhere jährliche Einsparung
Betriebskosten von ca. 1,1 Mio. €

Korridor Ost:



+ 0,95 Millionen Fahrgäste/Jahr



265 Tonnen CO₂-Einsparung/Jahr



Reutershagen II nur peripher erschlossen
/ CJD, P+R und Zoo-Haupteingang liegen
nicht an der Strecke



Umstellung einer der am stärksten
belasteten Busachsen auf Straßenbahn



geringes Potenzial für und durch
zukünftige Stadtentwicklung



geringere jährliche Einsparung Betriebs-
kosten ca. 0,6 Mio. €

Inhalt

- Ausgangssituation
- Bisherige Untersuchungen
 - Machbarkeitsstudie
 - Nutzen-Kosten-Untersuchung
 - Korridor West
 - Korridor Ost
 - Gemeinsame Aspekte
 - Vergleich
- **Ausblick**

Projektstruktur

- Bewährte Struktur aus den vorherigen Netzerweiterungen wird beibehalten
- Vorhabenträger ist die RSAG
- RSAG beauftragt und koordiniert die weiteren Planungen unter Einbeziehung der jeweiligen Fachämter
- Regelmäßige Information der politischen Gremien bei Fertigstellung relevanter Planungsschritte
- Informelle Bürger*innenbeteiligung von Beginn an



Finanzierung der Planungen

- **Planungskosten ca. 1,2 Mio. Euro, Finanzierung über Haushalt HRO 2024/2025 und Eigenmittel RSAG**

Jahr	Wer finanziert?	Höhe
2023	RSAG	175 T EUR
2024	HRO	400 T EUR
2025	HRO	500 T EUR
2026	RSAG	100 T EUR

Finanzierung des Bauvorhabens

- über GVFG-Mittel und eine mögliche Landesförderung können 75% - 90% der Investitionskosten gefördert werden

	Ansätze in Mio. Euro
Investkosten entsprechend standardisierter Bewertung	45,7
Aufschlag für Preissteigerungen (30 %)	13,7
Voraussichtlicher Finanzierungsbedarf	59,4
Förderung je nach Landeszuschuss	44,5 bis 53,5
Eigenanteil HRO/RSAG je nach Landeszuschuss	5,9 bis 14,9

Aktueller Stand im Gesamtprozess

Prozessphasen – „Entscheidungstreppe“



Zusammenfassung

- Korridor West ist in allen Szenarien volkswirtschaftlich sinnvoll
- weitere Potenziale durch Entwicklung Wohngebiet am Groß Schwaßer Weg/ CJD → weitere Verbesserung Wirtschaftlichkeit Korridor West
- Streckenabschnitt Zoo – Neuer Friedhof muss in diesem Zusammenhang stillgelegt werden – damit Planungsstopp für Straßenbahnbrücke möglich

Empfehlung:

Die Bürgerschaft beauftragt die RSAG mit der weiteren Planung von Korridor West bis zur Genehmigungsplanung. Parallel wird zusammen mit dem Fördermittelgeber das Verfahren der standardisierten Bewertung durchgeführt. 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. 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. In der Zwischenzeit wird die Bürgerschaft über den Planungsstand fortlaufend informiert.

Weitere Informationen

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Amt für Mobilität

FB Strateg. Verkehrsplanung und Mobilität

Steffen Nozon: steffen.nozon@rostock.de

Christian Geschonneck: christian.geschonneck@rostock.de

RSAG

Angebotsplanung

Andrej Kirschbaum: a.kirschbaum@rsag-online.de

Severin Gierlich: s.gierlich@rsag-online.de

