



Planung Straßenbahnerweiterung Rostock Zoo-Reutershagen

I.D.: 91060409

Data publicarii	21.12.23	Coduri CPV	71000000
-----------------	----------	------------	----------

Descriere: Die Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) plant den Neubau einer Straßenbahnstrecke in Rostock zwischen Zoo und Reutershagen. An Planungsleistungen liegen die Ergebnisse der im Jahr 2019 durchgeführten technischen Machbarkeitsstudie sowie der im Jahr 2023 abgeschlossenen Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (standardisierte Bewertung) vor. Die neue Straßenbahnstrecke soll an der bestehenden Straßenbahnhaltestelle Zoo beginnen und mit einer Streckenlänge von ca. 4 Kilometern Länge über den Barnstorfer Ring, den Groß Schwaßer Weg, das Christophorus-Gymnasium, entlang der Kleingärten bis zum Stadtteil Reutershagen führen. In Reutershagen folgt die Trasse der Goerdelerstraße bis zur Hamburger Straße und schließt am Bräsigplatz an die Bestandsstrecke an. Gemäß Kostenschätzung hat die Maßnahme ein Investitionsvolumen in Höhe von ca. 50 Mio. EUR. Aufbauend auf den vorhandenen Vorplanungen soll in den kommenden Jahren für den Trassenkorridor West die Generalplanung bis zum Abschluss der Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) erfolgen. Für das Vorhaben wird durch die RSAG ein Fördermittelantrag für das GVFG-Bundesprogramm gestellt. Sämtliche Planungsleistungen haben sich an den Regularien des GVFG-Bundesprogramms zu orientieren. Die Strecke soll zusammenhängend planfestgestellt werden. Der Planungsauftrag bezieht sich somit auf die Gesamtstrecke, die jedoch in sinnvolle Unterabschnitte unterteilt werden kann. Neben der Errichtung einer neuen ÖPNV-Anlage soll trassenbegleitend der öffentliche Straßenraum baulich angepasst und aufgewertet werden. Das betrifft insbesondere regelkonforme und zeitgemäße Anlagen der Fußgänger- und Fahrradinfrastruktur. Parkräume im öffentlichen Raum sind, angepasst an die neue Straßenbahninfrastruktur, ebenfalls neu zu ordnen. Entsprechend der Ergebnisse der technischen Machbarkeitsstudie sind in der Vorplanung ergebnisoffen bis zu 3 Trassenvarianten je Unterabschnitt zu erarbeiten. Eine bestmögliche Priorisierung des ÖPNV gegenüber dem MIV, möglichst hohe zulässige Geschwindigkeiten, eine geringe Trennwirkung der Straßenbahninfrastruktur sowie möglichst geringe Eingriffe in den Naturraum sind wichtige Planungsziele. Um eine größtmögliche Transparenz und Akzeptanz in der Bevölkerung für das Infrastrukturvorhaben zu erzielen, ist in den Planungsphasen 2, 3 und 4 eine kontinuierliche Bürgerbeteiligung in verschiedenen Formaten durchzuführen. Dazu ist ein vorhabenspezifisches Beteiligungskonzept zu entwerfen und durchzuführen, welches die Bürger in die Planungen einbezieht und ein möglichst konsensfähiges Planungsergebnis ermöglicht. Nach positivem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens kann die Planung entsprechend folgender Optionen (einseitige Option durch AG) fortgeführt werden: Option 1: Leistungsphase 5 und 6 / Option 2: Leistungsphase 7 / Option 3: Leistungsphase 8 / Option 4: Leistungsphase 9