

<b>Stellungnahme</b>	Datum:	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
	Entscheidendes Gremium: <b>Error! Bookmark not defined.</b>	fed. Senator/-in: <b>Error! Bookmark not defined.</b>
	Federführendes Amt: <b>Error! Bookmark not defined.</b>	bet. Senator/-in: <b>Error! Bookmark not defined.</b>
	Beteiligte Ämter: <b>Error! Bookmark not defined.</b>	bet. Senator/-in: <b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>Error! Bookmark not defined.</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
<b>Error! Bookmark not defined.</b>		

**Sachverhalt:**

Der Beschluss Nr. 1778/65/1998 zum Integrierten Gesamtverkehrskonzept (IGVK) wurde im Jahr 1998 mehrheitlich durch die Bürgerschaft gefasst und bildet den Handlungsrahmen für die Verkehrsentwicklung in der Hansestadt Rostock zunächst bis zum Jahr 2010. Das IGVK ist darüber hinaus mit rahmensetzender Verbindlichkeit eine wesentliche städtische Grundlage für die Stadtentwicklungs- und Bauleitplanung.

Der Neu- und Ausbau der Hauptverkehrsstraßen hat gerade die Bedingungen für den Straßengüterverkehr, den maritimen und den sonstigen Wirtschaftsverkehr erheblich verbessert.

Vor allem mit dem Neubau der A20 und dem Äußeren Tangentenring wurde die Erreichbarkeit der Hafengebiete, des Stadtzentrums und wichtiger Verkehrsziele in der Region Rostock verbessert. Der Neubau des Warnowtunnels einschließlich des Knotens Krummendorf sowie der Ausbau der Verbindung Bäderstraße - Ost-West-Straße waren wichtige Vorhaben im IGVK-Baustein „Wirtschaftsverkehr“, die inzwischen umgesetzt sind.

Mit dem Ausbau des Äußeren Tangentenrings entstand ein Vorrangnetz für den Straßengüterverkehr, das aufgrund seines Ausbaustandards zur Konzentration dieser Verkehre führte. Der im untergeordneten Netz verbliebene Güterverkehr beschränkt sich auf den notwendigen Quell- und Zielverkehr des Stadtgebietes. Die Einführung zusätzlicher verkehrslenkender Maßnahmen auf Grundlage eines vorbereiteten LKW-Führungskonzeptes wird deshalb zurzeit nicht für erforderlich gehalten.

Die Fertigstellung des Inneren Tangentenrings mit dem Neubau der Verbindungsstraße Schröderplatz – Warnowufer im September 2007 stellte erneut einen Meilenstein in der Umsetzung des IGVK dar, der zur grundlegenden Neustrukturierung der Verkehrsströme in der City führte. Weitere komplexe Verkehrsbauvorhaben mit erheblicher Wirkung auf das Verkehrssystem wie z.B. ÖPNV-Verknüpfungspunkt Warnemünde, Neue Warnowstraße,

vierstreifiger Ausbau Hinrichsdorfer Straße sind in Vorbereitung bzw. unter Bau. Mit Realisierung dieser Verkehrsbaumaßnahmen erfolgt eine konsequente Umsetzung des IGVK bei Berücksichtigung aktueller wirtschaftlicher, touristischer, städtebaulicher und verkehrlicher Entwicklungen in der Hansestadt Rostock einschließlich der städtischen finanziellen Haushaltslage.

Für den Personen-Wirtschaftsverkehr wurden durch den Bau privater Parkhäuser und die Einführung eines Parkleitsystems die Verkehrsbedingungen erheblich verbessert, so dass in der City und in Warnemünde jederzeit ausreichend PKW-Stellplätze angeboten werden können.

Entsprechend IGVK sind Prioritäten und Realisierungsstufen entsprechend der weiteren Stadtentwicklung und Verkehrsentwicklung gesetzt. Dabei ist auch die Verflechtung mit anderen städtebaulichen Rahmenplänen und den darin benannten Zielstellungen (z.B. Flächennutzungsplan, Städtebaulicher Rahmenplan usw.) zu berücksichtigen.

Ein isolierter Beschluss zur Förderung des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehrs in der Hansestadt Rostock wird deshalb nicht befürwortet, ohne die existenzielle Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs in Frage zu stellen. Die städtische Verkehrsentwicklungsplanung basiert auf Grundlage eines integrierten Ansatzes aller Verkehrsträger, wobei über die verkehrspolitische Zielstellung der Bürgerschaft Schwerpunkte gesetzt werden. Im Rahmen eines breiten öffentlich geführten Erörterungs- und Diskussionsprozesses zur Prioritätensetzung sowohl in den Fachausschüssen der Bürgerschaft als in der Bürgerschaft selbst, in Orts- und in weiteren Fachbeiräten sowie in den Kammern und Verbänden ist ein Höchstmaß an Transparenz gerade aus verkehrspolitischer und haushaltsrelevanter Sicht gegeben sowie fortzusetzen.

Für die Fortschreibung der mittel- und langfristigen Verkehrsentwicklungsplanung (IGVK) wird ein Bürgerschaftsbeschluss als zwingend notwendig erachtet. Die finanziellen Mittel zur Durchführung dieser umfangreichen Untersuchungen konnten bisher nicht in den Haushalt des Tief- und Hafengebäudeamtes eingestellt werden. Im Rahmen der Fortschreibung des IGVK wird eine umfangreiche Beteiligung der Bevölkerung, Träger öffentlicher Belange und Wirtschaftsverbände zu den einzelnen Verfahrensschritten erfolgen und als notwendig erachtet.

In diesem Zusammenhang muss darauf aufmerksam gemacht werden, dass die Sanierung des vorhandenen Gemeindestraßennetzes und der Nebenanlagen aufgrund fehlender Eigenmittel und entsprechender Förderprogramme in Gebieten ohne besondere Fördermaßnahmen nicht ausreichend vorangetrieben werden kann. Im Ergebnis dessen entwickelte sich ein Investitionsstau bei Gemeindestraßen, Brücken und Durchlässen, Geh- und Radwegen, Straßenbeleuchtung und weiteren Ausstattungen. Im Rahmen der Erarbeitung der jeweiligen Haushaltpläne sowie des mittelfristigen Investitionsplanes werden durch das Tief- und Hafengebäudeamt unter Berücksichtigung der für die Planung und Realisierung aller Bauvorhaben vorgegebenen finanziellen Kennziffern jeweils Vorschläge zur zeitlichen und finanziellen Einordnung der einzelnen Verkehrsbaumaßnahmen unterbreitet. Zum Abbau des aufgezeigten Sanierungsstaus wird eine Aufstockung der finanziellen Mittel beim Tief- und Hafengebäudeamt für zwingend erforderlich gehalten.

Holger Matthäus