

fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus	Beteiligt:
Federführendes Amt: Amt für Mobilität	

Verbesserung der ÖPNV-Anbindung an den Seehafen Rostock

Geplante Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
28.01.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
09.02.2021	Bau- und Planungsausschuss	Kenntnisnahme
24.02.2021	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Kenntnisnahme
03.03.2021	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Mit Beschluss Nr. 2019/AN/0566 vom 4. März 2020 hat die Verwaltung folgenden Auftrag erhalten:

„Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock untersucht unter Beteiligung der Rostocker Straßenbahn AG und ROSTOCK PORT GmbH Lösungsansätze zur Verbesserung einer ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr)-Anbindung an den Seehafen Rostock. Sollte sich eine Wiedereinrichtung der S-Bahn-Verbindung als wirtschaftlichste und effizienteste Alternative herausstellen, sind unverzüglich Verhandlungen mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern aufzunehmen.“

In der Anfrage eines Mitgliedes der Bürgerschaft 2020/AM/1375 wurden vier weiterführende Fragen dazu gestellt, die von der Verwaltung beantwortet wurden und den Mitgliedern der Bürgerschaft zugänglich sind.

Seitdem die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern / die DB AG das S-Bahn-Angebot mit Verweis auf die niedrigen Nutzerzahlen 2012 eingestellt hat, wird nach Lösungen für eine ÖPNV/SPNV (Schienenpersonennahverkehr) -Anbindung gesucht. Aus fachlicher Sicht resultieren die geringen Nutzerzahlen aus dem zum damaligen Zeitpunkt unzureichenden Angebot (60-Minuten-Takt) sowie der dezentralen Lage des Haltepunktes und einer dadurch erforderlichen Feinverteilung im Seehafen mit dem Bus (zusätzlicher Umsteigezwang).

Zwischenzeitlich fanden zwischen den beteiligten Akteuren in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock Abstimmungen statt, über deren Ergebnis hiermit informiert wird:

Eine Verbesserung der Anbindung des Seehafens soll durch Angebote des SPNV und/oder ÖPNV erfolgen. Die mögliche Schienenanbindung durch ein leistungsfähiges Angebot ist im „Mobilitätsplan Zukunft“ als „mittel- bis langfristig mit der Entwicklung der Hafenerweiterungsgebiete“ anzustreben (Maßnahme Ö1) determiniert.

Dafür sind die erforderlichen Flächen freizuhalten und eine Studie zur technischen Machbarkeit zu erstellen.

Eine Untersuchung hat ergeben, dass zum jetzigen Zeitpunkt das zu erwartende Fahrgastpotenzial (ca. 1.400 Fahrgäste pro Tag) nicht ausreichend ist, um eine Schienenanbindung zu rechtfertigen. Zudem hat die DB Netz AG im Sommer 2020 die seit 2012 brachliegenden Bahnsteige und Bahnhofsanlagen zurückgebaut, sowie die Gleise frachtgerecht angepasst. Der Eigentümer der Infrastruktur führt derzeit die umliegenden Flächen einer neuen, bahnbezogenen Nutzung zu. Diese Flächen sind dazu an ein Logistikunternehmen verpachtet.

Das fehlende Potenzial im SPNV spiegelt auch die Einstellung der Direktverbindung zwischen Seehafen und Hauptbahnhof, die von einem Bus erbracht wurde, wider (INTERREG-Projekt Interface). Wegen fehlender Fahrgäste wurde überdies zum 27.12.2020 das mit dem Projekt verbundene InterCombi-Ticket endgültig eingestellt.

Da der Nahverkehrsplan der Hanse- und Universitätsstadt Rostock derzeit fortgeschrieben wird, wurde eine Ausbaustrategie Straßenbahnnetz unter Beachtung aller bisher diskutierten und vom Gutachter zusätzlich empfohlenen Ideen ausgearbeitet. Grundlage für die Bewertung der Seehafenanbindung bildete ein von der Rostocker Straßenbahn AG beauftragtes Gutachten des Gutachterbüros Gauß aus 2017. Zwei grundsätzliche Varianten der Schienenanbindung des Seehafens wurden in dieser Studie betrachtet. Keiner von beiden kann eine ausreichende Wirtschaftlichkeit bescheinigt werden. Die gesamte Ausbaustrategie Straßenbahnnetz wird nach derzeitigem Stand der Bürgerschaft von der Verwaltung zur Beschlussfassung für die Bürgerschaftssitzung am 03.03.2021 vorgelegt.

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock, die Rostocker Straßenbahn AG und ROSTOCK PORT GmbH sehen eine verbesserte ÖPNV-Erschließung des Seehafens weiterhin als äußerst wichtigen Baustein an, die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes zu beeinflussen. Die Zahl der im Zusammenhang mit der Rostocker Hafenwirtschaft (Seehafen, Rostocker Fischereihafen, Kreuzfahrtterminal Warnemünde) stehenden direkten, indirekten und induzierten Arbeitsplätze am Hafenstandort Rostock, hat sich seit der Einstellung der S-Bahn auf zzt. fast 20.000 Arbeitsplätze erhöht, mit dem Hafenerweiterungsgebiet wird diese weiter steigen. Auf dem Territorium des Seehafens Rostock arbeiten aktuell ca. 5.600 Personen. Zwar sind durch das geänderte Nutzerverhalten der Menschen auf Grund eines sich wandelnden Umweltbewusstseins weitere Potenziale für den Umweltverbund zu heben. Die Voraussetzungen dafür sind wegen der sehr dispersen Verteilung der Wohnstandorte der Beschäftigten über das gesamte Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und die angrenzenden Landkreise sowie die hervorragende Anbindung des Seehafens an das übergeordnete Straßennetz nicht optimal. Mit neuen Angeboten, die die besonderen Anforderungen der Nutzergruppen im Seehafen berücksichtigen, soll dies dennoch möglich werden. So wird in enger Abstimmung der v.g. Partner ein integrierter Mobilitäts-Hub geplant, welcher nordöstlich der Petersdorfer Straße und südlich der A19 liegen könnte. Hier sollen neben einem insbesondere dem Güterverkehr gewidmeten Autohof, Stellflächen für P&R, Bikesharing, kombinierte Bus-Bahnsteige und Serviceeinrichtungen geschaffen werden.

Die Feinerschließung im Seehafen würde mit Busangeboten sichergestellt werden, die direkt auf die Bedürfnisse der dort angesiedelten Gewerbe abgestellt sind. Vorstellbar sind hier auch innovative Lösungen (z. Bsp. Bedarfsangebote bzw. autonom fahrende Fahrzeuge). Diese werden am in Planung befindlichen Mobilitäts-Hub mit anderen Leistungen optimal verknüpft. Langfristig ist hier zusätzlich ein Haltepunkt für die Bahn zu prüfen, da DB-Gleise unmittelbar vorbeiführen. Dazu sind im Vorfeld Gespräche mit der DB Netz als Infrastrukturbetreiber sowie dem Land als Besteller der Leistungen zu führen.

Da diese Planungen nicht kurzfristig umzusetzen sind, werden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Ideen entwickelt, wie der Seehafen besser erschlossen werden kann. Die unterschiedlichen Strategien wie Taktverdichtung im Hauptnetz oder Durchbindung von Buslinien zu Aufkommensschwerpunkten, welche nutzerfreundliche und attraktive Angebote schaffen könnten, werden zzt. auf ihre Wirksamkeit hin untersucht.

Der Nahverkehrsplan wird der Bürgerschaft voraussichtlich Ende 2021 im Entwurf vorgelegt, im Rahmen der Arbeitsgruppen (u.a. ÖPNV-Beirat) und der öffentlichen Foren wird über Zwischenergebnisse und durchgeführte Untersuchungen informiert.

Die gewünschte Kontaktaufnahme mit dem Land fand mit Schreiben vom 9.6.2020 statt. Weitere Abstimmungen laufen.

Claus Ruhe Madsen

Anlagen

Keine