

Auszug aus der Niederschrift

Sitzung des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung vom 05.03.2015

6.1 Themen der IHK

Herr Rademacher und Herr Höppner nennen als wichtiges Thema der IHK den Wirtschaftsverkehr in Rostock. Sie übergeben dazu das verkehrliche Leitbild zum Wirtschaftsverkehr und erläutern dieses.

Herr Engelmann bietet an, für die IHK wichtige Themen auf die Tagesordnung zu setzen. Er fordert die IHK auf, bei Beschlussvorlagen und Anträgen bei Bedarf Änderungsanträge vorzubereiten, die im Ausschuss dann diskutiert werden und bei Mehrheit als Ausschussantrag in die Bürgerschaft eingebracht werden.

Verkehrliches Leitbild zum Wirtschaftsverkehr

Die Wirtschaft ist das tragende Rückgrat und die Existenzgrundlage der Hansestadt Rostock.

Wirtschaft ist die Grundlage für ein urbanes Leben und eine kulturelle, geistige und ökologische Entwicklung der Stadt. Gleichzeitig ist sie die Voraussetzung für einen attraktiven Arbeitsmarkt und Bevölkerungsentwicklung. Die Wirtschaft sichert zu einem wesentlichen Anteil die Steuereinnahmen der Stadt.

Dieser Grundzusammenhang muss wieder in den Mittelpunkt gestellt werden und Grundlage des „Mobilitätsplans Zukunft“ werden.

Das erfordert den Aufbau und die rasche Entwicklung der erforderlichen, großzügigen Verkehrsinfrastruktur sowie den Erhalt und die Modernisierung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur als wesentliches Leitbild zur Verkehrsentwicklung in der Zukunft.

Die Entwicklung der Region Rostock als Regiopole ist eine wichtige Zielsetzung für die Zukunft. Dafür müssen die verkehrlichen Voraussetzungen sowohl infrastrukturell als auch angebotsseitig verbessert und Stadt und Region enger verknüpft werden.

Verkehrsplanung ist langfristige Planung für Jahrzehnte und darüber hinaus. Sie ist damit strategische Planung und darf nicht von kurzfristigen Überlegungen geprägt werden. Das Verkehrliche Leitbild muss ideologiefrei eine an Daten und Fakten orientierte Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung ermöglichen.

Wirtschaftsverkehr ist insbesondere der Transport von Handelswaren und von Gütern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen und die Beförderung von Menschen im Zusammenhang mit der Erbringung von Dienstleistungen, zum Einkauf, zur Teilnahme am wissenschaftlichen, kulturellen, geistigen und urbanen Leben in der Hansestadt Rostock. Gewerblicher Wirtschaftsverkehr in der modernen Gesellschaft steht vor der Anforderung, Güter und Menschen in der Regel zunehmend flexibel und in der ausreichenden Kapazität und Qualität zu befördern. Diese Tendenz wird sich auf Grund der sich wandelnden Einkaufskultur (E-Commerce) und Anstieg der Dienstleistungen vertiefen.

In den vergangenen Jahrzehnten wurde nur unzureichend in den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur investiert. Es ist ein erheblicher Investitionsstau entstanden, den es abzubauen gilt. Eine angemessene Finanzierung muss im Haushalt sichergestellt werden.

Durch die Priorisierung des Umweltverbundes vor dem Wirtschaftsverkehr und MIV in den zurückliegenden Jahrzehnten hat sich dessen Attraktivität deutlich verbessert. Da der Nachholbedarf nun abgeschlossen ist, ist eine Neuorientierung unabdingbar.

Forderung: Die Stärken der einzelnen Verkehrsträger sind bei grundsätzlicher Gleichbehandlung aller Verkehre zu entwickeln.

Verkehrliches Leitbild aus Sicht der Wirtschaft für die nächste Planungsperiode ist darum die

Bedarfsgerechte und belastungsarme Entwicklung aller Verkehre auf Basis einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur bei gleichzeitigem Ausschluss bzw. Abbau von gegenseitigen Störungen. – Grüne Welle für Alle

Grundsätze:

1. Es ist davon auszugehen, dass die Umweltverträglichkeit der Wirtschaftsverkehre, ihr Einfluss auf die Urbanität der Stadt und die Erfüllung der Bedürfnisse der Einwohner und Gäste der Hansestadt Rostock sich weiter verbessern wird. Dazu bedarf es keiner restriktiven Reglementierung, Behinderung oder vorsätzlichen Störung dieser Verkehre.

2. Weitere Kernforderung ist die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und Verringerung der Umweltbelastung durch stetig fließende Verkehre mit Synergien für alle Verkehrsformen und ohne gegenseitige Störung.
3. Mehrebigige, kreuzungsfreie und gleichzeitig attraktive Lösungen sind bei allen bestehenden und kommenden Lösungen vorrangig umzusetzen. Einebigige Lösungen sind Ausnahmen und bedürfen der besonderen Begründung. Optimale Lösungen sind Lösungen, die alle Verkehrsteilnehmer gern annehmen. Der mündige Rostocker Bürger ist durch Angebote in seinen Entscheidung zu unterstützen. Restriktive Strategien führen zu Widerstand und werden abgelehnt.
4. Da eine Trennung von straßengebundenem MIV und Wirtschaftsverkehr nicht realisierbar ist, ist eine restriktive Strategie gegenüber dem MIV ein völlig falscher, unrealistischer Ansatz.
5. Zur Verkehrsinfrastruktur zählt großzügig bemessender, ausreichender Parkraum für alle Verkehrsformen.

Als Kernmaßnahmen sind umzusetzen:

1. Planungssicherheit für Investoren nach Genehmigungserteilung; Einhaltung der bindenden Auflagen durch den Investor
2. Verbindung von Verkehrsplanung und Stadtplanung zum Erkennen, Vermeiden bzw. zur Lösung von neu entstehenden Problemstellen (z.B. Silo-, Holzhalbinsel, Petriertel, Bebauung Stadthafen, Werftdreieck)
3. Der äußere und innere Tangentenring sowie die Zubringer sollen die Hauptlast des Verkehrs aufnehmen und dadurch die Verkehrsberuhigung in sensiblen Stadtbereichen ermöglichen. Die Sicherung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit muss gewährleistet werden. Dies gilt insbesondere für die L22 als wichtigste Ost-West-Verbindung
4. Bedarfsgerechte Entwicklung, Ausbau, Modernisierung und Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur durch Trennung der Verkehrswege der unterschiedlichen Verkehrsformen
5. Primat der Schaffung neuer und Umbau vorhandener langlebiger, mehrebigiger, attraktiver Verkehrslösungen an Kreuzungen der verschiedenen Verkehrsträger (z.B. Steintorkreuzung, Kreuzung am Vögenteich, Warnowufer, Kreuzungen an der Vorpommernbrücke, Erich-Schlesinger-Straße - Südring, Südring-Nobelstraße);
6. Belebung des Stadthafens durch Verbesserung der stadtgestalterischen Beziehung zwischen Innenstadt und Stadthafen durch Absenkung der L22 bzw. Schaffung von niveaufreien Übergängen.
7. Schaffung von Umsteige- bzw. Mitnahmelösungen zwischen den Verkehrsträgern als integrierte Angebote
8. Weiterentwicklung intelligenter Verkehrsmanagementsysteme sowie von Leit- und Informationssystemen - ohne Pfortneranlagen
9. Drastische Verbesserung der Verkehrssicherheit durch attraktive, mehrebigige Verkehrslösungen beim Aufeinandertreffen der verschiedenen Verkehrsformen über die unter 6 genannten Bereiche hinaus
10. Bereitstellung von verkehrlich ausreichend erschlossenen Gewerbe- und Industrieansiedlungsstandorten
11. Parkraum: Stopp des Rückbaus von Parkraum bei steigendem Parkraumbedarf durch Verbindung von Stadt- und Verkehrsplanung, darunter Erhalt und Ausbau von vorhandenen Parkplätzen auch bei Erstellung von Bebauungsplänen und bei der Beurteilung und Beauftragung von Bauvorhaben im citynahen Bereich (z.B. im gesamten Stadthafenbereich, Rosengarten, Glatter Aal, gesamte Kröpeliner Vorstadt, Steintorvorstadt, Südstadt ...)
Grundsatz: Wer jetzige Parkfläche bebaut oder anders nutzt, wird verpflichtet, mindestens in gleicher Zahl in unmittelbarer Nähe Ausgleich zu schaffen (z.B. durch Tiefgaragen)
12. Erweiterung des Rostocker Hauptbahnhofes zu einem für die Reisenden optimalen Umsteigepunkt zwischen MIV, Bahn-, ÖPNV und Radverkehr

13. Erhaltung der Urbanität der Innenstadt durch Verhinderung der Umwandlung von Innenhöfen in Parkplätze auf Grund erfolgter und fortschreitender Parkplatzverknappung durch ausreichendes öffentliches Parkraumangebot
14. Beachtung der Alterung der Stadtbevölkerung durch altersgerechte Verkehrsangebote in allen Verkehrsformen
15. Sicherung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes und des Verkehrsverbundes Warnow unter Berücksichtigung der zukünftigen Anforderungen, wie z.B. Bevölkerungsentwicklung und demografischer Wandel. Attraktivitätssteigerung des Taxiverkehrs als individuelle Ergänzung des liniengebunden ÖPNV
16. Gute Lösungen für den touristischen Omnibusreiseverkehr
17. Einsatz von innovativen Baustoffen zur Lärminderung unter Beachtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses

IHK zu Rostock, Regionaler Verkehrsausschuss „Region Rostock“, 19. März 2014

Beschlussvorlage

Federführung: Geschäftsbereich Innovation, Umwelt, Verkehr, Maritime Wirtschaft

A. Problem/Zielsetzung

Die IHK zu Rostock begleitet den Prozess der Fortschreibung des Integrierten Gesamtverkehrskonzeptes (IGVK) / Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) der Hansestadt Rostock. Im Vorfeld der Entscheidung der Bürgerschaft zum Verkehrlichen Leitbild hat die Vollversammlung die im Regionalen Verkehrsausschuss erarbeitete Position „Verkehrliches Leitbild zum Wirtschaftsverkehr“ beschlossen. Auf Grund eines unklaren Verlaufs wurde auf eine Positionierung zur sog. Südtangente verzichtet. Die Hansestadt Rostock hat inzwischen die Planungen konkretisiert und einen Entwurf zur Diskussion gestellt (siehe Anlage). Der genaue Verlauf einer Südtangente würde zu einem späteren Zeitpunkt in einem Linienbestimmungsverfahren geklärt werden.

Die Hansestadt Rostock verfügt nur über zwei stadtnahe Ost-West-Verbindungen im Straßennetz (L22 Rövershäger Chaussee – Am Strande – Hamburger Str. und Tessiner Str. – Mühlendamm – August-Bebel-Str. – Parkstr.). Die Verkehrsbelegung beider Trassen ist ausgeschöpft und in der Hauptverkehrszeit überschritten. Die vorgesehene Entwicklung von weiteren Wohn- und Gewerbestandorten, wie z.B. Petriviertel, Silo- und Holzhalbinsel, Bebauung Stadthafen, Theaterstandort, Werftdreieck und Bebauung Wohnquartier am Rosengarten werden erhebliche zusätzliche Quell- und Zielverkehre und Querverkehre an den Knoten zur Folge haben. Es ist zu erwarten, dass die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Trassen in Zukunft gravierend beeinträchtigt wird.

Darüber hinaus ist die Hansestadt Rostock durch EU-Vorgaben gezwungen die Einhaltung der Grenzwerte für die Luftreinhaltung und Lärm sicherzustellen. An der Messstelle Am Strande sind bereits seit längerem Überschreitungen der Grenzwerte für Stickoxid zu verzeichnen. Der Luftreinhalteplan der Hansestadt Rostock sieht als mögliche Maßnahmen u.a. die Einrichtung einer Umweltzone bzw. ein umweltdatenbasiertes Verkehrsmanagement mit Pfortneranlagen vor. Bisher sind diese Maßnahmen auch durch Einflussnahme der IHK noch nicht umgesetzt worden. Im Luftreinhalteplan wird davon ausgegangen, dass auf der L22 eine Reduzierung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (aktuell ca. 45.000 Kfz/Tag) von bis zu 1/3tel erfolgen muss, um die Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen.

B. Lösung

Neben Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und des Verkehrsflusses im bestehenden Hauptstraßennetz, wie Optimierung der Lichtsignalanlagen (Grüne Welle) und punktuellen Ausbau von Knoten muss im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten geprüft werden.

Ergänzend zum Beschluss der Vollversammlung zum Verkehrlichen Leitbild für den Wirtschaftsverkehr spricht sich die IHK für die Prüfung zur Schaffung zusätzlicher stadtnaher Kapazitäten (Alternativrouten) im Straßennetz aus, um eine angemessene Leistungsfähigkeit des Hauptstraßennetzes sicherzustellen.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

keine

E. Beschluss

Die Vollversammlung der IHK zu Rostock fasst den folgenden Beschluss:

„Die IHK zu Rostock fordert die Hansestadt Rostock auf, Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und des Verkehrsflusses im bestehenden Hauptstraßennetz, wie Optimierung der Lichtsignalanlagen (*Grüne Welle und in Fahrtrichtung verlegte Induktionsschleifen*)⁷⁾ und punktuellen Ausbau von Knoten umzusetzen. Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes ist die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten durch stadtnahe Alternativrouten zu prüfen, um eine angemessene Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität im Hauptstraßennetz sicherzustellen. Eine mögliche Variante wäre der Bau einer Südtangente. Der konkrete Verlauf ist in einem Linienbestimmungs- bzw. Planfeststellungsverfahren zu ermitteln.“

⁷⁾ *Ergänzung durch Beschluss der Vollversammlung*