Hanse- und Universitätsstadt
Rostock
Die Oberbürgermeisterin

Beschlussvorlage
2026/BV/1322
öffentlich

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 Alleebäume 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 Querungsmöglichkeiten 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 Asternweg. 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 Gordelerstraße 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 Querungsmöglichkeiten 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:

[x] liegen nicht vor.

Bezug zum zuletzt beschlossenen Haushaltssicherungskonzept:

[X] Die Vorlage hat keine Auswirkungen.

Klimarelevante Auswirkungen

x	keine Auswirkungen
	positive Auswirkungen (nachfolgend)
	negative Auswirkungen (nachfolgend)
	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 (redaktionell ergänzt am 10.02.2026)	öffentlich
2	Lageplan Südabschnitt	öffentlich
3	Lageplan Mittelabschnitt	öffentlich
4	Lageplan Nordabschnitt	öffentlich

STRECKE MACHEN

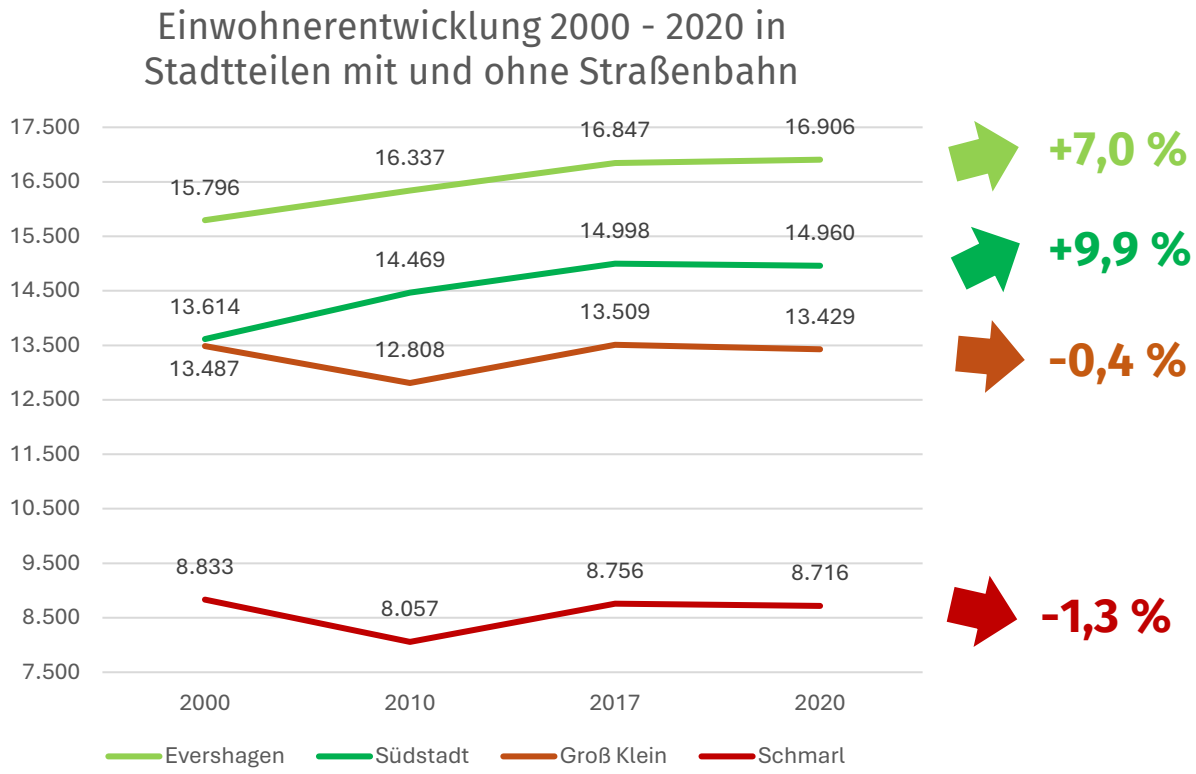
TRAM WEST

Hanse- und Universitätsstadt
ROSTOCK

RSAG
Zuhause unterwegs.

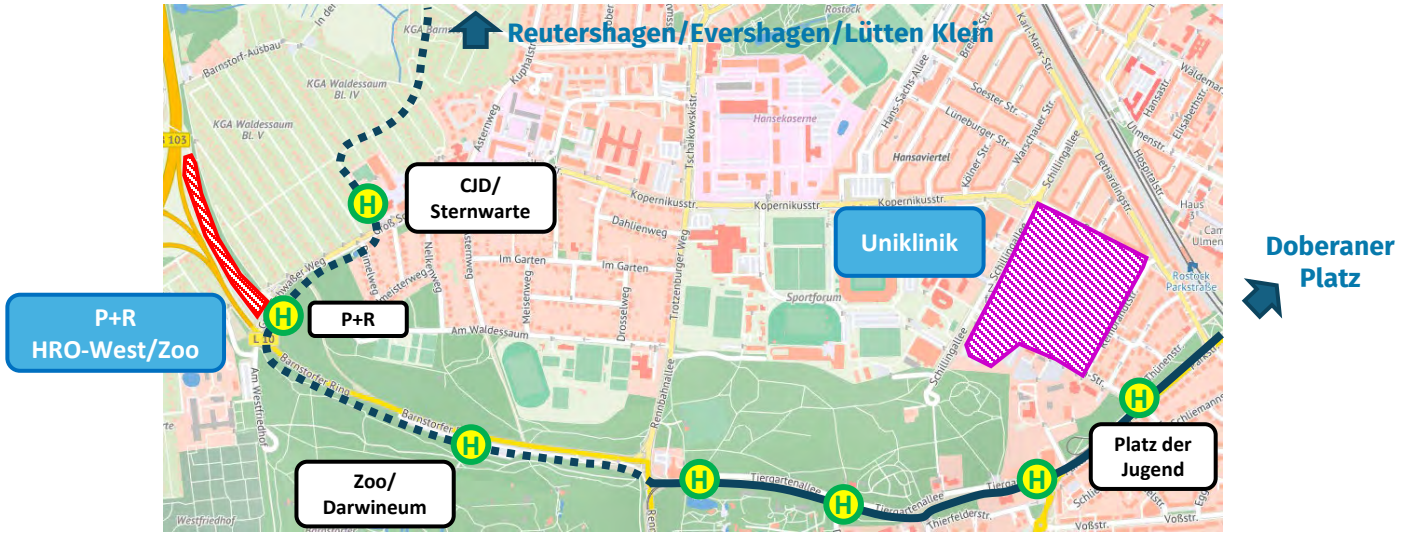
Straßenbahn als Motor der Stadtentwicklung

Sehr gute Erfahrungen mit den bisherigen Netzausbauten in den 2000er Jahren



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

TRAM WEST eng verzahnt mit weiteren Projekten



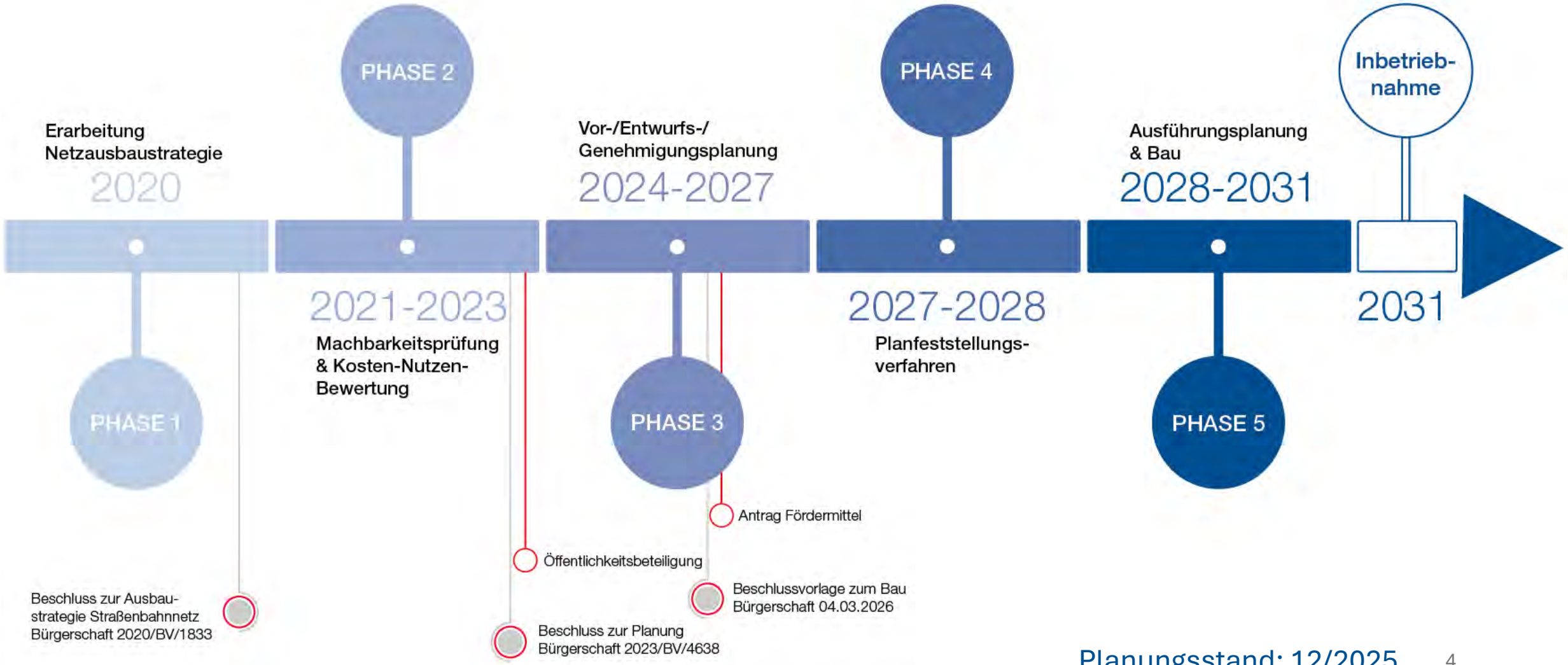
Ausbau des P+R am Groß Schwaßer Weg (neu: HRO-West/Zoo)

- Errichtung Parkhaus/Parkpalette
- Stellflächen für Reisebusse
- Stellplätze für Zoobesucher

Erweiterung Uniklinik

- geplante Neubauten befinden sich größtenteils im Einzugsbereich der Haltestelle „Platz der Jugend“
- optimale Anbindung an Reutershagen und den Nordwesten über die Neubaustrecke

geplanter Projektverlauf



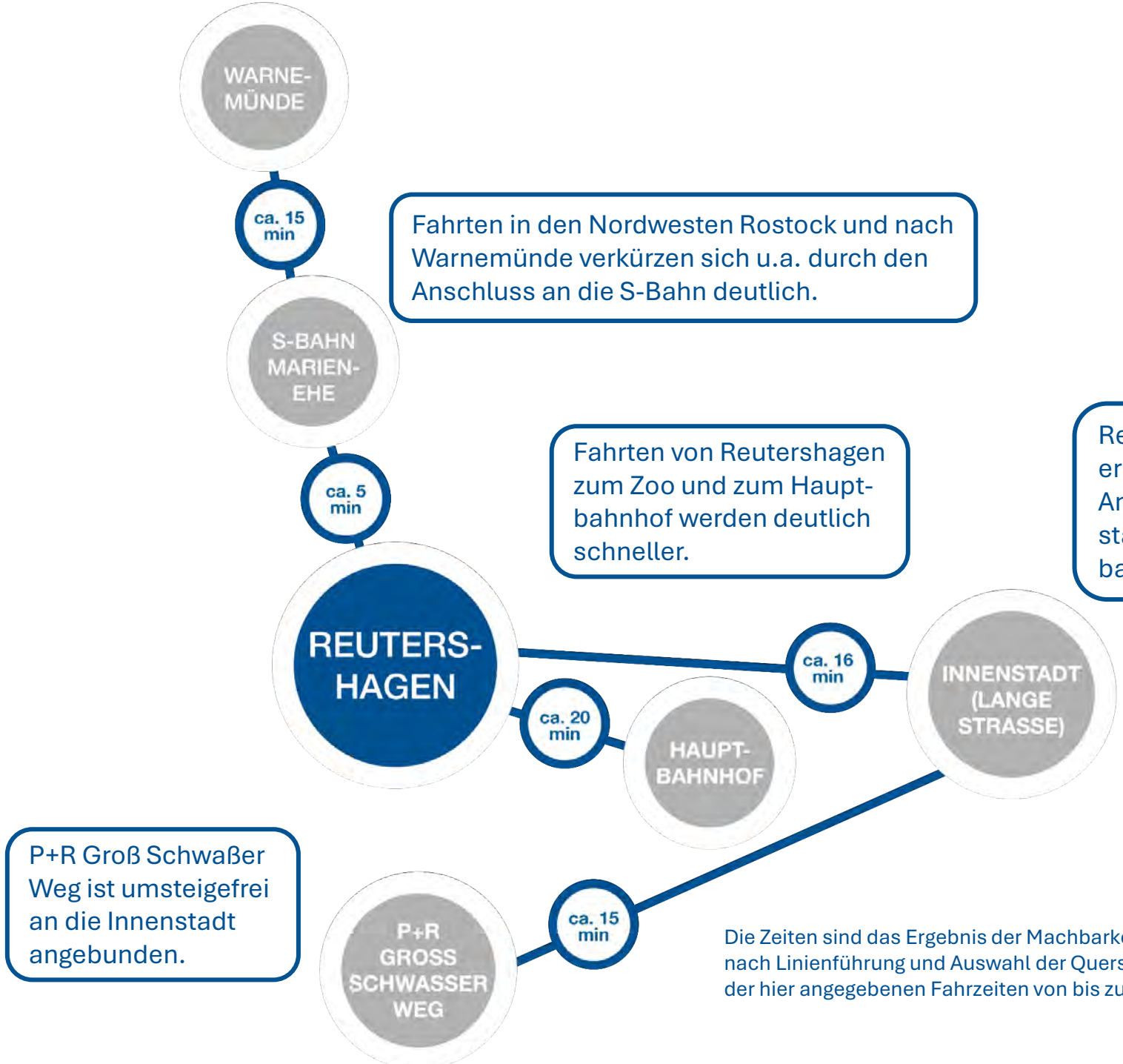
Planungsstand: 12/2025

STRECKE MACHEN
TRAM WEST

Starkes Netz für eine starke Stadt.
Resilient. Modern. Für Rostock.


MARKT REUTERS-HAGEN
KUNST-HALLE
BETRIEBS-HOF
+ 1,9 Mio. Fahrgäste
-850 t CO2/Jahr
-1,6 Mio. € Betriebs-kosten/Jahr
resilientes Netz
STRECKE MACHEN
DOBERANER STRASSE
DOBERANER PLATZ
WISMARSCHE STRASSE
P&R
UNI-KLINIK
PARKSTRASSE
NEUBAU
ZOO
Hanse- und Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0)

Fahrzeiten



Fahrten in den Nordwesten Rostock und nach Warnemünde verkürzen sich u.a. durch den Anschluss an die S-Bahn deutlich.

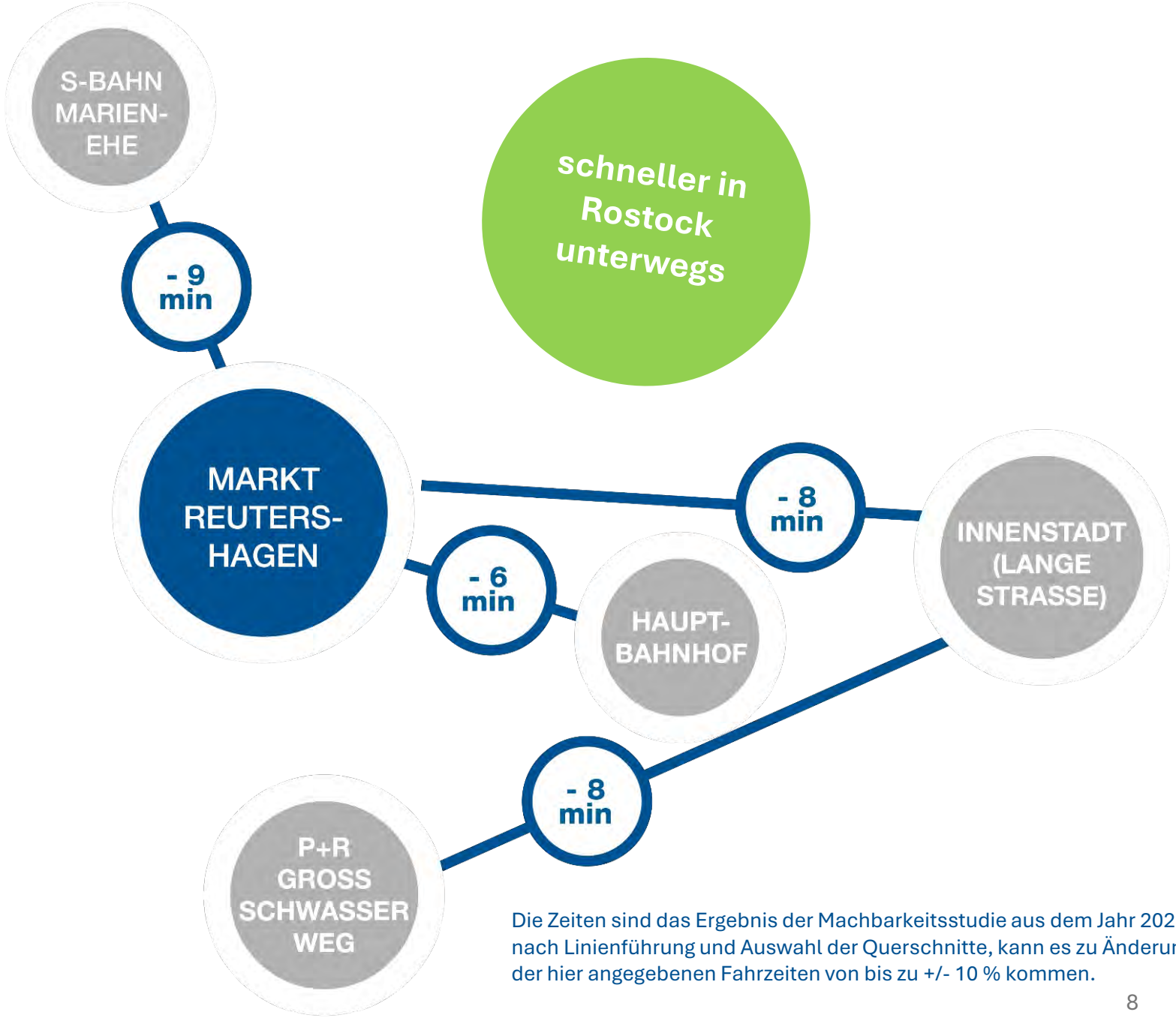
Fahrten von Reutershagen zum Zoo und zum Haupt-bahnhof werden deutlich schneller.

Reutershagen Zentrum erhält eine direkte Anbindung an die Innen-stadt und an den Haupt-bahnhof.

P+R Groß Schwaßer Weg ist umsteigefrei an die Innenstadt angebunden.

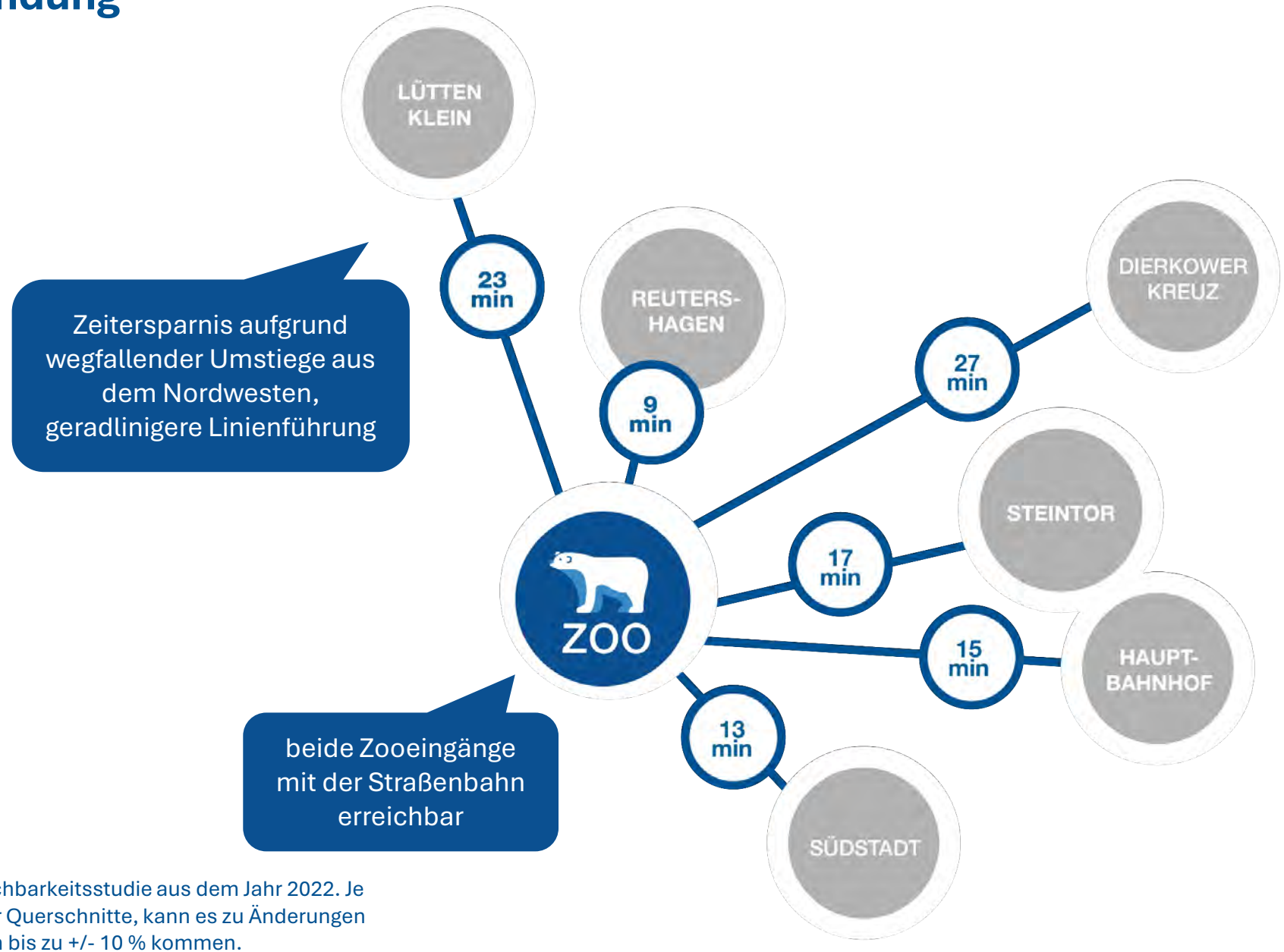
Die Zeiten sind das Ergebnis der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2022. Je nach Linienführung und Auswahl der Querschnitte, kann es zu Änderungen der hier angegebenen Fahrzeiten von bis zu +/- 10 % kommen.

Fahrzeitenersparnis mit TRAM WEST



Die Zeiten sind das Ergebnis der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2022. Je nach Linienführung und Auswahl der Querschnitte, kann es zu Änderungen der hier angegebenen Fahrzeiten von bis zu +/- 10 % kommen.

Bessere Anbindung Zoo



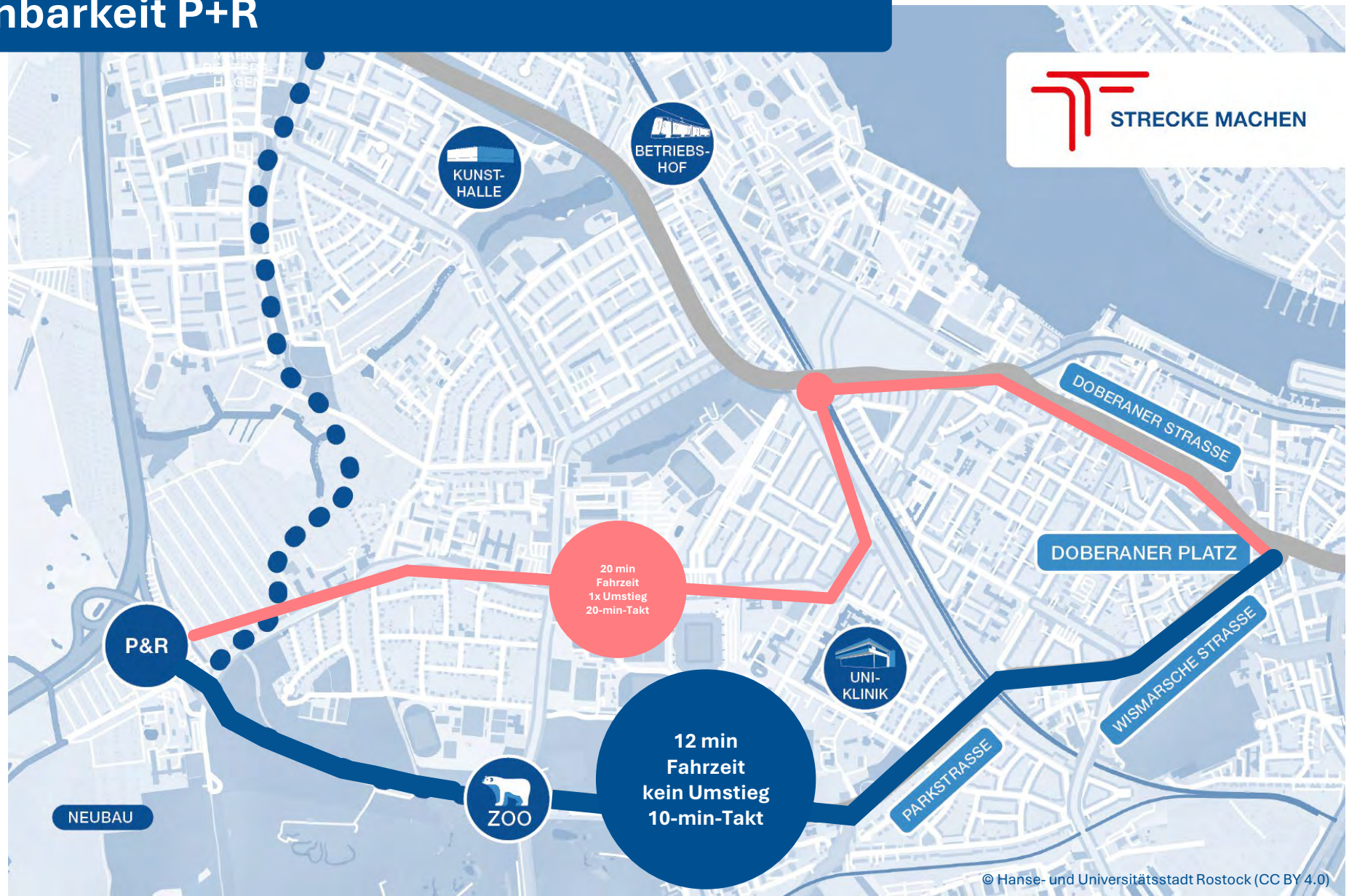
Die Zeiten sind das Ergebnis der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2022. Je nach Linienführung und Auswahl der Querschnitte, kann es zu Änderungen der hier angegebenen Fahrzeiten von bis zu +/- 10 % kommen.

Straßenbahnbetrieb ohne Tram West: Erreichbarkeit P+R



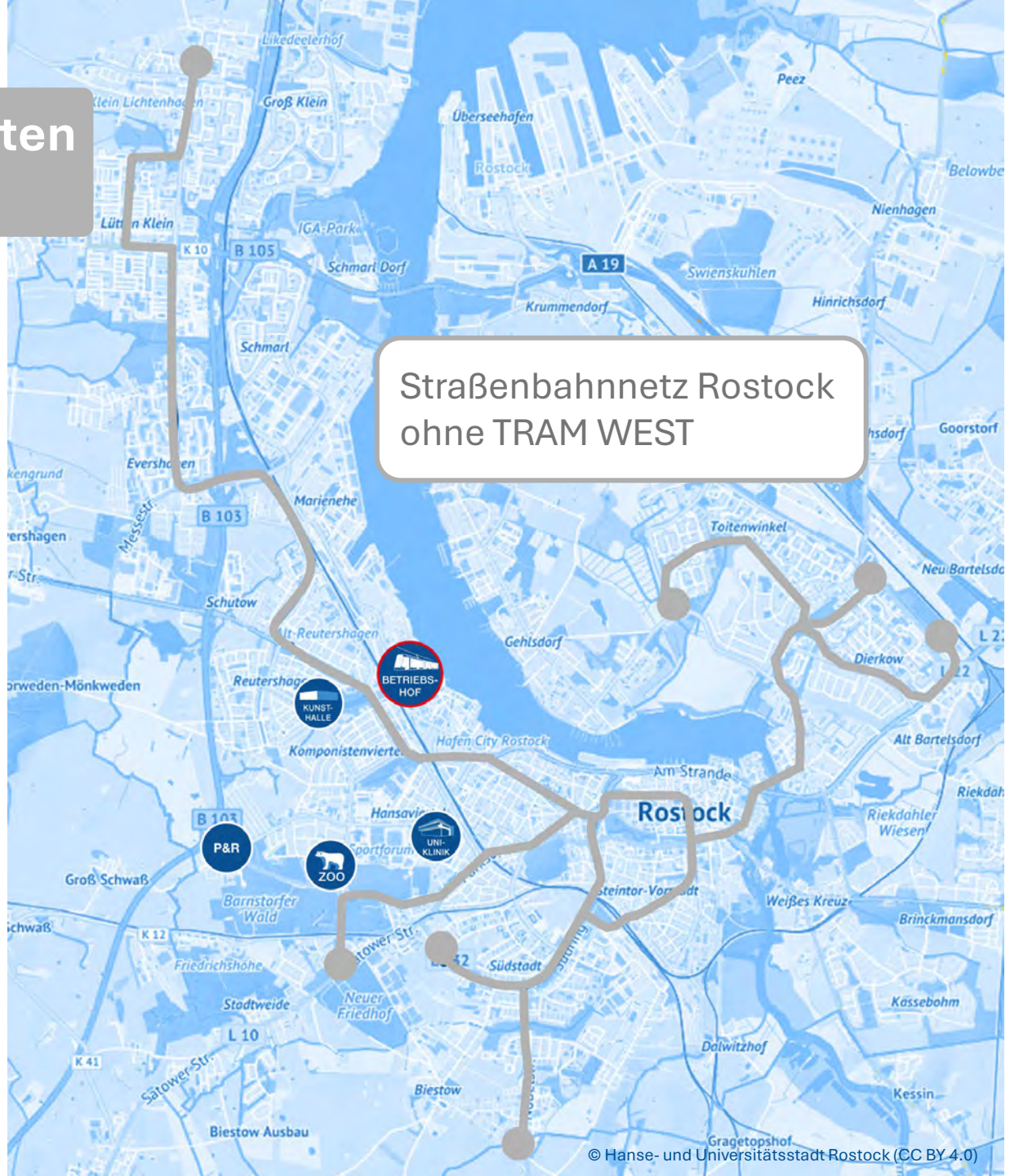
© Hanse- und Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0)

Straßenbahnbetrieb mit Tram West: Erreichbarkeit P+R



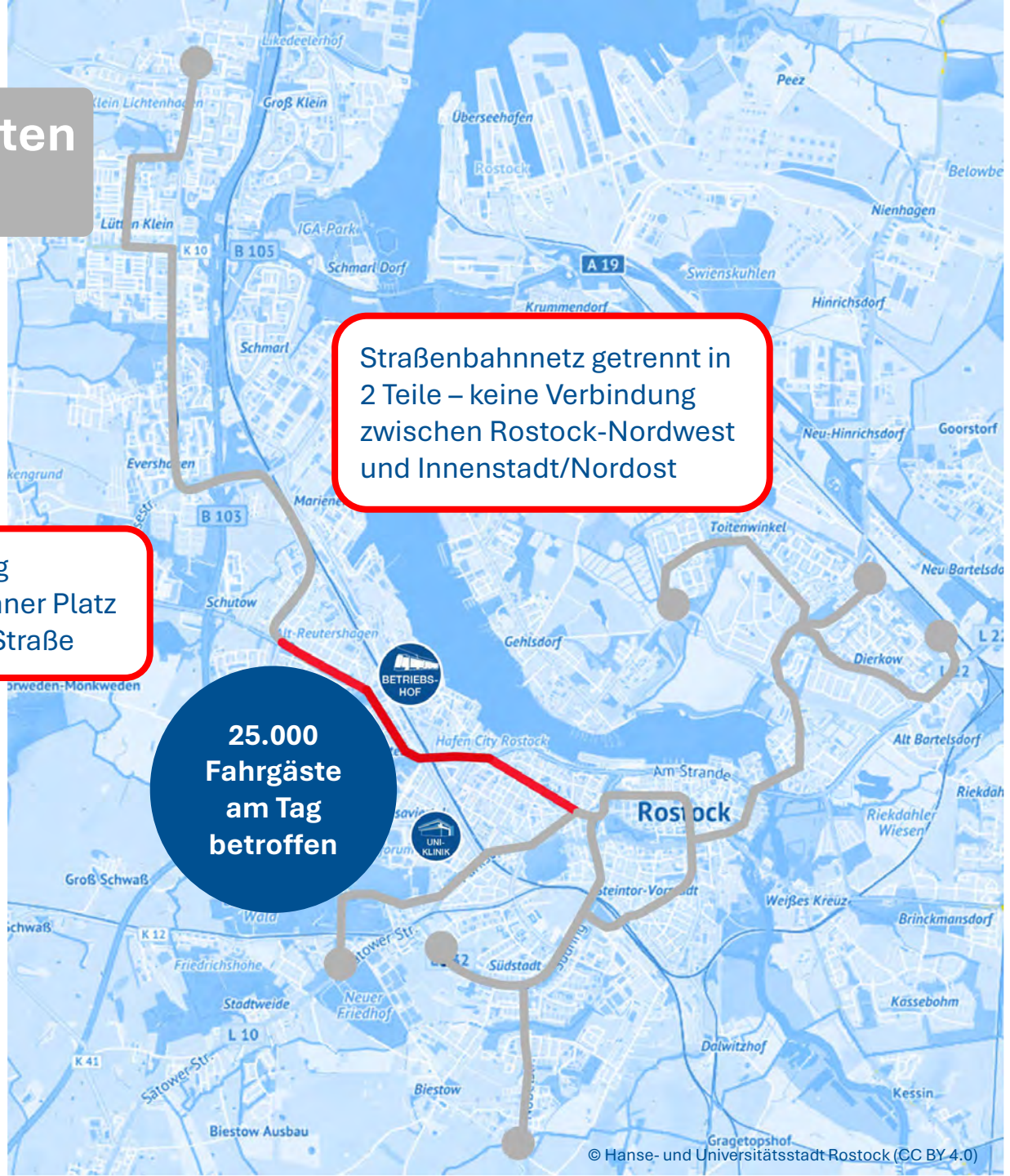
© Hanse- und Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0)

Der Weg zum resilienten Straßenbahnnetz



© Hanse- und Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0)

Der Weg zum resilienten Straßenbahnnetz



Stand 2025

Der Weg zum resilienten Straßenbahnnetz

Straßenbahn kann im Nord-westen fahren, Betriebshof ist für Straßenbahnen erreichbar.

Normaler Straßenbahnverkehr im Bereich Innenstadt/Nordost möglich.

Verbindung Nordwesten – Innenstadt nur mit Schienen-ersatzverkehr möglich.

Keine Verbindung zum Straßenbahnbetriebshof vorhanden. Straßenbahnen müssen für regelmäßige Wartung mit Schwertransportern zum Betriebshof überführt werden und nachts im Streckennetz abgestellt werden.

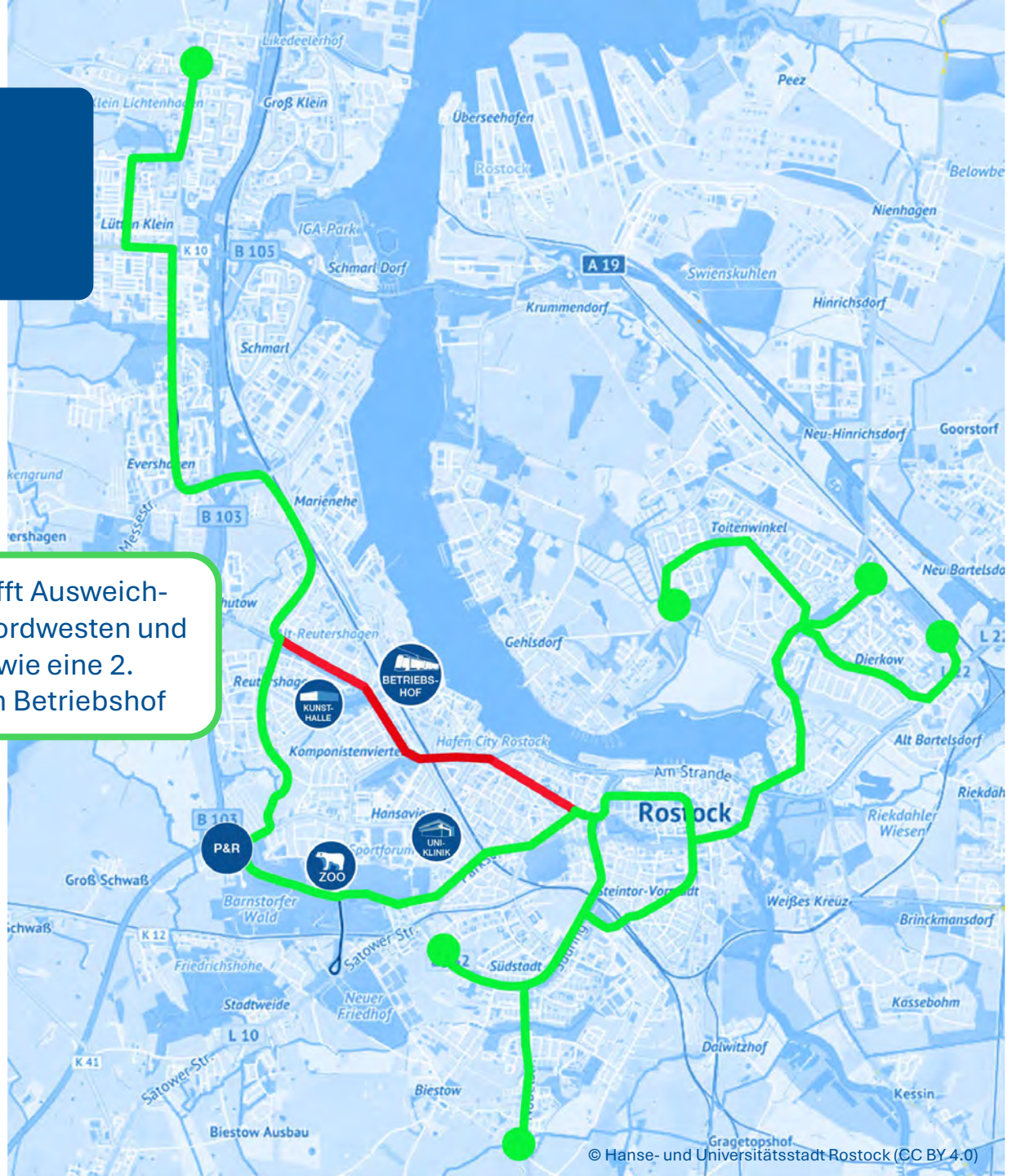


© Hanse- und Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0)

Stand 2025

Resilientes Straßenbahnnetz mit TRAM WEST

TRAM WEST schafft Ausweich-strecke für den Nordwesten und die Innenstadt sowie eine 2. Anbindung an den Betriebshof



© Hanse- und Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0)



Verkehrsangebot mit TRAM WEST

- Straßenbahnlinien 3 und 6 bedienen neue Strecke im 10-Minuten-Takt
- wichtige Verbindungen im Busnetz bleiben erhalten, neue Direktverbindungen entstehen.
- TRAM WEST und optimiertes Busnetz sorgen für ein sehr gut abgestimmtes ÖPNV-Angebot mit hoher Effizienz und hohem Kundennutzen

geplanter Bauzeitraum

Bauzeitraum für die TRAM WEST (Fortschreibung des Zeitplanes aus dem Planungsbeschluss 2023/BV/4638):

- Abschluss Entwurfs- und Genehmigungsplanung: **2027**
- Planfeststellungsbeschluss: **vsl. 2028**
- Ausschreibung/Vergabe der Bauleistungen: **2028 - 2029**
- Baubeginn: **vsl. 2029** (vorbehaltlich der Planfeststellung)
- Fertigstellung/Inbetriebnahme: **2031** (vorbehaltlich der Planfeststellung)

Öffentlichkeitsbeteiligung

Dezember 2024
Gläserne Werkstatt und Online-Dialog







Zahlen & Fakten

- 5 Veranstaltungstage
- ca. 850 Teilnehmende
- 4 Fokusgruppen
- ca. 350 Hinweise & Maßnahmenvorschläge* (* Gläserne Werkstatt + Online-Dialog)
- 1.443 Website-Besuche www.mitmachen-tram-west.de
- 670 ausgefüllte Fragebögen der Online-Beteiligung

April/Mai 2025
Planungsworkshops







1. Planungsworkshop: Austausch von Akteuren, Diskussion erster Trassenvarianten, Sammlung von Anregungen.
2. Planungsworkshop: Vertiefung der Varianten, Bewertung und Entwicklung einer Vorzugsvariante aus Bürgersicht.

September 2025
Präsentation Vorzugsvariante







- Vorstellung des gemeinsam entwickelten Ergebnisses der bisherigen Planung und Beteiligung
- Infomarkt mit Möglichkeit zum Austausch mit Planern und Fachleuten.

VCDB

VCDB (Planungsbüro)



VCDB

Mobil. Innovativ. Nachhaltig.

Vorplanungsprozess

Planung Streckennetzerweiterung
Rostock Zoo – Reutershagen – Tram West



Rostock, 20.09.2025

VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

VCDB

Betrachtung aller sich aufdrängenden Varianten und Ermittlung der Vorzugsvariante

Ziel und Wesen der Vorplanung

Lph 1	**Grundlagenermittlung:** Aufgabenstellung, Planungsrandbedingungen
Lph 2	**Vorplanung:** Variantenuntersuchung, Ermittlung der Vorzugsvariante, Kostenschätzung
Lph 3	**Entwurfsplanung:** Vertiefung der Vorzugsvariante, Detailplanungen, Kostenberechnung
Lph 4	**Genehmigungsplanung:** Genehmigungsverfahren
Lph 5	**Ausführungsplanung:** Erarbeitung der ausführungsreifen Planung
Lph 6	**Vorbereitung der Vergabe:** Mengenermittlung, Erstellung Leistungsverzeichnisse
Lph 7	**Mitwirken bei der Vergabe:** Angebotseinholung, Prüfen der Angebote, Bietergespräche, Vergabevorschläge
Lph 8	**Bauoberleitung:** örtliche Bauüberwachung, Qualitätssicherung, Abnahme
Lph 9	**Objektbetreuung:** Unterstützung des Bauherrn in Fragen Gewährleistung, Mängelbeseitigung

Generalplanung

- Verkehrsanlage Straße und Schiene
- Umweltplanung
- Technische Ausrüstung
- Ver- und Entsorgungsmedien
- Lärm- und Erschütterung

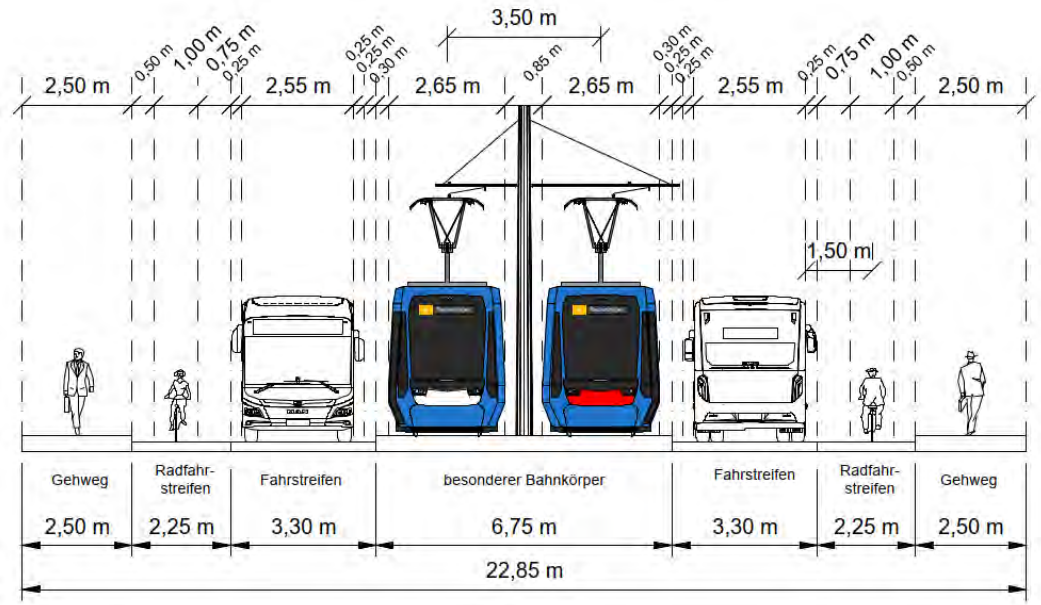
Oberziele:

Stadtqualität
Ressourcenschonung
Verträglichkeit
Verkehrssicherheit
Verkehrsqualität

VCDB

Querschnittsbetrachtungen und Herstellung des Raumbezugs

Phasen der Vorplanung





1. Querschnittsbetrachtungen

Wie viel Platz wird im Optimalfall benötigt?

2. Einordnung der Querschnitte in den vorhanden Raum

Welche Möglichkeiten bietet der vorhandene Raum, welche Kompromisse sind notwendig?

VCDB

Variantengrobbetrachtung

Phasen der Vorplanung

Ein notwendiger Zwischenschritt, um dem Planungsvorhaben gerecht zu werden

	Liniengrobvarianten							
Abschnitt	1	2	3	4	5	6	7	8
WD	bbs	bbe						
Süd S I	BR - bbs	BR - bbe	BR - bbs (2)	BR - bbs (3)				
Süd S II	BR - bbs/süd	BR - bbs/nord	BR - bbe					
Mitte M Ia	BPR - HS PR (1)	BPR - HS PR (2)	BPR - HS GSW (w)	BPR - HS GSW (o 1)	BPR - HS GSW (o 2)	BPR - HS PR (3)		
Mitte M Ib	KGM - ubm	KGV - ubm (1)	KGV - ubm (2)	GSW - sb (1)	GSW - ubs (w)	GSW -ubs (o)		
Mitte M IIa	KGM - ubm	KGS - ubm (1)	KGS - ubm (2)	KGS - ubm (3)				
Mitte M IIb	FBS - gbb (o)	FBS - gbb (w)	FBS - sb					
Mitte M III	EZE - ubm	EÖE - ubm						
Nord I	VGS - ubm (1)	VGS - ubm (2)	VGS - ubm (3)					
Nord II	GS - ubm (1)	GS - bbs (1)	GS - bbs (1)	GS -sb				
Nord III	GS - bbs (1)	GS - bbs (2)	GS - bbs (3)	GS - bbm (1)	GS - bbm (2)	GS - bbe		
Nord IV	GS - bbs (1)	GS - bbs (2)	GS - bbs (1)	GS - bbm (1)	GS - bbm (2)	GS - bbe	GS - bbs (1)	GS - bbs (4)



S I, S II, … jeweilige Unterabschnitte im Planungsabschnitt

Ein gefülltes Feld steht für einen Linienführungsansatz. Insgesamt wurden in 12 Abschnitten mehr als 50 Linienführungsansätze erarbeitet.

Status:

Grün – erstellt und vorteilhaft eingeschätzte Linienführung

Rot – erstellt und nicht vorteilhaft eingeschätzte Linienführung – Dokumentation via Steckbrief

Kern: Welche Linienführungsansätze sind vorteilhaft und damit geeignet, als Bestandteil einer Variante in den Variantenvergleich aufgenommen zu werden?

Ergebnis der Variantengrobbetrachtung – Auswahl der Varianten für den Variantenvergleich

Phasen der Vorplanung

Südabschnitt









Die Variante 4 wurde zusätzlich im Ergebnis der Bürgerbeteiligung aufgenommen.

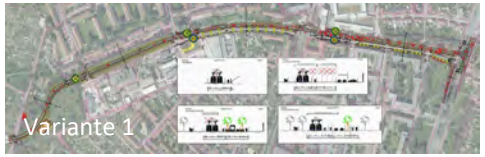
Mittelabschnitt







Nordabschnitt









Die Variante 4 wurde zusätzlich im Ergebnis des Austauschs mit den Fachämtern aufgenommen.

Grundsätzlicher Anspruch und zentrale Eigenschaften

Variantenvergleich als Herz der Vorplanung

Möglichst quantifizierbare Kriterien/Merkmale

- Wertung der Zielerreichung durch einen Grad der Zielerreichung im Regelfall zwischen 1 … 4
- Wertungen unter 1 nur im Ausnahmefall



Vergleichsstruktur, abgeleitet aus dem formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahren

- Erörtert und ergänzt im Dialog mit den Rostockern und Rostockerinnen
- Erörtert und strukturiert mit den Fachämtern der Hanse- und Universitätsstadt
- Anwendung der in Rostock üblichen Grundstruktur



Berücksichtigung verschiedener Perspektiven



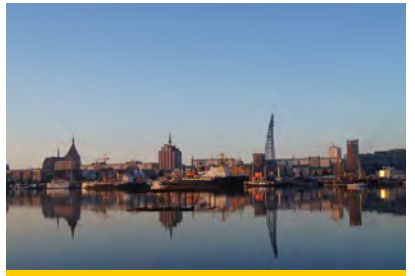
Fahrgast

Potenzialerschließung
Reisezeit
Umsteigen



Betrieb

Wirtschaftlichkeit
Streckenqualität
Flexibilität



Kommune

Kosten
Chancen und Risiken
- Fußverkehrs
- Radverkehrs
- Kfz-Verkehrs



Allgemeinheit

Städtebauliche Aspekte
Umweltbetroffenheit
Verkehrsemissionen

VCDB

Kriterien des Variantenvergleiches

Variantenvergleich als Herz der Vorplanung

1. verkehrliche, entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

ÖPNV (Straßenbahn, Bus)

- Erschließungswirkung, Erreichbarkeit der Haltestellen, Qualität der Umsteigebeziehungen
- Fahrzeit und Risiko von Fahrzeitschwankungen
- Haltestellengestaltung
- Kapazität und Netzwirkung
- Wendedreieck

MIV (Motorisierter Individualverkehr)

- Sicherstellung Netzfunktion Straße
- Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte und Verkehrsanlage
- Funktionsfähigkeit des Systems Straße (Erreichbarkeit im Instandsetzungs- und Havariefall, Ver- und Entsorgung der Stadt)
- Ruhender Verkehr im öffentlichen Raum
- Verkehrssicherheit
- Ausgangslage und Flexibilität Infrastrukturgestaltung Zufahrt Zooparkplatz

Radverkehr

- Qualität der Anlagen für den Radverkehr
- Art und Durchgängigkeit der Radverkehrsanlage
- Netzwirkung für den Radverkehr
- Verkehrssicherheit
- Umweltverbund
- Schulwegsicherheit

Fußverkehr

- Seitenbereiche - Qualität der Anlagen für den Fußverkehr
- Art und Durchgängigkeit der Fußverkehrsanlagen, kleinräumige Erschließung
- Querungswiderstand
- Verkehrssicherheit
- Umweltverbund
- Schulwegsicherheit



VCDB

Kriterien des Variantenvergleiches

Variantenvergleich als Herz der Vorplanung

2. Umweltverträglichkeit

Schutzgut Mensch
- Betroffenheiten hinsichtlich Lärmimmission
- Betroffenheiten hinsichtlich Erschütterungen

Schutzgut Flora und Fauna, biologische Vielfalt
- Eingriff in Baumbestand allgemein
- Bäume nach §18 NatSchAG; StU>100cm
- Bäume nach §19 NatSchAG; geschützte Baumreihen/ Alleebäume
- Eingriff in Naturdenkmal
- Eingriffe in bestehende Kompensationsflächen
- Betroffenheit von Biotoptypen (Wertstufe zur Regenerierbarkeit nach HzE-MV, 2018)
- Betroffenheit von Biotoptypen (Wertstufe zur Gefährdung nach HzE-MV, 2018)
- Betroffenheit streng geschützter Arten
- Betriebsbedingte Störungswirkung auf Tierarten

Schutzgut Boden und Wasser
- Flächenversiegelung / Flächenverbrauch
- Abflussbildung
- Gewässer

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter
- Erhalt/ Eingriff in Kultur- und Sachgüter (Denkmalschutz)
- Eingriffe in Bodendenkmäler

Schutzgut Landschaftsbild
- Barnstorfer Wald
- sonstige Gehölzflächen
- Schaffung von zusammenhängenden Grünstrukturen

Schutzgebiete (Landschaftsschutzgebiet)
- Betroffenheiten durch den Wirkbereich der Straßenbahn



VCDB

Kriterien des Variantenvergleiches

Variantenvergleich als Herz der Vorplanung

3. Stadtgesellschaft

Raumstrukturelle Wirkungen/Stadtplanerische Aspekte

- Erschließung vorhandener Gebietsstrukturen
- Aufwertung vorhandener Straßenräume
- Eingriff in bestehende Strukturen
- Förderung stadtverträgliche Mobilität

Anlieger

- Grunderwerb
- Erreichbarkeit Grundstücke allgemein
- Stellplatzbilanz im privaten Raum
- Eingriffe in private und gewerbliche Nutzungen (Laden und Liefern, Entsorgung, Bring-/Holverkehre an Schulen und Kitas)
- Konflikte mit angrenzenden Bauvorhaben

Ver- und Entsorgung

- Betroffenheit Medien, erforderliche Unterlagen
- Konflikte mit Maßnahmen Dritter

Feuerwehr

- Feuerwehrzufahrten, Erreichbarkeit der Gebäude, Anleiterung

Wirtschaftlichkeit

- Investitionskosten
- Instandhaltungsaufwand, Unterhaltung/ Betrieb
- Förderpotenziale des GVFG

Veranstaltungsverkehre

- Verträglichkeit von Veranstaltungsverkehren



VCDB

Sachlage und Empfehlungen

Vorzugsvariante

Im Ergebnis des Variantenvergleiches werden für jeden der drei Abschnitte in Abstimmung mit den Fachämtern der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eindeutige Vorzugsvarianten ausgewiesen.

Südabschnitt:

- Die Variante 4 wird für die weitere Planung empfohlen.
- Sie ist die Konklusion des Bürgerwunsches einer geradlinigen Straßenbahnführung und des Strebens nach einem maximalen Baumerhalt.

Mittelabschnitt:

- Die Variante 1 wird für die weitere Planung empfohlen.
- Damit kann dem Bürgervotum der Planungswerkstatt entsprochen werden.

Nordabschnitt:

- Die Variante 2 wird für die weitere Planung empfohlen.
- Damit kann dem Bürgervotum der Planungswerkstatt entsprochen werden.

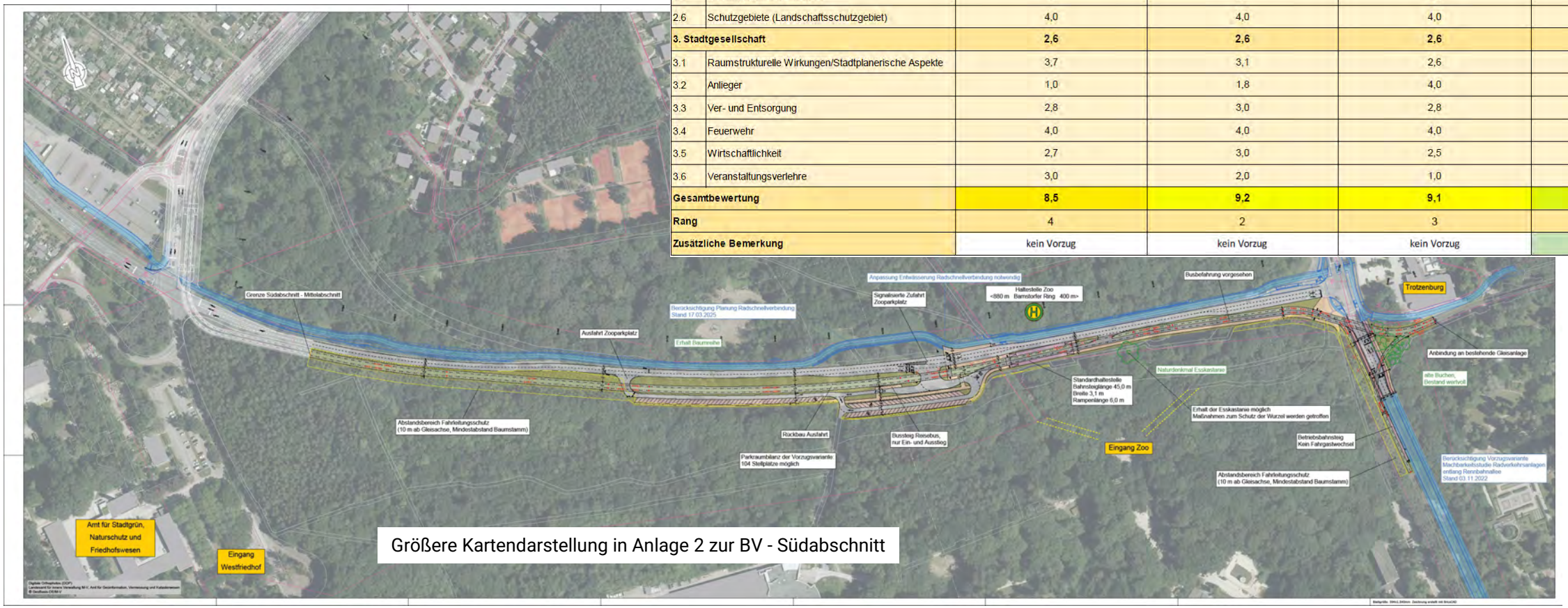


VCDB

Südabschnitt

Vorzugsvariante

Südabschnitt		Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
		südliche Seitenlage der Straßenbahntrasse, gestaltungsorientiert	südliche Seitenlage der Straßenbahntrasse unmittelbar neben der Straße	einseitig besonderer Bahnkörper, weg von den Knotenpunkten straßenbündiger Bahnkörper der Straßenbahn	südliche Seitenlage der Straßenbahntrasse unmittelbar neben der Straße mit gestaltungsorientierter Führung im Parkplatzbereich
1. verkehrliche, entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung		**3,6**	**3,5**	**3,2**	**3,6**
1.1	ÖPNV (Straßenbahn, Bus)	3,8	3,7	2,8	3,7
1.2	MIV (Motorisierter Individualverkehr)	3,2	2,6	2,6	3,1
1.3	Radverkehr	3,6	3,9	3,8	3,8
1.4	Fußverkehr	3,7	3,9	3,5	3,8
2. Umweltverträglichkeit		**2,3**	**3,1**	**3,3**	**2,9**
2.1	Schutzgut Mensch	4,0	4,0	4,0	4,0
2.2	Schutzgut Flora und Fauna, biologische Vielfalt	2,0	2,7	3,3	2,7
2.3	Schutzgut Boden und Wasser	2,1	3,6	2,1	3,1
2.4	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	keine Relevanz	keine Relevanz	keine Relevanz	keine Relevanz
2.5	Schutzgut Landschaftsbild	1,0	2,2	4,0	1,8
2.6	Schutzgebiete (Landschaftsschutzgebiet)	4,0	4,0	4,0	4,0
3. Stadtgesellschaft		**2,6**	**2,6**	**2,6**	**3,1**
3.1	Raumstrukturelle Wirkungen/Stadtplanerische Aspekte	3,7	3,1	2,6	3,6
3.2	Anlieger	1,0	1,8	4,0	2,5
3.3	Ver- und Entsorgung	2,8	3,0	2,8	3,0
3.4	Feuerwehr	4,0	4,0	4,0	4,0
3.5	Wirtschaftlichkeit	2,7	3,0	2,5	3,3
3.6	Veranstaltungsverlehre	3,0	2,0	1,0	3,0
Gesamtbewertung		**8,5**	**9,2**	**9,1**	**9,6**
Rang		4	2	3	1
Zusätzliche Bemerkung		kein Vorzug	kein Vorzug	kein Vorzug	Vorzugsvariante

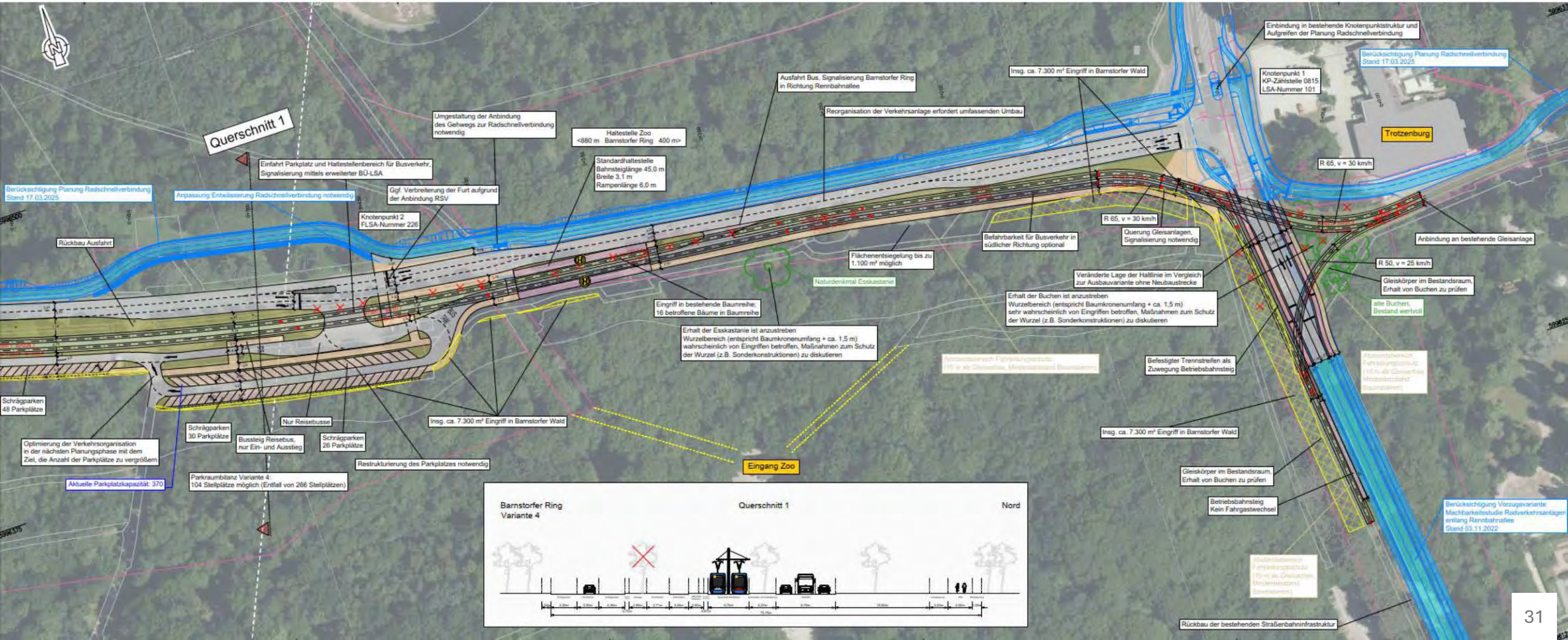


Größere Kartendarstellung in Anlage 2 zur BV - Südabschnitt

VCDB

Südabschnitt

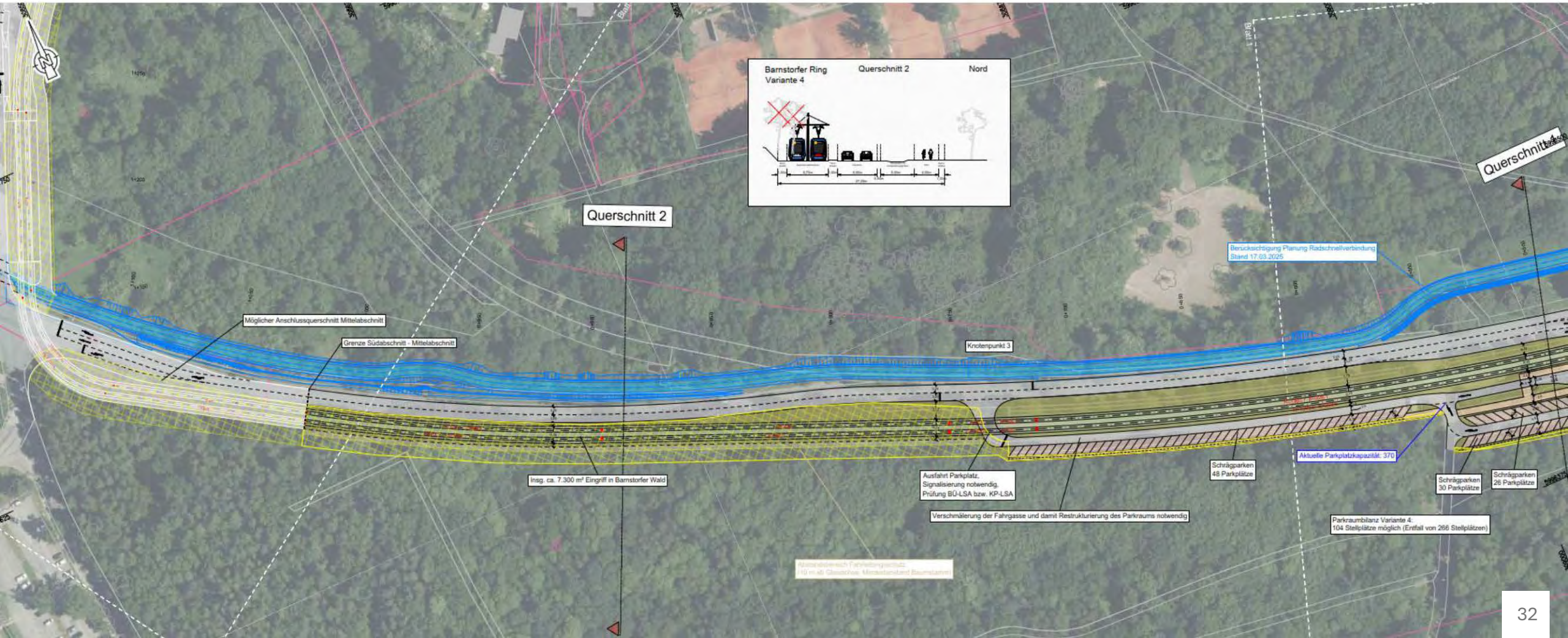
1: Vorzugsvariante



VCDB

Südabschnitt

1: Vorzugsvariante

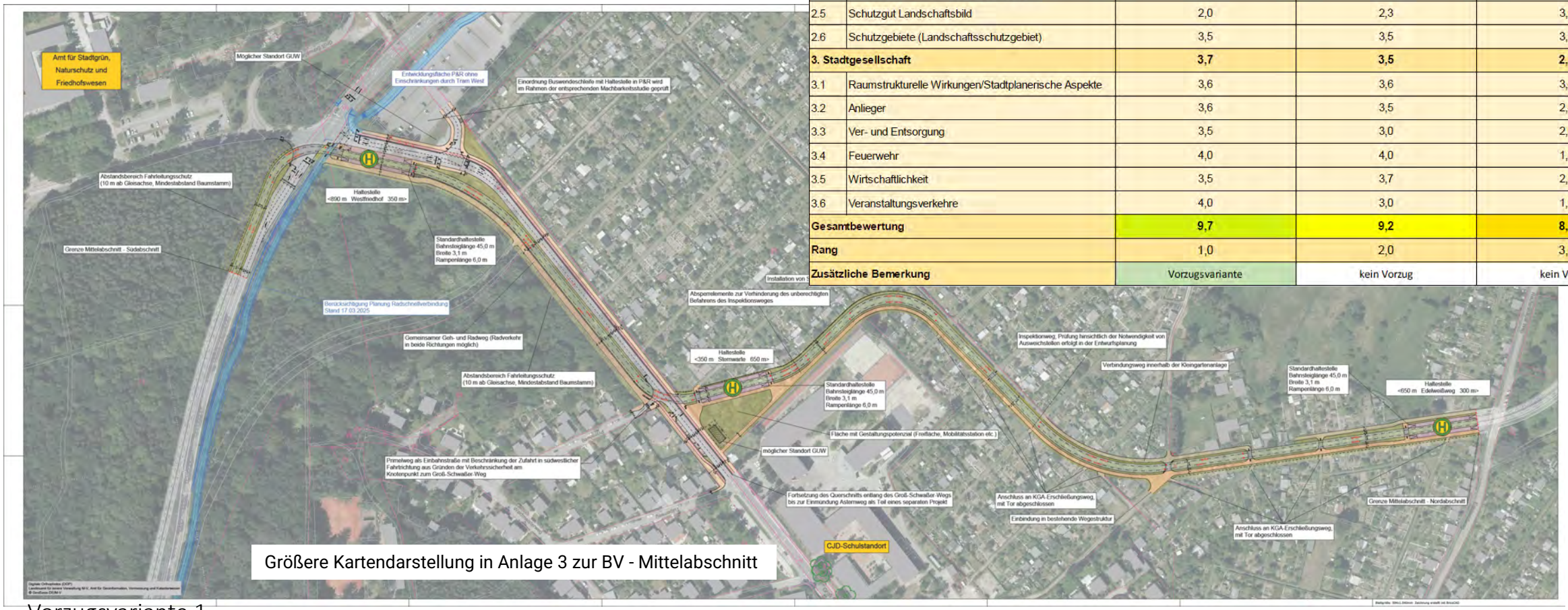


VCDB

Mittelabschnitt

Vorzugsvariante

Mittelabschnitt		Variante 1 östliche Seitenlage Groß-Schwaßer-Weg, Verschwenkansatz in Richtung Mittelweg	Variante 2 westliche Seitenlage Groß-Schwaßer-Weg, Verschwenkansatz in Richtung Mittelweg	Variante 3 straßenbündige Führung Groß-Schwaßer-Weg, Führung zwischen den Schulen
1. verkehrliche, entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung		**3,6**	**3,3**	**2,6**
1.1	ÖPNV (Straßenbahn, Bus)	3,6	3,7	2,2
1.2	MIV (Motorisierter Individualverkehr)	3,6	2,8	2,3
1.3	Radverkehr	3,7	3,6	2,7
1.4	Fußverkehr	3,6	3,0	3,1
2. Umweltverträglichkeit		**2,4**	**2,5**	**3,4**
2.1	Schutzgut Mensch	2,9	3,2	3,0
2.2	Schutzgut Flora und Fauna, biologische Vielfalt	2,1	2,3	3,3
2.3	Schutzgut Boden und Wasser	1,4	1,2	4,0
2.4	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	k.a.	k.a.	k.a.
2.5	Schutzgut Landschaftsbild	2,0	2,3	3,0
2.6	Schutzgebiete (Landschaftsschutzgebiet)	3,5	3,5	3,5
3. Stadtgesellschaft		**3,7**	**3,5**	**2,1**
3.1	Raumstrukturelle Wirkungen/Stadtplanerische Aspekte	3,6	3,6	3,4
3.2	Anlieger	3,6	3,5	2,4
3.3	Ver- und Entsorgung	3,5	3,0	2,0
3.4	Feuerwehr	4,0	4,0	1,5
3.5	Wirtschaftlichkeit	3,5	3,7	2,5
3.6	Veranstaltungsverkehre	4,0	3,0	1,0
Gesamtbewertung		**9,7**	**9,2**	**8,1**
Rang		1,0	2,0	3,0
Zusätzliche Bemerkung		Vorzugsvariante	kein Vorzug	kein Vorzug



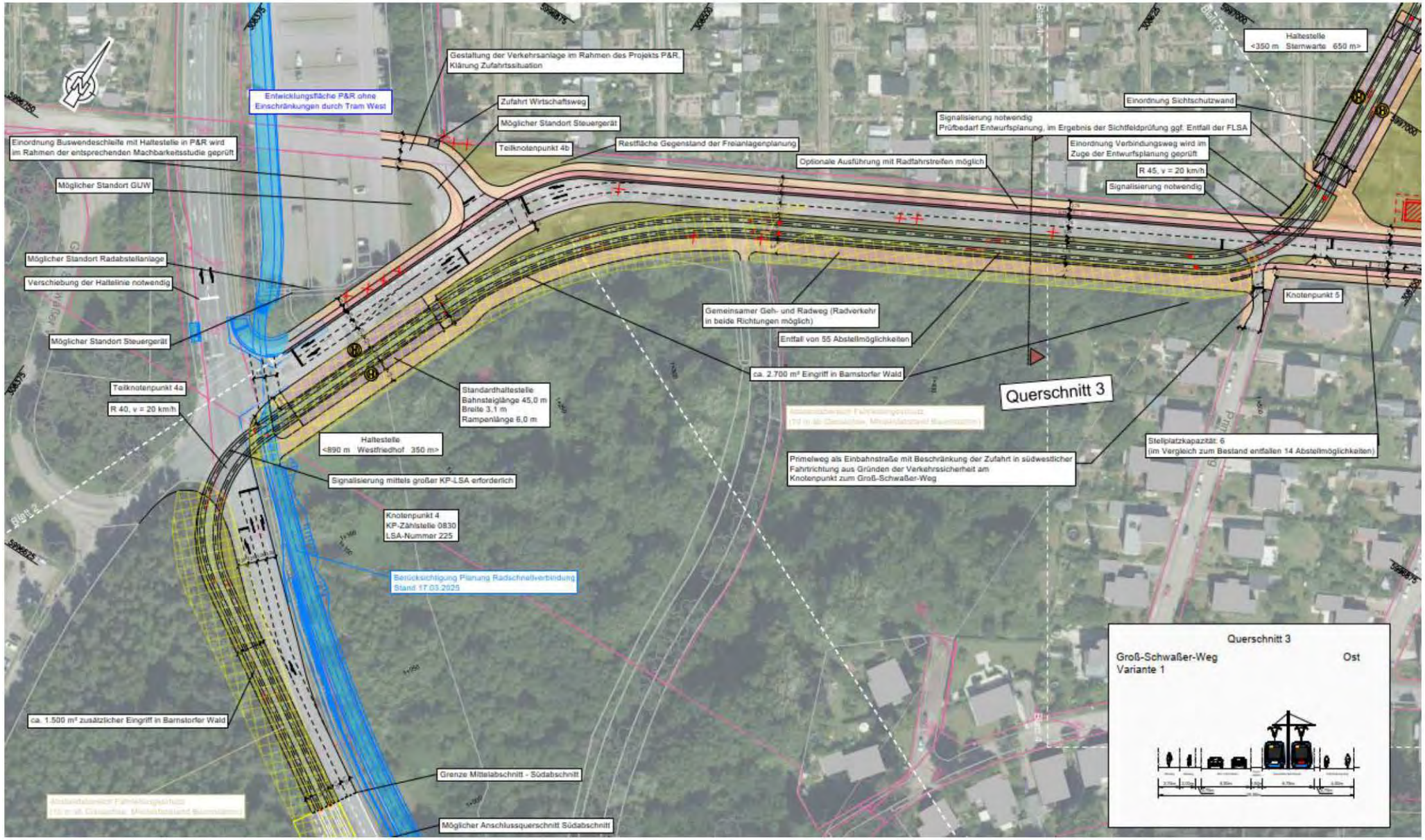
Größere Kartendarstellung in Anlage 3 zur BV - Mittelabschnitt

Vorzugsvariante 1

VCDB

Mittelabschnitt

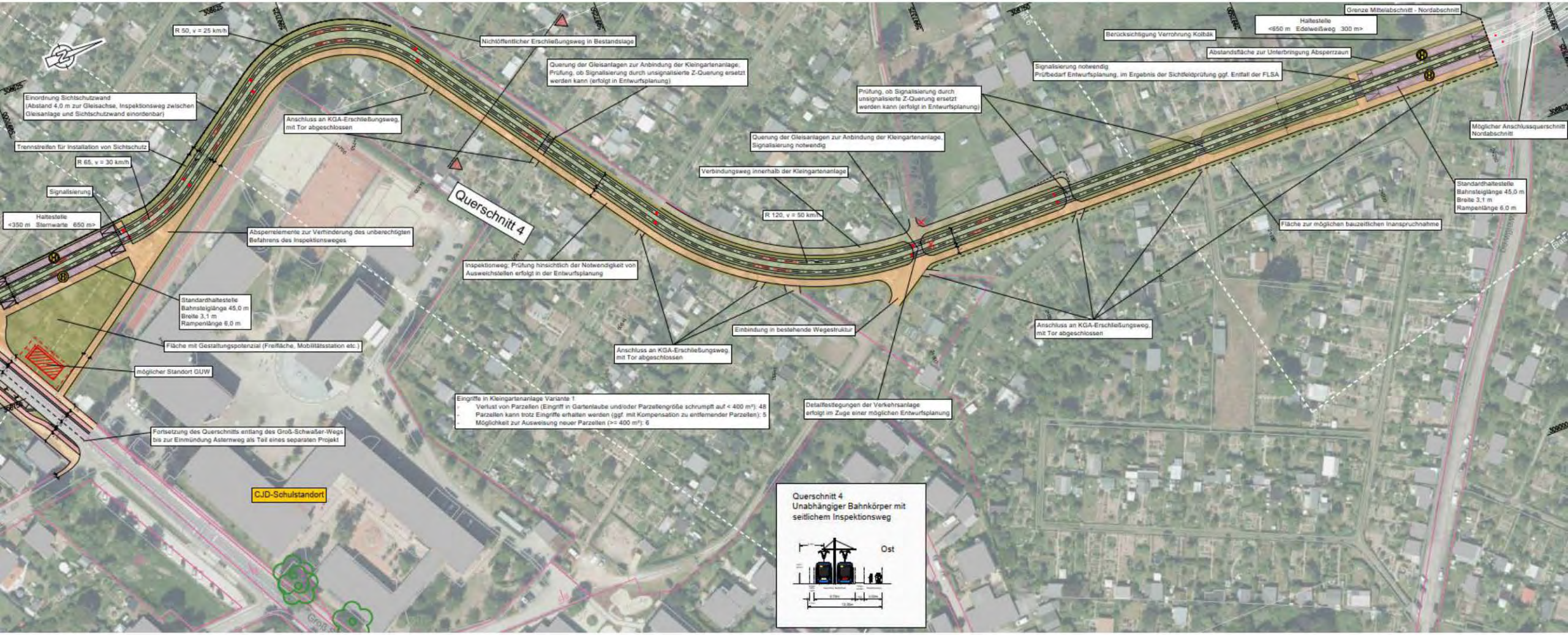
1: Vorzugsvariante



VCDB

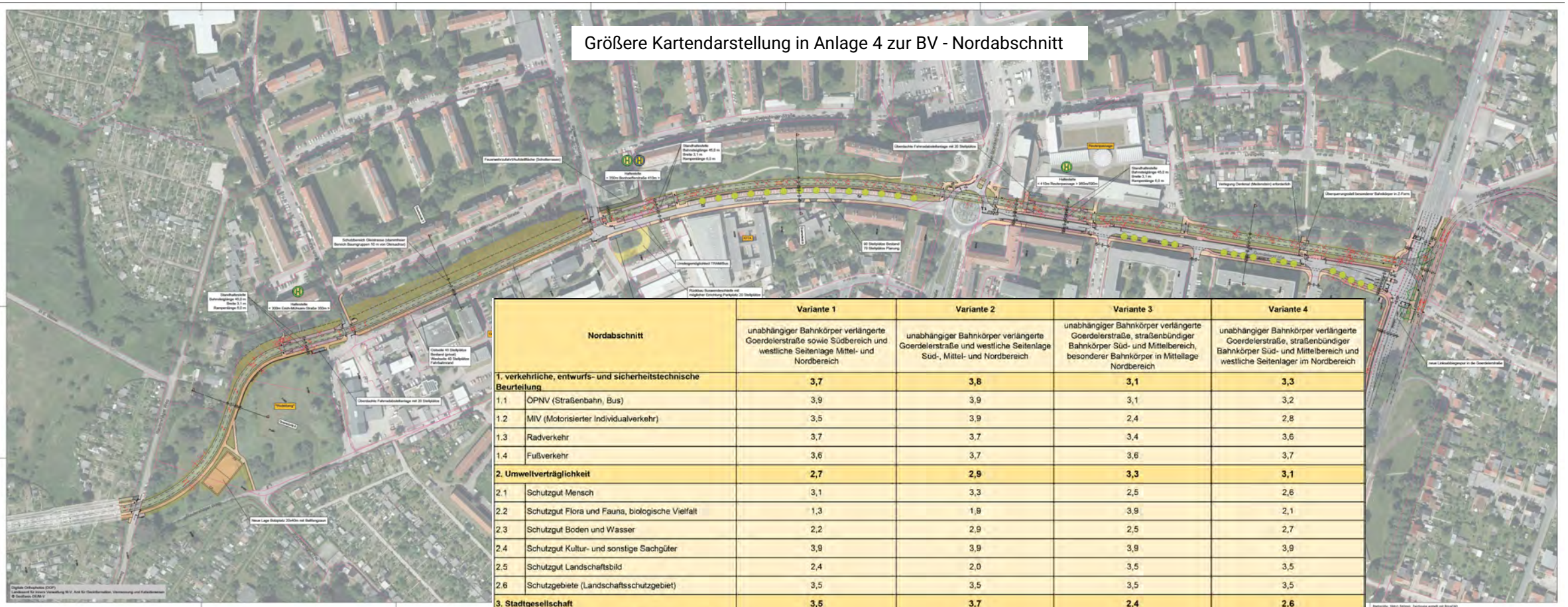
Mittelabschnitt

1: Vorzugsvariante



VCDB

Nordabschnitt



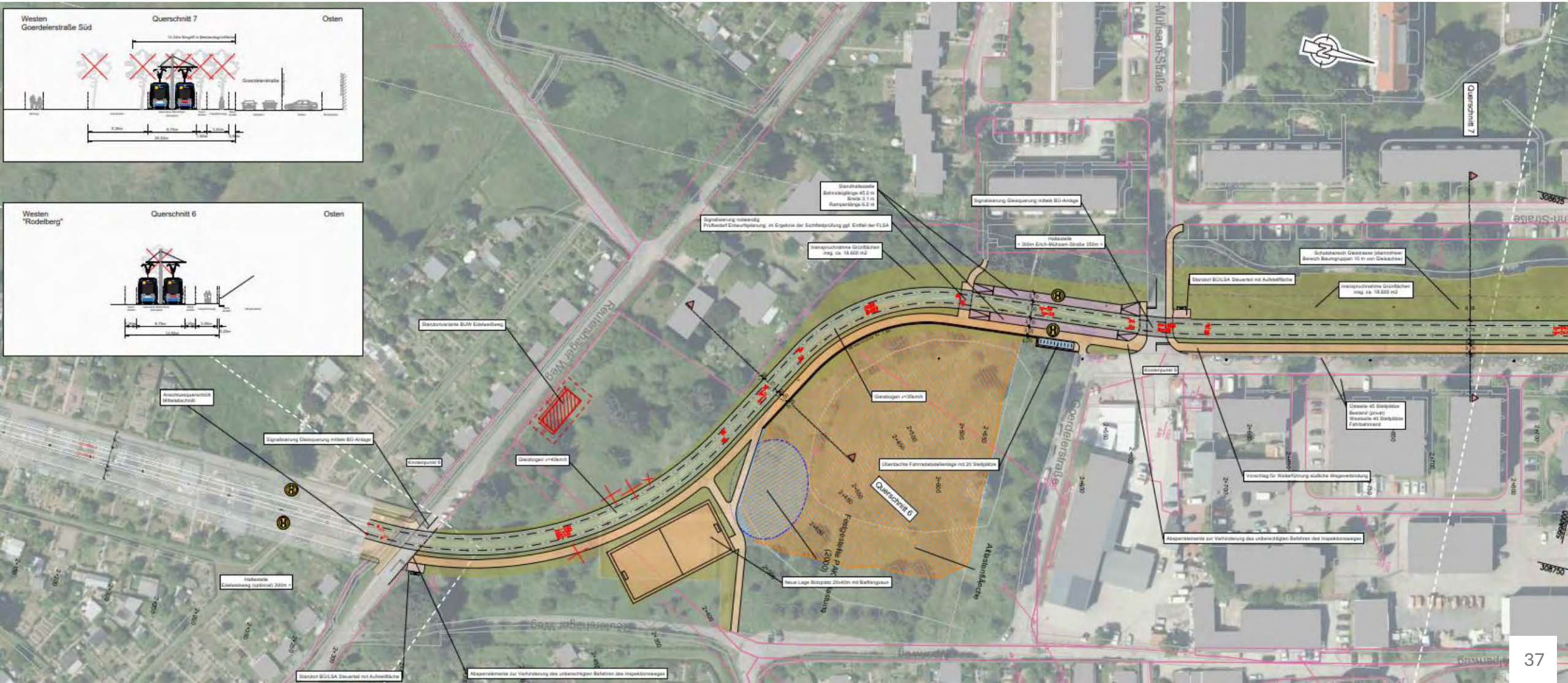
Nordabschnitt		Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
		unabhängiger Bahnkörper verlängerte Goerdelerstraße sowie Südbereich und westliche Seitenlage Mittel- und Nordbereich	unabhängiger Bahnkörper verlängerte Goerdelerstraße und westliche Seitenlage Süd-, Mittel- und Nordbereich	unabhängiger Bahnkörper verlängerte Goerdelerstraße, straßenbündiger Bahnkörper Süd- und Mittelbereich, besonderer Bahnkörper in Mittellage Nordbereich	unabhängiger Bahnkörper verlängerte Goerdelerstraße, straßenbündiger Bahnkörper Süd- und Mittelbereich und westliche Seitenlager im Nordbereich
1. verkehrliche, entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung		**3,7**	**3,8**	**3,1**	**3,3**
1.1	ÖPNV (Straßenbahn, Bus)	3,9	3,9	3,1	3,2
1.2	MIV (Motorisierter Individualverkehr)	3,5	3,9	2,4	2,8
1.3	Radverkehr	3,7	3,7	3,4	3,6
1.4	Fußverkehr	3,6	3,7	3,6	3,7
2. Umweltverträglichkeit		**2,7**	**2,9**	**3,3**	**3,1**
2.1	Schutzgut Mensch	3,1	3,3	2,5	2,6
2.2	Schutzgut Flora und Fauna, biologische Vielfalt	1,3	1,9	3,9	2,1
2.3	Schutzgut Boden und Wasser	2,2	2,9	2,5	2,7
2.4	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	3,9	3,9	3,9	3,9
2.5	Schutzgut Landschaftsbild	2,4	2,0	3,5	3,5
2.6	Schutzgebiete (Landschaftsschutzgebiet)	3,5	3,5	3,5	3,5
3. Stadtgesellschaft		**3,5**	**3,7**	**2,4**	**2,6**
3.1	Raumstrukturelle Wirkungen/Stadtplanerische Aspekte	3,6	3,6	3,4	3,4
3.2	Anlieger	3,6	4,0	2,1	2,2
3.3	Ver- und Entsorgung	3,0	3,0	3,3	3,3
3.4	Feuerwehr	4,0	4,0	1,0	1,0
3.5	Wirtschaftlichkeit	3,0	3,5	2,5	2,7
3.6	Veranstaltungsverlehre	4,0	4,0	2,0	3,0
Gesamtbewertung		**9,9**	**10,4**	**8,8**	**8,9**
Rang		2	1	4	3
Zusätzliche Bemerkung		kein Vorzug	Vorzugsvariante	kein Vorzug	kein Vorzug

Vorzugsvariante 2

VCDB

Nordabschnitt

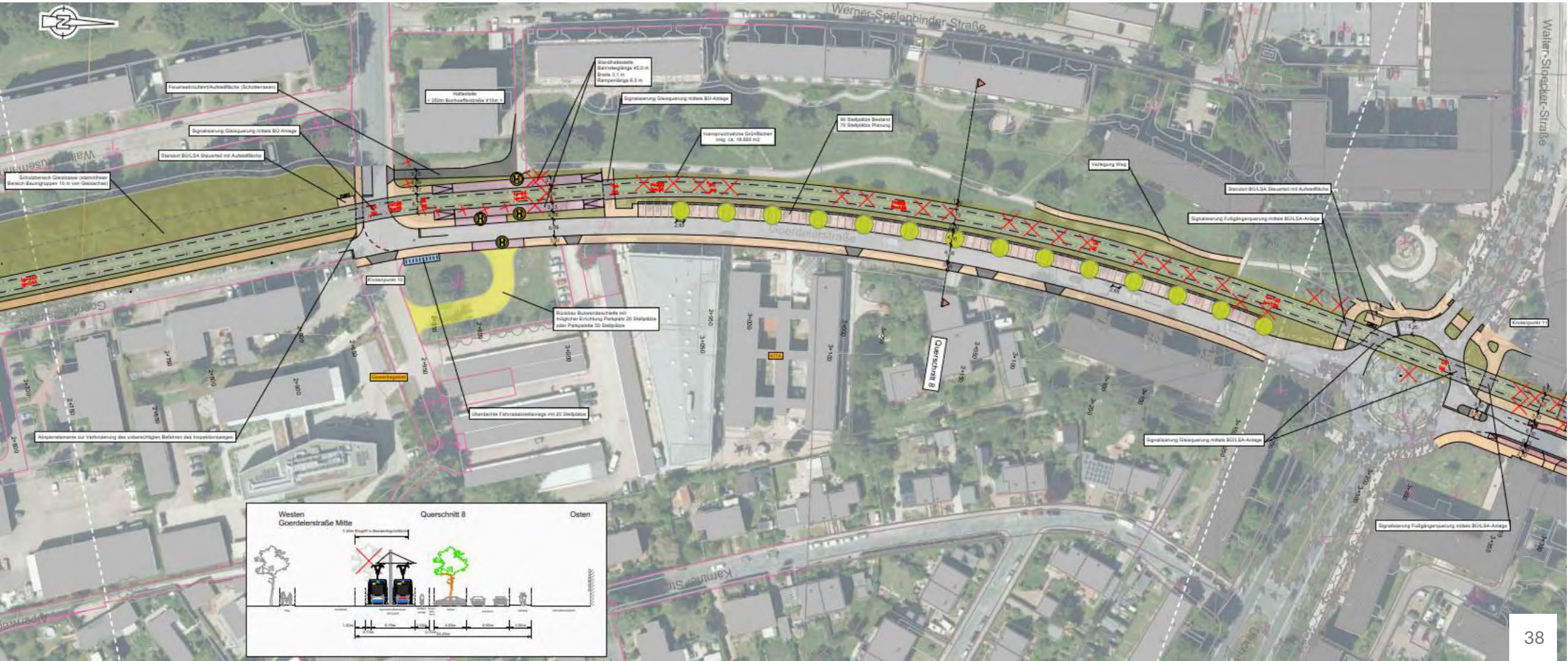
1: Vorzugsvariante



VCDB

Nordabschnitt

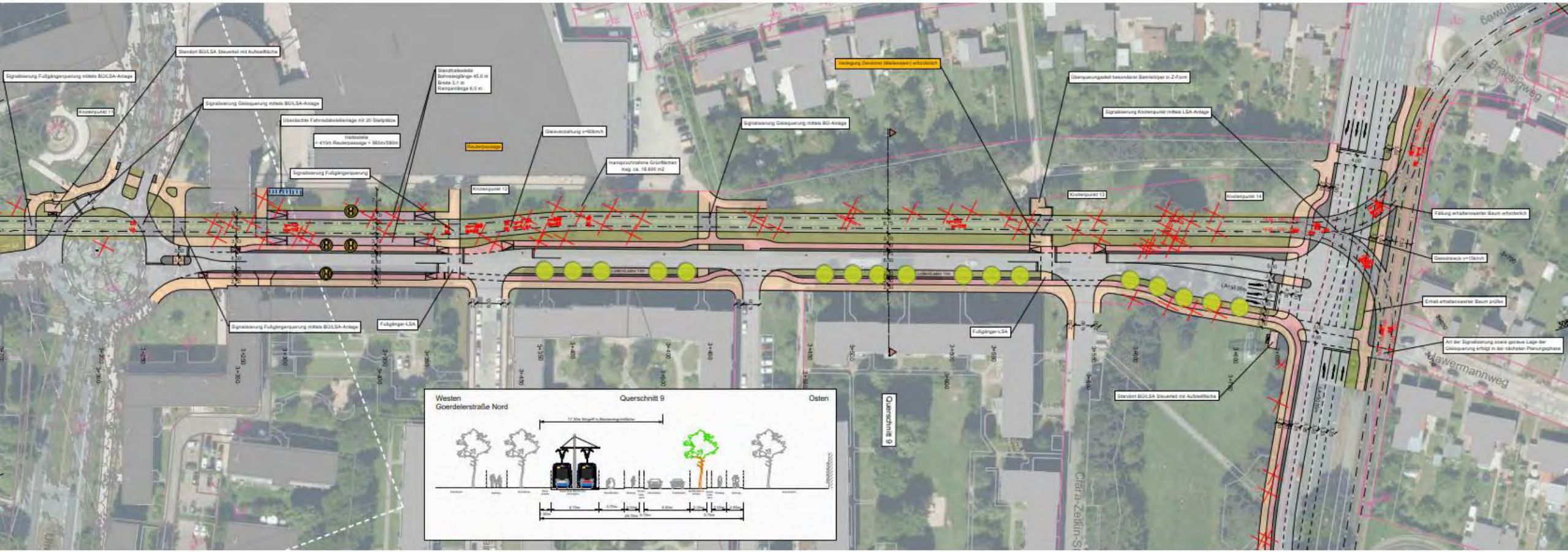
1: Vorzugsvariante



VCDB

Nordabschnitt

1: Vorzugsvariante



VCDB

Fokus Gesamtwirkung

2: Wesentliche Eigenschaften



Ergänzung vom 28.01.2026

- Für die Vorzugsvariante werden die vergleichsweise niedrigsten Investitionskosten veranschlagt.
- Die Vorzugsvariante hat mit die höchste Nachfragewirkung und damit auch die beste Klimawirkung.
- Bei den Baumbilanzen und dem Flächenverbrauch weist sie durchschnittliche Bilanzen auf.
- Die entstehende Verkehrsanlage ergibt für alle Verkehrsteilnehmenden die günstigste Lösung.
- Umweltplanerisch ist die Vorzugsvariante nicht die beste Variante (betrifft Eingriffsbilanzen in Flächen, den Waldeingriff und die Neuversiegelung). Die Variante, wo sich Straßenbahn und Autos weitestgehend den Raum teilen ist hier besser.
- Die Vorzugsvariante macht – außerhalb der Kleingartenfläche - keine Eingriffe in bebaute Grundstücke oder gar Gebäudeabrisse erforderlich.

VCDB

Fokus Südabschnitt

2: Wesentliche Eigenschaften

- Die Vorzugsvariante ist passfähig zur geplanten Radschnellverbindung.
- Die Vorzugsvariante bietet die beste Lösung im Bereich des Barnstorfer Rings:
  - für alle Verkehrsarten wird im Bereich des Knotens mit der Zooparkplatzzufahrt eine gute Lösung umgesetzt
  - sie schont am besten die Alleebaumreihe südlich des Barnstorfer Rings
  - sie bietet die größtmögliche Wahrscheinlichkeit für den Erhalt des Naturdenkmals Esskastanie im Bereich des Zoos
  - hat auch zur Konsequenz, dass die höchste Anzahl von entfallenden Parkplätzen im Bereich des Zooparkplatzes zu verzeichnen ist

VCDB

Fokus Mittelabschnitt

2: Wesentliche Eigenschaften

- Die Vorzugsvariante bietet die beste Lösung im Bereich des Knotenpunktes Barnstorfer Ring / Groß Schwaßer Weg:
  - es gibt die wenigsten Konfliktpunkte mit dem Individualverkehr
  - durch Veranstaltungsverkehren sind die geringsten Störanfälligkeiten zu erwarten
  - in die Fläche des P+R wird nicht eingegriffen; damit ergeben sich die besten Möglichkeiten, Parkplätze für P+R, für Zoobesucher und Ersatzparkplätze für den Bereich Groß Schwaßer Weg einzuordnen
  - die Haltestelle liegt sehr günstig, allerdings müssen Fahrgäste vom P+R aus den Groß Schwaßer Weg überqueren
- Bezüglich der Stellplatzbilanz auf dem Groß Schwaßer Weg ist die Vorzugsvariante in der Mitte platziert, dennoch fällt hier ein wesentlicher Teil dieser Stellplätze weg.
- Die Vorzugsvariante weist im Bereich der Kleingärten wie alle Varianten eine maßvolle Eingriffsbilanz auf.

VCDB

Fokus Nordabschnitt

2: Wesentliche Eigenschaften

- Wie alle Varianten wird die Vorzugsvariante im Bereich des Rodelbergs dessen Funktion nicht einschränken und zugleich den Auswirkungen der Altlastenfläche bestmöglich Rechnung tragen.
- Der Sportplatz muss wie in allen Varianten verlegt werden.
- Im südlichen Bereich der Goerdelerstraße ermöglicht die Vorzugsvariante eine sichere und qualitativ angemessene Verkehrsanlage für alle Verkehrsteilnehmenden.
- Der Eingriff in das „Wäldchen“ am südlichen Ende der Goerdelerstraße ist durch die Notwendigkeit einer sicheren Verkehrsanlage nicht zu vermeiden. Er erfolgt an der von den Wohngebäuden abgewandten Seite.
- Nahezu alle Stellplätze können im Bereich der Goerdelerstraße erhalten werden.
- Der Kreisverkehr kann mit der Vorzugsvariante wie in allen anderen Varianten auch erhalten werden.
- Am Knotenpunkt Hamburger Straße / Goerdeler Straße werden Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden (Einordnung Linksabbieger in die Goerdelerstraße, Einordnung westliche Fußgängerfurt) erreicht.



Visualisierung

SÜDABSCHNITT

Barnstorfer Ring



MITTELABSCHNITT

Groß Schwaßer Weg



MITTELABSCHNITT



NORDABSCHNITT

Goerdelerstraße



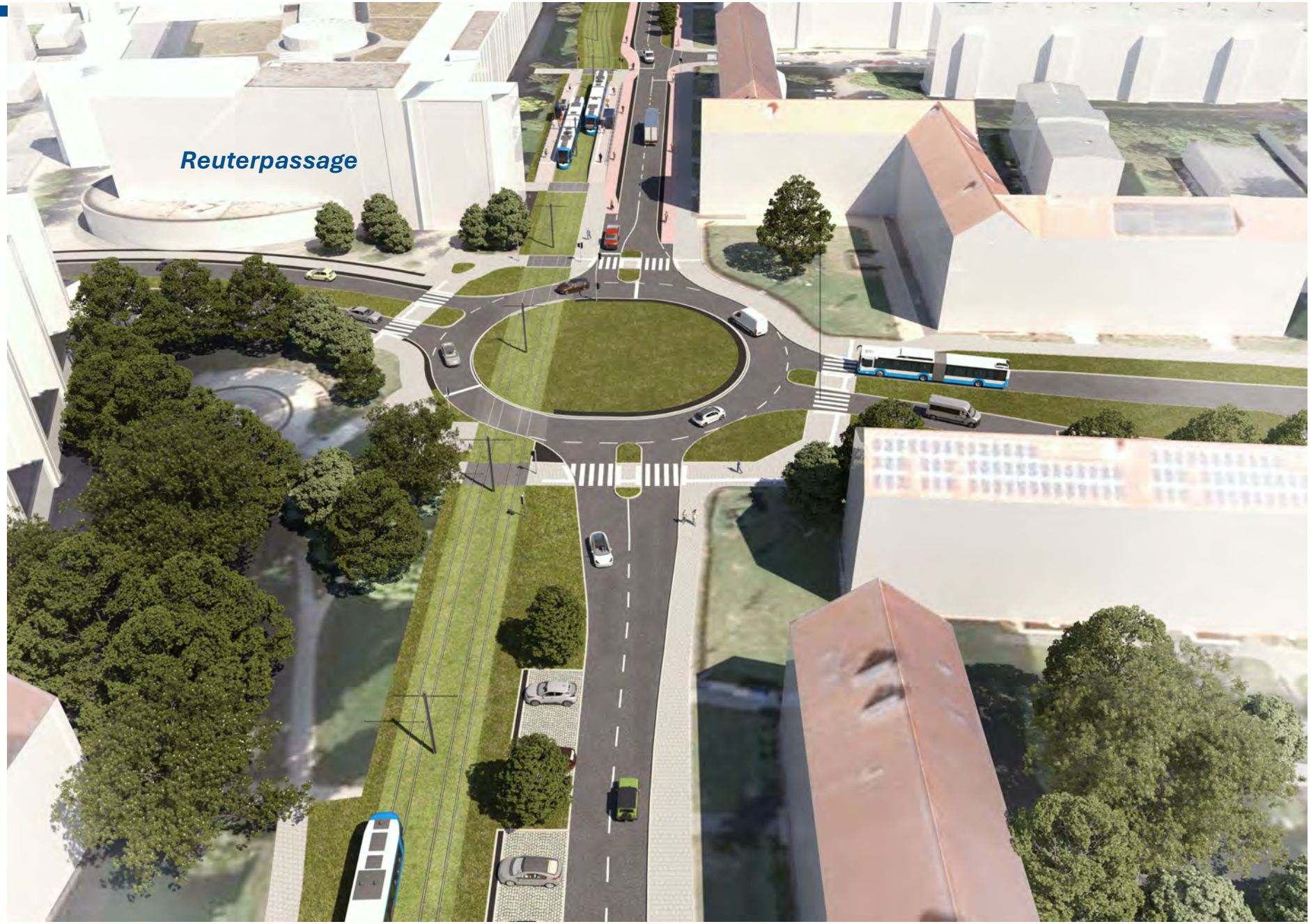
Ulrich von Hutten-Straße

Hamburger Straße ⬇

NORDABSCHNITT

Hamburger Straße

Walter-Stoecker-Straße



Ulrich-von-Hutten-Straße

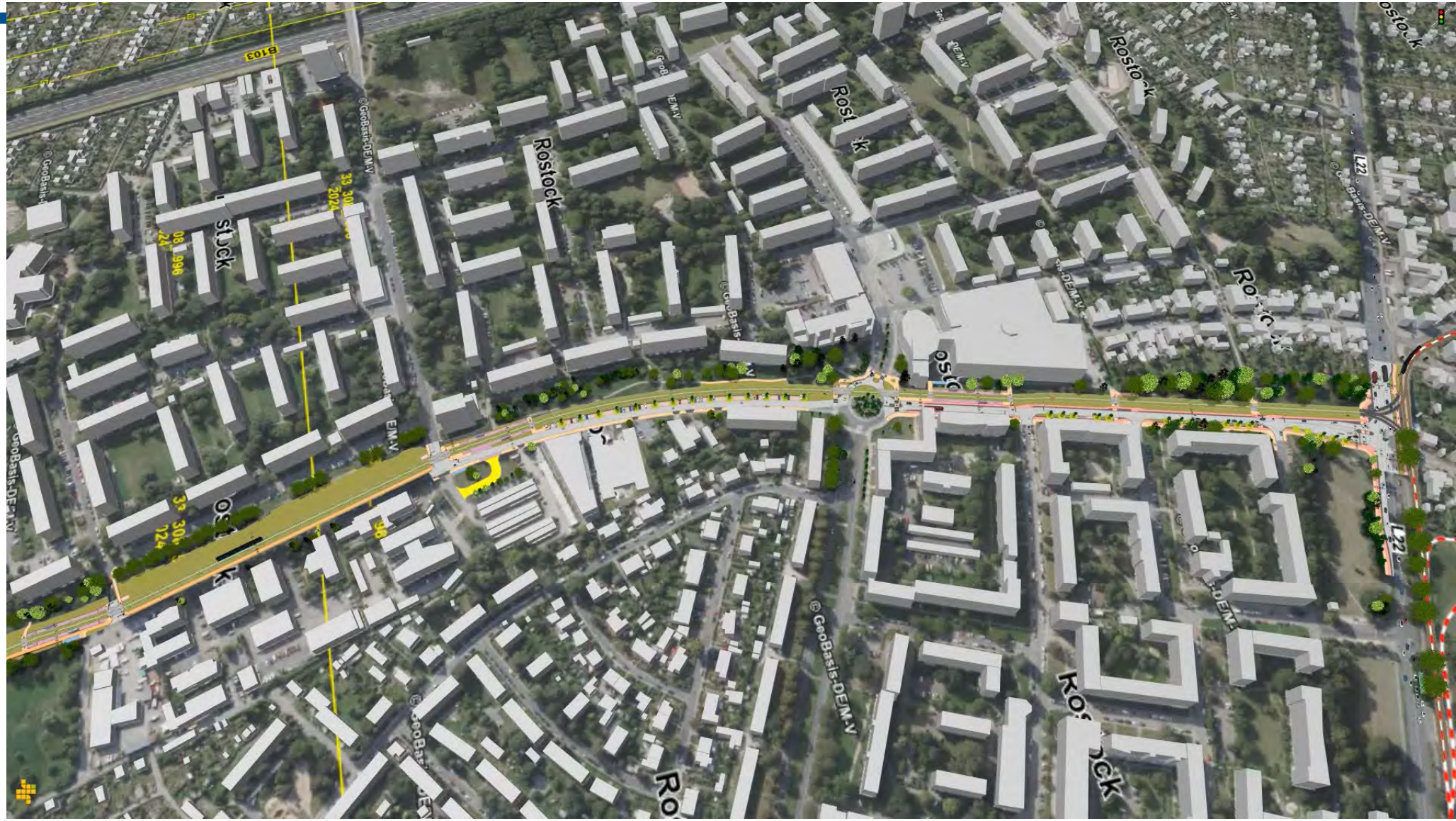
Goerdelerstraße

NORDABSCHNITT



NORDABSCHNITT

Die Animation können Sie sich auf dem Youtube-Kanal der RSAG ansehen: https://youtu.be/pVrXNnKUhYo



Urheber der Simulation ist die VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH.
Es handelt sich um eine Verkehrssimulation (PTV Vissim) auf Basis der in den Hauptverkehrszeiten erhobenen Verkehrsdaten im Kreisverkehr.
Die Umgebung ist vereinfacht dargestellt und bildet nicht alle Elemente vollständig ab. Sie dient ausschließlich der räumlichen Orientierung im Verkehrsraum.

Der ÖPNV bewegt mehr als Menschen – er stärkt Wirtschaft, Klima und Zusammenhalt.

RSAG
Zuhause unterwegs.

Eine Studie der TU München beweist: Jeder Euro für den ÖPNV zahlt sich dreifach aus!



Investition = Wertschöpfung



- Stärkung lokaler Wirtschafts-kreisläufe
- mehr produktive Erwerbs-arbeit möglich
- Beitrag zur Erreichung der Klima-ziele
- Stärkung der sozialen Gerechtig-keit
- bessere Nutzung des öffentlichen Raums

Studie der TU München im Auftrag der Deutschen Bahn, April 2025 (https://mcube-cluster.de/mcube-consulting-studie-wertschoepfung-oepnv/)

Mehr Kundschaft, weniger Stau

Wirtschaft

- Innenstadt leichter erreichbar → mehr Umsatz im Handel
- Märkte & Events profitieren von besserem ÖPNV-Zugang
- Lieferverkehr wird durch weniger Pkw (Individualverkehr) entlastet

Saubere Luft für Rostock

Umwelt- und Klimaschutz

- weniger CO_2, Feinstaub & Verkehrslärm durch Umstieg vom Auto
- Entlastung von Wohngebieten & Innenstadt
- Beitrag zum „Masterplan 100% Klimaschutz“

Bequem reisen, Stadt genießen

Tourismus

- Hotels, Strände & Sehenswürdigkeiten besser erreichbar
- autofreie Anreise fördert Tages- & Wochenendtourismus
- weniger Verkehr an touristischen Hotspots

Mobilität für alle

Soziale Teilhabe & Lebensqualität

- Zugang zu Zoo, Klinik & Ostseestadion ohne Auto
- barrierefreie & flexible Wege im Alltag (Straßenbahn 100% barrierefrei)
- Entlastung an Spieltagen, mehr Aufenthaltsflächen

Pendeln im Schnelldurchlauf

Arbeit

- Direktanschluss UMR, Agentur für Arbeit, Schulen, Behördenzentrum
- weniger Rückstaus, pünktlicher Arbeitsbeginn
- geringere Parkplatz- und Verkehrsbelastung

TRAM WEST und weitere Maßnahmen

mit TRAM WEST

- 20 Mio. €
Investitionen
(Busbeschaffung)

- 2 Mio. €
reduzierter
Verlustausgleich p.a.

Maßnahmen im Bestandsnetz

Parkstraße

Wismarsche
Straße

Barnstorfer
Wald

Doberaner
Straße

Entlastung
des Kern-
haushaltes

75 %
Förderung

gleicher Förderansatz ÖPNV bei Neubau und Ausbau

Mit TRAM WEST

Baukosten
voraussichtlich
90 Mio. EUR

Planungskosten
10 Mio. EUR

Inkl. Gleismaßnahmen
u.a. mehr Haltestellen, Weichen, Fahrleitungen

Inkl. Umweltmaßnahmen
u.a. Rasengleis, Grünplanung, doppelt zu leistende Ausgleichmaßnahmen

Inkl. sonstige Infrastrukturmaßnahmen
u.a. Beleuchtung, Leistungen für Versorger (u.a. Stadtwerke, Nordwasser)

inkl. Risikopuffer 17 Mio. €

Infrastruktur für HRO

Straßenbau
Goerdelerstraße *3,9 Mio. €*

Parkplatz
Parkplatz Zoo *ca. 2 Mio. €*

Groß Schwaßer Weg c*a. 0,9 Mio. €*
- Lückenschluss Radwege

zugehörige Straßenbaumaßnahmen



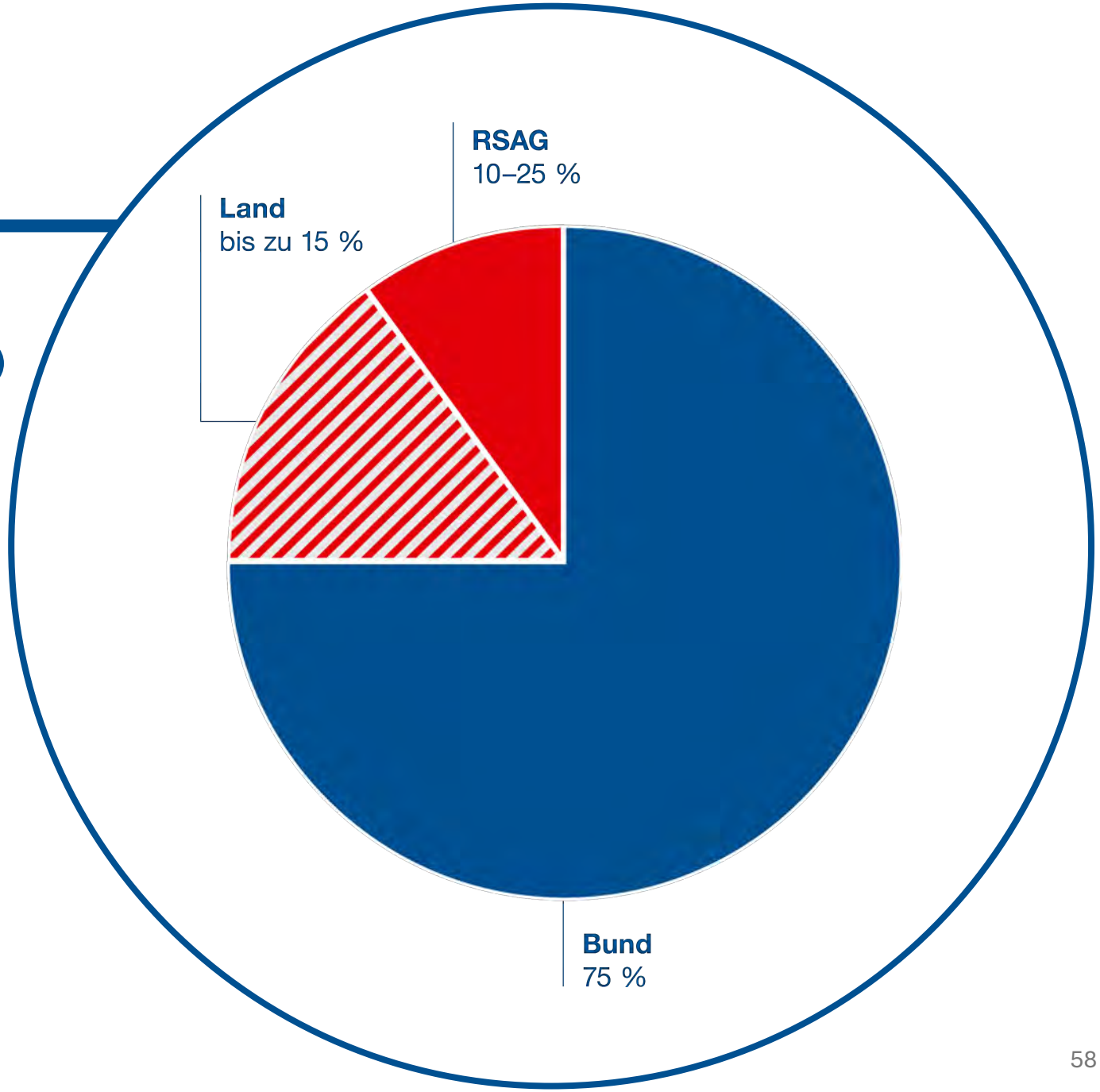


© Hanse- und Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0)

Finanzierung

Baukosten
voraussichtlich
90 Mio. EUR

Planungskosten
10 Mio. EUR



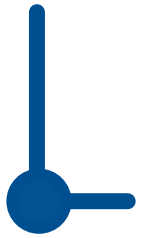
Investitionskosten		100,0 Mio. €	
Förderfähige Ausgaben		90,0 Mio. €	
Förderung Bund	75 %	67,5 Mio. €	→ förderfähig lt. Vorstudie und Gesprächen mit Fördermittelgeber (BMV)
Förderung Land	bis zu 15 % mgl.	bis zu 13,5 Mio €	➢ in Abstimmung, positives Signal der Stadtpolitik zielführend
Eigenanteil RSAG		max. 32,5 Mio. €	

keine zusätzliche Belastung des städtischen Haushaltes durch RSAG

Reduzierung des Zuschussbedarfs durch TRAM WEST, weil…

…mit der Umsetzung mindestens 10 Busse eingespart werden können.

jede Million Fördermittel reduziert die Zinskosten über die Laufzeit um 500.000 €



- 19,6 Mio. € Investitionsvolumen (2031&32 /2043&44)
- 1,6 Mio. € Betriebskosteneinsparung pro Jahr

TOP 10 - Gründe für TRAM WEST



1. **17.000 Menschen direkt angebunden**
   Vollständige Anbindung des Stadtteils Reutershagen an das Straßenbahnnetz
2. **Schnell & direkt durch die Stadt**
   Neue Straßenbahn-Direktverbindungen und angepasste Buslinien im gesamten Stadtgebiet
3. **Mehr Platz, mehr Komfort, mehr Pünktlichkeit**
   Höhere Kapazität und zuverlässiger Betrieb durch die Straßenbahn
4. **Ein starkes, zuverlässiges Straßenbahnnetz**
   Zweite Strecke aus dem Nordwesten in das Stadtzentrum erhöht die Resilienz
5. **Aktivierung der P+R-Nutzung im Rostocker Westen**
   Anbindung des P+R Groß Schwaßer Weg (Zoo) für den Umstieg auf die Straßenbahn
6. **Besseres Busnetz im Rostocker Westen**
   Mehr Direktverbindungen und 10-Minuten-Takt in Stadtweide/Neuer Friedhof
7. **Gut fürs Klima und die Stadt**
   Weniger CO_2-Ausstoß, weniger Verkehr, weniger Lärm, weniger Flächenverbrauch
8. **Wirtschaftlich sinnvoll für Rostock**
   Reduzierung des jährlichen RSAG-Zuschussbedarfs
9. **75 % Förderung für neue Infrastruktur**
   Hohe Bundesförderung mit möglicher Ergänzung durch das Land MV
10. **75 % mögliche Förderung für den Ausbau bestehender Straßenbahnstrecken**
    Wismarsche Straße, Parkstraße, Doberaner Straße

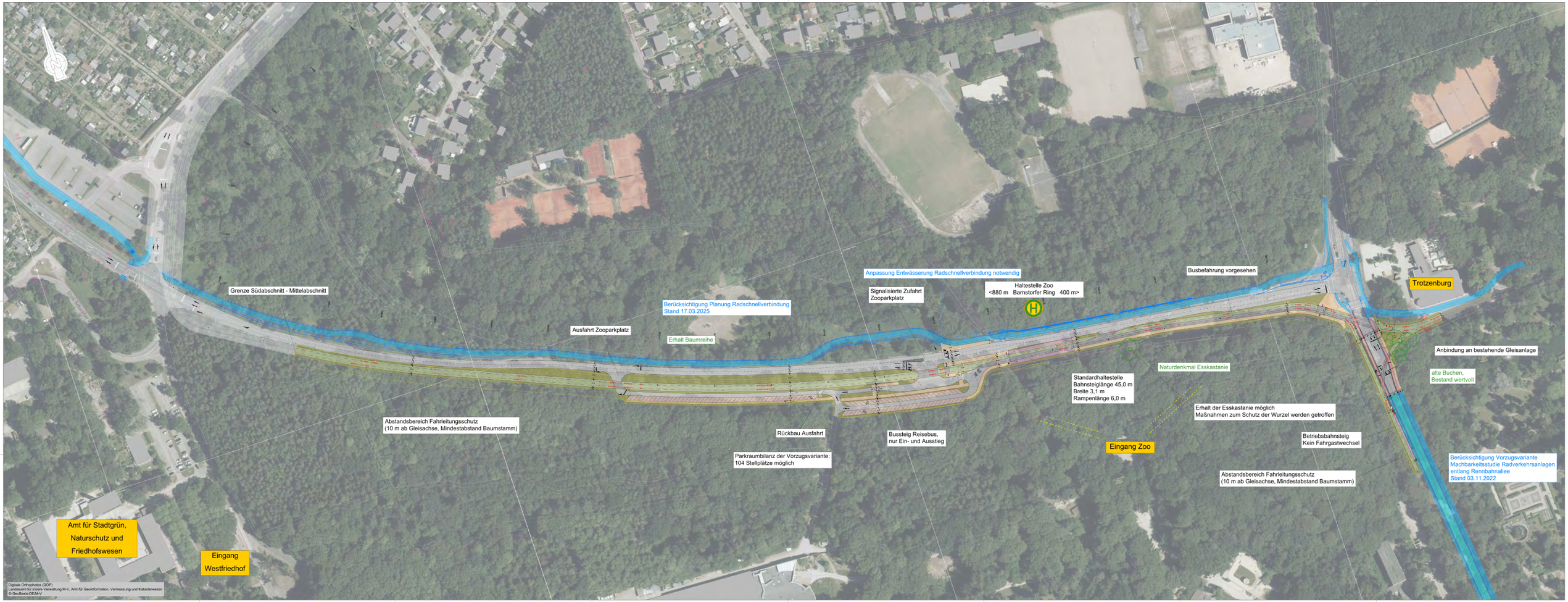
STRECKE MACHEN
TRAM WEST

Weil gute Verbindungen gemeinsam entstehen.

Weitere Informationen
zum Projekt finden Sie unter
www.tram-west.de

Hanse- und Universitätsstadt ROSTOCK

RSAG Zuhause unterwegs.


Grenze Südabschnitt - Mittelabschnitt
Berücksichtigung Planung Radschnellverbindung
Stand 17.03.2025
Ausfahrt Zooparkplatz
Erhalt Baumreihe
Anpassung Entwässerung Radschnellverbindung notwendig
Signalisierte Zufahrt
Zooparkplatz
Haltestelle Zoo
<880 m Barnstorfer Ring 400 m>
Busbefahrung vorgesehen
Trotzenburg
Anbindung an bestehende Gleisanlage
alte Buchen,
Bestand wertvoll
Naturdenkmal Esskastanie
Standardhaltestelle
Bahnsteiglänge 45,0 m
Breite 3,1 m
Rampenlänge 6,0 m
Erhalt der Esskastanie möglich
Maßnahmen zum Schutz der Wurzel werden getroffen
Abstandsbereich Fahrleitungsschutz
(10 m ab Gleisachse, Mindestabstand Baumstamm)
Rückbau Ausfahrt
Bussteig Reisebus,
nur Ein- und Ausstieg
Parkraumbilanz der Vorzugsvariante:
104 Stellplätze möglich
Eingang Zoo
Betriebsbahnsteig
Kein Fahrgastwechsel
Abstandsbereich Fahrleitungsschutz
(10 m ab Gleisachse, Mindestabstand Baumstamm)
Berücksichtigung Vorzugsvariante
Machbarkeitsstudie Radverkehrsanlagen
entlang Rennbahnallee
Stand 03.11.2022
Amt für Stadtgrün,
Naturschutz und
Friedhofswesen
Eingang
Westfriedhof
Digitale Orthophotos (DOP)
Landesamt für innere Verwaltung M-V, Amt für Geoinformation, Vermessung und Katasterwesen
© GeoBasis-DE/M-V
Blattgröße: 594x1.540mm Zeichnung erstellt mit BricsCAD


Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen
Möglicher Standort GUW
Entwicklungsfläche P&R ohne Einschränkungen durch Tram West
Einordnung Buswendeschleife mit Haltestelle in P&R wird im Rahmen der entsprechenden Machbarkeitsstudie geprüft
Abstandsbereich Fahrleitungsschutz (10 m ab Gleisachse, Mindestabstand Baumstamm)
Haltestelle <890 m Westfriedhof 350 m>
Grenze Mittelabschnitt - Südabschnitt
Standardhaltestelle Bahnsteiglänge 45,0 m Breite 3,1 m Rampenlänge 6,0 m
Berücksichtigung Planung Radschnellverbindung Stand 17.03.2025
Gemeinsamer Geh- und Radweg (Radverkehr in beide Richtungen möglich)
Abstandsbereich Fahrleitungsschutz (10 m ab Gleisachse, Mindestabstand Baumstamm)
Primelweg als Einbahnstraße mit Beschränkung der Zufahrt in südwestlicher Fahrtrichtung aus Gründen der Verkehrssicherheit am Knotenpunkt zum Groß-Schwaßer-Weg
Eingriffe durch die Vorzugsvariante in Kleingartenanlage
- Verlust von Parzellen (Eingriff in Gartenlaube und/oder Parzellengröße schrumpft auf < 400 m²): 48
- Parzellen kann trotz Eingriffe erhalten werden (ggf. mit Kompensation zu entfernender Parzellen): 5
- Möglichkeit zur Ausweisung neuer Parzellen (>= 400 m²): 6
Reutershäger Wiesen
Installation von Sichtschutz
Absperrelemente zur Verhinderung des unberechtigten Befahrens des Inspektionsweges
Haltestelle <350 m Sternwarte 650 m>
Standardhaltestelle Bahnsteiglänge 45,0 m Breite 3,1 m Rampenlänge 6,0 m
Fläche mit Gestaltungspotenzial (Freifläche, Mobilitätsstation etc.)
möglicher Standort GUW
Inspektionweg; Prüfung hinsichtlich der Notwendigkeit von Ausweichstellen erfolgt in der Entwurfsplanung
Verbindungsweg innerhalb der Kleingartenanlage
Standardhaltestelle Bahnsteiglänge 45,0 m Breite 3,1 m Rampenlänge 6,0 m
Haltestelle <650 m Edelweißweg 300 m>
Fortsetzung des Querschnitts entlang des Groß-Schwaßer-Wegs bis zur Einmündung Asternweg als Teil eines separaten Projekt
Anschluss an KGA-Erschließungsweg, mit Tor abgeschlossen
Einbindung in bestehende Wegestruktur
Grenze Mittelabschnitt - Nordabschnitt
Anschluss an KGA-Erschließungsweg, mit Tor abgeschlossen
CJD-Schulstandort
Digitale Orthophotos (DOP)
Landesamt für innere Verwaltung M-V, Amt für Geoinformation, Vermessung und Katasterwesen
© GeoBasis-DE/M-V
Blattgröße: 594x1.540mm Zeichnung erstellt mit BricsCAD


Buswendeschleife
Reuterpassage
Standhaltestelle Bahnsteiglänge 45,0 m Breite 3,1 m Rampenlänge 6,0 m
Überdachte Fahrradabstellanlage mit 20 Stellplätzen
Haltestelle < 410m Reuterpassage > 960m/590m
Verlegung Denkmal (Meilenstein) erforderlich
Überquerungsstelle besonderer Bahnkörper in Z-Form
Feuerwehrzufahrt/Aufstellfläche (Schotterrasen)
Haltestelle < 350m Bonhoefferstraße 410m >
Schutzbereich Gleistrasse (stammfreier Bereich Baumgruppen 10 m von Gleisachse)
KITA
90 Stellplätze Bestand 70 Stellplätze Planung
Umsteigemöglichkeit TRAM/Bus
Rückbau Buswendeschleife mit ecglicher Errichtung Parkplatz 20 Stellplätze oder Parkpalette 50 Stellplätze
Vorschlag für Weiterführung südliche Wegeverbindung
Überdachte Fahrradabstellanlage mit 20 Stellplätze
Gewerbegebiet
Ostseite 45 Stellplätze Bestand (privat) Westseite 40 Stellplätze Fahrbahnrand
Überdachte Fahrradabstellanlage mit 20 Stellplätze
"Rodelberg"
Neue Lage Bolzplatz 20x40m mit Ballfangzaun
neue Linksabbiegespur in die Goerdelerstraße
Goerdelerstraße
Werner-Seelenbinder-Straße
Walter-Hartmann-Straße
Kyffhäusermann-Straße
Stadtring Süd
Hermann-Matern-Straße
Ernst-Thälmann-Straße
Heinz-Kapelle-Straße
Otto-Grotewohl-Straße
Lindenweg
Hermann-Hesse-Straße
Rudolf-Breitscheid-Straße
Am Wiesenweg
Am Wiesenpark
Am Wiesenhang
Am Wiesenrain
Am Wiesenblick
Am Wiesenhof
Am Wiesenbogen
Am Wiesenpfad
Am Wiesenrand
Am Wiesenstieg
Am Wiesenhain
Am Wiesenquell
Am Wiesenbrunnen
Am Wiesenbach
Am Wiesenteich
Am Wiesenhügel
Am Wiesenberg
Am Wiesenkamp
Am Wiesenfeld
Am Wiesenau
Am Wiesenaue
Am Wiesenbusch
Am Wiesenwald
Am Wiesenhaus
Am Wiesenhof
Am Wiesenhaus
Am Wiesenhof
Am Wiesenhaus
Am Wiesenhof