



## **Rostocker Agenda 21-Rat der Hanse- und Universitätsstadt Rostock**

---

Geschäftsadresse:  
Hanse- und Universitätsstadt Rostock  
Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und  
Wirtschaft, Neuer Markt 3, 18055 Rostock  
Tel / Fax: 0381/ 381 6148/ 6901  
[mike.grosse-schuette@rostock.de](mailto:mike.grosse-schuette@rostock.de)

Rostock, 08.12.2023

### **Protokoll der Sitzung vom 11.10.2023**

**Zeit/Ort:** 17:30 Uhr, BR2 / Dachgeschoss Rathaus, Neuer Markt, Rostock  
**Anwesende:** **Mitglieder des Rates:** siehe Teilnahmeliste  
**Aus der Verwaltung/ Gäste:** siehe Teilnahmeliste  
**Leitung:** Karola Frömel  
**Protokoll:** Mike Große-Schütte

### **Tagesordnung:**

1. Begrüßung und Formalien
2. "Ausbau des Umweltverbundes im Verkehr und die Energiewende in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock"
3. Informationen aus den Agenda 21-Arbeitskreisen und aus dem Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
4. Verschiedenes

Sprecher: Prof. Dr. Wolfgang Nieke  
Stellvertretung: Karola Frömel, Dr. Ralf Kähler

## 1. Begrüßung und Formalien

- Frau Frömel begrüßt die Mitglieder des Agenda 21-Rates sowie die Gäste Frau Dr. Ute Fischer-Gäde, Herrn Jan Bleis sowie Frau Carolin Hannert und eröffnet die Sitzung. Es wird darauf hingewiesen, dass die Beschlussvorlage für die Straßenbahnführung nicht Thema dieser Sitzung sein wird. Die Sitzung beginnt mit der offenen Frage „Wie können Politik und Verwaltung sich in der Ausgestaltung von Themen wie z.B. Mobilität und Klimaschutz zusammen abstimmen?“

## 2. Ausbau des Umweltverbundes im Verkehr und die Energiewende in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock“

- Herr Dr. Ralf Kähler führt in das Thema anhand der bereits gefassten Beschlüsse der Rostocker Bürgerschaft und umgesetzten Maßnahmen (s. Anlage 1) ein.
  - die Beschlüsse sind zeitlich dringend und in die Umsetzung zu führen
  - es ist zu erwarten, dass es hier Konflikte geben wird
  - die Geschwindigkeit ist hierbei entscheidend
  - Bericht zur durchschnittlichen Temperatur im September
  - im Verlauf des Jahres wurden mehrfach Temperaturen oberhalb des 1,5 Grad Ziel (global: Anm.: das 1,5 Grad Ziel bezieht sich auf den 30 Jahre Durchschnittswert) gemessen
- Frau Carolin Hannert (Uni Rostock) hält den Impulsvortrag („Das Konfliktpotential relevanter klimapolitischer Entscheidungen und die Bedeutsamkeit kooperativer, politischer Führung“. (Ausführungen s. Anlage 2).
  - Im späteren Verlauf der Sitzung erfolgt eine Diskussion zum Vortrag von Frau Hannert:
    - Es wird angemerkt, dass die erarbeiteten Konzepte nicht das eigentliche Problem darstellen. Vielmehr müssten die direkt Betroffenen in einer konstanten Struktur eingebunden und beteiligt werden, sodass es zu keiner Instrumentalisierung der Betroffenen kommen kann. Hierzu wird angemerkt, dass es z.B. das Beteiligungsbüro sowie den Beiratsbeirat gibt.
    - Es müsse Verständnis dafür geschaffen werden, dass es nicht immer sofort eine Antwort auf eingebrachte Fragen geben könne. Im Weiteren bedürfe es einer gewissen Flexibilität in der Herausarbeitung von Antworten / Lösungen, z.B. über Mediation. Die Stadt Rostock verfügt hierfür jedoch nicht über Strukturen bzw. das fachliche Know How für Konfliktmanagement.
    - Es wird angemerkt, dass die Kommunikation das größte Problem in der Bürgerbeteiligung sei. So werden u.a. die Kosten für die Bereitstellung von Information (z.B. reduzierte Auflagenzahl des Städtischen Anzeigers) als Grund angeführt. Teilweise würde viele Informationen über die Entwicklung der Stadt die Bevölkerung nicht ausreichend erreichen.
    - Es wird berichtet, dass Empfehlungen aus dem Ausschuss für Bürgerbeteiligung an die Politik und die Verwaltung oftmals ohne Antwort / Rückmeldung blieben.
- Es folgt der Vortrag von Frau Dr. Fischer-Gäde (s. Anlage 3). Ergänzend zu den Präsentationsfolien wurden u.a. folgende Punkte aufgeführt:
  - Die Nutzung vorhandener Gemeindeflächen ist multicodiert zu denken, im Sinne einer Mehrfachnutzung des öffentlichen Raumes.

- Die Form der Beteiligung sei noch nicht „ausgereift genug“, so müssten gezielt auch neuen Beteiligungsformate ausprobiert werden. Ebenso müssten Beteiligungsformate Erfolge vermitteln. So wird das Stadtbau-Haus als Ort für die Entwicklung von Rostock gesehen, ein Ort an dem Alle an der Stadtentwicklung teilnehmen können.
- Wortmeldung zum Vortrag:
  - Es angemerkt, dass der ÖPNV nicht so schnell entwickelt werden könnte, dass kurzfristig eine Reduzierung des PKW-Verkehrs erzielt werden könne. Auch wird es zukünftig Menschen geben, z.B. im hohen Alter, die nicht auf ihr Fahrzeug verzichten wollen. Für die geplante Brücke über die Warnow wäre es vorteilhaft gewesen, Anreize zur Überquerung zu schaffen, z.B. mit der Errichtung des Stadtparks auf der ehemaligen Deponie (Dierkow).
- Antwort von Frau Dr. Fischer-Gäde zur Wortmeldung:
  - Die Konzentration des Impulses lag auf der Mobilität. Wo die Autos zukünftig stehen werden ist noch zu klären.
  - Der Stadtpark, so wie zur BUGA geplant, kann in dieser Dimension aktuell nicht gebaut werden. Eine 1. Phase würde entwickelt werden und das Gesamtkonzept eines Stadtparks bleibt bestehen. Die Umsetzung hierzu sei jedoch aktuell nicht prioritär im gesamten Aufgabenportfolio.
  - Nicht alle anstehenden Aufgaben können in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Einige Aufgaben werden für nachfolgende Generationen bleiben.
- Es folgt der Vortrag von Herrn Bleis, Vorstand RSAG (s. Anlage 4). Ergänzend zu den Präsentationsfolien wurden u.a. folgende Punkte aufgeführt:
  - Die Bürgerschaft beschließt zunächst nur die Bewilligung zur Planung einer Streckenerweiterung Zoo – Reutershagen und nicht die eigentliche Streckenführung. Im Rahmen der noch zu beauftragenden Vorplanung werde dann im weiteren Verlauf die genaue Streckenführung in Varianten untersucht.
  - Nach Auffassung der RSAG wurde die 2006 diskutierte Einbindung des Stadtumlandverkehrs (sog. „Stadtbahnkonzept“) aufgrund politischer Entscheidungen nicht in „Angriff“ genommen, was heute vielfach als verpasste Chance gesehen wird.
  - Aktuell sind die Stadteile Reutershagen, Schmarl und Groß Klein noch nicht mit der Straßenbahn erschlossen. Schmarl sei jedoch gut mit der S-Bahn angebunden. Generell seien Schmarl und Groß Klein stadtplanerisch nicht für ein Straßennetz ausgelegt.
  - Nur ca. 1/3 der Einwohner:innen von Reutershagen sind bisher gut an das Straßennetz angeschlossen
  - Auf der Hamburger Str. ist die Bahn aktuell mit einem 4-Minutentakt unterwegs -> dies stellt bereits eine sehr ausgelastete Taktung dar, in der keine weitere Verdichtung möglich ist -> daher wäre es sinnvoll die Anbindung von Reutershagen über eine andere Trasse vorzunehmen.
  - Im Anschluss des Vortrages werden folgende Fragen / Hinweise an Herrn Bleis gerichtet:
    - (1) Wie wird das bisherige Beteiligungsverfahren eingeschätzt und wie wurde es nach außen kommuniziert (zentral/dezentral, beabsichtigt/unbeabsichtigt)?
    - (2) Es wird sich im Weiteren nach der Erreichung der klimapolitischen Ziele im Ergebnis der Trassenerweiterung erkundigt.

- (3) Wie hoch ist die Anzahl der ggf. betroffenen Kleingartenparzellen, die im Zuge der Trassenentwicklung wegfallen könnten? Hier würden aktuell unterschiedliche Zahlen - bis zu 1.500 Gärten - kommuniziert. Welche Methodik wird zur Erstellung der Prognose der Fahrgastzahlen für die neue Trasse verwendet?
  - (4) Es wird darauf verwiesen, dass die Verlierer der neuen Trassenführung bzw. der damit einhergehenden Einstellung der Straßenbahnverbindung bis zum Neuen Friedhof die älteren Bürger:innen seien, da sie dann einmal mehr umsteigen müssten und eine Straßenbahn leichter zu besteigen sei. Dem wird entgegnet, dass sich der Teil der Linie durch sehr geringe Inanspruchnahme auszeichnet und das Weiterbetreiben einen Brückenbau erfordern würde, was unangemessen hohe Kosten für diese geringe Nutzung bedeuten würde.
- Herr Bleis geht wie folgt auf die gestellten Fragen ein:
    - (1) Die Beteiligungsformate wurden gut angenommen. So fanden z.B. Trassen-spaziergänge mit den Bürger:innen statt. Bzgl. des Verfahrensablaufes wird angeführt, dass ursprünglich der Planer zunächst Varianten entwickeln sollte anhand derer mit den Bürger:innen über Vor- und Nachteile gesprochen werden sollte (z.B. Trassenverlauf, Anordnung der Haltestellen, Anzahl von Parkraum und Grün).  
In der Gesamtschau ist der Kommunikationsprozess anders gelaufen als geplant. Mit einer derartigen Intensität zu diesem frühen Zeitpunkt wurde nicht gerechnet. Die Kommunikation sollte zunächst in Richtung Politik und Verwaltung erfolgen. Allerdings ist das Thema jedoch schnell in die Öffentlichkeit geraten. Der Gesamtprozess wird jedoch rückwirkend als gut erachtet, so konnten gewisse Kommunikationsmaßnahmen bereits in dieser sehr frühen Phase angegangen werden. Es ist im Weiteren angedacht nach der Erstellung der Vorplanung (hierzu wird etwas ein halbes Jahr nach Auftragserteilung vorgesehen) in die Beteiligung zu gehen.
    - (2) Eine Verdopplung der Fahrgastzahlen, wie teilweise politisch gefordert, wird allein mit der neuen Trassenführung nicht möglich sein. Es bedürfe weiterer Maßnahmen im gesamten Verkehrssystem der Stadt, die voraussichtlich mit einem hohen finanziellen Aufwand und auch Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr einhergehen müssten.
    - (3) Es wird dargestellt, dass keine anderen Strukturdaten als die derzeit vorliegenden in Betracht kommen. So ist eine mögliche Wohnbau-Entwicklung in dem Bereich der Kleingartenanlagen kein Gegenstand der Fahrgastprognose. Generell zeige die Erfahrung, dass die Annahmen im Verkehrsmodell in der Realität bisher meist positiver ausfielen und daher eine höhere Fahrgastzahl zu verzeichnen war als ursprünglich angenommen. Bzgl. der Anzahl der betroffenen Gartenparzellen wird es weit unter 1.500 Gärten betreffen. Gegenwärtig wird von 30 bis 150 Parzellen ausgegangen, die genauen Zahlen können aber erst in der weiteren Planung seriös benannt werden.
    - (4) Die Strecke Zoo – Friedhof beträgt ca. 700 Meter. Für die Aufrechterhaltung dieses Streckenabschnittes via Straßenbahn wären ca. 6 Mio. Euro allein an Investitionen notwendig, die täglichen Fahrgastzahlen liegen jedoch nur bei ca. 400 - 600 Personen. Als Kompensation soll in dem Bereich eine Erhöhung der Bustaktung erfolgen, z.B. mit der Einrichtung einer 3. Buslinie, die dann auch das Wohngebiet Kiefernweg erschließt.
  - Zu den Ausführungen im Rahmen der geplanten Trassenführung gibt es aus dem Plenum folgende Anmerkungen:

- Es sollte Bemühungen seitens der Stadt geben die betroffenen Kleingärtner:innen gut zu entschädigen. Ebenso sollte vor 2027 keine Beräumung der Parzellen erfolgen (nicht wie einst auf der Fläche Groter Pohl).
- 3. Informationen aus den Agenda 21-Arbeitskreisen und aus dem Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft**
- Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
    - Aufstellung FNP
      - es erfolgte eine weitreichende Beteiligung
  - Die Bestätigung der Protokolle der vergangenen Sitzungen wird auf die kommende Sitzung verschoben.

#### **4. Verschiedenes**

- Anregung den Vortrag von Frau Hanne im Stadtbau-Haus darzustellen / Gesprächsrunde zur Politikberatung
- Anfrage zur Entwicklung des Ortsteils Brinckmannsdorf bzgl. des ÖPNVs
  - Adressat für das Thema ist das Amt für Mobilität
  - Erhöhung des Angebotes derzeit durch ein Förderprogramm „Mirror“
- Nachfrage zum Abfallwirtschaftskonzeptes
  - Wie geht es weiter?
  - Nur die Erhöhung der Gebühren ist nicht zukunftsfähig.
    - nochmalige Einladung des Fachamtes Anfang 2024
- nächste Sitzung 13.12.2023 (BR2 / Dachgeschoss Rathaus)

Karola Frömel  
stellv. Sprecherin des Agenda 21-Rates

# Agenda21-Rat Rostock

Umsetzung von Klimaschutz,  
Klimawandelanpassung und Verkehrswende

11. Oktober 2023

# Beschlüsse und Maßnahmen in Rostock

## Klimaschutz

- Masterplan 100 % Klimaschutz –  
Umsetzungsbeschluss  
2014/BV/5248
- Klimanotstand  
2019/AN/0287
- Klimaneutralität 2035  
2020/AN/1447
- „Wärmeplan Rostock 2035“  
– Strategien und Maßnahmen für  
eine klimaneutrale  
Wärmeversorgung  
2022/BV/3215

## Klimawandelanpassung

- Anpassung an die Folgen des  
Klimawandels  
2011/AN/2439
- Beitritt der Hansestadt Rostock  
zur Initiative "Mayors Adapt" –  
Konvent der Bürgermeister zur  
Anpassung an den Klimawandel  
2014/BV/0032
- Erarbeitung eines Integralen  
Entwässerungsleitplans für die  
Hansestadt Rostock  
2015/BV/1287
- Hitzeaktionsplanung
- Schwammstadt 2080

## Verkehrswende

- Maßnahmeplan der Hansestadt  
Rostock zur Steigerung des  
Umweltverbundes am Modal  
Split  
2010/AN/1110
- Mobilitätsplan Zukunft  
2017/BV/2532
- Gemeinsamer Nahverkehrsplan  
Hanse- und Universitätsstadt  
Rostock und Landkreis Rostock -  
Ausbaustrategie  
Straßenbahnnetzerweiterung  
2020/BV/1833
- Beitritt zur Städteinitiative  
„Lebenswerte Städte durch  
angemessene  
Geschwindigkeiten“  
2023/BV/4256

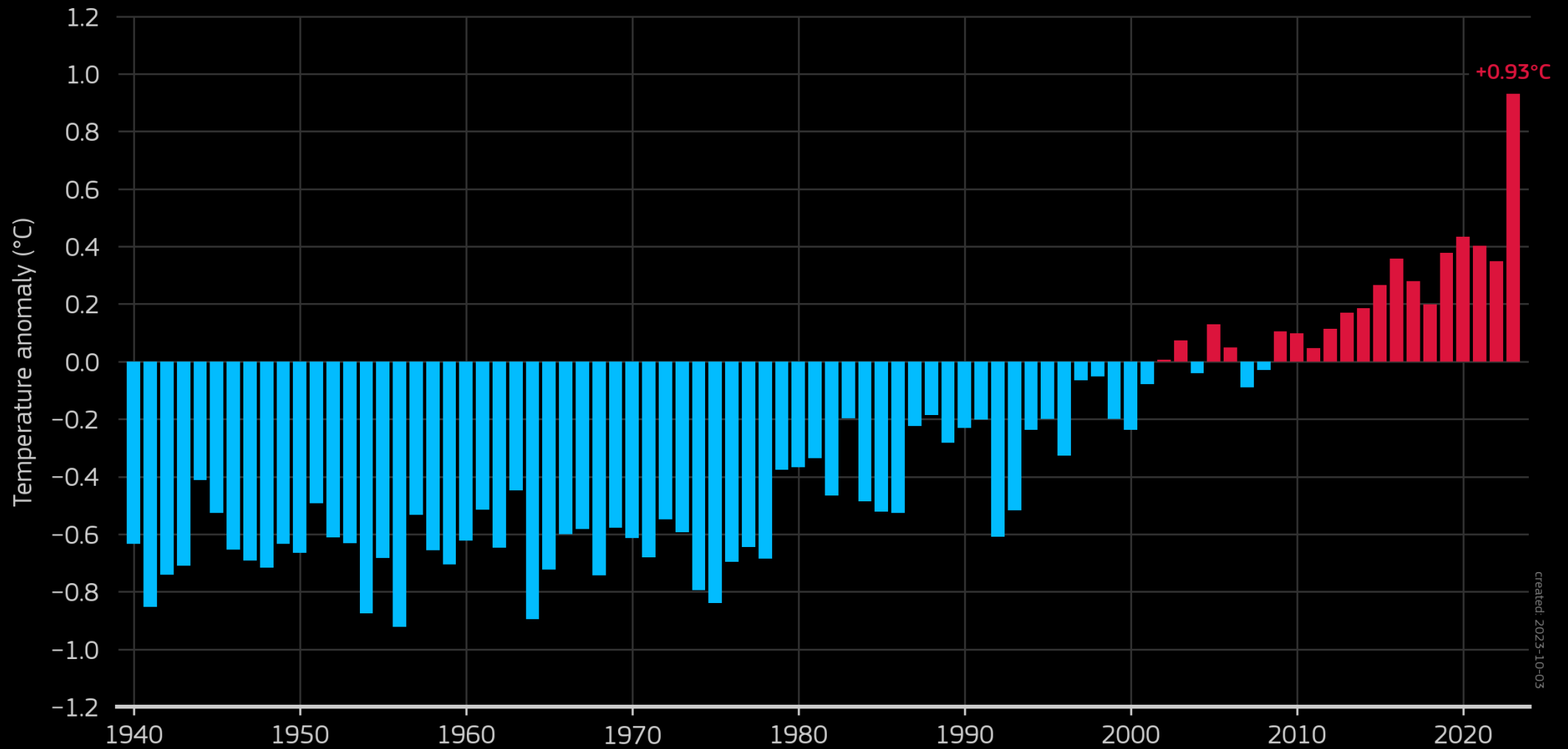
# GLOBAL SURFACE AIR TEMPERATURE ANOMALIES • SEPTEMBER

Data: ERA5 • Reference period: 1991-2020 • Credit: C3S/ECMWF



Climate Change Service

[climate.copernicus.eu](https://climate.copernicus.eu)



created 2025-10-05



PROGRAMME OF THE EUROPEAN UNION





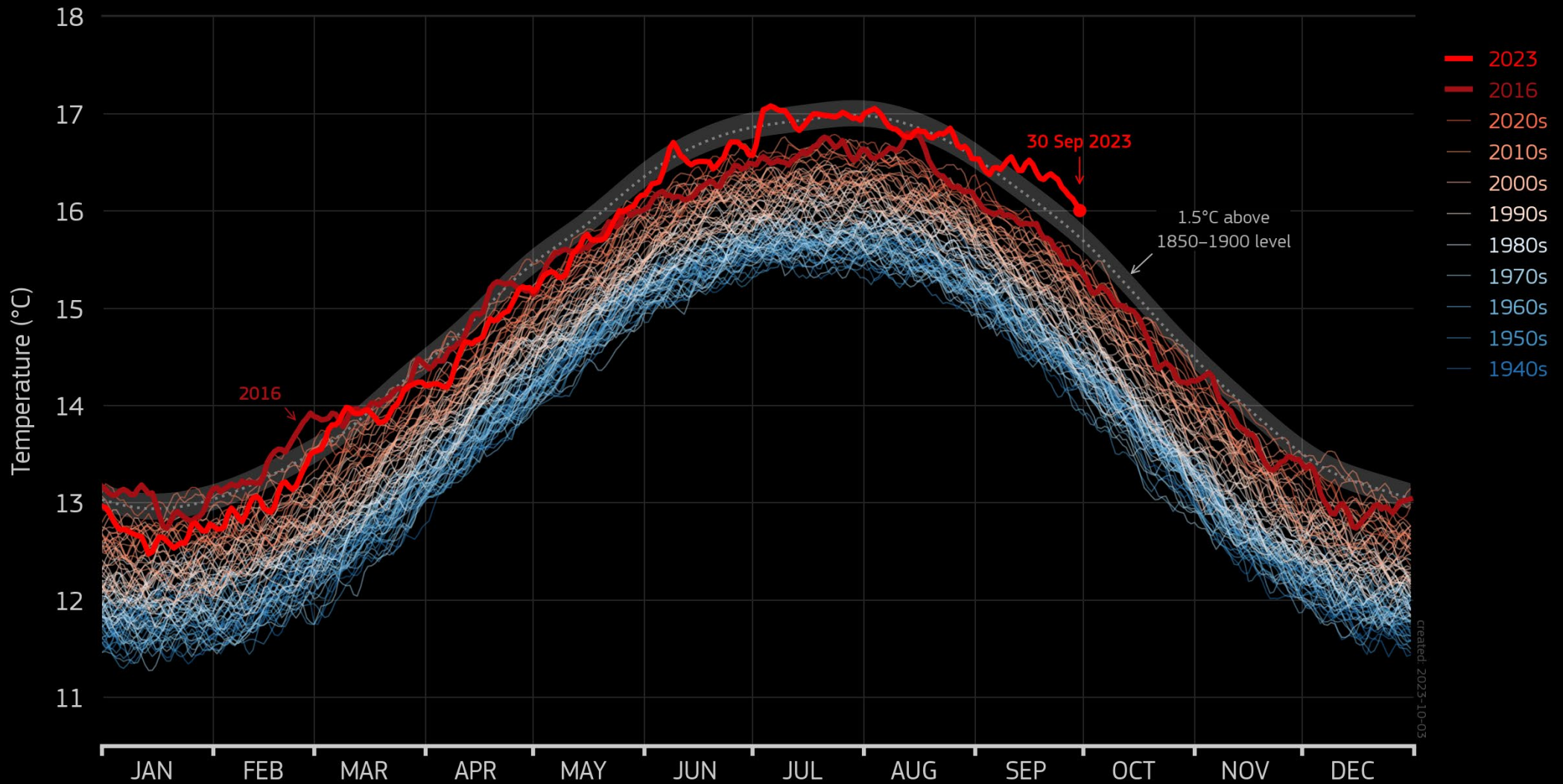
# DAILY SURFACE AIR TEMPERATURE

Data: ERA5 1940–2023 • Credit: C3S/ECMWF



Climate Change Service

climate.copernicus.eu



PROGRAMME OF THE EUROPEAN UNION



IMPLEMENTED BY



## Sitzung des Agenda 21-Rats am 11.10.2023

# **Das Konfliktpotential relevanter klimapolitischer Entscheidungen und die Bedeutsamkeit kooperativer, politischer Führung.**

*Impulsvortrag von Carolin Hannert*

### **> Begrüßung**

Die Personen des Agenda 21-Rat nutzen ihre Freizeit, um wichtige gesellschaftliche Entwicklungen und Diskurse zum Thema der nachhaltigen Stadtentwicklung vorzubringen. Das ist eine immense Leistung, die man nur mit viel Dankbarkeit honorieren kann.

In diesem Sinne ist es mir heute eine große Ehre, dass ich diese Sitzung mit meiner Expertise zum Thema `Emotionen in Konflikten`, und mit einem Verweis auf politische Verantwortungsbereiche unterstützen darf.

Ich möchte Ihnen im Folgenden kurz umreißen, welches Konfliktpotential eigentlich in vielen relevanten, klimapolitischen Entscheidungen enthalten ist und welche Bedeutsamkeit in diesem Zusammenhang kooperative, politische Führung hat.

### **> Konfliktverständnis**

Die Berghof Foundation – eine weltweit agierende Nichtregierungsorganisation zur Thematik Konflikttransformationen - schreibt:

*„Konflikte sind als soziale Phänomene ein unverzichtbarer Bestandteil menschlicher Interaktionen. Konstruktiv ausgetragen können sie den gesellschaftlichen Wandel befördern. Dies gelingt, wenn die Konfliktparteien die verschiedenen Interessen und Bedürfnisse aller beteiligten Akteure als legitim anerkennen.“ (Berghof Foundation 2012. S.74-75)*

Dieses Zitat verweist eindeutig auf den positiven Aspekt, der von Konflikten verkörpert wird: Verschiedene Perspektiven, Bedürfnisse und Deutungen treffen aufeinander und können bei einer erfolgreichen Bearbeitung, Kommunikation und Öffnung füreinander, in einer neuen Formation verankert werden, die stärker und stabiler ist, als die vorangegangenen Ansichten, die noch nicht die Essenz der anderen Perspektive in sich aufgenommen haben.

Konflikte sind aufgrund dessen immer Kommunikationsphänomene, die für eine erfolgreiche Transformation einen dialogischen Aushandlungsprozess benötigen.

Auf der anderen Seite sind Konflikte jedoch auch Ereignisse des Widerspruchs: Es laufen blockierende Perspektiven und Bedürfnisse gegeneinander, die die - vorher als natürlich angesehene - Handlungs- und/oder Denkrichtung nicht selten jäh unterbrechen.

### **> Emotionen in Konflikten**

Dieser Umstand der Stagnation kann Frust auflösen. Negative Emotionalisierungen entstehen aufgrund dieser Blockade. Der Widerspruch wiegelt sich antagonistisch auf.

Konflikte, die sich durch einen verhärteten Stillstand auszeichnen, befinden sich nicht nur an dieser Stelle, weil die Perspektiven unvereinbar sind. Sie manifestieren sich auch, weil eine Schließung der Emotionalebene dazu führt, dass keine Wertschätzung und kein Respekt mehr füreinander aufgebracht und die eigene Perspektiven überhöht werden.

Oft geht dieser Ausprägung auch ein Vertrauensverlust voraus: Die jeweilige Partei sieht nicht, dass der antagonistische Gegenüber Verständnis für die Situation der emotional Involvierten hat.

Eine Harmonisierung kann nur erreicht werden, wenn die Kommunikationsverhältnisse wieder zum Fließen gebracht werden. Ein milder Konfliktverlauf wird grundsätzlich begünstigt, wenn vorher mit den Methoden einer umfassenden Transparenz gearbeitet wird.

### **> Klimawandel u. die notwendige Transformationspolitik als Spannungsfeld mit Konfliktpotential**

Nun gestaltet sich der Klimawandel und die dazugehörige Notwendigkeit einer umfassenden Umcodierung der Gesellschaft als ein Phänomen mit einer besonderen Konfliktbrisanz.

Auf vielen Ebenen müssen Veränderungen stattfinden. Das wird mit schmerzhaften und langwierigen Aushandlungsprozessen einhergehen.

Das zugrundeliegende Spannungsfeld ergibt sich aus Folgender Grundkonstellation: Nahezu jede Person unserer deutschen Gesellschaft, die erreichbar und offen für die Problematiken der Klimakrise ist, ist sich mittlerweile im Klaren darüber, dass ein dringender Handlungsbedarf besteht.

Dem gegenüber steht aber eine omnipräsente Hilflosigkeit in der Wahl der Methoden und auch eine erhoffte Vermeidung persönlicher Lebenseinschnitte.

Dies ist als ein absolut menschliches Verhalten zu sehen, von dem sich niemand freisprechen kann und das in keinem Fall verurteilt werden darf.

Die basale Problematik ergibt sich hierbei aus den verschiedenen Ebenen der emotionalen Involviertheit: Der Klimawandel ist für viele Menschen ein sehr abstrakter Vorgang, der durch seine Größe und Komplexität schlecht durchschaubar ist.

Diese Schwierigkeit in der Fassbarkeit führt zu einer neutralen Gefühlswelt gegenüber dieser Thematik.

Dies ist dann insofern problematisch, als dass unsere Gefühle die grundlegenden Impulse zu einer wie auch immer gerichteten Handlungsagenda sind. Sie sind omnipräsent, geben Sinn und bewegen den Menschen.

Sie sind die Basis und eine trennscharfe Unterscheidung von Ration und Emotio ist längst überholt und basiert lediglich auf die Notwendigkeit des menschlichen Geistes Differenzierungen zu schaffen, um Dinge in ihrer Wirkweise besser zu verstehen.

Das bedeutet nicht unbedingt das die Klimathematik nicht in der Lage ist starke Gefühle auszulösen. Das kann sehr wohl geschehen, wie sich im positiven an den Beispielen engagierter Beschäftigung in Sachen kooperierender Transformationspolitik abzeichnet; und auch im Negativen anhand von Beispielen von zu radikalen und frontenverhärtenden Aktivismus.

Aber um diese Gefühle auszulösen ist eine explizite kognitive und emotionale Beschäftigung mit dieser Thematik notwendig, die ein proaktives Verhalten und eine emotionale Öffnung der dahinterstehenden Personen fordert.

Das entspricht keiner direkten und unmittelbaren Erfahrbarkeit, die einfach passiert.

Diese Erfahrbarkeit ist jedoch auf einer anderen Ebene zu finden: Nämlich immer dann, wenn sich Situationen ergeben, in denen Menschen aufgefordert werden spezifische Maßnahmen der Veränderung und Anpassung anzunehmen, die nicht selten auch mit Einschränkungen oder einer Aufgabe zusammenhängen. In diesen Momenten wird es konkret und persönlich.

Zum Beispiel, wenn Personen aufgefordert werden ihren lang gepflegten und kultivierten Garten aufzugeben, um einen Beitrag zu Mobilitätswende zu leisten.

Wem können wir verdenken, dass in solch einer Situation negative Emotionalisierungen entstehen? Wem können wir verdenken, dass sich aufgrund dessen Widerstand regt? Wer würde freudestrahlend seine Oase des Rückzugs aufgeben, um sie einer Baustelle zu opfern?

Der Leidensdruck in solch einer Situation liegt bei den Individuen der Zivilgesellschaft. Er liegt nicht bei den Mitarbeiter:innen der RSAG, die diese Streckenführung geplant haben, er liegt nicht bei den Verwaltungsangestellten der Stadt Rostock, die die administrative Bürokratie dazu erledigen, und er liegt nicht bei den Politiker:innen, die die Entscheidungen getroffen haben, die zu dieser Entwicklung führten.

Dieser Tatsachenlage muss ein umfassender Raum des Verständnisses eingeräumt werden.

Nichtsdestotrotz habe ich wenig Hoffnungen, dass sich solch unpopuläre Blockaden in der Zukunft vermeiden lassen. Wir als Menschheit haben uns in eine schwierige Situation manövriert: Manche Entscheidungen müssen getroffen werden – Für eine lebenswerte, gemeinsame Zukunft.

Ob die heute diskutierte tatsächlich dazu gehört, kann ich ihnen leider nicht beantworten: Das ist ein Umstand, der an einer anderen Stelle geklärt werden muss.

Immer wiederkehrende Konfliktherde in Mikrosituationen sind jedoch leider unvermeidliche Begleiterscheinungen vom Transformationsgeschehen.

Ich möchte aber an dieser Stelle sehr explizit etwas Anderes tun: Ich möchte auf die nicht reduzierbare Verantwortung aller involvierten Instanzen hinweisen, die meines Erachtens in keinem Fall negiert werden darf.

Die präventive Abmilderung, Auflösung und Harmonisierung dieser Situationen ist als eine der wichtigsten, gesamtgesellschaftlichen Aufgaben der aktuellen Zeit zu sehen.

### **> Die Verantwortung politischer Vertreter:innen in diesem Geschehen**

Eine Schlüsselrolle nehmen dabei besonders die Politiker:innen auf lokaler Ebene ein.

Sie sollten einen direkten Draht zu den Bürger:innen vor Ort haben und solche schwierigen Prozesse transparent und auf Kooperation und Kommunikation ausgelegt begleiten.

Als Vertreter:innen einer repräsentativen Demokratie sind sie gewählt, um die Belange der Zivilgesellschaft in der demokratischen Diskursarena auszuhandeln. Sie stehen im Dienste des Dialogs und der Kommunikation.

Sie werden dafür bezahlt und honoriert, dass sie die Perspektivenharmonisierungen zwischen den verschiedenen Standpunkten übernehmen, auf die der Rest der Gesellschaft keine Lust hat, weil dies sehr mühsam sein kann.

Sie sollen weder in Linie mit ihrer Partei ein autoritäres Einparteiensystem erkämpfen, noch sollen sie die Emotionen der Menschen instrumentalisieren, um eine eigene politische Agenda durchzusetzen.

In Zusammenarbeit mit dem Verwaltungsapparat, der sie umgibt haben sie dafür Sorge zu tragen, dass kommunikative Schnittstellen geschaffen werden, dass eine direkte neutrale Transparenz, ohne demagogische Mechanismen frühzeitig angewandt wird und dass es zu keiner Verantwortungsdiffusion kommt, wenn die Menschen Ansprechpartner:innen brauchen.

### **> Die Rechte der Bürger:innen in solchen Situation**

In den Momenten, in denen die Bürger:innen einschneidenden Veränderungsprozessen ausgesetzt werden, haben sie ein Recht darauf anständig und frühzeitig informiert zu werden.

Das Geschehen sollte besonders in emotional-herausfordernden Fällen von Anfang von Mediator:innen begleitet werden.

Die Bekanntmachung tiefgehender Entscheidungen sollte zentral vonstattengehen und von allen beteiligten Instanzen mitgetragen werden.

Bürger:innen sollten zu jedem Zeitpunkt Zugang zu überschaubaren und verständlich aufbereiteten Informationen hinsichtlich der Sachlage haben.

Signifikante Elemente der Beschlüsse, die im Besonderen Ausmaß zu einer Erzeugung von negativen oder ohnmächtigen Emotionen führen, sollten argumentativ und ausreichend transparent unterlegt werden.

Konkret auf diesen Fall verwiesen, würden sich in diesem Sinne beispielsweise folgende Fragefelder auf tun: Warum ist keine andere Streckenführung möglich? Wie setzen sich alternativlose Ausarbeitungen zusammen? Welche direkten und neutralen Ansprechpartner:innen gibt es für die Betroffenen?

In der Verwaltung und auch zu externen Institutionen muss zu jeder Zeit ein transparenter Informationsfluss über das gemeinsame Vorgehen herrschen, der klar ist und von einem erarbeiteten Konsens stabilisiert wird.

Auf einer anderen Ebene impliziert das Amt eines oder einer Politiker:in, dass sie oder er sich sensibel an der Zivilgesellschaft orientiert: Proaktive und partizipative Bürgerbeteiligungen werden nicht erst seit gestern gefordert und sollten reale Optionen sein.

Der Vertrauensverlust gegenüber der politischen Sphäre ist mittlerweile ein ernstzunehmendes Problem. Diesen Entwicklungen kann man kaum mit einer Schließung begegnen – sie müssen durch basisdemokratische Öffnungen eingefangen werden.

Meinungsabfragen und Stimmungsbilder sind wichtige Werkzeuge, die einen guten Einblick gewähren können. Es sollte jedoch explizit darauf geachtet, an welcher Stelle des Konfliktes sie eingesetzt werden. Ist das Geschehen bereits stark emotionalisiert, werden sie Verzerrungen beinhalten.

Bei dieser Auflistung handelt es sich lediglich, um recht offensichtliche Schritte, die erst ein geeignetes Klima für eine wertschätzende und respektvolle Verhandlung schaffen.

### **> Abschlussworte**

Ich appelliere explizit an alle Beteiligten den Erfahrungsraum des vorliegenden Konfliktes zu nutzen. Wir werden ein übergroßes, zukünftiges Problem erschaffen, wenn wir uns dazu hinreißen lassen die klimarelevanten Themen und Bürger:innenbelange gegeneinander auszuspielen.

In diesem Sinne möchte ich nun mit meinen Ausführungen schließen und übergebe das Wort an die Mitglieder des Agenda 21-Rates, die nun mit einer ganz konkreten Betrachtung des Konfliktes anschließen werden.

# Agenda 21-Rat

## Verkehrspolitische Agenda der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Dr. Ute Fischer-Gäde, Senatorin für Infrastruktur, Umwelt und Bau

10. November 2023



Hanse- und Universitätsstadt  
**ROSTOCK**

# Herausforderungen moderner Stadtplanung und Stadtentwicklung



1. Rostock wächst und braucht Flächen
2. Technologischer Wandel sucht funktionierende Infrastruktur
3. Krisen nehmen zu und verunsichern die Menschen



Wohnen

Arbeiten

Mobilität

Energiebedarf

Investitionen

Sozial

## Rostock wächst!





Für wen planen wir unsere Stadt?

Wer erhält welchen Raum?

Wie nachhaltig, wie generationengerecht  
sind wir dabei?

Wie passen wir unsere Stadt den  
Anforderungen baulich an?



## **Zukunftsfähig**

-  
**Angepasst an den  
Klimawandel und  
nachhaltig entwickelt**

## **Durchgrünt**

-  
**Sicherstellung einer  
sozial gerechten  
Grünversorgung mit  
qualifizierten  
Bestandsgrün**

## **Lebenswert**

-  
**Erlebbar als kompakte,  
grüne Stadt am Wasser**



## **Vernetzt**

-  
**Stärkung von  
Biodiversität und  
Ökosystemleistung**

**Gesund und mobil –**  
Offen für neue  
Bewegungsräume bei  
umweltverträglicher  
Mobilität

## **Identitätsstiftend**

-  
**Prägende Orte am  
Wasser, in Parks und  
an Plätzen; Förderung  
des historischen  
Erbes**

1. Stadt in Komplexität und Dynamik verstehen  
**Räumliche, demografische, ökonomische  
und gesellschaftliche Abläufe erkennen**
2. **Zukunftsbild Stadt** als ganzheitliches  
Entwicklungskonzept erstellen
3. **Standards** festlegen

**Zukunftsbild Stadt**  
„Masterplan Rostock“

# Herausforderungen moderner Stadtplanung und Stadtentwicklung

## Zukunftsbild Stadt „Masterplan Rostock“

- effizient
- technologisch fortschrittlich
- ökologisch und sozial inklusiv

## Verwaltungsorganisationen „Organisationsentwicklung“

- Bürger\*innenzentriert
- Digital und serviceorientiert
- Verlässlich und fachlich kompetent

# Herausforderungen moderner Stadtplanung und Stadtentwicklung

## „Masterplan Rostock“ Projekt-Filter!

Ist das Projekt:  
Innovativ und  
zukunftsweisend?

- generationsgerecht
- standortsicher
- wirtschaftlich und technologisch tragfähig
- SMART-City konform

Ist das Projekt:  
umwelt- und  
klimagerecht?

- klimaneutral
- mobilitätsfreundlich
- umweltgerecht
- UFK konform

Ist das Projekt:  
gemeinwohlorientiert und  
sozial inklusiv?

- sozial gerecht
- Bürger\*innenzentriert
- barrierearm
- generationsübergreifend

Wie kann zukünftig **urbane Mobilität** aussehen,  
die auf die Besonderheiten der Stadtstruktur eingeht,  
die unterschiedlichen Lebensstile der Menschen berücksichtigt  
und die Stadt klimagerecht entwickelt?

**Rückgewinnung von Stadträumen!**

Konzept für eine  
lebensfreundliche  
**Fritz-Reuter-Straße**





... lebensfreundlich, grün,  
sozial und inklusiv.

***Schlaue Infrastruktur!***





**Klimaangepasste Frei- und  
Grünräume!**

# Begegnungen im Miteinander!





**Soziale- und kulturelle  
Angebote!**

# Wir stärken alternative Mobilitätsangebote.

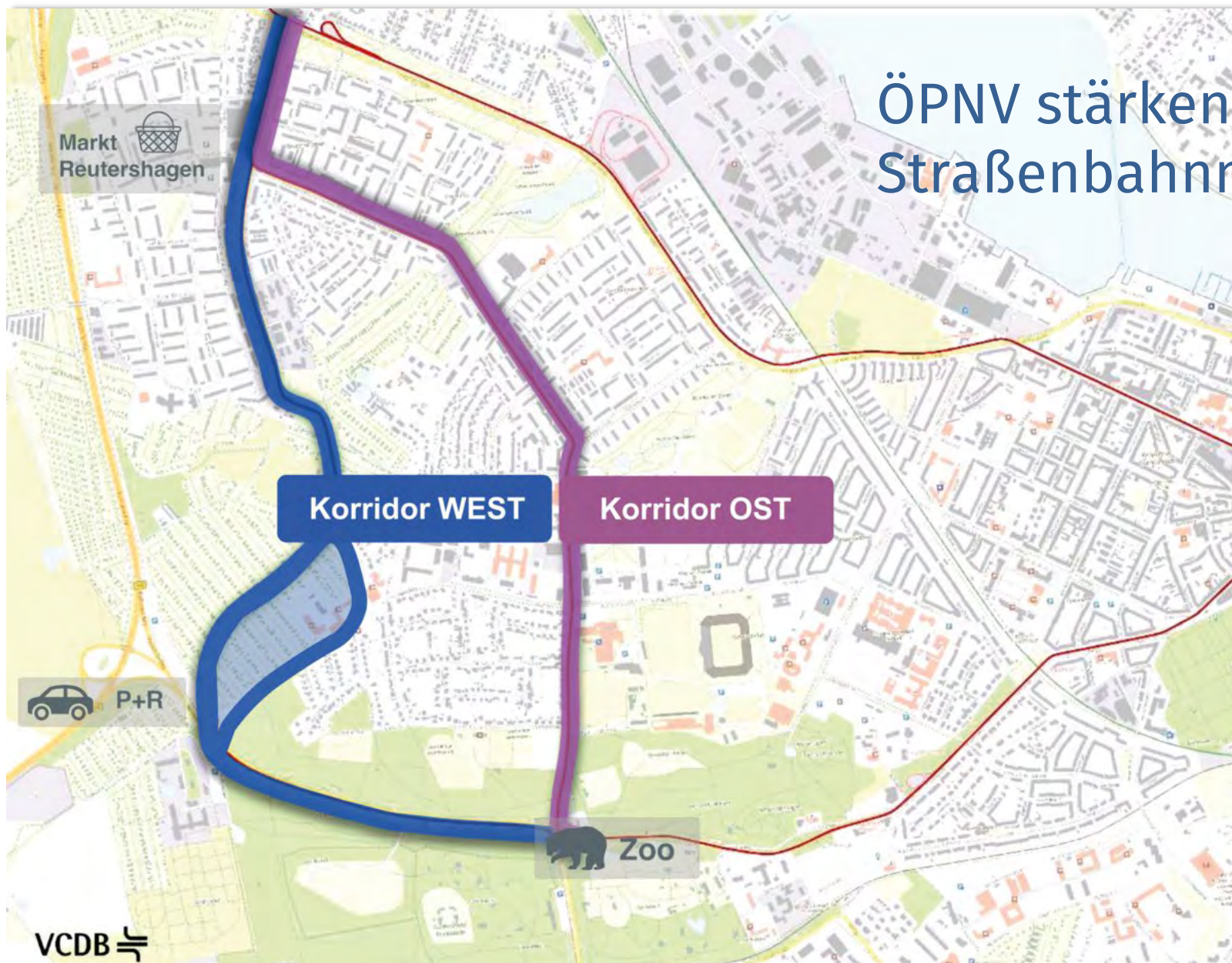
- Ausbau Mobilpunkte für Car- und Bikesharing
- E-Scooter-Angebot
- Mobilitätskonzept Seehafen



# Wir stärken den ÖPNV.

- Umsetzung des Nahverkehrsplans
- Straßenbahnnetzerweiterung in Reutershagen
- Modellvorhaben MIRROR
- Umsetzung des P+R Konzeptes





# ÖPNV stärken durch Straßenbahnnetzerweiterung

# Wir stärken den Fuß- und Radverkehr.

- klimafreundliche Mobilität bei Straßenraum- und Quartiersumgestaltungen stärker im Fokus
- Kurzfristmaßnahmen Radverkehr
- Projekt Sommerstraße



# Wir optimieren den PKW-Verkehr.

- Baustellenmanagement
- Straßenraum- und Quartiersumgestaltungen
- Prüfen von Geschwindigkeit und Lärm





# Rostocker Oval – Rostock 2030, Ein(Blick) in die Zukunft des **Warnowquartiers**



Rahmenplanung

Bebauungsplanung

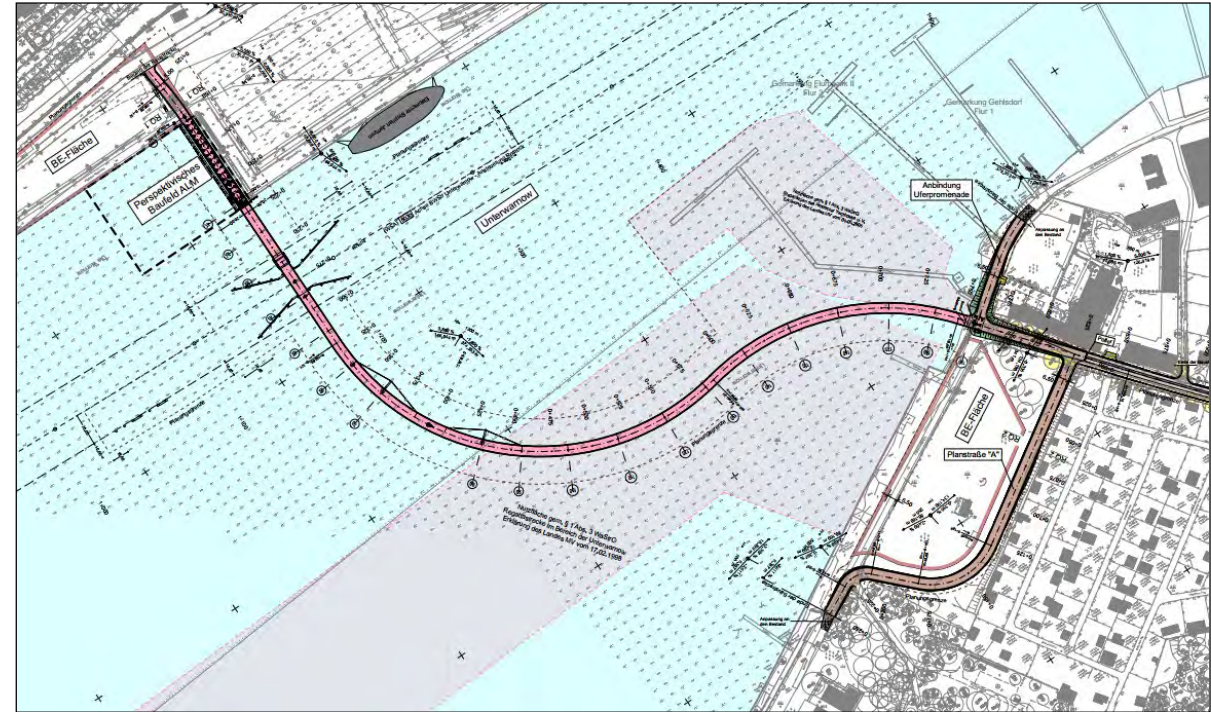
Gestaltungs-  
handbuch

Erschließung &  
öff. Hochbauvorhaben

Vermarktung und  
Konzeptvergabe

Aktive Bearbeitung

# Rostocker Oval – Rostock 2030, Ein(Blick) in die Zukunft der Warnowbrücke



# Bürger\*innenbeteiligung



# Bürger\*innenbeteiligung Stadtbau-Haus



*„Ein Schiff im Hafen ist sicher,  
doch dafür werden Schiffe nicht gebaut!“*

John Augustus Shedd, amerikanischen Schriftsteller



# MEHR TRAM FÜR ROSTOCK

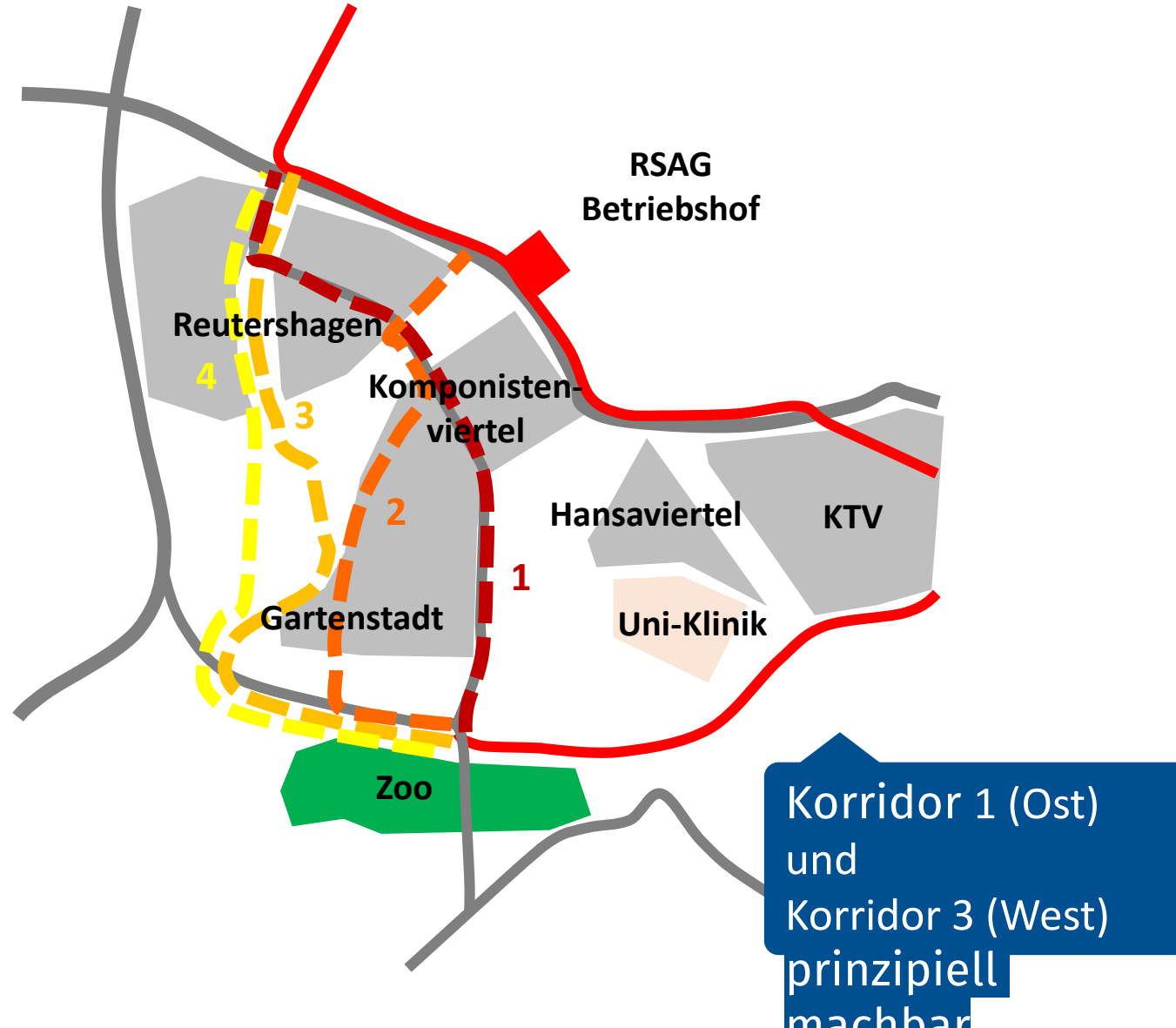
Straßenbahnverbindung Zoo - Reutershagen

# Unser Straßenbahnnetz

- letzte größere Netzausbauten Ende der 1980er Jahre (Nordosten) und bis 2006 (Nordwesten und Südstadt)
- 75% der Einwohner mit Zugang zur Straßenbahn
- Defizite in Reutershagen, Schmarl, Groß Klein, Gehlsdorf
- **Untersuchung möglicher neuer Strecken im Rahmen der Netzausbaustrategie (Beschluss Nr. 2020/BV/1833 )**

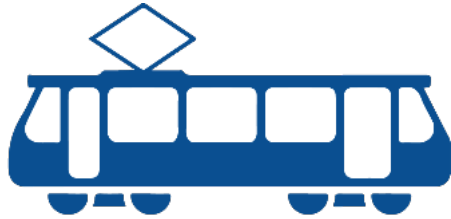


# Machbarkeitsstudie





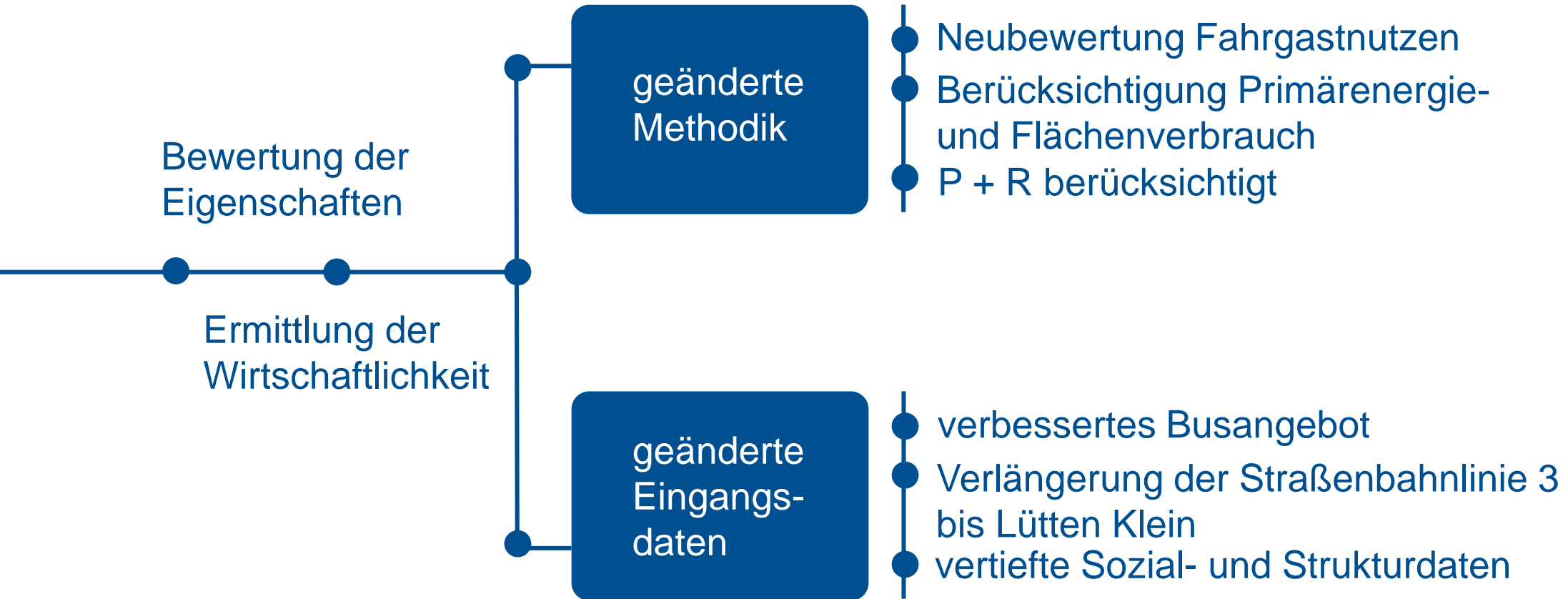
# Straßenbahn vs. Bus



Schließung der  
Mobilitätslücke in  
Reutershagen und  
der Gartenstadt

- Geschwindigkeit - durch separaten Verkehrsraum kaum Stau
- Kapazität – mindestens doppelte Fahrgastzahl
- Komfort – höherer Fahrkomfort und größere Laufruhe
- Kosten – häufiger anfallende Sanierungskosten wegen höherer Abnutzung der Straßen während Gleise erst nach mehreren Jahrzehnten getauscht werden müssen
- Zeitersparnisse - Verbesserung des Nahverkehrs durch direkte Anschlüsse.
- Klimapolitische Ziele Rostock 2035 können erreicht werden.
- Streckenneubau schafft resilientes Straßenbahnnetz.

# Spezifizierung der Untersuchung

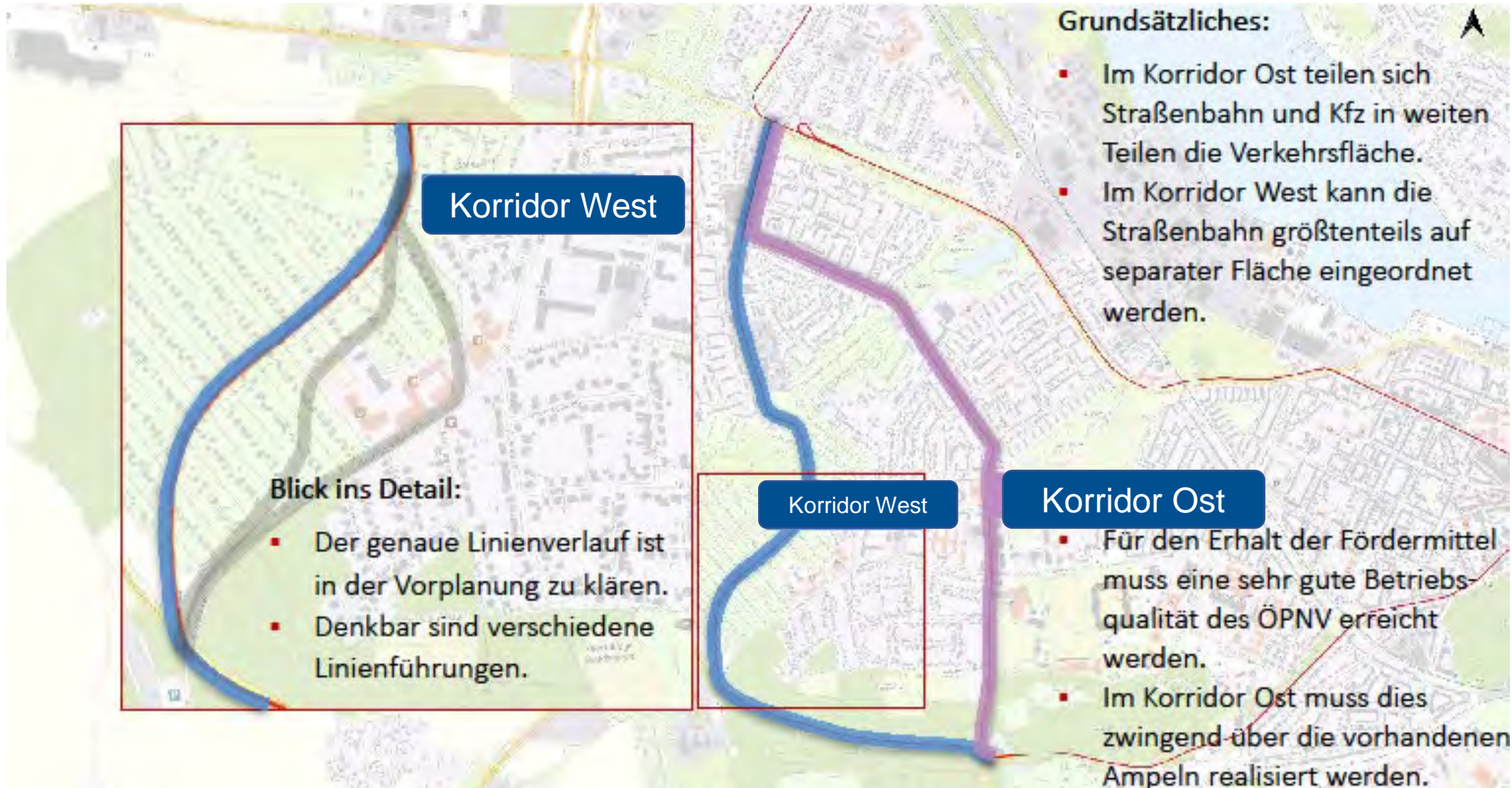


# Anpassung Busliniennetz

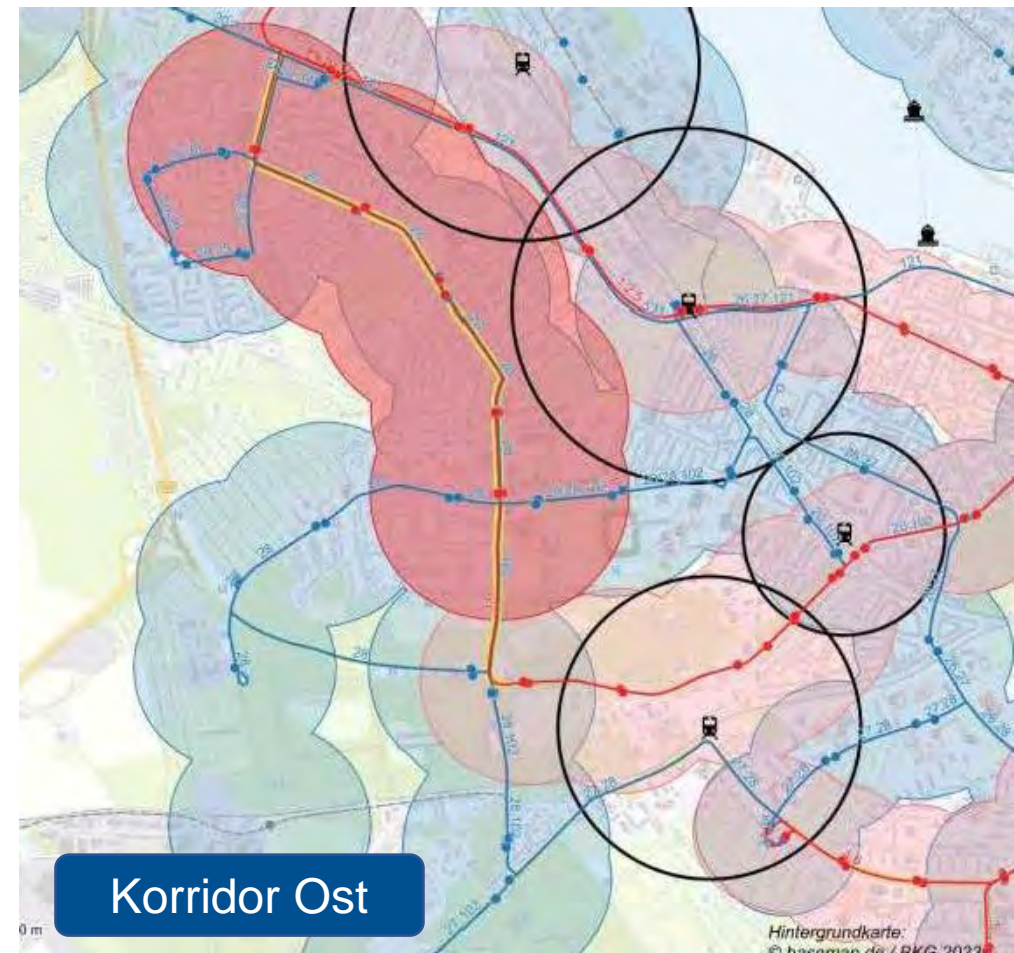
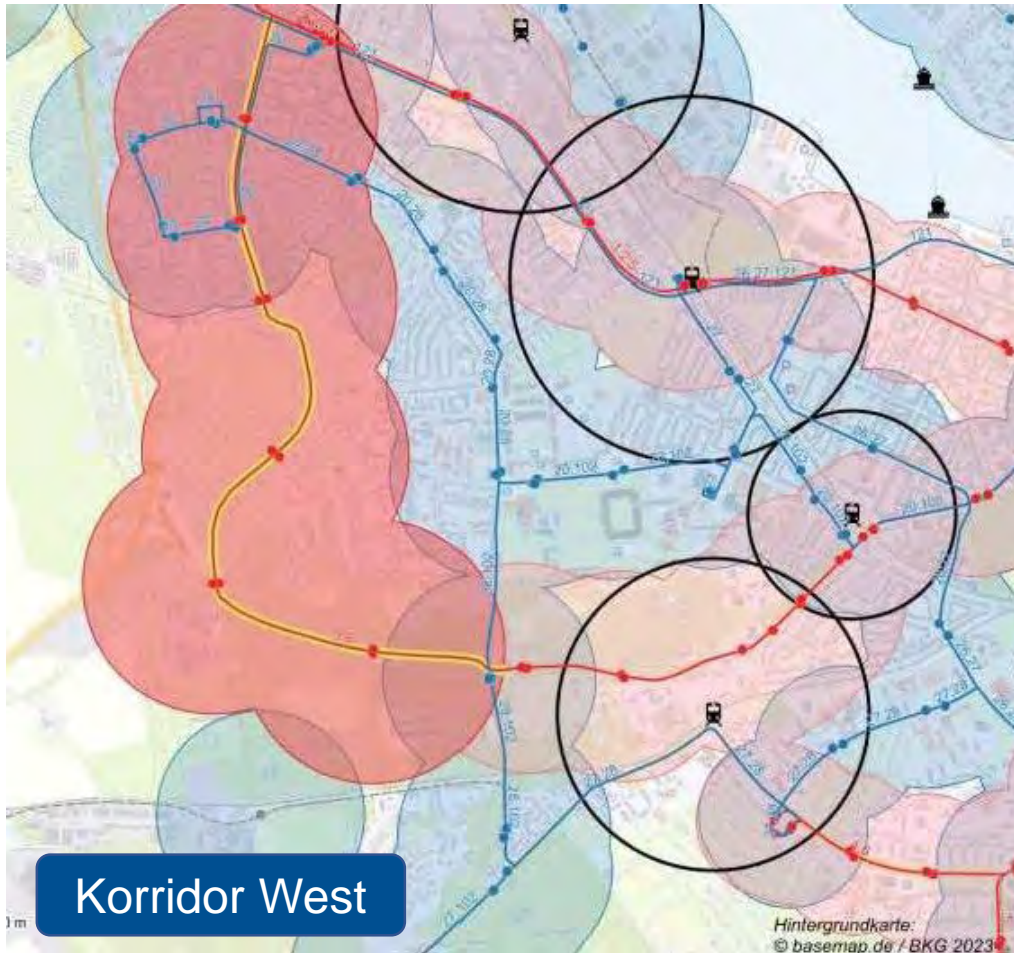


- Schleife in Reutershagen II E.-André-Straße, Bonhoefferstraße und W.-Husemann-Straße wird weiter bedient.
- Fortbestand 10-min-Takt in der Ulrich-von-Hutten-Straße.
- Aufwertung der Angebotsqualität im Bereich Neuer Friedhof durch zusätzliche Buslinie mit Neuerschließung Wohngebiet Kiefernweg.

# Korridore im Vergleich



# Erschließungswirkung





# Nutzen-Kosten-Untersuchung im Vergleich

Korridor West

## VORTEILE

-  + 6.400 zusätzliche Fahrgäste täglich,  
+ 1,9 Millionen Fahrgäste/Jahr
-  850 Tonnen CO2-Einsparung/Jahr
-  Anbindung Zoo, P+R, CJD, Reutershagen Süd,  
Markt Reutershagen mit der Straßenbahn
-  ergänzendes Busnetz mit 10-min-Takt  
Händelstraße, Kopernikusstraße, Neuer Friedhof,  
Schillingallee
-  neue Radwege entlang der Strecke
-  Straßenbahn weitgehend unabhängig vom  
bestehenden Straßenraum eingeordnet/ eigene  
Trasse
-  Ausweichstrecke in den Nordwesten bei Störungen
-  Positives Betriebswirtschaftliches Ergebnis;  
Einsparen von ca. 450 TEUR Betriebskosten/Jahr  
(u.a. Einsparung von 5 Gelenk- und  
4 Standardbussen)

## NACHTEILE

-  Wegfall von 30 bis zu 150 Gärten
-  Baumfällungen

# Nutzen-Kosten-Untersuchung im Vergleich

Korridor Ost

## VORTEILE



+ 3.900 zusätzliche Fahrgäste täglich,  
+ 1,17 Millionen Fahrgäste/Jahr



460 Tonnen CO<sub>2</sub>-Einsparung/Jahr



zusätzliches Straßenbahnangebot Ulrich-von-Hutten-Straße, Händelstraße, Tschaikowskistraße



Bedienung von Markt Reutershagen und der Schwimmhalle mit der Straßenbahn



Ausweichstrecke in den Nordwesten bei Störungen

## NACHTEILE



Keine Straßenbahnerschließung in Reutershagen Süd und P+R und am CJD



keine separate Trasse: Straßenbahn und Kfz teilen sich größtenteils die Verkehrsfläche



geringere Anzahl von Bussen eingespart



Baumfällungen geschützter Alleebestand



kein positives betriebswirtschaftliches Ergebnis, Betriebskosten für den ÖPNV erhöhen sich um ca. 350 TEUR/Jahr

# Finanzvergleich inkl. Sicherheitszuschlag 30 %

Betriebskosten p.a.

- Korridor Ost: ca. + 350 TEUR
- Korridor West: ca. - 450 TEUR

Investitionskosten  
(Stand 2019)

- Korridor Ost: ca. 52,3 Mio. EUR
- Korridor West: ca. 60,7 Mio. EUR

zusätzlich  
förderfähige  
Investitionskosten

- Korridor Ost: ca. 30 Mio. EUR
- Korridor West: ca. 100 Mio. EUR



# Nutzen-Kosten-Untersuchung im Vergleich

Korridor West

Nutzen-Kosten-Index (NKI)  
erreicht **Wert von 3,8**

**förderfähig**



Korridor Ost

Nutzen-Kosten-Index (NKI)  
erreicht **Wert von 2,2**

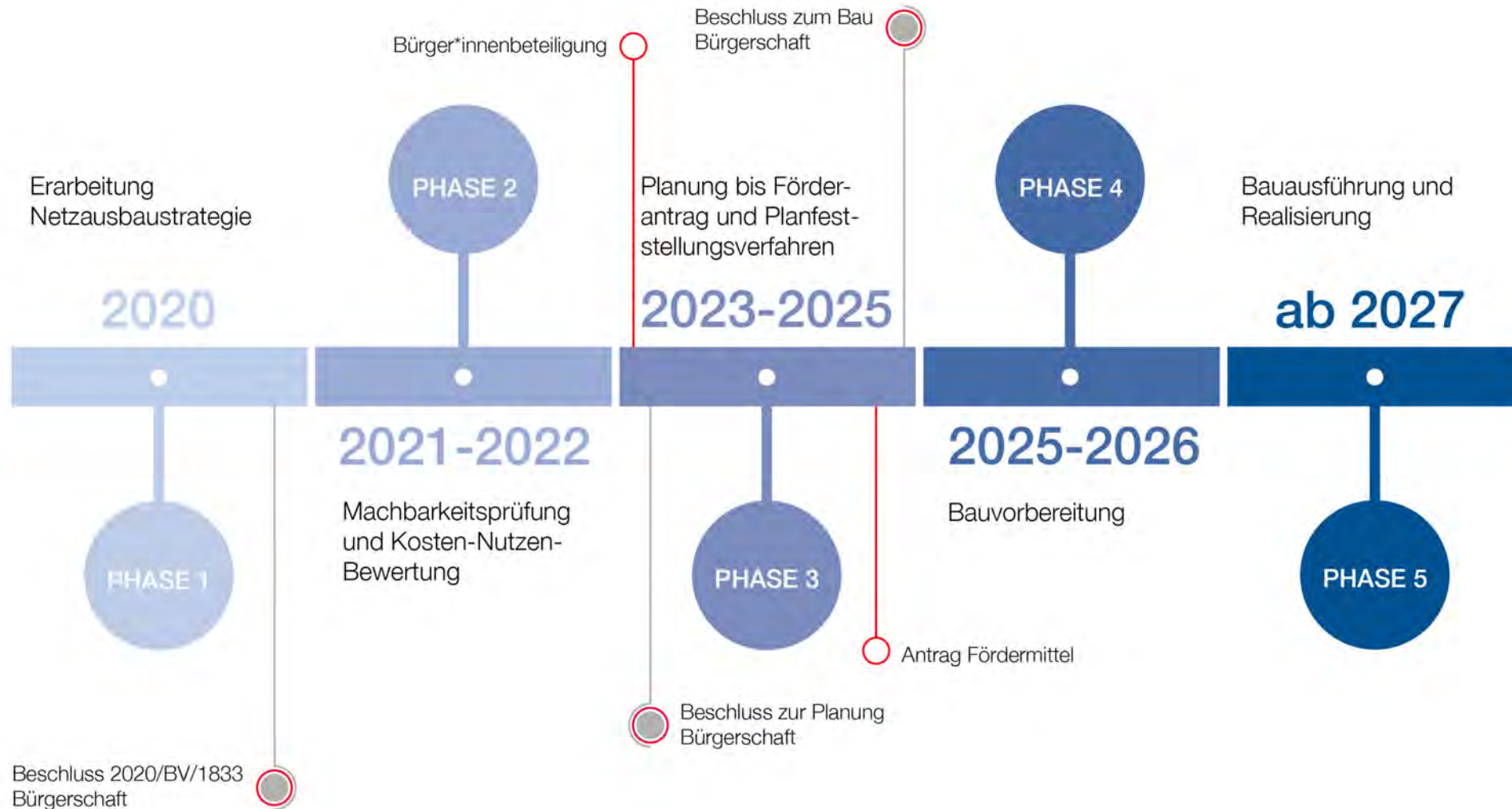
**förderfähig**

Damit können 75 – 90 % der Kosten durch Bund und Land gefördert werden.  
Fördervoraussetzung: Nachweis der sehr guten Betriebsqualität

Kostensensitivität:

In diesem Nutzen-Kosten-Index (NKI) sind 30 % Kostensteigerung eingerechnet.

# So geht es weiter





## Ausführliche Informationen zum Projekt:

- Webseite: [www.rsag-online.de/netzausbau](http://www.rsag-online.de/netzausbau)
- RSAG-Informationsstand auf dem Klimaaktionstag am 17. September in der Langen Straße
- Teilnahme an Trassenspaziergängen zum Korridor West: erste Termine am 18. und 19. September 2023, Anmeldung über die Webseite der Volkshochschule Rostock, max. 20 Personen pro Termin
- Informationsveranstaltung für die Ortsbeiräte: Vorstellung des aktualisierten Gutachtens
- Informationsveranstaltung für die Kleingärtner\*innen

# Unsere Empfehlung



Wir planen weiter  
Korridor West.

# VIELEN DANK

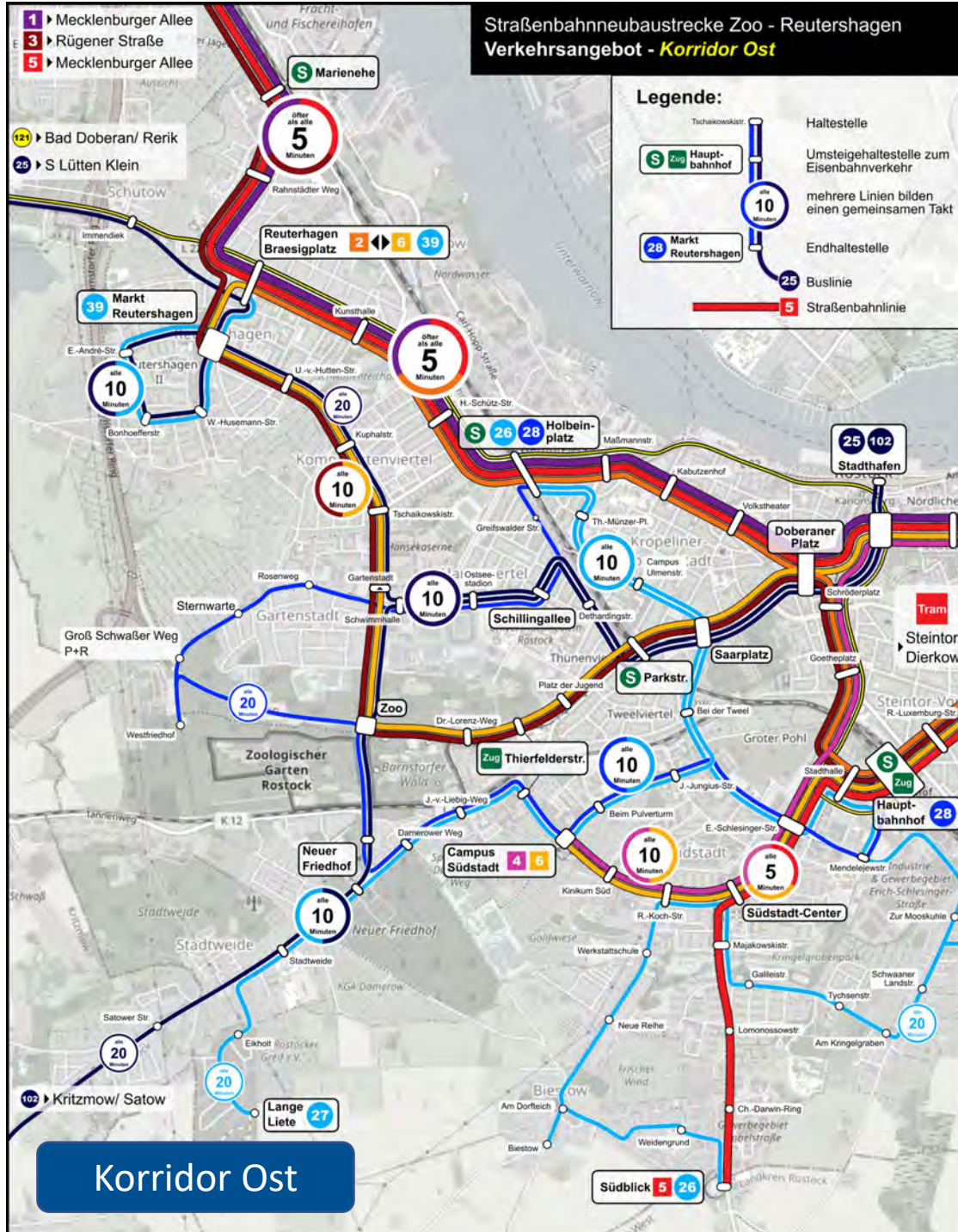
Informationen aus dem Gutachten: **Straßenbahnneubaustrecke Reutershagen // VCDB**



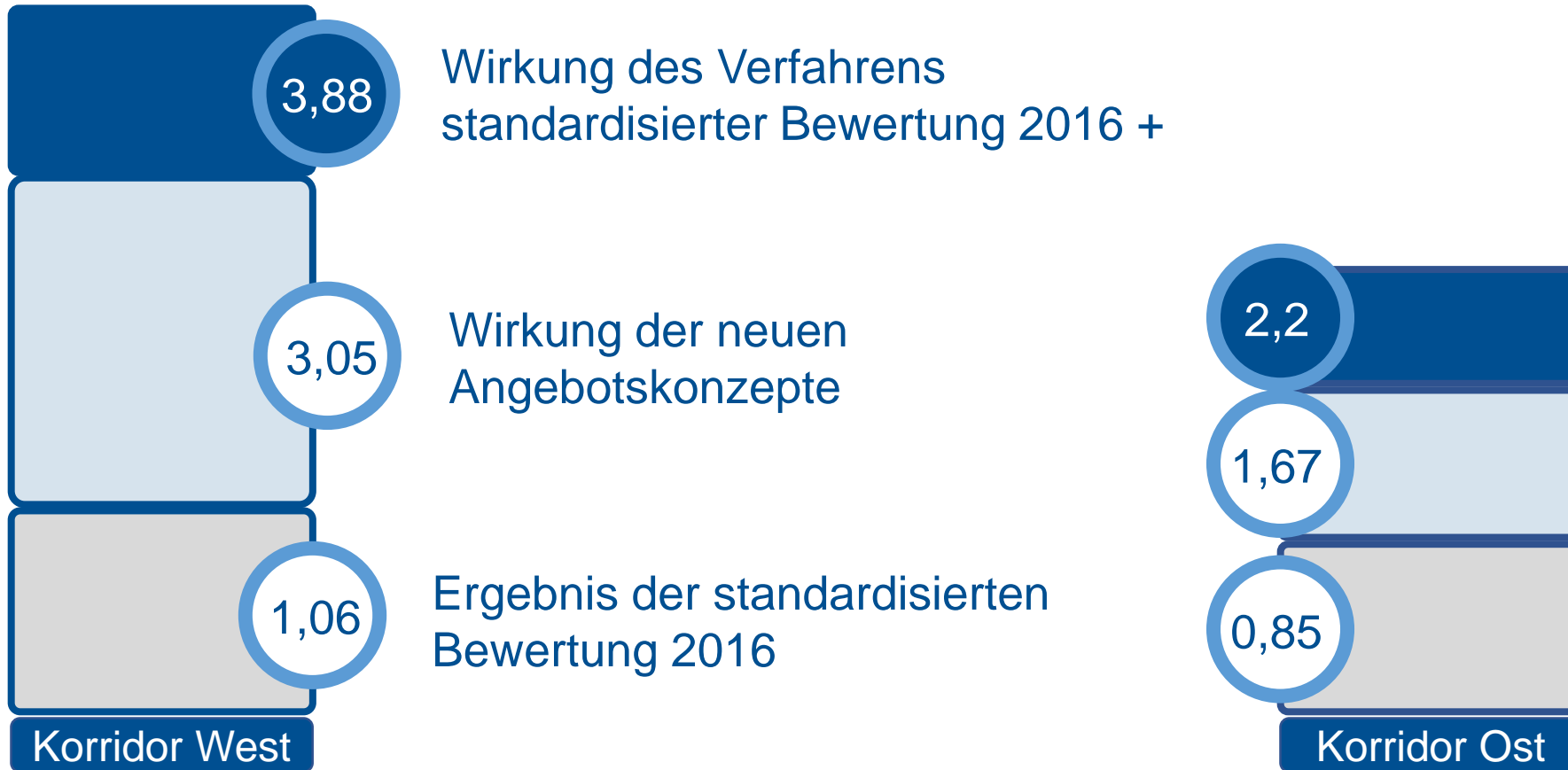
**Straßenbahnneubaustrecke Zoo - Reutershagen  
Verkehrsangebot - Korridor West**



**Straßenbahnneubaustrecke Zoo - Reutershagen  
Verkehrsangebot - Korridor Ost**



# Nutzen-Kosten-Indikator



**AGENDA 21-RAT DER HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK**  
**Teilnahme an der Sitzung am 11.10.2023, 17:30 Uhr, BR2 / Dachgeschoss Rathaus**

---

**Mitglieder des Rates**


	Mitglieder	Unterschrift
1.	Dr. Klaus Blaudzun	- entschuldigt -
2.	Monique Tannhäuser	—
3.	Karola Frömel	Frömel
4.	Dr. Ralf Kähler	R. Kähler
5.	Anke Knitter	Anke Knitter
6.	<del>Stephan Porst</del> <i>Andreas Tesche</i>	—
7.	Marco Frunzek	- entschuldigt -
8.	Petra Ludwig	—
9.	Patrick Schmidt i.V. für OB	Patrick Schmidt
10.	Roger Schmidt	- entschuldigt -
11.	Prof. Dr. Wolfgang Nieke	W. Nieke
12.	Angelika Stiemer	- entschuldigt -
13.	Patricia Fleischer	P. Fleischer
14.	Katharina Bluhm	—
15.	Jürgen Borbe	J. Borbe
16.		
17.		
18.		



**AGENDA 21-RAT DER HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK**  
Teilnahme an der Sitzung am 11.10.2023, 17:30 Uhr, BR2 / Dachgeschoss Rathaus


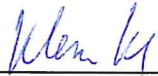


---

**Kommunalpolitik, Stadtverwaltung und Gäste**

	<b>Kommunalpolitik, Stadtverwaltung</b>	<b>Unterschrift</b>
1.	Fischer-Gäde, Dr. Ute	
2.	Hanus, Erik	Hanus
3.	Rander	Karst
4.		
5.		
6.		
7.		
8.		
9.		
10.		

**AGENDA 21-RAT DER HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK**  
Teilnahme an der Sitzung am 11.10.2023, 17:30 Uhr, BR2 / Dachgeschoss Rathaus

---

	<b>Gäste Name, Einrichtung</b>	<b>Unterschrift</b>
1.	Köhn, Marie-Claire   WGSB	
2.	Klemke,	
3.	Bleis, Jan   RSAG	
4.	Hartmann, Yvette   RSAG	
5.	Hannert, Carolin   Uni Rostock	
6.	Dr. Priebe, Adelheid	
7.	Neufeld, Anna-Lena	
8.		
9.		
10.		
11.		