

fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus	Beteiligt:
Federführendes Amt: Amt für Mobilität	

### Prüfauftrag Anbindung Stadthafen

#### Geplante Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.02.2021	Ortsbeirat Stadtmitte (14)	Kenntnisnahme
04.02.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
03.03.2021	Bürgerschaft	Kenntnisnahme
24.02.2021	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Kenntnisnahme
24.02.2021	Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt (11)	Kenntnisnahme

#### Sachverhalt:

Zu diesem Sachverhalt liegen bereits von der Bürgerschaft beschlossene Konzepte vor und in mehreren Teilen der Verwaltung (Tiefbauamt (Amt 66) /Amt für Mobilität (68), Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt (62), Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft (61), Fachbereich BUGA (03), RGS) wird an der Umsetzung dieser Ziele gearbeitet. Es ist erklärtes Ziel, die Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger im Bereich der schwer zu überquerenden L 22 zu verbessern. Zugeführte finanzielle und personelle Ressourcen ermöglichen nun die Umsetzung der vereinbarten Ziele. Neue Prüfprozesse, Konzepte und Öffentlichkeitsbeteiligungen sind nach Auffassung der Verwaltung derzeit nicht erforderlich.

Im Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) sind folgende Maßnahmen in der Liste der Umsetzungsmaßnahmen benannt, die direkt die Umsetzung des Ziels beinhalten bzw. stark korrespondieren:

- AV-10 Lückenschlüsse, Ausbau und Sanierungen defizitärer Gehwege und Querungen
- RV-5 städtebauliche Entwicklung des Stadthafens ohne Ersatzmaßnahmen für Entfall des ruhenden Verkehrs
- R-1 Realisierung der Radschnellwege
- F-1 Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger
- **F-2 Schaffung zusätzlicher, gesicherter Querungsmöglichkeiten am Stadthafen (L22) – Einrichten von niveaufreien oder niveaugleichen Querungsmöglichkeiten**
- RF-1 Verkürzte Wartezeiten an LSA für Fußgänger und Radfahrer
- RF-2 Bessere Durchlässigkeit an stadträumlichen Barrieren für nichtmotorisierten Verkehr
- RF-3 Realisierung Warnowquerung für Radverkehr und Fußgänger (City-Gehlsdorf), Brücke.

Neben dem MOPZ verfolgt der Rahmenplan Stadthafen auch das gleiche Ziel. Die BUGA-Planungen allgemein und der Wettbewerb Stadthafen berücksichtigen ebenfalls eine bessere Infrastruktur für den nichtmotorisierten Verkehr. So liegt inzwischen das abgeschlossene Konzept für den Warnowrundweg vor, in dem vom beauftragten Ingenieurbüro auf eine bessere Anbindung des Warnowrundweges an die Innenstadt hingewiesen wird.

Derzeit existieren im Bestand zwischen Kabutzenhof und Grubenstraße auf ca. 2 km Länge 7 Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer über die L22:

- Knotenpunkt L22/Kabutzenhof/Warnowufer
- Knotenpunkt L22/Friedrichstraße
- Fußgängerlichtsignalanlage (F-LSA) Haedgestraße
- Knotenpunkt L22/Kanonsberg
- Knotenpunkt L22/Fischerstraße
- F-LSA Schnickmannstraße
- Knotenpunkt L22/Grubenstraße/Am Strande.

Die größten Defizite für Querungsmöglichkeiten bestehen zwischen Kabutzenhof und Friedrichstraße und zwischen Schnickmannstraße und Grubenstraße, wo die L 22 auf einer Länge von jeweils ca. 600 m nicht gequert werden kann. Fachübergreifend besteht Konsens, dass hier zusätzliche Querungsmöglichkeiten geschaffen werden müssen.

Das ehemalige Amt für Verkehrsanlagen beabsichtigte deshalb in der Vergangenheit auf der Grundlage des MOPZ zwei zusätzliche Querungsstellen einzurichten. Zusätzlich sieht der MOPZ die Errichtung eines Plateaus über die L22 als städtebaulich hochwertigen niveaufreien Ersatz für die niveaugleiche F-LSA Schickmannstraße vor.

Für das Plateau über die L22 wurden bisher umfangreiche Untersuchungen vorgenommen (u.a. Studie 2013 und Erweiterte Machbarkeitsstudie 2018, Gründungsgutachten etc.). Die Ergebnisse der Studie von 2013 flossen in das Quartierblatt Bussebart ein, das 2018 von der Bürgerschaft beschlossen wurde, somit auch das Plateau. Im Ergebnis einer bautechnologischen Untersuchung aller bis zur BUGA 2025 im zentralen Bereich des Stadthafens zu realisierenden Baumaßnahmen (Neugestaltung Frei-, Grün- und Verkehrsflächen; Realisierung Hochwasserschutz; Neubau Warnowbrücke; Neubau Halle 625) wurde 2019 entschieden, die Realisierung der niveaufreien Querung bis 2026 zu verschieben, da eine zeitgleiche Planung und Umsetzung aller notwendigen baulichen Maßnahmen in diesem Areal unrealistisch ist.

Aus stadtplanerischer und verkehrsplanerischer Sicht ist diese niveaufreie Verbindung des Stadthafens mit der Innenstadt weiterhin wünschenswert.

Der grundhafte Ausbau des Knotenpunktes L22/Kehrwieder mit Furten für Fußgänger und Radfahrer war mittelfristig gesetzt und bereits in früheren Haushaltsplänen des Amtes für Verkehrsanlagen enthalten. Das Projekt wurde in der Vergangenheit aufgrund von eingeschränkt zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln gestrichen und ist derzeit nicht im lfd. Haushaltsjahr abgebildet.

Eine weitere Querungsstelle ist zwingend zwischen der F-LSA Schnickmannstraße und dem Knotenpunkt L22/Grubenstraße/Am Strande erforderlich, da hier sehr großer Querungsbedarf besteht und Fußgänger ungesichert die Fahrbahn über 4 Fahrstreifen überschreiten. Dies führte in der Vergangenheit bereits im Bereich der Großen Mönchenstraße zu Überschreitenunfällen. Mit der geplanten Attraktivitätssteigerung beiderseits der L22 (Umgestaltung Stadthafen im Norden sowie Quartierergänzung, Theaterneubau etc. im Süden) ist aufgrund größerer Bedarfe von einer Verschärfung der Situation auszugehen.

Zwischen den federführenden Ämtern 66 und 68 sowie den BUGA-Planern besteht Konsens darüber, dass diese zwei zusätzlichen Querungsstellen benötigt werden.

Die Lage der zweiten Querungsstelle ist dabei stark abhängig von der Flächenverfügbarkeit im Stadthafen und der Verhandlung mit privaten Eigentümern. Derzeit zeichnet sich ab, dass ggf. mit dem Neubau des Gebäudes Stadthafen 2 eine Querung (F-LSA) der L22 am Burgwall umgesetzt werden könnte. Das Liegenschaftsamt ist

in Verhandlungen. Ein potentieller Standort an der Koßfelderstraße scheidet möglicherweise aus, da bislang mit dem Eigentümer kein Einvernehmen bezüglich eines notwendigen Wegerechts hergestellt werden konnte. Der Standort Große Mönchenstraße ist aufgrund zwingender verkehrsplanerischer Gründe infolge der Nähe zum Knotenpunkt Grubenstraße nicht geeignet.

In jedem Fall müssen die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf der L 22 (Maßnahme K-20 im MOPZ) genau geprüft werden.

Ergänzend zu den beschriebenen Maßnahmen wurde im Programm „Kurzfristmaßnahmen Radverkehr“ ein Projekt zur Qualifizierung des Radverkehrs am Knotenpunkt L22/Friedrichstraße aufgenommen, welches bereits im Amt 68 bearbeitet und zur Ausschreibung der Planungsleistungen vorbereitet wird.

Mit der Entscheidung der Bürgerschaft gegen die Fußgängerbrücke Schnickmannstraße wird im Zuge der BUGA-Planungen die bestehende F-LSA Schnickmannstraße in der Konsequenz so zu qualifizieren sein, dass temporär für das Großereignis von April bis Oktober 2025 deutliche größere Veranstaltungsverkehre abgewickelt werden.

Holger Matthäus

#### **Anlagen**

Keine