

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Bürgerschaft

Einladung

Konstituierende Sitzung des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung

Sitzungstermin: Donnerstag, 06.02.2020, 17:00 Uhr

Raum, Ort: Beratungsraum 1a/b, Rathausanbau, Neuer Markt 1, 18055 Rostock

Tagesordnung

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung, der Anwesenheit und der Beschlussfähigkeit
- 2 Änderung der Tagesordnung
- 3 Wahl der / des Ausschussvorsitzenden
- 3.1 Präsidentin der Bürgerschaft **2020/AN/0722**
Wahl der/ des Vorsitzenden des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
- 4 Verpflichtung der sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohner
- 5 Wahl der / des 1. stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses
- 5.1 Präsidentin der Bürgerschaft **2020/AN/0723**
Wahl der/ des 1. stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
- 6 Wahl der / des 2. stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses
- 6.1 Präsidentin der Bürgerschaft **2020/AN/0724**
Wahl der/ des 2. stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
- 7 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 16.01.2020
- 8 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 27.01.2020

- 9 Anträge
- 9.1 Dr. Werner Fischer für den Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen Geh- und Radweg Parkstraße Warnemünde **2020/AN/0684**
- 9.2 Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund) **2020/AN/0696**
Dauerhafter Erhalt der Grünfläche unterhalb der Talstraße
- 10 Beschlussvorlagen
- 10.1 Gemeinsamer Nahverkehrsplan Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock Verkehrspolitische Zielsetzung **2019/BV/0602**
- 11 Informationsvorlagen
- 11.1 Information zum Beschluss der Bürgerschaft Nr. 2016/AN/1771 zur Prüfung Realisierung Brücke/Tunnel Brückenweg - Dierkower Allee **2019/IV/0628**
- 12 Verschiedenes
- 12.1 Informationen der Ausschussmitglieder aus Beiräten, Arbeitsgruppen o. Ä.
- 12.2 Weitere Informationen
- 13 Schließen der Sitzung

gez. Regine Lück
Präsidentin der Bürgerschaft

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Bürgerschaft

Konstituierende Sitzung des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung

Sitzungstermin: Donnerstag, 06.02.2020, 17:00 Uhr

Raum, Ort: Beratungsraum 1a/b, Rathausanbau, Neuer Markt 1, 18055 Rostock

Nachtragstagesordnung

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit der Einladung, der Anwesenheit und der Beschlussfähigkeit
- 2 Änderung der Tagesordnung
- 3 Wahl der / des Ausschussvorsitzenden
- 3.1 Präsidentin der Bürgerschaft **2020/AN/0722**
Wahl der/ des Vorsitzenden des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
- 4 Verpflichtung der sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohner
- 5 Wahl der / des 1. stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses
- 5.1 Präsidentin der Bürgerschaft **2020/AN/0723**
Wahl der/ des 1. stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
- 6 Wahl der / des 2. stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses
- 6.1 Präsidentin der Bürgerschaft **2020/AN/0724**
Wahl der/ des 2. stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
- 7 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 16.01.2020
- 8 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 27.01.2020
- 9 Anträge
- 9.1 Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) **2019/AN/0566**
Wiederbelebung der S-Bahn-Verbindung zum Seehafen

- | | | |
|-------|---|-----------------------------|
| 9.1.1 | Wiederbelebung der S-Bahn-Verbindung zum Seehafen | 2019/AN/0566-01 (SN) |
| 9.1.2 | Daniel Peters (für die CDU/UFR-Fraktion)
Wiederbelebung der S-Bahn-Verbindung zum Seehafen | 2019/AN/0566-02 (ÄÄ) |
| 9.2 | Dr. Werner Fischer für den Ortsbeirat Seebad Warnemünde,
Seebad Diedrichshagen
Geh- und Radweg Parkstraße Warnemünde | 2020/AN/0684 |
| 9.2.1 | Geh- und Radweg Parkstraße Warnemünde | 2020/AN/0684-01 (SN) |
| 9.3 | Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund)

Dauerhafter Erhalt der Grünfläche unterhalb der Talstraße | 2020/AN/0696 |
| 9.3.1 | Dauerhafter Erhalt der Grünfläche unterhalb der Talstraße | 2020/AN/0696-01 (SN) |
| 10 | Beschlussvorlagen | |
| 10.1 | Gemeinsamer Nahverkehrsplan Hanse- und Universitätsstadt
Rostock und Landkreis Rostock
Verkehrspolitische Zielsetzung | 2019/BV/0602 |
| 11 | Informationsvorlagen | |
| 11.1 | Information zum Beschluss der Bürgerschaft Nr. 2016/AN/1771
zur Prüfung Realisierung Brücke/Tunnel Brückenweg -
Dierkower Allee | 2019/IV/0628 |
| 12 | Verschiedenes | |
| 12.1 | Informationen der Ausschussmitglieder aus Beiräten,
Arbeitsgruppen o. Ä. | |
| 12.2 | Weitere Informationen | |
| 13 | Schließen der Sitzung | |

gez. Regine Lück
Präsidentin der Bürgerschaft

Antrag Entscheidendes Gremium: Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Datum: 27.01.2020						
Präsidentin der Bürgerschaft Wahl der/ des Vorsitzenden des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung							
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="185 748 379 779">Datum</th> <th data-bbox="379 748 963 779">Gremium</th> <th data-bbox="963 748 1417 779">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="185 801 379 833">06.02.2020</td> <td colspan="2" data-bbox="379 801 1417 869">Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	06.02.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Entscheidung	
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
06.02.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Entscheidung						

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung wählt aus seinen Reihen die Vorsitzende/ den Vorsitzenden des Ausschusses.

Beschlussvorschriften:

§ 5 Abs. 7 Hauptsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

bereits gefasste Beschlüsse:

-

Sachverhalt:

Gem. § 5 Abs. 7 der Hauptsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt jeder Ausschuss aus seinen Reihen eine Vorsitzende oder einen Vorsitzenden.

Regine Lück

Antrag Entscheidendes Gremium: Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Datum: 27.01.2020						
Präsidentin der Bürgerschaft Wahl der/ des 1. stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung							
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="185 748 379 779">Datum</th> <th data-bbox="379 748 963 779">Gremium</th> <th data-bbox="963 748 1417 779">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="185 801 379 833">06.02.2020</td> <td colspan="2" data-bbox="379 801 1417 869">Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	06.02.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Entscheidung	
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
06.02.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Entscheidung						

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung wählt aus seinen Reihen die/ den 1. stellvertretende/n Vorsitzende/n des Ausschusses.

Beschlussvorschriften:

§ 5 Abs. 7 Hauptsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

bereits gefasste Beschlüsse:

-

Sachverhalt:

Gem. § 5 Abs. 7 der Hauptsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt jeder Ausschuss aus seinen Reihen eine 1. stellvertretende Vorsitzende oder einen 1. stellvertretenden Vorsitzenden.

Regine Lück

Antrag Entscheidendes Gremium: Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Datum: 27.01.2020						
Präsidentin der Bürgerschaft Wahl der/ des 2. stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung							
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="180 725 379 761">Datum</th> <th data-bbox="379 725 963 761">Gremium</th> <th data-bbox="963 725 1417 761">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="180 779 379 815">06.02.2020</td> <td data-bbox="379 779 963 815">Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung</td> <td data-bbox="963 779 1417 815">Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	06.02.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
06.02.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Entscheidung					

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung wählt aus seinen Reihen die/ den 2. stellvertretende/n Vorsitzende/n des Ausschusses.

Beschlussvorschriften:

§ 5 Abs. 7 Hauptsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

bereits gefasste Beschlüsse:

-

Sachverhalt:

Gem. § 5 Abs. 7 der Hauptsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wählt jeder Ausschuss aus seinen Reihen eine 2. stellvertretende Vorsitzende oder einen 2. stellvertretenden Vorsitzenden.

Regine Lück

Antrag	Datum:	28.11.2019
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Dr. Steffen Wandschneider-Kastell (für die Fraktion der SPD) Wiederbelebung der S-Bahn-Verbindung zum Seehafen		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
12.12.2019	Bau- und Planungsausschuss	Vorberatung
12.12.2019	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Vorberatung
15.01.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Vorberatung
22.01.2020	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, unverzüglich mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern über eine zeitnahe Wiederbestellung der S-Bahnverbindung in den Rostocker Seehafen einschließlich einer Verlängerung der Schieneninfrastruktur bis zum Fährterminal zu verhandeln.

Sachverhalt:

Die Verbindung wurde 2012 durch das Land Mecklenburg-Vorpommern beendet, weil die Nutzerzahlen nicht ausreichend gewesen seien. Das stellt jedoch nur die halbe Wahrheit dar. Die S-Bahn-Verbindung hatte in den Jahren ihres Betriebs nie die Chance bekommen, durch eine sinnvolle Verknüpfung mit dem übrigen Nahverkehr in Rostock die Bedeutung zu erlangen, die sie hätte haben können. Die zuletzt intensiv in den 2000er Jahre unternommenen Versuche, im Rahmen eines sog. Stadtbahnnetzes eine solche Verknüpfung zu schaffen, wurden bedauerlicherweise im politischen Raum auch aus einer durch den damaligen Schuldenstand der Stadt entstandenen Angst vor Investitionen nicht umgesetzt. Dabei wären die damals kalkulierten Kosten im Verhältnis zum zu erwartenden Nutzen für die Rostockerinnen und Rostocker und die Gäste der Stadt niedrig gewesen. Ein weiteres Hindernis für die Ausschöpfung des möglichen Nutzerpotenzials war die Entfernung des S-Bahn-Endes zum Fährterminal von mehreren hundert Metern. Durch eine Heranführung an dieses könnten aller Voraussicht nach erhebliche Steigerungen der Fahrgastzahlen erzielt und gleichzeitig der Individualverkehr in diesem Bereich vermindert werden. Die Hebung dieser Potenziale wird dazu führen, dass auf dieser Strecke erheblich mehr Effekte im Verhältnis zu den dafür notwendigen finanziellen Aufwendungen generiert werden können, als das auf der jetzt wiederbelebten Südbahn-Strecke zu erwarten ist.

Dr. Steffen Wandschneider-Kastell
Fraktionsvorsitzender

Stellungnahme	Datum: 04.12.2019
Entscheidendes Gremium:	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus
Federführendes Amt: Amt für Verkehrsanlagen	bet. Senator/-in:
Beteiligte Ämter:	bet. Senator/-in:
Wiederbelebung der S-Bahn-Verbindung zum Seehafen	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
	Zuständigkeit
12.12.2019	Bau- und Planungsausschuss
12.12.2019	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
15.01.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus
22.01.2020	Bürgerschaft
	Kenntnisnahme
	Kenntnisnahme
	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Der Antrag wird unterstützt. Eine schienengebundene Anbindung des Seehafens ist im Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) als Maßnahme Ö-1 (S-Bahn/Stadtbahn zum Seehafen auf bestehender Trasse mit zu aktivierenden und neuen Haltepunkten) bereits definiert und von der Bürgerschaft beschlossen worden (2017/BV/2537). Im Steckbrief zu den investiven Maßnahmen des MOPZ und im Text ist die Maßnahme wie folgt beschrieben. „Mittelfristig mit Entwicklung der Hafenerweiterungsgebiete ist die erneute Anbindung des überregional bedeutsamen Überseehafens mit einem leistungsfähigen Angebot im Schienenpersonennahverkehr anzustreben (Maßnahme Ö-1). Dieses Angebot könnte entweder (wie bereits bis 2012 praktiziert) als S-Bahn erfolgen oder alternativ als Stadtbahn unter weitgehender Nutzung der bestehenden Gleisanlagen. Die erforderlichen Flächen hierfür sind frei zu halten (Maßnahme Ö-11). Um eine hohe Nachfrage des ÖPNV zu erzielen, ist das Terminal der Skandinavien-Fähren möglichst direkt anzubinden.“ Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr im Land Mecklenburg-Vorpommern und damit zuständig für die Ausgestaltung und Finanzierung desselben ist das Land M-V. Dieses hat alle damit verbundenen Aufgaben an die Verkehrsgesellschaft M-V übertragen. Die Verkehrsgesellschaft M-V wird die Vergabe der Leistungen des Teilnetzes Warnow mit dem Bestandteil der Rostocker S-Bahn, welches derzeit von der DB Regio AG bis 12/2024 bedient wird, mittelfristig vorbereiten. Eine frühzeitige Kommunikation mit dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung und der Verkehrsgesellschaft M-V ermöglicht die Platzierung und Erörterung von Wünschen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Holger Matthäus

Änderungsantrag	Datum:	17.01.2020
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Daniel Peters (für die CDU/UFR-Fraktion) Wiederbelebung der S-Bahn-Verbindung zum Seehafen		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
04.02.2020	Bau- und Planungsausschuss	Vorberatung
06.02.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Vorberatung	
26.02.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Vorberatung
04.03.2020	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Beschlussvorschlag wird wie folgt ersetzt:

„Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock untersucht unter Beteiligung der RSAG und ROSTOCK PORT Lösungsansätze zur Verbesserung einer ÖPNV-Anbindung an den Seehafen Rostock. Sollte sich eine Wiedererrichtung der S-Bahn-Verbindung als wirtschaftlichste und effizienteste Alternative herausstellen, sind unverzüglich Verhandlungen mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern aufzunehmen.“

Sachverhalt:

Schon vor der Abbestellung der S-Bahnlinie in den Rostocker Seehafen durch das Landesverkehrsministerium im Jahr 2012 produzierten beschäftigungsintensive Unternehmen wie Liebherr und EEW im Seehafen. Eine erkennbare Steigerung der Fahrgastzahlen ging damit nicht einher. Zudem erscheinen die Entfernungen der Unternehmen mit hoher Mitarbeiterzahl bzw. des Fährterminal zu einem zu definierenden Bahnhofspunkt zu weit, um eine attraktive Alternative zu Bus-Systemen darzustellen. Eine Festlegung des S-Bahn-Punktes im Seehafen würde ohnehin eine Weiterleitung mit Bussen zu weiteren Standorten im Seehafen erforderlich machen. Eine Prüfung von verbesserten Busanbindungen von bestehenden S-Bahn-Haltestellen zu Zielorten im Seehafen ist u.a. vorzunehmen. Es gilt, die Expertise der RSAG und von ROSTOCK PORT in fachliche Überlegungen einzuholen, bevor eine oberflächliche Forderung an das Land Mecklenburg-Vorpommern gerichtet wird. Wirtschaftlichkeit, Nutzerzahlen und andere Aspekte sind genauso zu berücksichtigen wie Verkehrsbetrachtungen mit dem Umland.

gez. Daniel Peters
Fraktionsvorsitzender

Antrag	Datum:	15.01.2020
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Dr. Werner Fischer für den Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen Geh- und Radweg Parkstraße Warnemünde		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
04.02.2020	Bau- und Planungsausschuss	Vorberatung
06.02.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Vorberatung	
04.03.2020	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt,

1. die Planung zum Ausbau des Küstenradweges in Warnemünde auf der Nordseite der Parkstraße als Zweirichtungsradweg ab der Westseite des Hanse-Hotels bis zur Einmündung in die Mühlenstraße fortzusetzen, sowie

2. den zu planenden Radweg für die Vorhabenliste gemäß § 7 der Satzung für mitgestaltende Bürgerbeteiligung in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vorzuschlagen und die Beteiligung der Bürger entsprechend dem Leitfaden für mitgestaltende Bürgerbeteiligung in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2019/BV/4529) durchzuführen.

Sachverhalt:

Derzeit steht der Bau eines getrennten Geh- und Zweirichtungsradweges auf einem 900 m langen Abschnitt auf der Nordseite der Parkstraße zwischen Westfriedhof und dem Hanse-Hotel auf der Tagesordnung. Das Vorhaben soll mit einem hohen Wertumfang von 1 Mio. € im Haushalt 2020/2021 realisiert werden.

Die Ausführungsplanung sieht vor, dass ab dem Hanse-Hotel der Radverkehr des internationalen Ostseeradweges in Richtung Osten über eine neu zu bauende Straßenquerung mit einer Mittelinsel auf den benutzungspflichtigen Radfahrstreifen auf der Südseite der Parkstraße geführt werden soll.

Diese Wegeführung stößt bei den Einwohnern auf Widerspruch und wird auch den Ostsee-Fernradfahrern kaum vermittelbar sein.

Der benutzungspflichtige Radfahrstreifen ist unzureichend breit (nur eine Breite von 1,20 m) und hat einen schlechten baulichen Zustand (u.a. hochstehende Schachtabdeckungen).

Weiterhin ist vom Radfahrstreifen ein weiterer unfallträchtiger Spurwechsel auf die Mittelspur im Verflechtungsbereich auf der Straßenkreuzung Richtung Mühlenstraße/Ortszentrum notwendig.

Dr. Werner Fischer
Vorsitzender Ortsbeirat

Stellungnahme Entscheidendes Gremium: Federführendes Amt: Amt für Verkehrsanlagen Beteiligte Ämter:	Datum: 20.01.2020 fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus bet. Senator/-in: bet. Senator/-in:
Geh- und Radweg Parkstraße Warnemünde	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
	Zuständigkeit
04.02.2020	Bau- und Planungsausschuss
06.02.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
	Kennntnisnahme
04.03.2020	Bürgerschaft
	Kennntnisnahme

Sachverhalt:

Die Führung des Radverkehrs nördlich der Fahrbahn Parkstraße wird als Teil einer Gesamtlösung Parkstraße unter Abwägung aller Belange mit untersucht. Zu berücksichtigen sind die Erfordernisse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und insbesondere die anerkannten Regeln der Baukunst und Technik. Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt entsprechend der Satzung für mitgestaltende Bürgerbeteiligung in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock unter Berücksichtigung des Leitfadens für mitgestaltende Bürgerbeteiligung.

Holger Matthäus

Antrag	Datum:	20.01.2020
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Dr. Sybille Bachmann (für die Fraktion Rostocker Bund)		
Dauerhafter Erhalt der Grünfläche unterhalb der Talstraße		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
04.02.2020	Bau- und Planungsausschuss	Vorberatung
06.02.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Vorberatung	
04.03.2020	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, die im derzeit gültigen Flächennutzungsplan (FNP) als Grünfläche ausgewiesene Fläche unterhalb der Talstraße in der Fortschreibung des FNP dauerhaft als Grünfläche zu erhalten bzw. auszuweisen.
2. Folgende weitere Ziele für das Gebiet sind in entsprechende Planungen aufzunehmen:
 - Integration in das Warnow-Uferkonzept
 - Ausweisung als Biotop nach EU-Richtlinie
 - Sicherung als naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche
 - Prüfung der Voraussetzungen für die Ausweisung als Ökokontofläche.
3. Der Erwerb der Fläche durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock und ggf. Überführung in eine Stiftung ist zu prüfen.

Sachverhalt:

Zu 1:

Das Grundstück befindet sich an einer Trinkwasserentnahmestelle. Unmittelbar angrenzend befinden sich ökologisch wertvolle Wald- und Schutzgebiete sowie Biotope. Es hat sich zu einer grünen Oase und Erholungsgebiet entwickelt.

Im Jahr 2016 erwarb die WG Warnow das Grundstück. Es erfolgten Mäharbeiten und Baumfällungen. Im Jahr 2019 stellte die WG Warnow einen Bauantrag, der keine Genehmigung erfuhr.

Durch diese Entwicklung bestehen Ängste, dass die bisherige Grünfläche bebaut werden könnte. Daher ist die Fläche in dem derzeit in Überarbeitung befindlichen Flächennutzungsplan (erneut) als Grünfläche zu sichern.

Zu 2:

Die genannten Ziele sollen der qualitativen Verbesserung der Flächen dienen.

Zu 3:

Um baulichen Begehrlichkeiten dauerhaft zu begegnen ist der Erwerb der Flächen zu prüfen. Der Vorschlag des Vereins Grüner Greif e.V. zur Gründung einer Stiftung ist auf Umsetzbarkeit zu prüfen.

Finanzielle Auswirkungen: keine

Dr. Sybille Bachmann
Fraktionsvorsitzende

<p>Stellungnahme</p> <p>Entscheidendes Gremium:</p> <p>Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft</p> <p>Beteiligte Ämter: Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt Amt für Stadtgrün, Naturschutz u. Landschaftspflege</p>	<p>Datum: 03.02.2020</p> <p>fed. Senator/-in: OB, Claus Ruhe Madsen</p> <p>bet. Senator/-in:</p> <p>bet. Senator/-in:</p>												
<p>Dauerhafter Erhalt der Grünfläche unterhalb der Talstraße</p>													
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>04.02.2020</td> <td>Bau- und Planungsausschuss</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>06.02.2020</td> <td>Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>04.03.2020</td> <td>Bürgerschaft</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	04.02.2020	Bau- und Planungsausschuss	Kenntnisnahme	06.02.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme	04.03.2020	Bürgerschaft	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit											
04.02.2020	Bau- und Planungsausschuss	Kenntnisnahme											
06.02.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme											
04.03.2020	Bürgerschaft	Kenntnisnahme											

Sachverhalt:

1. Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, die im derzeit gültigen Flächennutzungsplan (FNP) als Grünfläche ausgewiesene Fläche unterhalb der Talstraße in der Fortschreibung des FNP dauerhaft als Grünfläche zu erhalten bzw. auszuweisen.

Die angesprochene, im wirksamen Flächennutzungsplan als Grünfläche ausgewiesene Fläche ist derzeit planungsrechtlich dem Außenbereich zuzuordnen. Damit ist eine Bebauung zum jetzigen Zeitpunkt und kurzfristig in dem Bereich nicht umsetzbar. Daher hat die WG-Warnow als Eigentümer den Antrag gestellt, zum Zwecke der Entwicklung von Wohnbauflächen Baurecht durch Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Bereich herbeizuführen.

Die Änderung des wirksamen Flächennutzungsplans für diesen kleinen Bereich wäre ggf. im Parallelverfahren möglich.

Da diese Fläche grundsätzlich auf Grund ihrer innenstadtnahen Lage, sowohl für die Deckung des bestehenden Wohnungsbedarfs als auch für die Versorgung mit öffentlichem Grün geeignet erscheint, wurde eine verwaltungsinterne Prüfung der Machbarkeit unter Einbeziehung des Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg und des Warnow-Wasser- und Abwasserverbandes begonnen.

Dies erfolgte auch insbesondere hinsichtlich der Lage des Bereiches in den Trinkwasserschutzzonen I-III und deren Auswirkungen auf eine grundsätzliche Bebaubarkeit des Bereiches. Die Nachweisführung, dass der Schutzzweck nicht gefährdet ist, muss durch ein entsprechendes Gutachten (im Vorfeld der Aufstellung des B-Plans) durch den Vorhabenträger nachgewiesen werden. Dieses Gutachten wird dann von den zuständigen Genehmigungsbehörden geprüft und ggf. genehmigt.

Im Weiteren sind auch naturschutzrechtliche Belange beachtlich und die wesentlichen bereits bekannt. Eine genaue Prüfung dieser Belange und eine entsprechende Ausgleichs- und Ersatzbilanzierung würde ggf. im Rahmen des mehrstufigen Bauleitplanverfahrens mit Entwurfs- bzw. Auslegungsbeschluss sowie dem Satzungsbeschluss, welcher auch den fundierten Abwägungsprozess beinhaltet, erfolgen.

Die Ergebnisse werden voraussichtlich im 2. Quartal vorliegen. Sollten diese positiv sein, würde ggf. der Bürgerschaft eine Beschlussvorlage zur Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens vorgelegt werden. Die Bürgerschaft kann dann abwägen und entscheiden, was an dieser Stelle richtig ist.

Im Falle der Aufstellung eines Bebauungsplanes würde dann im Parallelverfahren die Änderung des wirksamen Flächennutzungsplans erfolgen. Auch darüber entscheidet die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

2. Folgende weitere Ziele für das Gebiet sind in entsprechende Planungen aufzunehmen:

- **Integration in das Warnow-Uferkonzept**
- **Ausweisung als Biotop nach EU-Richtlinie**
- **Sicherung als naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche**
- **Prüfung der Voraussetzungen für die Ausweisung als Ökokontofläche.**

zu: Integration in das Warnow-Uferkonzept

Das Uferkonzept „Oberwarnow“, das 2015 durch die Bürgerschaft beschlossen wurde, bezieht diesen Bereich im Rahmen der Maßnahme 12 mit ein. Die Maßnahme 12 befasst sich mit der Querung der Warnow im Bereich der Eisenbahnbrücke für Fußgänger und Radfahrer. Dabei wären die vorhandenen Wege und die Talstraße eine mögliche Anbindung an die Querung.

Derzeit erfolgt gerade eine Überprüfung der Maßnahme 12. Bei Beachtung der Wegebeziehungen ist eine Vereinbarkeit mit den Zielen des Uferkonzeptes „Oberwarnow“ anzunehmen.

zu: Ausweisung als Biotop nach EU-Richtlinie

Die Forderung kann nur im Sinne einer Ausweisung als Schutzgebiet nach europäischem Recht verstanden werden. Ausweisungen dieser Art liegen ausschließlich in der Hoheit des Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt. Der Prüfungsprozess für Schutzgebiete nach europäischem Recht ist landesweit erfolgt und abgeschlossen. Die Fläche ist fachlich dafür auch nicht geeignet.

zu: Sicherung als naturschutzrechtliche Ausgleichsfläche

Es handelt sich hier um eine ehemalige Verkehrsfläche der Bahn. Diese Bahntrasse gehört zu den ältesten Trassen in Rostock. Im Landschaftsplan der HRO ist die vorgenannte Fläche an der Talstraße – noch als Fläche für Bahnanlagen dargestellt (zu diesem Zeitpunkt lag noch keine Entwidmung der Bahnflächen vor).

Vom Vorhandensein bahntypischer Schadstoffbelastungen dieser Fläche muss ausgegangen werden.

Eine Schadstofffreiheit bzw. erfolgte Schadstoffbeseitigung ist Voraussetzung zur Eignung als Kompensationsfläche. Altlastenbeseitigung bzw. eine Schadstoffbeseitigung sind ausdrücklich nicht als Kompensationsmaßnahme anrechenbar. Insoweit ist die Fläche derzeit nicht für Kompensationszwecke geeignet. Der Eigentümer einer Fläche ist in der Pflicht zur Gefahrenabwehr, wenn diese erforderlich ist.

zu: Prüfung der Voraussetzungen für die Ausweisung als Ökokontofläche

Ökokontomaßnahmen sind eine spezielle Form von Kompensationsmaßnahmen. Die Fläche ist derzeit daher nicht für Ökokontozwecke geeignet.

3. Der Erwerb der Fläche durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock und ggf. Überführung in eine Stiftung ist zu prüfen.

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock kann sich um einen Ankauf bemühen, wenn diese gem. § 56 Abs. 1 KV M-V für die Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich oder sinnvoll ist. Dies wäre zu prüfen. Voraussetzung eines Erwerbs ist aber, dass seitens des Eigentümers Veräußerungsbereitschaft besteht und ein Erwerb zu annehmbaren Konditionen möglich ist.

Ob die Überführung in eine Stiftung gem. § 56 Abs. 3 KV M-V möglich wäre, ist dann durch den zuständigen Fachbereich zu prüfen.

Claus Ruhe Madsen

<p>Beschlussvorlage</p> <p>Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft</p> <p>Federführendes Amt: Amt für Verkehrsanlagen</p> <p>Beteiligte Ämter: Zentrale Steuerung Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Amt für Umweltschutz</p>	<p>Datum: 10.12.2019</p> <p>fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus</p> <p>bet. Senator/-in:</p> <p>bet. Senator/-in:</p>																		
<p>Gemeinsamer Nahverkehrsplan Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock Verkehrspolitische Zielsetzung</p>																			
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>04.02.2020</td> <td>Bau- und Planungsausschuss</td> <td>Vorberatung</td> </tr> <tr> <td>20.02.2020</td> <td>Finanzausschuss</td> <td>Vorberatung</td> </tr> <tr> <td>26.02.2020</td> <td>Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus</td> <td>Vorberatung</td> </tr> <tr> <td>27.02.2020</td> <td>Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung</td> <td>Vorberatung</td> </tr> <tr> <td>04.03.2020</td> <td>Bürgerschaft</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	04.02.2020	Bau- und Planungsausschuss	Vorberatung	20.02.2020	Finanzausschuss	Vorberatung	26.02.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Vorberatung	27.02.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Vorberatung	04.03.2020	Bürgerschaft	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit																	
04.02.2020	Bau- und Planungsausschuss	Vorberatung																	
20.02.2020	Finanzausschuss	Vorberatung																	
26.02.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Vorberatung																	
27.02.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Vorberatung																	
04.03.2020	Bürgerschaft	Entscheidung																	

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt die Verkehrspolitische Zielsetzung für die Erarbeitung des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock (Anlage).

Der Beschluss der Bürgerschaft wird für das Stadtgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie den Stadt-Umland-Bereich getroffen. Die Zielsetzung des Landkreises ist informativ dargestellt, da es ein gemeinsamer Nahverkehrsplan ist.

Beschlussvorschriften:

§ 22 (2) Kommunalverfassung M-V,
 § 7 ÖPNV-Gesetz M-V

bereits gefasste Beschlüsse:

2016/BV/1565 vom 6. April 2016

Sachverhalt:

Mit Beschluss Nr. 2016/BV/1565 wurde die Verwaltung zur Planung der Fortschreibung des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und des Landkreises Rostock beauftragt. Die Vorlage einer Verkehrspolitischen Zielsetzung zur Beschlussfassung durch die Bürgerschaft wurde gleichfalls angekündigt.

Die Verkehrspolitische Zielsetzung (VZ) ist der erste wichtige Meilenstein bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes, da er die Grundlage für die Planungen bildet.

Anhand der formulierten Ziele werden in den kommenden Monaten ganz konkrete Empfehlungen zur Ausgestaltung des ÖPNV auf Stadtgebiet erarbeitet und mittels eines Maßnahme- und Handlungskonzeptes untermauert. Dadurch, dass bei der Hanse- und Universitätsstadt Rostock die Planungshoheit z. Bsp. für Siedlungsstrukturen liegt und hier die Kompetenz zur Entscheidung über die Qualität des ÖPNV angesiedelt ist, bietet die VZ den erforderlichen Gestaltungs- und Handlungsspielraum für den ÖPNV der Zukunft.

Anhand der zu beschließenden Zielsetzung wird die Richtung für die nachhaltige und umweltverträgliche Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Rostock festgelegt. Zwei wesentliche Fragestellungen sind, mit welchen Maßnahmen der höchste Nutzen für Klimaschutz, Mobilität und Stadtentwicklung erreicht und mit welchen Strategien die Gewinnung neuer Fahrgäste realisiert werden kann.

In Anbetracht der aktuellen Rahmenbedingungen in der gesellschaftlichen Diskussion sollte der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs am Modal Split auf 20 % und nicht auf 18 %, wie im Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) beschlossen, avisiert werden.

In die Ausgestaltung der Ziele sind gesetzliche Vorgaben, Festlegungen aus dem Mobilitätsplan Zukunft, aus den Leitlinien für die Stadtentwicklung und aktuelle Handlungsempfehlungen von Experten aus Politik, den Verkehrsunternehmen und der Verwaltung eingeflossen.

In den zehn Leitsätzen sind die wichtigsten Handlungsgrundsätze für einen attraktiven ÖPNV formuliert, welche die von der Politik bereits vorgegebenen Rahmenbedingungen bestmöglich erfüllen und für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock in den kommenden Jahren Grundlage des Handelns auf allen Ebenen bilden werden. Das auf diesen Leitlinien aufbauende und anschließend zu entwickelnde Maßnahme- und Handlungskonzept wird ganz konkrete Schwerpunkte benennen, die im weiteren Verlauf auch finanziell zu untersetzen sind. Eine solide Finanzierung des Nahverkehrs ist eine wesentliche Säule für Nachhaltigkeit und eine umweltfreundliche Stadt- und Verkehrsentwicklung.

Finanzielle Auswirkungen:

Festlegung mit Vorlage eines Maßnahme- und Handlungskonzeptes

Claus Ruhe Madsen

Anlage:

- Verkehrspolitische Zielsetzung

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock

Verkehrspolitische Zielsetzung

„Die zehn Leitsätze der Nahverkehrsplanung“

(Stand 19.12.2019)

Seite | 1

Dem Öffentlichen Verkehr (ÖV¹) kommt eine Schlüsselrolle bei der weiteren Ausgestaltung des Verkehrssystems sowie zur Erfüllung umwelt- und klimapolitischer Zielsetzungen zu. Zum einen bei der Lösung verkehrlicher Probleme im unmittelbaren Verdichtungsraum der Regiopolregion Rostock, zum anderen zur Sicherung der Mobilität in der Fläche und an der Peripherie der Region. Die konsequente und weitreichende Einbeziehung des ÖV in die Gesamtverkehrsplanung trägt in diesem Kontext maßgeblich zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung bei, wobei eine möglichst sinnvolle Aufgabenteilung der Verkehrsträger anzustreben ist. Auf örtlicher Ebene ist darüber hinaus die Vernetzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fahrrad und zu-Fuß-Gehen mit dem ÖV, sowie die Einbindung des MIV, zu berücksichtigen.

Neue Globalthemen – die im Kontext mit der verkehrspolitischen Zielsetzung der „Verkehrswende“ stehen – wie „Mobilitätswandel“, „Antriebswende“, „Inter- und multimodale Mobilität“, „Digitalisierung“ oder „On-Demand-Verkehre“, werden im Gemeinsamen Nahverkehrsplan der Regiopolregion absehbar eine zunehmende Bedeutung gewinnen.

Die nachfolgend formulierten Zielsetzungen gelten grundsätzlich für den gesamten Nahverkehrsraum (Leitsatz jeweils **Gelb** hinterlegt). Im Leitsatz 4 werden die Zielsetzungen hinsichtlich ihrer Gültigkeit in drei Teilräumen (bezogen auf die räumliche Orientierung der Verkehre) differenziert:

- Verkehre im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Aufgabenträger: Hanse- und Universitätsstadt Rostock; Leitsatz **Blau** hinterlegt),
- Stadt-Umland-Verkehr Rostock (gemeinsame Zuständigkeit der Aufgabenträger: Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock² im ÖPNV sowie Land für SPNV; Leitsatz **Hellrot** hinterlegt),
- Verkehre im Gebiet des Landkreises Rostock (Aufgabenträger: Landkreis Rostock³; Leitsatz **Grün** hinterlegt).

¹ ÖV besteht aus Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

² Eine gemeinsame Aufgabenträgerschaft ist zu klären.

³ Hinweis: Bei kreisgrenzüberschreitenden Linien zu benachbarten Landkreisen im Nahverkehrsplan gesonderte Festlegungen zur Zuständigkeit.

Leitsatz 1: Nahverkehrsplanung konsequent am Leitgedanken „Eine Region – ein Fahrplan – ein Tarif – ein Fahrschein“ ausrichten!

Das Motto „Eine Region – ein Fahrplan – ein Tarif – ein Fahrschein“ wird, wie bereits im Nahverkehrsplan 2005 formuliert, weiterhin als zentraler Leitgedanke der Nahverkehrsplanung verfolgt. Der Fahrgast muss im Mittelpunkt allen Handelns stehen.

Mit dem Gemeinsamen Nahverkehrsplan soll der ÖV in der Regiopole Region Rostock in höherer Qualität weiterentwickelt werden. Der Verbundgedanke soll dazu zukünftig noch stärker im Mittelpunkt des Handelns stehen. Die Handlungsmöglichkeiten der Digitalisierung, wie das E-Ticketing und die digitale Fahrgastinformation, sind zur Stärkung des Verbundes bestmöglich zu nutzen.

Leitsatz 2: Konkurrenzfähigkeit des Öffentlichen Verkehrs gegenüber dem MIV in den potenzialstarken Räumen weiter verbessern!

Die beiden Aufgabenträger verfolgen, in Abstimmung mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern als SPNV-Aufgabenträger, als strategische Zielsetzung eine signifikante Erhöhung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs im Mobilitätsgeschehen (sog. „Modal-Split“). Die Realisierung der Modal-Split-Zielsetzung ist in der räumlichen Struktur des gesamten Nahverkehrsraums differenziert zu betrachten. Während im Stadtverkehr Rostock, in den Stadtverkehren des Landkreises, im Stadt-Umland-Verkehr Rostock und im SPNV-Netz zum Erreichen des Gesamtzieles eine wesentliche, gegenüber dem Wert für den Gesamtraum überdurchschnittliche Erhöhung des Modal-Split-Anteils zu verfolgen ist, wird in den peripheren Räumen – im Kontext mit der Sicherung der Daseinsvorsorge – die Stabilisierung des heute erreichten Anteils bzw. das Verhindern eines merklichen Rückgangs im Mittelpunkt stehen.

Im Nahverkehrsraum wird in diesem Kontext, unter Berücksichtigung der realen Fahrgastpotenziale, eine differenzierte ÖV-Angebotsqualität bzgl. der MIV-Konkurrenzfähigkeit mit **Differenzierung des ÖV-Systems** in drei Stufen vorgesehen.

Systemstufe 1: ÖV als Konkurrenzsystem zum MIV in Gebieten und Relationen mit sehr hoher Verkehrsnachfrage

- Stadtverkehr Rostock, Stadt-Umland-Verkehr sowie radiale Achsen⁴ aus der Region mit sehr hoher Verkehrsnachfrage (insbesondere SPNV)

In der Systemstufe 1 wird eine ÖV-Qualität vorgesehen, welche mit dem MIV realistisch konkurrenzfähig ist und die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung weitgehend abdecken kann. Dadurch kann durch Verkehrsverlagerungen vom MIV auf den ÖV eine Entlastung vom MIV ermöglicht werden.

⁴ Mit „Achsen“ sind hier verkehrliche Achsen und ausdrücklich nicht raumordnerische Achsen gemeint.

Die Stärkung folgender Qualitäten steht im Mittelpunkt:

- SPNV: Reisezeit und Vertaktung,
- Straßenbahn: dichter Takt und Reisezeit,
- Regionale (hochwertige) Hauptbuslinien: dichter Takt und Reisezeit.

Da in den genannten Bereichen die negativen Auswirkungen des MIV auch für den ÖPNV am größten sind und für den MIV Kapazitätsgrenzen bestehen, ist der ÖV hier planerisch konsequent gegenüber dem MIV zu bevorzugen.

Seite | 3

Systemstufe 2: ÖPNV als Alternativsystem zum MIV in Gebieten und Relationen mit mittlerer bis hoher Verkehrsnachfrage

- Mittelzentren, Hauptachsen innerhalb des Landkreises Rostock (insbesondere in Ausrichtung auf die Mittelzentren), nicht zur Stufe 1 gehörende Achsen mit Ausrichtung auf das Oberzentrum Rostock, periphere Randbereiche im Stadtgebiet Rostock

In den Relationen, Achsen und Gebieten der Stufe 2 soll ein ÖPNV angeboten werden, der hinsichtlich seiner Attraktivität gegenüber dem MIV eine (für den Nutzer wahrnehmbare) Mobilitätsalternative darstellt. Dies gilt insbesondere für die direkte und attraktive Erreichbarkeit der Mittelzentren, deren Verbindung untereinander und die Stadtverkehre in den Mittelzentren.

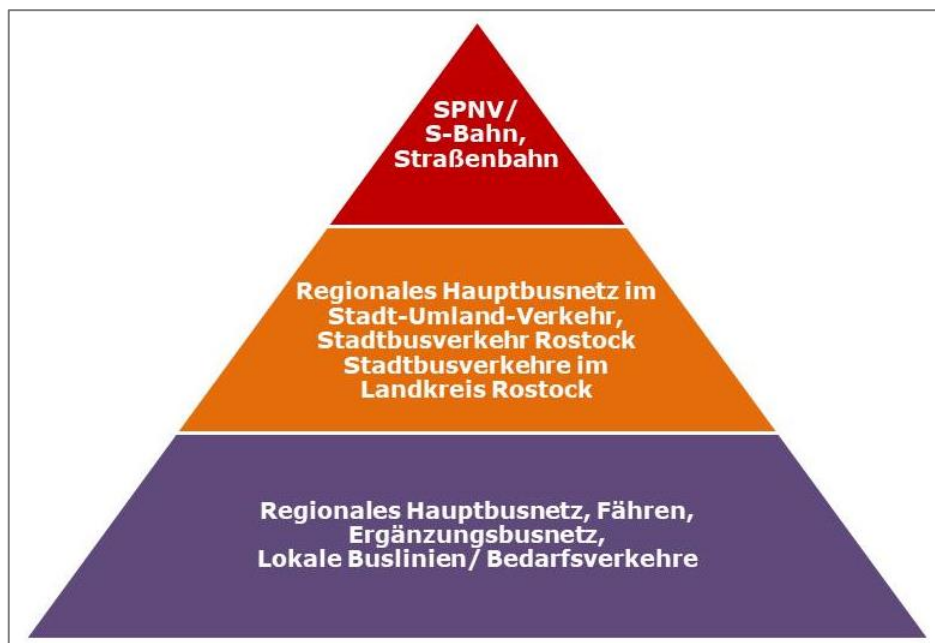
Systemstufe 3: ÖPNV als Grundversorgung in Gebieten und Relationen mit sehr geringer bis geringer Verkehrsnachfrage

- ländlicher Raum (nicht durch Stufen 1 und 2 abgedeckte Relationen, Achsen und Gebiete)

Aufgrund der geringeren Personenverkehrsdichte und des dadurch geringen Nachfragepotenzials kann (unter den aktuell gegebenen Rahmenbedingungen) hier nur ein ÖPNV-Grundangebot (ggf. auch bedarfsgesteuert) vorgehalten werden, das gegenüber dem MIV realistischerweise nicht konkurrenzfähig sein kann.

Leitsatz 3: Öffentlichen Verkehr als hierarchisch abgestuftes System gestalten!

Das ÖV-System im Nahverkehrsraum ist in Ausrichtung auf die in Leitsatz 2 dargestellte Differenzierung als integriertes und hierarchisch abgestuftes Netz mit differenzierten Verkehrsaufgaben zu stärken und weiterzuentwickeln (siehe nachfolgende Abbildung).



Die Systemvorteile des schienengebundenen Verkehrs (SPNV und Straßenbahn) sind für die leistungsfähige, schnelle und komfortable Beförderung der Fahrgäste umfassend zu nutzen. Die Verknüpfungen zwischen den Angebotsebenen sind unter Nutzung der Systemvorteile der einzelnen Verkehrsträger bestmöglich zu gestalten. Nahverkehrsraum-übergreifende Verkehrsbeziehungen sind zu berücksichtigen und, wo sinnvoll, in Abstimmung mit den Nachbaraufgabenträgern auszubauen. Der Busbahnhof am Hauptbahnhof in Rostock ist in seiner Funktion als Verknüpfungspunkt des regionalen und städtischen ÖPNV zum Fernverkehr und SPNV zu sichern und zu stärken.

Leitsatz 4: ÖPNV räumlich differenziert in Ausrichtung auf die unterschiedlichen, auch gegensätzliche Potenziale und Bedarfe entwickeln!

Entsprechend der in den Leitsätzen 2 und 3 formulierten Hierarchisierung des ÖV-Systems ist eine räumlich differenzierte Schwerpunktsetzung in der Entwicklung des ÖPNV-System erforderlich.

Leitsatz 4.1: Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Leistungsfähigkeit des ÖPNV sichern und Stadtentwicklung flankieren!

In der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist zum Erreichen der Zielsetzungen die verkehrliche Wirksamkeit des Straßenbahnsystems weiter zu verbessern. Im Kontext dieser Zielsetzung ist ein regelmäßiger Abgleich zu technologischen Weiterentwicklungen von ÖPNV-Systemen vorzunehmen und entsprechend der Nahverkehrsplanung anzupassen.

Im Mittelpunkt stehen folgende Ziele und Grundsätze:

- Priorität hat die Sicherung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Systems. Unter „Leistungsfähigkeit“ werden insbesondere die Kriterien
 - Beförderungskapazitäten (Fahrzeuggröße und Taktdichte)
 - gesamte Tür-zu-Tür-Reisezeit zwischen Start und Ziel
 - Zuverlässigkeit des ÖPNV-Systems
 verstanden.
- Die Straßenbahn ist in der Entwicklung der Verkehrssysteme gegenüber dem MIV zu bevorzugen.
- Eine besondere Bedeutung kommt dem ÖPNV, insbesondere der Straßenbahn, bei der Entwicklung neuer, potenzialstarker Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte zu, um frühzeitig in diesen Gebieten das Mobilitätsverhalten zugunsten des ÖPNV gestalten zu können.
- Der vorsorgende Erhalt der Straßenbahn-Infrastrukturen hat weitgehend Investitionsvorrang vor dem Netzausbau. Bei Neubaustrecken in neue Stadtteile ist eine Abwägung dieses Grundsatzes vorzunehmen.
- Die Stadtverkehrsfunktion der S-Bahn und der Regionalbahn ist durch die Einrichtung von weiteren Haltepunkten zu stärken.
- Die Hauptlinien im Busnetz, die in ihrer Verkehrsfunktion und ihren Nachfragepotenzialen einer Straßenbahnverbindung nahekommen, sind als höherwertige Buslinien zu entwickeln.
- Im Stadtgebiet sind weitere Tangentiallinien zur Schaffung neuer Direktverbindungen zu prüfen.
- Der ÖPNV ist, unter Beachtung der in der Tourismuskonzeption 2022 verankerten Handlungsschwerpunkte, verstärkt auf die Tourismusbelange auszurichten.

Leitsatz 4.2: Im Stadt-Umland-Verkehr attraktive Angebote für Pendler sichern und ausbauen!

Der Stadt-Umland-Verkehr Rostock soll eine stärkere Rolle zur Reduzierung des MIV im Pendlerverkehr übernehmen. Im Zusammenhang mit dieser Zielsetzung ist der Ausbau von Hauptbuslinien mit erkennbaren Wachstumspotenzialen als wahrnehmbares Qualitätsprodukt zu forcieren.

An den SPNV-Zugangsstellen sind Park-and-Ride und Bike-and-Ride-Angebote sowie an den Hauptbuslinien Bike-and-Ride-Angebote angebotsorientiert auszubauen bzw. zu errichten. Vorzusehen sind nutzerfreundliche und leistungsfähige Anlagen in möglichst optimaler Lagegunst zu den ÖV-Angeboten.

Leitsatz 4.3: Im Landkreis räumlich differenziert passende Angebote schaffen sowie Grundversorgung sichern!

Im Gebiet des Landkreises Rostock kann der ÖPNV aufgrund der heterogenen Struktur, im aktuellen Finanzierungsrahmen des Landkreises, nicht flächendeckend als reelle Alternative zum MIV entwickelt werden. Aus diesem Grund ist hier eine differenzierte Ausgestaltung des ÖPNV erforderlich.

- Auf Korridoren mit hohen und sehr hohen Fahrgastpotenzialen soll ein angebotsorientierter und nutzergerechter Ausbau der Bedienung erfolgen (Taktverkehr, Ausdehnung Betriebszeiten usw.). Die bisher priorisierten Anforderungen des Schulverkehrs sind gegenüber den Anforderungen an eine transparente Angebotsgestaltung (Taktfahrplan, einheitliche Linienführungen) zukünftig verstärkt abzuwägen. Auf den Hauptbusachsen sind die Anforderungen der Transparenz zu präferieren.
- An den im Landkreisgebiet definierten Verknüpfungspunkten sind die Netzebenen (siehe Leitsatz 3) untereinander zu vernetzen. Hier sind insbesondere attraktive Übergänge zu den ÖV-Angeboten der Systemstufe 1 (Leitsatz 2), welche schnelle, leistungsstarke und komfortable Verbindungen in das Oberzentrum herstellen, zu sichern. Die Verknüpfungspunkte sollen perspektivisch als Mobilitätsstationen entwickelt werden (siehe auch Leitsatz 6).
- In Teilräumen mit geringerer Nachfrage außerhalb der Schülerbeförderung sind sinnvolle nutzergerechte und wirtschaftlich tragfähige ÖPNV-Angebote vorzusehen und ggf. durch Anpassung des Liniennetzes neue Anreize zu schaffen.
- In Teilräumen mit sehr geringer Nachfrage (Schulverkehrsanteil >90 %) ist ein Grundangebot außerhalb der Schülerbeförderung anzubieten. Der Landkreis Rostock unterstützt als zuständige Behörde in diesen Räumen verstärkt ergänzende Angebote auf ehrenamtlicher oder genossenschaftlicher Basis.
- In den Tourismusschwerpunkten sollen die Touristen verstärkt als Fahrgastpotenzial berücksichtigt und bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes integriert betrachtet werden. Dabei sind die besonderen Anforderungen der Nutzergruppe (z. B. Kurkartennutzung, umfangreiche Informationsbereitstellung oder die Mitnahme von Fahrrädern) zu beachten.

Leitsatz 5: Barrierefreiheit herstellen!

Als langfristig angelegte und kontinuierlich zu verfolgende Zielsetzung wird die Schaffung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „vollständig barrierefreien ÖPNV“ formuliert.

- Von diesen Maßnahmen partizipieren alle Fahrgäste („Design für alle“).
- Der Planungsanspruch ist die Gewährleistung durchgängiger, lückenloser und barrierefreier Mobilitätsketten, flankiert durch barrierefreie Informationsketten.

- Die weitgehend flächendeckende Umsetzung soll mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen verfolgt werden (unter Beachtung festgelegter Ausnahmetatbestände).
- Die Umsetzung erfolgt mit dem aktuellen Stand der Technik. Planerische Grundlage für die Haltestellengestaltung sind die Richtzeichnungen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bzw. das Haltestellenkonzept im Landkreis Rostock.

Leitsatz 6: Die infrastrukturelle und digitale Vernetzung mit den anderen Verkehrsträgern ausbauen und ergänzende öffentliche Mobilitätsangebote stärken!

Die Vernetzung des ÖV mit den anderen Verkehrsarten ist weiter auszubauen. Dazu sind sog. „intermodale Verknüpfungen“, wie Bike-and-Ride und/ oder Park-and-Ride, an den verkehrsbedeutsamen Schnittstellen bereitzustellen. Der Ausbau von Park-and-Ride-Angeboten soll als strategischer Ansatz möglichst nah am Wohnort der Fahrgäste/ Pendler verfolgt werden (d.h. außerhalb des Stadtgebietes Rostock).

Die auf die inter- und multimodale Mobilität ausgerichteten (öffentlichen) Mobilitätsangebote, wie Carsharing und Fahrradausleihsysteme, sollen (bei ausreichendem Potenzial und Wirtschaftlichkeit) an den dafür definierten Verknüpfungspunkten als Mobilitätsstationen angeboten werden. Hierbei ist zu beachten, dass der Erfolg solcher Angebote sehr stark vom Erreichen eines Netzcharakters anstelle von (isolierten) Einzellösungen abhängig ist.

Die Digitalisierung ist, unter Beachtung von Nutzen-Kosten-Kriterien, bestmöglich zu nutzen. Der Verkehrsverbund in der Regiopoleregion Rostock soll in diesem Kontext, um die Netzwirksamkeit von ergänzenden öffentlichen Mobilitätsangeboten etablieren und sichern zu können, konsequent zu einem „Mobilitätsverbund“ weiterentwickelt werden. Er soll als „Mobilitätsplattform“ neben dem ÖV-Angebot als Kernaufgabe umfassend die Bereitstellung (Betrieb ggf. durch Dritte) und Buchung aller inter- und multimodalen Mobilitätsangebote „aus einer Hand“ organisieren. Die Verkehrsunternehmen sollen sich in diesem Kontext zu integrierten Mobilitätsdienstleistern weiterentwickeln.

Leitsatz 7: Erfüllung der globalen und lokalen Umweltziele unterstützen!

Für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock sind im Interesse der Umsetzung der von Bürgerschaft beschlossenen umweltpolitischen Zielvorgaben, wie dem „Masterplan 100 % Klimaschutz“ und den Lärmaktions- und Luftreinhalteplänen, die vom Verkehr ausgehenden Umwelt- und Klimabeeinträchtigungen zu minimieren. Der ÖPNV soll insbesondere in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie auf den Hauptachsen in Richtung des Oberzentrums signifikante, messbare Anteile des MIV und auch Neuverkehre übernehmen.

Die Erfordernisse des Umweltschutzes sind bei der Planung und Durchführung des ÖPNV im gesamten Nahverkehrsraum zu berücksichtigen. Dem elektrifizierten SPNV und der Straßenbahn sind als Bestandteil der „E-Mobilität“ eine besondere Bedeutung beizumessen.

Im Bereich des Busverkehrs ist die „Antriebswende“ mit Umstellung auf emissionsarme Antriebe konsequent unter Beachtung des „Standes der Technik“ und der Wirtschaftlichkeit zu verfolgen. Sobald ausreichend belastbare Erfahrungen und Erkenntnisse zu den realisierungsfähigen Technologien und den Realisierungsrandbedingungen vorliegen, ist eine Grundsatzstrategie differenziert in Stadtverkehr Rostock, Stadt-Umland-Verkehre Rostock und Regional- und Stadtverkehre im Landkreis Rostock zur nachhaltigen Umsetzung und Finanzierung zu entwickeln und zu beschließen.

Seite | 8

Leitsatz 8: Siedlungsplanung und Nahverkehrsplan zwingend wirkungsvoll verzahnen!

Eine ÖPNV-orientierte Siedlungspolitik unterstützt die Wirkung des ÖV und verbessert seine Marktchancen (z. B. Ausweisung neuer Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte im Nahbereich von SPNV-Haltepunkten oder an Straßenbahnachsen).

Um bereits in der Entwicklungsphase das Mobilitätsverhalten positiv zugunsten des ÖPNV beeinflussen zu können, müssen neue Siedlungs- und Nutzungsentwicklungen, insbesondere im Rostocker Stadtgebiet und im unmittelbaren Umland des Oberzentrums, frühzeitig an das ÖV-System angebunden werden.

Leitsatz 9: Reisezeiten merklich verkürzen!

Die zur Systemstufe 1 (siehe Leitsatz 2) gehörenden ÖPNV-Achsen sind mit ganzheitlich angelegten Beschleunigungsprogrammen in ihrer Qualität, insbesondere hinsichtlich Reisezeit und Pünktlichkeit, zu verbessern.

Die im MOPZ der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vorgesehene weitere ÖPNV-Beschleunigung, insbesondere zur Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn auf 25 km/h, erfordert die Bevorrechtigung des ÖPNV. Bei der Gestaltung der Verkehrsabläufe in den Kreuzungsbereichen sind die Abläufe insgesamt, speziell die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen. Die im MOPZ definierten Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten mit LSA für den ÖPNV (Orientierungswerte) sind zum Erreichen des Zielwertes konsequent einzuhalten.

Leitsatz 10: Finanzierung zum Erreichen der umwelt- und verkehrspolitischen Ziele sichern und verstärken!

In der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und im Stadt-Umland-Verkehr Rostock⁵ sind absehbar zusätzliche Finanzierungen erforderlich, damit der ÖPNV seinen erwarteten Beitrag zum Erfüllen der verkehrs-, umwelt- und klimapolitischen Ziele leisten und die absehbare Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung zielführend flankieren kann.

Seite | 9

Für die Finanzierung des ÖPNV sind zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten zu erschließen. Dafür werden nachfolgende Grundsätze formuliert.

- Zusätzliche Finanzierungen sind prioritär für den Ausbau der Bedienungsangebote und für die Infrastruktur vorzusehen. Diese sollen einen signifikanten Nutzen für den Fahrgast generieren, d.h. für die Schaffung der Barrierefreiheit, für den Netzausbau sowie für den Erhalt der Funktionsfähigkeit eingesetzt werden. Der Einsatz zusätzlicher Finanzmittel für preisgünstigere Tarife soll erst dann in Betracht gezogen werden, wenn die anderen Handlungsmöglichkeiten zur Nachfragesteigerung ausgeschöpft sind.
- Zu berücksichtigen sind ausreichende Finanzierungsmittel für die allgemeinen Kostensteigerungen im ÖPNV (Stichwort: Dynamisierung der Mittel).
- Die Handlungsmöglichkeiten zum Ausbau der Beförderungskapazitäten infolge von Nachfragesteigerungen sind frühzeitig bzgl. der Kostenwirksamkeit zu bewerten.

Die Weiterentwicklung des ÖV-Systems und dessen Finanzierung ist konsequent am Grundsatz der Nachhaltigkeit auszurichten. Priorität haben Maßnahmen mit optimalem Nutzen-Kosten-Effekt zum Erreichen der formulierten Zielsetzungen.

⁵ Angestrebt wird eine gemeinsame Zuständigkeit der beiden Aufgabenträger.

Informationsvorlage	Datum: 19.12.2019
Federführendes Amt: Amt für Verkehrsanlagen	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus
Beteiligte Ämter:	bet. Senator/-in:
	bet. Senator/-in:
Information zum Beschluss der Bürgerschaft Nr. 2016/AN/1771 zur Prüfung Realisierung Brücke/Tunnel Brückenweg - Dierkower Allee	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
	Zuständigkeit
04.02.2020	Bau- und Planungsausschuss
06.02.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung
26.02.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus
04.03.2020	Bürgerschaft
	Kenntnisnahme
	Kenntnisnahme
	Kenntnisnahme

bereits gefasste Beschlüsse: 2016/AN/1771 vom 21.06.2016

Sachverhalt:

- Eine zusätzliche Brücke/Tunnel vom Brückenweg zur Dierkower Allee im Bereich der ehemaligen S-Bahn-Station ist nicht notwendig, da auch ohne ein zusätzliches Bauwerk alle Verkehrsarten gut an das Verkehrsnetz angebunden sind.**

Kfz-Verkehr

Das Gewerbegebiet (GE) Brückenweg ist über die gut funktionierende Kreuzung an der Hinrichsdorfer Straße direkt an die Autobahn A19 in Richtung Berlin angebunden. Diese Kreuzung hat Reserven, so dass auch potentielle Kfz-Verkehre durch eine Erweiterung des GE leistungsfähig und sicher abfließen können.

Fußgänger- und Radverkehr

Bisher besteht für Fußgänger und Radfahrer im Norden eine sehr gute Anbindung an den Geh- und Radweg der Hinrichsdorfer Straße. Mit der Gebietserweiterung nach Süden wird im Rahmen des B-Plan Verfahrens ein Anschluss an den Geh- und Radweg parallel zur Rövershäger Chaussee berücksichtigt.

ÖPNV

Im Rahmen des B-Plan-Verfahrens ist zur Erschließung des neuen Gebietes mit dem ÖPNV eine Prüfung der Verlängerung der Buslinien vorgesehen.

2. Für Bau und Unterhaltung einer Brücke/eines Tunnels sind enorme Kosten und ein erheblicher baulicher Aufwand zu erwarten (allein Baukosten mehrere Mio. €).

Dem gegenüber steht nur ein geringer Nutzen durch unwesentliche Zeit- und Wegeinsparung.

Aufgrund der zu erwartenden sehr niedrigen Anzahl Fußgänger (keine fußläufigen Ziele im GE) ist der Nutzen einer zusätzlichen Brücke/eines Tunnels für Fußgänger gering.

Folgende Maßnahmen sind für den Bau einer Brücke/eines Tunnels erforderlich:

- Regelung Grunderwerb, da benötigte Flächen nicht im Eigentum der Hanse- u. Universitätsstadt Rostock (HRO), falls Erwerb möglich → hohe Erwerbskosten
- Klärung Baugrundverhältnisse, Grundwasserspiegel, Entwässerung,..
- Klärung umfangreicher Umweltbelange (u.a. Baumbestand, Artenschutz)
- Herstellung eines Knotenpunktes mit LSA (Ampel) an der Dierkower Allee
- Anforderungen an Barrierefreiheit erfüllen
- Aufwendiges, zeitintensives Planungs- und Genehmigungsverfahren

Brücke

- Querung von mind. 4 Gleisen, Stützweite ca. 32 m – Mittelstütze im Bereich Gleise nicht möglich, lichte Höhe mindestens 6,20 m (elektrifizierte Bahnstecke)
- Brückenwiderlager, umfangreiche Rampenanlagen/Dämme zur Überwindung des erheblichen Höhenunterschiedes

Tunnel

- Unterführung der Gleise, Lichtraumprofil + Konstruktionshöhe ca. 6,00 m (Kfz-Verkehr) bzw. ca. 4,00 m (nur Geh- und Radweg) Höhenunterschied zum Geländeniveau
- weitläufige Rampenanlagen zur Überwindung des deutlichen Höhenunterschiedes
- Sicherheitsmanko bei Dunkelheit

Gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) § 11 (1), § 14 (1) muss die HRO den Neubau einer Brücke bzw. eines Tunnels über die Gleise komplett selbst finanzieren und auch allein unterhalten. Für eine genauere finanzielle Einordnung (Kostenschätzung) müsste eine Vorplanung erstellt werden. Für Erhalt und Sicherung einer Brücke/eines Tunnels sind hohe regelmäßige Folgekosten zu erwarten.

Claus Ruhe Madsen

: