

Geschäftsadresse:  
Hansestadt Rostock, Amt für Stadtentwicklung,  
Stadtplanung und Wirtschaft (ASSW)  
Neuer Markt 3, 18055 Rostock  
Tel. 0381 381 6131 / Fax.0381 381 6901  
[christoph.fischer@rostock.de](mailto:christoph.fischer@rostock.de)

Rostock, 14.02.2017

## Stellungnahme zum Mobilitätskonzept der Zukunft (MOPZ)

Vor knapp fünf Jahren positionierte sich der Agenda-Rat zu einem neu zu erarbeitenden IGVK für die Hansestadt Rostock und leitete folgende Schwerpunkte für ein zukünftiges – nun als MOPZ vorliegendes – Verkehrskonzept ab:

- Ausbau der Stadt-Umland-Beziehungen, insbesondere des ÖPNV,
- Erreichbarkeit und Angebote innerstädtischer Einkaufszentren für Bewohnerinnen und Bewohner des Umlandes,
- stärkere Berücksichtigung von Pendelverkehren aus dem und in das Umland,
- Ausbau der regionalen Achsen in das Umland,
- Berücksichtigung des weiter stark anwachsenden Radverkehrsanteils,
- Unterstützung der saisonalen Nutzung von Verkehrsträgern, z.B. Förderung des Fahrradfahren im Winter,
- Ausbau des Rad- Schnellrouten- und Campus-Velorouten-Netzes,
- weitere Optimierung des ÖPNV und Entwicklung als eine umfassende Alternative zum motorisierten Individualverkehr,
- Entwicklung der Erreichbarkeit des Seehafens mit attraktiven öffentlichen Verkehrsmitteln,
- Weiterführung des Stadtbahn-Konzeptes,
- weitere Optimierung der innerstädtischen Güterverkehre, erneute Berücksichtigung des Themas City-Logistik,
- Unterstützung nachhaltiger Mobilitätsangebote, z.B. Car-Sharing, Fahrzeugpools für Unternehmen, Ausbau der Verknüpfung verschiedenartiger Verkehrsträger,
- Anbindung der Stadtteile,
- weitere Verkürzung der Wege für den Umweltverbund, z.B. Errichtung weiterer Warnowquerungen,
- Optimierung von Lichtsignalanlagen auch für nichtmotorisierte Verkehre,
- aufbauend auf den bisherigen Erfolgen weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit

Hinsichtlich der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes sowie der darin enthaltenen Planungen und Vorschläge stellt der Agenda-Rat **positiv** fest:

- Ein Großteil der Gedanken aus dem Positionspapier des Rates fand Eingang in das Konzept.
- Maßnahmenvorschläge sind z.T. systemübergreifend gedacht (z.B. P+R, Jobticket).
- Die Erarbeitung erfolgte unter nennenswerter Beteiligung der Öffentlichkeit.
- Im Rahmen der Bearbeitung des MOPZ fand eine umfangreiche Anpassung und Weiterentwicklung der vorgeschlagenen Maßnahmen statt. Als „ineffizient“ identifizierte Maßnahmen wurden weitgehend verworfen, womit vor allem eine finanzielle Nachhaltigkeit der Maßnahmen sichergestellt wird.

Zugleich sieht der Agenda-Rat folgende Sachverhalte **kritisch**:

- Trotz eines zukünftig angestrebten Nutzungsverhältnisses von 70:30 zugunsten des Umweltverbundes im Gegensatz zum MIV liegt die Priorität zukünftiger Investitionen – sowohl in der Reihenfolge der Maßnahmenliste, als auch finanziell – im Bereich des KfZ-Verkehrs (siehe Liste der Umsetzungsmaßnahmen). Dies weist auf einen noch fehlenden echten Willen zur Reduzierung des KfZ-Verkehrs in Rostock hin.
- Die vorgeschlagenen Maßnahmen für den Kfz-Verkehr (K-1 - K-23) sind in der Mehrzahl als „sensibel“ bis „ineffizient“ kategorisiert. Sie liefern also nur einen „noch ausreichenden Zielbeitrags-Kosten-Faktor“ bzw. „geringen Zielbeitrags-Kosten-Faktor“.
- Die Maßnahme IM-8 „Elektrobus Warnemünde“ ist prinzipiell in IM-4<sup>1</sup> bereits enthalten. Die gesamte Darstellung der Maßnahme IM-8 lässt vermuten, dass hier bisher nur eine vage Idee besteht, ein generelles Konzept jedoch fehlt. Es wird z.B. die Anschaffung **eines** Busses in den Kosten dargestellt, in den Zielen wird eine Taktverdichtung genannt. Aufgrund der dargestellten Kosten sollte diese Maßnahme nur in einem Gesamtkonzept umgesetzt werden, welches konkrete Ziele hinsichtlich der anzusprechenden Zielgruppen und Zielsetzungen benennt. Die alleinige Ersetzung der lokalen Emissionen **eines** Dieselmotors durch ein Elektrofahrzeug rechtfertigt nicht die hohen Kosten. Allerdings bieten aktuelle technische Entwicklungen auch neue Chancen für innovative, stadtteilspezifische Lösungen.
- Mit der Maßnahme AV-2 „Sicherung Kfz-Verkehrsqualität“ wird eine laufende Verwaltungsaufgabe benannt. Äquivalente Aufgabenstellungen für andere Verkehrsformen sind nicht benannt. Dabei gibt es z.B. in den Sommermonaten den Radwegewart, der durchaus als Dauermaßnahme hätte aufgenommen werden können.
- Für die Maßnahmen K-10<sup>2</sup> fehlen Aussagen zu begleitenden Maßnahmen hinsichtlich des ÖPNV sowie für K-16<sup>3</sup> hinsichtlich ÖPNV und Radverkehr. Die Maßnahme K-16 sieht die Transformation eines wichtigen touristischen Radweges (Berlin-Kopenhagen) vor, der auch von vielen Menschen als Arbeitsweg in den Hafen genutzt wird, in eine Schwerlasttrasse. Um typische Rostocker Fehler der Vergangenheit zu vermeiden, sollten bereits jetzt Alternativen und Lösungsvorschläge erarbeitet und diskutiert werden. Die Bewertung zur Zielerreichung ZIII.1 (Stärkung SPNV/ÖPNV) und ZIII.2 (Förderung nichtmotorisierter Verkehr) in K-16 verdeutlicht die hier genannte Forderung.
- Der MOPZ liefert keinen wirkungsvollen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele. Eine Einsparung von 3 % pro Kopf führt bei dem prognostizierten Bevölkerungsanstieg zu einem absoluten Mehrverbrauch im Verkehrssektor. Damit blockiert Rostock geeignete Beiträge zur Erreichung der bereits eingegangenen Klimaschutzziele.

---

<sup>1</sup> Nutzung innovative Antriebstechniken im ÖPNV (siehe S. 64 + Anlage 1 S. 10)

<sup>2</sup> Stadtteilumfahrung Gehlsdorf

<sup>3</sup> Neue Anbindung potenzielle Hafenerweiterung West

Der Agenda-Rat gibt weiterhin **zu bedenken**:

- Der geforderte „Bestandserhalt vor Neubau“ ist in den Maßnahmen nicht in dieser Deutlichkeit erkennbar. Geplante Investitionen beinhalten zu einem großen Teil sensible bis ineffiziente Maßnahmen.
- Verkehrsplanende und -finanzierende mögen in ihre Überlegungen und Berechnungen einbeziehen, dass Investitionen in den Straßenverkehr voraussichtlich auch indirekte Folgekosten durch schneller oder stärker notwendig werdende Sanierungen von Kultur- und Sachgütern in unserer Stadt verursachen (siehe Fachbeitrag Umweltprüfung S. 9).
- Der MOPZ enthält an mehreren Stellen Einschränkungen, mit denen Maßnahmen prinzipiell für Fußgänger oder Radverkehr zugunsten des Kfz-Verkehrs ausgesetzt werden können. Hier wird eine permanente kritische Begleitung notwendig sein.
- Die Autoren des Mobilitätsplans setzen sich kritisch mit den zu Grunde liegenden Prognosen auseinander. Daher ist auch von der Politik hier eine kritische Begleitung der Verkehrsprojekte in den Folgejahren, z.B. bei sich ändernden Rahmenbedingungen, erforderlich.
- Innovative und attraktive Arbeitsplätze sind untrennbar mit geeigneten Mobilitätsangeboten für Beschäftigte verbunden. Der MOPZ und seine Umsetzung definieren die Lebensqualität in der Stadt und die Wahrnehmung nach außen. Indikatoren wie ÖPNV-Angebot und Fahrradnutzung werden bundesweit erfasst und verglichen. Es handelt sich hierbei also um Wettbewerbsfaktoren für unsere Stadt.

Der Agenda-Rat **plädiert dafür**:

- Maßnahmen in der Umsetzung zu priorisieren, die den Umweltverbund stärken statt solcher die das Kfz-Fahren reibungsloser und damit weiter attraktiv machen.
- die Infrastrukturentwicklung für den Radverkehr in der Stadt Rostock deutlich stärker voranzutreiben, entsprechend der Kritik und Empfehlungen im MOPZ:
  - *Gerade bei der Radinfrastruktur gibt es die größten Umsetzungsdefizite. Ein Großteil der im Integrierten Gesamtverkehrskonzept (IGVK) von 1998 benannten Velorouten wurde noch nicht realisiert. Fahrradstraßen, die in anderen Kommunen selbstverständliches Netzelement sind, gibt es in Rostock kaum. (S. 31)*
  - *Der Umsetzung von Schlüsselmaßnahmen für den Radverkehr wird jedoch eine deutlich höhere Bedeutung zugemessen als eine zeitnahe Konzeptfortschreibung. Ansatzpunkte dafür sind im Handlungskonzept benannt. (S. 66)*
- dass die Stadt Rostock (inkl. der RSAG) eine offensive „Erziehungs- und Werbefunktion“ einnimmt, damit der Umweltverbund in Rostock weiter gestärkt wird. Das würde beispielsweise bedeuten:
  - regelmäßige Bekenntnisse zum und die deutlich sichtbare Nutzung von ÖPNV und Fahrrad durch Stadtbere (Bürgermeister\_in, Senatoren und Senatorinnen sowie Bürgerschaftsmitglieder) => Öffentlichkeitsarbeit, z.B. in der Zeitung, bei tv.rostock, auf Lohro, der Startseite der Rostocker Webseite, im öffentlichen Raum,...
  - attraktive Ticketangebote (z.B. eine *Monatskarte + Family*, wo an Wochentagen nicht erst zwischen 19.00 und 3.00 Uhr Kinder mitgenommen werden können) oder ein gänzlich neues Denken im Sinne: wer viel ÖPNV fährt, spart (siehe Modell Südtirol).

- eine faire Finanzierung des ÖPNV, da derzeit Kundinnen und Kunden der Stadtwerke Rostock überproportional dazu beitragen.
  - attraktive, regengeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten in der Innenstadt und bei Einkaufszentren im Stadtgebiet.
  - Anpassung der Parkgebühren in Parkhäusern und auf Parkstellflächen im Innenstadtbereich an allgemeine Preisentwicklungen, z.B. auch des ÖPNV.
  - weitere Unterstützung von Aktionen/ Veranstaltungen wie dem Klimaaktionstag.
- die Weiterführung der Idee der Stadtbahn, wie auch im MOPZ benannt
  - bei der Gestaltung der Mobilitätsangebote in der Stadt mehr Mut zu neuen, nachhaltigeren Lösungen zu zeigen. Europaweit zeigen Städte, dass eine prosperierende Wirtschaft und multimodale Verkehrsangebote mit einem starken Umweltverbund als Kern zusammen gehören.