

<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>
	bet. 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>		
<b>Error! Bookmark not defined.</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
<b>Error! Bookmark not defined.</b>		

Beschlussvorschriften:  
§ 22 Abs. 2 Kommunalverfassung M-V

bereits gefasste Beschlüsse:  
keine

**Sachverhalt:**

Zur Entwicklung des Südstadtcampus finden bereits seit längerem die erforderlichen Abstimmungen zwischen dem Betrieb für Bau- und Liegenschaften des Landes, der Universität und den zuständigen Fachämtern der Hansestadt Rostock statt. Grundlage der weiteren Planungen ist der abgestimmte Masterplan aus den 90er Jahren. Bestandteil des Masterplans ist neben den Liegenschaften des Landes auch die A.-Einstein-Straße, die weiterhin als öffentliche Straße in der Baulast der Hansestadt Rostock verbleiben soll. Im Rahmen des Masterplans wurde eine Studie zur verkehrsberuhigten Umgestaltung der Straße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erarbeitet. Diese Konzeption bildet weiterhin die Planungsgrundlage, auch wenn sich aus den zwischenzeitlich verfestigten Planungen zu angrenzenden Campusflächen erneuter Abstimmungsbedarf zu Teillösungen ergibt. Eine verkehrsberuhigt gestaltete Straße wird nach gemeinsamer Auffassung aller Beteiligten den unterschiedlichen Anforderungen aus Fußgänger-, Fahrrad-, Erschließungs- und Besucherverkehr am besten gerecht. In der weiteren Planung wird den Zufahrts- und Zugangsbereichen in den Campus aus der A.-Einstein-Straße und der E.-Schlesinger-Straße mit einer bedarfsgerechten Fußgänger- und Radfahrerführung noch besondere Aufmerksamkeit zu widmen sein. Der Zeitpunkt der Erneuerung und Umgestaltung der A.-Einstein-Straße ergibt sich aus dem zeitlichen Ablauf der weiteren Bebauung des Campusgeländes. Zunächst dient die Straße jedoch auch dem zu erwartenden Baustellenverkehr, so dass eine aufwändige Umgestaltung

mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen und einer Verringerung der Fahrbahnbreite noch nicht angebracht sind

Fragen der Finanzierung werden analog zur Umgestaltung der Stempelstraße als Bestandteil der Umgestaltung des Klinikgeländes zum erforderlichen Zeitpunkt mit dem Betrieb für Bau- und Liegenschaften als Vertretung des Landes geklärt werden. Die Finanzierung wird zum großen Teil über Anliegerbeiträge des Landes als Hauptanlieger der A.-Einstein-Straße erfolgen. Für den verbleibenden Anteil der Hansestadt Rostock werden, wie bei allen anderen Vorhaben auch, die maximal möglichen Förderanteile entsprechend den geltenden Bestimmungen beantragt. Darüber hinausgehende Möglichkeiten einer Sonderförderung können erst im Zusammenhang mit einer konkreten Planung geprüft werden. Hierfür wären 2012 die erforderlichen Haushaltsmittel einzustellen.

Die Einrichtung einer Diagonalquerung des Knotens A.-Einstein-Straße für Fußgänger wurde mit folgendem Ergebnis vorgeprüft:

Die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) lassen Diagonalquerungen und das damit vergleichbare Rundum-Grün für Fußgänger gegebenenfalls an kompakten Knotenpunkten zu. Dazu kann dieser Knoten nicht gezählt werden. Für die bei einer derartigen Signalisierung erforderlichen zusätzlichen Phase verweist die RiLSA darüber hinaus auf die zu beachtenden Randbedingungen wie vorgegebene Umlaufzeiten, Grüne Wellen, Wartezeiten und ÖPNV-Bevorrechtigungen, die sämtlich auch für diesen Knoten zutreffen. Eine überschlägliche Berechnung ergab für diese zusätzliche Phase aufgrund des sehr langen Räumweges von 35 m von der Haltestelle zur Mensa einen Zeitbedarf von 45 - 50 Sekunden. Damit wäre die Funktionstüchtigkeit der LSA in jeder Beziehung zum Nachteil aller Verkehrsteilnehmer nicht mehr gegeben. Der Verkehrsfluss auf der Hauptverkehrsstraße einschließlich der anderen Fußgänger- und Radfahrerbeziehungen sowie der ÖPNV würden erheblich gestört und die Erschließung des Campusgeländes durch die sich stark verschlechternden Verkehrsabläufe erheblich beeinträchtigt werden. Eine derartige Phase ausschließlich zugunsten eines einzelnen Verkehrsstromes erfordert intensive Prüfungen, die im Rahmen der Gesamtplanung vorgenommen werden könnten.

Holger Matthäus