

anhören & mitreden

WIRO im Dialog. Wohnen am neuen Werftdreieck

Quartiersspaziergang Verkehr und Umwelt

am 23.06.2015 von 17.00 bis 18.30 Uhr

Dokumentation

Im Rahmen des Quartiers-Spaziergangs bestand die Möglichkeit, direkt vor Ort die Herausforderungen und Probleme der Quartiersentwicklung des neuen Werftdreiecks zu erörtern. Etwa 20 Personen haben am 23. Juni diese Möglichkeit wahrgenommen, wobei der überwiegende Teil der Teilnehmer von Berufs wegen mit der Quartiersentwicklung verbunden ist.

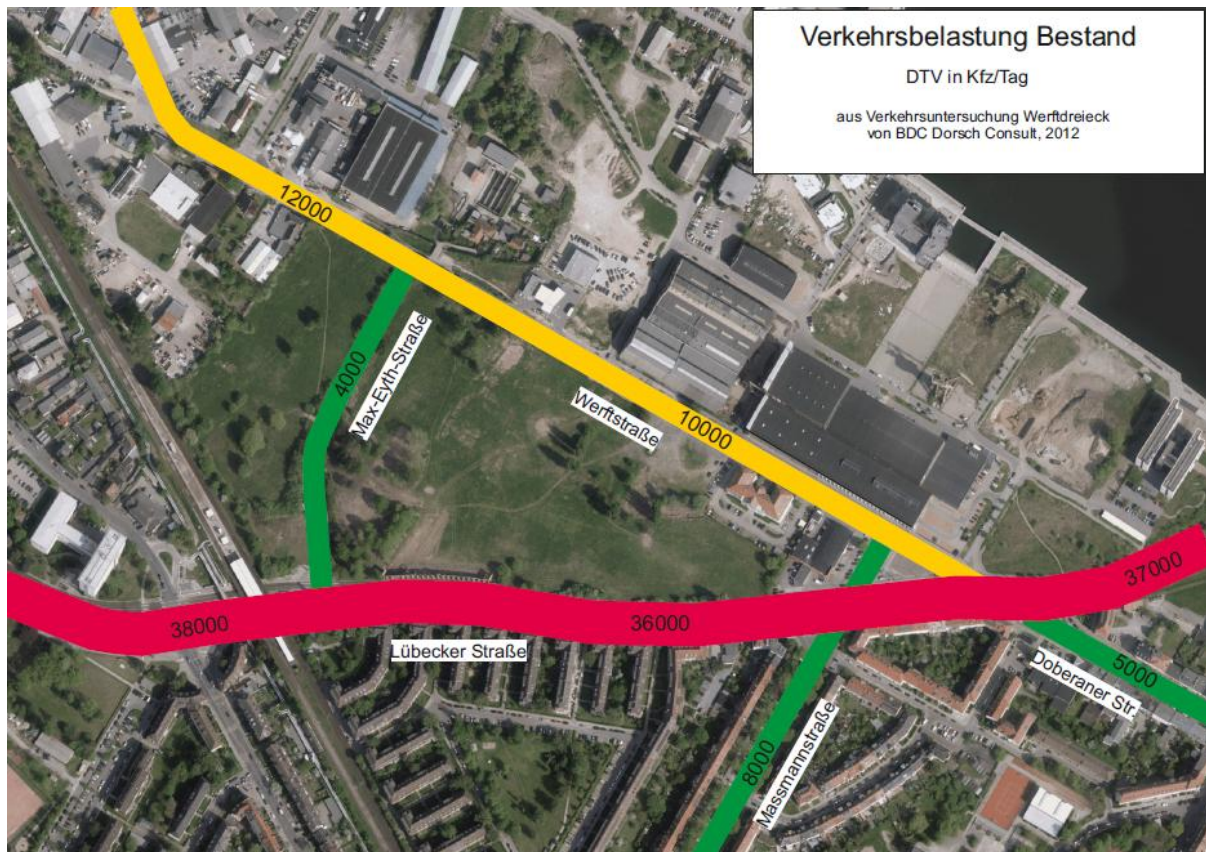
Herr Jentsch, WIRO begrüßte die Teilnehmer zum ersten Quartiers-Spaziergang, der sich den Themen „Verkehr“ und „Lärm“ widmete. Darüber hinaus wurden auch weitere Umweltaspekte angesprochen. Die beiden Amtsleiter der Stadtverwaltung – **Herr Tiburtius vom Tief- und Hafenausschuss** für die Verkehrsbelange sowie **Frau Dr. Preuß vom Amt für Umweltschutz** für den Umweltbereich – erläuterten die wichtigsten Rahmenbedingungen für die Quartiersentwicklung und beantworteten Fragen der Teilnehmer. Der Rundgang begann an der Straßenbahnhaltestelle Maßmannstraße und führte über die Werftstraße – Max-Eyth-Straße – Lübecker Straße wieder zurück zum Ausgangspunkt.



Aktuelle Problematik der Verkehrssituation

Die Bestandsaufnahme der Verkehrssituation kommt zu dem Ergebnis, dass insbesondere die Lübecker Straße mit den Knotenpunkten Holbeinplatz, Einmündung Max-Eyth-Straße und Kreuzung Maßmannstraße die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit erreicht haben. Die Verkehrsbelastung liegt zwischen 36.000 und 38.000 Fahrzeugen pro Tag (DTV). In der Spitzenstunde im Berufsverkehr am Morgen, aber auch am Abend sind die Knoten permanent überlastet. Vor allem der durch die Linksabbieger in Richtung Fischereihafen verursachte Rückstau am Morgen verursacht Probleme.





Der Doppelknoten Holbeinplatz und Einmündung Max-Eyth-Straße mit den unzureichenden Aufstellmöglichkeiten für Linksabbieger ist das Kernproblem. Diese Probleme bestehen und erfordern eine Lösung – unabhängig von der geplanten Wohnbebauung auf dem Werftdreieck.

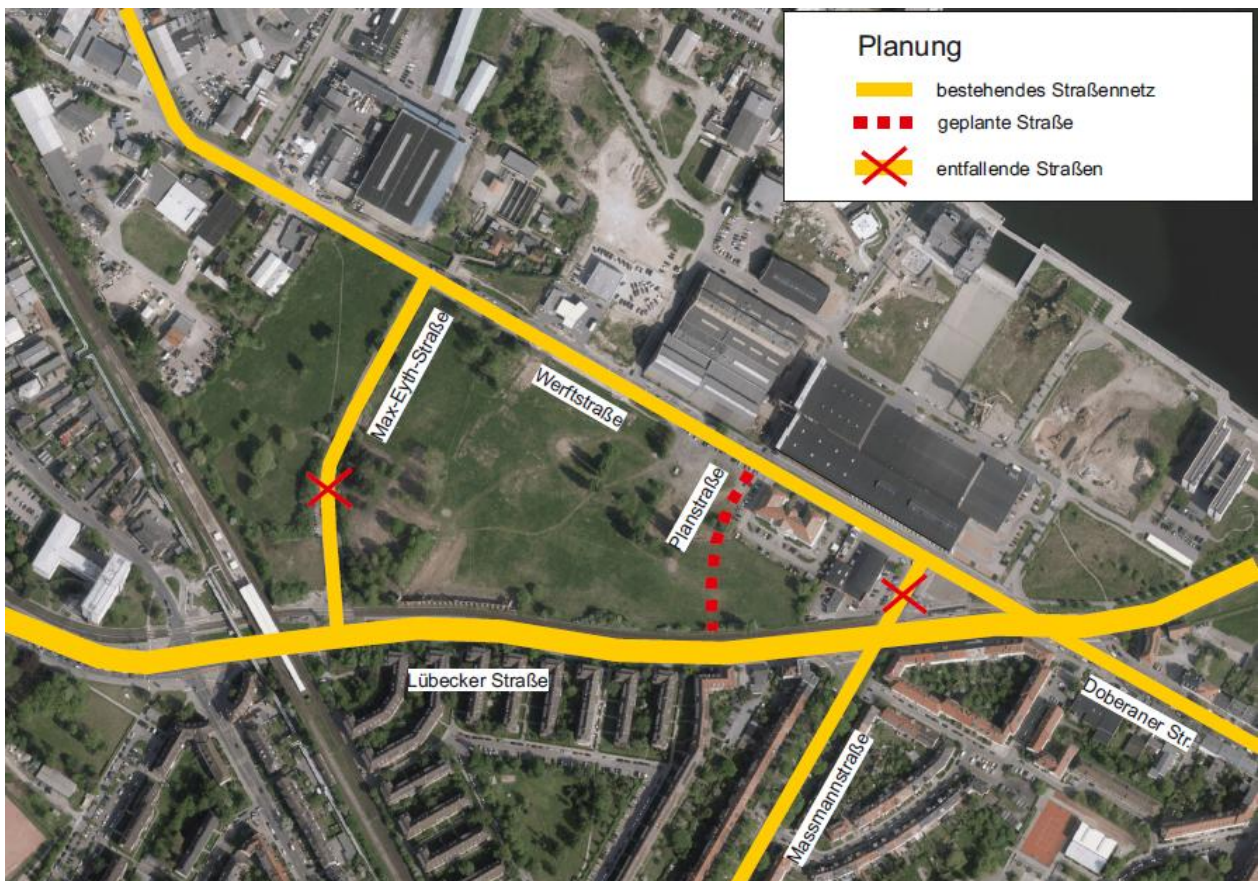
Darüber hinaus ist die L 22 (Lübecker Straße) mit ihren Knoten und der verbesserungsbedürftigen Radwege- und Fußgängerführung auch ein Unfallschwerpunkt. Die gegenwärtige Verkehrsbelastung der Wertstraße ist beherrschbar. Gleichwohl bestehen hier zahlreiche funktionale und gestalterische Mängel, vor allem für Fußgänger und Radfahrer.

Neue Verkehrsführung im Quartier

Nach der Bestandsanalyse und nachfolgender Diskussion unterschiedlicher Varianten wird nach Ausführung von Herrn Tiburtius ein neues Konzept der Verkehrsführung verfolgt:

- Die Max-Eyth-Straße in ihrem heutigen Verlauf wird aufgegeben.
- Zwischen Wertstraße und Lübecker Straße entsteht eine neue, leistungsfähige Straßenverbindung deutlich weiter östlich, als in bisherigen Planungen angedacht.
- Der Knotenpunkt mit der Wertstraße wird voraussichtlich unmittelbar westlich der FHSmed ausgebildet; die Spange wird etwa in Nord-Süd-Richtung auf die Lübecker Straße aufgebunden.
- Es entsteht zwar so ein neuer Doppelknoten, der aber hinsichtlich der Aufstellflächen für Linksabbieger deutlich mehr Kapazitäten aufweist (entweder 2 Linksabbieger mit kurzer Aufstelllänge oder eine Linksabbiegespur mit langer Aufstellstrecke).
- Der Straßenstummel zwischen Platz des 17. Juni und Autohaus wird aufgegeben.

- Der Radweg auf der Nordseite der Lübecker Straße soll ggf. als Radschnellweg in beide Richtungen freigegeben werden und mit einer neuen Radschnellstraße entlang der S-Bahnlinie in Richtung des nördlichen Stadtgebiets verknüpft werden.
- Die Werftstraße wird regelkonform ausgebaut.
- Die interne Erschließung des neuen Wohnquartiers ist noch offen; am wahrscheinlichsten ist in Bezug auf den Autoverkehr eine Anbindung über die Werftstraße. Generell soll das Quartier so gestaltet werden, dass wenig Autoverkehr stattfindet.



Anhand der Gestaltung der Fußgängerquerung über die Maßmannstraße erläutert Herr Tiburtius das Vorgehen der Stadt zum behindertengerechten Ausbau der Fußwege. Mittels der sog. Taktile (Noppen- und Riffelplatten im Belag) werden z.B. Sehbehinderte mit Langstock geführt. Für den Ausbau hat die Stadt Rostock Richtzeichnungen entwickelt, die von der Bürgerschaft bestätigt wurden. Diese Richtzeichnungen waren sinnvoll, weil die bundesgesetzlichen Regelwerke unklare Vorgaben formulieren. Künftig wird der behindertengerechte Ausbau der Gehwege auf Basis dieser Richtzeichnungen erfolgen.

Aktuelle Lärmsituation

Frau Dr. Preuß erläutert, dass bezüglich des Wohnungsbauprojektes im wesentlichen drei Lärmquellen zu berücksichtigen sind: der Straßenverkehrslärm, die S-Bahn-Trasse und der (potenzielle) Lärm der Gewerbenutzungen im Norden. Die Straßenbahn fällt als Lärmquelle nicht so ins Gewicht. Ohne zusätzliche Maßnahmen, die zur Lärminderung führen, sind aktuell nur Inselflächen im Kern des Plangebiets für eine Wohnnutzung möglich. Im Nahbereich der Lübecker Straße werden Lärmpegel erreicht, die mit ca. 75 dB (A) damit 15 bis 20 dB (A) über den Orientierungswerten liegen. Für die Wohnnutzung des Thomas-Müntzer-Platzes besteht die Pflicht, keine Verschlechterung der ohnehin problematischen Lärmsituation zuzulassen.



Die Gewerbestandorte nördlich des Plangebiets haben in ihren B-Plänen Lärmkontingente zugewiesen bekommen (das sind bauplanungsrechtlich zugesicherte Kontingente, in einem bestimmten Umfang Lärmemissionen verursachen zu dürfen). Diese Kontingente dürfen nicht angegriffen werden. Das bedeutet, dass eine lärmsensible Wohnnutzung nur soweit an die Gewerbestandorte heranrücken darf, wie dies rechtlich zulässig ist.

Ansätze zur Bewältigung des Lärmkonflikts

Durch die intelligente Ausrichtung der neuen Baukörper, durch die Anordnung der Schlafräume zur lärmabgewandten Seite, durch das Platzieren von Nichtwohngebäuden an den besonders lärmbelasteten Stellen bestehen Möglichkeiten, die Konflikte bezüglich des Lärms zu lösen. Für den Schutz der Wohnbebauung Thomas-Müntzer-Platz besteht südlich der L 22 auch Platz für eine Lärmschutzwand. Herr Tiburtius ergänzt, dass durch das Neuaufbringen eines lärmreduzierenden Straßenbelags auf der Lübecker Straße gute Effekte erzielt werden könnten. Auch eine „Verflüssigung“ des Verkehrs auf der L 22 mit weniger Abbrems- und Anfahrvorgängen reduziert den Lärm.

Kayenmühlengraben und Abwassersammler

Unterhalb der Max-Eyth-Straße liegt ein Abwassersammler. Der Sammler befindet sich im Eigentum des Warnow-Wasser- und Abwasserverbandes (WWAV). (Der Sammler hat einen Querschnitt von 2,75 x 2,50 m.) Er dient der Entsorgung der angrenzenden Wohngebiete und mündet in das Abwasserpumpwerk Werftstraße. Die Funktionstüchtigkeit des Sammlers ist gewährleistet. Die Trasse ist von jeglicher Bebauung frei zu halten.

Der Kayenmühlengraben ist ein natürlicher Vorfluter der Stadt Rostock. Das Gewässer wurde in den vergangenen Jahren massiv verändert, dabei wurde der Kayenmühlengraben in weiten Abschnitten verrohrt oder Teileinzugsgebiete an die städtische Kanalisation angeschlossen. Heute existieren offene Abschnitte des Gewässers noch nördlich der Werftstraße. Zukünftig ist zwischen Werftstraße und Lübecker Straße die Öffnung des Vorfluters Kayenmühlengraben vorgesehen. Der Ausbau hat unter ökologischen Gesichtspunkten zu erfolgen. Für nachfolgende

Unterhaltungsarbeiten ist ein entsprechender Unterhaltungstreifen am Gewässer vorzusehen. Dieser könnte zugleich Fuß- und Radweg sein.

Fragen und Antworten



? Herr Siems vom Ortsbeirat sieht das neue Konzept der Verkehrsführung kritisch. Er befürchtet, dass mit der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Straßen und Knoten noch mehr Verkehr in den Stadtteil gezogen wird – Verkehr, der eigentlich Ziele in Bramow und an der Carl-Hopp-Straße ansteuert. Er fragt, ob eine neue Spange von der Hamburger Straße im Bereich des Schwarzen Weges zum Standort Bramow nicht deutlich besser wäre.

! Herr Tiburtius erklärt, dass dies geprüft wurde. Aber die Topographie und die Streckenlängen gestatten keine Überbrückung der S-Bahntrasse. Ganz zu schweigen von den Kosten, mit denen kalkuliert werden müsste.

? Die Vorsitzende des Ortsbeirates, Frau Niemeyer, bekräftigt den Wunsch, dass der Autoverkehr möglichst reduziert werden sollte, indem die Straßen unattraktiv für zusätzlichen Verkehr gestaltet werden. Ein neuer Doppelknoten Maßmannstraße / Einmündung neue Max-Eyth-Straße würde das Problem doch nur nach Osten verschieben?

! Herr Tiburtius führt aus, dass der Verkehrsfluss des neuen Doppelknotens deutlich besser zu handhaben ist, weil längere Aufstellstrecken für Abbieger zur Verfügung stehen.

? Eine Bewohnerin fragt nach den Querungsmöglichkeiten des neuen Quartiers für Fußgänger, die z. B. von der Warnow kommen.

! Ein Ansatz wäre, entlang der neuen Verbindungsstraße Nord-Süd einen Rad- und Fußweg zu führen. Ob dies nur einseitig erfolgt oder beidseitig, ist noch zu klären. Sicherlich wird es auch jenseits der öffentlichen Straßenräume durchgängige Wegebeziehungen im Wohnquartier selbst geben.

? Ein Bewohner sieht den Verkehrslärm nur als eines von mehreren Umweltproblemen. Schwerwiegender sind seiner Ansicht nach die Luftschadstoffe.

! Frau Dr. Preuß bestätigt die Relevanz von Luftschadstoffen. Der Mess-Container am Holbeinplatz weist jedoch keine erhöhten Werte auf. Aber vor dem Hintergrund des Vorsorgegedankens sind die Planer für das neue Werftdreieck gehalten, durch eine intelligente Bauungsstruktur und Freiräume dafür zu sorgen, dass Durchwirbelungen gefördert werden.

? Eine Bewohnerin fragt nach der Altlastensituation. Die industrielle Vornutzung – z.B. durch das Werk für Schiffselektronik – legt nahe, dass es Kontaminationen gibt.

! Ein Altlastenverdacht besteht. Entsprechende Einträge gibt es im Altlastenverdachtskataster der Stadt. Die WIRO hat auf eine entsprechende Anfrage bei der Stadt bereits eine Auskunft erhalten (ist auf www.werftdreieck-rostock.de eingestellt). Weitergehende Untersuchungen stehen noch aus. Das Stadt wird selbst aber nur aktiv und entsprechende Untersuchungen veranlassen, wenn eine akute Gefährdung zu befürchten ist. Ansonsten ist der Eigentümer und Investor in der Pflicht, dem Altlastenverdacht nachzugehen und ggf. vorhandene Kontaminationen in Abhängigkeit von der geplanten Nutzung zu beseitigen. Dies wird Gegenstand des B-Planverfahrens sein.