

<b>Beschlussvorlage</b>	Datum:	20.02.2017
Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b>	fed. Senator/-in:	S 4, Holger Matthäus
Federführendes Amt: Amt für Verkehrsanlagen	bet. Senator/-in:	S 2, Dr. Chris Müller-von Wrycz Rekowski
Beteiligte Ämter: Mobilitätskoordinator Zentrale Steuerung Amt für Umweltschutz Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Amt für Stadtgrün, Naturschutz u. Landschaftspflege Finanzverwaltungsamt	bet. Senator/-in:	
<b>Mobilitätsplan Zukunft der Hansestadt Rostock (MOPZ) 2017 - 2030</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
30.08.2017	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Vorberatung
05.09.2017	Bau- und Planungsausschuss	Vorberatung
07.09.2017	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Vorberatung	
13.09.2017	Bürgerschaft	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Bürgerschaft beschließt den Mobilitätsplan Zukunft der Hansestadt Rostock (MOPZ) 2017 – 2030 (Anlage).

Beschlussvorschriften: § 22 (2) Kommunalverfassung M-V

bereits gefasste Beschlüsse: 2012/BV/3703 der Bürgerschaft vom 05.09..2012

**Sachverhalt:**

Die Bürgerschaft der Hansestadt Rostock hat mit dem Beschluss Nr. 2012/BV/3703 die Fortschreibung des Integrierten Gesamtverkehrskonzeptes 1998 (IGVK) beschlossen.

Die Fortschreibung in Form des Mobilitätsplanes Zukunft (MOPZ) soll einen richtungsweisenden Rahmen für die zukünftige Stadtentwicklungs-, Bauleit- und Verkehrsplanung bis 2030 setzen.

Ein maßgeblicher Schwerpunkt war im IGVK 1998 die Beseitigung infrastruktureller Defizite. Heute verfügen die Region und die Hansestadt Rostock sowohl über ein leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz als auch einen gut funktionierenden Umweltverbund mit einem hierarchisch aufgebauten öffentlichen Personennahverkehr als Rückgrat.

In den folgenden Jahren wird es darauf ankommen, dieses leistungsfähige System gemäß den Anforderungen der Stadt- und Wirtschaftsentwicklung sukzessive weiterzuentwickeln.

Neben den verkehrlichen Anforderungen sind dabei, zusätzliche Aspekte der Verkehrssicherheit, der Stadt- und Umweltverträglichkeit, Bevölkerungsentwicklung, der Sicherung von Teilhabe und sozialer Gerechtigkeit sowie der finanziellen Nachhaltigkeit in den Fokus rückt.

Gegenüber dem IGVK 1998 werden im MOPZ insbesondere folgende übergeordnete Aspekte stärker gewichtet:

- Sicherung und Förderung einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität,
- Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen und Mobilitätsangebote,
- Effiziente Bewirtschaftung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur,
- Unterstützung von Infrastruktur- und Angebotsmaßnahmen durch ein Verkehrs- und Mobilitätsmanagement,
- verstärkte Vernetzung und Integration der Verkehrsträger und Verkehrsmittel („intermodale Vernetzung“),
- Berücksichtigung der für Rostock relevanten regionalen Verkehrsverflechtungen Einbindung der Maßnahmekonzepte aus dem Luftreinhalteplan, dem Lärmaktionsplan und dem Masterplan 100 % Klimaschutz

Einen wichtigen Meilenstein in der Projektbearbeitung und eine inhaltliche Schlüsselstellung im MOPZ bilden die verkehrspolitischen Zielstellungen. Diese bestimmen als Leitlinien die zukünftige Mobilitätsplanung mit den dazugehörigen Projekten und Maßnahmen.

Mit den Leitlinien zur Stadtentwicklung (2013), dem Klimaschutzkonzept und dem darauf aufbauenden Masterplan 100 % Klimaschutz (2013), dem Luftreinhalteplan/ Lärmaktionsplan (2014) sowie dem Mobilitätsmanagementkonzept (2016) hat die Hansestadt Rostock bereits eine grundsätzliche Weichenstellung für die Stadt- und Verkehrsentwicklung vorgenommen, die im MOPZ integriert wurde. Mit zusätzlichen mobilitätsspezifischen Aspekten ergänzt sowie mit der Definition verkehrlicher Entwicklungsschwerpunkte wird die strategische Handlungsrichtlinie für die zukünftige Ausrichtung des integrierten städtischen Verkehrssystems gesetzt.

Gemäß Auftrag der Bürgerschaft wurde für die Maßnahmen des MOPZ eine begleitende strategische Umweltprüfung (Plan UVP) durchgeführt und die Ergebnisse wurden in einem Umweltbericht dokumentiert. Ziel war es, die Umweltwirkungen bei der Entscheidung angemessen zu berücksichtigen.

Ein wichtiges Anliegen der Hansestadt Rostock für die Bearbeitung des MOPZ war die Durchführung eines transparenten und kooperativen Planungsverfahrens, um eine breite Akzeptanzbasis und einen hohen Nutzeffekt für spätere Maßnahmeumsetzungen zu erhalten.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Zielsetzungen wurde ein mehrstufiges Beteiligungsverfahren entwickelt. Für die Abstimmung der einzelnen Projektbausteine und Planungsschritte wurden drei projektbegleitende Gremien aus Planern und Experten gebildet, die den unterschiedlichen Zuständigkeiten und Interessenlagen der Mobilitätsplanung Rechnung trugen.

Im Vorfeld der MOPZ-Bearbeitung fanden zunächst 2011 und 2012 insgesamt 18 Verkehrskonferenzen in den Rostocker Ortsteilen statt.

Die inhaltliche Kernarbeit zum MOPZ erfolgte durch ein Projektteam unter Leitung des Amtes für Verkehrsanlagen. Eine Lenkungsgruppe bildete dann die Steuerungs- und Entscheidungsrunde im Beteiligungsprozess, die grundlegende fachlich-inhaltliche und verfahrenstechnische Entscheidungen abstimmt.

Die Lenkungsgruppe wurde in der konkreten inhaltlichen Projektarbeit durch Facharbeitsgruppen unterstützt, die mit der Stadtverwaltung, Interessenverbänden, Mobilitätsdienstleistern sowie weiteren Verkehrsexperten aus Stadt und Region besetzt waren.

In den vier öffentlichen Foren unter Leitung des Senators für Bau und Umwelt diskutierten jeweils bis zu 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Verwaltung, Politik, Interessenverbänden und der Öffentlichkeit über die Meilensteine zum MOPZ.

Neben dem Forum wurde als zweiter Baustein der Öffentlichkeitsarbeit über die eigens für den MOPZ eingerichtete Internet-Plattform [www.rostock-bewegen.de](http://www.rostock-bewegen.de) ein kontinuierlicher Informationsfluss und Meinungs austausch hergestellt.

Schließlich wurden auch die Gremien der kommunalen Selbstverwaltung in die Bearbeitung intensiv eingebunden. So fand ein Workshop zum MOPZ im Rahmen einer gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung und des Bau- und Planungsausschusses statt. Eine weitere Information erfolgte dann nochmals im Bau- und Planungsausschuss. Abschließend wurde der Entwurf für den MOPZ am 30.11.2016 in einer gemeinsamen Sitzung den Ortsbeiräten vorgestellt.

Mit dem umfangreichen Beteiligungsverfahren zum MOPZ konnte nicht nur eine Vielzahl von Anregungen und konkreten Maßnahmevorschlägen gesammelt, sondern auch Meinungsbilder zu wichtigen Fragestellungen wie der Prioritätensetzung der Ziele oder der Bewertung der Entwicklungsszenarien erstellt werden. Damit erhielt der Beteiligungsprozess einen ergänzenden Beitrag zu den konkreten Bedarfen an Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangeboten in der Hansestadt Rostock. Die Beteiligung zeigt außerdem das Interesse in der Bevölkerung, sich aktiv in der Verkehrsentwicklungsplanung zu beteiligen.

Der vorliegende MOPZ rückt neben unabdingbaren Ausbaumaßnahmen und Ergänzungen des Straßennetzes zunehmend Aspekte eines noch leistungsfähigeren Umweltverbundes sowie des Mobilitätsmanagements in den Vordergrund. Dazu beinhaltet der MOPZ das zur Beschlussfassung vorliegende Maßnahme- und Handlungskonzept mit insgesamt sechs Handlungsfeldern.

Im Maßnahme- und Handlungskonzept wurden die herausgearbeiteten Maßnahmen hinsichtlich ihrer Maßnahmeeffizienz unter Berücksichtigung der Zielbeiträge, der Kosten und ihrer räumlichen Wirkung bewertet. Im Fokus stehen dabei die herausgearbeiteten Schlüsselprojekte, da sie von besonderer Bedeutung für die zukünftige Entwicklung des Verkehrssystems der Hansestadt Rostock sind.

Schlüsselprojekte im zukünftigen MOPZ bilden:

- Umbau Werftdreieck
- Verbindungsstraße Rostock Lichtenhagen - Elmenhorst
- Straßenbahnverbindung Reutershagen-Ostseepark/Schutow
- Straßenbahnringerschließung Groß Biestow
- Umsetzung des netzbasierten Verkehrssteuerungskonzeptes
- Koordinierung des Verkehrsflusses für den Kfz-Verkehr zwischen Goetheplatz und Warnowufer
- Realisierung der Radschnellwege
- Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof
- Fußgängerplateau am Stadthafen als Schaffung einer zusätzlich gesicherten Querungsmöglichkeit
- Verkürzung von Wartezeiten im Fuß- und Radverkehr zwischen Stadthafen und Vögenteich
- Ausbau von Car Sharing Angeboten
- Weiterentwicklung des P&R-Systems (Aufwertung P&R Brinckmansdorf)
- Einführung einer E-Bus-Linie in Warnemünde

Die Herleitung der Maßnahmen erfolgte auf der Grundlage umfangreicher Stärken-Schwächen-Analysen des Verkehrssystems und der Ableitung von Herausforderungen. Die potenziellen Maßnahmen wurden in Szenarienberechnungen hinsichtlich ihrer Wirkungen und Zielbeiträge verglichen und bewertet. Als Vorzugsvariante wurde in einem iterativen Findungsprozess das Zielszenario 2030+ entwickelt.

Neben einer Reihe sehr kostenintensiver Maßnahmen beinhaltet der MOPZ eine Vielzahl von Schwerpunkten, welche sich mit vergleichsweise geringem finanziellen Aufwand umsetzen lassen.

Die Tragfähigkeit der Maßnahmen des MOPZ auch unter den Bedingungen einer verstärkten Einwohnerentwicklung wurde durch Sensitivitätsberechnungen im Verkehrsmodell bestätigt. Die Verkehrsberechnungen wurden auf der Grundlage der offiziell bestätigten Einwohnerprognosen des Landes Mecklenburg-Vorpommern und der Hansestadt Rostock durchgeführt.

Die im Frühjahr 2017 veröffentlichte Einwohnerprognose des Landkreises wurde in einer abschließenden Bearbeitungsphase einer Plausibilitätsbetrachtung unterzogen. Das entwickelte Maßnahmespektrum bildet eine geeignete Entwicklungsgrundlage für die verkehrlichen gewachsenen Anforderungen, welche aus dieser sehr differenzierten Einwohnerprognose erwachsen.

Die weitere Verkehrsentwicklung in Rostock und Umgebung ist deshalb mit einem kontinuierlichen Monitoring- und Evaluierungsprozess zu begleiten, um bei veränderten Rahmenbedingungen und Entwicklungen reagieren zu können.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Der MOPZ ist dadurch gekennzeichnet, dass er aus der Phase der extensiven Infrastrukturerweiterungen gemäß dem IGVK 1998 in eine Phase der intensiven Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen übergeht. Für die investiven Maßnahmen können auf Grund des noch nicht detailliert vorliegenden Planungsstandes keine Kostenschätzungen vorgenommen werden. Die Kostenstrategie ist deshalb im weiteren Arbeitsprozess zu konkretisieren.

Die Maßnahmen können nur unter Berücksichtigung der Haushaltslage der Hansestadt Rostock und den Haushaltsansätzen des Amtes für Verkehrsanlagen umgesetzt werden. Des Weiteren sind Synergieeffekte in Verbindung mit Maßnahmen des Landes Mecklenburg-Vorpommern aufzuzeigen.

Die Kosten splitten sich nach kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen auf und belaufen sich auf ein Gesamtkostenvolumen von ca. 85 Mio €.

Bei der Einordnung in den städtischen Haushalt ist zu beachten, dass förderfähige, investive Maßnahmen im Regelfall mit 50 – 60%, in Ausnahmen bis 75% gefördert werden und teilweise auch Maßnahmen Dritter enthalten.

Die im MOPZ aufgeführten Einzelmaßnahmen werden in den weiteren Planungsprozessen auch finanziell weiter konkretisiert und unterliegen mit den Haushaltsplanungen der jeweiligen Beschlussfassung der Bürgerschaft.

Bezug zum zuletzt beschlossenen Haushaltssicherungskonzept: nein

Roland Methling

### **Anlage**

- Mobilitätsplan Zukunft mit UVP
- Abwägung

### **Hinweis:**

**Abschlussbericht Teil 1 von 3 neu hochgeladen am 17.08.2017 wegen Anzeigeformat**