
Stellungnahme der IHK zu Rostock zum Entwurf des Mobilitätsplanes Zukunft MOPZ

Die Hansestadt Rostock hat den Entwurf für einen Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) erstellt. Mit dem Mobilitätsplan Zukunft soll das Integrierte Gesamtverkehrskonzept 1998 fortgeschrieben werden. Der Mobilitätsplan Zukunft soll eine rahmensetzende Verbindlichkeit für die Stadtentwicklungs-, Bauleit- und Verkehrsplanung der Hansestadt Rostock bis 2030 erhalten und durch die Bürgerschaft beschlossen werden. Die IHK zu Rostock nimmt als Träger öffentlicher Belange zum Entwurf Stellung.

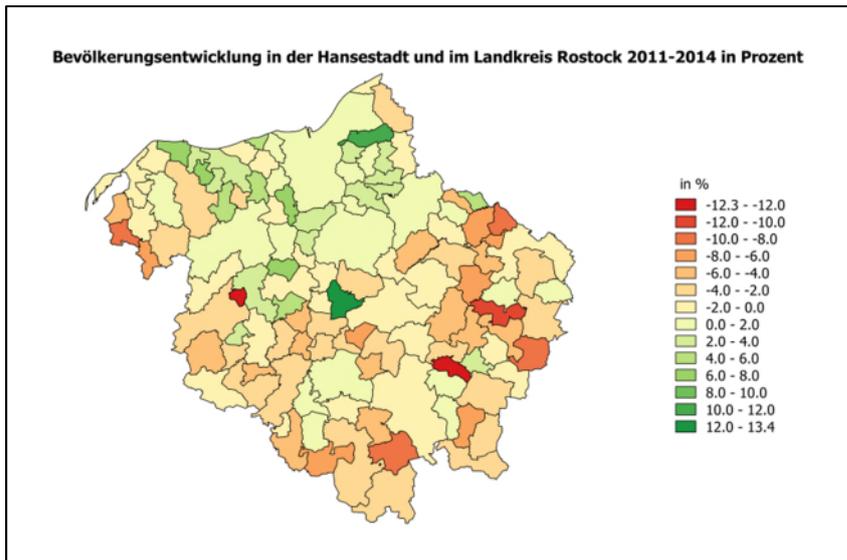
Grundsätzliche Anmerkungen:

- Zwingende Voraussetzung für eine problemorientierte Weiterentwicklung des Verkehrskonzeptes ist eine **Analyse des vorhandenen Verkehrsnetzes und der Verkehrsangebote mit Benennung der wesentlichen Schwachstellen**. Dies ist nicht erfolgt bzw. nicht ersichtlich. Relevante Kennziffern wie z.B. die Entwicklung der **Verkehrsmengen** (DTV und Spitzenbelegung), Reisezeiten, Quell- und Zielverkehre, der Kfz-Bestand und der ModalSplit im Umland sind nicht dargestellt.
- Die für die Hansestadt Rostock prognostizierte **Bevölkerungsentwicklung**, eine detaillierte und differenzierte Betrachtung der **Einwohnerentwicklung im Landkreis Rostock und im Stadt-Umland-Raum** sowie die damit eng im Zusammenhang stehende positive **Wirtschaftsentwicklung** müssen der Verkehrsplanung zugrunde gelegt werden.
- Sowohl hinsichtlich der Einwohnerentwicklung im Landkreis als auch der Wirtschaftsentwicklung sind die **getroffenen Annahmen** (Absinken Bevölkerung LRO um 14% / keine Zunahme der Beschäftigten) **nicht realistisch bzw. differenziert genug**. Die Beschäftigtenzahl ist in den letzten Jahren stetig gewachsen und wird dies in näherer Zukunft voraussichtlich auch weiter tun. Auf Grund des zu erwartenden deutlichen Zuwachses der Bevölkerung und zusätzlicher Flächenbedarfe für die Wirtschaftsentwicklung wird aktuell eine grundlegende Überarbeitung des Flächennutzungsplanes vorbereitet. Die Probleme im Verkehrsnetz werden maßgeblich durch die Pendlerbewegungen geprägt. 37% aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Rostock sind Einpendler, davon 41,5 % aus dem erweiterten Umland-Raum. (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2015). Für den Landkreis Rostock gesamt und für den Stadt-Umland-Raum liegt eine neue Bevölkerungsprognose 2030 vor. Für den LK Rostock wird bis 2020 ein Einwohnergewinn um rund 2.000 Personen vorausgesagt, auch im Jahr 2025 wird die Zahl der Einwohner noch über dem heutigen Niveau liegen. Erst im Zeitraum 2025 bis 2030 wird aufgrund der natürlichen Bevölkerungsentwicklung ein leichter Einwohnerverlust erwartet (-1,8 % gegenüber dem Startjahr 2015). Für den SUR wird die Einwohnerzahl bis 2030 stetig ansteigen. Es wird ein Einwohnerzuwachs von 7,5 % vorausgesagt (+3.250 Einwohner).
- Durch nicht zutreffende Annahmen bezüglich abnehmender Verkehrsmengen wird quasi eine „Selbstheilung“ unterstellt, die nach gegenwärtigen Erkenntnissen nicht realistisch ist. Vielmehr ist in den nächsten Jahren von einer weiteren (ggf. sogar deutlichen) **Zunahme des Stadt-Umland- und Pendlerverkehrs** auszugehen.

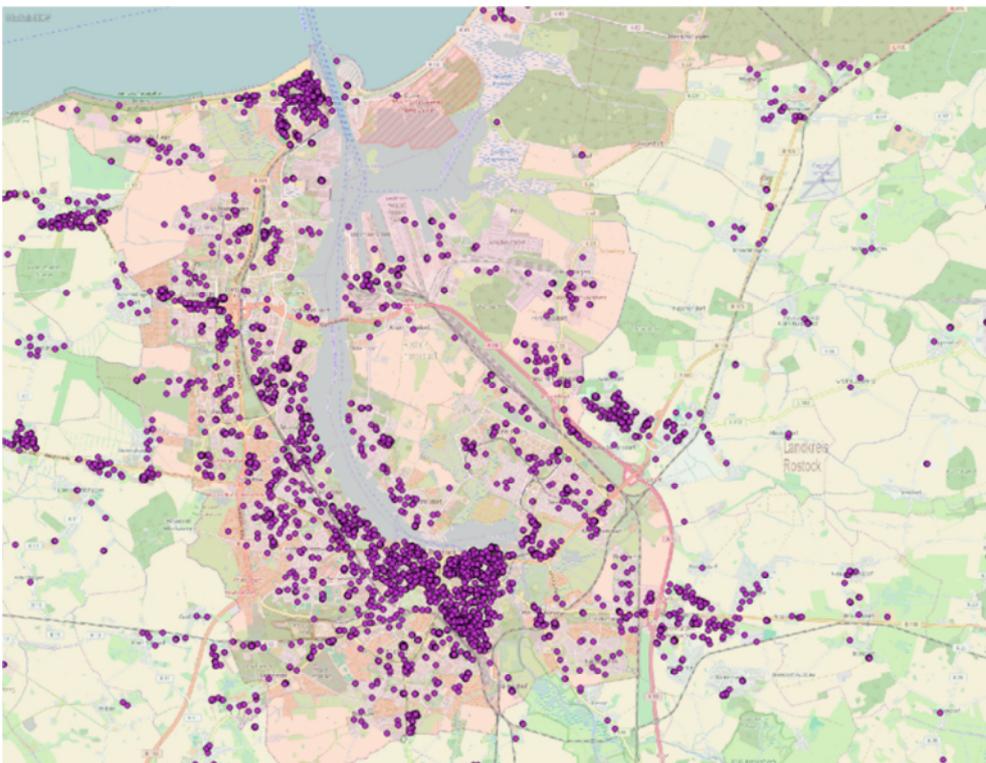
- Eine intensive **Abstimmung mit dem Umland** (Landkreis Rostock) ist nicht erkennbar erfolgt. Ziel muss die gemeinsame Entwicklung von tragfähigen Lösungen für den Stadt-Umland-Verkehr sein.
- Ausgehend von den aktuellen Problemen im Verkehrsnetz und der zukünftigen Entwicklung müssen wirksame Maßnahmen entwickelt werden, um den Herausforderungen gerecht zu werden. Das **Verkehrskonzept muss diese Entwicklung flankieren und die verkehrlichen Rahmenbedingungen definieren**. Diesen Anspruch erfüllt der Entwurf des MOPZ nicht.
- Die im Entwurf des MOPZ enthaltenen Maßnahmen sind im Wesentlichen auf eine **verkehrspolitische Zielstellung** zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Durch Attraktivitätssteigerungen der anderen Verkehrsträger wird dies nicht realistisch zu erreichen sein, zumal die Pendlerproblematik zu wenig berücksichtigt wird. Restriktive Maßnahmen gegenüber dem Kfz-Verkehr behindern jedoch übermäßig den Wirtschaftsverkehr. Dem Anspruch, ein leistungsfähiges und bedarfsgerechtes Verkehrsnetz für alle Verkehrsträger zu entwickeln, wird das Konzept daher nur sehr bedingt gerecht.
- Bis auf ein verbales Bekenntnis zur Erhaltung vorhandener Verkehrsachsen und einer **Grünen Welle auf nur wenigen Abschnitten im Hauptverkehrsnetz** (für die wichtige Verkehrsachse Tessiner Str. – Mühlendamm ist eine Koordinierung zukünftig nicht mehr vorgesehen) beinhaltet das Konzept kaum Maßnahmen, die vorhandenen und absehbaren Verkehrsprobleme im Innenstadtbereich und auf den Zubringern zu lösen. Es sollten neben der konsequenten Sicherung der Leistungsfähigkeit der Tangentenringe und Zubringer optionale Maßnahmen als Alternativen, wie beispielsweise eine Südtangente, aufgenommen werden, die bei deutlichen Verkehrszunahmen umgesetzt werden können.
- Viele Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehrs finden auch die Zustimmung der Wirtschaft. Das Gesamtkonzept ist jedoch nicht schlüssig. Einige Maßnahmen sind inhaltlich widersprüchlich oder beinhalten einen Zielkonflikt, der **zur Handlungsunfähigkeit der Verwaltung** führen kann, z.B. die optimale Auslastung der vorhandenen Infrastruktur / Verbesserung des Verkehrsflusses versus die Forderung nach zusätzlichen gesicherten Querungen bzw. verkürzten Wartezeiten für Radfahrer / Fußgänger oder eine Beschleunigung des ÖPNV/SPNV versus zusätzliche Haltestellen.
- Es fehlt eine **ausgewogene Berücksichtigung der Herausforderungen und Lösungen für den Kfz-Verkehr**. Der Kfz-Verkehr wird auch in Zukunft, insbesondere auch für den Wirtschaftsverkehr, der wichtigste Verkehrsträger bleiben. Maßnahmen, wie z.B. zusätzliche gesicherte Querungen im Straßenhauptnetz bzw. der L22, können die Leistungsfähigkeit auf den wichtigen Hauptachsen beeinträchtigen.
- Das Maßnahmenkonzept (Liste Anlage 1) beinhaltet eine Vielzahl von Ideen, deren verkehrliche Wirkung zum Teil nicht ausreichend nachgewiesen oder dargestellt sind. Die Liste umfasst mehr als 100 einzelne Umsetzungsmaßnahmen. Unklar ist, welche Maßnahmen aus der Liste Anlage 1 über die in Abschnitt 9.3. benannten Schlüsselprojekte und Pilotmaßnahmen hinaus umgesetzt werden sollen. Es ist zu empfehlen, wichtige und wirksame Maßnahmen mit klarerer Priorisierung herauszuarbeiten, um ein **effektives und zielorientiertes Verwaltungshandeln zu ermöglichen**.

Neben den benannten Grundsätzen bestehen folgende Defizite:

- Die **Umlandentwicklung** und daraus **abgeleitete Verkehrsentwicklungen** müssen konkret und differenziert ermittelt und dargestellt werden, um im Ergebnis dessen zu tragfähigen Lösungen zu gelangen.



- Indikatoren und ihre Entwicklung wie **Verkehrsmengen** (dtv, Spitzenbelegung), Kfz-Bestand, Verkehrsbedürfnisse, Reisezeit, Quell- Zielverkehre und ModaSplit Umland müssen analysiert bzw. dargestellt werden.
- Ableitungen, wie z.B. aus der dargestellten **Tourismusentwicklung** fehlen.
- Die **Innenstadt** ist größter Gewerbestandort - wie wird die Erreichbarkeit sichergestellt?



Grafik: Verteilung der Unternehmensstandorte IHK-zugehöriger Unternehmen, außer Kleingewerbetreibende, in der Hansestadt Rostock (erstellt von IHK mit QGIS)

- Eine detaillierte Betrachtung der Entwicklung der **Einzelhandelsstandorte** / der Verkaufsfläche (siehe beauftragtes Einzelhandelskonzept der HRO) fehlt.

- Die Probleme und Bedarfe für **Parkraum** sind aus Wirtschaftssicht nicht ausreichend berücksichtigt.
- Ein erklärtes Ziel des MOPZ ist die Stärkung des ÖPNV im Stadt-Umland-Bereich. Dazu sollte der **Verkehrsverbund Warnow weiter gestärkt**, als Marke für die Region entwickelt und ggf. zu einem Aufgabenträgerverbund weiterentwickelt werden.
- Zusätzliche **ÖPNV-Angebote** müssen hinsichtlich der **Potenziale** bewertet werden. Es dürfen nicht nur die Einrichtungskosten, sondern es müssen auch die Betriebskosten betrachtet werden.
- Die **Ergänzungsfunktion der Taxen für den ÖPNV** ist nicht beschrieben.
- Für **Lieferverkehre** müssen für Schwerpunktbereiche wie z.B. die Innenstadt günstigere Rahmenbedingungen, wie z.B. Ladezonen, ausgewiesen werden, damit diese Verkehre geordneter abgewickelt werden können.
- Die Maßnahmen sollten darauf ausgelegt sein, Konflikte abzubauen und berücksichtigen, dass einfache und überschaubare Verkehrslösungen die **Sicherheit** steigern und Unfallgefahren senken (immer älter werdende Verkehrsteilnehmer). Mehrebigige Lösungen an geeigneten Knotenpunkten können dazu einen wichtigen Beitrag leisten. Eine getrennte und sichere Führung von Kfz- und Radverkehr auf den Haupttrassen trägt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

Einschätzung zu den Schlüsselprojekten und Pilotmaßnahmen (Abschnitt 9.3, Seiten 78 bis 83)

Zu 9.3.1:

Umbau Werftdreieck (Maßnahme K-17)

- Bewertung positiv: Eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit muss bei Umgestaltung erreicht werden, damit die L22 ihre Funktion als wichtigste Hauptachse erfüllen kann und das bestehende Defizit im Bereich Holbeinplatz und Werftdreieck beseitigt wird.

Zu 9.3.2:

Verbindungsstraße Lichtenhagen – Elmenhorst (Maßnahme K-7)

- Bewertung positiv: Ein Engpass in der Anbindung Stadtautobahn – Lichtenhagen – Elmenhorst wird beseitigt.

Zu 9.3.3:

Straßenbahnverbindung Reutershagen – Ostseepark/ Schutow (Maßnahme Ö-4)

- Vorbehaltlich eines nachzuweisenden Potenzials wird die Maßnahme positiv bewertet. Eine enge Abstimmung mit dem Landkreis Rostock ist erforderlich. Hinsichtlich der Trassenführung muss sichergestellt werden, dass die Leistungsfähigkeit der L22 insbesondere im Kreuzungsbereich Schutow / Stadtautobahn nicht beeinträchtigt wird.

Zu 9.3.4:

Straßenbahnringerschließung Groß-Biestow (Maßnahme Ö-5)

- Bewertung: positiv: Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Entwicklung des Wohngebietsstandortes Groß-Biestow und soll eine optimale ÖPNV-Anbindung an die Innenstadt gewährleisten. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist in direkter Kombination mit der Maßnahme K-14a Neubau einer Straßenspanne zwischen Nobelstr. und Satower Str. sinnvoll, da es sich um die gleiche Verkehrsstrasse handelt.

Zu 9.3.5:

ÖPNV-Trasse Mühlendamm – Tessiner Straße (Maßnahme Ö-13)

- Diese Maßnahme wird abgelehnt, da die Leistungsfähigkeit des stadtauswärts fließenden Verkehrs durch die Reduzierung auf einen Fahrstreifen nicht mehr gegeben wäre. Der Verkehr würde sich stadtauswärts ebenso stauen wie jetzt stadteinwärts zu beobachten. Der auswärts fließende Verkehr (Zufluss aus August-Bebel-Str., Richard-Wagner-Str., Steinstraße, Wallstraße und zwei Zuführungen Wohngebiet ehem. Güterbahnhof) muss reibungslos und zügig aus der Stadt abgeführt werden. Staus stadtauswärts würden sich auch auf den Busverkehr negativ auswirken.

Als wirksame Maßnahme sollte eine funktionierende Grüne Welle auf der Achse Tessiner Str. – Mühlendamm – Steintor umgesetzt werden. Eine Verbesserung des stadteinwärts geführten Verkehrs soll durch die geplante Änderung der Zuführung zum ehem. Güterbahnhof (Linksabbiegemöglichkeit in die Bleicherstraße entfällt) und die Erneuerung der Steuerungstechnik der Lichtsignalanlagen erreicht werden. Die zu erwartenden positiven Effekte sind abzuwarten. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang auch, dass die Bevorrechtigung des Busverkehrs in Höhe Bleicherstraße teilweise Mitverursacher der Verkehrsprobleme ist.

Zu beachten ist außerdem, dass eine unmittelbare Wechselwirkung zwischen den Verkehrsachsen Tessiner Str. – Mühlendamm und L22 Rövershäger Chaussee – Am Strande besteht. Kapazitätsprobleme auf dem Mühlendamm würden zu einer noch höheren (ggf. nicht mehr verkraftbaren) Verkehrsbelastung auf der L22 führen. Die Umweltprobleme (Luft und Lärm) an der L22 würden weiter verschärft. Darüber hinaus führt die Einschränkung des Mühlendamms stadtauswärts in der Konsequenz dazu, dass diese Verbindung unattraktiver wird und noch mehr Verkehrsteilnehmer die Neue Warnowstraße nutzen würden.

Zu 9.3.6:

Umsetzung 1. Baustein des netzbasierten Steuerungskonzeptes (Maßnahme VM-2)

- Die verbesserte Koordinierung und die Umsetzung einer funktionierenden Grünen Welle ist zwingend notwendig und wird begrüßt. Die ggf. damit im Zusammenhang stehende Einrichtung von sog. Pfortneranlagen bzw. Pufferzonen, um den Verkehr in Stadtrandbereichen aufzustauen, wird allerdings abgelehnt.

Zu 9.3.7:

Koordinierung des Verkehrsflusses für den Kfz-Verkehr für den Abschnitt zwischen Goetheplatz und Warnowufer (Maßnahme K-20)

- Mit der Wiedereinführung der Koordinierung muss die Verbindung Goetheplatz – Warnowufer wieder die Verkehrsqualität aufweisen, die ihr mit Abschaltung der Grünen Welle genommen wurde. Nur so kann die Trasse auf Grund ihrer hohen Ampeldichte die ihr zugeordnete Funktion im Verkehrsnetz übernehmen und sensiblere Bereiche, wie die Arnold-Bernhard-Str., Parkstraße, Dethardingstr. und Ulmenstraße entlasten. Zusätzlich sollte der gesamte Südring und die Nobelstr. in die Koordinierung einbezogen werden. An den Schnittstellen der Straßenbahn müssen Kompromisslösungen erarbeitet werden.

Zu 9.3.8:

Realisierung der Radschnellwege (Maßnahme R-1)

- Die Einrichtung von Radschnellwegen für den Alltagsradverkehr und den Tourismus wird begrüßt. Wichtig ist eine getrennte Wegführung vom Kfz-Verkehr, um die Attraktivität des Radverkehrs und die Verkehrssicherheit nachhaltig zu verbessern. Da die konkrete Wegführung nicht ersichtlich ist, wird darauf hingewiesen, dass die Einrichtung nicht zu Lasten vorhandener, benötigter Kfz-Verkehrsfläche erfolgen darf. Kreuzungen mit dem Hauptstraßennetz müssen ggf. niveaufrei erfolgen bzw. dürfen nicht zu Einschränkungen der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr führen.

Zu 9.3.9

Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof (Maßnahme R-6)

- Die Maßnahme unterstützt die ideale Verknüpfung der Verkehrsträger am Hauptbahnhof. Zusätzliche Abstellkapazitäten für Fahrräder sind notwendig.

Zu 9.3.10

Fußgängerplateau am Stadthafen als Schaffung einer zusätzlichen gesicherten Querungsmöglichkeit (Maßnahme F-2)

- Die Einrichtung eines Fußgängerplateaus als attraktive niveaufreie Verbindung für Fußgänger zwischen Innenstadt und Stadthafen wird ausdrücklich begrüßt. Durch das Plateau kann die bestehende LSA ersetzt und damit der Verkehrsfluss verbessert werden. Zusätzliche Ampeln auf der L22 sind hingegen abzulehnen. Da im MOPZ kaum Maßnahmen vorgesehen sind, die entlastend auf die L22 wirken, muss der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr oberste Priorität beigemessen werden. Die Darstellung der Maßnahme F-2 im Textteil ist nicht identisch mit der Darstellung in Anlage 1.

Zu 9.3.11:

Verkürzung Wartezeiten für den Fußgänger- und Radverkehr im Bereich zwischen Stadthafen – Innenstadt – Vögenteichplatz (Maßnahme RF-1)

- Der Bereich der L22 zwischen Kanonsberg und Einmündung Aida-Gebäude ist als einer der sensibelsten Bereiche bei der Aufstellung des Luftreinhalteplans und des Lärmaktionsplanes qualifiziert worden. Als eine der wirksamsten Maßnahmen ist die Koordinierung des Kfz-Verkehrs mit Grüner Welle bei Tempo 50 km/h umgesetzt worden. Die Aufhebung der Koordinierung zu verkehrsschwachen Zeiten würde zu zusätzlichen Anfahr- und Bremsvorgängen führen und die eingetretene Verbesserung im Hinblick auf die Umweltbelastung konterkarieren, zumal die derzeitigen Wartezeiten an den Fußgängerampeln nicht unverhältnismäßig hoch sind.

Zu 9.3.12:

Ausbau Car-Sharing-Angebot (Maßnahme MM-1)

- Die Ausweitung des Angebotes an Car-Sharing ist sehr wünschenswert, ist jedoch stark von der Nachfrage (Wirtschaftlichkeit) und dem Engagement der Car-Sharing-Anbieter abhängig.

Zu 9.3.13:

Weiterentwicklung des P+R-Systems durch Aufwertung des P+R-Standortes Brinckmansdorf (Maßnahme RV-2)

- Die Weiterentwicklung des P+R-Systems ist grundsätzlich zu begrüßen. Wichtig ist die Auswahl geeigneter Standorte. Am Standort Brinckmansdorf gab es bisher eine sehr geringe bis keine Nachfrage. Ob die Maßnahme in Abwägung mit anderen P+R-Standorten prioritär umzusetzen ist, wäre zu überdenken. Die damit im Zusammenhang genannte Maßnahme Ö-13 ist wurde vorstehend bereits bewertet. Zu prüfen wäre, den bestehenden Parkplatz am Flussbad wieder als kostenfreien P+R-Parkplatz auszuweisen. Er bietet eine kurze ÖPNV-Verbindung (mit Kurzstreckenticket) und ist auch für fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt noch attraktiv.

Zu 9.3.14:

Einführung einer E-Bus-Linie in Warnemünde (Maßnahme IM-8)

- Für ein Modellprojekt zur Einführung einer E-Bus-Linie ist der Bereich Warnemünde auf Grund seiner besonderen Sensibilität am besten geeignet, auch um Erfahrungen hinsichtlich der Eignung, Alltagstauglichkeit und Wirtschaftlichkeit zu sammeln.

Bewertung der Umsetzungsmaßnahmen (Mobilitätsplan Zukunft, Anlage 1)

Folgende Maßnahmen werden aus Sicht der IHK abgelehnt bzw. sind grundsätzlich zu überarbeiten:

- K-22 Zusätzliche Linksabbieger auf der L22 würden die Leistungsfähigkeit beeinträchtigen
- RV-5 Die städtebauliche Entwicklung des Stadthafens wird als Ziel begrüßt
Der Parkplatz am Stadthafen ist für die Innenstadt und den Einzelhandel von großer Bedeutung. Der ersatzlose Wegfall von Stellplätzen ist abzulehnen. Eine Kompensation der durch Entwicklung des Stadthafens wegfallenden Stellplätze ist zwingend notwendig.
- Ö-13 Busspur Tessiner Str. – Mühlendamm:
Begründung siehe Ausführungen zu 9.3.5 auf Seite 4 der Stellungnahme
- F-2 Die Einrichtung zusätzlicher niveaugleicher Querungsmöglichkeiten auf der L22 ist abzulehnen. Da im MOPZ keine Maßnahmen vorgesehen sind, die entlastend auf die L22 wirken, muss der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr oberste Priorität beigemessen werden. Niveaufreie Querungsmöglichkeiten (auch Fußgängerplateau) werden hingegen ausdrücklich unterstützt.
- F-4 Einleitung von Maßnahmen zur Entfernung des Gehwegparkens:
Das Anliegen ist verständlich und wo die Fahrbahnbreiten dies zulassen auch umzusetzen. In vielen Bereichen (insbesondere Wohngebieten mit hohem Parkdruck) würde dies zu Wegfall von Parkplätzen führen und die Parkplatznot weiter gesteigert.
- VM-3 punktuelle Fortsetzung Verkehrsberuhigung Innenstadt:
Pauschal kann diese Maßnahme nicht unterstützt werden. Hier ist eine Einzelbetrachtung und –abwägung zwingend erforderlich.

Folgende Maßnahmen sollten überprüft und ggf. nachgebessert werden:

- Bei der Umsetzung folgender Maßnahmen muss der Erhalt und ggf. die Verbesserung der Leistungsfähigkeit im Straßenhauptnetz für den Kfz-Verkehr ein wesentliches Ziel sein und abwägend berücksichtigt werden:
 - AV-3 verstärkte Sanierung, Umgestaltung verschlissener Straßenabschnitte,
 - AV-4 Beseitigung von Unfallschwerpunkten,
 - AV-5 Knotenpunktgestaltung,
 - AV-10 Lückenschlüsse, Ausbau und Sanierungen defizitärer Gehwege und Querungen,
 - AV-11 Optimierung der Verkehrssteuerung
 - Ö-28 Busspur auf der B 103 nach Warnemünde
 - R-2 Ausbau Radwegeinfrastruktur
 - R-3 Einordnung von Schutzstreifen bzw. Radstreifen in überbreiten Straßenquerschnitten
 - F-1 Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger
 - RF-1 Verkürzte Wartezeiten an LSA für Fußgänger und Radfahrer
 - RF-2 Bessere Durchlässigkeit an stadträumlichen Barrieren für nichtmotorisierten Verkehr
 - VM-1 bis VM-3 Verkehrssteuerung
- AV-9 Verbesserung des Winterdienstes im Radverkehrshauptnetz:
Die Sicherung eines ordentlichen Winterdienstes im Hauptnetz muss für alle Verkehrsarten gelten.
- K-5 Mautsenkung Warnowtunnel:
wäre zwar deutlich positiv. Nur als Ziel dargestellt, bleibt diese Maßnahme wirkungslos. Es müsste dargelegt werden, wie dieses Ziel erreicht werden soll.
- RV-1 Anpassung Strategie des ruhenden Verkehrs:
angemessene Parkraumkapazität muss sichergestellt werden, Gebühren müssen angemessen sein (neben Orientierung an ÖPNV-Kosten auch Konkurrenzsituation Einzelhandel „Grüne Wiese“ beachten)

- RV-3 Das Parkraumkonzept muss insgesamt und nicht nur für Gebiete mit Parkraumdefiziten fortgeschrieben werden.
- RV-6 Umsetzung Parkraumkonzept für Warnemünde:
Diese Maßnahme wird grundsätzlich begrüßt. Allerdings müssen die Belange von Wirtschaft und Tourismus mit berücksichtigt werden. Differenzierte Betrachtung Haupt- und Nebensaison, Prüfung Dünen-Parkhaus (alternative Zufahrtmöglichkeiten an nicht so sensibler Stelle, z.B. über Straße Zur Promenade in die Prüfung einbeziehen)
- WT-6 neuer Haltepunkt Rostocker Heide:
Falls noch nicht erfolgt, sollte hier eine Potenzialanalyse erstellt werden.
- Ö-4 Straßenbahnausbau Ostseepark:
Vorbehaltlich eines nachzuweisenden Potenzials wird die Maßnahme positiv bewertet. Eine enge Abstimmung mit dem Landkreis Rostock ist erforderlich. Hinsichtlich der Trassenführung muss sichergestellt werden, dass die Leistungsfähigkeit der L22 insbesondere im Kreuzungsbereich Schutow / Stadtautobahn nicht beeinträchtigt wird. Zu prüfen sind Auswirkungen auf den Einzelhandelsstandort Innenstadt.
- Ö-18 Verdichtung der Haltestellen:
Einer Verdichtung von Haltestellen mit i.d.R längeren Reisezeiten muss gegenüber dem Ziel Beschleunigung des ÖPNV abgewogen werden.
- Ö-19 bis Ö-22 und F3
Zusätzliche Haltepunkte der S-Bahn / Regionalbahn führen zu längeren Fahrzeiten und wirken daher nicht grundsätzlich attraktivitätssteigernd. Das System S-Bahn benötigt längere Haltestellenabstände, damit die Systemvorteile genutzt werden können. Es muss sichergestellt werden, dass ein 7,5-Minuten-Takt weiterhin möglich ist. Diese Maßnahme wird daher eher kritisch gesehen. Ist zu dieser Maßnahme eine Abstimmung mit dem Land als Aufgabenträger bzw. der DB AG erfolgt?
- Ö-23, RF-3 und IM-7 Pendelverkehr Unterwarnow:
Im Sinne eines attraktiven ÖPNV und der touristischen Attraktivität ist das Konzept sehr interessant. Da es mit hohen Investitionen (Fähren, Anleger, Zuwegung) und Betriebskosten verbunden ist, sollte eine Potenzialanalyse erstellt werden. Auch die Einstufung ist mit Umsetzungszeitraum kurz und Priorität hoch zu überdenken.
- R-9 Aufrechterhaltung Fahrradmitnahme im ÖPNV:
Diese Maßnahme ist zwar grundsätzlich sinnvoll, darf aber nicht dazu führen, dass Kapazitätsengpässe bzw. gravierende Mehrkosten entstehen.
- IM-4 Nutzung innovative Antriebstechniken im ÖPNV:
Es sollte eine Kostenabwägung erfolgen und darf nicht zu einer wesentlichen Verteuerung für die ÖPNV-Unternehmen / des ÖPNV führen. Ggf. sind durch die eingeschränkte Reichweite auch Restriktionen im Betrieb möglich.
- IM-6 Etablierung / Ausweitung umweltfreundlicher Wirtschafts- und Lieferverkehre:
Eine Güterstraßenbahn kann nur etabliert werden, wenn die Rahmenbedingungen auch zum Lieferort und zum System Straßenbahn passen. Dies ist nur in seltenen Fällen möglich. Für Radlieferdienste wäre das Initiieren und Begleiten von Modellprojekten wichtig.

Folgende Maßnahmen werden als besonders positiv bewertet und unterstützt:

- K-1 vierstreifiger Ausbau Westteil Südring:
wichtig, da ein Engpass beseitigt wird
- K-11 bedarfsgerechter Neubau Umgehungsstraße Nienhagen:
Engstelle/Nadelöhr der L22 in der Ortsdurchfahrt wird umgangen, Verbesserung der Hafenanbindung.
- K-15 und K-16 neue Anbindungen potenzieller Hafenerweiterung Ost und West:
Die Maßnahmen sind im Zusammenhang mit einer Hafenerweiterung wichtig. Der Umsetzungszeitraum und die Priorität sollten sich am Zeitpunkt der Erweiterungen orientieren und in Abstimmung mit der HERO festgelegt werden.

- K-17 veränderte Anbindung Werftdreieck:
Verbesserung der Leistungsfähigkeit muss bei Umgestaltung sichergestellt werden.
- K-18 Umgestaltung Knotenpunkt Evershagen:
wichtig zur Stärkung des äußeren Tangentenringes
- K-20 Koordinierung Grüne Welle:
Es fehlt die Hauptachse Tessiner Str. – Mühlendamm – Steintor – August-Bebel-Str. – Arnold-Bernhard-Str. – Parkstr. Durch den Einsatz neuer Steuerungstechnik und moderner Programmierung kann die Effizienz deutlich gesteigert werden.
- K-23 leistungsfähiger Ausbau der Satower Str.:
Die Maßnahme ist zur Engpassbeseitigung dringend notwendig. Mögliche Standorte für neue Bushaltestellen sollten berücksichtigt werden.
- WT-4 Optimierung der Rahmenbedingungen für touristischen Reisebusverkehr:
Hier sollte die Priorität auf hoch (bisher gering) geändert werden. Rostock muss als attraktives Ziel für Städtereisen weiterentwickelt werden.
- WT-5 Verbesserung Qualität Fernbusverkehr:
Dieses Ziel wird unterstützt. Dazu sind vor allem die Bedingungen am Hauptbahnhof zu optimieren. Individuelle Bedingungen (Haltepunkte) sollten im Einzelfall geprüft werden.
- Ö-12 Die Beschleunigung des ÖPNV ist ein wichtiges Ziel. An den Schnittpunkten des inneren Tangentenringes und Zubringern müssen Kompromisse gefunden werden, um einerseits die Attraktivität des ÖPNV zu gewährleisten und andererseits die Leistungsfähigkeit wichtiger Verkehrsachsen nicht zu gefährden bzw. eine bessere Auslastung der vorhandenen Straßeninfrastruktur erreichen zu können.
- Ö-15 Optimierung des Hauptbahnhofes als Verknüpfungspunkt:
wird unterstützt. Hier sollten (relativ) günstige Abstellmöglichkeiten für Kfz vorhanden sein, um die Bahn für Auspendler attraktiver zu machen.
- R-1 Realisierung der Radschnellwege:
Begründung siehe Ausführungen zu 9.3.8 auf Seite 5 der Stellungnahme
- RF-4 Fußweg-/ Radverbindung Kassebohm – Stadtmitte mit Oberwarnowquerung:
Trassenfreihaltung Südtangente beachten
- VM-2 Errichtung von Verkehrssystemmanagementsystemen:
Die verbesserte Koordinierung und die Umsetzung einer funktionierenden Grünen Welle ist zwingend notwendig und wird begrüßt. Die ggf. damit im Zusammenhang stehende Einrichtung von sog. Pfortneranlagen bzw. Pufferzonen, um den Verkehr in Stadtrandbereichen aufzustauen wird allerdings abgelehnt.

Anmerkungen zur Textfassung im Detail:

Abschnitt 2, Seite 3

- Die Arbeitsgruppen hatten nicht die Möglichkeit die vollständige Maßnahmenliste zu bewerten. Eine Bewertung oder Zustimmung durch die Arbeitsgruppen ist daher im Einzelnen nicht erfolgt.
- Es ist nicht nachvollziehbar, wie mit eingebrachten Anregungen verfahren wurde. Viele Hinweise wie z.B. zu Anforderungen für den Wirtschaftsverkehr oder zur Bevölkerungsentwicklung im Landkreis und daraus resultierenden Zunahmen der Pendlerverkehre sind unberücksichtigt geblieben.

Abschnitt 3.1, Seite 6

- Der Rückgang der Einwohnerzahl im Landkreis Rostock ist nicht realistisch bzw. muss differenziert betrachtet werden. Im direkten Umland der HRO ist mit einer Zunahme der Einwohner zu rechnen (siehe Grundsatzanmerkungen).

Abschnitt 3.2, Seite 6

- Die Aussage, dass die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten konstant bleibt, ist nicht korrekt, es ist von einer Zunahme auszugehen (siehe Grundsatzanmerkungen)
- Die Innenstadt ist als größter Arbeitsplatzschwerpunkt zu ergänzen. Die in der Grafik dargestellten Gewerbegebietsausweisungen sind nicht gleichzusetzen mit der für die Verkehrsentwicklung relevanten Konzentration von Arbeitsplätzen.
- Neuer FNP / Gutachten – weiterer Bedarf an Wohn- und gewerblichen Flächen
- Ziel: Zunahme Arbeitsplätze
- Die Aussagen zur Wirtschaftsentwicklung und daraus abgeleiteter Verkehrsentwicklung sind sehr allgemein bzw. fehlen.

Abschnitt 3.3, Seite 8

- Die Aussage in „Optionen zu denken“ ist richtig, optionale Maßnahmen werden jedoch nicht vorgeschlagen und müssen ergänzt werden.

Abschnitt 3.4, Seite 9

- Rostock zählt zu den Vorreitern beim Anteil des Umweltverbundes am ModalSplit. Die Anforderungen des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs müssen ebenfalls angemessen berücksichtigt werden.

Abschnitt 5.1, Seite 16

- Der Trend beschränkt sich nicht nur auf Zuzug in größere Städte sondern auch in deren unmittelbares Umland mit der Folge, dass der gesamte Stadt-Umland-Raum wächst mit Auswirkungen auf die verkehrliche Verflechtung.

Abschnitt 5.3, Seite 18

- Fehlerhafte Annahmen: Wachstum Umland, Wachstum Wirtschaft nicht berücksichtigt (siehe Grundsatzanmerkungen).

Abschnitt 5.4, Seite 19/20

- Der ModalSplit ist kein geeignetes Kriterium, sondern nur eine Kenngröße zur Zielerreichung. Der ModalSplit spiegelt lediglich die Verkehrsmittelwahl der Rostocker Bevölkerung wider. Übrige Verkehre, wie Wirtschafts- und Pendlerverkehre bleiben unberücksichtigt. Ziel muss ein leistungsfähiges Gesamtnetz für alle Verkehrsträger sein.
- Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes wird angezweifelt, da entgegen den Annahmen durch Wachstum auch in der Region und der Beschäftigten eine stärkere Verkehrszunahme zu erwarten ist.
- Das Zustandekommen der Bewertung der Ziele ist unklar und in vielen Punkten subjektiv.

Abschnitt 6.2, Seite 24

- In der Strategie zur Entwicklung des Stadt-Umland-Raumes sollte auch die Stärkung des Verkehrsverbundes Warnow (VWV) als Marke für den ÖPNV/SPNV in der HRO und der Region einbezogen werden.
- Netzerweiterungen sollten nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Bei verkehrlichen Engpässen müssen Handlungsmöglichkeiten bestehen.
- Was ist mit einer Konsolidierung des ÖPNV/SPNV gemeint? Es muss um eine Optimierung und Verbesserung der Verkehrsangebote gehen.

Abschnitt 6.3.1, Seite 25

- Wo sind die erkannten Defizite beschrieben?

Abschnitt 6.3.2, Seite 27

- Als strategischer Ansatzpunkt sollte auch die Stärkung des Verkehrsverbundes Warnow (VWV) als Marke für den ÖPNV/SPNV in der HRO und der Region aufgenommen werden.

Abschnitt 6.3.3, Seite 28

- Das Straßennetz kann nicht als sehr gut eingeschätzt werden. Es bestehen einerseits erhebliche Sanierungsdefizite und andererseits zum Teil Probleme in der Leistungsfähigkeit und eine relativ hohe Störanfälligkeit.
- Die Regiopole Rostock soll sich weiter entwickeln. Neben den Herausforderungen im Stadt-Umland-Verkehr bedeuten neue Wohn- und Gewerbestandorte wie z.B. Petriviertel, Silohalbinsel, Holzhalbinsel, Rosengarten, Glatter Aal, Biestow, ehem. Molkerei, Alte Zuckerfabrik, Weißes Kreuz, Stadthafen / Theaterstandort, Werftdreieck und Hafen / Hafenerweiterung zusätzliche Quell- und Zielverkehre.
- Eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger ist nur in begrenztem Umfang möglich.

Abschnitt 6.3.3, Seite 29

- Bei der Umgestaltung von Straßen und Knotenpunkten ist die notwendige Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr sicherzustellen.
- Optimierungs- und ggf. Ausbaubedarf besteht insbesondere an folgenden Kreuzungen (Knoten), um die Leistungsfähigkeit der Verkehrsachsen und die Verkehrssicherheit zu verbessern: L22 / Holzhalbinsel / Neue Warnowstr. (Stauschwerpunkt Ostzufahrt und Unfallhäufungsstelle), L22 / Grubenstr. / Werftdreieck / Holbeinplatz, Vögenteich, Ernst-Barlach-Str. / Mühlendamm / Neue Warnowstr. (Stauschwerpunkt Ostzufahrt), Steintor, Saarplatz / Ulmenstr., mehrere Knoten am Südring, (insb. Erich-Schlesinger-Str.).
- In Bezug auf das Verkehrsmanagement sind Pfortneranlagen bzw. Pufferzonen o.ä. zur Stauerzeugung- oder verlagerung abzulehnen.
- In Bezug auf den ruhenden Verkehr muss berücksichtigt werden, dass die Innenstadt und die angrenzenden Bereiche einen hohen Anteil an Gewerbetreibenden aufweisen, für die entsprechende Parkmöglichkeiten wichtig sind.
- In einigen Wohngebieten z.B. Steintorvorstadt, Bahnhofsviertel, KTV, besteht ein erheblicher Mangel an Stellplätzen. Dies wurde in den Stadteilkonferenzen als Problem benannt. Die pauschale Darstellung zu ausreichendem Parkraumangebot in Wohngebieten ist nicht zutreffend.

Abschnitt 6.3.3, Seite 30

- Die Innenstadt ist auf die Anzahl der Unternehmen bezogen der größte Gewerbestandort der HRO. Auch die Ansprüche der Gewerbetreibenden und Kunden (insb. Einzelhandel) müssen mit berücksichtigt werden, um die Attraktivität der Innenstadt für Gewerbetreibende und Freiberufler zu erhalten, z.B. durch Erhalt der Regelung zu Gewerbeparkkarten. Eine alleinige Fokussierung auf Anwohner ist nicht ausreichend.

Abschnitt 6.3.7, Seite 33 / 34

- Um die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Hauptverkehrsnetzes zu verbessern sind Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses (Grüne Welle) notwendig. Auf den wichtigsten Verkehrsachsen muss dem Kfz-Verkehr unter Berücksichtigung der Anforderungen des ÖPNV ein gewisser Vorrang eingeräumt bleiben/werden. Die Verkehrssteuerung muss technisch auf den neuesten Stand gebracht und die Koordinierung permanent angepasst und weiterentwickelt werden. Schwerpunkte sind z.B.: L22 Rövershäger Chaussee bis Hamburger Str. / Schutow, Tessiner Str. – Mühlendamm – Steintor – Ernst-Barlach-Str. – August-Bebel-Str. – Parkstr., Nobelstr./ Satower Str. – Südring – Vögenteich – Am Kanonsberg – L22.
- Zusätzliche LSA auf den Hauptachsen schränken i.d.R. die Leistungsfähigkeit ein. Wo erforderlich (z.B. L22 Stadthafen) sind niveaufreie Lösungen umzusetzen.
- An den Schnittstellen im inneren Tangentenring und den Radialstraßen müssen Kompromisse gefunden werden, um die unterschiedlichen Ansprüche von Kfz-Verkehr, ÖPNV, Fahrrad und Fußgänger zu berücksichtigen. Dabei ist zu beachten, dass die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrsnetzes / der Hauptverkehrsachsen von der Durchlassfähigkeit der Knoten abhängig ist.

- Sogenannte Pufferzonen oder Pfortneranlagen an LSA sind abzulehnen. Eine bloße Stauverlagerung ist kein wirksames Mittel zur Lösung von Verkehrsproblemen.
- Insbesondere in den Spitzenzeiten ist es entscheidend, die notwendige Leistungsfähigkeit sicherzustellen, da hier im Kfz-Verkehr die größten Probleme auftreten. Deshalb kann es gerade in den Hauptverkehrszeiten sinnvoll und notwendig sein, von den Orientierungswerten für Wartezeiten an LSA abzuweichen. Hier sind Einzelfallbetrachtungen notwendig.

Abschnitt 6.4, Seite 38

- Die Aussagen, dass eine Querung der Warnow für Radfahrer und Fußgänger aus Umweltsicht verträglicher als Tunnelvariante realisiert werden sollte, ist unverständlich, da die Anordnung einer Brücke unmittelbar neben der bestehenden Eisenbahnbrücke erfolgen und dadurch lediglich eine Art Verbreiterung darstellen würde.

Abschnitt 7.1, Seite 39 ff.

- Zusätzliche Haltepunkte auf der S-Bahn/Regionalbahn führen zu längeren Fahrzeiten und wirken nicht zwingend attraktivitätssteigernd. Das System Eisenbahn benötigt längere Haltestellenabstände, damit die Systemvorteile greifen können. Ist eine Abstimmung zu diesen Maßnahmen mit dem Aufgabenträger und direkt Beteiligten Land MV, VMV und DB AG erfolgt?

Abschnitt 7.4, Seite 53

- Die Einführung eines Verkehrssystemmanagements wird grundsätzlich begrüßt. Wesentliches Ziel sollte die Koordinierung der wichtigsten Hauptverkehrsachsen (innerer und äußerer Tangentenring sowie die Radialstraßen) sein, um die optimale Auslastung des vorhandenen Straßennetzes und einen optimalen Verkehrsfluss (auch im Sinne der Umwelt) zu gewährleisten. Die Verkehrsinformation an die Verkehrsteilnehmer kann einen Beitrag zur optimalen Verteilung im Verkehrsnetz leisten und Umfahrungsmöglichkeiten, z.B. über den äußeren Tangentenring / Warnowquerung anbieten. Die Integration einer Zuflusssteuerung in Form von Pfortneranlagen, Synchronisationszonen o.ä. wird ausdrücklich abgelehnt. Den Stau einfach nur an den Stadtrand zu verlagern ist keine praktikable Lösung und trägt nicht zu einer guten Erreichbarkeit des Wirtschafts- und Oberzentrums bei.

Abschnitt 7.5, Seite 54

- In Bezug auf die für die Hafententwicklung und -erweiterung notwendigen Maßnahmen wird auf die Stellungnahme der HERO verwiesen. Die planerische Vorbereitung der Maßnahmen sollte in enger Abstimmung vorgenommen werden.
- Die Aussagen zur Erreichbarkeit werden vom Grundsatz her geteilt. Ein leistungsfähiges Gesamtverkehrsnetz, das alle Verkehrsträger berücksichtigt, ist für die Wirtschaftsentwicklung eine entscheidende Voraussetzung. Eine übermäßige Priorisierung des Umweltverbundes, die sich zusätzlich beeinträchtigend auf den Wirtschaftsverkehr auswirkt, ist nicht zielführend.

Abschnitt 8, Seite 73

- Dass die positive verkehrliche Wirkung einer Südtangente bestätigt wird, sieht die IHK als Bestätigung ihrer Anregung, dass eine Südtangente ein Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme bei zunehmender Verkehrsmenge sein kann. Die Festlegung zur Freihaltung der Trasse wird ausdrücklich begrüßt, um längerfristige Entwicklungen zu ermöglichen. Auf Grund der auch im MOPZ beschriebenen Unsicherheiten zur tatsächlichen Verkehrsentwicklung sollte die Südtangente als optionale Maßnahme in den Maßnahmenkatalog (Anlage 1) aufgenommen werden.