

# Rostock gemeinsam bewegen



**Mobilitätsplan Zukunft**



## Rostock gemeinsam bewegen: intelligent und nachhaltig

Liebe Rostockerinnen und Rostocker!

Die Rostocker Bürgerschaft hat im Dezember 2017 den neuen Plan zur Verkehrsentwicklung, Mobilitätsplan Zukunft, beschlossen. Damit fanden über vier Jahre intensiver Facharbeit und Bürgerbeteiligungen einen erfolgreichen Abschluss.

Die Revolution in der Antriebstechnik, neues Mobilitätsverhalten der Jugend, der demografische Wandel, knapper werdende Energieressourcen, der Klimawandel und steigende Umweltstandards stellen uns vor große Herausforderungen. Der Finanzbedarf für Investitionen und die dringend notwendigen Sanierungen im Verkehrssektor steigt. Wie sieht also ein zukunftsfähiges Verkehrsangebot für unsere Bürgerinnen und Bürger aus, welches wir und kommende Generationen nachhaltig betreiben können?

Der neue Mobilitätsplan Zukunft (kurz MOPZ) findet unsere richtigen Antworten auf die Herausforderungen der nächsten zirka 15 Jahre. Statt eines weiteren Verkehrswegeausbaus wird zukünftig die effizientere Nutzung der Infrastruktur durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagement im Fokus stehen. Wir werden die aktive Mobilität – sprich das gesunde und stadtverträgliche Zu Fuß gehen und Rad fahren – und innovative Mobilitätslösungen wie multimodale, elektrische und Sharing-Angebote fördern. Unser wachsendes Rostock wollen wir als Stadt der kurzen Wege weiter entwickeln - mit multimodalen modernen Verkehrsangeboten.

Über ein Leitbild, Szenarienbetrachtungen, entsprechende Verkehrsberechnungen und ein Zielszenario sind wir im MOPZ zu einem konkreten Maßnahmenkonzept gekommen. Ich freue mich, dass diese Maßnahmen systematisch auf ihre Zielerreichung geprüft wurden und wir 13 Schlüsselprojekte definieren konnten, welche wir nun prioritär umsetzen wollen.

Ein wenig stolz sein können wir auch über die umfangreiche Bürger- und Verbändebeteiligung, beginnend mit 18 Verkehrskonferenzen in den Ortsteilen, vier öffentliche Bürgerforen und die mehrphasige Onlinebeteiligung über die Projektwebseite.

Der MOPZ ist nicht starr. Gibt es durch die Stadtentwicklung oder andere veränderte Rahmenbedingungen neue Herausforderungen, werden wir ihn gemeinsam fortschreiben-eine Evaluierung in spätestens fünf Jahren ist vorgesehen.

Ich möchte herzlich den Vertreterinnen und Vertretern der Projektlenkungsgruppe und der Facharbeitsgruppen danken, vor allem dem Amt für Verkehrsanlagen (welches federführend die Erarbeitung koordiniert hat). Mein Dank geht aber auch an alle Verbands- und Unternehmensvertreter und die vielen Bürgerinnen und Bürger, die sich auf den öffentlichen Foren, den Facharbeitsgruppen und im Rahmen der Online-Beteiligung eingebracht haben. Und natürlich danke ich auch herzlich unseren Beratern von IVAS (Dresden), urbanus (Lübeck), PTV Group (Berlin) und zebalog (Berlin), die uns erfolgreich durch das Projekt begleitet haben.

Ich wünsche allen immer eine angenehme Fortbewegung in unserer Stadt!



Holger Matthäus  
Senator für Bau und Umwelt



© Kristina Becker - photovisionen



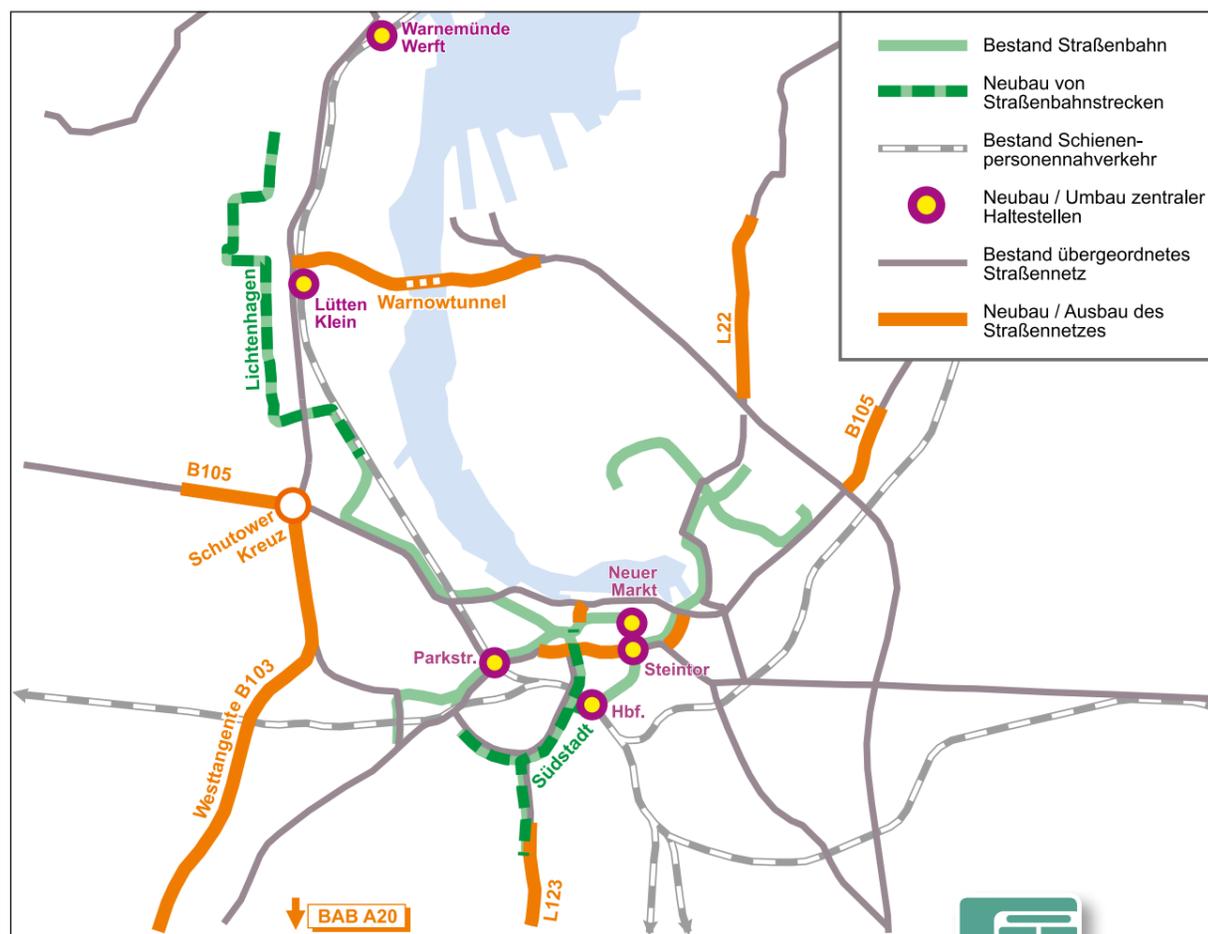
# Bilanz - 15 Jahre Integriertes Gesamtverkehrskonzept

Nach der politischen Wende stand das Rostocker Verkehrssystem vor großen Herausforderungen, die alle Verkehrsmittel betrafen. Vor allem der starke Anstieg des Kfz-Verkehrs führte zu erheblichen Belastungen. Staus auf den Hauptverkehrsstraßen prägten das Straßenbild ab Mitte der 90er Jahre. Gleichzeitig gab es Forderungen nach neuen Verkehrsanlagen beispielsweise für den Radverkehr. Um das Verkehrssystem an die neuen Anforderungen anzupassen wurde 1998 das Integrierte Gesamtverkehrskonzept (IGVK) von der Bürgerschaft beschlossen. Mit großem Einsatz aller Verkehrsakteure und mit Unterstützung des Bundes sowie des Landes M-V wurden bis heute mehr als eine Milliarde Euro in den Neu- und Ausbau sowie in die Modernisierung des Verkehrssystems investiert. Tangentenringe im Straßennetz, ein umfangreiches Straßenbahnnetz, mo-

derne Bahnstationen, deutlich verbesserte Bedingungen für den Radverkehr sowie der Ausbau der Fußgängerbereiche im Stadtzentrum und in Warnemünde sind nur einige Ergebnisse des aufwendigen Realisierungsprozesses.

## Tangentenringe entlasten das innerstädtische Straßennetz und verbessern die Erreichbarkeit

Mit dem Bau der Autobahn A20 wurde die großräumige Erreichbarkeit Rostocks deutlich aufgewertet. Zusammen mit dem Neubau des Warnowtunnels und der Bundesstraße B103 sowie dem Ausbau und der Sanierung der A19 einschließlich der angrenzenden Straßen entstand ein äußerer Tangentenring, der eine komplette Umfahrung des inneren Stadtgebietes ermöglicht. Damit konnte vor allem der Durchgangsverkehr durch die Innenstadt stark reduziert werden. Zusätzlich wird die Altstadt durch den inneren Tangentenring entlastet, der mit neuen Verbindungen zwischen Saarplatz und Mühlendamm sowie zwischen Schröderplatz und Am Strande in seiner Funktion gestärkt wurde.



Meilensteine: Ausbau des Straßenbahnnetzes und der Straßen-Tangenten

## Aufbau eines attraktiven Fuß- und Radverkehrssystems

Während der Fußverkehr vor der politischen Wende bereits einen hohen Verkehrsmittelanteil aufwies, spielte der Radverkehr nur eine untergeordnete Rolle. Generell waren Fuß- und Radwege aber weitgehend in einem schlechten Zustand und es gab große Lücken insbesondere im Radwegenetz. Mit dem IGVK begann in Rostock eine systematische Förderung des Fuß- und Radverkehrs, die nicht nur die Verkehrsanlagen, sondern auch Aspekte wie Aufenthaltsqualität und Fahrradparken umfasste. Mit einem relativ geringen Finanzbudget konnten hier nachhaltige Effekte erzielt werden, die den Fuß- und Radverkehr zu einer tragenden Säule im Verkehrssystem machten.

## Offensive für den öffentlichen Nahverkehr durch Ausbau des Schienenverkehrs

Der Bahnverkehr hat in Rostock eine lange Tradition. So war es konsequent, auch für die Zukunft auf einen attraktiven Verbund aus S-Bahn, Regionalbahn und Straßenbahn zu setzen. Mit dem IGVK konnte ein beeindruckendes Ausbauprogramm in Gang gesetzt werden, mit dem sich der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) zu einer wichtigen Säule der Stadtentwicklung und der Standortqualität etablierte.

Das Straßenbahnnetz wuchs um über 50 Prozent auf eine Länge von fast 36 km, fast 200 Mio. Euro wurden hier investiert. Ein hoher Anteil eigenständiger Fahrwege mit Vorrangschaltungen an Straßenkreuzungen verkürzt die Fahrzeiten und erhöht die Pünktlichkeit.

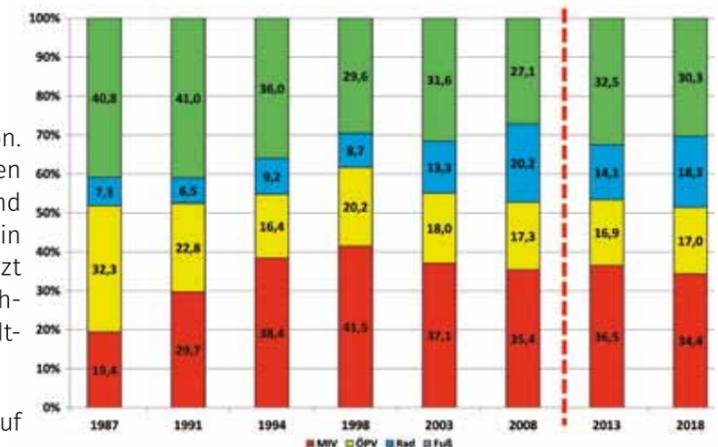


Schlüsselprojekt: Bau des Hauptbahnhof-Tunnels

Barrierefreie Haltestellen, neugestaltete Verknüpfungspunkte zwischen Bahn, Bus und Fahrrad sowie moderne Fahrzeuge bilden weitere Qualitätsmerkmale für den ÖPNV.

## Mehr Lebensqualität durch weniger motorisierten Verkehr

Die Erfolgsgeschichte des IGVK zeigt sich in einer positiven Entwicklung des „Umweltverbundes“ aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV. Bei der Verkehrsmittelwahl der Rostocker Bevölkerung kommt der Umweltverbund auf einen Anteil von deutlich über 60 Prozent. Besonders stark zugelegt hat der Radverkehr, der von Lückenschlüssen und neuen Wegen, aber auch vom Ausbau und der Sanierung des Straßennetzes profitiert hat.



Verkehrsmittelwahl der Rostocker Einwohner

In zahlreichen Straßen konnte außerdem die Verkehrsbelastung deutlich verringert werden. So sank der Verkehr in der Langen Straße von 28.000 Kfz/Tag Anfang der 90er Jahre auf jetzt unter 10.000, in der Hamburger Straße von über 50.000 Kfz/Tag auf unter 40.000.

## Rostock als Vorbild

Die erfolgreiche Verkehrspolitik Rostocks hat sich weit über die Stadtgrenzen hinaus gezeigt. Verschiedene Auszeichnungen bei bundesweiten Wettbewerben und zahlreiche Exkursionen von Planern und Studierenden sind ein Zeichen dafür, dass Rostock den richtigen Weg gegangen ist und zugleich eine Motivation für den neuen Mobilitätsplan Zukunft.



# Rostock gemeinsam bewegen - Beteiligung zum Mobilitätsplan

Wie bereits beim Integrierten Gesamtverkehrskonzept wurde auch die Erstellung des Mobilitätsplans Zukunft (MOPZ) von einem umfangreichen Beteiligungsverfahren begleitet, in das sowohl Akteure im Verkehr als auch die Bevölkerung eingebunden waren. In verschiedenen Gremien konnten sich Politik und Verwaltung, Interessenverbände, Mobilitätsdienstleister sowie interessierte Rostockerinnen und Rostocker mit ihren Meinungen, Ideen und Anregungen zur Mobilität in Rostock einbringen.

Neben dem Projektteam für die MOPZ-Bearbeitung gab es für ausgewählte Verkehrsakteure eine Lenkungsgruppe und Facharbeitsgruppen, in denen die Projektmeilensteine diskutiert und Weichenstellungen vorgenommen wurden. Insgesamt gab es hier über 20 Abstimmungstermine im Projektverlauf.

Im Mittelpunkt der Beteiligung stand auch die breite Öffentlichkeit. Bereits vor Beginn der eigentlichen MOPZ-Bearbeitung lud der Bau- und Umweltsenator

zu Verkehrskonferenzen bei den Ortsbeiräten ein, in denen stadtteilbezogene Konflikte und Problemlagen erörtert wurden.

Die Ergebnisse der Verkehrskonferenzen wurden dokumentiert und bilden eine wichtige Grundlage für den MOPZ. Sie zeigen zudem die vielschichtigen Sichtweisen und Anforderungen zur Mobilitätsentwicklung auch im Zusammenhang mit den einzelnen Stadträumen.



Verkehrskonferenz mit Bürgerbeteiligung

„Mitreden und Mitgestalten“ hieß das Motto bei den drei Foren zum MOPZ, bei denen alle am Thema Mobilität Interessierten über den Bearbeitungsstand informiert wurden und dann in Arbeitsgruppen mit dem Projektteam über inhaltliche Bausteine diskutieren konnten.

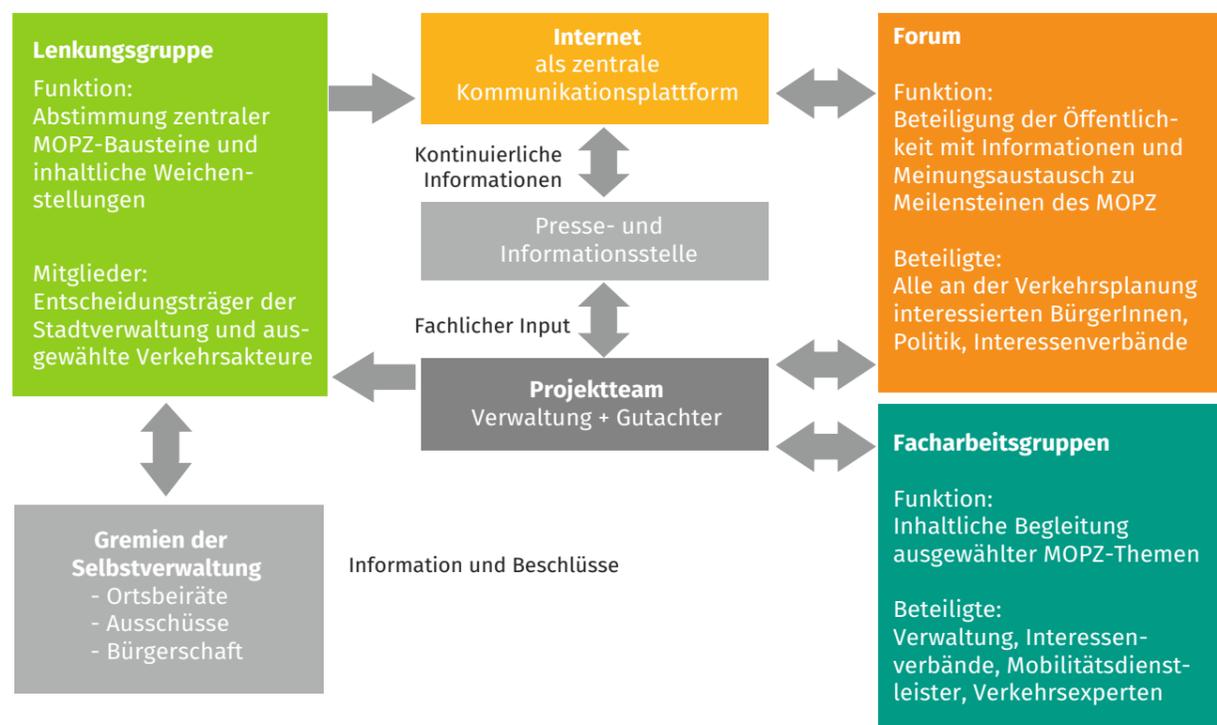


Impressionen aus den Foren und Facharbeitsgruppen

Ein wesentliches Element der Öffentlichkeitsarbeit war die Online-Beteiligung über die eigens für den MOPZ eingerichtete Internet-Plattform. Unter der Adresse [www.rostock-bewegen.de](http://www.rostock-bewegen.de) wurde umfangreich über den MOPZ-Planungs- und Beteiligungsprozess informiert. Zahlreiche Unterlagen wurden den Interessierten zum Download bereitgestellt.

Im Mittelpunkt standen drei Beteiligungsphasen, bei denen über einen Zeitraum von drei bis vier Wochen über Meilensteine im Projektverlauf diskutiert und Bewertungen zu ausgewählten Fragestellungen vorgenommen werden konnten.

Um die Bekanntheit des Mobilitätsplans Zukunft zu erhöhen und das Beteiligungsverfahren zu bewerben, erfolgten weitere Aktivitäten in der Öffentlichkeitsarbeit. So gab es zwei Kampagnen mit großflächigen Plakaten, Informationsstände bei den jährlichen Klimaaktionstagen, CityCards als Einladung für die Foren und ein Informations-Faltblatt zum MOPZ. Ergänzend fanden regelmäßig Presseterminale statt.



Übersicht zur Struktur des Beteiligungsverfahrens

Auch in den Facharbeitsgruppen, in denen unter anderen die IHK, die RSAG, der ADFC und der ADAC vertreten waren, wurde an Thementischen gemeinsam gearbeitet und teilweise kontrovers diskutiert. Neben gesamtstädtischen Aspekten wurden auch räumliche Schwerpunkte gesetzt wie beispielsweise die Anbindung des Seehafens und des Stadtzentrums. Viele Anregungen konnten in den MOPZ-Prozess eingebunden werden.



Plakat-Kampagne zur öffentlichen Beteiligung



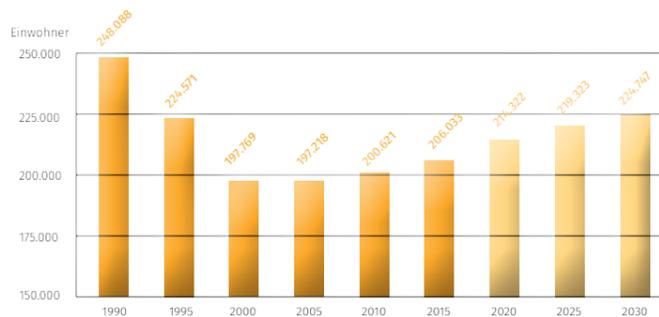
# Stadt und Verkehr - Rahmenbedingungen für die Mobilitätsentwicklung

Die Entwicklung der Bevölkerung hinsichtlich Anzahl, demografischer Struktur und räumlicher Verteilung ist eine wesentliche Einflussgröße der Verkehrsnachfrage. So führen Zuwächse bei den Einwohnern in der Regel auch zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme. Vergleichbares gilt auch in Bezug auf die Wirtschaft: Wachstum erzeugt zusätzlichen Verkehr.

Die Altersstruktur spiegelt sich vor allem in einem unterschiedlichen Mobilitätsverhalten der Altersgruppen wieder. Die räumliche Anordnung von Wohn- und Arbeitsplätzen beeinflusst insbesondere die Bereitstellung der notwendigen Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebote und damit auch die Verkehrsmittelwahl. So sind Konzentrationen und Schwerpunktsetzungen bei der Siedlungsentwicklung besonders günstig für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

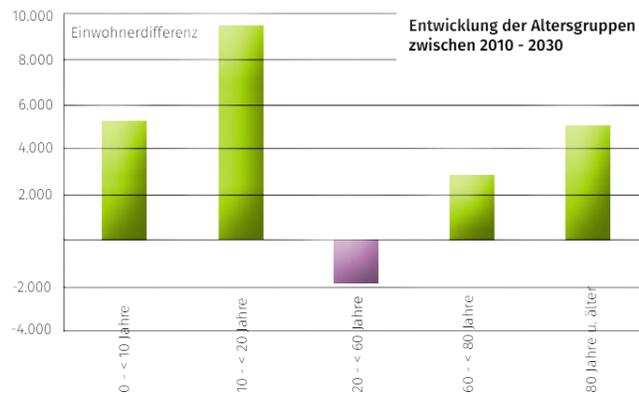
## Offensive für den öffentlichen Nahverkehr durch Ausbau des Schienenverkehrs

Zwischen 1990 und dem Jahr 2010 ging die Bevölkerungszahl in Rostock deutlich zurück. Die Gründe dafür lagen insbesondere in der Abwanderung in die westlichen Bundesländer nach der Wiedervereinigung, im Geburtenrückgang und auch in den starken Wanderungen von der Stadt ins Umland. Seit dem Tiefpunkt 2005 setzte dann eine Bevölkerungszunahme ein, die bis heute anhält. Inzwischen sind 209.000 Einwohner erreicht (Stand: 31.12.2018). Die dem MOPZ zu Grunde gelegten Prognosen geben einen optimistischen Ausblick und gehen von etwa 240.000 Einwohnern in Rostock im Jahr 2030 mit weiter steigender Tendenz aus. Dies bedeutet sowohl für die Verkehrs- als auch für die Stadtentwicklungsplanung große Herausforderungen.



Einwohnerentwicklung und Einwohnerprognose

Mit der durch die Stadtentwicklungsplanung unterstützten Zuwanderung von jungen Menschen und Familien wird die Altersstruktur der Rostocker Bevölkerung positiv beeinflusst. Für die Altersgruppen bis 20 Jahre werden bis 2030 die stärksten Zuwächse erwartet. Ebenfalls zunehmen werden die Altersgruppen ab 60 Jahre, wobei sich der Zuwachs an alten Menschen für Rostock nicht so gravierend wie in anderen Städten darstellt. Für die Verkehrsplanung resultieren aus der veränderten Altersstruktur der Bevölkerung besondere Anforderungen hinsichtlich der Teilhabemöglichkeiten am öffentlichen Leben, beispielsweise durch die Bereitstellung von öffentlichem Personennahverkehr, der Begreifbarkeit von Verkehrslösungen oder der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.



Prognose zur Entwicklung der Altersstruktur bis 2030

## Wirtschaft und Tourismus als wichtige Verkehrserzeuger

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat sich in den letzten Jahren zu einer starken Wirtschaftskraft entwickelt. Der Wirtschaftsstandort ist in vielerlei Hinsicht für Unternehmen attraktiv.



Der Rostocker Überseehafen als Wachstumsmotor

Mit einer idealen Lage an der Ostsee, einer gut ausgebauten Infrastruktur und einer attraktiven regionalen und großräumigen Verkehrsanbindung bestehen für Rostock gute Voraussetzungen für eine weitere positive Entwicklung.

Wirtschaftliches Wachstum führt zu mehr Verkehr. Besonders prägend und eine große Herausforderung für die Verkehrsplanung sind dabei der Berufsverkehr der Beschäftigten und die Transport- und Lieferverkehre, die auch maßgeblich zum Schwerverkehr auf den Straßen beitragen. In räumlicher Hinsicht von übergeordneter Bedeutung mit einer hohen Konzentration von Wirtschaftsverkehr sind das Stadtzentrum als Schwerpunkt für den Einzelhandel und die Hafen- und Gewerbegebiete an der Unterwarnow. Gerade für den Überseehafen und die Hafenerweiterungsgebiete wird mit einer spürbaren Zunahme der Arbeitsplätze gerechnet.

Weitere bedeutende Verkehrserzeuger sind die Universität mit über 15.000 Studierenden, das Universitätsklinikum mit rund 5.000 Beschäftigten sowie die Einkaufszentren am Stadtrand wie Ostseepark oder Hansecenter.

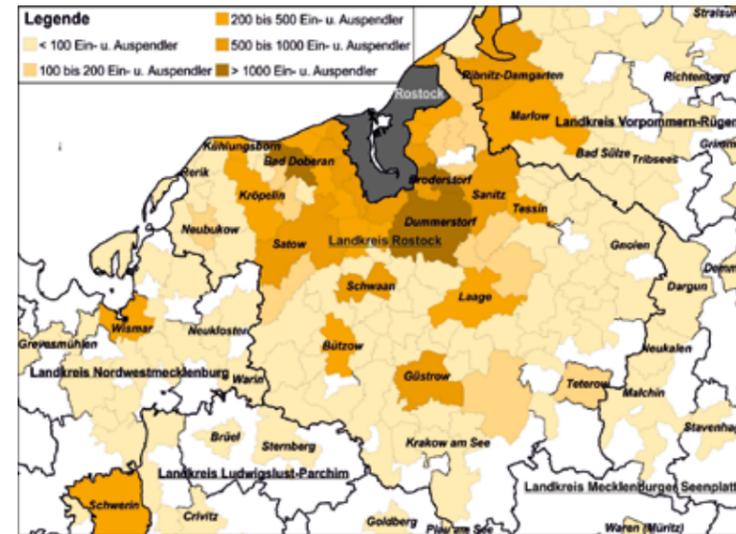


Besondere Verkehrsanforderungen bei der Hanse Sail

Als weiterer Wirtschaftsfaktor ist für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock der Tourismus von Relevanz. Urlaubsgäste, Tagesausflügler und Kreuzfahrttouristen erhöhen das Verkehrsaufkommen vor allem in der Hauptsaison. Allein die Übernachtungszahlen in Rostock haben sich zwischen 2000 und 2015 verdoppelt. Besondere verkehrliche Anforderungen entstehen zudem durch die jährlichen Großveranstaltungen wie Hanse Sail und Weihnachtsmarkt.

## Rostock als Regiopole - Die Bedeutung des Stadt-Umland-Verkehrs

Zwischen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und dem angrenzenden Umland bestehen enge wirtschaftliche und verkehrliche Verflechtungen. Viele Menschen sind vor allem in den 90er Jahren von der Stadt ins Umland gezogen oder haben als Zuwanderer in die Region Rostock gleich ihren Wohnsitz in einer Umlandgemeinde gewählt. Daraus entstand ein starker Einwohnerzuwachs insbesondere in den Gemeinden am Stadtrand. Eine Folge dieser sogenannten „Suburbanisierung“ ist die deutliche Zunahme der Pendlerströme aus dem Landkreis Rostock in das Rostocker Stadtgebiet. Insgesamt gibt es heute fast 33.000 Einpendler nach Rostock, die überwiegend mit dem Pkw unterwegs sind. In den letzten Jahren ist die Bevölkerungszahl im Umland aber wieder leicht rückläufig.



Verteilung der Pendler im Rostocker Umland

Auf der anderen Seite gibt es aber auch eine Reihe großer Gewerbegebiete in den Umlandgemeinden. Hier sind insbesondere der Flughafen Rostock-Laage und die Gewerbegebiete Roggentin/Neu-Roggentin sowie Bentwisch zu benennen. Daraus entstehen auch Pendlerströme aus Rostock ins Umland. Derzeit gibt es in Rostock etwa 22.000 Auspendler. Verkehrlich problematisch sind die Stadt-Umland-Verkehre vor allem deswegen, weil sie sich über eine große Fläche verteilen und somit mit öffentlichen Verkehrsangeboten und dem Radverkehr nur schwer zu erschließen sind.

## Rostock 2025 - Leitlinien zur Stadtentwicklung

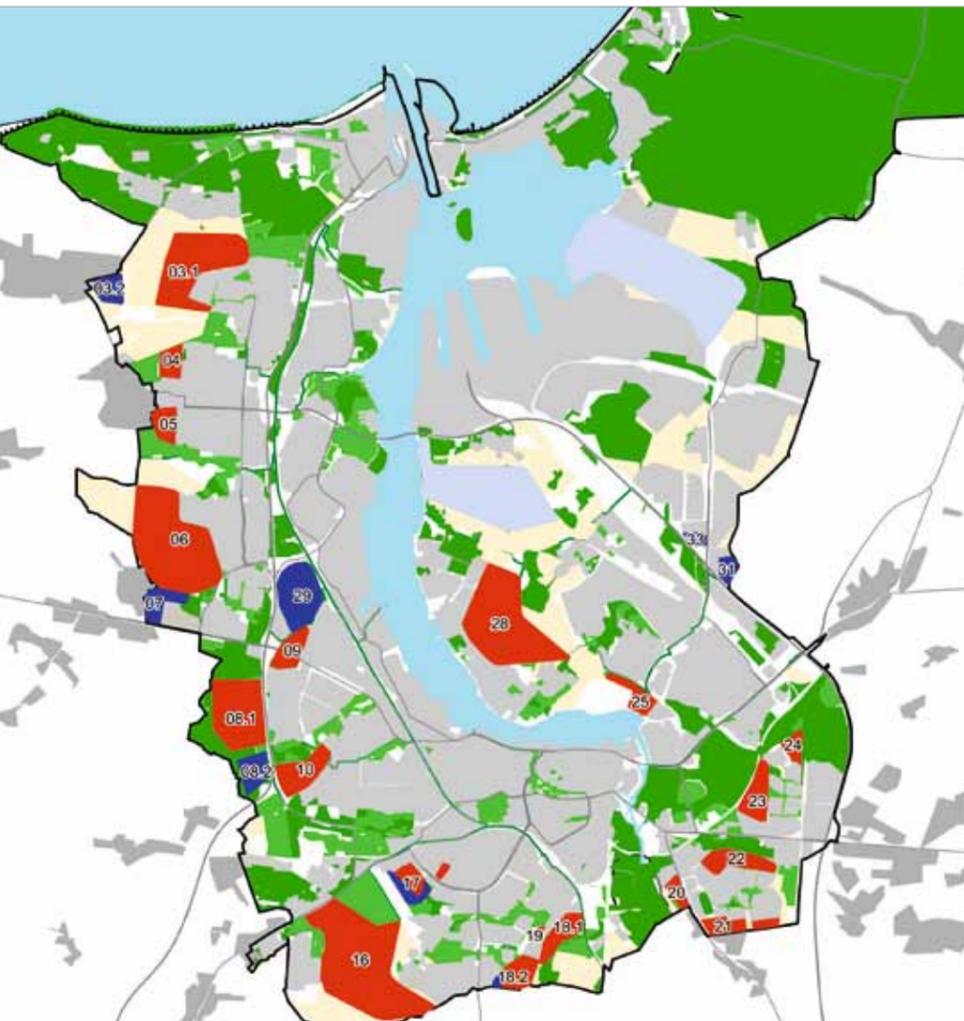
Mit seinen Leitlinien zur Stadtentwicklung hat die Hanse- und Universitätsstadt Rostock die Zielvorgaben und den planerischen Rahmen für die nächsten 15 Jahre abgesteckt. Darin sind auch Grundsätze zur Mobilitätsentwicklung und zur Ausrichtung des Verkehrssystems enthalten.

Rostock bleibt mit seinen leistungsstarken Häfen und Werften einer der wichtigsten Pfeiler der maritimen Verbundwirtschaft in Deutschland und das größte Wirtschafts-, Logistik- und Dienstleistungszentrum im Land Mecklenburg-Vorpommern. Es wird seine Funktion als Drehscheibe nach Skandinavien und ins Baltikum entsprechend weiter ausbauen. Nachhaltigkeit ist als Grundprinzip des Wirtschaftens in den Leitlinien verankert.

Die Weiterentwicklung Rostocks zum internationalen Wirtschafts- und Wissenschaftszentrum erfordert eine gute Verkehrsanbindung an nationale und internationale Netze mit allen Verkehrsmitteln. Vor dem Hintergrund des Klimaschutzes verfolgt Rostock mit Nachdruck das Ziel einer Stadt der kurzen Wege und eines attraktiven Umweltverbundes bei gleichzeitiger Absicherung der Mobilitätsansprüche der Wirtschaft.

## Klimaschutz und Lärminderung als zukunftsprägende Ziele der Stadtentwicklung

Aspekte, die zur Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität beitragen, gewinnen in der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung immer mehr an Bedeutung. Mit dem Klimaschutzkonzept, dem Lärminderungsplan und dem Luftreinhalteplan verfolgt Rostock schon seit längerer Zeit eine klare Strategie, die sich in der Grundausrichtung der Bauleitplanung und sukzessive in konkreten Maßnahmen widerspiegelt.



Potenzielle Flächen für die Rostocker Stadtentwicklung  
Quelle: Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Der Flächennutzungsplan (FNP) ist die Grundlage der Stadtentwicklung sowie der vertiefenden und rechtsverbindlichen Bauleitplanung. Ab 2019 ist die Aufstellung eines neuen FNP als „Zukunftsplan“ vorgesehen, für den seit 2018 der Stadtdialog als öffentliches Beteiligungsverfahren läuft. Der Plan legt fest, welche Flächen künftig für Wohnungsbau, Gewerbe und Industrie sowie für Wissenschaft und Forschung aber auch für Freizeit- und Erholung, öffentliches Grün und Verkehrswege bereitgestellt werden. Auf Basis des FNP wurden auch Prüfräume für die Siedlungserweiterung insbesondere von Wohngebieten definiert (rote Flächen).

## Klimafreundliche Mobilität durch nachhaltige Stadtentwicklung

Rostock hat sich von einer über lange Zeit rückläufigen Bevölkerungszahl zu einer wachsenden Stadt entwickelt. Dies erfordert von den Stadt- und Verkehrsplanern neue Herangehensweisen und Konzepte. Wenn die Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung eintreffen und Rostock auf über 230.000 Einwohner wächst, dann werden 400 Hektar Fläche allein für neuen Wohnraum benötigt.

Eine ähnliche Situation besteht auch bei den Gewerbeflächen, nach denen anhaltend hohe Nachfrage besteht. Mit einer idealen Lage an der Ostsee, einer gut ausgebauten Infrastruktur und einer attraktiven verkehrlichen Erreichbarkeit bestehen gute Voraussetzungen für weiteres Wachstum. Seit 2017 wirbt Rostock auch mit dem Doppeltitel Hanse- und Universitätsstadt.

Gleichzeitig wird die Attraktivität Rostocks aber auch durch die Natur- und Freiräume in der Stadt und der Umgebung geprägt. Das klare Bekenntnis zum Klima- und Umweltschutz erfordert besondere Lösungsansätze bei der Stadtentwicklung.

Im Kontext mit der Mobilitätsplanung ist vor allem das Festhalten am Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ und dessen konsequente Stärkung von übergeordneter Bedeutung. Eine besondere Rolle dabei spielen ein attraktives Stadtzentrum und gute Versorgungsangebote in den Stadtteilzentren. Dies stützt die Nahmobilität aus Fuß- und Radverkehr speziell in den Wohnquartieren und stärkt Bahnen und Busse, mit denen die Innenstadt und die Stadtteile sehr gut erreichbar sind.

Von großer Bedeutung für eine zukunftsorientierte Mobilität ist die frühzeitige Verzahnung von Stadtplanung und Mobilitätsplanung. So sind bereits in Bebauungsplänen die Anforderungen des Radverkehrs und des ÖPNV verstärkt einzubinden. Darüber hinaus kann beispielsweise mit neuen Mobilitätsangeboten und Stellplatzsätzen das Verkehrsverhalten gezielt beeinflusst werden.

## Sanierung und Verdichtung im Bestand - weniger Autoverkehr durch räumliche Nähe

Die Erfahrungen zeigen, dass Bauen im Bestand und eine Stärkung bestehender Quartiere einen wichtigen Beitrag zu einer klimafreundlichen Mobilität leisten können, insbesondere wenn diese bereits über eine gute Verkehrsanbindung und Verkehrsinfrastruktur verfügen.

Gerade der ÖPNV ist darauf angewiesen, Verkehrsströme zu bündeln, um eine hohe Auslastung der Fahrzeuge zu erreichen und damit wirtschaftlich zu arbeiten. Die Konzentration der Stadtentwicklung insbesondere an den Trassen der Straßenbahn und der S-Bahn stärkt das ÖPNV-System, sichert ein gutes Verkehrsangebot und unterstützt eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl.



Beispiel für innerstädtische Nachverdichtung im Petrierviertel



Planungskonzept für die Mittelmole in Warnemünde  
Quelle: Böge Lindner K2 Architekten, Schoppe+Partner

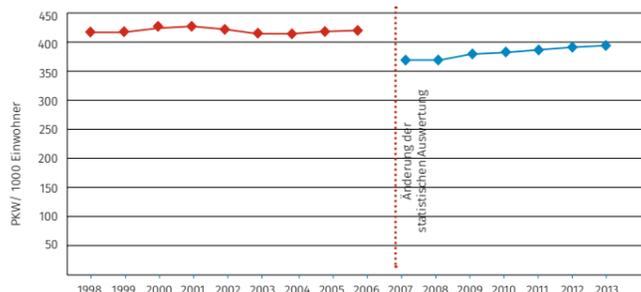


# Daten und Fakten - Mobilität und Verkehrsverhalten in Rostock

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden ist eine wichtige Grundlage für eine effiziente Planung, insbesondere um eine angemessene Balance zwischen verkehrlichen Anforderungen und wirtschaftlicher Machbarkeit zu erreichen. Da Rostock bereits seit Jahrzehnten am „System repräsentativer Verkehrsbefragungen-SrV“ der TU Dresden teilnimmt (zuletzt im Jahr 2018), liegen hierfür sehr gute Daten vor.

## Motorisierung - wie viele Autos gibt es in Rostock?

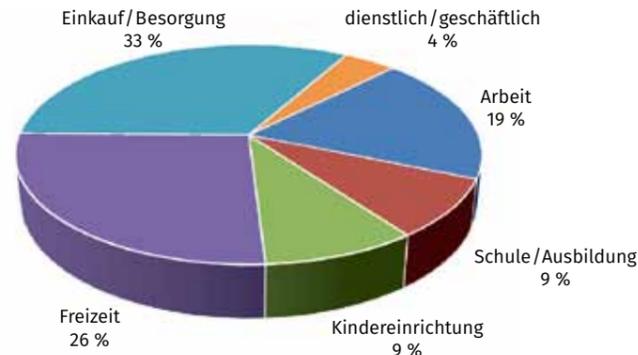
Nach der Wende begann ein großer politischer Ansturm auf private Fahrzeuge, zunächst noch konzentriert auf Gebrauchtwagen, später auch auf Neuwagen. Dies führte in den 90er Jahren zu einem sprunghaften Zuwachs der Pkw-Mengen verbunden mit einer erheblichen Mehrbelastung des gesamten Straßennetzes. Seit Ende der 90er Jahre hat sich die Motorisierung auf ein Niveau von etwa 400 Pkw je 1.000 Einwohner eingependelt. Im Städtevergleich liegt Rostock auf einem eher niedrigen Niveau (vgl. Lübeck 440 Pkw/1.000 EW, Schwerin 430 Pkw/1.000 EW. Übrigens: Trotz steigender Motorisierung sinkt seit Kurzem die Verkehrsleistung beim Kfz-Verkehr



Entwicklung der Motorisierung von 1998 bis 2015

## Mobilitätskennziffer - wie mobil sind die Rostocker?

Die Mobilitätskennziffer beschreibt das spezifische Verkehrsaufkommen, also wie viele Wege pro Person an einem durchschnittlichen Werktag zurückgelegt werden. Seit Jahren bewegt sich diese Größe in einer engen Spanne zwischen 3,2 und 3,8 Wegen pro Tag und Einwohner/in (Quelle: SrV). Dies bedeutet, wenn Wege oder Fahrten beispielsweise durch eine veränderte Lebenssituation wie Beendigung der Ausbildung entfallen, werden diese in der Regel durch andere Wege/Fahrten wieder kompensiert. Gleichzeitig ist auch der für Mobilität aufgewendete Zeitbedarf über die Jahre relativ konstant.



Verteilung der Wegezwecke der Rostocker Bevölkerung

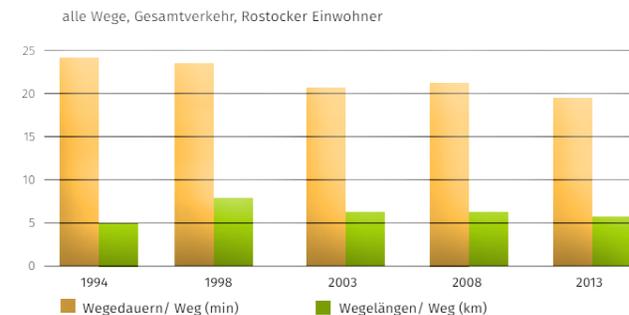
## Wegezwecke - zu welchen Anlässen bewegen sich die Rostocker?

Etwa ein Drittel aller Wege und Fahrten werden von der Rostocker Bevölkerung im Einkaufs- und Besorgungsverkehr zurückgelegt. Dies trägt auch zu einem hohen Verkehrsaufkommen gerade im Nachmittagsbereich bei. An zweiter Stelle bei den Wegezwecken liegt inzwischen der Freizeitverkehr, der in den letzten Jahren deutlich zugelegt hat und auch weiter wächst. Der Freizeitverkehr wurde von den Verkehrsplanern bisher noch wenig beachtet und stellt vor allem den öffentlichen Personennahverkehr vor große Herausforderungen. Dagegen ist nur noch jeder fünfte Weg dem Berufsverkehr zuzuordnen. Dennoch ist dieser Wegezweck von verkehrlicher Relevanz, da er sich auf einen kurzen Zeitraum konzentriert und maßgeblich zur Verkehrsspitze beiträgt.

## Entfernungen - wie lang sind die zurückgelegten Wege?

Die Verkehrsmengen der einzelnen Verkehrsarten sind nicht nur von der Anzahl der Wege und der Verkehrsmittelwahl, sondern ebenso von der Wegelänge und Wegedauer abhängig. Seit 1994 ist gemäß den Ergebnissen des SrV eine sukzessive Abnahme der Wegedauern und seit 1998 ebenso der Wegelängen in einer Größenordnung von etwa 20 Prozent zu verzeichnen. Ursache hierfür dürfte neben der Umsetzung von Maßnahmen aus dem Integrierten Verkehrskonzept eine stärkere Nutzungsmischung im Stadtgefüge sein. Dazu dürften beispielsweise verdichtete Versorgungsinfrastrukturen beitragen. Der Effekt einer „Stadt der kurzen Wege“ ist also an den Ergebnissen gut ablesbar. Eine anhaltende Verdichtung im bestehenden Siedlungsgefüge wird diese Entwicklung weiter fördern.

Weitere Auswertungen der Wegelängen zeigen, dass etwa die Hälfte aller Wege bis 5 km nach wie vor mit dem Pkw zurückgelegt wird. Hier ergibt sich ein besonderes Potenzial für Veränderungen. Aber auch auf den längeren Wegen zeichnen sich beispielsweise mit der verstärkten Nutzung von Pedelecs interessante Entwicklungen ab.



Entwicklung der Wegedauer und Wegelängen

## Modal Split - welche Verkehrsmittel werden genutzt?

Eine der wichtigsten und gebräuchlichsten Kenngrößen im Mobilitätssektor ist die Verkehrsmittelwahl, in der Verkehrsplanung auch als Modal-Split bezeichnet. Nach den starken Umbrüchen in den 90er Jahren mit deutlichen Verschiebungen vom öffentlichen Verkehr auf den privaten Kfz-Verkehr stabilisieren sich die Werte seit einigen Jahren.

Auch heute werden immer noch fast ein Drittel aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Hinzu kommt, dass praktisch alle Verkehrsteilnehmer auf den An- und Ab-

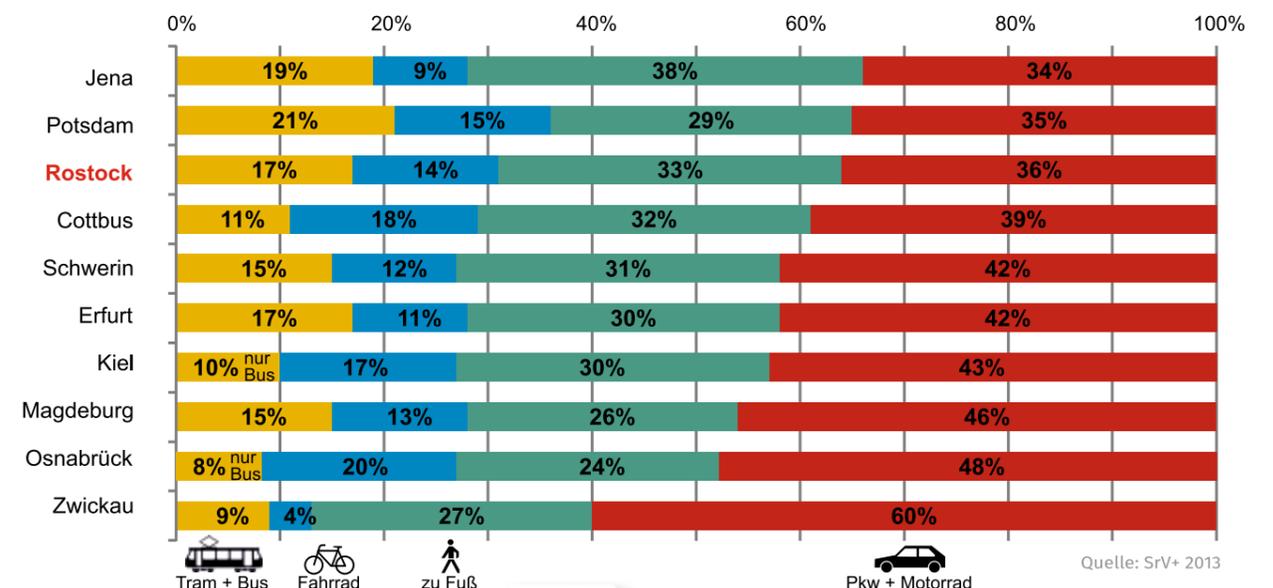
marschwegen zu/ von ihrem Verkehrsmittel zu Fuß unterwegs sind. Dies unterstreicht die nach wie vor hohe Bedeutung des Fußverkehrs.

Deutlich zugenommen hat der Radverkehr in Rostock. Mit inzwischen fast 15 Prozent Anteil leistet er einen wichtigen Beitrag zur klimafreundlichen Mobilität und zur Lebensqualität in Rostock. Untersuchungen deuten darauf hin, dass es hier noch weitere Wachstumspotenziale gibt.

Der ÖPNV erlebte nach der politischen Wende einen starken Einbruch, konnten sich aber etwa ab dem Jahrtausendwechsel wieder erholen, sicherlich auch bedingt durch die konsequente Umsetzung der Maßnahmen aus dem IGVK 1998. Unterstützend kam hinzu, dass viele Straßen überlastet waren und vor allem die S-Bahn und die Straßenbahn auf eigenen Fahrwegen Fahrzeitvorteile erzielen konnten. Das Niveau von etwa 17 Prozent Verkehrsmittelanteil ist seit einigen Jahren stabil.

Der Pkw ist seit der Grenzöffnung zum am meisten genutzten Verkehrsmittel aufgestiegen und wird auf rund 36 Prozent aller Wege in Anspruch genommen. Seit dem IGVK 1998 hat er aber wieder Anteile an den Umweltverbund (zu Fuß, Rad, ÖPNV) verloren.

Interessant ist auch ein Städtevergleich des Modal-Split. Es gibt nur wenige Städte, die heute einen ähnlich hohen Anteil des Umweltverbundes am Modal-split aufweisen wie Rostock. Dies bildet eine gute Grundlage für zukunftsorientierte Mobilität.



Quelle: SrV+ 2013

Verkehrsmittelwahl im Städtevergleich



# Weichen stellen - Ziele zum Rostocker Mobilitätssystem

Ausgehend vom Leitbild der Stadtentwicklung und weiteren Rahmenplänen mit verkehrlichen Bezügen sind mit der Aufstellung des Mobilitätsplanes Zukunft die nachfolgenden 14 verkehrlichen Zielstellungen zu verfolgen, deren Umsetzung zur Erreichung der vier Oberziele (I.-IV.) führt.



**Sicherung verkehrlicher Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung für Wohnen, Wirtschaft, Tourismus und Kultur, der (über-)regionalen Erreichbarkeit von Rostock sowie Anbindung aller Stadtareale/Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und der Wirtschaft an Mobilität und Verkehr**



Eine gute Einbindung in die überregionalen und regionalen Verkehrsnetze ist ein wichtiger Standortfaktor und Voraussetzung für eine weitere positive Entwicklung von Stadt, Wirtschaft und Tourismus sowie zur Erfüllung der Funktion als Oberzentrum und Regiopole. Zentraler Bestandteil ist dabei die sichere und ausgewogene Erreichbarkeit der Innenstadt, der umliegenden Stadtteile und der Gewerbegebiete mit dem Kfz-Verkehr insbesondere aber auch mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Die Verkehrssicherheit ist als grundlegender Maßstab bei allen Planungen sowie als Anlass zur Verbesserung bestehender Situationen anzulegen. Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist, eine sozial gerechte Teilhabe an Mobilität und damit am gesellschaftlichen Leben für alle Personen in den verschiedenen Lebenslagen zu ermöglichen.

**Ziel I.1:** Sicherung der oberzentralen Funktion durch die Einbindung in die überregionalen Netze zur Gewährleistung der Erreichbarkeiten im allgemeinen, touristischen und Wirtschaftsverkehr

**Ziel I.2:** Leistungsfähige Anbindung der Innenstadt sowie der umliegenden Stadtteile und Strukturschwerpunkte (Umweltverbund, Kfz-Verkehr) zur Gewährleistung der Erreichbarkeiten im allgemeinen und touristischen Verkehr sowie im Wirtschaftsverkehr

**Ziel I.3:** Gewährleistung der Verkehrssicherheit, körperlichen Unversehrtheit, Teilhabe und Barrierefreiheit

**Ziel I.4:** Bereitstellung eines angemessenen Parkraumangebotes unter Beachtung räumlich-verkehrlicher umweltseitiger Zusammenhänge und Wirkungen



## Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und wirtschaftlicher Einsatz finanzieller Ressourcen unter Beachtung langfristiger Effekte



Zur Sicherung der langfristigen finanziellen Handlungsfähigkeit in Bezug auf das Verkehrssystem ist es notwendig, die vorhandenen Netze zu erhalten, Engpässe zu beseitigen und die Verkehrsinfrastruktur optimal zu nutzen. Dazu dienen insbesondere Maßnahmen der koordinierten Steuerung und des Verkehrssystemmanagements.

Die finanzielle Nachhaltigkeit erhält auch im Verkehrssystem eine immer höhere Bedeutung. Verkehrliche Infrastrukturen sind nur dann zu erweitern, wenn auch ihre dauerhafte Unterhaltung und Instandhaltung gewährleistet werden kann. Daher sind Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen integraler Bestandteil im MOPZ.

In den vergangenen Jahren wurde das Straßennetz in Rostock ergänzt und leistungsfähiger ausgebaut sowie mit moderner Steuerungstechnik ausgestattet. Es entspricht heute überwiegend den aktuellen Anforderungen und anerkannten Qualitätsmaßstäben. Auch wenn im Einzelnen noch Ergänzungen im Straßen- und Straßennetz zu prüfen sind, kann die Phase der offensiven Infrastrukturerweiterung im Straßen- und Schienennetz als weitgehend abgeschlossen betrachtet werden. Daraus resultiert die Zielstellung, das leistungsfähige Verkehrsnetz in seiner Funktionstüchtigkeit zu erhalten und punktuell zu optimieren sowie wo erforderlich zu erweitern.



Leitstelle RSAG, Foto: Joachim Kloock

**Ziel II.1:** Konsolidierung und effektiver Betrieb des Straßennetzes und Optimierung des Kfz-Verkehrs

**Ziel II.2:** Vernetzung der Verkehrsmittel durch Informations-, Leit- und Verkehrsmanagementsysteme, Optimierung der Verkehrsabläufe durch Verkehrssteuerung und Verkehrssystemmanagement

**Ziel II.3:** Gewährleistung der finanziellen Nachhaltigkeit

Der effektive Betrieb eines gesamtstädtischen Verkehrssystems ist nur dann möglich, wenn durch die Bereitstellung von aktuellen Informationen sowie unter Nutzung moderner Leit- und Managementsysteme eine einfache Wahl des jeweils geeignetsten Verkehrsmittels und der besten Route für einen konkreten Weg möglich ist. Daher ist der sukzessiven Erneuerung alter Technik bei der Verkehrssteuerung und dem verstärkten Einsatz digitaler Informations- und Leitsysteme besondere Aufmerksamkeit zu widmen.



Der ÖPNV und insbesondere Straßenbahn und S-Bahn bildeten bereits vor der politischen Wende eine wichtige Säule des Stadtverkehrs. Seitdem wurden erhebliche Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung getätigt, die sich aber erst langfristig rechnen. Straßenbahn und S-Bahn bilden heute eine unverzichtbare Komponente im Rostocker Verkehrssystem und zählen zu den modernsten städtischen Bahnsystemen in Deutschland. Sie sind auch ein wichtiger Standortfaktor für die Stadtentwicklung, mit weiterem Ausbaupotenzial.





### Erhöhung der Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems und Reduktion der negativen Wirkungen

Ein stadt- und umweltverträglicher Verkehr lässt sich am besten durch Vermeidung motorisierter Verkehre erreichen. Optimale Stadtstrukturen mit Nutzungsmischungen und Angeboten für die Nahversorgung in den Quartieren tragen zur „Stadt der kurzen Wege“ bei und fördern damit auch das Zufußgehen und das Radfahren. Insbesondere für die längeren Wege beispielsweise ins Stadtzentrum ist ein hoher Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel anzustreben. Für den verbleibenden Kfz-Verkehr ist eine nachhaltige Reduktion der negativen Begleiterscheinungen zu verfolgen.

Ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) bestehend aus den Komponenten Regionalbahn, S-Bahn, Straßenbahn, Regionalbus, Stadtbus und Fähre ist das Rückgrat des künftigen Umweltverbundes und eine wesentliche Voraussetzung für die dauerhafte Sicherstellung der Teilhabe aller Bürger an Mobilität sowie für ein weiteres Wachstum der Stadt. Ein nutzerfreundliches Verkehrsangebot sowie attraktive, barrierefreie Haltestellen und Fahrzeuge bilden das Gerüst des modernen Rostocker ÖPNV-Systems.

**Ziel III.1**  
Weitere Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV/SP)



Fuß- und Radverkehr komplettieren den Umweltverbund und bilden gegenwärtig den Schwerpunkt der Rostocker Verkehrsplanung. Sichere, komfortable und kurze Wege, gut ausgebaute Überquerungsstellen und Radabstellanlagen fördern diese umweltfreundlichsten Verkehrsmittel.

**Ziel III.2:**  
Besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs (zu Fuß und Fahrrad)



Touristische Erlebbarkeit, Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und nicht zuletzt Wohnqualität werden maßgeblich durch die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes beeinflusst. Zielstellung ist es, durch eine hochwertige Gestaltung und eine stärkere Einbindung des Fuß- und Radverkehrs einen nachhaltigen Beitrag zur Baukultur, zum angenehmen Leben und Wohnen und zur Gastlichkeit in Rostock zu leisten.

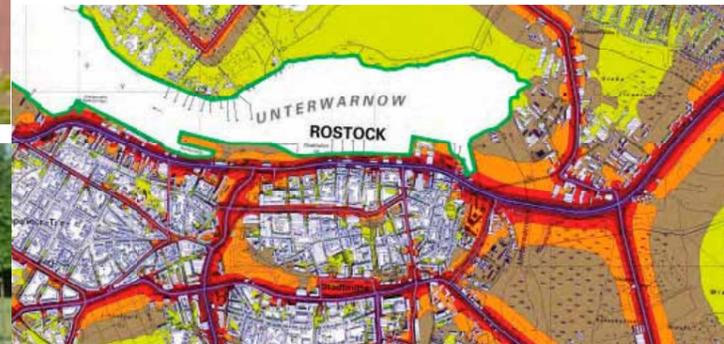
**Ziel III.3:** Hohe Qualität der öffentlichen Räume



Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock setzt sich zum Ziel, eine größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs zu erreichen.

Dies bedeutet insbesondere, die Vorgaben aus dem Luftreinhalteplan, dem Lärmaktionsplan sowie dem Klimaschutzkonzept in die Strategien und Konzepte des Mobilitätssystems einfließen zu lassen und mit entsprechenden Maßnahmen zu hinterlegen. Dabei sind die in den anderen Zielen benannten Querbezüge zur Sozialverträglichkeit sowie zu weiteren Fragen der Stadtentwicklung ausreichend zu beachten.

**Ziel III.4**  
Hohe Umweltverträglichkeit des Verkehrs zur Zielerreichung im Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärminderung



### Berücksichtigung der Chancen und Risiken zukünftiger Entwicklungen und besondere Förderung innovativer Mobilität (e-mobility, Car-Sharing etc.)

## IV.

**Ziel IV.1:**  
Förderung von Innovationen und moderner Mobilität

Der Mobilitätsplan Zukunft ist mit 10 bis 15 Jahren Laufzeit ein weit in die Zukunft reichendes Planwerk. Umso wichtiger ist es, den Anspruch an Innovation und moderne Mobilität in jeder Phase der Umsetzung zu verdeutlichen. Aktuelle Ansatzpunkte sind zum Beispiel die Förderung von Elektromobilität und eine Etablierung des Prinzips „Nutzen statt Besitzen“ durch Car- und Bike-Sharing-Angebote.



**Ziel IV.2:**  
Einbeziehung von Monitoring und Evaluierungsprozessen

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock möchte auch in Zukunft zu den Vorbildstädten in Sachen Mobilität gehören. In Zeiten dynamischer Entwicklungsprozesse erfordert dies neben dem Einsatz moderner technischer Systeme und Mobilitätsangeboten eine ständige Beobachtung der Rahmenbedingungen und Anforderungen, um frühzeitig auf neue Herausforderungen reagieren zu können.



**Ziel III.5:**  
Nutzung mobilitätsbeeinflussender Instrumentarien

Die Ausgestaltung individueller Mobilität ist eine Schlüsselgröße für das Erreichen der Ziele der Mobilitätsplanung, insbesondere der Stadt- und Umweltverträglichkeit. Deshalb ist es erforderlich, neben Information und Öffentlichkeitsarbeit, konkrete Anreize für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu geben. Dazu sollen Ansätze des Mobilitätsmanagements unter Einbeziehung wichtiger Akteure wie Unternehmen genutzt werden. Weiterhin sollen nachfragesteuernde Elemente wie ein Parkraummanagement zum Einsatz kommen.

## Herausforderungen - Was prägt die Mobilität der Zukunft in Rostock?

Weitgehend unabhängig von den einzelnen Komponenten des Verkehrssystems und deren Ausrichtung gibt es einige Schlüsselthemen, die die Zukunft der Mobilität maßgeblich prägen werden. Auch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock will ihre Vorbildfunktion weiter ausfüllen und setzt auf neue Entwicklungen und Innovationen.

Insbesondere die schnelle technische Entwicklung wird neue Spielräume eröffnen, die sich auf Fahrzeuge, Verkehrsanlagen sowie Steuerungs- und Informationssysteme erstrecken.

Damit können Verkehrsinfrastrukturen besser ausgelastet, Verkehrsabläufe vereinfacht und die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel durch bessere Vernetzung, in der Fachsprache als Inter- und Multimodalität bezeichnet, erleichtert werden. Auch verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffbelastungen werden sich verringern.

### E-Mobilität: Mehr Stadt- und Umweltqualität durch klimafreundliche Fahrzeugantriebe

Die Elektromobilität gilt als zentraler Baustein eines nachhaltigen und klimaschonenden Verkehrssystems auf Basis erneuerbarer Energie. Während bei Bahnsystemen das Fahren mit Elektrizität schon lange etabliert ist, befinden sich elektrische Antriebe bei Kraftfahrzeugen noch in der Entwicklungsphase, wobei sich inzwischen alle namhaften Automobilhersteller mit diesem Thema beschäftigen. In der Elektromobilität sehen Experten einen großen Wirtschaftsfaktor.



Elektrofahrzeug der Rostocker Stadtverwaltung

Das Netz von öffentlich zugänglichen Stromtankstellen und Ladestationen ist noch nicht flächendeckend ausgebaut. Lange Ladezeiten der Akkumulatoren erfordern bei längeren Reisen noch eine sorgfältige Wege- und Zeitplanung. Außerdem beschränken die Kapazitäten der Stromspeicher noch die Reichweite.

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock verfolgt hier eine konsequente Strategie und hat im Jahr 2015 eine Elektromobilitätsstrategie erarbeitet, deren wichtigste strategischen Ansatzpunkte und Maßnahmen in den Mobilitätsplan Zukunft übernommen und durch weitere konkretisierte Punkte ergänzt wurden.

Im Vordergrund steht dabei die Ausweisung von gesonderten Stellplätzen mit Ladeinfrastrukturen für Elektroautos an ausgewählten Standorten im Stadtgebiet. Dazu gehören neben öffentlichen Einrichtungen wie zum Beispiel dem Rathaus, Park&Ride-Plätzen und Parkhäusern perspektivisch auch Wohn- und Gewerbegebiete.

Im ÖPNV setzt Rostock mit dem umfangreichen Straßennetz bereits seit vielen Jahren auf klimafreundlichen Verkehr. Voraussichtlich 2021 wird die RSAG ihr erstes Elektrobus-Projekt im regulären Linienverkehr im Seebad Warnemünde starten, um ein sichtbares Zeichen für nachhaltige Mobilität zu setzen. Geplant sind zwei Elektrobusse auf der Linie 37, die damit rein elektrisch bedient wird.

E-Mobilität hält auch im Radverkehr Einzug. Der Verkauf von Pedelecs und E-Bikes steigt weiter stark an. Auch hier werden geeignete Standorte für Ladeeinrichtungen umgesetzt. Auch die RSAG fördert mit ihrem Fahrradverleihsystem (Projekt „elros“) die Verbreitung von Pedelecs.



elros-Pedelec-Verleih-Station

## Digitalisierung - Einfache und effiziente Nutzung des Verkehrssystems

Die Digitalisierung hat einen großen Einfluss auf das Verkehrssystem und die Mobilität der Menschen. Für die Verkehrsteilnehmer sind es vor allem die neuen technischen Möglichkeiten, die eine flexible und einfache Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote und deren Kombination ermöglichen. Immer mehr Menschen haben die Fahrplanauskunft mit ihrem Smartphone in der Hosentasche. Fahrkarten für den Verkehrsverbund Warnow VVW sind neuerdings einfach im Internet oder in der VVW-App bargeldlos zu erwerben. Das große Potenzial der Digitalisierung ist, das komplexe System Mobilität einfach nutzbar zu machen und Informationen individualisiert bereitzustellen. Daten zum Standort von Fahrzeugen und Personen, Tarife und Routenauskünfte können miteinander verknüpft werden und den Zugang zu vernetzten Angeboten und die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel erleichtern.



Fahrscheinkauf über die VVW-App

Im Mobilitätsplan Zukunft ist eine Kernaufgabe die Einführung einer netzweiten Verkehrssteuerung, welche zusätzlich zur aktuellen Verkehrssituation in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock den überregionalen Verkehr sowie Umweltfaktoren und Schadstoffemissionen berücksichtigt. Im Zuge des technischen Ausbaus müssen Steuerungssysteme wie die Verkehrsrechner verknüpft und überregionale Informationsquellen angeschlossen werden.

Information und Datenverarbeitung sind zentrale Bausteine eines digitalisierten Verkehrssystems. Ob automatische Radzählstellen, dynamische Anzeigen für die Fahrgastinformation (DFI) oder dynamische Leitsysteme im Straßennetz: vieles ist bereits heute in Rostock im Einsatz und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Autonomes Fahren und automatisierte Fahrtenerfassung und -abrechnung im ÖPNV sind dagegen noch Zukunftsmusik.



Anzeige der Verkehrslage in Echtzeit

Auch im Straßenverkehr und der Verkehrssteuerung eröffnet die Digitalisierung große Möglichkeiten. In einem gemeinsamen Projekt der Straßenbauverwaltung Mecklenburg-Vorpommern und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wurden eine Online-Information zur Verkehrssituation auf der B105 zwischen Bargeshagen und Altheide in Echtzeit entwickelt. Mit Hilfe der neuen Technik soll es Autofahrern ermöglicht werden, Staus frühzeitig zu erkennen und darauf zu reagieren. Die notwendigen Daten werden von Sensoren erfasst und rechnergestützt aufbereitet.



Radzählstelle und DFI an einer ÖPNV-Haltestelle



## Mobilität für alle - Barrierefreiheit im Verkehrssystem

Die möglichst uneingeschränkte Erreichbarkeit von Verkehrszielen und Gebäudezugängen sowie die barrierefreie Nutzung von Verkehrsmitteln sichert auch Menschen mit Behinderungen die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben.

Gemäß der Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen hat sich Deutschland zur Gewährleistung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum verpflichtet. Dies betrifft im Verkehrssystem vor allem die barrierefreie Gestaltung der Anlagen des Fußverkehrs und der Zugangsstellen zum ÖPNV.

Barrierefreiheit kommt nicht nur Menschen mit Behinderung zugute, sondern ebenso Älteren sowie Kindern oder Eltern mit Kinderwagen.

Eine durchgreifende Verbesserung der Barrierefreiheit ist im Maßstab des MOPZ nur ansatzweise möglich. Deshalb wird für Schwerpunktbereiche, insbesondere den Innenstadtbereich und ausgewählten Wohngebietszentren dieser Aspekt in teilräumlichen Verkehrskonzepten vertieft.

Rostock ist durch erhebliche stadträumliche Barrieren gekennzeichnet, insbesondere die Ober- und die Unterwarnow, durch Bahnanlagen oder die Stadtautobahn und verkehrsstarke Hauptverkehrsstraßen. Im MOPZ sind zahlreiche Maßnahmen zum weiteren Abbau dieser Barrieren enthalten. Im Vordergrund des barrierefreien Verkehrssystems stehen wegeverbindende Verbindungen über die Unterwarnow durch Busse und Fähren, gut nutzbare Fußwege, Überquerungsstellen sowie Haltestellen und Fahrzeuge im ÖPNV. Nach dem Personenbeförderungsgesetz müssen die ÖPNV-Haltestellen bis 2022 barrierefrei ausgebaut sein.



Stufenlose Einstiege und Bodenindikatoren im ÖPNV



CarSharing in Rostock mit Zuwachspotenzial

## Nutzen statt besitzen - Neue Mobilität mit Sharing-Angeboten

Sharing-Angebote machen moderne Mobilität für alle erfahrbar. Die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen reduziert individuelle Mobilitätskosten und ermöglicht zugleich die Nutzung verschiedener Fahrzeugmodelle in Abhängigkeit vom konkreten Fahrzweck. Durch eine hohe Anzahl Nutzender erhöht sich die Auslastung und trägt zur Effizienz und Nachhaltigkeit bei. Sharing-Fahrzeuge eignen sich auch für innovative und umweltfreundliche Technologien, um diese für viele zugänglich zu machen und Nutzungshemmnisse abzubauen.



Lastenrad - Das Fahrrad als Transportmittel,  
Quelle: Priller & Maug/imago

Sowohl Car-Sharing als auch Bike-Sharing sind in Rostock bisher noch unterrepräsentiert und weisen ein deutliches Zuwachspotenzial auf. Es gilt hier seitens der Stadt, die Betreiber zu einem Ausbau zu animieren und die entsprechenden Anreize zu schaffen, z.B. durch Bereitstellung öffentlicher Stellplätze oder Nachfrage nach Angeboten durch öffentliche Einrichtungen.

## Inter- und Multimodalität - Verkehrsmittel intelligent nutzen

Die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für verschiedene Wege bzw. Fahrzwecke wird als Multimodalität bezeichnet. Intermodalität ist dadurch gekennzeichnet, dass sogar auf einem Weg oder einer Wegekette mehrere Verkehrsmittel genutzt werden.

Die Förderung multi- und intermodaler Verhaltensweisen trägt maßgeblich dazu bei, eine einseitige Pkw-orientierte Mobilität durch einen Mobilitätsmix abzulösen, bei dem das für den jeweiligen Weg oder Zweck am besten geeignete Verkehrsmittel genutzt wird. Die Förderung von Multi- und Intermodalität bedingt verschiedene Ansätze aus mehreren Handlungsfeldern, insbesondere dem Mobilitätsmanagement, dem Verkehrssystemmanagement, innovativer Mobilität, dem ruhenden Verkehr und dem ÖPNV. Aufklärung über die Möglichkeiten, Echtzeitinformationen zu den Angeboten der verschiedenen Verkehrsmittel und ihrer Verfügbarkeit und vor allem gut funktionierende Schnittstellen zwischen ihnen sind die wichtigsten strategischen Voraussetzungen.

Die Kombination von Rad und ÖPNV hat bereits eine lange Tradition in Rostock. Die S-Bahn mit ihrem dichten Takt und guten Mitnahmemöglichkeiten kann man als „rollenden Radweg“ bezeichnen. An 27 B+R-Anlagen findet man außerdem über 1.300 Stellplätze. Mit einem Aufbau von hochwertigen und städtebaulich eingebundenen Mobilitätsstationen wird die Verknüpfung unter den Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten in Rostock künftig deutlich nutzungsfreundlicher und ansprechender.

## Verkehrsanlagen effizient nutzen - Verkehrssystemmanagement

Der Aufbau eines dynamischen Verkehrssystemmanagements ist eine komplexe Aufgabe. Hier werden die Anforderungen aus verschiedenen Handlungsfeldern des MOPZ verknüpft. Begleitend zum dynamischen Verkehrssystemmanagement werden zielorientierte und anlassbezogene Führungskonzepte für den Kraftfahrzeugverkehr erarbeitet. Dies beinhaltet die Optimierung der wegweisenden Beschilderung in Bezug auf die hinzukommenden dynamischen Informationen und die Beachtung von Aspekten des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung.



Dynamisches Leitsystem am Warnowtunnel

Mit den Komponenten Information, Leitung und Steuerung können die Verkehrssituation und die Verkehrssicherheit verbessert sowie die Auslastung der Verkehrsanlagen optimiert werden. Dies kommt auch dem Wirtschaftsverkehr zugute, der von hoher Verkehrsqualität und schnellen Routen besonders profitiert.

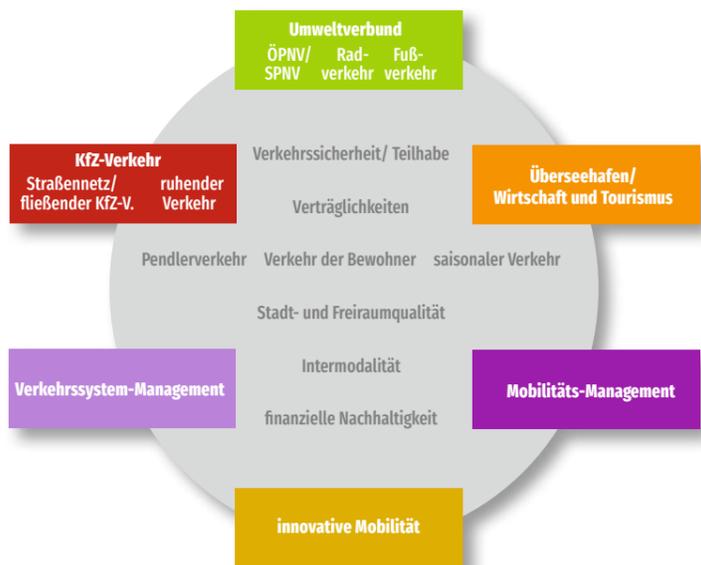


Designstudie für Mobilitätsstationen in Osnabrück  
Quelle: BOOB Werbung



# Zusammenspiel - Strategische Ausrichtung des Verkehrssystems

Aus der Überlagerung der im Rahmen einer umfassenden Bestandsanalyse ermittelten Mängel und Problemlagen mit den Zielen des Mobilitätsplans Zukunft ergeben sich Handlungsbedarfe zur Weiterentwicklung des Rostocker Gesamtverkehrssystems. Daraus wurden sechs maßgebliche Handlungsfelder abgeleitet, für die entsprechende Strategien und daraus abgeleitete Maßnahmen zu entwickeln sind.



Übersicht zu den Handlungsfeldern des MOPZ

## Über die Stadtgrenzen hinaus - Regionale und überregionale Einbindung der Regiopole

Ausgehend von der Lage im Raum kommt dem Raum Rostock eine besondere Bedeutung für die umliegende Region zu. Die Positionierung als Regiopole mit einer über das Oberzentrum hinausgehenden zentralörtlichen Bedeutung erfordert eine gute regionale und überregionale Verkehrsanbindung. Allein die täglichen Pendlerverkehre tragen heute maßgeblich zum Verkehrsaufkommen im Rostocker Stadtgebiet bei.

Grundsätzlich ist die Hanse- und Universitätsstadt Rostock gut in die überregionalen Verkehrsnetze eingebunden. Das Autobahn- und Bundesstraßennetz verbindet Rostock direkt mit den benachbarten Metropolräumen Hamburg, Berlin und Szczecin und wird durch das Eisenbahnnetz und Fährverbindungen über die Ostsee ergänzt.



Starke Pendlerverkehre prägen die Verkehrssituation

Rostock ist mit den benachbarten Mittelzentren durch ein dichtes Netz von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie durch verschiedene Verkehrsangebote im Bahnnetz verbunden (S-Bahn und Regionalbahn). Ein dichtes Regionalbusnetz ergänzt die Bahnangebote und bindet auch den Flughafen Rostock-Laage an, der für den Wirtschaftsraum Rostock eine große Bedeutung hat. Die gut strukturierte, hierarchische Gliederung des Straßennetzes und des Bahnnetzes schafft Transparenz und kommt den Nutzern entgegen.

Zur weiteren Stärkung der Funktion Rostocks als Regiopole im Ostseeraum ist der Erhalt und weitere Ausbau der Verbindungen zu den Nachbarregionen anzustreben. Schwerpunkt sind dabei insbesondere attraktive Bahnverbindungen nach Berlin und Hamburg und die Aufwertung des Regionalbusverkehrs im engeren Stadt-Umland-Bereich.

Für die künftige Entwicklung des Stadt-Umland-Verkehrs wird folgende Strategie verfolgt:

- Ausbau und Aufwertung des P+R-Angebotes auch bereits vor den Toren der Stadt mit attraktiver Anbindung an den SPNV/ÖPNV
- Verkürzung der Reisezeiten
- Prüfung einer Erweiterung des Verkehrsangebotes im regionalen SPNV/ÖPNV
- Optimierung des Tarifsystems mit Beachtung der Pendlerbedürfnisse
- Ausbau und Aufwertung intermodaler Verknüpfungspunkte
- Schaffung schneller Anbindungen im regionalen Radnetz (u.a. „Radschnellwege“).

## Nahmobilität als Standortqualität Stärkung des Fuß- und Radverkehrs

Eine Stadt der kurzen Wege mit einem hohen Anteil an Nahmobilität bedingt vor allem entsprechende Nutzungsmischungen von Wohnen, Arbeiten, Einkauf/Versorgung und Erholung. Demzufolge kommt der Zusammenarbeit von Stadt- und Verkehrsplanung bei der Bauleitplanung und der Standortwahl z. B. von Bildungs- und Einzelhandelseinrichtungen eine besondere Bedeutung zu. Neben dieser grundsätzlichen Komponente des Verwaltungshandelns sind strategische Ansätze zu verfolgen, welche die Bedingungen für die Nahmobilität in den vorhandenen Verkehrsnetzen unterstützen. Dazu gehören insbesondere Barrierefreiheit als grundsätzliches Gestaltungsprinzip im öffentlichen Raum, eine ausreichende Dichte von gesicherten Querungsstellen mit kurzen Wartezeiten, die Schaffung und Erhaltung komfortabler Fuß- und Radverkehrsanlagen, die Stärkung von Aufenthaltsqualitäten und die Freistellung der Gehwege vom ruhenden Verkehr.

Der Radverkehr ist eine maßgebliche Stütze des Umweltverbundes und spielt für die künftige Verkehrsentwicklung in Rostock eine Schlüsselrolle. Auch wenn sich der Radverkehr in den vergangenen Jahren gut entwickelt hat, werden die Radverkehrsanlagen der Bedeutung derzeit nicht gerecht. Es gibt viele Mängel und ein Umsetzungsdefizit bei den Maßnahmen. So wurde ein maßgeblicher Teil der im IGVK 1998 benannten Velorouten noch nicht realisiert. Mit einer systematischen Förderung des Radverkehrs als System, zu dem Radverkehrsanlagen, Abstellanlagen, Wegweisung und Serviceangebote gehören, soll Rostock zu einer Fahrradstadt aufsteigen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Radverkehr immer stärker über das ganze Jahr genutzt wird und durch die Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs seine Bedeutung künftig weit über die Nahmobilität hinausreichen wird.

## Eine solides Fundament weiterentwickeln - Bahnen, Busse und Fähren

Der öffentliche Nahverkehr stellt das Rückgrat des Umweltverbundes in Rostock dar und hat somit für die Weiterentwicklung eines stadtverträglichen Gesamtverkehrssystems essentielle Bedeutung. Mit der Strukturierung in S-Bahn, Regionalbahn, Straßenbahn, Bus und Fähre verfügt Rostock über ein gut hierarchisch und logisch gegliedertes SPNV/ÖPNV-Netz, welches ein gut funktionierendes, leistungsfähiges und über lange Jahre bewährtes System ist. Ein grundsätzlicher Systemwechsel oder umfassende Ergänzungen sind aus heutiger Sicht nicht erforderlich.

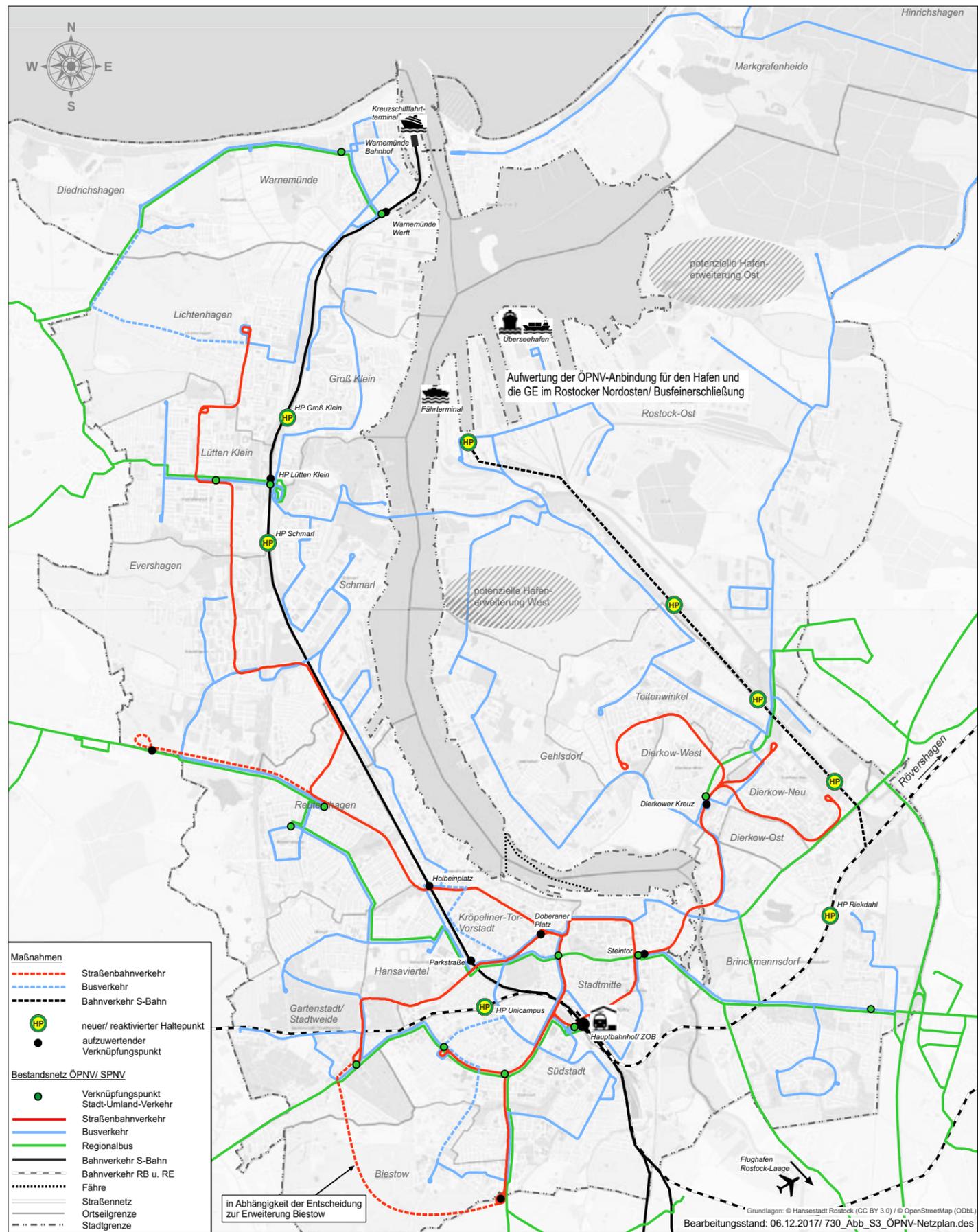
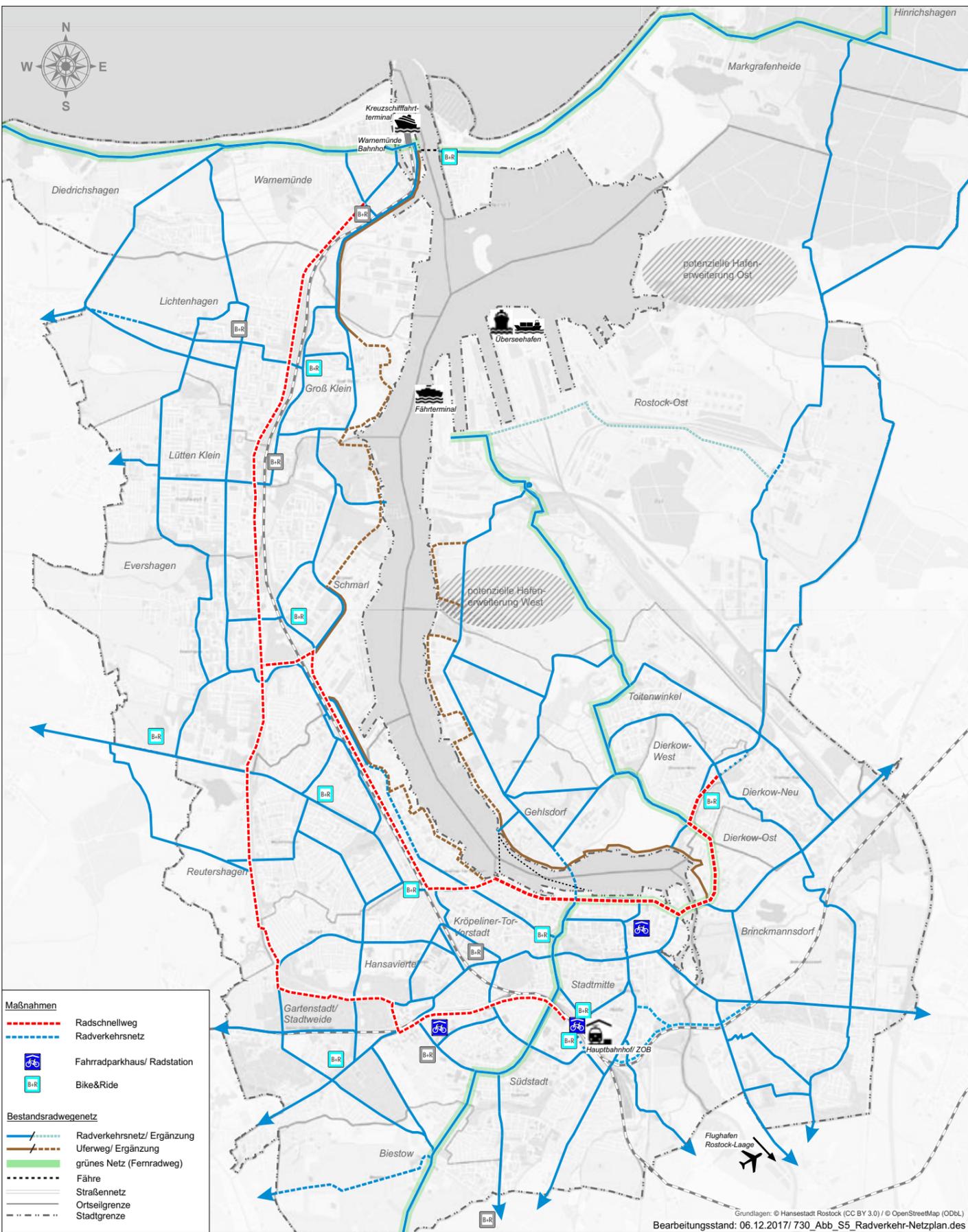


Regionalbahn und S-Bahn als Standortqualität

Um dieses System weiter zu stärken und den künftigen Anforderungen entsprechen zu können, sind insbesondere folgende strategische Ansatzpunkte der Netzentwicklung zu verfolgen:

- weitere Konsolidierung und Optimierung der bestehenden Infrastrukturen und Angebote
- Verbesserung der Anbindung des Überseehafens, insbesondere vor dem Hintergrund der zukünftigen Entwicklungsoptionen (möglichst mit SPNV)
- Anforderungsgerechte Anbindung und Erschließung neuer Siedlungsflächen mit hochwertigem SPNV/ÖPNV
- weitere Stärkung des Hauptnetzes im SPNV/ÖPNV durch geeignete Netzergänzungen
- sukzessive Optimierung der Busangebote hinsichtlich der Standorterschließung
- Erhalt und Verdichtung des Fährangebotes über die Unterwarnow als Ergänzung des ÖPNV Gesamtsystems.





## Gut erreichbar - Straßennetz mit Tangentenringen

Das Straßennetz zeigt wie das ÖPNV-System eine gute und etablierte hierarchische Gliederung. Mit dieser Gliederung ist eine klare Funktionsteilung gegeben. Der Straßenverkehr wird hinsichtlich der Verkehrsleistung auch zukünftig eine maßgebliche Rolle im Rostocker Verkehrssystem übernehmen. Die Voraussetzungen hierfür sind infolge des umfangreichen Infrastrukturausbaus in den letzten 25 Jahren als sehr gut zu bezeichnen.

Die wichtigste Aufgabe besteht darin, dieses Netz in Funktion und Zustand zu erhalten und sukzessive im Zustand zu verbessern sowie dort – wo aus Gründen der Leistungsfähigkeit oder der Verkehrssicherheit erforderlich – punktuell umzugestalten oder moderat auszubauen. Dabei sind die besonderen Anforderungen hinsichtlich der finanziellen Nachhaltigkeit zu beachten.



Leistungsfähig und stadtverträglich: Kreuzung wird zum Kreisverkehr

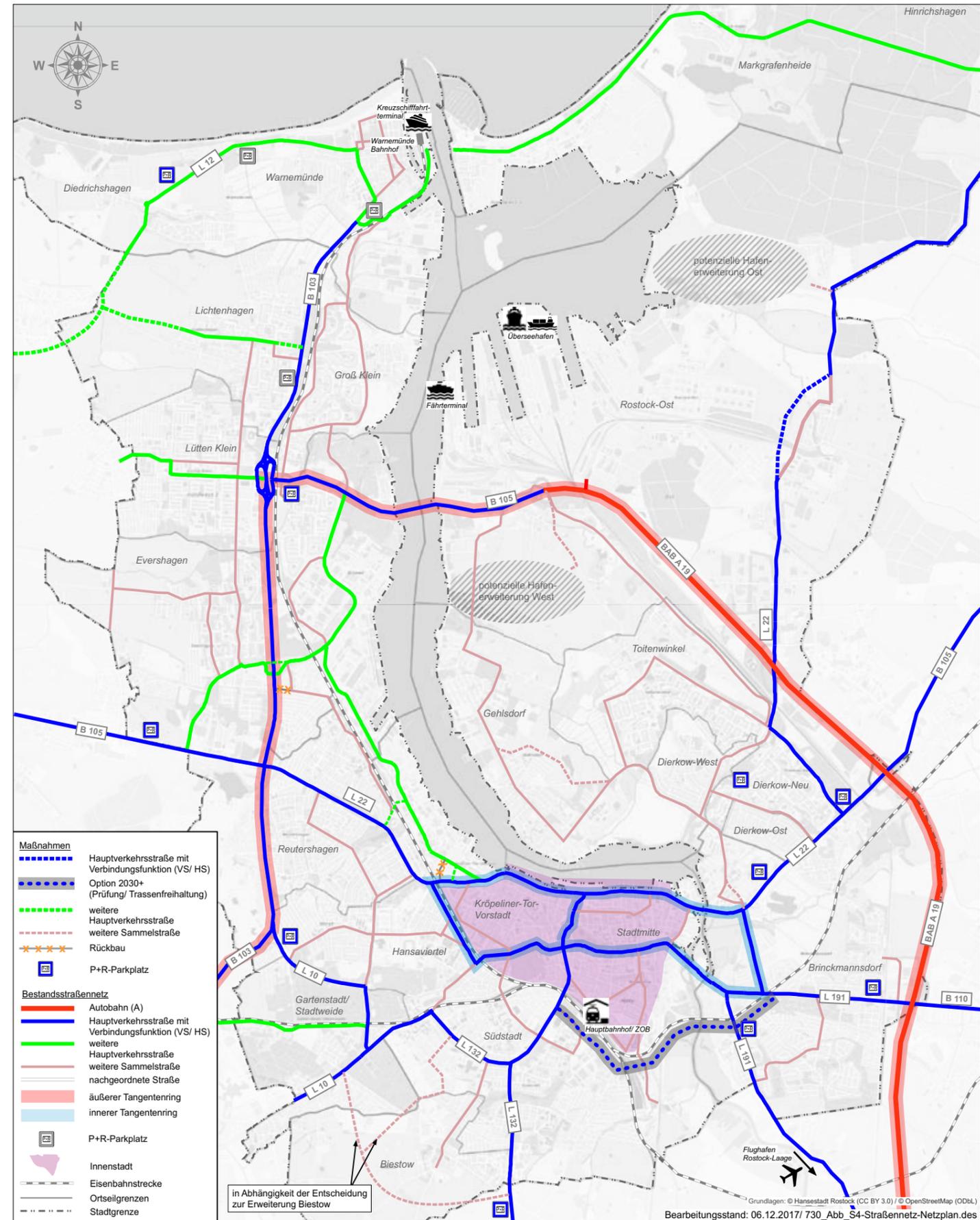
Der äußere Tangentenring gewährleistet zusammen mit der Autobahn A20 und den regionalen Verkehrsachsen wie B105 und B110 die regionale und überregionale Erreichbarkeit Rostocks und bündelt den Kfz-Verkehr auf einem Straßennetz mit hoher Verkehrsqualität. Mit dem inneren Tangentenring und den städtischen Hauptverkehrsstraßen erfolgt die Anbindung des Stadtzentrums sowie der Wohn- und Gewerbegebiete im Stadtgebiet. Verkehrsberuhigte Quartiersstraßen und Fußgängerbereiche bilden dann die unteren Netzebenen mit dem Fokus auf Wohn- und Aufenthaltsqualität.

## Verkehrsmittel flexibel und verträglich nutzen - Mobilitäts- und Verkehrssystemmanagement

Das Mobilitätsmanagement stellt einen unverzichtbaren Bestandteil langfristig orientierter Strategie dar, da es direkt an der Beeinflussung der individuellen Mobilität ansetzt. Je erfolgreicher das Mobilitätsmanagement praktiziert werden kann, desto einfacher wird es sein, die Zielstellungen für ein auf der einen Seite leistungsfähiges und sicheres Gesamtverkehrssystem zu erreichen, das auf der anderen Seite stadt-, umwelt- und sozialverträglich ist.

Ein zentraler Anspruch des MOPZ ist es, das Mobilitätsmanagement fest in das Verwaltungshandeln einzubinden und private Akteure für eine Mitwirkung zu motivieren. Mit einem Mix aus Information, Kampagnen, Kooperationen und konkreten Anreizen beispielsweise im Bereich des ÖPNV Tarifsystems soll das Mobilitätsmanagement in Rostock ausgebaut und verstetigt werden. Gemeinsame für den Tourismusverantwortlichen soll auch der Tourismusverkehr in das Mobilitätsmanagement eingebunden werden.

Mit einem auf das Rostocker Verkehrssystem abgestimmten Informations- und Leitsystem sollen dann die Verkehrsströme möglichst nutzungsfreundlich und stadtverträglich in den Verkehrsnetzen gelenkt und gesteuert werden. Sicher, schnell und komfortabel ans Ziel kommen, unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel, ist der Leitgedanke des Rostocker Verkehrssystemmanagement.



# Vom Großen zum Kleinen - Handlungs- und Maßnahmenkonzept

## Nahmobilität ist Klimaschutz - Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr

Fuß- und Radverkehr als Verkehrsmittel der Nahmobilität bilden das Fundament eines klimaorientierten Mobilitätskonzeptes. Die Stärkung des Fußverkehrs erfolgt durch eine Fülle kleinteiliger Maßnahmen, die im MOPZ nur dem Grunde nach und nicht als Einzelmaßnahme erfasst werden können. Daher kommt in diesem Aufgabenfeld dem weiteren systematischen Verwaltungshandeln eine besondere Bedeutung zu. Dazu gehören insbesondere die Schließung von Lücken im Fußwegenetz sowie ein sukzessiver Ausbau und die Sanierung des Fußwegenetzes gemäß den laufenden Anforderungen. Für Schwerpunktbereiche, insbesondere den Innenstadtbereich und ausgewählte Wohngebietszentren wird die Konzeption für die Nahmobilität in teils räumlichen Verkehrskonzepten weiter vertieft.

Einige Maßnahmen kommen sowohl dem Fuß- als auch dem Radverkehr zugute. Dazu zählen vor allem gute Überquerungsstellen und die Beseitigung von Barrieren, aber auch gemeinsam genutzte neue Verbindungswege. Beim Radverkehr steht ein weiterer Ausbau der Radverkehrsanlagen an, dazu gehören neben Radwegen auch abmarkierte Schutz- und Radfahrstreifen. Komfortable Abstellanlagen an Verkehrszielen und ÖPNV-Haltestellen bilden einen weiteren Maßnahmen-schwerpunkt. Ein neues Qualitätsniveau wird mit den geplanten Radschnellwegen und der Radstation am Hauptbahnhof entstehen.

## Maßnahmen Fuß- und Radverkehr

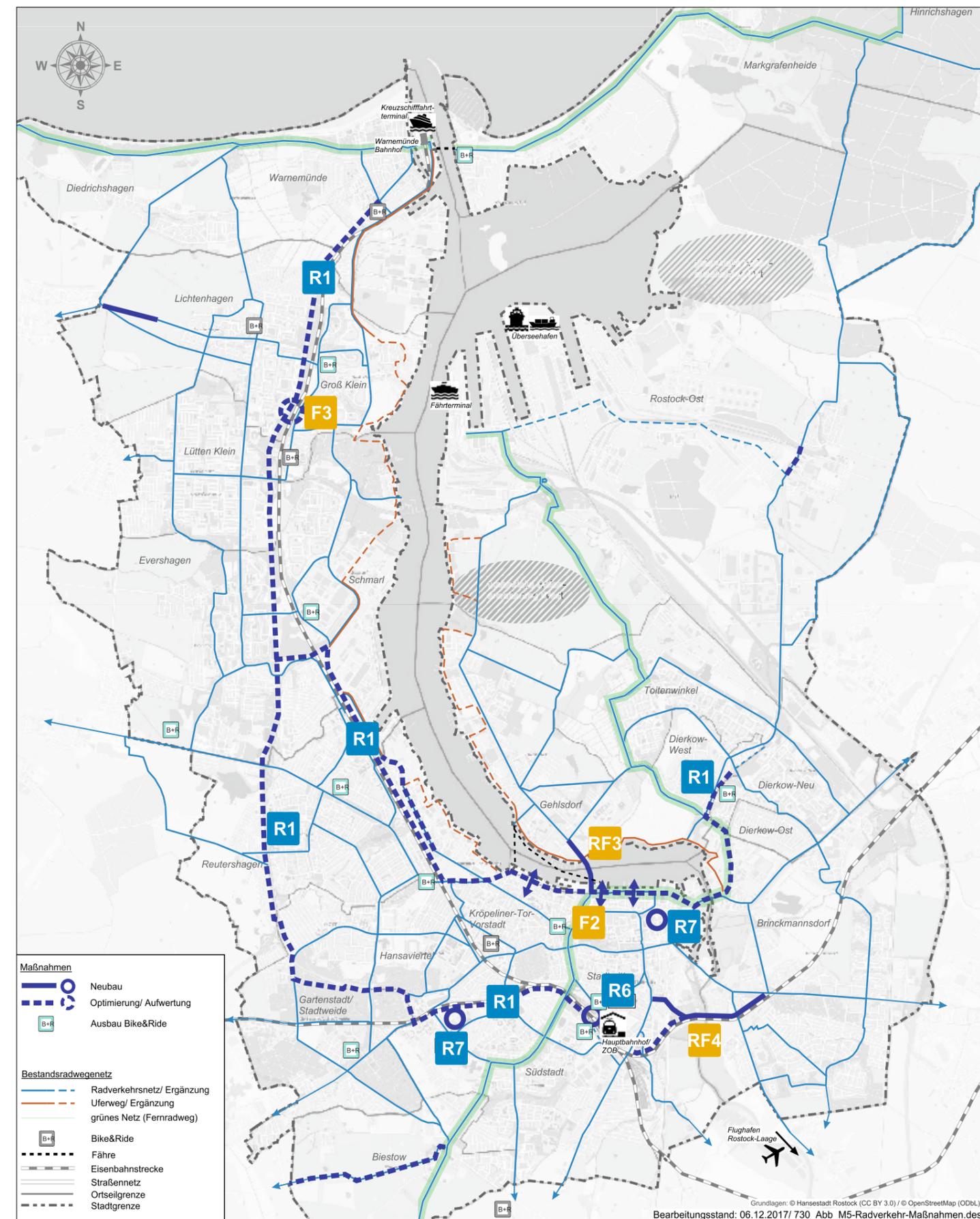
- RF 1** Verkürzen Wartezeiten an LSA für Fußgänger und Radverkehr
- RF 2** Bessere Durchlässigkeit an stadträumlichen Barrieren
- RF 3** Bau einer Brücke Stadthafen - Gehlsdorf für Fußgänger und Radverkehr
- RF 4** Fußweg-/Radverbindung Kassebohm - Stadtmitte mit Oberwarnowquerung

## Maßnahmen Fußverkehr

- F 1** Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger
- F 2** Schaffung zusätzlicher gesicherter Querungsmöglichkeiten am Stadthafen (L22)
- F 3** Anbindung an den neuen S-Bahn-Haltepunkt Groß Klein für Fußgänger und Radfahrer
- F 4** Einleitung von Maßnahmen zur Beseitigung des Gehwegparkens
- F 5** Barrierefreie Gestaltung der Straßenräume und ÖPNV-Halte
- F 6** Erarbeitung teils räumliche Nahmobilitätskonzepte

## Maßnahmen Radverkehr

- R 1** Realisierung von Radschnellwegen
- R 2** Ausbau der Radwegeinfrastruktur
- R 3** Einordnung von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen in überbreiten Straßenquerschnitten
- R 4** Entwicklung von touristischen Radwanderwegen
- R 5** Weitere Qualifizierung der Radwegweisung
- R 6** Bau eines Fahrradparkhauses am Bahnhof
- R 7** Entwicklung weiterer Radstationen
- R 8** Ausbau der Radabstellanlagen und Bike&Ride
- R 9** Aufrechterhaltung Fahrradmitnahme im ÖPNV



## S-Bahn, Stadtbahn, Bus und Fähre - Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Der MOPZ ist gemäß den strategischen Leitlinien schwerpunktmäßig auf den Bestandserhalt sowie die Optimierung und zielgerichtete Ergänzung der bestehenden Systeme von S-Bahn, Straßenbahn und Bus ausgerichtet. Zur Stärkung des Ballungsraumes Rostock ist außerdem die Verbesserung der Anbindung Rostocks sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr wesentlich. Neue Haltestellen und Ausbaustrecken verbessern die Erschließungswirkung und den Zugang zum ÖPNV. Mit guten Anschlüssen, Beschleunigungsmaßnahmen und attraktiven Tarifen wird das ÖPNV-System zusätzlich gestärkt.

Die ÖPNV-Netz- und Angebotsentwicklung werden gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Warnow und den Verkehrsunternehmen im Regionalen Nahverkehrsplan konkretisiert. Für die langfristige Zukunft werden weitere potenzielle Schienentrassen in der Bauleitplanung freigehalten.

### Maßnahmen ÖPNV - Bus und Fähre

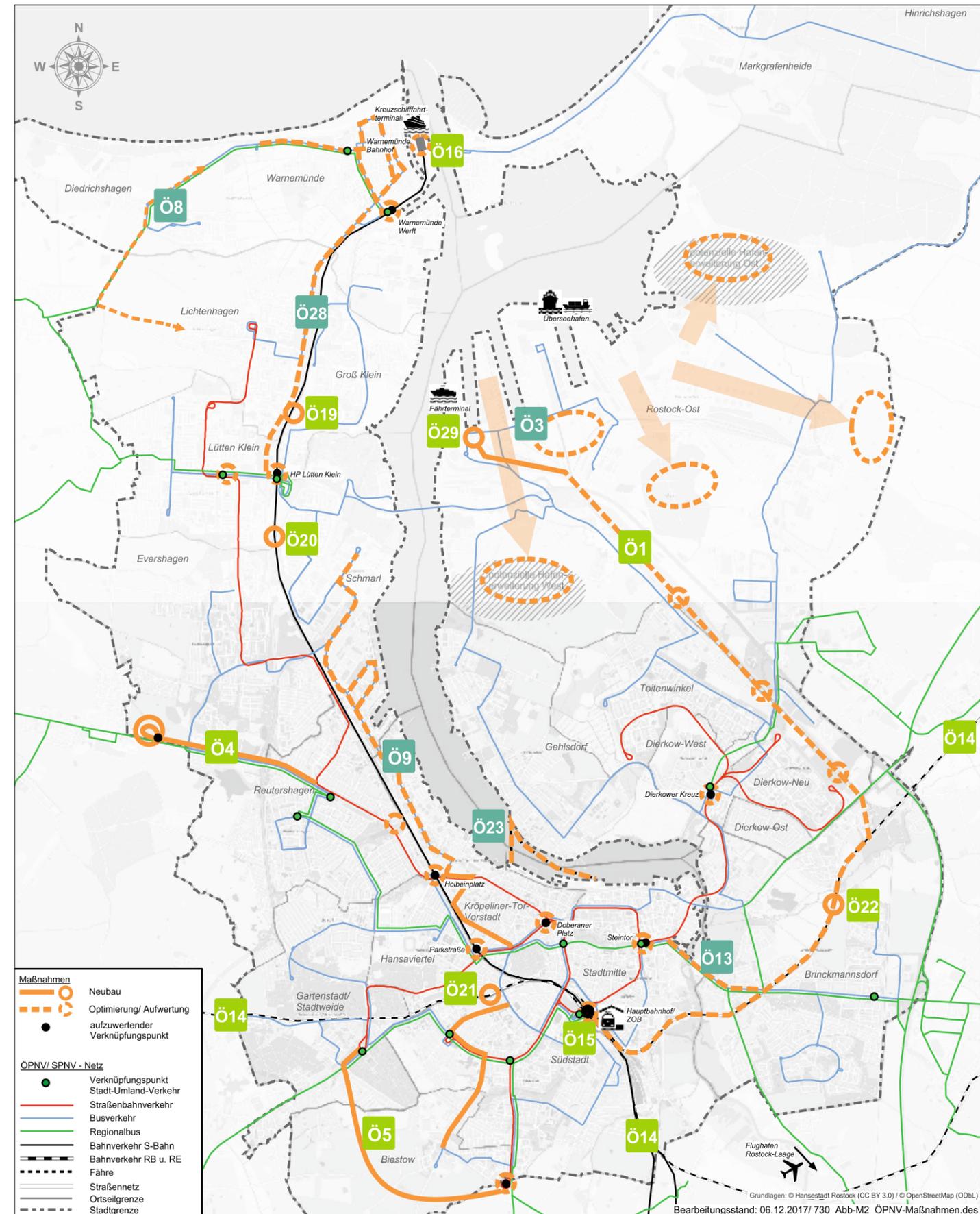
- Ö 3** Aufwertung der ÖPNV-Anbindung für die GE im Rostocker Nordosten/Busfeinerschließung
- Ö 7** Umsetzung mobil 2016 für die RSAG und Regionalbus (Stadt-Umland-Konzept)
- Ö 8** Verbesserung der ÖPNV-Erschließung Kalverradd-Diedrichshagen
- Ö 9** ÖPNV-Erschließung Fischereihafen
- Ö 10** Busliniennetz besser auf Nachbarschaftsverkehr ausrichten
- Ö 13** ÖPNV-Trasse Tessiner Straße - Mühlendamm (Busspur, Wechselsignalisierung)
- Ö 18** Verdichtung des Haltestellennetzes
- Ö 23** Etablierung eines attraktiven Fährpendelverkehrs auf der Unterwarnow
- Ö 28** Busspur auf der B 103 nach Warnemünde

### Maßnahmen ÖPNV/SPNV - Straßenbahn, S-Bahn

- Ö 1** S-Bahn/Stadtbahn zum Seehafen auf bestehender Trasse mit neuen Haltepunkten
- Ö 4** Straßenbahnausbau Reutershagen-Schutow (Ostseepark)
- Ö 5** ÖPNV-Erschließung für die Erweiterung Biestow mit durchgehender Straßenbahnringverbindung (in Abhängigkeit von der Entscheidung zur Erweiterung Biestows)
- Ö 11** Flächenvorhaltung zur Führung der Straßenbahn auf Bahn-Trassen (Stadt-Regionalbahn)
- Ö 12** Beschleunigung des ÖPNV (durchschnittl. Zielgeschwindigkeit = 25 km/h)
- Ö 14** Verbesserung der Anbindung im Fern- und Regionalverkehr (Zuständigkeit Land+Bund)
- Ö 15** Optimierung des Hauptbahnhofes als Verknüpfungspunkt
- Ö 16** Ausbau/Umgestaltung Bahnhof Warnemünde
- Ö 17** Aufwertung zentraler Verknüpfungspunkte
- Ö 19** Neuer S-Bahn-Haltepunkt Groß Klein
- Ö 20** Neuer S-Bahn-Haltepunkt Schmarl
- Ö 21** Neuer Haltepunkt Unicampus
- Ö 22** Neuer Halte- und Verknüpfungspunkt Riekdahl
- Ö 29** Studie zur Stadtbahnanbindung Skandinavien-Fährterminal

### Maßnahmen Gesamt-ÖPNV

- Ö 25** Anschlussicherung zwischen den ÖPNV-Verkehrsmitteln
- Ö 26** Verstärkter Ausbau echtzeitbasierter Informationssysteme im ÖPNV
- Ö 27** zielgruppenspezifische Weiterentwicklung attraktiver ÖPNV-Tarife



## Erreichbarkeit und Verkehrsqualität - Maßnahmen im Straßennetz sowie für den Wirtschafts- und Tourismusverkehr

Wegen des bereits erreichten Niveaus der Verkehrsqualität im Rostocker Straßennetz geht es hier vorrangig um kleinräumige Optimierungen sowie um die Sicherung einer guten Erreichbarkeit und Befahrbarkeit. Wichtige Anpassungen sind unter anderen der niveaugleiche Knoten Evershagen oder der Umbau am Werftdreieck sowie Umfahrungen zur Entlastung sensibler Siedlungsbereiche wie in Gehlsdorf und Elmenhorst.

Im Zusammenhang mit der weiteren Stadtentwicklung entstehen zudem Notwendigkeiten für neue Erschließungsstraßen und Straßenanbindungen. Dazu gehören insbesondere die potenziellen Siedlungserweiterungen in Biestow und im Hafen. Die weitere Verkehrsentwicklung wird auch den Bedarf für eine Südtangente bestimmen, die zunächst planerisch weiter konkretisiert werden soll.

Weiterhin ist in den kommenden Jahren die Sanierung und Umgestaltung verschlissener Straßenabschnitte und Knotenpunkte fortzuführen und möglichst zu verstärken, um die bauliche Substanz von Hauptverkehrs- und Nebenstraßen zu erhalten und wo erforderlich zu verbessern.

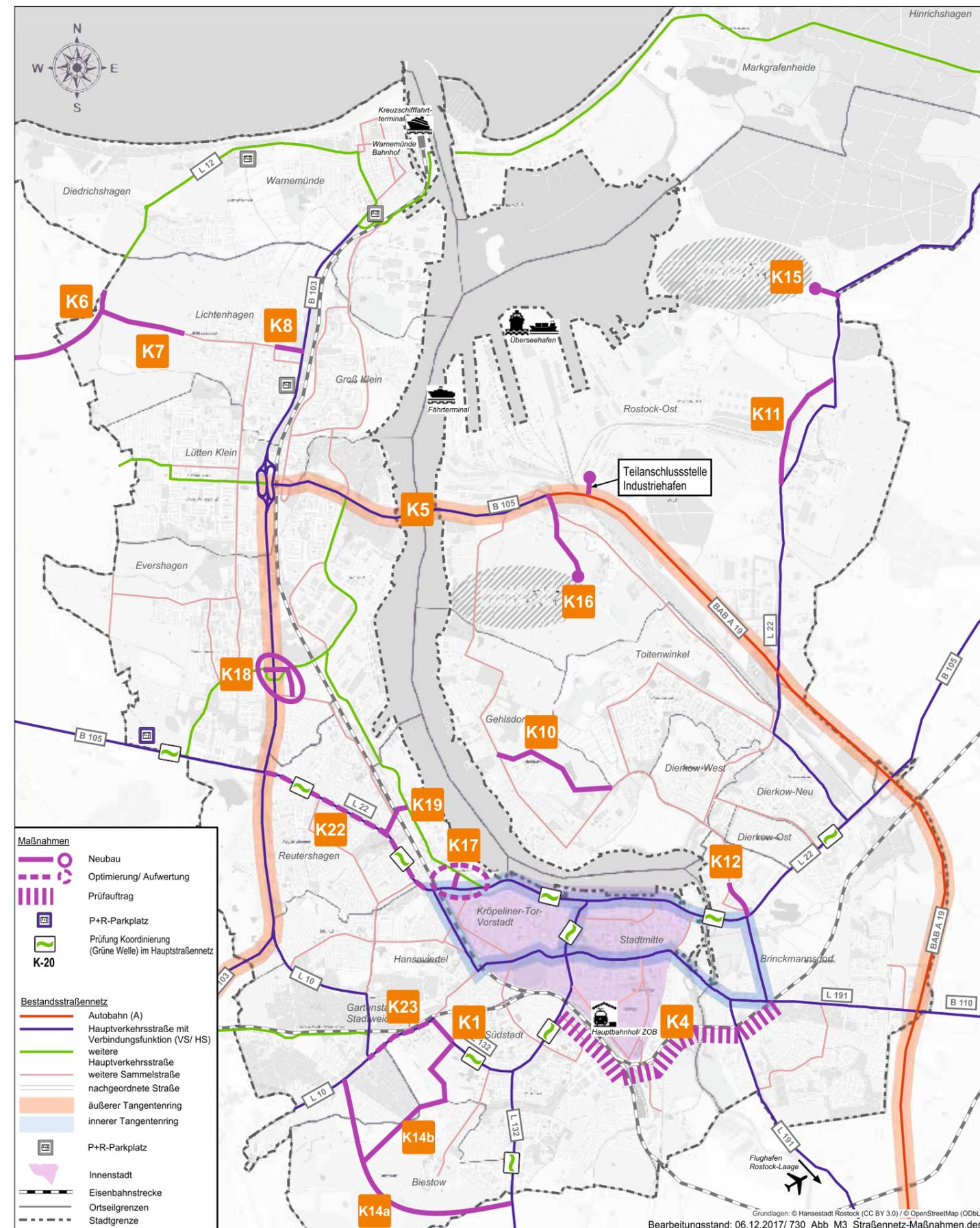
Auch der Wirtschafts- und Tourismusverkehr ist im MOPZ verankert. Neben einer guten Anbindung der Gewerbegebiete geht es hier um Maßnahmen für den Fern- und Reisebusverkehr sowie den touristischen Radverkehr.

## Maßnahmen Wirtschaft und Tourismus

- WT 1** Schwerlasttrasse zwischen Seehafen und GE Mönchhagen/GVZ
- WT 2** Sicherung von Flächen für den Ausbau des Schienengüterverkehrs im Seehafen
- WT 3** Sicherung von Flächen für den Ausbau des Schienengüterverkehrs in Gewerbegebiete
- WT 4** Optimierung der Rahmenbedingungen für touristischen Reisebusverkehr
- WT 5** Verbesserung der Qualität im Fernbusverkehr für/in Rostock
- WT 6** Neuer Bahnhaltelpunkt Rostocker Heide
- WT 7** Qualitative Entwicklung des grünen Netzes im Radverkehr

## Maßnahmen Kfz-Verkehr

- K 1** Ausbau Westteil Südring Albert-Einstein-Straße - Satower Straße
- K 4** Machbarkeitsstudie zum Neu-/Ausbau der Südtangente
- K 5** Mautsenkung Warnowtunnel (Prüfung)
- K 6** Südumgehung Elmenhorst (Maßnahme Land)
- K 7** Verbindungsstraße Lichtenhagen-Elmenhorst
- K 8** Durchbindung Mecklenburger Allee zwischen Parchimer Straße und B103
- K 10** Stadtteilumfahrung Gehlsdorf
- K 11** Bedarfsgerechter Neubau Umgehungsstraße Nienhagen
- K 12** Neue Straßentrasse in Verlängerung Verbindungsweg
- K 14a** Neubau einer Straßenspanne zwischen Nobelstraße und Satower Straße und Anbindung von Biestow an den Südring (abhängig von Erweiterung Biestow)
- K 14b**
- K 15** Neue Anbindungen für die potenziellen Hafenerweiterungsgebiete (Ost)
- K 16** Neue Anbindungen für die potenziellen Hafenerweiterungsgebiete (West)
- K 17** Veränderte Anbindung Werftdreieck
- K 18** Umgestaltung Knotenpunkt Evershagen/Stadtautobahn/An der Jägerbäk
- K 19** Schaffung einer Verbindung Carl-Hopp-Straße - Hamburger Straße in Höhe Schwarzer Weg
- K 20** Prüfung Koordinierung des Verkehrsflusses für den Kfz-Verkehr (Grüne Welle) im Hauptstraßennetz
- K 22** Verbesserung der Verteilerfunktion der Hamburger Straße
- K 23** Leistungsfähiger Ausbau der Satower Straße (u. a. Einordnung von Linksabbiegespuren)



## Verträgliche Nutzung öffentlicher Räume - Maßnahmen für den ruhenden Verkehr im Hinblick auf verschiedene Zielgruppen

Die größte planerische und verkehrsrechtliche Herausforderung beim ruhenden Verkehr ist die weitgehende Bedarfsdeckung der Stellplätze für die Bewohnerinnen und Bewohner in den Wohnquartieren. Beim Angebot an Stellplätzen im Straßenraum ist zu beachten, dass durch die Ansprüche an die Gestaltung des Wohnumfeldes, die Belange der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer einschließlich der erforderlichen Gewährleistung der Barrierefreiheit sowie durch die Sicherung von Rettungswegen weniger Stellplätze zur Verfügung stehen als derzeit Fahrzeuge abgestellt werden. Über verträglich aktivierbare Flächen im öffentlichen Raum hinausgehende Kapazitätsanforderungen sind künftig vorzugsweise durch Vermieter und potenzielle Investoren in Form von Quartiersgaragen zu entwickeln. Für Stadtteile mit ausgeprägten Parkraumdefiziten werden gesonderte Parkraumkonzepte erstellt.

Die Stellplätze für Kunden und Besucher werden in Weiterführung der bisherigen Praxis vorwiegend in konzentrierter Form auf Parkplätzen, in Parkhäusern und Tiefgaragen bereitgestellt, die an das dynamische Parkleitsystem angeschlossen sind. Ergänzend stehen die P+R-Angebote in und außerhalb der Stadt zur Verfügung, die künftig attraktiver gestaltet und in das Verkehrssystemmanagement eingebunden werden sollen.

Beschäftigte können – sofern ein Verzicht auf den Pkw nicht möglich ist – entweder betriebseigene Stellplätze nutzen oder sich einen Stellplatz privater Anbieter mieten. Die Erweiterung der P+R Stellplätze ist auch im Zusammenhang mit der Reduktion des derzeitigen Stellplatzangebotes für Berufspendler und andere Dauerparker infolge der städtebaulichen Entwicklungen zu sehen.

- RV 1** Anpassung Strategie des ruhenden Verkehrs
- RV 2** Weiterentwicklung des P+R-Systems
- RV 3** Erarbeitung oder Fortschreibung Parkraumkonzepte in Gebieten mit Parkraumdefiziten
- RV 5** Städtebauliche Entwicklung des Stadthafens ohne Ersatzmaßnahmen für Parkplätze
- RV 6** Umsetzung Parkraumkonzept für Warnemünde

## Steuerung und Information - Maßnahmen für ein modernes Verkehrssystemmanagement

Der Aufbau eines dynamischen Verkehrssystemmanagements ist eine komplexe Aufgabe. Hier werden die Anforderungen aus verschiedenen Handlungsfeldern des MOPZ verknüpft. Aus den Zielvorgaben des MOPZ wurde ein Verkehrssteuerungskonzept für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock abgeleitet, das die Grundlage für das weitere Handeln bildet. Dieses Konzept ist planerisch in Teilmaßnahmen zu untergliedern und kontinuierlich an die verkehrliche und infrastrukturelle Entwicklung anzupassen. Kernaufgabe dabei ist die Einführung einer netzweiten Verkehrssteuerung, welche zusätzlich zur aktuellen Verkehrssituation in Rostock den überregionalen Verkehr sowie Umweltfaktoren mit einbindet.

Im Zuge des technischen Ausbaus müssen Steuerungssysteme verknüpft und an überregionale Informationsquellen angeschlossen werden. Besondere Bedeutung hat die Überführung aktueller Daten in für die Verkehrsteilnehmer entscheidungsrelevante und verkehrsmittelübergreifende Informationen.

- VM 1** Verfeinerung und Fortschreibung des Verkehrssteuerungskonzeptes
- VM 2** Errichtung eines Verkehrssystemmanagements
- VM 3** Punktuelle Fortsetzung der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt

Im Zuge des technischen Ausbaus müssen Steuerungssysteme verknüpft und an überregionale Informationsquellen angeschlossen werden. Dazu erfolgt eine steuerungstechnische Verknüpfung der vorhandenen Verkehrsrechner mit der Verkehrsrechenzentrale des Landes in Malchow und der Datenunterzentrale für Verkehrsdaten in Rostock. Ergänzend werden zielorientierte und anlassbezogene Führungskonzepte für den Kraftfahrzeugverkehr mit einer Optimierung der wegweisenden Beschilderung erarbeitet.

## Förderung einer klimafreundlichen und stadtverträglichen Verkehrsmittelnutzung - Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement ist ein überwiegend durch nichtinvestive Maßnahmen gekennzeichnetes Handlungsfeld, in dem primär die individuelle Mobilität der Verkehrsteilnehmer beeinflusst werden soll. Teilweise wird aber auch die Schaffung geeigneter, teilweise infrastruktureller Voraussetzungen beispielsweise für die multi- und intermodale Verkehrsmittelnutzung dem Mobilitätsmanagement zugeordnet. Parallel zum MOPZ wurde ein eigenständiges Mobilitätsmanagementkonzept erarbeitet, 2016 von der Rostocker Bürgerschaft beschlossen und in den MOPZ integriert.

- MM 1** Ausbau der CarSharing-Angebote
- MM 2** Förderung eines standortbezogenen und betrieblichen Mobilitätsmanagements
- MM 3** Etablierung/Ausbau des Jobtickets
- MM 4** Verbesserung der Reichweite des Semestertickets
- MM 5** Etablierung verknüpfter Mobilitätszentralen
- MM 6** Einführung einer elektronischen Mobilitätskarte
- MM 7** Förderung des intermodalen Verkehrs
- MM 8** Erstellung eines Mobilitätsmanagementkonzeptes
- MM 9** Stärkung einer Integration des Mobilitätsmanagements im Verwaltungshandeln



## Modern und zukunftsorientiert - Maßnahmen für innovative Mobilität in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Innovation auf dem Gebiet Mobilität wird heute meistens im Zusammenhang mit Elektromobilität verwendet. Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat bereits im Jahr 2015 eine Elektromobilitätsstrategie erarbeitet, deren wichtigste strategische Ansatzpunkte und Maßnahmen in den MOPZ übernommen und durch weitere konkretisierte Ansatzpunkte ergänzt wurden. Dem ÖPNV und der Stadtverwaltung mit ihren Gesellschaften kommt dabei eine besondere Vorbildrolle zu. CO2-neutrale Busse, E-Fahrzeuge im kommunalen Fuhrpark, aber auch Solarfähren sollen hier neue Maßstäbe setzen.



Innovativer Ansatz: Modell Solarfähre Neptun Hopper  
Quelle: Neptun Ship Design GmbH

- IM 1** Flächen für Ladeinfrastruktur zu Stärkung der E-Mobilität im öffentlichen Raum
- IM 2** Integration von Elektromobilität und von (e-)Sharing in die Wohnbauentwicklung
- IM 3** Weiterführung und Ausbau von „elros“ (vollautomatisches Pedelec-Vermietungssystem)
- IM 4** Nutzung innovativer Antriebstechniken im ÖPNV
- IM 5** Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements in der Stadtverwaltung
- IM 6** Etablierung/Ausweitung umweltfreundlicher Wirtschafts- und Lieferverkehre
- IM 7** Prüfung eines verdichteten (Elektro-) Fährbetriebes City - Gehlsdorf
- IM 8** Etablierung einer E-Bus-Linie in Warnemünde



## Neue Impulse - Schlüsselprojekte und Pilotmaßnahmen

Im MOPZ sind insgesamt 13 Schlüsselmaßnahmen festgelegt, deren Umsetzung vorrangig bzw. mit besonderem Engagement weiterverfolgt werden sollte. Für jedes Handlungsfeld gibt es ein oder zwei Schlüsselprojekte mit besonderer Priorität.

### Erreichbarkeit sichern, Alternativen schaffen - Optimierung des Straßennetzes

Im Bereich des Straßennetzes stehen der Umbau des Werftdreiecks und die neue Verbindungsstraße Rostock-Lichtenhagen-Elmenhorst im Vordergrund, wobei beide Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren umgesetzt werden sollten.

Am Werftdreieck besteht ein hoher Umbaubedarf, der zu mehr Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sowie einer besseren Erreichbarkeit insbesondere des Fischereihafens führt. Außerdem erfordern die städtebaulichen Planungen entsprechende verkehrliche Anpassungen. Vorbereitende Planungen liegen bereits vor. Die Verbindungsstraße Lichtenhagen - Elmenhorst eröffnet die Möglichkeit einer leistungsfähigen rückwärtigen Erschließung von Warnemünde, von der insbesondere der Kfz-Verkehr und der ÖPNV profitieren. Zugleich wird die B103 zwischen Rostock-Lichtenhagen und Warnemünde entlastet und die Verkehrssituation in der Ortslage Warnemünde verbessert.

### Auf den Schienenbonus setzen - Komplettierung des Straßenbahnnetzes

Die Straßenbahn weist heute neben dem Kfz-Verkehr die höchste Verkehrsnachfrage auf und trägt daher maßgeblich zu einer Harmonisierung der Verkehrssituation in Rostock bei. Mit dem Ausbau des Straßenbahnnetzes im Rahmen des Integrierten Gesamtverkehrskonzeptes wurde konsequent auf ein besonders umweltfreundliches Verkehrsmittel gesetzt. Im Übrigen ist die Rostocker Stadtstruktur auch besonders gut für eine Erschließung mit der Straßenbahn geeignet. Im MOPZ wurden Potenziale für eine zusätzliche Erweiterung ermittelt:

- Reutershagen - Schutow / Ostseepark und
- geplantes Neubaugebiet Biestow

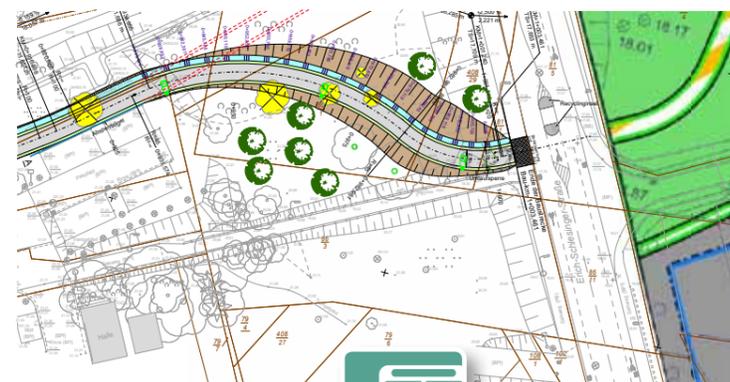
Von einer Straßenbahnverbindung von Reutershagen nach Schutow (Ostseepark) wird ein besonders positiver Effekt erwartet, insbesondere da bereits konkrete Nutzungspotenziale vorhanden sind. Neben der Anbindung eines der größten regionalen Einkaufszentren könnte auch die Akzeptanz der vorgesehenen P&R-Anlage für die Pendlerverkehre aus dem westlichen Umland deutlich erhöht werden.

Die Anbindung von Biestow an das Straßenbahnnetz könnte nicht nur die Standortqualität des neuen Wohnquartiers stärken, sondern auch zu einer niedrigen Motorisierung und zu einer Reduzierung der Kfz-Neuverkehre beitragen. Mit den beiden neuen Strecken würde Rostock einen der größten Erschließungsgrade mit einem Schienenverkehrsmittel in Deutschland aufweisen.

### Rostock als Fahrradstadt - neue Qualitäten durch Radschnellwege und Fahrradparkhaus

Um den Radverkehr auch auf den mittleren Entfernungen beispielsweise zwischen Rostock-Lichtenhagen und wichtigen Bildungsstandorten zu stärken und der zunehmenden Nutzung von E-Bikes und Pedelecs gerecht zu werden, ist der Bau von Radschnellwegen sinnvoll. Diese bieten dem Radverkehr eine hohe Qualität und können auch neue Nutzungspotenziale erschließen.

Die Realisierung stellt vor dem Hintergrund des planerischen, baulichen und finanziellen Gesamtumfanges eine Aufgabe dar, die nur stufenweise bzw. in Teilabschnitten erfolgen kann. Mit einem besonders positiven Kosten-Wirkungs-Faktor wurden die Abschnitte zwischen Südstadt und Barnstorfer Wald sowie zwischen Schmarl und Holbeinplatz identifiziert. Als nächster Schritt stehen vertiefende Trassenplanungen an.



Entwurf für den Radschnellweg im Bereich Universität



Entwurf für eine Radstation am Hauptbahnhof  
Quelle: matrix architektur gmbh

### Pilotprojekt für E-Mobilität - Mit dem Elektrobus durch Warnemünde

Mit dem Einsatz von E-Bussen im Ortsverkehr kann Warnemünde sein Image als attraktiver Wohn- und Tourismusort weiter steigern. Gleichzeitig setzt Rostock ein Zeichen für klimafreundliche Mobilität, das zudem kurzfristig umsetzbar ist.

### Neue Alternativen, neue Verknüpfungen - CarSharing und Park&Ride

Rostock mit seinen vergleichsweise günstigen Voraussetzungen für Car-Sharing weist bislang nur eine unterdurchschnittliche Präsenz dieses die Intermodalität stärkenden Angebotes auf. Durch verbesserte Möglichkeiten zur Stellplatzanordnung im öffentlichen Straßenraum können hier neue Planungsspielräume ausgenutzt werden, die eine kurzfristige Ausweitung realistisch machen. Der Weiterentwicklung des P+R-Systems wird hinsichtlich der Wirkungen auf die Innenstadt eine hohe Bedeutung zugemessen, auch vor dem Hintergrund des absehbaren Entfalls von Stellplätzen insbesondere für die Berufspendler. Als ein wichtiger aufzuwertender P+R-Standort wurde der P+R-Platz Dierkower Allee ausgewählt, weil er in sehr günstiger Lage zu den östlichen Stadteinfahrten liegt.

### Einfache und schnelle Routen - Steuerung und Koordination des Verkehrs

Für die Einführung eines netzbasierten Steuerungskonzeptes ist die Ortsdurchfahrt der L22 mit dem hochbelasteten Straßenzug Am Kanonsberg und dem Umweltschwerpunkt Grubenstraße ein geeigneter Anwendungsfall. Die Einbeziehung der innerstädtischen Verkehrslage in die Steuerung mit Einbindung der Kfz-bedingten Schadstoffemissionen bieten dort ein hohes Verbesserungspotenzial. Für die Einführung neuer Grüner Wellen für den Kfz-Verkehr wäre der Straßenzug Am Vögenteich - Am Kanonsberg zwischen Goetheplatz und Warnowufer ein geeigneter erster Anwendungsfall.

### Stadt zum Wasser - Abbau der Barriere Am Strande / Stadthafen

Die Schaffung einer attraktiven fußläufigen Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Stadthafen und perspektisch eventuell weiter über die Unterwarnow bis Gehlsdorf trägt maßgeblich zu einer Verbesserung der Bedingungen insbesondere im Fußgängerverkehr bei. Die Achse in Verlängerung der Schnickmannstraße ist als niveaufreie Querung der Straße Am Strande vorgesehen. Mit dieser Maßnahme rückt der Stadthafen näher an die Altstadt und es wird die dortige städtebauliche Entwicklung unterstützt.

Als weiteres Schlüsselprojekt ist die Verkürzung der Wartezeiten für den Fußgänger- und Radverkehr im Bereich Stadthafen-Innenstadt-Vögenteichplatz geplant. In den Nebenzeiten (Abend- und Nachstunden, Wochenende) ist die Verkürzung der Wartezeit durch kurzzeitige Reaktion auf die Anforderung zu ermöglichen.



Entwurf für ein Plateau zur Querung der L22. Quelle: SHP Ingenieure



## Leinen los ... Der Fahrplan zur klimafreundlichen Mobilität

Mit dem Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) beginnt für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine neue Epoche klimafreundlicher Mobilität. Nach dem umfangreichen Ausbau der Verkehrswege und Verkehrsangebote im Rahmen des Integrierten Gesamtverkehrskonzeptes haben sich in den letzten Jahren neue Herausforderungen und Themen für die Verkehrsentwicklungsplanung herausgebildet. Unter anderem werden Digitalisierung, Barrierefreiheit und Elektromobilität das Verkehrssystem in den kommenden Jahren nachhaltig prägen. Der Mobilitätsplan Zukunft kann auf einem stabilen Fundament leistungsfähiger Verkehrsanlagen aufbauen und wird die bereits hohe Verkehrsqualität weiter ausbauen.

### Weit vorausschauen - Sicherung längerfristiger Perspektiven

Derzeit sind unterschiedliche demografische, stadtentwicklungsplanerische und damit verbundene verkehrliche Entwicklungen denkbar. Vor diesem Hintergrund sind im MOPZ Handlungsoptionen für die Zukunft offen zu halten, die aktuell noch nicht sinnvoll, rechtlich nicht machbar oder nicht finanzierbar sind. Im Einzelnen beinhaltet dies folgende Aspekte:

- Eine bessere Nutzbarkeit des Warnowtunnels durch Mautreduzierung oder -aufhebung,
- Prüfung und Flächenfreihaltung für einen weiteren Ausbau der Straßenbahn Richtung Warnemünde, Hansaviertel/Reutershagen, Stadthafen, perspektivisch auch mit Erweiterung ins Umland,
- vertiefende Machbarkeitsstudie für die Südtangente, in welcher grundsätzliche planerische Fragestellungen, Umweltwirkungen und Kosten betrachtet und die Realisierungschancen realistisch bewertet werden.



Warnowtunnel als wichtiges Glied des Tangentenringes

### Prioritäten und Umsetzungsfristen

Alle Projekte und Maßnahmen wurden hinsichtlich ihrer Maßnahmeneffizienz unter Berücksichtigung des jeweiligen Beitrags zu den Zielen, ihren Kosten und ihrer räumlichen Wirkung charakterisiert. Einige sind als ineffizient ausgeschieden, da sie sehr hohe Kosten und Umsetzungsrisiken beinhalten. Insgesamt sind ein Drittel aller Projekte und Maßnahmen als effizient, das heißt mit einem guten Nutzen-Kosten-Verhältnis einzustufen.

Bei den Umsetzungszeiträumen werden zwei Drittel aller Maßnahmen für kurz- und mittelfristig realisierbar gehalten, eine Umsetzung wäre dann in den nächsten zehn Jahren zu erwarten.

Mehr als jede dritte Maßnahme gehört zu den Daueraufgaben oder kontinuierlichen Verwaltungsaufgaben, wozu beispielsweise die Instandhaltung und Sanierung der Verkehrsanlagen, die Optimierung der Verkehrssteuerung sowie die Beseitigung von Unfallschwerpunkten gehören.

### Effizienz und Transparenz schaffen - Monitoring und Berichterstattung

Monitoring und Evaluierung sind Instrumente, um die eingetretenen Entwicklungen hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den Zielen des MOPZ zu überprüfen, den Umsetzungsstand der beschlossenen Projekte und Maßnahmen zu erfassen und schließlich eventuelle Korrekturen an Prioritäten, Maßnahmen oder Zielen zu beschreiben.

Um die Entwicklungen tatsächlich kontinuierlich erfassen und darstellen zu können, bedarf es eines Gerüsts an Indikatoren, welche soweit wie möglich aus bereits vorhandenen Datenquellen gespeist werden sollten.

Den Umsetzungsstand abgleichen, Wirkungen überprüfen und veränderte Rahmenbedingungen identifizieren sind die Hauptbausteine des Monitorings. Da im MOPZ großer Wert auf die Änderung des Mobilitätsverhaltens gelegt wird, ist die Teilnahme am System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) fortzusetzen.



Tagung der Facharbeitsgruppe im Hause der IHK

### Rostocker Planungskultur - Öffentlichkeitsbeteiligung wird fortgesetzt

Um einen weitgehend gerechten und dauerhaften Interessenausgleich bei der Entwicklung der Konzepte, der Planung von Maßnahmen und dem Betrieb des Verkehrssystems herbeizuführen, sind Mitwirkung der Bevölkerung sowie von Akteuren und Interessenverbänden unverzichtbar. Die Nutzung von integrierten Planungsabläufen sowie eine konsensorientierte Einbeziehung aller Beteiligten ist seit dem Integrierten Gesamtverkehrskonzept ein Kennzeichen komplexer Planungsverfahren in Rostock und soll auch in Zukunft praktiziert und weiterentwickelt werden. Eine weitere Stärkung der durch Mitwirkung und Partizipation geprägten Rostocker Planungskultur fördert auch künftig die Integration der Öffentlichkeit in die Prozesse und das Verständnis für Planungen und Zielsetzungen.

Mit einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit kann aber auch die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und moderner Mobilitätsangebote wie Car und Bike-Sharing beworben werden. Auf der anderen Seite bietet die Kommunikation mit den Verkehrsteilnehmenden die Möglichkeit, deren Anforderungen gezielt in die Mobilitätsplanung einfließen zu lassen. Die Kombination aus schlüssigen Konzepten und guter Kommunikation fördert die Motivation, Qualitäten zu etablieren und neue Wege zu gehen.

### Visionen für Rostock - Eine lebenswerte und innovative Stadt

Seit 20 Jahren ist die Hanse- und Universitätsstadt Rostock Vorreiter und Vorbildstadt in Sachen Mobilität. Mit dem neuen Mobilitätsplan Zukunft wird die Stadt daran anknüpfen.

Die gute Basis an modernen Verkehrsanlagen, die in den letzten Jahren entstanden sind, und die starke Position des Radverkehrs und des schienengebundenen ÖPNVs bieten eine große Chance für nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität.

Auch Stadtentwicklungsprojekte wie Biestow und die BUGA 2025 sind Herausforderungen für die Planer, bergen aber gleichzeitig großes Potenzial für eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, die einen neuen Impuls für Rostock setzt und die Anziehungskraft der Stadt weiter erhöht.

Mit der technischen Entwicklung und der Digitalisierung im Verkehrssystem entstehen zudem neue Ansätze, die Verkehrsqualität zu verbessern und die vorhandenen Straßen und Schienenwege effizient zu nutzen. Dennoch bleiben die Unterhaltung und Instandhaltung des Verkehrssystems vor allem auch in finanzieller Hinsicht anspruchsvolle Aufgaben für die Stadt.

Das Teilen von Verkehrsmitteln ("Sharing") und die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel (Inter- und Multimodalität) befinden sich ebenso wie selbstfahrende Fahrzeuge und die E-Mobilität noch im Entwicklungsstadium, werden aber die Umsetzung des Mobilitätsplans Zukunft deutlich mit prägen und bieten zugleich Chancen für eine innovative Stadt.



Impuls: Eine Brücke vom Stadthafen nach Gehlsdorf  
Quelle: Sinai - Gesellschaft von Landschaftsarchitekten MbH









Hanse- und Universitätsstadt Rostock  
Der Oberbürgermeister

Amt für Verkehrsanlagen  
Abteilung Verkehrsplanung,  
Verkehrsausrüstung, ÖPNV

Holbeinplatz 14  
18069 Rostock

Telefon: 0381 381-6600  
Fax: 0381 381-6906  
E-Mail: [verkehrsanlagen@rostock.de](mailto:verkehrsanlagen@rostock.de)  
[www.rostock.de](http://www.rostock.de)