

Beschlussvorlage	Datum: 25.09.2019
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus
Federführendes Amt: Amt für Verkehrsanlagen	bet. Senator/-in:
Beteiligte Ämter: Stadtforstamt	bet. Senator/-in:

Bahnhaltepunkt Rostocker Heide

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
16.10.2019	Ortsbeirat Seebad Markgrafenheide, Seebad Hohe Düne, Hinrichshagen, Wiethagen, Torfbrücke (2)	Vorberatung
17.10.2019	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Vorberatung
24.10.2019	Finanzausschuss	Vorberatung
29.10.2019	Bau- und Planungsausschuss	Vorberatung
30.10.2019	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Vorberatung
06.11.2019	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich im gemeinsamen Zusammenwirken mit dem Land M-V gegenüber der Deutschen Bahn AG für die Planung, bauliche Umsetzung sowie Betreuung eines neuen Bahnhaltepunktes in der Ortslage Wiethagen (Rostocker Heide) einzusetzen und auf der Basis bisher erfolgter Gespräche und Zusagen des Landes M-V die konkrete weitere Vorgehensweise einschließlich der finanziellen Auswirkungen aufzuzeigen. Erst mit Vorliegen der abschließend belastbaren Kenntnisse zu den insgesamt zu erwartenden bzw. durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock finanziell abzusichernden Kosten wird die Rostocker Bürgerschaft über das weitere Vorgehen entscheiden.

Beschlussvorschriften:

§ 22 (2) Kommunalverfassung M-V

Sachverhalt:

Vorbemerkungen

Bereits seit 2015/2016 beschäftigt sich die Verwaltung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, hier federführend durch das Forstamt sowie das Amt für Verkehrsanlagen mit der perspektivischen Errichtung eines Bahnhaltepunktes. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie - erarbeitet von der „Agentur Bahnstadt GbR“ - wurde im gemeinsamen Zusammenwirken mit Vertretern unterschiedlicher Konzern- und Geschäftsbereiche der Deutschen Bahn AG (DB AG) die grundsätzliche Machbarkeit bereits untersucht und auch herausgearbeitet.

Daran anschließend hat die Hanse- und Universitätsstadt Rostock in mehrfachen Gesprächen sowie in der schriftlichen Kommunikation mit dem Land M-V (Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung) die weitere Vorgehensweise ausgelotet und hinterfragt. Neben der eigentlichen investiven Planung und Errichtung des Haltepunktes seitens der DB AG war und ist das Streckenbetriebskonzept entscheidend, wonach durch die zusätzlichen Halte die Taktzeiten erhalten bleiben müssen, ohne das zusätzliche Fahrten erforderlich werden. Die Verwaltung hat dazu gegenüber dem Land M-V bereits einen sogenannten alternierenden Fahrplanentwurf als Vorschlag unterbreitet.

Grundlagen

Die Rostocker Heide ist eines der größten zusammenhängenden Waldgebiete an der deutschen Ostseeküste und gehört mit der Vorpommerschen Boddenlandschaft zu den dreißig Hotspots der Artenvielfalt in Deutschland. „Hotspots der biologischen Vielfalt“ sind Regionen in Deutschland mit einer besonders hohen Dichte und Vielfalt charakteristischer Arten, Populationen und Lebensräume. Sie bilden die wesentlichsten Bestandteile des Bundesprogramms zur Biologischen Vielfalt, mit dem seit Anfang 2011 die Umsetzung der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt (NBS) realisiert wird. Der Hotspot 29 (Vorpommersche Boddenlandschaft und Rostocker Heide) umschließt eine für Deutschland einzigartige Küstenlandschaft.

Gleichzeitig ist die Rostocker Heide das wichtigste Naherholungsgebiet für die größte Stadt in Mecklenburg Vorpommern und eines der drei Schwerpunktgebiete im Tourismuskonzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Die nachhaltige Nutzung dieses Gebietes für Tourismus und Naturschutz ist daher nicht nur für die Hansestadt Rostock, sondern auch für das Land Mecklenburg-Vorpommern und dem Bund von wesentlichem Interesse. Hier besteht eine sehr gute Chance, ein nachhaltiges und klimafreundliches Projekt übergreifend in den Bereichen Tourismus, Naturschutz und Nahverkehr zu etablieren (Hotspotprojekt, Tourismuskonzept, Mobilitätsplan Zukunft).

Chancen und Perspektiven

Die vorhandene Infrastruktur der DB AG ist mit der Bahnstrecke von Rostock nach Graal-Müritz bereits gegeben. Im Bereich der Ortslage Wiethagen / Rövershagen (nahe dem Köhlerhof) ist lediglich die zusätzliche Einrichtung des Haltepunktes durch die DB AG notwendig.

Das Gebiet mit der Rostocker Heide bietet ein hohes Potential für eine nachhaltige touristische und vor allem naturverträgliche Erschließung.

Für die weiteren touristischen Nutzungen / Naturerlebnisse sind durch eine zukünftige, direkte Regionalbahnanbindung keine zusätzlichen verkehrlichen Infrastrukturen (z.B. Parkplatzflächen) notwendig. Ein zusätzlicher Bahnhofpunkt führt zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei gleichzeitig besserem Angebot an touristischen / natürlichen Schwerpunkten innerhalb der Rostocker Heide (Entdeckerpfad Biodiversität, Ruheforst, Forst- und Köhlerhof, Waldlandschaft an sich).

Dieser zusätzliche Bahnhofpunkt verkörpert u.a. ein Alleinstellungsmerkmal für eine sich stetig entwickelnde Tourismusregion mit den Themenschwerpunkten „mobil ohne Auto“, „DB-Programm Fahrziel Natur“, sowie der direkten Verknüpfung zwischen Rad und ÖPNV. Zukünftig würden drei Einstiegspunkte mit der Bahn in die Landschaft (von Warnemünde über die Innenstadt bis nach Torfbrücke/Graal-Müritz mit neuem Halt auch in Wiethagen) ein Naturerleben mittels umweltfreundlicher und intermodaler Mobilität ermöglichen.

Über die bahnseitige Direktverbindung von und nach Rostock über die Entwicklung eines „magischen Dreiecks in der Waldlandschaft“ zwischen Hohe Düne, Wiethagen und Torfbrücke erhalten zukünftig neue Zielgruppen wie z.B. Schulklassen, Wanderer, Radfahrer (ca. 80.000 Radfahrer bewegen sich allein pro Jahr auf dem Ostseeradfernweg in der Rostocker Heide) Tagestouristen sowie auch die einheimische Bevölkerung eine noch umweltfreundlichere Anbindung und Verknüpfung.

Die Verwirklichung dieses zusätzlichen Haltepunktes verkörpert eine sehr gute umweltpolitische Integration in das aktuelle Verbundprojekt im Rahmen des Bundesprogramms biologische Vielfalt und fügt sich vorbildwirkend in die aktuelle Klimadiskussion mit Beitrag zur Klimaverbesserung ein.

Das Vorhaben genießt aktuell eine sehr hohe Akzeptanz mit gleichzeitigem starkem Engagement durch beteiligte Naturschutzverbände und weitere Projektpartner (u.a. die Naturschutzstiftung Deutsche Ostsee – sog. Ostseestiftung).

Des Weiteren trägt diese Infrastrukturmaßnahme zur nachhaltigen und naturverträglichen Umsetzung des Tourismuskonzeptes der Hansestadt Rostock mit den drei Schwerpunktbereichen Warnemünde, Innenstadt, Rostocker Heide bei.

Im Mobilitätsplan Zukunft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist diese unter der Bezeichnung WT-6 „Neuer Haltepunkt Rostocker Heide – Regionalbahnhof auf der Strecke Rostock – Graal Müritz“ – Seite 58 – bereits Bestandteil des langfristigen Maßnahmenpaketes.

Mit diesem Haltepunkt wird darüber hinaus auch eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Ruheforst Rostocker Heide (mit der aktuellen Erweiterung auf insgesamt 15 Hektar gewachsen) als Alternative für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erzielt.

Insgesamt führt dies auch anteilig zur Entlastung der B105 und der L 22 (Bäderstraße) vom MIV.

Gemäß den bisherigen Aussagen seitens des Landes M-V wären die Planungs-, Bau-/Baunebenkosten vollumfänglich durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu tragen.

Gemäß den technischen Erfordernissen sowie auf der Grundlage der Standardausstattungen und der Regelwerke der DB AG würden ca. 50,0 T€ Planungs- sowie 600,0 T€ Baukosten durch die Stadt haushalterisch abzusichern sein. Da es sich jedoch um eine Infrastruktureinrichtung handelt, welche die DB AG plant, baut und auch später betreibt, wären diese finanziellen Mittel nicht investiv, sondern einmalig aus dem laufenden Aufwand über eine noch abzuschließende Vereinbarung zu finanzieren. Aufgrund der zeitlichen Einordnungen weiterer Klärungsprozesse wird hier eher ein mittelfristiger Zeithorizont zumindest für die Baukosten avisiert.

Weitere, jährlich auftretende Kosten, die ggf. die DB Station & Service AG (für die Betreibung des Bahnhaltepunktes) gegenüber der Stadt geltend machen wird, sofern diese nicht durch die Mehreinnahmen der Ein-/Aussteiger kompensiert werden, können derzeit noch nicht verifiziert werden. Diese wären ebenfalls im weiteren Prozess abzuschätzen bzw. konkret zu ermitteln.

Finanzielle Auswirkungen: keine
Bezug zum Haushaltssicherungskonzept: keiner

Claus Ruhe Madsen