

AKTIONSPLAN

zum

RADSCHNELLWEGEKONZEPT

Im Auftrag der:

HANSESTADT ROSTOCK
MOBILITÄTSKOORDINATOR

Holbeinplatz 14
18069 Rostock



Verfasst durch:

WASTRA-PLAN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

Oll-Päsel-Weg 1
18069 Rostock



Juni 2017

1 Aufgabenstellung

Die WASTRA-PLAN Ing.-Gesellschaft mbH ist durch die Hansestadt Rostock (Senator für Bau und Umwelt – Mobilitätskoordinator –) mit der Erarbeitung eines Aktionsplanes zum Radschnellwegekonzept beauftragt worden.

Die Erarbeitung des Aktionsplans erfolgte iterativ in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung (Stadtplanungsamt, Amt für Verkehrsanlagen, Katasteramt, Stadtgrünamt sowie Mobilitätskoordinator). Dabei fungierte die WASTRA-PLAN vor allem moderierend, Informationen abfragend und dokumentierend, gab aber zu einigen Abschnitten – soweit möglich – auch Hinweise und Anmerkungen.

In einer Ämterabstimmung zur Potenzialanalyse zu RSW am 11.10.16 wurde festgestellt, dass zur Umsetzung des RSW-Konzeptes ein Aktions- / Umsetzungsplan erstellt werden soll. In Abhängigkeit vom baulichen Zustand der bestehenden Abschnitte, der Verkehrsbedeutung von Neubautrecken und von städtebaulichen Planungen (Ausbau A.-Einstein-Str., Erschließung Werftdreieck, Erschließung Groter Pohl u.a.) sollen in dem Aktionsplan Prioritäten, zeitliche Prioritäten und Kosten hinterlegt werden.

2 Grundlagen

Als Bestandteil des neuen Radverkehrsnetzkonzeptes wurden 2014 durch die PGV Hannover in Abstimmung mit der Hansestadt Rostock die Radschnellwege (RSW) als neues attraktives Netzelement eingeführt. Eine Potenzialanalyse und eine Nutzen-Kosten-Analyse wurde 2016 durch die PTV transport consult GmbH erstellt (inkl. aktualisierter Kostenschätzung), mit so positivem Ergebnis, dass eine schrittweise Umsetzung des Radschnellwegenetzes seitens der Stadtverwaltung vorgesehen ist.

3 Arbeitsschritte

Zur Erstellung des Aktionsplans wurden im Vorfeld die Grundlagen der Potentialanalyse übernommen und teilweise aktualisiert. Die Trassenabschnitte wurden mit dem Fahrrad abgefahren, um einen Überblick über die wesentlichen Randbedingungen, die erreichbaren Effekten und über mögliche Hemmnisse zu bekommen. Danach wurden Hinweise und Anmerkungen formuliert. In einer ersten Beratung mit den Fachämtern sind Stellungnahmen, Hinweise, Ergänzungen, Berichtigungen, etc. besprochen und aufgenommen worden. Hierauf beruhte der erste Entwurf einer Bewertungsmatrix und eines Planes (780 x 1000 mm) zur grafischen Darstellung der Abschnitte und dessen Bewertung.

Nach einer erneuten Erörterung mit dem Mobilitätskoordinator und einem Vertreter des Amtes für Verkehrsanlagen wurden die ersten Ergebnisse und Darstellungsformen 27.02.2017 präsentiert und erörtert. Die Bewertungsmatrix wurde erweitert und die Informationen im Lageplan angepasst. Im Anschluss sind diese Unterlagen in alle Fachämter mit der Bitte um Stellungnahme bzw. Teilnahme an einer weiteren Planungsbesprechung verteilt worden.

Auf der letzten Ämterrunde am 22.03.2017 wurden alle Abschnitte im Einzelnen besprochen und teilweise bereits Planungslösungen beraten. Die Wichtung der einzelnen Bewertungskri-

terien wurde angepasst. Nach diesem Termin waren alle Fachämter aufgefordert, ihre Stellungnahmen, aktuellen Planungen / Bauausführungen, Hinweise und Informationen an den Verfasser zu übermitteln, damit alle Informationen in die Bewertungsmatrix und den Lageplan einfließen können.

4 Ergebnis

Bis zum 10.05.2017 wurden alle Informationen zusammengetragen und in einer Tabelle (Bewertungsmatrix) aufbereitet und bewertet. Folgende Bewertungskriterien wurden abgestimmt:

- Verkehrliche Wirkung mit einer Wichtung von 40 %,
- Ausbaukategorie mit einer Wichtung von 10 %,
- Aktuelle Planungen / Bauausführungen mit einer Wichtung von 20 % und
- Risiken / Hemmnisse mit einer Wichtung von 30 %

Jedes Kriterium wird mit 1 bis 5 Punkten bewertet. Für jeden Abschnitt ergibt sich aus der Addition der Produkte aus Bepunktung und Wichtung für jedes Kriterium ein Ergebnis zwischen 1 und 5 Punkten. Je höher das Ergebnis für einen Abschnitt ist, desto „spürbarer“ ist die Wirkung einer Umsetzung dieses Streckenabschnittes. Die bezifferte Wertung wird zusätzlich durch eine Farbwertung von „GRÜN“ für „geringe Priorität“, über „GELB“ für „mittlere Priorität“ und „ORANGE“ für „hohe Priorität“ bis zu „ROT“ für „sehr hohe Priorität“ unterstützt. Diese Farbwertung findet sich auf dem Lageplan und den A3-Drucken wieder.

Rostock, den 13.06.2017

Sven Markmann
Projektleiter

Kevin Reincke
Planer

Übersicht aller Abschnitte des RSW mit Zuarbeiten, Hinweisen und Wertung

| Entnommen aus den Unterlagen der PTV | | | Zuarbeiten der Ämter | WASTRA-PLAN | Verkehrliche Wirkung | Ausbaukategorie | Aktuelle Planungen / Bauausführungen | Risiken/Hemmnisse | Summe Punkte | | | | |
|--------------------------------------|--|---|--|---|---|-----------------|--|-------------------|---|-----|---|-----|------|
| Abs. | Bezeichnung | Maßnahmenvorschlag | Hinweise aller Beteiligten | Hinweise von WASTRA | 40% | | 10% | | 20% | | 30% | | 100% |
| | | | | | Hinweis | Pkt | Hinweis | Pkt | Hinweis | Pkt | Hinweis | Pkt | |
| 1 | Rostock HBF - Südring | Neubau eines Radschnellweges mit 4 m Breite parallel zu den Bahngleisen; Anfang des Radschnellweges am HBF Rostock bis zum Südring Kostenschätzung 294.000 € | <ul style="list-style-type: none"> RSW-Trasse parallel zum Parkhaus auf der Südseite, hier Fahrradgarage mit 300 Plätzen Brückensanierung DB für 2019/2020 geplant – dort keine Führung für Radf/FG möglich deshalb separate Brücke über den Südring Koordinierung des Städtebauprojektes über OB-Büro | | freier RSW, keine anderen Verkehrsteilnehmer DTVW-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 600 Radf/Tag | 5 | Neubau | 3 | aktuell findet die Planung für Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes Süd statt | 4 | keine | 5 | 4,60 |
| 2 | Überquerung Südring | Neubau eines Überführungsbauwerks mit Verbindungsrampen neben der vorhandenen Bahnbrücke Kostenschätzung 751.000 € | <ul style="list-style-type: none"> Brückensanierung DB für 2019/2020 geplant – dort wohl keine Führung für Radf/FG möglich deshalb separate Brücke über den Südring neue Kostenannahme HRO 1.800.000 € bei folgenden Kriterien: <ul style="list-style-type: none"> Fußgänger- und Radwegbrücke Stützweite gesamt ca. 45 m, vsl. 2 - Feld- Bauwerk Breite zw. den Geländern: 7,50 m Brückenfläche 45 m x 7,50 m = 337,5 m² Nutzlast 5 kN/m², Last für Dienstfahrzeug wird im Zuge der Planung geklärt kein Bodengutachten vorhanden Brücke über Straßenbahn (Erdung, Anprall, Schutzmaßnahmen) | | planfreier Knoten hoher Komfort, direkte Verbindung ohne Umweg DTVW-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 1.650 Radf/Tag | 5 | Bauwerk | 1 | Sanierung der Bahnbrücke über den Südring ist für 2019 geplant | 3 | Bau sinnvoll, wenn Anbindungen vorhanden sind bzw. in Aussicht stehen | 3 | 3,60 |
| 3 | Südring – Erich-Schlesinger-Straße | Neubau eines Radschnellweges mit 4 m Breite zwischen Kleingartenanlage und Eisenbahnschienen Kostenschätzung 354.000 € | <ul style="list-style-type: none"> RSW-Trasse in Verlängerung des neuen Brückenbauwerks über den Südring parallel zur DB an der Nordkante des Gebiets Verhandlungen mit der DB über Notfallrettungsweg parallel zur Gleisanlage, der evtl. auch Teil des RSW sein kann Berücksichtigung des Abstellgleises Nr. 28 Beginn der Planung möglich, keine Umlage an Anlieger Querung DB Richtung Lindenpark, Anschluss Unicampus als Vision/Flächenfreihaltung beachten | Gleisquerungen beachten; Fernwärme beachten | hoher Komfort freier RSW, keine anderen Verkehrsteilnehmer DTVW-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 1.650 Radf/Tag | 5 | Neubau | 3 | Strukturkonzept; B-Plan in Aufstellung, Satzung 2018 | 5 | Querung Gleis- und Fernwärmetrasse > Verlauf RSW südlich der Gleise | 5 | 4,80 |
| 4 | Überquerung Erich-Schlesinger-Straße | Neubau eines Überführungsbauwerkes mit Verbindungsrampen neben der vorhandenen Bahnbrücke Kostenschätzung 751.000 € | <ul style="list-style-type: none"> Planfreie Querung der Erich-Schlesinger-Straße neue Kostenannahme HRO 720.000 € bei folgenden Kriterien: <ul style="list-style-type: none"> Fußgänger- und Radwegbrücke Stützweite gesamt ca. 20 m, vsl. 1 - Feld- Bauwerk Breite zw. den Geländern: 6,00 m Brückenfläche 10 m x 6,00 m = 120 m² Nutzlast 5 kN/m², Last für Dienstfahrzeug wird im Zuge der Planung geklärt kein Bodengutachten vorhanden | | planfreier Knoten hoher Komfort DTVW-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 1.650 Radf/Tag | 5 | Bauwerk | 1 | nicht bekannt; Prüfung nach Sanierung der Bahnbrücke über die Erich-Schlesinger-Str. | 2 | Bau erst sinnvoll, wenn Anbindungen vorhanden sind; Anbindung Uni-Campus Albert-Einstein-Str. 2018 im Bau | 4 | 3,70 |
| 5 | Erich-Schlesinger-Straße – Campus Südstadt | Neubau eines Radschnellweges mit 3 m Breite neben den Bahngleisen Kostenschätzung 101.250 € Gesamtkosten HRO Abschnitt 5 und 6 680.000 € | <ul style="list-style-type: none"> Hier vorerst plangleicher Anschluss an die Erich-Schlesinger-Straße RSW-Trasse parallel zur DB an der Nordkante bis zur Parkstraße mit Anschluss an Südring Grunderwerb von DB notwendig / Verhandlungen laufen 1. Änderung HH 2017 für 2017: 20.000 € für 2018: 20.000 € Klärung Eigenanteil! | | hoher Komfort freier RSW, keine anderen Verkehrsteilnehmer DTVW-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 1.550 Radf/Tag | 5 | Neubau | 3 | bereits 2018 in Bauausführung | 5 | keine | 5 | 4,80 |
| 6 | Campus Südstadt – Satower Straße | Neubau eines Radschnellweges mit 3 m Breite neben den Bahngleisen Kostenschätzung 530.250 € Gesamtkosten HRO Abschnitt 5 und 6 680.000 € | <ul style="list-style-type: none"> RSW-Trasse parallel zur DB an der Nordkante bis zur Parkstraße mit Anschluss an Südring Grunderwerb von DB notwendig / Verhandlungen laufen 1. Änderung HH 2017 für 2017: 20.000 € für 2018: 20.000 € Klärung Eigenanteil! | einseitiger Zwei-Richtungs-Radweg in Parkstraße | hoher Komfort freier RSW, keine anderen Verkehrsteilnehmer DTVW-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 1.550 Radf/Tag | 5 | Neubau | 3 | bereits 2018 in Bauausführung | 5 | keine | 5 | 4,80 |
| 7 | Querung Satower Straße | Durch Markierung abgetrennte Querungsmöglichkeit für Radfahrer Kostenschätzung 5.000 € | | Trennung Fuß- und Radweg durch Markierung; ggf. Aufstellflächen Ostseite vergrößern (Begegnungsfall) | Knotenpunkt aller Verkehrsteilnehmer; | 2 | Anpassung Knotenpunkt | 4 | teilweise Anpassung durch Baumaßnahme RSW Albert-Einstein-Str. | 3 | Aufstellfläche zu klein | 4 | 3,00 |
| 8 | Satower Straße | Erweiterung des vorhandenen Radweges nördlich der Satower Straße von 1,50 m auf 3,00 m Breite, Nutzung als Zweirichtungsradweg Kostenschätzung 40.838 € | <ul style="list-style-type: none"> Objektplanung soll im Zusammenhang mit dem Straßenausbau (Zusätzliches Aufkommen durch gepl. Stadterweiterung Biestow) vergeben werden, Aufgabenstellung wird derzeit formuliert Ziel ist die Verbreiterung des gemeinsamen Geh-Radweges auf der Nordseite Planfeststellungsverfahren notwendig | einseitiger Zwei-Richtungs-Radweg in Satower Straße; Pflaster ohne Fase | Schaffung eines Angebots für den Radfahrer in die Stadt DTVW-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 2.350 Radf/Tag | 5 | Erweiterung; Durch schlechte Qualität der Oberfläche (Pflastersackungen und Pflaster mit Fase) eher Neubau | 3 | aktuelle Planung für Ausbau der Satower Straße vom Knoten Satower / Parkstr. bis Knoten Satower Str. / Rennbahnallee; ab 2017 | 4 | Rechtlicher Nachweis für einseitigen Zweirichtungsradweg schwierig | 1 | 3,40 |
| 9 | Dr.-Lorenz-Weg | Ausbau des Dr.-Lorenz-Weg als Fahrradstraße Kostenschätzung 60.900 € Kostenschätzung HRO 380.000 € | <ul style="list-style-type: none"> Anliegerstraße oder Fahrradstraße kein Termin grundhafter Ausbau nötig Kosten werden auf mind. 380.000 € geschätzt (Ausbau analog Wohnstraße mit 190 €/qm ; 400 m Länge x 5 m Breite) | Poller an Bahnquerung sollten entfernt werden; 90° Kurve unzweckmäßig; Berücksichtigung Löschwasserleitungen; Kostenschätzung PTV überarbeiten | notwendige Verbindung zweier gut ausgebauter Abschnitte DTVW-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 2.450 Radf/Tag | 5 | Fahrradstraße; Oberfläche unbefestigt, grundhafter Ausbau notwendig | 3 | nicht bekannt | 1 | Querung Bahntrasse bereits vorhanden; Querung Straßenbahn | 4 | 3,70 |
| 10 | Tiergartenallee / Dr.-Lorenz-Weg - Trotzenburg | Mischverkehr mit Fußgängern und Radfahrern zwischen Brauhaus und Haltestelle; anschließend Ausbau eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf 6,00 m Breite Kostenschätzung 41.715 € | <ul style="list-style-type: none"> Ausbaustand wird als ausreichend empfunden Planbedarf: Aufstellflächen am Knoten Rennbahnallee und Führung an Trotzenburg Konfliktpotential mit Fußgängern prüfen | Gleisquerung Straßenbahn optisch hervorheben; Beschilderung ist anzupassen; Breite 4,00 m; Anpassung Geh- und Radweg zw. Trotzenburg und Knoten Rennbahnallee | Abschnitt von Dr.-Lorenz-Weg bis Trotzenburg keine signifikante Verbesserung zu erwarten; von Trotzenburg bis Knotenpunkt Rennbahnallee Verbesserung möglich, hier Verbreiterung notwendig DTVW-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 1.700 Radf/Tag | 2 | Erweiterung; Asphalt in gutem Zustand, Ausbaubreite ausreichend | 4 | nicht bekannt | 1 | Ablehnung Grünamt; Aktuelle Nutzung sehr gut, nachträglich höhere Nutzung fraglich; Beleuchtung bereits vorhanden | 2 | 2,00 |

Übersicht aller Abschnitte des RSW mit Zuarbeiten, Hinweisen und Wertung

| Entnommen aus den Unterlagen der PTV | | | Zuarbeiten der Ämter | WASTRA-PLAN | Verkehrliche Wirkung | Ausbaukategorie | Aktuelle Planungen / Bauausführungen | Risiken/Hemmnisse | Summe Punkte | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|---|--|--|---|--|---|---|--------------|---------|
| Abs. | Bezeichnung | Maßnahmenvorschlag | Hinweise aller Beteiligten | Hinweise von WASTRA | 40% | 10% | 20% | 30% | 100% | |
| | | | | | Hinweis | Pkt | Hinweis | Pkt | | Hinweis |
| 11 | Trotzenburg – Am Westfriedhof | Verbreiterung des vorhandenen Radweges auf 3,00 m Kostenschätzung 136.125 € | <ul style="list-style-type: none"> Rahmenplan „Barnstorfer Tannen“, 09/2015 vorhandene Wege sind dringend sanierungsbedürftig Verzicht auf Ausbau des Radweges aus Naturschutzgründen Sanierung des vorhandenen 3,00 m breiten Radweges mit geringfügigen Anpassungen (66 prüft gerade) Ergänzung durch Beleuchtung (ca. 110 T€) - hier bestehen erhebliche naturschutz-rechtliche Bedenken (Grund: Nistkastenprogramm für Fledermäuse (Kompensationsmaßnahme „Darwineum“)) | 3,20 m gemessen; Beschilderung sollte angepasst werden; Poller bei Querung Zufahrt Darwineum entfernen; Markierung am Knoten Rennbahnallee verbessern; ggf. Landesforst beteiligen Anforderungen der Beleuchtung im Wald prüfen | Einbau Beleuchtung am RSW, am Gehweg vorhanden DTVw-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 1.350 Radf/Tag | Erweiterung | nicht bekannt | Akzeptanz in der Bevölkerung fraglich, da viele Sportler die Wege nutzen; Ablehnung Grünamt | 2 | 2,40 |
| 12 | Am Westfriedhof – Groß Schwaßer Weg | Neubau eines Radschnellweges mit 3,00 m Breite westlich der Straße Am Westfriedhof Kostenschätzung 63.000 € | <ul style="list-style-type: none"> Objektplanung für Trassenfindung nötig | kein Radweg vorhanden, in zukünftiger Planung vorsehen; gesonderte Planung für Trassenfindung RSW für Abschnitte 12 bis 15 notwendig | Bessere Orientierung (Fortführung RSW); im Sommer erhöhtes Fußgänger-aufkommen, durch Parkplatz "Abfahrt Zoo" DTVw-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 1.300 Radf/Tag | Neubau | nicht bekannt | keine | 5 | 3,60 |
| 13 | Querung Groß Schwaßer Weg | Abmarkierung einer Querungsstelle für den Radverkehr Kostenschätzung 5.000 € | | Markierungen fehlen; gesonderte Planung für Trassenfindung RSW für Abschnitte 12 bis 15 notwendig | bessere Regelung der Vorfahrt; höhere Aufmerksamkeit der Kfz gegenüber Radfahrern und Fußgängern; im Sommer erhöhtes Fußgänger-aufkommen durch Parkplatz "Abfahrt Zoo" | Anpassung Knotenpunkt | nicht bekannt | keine | 5 | 3,70 |
| 14 | Querung Barnstorfer Ring | Anpassung der Markierung für Kfz- und Radverkehr; Anpassung der LSA Kostenschätzung 100.000 € | | Markierung zur Trennung fehlt; Anpassung Aufstellfläche; gesonderte Planung für Trassenfindung RSW für Abschnitte 12 bis 15 notwendig | Trennung Radverkehr zu Fußgänger erforderlich; im Sommer erhöhtes Fußgänger aufkommen, durch Parkplatz "Abfahrt Zoo" DTVw-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 1.350 Radf/Tag | Anpassung Knotenpunkt | nicht bekannt | keine | 5 | 3,70 |
| 15 | Groß Schwaßer Weg – FG Brücke | Erweiterung des vorh. Radweges von 2,50 m auf 4,00 m; Verbesserung der Oberfläche Kostenschätzung 70.350 € | <ul style="list-style-type: none"> Wechsel der Baulast Wurzelaufbrüche, Prüfung des Erhalts der Baumreihe (Pappeln) Amt für Verkehrsanlagen saniert noch in 2017 den Abschnitt (neue Fahrbahndecke 3,00 m), Wurzelschutz notwendig und Anpassung Radien an Brückenauffahrt | Querung Bushaltestelle / Parkplatzzufahrt verbessern; Asphalt sanieren; Anbindung Fußgängerbrücke verbessern (keine 90° Kurven); Verbreiterung der Rampen und Entfernung der "Wellen" wird empfohlen, andere Geländer (Effekt eines schmalen Korridors entsteht); Asphalt 2,60 m, Brücke 2,50 m; Alternativweg über P+R; Wurzelraum beachten | Starke Verbesserung der Nutzung, aktuell erhöhtes Ausweichen auf Schotterparkplatz DTVw-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 1.750 Radf/Tag | Erweiterung; Oberflächenerneuerung, Asphalt entlang der Gärten; Anpassung der Anrampungen der Fußgängerbrücke zu empfehlen | nicht bekannt | Nutzung des Schotterparkplatzes bleibt nach Asphalterneuerung; Grünstreifen zwischen RSW und Schotterparkplatz; Anpassung der Rampen zur Fußgängerbrücke | 3 | 2,90 |
| 16 | FG Brücke – Schutower Kreuz | Führung des Radschnellweges als Zweirichtungsradweg westlich der Stadtautobahn; Erweiterung des vorh. Radweges von 2,00 m auf 3,00 m Kostenschätzung 243.000 € | | Fußgängerbrücke bis Querung Bonhoefferstr. 2,30 m Verbreiterung auf 3,00 m; Querung bis Schutower Kreuz 3,00 m; Platz ist vorhanden; unterschiedliche Materialien | Teilweise Nutzung der Fußgänger wegen der Gärten auf der Westseite; Teilweise unzulässige Nutzung als Zufahrt zur Gartenanlage DTVw-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 2.400 Radf/Tag | Erweiterung; Verbreiterung zwischen Fußgängerbrücke und Vorwedener Weg notwendig; Zwischen Vorwedener Weg und Schutower Kreuz Ausbaubreite vorhanden | nicht bekannt | Unterbindung der Nutzung als Zufahrt, Nutzungsakzeptanz entgegen der Fahrtrichtung fraglich; Rechtlicher Nachweis für einseitigen Zweirichtungsradweg schwierig | 2 | 2,00 |
| 17 | Querung Hamburger Straße | Keine Maßnahmen erforderlich Kostenschätzung 0 € | <ul style="list-style-type: none"> Der Abschnitt ist in Baulast des Landes (LS MV, Abteilung Autobahn) | - | Querung von 6 Fahrspuren in einem Zug möglich, Markierungen vorhanden | keine | nicht bekannt | keine | 5 | 4,20 |
| 18 | Schutower Kreuz – An der Jägerbäk | Führung des Radschnellweges als Zweirichtungsradweg westlich der Stadtautobahn, Erweiterung des vorh. Radweges von 2,00 m auf 3,00 m Kostenschätzung 186.500 € | <ul style="list-style-type: none"> Der Abschnitt ist in Baulast des Landes (LS MV, Abteilung Autobahn) Es handelt sich im Bestand lt. StVO-Ausschilderung nicht um einen Radweg sondern um einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Einrichtungsverkehr) mit Zusatz Mofa frei. Eine Verbreiterung von 2 m auf 3 m bei einer Nutzung gemeinsam mit Fußgängerverkehr entspricht nicht dem Standard für einen Radschnellweg. Die geplante StVO-Ausschilderung insb. bzgl. Nutzung für Radverkehr in Gegenrichtung (als Radschnellweg) ist mit 66.02 abzustimmen. Die veranschlagten Kosten sind nicht überprüfbar. | RSW verbreitern; Beleuchtung vorsehen | Fußgängernutzung fast nicht vorhanden; Abschnitt für Zweirichtungsradweg zu gering DTVw-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 2.850 Radf/Tag | Erweiterung | nicht bekannt | Rechtlicher Nachweis für einseitigen Zweirichtungsradweg schwierig | 2 | 2,30 |
| 19 | Kreuzungsbauwerk Evershagen | Ausbau erfolgt mit planfreiem Knotenausbau 2017/2018 Kostenschätzung 0 € | <ul style="list-style-type: none"> Die Radwege in diesem Bereich sind teilw. in Baulast des Landes (LS MV, Abteilung Autobahn). Umbau Kreuzungsbauwerk B 103/ B 105 Evershagen ab 2017 Notwendigkeit der Erneuerung und ggf. Verbreiterung des Geh- und Radweges (wenn Radschnellweg) ist zu prüfen (Straßenbahnbrücke beachten) Breite von 3,00 m in PF-Unterlagen enthalten, prüfen | - | planfreier Knoten hoher Komfort | Anpassung Knotenpunkt | Bauarbeiten am Knoten haben 2017 begonnen | keine | 5 | 4,70 |

Übersicht aller Abschnitte des RSW mit Zuarbeiten, Hinweisen und Wertung

| Entnommen aus den Unterlagen der PTV | | | Zuarbeiten der Ämter | WASTRA-PLAN | Verkehrliche Wirkung | Ausbaukategorie | Aktuelle Planungen / Bauausführungen | Risiken/Hemmnisse | Summe Punkte |
|--------------------------------------|---|--|---|--|---|--|---|--|--------------|
| Abs. | Bezeichnung | Maßnahmenvorschlag | Hinweise aller Beteiligten | Hinweise von WASTRA | 40% | 10% | 20% | 30% | 100% |
| | | | | | Hinweis | Pkt | Hinweis | Pkt | Hinweis |
| 20 | Kreuzungsbauwerk Evershagen – Kreuzungsbauwerk Lütten Klein | Führung des Radschnellweges als Zweirichtungsradweg westlich der Stadtautobahn, Erweiterung des vorh. Radweges von 2,00 m auf 3,00 m Kostenschätzung 383.750 € | <ul style="list-style-type: none"> Mitte 2017 wird die LED-Informationstafel bei km 2,030 fertiggestellt (in Höhe der Fußgängerbrücke). neuer S-Bahn-Haltepunkt Schmarl (Maßnahme Ö-20 im MOPZ/ Mobilitätsplan Zukunft) Der Abschnitt ist in Baulast der Landesstraßenbauverwaltung (LS MV, Ab-teilung Autobahn). Es handelt sich im Bestand lt. StVO-Ausschilderung nicht um einen Radweg sondern um einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Einrichtungsverkehr) mit Zusatz Mofa frei. Eine Verbreiterung von 2 m auf 3 m bei einer Nutzung gemeinsam mit Fußgängerverkehr entspricht nicht dem Standard für einen Radschnellweg. Die geplante StVO-Ausschilderung insb. bzgl. Nutzung für Radverkehr in Gegenrichtung (als Radschnellweg) ist mit 66.02 abzustimmen. Die veranschlagten Kosten sind nicht überprüfbar. Die vorgeschlagene alternative Trassenführung widerspricht im Abschnitt An der Stadtautobahn bis zur Wendeschleife Thomas Philipps Sonderposten den Festsetzungen des B-Plans 04.GE.02 „Gewerbepark Lütten Klein“. Alternativ kann eine mögliche Führung der Trasse über die Zufahrt Trelleborger Str. – Burger King geprüft werden. Vorplanung erforderlich! | RSW verbreitern; Beleuchtung vorsehen | Verbreiterung notwendig DTVw-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 2.750 Radf/Tag | Erweiterung | keine | Nutzungsakzeptanz entgegen der Fahrtrichtung fraglich; Hoher Geschwindigkeitsunterschied zum PKW / LKW (Lärm und Angst); Hohe Blendwirkung durch Kfz im Gegenverkehr; Weiträumige Umfahrung durch Stadtteile; Rechtlicher Nachweis für einseitigen Zweirichtungsradweg schwierig | 2,30 |
| 21 | Querung Zufahrt Tankstelle/Burger King | Bevorrechtigung des Radverkehrs durch bauliche und/oder signaltechnische Maßnahmen; Optional: Umfahrung der Tankstelle und Burgerking Kostenschätzung 150.000 € | <ul style="list-style-type: none"> Eine Umfahrung von Burger King/ Tankstelle entspricht vermutlich nicht dem Ziel eines Radschnellweges (direkte Verbindung). Es ist zu überprüfen ob eine Umfahrung zielführend ist. Die vorgeschlagene alternative Trassenführung widerspricht im Abschnitt An der Stadtautobahn bis zur Wendeschleife Thomas Philipps Sonderposten den Festsetzungen des B-Plans 04.GE.02 „Gewerbepark Lütten Klein“. Alternativ kann eine mögliche Führung der Trasse über die Zufahrt Trelleborger Str. – Burger King geprüft werden. Der Abschnitt ist in Baulast der Landesstraßenbauverwaltung (LS MV, Abteilung Autobahn). Es handelt sich im Bestand lt. StVO-Ausschilderung nicht um einen Radweg sondern um einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Einrichtungsverkehr) mit Zusatz Mofa frei. Eine Verbreiterung von 2 m auf 3 m bei einer Nutzung gemeinsam mit Fußgängerverkehr entspricht nicht dem Standard für einen Radschnellweg. Die geplante StVO-Ausschilderung insb. bzgl. Nutzung für Radverkehr in Gegenrichtung (als Radschnellweg) ist mit 66.02 abzustimmen. Bauliche und/oder signaltechnische Maßnahmen sind mit der Landesstraßenbauverwaltung abzustimmen. Die Machbarkeit insb. signaltechnischer Maßnahmen direkt an der B 103/ B 105 ist wahrscheinlich nicht durchführbar. Die veranschlagten Kosten sind nicht überprüfbar. | Passieren ohne Vorfahrt gewähren zu müssen; Richtung WaMü vor Tankstelle Verbindung in die Göteburger Straße und Weiterführung bis Kreuzungsbauwerk Lütten-Klein --> Beleuchtung vorhanden | Umfahrung grundsätzlich besser; sonst ständige Fahrtunterbrechung; Sicherheitsempfinden gesteigert DTVw-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 1.500 Radf/Tag | Anpassung Knotenpunkt | nicht bekannt | Nutzungsakzeptanz entgegen der Fahrtrichtung fraglich; Hoher Geschwindigkeitsunterschied zum PKW / LKW (Lärm und Angst); Bei Dämmerung blenden vom Fahrzeugverkehr; Weiträumige Umfahrung durch Stadtteile; Rechtlicher Nachweis für einseitigen Zweirichtungsradweg schwierig | 3,10 |
| 22 | Kreuzungsbauwerk Lütten Klein | Westliche Umfahrung des Kreuzungs-bauwerkes auf vorhandenen Radwegen; Teilstrecken als Radschnellwegneubau Kostenschätzung 36.000 € | <ul style="list-style-type: none"> Der Abschnitt ist teilw. in Baulast der Landesstraßenbauverwaltung (LS MV, Abteilung Autobahn), teilw. in Baulast der HRO. Die geplante StVO-Ausschilderung insb. bzgl. Nutzung für Radverkehr in Gegenrichtung (als Radschnellweg) ist mit 66.02 abzustimmen. Die veranschlagten Kosten sind nicht überprüfbar. 36 T€ an Kosten für „Teilstrecken als Radschnellwegneubau“ wird als zu gering eingeschätzt (z.B. im Vergleich zu 150 T€ im Abschnitt 21 oder im Abschnitt 24). Idee für Führung des Radverkehrs westl. der Anschlussstelle um selbige herum Aufwertung Zentraler ÖPNV-Haltepunkte (hier Lütten Klein, Maßnahme Ö 17 im MOPZ) Vorplanung erforderlich! | Umfahrung sinnvoll, da eine Vorfahrtänderung höchst wahrscheinlich für Unfälle sorgt, da eingeschränkte Sicht | Umfahrung grundsätzlich besser; sonst ständige Fahrtunterbrechung; Sicherheitsempfinden gesteigert | Neubau; Neubau ist nicht zwingend erforderlich, bei Nutzung der Trelleborger Str. und somit Umfahrung Abschnitt 21 | nicht bekannt | Weiträumige Umfahrung durch Stadtteile | 3,80 |
| 23 | Kreuzungsbauwerk Lütten Klein – Güstrower Straße | Führung des Radschnellweges als Zweirichtungsradweg westlich der Stadtautobahn, Erweiterung des vorh. Radweges von 2,00 m auf 3,00 m Kostenschätzung 182.250 € | <ul style="list-style-type: none"> neuer S-Bahn-Haltepunkt Groß Klein (Maßnahme Ö-19 im MOPZ) Umstufungsverfahren von B- auf L-Straße wurde durch das Land M-V abgelehnt Die geplante StVO-Ausschilderung insb. bzgl. Nutzung für Radverkehr in Gegenrichtung (als Radschnellweg) ist mit 66.02 abzustimmen. Es handelt sich im Bestand lt. StVO-Ausschilderung nicht um einen Radweg sondern um einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Einrichtungsverkehr) mit Zusatz Mofa frei. Eine Verbreiterung von 2 m auf 3 m bei einer Nutzung gemeinsam mit Fußgängerverkehr entspricht nicht dem Standard für einen Radschnellweg. Die veranschlagten Kosten sind nicht überprüfbar. Vorplanung erforderlich! | RSW verbreitern; Beleuchtung vorsehen; Kostenschätzung PTV überprüfen hinsichtlich Beleuchtung DTVw-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 2.600 Radf/Tag | Verbreiterung notwendig; Beleuchtung fehlt DTVw-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 1.500 Radf/Tag | Erweiterung | nicht bekannt | Nutzungsakzeptanz entgegen der Fahrtrichtung fraglich; Hoher Geschwindigkeitsunterschied zum PKW / LKW (Lärm und Angst); Hohe Blendwirkung durch Kfz im Gegenverkehr; Weiträumige Umfahrung durch Stadtteile; Rechtlicher Nachweis für einseitigen Zweirichtungsradweg schwierig | 2,30 |
| 24 | Querung Flensburger Straße | Bevorrechtigung des Radverkehrs durch bauliche und/oder signaltechnische Maßnahmen Kostenschätzung 50.000 € | <ul style="list-style-type: none"> Umstufungsverfahren von B- auf L-Straße wurde durch das Land M-V abgelehnt Die geplante StVO-Ausschilderung insb. bzgl. Nutzung für Radverkehr in Gegenrichtung (als Radschnellweg) ist mit 66.02 abzustimmen. Es handelt sich im Bestand lt. StVO-Ausschilderung nicht um einen Radweg sondern um einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Einrichtungsverkehr) mit Zusatz Mofa frei. Die veranschlagten Kosten sind nicht überprüfbar. | Querung weiter in die Flensburger Straße ziehen und Vorfahrtsregel ändern | Anpassung mit Vorfahrt Radverkehr möglich; Beleuchtung fehlt | Anpassung Knotenpunkt | keine bekannt | Nutzungsakzeptanz entgegen der Fahrtrichtung fraglich; Hoher Geschwindigkeitsunterschied zum PKW / LKW (Lärm und Angst); Blendwirkung; Weiträumige Umfahrung durch Stadtteile; Rechtlicher Nachweis für einseitigen Zweirichtungsradweg schwierig | 2,80 |
| 25 | Querung Güstrower Straße | Keine Maßnahmen erforderlich Kostenschätzung 0 € | <ul style="list-style-type: none"> Umstufungsverfahren von B- auf L-Straße wurde durch das Land M-V abgelehnt Erneuerung/ Umgestaltung der Güstrower Str. erforderlich (vermutlich nach Lückenschluss Mecklenburger Allee zur B 103) es gibt Überlegungen für einen P+R-Parkplatz östl. der B 103 am Zugang zum S-Bahn-HP Lichtenhagen Ausbau P+R am Zugang S-Bahn-HP Lichtenhagen (Maßnahme R-8 im MOPZ) Es wird bezweifelt das „keine Maßnahmen erforderlich“ ausreicht, um dem Standard „Radschnellweg“ zu entsprechen (Breite von ca. 2 m im Bestand, gemeinsame Nutzung u. a. mit Fußgängern, Radverkehr im Einrichtungsverkehr). Falls Maßnahmen erforderlich sind ist mit Kosten zu rechnen. | Siehe Hinweise der Ämter | Verbreiterung notwendig; Einschätzungen erst nach Fertigstellung Mecklenburger Allee | keine; nach Ausbau Mecklenburger Allee Umplanung und Neubau des Knotens inkl. P+R | keine bekannt; Prüfung der Leistungsfähigkeit des Knotens nach Ausbau Mecklenburger Allee | Nutzungsakzeptanz entgegen der Fahrtrichtung fraglich; Hoher Geschwindigkeitsunterschied zum PKW / LKW (Lärm und Angst); Blendwirkung beachten; Weiträumige Umfahrung durch Stadtteile; Rechtlicher Nachweis für einseitigen Zweirichtungsradweg schwierig | 1,80 |

Übersicht aller Abschnitte des RSW mit Zuarbeiten, Hinweisen und Wertung

| Entnommen aus den Unterlagen der PTV | | | Zuarbeiten der Ämter | WASTRA-PLAN | Verkehrliche Wirkung | Ausbaukategorie | Aktuelle Planungen / Bauausführungen | Risiken/Hemmnisse | Summe Punkte | | | | |
|--------------------------------------|---|---|--|--|--|--|--|--|--------------|-----|---------|-----|------|
| Abs. | Bezeichnung | Maßnahmenvorschlag | Hinweise aller Beteiligten | Hinweise von WASTRA | 40% | | 10% | | 20% | | 30% | | 100% |
| | | | | | Hinweis | Pkt | Hinweis | Pkt | Hinweis | Pkt | Hinweis | Pkt | |
| 26 | Güstrower Straße - Warnemünde | Führung des Radschnellweges als Zweirichtungsradweg westlich der Stadtautobahn, Erweiterung des vorh. Radweges von 2,00 m auf 3,00 m Kostenschätzung 243.000 € | <ul style="list-style-type: none"> Umstufungsverfahren von B- auf L-Straße wurde durch das Land M-V abgelehnt Aufwertung Zentraler ÖPNV-Haltpunkte (hier Warnemünde-Werft, Maßnahme Ö 17 im MOPZ) für die Führung in/aus Richtung Rostocker Str. besteht Klärungsbedarf <ul style="list-style-type: none"> - hier könnte mit Erneuerung Rostocker Str. (und ggf. Maßnahme Lärmaktionsplan) eine Verbesserung für den Radverkehr geschaffen werden - über Amt für Stadtplanung lief Untersuchung zum Ortseingang Warnemünde, die u.a. auch die Rostocker Str. einbezog B-Plan 01.GE.17 in Überarbeitung (federführend bei Amt für Stadtplanung) <ul style="list-style-type: none"> - Mehrfachbeauftragung Ortseingang Warnemünde (federführend bei Amt für Stadtplanung) - von extern Forderungen nach RA-Spur von B 103 in Lortzingstr. B-Plan 01.SO.161 (federführend bei Amt für Stadtplanung) sieht keine Veränderungen an der B 103 vor gepl. Wegeverbindungen im Landschaftsplan (federführend im Amt für Stadtgrün) Busspur auf der B 103 nach Warnemünde (Maßnahme Ö-28 im MOPZ) Anschluss der Mecklenburger Allee an die B 103 Die geplante StVO-Ausschilderung insb. bzgl. Nutzung für Radverkehr in Gegenrichtung (als Radschnellweg) ist mit 66.02 abzustimmen. Es handelt sich im Bestand lt. StVO-Ausschilderung nicht um einen Radweg sondern um einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Einrichtungsverkehr) mit Zusatz Mofa frei. Eine Verbreiterung von 2 m auf 3 m bei einer Nutzung gemeinsam mit Fußgängerverkehr entspricht nicht dem Standard für einen Radschnellweg. Die veranschlagten Kosten sind nicht überprüfbar. Die Kosten von 243 T€ erscheinen zu niedrig. Es ist mit zusätzlichen Kosten (z. B. Verrohrung Graben, ggf. Grünausgleich, Lösung im Bereich der Bushaltestellen) zu rechnen. Anfang 2016 wurden von ca. 1.000 T€ ausgegangen. Im Bereich Ortseingang Warnemünde sollten die Untersuchungen des Amtes 61 zum Ortseingang Warnemünde berücksichtigt werden. Der vorhandene Geh- und Radweg befindet sich im Außenbereich nach § 35 BauGB. Die vorgesehene Verbreiterung des Weges von 2,00 auf 3,00 Meter stellt einen Eingriff nach § 12 Abs. (1) Nr. 11 Naturschutzausführungsgesetz M-V (NatSchAG M-V) dar und ist genehmigungspflichtig (§17 BNatSchG). Die genauen Eingriffsdimensionen und möglicherweise Artenschutzkonflikte sowie der erforderliche Kompensationsumfang sind im Vorfeld der Genehmigungsplanung durch das gebundene Büro zu ermitteln. Die Kosten für die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind im Aktionsplan mit zu berücksichtigen. Sollte infolge der Verbreiterung des Weges auch ein Ausbau des angrenzenden Grabens erforderlich sein, weisen wir darauf hin, dass Eingriffe in das angrenzende Landschaftsschutzgebiet „Diedrichshäger Land“ verboten sind (§ 4 Stadtverordnung der Hansestadt Rostock über das Landschaftsschutzgebiet „Diedrichshäger Land“ vom 24.Oktober 2011) | Siehe Hinweise der Ämter | Verbreiterung notwendig; Beleuchtung fehlt DTVw-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 3.150 Radf/Tag | Erweiterung | HERO Planung zum Ausgleich des Öko-Kontos, ev. Ist die Flächenverfügbarkeit künftig gering, somit sofortiger Handlungsbedarf | Nutzungsakzeptanz entgegen der Fahrtrichtung fraglich; Hoher Geschwindigkeitsunterschied zum PKW / LKW (Lärm und Angst); Hohe Blendwirkung durch Kfz im Gegenverkehr; Weiträumige Umfahrung durch Stadtteile; Rechtlicher Nachweis für einseitigen Zweirichtungsradweg schwierig | 3 | 3 | 5 | 2 | 3,10 |
| 27 | Straßenbahntrasse B103 – Haltepunkt Marienehe | Umbau des gesamten Knotenpunktes geplant für 2017 Kostenschätzung 0 € | <ul style="list-style-type: none"> Notwendigkeit der Erneuerung und ggf. Verbreiterung des Geh- und Radweges (wenn Radschnellweg) ist zu prüfen (Eisenbahn- und Straßenbahnbrücke beachten) Marieneher Str., mehrfach Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung bei Unterer Straßenverkehrsbehörde beantragt, Stellungnahme liegt bis dato nicht vor Es ist mit weiterer gewerblicher/ industrieller Entwicklung östl. der Marieneher Str. zu rechnen, ggf. auch mit verkehrlicher Erschließung über diesen Bereich Die veranschlagten Kosten von 0 € sind falsch, sofern eine Radschnellwegeverbindung dort hergestellt werden soll. | Ostlich der neugeplanten LSA Anbindung an marode Betonplattenbahn; Beleuchtung vorsehen; Bereich zw. Querung Schmalen Damm und HP Marienehe muss verbreitert werden; Die Marieneher Straße beim HP Marienehe ist zu sanieren | südliche Zufahrt für die Stadtteile Schmarl inkl. Gewerbepark; DTVw-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 1.900 Radf/Tag | Neubau betrifft nur das Kreuzungsbauwerk Evershagen; bis Querung Schmarler Damm ist die Decke zu erneuern und ab der Querung bis HP Marienehe ist RSW zu verbreitern | Kreuzungsbauwerk im Bau ab 2017; sonst nicht bekannt | keine | 3 | 2 | 3 | 5 | 3,50 |
| 28 | Querung Schmalen Damm | Durch Markierung abgetrennte Querungsmöglichkeit für Radfahrer Kostenschätzung 5.000 € | <ul style="list-style-type: none"> Für 2018 ist die Errichtung einer Dauerzählstelle für den Kfz-Verkehr angedacht. Notwendigkeit der Erneuerung und ggf. Verbreiterung des Geh- und Radweges (wenn Radschnellweg) ist zu prüfen Die veranschlagten Kosten sind nicht überprüfbar. Ggf. fallen keine externen Kosten an, falls die Umsetzung komplett durch 66.13 erfolgt. | Markierung zur Trennung fehlt; | guter Ausbau vorhanden | Anpassung Knotenpunkt | nicht bekannt | keine | 1 | 4 | 1 | 5 | 2,50 |
| 29 | Haltepunkt Marienehe – Lübecker Straße / Holbeinplatz | Neubau eines Radschnellweges neben den Schienen, Prüfung der Platzverhältnisse erforderlich Kostenschätzung 937.500 € | <ul style="list-style-type: none"> Vor den beiden Anfängen der Fahrradstraße Marieneher Str. sowie im Verlauf (südl. der Sporthalle) sollen kurzfristig nichtamtliche Zusatzzeichen aufgestellt werden, um den Radverkehr vom Schmarler Damm oder von Carl-Hopp-Straße kommend dorthin bzw. auf der Strecke zu leiten DB erwägt Verkauf der Flächen auf freiem Markt, kein Vorkaufsrecht der HRO Verkauf bis 2019 zurückgestellt, Flächenankauf durch HRO zwingend erforderlich RSW-Trasse parallel zur DB ist abhängig vom Erfolg des Grundstückserwerbs Anbindung an Werftstraße und weiterführender Ast über Lübecker Straße zum Thomas-Münzer-Platz Alternativroute: zwei Gleisquerungen des RFH wurden erneuert, allerdings gibt es widersprüchliche Aussagen bzgl. der Nutzung durch Radfahrer u. ä. <ul style="list-style-type: none"> - es ist für Jan. 2017 ein Gespräch zwischen Amt für Verkehrsanlagen und RFH angesetzt Änderungen B-Plan 06.GE.139 berücksichtigt (Rad)verkehrsanlagen in Am Fischereihafen nur im Bestand bisher kein Konsens mit Unterer Straßenverkehrsbehörde bzgl. Führung des Radverkehrs östl. der Fahrbahn Neuaufstellung B-Plan 10.W.199 Werftdreieck Quartier West - in Vorbereitung. B-Plan integriert bahnbegleitenden RSW zwischen Lübecker Str. und Werftstr. in die Planung | Beleuchtung vorsehen, Rückschnitt / Pflege der Grünflächen | Beleuchtung Marieneher Straße; Reduzierung Radverkehr "Am Fischereihafen", somit Reduzierung Unfallgefahr bei Gleisquerung bzw. in der Carl-Hopp-Str. DTVw-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 1.600 Radf/Tag | von HP Marienehe bis Querung Schwarzer Weg ist Deckenerneuerung notwendig; Ab Querung Schwarzer Weg bis Holbeinplatz ist Neubau notwendig | Teilbereiche Marieneher Straße zwischen Dachdecker und Eros-Center werden durch WASTRA-PLAN aktuell bearbeitet. Beteiligung HRO erfolgt noch | Grundstückserwerb DB AG > Verkauf zurückgestellt | 4 | 2 | 4 | 3 | 3,50 |

Übersicht aller Abschnitte des RSW mit Zuarbeiten, Hinweisen und Wertung

| Entnommen aus den Unterlagen der PTV | | | Zuarbeiten der Ämter | WASTRA-PLAN | Verkehrliche Wirkung | Ausbaukategorie | Aktuelle Planungen / Bauausführungen | Risiken/Hemmnisse | Summe Punkte | | | | |
|--------------------------------------|---|--|--|--|--|-----------------|--------------------------------------|-------------------|--|-----|--|-----|------|
| Abs. | Bezeichnung | Maßnahmenvorschlag | Hinweise aller Beteiligten | Hinweise von WASTRA | 40% | | 10% | | 20% | | 30% | | 100% |
| | | | | | Hinweis | Pkt | Hinweis | Pkt | Hinweis | Pkt | Hinweis | Pkt | |
| 30 | Lübecker Straße/Holbeinplatz – Doberaner Straße | Radschnellweg Neubau auf 4,00 m Breite Kostenschätzung 750.750 € | <ul style="list-style-type: none"> Im Bereich der L22/Am Strande sollen gemäß MOPZ mehrere Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrssteuerung umgesetzt werden. / Änderungen ohne bauliche Anpassungen umsetzbar. Planung und Realisierung im B-Plan Werftdreieck Planung Knoten Doberaner Str. läuft | Führung Wertstraße wird präferiert > Wertstraße bekommt beidseitigen Radweg, RSW verläuft an Lübecker Straße | Trennung Radverkehr zu allen anderen Verkehrsteilnehmern nördlich der Straßenbahnschienen DTVw-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 3.250 Radf/Tag | 5 | Neubau | 3 | im Zuge Erschließung B-Plan Nr. 10.MK.63; Festlegungen B-Plan für 2018 geplant | 5 | Rechtlicher Nachweis für einseitigen Zweirichtungsradweg schwierig; Knoten Werftdreieck planerisch schwer handhabbar | 1 | 3,60 |
| 31 | Doberaner Straße – Alter Fritz | Ausbau des bestehenden Radweges als 4,00 m breiten Radweg und 2,00 m breitem Gehweg erforderlich Kostenschätzung 798.850 € | <ul style="list-style-type: none"> Im Bereich der L22/Am Strande sollen gemäß MOPZ mehrere Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrssteuerung umgesetzt werden. / Änderungen ohne bauliche Anpassungen umsetzbar. | 5 m Raumgewinn für RSW durch Umplanung am Matrosendenkmal | guter Ausbau vorhanden DTVw-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 3.500 Radf/Tag | 2 | Erweiterung | 2 | nicht bekannt | 1 | bei Massenveranstaltungen oder generell in der wärmeren, tourismusgeprägteren Jahreszeit hat eine Erweiterung des Weges keinen Effekt; in der kälteren Jahreshälfte nicht notwendig; Querung Alter Fritz Außenbereich | 2 | 1,80 |
| 32 | Alter Fritz – Grubenstraße | Ausbau der Straße Stadthafen als Fahrradstraße; Auf Höhe Grubenstraße baulicher Übergang auf Radweg Kostenschätzung 12.700 € | <ul style="list-style-type: none"> Im Bereich der L22/Am Strande sollen gemäß MOPZ mehrere Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrssteuerung umgesetzt werden. / Änderungen ohne bauliche Anpassungen umsetzbar. Fortschreibung des Rahmenplans läuft an Entwicklungsplanung zur Aufwertung und Weiterentwicklung Stadthafen berücksichtigen | - | übersichtlichere Streckenführung notwendig DTVw-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 3.900 Radf/Tag | 4 | Fahrradstraße | 3 | nicht bekannt | 1 | bei Massenveranstaltungen oder in der wärmeren Jahreszeit hat eine Erweiterung des Weges keinen Effekt; in der kälteren Jahreshälfte nicht notwendig | 2 | 2,70 |
| 33 | Grubenstraße – Dierkower Damm | Erweiterung des vorhandenen Fuß- und Radweges als Zweirichtungsradweg auf 6,00 m Breite; Verbesserte Führung „Am Petridamm“ Kostenschätzung 848.000 € | <ul style="list-style-type: none"> Im Bereich der L22/Am Strande sollen gemäß MOPZ mehrere Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrssteuerung umgesetzt werden. / Änderungen ohne bauliche Anpassungen umsetzbar. Ausbau zu Lasten der Bäume im Straßenbegleitgrün möglich, im Teilabschnitt Höhe Holzhalbinsel Flächen für Ausbau nicht vorhanden, hier verbleibt Engstelle Entwicklungsplanung zur Aufwertung und Weiterentwicklung Stadthafen berücksichtigen | Knoten Neue Warnowstraße muss übersichtlicher werden | guter Ausbau vorhanden DTVw-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 2.850 Radf/Tag | 2 | Erweiterung | 2 | nicht bekannt | 1 | bei Massenveranstaltungen oder in der wärmeren Jahreszeit hat eine Erweiterung des Weges keinen Effekt; in der kälteren Jahreshälfte nicht notwendig; Rechtlicher Nachweis für einseitigen Zweirichtungsradweg schwierig | 2 | 1,80 |
| 34 | Am Petridamm, Höhe Warnowbrücke | Ausbesserung der Oberfläche; Abmarkierung des Radschnellweges Kostenschätzung 9.995 € | <ul style="list-style-type: none"> Sanierung Petribrücke /nördl. Geh- und Radweg wird im Ende Mai 2017 abgeschlossen, Ausbau nicht möglich aber auch nicht unbedingt erforderlich | Situation sehr unübersichtlich, keine strukturierte Verkehrsführung; Petribrücke steht unter Denkmalschutz | übersichtlichere Streckenführung notwendig | 4 | Erweiterung | 3 | nicht bekannt | 1 | keine | 5 | 3,60 |
| 35 | Dierkower Damm | Nutzung des vorhandenen Radweges als Zweirichtungsradweg; Erneuerung des vorhandenen Belages Kostenschätzung 110.700 € Kostenschätzung HRO 1.170.000 € | <ul style="list-style-type: none"> Beleuchtung erforderlich gfs. separater Gehweg notwendig, dann wesentlich teurer; Flächen im städtischen Eigentum für Ausbau aber derzeit nur in Teilabschnitten vorhanden Vorplanung erforderlich! Kostenschätzung: Ausbau vorh. Weg auf 4 m + 2 m Gehweg (6,5 m x 1.200 m x 150 €/qm) + gfs. Geländer (+100 T€) = 1.170.000 € | Beleuchtung vorsehen, ggf. separaten Gehweg | aktuelle Beleuchtung zu weit entfernt DTVw-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 3.500 Radf/Tag | 3 | Erweiterung | 3 | nicht bekannt | 1 | keine | 5 | 3,20 |
| 36 | Querung Dierkower Damm | Ggf. Anpassung des Knotenpunktes erforderlich Kostenschätzung 0 € | 1. Änderung HH 2017 für 2017: Finanzierung abgesichert | Wegeführung nach PTV unklar, entweder Querung parallel zu Straßenbahn oder Führung bis Knoten | übersichtlichere Streckenführung notwendig | 4 | Anpassung Knotenpunkt | 2 | aktuell finden Bauarbeiten statt | 2 | FGÜ auf RSW nicht möglich | 3 | 3,10 |
| 37 | Hinrichsdorfer Straße | Erweiterung des vorhandenen Geh- und Radweges als Zweirichtungsradweg auf 6,00 m Kostenschätzung 217.800 € | Planung abgeschlossen Fördermittel beantragt voraussichtlich 2017 Ausschreibung und Baubeginn In den Unterlagen RSW soll der Radweg parallel zu Hinrichsdorfer Straße auf 6,00 m erweitert werden, laut Planung hat er aber nur eine Breite von 3,00 m (siehe Anlage). Besonders im Bereich Dierkower Kreuz ist eine Breite von 6,00m derzeit nicht machbar (Fahrradabstellanlage, Bäume). 1. Änderung HH 2017 für 2017: Finanzierung abgesichert | Planung Hinrichsdorfer Straße fehlt | übersichtlichere Streckenführung notwendig DTVw-Prognose laut Potenzialanalyse (ptv): 3.700 Radf/Tag | 4 | Erweiterung | 2 | Bau ist für 2017 geplant | 4 | keine | 5 | 4,10 |

Aktionsplan Radschnellwegekonzept Rostock



26 Güstrower Straße - Warnemünde
Erweiterung des vorh. Radweges von 2,00 m auf 3,00 m
243.000 €

25 Querung Güstrower Straße
keine Maßnahme erforderlich
0 €

23 KB Lütten-Klein - Güstrower Straße
Erweiterung des vorh. Radweges von 2,00 m auf 3,00 m
182.250 €

24 Querung Flensburger Straße
bauliche und/oder signaltechnische Maßnahmen
50.000 €

22 KB Lütten-Klein
Teilstrecken als Radschnellwegneubau
36.000 €

21 Querung Zufahrt Tankstelle/Burger King
bauliche und/oder signaltechnische Maßnahmen; Optional: Umfahrung
150.000 €

20 KB Evershagen - Kb Lütten Klein
Erweiterung des vorh. Radweges von 2,00 m auf 3,00 m
383.750 €

27 KB Evershagen - Haltepunkt Marienehe
Umbau des gesamten Knotenpunktes geplant für 2017
0 €

28 Querung Schmäler Damm
Durch Markierung abgetrennte Querungsmöglichkeit für Radfahrer
5.000 €

29 Haltepunkt Marienehe - Lübecker Straße/Holbeinplatz
Neubau RSW neben den Schienen, Prüfung der Platzverhältnisse erford. 937.500 €

30 Lübecker Straße/Holbeinplatz - Doberaner Straße
Radschnellweg Neubau auf 4,00 m Breite
750.750 €

31 Doberaner Straße - Alter Fritz
Ausbau des bestehenden Radweges als 4,00 m breiten Radweg und 2,00 m breitem Gehweg erforderlich
798.850 €

32 Alter Fritz - Gruben Straße
Ausbau der Straße Stadthafen als Fahrradstraße; Auf Höhe Gruben Straße baulicher Übergang auf Radweg
12.700 €

37 Hinrichsdorfer Straße - Variante A und B
Erweiterung des vorhandenen Geh- und Radweges als Zweirichtungsradweg auf 6,00 m
217.800 €

36 Querung Dierkower Damm
Ggf. Anpassung des Knotenpunktes erforderlich
0 €

35 Dierkower Damm
Nutzung des vorhandenen Radweges als Zweirichtungsradweg; Erneuerung des vorhandenen Belages
PTV 110.700 €; HRO 1.170.000 €

34 Am Petridamm, Höhe Warnowbrücke
Ausbesserung der Oberfläche; Abmarkierung des Radschnellweges
9.995 €

33 Gruben Straße - Dierkower Damm
Erweiterung des vorhandenen Fuß- und Radweges als Zweirichtungsradweg auf 6,00 m Breite; Verbesserte Führung „Am Petridamm“
848.000 €

17 Querung Hamburger Straße
keine Maßnahmen erforderlich
0 €

16 FG Brücke - Schutower Kreuz
Erweiterung des vorh. Radweges von 2,00 m auf 3,00 m
243.000 €

15 Groß Schwaßer Weg - FG Brücke
Erweit. des vorh. RW von 2,50 m auf 4,00 m; Verbesserung Oberfläche
70.350 €

14 Querung Barnstorfer Ring
Anpassung der Markierung für Kfz- und Radverkehr; Anpassung der LSA
100.000 €

13 Querung Groß Schwaßer Weg
Abmarkierung einer Querungsstelle für den Radverkehr
5.000 €

12 Am Westfriedhof - Groß Schwaßer Weg
Neubau eines RSW mit 3,00 m Breite westlich der Straße Am Westfriedhof
63.000 €

11 Trotzenburg - Am Westfriedhof
Verbreiterung des vorhandenen Radweges auf 3,00 m
136.125 €

10 Tiergartenallee / Dr.-Lorenz-Weg - Trotzenburg
Mischverkehr zwischen Brauhaus und Haltestelle; anschließend Ausbau eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf 6,00 m Breite
41.715 €

9 Dr.-Lorenz-Weg
Ausbau des Dr.-Lorenz-Weg als Fahrradstraße
PTV 60.900 €; HRO 380.000 €

8 Satower Straße
Erweiterung des vorh. Radweges nördlich der Satower Straße von 1,50 m auf 3,00 m Breite; Nutzung als Zweirichtungsradweg
40.838 €

7 Querung Satower Straße
Durch Markierung abgetrennte Querungsmöglichkeit für Radfahrer
5.000 €

6 Campus Südstadt - Satower Straße
Neubau eines Radschnellweges mit 3,00 m Breite neben den Bahngleisen
530.250 €

5 Erich-Schlesinger-Straße - Campus Südstadt
Neubau eines Radschnellweges mit 3,00 m Breite neben den Bahngleisen
101.250 €

1 Rostock HBF - Südring
Neubau eines RSW mit 4,00 m Breite parallel zu den Bahngleisen
294.000 €

2 Überquerung Südring
Neubau eines Überführungs-BW mit Verbindungsrampen neben der vorh. Fußgängerbrücke
PTV 751.000 €; HRO 1.800.000 €

3 Südring - Erich-Schlesinger-Straße
Neubau eines RSW mit 4,00 m Breite zwischen Kleingartenanlage und Eisenbahnschienen
354.000 €

4 Überquerung Erich-Schlesinger-Straße
Neubau eines Überführungs-BW mit Verbindungsrampen neben der vorhandenen Bahnbrücke
PTV 751.000 €; HRO 720.000 €

Legende

- Fläche B-Plan / Rahmenplan / Studie
- Radschnellweg in Baudurchführung
- Kreuzungsabwerke (KB) / Querungen / Überquerungen
- sehr hohe Priorität
- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringe Priorität
- Absehbare Radschnellwegkonzepte nach PTV
- Alternativer Abschnitt
- Ostseeküstenradweg / Radweg Berlin-Kopenhagen

WASTRA-PLAN Unabhängig beratende Ingenieure IHRE IDEE UNSER PLAN

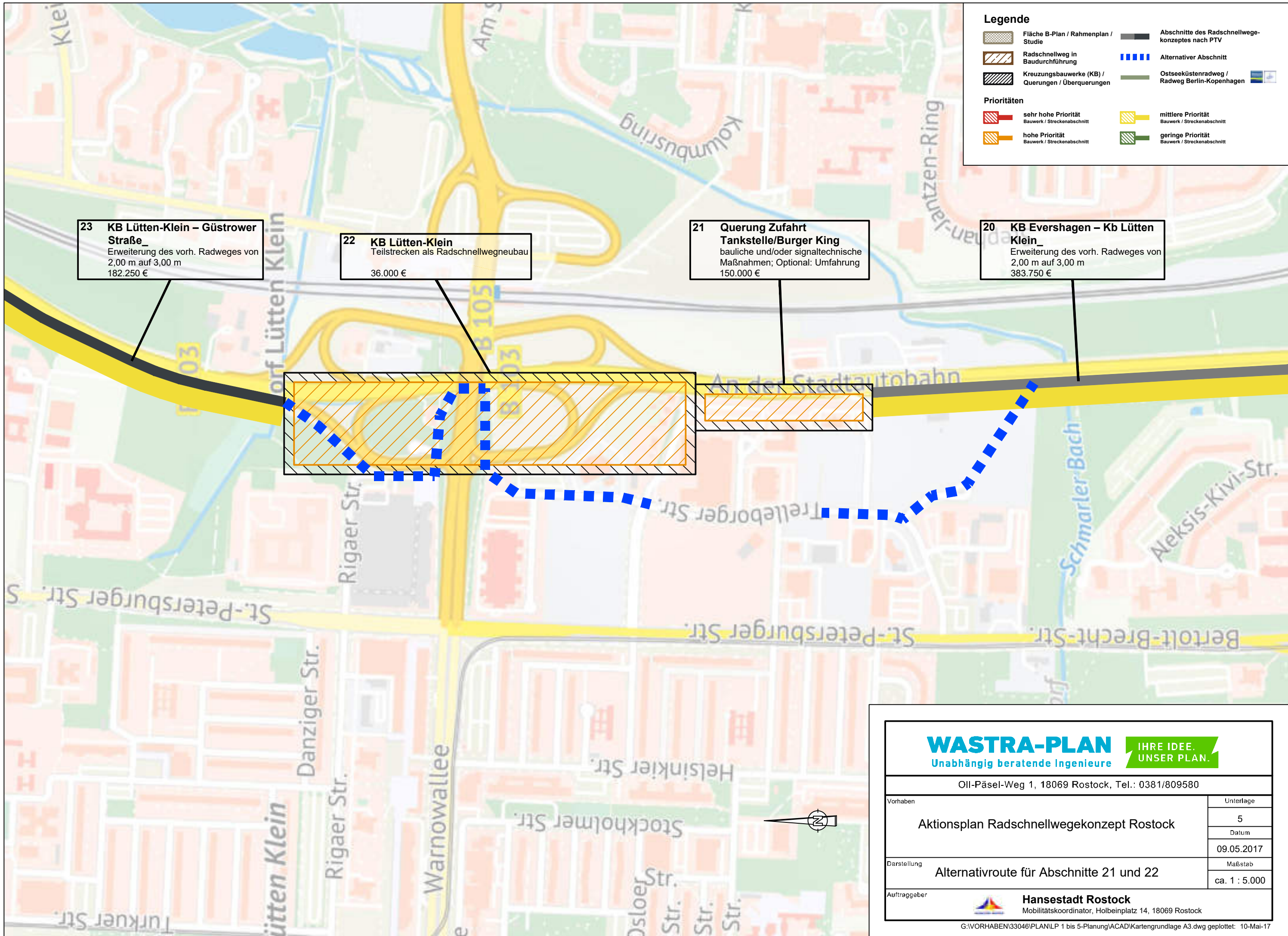
Oli-Pösel-Weg 1, 18069 Rostock, Tel.: 0381/809580

| Erstellungsdatum | Datum | Unterzogen | Baugruppe | Maßstab | Umfang |
|------------------|--------------|------------|-----------|---------|--------|
| Erstellungsdatum | 10. Mai 2017 | Genehmigt | ohne | ohne | 4 |
| Projektversion | 10. Mai 2017 | Loggetzt | ohne | ohne | 1 |
| Projektversion | 10. Mai 2017 | ohne | ohne | ohne | 1 |

Projektname: 33064
Aktionsplan Radschnellwegekonzept Rostock

Darstellung: Aktionsplan

Auftraggeber: **Hansstadt Rostock**
Amt für Verkehrsplanung
Hobbeiplatz 14, 18069 Rostock



Legende

- Fläche B-Plan / Rahmenplan / Studie
- Radschnellweg in Baudurchführung
- Kreuzungsbauwerke (KB) / Querungen / Überquerungen
- Abschnitte des Radschnellwegekonzeptes nach PTV
- Alternativer Abschnitt
- Ostseeküstenradweg / Radweg Berlin-Kopenhagen

Prioritäten

- sehr hohe Priorität Bauwerk / Streckenabschnitt
- hohe Priorität Bauwerk / Streckenabschnitt
- mittlere Priorität Bauwerk / Streckenabschnitt
- geringe Priorität Bauwerk / Streckenabschnitt

23 KB Lütten-Klein – Güstrower Straße
 Erweiterung des vorh. Radweges von 2,00 m auf 3,00 m
 182.250 €

22 KB Lütten-Klein
 Teilstrecken als Radschnellwegneubau
 36.000 €

21 Querung Zufahrt Tankstelle/Burger King
 bauliche und/oder signaltechnische Maßnahmen; Optional: Umfahrung
 150.000 €

20 KB Evershagen – Kb Lütten Klein
 Erweiterung des vorh. Radweges von 2,00 m auf 3,00 m
 383.750 €

WASTRA-PLAN IHRE IDEE. UNSER PLAN.
 Unabhängig beratende Ingenieure

Oll-Päsel-Weg 1, 18069 Rostock, Tel.: 0381/809580

| | |
|---|--|
| Vorhaben | Unterlage |
| | 5 |
| Aktionsplan Radschnellwegekonzept Rostock | Datum |
| | 09.05.2017 |
| Darstellung | Maßstab |
| | ca. 1 : 5.000 |
| Auftraggeber | Hansestadt Rostock Mobilitätskoordinator, Holbeinplatz 14, 18069 Rostock |

G:\VORHABEN\33046\PLAN\LP 1 bis 5-Planung\ACAD\Kartengrundlage A3.dwg geplottet: 10-Mai-17