



TRAM WEST

Öffentlichkeitsbeteiligung

Ergebnisse der „Gläsernen Werkstatt“
und des Online-Dialogs

Liebe Rostocker:innen,
liebe Reutershäger:innen,
liebe Teilnehmende des Online-Dialogs und der Gläsernen Werkstatt,

nach vier Wochen Online-Dialog (9. Dezember 2024 bis 5. Januar 2025) mit rund 1.450 Website-Nutzenden, 137 Beiträgen, 170 Kommentaren und 670 ausgefüllten Fragebögen sowie fünf Tagen Gläserner Werkstatt (12. bis 16. Dezember 2024) mit rund 850 Teilnehmenden endete Anfang Januar 2025 die erste Dialogphase zur Straßenbahnnetzwerkerweiterung nach Reutershagen. Seitdem hat unser Team die eingebrachten Anregungen, Hinweise und Ideen ausgewertet. Diese werden nun im Rahmen der weiteren Planung intensiv geprüft und bewertet.

Die Beiträge der Teilnehmenden zeigen uns die Bedeutung des Vorhabens und welche Perspektiven die Bürger:innen auf die Planungen der TRAM WEST haben. Um den Austausch transparent zu gestalten, möchten wir die gesammelten Themen und Hinweise hier zusammenfassen und allen Interessierten zugänglich machen.

Ein herzliches Dankeschön an alle, die sich die Zeit genommen haben, an den Dialogformaten teilzunehmen und wichtige Beiträge beigesteuert haben. Die vielen Fragen zu Planungsdetails, zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots sowie die kritischen und positiven Rückmeldungen helfen uns, die Planung weiter voranzubringen.

Ihr Projektteam TRAM WEST

der Rostocker Straßenbahn AG & der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Das Projektteam

Gemeinsam führen die Hanse- und Universitätsstadt Rostock und die Rostocker Straßenbahn AG die Planung und den Ausbau der neuen Straßenbahnstrecke TRAM WEST durch – der zentrale Baustein für die nachhaltige Stadtentwicklung Rostocks.

Dabei übernimmt die RSAG die Gesamtprojektleitung, die städtischen Ämter werden über eine Koordinierungsstelle vertreten.

Mehr als 20 Expert*innen arbeiten intensiv im Kernteam an dem Projekt. Weitere 30 Mitarbeitende aus externen Ingenieur-, Kommunikations- und Gutachterbüros bringen ihre Fachkompetenz ein.

Rostocker Straßenbahn AG

Abteilung Strategische Verkehrsplanung
Abteilung Marketing und Vertrieb
Abteilung Technik
Abteilung Finanzen, Controlling und Einkauf

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Tiefbauamt
Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität
Kämmereiamt
Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt
Amt für Stadtgrün, Naturschutz, Friedhofswesen
Amt für Umwelt- und Klimaschutz
Amt für Bürgerkommunikation und Wahlen
Zentrale Steuerung
Büro der Oberbürgermeisterin / Fachbereich Presse- und Informationsstelle

VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH & IFOK GmbH



Mögliche Linienführungen im Planungsgebiet – Gesamtübersicht

- Gesamtlänge der Trasse: 3,8 km
- Führung entlang des Barnstorfer Rings mit Anschluss an das Bestandsnetz im Bereich des Zoos (Südabschnitt)
- Verschiedene Möglichkeiten der Linienführung zwischen dem Barnstorfer Ring und der Goerdelerstraße (Mittelabschnitt)
- Verschwenken der Trasse in Richtung Norden zur Umfahrung des Schulkomplexes des Christophorusgymnasiums
- Führung entlang der Goerdelerstraße mit Anschluss an das Bestandsnetz im Bereich des Braesigplatzes/Hamburger Straße (Nordabschnitt)



1 Einführung

2 Auswertung Hinweise Gläserne Werkstatt, Online-Dialog & Mitmach-Postkarten

2.1. Linienführung & Haltestellen

2.2. Aufenthaltsqualität

2.3. Umwelt & Natur

2.4. Mobilitätsangebote



2.5. Pkw-Verkehr

2.6. Radverkehr

2.7. Fußverkehr

2.8. Barrierefreiheit

2.9. P+R Groß Schwaßer Weg

2.10. Fragen an das Projekt

2.11. Ergebnisse Fokusgruppen

3

3. Online-Dialog

3.1. Ergebnisse Dialogkarte

3.2. Ergebnisse Umfrage



1. Einführung

Öffentlichkeitsbeteiligung

Überblick

Wozu dient der Bürger:innendialog zur TRAM WEST?

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung haben wir schon in der Entwurfsplanung der Öffentlichkeit den aktuellen Stand der Planungen zur TRAM WEST vorgestellt. Ziel der Dialogangebote ist es, mit den Eigentümer:innen, Anwohnenden und Anliegenden sowie Interessierten und Engagierten ins Gespräch kommen und Hinweise, Anregungen und Ideen zum Vorhaben zu erhalten.

Welche Möglichkeiten der Beteiligung gab es bisher?

Im Zeitraum vom 9. Dezember 2024 bis 5. Januar 2025 wurde ein Online-Dialogportal zur TRAM WEST freigeschaltet, bei dem sich interessierte Bürger:innen über eine interaktive Karte sowie einen Fragebogen mit ihren Anregungen, Ideen und Hinweisen zu einzelnen Themen einbringen konnten. Vorschläge, die über die Hinweiskarte eingereicht wurden, konnten zusätzlich kommentiert und mit weiteren Anregungen versehen werden. Zudem bestand die Möglichkeit, Hinweise und Ideen per Mitmach-Postkarte an die RSAG zu senden.

Interessierte konnten sich zudem vom 12. bis 16. Dezember 2024 in der Kunsthalle Rostock bei der „Gläsernen Werkstatt“ über das Vorhaben informieren, mit dem Planungsteam austauschen und Ideen sowie Hinweise abgeben. In vier sogenannten Fokusgruppen (Kleingärten, Umwelt & Natur, Barrierefreiheit und Schüler:innen) wurde der aktuelle Planungsstand vertiefend diskutiert, und es wurden Maßnahmvorschläge sowie Prüfaufträge an das Planungsteam formuliert.

Zahlen & Fakten



5 Tage
Gläserne Werkstatt



ca. 850
Teilnehmende



4 Fokusgruppen



4 Wochen Online-Dialog
1.443 Website-Besuche
www.mitmachen-tram-west.de



ca. 450 Hinweise & Maßnahmvorschläge*
***Gläserne Werkstatt, Online-Dialog, Mitmach-Postkarten**



670 ausgefüllte Fragebögen
der Online-Beteiligung

Öffentlichkeitsbeteiligung

Überblick

Was passiert mit den eingebrachten Hinweisen und Ideen?

Seit dem Ende der ersten Phase des Online-Dialogs wurden die eingereichten Hinweise und Ideen rund um die TRAM WEST ausgewertet. Ergebnis dieses Prozesses ist die vorliegende Dokumentation. Für diese wurden die Beiträge gebündelt. Die Dokumentation zeigt welche Rückmeldungen von den Teilnehmenden in den Planungsprozess eingebracht wurden.

Im weiteren Planungsprozess werden diese geprüft und fließen in die Ausarbeitung möglicher Planungsvarianten ein. Die Rückmeldungen aus dem Dialogprozess sind ein wichtiger Baustein zur Ableitung einer Vorzugsvariante für die TRAM WEST.

Wird es weitere Dialogangebote geben?

Sobald eine aktualisierter Planungsstand vorliegt, wird dieser der Öffentlichkeit präsentiert und im Rahmen weitere Dialogangebote diskutiert. Dazu werden ab dem Frühjahr 2025 weitere Dialogangebote durchgeführt werden. Über die jeweiligen Möglichkeiten zur Beteiligung werden wir frühzeitig informieren.

Zentrale Themen & Fragestellungen



Linienführung &
Haltestellen TRAM WEST



Radverkehr



Anbindung Busnetz



Fußverkehr



Straßenraumgestaltung



Nutzen & Bedarf



Barrierefreiheit



Pkw- /
Ruhender Verkehr



Kleingärten & Grün



Ausgleich & Entschädigung

Öffentlichkeitsbeteiligung Impressionen Gläserne Werkstatt



Öffentlichkeitsbeteiligung Impressionen Gläserne Werkstatt





2. Auswertung der Hinweise der Gläsernen Werkstatt, des Online-Dialogs & der Mitmach-Postkarten



Auswertung Hinweise Gläserne Werkstatt & Online Dialog

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Gläsernen Werkstatt (12.-16. Dezember 2024), des Online-Dialogs sowie der eingegangenen Hinweispostkarten (Teilnahme- bzw. Einsendezeitraum 9. Dezember 2024 bis 5. Januar 2025) dargestellt. Aufgrund thematischer Überschneidungen und zur besseren Lesbarkeit haben wir uns dazu entschlossen, die eingereichten Hinweise nach Themen und Orten zu bündeln.

Insgesamt gingen über die verschiedenen Kanäle rund 450 Einzelhinweise, Kommentare und Maßnahmvorschläge ein. Die eingereichten Beiträge liefern konkrete Hinweise, Ideen und Forderungen zur Linienführung, der Lage und Gestaltung der Haltestellen sowie der barrierefreien Einrichtung, zu Anpassungen des Pkw-, Fuß- und Radverkehr, zur Aufenthaltsqualität oder den Belangen von Natur und Umwelt sowie den Belangen der Kleingartenvereine.

Neben den Anregungen, Hinweisen und Ideen gab es zahlreiche Meinungsbeiträge. Das Spektrum reichte dabei von einer eher kritischen/ablehnenden Haltung bis hin zu einer deutlich befürwortenden Haltung zur TRAM WEST. Das Verhältnis war aber insgesamt ausgewogen.

Die Ergebnisse der Auswertung der Beiträge sind stichpunktartig zusammengefasst.

Linienführung & Haltestellen

2.1. Linienführung & Haltestellen

Linienkonzepte

Allgemeine Hinweise

- **Flexibilität:** Die Tram West sollte verschiedene Linienkonzepte abwickeln können, nicht nur mit Linienwechsel von/zur Linie 2 an der Haltestelle Reutershagen. Dieser Linienwechsel stellt für den Fahrplan der Straßenbahnlinien eine weitreichende Festlegung dar. Chance offenhalten, z.B. die Linie 2 auch ohne Linienwechsel bis in den Süden von Reutershagen führen zu können. Darüber hinaus macht die Schleife die Strecke auch resilient für Störungsfälle und künftige Umleitungen.
- **Wendeschleife** (möglichst von beiden Seiten befahrbar) einrichten, z. B. am P+R Parkplatz Groß Schwaßer Weg, südlich des Wohngebietes Reutershagen II, am CJD (von Norden aus befahrbar).
- **Straßenquerschnitte**
 - Straßenbahnführung gemeinsam mit dem Pkw-Verkehr, um Fläche zu sparen
 - Straßenbahn und Pkw-Verkehr in die Mitte der Straße legen. Radweg, Fußweg und Grünstreifen beidseitig
- **Taktung:** Möglichst Dichte Taktung für maximale Attraktivität. Bei Großveranstaltungen oder zu Stoßzeiten im Schulverkehr Möglichkeit zusätzlicher Fahrten (Verstärker) prüfen, bspw. bis P+R Groß Schwaßer Weg.
- **Vorrangschaltung für Bus und Bahn** (im gesamten Stadtgebiet)
- Vorhaben in zwei **Teilstrecken** realisieren, um die Effekte zu beobachten.
 - Abschnitt A: Verlängerung bis P+R Groß Schwaßer Weg
 - Abschnitt B: Groß Schwaßer Weg bis Goerdelerstraße / Hamburger Straße

Barnstorfer Ring:

- Nutzung der Flächen der überbreiten Kurve und des Parkplatzes am Zoo, um möglichst viele Bäume zu schonen
- Trasse an den Westfriedhof heranführen und Kurve maximal ausfahren, um eine Haltestelle möglichst nah an diesem zu gewährleisten
- Tram-Anbindung an den Friedhof erhalten oder umbauen und für Busverkehr nutzen
- Erschließung und Willkommenswirkung des Zoos neu denken. Neue Wege und Erschließung durch den Park nördlich des Zoos (westlich Trotzenburg)
- Umsteigemöglichkeiten von der Tram in den Bus an der Haltestelle Zoo wichtig für die Anwohner:innen im Bereich Rennbahnallee / Neuer Friedhof / Richtfunkturn

P+R Parkplatz Groß Schwaßer Weg

- P&R Groß Schwaßer Weg etwa mittig kreuzen, um die Umsteigewege aus jeder Richtung kurz zu halten

2.1. Linienführung & Haltestellen

Linienkonzepte

Groß Schwaßer Weg: Allgemeine Hinweise

- Aktuell wenig Platz für gemeinsame Nutzung Pkw-Verkehr und Tram, Chance: Verkehrliche Neuordnung des Groß Schwaßer Weges (Straßenbahnverkehr, Autoverkehr, Fußgänger und der Radverkehr)
- Sanierungsbedarf
- Einschränkungen durch Baustellen oder Buslinien würden Verkehrsproblem um CJD verstärken, Umleitungen schwierig

Groß Schwaßer Weg: Vorschläge Linienführung

- Direkte Verbindung vom P+R-Parkplatz hinter dem CJD entlang durch die Kleingärten und dann nach Reutershagen
- Verkehrsknotenpunkt Kopernikusstraße, A sternweg, Groß Schwaßer Weg aufgrund der bestehenden Verkehrsbelastung vermeiden
- Einrichtung eines „besonderen Bahnkörpers“ im Groß Schwaßer Weg in Lage der Busch- und Schotterflächen und Parkplätze (nahe der Wohnbebauung) bis kurz vor dem CJD, um Stau zu vermeiden
- Vor der Engstelle Sternwarte / CJD Sternwarte ins Gartenareal einbiegen und dort Haltestelle in beide Richtungen einrichten, damit die Schulkinder keine Fahrbahn

queren müssen. Um die Haltestellen gerade und die Kurven darum gering zu halten, könnte die Trasse schräg über die CJD-Bestandsfläche (Sportplatz) führen. Dafür müsste mit dem CJD ein Flächentausch vereinbart werden. Als Ersatz könnte bspw. eine Fläche aus dem Innenriss der folgenden Rechtskurve dienen.

- Linienführung am CJD zwischen den Schulgebäuden wird aufgrund von Sicherheitsbedenken z.T. als kritisch gesehen. Angeregt wird, die Trasse außerhalb des Geländes des CJD zu führen und möglichst wenig Kleingärten in Anspruch zu nehmen.
- Die Auflösung einer Kleingartenanlage (komplett) hinter der Schule (CJD) schafft Platz für die Straßenbahn, Zugang (Haltestelle) für die Schule und ggf. Erweiterungsbauten. Nebenliegende Anlagen könnten mit ihren Versorgungsleitungen und Wegen bestehen bleiben!
- Trassenführung über A sternweg (zwischen CJD) über „Feldweg“ Westseite Bebauung A sternhof, via Ostrand Reutershäger Wiese über Reutershäger Weg, Fußballplatz Reutershäger Weg, Goerdelerstraße
- Linienführung von Groß Schwaßer Weg via A sternweg und Edelweißweg
- Bestehende Gartenwege in den Kleingartenanlagen nutzen

2.1. Linienführung & Haltestellen

Linienkonzepte

Edelweißweg

- Im Bereich Edelweißweg könnte die Trasse so geführt werden, dass die Kleingartenvereine möglichst nicht zerteilt werden. Die Trasse könnte bspw. durch das „wilde Grün“ geführt werden, um Gärten und Grundstücke nicht in Anspruch nehmen zu müssen.

Goerdelerstraße

- Goerdelerstraße Süd: Gleise in Richtung Husemannstraße schwenken, um Teil des Baumstreifens zu erhalten. Den wohnhausfernen Teil der Hundewiese nutzen.
- Goerdelerstraße Mitte: Lage der Fahrbahnen und des Senkrechtparkstreifens möglichst erhalten und durch zwei geschützte Fahrradwege ergänzen. Die Straßenbahn könnte westlich angereicht werden, um Abstand zur Wohnbebauung zu erreichen.
- Goerdelerstraße Nord: Kreisverkehr erhalten, wenn möglich vorsichtig umrunden, so dass nur ein Bahnübergang über die Walter-Stoecker-Straße entsteht. Die Trasse könnte anschließend mittig dem Grünbereich westlich der Fahrbahn folgen.

Knotenpunkt Hamburger Straße

- Einrichtung einer Haltestelle "Druwappelplatz", Anschluss ans Bestandsgleis am Nordende durch die Baumücke im Kreuzungsbereich.
- Abzweigmöglichkeiten in beide Richtungen schaffen.
- Prüfung einer Unterführung und eines Tunnels zur Querung des Knotenpunkts Hamburger Straße, um Staus an Ampeln zu vermeiden.
- Vorrangschaltung am Knotenpunkt Hamburger Straße.

2.1. Linienführung & Haltestellen

Ergänzende ÖPNV-Angebote zur TRAM WEST

Allgemeine Hinweise

- Anbindung zum Tannenweg (beim Zoo) schaffen
- Erreichbarkeit Haltestelle „Neuer Friedhof“ sicherstellen
- Anbindung westliche Gartenstadt
- Buslinie über die Satower Straße bis zum CJD

Maßnahmenvorschläge

- **Anruf-Bus** zur Erschließung von Mönkweden-Vorweden > Einrichten einer Linie bis zur Walter-Husemann-Str. oder zum Markt Reutershagen mit direktem Übergang zu Stadt- und Regionalverkehr sowie zur Straßenbahn.
- **Revierlinie Reutershagen West** via Erich-Mühsam-Straße, Etkar-André-Straße, Mathias-Thesen-Straße, Bernhard-Bästlein-Straße, Walter-Stoecker-Straße, Goerdelerstraße > Ersatz für Linien 25 und 39, die dann nur noch am Markt Reutershagen halten und dort wenden. Gebiet durch neue Haltestellen erschließen, u. a. Haltestelle direkt am Gymnasium Reutershagen.
- **Busverbindung Groß Schwaß:** (Anruf-)Busverbindung vom P+R-Platz Groß Schwaßer Weg über Groß Schwaß zum dazugehörigen Bahnhof, um Pendelnde an den SPNV und den ÖPNV direkt anzubinden.

- **Buslinie 25** inkl. Taktung erhalten
- **Buslinie 28**
 - zum CJD (ab Neuer Friedhof) aufrechterhalten.
 - Führung der Linie 28 über den Westfriedhof hinaus zum Tannenweg, weiter zum Campus Südstadt
 - Neuführung der Linie 28 am Westfriedhof über Haltestelle Westfriedhof, via Tannenweg, Haubentaucherweg, Satower Straße, Südring als neue, schnelle Querverbindung, die die Siedlungen am Neuen Friedhof besser erschließt und zusätzlich vor Stau absichert. Kosten für Taxi Linie 30 entfallen. Dazu muss der Weg zwischen Westfriedhof & Tannenweg für Busse ertüchtigt & mit einer Busschleuse versehen werden.
- **Buslinie 39** erhalten, um Anbindung Hansaviertel und Südstadt sicherzustellen, Anbindung Satower Straße

2.1. Linienführung & Haltestellen

Alternative Linienkonzepte

- **Anbindung Lichtenhagen/Evershagen** via Reutershagen Markt zum Zoo
- **Anbindung Schmarl**
- **Anbindung von Groß Klein**
- **Anbindung Lichtenhagen/Lütten Klein** (westliches Wohngebiet)
- Neuer Friedhof
 - Tram-Anbindung an den Friedhof erhalten
 - Tram-Trasse erhalten, umbauen und für Busverkehr nutzen
- **Anbindung Kritzmow/Stäbelow/Sievershagen** (in Kooperation mit dem Landkreis)
- **Anbindung Warnemünde**
- **Anbindung Schutow/Ostseepark**
- **Anbindung Gehlsdorf**
- **Anbindung Biestow Ausbau**
- **Toitenwinkel mit Dierkow** verbinden
- **Anbindung Südstadt**
 - Straßenbahnlinie von der Südstadt via Hauptbahnhof, neuer Markt, Holbeinplatz, Reutershagen Markt zum Zoo
 - Anbindung der Südstadt, dafür die Gleise aus dem Barnstorfer Wald heraushalten
 - Anbindung Südstadt über Zoo, Neuer Friedhof, Sportplätze im Damerower Weg
 - Ringschluss / Verlängerung von der Haltestelle Mensa/Südstadt in Richtung Neuer Friedhof, weiter nach Kritzmow. Vorteil: Satower Straße würde durch geminderten Autoverkehr entlastet, Haltestelle Neuer Friedhof wird als Knoten aufgewertet, Brücken Rennbahnallee noch wertvoller
 - Ringschluss Campus Südstadt–Thierfelderstraße: Querspange zwischen Campus Südstadt und Thierfelderstraße
 - Vom Zoo den Campus Südstadt an die Tram anschließen. Vorschlag Streckenverlauf: Holbeinplatz - Hamburger Str. - Tschaikowskistr. - Trotzenburger Weg - Rennbahnallee - Satower Straße – Südring, usw.

2.1. Linienführung & Haltestellen

Alternative Linienkonzepte

Anbindung Stadien & Schwimmbad

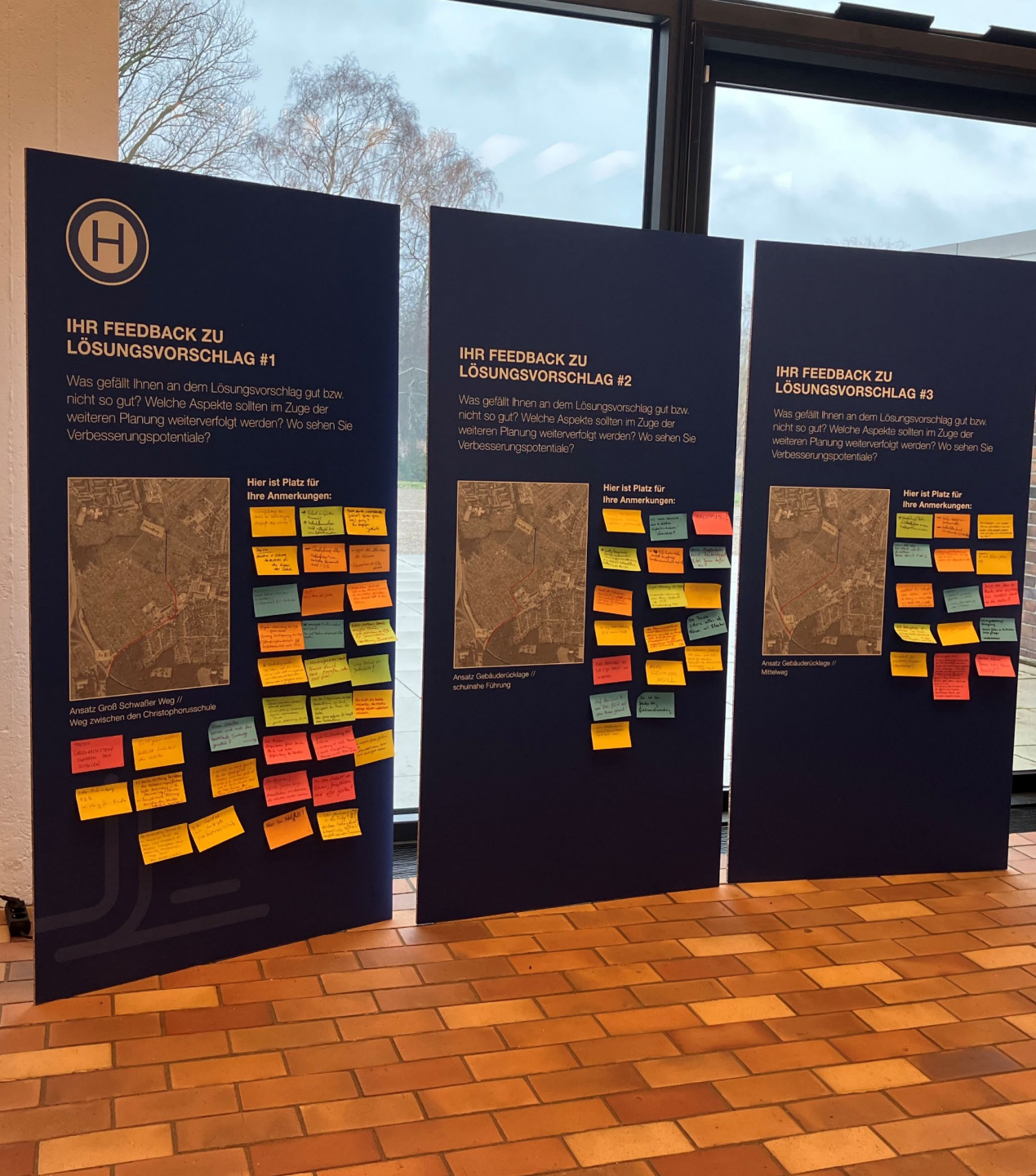
- Linienführung vom P+R Groß Schwaßer Weg über Ostseestadion (mit eigener Haltestelle) in Richtung Innenstadt und Evershagen. Trassenführung durch den Barnstorfer Wald zum Ostseestadion.
- Anbindung der Schwimmhalle und der Stadien über Rennbahnallee und Kuphalstraße
- Anbindung Schwimmhalle, Ostseestadion, Kasernen, CJD. Anbindung des Klinikums Schillingallee
- Anbindung Ostsee-Stadion, Erweiterung zur Schillingallee
- Anbindung Ostseepark, von der Haltestelle Thomas-Morus-Straße
- Bus bis/ab CJD nach Reutershagen über Schwimmhalle
- Trasse über die Ulrich-von-Hutten-Straße bis Tschaikowskistraße mit Anbindung OSPA Arena, Neptunschwimmhalle, Ostseestadion, Zoo, Innenstadt und ggf. Hauptbahnhof
- Trotzenburg, Schwimmhalle in Richtung Reuterpassage. Anbindung des P+R Groß Schwaßer Weg an die Tram mit Bussen
- Linienführung über die Schwimmhalle und Ulrich-von-Hutten-Straße

Sonstiges

- Strecke ab dem Edelweißweg über Joseph-Haydn-Str., Tschaikowskistr. und Kopernikusstr. weiterführen > So könnte zusätzlich die Sporthalle (OSPA Arena), LIDL, BwDLZ, Neptun-Schwimmhalle und die Agentur für Arbeit an die Strecke angebunden werden
- Straßenbahnlinie entlang Ulrich-von-Hutten-, Händel-, Tschaikowskistraße, zum Neuen Friedhof, über Kiefernweg nach Biestow
- Statt Tram eine direkte Busverbindung zur Anbindung des Komponistenviertels/Reutershagens an die Haltestelle Zoo
- Anbindung Seniorenheim Erich-Mühsam-Straße 11
- Mischung aus Straßenbahn und S-Bahn nach Karlsruher Vorbild, so dass auch Straßenbahnen auf der Rostocker S-Bahnverkehrsstrecke fahren können
- Strandbahn von Warnemünde nach Markgrafenheide reaktivieren
- Außerhalb des Planungskorridors: Grünflächen westlich Barnstorfer Ring nutzen, statt Nutzung von Flächen bewirtschafteter Gärten
- Trassenführung parallel zum Westzubringer
- Route Hansaviertel - Reutershagen (Linie 25, 39)
- Anbindung der Schulstandorte in Reutershagen sowie wichtiger Hotspots (Marinehauptquartier, Stadion, Universitätsmedizin)

2.1. Linienführung & Haltestellen

Hinweise aus der Gläsernen Werkstatt zu den Lösungsvorschlägen für eine mögliche Trassenführung im Mittelabschnitt



2.1. Linienführung & Haltestellen

Feedback zu Variante A

Positiv:

- Geringster Verlust an Kleingärten
- Nutzung bereits versiegelter Flächen
- Haltestelle Nähe CJD (ggf. zwischen den Schulen), Arbeitsagentur, Schwimmhalle

Kritisch:

- Nähe zur Wohnbebauung, ggf. „Lärm“ als Problem?
- „Engstelle“ Groß Schwaßer Weg
 - Straßengebundenheit als Problem
 - Unterbringung aller Verkehrsträger schwierig
- Querung zwischen den Schulen ggf. als „Sicherheitsrisiko“?
- Ggf. Beeinträchtigung der Arbeit der Sternwarte durch zu nahe Trassenführung?

2.1. Linienführung & Haltestellen

Feedback zu Variante B



Positiv:

- Kompromiss zwischen Verlust von Kleingärten und Einschränkungen durch begrenzten Verkehrsraum
- Gute Anbindung CJD-Campus, aber keine Beeinträchtigung der Grundschule

Kritisch:

- Abtrennung von Kleingartenparzellen im Bereich des CJD
- Nähe zur Wohnbebauung, ggf. „Lärm“ als Problem?
- Erschließung Kleingartenanlagen

2.1. Linienführung & Haltestellen

Feedback zu Variante C

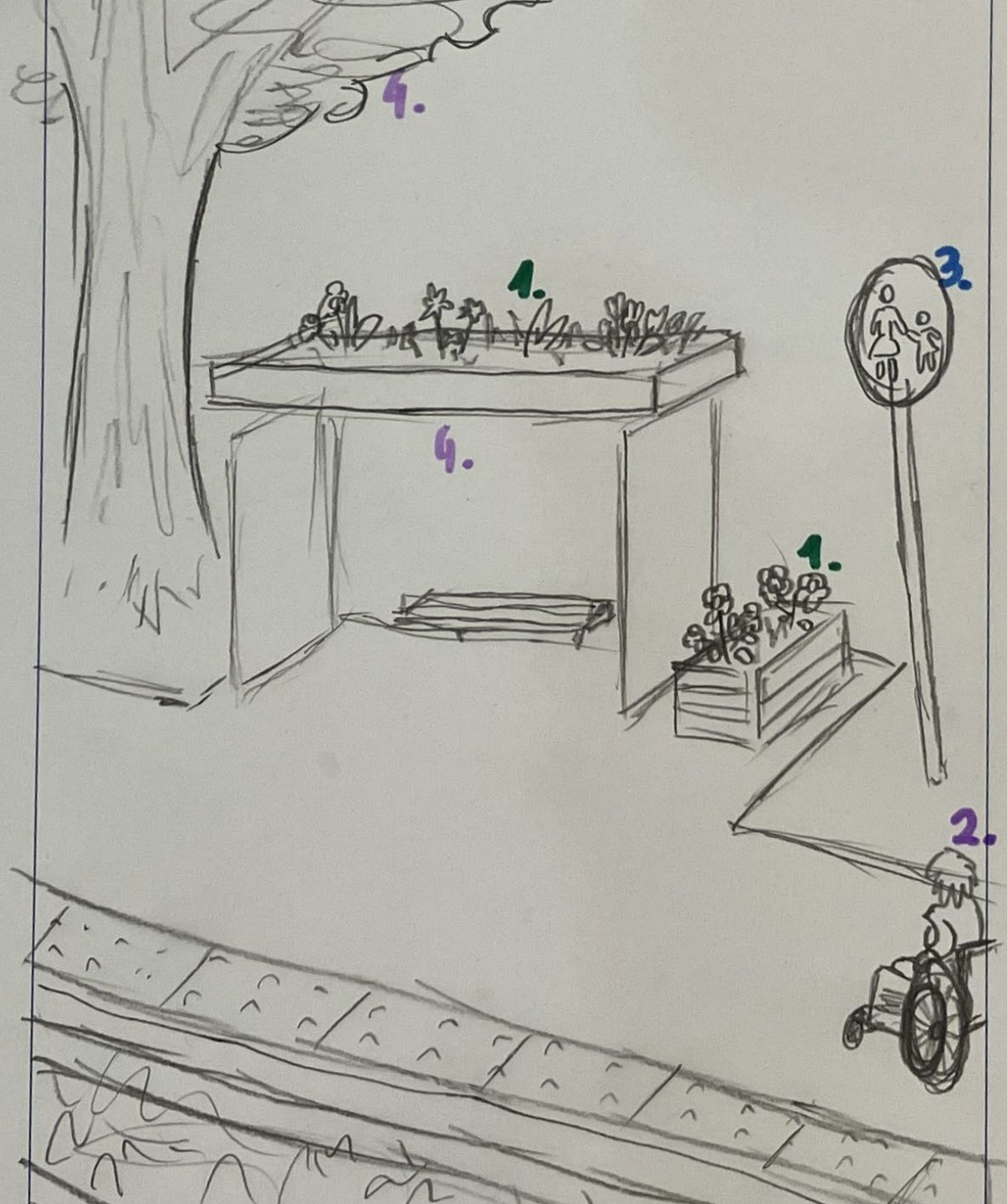


Positiv:

- Engstelle Groß Schwaßer Weg entfällt, keine Stau-Gefahr

Kritisch:

- Hoher Verlust an Kleingärten
- Haltestellen zu weit entfernt von Sternwarte, Wohnbebauung, CJD
- Variante mit größtem Eingriff in Natur und Umwelt, höchster Grad an „Versiegelung“



2.1. Linienführung & Haltestellen

Vorschläge zur Lage & Gestaltung der Haltestellen

2.1. Linienführung & Haltestellen

Haltestellen: Allgemeine Hinweise zu Lage & Gestaltung

- Haltestellen so legen, dass Umsteigemöglichkeiten berücksichtigt werden
- möglichst kurze Wege zwischen Tram- und Buslinien
- Haltestellen so platzieren und errichten, dass möglichst wenig Kleingärten wegfallen
- Bahnsteige so einrichten, dass dort auch Busse halten und die Trasse gemeinsam nutzen können
- Haltestellen so planen und bauen, dass sie perspektivisch für Einsatz von mind. 45 m Fahrzeugen (vgl. Prüfauftrag II-F.2 Nahverkehrsplan) geeignet sind
- Haltestellen so planen, das eine Querung der Fahrbahn beim Umstieg entfällt
- Größerer Abstand zur Fahrbahn
- Begrünte Haltestellen (z. B. Gründächer, Fassadenbegrünung den Rückwänden der Haltestellen, Grün im Gleisbett, Rasenflächen > denkbar wären auch Patenschaften für die Haltestellen (z. B. an Anwohner:innen, die sich um die Gestaltung kümmern oder im Hochsommer Gießdienste übernehmen)
- Rauchverbot an den Haltestellen oder Einrichtung von Raucherinseln/-kabinen (zumindest an allen größeren Umsteigepunkten)
- Beschattung (abhängig vom Sonnenstand), gerade die Sitzgelegenheiten sind im Hochsommer manchmal in der prallen Sonne
- Beleuchtung bspw. über Solarenergie auf den Dächern der Haltestellen
- Spielmöglichkeiten für Kinder
- Anzeigetafeln (digital)
- Fahrpläne
- Uhr
- mehr Abstand zu den Autos
- gemütliche Sitzmöglichkeiten
- Barrierefrei
- Fahrradstellplätze

2.1. Linienführung & Haltestellen

Haltestellen: Hinweise zur Lage der Haltestellen

Barnstorfer Ring

- Haltestelle am Zoo, mit repräsentativer Architektur
- Haltestelle Zoo auf die andere Straßenseite verlegen, damit der Weg vom Wohngebiet Funkturm nicht noch länger wird!
- Westfriedhof

P+R Parkplatz Groß Schwaßer Weg

- Umsteigemöglichkeit andere Verkehrsträger (LK Doberan)

Groß Schwaßer Weg

- Haltestelle CJD (z. B. Höhe Tulpenweg 5a und/oder möglichst dicht an der Agentur für Arbeit platzieren)

Knotenpunkt Edelweißweg / Kuphalstraße / Joseph-Haydn-Straße

- Haltestelle Edelweißweg (bspw. Höhe Edelweißweg #2 zur Anbindung KGV und Komponistenviertel)
- Haltestelle im Bereich Walter-Stoecker-Straße 1c, um kurze Umstiegswege zwischen Bus und Bahn zu ermöglichen
- Haltestelle 4 (Kreuzung Edelweißweg, Kuphalstraße, Joseph-Haydn-Straße)
- Erschließung der Kuphalstraße, Haydnstraße, Aternweg etc.

- Aternweg / Höhe Edelweißweg
- Haltestelle "Joseph-Haydn-Straße" (Höhe Kuphalstraße 61)

Goerdelerstraße

- Haltestelle zwischen Bonhoefferstraße und Erich-Mühsam-Straße (z. B. Höhe Erich-Mühsam-Straße 45) zur Anbindung des Südens des Stadtteils
- Haltestelle Höhe Walter-Husemann-Straße
- Haltestelle Clara-Zetkin-Straße (etwa Höhe Goerdelerstraße 1) zur Anbindung des Gymnasiums Reutershagen und der Grundschulen
- Haltestelle "Markt Reutershagen" in der Nähe des Kreisverkehrs, Haltestelle am Kreisverkehr, so planen, dass ein Umstieg zwischen Bus und Straßenbahn ohne große Fußwege und Wartezeiten an Ampeln möglich ist
- Haltestelle "Druwappelplatz", um nordwestlich Reutershagen 2 eine bessere Anbindung ohne fußläufiges Queren der Hauptstraßen Hamburger- und Goerdelerstraße zu ermöglichen

Knotenpunkt Hamburger Straße

- Umsteigemöglichkeiten am Knotenpunkt Hamburger Straße schaffen

Aufenthaltsqualität

2.2. Aufenthaltsqualität

- Sorge vor Lärm und Sichtbehinderungen durch die Straßenbahn im Bereich der Kleingärten und der Wohnbebauung
- Sorge vor Lärmbelastungen während der Bauzeit
- Lärm: gesetzliche Vorgaben sind unbedingt einzuhalten > Regelmäßige Prüfung sowohl während des Baus als auch des Betriebs
- Grünstreifen in der Goerdelerstraße erhalten
- Einschränkung der Qualität und der Nutzbarkeit der Reutershäger Wiesen und der Grünflächen in der Goerdelerstraße (z. B. möglicher Verlust des Rodelbergs und der Bolzplätze > Ausgleich schaffen)
- Möglichst viel Abstand zur Wohnbebauung (beidseitig) im Bereich der Goerdelerstraße
- Maßnahmenvorschläge
 - Lärm- und Sichtschutz im Bereich der Kleingärten und Wohnbebauung, z. B. Hecken und Bäume
 - Verzicht auf Kettenfahrleitung, stattdessen Einfachfahrleitung, die optisch weniger auffällig ist
 - Bündelung der Fahrleitung mit Straßenlaternen
 - Rauchverbot an den Haltestellen oder Einrichtung von Raucherinseln/-kabinen (zumindest an allen größeren Umsteigepunkten)

Umwelt & Natur

2.3. Umwelt & Natur

Stärken des Vorhabens

- Potential der Tram West als wesentlicher Beitrag zur Verkehrswende sowie zur Erreichung der Klimaschutzziele wird vielfach gesehen

Schwächen des Vorhabens

- Überplanung der Flächen der Kleingartenanlagen > Inanspruchnahme möglichst gering halten bzw. möglichst auf eine Inanspruchnahme dieser Flächen verzichten
- Mögliche Baumfällungen und Verlust von Grün, insbesondere:
 - Reutershäger Wiesen
 - Grünfläche zwischen Reutershäger Weg /Goerdelerstraße /Alpenweg
 - Grünstreifen Goerdelerstraße
 - Barnstorfer Wald / Bäume entlang des Barnstorfer Rings

Forderung einer Planung, die

- möglichst baum- und grünschonend ist
- möglichst keine Eingriffe in die Kleingartenanlagen vornimmt
- an den Klimawandel und dessen Folgen (bspw. Starkregenereignisse, Trockenheit und Hitze) angepasst ist
- die Ressourcen (Boden, Wasser, Grün, Luft) schont und möglichst zu einer Verbesserung der jew. Schutzgüter beiträgt
- Möglichst wenig Fläche verbraucht (bspw. Möglichkeit der Bündelung von Verkehrsträgern prüfen)
- den Tier- / Artenschutz ernst nimmt

2.3. Umwelt & Natur

Maßnahmenvorschläge

- **Baumbestand** am Barnstorfer Ring (zwischen Trotzenburg und P+R-Parkplatz Groß Schwaßer Weg) schonen, stattdessen Inanspruchnahme des Parkplatzes am Zoo
- Möglichst viele **begrünte Gleise** entlang der Trasse
 - Bsp. Südstadt bei der Majakowskistraße, Evershagen und am Goetheplatz/Schröderplatz
 - Bsp. Dresdner Verkehrsbetriebe (<https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/technik/gleissysteme/rasengleis>)
 - Wenn möglich auch Blumen innerhalb des Gleiskörpers integrieren (Bsp. Frankreich)
 - Möglichst so planen, dass kein Einsatz von Pflanzenschutzmitteln notwendig ist
 - "Tramallee" aus Großbäumen (gern auch mehrreihig)
- **Lärmschutz**
- **Lichtverschmutzung verhindern**

Ausgleichsmaßnahmen

- vor Ort schaffen
 - so ausgestalten, dass eine gleichwertige CO₂-Absorption gewährleistet wird
 - einen Beitrag zum Erhalt der Artenvielfalt vor Ort leisten
- **Verkehrsführung** so planen, dass (bspw. durch Ampeln, die Stau verursachen können) keine zusätzlichen Belastungen durch Emissionen (CO₂, Lärm, etc.) entstehen

Weitere Hinweise

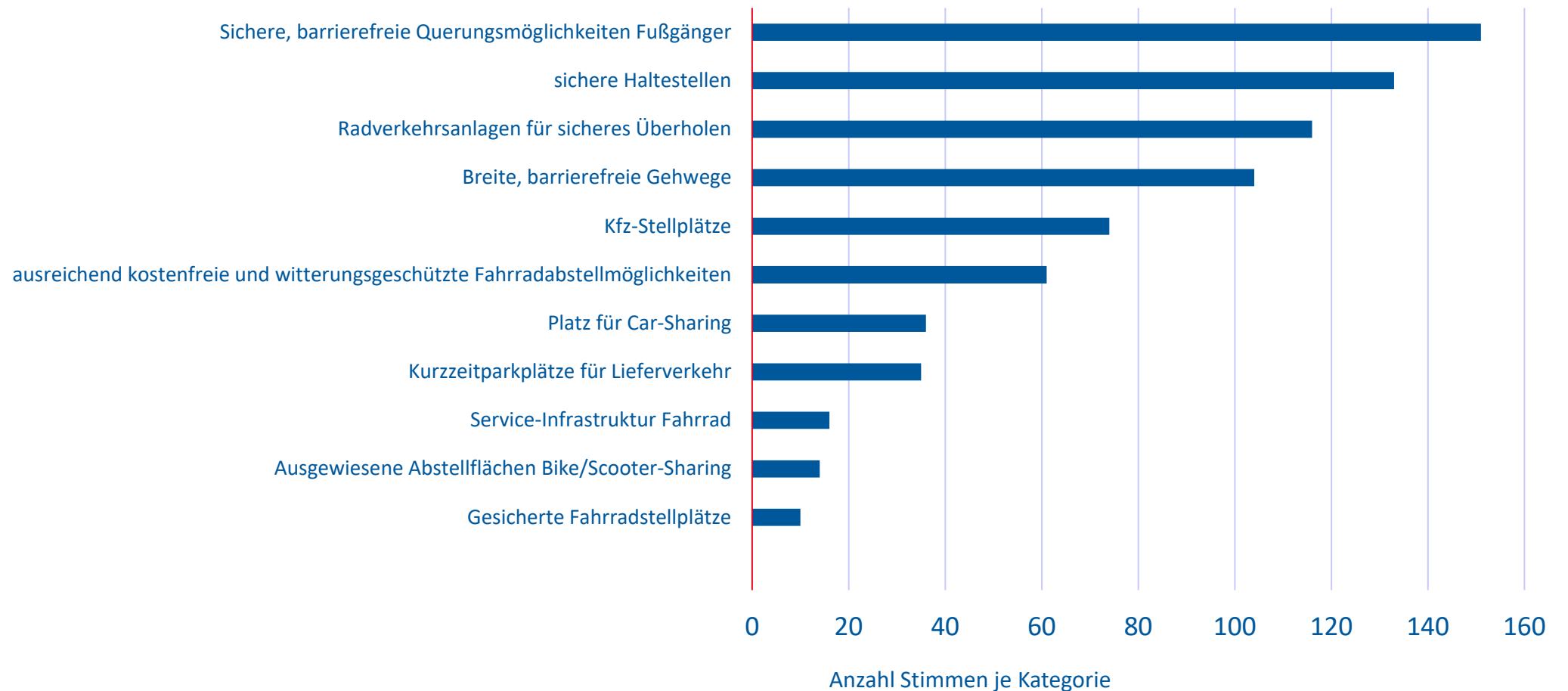
- Hinweise auf Wasseradern, die von den Parkentiner Teichen bis zum botanischen Garten und Schwanenteich reichen
- Sorge, dass Frischluftschneisen durch die Tram beschnitten werden

Mobilitätsangebote

2.4. Mobilitätsangebote

Welche Mobilitätsangebote sind Ihnen in ihrem Alltag besonders wichtig?

Im Rahmen der Gläsernen Werkstatt wurden die Teilnehmenden gefragt, welche Mobilitätsangebote für sie im Alltag besonders wichtig sind.



Pkw-Verkehr

2.5. Pkw-Verkehr

Allgemeine Hinweise

- Einschränkungen oder Behinderung des PKW-Verkehrs im Tram-Projektgebiet
- Ladestationen für E-Mobilität bei den Planungen berücksichtigen, fehlen in Reutershagen

Knotenpunkt Rennbahnallee / Barnstorfer Ring

- Kreuzungsbereich so umgestalten, dass die Gaststätte Trotzenburg erreichbar bleibt, die Standzeiten an der Ampel reduziert und die Abbiegesituation optimiert wird

Barnstorfer Ring / Parkplatz am Zoo

- Parkplatz ist sehr gut ausgelastet. Hoffnung, dass die Tram den Parkdruck reduziert. Dazu bedarf es einer attraktiven Anbindung, bspw. von der Mecklenburger Allee
- Parkplatz am Zoo erhalten
- Parkplatz am Zoo könnte zugunsten der Tram entfallen. Mit dem P+R Parkplatz Groß Schwaßer Weg steht in unmittelbarer Nähe eine kostenlose Alternative zur Verfügung. Der Zoo-Parkplatz könnte dann als Verkehrsfläche genutzt werden, wodurch Eingriffe in Umwelt und Natur reduziert werden können.

Groß Schwaßer Weg

- Groß Schwaßer Weg ist sehr eng, Pkw-Verkehr ist schon jetzt ein Problem. Sorge, dass sich die Situation weiter verschlechtert, wenn zusätzliche Busse und die Tram den Straßenraum mitnutzen
- Hohe Verkehrsbelastung im Umfeld (z. B. A sternweg, Kuphalstraße) aufgrund von Hol-/Bringverkehr zum CJD, zunehmendes Gefahren- und Unfallpotential
- wenige Warte-/Haltemöglichkeiten für Pkw
- wenig Platz an der Haltestelle
- vereinzelt Zweifel, dass das Problem der Elterntaxis und die damit zusammenhängenden Verkehrsbelastungen durch die Tram reduziert werden, da wohl viele der Schulkinder aus dem Umland kommen
- Groß Schwaßer Weg zum Schutz der Anwohnenden und Schulkinder zu einem verkehrsberuhigten Bereich umgestalten
- Platz für die Tram ggf. an der Seite Richtung Wohnbebauung

2.5. Pkw-Verkehr

Goerdelerstraße

- Kostenfreie Parkplätze für Anwohnende möglichst erhalten bzw. Ausgleich an der Goerdelerstraße oder im direkten Umfeld schaffen. Bspw. Bau eines Parkhauses auf der Buswendeschleife Goerdelerstr. / Ecke Bonhoefferstr.
- Bei der Umgestaltung sollte eine Autospur für den Verkehr aus der Innenstadt nach Reutershagen / Goerdelerstraße eingeplant werden, um so den Verkehr in der Tschairowskistraße zu reduzieren
- Ladestationen für E-Mobilität beim Umbau der Goerdelerstraße berücksichtigen

Kreisverkehr

- Kreisverkehr erhalten
- Keine Einschränkung der Funktion des Kreisverkehrs (für Fußgänger-, Fahrrad- und Autoverkehr) durch die Tram
- Schaffung einer zweiten Ausfahrt aus Reutershagen
- Zufahrt nach Reutershagen II darf nicht abgehängt werden (vgl. Baustelle zum Kreisel)

Knotenpunkt Hamburger Straße

- Braesigplatz für Autoverkehr schließen und Eikboomweg zum Mudder-Schulten-Weg als Umfahrung verlängern. Alternativ: Schaffung eines Übergangs mit Umfahrungssperre und Lichtwarnsignalen am Braesigplatz.
- Bei der Umgestaltung des Knotenpunktes, die Ausfahrtsituation aus dem Braesigweg verbessern. Die Straßenbahnstrecke ist hier kaum einzusehen. Eine Ampel o. Ä. wäre wünschenswert.

25

Radverkehr

2.6. Radverkehr

Allgemeine Hinweise

- In Reutershagen sowie entlang der TRAM-Strecke fehlt es an guten Radwegen!
- Haltestellen mit ausreichend Fahrradstellplätzen ausstatten
- Mögliche Servicewege, die zur Unterhaltung der Straßenbahnanlagen dienen, als Radwege mitnutzen
- Radschnellweg nach Warnemünde in die Planungen einbinden, möglichst wenig Querungen durch die TRAM mit einplanen
- Straßenraumgestaltung: Kombination von Rad-, Schienen und/oder Busspuren, um den Platzbedarf (Versiegelung und Abholzung) auf das Nötigste zu begrenzen
- beleuchtete Radwege (im Bereich der Schulen)

Knotenpunkt Rennbahnallee / Barnstorfer Ring

- Der Kreuzungsbereich ist durch seine unklare Gestaltung für Radfahrer gefährlich.
- Sichere Fahrradquerung der Rennbahnallee nördlich der Kreuzung

Barnstorfer Ring

- Waldwege sind nicht optimal fürs Rad. Es braucht qualitativ gute Radwege, parallel zu den Straßenbahnschienen.
- Radwege möglichst nicht direkt an der Straße führen, sondern an der Bahn. Ziel: Entschleunigung des Verkehrs für ältere Menschen auf dem Weg zur Stadtweide oder zum Friedhof.
- Radschnellwege in die Planungen einbeziehen, so das unnötiger Eingriff in die Umwelt vermieden werden. Mögliche Synergieeffekte zwischen beiden Projekten besser nutzen. Der Radschnellweg sollte sich an die Planung der Straßenbahn anpassen.
- Radwege nördlich Barnstorfer Ring unter Einbindung der Restasphaltkurve der alten Linie 39 inkl. Schaffung einer Quermöglichkeit über die Rennbahnallee
- Beleuchtung
- Zoo für den Radverkehr aus dem Umfeld besser erreichbar machen
- Neubau eines breiten Radweges entlang des Barnstorfer Rings bis ins Zentrum von Reutershagen, der weitestgehend getrennt vom Autoverkehr verläuft

2.6. Radverkehr

Groß Schwaßer Weg

- Groß Schwaßer Weg, insbesondere der Bereich am CJD, wird als unsicher für den Radverkehr wahrgenommen
- CJD für den Radverkehr aus dem Umfeld besser erreichbar machen
- Radweg am CJD möglichst getrennt vom Fußweg
- Umbau des Groß Schwaßer Wegs für den Radverkehr oder Schaffung separater Radwege parallel zur Trasse
- Zuwegung zum künftigen Radschnellweg schaffen

Edelweißweg

- Viel Radverkehr, insbesondere auch Kita- und Schulkinder

Goerdelerstraße

- Radwege entlang der Goerdelerstraße im Rahmen der Planungen mitdenken. Es fehlt es an guten Radwegen!
- Trassenbegleitender Radweg in Asphaltbauweise und mit ausreichender Breite

Knotenpunkt Hamburger Straße

- Verkehrsführung für Radfahrende im Zuge der Planungen optimieren
- Sorge, dass die Gleise den bestehenden Radweg in sehr spitzem Winkel schneiden könnten. Umsetzung so, dass die die Sturzgefahr für Radfahrende nicht erhöht wird.

Hamburger Straße / Tschairowskistraße

- Radweg ist zu eng, Abbiegen ist schwierig

Fußverkehr

2.7. Fußverkehr

Allgemeine Hinweise

- Fußverkehr bei allen Planungen mitdenken
- Gehwege in Reutershagen überwiegend in schlechtem Zustand

Groß Schwaßer Weg

- Bessere fußläufige Anbindung der Sportanlagen im Umfeld des CJD
- Mehr Platz für Fußgänger:innen
- Rad- und Fußverkehr trennen

Goerdelerstraße

- Querungen für Fußgänger auf dem Abschnitt von der Hamburger Straße bis zum Kreisel Ulrich-von-Hutten-Straße erhalten
- Barrierefreie Querungen zur Reuterpassage

Knotenpunkt Hamburger Straße

- Fußgängerampel über die Hamburger Straße macht momentan Anschlüsse kaputt

Barrierefreiheit

2.8. Barrierefreiheit

- Wege zu den Haltestellen für Menschen mit Handicap möglichst kurz und barrierefrei halten
- Barrierefreie Querungen zur Reuterpassage
- Bereich am CJD barrierefrei gestalten

P+R Parkplatz Groß Schwaßer Weg

2.9. P+R Parkplatz Groß Schwaßer Weg

Allgemeine Hinweise

- P+R funktioniert nicht
- Kapazitäten erhöhen
- bessere Zugänglichkeit zum P+R Parkplatz schaffen, z.B. Zugang von Barnstorfer Ring oder E103
- Hansa Rostock mit ins Boot holen!
- Umsteigemöglichkeit andere Verkehrsträger (LK Doberan) mitdenken

Vorschläge zum Ausbau des P+R zum Mobility Hub

- Schaffung von Ladestationen für E-Autos
- Reparaturstation (Mobilpunkt) für Fahrräder
- Breite, beleuchtete Radwege & "fahrradfreundlicher" Straßenbelag
- Bauliche Trennung zwischen Radweg, Gleisen und Fahrbahn (Bordstein oder Geländer)
- Feste Abstellanlagen für E-Scooter- und Bike-Sharing-Angebote
- mehr Sitzmöglichkeiten
- Elektronische Anzeigetafeln
- Überdachung
- Mülleimer

2.9. P+R Parkplatz Groß Schwaßer Weg

Hinweise aus der Umfrage der Online-Beteiligung

P&R-Angebot

- ausreichend Pkw-Stellplätze
- ausreichend Parkplätze für Gartenbesitzer
- ausgewiesene Parkplätze für die Eltern der Kinder des CJD für Bring-/Abholzeiten
- Wohnmobilstellplätze mit Sanitäreinrichtungen und Stromanschlüssen
- Parkplätze für Reisebusse
- Bike-Sharing
- Car-Sharing
- E-Scooter
- Mitfahr-Bank
- Taxi (mit eigenem Haltebereich)
- Hubschrauberlandeplatz

Service-Einrichtungen

- Fahrkartenautomat
- Stadtplan
- Uhr
- digitale Anzeigen an Haltestellen
- W-Lan
- Infopoint
- Briefkasten und Paketstationen für Lieferdienste
- Anzeige auf der B103, ob Parkplätze verfügbar sind (z.B. Höhe Abfahrt Kritzmow)
- gute Beschilderung
- Tauschregal
- Anzeigetafeln, die die Zeitersparnis für Autofahrende bei Nutzung des P+R Angebots wiedergeben

2.9. P+R Parkplatz Groß Schwaßer Weg

Hinweise aus der Umfrage der Online-Beteiligung

Aufenthaltsqualität

- Rauchverbot im Haltestellenbereich
- getrennte Raucherbereiche
- Sitzgelegenheiten / Sitzmöglichkeiten
- Warteraum (wind- und wettergeschützt, beheizt)
- öffentliches WC-Anlage
- Barrierefreiheit
- Beleuchtung
- Picknick-Möglichkeit
- Mülleimer
- Stellplätze für große Müllcontainer, die bei Großveranstaltungen aufgestellt werden können
- gratis Trinkbrunnen
- Spielplatz
- Gastronomie / Café / Kiosk / Automaten / Imbiss
- Bühne
- Kommunikationsinseln

Pkw-Verkehr

- ausreichend Parkplätze / mehr Parkplätze für auswärtige Pendler (ROS, DBR, LRO, NVP, etc.)
- Car-Sharing-Angebote
- starke Erhöhung der Parkgebühren im Stadtbereich / PKW-Verbotzonen im Innenstadtbereich (Ausnahmen selbstverständlich: Rettungskräfte, Mobilitätseingeschränkte Menschen, etc.)
- Anbindung zum Barnstorfer Ring oder E103
- Autoverkehr von diesem Hub in die Innenstadt darf nur noch in Ausnahmefällen möglich sein

2.9. P+R Parkplatz Groß Schwaßer Weg

Hinweise aus der Umfrage der Online-Beteiligung

Radverkehr

- Kostenfreie Fahrradstellplätze
- Fahrradständer, kostenlos, überdacht, unverparkbar, nah an der Haltestelle,
- Fahrrad-Garagen
- (unterirdisches) Fahrradparkhaus
- Ladestationen für E-Bikes
- abschließbare Unterstellmöglichkeiten für Fahrradanhänger/ Kindersitze / Rollatoren
- Beleuchtung der Radwege
- Fahrradparkhaus
- gute Anbindung an den Radschnellweg
- Service-Station
- breite Radwege ins Zentrum / gute Anbindung an die Radschnellwege
- Fahrradboxen
- Schließfächer mit Lademöglichkeit für Akkus vom E-Bike
- Bike-Sharing-Angebot mit Gratis-Zeitraum

ÖPNV-Angebot

- Straßenbahnhaltestelle
- Bushaltestelle
- gute Verknüpfung mit ÖPNV (angepasste Frequenz der Bahnen und Busse)
- Anbindung an die Regionalbahn Tessin – Wismar
- Shuttle-Bus, direkt vom Parkplatz ins Zentrum mit max. zwei Zwischenhalten
- Direktverbindung mit dem Bus zu den wichtigsten Punkten Rostocks (Uni, Innenstadt, Einkaufszentren, zentrale Arbeitgeber:innen/in der Umgebung (OSPA-Arena, Stadion, Schwimmhalle)
- Regionalbusanbindung (z. B. über den Groß Schwaßer Weg nach Groß Schwaß und zum gleichnamigen Bahnhof)
- Expressbus in die Innenstadt
- Busverbindung nach Groß Schwaß (z. B. Als Anruf-Sammeltaxi)
- Bus-/Bahnanbindung aus / nach Kritzmow
- Busanbindung in den ländlichen Raum
- Shuttle-Service zum Zoo
- Sonderbusse zu Großveranstaltungen
- direkte Shuttleverbindung zum Ostseestadion an Spieltagen

2.9. P+R Parkplatz Groß Schwaßer Weg

Hinweise aus der Umfrage der Online-Beteiligung

Sicherheit

- Sicherheitskonzept
- viel Licht
- Überwachungskameras
- Polizeistreifen (zu Fuß)
- gute Einsehbarkeit, damit es sicherer für andere Menschen, besonders Frauen und Kinder ist
- Notrufsystem inkl. Defibrillatoren

Verkehrs- / Wegeführung

- übersichtliche Wegeführung
- Zu- und Ausfahrt bspw. durch Kreisverkehre für fließenden Verkehr
- Trennung Bahn- / Bussteige von Fahrbahn und Radwegen
- Tram: Wendeschleife oder Extragleis für Sonderfahrten / bei Verzögerungen / techn. Problemen
- Ampeln für Pkw und Radverkehr an Querungen
- übersichtliche Wegeführung
- alle Verkehrsteilnehmenden sollten gemäß der StVO ausreichend Platz haben und gleichberechtigt unterwegs sein dürfen
- Kreuzung durch einen Kreisverkehr ersetzen
- Bessere Ein- / Ausfahrt, Zu- und Abfahrt getrennt vom Durchgangsverkehr
- Straßenbahnhaltestelle mit schnellen Umsteigebeziehungen zum Parkplatz
- barrierefreies und sicheres Umsteigen zwischen Auto und ÖPNV

2.9. P+R Parkplatz Groß Schwaßer Weg

Hinweise aus der Umfrage der Online-Beteiligung

Gestaltung

- ansprechende Gestaltung
- Parkhaus (mehrstöckig)
- unterirdische Tram-Haltestelle
- Überdachung / Begrünung, die im Sommer ausreichend Schatten spendet oder vor Wind und Wetter schützt
- Begrünung
 - Bäume
 - Sträucher
 - große Laubbäume, die viel Schatten spenden
 - Park-ähnliche Anlage
 - umweltfördernd begrünte Bereiche (also naturschonend gepflegt und geschützt)
- „altmodische Architektur“, z. B. Pflastersteinstraßen, altmodische Straßenlaternen, etc.
- Umsteigewege möglichst mit Wetterschutz versehen

Tarifstruktur / Angebote

- Parkgebühr = Tagesticket ÖPNV
- kostenlose Fahrt bei P+R bei Zoobesuch (Zooticket am P+R kaufen)
- im Parkticket als ÖPNV-Ticket
- kostenfreies Parken
- Kostenfreier Parkplatz mit unbegrenzter Parkdauer
- P+R Ticket für die Nutzung der Bahn
- Ladesäule für E-Mobilität, teilweise ohne Zeitbegrenzung, auch wenn das Fahrzeug vollständig geladen ist

Energie

- PV-Anlagen auf den Dächern
- Mit PV-Anlagen überdachte Parkplätze (Schatten & EE-Gewinnung und Nutzung vor Ort (z. B. Ladestationen für E-Bikes, Handy-Ladestationen, Beleuchtung, etc.)
- lokale Speicherung der erzeugten Energie

200

Fragen an das Projekt

2.10. Fragen an das Projekt

Linienführung & Haltestellen

- Weshalb die Festlegung auf den Korridor West?
- Welche Trassenführung wird realisiert?
- An welchen Standorten bzw. in welchen Abständen sind Haltestellen geplant?
- Stimmt es, dass die mögliche Streckenführung der Tram West vom Fußweg der Schüler zum CJD beeinflusst wird? Können die Schüler nicht 200 m durch die Gartenanlage laufen und die Trassenführung dann parallel zum Westzubringer erfolgen?
- Wird die Verbindung zum Neuen Friedhof entfallen?
- Wie werden der Neue Friedhof, das neue Wohngebiet und Biestow zukünftig angeschlossen?
- Ab wann fällt der Schienenverkehr zum Neuen Friedhof weg?
- Wie wird der Neue Friedhof erreichbar bleiben? Wird es eine Buslinie zwischen den Haltestellen „Zoo“ und „Neuer Friedhof“ geben?
- Wo soll die Haltestelle am Zoo platziert werden? Wird es einen befestigten und beleuchteten Zugang von der Gartenstadt zur neuen Haltestelle geben?
- Wird bei der Querung der Tram an der Hamburger Straße auch eine Linksabbiegerspur aus Richtung City eingerichtet?
- Wie werden die Grundschule und das Reutershägener Gymnasium an die Tram angebunden?
- Querung des CJD: Gibt es Vergleichsprojekte für die Durchfahrt einer Tram zwischen zwei Schulteilen?
- Warum wird keine direkte Anbindung an den HBF geplant?
- Wird auch eine unterirdische Strecke überlegt?
- Besteht die Möglichkeit am Knotenpunkt Hamburger Straße einen Tram-Tunnel (ähnlich wie die Unterführung zum Hauptbahnhof) zu realisieren um eine Behinderung des Straßenverkehrs zu vermeiden?
- Wie weit wird das Tram-Netz ausgebaut? Wird es auch mehr Anbindungen an die S-Bahn-Stationen geben?
- Wäre es mit Blick auf die Pendler:innen nicht sinnvoller und günstiger, anstelle einer Tram durch Reutershagen, auf den Ausbau des Regionalverkehrs zu setzen?
- Warum wird die Trasse nicht an bestehenden Straßen (z. B. entlang der Hauptverkehrsachsen oder der Stadtautobahn) geplant, sondern quer durch die Gartenanlagen?
- Warum wird die Buslinie vom Holbeinplatz in den Fischereihafen nicht weiter nach Schmarl und Groß Klein verlängert?
- Wird es in Zukunft auch eine Verbindung zwischen der Haltestelle Platz der Jugend und der Haltestellen Campus Südstadt geben?
- Warum wird die Tram nicht bis zum Südblick weiter ausgebaut?

2.10. Fragen an das Projekt

ÖPNV-Angebot & Taktung

- Fallen durch die neue Strecke andere Bahnen weg bzw. werden ausgedünnt? Oder bleiben die Linien und die Taktung der bestehenden Routen unberührt?
 - Was passiert mit den Buslinien 25 und 39?
 - Wird es eine Expresslinie zum HBF geben?
 - Könnte statt der Tram nicht einfach die Frequenz der Buslinie 28 erhöht werden?
 - Wie wird die Zuverlässigkeit des ÖPNV gesteigert?
 - Werden genügend Plätze in den Verkehrsmitteln für Rollatoren/Kinderwagen/Rollstühle eingeplant?
 - Warum reichen die vorhandenen Buslinien für den öffentlichen Nahverkehr in und um Reutershagen nicht aus?
 - Wie interagiert die neue Linie mit den Bussen und Bahnen, insbesondere Richtung Groß Schwaß?
 - Wird sich die Personalsituation bei der RSAG langfristig verbessern? Denn schon jetzt fallen Bahnen regelmäßig aus und schränken die Zuverlässigkeit des öffentlichen Nahverkehrs ein.
- Wie wirkt sich die neue Straßenbahnlinie auf die bestehenden Linien aus? Wird es neue Verbindungen / Umleitungen bestehender Linien geben?
 - Warum soll die Tram den Neuen Friedhof nicht mehr anfahren? Kann ein Erhalt der Brücke nicht wirtschaftlich realisiert werden?
 - Wie findet die Anbindung vom Neuen Friedhof und Wohngebiet Kiefernweg statt, wenn die Straßenbahn nicht mehr bis zum Neuen Friedhof fährt?
 - Wie sollen ältere Menschen zu Haltestellen gelangen, die nicht mehr gut zu Fuß unterwegs sind und nicht in unmittelbarer Nähe der geplanten Tramlinie wohnen?
 - In welcher Taktung sollen die Bahnen auf der TRAM WEST zukünftig fahren? Wie viele Bahnen werden auf dieser Strecke eingeplant?
 - Welche Tageszeiten sind abgedeckt?
 - Fahren Nachts ggf. Busse statt Straßenbahnen?

2.10. Fragen an das Projekt

Umwelt & Natur

- In welchem Verhältnis stehen die durch den Bau der TRAM WEST verursachten CO₂-Emissionen zu den Einsparungen im Betrieb?
- Welche Ideen gibt es für die Ersatzpflanzungen / Ausgleichsmaßnahmen für gefälltte Bäume?
- Wie wird die Zerstörung von Kleingärten und Grünflächen gerechtfertigt?
- Wie viele Bäume müssen gefällt werden? Wann und wo gibt es Ersatz?
- Bleibt die Grünfläche zwischen Walter-Husemann-Straße und Goerdelerstraße erhalten?
- Wo entstehen Ausgleichsflächen bzw. wo werden Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt als Ersatz für die Grünflächen in der Goerdelerstraße?
- In welchem Verhältnis stehen CO₂-Einsparungen und Investitionen?
- Sind anstelle von Baumfällungen auch Baumumpflanzungen möglich?

Kleingärten

- Wie viele und welche Gärten fallen weg?
- Wann erfahren die Kleingärtner:innen welche Parzellen betroffen sind?
- Wie wird die Zerstörung von Kleingärten und Grünflächen gerechtfertigt?
- Ist es korrekt, dass mehr Kleingärten für die Baustelle weichen müssen als später für die eigentliche Verkehrsstrecke?
- Wie werden die Kleingärtner entschädigt?

2.10. Fragen an das Projekt

Pkw-Verkehr

- Wurde untersucht, welche Auswirkungen die Querungen der Hamburger Straße und im Groß Schwaßer Weg bei kurzer Taktung und Vorrangschaltung der Ampeln für die Straßenbahn auf den fließenden Verkehr haben?
- Wie wirkt sich die Neuordnung des Knotenpunkts Hamburger Straße auf den Verkehr aus?
- Wie wird das geplante Schienennetz den Pkw-Verkehr in Reutershagen beeinflussen?
- Ist eine weitere Zufahrt nach Reutershagen geplant? Derzeit ist eine Zufahrt nur über die Tschaikowski Straße möglich.

Ruhender Verkehr

- Wie viele Parkplätze werden für das Vorhaben weichen müssen?
- Werden Stellplätze am Zoo wegfallen?
- Werden Stellplätze in der Goerdelerstraße (einschließlich Gewerbegebiet) wegfallen?
- Wird es Anwohnerparkplätze für die Goerdelerstraße 16 geben? Wenn nein, was ist die Alternative?
- Werden am Umsteigepunkt Hamburger Straße auch zusätzliche PKW-Stellplätze für Pendler errichtet?

Kreisverkehr

- Wie kann das "Durchschneiden" des neuen Kreisels vermieden werden?
- Kann die Tram den Kreisverkehr ohne Ampelschaltung passieren? Welche Lösungen sind hier angedacht?
- Falls Kreisverkehr und Abbiegespuren wegfallen: Wie sieht das Konzept zum Verlassen des Viertels aus? Wird es zur Entlastung eine Alternativroute geben?

Radverkehr

- Werden die Radwege baulich getrennt von Straße und Fußweg geplant, wie zum Beispiel in den Niederlanden oder Schweden?
- Was wird dafür getan, dass Radfahrende die Schienen auch sicher im flachen Winkel queren können?

Barrierefreiheit

- Welchen Stellenwert hat das Thema Barrierefreiheit bei der Planung?

2.10. Fragen an das Projekt

Nutzen

- Warum muss eine neue Linie geschaffen werden?
- Die neue Straßenbahnlinie ist für Pendler und die Schüler:innen des CJD gedacht. Führt sie nachts und am Wochenende leer?
- Wie kommt man auf eine Zahl von ca. 1,9 Mio. Nutzer:innen für die Straßenbahnlinie?
- Gehen Sie davon aus, dass die neue Linie die aktuelle Überlastung des ÖPNV in Reutershagen zu den Stoßzeiten mindern kann?
- Gibt es, mit Blick auf den Nutzen des Vorhabens, Untersuchungen zur Fahrgastfrequenz?
- Was sind die konkreten, messbaren und realistischen Ziele der Streckenerweiterung?

Kosten & Finanzierung

- Welche Auswirkungen haben die Investition für Infrastruktur und Personal auf die Ticketpreise?
- Wie wird das Vorhaben finanziert?
- Wie soll sich das Vorhaben wirtschaftlich tragen? Die prognostizierten Fahrgastzahlen erscheinen mir zu optimistisch.
- Werden Land und Bund das Vorhaben zu 100% finanzieren?
- Wie wirkt sich die aktuelle Haushaltssituation auf die Realisierung des Vorhabens aus? Ist eine solche Investition realistisch und sinnvoll?
- Wieso wird das Geld für die TRAM WEST nicht für andere Projekte wie z.B. Dachbegrünungen, Parkanlagen, das Pflanzen von Bäumen, für Blumensäulen oder den Bau von Radwegen genutzt?
- Wie werden die Kosten für die TRAM WEST gegenfinanziert? Rechnet sich die Straßenbahnerweiterung in einem absehbaren Zeitraum?
- Warum wird nicht auf E-Busse mit wesentlich geringeren Investitionskosten gesetzt?

2.10. Fragen an das Projekt

Bau & Betrieb

- Wird die Tram 1- oder 2-gleisig ausgebaut? Ideal wäre eine separate Spur der Tram zum Autoverkehr.
- Warum kauft die RSAG keine E-Busse für die Strecke Reutershagen Markt und Zoo?
- Wie wird während der Bauzeit der Zugang zu Reutershagen abgesichert?
- Welche Verkehrseinschränkungen sind während der Bauphase zu erwarten?
- Was passiert mit dem „Nadelöhr“ Kreisverkehr während der Baumaßnahmen?
- Wie werden die Baumaßnahmen den PKW-Verkehr zu Stoßzeiten beeinflussen?
- Wie wird sichergestellt, dass der Verkehr im Bereich Groß Schwaßer Weg / A sternweg/ Kuphalstraße während der Baumaßnahmen fließen kann?
- Wie kann während der Bauphase sichergestellt werden, dass die Hamburger Straße nicht lahmgelegt wird (erhöhte Staugefahr)? Welche Umleitungen sind angedacht / möglich?
- Wie breit ist die Trasse der TRAM WEST im Betrieb? Welche zusätzlichen Flächen (bspw. Baustraßen) werden im Rahmen des Baus benötigt?
- Wird die TRAM WEST fertig, bevor in der Hamburger Straße gebaut wird?
- Wie lange dauert die Umsetzung des Vorhabens?
- Wann soll die TRAM WEST in Betrieb genommen werden?

Kommunikation & Öffentlichkeitsbeteiligung

- Haben die Bürger:innen ein Mitbestimmungsrecht?
- Wird es einen Bürgerentscheid geben, in dem jeder Bürger für oder gegen das Vorhaben abstimmen kann?
- Warum holen Sie keinerlei Meinung zur Trassenführung durch die Kleingärten ein?
- Warum wird nur das „Wie“ und nicht das „Ob“ der Planung diskutiert?
- Wann können Pläne eingesehen werden?

Stadtentwicklung / Wohnungsbau

- Die Trasse ergibt m. E. nur Sinn, wenn möglichst viel Wohnraum angebunden wird. Ist die Schaffung von Wohnraum auf den Flächen der Kleingärten bereits beschlossene Sache?
- Wie soll sich die Stadt perspektivisch in Richtung Westen (Außenring über "Stadtteile" Biestow / Kritzmow) entwickeln?

Sonstiges

- Wer hat das Gutachten zur Erhebung einer Erweiterung in Auftrag gegeben? Wer hat das Gutachten erstellt?
- Wieso werden statt der Tram keine neuen, alternativen und ggf. wirtschaftlich günstigeren Formen des ÖPNV wie bspw. selbstfahrende Kfz, Seilbahnen, etc. betrachtet?

2.11. Ergebnisse der Fokusgruppen



2.11. Ergebnisse der Fokusgruppen

Fokusgruppe Umwelt & Natur

Zentrale Themen & Anliegen

- Grundsätzlich positive Haltung zur Stärkung des ÖPNV in Rostock
- Den Teilnehmenden war es sehr wichtig, dass genügend Ausgleichsflächen geschaffen werden und so wenig Grünflächen inkl. Kleingärten wie möglich in Anspruch genommen werden.
- Ein zentrales Thema war das Schutzgut Boden. Böden sind nicht nur große CO²-Speicher sondern auch ein zentraler Baustein des Konzepts der „Schwammstadt“. Der Begriff bezeichnet ein Konzept der Stadtplanung, bei dem Regenwasser lokal gespeichert wird, anstatt es zu kanalisieren und abzuführen. Anstatt dass das Regenwasser in die Kanalisation abgeleitet wird, nehmen Teiche, Mulden, technische Feuchtgebiete, unterirdische Regenwasserspeicher sowie Grünflächen das Regenwasser wie ein Schwamm auf. Dies schützt bspw. bei Starkregenereignissen vor Überschwemmung. In Hitze- und Trockenperioden profitieren Bäume und Pflanzen vom gespeicherten Wasser. Durch Verdunstung kühlt das gespeicherte Wasser zudem die Luft ab und wirkt sich positiv auf das Stadtklima aus. Insofern war es der Gruppe wichtig,
 - die Funktion der Grünflächen bei der Planung zu berücksichtigen und
 - so wenig neue Flächen wie möglich zu versiegeln sowie
 - eine Begrünung des Gleises mitzudenken
- Die Gruppe wünscht außerdem ein gut durchdachtes Konzept für den Rad- und Fußverkehr. Rad- und Fußwege sollten durch die Linienführung der TRAM WEST nicht beeinträchtigt werden. Generell sei es wichtig, ein vielseitiges Mobilitätsangebot zu fördern, das den Umstieg vom Auto auf nachhaltigen Verkehrsträger einfach macht.
- Der Verband der Gartenfreunde sprach sich dafür aus, dass möglichst viele Kleingärten erhalten bleiben und die Ausgleichszahlungen für verlorene Parzellen zügig abgewickelt werden. Zudem sollen bei der Bewertung der Artenvielfalt auch die Kleingärten mit einbezogen werden.
- Von hoher Priorität war außerdem, dass die Kommunikation der Planung möglichst transparent erfolgt.

Prüfaufträge an die RSAG

- Einfluss der versch. Planungsansätze auf das Nutzungsverhalten der TRAM
- Landschaftsschutzgebiet Reutershäger Wiesen: Möglichkeit der Verlegung der Straße für bessere Vernetzung
- Auswirkungen der Trasse auf Frisch- / Kaltluftschneisen

2.11. Ergebnisse der Fokusgruppen

Fokusgruppe Umwelt & Natur

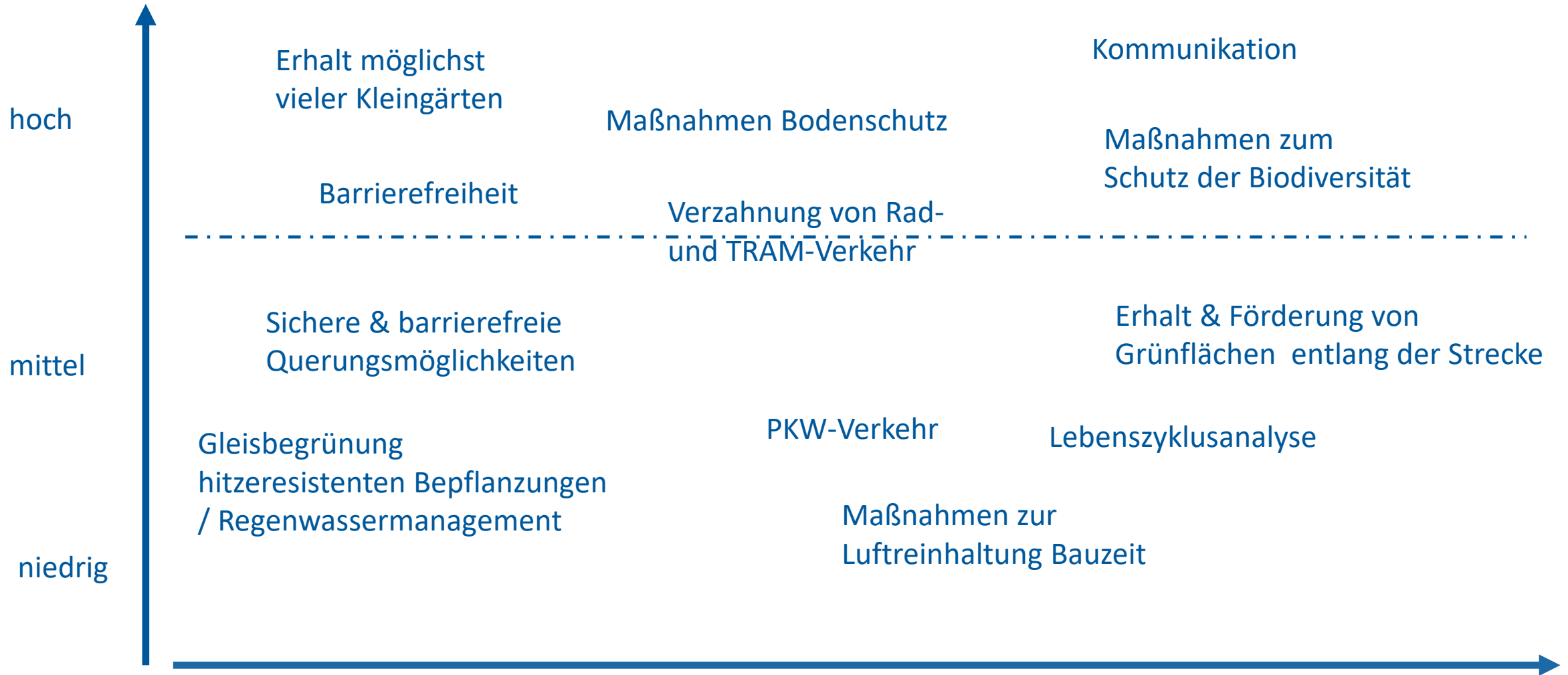


Abb.: Priorisierung einzelner Themen und Maßnahmen in den Kleingruppen

2.11. Ergebnisse der Fokusgruppen

Fokusgruppe Kleingärten

Zentrale Themen & Anliegen

- Ein zentrales Anliegen der Teilnehmenden der Fokusgruppe „Kleingärten“ war es, dass die Eingriffe in Natur und Umwelt sowie die Kleingartenanlagen so gering wie möglich ausfallen. Maßnahmen zum Schutz der Biodiversität sowie zum Ausgleich von Eingriffen sollten möglichst vor Ort umgesetzt werden.
- Ein weiterer Aspekt war das Thema Bodenschutz: So sollten Bodenverdichtungen aufgrund der damit einhergehende Überschwemmungsgefahr (bspw. bei Starkregenereignissen) möglichst vermieden und Wasserabläufe (bspw. bei Neuversiegelung) mitgeplant werden.
- Ein weiteres zentrales Thema war der Sicht- und Schallschutz. Dieser sollte möglichst „lebendig“, d. h. in Form von Bepflanzung hergestellt werden. Dabei sollte den Kleingartenvereinen und ihren Mitgliedern keine zusätzliche Kosten und Arbeit für Pflegemaßnahmen entstehen.
- Auch mit Blick auf die Bauphase ist der Lärmschutz von Bedeutung. Angeregt die Baumaßnahmen in die Monate zu legen, in denen die Gärten nicht bewirtschaftet / genutzt werden. Ansonsten sind Lärmschutzmaßnahmen mitzudenken und abzustimmen.
- Weitere Aspekte der Diskussion waren die Themen Gehwege, Beleuchtung und Barrierefreiheit.
- Ein zentrales Anliegen der Vertreter:innen der Kleingartenvereine ist ein offener und kontinuierlicher Austausch zwischen den Vereinsvorständen, der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie der RSAG . Vorgeschlagen wurde, ein Gremium ins

Leben zu rufen, sowohl in der planungs- als auch in der Bau-/Umsetzungsphase als zentraler Kanal genutzt wird, um Informationen auszutauschen, zu bündeln und weiterzutragen, um so eine gute Kommunikation und Beteiligung sicherzustellen.

- Ortsbegehungen im Rahmen der planungsbegleitenden Untersuchungen sollten im Vorfeld zwischen den Kleingartenvereinen, dem Planungsteam sowie den Gutachter:innen abgestimmt werden.
- Zudem äußerten die Vertreter:innen der Kleingartenvereine Unterstützungsbedarf: Aufgrund der Planungen zur TRAM WEST herrsche Unsicherheit unter den Mitgliedern. Auch wenn noch nicht feststehe, wie der genaue Streckenverlauf aussehe, käme es aufgrund der Planungen bereits heute zu Leerständen in den Kleingartenanlagen. Erhalt und Pflege müssten durch die Vereine übernommen werden, was sehr Kosten- und Zeitaufwendig sei. Die Vertreter:innen der Kleingartenvereine forderten daher mehr Unterstützung durch die Hanse- und Universitätsstadt als Verpächterin der Flächen.

Prüfaufträge an die RSAG

- Betroffenheit von Untersuchungen im Rahmen der Planungen
- Wassermanagement
- Abstände zwischen Parzellen und TRAM (Lärm & Wegeföhrung)

2.11. Ergebnisse der Fokusgruppen

Fokusgruppe Kleingärten



Abb.: Priorisierung einzelner Themen und Maßnahmen in den Kleingruppen

2.11. Ergebnisse der Fokusgruppen

Fokusgruppe Barrierefreiheit

Zentrale Themen & Anliegen

- Die Teilnehmenden der Fokusgruppe Barrierefreiheit sprachen sich insbesondere für die Einrichtung von Leitsystemen Infotafeln und Orientierungshilfen aus, welche die digitale Barriere niedrig halten.
- Wichtig war ihnen zudem, die Wege zwischen Bus- und Tramhaltestellen möglichst kurz zu halten und ausreichend Sitz- und Aufenthaltsgelegenheiten einzuplanen.
- Querungsmöglichkeiten als auch die Gehwege sollten barrierefrei und sicher geplant werden. Die Teilnehmenden sprachen sich u. a. dafür aus, Rad- und Fußwege zu trennen. Hinweise bzw. Signale an Querungen könnten dazu beitragen, Verkehrsunfälle zu reduzieren. Bordsteine sollten möglichst so angelegt sein, dass sie einerseits von Sehbehinderten Menschen mit Blindheit und Sehbehinderung wahrnehmbar, für Mobilitätseingeschränkten Personen aber noch passierbar seien. In Rostock sei hier bisher überwiegend ein guter Kompromiss gefunden worden.
- Beim Design bzw. der Ausgestaltung der Tramstrecke und Haltestellen sollten Menschen mit Handicap besonders mitgedacht werden. Dazu zählt bspw., dass Strecke und Haltestellen ausreichend beleuchtet sind.
- Begrünte Bereiche werden von den Teilnehmenden als schöne Ergänzung wahrgenommen.

Prüfaufträge an die RSAG

- Bauliche oder technische Lösungen für Lückenschluss zwischen Tram und Haltestelle (Bsp. S-Bahn)

2.11. Ergebnisse der Fokusgruppen

Fokusgruppe Barrierefreiheit

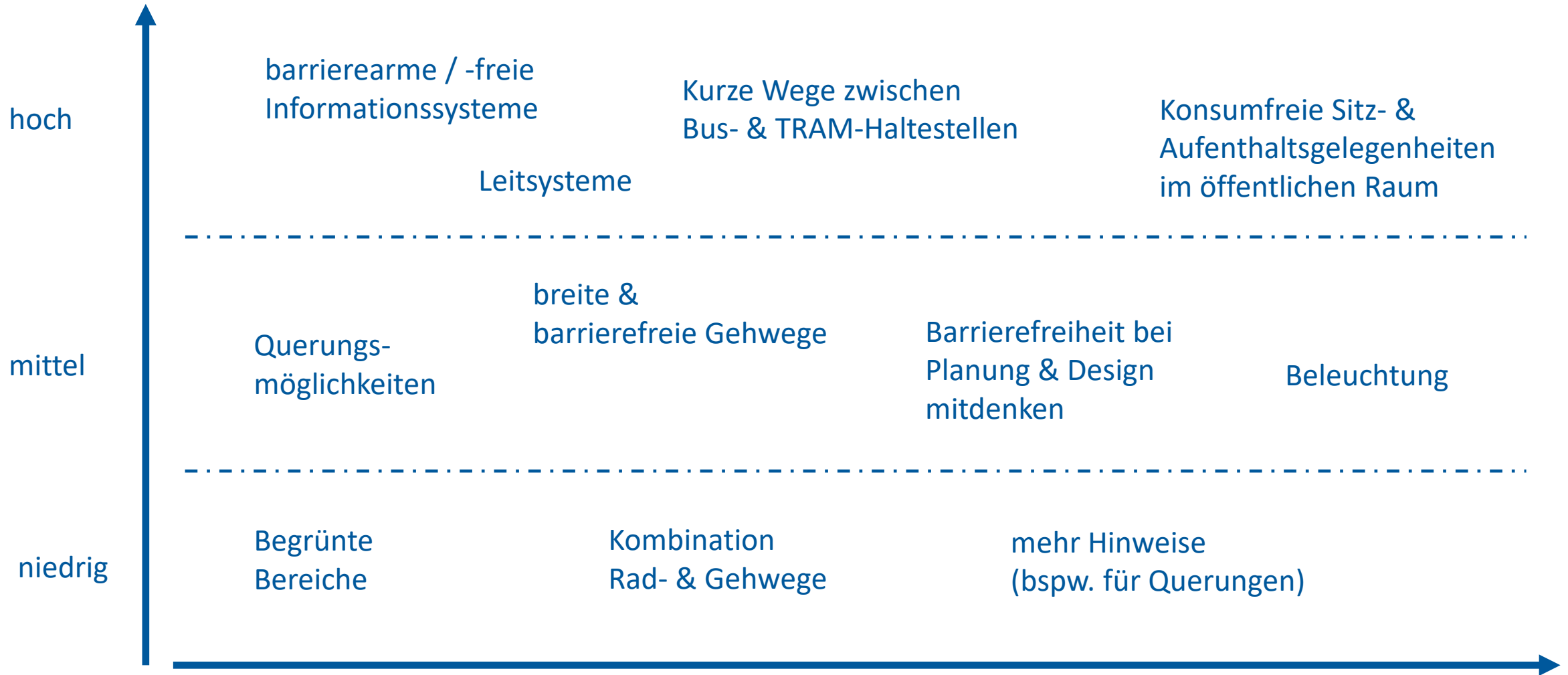


Abb.: Priorisierung einzelner Themen und Maßnahmen in den Kleingruppen

2.11. Ergebnisse der Fokusgruppen

Fokusgruppe Schüler:innen

Hinweis: Aus organisatorischen Gründen haben sich die teilnehmenden Schüler:innen zunächst im Rahmen eines Vortrags durch das von der RSAG beauftragte Planungsbüro über das Vorhaben TRAM WEST informiert. Anschließend nutzten die Teilnehmenden die Möglichkeit ihr Feedback, an den Mitmach-Stationen der Gläsernen Werkstatt einfließen zu lassen. Die Hinweise sind bereits in die Auswertung eingeflossen.

Zentrale Themen & Anliegen

- Lösungsvorschlag #1 kritisch, da TRAM-Linie das Schulgelände zerteilen würde. Insbesondere Grundschüler:innen müssten die Tram queren, um zur Mensa zu kommen.
- große Haltestellen um Schüler:innen zu Stoßzeiten aufnehmen zu können
- breite & sichere Radwege
- gute Erreichbarkeit der Sportstätten im Schulumfeld



3. Auswertung der Online-Beteiligung

9. Dezember 2024 bis 5. Januar 2025

3. Online-Beteiligung: Überblick

Dialogkarte & Umfrage

Zwischen dem 09. Dezember 2024 und dem 05. Januar 2025 bestand für interessierte Bürger:innen die Möglichkeit, auf der Website mitmachen-tram-west.de Anregungen, Hinweise und Ideen rund um die Planungen zur TRAM WEST einzubringen.

Auf einer interaktiven **Dialogkarte** konnten Nutzerinnen und Nutzer ortsgenaue Hinweise zur Planung und zur potenziellen Linienführung der künftigen Straßenbahnlinie einbringen und Beiträge anderer Nutzer:innen kommentieren und „ liken“. Für eine bessere Übersicht ist die Auswertung der Beiträge aus der Dialogkarte in die Auswertung der Hinweise der Gläsernen Werkstatt mit eingeflossen, die sich auf den vorangegangenen Seiten befindet.

Ergänzend zur Dialogkarte wurden die Teilnehmenden in einer **Umfrage** mit insgesamt 13 Fragen zu ihrem Mobilitätsverhalten, ihren Anforderungen an die Straßenraumgestaltung im Planungsgebiet, Präferenzen für die Gestaltung von Bus- und Tramhaltestellen sowie des Park-and-Ride (P&R)-Parkplatzes am Groß Schwaßer Weg befragt. Zudem bestand die Möglichkeit, Fragen an das Projekt zu richten.

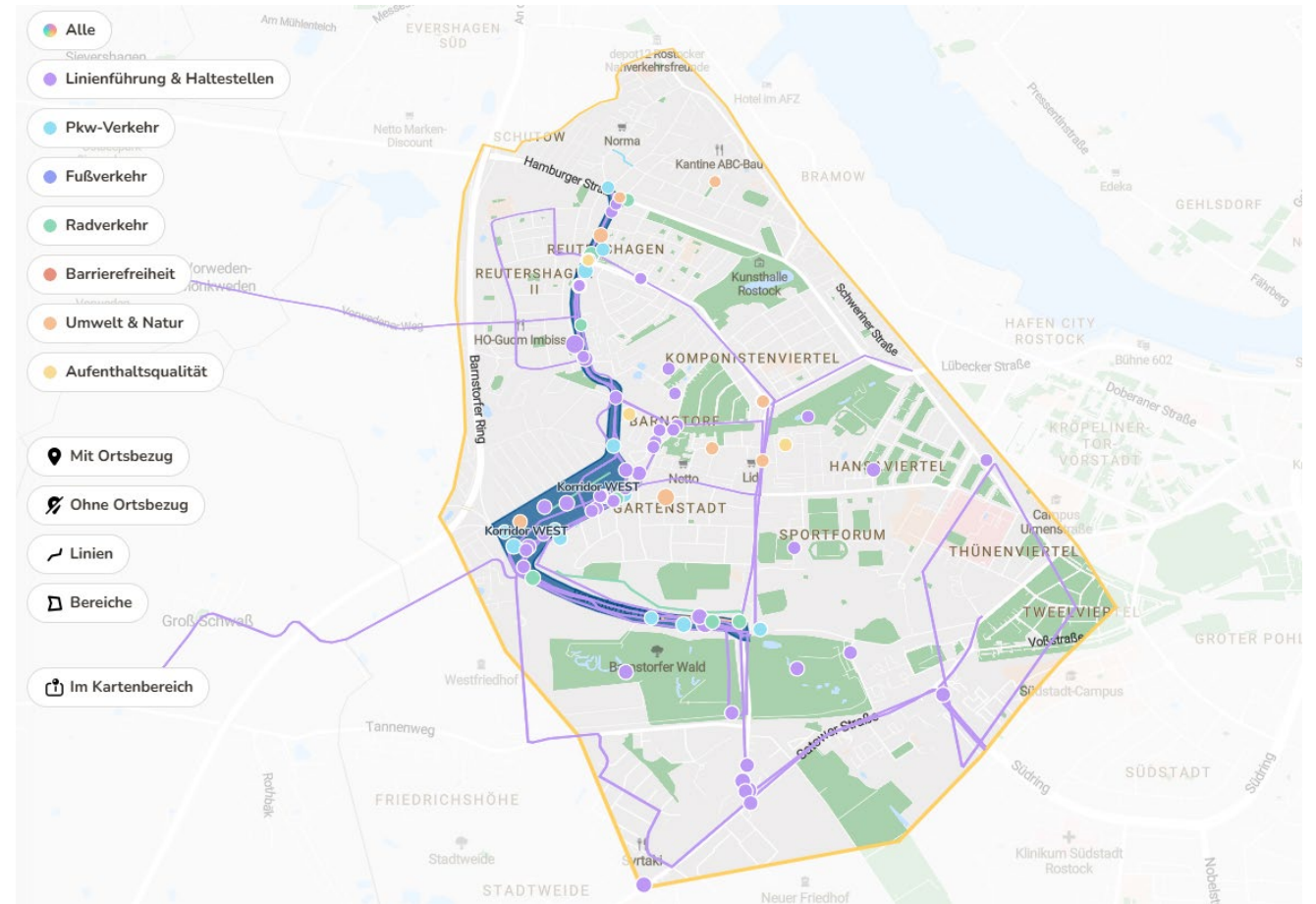


Abb.: Dialogkarte mit eingezeichneten ortsbezogenen Hinweisen und Vorschlägen für Linienführungen

3. Online-Beteiligung: Überblick

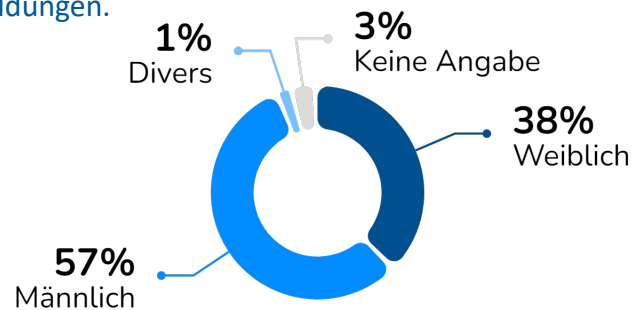
Allgemeine Beteiligungsdaten zur Nutzung der Projektinfoseite

Im Zeitraum zwischen dem 09.12.2024 und dem 05.01.2025 wurde die Projektinfoseite von insgesamt **1.443 Nutzer:innen** aufgerufen. Die höchsten Zugriffszahlen waren im Anschluss an die Gläserne Werkstatt sowie über den Jahreswechsel zu verzeichnen.

Für einen besseren Überblick über die Nutzer:innengruppen wurden demografische Daten Alter, Geschlecht sowie die Postleitzahl erfasst. Die Angaben waren freiwillig, eine Teilnahme war auch ohne diese Angaben möglich. Mit 57 Prozent war mehr als die Hälfte der Teilnehmenden männlich.

Bei den Altersgruppen war die Gruppe der 35-44-jährigen am stärksten vertreten.

Einen detaillierten Überblick zur Nutzung der Dialogplattform geben die nebenstehenden und nachfolgenden Abbildungen.



Anzahl der Nutzer:innen der Dialogplattform

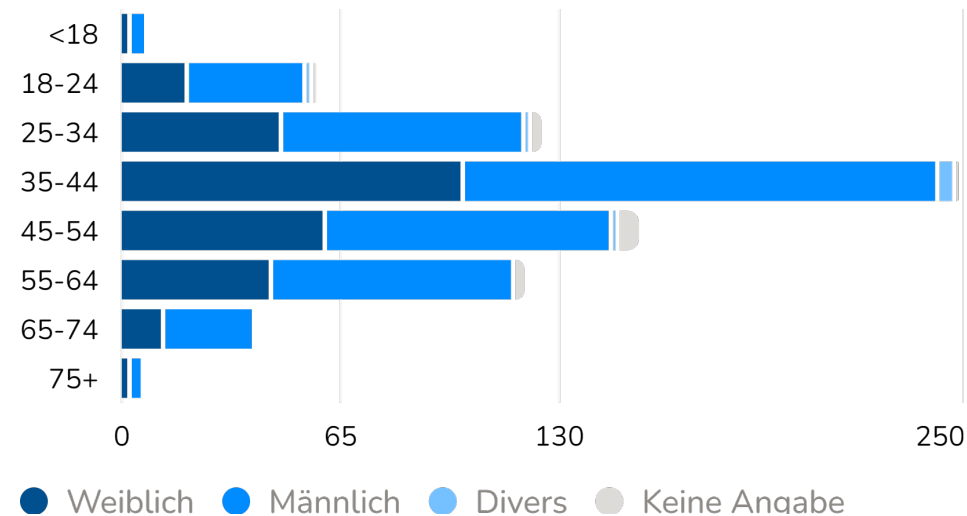
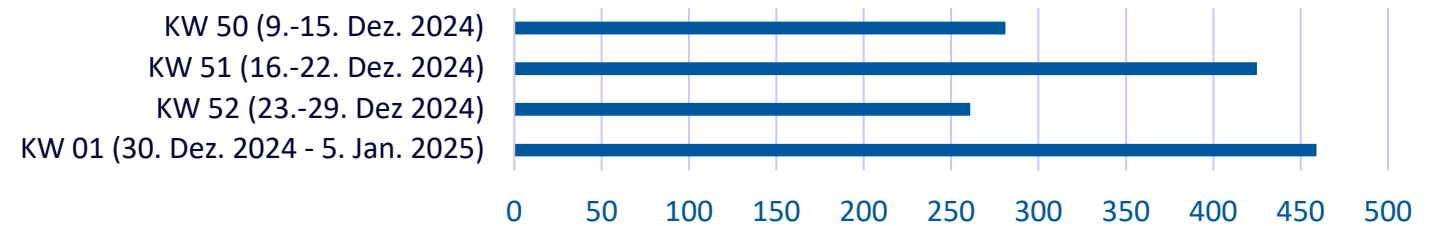


Abb.: Nutzer:innengruppen nach Alter und Geschlecht

Abb.: Nutzer:innengruppen Geschlecht

3. Online-Beteiligung: Überblick

Allgemeine Beteiligungsdaten zur Nutzung der Projektinfoseite

Die nebenstehende Karte gibt einen Überblick über die räumliche Verteilung der Nutzer:innen. Eingefärbt sind die Gemeinden und Stadtteile entsprechend der Postleitzahlbereiche.

Je dunkler die Schraffur auf der Karte, desto höher der Anteil der Nutzenden.

Hinweis: Eine Speicherung der genauen Anzahl der Zugriffe je Postleitzahlenbereich ist nicht erfolgt und kann daher nicht dargestellt werden.

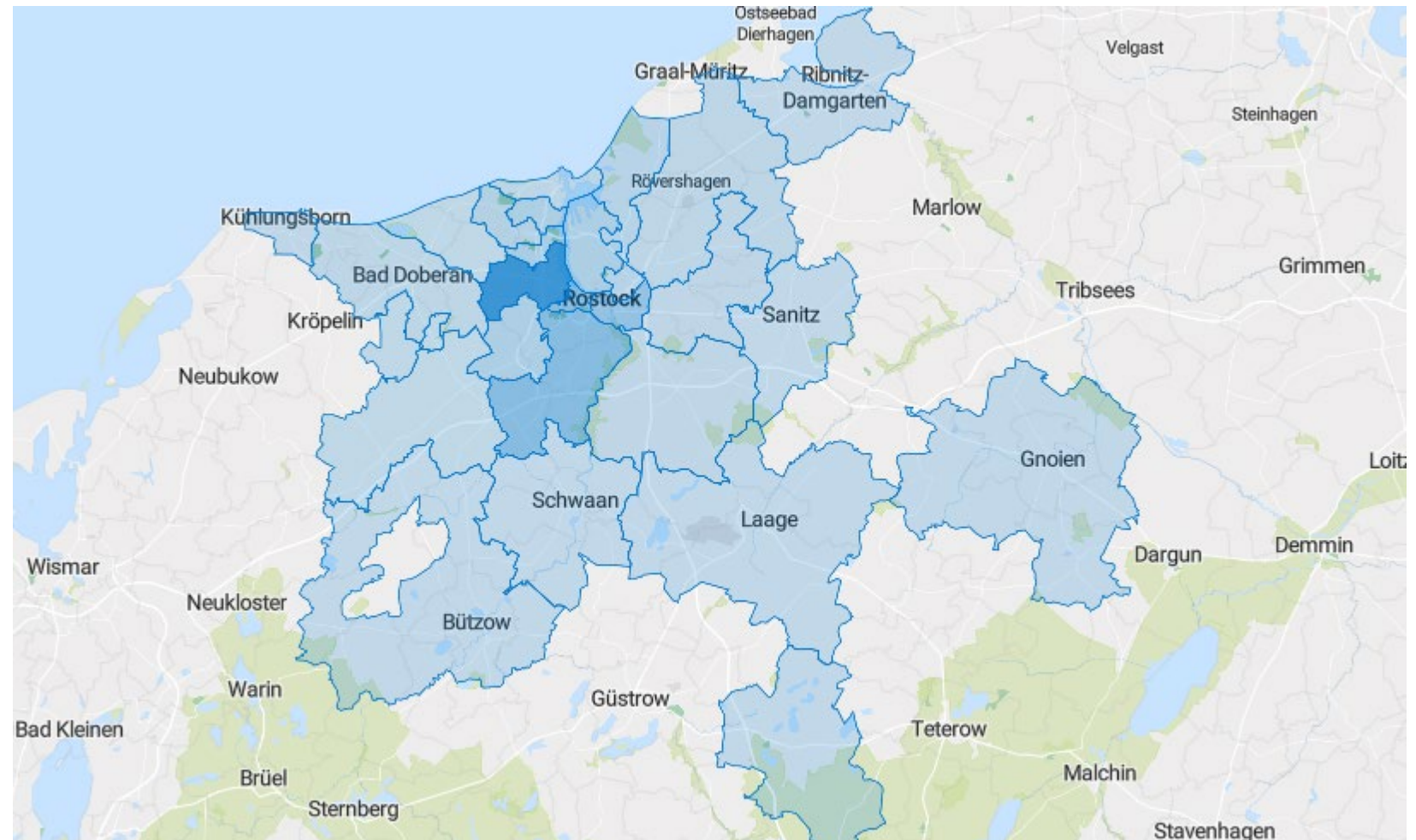


Abb. Übersicht der Zugriffsorte

3. Online-Beteiligung: Überblick

Allgemeine Beteiligungsdaten zur Nutzung der Projektinfoseite

Die nebenstehende Grafik zeigt den detaillierten Beteiligungsverlauf nach Kalendertagen. Abgebildet werden die Zahl der

- **Nutzer:innen der Dialogplattform** (Gesamt: 1.443)
- **Beiträge** (Gesamt: 137)
- **Likes** (Gesamt: 424)
- **Kommentare** (Gesamt: 170)
- **Teilnehmenden an der Umfrage** (Gesamt 1.367, inkl. nicht abgeschlossener Umfragen)

Mit jeweils 111 und 109 Registrierungen waren die Zugriffstärksten Tage der 1. und 2. Januar 2025 sowie mit 98 Zugriffen der 17. Dezember, unmittelbar nach der Gläsernen Werkstatt. Dies spiegelt sich auch in der Teilnahme an der Umfrage wieder. Die Zahl der eingereichten Beiträge verteilt sich relativ konstant über den gesamten Zeitraum.

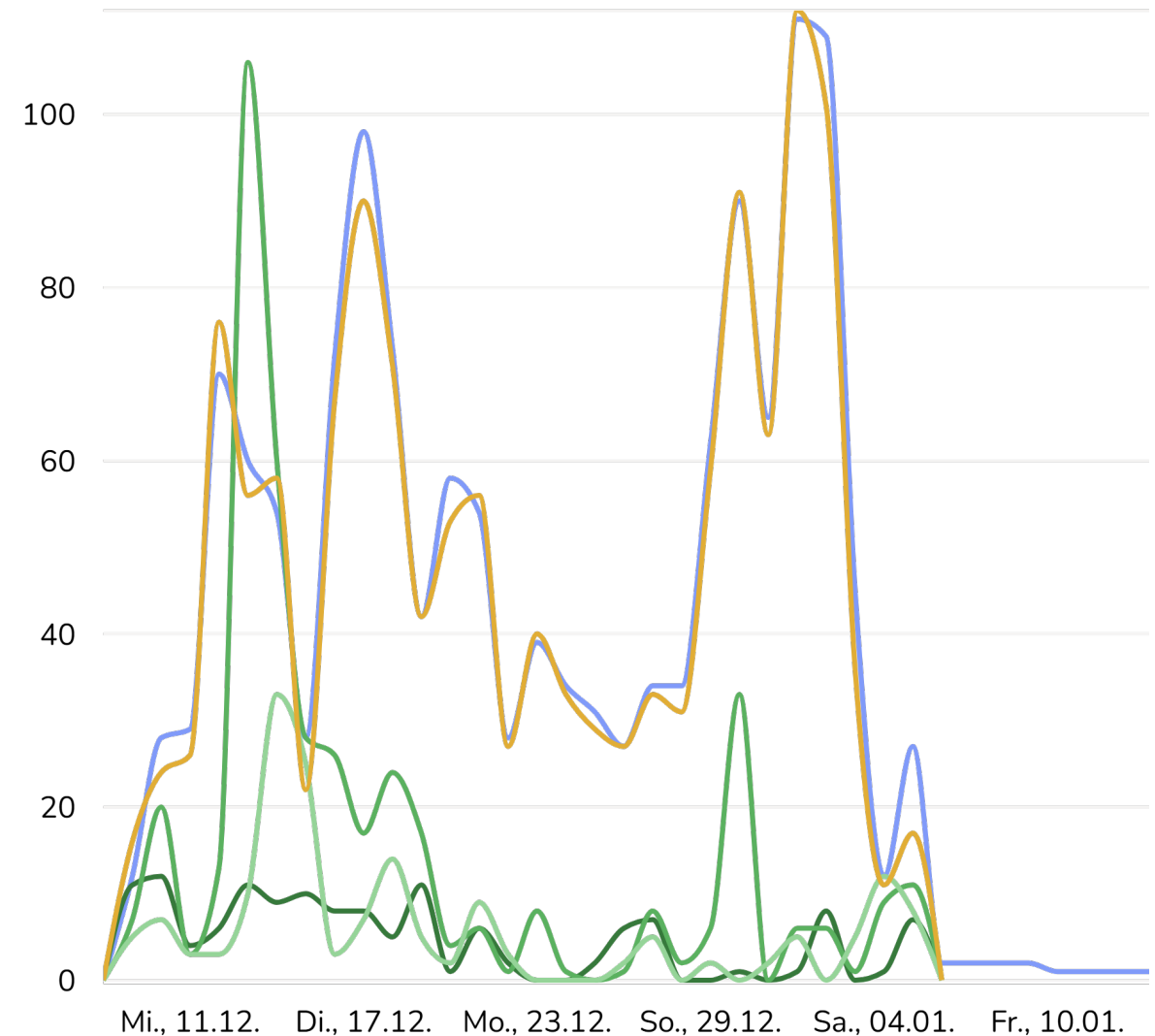


Abb.: Beteiligungsverlauf

Beiträge Dialogkarte

3.1. Online-Beteiligung: Beiträge Dialogkarte

Überblick zu den eingereichten Hinweisen und Ideen zur TRAM WEST

Über die interaktive Dialogkarte wurden im Zeitraum vom 9. Dezember 2024 bis 5. Januar 2025 insgesamt 137 Beiträge eingereicht. Die Beiträge konnten sowohl ohne als auch mit konkretem Ortsbezug (als Punkt, Linie oder Fläche) übermittelt werden. Für eine leichtere Zuordnung der Hinweise wurden insgesamt acht Kategorien vorgeschlagen:

- **Linienführung & Haltestellen** (Gesamt: 87)
- **Pkw-Verkehr** (Gesamt: 17)
- **Fußverkehr** (Gesamt: 1)
- **Radverkehr** (Gesamt: 12)
- **Barrierefreiheit** (Gesamt: 0)
- **Umwelt & Natur** (Gesamt: 15)
- **Aufenthaltsqualität** (Gesamt: 5)

Die nebenstehende Grafik zeigt die Verteilung der Hinweise nach Themenkategorien und Altersgruppen.

Die folgenden Grafiken zeigen die räumliche Verteilung der eingereichten ortsbezogenen Hinweise.

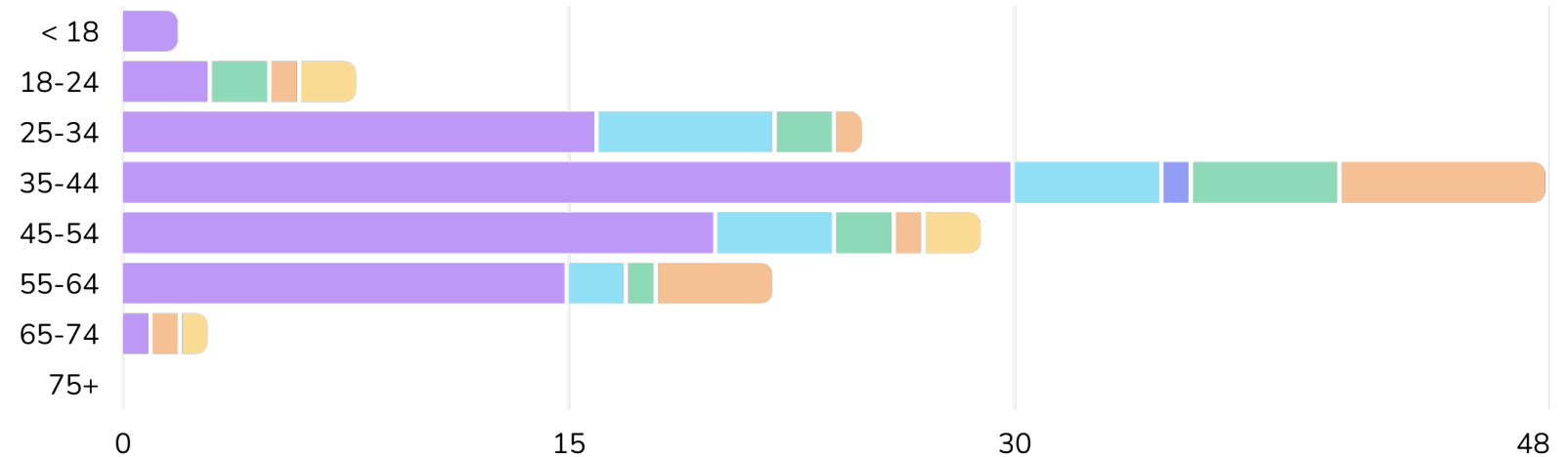


Abb.: Verteilung der Hinweise nach Themenkategorien und Altersgruppen

3.1. Online-Beteiligung: Beiträge Dialogkarte

Überblick zu den eingereichten Hinweisen und Ideen zur TRAM WEST

Die nebenstehende Übersichtskarte zeigt die räumliche Verteilung der eingegangenen Hinweise. Diese konnten sowohl als Punkte, Linien oder Flächen eingezeichnet werden. Die Abbildung zeigt, dass sich der überwiegende Teil der Hinweise auf den eingezeichneten Planungskorridor (dunkelblaue Fläche) beziehen. Hotspots sind hier die Bereiche

- Knotenpunkt Barnstorfer Ring / Rennbahnallee Zoo
- Groß Schwaßer Weg inkl. der Flächen der angrenzenden Kleingartenanlagen
- Goerdelerstraße (Kreisverkehr & Knotenpunkt Hamburger Straße)

Die Hinweise, die sich außerhalb des Planungskorridors befinden, beziehen sich überwiegend auf Vorschläge zu alternativen Linienführungen und Haltestellen für die TRAM WEST. Hotspots sind hier der Neue Friedhof, die Gartenstadt und der Campus Süd.

Die Auswertung der eingegangenen Hinweise und Kommentare wurde für eine bessere Übersichtlichkeit und Lesbarkeit gemeinsam mit den Hinweisen aus der Gläsernen Werkstatt zusammengefasst.

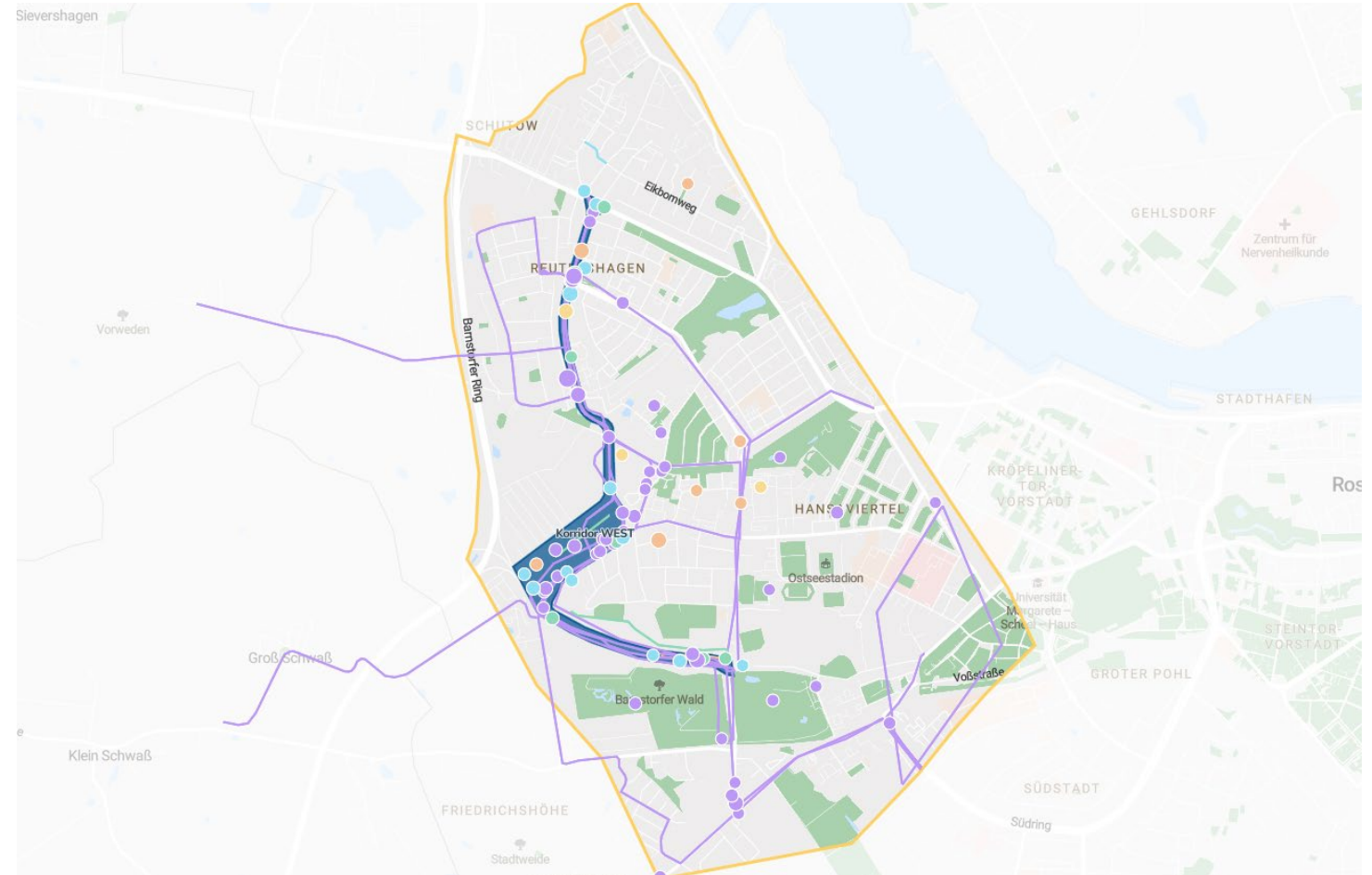


Abb.: Übersicht der räumlichen Verteilung der Hinweise

Umfrage

3.2. Online-Beteiligung: Umfrage

Statistische Angaben

Im Rahmen der Umfrage wurden die demografischen Daten Alter, Geschlecht sowie die Postleitzahl für eine bessere Auswertung noch einmal dezidiert erfasst.

Im Beteiligungszeitraum zwischen dem 9. Dezember 2024 und dem 5. Januar 2025 wurde die Umfrage insgesamt 1.367 mal gestartet und 670 mal vollständig abgeschlossen. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 49,01 Prozent.

Mit 56 Prozent war mehr als die Hälfte der Teilnehmenden an der Umfrage männlich. Bei den Altersgruppen war die Gruppe der 35-44-jährigen am stärksten vertreten.

Einen detaillierten Überblick über die Umfrageteilnehmenden geben die nebenstehenden Abbildungen.

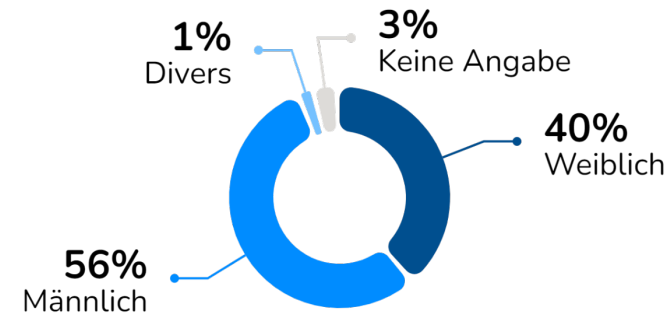


Abb.: Teilnehmende der Umfrage nach Geschlecht

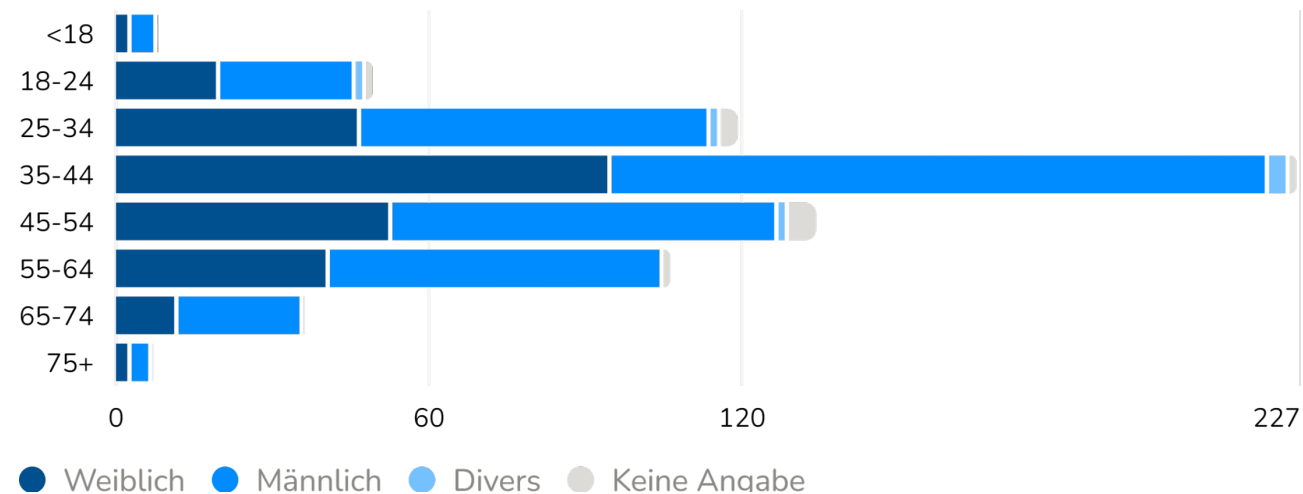


Abb.: Teilnehmende der Umfrage nach Alter und Geschlecht

3.2. Online-Beteiligung: Umfrage

Statistische Angaben

Im Zeitraum der Online-Beteiligung wurden insgesamt 670 Fragebögen vollständig abgeschlossen und übermittelt.

Am stärksten vertreten waren dabei die Einwohnerinnen und Einwohner aus den Postleitzahl-Bereichen 18069, 18059, 18057 und 18055. Dies umfasst vor allem die Stadtteile Reutershagen, Evershagen, Gartenstadt/Stadtweide, Hansaviertel, Stadtmitte, Südstadt und Kröpeliner Tor-Vorstadt mit gut zwei Dritteln (466) der abgeschlossenen Fragebögen.

Das übrige Drittel (204) stammt dabei überwiegend aus umliegenden Rostocker Stadtteilen und Gemeinden.

PLZ	Stadtteile/Gemeinden	Anzahl abgeschlossener Umfragen
18069	Evershagen, Gartenstadt/Stadtweide, Kröpeliner Tor-Vorstadt, Reutershagen, Schmarl (Rostock Ortsamt 5)	230
18059	Biestow, Gartenstadt/Stadtweide, Hansaviertel, Stadtmitte, Südstadt	86
18057	Rostock Stadtmitte, Gartenstadt/Stadtweide, Hansaviertel, Kröpeliner Tor-Vorstadt	82
18055	Rostock Stadtmitte, Brinckmansdorf, Kassebohm, Kröpeliner Tor-Vorstadt	68
18106	Evershagen, Schmarl	33
18147	Gehlsdorf, Hinrichsdorf, Krummendorf, Peez, Toitenwinkel (Rostock-Ost)	32
18198	Stäbelow, Kritzmow	32
18109	Groß Klein, Lichtenhagen, Lütten Klein	28
18107	Lichtenhagen, Lütten Klein	18
18146	Brinckmansdorf, Dierkow, Hinrichsdorf, Jürgeshof, Markgrafenheide, Nienhagen, Peez, Stuthof, Hinrichshagen Stadt Rostock, Torfbrücke Stadt Rostock	16
<i>Weitere:</i> 10109, 17179, 18046, 18056, 18058, 18105, 18119, 18182, 18184, 18190, 18196, 18209, 18211, 18225, 18239, 18246, 18279, 18299, 18311, 18969, 19059, 19246, 27499, 28209, 44141, 58509, 77948		je zwischen 1-5

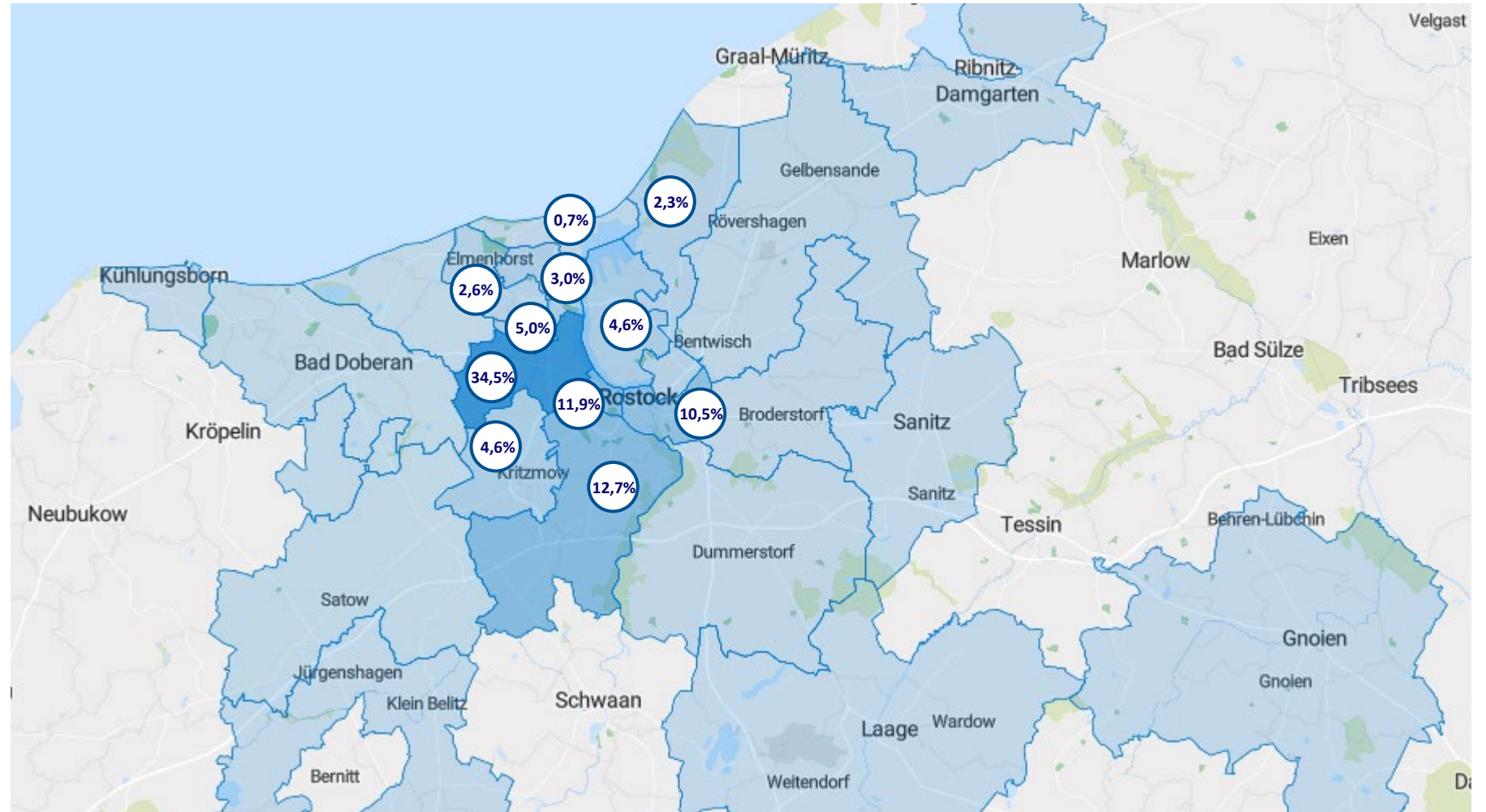
3.2. Online-Beteiligung: Umfrage

Statistische Angaben

Der nebenstehenden Karte ist die Verteilung abgeschlossener Umfragen auf das Rostocker Stadtgebiet und Umland zu entnehmen.

Je höher die Anzahl abgeschlossener Umfragen, desto dunkler gefärbt ist der jeweilige Stadtteil bzw. PLZ-Bereich.

Wie der vorangegangenen Seite bereits zu entnehmen ist, wurde der Großteil der Umfragen von Einwohnerinnen und Einwohnern aus den Stadtteilen Reutershagen, Evershagen, Gartenstadt/Stadtweide, Hansaviertel, Stadtmitte, Südstadt und Kröpeliner Tor-Vorstadt abgeschlossen.



3.2. Online-Beteiligung: Umfrage

Fragen & Hinweiskategorien der Umfrage

Zum Mobilitätsverhalten im Alltag

Frage 1: Wie bewegen Sie sich in Ihrem Alltag überwiegend fort?

Bewertung des Straßenraums im Projektgebiet

Frage 2: Bewertung des Straßenraums am Knotenpunkt Barnstorfer Ring / Rennbahnallee: Wie bewerten Sie die Qualität des Straßenraums im Bereich des Knotenpunktes Barnstorfer Ring / Rennbahnallee?

Frage 3: Bewertung des Straßenraums im Bereich des Zoo-Parkplatzes: Wie bewerten Sie die Qualität des Straßenraums im Bereich des Parkplatzes am Zoo?

Frage 4: Bewertung des Straßenraums am Groß Schwaßer Weg: Wie bewerten Sie die Qualität des Straßenraums im Bereich Groß Schwaßer Weg?

Frage 5: Bewertung des Straßenraums im Bereich Goerdelerstraße: Wie bewerten Sie die Qualität des Straßenraums im Bereich Goerdelerstraße?

Priorisierung von Maßnahmen und Angeboten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrsanlagen

Frage 6: Straßenraumgestaltung: Aufenthaltsqualität: Welche Qualitäten sollten die Straßen und Wege aufweisen? Was ist Ihnen bei der Neugestaltung der Straßenräume besonders wichtig?

Frage 7: Straßenraumgestaltung: Mobilität: Welche drei Mobilitätsaspekte sind Ihnen mit Blick auf eine Neuaufteilung und Aufwertung der Straßenräume besonders

wichtig?

Haltestelleninfrastruktur

Frage 8: Bus- & Tram-Haltestellen: Was ist Ihnen bei der Gestaltung der Tram-Haltestellen besonders wichtig?

Frage 9: Bus- & Tram-Haltestellen: Stellen Sie sich vor, Sie sind als Fußgänger:in im Haltestellenbereich unterwegs. Bitte bewerten Sie auf der Schiebeskala, was Ihnen wichtiger ist.

Frage 10: Bus- & Tram-Haltestellen: Stellen Sie sich vor, Sie sind als Radfahrer:in unterwegs. Bitte bewerten Sie auf der Schiebeskala, was Ihnen wichtiger ist.

Park & Ride Parkplatz / Mobility Hub Groß Schwaßer Weg

Frage 11: P+R Groß Schwaßer Weg / Mobility Hub: Stellen Sie sich vor, Sie sind Nutzer:in des neuen Mobility Hubs. Welche Mobilitätsangebote sind aus Ihrer Sicht sinnvoll und sollten im Mobility Hub verfügbar sein? Wählen Sie bis zu drei Angebote.

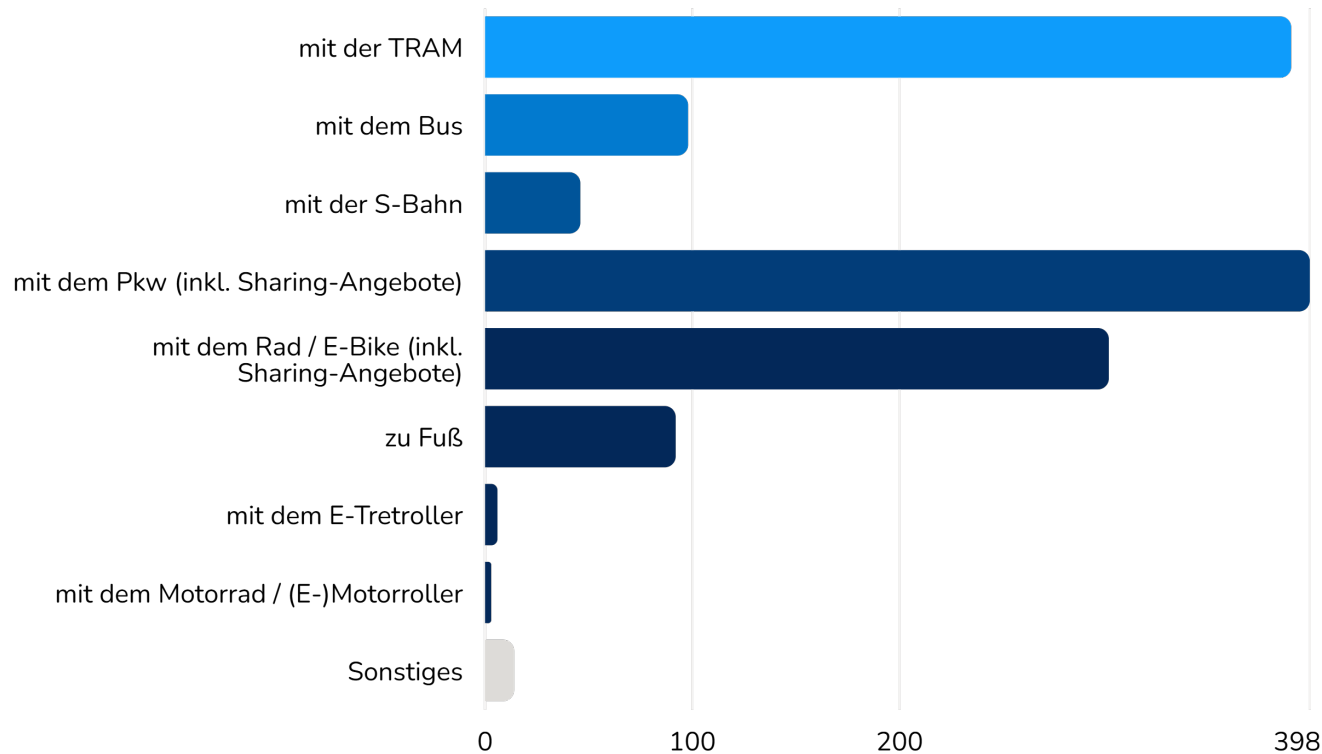
Frage 12: Welche weiteren Ideen haben Sie für ein mögliches Mobility Hub am Groß Schwaßer Weg?

Fragen an das Projekt

Frage 13: Ihre Frage an das Projekt

3.2. Online-Beteiligung: Umfrage

Frage 1: Wie bewegen Sie sich in Ihrem Alltag überwiegend fort?



Zum Mobilitätsverhalten im Alltag:

Der überwiegende Teil der Umfrageteilnehmenden bewegt sich im Alltag vorrangig mit der Tram und dem PKW (inkl. Sharing-Angeboten) sowie dem Fahrrad/E-Bike (inkl. Sharing-Angeboten) fort.

Eine untergeordnete Rolle spielen Fahrten mit dem Bus, der S-Bahn oder das Zufußgehen.

Kaum genutzt werden E-Tretrollen oder Motorräder/Motorroller.

Abb.: Auswertung der Frage 1: Wie bewegen Sie sich in Ihrem Alltag überwiegend fort?

3.2. Online-Beteiligung: Umfrage

Frage 2: Bewertung des Straßenraums am Knotenpunkt Barnstorfer Ring / Rennbahnallee

	1	2	3	4	5	Keine Angabe
<p>Zu Fuß Gehenden steht ausreichend Platz zur Verfügung.</p> <p>★★★★★ 3.7</p>	8,4 % (81)	11,1 % (107)	18,7 % (181)	22,5 % (217)	35,9 % (347)	3,5 % (33)
<p>Radfahrenden steht ausreichend Platz zur Verfügung.</p> <p>★★★★☆ 3.2</p>	14,9 % (144)	16,3 % (157)	21,9 % (212)	16,6 % (160)	23,9 % (231)	6,9 % (62)
<p>Das Queren der Straße ist an manchen Stellen gefährlich.</p> <p>★★★★☆ 3.3</p>	18,7 % (181)	10,1 % (98)	16,1 % (156)	20,8 % (201)	26,8 % (259)	7,9 % (71)
<p>Eine barrierefreie Nutzung ist überwiegend sichergestellt, zum Beispiel für Menschen mit Seheinschränkungen oder Personen mit Einschränkungen in der Mobilität.</p> <p>★★★★☆ 2.9</p>	14,6 % (141)	16,7 % (161)	28,7 % (277)	11,6 % (112)	13,3 % (128)	17,9 % (147)
<p>Das Tempo des Kfz-Verkehrs ist oft zu hoch.</p> <p>★★★★☆ 3.0</p>	22,7 % (219)	13,1 % (127)	19,2 % (185)	13,6 % (131)	21,1 % (204)	11,5 % (100)
<p>Im Straßenraum gibt es zu wenig Grün.</p> <p>★★★★☆ 2.6</p>	33,2 % (321)	12,1 % (117)	16 % (155)	9,2 % (89)	17,2 % (166)	13,9 % (118)
<p>Es gibt keine oder kaum ausgewiesene Stellplätze, um den ruhenden Verkehr zu ordnen.</p> <p>★★★★☆ 3.0</p>	20,2 % (195)	11,6 % (112)	21,1 % (204)	15,6 % (151)	17,7 % (171)	16 % (133)
<p>Es fehlen Angebote zur Förderung der E-Mobilität (z.B. Ladesäulen).</p> <p>★★★★☆ 3.4</p>	19,5 % (188)	6,7 % (65)	12,7 % (123)	11,6 % (112)	32,9 % (318)	19,9 % (160)

Abb.: Auswertung der Frage 2: Bewertung des Straßenraums am Knotenpunkt Barnstorfer Ring / Rennbahnallee

3.2. Online-Beteiligung: Umfrage

Frage 3: Bewertung des Straßenraums im Bereich des Zoo-Parkplatzes

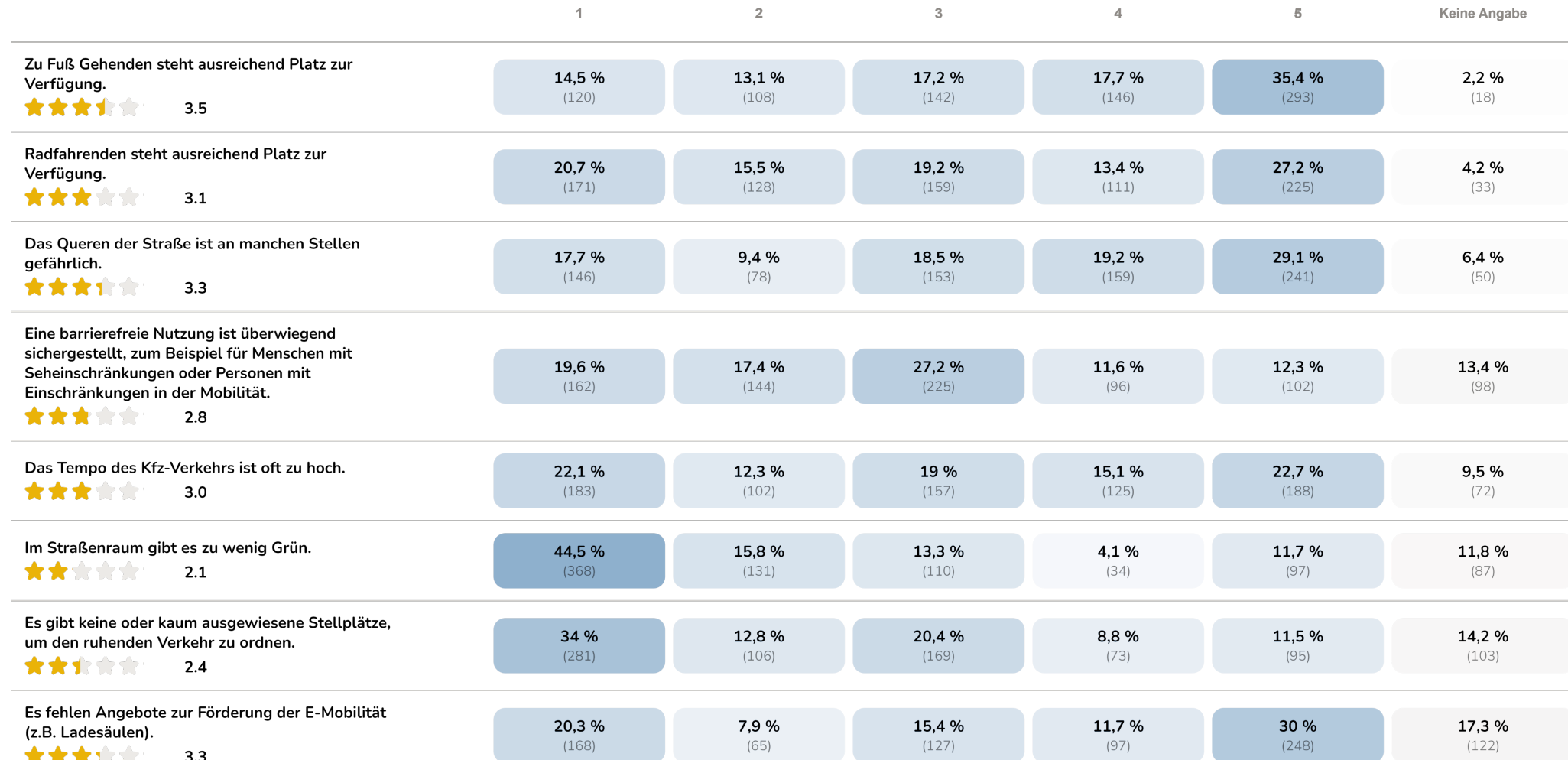


Abb.: Auswertung der Frage 3: Bewertung des Straßenraums im Bereich des Zoo-Parkplatzes

3.2. Online-Beteiligung: Umfrage

Frage 4: Bewertung des Straßenraums am Groß Schwaßer Weg



Abb.: Auswertung der Frage 4: Bewertung des Straßenraums am Groß Schwaßer Weg

3.2. Online-Beteiligung: Umfrage

Frage 5: Bewertung des Straßenraums im Bereich Goerdelerstraße

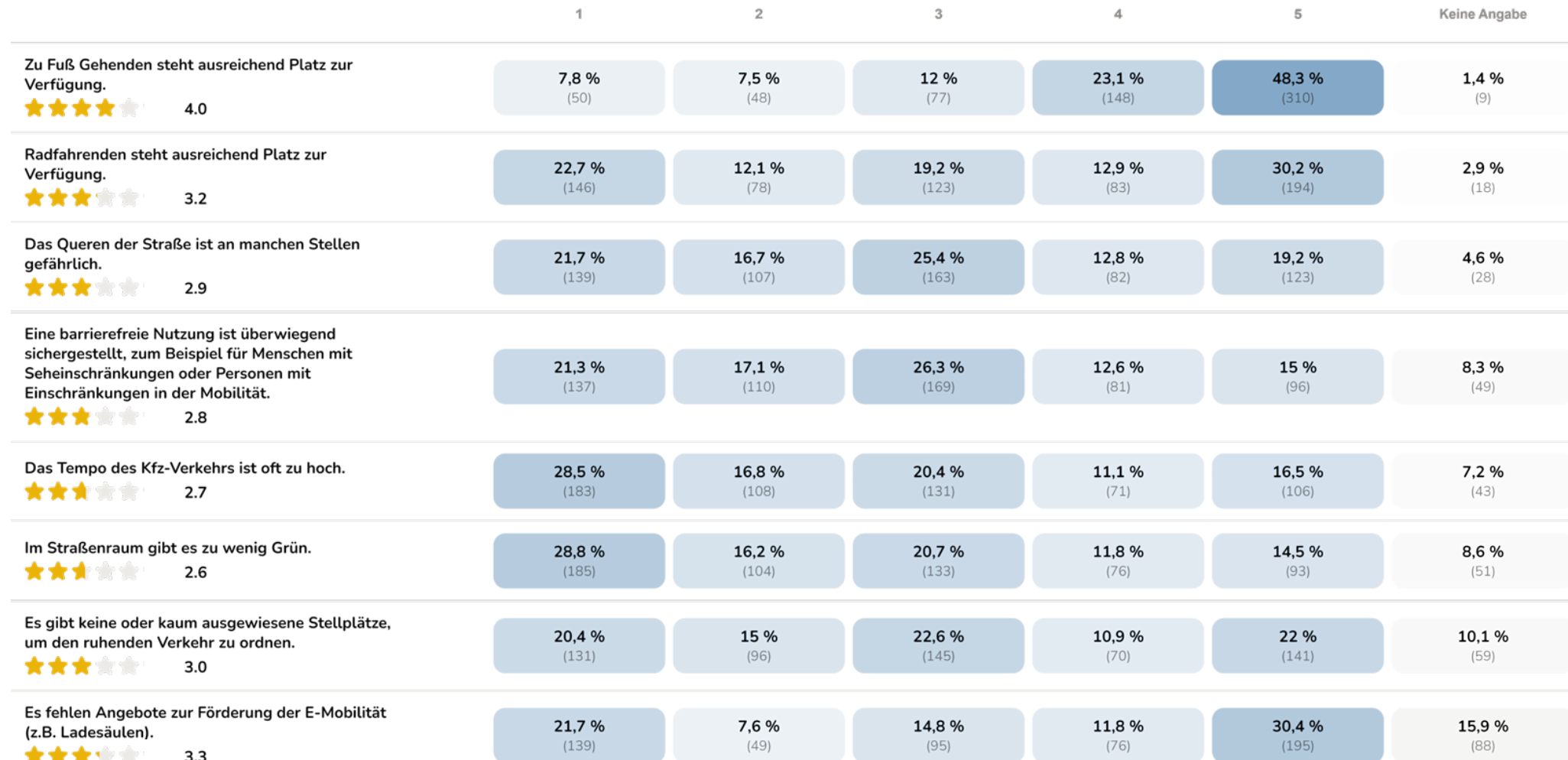


Abb.: Auswertung der Frage 5: Bewertung des Straßenraums im Bereich Goerdelerstraße

3.2. Online-Beteiligung: Umfrage

Auswertung der Fragen 2-5: Bewertung des Straßenraums

Allgemein (über alle Altersgruppen und Straßenbereiche verteilt)

- Es wird in allen Straßenbereichen des Projektgebiets ein Mangel an Angeboten zur Förderung der E-Mobilität (z.B. Ladesäulen) gesehen.
- Ein Mangel an Grün im Straßenraum wird von den Teilnehmenden in den Straßenbereichen des Projektgebiets eher nicht angegeben.
- Der Platz, der zu Fuß Gehenden zur Verfügung steht, wird grundsätzlich als ausreichend betrachtet.

Bewertung des Straßenraums am Knotenpunkt Barnstorfer Ring / Rennbahnallee

- Von Teilnehmenden aus der Gruppe der Jugendlichen (< 24) und mittleren Alters (24-54) wird das Queren der Straße an manchen Stellen als gefährlich erachtet.
- Vor allem die Gruppe der Jugendlichen (< 24) gibt an, dass das Tempo des Kfz-Verkehrs hier oft zu hoch sei.

Bewertung des Straßenraums im Bereich des Zoo-Parkplatzes

- Auch hier wird von Teilnehmenden aus der Gruppe der Jugendlichen (< 24) und mittleren Alters (24-54) das Queren der Straße an manchen Stellen als gefährlich erachtet.

Bewertung des Straßenraums am Groß Schwaßer Weg

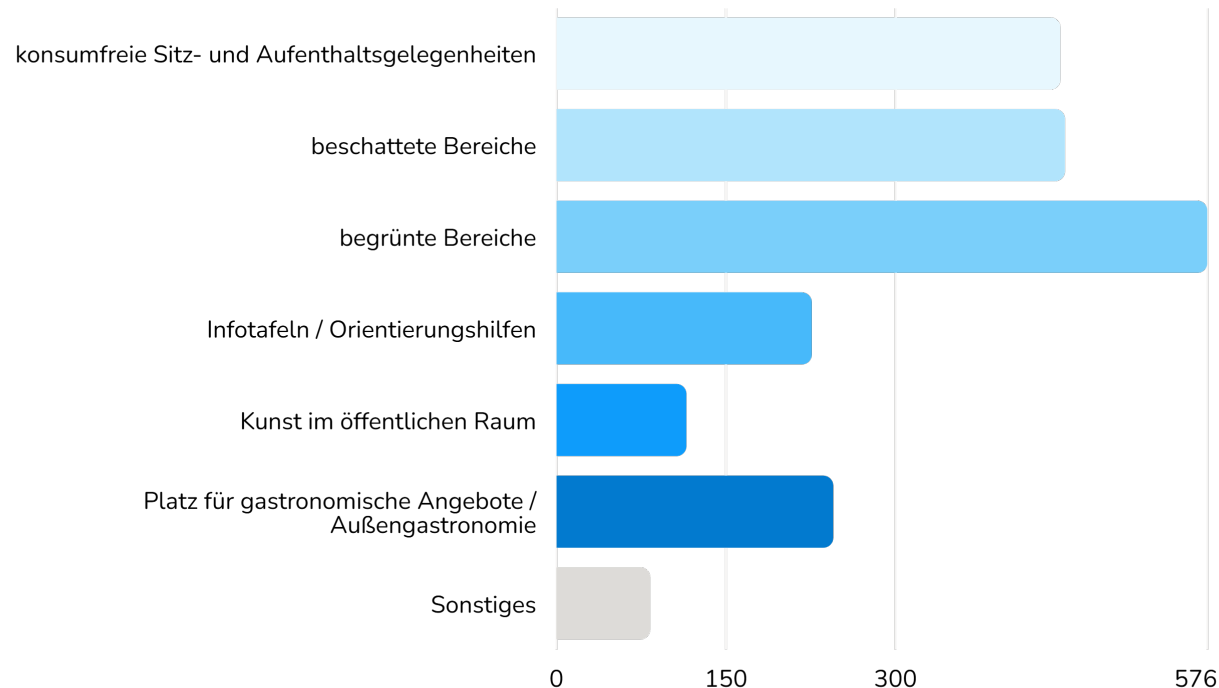
- Gerade Teilnehmende aus der Gruppe mittleren Alters (24-54) stellen fest, dass Radfahrenden nicht genügend Platz zur Verfügung steht.

Bewertung des Straßenraums im Bereich Goerdelerstraße

- Das Platzangebot für zu Fuß Gehende in diesem Bereich wird als besonders gut erachtet.

3.2. Online-Beteiligung: Umfrage

Frage 6: Straßenraumgestaltung: Aufenthaltsqualität: Welche Qualitäten sollten die Straßen und Wege aufweisen? Was ist Ihnen bei der Neugestaltung der Straßenräume besonders wichtig?



Priorisierung von Maßnahmen und Angeboten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrsanlagen:

Mit Blick auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sind den Teilnehmenden in erster Linie begrünte Bereiche wichtig, dicht gefolgt von beschatteten Bereichen und konsumfreien Sitz- und Aufenthaltsgelegenheiten.

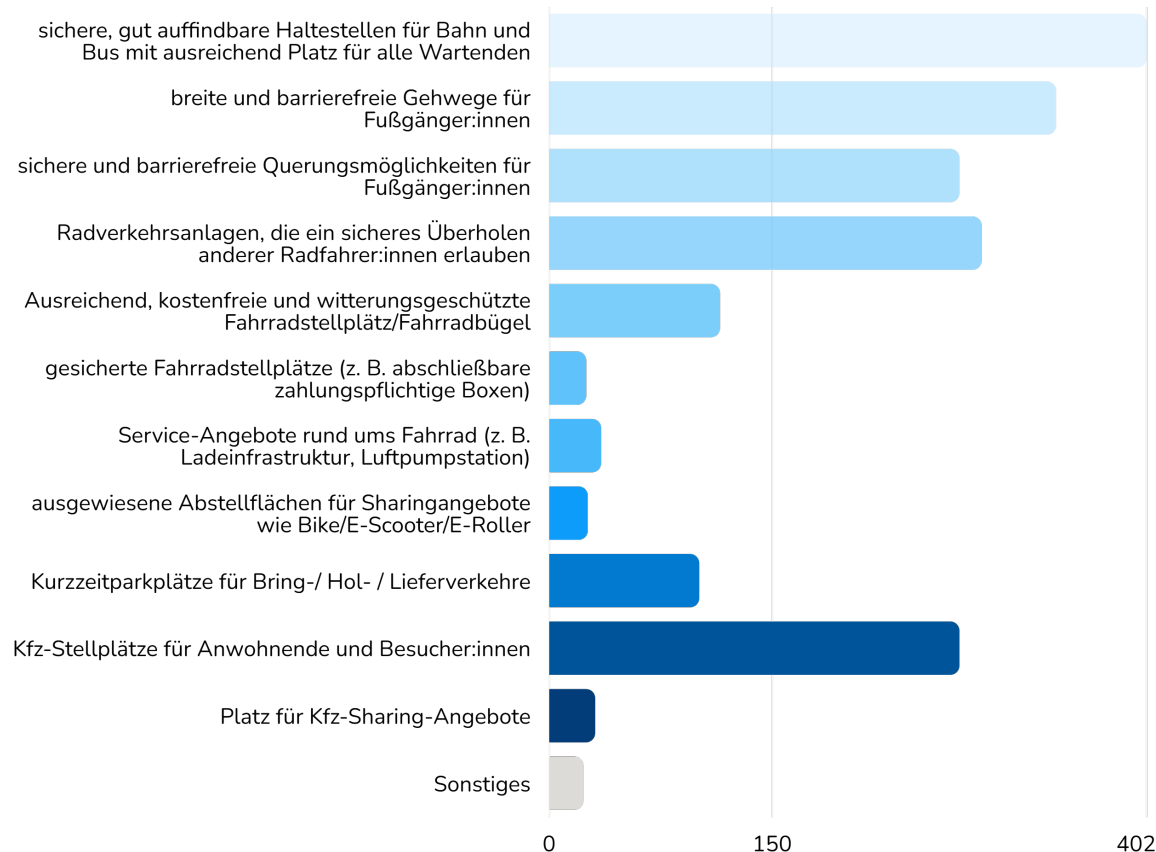
Eine nachgeordnete Rolle spielen Infotafeln und Orientierungshilfen sowie Platz für gastronomische Angebote / Außengastronomie.

Weniger wichtig ist den Teilnehmenden Kunst im öffentlichen Raum.

Abb.: Auswertung der Frage 6: Straßenraumgestaltung: Aufenthaltsqualität

3.2. Online-Beteiligung: Umfrage

Frage 7: Straßenraumgestaltung: Mobilität: Welche drei Mobilitätsaspekte sind Ihnen mit Blick auf eine Neuaufteilung und Aufwertung der Straßenräume besonders wichtig?



Priorisierung von Maßnahmen und Angeboten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrsanlagen:

Mit Blick auf Mobilitätsangebote und die Straßenraumgestaltung legen die Teilnehmenden der Umfrage besonderen Wert auf

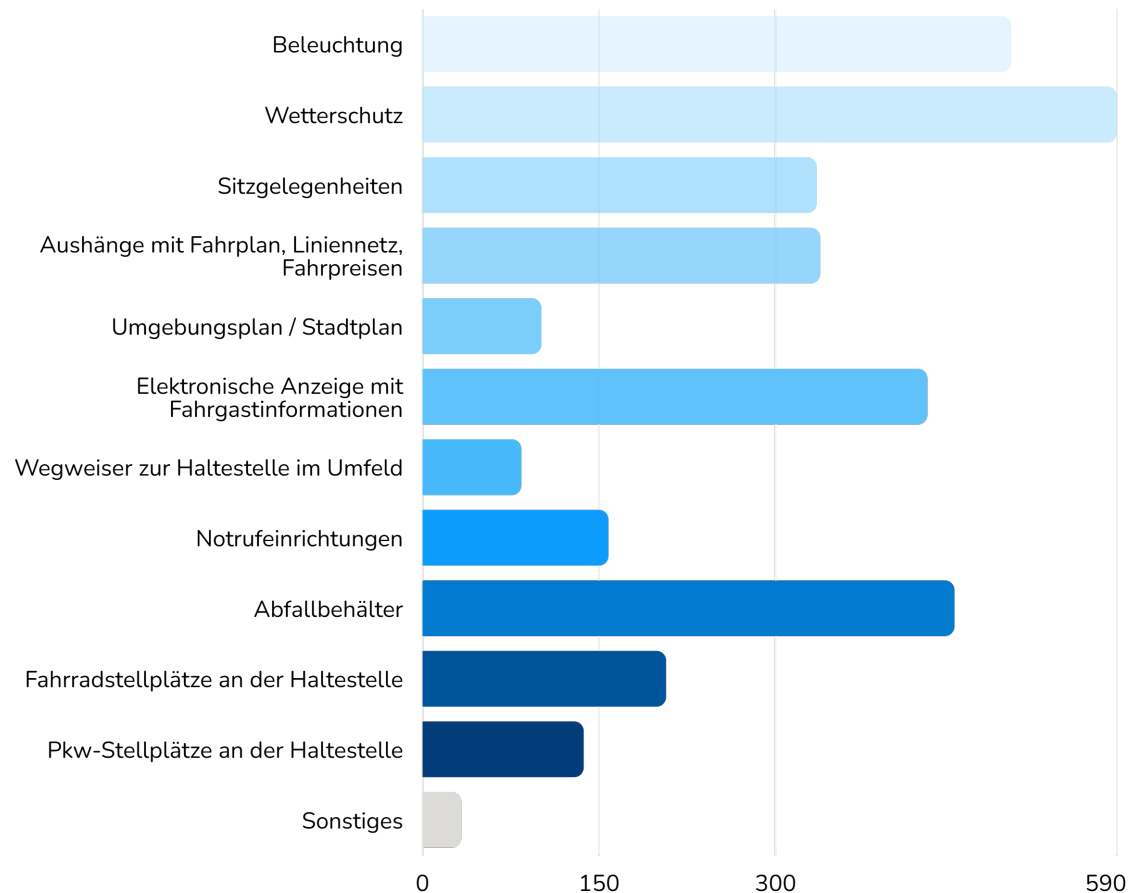
- sichere, gut auffindbare Haltestellen für Bahn und Bus,
- breite, sichere und barrierefreie Gehwege sowie Quermöglichkeiten und
- sichere Radverkehrsanlagen.

Gleichsam ist den Teilnehmenden eine ausreichende Anzahl von Kfz-Stellplätzen für Anwohnende und Besucher:innen wichtig.

Geringer priorisiert werden Fahrradstellplätze und Kurzzeitparkplätze.

3.2. Online-Beteiligung: Umfrage

Frage 8: Bus- & Tram-Haltestellen: Was ist Ihnen bei der Gestaltung der Tram-Haltestellen besonders wichtig?



Haltestelleninfrastruktur

Bei der Ausstattung von Bus- und Tram-Haltestellen priorisieren die Teilnehmenden vor allem einen ausreichenden Wetterschutz, die Beleuchtung sowie Abfallbehälter und elektronische Anzeigen mit Fahrgastinformationen.

Die Mehrzahl wünscht sich außerdem Sitzgelegenheiten und Aushänge mit Informationen zu Fahrplan, Liniennetz und Fahrpreisen.

Gefordert werden von gut einem Viertel zudem Fahrradstellplätze, Pkw-Stellplätze und Notrufeinrichtungen an der Haltestelle.

Abb.: Auswertung der Frage 8: Bus- & Tram-Haltestellen

3.2. Online-Beteiligung: Umfrage

Frage 8: Bus- & Tram-Haltestellen

Bei der Gestaltung der Haltestellen waren den Teilnehmenden der Umfrage folgende Aspekte wichtig:

- Begrünung und Beschattung der Haltestellen(-dächer)
- Schutz vor Vandalismus (z.B. durch Verzicht auf Glas) und Lärmbelästigung (mehr Kontrollen)
- Barrierefreie Erreichbarkeit und Gestaltung
- Energiesparenden Beleuchtung, ggf. mit Bewegungsauslöser
- Digitale Bereitstellung des Fahrplans an den Haltestellen per QR-Code
- Altmodische Straßenlaternen
- Beiderseitige Begehbarkeit für kurze Fußwege; Vermeidung von Haltestellen auf Verkehrsinseln
- Kiosk mit Getränken und Snacks
- Lärmschutz für die Kita Anne Frank und die Anwohner
- Kritik und Zweifel am Bedarf der Tram nach Reutershagen

3.2. Online-Beteiligung: Umfrage

Frage 9: Bus- & Tram-Haltestellen: Stellen Sie sich vor, Sie sind als Fußgänger:in im Haltestellenbereich unterwegs. Bitte bewerten Sie auf der Schiebeskala, was Ihnen wichtiger ist.

Getrennte oder gemeinsame Gehweg- und Haltestellenbereiche?

Während ca. 31% der Umfrage-Teilnehmenden eher oder gänzlich dafür ist, dass die Haltestellen möglichst vom Fußweg getrennt sein sollte, sagt eine Mehrheit von ca. 64%, dass es sie eher oder gänzlich nicht stört, wenn sich eine Haltestelle im Gehwegbereich befindet, dafür aber insgesamt mehr Platz zur Verfügung steht als bei getrennten Wegen.

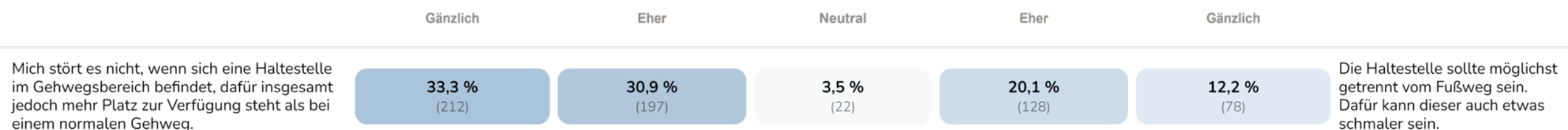


Abb.: Auswertung der Frage 9: Bus- & Tram-Haltestellen

3.2. Online-Beteiligung: Umfrage

Frage 10: Bus- & Tram-Haltestellen: Stellen Sie sich vor, Sie sind als Radfahrer:in unterwegs. Bitte bewerten Sie auf der Schiebeskala, was Ihnen wichtiger ist.

Aufteilung des Straßenraums / Getrennte oder gemeinsame Fuß- und Fahrradwege?

Während ca. 27% der Umfrage-Teilnehmenden es bevorzugen würde, mit dem Fahrrad schnell zu fahren und dafür in Kauf zu nehmen, dass man sich den Platz mit Autos, Bussen und Straßenbahnen teilen muss, gibt eine Mehrheit von ca. 71% an, dass sie lieber sicher auf einem separaten Weg fahren und dafür auch Wartezeiten oder verlangsamtes Fahren in Kauf nehmen würden, wenn Fahrgäste an den Haltestellen aussteigen.

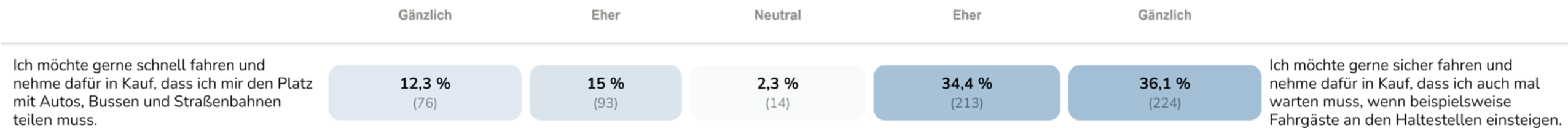
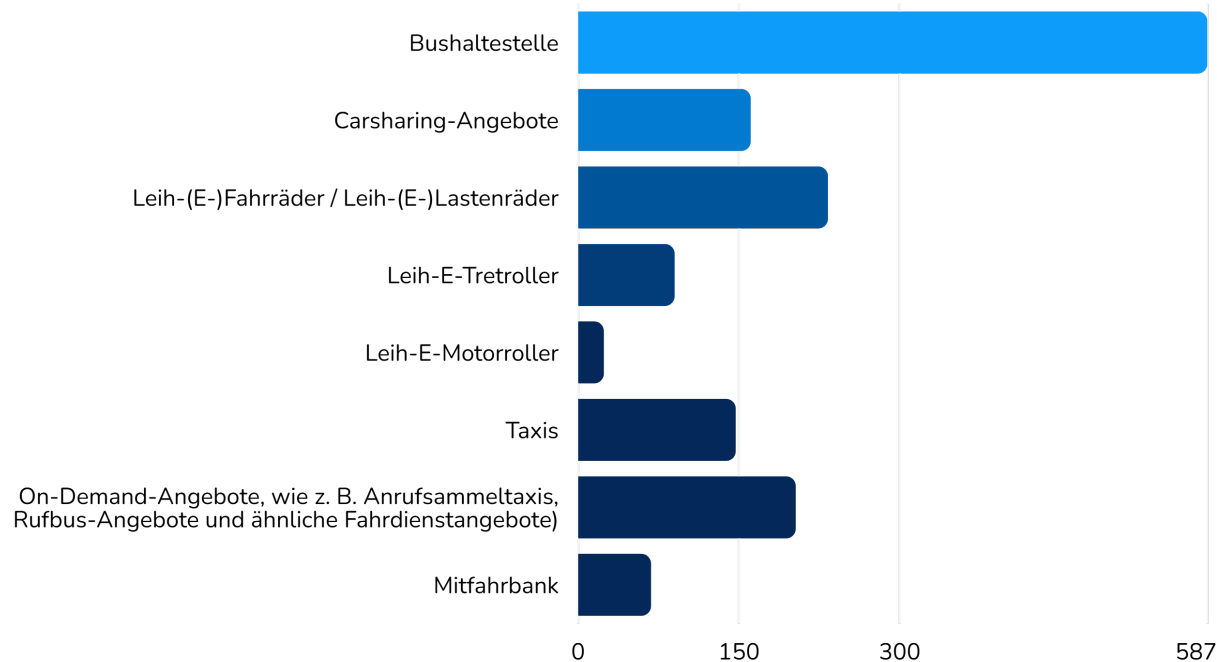


Abb.: Auswertung der Frage 10: Bus- & Tram-Haltestellen

3.2. Online-Beteiligung: Umfrage

Frage 11: P+R Groß Schwaßer Weg / Mobility Hub Groß Schwaßer Weg:
Stellen Sie sich vor, Sie sind Nutzer:in des neuen Mobility Hubs. Welche
Mobilitätsangebote sind aus Ihrer Sicht sinnvoll und sollten im Mobility
Hub verfügbar sein? Wählen Sie bis zu drei Angebote.



Verknüpfung von Mobilitätsangeboten am P+R Groß Schwaßer Weg

Der mit Abstand größte Bedarf nach weiteren
Mobilitätsangeboten am P+R Groß Schwaßer Weg
wird bei einer Bushaltestelle gesehen.

Nachrangig priorisiert werden ein Angebot an
Leih-Fahrrädern, Carsharing und on-demand-
Angebote wie Anrufsammeltaxis, Rufbusse o.ä.
sowie Taxis.

Der Bedarf an einem Angebot an Leih-E-Tretrollen
und Motorrollern oder Mitfahrbänken ist
vergleichsweise gering.

Abb.: Auswertung der Frage 12: P+R Groß Schwaßer Weg / Mobility Hub Groß Schwaßer Weg

3.2. Online-Beteiligung: Umfrage

Frage 12: Welche weiteren Ideen haben Sie für ein mögliches Mobility Hub am Groß Schwaßer Weg?

Die Anregungen, Hinweise und Ideen zur Gestaltung eines Mobility Hubs am Groß Schwaßer Weg wurden für eine bessere Übersichtlichkeit in die Auswertung der Ergebnisse der Gläsernen Werkstatt sowie der Beiträge aus der Dialogkarte integriert und entsprechend gekennzeichnet.

Rückmeldungen gab es zu folgenden Themenschwerpunkten:

- P&R-Angebot
- Service-Einrichtungen
- Aufenthaltsqualität
- Pkw-Verkehr
- Radverkehr
- ÖPNV-Angebot
- Sicherheit
- Verkehrs- / Wegeföhrung
- Gestaltung
- Tarifstruktur / Angebote
- Energie

3.2. Online-Beteiligung: Umfrage

Frage 13: Ihre Frage an das Projekt

Die Fragen der Teilnehmenden an das Projekt wurden für eine bessere Übersichtlichkeit in die Auswertung der Ergebnisse der Gläsernen Werkstatt sowie der Beiträge aus der Dialogkarte integriert. Fragen wurden zu folgenden Themenbereichen gestellt:

- Linienführung & Haltestellen
- ÖPNV-Angebot & Taktung
- Umwelt & Natur
- Kleingärten
- Pkw-Verkehr
- Ruhender Verkehr
- Kreisverkehr Goerdelerstraße
- Radverkehr
- Barrierefreiheit
- Nutzen
- Kosten & Finanzierung
- Bau & Betrieb
- Kommunikation & Öffentlichkeitsbeteiligung
- Stadtentwicklung / Wohnungsbau
- Sonstiges

Die Fragen werden durch das Planungsteam geprüft und im Zuge der Auswertung der Anregungen, Hinweise und Ideen beantwortet und veröffentlicht.



STRECKE MACHEN
TRAM WEST