
Stellungnahme zur Beschlussvorlage der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock Nr. 2017/BV/2532 zum überarbeiteten Entwurf des Mobilitätsplanes Zukunft (MOPZ)

Vorbemerkung zur Beschlussvorlage: Nach der erfolgten Überarbeitung des MOPZ-Entwurfs stimmen der MOPZ-Entwurf und die Beschlussvorlage inhaltlich nicht mehr überein. Beispielsweise findet sich der Status des MOPZ als informeller Rahmenplan nicht in der Beschlussvorlage und das Schlüsselprojekt „Weiterentwicklung des P&R-Systems (Aufwertung P&R Dierkow)“ wurde geändert. Die Beschlussvorlage sollte entsprechend angepasst werden.

Der nun zur Beschlussfassung für die Bürgerschaft vorgelegte überarbeitete Entwurf des Mobilitätsplanes Zukunft (MOPZ) findet nicht die Zustimmung der Industrie- und Handelskammer, der Handwerkskammer, des Unternehmerverbandes, des Handelsverbandes und des Citykreises.

Aus Sicht der Wirtschaft muss der Mobilitätsplan die Entwicklung der Stadt, der Region und der Wirtschaft flankieren. Alle Prognosen zur Entwicklung der Hansestadt Rostock und der Region gehen von einem deutlichen Wachstum aus. Mit der Überarbeitung des MOPZ wurden die Grundannahmen für den Bevölkerungszuwachs um ca. 30.000 Einwohner (+15 %) und 32.000 zusätzliche Arbeitsplätze (+38 %) in der Hansestadt auf die aktuellen Prognosen angepasst, allerdings ohne dass dies zu geänderten Maßnahmen geführt hat. Die aktuelle Prognose des Landkreises Rostock, die ein weiteres Wachstum der Region beinhaltet, wurde nicht berücksichtigt. Diese positive Entwicklung von Stadt und Umland bedeutet aber auch, dass das Verkehrsaufkommen weiter steigt und die jetzt schon vorhandenen Verkehrsprobleme, insbesondere im Straßen- und Wirtschaftsverkehr, weiter zunehmen. Bestehende und absehbare Verkehrsprobleme müssen analysiert und Lösungen entwickelt werden. Es fehlt nach wie vor eine transparente Darstellung, wie sich Verkehrsmengen entwickeln, wo Probleme vorhanden sind oder entstehen und wie diese gelöst werden können.

Die Hansestadt Rostock braucht ein leistungsfähiges und bedarfsgerechtes Verkehrsnetz für alle Verkehrsträger. Dazu gehören auch gute Angebote im ÖPNV, für Radfahrer, Fußgänger und zur Verknüpfung der Verkehrsträger. Die im Entwurf des MOPZ enthaltenen Maßnahmen werden zu großen Teilen befürwortet, sind jedoch zu einseitig auf die verkehrspolitische Zielstellung zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Das für die wirtschaftsrelevanten Verkehre wichtige Straßennetz ist nicht ausreichend berücksichtigt.

Die Wirtschaft fordert:

- Nutzung des ÖPNV und Radverkehrs durch optimierte Angebote steigern, jedoch keine Restriktionen im Straßen- und Wirtschaftsverkehr
- Erhaltung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs im Hauptstraßennetz als prioritäres Ziel, um Verkehrszunahme kompensieren zu können
- Konsequente Verbesserung des Verkehrsflusses durch Optimierung der Verkehrssteuerung durch den Einsatz neuer Technik und Koordinierung der Lichtsignalanlagen (Grüne Welle) auf wichtigen Hauptverkehrsachsen auch in der Nebenzeit (insbesondere L22 Rövershäger Chaussee bis Schutow, Tessiner Str. – August-Bebel-Str. – Parkstraße/ Dethardingstr. – Satower Str./ Nobelstr. Südring – Am Strande)
- Beseitigung von Engpässen durch leistungsfähige Umgestaltung bzw. Ausbau von Verkehrsknoten (z.B. L22/ Neue Warnowstr., Steintor, alle Knoten Südring – Am Strande)
- Umsetzung des Verkehrsmanagements ohne Pförtneranlagen/ Pförtnerrampen/ Pufferzonen (Maßnahmen VM-1 und VM-2)
- Sichere Verkehrsführung – möglichst getrennte Führung von Kfz- und Radverkehr, auch im Zusammenhang mit der Realisierung des Radschnellwege- und Radwegenetzes (Maßnahmen R-1 und R-2)

- Vorhaltung eines ausreichenden Parkraumangebotes (Verzicht auf Maßnahme RV-5 ersatzloser Wegfall der Stellplätze im Stadthafen)
- Erhalt und Verbesserung des Verkehrsflusses auf der L22 als wichtigste Verkehrsachse: Zusätzliche Querungsmöglichkeiten ausschließlich als niveaufreie Lösungen, Verzicht auf zusätzliche Lichtsignalanlagen (Maßnahme F-2), Verzicht auf zusätzliche Linksabbieger im Bereich Hamburger Str. (Maßnahme K-22), wenn dadurch die Leistungsfähigkeit beeinträchtigt wird
- Verbesserung des Verkehrsflusses Tessiner Str. – Mühlendamm – Steintor zur Beseitigung eines Stauschwerpunktes und Verbesserung des ÖPNV-Bus-Angebotes. Ziel muss es sein, den Verkehrsfluss durch die geplante neue Steuerung der Lichtsignalanlagen soweit zu verbessern, dass auf die Einrichtung einer separaten Busspur zu Lasten der dringend benötigten zweiten Fahrspur stadtauswärts verzichtet werden kann (siehe Maßnahme Ö-13)
- Busspur auf der B 103, durch Bau einer zusätzlichen separaten Spur, nicht zu Lasten dringend benötigter vorhandener Verkehrsfläche (siehe Maßnahme Ö-28)
- Die neu aufgenommene Maßnahme K-4 „Machbarkeitsuntersuchung zum bedarfsgerechten Ausbau Südtangente Ost“ wird unterstützt. Ungeachtet des Ergebnisses muss die Trasse dauerhaft freigehalten werden, um perspektivische Entwicklungen zu ermöglichen.
- Der Evaluierungsprozess muss verbindlicher geregelt werden, insbesondere wenn sich grundlegende Rahmenbedingungen ändern bzw. Planungen, wie z.B. der Flächennutzungsplan oder die Gewerbeflächenkonzeption entwickelt oder aktualisiert 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-4 Straßenbahnausbau Reutershagen – Schutow (Achtung: Leistungsfähigkeit Schutower Kreuz)
 - Ö-12 Beschleunigung ÖPNV
 - 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

Ergänzend dazu gilt die detaillierte Stellungnahme der IHK vom 30. Januar 2017.

Die als Anlage zur Beschlussvorlage enthaltene Abwägung wurde von der IHK auf Grund der sehr pauschalen Erwiderung zurückgewiesen.

Ansprechpartner: Thomas Höppner, Tel.: 0381 338-150, E-Mail: hoepner@rostock.ihk.de