

<b>Änderungsantrag</b>  Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b>  Ersteller: Fraktion DIE LINKE.  Beteiligt: Büro des Präsidenten der Bürgerschaft Sitzungsdienst	Datum: 06.12.2017						
<b>Eva-Maria Kröger (für die Fraktion DIE LINKE.)</b> <b>Mobilitätsplan Zukunft der Hansestadt Rostock (MOPZ) 2017 - 2030</b>							
Beratungsfolge: <table border="0"> <tr> <td>Datum</td> <td>Gremium</td> <td>Zuständigkeit</td> </tr> <tr> <td>06.12.2017</td> <td>Bürgerschaft</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	06.12.2017	Bürgerschaft	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
06.12.2017	Bürgerschaft	Entscheidung					

**Beschlussvorschlag:**

Die in der Liste der Umsetzungsmaßnahmen des MOPZ (Anlage 1, Seite 5) enthaltene Maßnahme Ö13 „ÖPNV-Trasse (Busspur) Tessiner Straße – Mühlendamm“ wird wie folgt geändert (**Änderungen fett und kursiv**)

## Maßnahmetitel:

Alt: ÖPNV-Trasse (Busspur) Tessiner Straße – Mühlendamm“ (in Verbindung mit Hochwasserschutz Mühlendamm)

Neu: ÖPNV-Trasse (**Wechselspur**, Busspur) Tessiner Straße – Mühlendamm (in Verbindung mit Hochwasserschutz Mühlendamm) **bei vorheriger Prüfung und ggf. Einrichtung einer Wechselspursignalisierung für den Bereich des 3 spurigen Mühlendamms**

## Kurzbeschreibung:

Alt: - Entwicklung P+R

- Verbesserung der Zuverlässigkeit auf den Linien 22, 23
- Taktverdichtung der Linien 22 und 23 auf 10 min
- Busspur zu Lasten einer Kfz-Spur stadtauswärts

Neu: - **Prüfung und ggf. Einrichtung einer Wechselspursignalisierung im Bereich des 3 spurigen Mühlendamms**

- Entwicklung P+R
- Verbesserung der Zuverlässigkeit auf den Linien 22, 23
- Taktverdichtung der Linien 22 und 23 auf 10 min
- Busspur zu Lasten einer Kfz-Spur stadtauswärts

**Sachverhalt:**

Wir unterstützen das Ziel der Einrichtung einer Busspur, wie in der Maßnahme Ö13 beschrieben.

Jedoch ist die „kurzfristig“ mögliche Einrichtung der Busspur offensichtlich nicht zweifelsfrei korrelierbar mit der zeitlich unbestimmten Realisierung entsprechend nötiger P/R-Angebote. Insbesondere ist nicht erkennbar, auf welche diesbezüglich „zu entwickelnden Angebote“, Pendler und Gäste der Stadt „kurzfristig“ und „hoch“ prioritär zurückgreifen sollen.

Es bleibt daher davon auszugehen, dass eine „kurzfristig“ zu realisierende Verkehrsraumeinschränkung – Busspur – nicht verkehrsorganisatorisch, systematisch eingebunden wäre. Allein Taktverdichtungen sind erfahrungsgemäß nicht systemrelevant für den Umstieg vom eigenen Auto auf den ÖPNV.

Die Wirkungen für die „Zufahrt Ost“ wären möglicherweise zunehmende Staus.

So würde das gute Anliegen der Busspur diskreditiert.

Die vorgeschlagene Prüfung und besser: die Einrichtung einer Wechselspursignalisierung bietet die Chance, die entsprechende Systematik mit P/R Angeboten tatsächlich zu entwickeln, mithin vorzubereiten, sie zu bewerben.

Um darüber hinaus und kurzfristig dem aktuellen Verkehrsbedürfnis in einer Weise Rechnung zu tragen, welche für alle Verkehrsarten eine Zunahme der Leistungsfähigkeit in der Relation Steintor – Mühlendamm – Neubrandenburger Straße bedeutet, wäre die Einrichtung einer sogenannten „Wechselspursignalisierung“ ein probates Mittel.

Positive Erfahrungen dieser Art und ähnlicher Lösungen gibt es in Städten ganz Europas.

Mit diesem Vorlauf sollte es in 4 bis 6 Jahren möglich sein, die Busspur bei hoher Akzeptanz aller Verkehrsteilnehmer einrichten zu können.

gez.

Eva-Maria Kröger  
Fraktionsvorsitzende