



Mobilitätsplan Zukunft Rostock

Abschlussbericht



Hanse- und Universitätsstadt
ROSTOCK

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 4 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 ca. 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 können wir auch über die umfangreiche Bürger- und Verbändebeteiligung, beginnend mit 18 Verkehrskonferenzen in den Ortsteilen, 4 öffentliche Bürgerforen und die mehrphasige Onlinebeteiligung über die Projektwebseite www.rostock-bewegen.de sein.

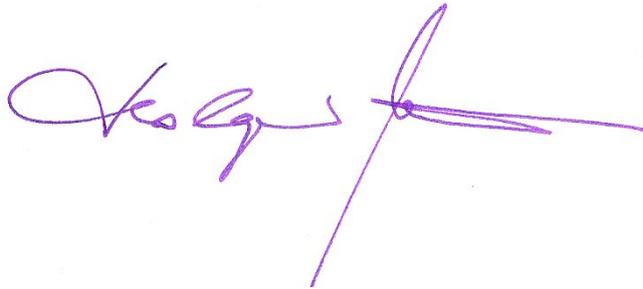
Der MOPZ ist nicht starr. Gibt es durch die Stadtentwicklung oder andere veränderte Rahmenbedingungen neue Herausforderungen, werden wir ihn gemeinsam fortschreiben - eine Evaluierung in spätestens 5 Jahren ist vorgesehen.

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!

Viele Grüße

A handwritten signature in purple ink, appearing to read 'Holger Matthäus'. The signature is stylized with a large initial 'H' and a long horizontal stroke extending to the right.

Holger Matthäus

Senator für Bau und Umwelt

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung	1
2.	Mitwirkungs- und Beteiligungsverfahren	3
3.	Rahmenbedingungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung	6
3.1	Bevölkerungsentwicklung	6
3.2	Strukturschwerpunkte Arbeiten und Gewerbe sowie Einzelhandel.....	8
3.3	Fazit zur Strukturentwicklung	9
3.4	Mobilität der Rostocker Einwohner.....	10
4.	Ziele des Mobilitätsplans Zukunft und Geltungsdauer	12
4.1	Grundlagen und Prämissen.....	12
4.2	Oberziele und untersetzende Einzelziele des Mobilitätsplanes Zukunft	12
4.3	Geltungsdauer/ Laufzeit des Mobilitätsplanes Zukunft.....	17
5.	Grundlagen und Ergebnisse der Szenarienberechnungen	18
5.1	Bedeutung der Szenarien im Bearbeitungsprozess	18
5.2	Auswahl der in den Szenarien zu berücksichtigenden Maßnahmen	19
5.3	Kurzbeschreibung der Szenarien	20
5.4	Szenarienvergleich	21
6.	Strategische Ausrichtung	23
6.1	Überregionale und regionale Einbindung	23
6.2	Stadt-Umland-Beziehungen.....	25
6.3	Integriertes städtisches Gesamtverkehrssystem.....	27
6.3.1	Handlungsfelder.....	27
6.3.2	Entwicklung des SPNV/ ÖPNV-Systems.....	28
6.3.3	Entwicklung des Straßennetzes und des Kfz-Verkehrs	30
6.3.4	Entwicklung des Radverkehrs	33
6.3.5	Strategien zur Förderung der Nahmobilität	34
6.3.6	Förderung von Multimodalität und Intermodalität	34
6.3.7	Strategie zur Entwicklung des Verkehrssystemmanagements	35
6.3.8	Weitere strategische Ansatzpunkte	37
6.4	Umweltprüfung zum Mobilitätsplan Zukunft.....	39

7.	Maßnahmenkonzept nach Handlungsfeldern	41
7.1	Entwicklung des SPNV/ÖPNV	41
7.2	Entwicklung des Straßennetzes	46
7.3	Maßnahmen im ruhenden Verkehr	51
7.4	Verkehrssystemmanagement	55
7.5	Überseehafen, Wirtschaft und Tourismus	56
7.6	Entwicklung des Radverkehrssystems	59
7.7	Fußverkehr und Barrierefreiheit	61
7.8	Kombinierte Maßnahmen Rad- und Fußverkehr	62
7.9	Mobilitätsmanagement	63
7.10	Innovative Mobilität	65
7.11	Ergänzende Teilkonzepte und Untersuchungsbedarfe	68
7.12	Räumliche Handlungsschwerpunkte	70
7.12.1	Vorbemerkungen	70
7.12.2	Innenstadt	70
7.12.3	Überseehafen	72
7.12.4	Industriegebiet Bramow/ Marienehe, Fischereihafen und maritimes Industriegebiet Groß Klein ..	73
7.12.5	Warnemünde	74
8.	Sicherung längerfristiger Entwicklungsperspektiven	75

9.	Handlungskonzept	76
9.1	Vorbemerkungen	76
9.2	Prioritätenbildung und Umsetzungszeiträume.....	77
9.3	Schlüsselprojekte und Pilotmaßnahmen	80
9.3.1	Umbau Werftdreieck (Maßnahme K-17).....	80
9.3.2	Verbindungsstraße Lichtenhagen – Elmenhorst (Maßnahme K-7)	80
9.3.3	Straßenbahnverbindung Reutershagen – Ostseepark/ Schutow (Maßnahme Ö-4)	80
9.3.4	Straßenbahnringerschließung Biestow (Maßnahme Ö-5).....	81
9.3.5	Umsetzung 1. Baustein des netzbasierten Steuerungskonzeptes (Maßnahme VM-2)	81
9.3.6	Koordinierung des Verkehrsflusses für den Kfz-Verkehr für den Abschnitt zwischen Goetheplatz und Warnowufer (Maßnahme K-20)	82
9.3.7	Realisierung der Radschnellwege (Maßnahme R-1)	82
9.3.8	Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof (Maßnahme R-6)	83
9.3.9	Fußgängerplateau am Stadthafen zur Schaffung einer zusätzlichen gesicherten Querungsmöglichkeit (Maßnahme F-2).....	83
9.3.10	Verkürzung Wartezeiten für den Fußgänger- und Radverkehr im Bereich zwischen Stadthafen – Innenstadt – Vögenteichplatz (Maßnahme RF-1).....	84
9.3.11	Ausbau Car-Sharing-Angebot (Maßnahme MM-1).....	84
9.3.12	Weiterentwicklung des P+R-Systems: Baustein Aufwertung des P+R-Standortes Dierkower Allee (Maßnahme RV-2)	85
9.3.13	Einführung einer E-Bus-Linie in Warnemünde (Maßnahme IM-8)	85
9.4	Kostenstrategie.....	86
9.5	Aufgaben der Verwaltung	89
10.	Monitoring, Evaluierung und Berichterstattung	90

Abbildungs- und Anlagenverzeichnis

Anlagen (als gesonderter Anhang)

Anlage 1	Liste der Umsetzungsmaßnahmen des MOPZ
Anlage 2	Steckbriefe investiver Maßnahmen
Anlage 3	Fachbeitrag Umweltprüfung zum Mobilitätsplan Zukunft (LK Argus)

Abbildungen Strategie (im Text einsortiert)

Abbildung S1	regionale Einbindung der Hansestadt Rostock ..	nach Textseite 24
Abbildung S2	Netzplan Stadt-Umland 2030	nach Textseite 26
Abbildung S3	Netzplan SPNV/ ÖPNV 2030.....	nach Textseite 28
Abbildung S4	Netzplan Straßennetz 2030	nach Textseite 30
Abbildung S5	Netzplan Radverkehr 2030	nach Textseite 34
Abbildung S6	intermodale Schnittstellen.....	nach Textseite 36

Abbildungen Maßnahmen (im Text einsortiert)

Abbildung M1	Maßnahmen Stadt-Umland-Verkehr im SPNV/ ÖPNV	nach Textseite 42
Abbildung M2	Maßnahmen im innerstädtischen SPNV/ ÖPNV	nach Textseite 44
Abbildung M3	Maßnahmen zur Netzentwicklung im Kfz-Verkehr und Park+Ride	nach Textseite 48
Abbildung M4	Maßnahmen im Wirtschaftsverkehr	nach Textseite 58
Abbildung M5	Maßnahmen im Fußgänger- und Radverkehr	nach Textseite 60
Abbildung M6	Maßnahmen Flächenfreihaltung für Kfz-Verkehr und SPNV/ ÖPNV	nach Textseite 74

1. Einführung

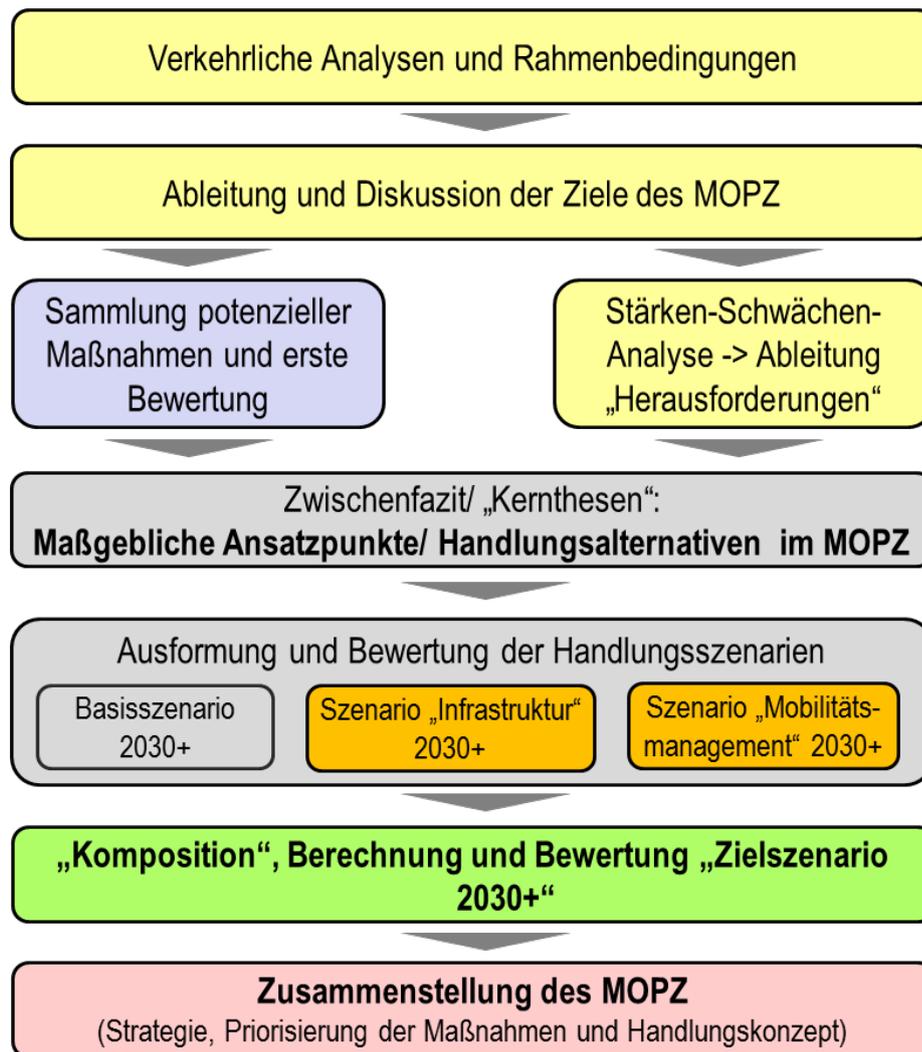
Die Hansestadt Rostock ist die einwohnerstärkste Stadt in Mecklenburg-Vorpommern und das wirtschaftliche Zentrum im Nordosten Deutschlands. Nach der deutschen Wiedervereinigung kam es bis zum Ende der neunziger Jahre auch in Rostock zu einem deutlichen Rückgang der Bevölkerung durch Abwanderung und Alterung. Nicht zuletzt durch die besonderen Potenziale Rostocks als Universitätsstadt und bedeutender Standort für maritime Wirtschaft und Tourismus konnte die Stadt diese Prozesse stoppen und in eine erneute Phase von Wachstum und Prosperität eintreten. Der Haushalt wurde mittlerweile konsolidiert und die Stadt ist finanziell wieder voll handlungsfähig.

Dazu haben in den vergangenen Jahren auch die Impulse aus der Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen beigetragen. Die Grundlage dafür bildete – neben dem Bundesverkehrswegeplan mit seinen Verkehrsprojekten Deutsche Einheit – das Integrierte Gesamtverkehrskonzept der Hansestadt Rostock (IGVK 1998). Ein maßgeblicher Schwerpunkt dabei war die Beseitigung infrastruktureller Defizite. Heute verfügen die Region und die Hansestadt Rostock sowohl über ein leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz als auch einen gut funktionierenden Umweltverbund mit einem hierarchisch aufgebauten öffentlichen Personennahverkehr als Rückgrat. Mit dem Neubau der BAB A 20, dem Ausbau der Bahnstrecken, wichtigen Straßenzubringern in das Stadtgebiet, dem Warnowtunnel im Zuge der B 105, neuen Straßenbahnstrecken und zahlreichen anderen Maßnahmen ist es gelungen, das Verkehrssystem weitgehend entsprechend den Anforderungen als Oberzentrum und Regiopole im Ostseeraum zu qualifizieren.

Dennoch sind weitere Anstrengungen erforderlich, um den wachsenden Herausforderungen der Entwicklung von Bevölkerung sowie Wirtschaft und Tourismus auch zukünftig gerecht zu werden. Die Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme sind dabei ebenso zu beachten wie Fragen der Stadt- und Umweltverträglichkeit, der Sicherung von Teilhabe und sozialer Gerechtigkeit und der finanziellen Nachhaltigkeit. Mehr als 18 Jahre nach Verabschiedung des IGVK sollen deshalb die Grundlagen für die mittel- und langfristige Entwicklung von Mobilität und Verkehr in der Hansestadt Rostock nunmehr neu justiert und an den aktuellen sowie zukünftigen Erfordernissen und Perspektiven der Stadtentwicklung ausgerichtet werden. Das dafür geeignete Planungsinstrument bildet der Mobilitätsplan Zukunft als informeller Rahmenplan, der auch die Anforderungen der Europäischen Union an Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) berücksichtigt.

Die Herausforderungen dabei sind sehr vielfältig und reichen von der Beseitigung noch vorhandener infrastruktureller Defizite sowie von Leistungsfähigkeitsengpässen und Unfallschwerpunkten über die verbesserte Anbindung von Standorten der Wirtschaft und des Wohnungsbaus bis hin zu einer deutlichen Stärkung des Umweltverbundes und der effizienten Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen.

Der hiermit vorgelegte Mobilitätsplan Zukunft Rostock – kurz MOPZ – bildet die strategische Grundlage für die Entwicklung der Verkehrssysteme in den kommenden 10 bis 15 Jahren. Dafür wurden in einem etwa drei Jahre andauernden Planungsprozess sowie unter Einbeziehung von Kommunalpolitik, der maßgeblichen Akteure und nicht zuletzt der Bürger ausgehend von umfangreichen Bestandsaufnahmen und Stärken-Schwächen-Analysen Herausforderungen und Ziele abgeleitet, die grundsätzlichen Handlungsalternativen in Szenarien betrachtet sowie schließlich Konzepte und Maßnahmen in insgesamt sechs Handlungsfeldern entwickelt und Umsetzungshorizonte sowie Prioritäten beschrieben. Die aktuellen Rahmenbedingungen der Bevölkerungsentwicklung wurden dabei ebenso beachtet wie die wirtschaftlichen Perspektiven.



Grafik 1: grundsätzliche Bearbeitungsstruktur des MOPZ

Die hiermit vorliegende kompakte Fassung des Gesamtberichtes beinhaltet die Zusammenfassungen der Analyse, die vollständige Beschreibung der zugrunde gelegten Ziele, Erkenntnisse aus den Szenarienberechnungen und schließlich die Strategie und das Handlungskonzept als Kern des MOPZ.

2. Mitwirkungs- und Beteiligungsverfahren

Ein wichtiges Anliegen der Hansestadt Rostock für die Bearbeitung des Mobilitätsplans Zukunft (MOPZ) war die Durchführung eines transparenten und kooperativen Planungsverfahrens, um eine breite Akzeptanzbasis und einen hohen Nutzeneffekt für spätere Maßnahmenumsetzungen zu erhalten. Dabei sollen die bereits im IGVK 1998 gesammelten und unter anderen mit den Ortsteil-Verkehrskonferenzen und dem Lärmaktionsplan fortgesetzten positiven Erfahrungen mit Beteiligungsverfahren im Sinne einer „Rostocker Planungskultur“ weiterentwickelt werden. Das Beteiligungsverfahren erfüllte folgende wesentliche Zielsetzungen:

- Einbeziehung der für Verkehrsplanung relevanten Akteure in den Bearbeitungsprozess,
- Präsentation und Diskussion wichtiger Planungsschritte und -ergebnisse in der Öffentlichkeit
- enge Verzahnung des Planungsprozesses mit den Gremien der kommunalen Selbstverwaltung
- transparenter und kontinuierlicher Informationsfluss für alle Interessierten unter Einbeziehung moderner Kommunikationsmedien

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Zielsetzungen wurde ein mehrstufiges Beteiligungsverfahren entwickelt. Für die Abstimmung der einzelnen Projektbausteine und Planungsschritte wurden drei projektbegleitende Gremien aus Planern und Experten gebildet, die den unterschiedlichen Zuständigkeiten und Interessenlagen der Mobilitätsplanung Rechnung trugen. Die Koordination und Moderation der Gremien im Beteiligungsverfahren wurde von einem externen Projektkoordinator übernommen.

Im Vorlauf der MOPZ-Bearbeitung fanden zunächst 2011 und 2012 insgesamt 18 Verkehrskonferenzen in den Rostocker Ortsteilen statt. In diesen Veranstaltungen wurden stadt- und ortsteilspezifische Aspekte und Problemlagen im Verkehrssystem mit der Öffentlichkeit diskutiert, aufbereitet und dokumentiert.

Die inhaltliche Kernarbeit zum MOPZ erfolgte durch ein Projektteam unter Leitung des Amtes für Verkehrsanlagen und des Hauptgutachters IVAS. Eine Lenkungsgruppe bildete die Steuerungs- und Entscheidungsrunde im Beteiligungsprozess, die grundlegende fachlich-inhaltliche und verfahrenstechnische Entscheidungen abstimmte. Zugleich bereitete sie den Entscheidungsprozess in den Gremien der kommunalen Selbstverwaltung vor. Die Lenkungsgruppe tagte insgesamt siebenmal (12.11.2013, 03.04.2014, 06.11.2014, 01.07.2015, 21.04.2016, 02.06.2016 und 27.10.2016)

Um die Funktion der Lenkungsgruppe als Entscheidungsgremium zu stärken und sie von aufwändigen und detailbezogenen Planungsdiskussionen zu entlasten, wurden für die Ausarbeitung konkreter inhaltlichen Aspekte und Planungsvorschläge drei Facharbeitsgruppen (FAG) gebildet,

die mit der Verwaltung, Interessenverbänden, Mobilitätsdienstleistern sowie weiteren Verkehrsexperten aus Stadt und Region besetzt waren. Diese Facharbeitsgruppen teilten sich in die Themenbereiche „Straßenverkehr und Wirtschaftsverkehr“ (einschließlich ruhender Verkehr), „Umweltverbund und Verkehrsmittelvernetzung“ sowie „Mobilitätsmanagement und Verträglichkeiten“ auf. Für die FAGs gab es jeweils zwei Sitzungstermine (17. und 18.06.2014, 09. und 10.09.2015) und eine abschließende gemeinsame Sitzung am 08.09.2016.

In das Forum zum MOPZ wurde die Öffentlichkeit eingebunden, insbesondere die Bürgerinnen und Bürger der Hansestadt Rostock, die als Nutzerinnen und Nutzer des Verkehrssystems auch zum Erfolg von Maßnahmen mit beitragen. In den vier durchgeführten Veranstaltungen unter Leitung des Senators für Bauen und Umwelt (27.02.2014, 23.09.2014, 23.09.2015, 11.10.2016) diskutierten jeweils bis zu 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Verwaltung, Politik, Interessenverbänden und der Öffentlichkeit über die Meilensteine zum MOPZ. Das Forum wurde durch eine Ausstellung begleitet, die über Grundlagen und Bearbeitungsstand informierte.



Impressionen vom Beteiligungsverfahren

Neben dem Forum wurde als zweiter Baustein der Öffentlichkeitsarbeit über die eigens für den MOPZ eingerichtete Internet-Plattform www.rostock-bewegen.de ein kontinuierlicher Informationsfluss und Meinungs austausch hergestellt. In zwei Online-Beteiligungsphasen konnten alle Interessierten Meinungen und Anregungen zum Rostocker Verkehrssystem in den Prozess einbringen und Bewertungen vornehmen.

Die Einladungen zum Forum erfolgten mit großflächigen Plakaten, über die Internetseite und über E-Mails. Mit Informationsständen und einem Flyer war der MOPZ auch noch bei weiteren Veranstaltungen wie dem jährlichen Klima-Aktionstag und in den Ortsteilen präsent.

Schließlich wurden auch die Gremien der kommunalen Selbstverwaltung über den Bearbeitungsstand informiert. So fand am 19.01.2016 ein Workshop zum MOPZ im Rahmen einer gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung und

des Bau- und Planungsausschusses statt. Eine weitere Information erfolgte am 01.07.2015 im Bau- und Planungsausschuss. Der Entwurf für den MOPZ wurde dann am 30.11.2016 in einer gemeinsamen Sitzung den Ortsbeiräten vorgestellt.

Mit dem umfangreichen Beteiligungsverfahren zum MOPZ konnte nicht nur eine Vielzahl von Anregungen und konkreten Maßnahmenvorschlägen gesammelt, sondern auch Meinungsbilder zu wichtigen Fragestellungen wie der Prioritätensetzung der Ziele oder der Bewertung der Entwicklungs-Szenarien erstellt werden. Damit erhielt der Bearbeitungsprozess einen ergänzenden Beitrag zu den konkreten Bedarfen an Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangeboten in der Hansestadt Rostock. Die Beteiligung zeigt außerdem das Interesse in der Bevölkerung, sich aktiv an der Verkehrsentwicklungsplanung zu beteiligen.



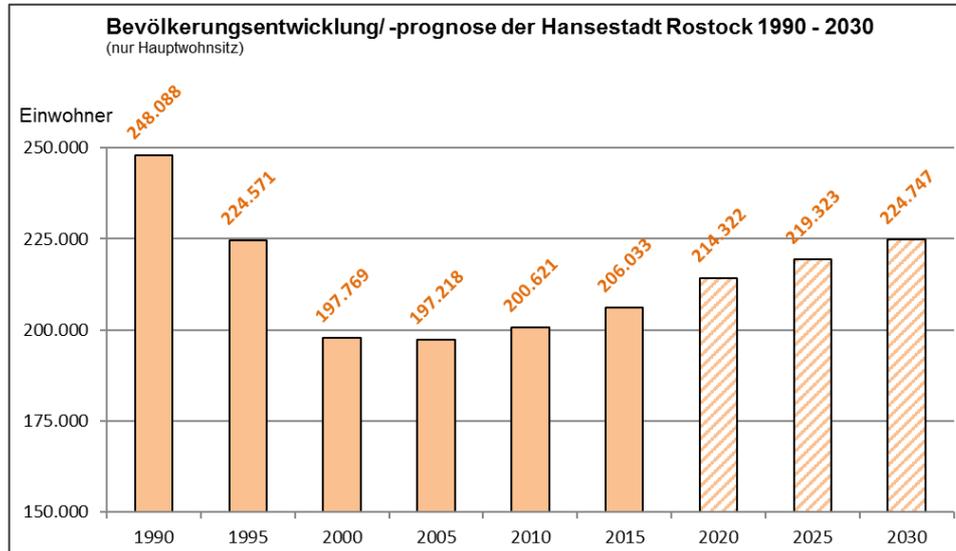
Grafik 2: Übersicht zum MOPZ-Beteiligungsverfahren

Der Entwurf des MOPZ wurde im Dezember 2016 formell ausgelegt. Die eingegangenen Hinweise wurden nach einer gemeinsamen Diskussion von Verwaltung und Gutachter abgewogen und in die nunmehr vorliegende Fassung des MOPZ eingearbeitet.

3. Rahmenbedingungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung

3.1 Bevölkerungsentwicklung

Die Entwicklung der Bevölkerung hinsichtlich Anzahl, demografischer Struktur und räumlicher Verteilung ist eine wesentliche Determinante der Verkehrsnachfrage.



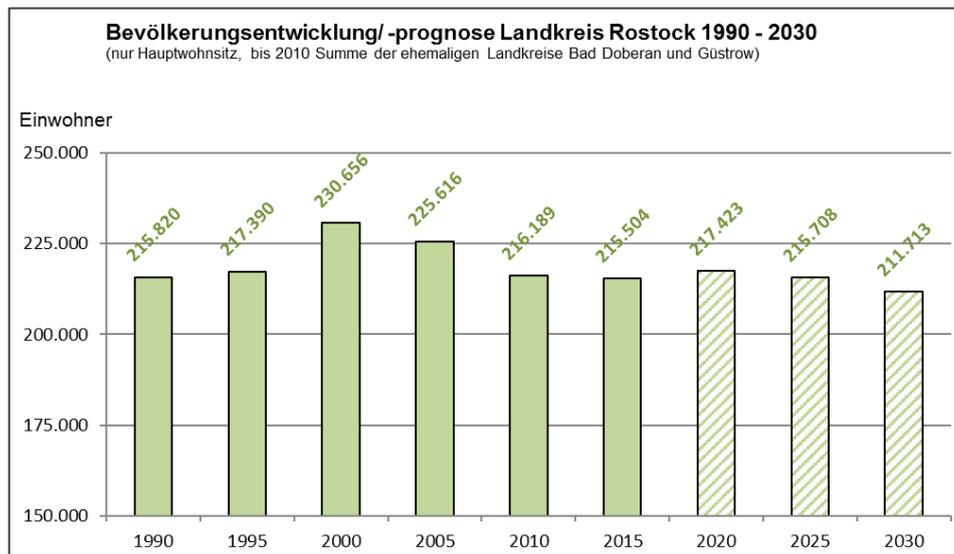
Grafik 3: Bevölkerungsentwicklung der Hansestadt Rostock bis 2010 und Ausblick 2030

Zwischen 1990 und dem Jahr 2010 ging die Bevölkerung der Hansestadt Rostock um etwa 18 % zurück. Die Gründe dafür lagen insbesondere in der Abwanderung in die westlichen Bundesländer nach der Wiedervereinigung, im Geburtenrückgang und auch in den starken Stadt-Umland-Wanderungen. Nach einem Tiefpunkt 2005 mit 197.216 Einwohnern ist wieder eine Bevölkerungszunahme zu erkennen. Im Jahr 2015 waren bereits 206.033 Einwohner zu verzeichnen. Die aktuellen Prognosen der Hansestadt¹ geben einen optimistischen Ausblick und gehen von etwa 225.000 Bewohnern mit Hauptwohnsitz in Rostock zum Jahr 2030 mit weiter anwachsender Tendenz aus, wobei die stärksten Zuwächse vor allem in den Altersgruppen der Kinder und Jugendlichen (unter 6 bis 25 Jahre, +22%) und der Rentner und Senioren (65 bis > 80, +15 %) erfolgen, während die Zahlen in den Altersgruppen 25 bis 65 etwa gleich bleiben (+1,5 %). Für die Verkehrs- und Stadtplanung resultieren aus der veränderten Altersstruktur der Bevölkerung mit Zunahmen insbesondere bei den Kindern und Jugendlichen sowie von Senioren und Hochbetagten besondere Anforderungen hinsichtlich der Teilhabemöglichkeiten am öffentlichen Leben, z. B. durch die Bereitstellung von öffentlichem Personennahverkehr, der Begreifbarkeit von Verkehrslösungen oder der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum etc.

Differenzierte Entwicklungen werden im Landkreis Rostock erwartet. Nach den aktuellen Prognosen des Landkreises vom März 2017 stehen einem Bevölkerungswachstum von ca. 7 % in den

¹ Bevölkerungsprognose der Hansestadt Rostock bis 2035
Kommunale Statistikstelle der Hansestadt Rostock, 2016

direkten Umlandgemeinden rückläufige Zahlen im restlichen Kreisgebiet gegenüber. In Summe wird der Landkreis Rostock bis 2030 etwa 2 % an Einwohnern gegenüber 2015 verlieren. Während der Anteil der Personen im Kindes- und Jugendalter sowie im Seniorenalter zunehmen wird, sinkt der Anteil der Personen im Erwerbstätigenalter deutlich ab (gegenüber 2015 minus 21.255 Personen für die Einwohner im Alter von 25 bis 65 Jahren).



Grafik 4: Bevölkerungsentwicklung im Rostocker Umland/ Landkreis Rostock (Prognose März 2017)

Im Zielszenario 2030+ wurden folgende Eckwerte in der Modellberechnung verwendet:

Einwohner Stadt Rostock:	240.337	(Haupt- und Nebenwohnsitz)
(u.a. Beachtung von 7.000 Nebenwohnsitzen und Wohnungsbauvorhaben in Groß-Biestow)		
Einwohner Landkreis Rostock:	211.891	
Arbeitsplätze Stadt Rostock	117.043	
Arbeitsplätze Landkreis Rostock:	80.854	

Für die potentiellen Hafenerweiterungsflächen Ost (Bereich Peez/ Spülfelder) werden 5.400 und für den Bereich West (Warnowrande/ Krummendorf) 4.000 neue Arbeitsplätze angenommen.

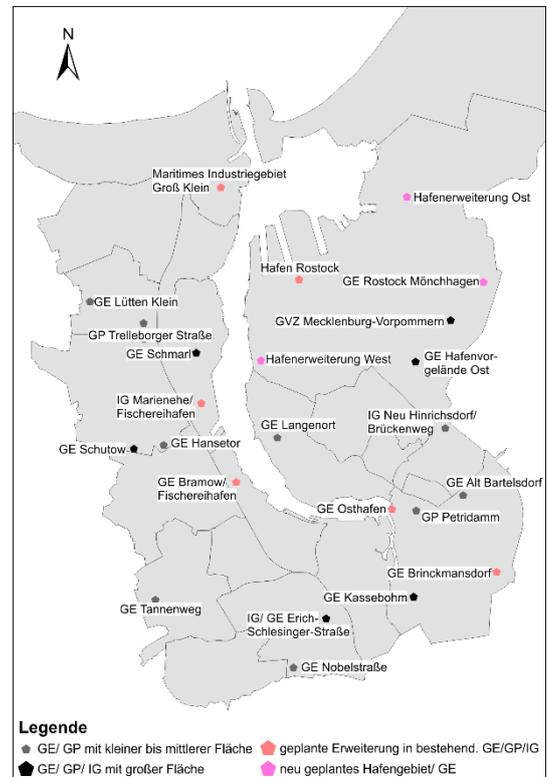
Annahmen mit Erhöhungen um mindestens 200 Arbeitsplätze sind getroffen für:

TZW Warnemünde:	plus 200
maritimes Industriegebiet Groß Klein	plus 350
Bramow/Fischereihafen:	plus 2.800
ehemaliges DMR (Schlesinger-Str.)	plus 220
GW Brinckmansdorf	plus 1.000

Das Zielszenario bildet durch die angenommenen erhöhten Einwohnerzahlen und der optimistischen Arbeitsplatzentwicklung einen Worst Case – Fall ab.

3.2 Strukturschwerpunkte Arbeiten und Gewerbe sowie Einzelhandel

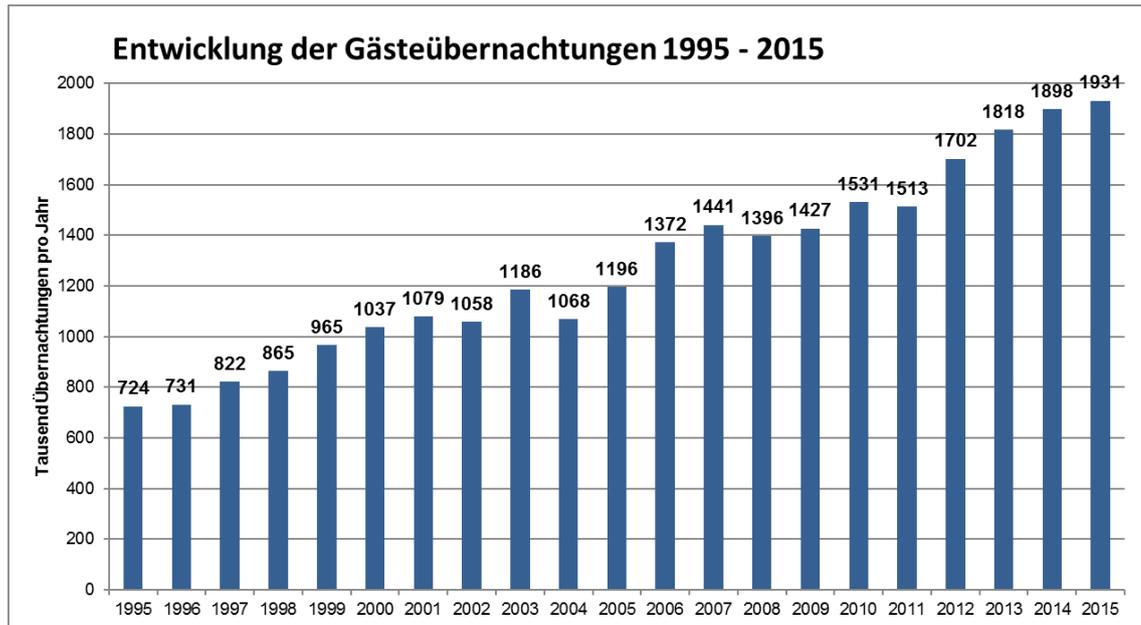
Als **Arbeitsplatzschwerpunkte** sind neben der Innenstadt insbesondere Neptunwerft, Überseehafen, die Industriegebiete Schmarl/ Marienehe (/Fischereihafen) und Schwaaner Landstraße/ Erich-Schlesinger-Straße (Südstadt) sowie die Gewerbegebiete in Hinrichsdorf (einschließlich Güterverkehrszentrum) zu benennen. Ein deutlicher Zuwachs der Arbeitsplätze wird perspektivisch vor allem im Überseehafen (mit Hafenerweiterungsgebieten) sowie in den weiteren maritimen Gewerbestandorten (Fischereihafen, Groß Klein) zu verzeichnen sein. Hinzu kommt eine Reihe größerer Gewerbegebiete der Umlandgemeinden. Hier sind insbesondere der Airpark Rostock-Laage mit einer überplanten Fläche von über 500 ha, die Gewerbeflächen in Roggentin/ Neu-Roggentin und in Bentwisch zu benennen.



Grafik 5: Gewerbeflächen im Bestand und Entwicklungsschwerpunkte (IG: Industriegebiet, GE: Gewerbegebiet, GP: Gewerbepark)

Wichtigster **Einzelhandelsstandort** ist und bleibt die Innenstadt (Stadtmitte) Rostock, die mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar ist. Darüber hinaus sind in den vergangenen Jahren Schwerpunkte des großflächigen Einzelhandels entstanden, die perspektivisch teilweise noch erweitert werden. Insbesondere sind der Warnowpark in Lütten Klein, der Einzelhandels-Park in Schmarl, der Ostseepark Sievershagen (Gemeinde Lambrechtshagen), die Einrichtungs- und Baumärkte im Stadtteil Evershagen, das Hansecenter Bentwisch (Gemeinde Bentwisch) sowie der Globus-Markt und der Handlungspark in Roggentin. Die großen Einkaufszentren werden zunehmend durch weitere kleinflächigere Märkte zur Nahversorgung ergänzt.

Tourismus und Hafengewirtschaft haben sich in den vergangenen Jahren als ein Anker der wirtschaftlichen Entwicklung erwiesen. Die Übernachtungszahlen in Rostock wachsen seit 1995 sukzessive an. Auch die Etablierung von Warnemünde als wichtigsten deutschen Kreuzfahrthafen trägt zu diesem Trend bei.



Grafik 6: Entwicklung der Gästeübernachtungen in Rostock zwischen 1995 und 2012
(Grundlage: Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern)

Die maritime und Hafenwirtschaft ist sehr eng an weltwirtschaftliche Prozesse gebunden. Nach einer mehrere Jahre anhaltenden positiven Entwicklung ergab sich 2008/ 2009 ein drastischer Konjunkturerinbruch, dessen Folgen noch bis heute nachwirken. Unabhängig davon werden für die Zukunft stark ansteigende Umschlagzahlen prognostiziert, die in der Folge auch ein erhöhtes Frachtaufkommen im Zubringerverkehr per Bahn oder Lkw auslösen.

Als weitere verkehrlich relevante Strukturschwerpunkte sind insbesondere noch die Universität und das Universitätsklinikum Rostock mit ca. 5.000 Beschäftigten und ca. 15.000 Studenten mit großen Standorten in der Stadtmitte und im Hansaviertel, das Klinikum Südstadt und der Bereich Seefahrt der Hochschule Wismar in Warnemünde zu erwähnen.

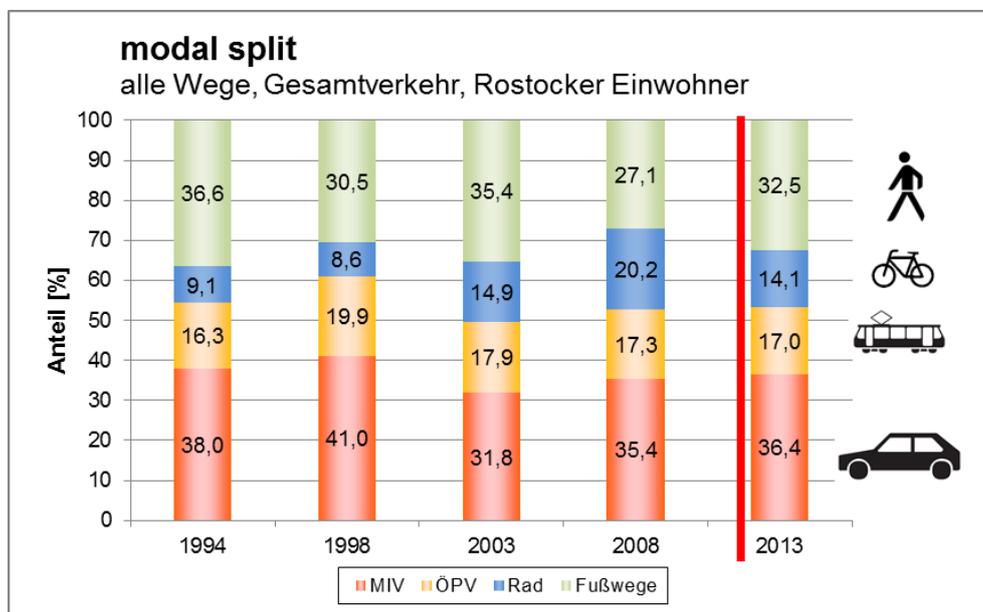
3.3 Fazit zur Strukturentwicklung

Rostock ist und bleibt eine sich dynamisch entwickelnde Stadt. Nach Jahren des Bevölkerungsrückganges bzw. der Stagnation wächst die Stadt erneut. Auch die direkten Umlandgemeinden entwickeln sich erfolgreich, während das restliche Kreisgebiet weiterhin von einem Einwohnerrückgang gekennzeichnet ist. Begleitet werden die demografischen Prozesse durch einen sukzessiven Abbau der Arbeitslosigkeit und die Zunahme von sozialversicherungspflichtiger Beschäftigung. Somit ist insgesamt auch zukünftig eine stabile Entwicklung zu verzeichnen, wobei weitere Einflussfaktoren (insbesondere die Auswirkungen der Migration) schwierig abzuschätzen sind.

Für die weitere Verkehrsentwicklungsplanung in Rostock ergibt sich daraus als Konsequenz, dass Perspektiven immer auch in Optionen zu denken sind und Monitoring- und Evaluierungsprozessen eine hohe Bedeutung beizumessen ist, um bei veränderten Rahmenbedingungen und Entwicklungen entsprechend reagieren zu können.

3.4 Mobilität der Rostocker Einwohner

Die Mobilität der Rostocker Einwohner wird seit den siebziger Jahren im Rahmen des sogenannten Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) erfasst. Bedingt durch den Anstieg der Motorisierung und dem „Nachholbedürfnis“ bei der Mobilität mit Pkw war ca. bis 1998 ein Anstieg des modal-split-Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu verzeichnen. Etwa ab dem Jahrtausendwechsel konnte der Umweltverbund wieder deutlich gestärkt werden.



Grafik 7: Entwicklung des modal-splits zwischen 1994 und 2013

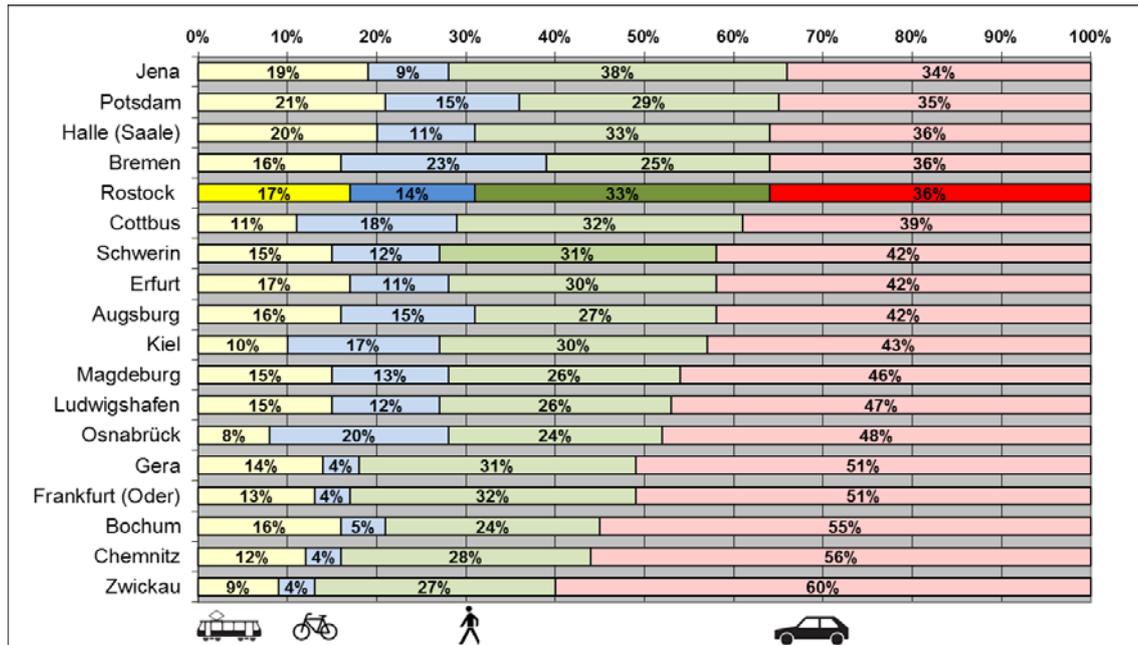
Nach Freigabe des Warnowtunnels im September 2003 sowie der Fertigstellung der äußeren Tangenten (A 19, A 20, B 103) ergab sich eine nachhaltige Entspannung im Straßennetz, die ihrerseits wieder zu einem leichten Anstieg der Pkw-Nutzung führte.

Die Unterschiede zwischen 2008 und 2013 sind teils auswertemethodisch und teils witterungsbedingt zu begründen und schwierig zu interpretieren. So führte ein drastisch höherer Anteil an Regentagen 2013 ebenso zu einer Verminderung des Radverkehrsanteils, wie die differenziertere Erhebung der Fußwege.

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 % zu verzeichnen. Dazu

dürfte vor allem eine stärkere Nutzungsmischung im Stadtgefüge mit verdichteten Versorgungsinfrastrukturen beitragen. Kann dieser Trend durch gezielte Nachverdichtung zukünftig weiter gestärkt werden, wird sich dieses auch weiterhin mindernd auf das Wachstum der Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr auswirken und vor allem den nichtmotorisierten Verkehr stärken.

Im Städtevergleich des modal-split zählt Rostock nach wie vor zu den Vorreitern hinsichtlich der Nutzung des Umweltverbundes. Kaum eine vergleichbare Stadt erreicht so einen hohen Anteil des Umweltverbundes wie Rostock.



Grafik 8: modal-split Rostock im Städtevergleich

Dieses stellt eine sehr gute Ausgangssituation für die Weiterentwicklung eines stadt- und umweltgerechten Verkehrssystems dar.

4. Ziele des Mobilitätsplans Zukunft und Geltungsdauer

4.1 Grundlagen und Prämissen

Grundsätzliche Ziele der Verkehrsentwicklung in Rostock wurden mit den **Leitlinien zur Stadtentwicklung** von 2013 beschlossen. Im Prozess der Erarbeitung des MOPZ wurden diese Ziele nochmals auf ihre Vollständigkeit in Bezug auf die verkehrsplanerischen Erfordernisse geprüft, diskutiert und modifiziert und abschließend der Bürgerschaft zur Kenntnis gegeben.

Um einen weitgehend gerechten und dauerhaften Interessen- und Lastenausgleich bei der Entwicklung der Konzepte, der Planung von Einzelmaßnahmen und dem dauerhaften Betrieb der Infrastrukturen herbeizuführen, sind Mitwirkung und Partizipation von Bevölkerung, Akteuren und Interessenverbänden unverzichtbare Planungsinstrumente. Die Nutzung von integrierten Planungsabläufen sowie eine konsensorientierte Einbeziehung aller Beteiligten war in den vergangenen Jahren ein Kennzeichen komplexer Planungsverfahren in Rostock und sollen auch in Zukunft praktiziert und weiterentwickelt werden.

Eine weitere Stärkung einer durch Mitwirkung und Partizipation geprägten Rostocker Planungskultur fördert auch künftig die Integration der Bevölkerung in die Prozesse und das Verständnis für die Planungsprozesse und Zielrichtungen.

Ausgehend vom Leitbild der Stadtentwicklung, übergeordneten Dokumenten der Regionalentwicklung und den Hinweisen gemäß vorstehender Prämissen sind mit der Aufstellung des Mobilitätsplanes Zukunft der Hansestadt Rostock die nachfolgenden **14 verkehrliche Zielstellungen** zu verfolgen, deren Umsetzung zur Erreichung der vier Oberziele führen wird.

4.2 Oberziele und untersetzende Einzelziele des Mobilitätsplanes Zukunft

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

Eine sehr gute Einbindung in die überregionalen und regionalen Verkehrsnetze ist eine wichtige Voraussetzung für eine weitere dynamische Entwicklung von Stadt, Wirtschaft und Tourismus. Für die Sicherung der Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und der Wirtschaft ist die sichere und ausgewogene Erreichbarkeit der Innenstadt sowie der umliegenden Stadtteile und der Gewerbestandorte mit dem Kfz-Verkehr und den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes essenziell.

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

Die gute Erreichbarkeit der Hansestadt Rostock in allen Verkehrsnetzen ist für die Wahrnehmung der **Funktion als Oberzentrum und Regiopole** im Ostseeraum sicher zu stellen:

- im Netz der Bundesautobahnen und Bundesstraßen
- im Schienennetz der DB AG einschließlich entsprechender Fernverkehrsangebote
- des Hafens im Schiffsverkehr für die erforderlichen Schiffsgrößen
- die Anbindung an die Knoten des internationalen Luftverkehrs durch entsprechende Zubringerflüge von und nach Rostock-Laage

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

Alle Stadtteile und Strukturschwerpunkte sind anforderungsgerecht in die Netze der verschiedenen Verkehrsmittel einzubinden. Dazu gehören die leistungsfähige Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz ebenso wie eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV sowie die Anbindung an das Hauptnetz des Radverkehrs. Bei der Anbindung der großen Gewerbestandorte (Bestand und Planung), insbesondere der Hafentflächen, sind die Erreichbarkeit durch straßengebundenen Lkw-Verkehr sowie die Sicherung von Gleisanschlüssen von besonderer Relevanz.

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

Zielstellung im MOPZ ist es auch – oder gerade im Verkehr – die körperliche Unversehrtheit zu beachten. Dies bedeutet, die Verkehrssicherheit als grundlegenden Maßstab bei allen Planungen sowie als Anlass zur Verbesserung bestehender Situationen/ einzuleitender Maßnahmen anzulegen. Ein wesentlicher Aspekt ist eine sozial gerechte Teilhabe an Mobilität und damit am gesellschaftlichen Leben für alle Personen in den verschiedenen Lebenslagen zu ermöglichen, also die Chancengleichheit zu wahren. Die Palette dementsprechender Ansätze ist sehr vielfältig und reicht von der grundsätzlichen Erreichbarkeit aller Stadtareale mit dem ÖPNV und nichtmotorisierten Verkehrsmitteln über Sozialtickets bis hin zur Barrierefreiheit.

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

Ausgehend vom Leitbild der Stadtentwicklung sind auch im MOPZ Rostock Ziele zur Bereitstellung von angemessenem Parkraum in Wohngebieten, Innenstadt und weiteren Stadtarealen zu verfolgen. Die tatsächlichen Erfordernisse sind vor dem Hintergrund vorhandener und geplanter Entwicklungen sowie potenzieller modaler Verlagerungen und den Auswirkungen auf Umfeld und Umwelt herzuleiten.

Oberziel II: Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen und wirtschaftlicher Einsatz finanzieller Ressourcen unter Beachtung langfristiger Effekte

Zur Sicherung der langfristigen finanziellen Handlungsfähigkeit ist es erforderlich, die vorhandenen Netze zu erhalten, Engpässe zu beseitigen und (verkehrsmittelübergreifend) optimal zu nutzen. Dazu dienen insbesondere Maßnahmen der koordinierten Steuerung und des Verkehrssystemmanagements.

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

In den vergangenen Jahren wurde das Straßennetz in Rostock ergänzt und leistungsfähiger ausgebaut sowie größtenteils mit moderner Steuerungstechnik ausgestattet. Es entspricht heute weitgehend den aktuellen Anforderungen und gesellschaftlich anerkannten Qualitätsmaßstäben. Auch wenn im Einzelnen noch weitere Ergänzungen des Straßennetzes im Prozess der Aufstellung des MOPZ zu prüfen und ggf. als Maßnahme zu übernehmen sind, kann man die Phase der extensiven Infrastrukturerweiterung im Straßennetz als weitgehend abgeschlossen betrachten.

Daraus resultiert die Zielstellung dieses leistungsfähige Straßennetz in Funktionstüchtigkeit und Zustand zu erhalten und punktuell zu verbessern bzw. dort wo erforderlich zu sanieren. Die Konzentration auf Maßnahmen im Straßenhauptnetz ist hierbei von besonderer Bedeutung.

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

Der effektive Betrieb eines gesamtstädtischen Verkehrssystems ist dann möglich, wenn durch die Bereitstellung von aktuellen Informationen sowie unter Nutzung moderner Leit- und Managementsysteme eine einfache Wahl des jeweils geeignetsten Verkehrsmittels für einen konkreten Weg möglich und dadurch eine besonders hohe Flexibilität gegeben ist. Dazu gehören auch die sukzessive Erneuerung veraltender Steuerungstechnik und die Optimierung der Steuerungsalgorithmen. Zielstellungen sind aber auch Intermodalität und Multimodalität, wodurch kurzfristige Reaktionen auf wechselnde Bedingungen möglich sind.

Ziel II.3: Gewährleistung der finanziellen Nachhaltigkeit

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

Oberziel III: Erhöhung der Stadt- und Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems und Reduktion der negativen Wirkungen

Dieses Ziel ist vor allem mit folgenden Ansätzen zu erreichen:

1. Vermeidung unnötiger Verkehre, insbesondere durch optimale Stadtstrukturen. Optimale Nutzungsmischungen der Quartiere tragen zur „Stadt der kurzen Wege“ bei.
2. Anstreben eines hohen Anteils umweltfreundlicher Verkehrsmittel
3. größtmögliche Reduktion der negativen Wirkungen des verbleibenden Verkehrs

Ziel III.1: Weitere Stärkung des SPNV/ ÖPNV

Ein leistungsfähiger SPNV/ ÖPNV ist das Rückgrat des Verkehrsverbundes und eine wesentliche Voraussetzung für die dauerhafte Sicherstellung der Teilhabe aller Bürger. Die eigentliche Förderung des ÖPNV soll vor allem über folgende Ansätze erfolgen:

- ÖPNV-affine Siedlungsentwicklung mit gezielter Entwicklung von durch den SPNV/ ÖPNV bereits erschlossenen Stadtgebieten (Nachverdichtung der Bebauung und Erschließung neuer Stadtareale durch neue Haltestellen/ Haltepunkte an bereits bestehenden ÖPNV-Achsen)
- Neue Stadtareale außerhalb der Erschließung durch bestehende ÖPNV-Achsen sind vorrangig nur dann zu entwickeln, wenn eine qualitätsgerechte und wirtschaftliche Einbindung in das bestehende ÖPNV-System durch neue Angebote gewährleistet ist.
- Weiterer Abbau von Behinderungen des ÖPNV an Strecken und Knotenpunkten und sukzessive Erhöhung der Reisegeschwindigkeit sowie durchgehende Anschlusssicherung
- Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung eines qualitätsgerechten Fahrtenangebotes
- Dauerhafte Sicherstellung der Verfügbarkeit eines modernen Wagenparkes mit hohem Komfort für die Fahrgäste

Ziel III.2: Besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs (Rad und Fuß)

Bei umweltfreundlicher Mobilität allgemein und beim Radverkehr insbesondere ist die Hansestadt Rostock bereits als Vorreiter im bundesweiten Maßstab anzusehen. Diese Vorreiterrolle gilt es weiterhin zu stärken, wobei im Radverkehr folgende Ansatzpunkte zu verfolgen sind:

- Weitere Verdichtung des Angebotes an Radverkehrselementen im Hauptverkehrsstraßennetz gemäß den Vorgaben des Radverkehrskonzeptes (Lückenschlüsse, Querungsstellen)
- Entwicklung eines besonderen Angebotes für Radverkehr über längere Distanzen im Stadtgebiet mit Einbindung der Umlandgemeinden (Radschnellwege)
- Weitere Systematisierung und Ergänzung des Netzes an Abstellanlagen des Radverkehrs einschließlich Fahrradstationen an besonders aufkommenstarken Orten (z. B. Hauptbahnhof, Zentrum, Uni), Förderung der Verbesserung von Fahrradabstellanlagen auf privaten Grundstücken (Vermieter, Unternehmen)

- Gewährleistung kurzer Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (LSA) gemäß den Qualitätskriterien des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)
- Weitere Stärkung der saisonalen Unabhängigkeit des Radverkehrs
- Verstärkte Einbindung des Radverkehrs in den Umweltverbund, u. a. Weiterentwicklung Leihradsystem, Entwicklung intermodaler Schnittstellen, Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
- Sukzessive Verbesserung des Radverkehrsklimas durch Image- und Bildungsmaßnahmen

Der Anteil des Fußgängerverkehrs als besonders gesunde und umweltschonende Fortbewegungsart ist in den vergangenen Jahren gemäß deutschlandweiten Trends auch in Rostock teilweise zurückgegangen. Zukünftig soll der Fußgängerverkehr weiter gestärkt werden, wobei dem Anteil der Fußwege auf Grund der strukturellen Rahmenbedingungen Grenzen gesetzt sind. Erforderlich ist insbesondere

- Ein gutes Angebot an Einrichtungen der Nahversorgung in unmittelbarer Nähe der Schwerpunkte des Wohnens
- Intakte Fußwege und ausreichend dichte Querungsstellen des Straßennetzes (und sonstiger trennender Barrieren)
- Möglichst geringe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und ausreichend lange Grünphasen

Ziel III.3: Hohe Qualität der öffentlichen Räume

Die touristische Erlebbarkeit der Hansestadt Rostock, Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und nicht zuletzt Wohnqualität werden maßgeblich durch die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes beeinflusst. Zielstellung ist es, durch eine weitergehende hochwertige Gestaltung der öffentlichen Räume einen nachhaltigen Beitrag zur Baukultur, zum Leben und Wohnen und zur Gastlichkeit der Hansestadt Rostock zu leisten. Dies bedeutet bei der Neuplanung von auch dem Verkehr dienenden öffentlichen Räumen (Straßen und Plätze) den hohen und modernen Planungsgrundsätzen gerecht zu werden, auf überzogene verkehrliche/ verkehrstechnische Gestaltungen wo möglich zu verzichten und im Einzelfall auch verkehrliche Überformungen zu Gunsten höherer stadträumlicher Qualitäten zurückzunehmen.

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

Die Stadt Rostock setzt sich zum Ziel, eine größtmögliche hohe Umweltverträglichkeit des Verkehrs zu erreichen. Dies bedeutet insbesondere, die Vorgaben aus dem Luftreinhalteplan, dem Lärmaktionsplan sowie dem Klimaschutzkonzept in die Strategien und Konzepte zur Entwicklung des Gesamtverkehrssystems einfließen zu lassen und mit entsprechenden Maßnahmen zu untersetzen. Dabei sind die in den anderen Zielen benannten Querbezüge zur Sozialverträglichkeit sowie zu weiteren Fragen der Stadtentwicklung ausreichend zu beachten. Bestandteil der Zielstellung zur Umweltverträglichkeit ist die Erreichung eines maximalen Anteils der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Die Größenordnung hierfür ist nicht zuletzt aus den Zielstellungen des Klimaschutzkonzeptes abzuleiten.

Ziel III.5: Nutzung mobilitätsbeeinflussender Instrumentarien

Die Ausgestaltung der individuellen Mobilität durch die Verkehrsteilnehmer ist eine Schlüsselgröße für die Erreichung der Ziele der Verkehrsplanung, insbesondere der Umweltverträglichkeit. Deshalb ist es erforderlich über Information hinaus Anreize für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu setzen. Dazu sollen Ansätze des Mobilitätsmanagements unter Einbeziehung maßgeblicher Akteure (z.B. Unternehmen) gezielt genutzt werden. Weiterhin sollen auch angebots- bzw. nachfragesteuernde Elemente betont werden, um räumlich differenzierte Wirkungen zu erzielen. Dazu gehören z. B. Parkraummanagement bzw. Parkraumbewirtschaftung.

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

Mobilitätsstile und technische Möglichkeiten sind einer dynamischen Entwicklung unterworfen. Im Rahmen des MOPZ Rostock sollen aus heutiger Sicht wichtige Entwicklungen identifiziert und besonders gefördert werden. Monitoring- und Evaluierungsprozesse tragen zum frühzeitigen Erkennen relevanter Entwicklungen bei und stärken den Prozesscharakter der Verkehrsentwicklungsplanung.

Ziel IV.1: Förderung von Innovationen und moderner Mobilität

Gemäß dem planerischen Anspruch ist der MOPZ ein weit in die Zukunft reichendes Planwerk. Umso wichtiger ist es, den Anspruch an Innovation und moderne Mobilität in jeder Phase der Aufstellung sowie Umsetzung zu verdeutlichen. Gegenwärtige Ansatzpunkte sind u. a. Förderung von Elektromobilität und weitere Etablierung des Prinzips „Nutzen statt Besitzen“ durch Car-Sharing- und auch Leihrradsysteme, die sich im MOPZ widerspiegeln sollen. Dazu gehören auch technische Systeme auf höchstem Niveau (z. B. im Verkehrssystemmanagement), Verfolgung aktueller Entwicklungen auf nationaler und internationaler Ebene und zahlreiche weitere.

Ziel IV.2: Stärkung des Prozesscharakters im MOPZ durch Einbeziehung von Monitoring und Evaluierungsprozessen

Verkehrs- und Mobilitätskonzepte sind in Zeiten dynamischer Entwicklungsprozesse ständig auf neue Rahmenbedingungen und Anforderungen hin zu prüfen und anzupassen. Dafür sind Instrumente des Monitoring und der Evaluierung in den MOPZ zu integrieren, um frühzeitig auf Herausforderungen reagieren zu können.

4.3 Geltungsdauer/ Laufzeit des Mobilitätsplanes Zukunft

Die Laufzeit des Mobilitätsplanes Zukunft soll mindestens 10 bis 15 Jahre betragen. Über Erfordernisse der Anpassung und Fortschreibung ist in Abhängigkeit des Umsetzungsstandes sowie eventueller Änderungen von grundsätzlichen Rahmenbedingungen und eventuell auch Zielen im Rahmen des begleitenden Monitorings zu befinden.

5. Grundlagen und Ergebnisse der Szenarienberechnungen

5.1 Bedeutung der Szenarien im Bearbeitungsprozess

Aufgabe des MOPZ ist es für einen vergleichsweise langen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren (bzw. auch mit einem Ausblick darüber hinaus) die grundlegenden Ziele der Entwicklung des Gesamtverkehrssystems und der Mobilität zu bestimmen und das mögliche Spektrum von Maßnahmen abzuleiten bzw. zu definieren.

Viele zukünftige Rahmenbedingungen können in dieser langfristigen Ausprägung nicht genau bestimmt werden. So sind z. B. bundesweit Tendenzen eines Einwohnerzuzugs in die großen Städte zu Lasten der umgebenden Regionen (Reurbanisierungstendenzen) zu verzeichnen, die so noch vor fünf Jahren nicht für möglich gehalten wurden. Auch die individuelle Mobilität der Bevölkerung unterliegt einem nicht unerheblichen Wandel, der auf verschiedene, oft nicht genau zu bestimmende Einflussfaktoren zurückzuführen ist.

Darüber hinaus existieren teilweise sehr unterschiedliche Vorstellungen darüber, auf welchem Weg bzw. mit welchen Mitteln die definierten Ziele erreicht werden sollen. Dabei ist oft nicht klar, ob die vorgeschlagenen Wege (beschrieben durch eine Summe verschiedener Maßnahmen) überhaupt den erwünschten Erfolg zeigen (können). Vor diesem Hintergrund sollen Szenarien in der Betrachtung der zukünftigen Verkehrsentwicklung dazu dienen,

- ➔ die Wirkungen verschiedener Handlungsansätze zu beschreiben und somit den Beitrag zur Erfüllung der festgelegten Ziele beurteilen zu können. Daraus sind schließlich bevorzugte Herangehensweisen abzuleiten und nicht zielführende Ansätze auszuschließen.
- ➔ den Einfluss sich ändernder Rahmenbedingungen abzubilden und somit die „Zukunftsfestigkeit“ von Handlungskonzepten zu prüfen. Dies hat einerseits Einfluss auf konkrete Maßnahmen (z. B. Flächenfreihaltungen für Verkehrsinfrastrukturen) und andererseits auf die ebenfalls festzulegenden Ansätze für Monitoring und Evaluierungen (bei welcher Änderung von Rahmenbedingungen sind die Maßnahmen des MOPZ erneut zu prüfen?).

Ausgehend von den konkreten Entwicklungen in Rostock sowie den diskutierten potenziellen Handlungsansätzen wurden im Bearbeitungsprozess des MOPZ verschiedene Szenarien hergeleitet und anhand der Bewertungsergebnisse diskutiert. Diese bilden keine Flächennutzungsszenarien ab, sondern beruhen auf den weitgehend gleichen Annahmen zur Stadtentwicklung. Eine Ausnahme bildet das Zielszenario 2030+, in welchem (ausgehend von der aktualisierten Bevölkerungsprognose) ein deutlicher Einwohnerzuwachs in Rostock mit Schwerpunkt in Biestow angenommen wird. Weiterhin wird den betrachteten Szenarien unterstellt, dass sich die Verhaltensmuster im bisherigen Trend weiter vollziehen. Änderungen im Verkehrsverhalten werden somit ausschließlich durch maßnahmenbedingte Änderung der Infrastrukturen oder Verkehrsangebote bewirkt, nicht durch einen darüberhinausgehenden Bewusstseinswandel.

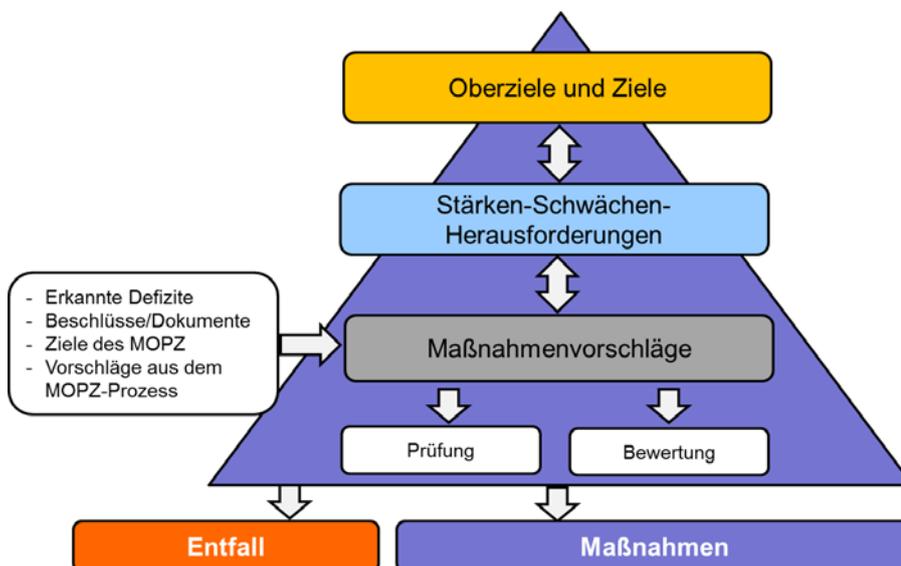
Der Nachweis der verkehrlichen Wirkungen in den Szenarien erfolgt mit Hilfe eines integrierten Verkehrsmodells, welches die Wechselwirkungen zwischen dem Straßenverkehr und den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes abbildet. Das Verkehrsmodell umfasst die Stadt Rostock und ihr wichtigstes verkehrliches Einzugsgebiet – den Landkreis Rostock sowie den westlichen Teil des Landkreises Vorpommern-Rügen.

5.2 Auswahl der in den Szenarien zu berücksichtigenden Maßnahmen

Die Szenarien bauen einerseits auf der prognostizierten Strukturentwicklung (Stand Frühjahr 2016) und andererseits auf verschiedenen unterstellten Maßnahmen auf. Insgesamt speisen sich die Maßnahmen für die Szenarien aus folgenden Quellen:

- Überlegungen zum Abbau von Defiziten und zur perspektivischen Entwicklung des Verkehrssystems aus der laufenden Verwaltungstätigkeit heraus
- Stärken- und Schwächen-Analysen sowie Bewertung besonderer Verkehrsräume (z.B. Innenstadt)
- Anregungen der Bevölkerung und von Akteuren aus den Foren zum Mobilitätsplan Zukunft (Februar 2014, September 2014 und September 2015)
- Auswertung der Anregungen aus den Stadtteilforen 2014
- Hinweise aus den Workshops der Facharbeitsgruppen (Juni 2014 und September 2015)
- Hinweise aus der Internetbeteiligung in drei verschiedenen Kampagnen
- Vorschläge des Gutachterteams von IVAS
- Vorschläge, die in den gemeinsamen Arbeitsgruppensitzungen sowie Lenkungsgruppensitzungen, zusammengesetzt aus Verwaltung und wichtigen Akteuren, erarbeitet wurden
- Vorschläge aus Stellungnahmen einzelner Akteure (wie z. B. der RSAG oder der IHK)

Insgesamt entstanden über 200 Vorschläge für Maßnahmen, die in mehreren Prüf- und Bewertungsschritten mit den Zielen abgeglichen, systematisiert und wo sinnvoll zusammengeführt wurden und schließlich den einzelnen Szenarien zugeordnet wurden.



Grafik 9: Prozesse der Maßnahmenfindung, -bewertung und -auswahl

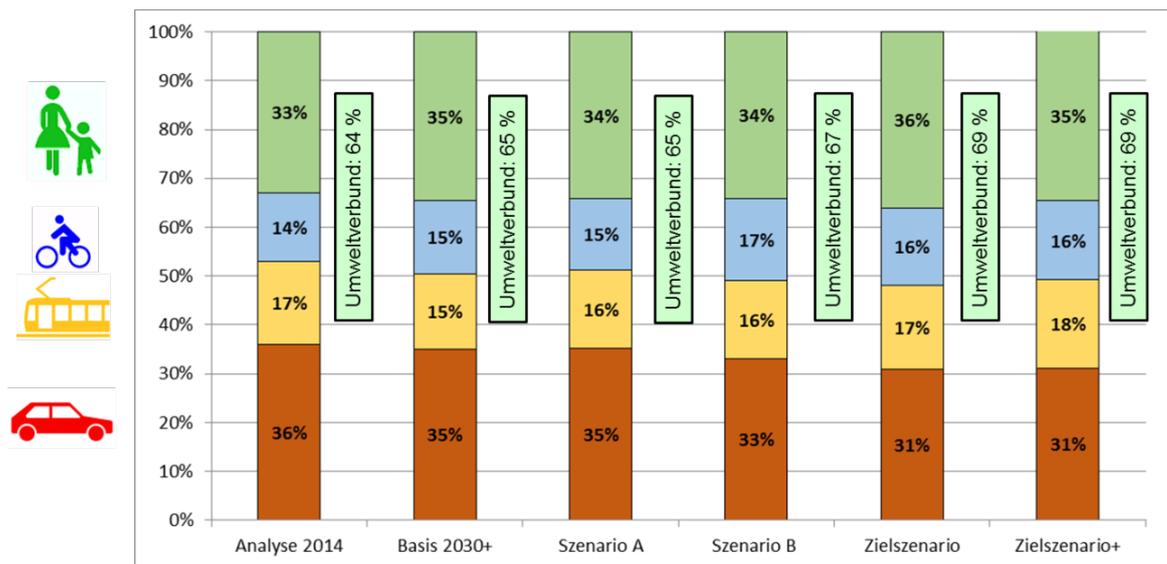
5.3 Kurzbeschreibung der Szenarien

Es wurden folgende Szenarien untersucht:

- **Basisszenario 2030+**
Dieses beschreibt einen Zustand, in welchem die bis Anfang 2016 prognostizierte Entwicklung unverändert eintritt mit den bereits beschlossenen bzw. fest eingestellten Infrastrukturmaßnahmen, allerdings keine neuen Akzente in Verkehrs- und Mobilitätsplanung durch den MOPZ gesetzt würden.
- **Szenario A – Schwerpunkt Infrastrukturausbau**
Der Schwerpunkt liegt im Ausbau der Infrastrukturen im Straßennetz und für den ÖPNV. Die zentrale Maßnahme ist eine neue Südtangente zur Entlastung der östlichen Stadteinfahrten und der Innenstadt sowie die Straßenbahntrasse nach Schutow/ zum Ostseepark.
- **Szenario B - Schwerpunkt Mobilitätsmanagement/ Nutzung bestehender Infrastrukturen**
Eine deutlich umfassendere Förderung des Umweltverbundes als bisher (ÖPNV, Fußgänger-, Radverkehr) ist Schwerpunkt im Szenario B. Im Szenario B gilt wesentlich stärker als in Szenario A der Grundsatz „Bestandserhalt und -nutzung vor Neubau“, was auch die nahezu mautfreie Nutzung des Warnowtunnels als zentrale Maßnahme einschließt. Das Szenario B unterstellt, dass über die derzeit bereits beschlossenen bzw. allgemein als „anerkannt“ zu bezeichnenden Infrastrukturprojekte hinaus keine weiteren großen Infrastrukturvorhaben im Straßennetz oder Straßenbahnnetz umgesetzt werden.
- **Zielszenario 2030**
Nach der Berechnung der drei Szenarien wurde deutlich, dass die Szenarien A und B den Zielen des MOPZ nur teilweise gerecht werden. Aus diesem Grund wurde ein Zielszenario entwickelt, welches die positiv wirkenden Maßnahmen aus den betrachteten Szenarien A und B sowie die Maßnahmen des Basisszenarios beinhaltet. Grundsätzlich wird dem Zielszenario unterstellt, dass
 - ➔ keine alles überdeckenden Schlüsselmaßnahmen wie die Südtangente oder ein mautfreier Warnowtunnel mittelfristig umsetzbar sind (jedoch ggf. langfristig erforderlich),
 - ➔ weitere Investitionen in die Infrastrukturen im Straßennetz sowie den Ausbau des ÖPNV-Systems sinnvoll und erforderlich sind,
 - ➔ jedoch durch eine deutlich umfassendere Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie vertiefte Strategien des Mobilitäts- und Verkehrssystemmanagements ergänzt werden müssen
- **Zielszenario 2030+**
Das Zielszenario 2030+ ist vor allem durch eine **aktualisierte Bevölkerungsprognose vom März 2016 mit ca. 240.000 Einwohnern** mit Haupt- und Nebenwohnsitz in Rostock und einem noch stärker verdichteten Wohngebiet in Biestow gekennzeichnet. Ergänzende Maßnahmen, die insbesondere das WG Biestow betreffen wurden ebenfalls berücksichtigt, ansonsten entsprechen alle Maßnahmen denen des Zielszenarios 2030. Die 2017 aktualisierte Bevölkerungsprognose des Landkreises ist noch nicht enthalten, würde aber nur zu sehr geringen Änderungen führen.

5.4 Szenarienvergleich

Ein maßgebliches Kriterium zur Zielerreichung stellt der **modal-split** dar. Das Ergebnis zeigt, dass sich dieser ohne geeignete Schwerpunktsetzungen im Rahmen des MOPZ kaum ändern wird, wie die Berechnungsergebnisse für die Szenarien Basis 2030+ und A zeigen. Im Szenario B ist bereits eine Wirkungsrichtung im Sinne der Ziele zu erkennen, die sich im Zielszenario 2030 und Zielszenario 2030+ nochmals verbessern. Die gesteckten modal-split-Ziele (70 % Umweltverbund) werden in beiden Zielszenarien weitgehend erreicht.



Grafik 10: modal-split in den Szenarien im Vergleich

Bei den **Fahrleistungen im Kfz-Verkehr** für die Gesamtstadt ergibt sich eine deutliche Abnahme des Zielszenarios 2030 zur Analyse bzw. Basisszenarios 2030+ um ca. 9 %. Im Zielszenario 2030+ ergibt sich durch die deutliche Erhöhung der Einwohnerzahl auch eine Zunahme der Verkehrsleistung. Trotzdem ist zu erkennen, dass das Straßennetz auch in diesem Zustand im Zielszenario 2030+ leistungsfähig ist.

Die **Beförderungsleistungen im ÖPNV** für die Gesamtstadt steigen in allen Szenarien an. Je nach tatsächlicher Entwicklung der Einwohnerzahlen liegen die Zunahmen der Beförderungsleistungen in den Zielszenarien gegenüber der Analyse 2014 zwischen 21 % und 34 %.

Die **CO2-Emissionen** nehmen in allen Szenarien gegenüber der Analyse ab. Im Zielszenario 2030 ist die Abnahme am deutlichsten. Aufgrund der stark höheren Einwohnerzahl im Zielszenario 2030+ sind die CO2-Emissionen in diesem Szenario etwas höher als im Zielszenario.

Abschließend sollen die Szenarien noch einmal anhand der quantifizierbaren Kriterien und Ziele des MOPZ bewertet werden. Aus der Zusammenstellung in Tabelle 1 wird deutlich, dass das

Zielszenario bei allen Kriterien und Zielen die besten Wirkungen im Vergleich aufweist. Die ergänzend durchgeführte Sensitivitätsbetrachtung zum Zielszenario 2030+ zeigt zudem die Tragfähigkeit des Szenarios und der Maßnahmen des MOPZ auch mit einer Einwohnerzahl von insgesamt bis zu 240.00 Einwohnern (Haupt- und Nebenwohnsitz) im Jahr 2030.

Bewertungskriterium/ Ziel	Basisszenario 2030+	Szenario A	Szenario B	Zielszenario	Zielszenario+	
quantifizierbare Kriterien						
Steigerung des Anteils des Umweltverbundes am modal split (ggü. Analyse und Basisszenario)	o (+1%)	o (+1%)	+ (+3%)	++ (>+5%)	++ (>+5%)	
Reduktion CO2-Emission ggü. Analyse	+ (-24%)	+ (-22%)	+ (-27%)	++ (-30%)	+ (-18%)	
Entwicklung der Pkw-Verkehrsleistung in der Gesamtstadt	o (<-1%)	- (+2%)	+ (-5%)	++ (-9%)	- (+8%)	
Entwicklung der ÖPNV-Beförderungsleistung Gesamtstadt	o (>-1%)	+ (+4%)	+ (+5%)	++ (+14%)	++ (+27%)	
Entwicklung des Kfz-Verkehrs auf der L 22 (Straße Am Strande - Warnowufer)	o (-1%)	+ (-9%)	+ (-14%)	+ (-10%)	+ (-5%)	
Entwicklung des Kfz-Verkehrs auf August-Bebel-Straße - Parkstraße	o (-1%)	+ (-10%)	+ (-12%)	+ (-11%)	+ (-7%)	
Szenarienvergleich anhand der Ziele des MOPZ*						
Z I.1	Sicherung der oberzentralen Funktion für allgemeinen, touristischen und Wirtschaftsverkehr	o	+	+	++	++
Z I.2	Leistungsfähige Anbindung Innenstadt, Stadtteile und Schwerpunkte (alle Verkehrsmittel)	+	++	+	++	++
Z I.3	Gewährleistung ^e Sicherheit, Teilhabe und Barrierefreiheit	+	+	+	++	++
Z I.4	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	o	o	+	+	+
Z II.1	Konsolidierung und effektiver Betrieb Straßennetz	o	-	+	+	+
Z II.2	Optimierung Verkehrsabläufe durch Verkehrssteuerung und Vernetzung	+	+	++	++	++
Z II.3	Gewährleistung finanzieller Nachhaltigkeit	o	-	-	+	+
Z III.1	weitere Stärkung ÖPNV/ SPNV	o	-	+	++	++
Z III.2	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	o	o	++	++	++
Z III.3	hohe Qualität der öffentlichen Räume	o	+	++	++	++
Z III.4	hohe Umweltverträglichkeit des Verkehrs	o	--	+	+	+
Z III.5	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	o	o	++	++	++
Z IV.1	Förderung von Innovationen/ moderner Mobilität	o	+	++	++	++
Z IV.2	Stärkung des Prozesscharakters	o	o	++	++	++

Tabelle 1: Gesamtbewertung der Szenarien

(Beachten: Zielszenario 2030+ mit ca. 240.000 EW mit Haupt- und Nebenwohnsitz)

* gutachterliche Einschätzung auf der Grundlage einer Maßnahmenbewertung der Projektgruppe

Im Zielszenario 2030+ werden die zugrunde gelegten Ziele des MOPZ trotz Bevölkerungszuwachs ebenso erreicht, wie im Zielszenario, auch wenn die Pkw-Verkehrsleistung im Innenstadtbereich ansteigt und deswegen verkehrliche Emissionen nur geringer abgesenkt werden können. Daraus kann die maßgebliche Schlussfolgerung gezogen werden, dass die im Zielszenario/ Zielszenario 2030+ verankerten Ansätze auch dann eine geeignete Entwicklungsgrundlage für das Gesamtverkehrssystem der Hansestadt Rostock in den nächsten 10 bis 15 Jahren darstellen, wenn die Obergrenzen des aufgezeigten Entwicklungskorridors erreicht werden.

6. Strategische Ausrichtung

6.1 Überregionale und regionale Einbindung

Die Hansestadt Rostock ist die größte Stadt Mecklenburg-Vorpommerns und zentraler Wirtschafts-, Wissenschafts- und Kulturstandort des Landes mit weit über das Land hinausreichender Bedeutung. Die nächsten Metropolräume liegen 150 bis 200 km entfernt. In Deutschland sind dies Berlin und Hamburg, im Osten die polnische Metropole Szczecin und im Norden der grenzüberschreitende Metropolraum Kopenhagen (Dänemark)/ Malmö (Schweden). Ausgehend von der Lage im Raum kommt daher dem Standort bzw. Raum Rostock eine besondere Bedeutung für die umliegende Region zu. Gemäß den Leitlinien zur Stadtentwicklung wird daher die Positionierung als **Regiopole** mit einer über das Oberzentrum hinausgehenden zentralörtlichen Bedeutung als eines der maßgeblichen Ziele der Stadtentwicklung angestrebt.

Aus einer solchen Positionierung ergeben sich besondere verkehrliche Herausforderungen:

- ➔ Hochwertige und leistungsfähige Verkehrsangebote für den Personen- und Wirtschaftsverkehr zu den benachbarten Metropolräumen
- ➔ Attraktive Verbindungen zu den benachbarten Ober- und Mittelzentren des Landes Mecklenburg-Vorpommern und insbesondere eine enge Verknüpfung mit der Region Rostock
- ➔ Ein leistungsfähiges aber ebenso ressourcenschonendes und stadtverträgliches städtisches Gesamtverkehrssystem in der Hansestadt Rostock selbst

Grundsätzlich ist die Hansestadt Rostock sehr gut in die **überregionalen** Verkehrsnetze eingebunden. Das Autobahnnetz verbindet Rostock direkt mit den benachbarten Metropolräumen Hamburg, Berlin und Szczecin und wird durch das Netz der Bundesstraßen ergänzt. Ein sehr dichtes Fährangebot schafft gute Verbindungen über die Ostsee nach Gedser und Trelleborg. Auch die benachbarten Oberzentren in Mecklenburg-Vorpommern (Schwerin, Stralsund und Neubrandenburg) werden über die Autobahn gut erreicht.

Das Eisenbahnnetz ist ebenfalls günstig auf Rostock ausgerichtet. Die Strecke Berlin – Rostock ist Bestandteil der transeuropäischen Netze und wurde erst kürzlich als Hochgeschwindigkeitsstrecke für 160 km/h ausgebaut (Abschluss 2015). Die dadurch möglichen Fahrzeiteinsparungen (bis zu 47 min!) werden bislang jedoch nur einmal am Tag durch ein entsprechendes Angebot bedient.

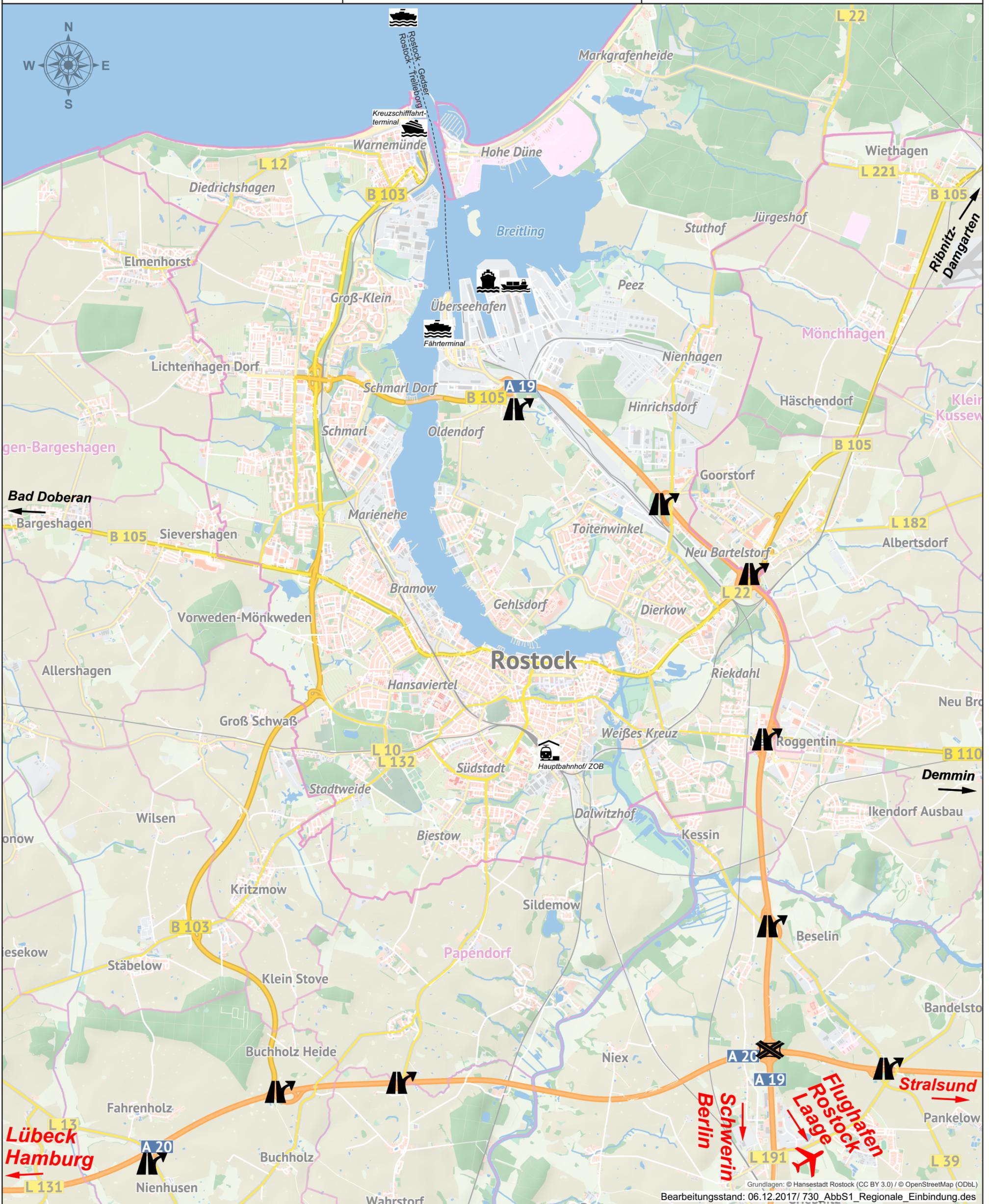
Auf der Strecke nach Hamburg werden in einem dichten Takt täglich umsteigefreie IC-Verbindungen im Wechsel mit Regionalverkehrsverbindungen angeboten. Über den Tag hinweg entsteht durch diese Überlagerung ein Stundentakt. Damit ist auch die Verbindung zur Landeshauptstadt Schwerin in guter Qualität gewährleistet.

Regional ist Rostock mit den unmittelbar benachbarten Mittelzentren Bad Doberan, Güstrow und Ribnitz-Damgarten durch ein dichtes Netz von Bundes-, Landes und Kreisstraßen sowie durch verschiedene Verkehrsangebote der Deutschen Bahn verbunden (S-Bahn nach Güstrow, Regionalbahn nach Bad Doberan/ Wismar und Regionalexpress nach Ribnitz-Damgarten/ Stralsund).

Ein dichtes Regionalbusnetz mit teilweise kurzen Taktfolgen ergänzt die Bahnangebote vor allem entlang der Hauptachsen und bindet teilweise ebenfalls benachbarte Mittelzentren (Bad Doberan) sowie den Regionalflughafen Rostock-Laage an, welcher für den Wirtschaftsraum Rostock und das Land Mecklenburg-Vorpommern eine hohe Bedeutung hat. In der Fläche weisen die Angebote z.T. nur sehr geringe Taktdichten und lange Fahrzeiten auf und stellen nur eine unzureichende Alternative zum Pkw-Verkehr dar.

Die Lage von Rostock und die wesentlichen Anbindungen an die Nachbarregionen sind in der **Abbildung S1** dargestellt.

Zur weiteren Stärkung der Funktion Rostocks als Oberzentrum und Regiopole im Ostseeraum ist der Erhalt und weitere Ausbau der Verbindungen zu den Nachbarregionen anzustreben. Schwerpunkt sind dabei insbesondere schnelle Bahnverbindungen nach Berlin und Hamburg.



Grundlagen: © Hansestadt Rostock (CC BY 3.0) / © OpenStreetMap (ODbL)
Bearbeitungsstand: 06.12.2017/ 730 AbbS1_Regionale_Einbindung.des

6.2 Stadt-Umland-Beziehungen

Wichtig für die Regiopole Rostock sind auch unter den Bedingungen der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung gut funktionierende Stadt-Umland-Beziehungen. Davon profitieren insbesondere Pendler, aber auch Wirtschaft und Tourismus. Die Hansestadt ist über das Straßennetz, den SPNV/ ÖPNV und das regionale Radroutennetz mit dem Umland verbunden. Dabei kommt die gut strukturierte, hierarchische Gliederung des Straßennetzes und des SPNV/ ÖPNV dem Nutzer entgegen.

Das **Straßennetz** entspricht weitgehend den Anforderungen an eine gut erreichbare Stadt:

- ➔ Auf dem gut ausgebauten und leistungsfähigen äußeren Tangentenring (A 19/ A 20/ B 103/ B 105) werden insbesondere überregionale Verkehre gebündelt.
- ➔ Aus dem Umland werden die Kfz-Verkehre vor allem über die nach Rostock führenden Bundes- und Landesstraßen sowie Kreisstraßen an die Stadt herangeführt.
- ➔ Die Radialstraßen führen die Verkehre vom Äußeren Tangentenring in das Stadtgebiet.
- ➔ Über diese Radialstraßen und den inneren Tangentenring werden dann die Verkehre im Stadtgebiet verteilt.

Der Verkehrsverbund Warnow (VWV) bündelt den **SPNV/ ÖPNV** in Rostock und der Region bzw. dem Landkreis. Das gesamte Liniennetz inklusive Fahrplan sowie ein einheitliches Ticketsystem werden über den VWV koordiniert. Die Struktur des SPNV/ ÖPNV im Stadt-Umland-Verkehr gliedert sich wie folgt:

- ➔ Die **schienengebundenen Regionalverkehre** sichern die Anbindung der benachbarten Mittelzentren Bad Doberan, Güstrow und Ribnitz-Damgarten sowie der an den Strecken gelegenen Gemeinden/ Gemeindeteile an die Hansestadt Rostock. Aufgabenträger ist das Land Mecklenburg-Vorpommern, Leistungserbringer derzeit die Deutsche Bahn AG.
- ➔ Das **Regionalbusnetz** sichert vorrangig die Anbindung der nicht durch die Bahn angebotenen Gemeinden und Gemeindeteile an die Hansestadt Rostock. Zudem werden durch den Regionalbusverkehr aber auch gezielte Anbindungsverbesserungen geschaffen (z.B. nach Bad Doberan) und der Flughafen Laage mit einem attraktiven Angebot angebunden. Aufgabenträger hierfür ist der Landkreis Rostock, Leistungserbringer ist die Regionalbus Rostock GmbH. Bedeutsame Regionalbuslinien werden auf schnellem Weg bis in das Stadtinnere geführt und mit dem städtischen ÖPNV an fest fixierten Verknüpfungspunkten verbunden.
- ➔ Der **ÖPNV innerhalb der Stadt Rostock** wird im Auftrag der Stadt Rostock von der Rostocker Straßenbahn AG erbracht und eng mit den Angeboten der Bahn und des Regionalbusverkehrs abgestimmt.
- ➔ Der **ZOB/ Hauptbahnhof Süd** stellt den wichtigsten zentralen Verknüpfungspunkt zwischen städtischem und regionalem ÖPNV dar. Von hier verkehren die Regionalbuslinien in das Umland insbesondere in die Ostseebäder.

- ➔ Zahlreiche weitere **Verknüpfungspunkte** im Stadtgebiet von Rostock (derzeit 14) sichern den attraktiven Übergang vom regionalen auf den städtischen ÖPNV.

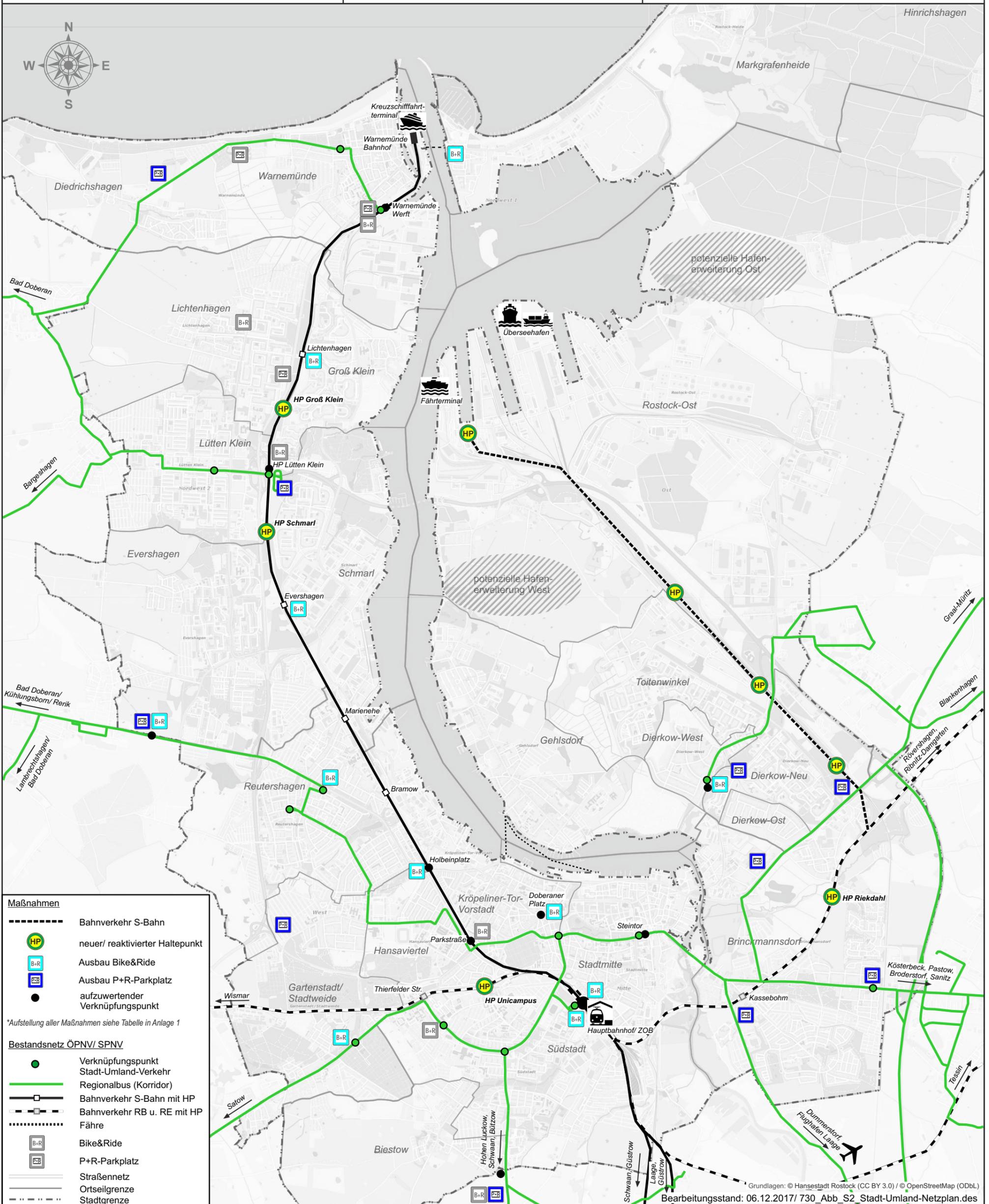
Der **Radverkehr** wird vor allem über bundes- und landesstraßenbegleitende Radwege an die Hansestadt Rostock geführt. Dieses Netz wurde in den letzten Jahren sukzessive ausgebaut. Ergänzt werden diese Verbindungen durch touristische Angebote in Form von Radwanderwegen, die insbesondere in die Naherholungsgebiete der Region führen.

Für die **künftige Entwicklung des Stadt-Umland-Verkehrs** ist folgende maßgebliche Strategie zu verfolgen:

- ➔ Schaffung optimaler Angebote als Alternative zum Kfz-Verkehr in die Innenstadt (Entlastung des Straßennetzes durch modale Verlagerung), insbesondere durch:
 - Ausbau und Aufwertung des P+R-Angebotes auch bereits vor den Toren der Stadt mit attraktiver Anbindung an den SPNV/ ÖPNV
 - Verkürzung der Reisezeiten im regionalen SPNV/ ÖPNV
 - Optimierung des Tarifsystems mit Beachtung der Pendlerbedürfnisse
 - Ausbau und Aufwertung intermodaler Verknüpfungspunkte (Kfz, ÖPNV, Rad)
- ➔ Weitere Konsolidierung und Optimierung der bestehenden Infrastrukturen und Angebote im ÖPNV/ SPNV
- ➔ Schaffung von schnellen und kurzen Anbindungen des regionalen Radnetzes an die Rad-schnellwege bzw. die Radhaupttrouten der Stadt
- ➔ Sicherung einer guten Verkehrsqualität für den verbleibenden Kfz-Verkehr in die Innenstadt hinein

Die Festlegung der konkreten stadtreionalen ÖPNV-Angebote (Linienführung, Takte, Einsatzzeiten, Verknüpfungen, Tarife etc.) erfolgt im Nahverkehrsplan unter Berücksichtigung der Erfordernisse und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Dabei ist die Bedeutung des regionalen ÖPNV zur Entlastung des Straßennetzes in Rostock entsprechend zu berücksichtigen.

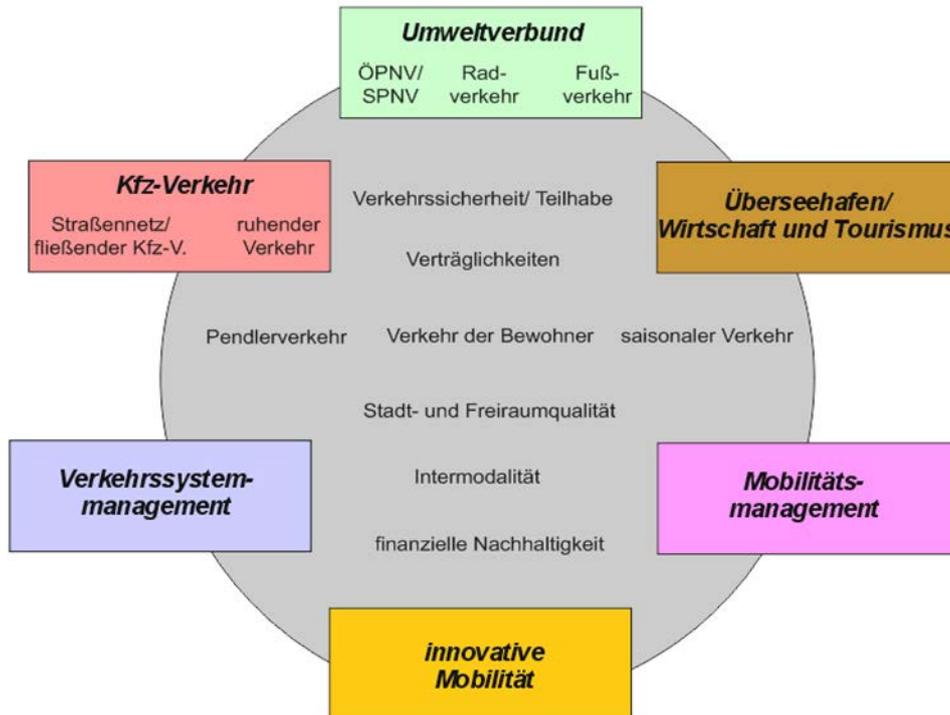
Die stadtreionalen Verbindungen und Verknüpfungen sind in **Abbildung S2** dargestellt.



6.3 Integriertes städtisches Gesamtverkehrssystem

6.3.1 Handlungsfelder

Die Handlungsbedarfe bei der Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems in der Hansestadt Rostock ergeben sich in der Überlagerung der erkannten Defizite und Schwächen mit den Zielen des MOPZ. Dabei wurden folgende sechs maßgebliche Handlungsfelder erkannt, für die entsprechende Strategien und daraus abgeleitete Maßnahmen zu entwickeln sind.



Grafik 11: Handlungsfelder des MOPZ

In Teilbereichen überschneiden sich die Handlungsfelder deutlich. Enge Verknüpfungen betreffen beispielsweise die Handlungsfelder Überseehafen/ Wirtschaft und Tourismus und Kfz-Verkehr oder Umweltverbund, Mobilitätsmanagement und innovative Mobilität.

Nachfolgend werden die strategischen Handlungsansätze für die Entwicklung des integrierten Gesamtverkehrssystems mit Bezugnahme auf die Handlungsfelder beschrieben.

6.3.2 Entwicklung des SPNV/ ÖPNV-Systems

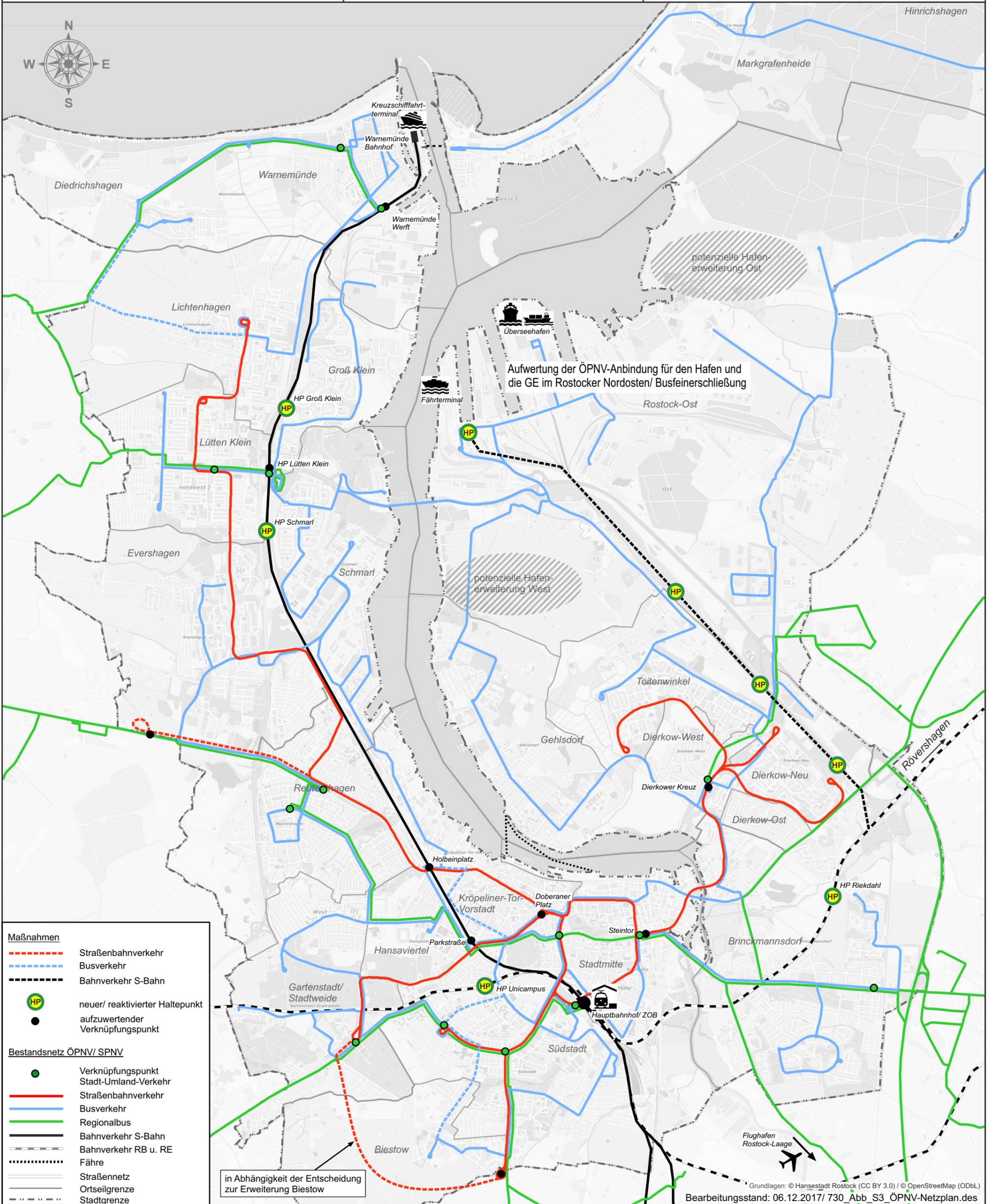
Der öffentliche Nahverkehr stellt das Rückgrat des Umweltverbundes in Rostock dar und hat somit für die Weiterentwicklung eines stadtverträglichen Gesamtverkehrssystems essentielle Bedeutung. Die hierarchische Gliederung des Systems ist wie folgt aufgebaut:

- ➔ Die **S-Bahn** verbindet die nördlich und westlich im Stadtgebiet gelegenen Stadtteile (inkl. Warnemünde) auf schnellem Weg mit dem Hauptbahnhof (und weiterführend die Region).
- ➔ Das **Straßenbahnnetz** ergänzt das S-Bahn-Angebot und kann als Hauptlastträger des innerstädtischen SPNV/ ÖPNV bezeichnet werden.
- ➔ Das 2016 teilweise neu geordnete **Busnetz** der Stadt erfüllt eine Erschließungsfunktion in vom S-Bahn- und Straßenbahnverkehr nicht erschlossenen Gebieten. Zum anderen übt es aber maßgeblich eine Verteilerfunktion im Stadtgebiet aus.
- ➔ Ergänzt wird das ÖPNV-System der Stadt durch die **Fähren** über die Warnow.

Damit verfügt Rostock über ein hierarchisch gut und logisch gegliedertes SPNV/ ÖPNV-Netz, welches als leistungsfähiges und gut funktionierendes System eingeschätzt wird. Ein grundsätzlicher Systemwechsel oder umfassende Ergänzungen sind aus heutiger Sicht nicht erforderlich. Um dieses System weiter zu stärken und den künftigen Anforderungen entsprechen zu können, sind insbesondere folgende strategische Ansatzpunkte der **Netzentwicklung** zu verfolgen:

- ➔ Beibehaltung der derzeitigen Gliederung des SPNV/ ÖPNV
- ➔ weitere Konsolidierung und Optimierung der bestehenden Infrastrukturen und Angebote
- ➔ Verbesserung der Anbindung Überseehafen, 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





Das Zielnetz des SPNV/ ÖPNV ist in **Abbildung S3** dargestellt. Dabei ist aber darauf hinzuweisen, dass insbesondere das Busnetz weiteren Änderungen aus Anforderungen der Stadtentwicklung unterliegen kann und somit kein statisches Zielnetz darstellt.

Sofern die Netzerweiterungen und damit verbundenen Verkehrsangebote zu erhöhten Betriebskosten führen, sind diese Mittel unter Beachtung der Vorgaben des öffentlichen Dienstleistungsauftrages für den ÖPNV (ÖDA) bereit zu stellen.

Darüber hinaus tragen auch **weitere strategische Ansatzpunkte** zur Stärkung des ÖPNV bei:

- Neubau von Halte-/ Verknüpfungspunkten zur effizienteren Ausnutzung der bestehenden SPNV-Infrastrukturen
- Aufwertung des Hauptbahnhofes und weiterer ÖPNV-Verknüpfungspunkte als intermodale Schnittstellen
- Sicherung der ÖPNV-Finanzierung
- Weitere Beschleunigung von Straßenbahn und Bus/ Erhöhung der Reisegeschwindigkeit mit stärkerer Einbeziehung des Regionalbusverkehrs
- Angebotsoptimierungen/ verbesserte ÖPNV-Angebote im Stadt-Umland-Verkehr
- Verbesserung Verbindungsabstimmung städtischer – regionaler – überregionaler ÖPNV
- Optimierung der P+R-Angebote in Bezug auf die Stadt-Umland-Verkehre
- Vorhaltung zielgruppengerechter Ticketangebote (für sozial Schwache, Semesterticket, Touristentickets, Familienangebote, Jobtickets etc.)
- Durchgängige Barrierefreiheit gemäß den Anforderungen der UN-Behindertenrechtskonvention und Personenbeförderungsgesetz (PBfG)
- Stärkere Etablierung der ÖPNV-Unternehmen als universeller Mobilitätsdienstleister mit Car-Sharing-, Bike-Sharing-Angeboten

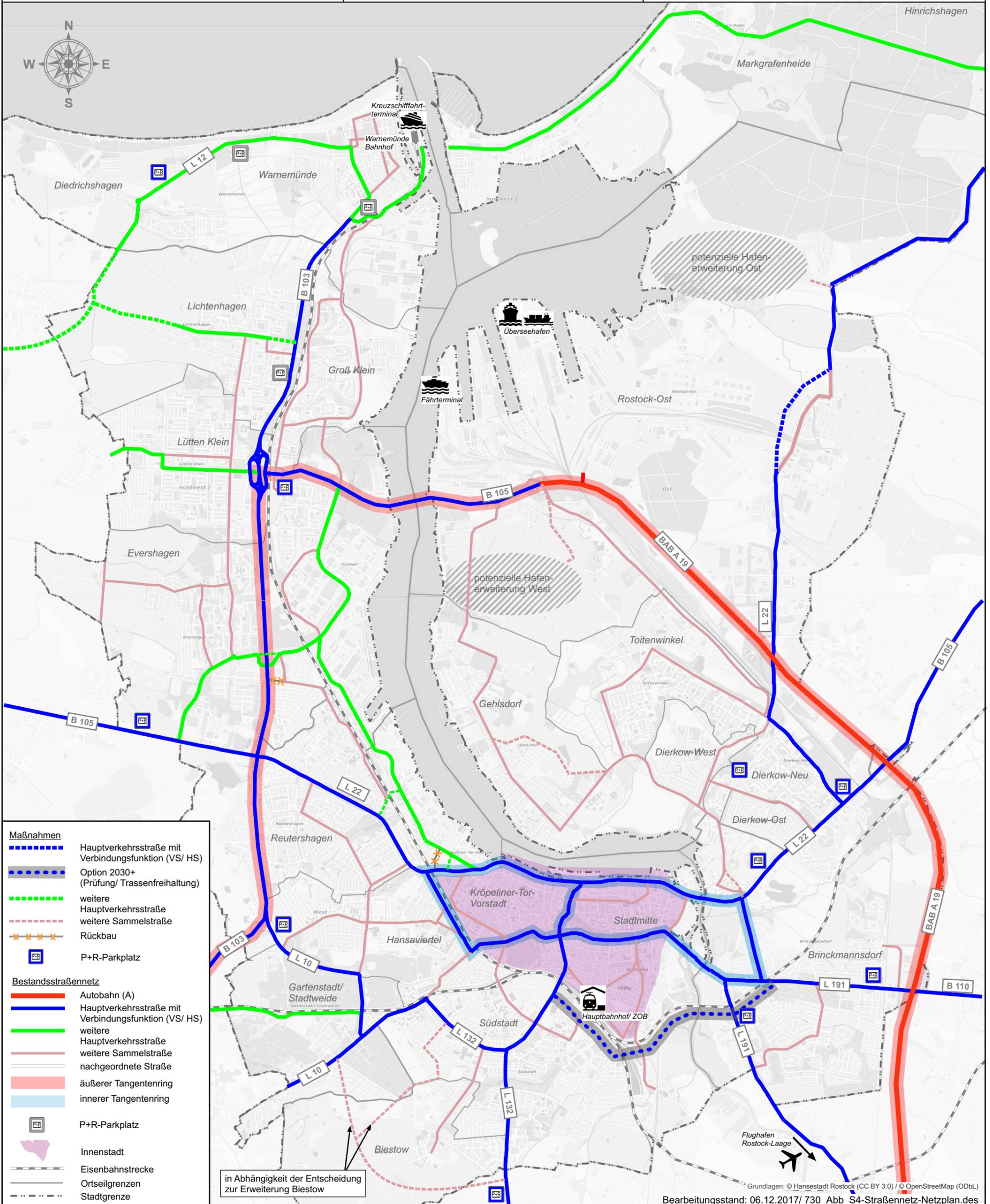
6.3.3 Entwicklung des Straßennetzes und des Kfz-Verkehrs

Das Straßennetz zeigt ebenfalls eine gute hierarchische Gliederung. Mit dieser Gliederung ist eine klare Funktionsteilung im Straßennetz gegeben. Damit erfüllt das Straßennetz seine Aufgaben im gesamtstädtischen Verkehrssystem weitgehend. Der Straßenverkehr wird hinsichtlich der Verkehrsleistung auch zukünftig eine maßgebliche Rolle im Rostocker Verkehrssystem übernehmen müssen. Die Voraussetzungen hierfür sind infolge des umfangreichen Infrastrukturausbaus in den letzten 25 Jahren als sehr gut zu bezeichnen.

- ➔ Der **äußere Tangentenring** und die aus dem Umland führenden Bundes- und Landesstraßen bündeln vor allem die regionalen und überregionalen Verkehre.
- ➔ Die **Radialstraßen** führen die Verkehre in das Stadtgebiet und verteilen diesen dort über den **inneren Tangentenring**.
- ➔ Das weiterführende **allgemeine Hauptstraßennetz** dient zur Anbindung der Stadtteile und Strukturschwerpunkte.
- ➔ Innerhalb der Wohngebiete ist auf den **Wohngebietsstraßen** für eine weitgehende Verkehrsberuhigung flächendeckend Tempo-30 eingerichtet.
- ➔ Für den Fußgängerverkehr besonders wichtige Bereiche sind als **Fußgängerzonen** ausgebildet.

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 bzw. auszubauen. Dabei sind die besonderen Anforderungen hinsichtlich der finanziellen Nachhaltigkeit zu beachten. Die grundsätzliche Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist auch durch intermodale Ansätze (insbesondere der Förderung des Umweltverbundes und damit modale Verlagerung des Kfz-Verkehrsaufkommens) sowie durch eine effiziente Nutzung der bestehenden Infrastrukturen durch ein intelligentes Verkehrssystemmanagement zu gewährleisten.





Die wichtigsten strategischen Ansätze zur Konsolidierung und Weiterentwicklung des Straßennetzes sind wie folgt zu benennen:

- ➔ Erhalt der hierarchischen Gliederung des Straßennetzes mit äußerem und innerem Tangentenring, ergänzendem Hauptstraßennetz sowie verkehrsberuhigten Wohngebietsstraßen und Fußgängerzonen
- ➔ Konsolidierung und effizienter Betrieb des Straßennetzes mit Sicherstellung von Instandhaltung/ Unterhalt durch Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel
- ➔ Verbesserte Anbindung vorhandener Strukturschwerpunkte mit bestehenden Erschließungsdefiziten (u. a. Fischereihafen)
- ➔ Leistungsfähige Anbindung und Erschließung zukünftiger Entwicklungsschwerpunkte (insbesondere neue Wohngebiete, Hafenerweiterungsflächen etc.)
- ➔ Sicherung der Verbindungs- und Verkehrsqualitäten in den Stadt-Umland-Beziehungen und im Straßenhauptnetz durch Abbau punktueller Leistungsfähigkeitsengpässe sowie bei Erfordernis auch durch Netzergänzungen
- ➔ Umgestaltung von Straßen und Knotenpunkten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Qualität der öffentlichen Räume für die Funktionen Wohnen und Aufenthalt einschließlich der Minderung der negativen Umweltwirkungen des Verkehrs
- ➔ Gezielte Nutzung aller Möglichkeiten des Verkehrssystemmanagements für einen effektiven Betrieb des Straßennetzes
- ➔ Weitere Entlastung der Wohngebiete von gebietsfremden Verkehren und Erhalt der flächendeckenden Tempo-30-Regelung innerhalb der Wohngebiete sowie der verkehrsberuhigten Bereiche in schützenswerten Gebieten

Das Zielnetz Straße ist in **Abbildung S4** dargestellt und enthält alle vorgesehenen Ergänzungen, jedoch keine Ausbauten oder sonstigen Maßnahmen. Besonders ist darauf hinzuweisen, dass die im Bereich Biestow dargestellten Ergänzungen des Straßennetzes abhängig von den weiteren Entscheidungen zum Neubau des Wohngebietes Biestow sind. Die einzelnen Maßnahmen werden im Kapitel Maßnahmenkonzept erläutert.

Bei der Entwicklung und Beeinflussung des Kfz-Verkehrs sind die Wechselwirkungen zum **ruhenden Verkehr** zu beachten. Der ruhende Verkehr ist zentrales Instrument für die Steuerung der Verkehrsnachfrage. Auch im ruhenden Verkehr besitzt Rostock ein strukturiertes System:

- ➔ An den Zufahrtsstraßen zur Innenstadt stehen P+R-Plätze insbesondere für Pendler und Touristen zur Verfügung.
- ➔ Innerhalb der Innenstadt bieten Parkhäuser verschiedener Betreiber ein gutes Parkraumangebot. Die öffentlichen Straßen der Innenstadt sowie von Warnemünde sind im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten für die Bewohner priorisiert.
- ➔ In den Wohngebieten ist das Parkraumangebot in den Wohngebietsstraßen nicht immer als ausreichend zu bezeichnen. Parkplätze im zumutbaren Einzugsbereich bieten **meist** auch für die Bewohner dieser Stadtteile entsprechende Möglichkeiten.

Im gesamten Stadtgebiet ist die Bereitstellung von angemessenem Parkraum für die Nutzergruppen wichtiges Steuerungselement im Gesamtverkehrssystem. Dabei sind die Anforderungen sowohl räumlich als auch nutzergruppenspezifisch sehr unterschiedlich.

Für Rostock sind die schwerpunktmäßigen Aufgaben im ruhenden Verkehr vor allem im P+R, Parken in Wohngebieten, in Warnemünde und in der Innenstadt zu sehen. Dabei ist für Rostock folgende Strategie zu verfolgen:

- ➔ Fortschreibung der Stellplatzsatzung unter Berücksichtigung aktueller Erkenntnisse (z. B. flexibler Stellplatznachweise in Abhängigkeit von Standort, Nutzung und ÖPNV-Erschließung) gemäß der Beschlussvorlage 2016/ BV/ 2041 „Leitlinien und Grundsätze zur Überarbeitung der Stellplatzsatzung“
- ➔ Priorisierung des Bewohnerparkens innerhalb der Innenstadt und in den Wohngebieten
- ➔ Ausweitung der flächenhaften Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs für die Innenstadt unter Priorisierung der Anwohner insbesondere in der Innenstadt sowie in Bereichen mit erheblichem Parkraumangel
- ➔ Weiterentwicklung des bestehenden dynamischen Parkleitsystems mit stärkerer Integration in das Verkehrssystemmanagement
- ➔ Anpassung/ Vereinheitlichung der Parkgebühren im öffentlichen Raum unter Beachtung der ÖPNV-Kosten/ P+R-Kosten
- ➔ Ausformung und Umsetzung eines P+R-Konzeptes
- ➔ Sicherung des Kurzzeitparkens für die Nahversorgung
- ➔ Einordnung von Car-Sharing-Stellplätzen an relevanten Nachfrageorten (wofür die Möglichkeiten durch den Gesetzgeber aktuell verbessert wurden)
- ➔ Sicherung der Parkmöglichkeiten für Reise- und Fernbusse

Dabei ist darauf hinzuweisen, dass neben der Verwaltung selbst insbesondere auch privaten Eigentümern und Betreibern eine maßgebliche Rolle zukommt die Aufgaben und Strategie des ruhenden Verkehrs im Sinne einer optimalen Stadtentwicklung zu unterstützen und mit zu bestreiten. Dies wird insbesondere im Innenstadtbereich deutlich.



6.3.4 Entwicklung des Radverkehrs

Der Radverkehr hat in Rostock einen sehr hohen Stellenwert und ist maßgebliche Stütze des Umweltverbundes. Auch wenn sich der Radverkehr in den vergangenen Jahren gut entwickelt hat und Rostock ein sehr positives Radverkehrsimage aufweist, werden die Infrastrukturen der noch weiter ansteigenden Bedeutung derzeit nicht gerecht. Gerade bei den Radinfrastrukturen gibt es viele bauliche Mängel und sehr große Defizite bei der Umsetzung von Maßnahmen. 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. Die strategische Ausrichtung der Radverkehrsförderung und Entwicklung der Infrastrukturen muss dabei insbesondere berücksichtigen, dass Radverkehr immer stärker als Mobilitätsform über das ganze Jahr genutzt wird und dass durch die neuen Möglichkeiten des „elektrischen“ Radverkehrs die Bedeutung mittlerweile weit über die Nahmobilität hinausreicht. Für die strategische Entwicklung des Radverkehrs sind deshalb vor allem folgende Aspekte maßgeblich:

Netzentwicklung (siehe **Abbildung S5**)

- ➔ Schaffung einer neuen Qualität im Radverkehr durch Realisierung neuer, schneller Radwegeverbindungen mit perspektivisch verbesserter Einbindung der Umlandgemeinden (Radschnellwege mit höheren Geschwindigkeiten und weitgehender Störungsfreiheit)
- ➔ Verdichtung des Angebotes an Radverkehrselementen gemäß Radverkehrskonzept (Lückenschlüsse, Querungsstellen, Umgestaltung Straßenquerschnitte)

Weitere Ansatzpunkte

- ➔ Weitere Systematisierung und Ergänzung des Netzes mit Abstellanlagen des Radverkehrs einschließlich Fahrradstationen an besonders aufkommensstarken Orten
- ➔ Noch stärkere Einbindung des Radverkehrs in den Umweltverbund, u. a. durch Weiterentwicklung Leihradsysteme/ Stadtradsysteme, Entwicklung intermodaler Schnittstellen)
- ➔ Weitere Stärkung der saisonalen Unabhängigkeit des Radverkehrs (Winterdienst etc.)
- ➔ Aufwertung der touristischen Radwanderwege
- ➔ Weitere Verbesserung des Radverkehrsklimas durch Image- und Bildungsmaßnahmen
- ➔ Stärkere Berücksichtigung der Anforderungen des „elektrischen“ Radverkehrs
- ➔ Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr
- ➔ Verkürzung der Wartezeiten an LSA gemäß den Qualitätskriterien des HBS



6.3.5 Strategien zur Förderung der Nahmobilität

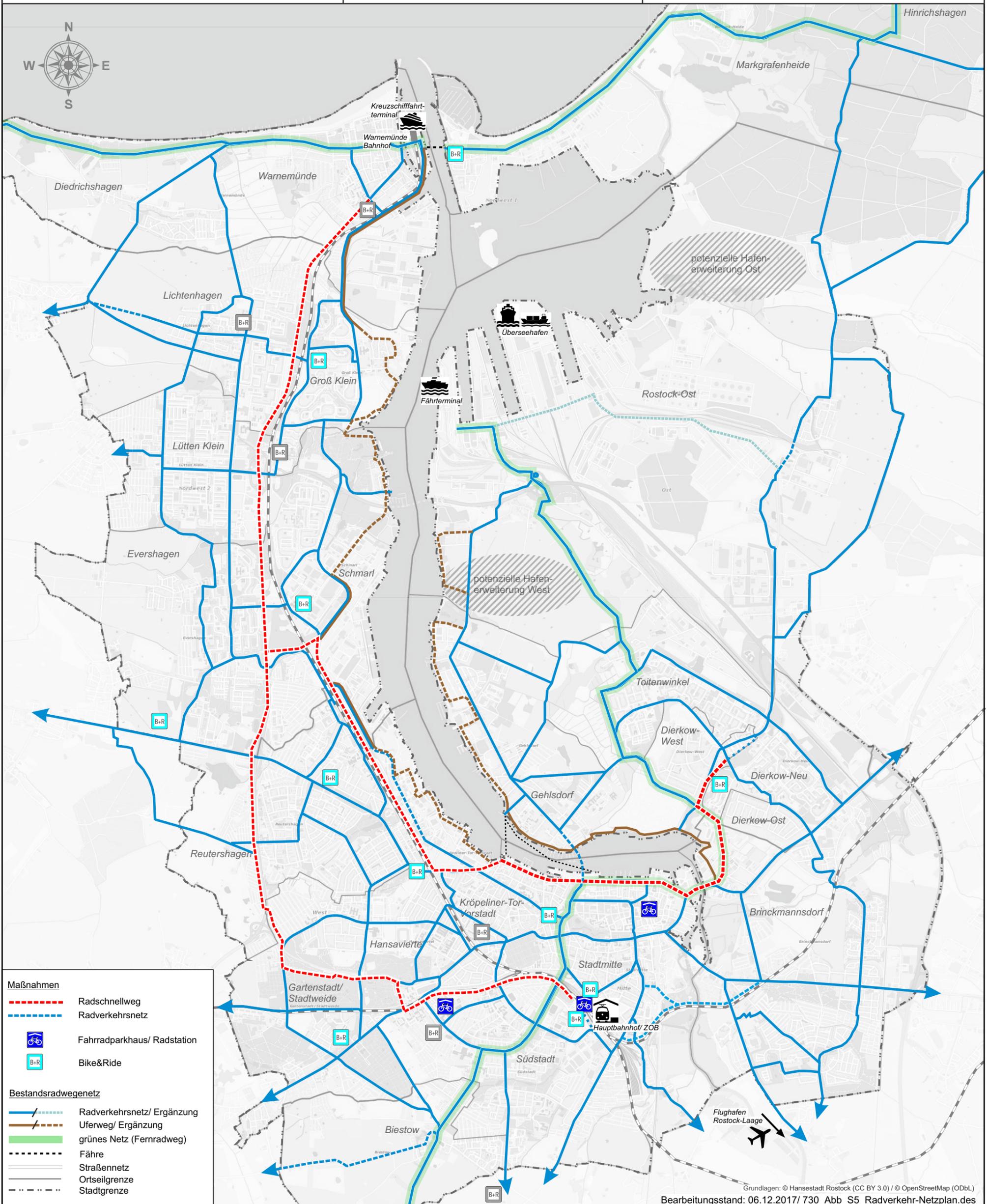
Eine Stadt der kurzen Wege mit einem hohen Anteil an Nahmobilität (insbesondere Fußgängerverkehr) bedingt vor allem entsprechende Nutzungsmischungen von Wohnen, Arbeiten, Einkauf/Versorgung und Erholung. Die städtischen Strukturen sind im integrativen Zusammenwirken von Stadt und Verkehrsplanung entsprechend zu beeinflussen und auszurichten. Demzufolge kommt der Zusammenarbeit von Stadt und Verkehrsplanung bei der Fortschreibung der Flächennutzungsplanung, dem Aufstellen von Bebauungsplänen oder der Standortwahl z. B. von Einrichtungen des Bildungswesens oder von Dienstleistungs- und Einzelhandelseinrichtungen eine besondere Bedeutung zu.

Neben dieser grundsätzlichen Komponente des Verwaltungshandelns sind verkehrsplanerisch folgende strategische Ansätze zu verfolgen, welche die Bedingungen für die Realisierung von Nahmobilität in den vorhandenen Verkehrsnetzen unterstützen:

- ➔ Abbau der Barrierewirkung von Straßen, Gewässern oder Eisenbahnstrecken durch geeignete Maßnahmen
- ➔ Bauliche Barrierefreiheit als grundsätzliches Gestaltungsprinzip im öffentlichen Raum etablieren
- ➔ Ausreichende Dichte von gesicherten Querungsstellen im Straßennetz
- ➔ Verkürzung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und ausreichend lange Grünphasen
- ➔ Bessere Berücksichtigung der Belange von Fußgängern an wichtigen Zielen des Fußgängerverkehrs und deren Zuwegungen
- ➔ Schaffung von intakten Fußwegen/ Aufarbeitung des Sanierungsstaus und weitere Lückenschlüsse im Wegenetz
- ➔ Berücksichtigung der Belange des Fußgängerverkehrs bei Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum und Schaffung hoher Aufenthaltsqualitäten
- ➔ Stärkung der Sicherheit der Fußgänger
- ➔ Vermeidung/ Reduktion von Radfahren auf dem Gehweg
- ➔ Freistellung der Gehwege von ruhendem Verkehr

6.3.6 Förderung von Multimodalität und Intermodalität

Die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für verschiedene Wege ein- und derselben Person wird als Multimodalität bezeichnet. Intermodalität ist dadurch gekennzeichnet, dass sogar für einen Weg oder eine Wegeketten mehrere Verkehrsmittel genutzt werden. Die Förderung multi- und intermodaler Verhaltensweisen trägt maßgeblich dazu bei eine einseitige Pkw-affine Mobilität durch einen Mobilitätsmix abzulösen, bei dem das für den jeweiligen Weg oder Zweck am besten geeignete Verkehrsmittel genutzt wird.



Maßnahmen

- - - Radschnellweg
- - - Radverkehrsnetz
- Fahrradparkhaus/ Radstation
- Bike&Ride

Bestandsradwegennetz

- / - - - Radverkehrsnetz/ Ergänzung
- - - Uferweg/ Ergänzung
- grünes Netz (Fernradweg)
- - - Fähre
- Straßennetz
- - - Ortseilgrenze
- - - - - Stadtgrenze

Grundlagen: © Hansestadt Rostock (CC BY 3.0) / © OpenStreetMap (ODbL)
 Bearbeitungsstand: 06.12.2017/ 730_Abb_S5_Radverkehr-Netzplan.des

Die Förderung von Multimodalität und Intermodalität bedingt verschiedenste Ansätze aus mehreren Handlungsfeldern, insbesondere dem Mobilitätsmanagement, dem Verkehrssystemmanagement, innovativer Mobilität, dem ruhenden Verkehr und dem ÖPNV. Aufklärung und grundsätzliche Kenntnisse der Möglichkeiten, Echtzeitinformationen zu den Angeboten der verschiedenen Verkehrsmittel und ihrer Verfügbarkeit und schließlich vor allem gut funktionierende Schnittstellen zwischen ihnen sind die wichtigsten strategischen Voraussetzungen. Insbesondere sind folgende Schnittstellen zu entwickeln:

- ➔ Übergangsstellen zwischen (über-) regionalen öffentlichen Verkehrsangeboten und dem städtischen ÖPNV (siehe hierzu auch 5.2)
- ➔ Angebote für Park+Ride und Bike+Ride im Übergang vom Pkw bzw. Fahrrad auf den ÖPNV und umgekehrt
- ➔ multimodale Schnittstellen zur Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit öffentlichen Leihangeboten für Fahrräder und Pkw (Car- und Bike-Sharing).

Abbildung S6 enthält das Zielnetz für die Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln.

6.3.7 Strategie zur Entwicklung des Verkehrssystemmanagements

Mit der Entwicklung des Verkehrssystemmanagements werden vor allem folgende strategische Ansatzpunkte verfolgt:

- ➔ Effiziente Nutzung der bestehenden Infrastrukturen
- ➔ Strategien zur Vermeidung von Staus, z. B. durch verkehrsberuhigende Maßnahmen bei Überlastungen oder anderen gravierenden Verkehrsstörungen
- ➔ Stärkere Einbeziehung saisonaler Anforderungen in die Steuerungsstrategien
- ➔ Frühzeitige Bereitstellung von Informationen zur Verkehrslage im Innenstadtbereich einschließlich der Auslastung von Parkierungsstandorten, um die Nutzung alternativer Verkehrsmittel (ÖPNV und Fahrrad) im Zielverkehr zur Innenstadt oder die Nutzung der weiter zu entwickelnden P+R-Angebote zu verstärken
- ➔ Bereitstellung der erforderlichen Informationen für die zu entwickelnde Mobilitätsplattform/ Mobilitätszentrale
- ➔ Reduzierung der Verlustzeiten im ÖPNV durch entsprechende Steuerungsstrategien (z. B. ÖPNV-Bevorrechtigung je nach Fahrplanlage)
- ➔ Weitere Stärkung der Echtzeitinformationen im ÖPNV zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und Akzeptanz des Systems mit Einbeziehung verkehrsmittelübergreifender Informationen (Bahn/ S-Bahn/ Straßenbahn/ (Regional-) Bus/ Fähren)

Aufgrund städtebaulicher und verkehrlicher Rahmenbedingungen ist es in der Regel nicht möglich für alle Verkehrsteilnehmer zu allen Tageszeiten Verbesserungen zu erreichen. Gerade die vielen Anforderungen, die an das Verkehrssystemmanagement und die LSA-Steuerung gestellt werden, führen zu Zielkonflikten zwischen denen im Rahmen der Planungen abzuwägen ist. Für die strategische Verkehrssteuerung werden daher folgende Grundsätze verankert:

- In den Spitzenzeiten der Verkehrsnachfrage ist die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems zu optimieren. Zu berücksichtigen sind städtebauliche Strukturen, Netzkategorien und Umweltkriterien.
- Außerhalb der Spitzenzeiten ist eine bessere Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer erreichbar. Hier ist der nichtmotorisierte Verkehr zukünftig stärker zu berücksichtigen.
- Ein flüssiger Verkehrsablauf im innerstädtischen Straßennetz und nach/ in Warnemünde hat Vorrang vor dem Außenbereich mit Strecken ohne angrenzende Wohnbebauung (Pufferzonen).
- Der Gewährleistung der Fahrplanlage des ÖPNV ist bei der Steuerung eine hohe Priorität einzuräumen.
- Auch für punktuelle Lösungen sind die Auswirkungen auf benachbarte Streckenzüge und das Gesamtnetz zu bewerten und Störungfortsetzungen zu vermeiden.
- Abgestuft nach den Bereichen des Straßennetzes sollen sich die Verkehrsqualitäten (QSV) der einzelnen Verkehrsarten in den **Spitzenzeiten** an folgenden Werten orientieren:

Innenstadt

ÖPNV:	≤ QSV B	mittlere Wartezeit an der LSA: ≤ 15 s
Kfz-Verkehr:	≤ QSV D	mittlere Wartezeit an der LSA: ≤ 70 s
Fuß- und Radverkehr:	≤ QSV C	mittlere Wartezeit an der LSA: ≤ 55 s

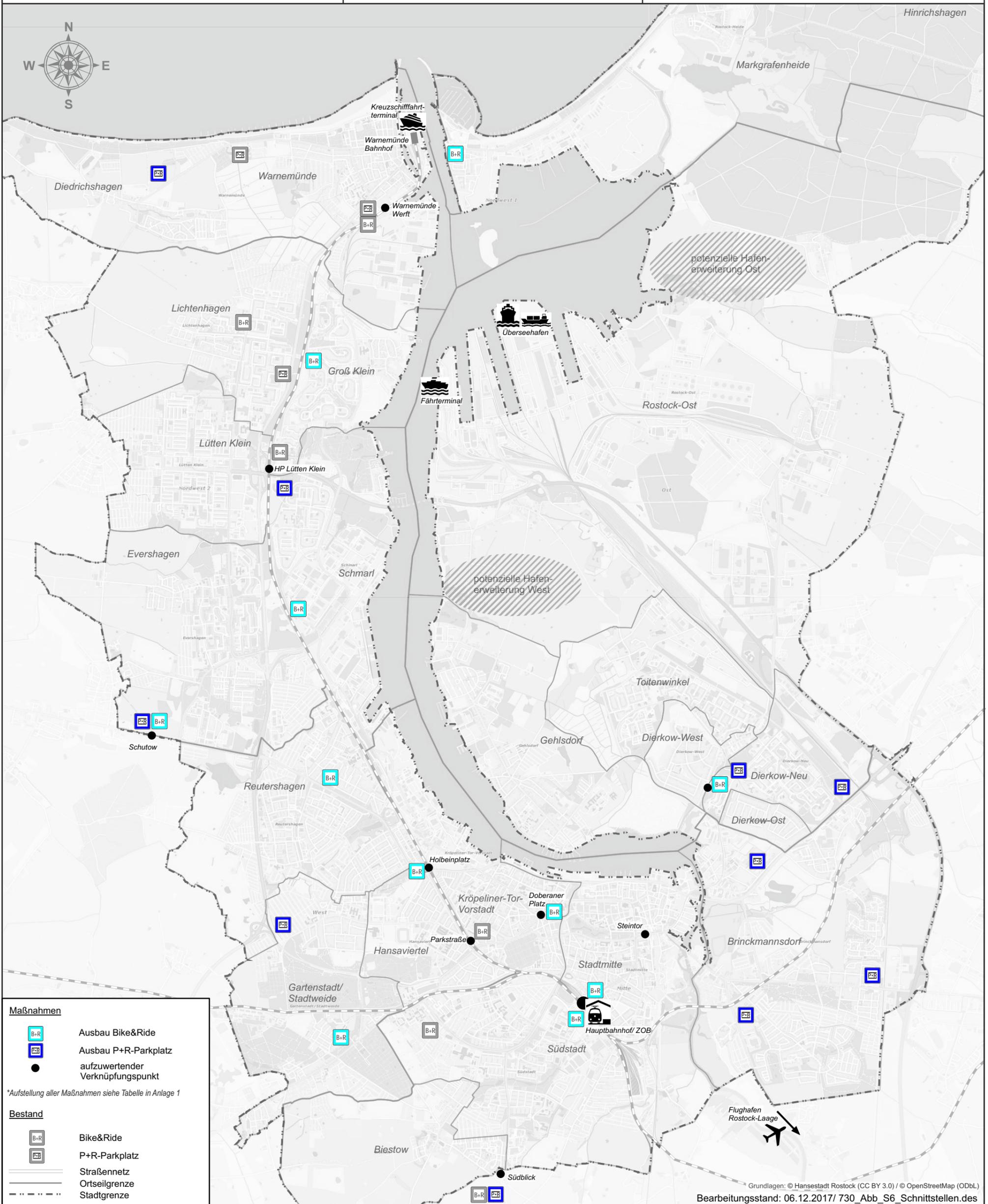
Hauptstraßennetz

ÖPNV:	≤ QSV C	mittlere Wartezeit an der LSA: ≤ 25 s
Kfz-Verkehr:	≤ QSV D/ E	mittlere Wartezeit an der LSA: ≤ 70 s/ nachgefragte Verkehrsstärke < Kapazität
Fuß- und Radverkehr:	≤ QSV D	mittlere Wartezeit an der LSA: ≤ 70 s

Nebennetz

ÖPNV:	≤ QSV B	mittlere Wartezeit an der LSA: ≤ 15 s
Kfz-Verkehr:	≤ QSV D	mittlere Wartezeit an der LSA: ≤ 70 s
Fuß- und Radverkehr:	≤ QSV B	mittlere Wartezeit an der LSA: ≤ 40 s





6.3.8 Weitere strategische Ansatzpunkte

Grundsätzlich ist der MOPZ dahingehend auszurichten, dass auch die Rahmenbedingungen für die **Entwicklung von Wirtschaft und Tourismus** sukzessive weiter verbessert werden. Dazu tragen die Strategien und Maßnahmen im Straßennetz mit der besseren Anbindung der Standorte von Wirtschaft und Gewerbe ebenso bei wie die Entwicklung des ÖPNV-Systems. Bei der Neugestaltung von Straßen sind ebenso wie bei der Verkehrsorganisation die Bedürfnisse des Lieferverkehrs in ausreichender Form zu berücksichtigen (Lade- und Lieferzonen etc.).

Darüber hinaus sind jedoch vor allem die spezifischen Bedürfnisse des Tourismus und der maritimen Wirtschaft bei der Entwicklung der Maßnahmenkonzepte mit eigenen Maßnahmen zu berücksichtigen.

Dazu gehören insbesondere die weitere Stärkung des Flughafens Rostock-Laage mit Ausbau der innerdeutschen und insbesondere internationalen Flugverbindungen. Dabei soll die Steigerung der Fluggastenzahlen der letzten Jahre fortgeführt werden. Neben einer guten Anbindung an das Straßennetz ist die Anbindung mittels öffentlicher Verkehrsmittel wichtig für eine gute Erreichbarkeit des Flughafens.

Als weitere Säule des internationalen Tourismus sind die Fährverbindungen in die Ostseeanrainerstaaten zu sehen. Auch hier ist die Sicherung des Fährbetriebes und die Optimierung der diesbezüglichen Rahmenbedingungen (u. a. SPNV/ ÖPNV-Anbindung) als Aufgabe für die touristische Entwicklung in der Hansestadt zu sehen.



Das **Mobilitätsmanagement** stellt einen unverzichtbaren Bestandteil langfristig orientierter Strategien 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 leistungsfähiges sowie stadt-, umwelt- und sozialverträgliches Gesamtverkehrssystem zu erreichen. Daher sind hier insbesondere folgende strategische Ansatzpunkte zu verfolgen:

- ➔ Noch stärkere Integration aller Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements in das Verwaltungshandeln (gemäß dem Konzept zum kommunalen Mobilitätsmanagement)
- ➔ Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements
- ➔ Weitere Etablierung von standort- und zielgruppenorientierten Mobilitätsmanagement
- ➔ Stärkung des Jobtickets im ÖPNV
- ➔ Noch zielgruppengerechtere Öffentlichkeitsarbeit/ Imagekampagnen zur Beeinflussung des persönlichen Mobilitätsverhaltens (z. B. Neubürgerberatung, Mobilitätskostenrechner)
- ➔ Schaffung neuer Angebote/ Anreize für multimodale Verkehrsmittelnutzungen (Mobilitätskarten etc.)
- ➔ Verbesserung der verkehrsträger- und verkehrsmittelübergreifenden Informationsangebote (Mobilitätsportal/ -zentrale und Mobilitätsberatung im Internet)
- ➔ Verbesserung der Kooperation im Mobilitätsmanagement mit dem Umland
- ➔ Weitere Optimierung von Eventverkehren in Zusammenarbeit mit Veranstaltern etc. hinsichtlich der Nutzung von emissionsarmer Mobilität



Die Nutzung **innovativer Mobilitätsansätze** soll auch zukünftig Bestandteil der integrierten Entwicklung des Gesamtverkehrssystems sein. Dazu zählen insbesondere die weitere Etablierung von Car- und Bike-Sharing-Angeboten, die Erweiterung des städtischen Fuhrparks mit emissionsarmen Fahrzeugen, die Förderung der Elektromobilität (insbesondere Bus, Fahrrad, Kfz) gemäß der Elektromobilitätsstrategie der Hansestadt Rostock bzw. emissionsarmer Mobilität und Logistik im weiteren Sinne sowie weitere Ansätze.

6.4 Umweltprüfung zum Mobilitätsplan Zukunft

Der Beschluss der Bürgerschaft vom 20.07.2012 beinhaltet auch die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP oder Plan-UVP) im Rahmen der Aufstellung des Mobilitätsplans Zukunft.

Ziel der Umweltprüfung soll es sein, den Planungsprozess für die Öffentlichkeit transparent darzustellen und insbesondere planungsbedingte Auswirkungen auf die Umwelt frühzeitig und umfassend zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Die Ergebnisse der Umweltprüfung sollen bei der Entscheidung über den Plan angemessen berücksichtigt werden. Umweltbelange fließen somit in die Abwägung des MOPZ ein.

Der Umweltbericht als Kernelement der SUP wird nicht eigenständig im Erläuterungsteil der Planung dokumentiert, sondern als in sich geschlossener Beitrag zur Umweltprüfung in das Planwerk des MOPZ aufgenommen und diesem als Anlage beigelegt.

Wesentliche Bestandteile der SUP zum MOPZ sind:

- ➔ eine Bestandsanalyse der maßgeblichen Schutzgüter,
- ➔ eine Prognose der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen der geplanten Maßnahmen auf die Schutzgüter sowie
- ➔ Hinweise zur Überwachung der Umweltauswirkungen.

Im Wesentlichen wird im Rahmen der SUP das Maßnahme- und Handlungskonzept des Mobilitätsplans Zukunft im Zielszenario 2030+ analysiert und bewertet.

Im Ergebnis der Umweltprüfung lässt sich festhalten, dass die Maßnahmen des MOPZ überwiegend mit geringen bis mittleren Umweltauswirkungen verbunden sind. Lediglich mit vier Umsetzungsmaßnahmen des Zielszenarios 2030+ sind erhebliche Umweltauswirkungen verbunden, die eine Überwachung (Monitoring) erforderlich machen.

Hierbei handelt es sich um die folgenden Maßnahmen:

- ➔ Neubau einer Straßenspanne zwischen Nobelstraße und Satower Straße (K-14),
- ➔ Neubau einer Straßenverbindung zwischen der neuen Straßenspanne und dem Südring (K-15),
- ➔ ÖPNV-Erschließung des Wohngebietes Biestow mit durchgehender Straßenbahnringverbindung (Ö-5) sowie
- ➔ Realisierung einer Warnowquerung für Radverkehr und Fußgänger zwischen Kassebohm und Stadtmitte (RF-4).

Die Maßnahme RF-4, die Realisierung einer Warnowquerung für Radverkehr und Fußgänger zwischen Kassebohm und Stadtmitte, ist unter Vorbehalt in das Maßnahme- und Handlungskonzept des MOPZ aufzunehmen. Vor einer Umsetzung sollte eine vertiefte Prüfung bezüglich Umweltverträglichkeit und Genehmigungsfähigkeit erfolgen. Sehr hohe Beeinträchtigungen ergeben sich hier vor allem durch die Lage des Vorhabens in wertvollen Naturvorrangflächen (Flora-Fauna-Habitat und Europäisches Vogelschutzgebiet) und die Lage in der Fassungszone des Trinkwasserschutzgebiets.

Für die o. g. vier Maßnahmen werden keine konkreten Umweltmonitoringmaßnahmen vorgeschlagen, sondern auf Kontrollmechanismen nachfolgender Genehmigungsverfahren verwiesen. Darüber hinaus kann die Überwachung unvorhersehbarer Auswirkungen des MOPZ in bestehende Konzepte und Verfahren integriert werden, die ebenfalls der Überwachungs- und Monitoringpflicht unterliegen. Hier zu nennen wären beispielsweise Bauleitverfahren, die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie, Managementplanung in FFH-Gebieten gemäß FFH-Richtlinie oder Straßenneubaumaßnahmen, die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) oder nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Mecklenburg-Vorpommern (LUVPG M-V) einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen.

Die Maßnahme Südtangente K-4 (mit Querung der Bahnanlagen und Anschluss an den Südring) wurde ebenfalls einer ersten Bewertung unterzogen (siehe Tabelle 46 des Umweltberichtes). Die Einschätzung ergibt, dass das Vorhaben mit sehr hohen Umweltauswirkungen verbunden ist. Falls eine Aufnahme in das Handlungskonzept erfolgt, sind in jedem Fall Überwachungsmaßnahmen erforderlich. Die SUP empfiehlt jedoch, die Maßnahme nicht in das Zielszenario aufzunehmen. Deshalb wird diese Maßnahme vorerst nur als Prüfauftrag übernommen, wobei Varianten mit und ohne Querung der Bahnanlagen zu untersuchen sind (Anschluss Platz der Freundschaft oder Herweghstraße).

Aufgrund der Darstellung und Bewertung der Schutzgüter für einzelne Maßnahmen und die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen bzw. Darstellung von Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung werden wichtige Grundlagen für weitere Umweltprüfungen anderer Pläne und Programme (z.B. Bebauungsplan) geliefert.

7. Maßnahmenkonzept nach Handlungsfeldern

7.1 Entwicklung des SPNV/ÖPNV

Die Hierarchie des ÖPNV mit:

- ➔ S-Bahn
- ➔ Straßenbahn
- ➔ Busangebot
- ➔ Fährverbindungen

ist auch künftig in dieser Struktur beizubehalten. Der MOPZ wird gemäß den strategischen Leitlinien schwerpunktmäßig auf den Bestandserhalt sowie die Optimierung und behutsame Ergänzung der bestehenden Systeme von S-Bahn, Straßenbahn und Bus ausgerichtet. Dabei stehen die sich dynamisch entwickelnden Stadtentwicklungsgebiete mit teils sehr unterschiedlichen Entwicklungshorizonten im Vordergrund. Seitens der Stadt Rostock ist über die Kommunalpolitik und das Verwaltungshandeln dabei insbesondere sicherzustellen:

- ⇒ Gewährleistung des Erhalts vorhandener Infrastrukturen und die Sicherung des ÖPNV in seiner heutigen Angebotsqualität (Maßnahme **AV-7**) als Grundlage für darauf aufbauende Strategien und Konzepte der Zukunft. Bereits hierzu sind umfangreiche planerische und organisatorische Anstrengungen bei Verwaltung und Verkehrsunternehmen erforderlich. Zudem erfordert die Finanzierung dieser Aufgabe erhebliche finanzielle Mittel.
- ⇒ Die dynamische Stadtentwicklung in Rostock ist durch eine kontinuierliche Anpassung der Bedienungsqualität an die sich ergebenden Erfordernisse zu begleiten (Maßnahme **AV-8**). Dies betrifft beispielsweise Anpassungen von Linienführungen und Fahrtenangeboten sowie Einsatzzeiten.

Für die Stärkung des Ballungsraumes Rostock und die weitere Etablierung als Regiopole ist die Verbesserung der Anbindung der Hansestadt Rostock sowohl im Fern- als auch Regionalverkehr essentiell. Neben der Netz- und Angebotsentwicklung für den Regionalverkehr im Rahmen der Nahverkehrsplanung sind dafür folgende ergänzende Aktivitäten gemeinsam mit dem (ebenfalls zu stärkenden) Verkehrsverbund Warnow erforderlich:

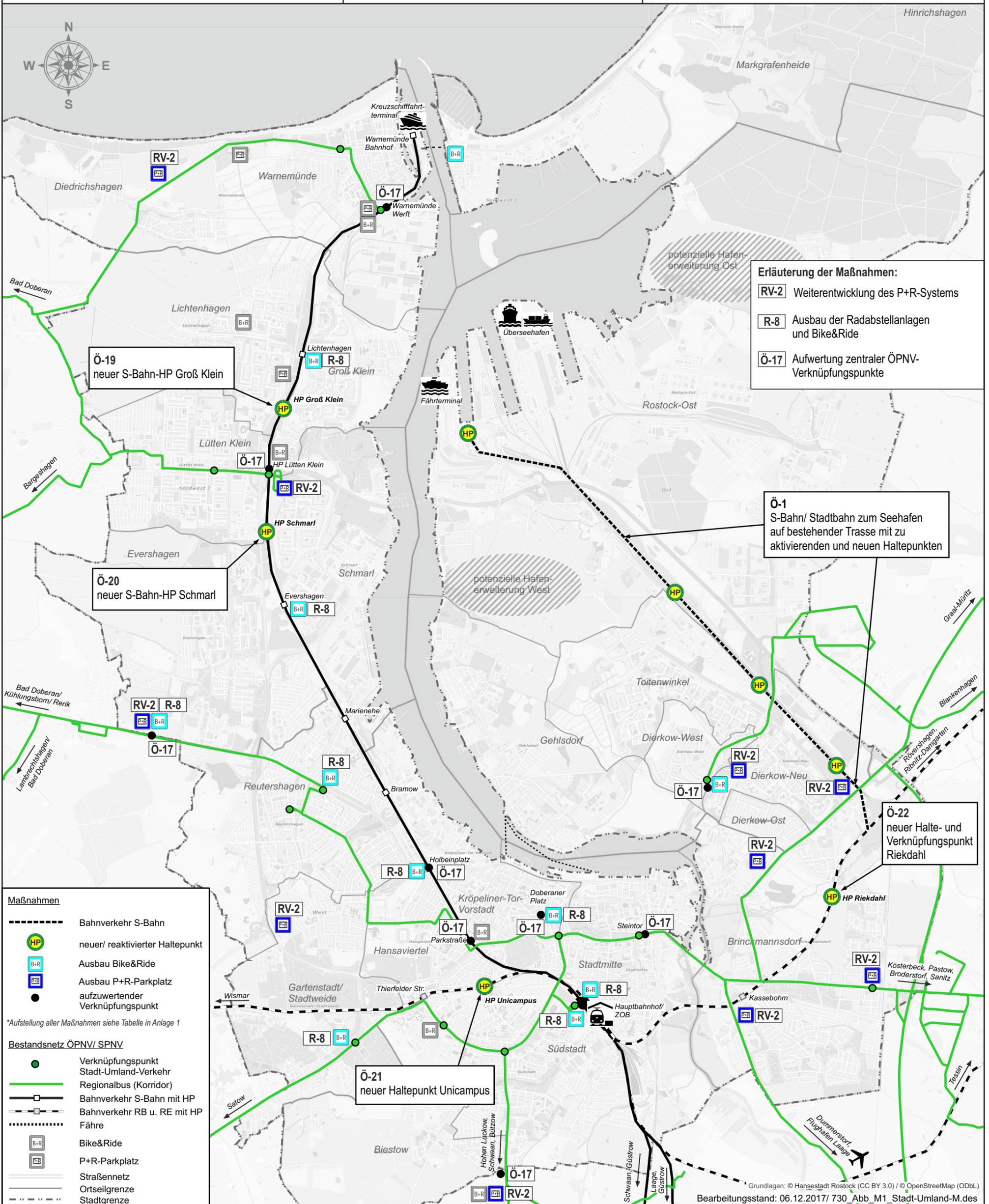
- ⇒ Einflussnahme der Hansestadt Rostock auf allen politischen Ebenen hinsichtlich der Verbesserung der schienengebundenen Fern- und Regionalverkehrsangebote nach Rostock. Verantwortlich hierfür sind jedoch insbesondere der Landkreis Rostock, das Land Mecklenburg-Vorpommern sowie die Deutsche Bahn AG (Maßnahme **Ö-14**).
- ⇒ Ergänzung neuer Haltepunkte an den Regionalbahnstrecken:
 - HP Unicampus (Maßnahme **Ö-21**)
 - Halte- und Verknüpfungspunkt Riekdahl (Maßnahme **Ö-22**)
 - HP Rostocker Heide (siehe Maßnahme WT-6, vorrangig mit Bedeutung für Freizeit und Tourismus)

- ⇒ Anstreben einer durchgehenden Anschlusssicherung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (im SPNV: Regional- und S-Bahn, im ÖPNV: Straßenbahn und Bus) (Maßnahme **Ö-25**). Wesentliche Voraussetzungen dafür werden durch die Maßnahmen des Verkehrssystemmanagements geschaffen.
- ⇒ Weitere Aufwertung der für den Stadt-Umland-Verkehr relevanten Verknüpfungspunkte

Eine Übersicht der Entwicklungen zum Stadt-Umland-Verkehr ist in **Abbildung M1** dargestellt.

Das **Netz der öffentlichen Verkehrsmittel** in Rostock soll zukünftig folgendermaßen entwickelt werden:

- ⇒ Die Funktion der **S-Bahn** ist durch die Verbesserung der Erschließungswirkung im Stadtgebiet zu stärken. Insbesondere sollen folgende neue S-Bahn-Haltepunkte angelegt werden:
 - HP Groß Klein (Maßnahme **Ö-19**) – siehe dazu auch Maßnahme F-3
 - HP Schmarl (Maßnahme **Ö-20**)
- ⇒ Die Hauptaufgaben im innerstädtischen öffentlichen Verkehr werden weiterhin durch die **Straßenbahn** getragen. Bei der Entwicklung neuer Strukturschwerpunkte mit einem hohen ÖPNV-Potenzial ist eine Straßenbahnanbindung grundsätzlich anzustreben. Daraus resultieren folgende Maßnahmen:
 - Verlängerung der Straßenbahn von Reutershagen bis nach Schutow bzw. dem Ostseepark (Maßnahme **Ö-4**)
 - Anbindung des neuen Wohngebietes Biestow mit durchgehender Straßenbahnringverbindung (Verlängerung der Streckenäste von der Wendeschleife Neuer Friedhof und der Wendeschleife Südblick, Maßnahme **Ö-5**, ggf. ist bis zum Erreichen ausreichender Potenziale eine zwischenzeitliche Buserschließung sinnvoll)
- ⇒ Das **Busnetz** ergänzt das Straßenbahnnetz und ist grundsätzlich sukzessive an die sich aus der weiteren Stadtentwicklung ergebenden Anforderungen anzupassen. Aktuell wurde dazu das Konzept mobil 2016 umgesetzt (Maßnahme **Ö-7**). Hinsichtlich der Netzentwicklung bestehen vor allem folgende ergänzende Aufgaben:
 - Einrichtung einer neuen Buslinie Lichtenhagen – Diedrichshagen (Maßnahme **Ö-8**) nach Realisierung der Verbindungsstraße Elmenhorst – Lichtenhagen (siehe Maßnahme K-7).
 - Erschließung des Fischereihafens als dynamischer Standort von Industrie, Gewerbe und Bildung durch eine neue Buslinie (Maßnahme **Ö-9**, während der MOPZ-Bearbeitung vorerst mit geringem Takt umgesetzt)
 - bessere Ausrichtung des Busliniennetzes auf die Verbindung benachbarter Stadtteile („Nachbarschaftsverkehre“, z. B. Brinckmansdorf – Dierkow – Toitenwinkel) als Daueraufgabe, Maßnahme **Ö-10**)
 - die Einführung einer Elektrobuslinie in Warnemünde ist ergänzend im Handlungsfeld innovative Mobilität beschrieben (siehe Maßnahme IM-8)



- ⇒ Mittelfristig mit Entwicklung der Hafenerweiterungsgebiete ist die erneute **Anbindung des überregional bedeutsamen Überseehafens** mit einem leistungsfähigen Angebot **im Schienenpersonennahverkehr** anzustreben (Maßnahme **Ö-1**). Dieses Angebot könnte entweder (wie bereits bis 2012 praktiziert) als S-Bahn erfolgen oder alternativ als Stadtbahn unter weitgehender Nutzung der bestehenden Gleisanlagen. Die erforderlichen Flächen hierfür sind frei zu halten (Maßnahme **Ö-11**). Um eine hohe Nachfrage des ÖPNV zu erzielen, ist das Terminal der Skandinavien-Fähren möglichst direkt anzubinden. Zur Prüfung der technischen Machbarkeit und der Sicherung der benötigten Flächen ist hierfür kurzfristig eine Studie zu erstellen (Maßnahme **Ö-29**).
- ⇒ Darüber hinaus werden zur Generierung eines ausreichenden Fahrgastaufkommens jedoch weitere Maßnahmen erforderlich sein, so z. B. ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement (siehe Maßnahme MM-2) sowie eine Feinerschließung des Hafengebietes und der Gewerbegebiete im Rostocker Nordosten mittels Bussen (Maßnahme **Ö-3**).
- ⇒ Grundsätzlich ist perspektivisch ein höherer Beitrag des ÖPNV zur Gewährleistung der erforderlichen Mobilität und Entlastung des Straßennetzes wünschenswert. Vor diesem Hintergrund sollten neue, über das derzeitige Maßnahmenkonzept des MOPZ hinausgehende **weiterführende Konzepte der Mobilitätsdienstleister zur Netzentwicklung** sorgfältig auf Umsetzungsmöglichkeiten geprüft werden (Daueraufgabe).
- ⇒ Die **Fährverkehre auf der Warnow** sind wichtige und unverzichtbare Ergänzungen des ÖPNV. Die Fähre Warnemünde – Hohe Düne ist auch künftig als Autofähre zu erhalten (was auch innovative Antriebstechniken in der Zukunft beinhaltet). Darüber hinaus besitzt ein zuverlässiges und in sehr dichtem Takt betriebenes Fährangebot zwischen der City und Gehlsdorf (Maßnahme **Ö 23**) einen besonders hohen Stellenwert, da durch diese Verbindung insbesondere die kritischen östlichen Stadteinfahrten des Straßennetzes entlastet werden sollen.



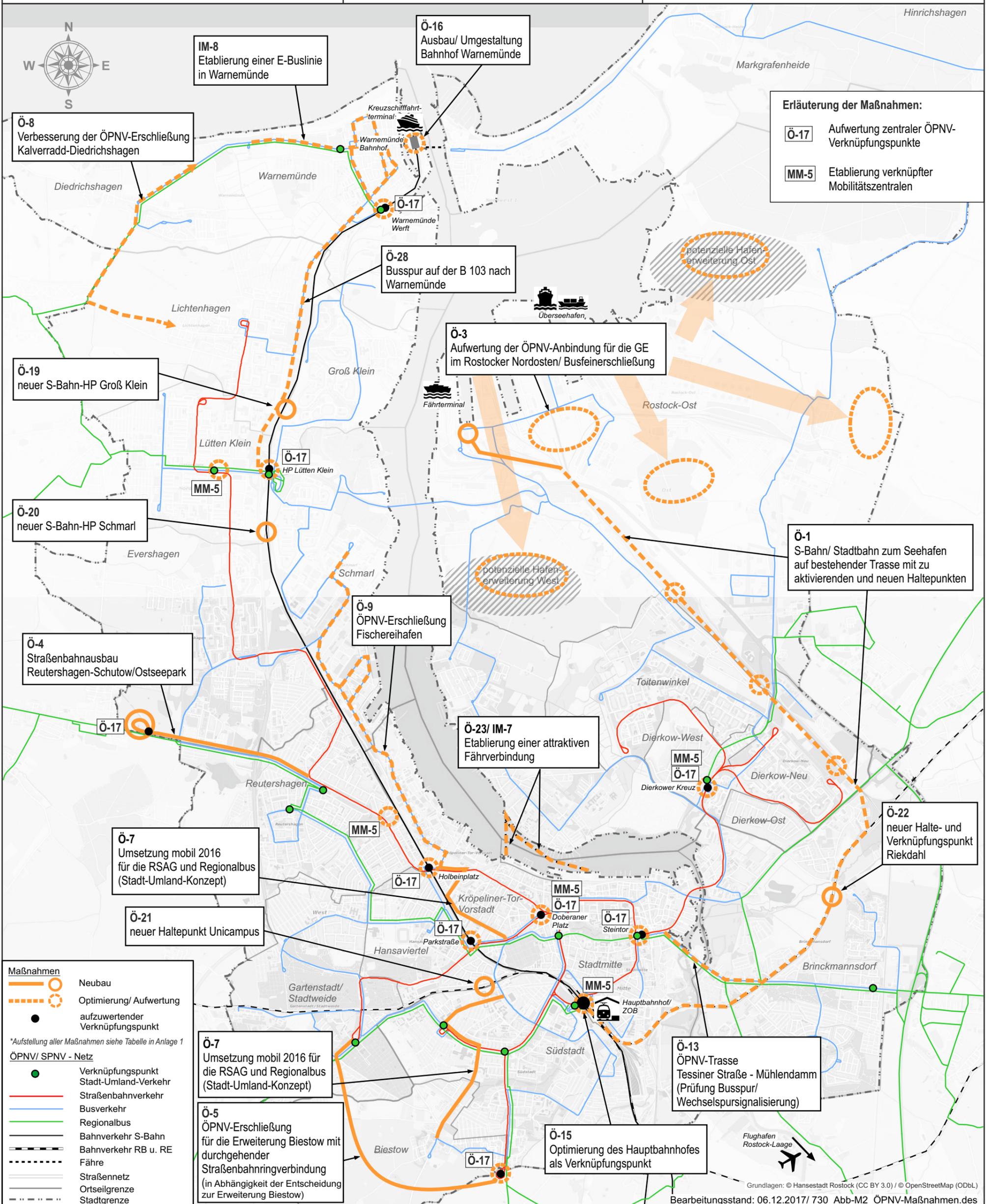
- ⇒ Mittel- bis langfristig kann das konventionelle Fährangebot zwischen Stadthafen und Gehlsdorf entweder durch eine Brücke (siehe Maßnahme RF-3) oder ein besonders innovatives Fährangebot (siehe Maßnahme IM-7) ersetzt werden.

- ⇒ Weitere Fährverkehre als „Kreuz- und Querverkehre“ über die Unterwarnow (und ggf. auch über die Oberwarnow) besitzen vor allem einen besonders hohen touristischen Stellenwert. Einen das Straßennetz nachweislich entlastenden Beitrag können sie jedoch kaum leisten, da Randbedingungen wie Kosten und Reisezeiten sehr ungünstig ausgeprägt sind. Daher sind entsprechende Angebote nicht im Kapitel ÖPNV eingeordnet, sondern werden bei Wirtschaft und Tourismus sowie im Handlungsfeld Innovation beschrieben.

Neben diesen Maßnahmen zur Netzentwicklung tragen folgende **sonstige Maßnahmen** zur Weiterentwicklung und Stärkung des ÖPNV-Systems und des Umweltverbundes in seiner Gesamtheit bei:

- ⇒ Aufwertung des Hauptbahnhofes und dessen Umfeldes zur Mobilitätsdrehscheibe mit Radverkehr und Car-Sharing zum intermodalen Verknüpfungspunkt des öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs sowie als Eingangstor der Stadt (Maßnahme **Ö-15**). Entsprechende Aktivitäten und Planungen laufen derzeit bereits.
- ⇒ Der Bahnhof Warnemünde ist ebenfalls eine wichtige Schnittstelle im SPNV mit besonderer touristischer Bedeutung, nicht zuletzt durch die Kreuzschiffahrt und seine Funktion auch als Fernbahnhof. Maßnahme **Ö-16** beinhaltet den Ausbau und die Umgestaltung des Bahnhofes einschließlich der Sicherung eines barrierefreien Überganges vom Kreuzschiffahrtsterminal zur Innenstadt von Warnemünde. Entsprechende Planungen der Deutsche Bahn AG werden derzeit bereits umgesetzt.
- ⇒ Zur Stärkung der Wettbewerbssituation in Konkurrenz zum MIV ist eine weitere ÖPNV-Beschleunigung und insbesondere die Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn auf 25 km/h anzustreben (Maßnahme **Ö-12**). Dazu tragen insbesondere auch die Aktivitäten im Bereich des Verkehrssystemmanagements bei.
- ⇒ Im S-Bahn-Netz sind innerhalb des Stadtgebietes folgende Haltepunkte zu intermodalen Schnittstellen weiter zu qualifizieren (Maßnahme **Ö-17**):
 - HP Warnemünde Werft
 - HP Lütten Klein
 - HP Holbeinplatz
 - HP Parkstraße
- ⇒ Im Stadtgebiet sind folgende Haltestellen im Straßenbahnnetz zu intermodalen Schnittstellen aufzuwerten (Maßnahme **Ö-17**):
 - Haltestellen Doberaner Platz, Steintor, Dierkower Kreuz und Südblick
 - Neue Straßenbahn-Endhaltestelle in Schutow/ Ostseepark nach Umsetzung Maßnahme **Ö-4**

Vorbilder hierfür können die Bremer Mobilitätspunkte, die Hamburger switch-points oder die in den Nachnutzungskonzepten für den Flughafen Tegel in Berlin entwickelten Mobility-Hubs sein. Neben einer durchgehend barrierefreien Gestaltung sollten dabei folgende Ausstattungselemente angestrebt werden:



Ausstattungsmerkmale	Stellplätze Car-Sharing	Kurzzeitstellplätze/ Holen+Bringen	Taxistellplätze	Stellplätze für Behinderte	Fahrradstellplätze	Fahrradverleih	Ladestation für e-bike	Informations-terminal
Haltepunkt								
Warnemünde Werft	x	x	x	x	50 - 100	x	x	x
Lütten Klein Zentrum	x	x	x	x	ca. 100	x	x	x
Holbeinplatz	x	x	x	x	20 - 50	x	-	x
Parkstraße	x	x	x	x	ca.100	x	x	x
Doberaner Platz	x	-	x	x	20-50	x	x	x
Steintor	x	-	x	x	ca. 20	x	-	x
Dierkower Kreuz	x	x	x	x	50 - 100	x	x	x
Südblick	-	x	x	x	50 - 100	x	x	x
Schutow*	-	x	x	x	20 - 50	x	x	x

* nach Verlängerung Straßenbahn

Tabelle 2: potenzielle Ausstattung der intermodalen Schnittstellen

- ⇒ Die weitere Verdichtung der Haltestellen im ÖPNV entsprechend den Anforderungen aus der laufenden Stadtentwicklung stellt eine Daueraufgabe dar (Maßnahme **Ö-18**).
- ⇒ Die Entwicklung einer ÖPNV-Trasse (Busspur, ggf. mit Einrichtung Wechselspursignalisierung) Mühlendamm – Tessiner Straße (die eng mit der Hochwasserschutzmaßnahme Mühlendamm verbunden ist) bei Verzicht einer Kfz-Fahrspur und Taktverdichtung der beiden Buslinien 22 und 23 auf 10 min in der Hauptverkehrszeit (Maßnahme **Ö-13**) trägt maßgeblich zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der südöstlichen Stadtteile mit hoher modaler Wirksamkeit bei. Vor Umsetzung der Maßnahme sind die Wirkungen der beabsichtigten Umgestaltungen/ Änderungen der Signalsteuerung am Steintor und am Mühlendamm zu bewerten, um negative Effekte zu vermeiden.
- ⇒ Prüfung des Baus einer zusätzlichen separaten Busspur auf der B 103 zur Sicherung der unbehinderten Zufahrt nach Warnemünde (Maßnahme **Ö-28**)
- ⇒ Weiterer Ausbau echtzeitbasierter Informationssysteme im ÖPNV (Maßnahme **Ö-26**) mit dynamischer Fahrgastinformation (DFI) an Haltestellen und Informationen an P+R-Plätzen
- ⇒ Zielgruppenspezifische Weiterentwicklung attraktiver ÖPNV-Tarife, z. B. für Besucher, Touristen, Hotel- und Kurgäste, P+R-Nutzer, Senioren, Familien, sozial Bedürftige (Maßnahme **Ö-27**, siehe auch Maßnahme MM-2).
- ⇒ Etablierung eines e-Tickets für den Stadt- und Regionalverkehr im Verkehrsverbund VVW (Maßnahme **Ö-30**), ggf. in Form einer elektronischen Mobilitätskarte als Kombination einer Abo-Monatskarte mit vereinfachtem Zugang zu weiteren Systemen, wie z. B. Car-Sharing, Pedelec-Mietung etc. (Maßnahmen **MM-6**).

Darüber hinaus wird auf die hohe Bedeutung der Maßnahmen im Verkehrssystemmanagement und im Mobilitätsmanagement für die Entwicklung des ÖPNV verwiesen. Die wichtigsten Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Stärkung des ÖPNV sind in **Abbildung M2** dargestellt.

7.2 Entwicklung des Straßennetzes

Die gute hierarchische Gliederung des Straßennetzes in:

- ➔ Äußeren Tangentenring
- ➔ Inneren Tangentenring
- ➔ Radialstraßen
- ➔ Allgemeines Hauptstraßennetz
- ➔ Wohngebietsstraßen mit flächendeckend Tempo-30
- ➔ Verkehrsberuhigte Bereiche/ Fußgängerzonen

ist auch künftig in dieser Struktur beizubehalten. Trotzdem sollte das bestehende Straßennetz – neben dem primär auf Erhalt und effektive Nachnutzung ausgerichteten Aktivitäten – durch folgende zusätzlicher Maßnahmen ergänzt werden:

- ⇒ Mit dem niveaufreien Ausbau des Knotenpunktes Evershagen/ Stadtautobahn/ An der Jägerbäk (bereits planfestgestellt, Maßnahme **K-18**) werden verschiedene Ziele verfolgt:
 - Die Anbindung der Industriegebiete Schmarl/ Marienehe wird deutlich verbessert. Auch die Anbindung des Fischereihafens profitiert vom Knotenpunktausbau.
 - Durch den niveaufreien Ausbau des Knotenpunktes werden sowohl die Qualität des Verkehrsflusses auf der Stadtautobahn gesichert bzw. verbessert als auch die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erhöht.
 - Weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit am Knotenpunkt
- ⇒ Im Zusammenhang mit den städtebaulichen Entwicklungen am Werftdreieck und auch im Fischereihafen ist es für die Gewährleistung von Leistungsfähigkeit und Sicherheit erforderlich, einen Umbau der Anbindung der Werftstraße an die L 22 (Werftdreieck) vorzunehmen (Maßnahme **K-17**).



Grafik 12: Untervariante B1 Umgestaltung Werftdreieck aus der Verkehrsuntersuchung zum B-Plan Nr. 10 MK.63 „Werftdreieck“ der WIRO GmbH (Stand 2016)

- ⇒ Die Verbindungsstraße Lichtenhagen – Elmenhorst (Maßnahme **K-7**) sichert in Verlängerung der Mecklenburger Allee die leistungsfähige Anbindung an die Südumgehung Elmenhorst.
- ⇒ Der Lückenschluss zur B 103 An der Stadtautobahn (Maßnahme **K-8**) stellt schließlich die durchgehende Verbindung von der B 103 bis zur Südumgehung Elmenhorst her.
- ⇒ Bau einer Südumgehung Elmenhorst (Maßnahme **K-6** als Maßnahme des Landkreises Rostock). Die Südumgehung Elmenhorst ist Teil einer Reihe miteinander verknüpfter Maßnahmen (siehe K-7 und K-8), die insbesondere auf folgende Wirkungen abzielen:
 - rückwärtige Anbindung von Warnemünde und dadurch bessere Möglichkeiten der Umgehung staugefährdeter Bereiche am Ortseingang Warnemünde im Zuge der Straße B 103 An der Stadtautobahn
 - Entlastung der Ortsdurchfahrt Elmenhorst (Landkreis Rostock)
 - Entlastung des kleinteilig angebauten Elmenhorster Weges in Rostock
- ⇒ 4-spüriger Ausbau Südring zwischen Albert-Einstein-Straße und Satower Straße mit leistungsfähigem Knotenpunkt Südring/ Satower Straße (Maßnahme **K-1**)
- ⇒ Leistungsfähiger und den Straßenraum aufwertender Ausbau der Satower Straße (je Fahrtrichtung durchgängige Fahrspur mit wechselseitig angelegten Linksabbiegespuren) (Maßnahme **K-23**)
- ⇒ Zur Verbesserung der Verkehrsführung, Leistungsfähigkeit und Erschließung der Ortsteile Dierkow, Toitenwinkel und Gehlsdorf sowie der Gewerbegebiete Osthafen und Petridamm soll eine neue Trasse in direkter Verlängerung des Verbindungsweges geführt werden (Maßnahme **K-12**).
- ⇒ Die L 22 hat eine hohe Bedeutung für die Anbindung der östlich von Rostock gelegenen Badeorte sowie perspektivisch auch für die Anbindung der Hafenerweiterungsfläche Ost. Sie wurde im Stadtgebiet von Rostock in den vergangenen Jahren sukzessive ausgebaut, die Ortslage Nienhagen wird nach wie vor durch die jetzige Trassenführung belastet. Deshalb stellt der bedarfsgerechte Neubau der Umgehungsstraße Nienhagen (Maßnahme **K-11**) eine wichtige Maßnahme zur Ergänzung des Straßennetzes dar.
- ⇒ Die Stadtteilmumfahrung Gehlsdorf von der Gehlsheimer Straße bis zur Presentinstraße (Maßnahme **K-10**) erfüllt als Maßnahmen zwei grundsätzliche Funktionen. Diese soll die benannten Straßenzüge teilweise entlasten, gleichzeitig auch die Grunderschließung für neue Wohnbauflächen übernehmen.
- ⇒ Eine zusätzliche Straßenverbindung von der Hamburger Straße zur C.-Hopp-Straße im Fischereihafen in Höhe des Schwarzen Weges (Maßnahme **K-19**) mit niveaufreier Überwindung der Barriere der Bahnanlagen soll die Anbindung des Fischereihafens an das Hauptverkehrsstraßennetz sowie die Erreichbarkeit auch für Fußgänger und Radfahrer verbessern. Die räumlichen Randbedingungen sind jedoch aufgrund des Ausbindens des Gleises zum Fischereihafen schwierig und die technische Machbarkeit kann nach derzeitigem Wissensstand noch nicht als gesichert gelten. Daher sollte eine Machbarkeitsstudie zu diesem Aspekt erarbeitet werden. Sofern eine Straßenanbindung nicht möglich ist oder

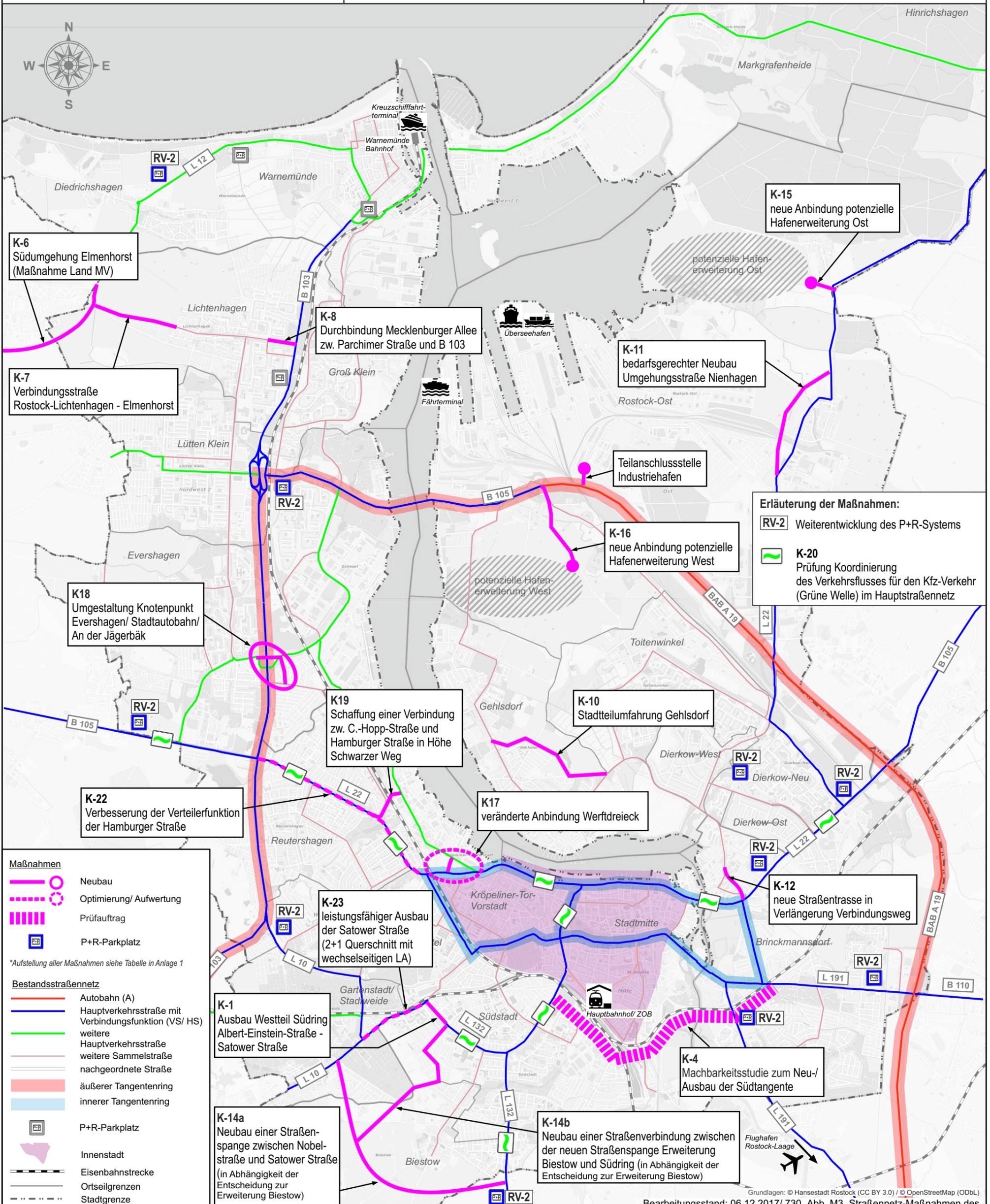
die Komplexität zu unvertretbaren Kosten führen würde, sollte eine attraktive Verbindung für den Fußgänger- und Radverkehr geschaffen werden, wodurch auch eine barrierefreie Erreichbarkeit des S-Bahn-Haltepunktes Bramow gesichert werden könnte.

- ⇒ Bei Realisierung des intensiv zu entwickelnden Stadtteiles Biestow wird die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz in zwei maßgeblichen Maßnahmen verfolgt:
 - Eine Straßenverbindung von der Nobelstraße (in Höhe Südblick) bis hin zur Satower Straße sichert die Anbindung/ Erreichbarkeit des Wohngebietes von den Radialen aus (Maßnahme **K-14a**).
 - Die zusätzliche Anbindung von diesem Ring bestehend aus Südring in Höhe Albert-Einstein-Straße (Maßnahme **K-14b**) führt zu einer Entlastung der Satower Straße einschließlich des Knotenpunktes mit dem Südring und trägt daher maßgeblich zur Funktionsfähigkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes im Rostocker Südwesten bei. Diese Maßnahme ist abhängig von der Größe des neu zu entwickelnden Stadtteiles und der dafür erforderlichen Erschließungserfordernisse.
- ⇒ Die Maßnahmen **K-15** und **K-16** beinhalten die Neuanbindungen der Hafenerweiterungsflächen Ost und West als Voraussetzung für deren Entwicklung. Bei Maßnahme K-15 ist die landesplanerisch angestrebte Weiterführung bis Poppendorf zu berücksichtigen.
- ⇒ Maßnahme **K 24** beinhaltet die bereits mit der Straßenbauverwaltung abgestimmte Teilanschlussstelle Industriehafen an die BAB A 19 für die Verbesserung der Anbindung des Industriehafens.

Neben diesen Maßnahmen wurden weitere Prüfaufträge und Flächenfreihaltungen für die Perspektive in Kapitel 8 beschrieben. Auf Grund der hohen Erwartungen, die mit einer Straßenverbindung zwischen der Tessiner Straße (B 110) über die Neubrandenburger Straße (B 103) bis in die Südstadt (Anschluss über Platz der Freundschaft oder Herweghstraße) verbunden werden, wird eine vertiefende Machbarkeitsprüfung dieser Maßnahme als Maßnahme K-4 aufgenommen. Erste verkehrliche Wirkungsanalysen ergaben Effekte im Straßennetz, die eine weitere vertiefende Prüfung als sinnvoll erscheinen lassen. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie sind nicht zuletzt die zu erwartenden Umweltauswirkungen und Kosten zu bewerten. In einem zweiten Schritt ist eine Alternativenprüfung zu Angeboten des Umweltverbundes und evtl. Mautreduzierungen für die Nutzung des Warnowtunnels zu initiieren. Bei Bestätigung der grundsätzlichen Machbarkeit und Notwendigkeit der Südtangente für die zukünftige verkehrliche Entwicklung der Hansestadt Rostock ist die weiterführende Planung durch einen Beschluss der Bürgerschaft zu legitimieren.

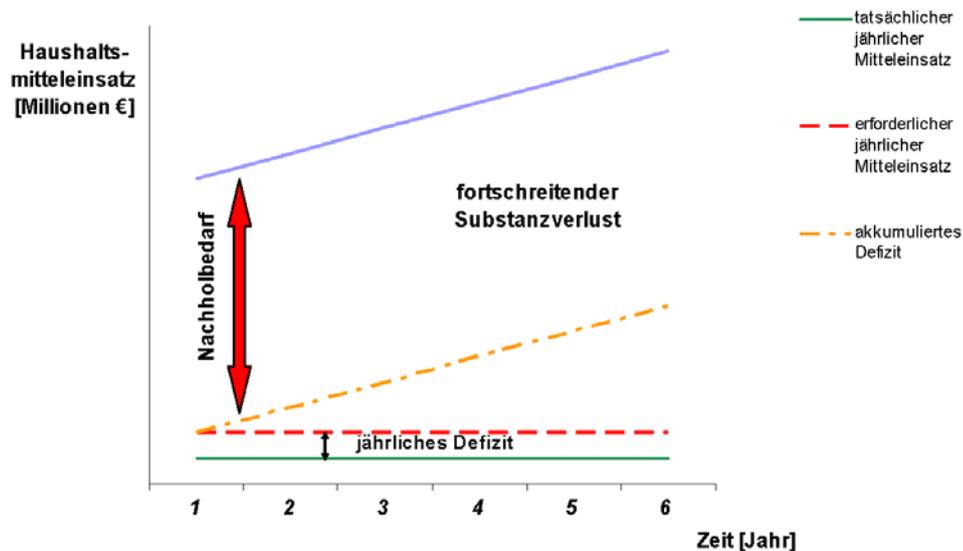
Die infrastrukturellen Maßnahmen im Straßennetz sind in **Abbildung M3** dargestellt.

Neben den benannten infrastrukturellen Maßnahmen sind weitere Maßnahmen zur Konsolidierung und sukzessiven Weiterentwicklung des Straßennetzes gemäß den beschriebenen strategischen Leitlinien umzusetzen:



- ⇒ Erhalt und Sicherung der Leistungsfähigkeit des Straßenhauptnetzes (Maßnahme **AV-1**). Diese Maßnahme ist als Daueraufgabe zu sehen und soll den Vorrang des Erhalts vor erweiternden Investitionen verdeutlichen.
- ⇒ Maßnahme **AV-2** beinhaltet die Sicherung der Kfz-Verkehrsqualität (unter Beachtung der Auswirkungen für alle Verkehrsteilnehmer). In den letzten Jahren wurden mit der Entwicklung des Verkehrssystemmanagements dahingehend gute Grundlagen geschaffen, dass die Verkehrsqualität durch die messtechnische Erfassung von Reisezeiten in verschiedenen Netzabschnitten differenziert beschrieben werden kann. Die Maßnahme beinhaltet die Reaktion auf sich verändernde und verschlechternde Verkehrszustände, beispielsweise auch durch die Anpassung von Grünen Wellen und LSA-Steuerungen oder Auslösung erforderlicher Planungen. An den Knotenpunkten sind dort wo erforderlich LSA zu installieren oder bei geeigneten verkehrlichen und räumlichen Randbedingungen auch Kreisverkehrsplätze einzurichten (Maßnahme **AV-5**). Auf die im Kapitel Verkehrssystemmanagement beschriebenen anzustrebenden Qualitätsniveaus wird gesondert verwiesen.
- ⇒ Ausgehend vom Ziel der Gewährleistung der Verkehrssicherheit und körperlichen Unversehrtheit ist die konsequente Beseitigung von Unfallschwerpunkten (Maßnahme **AV-4**) ein besonders wichtiger und permanenter Bestandteil des Verwaltungshandelns im Zusammenwirken mit der Polizei und der Verkehrsbehörde. Derzeit sind insbesondere noch folgende unfallauffällige Knotenpunkte zu benennen:
 - Holbeinplatz
 - Rövershäger Chaussee/ Am Strande/ Warnowstraße
 - Warnowallee/ St. Petersburger Straße
 - Vögenteichplatz
 - Südring/ Erich-Schlesinger-Straße
 - Südring/ Nobelstraße
- ⇒ Weiterhin ist in den kommenden Jahren die Sanierung und Umgestaltung verschlissener Straßenabschnitte und Knotenpunkte fortzuführen und möglichst zu verstärken (Maßnahme **AV-3**). Die Maßnahme dient dem Erhalt bzw. der sukzessiven Verbesserung der baulichen Substanz von Hauptverkehrsstraßen und Nebenstraßen (Wohngebietsstraßen) einschließlich der Knotenpunkte, die mit einer aufwertenden Umgestaltung der Straßenräume einhergeht. Beispiele für Straßen(-abschnitte) mit hohem Sanierungs- und Umgestaltungsbedarf sind u. a. Petridamm, Neubrandenburger Straße, Goetheplatz
- ⇒ Als weitere Schwerpunkte baulicher Sanierung (Sanierung Pflasterbeläge, lärmarmen Asphalt etc.) und Umgestaltung (lärmindernde Gestaltung/ Querschnittaufteilung der Straßenräume) sind die Lärmschwerpunkte aus dem Lärmaktionsplan, wie z. B. Blücherstraße, Herweghstraße und Goerdelerstraße einzubeziehen.

Fortschreitender Substanzverlust kommunaler Straßennetze



Grafik 13: Haushaltmitteleinsatz für die Sanierung verschlissener Straßenabschnitte

- ⇒ Sukzessive Optimierung der LSA-Steuerungen (Maßnahme **AV-11**) unter Berücksichtigung der Ansätze aus AV-5 und RF-1
- ⇒ Im Straßennebennetz ist die Verkehrsberuhigung konsequent fortzusetzen. Zudem sind hier die Ansprüche der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer umfassend zu berücksichtigen.
- ⇒ Prüfung der stärkeren Koordinierung des Verkehrsflusses, insbesondere im Hauptverkehrsstraßennetz (Maßnahme **K 20**). Auf die potenziellen Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und die Strategien zu ihrer Lösung wird im Kapitel zum Verkehrssystemmanagement eingegangen.
- ⇒ Die Hamburger Straße weist in ihrer jetzigen Gestaltung nur eine unzureichende Anbindung der beiderseitigen Gebiete auf. Daher ist die Verbesserung der Verteilerfunktion der Hamburger Straße (Maßnahme **K-22**) anzustreben, wobei auch die Querungshemmnisse für die Fußgänger abzubauen sind.
- ⇒ Langfristig ist eine Verbesserung der Nutzbarkeit des Warnowtunnels durch deutliche Senkung oder Abschaffung der Mautgebühren anzustreben, wodurch die Innenstadt weiter entlastet wird (Maßnahme **K-5**)

7.3 Maßnahmen im ruhenden Verkehr

Die Struktur des ruhenden Verkehrs mit

- ➔ Großen Parkierungsschwerpunkten in den Hauptzufahrten zur Stadt
- ➔ P+R-Parkplätzen mit ÖPNV-Anbindung an den Zufahrtsstraßen zur Innenstadt
- ➔ Parkhäusern von privaten Betreibern und priorisiertes Bewohnerparken in der Innenstadt und in weiteren zentralen Bereichen
- ➔ Erhalt der Parkmöglichkeiten für die Bewohner in den weniger zentral gelegenen Wohngebieten

ist weiter auszubauen und zu stärken.

Auf der Grundlage der strategischen Leitlinien sind folgende Maßnahmen im ruhenden Verkehr umzusetzen:

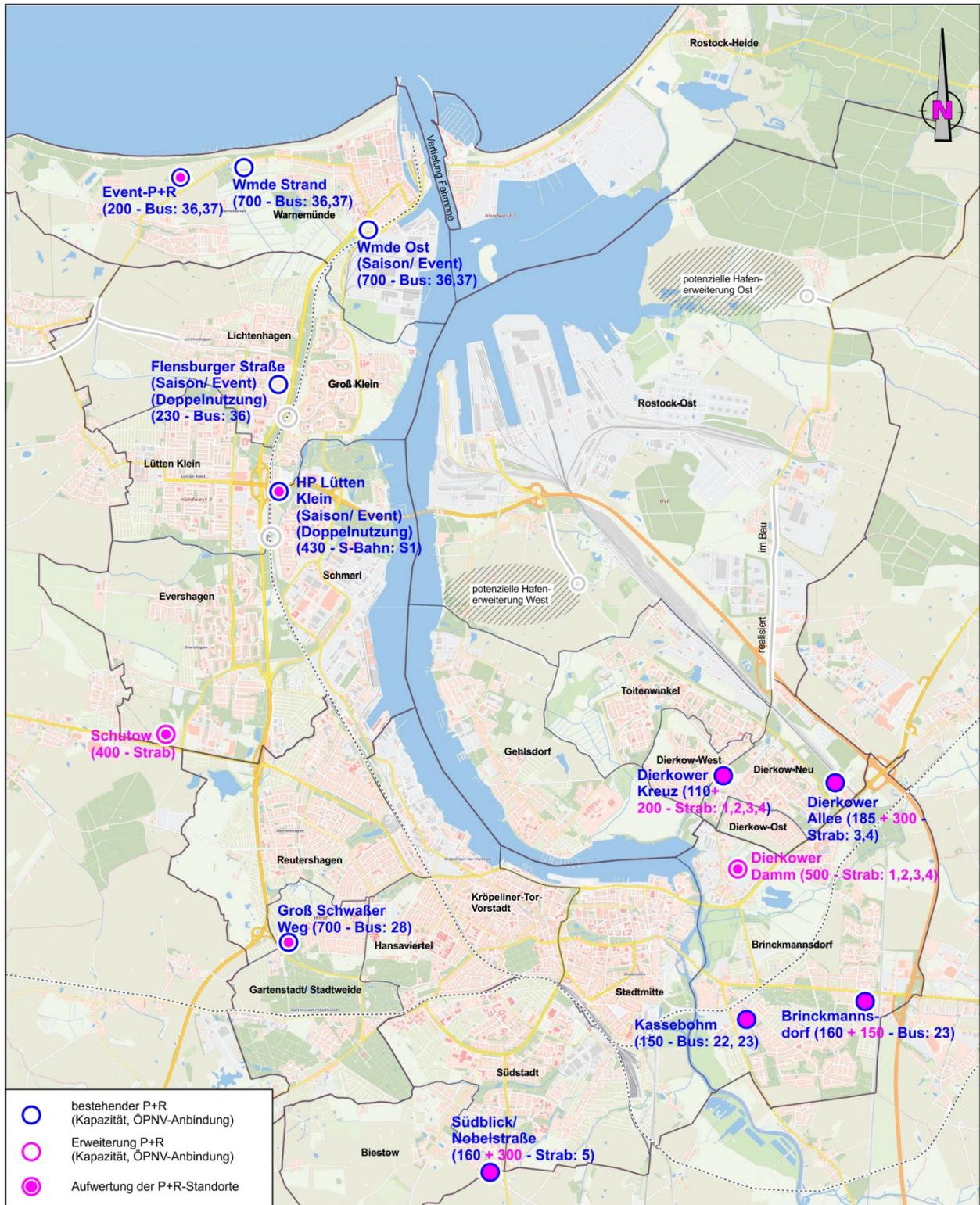
- ⇒ Erarbeitung einer vertiefenden Strategie bzw. eines Konzeptes für den ruhenden Verkehr im Innenstadtbereich (Maßnahme **RV-1**) mit folgenden Schwerpunkten/ Ausrichtungen:
 - Anstreben einer weitgehenden Bedarfsdeckung der Stellplätze für Bewohner. Bei dem Angebot an Stellplätzen im Straßenraum ist 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.
 - Darüber hinaus erforderliche Kapazitäten sind vorzugsweise durch Großvermieter und potenzielle Investoren in Form von mehrgeschossigen Anlagen (u. a. auch Quartiersgaragen) zu entwickeln. Dafür sind seitens der Verwaltung klare Rahmenbedingungen über die Größe des Stellplatzangebotes, der zu berücksichtigenden Nutzergruppen und der Einbettung in das städtische Tarifsystem zu formulieren.
 - Vorhaltung einer angemessenen bzw. ausreichenden Anzahl von Stellplätzen für Gäste und Besucher der Innenstadt. Die Stellplätze sind in Weiterführung der bisherigen Praxis vorwiegend in konzentrierter Form auf Parkplätzen, in Parkhäusern und Tiefgaragen vorrätig zu halten, die im dynamischen Parkleitsystem ausgewiesen werden.
 - Seitens der Stadt Rostock besteht keine Verpflichtung, gesonderte Angebote für Beschäftigte zu schaffen. Alternativ stehen die P+R-Angebote der Stadt zur Verfügung, die zukünftig auch bei steigenden Bedarfen weiterentwickelt werden. Beschäftigte können – sofern ein Verzicht auf den Pkw nicht möglich erscheint – entweder betriebseigene Stellplätze nutzen oder sich einen Stellplatz privater Anbieter mieten.
 - Die Gebühren sollen möglichst so ausgestaltet werden, dass im Einvernehmen zwischen städtischen und privaten Anbietern der ruhende Verkehr als nachfragegesteuertes Element fungiert und der öffentliche Personenverkehr auch kostenseitig als

- Alternative wahrgenommen wird. Dafür ist die Gebührenordnung periodisch an die Erfordernisse anzupassen.
- Für neue Stellplätze bei Bauvorhaben gilt die Stellplatzsatzung der Hansestadt Rostock, die auf der Grundlage der 2016 aufgestellten und beschlossenen Leitlinien fortgeschrieben werden soll.
- ⇒ Weiterentwicklung und qualitative Aufwertung des bereits bestehenden P+R-Systems insbesondere für Berufspendler und Touristen (Maßnahme **RV-2**). Dazu gehören folgende Ansätze:
- Schaffung weiterer P+R-Angebote an der Tessiner Straße und an der Neubrandenburger Straße im Zusammenhang mit der Umsetzung von Maßnahme Ö-13 (Taktverdichtung der Buslinien 22+23 und Busspur Mühlendamm)
 - Schaffung eines neuen P+R-Angebotes in Schutow/ Evershagen mit Umsetzung der Straßenbahnverlängerung zum Ostseepark gemäß Maßnahme Ö-4
 - Erweiterung des bestehenden P+R-Angebotes am Südblick im Zusammenhang mit der Qualitätserhöhung des ÖPNV-Angebotes durch die Straßenbahntrasse nach Biestow (Maßnahme Ö-5)
 - Erweiterung der bestehenden P+R-Angebote in Dierkow (hier auch Verbesserung der SPNV-Anbindung bei Umsetzung Maßnahme S-Bahn/ Stadtbahn zum Seehafen), Lütten Klein, Warnemünde sowie am Groß-Schwaßer Weg entsprechend der sich entwickelnden Nachfrage
 - Qualifizierung der Wegweisung zu den P+R-Stellplätzen und teilweise Verbesserung der Anbindung
 - Einbeziehung der P+R-Stellplätze in das Verkehrssystemmanagement

Das System P+R sollte nicht erst an den Stadtgrenzen von Rostock beginnen. Eine frühzeitige Orientierung des Kfz-Verkehrs bereits außerhalb der Hansestadt Rostock auf bestehende P+R-Plätze an Schnittstellen zum SPNV/ ÖPNV führt zum Abfangen des Kfz-Verkehrs mit gleichzeitiger modaler Verlagerung. Insbesondere an den Routen entlang der hochbelasteten Radialen ist die Aufwertung des P+R-Systems sinnvoll, um eine Entlastung im Kfz-Verkehr in diesen sensiblen Bereichen zu erzielen.

Die Erweiterung der P+R-Stellplätze ist auch im Zusammenhang mit der Reduktion des derzeitigen Stellplatzangebotes für Berufspendler infolge der städtebaulichen Entwicklungen zu sehen. Somit besteht ein direkter Zusammenhang zur Maßnahme **RV-5**. Diese sieht vor, dass Stellplätze im Bereich des Stadthafens, die derzeit von Berufspendlern genutzt werden, bei städtebaulichen Entwicklungen nicht vor Ort ausgeglichen werden. Im Stadthafen ist zukünftig primär der von den geplanten Nutzungen ausgehende Bedarf zu decken. Darüberhinausgehende Angebote mit der daraus resultierenden Nachfrage können Leistungsfähigkeit und flüssigen Verkehrsablauf auf der Straße Am Strande nachhaltig infrage stellen.

Die räumliche Verteilung der vorgeschlagenen P+R-Parkplätze ist ebenfalls in **Abbildung M3** sowie in folgender **Grafik 14** dargestellt. Die beschriebenen Ansätze sollten in einem gesonderten Konzept vertieft werden (Kapazitäten, Anbindung und Wegweisung, Übergang zum ÖPNV, Optimierung der Nutzungsbedingungen/ Tarife und Verknüpfung mit ÖPNV-Tickets).



Grafik 14: Entwicklungen P+R

Darüber hinaus werden im MOPZ folgende Maßnahmen zum ruhenden Verkehr verankert:

- ⇒ Sicherung des Kurzzeitparkens für Einkauf und Versorgung sowie von Hol- und Bringefunktionen in den Stadtteilen unter Beachtung stadträumlicher Gegebenheiten und Aspekte der Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie Sicherheit (Maßnahme **AV-6**)
- ⇒ Erarbeitung bzw. Fortschreibung von Parkraumkonzepten für Stadtteile mit erheblichen Parkraumdefiziten (Maßnahme **RV-3**), z. B. für die Kröpeliner-Tor-Vorstadt und Steintor-Vorstadt.
- ⇒ Umsetzung des Parkraumkonzeptes für Warnemünde gemäß dem aktuellen Planungsstand und schrittweiser Anpassungen bei Maßnahmen der Straßenraumgestaltung oder Änderungen der Rahmenbedingungen (Maßnahme **RV-6**)



Grafik 15: Auszug Parkraumkonzept Warnemünde

7.4 Verkehrssystemmanagement

Der Aufbau eines dynamischen Verkehrssystemmanagements ist eine komplexe Aufgabe. Hier werden die Anforderungen aus verschiedenen Handlungsfeldern des MOPZ verknüpft.

Im Rahmen der Aufstellung des MOPZ wurde aus den Zielvorgaben ein Verkehrssteuerungskonzept für die Hansestadt Rostock abgeleitet, das die Grundlage für das weitere Handeln bildet. Dieses Konzept ist planerisch in Teilmaßnahmen zu untergliedern und kontinuierlich an die tatsächliche verkehrliche und infrastrukturelle Entwicklung anzupassen (**VM-1**). Kernaufgabe dabei ist die Einführung einer netzweiten Verkehrssteuerung, welche zusätzlich zur aktuellen Verkehrssituation in der Hansestadt Rostock den überregionalen Verkehr sowie Umweltfaktoren und Schadstoffemissionen berücksichtigt.

Im Zuge des technischen Ausbaus (**VM-2**) müssen Steuerungssysteme verknüpft und überregionale Informationsquellen angeschlossen werden. Besondere Bedeutung hat die Überführung aktueller Daten in für die Verkehrsteilnehmer entscheidungsrelevante und verkehrsmittelübergreifende Informationen. Der Ausbau des Verkehrssystemmanagements beinhaltet folgende Punkte:

- Steuerungstechnische Verknüpfung der vorhandenen LSA-Verkehrsrechner mit der Verkehrsrechenzentrale des Landes in Malchow, dem LSA-Steuerrechner des Landes und der Datenunterzentrale für Verkehrsdaten der Stadt
- Sicherstellung einer soliden Datenbasis für die online-Steuerung durch Verknüpfung, Ergänzung und Aktualisierung der Systeme zur Verkehrserfassung
- Bereitstellung von Informationen für Mobilitätsplattformen und Mobilitätszentralen
- Implementierung neuer Steuerungsstrategien in der Verkehrsmanagementzentrale und Berücksichtigung komplexer Randbedingungen in der aktiven Verkehrssteuerung:
 - Einbeziehung von Schadstoffprognosen (NO₂) und aktuellen Emissionswerten
 - Einbeziehung saisonaler Anforderungen
 - Einbeziehung der Verkehrslage auf den radialen Zufahrtsstraßen
 - Schaltung angepasster Signalprogramme bei Erkennung von Überlastungen im Netz oder bei gravierenden Verkehrsstörungen
 - Hinweis auf Staus oder Gefahrensituationen mit Hilfe von Verkehrsinformationen
- Implementierung überarbeiteter Signalsteuerungen auf den Koordinierungsstrecken zentraler Verkehrsachsen

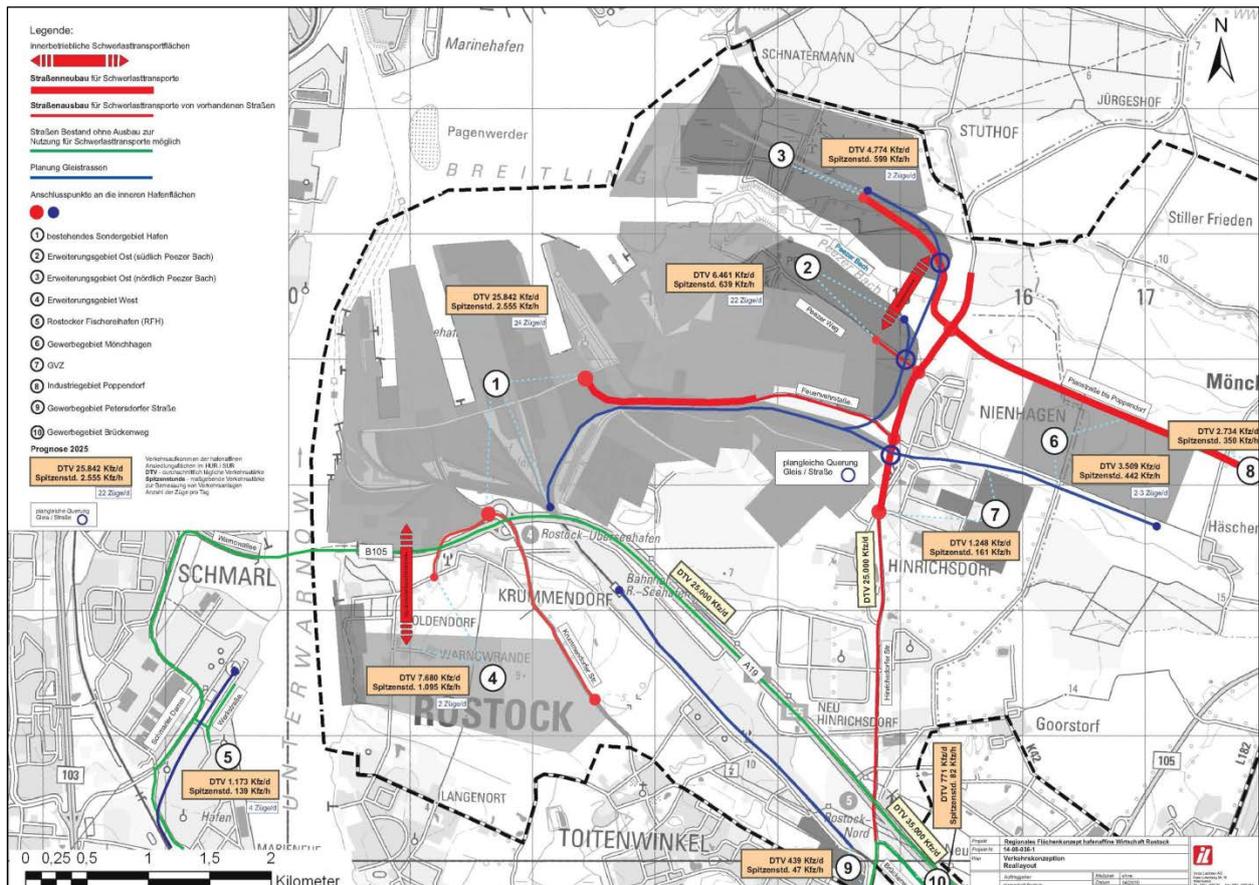
Projektbegleitend zum dynamischen Verkehrssystemmanagement sind zielorientierte und anlassbezogene Führungskonzepte für den Kraftfahrzeugverkehr zu erarbeiten. Dies beinhaltet die Optimierung der wegweisenden Beschilderung in Bezug auf die hinzukommenden dynamischen Informationen und die Beachtung von Aspekten des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung.

7.5 Überseehafen, Wirtschaft und Tourismus

Eine gut funktionierende Wirtschaft ist Voraussetzung für die prosperierende Entwicklung von Stadt und Region und damit auch für den individuellen Wohlstand der Bevölkerung. Deshalb hat die Förderung der lokalen und regionalen Wirtschaft einen besonderen Stellenwert auch bei der Entwicklung des Verkehrssystems.

Grundsätzlich sind alle Maßnahmen der Wirtschaftsentwicklung dienlich, die die Verbesserung der überregionalen und regionalen Erreichbarkeit beinhalten sowie den Erhalt bzw. die Verbesserung der Qualität der innerörtlichen Verkehrsabläufe und Infrastrukturen zum Ziel haben. Dazu zählen Maßnahmen zur Verbesserung des Straßennetzes ebenso wie Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes. Zudem ist zu beachten, dass sich unter den verändernden demografischen Rahmenbedingungen die Wirtschaft heute und noch stärker in der Zukunft nur dann erfolgreich entwickeln kann, wenn durch eine hohe Stadt- und Lebensqualität die Bevölkerung vor Ort gehalten und möglichst noch Zuwanderung erzielt werden kann. Somit besteht die große Herausforderung darin, die Konflikte zwischen wachsenden Wirtschafts- und Schwerverkehren und den Bedürfnissen der Bevölkerung nach Mobilität in einer attraktiven Stadt verträglich zu lösen. Das Maßnahmenportfolio des MOPZ in seiner Gesamtheit wird dieser Herausforderung gerecht, was schließlich auch die Ergebnisse der Szenarienberechnungen zeigen. Unabhängig davon sind folgende Maßnahmen als besonders wichtig für die Förderung der lokalen Wirtschaft einzustufen:

- ⇒ Für die dauerhafte Konkurrenzfähigkeit des Überseehafens Rostock im europäischen Wettbewerb und die Stärkung der maritimen Wirtschaft ist eine weitere Optimierung der Anbindung von der Seeseite besonders wichtig. Die Vertiefung der Fahrrinne zum Überseehafen für Schiffe mit bis zu 16,50 m Tiefgang ist als Projekt W04 im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2016 enthalten.
- ⇒ Darüber hinaus ist im Weiteren zu prüfen, ob und welche Maßnahmen zur Erhöhung der Durchlassfähigkeit des Seekanals erforderlich werden, um der steigenden Belegungsfrequenz und zunehmenden Anforderungen durch Großkreuzfahrtschiffe gerecht zu werden.
- ⇒ Für den Transport übergroßer Güter vom Gewerbegebiet Mönchhagen/ GVZ/ Poppendorf zum Überseehafen ist eine besondere Schwerverkehrstrasse zu schaffen, die auch den Einsatz nicht StVZO-gerechter Fahrzeuge zulässt (Maßnahme **WT-1**).
- ⇒ Darüber hinaus sind die erforderlichen Flächen zur maximalen Förderung des Schienengüterverkehrs zu sichern (Maßnahme **WT-2**). U.a. soll die Möglichkeit der Abfertigung von Langzügen ausgebaut werden. Auch die Sicherung einer potenziellen Bahnanbindung der Hafenerweiterungsflächen Ost und West ist hierunter zu verstehen.



Grafik 16: Auszug Entwurf Seehafengutachten (Stand 07/2016)

- ⇒ Auch für die gewerblichen Bereiche unmittelbar westlich der Warnow von der Neptun-Werft im Norden bis zum Fischereihafen im Süden sind die Potenziale einer verbesserten Erschließung durch die Schiene und Anbindung an das Netz der Deutschen Bahn zu prüfen und die ggf. erforderlichen ergänzenden Flächen zu sichern (Maßnahme **WT-3**).
- ⇒ Für die Optimierung der Rahmenbedingungen für die gewerbliche Wirtschaft ist die Verbesserung der Anbindung von Gewerbe- und Industriegebieten erforderlich, insbesondere für Schmarl/ Marienehe/ Fischereihafen (siehe Maßnahmen K-17, K-18 und K-19). Bei Entwicklung der neuen Hafenerweiterungsflächen Ost und West sind ebenfalls entsprechende Straßenanbindungen zu schaffen. (siehe Maßnahme K-15 und K 16).
- ⇒ Darüber hinaus sind auch alle anderen benannten Maßnahmen zur Verbesserung des Straßennetzes als Maßnahmen im Sinne der Wirtschaft zu verstehen.

Die Maßnahmen im Wirtschaftsverkehr sind in **Abbildung M4** dargestellt.

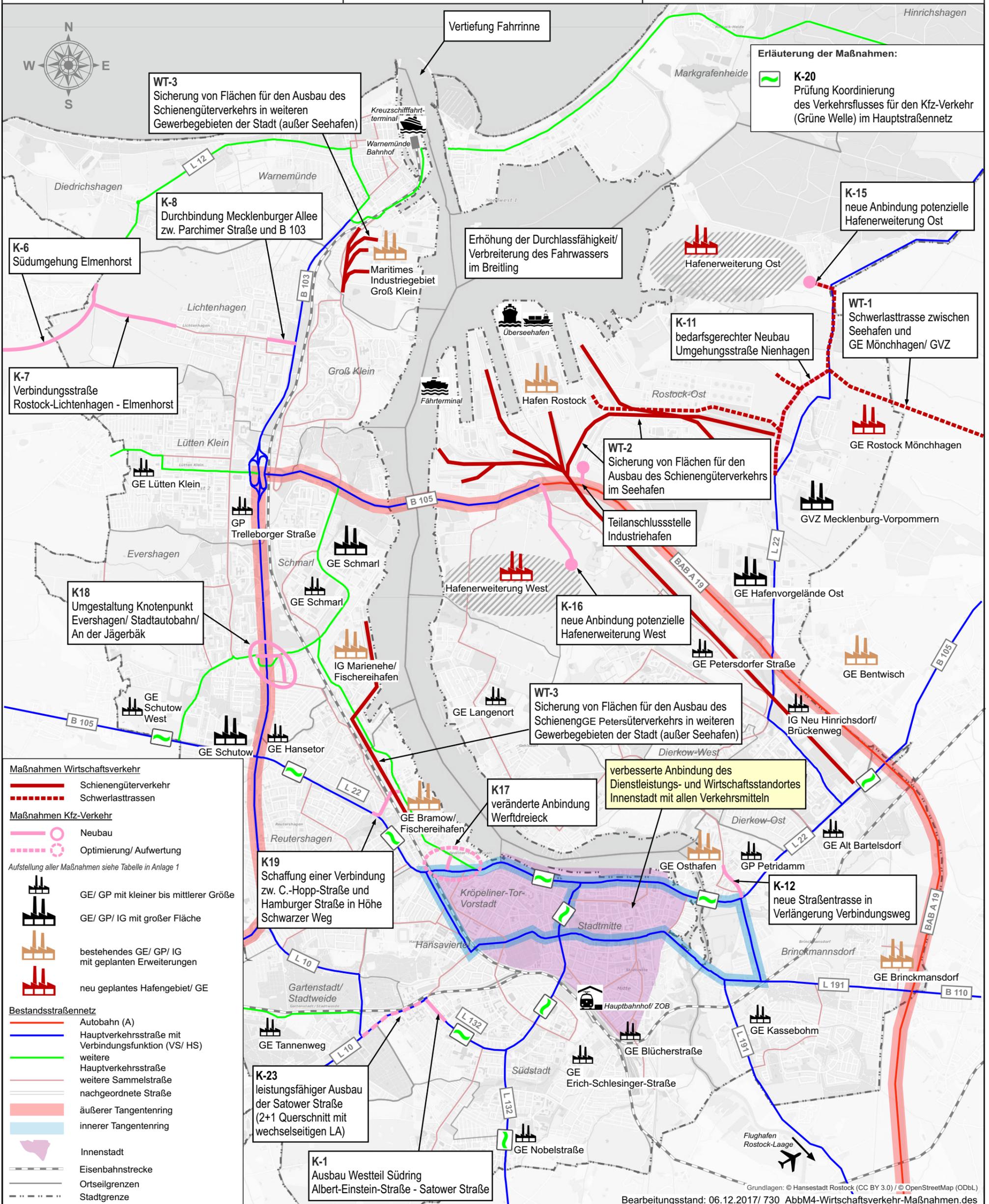
Auch für die spezifischen Belange des **Tourismus** sind zukünftig weitere Optimierungen im Verkehrsbereich vorzunehmen:

- ⇒ Vor dem Hintergrund der Trends im Städtetourismus stellt die weitere Optimierung der Rahmenbedingungen für den touristischen Busverkehr (Maßnahme **WT-4**) eine besondere Maßnahme zur Förderung des Tourismus als für Rostock besonders wichtigen Wirtschaftszweig dar. Dazu gehört die Umsetzung des Reisebuskonzeptes in der Gesamtheit verbunden mit der Optimierung der Stellplätze für Reisebusse im Stadtgebiet und die Prüfung erforderlicher Ausstattungen mit modernen Kommunikationsformen für Reisebusse (insbesondere Stadtzentrum und Warnemünde).
- ⇒ Der Fernbusverkehr spielt eine zunehmende Rolle allgemein und auch für den Tourismus. In einem diesbezüglichen Konzept (Maßnahme **WT-5**) sind auch die Bedingungen für den Fernbusverkehr im Stadtgebiet zu verbessern (Zuweisung entsprechender Halte, Bündelung an wichtigen Schnittstellen des ÖPNV).
- ⇒ Der dauerhafte Erhalt einer guten Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln sowie die deutliche Reduktion der Barrieren in der Verbindung Altstadt – Stadthafen sind zentrale Aufgabe für die Erlebbarkeit der Innenstadt mit ihren touristischen Zielen und Gegenstand zahlreicher Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsmittel und Handlungsfelder.
- ⇒ Der Ausbau des Bahnhofs Warnemünde als einer besonders wichtigen Schnittstelle für den Tourismus mit barrierefreier Verbindung zum Kreuzfahrtterminal stellt auch für den Tourismus eine bedeutsame Maßnahme dar (siehe Maßnahme Ö-16).



Kreuzfahrtschiff in Warnemünde

- ⇒ Für die weitere Entwicklung des touristischen Radverkehrs ist die qualitative Entwicklung des grünen Netzes der touristischen Fernrad- und Radwanderwege sowie des Uferweges fortzuführen (**WT-7**).
- ⇒ Mit der Realisierung des Regionalbahn-Halts Rostocker Heide werden insbesondere die Erholungsgebiete im Rostocker Nordosten (u. a. Köhlerhof) durch den SPNV erschlossen (**WT-6**).



7.6 Entwicklung des Radverkehrssystems

Wenn der Radverkehr vor dem Hintergrund der bereits politisch verankerten Ziele eine noch höhere Bedeutung erlangen und einen höheren Beitrag zu einem in Summe stadtverträglichen Verkehrssystem leisten soll, sind leistungsfähige und gut ausgebaute Radverkehrsinfrastrukturen besonders wichtig. Das vorhandene Radverkehrskonzept beschreibt grundsätzlich die Strategie zur Netzentwicklung und andere Aspekte der Entwicklung des Radverkehrs. Im MOPZ werden noch einmal die wichtigsten Herausforderungen und Maßnahmen herausgegriffen und aktualisiert und damit zu einem integrierten Bestandteil des MOPZ entwickelt. Damit wird auch der hohe Stellenwert des Radverkehrs im Gesamtverkehrssystem verankert. Unabhängig davon bleibt die sukzessive Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes Aufgabe der kontinuierlichen Verkehrsplanung.

Folgende Maßnahmen sind für die nachhaltige Förderung des Radverkehrs von besonderer Wichtigkeit:

- ⇒ Mit der Schaffung von Radschnellwegen gemäß Radverkehrskonzept (Maßnahme **R-1**) wird eine neue Qualität im Radverkehr geschaffen, die dazu führt, dass der Radverkehr einen noch höheren Stellenwert in Rostock erhalten wird als bisher. Hierfür bietet die in Nord-Süd-Richtung bandartige Stadtstruktur von Rostock sehr gute Voraussetzungen. Eine gesonderte Potenzialanalyse weist die positiven modal-split-Effekte der Radschnellwege nach (1 % bezogen auf das gesamte Stadtgebiet). Mit einer noch stärkeren regionalen Vernetzung und ergänzenden Anreizmaßnahmen wird das Potenzial jedoch noch einmal deutlich höher geschätzt.
- ⇒ Die flächenhafte Verbesserung der Bedingungen erfolgt durch den sukzessiven Ausbau der Netze. Dafür sind zahlreiche kleinteilige Netzschlüsse und Verbesserungsmaßnahmen im Detail erforderlich, die im Radverkehrskonzept beschrieben und nach Prioritäten geordnet werden (Maßnahme **R-2**).
- ⇒ Schnelle und das Sicherheitsgefühl der Nutzer deutlich steigernde Effekte werden durch die Einrichtung von Radschutzstreifen auf überbreiten Querschnitten (Maßnahme **R-3**) erzielt, wofür in der Vergangenheit bereits zahlreiche Beispiele geschaffen wurden. Weitere Straßen sind im Rahmen der gesetzlichen Regelungen hinsichtlich der Möglichkeiten zur Einrichtung von Schutzstreifen zu prüfen, z. B. die Ulrich-von Hutten-Straße oder die Güstrower Straße.
- ⇒ Maßnahme **R-4** beinhaltet die weitere Entwicklung von touristischen Radwegen. Beispiel dafür ist vor allem der Uferweg beiderseits der Warnow. Die Maßnahme wurde in der SUP als kritisch bewertet (Vorbehaltsmaßnahme).
- ⇒ Mit der weiteren Entwicklung des grünen Netzes (WT-7) – qualitative Verbesserung der Fernrad- und Radwanderwege sowie des Uferweges – wird ein Beitrag zur Förderung des Tourismus geleistet. Das Netz kann und wird auch im Alltagsverkehr angenommen werden und somit zu einer weiteren Förderung diesem dienen.

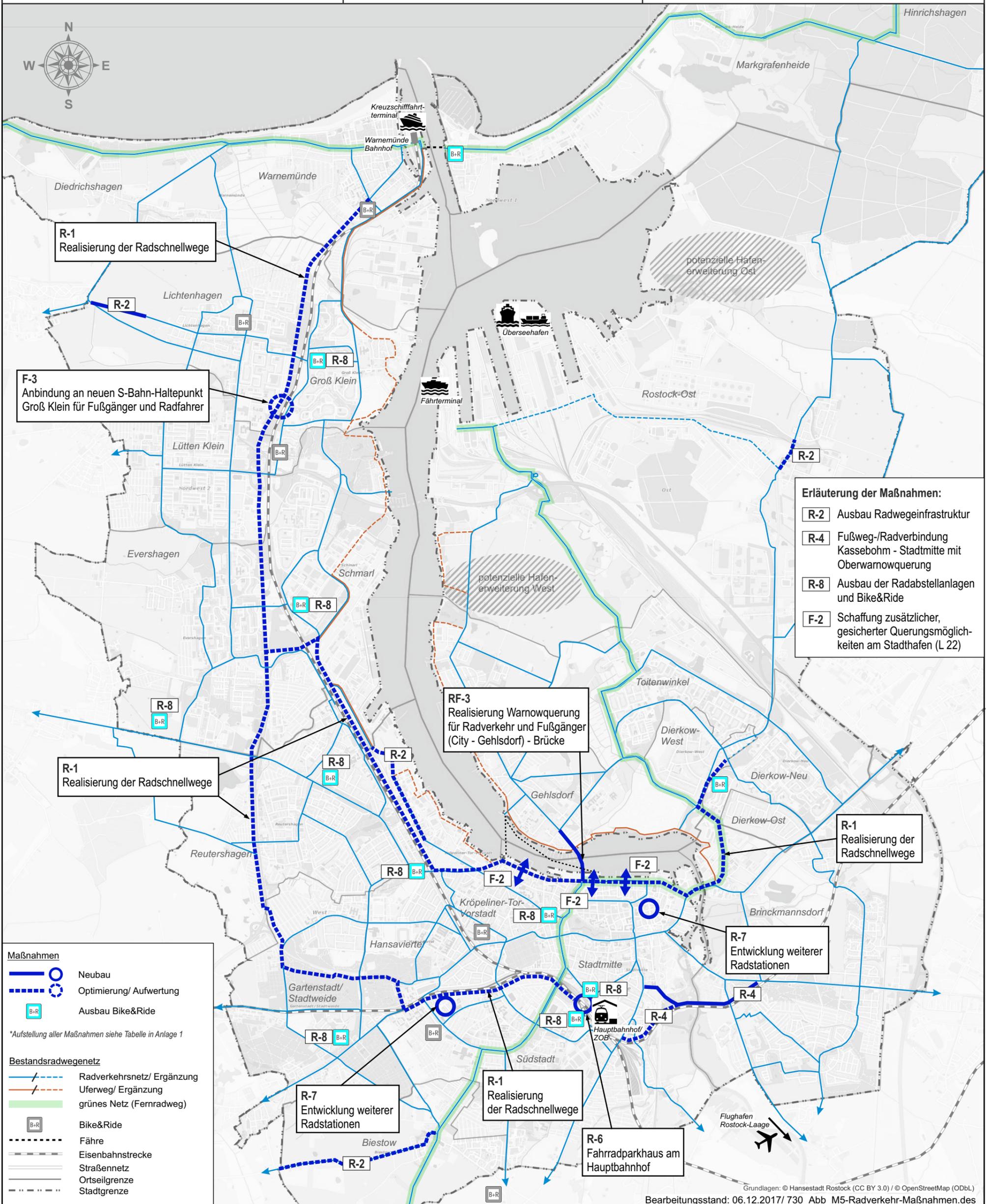
- ⇒ Für die wichtigsten Achsen und Routen ist die bestehende Wegweisung unter Berücksichtigung der Netzentwicklung sukzessive weiterzuentwickeln (Maßnahme **R-5**).
- ⇒ Um die Qualität des Radverkehrs von der Quelle bis zum Ziel sicher zu stellen, sind in Bereichen besonders hohen Radverkehrsaufkommens Radstationen zu entwickeln. Maßnahme **R-6** beinhaltet die Schaffung einer Radstation am Bahnhof (Nord- und/ oder Südseite, auf die auch finanzielle Verantwortung der Bahn für ihre Kunden wird gesondert verwiesen). Maßnahme umfasst **R-7** weitere Radstationen an Aufkommensschwerpunkten wie z. B. in der Innenstadt oder an der Universität.



Grafik 17: Visualisierung Fahrradparkhaus aus Machbarkeitsstudie Radstation Hauptbahnhof Nord (matrix architektur gmbh)

- ⇒ Ergänzend zu den Radstationen sollen weitere nutzergerechte und komfortable Abstellanlagen im Stadtgebiet errichtet und ausgebaut werden, auch in Form von Bike+Ride-Anlagen an wichtigen Haltestellen des SPNV und ÖPNV (Maßnahme **R-8**).
- ⇒ Für eine gute Verknüpfung Radverkehr – ÖPNV sind an Haltestellen des ÖPNV Abstellanlagen in ausreichender Dimensionierung zu installieren, so dass ein kurzer Umstieg vom Fahrrad auf den ÖPNV bzw. umgekehrt gewährleistet ist. In Bereichen und Zeiten, in denen eine Fahrradmitnahme ohne zu erwartende Konflikte mit anderen ÖPNV-Nutzern gegeben ist, sollte die Fahrradmitnahme im ÖPNV ermöglicht werden (Maßnahme **R-9**). Es steht jedoch in der Verantwortung der Mobilitätsdienstleister bzw. Verkehrsunternehmen, das Erfordernis der Einschränkungen zugunsten anderer Nutzergruppen (Rollstuhlfahrer, Kinderwagen) selbst zu prüfen und entsprechende Festlegungen zu treffen.
- ⇒ Über das allgemeine Verwaltungshandeln ist sicherzustellen, dass der Winterdienst auf Radwegen in seinem jetzigen Umfang erhalten und zukünftig auf weitere Haupttrouten mit hohem Aufkommen gemäß Netzentwicklung erweitert wird (Maßnahme **AV-9**).

Die infrastrukturellen Maßnahmen im Radverkehr sind in **Abbildung M5** dargestellt.



7.7 Fußverkehr und Barrierefreiheit

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. Als Maßnahmen für den Fußverkehr werden im MOPZ konkret benannt:

- ⇒ Weitere Schließung von Lücken im Gehwegenetz, sukzessiver Ausbau und Sanierung gemäß laufenden Anforderungen (Maßnahme **AV-10**)
- ⇒ Weitere Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger über Straßen, insbesondere im Hauptverkehrsstraßennetz (Maßnahme **F-1**). Als Mittel hierfür kommen baulich hergestellte Querungen (Mittelinseln), Fußgänger-Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwege an geeigneten Straßen infrage.
- ⇒ Die Verkürzung der Wartezeit an LSA entsprechend der Strategie im Verkehrssystemmanagement und den darin verankerten durchschnittlichen Wartezeiten im Fußverkehr ist in diesem Zusammenhang ebenso zu benennen und in Maßnahme **RF-1** enthalten.
- ⇒ Einen Schwerpunkt stellt die Verbesserung der Querungsbedingungen über die L 22 Straße Am Strande (Maßnahme **F-2**) dar. Hier sind insbesondere folgende Ansätze zu prüfen bzw. planerisch vorzubereiten und unter Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklungen im Stadthafen und weiterer Randbedingungen umzusetzen:
 - Bau einer attraktiven Fußgängerbrücke von der Innenstadt zum Stadthafen als Angebot der barrierefreien Querung der L 22. Denkbar wäre dies beispielsweise in Verlängerung der Fußgängerachse Schnickmannstraße.
 - Einordnung einer zusätzlichen Querung in den jetzt ca. 600 m langen nicht querbaren Bereich zwischen der LSA Höhe Schnickmannstraße und der LSA Grubenstraße. Die Querung sollte eine bestehende Straßenachse aus der Altstadt heraus aufnehmen, wofür grundsätzlich der Burgwall oder die Lagerstraße infrage kämen. Die endgültige Festlegung ist unter Berücksichtigung des Einflusses auf die Grüne Welle im Zuge der Straße Am Strande vorzunehmen.
 - Einordnung einer zusätzlichen Querung im westlichen Bereiches des Warnowufers in Höhe Kehr wieder
- ⇒ Der neue S-Bahn-Haltepunkt Groß Klein (siehe Maßnahme **Ö-19**) ist mit einer niveaufreien Zuwegung für den Fußgänger- (und Rad-) Verkehr von Westen aus über die B 103 zu versehen (Maßnahme **F-3**) (Abbau Barrierewirkung Stadtautobahn und S-Bahn)
- ⇒ Eine wichtige Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs in den Wohngebieten und der Umsetzung der Barrierefreiheit ist die Freistellung der Gehwege in den derzeit überparkten Gebieten, u. a. KTV, Steintorvorstadt und Stadtmitte (Maßnahme **F-4**). Dieses Ziel sollte im Zusammenhang mit Maßnahme RV-3 (stadtteilbezogene Konzepte zum ruhenden Verkehr) umgesetzt werden.
- ⇒ Gemäß UN-Behindertenrechtskonvention hat sich Deutschland zur Gewährleistung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum verpflichtet. Dies betrifft im Verkehrswegenetz vor

- allein die barrierefreie Gestaltung der Anlagen des Fußverkehrs und der Zugangsstellen zum ÖPNV (Maßnahme **F-5**). Barrierefreiheit kommt nicht nur körperlich oder sensorisch eingeschränkten Personen zugute, sondern ebenso Kindern oder Eltern mit Kinderwagen.
- ⇒ Eine durchgreifende Verbesserung der Nahmobilität einschließlich der Gewährleistung der Barrierefreiheit und der Erhöhung von Aufenthaltsqualitäten ist im Maßstab des MOPZ nur ansatzweise möglich. Deshalb sollen für Schwerpunktbereiche, insbesondere den Innenstadtbereich und ausgewählten Wohngebietszentren diese Aspekte in teilräumlichen Verkehrskonzepten vertieft werden (Maßnahme **F-6**). Dabei ist eine Kopplung an gebietsbezogene Förderkulissen anzustreben, um nach Konzepterarbeitung auch einen hohen Umsetzungsgrad zu erreichen.

7.8 Kombinierte Maßnahmen Rad- und Fußverkehr

Eine Reihe bedeutender Maßnahmen kommt dem Radverkehr ebenso zugute wie dem Fußverkehr. Dies betrifft vor allem neue wichtige Wegeverbindungen. Hier sind ergänzend zu den jeweiligen sektoralen Ansätzen folgende Maßnahmen zu benennen:

- ⇒ Verkürzung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für den Fußgänger- und Radverkehr (Maßnahme **RF-1**). Im Kapitel Verkehrssystemmanagement ist auf die Rahmenbedingungen und anzustrebenden Verkehrsqualitäten bereits eingegangen worden.
- ⇒ Rostock ist durch erhebliche stadträumliche Barrieren gekennzeichnet, insbesondere Ober- und Unterwarnow, Stadtautobahn, Hauptverkehrsstraßen sowie Bahnstrecken. In den zuvor beschriebenen Maßnahmen sind zahlreiche zum weiteren Abbau dieser Barrieren enthalten (siehe Maßnahmen K-19, K-22, Ö-16, Ö-23, F-2). Dennoch besteht die Daueraufgabe, ständig nach weiteren Möglichkeiten zum Abbau der Barrieren (**RF-2**) beizutragen, z. B. weitere Querung der Bahntrasse zwischen Lindenpark und Südstadt.
- ⇒ In den Szenarienberechnungen wurde nachgewiesen, dass eine feste Querung (Brücke) zwischen der City- und Gehlsdorf (Maßnahme **RF-3**) mit ihren Auswirkungen auf kurze Wegezeiten einen nachweisbar entlastenden Einfluss auf die östliche Stadteinfahrt im Zuge der L 22 Rövershäger Chaussee aufweist und demzufolge einen positiven Beitrag zum Funktionieren des Gesamtverkehrssystems leistet. Eine entsprechende Studie wurde in der jüngeren Vergangenheit bereits durch Dritte vorgestellt. Die (kurzfristige) Verdichtung des aktuellen Fährangebotes gemäß Maßnahme Ö-23 bzw. ein innovativer Fährverkehr gemäß Maßnahme IM-7 sind potenzielle Zwischenschritte bzw. Alternativen.
- ⇒ Neben der Querung der Unterwarnow zwischen Gehlsdorf und der City stellt eine attraktive Anbindung der östlichen bzw. südöstlichen Stadtteile (Brinckmansdorf, Kassebohm und weiterführend die Ortschaften Kessin, Roggentin und Kösterbeck) an die Innenstadt und Südstadt mit Querung über die Oberwarnow eine die problematischen Verkehrsrelationen entlastende und auch touristisch relevante Wegeverbindung (Maßnahme **RF-4**) dar. Hierfür sind bereits teilweise geeignete Wegestrukturen vorhanden, die weiter auszubauen und durch ein Brückenbauwerk über die Warnow zu ergänzen wären. Die Maßnahme wurde in der SUP als kritisch bewertet (Vorbehaltsmaßnahme).

7.9 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement ist das überwiegend durch nichtinvestive Maßnahmen gekennzeichnete Handlungsfeld, in dem primär die individuelle Mobilität der Verkehrsteilnehmer beeinflusst werden soll. Teilweise wird aber auch die Schaffung geeigneter (teilweise infrastruktureller) Voraussetzungen (z. B. für die Multi- und Intermodalität) dem Mobilitätsmanagement zugeordnet. Als wichtigste dem Mobilitätsmanagement zuzuordnende Maßnahmen des MOPZ seien benannt:

- ⇒ Ausbau des Car-Sharing-Angebotes (Maßnahme **MM-1**). Die Hansestadt Rostock ist hierbei nur mittelbarer Akteur, da das Car-Sharing durch private Anbieter organisiert wird. Die Hansestadt Rostock kann hier insbesondere durch folgende Aktivitäten unterstützend wirken:
 - Bereitstellung von Flächen an geeigneten Standorten allgemein
 - Berücksichtigung von Car-Sharing-Stellflächen an den intermodalen Schnittstellen gemäß Maßnahme Ö-17 und MM-7
 - Verankerung der Bereitstellung von Car-Sharing-Stellplätzen in entsprechenden Bebauungsplanverfahren (B-Pläne, Verkehrs- und Erschließungskonzepte)
 - Aufklärungs- und Imagekampagnen zum Thema Car-Sharing
- ⇒ Das betriebliche und standortbezogene Mobilitätsmanagement stellt eine maßgebliche Möglichkeit zur Beeinflussung des individuellen Mobilitätsverhaltens dar und ist daher unverzichtbarer integraler Bestandteil eines zukunftsorientierten Mobilitätsplanes. Die diesbezüglichen Anstrengungen der Hansestadt sind weiterzuführen und zu verstärken (Maßnahme **MM-2**). Dabei sind alle Einflussmöglichkeiten auf Gesellschaften und Betriebe mit kommunaler Beteiligung zu nutzen, um stärkere Akzente als bislang zu setzen (RSAG, SWRAG, WIRO, HERO etc.).
- ⇒ Als Anreiz zur stärkeren Nutzung des ÖPNV bereits in den Stadt-Umland-Beziehungen sind die Jobticket-Angebote stadtübergreifend unter Einbeziehung des Verkehrsverbundes Warnow (und mittelfristig auch darüber hinaus) zu erweitern (Maßnahme **MM-3**). Die Erweiterung des Gültigkeitsbereiches des Semestertickets auf das VVW-Gebiet ist zu prüfen (Maßnahme **MM-4**). Auch die Realisierung von P+R bereits vor den Toren der Stadt bzw. die frühzeitige Wegweisung – insbesondere auf stadtrandnahe P+R-Plätze – sowie die attraktive SPNV-/ ÖPNV-Anbindung an die Innenstadt führen zu einer weiteren Verbesserung des Stadt-Umland-Verkehrs.
- ⇒ Zur Steigerung der Kundenfreundlichkeit im Hinblick auf die Nutzbarkeit des Gesamtsystems ÖPNV sowie auch unter Nutzung ergänzender Mobilitätsdienstleistungen (Car-Sharing und Fahrradverleih) sind die vorhandenen Kundendienstleistungen und Internetplattformen zu einem verkehrsmittelübergreifenden Angebot als Mobilitätszentrale und Mobilitätsportal informationsseitig zusammenzuführen (Maßnahme **MM-5**).
- ⇒ Der Zugang zu den von der Mobilitätszentrale/ Mobilitätsportal angebotenen bzw. vermittelten Mobilitätsdienstleistungen soll über die Einführung einer elektronischen Mobilitätskarte gebündelt und damit vereinfacht werden (Maßnahme **MM-6**).

- ⇒ Das Mobilitätsmanagement zielt auch darauf ab stärker intermodale und multimodale Mobilitätsstile zu fördern (Maßnahme **MM-7**). Die entsprechenden Ansätze hierfür finden sich u. a. auch in den Maßnahmen RV-2, Ö-15, und Ö-17 wieder.
- ⇒ Die Erstellung eines kommunalen Mobilitätsmanagementkonzeptes (Maßnahme **MM-8**) wurde parallel zur Aufstellung des MOPZ bereits geleistet. Die maßgeblichen Maßnahmen wurden in Strategie- und Handlungskonzept integriert. Diese werden demnach auch dem periodischen Monitoring und ggf. erforderlichen Evaluierungen unterworfen.



Grafik 18: Broschüre zum Mobilitätsmanagement der Hansestadt Rostock von signon/ IVAS

- ⇒ Das Mobilitätsmanagement bietet im Zusammenhang mit Elektromobilität, Radverkehr und Umweltfragen weiterhin ein hohes Potenzial zur Generierung von Fördermitteln des Bundes oder der EU, die zusätzlich zu den kommunalen Mitteln zur Erreichung der Ziele des MOPZ eingebracht werden können. Dies wurde in der Vergangenheit in Rostock erfolgreich praktiziert und sollte in konkreten Projekten auch zukünftig weitergeführt werden. Die personellen und finanziellen Ressourcen sind an diese Anforderungen und Potenziale anzupassen (Maßnahme **MM-9**).

Insbesondere für die Maßnahmen MM-3 bis MM-6 ist der Verkehrsverbund Warnow als maßgeblicher Akteur gefordert.

7.10 Innovative Mobilität

Innovation auf dem Gebiet Mobilität wird heute meistens im Zusammenhang mit Elektromobilität verwendet. Aus diesem Grund hat die Hansestadt Rostock im Jahr 2015 eine Elektromobilitätsstrategie erarbeitet, deren wichtigste strategischen Ansatzpunkte und Maßnahmen in den MOPZ übernommen und durch weitere konkretisierte Ansatzpunkte ergänzt werden. Folgende Maßnahmen sind zu benennen:

⇒ Bereitstellung Ladeinfrastrukturen und Stellflächen für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum sowie öffentlich nutzbaren Parkierungs- und Abstellanlagen für e-Autos und Pedelecs als Beitrag zur Stärkung der individuellen Elektromobilität (Maßnahme **IM-1**). Dies beinhaltet u. a. folgende Teilaspekte:

- Ausweisung von gesonderten Stellplätzen und Ausstattung mit Ladeinfrastrukturen für e-Autos an den intermodalen Schnittstellen gemäß Maßnahme Ö-15 (Hauptbahnhof) und Ö-17 sowie an den P+R-Parkplätzen



Elektrofahrzeug der Hansestadt Rostock

- Ausstattung zu errichtender Radstationen und ergänzender Radabstellanlagen gemäß den Maßnahmen R-6, R-7 und R-8 mit Lademöglichkeiten für Pedelecs
 - Schaffung von Lademöglichkeiten für Pedelecs an ausgewählten öffentlichen Einrichtungen (Rathaus, Haus des Bauwesens, ggf. weitere)
 - Einwirkung auf die Betreiber von Parkhäusern und Tiefgaragen zur Installation von Lademöglichkeiten für e-Autos
 - Erteilen der grundsätzlichen Genehmigung des Ladens von Pedelec-Accus am Arbeitsplatz für Mitarbeiter der Stadtverwaltung und kommunaler Betriebe
- ⇒ Insbesondere in der derzeitigen intensiven städtebaulichen Entwicklungsphase ist seitens der Stadt darauf hinzuwirken, dass Elektromobilität in Projekten der Wohnraumentwicklung sowie auch bei gewerblichen Vorhaben berücksichtigt wird (Maßnahme **IM-2**). Dies bedeutet u. a. Sicherung einer ebenerdigen Abstellung der (deutlich schwereren) Pedelecs einschließlich der Schaffung ortsnahe Ladeinfrastrukturen, Integration von e-Car-Sharing in Bebauungspläne etc.
- ⇒ Aber auch im Bereich neuer Antriebstechniken und alternativer Treibstoffe sollte Rostock die aktuellen Entwicklungen beobachten, testen und bei Erfolg weiter etablieren.

- ⇒ Das „elros“-Projekt der RSAG (vollautomatisches Vermietungssystem für Pedelecs) ist umfassend zu evaluieren und in geeigneter Form weiterzuführen (Maßnahme **IM-3**). Dafür wäre insbesondere die Vereinfachung des Zugangs, z. B. unter Nutzung einer elektronischen Mobilitätskarte gemäß Maßnahme MM-6, anzustreben. Bei entsprechendem Eignungsnachweis kann das System zu einem stadtweiten Leihradsystem erweitert werden. Standorte für entsprechende Angebote sind u. a. die ÖPNV-Verknüpfungspunkte gemäß den Maßnahmen Ö-15 und Ö-17 sowie auch ausgewählte P+R-Standorte.



elros-Station in Rostock-Warnemünde

- ⇒ Die Stadt wird die RSAG weiterhin darin unterstützen Fahrzeuge mit innovativen Antriebstechniken im Stadtverkehr zu testen und somit für den potenziellen Dauereinsatz vorzubereiten (Maßnahme **IM-4**).
- ⇒ Die Stadtverwaltung kann und sollte Vorreiter bei der Nutzung emissionsarmer Fahrzeuge sein (Maßnahme **IM-5**). Dazu gehören sowohl der Einsatz elektrisch betriebener Pkw als Dienstfahrzeuge wie auch die verstärkte Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs. Für die bessere Organisation sollte ein zentrales Fuhrparkmanagement der Stadtverwaltung eingeführt werden. Die entsprechenden Grundlagen sind im Beratungskonzept zum betrieblichen Mobilitätsmanagement bereits grundlegend beschrieben.
- ⇒ Die Etablierung umweltfreundlicher Wirtschafts- und Lieferverkehre (Maßnahme **IM-6**) richtet sich auf verschiedene Verkehrsmittel aus. Im Focus stehen dabei elektrisch betriebene Fahrzeuge der verschiedenen Logistikunternehmen, vernetzte Radlieferdienste mit der Nutzung von e-bikes als Lastenräder und perspektivisch ggf. auch der Einsatz einer Güterstraßenbahn auf den Gleisen der RSAG (unter den derzeitigen strukturellen Rahmenbedingungen eher unwahrscheinlich).
- ⇒ Elektromobilität ist nicht nur eine Technik für Landverkehre, sondern kann grundsätzlich auch für Fährverkehre auf der Warnow eingesetzt werden. Die aktuelle Studie zum Warnow-Hopper bietet hierfür einen sehr innovativen Ansatz, der in einer ersten Phase als attraktiver Fährverkehr zwischen Gehlsdorf und der City eingerichtet werden könnte (Maßnahme **IM-7**). In diesem Zusammenhang sind jedoch folgende weiterführende Aspekte zu beachten:

- Eine elektrisch betriebene Fähre nach dem Vorbild des Warnow-Hoppers bedeutet nicht unerhebliche Investitionen in die Fahrzeuge einerseits und die Haltestelleninfrastrukturen andererseits. Deshalb ist frühestmöglich nach externen Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen, da ein wirtschaftlicher Betrieb dieser Fähre bei Vollübernahme der Investitionskosten ohne Förderung nicht dargestellt werden kann. Die Fähre könnte als Pilotprojekt dienen, in welchem technische Aspekte getestet und weiterentwickelt werden.
- Kann die Elektrofähre erfolgreich etabliert werden, sollte sie sowohl den bestehenden Fährverkehr (Maßnahme Ö-23) als auch die als Langfristmaßnahme konzipierte Brücke Gehlsdorf-City (Maßnahme RF-3) ersetzen.
- Die Lage der Anlegestellen beiderseits der Warnow ist auf die Erreichung maximaler Fahrgastpotenziale auszurichten. Eine attraktive und innovative Anlegestelle würde fast zwangsläufig direkt in den Stadthafen gehören und sollte die weiterführende Achse zur Innenstadt mit niveaufreier Querung der L 22 aufgreifen. Eine gute Verknüpfung mit dem ÖPNV sollte aber geschaffen bzw. aufrecht erhalten werden (Straßenbahn Kabutzenhof).
- Die spätere Ausweitung auf einen Warnowlängsverkehr kann eine optionale Ergänzung darstellen, die jedoch insbesondere ein touristisches Angebot darstellt.



Grafik 19: Konzept Neptun Hopper (Quelle: Neptun Ship Design GmbH)

- ⇒ Warnemünde mit seinen spezifischen touristischen Anforderungen stellt ein geeignetes Einsatzfeld für elektrische Busverkehre (Maßnahme **IM-8**) dar. Die damit verbundene Reduktion von Lärm und Luftschadstoffen dient der weiteren Verbesserung des Images als attraktiver Ort des Tourismus. Grundlegende Bedingungen und Voraussetzungen für den Einsatz von Elektrobusen in Warnemünde sind im Konzept kommunales Mobilitätsmanagement beschrieben und verschiedene Varianten entwickelt worden. Auf dieser Grundlage sollte ein Elektrobusverkehr baldmöglichst aufgenommen werden, um dem innovativen Anspruch noch gerecht werden zu können.

7.11 Ergänzende Teilkonzepte und Untersuchungsbedarfe

In der Vergangenheit wurden in Rostock bereits zahlreiche Konzepte für städtische Teilgebiete bzw. zu ausgewählten Themen von Mobilität und Verkehr erarbeitet, die sehr unterschiedliche Stände aufweisen. Der Mobilitätsplan Zukunft stellt einen Rahmenplan dar, welcher nicht alle dieser Teilkonzepte in der dort gebotenen Detaillierung aufgreifen und integrieren kann. Daher ist der Mobilitätsplan Zukunft auch in den Folgejahren durch untersetzende Konzepte zu ergänzen bzw. sind korrespondierende Konzepte zu aktualisieren. Dabei sind diese Konzepte noch stärker auf die mit dem MOPZ verbundenen Zielstellungen auszurichten und bestehende Planungen entsprechend fortzuschreiben. An dieser Stelle sind insbesondere folgende Unterlagen zu benennen:

Fortschreibung Radverkehrskonzept

Bereits im Jahr 1996 wurde ein umfassendes Radverkehrskonzept für die Hansestadt Rostock aufgestellt. Die letzte Fortschreibung erfolgte im Jahr 2013, wobei eine sehr umfangreiche Einbeziehung von Akteuren und Interessengruppen sowie der Kommunalpolitik stattfand. Aus dem MOPZ-Prozess sowie auch aus ergänzenden Untersuchungen zu den Radschnellwegen ergeben sich weitere Anregungen, die in einer nächsten Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus sind die Erkenntnisse aus den periodischen Evaluierungen in Form des Radverkehrsberichtes einzuarbeiten.

Der Umsetzung von Schlüsselmaßnahmen für den Radverkehr wird jedoch eine deutlich höhere Bedeutung zugemessen als eine zeitnahe Konzeptfortschreibung. Ansatzpunkte dafür sind im Handlungskonzept benannt.

Strategie ruhender Verkehr und Park+Ride

Auf Grund der Bedeutung des ruhenden Verkehrs für die Erreichbarkeit der Hansestadt Rostock, seiner Funktion als Steuerungsinstrument und wegen der teils sehr problematischen stadträumlichen Wirkungen sollte eine den MOPZ vertiefende Strategie des ruhenden Verkehrs aufgestellt werden, in welche auch die Weiterentwicklung des Park+Ride integriert wird.

Vertiefende integrierte verkehrliche Stadtteilkonzepte

Vertiefende verkehrliche Stadtteilkonzepte dienen insbesondere einer Verbesserung der verkehrlichen Situation in einem bestimmten Stadtteil/ -areal. Bekannte Defizite der verkehrlichen Erschließung, Anbindung und Organisation werden hier kleinräumig untersucht und sollen der Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. auch der Nahmobilität dienen. Auslöser für die Erstellung verkehrlicher Stadtteilkonzepte können neben erkannten Defiziten z. B. größere Investitionsvorhaben darstellen, die Einfluss auf die verkehrlichen Zustände haben.

Zu nennen wäre hier insbesondere die vertiefende verkehrliche Ergänzung und Qualifizierung des Strukturkonzeptes für das Seebad Warnemünde.

Stadtteilkonzept für den ruhenden Verkehr

Bereits in der Vergangenheit wurden für ausgewählte Stadtteile Konzepte für den ruhenden Verkehr erstellt. Diese Konzepte sind für weitere Stadtteile mit defizitären Zuständen im Bereich des ruhenden Verkehrs zu erarbeiten und bei Bedarf fortzuschreiben. In Abhängigkeit der stadtteilbezogenen oder -übergreifenden Entwicklungen sind solche Konzepte u. a. für die KTV, Steintorvorstadt sinnvoll.

Nahverkehrsplan Stadt und Region

Hinsichtlich des öffentlichen Personennahverkehrs kann der MOPZ nur die mittel- und langfristigen Grundsätze und Leitlinien vorgeben. Die konkrete Angebotsgestaltung und Prioritätenbildungen bei der weiteren Ausgestaltung der Barrierefreiheit, tariflicher Fragestellungen etc. sind im zur Fortschreibung anstehenden Nahverkehrsplan vertiefend zu untersetzen. In diesem werden die Belange der Pendler explizit berücksichtigt und Maßnahmen für eine verbesserte Stadt-Umland-Beziehung entwickelt.

Integration der Erkenntnisse/ Maßnahmen MOPZ in Fortschreibung LRP und LAP

Strategie und Maßnahmenkonzept nehmen so weit wie möglich auf die bereits im Luftreinhalteplan sowie im Lärmaktionsplan formulierten Maßnahmen Bezug bzw. übernehmen diese dort soweit möglich gänzlich. Bei der Fortschreibung dieser Umweltraumpläne sind wiederum die aus dem MOPZ resultierenden Erkenntnisse und Maßnahmen zu berücksichtigen.

Verkehrliche Bewertung des Flächennutzungsplanes

Insbesondere in Phasen intensiver Stadtentwicklung sind frühzeitige Erkenntnisse zur Nutzbarkeit der im FNP ausgewiesenen Flächen wichtig, um frühzeitig Entwicklungspotenziale für Einzelflächen und die verkehrlichen Voraussetzungen bzw. Folgen in einen stadtverträglichen Einklang bringen zu können. Deshalb wäre eine frühzeitige verkehrliche Potenzialbewertung der Entwicklungsflächen sinnvoll.

7.12 Räumliche Handlungsschwerpunkte

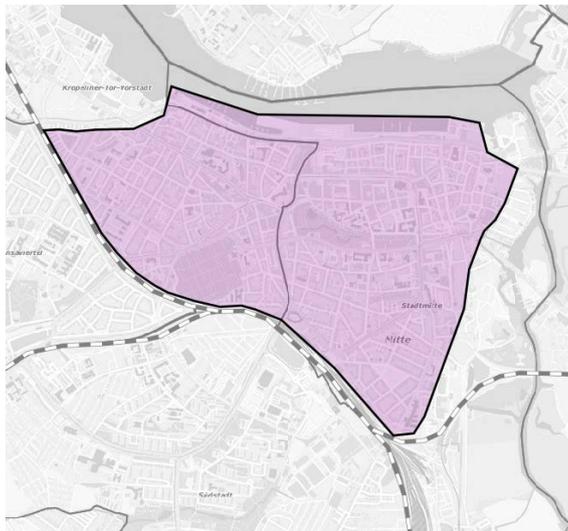
7.12.1 Vorbemerkungen

Die zuvor beschriebenen Strategien und Maßnahmen sind vollständig und logisch hergeleitet. Durch ihre Gliederung nach Handlungsfeldern und Verkehrsträgern ist der mit dem MOPZ verfolgte integrierte Ansatz jedoch nicht mehr in vollem Maße erkennbar. Deshalb werden nachfolgend für vier – gemeinsam mit den am MOPZ-Prozess beteiligten Akteuren – herausgearbeitete räumliche Handlungsschwerpunkte die gebietsbezogenen Handlungsansätze noch einmal anschaulich zusammen geführt.

7.12.2 Innenstadt

Das Funktionieren der Innenstadt als wichtigstem Standort von Einzelhandel und Dienstleistungen in Rostock hängt maßgeblich von ihrer Erreichbarkeit (mit allen Verkehrsmitteln), aber auch von ihren (innenstadt-)spezifischen Qualitäten (insbesondere der stadträumlichen Qualitäten und der Attraktivität des Aufenthaltes) ab.

Die Innenstadt von Rostock ist relativ klar abgegrenzt und beinhaltet das Straßennetz zwischen Unterwarnow – Warnow – Bahnanlagen. Über die L 22 und den Mühlendamm im Osten, den Südring sowie über Parkstraße und Hamburger Straße im Westen ist die Innenstadt straßenseitig angebunden. Im ÖPNV ist die Innenstadt ebenfalls gut erreichbar. Es verkehren alle Straßenbahnlinien durch die Innenstadt, zahlreiche Buslinien tangieren sie bzw. verknüpfen an zentralen Haltestellen mit dem Straßenbahnverkehr.



Grafik 20: Abgrenzung der Innenstadt von Rostock

Eine bestmögliche Erreichbarkeit der Innenstadt kann nur sichergestellt werden, wenn eine nachhaltige Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Zusammenwirken mit den Kfz-Verkehr beeinflussenden Maßnahmen dazu führt, dass das Straßennetz nicht durch Quell- und Zielverkehre der Innenstadt überlastet wird. So paradox es erscheinen mag – die Begrenzung

der Stellplatzkapazitäten, ihre finanzielle Bewirtschaftung und nicht zuletzt die unterschiedliche Priorisierung von Nutzergruppen (Vorrang von Bewohnern und Gästen) sind entscheidende Voraussetzungen für eine gute Erreichbarkeit.

Neben den netzweit wirkenden Maßnahmen zur modalen Beeinflussung zugunsten des Umweltverbundes sind vor allem folgende integrierte Ansätze zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Innenstadt hervorzuheben:

- ⇒ Ausbau des **P+R-Systems** in Verbindung mit einem attraktiven ÖPNV zur Innenstadt sowie einem optimierten Verkehrssystemmanagement
- ⇒ **ÖPNV**-Beschleunigung mit der Folge kürzerer Fahrzeiten zur Innenstadt.
- ⇒ **Busspur Tessiner Straße** – Mühlendamm und die **Straßenbahnverbindung nach Schutow** bilden eine attraktive ÖPNV-Anbindung der Innenstadt von Osten bzw. Westen.
- ⇒ bessere Einbindung der Innenstadt in das **Radverkehrssystem**
 - Anbindung durch die Radschnellwege und bessere Einbindung in das Gesamtnetz
 - Attraktive Anbindung der östlichen/ südöstlichen Stadtteile mit neuer Querung der Oberwarnow
 - Verdichteter Fährverkehr zwischen Gehlsdorf und der City mit Nutzbarkeit auch für den Radverkehr
 - Zielnahe attraktive Abstellanlagen für den Radverkehr (Radstationen und größere Radabstellanlagen)
- ⇒ Noch bessere **fußläufige Verbindungen** zwischen der Innenstadt und den Nachbarstadtteilen mit folgenden Ansätzen:
 - Verkürzung der Wartezeiten an LSA unter Berücksichtigung der Strategie des Verkehrssystemmanagements unter Beachtung der darin beschriebenen mittleren Wartezeiten an den Querungen des die Innenstadt umgebenden Straßentangentensystems
 - Reduktion der Barrierewirkung der Unterwarnow durch verdichteten Fährverkehr und perspektivisch ggf. eine Brücke von der City Richtung Gehlsdorf
 - Verbesserte Querbarkeit der Straße Am Strande (niveaufreie Querung und/ oder zusätzliche LSA-Querung)
 - Freistellung der Gehwege von ruhendem Verkehr und von darauf befindlichen Werbeanlagen und durchgreifende Barrierefreiheit
 - Weiterführung der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt
- ⇒ Optimierung der LSA und Prüfung weiterer Koordinierungen auf dem Tangentensystem
- ⇒ Vorhaltung einer ausreichenden Anzahl von **Stellplätzen für Besucher** der Innenstadt

7.12.3 Überseehafen

Der Überseehafen ist im Zusammenhang mit den weiteren gewerblichen Flächen im Nordosten der Hansestadt der größte zusammenhängende Bereich für Wirtschaft und Gewerbe mit landesweiter Bedeutung. Dier hierfür entwickelten Maßnahmen verfolgen zwei grundsätzliche Zielstellungen:

- (1) Schaffung bzw. Optimierung der Voraussetzungen für die weitere erfolgreiche Entwicklung des maritimen Wirtschaftsstandortes durch Verbesserung der **Rahmenbedingungen für den Wirtschaftsverkehr**.

Insbesondere sind folgende Maßnahmen zu benennen:

- ⇒ Verbesserung der seeseitigen Anbindung durch die Vertiefung der Fahrrinne
- ⇒ Schaffung der Möglichkeit zur Abfertigung von Langzügen im Güterverkehr
- ⇒ Herstellung einer besonderen Schwerverkehrstrasse zwischen dem Gewerbegebiet Mönchhagen und dem Überseehafen mit der Möglichkeit der Abwicklung nicht StVZO-konformer Großraumtransporte
- ⇒ Leistungsfähige Anbindung der potenziellen Hafenerweiterungsflächen Ost und West an das Straßennetz

- (2) Optimierung der **Anbindung im Personenverkehr** insbesondere für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes als Beitrag zur Steigerung der Standortqualität einerseits und zur Lösung gesamtstädtischer verkehrlicher Fragestellungen andererseits.

Dafür sind im MOPZ insbesondere folgende Maßnahmen enthalten:

- ⇒ Wiedereinführung einer attraktiven SPNV-Anbindung auf den vorhandenen Gleisanlagen und Erweiterung bis zum Skandinavien-Fährterminal
- ⇒ Schaffung eines attraktiven Bus-Verteilerverkehrs im Hafengebiet mit Anbindung an den SPNV als maßgeblicher Voraussetzung für den Erfolg einer nun SPNV-Anbindung
- ⇒ Unterstützung der Bemühungen zur Stärkung des Umweltverbundes durch Einführung eines standortbezogenen betrieblichen Mobilitätsmanagements

Mit den benannten Maßnahmen können Standortqualität und Entwicklungsvoraussetzungen nochmals nachhaltig verbessert werden. Zudem wird ein maßgeblicher Beitrag dazu geleistet, dass das Kfz-Verkehrsaufkommen an den kritischen östlichen Stadteinfahrten Rövershäger Chaussee und Tessiner Straße tendenziell reduziert wird.

7.12.4 Industriegebiet Bramow/ Marienehe, Fischereihafen und maritimes Industriegebiet Groß Klein

Für den industriell/ gewerblich geprägten Bereich westlich der Warnow vom Standort der Werften im Norden bis zum Werftdreieck im Süden gelten grundsätzlich die gleichen Zielstellungen wie für den Überseehafen. Jedoch ist hier die derzeitige Anbindung an das Straßennetz keinesfalls optimal, weshalb die Maßnahmen anders auszurichten sind. Für die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Wirtschaftsverkehr sind folgende Maßnahmen hervorzuheben:

- ⇒ Verbesserte Anbindung an das Straßennetz durch Umgestaltung bzw. Ausbau der Knotenpunkte Werftdreieck und des Knotenpunktes Evershagen/ Stadtautobahn/ An der Jägerbäk (letzterer bereits planfestgestellt)
- ⇒ Ggf. weitere Verbesserung durch eine zusätzliche Anbindung von der Hamburger Straße über den Schwarzen Weg zur Carl-Hopp-Straße mit niveaufreier Querung der Bahnstrecke
- ⇒ Sicherung von Flächen für die Verbesserung der bahnseitigen Anbindung und Erschließung des Gebietes

Die benannten Maßnahmen im Straßennetz kommen nicht nur der Erreichbarkeit im Wirtschaftsverkehr, sondern auch dem Individualverkehr mittels Pkw zugute. Für die Verbesserung der Erreichbarkeit mittels der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind folgende Maßnahmen umzusetzen:

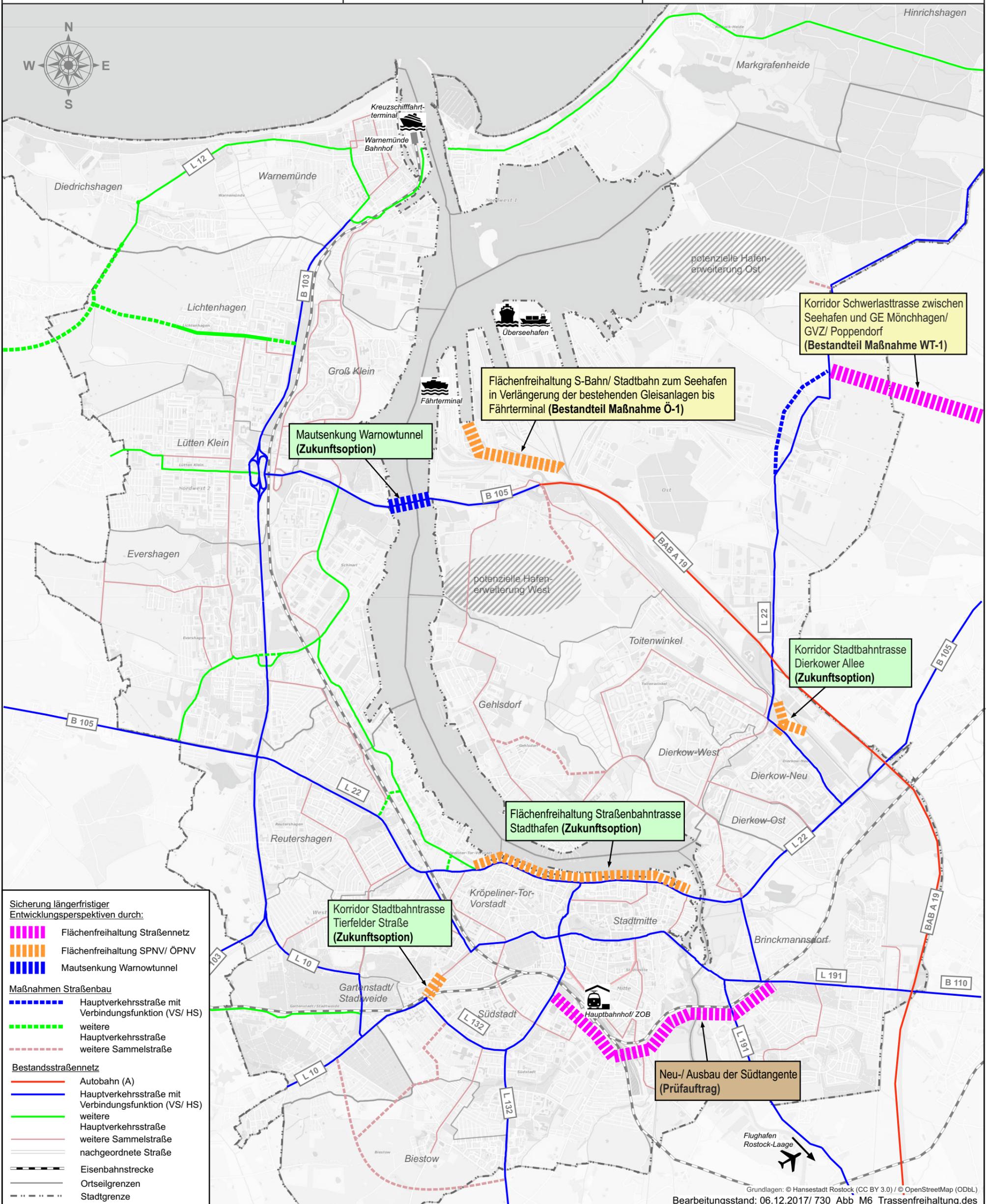
- ⇒ Etablierung und Stärkung der Buslinie im Fischereihafen
- ⇒ Bessere Einbindung des Fischereihafens in das Radwegenetz gemäß dem den MOPZ untersetzenden Radverkehrskonzept

7.12.5 Warnemünde

Warnemünde ist der Stadtteil von Rostock mit der höchsten touristischen Bedeutung. Während die Anzahl der Bewohner hier in den letzten Jahren stabil bis leicht rückläufig ist, erhöhen sich die Anzahl der Hotelbetten und der Urlauber und Tagesbesucherzahlen permanent. Warnemünde ist der Ort mit der höchsten Bedeutung für die Kreuzschifffahrt in Deutschland. Dies führt insbesondere in den Saisonspitzen zu den in der Analyse beschriebenen verkehrlichen Defiziten, weshalb auch hier entsprechende Maßnahmen im MOPZ verankert wurden. Insbesondere sind zu benennen:

- ⇒ Umbau des Bahnhofs Warnemünde mit Erhalt der Fernverkehrsfunktion und mit direkter barrierefreier fußläufiger Verbindung von den Kreuzfahrtterminals über den Bahnhof zur Mittelmole
- ⇒ Weitere Aufwertung des Haltepunktes Warnemünde Werft zum intermodalen Verknüpfungspunkt bzw. zur Mobilitätsdrehscheibe. Neben dem Übergang zum Ortsbus Warnemünde (Entzerrung der Verkehrsströme und Entlastung des Bahnhofs Warnemünde) sollen hier auch Car-Sharing-Stellplätze und Angebote für den Radverkehr geschaffen werden.
- ⇒ Aufwertung des Ortsbusverkehrs durch Einführung einer E-Bus-Linie mit verdichtetem Takt
- ⇒ Prüfung zur dauerhaften Einrichtung einer zusätzlichen separaten Busspur nach Warnemünde auf der B 103 zur Umfahrung von in Spitzenzeiten und in der Saison häufig auftretenden Rückstaus
- ⇒ Entlastung der B 103 durch eine Alternativroute im Straßennetz zu den Stränden und nach Diedrichshagen über die miteinander verknüpften Maßnahmen Durchbindung Mecklenburger Allee zwischen Parchimer Straße und B 103, Verbindungsstraße Lichtenhagen – Elmenhorst und Südumgehung Elmenhorst
- ⇒ Stärkung P+R in Warnemünde mit Anbindung an den Ortsbus
- ⇒ Umsetzung des aktuellen Parkraumkonzeptes
- ⇒ Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrssystemmanagements mit der Zielstellung verbesserter Verkehrslageinformationen (Anreize zur Nutzung von Alternativen zum Pkw), Verkehrssteuerung (LSA) und gegebenenfalls Zufahrtsbeschränkung in den historischen Ortskern
- ⇒ Verbesserung der Attraktivität der Verbindung zwischen Warnemünde und Lichtenhagen – insbesondere in der Saison

Aufbauend auf den sehr vielfältigen Ansatzpunkten des MOPZ wird die Weiterentwicklung und Qualifizierung der bereits detailliert vorliegenden Empfehlungen aus dem bestehenden Parkraumkonzept und dem derzeit in Aktualisierung befindlichen Strukturkonzept vorgeschlagen.



Grundlagen: © Hansestadt Rostock (CC BY 3.0) / © OpenStreetMap (ODbL)
Bearbeitungsstand: 06.12.2017/ 730_Abb_M6_Trassenfreihaltung.des

8. Sicherung längerfristiger Entwicklungsperspektiven

Wie bereits bei den Szenarienberechnungen beschrieben, sind derzeit sehr unterschiedliche zukünftige demografische und damit verbundene verkehrliche Entwicklungen denkbar. Vor diesem Hintergrund sind im MOPZ Handlungsoptionen für die Zukunft offen zu halten. Im Einzelnen beinhaltet dies aus aktueller Sicht folgende Aspekte:

- Eine bessere Nutzbarkeit des Warnowtunnels für den Kraftfahrzeugverkehr stellt nach wie vor eine perspektivische Option dar, bedarf aber keiner spezifischen Flächenfreihaltungen o.ä. Seitens der Hansestadt Rostock sollte angestrebt werden, dass bei Auslaufen oder Anpassung der Verträge und Konzessionen die Möglichkeiten der Mautreduzierung oder – aufhebung geprüft wird.
- Auch wenn der MOPZ das Gesamtkonzept der Stadtbahn im Großraum Rostock vorerst nicht weiter verfolgt, sollten die grundsätzlichen Möglichkeiten seiner Umsetzung offen gehalten werden, u. a. in Form von Flächenfreihaltung.
- Im Prozess der MOPZ-Erarbeitung wurden auch Varianten einer „reduzierten“ Südtangente mit Anschluss an die Herweghstraße oder den Platz der Freundschaft geprüft und hinsichtlich ihrer generellen verkehrlichen Wirkungen als geeignet befunden. In den Berechnungen zu den Szenarien wurde nachgewiesen, dass gemäß den beschriebenen Randbedingungen der Bevölkerungs- und Mobilitätsentwicklung das Maßnahmenportfolio des MOPZ ausreichend und geeignet ist, die Zielstellungen (auch ohne Südtangente) weitestgehend zu erfüllen. Deutlich veränderte Rahmenbedingungen können aber dazu führen, dass Maßnahmen zur Entlastung der (süd-) östlichen Stadteinfahrten eine höhere Priorität erlangen. Deshalb ist kurzfristig eine entsprechende Machbarkeitsstudie für die Südtangente zu erstellen (Maßnahme K-4), in welcher grundsätzliche planerische Fragestellungen, Umweltwirkungen und Kosten betrachtet und die Realisierungschancen realistisch bewertet werden. Ein entsprechender Korridor ist unabhängig vom Ergebnis der Machbarkeitsstudie langfristig freizuhalten.
- Für eine zukünftige Erweiterung des Straßenbahnnetzes in Abhängigkeit von der jeweiligen städtebaulichen Entwicklung besteht für die Teilräume Lichtenhagen/ Warnemünde, Marienehe/ Schmarl/ Groß Klein und Hansaviertel/ Reutershagen weiterer Untersuchungsbedarf. Für den Bereich des Stadthafens ist die Trassenfreihaltung zu prüfen.

Vorgeschlagene Trassenfreihaltungen sind in **Abbildung M 6** dargestellt.

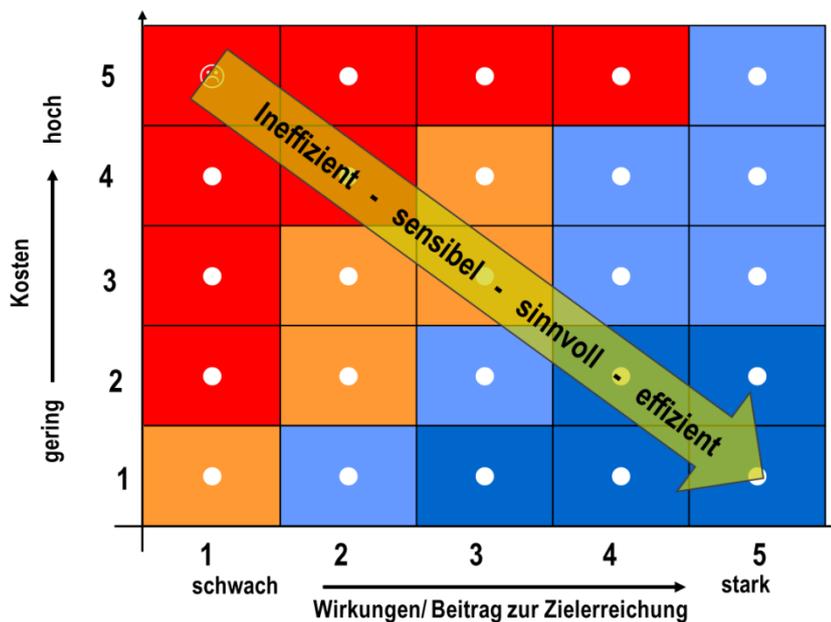
9. Handlungskonzept

9.1 Vorbemerkungen

Das Handlungskonzept soll es vor allem ermöglichen – vor dem Hintergrund der sehr zahlreichen Maßnahmen und verschiedenen Einflüsse – mit einem ausgewogenen Maßnahmenmix und den richtigen Prioritätensetzungen eine zusammenhängende Entwicklung des Verkehrssystems im Sinne der aufgestellten Ziele zu ermöglichen. Dies bedeutet vor allem:

- insbesondere effiziente Maßnahmen mit hoher Priorität voranzubringen
- von Beginn an Maßnahmen aus allen Handlungsfelder und für alle Verkehrsmittel zu berücksichtigen

Effizienz wird dabei gemäß nachstehender Grafik als Verhältnis der Wirkungen bzw. dem Beitrag zur Zielerreichung zu den Kosten aufgefasst. Die Einschätzung der Effizienz der Maßnahmen ist in der vollständigen Maßnahmentabelle im **Anlage 1** enthalten und wird nachfolgend erläutert. Schließlich werden aus der Fülle der Maßnahmen Schlüsselprojekte bzw. Pilotprojekte ausgewählt, die aus Sicht der Verfasser in ihrer Gesamtheit den beiden vorgenannten Kriterien entsprechen.



Grafik 21: Prinzip der Maßnahmenbewertung

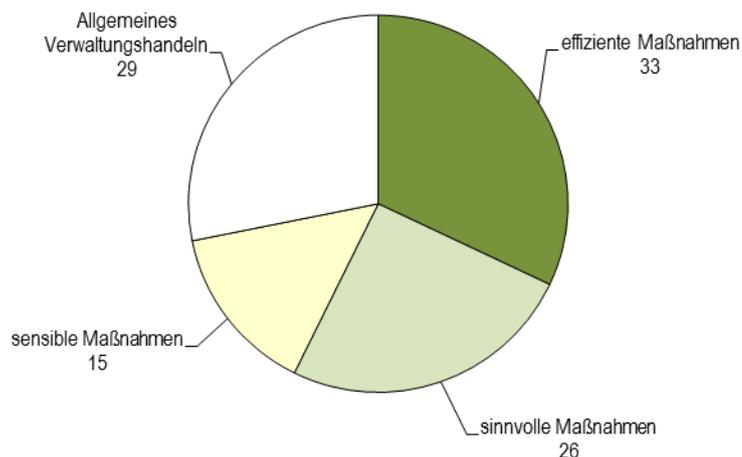
9.2 Prioritätenbildung und Umsetzungszeiträume

In Anlage 1 werden alle abschließenden Maßnahmen des MOPZ tabellarisch zusammengestellt und in einem ersten Schritt hinsichtlich ihrer **Maßnahmeneffizienz** unter Berücksichtigung der Zielbeiträge, der Kosten und ihrer räumlichen Wirkung charakterisiert. Grundlage bildet die gemeinsame Bewertung des MOPZ-Bearbeitungsteams mit der Verwaltung vom Januar 2015, überprüft und fortgeschrieben durch den Gutachter auf der Grundlage der Ergebnisse der Szenarienberechnungen und weiterer Erkenntnisse. Insgesamt ergeben sich die Abstufungen

- Effizient (sehr hoher Zielbeitrags-Kosten-Faktor)
- Sinnvoll (guter hoher Zielbeitrags-Kosten-Faktor)
- Sensibel (noch ausreichender Zielbeitrags-Kosten-Faktor, jedoch mindestens hoher Zielbeitrag zu einem Ziel)
- Ineffizient (geringer Zielbeitrags-Kosten-Faktor)

Ineffiziente Maßnahmen treten kaum noch auf, weil diese im Bearbeitungsverlauf ausgeschlossen wurden. Ausnahme ist die Straßenverbindung von der Hamburger Straße über den Schwarzen Weg zur Carl-Hopp-Straße, die neben zwei weiteren Maßnahmen (Werftdreieck und Kreuzungsbauwerk Evershagen) die Anbindung des Fischereihafens/ IG Bramow an das übergeordnete Straßennetz verbessern soll, aber sehr hohe Kosten und Umsetzungsrisiken beinhaltet.

In der Summe über alle Maßnahmen ergeben sich folgende Einstufungen hinsichtlich der Maßnahmeneffizienz:



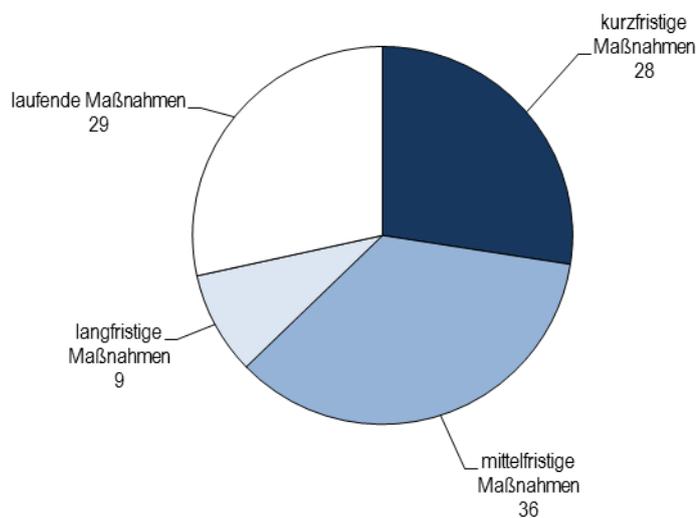
Grafik 22: Zuordnung der Maßnahmen nach Effizienz

Die (vertiefend zu prüfende) Südtangente ist in der Aufstellung nicht (bzw. nur als Machbarkeitsstudie) enthalten, wäre aber aufgrund der hohen Kosten und Umweltwirkungen zumindest der Kategorie „sensibel“ zuzuordnen.

Hinsichtlich der potenziellen/ empfohlenen Umsetzungsfristen erfolgte folgende Unterteilung:

- Laufend – Daueraufgaben der Verwaltung bzw. Maßnahmen und Aufgaben, die ein permanentes Handeln erfordern
- Kurzfristig – Realisierung innerhalb der nächsten fünf Jahre (bis 2022)
- Mittelfristig – Realisierung innerhalb der nächsten 10 Jahre
- Langfristig – Realisierung nach zehn bis 15 Jahren

Etwa ein Viertel der Maßnahmen kann kurzfristigen Umsetzungsfristen zugeordnet werden, fast 40 % mittleren Umsetzungsfristen. Alle weiteren Maßnahmen sind entweder Daueraufgaben mit anteiliger Umsetzung in allen Zeithorizonten oder langfristigen Aktivitäten zuzuordnen.

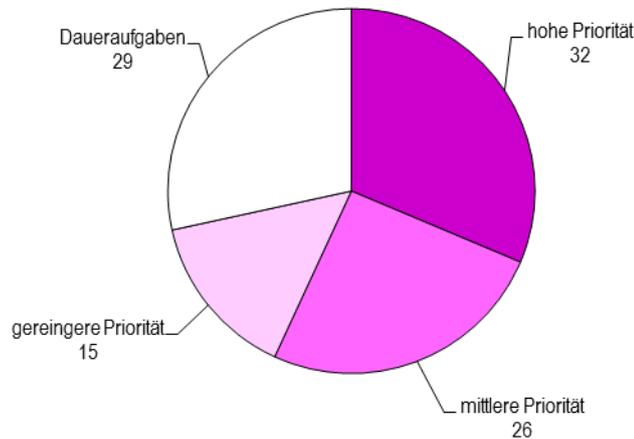


Grafik 23: Zuordnung der Maßnahmen nach Umsetzungsfristen
(ohne in Umsetzung befindliche oder umgesetzte Maßnahmen)

Entscheidend für die Entwicklung des Verkehrssystems sind aber letztendlich die Prioritätensetzungen, die nur mittelbar mit den Umsetzungsfristen zusammenhängen. Maßnahmen können auch dann eine hohe Priorität haben, wenn sie einen umfangreichen Vorbereitungsbedarf aufweisen und daher hinsichtlich ihrer Realisierung in den Mittel- oder sogar Langfristhorizont fallen. Im Umkehrschluss können theoretisch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen auch eine geringere Priorität haben und sind dann entweder hinter anderen kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen einzuordnen oder werden ggf. auch in einen mittelfristigen Umsetzungszeitraum verschoben. In Anlage 1 wird folgende Zuordnung vorgenommen:

- Daueraufgabe – diese Maßnahmen finden sich anteilig in allen Umsetzungszeithorizonten wieder
- Priorität hoch – aufgrund der Wirkungen oder Erfordernisse ist eine schnellstmögliche Umsetzung anzustreben. Planerische Vorbereitungen sind demnach umgehend zu veranlassen oder ohne Unterbrechung weiterzuführen

- Priorität mittel – es handelt sich um wichtige Maßnahmen, deren Umsetzung jedoch aus Gründen der personellen und finanziellen Ressourcen hinter anderen Maßnahmen einzuordnen sind
- Priorität geringer – Maßnahmen mit geringeren Wirkungen, die aber dennoch sinnfällig sind



Grafik 24: Zuordnung der Maßnahmen nach Prioritäten
(ohne in Umsetzung befindliche oder umgesetzte Maßnahmen)

Fast ein Drittel der Maßnahmen weist jeweils eine hohe bzw. mittlere Priorität auf. Daueraufgaben und Maßnahmen mit geringerer Priorität machen fast 40 % des Gesamtumfanges aus.

Da auch nicht alle prioritären Maßnahmen von Beginn an mit gleicher Intensität (weiter-)verfolgt werden können, werden nachfolgend aus dieser Gruppe Schlüsselprojekte bzw. Pilotmaßnahmen mit großen Wirkungen im Sinne der Ziele des MOPZ sowie auch großer öffentlicher Wahrnehmung herausgearbeitet. Dabei sind auch Teilprojekte aus Daueraufgaben enthalten.

9.3 Schlüsselprojekte und Pilotmaßnahmen

Im Folgenden werden 13 Schlüsselmaßnahmen des MOPZ beschrieben, deren Umsetzung im Fokus der nächsten Zeit stehen sollte. Für jedes Handlungsfeld des MOPZ sind ein bzw. zwei Schlüsselprojekte mit hoher Priorität herausgearbeitet worden. Sollte aus derzeit nicht absehbaren Gründen eines der Schlüsselprojekte gestoppt oder nicht weiter verfolgt werden können, so ist aus den hoch prioritären Maßnahmen eine Folgemaßnahme als Schlüsselprojekt zu benennen und zu bearbeiten.

9.3.1 Umbau Werftdreieck (Maßnahme K-17)

Am Werftdreieck besteht unbestritten ein hoher Umbaubedarf, der aus Aspekten der Leistungsfähigkeit, der Verkehrssicherheit, Aspekten der Erreichbarkeit (insbesondere des Fischereihafens) sowie städtebaulichen Veranlassungen resultiert. Vorbereitende Planungen liegen bereits vor. Die Maßnahme ist wie folgt zu charakterisieren:

- Sinnvolle Maßnahme mit positiven Beiträgen zu acht Zielen
- Kosten in Höhe von ca. 5 Mio € (Stand Vorplanung)
- Umsetzungszeitraum kurzfristig (bis 5 Jahre)
- Priorität hoch, zügige Weiterplanung bis Herstellung Planrecht vorgeschlagen

9.3.2 Verbindungsstraße Lichtenhagen – Elmenhorst (Maßnahme K-7)

Zur Entlastung der Verbindung der B 103 nach Warnemünde stellt die Verbindungsstraße Lichtenhagen – Elmenhorst eine wichtige Voraussetzung dar. Die Umsetzung dieser Maßnahmen eröffnet die Möglichkeit einer leistungsfähigen rückwärtigen Erschließung von Warnemünde für den Kfz-Verkehr und ÖPNV über diese Route. Die Maßnahme ist wie folgt zu charakterisieren:

- Sinnvolle Maßnahme mit positiven Beiträgen zu sieben Zielen
- Kosten in Höhe von ca. 4,5 Mio €
- Umsetzungszeitraum kurzfristig (bis 5 Jahre)
- Priorität hoch

9.3.3 Straßenbahnverbindung Reutershagen – Ostseepark/ Schutow (Maßnahme Ö-4)

Von den investiven Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV erscheint insbesondere die Straßenbahnverbindung von Reutershagen nach Schutow/ Ostseepark als Schlüsselprojekt geeignet. Im Gegensatz zu den Maßnahmen der Straßenbahnanbindung von Biestow oder des Überseehafens nimmt diese Maßnahme Bezug auf bereits bestehende Fahrgastpotenziale, und weniger auf zukünftige Entwicklungen. Somit ist auch bei kurzen Realisierungszeiträumen mit einer hohen Verkehrsnachfrage zu rechnen.

Entsprechend **Anlage 1** wurde die Maßnahme folgendermaßen eingestuft:

- Effiziente Maßnahme mit hohem Zielerreichungsbeitrag zu insgesamt acht von 14 Zielen
- Kosten in Höhe von ca. 8 Mio € (erste Grobschätzung MOPZ)
- Abschätzung der betrieblichen Kosten erst nach Voruntersuchung möglich
- Umsetzungszeitraum mittelfristig, da großer Vorbereitungs- und Planungsaufwand
- Priorität hoch, kurzfristiger Untersuchungsbeginn wird vorgeschlagen
- Möglichkeit der Kombination mit weiteren Maßnahmen, insbesondere RV-2 mit P+R-Platz in Schutow und Ö-17 Aufwertung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten (hier mit Regionalbusverkehr)

9.3.4 Straßenbahnringerschließung Biestow (Maßnahme Ö-5)

Sofern die Planungen dieses Stadtteiles weiterhin ein sehr hohes Fahrgastpotenzial aufweisen, ist die Erschließung des Wohngebietes Biestow mit Straßenbahn als weitere Maßnahme im ÖPNV prioritär zu betrachten und voranzutreiben. Die Maßnahme ist durch folgende Eckwerte gekennzeichnet:

- Sinnvolle Maßnahme mit hohem Zielerreichungsbeitrag zu insgesamt acht Zielen
- Kosten in Höhe von ca. 8,7 Mio € (erste Grobschätzung MOPZ)
- Umsetzungszeitraum mittelfristig, da großer Vorbereitungs- und Planungsaufwand
- Priorität hoch (in Abhängigkeit der Realisierung des Vorhabens Biestow, kurzfristiger Untersuchungsbeginn wird vorgeschlagen)

9.3.5 Umsetzung 1. Baustein des netzbasierten Steuerungskonzeptes (Maßnahme VM-2)

Für die Einführung eines netzbasierten Steuerungskonzeptes ist die Ortsdurchfahrt der L 22 mit dem hochbelasteten Straßenzug Am Kanonsberg und dem Umweltschwerpunkt Grubenstraße ein geeigneter Anwendungsfall. Die Einbeziehung der innerstädtischen Verkehrslage in die Steuerung und die Berücksichtigung der Kfz-bedingten Schadstoffemissionen bieten gerade dort ein hohes Potenzial für Verbesserungen. Der Handlungsbedarf wurde in der Analyse deutlich gezeigt. Die Maßnahme kann wie folgt gekennzeichnet werden:

- Sinnvolle Maßnahme mit hohem Zielbeitrag zu fünf von 14 Zielen
- Kosten für diesen Baustein werden ca. 100.000 € geschätzt
- Umsetzungszeitraum für den 1. Baustein kurzfristig möglich

9.3.6 Koordinierung des Verkehrsflusses für den Kfz-Verkehr für den Abschnitt zwischen Goetheplatz und Warnowufer (Maßnahme K-20)

Für die Einführung neuer Grüner Wellen für den Kfz-Verkehr wäre der Straßenzug Am Vögen- teich – Am Kanonsberg zwischen Goetheplatz und Warnowufer ein geeigneter erster Anwen- dungsfall. Dabei ist allerdings die Strategie des Verkehrssystemmanagements zu berücksichti- gen. Die höchste Priorität besitzt in diesem Bereich der ÖPNV und sollte eine mittlere Wartezeit an den LSA in den Hauptverkehrszeiten von 15 s nicht überschreiten. Der Handlungsbedarf der Grünen Welle für diesen Bereich wurde in der Analyse deutlich aufgezeigt. Die (Teil-)Maßnahme kann folgendermaßen gekennzeichnet werden:

- Sinnvolle Maßnahme mit hohem Zielbeitrag zu fünf von 14 Zielen
- Kosten für diese Teilmaßnahme werden unter 100.000 € geschätzt
- Umsetzungszeitraum kurzfristig möglich, da keine neue LSA-Technik installiert werden muss
- Priorität für ersten Anwendungsfall hoch, ansonsten eher als Daueraufgabe verstehen
- Zielstellungen aus anderweitigen Maßnahmen – insbesondere des Verkehrssystemmana- gements – so weit wie möglich beachten (insbesondere RF-1 mit Verkürzung der Warte- zeiten für Fußgänger und Radfahrer sowie Ö-12 ÖPNV-Beschleunigung)

9.3.7 Realisierung der Radschnellwege (Maßnahme R-1)

Die Realisierung der Radschnellwege stellt vor dem Hintergrund des planerischen, baulichen und finanziellen Gesamtumfanges eine Aufgabe dar, die in mehrere Teilabschnitte zu zerlegen ist. Als Abschnitt mit einem sehr positiven Kosten-Wirkungs-Faktor wurden die Abschnitte zwischen Südstadt und Barnstorfer Wald sowie zwischen Schmarl und Holbeinplatz identifiziert. Die Teil- maßnahmen weisen folgende Charakteristik auf:

- Sinnvolle Maßnahme mit hohem Zielerreichungsbeitrag bei 6 Zielen
- Die Kosten für beide Abschnitte belaufen sich nach Berechnung der PTV AG in der be- nannten Untersuchung im Abschnitt Hauptbahnhof Süd – Barnstorfer Ring auf ca. 4 Mio € und im Abschnitt Schmarl – Holbeinplatz auf ca. 940.000 € ohne Berücksichtigung poten- zieller Fördermöglichkeiten des Bundes und des Landes.
- Kurzfristige Umsetzung für ersten Realisierungsabschnitt Südstadt – Barnstorfer Wald an- streben und dafür umgehend erste Stufen der Objektplanung auslösen, die Planungen für den Abschnitt Schmarl – Holbeinplatz sind ebenfalls prioritär voranzutreiben
- Priorität hoch

9.3.8 Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof (Maßnahme R-6)

Rostock als Stadt mit einer sehr hohen Zahl von Ein- und Auspendlern verfügt über äußerst günstige Voraussetzungen für die Nutzung eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof. Entsprechende Studien liegen bereits seit 2012 vor. Das Projekt ist folgendermaßen zu kennzeichnen:

- Sinnvolle Maßnahme als Bestandteil der Verbesserung des B+R-Systems
- hoher Zielbeitrag mit neun von 14 Zielen
- Kosten gemäß Machbarkeitsstudie ca. 2,5 Mio €, Förderquote 75 bis 100%
- Umsetzung kurzfristig anstreben, jedoch bei erforderlichen Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG bzw. privatem Betreiber ggf. langwieriger
- Kostenbeteiligung der DB AG oder Dritter anstreben
- Projekt mit hoher Priorität
- Einordnung in die Bemühungen zur Gesamtentwicklung des Hauptbahnhofes als Mobilitätsdrehscheibe denkbar und wünschenswert

Abweichend bzw. ergänzend zur vorliegenden Machbarkeitsstudie ist eine Einordnung ggf. auch auf der Südseite des Bahnhofs sinnvoll (siehe städtebaulicher Entwurf VIELMO 2016/ 2017).

9.3.9 Fußgängerplateau am Stadthafen zur Schaffung einer zusätzlichen gesicherten Querungsmöglichkeit (Maßnahme F-2)

Die Schaffung einer attraktiven fußläufigen Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Stadthafen trägt maßgeblich zu einer Verbesserung der Bedingungen im Fußgängerverkehr bei. Die Achse in Verlängerung der Schnickmannstraße ist als niveaufreie Querung der L22 vorgesehen. Die Maßnahme ist folgendermaßen zu kennzeichnen:

- Maßnahme mit Zielbeitrag zu vier von 14 Zielen
- Kosten der niveaufreien Querung je nach baulicher Ausbildung 1 – 3 Mio € (Abschätzung im Rahmen des MOPZ)
- Mittelfristige Umsetzung bei kurzfristigem Planungsbeginn
- Hohe Priorität für eine attraktive Anbindung des Stadthafens an das Stadtzentrum
- Abhängig von der städtebaulichen Entwicklung

9.3.10 Verkürzung Wartezeiten für den Fußgänger- und Radverkehr im Bereich zwischen Stadthafen – Innenstadt – Vögenteichplatz (Maßnahme RF-1)

Die Verkürzung der Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer stellt eine „Sammelmaßnahme“ dar, die in einzelne Teilaufgaben zu zerlegen ist. Als geeignete Anwendungsfälle wurden hier die L 22 Straße Am Strande, aber auch weitere Barrieren in der Innenstadt identifiziert. Auf die im Kapitel zum Verkehrssystemmanagement benannten und im Weiteren zu verfolgenden Prämissen bei der LSA-Planung wird explizit verwiesen, d. h. in der Hauptverkehrszeit sind prioritär die Anforderungen des ÖPNV und der Grünen Welle im Zuge des inneren Tangentenringes zu berücksichtigen. In den Nebenzeiten (Abend-/ Nachstunden/ Wochenende) ist die Verkürzung der Wartezeit für Fußgänger- und Radverkehr durch kurzzeitige Reaktion auf die Anforderung zu ermöglichen. Die Maßnahme ist folgendermaßen zu kennzeichnen:

- Sinnvolle Maßnahme mit hohem Zielbeitrag zu drei von 14 Zielen
- Kosten der Untersuchung und LSA-Anpassung für den ausgewählten Teilabschnitt zwischen Am Kanonsberg und Zufahrt Aida-Gebäude mit fünf LSA bis ca. 100.000 €
- Kurzfristige Umsetzung innerhalb fünf Jahre möglich
- Hohe Priorität
- Möglichst anteilig Maßnahme F-2 (zusätzliche Fußgängerquerung in Höhe Langestraße oder Burgwall) unter Aufrechterhaltung der Grünen Welle für den Kfz-Verkehr mit einbeziehen

9.3.11 Ausbau Car-Sharing-Angebot (Maßnahme MM-1)

Rostock mit seinen vergleichsweise günstigen Voraussetzungen im Car-Sharing weist bislang nur eine unterdurchschnittliche Präsenz dieses den Umweltverbund ergänzenden Angebotes auf. Die Maßnahme ist folgendermaßen zu charakterisieren:

- Sinnvolle Maßnahme mit hohem Zielbeitrag zu sechs von 14 Zielen
- Für weitere zehn Stationen ohne besondere Ausbauerfordernisse liegen die Kosten (deutlich) unter 100.000 €
- Stufenweise Umsetzung nach Abschnitten kurzfristig möglich
- Priorität hoch
- Mittelfristig Übergang/ Erweiterung zu Maßnahme MM-7 an ausgewählten Standorten möglich (intermodale Verknüpfungspunkte)

Die Rahmenbedingungen für die Einordnung von Car-Sharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum werden sich mit dem neuen Gesetz der Bundesregierung zum 1. September nachhaltig verbessern, so dass eine kurzfristige Umsetzung als möglich erscheint.

9.3.12 Weiterentwicklung des P+R-Systems: Baustein Aufwertung des P+R-Standortes Dierkower Allee (Maßnahme RV-2)

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 Nutzergruppe der Berufspendler. Eine gleichzeitige Stärkung von P+R an allen Standorten ist zwar wünschenswert, aber auch hier aus finanziellen, planerischen und sonstigen Gründen nicht leistbar. Als ein wichtiger und aufzuwertender P+R-Standort wurde der P+R-Platz Dierkower Allee ausgewählt, weil er unmittelbare Auswirkungen auf die östlichen Stadteinfahrten hat. Die Teilmaßnahme kann folgendermaßen charakterisiert werden:

- Sinnvolle Maßnahme mit hohem Zielbeitrag zu acht von 14 Zielen
- Kosten für den P+R-Platz Dierkower Allee bis maximal 500.000 €
- Technische Ausstattung mit Anzeige der ÖPNV-Abfahrten erforderlich (Anzeige bereits auf Rövershäger Chaussee)
- Umsetzung kurzfristig denkbar
- Hohe Priorität

9.3.13 Einführung einer E-Bus-Linie in Warnemünde (Maßnahme IM-8)

Als innovatives Pilotprojekt kommt die Einführung eines elektrischen Linienbusverkehrs in Warnemünde infrage. Hierfür liegen bereits geeignete Voruntersuchungen vor, die in kurzer Zeit zu einem Realisierungskonzept fortgeschrieben werden können. Auch hier besteht eine sehr hohe öffentliche Wahrnehmung. Das Projekt ist folgendermaßen zu charakterisieren:

- Sinnvolle Maßnahme mit hohem Zielerreichungsbeitrag bei sechs von 14 Zielen
- Kosten im Rahmen einer Voruntersuchung auf ca. 600.000 € geschätzt (ohne Fördermittel), können aber bei Einsatz von zwei Fahrzeugen weiter ansteigen, hohe Förderung jedoch wahrscheinlich möglich
- Hohes Image im Urlaubsort Warnemünde
- Umsetzung kurzfristig möglich
- Hohe Priorität

9.4 Kostenstrategie

Infrastrukturen für den Verkehr und Angebote des öffentlichen Nahverkehrs sind ein erheblicher Kostenfaktor, der bei der Ausformung der Strategien und Handlungskonzepte zu beachten ist. Jede Erweiterung von Infrastrukturen verursacht nicht nur erhebliche Investitionen, sondern gleichermaßen auch zukünftige Abschreibungen und Instandhaltungsbedarfe und somit über die Investition hinausgehende laufende Kosten. Dabei sind die Kosten für Erhalt und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur und –angebote bereits heute enorm. So können für das ca. 700 km umfassende Rostocker Straßennetz bei einem Kostensatz von ca. 1,5 € pro Quadratmeter Kosten für die Instandhaltung von über 8 Mio € p.a. veranschlagt werden, für das derzeit etwa 200 km umfassende Radwegenetz bei einem verminderten Kostenansatz (0,5 €/ m²) etwa 0,4 Mio € p.a. Hinzu kommen zahlreiche weitere Kosten wie beispielsweise Betriebs- und Instandhaltungskosten für Lichtsignalanlagen und Verkehrsleit- und Informationseinrichtungen (einschließlich der diesbezüglichen Personalkosten), Kosten für den Unterhalt der P+R-Plätze, Kosten für die Kontrolle der Parkraumbewirtschaftung etc. Dem stehen nur vergleichsweise wenige direkte Einnahmen (z. B. aus der Parkraumbewirtschaftung) gegenüber. Darüber hinaus werden Zuschüsse an die RSAG für die Gewährleistung des städtischen ÖPNV in Rostock geleistet, die derzeit etwa 10 Mio € p.a. betragen.

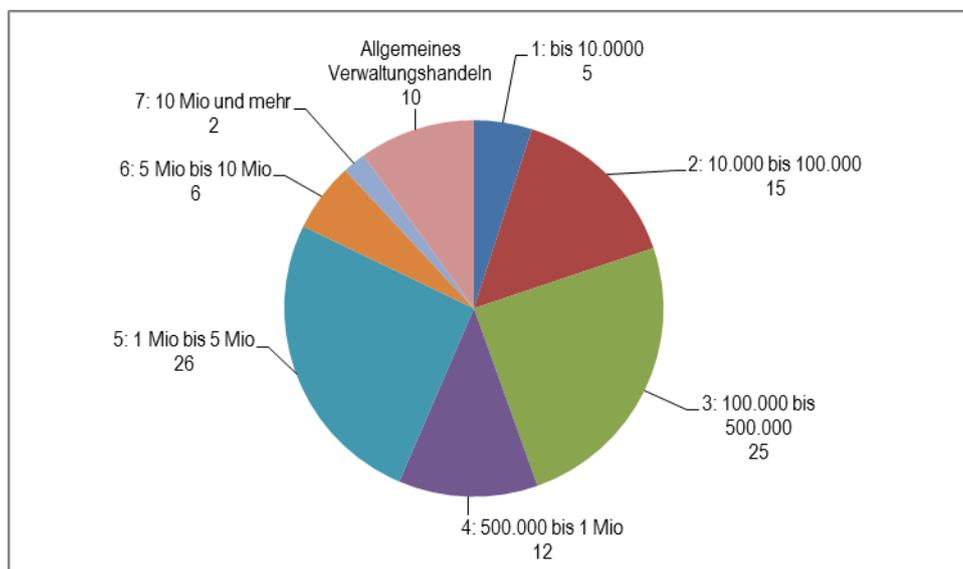
Nicht zuletzt wegen der immensen Kosten für das Verkehrssystem ist der MOPZ dadurch gekennzeichnet, dass er aus der Phase der extensiven Infrastrukturerweiterungen gemäß dem IGVK 1998 überleitet in eine Phase der intensiveren Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen. **Bestandserhalt vor Neubau** ist deshalb die zentrale Maxime der Kostenstrategie.

Dies soll aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch der MOPZ eine Reihe kostenintensiver Maßnahmen enthält. Für die investiven Maßnahmen seien beispielsweise folgende Grobkosten benannt (brutto inkl. MwSt.):

- Verbindungsstraße Rostock-Lichtenhagen – Elmenhorst und Durchbindung der Mecklenburger Allee zwischen Parchimer Straße und B 103: zusammen geschätzt ca. 6,1 Mio € zzgl. ca. 60 T€ jährliche Folgekosten
- Stadtteilumfahrung Gehlsdorf: geschätzt ca. 3,3 Mio € zzgl. ca. 50 T€ jährliche Folgekosten
- Umgehungsstraße Nienhagen: geschätzt ca. 7,5 Mio € zzgl. ca. 110 T€ jährliche Folgekosten
- neue Straßentrasse in Verlängerung Verbindungsweg, geschätzt ca. 3,0 Mio € zzgl. ca. 50 T€ jährliche Folgekosten
- Neubau einer Straßenspanne zwischen Nobelstraße und Satower Straße (für WG Biestow), ca. 7 Mio € zzgl. ca. 100 T€ jährliche Folgekosten
- Neubau einer Straßenverbindung zwischen Straßenspanne Biestow und Südring: ca. 3,1 Mio € zzgl. ca. 50 T€ jährliche Folgekosten

- Leistungsfähiger Ausbau der Satower Straße im 2+1 Querschnitt mit wechselseitigem Linksabbieger: ca. 4,8 Mio € zzgl. ca. 70 T€ jährliche Folgekosten
- Umbau Knotenpunkt Werftdreieck: ca. 5 Mio € zzgl. ca. 75 T€ jährliche Folgekosten
- Umbau Kreuzungsbauwerk Evershagen: ca. 8,5 Mio €, zzgl. ca. 125 T€ jährliche Folgekosten
- Straßenbahn Reutershagen – Schutow: ca. 8,0 Mio € (mit anteiligem eingleisigen Streckenabschnitt)
- Beidseitige Straßenbahnanbindung Biestow: ca. 8,7 Mio €
- Radschnellwege gemäß Schätzung PTV: ca. 12,0 Mio € (inkl. anteiligem Bestandserhalt bestehender Radverkehrsanlagen)

Für weitere Maßnahmen sind die Kosten derzeit kaum abschätzbar, z. B. für die Anbindung der Hafenerweiterungsflächen Ost und West oder die noch zu prüfende Südtangente.



Grafik 25: Zuordnung der Maßnahmen zu Kostenklassen

In Summe wird die Höhe der Investitionen (ohne den bereits benannten Bestandserhalt und ohne potenzielle Maßnahmen nach 2030, für die eine Prüfung oder Trassensicherung erfolgt) auf Kosten zwischen 130 und 160 Mio € (ohne Anrechnung potenzieller Fördermittel) geschätzt. Somit wird deutlich, dass der Mobilitätsplan Zukunft trotz des benannten Schwerpunktes des Bestandserhalts ein sehr engagiertes Investitionsprogramm darstellt, welches sukzessive, in ausgewogenen Teilschritten und unter Berücksichtigung der aktuellen Anforderungen und finanziellen Möglichkeiten umzusetzen ist.

Die Kosten splitten sich nach kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen (ohne allgemeines Verwaltungshandeln) folgendermaßen auf:

Kosten für kurzfristige Maßnahmen

Die Kosten für die kurzfristigen Maßnahmen wurden mit insgesamt ca. 36 Mio. € ermittelt. Zur Einordnung in die städtische Finanzplanung ist jedoch zu beachten, dass förderfähige, investive Maßnahmen im Regelfall mit 50 – 60 %, in Ausnahmen bis 75 % gefördert werden und teilweise auch Maßnahmen Dritter enthalten sind (so z. B. Fahrradparkaus am Hauptbahnhof oder Fähre Gehlsdorf-Innenstadt). Hinzuzurechnen sind hingegen zusätzliche Finanzmittel für jährliche Folgekosten zum Infrastrukturerhalt, die Vorbereitung mittel- und langfristiger Maßnahmen (Planungskosten) sowie die anfallenden Daueraufgaben.

Insgesamt wird ohne Maßnahmen Dritter von Kosten in Höhe von ca. 30 Mio. € für die kurzfristigen Maßnahmen ausgegangen.

Kosten für mittelfristige Maßnahmen

Die Kosten für mittelfristige Maßnahmen wurden insgesamt mit ca. 81 Mio € ermittelt. Davon fallen etwa 50 Mio. € für Maßnahmen in Verantwortung Dritter an (Regional- und S-Bahn-Haltepunkte, Neubau Straßenbahnstrecken, spezifische Maßnahmen im Hafen etc.). In den verbleibenden 31 Mio. € sind ebenfalls zahlreiche investive Maßnahmen enthalten, für die Fördermittel generiert werden können. Hinzuzuschlagen sind wiederum jährliche Folgekosten zum Infrastrukturerhalt, planerische Vorbereitungen von Langfristmaßnahmen sowie die anfallenden Daueraufgaben.

Insgesamt wird ohne Maßnahmen Dritter von Kosten in Höhe von ca. 25 – 30 Mio. € für die Maßnahmen des MOPZ ausgegangen.

Kosten für langfristige Maßnahmen

Die Kosten für die langfristigen Maßnahmen des MOPZ wurden mit insgesamt ca. 25 Mio. € ermittelt, von denen der Großteil investive und damit förderfähige Maßnahmen darstellen. Eine Abschätzung von Förderanteilen ist aus heutiger Sicht sehr schwierig, da sich Randbedingungen laufend verändern.

Aus den ermittelten Zahlen lässt sich ableiten, dass mit einem Mitteleinsatz durch die Stadt Rostock für Investitionen von jährlich ca. 6 Mio € (abzüglich potenzieller Förderungen) die Umsetzung der MOPZ-relevanten Maßnahmen weitgehend finanziell abgesichert werden kann. Diese Kostenermittlung erfolgt ausschließlich für die MOPZ-relevanten Maßnahmen. Die hier dargestellten Kosten verstehen sich zuzüglich der Kosten für das allgemeine Verwaltungshandeln, den Kosten für die laufende Unterhaltung und Instandhaltung sowie weitere Maßnahmen, die nicht im Rahmen des MOPZ bewertet wurden.

9.5 Aufgaben der Verwaltung

Wie bereits in den Kapiteln zur Strategie und zum Maßnahmenkonzept deutlich wurde, sind große Anteile des verkehrsplanerischen Handelns der Verwaltungstätigkeit zuzuordnen. Fast ein Drittel aller Maßnahmen des MOPZ fallen in diese Kategorie. Der größte Teil davon sind Daueraufgaben über alle Umsetzungshorizonte hinweg und bedürfen einer permanenten Bearbeitung bzw. Begleitung.

Auch alle nicht dem allgemeinen Verwaltungshandeln zugeordneten Maßnahmen sind durch die Verwaltung zu begleiten. Dabei sind Aufgabenstellungen zu erarbeiten, die integrative Bearbeitung durch Einbeziehung der anderen Fachämter zu ermöglichen, die Qualität durch fachliche Einflussnahme zu sichern, die kommunalpolitische Befassung durch Zuarbeit entsprechender Unterlagen und Beschlussvorlagen zu ermöglichen und schließlich auch die Umsetzung fachlich zu begleiten.

Für die Aufgaben der Verwaltung sind ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen bereitzustellen und zu sichern.

10. Monitoring, Evaluierung und Berichterstattung

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

Um die Entwicklungen tatsächlich laufend/ periodisch erfassen und darstellen zu können, bedarf es eines Gerüsts an quantitativ zu erfassenden oder qualitativ zu beschreibenden Indikatoren, welches sich soweit wie möglich aus bereits vorhandenen Datenquellen speist. Mit dem Monitoring sind insbesondere folgende Fragestellungen zu beantworten:

1. Entsprechen die aktuellen Rahmenbedingungen noch denen, die bei der Erarbeitung des MOPZ zugrunde gelegt wurden? Hierbei sind vor allem Abgleiche hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung in der Realität mit den Modellannahmen und der Flächennutzung/ räumlichen Verteilung der verkehrserzeugenden Strukturdaten sowie der Mobilität (Teilnahme SrV) vorzunehmen. Haben sich maßgebliche Vorhaben der Flächennutzung geändert, sind welche entfallen oder hinzugekommen? Hat sich die Mobilität in den vergangenen Jahren gemäß den angestrebten Zielen des MOPZ entwickelt
2. Wie ist der Umsetzungsstand des MOPZ? Welche Maßnahmen in welchen Handlungsfeldern wurden umgesetzt? Wie wird der Umsetzungsstand unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen und beabsichtigter zeitlicher Horizonte eingeschätzt?
3. Welche summarischen Wirkungen sind bislang zu verzeichnen? Können diese bereits ausreichend erfasst werden?
4. Gehen die Wirkungen in eine den Gesamtzielen des MOPZ entsprechende Wirkungsrichtung? Oder gibt es erhebliche Abweichungen?
5. Welche Umsetzungshemmnisse sind zu erkennen und wie sind diese zu überwinden? Sind Korrekturen hinsichtlich des Gesamtkonzeptes oder von Einzelmaßnahmen oder von Prioritätensetzungen erforderlich?

Aus den Fragestellungen wird deutlich, dass laufende Datenerfassungen nur einen kleinen Teil des Monitorings darstellen, jedoch eine wichtige Grundlage für die Beantwortung der Fragestellungen sind. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass der Aufwand zur Datengewinnung nicht überhandnimmt und die begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen eher für die Umsetzung der Konzepte als für Zustandsbeschreibungen eingesetzt werden.

Da im MOPZ sehr großer Wert auf die Änderung des Mobilitätsverhaltens gelegt wird, ist die weitere Teilnahme am System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) maßgeblich.

Als Indikatoren für die Beschreibung des Zustandes und der Entwicklungen werden vorerst die Kennwerte gemäß der folgenden Tabelle benannt, die in einer Vertiefung des Monitoringkonzeptes weiter zu untersetzen sind:

Indikator	Datenquelle/ Verantwortlicher	Erhebungsintervall
Wohnbevölkerung in Rostock und Umlandgemeinden	statistisches Landesamt/ Kommunalstatistik	jährlich
Anzahl Hotelbetten		jährlich
Anzahl Ein- und Auspendler	Statistik der BfA für sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	jährlich
Verkehrsmengen (DTV) auf der Autobahn und den umgebenden klassifizierten Straßen	Straßenverkehrszählung des Bundes und der Länder (SVZ)	alle 5 Jahre
Verkehrsmengen im Stadtgebiet (DTV)	(weiter zu ergänzende) Dauerzählstellen im Stadtgebiet	kontinuierlich
Lkw-Verkehr im Stadtgebiet (DTV-SV)	(weiter zu ergänzende) Dauerzählstellen im Stadtgebiet	kontinuierlich
Radverkehrsmengen an ausgewählten Querschnitten	Dauerzählstellen der Hansestadt Rostock und Stichprobenzählungen	jährlich
Reisegeschwindigkeiten im Straßennetz auf ausgewählten Routen	Bluetooth-Zählstellen der Hansestadt Rostock	kontinuierlich
Anzahl Fahrgäste im ÖPNV	Erfassungen der RSAG	jährlich
durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten im ÖPNV	Erfassungen der RSAG	jährlich
Verspätungshäufigkeit im ÖPNV	Erfassungen der RSAG	kontinuierlich
Anzahl/ Anteil barrierefreier Haltestellen im ÖPNV	RSAG/ Hansestadt Rostock	jährlich
Anzahl Job- und Semestertickets	RSAG/ VVW	jährlich
Länge des Straßennetzes nach Kategorien	Amt für Verkehrsanlagen	kontinuierlich
Zustand des Straßennetzes nach Kategorien	Amt für Verkehrsanlagen	kontinuierlich
Länge des Radverkehrsnetzes nach Führungsform	Amt für Verkehrsanlagen	kontinuierlich
Zustand des Radwegenetzes	Amt für Verkehrsanlagen	kontinuierlich
Anzahl der Unfälle und Unfallschwere nach Ort, Kategorie und Beteiligung	Polizei/ Ordnungsbehörde	jährlich
Anzahl öffentlicher Stellplätze der Innenstadt	Amt für Verkehrsanlagen	alle 5 Jahre
Angaben zur Mobilität der Bürger (modal split, Reiseweiten, Zwecke etc.)	System repräsentativer verkehrsbefragungen SrV	alle 5 Jahre
Lärmbelastung der Einwohner	Lärmkartierung	alle 5 Jahre
Luftschadstoffbelastung der Einwohner	Umweltamt	kontinuierlich
Investitionen nach Verkehrsträgern und Neubau/ bestandserhaltenden Investitionen	Amt für Verkehrsanlagen	jährlich

Tabelle 3: Indikatoren für die Beschreibung von Rahmenbedingungen und Zustand

Darüber hinaus sind weitere Kriterien und Möglichkeiten für die Beschreibung des Umsetzungsstandes aus den konkreten Maßnahmen abzuleiten. Dies könnten beispielsweise sein:

- Konkrete Benennung der umgesetzten (investiven) Infrastrukturprojekte und sonstiger Maßnahmen,
- Für Grüne Wellen geprüfte Streckenabschnitte im Straßennetz und bereits umgesetzte Koordinierungen
- Anzahl und konkrete Benennung der Knotenpunkte mit Anpassung der LSA, Beschreibung der Umsetzungsergebnisse (z. B. Verkürzung der Umlaufzeit in bestimmten Zeitbereichen, Auswirkungen auf die mittleren Wartezeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, ...)
- Anzahl neuer Car-Sharing-Fahrzeuge und Abstellplätze
- Benennung der in Bearbeitung oder Überarbeitung befindlichen Studien und Konzepte sowie eingeleiteter Planungen
- Aufzählung der hinzukommenden Betriebe und Einrichtungen mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement etc.

Um ein Nachjustieren zur besseren Erreichung der benannten Ziele zu ermöglichen, sollte innerhalb einer Wahlperiode ein Bericht an die Bürgerschaft erstattet werden. Die bereits praktizierten Berichtsformen (z. B. Umsetzungsbericht zur Lärminderung, Luftreinhaltung, Masterplan 100 % Klimaschutz) sowie der Radverkehrsbericht bieten dafür eine geeignete Grundlage.

Ein erster umfassender Evaluierungsschritt wäre beispielsweise nach Fortschreibung der Einwohnerprognosen des Landes Mecklenburg-Vorpommern sowie den Ergebnissen der nächsten Mobilitätshebungen SrV (Durchführung 2018) sinnvoll, sowie bei neuen Erkenntnissen hinsichtlich der Flächennutzungsplanung in Rostock. Er sollte spätestens innerhalb von 3 bis 5 Jahren erfolgen.

Impressum

Mobilitätsplan Zukunft der Hansestadt Rostock

Abschlussbericht (gemäß Beschluss 2017/BV/2532 vom 6. Dezember 2017)

Redaktionsschluss: November 2018

Auftraggeber:

Hansestadt Rostock

Amt für Verkehrsanlagen

Holbeinplatz 14, 18069 Rostock

Auftragnehmer:

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Alaunstraße 9, 01099 Dresden

Mitwirkende:

urbanus GbR, An der Untertrave 81-83, 83552 Lübeck (Projektsteuerung)

PTV GROUP, Zimmerstraße 67, 10117 Berlin, Germany (Verkehrsmodell und Szenarienberechnungen)

ZebraLog, Chausseestraße 8, 10115 Berlin (Gestaltung/ Betreuung Internetseite www.rostock-bewegen.de)

Fotos:

Hansestadt Rostock (Deckblatt)

Ingenieurbüro IVAS

Urbanus GbR/ Hansestadt Rostock (Fotos Beteiligungsverfahren Seite 4)

Anlage 1

Liste der Umsetzungsmaßnahmen des MOPZ

MN-Nr.: aktuell	Maßnahmetitel	Kurzbeschreibung	Effizienz	1: bis 10.0000 2: 10.000 bis 100.000 3: 100.000 bis 500.000 4: 500.000 bis 1 Mio 5: 1 Mio bis 5 Mio 6: 5 Mio bis 10 Mio 7: 10 Mio und mehr							Umsetzungszeitraum	Priorität
allgemeines Verwaltungshandeln												
- Leistungen/ Aufgaben der Verwaltung, die dauerhaft erforderlich sind												
- für die Leistungen sind Ressourcen (personelle, finanzielle etc.) erforderlich, die für eine Grunderfüllung zur Verfügung stehen, aber für eine Verbesserung des Zustandes entsprechend angepasst werden müssten												
AV-1	Erhalt und Sicherung des Straßennetzes einschl. Nebenanlagen	- Erhalt vor Ausbau - unter Beachtung der Investitionsplanungen der HRO									laufend	Daueraufg.
AV-2	Sicherung Kfz-Verkehrsqualität	- Betrieb Straßennetz - Steuerung Verkehrsablauf im Netz - punktuelle Verbesserungen, Prüfung									laufend	Daueraufg.
AV-3	verstärkte Sanierung/ Umgestaltung verschlissener Straßenabschnitte	- insbesondere im Haupt-, aber auch Nebenstraßennetz - unter Berücksichtigung der Minderung der Lärmbetroffenheiten entsprechend LAP (Petridamm, Neubrandenburger Straße etc.)									laufend	Daueraufg.
AV-4	konsequente Beseitigung von Unfallschwerpunkten	- derzeit u. a. Holbeinplatz, L 22/ Warnowstraße, Warnowallee/ St-Petersburger Straße, Vögenteichplatz, Südring/E.-Schlesinger-Str., Südring/Nobelstraße - stetige Aktualisierung entspr. der Liste MUHS der HRO - Prüfung der Möglichkeiten zur Entschärfung der Unfallschwerpunkte und Umsetzung									laufend	Daueraufg.
AV-5	Prüfung der Knotenpunktgestaltung und -ausbildung insbesondere bei anstehenden Erneuerungsmaßnahmen	- Prüfung Erfordernis LSA - ggf. Umgestaltung vorfahrtsgereget oder Kreisverkehr - Prüfung der Spuraufteilung und Spurlängen anhand der aktuellen Erfordernisse - Berücksichtigung aller Verkehrsarten									laufend	Daueraufg.
AV-6	Sicherung des Kurzzeitparkens für Einkauf/ Versorgung sowie erforderlicher Hol- und Bringfunktionen	- nur stadtteilbezogen erforderlich									laufend	Daueraufg.
AV-7	Erhalt und Sicherung ÖPNV	- Sicherung der derzeitigen ÖPNV-Qualität - Finanzierungssicherung - Substanzsicherung Infrastrukturen - unter Beachtung der Investitionsplanungen der Verkehrsunternehmen									laufend	Daueraufg.
AV-8	kontinuierliche Optimierung der Bedienungsqualität mit ausgewählten Taktverdichtungen inkl. periodischer Anpassung des Liniennetzes und des Fahrtenangebotes	- Anpassung Taktzeiten und Verkehrszeiten entsprechend Nachfrage - Anpassung Linienführung, Fahrtenangebot und Verkehrszeiten entsprechend Nachfrage, Verbesserung Erreichbarkeit und der realen Stadtentwicklung - unter Beachtung der Investitionsplanungen der Verkehrsunternehmen und der Finanzierbarkeit durch den Aufgabenträger									laufend	Daueraufg.
AV-9	Verbesserung des Winterdienstes im Radverkehrshauptnetz	- insbesondere an Haupttrouten und auf Strecken mit hoher Nachfrage/ Aufkommen - Anpassungen an die Netzentwicklung									laufend	Daueraufg.
AV-10	Lückenschlüsse, Ausbau und Sanierungen defizitärer Gehwege und Querungen	- Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger und mobilitätseingeschränkter Personen									laufend	Daueraufg.
AV-11	Optimierung der Verkehrssteuerung	- Turnusmäßige Überprüfung der LSA-Steuerungen und Ausstattung - bei Bedarf Anpassung der Phasenabläufe unter Beachtung der Strategie des Verkehrssystemmanagements, Anforderungen für ÖPNV, Kfz, Fußgänger, Radfahrer									laufend	Daueraufg.

MN-Nr.: aktuell	Maßnahmetitel	Kurzbeschreibung	Effizienz	Effizienz							Umsetzungszeitraum	Priorität
				1: bis 10.0000	2: 10.000 bis 100.000	3: 100.000 bis 500.000	4: 500.000 bis 1 Mio	5: 1 Mio bis 5 Mio	6: 5 Mio bis 10 Mio	7: 10 Mio und mehr		
Kfz-Verkehr												
K-1	Ausbau Westteil Südring Albert-Einstein-Straße - Satower Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfung Erfordernis des Ausbaus anhand aktueller und prognostizierter Verkehrsmengen - 4streifiger Ausbau zw. Albert-Einstein-Straße und Satower Straße - Berücksichtigung der Anforderungen Rad- und Fußgängerverkehr - leistungsfähiger Ausbau Knotenpunkt Südring/ Satower Straße 	sensibel								kurz	hoch
K-4	Machbarkeitsuntersuchung zum bedarfsgerechten Ausbau Südtangente Ost	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfung der verkehrlichen Wirkungen anhand aktueller und prognostizierter Verkehrsmengen - mit Untersuchung zur Anbindung über Herweghstraße oder Platz der Freundschaft mit Warnowquerung durch Ingenieurbauwerk (Tunnel/ Brücke) - mit Untersuchung der Anbindung im Westen zwischen Verbindungsweg und Schwaaner Landstraße - erste Kostenbewertung und Ermittlung der Auswirkungen auf die Umwelt 	sinnvoll								kurz	mittel
K-5	Mautsenkung Warnowtunnel	<ul style="list-style-type: none"> - setzt veränderte Finanzierungsmodelle voraus - Prüfung der Möglichkeiten zur Senkung der Maut - Prüfung der Auswirkungen auf das innerstädtische Straßennetz 	effizient								lang	hoch
K-6	Südmehring Elmenhorst (Maßnahme des Landes MV)	<ul style="list-style-type: none"> - Entlastung von Warnemünde insbesondere in Verbindung mit K 7 	sinnvoll								mittel	mittel
K-7	Verbindungsstraße Rostock-Lichtenhagen - Elmenhorst (Maßnahme des Landes)	<ul style="list-style-type: none"> - verbesserte rückwärtige Anbindung von Warnemünde - unter Nutzung der vorgesehenen Trasse Mecklenburger Allee ab Boizenburger Straße nach Westen 	sinnvoll								kurz	hoch
K-8	Durchbindung Mecklenburger Allee zw. Parchimer Straße und B 103	<ul style="list-style-type: none"> - 2streifiger Ausbau - Verbesserte rückwärtige Erreichbarkeit von Warnemünde - Beseitigung der Eckverkehre - ohne Abbindung Güstrower Straße 	sinnvoll								mittel	hoch
K-10	Stadtteilumfahrung Gehlsdorf	<ul style="list-style-type: none"> - als Umfahrung des Ortskerns und Erschließung der Wohngebiete - Schaffung neuer Trasse - Rückbau der Rostocker Straße zum Geh-/ Radweg 	sensibel								mittel	mittel
K-11	bedarfsgerechter Neubau Umgehungsstraße Nienhagen	<ul style="list-style-type: none"> - Führung (östlich oder) westlich von Nienhagen - in Abhängigkeit mit der Entwicklung der Hafenerweiterung und der Schwerlasttrasse 	sensibel								lang	mittel
K-12	neue Straßentrasse in Verlängerung Verbindungsweg	<ul style="list-style-type: none"> - Führung durch Gewerbegebiet - schlüssige Ordnung des Hauptstraßennetzes (neue Trasse) - Erhöhung Leistungsfähigkeit L 22 am Knotenpunkt Verbindungsweg 	sinnvoll								mittel	mittel
K-14a	Neubau einer Straßenspanne zwischen Nobelstraße und Satower Straße	<ul style="list-style-type: none"> - zur verbesserten Erschließung der Erweiterung Biestow bei erhöhten Einwohnerzahlen - Schaffung einer durchgehenden Verbindung zwischen Nobelstraße und Satower Straße - entlang dieser Trasse Verlauf der Straßenbahntrasse Biestow 	sensibel								mittel	hoch
K-14b	Neubau einer Straßenverbindung zwischen der neuen Straßenspanne Erweiterung Biestow und Südring	<ul style="list-style-type: none"> - zur verbesserten Erschließung des WG Biestow bei erhöhten Einwohnerzahlen - zusätzliche Nord-Süd-Erschließung in Biestow - Die umweltrelevanten Auswirkungen werden beachtet 	sensibel								mittel	geringer
K-15	neue Anbindung potenzielle Hafenerweiterung Ost		sensibel								lang	geringer
K-16	neue Anbindung potenzielle Hafenerweiterung West		sensibel								lang	geringer
K-17	veränderte Anbindung Werftdreieck	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Anbindung Werftstraße und des GE Fischereihafens mit neuem WG (städtebauliche Entwicklung) - Verbesserung der Leistungsfähigkeit und des Verkehrsflusses - städtebauliche Aufwertung des Bereiches am Werftdreieck - Unfallhäufungsstelle - Erhöhung Verkehrssicherheit - Radverkehrsanlagen (Radschnellweg) 	sinnvoll								kurz	hoch

MN-Nr.: aktuell	Maßnahmetitel	Kurzbeschreibung	Effizienz	1: bis 10.0000 2: 10.000 bis 100.000 3: 100.000 bis 500.000 4: 500.000 bis 1 Mio 5: 1 Mio bis 5 Mio 6: 5 Mio bis 10 Mio 7: 10 Mio und mehr							Umsetzungszeitraum	Priorität		
K-18	Umgestaltung Knotenpunkt Evershagen/ Stadtautobahn/ An der Jägerbäk	<ul style="list-style-type: none"> - Umgestaltung zum niveaufreien KP für die Fertigstellung eines kreuzungsfreien äußeren Tangentenringes - Verbesserung der Anbindung IG Schmarl, Marienehe - Verbesserung der Leistungsfähigkeit des KP - Unfallhäufungsstelle - Erhöhung der Verkehrssicherheit - niveaufreie Führung des Radschnellweges über die B 103/ B 105 	sensibel								●	kurz	hoch	
K-19	Schaffung einer Verbindung zw. C.-Hopp-Straße und Hamburger Straße in Höhe Schwarzer Weg	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung einer niveaufreien Verbindung - bessere Anbindung des GE Fischereihafens von der Hamburger Straße - Reduzierung der Barrierewirkung der S-Bahn für Kfz, Rad, Fußgänger 	ineffizient									●	lang	geringer
K-20	Prüfung Koordinierung des Verkehrsflusses für den Kfz-Verkehr (Grüne Welle) im Hauptstraßennetz	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfung von Reisezeiten und bei Bedarf Verbesserung der Koordinierung des Kfz-Verkehrs im Zuge der Haupttrouten durch HRO - u. a. auf folgenden Relationen Ortsdurchfahrt L 22, Südring - Vögenteich - Am Kanonsberg 	sinnvoll	●									laufend	Daueraufg.
K-22	Verbesserung der Verteilerfunktion der Hamburger Straße	<ul style="list-style-type: none"> - bessere Erreichbarkeit der Stadtteile Reutershagen - Prüfung Leistungsfähigkeit und Optimierungsmöglichkeiten an den KP Hamburger Straße unter Berücksichtigung des Einrichtens von LA an ausgewählten KP (Goerdeler Straße, Kunsthalle etc.) 	sensibel		●								mittel	geringer
K-23	leistungsfähiger Ausbau der Satower Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau in einem 2+1-Querschnitt 2 Fahrspuren mit wechselseitigem Linksabbieger sowie Einordnung von Fußgänger- und Radverkehrsanlagen - Verbesserung der Verkehrsqualität 	sinnvoll					●					kurz	hoch

MN-Nr.: aktuell	Maßnahmetitel	Kurzbeschreibung	Effizienz	1: bis 10.0000 2: 10.000 bis 100.000 3: 100.000 bis 500.000 4: 500.000 bis 1 Mio 5: 1 Mio bis 5 Mio 6: 5 Mio bis 10 Mio 7: 10 Mio und mehr							Umsetzungszeitraum	Priorität
Ruhender Verkehr												
RV-1	Anpassung Strategie des Ruhenden Verkehrs	- für die Gesamtstadt Rostock - Anpassung der Parkgebühren (Innenstadt), - Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung, - Vereinheitlichung Tarife, Zonen etc. - Gebührensatzung, Stellplatzsatzung - unter Mitwirkung privater Betreiber	sinnvoll								kurz	hoch
RV-2	Weiterentwicklung des P+R-Systems	- mit Benennung weiterer P+R-Plätze - Ausstattung, Ausschilderung, Information etc. - Einbindung in Verkehrsleitsystem - z. B. Schutow, Dierkow, Brinckmannsdorf mit Verbesserung der ÖPNV-Trassen	sinnvoll								kurz	hoch
RV-3	Erarbeitung bzw. Fortschreibung Parkraumkonzepte in Gebieten mit Parkraumdefiziten	- insbesondere Berücksichtigung von Bewohnerparken - Untersuchungsschwerpunkte u. a. KTV, Innenstadt, Südstadt/ Bahnhofsbereich	sinnvoll								kurz	hoch
RV-5	städtebauliche Entwicklung des Stadthafens <u>ohne</u> Ersatzmaßnahmen für Entfall des Ruhenden Verkehrs	- die Flächen des Stadthafens sollen städtebaulich entwickelt werden - die Stellflächen entfallen ersatzlos (abgesehen der vorhabensbezogenen Stellplätze)	sinnvoll								mittel	geringer
RV-6	Umsetzung Parkraumkonzept für Warnemünde	- Berücksichtigung der aktuellen Stadtentwicklung in Warnemünde und der Anforderungen Tourismus, Erreichbarkeit	sinnvoll								kurz	hoch
Wirtschaft und Tourismus												
WT-1	Schwerlasttrasse zwischen Seehafen und GE Mönchhagen/ GVZ/ Poppendorf	- nutzbar für große - nicht unbedingt StVO-gerechte Fahrzeuge - Prüfung Querung öffentliches Straßennetz - Klärung Verantwortlichkeit (Hero, Stadt, Landkreis, Land)	sensibel								mittel	geringer
WT-2	Sicherung von Flächen für den Ausbau des Schienengüterverkehrs im Seehafen	- im Seehafen - Prüfauftrag HERO	sinnvoll								kurz	mittel
WT-3	Sicherung von Flächen für den Ausbau des Schienengüterverkehrs in weiteren Gewerbegebieten der Stadt (außer Seehafen)	- im Bereich Fischereihafen / Bramow / Marienehe sowie maritimes Gewerbe Warnemünde/ Groß Klein/ Werft - Prüfauftrag Firmen	sinnvoll								kurz	mittel
WT-4	Optimierung der Rahmenbedingungen für touristischen Reisebusverkehr	- weitere Umsetzung Reisebuskonzept - Prüfung der Möglichkeiten für Stand-/ Parkplätze	sensibel								mittel	geringer
WT-5	Verbesserung Qualität Fernbusverkehr für/ in Rostock	- Verknüpfung des Fernbusverkehrs an an zentralen Haltepunkten mit ÖPNV/ SPNV und Regionalbahnen	sensibel								mittel	geringer
WT-6	neuer HP Rostocker Heide	- Regionalbahn-Halt auf der Strecke Rostock - Graal-Müritz - Aufgabenträger Land und DB Netz - grobe Aussagen zu den Potenzialen	sensibel								lang	geringer
WT-7	qualitative Entwicklung des grünen Netzes im Radverkehr	- Ausbau und qualitative Verbesserung der touristischen Fernrad- wege und Radwanderwege sowie des Uferadweges	sinnvoll								lang	geringer

MN-Nr. - aktuell	Maßnahmetitel	Kurzbeschreibung	Effizienz	Effizienz							Umsetzungszeitraum	Priorität
				1: bis 10.0000	2: 10.000 bis 100.000	3: 100.000 bis 500.000	4: 500.000 bis 1 Mio	5: 1 Mio bis 5 Mio	6: 5 Mio bis 10 Mio	7: 10 Mio und mehr		
ÖPNV/ SPNV												
Ö-1	S-Bahn/ Stadtbahn zum Seehafen auf bestehender Trasse	- Ermittlung des Potenzials für eine SPNV-Anbindung des Seehafens unter Beachtung Hafenerweiterungen - bei positivem Ergebnis Reaktivierung S-Bahn/ Stadtbahn ohne neue HP - Taktichte 60 min/ (lt. Zielszenarien 30 min) - Regionalanbindung des Hafens sichern/ verbessern - Feinverteilung im Hafen erforderlich - Prüfung Aufhebung Parallelverkehr Bus	sinnvoll								mittel	hoch
Ö-3	Aufwertung der ÖPNV-Anbindung für die GE im Rostocker Nordosten	- Verbesserung der ÖPNV-Anbindung für den Seehafen mit Hafentwicklungsflächen und weiterer GE-Flächen im Rostocker Nordosten - Busfeinerschließung	sinnvoll								mittel	mittel
Ö-4	Straßenbahnausbau Reutershagen - Schutow (Ostseepark)	- Straßenbahnerschließung Reutershagen - Schutow (Ostseepark) - Kopplung mit P+R-Standort am Endpunkt	effizient								mittel	hoch
Ö-5	ÖPNV-Erschließung der Erweiterung Biestow mit durchgehender Straßenbahnringverbindung	- prognostizierte Einwohner und Potenzial würden durchgängige Straßenbahnringerschließung erfordern (Strab über Südblick, neuer Friedhof) - Modellierung im Korridor entsprechend FNP - Trasse verläuft in der Trasse der geplanten Straßenanbindung Nobelstraße - Satower Straße - Einrichten von zwei zusätzlichen Haltestellen Biestow Süd	sinnvoll								mittel	hoch
Ö-7	Umsetzung mobil 2016 für die RSAG und Regionalbus (Stadt-Umland-Konzept)	- Realisierung der Fahrtenangebote der RSAG und Regionalbus entsprechend dem Konzept mobil 2016	effizient								tlw. umgesetzt	
Ö-8	ÖPNV-Erschließung Kalverrad-Diedrichshagen	- Einrichten einer Bus-Linie von Lichtenhagen nach Diedrichshagen in der Linienführung Kalverrad - Diedrichshagen - bessere rückwärtige Erreichbarkeit von Warnemünde	sinnvoll								mittel	geringer
Ö-9	ÖPNV-Erschließung Fischereihafen	- Einrichten einer Bus-Linie Wertstraße - C.-Hopp-Straße - Fischereihafen - bessere Erschließung der Gewerbestandorte	sinnvoll								umgesetzt	
Ö-10	Busliniennetz besser auf Nachbarschaftsverkehr ausrichten	- Verbesserung der Verknüpfung benachbarte Wohngebiete und Stadtteilzentren (insbesondere Brinckmansdorf - Dierkow - Toitenwinkel)	effizient								laufend	Daueraufg.
Ö-11	Flächenvorhaltung zur Führung der Straßenbahn auf Bahn-Trasse	- in den vorgesehenen Korridoren - Thierfelder Straße, Dierkow und Werftdreieck	effizient								laufend	Daueraufg.
Ö-12	Beschleunigung des ÖPNV	- Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit auf allen Linien (insbesondere Straßenbahn) auf 25 km/h	effizient								laufend	Daueraufg.
Ö-13	ÖPNV-Trasse (Wechselspur, Busspur) Tessiner Straße - Mühlendamm (in Verbindung mit Hochwasserschutz Mühlendamm) bei vorheriger Prüfung und ggf. Einrichtung einer Wechselspursignalisierung für den Bereich des 3-spurigen Mühlendamms	- Prüfung und ggf. Einrichtung einer Wechselspursignalisierung im Bereich des 3-spurigen Mühlendamms - Entwicklung P+R - Verbesserung der Zuverlässigkeit auf den Linien 22, 23 - Taktverdichtung der Linien 22 und 23 auf 10 min - Busspur zu Lasten einer Kfz-Spur stadtauswärts	effizient								kurz	hoch
Ö-14	Verbesserung der Anbindung im Fern- und Regionalverkehr der Bahn (Zuständigkeit Land/ Bund)	- verbesserte Anbindung Hamburg und Berlin - kürzere Reisezeiten ICE - dichtere Takte	sinnvoll								laufend	Daueraufg.
Ö-15	Optimierung des Hauptbahnhofes als Verknüpfungspunkt	- Verknüpfungspunkt für Bahn - ÖPNV - Rad - MIV - CarSharing - Verkürzung der Wege zw. den Verkehrsmitteln (Regionalbus) - Verbesserung der Erreichbarkeit für mobilitäts-eingeschränkte Personen - ggf. Etablierung verkehrsträgerübergreifender Mobilitätszentrale und Aufwertung der Aufenthaltsbereiche	sinnvoll								mittel	hoch

MN-Nr.: aktuell	Maßnahmetitel	Kurzbeschreibung	Effizienz	1: bis 10.0000 2: 10.000 bis 100.000 3: 100.000 bis 500.000 4: 500.000 bis 1 Mio 5: 1 Mio bis 5 Mio 6: 5 Mio bis 10 Mio 7: 10 Mio und mehr							Umsetzungszeitraum	Priorität
Ö-16	Ausbau/ Umgestaltung Bahnhof Warnemünde (Zuständigkeit Bahn/ Hansestadt Rostock)	- mit Anbindung Kreuzfahrtterminal und mit Realisierung IC-Halt	sinnvoll	●							in Um- setzung	
Ö-17	Aufwertung zentraler ÖPNV-Verknüpfungspunkte	- Weiterentwicklung zu Mobilitätspunkten anstreben mit Bike&Ride - Prüfung der erforderlichen Anlagen für ruhenden Verkehr (P+R), Radabstellanlagen, Car Sharing, Informations-einrichtungen etc. - Berücksichtigung der Erreichbarkeit für mobilitäts-eingeschränkter Personen	effizient		●						mittel	hoch
Ö-18	Verdichtung der Haltestellen	- entsprechend der Anforderung aus der Stadtentwicklung - Einhaltung der Mindestbedienstandards der Erreichbarkeiten aus dem NVP - ggf. Verdichtung an besonders nachfrageintensiven Orten	sinnvoll		●						laufend	Daueraufg.
Ö-19	neuer S-Bahn-HP Groß Klein	- Aufgabenträger Land und DB Netz - Berücksichtigung der FG-Querung über die B 103 von Lichtenhagen zum S-Bahn HP Groß Klein (Maßnahme F3)	sinnvoll				●				mittel	mittel
Ö-20	neuer S-Bahn-HP Schmarl	- Aufgabenträger Land und DB Netz	sinnvoll				●				mittel	mittel
Ö-21	neuer HP Unicampus	- Regionalbahn-Halt auf der Strecke Rostock - Wismar - Aufgabenträger Land und DB Netz - grobe Aussagen zu den Potenzialen (- vereinfachte Darstellung im Modell)	sinnvoll				●				mittel	mittel
Ö-22	neuer HP und Verknüpfungspunkt Riekdahl	- Regionalbahn-Halt auf der Strecke Rostock - Stralsund - Aufgabenträger Land und DB Netz - grobe Aussagen zu den Potenzialen	effizient				●				mittel	mittel
Ö-23	Pendelverkehr Unterwarnow	- Einrichten bzw. Attraktivierung des Fährverkehrs auf der Unterwarnow Stadthafen - Gehlsdorf mit zusätzlichen Fährverbindungen und angepassten Takt- und Verkehrszeiten - Optimierung des Betreibermodells aller Fähren auf der Warnow	sinnvoll		●						kurz	hoch
Ö-25	Anschlusssicherung zwischen RSAG und Regionalbus sowie RSAG und DB AG	- Abstimmung der Fahrpläne zwischen RSAG - Regionalbus sowie RSAG - DB AG	sinnvoll		●						laufend	Daueraufg.
Ö-26	verstärkter Ausbau echtzeitbasierter Informationssysteme im ÖPNV	- stetige Ausweitung der DFI-Anzeigen an den Haltestellen und Haltepunkten - stetige Ausweitung/ Verbesserung der echtzeitbasierten Information in den Fahrzeugen (Umsteigezeiten etc.) - Installation/ Etablierung von echtzeitbasierten ÖPNV-Informationen an den P+R-Plätzen (bereits an der Zufahrt)	sinnvoll		●						laufend	Daueraufg.
Ö-27	zielgruppenspezifische Weiterentwicklung attraktiver ÖPNV-Tarife	- u. a. für für Besucher, Touristen, P+R-Nutzer, Senioren, Familien, sozial Bedürftiger	sinnvoll	●							laufend	Daueraufg.
Ö-28	Busspur auf der B 103 nach Warnemünde	- Prüfung einer dauerhaften Einrichtung durch Bau einer zusätzlichen separaten Busspur auf der B 103 nach Warnemünde	sensibel			●					kurz	mittel
Ö-29	Studie zur Stadtbahnanbindung Skandinavian-Fährterminal	- Prüfung der Machbarkeit und der erforderlichen Flächen	effizient	●							kurz	hoch

MN-Nr.: aktuell	Maßnahmetitel	Kurzbeschreibung	Effizienz	Effizienz							Umsetzungszeitraum	Priorität
				1: bis 10.0000	2: 10.000 bis 100.000	3: 100.000 bis 500.000	4: 500.000 bis 1 Mio	5: 1 Mio bis 5 Mio	6: 5 Mio bis 10 Mio	7: 10 Mio und mehr		
Radverkehr												
R-1	Realisierung der Radschnellwege	- Schaffung einer neuen Qualität im Radverkehr - zwei Routen Warnemünde - Reutershagen - Hbf und Evershagen - S-Bahn-parallel - Stadthafen - Dierkow	sinnvoll								kurz	hoch
R-2	Ausbau Radwegeinfrastruktur	- Schließung der Infrastrukturlücken - Netzverbesserung entsprechend Radverkehrskonzept	sinnvoll								laufend	Daueraufg.
R-3	Einordnung von Schutzstreifen bzw. Radstreifen in überbreiten Straßenquerschnitten	- Prüfung der Realisierbarkeit tl. StVO - insbesondere in den Wohngebieten (z.B. Ulrich-von Hutten-Straße)	sinnvoll								kurz	hoch
R-4	Entwicklung von touristischen Radwanderwegen	- entsprechend den touristischen Anforderungen und Voraussetzungen	sensibel								mittel	geringer
R-5	weitere Qualifizierung der Beschilderung	- Wegweisung für Radverkehr gemäß Netzbestand/ Netzentwicklung	sinnvoll								laufend	Daueraufg.
R-6	Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof	- im Zusammenhang mit Aufwertung und Entwicklung eines privaten Betreibermodells des Hauptbahnhofes sinnvoll, aber auch autark möglich	sinnvoll								kurz	hoch
R-7	Entwicklung weiterer Radstationen	- an maßgeblichen Quellen und Zielen mit besonders hoher Nachfrage (z.B. Stadtzentrum, Uni)	effizient								mittel	geringer
R-8	Ausbau der Radabstellanlagen und Bike&Ride	- an maßgeblichen Quellen und Zielen und an Orten mit besonders hoher Nachfrage und unzureichendem Angebot - Bike&Ride an maßgeblichen ÖPNV-Schnittstellen	effizient								mittel	mittel
R-9	Aufrechterhaltung Fahrradmitnahme im ÖPNV	- unter Beachtung der Systemzwänge - unter Berücksichtigung der weiteren Anforderungen (Mitnahme mobilitätseingeschränkte Personen, Kinderwagen, Spitzenauslastung)	sinnvoll								laufend	Daueraufg.

MN-Nr.: aktuell	Maßnahmetitel	Kurzbeschreibung	Effizienz	1: bis 10.0000 2: 10.000 bis 100.000 3: 100.000 bis 500.000 4: 500.000 bis 1 Mio 5: 1 Mio bis 5 Mio 6: 5 Mio bis 10 Mio 7: 10 Mio und mehr							Umsetzungszeitraum	Priorität
Fußgängerverkehr												
F-1	Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger	- Ergänzung von gesicherten Querungsmöglichkeiten insbesondere im Hauptstraßennetz (baulich, gesichert)	sinnvoll	●							lang	mittel
F-2	Schaffung zusätzlicher, gesicherter Querungsmöglichkeiten am Stadthafen (L 22)	- Einrichten von niveaufreien oder niveaugleichen Querungsmöglichkeiten am Stadthafen für eine attraktive Verbindung Innenstadt - Stadthafen	sensibel				●				mittel	mittel
F-3	Anbindung S-Bahn-Haltepunkt Groß Klein für Fußgänger und Radfahrer	- Einrichten Fußgänger- und Radbrücke über die B 103 von Lichtenhagen zum neu zu schaffenden S-Bahn-Haltepunkt Groß Klein	sinnvoll				●				mittel	mittel
F-4	Einleitung von Maßnahmen zur Entfernung des Gehwegparkens	- Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Bedingungen für mobilitätseingeschränkte Personen - Einhalten der Mindestgehwegbreite - Verlagerung ruhender Verkehr auf Fahrbahnniveau - z. B. Stadtmitte - Beachtungen von städtebaulichen Voraussetzungen	sinnvoll	●							kurz	hoch
F-5	Barrierefreie Gestaltung der Straßenräume und ÖPNV-Halte	- bei Umbaumaßnahmen grundsätzliche Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit - Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger und mobilitätseingeschränkter Personen - Beeinflussung des modal splits zu Gunsten des Umweltverbundes	sinnvoll				●				laufend	Daueraufg.
F-6	Erarbeitung teilträumlicher Verkehrskonzepte	- mit dem Ziel Verbesserung der Nahmobilität - Verbesserung der Bedingungen und Erreichbarkeit insbesondere für Fußgänger, mobilitätseingeschränkter Personen - Erhöhung Aufenthaltsqualität - Prüfung möglicher Begegnungszonen in Innenstadt und Wohngebietszentren	sinnvoll	●							kurz	hoch
Fußgänger- und Radverkehr												
RF-1	Verkürzen Wartezeiten an LSA für Fußgänger und Radverkehr	- entsprechend der Priorisierung im Straßennetz und unter Beachtung der Strategie des Verkehrssystemmanagements	sinnvoll	●							kurz	hoch
RF-2	Bessere Durchlässigkeit an stadträumlichen Barrieren für nichtmotorisierten Verkehr	- Bahntrassen, Lindenpark - Südstadt etc.	sinnvoll				●				mittel	mittel
RF-3	Realisierung Warnowquerung für Radverkehr und Fußgänger (City - Gehlsdorf) - Brücke	- alternativ Etablierung innovativer Schiffs- bzw. Fährverkehre mit Kopplung Tourismus	sensibel				●				lang	mittel
RF-4	Fußweg-/Radverbindung Kassebohm - Stadtmitte mit Oberwarnowquerung	- südliche Trasse (Talstraße - Neubrandenburger Straße)	sensibel			●					mittel	hoch

MN-Nr.: aktuell	Maßnahmetitel	Kurzbeschreibung	Effizienz	Effizienz							Umsetzungszeitraum	Priorität
				1: bis 10.000.000	2: 10.000 bis 100.000	3: 100.000 bis 500.000	4: 500.000 bis 1 Mio	5: 1 Mio bis 5 Mio	6: 5 Mio bis 10 Mio	7: 10 Mio und mehr		
Mobilitätsmanagement												
MM-1	Ausbau CarSharing-Angebot	- Ausbau/ Erweiterung der Stellplätze/ Stationen - u.a. im Stadtzentrum sowie in den Wohngebieten, Campus-Gelände, und an anderen Orten mit hoher Nachfrage - Bekanntmachen durch Imagekampagnen	effizient	●							kurz	hoch
MM-2	Förderung standortbezogenes und betriebliches Mobilitätsmanagement	- Gewinnung/ Aktivierung von Akteuren - Etablierung u.a. bei großen Gewerbegebieten und Einzelerzeugern (Überseehafen, Fischereihafen) und großen Arbeitsstättenschwerpunkten (Universität, Verwaltung etc.)	effizient		●						laufend	Daueraufg.
MM-3	Etablierung/ Ausbau Jobticket	- Abstimmung regionaler und städtischer Verkehrsunternehmen - stadtübergreifend (Einbeziehung VVW-Gebiet bzw. MV)	sinnvoll		●						laufend	Daueraufg.
MM-4	Verbesserung Reichweite Semesterticket	- Prüfung der Ausweitung der Reichweite für Semesterticket auf das Umland (VVW-Gebiet)	sinnvoll		●						kurz	hoch
MM-5	Etablierung verknüpfter Mobilitätszentralen	- Integration verkehrsmittelübergreifendes Mobilitätsportal - stadtübergreifendes Mobilitätsportal HRO LKROS	effizient			●					mittel	mittel
MM-6	Einführung einer elektronischen Mobilitätskarte	- einfacher Zugang zu versch. Verkehrsmitteln mit nur einer Art von Kunden-Karte (z. B. Nutzung ABO-Monatskarte für Pedelec-, CarSharing-Anmietung etc.) - Minimierung von Schranken durch Bereitstellung gezielter Informationen zur richtigen Zeit über den richtigen Kanal	sinnvoll		●						mittel	geringer
MM-7	Förderung des intermodalen Verkehrs	- weiterer Ausbau des „(e-) Park & Ride“ an Verknüpfungspunkten - Verkehrsmittelvernetzung an Verknüpfungspunkten (CarSharing, P+R, Fahrradabstellanlagen, ÖPNV-Verknüpfungspunkte, E-Bike-Ladestationen und -verleihstationen)	effizient		●						mittel	mittel
MM-8	Erstellung eines Mobilitätsmanagementkonzeptes	- periodische Anpassung erforderlich	effizient								um-gesetzt	
MM-9	Stärkung Integration des Mobilitätsmanagements im Verwaltungshandeln	- Stärkung finanzieller und personeller Ressourcen	sinnvoll		●						kurz	hoch

MN-Nr.: aktuell	Maßnahmetitel	Kurzbeschreibung	Effizienz	Effizienz							Umsetzungszeitraum	Priorität
				1: bis 10.0000	2: 10.000 bis 100.000	3: 100.000 bis 500.000	4: 500.000 bis 1 Mio	5: 1 Mio bis 5 Mio	6: 5 Mio bis 10 Mio	7: 10 Mio und mehr		
Verkehrssystemmanagement												
VM-1	Verfeinerung und Fortschreibung des Verkehrssteuerungskonzeptes	<ul style="list-style-type: none"> - Planung von Teilmaßnahmen zur Umsetzung des Steuerungskonzeptes - Erarbeitung, Umsetzung und Validierung netzbasierter Steuerstrategien - kontinuierliche Anpassung an verkehrliche und infrastrukturelle Entwicklungen - Optimierung von Kfz-Führungskonzepten 	effizient	●							laufend	Daueraufg.
VM-2	Errichtung von Verkehrssystemmanagementsystemen	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau und Erweiterung der vorhandenen Steuerungssysteme zu einem dynamischen Verkehrsmanagementsystem - Erfassung, überregionale Vernetzung und Publikation digitaler Verkehrsinformation - Integration netzbasierter Steuerungsstrategien in den Verkehrsrechnern und Koordinierungsstrecken 	effizient			●					mittel	hoch
VM-3	punktueller Fortsetzung Verkehrsberuhigung Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung Aufenthaltsqualitäten, Verkehrssicherheit - Lärminderung 	sinnvoll			●					kurz	mittel
Innovative Mobilität												
IM-1	Bereitstellung von Flächen für Ladeinfrastruktur zu Stärkung der E-Mobilität (e-Autos, Pedelecs) im öffentlichen Raum	<ul style="list-style-type: none"> - halb-öffentliche und öffentliche Ladeinfrastruktur für e-Autos - Lademöglichkeiten für Pedelecs 	sinnvoll		●						mittel	mittel
IM-2	Integration von Elektromobilität und von (e-)Sharing in Wohnungsbauprojekte und Quartiersentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> - Sicherung der ebenerdigen Aufstellung der Pedelecs einschl. der Schaffung ortsnaher Ladeinfrastrukturen - Integration von e-Car-Sharing in Bebauungsplänen 	effizient	●							laufend	Daueraufg.
IM-3	Weiterführung und gfls. Ausbau „elros“ – vollautomatisches Pedelec-Vermietungssystem	<ul style="list-style-type: none"> - Vereinfachung des Zugangs (ggf. durch Mobilitätskarte) - Erweiterung zu einem stadtweiten Leihradsystem - Erweiterung Standorte u. a. an den ÖPNV-Verknüpfungspunkten und ausgewählten P+R-Plätzen 	sinnvoll		●						kurz	mittel
IM-4	Nutzung innovativer Antriebstechniken im ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> - weiteres Austesten innovativer (besonders emissionsarmer) Antriebstechniken im ÖPNV, insbesondere Busse im Stadt- und Regionalverkehr - Überführung in den Regelbetrieb bei positiven Testergebnissen 	sensibel				●				laufend	Daueraufg.
IM-5	Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements in der Stadtverwaltung	<ul style="list-style-type: none"> - Nutzung emissionsarmer Fahrzeuge im kommunalen Fuhrpark - deutlich verstärkte Nutzung von Carsharing und Pedelecs auch im Sinne einer Vorbildfunktion 	sinnvoll		●						kurz	mittel
IM-6	Etablierung/ Ausweitung umweltfreundlicher Wirtschafts- und Lieferverkehre	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfung des Einsatzes von Güterstraßenbahn (Nutzung Gleisanlagen RSAG) - Förderung des Einsatzes von Elektrofahrzeugen und E-Bikes (durch Angebot besserer Erreichbarkeit/ durchgängige Lieferzeiten o.ä.) - vernetzten Radlieferdiensten (E-Delivery) 	sinnvoll		●						mittel	mittel
IM-7	Prüfung eines innovativen verdichteten (Elektro-)Fährbetriebes City - Gehlsdorf	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfung eines innovativen Fährbetriebes zwischen City und Gehlsdorf - mit verdichtetem Angebot und Erweiterungsoption über die gesamte Warnow - Alternative zur (reinen) Verdichtung Pendelverkehr (Ö-23) - Ausweitung auf eine touristisch attraktive Verbindung entlang der Warnow 	sinnvoll				●				mittel	mittel
IM-8	Linienbetrieb Elektrobuss Warnemünde	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung der bestehenden Linie 37 durch ein innovatives, elektrisch betriebenes Busangebot (kleinere Fahrzeuge, dichterer Takt) 	sinnvoll			●					kurz	hoch

Anlage 2

Steckbriefe investiver Maßnahmen

Die Zusammenstellung der Steckbriefe erfolgte für investive Maßnahmen im Kfz-Verkehr, ÖPNV sowie Radverkehr. Sie soll einen schnellen Überblick über diese Maßnahmen, den derzeitigen Planungsstand sowie über Kosten und Nutzen aufzeigen, um die Fortführung der Planungsprozesse zu strukturieren. Dabei erfolgt eine Kurzbeschreibung der Maßnahmen mit einer grafischen Darstellung. Die Kosten wurden anhand der für die Hansestadt Rostock gültigen Herstellungs- und Folgekosten für Baumaßnahmen ermittelt, sofern aus vorliegenden Planungen keine anderen Kostensätze bekannt waren.

Die Maßnahmen werden auch in ihrer Zielerreichung zu den 14 Zielen des MOPZ beurteilt. Dargestellt sind hier die Ergebnisse der durchgeführten Expertenbewertung im Rahmen des MOPZ. Dabei haben die symbolhafte Darstellung der Ergebnisse folgende Bedeutung:

Diese Maßnahme trägt zur Zielerreichung wie folgt bei:

-  - in sehr hohem Maß
-  - positiv
-  - durchschnittlich
-  - eher weniger
-  - sehr wenig

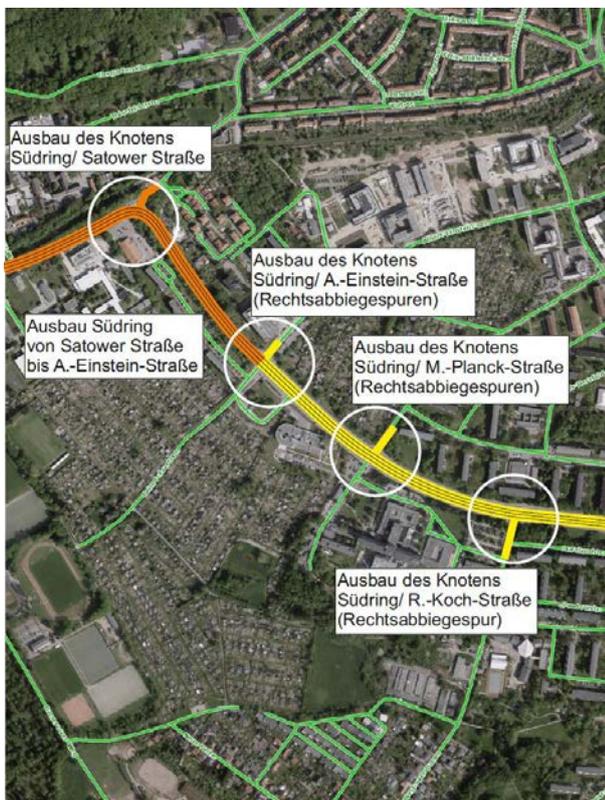
Hinweise und Beschreibungen von Wechselwirkungen und Abhängigkeiten, u. a. von Entwicklungen oder auch anderen Maßnahmen ergänzen die Maßnahmenbeschreibung. Ein abschließendes Gesamtfazit bewertet die Maßnahme hinsichtlich ihrer Wirkungen. Es erfolgt weiterhin eine Einstufung der Maßnahme in Prioritätenklassen (hoch – mittel – nachrangig). Denkbare Umsetzungsfristen werden in den Horizonten kurzfristig (bis 5 Jahre), mittelfristig (5 – 10 Jahre) und langfristig (> 10 Jahre) eingeteilt.

Die Bewertung der umweltschutzrechtlichen Belange von Maßnahmen hinsichtlich der Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgte auch in der begleitenden Strategischen Umweltprüfung (SUP) (siehe Anlage 3).

K-1: Ausbau Westteil Südring Albert-Einstein-Straße – Satower Straße mit leistungsfähigem Knotenpunktausbau

Kurzbeschreibung:

Die Südtangente wurde in den Betrachtungen in den Teil Ost und West untergliedert. Der westliche Teil wird in weiteren 3 Teilbereichen betrachtet. Der Teil 1 beinhaltet die Führung auf dem Südring zwischen Albert-Einstein-Straße und Knotenpunkt Satower Straße. Die prognostizierten Verkehrsmengen zeigen in diesem Bereich im Zielszenario 2030+ eine Zunahme von bis zu 3.000 Kfz/ 24 Std gegenüber dem Analyseverkehr. Für eine leistungsfähige Abwicklung des Kfz-Verkehrs im Hauptstraßennetz erfolgt im Bereich zwischen Albert-Einstein-Straße und Satower Straße (Länge ca. 400 m) ein 4streifiger Ausbau des Südringes. Der Knotenpunktausbau Südring/ Satower Straße erfolgt ebenfalls leistungsfähig unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsmengen. Die Anforderungen des Fußgänger- (ausreichende Gehwegbreiten, gesicherte Querungsmöglichkeiten sowie optimierte Wartezeiten an LSA) und Radverkehrs (Radwege entsprechend den Anforderungen, sichere Radverkehrsführung im Knotenpunktbereich) im Bereich des Südringes sowie am Knotenpunkt sollten gleichwertige Berücksichtigung finden.



Übersichtskarte zum westlichen Teil der Südrings (aus: Zuarbeit Amt für Verkehrsanlagen vom Januar 2016)

Planungsstand: Grundsatzüberlegungen

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: ca. 1 Mio EUR (vereinfachte Schätzung im Rahmen des MOPZ), zzgl. jährlich 1,5 % Folgekosten

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Zielszenario 2030+

Bewertung:

- Leistungsfähiges Straßenhauptnetz mit Berücksichtigung der Belange Fußgänger- und Radverkehr
- Leistungsfähige Führung des Wirtschafts- und Lieferverkehrs auf Haupttrouten des Straßennetzes auch in seiner Funktion als Oberzentrum
- Gewährleistung der Teilhabe und Sicherheit durch regelgerechte Führung des Fußgänger- und Radverkehrs

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhabe/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●	○	

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Aufgrund der vorhandenen Stauerscheinungen in der Satower Straße und der weiteren Zunahme der Verkehrsbelegung infolge der Erweiterung Biestow ist auch der leistungsfähige Ausbau des westlichen Anschlusses des Südringes erforderlich. Hier ist der Ausbau der Satower Straße in einem leistungsfähigen 2+1 Querschnitt (mit wechselseitigem Linksabbieger) vorgesehen.

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 3 Zielen positiv bei und ist Voraussetzung für einen leistungsfähigen Betrieb des Straßenhauptnetzes.

Priorität:

hoch

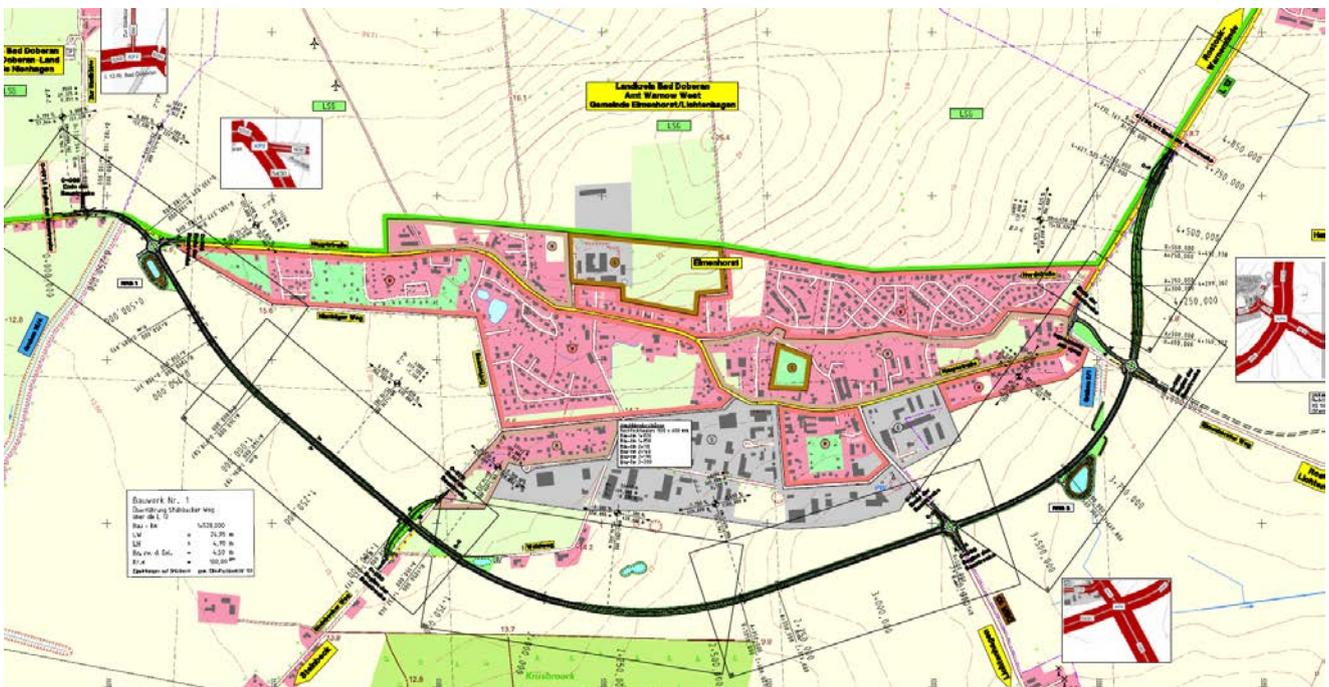
anzustrebende Umsetzungsfristen:

kurzfristig

K-6: Südumgehung Elmenhorst (Maßnahme des Landes Mecklenburg-Vorpommern)

Kurzbeschreibung:

Die Südumgehung Elmenhorst wird künftig als L 12 geführt. Sie beginnt westlich von Elmenhorst und verläuft südlich der Bebauung bis zur L 12 in Richtung Warnemünde. Die Länge der Neubaustrecke beträgt ca. 5 km. Elmenhorst wird über je einen Kreisverkehr im Osten, im Süden und im Westen an die L 12 angebunden. Die Südumgehung dient der Entlastung für die Ortsdurchfahrt Elmenhorst. Planung und Realisierung erfolgen durch das Land Mecklenburg-Vorpommern (vertreten durch das Straßenbauamt Stralsund). Die Straßenbaumaßnahme hat für Rostock bzw. dessen Ortsteil Lichtenhagen sowie die Erschließung des Seebades Warnemünde eine hohe Bedeutung in Kombination mit der Maßnahme der Verbindungsstraße Elmenhorst – Lichtenhagen (K-7).



Übersichtslageplan der Planfeststellung 2010 (Unterlage: VEAPLAN Rostock)

Planungsstand: Planfeststellungsverfahren läuft

Kosten/ Kostenklasse:

Keine Angabe, da nicht Maßnahme der Hansestadt Rostock

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Basisszenario

Bewertung:

- Entlastung des Wohngebietes Lichtenhagen
- Rückwärtige Erschließung des Seebades Warnemünde als zusätzliche Anbindung neben der B 103
- neue und direkte Führung des ÖPNV mit neuen Haltestellen auf neuer Trasse
- größtmögliche Verträglichkeit des Verkehrs durch Verlagerung in unbebaute Trassen
- Verkehrsberuhigung in Wohnlagen und Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger- und Radverkehr im Ortskern zur Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf neue Trasse/ Verbesserung der Nahmobilität
- Grundlage für Umgestaltungs- und Aufwertungspotenziale

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhabe/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
													

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Stärkung der Verkehrswirksamkeit durch Realisierung der Verbindungsstraße Lichtenhagen – Elmenhorst (K-7)

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 7 Zielen positiv bei und dient der Verkehrsberuhigung in Warnemünde sowie der verbesserten Anbindung zwischen Rostock und dem Umland.

Priorität:

mittel

anzustrebende Umsetzungsfristen:

mittelfristig (in Abhängigkeit von der Entscheidung des Landes)

K-7: Verbindungsstraße Rostock-Lichtenhagen – Elmenhorst

Kurzbeschreibung:

Die Verbindungsstraße Lichtenhagen – Elmenhorst verbindet die Mecklenburger Allee in Lichtenhagen mit dem Neubau der Südumgehung Elmenhorst (L 12). Sie beginnt im Westen in direkter Verlängerung der Mecklenburger Allee unter Nutzung der vorgesehenen Trasse ab Boizenburger Straße und verläuft bis zur L 12 in Elmenhorst. Die Länge der Neubaustrecke beträgt ca. 1,5 km. In Verbindung mit der Südumgehung Elmenhorst als Maßnahme des Landes MV (K-6) kommt es zu einer verbesserten und auch zusätzlichen rückwärtigen Erschließung von Warnemünde. Zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrswirksamkeit trägt insbesondere die Maßnahme Durchbindung der Mecklenburger Allee zwischen Parchimer Straße und B 103 bei (K-8).



Unterlage aus dem beschlossenen B-Plan Nr. 02 WA 149 der Hansestadt Rostock

Planungsstand: beschlossener B-Plan Nr. 02 WA 149 der Hansestadt Rostock aus dem Jahr 2010

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: ca. 4,3 Mio EUR (**gemäß vorliegender Kostenschätzung**), zzgl. jährlich 1,5 % Folgekosten

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Basisszenario

Bewertung:

- Entlastung des Elmenhorster Weges
- Rückwärtige Erschließung des Seebades Warnemünde als zusätzliche Anbindung zur B 103
- Verbesserung der Anbindung des westlichen Umlandes an die Stadt Rostock
- neue und direkte Führung des ÖPNV (auch als zweite Bus-Anbindung von/ nach Warnemünde)
- Verbesserung der Erschließung der Wohnbebauung entlang der Mecklenburger Allee bzw. der Neubaustrecke

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhabe/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●	○	

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Erzielung einer erhöhten Verkehrswirksamkeit durch Realisierung der Südumgehung Elmenhorst (K-6 als Maßnahme des Landes MV)
- Deutliche Verbesserung der Verkehrswirksamkeit mit Realisierung der Durchbindung Mecklenburger Allee zur B 103 (K-8)
- Ergänzung des ÖPNV-Angebotes Lichtenhagen – Warnemünde sowie zum Umland (Ö-8, Ö-10)

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 7 Zielen positiv bei und dient der Verbesserung der Erschließung von Warnemünde sowie des westlichen Umlandes.

Priorität:

hoch

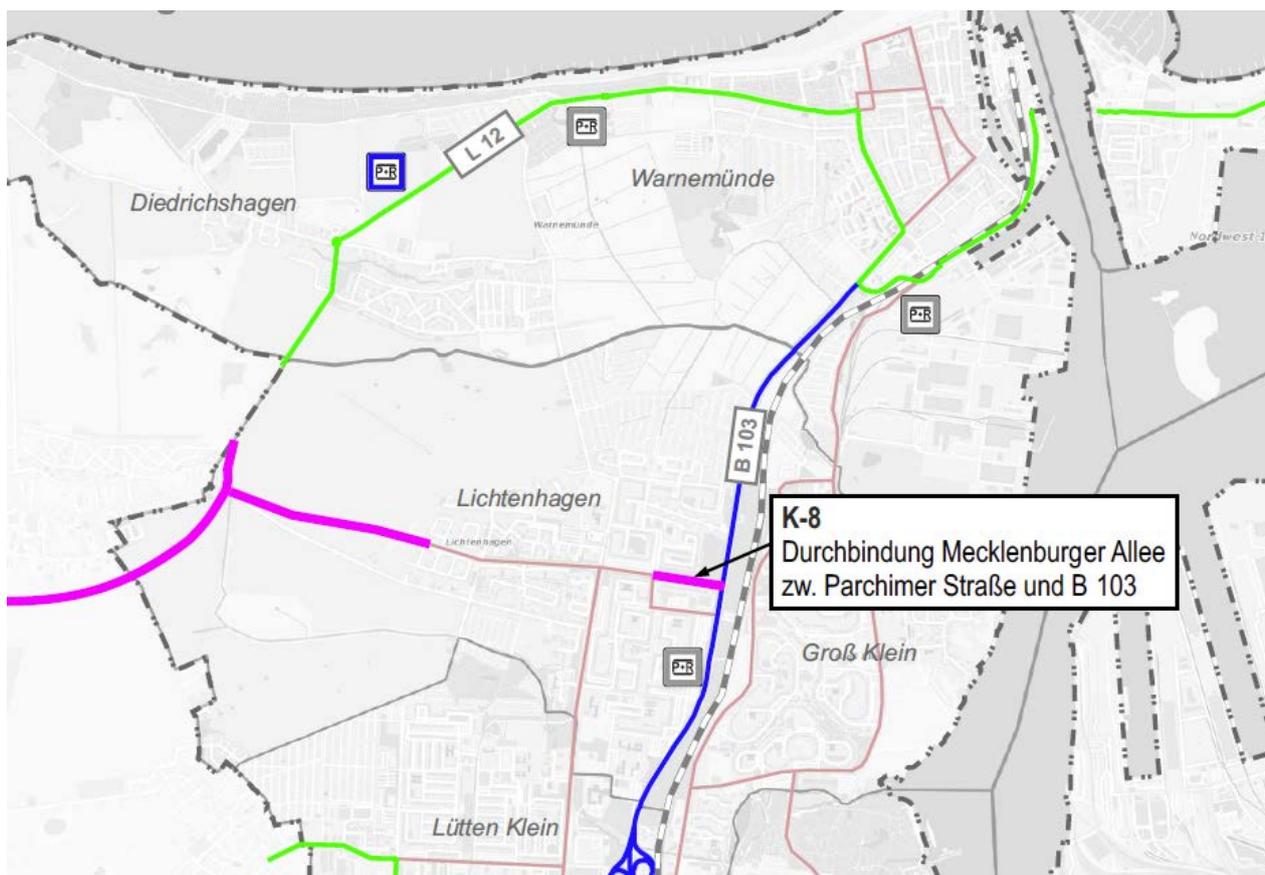
anzustrebende Umsetzungsfristen:

kurzfristig (spätestens mit Umsetzung der Südumgehung Elmenhorst)

K-8: Durchbindung Mecklenburger Allee zwischen Parchimer Straße und B 103

Kurzbeschreibung:

Die Durchbindung Mecklenburger Allee erfolgt als 2streifiger Ausbau zwischen Parchimer Straße und der B 103 als direkte Verlängerung der Mecklenburger Allee in Lichtenhagen. Die Länge der Neubaustrecke beträgt ca. 300 m. In Verbindung mit der Verbindungsstraße Lichtenhagen – Elmenhorst (K-7) kommt es zu einer verbesserten und auch zusätzlichen rückwärtigen Erschließung von Warnemünde und einer deutlich verbesserten Verkehrswirksamkeit. Die Realisierung der Maßnahme ist aus heutiger Sicht nicht an eine Umgestaltung/ einen Rückbau der Güstrower Straße gekoppelt.



Darstellung der Durchbindung Mecklenburger Allee zwischen Parchimer Straße und B 103 (Auszug aus: MOPZ; Grundlage: © Hansestadt Rostock (CC BY 3.0) / © OpenStreetMap (ODbL))

Planungsstand: -

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: ca. 1,8 Mio EUR (vereinfachte Schätzung im Rahmen des MOPZ) exkl. der jährlichen Kosten (Abschreibung, Instandhaltung, Betrieb)

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Zielszenario/ Zielszenario+

Bewertung:

- Verbesserte und kurze Erschließung des Wohngebietes Lichtenhagen (Entfall der Eckbeziehung)
- Verbesserung der Wohnqualität im Bereich der jetzigen Straßenführung (Güstrower Straße, Parchimer Straße)
- Trägt mit zur leistungsfähigen, rückwärtigen Erschließung des Seebades Warnemünde bei
- Möglichkeiten einer verbesserten Führung des ÖPNV

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhabe/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	○	○	

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Deutliche Verbesserung der Verkehrswirksamkeit mit Realisierung der Verbindungsstraße Lichtenhagen - Elmenhorst (K-7)

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 6 Zielen positiv bei und dient der Verbesserung der Erschließung von Lichtenhagen und zur Erhöhung der Wohnqualität im Wohngebiet durch direkte Führung des Kfz-Verkehrs. Damit verbesserte Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer im Wohngebiet sowie Entschärfung von Sicherheitsbedenken bei Eckverkehren.

Priorität:

hoch

anzustrebende Umsetzungsfristen:

mittel

Bewertung:

- Leistungsfähige Anbindung der neuen Wohngebieten im Stadtteil Gehlsdorf
- Gewährleistung der Teilhabe und Sicherheit sowie der hohen Qualität der öffentlichen Räume durch (städtebauliche) Aufwertung der „alten“ Durchführung Gehlsheimer Straße – Fährstraße
- Verkehrsberuhigung in Wohnlagen und Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger- und Radverkehr im Ortskern, Verbesserung der Nahmobilität
- Grundlage für Umgestaltungs- und Aufwertungspotenziale insbesondere für Kirchenplatz

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhabe/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
													

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Aufwertung der Rostocker Straße für die städtebaulichen Entwicklung der „alten“ Durchführung Gehlsheimer Straße – Fährstraße - Kirchenplatz

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 6 Zielen positiv bei und ist Voraussetzung für die Erschließung des neuen Wohngebietes.

Priorität:

mittel

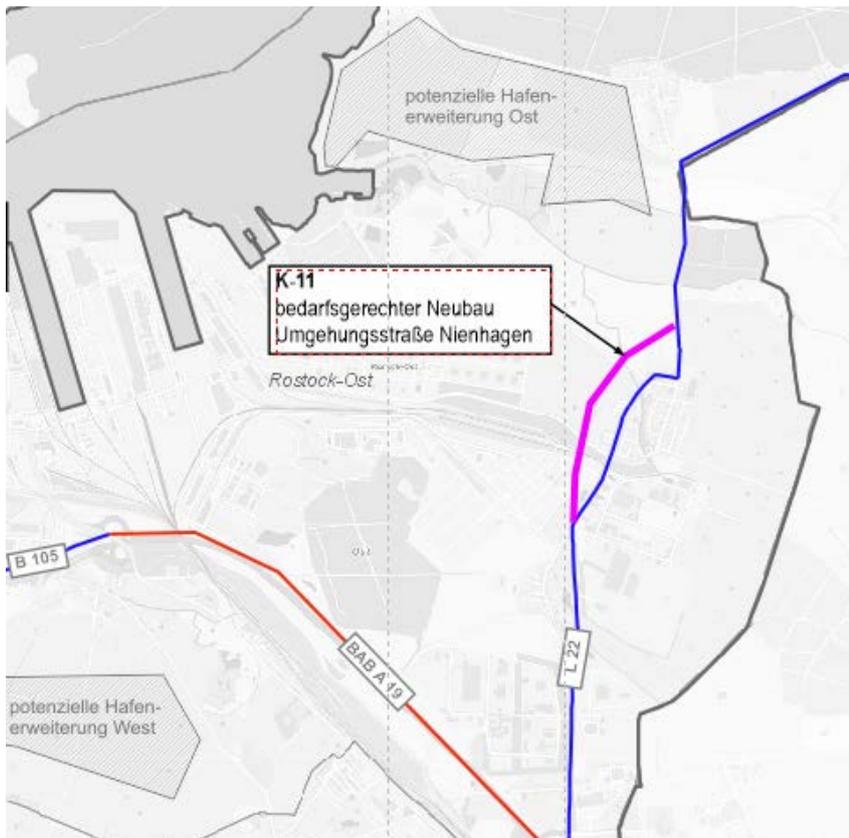
anzustrebende Umsetzungsfristen:

mittelfristig (spätestens mit Realisierung der Wohngebiete)

K-11: bedarfsgerechter Neubau Umgehungsstraße Nienhagen

Kurzbeschreibung:

Die Ortsumgehung Nienhagen befindet sich im Verlauf der L 22 im Rostocker Nordosten. Die Umgehungsstraße soll südlich von Nienhagen an der Straße Große Rampe beginnen und nördlich von Nienhagen wieder auf die bestehende L 22 einbinden. Es wurden die Verläufe östlich und westlich von Nienhagen untersucht. Der Verlauf ist mit abhängig von der Entwicklung der Hafenerweiterungsflächen Ost und dem Verlauf der Schwerlasttrasse in Richtung GE Mönchhagen/ B 105, wobei der westliche Korridor favorisiert wird. Die Länge der Neubaumaßnahme beträgt ca. 2 km.



Lage der Umgehungsstraße Nienhagen lt. FNP (Auszug aus: MOPZ; Grundlage: © Hansestadt Rostock (CC BY 3.0) / © OpenStreetMap (ODbL))

Planungsstand: Voruntersuchung

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: ca. 7,5 Mio EUR (gemäß vorliegender Kostenschätzung) zzgl. jährlich 1,5 % Folgekosten

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Zielszenario 2030/ Zielszenario 2030+

Bewertung:

- Leistungsfähige nördliche Anbindung des GVZ sowie künftig zur östlichen Hafenerweiterung
- Weitgehend unbehinderte Verkehrsführung zwischen Rostock – GVZ – nördliches Umland
- Verkehrsberuhigung des Ortsteiles Nienhagen, insbesondere durch Verlagerung des Schwerverkehrs
- Gewährleistung der Teilhabe und Sicherheit sowie der hohen Qualität der öffentlichen Räume durch (städtebauliche) Aufwertung der „alten“ Durchfahrungs Hinrichshäger Straße
- Verkehrsberuhigung in Wohnlagen und Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger- und Radverkehr im Ortskern, Verbesserung der Nahmobilität
- Grundlage für Umgestaltungs- und Aufwertungspotenziale

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhabe/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
●	●	●	○	●	○	●	●	●	●	●	○	○	

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Der Ausbau ist abhängig von der Erweiterung des östlichen Hafengeländes und den daraus entstehenden Anforderungen an die Anbindung sowie an Schwerlaststrassen.
- Aufwertung der Hinrichshäger Straße mit Verbesserung für den Fußgänger- und Radverkehr

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 7 Zielen positiv bei und ist von hoher Bedeutung für die Erschließung des nördlichen Umlandes und der dort angesiedelten Wirtschaftsschwerpunkte mit östlicher Hafenerweiterung an Rostock.

Priorität:

mittel

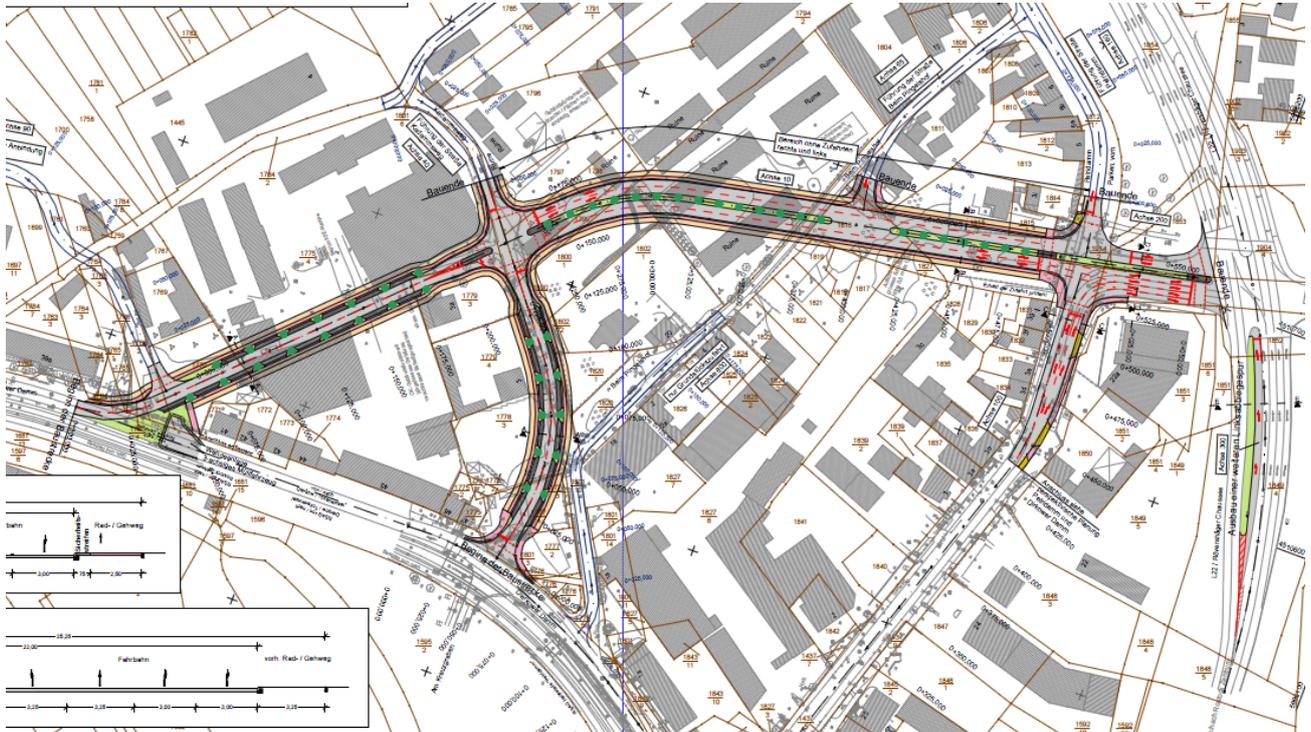
anzustrebende Umsetzungsfristen:

langfristig (spätestens mit Realisierung Hafenerweiterung Ost)

K-12: neue Straßentrasse in Verlängerung Verbindungsweg

Kurzbeschreibung:

Die neue Trasse beginnt im Süden am Knotenpunkt L 22 Rövershäger Chaussee mit dem Verbindungsweg und verläuft im derzeitigen Gewerbegebiet Petridamm und bindet nördlich der Straße Stangenland auf den Dierkower Damm auf. Dabei entfällt der derzeitige Eckverkehr über den Petridamm.



Lageplan der neuen Straßentrasse in Verbindung des Verbindungsweges – Vorzugsvariante 1-2 (Auszug aus: der Vorplanung zum B-Plan 13.GE.77 von Inros Lackner SE Rostock)

Planungsstand: Voruntersuchung in der Bebauungsplanung

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: ca. 3,0 Mio EUR (gemäß vorliegender Kostenschätzung) zzgl. jährlich 1,5 % Folgekosten

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Zielszenario 2030/ Zielszenario 2030+

Bewertung:

- Verbesserte und kurze Anbindung von Dierkow, Toitenwinkel und Gehlsdorf (Entfall der Eckbeziehung)
- Klare Gliederung und Ordnung des Hauptstraßennetzes

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhaber/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
													

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der L 22 am Knotenpunkt Verbindungsweg durch zusätzliche Linksabbieger auf der L 22

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 3 Zielen positiv bei. Für eine klare Führung und Gliederung im Hauptstraßennetz trägt sie bei.

Priorität:

mittel

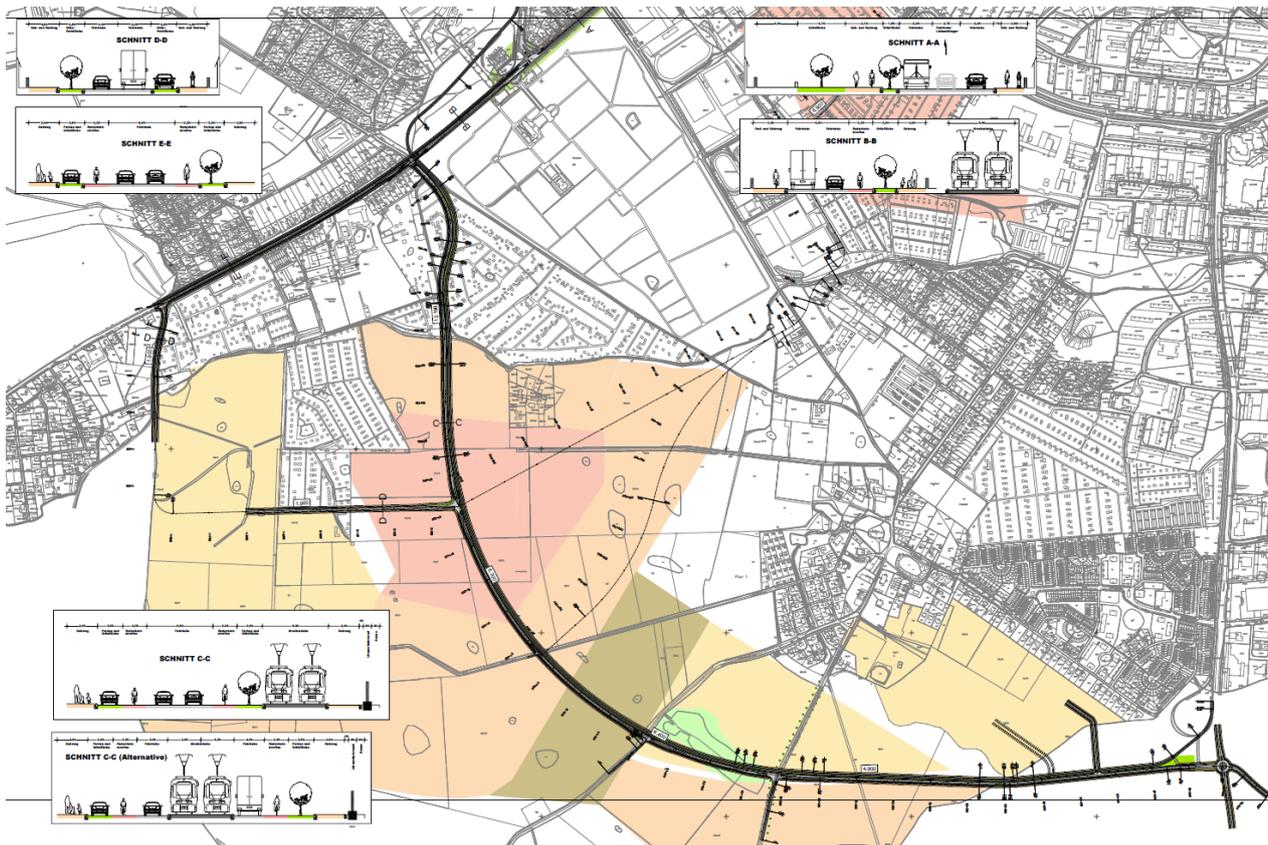
anzustrebende Umsetzungsfristen:

mittelfristig

K-14a: Neubau einer Straßenspanne zwischen Nobelstraße und Satower Straße

Kurzbeschreibung:

Mit Realisierung der Erweiterung Biestow ist eine neue straßenseitige Erschließung erforderlich. Bei der im MOPZ zugrunde gelegten Einwohnerzahl in Biestow von ca. 13.000 Einwohnern ist der Neubau einer Straßenspanne zwischen Satower Straße und Nobelstraße erforderlich. Der Korridor der Spange verläuft südlich des derzeitigen Stadtteils Biestow und hat eine Länge von ca. 3 km. Vorgesehen ist weiterhin eine zum Südring führende Anbindung des Wohngebietes (K-14b).



Lageplan der Straßenspanne zwischen Nobelstraße und Satower Straße – Variante 1A (Auszug aus: Entwurfsunterlage aus Verkehrsuntersuchung Wohnungsbaustandorte Rostock-Biestow von SHP Ingenieure Hannover, 2015)

Planungsstand: Voruntersuchung

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: ca. 7 Mio EUR (vereinfachte Schätzung im Rahmen des MOPZ) zzgl. jährlich 1,5 % Folgekosten

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Zielszenario 2030+

Bewertung:

- Erschließung der Erweiterung Biestow
- Verbesserung der Erschließung des Wohngebietes mit einer nördlichen, dritten Anbindung des Wohngebietes zwischen Straßenspange und Südring (K-14b)
- Möglichkeiten der Führung des ÖPNV (parallele Straßenbahn-Trasse)
- Beachtung der Führung des Radverkehrs erforderlich
- Führung der Trasse durch unbebaute Bereiche

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhabe/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	○	○	

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Mit Realisierung der Erweiterung Biestow ist eine Umsetzung der Straßenanbindung zwingend erforderlich. Diese sollte in Abhängigkeit der Bauabschnitte und tatsächlichen Einwohnerzahlen umgesetzt werden.
- Für eine Verbesserung der Erschließung des Wohngebietes wird als dritte Anbindung eine Straßenverbindung nach Norden zum Südring (K-14b) vorgesehen.
- Parallel zum Straßenverlauf ist die Straßenbahntrasse der Ringschließung vorgesehen.
- keine Anbindung des Biestower Damms an die Straßenspange, dadurch Verkehrsberuhigung des Dorfplatzes Biestow

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 4 Zielen positiv bei und wird nur realisiert im Falle der Realisierung der Erweiterung Biestow mit geplanten ca. 13.000 Einwohnern.

Priorität:

hoch

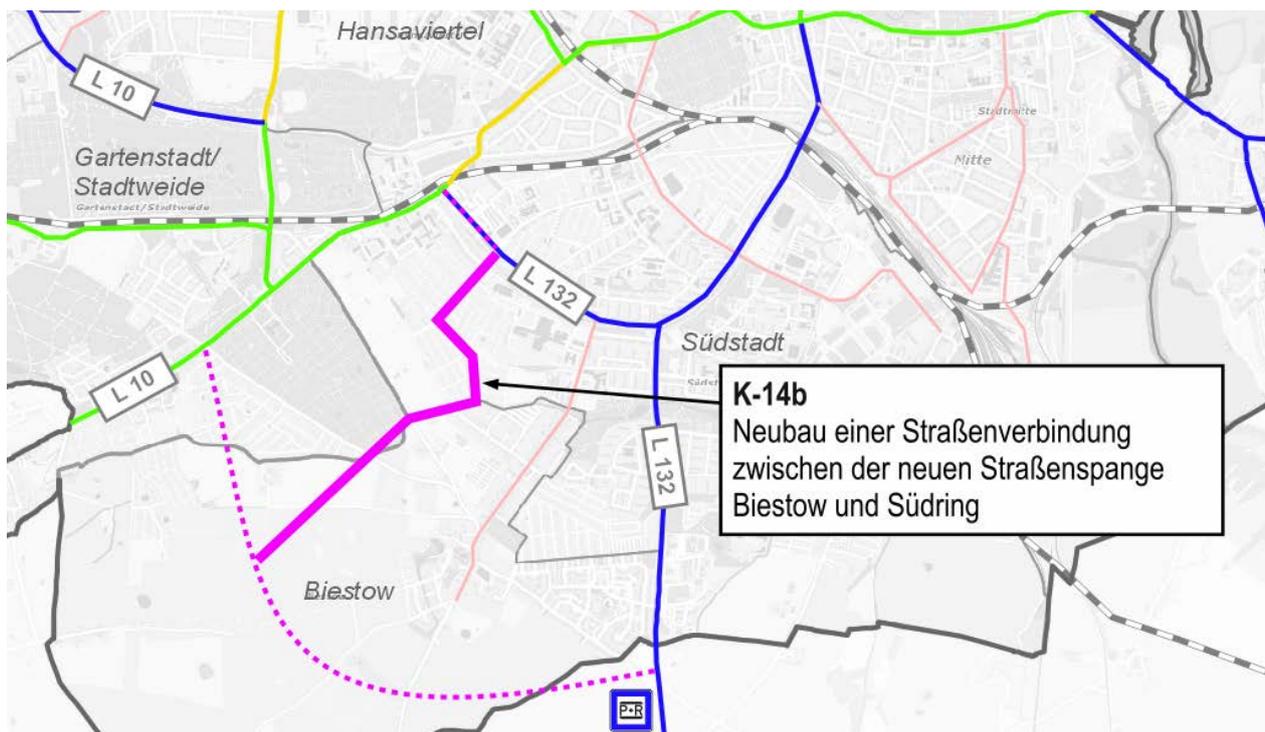
anzustrebende Umsetzungsfristen:

mittel (in Abhängigkeit der Realisierung der Erweiterung Biestow)

K-14b: Neubau einer Straßenverbindung zwischen Straßenspange der Erweiterung Biestow und Südring

Kurzbeschreibung:

Bei der im MOPZ zugrunde gelegten Einwohnerzahl für die Erweiterung Biestow von ca. 13.000 Einwohnern sind leistungsfähige Anbindungen des Wohngebietes erforderlich. Die nördliche, dritte Anbindung ist ein Neubau zwischen der neuen Straßenspange der Erweiterung Biestow (K-14a) und dem Südring. Die Anbindung verläuft vom westlichen Abschnitt der neuen Spange östlich der Grünanlage, in einem Korridor zum Südring. Die Länge der Trasse beträgt ca. 2,5 km. Die Trasse sollte in Abhängigkeit der Entwicklung der Einwohnerzahl umgesetzt werden.



Lage der Straßenspange zwischen der Erweiterung Biestow und Südring (Auszug aus: MOPZ; Grundlage: © Hansestadt Rostock (CC BY 3.0) / © OpenStreetMap (ODbL))

Planungsstand: Voruntersuchung

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: ca. 3,1 Mio EUR (vereinfachte Schätzung im Rahmen des MOPZ) zzgl. jährlich 1,5 % Folgekosten

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Zielszenario 2030+

Bewertung:

- zusätzliche Erschließung der Erweiterung Biestow und Entlastung der Satower Straße und Nobelstraße
- Führung des Radverkehrs
- Führung der Trasse entlang von Grün- und Kleingartenanlagen

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhaber/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
													

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Die Realisierung dieser Maßnahme sollte in Abhängigkeit der Realisierung der Erweiterung Biestow und damit auch der Straßenspange der Erweiterung Biestow (K-14a) erfolgen.

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 3 Zielen positiv bei und dient einer leistungsfähigen Erschließung der Erweiterung Biestow mittels Kfz und ÖPNV mit geplanten ca. 13.000 Einwohnern. Die umweltrelevanten Auswirkungen des vorgesehenen Verlaufs werden bewertet.

Priorität:

geringere

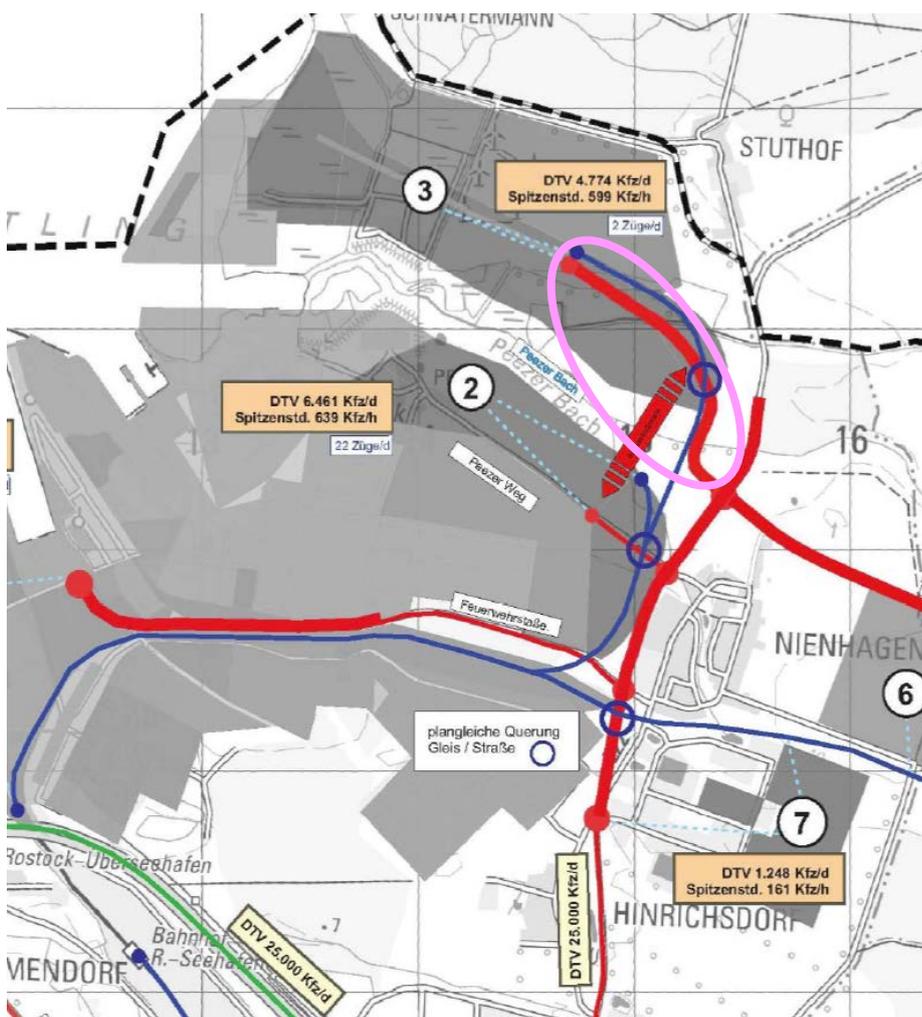
anzustrebende Umsetzungsfristen:

mittelfristig (in Abhängigkeit mit Realisierung Wohngebiet Biestow und der Straßenspange der Erweiterung Biestow (K-14a))

K-15: neue Anbindung potenzielle Hafenerweiterung Ost

Kurzbeschreibung:

Mit Realisierung der Hafenerweiterung Ost ist eine Anbindung von der L 22 erforderlich. Die Anbindung erfolgt nördlich von Nienhagen an die L 22 und verläuft nach Westen in das Hafenerweiterungsgebiet. In dessen Verlauf sind hafeninterner Gleistrassen und Schwerlasttransportflächen zu berücksichtigen. Die Anbindung ist für große Schwerlastverkehre zu bemessen. Der Verlauf ist abhängig von der Entwicklung der Hafenerweiterungsflächen Ost und dem Verlauf der Schwerlasttrasse. Eine Teilung der Maßnahme zwischen Stadt, Land und Hafen ist zu prüfen.



Anbindung Hafenerweiterung Ost (3) (Auszug aus: regionales Flächenkonzept hafenauffine Wirtschaft von Inros Lackner AG Rostock)

Planungsstand: Gutachten zum Seehafen

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: Kostenklasse 1 – 5 Mio EUR (Gesamtkosten ohne Ansatz Teilung; vereinfachte Schätzung im Rahmen des MOPZ) zzgl. jährlich 1,5 % Folgekosten

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Basisszenario

Bewertung:

- Leistungsfähige Anbindung der östlichen Hafenerweiterung mit Berücksichtigung der Schwerlastverkehre
- Teilung der Maßnahmen zwischen Stadt, Land und Hafen prüfen

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhaber/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
●	●	●	○	●	○	●	○	○	○	○	●	○	○

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Der Ausbau ist abhängig von der Erweiterung des östlichen Hafengeländes und den daraus entstehenden Anforderungen an die Anbindung sowie an Schwerlasttrassen.

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 3 Zielen positiv bei und ist zwingend bei der Realisierung der östlichen Hafenerweiterung.

Priorität:

geringere (bei Realisierung der Hafenerweiterung)

anzustrebende Umsetzungsfristen:

langfristig (spätestens mit Realisierung Hafenerweiterung Ost)

Bewertung:

- Leistungsfähige Anbindung der westlichen Hafenerweiterung mit Berücksichtigung der Schwerlastverkehre
- Teilung der Maßnahmen zwischen Stadt, Land und Hafen prüfen

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhaber/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
													

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Der Ausbau ist abhängig von der Erweiterung des westlichen Hafengeländes und den daraus entstehenden Anforderungen an die Anbindung sowie an Schwerlasttrassen.

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 3 Zielen positiv bei und ist zwingend bei der Realisierung der westlichen Hafenerweiterung.

Priorität:

geringere (bei Realisierung der Hafenerweiterung)

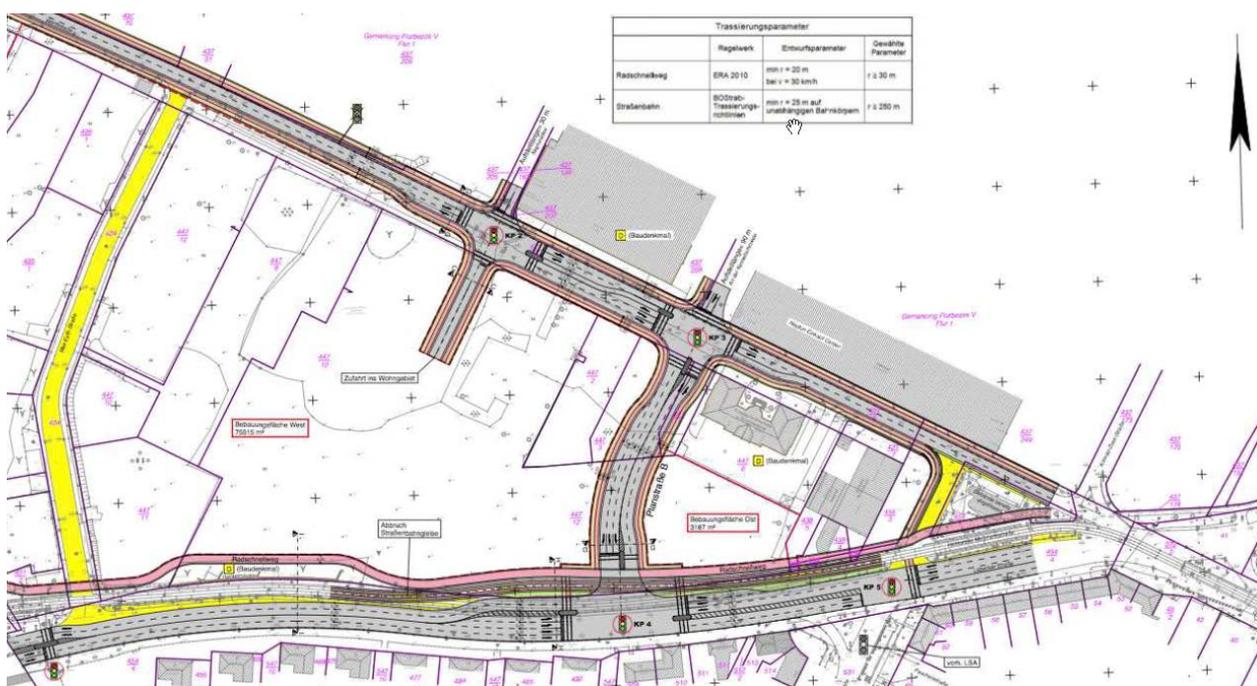
anzustrebende Umsetzungsfristen:

langfristig (spätestens mit Realisierung Hafenerweiterung West)

K-17: veränderte Anbindung Werftdreieck

Kurzbeschreibung:

Mit der umfassenden Umgestaltung des Werftdreieckes sollen die Belange aller Verkehrsmittel (Kfz, ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr) deutlich besser berücksichtigt und an den aktuellen Anforderungen angepasst werden. Für den Kfz-Verkehr wird die Führung deutlich vereinfacht. Künftig ist eine LSA-geregelte Einmündung der verlängerten Straße An der Kesselschmiede nördlich an die L 22 Lübecker Straße vorgesehen. Die Führung der Straßenbahn bleibt wie im Bestand. Für Fußgänger- und Radfahrer werden in den Seitenbereichen der Fahrbahn ausreichend dimensionierte Angebote geschaffen.



Untervariante B1 Umgestaltung Werftdreieck aus der Verkehrsuntersuchung zum B-Plan Nr. 10 MK.63 „Werftdreieck“ der WIRO GmbH

Planungsstand: Voruntersuchung

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: ca. 5 Mio EUR (vereinfachte Schätzung im Rahmen des MOPZ) zzgl. jährlich 1,5 % Folgekosten

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Basisszenario

Bewertung:

- Entschärfung des konflikträchtigen Knotenpunktes Max-Eyth-Straße und Maßmannstraße
- Verbesserung des Verkehrsflusses und der Leistungsfähigkeit für Kfz und ÖPNV
- Leistungsfähige Anbindung der Einkaufs- und Gewerbeflächen im Bereich der Werftstraße und weiterführend des Fischereihafens
- deutliche Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer (Kfz, ÖPNV, Fußgänger und Radverkehr)
- städtebauliche Aufwertung des Bereiches im Rahmen der Gesamtgestaltung des Bereiches

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhabe/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	○	○	

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Der Ausbau führt zu einer deutlich verbesserten Berücksichtigung der Belange des Kfz-Verkehrs, ÖPNV sowie Fußgänger- und Radverkehrs und dient der Erschließung des neuen Wohngebietes sowie der bereits bestehenden Wohn-, Handels- und Gewerbeeinrichtung an und im Umfeld der Werftstraße.

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 8 Zielen positiv bei und führt zu einer deutlichen Verbesserung der Situation und Anbindung am Werftdreieck für alle Verkehrsarten.

Priorität:

hoch

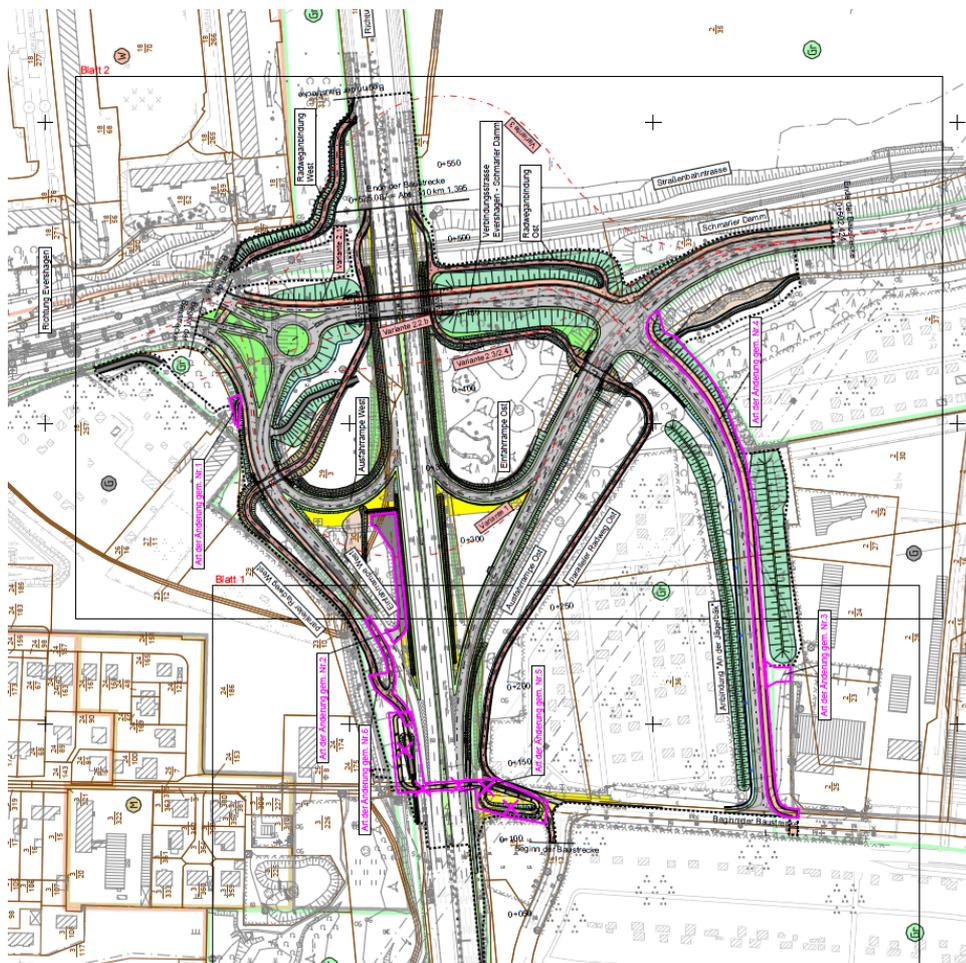
anzustrebende Umsetzungsfristen:

kurzfristig

K-18: Umgestaltung Knotenpunkt Evershagen/ Stadtautobahn/ An der Jägerbäk

Kurzbeschreibung:

Der Knotenpunkt Evershagen/ Stadtautobahn/ An der Jägerbäk ist Bestandteil des äußeren Tangentenrings und letzter Knoten des Straßenringes. Er soll als teilniveaufreier Knotenpunkt ausgebildet werden, damit der äußere Tangentenring kreuzungsfrei betrieben werden kann. Eine Überführung über die B 103/ B 105 verbindet Evershagen im Westen mit Marienehe/ Schmarl im Osten. Die B 103/ B 105 wird über Rampen angebunden. Die Realisierung einer Radverbindung sowie auch des potenziellen Radschnellweges ist berücksichtigt. Planung und Realisierung erfolgen durch das Land Mecklenburg-Vorpommern. Die Straßenbaumaßnahme hat für Rostock bzw. dessen Ortsteile Evershagen, Schmarl, den Fischereihafen und Warnemünde sowie die Erschließung des gesamten Nordwestens eine hohe Bedeutung.



Übersichtslageplan aus Planfeststellungsunterlage B 103/ B 105 Knoten Evershagen 2014 (Inros Lackner SE)

Planungsstand: Planfeststellung ist erfolgt

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: ca. 8,5 Mio EUR (vereinfachte Schätzung im Rahmen des MOPZ) zzgl. jährlich 1,5 % Folgekosten

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Basisszenario

Bewertung:

- Verbesserte Verbindung der Stadtteile Evershagen und Marienehe/ Schmarl durch niveaufreie Führung für den Kfz-, Fußgänger- und Radverkehr und ÖPNV
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der B 103 – B 105
- Niveaufreie Führung des Radeschnellweges über die B 103/ B 105

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhaber/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●	○	

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

-

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 5 Zielen positiv bei und dient der besser Erschließung im Kfz-, Fußgänger- und Radverkehr sowie des ÖPNV zwischen Evershagen und Marienehe/ Schmarl. Die Maßnahme ermöglicht die niveaufreie Führung des geplanten Radschnellweges über die B 103/ B 105.

Priorität:

hoch

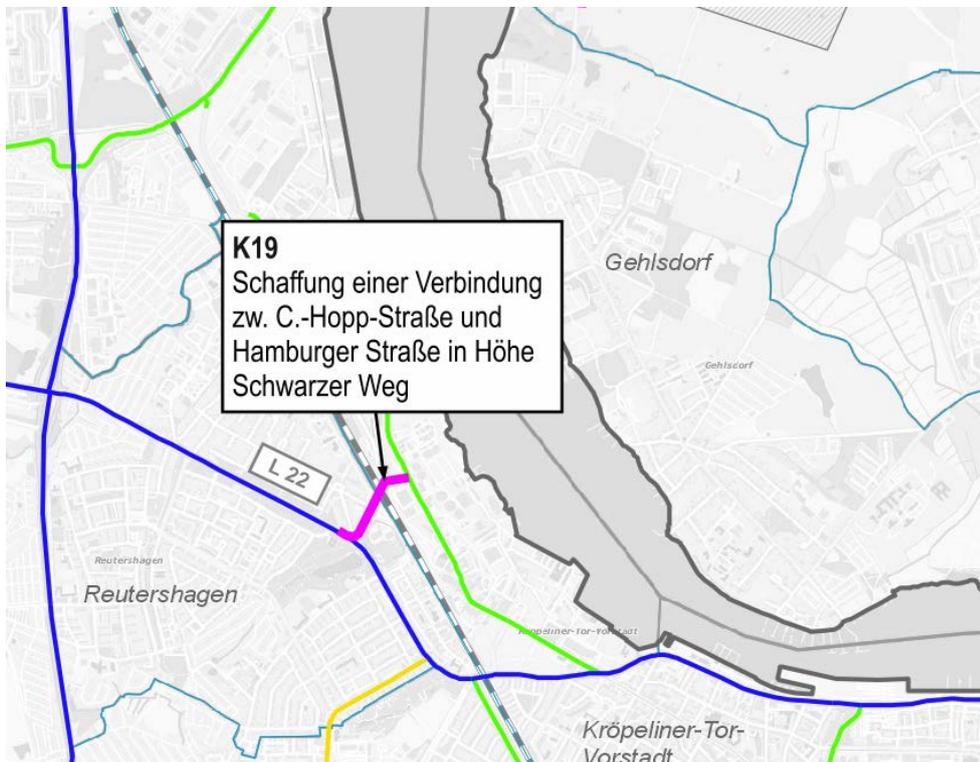
anzustrebende Umsetzungsfristen:

kurzfristig (Baubeginn 2017)

K-19: Schaffung einer Verbindung zwischen C.-Hopp-Str. und Hamburger Str. in Höhe Schwarzer Weg

Kurzbeschreibung:

Für die nördliche Erschließung des IG/ GE Schmarl/ Marienehe ist eine neue Verbindung von der Hamburger Straße und Hamburger Straße in Höher Schwarzer Weg vorgesehen. Diese soll als Überführung über die S-Bahn-Strecke realisiert werden.



Lage der Verbindung C.-Hopp-Straße und Hamburger Straße (Auszug aus: MOPZ; Grundlage: © Hansestadt Rostock (CC BY 3.0) / © OpenStreetMap (ODbL))

Planungsstand: -

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: Kostenklasse 5 - 10 Mio EUR (vereinfachte Schätzung im Rahmen des MOPZ) zzgl. jährlich 1,5 % Folgekosten

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Zielszenario/ Zielszenario+

Bewertung:

- Verbesserte Anbindung des IG/ GE Schmarl/ Marienehe und Fischereihafen durch zusätzliche nördliche Anbindung
- Verbesserung der Querbarkeit der „Barriere“ S-Bahn für Kfz-, Fußgänger- und Radverkehr

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhabe/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen
											

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

Erweiterter Untersuchungsbedarf bzw. Option zu Maßnahmen K-17 und K-18

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 5 Zielen positiv bei und dient der besser Erschließung des IG Marienehe/ Schmarl und Fischereihafen.

Priorität:

geringere

anzustrebende Umsetzungsfristen:

langfristig

K-22: Verbesserung der Verteilerfunktion der Hamburger Straße

Kurzbeschreibung:

Die Hamburger Straße ist ein 4-streifige Hauptverkehrsstraße, die die westlichen Stadtteile und das westliche Umland auf direkter und schneller Führung mit dem Zentrum von Rostock verbindet. Im Zuge der Hamburger Straße ist eine Verbesserung der Verteilerfunktion des fließenden Kfz-Verkehrs in die nördlich und südlich an die Hamburger Straße anschließenden Wohn- und Gewerbestandorte vorgesehen. Hierfür sind unter Beachtung der Leistungsfähigkeit u. a. Linksabbiegespuren an maßgeblichen Knotenpunkten sinnvoll (u. a. Goerdeler Straße, Kunsthalle etc.).

Planungsstand: -

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: ca. 0,5 Mio EUR (vereinfachte Schätzung im Rahmen des MOPZ) zzgl. jährlich 1,5 % Folgekosten

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Zielszenario/ Zielszenario+

Bewertung:

- Verbesserte Erreichbarkeit der an die Hamburger Straße grenzenden Wohn- und Gewerbestandorte (Reutershagen)

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhaber/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
													

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Unter Beachtung der Stärkung der Leistungsfähigkeit der Hamburger Straße als Element des Hauptverkehrsstraßennetzes

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 4 Zielen positiv bei und dient der verbesserten Erreichbarkeit der an die Hamburger Straße angrenzenden Stadtgebiete (Reutershagen)

Priorität:

mittel

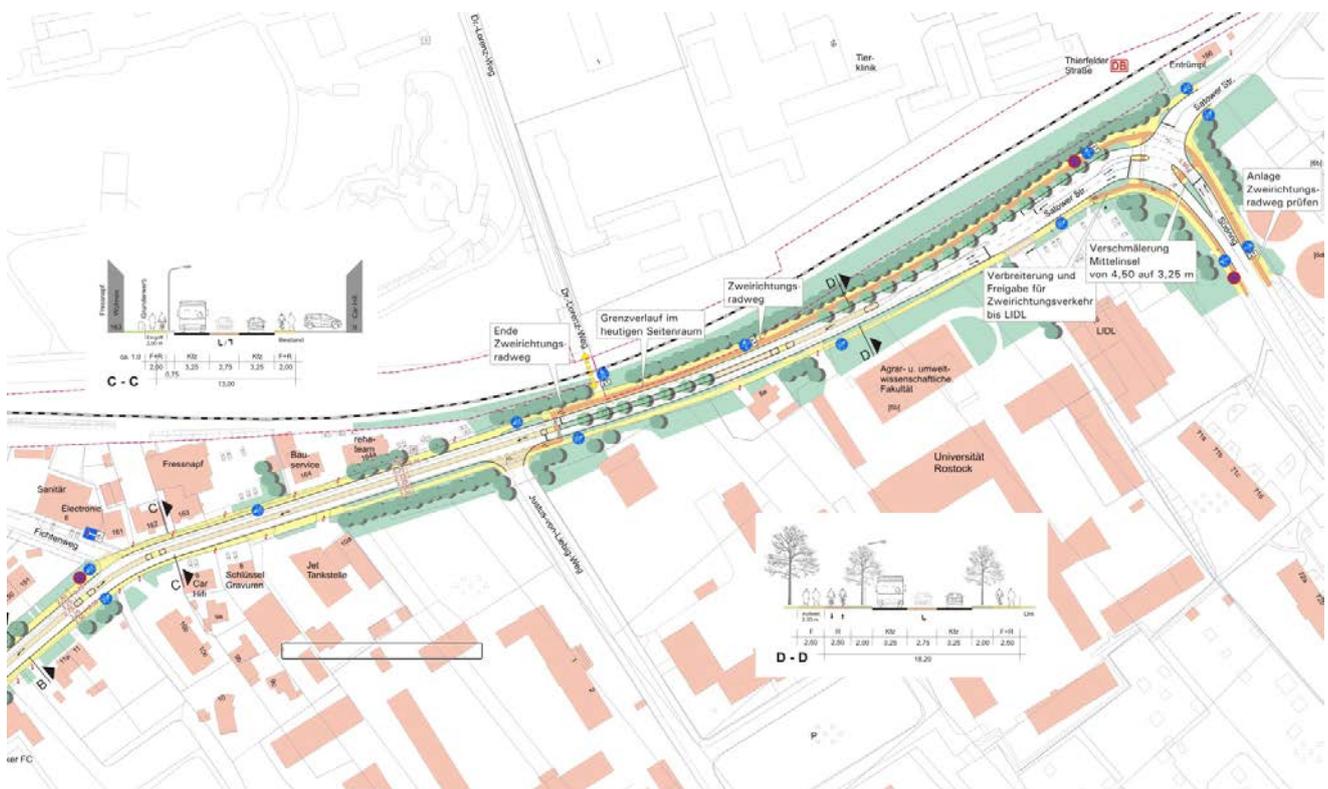
anzustrebende Umsetzungsfristen:

mittelfristig

K-23: leistungsfähiger Ausbau der Satower Straße

Kurzbeschreibung:

Die bestehende Satower Straße ist eine 2-streifige Hauptverkehrsstraße, die eine Verbindung zwischen dem Südring und der B 103 schafft. Sie soll im Abschnitt zwischen Südring und Rennbahnallee mit einem 2+1-Querschnitt (je Fahrtrichtung eine Fahrspur zzgl. wechselseitige Linksabbieger, abschnittsweise begrünter Mittelstreifen) ausgebaut werden. Dadurch erhöht sich die Leistungsfähigkeit des Straßenzuges, die auch für eine weitere Verkehrszunahme im Rahmen der Realisierung des Wohngebietes Biestow-Süd erforderlich wird. Die Knotenpunkte im Zuge der Satower Straße werden leistungsfähig ausgebaut, Fußgänger- und Radverkehrsanlagen entsprechend den Erfordernissen berücksichtigt. Die Ausbaustrecke beträgt ca. 1 km.



Planungsstand: Voruntersuchung

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: ca. 4,8 Mio EUR (vereinfachte Schätzung im Rahmen des MOPZ) zzgl. jährlich 1,5 % Folgekosten

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Zielszenario/ Zielszenario+

Bewertung:

- Leistungsfähiges Straßenhauptnetz mit Berücksichtigung der Belange Fußgänger- und Radverkehr
- Verbesserte Erreichbarkeit der an der Satower Straße grenzenden Wohn- und Gewerbestandorte durch separate Linksabbieger
- Leistungsfähige Führung des Wirtschafts- und Lieferverkehrs auf Haupttrouten des Straßennetzes auch in seiner Funktion als Oberzentrum
- Gewährleistung der Teilhabe und Sicherheit durch regelgerechte Führung des Fußgänger- und Radverkehrs

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhabe/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	○	○	

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Mit Realisierung der Erweiterung Biestow sowie des Ausbaus des Westteils der Südrings ist der leistungsfähige Ausbau der Satower Straße mit den Knotenpunkten erforderlich.

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 3 Zielen positiv bei und ist Voraussetzung des leistungsfähigen Betriebes des Straßenhauptnetzes.

Priorität:

mittel

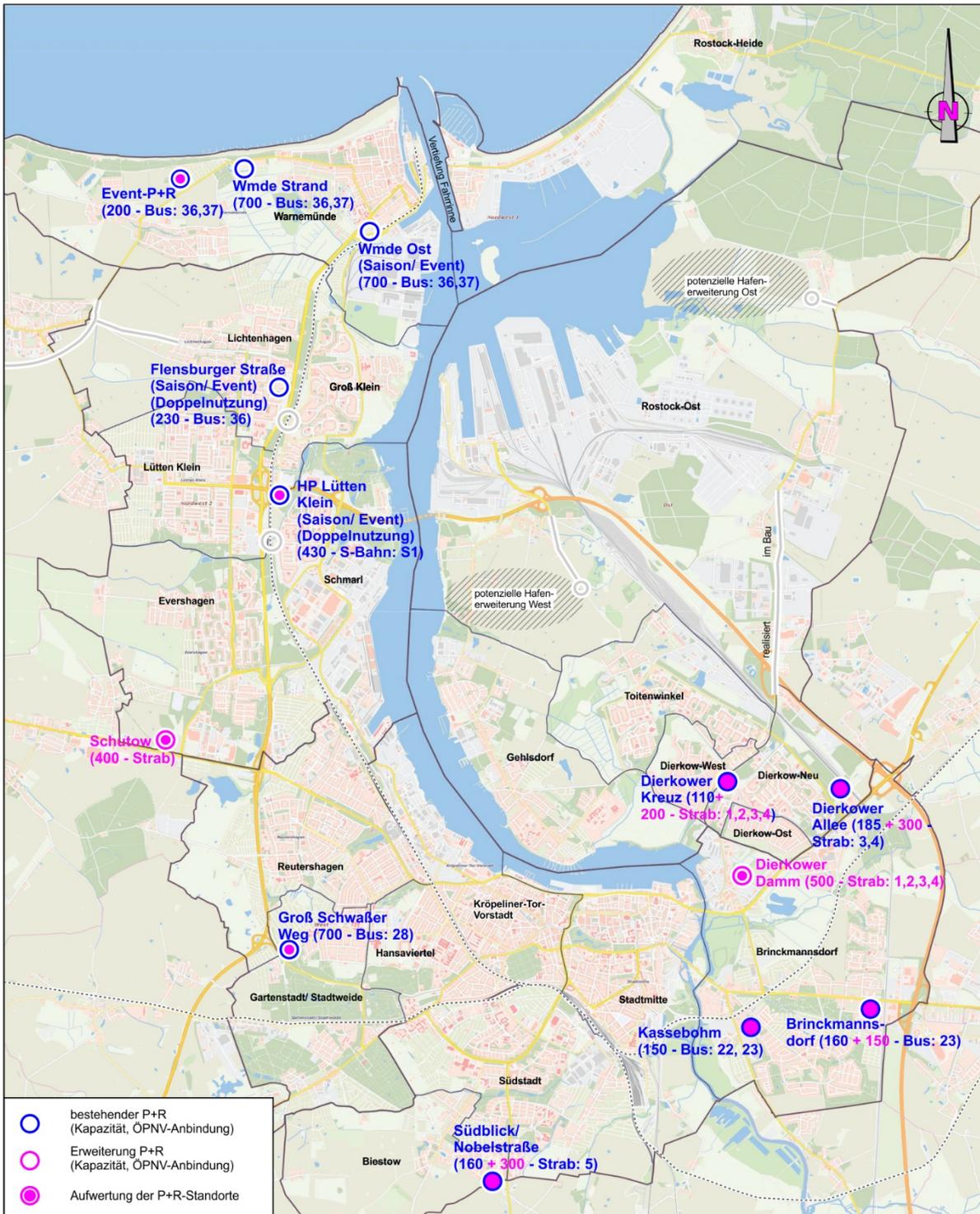
anzustrebende Umsetzungsfristen:

mittelfristig

RV-2: Weiterentwicklung P+R-System

Kurzbeschreibung:

Ausbau des P+R-Systems mit Erweiterung bestehender und Schaffung neuer P+R-Plätze mit entsprechender Ausstattung (attraktive Anbindung ÖPNV), Information (frühzeitige hinweisende Ausschilderung, Einbeziehung in das Verkehrsleitsystem, Anzeige der Abfahrts- bzw. Reisezeiten in das Zentrum mit dem ÖPNV) und attraktiver Tarife in Kombination P+R/ ÖPNV



Lage und bestehende ÖPNV-Anbindung der P+R-Plätze (Auszug aus: MOPZ; Grundlage: © Hansestadt Rostock (CC BY 3.0) / © OpenStreetMap (ODbL))

Planungsstand: -

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: Kostenklasse 500.000 – 1 Mio EUR (vereinfachte Schätzung im Rahmen des MOPZ) zerlegbar in Einzelbausteine bei Realisierung einzelner P+R-Plätze zzgl. jährlich 1,5 % Folgekosten

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Zielszenario/ Zielszenario+

Bewertung:

- Verbesserung der Pendlerbeziehungen zwischen Stadt und Umland durch attraktive P+R-Angebote
- Verminderung des Kfz-Quell- und -Zielverkehrs Innenstadt/ Zentrum

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhaber/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
													

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Attraktive Tarife P+R/ ÖPNV
- Entsprechende Beschilderung, Ausstattung und Einbeziehung in das Verkehrsmanagementsystem

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 10 Zielen positiv bei und dient Verminderung des Kfz-Quell- und -Zielverkehrs zur Innenstadt/ Zentrum sowie zur Verbesserung der Pendlerbeziehungen. Die Verknüpfung zum ÖPNV führt zu einer weiteren Stärkung des Umweltverbundes.

Priorität:

hoch

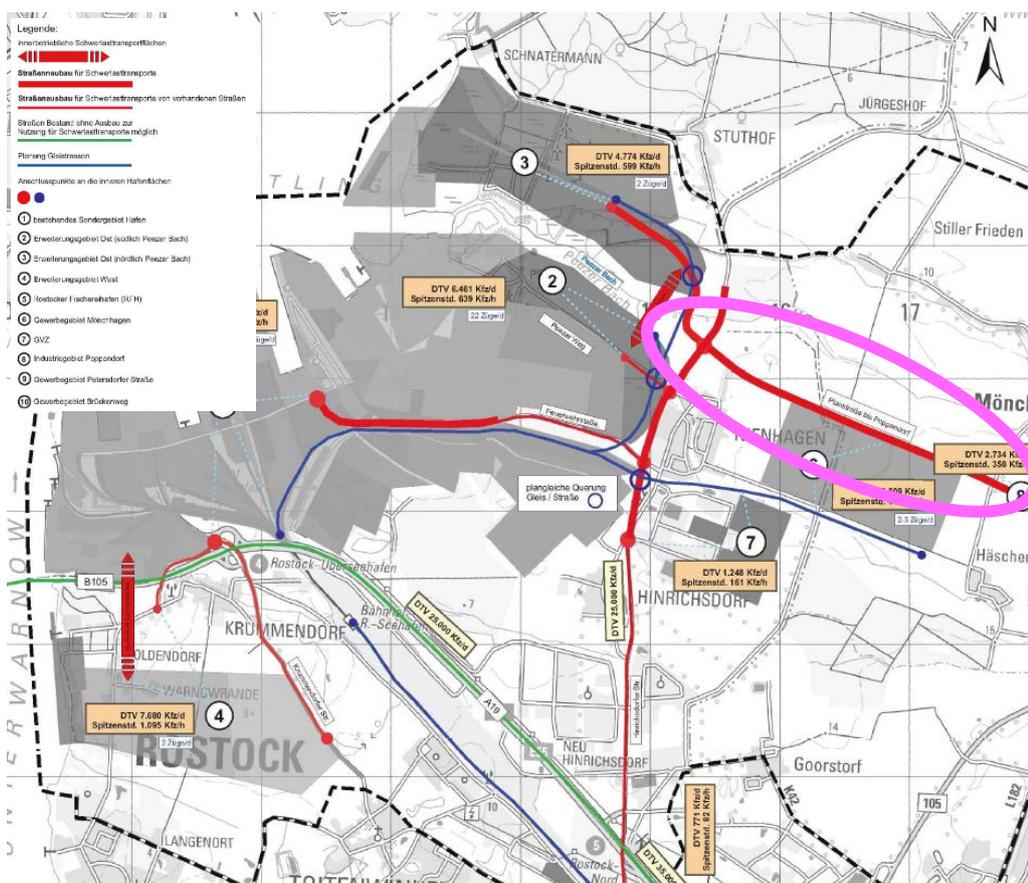
anzustrebende Umsetzungsfristen:

kurzfristig

WT-1: Schwerlasttrasse zwischen Seehafen und GE Mönchhagen/ GVZ/ Poppendorf

Kurzbeschreibung:

Für die Anforderungen der hafenauffinen Gewerbestandorte (GE Mönchhagen/ GVZ/ Poppendorf) ist die Schaffung von Schwerlasttrassen zwischen dem Seehafen, der potenziellen Hafenerweiterungen erforderlich. Diese Trassen sind so vorzusehen, dass sie auch von nicht unbedingt StVZO-gerechten Fahrzeugen (in ihrer Dimension – Größe, Gewicht, Schleppkurven etc.) genutzt werden können. Es ist bei der Realisierung zu prüfen, ob das öffentliche Straßennetz entsprechend dimensioniert werden kann (u. a. Anbindung der Hafenerweiterung Ost und West (K-16a und K-16b), straßenseitige Erschließung des Seehafens) bzw. wie Querungsmöglichkeiten des öffentlichen Straßennetzes realisiert werden können oder ob separate Trassen angelegt werden müssen. Eine Teilung der Maßnahme zwischen Stadt, Land und Hafen ist zu prüfen.



Darstellung der Verkehrskonzeption Hafen mit Darstellung der Schwerlasttrassen (Auszug aus: regionales Flächenkonzept hafenauffine Wirtschaft von Inros Lackner AG Rostock)

Planungsstand: Untersuchung in Vorbereitung

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: Kostenklasse 1 - 5 Mio EUR (Gesamtkosten ohne Ansatz Teilung; vereinfachte Schätzung im Rahmen des MOPZ) exkl. der jährlichen Kosten (Abschreibung, Instandhaltung, Betrieb)

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Basisszenario

Bewertung:

- Leistungsfähige Anbindung für den Wirtschaftsverkehr mit Berücksichtigung großer Schwerlastverkehre
- Teilung der Maßnahmen zwischen Stadt, Land und Hafen prüfen

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhaber/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
													

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Der Ausbau ist abhängig von der Entwicklungen der hafenauffinen Gewerbegebiete und den daraus entstehenden Anforderungen an die Erschließung durch die Schwerlasttrassen.

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 2 Zielen positiv bei und ist für den Wirtschaftsverkehr und die Entwicklung der hafenauffinen GE essentiell.

Priorität:

mittel

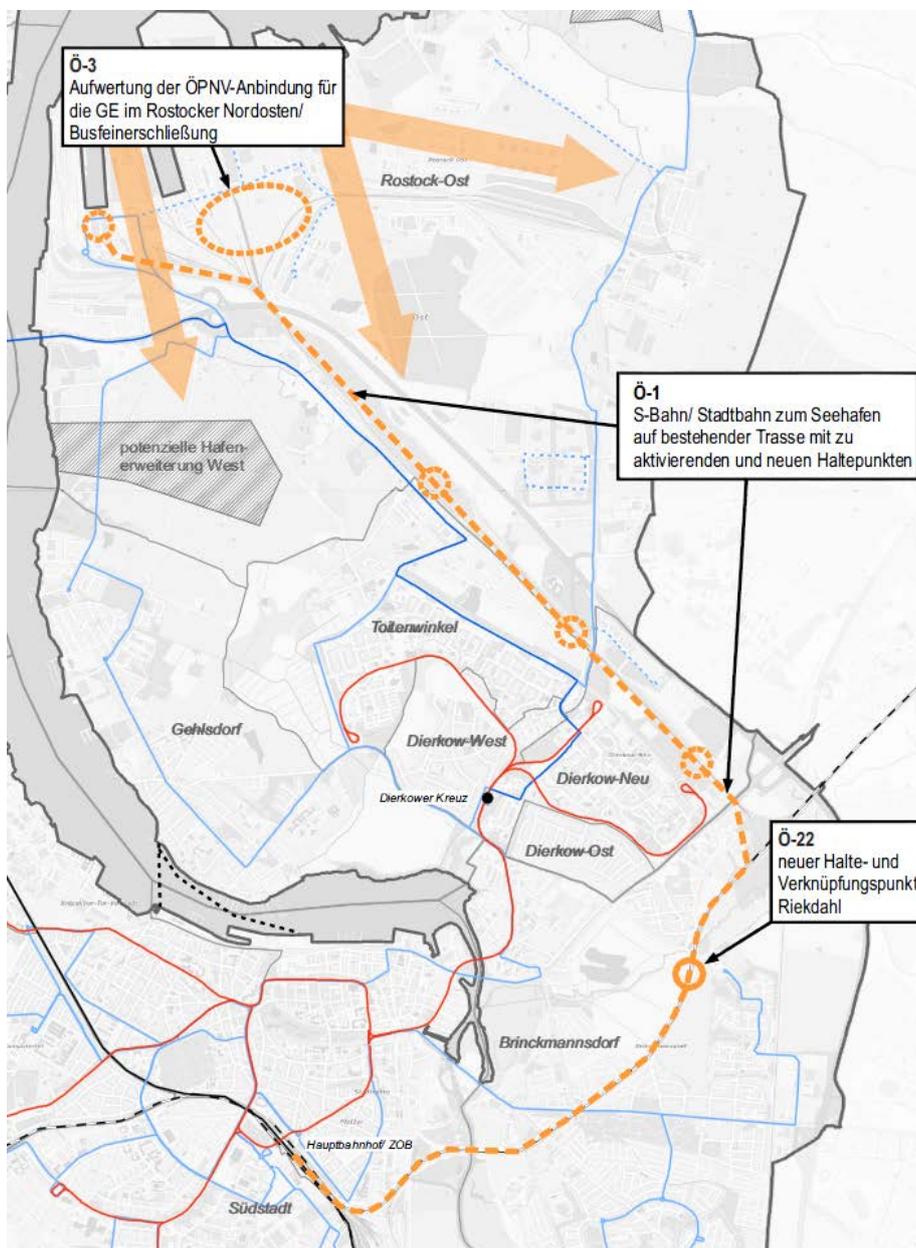
anzustrebende Umsetzungsfristen:

langfristig

Ö-1: S-Bahn/ Stadtbahn zum Seehafen

Kurzbeschreibung:

Der Seehafen ist der größte Arbeitsstättenschwerpunkt in Rostock. ÖPNV-seitig wird der Seehafen derzeit in der Hauptverkehrszeit durch die Buslinie 45/ 49 im 30-min-Takt erschlossen, die den Seehafen sowohl mit Lütten Klein als auch mit Dierkow verbindet. Die Fahrzeit ins Zentrum bzw. Hauptbahnhof mit Umstieg in die Straßenbahn dauert ca. 30 min. Für Pendler aus dem Umland wäre ein weiterer Umstieg am Hauptbahnhof erforderlich. Für eine deutlich verbesserte ÖPNV-Anbindung ist die Erschließung des Seehafens mit einer S-Bahn/ Stadtbahn vorzusehen. Eine Führung über die bestehende (alte) S-Bahn-Trasse und ohne neue Haltepunkte (ausgenommen HP Riekdahl (Ö-22)) wird hier favorisiert. Die Taktichte soll sich am bestehenden ÖPNV-Angebot orientieren und 30 min nicht unterschreiten. Allerdings sollte eine Prüfung zur Aufhebung des parallelen Busverkehrs erfolgen. Ergänzt werden muss diese S-Bahn/ Stadtbahn zum Seehafen mit einer Busfeinerschließung des Seehafens und der umliegenden Hafen- und Gewerbestandorte (Ö-3).



Darstellung der S-Bahn/ Stadtbahn-Anbindung zum Seehafen auf bestehender Trasse (Auszug aus: MOPZ; Grundlage: © Hansestadt Rostock (CC BY 3.0) / © OpenStreetMap (ODbL))

Planungsstand: -

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: > 10 Mio EUR (Gesamtkosten ohne Ansatz Teilung; vereinfachte Schätzung im Rahmen des MOPZ) exkl. der jährlichen Kosten (Abschreibung, Instandhaltung, Betrieb)

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Zielszenario/ Zielszenario+

Bewertung:

- Leistungsfähige Anbindung des Arbeitsstättenschwerpunktes durch Schaffung eines attraktiven SPNV/ ÖPNV-Angebotes mit zusätzlicher Bedeutung für den Tourismus (Anbindung Ostseefähren)
- Verbesserte, direkte und schnelle Anbindung für Beschäftigte aus Stadt und Umland
- Teilung der Maßnahmen zwischen Stadt und Land entsprechend Aufgabenträgerschaft

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhaber/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Ergänzt werden sollte die Maßnahme um eine Busfeinerschließung im Seehafen und den umliegenden Gewerbe- und Hafenstandorten (Ö-3).
- Prüfung zur Aufhebung des parallelen Busverkehrs

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 8 Zielen positiv bei und dient einer attraktiven ÖPNV-Anbindung des Arbeitsstättenschwerpunktes Seehafen und den umliegenden Arbeitsstättenschwerpunkten.

Priorität:

hoch

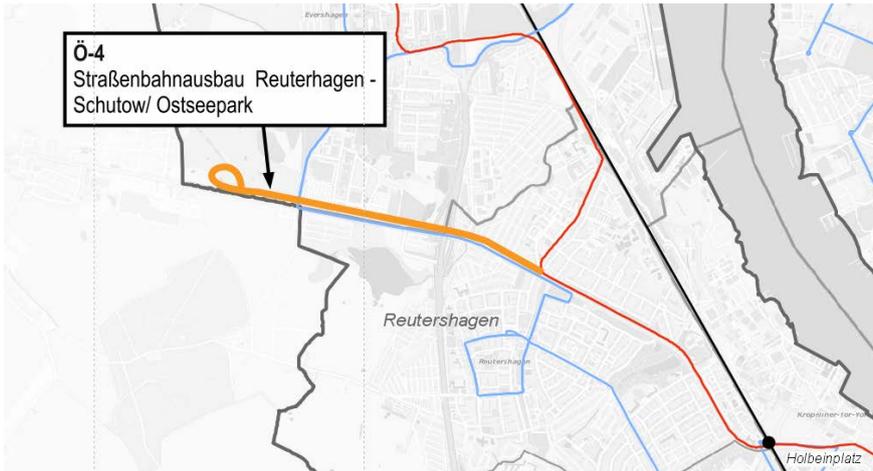
anzustrebende Umsetzungsfristen:

mittelfristig

Ö-4: Straßenbahnausbau Reutershagen – Schutow/ Ostseepark

Kurzbeschreibung:

Die ÖPNV-seitige Erschließung von Schutow (westlich der B 103) mit seinen Wohn-, Gewerbe- und Einkaufszentren sowie des Ostseeparks sollte künftig attraktiver gestaltet werden. Dafür ist der Bau einer neuen direkten Straßenbahntrasse zwischen Reutershagen und Schutow/ Sievershagen (Ostseepark) (Länge ca. 3 km) vorgesehen. Die Trasse soll nördlich der B 105 verlaufen. Die Trasse beginnt westlich der Gleisschleife Reutershagen und verläuft nördlich der B 105 bis zum Ostseepark. Eine Prüfung zum Entfall der parallelen Buslinie ist bei Realisierung der Straßenbahnverbindung durchzuführen.



Darstellung Straßenbauausbau nach Schutow/ Sievershagen (Auszug aus: MOPZ; Grundlage: © Hansestadt Rostock (CC BY 3.0) / © OpenStreetMap (ODbL))

Planungsstand: vertiefende Untersuchung (standardisierte Bewertung) in Fortschreibung Nahverkehrsplan erforderlich

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: ca. 8,0 Mio EUR (vereinfachte Schätzung im Rahmen des MOPZ) exkl. der jährlichen Kosten (Abschreibung, Instandhaltung, Betrieb)

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Zielszenario/ Zielszenario+

Bewertung:

- Leistungsfähige ÖPNV-Erschließung des Wohn-, Gewerbe- und Einkaufsgebietes Schutow/ Ostseepark durch den ÖPNV
- Verbesserte, direkte und schnelle ÖPNV-Anbindung an die Innenstadt
- Verknüpfung des Straßenbahn-Endpunktes mit Schaffung eines neuen P+R-Parkplatzes

Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhabe/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
													

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Trassenfreihaltung erforderlich
- Erhöhung des ÖPNV-Potenzials durch weitere Entwicklung des Gebietes Schutow/ Ostseepark
- Kombination mit P+R-Standort Schutow am Endpunkt der Straßenbahn (RV-2)
- Prüfung zur Aufhebung des parallelen Busverkehrs

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 8 Zielen positiv bei und dient einer attraktiven ÖPNV-Anbindung des Einkaufs-, Gewerbe- und Wohnungsschwerpunktes Schutow/ Ostseepark und einer Stärkung der Stadt-Umland-Beziehung.

Priorität:

hoch

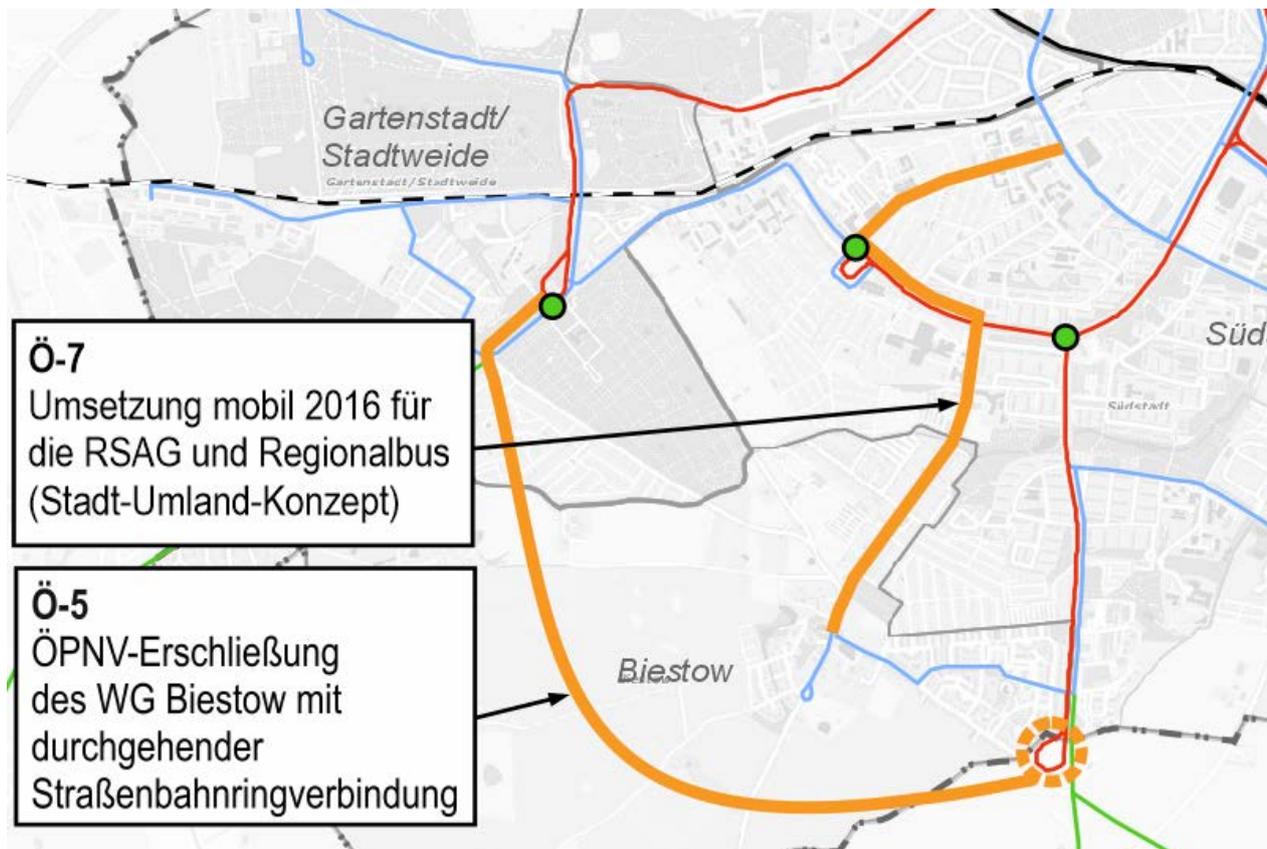
anzustrebende Umsetzungsfristen:

mittelfristig

Ö-5: ÖPNV-Erschließung der Erweiterung Biestow mit durchgehender Straßenbahnringverbindung

Kurzbeschreibung:

Mit Realisierung der Erweiterung Biestow ist eine neue ÖPNV-seitig Erschließung erforderlich. Bei der im MOPZ zugrunde gelegten Einwohnerzahl in Biestow von ca. 13.000 Einwohnern ist der Neubau einer Straßenringverbindung zwischen den derzeitigen Endpunkten Südblick und Neuer Friedhof sowie die Einrichtung neuer Haltestellen vorgesehen. Die Trasse der Straßenbahnringverbindung verläuft im Korridor der Neubaustrecke für den Kfz-Verkehr südlich des derzeitigen Stadtteils Biestow und hat eine Länge von ca. 3 km.



Darstellung Straßenbahnringverbindung Biestow (Auszug aus: MOPZ; Grundlage: © Hansestadt Rostock (CC BY 3.0) / © OpenStreetMap (ODbL))

Planungsstand: vertiefende Untersuchung in den weiteren Planungsschritten des Wohngebietes und bei der Fortschreibung Nahverkehrsplan erforderlich

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: ca. 8,7 EUR (vereinfachte Schätzung im Rahmen des MOPZ) exkl. der jährlichen Kosten (Abschreibung, Instandhaltung, Betrieb)

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Zielszenario/ Zielszenario+

Bewertung:

- Leistungsfähige ÖPNV-Erschließung des neuen Wohngebietes durch den ÖPNV
- direkte und schnelle Anbindung in die Innenstadt
- Verknüpfung des Straßenbahn-Endpunktes mit Erweiterung des bestehenden P+R-Parkplatzes Südblick sowie Aufwertung des derzeitigen Endpunktes

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhaber/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Trassenfreihaltung erforderlich
- Abhängig von der Entwicklung der Erweiterung Biestow
- Aufwertung des derzeitigen Endpunktes Südblick (Ö-17) und Erweiterung des bestehenden P+R-Standort (RV-2)

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 8 Zielen positiv bei und dient einer attraktiven ÖPNV- Erschließung des neuen Wohngebietes Biestow.

Priorität:

hoch

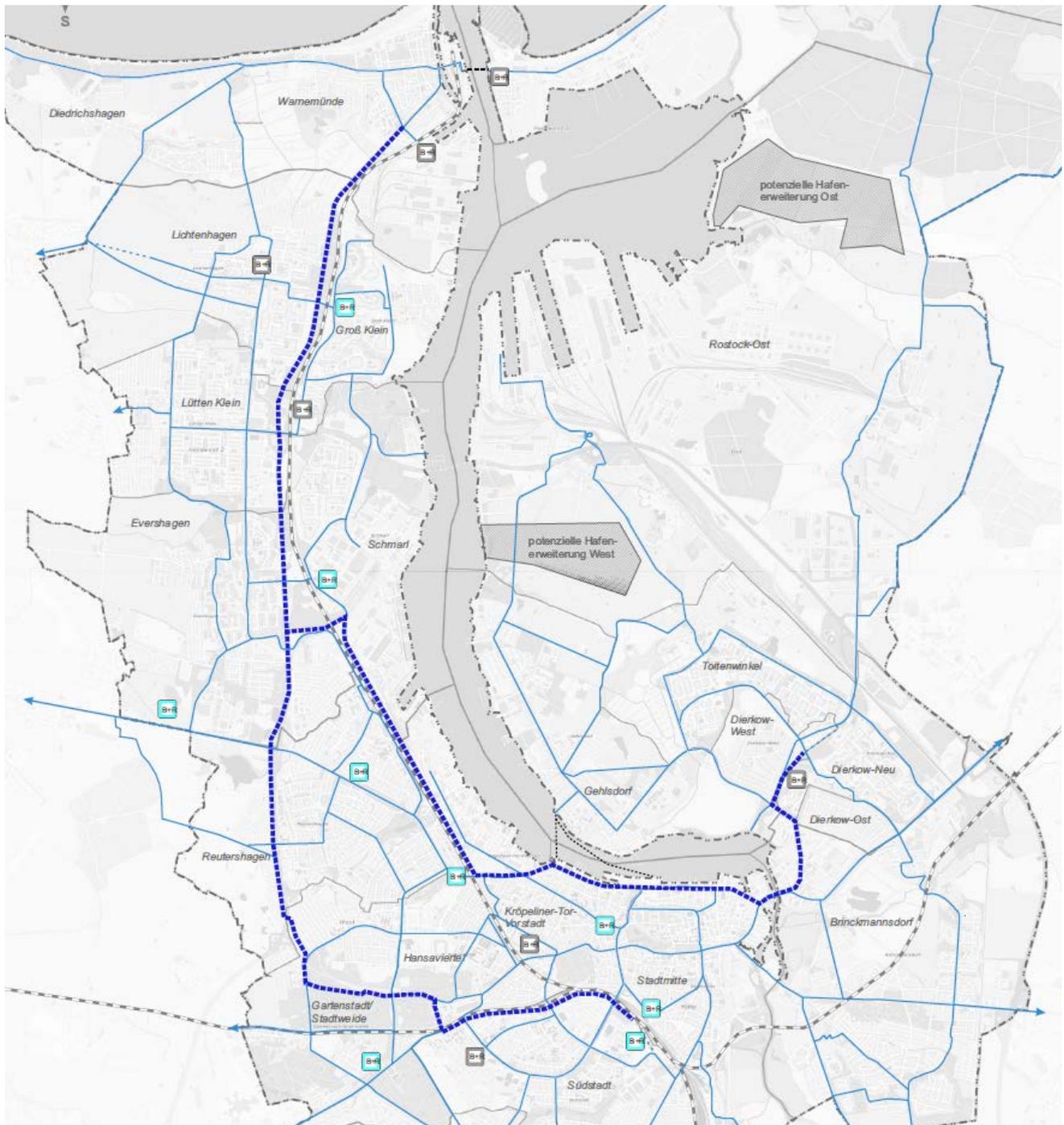
anzustrebende Umsetzungsfristen:

mittelfristig (in Abhängigkeit mit Realisierung Wohngebiet Biestow)

R-1: Realisierung Radschnellwege

Kurzbeschreibung:

Mit Beschluss des Radverkehrskonzeptes der Hansestadt Rostock ist die Realisierung von Radschnellwegen vorgesehen. Hier gibt es zwei maßgebliche Trassenführungen. Eine Trasse verläuft entlang der B 103 im Westen der Stadt von Warnemünde über Reutershagen – Südstadt zum Hauptbahnhof mit einer Länge von ca. 15 km. Die andere Trasse verläuft in Ost-West-Richtung von Dierkow entlang des Stadthafens bis zum Holbeinplatz und S-Bahn-parallel bis zur Anbindung An der Jägerbäk an die andere Trasse des Radschnellweges mit einer Länge von ca. 10 km. Die Radschnellwege sollten möglichst behinderungsfrei und vom Fußgängerverkehr (bzw. anderen Verkehrsarten) getrennt geführt werden.



Darstellung Radschnellwege aus dem Radverkehrskonzept der Hansestadt Rostock (PGV Hannover)

Planungsstand: Potenzialanalyse der PTV AG vorhanden, weitere vertiefende Untersuchung in den weiteren Planungsschritten

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: ca. 12 Mio EUR (aus Potenzialanalyse Radschnellweg der PTV AG) exkl. der jährlichen Kosten (Abschreibung, Instandhaltung, Betrieb)

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Zielszenario/ Zielszenario+

Bewertung:

- Leistungsfähige Radverkehrserschließung des Stadtgebietes über große Entfernungen
- Etablierung eines attraktiven gesamtstädtischen Radverkehrsangebotes
- Besondere Förderung des Radverkehrs mit einer Erhöhung des modal-split-Anteils
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch überwiegend separate Führung des Radverkehrs

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhabe/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
													

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Trassenfreihaltung erforderlich
- abschnittsweise Umsetzung möglich und sinnvoll, damit verbesserte Finanzierungsmöglichkeiten
- in Abhängigkeit von aktuellen Förderprogrammen des Landes und des Bundes

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 6 Zielen positiv bei und dient in besonderem Maße der Förderung des Radverkehrs in der Gesamtstadt.

Priorität:

hoch

anzustrebende Umsetzungsfristen:

kurzfristig (abschnittsweise unterschiedliche Fristen, auch in Abhängigkeit aktueller Förderprogramme)

R-6: Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof

Kurzbeschreibung:

Für eine Qualitätssicherung im Radverkehr ist es wichtiger Bestandteil an maßgeblichen Quellen und Zielen Radstationen zu entwickeln. Der Hauptbahnhof stellt insbesondere für Pendler eine wichtige Verknüpfungsstelle zwischen ÖPNV und Radverkehr dar, aber auch für Touristen, Schüler und Innenstadtbesucher ist der Hauptbahnhof Dreh- und Angelpunkt. Aus diesem Grund ist die Realisierung eines attraktiven Fahrradparkhauses vorgesehen, was eine sichere und witterungsgeschützte Abstellung einer größeren Anzahl von Fahrrädern vorsieht. Laut Machbarkeitsstudie liegt der ermittelte Bedarf bei ca. 340 Stellplätzen. Neben dem sichern und witterungsgeschützten Abstellen der Fahrräder sind weitere Einrichtungen für eine attraktive Lösung denkbar, z. B. Werkstattservice, Leihradstation, Ladestation für Pedelecs etc.



Visualisierung Fahrradparkhaus Nordseite (Auszug aus: Machbarkeitsstudie Radstation Hauptbahnhof Rostock von matrix architektur gmbh) (links)/ Radstation auf der Bahnhofssüdseite (städtebaulicher Entwurf VIELMO, 2016/ 17)

Planungsstand: Machbarkeitsstudie 2011

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: ca. 2,5 Mio EUR (vereinfachte Schätzung im Rahmen des MOPZ) exkl. der jährlichen Kosten (Abschreibung, Instandhaltung, Betrieb) – entsprechend Machbarkeitsstudie beträgt die mögliche Förderquote für investive Kosten ca. 90 %

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Zielszenario/ Zielszenario+

Bewertung:

- Schaffung attraktiver Verknüpfungsstelle am Hauptbahnhof
- Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Besondere Förderung des Radverkehrs mit einer Erhöhung des modal-split-Anteils
- Hohe Qualität der öffentlichen Räume durch attraktive Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes im gesamten

ZI.1	ZI.2	ZI.3	ZI.4	ZII.1	ZII.2	ZII.3	ZIII.1	ZIII.2	ZIII.3	ZIII.4	ZIII.5	ZIV.1	ZIV.2
Sicherung der oberzentralen Funktion	Leistungsfähige Anbindung Stadtteile/Schwerp.	Gewährleistung Teilhaber/Sicherheit	Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot	Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz	Vernetzung der Verkehrsmittel	Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit	weitere Stärkung SPNV/ÖPNV	besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs	hohe Qualität der öffentlichen Räume	größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen	Förderung von Innovationen/moderner Mobilität	Stärkung des Prozesscharakters
													

Bewertungsergebnis der Zielerreichung

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- Förderung insbesondere einer attraktiven Stadt-Umland-Beziehung
- Abweichend oder ergänzend zur Machbarkeitsstudie ist ggf. auch die Einordnung südlich des Hauptbahnhofs sinnvoll.

Fazit:

Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt in 8 Zielen positiv bei und dient in besonderem Maße der Förderung des Radverkehrs in der Gesamtstadt.

Priorität:

hoch

anzustrebende Umsetzungsfristen:

kurzfristig

Anlage 3
Fachbeitrag
Umweltprüfung zum Mobilitätsplan Zukunft
(Erarbeitung durch Amt für Umweltschutz der Hansestadt Rostock)
