

# Fahrradforum

## 10.07.2025

Internet: [Rostock - Fahrradforum](#)



Hanse- und Universitätsstadt  
**ROSTOCK**

# TAGESORDNUNG

1. Begrüßung / Bestätigung der Tagesordnung
2. Kontrolle / Genehmigung des Protokolls vom 15.05.2025
3. Kurzbericht Stadtverwaltung
4. KTV auf dem Weg – Sachstand zum Stadtteilentwicklungskonzept
5. „Radverkehr in Rostock“ – Teil IV: Benutzungspflicht von RVA
6. Vorplanung Radschnellweg Warnemünde-Lichtenhagen
7. Bürgeranregungen / Sonstiges


## 2. Protokollkontrolle



# 3. Kurzbericht Stadtverwaltung

## Fußgängerzone Kempowski-Ufer



 => Sperrelemente für die tägliche Aktivierung/Deaktivierung der Zufahrt für Lieferverkehr und Anlieger


**Aufstellung der VZ-Kombination zur FGZ im Bereich des Kempowski-Ufers von Westen kommend hinter dem PP Borwin & Aufstellung durchlässige Sackgasse + ZZ hinter der Wendeschleife**



# 3. Kurzbericht Stadtverwaltung

## Fußgängerzone Kempowski-Ufer



 => bestehende Sperrung mit 1,60 m Durchgangsbreite für Fuß- und Radverkehr

**Aufstellung der VZ-Kombination zur FGZ im Bereich des Kempowski-Ufers von Osten kommend vor der Zufahrt zum PP**  
-> mit zusätzlicher Sicherung durch VE 605 und VE 600

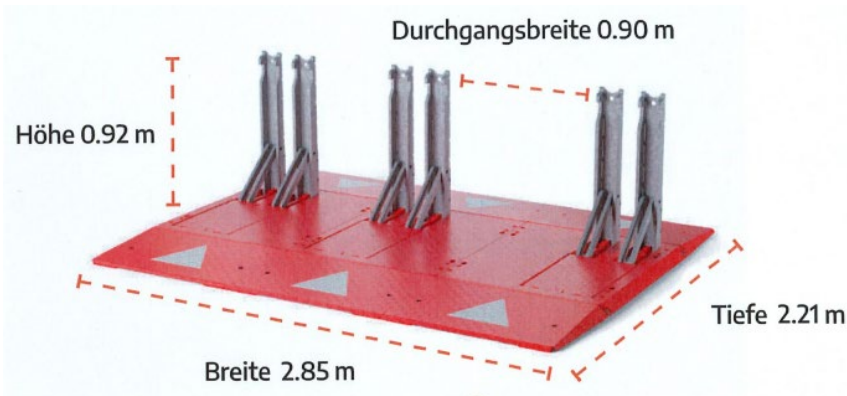


# 3. Kurzbericht Stadtverwaltung

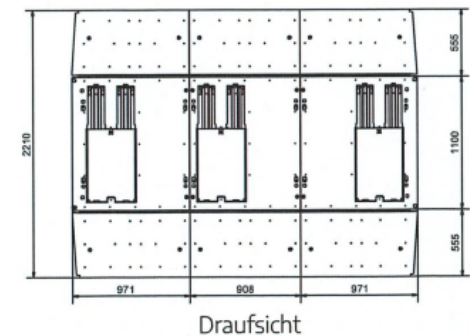
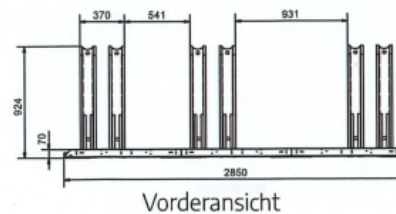
## Fußgängerzone Kempowski-Ufer - Klappsperre

### Die Vorteile von VIGIBLAX:

- ✓ Ungehindertes Passieren der Sperre für Fußgänger, Radfahrer und Rollstuhlfahrer.
- ✓ Einfaches manuelles absenken der Sperresegmente für kontrollierte Durchfahrten.
- ✓ Keine Aufsicht oder Bewachung erforderlich und weitgehend wartungsfrei.
- ✓ Sicher und beständig gegen Vandalismus und Manipulation.
- ✓ Rutschhemmende Oberfläche.
- ✓ Niedrige Überfahrhöhe von 70mm.



### Technische Zeichnungen:



## 3. Kurzbericht Stadtverwaltung

- **Stadtradeln endete am 05.07.2025**
  - erstmalig parallel mit LK ROS
  - Anz. aktiver TN 3.993 (+1,03 %)
  - gefahrene Kilometer: 824.602 (+1,2%)
  - davon per App aufgezeichnet: 158.373 km
  - Anz. Fahrten: 83.123 (+10,5%)
  - bestes Team (km) - Stadtverwaltung Rostock = 54.061 km
  - max. km Einzelperson
    - männlich = 1.707,9km
    - weiblich = 1.706,4km

**Die Siegerehrung findet im Rahmen des Klima-Aktionstages am 27.09.2025 statt!**



# 3. Kurzbericht Stadtverwaltung

## • ADFC Fahrradklimatest 2024

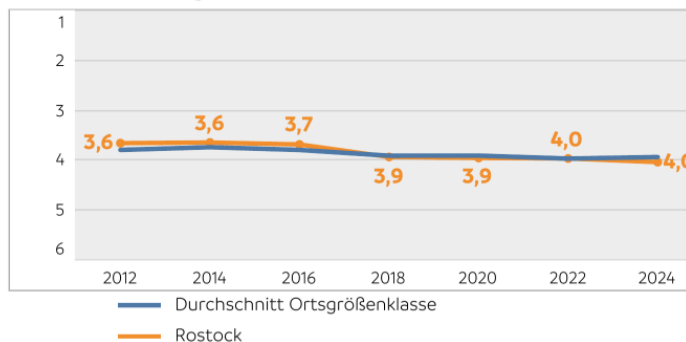
### Rostock

Ortsgrößenklasse >200.000 bis 500.000 Einwohner

#### Kurzüberblick

- > Gesamtbewertung **4,0**
- > Rangplatz Bund in Ortsgrößenklasse **13 von 25 Orten**
- > Vergleich zu 2022 **Konstant**

Entwicklung seit 2012



#### Stärken und Schwächen im Städtevergleich

##### Stärken

- 1 geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung
- 2 Fahrraddiebstahl
- 3 Radfahren für Alt und Jung

##### Schwächen

- 1 öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih
- 2 Fahrradförderung in letzter Zeit
- 3 Werbung für das Radfahren

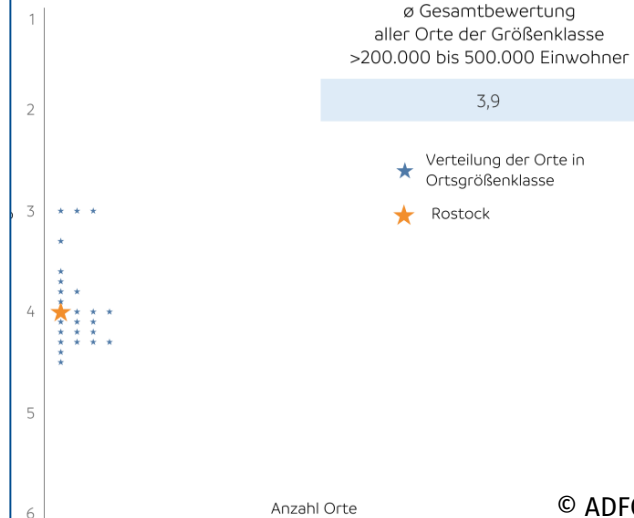
© ADFC

#### Überblick Rostock

Anzahl Teilnahmen	806
Gesamtbewertung <sup>1</sup>	4,0
Rangplatz Bund in Ortsgrößenklasse	13 von 25 Orten
Rangplatz Land in Ortsgrößenklasse	1 von 1 Orten
Vergleich zu 2022	Konstant

© ADFC

#### Im Städtevergleich



© ADFC

Und wie ist Radfahren bei dir vor Ort?

Klick für Infos & Ergebnisse

ADFC Fahrradklima-Test 2024

© ADFC



# 4. KTV auf dem Weg – Sachstand zum Stadtteilentwicklungskonzept

**Ramboll & Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung & Mobilität**

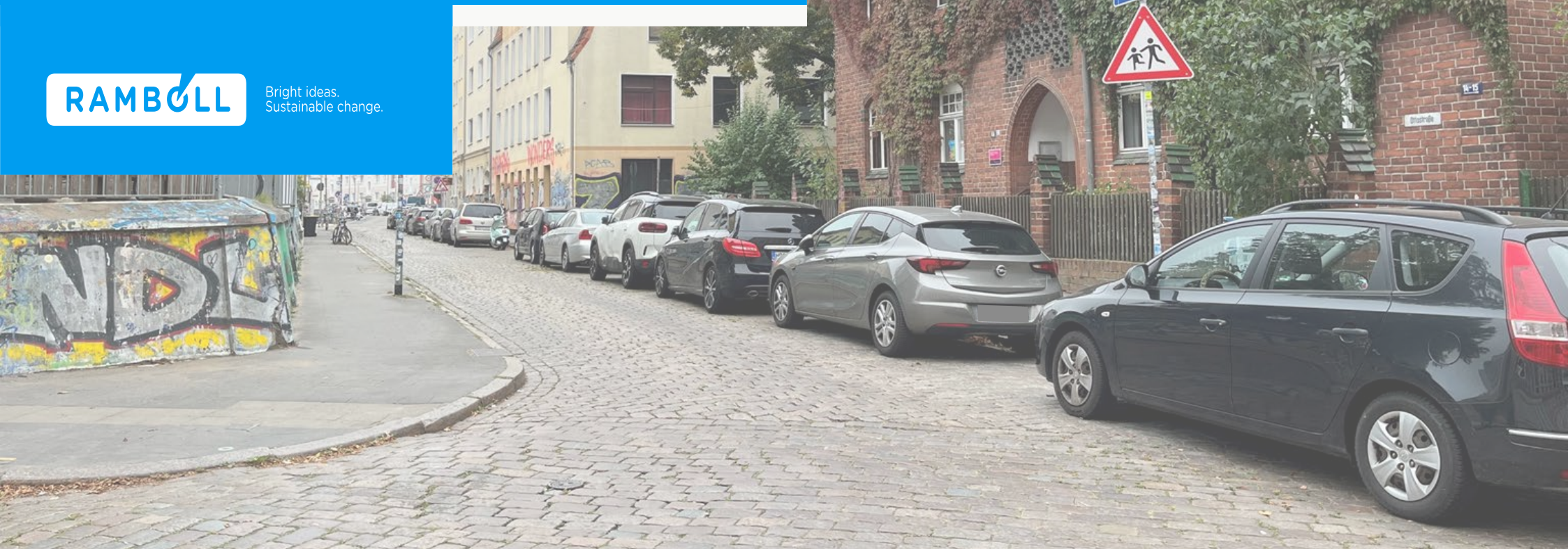


# Stadtteilentwicklungskonzept für die Kröpeliner-Tor-Vorstadt

Fahrradforum am 10.07.2025

**RAMBOLL**

Bright ideas.  
Sustainable change.

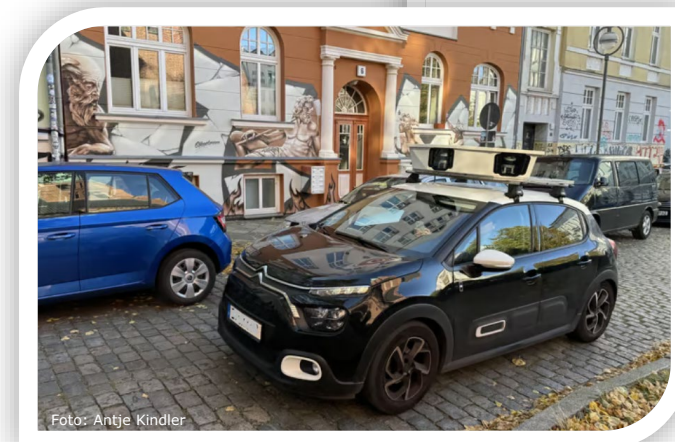
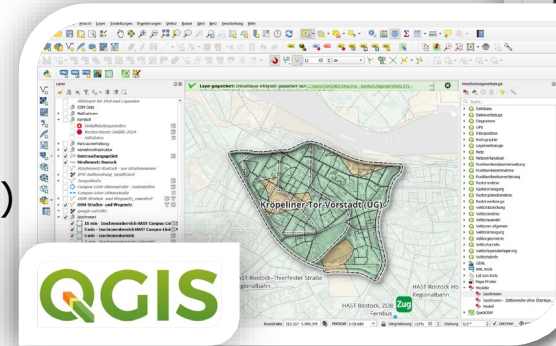


# Agenda

- Auszug der Bestandsanalyse
- Zielstellungen
- Auszug Maßnahmenplanung
- Ausblick

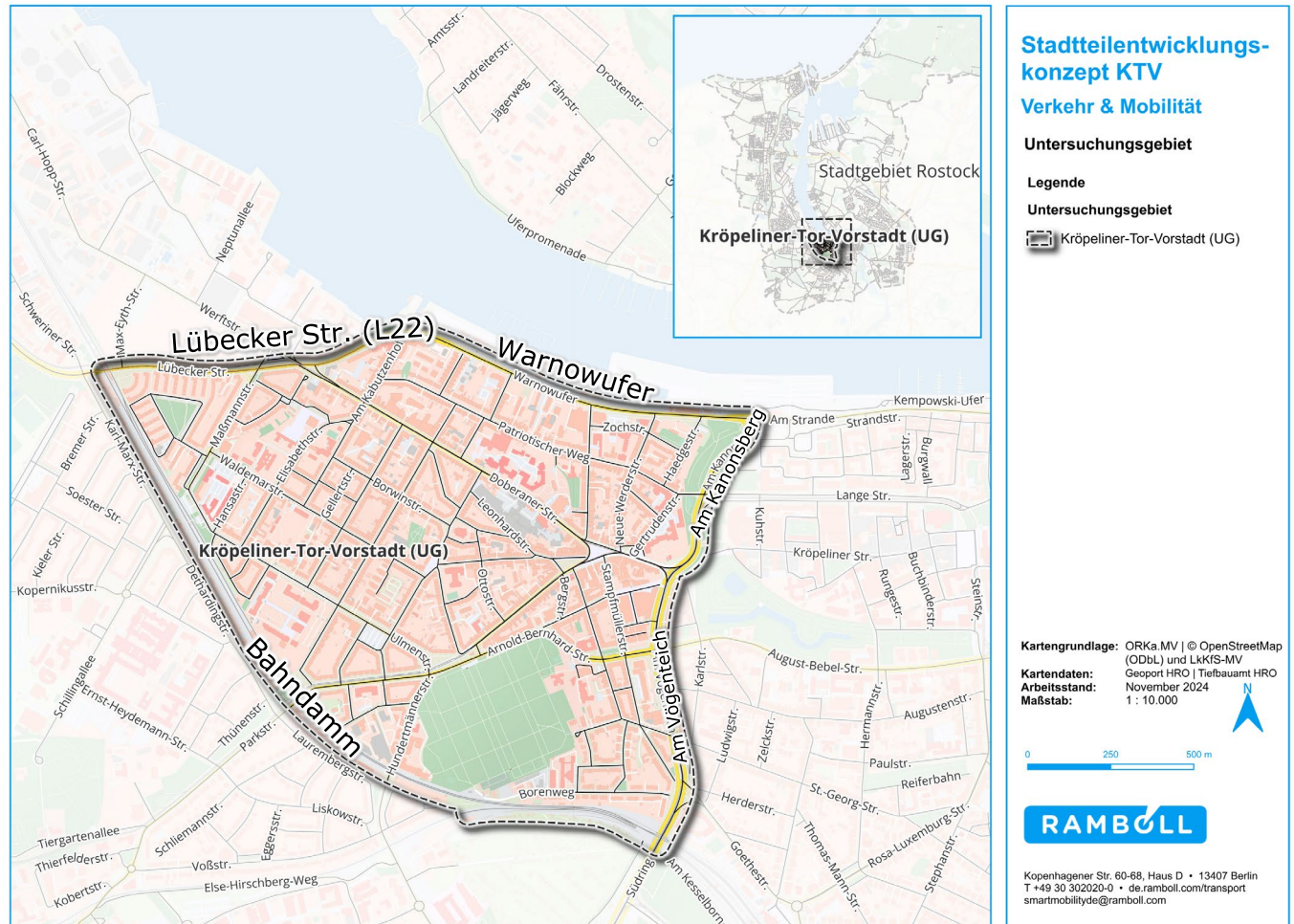
# Bestandsanalyse – Methodisches Vorgehen

- Analyse des Rahmenplans
- Auswerten bereitgestellter Unterlagen und Daten (Unfalldaten, Verkehrszählungen, Planungen, Satzungen etc.)
- Vor-Ort-Begehungen und virtuelle Besichtigungen (street view, look around, Mapillary)
- GIS-basierte Projektbearbeitung (Geodatenquellen: Geoport HRO, Tiefbauamt HRO, Open Data)
- Parkraumerhebung durch ScanCars
  - Werktags: 15.10. und 16.10.2024 (Di + Mi)
  - Wochenende: 09.11. und 10.11.2024 (Sa + So)



# Das Untersuchungsgebiet...

- wird eingegrenzt von den Hauptverkehrsstraßen...
  - Lübecker Straße / Warnowufer
  - Am Kanonsberg / Am Vögenteich und
  - dem Bahndamm
- umfasst ca. 180 ha und
- ist deckungsgleich mit dem Rahmenplan

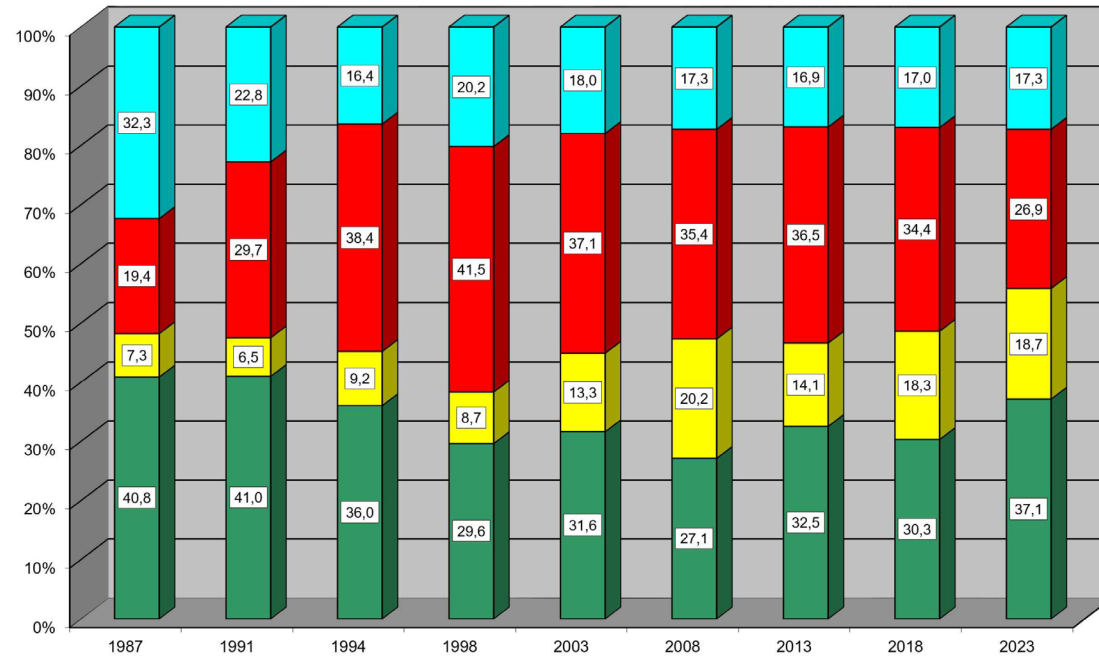


# Modal Split

Anteil des Umweltverbundes, SrV 2018: 65,6 %  
 ... , SrV 2023: 73,1 %  
 Zielwert aus den Leitlinien zur Stadtentwicklung (2010) für 2025: 70 %

**Modal-Split in Rostock (Gesamtverkehr)**

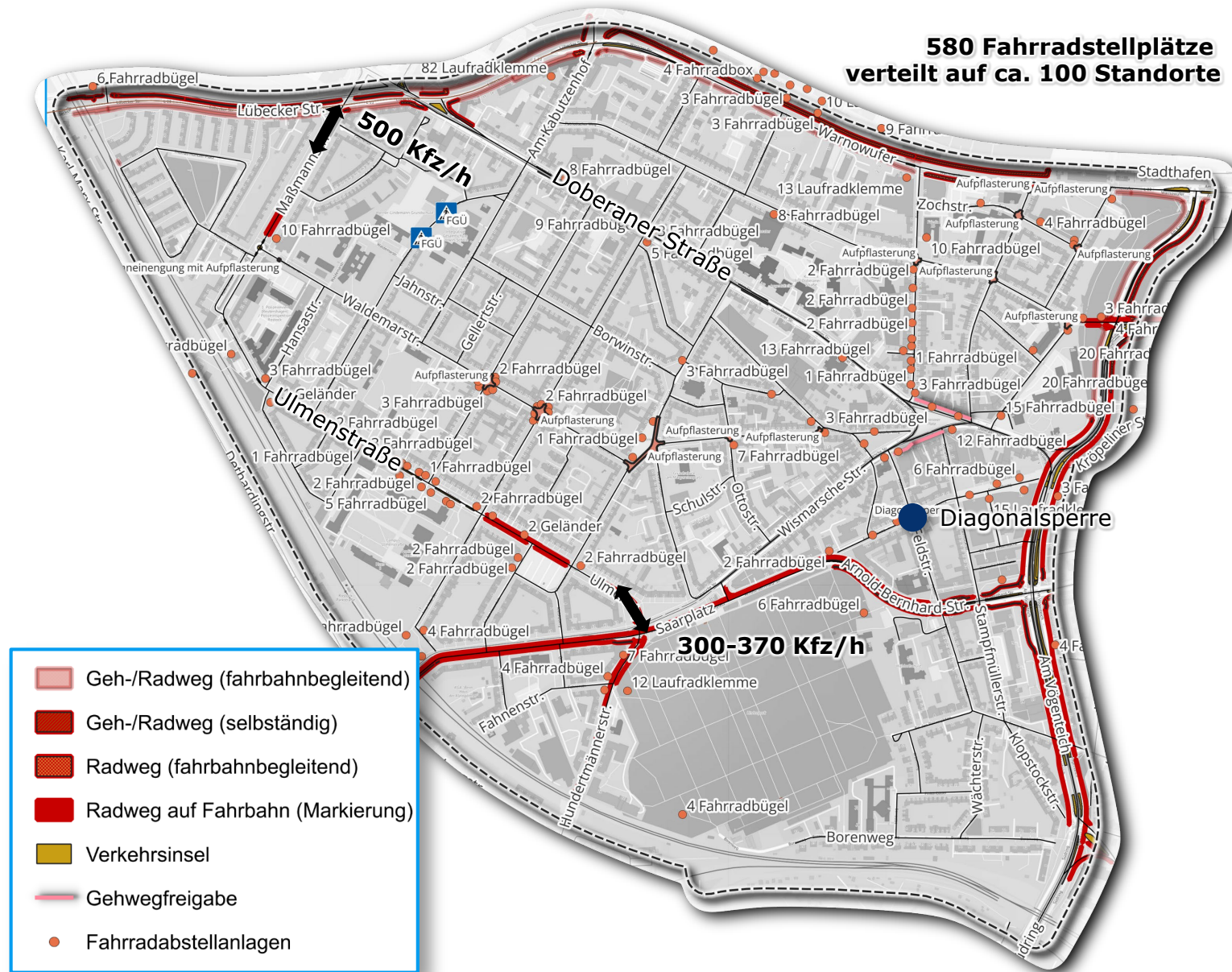
Quelle: Haushaltsbefragung SrV (Einwohner von Rostock; keine Einpendler, kein Durchgangsverkehr, keine Touristen, kein Wirtschaftsverkehr)



Methodenwechsel mit SrV 2013: präzisere Befragungstechnik führt zu systematischer Mehrerfassung kurzer Fußwege (+0,2 Wege/Pers.) und von Aktivitätsverknüpfungen zu Fuß und im MIV (MIV: +0,15 Wege/Pers.) und somit zu einer insgesamt höheren Mobilitätsrate (+0,35 Wege/Pers.); geringerer Radverkehrsanteil 2013 auch aufgrund schlechter Witterung

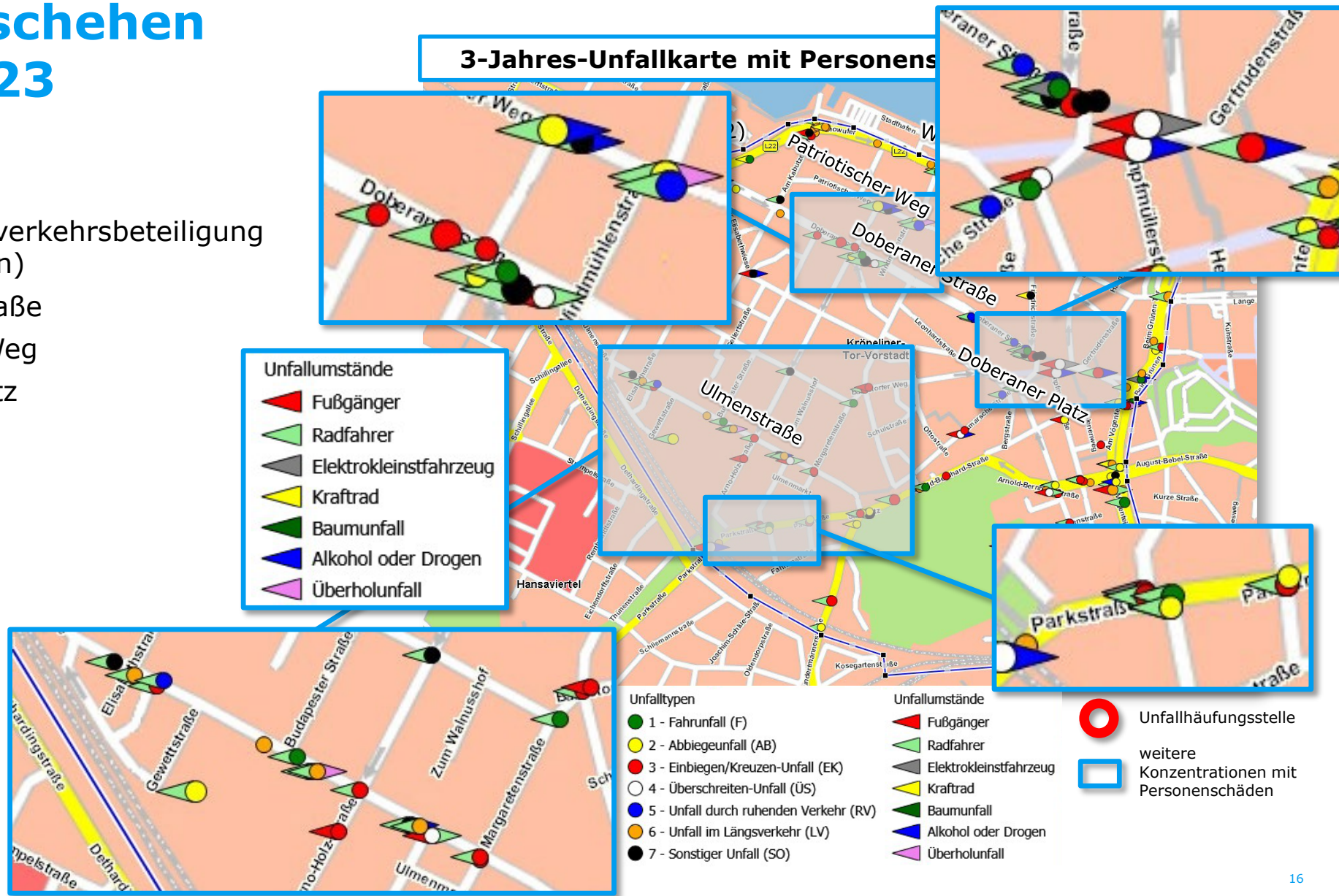
# Radverkehrs- anlagen

- Radverkehrsanlagen (RVA) entlang der umliegenden Hauptverkehrsstraßen (HVS) vorhanden
- Keine / unzureichende RVA an HVS im Untersuchungsgebiet
  - Doberaner Straße mit Straßenbahnverkehr
  - Ulmenstraße (zukünftig mit Busverkehr)
- Abstellanlagen an einzelne Straßenabschnitten und Knotenpunkten → keine flächendeckende Versorgung



# Unfallgeschehen 2021-2023

- Vglw. hohe Radverkehrsbeteiligung (grüne Fähnchen)
- Doberaner Straße
- Patriotischer Weg
- Doberaner Platz
- Ulmenstraße

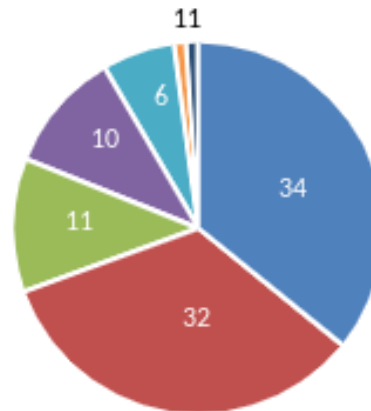




# Ergebnisse der Beteiligung - Radverkehr

## Onlinebefragung

- klare Streckenführung und -markierungen
- Ausbau Radwege und Radschnellwege
- Verbesserung des Zustands der Radwege
- Schaffung von Fahrradparkmöglichkeiten (Boxen, Bügel, etc.)
- Kontrolle des Falschparkens/Vermeidung zugeparkter Radwege
- Warteflächen an Ampeln vergrößern
- mehr Fahrradampeln



## Akteursworkshop

- Fehlender Raum und Flächenkonflikte

## Auftaktveranstaltung

- Fahrradfahren auf dem Gehweg
- Geisterradfahrer
- Fehlendes Radwegeverkehrsnetz
- Straßen mit Tempo 50 ohne Radverkehrsanlagen (Doberaner und Wismarsche Straße)
- Fehlender Nutzerkomfort (Kopfsteinpflaster, Zustand)
- Fehlende Abstellflächen

# Ergebnisse der Beteiligung - Radverkehr

## KTV-Fest

- am Doberaner Platz fehlt die Führung für Radfahrende
- Straßen werden von Kindern als holperig beschrieben

## Begehung Kinder und Senioren

- In Auswertung

## Begehung Jugendliche

- In Auswertung

# Agenda

- Auszug der Bestandsanalyse
- Zielstellungen
- Auszug Maßnahmenplanung
- Ausblick

# Zielstellungen

## **Stärkung des Umweltverbundes im Untersuchungsgebiet**

- ÖPNV, Fuß- und Radverkehr bilden das Rückgrat der zukünftigen Mobilität.

## **Stärkung der Nahmobilität im Gebietsinneren**

- Alle Quellen und Ziele sind schnell und sicher zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar.

## **Einrichtung von Alternativen zur privaten Kfz-Nutzung**

- Für die Beeinflussung der wohnortnahen Mobilität werden ergänzende Mobilitätsangebote und Mobilitätsdienstleistungen geschaffen. Die Maßnahmen sind Impulsgeber für eine nachhaltige Mobilität.

## **Erhöhung der Verkehrssicherheit**

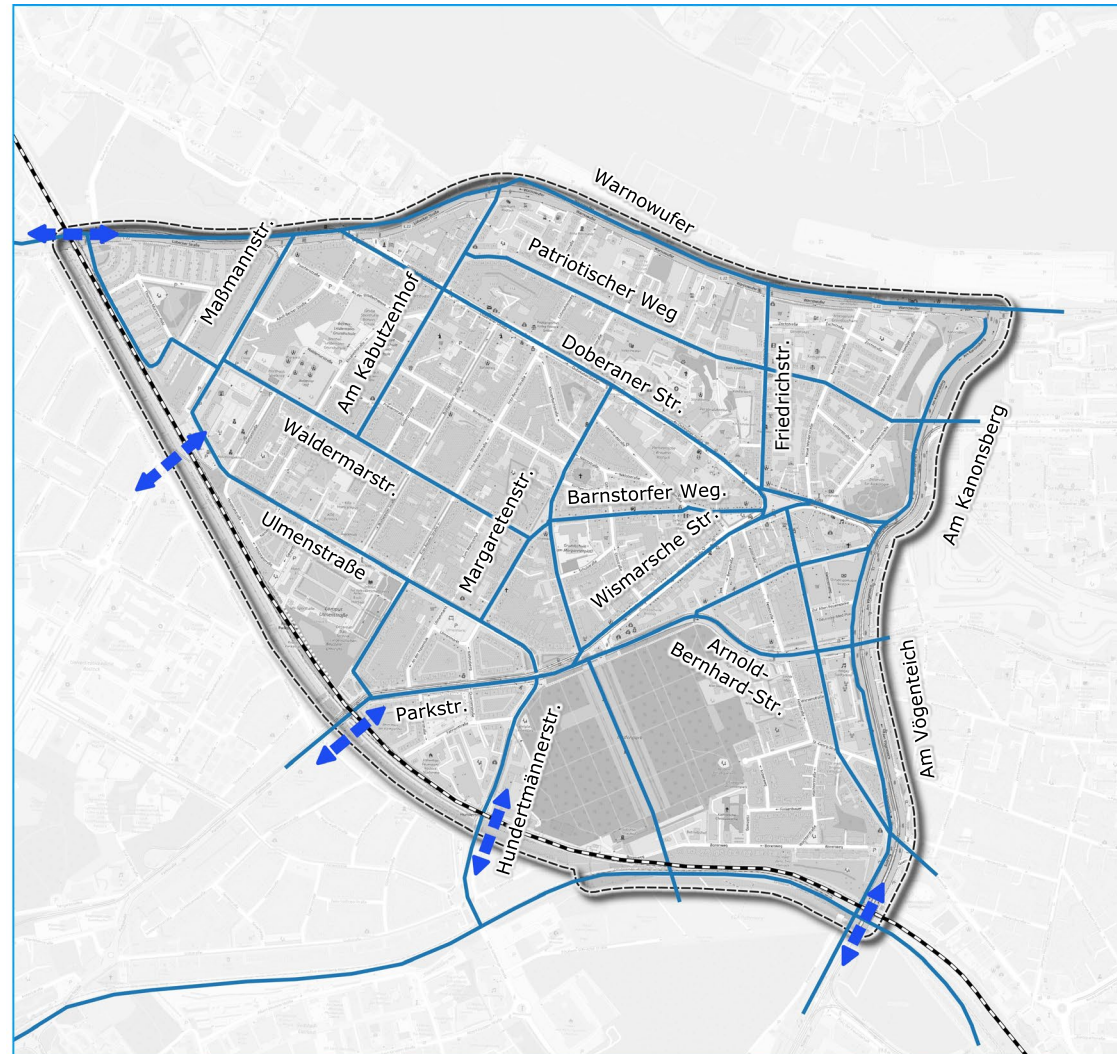
- Die objektive und die subjektive Sicherheit soll erhöht werden. Besonders für die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmenden (Gehende und Radfahrende) ist eine Erhöhung der Verkehrssicherheit eine Grundvoraussetzung, um mehr Menschen von den Vorteilen dieser Verkehrsarten zu überzeugen.

# Agenda

- Auszug der Bestandsanalyse
- Zielstellungen
- Auszug Maßnahmenplanung
- Ausblick

## Entwurf Fahrradnetz (Zielnetz)


- Grundlage: Rahmenplan, eigene Beobachtung und RiDE-Daten
- Langfristig geplantes, zusammenhängendes Radverkehrsnetz
- Innergebietlicher Erschließungscharakter mit guter Anbindung an den Radschnellweg und umliegende Ortsteile



### Stadtteilentwicklungskonzept KTV Verkehr & Mobilität

#### Radverkehr (Netz kategorien)

— Zielnetz

 Kröpeliner-Tor-Vorstadt  
(Untersuchungsgebiet)

 Bahndamm

 Bahnquerung

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende  
Kartendaten: Ramboll  
Arbeitsstand: Juli 2025  
Maßstab: 1 : 8.000



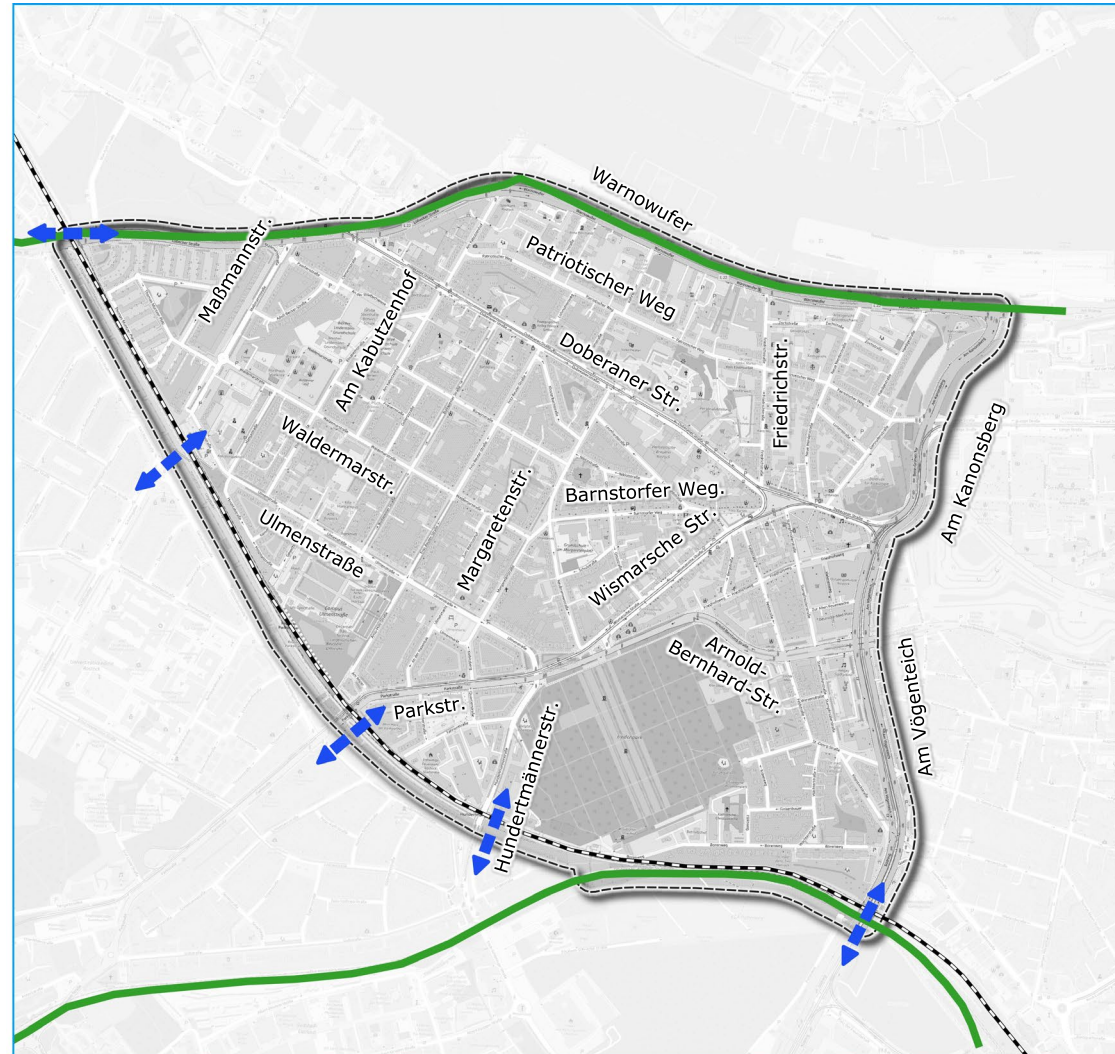
**RAMBOLL**

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D • 13407 Berlin  
T +49 30 302020-0 • de.ramboll.com/transport  
smartmobilityde@ramboll.com

Arbeitsstand

# Radschnellweg

- Höchste Netzategorie
- besondere Bündelungsfunktion
- (über-)regionale Bedeutung
- hohes Verkehrsaufkommen
- Warnowufer, Südliche Bahntrasse



## Stadtteilentwicklungskonzept KTV Verkehr & Mobilität

### Radverkehr (Netzategorien)

— Radschnellweg

▭ Kröpelin-Tor-Vorstadt  
(Untersuchungsgebiet)

— Bahndamm

↔ Bahnquerung

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende  
Kartendaten: Ramboll  
Arbeitsstand: Juli 2025  
Maßstab: 1 : 8.000



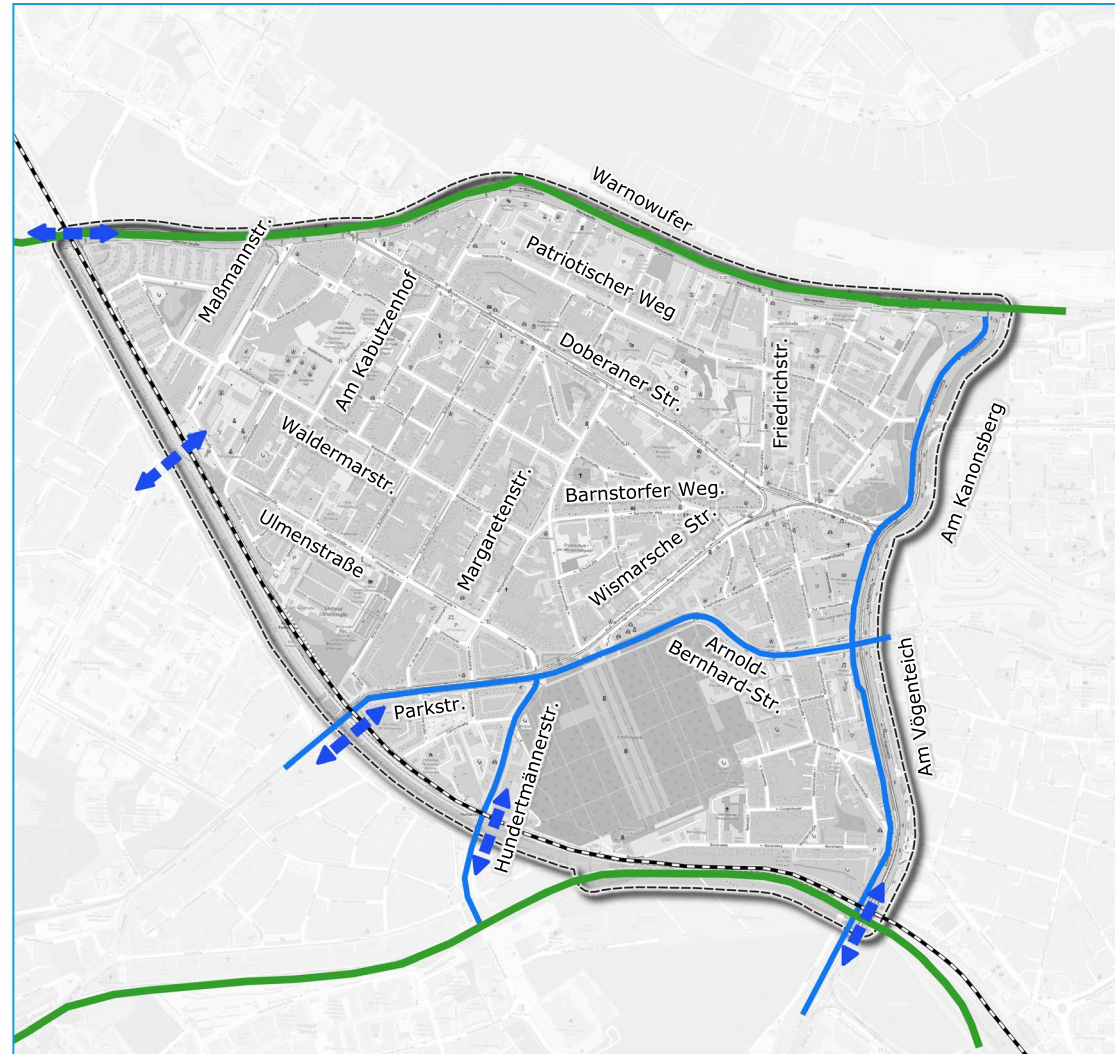
**RAMBOLL**

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D • 13407 Berlin  
T +49 30 302020-0 • de.ramboll.com/transport  
smartmobilityde@ramboll.com

Arbeitsstand

# Haupttrouten

- Innergemeindliche Radhauptverbindung
- Ortsteilübergreifende Verbindungsfunktion
- Erhöhtes Verkehrsaufkommen
- Am Kanonsberg, Am Vögenteich, Arnold-Bernhard-Straße, Parkstraße, Hundertmännerstraße



## Stadtteilentwicklungskonzept KTV Verkehr & Mobilität

### Radverkehr (Netz kategorien)

- Radschnellweg
- Hauptroute

- ▭ Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Untersuchungsgebiet)
- Bahndamm
- ↔ Bahnquerung

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende  
 Kartendaten: Ramboll  
 Arbeitsstand: Juli 2025  
 Maßstab: 1 : 8.000



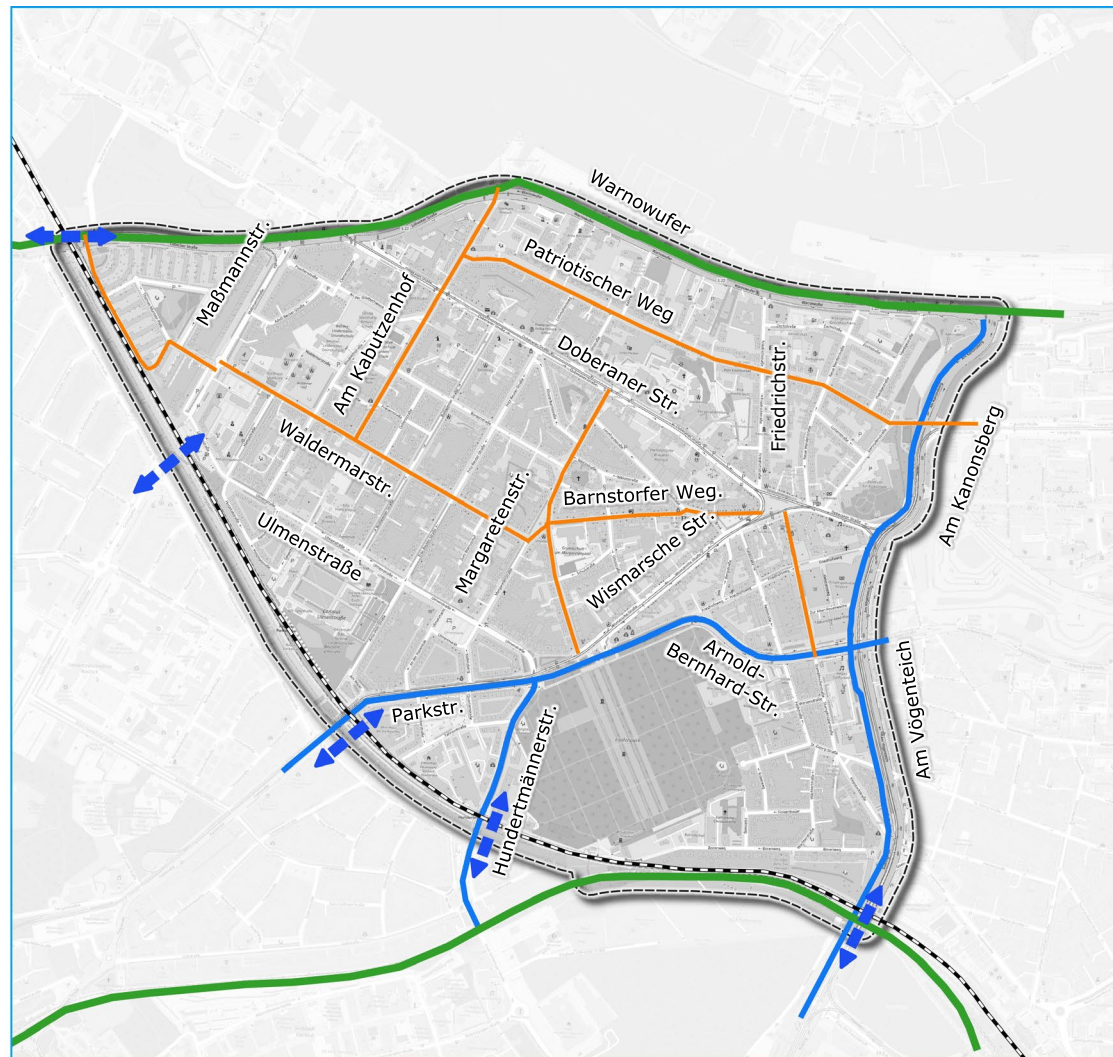
Kopenhagener Str. 60-68, Haus D • 13407 Berlin  
 T +49 30 302020-0 • de.ramboll.com/transport  
 smartmobilityde@ramboll.com

Arbeitsstand



## Übergeordnete Nebenrouten

- Sammelrouten mit großer Bedeutung
- Durchgängig befahrbar mit hoher Priorität für den Radverkehr
- Anbindung von Wohngebieten und sonstigen Zielen an Haupt- und Radschnellrouten
- Meist abseits des Vorrangnetzes des Kfz-Verkehrs
- Waldemarstr., Am Kabutzenhof, Thomas-Müntzer-Platz, Neubramowstr., Margaretenstr., Barnstorfer Weg, Patriotischer Weg, Stampfmüllerstr.



## Stadtteilentwicklungskonzept KTV

### Verkehr & Mobilität

#### Radverkehr (Netz kategorien)

- Radschnellweg
- Hauptroute
- übergeordnete Nebenroute

- ▭ Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Untersuchungsgebiet)
- Bahndamm
- Bahnquerung

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende  
 Kartendaten: Ramboll  
 Arbeitsstand: Juli 2025  
 Maßstab: 1 : 8.000

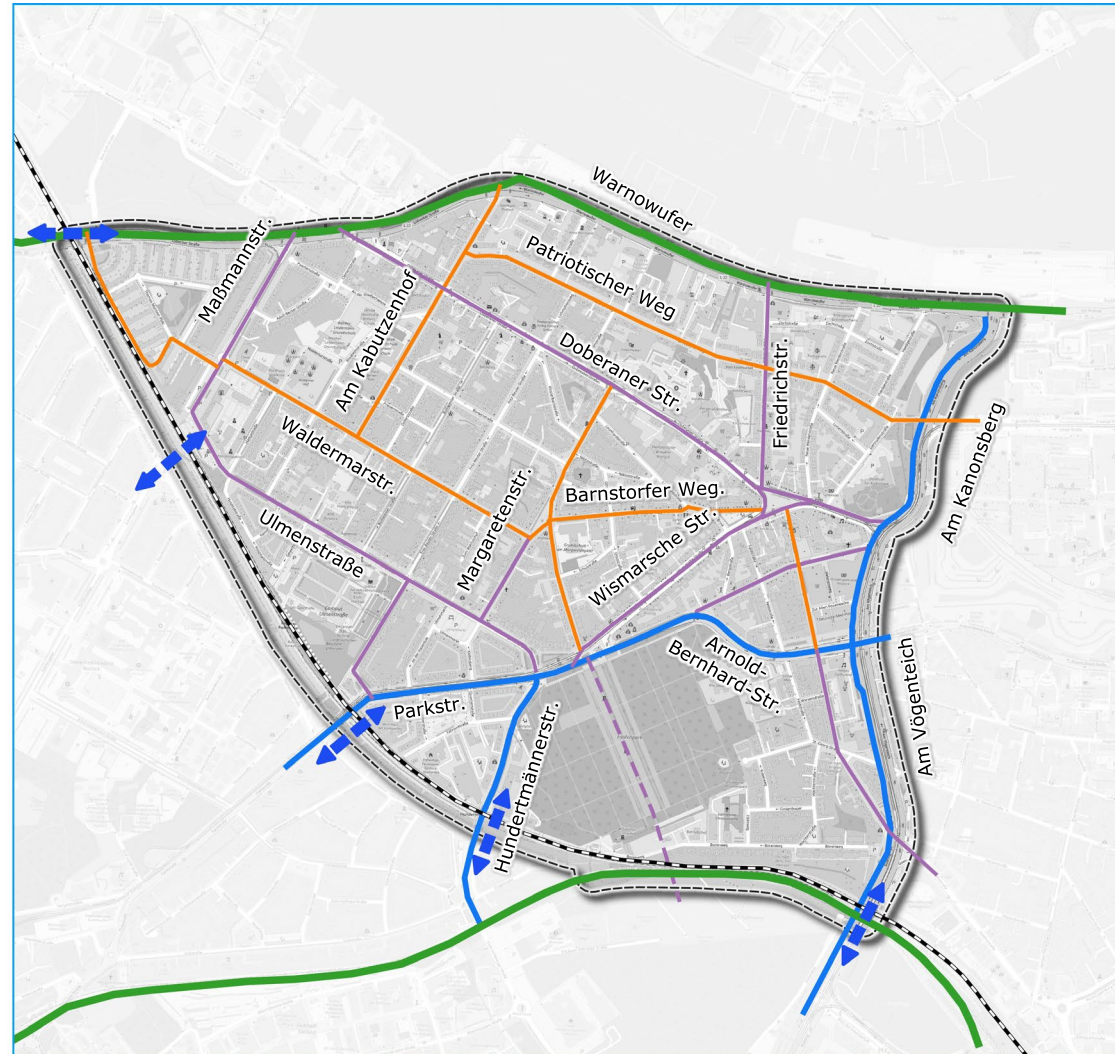


Kopenhagener Str. 60-68, Haus D • 13407 Berlin  
 T +49 30 302020-0 • de.ramboll.com/transport  
 smartmobilityde@ramboll.com

Arbeitsstand

## Untergeordnete Nebenrouten

- Sammelrouten mit ergänzender Bedeutung
- Anbindung von Wohngebieten und sonstigen Zielen an Haupt- und Radschnellrouten
- Meist abseits des Vorrangnetzes des Kfz-Verkehrs
- Erschließung neuer Entwicklungsgebiete
- Doberaner Str., Wismarsche Str., Ulmenstr., Maßmannstr., Margaretenstr., Arno-Holz-Str., Friedrichstr., Friedhofsweg, Stampfmüllerstr., Klopstockstr., Lindenpark



## Stadtteilentwicklungskonzept KTV

### Verkehr & Mobilität

#### Radverkehr (Netz kategorien)

- Radschnellweg
- Hauptroute
- übergeordnete Nebenroute
- untergeordnete Nebenroute
- - - untergeordnete Nebenroute (Lückenschluss)

- ▭ Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Untersuchungsgebiet)
- - - Bahndamm
- ↔ Bahnquerung

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende  
 Kartendaten: Ramboll  
 Arbeitsstand: Juli 2025  
 Maßstab: 1 : 8.000



**RAMBOLL**

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D • 13407 Berlin  
 T +49 30 302020-0 • de.ramboll.com/transport  
 smartmobilityde@ramboll.com

Arbeitsstand

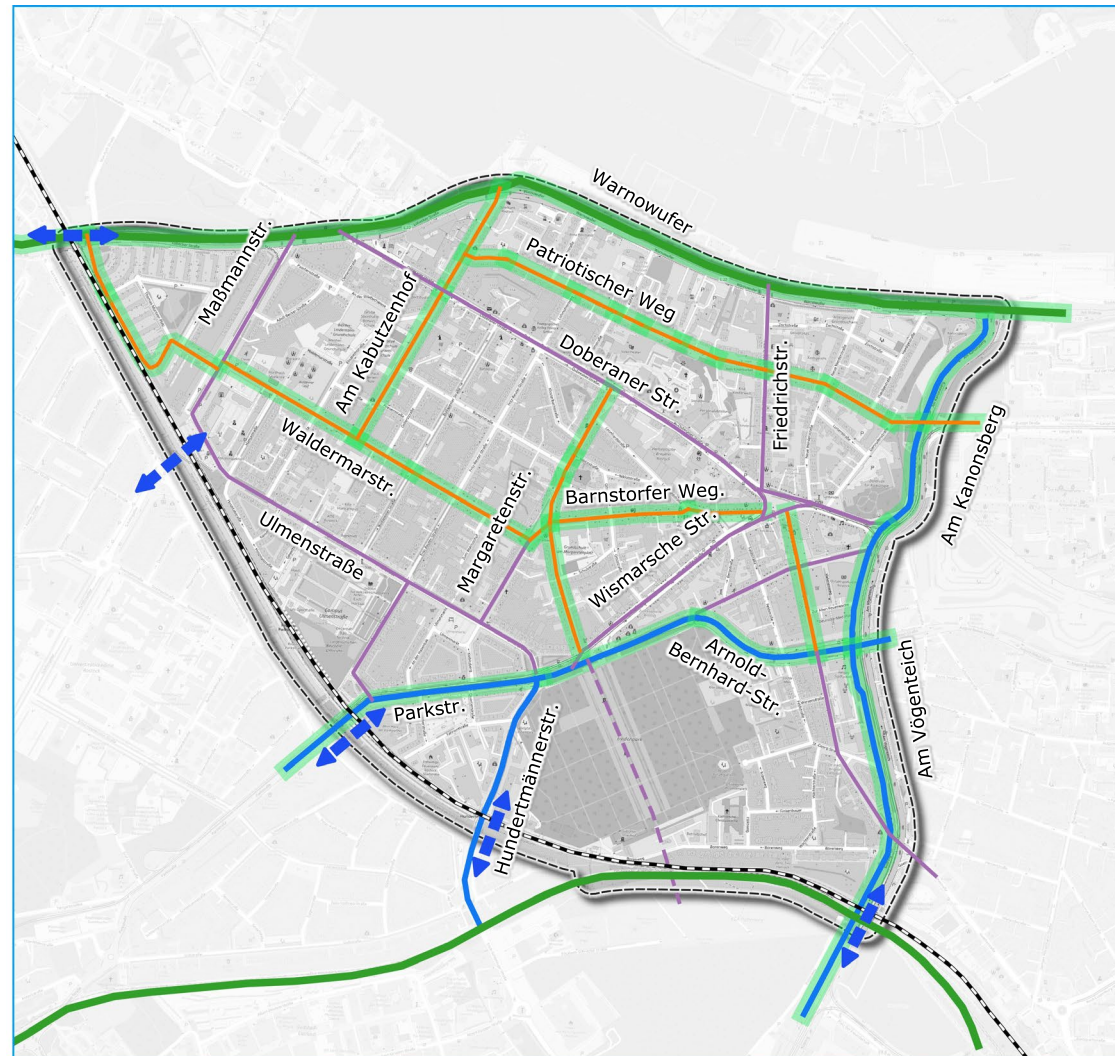
## Entwurf Fahrradnetz (Priorisierte Verbindungen)

Verbindungen, die...

- eine hohe verkehrliche Bedeutung (Verbindungsfunktion) besitzen

und

- im Bestand über eine ausreichend gute Radinfrastruktur verfügen  
oder
- mit geringem technisch-räumlichen sowie verkehrsorganisatorischem Aufwand qualitativ ausgebaut werden können



### Stadtteilentwicklungskonzept KTV Verkehr & Mobilität

#### Radverkehr

- Priorisierte Verbindungen
- Radschnellweg
- Hauptroute
- übergeordnete Nebenroute
- untergeordnete Nebenroute
- untergeordnete Nebenroute (Lückenschluss)

- ▣ Kröpelinertor-Vorstadt (Untersuchungsgebiet)
- Bahndamm
- ↔ Bahnquerung

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende  
Kartendaten: Ramboll  
Arbeitsstand: Juli 2025  
Maßstab: 1 : 8.000



**RAMBOLL**

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D • 13407 Berlin  
T +49 30 302020-0 • de.ramboll.com/transport  
smartmobilityde@ramboll.com

**Arbeitsstand**

# Agenda

- Auszug der Bestandsanalyse
- Zielstellungen
- Auszug Maßnahmenplanung
- Ausblick

# Ausblick



- Maßnahmenplanung für weitere Themenfelder
- Integrierte Betrachtung
- Prüfen von Umsetzungspotentialen und Identifikation von Zwangspunkten (Wenn-Dann-Abhängigkeiten)
- Erarbeiten einer Umsetzungsreihenfolge
- Fahrradparken

Bright  
ideas.  
Sustainable  
change.

RAMBOLL

## 5. Radverkehr in Rostock

# I: Grundzüge der Planung

**II:**  
Radverkehrskonzept  
2014 +  
Fortschreibung

**III:**  
Radverkehrsanlagen:  
Grundsätze, Arten,  
Planung

**IV:**  
Benutzungspflicht  
von  
Radverkehrsanlagen

# Präsentation Radwegbenutzungspflicht

**Zeichen 237**



**Radfahrer**

**Zeichen 240**



**gemeinsamer  
Fuß- u. Radweg**

**Zeichen 241**



**getrennter  
Fuß- u. Radweg**



# gesetzliche Grundlage

- §2 Abs. 4 Satz 2 StVO i.V.m. Anlage 2 zur StVO (VZ 237, 240, 241)
- §45 Abs. 9 S.1 & S.2 StVO
- sowie die dazugehörigen Angaben aus der VWV-StVO und die geltenden Regelwerke (z.B. ERA 2010, EFA 2002, RMS 1980, RAST 06 (2006))

# Kennzeichnung von benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen

- Gemäß §2 Abs. 4 Satz 2 StVO i.V.m. Anlage 2 zur StVO
  - VZ 237 Radweg
  - VZ 240 Gemeinsamer Geh- und Radweg
  - VZ 241 Getrennter Geh- und Radweg

# Benutzungspflicht & die verbundenen Auswirkungen

- das Gebot Radwege zu benutzen enthält gleichzeitig das Verbot die Fahrbahn zu benutzen
- Benutzungspflicht darf daher nur angeordnet werden, wenn dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist

# Gründe für die Anordnung einer Benutzungspflicht auf den Nebenanlagen

- die Benutzung der Fahrbahn ist mit erheblichen Gefahren für den Radverkehr und andere Verkehrsteilnehmer (Kraftfahrzeugführer, Nahverkehrsmittel wie Busse und Straßenbahnen) verbunden
- benutzungspflichtige Radwege dürfen nur dort angeordnet werden, wo ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen
- Anordnung ist auch möglich, wenn es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordert (kann insbesondere für Vorfahrts- & Sammelstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten)

# Erkennen bei der Entscheidung über die Benutzungspflicht

- ergibt sich aus §2 Abs.4 Satz 2 StVO i.V.m. VwV StVO zu §2 Abs. 4 Satz 2 Randziffer 8 ff.
- die Behörde hat einen **Ermessensspielraum** in Bezug auf die Beurteilung für die Anordnung von benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen

# Herangehensweise der unteren Verkehrsbehörde für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock

- Rostock hat eine gute und vielseitig ausgebaute verkehrliche Infrastruktur, mit einem großen Nahverkehrssystem bestehend aus einem Straßenbahn- und Stadtbusnetz sowie einem S-Bahnnetz
- das Nahverkehrsnetz erstreckt sich zu einem großen Prozentsatz auf das Vorfahrtsstraßennetz der Hansestadt
  - daher vertritt die untere Verkehrsbehörde die Auffassung, dass die Separierung des Radverkehrs vom sonstigen Fahrverkehr auf dem Vorfahrtsstraßennetz (sofern die Platzverhältnisse dies zulassen) zumeist die sicherste Option ist

# Herangehensweise der unteren Verkehrsbehörde für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock

- über die Jahrzehnte hat sich das Stadtbild entwickelt, damit auch das Radverkehrsnetz, und es kamen viele Radverkehrsanlagen hinzu, welche fortwährend instandgehalten werden und nach Notwendigkeit erneuert und in ihrer Ausführung den neuesten Regelwerken angepasst werden
- in Wohngebieten (sowie in Tempo 30-Zonen) wird weitestgehend auf benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen verzichtet

# Fazit für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Um allen Verkehrsteilnehmern gerecht zu werden und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in der Gesamtbetrachtung zu gewährleisten, **wird in Rostock auf die Einrichtung von benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen** gesetzt, sofern dies möglich und verhältnismäßig ist



# 6. Radschnellweg Warnemünde Lichtenhagen

## Tiefbauamt



Sachstand Vorplanung

**Radschnellweg**

**Warnemünde – Lichtenhagen**

**Vom Konzept zur Vorzugsvariante**

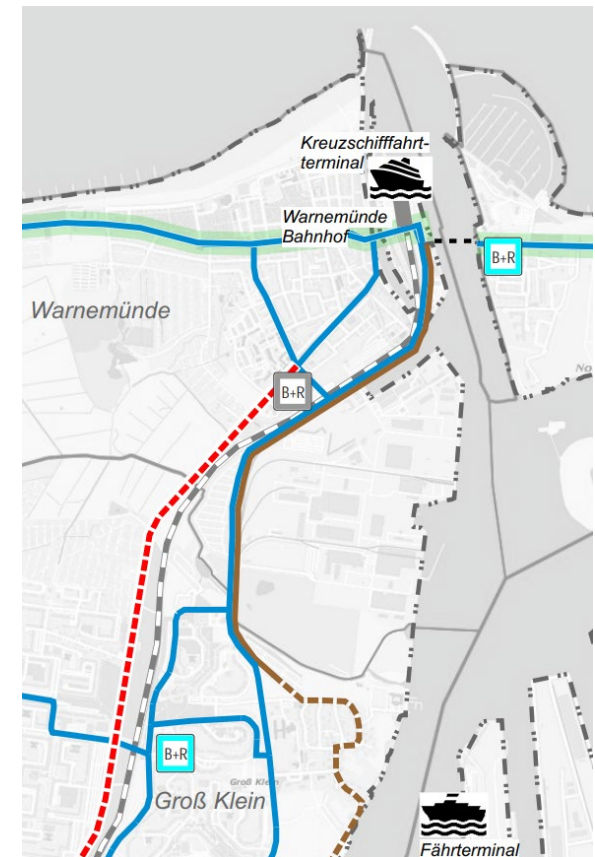
# Inhalt

- Übersicht
- Planungsgrundlage
- Bestandssituation
- Variantenuntersuchung
- Vorzugsvariante
- Verkehrsuntersuchung + Simulation
- Kosten
- Weiteres Vorgehen





Abb: MOPZ Netzplan Radverkehr 2030

# Planungsgrundlage








- 2016 **Potenzialanalyse Radschnellwege**
- 2017 Aktionsplan **Radschnellwegekonzept**
  - hohe Prio
- 2017 Bürgerschaftsbeschluss **MOPZ**
  - Ziel III.2: Schaffung einer neuen Qualität im Radverkehr durch Realisierung neuer, schneller Radwegeverbindungen
  - R-1 Realisierung der Radschnellwege >> eine der definierten 13 **Schlüsselprojekte**
- 2021 **Zuwendungsbescheid Fördermittel für Planung**
  - max. 75 % Förderung



## Maßnahmen

-  Radschnellweg
-  Radverkehrsnetz
-  Fahrradparkhaus/ Radstation
-  Bike&Ride

## Bestandsradwegenetz

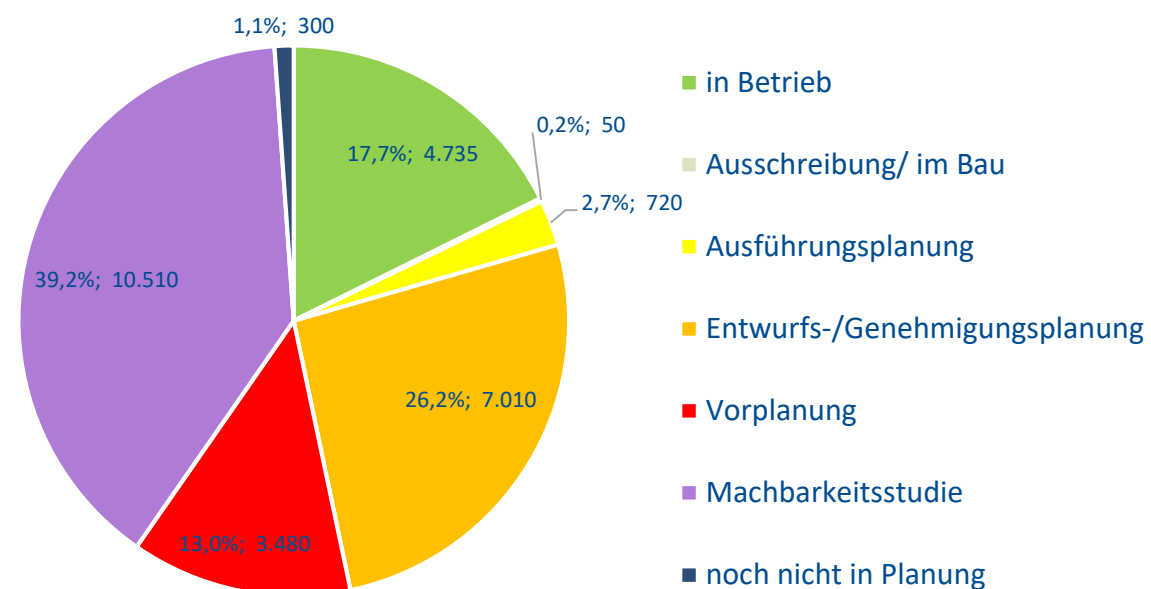
-  Radverkehrsnetz/ Ergänzung
-  Uferweg/ Ergänzung
-  grünes Netz (Fernradweg)
-  Fähre
-  Straßennetz
-  Ortseilgrenze
-  Stadtgrenze

# Umsetzungsstand Radschnellwegekonzzept

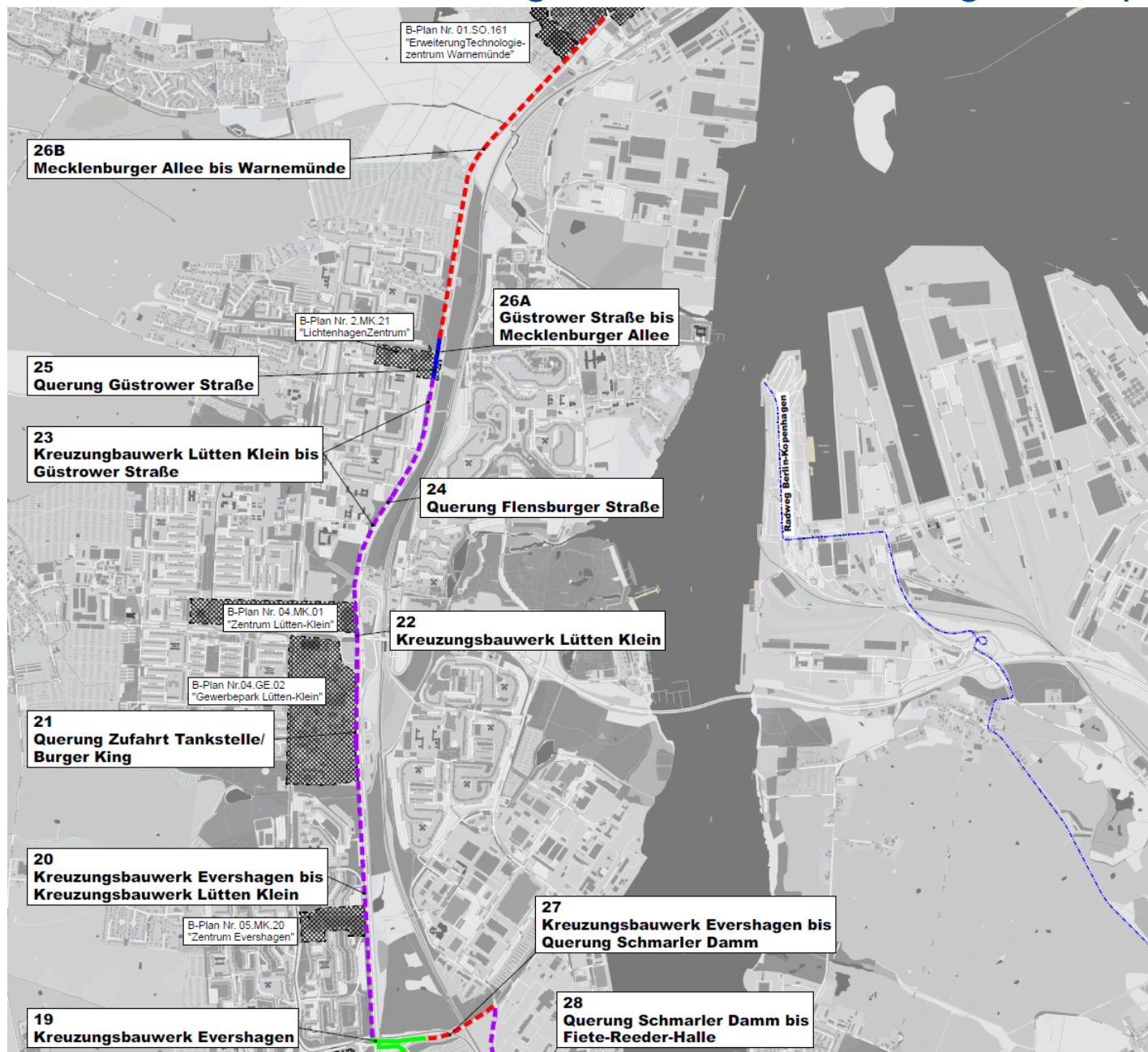
Umsetzungsstatus	Radschnellwegenetz	
	m	Anteil
in Betrieb	4.735	17,7%
Ausschreibung/ im Bau	50	0,2%
Ausführungsplanung	720	2,7%
Entwurfs-/Genehmigungsplanung	7.010	26,2%
Vorplanung	3.480	13,0%
Machbarkeitsstudie	10.510	39,2%
noch nicht in Planung	300	1,1%
	<b>26.805</b>	

## Umsetzungsstand

Anteil am Radschnellwegenetz  
[Prozent und Meter]



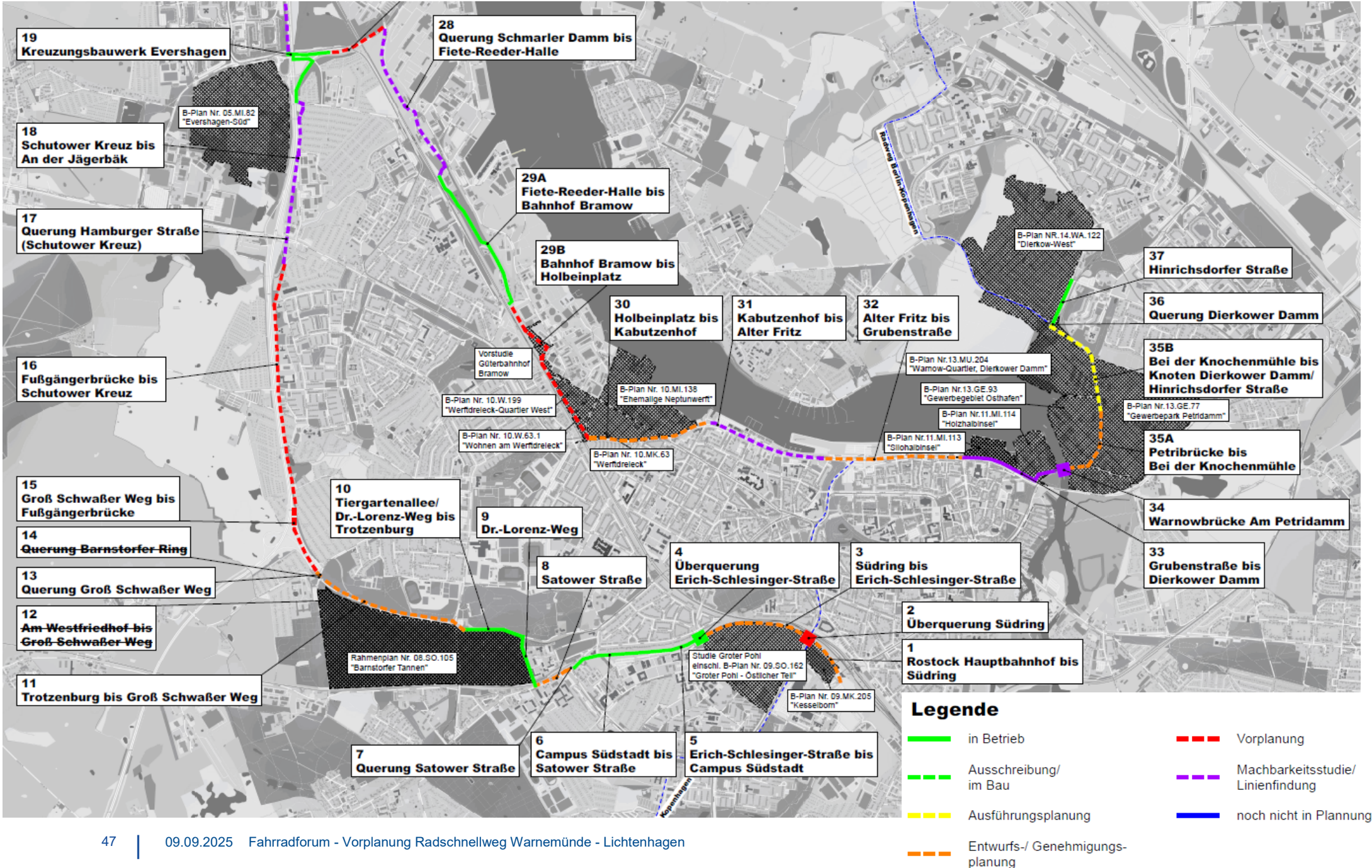
# Umsetzungsstand Radschnellwegkonzept



## Legende

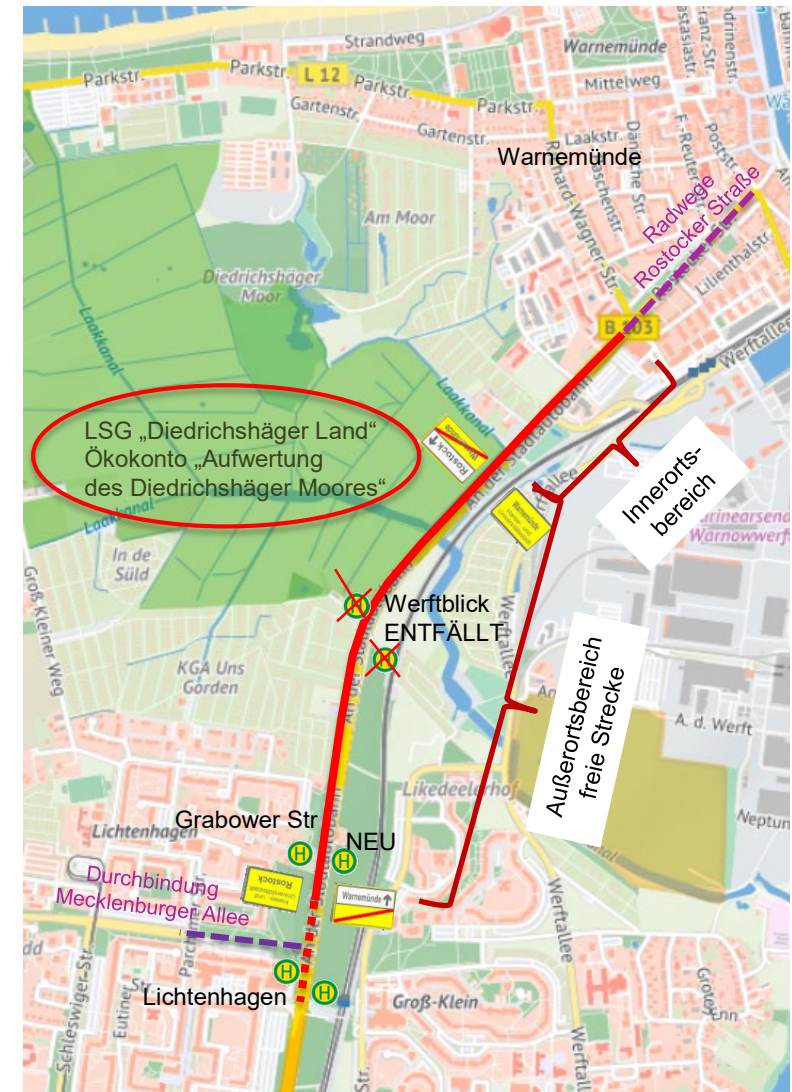
- |   |                                     |   |                                      |
|---|-------------------------------------|---|--------------------------------------|
|  | in Betrieb                          |  | Vorplanung                           |
|  | Ausschreibung/<br>im Bau            |  | Machbarkeitsstudie/<br>Linienfindung |
|  | Ausführungsplanung                  |  | noch nicht in Planung                |
|  | Entwurfs-/ Genehmigungs-<br>planung |   |                                      |

# Umsetzungsstand Radschnellwegekonzept



# Planungsraum Radschnellweg Warnemünde - Lichtenhagen

- Von Richard-Wagner-Straße/ Rostocker Straße bis nördlich der zukünftigen Durchbindung Mecklenburger Allee an die B103
- Innerortsbereich
- Außerortsbereich
- Konfliktfläche: LSG Diedrichshäger Land und Ökokonto „Aufwertung des Diedrichshäger Moores“
- Berücksichtigung Belange des Brandschutz- und Rettungsamtes





# Zielgruppe

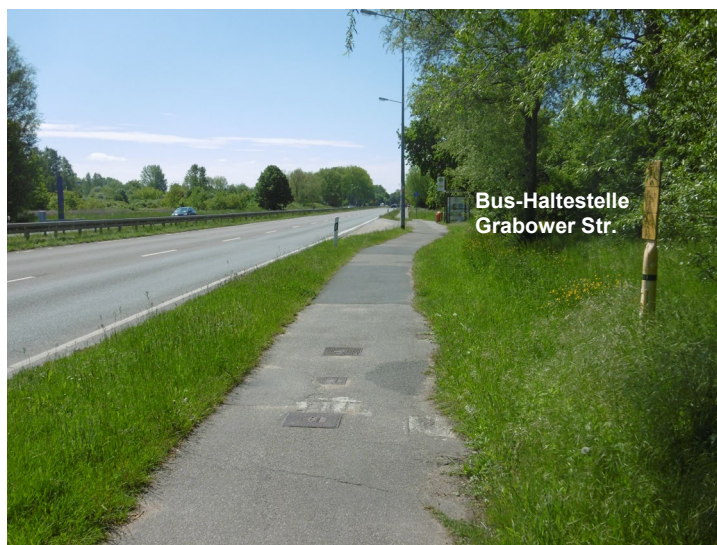
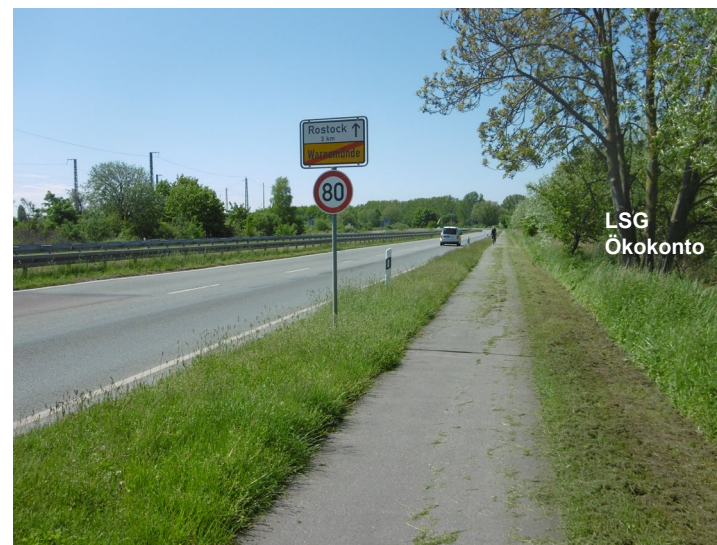
- ✓ Attraktive und sichere Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten
  - ✓ Warnemünde als Arbeitgeberstandort stärken (TZW, Marine, maritimer Gewerbestandort Werftbecken, Hochschule, Hotellerie, Gastronomie) - Alltagsverkehr
  - ✓ Lokalen und überregionalen Tourismus stärken - Freizeitverkehr

## aktuelle Verkehrssituation/Rahmenbedingungen

- ✗ nicht regelkonform – Breite
- ✗ nicht verkehrssicher – Trennung/Geschwindigkeit zu Kfz
- ✗ nicht förderfähig – Sanierung
- ✗ nicht die Zielstellung – Auftrag MOPZ

→ Handlungsdruck

# Bestandssituation



## Verkehrszahlen Radverkehr

### Radverkehr Bestand (2 Zählungen, 2022 und 2024)

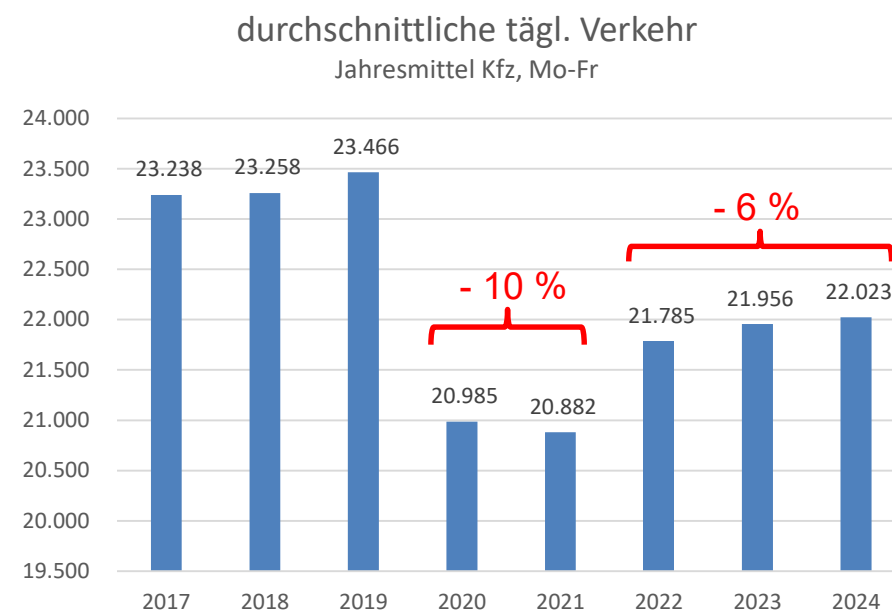
- rund 1.050 Radfahrer/pro Tag beide Richtungen (werktags, Jahresdurchschnitt)
- rund 1.350 Radfahrer/pro Tag beide Richtungen (werktags, Sommermonate)
- Spitzenwerte von rund 1.800 Radfahrer/pro Tag beide Richtungen

### Radverkehr Prognose (Potenzialanalyse Radschnellwegekonzept, PTV)

- rund 2.250-3.150 Radfahrer/pro Tag beide Richtungen (werktags)
- Prämisse: Radschnellwegenetz ist vollständig umgesetzt und somit insgesamt verkehrswirksam

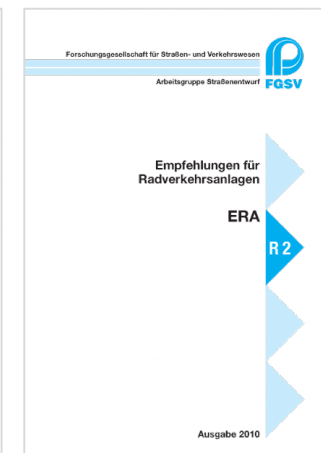
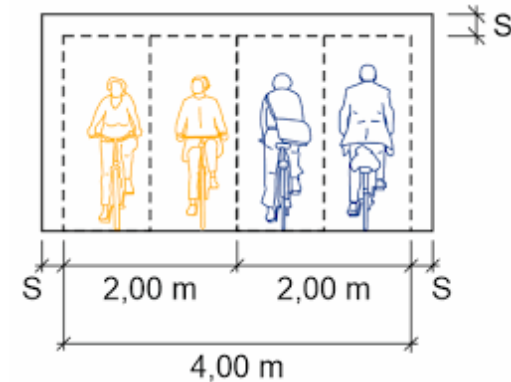
## Verkehrszahlen Kfz

### Dauerzählstelle B103 Lichtenhagen

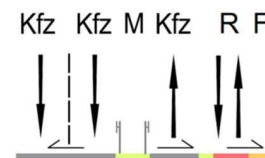
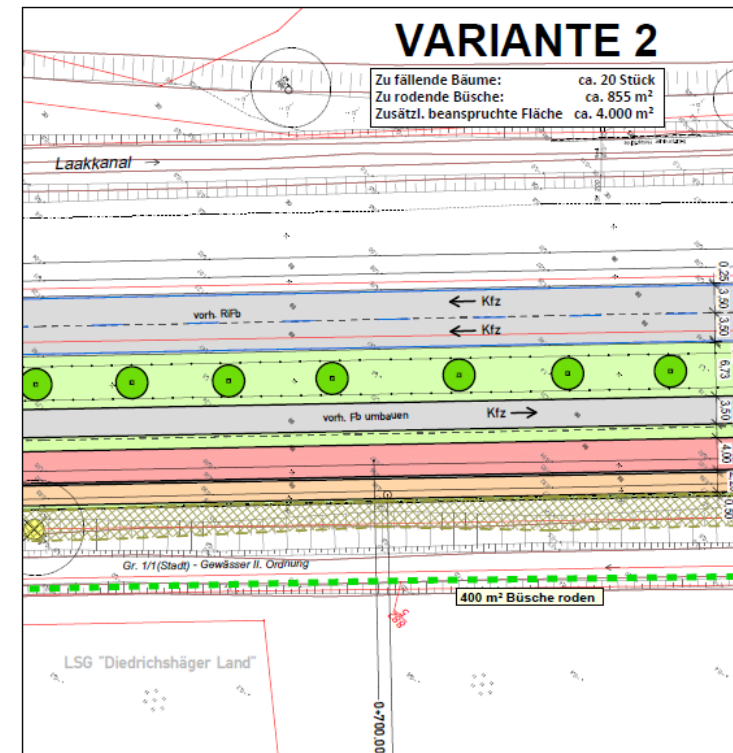
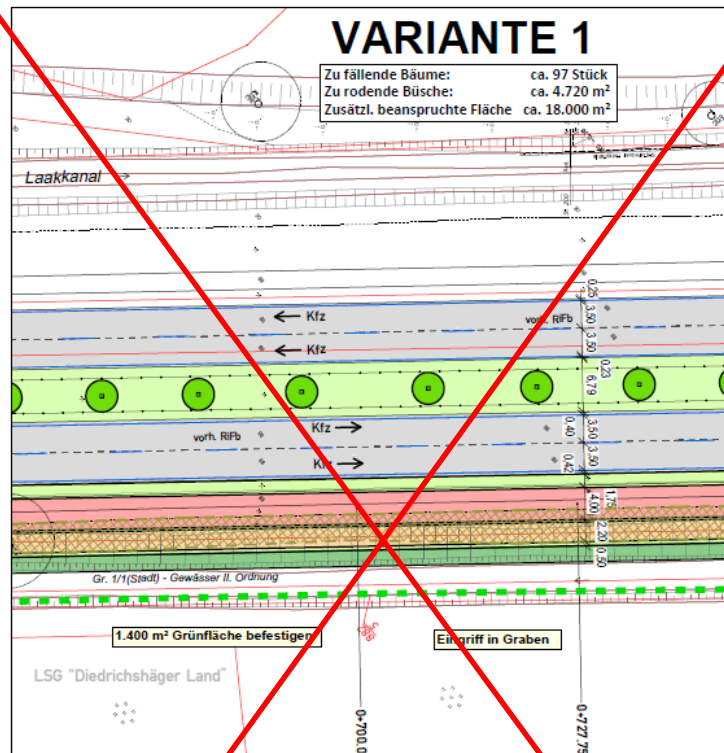


# Qualitätsanforderungen an RSW

- Möglichst direkte und umwegfreie Verbindung von Zielen
- Durchschnittliche Entwurfsgeschwindigkeit  $\geq 20$  km/h (inkl. Zeitverluste an Knoten)
- Trassierung so, dass Geschwindigkeiten  $\geq 30$  km/h sicher möglich sind
- Mindestkurvenradien, Längsneigung, Anhalteweg, Sicht
- **Breite  $\geq 4,00$  m im Zweirichtungsverkehr**
- Wenig Beeinträchtigungen durch Schnittstellen mit Kfz-Verkehr
- **Separation vom Fußverkehr**
- Hohe Belagsqualität (z.B. Asphalt)
- **Beleuchtung**
- **Winterdienst**



# Variantenuntersuchung (stark vereinfacht)



Anbau des Rad/Gehweges an die  
vorh. Richtungsfahrbahn hinter  
Bankett

Aufrechterhaltung Mittelstreifen

>> Eingriff ins LSG und Ökokonto!!!

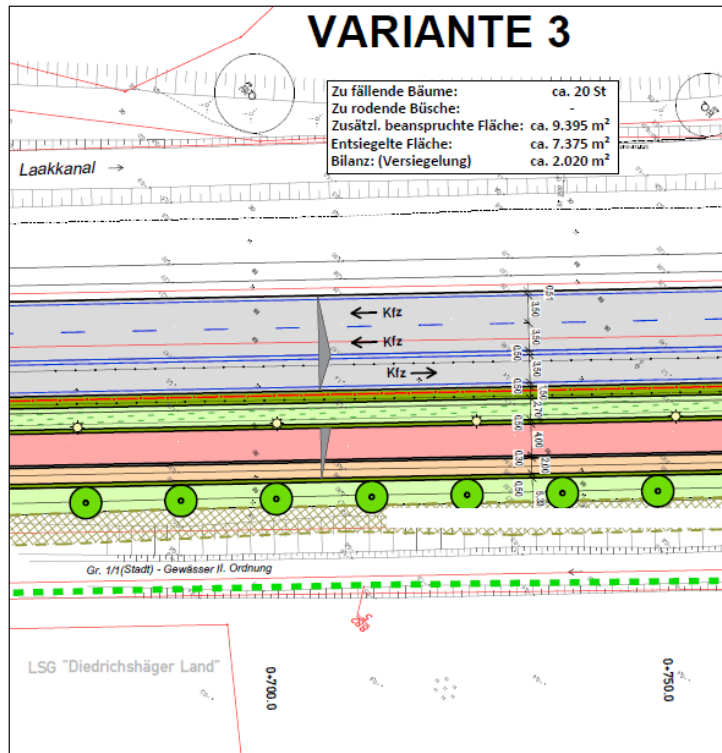
Rückbau des westlichen Fahrstreifens  
der B103

Neubau des Rad/Gehweges hinter  
Bankett

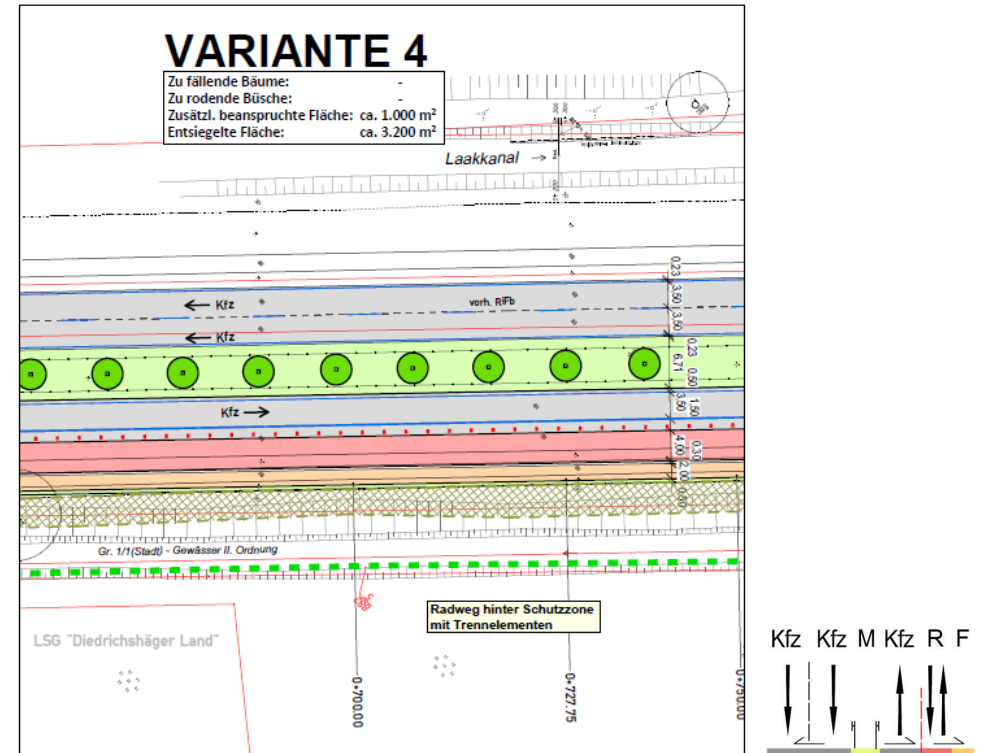
Aufrechterhaltung Mittelstreifen

>> problematisch für Rettung > Ablehnung

# Variantenuntersuchung (stark vereinfacht)



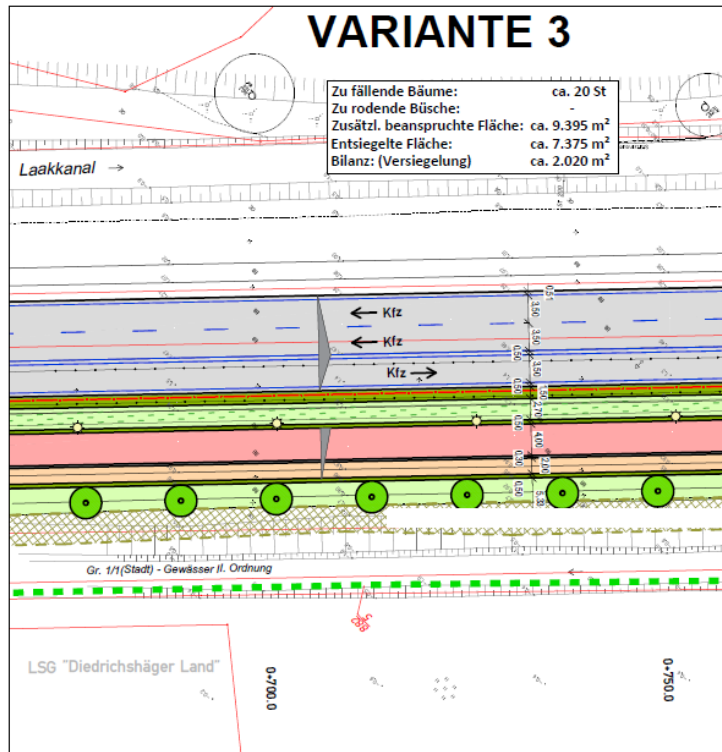
Entfall des Mittelstreifens  
2+1 Querschnitt  
RSW abgerückt von Fahrbahn  
Entwicklung Baumreihe zum LSG hin



Umbau des westlichen Fahrstreifens  
der B103 zum Radweg hinter  
Schutzzone mit Trennelement  
Neubau des Gehweges

>> problematisch für Rettung > Ablehnung

# Vorzugsvariante



Entfall des Mittelstreifens

2+1 Querschnitt (Außerortsbereich)

RSW/Gehweg abgerückt von  
Fahrbahn

Entwicklung Baumreihe zum LSG hin

## Zwei Varianten in der Innerortslage untersucht

- nur ein Fahrstreifen in Richtung Lichtenhagen
- zwei Fahrstreifen in Richtung Lichtenhagen (wie Bestand)

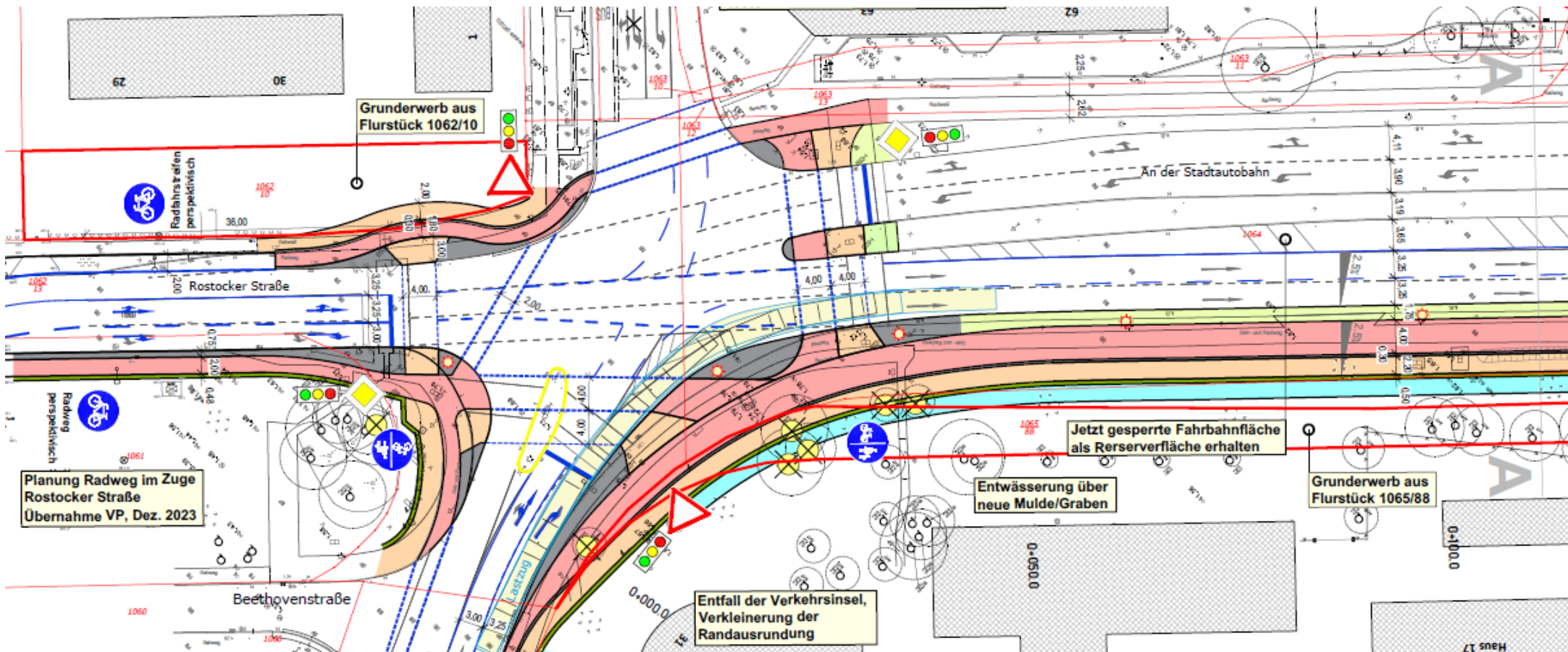
## Externe Gutachten dazu

- Leistungsfähigkeitsuntersuchung inkl. dynamischer Verkehrsflusssimulation
  - Prognosefall mit zukünftiger Zunahme des Verkehrs
  - Leistungsfähigkeit wichtig sowohl im Sommer als auch Nebensaison
- Verkehrssicherheitsaudit

## Vorzugsvariante

### Knoten R.-Wagner-Str./ Rostocker Straße

- Spuraufteilung bleibt wie Bestand
- Kompaktere Knotenpunktgestaltung
- RSW/Gehweg wird angebaut – Eingriff Grün und geringer Grunderwerb



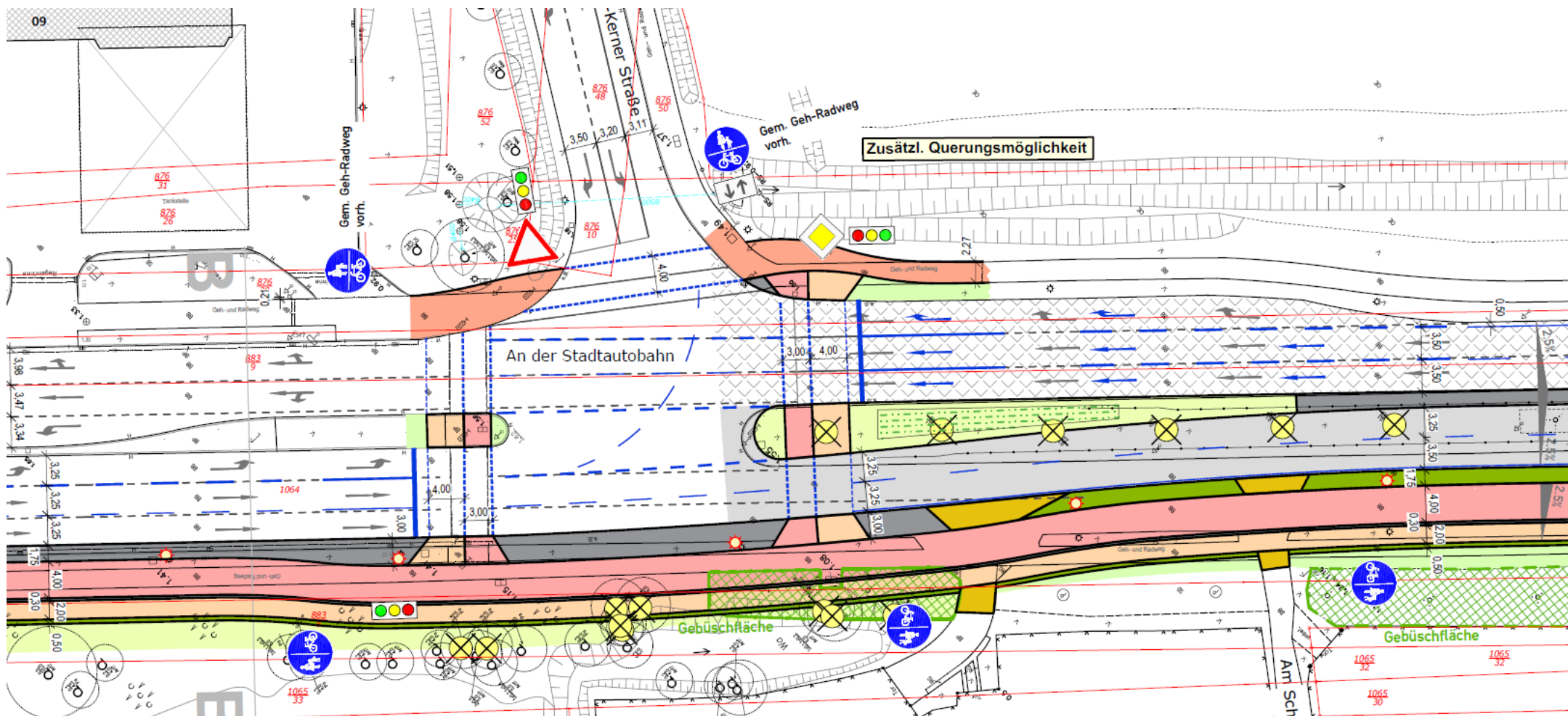




## Vorzugsvariante

### Knoten K.-F.-Kerner-Str./ B103

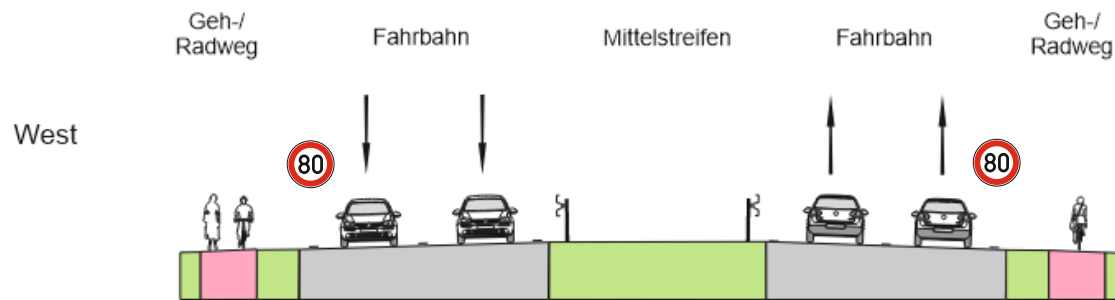
- Spuraufteilung bleibt wie Bestand
- Entfall südliche Mittelstreifen
- RSW/Gehweg wird angebaut – Eingriff Grün



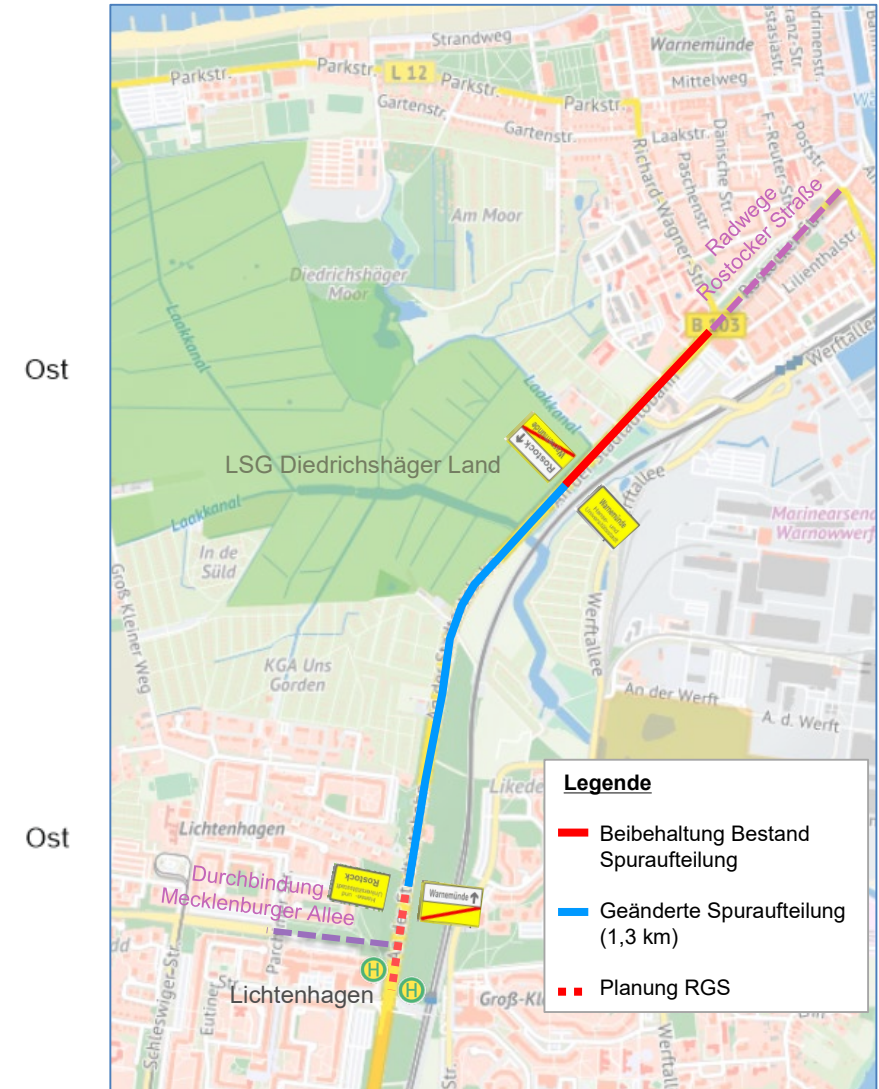
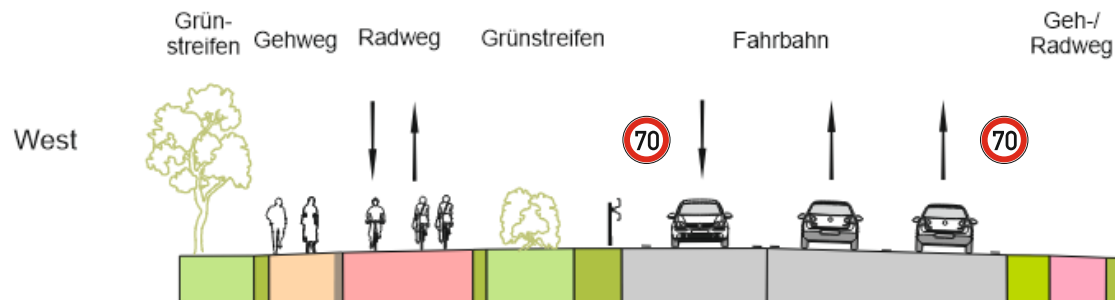
## Geänderte Spuraufteilung

(Blickrichtung Nord)

### Querschnitt Bestand

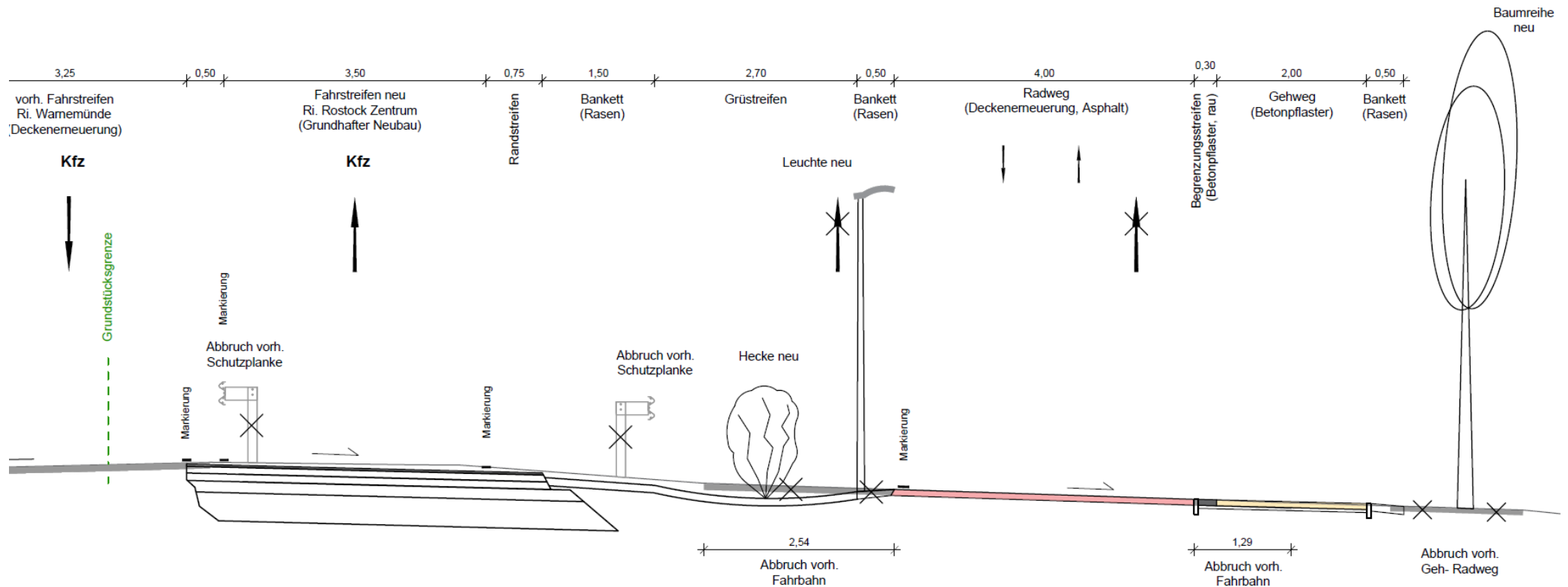


### Querschnitt Vorzugsvariante



## Querschnitt außerorts (Detail) (Blickrichtung Süd)

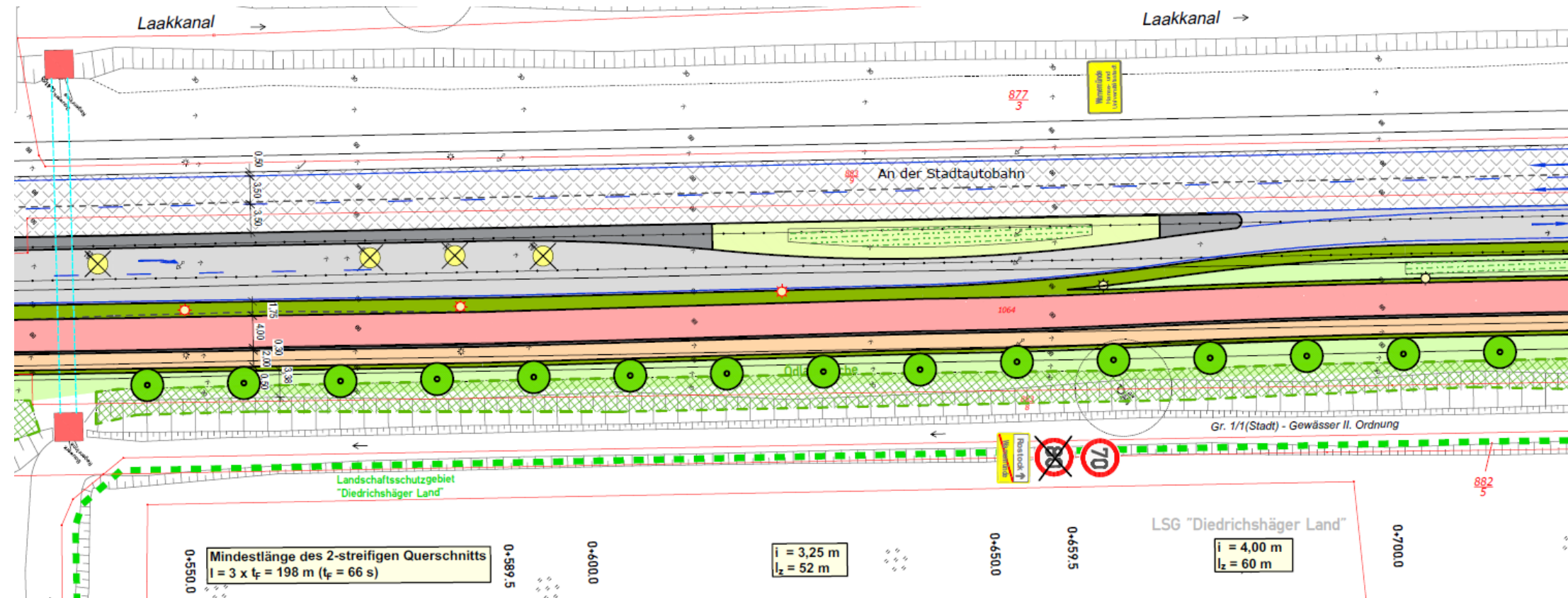
Querschnitt C - C  
0+800



## Vorzugsvariante

### Ortsausgang/-eingang Warnemünde

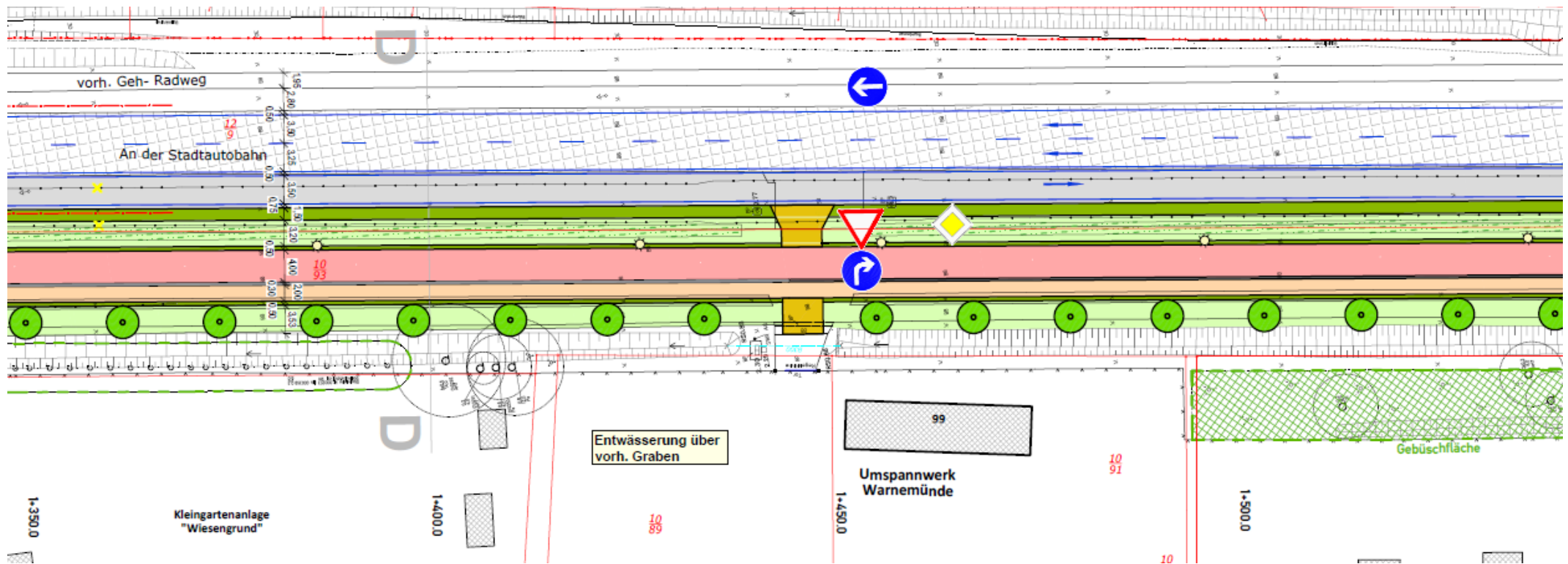
- Fahrstreifenreduzierung in südl. Richtung
  - 2 Fahrstreifen nach Warnemünde
  - 1 Fahrstreifen nach Lichtenhagen
- Breiter Grünstreifen trennt RSW/Gehweg und Fahrbahn + Heckenpflanzung
- 70 km/h außerorts



## Vorzugsvariante

### Freie Strecke B103 zw. Wmd und Lhg

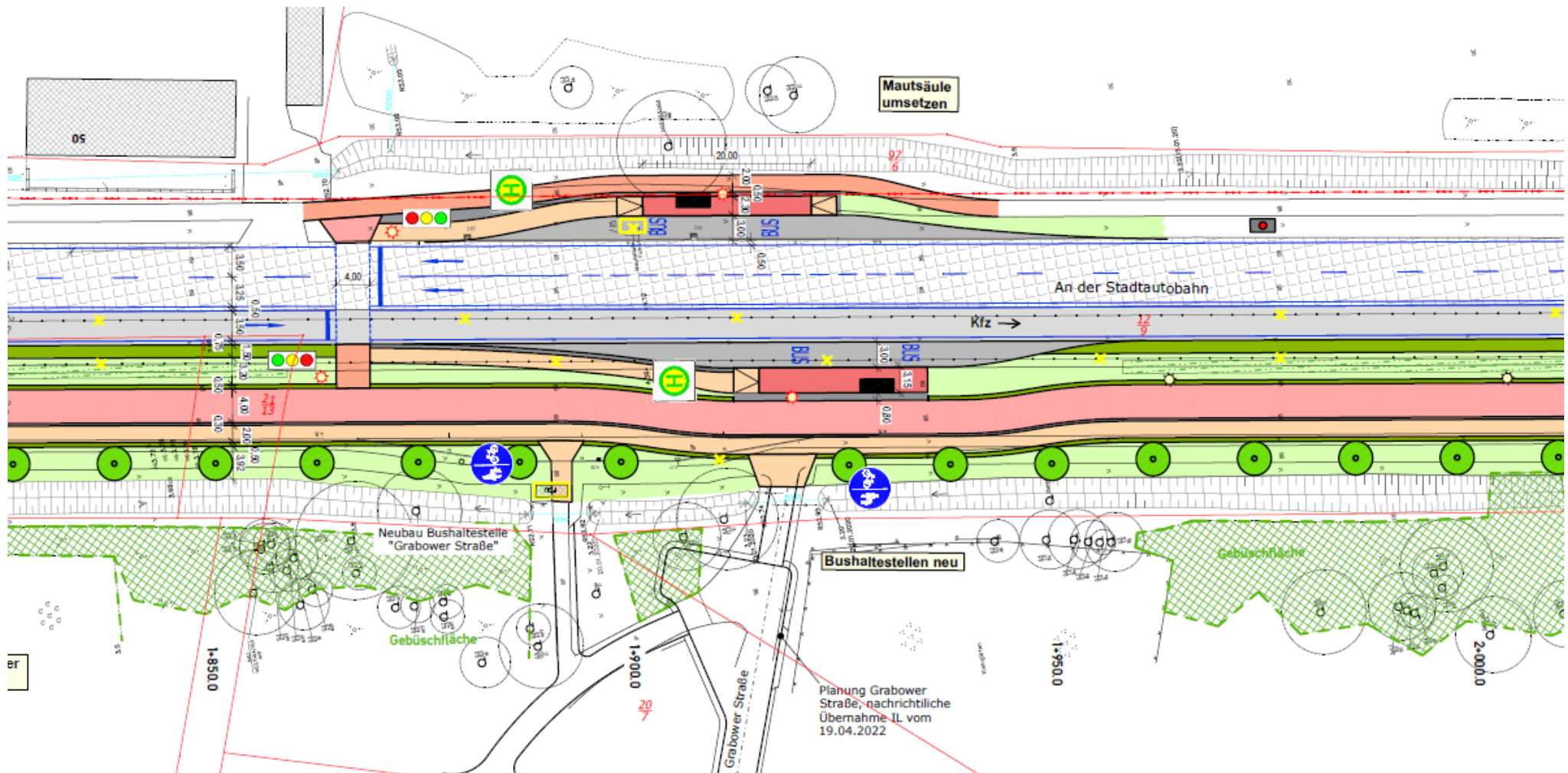
- Fahrstreifenreduzierung in südl. Richtung
  - 2 Fahrstreifen nach Warnemünde
  - 1 Fahrstreifen nach Lichtenhagen
- Breiter Grünstreifen trennt RSW/Gehweg und Fahrbahn + Heckenpflanzung



## Vorzugsvariante

### Bushaltestelle Grabower Straße

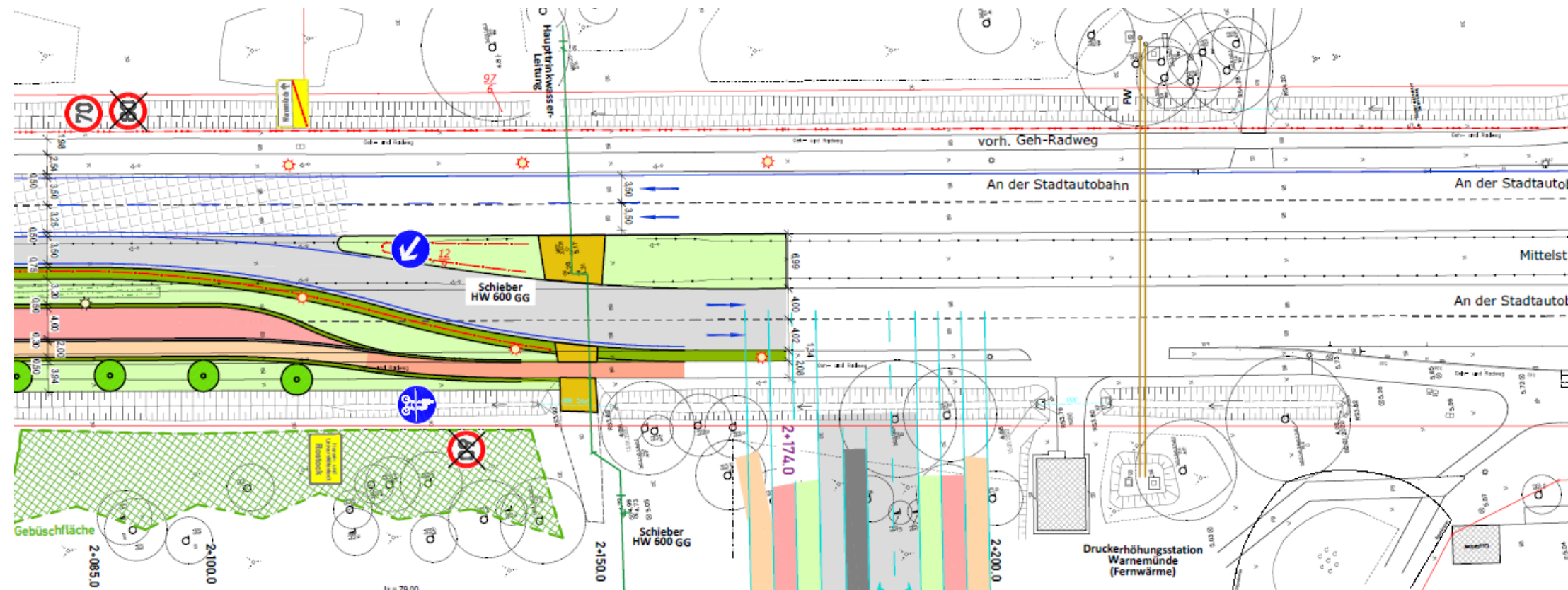
- Neu: beidseitige Bedienung möglich
  - Erhöhung ÖPNV-Erschließungsqualität für nördl. Lichtenhagen
  - Erreichbarkeit durch Bedarfsampel



## Vorzugsvariante

### Ortseingang Lichtenhagen

- Übergang in den Bestand
- Zukünftige Anschlussplanung durch RGS mit der Durchbindung Mecklenburger Allee an B103, um RSW fortzuführen



Ungefähre Lage der zukünftigen  
Anbindung der Mecklenburger Allee an die B103



## Visualisierung

An der Stadtautobahn zwischen R.-Wagner-  
Straße und F.-Barnewitz-Straße, Warnemünde  
Blickrichtung Süden



BESTAND - Vogelperspektive



PLANUNG - Vogelperspektive

## Visualisierung

**B103, Strecke zwischen Warnemünde und Lichtenhagen; Höhe Ortsausgang**  
Blickrichtung Süden



BESTAND - Vogelperspektive



PLANUNG - Vogelperspektive

# Verkehrsuntersuchung

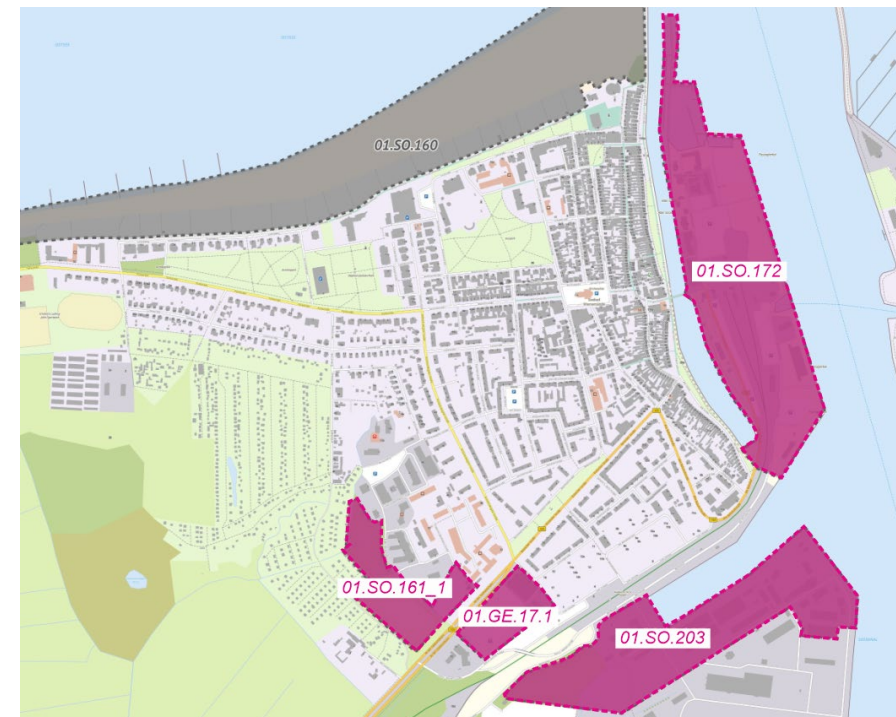
## Zielstellung: Leistungsfähigkeitsnachweis der Vorzugsvariante

- Bestandsanalyse
  - Definition werktags und Sommer
- Prognosefaktor
- Verkehrserzeugung
  - Städtebauliche Entwicklung ungewiss
- Leistungsfähigkeit nach HBS
- Simulation



# Getroffene Annahmen

- Grundlage: Verkehrsdaten aus Dauerzählstellen (2008-2019) sowie Knotenpunktzählungen
- Werktags  $\leftrightarrow$  Sommer
  - Werktags
  - Sommer +14 % (Jun-Aug)
- Zwischenzustand
  - Nur B-Plan Werftbecken, Rostocker Straße und RSW
- Endzustand
  - Entwicklung aller B-Plan-Gebiete und RSW
- Prognosefaktor: 2 %
- keine Durchbindung Mecklenburger Allee angesetzt (Sicherheit)



# Variantenvergleiche Simulation

	Prognoseplanfall 1 Werktags				Prognoseplanfall 1 Sommer			
	Zwischenzustand		Endzustand		Zwischenzustand		Endzustand	
	QSV		QSV		QSV		QSV	
	HR (B103)	NR	HR (B103)	NR	HR (B103)	NR	HR (B103)	NR
<b>LSA 501 "B103 / Richard- Wagner-Straße"</b>	von	von	von	von	von	von	von	von
	A	C	A	C	B	D	B	C
	bis	bis	bis	bis	bis	bis	bis	bis
	D	D	C	D	D	E	C	D
<b>LSA 500 "B103 / F.- Barnewitz-Straße"</b>	von	von	von	von	von	von	von	von
	A	B	A	B	A	B	A	B
	bis	bis	bis	bis	bis	bis	bis	bis
	D	D	D	D	D	D	D	D
<b>LSA 510 "B103 / K.-F.- Kerner-Straße"</b>	von		von		von		von	
	A	C	A	D	A	C	A	C
	bis		bis		bis		bis	
	B		B		B		C	D
<b>LSA 405 "B103 / Güstrower Straße"</b>	von	von	von	von	von	von	von	von
	A	A	A	A	A	A	A	A
	bis	bis	bis	bis	bis	bis	bis	bis
	B	C	B	C	B	C	B	C

# Auszug Simulation



# Kosten

## Planungs- und weitere Baunebenkosten

	Kosten	Förderung	Eigenanteil HRO
Entwurfs- und Ausführungsplanung (LPH 3-6)	240 T €	175 T €	65 T €
Bauoberleitung (LPH 8)	55 T €	41 T €	14 T €
Bauüberwachung	130 T €	97 T €	33 T €
<b><u>Gesamt</u></b>	<b><u>425 T €</u></b>	<b><u>313 T €</u></b>	<b><u>112 T €</u></b>

## Baukosten inkl. Deckenerneuerung der Bestandsfahrstreifen (0,6 Mio. €)

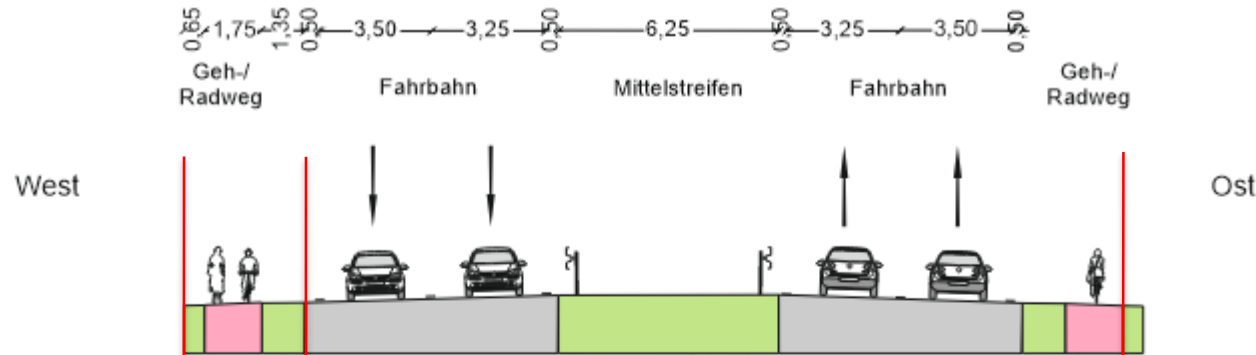
<b>Netto</b>	<b>3,8 Mio. €</b>		
MwSt	0,7 Mio. €		
<b><u>Brutto</u></b>	<b><u>4,5 Mio. €</u></b>	<b><u>1,9 Mio. €</u></b>	<b><u>2,6 Mio. €</u></b>

## Weiteres Vorgehen

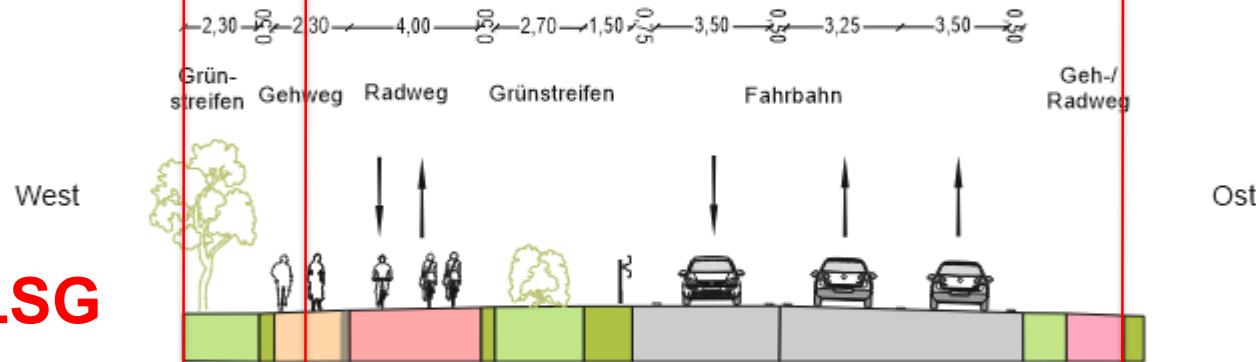
- Planung bisher nur bis Vorplanung (LPH 2) beauftragt und abgeschlossen
- Stellungnahme zum Antrag 2025/AN/0917, Thoralf Sens (SPD-Fraktion)
- **Bürgerschaftsbeschluss – Ergebnis offen**
- *3. Quartal 2025: **Informationsvorlage** Bürgerschaft*
- *2025/2026: **EU-weite Ausschreibung** für weitere Planungsphasen (LPH 3-6)*
  - *Zuwendungsbescheid für Fördermittel liegt bereits vor*
  - *Vergabeausschuss + Bürgerschaft*
- *2026 bis 2029: Entwurfs- und Ausführungsplanung (LPH 3-6)*
  - ***Planfeststellung** > Baurecht*
  - *Parallel 2028: Fördermittelantrag für Baukosten*
- *2029 bis 2031: Bau*



## Querschnitt Bestand

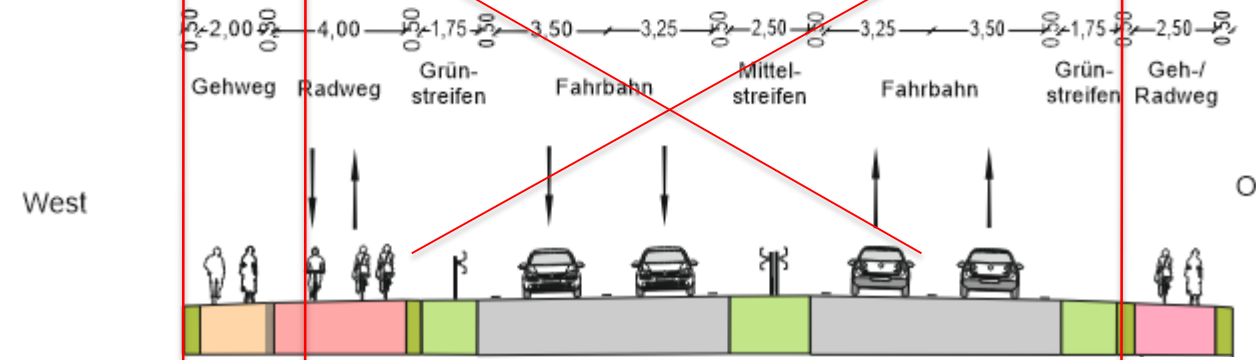


## Querschnitt Vorzugsvariante



**LSG**

## Querschnitt RAL RQ 21



# Querschnittsvergleich

zusätzliche Variante aus Diskussion  
Infoveranstaltung Bürgerschaft  
(Blickrichtung Nord)

- Vorzugsvariante = RAL RQ 11,5+ EKL 2
- RQ 21 mit RSW nicht umsetzbar
  - Wirtschaftlichkeit
  - Sparsamkeit
  - Nachhaltigkeit/Klimarelevanz
  - Bodenschutz (Moorböden)
  - ÖPNV – Haltestellen
  - setzungsempfindliche Böden
  - Bebauung

Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b>		
<b>Thoralf Sens (für die Fraktion der SPD)</b> <b>Radschnellweg Warnemünde-Lichtenhagen</b>		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
22.07.2025	Bau- und Liegenschaftsausschuss	Empfehlung
23.07.2025	Bürgerschaft	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, die Planungen zum Radschnellweg Warnemünde-Lichtenhagen so fortzusetzen, dass keine der bisher existierenden Fahrstreifen des Autoverkehrs für den Rad-/Fußgängerverkehr umgebaut bzw. umgewidmet werden muss. **Mögliche Eingriffe ins Landschaftsschutzgebiete und Ökokonten sollen so gering wie möglich ausfallen.** Wo diese nötig sind, sollen möglichst in unmittelbarer Nähe Ausgleichsmaßnahmen ergriffen werden.

→ **nicht  
rechtskonform**

## Sachverhalt:

Im vorgestellten Sachstand der Vorplanung zum Radschnellweg Warnemünde-Lichtenhagen wurden unterschiedliche Varianten untersucht. In der Vorzugsvariante soll aus den bisherigen zwei Autofahrestreifen von Warnemünde nach Lichtenhagen ein Fahrestreifen werden und der andere für den Radverkehr umgewandelt werden. **Diese Variante birgt ein erhebliches Risiko, dass es zu einem Rückstau des Autoverkehrs** zwischen Lichtenhagen und Warnemünde kommt, insbesondere am Wochenende, in den Ferien und nach Großveranstaltungen. Um eine zügige Abreise mit dem Autoverkehr von Warnemünde zu gewährleisten sind zwei Fahrestreifen weiterhin notwendig. Die Möglichkeit, mit dem Fahrrad von und nach Warnemünde zu gelangen, müssen ausgebaut werden, ohne dass sich Rad- und Autoverkehr gegenseitig Räume nehmen.

**→ die Verkehrsuntersuchung hat nachgewiesen, dass es aufgrund der Spureinziehung zu keinem Rückstau in die Ortslage Warnemünde kommt**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

## **HRO**

Tiefbauamt  
Rostock

Claudia Grundmann  
Michael Loba

## **RAMBOLL**

Smart Mobility  
Berlin

Torsten Perner  
Tina Kunz

## **WASTRA Plan**

Sven Markmann

## **BERNARD**

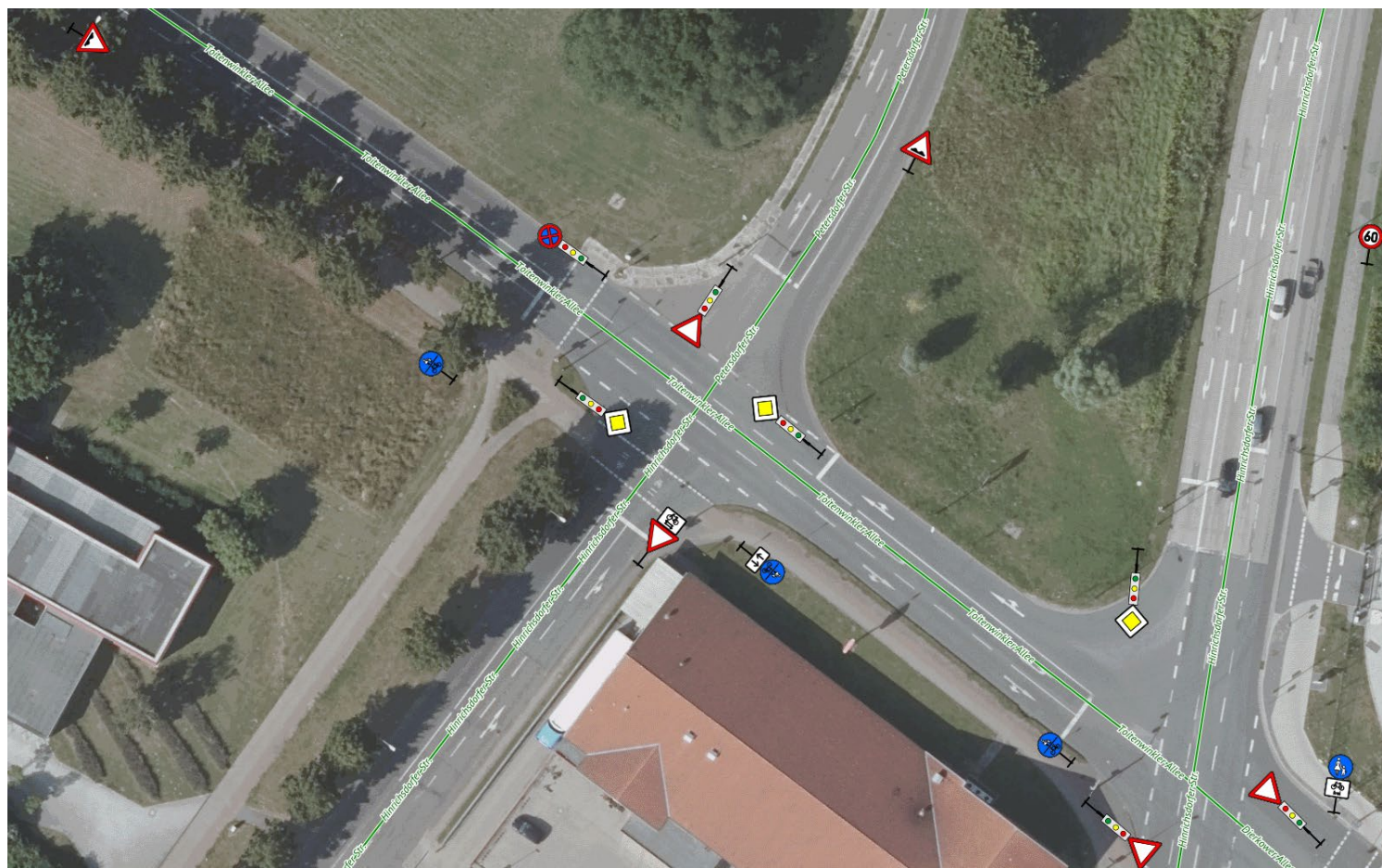
Verkehrstechnik  
Rostock/Bremen

Hendrik Pierer  
Jan Heimann

## 7. Bürgeranregungen / Sonstiges

Hr. Borbe: Problem schlechte Fahrradbindung an der Kreuzung Petersdorfer Str./Toitenwinkler Allee/Hinrichsdorfer Str.

Bitte um Vorschläge zur Verbesserung





## 7. Bürgeranregungen / Sonstiges

Hr. Axmann:

### 1. ACE-Initiative "Easy Going – Schulweg Index 2025" (<https://www.ace-clubinitiative.de/>)

Nach bisher 2 erfolgten Aktionsterminen in Rostock ist ein weiterer im Juli (Ort und genauer Tag stehen jetzt fest) vorgesehen, an welchem Akteure von weiteren Institutionen, die an Verkehrssicherheit interessiert sind, teilnehmen können.

### 2. Denkmal Rundfahrt zum Tag des offenen Denkmals am 14.09.2025

In Lichtenhagen und Evershagen finden wieder Zeitzeugen-Stadtteilrundgänge statt, zudem wird erstmals eine Denkmal-Rundfahrt durch mehrere Rostocker Stadtteile mit einem historischen Bus erfolgen.

Vielleicht mag eine Fahrradgruppe (wie zuletzt 2017) wieder eine Denkmaltour durchführen?

Kontakt: [ace@evershagen.de](mailto:ace@evershagen.de)



## 7. Bürgeranregungen / Sonstiges

Hr. Weirich per Mail:

Parkstraße (Hansaviertel) zw. Tiergartenallee und Dethardingstraße in Fahrtrichtung Innenstadt:

- Pkw-Stellplätze unmittelbar neben dem benutzungspflichtigen Radfahrstreifen
- Radfahrenden dort unmöglich (Seitenabstand von ca. 1 m zu parkenden Autos)
- Geöffnete Autotüren versperren den Radweg
- Straße verläuft bergab → Radfahrenden meist schnell unterwegs
- Entfernung der Pkw-Stellplätze politisch ist der Wunsch: Radfahrstreifen entfernt oder zumindest die Benutzungspflicht aufheben, damit Radfahrende sicher auf der Straße außerhalb der Dooring-Zone fahren können
- Natürlich wäre es schön, wenn gleichzeitig die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h abgesenkt werden könnte.



## 7. Bürgeranregungen / Sonstiges

Fr. Voigt per Mail:

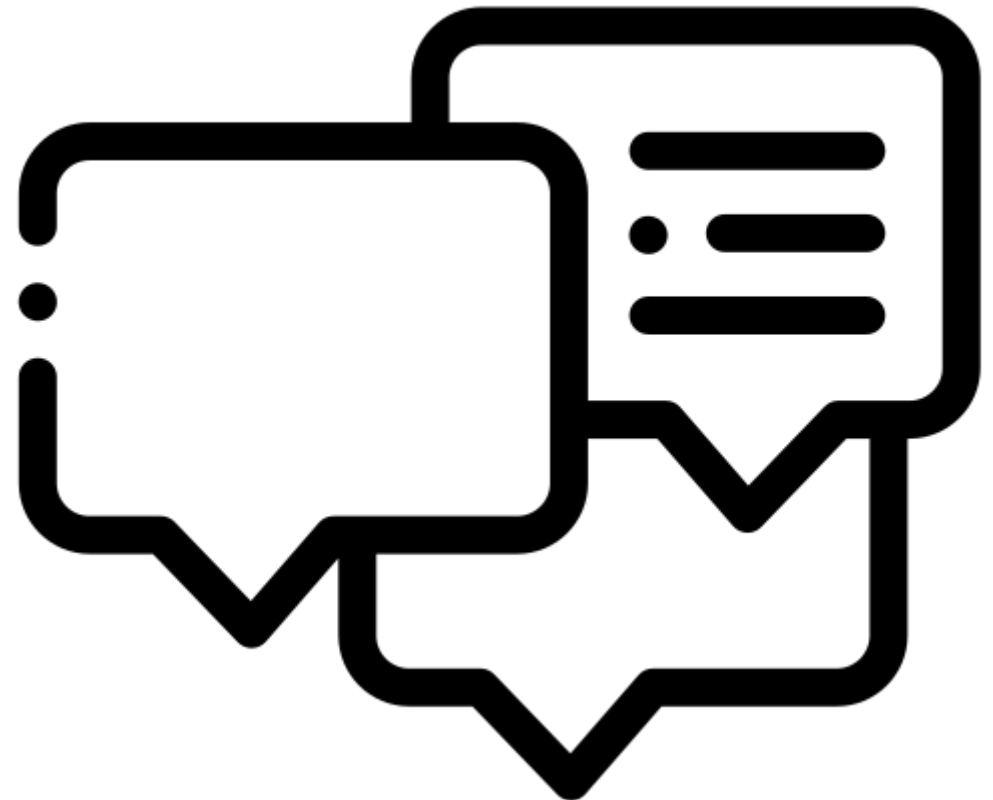
Radfernweg Berlin –Kopenhagen: Krummendorfer Str.

In Toitenwinkel Dorf wurden im April **Fahrbahnschwellen zur Verkehrsberuhigung** auf die Straße montiert. Diese reichen **von Bordsteinkante zu Bordsteinkante**. Da es sich hier um den **Radfernweg Berlin-Kopenhagen** handelt finde ich es nicht angebracht, Fahrradfahrer über diese Schwellen springen zu lassen. Es könnte ein Element aus der Schwelle entfernt und damit die **Schwelle eingekürzt** werden, so dass Radfahrer daran vorbeifahren. Ich bitte darum, diese Möglichkeit zu prüfen und dort eine fahrradfreundliche Lösung zu finden.

*redaktioneller Hinweis: Es handelt sich bei der Örtlichkeit um einen verkehrsberuhigten Bereich (VZ 325).*

## 7. Bürgeranregungen / Sonstiges

Fragen oder Anregung für das nächste Fahrradforum am 16.10.2025 senden Sie bitte **bis zum 02.10.2025** an [marius.nath@rostock.de](mailto:marius.nath@rostock.de)



**Vielen Dank und  
einen schönen  
Sommer!**



Hanse- und Universitätsstadt  
**ROSTOCK**