



Sommerstraße „Am Brink“ & Lange Straße – Fahrradstraße

Verkehrsversuche – Wie weiter?

Fahrradforum, 30.03.2023



Hanse- und Universitätsstadt
ROSTOCK

Sommerstraße „Am Brink“

Fortführung des Projektes Sommerstraße „Am Brink“

Zweistufige Fortsetzung:

(1) kurz- bis mittelfristig (2023 ff.):

jährliche, saisonale Einrichtung

→ 2023: 3. Verkehrsversuch

→ ab 2024: wiederkehrend, gleiches Einrichtungskonzept

(2) mittel- bis langfristig (ggf. ab 2027 ff.):

ganzjährige, bauliche Neugestaltung

→ 2023/24: Erarbeitung Mobilitätskonzept KTV →
Verkehrs- und Nutzungskonzept „Brink“
im Gesamtkonzept d. KTV

„Sommerstraße Am Brink“ 2023 - 3. Verkehrsversuch

Erprobung: Fußgängerzone, Radverkehr tagsüber ausgeschlossen

Begründung:

- Reduktion der Gefahrensituationen und Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr
- häufig in wissenschaftl. Begleitstudie als Problem erwähnt

Beschilderung:

- Fußgängerzone + Lieferverkehr werktags 8-11 Uhr + Radverkehr frei von 12-11 Uhr
- nicht-amtlich: Radfahrende absteigen (Eingangsbereiche)
- ggf. Wegweisung Radverkehr über Ottostraße
- *Alternative:* Absteigen/ Schieben (40 m)

Datenerhebung:

- automatische und manuelle Verkehrszählungen



„Sommerstraße Am Brink“ 2023 - 3. Verkehrsversuch

4. Verkehrspolitische Ziele

4. weniger Nutzungskonflikte

Pro	Contra
Weniger Nutzungskonflikte mit Kfz und Krafträdern durch Sperrung	Zunahme der Nutzungskonflikte mit Radfahrenden
	Nutzungskonflikte mit Kfz im veränderten Einfahrtsbereich



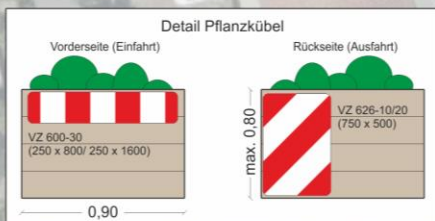
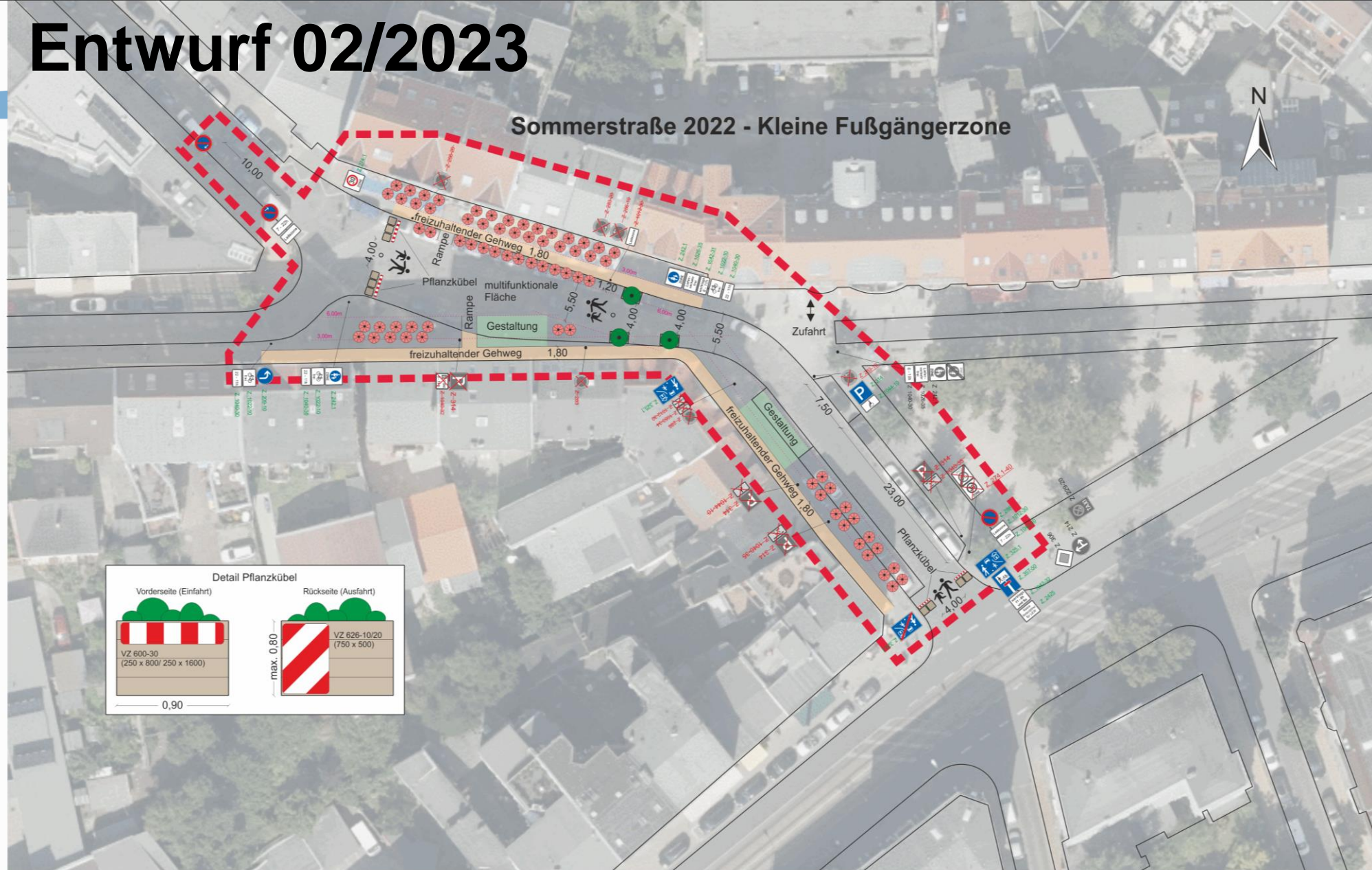
„Die Idee einer Flanierweile wird durch den Radverkehr torpediert. Für Fußgänger entstehen dadurch mitunter stressige (und auch gefährliche) Situationen. Eine Verkehrsberuhigung der Straße sollte daher auch den Radverkehr einschließen. Nur so kann man dort abseits der Gastronomie wirklich ungestört verweilen“

„Es sollte ein Lösung für Radfahrerinnen gefunden werden, da diese häufig kreuz und quer fahren“

„Für Radfahrer vom Barnstorfer Weg Richtung Kröpeliner Tor ist die Wegführung unübersichtlich“

Entwurf 02/2023

Sommerstraße 2022 - Kleine Fußgängerzone



Legende

- Geltungsbereich
- Z 205 Verkehrszeichen Bestand
- ~~Z 205~~ Verkehrszeichen entfernen
- Z 205 Verkehrszeichen neu setzen

Ausrüstungs-, Beschilderungs- und Markierungsplan

Projekt: Verkehrsversuch
Temporäre Fußgängerzone „Am Brink“

Bereich der Änderung: Am Brink/ Barnstorfer Weg

Blatt-Nr. 1 von 1

Maßstab 1: 500

Datum 21.03.2023

Fachamt: 68.20

gezeichnet:

Dateiname: LP_FGZK-MB.cdr



Amt für Mobilität
Fachbereich Verkehrsplanung

Grundkarte:
Geoport HRO
Portal für Geodaten der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Es gelten die entsprechenden Nutzungsbedingungen

„Sommerstraße Am Brink“ 2023 - 3. Verkehrsversuch

Gestaltung:

- Einrichtung wie im Vorjahr
- Bereitstellung von Begrünung & Sitzgelegenheiten durch das Grünamt
- Gastronom*innen können zusätzliche außergastronomische Flächen beantragen
 - Vorabstimmung zu Bedarfen geplant
 - Anträge an mobilitaet@rostock.de

Nutzung & „Bespielung“ der Fläche: Herzliche Einladung an alle!

- Koordination/ggf. Antragsstellung über OBR KTV? Ansprechpartner*in?

Weitere Ideen?

„Sommerstraße Am Brink“ 2023 - 3. Verkehrsversuch

- 22.03. OBR KTV
- 30.03 Fahrradforum
- 04/23 Runde mit den Gastronom*innen
Pressemitteilung „Ankündigung Sommerstraße 2023“
- 05/23 Genehmigung Sondernutzungen Außengastronomie
Pressemitteilung + Poster + ggf. Postwurf
+ ggf. Infoabend

Ende Mai - Ende September

Sommerstraße

Am Brink

Lange Straße - Fahrradstraße

Lange Straße - Fahrradstraße

Rahmenbedingungen

Handlungsbedarf 2022:

- erhöhte Unfalllage zwischen ein- und ausparkenden sowie abbiegenden PKW und Radfahrenden auf dem Radfahrstreifen
- seit 2018 neue Führung im Mischverkehr mit Tempo 30 - wurde nur teilweise angenommen, ehemaliger Radfahrstreifen weiterhin in Benutzung

Ansatz:

- Modellprojekt für „Fahrradstadt Rostock“
- Verkehrsversuch: Fahrradstraße + Anlieger frei
- Laufzeit: 23.05.2022 – 30.04.2023
- Ergänzung Blumenkübel auf ehem. Radfahrstreifen Juli - November

Lange Straße – Fahrradstraße

Zwischenfazit

Positiv

- Umgestaltung ist im Ansatz erfolgreich (positive Rückmeldungen)
- Sicherheitsgefühl ist größer, wenn eine kritische Masse an Radlern unterwegs ist

Problematisch

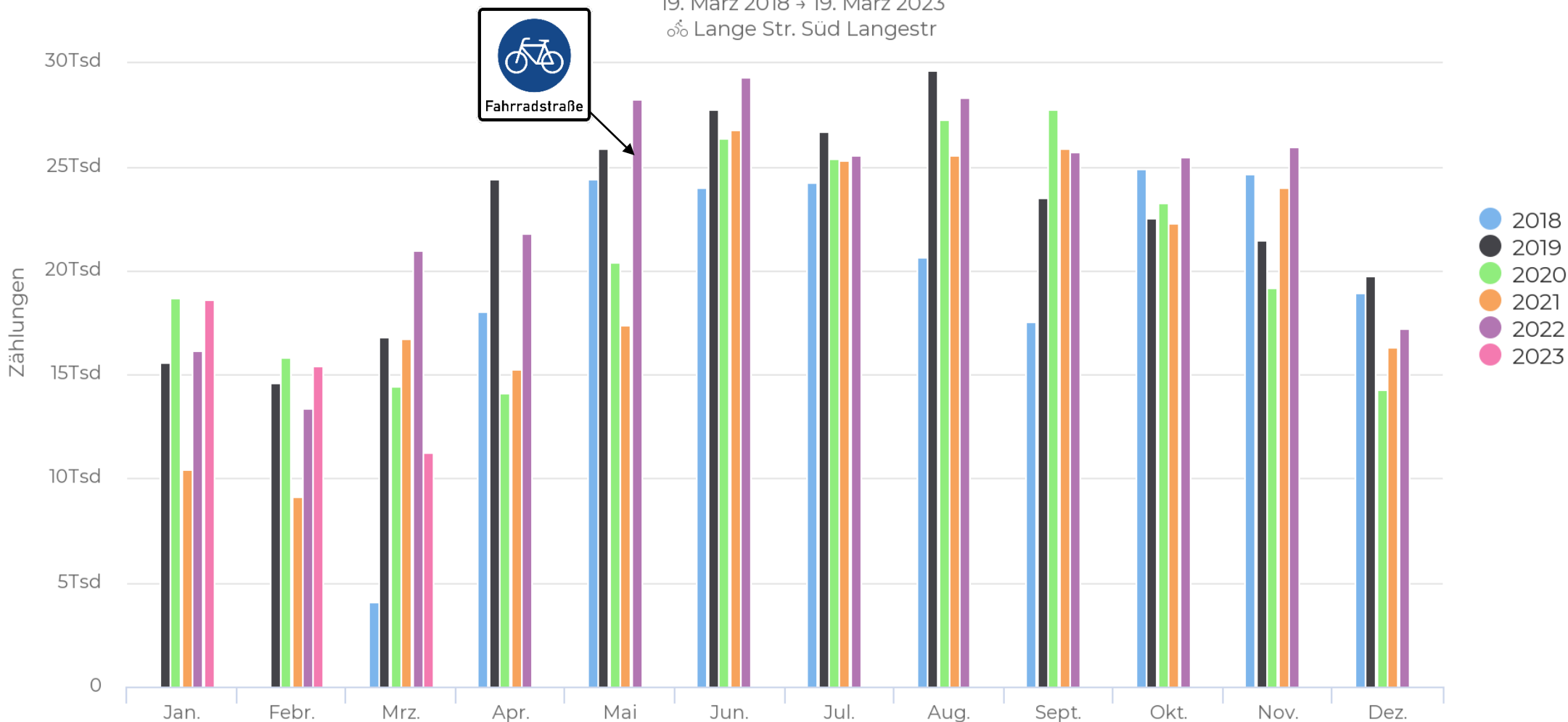
- ehemaliger Radfahrstreifen ist weiter nutzbar (z.T. durch Rad Fahrende/ zum Parken/ Halten) → durch Blumenkübel besser geworden
- Rad Fahrende fühlen sich im Mischverkehr (Tempo 30) bedrängt
- Überholen Pkw – Rad ist verkehrsrechtlich im „Grenzbereich“ möglich (Erhöht das Unsicherheitsgefühl für Radler)
- Gehweg-Radeln hat zugenommen (bzw. Sensibilität)

Lange Straße – Fahrradstraße

Erhebung Radverkehr

Monatsvergleich nach Kalenderjahr(en)

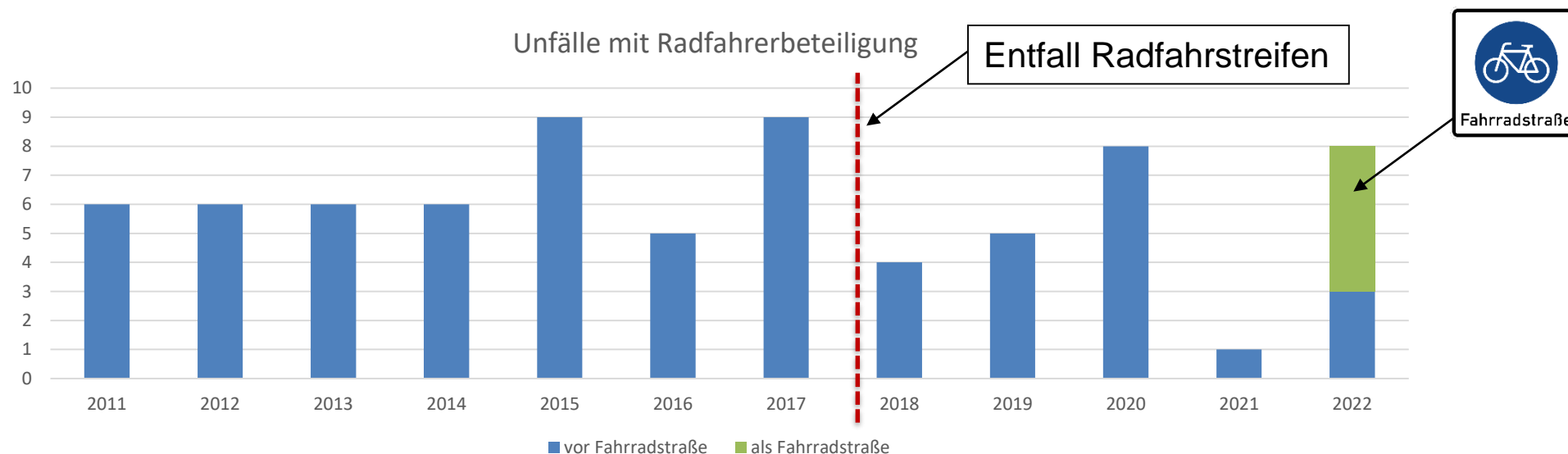
19. März 2018 → 19. März 2023
 ☸ Lange Str. Süd Langestr



- leichte Erhöhung der Nutzerzahlen gegenüber Vorjahren

Lange Straße – Fahrradstraße

Unfallstatistik

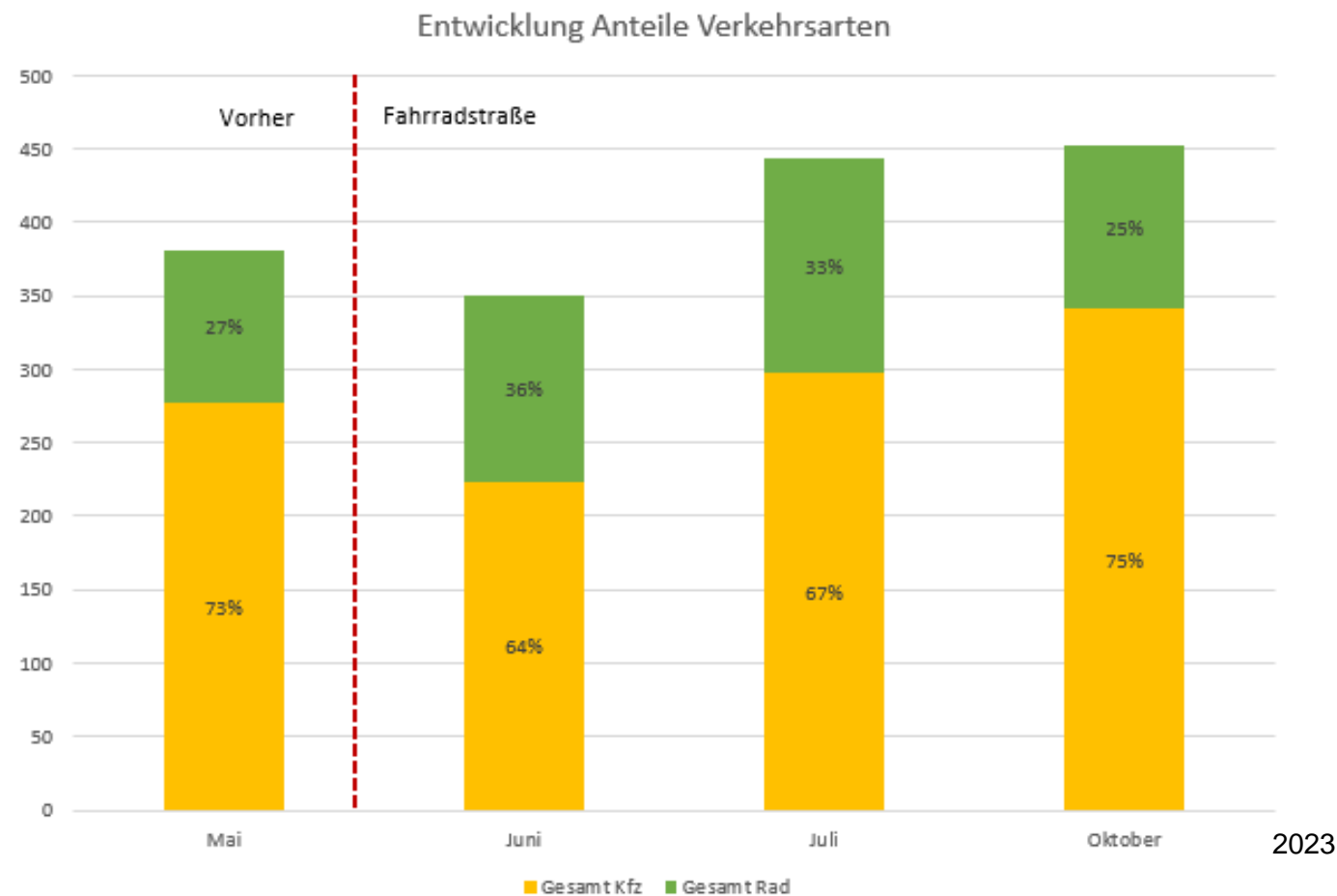


Fazit:

- keine wirkliche Verbesserung der Unfallsituation über das Gesamtjahr (Anzahl)
- große Bandbreite an Unfallursachen (Gehwegradeln, „Übersehen“ beim Abbiegen/ Einparken, eingeschränkte Fahrtüchtigkeit Kfz-Nutzer)

Lange Straße – Fahrradstraße

Anteile Radverkehr – Kfz

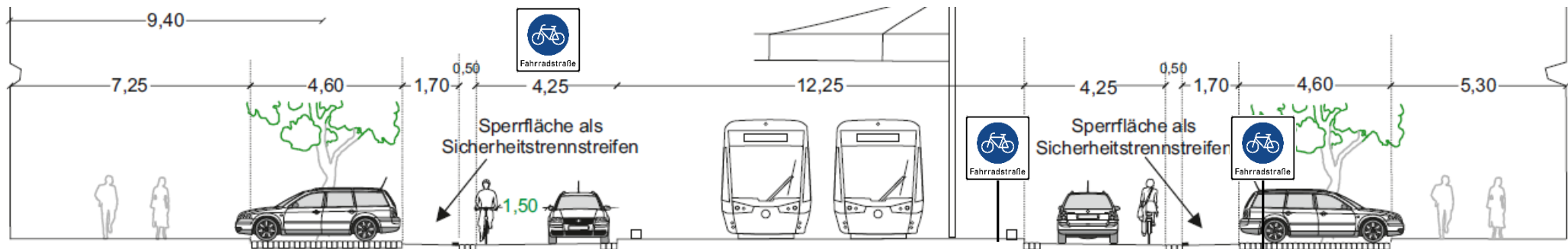


Fazit:

- Kfz-Verkehr weiter überwiegend

Lange Straße - Fahrradstraße

kurzfristig: dauerhafte Anordnung d. Fahrradstraße



Mit folgenden Änderungen:

- zusätzliche Fahrradstraßen-Piktogramme an allen Einmündungen und im Verlauf
- Verzicht auf die Blumenkübel, da hoher Aufwand und sehr geringer gestalterischer Effekt

