

fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus Federführendes Amt: Amt für Mobilität	Beteiligt:	
Information zum Beschluss Nr. 2019/AN/0566 S-Bahn-Anbindung des Seehafens Rostock		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
07.06.2022	Bau- und Planungsausschuss	Kenntnisnahme
16.06.2022	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
15.06.2022	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Kenntnisnahme
22.06.2022	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

bereits gefasste Beschlüsse / gegebene Informationen:
Nr. 2019/AN/0566 vom 04.03.2020
Nr. 2021/IV/1852 vom 03.03.2021

Sachverhalt:

Mit Beschluss-Nr. 2019/AN/0566 vom 4. März 2020 erhielt die Verwaltung den Auftrag, Lösungsansätze zur Verbesserung einer ÖPNV-Anbindung an den Seehafen aufzuzeigen. Mit der darauffolgenden Informationsvorlage 2021/IV/1852 wurde über unterschiedliche Strategien bei der Nahverkehrsanbindung des Seehafens Rostock durch das Amt für Mobilität informiert.

Das Amt für Mobilität hat eine verkehrsplanerische Untersuchung zur Anbindung des Seehafens Mittels VISUM (Software für Verkehrsmodellierung) erstellen lassen und fachlich bewertet.

Eckpunkte der untersuchten Variante waren:

- eine ganztägige Bedienung des Seehafens bis Bereich Krummendorf Nord mit der S-Bahn im 30-Minuten-Takt,
- die Verknüpfung von Bus und S-Bahn im Bereich Krummendorf Nord,
- die Feinerschließung des Seehafens durch einen vertakteten Busanschluss,
- die Schaffung eines neuen Haltepunktes im Bereich Alt Bartelsdorf / Riekdahl (Bestandteil MOPZ) sowie
- die Öffnung eines ehemaligen Betriebshalts am Bahnbetriebswerk (neu: bei Toshiba) als Haltepunkt für den allgemeinen Publikumsverkehr.

Auf die Durchbindung der S-Bahn in Richtung Warnemünde musste verzichtet werden, da die betrieblichen Zwangspunkte im Eisenbahnknoten Rostock dies nicht zulassen.

Die nun vorliegenden Untersuchungsergebnisse zeigen deutlich, dass das Gesamtsystem ÖPNV von einer Wiedereinführung der S-Bahn zum Seehafen in keiner Weise profitiert. Einzelne Gebiete entlang der S-Bahn-Trasse, insbesondere Riekdahl und Kassebohm, gewinnen zwar erkennbar, jedoch stehen dem mindestens ebenso große Verluste im Seehafen gegenüber. Die prognostizierte Nachfrage von ca. 15 Fahrgästen pro Fahrt auf dem stärksten Abschnitt bei einer Fahrzeugkapazität von rund 200 Sitzplätzen in einer S-Bahn ist wirtschaftlich nicht vertretbar. Zwischen Seehafen und Bahnbetriebswerk sind lediglich fünf Fahrgäste pro Fahrt für die S-Bahn zu erwarten.

Die Ergebnisse der VISUM-Modellierung zeigen, dass die Wiedereinführung der S-Bahn in den Seehafen kein geeignetes Mittel ist, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Hafengebiet sinnvoll zu erhöhen. Die Hauptgründe sind:

- die Weitläufigkeit des Hafengebiets,
- Nutzungskonflikte bei der Schieneninfrastruktur sowohl im Seehafen als auch auf den Zulaufstrecken,
- keine ausreichende Grundlast tagsüber auf Grund der Schichtzeiten im Seehafen,
- ungenügendes Fußgängeraufkommen auf den Ostseefähren und
- die periphere Lage der S-Bahn-Trasse und ihrer Haltepunkte zu Wohngebieten und Arbeitsplätzen.

Es wäre neben der Schienenanbindung immer zusätzlich eine Busanbindung erforderlich.

Die Untersuchungsergebnisse fließen in ein Bedienkonzept zur Erschließung des Seehafens ein, welches Bestandteil des fortgeschriebenen Nahverkehrsplanes sein wird. Dieses zielt ab auf eine geänderte / verbesserte Erschließung durch den Bus (erforderlich für Feinerschließung im Hafen). Die gutachterliche Empfehlung sieht keine Schienenanbindung für den Seehafen mehr vor.

Der Entwurf des Nahverkehrsplanes wird der Bürgerschaft nach erfolgter TÖB-Beteiligung (Träger öffentlicher Belange) Ende 2022/Anfang 2023 zur Beschlussfassung vorgelegt.

Mit der Vergabe des Netzes Teilnetz Warnow II mit den Linien S1 – S3 der Rostocker S-Bahn durch die Verkehrsgesellschaft M-V an die DB Regio AG wurde das Bedienkonzept ohne S-Bahn-Anbindung Seehafen beauftragt. Die Laufzeit des Vertrages ist von Dezember 2024 bis 2039.

Claus Ruhe Madsen

Anlagen

Keine