

<b>Stellungnahme</b>	Datum: 21.04.2015
Entscheidendes Gremium:	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus
	bet. Senator/-in:
Federführendes Amt: Tief- und Hafenbauamt	bet. Senator/-in:
Beteiligte Ämter:	

  

<b>Prüfauftrag Anbindung Budentannenweg an den ÖPNV</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
23.04.2015	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Vorberatung	
06.05.2015	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

### Sachverhalt:

Für die Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen auf dem Gebiet der Hansestadt Rostock sind die von der Bürgerschaft im Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg/Rostock festgelegten Mindestbedienstandards Grundlage. Anhand dieser Standards werden die Linienführung und das Fahrplanangebot im städtischen ÖPNV bestmöglich ausgerichtet und von der Rostocker Straßenbahn AG im Rahmen der Betrauung qualitativ hochwertig erbracht. Der Bereich Markgrafenheide ist im Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg/Rostock in das Verkehrsgebiet IV eingeordnet und entspricht der niedrigsten Erschließungsstufe. Die Haltestelleneinzugsradien sind hier mit 1000 m (Luftlinie) eingestuft. Das StrandResort Markgrafenheide befindet sich am Rand des Einzugsbereiches der Bushaltestelle „Markgrafenheide“ und gilt damit als erschlossen (80 Prozent der bebauten Fläche).

Um den Umweltverbund weiter zu stärken, wird auch bei Neuansiedlungen eine optimierte Bedienung geprüft. Bereits 2013 hat der damalige Direktor des StrandResorts Markgrafenheide Kontakt zur Rostocker Straßenbahn AG aufgenommen, womit ein Prüfprozess beim Verkehrsunternehmen in Gang gesetzt wurde.

Im Rahmen der Prüfung einer zusätzlichen Erschließung sind die Analyse der möglichen Potenziale und die Ermittlung erforderlicher Infrastruktureinrichtungen notwendig. Die Erhebung der potenziellen Nachfrage (Anzahl der Nutzer einer Busverbindung) ist im touristischen Bereich kompliziert, da sie sich saisonal unterschiedlich darstellt (Sommer – Urlauber, Frühjahr, Herbst, Winter – Urlauber und Kongressteilnehmer). Um dies zu vereinfachen und verlässliche Zahlen zu ermitteln, hatte sich das StrandResort bereit erklärt,

in einer ersten Phase der Erschließung einen Shuttlebus nach einem festen Fahrplan als Zubringer zur Buslinie 17 einzusetzen. Ergebnisse sind uns bisher nicht bekannt. Des Weiteren ist für die Anbindung des StrandResorts durch einen Bus, die Errichtung einer Buswendeanlage incl. einer mobilitätsgerechten Bushaltestelle erforderlich. Die räumlichen Verhältnisse stellen sich in der Zufahrt zum Gelände als schwierig dar, da es sich um Waldgebiet handelt. Die Kosten für den Bau würden sich auf mindestens 350.000 € belaufen. Auf Stadtgebiet ist die Hansestadt Rostock als Baulastträger zuständig für die Errichtung und Unterhaltung von Bushaltestellen.

Der bereits eingeleitete Prüfprozess wird fortgesetzt und nach Vorliegen aller erforderlichen Angaben abgewogen. Eine Vorlage des Ergebnisses in der Septembersitzung der Bürgerschaft scheint nicht realistisch.

#### entstehende Folgekosten

- Infrastruktur: einmalig ca. 350.000 €; Kosten für die Unterhaltung (z. Bsp. Winterdienst) können zzt. nicht beziffert werden
- Betrieblicher Aufwand: abhängig vom Fahrplanangebot; mind. 30.000 € jährlich

Holger Matthäus