

## Auszug aus der Niederschrift

---

### **Sitzung des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung vom 20.04.2017**

#### **4.1 Vorstellung des Sachstandes zum Mobilitätsplan Zukunft - Meinungs austausch mit der IHK zu deren Grundsatzpapier**

Herr Matthäus gibt eine Einführung in das Thema. Der Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) wird auf Basis der Aufgabenstellung der Bürgerschaft erstellt. Ziel ist die Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs um 30%. Es soll der Umweltverbund gestärkt werden, ohne den Individualverkehr zu behindern. Beteiligte Auftragnehmer sind IVAS, Zebralog und urbanus. Es hat eine Beteiligung der Öffentlichkeit gegeben und die Ausschüsse wurden informiert. Kritik gibt es vorwiegend an den verwendeten Prognosen. Prognosen haben immer eine Unschärfe. Es werden aber die zur Verfügung stehenden offiziellen Zahlen verwendet. Das Verkehrsnetz ist gut entwickelt und bietet einen ausreichenden Puffer, um die zukünftigen Verkehre aufnehmen zu können. Die Kritik an den Zahlen aus den zur Verfügung stehenden Prognosen ist nach seiner Sicht nicht berechtigt, da auch bei Berücksichtigung einer gewissen Streubreite keine grundlegenden Auswirkungen auf den MOPZ hätten.

Herr Volkmann führt in die Stellungnahme der IHK ein. Er begründet die Kritik an den verwendeten Prognosen. Unterschiedliche Prognosen führen zu unterschiedlichen Schlussfolgerungen. Es sollten nicht nur die Erweiterungen der Wohnflächen betrachtet werden, auch Gewerbeflächen müssen berücksichtigt werden. Viele Maßnahmen werden positiv gesehen, z.B. Entwicklung am Werftdreieck, Fahrradschnellwege und die ÖPNV-Erschließung. Kritisch wird die Verengung des Mühlendamms bewertet. Die Stärkung des Umweltverbundes ist gut. Diese darf aber nicht auf Kosten anderer Verkehrssysteme gehen. Es müssen auch angemessene Parkplätze zur Verfügung stehen.

Herr Höppner stellt anhand einer PowerPoint-Präsentation die Einschätzung der IHK vor. Diese ist als Anlage beigefügt.

Frau Temps erläutert die Probleme mit den Bevölkerungsprognosen. Insbesondere die Prognose zur Entwicklung im Landkreis ist schwierig zu betrachten. Gerade im Umland von Rostock wird die Bevölkerung stark wachsen. Die Zahl der Einpendler wird auf 32.000 geschätzt. Diese können nicht durch P+R aufgefangen werden. Das System wird schlecht angenommen.

Frau Janel meint, dass der Güter- und Geschäftsverkehr zu betrachten ist.

Frau Jens ist der Meinung, dass der MOPZ aufzeigen muss, wie weniger Verkehr erzeugt wird.

Frau Dr. Bacher wirft ein, dass die meisten Großstädte Weltweit den Autoverkehr reduzieren wollen. Die 30 % Reduzierung war Aufgabenstellung der Bürgerschaft.

Herr Bauer mahnt an, dass es Wirtschaftszweige gibt, die auf den Individualverkehr angewiesen sind. Pflegedienste und Handwerker kommen nicht ohne entsprechende Fahrzeuge aus. Hier besteht ein zunehmender Bedarf.

Herr Hopf meint, dass der Wirtschaftsverkehr besonders wichtig ist. Die Wirtschaft muss wachsen. Dies führt zu einem zusätzlichen Pendlerverkehr. Verkehrseinschränkungen führen zu einer Hemmung des Wachstums. In dieser Frage sollte man sich an der Wirklichkeit orientieren.

Herr Strupp weist darauf hin, dass das Rostocker Randgebiet nicht ausreichend einbezogen worden ist.

Herr Engelmann weist auf das Stadtbahnprojekt hin, das gescheitert ist. Andere Städte haben gezeigt, dass solche Projekte auch positive wirtschaftliche Effekte haben können.

Frau Krönert meint, dass der MOPZ auf die Zukunft gerichtet ist. Dafür sind konkrete Fakten erforderlich. Auch andere Träger von Belangen sind zu hören.

Frau Krüger wirft ein, dass es die IHK freuen sollte, wenn der Individualverkehr reduziert wird. Damit wird Platz für den Wirtschaftsverkehr geschaffen.

Herr Bleis erläutert den Standpunkt zum ÖPNV. Die Prognosen werden als strittig betrachtet. Man muss berücksichtigen, dass der Verkehr vor einem Umbruch steht. In 15 Jahren wird Verkehr ganz anders aussehen. Hinsichtlich der Angebote ÖPNV ist der MOPZ ein Kompromiss. Hier wird die Diskussion über eine neue Straßenbahnlinie Richtung Biestow geführt. Andere Stadtteile, wie Reutershagen, Groß Klein, oder Schmarl bleiben außen vor.

Herr Matthäus gibt das weitere Verfahren bekannt. Der Entwurf soll im Mai den Gremien der Bürgerschaft übergeben werden. Dann sollen die notwendigen Änderungen eingearbeitet werden.



# Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung

Thema: Mobilitätsplan Zukunft  
20.04.2017

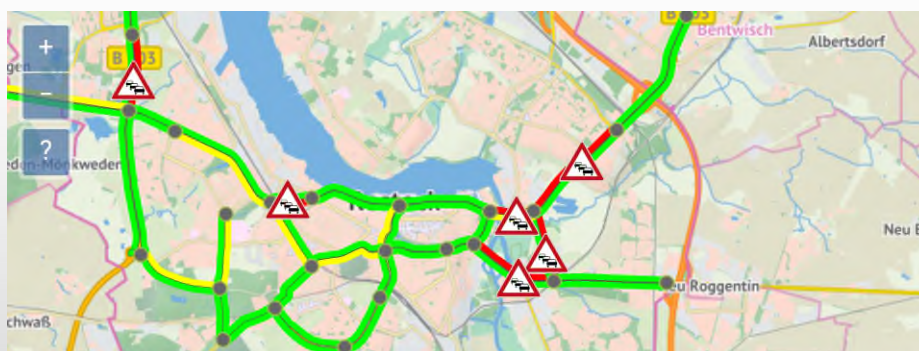
## Gemeinsame Aufgaben

- HRO will sich als Regiopole weiter etablieren
- HRO ist der Wachstumskern in M-V
- HRO soll als Wirtschaftszentrum weiter wachsen
- Zuwachs an Bevölkerung und Wirtschaft
- Entwicklung Wohnraum und Gewerbe dringende Aufgabe
- Wachstum HRO wirkt sich auch auf die Region/Umland aus (Regiopole)
- auf diese Entwicklung muss auch das Verkehrssystem ausgerichtet werden
- Erreichbarkeit ist wichtiger Standortfaktor

## Gemeinsames Ziel

- Leistungsfähiges und funktionierendes Gesamtverkehrsnetz und optimale Verkehrsangebote für alle Verkehrsträger
- ModalSplit mit einem hohen Anteil des Umweltverbundes ist eine richtige Entwicklungsrichtung, kann aber nicht das alleinige Ziel sein
- Rostock ist mit einem Anteil von 63 % Umweltverbund bereits ganz vorn dabei
- Kfz ist und bleibt wichtigstes Verkehrsmittel, insb. für Wirtschaftsverkehr -> Lösungen?

## Keine Verkehrsprobleme in Rostock?



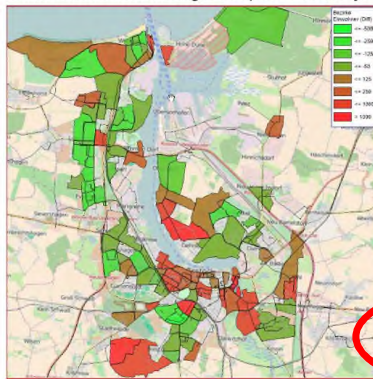
[verkehrslage-mv.de](http://verkehrslage-mv.de)

## Stellungnahme der IHK Grundsätzliche Anmerkungen

- Analyse der vorhandenen Verkehrsnetzes und der Verkehrsangebote ist nicht dargestellt
  - (MOPZ – keine Verkehrs- bzw. Parkraumprobleme vorhanden)
- Verkehrsrelevante Kennziffern (z.B. Verkehrsbelegung DTV) nicht dargestellt
- Trends z.B. Verkehrsbelegung, Zulassungszahlen nicht dargestellt
  - Einwohnerprognose HRO erst nach Intervention IHK aufgenommen – (Steigerung auf ca. 240.000 Einwohner)
- Einwohnerentwicklung Landkreis und Stadt-Umland-Raum nicht differenziert
  - MOPZ pauschal Abnahme 30.000 Einwohner
  - Stadt-Umland-Raum wächst → Verkehrszunahme Pendlerverkehr
- Wirtschaftsentwicklung – (MOPZ – Wirtschaft stagniert)
- Neuer Flächennutzungsplan, Gewerbeflächenkonzeption
  - MOPZ muss Entwicklung flankieren
- Abstimmung mit dem Umland (Landkreis, Planungsverband usw.) erforderlich

## 2. Grundlagen der Szenarienberechnung – Strukturdaten

### Einwohnerentwicklung 2030plus zu Analyse



grün: Abnahmen, rot: Zunahmen

#### Einwohnerentwicklung

- für die Hansestadt Rostock zwei Schritte:

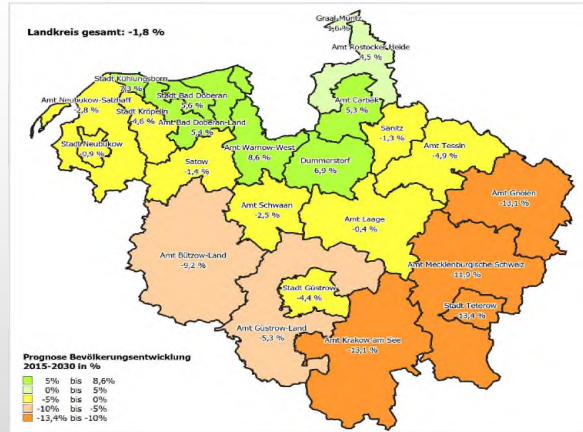
1. Schritt: Basis der 4. aktualisierten Landesprognose des Statischen Landesamtes Mecklenburg-Vorpommern  
→ Steigerung auf 215.100

2. Schritt: Berücksichtigung der aktuellen Prognose der Hansestadt Rostock  
→ Steigerung auf 240.300  
(dargestellt jeweils in > 200 statistischen Zellen)

- für das Umland  
→ Rückgang um 30.000 Einwohner bis 2030  
(dargestellt im Verflechtungsraum gemeindefein)

- Steigerung des Durchschnittsalters/  
veränderte Altersverteilung

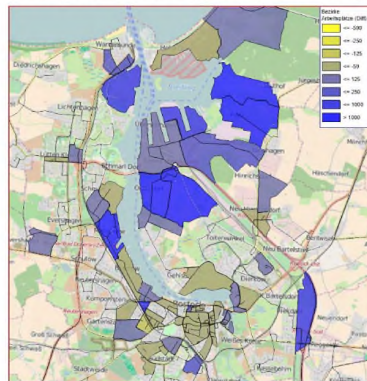
## Auszug aus der Bevölkerungsprognose 2030 für den Landkreises Rostock



- „Entsprechend dem regional-realistischen Szenario der Bevölkerungsprognose ist auch im Zeitraum 2015 bis 2030 gerade im Bereich der Küstenlinie und im Umfeld der Hansestadt Rostock von Einwohnerzuwächsen auszugehen.“ (S. 245)
- Prognose Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Rostock 2015 bis 2030

### 3. Grundlagen Szenarienberechnung – Strukturdaten

Arbeitsplatzentwicklung 2030plus zu Analyse

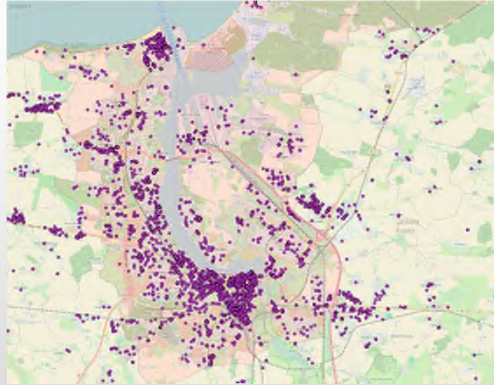


gelb: Abnahmen, blau: Zunahmen

#### Weitere Strukturdaten

- Arbeitsplatzverteilung auf Basis Bauleitplanungen/ Gewerbestandorte, Bildungs- und Versorgungseinrichtungen, Schwerpunkte von Einkaufen und Freizeit sowie sonstige Schwerpunktnutzungen
- Berücksichtigung der Hafenerweiterung Ost und West

## Die Innenstadt ist größter Gewerbestandort – wie wird die Erreichbarkeit sichergestellt?



- Grafik: Verteilung der Unternehmensstandorte IHK-zugehöriger Unternehmen, außer Kleingewerbetreibende, in der Hansestadt Rostock (erstellt von IHK mit QGIS)



- Prognostiziert werden Abnahmen der Verkehrsbelegung ohne dass Maßnahmen umgesetzt werden, die entlastend auf den Innenstadtbereich wirken

## Grundsätzliche Anmerkungen 2

- Der ModalSplit ist kein geeignetes Kriterium, sondern nur eine Kenngröße zur Zielerreichung. Der ModalSplit spiegelt lediglich die Verkehrsmittelwahl der Rostocker Bevölkerung wider. Übrige Verkehre, wie Wirtschafts- und Pendlerverkehre bleiben unberücksichtigt.
- Ziel muss ein leistungsfähiges Gesamtnetz für alle Verkehrsträger sein.
- Tangentenringe und Zubringer müssen leistungsfähig sein und eine gewisse Priorität haben
- Vorhandenes Netz bestmöglich auslasten  
- Grüne Welle, flüssiger Verkehr, Leistungsfähigkeit Knoten
- Zielkonflikt / Kompromisse erforderlich
- Klarer Handlungsauftrag Verwaltung
- Prioritätensetzung Schlüsselprojekte und übrige Maßnahmen?
- Alternative Maßnahmen vorsehen (z.B. Südtangente)

## Maßnahmen – Schlüsselprojekte 1

### ÖPNV-Trasse Mühlendamm – Tessiner Straße (Maßnahme Ö-13)

- Leistungsfähigkeit des stadtauswärts fließenden Verkehrs durch die Reduzierung auf einen Fahrstreifen nicht mehr gegeben
- Verkehr würde sich stadtauswärts ebenso stauen wie jetzt stadteinwärts
- Verbesserung des stadteinwärts geführten Verkehrs soll durch Erneuerung der Steuerungstechnik der Lichtsignalanlagen erreicht werden.
- zu erwartende positive Effekte abzuwarten.
- unmittelbare Wechselwirkung zwischen den Verkehrsachsen Tessiner Str. – Mühlendamm und L22 Rövershäger Chaussee – Am Strande
- Verkehrsverlagerung auf der L22 und Neue Warnowstr.
- Umweltprobleme (Luft und Lärm) L22 würden weiter verschärft.



## Maßnahmen – Schlüsselprojekte 2

Umsetzung 1. Baustein des netzbasierten Steuerungskonzeptes (Maßnahme VM-2)

- verbesserte Koordinierung und die Umsetzung einer funktionierenden Grünen Welle ist zwingend notwendig
- Einrichtung von sog. Pförtneranlagen bzw. Pufferzonen, um den Verkehr in Stadtrandbereichen aufzustauen, wird abgelehnt

## Maßnahmen – Schlüsselprojekte 3

Verkürzung Wartezeiten für den Fußgänger- und Radverkehr im Bereich zwischen Stadthafen – Innenstadt – Vögenteichplatz (Maßnahme RF-1)

- Der Bereich der L22 zwischen Kanonsberg und Einmündung Aida-Gebäude ist als einer der sensibelsten Bereiche bei der Aufstellung des Luftreinhalteplans und des Lärmaktionsplanes qualifiziert worden. Als eine der wirksamsten Maßnahmen ist die Koordinierung des Kfz-Verkehrs mit Grüner Welle bei Tempo 50 km/h umgesetzt worden. Die Aufhebung der Koordinierung zu verkehrsschwachen Zeiten würde zu zusätzlichen Anfahr- und Bremsvorgängen führen und die eingetretene Verbesserung im Hinblick auf die Umweltbelastung konterkarieren, zumal die derzeitigen Wartezeiten an den Fußgängerampeln nicht unverhältnismäßig hoch sind.

## Folgende Maßnahmen werden aus Sicht der IHK abgelehnt bzw. sind grundsätzlich zu überarbeiten:

- K-22 Zusätzliche Linksabbieger auf der L22 würden die Leistungsfähigkeit
- RV-5 ersatzloser Wegfall von Stellplätzen bei Entwicklung des Stadthafens, Kompensation ist zwingend notwendig
- Ö-13 Busspur Tessiner Str. – Mühlendamm:
- F-2 zusätzliche niveaugleiche Querungsmöglichkeiten auf der L22 sind abzulehnen. Niveaufreie Querungsmöglichkeiten (auch Fußgängerplateau) werden hingegen ausdrücklich unterstützt.
- F-4 Einleitung von Maßnahmen zur Entfernung des Gehwegparkens: Parkplatznot würde weiter gesteigert
- VM-3 punktuelle Fortsetzung Verkehrsberuhigung Innenstadt: Pauschal kann diese Maßnahme nicht unterstützt werden. Hier ist eine Einzelbetrachtung und –abwägung zwingend erforderlich.

## Folgende Maßnahmen sollten überprüft und ggf. nachgebessert 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-28 Busspur auf der B 103 nach Warnemünde
  - 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



**Danke für Ihre Aufmerksamkeit!**

Kontakt:

Thomas Höppner

Tel.: 0381 338-150,

[hoepner@rostock.ihk.de](mailto:hoepner@rostock.ihk.de)