Hanse- und Universitätsstadt Rostock

„Ausbaustrategie Straßenbahnnetz“ (Fortschreibung Nahverkehrsplan)

Vortragsfassung

Stand 02.12.2020

Mathias Schmechtig
(Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult)

1. **Im Mittelpunkt der vorgenommenen Bewertungen steht die Fragestellung, ob eine finanzielle Förderung des Vorhabens erwartet werden kann.**

2. **Bei der Bewertung wird deshalb als entscheidendes Kriterium die absehbare „Wirtschaftlichkeit" des Vorhabens beleuchtet (Nutzen-Kosten-Faktor >1,0).**

3. **In der Prioritätenbildung wird eine Strecke grundsätzlich negativ bewertet bzw. zurückgestuft, wenn ein anderes Kriterium offensichtlich eine Nichtrealisierbarkeit erwarten lässt (im Sinne „KO-Kriterium"). Dabei kann es sich**
   - **um eine ausgeprägte Konkurrenzwirkung zum übergeordneten S-Bahn-System**
   - **und/ oder um einen absehbar „nicht überwindbaren" Raumwiderstand**

   handeln.

4. **Soweit eine Strecke ein „KO-Kriterium" aufweist, wird aus Gründen der Übersichtlichkeit auf die umfassende Darstellung weiterer Pro- und Contra-Argumente verzichtet.**

- **Im „Mobilitätsplan Zukunft" (MOPZ) sind drei Maßnahmen mit Relevanz für die „Ausbaustrategie Straßenbahnnetz" enthalten:**
  - **S-Bahn/ Stadtbahn zum Seehafen auf bestehender Trasse (Maßnahme Ö-1)**
  - **Straßenbahnausbau Reutershagen – Schutow (Ostsee-park) (Maßnahme Ö-4)**
  - **ÖPNV-Erschließung der Erweiterung Biestow mit durch-gehender Straßenbahnringverbindung (Maßnahme Ö-5)**
- **Für die Maßnahmen Ö-1 und Ö-4 liegen in der Zwischenzeit vertiefende Gutachten vor, die eine (kritische) Neubewer-tung der Maßnahmen erlauben.**
- **Die Maßnahmen Ö-5 ist, bedingt durch die aktuelle Nicht-weiterverfolgung einer Stadtteilentwicklung in Biestow, als „zurückgestellt" zu betrachten.**

Thesen zur Ausbaustrategie – Ziele (1)

- **Streckenerweiterungen im Rostocker Straßenbahnnetz sollen unter dem Leitbild „VERKEHRSWENDE" vordergründig der nachhaltigen Gewinnung neuer Fahrgäste dienen und Umsteigeeffekte vom MIV bewirken!**
- **Planerische Ansatzpunkte sind dafür Strecken zur**
  - **Erschließung von Stadtgebieten mit hohen, straßenbahngerechten ÖPNV-Potenzialen**
  - **Schaffung von neuen, umsteigefreien Verbindungen im Straßenbahnnetz mit hohen, straßenbahngerechten ÖPNV-Potenzialen**
  - **Verbindung von bestehenden, benachbarten Straßenbahnstrecken und damit Verbesserung der Optionen zur Linienbildung im Netz**

Thesen zur Ausbaustrategie – Ziele (2)

- **Der Schwerpunkt der Ausbaustrategie liegt auf der Anbindung von neuen Stadtentwicklungsbieten, insbesondere Wohngebiete als Quellen der Mobilitätserzeugung, an das Straßenbahnsystem.**
- **Weitere aus Sicht der Potenziale relevante Bereiche zur Netzerweiterung sind Stadtgebiete mit Mischnutzungen (Arbeiten, Einkaufen, Dienstleistungen, Freizeit usw.), da sich hier verschiedene Aktivitäten und Mobilitätsbedürfnisse überlagern, die im gesamten Tagesverlauf eine ausreichende Grundnachfrage versprechen.**
- **Potenzielle Strecken, die auch auf längere Sicht im Kontext mit dem absehbaren infrastrukturellen und betrieblichen Aufwand keine ausreichende Wirtschaftlichkeit, und damit keine Förderfähigkeit, erwarten lassen, werden in der Konsequenz nicht weiter verfolgt.**

Prioritätenbildung „Untersuchungsbedarf"

Stufe		Voraussetzung	Weiterer Umgang
1	Vordringlicher Untersuchungsbedarf	Vorliegende Untersuchungen/ Gutachten lassen für die Strecke eine ausreichende Wirtschaft-lichkeit für eine Förderung (Nutzen-Kosten-Faktor > 1,0) erwarten.	Überführung in Phase 2 „Machbarkeitsprüfung und Nutzen-Kosten-Untersuchung"
2	Nachfolgender Untersuchungsbedarf	Strecke könnte anhand der Vorbewertung eine ausreichende Wirtschaftlichkeit für eine Förderung (Nutzen-Kosten-Faktor bleibt unter 1,0) erreichen.	Nach erfolgter Machbarkeits-prüfung und Nutzen-Kosten-Untersuchung der Strecken der Stufe 1 kann weitere Unter-suchung dieser Strecken der Stufe 2 erfolgen.

Prioritätenbildung „Untersuchungsbedarf"

Stufe		Voraussetzung	Weiterer Umgang
3a	Weiterer Untersuchungsbedarf im Falle der perspektivischen Entwicklung eines neuen Stadtteils (Trassenfreihaltung)	Bei bauleitplanerischer Entwicklung eines neuen Stadtteils sind die dafür relevante Streckenvarianten neu zu bewerten. Ggf. erfolgt eine Höherstufung in Stufe 1 oder 2.	Trasse für die Strecke wird im Rahmen der Bauleitplanung gesichert/ freigehalten.
3b	Aktuell kein weiterer Untersuchungsbedarf (Trassenfreihaltung)	In den aktuellen Rahmenbedingungen lässt die Strecke keine ausreichende Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Faktor unter 1,0) für eine Förderung erwarten, es wird aber eine Trassenfreihaltung aus verkehrsplanerischen und stadtstrukturellen Gründen als sinnvoll angesehen. Bei wesentlichen Änderungen in den städtebaulichen, strukturellen oder fördertechnischen Rahmenbedingungen soll eine Neubewertung der Strecke und ggf. Höherstufung in Stufe 2 oder auch 1 erfolgen.	Trasse für die Strecke wird im Rahmen der Bauleitplanung gesichert/ freigehalten.

Prioritätenbildung „Untersuchungsbedarf"

Stufe		Voraussetzung	Weiterer Umgang
4	Kein straßenbahnwürdiger Ausbaubedarf/ ggf. Verbesserung Busverkehr	Strecke besitzt absehbar keine ausreichende Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Faktor unter 1,0) und/ oder weist ein „KO-Kriterium" auf	wird nicht weiter verfolgt

Die Bewertung einer Strecke mit Stufe 4 („Kein Ausbaubedarf") bedeutet ausdrücklich nicht, dass in diesem Bereich kein Handlungsbedarf für eine Verbesserung der ÖPNV-Bedienung besteht.

Im NVP werden, soweit jeweils ein Handlungsbedarf besteht, Maßnahmen zur Verbesserung des Angebotes mit Busverkehrs-leistungen aufgezeigt bzw. vorgesehen.

Prozessphasen – „Entscheidungstreppe“

Phase 1: Erarbeitung Netzausbaustrategie (NVP)
- ◆ Voraussetzung: Bewertung der potenziellen Strecken
- ➔ Ergebnis: Festlegung Prioritäten

Beschluss Bürgerschaft

Phase 2: Machbarkeitsprüfung und Nutzen-Kosten-Bewertung
- ◆ Voraussetzung: in Phase 1 Einordnung der Strecke in Prioritätsstufen 1 oder 2
- ➔ Ergebnis: Prüfung der Machbarkeit (verkehrliche, städtebauliche und umweltplanerische Aspekte) und der grundsätzlichen Förderfähigkeit

Beschluss Bürgerschaft

Phase 3: Planung bis Förderantrag/ Planfeststellungsverfahren
- ◆ Voraussetzung: Nutzen-Kosten-Faktor > 1,0
- ➔ Ergebnis: Einreichung Förderantrag

Beschluss Bürgerschaft

Phase 4: Bauvorbereitung
- ◆ Voraussetzung: Förderbescheid
- ➔ Ergebnis: Abschluss der Planung

Phase 5: Bauausführung/ Realisierung
- ◆ Voraussetzung: genehmigte Planung
- ➔ Ergebnis: Streckeneröffnung

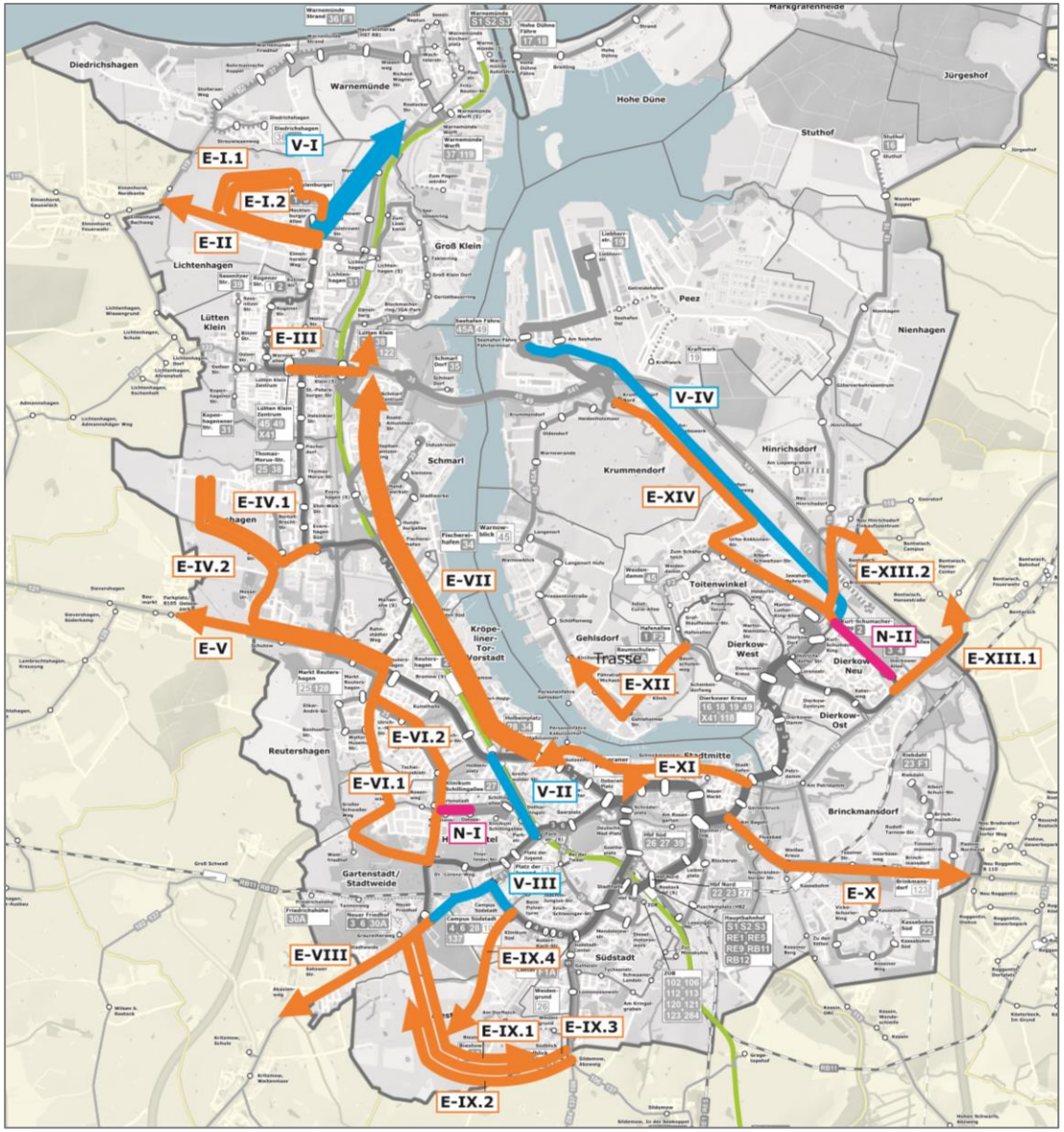
Weiterentwicklung „Ausbaustrategie Straßenbahnnetz“

- **Ansatz: „Ausbaustrategie Straßenbahnnetz“ als strategisches Planungsinstrument von Stadt und RSAG etablieren**
- **regelmäßige Revision der Ausbaustrategie vorsehen**
- **Anlässe für Revision und ggf. Fortschreibung der Ausbaustrategie**
  - **Veränderungen Flächennutzungsplan mit Entwicklung eines neuen Stadtteils bzw. größeren Wohngebietes**
  - **Entwicklung großer Verkehrserzeuger**
  - **Veränderung Förderlandschaft**
  - **negative Bewertung der Strecken in Prioritätsstufe 1**
- **nächste Revision spätestens in 2028**

Kategorisierung der Strecken

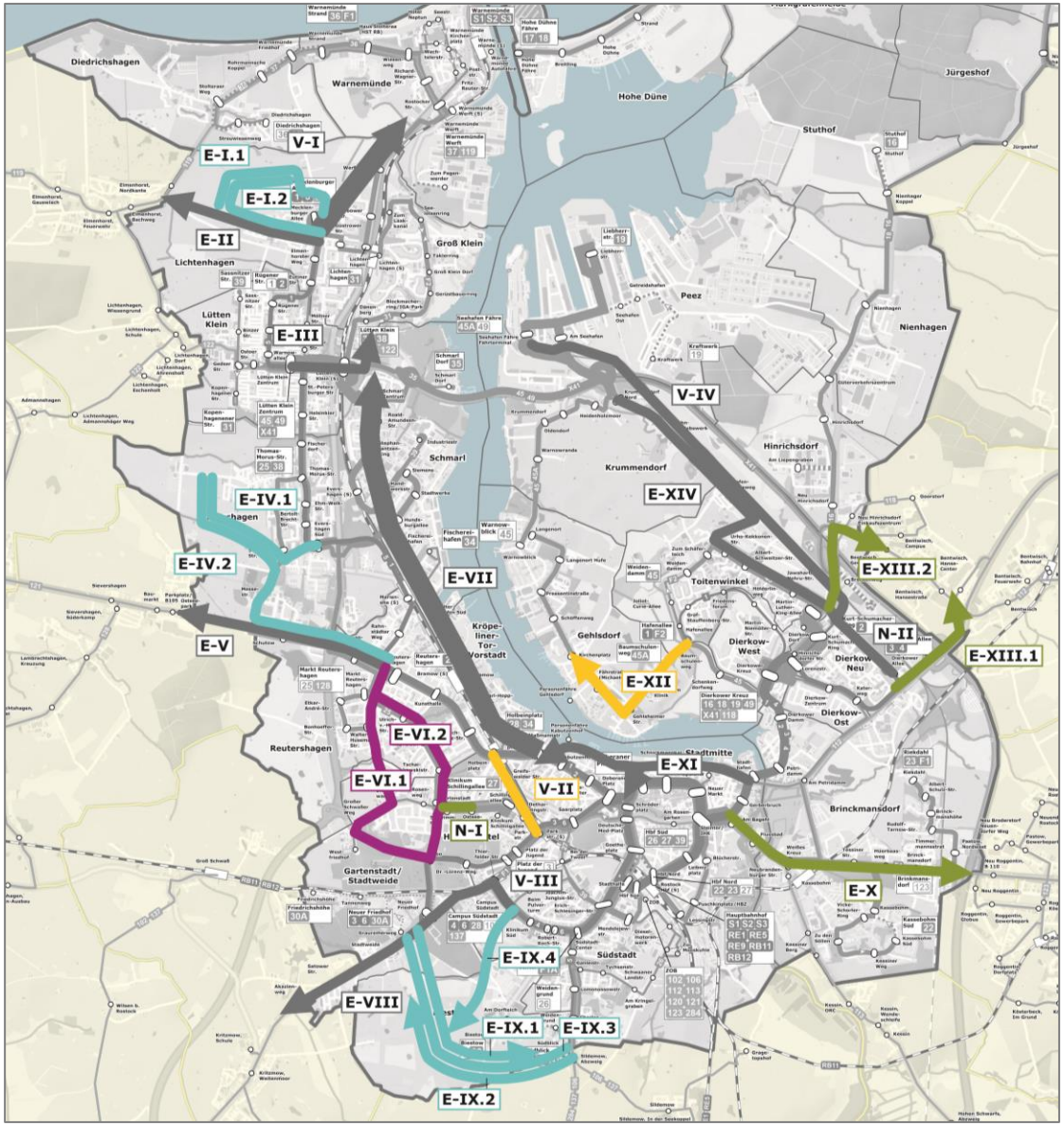
- **Strecke mit überwiegender Verbindungsfunktion (V):**
  dient überwiegend der Verbindung von starken Verkehrsquellen und –zielen untereinander mit Schaffung neuer, umsteigefreier und reisezeitreduzierter Fahrtmöglichkeiten
- **Strecke mit überwiegender Erschließungs- und Anbindungsfunktion (E):**
  dient überwiegend der Erschließung/ Anbindung bisher (im Hinblick auf eine optimale Potenzialausschöpfung) nicht ausreichend mit einer ÖPNV-Bedienung versorgten Bereichen bzw. mit überlasteten ÖPNV-Angeboten
- **Strecke zur Netzergänzung (Netzkleinteile) (N):**
  dient als kurzes Verbindungsstück im Netz der Erhöhung der Leistungsfähigkeit, der Erschließung zusätzlicher Bereiche im kleinräumigen Bereich und/ oder der Verbesserung der betrieblichen Flexibilität (z.B. Umfahrung von Baumaßnahmen oder im Störungsmanagement)

Ausbaustrategie Straßenbahnnetz



- V — Strecke mit überwiegender Verbindungsfunktion
- E — Strecke mit überwiegender Erschließungs- und Anbindungsfunktion
- N — Strecke zur Netzergänzung (Netzkleinteil)
- Trasse
- potenzieller Streckenkorridor

Ausbaustrategie Straßenbahnnetz



- V — Strecke mit überwiegender Verbindungsfunktion
- E — Strecke mit überwiegender Erschließungs- und Anbindungsfunktion
- N — Strecke zur Netzergänzung (Netzkleinteil)
- Priorität 1: Vordringlicher Untersuchungsbedarf
- Priorität 2: Nachfolgender Untersuchungsbedarf
- Priorität 3a: Weiterer Untersuchungsbedarf im Falle der perspektivischen Entwicklung eines neuen Stadtteils (Trassenfreihaltung)
- Priorität 3b: Aktuell kein weiterer Untersuchungsbedarf (Trassenfreihaltung)
- Priorität 4: Kein straßenbahnwürdiger Ausbaubedarf/ ggf. Verbesserung Busverkehr

Kategorie „Strecken mit überwiegender Erschließungsfunktion (E)“

Nr.	Strecke	Verkehrliche Funktion	Bewertung	Prioritätsstufe
E-VI.1	Reutershagen – Zoo (West-Variante) (10-Min.-Takt)	Erschließung Reutershagen und Gartenstadt-Nord Konsequenz: Auflassen des Abschnittes Zoo – Neuer Friedhof im Liniennetz (ggf. Erhalt der Strecke als Betriebsstrecke)	• Gutachten VCDB: positive Bewertung der Variante (Nachfragegenerierung von 1,22 Mio. Fahrgästen p.a.) • anspruchsvolles strukturelles Umfeld; hohe planerische Herausforderung • wesentliche Raumwiderstände • führt zusätzliches Linienpaar (3/ 6) in Richtung Norden, welches dort für Bedienung anderer Neubaustrecken zur Verfügung stehen würde (z.B. E-V.2 und E-VI) ⇨ stärkt Netzflexibilität Strecke steht hinsichtlich der Netz-bildung im planerischen Widerspruch zur Strecke E-VIII, E-IX.1/ E-IX.3	1 Vordringlicher Untersuchungs-bedarf

Kategorie „Strecken mit überwiegender Erschließungsfunktion (E)“

Nr.	Strecke	Verkehrliche Funktion	Bewertung	Prioritätsstufe
E-VI.2	Reutershagen – Zoo (Ost-Variante) (10-Min.-Takt)	Erschließung Reutershagen und Gartenstadt-Nord Konsequenz: Auflassen des Abschnittes Zoo – Neuer Friedhof im Liniennetz (ggf. Erhalt der Strecke als Betriebsstrecke)	• Bewertung siehe oben (E-VI.1) • Gutachten VCDB: positive Bewertung der Variante (Nachfragegenerierung von 0,95 Mio. Fahrgästen p.a.) • Variante führt im Vergleich zu E-VI.1 zu starken Anpassungen/ Leistungs-einsparungen im Busnetz (d.h. bessere Wirtschaftlichkeit) • im Vergleich zu E-VI.1 schlechtere Erschließungswirkung in Reuters-hagen-West; dafür (periphere) Anbindung Sportforum, Hanse Kaserne • ermöglicht mit Strecke N-I Direktan-bindung Ostseestadion mit Zusatz-verkehren zu Events Strecke steht hinsichtlich der Netz-bildung im planerischen Widerspruch zu den Strecken E-VIII sowie E-IX.1/ E-IX.3	1 Vordringlicher Untersuchungs bedarf

Kategorie „Strecken mit überwiegender Erschließungsfunktion (E)“

Nr.	Strecke	Verkehrliche Funktion	Bewertung	Prioritätsstufe
E-XII	Endstelle „Hafenallee“ – Gehlsdorf (Kirchenplatz) (20-Min.-Takt)	Erschließung Gehlsdorf-Ost, insbesondere Universitätsmedizin Rostock (Zentrum für Nervenheilkunde, Klinik für Neurologie)	• Potenziale für Straßenbahnneubaustrecke im Grenzbereich für wirtschaftliche Anbindung (Gehlsdorf 4.700 EW); für Neubaustrecke spricht insbesondere Anbindung Universitätsmedizin Rostock (heutige Nachfrage Bus (ca. 500 Ein- und Aussteiger) lässt Potenzial vermuten) • Strecke könnte ggf. kostengünstiger mit eingleisigen Ausbau und Ausweichstellen realisiert werden (dadurch bessere Wirtschaftlichkeit erzielbar) ⇨ Detailprüfung erforderlich • angedachte Fußgänger- und Radfahrerbrücke über Warnow würde Potenziale, und damit den Nutzen des Vorhabens, negativ beeinflussen	2 Nachfolgender Untersuchungsbedarf

Kategorie „Strecken mit überwiegender Verbindungsfunktion (V)“

Nr.	Strecke	Verkehrliche Funktion	Bewertung	Prioritätsstufe
V-II	Querspange Holbeinplatz – Parkstraße (10-Min.-Takt)	Verbindung zwischen den beiden Straßen-bahnachsen im Westen (ermög-licht Führung einer Linie aus Richtung Lichten-hagen an die Peripherie des Uniklinikums)	• Anbindung Uniklinikum aus Richtung Lichtenhagen, Lütten Klein und Evershagen • zusätzliche Straßenbahnanbindung im östlichen Hansaviertel • anspruchsvolles Umfeld; hohe planerische Herausforderung • kurze Strecke mit überschaubaren Infrastrukturkosten • betriebliche Ausweichstrecke (ermöglicht Drehen am Doberaner Platz)	2 Nachfolgender Untersuchungs-bedarf

Überblick der Bewertung (ohne 4. Priorität)

Nr.	Strecke
Priorität 1: Vordringlicher Untersuchungsbedarf	
E-VI.1/ E-VI.2	Reutershagen – Zoo
Priorität 2: Nachfolgender Untersuchungsbedarf	
V-II	Querspange Holbeinplatz - Parkstraße
E-XII	Endstelle „Hafenallee" – Gehlsdorf
Priorität 3a: Weiterer Untersuchungsbedarf im Falle der perspektivischen Entwicklung eines neuen Stadtteils (Trassenfreihaltung)	
E-I.1/ E-I.2	potenzielle Wohngebietsentwicklung „Lichtenhagen-West"
E-IV.1/ E-IV.2	potenzielle Wohngebietsentwicklung „Evershagen-West"
E-VIV.1 bis E-VIV.4	potenzielle Wohngebietsentwicklung „Biestow"
Priorität 3b: Aktuell kein weiterer Untersuchungsbedarf (Trassenfreihaltung)	
E-V	Reutershagen – Ostseepark
E-X	Steintor – Mühlendamm – Brinckmansdorf – Roggentin
E-XIII.1/ E-XIII.2	Hanse Center Bentwisch
N-I	Stich Ostseestadion (Anbindung an Strecke E-V.2; Wendeschleife vor Ostseestadion)

Zeitplan für Realisierung der Strecke „Zoo – Reutershagen“ (1. Priorität “vordringlicher Untersuchungsbedarf“) ⇨ Best Case

Phase	Zeitraum	Zeitdauer	Arbeitsschritt	Ergebnis/ Ziel
Netzausbau-strategie	2020 – 2021		Grundsätzliche Bewertung der sinnvollen Netzerweiterungen (Vorprüfung; Einbindung vorliegender Gutachten und Studien)	Festlegung einer Prioritätenreihung (Bestätigung durch Gremien)
Nutzen-Kosten-Bewertung	2021 – 2022	1- 2 Jahre	Machbarkeitsprüfung und Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)	Prüfung der Mach-barkeit (verkehrliche, städtebauliche und umweltplanerische Aspekte) und der Förderfähigkeit
Planung bis Förder-antrag	2023 – 2028	5 Jahre	Detaillierung der Planung • Entwurfsplanung • Genehmigungsplanung • Öffentlichkeitsarbeit/ Anliegerkommunikation • Planfeststellungsverfahren • Standardisierte Bewertung entspr. GVFG • Förderantrag	Einreichung Förderantrag
Bauvor-bereitung	2028 – 2029	1 - 2 Jahre	Schritte zur Realisierung nach Vorliegen des Förderbescheides • Ausführungsplanung • Ausschreibung Bauleistungen	Abschluss der Planung
Bau/ Realisierung	ab 2030		• Bauausführung Strecke	Streckeneröffnung

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!