
MOPZ Hansestadt Rostock

Arbeitspapier 1 – Beschreibung der Ziele für das MOPZ

1. Veranlassung und ausgewertete Quellen

Im Rahmen der Erarbeitung des MOPZ erfolgt eine Diskussion in Lenkungsgruppe und begleitendem Arbeitskreis zu den zu verfolgenden Zielstellungen. Im April 2014 wurde dazu eine Auswertung der relevanten Quellen vorgestellt (Präsentation IVAS zur Lenkungsgruppe 2). Dafür wurden folgende Quellen ausgewertet:

- Leitbild der Stadtentwicklung Rostock, (Stand Dezember 2012, beschlossen)
- Integriertes Gesamtverkehrskonzept für die Stadt Rostock, Teil C (verkehrliches Leitbild) vom Februar 1999
- Bundesverkehrswegeplan, Anmeldungen des Landes Mecklenburg-Vorpommern (April 2014)
- Landesraumordnungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (Entwurf Stand April 2014)
- Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (Diskussionsstand Anfang 2014 - Gliederung und dokumentierte Workshops im Internet)
- Regionales Raumentwicklungsprogramm (Stand 2011)

Im Rahmen der Beratungen von Lenkungsgruppe und Arbeitskreis wurde vereinbart, auf den Begriff „Leitbild“ zur Abgrenzung gegenüber dem aktuellen Leitbild der Stadtentwicklung zu verzichten, in welchem auch bereits umfassende verkehrliche Bezüge hergestellt wurden. Das Leitbild der Stadtentwicklung wird also durch verkehrliche Ziele untersetzt, die aus diesem entnommen und präzisiert sowie ergänzt werden. In den Ergänzungen werden die für Rostock relevanten Zielvorstellungen aus den anderen benannten Dokumenten reflektiert, sofern sie sich nicht ohnehin schon im Leitbild der Stadtentwicklung Berücksichtigung fanden. Zudem erfolgte eine Zusammenführung zu 5 „Oberzielen“, die in der Öffentlichkeitsbeteiligung besser handhabbar sind als eine große Fülle von Einzelzielen

2. Oberziele für Mobilität und Verkehr in der Hansestadt Rostock

Für die Erarbeitung des MOPZ Rostock ist die Herleitung von Oberzielen der Verkehrsentwicklungsplanung sinnvoll. Die Oberziele beinhalten Überlegungen zu:

- **Was** soll insbesondere erreicht werden?
- Welche maßgeblichen **Rahmenbedingungen** sind zu beachten.
- **Wie** soll es erreicht werden?

Oberziel I: Sicherstellung der (über)regionalen Erreichbarkeit der Hansestadt Rostock sowie Anbindung aller Stadtareale/ Gewährleistung der 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 ausgewogene Erreichbarkeit aller Stadtteile mit dem Kfz-Verkehr und den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes essenziell.

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

Zur Sicherung der langfristigen finanziellen Handlungsfähigkeit ist es erforderlich, unnötige Infrastrukturerweiterungen zu vermeiden und stattdessen die vorhandenen Netze zu erhalten und (verkehrsmittelübergreifend) optimal zu nutzen. Dazu dienen insbesondere Maßnahmen des Verkehrssystemmanagements.

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

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

Oberziel V: Weitere Stärkung einer durch Mitwirkung und Partizipation geprägten Rostocker Planungskultur

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.

3. 15 Ziele für Mobilität und Verkehr in der Hansestadt Rostock

Ausgehend von den Festlegungen des Leitbildes der Stadtentwicklung, übergeordneten Dokumenten der Regionalentwicklung und den Hinweisen aus der Präambel sind mit der Aufstellung des Mobilitätsplanes Zukunft der Hansestadt Rostock folgende verkehrliche Zielstellungen zu verfolgen, deren Umsetzung zur Erreichung der Oberziele führen wird:

Oberziel I: Sicherstellung der (über)regionalen Erreichbarkeit der Hansestadt Rostock sowie Anbindung aller Stadtareale/ Gewährleistung der Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und der Wirtschaft an Mobilität und Verkehr

Ziel I.1: Sicherung der oberzentralen Funktion durch die Einbindung in die überregionalen Netze

Eine gute Erreichbarkeit der Hansestadt Rostock ist von maßgeblicher Bedeutung bei der Wahrnehmung der Funktion als Oberzentrum und Regiopole im Ostseeraum. Die gute Erreichbarkeit ist in allen maßgeblichen Verkehrsnetzen sicherzustellen. Dazu gehören also die Erreichbarkeiten

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

Ziel I.2: Leistungsfähige Anbindung der Stadtteile und Strukturschwerpunkte

Alle Stadtteile und Strukturschwerpunkte sind anforderungsgerecht in die Netze der verschiedenen Verkehrsmittel einzubinden. Dazu gehört 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 verschiedenen Hafenflächen sind die Erreichbarkeit durch straßengebundenen Lkw-Verkehr sowie die Sicherung von Gleisanschlüssen von besonderer Relevanz.

Ziel I.3: Gewährleistung der Teilhabe und der Sicherheit/ körperlichen Unversehrtheit

Zielstellung im MOPZ ist es, 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 dementersprechender Ansätze ist sehr vielfältig und reicht von der grundsätzlichen Er-

reichbarkeit aller Stadtareale mit dem ÖPNV und nichtmotorisierten Verkehrsmitteln über Sozialtickets bis hin zur Barrierefreiheit. Darüber hinaus ist auch oder gerade im Verkehr die körperliche Unversehrtheit zu beachten. Dies bedeutet Verkehrssicherheit als zu berücksichtigender Faktor bei allen Planungen sowie als Anlass zur Verbesserung bestehender Situationen/ einzuleitender Maßnahmen.

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 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

Ziel II.1: Konsolidierung und optimaler Betrieb des Straßennetzes

In den vergangenen Jahren wurde das Straßennetz in Rostock ergänzt und leistungsfähig ausgebaut sowie 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. Dazu gehört auch die sukzessive Erneuerung veraltender Steuerungstechnik.

Ziel II.2: Vernetzung der Verkehrsmittel durch Informations-, Leit- und Verkehrsmanagementsysteme

Der effektivste 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. Zielstellungen sind 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

Ziel III.1: weitere Stärkung des SPNV/ ÖPNV

Ein leistungsfähiger 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, das bedeutet gezielte Entwicklung vom durch den ÖPNV bereits erschlossenen Stadtgebieten durch 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 (insbesondere Straßenbahn und Bus) an Strecken und Knotenpunkten und sukzessive Erhöhung der mittleren 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)
- Gewährleistung kurzer Wartezeiten an LSA gemäß den Qualitätskriterien des HBS
- Weitere Systematisierung und Ergänzung des Netzes an Abstellanlagen des Radverkehrs einschließlich von Fahrradstationen an besonders aufkommensstarken Orten (z.B. Hauptbahnhof, Zentrum, Uni), Förderung der Verbesserung von Fahrradabstellanlagen auf privaten Grundstücken (Vermieter, Unternehmen)
- Weitere Stärkung der saisonalen Unabhängigkeit des Radverkehrs
- Noch stärkere Einbindung des Radverkehrs in den Umweltverbund, u.a. durch Weiterentwicklung Leihradsysteme, Entwicklung intermodaler Schnittstellen und 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 ständig weiter zurückgegangen. Dieser Trend soll gestoppt und schließlich umgekehrt werden, wobei dem Anteil der Fußwege auf Grund der strukturellen Rahmenbedingungen Grenzen gesetzt sind. Erforderlich sind insbesondere

- ein gutes Angebot an Einrichtungen der Nahversorgung in unmittelbarer Nähe der Schwerpunkte des Wohnens
- intakte Fußwege und ausreichend dichte Querungsstellen des Straßenhauptnetzes (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, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und nicht zuletzt dadurch die Wohnqualität werden maßgeblich durch die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums beeinflusst. Zielstellung ist es daher, durch eine weitergehende hochwertige Gestaltung der öffentlichen Räume einen nachhaltigen Beitrag zur Baukultur, zum Leben und Wohnen und Gastlichkeit der Hansestadt Rostock zu leisten. Dies bedeutet ins-

besondere, einen hohen und modernen Planungsgrundsätzen gerecht werden. Den Anspruch bei der Neuplanung von auch dem Verkehr dienenden öffentlichen Räumen (Straßen und Plätze) durchzusetzen, auf überzogene verkehrliche/verkehrstechnische Gestaltungen wo möglich zu verzichten und im Einzelfall auch verkehrliche Überformungen zu Gunsten höherer stadträumlicher Qualitäten zurückzunehmen.

Ziel III.4: größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs

Die Stadt Rostock setzt sich zum Ziel, eine größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs zu erreichen. Dies bedeutet insbesondere, die Vorgaben aus dem Luftreinhalteplan, dem Lärmaktionsplan sowie dem Klimaschutzkonzept in die Strategien und Konzepte 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 von Zielen der Umweltverträglichkeit, aber auch weiteren Zielen. Deshalb ist es nicht nur legitim sondern erforderlich, über die bloße Information hinaus Anreize für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu setzen. Dazu sollen einerseits Ansätze des Mobilitätsmanagements unter Einbeziehung maßgeblicher Akteure (z.B. Unternehmen) gezielt genutzt werden. Andererseits sollen auch angebots- bzw. nachfragesteuernde Elemente betont werden, um räumlich differenzierte Wirkungen zu erzielen. Dazu gehören beispielsweise Parkraummanagement bzw. Parkraumbewirtschaftung.

Oberziel 4: Berücksichtigung der Chancen und Risiken zukünftiger Entwicklungen/ besondere Förderung innovativer Mobilität (e-mobility, CarSharing etc.)

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 erscheint es, den Anspruch an Innovation und moderne Mobilität in jeder Phase der Aufstellung sowie in der Umsetzung zu verdeutlichen. Gegenwärtige Ansatzpunkte sind u.a. die Förderung von Elektromobilität und die weitere Etablierung des Prinzips „Nutzen statt Besitzen“ durch Car-Sharing- und auch Leihradssysteme, die sich im MOPZ widerspiegeln sollen. Dazu gehören im Weiteren auch technische Systeme auf höchstem Niveau (z.B. im Verkehrssystemmanagement), das Verfolgen aktueller Entwicklungen auf nationaler und internationaler Ebene, sowie zahlreiche weitere Ansatzpunkte.

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.

Oberziel 5: Weitere Stärkung einer durch Mitwirkung und Partizipation geprägten Rostocker Planungskultur

Ziel V.1: Nutzung integrierter Planungsabläufe und konsensorientierter Mitwirkungsprozesse

Die Nutzung von integrierten Planungsabläufen sowie eine konsensorientierte Einbeziehung von Bevölkerung, Akteuren, Wirtschaft und Wissenschaft waren in den vergangenen Jahren ein Kennzeichen komplexer Planungsverfahren in Rostock und sollen auch in Zukunft praktiziert und weiterentwickelt werden. Eine „hohe Planungskultur“ soll sowohl den Prozess des MOPZ selbst auch als die in der Folge umzusetzenden Maßnahmen begleiten.