

Stellungnahme	Datum: 07.05.2019	
Entscheidendes Gremium:	fed. Senator/-in: OB, Roland Methling bet. Senator/-in:	
Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft	bet. Senator/-in:	
Beteiligte Ämter: Mobilitätskoordinator		
Bushaltestelle und Radverkehr im Bebauungsplan Werftdreieck		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
09.05.2019	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Kenntnisnahme	
15.05.2019	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

zu 1.:

Die Buslinie 34 hat derzeit ihre Endhaltestelle am Holbeinplatz, westlich des S-Bahn-Haltepunktes, zusammen mit der Buslinie 28. In einer fortgeschrittenen Phase der Erstellung des Entwurfes für den B-Plan „Wohnen am Werftdreieck“ wurde die Fragestellung und Überlegungen zur Führung der Buslinie 34 durch das Plangebiet mit einer eigenen Endhaltestelle östlich des S-Bahn-Haltepunktes Holbeinplatz durch die RSAG eingebracht und planerisch betrachtet. Mit diesen Linienführungen können kürzere Fahrzeiten erreicht werden, durch eine kürzere Strecke und ein „Umgehen“ von 3 großen Kreuzungen.

Die Variante einer baulich „vollständigen“ Wendeanlage wird aus städtebaulicher Sicht abgelehnt, da auf Grund des notwendigen Platzbedarfs hierfür vom städtebaulichen Entwurf des Wettbewerbssiegers deutlich abgewichen werden müsste.

Außerdem wird für den Zugang in das neue Wohngebiet, in Verbindung mit der teilweisen Öffnung des Kayenmühlengrabens, ein gestalterischer Anspruch erhoben, dem eine Wendeanlage hier nicht gerecht werden kann. Es wurde parallel eine Variante geprüft, bei der der Bus als Schleife um das Parkhaus West herumgeführt wird. Der Bus muss hierzu in einem Teilabschnitt auf dem geplanten Radschnellweg geführt werden, was aus verkehrsplanerischer und -rechtlicher Sicht für machbar und zulässig bewertet wird.

Die Haltestelle soll, nach aktuellen Überlegungen, auf der Südseite des Parkhauses eingeordnet werden. Der Wenderadius und die Möglichkeit der Einordnung einer Haltestelle wurde technisch untersucht und ist gegeben. Hierzu wurde das entsprechende Baugebiet und die südliche Kante des Parkhauses angepasst. Somit sind kurze Wegeverbindungen zwischen Bus, Straßenbahn und S-Bahn gewährleistet.

Die eigenständige Festsetzung einer Haltestelle im B-Plan wird aus planungsrechtlicher Sicht für nicht notwendig erachtet, zumal deren Lage auch noch nicht klar definiert ist. Im Zuge der Auslegung des B-Plan-Entwurfs und der Abwägung werden die Fragestellungen zur Führung der Buslinie und zur Haltestelle noch einmal vertiefend geprüft werden. In der Begründung zum B-Plan werden entsprechende Aussagen aufgenommen.

Der Vorschlag der RSAG zum Einsatz geräuscharmer und emissionsfreier Elektrobusse wird ausdrücklich befürwortet, zumal mit der Buslinie eine zusätzliche Lärmquelle in unmittelbarer Nähe zu geplanten Wohngebäuden entsteht. Eine Festsetzung entsprechender technischer Parameter ist im B-Plan allerdings nicht möglich. Die Führung der Buslinie 34 und damit verbunden die notwendige Haltestelle sind Bestandteile der anstehenden Planungsleistungen für die äußere Erschließung des Plangebietes und sind dementsprechend vertraglich zu regeln.

zu 2.:

Der Radschnellweg ist im Entwurf des B-Planes festgesetzt (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Radschnellweg). Derzeit läuft ein Planfeststellungsverfahren der DB u.a. zum Ausbau der Bahnanlagen im Bereich Bahnhof Bramow. Die Planung beinhaltet auch ein zusätzliches Gleis auf der Ostseite der bestehenden Bahnanlagen im Abschnitt zwischen Bhf. Bramow und Haltepunkt Holbeinplatz. Das zusätzliche Gleis wird u.a. durch den Rostocker Fracht- und Fischereihafen benötigt.

Hierfür werden im Bereich des B-Plans „Wohnen am Werftdreieck“ städtische Flächen beansprucht, auf denen im Planentwurf teilweise der Radschnellweg festgesetzt ist. Da die Aufstellung des B-Planes und die Planungen der Bahn annähernd zeitgleich erfolgen, kommt es zu inhaltlichen Überlagerungen. Zu rechtlichen Fragen bezüglich der Pflicht zur Berücksichtigung der Planungen der jeweils anderen Seite steht eine Klärung aus. Allerdings befinden sich alle Beteiligten im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens aktuell im Dialog. Dies erfolgt mit der Zielstellung einer einvernehmlichen Lösung, um so die gegenseitigen Auswirkungen zu minimieren und die Planungsziele zu erreichen. Die DB prüft hierbei die Errichtung einer Stützwand an Stelle einer Böschung, um so ihren Flächenbedarf zu Gunsten des Radschnellweges zu reduzieren.

An der Zielstellung eines Radschnellweges, in der vorgesehenen Trassenlage parallel zur Bahnanlage, wird durch die Stadt auf jeden Fall festgehalten. Nach derzeitigem Verfahrens-/Planungsstand ist dennoch zu erwarten, dass es im Bereich des geplanten Parkhauses zu einer bzw. zwei Engstellen (d.h. Begegnungsfall Bus –Radfahrer aus Sicherheitsgründen nicht möglich) kommen wird. An diesen Stellen wird die für den Radschnellweg (und die Mitnutzung durch den Bus) vorgesehene Breite von mind. 4,75 m (zzgl. beidseitiger Sicherheitsräume insgesamt 6,00 m) möglicherweise nicht umgesetzt werden können.

In diesem Zusammenhang wird im weiteren Verfahren und für die Umsetzung zu klären sein, wie eine ausreichende Breite sicher gestellt werden kann und ob der Status eines Schnellweges in diesem Abschnitt reduziert werden sollte, zumal im südlich angrenzenden Bereich (Zugang aus Richtung Holbeinplatz in das Plangebiet) von kreuzenden Fußgängern und einem hohen Anspruch an Gestaltung und Nutzung der Platzfläche auszugehen ist.

Zur Auslegung des Entwurfes des B-Planes „Wohnen am Werftdreieck“ wird an den vorgelegten Festsetzungen festgehalten. Inwieweit hier Anpassungen an das Ergebnis der Planfeststellung notwendig werden, wird im weiteren Verfahren zu entscheiden sein

Roland Methling