

Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b>  fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus  Federführendes Amt: Amt für Mobilität	Beteiligt: Zentrale Steuerung Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Amt für Umwelt- und Klimaschutz	
<b>Gemeinsamer Nahverkehrsplan Hanse- und Universitätsstadt Rostock          und Landkreis Rostock</b> <b>- Ausbaustrategie Straßenbahnnetzerweiterung</b>		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
15.04.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
06.04.2021	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung
08.04.2021	Finanzausschuss	Empfehlung
21.04.2021	Bürgerschaft	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

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.

Anlage:

Ausbaustrategie Straßenbahnnetz (Fortschreibung Nahverkehrsplan)

## Beschlussvorschriften:

§ 7 (3) , (4) und (7) ÖPNV-Gesetz M-V und § 22 (2) KV M-V

## bereits gefasste Beschlüsse:

- Nr. 2016/BV/1565 vom 6. April 2016 – Planungsbeschluss zur Beauftragung der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplanes Mittleres Mecklenburg/Rostock,
- Nr. 2019/BV/0602 vom 4. März 2020 – Gemeinsamer Nahverkehrsplan Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock  
Verkehrspolitische Zielsetzung

## Sachverhalt:

Mit Beschluss Nr. 2016/BV/1565 wurde die Verwaltung zur Planung der Fortschreibung des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und des Landkreises Rostock beauftragt. Im Laufe der Erarbeitung hat es sich als zielführend erwiesen, alle bisherigen verkehrs- und stadtplanerischen Ideen, Beschlüsse der Bürgerschaft (MOPZ) und Empfehlungen des Gutachters für eine Straßenbahnnetzerweiterung zu bündeln und einer einheitlichen Bewertung zu unterziehen.

Die fünf Prozessphasen umfassen die Erarbeitung der Netzausbaustrategie, die Machbarkeitsprüfung und Nutzen-Kosten-Bewertung, die Planung bis zum Förderantrag bzw. zum Planfeststellungsverfahren (Genehmigungsplanung), die Bauvorbereitung und schließlich die Bauausführung und Realisierung.

Die vorgelegte Ausbaustrategie wird als Grundlage für die weitere Bearbeitung im Nahverkehrsplan dienen (Phase 1). Da der Nahverkehrsplan den Planungshorizont 2030 hat und Ende 2021 zur Beschlussfassung vorgelegt werden soll, können kurzfristig nur die ersten Schritte wie die Machbarkeitsstudie und die anschließende Nutzen-Kosten-Bewertung eingeleitet werden. In deren Ergebnis wird sowohl die volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit des Vorhabens als auch daraus ableitend dessen Förderfähigkeit dokumentiert. Grundsätzlich stehen in den Jahren bis zunächst 2030 jährlich bis zu 2. Mrd. EURO Bundesmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für den Neu- und Ausbau von Schienennetzen zur Verfügung. Unter Beachtung der Rahmenbedingungen ist dies im Idealfall für eine Straßenbahnnetzerweiterung in Rostock zeitlich umsetzbar. Der Beschluss der Bürgerschaft lässt somit eine Fokussierung auf die Variante(n) mit dem höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen und den effektiven Einsatz der zur Verfügung stehenden Ressourcen zu.

Folgende Erweiterungen des Streckennetzes der Straßenbahn wurden, teilweise mit Untervarianten untersucht:

- Lichtenhagen – Warnemünde,  
Querspange Holbeinplatz – Parkstraße,  
Endstelle „Neuer Friedhof“ – Endstelle „Campus Südstadt“,  
Endstelle „Kurt-Schumacher-Ring“ – Seehafen (Zweissystembetrieb BOStrab/EBO)  
potenzielle Wohngebietsentwicklung „Lichtenhagen West“,  
Lichtenhagen – Elmenhorst – Lichtenhagen,  
Lütten Klein (Abzw. St. Petersburger Straße) – Groß Klein  
potenzielle Wohngebietsentwicklung „Evershagen West“,  
Reutershagen – Ostseepark,  
Werftdreieck – Fischereihafen –Schmarl – Groß Klein,  
Endstelle „Neuer Friedhof“ - Kritzmow,  
potenzielle Wohngebietsentwicklung „Biestow“,  
Reutershagen – Zoo (West-Variante),  
Reutershagen – Zoo (Ost-Variante),  
Endstelle Hafenallee – Gehlsdorf,  
Steintor – Mühlendamm – Brinckmansdorf – Roggentin, Dierkower Allee - Hanse  
Center Bentwisch,  
Stadthafenachse,  
Rövershäger Chaussee – Bentwisch,  
Endstelle „Kurt-Schumacher-Ring“ – Bentwisch – Hanse Center Bentwisch,  
Endstelle „Kurt-Schumacher-Ring“ – Krummendorf / Seehafen-Südseite,  
Stich Schwimmhalle – Ostseestadion (mgl. Erweiterung einer Neubaustrecke Zoo -  
Reutershagen),  
Querspange Endstelle „Kurt-Schumacher-Ring“ – Endstelle „Dierkower Allee“.

Im Mittelpunkt der vorgenommenen Bewertung stand neben dem grundsätzlichen verkehrlichen Nutzen und der Frage der Förderungsfähigkeit (NKU – Wert > 1) in besonderem Maße die Umsetzung des Leitbilds „Verkehrswende“ - Ist die Maßnahme geeignet für eine nachhaltige Gewinnung von neuen Fahrgästen, weg vom Kfz hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Dies ist ein bedeutendes Puzzleteil zur Erreichung des von der Bürgerschaft vorgegebenen Zielwertes beim Modal-Split für den ÖPNV von heute 17 auf dann 20 % (Bürgerschaftsbeschluss Nr. 2019/BV/0602). Außerdem wurde die Anbindung möglicher neuer Stadtentwicklungsgebiete als Quelle der Mobilitätserzeugung schwerpunktmäßig betrachtet.

Ergebnis der Bewertung ist die Empfehlung, die Strecke Zoo – Reutershagen mit der höchsten Priorität zu versehen und in den vordringlichen Untersuchungsbedarf einzustufen. Hierzu liegt bereits eine Machbarkeitsstudie (VCDB VerkehrsConsult 2019) vor. Damit würde die Verwaltung den nächsten Schritt vornehmen und der Rostocker Straßenbahn AG den Auftrag erteilen, eine Nutzen-Kosten-Untersuchung in enger Abstimmung mit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu beauftragen. Umwelt- und städtebauliche Belange sind dabei ebenfalls zu berücksichtigen. Mit dem Vorliegen dieser zu beauftragenden Nutzen-Kosten-Untersuchung kann der Bürgerschaft eine umfassende Entscheidungsgrundlage gegeben werden, um über die in der Entscheidungstreppe als Phase 3 beschriebene „Planung bis Förderantrag / Planfeststellungsverfahren“ zu entscheiden.

In einer Kurz- und einer Langfassung ist die Ausbaustrategie Straßenbahnnetz übersichtlich dargestellt.

Eine intensive Öffentlichkeitsbeteiligung sowohl im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes als auch bei der Planung der Einzelprojekte soll dazu führen, dass die Bewohner und Bewohnerinnen und damit die Nutzenden der neuen Angebote frühzeitig einbezogen werden und eine hohe öffentliche Akzeptanz geschaffen wird.

Auf Grund des hohen öffentlichen Interesses nachfolgend eine Erläuterung, warum die Neubaugebiete Schmarl und Groß Klein, die heute nicht über einen Straßenbahnanschluss verfügen, in die Prioritätsstufe 4 – kein straßenbahnwürdiger Ausbaubedarf/ggf. Verbesserung Busverkehr eingestuft wurden, obwohl dies aus verkehrs- und stadtentwicklungspolitischen Gründen wünschenswert ist. Eine sinnvolle Anbindung beider Stadtteile an das Straßenbahnnetz ist nur mit einer langen Neubaustrecke, parallel zur S-Bahn ab Werftdreieck möglich, die eine zusätzliche neue Linie im Netz erforderlich macht. In den Stadtteilen ist eine wirkungsvolle, zentrumsnahe Streckenführung der Straßenbahn durch die bebauten Bereiche Schmarl und Groß Kleins wegen der nötigen Radien und der besonderen Struktur der Baukörper ohne gravierende Eingriffe in die Bebauungsstruktur nicht realisierbar (anders z.B. in Lütten Klein). Zusätzlich würde gegenüber der S-Bahn ein Kannibalisierungsprozess entstehen der sich nachteilig auf das Angebot der S-Bahn wegen einer sinkenden Auslastung auswirken könnte (siehe Abbestellung S-Bahn in den Seehafen). Eine ausführliche Argumentation enthält die Langfassung „Ausbaustrategie Straßenbahnnetz“. Um unabhängig von einem Straßenbahnanschluss für Groß Klein und Schmarl dennoch einen attraktiven ÖPNV anbieten zu können, ist für die Gebiete eine Verbesserung des Busverkehrs bereits in 2022 mit der Angebotsoffensive der Rostocker Straßenbahn AG vorgesehen. Mit einer Verdichtung des Taktes (durchgängiger 10-Minuten-Takt) und der Einrichtung neuer durchgehender Verbindungen in andere Stadtteile soll den Bewohnern ein wesentlich attraktiverer ÖPNV angeboten werden. Die Entscheidungsvorlage für die Angebotsoffensive wird der Bürgerschaft voraussichtlich in der Sitzung im April 2021 vorgelegt. Eine zentrumsnahe Erschließung, wie sie bereits heute in Schmarl erfolgt, wird für Groß Klein geprüft.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Konkrete Zahlen für die einzelnen Streckenabschnitte können mit Vorliegen der Nutzen-Kosten-Untersuchung vorgelegt werden. Eine Förderung ist bei Erreichen eines Nutzen-Kosten-Verhältnis  $> 1,0$  möglich (Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse; GVFG Novelle).

Claus Ruhe Madsen

### **Anlagen**

1	Ausbaustrategie Straßenbahnnetz (Fortschreibung Nahverkehrsplan) - Langfassung	öffentlich
2	Ausbaustrategie Straßenbahnnetz (Fortschreibung Nahverkehrsplan) - Kurzfassung	öffentlich