



Industrie- und Handelskammer
zu Rostock

ANFORDERUNGSKATALOG FÜR DAS INTEGRIERTE GESAMTVERKEHRS- KONZEPT DER HANSESTADT ROSTOCK AUS SICHT DER WIRTSCHAFT



Mecklenburg-Vorpommern

www.rostock.ihk24.de

IHK-Region: Hansestädte Rostock und Stralsund sowie Landkreise Bad Doberan, Güstrow, Nordvorpommern, Rügen

Impressum

Herausgeber:

Industrie- und Handelskammer zu Rostock

Ernst-Barlach-Str. 1-3, 18055 Rostock

Postanschrift: Postfach 105240, 18010 Rostock

Telefon 0381/338-0, Fax 0381/338-617

www.rostock.ihk24.de

Redaktion:

Geschäftsbereich Innovation, Umwelt, Verkehr, Maritime Wirtschaft

Birka Gräning

graening@rostock.ihk.de

Stand:

Februar 2007

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Zielstellung hinsichtlich des Anforderungskataloges	4
2	Wirtschaftsverkehr und Wirtschaftsverkehrskonzepte	6
2.1	Definition des Wirtschaftsverkehrs und generelle Regelungen von Wirtschaftsverkehrskonzepten.....	6
2.2	Beispiele ausgewählter Wirtschafts-/Verkehrskonzepte	6
3	Anforderungskriterien für ein Integriertes Gesamtverkehrskonzept Rostock aus Sicht der Wirtschaft	9
3.1	Generelle Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur Rostocks.....	9
3.2	Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs an die Verkehrsinfrastruktur Rostocks.....	9
4	Zustandsbewertung der Straßenverkehrsinfrastruktur und Verkehrsorganisation in Rostock	12
4.1	Problemfelder bestehender Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsorganisation	12
4.2	Handlungsempfehlungen.....	15

Anhang

A-1	Hauptverkehrsstraßennetz der Hansestadt Rostock mit Gewerbestandorten.....	XXIII
A-2	Erläuterung der Skala.....	XXIV
A-3	Straßenbestandsaufnahme - Bewertung.....	XXV
A-4	Wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Hansestadt Rostock - Forderungen der Wirtschaft.....	XXXIII

1 Anlass und Zielstellung hinsichtlich des Anforderungskataloges

Eine Stadt ist nicht nur Lebens-, Wohn- und Freizeitraum, sie ist auch Wirtschaftsraum. Rostock ist als wichtigstes Oberzentrum Mecklenburg-Vorpommerns ein wichtiger Wirtschaftsstandort, den es zu erhalten und zu fördern gilt. Als ein entscheidender Standortfaktor für die Wirtschaft ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erforderlich, welche den Mobilitäts- und Transportbedürfnissen der Wirtschaft in angemessenem Maße Rechnung tragen muss. Mit dem Integrierten Gesamtverkehrskonzept (IGVK) der Hansestadt Rostock von 1998 wurde ein rahmengebendes Handlungskonzept geschaffen, welches in seiner Gesamtwirkung eine deutliche Verbesserung der Verkehrsbedingungen bewirken und somit positiv die Stadt- und Wirtschaftsentwicklung bestimmen sollte.

Bei seiner Verabschiedung hat die Bürgerschaft der Hansestadt Rostock auf Druck der Wirtschaft dem Gesamtkonzept folgenden Beschluss vorangestellt:

„Bei der weiteren Erarbeitung der Neufassung des Generalverkehrsplanes sind insbesondere die besonderen Belange einer reibungslos funktionierenden Wirtschaft zu berücksichtigen.“

(Beschluss der Bürgerschaft vom 28.01.1998 bei Verabschiedung des IGVK)

Als dynamischer Rahmenplan ist das IGVK den sich verändernden Anforderungen des Verkehrs an die Infrastruktur anzupassen. Zum Großteil sind die Kernprojekte realisiert bzw. befinden sich in der Realisierungsphase. Das zugrunde liegende Datenmaterial entspricht somit nicht mehr dem aktuellen Stand. Es ist notwendig, eine Abrechnung und Fortschreibung des IGVK mit einer neuen Zielrichtung für die kommenden Jahre durchzuführen.

Aus Sicht der Wirtschaft Rostocks bedeutet dies eine verstärkte Fokussierung auf die Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs. Die Umsetzung der Maßnahmen zur Verkehrsentwicklung erfolgte bisher vorrangig mit Schwerpunkt auf den Öffentlichen Personen- und Nahverkehr (ÖPNV), Fahrrad- und Fußgängerkehr. So wurde das ÖPNV-Netz erweitert, Park & Ride-Plätze geschaffen, das Radwegenetz ausgebaut sowie die Innenstadt teilweise verkehrsberuhigt gestaltet. Diese Projekte sind für die Hansestadt wünschens- und begrüßenswert, da ein Umsteigen auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes die Straßen entlastet. Dennoch darf der Wirtschaftsverkehr, der für den Standortwettbewerb des Handels- und Dienstleistungsgewerbes Rostocks eine entscheidende Rolle spielt, nicht weiter vernachlässigt werden. Eine klare Positionierung zum Wirtschaftsverkehr in Rostock ist unerlässlich. Die Interessen der Wirtschaft müssen,

unter Abwägung aller ökonomischen, ökologischen, sozialen und städtebaulichen Aspekte, bereits in die Planungsprozesse einbezogen werden.

Ziel dieses Anforderungskataloges ist es, die Abrechnung und Fortschreibung des IGVK und die Initiierung der hierfür notwendigen Maßnahmen einzufordern sowie diese als Beschlussvorlage in die Rostocker Bürgerschaft einzubringen.

Die vom Regionalen Verkehrsausschuss der IHK zu Rostock beschlossenen „Wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Hansestadt Rostock - Forderungen der Wirtschaft“ werden bekräftigt.

„Hierbei ist zu politisch, planerisch und baulich umzusetzen:

1. Die Durchlassfähigkeit der Straßen, ihre Belastbarkeit und die tatsächliche Reisegeschwindigkeit sind bei allen Maßnahmen erheblich zu verbessern. Dies muss durch bauliche Maßnahmen und eine Optimierung der Verkehrssteuerung (z.B. Ampelanzahl, Ampelschaltung, Grüne Welle) erfolgen.
2. Eine notwendige Erneuerung von Ver- und Entsorgungsmedien unterhalb der Straßen bei diesen Maßnahmen sollte parallel erfolgen.
3. Die gleichzeitige Einrichtung von Fuß- und Radwegen wird ausdrücklich unterstützt. Dieses darf aber nicht zu einer Verringerung der für den motorisierten Verkehr zur Verfügung stehenden Straßenverkehrsfläche führen.
4. Beim erreichten hervorragenden Stand ist eine weitere Bevorrechtigung des ÖPNV generell zu prüfen. Weitere Maßnahmen des ÖPNV oder andere stadtentwicklerische Maßnahmen dürfen nicht weiter zu einer Benachteiligung der anderen Nutzer im gewerblichen und privaten Verkehr führen (z.B. zusätzliche Ampeln, Ampelschaltungen, Verkehrsraumeinschränkungen, Zwangswegeführung, fehlende Bustaschen), entsprechende Lösungen oder Alternativen sind umzusetzen.“¹

Als Untermauerung der Forderungen wurde der Zustand der Straßen Rostocks und die Verkehrsorganisation nach verschiedenen Kriterien bewertet und der sich daraus ergebende Handlungsbedarf abgeleitet und als Forderungen formuliert.

¹ Auszug, Gesamtdokument siehe Anlage A-4.

2 Wirtschaftsverkehr und Wirtschaftsverkehrskonzepte

2.1 Definition des Wirtschaftsverkehrs und generelle Regelungen von Wirtschaftsverkehrskonzepten

„Wirtschaftsverkehr ist der Verkehr, der durch betriebliche bzw. geschäftliche Tätigkeit erzeugt wird. Neben dem klassischen Güterverkehr wird hier auch der Personenwirtschaftsverkehr zugeordnet.“²

Zum Wirtschaftsverkehr zählen demzufolge:

- Lieferverkehr
- Dienstleistungs- und Serviceverkehr
- Geschäfts- und Dienstverkehr
- Entsorgungstransporte
- Verkehr der Schutz- und Hilfsdienste

Weitere wirtschaftsrelevante Verkehre sind:

- Einkaufsverkehr
- Pendler- und Berufsverkehr

Als fachliche Grundlage sollen Wirtschaftsverkehrskonzepte den Handlungsbedarf städtischer/kommunaler Verkehrspolitik aufzeigen und ein Handlungskonzept vorlegen, welches Maßnahmen zur Gestaltung der Wirtschaftsverkehrsabläufe unter Beachtung politisch abgesicherter Ziele vorschlägt. Die Vielzahl der verkehrsplanerischen Maßnahmen müssen aufeinander abgestimmt und zu einem Gesamthandlungskonzept zusammengefasst werden. Neben der entsprechend ihrer Wertigkeit im Modal Split gewichteten Betrachtung der relevanten Verkehrsarten Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr, ÖPNV, motorisierter Individualverkehr (MIV) und Straßengüterverkehr soll auf eine Integration von baulichen, technischen, bauleitplanerischen, preis- und ordnungspolitischen Maßnahmen abgezielt werden.³

2.2 Beispiele ausgewählter Wirtschafts-/Verkehrskonzepte

Im Rahmen der Betrachtung wurden die Wirtschafts-/Verkehrskonzepte Berlins, Braunschweigs, Darmstadts, Lübecks, Hamburgs und Bremens hinsichtlich ihrer Zielstellung und der Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs beleuchtet. Alle betrachteten Verkehrskonzepte weisen eine Gemeinsamkeit auf, die wie folgt zusammengefasst werden kann: Es soll einerseits soviel Verkehr zugelassen werden, wie er von bestehenden oder neuen

² Vgl. Positionspapier des DIHK: Funktionierender Wirtschaftsverkehr für lebendige Städte. IHK zu Bielefeld, 1997, und Leitfaden Wirtschaftsverkehr Teil 1. IHK zu Berlin, März 2004.

³ WVI, Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, Braunschweig.

Verkehrswegen aufgenommen und auch stadt- und umweltverträglich abgewickelt werden kann und andererseits soviel wie wirtschaftlich vertreten werden kann.

Im Folgenden sollen lediglich die Verkehrskonzepte von Lübeck und Bremen als Hanse- und Seehafenstädte vorgestellt werden. Beide Städte haben mit Rostock vergleichbare wirtschaftliche Bedingungen und Verkehrsströme. Es wird herausgestellt, welche Zielstellungen mit welchen Maßnahmevorschlägen angegangen wurden und welchen Stellenwert dabei der Wirtschaftsverkehr einnimmt.

Verkehrsentwicklungsplan Hansestadt Lübeck⁴ (2000)

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) verfolgt folgende Ziele:

- Verbesserung des Wirtschaftsverkehrs
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV
- Optimierung des MIV
- Unterstützung des Radverkehrs
- Lärminderung
- Umgestaltung von Straßen und Tempo-30-Zonen

Er umfasst eine Vielzahl von Einzelkonzepten, darunter ein Straßennetzkonzept, ein straßenräumliches Handlungskonzept sowie Konzepte für den Fußgängerverkehr, den Radverkehr, den ÖPNV und den Wirtschaftsverkehr. Es werden Aussagen über eine stadtverträgliche Entwicklung des MIV, zur Stärkung umweltverträglicher Verkehrsarten und zur straßenräumlichen Organisation und Gestaltung des Verkehrs im Sinne der verkehrspolitischen Ziele geliefert. Dem Wirtschaftsverkehr wird eine wichtige Rolle im Verkehrsgeschehen zugesprochen, dabei soll verstärkt die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel gefördert sowie ein Güterverkehrszentrum (GVZ) und Citylogistiksystem für die Altstadt aufgebaut werden. Laut Aussage der IHK Lübeck wird in der Realität der Wirtschaftsverkehr jedoch klar benachteiligt. Dieser wird insbesondere durch Verkehrsbeschränkungen in der Altstadt belastet, die Geschäftsfahrten von beispielsweise Dienstleistern und Handwerkern erheblich erschweren. Der für Lübeck gefundene Verkehrskompromiss ist ein Minimalkonsens zwischen Wirtschaft, Bevölkerung, Stadtplanung und Denkmalschutz und gilt als Negativ-Beispiel für den Verkehrsrückbau und Verkehrsberuhigung im Innenstadtbereich. Um dem entgegenzuwirken, wurde in den letzten Jahren die 1998 eingeführte Sperrung der Altstadt für den Autoverkehr teilweise wieder aufgehoben. So wurde eine Reihe von Straßenachsen, die in den Stadtkern hineinführen, für den Verkehr geöffnet und somit eine bessere Erreichbarkeit der Altstadt wiederhergestellt. In diesem Zusammenhang wurden eine digitalisierte Parkhausroute und neue Parkplätze außerhalb der Altstadt erschlossen, so dass die Altstadt innerhalb weniger Minuten zu Fuß

⁴ Einwohner: 213.983, Stand: Dezember 2005.

erreicht werden kann. Diese Trendwende hat zweifelsohne zur positiven Entwicklung des Einzelhandels im Altstadtbereich beigetragen.

Wirtschaftsverkehrskonzept Bremen⁵ (2003)

Mit dem Ziel der Schaffung eines attraktiven Wirtschafts- und Wohnstandorts mit hoher Lebens- und Umweltqualität, wurde für den Wirtschaftsverkehr ein Verkehrskonzept für Bremen/Bremerhaven erstellt. Für den Öffentlichen und Schienenpersonennahverkehr besteht ein separater Nahverkehrsplan, dessen wirtschaftsrelevanten Elemente aber in das Wirtschaftsverkehrskonzept (WVK) einfließen.

Das WVK verfolgt folgende Ziele:

- Verbesserung der überregionalen Verkehrsanbindung Bremens und Bremerhavens
- Schaffung leistungsfähiger Hinterlandanbindungen der Häfen
- Optimierung der innerstädtischen Verkehrsinfrastruktur in Bezug auf Wirtschaftsverkehr
- Begleitung und Verstärkung des Strukturwandels durch Förderung moderner logistischer Konzepte
- Wahrung bremischer Verkehrs- und Hafeninteressen durch Mitgestaltung des ordnungspolitischen Rahmens auf nationaler und europäischer Ebene

Im WVK wird die Bedeutung der Wirtschaft für Bremen als wichtige Hafen- und Handelsstadt hervorgehoben sowie das gleichberechtigte Nebeneinander von MIV, ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr betont. Ferner verfügt Bremen über ein Lkw-Führungsnetz, welches dem Güterkraftverkehr die Suche nach dem günstigsten Weg erleichtert und den orts- und stadtteilübergreifenden LKW-Durchgangsverkehr aus Wohnstraßen heraushält, aber dennoch die Anbindung kleinerer Wirtschaftsstandorte gewährleistet. Es handelt sich laut Aussage der Handelskammer Bremen um Fahrempfehlungen, die gut angenommen werden, wodurch auch die Innenstadt weitgehend vom LKW-Durchgangsverkehr entlastet wird. Generell zeigt das WVK aber kaum Außenwirkung, d. h. es existiert keine Umsetzungsstrategie und demzufolge keine Erfahrungswerte hinsichtlich des Wirtschaftsverkehrs. Dennoch konnten wichtige Verkehrsprojekte in das maßgebliche Investitionsprogramm des Landes eingebracht werden.

Sowohl im VEP der Hansestadt Lübeck als auch im WVK der Hansestadt Bremen wird die Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs hervorgehoben. In der Realität wird dieser jedoch nur unzureichend berücksichtigt und in diesem Zusammenhang entstehende Probleme eher restriktiv als konstruktiv angegangen, was die Verkehrsprobleme in der Regel verstärkt als löst.

⁵ Einwohner: 547.162, Stand: Januar 2006.

3 Anforderungskriterien für ein Integriertes Gesamtverkehrskonzept Rostock aus Sicht der Wirtschaft

3.1 Generelle Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur Rostocks

Städte sind von einer tragfähigen und stabilen Wirtschafts- und Finanzbasis abhängig, die sich in der Zahl der Arbeitsplätze, dem Pro-Kopf-Einkommen, den Handelsumsätzen und im Steueraufkommen widerspiegeln. Die Wirtschaftsfunktion Rostocks darf nicht abgewertet und bei der Ausgestaltung der Infrastruktur und der Handlungsspielräume benachteiligt werden. Aufenthalts- und Wohnqualität der Innenstadt gekoppelt mit wirtschaftlicher Attraktivität und Zentralität sind essentiell. Durch zu restriktive, kostentreibende und leistungsbeschränkende Regulierungen für den Stadtverkehr generell werden die Wirtschaftskraft und Entwicklungschancen im Wettbewerb der Standorte aber unweigerlich gemindert.

Daher muss das IGVK sowohl der Wohnstandortfunktion als auch der Wirtschafts- und Geschäftsfunktion Rechnung tragen. Für beide Funktionen ist die Anbindung mit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, welche die Erreichbarkeitsverhältnisse determiniert, ein grundlegender Wettbewerbsfaktor.

Die Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen ist insbesondere in so genannten „sensiblen Bereichen“ schwierig. Hierunter fallen die städtebauliche Situation, die oftmals durch enge bauliche Strukturen gekennzeichnet ist, der Naturschutz, aber auch Gesundheit und Wohlergehen der Menschen. Notwendig sind Kompromisse zwischen dem Ausbau der Verkehrsmaßnahmen im Interesse des Wirtschaftsverkehrs und deren Auswirkungen auf die Stadtentwicklung. Die aus Sicht der Wirtschaft für Rostock relevanten sensiblen Bereiche betreffen den Innenstadtbereich innerhalb der Grenzen der alten Stadtmauern. Aufgrund der speziellen Anforderungen müssen diese Grenzen im IGVK definiert sein.

3.2 Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs an die Verkehrsinfrastruktur Rostocks

Im Stadtbereichsverkehr ist der Anteil des PKW- und Güterverkehrs am Modal Split beträchtlich. Darüber hinaus ist künftig mit einer Steigerung des gesamten Verkehrsaufkommens zu rechnen. Diese Entwicklung muss berücksichtigt werden, indem eine für den Quell- und Zielverkehr leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur geschaffen wird. Dabei muss ferner beachtet werden, dass der Wirtschaftsverkehr speziellere Anforderungen als der allgemeine Verkehr an die Verkehrsinfrastruktur stellt.

Einen Großteil des Wirtschaftsverkehrs machen der Lieferverkehr sowie der Dienstleistungs- und Serviceverkehr von Handwerkern, Gebäudereinigern, Kurierdiensten, Wach- und

Schließfirmen, ambulanten Pflegediensten, etc. aus. Sie sind ökonomisch notwendiger Verkehr mit einem wichtigen Beitrag zur Stärkung der Geschäftsfunktion der Innenstadt Rostocks, der besondere Anforderungen an die Erreichbarkeit des Ziels und dessen Parkraumangebot stellt. Ein ungehinderter Verkehrsfluss, um lange Lieferzeiten und zeit- und kostenintensive Anfahrten zu vermeiden, Ladezonen sowie Parkmöglichkeiten für Kundendienst- und Firmenfahrzeuge in der Nähe der Kunden und Baustellen sind vorzuhalten. Für den Einkaufs- und Freizeitverkehr sind die Erreichbarkeit der Geschäfte, ein ausreichendes Parkraumangebot sowie moderate Parkgebühren unumgänglich, da der Einzelhandelsstandort „Innenstadt“ insbesondere bei diesen Kriterien mit den Gewerbestandorten auf der „Grünen Wiese“ konkurriert. Die Erreichbarkeit ist einerseits bereits über ein hervorragend ausgebautes ÖPNV-Netz gegeben. Es gilt aber andererseits auch einen leistungsfähigen straßenseitigen Zugang zur Innenstadt Rostocks herzustellen, um die Attraktivität dieses Standortes nicht nur für Kunden des Einzelhandels, sondern aller anderen dort ansässigen Dienstleistungs-, Gaststätten- und Beherbergungsgewerbe sowie Anbieter kultureller und Freizeitleistungen zu steigern.

Im Innenstadtbereich der Hansestadt Rostock (PLZ-Bereich 18055) sind etwa 2.500 Firmen und Kleingewerbe ansässig. Hinzu kommen Handwerksbetriebe und freiberuflich Tätige. In Abbildung 1 sind die wirtschaftlichen und gewerblichen Schwerpunkte des Rostocker Innenstadtbereichs (dunkle Flächen) und deren Hauptzufahrtswege gekennzeichnet.

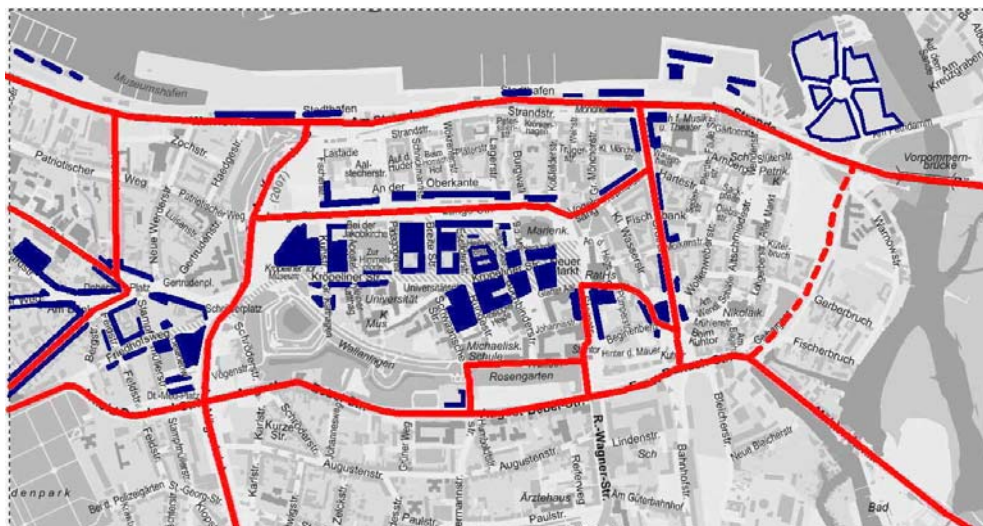


Abbildung 1: Innerstädtische Gewerbe- und Geschäftszentren und deren Zufahrtsstraßen

Quelle: in Anlehnung an Geoportal, Hansestadt Rostock

Die Schwerpunkte der Gewerbestandorte gruppieren sich um die *Kröpeliner Straße* (Einzelhandelsgeschäfte und das sich derzeit im Bau befindliche Kröpeliner-Tor-Center), *Lange Straße* (Kaufhof), den *Doberaner Platz* sowie entlang des Stadthafens, speziell Silohalbinsel und zukünftig auch Holzhalbinsel.

Abbildung 2 zeigt das Parkraumangebot im Innenstadtbereich Rostocks mit seinen Zufahrtsstraßen.

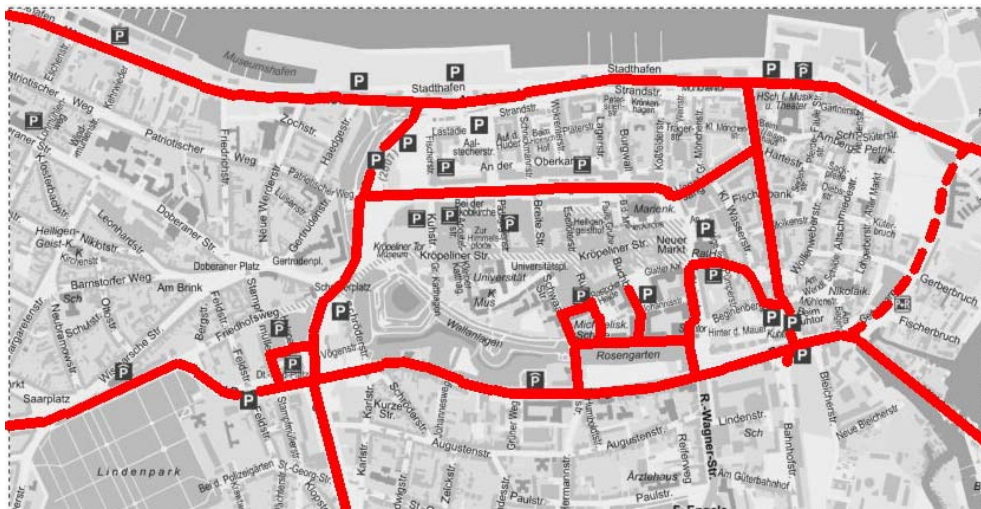


Abbildung 2: Innerstädtisches Parkraumangebot mit Zufahrtsstraßen

Quelle: in Anlehnung an Geoportal, Hansestadt Rostock

Es besteht aus insgesamt etwa 3.000 Stellplätzen in 3 Parkhäusern, 7 Tiefgaragen und diversen ebenerdigen Parkplätzen⁶ und ist dem Aufkommen angemessen. Einen nicht unerheblichen Standortnachteil im Vergleich zu den Einkaufszentren vor den Toren Rostocks stellt die Tatsache dar, dass innerstädtische Parkplätze kostenpflichtig sind. Zudem ist zu befürchten, dass die Zufahrtsstraßen zum/vom Glatten Aal nach Fertigstellung des Einkaufszentrums und Tiefgarage mit etwa 500 Parkplätzen für den Liefer- und Parksuchverkehr nicht ausreichend dimensioniert sind. Schon heute fließt der Verkehr aus dem Parkhaus Rostocker Hof über *Schwaansche Straße/August-Bebel-Straße* und *Wallstraße/Steinstraße* teilweise nur zäh ab.

Hinsichtlich des Taxiverkehrs leidet die Attraktivität der Hansestadt insbesondere bei Touristen und Gästen unter der angespannten Verkehrssituation. Da das Taxi auch Bestandteil des ÖPNV ist, könnte durch die Mitbenutzung von Busspuren und Straßenbahnschienen die Situation erheblich entschärft werden. Die Überfahrbarkeit des Neuen Marktes und Doberaner Platzes wäre ein wichtiger Beitrag zur Attraktivitätssteigerung im Taxiverkehr und würde zu kürzeren Reisezeiten und Kostenersparnissen für die Kunden führen. Im Pendler- und Berufsverkehr sind die Potentiale zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV weitgehend ausgereizt. Dieser kann nur begrenzt durch weitere Park & Ride-Plätze oder finanzielle Anreize gesteigert werden. Des Weiteren ist der ungehinderte Verkehrsfluss für Ver- und Entsorgungstransporte der Abfallwirtschaft und besonders für den Schutz- und Hilfsdienstverkehr Straßen auch in Engpasssituationen von Bedeutung.

⁶ Kommunale Statistikstelle, Hansestadt Rostock.

4 Zustandsbewertung der Straßenverkehrsinfrastruktur und Verkehrsorganisation in Rostock

4.1 Problemfelder bestehender Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsorganisation

Mit der Fertigstellung des Äußeren und Inneren Tangentenrings wurden wesentliche Projekte des IGVK realisiert. Im Anhang A-1 befindet sich eine Übersicht des Hauptverkehrsstraßennetzes der Hansestadt, welches den Äußeren Tangentenring, Inneren Tangentenring, Radialstraßen und die bedeutendsten Gewerbestandorte veranschaulicht. Die Zielsetzung der verbesserten überregionalen Erreichbarkeit Rostocks, des Seehafens und der bedeutendsten Gewerbestandorte wurde damit sehr gut umgesetzt. Die gewollte Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Durchgangsverkehr sowie die Verteilung der Verkehrsströme zugunsten eines verbesserten Verkehrsflusses innerhalb des Stadtbereiches wurden jedoch nur bedingt erreicht. Die Reduzierung des MIV basiert nur zum Teil auf dem erfolgten Ausbau des überregionalen Straßenverkehrsnetzes, sondern auch auf dem Bevölkerungsrückgang. Die Umgestaltung des schienengebunden ÖPNV in Rostock, die beispielhaft in Deutschland ist, hat durch die damit verbundenen Umgestaltungsmaßnahmen im Straßenverkehrsraum zu oft zu einer nicht akzeptablen Verschlechterung des Verkehrsflusses geführt, da leistungsfähige Alternativen nicht vorhanden waren bzw. sind.

Im September 2006 wurde durch Befahrung eine **Bestandsaufnahme der Straßenverkehrsinfrastruktur** durchgeführt. Die Ergebnisse veranschaulichen erhebliche Defizite im Rostocker Straßenverkehrsnetz und der Verkehrsorganisation (Verkehrssteuerung). Diese gilt es aus Sicht der Wirtschaft zu beheben. Eine Übersicht der Bewertung befindet sich im Anhang (siehe Anhang A-3). Dabei wurden die Straßen des Äußeren und Inneren Tangentenrings, die Radial- sowie Peripheriestraßen untersucht und hinsichtlich der Kriterien

- Zustand/Beschaffenheit,
- Dimensionierung/Durchlassfähigkeit,
- Angemessenheit der zulässigen Geschwindigkeit,
- Verkehrsfluss/Zahl der Ampeln/Ampelschaltung "grüne Welle",
- Angemessenheit der Kreuzungsbereiche und
- Ausstattung mit Radwegen

auf einer Skala von 1 bis 5 bewertet.⁷ Für die Kategorien 3 bis 5 lässt sich für jede der untersuchten Straßen ein konkreter Handlungsbedarf ableiten, der Gegenstand des Abschnittes 4.2 sein wird.

Wie aus Anhang A-3 hervorgeht, wurden insgesamt 65 für den Wirtschaftsverkehr relevante Straßen untersucht. Davon befinden sich ein Viertel (16 Straßen) in einem sehr guten und guten Zustand, etwa die Hälfte (36 Straßen) in einem mäßigen und 20 Prozent (13 Straßen) in mangelhaftem Zustand. Dies ist grafisch in Abbildung 3 dargestellt.

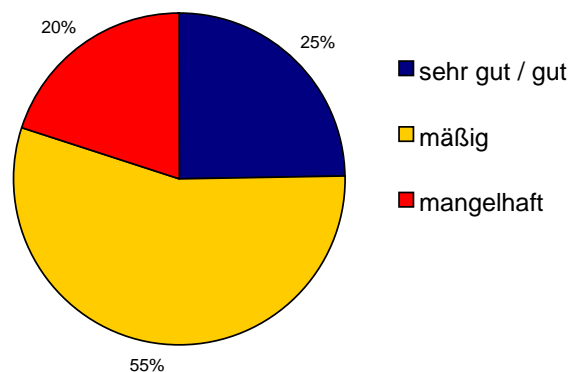


Abbildung 3: Zustand der untersuchten Straßen der Hansestadt Rostock

Für 4 Straßen ist die Beseitigung der Mängel bereits in der Realisierung. Grund für die Beanstandungen sind oftmals mangelnde Investitionen in Instandhaltungsmaßnahmen, die auch der anhaltend angespannten Haushaltslage der Hansestadt Rostock geschuldet sind.

Die Straßen des **Äußeren Tangentenrings** wurden in den letzten Jahren gemäß der Umsetzung des IGVK ausgebaut bzw. erneuert. Der Gesamtzustand ist leistungsfähig und dem Verkehrsaufkommen angemessen. Ausnahmen bilden die *A19*, deren Beschaffenheit erhebliche Mängel aufweist, wobei diese aber bereits behoben werden, und die *B103/B105/An der Stadtautobahn*, deren Kreuzungsbereich Evershagen aufgrund der vorhandenen Ampelkreuzung in Spitzenzeiten überlastet ist. Auch hier gibt es bereits Überlegungen seitens des Tief- und Hafenbauamtes, diesen planfrei zu gestalten. Ferner ist die überregionale Verkehrsführung unzulänglich, da Ortsunkundige von der *A20* über die *B103/Westzubringer* auf einem Umweg in die Innenstadt bzw. den Durchgangsverkehr auf der *B105* durch den mautpflichtigen Warnowtunnel geleitet werden.

Der **Innere Tangentenring** ist trotz des Ausbaus in vielen Abschnitten nicht leistungsfähig und in Spitzenzeiten teilweise so stark überlastet, dass keine zusätzlichen Verkehre aufgenommen werden können. Diese Engpässe behindern die Erreichbarkeit der Innenstadt maßgeblich.

⁷ 1 (sehr gut), 2 (gut), 3 (mäßig), 4 (mangelhaft), 5 (ungenügend). Zur Erläuterung siehe Anhang A-2.

Vier von dreizehn Straßen wurden insgesamt als mangelhaft, die verbleibenden Straßen als mäßig bewertet. Zu ersteren gehören der Verbindungsweg, die *Vorpommernbrücke*, *Karl-Marx-Straße* und *Arnold-Bernhard-Straße*. Diese sind kaum ausreichend dimensioniert, um dem derzeitigen Verkehrsaufkommen gerecht zu werden, so dass zum Teil erhebliche Verkehrsflussstörungen zu verzeichnen sind. Die angespannte Verkehrssituation in der Straße *Am Strande* führt zu einer verstärkten räumlichen Trennung von Innenstadt und Stadthafen. Auf diese Problematik wird in Abschnitt 4.2 unter Punkt (5) näher eingegangen. Auf den verbleibenden Straßen des Inneren Tangentenrings ist insbesondere der Verkehrsfluss durch eine Vielzahl von Ampeln und eine unkoordinierte, oft dem ÖPNV Vorrang gebende Ampelschaltung sowie durch eine zu geringe Durchlassfähigkeit besonders in Spitzenzeiten gestört, was zu erhöhten Lärm- und Emissionswerten führt. Besonders akut ist dies im *Mühlendamm*, *Am Strande*, *Warnowufer*, in der *Lübecker Straße*, in der *Parkstraße (Saarplatz - Dethardingstraße)* und der *August-Bebel-Straße* der Fall. Die Sanierung der maroden *Carbäkbrücke* und der *Vorpommernbrücke* sind weitere vordringlich zu behandelnde Projekte, der eine Bereitstellung einer alternativen Ausweichstrecke vorangehen muss, um einen Verkehrskollaps während der Sanierung auszuschließen. Bei der Ausstattung der Straßen mit Radwegen gibt es hingegen kaum Beanstandungen, da deren Ausbau parallel zum Straßenneu- und Ausbau stattfand.

Die **Radialstraßen**, Querverbindungen zwischen beiden Tangentenringen, die den Verkehr von außerhalb direkt in den Innenstadtbereich hineinführen, sind tendenziell in der Lage, den Verkehr aufzunehmen. Hinsichtlich ihrer Beschaffenheit und Dimensionierung gibt es wenige Mängel. Der Fahrbahnbelag des *Südrings (Albert-Einstein-Straße - Satower Straße)*, *Parkstraße* und der *Tessiner Straße* sind teilweise erneuerungsbedürftig. Der Ausbau erfolgte mit Ausnahme von *Parkstraße*, *Südring* stadtauswärts ab *Albert-Einstein-Straße* und *Satower Straße* vierstreifig. Dennoch kommt es besonders in Spitzenzeiten auf allen Radialstraßen zu Verkehrsstockungen, die vielfach durch unkoordiniert geschaltete Ampeln verursacht werden. Beispielhaft im negativen Sinne ist die *Nobelstraße* mit neun Ampeln auf nur einem Kilometer, die nicht synchron geschaltet sind. Des Weiteren problembehaftet sind dem Verkehrsaufkommen unangemessen ausgebaute Kreuzungsbereiche. Problemstraßen sind hier insbesondere die *Satower Straße*, die *Nobelstraße*, der *Südring*, *Am Vögenteich* und die *Tessiner Straße (A19 - Verbindungsweg)*. Das Radwegenetz parallel zu den Radialstraßen ist gut bis sehr gut ausgebaut.

Von den untersuchten **Peripheriestraßen**, in der Regel Sammelstraßen des nachgeordneten Straßenverkehrsnetzes mit verkehrlicher Bedeutung, befinden sich ein Viertel (10 Straßen) in lobenswertem, die Hälfte (19 Straßen) in mäßigem und ein Viertel (9 Straßen) in mangelhaftem Zustand. In drei Straßen werden die Mängel derzeit beseitigt.

Nach der Verkehrsberuhigung des *Neuen Marktes* ist die *Grubenstraße* zu Spitzenzeiten völlig überlastet. Der Zustand der Fahrbahnen insbesondere der *Neubrandenburger Straße*, *Petridamm*, *Carl-Hopp-Straße*, *Werftstraße (Max-Eyth-Straße - Carl-Hopp-Straße)*, *Werftallee* und *Warnemünder Straße* in Markgrafeneheide ist desolat und bedarf dringend einer Erneuerung. Die *Hinrichsdorfer Straße (A19 - GVZ)* ist sowohl bezüglich ihrer sanierungsbedürftigen Beschaffenheit als auch Dimensionierung für die Anbindung an das GVZ nicht ausreichend. Zudem existieren vielfach keine Radwege, so dass Radfahrer gefährdet sind und gleichermaßen den Verkehrsfluss behindern. Die häufigsten Mängel der Peripheriestraßen mit mäßiger Qualität sind sowohl der verbesserungswürdige Fahrbahnzustand (*Dierkower Damm [Petridamm - Hinrichsdorfer Straße]*, *Hinrichsdorfer Straße [Dierkower Damm - Dierkower Allee]*, *Dierkower Allee* und *Marieneher Straße*, *Rigaer Straße*, *Rostocker Straße* und *Bahnhofsstraße* in Warnemünde) als auch die Dimensionierung der Fahrbahnen, die die Aufnahme des Verkehrs gewährleistet (*Rosa-Luxemburg-Straße*, *Max-Eyth-Straße*, *St.-Petersburger-Straße*, *Bertolt-Brecht-Straße*, *Lichtenhäger Chaussee*, *Elmenhorster Weg*, *Doberaner Landstraße*, *Rostocker Straße* und *Bahnhofsstraße* in Warnemünde). Der in den Peripheriestraßen auftretende Verkehr ist in der Regel Quell- und Zielverkehr, dessen Fluss in einigen Straßen durch unsynchrone Ampelschaltung (*St.-Petersburger-Straße*, *Bertolt-Brecht-Straße*) bzw. durch möglicherweise unnötige Ampeln (*Rosa-Luxemburg-Straße*, *Doberaner Straße*) gestört wird.

Die Verkehrsberuhigung des *Neuen Marktes* sowie des *Doberaner Platzes* ohne vorheriges Schaffen von Alternativstrecken haben zu einer Überlastung der umliegenden Ausweichstraßen (*Grubenstraße* sowie *Friedrichstraße* und *Feldstraße/Barnstorfer Weg/ Stampfmüller Straße*) geführt. Zudem ist die Verkehrssituation in und um die Kröpeliner-Tor-Vorstadt besonders prekär, da keine leistungsfähigen Zufahrten vorhanden sind. Die dadurch hervorgerufenen Staus erzeugen nicht nur Unmut unter den betroffenen Autofahrern, sie verursachen wirtschaftliche Einbußen durch lange Liefer- und Anfahrzeiten, Fahrplanverspätungen von Linienbussen und nicht zuletzt erhebliche Lärm- und Abgasbelastungen in den betroffenen Wohngebieten, was eine deutliche Minderung der Wohn- und Aufenthaltsqualität zur Folge hat. Ob die Situation mit Freigabe der westlichen Querverbindung *Am Vögenteich - Am Strande* entschärft wird, ist fraglich. Ferner fehlen auf beiden Plätzen ausgewiesene Radwege, wodurch Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern hervorgerufen werden.

4.2 Handlungsempfehlungen

Bei der Auswertung der Zustandsbewertung wurden Mängel der Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsorganisation festgestellt.

Zum einen handelt es sich um grundsätzliche, den Straßenverkehr betreffende Mängel, die bei der Fortschreibung des IGVK berücksichtigt werden müssen. Zum anderen ergibt sich ein konkreter Handlungsbedarf, der durch operative und investive Maßnahmen behoben werden kann.

Bereits auf der 1. Zukunftskonferenz „Für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung“ im Juni 2006 wurde das Positionspapier des Regionalen Verkehrsausschusses der IHK zu Rostock, „Wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Hansestadt Rostock - Forderungen der Wirtschaft“ (vollständiges Dokument siehe Anhang A-4), vorgestellt. Die gestellten Forderungen, untersetzt mit Einzelmaßnahmen, wurden im Rahmen dieser Analyse in ihrer Notwendigkeit bestätigt. Ergänzt werden sie durch die Handlungsempfehlungen, die sich aus der Auswertung der Straßenzustandsbewertung für die Straßen der Kategorien 3 bis 5 und den dort aufgeführten Mängeln (vgl. 4.1 und Anhang A-3) ergeben.

Grundsätzliche Handlungsempfehlungen/Forderungen für das IGVK sind:

(1) Festschreiben von Standards im IGVK

Äußerer Tangentenring

1. mindestens vierstreifiger Ausbau
2. planfreier Ausbau
3. einwandfreier Fahrbahnzustand
4. durchgängig mindestens Tempo 80, (Ausnahme: auf Autobahnen und Zubringern Tempo 120)

Innerer Tangentenring und Radialen

1. vierstreifiger Ausbau, um eine angemessene Durchlassfähigkeit der Straßen zu gewährleisten
2. Aufweitung enger Kreuzungsbereiche zur Stauverringern und somit Emissionsreduzierung
3. einwandfreier Fahrbahnzustand
4. Optimierung der Verkehrssteuerung, Schaltung einer „grünen Welle“ zur Gewährleistung eines ungehinderten Verkehrsflusses
5. durchgängig Tempo 60 für den Inneren Tangentenring sowie für die Radialstraßen

Die weitestgehende Umsetzung dieser Standards bewirkt eine Konzentration des Verkehrs auf den Äußeren und Inneren Tangentenring sowie eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Innenstadtbereich und entlastet diesen vom Durchgangsverkehr. Voraussetzung dafür ist auch die Geschlossenheit der Ringe mit ausreichender Dimensionierung und Leistungsfähigkeit, so dass die Verkehrsströme auch zu

Spitzenzeiten problemlos aufgenommen werden können. Nur so können „Schleichverkehre“ in sensiblen Anwohnerbereichen (z. B. *Grubenstraße*) vermieden werden.

(2) Festschreiben von drei „Teilringen“ als Bestandteil des Inneren Tangentenringes

Die „Teilringe“ innerhalb des Inneren Tangentenrings, dargestellt in Abbildung 4, entstehen nach dem Ausbau der westlichen Querverbindung *Am Vögenteich - Am Strande* sowie der östlichen Querverbindung *Mühlendamm - Am Strande*.

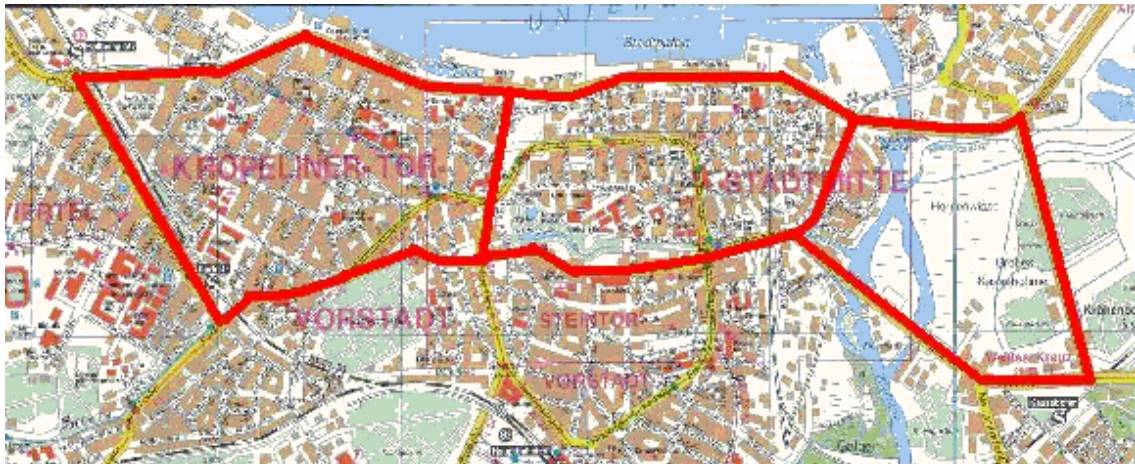


Abbildung 4: Innerer Tangentenring mit drei Teilringen

Der Ausbau dieser Querverbindungen mit den unter (1) genannten Standards ist notwendig, um die Innenstadt vom Verkehr zu entlasten und kurze Verbindungen, also eine citynahe Umfahrung der Innenstadt auf Straßen mit geringem städtebaulichen Konfliktpotential zu ermöglichen. In der Folge würde nicht nur die Staugefahr und damit einhergehende Umweltbelastung reduziert, sondern die Erreichbarkeit der Innenstadt als Standortvorteil sowie die Lebensqualität der Anwohner erhöht.

Für die Anbindung der östlichen Querverbindung ist zu beiden Seiten eine leistungsfähige Knotengestaltung mit ausreichend dimensionierten Aufstellspuren zwingend erforderlich, um einen Rückstau auf die durchgehenden Fahrspuren zu verhindern.

(3) Festschreiben des Innenstadtbereichs innerhalb der alten Stadtmauern als „sensiblen Bereich“, in dem die bereits im IGVK festgeschriebenen Wertigkeiten der Verkehrsträger gelten können

(4) Gewährleistung einer leistungsfähigen straßenseitigen Anbindung der Gewerbegebiete

Die Attraktivität von Gewerbebeständen hängt stark von der verkehrlichen Anbindung ab. Leistungsfähige Verkehrsanbindungen sind ein wichtiges Kriterium für die Standortwahl von Unternehmen und damit Voraussetzung für die Ansiedlung (siehe auch Anhang A1).

- (5) Untersuchung der wirtschaftlichen Auswirkungen vor Umgestaltungsmaßnahmen und Prüfung, ob leistungsfähige Alternativen zur Verfügung stehen

Beispielsweise hat die Verkehrsberuhigung des *Neuen Marktes* und *Doberaner Platzes* gezeigt, dass sich der Verkehr ohne Alternativstrecken auf die umliegenden Straßen verlagert, die diesem Verkehrsaufkommen nicht gewachsen sind. Die negativen Auswirkungen derartiger Verkehrsverlagerungen (vgl. 4.1) können bei umsichtiger Planung und rechtzeitiger Schaffung von Alternativen von vornherein vermieden werden. Generell müssen auch bei Unfällen, Straßensperrungen, Baumaßnahmen, etc. Ausweichmöglichkeiten existieren, um einen Zusammenbruch des Verkehrs zu verhindern.

- (6) Notwendige Erneuerungsmaßnahmen von Ver- und Entsorgungsmedien unter der Straße müssen parallel zu Straßen- und Wegebaumaßnahmen erfolgen.

Operative Maßnahmen betreffen vorrangig die Verkehrsorganisation und können ohne größeren finanziellen Aufwand realisiert werden. Hierzu gehört beispielsweise auch, den Verkehrsschilderwald auf Rostocks Straßen auf das notwendige Maß zu begrenzen.

Zentrale Forderungen sind:

- (1) **Optimierte Steuerung der Ampelschaltungen („grüne Welle“)** zugunsten eines ungehinderten Verkehrsflusses z.B. in der *Tessiner Straße*, *Südring*, *Nobelstraße* und *Am Strande*

Ständiges Bremsen und Anfahren sorgt nicht nur für längere Fahrtzeiten, sondern bewirkt auch einen erhöhten Kraftstoffverbrauch und ergo höheren Ausstoß von Emissionen.

- (2) **Generelle Überprüfung der Bevorrechtigung des ÖPNV** an Schnittstellen mit dem Inneren Tangentenring und Radialstraßen, ggf. punktuelle Rücknahme der dem ÖPNV Vorrang gebenden Ampelschaltung, insbesondere an der Kreuzung *Am Vögenteich/Arnold-Bernhard-Straße*

- (3) **Überprüfung der Ampelanlagen auf deren Notwendigkeit** hinsichtlich der Verkehrsregulierung und verstärkte Prüfung der **Abschaltung in den Abend- und Nachtstunden**, da eine Vielzahl der Ampeln den Verkehrsfluss erheblich behindert

Hingewiesen sei auf das Negativ-Beispiel *Am Vögenteich/Straßenbahnhaltestelle Goetheplatz*, wo auf einer Strecke von weniger als 100 Meter vor der Ampelkreuzung eine Fußgängerampel eingerichtet wurde, die den Verkehrsfluss maßgeblich beeinträchtigt, die bereits erwähnte *Nobelstraße*, *Rosa-Luxemburg-Straße* und *Doberaner Straße*.

- (4) **Generelle Einbeziehung von Fußgängerampeln in die Schaltung einer „grünen Welle“** für den Kfz-Verkehr
- (5) **Öffnung von Bus- und Straßenbahns Spuren für den Taxiverkehr**, da dieser ebenfalls Bestandteil des ÖPNV ist sowie die Überfahrbarkeit verkehrsberuhigter Zonen/Plätze für den Taxiverkehr
- (6) Erstellung eines **Verkehrskonzeptes für die Kröpeliner-Tor-Vorstadt**, welches allen Mobilitätsansprüchen (insbesondere zuführender und abfließender Verkehr), aber auch dem ruhenden Verkehr gerecht wird, da im Rahmen von Umgestaltungsmaßnahmen eine nicht unerhebliche Zahl der ohnehin zu wenigen Parkplätze weggefallen ist, was die Parkplatzsituation zusätzlich verschärft hat
- (7) Angemessene Reaktion auf die Überschreitung der zulässigen **Feinstaub-Konzentration**

In Rostock (Kreuzungsbereich *Am Strande/Grubenstraße*) wurde in 2006 an mehr als 35 Tagen der von der EU festgesetzte Grenzwert überschritten. In Konsequenz muss ein Luftreinhalteplan erstellt werden, um diese Überschreitung künftig zu verhindern. Da die Ursachen von Feinstaub vielfältig sind, müssen diese qualifiziert ermittelt werden, um dann geeignete Maßnahmen abzuleiten. Mögliche Lösungskonzepte müssen aufgrund der Variantenvielfalt breit diskutiert werden. Generelle Einschränkungen für den Verkehr, wie Verkehrsverbote, Straßenrückbau oder Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den betroffenen Straßen, würden die Verkehrssituation weiter verschärfen.

Die Straße *Am Strande* ist die derzeit einzig leistungsfähige zentrumsnahe Verkehrsachse. Ein Rückbau ist aufgrund der Verkehrszahlen nicht möglich. Lösungsansätze für eine angestrebte stärkere Verbindung zwischen Innenstadt und Stadthafen kann eine Untertunnelung für den Kfz-Verkehr im Bereich *Grubenstraße - Kanonsberg* oder eine Überführung für Fußgänger sein. Die Verkehrsleitung über die *August-Bebel-Straße* und den mautpflichtigen *Warnowtunnel* stellt keine geeignete Alternative dar. Erstere stößt heute schon an ihre Kapazitätsgrenzen, und der Weg über den Warnowtunnel stellt für viele Verkehrsbeziehungen einen ökonomisch als auch ökologisch wenig sinnvollen Umweg dar. Gefordert sind weitere Ausweichstrecken, die zum einen eine verbesserte Verkehrsverteilung und zum anderen kurze Wege gewährleisten. Die Notwendigkeit kurzer Verbindungen ergibt sich aus ökonomischen und ökologischen Überlegungen. Jeder gefahrene Kilometer kostet Geld. Jeder zuviel gefahrene Kilometer bedeutet nicht nur herausgeworfenes Geld, sondern zudem eine unnötige Umweltbelastung. Daher ist eine optimierte Streckenführung unerlässlich.

Investive Maßnahmen sind mit Ausgaben verbunden und können nicht ohne Weiteres umgesetzt werden. Die Stadt ist hier in der Pflicht, die dafür erforderlichen finanziellen Mittel bereitzustellen.

Die vordringlichsten Forderungen sind:

- (1) Seit der Verkehrsberuhigung des *Neuen Marktes* ist eine leistungsfähige citynahe **östliche Querverbindung** nicht mehr vorhanden. Dadurch kommt es in sensiblen Bereichen der Altstadt zu erheblichen Verkehrsbelastungen mit negativen Auswirkungen auf die angesiedelten Unternehmen und die Wohnqualität. Eine Entlastung durch den Bau einer **Verbindungsstraße von der Straße Am Strande/Vorpommernbrücke bis zum Mühlendamm**, entlang der bestehenden Straßenbahntrasse, ist daher dringend erforderlich. Unter dieser Voraussetzung können dann auch weitere wichtige Maßnahmen, wie der Ausbau des *Verbindungsweges* und die Grundsanierung der *Vorpommernbrücke*, ohne gravierende Verkehrseinschränkungen realisiert werden.*
- (2) Weiterhin bleibt der **Ausbau des Verbindungsweges** ein vordringliches Projekt zur Verbesserung der innerstädtischen Verkehrserschließung. Insbesondere die Knotenaufweitung mit separaten Aufstellspuren für den Linksabbiege-, Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehr ist zur Gewährleistung eines zügigen Abflusses auf Grund der relativ kurzen Ampelphasen dringend notwendig. Dies schließt auch die auf Grund des Bauzustandes notwendige **Grundsanierung der Carbäk-Brücke** mit ein.*
- (3) Die Verbesserung der Anbindung des Hafenvorgeländes und vor allem des GVZ unter dem Aspekt einer perspektivischen Erweiterung durch das Großgewerbegebiet Mönchhagen ist zur Schaffung optimaler Ansiedlungs- und Standortbedingungen dringend notwendig. Der **Ausbau der Autobahnanschlussstelle Rostock Nord und ein vierstreifiger Ausbau der Bäderstraße von der Kreuzung Dierkower Allee bis zum Hafenvorgelände/GVZ** muss deshalb zeitnah realisiert werden.*
- (4) Dringend notwendig ist die **Aufwertung des Areals am Passagierterminal in Warnemünde (sog. Mittelmole)** als „Eingangstor für Kreuzfahrtgäste“. Dies schließt sowohl eine städtebauliche Neugestaltung des Areals als auch eine deutliche Verbesserung der Verkehrsanbindung (Verschwenkung der B 103 als OU Warnemünde), eine leistungsfähige Verknüpfung mit dem ÖPNV-Netz der RSAG sowie die Instandsetzung bzw. den Umbau der Bahnanlagen mit ein.*
- (5) Elementare Voraussetzung für die positive Entwicklung des **Gewerbegebietes Osthafen** ist die seit Jahren immer wieder verschobene Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

* Die mit einem Stern gekennzeichneten Punkte sind den „Forderungen der Wirtschaft“ entnommen.

durch die **innere Erschließung des Gewerbegebietes Osthafen** und **die neue Verbindung Dierkower Damm - Petridamm**. Nur so können der Bestand an Unternehmen gesichert und weitere Ansiedlungen akquiriert werden.*

- (6) Seit der Fertigstellung des Westzubringers hat sich die Kreuzung *Evershagen/Schmarl* auf der *Stadtautobahn* als "bottleneck" und Stauschwerpunkt erwiesen. Auf dem äußeren Tangentenring ist dies der einzige niveaugleiche mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstete Verkehrsknoten. Zur Verbesserung der Durchlassfähigkeit ist **die Anschlussstelle Evershagen/Schmarl auf der Stadtautobahn (B 103) planfrei auszubauen**. Damit wird auch der Zu- und Abfluss in Richtung Warnowquerung deutlich verbessert und trägt so zu einer erheblichen Attraktivitätssteigerung des *Warnowtunnels* bei.*
- (7) Das **Areal der ehemaligen Neptunwerft** soll zu einem attraktiven Standort für Wohnen und Gewerbe entwickelt werden. Dafür ist der **Ausbau der Erschließungs- und Durchgangstraße Neptun Werft - Fischereihafen - Schmarler Damm**, insbesondere im Abschnitt *Neptun Werft - Carl-Hopp-Straße* sowie die innere Erschließung des Gewerbegebietes eine entscheidende Voraussetzung und deshalb zeitnah umzusetzen.*
- (8) **Oberflächensanierung** der Straßen: *Werftallee* (Warnemünde), *Carl-Hopp-Straße*, *Werftstraße* (*Max-Eyth-Straße - Carl-Hopp-Straße*), *Petridamm*, *Neubrandenburger Straße* und *Warnemünder Straße* (Markgrafenheide)
- (9) Schaffen einer **leistungsfähigen Anbindung des geplanten Einkaufszentrums und Parkhauses „Glatter Aal“** an den Inneren Tangentenring

Die zu- und abführenden Straßen und deren Kreuzungsbereiche, insbesondere *Schwaansche Straße/August-Bebel-Straße* und *Wallstraße/Steinstraße*, müssen ausreichend dimensioniert sein, den zusätzlichen Verkehr problemlos aufzunehmen.

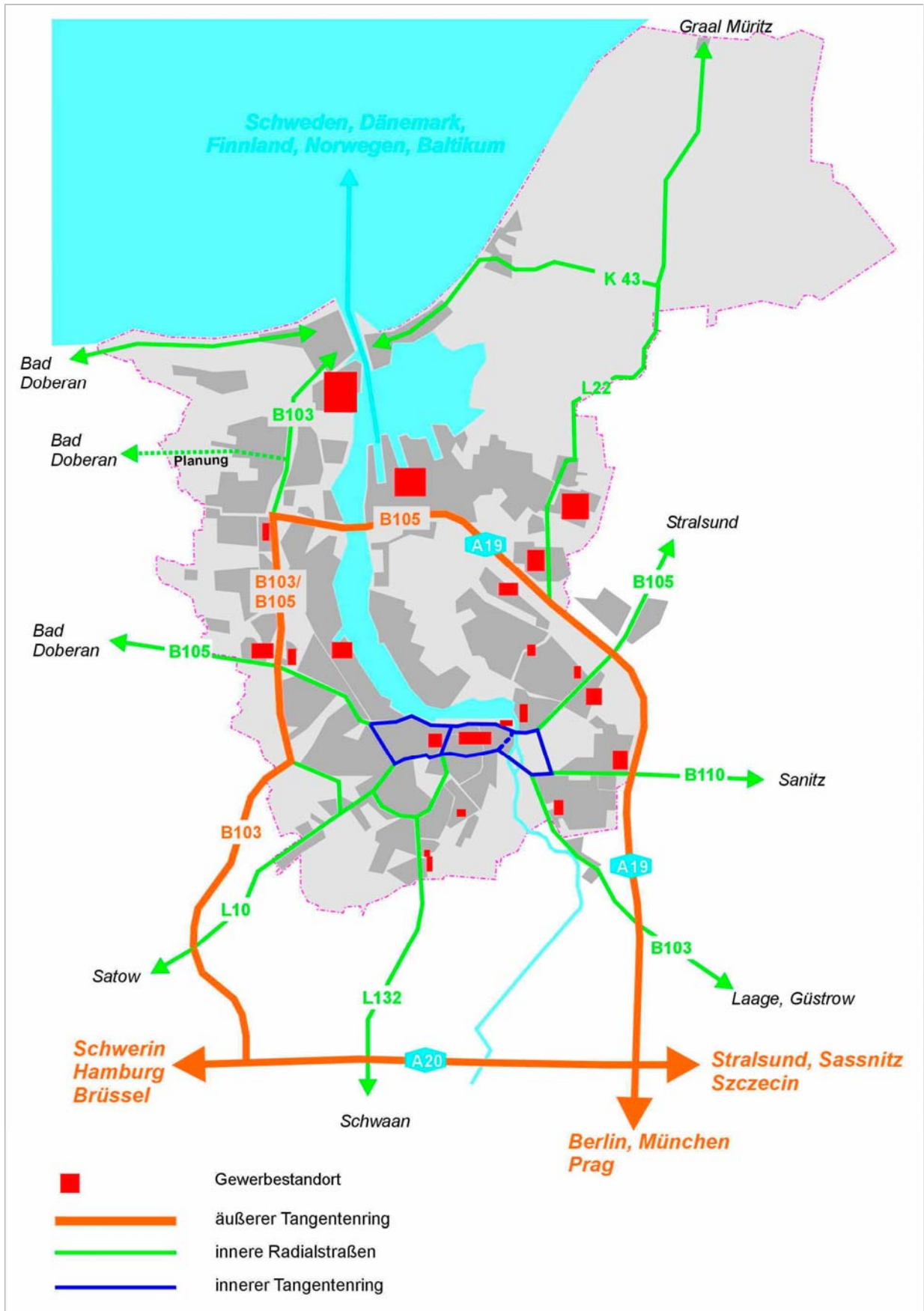
Die Berücksichtigung der Handlungsempfehlungen und Forderungen der Wirtschaft bei der Fortschreibung des IGVK sowie deren Umsetzung stellen einen wichtigen Meilenstein in der weiteren Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur und Verkehrsorganisation der Hansestadt Rostock dar. Von der damit verbundenen Steigerung der Attraktivität des Standort Rostocks als Wirtschaftszentrum würde auch die Lebens- und Wohnqualität profitieren und wirkt damit langfristig auch positiv auf die Haushaltssituation der Stadt.

Das IGVK muss das Konzept für den Gesamtverkehr in Rostock sein, welches alle Einzelkonzepte, wie z. B. das Radverkehrskonzept der Hansestadt Rostock, vereint und aufeinander abstimmt.

Anhang

Anhang A-1: Hauptverkehrsstraßennetz der Hansestadt Rostock mit Gewerbestandorten

Quelle: in Anlehnung an das Tief- und Hafenbauamt der Hansestadt Rostock



Anhang A-2: Erläuterung der Skala

Kategorie		Erläuterung
1	sehr gut	Straßenneubau bzw. kürzlich neu ausgebaut; keine Beanstandungen
2	gut	Straße in den letzten Jahren erbaut/ausgebaut/erneuert; Nutzungsspuren, aber keine Mängel; angemessen dimensioniert; keine weiteren Beanstandungen
3	mäßig	Mängel vorhanden (Spurrillen, ausgebesserter Straßenbelag); Straße in Spitzenzeiten nicht dem Verkehrsaufkommen angemessen; unangemessene Geschwindigkeit; Verkehrsfluss in Spitzenzeiten gestört; schmale bzw. nur einseitige Radwege
4	mangelhaft	ungenügende Dimensionierung; erneuerungsbedürftiger Straßenbelag (Fahrbahnverwerfungen, erhebliche Spurrillen, Bodenwellen, Unebenheit durch Flickwerk); unangemessene Geschwindigkeit; Verkehrsfluss erheblich gestört; Keine oder sehr schlechte Radwege
5	ungenügend	sehr schlechte Straßenbeschaffenheit (Schlaglöcher, erhebliche Bodenwellen); Straße nicht für Verkehrsaufkommen ausgelegt; häufig Staus auch in Nicht-Spitzenzeiten); keine Radwege

Anhang A-3: Straßenbestandsaufnahme – Bewertung; Stand: Januar 2007

Die Bewertung erfolgte durch das Abfahren der angegebenen Straßen und Beurteilung nach den unten aufgeführten Kriterien. Ausgewählt wurden in der Regel Hauptstraßen mit Bedeutung für den Wirtschaftsverkehr, beispielsweise Zufahrtsstraßen zu Gewerbestandorten. Es besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit.

Straße	Zustand/ Beschaffenheit	Dimensionierung/ Durchlass- fähigkeit	Angemessenheit der zulässigen Geschwindigkeit	Verkehrsfluss/ Zahl der Ampeln/ Ampelschaltung „grüne Welle“	Kreuzungs- bereiche	Radwege	Gesamtbewertung
Äußerer Tangentenring							
A19*	uneben, geflickt, teilweise im Bau	gut	unterschiedlich, durchgehend auf 130 km/h festschreiben		im Bau	keine	3
B105/Warnowtunnel	gut	gut	70 km/h			keine	1
B105/Warnowallee	gut	gut	50 bzw. 70 km/h			keine	1
B103/B105//An der Stadtautobahn	gut	gut	70 bzw. 80 km/h	Ampeln Evershagen stören Verkehrsfluss	Gefahrenstelle: Kreuzungsbereich Evershagen muss planfrei	straßen- begleitend	3
B103/Barnstorfer Ring/Westzubringer	gut	gut	120 km/h			keine	1
A20	gut	gut	Freigegeben			keine	1
Innerer Tangentenring							
Verbindungsweg	gut	nicht ausreichend, da nur zweistreifig	Brücke: 30 km/h - für Inneren Tangentenring nicht angemessen, 60 km/h	häufig Stau in Spitzenzeiten	Carbäkbrücke marode (Tonnagebegrenzung, Baubrücke), Verkehr fließt nicht ab, Stau in Spitzenzeiten	straßen- begleitend, schlechter Zustand	4
Vorpommernbrücke	Fahrbahnver- werfungen stadteinwärts, Brücken- sanierung	gut	stadteinwärts 30 km/h wegen Sanierungs- bedarf, 60 km/h	gut	gut	keine	4

Strasse	Zustand/ Beschaffenheit	Dimensionierung/ Durchlass- fähigkeit	Angemessenheit der zulässigen Geschwindigkeit	Verkehrsfluss/ Zahl der Ampeln/ Ampelschaltung „grüne Welle“	Kreuzungs- bereiche	Radwege	Gesamtbewertung
Am Strande	gut, abschnittsweise Spurrillen	gut	60 km/h	Verkehrsfluss insbes. zu Spitzenzeiten gestört; zw. Grubenstr. und Vorpommernbrücke bereits 3 Ampeln, 1 weitere geplant → zuviel; grüne Welle überprüfen	Abbiegespur rechts in Grubenstr. fehlt	selbstständig geführt	3
Warnowufer	gut, abschnittsweise Spurrillen	gut	60 km/h	Verkehrsfluss insbes. zu Spitzenzeiten gestört; grüne Welle überprüfen	gut	selbstständig geführt	3
Lübecker Str.	gut	gut	60 km/h	Verkehrsfluss insbes. zu Spitzenzeiten gestört; grüne Welle überprüfen	stadtauswärts Abbiegespur in Karl-Marx-Str. zu kurz	straßenbegleitend	3
Karl-Marx-Str.	gut	eng durch Verkehrsinseln, Radweg, Parkflächen	50 km/h			Radfahrstreifen	4
Dethardingstr.	gut	gut	50 km/h, 22-6.00 Uhr: 30 km/h für Inneren Tangentenring nicht angemessen		Kreuzung Parkstr. unübersichtlich, Verkehr fließt schlecht ab	teilweise Radfahrstreifen, teilweise keine	3
Parkstr. (Dethardingstr. - Saarplatz)	gut	gut	50 km/h	zäher Verkehr in Spitzenzeiten	Kreuzung Dethardingstr. Verkehr fließt schlecht ab	straßenbegleitend	3
Arnold-Bernhard-Str.	gut	vierstreifig wäre besser, stadtauswärts Zufahrt Wismarsche Str. sehr eng	50 km/h	zu viele (Ampel-)kreuzungen, um Leistungsfähigkeit erreichen zu können; Fußgängerampeln in „grüne Welle“ einbeziehen	Saarplatz unübersichtlich, Zufahrt zur Wismarschen Str. schlecht gelöst; Gefahrenpunkt Kreuzung Stampfmüllerstr.; lange Ampelphasen bei Am Vögenteich	straßenbegleitend	4

Strasse	Zustand/ Beschaffenheit	Dimensionierung/ Durchlass- fähigkeit	Angemessenheit der zulässigen Geschwindigkeit	Verkehrsfluss/ Zahl der Ampeln/ Ampelschaltung „grüne Welle“	Kreuzungs- bereiche	Radwege	Gesamtbewertung
August-Bebel-Str.	gut	für 1 Spur zu breit, für 2 zu eng; problematisch, wenn Parkhaus Glatter Aal fertig	50 km/h	Verkehrsfluss insbes. zu Spitzenzeiten gestört; lange Ampelphasen an Steintor- Kreuzung	teilweise Probleme beim Verkehrsabfluss aus Parkhaus „Rostocker Hof“ (Schwaansche Str.)	Radfahr- streifen	3
Ernst-Barlach-Str.	gut	gut	50 km/h	Stadteinwärts: Ampel Bleicherstr. als Pfortneranlage missbraucht; lange Ampelphasen an Steintor- Kreuzung	Steintor-Kreuzung: häufige Frequentierung durch Straßenbahn → Gefahrenpunkt; Linksabbiegespur in Bleicherstr. fehlt	straßen- begleitend	3
Mühlendamm	gut	zu eng, 1 Spur stadteinwärts, 2 Spuren auswärts	60 km/h	häufig Stau in Spitzenzeiten; Ampel am Fischerbruch als Pfortneranlage missbraucht	Kreuzung Neubranden- burger Str. stadtauswärts: linke Abbiegespur führt ins Nichts	straßen- begleitend, nur ein- seitig, sehr schmal!	3
Tessiner Str. (Neubrandenburger Str. - Verbindungs- weg)	gut	stadteinwärts Verengung von 2 auf 1 Spur	60 km/h			selb- ständig geführt	3
Radialstraßen							
Rövershäger Chaussee	gut	gut	60 km/h	gut		straßen- begleitend	2
Nobelstr.	gut	gut	50 km/h	zu viele Ampeln, grüne Welle überprüfen, beide Ampeln am Südring gleichschalten		straßen- begleitend	3
Südring	gut, zw. Albert- Einstein-Str. - Satower Str. geflickt	gut, Nadelöhr zw. Albert- Einstein-Str. - Satower Str.	50 bzw. 60 km/h	grüne Welle überprüfen Bevorrechtigung Straßenbahn überprüfen!		straßen- begleitend	3

Strasse	Zustand/ Beschaffenheit	Dimensionierung/ Durchlass- fähigkeit	Angemessenheit der zulässigen Geschwindigkeit	Verkehrsfluss/ Zahl der Ampeln/ Ampelschaltung „grüne Welle“	Kreuzungs- bereiche	Radwege	Gesamtbewertung
Hamburger Str.	gut	gut	60 km/h			straßen- begleitend	2
Tessiner Str. (AB19 - Verbindungsweg)	tw. Spurrillen, tw. erneuerungs- bedürftig	gut	60 km/h	grüne Welle überprüfen, verschiedene Zuständigkeit für Ampeln, besser koordinieren! zu viele Ampeln!	Abbiegespur Trihotel fehlt→ Gefahrenpunkt	straßen- begleitend	3
Am Vögenteich	gut	gut	50 km/h	häufig Stau; viele Ampeln (St.- Georg-Str./Goetheplatz); grüne Welle überprüfen und gleichschalten!	Aufstellfläche Linksabbieger in Arnold-Bernhard-Str. zu kurz	straßen- begleitend	3
Parkstr. (Dethardingstr. - Satower Str.)	Bodenwellen, Belag geflickt	gut	50 km/h		zu Dethardingstr. Verkehrsabfluss nicht gewährleistet	Radfahr- streifen	3
Satower Str.	gut	vierstreifig wäre gut	50 km/h	2 Ampeln kurz hintereinander (Lidl), Verkehr staut sich	zum Südring Verkehrsabfluss nicht gewährleistet, Zufahrt Tankstelle nicht konfliktfrei	straßen- begleitend	3
Peripheriestraßen							
Hinrichsdorfer Str. (AB19 - GVZ)	in Hinrichsdorf erhebliche Bodenwellen	gut, bis GVZ muss vierstreifig	30 - 50 km/h, 70 km/h - 80 km/h wären angemessen		AB19 im Bau, Ausbau bis GVZ	straßen- begleitend, ab AB19 keine → Gefahren- punkt	4
B103/An der Stadtautobahn (Warnowallee - Warnemünde)*	zw. Lichtenhagen - Warnemünde Bodenwellen*	gut, in Spitzenzeiten u. am Wochenende oft Stau	zw. Lichten- hagen - Warne- münde 50 km/h wegen Straßen- schäden			straßen- begleitend	4
Warnowallee	gut	gut	50 km/h			straßen- begleitend	2

Straße	Zustand/ Beschaffenheit	Dimensionierung/ Durchlass- fähigkeit	Angemessenheit der zulässigen Geschwindigkeit	Verkehrsfluss/ Zahl der Ampeln/ Ampelschaltung „grüne Welle“	Kreuzungs- bereiche	Radwege	Gesamtbewertung
Rigaer Str.	uneben durch Betonplatten	gut	50 km/h			straßen- begleitend	3
Lichtenhäger Chaussee	gut	etwas eng	50 km/h			keine	3
B105 bis/ab Sievershagen	gut, im Bau	gut			eventuell Problem, wenn IKEA kommt	selbstän- dig geführt	3
Elmenhorster Weg	gut	eng, ohne Mittelleitlinie	60 km/h			keine	3
Doberaner Landstr. bis Diedrichshagen	gut	als Hauptver- kehrsstr. sehr schmal	80 km/h			selbstän- dig geführt	3
Parkstr. (Warnemünde)*	tw. geflickt, wird saniert	gut	50 km/h			straßen- begleitend	3
Richard-Wagner- Str. (W)*	tw. geflickt, wird saniert	gut	50 km/h		zur Parkstr. Verkehrsabfluss nicht gewährleistet	Radfahr- streifen	3
Rennbahnallee	gut	gut	50 km/h			straßen- begleitend	2
Richard.-Wagner- Str.	gut	gut	50 km/h			Radfahr- streifen	2
Rosa-Luxemburg- Str.	gut	eng da Radweg und Straßenbahn	50 km/h	Verkehrsfluss am Kreisel (Hbf) und Höhe Leibnitzplatz durch Ampel gestört		Radfahr- streifen	3
Friedrichstr.	Kopfsteinpflaster	Problem für Lieferverkehr	30 km/h			keine	3
Doberaner Str.	gut	gut	50 km/h	Ampel Margarethenstr. nach Schließung des Doberaner Platzes evtl. überflüssig		Radfahr- streifen	2

Strasse	Zustand/ Beschaffenheit	Dimensionierung/ Durchlass- fähigkeit	Angemessenheit der zulässigen Geschwindigkeit	Verkehrfluss/ Zahl der Ampeln/ Ampelschaltung „grüne Welle“	Kreuzungs- bereiche	Radwege	Gesamtbewertung
Max-Eyth-Str.	gut	gut, eventuell problematisch wenn Areal der Neptunwerft erschlossen ist	50 km/h			keine	3
Messestr.	gut	gut	60 km/h			straßen- begleitend	2
Rostocker Str. (W)	Belag geflickt	zu eng, Um- gehung geplant				keine	3
Alte Bahnhofsstr. (W)	Belag geflickt	zu eng, Um- gehung geplant				keine	3
Werftallee (W)	Bodenwellen, Belag geflickt	zu eng	30 km/h bzw. 50 km/h			keine, fehlt!	4
Werftstr.	unebenes Kopf- steinpflaster zw. Max-Eyth-Str. u. Carl-Hopp-Str.	gut	50 km/h			keine zw. Max-Eyth- Str. und Carl-Hopp- Str.	4
Carl-Hopp-Str.	unebenes Kopfsteinpflaster; Belag geflickt	gut	30 km/h - wegen Sanierungsbed arf			keine	4
Am Fischereihafen	gut	gut	50 km/h			straßen- begleitend	2
Marieneher Str.	uneben, da Platten zw. Scharler Damm - Am Fischereihafen	gut	50 km/h			straßen- begleitend	3
Scharler Damm	gut	gut	50 km/h		fehlende Überführung der Stadtautobahn	straßen- begleitend	3

Strasse	Zustand/ Beschaffenheit	Dimensionierung/ Durchlass- fähigkeit	Angemessenheit der zulässigen Geschwindigkeit	Verkehrfluss/ Zahl der Ampeln/ Ampelschaltung „grüne Welle“	Kreuzungs- bereiche	Radwege	Gesamtbewertung
St.-Petersburger-Str.	gut	eng durch Straßenbahn	50 km/h	grüne Welle überprüfen, zu viele Ampeln		straßenbegleitend	3
Bertolt-Brecht-Str.	gut	eng durch Straßenbahn	50 km/h	grüne Welle überprüfen, zu viele Ampeln		straßenbegleitend	3
Neubrandenburger Str.	Kopfsteinpflaster; geflickt; Bahnübergang holprig	gut	50 km/h			ab Bahnübergang straßenbegleitend	4
Petridamm	uneben durch Fahrbahnverwerfungen; geflickter Belag	gut	50 km/h		Kreuzung Vorpommernbrücke: Beschilderung unübersichtlich; Aufstellfläche zu kurz und eng; sehr unübersichtlich	keine	4
Dierkower Damm (Petridamm - Hinrichsdorfer Str.)	tw. uneben, Belag geflickt	gut	50 km/h		Poller am Petridamm kaum sichtbar, sollten geringelt sein; Abbiegespur zur Stadtreinigung fehlt	straßenbegleitend	3
Dierkower Damm (Hinrichsdorfer Str. - Baumschulenweg)	gut	gut	50 km/h			straßenbegleitend	2
Gehlsheimer Str.	gut	gut	30 km/h bzw. 50 km/h			straßenbegleitend	2
Fährstr.	gut	verkehrsberuhigt	30 km/h bzw. 40 km/h			straßenbegleitend	2
Pressentinstr.	gut	gut	50 km/h			straßenbegleitend	2
Hinrichsdorfer Str. (Dierkower Damm - Dierkower Allee)	zw. Gutenbergstr. - Dierkower Allee tw. Fahrbahnverwerfungen	gut	50 km/h			tw. straßenbegleitend/ tw. keine	3

Straße	Zustand/ Beschaffenheit	Dimensionierung/ Durchlass- fähigkeit	Angemessenheit der zulässigen Geschwindigkeit	Verkehrsfluss/ Zahl der Ampeln/ Ampelschaltung „grüne Welle“	Kreuzungs- bereiche	Radwege	Gesamtbewertung
Dierkower Allee	tw. geflickt, Betonplatten	gut	50 km/h, 60 km/h wären gut		zur Hinrichsdorfer Str. fehlt stadtauswärts Rechts- abbiegespur	keine	3
Grubenstr.	gut	nicht für der- zeitiges Ver- kehrs- aufkommen ausgelegt	50 km/h	Lieferverkehr behindert Verkehrsfluss	Viergelindenbrücke viel zu eng, oft Stau durch parkende Autos	keine, Radfahrer behindern Verkehr	4
Warnemünder Str. (Markgrafenheide)	Bodenwellen, Belag geflickt		30 km/h wg. Straßen- schäden			straßen- begleitend	4

Legende:

* Beseitigung der Mängel sind in der Realisierung, daher fallen diese Straßen aus dem Handlungsbedarfsraster heraus.

Erläuterung zu den Radwegen:

- selbständig geführt: verlaufen nicht im Zuge von Straßen
- straßenbegleitend: durch Trennstreifen oder Bordstein von Fahrbahn getrennt, ein- oder beidseitig
- Radfahrstreifen: auf der Fahrbahn, durch farbige Markierung oder Piktogramm gekennzeichnet

A-4: Wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Hansestadt

Rostock

- Forderungen der Wirtschaft -

Leistungsfähige Verkehrswege sind ein wichtiger Standortfaktor für die Wirtschaft. Dies gilt besonders für die Städte, weil sie Ziel und/oder Quelle für die Mehrheit der Transport- und Beförderungsfälle sind. Eine gute Erreichbarkeit der Rostocker Innenstadt und der Gewerbestandorte ist elementare Voraussetzung für die weitere positive Entwicklung von Handel, Handwerk, Kultur, Gastronomie und Dienstleistung. Dabei kommt den Straßenverbindungen, entsprechend ihres Anteils am Modalsplitt, eine hervorgehobene Bedeutung zu. Neben dem bereits gut ausgebauten ÖPNV-Netz müssen nun alle Anstrengungen unternommen werden, um die Engpässe im Straßennetz schrittweise, aber zügig zu beseitigen.

Hierbei ist politisch, planerisch und baulich umzusetzen:

- Die Durchlassfähigkeit der Straßen, ihre Belastbarkeit und die tatsächliche Reisegeschwindigkeit sind bei allen Maßnahmen erheblich zu verbessern. Dies muss durch bauliche Maßnahmen (z.B. Aufweitung der Kreuzungsbereiche und zusätzliche Abbiegespuren) sowie eine Optimierung der Verkehrssteuerung (z.B. Ampelanzahl, Ampelschaltung, Grüne Welle) erfolgen.
- Eine notwendige Erneuerung von Ver- und Entsorgungsmedien unterhalb der Straßen bei diesen Maßnahmen sollte parallel erfolgen.
- Die gleichzeitige Einrichtung von Fuß- und Radwegen wird ausdrücklich unterstützt. Dieses darf aber nicht zu einer Verringerung der für den motorisierten Verkehr zur Verfügung stehenden Straßenverkehrsfläche führen.
- Beim erreichten hervorragenden Stand ist eine weitere Bevorrechtigung des ÖPNV generell zu prüfen. Weitere Maßnahmen des ÖPNV oder andere stadtentwicklerische Maßnahmen dürfen nicht weiter zu einer Benachteiligung der anderen Nutzer im gewerblichen und privaten Verkehr führen (z.B. zusätzliche Ampeln, Ampelschaltungen, Verkehrsraumeinschränkungen, Zwangswegeführung, fehlende Bustaschen), entsprechende Lösungen oder Alternativen sind umzusetzen.

Die erforderlichen finanziellen Mittel zur Finanzierung bzw. Co-Finanzierung müssen über die Haushaltspläne der Hansestadt Rostock für die nächsten Jahre abgesichert werden. Folgende Projekte sind in den nächsten Jahren vordringlich zu realisieren:

1. Gegenwärtig fehlt noch eine leistungsfähige westliche Querverbindung als wichtiges Teilstück zur Schließung des innerstädtischen Tangentenringes. Die dafür vorgesehene **Verbindungsstraße Schröderplatz - Straße Am Strande** ist zugleich eine zwingende Voraussetzung für die geplante Verkehrsberuhigung des Doberaner Platzes. In diesem Zusammenhang sei nochmals erwähnt, dass durch die Wirtschaft eine vollständige Schließung des Doberaner Platzes für den Kfz-Verkehr nach wie vor abgelehnt wird.

2. Seit der Verkehrsberuhigung des Neuen Marktes ist eine leistungsfähige citynahe **östliche Querverbindung** nicht mehr vorhanden. Dadurch kommt es in sensiblen Bereichen der Altstadt zu erheblichen Verkehrsbelastungen mit negativen Auswirkungen auf die angesiedelten Unternehmen und die Wohnqualität. Eine Entlastung durch den Bau einer **Verbindungsstraße von der Straße Am Strande/Vorpommernbrücke bis zum Mühlendamm**, entlang der bestehenden Straßenbahntrasse, ist daher dringend erforderlich. Unter dieser Voraussetzung können dann auch weitere wichtige Maßnahmen, wie der Ausbau des Verbindungsweges und die Grundsanierung der Vorpommernbrücke, ohne gravierende Verkehrseinschränkungen realisiert werden.
3. Weiterhin bleibt der **Ausbau des Verbindungsweges** ein vordringliches Projekt zur Verbesserung der innerstädtischen Verkehrserschließung. Insbesondere die Knotenaufweitung mit separaten Aufstellspuren für den Linksabbiege-, Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehr ist zur Gewährleistung eines zügigen Abflusses auf Grund der relativ kurzen Ampelphasen dringend notwendig. Dies schließt auch die auf Grund des Bauzustandes notwendige **Grundsanierung der Carbak-Brücke** mit ein.
4. Die Verbesserung der Anbindung des Hafenvorgeländes und vor allem des GVZ unter dem Aspekt einer perspektivischen Erweiterung durch das Großgewerbegebiet Mönchhagen ist zur Schaffung optimaler Ansiedlungs- und Standortbedingungen dringend notwendig. Der **Ausbau der Autobahnanschlussstelle Rostock Nord und ein vierstreifiger Ausbau der Bäderstraße von der Kreuzung Dierkower Allee bis zum Hafenvorgelände/GVZ** muss deshalb zeitnah realisiert werden.
5. Dringend notwendig ist die **Aufwertung des Areals am Passagierterminal in Warnemünde (sog. Mittelmole)** als „Eingangstor für Kreuzfahrtgäste“. Dies schließt sowohl eine städtebauliche Neugestaltung des Areals als auch eine deutliche Verbesserung der Verkehrsanbindung (Verschwenkung der B 103 als OU Warnemünde), eine leistungsfähige Verknüpfung mit dem ÖPNV-Netz der RSAG sowie die Instandsetzung bzw. den Umbau der Bahnanlagen mit ein.
6. Elementare Voraussetzung für die positive Entwicklung des **Gewerbegebietes Osthafen** ist die seit Jahren immer wieder verschobene Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur durch die **innere Erschließung des Gewerbegebietes Osthafen** und die neue **Verbindung Dierkower Damm - Petridamm**. Nur so können der Bestand an Unternehmen gesichert und weitere Ansiedlungen akquiriert werden.
7. Seit der Fertigstellung des Westzubringers hat sich die Kreuzung Evershagen/Schmarl auf der Stadtautobahn als "bottleneck" und Stauschwerpunkt erwiesen. Auf dem äußeren Tangentenring ist dies der einzige niveaugleiche mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstete Verkehrsknoten. Zur Verbesserung der Durchlassfähigkeit ist **die Anschlussstelle Evershagen/Schmarl auf der Stadtautobahn (B 103) planfrei auszubauen**. Damit wird auch der Zu- und Abfluss in Richtung Warnowquerung deutlich verbessert und trägt so zu einer erheblichen Attraktivitätssteigerung des Warnowtunnels bei.
8. Das **Areal der ehemaligen Neptunwerft** soll zu einem attraktiven Standort für Wohnen und Gewerbe entwickelt werden. Dafür ist der **Ausbau der Erschließungs- und Durchgangstraße Neptun Werft – Fischereihafen – Schmarler Damm**, insbesondere im Abschnitt Neptun Werft – Carl-Hopp-Str. sowie die **innere Erschließung** des Gewerbegebietes eine entscheidende Voraussetzung und deshalb zeitnah umzusetzen.

Neben Investitionen in Neu- und Ausbauprojekte ist dem **Erhalt des Bestandsnetzes** eine hohe Priorität beizumessen. Versäumnisse der vergangenen Jahre sind bereits vielerorts deutlich geworden. Durch das Tiefbau- und Hafenamt wird eingeschätzt, dass jährlich ca. 5 Mio. € für die Erhaltung des Straßennetzes und ca. 2,5 Mio. € für Geh- und Radwege sowie Brücken und öffentliche Plätze im Haushalt der Stadt benötigt werden. Vordringliche Projekte sind die **Grundsanie rung der Vorpommernbrücke** und die Erneuerung der **Rampe auf der Nord-West-Seite des Kreuzungsbauwerks Lütten Klein** über die B103. Wir fordern die Fraktionen der Bürgerschaft und den Oberbürgermeister auf, intensiv an einer Realisierung der vorgenannten Projekte zu arbeiten und diese entsprechend der aufgeführten Rang- und Reihenfolge in den nächsten Jahren umzusetzen. Die dafür erforderlichen finanziellen Mittel **müssen** in die Haushaltspläne der kommenden Jahre eingestellt werden, um mit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur den Wirtschaftsstandort Rostock zu sichern.

Rostock im März 2006



Wolfgang Hering
Präsident



Rolf Paarmann
Hauptgeschäftsführer

