

Planung Streckennetzerweiterung Rostock Zoo – Reutershagen – Tram West

2. Planungswerkstatt

Rostock, 24.05.2025

Agenda

- 1 Vorangegangener Planungsprozess
- 2 Varianten im finalen Vorplanungsprozess
- 3 Variantenvergleich
- 4 Zahlen und Qualitäten
- 5 Ausblick auf die nächste Projektphase

1 Vorangegangener Planungsprozess

Das Vorhaben befindet sich weiterhin in der Vorplanung (Leistungsphase 2).

- Die Verkehrsanlagenplanung ist in diesem Projekt in der Lph 2 in vier Phasen gegliedert:

1. Erarbeitung von Systemquerschnitten → Abstimmung dieser
2. Verortung der Systemquerschnitte, Erarbeitung von konkreten Querschnittslösungen → Abstimmung dieser
3. a) Erstellung von Lageplangrobentwürfen

► **Planungswerkstatt am 05.04.2025** ◄

► **Plandurchsicht am 29.04. und 08.05.** ◄



b) Auswahl der vertiefend zu untersuchenden Varianten am 09.05.

4. Variantenerarbeitung, Variantenvergleich und Empfehlung Vorzugsvariante seit dem 12.05.2025

► **Planungswerkstatt am 25.04.2025** ◄

5. Entscheidung für eine Vorzugsvariante Anfang August 2025



Zur Verdeutlichung der Vielfalt: Matrix der Grobentwürfe



	Liniengrobvarianten							
Abschnitt	1	2	3	4	5	6	7	8
WD	bbs	bbe						
S I	BR - bbs	BR - bbe	BR - bbs (2)	BR - bbs (3)				
S II	BR - bbs/süd	BR - bbs/nord	BR - bbe					
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)		
M Ib	KGM - ubm	KGV - ubm (1)	KGV - ubm (2)	GSW - sb (1)	GSW - ubm (w)	GSW - ubm (o)		
M IIa	KGM - ubm	KGS - ubm (1)	KGS - ubm (2)	KGS - ubm (3)				
M IIb	FBS - gbb (o)	FBS - gbb (w)	FBS - sb					
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)

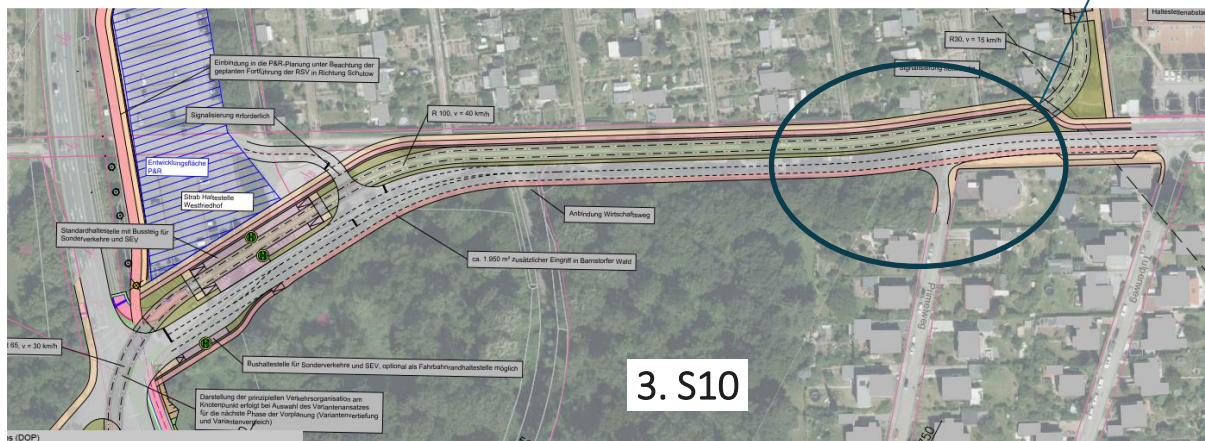
Ein gefülltes Feld steht für einen Linienführungsansatz.

Insgesamt wurden über 50 Linienführungsansätze erarbeitet.

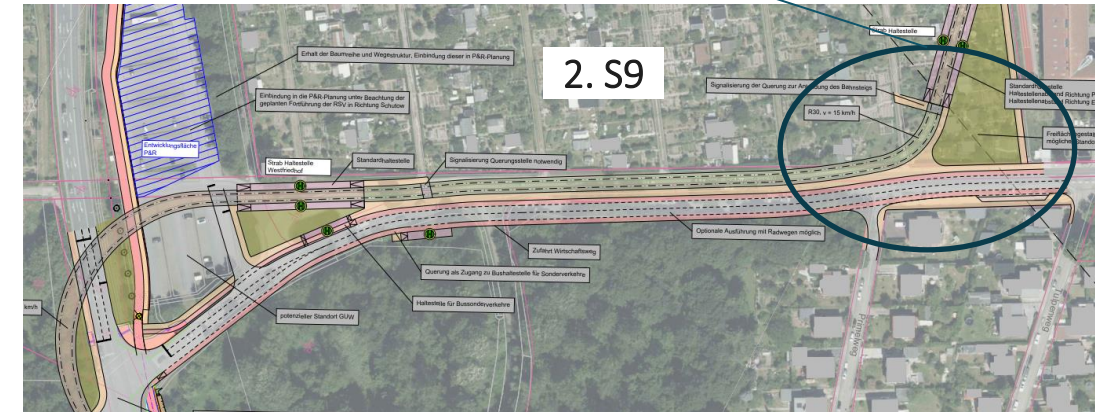
Status:

- Grün – erstellt und vorteilhaft eingeschätzte Linienführung
- Rot – erstellt und nicht vorteilhaft eingeschätzte Linienführung

Weiterentwicklung von Linienführungsansätzen an einem Beispiel



- Einbezug von Anmerkungen aus der letzten Planungswerkstatt (Prüfung Haltestellenlagen im Bereich des Groß Schwaßer Wags)
- Einbezug von Anmerkungen städtischer Ämter (Verkehrsorganisation im Bereich des P+R)



- Die Haltestellenlage wird determiniert durch die Anforderungen der Barrierefreiheit sowie Aspekten der Erreichbarkeit und der Verkehrsqualität.

Darstellung und Begründung nicht weiter verfolgter Linienführungsansätze

- Für die Erlangung des Baurechts ist ein stringenter Planungsprozess erforderlich
 - von der Idee und die Ziele,
 - über den Nachweis der Machbarkeit,
 - die Abwägung von Möglichkeiten zum Erlangen der Ziele bis
 - zum Variantenvergleich und der Empfehlung der Vorzugsvariante.

→ Ein Ausschluss muss daher gut begründet sein.

- Im Projekt erfolgt er in Form von Steckbriefen mit
 - Beschreibung
 - Empfehlung
 - Begründung

Steckbrief – Linienführungsansatz FBS – sb¹

Mittelabschnitt - Straßenbündiger Bahnkörper zwischen den Schulstandorten

Beschreibung:

Gegenstand dieses Linienführungsansatzes ist eine zweigleisige straßenbündige Führung der Straßenbahn über den zwischen den Schulstandorten verlaufenden Verbindungsweg. Für den Fußverkehr wird in westlicher Seitenlage ein Gehweg in Regelbreite vorgesehen. Die Anbindung an den Groß-Schwarze-Weg sowie die Querung der Straßenbahngleise für die Verbindung der beiden Schulstandorte wird mittels LSAs gesichert. Optional kann eine Unterführung die Sicherheit der zwischen den Schulen laufenden Menschen erhöhen.

Eigenschaften/Merkmale:

Zentrale Randbedingung des Planungsbereiches ist die mögliche Vermeidung von zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen der Grundstücke des CJD-Schulkomplexes. Aus diesem Grund wurde ein Querschnitt mit verminderter Gesamtbreite unter Berücksichtigung von Mindestanforderungen erstellt. Die zweigleisige Führung der Straßenbahnstrecke wird beibehalten, wobei eine Mischverkehrsfläche für Straßenbahn, MIV und Radverkehr entsteht. Aufgrund der Charakteristik des Weges als Sackgasse sind lediglich geringe Verkehrsmengen zu verzeichnen, allerdings ist die Straße Rettungsweg und Zufahrt zum Wirtschaftsbereich des Schulkomplexes. Aufgrund des vorgesehenen öffentlich nutzbaren Inspektionsweges ist ein Durchgangsverkehr durch Fuß- und Radverkehr zu erwarten. Im Straßenbereich ist eine hohe Mediendichte zu erwarten (Versorgungsleitungen des Schulkomplexes).

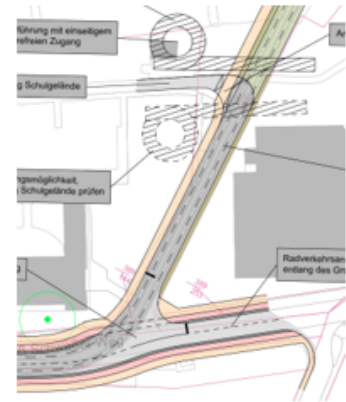
Die zweigleisige Führung ermöglicht, dass ein Engpass durch eine denkbare Gleisverschlingung vermieden werden kann. Eine zusätzliche Sicherungsanlage für einen eingleisigen Streckenabschnitt wird daher nicht benötigt.

Empfehlung:

Ausschluss des Entwurfs für die vertiefte Betrachtung

Begründung:

- Trassierung mit Aneinanderreihung von Mindestmaßen
- Nähe der Gleise zum Grundschulkomplex (Lärm-, Erschütterungs- und Blendwirkungen)
- Keine sinnvolle Lösung für die Bauphase denkbar (Sicherung der Schulerreichbarkeit)
- Besserer Ansatz im gleichen Korridor vorhanden (einseitig besonderer Bahnkörper in südlicher Seitenlage)



¹ Führung im Bereich Schule – straßenbündiger Bahnkörper, verortet in ...

Darstellung und Begründung nicht weiter verfolgter Linienführungsansätze

- Für die Erlangung des Baurechts ist ein stringenter Planungsprozess erforderlich
 - von der Idee und die Ziele,
 - über den Nachweis der Machbarkeit,
 - die Abwägung von Möglichkeiten zum Erlangen der Ziele bis
 - zum Variantenvergleich und der Empfehlung der Vorzugsvariante.

→ Ein Ausschluss muss daher gut begründet sein.

- Im Projekt erfolgt er in Form von Steckbriefen mit
 - Beschreibung
 - Empfehlung
 - Begründung

Steckbrief – Linienführungsansatz GS – bbm (1)²

Nordabschnitt III – Besonderer Bahnkörper Mittellage

Beschreibung:

Führung der Straßenbahn in Mittellage der Goerdelerstraße als besonderer Bahnkörper mit jeweils einer Richtungsfahrbahn neben der Gleistrasse. Längsparkstände und neue Baumreihe am östlichen Fahrbahnrand.



Eigenschaften/Merkmale:

Gleistrasse als besonderer Bahnkörper (6,25 m Breite) in Mittellage und 3,25 m breiten Richtungsfahrbahnen. Einordnung von Längsparkständen (2,15 m Breite) und einer Baumreihe an der Ostseite. Inanspruchnahme von ca. 3,50 m des westlichen Grünbereiches. Haltestelle Bonhoefferstraße als Inselhaltestelle in einer Breite von 3,10 m und Signalisierung der Gleisquerung Bonhoefferstraße. Grundsätzliche Beibehaltung der Geometrie des Kreisverkehrs Goerdelerstraße/Ulrich-von-Hutten-Straße mit Anpassung der südlichen und nördlichen Kreiszufahrt.

Empfehlung:

Ausschluss des Entwurfs für die vertiefte Betrachtung

Begründung:

- unübersichtliche und nicht verkehrssichere Knotengestaltung an der Einmündung Bonhoefferstraße
- geringe Abrückung der südlichen Ausfahrt am Kreisverkehr
- keine direkte Zufahrtsmöglichkeit zu den Grundstücken aus der südlichen Fahrtrichtung
- gegenüber den Varianten in Seitenlage keinen großen Vorteil bezüglich der Inanspruchnahme des westlichen Grünbereiches
- durch die Fahrbahnbreite von 3,25 m wird das regelwidrige Überholen von Radfahrer begünstigt
- großes Stellplatzdefizit nach Straßenraumgestaltung

2 Varianten im finalen Vorplanungsprozess

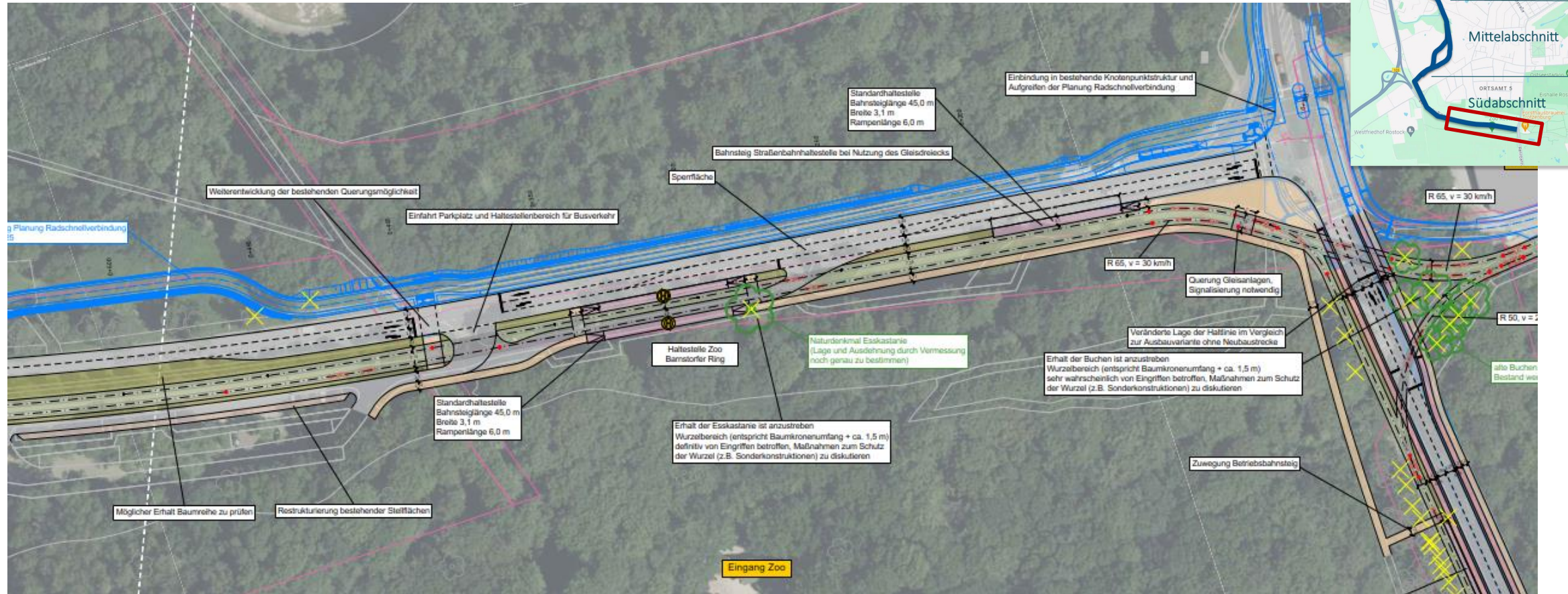
Die von VCDB/IBB empfohlenen Varianten wurden im Arbeitskreis mit der RSAG und den Ämtern der Hanse- und Universitätsstadt Rostock diskutiert.

Im Ergebnis der Diskussion wurde der Empfehlung gefolgt, die drei Varianten werden vertieft und vergleichend gegenübergestellt.

Das Votum aus der Planungswerkstatt vom 05.04. korrespondiert sehr gut mit dieser Festlegung.

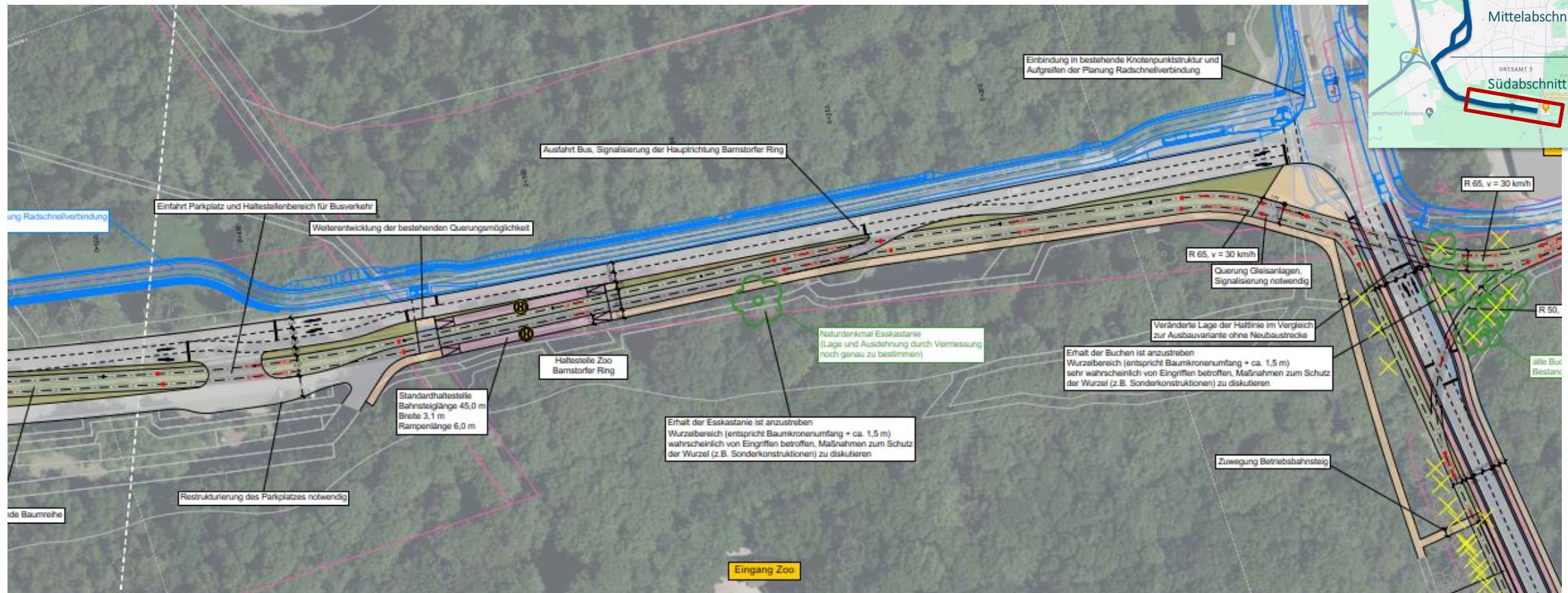
Variantencharakteristik im Südabschnitt - Variante 1

Besonderer Bahnkörper in südlicher Seitenlage, gestaltungsorientierte Führung



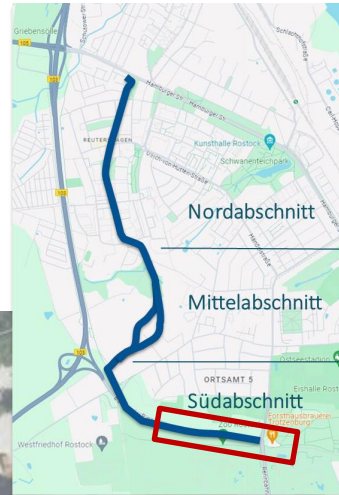
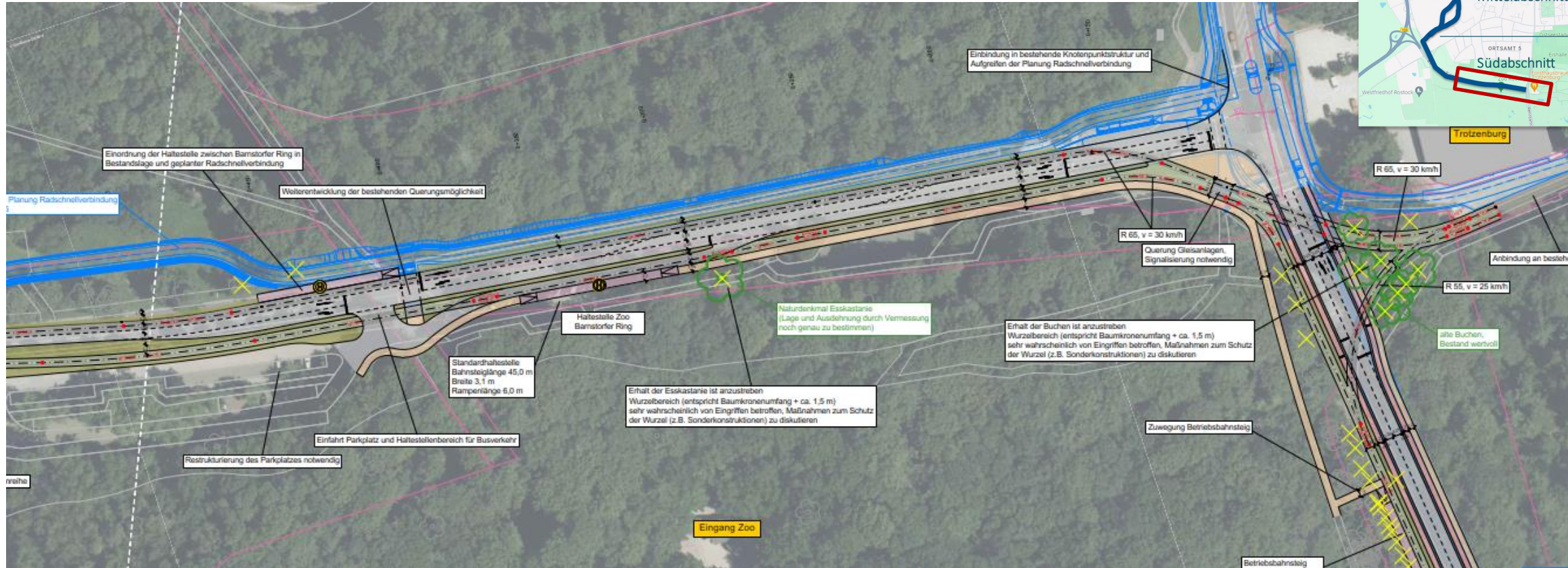
Variantencharakteristik im Südabschnitt – Variante 2

Besonderer Bahnkörper in südlicher Seitenlage, eingriffsorientierte Führung



Variantencharakteristik im Südabschnitt – Variante 3

Einseitiger Besonderer Bahnkörper

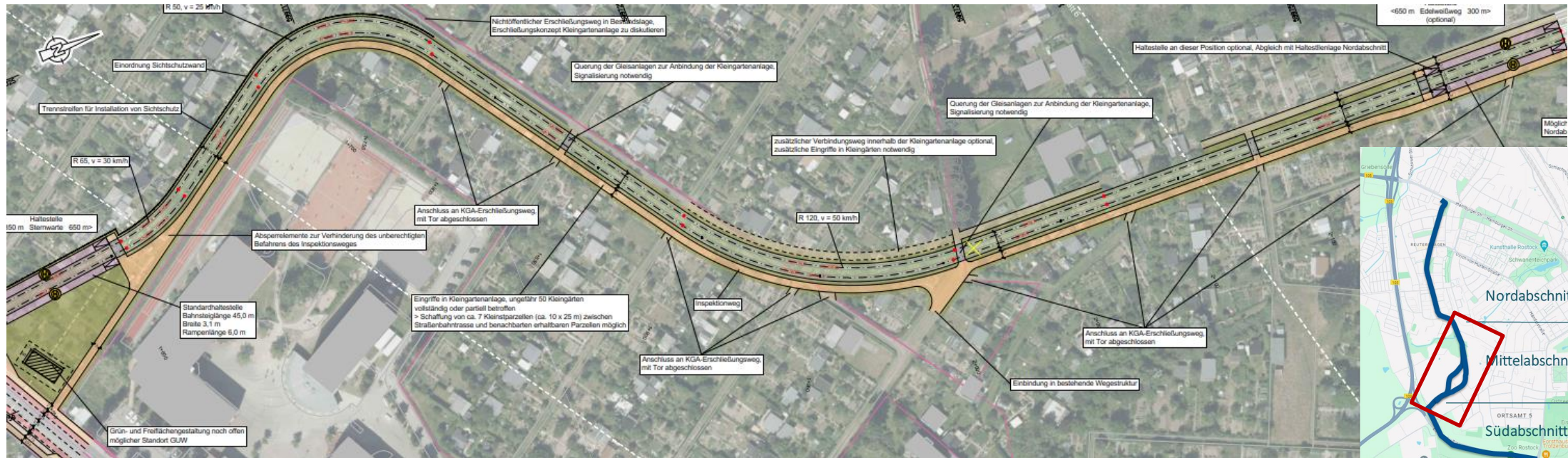
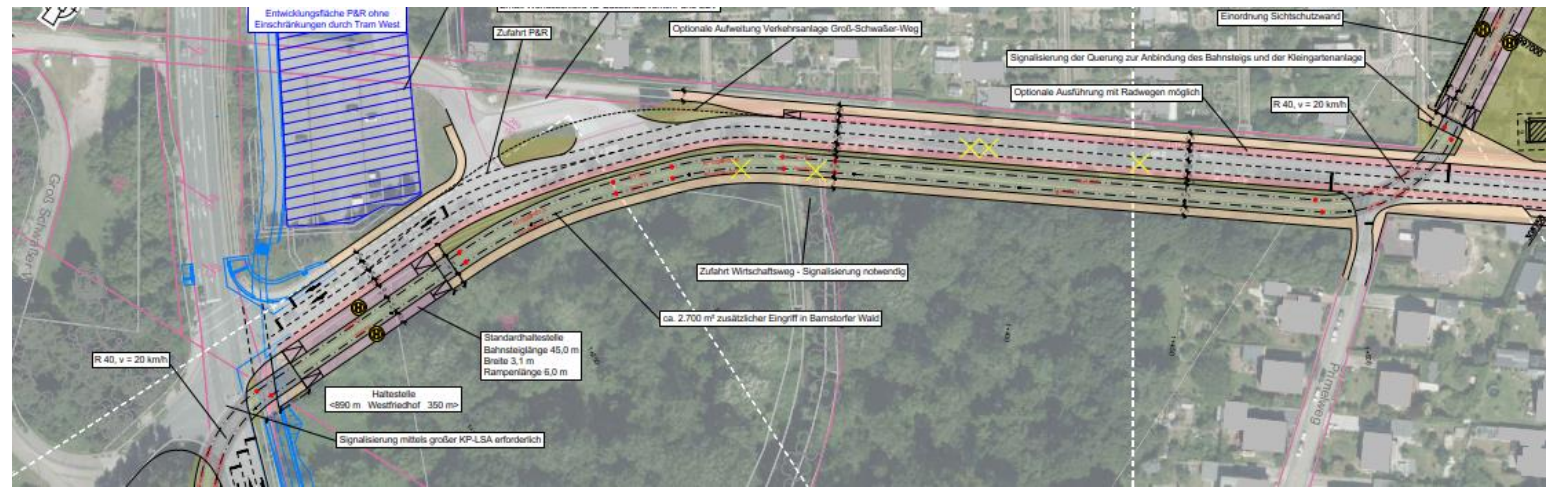


Variantencharakteristik im Mittelabschnitt

Übersicht der Varianten Mittelabschnitt

Variante 1

Östliche Seitenlage Groß-Schwaßer-Weg,
„Verschwenkung mit diagonaler Haltestellenlage
„Gartenstadt/CJD“

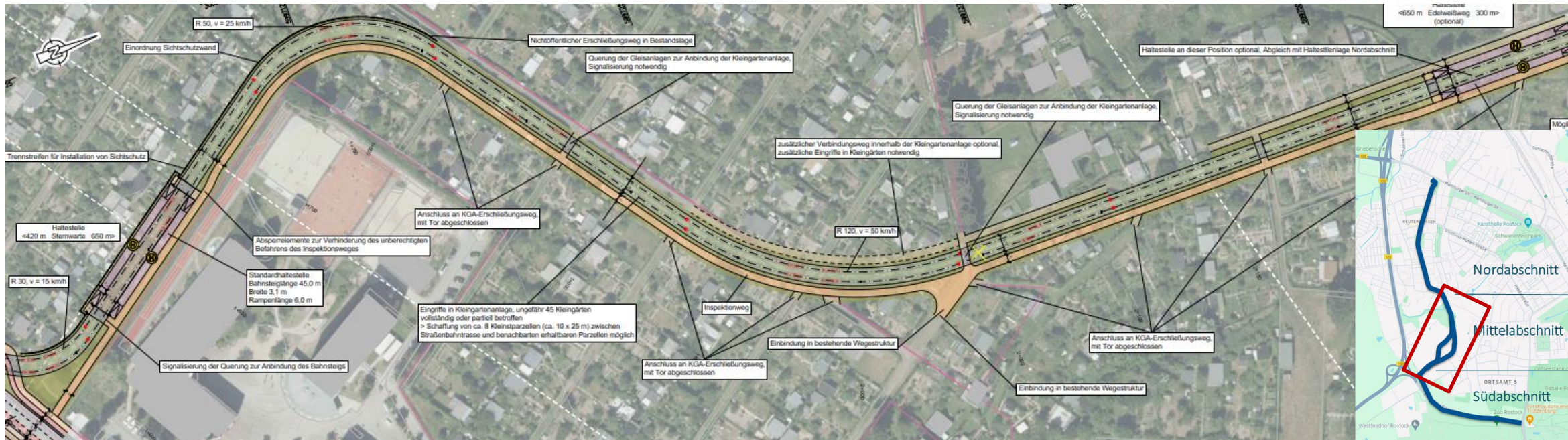


Variantencharakteristik im Mittelabschnitt

Übersicht der Varianten Mittelabschnitt

Variante 2

Westliche Seitenlage Groß-Schwaßer-Weg,
Verschwenkung mit Haltestellenlage
„Gartenstadt/CJD“ parallel zur
Grundstücksgrenze Schule

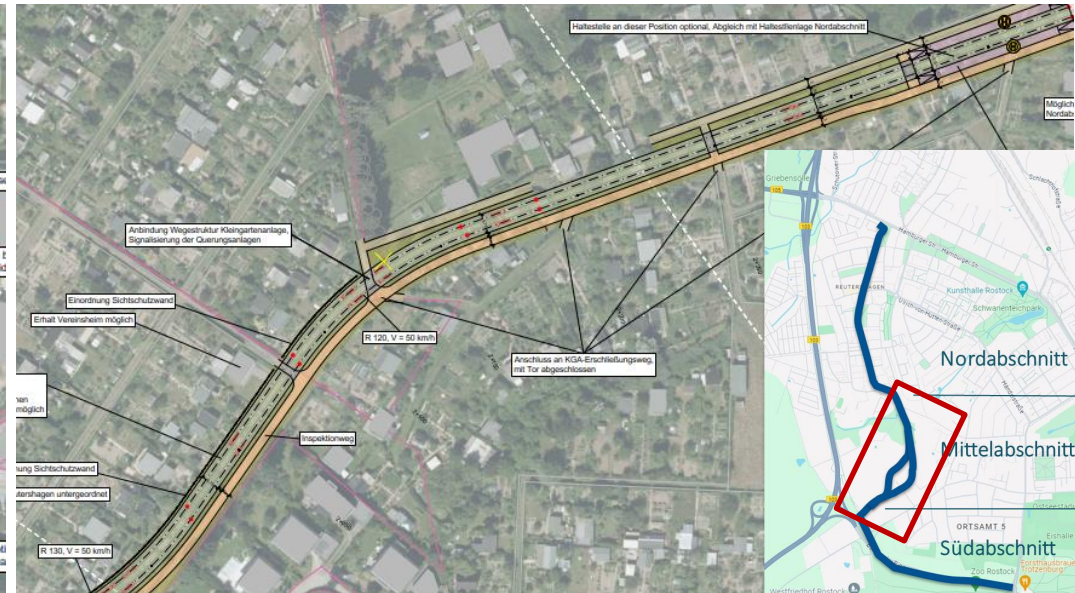
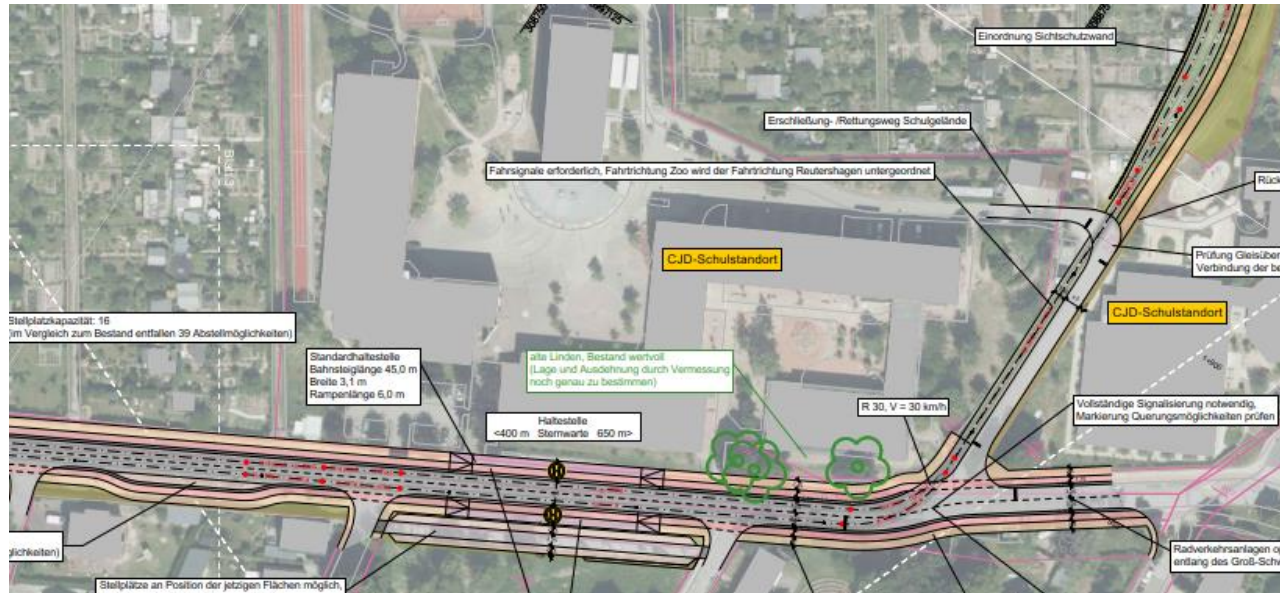
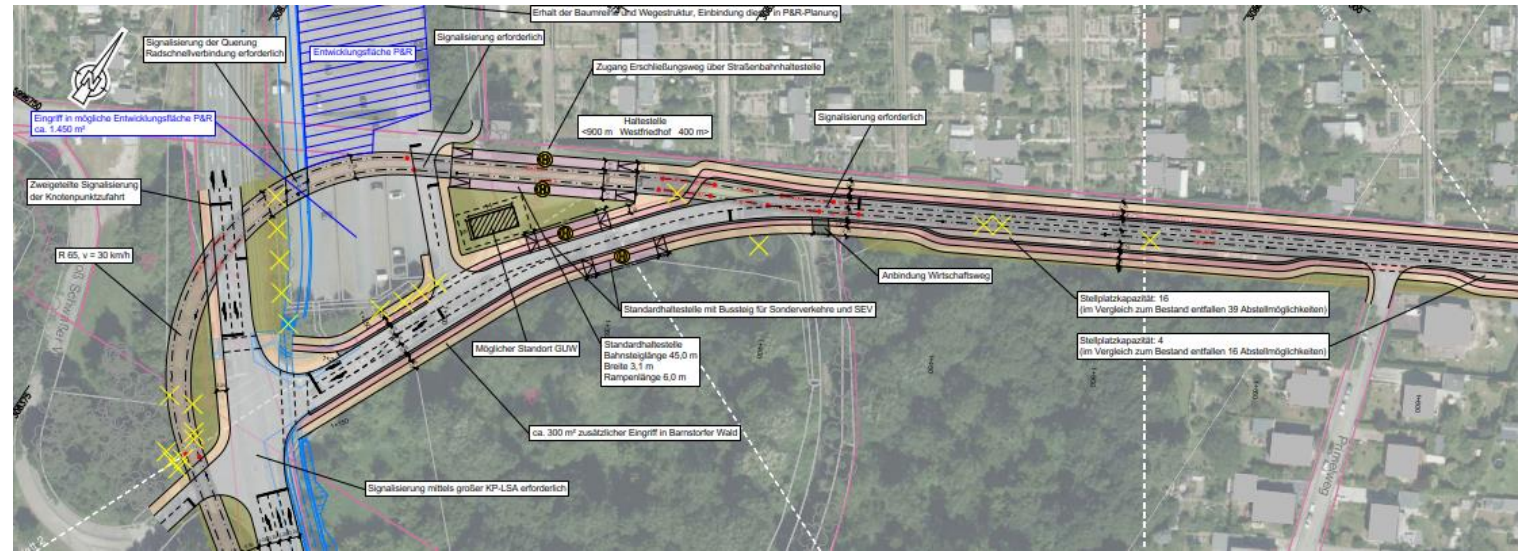


Variantencharakteristik im Mittelabschnitt

Übersicht der Varianten Mittelabschnitt

Variante 3

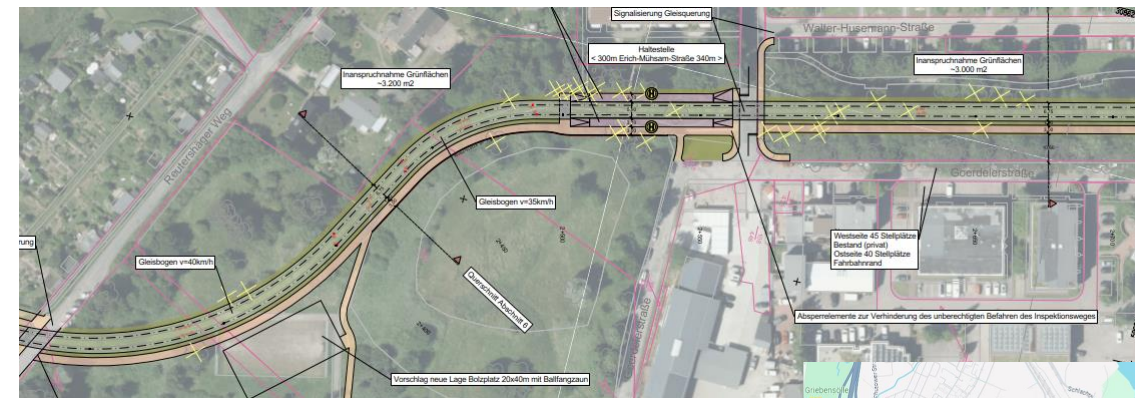
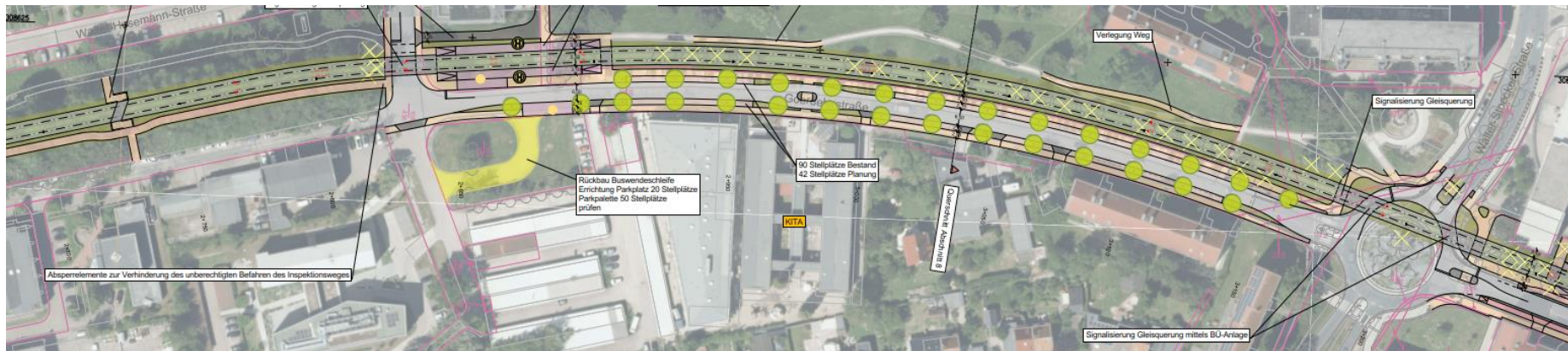
Straßenbündige Lage Groß-Schwaßer-Weg,
Haltestelle P+R in Verlängerung Groß-Schwaßer-Weg
Haltestelle „Gartenstadt/CJD“ auf GSW in Höhe Schule



Variantencharakteristik im Nordabschnitt

Variante 1

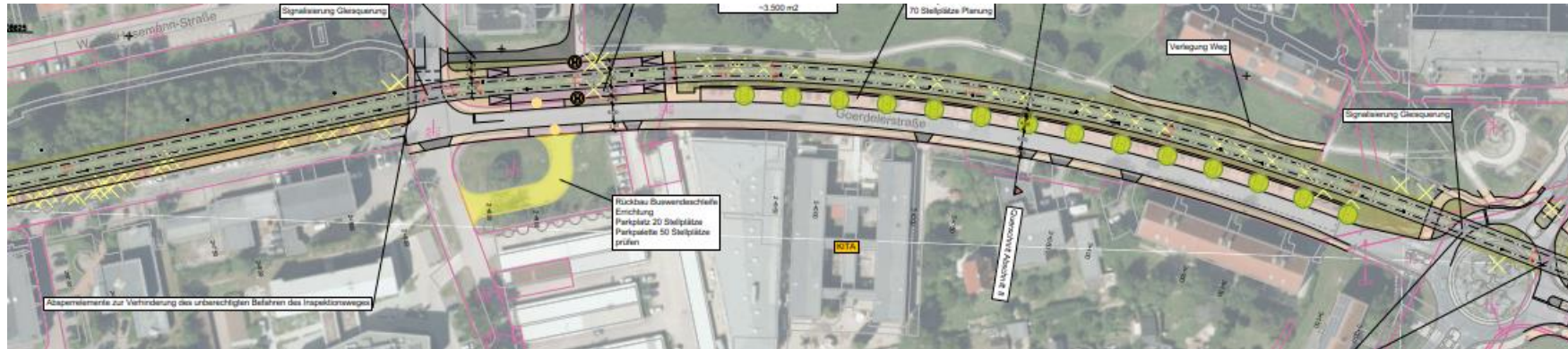
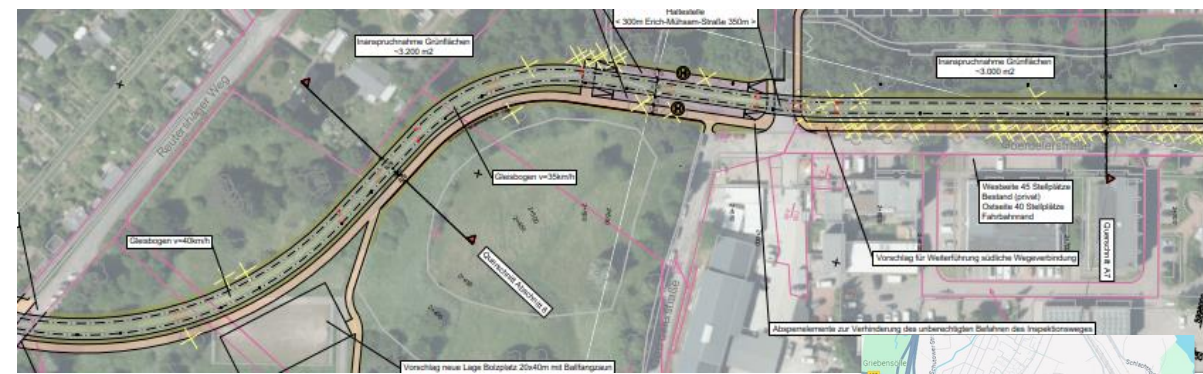
Unabhängiger/Besonderer Bahnkörper in westlicher Seitenlage der Goerdelerstraße



Variantencharakteristik im Nordabschnitt

Variante 2

Besonderer Bahnkörper in westlicher
Seitenlage der Goerdelerstraße



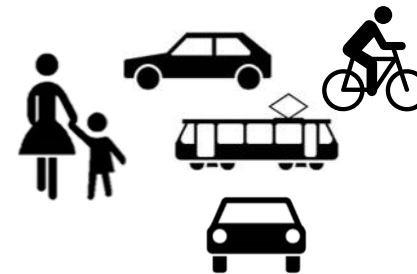
3 Variantenvergleich

Hinweise zum Variantenvergleich – siehe auch Aufsteller

- Erkennbar sind Merkmale/ Kriterien, Merkmalsausprägungen und Zielerreichung/ angestrebte Wirkung
- Erkennbar sind aus der Planungswerkstatt übernommene Hinweise

Nummer	Kriterium/ Merkmal	Merkmalsausprägung	Zielerreichung/ angestrebte Wirkung
1. verkehrliche, entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung			
1.1	ÖPNV (Straßenbahn, Bus)		
1.1.1	Erschließungswirkung, Erreichbarkeit der Haltestellen, Qualität der Umsteigebeziehungen	Fahrgastpotenziale im Einzugsradius, Umsteigebeziehungen zu anderen ÖPNV-Angeboten, Weglänge Bebauung zu Haltestelle	Erschließung von so viel wie möglich Einwohnern im gemäß Nahverkehrsplan zulässigen Einzugsgebiet, kurze Wege zu den Haltestellen und zwischen den Haltestellen einer Haltestelle untereinander
1.1.2	Fahrzeit und Risiko von Fahrzeitschwankungen	Fahrzeit auf der Straßenbahnneubaustrecke, Behinderungsrisiko, Geschwindigkeitseinschränkungen, Anteil besonderer Bahnkörper, Radian, Homogenität der Gleisführung (Kurvigkeit), Anzahl BÜ und KP-LSA (mit Anzahl von Verkehrsströmen), Anteil eingleisiger Führungen	möglichst kurze Fahrzeit auf möglichst geradliniger Strecke mit einem möglichst hohem Anteil besonderen Bahnkörpers; das Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsarten muss minimal sein, sinnvolle Haltestellenabstände

- Struktur korrespondiert mit der in Rostock üblichen Vorgehensweise bei Variantenvergleich von Infrastrukturvorhaben
- Drei Hauptgruppen:
 1. Verkehrliche, entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung
 2. Umweltverträglichkeit
 3. Stadtgesellschaft



Hinweise zum Variantenvergleich - Hauptgruppen und Methodik

- Eine Bewertung kann zwischen den Werten 0 und 4 liegen.

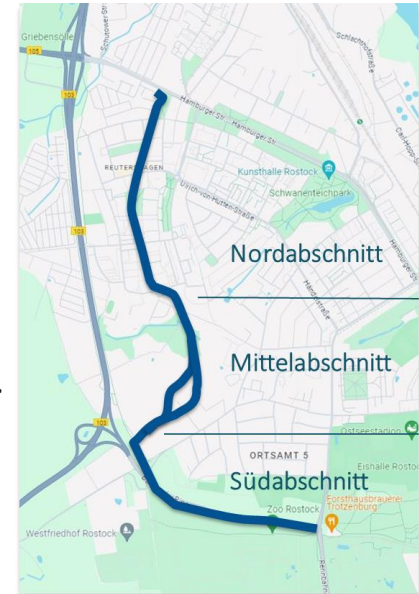


Grad der Zielerreichung:



Sehr schlecht schlecht mittel gut sehr gut

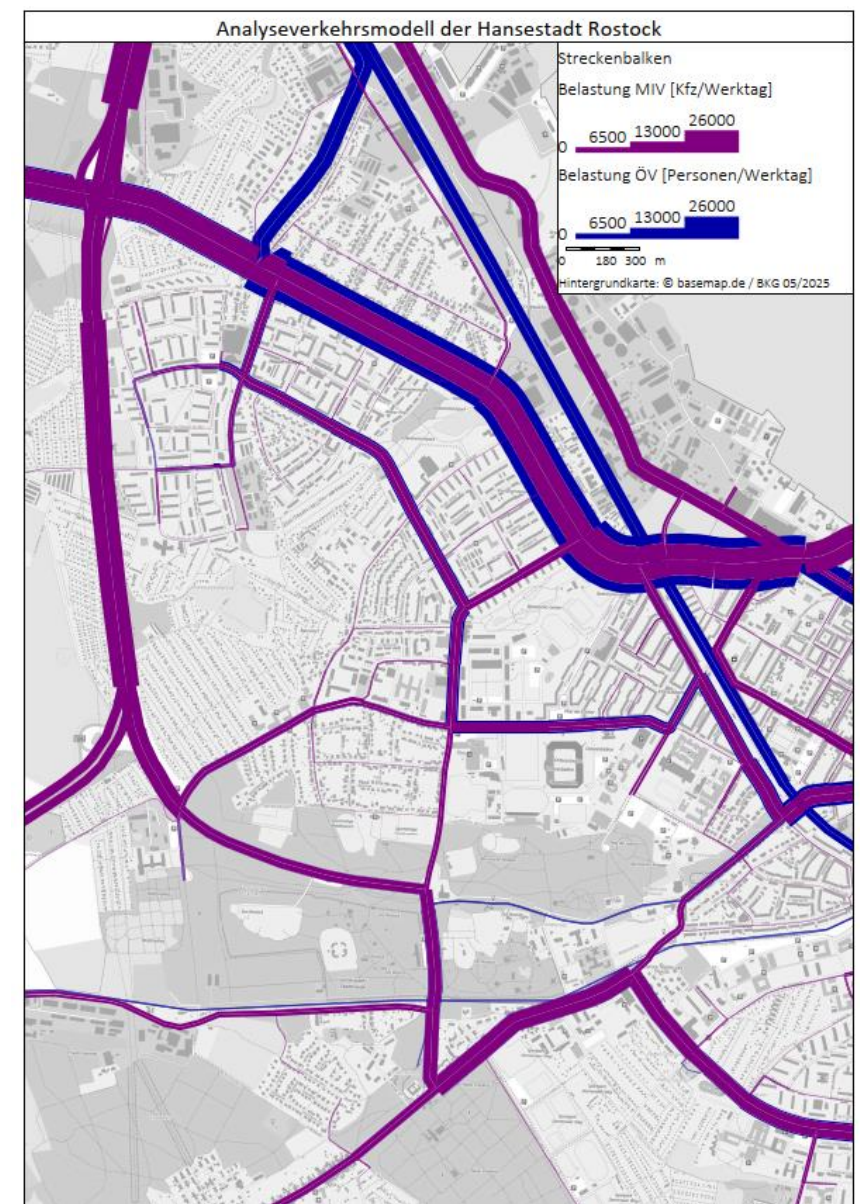
- Jeder der drei Hauptgruppen ist gleichbedeutend im Variantenvergleich.
 - Die Gesamtbewertung ist die Summe der drei Hauptgruppenwerte
 - Sie kann Werte zwischen 0 und 12 annehmen
- Die Wert einer Hauptgruppe stellen den Mittelwert aus den Untergruppenbewertungen dar.
 - Jede Hauptgruppe sind ähnlich viele Untergruppen zugeordnet (4 – 6)
 - Jede Untergruppenbewertung stellt den Mittelwert aus der Bewertung der einzelnen Merkmale dar.
 - 55 Merkmale werden für jede Variante bewertet.
- Es werden drei Variantenvergleiche durchgeführt - jeweils separat für Süd-, Mitte- und Nordabschnitt



4 Zahlen und Qualitäten

Grundlagen und Rahmenbedingungen

- Basis sind Zähldaten und das makroskopische Verkehrsmodell der Hanse- und Universitätsstadt Rostock – es bildet die durchschnittlich täglichen Verkehrsströme ab
- Die Verkehrsqualität wird im Ergebnis mikroskopischer Berechnungen bewertet. Grundlage für die Dimensionierungsprüfungen sind die werktäglichen Spitzenstunden.



Grundlagen und Rahmenbedingungen

- Die neue Straßenbahnstrecke wird von zwei Straßenbahnlinien befahren werden . Dadurch entsteht ein 10-min-Takt.
- Die Busachse in Reutershagen wird von zwei Buslinien befahren werden . Dadurch entsteht ein 10-min-Takt.
- Die Busschleife in Reutershagen wird in jeder Richtung aller 20 Minuten befahren.
- Am Neuen Friedhof verkehren zukünftig drei Buslinien (jeweils im 20 min-Takt).



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!