

Verkehrliches Leitbild zum Wirtschaftsverkehr

Die Wirtschaft ist das tragende Rückgrat und die Existenzgrundlage der Hansestadt Rostock.

Wirtschaft ist die Grundlage für ein urbanes Leben und eine kulturelle, geistige und ökologische Entwicklung der Stadt. Gleichzeitig ist sie die Voraussetzung für einen attraktiven Arbeitsmarkt und Bevölkerungsentwicklung. Die Wirtschaft sichert zu einem wesentlichen Anteil die Steuereinnahmen der Stadt.

Dieser Grundzusammenhang muss wieder in den Mittelpunkt gestellt werden und Grundlage des „Mobilitätsplans Zukunft“ werden.

Das erfordert den Aufbau und die rasche Entwicklung der erforderlichen, großzügigen Verkehrsinfrastruktur sowie den Erhalt und die Modernisierung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur als wesentliches Leitbild zur Verkehrsentwicklung in der Zukunft.

Die Entwicklung der Region Rostock als Regiopole ist eine wichtige Zielsetzung für die Zukunft. Dafür müssen die verkehrlichen Voraussetzungen sowohl infrastrukturell als auch angebotsseitig verbessert und Stadt und Region enger verknüpft werden.

Verkehrsplanung ist langfristige Planung für Jahrzehnte und darüber hinaus. Sie ist damit strategische Planung und darf nicht von kurzfristigen Überlegungen geprägt werden. Das Verkehrliche Leitbild muss ideologiefrei eine an Daten und Fakten orientierte Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung ermöglichen.

Wirtschaftsverkehr ist insbesondere der Transport von Handelswaren und von Gütern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen und die Beförderung von Menschen im Zusammenhang mit der Erbringung von Dienstleistungen, zum Einkauf, zur Teilnahme am wissenschaftlichen, kulturellen, geistigen und urbanen Leben in der Hansestadt Rostock. Gewerblicher Wirtschaftsverkehr in der modernen Gesellschaft steht vor der Anforderung, Güter und Menschen in der Regel zunehmend flexibel und in der ausreichenden Kapazität und Qualität zu befördern. Diese Tendenz wird sich auf Grund der sich wandelnden Einkaufskultur (E-Commerce) und Anstieg der Dienstleistungen vertiefen.

In den vergangenen Jahrzehnten wurde nur unzureichend in den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur investiert. Es ist ein erheblicher Investitionsstau entstanden, den es abzubauen gilt. Eine angemessene Finanzierung muss im Haushalt sichergestellt werden.

Durch die Priorisierung des Umweltverbundes vor dem Wirtschaftsverkehr und MIV in den zurückliegenden Jahrzehnten hat sich dessen Attraktivität deutlich verbessert. Da der Nachholbedarf nun abgeschlossen ist, ist eine Neuorientierung unabdingbar.

Forderung: Die Stärken der einzelnen Verkehrsträger sind bei grundsätzlicher Gleichbehandlung aller Verkehre zu entwickeln. Verkehrliches Leitbild aus Sicht der Wirtschaft für die nächste Planungsperiode ist darum die

Bedarfsgerechte und belastungsarme Entwicklung aller Verkehre auf Basis einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur bei gleichzeitigem Ausschluss bzw. Abbau von gegenseitigen Störungen. – Grüne Welle für Alle

Grundsätze:

1. Es ist davon auszugehen, dass die Umweltverträglichkeit der Wirtschaftsverkehre, ihr Einfluss auf die Urbanität der Stadt und die Erfüllung der Bedürfnisse der Einwohner und Gäste der Hansestadt Rostock sich weiter verbessern wird. Dazu bedarf es keiner restriktiven Reglementierung, Behinderung oder vorsätzlichen Störung dieser Verkehre.

2. Weitere Kernforderung ist die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und Verringerung der Umweltbelastung durch stetig fließende Verkehre mit Synergien für alle Verkehrsformen und ohne gegenseitige Störung.
3. Mehrebigige, kreuzungsfreie und gleichzeitig attraktive Lösungen sind bei allen bestehenden und kommenden Lösungen vorrangig umzusetzen. Einebigige Lösungen sind Ausnahmen und bedürfen der besonderen Begründung. Optimale Lösungen sind Lösungen, die alle Verkehrsteilnehmer gern annehmen. Der mündige Rostocker Bürger ist durch Angebote in seinen Entscheidung zu unterstützen. Restriktive Strategien führen zu Widerstand und werden abgelehnt.
4. Da eine Trennung von straßengebundenem MIV und Wirtschaftsverkehr nicht realisierbar ist, ist eine restriktive Strategie gegenüber dem MIV ein völlig falscher, unrealistischer Ansatz.
5. Zur Verkehrsinfrastruktur zählt großzügig bemessender, ausreichender Parkraum für alle Verkehrsformen.

Als Kernmaßnahmen sind umzusetzen:

1. Planungssicherheit für Investoren nach Genehmigungserteilung; Einhaltung der bindenden Auflagen durch den Investor
2. Verbindung von Verkehrsplanung und Stadtplanung zum Erkennen, Vermeiden bzw. zur Lösung von neu entstehenden Problemstellen (z.B. Silo-, Holzhalbinsel, Petriviertel, Bebauung Stadthafen, Werftdreieck)
3. Der äußere und innere Tangentenring sowie die Zubringer sollen die Hauptlast des Verkehrs aufnehmen und dadurch die Verkehrsberuhigung in sensiblen Stadtbereichen ermöglichen. Die Sicherung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit muss gewährleistet werden. Dies gilt insbesondere für die L22 als wichtigste Ost-West-Verbindung
4. Bedarfsgerechte Entwicklung, Ausbau, Modernisierung und Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur durch Trennung der Verkehrswege der unterschiedlichen Verkehrsformen
5. Primat der Schaffung neuer und Umbau vorhandener langlebiger, mehrebigiger, attraktiver Verkehrslösungen an Kreuzungen der verschiedenen Verkehrsträger (z.B. Steintorkreuzung, Kreuzung am Vögenteich, Warnowufer, Kreuzungen an der Vorpommernbrücke, Erich-Schlesinger-Straße - Südring, Südring-Nobelstraße);
6. Belebung des Stadthafens durch Verbesserung der stadtgestalterischen Beziehung zwischen Innenstadt und Stadthafen durch Absenkung der L22 bzw. Schaffung von niveaufreien Übergängen.
7. Schaffung von Umsteige- bzw. Mitnahmelösungen zwischen den Verkehrsträgern als integrierte Angebote
8. Weiterentwicklung intelligenter Verkehrsmanagementsysteme sowie von Leit- und Informationssystemen - ohne Pfortneranlagen
9. Drastische Verbesserung der Verkehrssicherheit durch attraktive, mehrebigige Verkehrslösungen beim Aufeinandertreffen der verschiedenen Verkehrsformen über die unter 6 genannten Bereiche hinaus
10. Bereitstellung von verkehrlich ausreichend erschlossenen Gewerbe- und Industrieansiedlungsstandorten
11. Parkraum: Stopp des Rückbaus von Parkraum bei steigendem Parkraumbedarf durch Verbindung von Stadt- und Verkehrsplanung, darunter Erhalt und Ausbau von vorhandenen Parkplätzen auch bei Erstellung von Bebauungsplänen und bei der Beurteilung und Beauftragung von Bauvorhaben im citynahen Bereich (z.B. im gesamten Stadthafenbereich, Rosengarten, Glatter Aal, gesamte Kröpeliner Vorstadt, Steintorvorstadt, Südstadt ...)
Grundsatz: Wer jetzige Parkfläche bebaut oder anders nutzt, wird verpflichtet, mindestens in gleicher Zahl in unmittelbarer Nähe Ausgleich zu schaffen (z.B. durch Tiefgaragen)
12. Erweiterung des Rostocker Hauptbahnhofes zu einem für die Reisenden optimalen Umsteigepunkt zwischen MIV, Bahn-, ÖPNV und Radverkehr

13. Erhaltung der Urbanität der Innenstadt durch Verhinderung der Umwandlung von Innenhöfen in Parkplätze auf Grund erfolgter und fortschreitender Parkplatzverknappung durch ausreichendes öffentliches Parkraumangebot
14. Beachtung der Alterung der Stadtbevölkerung durch altersgerechte Verkehrsangebote in allen Verkehrsformen
15. Sicherung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes und des Verkehrsverbundes Warnow unter Berücksichtigung der zukünftigen Anforderungen, wie z.B. Bevölkerungsentwicklung und demografischer Wandel. Attraktivitätssteigerung des Taxiverkehrs als individuelle Ergänzung des liniengebunden ÖPNV
16. Gute Lösungen für den touristischen Omnibusreiseverkehr
17. Einsatz von innovativen Baustoffen zur Lärminderung unter Beachtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses

IHK zu Rostock, Regionaler Verkehrsausschuss „Region Rostock“, 19. März 2014