

Steffen Rex, 18198 Kritzmow

An die Fraktionen und
Mitglieder der Rostocker Bürgerschaft

Datum
19.04.2026

Statement zu Stellungnahmen von RSAG und Senatorin Dr. Fischer-Gäde

**Sehr geehrte Fraktionsvorsitzende,
Sehr geehrte Fraktionsmitglieder,
Sehr geehrte Damen und Herren der Bürgerschaft,**

am 22. April 2026 entscheiden Sie über einen Antrag der SPD-Fraktion, ob die Oberbürgermeisterin beauftragt wird, zusammen mit der RSAG, eine Prüfung vorzunehmen, wie im Zuge der Erweiterung der Straßenbahn nach Reutershagen eine weitere Anbindung des Neuen Friedhofs an das Straßenbahnschienennetz ermöglicht werden kann.

Wir bitten Sie, diesen Antrag zuzustimmen und die mit der Petition für den Erhalt der Tram **geforderte Neubetrachtung zu unterstützen!**

Nicht nur moralische Erwägungen, sondern wirtschaftliche und fachliche Fehleinschätzungen der vorgelegten Begründungen seitens der RSAG und der Senatorin für Infrastruktur, Umwelt und Bau, Frau Dr. Ute Fischer-Gäde, sprechen dafür, die Entscheidung zur Aufgabe der Straßenbahnverbindung nicht vorschnell zu bestätigen, sondern neu zu betrachten!

Die zuletzt in Stellungnahmen vorgelegten Argumente von RSAG und Stadtverwaltung weisen aus unserer Sicht erhebliche Widersprüche, Unsicherheiten und offene Nachweisfragen auf. Siehe dazu Schreiben der RSAG vom 15.04.2026 und Stellungnahme 2026/AN/1388-01 (SN) vom Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität.

1. Wirtschaftlichkeitsargumentation

Die Grundlage der Wirtschaftlichkeitsargumentation ist offensichtlich inkorrekt. Die RSAG beziffert die Straßenbahnnutzung bis zur Endhaltestelle „Neuer Friedhof“ mit durchschnittlich 705 Fahrgästen pro Tag (Stand 2025). Die Verwaltung übernimmt diese Größenordnung ebenfalls als zentrales Argument gegen den Erhalt.

Eine Fahrgastzählung am 14.04.2026 ergab **1.251 Fahrgäste an nur einem Tag** und unterstreicht sehr deutlich die Beobachtung der Anwohner und den in der Petition genannten Fakt, dass die Fahrgastzahlen im Rostocker ÖPNV stark angestiegen sind.

Waren es im Jahr 2019 noch 41,5 Mio. Fahrgäste sind es im Jahr 2024 bereits 46,2 Mio. gewesen. Wenn die tatsächliche Nutzung deutlich höher liegt als kommuniziert, ist die wirtschaftliche Bewertung neu zu prüfen.

Entscheidungen dieser Tragweite dürfen nicht auf einer erkennbar fraglichen und veralteten Datengrundlage beruhen.

2. Vorteile des Buskonzeptes

Verkehrsstau und eng getaktete Fahrpläne sorgen bereits heute dafür, dass Busfahrer:innen ihre Wende- und Pausenzeiten nicht vollständig einhalten können. Die behaupteten Vorteile des Buskonzeptes sind wirtschaftlich nicht belegt. RSAG als auch Verwaltung sprechen von einem „deutlich gestärkten“ Angebot mit 10-Minuten-Takten und direkten Relationen. Vieles davon besteht jedoch bereits heute oder bedeutet in der Praxis keine echte Verbesserung. Dazu zählt auch die „grüne“, umsteigefreie, barrierefreie und vor allem pünktliche Straßenbahnanbindung in die Innenstadt. Wo kein nachweisbarer Mehrwert entsteht, kann daraus kein tragfähiges Wirtschaftlichkeitsargument für den Rückbau der Straßenbahnanbindung abgeleitet werden.

3. Investitionskosten

Die Investitionskosten sind widersprüchlich dargestellt. In früheren Betrachtungen wurden für Planung und Bau durch die VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH (VCDB) deutlich niedrigere Größenordnungen genannt; nun werden plötzlich rund 14 Mio. € angesetzt. Diese starke Kostensteigerung ist bislang nicht transparent hergeleitet und erscheint demnach fragwürdig. Zudem stellt sich die Frage, ob Kosten einer Brücke vollständig dem Straßenbahnprojekt zugerechnet werden dürfen, obwohl Brückeninfrastruktur nicht allein Aufgabe des ÖPNV-Betreibers ist. Solange diese Herleitung nicht offengelegt ist, fehlt einem zentralen Ablehnungsargument die notwendige Belastbarkeit.

4. Fahrzeitchancen erscheinen überzogen

Die Verwaltung setzt für die Anbindung des Neuen Friedhofs eine Fahrzeitverlängerung von ca. **5 Minuten pro Richtung** an. Nach den örtlichen Gegebenheiten ist dies deutlich zu hoch. Die Fahrzeit beträgt laut aktuellem Fahrplan **2 Minuten pro Richtung**, daraus ergibt sich für den Schleifenbetrieb eine maximale Fahrzeitverlängerung von 4 bis 5 Minuten. Wenn die reale Fahrzeitverlängerung spürbar darunter liegt, verändert sich auch die betriebliche Bewertung. Gerade bei einer so knappen Abwägung ist eine nachvollziehbare, überprüfbare Herleitung unabdingbar.

5. Förderrechtliche Risiken

In der Stellungnahme 2026/AN/1388-01 (SN) werden förderrechtliche Risiken behauptet, aber nicht nachgewiesen. Die Stellungnahme erklärt, eine nachträgliche Erweiterung könne das Nutzen-Kosten-Verhältnis verschlechtern und die Förderfähigkeit des Gesamtprojekts beeinträchtigen. Gleichzeitig wird in der wirtschaftlichen Bewertung nur noch von dem „Risiko“ einer Reduzierung der Fördermittel gesprochen.

Eine volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit des Weiterbetriebs wurde für den Streckenabschnitt „Zoo“ – „Neuer Friedhof“ in der vertiefenden Betrachtung der Straßenbahnneubaustrecke bereits im November 2023 durch die VCDB ausgewiesen.

Damit ist gerade kein harter Ausschlussgrund belegt. Wo lediglich Risiken behauptet werden, braucht es vor einer endgültigen Aufgabe der Trasse eine belastbare Nachprüfung statt eines „politischen Schnellschlusses“. Die Chancen auf weitere Fördermöglichkeiten sind zum jetzigen Zeitpunkt durch den Investitionsbooster des Bundes so hoch wie nie.

6. Neubetrachtung

Eine Neubetrachtung ist wirtschaftlich vernünftiger als eine irreparable Fehlentscheidung! Wenn Fahrgastzahlen, Investitionskosten, Fahrzeitwirkungen und Förderfolgen nicht abschließend belastbar belegt sind, dann ist eine Neubetrachtung kein Störfaktor, sondern kaufmännisch zwingend geboten. Veränderungen im Umfeld der Haltestelle, die südwestliche Stadtentwicklung und die angedachte Erweiterung des Wohngebiets Kiefernweg, die aktuell, positive Entwicklung der Fahrgastzahlen sowie die **Petition mit über 3.258 Unterzeichnungen** stärken den gestellten Antrag der SPD-Fraktion und unsere Forderung einer **Neubetrachtung** zum Erhalt des Straßenbahnbetriebs bis zur Endhaltestelle „Neuer Friedhof“.

Die wirtschaftlich riskanteste Entscheidung wäre, eine leistungsfähige Endhaltestelle mit Park+Ride Option auf Basis unsicherer Annahmen aufzugeben und später teurer korrigieren zu müssen.

Exakt 3.258 Bürgerinnen und Bürger haben sich innerhalb von 8 Wochen in einer Onlinepetition mit ihrer Unterschrift für den Erhalt ausgesprochen. Die Petition ist nun geschlossen.

Als gewählte Vertreterinnen und Vertreter tragen Sie – unabhängig von Ihrer politischen Zugehörigkeit – die Verantwortung, eigenständig zu entscheiden! Verwaltung und beauftragte Akteure liefern Entscheidungsgrundlagen, dürfen jedoch politische Entscheidungen nicht faktisch vorstrukturieren.

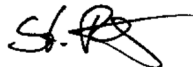
Wenn Entscheidungsprozesse durch selektive Informationen, widersprüchliche Bewertungen oder eine einseitige Darstellung von Sachzweigen geprägt sind, entsteht der Eindruck, dass Alternativen nicht ergebnisoffen geprüft wurden.

Eine solche Ausgangslage erfordert keine Bestätigung, sondern eine erneute, transparente und offene Bewertung.

Bitte stimmen Sie am 22.04.2026 für den Antrag der SPD-Fraktion und unterstützen Sie unsere Forderung nach einer Neubetrachtung der Straßenbahnanbindung bis zur Endhaltestelle „Neuer Friedhof“.

Eine fundierte Entscheidung braucht eine belastbare Grundlage – keine offenen Fragen.

im Namen aller Unterstützenden
Freundliche Grüße,



Steffen Rex

Anlagen

- Dokumentation Fahrgastzählung vom 14.04.2026
- Schreiben der RSAG an die Bürger vom 15.04.2026
- Stellungnahme 2026/AN/1388-01 (SN)
- Vertiefende Betrachtung Straßenbahnneubaustrecke vom 13.11.2023

Fahrgastzählung am 14.04.2026

Zeitraum		Einstieg	Ausstieg
<i>von</i>	<i>bis</i>		
06:00 Uhr	07:00 Uhr	83	20
07:00 Uhr	08:00 Uhr	122	16
08:00 Uhr	09:00 Uhr	64	41
09:00 Uhr	10:00 Uhr	46	28
10:00 Uhr	11:00 Uhr	26	29
11:00 Uhr	12:00 Uhr	39	40
12:00 Uhr	13:00 Uhr	33	42
13:00 Uhr	14:00 Uhr	51	57
14:00 Uhr	15:00 Uhr	35	55
15:00 Uhr	16:00 Uhr	52	98
16:00 Uhr	17:00 Uhr	40	80
17:00 Uhr	18:00 Uhr	29	41
18:00 Uhr	19:00 Uhr	44	40
Summe:		664	587
Fahrgäste gesamt:		1.251	

Art	Anzahl
Fahrräder	14
E-Rollstühle	10
Rollatoren	7
Kinderwagen	14

Zukünftige ÖPNV-Anbindung Neuer Friedhof

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben und die darin enthaltenen Hinweise und Fragen zur zukünftigen ÖPNV-Anbindung des Neuen Friedhofs.

Wichtig vorweg:

Der Neue Friedhof bleibt auch künftig gut erreichbar und bekommt im Rahmen des Projektes TRAM WEST sogar neue Direktverbindungen. Die Umstellung von der Straßenbahn auf Busverkehr ist kein Rückzug des ÖPNV, sondern Teil einer langfristigen Weiterentwicklung des gesamtstädtischen Verkehrsangebotes.

Uns ist bewusst: Veränderungen im Nahverkehr werfen Fragen auf – besonders dann, wenn sich gewohnte Wege und Verbindungen ändern. Deshalb möchten wir Ihnen die Hintergründe und die künftige Entwicklung transparent erläutern.

Warum entfällt die Straßenbahnanbindung?

Die Brücke Rennbahnallee (gemeinsames Bauwerk für Kfz und Straßenbahn) über die Eisenbahnstrecke wird ab Oktober 2026 abgerissen und anschließend eine Brücke für den Kfz-Verkehr gebaut.

Im Vorfeld wurde geprüft, ob eine neue Straßenbahnbrücke gebaut werden sollte. Dies hätte hohe Investitionen im zweistelligen Millionenbereich erfordert, die angesichts der geringen Nachfrage nicht wirtschaftlich vertretbar gewesen wären. Die Straßenbahnhaltestelle Neuer Friedhof wird im Durchschnitt nur von durchschnittlich 705 Fahrgästen pro Tag genutzt (Stand 2025). Damit ist die Nachfrage auf diesem Abschnitt sehr gering (ca. 5% Auslastung).

In der Gesamtabwägung von Investitions- und Betriebskosten, Nutzen und Nachfrage wurde ein dauerhafter Straßenbahnbetrieb zum Neuen Friedhof daher als nicht wirtschaftlich vertretbar eingeschätzt. Vielmehr kann die heute ebenfalls relativ schwach ausgelastete Strecke zwischen Platz der Jugend und Zoo durch ihre Einbindung in die TRAM WEST in ihrer Wirtschaftlichkeit entscheidend gestärkt und damit langfristig als Bestandteil unseres Straßenbahnnetzes gesichert werden.

Diese Entscheidung basiert auf einem Beschluss der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock aus dem Jahr 2023 und entspricht den Zielen des gemeinsamen Nahverkehrsplanes, nach denen die jeweiligen Verkehrsmittel, Straßenbahn oder Bus, dort eingesetzt werden sollen, wo sie verkehrlich und wirtschaftlich am sinnvollsten sind.

Die künftige Anbindung in drei Phasen

1. Phase: Bauzeit der Brücke Rennbahnallee (Oktober 2026 bis Mai 2028)

Während der Bauarbeiten ist die Rennbahnallee für den gesamten Verkehr voll gesperrt.

Die Anbindung erfolgt in dieser Zeit ersatzweise über folgende Buslinien:

- Linie 29 (tagsüber neu im 20-Minuten-Takt, abends und am Wochenende alle 30 Minuten)
Wüsteney – Neuer Friedhof – Campus Südstadt – S Parkstraße - Schwimmhalle - Zoo
- Linie 102 tagsüber zusätzlich alle 20 Minuten
Kritznow – Neuer Friedhof – Campus Südstadt (- Hauptbahnhof Süd)
- Straßenbahnlinie 6 bedient die Haltestelle Zoo zusätzlich während der Öffnungszeiten des Zoos

Ziel: zuverlässige Erreichbarkeit trotz Baustelle

2. Phase: Nach Fertigstellung der Brücke (ab Mai 2028 bis Eröffnung TRAM WEST)

Nach Abschluss der Bauarbeiten an der Brücke Rennbahnallee wird das Busangebot neu geordnet und ausgebaut.

Buskonzept:

- Anpassung des bestehenden Busangebots (Linien 28, 29 und 102) im Zusammenhang mit den geplanten Bauarbeiten in der Satower Straße.
- Weiterhin Straßenbahnanbindung des Zoos mit der Linie 6 während der Öffnungszeiten und Schaffung neuer Direktverbindungen vom Neuen Friedhof.

Ziel: stabiles und leistungsfähiges Busnetz im Alltag

3. Phase: Mit TRAM WEST (vs. ab 2031)

Mit der Inbetriebnahme der TRAM WEST wird das gesamte ÖPNV-Netz im Rostocker Westen neu organisiert – auch rund um den Neuen Friedhof.

Ein auf TRAM WEST abgestimmtes Buskonzept mit folgenden Vorteilen:

- mehr Direktverbindungen (u.a. Richtung Innenstadt, KTV, Hauptbahnhof, Reutershagen)
- häufigere Fahrten durch mehrere Buslinien auf derselben Strecke
- kürzere Reisezeiten und abgestimmte Anschlüsse
- bahnteiggleicher und barrierefreier Umstieg vom Bus zur Straßenbahn an der neuen Haltestelle Zoo/Darwineum

Ziel: deutlich attraktiveres, komfortableres Gesamtangebot im Rostocker Westen

Was bedeutet das konkret für Sie?

Der Neue Friedhof bleibt auch künftig zuverlässig an den öffentlichen Nahverkehr angebunden.

Die Erreichbarkeit wird dabei insgesamt weiter verbessert: Bestehende Direktverbindungen bleiben weitgehend erhalten und werden gezielt ergänzt. Gleichzeitig ist vorgesehen, das Angebot mit dichteren Takten und erweiterten Bedienzeiten gegenüber dem heutigen Zustand auszubauen. Gerade für Bewohnerinnen und Bewohner der Stadtweide und von Kritzmow/Stäbelow verbessert sich die Anbindung mit den Linien 29 und 102.

Darüber hinaus werden wir untersuchen, wie der Busverkehr perspektivisch auch qualitativ weiter verbessert werden kann – etwa durch eine bevorrechtigte Führung oder abschnittsweise Busspuren, um Zuverlässigkeit und Reisezeiten zu optimieren.

Mit der Weiterentwicklung des Gesamtnetzes im Zuge der TRAM WEST entsteht ein noch besser verknüpftes und leistungsfähiges Angebot, von dem auch der Bereich Neuer Friedhof/ Stadtweide profitiert.

Außerdem wird die bisherige Straßenbahntrasse zwischen Zoo und Neuer Friedhof nicht überbaut. So bleibt die Möglichkeit bestehen, die Trasse bei zukünftigen städtebaulichen Entwicklungen wieder zu nutzen.

Unser Ziel bleibt dabei klar: Der Neue Friedhof wird auch in Zukunft gut, zuverlässig und komfortabel mit dem ÖPNV erreichbar sein.



Steffen Nozon
Abteilungsleiter
Strategische Verkehrsplanung und Mobilität
Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Rostocker Straßenbahn AG
Hamburger Str. 115 • 18069 Rostock
Telefon: 0381 802-0 • Fax: 0381 802-2900
E-Mail: info@rsag-online.de • www.rsag-online.de



Erik Weitz
Abteilungsleiter
Strategische Verkehrsplanung
Rostocker Straßenbahn AG

Vorsitzende des Aufsichtsrates: Sabine Krüger
Vorstand: Yvette Hartmann, Jan Bleis

fed. Senator/-in: S 4 - Stadtplanung, Bau, Klimaschutz und Mobilität Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität	Beteiligt:
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------

Anbindung der Straßenbahn an den Neuen Friedhof sicherstellen

Geplante Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
05.03.2026	Ortsbeirat Gartenstadt/ Stadtweide (10)	Kenntnisnahme
26.03.2026	Stadtentwicklungs- und Umweltausschuss	Kenntnisnahme
22.04.2026	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Eine Prüfung der Anbindung Neuer Friedhof ist bereits im Rahmen der Untersuchung zur Wirtschaftlichkeit TRAM WEST erfolgt. Das Ergebnis wird in dieser Stellungnahme mitgeteilt.

Die Einbindung des Neuen Friedhofs in das Projekt TRAM WEST würde erhebliche zusätzliche Investitionskosten verursachen und ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren mit rund zwei Jahren zusätzlicher Planungszeit erforderlich machen. Gleichzeitig wäre die Strecke nicht Bestandteil der mit dem Bund abgestimmten Standardisierten Bewertung.

Dem vergleichsweise geringen verkehrlichen Nutzen stehen Fahrzeitverlängerungen, zusätzlicher Fahrzeugbedarf und spürbare Attraktivitätsverluste im Gesamtnetz gegenüber. Die möglichen Einsparungen im Busbereich würden die entstehenden Mehrkosten nicht annähernd kompensieren.

In der Gesamtabwägung ergibt sich weder aus volkswirtschaftlicher noch aus betriebswirtschaftlicher Sicht eine tragfähige Lösung. Eine Umsetzung würde das Gesamtprojekt TRAM WEST finanziell und förderrechtlich belasten, ohne einen angemessenen zusätzlichen verkehrlichen Mehrwert zu erzielen.

Aus diesem Grund empfiehlt die Stadtverwaltung den Antrag abzulehnen.

Verbessertes Liniennetz im Bereich Neuer Friedhof

Die Anbindung des Neuen Friedhofs wird im Zuge des Ausbaus neu organisiert und deutlich gestärkt. Künftig verkehren tagsüber alle 10 Minuten Busse in die Südstadt sowie alle 10 Minuten zum Zoo und weiter bis zur Schwimmhalle. Auch die Innenstadt, der Hauptbahnhof und das Uniklinikum bleiben weiterhin ohne Umsteigen erreichbar. Zusätzlich wird eine neue Buslinie eingeführt, die die bisherige Linie 39 ersetzt. Sie verkehrt künftig vom Markt Reutershagen über Tschaukowskistraße, Zoo und Neuer Friedhof bis in die Südstadt. Damit bleibt der 10-Minuten-Takt entlang der Händelstraße

auch nach Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnstrecke erhalten.

Ergänzend entsteht in der Satower Straße (Höhe Damerower Weg) eine neue Bushaltestelle und verbessert die Erreichbarkeit im Quartier zusätzlich. Den Projektbeteiligten ist bewusst, dass Veränderungen im Verkehrsangebot zu Sorgen bei den betroffenen Personen führen können. Mit dem neuen Liniennetz wird jedoch ein Angebot geschaffen, das den Bereich des Neuen Friedhofes besser als heute an die restliche Stadt anbindet.

Planungsrechtliche Auswirkungen

Für ein mögliches Gleisdreieck in Vollauführung zur Anbindung des Neuen Friedhofes wären keine Änderungen an den bestehenden Planungen der „Stammtrasse“ der TRAM WEST notwendig. Es wäre jedoch für die Strecke zum Neuen Friedhof – mindestens jedoch für die neue separate Straßenbahnbrücke sowie deren Zufahrten – ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren erforderlich (vergleichbar mit der Straßenbrücke).

Eine mögliche Wiederinbetriebnahme der Straßenbahn zum Neuen Friedhof wäre nach Planung, Genehmigung und Bau einer zusätzlichen Straßenbahnbrücke nicht vor 2032 zu erwarten.

Förderrechtliche und projektstrategische Auswirkungen

Die Strecke zum Neuen Friedhof ist nicht Bestandteil der mit dem Bund abgestimmten Standardisierten Bewertung und kann daher nicht ohne erneute Gesamtbewertung in das bestehende Förderprojekt TRAM WEST integriert werden.

Die Standardisierte Bewertung (Angebot, Verkehrsmodell, Rahmendaten) ist bereits mit dem Bundesverkehrsministerium abgestimmt. Das vorgestellte Liniennetz einschließlich der zugrunde gelegten Fahrzeuganzahl ist Bestandteil dieser abgestimmten Planung und damit verbindlich festgelegt.

Eine nachträgliche Erweiterung würde gegenüber dem Bund den Eindruck mangelnder Projektschlüssigkeit erzeugen und das Nutzen-Kosten-Verhältnis verschlechtern.

Verhältnis Fahrgastzahlen und Auswirkungen auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKU)

In der Standardisierten Bewertung werden Investitionskosten dem verkehrlichen Nutzen – insbesondere Reisezeitgewinnen, zusätzlichen Fahrgästen und Verkehrsverlagerungen – gegenübergestellt. Eine zusätzliche Straßenbahnstrecke zum Neuen Friedhof würde erhebliche Investitionskosten verursachen, jedoch aufgrund der vergleichsweise geringen Fahrgastnachfrage nur einen begrenzten zusätzlichen Nutzen erzeugen.

Die Kosten würden somit deutlich steigen, ohne dass sich der verkehrliche Nutzen im gleichen Maße erhöht. In der Folge würde sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis verschlechtern. Da dieses Verhältnis maßgeblich für die Bundesförderung ist, könnte dies die Förderfähigkeit des Gesamtprojekts – insbesondere der stark nachgefragten Ausbauabschnitte – beeinträchtigen.

Zum Vergleich: Auf den Abschnitten des Ausbausvorhabens Parkstraße, Wismarsche Straße und Doberaner Straße werden täglich rund 30.000 Fahrgäste befördert, während der Neue Friedhof mit etwa 705 Einsteigern pro Tag eine deutlich geringere Nachfrage aufweist.

Investitionskosten

Die geschätzten Kosten für Planung und Bau der Trasse einschließlich Gleisdreieck belaufen sich auf rund 14 Mio. €. Diese Summe entspricht nahezu der Hälfte des maximalen Eigenanteils der RSAG an TRAM WEST.

Betriebliche Auswirkungen

Eine Einsparung von Bussen ist theoretisch nur über einen Entfall von Fahrten im Abschnitt Neuer Friedhof und Zoo bzw. Schwimmhalle realisierbar. Dies würde jedoch bedeuten, dass Direktverbindungen aus Reutershagen, dem Hansaviertel und der Innenstadt gegenüber dem Konzept TRAM WEST entfallen würden. Weiterhin würden Direktverbindungen aus Reutershagen in Richtung Südstadt und dem dortigen Unicampus sowie aus dem Rostocker Umland (Satow/Kritzmow/Stäbelow) und Stadtweide in Richtung Innenstadt entfallen. Die Anbindung der Straßenbahn an den Neuen Friedhof kann diese Angebotsverschlechterung, verbunden mit der Senkung von Fahrgastpotenzialen, nicht kompensieren.

Für durchfahrende Fahrgäste auf dem Streckenabschnitt zwischen P+R-Parkplatz und Zoo würde durch die Einschleifung des Neuen Friedhofs eine Fahrtzeitverlängerung von ca. 5 Minuten pro Richtung entstehen. Dies wirkt sich, insbesondere für regelmäßig fahrende Pendlerinnen und Pendler, deutlich negativ auf die Attraktivität der neuen Strecke aus, auch im Hinblick auf die Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr.

Wirtschaftliche Bewertung

Die mit der TRAM WEST angestrebten Betriebskosteneinsparungen würden durch die Einbindung des Neuen Friedhofs deutlich geschmälert. Selbst bei vollständigem Wegfall von zwei Bussen und dem Einsatz einer zusätzlichen Straßenbahn (Einschleifung des Streckenabschnitts zum Neuen Friedhof oder Pendelbahn) läge die jährliche Einsparung maximal bei einem mittleren fünfstelligen Betrag.

Dem stünden zusätzliche Investitionskosten, eine insgesamt geringere verkehrliche Effizienz des Bus- und Straßenbahnnetzes, sowie ein Verlust von Fahrgästen gegenüber. Darüber hinaus bestünde das Risiko einer Reduzierung der Fördermittel, sodass Bestandsmaßnahmen gegebenenfalls stärker fremdfinanziert werden müssten.

In der Gesamtbetrachtung ergibt sich somit weder aus volkswirtschaftlicher noch aus betriebswirtschaftlicher Sicht eine positive Lösung (vgl. Machbarkeitsstudie 2023).

Zuverlässigkeit Busverkehr

Zur Sicherstellung eines zuverlässigen Busverkehrs vom Neuen Friedhof zum Verknüpfungspunkt zur Straßenbahn am Zoo wäre eine Busspur auf der Vorhaltetrasse ab Tannenweg bis zur Zufahrt Satower Straße denkbar.

Eine Einordnung als Maßnahme zur „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse“ und damit eine potenzielle Förderfähigkeit könnte im weiteren Verfahren geprüft werden. Eine Abstimmung hierzu kann im weiteren Planungsverlauf vorgenommen werden.

Aktueller Planungsauftrag Vorhaltetrasse

Der aktuelle Planungsauftrag für die Vorhaltetrasse nördlich der Tannenwegbrücke umfasst die Einrichtung zusätzlicher Parkplätze für den Zoo sowie die Verlegung des Radweges. Nach derzeitigem Stand könnten dadurch die Alleebäume an der Rennbahnallee erhalten bleiben, die andernfalls im Zuge der Radwegeführung entfallen müssten.

Dr. Ute Fischer-Gäde

Anlagen

Keine



Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen

Betrachtung mit Fortbestand der Strecke in Richtung Neuer Friedhof

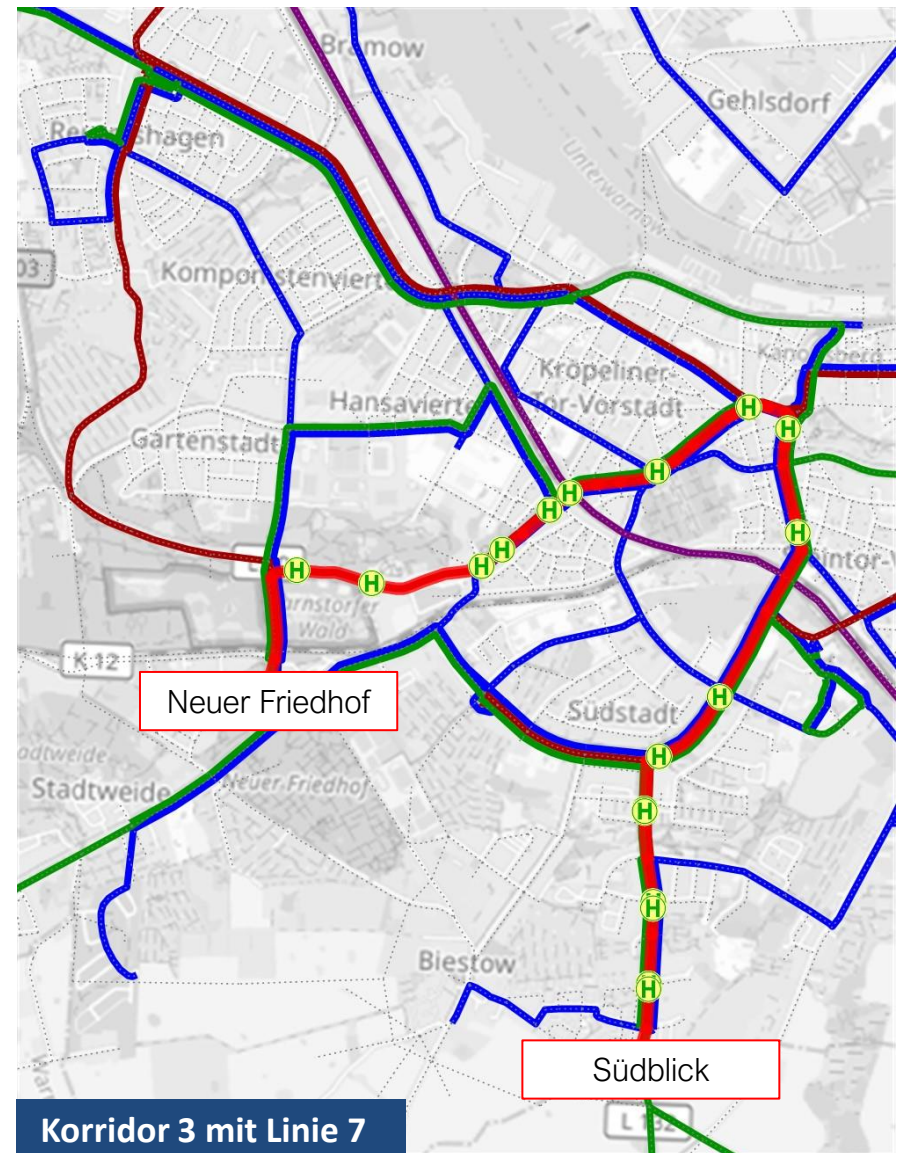
Dresden/Rostock, 13. November 2023

Allgemeine Einordnung

- Die Berechnungen basieren auf den Betrachtungen zum Korridor 3 (Westvariante), sie sind sinngemäß auf den Korridor 1 (Ostvariante) übertragbar.

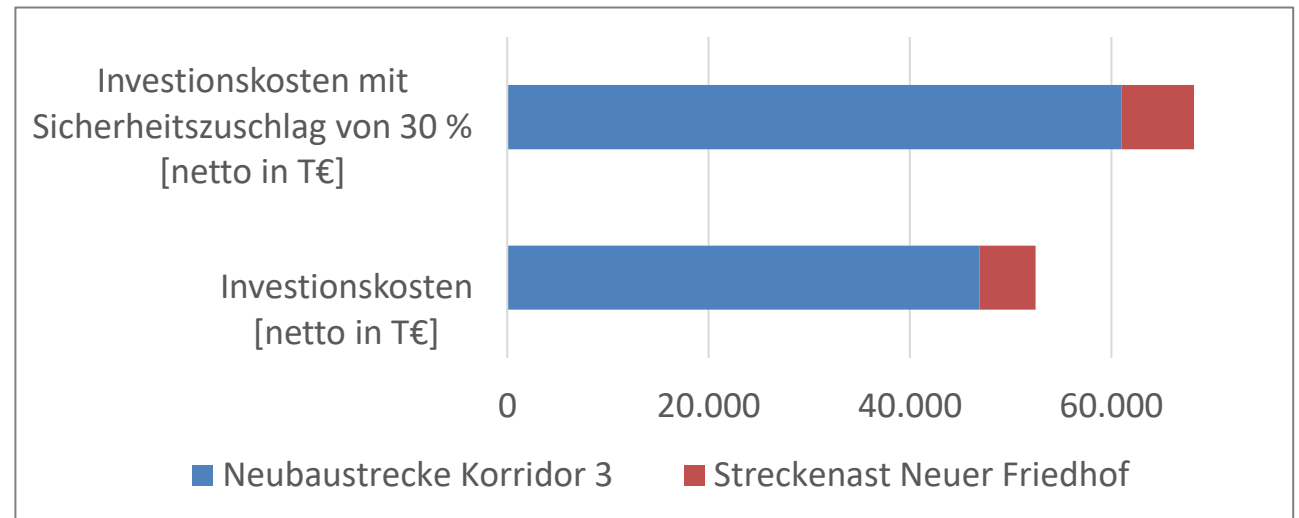
Verkehrsangebot

- Das ÖPNV-Angebot ist identisch zu den bisherigen Betrachtungen.
- Ergänzend dazu wird eine Straßenbahnlinie 7 eingeführt, die vom Neuen Friedhof zum Südblick verkehrt (siehe rote Linie in der Grafik).
- Eckwerte zur Linie 7:
 - Betriebsprogramm analog der bestehenden Straßenbahnlinie 4 (bspw. 20-Minuten-Takt an Werktagen)
 - Fahrzeugbedarf: 3 Straßenbahnen

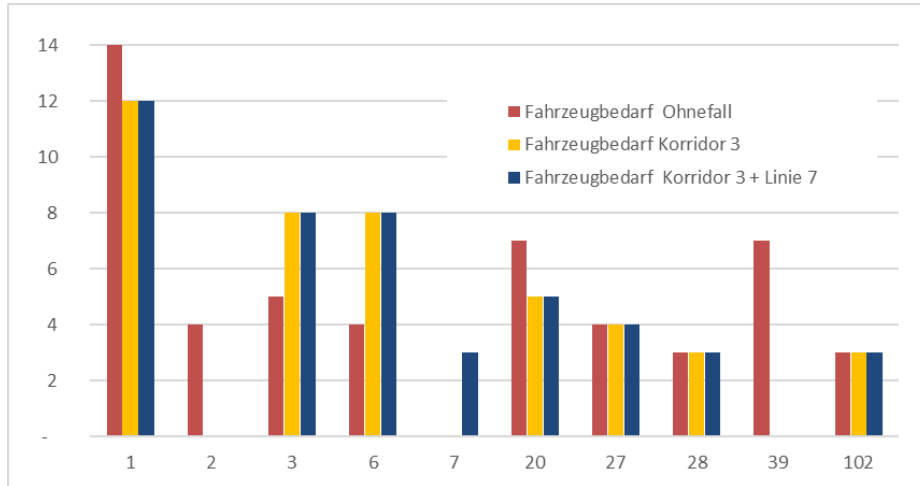


Investitionskosten

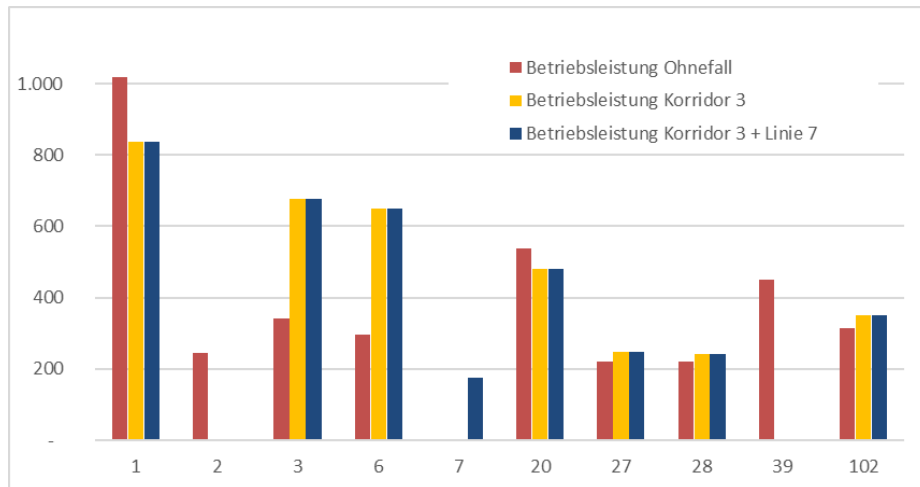
- Entgegen bisherigen Betrachtungen wird der Streckenast in Richtung Neuer Friedhof saniert und nicht aufgelassen.
- Dies beinhaltet den Neubau der Brücke über die Eisenbahnstrecke Rostock – Wismar.
- Investitionskosten (gemäß den Angaben der Hansestadt Rostock und der RSAG)
 - 5,6 Mio. Euro Preisstand 2020
 - 7,3 Mio. Euro mit Berücksichtigung eines Sicherheitszuschlages von 30 % (analog der Betrachtungen zur Straßenbahnneubaustrecke)



ÖPNV-Angebot | Kennzahlen im Vergleich

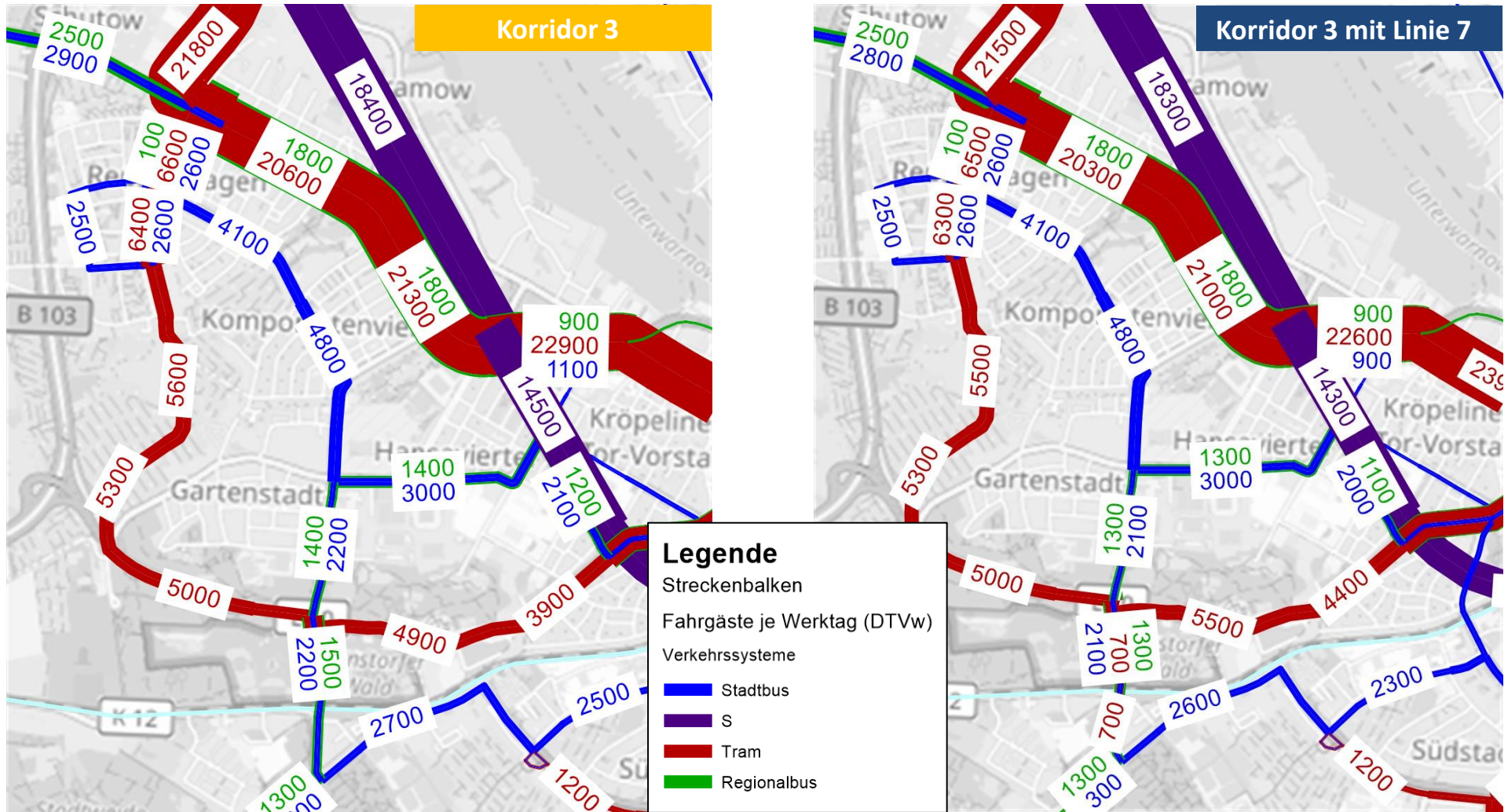


Korridor 3	Korridor 3 mit Linie 7
Veränderungen Fahrzeugbedarf	+ 3 Straßenbahnen

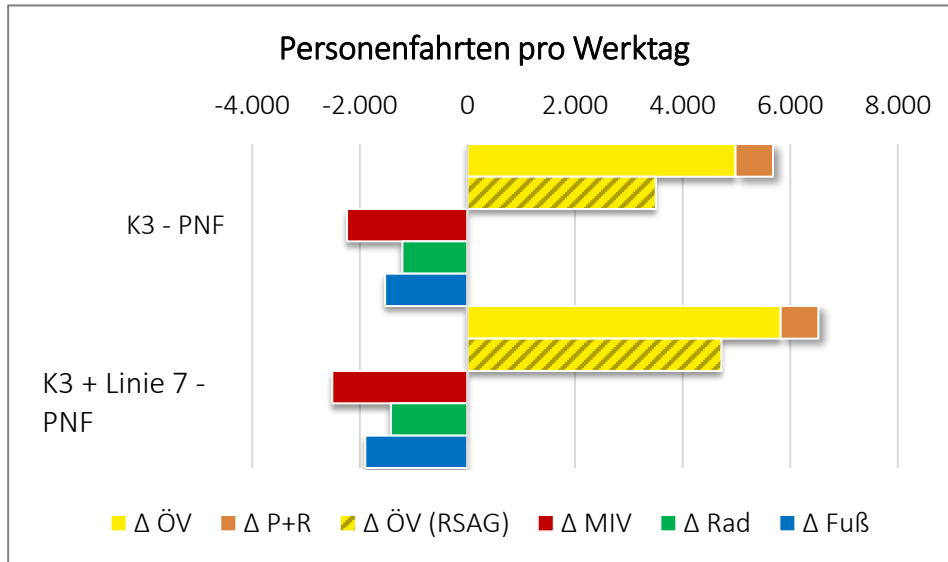


Korridor 3	Korridor 3 mit Linie 7
Veränderungen werktägliche Betriebsleistungen	+ 175 Tkm bei der Straßenbahn

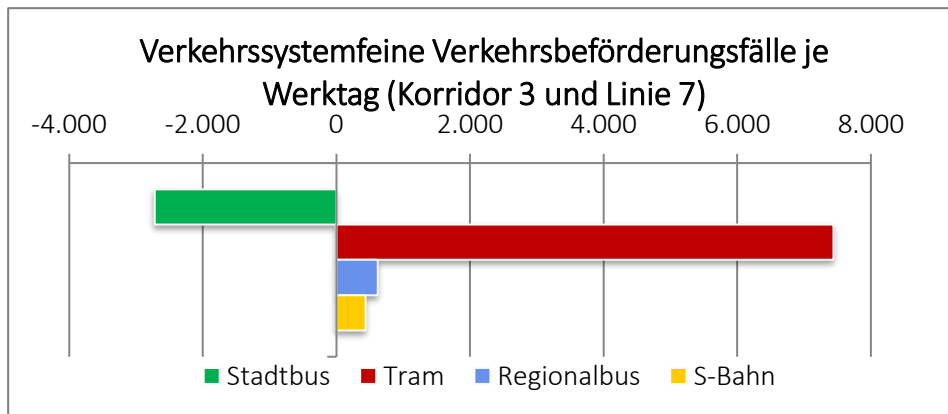
Verkehrsnachfrage | absolute Verkehrsnachfrage an einem Durchschnittswerktag ohne P&T



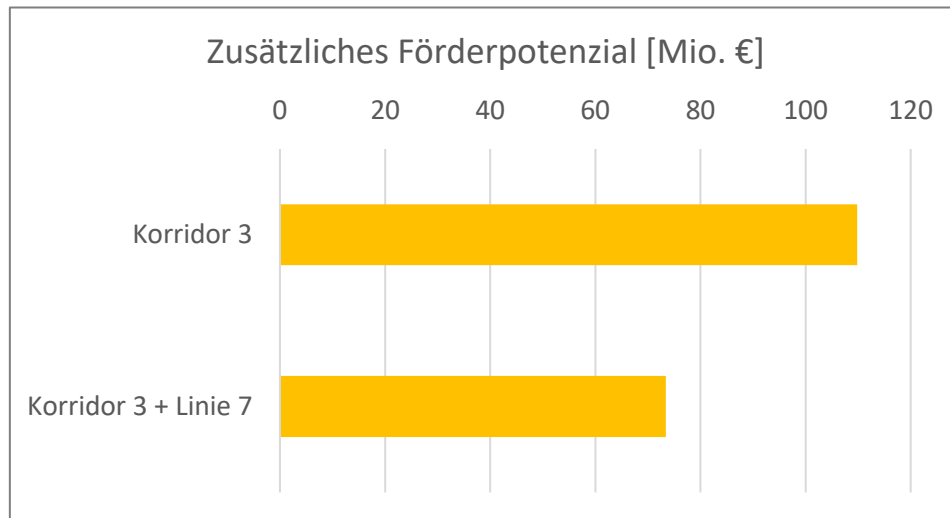
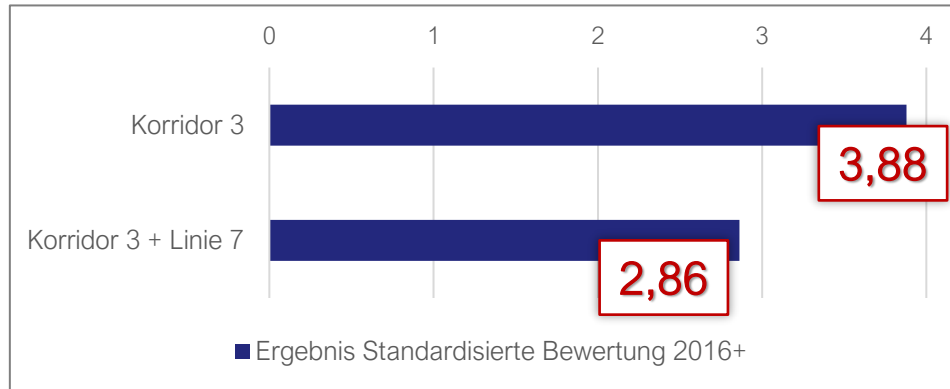
Verkehrsnachfrage | Eckwerte



- + 850 Personenfahrten/Werktag mehr im ÖPNV durch die Linie 7 zwischen Neuer Friedhof und Südblick
- Ca. 5.600 Linienbeförderungsfälle auf der Linie 7

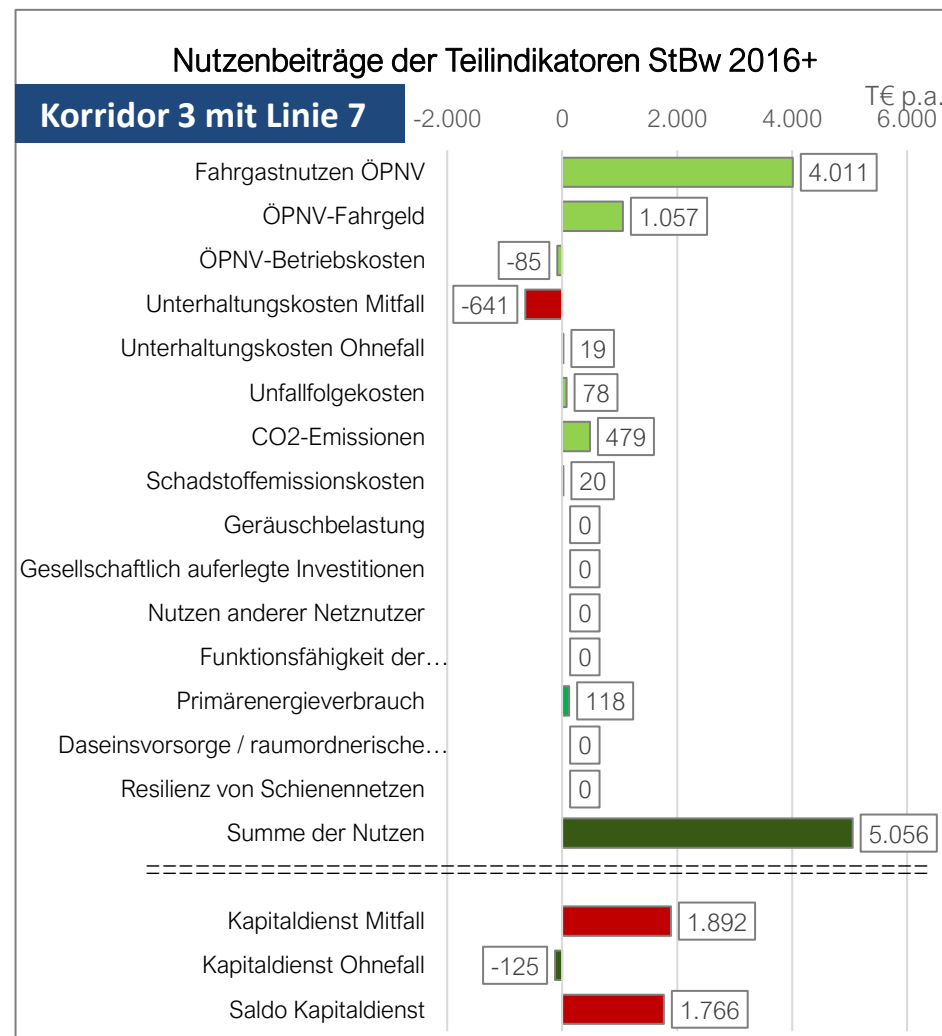
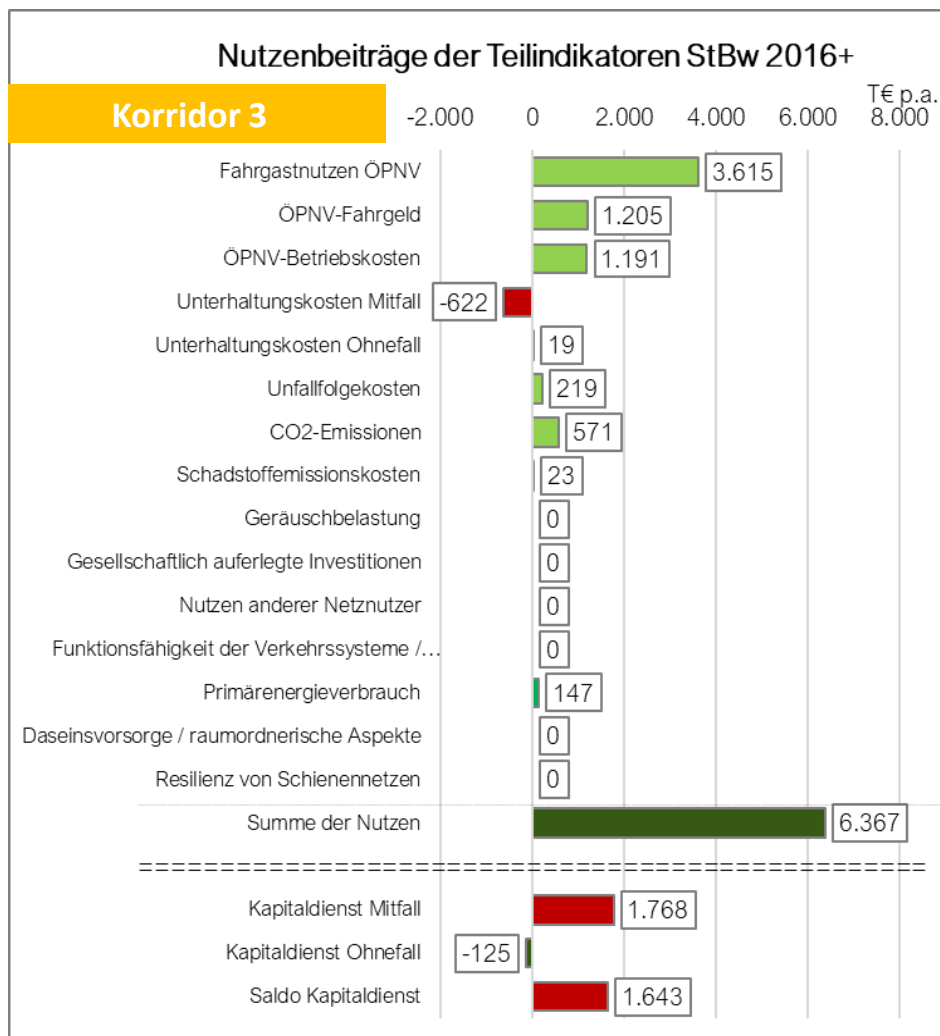


Wirtschaftlichkeitsuntersuchung | Nutzen-Kosten-Indikator

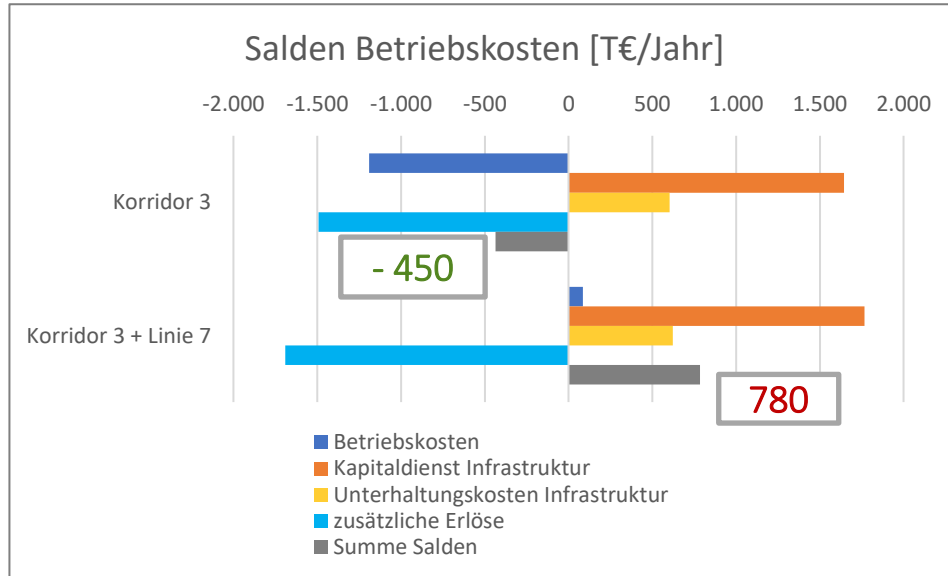


- Der Fortbestand des Streckenastes in Richtung Neuer Friedhof und das damit einher gehende Liniennetz führt zu einer deutlichen Verschlechterung des NKI.
- Aufgrund der volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit der Neubaustrecke Reutershagen kann auch mit Fortbestand des Streckenastes in Richtung Neuer Friedhof eine volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit ausgewiesen werden.
- Das zusätzliche Förderpotenzial (zusätzlich mögliche Investitionskosten) reduziert sich durch den Fortbestand des Streckenastes in Richtung Neuer Friedhof deutlich:
 - Korridor 3: ca. 100 Mio. Euro
 - Korridor 3 mit Linie 7: ca. 70 Mio. Euro

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung | Teilindikatoren



Wirtschaftlichkeitsuntersuchung | Betriebswirtschaftliche Effekte



Einordnung:

- Die betriebswirtschaftlichen Effekte sind das Ergebnis verfahrenskonformer und somit verallgemeinerter Berechnungen mit deutschlandweit gültigen Kostensätzen.

Fazit:

Einsparungen oder Potenziale für andere ÖPNV-Entwicklungen können nur mit dem Korridor 3 und ohne den Streckenast zum Neuen Friedhof erreicht werden.

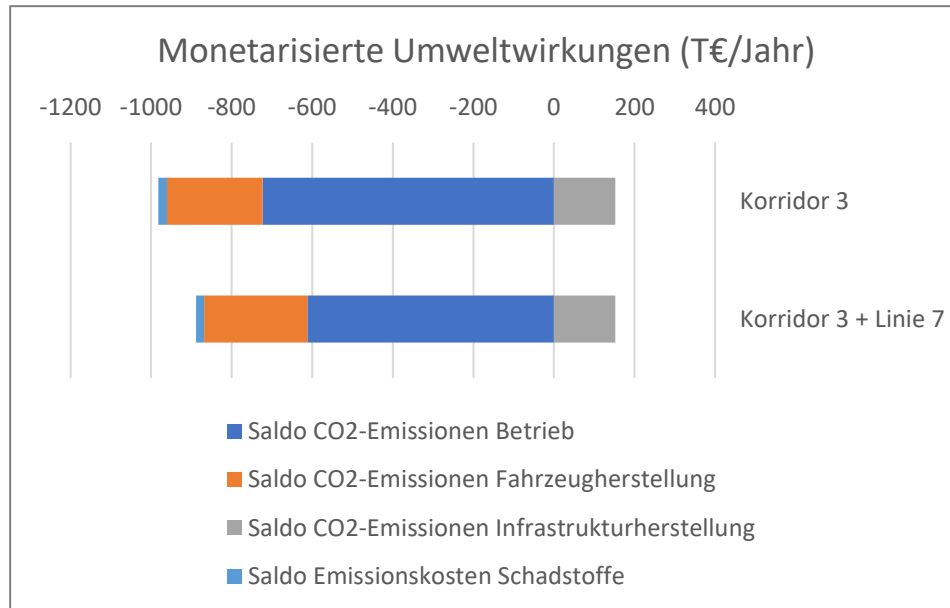
Die Kosten der Betriebsdurchführung:

- Personalkosten
- Energiekosten
- Fahrzeugkosten

sind ohne den Fortbestand des Streckenastes in Richtung Neuer Friedhof (und damit ohne die Linie 7) jährlich um über 1 Mio. Euro niedriger.

- Mit Einbezug von Effekten aus der Unterhaltung der Infrastruktur und dem Kapitaldienst ergeben sich jährliche Mehrkosten durch den Erhalt des Streckenastes in Richtung neuer Friedhof zwischen 1,2 und 1,3 Mio. Euro gegenüber der Betrachtung des Korridors 3.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung | Umweltwirkungen



- Umweltqualitätsziele HRO (Auszug):
 - Senkung des Energieverbrauchs im Sektor Verkehr, z. B. durch Aufwertung des ÖPNV
- Ziel im Klimabündnis (Auszug):
 - Senkung der einwohnerbezogenen CO₂-Emission auf weniger als 2,5 t CO₂ pro Einwohner und Jahr
 - Derzeit: 3,31 t CO₂ pro Einwohner und Jahr und somit Handlungsbedarf

- Im Korridor 3 können pro Jahr ca. 850 t CO₂ eingespart werden.
- Mit Fortbestand des Streckenastes in Richtung Neuer Friedhof reduziert sich diese Ersparnis um mindestens 100 t CO₂ pro Jahr.
- Auch bei sonstigen Luftschadstoffen
 - Stickoxide
 - Schwefeldioxid
 - Partikel
 - Kohlenwasserstoffe
 - Kohlenmonoxid

ist die Wirkung des Korridors 3 ohne den Fortbestand des Streckenastes in Richtung Neuer Friedhof um ca. 10 % besser.

Fazit | Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen in Kombination mit dem Fortbestand des Streckenastes in Richtung Neuer Friedhof

- Der Fortbestand des Streckenastes in Richtung Neuer Friedhof führt zwar zu einer deutlichen Verschlechterung des Nutzen-Kosten-Indexes, die volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit ist für diesen Betrachtungsfall aber dennoch gegeben.
- Auch das betriebswirtschaftliche Ergebnis verschlechtert sich deutlich (um mehr als 1 Mio. Euro pro Jahr). Es sind nunmehr keine Einsparungen mehr möglich, es muss mit jährlich wiederkehrenden Mehraufwendungen gerechnet werden.
- Die Diskrepanz zwischen volks- und betriebswirtschaftlichen Effekten hat folgende Ursachen:
 - Die volkswirtschaftliche Stärke der Neubaustrecke Reutershagen kann auch den Fortbestand des Streckenastes in Richtung Neuer Friedhof im volkswirtschaftlichen Kontext kompensieren.
 - Die betriebswirtschaftliche Komponente ist nur ein Teil der volkswirtschaftlichen Betrachtungsebene. Hier sind die negativen Auswirkungen einer zusätzlichen Straßenbahnlinie (zusätzlicher Bedarf von mindestens 3 Straßenbahnen) zum Neuen Friedhof zu groß, als dass sie durch die betriebswirtschaftliche Vorteilhaftigkeit der Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen ausgeglichen werden können.
- Es wird daher empfohlen,
 - den Streckenabschnitt zwischen Neuer Friedhof und Zoo fortan durch den Bus zu bedienen (eingebettet in ein attraktives ÖPNV-Gesamtangebot) sowie
 - die ÖPNV-Infrastruktur in diesem Abschnitt zurückzubauen und die Trasse für mögliche perspektivische Entwicklungen freizuhalten.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.