

STROHhalm

Verkaufspreis 1,20 Euro
davon 0,60 Euro für den Verkäufer

Erste Rostocker Straßenz Zeitung
Ein Projekt des Vereins Wohltat e. V.
in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

316 / März 2025



**„Draußen sein tut
Leib und Seele gut“**

Seite 10

RSAG in offener Kommunikation zur geplanten TRAM WEST

Streckenerweiterung in Reutershagen soll Nahverkehr stärken

Im Dezember 2024 lud die Rostocker Straßenbahn AG zur Gläsernen Werkstatt in die Kunsthalle ein. Einwohnerinnen und Einwohnern der Hansestadt waren aufgerufen, sich mit der RSAG über eine geplante Streckenerweiterung durch Reutershagen und die Gartenstadt auszutauschen, aber auch Hinweise und Kritik zu geben. Rund 850 Personen waren an 5 Veranstaltungstagen dabei und auch online gab es eine rege Beteiligung.

Zentrale Themen der Gläsernen Werkstatt waren die Linienführung der sogenannten TRAM WEST und die damit einhergehenden Rad- und Verkehrswege, Barrierefreiheit und Straßenraumgestaltungen sowie der Umgang mit Kleingärten und Umwelt. Der Beteiligungsprozess hatte zum Ziel, die Bedürfnisse der Anwohner besser kennenzulernen und zu verstehen, welche Anforderungen sie an eine neue Straßenbahnstrecke haben. Vieles wird gerade erst geprüft. „Beschlossen ist, dass wir planen dürfen“, sagt Erik Weitz, Projektleiter für die TRAM WEST bei der Rostocker Straßenbahn AG. Die Bürgerschaft hat einen Etat von etwa 2,5 Millionen Euro bewilligt, wovon die Hansestadt 900.000 Euro direkt trägt. Die restlichen rund 1,6 Millionen Euro muss die RSAG selbst aufbringen.

Bis 2026 sollen die Planungen für die neue Streckenführung von der Hamburger Straße über die Goerdelerstraße durch Reutershagen und die angrenzenden Kleingärten vorbei an der Christophorusschule und weiter zum Rostocker Zoo abgeschlossen sein. Anschließend braucht es einen weiteren Beschluss der Bürgerschaft, um auf Grundlage der Planung einen dann verbindlichen Streckenausbau umzusetzen. Sowohl Reutershagen als auch die Gartenstadt sollen nach Vorstellung der

RSAG durch die zu erschließende Trasse besser angebunden werden.

Das Gesamtvorhaben ist aktuell mit Kosten in Höhe von 60 Millionen Euro angesetzt. Davon übernehmen Bund und Land bis zu 90 Prozent, vorausgesetzt, die Bürgerschaft stimmt dem Bauvorhaben zu.

Die neue Strecke für die Straßenbahn ist in drei Abschnitte unterteilt. Kontrovers diskutiert wird der mittlere Teil rund um die Christophorusschule und den Groß Schwaber Weg. Hier sind in einem vorgegebenen Korridor drei unterschiedliche Routen möglich. „Wir prüfen die verschiedenen Varianten der Linienführung auf ihre Vor- und Nachteile“, erklärt Weitz. Dafür wurde Ende 2024 ein Beteiligungsprozess angeschoben. In einer Gläsernen Werkstatt konnten Bürgerinnen und Bürger sowie Interessengruppen über mehrere Tage mit Vertreter:innen der RSAG ins Gespräch kommen und ihre Gedanken, Sorgen und Wünsche äußern.

Auch das Verkehrsunternehmen nutzte die Möglichkeit, eigene Annahmen und Rahmenbedingungen bekannt zu machen. Dazu gehören die technische Umsetzung und die potenzielle Anzahl derjenigen, die die neue Straßenbahn erreichen können. „Wir schauen natürlich, welche Bedarfe Mensch, Natur und Umwelt in diesem Korridor haben“, sagt Weitz. Besonders die Kleingärten als individuelle Naherholungsgebiete sind ein sensibles Thema. Ein Ziel der Gläsernen Werkstatt sei es deshalb gewesen, mit betroffenen Personen und Gruppen ins Gespräch zu

kommen und „ein Ohr an der Masse zu haben“.

Aus diesen Gesprächen ging hervor, dass Natur- und Umweltschutz den Menschen ein Anliegen ist. Bäume und Kleingärten sollen erhalten bleiben. Aber auch eine gute Erreichbarkeit wünschen sich die Anwohner:innen und damit einhergehend eine verbesserte Radinfrastruktur. Diese und weitere Punkte wurden gewichtet und so ergaben sich erste Anhaltspunkte darüber, welche Aspekte den Menschen rund um die neue Linienführung wichtig sind.

„Wenn man 2,5 Millionen Euro für eine Planung ausgibt, dann nur unter der Voraussetzung, dass die neue Streckenführung notwendig ist.“

Erik Weitz
Projektleiter TRAM WEST

Straßenbahnerweiterung bedeutet Eingriff in bestehendes Stadtbild

Noch sei nicht abzusehen, welche mögliche Route im Mittelteil der neuen Strecken tatsächlich geplant und womöglich gebaut werde. „Wir sind dabei, die faunistische Bestandsaufnahme zu machen“, so Weitz. Das bedeute, dass sämtliche Tierarten betrachtet werden, die sich im Korridor der TRAM WEST aufhalten und aus Artenschutz- oder anderen Gründen die Streckenführung beeinflussen könnten. Sollten entsprechende Arten entdeckt werden, müsse die RSAG für neuen Lebensraum oder Ausgleichsmaßnahmen sorgen. „Da sind wir in Gesprächen mit dem Grünamt und den zuständigen Umweltämtern“, weist Weitz auf eine Zusammenarbeit hin.

Es gibt verschiedene Varianten, wie der Streckenverlauf aussehen könnte. Möglich wäre etwa, die Straßenbahn auf den bereits existierenden Straßen fahren zu lassen. „Das geht aber nur, wo der Kfz-Verkehr es zu-

lässt und wir uns nicht selber mit dem Stau anstellen.“ Eine eigenständige Bahnstrecke hätte Vorteile für die Fahrgäste, ist Weitz überzeugt. So sollen beidseitige Radwege entstehen, wie sie bereits im Abschnitt der Goerdelerstraße geplant sind. Wenn auch bestehende Parkplätze eingebunden werden, kann der Streckenausbau zusammen mit der vorhandenen Straße in der Breite gut 20 Meter in Anspruch nehmen. Der Platz sei da, denn als das umliegende Wohngebiet gebaut wurde, wurde für die Goerdelerstraße eine Straßenbahnerweiterung mitgedacht. Wo einmal die TRAM WEST fahren könnte, befindet sich momentan ein Grünstreifen mit mehreren Bäumen. Sollte die Straßenbahn kommen, werden diese nicht alle erhalten bleiben können, „aber wir schauen natürlich, welche Variante sinnvoll ist und bei gleicher Verkehrsqualität weniger Eingriffe in den Baumbestand bedarf.“

Im Bereich der Kleingärten beansprucht die Linienführung etwas über 10 Meter. Auch hier sollen Radwege neben der Straßenbahnstrecke entstehen.

Kleingärten sollen möglichst erhalten bleiben

Bei Infrastrukturprojekten passiert es

selten, dass niemand von Baumaßnahmen betroffen ist, weiß der Projektleiter. Dass Kleingärten für die neue Streckenführung aufgegeben werden müssen, ist bekannt. „Unser Ziel ist es, dass diejenigen, die ihren Kleingarten in diesem Zusammenhang verlieren, einen adäquaten Ersatz bekommen, wenn sie es möchten“, erklärt er. Dafür steht die RSAG im Austausch mit dem Kleingartenverband und dem zuständigen städtischen Amt, um gemeinsam Lösungen zu finden. Wie viele und welche Parzellen tatsächlich betroffen sein werden, ist jedoch noch nicht abzusehen.

Insgesamt liegen fünf bis sechs Kleingartenvereine in dem Korridor, der potenziell für die neue Streckenführung in Betracht gezogen wird. Unter vielen Inhaberinnen und Inhabern der Parzellen herrsche deshalb Unsicherheit. Auch hier sei der Austausch mit den Menschen in Reutershagen und deren Beteiligung an der Gläsernen Werkstatt wichtig und notwendig, findet Weitz. „Wir konnten einige Fragen direkt klären und haben uns auch Kritik angehört.“ Gerade den Gartenfreunden, die weit weg von der möglichen Trasse sind, konnten Weitz und seine Mitarbeiter:innen bereits zusagen, dass sie nicht betroffen sind.

Dennoch: Immer wenn es um Kleingärten geht, wird die Debatte emotional. Auch das geplante Projekt TRAM WEST hat dies bereits erfahren. Als vor rund anderthalb Jahren die ersten Ideen veröffentlicht wurden, kam es zum Aufschrei. „Damals ist die Kommunikation ein bisschen schiefgelaufen“, glaubt Projektleiter Weitz. Die Stadt hatte den kommunalen Flächennutzungsplan angepasst und das Gebiet der Kleingartenanlagen in Reutershagen zu einer Entwicklungs- und Potenzialfläche umgewandelt. Kurz: Bauland. Das geschah etwa gleichzeitig mit dem vorgestellten RSAG-Projekt der neuen Straßenbahntrasse. „Das hat dazu geführt, dass die Menschen dachten, hier würden 1.500 Kleingärten wegfallen“, so Weitz. Es gebe jedoch keinen Zusammenhang mit dem geänderten Flächennutzungsplan und der Erschließung einer neuen Linienführung durch die RSAG.

Aktuell werde der Flächennutzungsplan durch die Stadt nicht weiterentwickelt, erklärt Weitz. Der Erhalt der Kleingärten sei weitestgehend sicher, auch wenn eine neue Straßenbahnstrecke errichtet werden sollte. „Aber wir wissen natürlich nicht, was die Stadt in Zukunft plant.“

Neue Straßenbahnstrecke bedeutet Umstellung des Nahverkehrs und erhöhte Widerstandsfähigkeit

„Wenn die Straßenbahn kommt, wird das Busnetz angepasst“, sagt Weitz. Das bedeute aber nicht, dass Busse seltener fahren, sondern ihre Routen geändert werden. Für ältere Menschen werde die geplante Straßenbahn Wege vereinfachen, ist Weitz überzeugt, denn die aktuelle Anbindung mit der Haltestelle an der Hamburger Straße sei für den gesamten Stadtteil Reutershagen nicht ausreichend. Zudem sei die Haltestelle abseits gelegen und für viele aufgrund weiter Wege nur mit Bussen erreichbar. Die neue Strecke soll den Zugang zum Nahverkehr vereinfachen.

Zu den Potenzialen einer Streckenerweiterung gehört auch eine verbesserte Widerstandsfähigkeit des ÖPNV gegen mögliche Störungen. „Mit der geplanten Strecke über Reu-



TRAM WEST-Projektleiter Erik Weitz im Gespräch über die mögliche Linienführung im Korridor West durch Reutershagen. Foto: Kloock

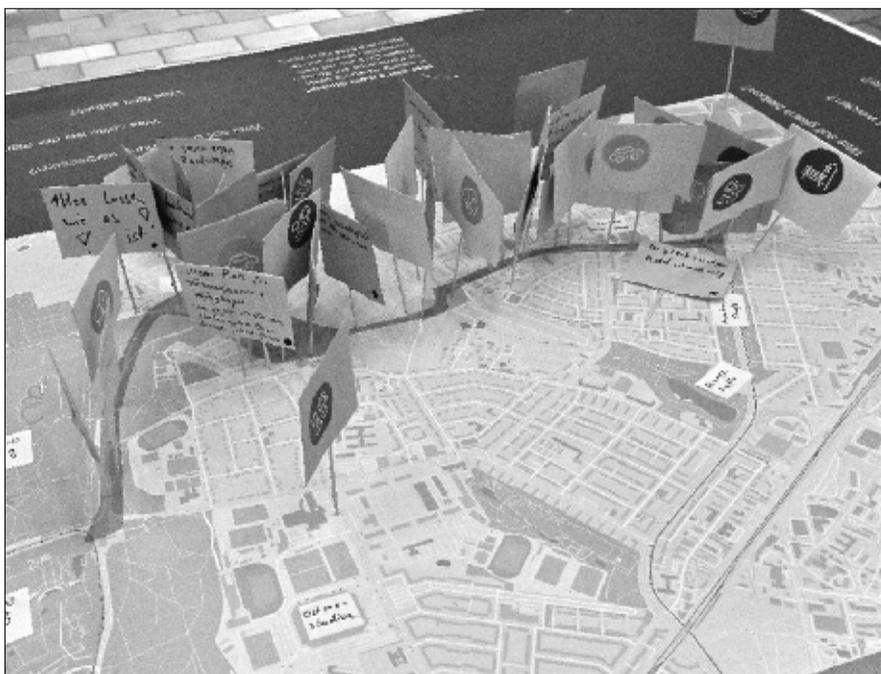
Reuthagen haben wir eine zweite Möglichkeit, vom Betriebshof in die Innenstadt zu kommen“, erläutert Weitz. Aktuell wäre bei einer Störung zwischen dem RSAG-Sitz an der Hamburger Straße und dem Doberaner Platz das gesamte Straßennetz südlich des Betriebshofes eingestellt.

Ein deutlich verbessertes ÖPNV-Angebot in Reuthagen und der Gartenstadt werde außerdem mehr Menschen dazu bringen, in den Nahverkehr zu wechseln und die angestrebte Mobilitätswende in der Stadt zu unterstützen. Die Annahme wird von Prognosen aus Verkehrsmodellen gestützt, die für alle RSAG-Angebote von einer verlängerten Buslinie bis zu einer Streckenänderung und Neuplanung verwendet werden. Im Modell sind sämtliche Einwohnerinnen und Einwohner Rostocks in kleinteilige Parzellen gegliedert. „So können wir relativ gut die tatsächliche Bevölkerungsverteilung widerspiegeln und berechnen, welche Entwicklung zu erwarten ist.“

Sanierungs- und Modernisierungsvorhaben in der KTV mit Streckenerweiterung verknüpft

Sollte die Streckenerweiterung der Straßenbahn in Reuthagen ab 2026 umgesetzt werden, wären in diesem Projekt finanzielle Mittel für ein weiteres Ausbauprojekt verfügbar. Sowohl in der Doberaner Straße als auch in der Wismarschen Straße sind die darin liegenden Gleise bereits 20 bis 30 Jahre alt. „Über das Ausbauprojekt haben wir die Möglichkeit, den Straßenraum neu aufzuteilen“, gibt der Projektleiter Auskunft über Gestaltungsspielräume. Radverkehr und Aufenthaltsqualität könnten in diesem Bereich gestärkt werden, ebenso wie der Lieferverkehr. Dabei handelt es sich um einen deutlich kostenintensiven Aufwand, der nur mit entsprechenden Förderungen im Zusammenhang mit dem Streckenneubau zu stemmen sein wird. Kommt dieser nicht, bleibt es bei einer einfachen Sanierung.

Die Gleise in der Wismarschen Straße werden voraussichtlich im Zeitraum zwischen 2028 und 2031 sa-



Zur Gläsernen Werkstatt waren Bürgerinnen und Bürger eingeladen, ihre Ideen, Wünsche und Kritik zur geplanten Streckenerweiterung TRAM WEST abzugeben und in den Austausch zu gehen. Zum Abschlussforum wurden viele dieser Ideen und Vorschläge an Modellen abgebildet. Foto: Klock

niert, parallel zur geplanten Streckenerweiterung in Reuthagen. Die Sanierung der Strecke in der Doberaner Straße wird erst im Anschluss umgesetzt werden können, weil eine Umfahrung zum Betriebshof benötigt wird. Frühestens 2032, eher sogar Mitte 2033 wäre es so weit. Bis der letzte Baum verpflanzt und die letzte Gehwegplatte verlegt ist, wird es ein paar Jahre dauern. „Ich vermute, dass wir bis 2040 die Doberaner Straße fertiggestellt haben“, sagt Weitz.

Planfeststellungsverfahren ab 2027 möglich

In den kommenden Monaten sind weitere sogenannte Planungswerkstätten und Online-Befragungen vorgesehen, um die gesellschaftliche Beteiligung im Prozess hoch zu halten. Zunächst werden die bereits gegebenen Hinweise und Anregungen aus der Gläsernen Werkstatt in die Vorplanungen eingearbeitet. Voraussichtlich im September wird es eine Informationsveranstaltung zur dann festgelegten bevorzugten Streckenführung geben. Danach folgt die Entwurfsplanung, auf deren Grundlage die Bürgerschaft im ersten Halbjahr 2026 beschließen wird, ob die TRAM WEST tatsächlich umge-

setzt werden soll. Stimmt sie dafür, kommt es voraussichtlich 2027 zum Planfeststellungsverfahren, in dem Bürgerinnen und Bürger, aber auch Verbände und Initiativen Stellungnahmen und Einwendungen einreichen können.



Alle Informationen zur TRAM WEST und zum Beteiligungsprozess können auf der Website tram-west.de nachgelesen werden.