

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft		
Eva-Maria Kröger (für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI) Fortfall der Freihaltetrasse für die verkehrliche Entwicklung des Raumes Groß Klein		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
07.09.2021	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung
23.09.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
29.09.2021	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Beschlussvorschlag wird wie folgt ersetzt:

Die Bürgerschaft beschließt, dass für die Anbindung des Industriestandortes Warnemünde / Groß Klein eine Straßenverbindung zwischen der Stadtautobahn und dem Industriestandort Warnemünde künftig nicht mehr Bestandteil der verkehrlichen Planungen ist.

Die dafür in diesem Raum im Flächennutzungsplan dargestellten Verkehrsflächen, können in einer Dimension entfallen, welche Entwicklungen zur Überwindung der räumlichen Trennung zwischen Groß Klein und Lichtenhagen und weiteren städtebaulichen Entwicklungen im gesamten Nordosten der Hanse- und Universitätsstadt Rostock nicht widersprechen.

Bei stadträumlichen Planungen und Verfahren für den Raum ist dies jeweils nachzuweisen.

Beschlussvorschriften: § 22 Abs. 2 KV M-V

bereits gefasste Beschlüsse:

Nr. 2017/AN/2825 - Prüfauftrag zur Bebauung einer Fläche in Groß Klein

Nr. 2018/AN/3959 – Machbarkeitsstudie zur Einordnung einer Verkehrsstrasse

Sachverhalt:

Die in der beauftragten Machbarkeitsstudie erzielten Ergebnisse sprechen für eine ausreichende, auch künftige Leistungsfähigkeit der aktuellen Lösung am sogenannten „Nordkreuz“.

Nach Angaben der Verwaltung wurden die hierzu notwendigen Abstimmungen im Sinne des zu Grunde liegenden Prüfauftrages 2018/AN/3959 mit den Stakeholdern vor Ort abgestimmt und dokumentiert.

Diese Dokumentation ist formale Voraussetzung, den befassten Gremien eine Entscheidung zur ermöglichen. Das federführende Amt hat zugesagt, die entsprechenden Unterlagen per 07.09.2021 der Nr. 2021/BV/2334 beizugeben.

Darüber hinaus zeigt die Machbarkeitsstudie offensichtliche und notwendige weitere Schritte auf, welche aus fachlicher Sicht notwendig sind, um über die in Rede stehende Fläche eine qualifizierte Entscheidung treffen zu können. Die Verfasser folgen damit der Logik zwischen Prüfauftrag, Aufgabenstellung und erstem Fazit (... „Nordkreuz“ reicht aus). Ein erstes Fazit ist es deswegen, weil die Intention des Prüfauftrages 2018/AN/3959 wesentlich über die „isolierte“ Betrachtung der verkehrlichen Situation hinausgeht.

So heißt es auf Seite 27 der Machbarkeitsstudie:

„Die nachfolgend aufgeführten gesonderten Ziele der Stadtplanung sind in den weiteren Entscheidungsprozess der Untersuchungsfortführung einzubeziehen:

- Eine Verbindungsstraße schafft für die Stadtteile Groß Klein und Lichtenhagen einen zusätzlichen und verbesserten verkehrlichen Anschluss an die B 103 und das Straßennetz im Verlauf der Mecklenburger Allee. Gleichzeitig verringert sich die Fahrzeit zur B103 als auch in das nordwestliche Umland.
- Neben dem verbesserten Zugang zu Groß Klein und Lichtenhagen treten Entlastungseffekte durch die veränderte Verkehrsverteilung auf. Das Kreuzungsbauwerk Lütten Klein im Süden und der KN 1 im Norden würden dadurch weniger Verkehrsmengen aufnehmen müssen.
- Die S-Bahn-Strecke (gelegen zwischen B 103 und Groß Klein) besitzt eine hohe Trennwirkung für den Kfz-Verkehr, welche durch den Bau einer Verbindungsstraße abgebaut werden kann.“

Mit dieser Aufforderung reflektieren die Verfasser der Machbarkeitsstudie sehr deutlich die Idee des zitierten Prüfauftrages, die Situation vor dem Hintergrund einer sich verändernden Mobilität (MOPZ), Verkehrsinfrastruktur (OU Elmenhorst, Verlängerung der „Mecklenburger Allee“...) letztlich für den gesamten Nordosten zu beleuchten.

Ziel des Änderungsantrages ist eine Entwicklung von hoher städtebaulicher Qualität im „Freihalteraum...“. Damit selbige zukünftigen Erfordernissen, Entwicklungen und Erkenntnissen nicht im Weg stehen muss, sind im Sinne des Antragstextes folgende zusätzliche Sachverhalte zu überprüfen:

- die Einordnung eines multimodalen Verkehrsverknüpfungspunktes (VVP) zwischen S-Bahn und Stadtautobahn mit Anbindung in Richtung „Mecklenburger Allee“;
- die Möglichkeit, den VVP in einer Weise in ein neues P+R System zu integrieren, welches es mittel- und langfristig ermöglicht, Transit- und Ziel-Such Verkehre in den Ortsteilen des Nordostens zu minimieren (ggf. Umnutzung einer Richtungsfahrbahn der Stadtautobahn zwischen Groß Klein und Warnemünde).

Finanzielle Auswirkungen:

Keine

- Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit dem Antrag mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

- liegen nicht vor.
- werden nachfolgend angegeben

gez. Eva-Maria Kröger
Fraktionsvorsitzende

Anlagen

Keine