

# Rostocker Fahrradforum

---

Geschäftsführung: Hanse- und Universitätsstadt Rostock  
Amt für Mobilität  
FB Mobilität  
steffen.nozon@rostock.de

Rostock, 27.1.2022

## **Protokoll des Fahrradforums vom 30. November 2021 (Status: genehmigtes Protokoll)**

Zeit: 17:00 – 19:20 Uhr

Ort: Online

Teilnehmende: siehe Liste

### **1. Begrüßung, Feststellen der Beschlussfähigkeit und Bestätigung der Tagesordnung**

- Hr. Flachsmeyer begrüßt die Teilnehmenden
- von 17 stimmberechtigten Mitgliedern sind 13 anwesend (also beschlussfähig)
- die TO wird bestätigt

### **2. Protokollkontrolle**

- Hr. Nozon nimmt die Prot.kontrolle vor
- die Änderungen wurden erläutert, längere Zuarbeiten ans Protokoll angefügt, noch offene Prüfaufträge werden in die Prüfliste am Ende des Protokolls aufgenommen

### **3. Genehmigung Protokoll**

- das Protokoll der Sitzung vom 30.9.21 wird genehmigt

### **4. Kurzbericht der Stadtverwaltung / des Sprechers zu Aktuellem**

- Hr. Krause und Herr Nozon informieren u.a. über aktuelle Bauvorhaben und Planungen und Kampagnen (Präs. in ANLAGE)

### **5. Planungsstand zur BUGA-Warnowbrücke**

- Hr. Strauß vom FB BUGA stellt den aktuellen Planungsstand vor (Präs. in ANLAGE)
- max. Durchfahrthöhe 8,5 m + für größere Schiffe Klappbrücke
- auch die Anbindungen werden im Detail vorgestellt und diskutiert

### **6 Machbarkeitsstudie für Umbau Knoten Tschaikowskistr.- Kopernikusstr.**

- Herr Bock von Planungsbüro TSC stellt die Planung vor (Präs. in ANLAGE)
- verschiedene Varianten wurden untersucht
- Var. 1. bestandsorientierter Ausbau
- Var. 2: geschützte Kreuzung nach holländischem Vorbild
- Var. 3: Kleiner Kreisverkehr mit Radverkehr im Mischverkehr
- Var. 4: Kleiner Kreisverkehr mit Radverkehr auf separaten Radwegen
- Var. 5: Kleiner Kreisverkehr als „geschützter Kreisverkehr“
- Vorzugsvariante: 3, aber Kfz-Belastung eigentlich entsprechend den Richtlinien zu hoch
- Vorzugsvariante wird kritisch gesehen, als für Radfahrende zumindest subjektiv eine unsichere Variante (Hinweis auf Schule, Sportstätten etc. im Umfeld)
- Hr. Flachsmeyer wünscht sich vertiefende Diskussion zu Kreisverkehren
- Hr. Loba zur mögl. Umsetzung: Die Objektplanung erfolgt erst später, da auch TRAM-Erweiterung nach Reutershagen über Tschaikowskistr. laufen könnte.

### **7. Winterdienst auf Radwegen**

- Hr. Lange vom Amt für Umwelt- und Klimaschutz stellt das aktuelle Winterdienstkonzept vor (Präs. in ANLAGE)
- Link zum Konzept:  
<https://ksd.rostock.de/bi/vo020?VOLFDNR=1021666&refresh=false&TOLFDNR=7162769>

- Thematik Winterdienst (WiDi) an L 22 zwischen Werftdreieck und Schwarzer Weg
- Kritik an Alternativroute über Werftstraße und Frage; warum nicht an diesen Tagen der südlich liegende Geh-Radweg im Zweirichtungsverkehr genutzt werden kann
- Hr. Zander: schlechter WiDi E.-Barlachstr. – Mühlendamm + Südring
- Hr. Axmann: Poller versperren Radwege (Poller auf Brücke Schmaler Bach) – dort Probleme für Räumfahrzeuge, Hr. Lange: teilweise werden Brücken deshalb händisch geräumt
- dito : An der Jägerbäk / Schmarler Damm: Hr. Lange:ist eigentlich in Winterdienstplänen drin
- Mängelmeldungen ans Amt für Umwelt- und Klimaschutz, [strassenreinigung@rostock.de](mailto:strassenreinigung@rostock.de) Tel.: 381 73 05/06/07

#### **8. Kommunale Bürgerumfrage 2021 zum Thema Mobilität**

- wird wegen fortgeschrittener Zeit aufs nä. FF verschoben

#### **9. Bürgermeinungen / Anregungen**

- Hr. Hinz: Planung Neubrandenburger Str.: Wäre dort Platz für straßenbegleitenden Bordsteinradweg? Hr. Loba sieht das kritisch, da größerer Flächenbedarf (Grundstücksaufkäufe, Baumfällungen), Variante wird aber mal planerisch dargestellt und auch im Dez. 21 im OBR vorgestellt.
- Hr. Wiencke: Fahrradboxen: Kann man diese Interessenten im öffentlichen Verkehrsraum zum gesicherten Fahrradparken zur Verfügung stellen? Antwort Hr. Nozon: Solche Anfragen kommen gerade aus dem OBR KTV; öffentlich gewidmete Verkehrsflächen müssen der Allgemeinheit zugänglich bleiben, andernfalls müssen die Flächen entwidmet werden; das OB und WIE soll zwischen dem Amt für Mobilität und dem Tiefbauamt abgestimmt werden – dies benötigt Zeit.

gez. Prot.: Steffen Nozon

bestätigt:

gez. Uwe Flachsmeyer  
Vorsitzender

**ANLAGEN:** Teilnehmendenliste, Präsentationen, offene Prot.punkte, genehm. Protokoll der Sitzung vom 30.9.2021

#### Themenvorschläge für die nächsten FF:

- Fuß- und Radwegführung inkl. Beschilderung in Baustellen
- Kommunale Bürgerumfrage 2021 zum Thema Mobilität
- Information zum Verkehrsversuch „Fahrradstraße Lange Straße“
- Sanierungsbedarf im Radwegenetz (u.a. Prioritätenliste, Wurzelaufbrüche)
- Kreisverkehre

## offene Prot.punkte

FF vom	Offene Prot.punkte/Prüfaufträge	Sachstand
12.11.19	<u>Schutower Kreuz</u> - Herr Brockmann weist auf einen Verkehrsunfall mit RF-Beteiligung hin, er schlägt eine Phasentrennung an der Ampelkreuzung vor; das Amt für Verkehrs anl. weist auf die Zuständigkeit des Landes / Straßenbauamtes (SBA) hin,	Der Hinweis wurde an das SBA Stralsund weiter geleitet – die Antwort vom 19.10.21 im Anhang zum Protokoll - der Punkt wird gestrichen
11.12.19	<u>Radverkehrsführung am Gaffelschonerweg / Am Strande (Holzhalbinsel)</u> - Herr Zander und Herr Sójka (siehe Abb. unten) schlagen eine verbesserte Radverkehrsführung am Gaffelschonerweg (Ausfahrt von der Holzhalbinsel) vor - es fehlt eine Radführung von der Holzhalbinsel in Ri. Süden, auch die Aufstellfläche an der Ampelanlage der L 22 ist zu eng - es müssen Grundstücke erworben werden (die PGR ist nicht Flächeneigentümer / nur Betreiber des Parkhauses)	Derzeit keine Planerkapazitäten im Amt für Mobilität, nicht kurzfristig umsetzbar
12.11.19	Hinweis Herr Zander: <u>FG-Ampel / Engstelle am Mühlendamm</u> : dadurch Konflikte zw. Fußgehern und Radfahrenden; Antwort des Tiefbauamtes und der Verkehrsbehörde nicht zufriedenstellend -	Weitere Prüfung im Zusammenhang mit mögl. Planung für geschützten Radfahrstreifen
25.11.20	- Herr Axmann und Herr Ehlers erachten eine weiße Markierung für dringend erforderlich; Antwort Amt für Mobilität, FB Verkehrsbehörde (26.1.2020): <i>Eine Markierung (VZ 295 – Fahrstreifenbegrenzung, Begrenzung von Fahrbahnen und Sonderwegen) in Nebenanlagen ist nicht möglich, sondern nur auf Fahrbahnen bezogen (Abstimmung mit Tiefbauamt ist erfolgt)</i> - Herr Flachsmeyer: Antwort nicht zufrieden stellend	
25.11.20	<u>Riekdahler Weg , Einbahnstr. zw. Alte Dorfstr. und Röversh. Chaussee</u> für Radfahrende in Gegenrichtung freigeben; Prüfung durch Amt für Mobilität / Antwort FB Verkehrsanlagenplanung (9.3.): der Hinweis führte zu umfangreichen Prüf- und Planungsprozessen die andauern (bis zur Konsequenz einer neuen geeigneten Querungsstelle an der L 22),	laufender Prüf- und Planungsprozess
26.8.21	<u>Anbindung neuer Radweg parallel zur Hinrichsd. Str. an den K.-Schuhmacher-Ring</u> : hier fehlt Radverkehrsführung in Richtung Hinrichsd. Str. z.B. durch Verkehrszeichen „gemeins. Geh- und Radweg“ und eine orientierende Wegweisung (Pfeil Ri. links)	Info Tiefbauamt 1.11.: die wegweisende Beschilderung ist geliefert und die Umsetzung derzeit in Bearbeitung Punkt kann gestrichen werden.

**Zuarbeit des Tiefbauamtes zu Nr. 8 des Protokolls (vom 5.11.21)****Wozu sind Ampeln überhaupt notwendig?**

*„Die Ziele der Lichtsignalsteuerung werden in erster Linie durch die Bedürfnisse, Interessen und Forderungen der Aufgabenträger, der Verkehrsteilnehmergruppen, der Betreiber und der betroffenen Anlieger bestimmt. Da alle einen sicheren, zügigen und angenehmen Verkehrsablauf erwarten, kommt es häufig zu Zielkonflikten, weil jeweils berechtigte Ziele der einzelnen Gruppen oft nicht gleichzeitig erfüllt werden können (z.B. GRÜN für alle). Auch zwischen den angestrebten Auswirkungen im Hinblick auf eine hohe Verkehrssicherheit, eine gute Qualität des Verkehrsablaufs, eine Bevorzugung öffentlicher Verkehrsmittel, niedrigen Kraftstoffverbrauch und möglichst geringe Umweltbeeinträchtigungen durch Emissionen kann es zu Zielkonflikten kommen.“ RiLSA 2015*

**Wie funktioniert eine verkehrsabhängige Steuerung allgemein?**

Um einen verkehrsabhängigen Betrieb an der LSA zu gewährleisten, wird das Verkehrsaufkommen erfasst. Kfz, Busse, Straßenbahnen und teilweise Radverkehr werden in der Regel durch Induktivschleifen, Kameras bzw. Funk erfasst und können so ihre Freigabe (GRÜN) anfordern. Fußgänger werden durch das Drücken am Taster erfasst und können so ihre Freigabe anfordern. Radfahrer auf den Nebenanlagen, die mit dem Fußgänger über die Kreuzung geführt werden, fordern ebenfalls ihr GRÜN über Taster an.

Lediglich die Hauptrichtungen (meist Vorfahrtsstraße) erhalten ohne Anforderung ihre Freigabe. Das gilt aber nicht nur für den Kfz-Verkehr sondern auch für die parallelen Verkehrsströme (Fußgänger und Radfahrer). Das bedeutet bei Schwachlastverkehr (z.B. nachts), dass die Hauptrichtung so lange im GRÜN bleibt, bis eine Nebenrichtung (Kfz, Straßenbahn, Bus, Radfahrer oder Fußgänger) anfordert.

Verkehrsabhängige Steuerung ohne Taster

Wenn die Taster für die Fußgänger entfallen würden, müssten die Anforderungen per Logik auf Daueranforderung gesetzt werden. Damit würde die Fußgängerfreigabe in jedem Umlauf einmal erfolgen, auch wenn kein Fußgänger da ist. Die Wartezeit der Fußgänger wird dadurch nicht reduziert, wenn ein Fußgänger kurz nach Ablauf seiner Freigabe an die Fahrbahn tritt. Allerdings wäre ein „Auslassen“ dieser Phase dann auch ausgeschlossen.

Bei Daueranforderung der Nebenrichtung stellt sich ein Steuerablauf wie in der Festzeitensteuerung ein. Dieser „Rückschritt“ in die Festzeitsteuerung widerspricht dem Beschluss der Bürgerschaft den Verkehrsfluss in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu optimieren sowie den ÖPNV zu beschleunigen.

Der vollkommene Verzicht auf Taster betrifft dann auch die Blinden und Sehbehinderten. Um diese Bürger nicht zu diskriminieren, muss auch die akustische Freigabe dann bei jedem GRÜN der Fußgänger erfolgen.

Der Begriff „Bettelampel“ ist also total FALSCH. Es handelt sich um eine verkehrsabhängige Steuerung (Stand der Technik).

**Taster gehören zur Ampel wie die Türklinke zum Haus.**

Der Radfahrer aus der Lange Str. Richtung Stadthafen wird unsignalisiert vom benutzungspflichtigen Radweg Lange Str. auf den benutzungspflichtigen Radweg Kanonsberg geführt, da hier kein Konflikt mit dem Kfz-Verkehr besteht.

Radfahrer aus dem Patriotischen Weg können direkt linksabbiegen über die Kreuzung. Werden dann auf den benutzungspflichtigen Radweg Kanonsberg geführt. Die Detektion dafür erfolgt wie für den Kfz durch die Kamera.

Das indirekte Linksabbiegen der Radfahrer aus dem Patriotischen Weg sowie die Führung in die Langestr. kann über die Radfurt mit Anforderung durch den Taster erfolgen.

Eine weitere Detektion ist nicht vorgesehen und erforderlich.

Das direkte Linksabbiegen der Radfahrer aus der Langen Str. ist verkehrsrechtlich nicht angeordnet und wird daher auch nicht gesteuert

Von: "Posdziech, Olaf" <Olaf.Posdziech@sbv.mv-regierung.de>  
An: "'Steffen Nozon'" <Steffen.Nozon@rostock.de>, "'Andrea Wolf'" <Andrea.Wo...>  
Datum: 19.10.2021 09:31  
Betreff: AW: Frage zur LSA L22/ B103n / Schutower Kreuz ROSTOCK

Sehr geehrter Herr Nozon,  
vielen Dank für die Weiterleitung der anstehenden Fragen und Probleme zum Knoten Schutower Kreuz. Zum Vorschlag der Phasentrennung – Einfügen einer weiteren Phase – wurde ich seinerzeit von Herrn Strey vom SB Verkehrssteuerung durch Übermittlung aus dem Klarschiff-Portal informiert. Ich hatte ihm das zeitnah beantwortet, eine Möglichkeit, direkt zu antworten, gab es für mich nicht. Grundsätzlich betreibt und unterhält das SBA Stralsund als Straßenbaulastträger die LSA. Eigenmächtige Veränderungen an der Hard- oder Software werden nicht vorgenommen, sondern von der Verkehrsbehörde angeordnet oder mit dieser abgestimmt. Die vorgeschlagene Phasentrennung, bzw. das Einfügen einer weiteren Phase, ist nicht angeordnet worden. Die Knotenausführung wie auch die Steuerung entsprechen vollumfänglich der RiLSA, wobei anzumerken ist, dass in deren Einleitung ausdrücklich auf den Richtliniencharakter verwiesen wird. Die Ablaufsteuerung des Knotens Schutower Kreuz ist sehr komplex und in die Koordination B 105 West bis zur LSA K 11 Lambrechtshagen eingebunden. Für das probeweise Hinzufügen oder auch Weglassen von Phasen oder Zeiten ist da kein Raum, insbesondere unter der Priorität der Leistungsfähigkeit der Hauptrichtungen. Die derzeitige Koordinationstrecke ist rechnergesteuert und auf zeitgemäßem Stand. Dennoch arbeitet das SBA Stralsund an einer verkehrabhängig rechnerbasierten Lösung unter Erweiterung der Koordination bis Bad Doberan. Allein in der Vorbereitung erfordert das hohen Aufwand zur Ertüchtigung der vorhandenen Hard- und Software. Hinzu kommt noch der Aufwand der Steuerung selbst. Ist das in Betrieb, werden dann nochmal deutlich höhere Aufwendungen für Wartung und Unterhaltung erforderlich. Letztlich offenbart die Summe der von Ihnen weitergegebenen Wünsche auch den hier notwendigen Prozess der Abwägung: Eine weitere Phase kostet mehr Zeit, die an anderer Stelle fehlt.

Mit freundlichen Grüßen  
**Olaf Posdziech**  
Instandsetzung Bundes- und Landesstraßen  
**Straßenbauamt Stralsund**  
Greifswalder Chaussee 63 b, 18439 Stralsund