



Radverkehrsbericht der Hansestadt Rostock 2008/9



GLIEDERUNG

1	VORWORT UND EINLEITUNG	3
2	STAND DER ZIELERREICHUNG RADVERKEHRSFÖRDERPROGRAMM	5
2.1	RADVERKEHRSAUFKOMMEN UND NUTZERBEFRAGUNGEN	5
2.2	VERKEHRSSICHERHEIT UND UNFALLVERMEIDUNG	7
2.3	INFRASTRUKTUREN – STRECKE	10
2.4	INFRASTRUKTUREN – PARKEN UND WEGWEISUNG	12
2.5	SERVICE – STRAßENREINIGUNG UND WINTERDIENST	13
2.6	ÖFFENTLICHKEITSARBEIT /MARKETING / FAHRRADTOURISMUS / DIEBSTAHLPRÄVENTION.....	14
2.7	STRUKTUREN (FAHRRADFORUM, VERWALTUNGSSTRUKTUREN, PERSONAL)	19
3	ZUSAMMENFASSUNG DER ZIELERREICHUNG	21
4	ANLAGEN	22

Der Bericht wurde erarbeitet durch die

Geschäftsstelle des Rostocker Fahrradforums (in 2009):

Amt für Umweltschutz

unter Mitwirkung von:

- Tief- und Hafenbauamt
- Stadtamt
- Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung
- Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde
- Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH
- Polizeiinspektion Rostock
- ADFC Regionalverband Rostock e.V.

Fotos: Amt für Umweltschutz (soweit nicht andere Quellen angegeben)

Redaktionsschluss: 9.6.2010

1 Vorwort und Einleitung

*Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Rostockerinnen und Rostocker,*

als Senator bin ich für die Bereiche Bau und Umwelt in der Hansestadt Rostock zuständig. Der Radverkehr vereint diese beiden Bereiche auf das Vorzüglichste. Mit vergleichsweise geringen baulichen Investitionen fördern wir ein sehr effizientes Verkehrsmittel, dessen Benutzung der Umwelt nützt und das Klima schützt. Das Fahrrad stellt für mich mehr als nur ein Baustein im städtischen Verkehrssystem dar. Es erlebt derzeit weltweit eine eindrucksvolle Renaissance. Es wird zum Sinnbild für eine nachhaltige urbane Mobilität im 21. Jahrhundert.

In der Hansestadt Rostock ist es gelungen, in nur 10 Jahren den Radverkehrsanteil auf über 20 % zu verdoppeln. Ich denke, das ist beispiellos für Deutschland. Wir wollen diesen erfolgreichen Weg weiter beschreiten bzw. „beradeln“ und werden die Infrastrukturen, den Service und die Öffentlichkeitsarbeit weiter ausbauen. Bereits in diesem Jahr werden wir mit der Neufassung unseres Radverkehrskonzeptes beginnen, um für die Zukunft die richtigen Weichen stellen zu können.

Holger Matthäus
Senator für Bau und Umwelt



*Sehr geehrte Fahrradinteressierte,
liebe Radlerinnen und Radler,*

Radverkehrsförderung ist für mich aktive Stadtentwicklung. Deshalb freue ich mich auch darüber, dass der Radverkehr im Stadtentwicklungsausschuss häufig auf der Agenda steht und deshalb habe ich auch die Gründung des Rostocker Fahrradforum unterstützt. Das war im Jahr 2006. Seitdem hat sich dieses Forum als Fixpunkt der Rostocker Radverkehrsförderung weiter etabliert.

Die für alle spürbare nun aber auch mit Zahlen belegte Zunahme des Radverkehrs in Rostock führe ich auch darauf zurück, dass die relevanten Akteure aus Stadtverwaltung, Politik Polizei, Verbänden, Universität u..a.. in den letzten Jahren immer besser und zielgerichteter miteinander kooperiert haben. Das Rostocker Fahrradforum steht für diese Kooperation.

Der vorliegende Radverkehrsbericht stellt nicht nur das Erreichte der letzten beiden Jahre dar, er zeigt auch offene Probleme und Handlungsbedarfe auf.

Dr. Steffen Wandschneider
Vors. des Stadtentwicklungsausschusses der Bürgerschaft u. Sprecher des Rostocker Fahrradforum



Entsprechend dem „Programm zur Förderung des Radverkehrs in Rostock“ (Beschluss der Bürgerschaft Nr. 0474/06-A vom 14.6.2006, sog. „Radverkehrsförderprogramm“ oder „20-Punkte-Programm“, kurz RFP) ist durch die Stadtverwaltung jährlich ein Radverkehrsbericht über durchgeführte Maßnahmen und deren Wirkung zu erstellen. Die Federführung für die Erstellung des Berichtes liegt bis zur endgültigen Klärung bei der Geschäftsstelle des Fahrradforums.

Mit dem vorliegenden Radverkehrsbericht soll in dieser Form ein systematischer Ansatz angewandt werden, welcher es ermöglicht,

- den Stand der Zielerreichung des Radverkehrsförderprogramm zu verdeutlichen,
- Trends besser sichtbar zu machen,
- zukünftige Berichte nach gleichem Schema abzuarbeiten.

Der Berichtszeitraum umfasst die Jahre 2008-2009. Zukünftig wird der Turnus der Berichterstattung 2 Jahre betragen.

Der Radverkehrsbericht enthält (unter Bezugnahme auf das Radverkehrsförderprogramm) folgende Schwerpunkte:

- 1. Radverkehrsaufkommen und Nutzerbefragungen**
(Punkte 2 und 19 des RFP)
- 2. Verkehrssicherheit und Unfallvermeidung**
(Punkt 3 des RFP)
- 3. Infrastrukturen – Strecke**
(Baumaßnahmen / Netzverdichtung / Verkehrsorganisation)
(Punkte 4 -8 und 11-12 des RFP)
- 4. Infrastrukturen – Parken und Wegweisung**
(Punkte 9, 13 des RFP)
- 5. Service – Straßenreinigung und Winterdienst**
(Punkte 10 des RFP)

6. Öffentlichkeitsarbeit / Marketing / Fahrradtourismus / Diebstahlprävention
(Punkte 1, 14-17 des RFP)

7. Strukturen
(Fahrradforum, Verwaltungsstrukturen, Personal)
(Punkte 18 und 20 des RFP)

2 Stand der Zielerreichung Radverkehrsförderprogramm

2.1 Radverkehrsaufkommen und Nutzerbefragungen

RFP:

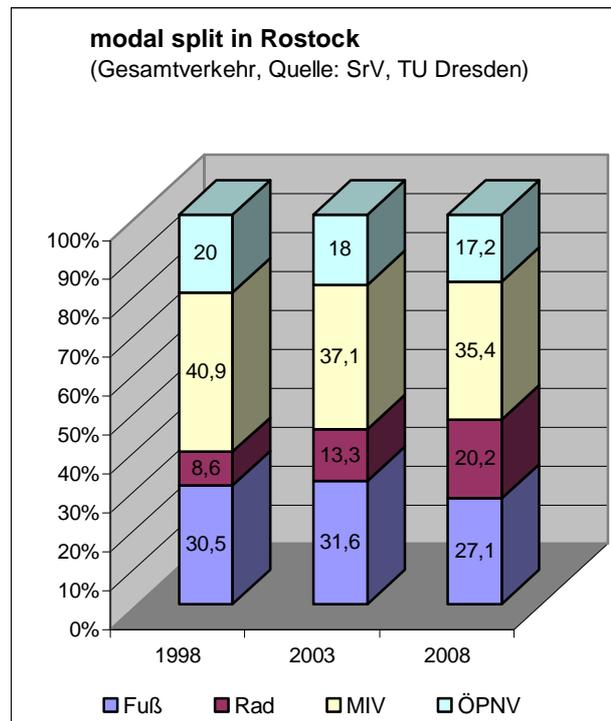
2. Die Anteile der Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Binnenverkehr, also zu Fuß gehen, Rad fahren und Öffentlicher Nahverkehr sollen, insbesondere auch durch Erhöhung des Radverkehrsanteils, weiter gesteigert werden. Langfristig sollen sich die Anteile des Radverkehrs und des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) angleichen. Unter Berücksichtigung möglicher Umverlagerungen wird eine Steigerung des Radverkehrsanteils von 15 % auf 20 % im Binnenverkehr innerhalb von 10 Jahren angestrebt. Um diese Ziele zu erreichen, orientiert sich die Radverkehrsförderung in Rostock an dem Leitbild „Radverkehr als System“.

19. Die Fortschritte in der Radverkehrsförderung sind durch ein Monitoring zu überprüfen. Die Stadtverwaltung erstellt einen jährlichen Radverkehrsbericht über durchgeführte Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs in Rostock und deren Wirkung.

Bundesweit einmalig hat die Hansestadt Rostock in nur 10 Jahren den Radverkehrsanteil mehr als verdoppelt. Dies ist das Ergebnis einer umfassenden Verkehrsbefragung. Im Jahr 2008 wurden 1111 Personen aus 638 Rostocker Haushalten nach ihrem Verkehrsverhalten befragt. Die sogenannte SrV-Befragung (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) erfolgt alle 5 Jahre durch die TU Dresden.

Der Radverkehrsanteil stieg von 1998 bis 2008 von 8,7 % auf 20,2% (im Gesamtverkehr). Im Binnenverkehr stieg der Anteil von 9,9 % auf 21,5 %. Der Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, Radverkehr, Zufußverkehr) ist von 58,5 % auf 64,6 % gewachsen. Die Nutzung des Autos für die täglichen Wege ist um 5% auf 35,4 % zurückgegangen. Damit werden die Zielvorgaben des Integrierten Gesamtverkehrskonzepts von 1998 und die Ziele des Rostocker

Programms zur Radverkehrsförderung von 2006 erreicht.



Weiterhin wurden aus der Befragung folgende radverkehrsspezifischen Kennziffern ermittelt:

- Fahrradnutzung nach Fahrtzweck

zur Arbeit:	16,7 %
Ausbildung:	28,7 %
Einkauf:	14,9 %
Freizeit:	25,4 %
- mittlere Reisezeit: 14,1 min/Weg
- mittlere Geschwindigkeit: 12,0 km/h
- Fahrradnutzung nach Entfernung:

mittlere Entfernung:	2,7 km/Weg
0 – 1 km	27,1 %
1 – 2 km	27,6 %
2 – 3 km	20,5 %
3 – 4 km	6,1 %
4 – 5 km	5,3 %
5 – 6 km	3,4 %
6 – 7 km	2,8 %
> 7 km	7,4 %

Es ist in Rostock gelungen, ein ausgeprägtes multimodales umweltfreundliches Verkehrssystem zu entwickeln, in welchem der Umweltverbund das Primat hat. Der ÖPNV und der Radverkehr sind gleichmäßig stark vertreten.

Querschnittszählungen in der Innenstadt ergeben, dass das Aufkommen von 2004 zu 2006 um 30 % und von 2006 zu 2008 noch einmal um 40 % gestiegen ist. 2009 wurde (bei allerdings wenigen Zählungen) ein Rückgang festgestellt.

Straße / Abschnitt	2004	2006	2008	2009
A.-Bebel-Str. (Gericht)		252	290	
Am Vögenteich (Höhe Deutsche Med)		139	237	
Arn.-Bernhardt-Str. (Höhe Deutsche Med)	200	187	355	169
Barnst. Weg (Leonh.)			302	
FG-Tunnel Lütten-Klein		314	290	
Friedhofsweg (Höhe OSPA)	214	332	357	
Gerberbruch (parallel Straba)		120	147	96
Grubenstraße (HMT)		165	163	
Hamburger Str. (Holb-Tschai)			310	
Hundertmännerstr.			458	244
An der Jägerbäk (Straba-BÜ)			124	
Lange Str.		262	270	
Mühlendamm (Hst. Bagehl)	121	157	194	121
Oberwall			84	
Petribücke	238	328	393	370
Rosengarten			161	
Schwaansche Str. (FGÜ)		228	311	
St.-Georg-Str. (zw. Herm.-Hauptm.)			237	
Stadthafen (Schnickm)		226	186	
Stadthafen (Theater)	124		246	
Steinstraße		194		
Ulmenstr. NORD (Gewett)			114	
Ulmenstr. SÜD (A.-Holz)			311	
Hamburger Straße (Immen-diek)				135
B 105 West (Höhe Baumarkt)				36
B 103 nördl. Schutower Kreuz				61
B 103 südl. Schutower Kreuz				102

2.2 Verkehrssicherheit und Unfallvermeidung

RFP:

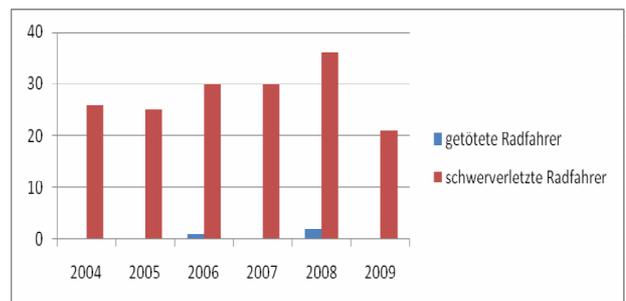
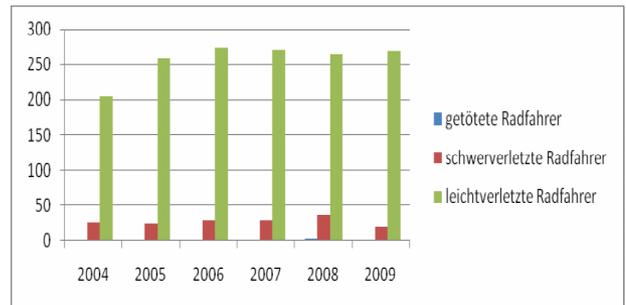
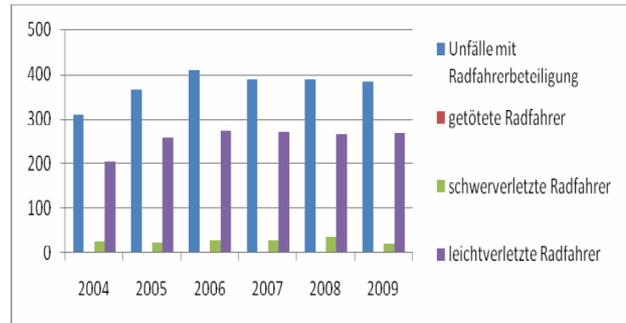
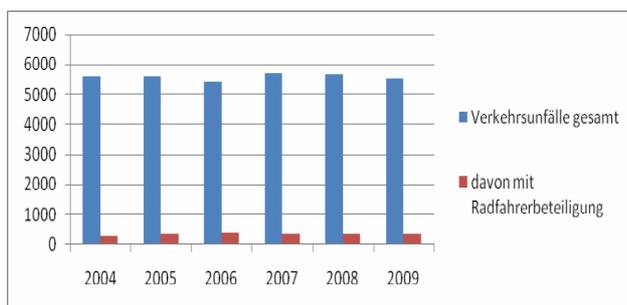
3. Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr soll deutlich erhöht werden. Insbesondere soll bei steigender Zahl von Radfahrenden die relative Unfallhäufigkeit abnehmen und die Zahl der schwer verunglückten Radfahrenden bis 2013 um mindestens 50 % verringert werden. Ziel ist es, schwere Unglücke komplett zu vermeiden.

Bei den folgenden Daten zur **Unfallstatistik** ist zu beachten, dass die Dunkelziffern der Unfälle von Radfahrern und Fußgängern besonders hoch sind. Untersuchungen von 2007 in Münster erbrachten beim Vergleich der in Kliniken behandelten verunglückten Radfahrer mit den bei der Polizei registrierten Unfallopfern eine Dunkelziffer von zwei Dritteln. Insbesondere Alleinunfälle und solche von Kindern und Jugendlichen werden in den Statistiken kaum erfasst.

Die folgenden Daten hat die Polizeiinspektion Rostock (PI) zusammengestellt.

→ Verkehrsunfallgeschehen mit Radfahrer-Beteiligung in Rostock 2004 – 2009

Jahr	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Verkehrsunfälle gesamt	5589	5608	5414	5719	5652	5538
davon mit Radfahrerbeteiligung	309	366	409	387	387	383
getötete Radfahrer	0	0	1	0	2	0
schwerverletzte Radfahrer	26	25	30	30	36	21
leichtverletzte Radfahrer	205	259	274	270	265	269



Ein Unfallschwerpunkt mit Beteiligung von Radfahrern in den Jahren 2008 und 2009 war die Kreuzung Arnold-Bernhard-Str. / Stampfmüllerstraße. Hierfür liegt eine gesonderte Auswertung durch die PI vor.

Um eine konkrete Analyse des Zielerreichungsgrades (vgl. RFP oben) zu ermöglichen, werden 2-Jahres-Durchschnittswerte (Summe der schwer Verletzten + getöteten Radfahrer) gebildet und miteinander verglichen. Bezugspunkt bilden die 25,5 schwer Verunglückten aus den Jahren 2004-2005. Bis 2013 will die Hansestadt Rostock diese Zahl um 50 % vermindern, also auf ca. 13.

Die Zahl der schwer Verunglückten hat seit 2004/5 zugenommen. Im Jahr 2009 ist jedoch ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen.

→ relative Unfallhäufigkeit

Diese Zahl darf jedoch nicht losgelöst von der steigenden Radverkehrsleistung (vgl. 2.1) betrachtet werden. So wird im Folgenden die *relative Unfallhäufigkeit* ermittelt, als Verhältnis der Unfälle mit Radfahrerbeteteiligung zu den per Rad in Rostock zurückgelegten Personenkilometern (Pkm).

Zum Anderen wird die Anzahl der Verunglückten mit den Pkm ins Verhältnis gesetzt.

Basis für die Ermittlung der Pkm sind die Daten des „System der repräsentativen Verkehrsbefragungen – SrV“ (vgl. 2.1). Für den Zeitraum 2004-5 werden die Pkm der SrV 2003 angesetzt, für 2008-9 die im SrV 2008 ermittelten und für 2006-7 der Mittelwert aus beiden. Die per Rad zurückgelegten Pkm ergeben sich aus dem Produkt von durchschnittlicher Wegelänge (z.B. 2,7 km/Weg in 2008) x Anzahl der tägl. Radfahrten pro Person im Binnenverkehr (z.B. 0,59 in 2008) x Einwohnerzahl Rostocks (2008: 201.100) x 365 Tage. Das ergibt 2008 für den Radverkehr eine Gesamtverkehrsleistung von 117.000.000 Pkm (zum Vergleich 150.000.000 km beträgt die mittlere Entfernung zwischen Erde und Sonne).

Zeitraum	schwerverl.+ getötete Radf. / Jahr	Unfälle mit Radfahrer- beteteiligung / Jahr	Mio Personenkilometer per Rad in Rostock / Jahr	relative Unfallhäufigkeit (Unfälle mit Radf. beteilig. /Mio Pkm)	Verhältnis Schwerverletzte Radf./Mio Pkm
2004-2005	25,5	337,5	78,2	4,3	0,33
2006-2007	30,5	398	98,5	4,0	0,31
2008-2009	29,5	385	117	3,3	0,25
Ziel 2013	13			2,2	0,17

Diese Zahlen verdeutlichen, dass es in Rostock offensichtlich gelungen ist, die steigende Verkehrsleistung im Radverkehr von den Unfallzahlen zu entkoppeln.

Die relative Unfallhäufigkeit ist spürbar gesunken.

Da die Anzahl der schwer verletzten und getöteten Radfahrer relativ gering ist (und somit statistisch unsicher), sollte zukünftig als Kriterium die Anzahl der verunglückten Radfahrer (leicht

und schwer verletzte und getötete) herangezogen werden.

Die gesteckten Ziele sind nur bei verstärkten Bemühungen aller Akteure zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen.

Dazu dürften u.a. zählen:

- gezielte Analyse von Unfallschwerpunkten,
- gfls. bauliche und organisatorische Veränderungen
- gezielte zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit, Kampagnen, Aktionen durch Polizei + ADFC, welche die striktere Einhaltung der StVO thematisieren u.a.

→ Radfahrausbildung in Rostock Ein Präventionsprojekt mit Tradition

Kinder auf die Anforderungen im Straßenverkehr vorzubereiten, sie zunehmend zu befähigen, sicher und angemessen am Straßenverkehr teilzunehmen, ist eine Aufgabe, die nur in enger, vertrauensvoller Zusammenarbeit mit vielen Partnern des gesellschaftlichen Lebens gelöst werden kann.

In der Hansestadt Rostock sind das seit Jahren:

- Polizeiinspektion Rostock,
- Hanseatische Weiterbildungs- und Beschäftigungsgemeinschaft Rostock GmbH (HWBR),
- Verkehrswacht Rostock e.V. und
- Ämter der Hansestadt.

Das Verkehrssicherheitskonzept der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern sieht Verkehrserziehung als Beitrag zur Sicherheits- und Sozialerziehung, wobei in der Grundschule die Radfahrausbildung explizit als Schwerpunkt benannt wird.

Innerhalb der Radfahrausbildung leisten die Präventionsberaterinnen der Polizeiinspektion Rostock einen wesentlichen Beitrag hinsichtlich der Vorbereitung der theoretischen Prüfung, wobei rechtliche Grundlagen für die Teilnahme am Straßenverkehr als Radfahrer verständlich und praxisnah vermittelt werden. Die praktische Radfahrausbildung schließt sich an.

Die HWBR ist bis zum jetzigen Zeitpunkt der Betreiber des Verkehrsgartens; die im Barnstorfer Wald Beschäftigten führen die fahrpraktischen Übungen an zwei Ausbildungstagen mit den Schülern durch. Träger der Jugendverkehrsschule innerhalb des Verkehrsgartens ist die Verkehrswacht Rostock e.V. als juristische Person. Diese gewachsene Form der Rostocker Zusammenarbeit zwischen Schulen, Poli-

zei, Verkehrswacht Rostock e.V. und HWBR hat sich bewährt und wird von **allen** Grundschulen gerne angenommen. Die Gesamtkoordination der Radfahrausbildung obliegt den Präventionsberaterinnen der Polizeiinspektion Rostock.



Foto: PI Rostock

Wie bei anderen Präventionsmaßnahmen auch, lassen sich Wirkungen nicht uneindeutig zuordnen. Die Unfallbilanz im Zusammenhang mit Rad fahrenden Kindern in der Hansestadt Rostock ist eine seit vielen Jahren auf relativ niedrigem Niveau stagnierende Erfolgsbilanz, die nicht zuletzt auf das in allen Rostocker Schulen vermittelte theoretische Wissen sowie auf die in der Jugendverkehrsschule im Barnstorfer Wald geübten und gefestigten praktischen Fähigkeiten und Fertigkeiten zurückzuführen ist. Die Radfahrausbildung stellt in Rostock **das** Zielgruppenprogramm für Rad fahrende Kinder im Grundschulbereich dar.

2.3 Infrastrukturen – Strecke (Baumaßnahmen / Netzverdichtung / Verkehrsorganisation)

RFP:

4. Bei allen Baumaßnahmen, insbesondere im Verkehrsnetz, gleich ob es sich um Umbau, Sanierung oder Neubau handelt, sind die Belange des Radverkehrs zu beachten und entsprechend IGVK Radverkehrsanlagen vorzusehen. Es sind in jedem Fall Möglichkeiten zur Verbesserung der Radfahrbedingungen zu untersuchen
5. Für die Erhöhung des Komforts, der Leichtigkeit und der Verkehrssicherheit ist die Ausstattung aller radverkehrsrelevanten Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen oder die verträgliche Abwicklung im Mischverkehr notwendig. Vorhandene Radverkehrsanlagen sind vorrangig dort, wo Defizite aufgetreten sind, in Stand zu setzen oder durch zweckmäßigere Führungsformen zu ersetzen. Falls dies absehbar nicht möglich ist, sollen Ersatzmaßnahmen getroffen werden (z.B. Umfahrstrecke, Verkehrsberuhigung.)
6. Zur Nachrüstung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen sollen unter sorgfältiger Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche vorrangig Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden, weil hierdurch kostengünstige Lösungen möglich sind..
7. Neben den Hauptverkehrsstraßen ist als weiterer wesentlicher Baustein der Radverkehrsnetzplanung ein sich über das gesamte Stadtgebiet erstreckendes Radverkehrsnetz, das auch über verkehrsarme Straßen verläuft, umzusetzen.
8. Das Grundnetz der Velorouten und Haupttrouten unter Einbeziehung der bereits bestehenden Routenabschnitte wird mit Vorrang umgesetzt. Das Netz der Haupttrouten wird mittelfristig komplettiert. Der Ausbau der Velorouten wird weitergeführt..
11. Die Innenstadt soll für den Radverkehr möglichst flächenhaft nutzbar sein und Durchfahrt- und Umfahrmöglichkeiten bieten. Dies stärkt den Einzelhandel und belebt die Innenstadt..
12. Im Nebenstraßennetz soll der Radverkehr sicher auf der Fahrbahn geführt werden und im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten von Restriktionen, die zur Sicherung und Lenkung des Kfz-Verkehrs eingerichtet sind, ausgenommen werden.

→ Neubau/Ausbau

2008	Erneuerung Carbäk-Brücke	ca. 90 lfd. m Radwegerneuerung mit 2,75 m Breite im Zusammenhang mit der Bauwerkserneuerung (anteilig)	192 T €
2008	Knoten L 22 / Verbindungsweg	ca. 170 lfd. m Erneuerung mit 2,75 m Breite straßenbegleitender RW am Verbindungsweg einschließlich Radfahrerfurt L 22 und Anbindung an den Petridamm	37 T €
2008	Radweg Neptuncenter	Neubau eines Zweirichtungsweges an der Werftallee im Zusammenhang mit dem Ausbau Neptuncenter, ca. 200 m	20 T €
2008	B103, Bereich Lichtenhagen	Sanierung des westlichen Radweges	
2009	Anpassung Geh- und Radwegführung am Werftdreieck	ca. 90 lfd. m, Erweiterung auf 3,00 m, separate Führung mit Anschluss Neptuncenter einschließlich Inselüberführung	18 T €
2009	Neubau Geh- und Radweg Osthafen 4.BA	ca. 395 lfd. m mit 2,50 m Breite, separate Führung einschließlich Inselüberführung	370 T €
2009	Grundhafter Ausbau Geh- u. Radweg Hamburger Straße -Lübecker Straße (südliche Seite), 1. Bauabschnitt	ca. 400 lfd. m Erneuerung mit 4-5 m Gesamtbreite, straßenbegleitender RW am Verbindungsweg einschließlich Überführung L 22 und Anbindung an den Petridamm	100 T €
2009	Neuordnung der Radwegführung im Zuge der Deckenerneuerung Dethardingstraße	beidseitige Abmarkierung auf der Fahrbahn ca. 600 lfd. m Angebotsstreifen von 1,25 m	114 T €

→ Planung

2009	Lückenschluss Radweg Tessiner Straße	Nordseite zwischen Eisenbahnbrücke und Höger Up, Südseite zwischen HST. Hüerbaasweg und Jan-Maat-Weg
2009	Lückenschluss am Knoten Parkstraße/ Dethardingstraße	Verkehrstechnische Untersuchung

2009	Untersuchung zum Ausbau eines Veloroutennetzes	Diplomarbeit
2009	Rampe Knoten Lübecker Str./Max-Eyth-Str.	Vorplanung
2010	Knoten Grünes Tor	Prüfung der Radverkehrsführung
2010	Radweg Werftallee	
2010	Radweg Hinrichsdorfer Str.	separate Radwegführung zwischen Dierkower Damm und Dierkower Allee
2010	Geh- und Radweg Groß Schwaßer Weg	Lückenschluss zwischen Asternweg und Barnstorfer Ring
2010	Lückenschluss am Knoten Parkstraße/Dethardingstr.	Entwurfsplanung
2010/11	Maßnahmen zur 46. VO StVO	Anpassungsplanungen entsprechend den Erfordernissen zur Umsetzung
2010	B+R Holbeinplatz	mit Erneuerung Buswendeschleife Schweriner Straße und behindertenger. Zugang zum HP

In der ANLAGE befindet sich die im Fahrradforum abgestimmte kurzfristige **Prioritätenliste** von 2008.

→ Wohnumfeldprogramme

Im Rahmen der Wohnumfeldprogramme wurde i.A. der RGS 2009 mit den Planungen der Maßnahme "Geh- und Radweg Klenowtor-Werftallee" begonnen. Auf einer Länge von ca. 960 m (Breite 2,5 m) wird der Gehweg (Radfahrer frei) erneuert. Die Umsetzung der Maßnahme mit einem Gesamtvolumen von 350 T€ erfolgt im Jahr 2010.

→ Warnow-Ufer-Konzept

Es liegt ein Entwurf für die gesamte Unter- und Oberwarnow im Stadtgebiet vor, einschließlich des geplanten Fuß- und Radweges (mal in geringerer oder größerer Nähe zum Ufer). Bis Juli 2010 soll das endgültige Konzept zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Federführend ist hier das Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung.

Ein detaillierteres Konzept wird für den Bereich Gehlsdorf/Osthafen vom Fähranleger bis zur Brücke Zingelgraben bis August 2010 erstellt. Auslöser sind Forderungen des Ortsbeirates Gehlsdorf/Nordost zur attraktiveren Gestaltung

des Warnowufers mit Unterstützung durch den OB.



→ Verkehrsorganisation

Die Straßenverkehrsbehörde hat diverse Prüfungsaufträge bearbeitet und folgende radverkehrsrelevanten Anordnungen getroffen (Stand 03/2010):

- inzwischen sind 40 % aller ca. 280 Einbahnstraßen in Rostock für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet (Schwerpunkte für die 47 „Öffnungen“ 2009 waren die KTV, die Steintor-Vorstadt, die nördliche und östliche Altstadt, 29 Anträge mussten abgelehnt werden, da die Voraussetzungen nicht vorlagen, 18 Anträge befinden sich in Prüfung)
- Überprüfung benutzungspflichtiger Radwege: 12 Radwege wurden aufgehoben, 2 bleiben benutzungspflichtig, 12 befinden sich in Prüfung.

2.4 Infrastrukturen – Parken und Wegweisung

RFP:

9. *Velorouten und ausgewählte Hauptachsen sind mit einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr zu versehen.*

13. *Die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten des Radverkehrs ist verstärkt fortzusetzen. In bestehenden Wohngebieten und an Handelseinrichtungen ist die Möglichkeit zu schaffen, für private Anlieger auf Antrag und eigene Kosten Fahrradparkanlagen im öffentlichen Verkehrsraum einzurichten.*

→ Wegweisung

Im Raum Hohe Düne – Markgrafenheide wurde die Wegweisung erneuert.

→ Abstellanlagen

Die Fahrradabstellanlagen wurden laufend bedarfsgerecht ergänzt, insbesondere Bike+Ride-Anlagen (Platz der Freundschaft, Konrad-Adenauer-Platz (16), Holbeinplatz, Reutershagen, Diedrichshagen, E.-Schlesinger-Str., Kesiner Weg) und Abstellanlagen im Stadtzentrum (48 Provisorien vor dem Kröpeliner Tor sowie 57 Bügel in der Kuhstraße, Pädagogienstraße und Friedhofsweg). Mit dem Ausbau der Seepromenade in Warnemünde wurden die Abstellanlagen ergänzt.

Private Anträge zur Aufstellung von Fahrradbügeln auf öffentlichen Verkehrsflächen wurden in der Regel kurzfristig genehmigt.



Die DB AG hat die Fahrradabstellanlage auf der Südseite des Hauptbahnhofes mit einer neuen Überdachung versehen und um gut 50% vergrößert. Außerdem wurden bereits 2007 10 anmietbare Fahrradboxen aufgestellt.

→ Call a bike

Seit 2009 gibt es das bereits an über 100 deutschen ICE- Bahnhöfen installierte „Call a bike“-Fahrradleihsystem nun auch in Rostock. 10 Räder stehen den Kunden am Hauptbahnhof (Süd) und 5 am Warnemünder Bahnhof zur Verfügung.



Foto: DB / call a bike

→ Faltblatt Fahrradparken

Auf Initiative des Amtes für Umweltschutz wurde 2008 ein Faltblatt zum Thema Fahrradparken herausgegeben und an Architekten, Wohnungsgesellschaften, Verbände und andere Multiplikatoren versandt. Es enthält eine Richtzahlenliste und gute sowie schlechte Beispiele.



2.5 Service – Straßenreinigung und Winterdienst

RFP:

10. Die laufende Unterhaltung, die Straßenreinigung und der Winterdienst müssen dem Radverkehr noch besser Rechnung tragen. Ein durchgängiger Winterdienst für ausgewählte verkehrswichtige Routen ist vorzusehen.

In Auswertung der sehr langen schneereichen Wintersaison 2009/2010 gab es viele Kritiken zum Umfang und zur Qualität des Winterdienstes. In Vorbereitung der nächsten Winterperiode wird es in Abstimmung mit dem ADFC weitere Beratungen geben, mit dem Ziel, ein neues gfls. größeres „Winternetz“ zu definieren. Außerdem werden das Amt für Umweltschutz und die Stadtentsorgung Rostock den Einsatz von Streusalz/Sandgemischen auf ausgewählten Rad-/Gehwegen prüfen. Der kurzfristigen Reinigung nach der Wintersaison von Split, Streusand und Scherben sollte höhere Priorität eingeräumt werden.



Die Winterdienstkonzeption für 2010/11 wird der Bürgerschaft im November 2010 als Informationsvorlage bekannt gegeben.

→ Schrotträder

Seit August 2007 werden auf Initiative des Amtes für Umweltschutz und in Kooperation mit dem Tief- und Hafenbauamt Schrotträder im öffentlichen Raum entsorgt. Dies war erforderlich, da Schrotträder immer mehr Fahrradabstellanlagen blockierten und eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung darstellten. Hierzu wurde ein professionelles Management entwickelt, von der Meldung der Schrotträder, über die Kennzeichnung mit Aufklebern, Verholen nach einer 4-Wochen-Frist durch Zivildienstleis-

tende, Zwischenlagerung bis zur Verschrottung bzw. Übergabe an soziale Einrichtungen zum Wiederaufbau der Räder. 2008 wurden 31 und 2009 49 Schrotträder zur Verwertung eingesammelt.



2.6 Öffentlichkeitsarbeit / Marketing / Fahrradtourismus / Diebstahlprävention

RFP:

14. Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der Information über neue Angebote sowie der offensiven Werbung für eine verstärkte Radnutzung (Verbesserung des Fahrradklimas) sind wesentliche Handlungsfelder der zukünftigen Radverkehrsförderung in Rostock. Um den Umstieg auf das Fahrrad zu erleichtern, unterstützt die Stadt die Aktivitäten anderer Handlungsträger für ein möglichst vielfältiges Angebot von Dienstleistungen rund ums Radfahren.

15. Die Stadt betreibt eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zur Einhaltung der Straßenverkehrsordnung und für mehr Rücksichtnahme im Verkehr, insbesondere gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern. Bei einer Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmer durch Regelverstoß bzw. fehlende Rücksichtnahme wird die Stadt in Kooperation mit der Polizei Regelverstöße verstärkt ahnden.

16. Die Chancen des Fahrrad-Tourismus sollen stärker genutzt werden.

17. Die Hansestadt Rostock unterstützt die Polizei in ihren Bemühungen, das Problem des Fahrraddiebstahls durch Maßnahmen der Prävention, der Fahrradcodierung und der gezielten Verfolgung zu verringern.

ADFC, Stadtverwaltung, Polizei, Krankenkassen, Medien und andere lokale Akteure betreiben eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung und zu Themen wie Gesundheit, Verkehrssicherheit u.a.m. Dies spiegelt sich auch in der großen Zahl an **Aktionen und Zeitungsartikeln** zum Thema Radverkehr wieder.

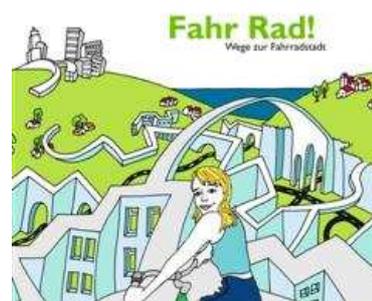
→ „Mit dem Rad zur Arbeit“

Die Hansestadt Rostock hat auch 2008 und 2009 den gemeinsamen Wettbewerb von AOK und ADFC „Mit dem Rad zur Arbeit“ unterstützt.

→ Inspirationsbuch

Zum Ende des Interreg-III-B-Projektes "Baltic Sea Cycling" (BSC-Projekt) wurde das englisch-

sprachige „**Cycling-Inspiration book**“ 2008 ins Deutsche übersetzt und durch die Hansestadt Rostock unter dem Titel „**Fahr Rad! - Wege zur Fahrradstadt**“ herausgegeben. Dies erfolgte nun bereits in 2. Auflage mit maßgeblicher Förderung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und des ADFC Landesverbandes MV.



Die besten Ideen aus dem BSC-Projekt und viele weitere geben gute Beispiele zur Nachahmung und neue Anregungen (www.inspirationsbuch.de). Die Resonanz aus Deutschland und Europa hierzu war sehr positiv. Auf einer Pressekonferenz am 13.1.2010 mit Vertretern des BMVBS ist nun auch die Internetversion mit der Adresse www.fahrrad-inspiration.de online geschaltet worden. Neben den Beispielen aus dem Buch sind weitere Praxisbeispiele der Radverkehrsförderung aus dem Fahrradportal des Bundesverkehrsministeriums den Themen zugeordnet und direkt verlinkt.

Das Tief- und Hafenbauamt informierte über Pressemitteilungen zu bevorstehenden Bauvorhaben. Im Rahmen von Ortsbeiratssitzungen wurden die Planungen der Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert.

Für den touristischen Bereich wurden Zuarbeiten an verschiedene, auf Fahrradtourismus spezialisierte Kartenverlage geliefert.

Der Radwegeplan der HRO wurde in das Internetportal Geoport gestellt.

→ Radtourismus

Durch die Tourismuszentrale Rostock-Warnemünde (TZRW) wurden folgende touristisch orientierten Aktivitäten in den letzten 2 Jahren realisiert:

→ Neues Stadtführungsangebot für Radfahrer – „Fahr“Rad durch die grüne Stadt

Eine neue Stadtführung per Rad für Einzelreisende und Gruppen wurde für das Jahr 2009

erstmalig in Zusammenarbeit mit dem Rostocker Stadtführerverein e.V., der ADFC-Regionalgruppe Rostock, der Gasthausbrauerei Trotzenburg und der Radstation Rostock angeboten.

→ Marketing-Maßnahmen

- Produktionen des Flyers „Fahr“Rad durch die grüne Stadt (Erscheinungstermin 4/2009, Auflage 1.000)
- Plakate zur Radführung
- Mailing an Bett & Bike-Hotels
- Presseaktion am 2. Mai 2009: Feierlicher Startpfeiff durch den Oberbürgermeister vor Journalisten und eingeladenen Teilnehmern
- Presseinfo regional und überregional
- Gewinnaktion zur kostenfreien Teilnahme für 12 Personen im Rostocker Blitz
- Integration in folgende eigene Publikationen der TZRW:
 - „Aktiv & Wellness 2009/2010“
 - „Sales Guide 2009“ – Gruppenangebot „Fahr“Rad durch die grüne Stadt
 - monatliches Veranstaltungsheft „Was Wann? Wo?“
- Eintrag in den Veranstaltungskalender www.auf-nach-mv.de, www.rostock.travel und www.rostock.de
- Vermarktung auf der Internetseite www.rostock.travel

Im Jahr 2009 wurden insgesamt 10 öffentliche Stadtführungen per Rad angeboten mit einer Beteiligung von 48 Personen.

Außerdem konnten 3 Gruppen mit 32 Personen für eine geführte Radtour gewonnen werden. Um das Radfahrer-Angebot weiter zu etablieren, wird es auch 2010 mit den gleichen Partnern durchgeführt.

→ Anzeigen/Einträge

Des Weiteren hat sich die TZRW mit Einträgen und Anzeigen in folgenden Publikationen beteiligt:

- Radwanderbroschüre 2010/2011 des Tourismusverbandes Mecklenburg-Vorpommern
- Urlaub mit dem Fahrrad 2009/2010 von TMS Team Medien Service GmbH.

→ Bett & Bike

Eine wichtige Rolle im Radtourismusangebot spielen die speziell auf die Bedürfnisse der Radfahrer zugeschnittenen „Bett & Bike“ - Gastbetriebe. Das aktuelle bundesweite Gesamtverzeichnis 2010/11 des ADFC weist für Rostock 10 Gastbetriebe aus, darunter die

meisten Hostels und das 3-Sterne-Garni-Hotel „Die kleine Sonne“.

→ MV bike

Am 21. September 2009 hat sich in Schwerin unter Schirmherrschaft von Verkehrsminister Schlotmann offiziell das Städtenetzwerk MV bike konstituiert. Die Hansestadt Rostock ist selbst Gründungsmitglied und auch zum Mitglied im Sprecherrat gewählt worden. *MV Bike ist ein Netzwerk zur Verbesserung der Lösungskompetenzen der Kommunen als wesentliche Träger der Radverkehrspolitik. Herausragende Bestandteile sind die Einbindung des Landes, der Wissenschaft (Denkfabrik Fahrradverkehr der Hochschule Wismar/HWWI) und des ADFC. Inhaltlich ist MV bike Träger eines ständigen Kommunikationsprozesses zur gemeinsamen Problemlösung (direkter Austausch, Studien). Organisiert wird MV bike über eine an der Hochschule Wismar angesiedelte Geschäftsstelle (Auszug aus einem MV bike-Faltblatt aus 2010). Weitere Informationen unter www.mv-bike.net.*



Foto: Gründungsveranstaltung MV bike am 21.9.2009 in Schwerin (Quelle: Landesregierung M-V)

→ Faltblatt Fahrradparken

Auf Initiative des Amtes für Umweltschutz wurde 2008 in einer Auflage von 3.000 Exemplaren in der Reihe *Rad fahren in Rostock* ein Faltblatt zum Thema Fahrradparken herausgegeben und an Architekten, Wohnungsgesellschaften, Verbände u.a. Multiplikatoren versandt. Es steht auch unter www.fahrradregion-rostock.de unter Thema/Fahrradstadt Rostock zum Download bereit.

→ Europäische Mobilitätswoche

Unter dem Motto „Mobil bleiben mit weniger CO₂. Für ein besseres Klima in Rostock“ ergriff

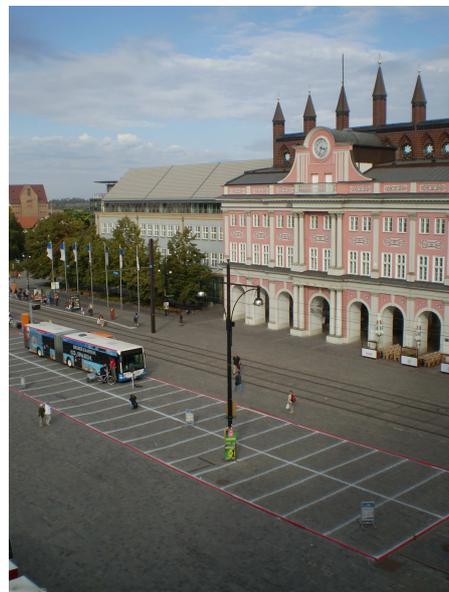
die Initiative zur Beteiligung der Hansestadt Rostock an der Europäischen Mobilitätswoche 2009 (16. bis 22. September) der Arbeitskreis *Klimaschutz und Mobilität*, zu dem sich die Rostocker Straßenbahn AG, der Senatsbereich Bau und Umwelt der Stadtverwaltung Rostock, die Neue Verbraucherzentrale Mecklenburg-Vorpommern und der Fahrradclub ADFC zusammengeschlossen haben. Den Auftakt bildeten 2 Schülerprojektstage am 16. und 17. September. Rostocker Schulklassen der Klassenstufe 5 und 6 waren zu einer Wissensrallye über mehrere Stationen auf dem Betriebshof der Rostocker Straßenbahn AG eingeladen. Mit einem speziell angefertigten Rallyebuch absolvierten die ca. 300 Schüler drei Stationen. Spielerisch Wissen zu vermitteln, war der pädagogische Ansatz der Organisatoren. Ziel der Projektstage war es, auf die verschiedenen Möglichkeiten einer klimafreundlichen Mobilität aufmerksam zu machen und den Umweltverbund aus Nutzern von Bus und Bahn, Radfahrern und Fußgängern zu stärken. Denn die Verminderung von Autoverkehr bedeutet weniger Lärm, Abgase und CO₂ und damit eine Verbesserung des Klimas und der Lebensqualität in der Stadt.

Was bedeutet der Begriff Klima? Welches ist das klimafreundlichste Verkehrsmittel? Wie viel Stunden wird in Deutschland im Durchschnitt ein Auto benutzt? Antworten auf diese und andere Fragen erhielten die Schüler an der Station der Neuen Verbraucherzentrale. Weiter ging es mit Schlauchflicken, Spurbrettfahren und Bastelstraße rund um das verkehrssichere Fahrrad. Wie viel Rückstrahler muss ein Fahrrad haben? Gibt es eine Fahrradhelmtspflicht? Der ADFC gab Tipps zum sicheren Weg zur Schule per Rad. Bei einer Führung durch die Halle der Straßenbahnwerkstatt konnten die Schüler an einem Modell vergleichen, wie viel Personen mit welchem Verkehrsmittel zur gleichen Zeit transportiert werden können und wie viel Kohlendioxid dabei produziert wird. Die Schülerrallye wurde auch unterstützt vom Rostocker Verkehrsgarten, der AOK und dem ZOO.



Foto: Junge Klimaschützer auf dem Neuen Markt am Tag der europäischen Mobilität 22.9.2009

Am Tag der Mobilität, am 22. September 2009, versammelten sich alle Partner mit Informationsständen auf dem Neuen Markt. Das Motto der Europäischen Mobilitätswoche 2009 „Für ein besseres Klima in der Stadt“ bezogen die Veranstalter nicht nur auf das globale Klima. Es wurden weitere Aspekte wie die Förderung eines fairen und freundschaftlichen Klimas unter den verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen, die Verteilung des Straßenraumes, Ampelschaltungen für Rad- und Fußverkehr, Beschleunigung des ÖPNV sowie Verkehrssicherheit angesprochen.



→ für mich. für dich. fürs Klima

So lautet das Motto einer bundesweiten Klimaschutz-Kampagne des Verbraucherzentrale Bundesverbandes e.V., der 16 Verbraucherzentralen, darunter die Neue Verbraucherzentrale in Mecklenburg und Vorpommern (NVZ M-V) und weiterer Verbraucherschutzorganisationen.

Ziel ist es, Verbraucherinnen und Verbraucher in Veranstaltungen über bundesweite Kampagnen sowie mit Hilfe von Bildungs- und Informationsangeboten zu mehr klimafreundlichem Verhalten und klimafreundlichem Konsum zu befähigen und zu motivieren. Gegenüber Politik und Wirtschaft tritt die Verbraucherallianz für bessere Rahmenbedingungen ein, damit sich Maßnahmen zum Klimaschutz im Alltag ohne Hürden umsetzen lassen. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit finanziert die Kampagne, die Federführung liegt beim Verbraucherzentrale Bundesverband.

Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche informierte das Klimateam der NVZ Verbraucher über ihre Möglichkeiten, klimafreundlich mobil zu sein und zeigte die Vorteile für jeden Einzelnen auf.

Mit der Klimaschutzkampagne ist die NVZ M-V 2009 als ein neuer kompetenter, engagierter Partner in der regionalen Radverkehrsförderung auf den Plan getreten.

→ Aktion "Einkaufen mit dem Rad"

Der ADFC Rostock e.V. und das Klimaprojekt der NVZ M-V führten am 2. Oktober 2009 in Rostocks Friedhofsweg einen Aktionstag „Einkaufen mit dem Fahrrad“ durch. Die Mitarbeiter des Klimaprojektes zeigten am „Brötchen-Beispiel“, dass es sich sowohl finanziell als auch für's Klima lohnt, für kurze Strecken (z.B. dem Weg zum Bäcker) das Auto stehen zu lassen. So entspricht eine zwei Kilometer lange Autofahrt zum Bäcker immerhin dem Gegenwert von bis zu vier Brötchen und erzeugt etwa eineinhalb Kilogramm CO₂. Symbolisch erhielten interessierte Verbraucher am Infostand der NVZ ein bis zwei Brötchen.

Der ADFC präsentierte verschiedene Transportmöglichkeiten mit dem Fahrrad und bot die Vermietung von Fahrrad-Anhängern und Päcktaschen zum mitgliederüblichen halben Satz an. Gleichzeitig zeigte der ADFC Fahrradabstellanlagen eines Markenherstellers, da knapp 70 Prozent der Befragten die Fahrradabstellanlagen nur befriedigend bis mangelhaft fanden.



Foto: ADFC Rostock

Außerdem war das im Rahmen der Aktion „Einkaufen mit dem Rad“ gemeinsam erstellte Faltblatt erhältlich, welches zeigt, wie Einkaufen mit dem Rad sicher bewerkstelligt werden kann und welche Vorteile damit verknüpft sind. Interessierten Verbrauchern steht es weiterhin in der Beratungsstelle der NVZ M-V in Rostock sowie im Büro des ADFC zur Verfügung.

Im Vorfeld des Aktionstages führte die Studentische Unternehmensberatung STUB im Auftrag der NVZ und des ADFC Rostock eine Befragung in Rostock (Zentrum und Lütten Klein) mit 1007 Verbrauchern durch. Die Untersuchung zeigte, dass die Erledigung von Einkäufen mit dem Fahrrad bei den Rostocker Verbrauchern und Verbraucherinnen durchaus eine Rolle spielt. Etwa 60 Prozent der Befragten gaben an, für Einkäufe des täglichen Bedarfs u.a. auch das Fahrrad zu nutzen. Ein Drittel davon tätigt 75 bis 100 Prozent der Einkäufe per Rad.

Weiteres Ergebnis der Befragung ist, dass die Qualität der Fahrradinfrastruktur in der Hansestadt von mehr als der Hälfte der Befragten als befriedigend bis mangelhaft bewertet wird.

→ Radtourenangebote

Das Radtourenangebot der ADFC Regionalgruppe Rostock wurde mit über 70 Touren weiter ausgebaut: Touren rund um Rostock, aber auch bis Kühlungsborn / Bastorf, in die Rostocker Heide oder ins Recknitztal zur Radfahrer-kirche nach Pantlitz. Diese Angebote können von Touristen und Einheimischen gleichermaßen genutzt werden.



Foto: ADFC Rostock

Zur Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ bietet der ADFC „After-Work-Touren“ an, die den Mitarbeitern die Möglichkeiten des Radfahrens eröffnet. Geplant für 2010 sind "Neubürger-Touren", die den neu zur Stadt ziehenden Menschen die Möglichkeiten des Radfahrens in der Stadt aufzeigen sollen. Ebenso das Projekt „Lerne deine Stadt, deinen Stadtteil kennen“.

→ Fahrradselbsthilfwerkstatt

Das SBZ in Toitenwinkel eröffnete mit der Unterstützung des ADFC Rostock eine Fahrradselbsthilfwerkstatt: Basteln, putzen, flicken, schrauben und instand setzen - alles unter fachkundiger Anleitung, denn Fahrräder sollen verkehrssicher sein. Diese Werkstatt stellt im Rahmen der offenen Kinder- und Jugendarbeit ein zusätzliches Angebot im Rostocker Nordosten dar. Deshalb ist diese Werkstatt auch etwas anders als andere. Hier gibt man sein Fahrrad nicht ab – hier wird (fast) alles selbst gemacht!



Foto: ADFC Rostock

→ Messen mit ADFC-Beteiligung

Wesentliche Öffentlichkeitsarbeit für das Fahrrad gab es auf den Messen *Vita Aktiv Med.* und der *Ostseemesse*, wo der ADFC Rostock mit Beispielen zum guten Radfahren beitrug und informierte. Weiterhin wurde die Novelle der StVO in Fachvorträgen den Involvierten näher gebracht.



Foto: Wirtschafts-Staatssekretär Dr. Rudolph am ADFC-Stand auf der Ostseemesse (Quelle: ADFC Rostock)

2.7 Strukturen (Fahrradforum, Verwaltungsstrukturen, Personal)

RFP:

18. Ein Fahrradforum mit Vertretern der Fraktionen der Bürgerschaft, der Nutzerverbände und der Verwaltung bereitet Entscheidungen zu allen fahrradrelevanten Handlungsfeldern für die Bürgerschaft vor.

20. Die bestehenden administrativen Strukturen zur Radverkehrsförderung in Rostock sind zu überprüfen in Hinblick auf ihre Wirksamkeit. Die Zuständigkeiten, Verwaltungswege und Personalausstattung sollten dem höheren Stellenwert des Radverkehrs angepasst werden.

Das Rostocker Fahrradforum (FF) hat sich weiter etabliert. Es vereint alle relevanten Akteure, ist nicht nur Informationsplattform, sondern bereitet zunehmend auch Entscheidungen vor, bringt Impulse für Beschlussvorlagen u.s.w. Sprecher ist seit der Gründung 2006 Herr Dr. Wandschneider (Mitglied der SPD-Fraktion der Rostocker Bürgerschaft und Vorsitzender des Stadtentwicklungsausschusses). Stellvertreter sind Herr Elshoff (ADFC) und Herr Wilke (BUND). Die Geschäftsführung hatte bis 2008 Herr Dr. Lembcke (Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung) und 2009 Herr Nozon (Amt für Umweltschutz) inne. 2010 ging sie auf das Tief- und Hafenbauamt über.

2008 fanden 4 FF statt (davon 2 mit der obligatorischen Radtour). Themen waren u.a.:

- Einsatz einer Fahrradpolizeistreife
- Unfallschwerpunkt Lange Straße
- Abstimmungen zur Prioritätenliste
- Unfallschwerpunkt A.-Bernhardt-Str. – Stampfmüllerstr.
- Qualitätsoffensive Radrouten
- Rolle des Radverkehrs bei der Fortschreibung des Rostocker Gesamtverkehrskonzeptes
- Berichte des ADFC über aktuelle Projekte/Aktionen

2009 fanden 4 FF statt (davon 2 mit der obligatorischen Radtour). Themen waren u.a.:

- Planung Radweg Werftallee
- Knoten Grünes Tor

- Bericht über Fahrradstädte Kopenhagen + Odense
- Baustellenabsicherung und Radverkehr
- Klimaschutzkampagne der NVZ M-V
- „Call a bike“ in Rostock
- Bericht über die Fahrradstadt Greifswald
- Berichte des ADFC über aktuelle Projekte/Aktionen



Foto: Radtour des Fahrradforum Mai 2009 mit Medienbegleitung

Die Personalausstattung für die im Radverkehrsförderprogramm gestellten Ziele ist weiterhin zu gering. Bemühungen der Stadtverwaltung und der politischen Gremien zur Verbesserung der Personalsituation waren in der Vergangenheit nicht hinreichend erkennbar.

Die betroffenen Ämter, welche sich alle mit Fragen der Radverkehrsförderung, wie Planung, Bau und Instandhaltung, Organisation, Straßenreinigung/Winterdienst, Öffentlichkeitsarbeit etc. befassen, sind sich einig, dass mit dem bestehenden Personal und den Strukturen das Radverkehrsförderprogramm nicht umgesetzt werden kann. Deshalb haben sich diese wiederholt für die Schaffung einer Stelle für eine sog. „Radverkehrsbeauftragte“ ausgesprochen. Anlass ist auch die seit Jahren nicht geregelte Zuständigkeit für die Geschäftsführung des Rostocker Fahrradforums und die Erstellung der Radverkehrsberichte. Auch auf dem letzten Fahrradforum am 3.12.2009 hat man sich mehrheitlich dafür per Beschluss ausgesprochen.

Auf der Bürgerschaftssitzung vom 27. März 2010 wurde auf Initiative der SPD-Fraktion der Antrag 2010/AN/0896 „Förderung des Umweltverbundes“ eingebracht und beschlossen. Inhalt des Antrages ist:

- Schaffung einer Stelle für eine Mobilitätskoordinatorin zum nächstmöglichen Zeitpunkt

- Einstellung von Planungs- und Investmitteln für Fuß- und Radverkehr entsprechend ihrem Anteil am Verkehrsaufkommen (Pkt. wurde gestrichen)
- Verbesserung Straßenreinigung und Winterdienst für Geh- und Radwege
- Änderung des Turnus´ für den Radverkehrsbericht auf zweijährlich.

Mitarbeiter des Tief- und Hafengebäudeamtes und des Amtes für Umweltschutz beteiligten sich an nationalen und internationalen Projekten zur Untersuchung und Förderung des Fahrradverkehrs:

- Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung (als Referenzstadt) siehe : http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/vip/interdependenzen/index.html
- Ein Antrag für das Interreg-IV-B-Projekt „Access by Cycling – abc.multimodal“ (Folgeprojekt zu „Baltic-Sea-Cycling“) wurde zum 31.3.2010 durch den Leadpartner Hansestadt Rostock, Amt für Umweltschutz gestellt.

3 Zusammenfassung der Zielerreichung

Die positive Entwicklung Rostocks auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt konnte auch in den Jahren 2008 und 2009 fortgesetzt werden. Es sind eine Reihe von Fortschritten erzielt worden, welche die Bedingungen für das Radfahren in der Stadt weiter verbessert haben.

Trotz der nach wie vor begrenzten personellen und finanziellen Kapazitäten waren weitere Verbesserungen der Infrastruktur möglich. Mit mehreren Planungsaufträgen wurde die kontinuierliche Weiterführung der Infrastrukturverbesserungen in den kommenden Jahren vorbereitet. Mit der Verkehrserhebung SrV 2008, umfangreichen Radverkehrszählungen und einer Diplomarbeit zum Ausbau des Veloroutennetzes wurden die Grundlagen für eine bedarfsgerechte Radverkehrsplanung verbessert.

Die SrV-Erhebung 2008 hat den sichtbaren Aufschwung beim Radverkehr nun auch verifiziert. Bundesweit einmalig hat die Hansestadt Rostock in nur 10 Jahren den Radverkehrsanteil mehr als verdoppelt. Der Radverkehrsanteil stieg von 1998 bis 2008 von 8,7 % auf 20,2% (im Gesamtverkehr).

Die Ursachen für den enormen Aufschwung beim Radverkehr sind vielfältig und dürften neben den Energiepreissteigerungen auch mit verbesserten Bedingungen für Radfahrer zusammenhängen. In den letzten Jahren wurden neben dem Bau von Radwegen viele kleinere Infrastrukturmaßnahmen realisiert, von Bordsteinabsenkungen, über mehr Fahrradparker, geöffnete Einbahnstraßen, verbesserte Wegweisung bis zum verbesserten Service der Schrotträderentsorgung. Bei der Fahrradmitnahme im ÖPNV und Bike & Ride ist Rostock vorbildhaft.

Daneben wurden viele Image steigernde "weiche" Maßnahmen umgesetzt. Die Initialzündung ging von der Beteiligung Rostocks und des ADFC Rostock am EU-Interreg-III-B-Projekt "Baltic-Sea-Cycling" (2003-2007) aus und der Entwicklung der gemeinsamen Marke "Fahrradregion Rostock". Insgesamt hat sich das Fahrradklima verbessert, ziehen die Akteure wie Stadtverwaltung, Bürgerschaft, ADFC, Polizei und andere Verbände immer mehr an einem Strang, was sich insbesondere im Rostocker Fahrradforum manifestiert.

Gemeinsam mit der Verkehrsbehörde und der Polizei wurden zahlreiche Anträge zur Aufhebung von Einbahnstraßenregelungen für Radfahrer sowie zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht geprüft und umgesetzt. Zusätzlich wurden die ersten Maßnahmen zur Umsetzung der 46.VO StVO vorbereitet und realisiert.

Die Verkehrssicherheitsarbeit muss in Kooperation aller Akteure (Polizei, Stadtamt, Verkehrswacht, ADFC u.a.) intensiviert werden, um die Zielstellungen des Radverkehrsförderprogramms erreichen zu können. Schwerpunkt muss auf die Aspekte Verkehrsklima, Verkehrserziehung, Verkehrsdisziplin und Abbau von Unfallschwerpunkten gelegt werden.

Radverkehrsförderung ist nach allgemeiner Auffassung ein arbeitskräftintensiver Prozess. Die Personalsituation in der Stadtverwaltung wird den Ansprüchen des Bürgerschaftsbeschlusses zum Radverkehrsförderprogramm deshalb noch nicht gerecht. Auch die finanzielle Ausstattung ermöglicht weder eine ausreichende Öffentlichkeitsarbeit, Studien und Planungen zum Fahrradverkehr in erforderlichem Umfang sowie die Wahrnehmung der infrastrukturellen Aufgaben entsprechend den formulierten Ansprüchen. Grundlegende Verbesserungen in der Radverkehrsförderung können nur auf diesem Wege erreicht werden. Der kürzliche Bürgerschaftsbeschluss zum Antrag 2010/AN/0896 „Förderung des Umweltverbundes“ unterstützt die Akteure der Radverkehrsförderung auf diesem Weg.

4 ANLAGEN

- Prioritätenliste Radverkehr 2008 (kurzfristig)
- Programm zur Förderung des Radverkehrs in Rostock (Beschluss der Bürgerschaft 0474/06-A vom 14.6.2006)

Prioritätenliste Radverkehr 2008 - kurzfristige Maßnahmen (1 bis 2 Jahre)

lfd. Nr.	Maßnahme	Kosten ca.	Bewertung*			Rang- gruppe**	
			ADFC	THBA	Verkehrs- behörde		
	in Arbeit						
	Investition und Instandhaltung						
	- Sanierung Geh-/Radweg Lübecker Straße	130000	++	++	++	1	2010
	- Knotenausbau Mühlendamm/Barlachstr./Fischerbruch	800000	++	++	++	1	2010
	- Verbreiterung des Geh-/Radweges in der Kurve						
	- Radweg Stadthafen zw. Kanonsberg - Grapengiesserstr.	120000	++	++	++	1	erledigt
	Freigabe von Einbahnstraßen						
	- lt. Liste		++	+	+	1	laufend
	Bordabsenkungen						
	- Vögenteichplatz	2500	++	+	o	1	erledigt
	- A.-Bernhard-Str./Feldstraße	2500	+	o	o	1	erledigt
	- Neuer Markt	5000	++	-	-	2	erledigt
	- Schillingallee/Stempelstr.	2500	++	+	o	2	erledigt
	Reparatur/Verbesserung Wegen						
	- Einlauf L22 vor HMT (?)						
	- Radweg Hundsburgallee (RGS)		+	+	+	1	2010
	- Güstrower Straße		+	+	+	3	
	Veränderungen an Pollern auf Radwegen						
	- alte Petribrücke		- ++	o	++	1	erledigt
	Verbesserungen an Lichtsignalanlagen						
	- Verringerung der Wartezeiten am Knoten Vögenteichpl.	3000	+	+	+	3	
	- LSA Grünes Tor: Freigabe des Patriotischen Weges für beide Fahrtrichtungen		++	-	-	-	Prüfung
	- LSA Lange Str./Vogelsang - Fahrtrichtung Neuer Markt	5000	+	o	o	-	
	Veränderungen an Markierungen						
	- Ummarkierung Dethardingstraße	122500	+	+	++	2	erledigt
	Veränderungen an Verkehrsschildern und Wegweisern						
	- Freigabe des östlichen Radwegs an der neuen Verbindungsstraße in beide Fahrtrichtungen	200	++	+	o	1	
	- Erneuerung Radwanderwegweiser Markgrafenheide		+	+	o	2	erledigt
	- Steinstraße/Große Wasserstraße, Fahrtrichtung Neuer Markt	Lösung ??		-	o	-	entfällt
	Fahrradständer						
	- Konrad-Adenauer-Platz	2500	++	+	+	1	erledigt
	- S-Bahn-Haltepunkt Parkstraße	1000	++	+	+	1	
	- Bereich Neuer Markt vor dem Eingang zur Post		++	+	+	1	
	- 1:65536Radabstellanlagen Innenstadt und Friedhofsweg (RGS)		++	++	+	1	teilw. erledigt
	Untersuchungen, Konzepte, Planungen						
	Unfallgeschehen analysieren, verstärkte Zusammenarbeit Verkehrsbehörde, Polizei, Hafen- und Tiefbauamt, ADFC im Rahmen angelaufener Ortbegehungen		++	+	++	1	laufend
	Untersuchung der Velorouten 1 und 2, wie bei Veloroute 3 dargestellt auf Durchlässigkeit und Leichtigkeit des fahrradverkehrs. Ggf. sind die Untersuchungen an qualifizierte Institutionen zu vergeben.		++	-	+	-	teilw. erledigt
	Die in den Dateiblättern 1-61 (Veloroute 3) dargestellten Mängel sind zu untersuchen, zu überarbeiten und in diese Prioritätenliste einzugliedern		++	+	+	2	teilw. erledigt
	Öffentlichkeitsarbeit						
	Auf eine bewußte Pressewirkung hinarbeiten, vermehrt Pressemitteilungen mit erfolgreichen Lösungen für Fahrradfahrer kommunizieren ggf. im Rahmen der städtischen Pressekonferenzen /- gespräche		+	+	+	1	laufend
	ALLGEMEINES						
	Fortschreibung der Prioritätenliste und 2-monatlicher Abgleich zwischen den Institutionen / Berich im Fahrradforum		++	+	o	1	laufend, Fortschreibung 2

neu

- Planung Radwege Tessiner Str.B57	erledigt
- Planung Knoten Parkstr./Dethardingstr.	erledigt
- temporäre Fahrradständer Kröpeliner Tor	erledigt
- Poller westl. Backsteinrundweg	erledigt
- Radweg Werftdreieck	erledigt
- Radweg L22 Hinrichshagen - Torfbrücke	erledigt, Restl. Anf. 2010
- Radweg L22 Anschlussstelle A19	2010

* Bewertung: ++ - dringend | + - weniger dringend | o - geringere Bedeutung | - - Ablehnung

** Priorität 1 bis 3 entsprechend Fahrradforum, (Vorschlag THBA in Klammern)

„Programm zur Förderung des Radverkehrs in Rostock“

(Beschluss der Bürgerschaft 0474/06-A vom 14.6.2006)

1. Rostock positioniert sich als „fahrradfreundliche Hansestadt“.

Neben der Verbesserung der Radfahrbedingungen und der Infrastruktur ist dazu auch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit nach innen und außen erforderlich. Der Radverkehr soll gezielt als Thema in das städtische Marketing aufgenommen werden.

2. Die Anteile der Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Binnenverkehr, also zu Fuß gehen, Rad fahren und Öffentlicher Nahverkehr sollen, insbesondere auch durch Erhöhung des Radverkehrsanteils, weiter gesteigert werden. Langfristig sollen sich die Anteile des Radverkehrs und des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) angleichen. Unter Berücksichtigung möglicher Umverlagerungen wird eine Steigerung des Radverkehrsanteils von 15 % auf 20 % im Binnenverkehr innerhalb von 10 Jahren angestrebt. Um diese Ziele zu erreichen, orientiert sich die Radverkehrsförderung in Rostock an dem Leitbild „Radverkehr als System“.

Der Anstieg des Radverkehrsanteils in den letzten Jahren ist ein Indiz dafür, dass ein weiteres Wachstum möglich ist. Bei einer Intensivierung der Radverkehrsförderung auf allen Handlungsfeldern des Radverkehrssystems sind höhere Werte erreichbar. Beispiele anderer Städte zeigen, dass weitere Potenziale aktiviert werden können, auch bei bereits hohem Radverkehrsaufkommen und gutem ÖV-Angebot.. Umverlagerungen zwischen Fußgänger- und Radverkehr sind möglich. Vorrang hat aber eine Reduzierung des MIV-Anteils. Derzeit sind in Rostock immer noch 28% aller PKW-Fahrten kürzer als 5 km – eine ideale Fahrradentfernung.

3. Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr soll deutlich erhöht werden. Insbesondere soll bei steigender Zahl von Radfahrenden die relative Unfallhäufigkeit abnehmen und die Zahl der schwer verunglückten Radfahrenden bis 2013 um mindestens 50 % verringert werden. Ziel ist es, schwere Unglücke komplett zu vermeiden.

Wesentliche Schritte dazu sind eine detaillierte und stark maßnahmenbezogene Analyse der Unfalldaten auf Grundlage einer Unfallanalyse über einen 3-Jahres-Zeitraum, ein Maßnahmenprogramm zur Entschärfung von Strecken und Knotenpunkten mit hoher Unfalldichte und die anhaltende flächenhafte Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr im Straßennetz.

4. Bei allen Baumaßnahmen, insbesondere im Verkehrsnetz, gleich ob es sich um Umbau, Sanierung oder Neubau handelt, sind die Belange des Radverkehrs zu beachten und entsprechend IGVK Radverkehrsanlagen vorzusehen. Es sind in jedem Fall Möglichkeiten zur Verbesserung der Radfahrbedingungen zu untersuchen.

Die Prüfung der Anforderungen des Radverkehrs sind in Form einer Checkliste zu entwickeln, um die einheitliche Umsetzung und Nachprüfbarkeit zu unterstützen. Bei Durchführung straßenbezogener Sicherheitsaudits sind entsprechende radverkehrsbezogene Anforderungen zu integrieren.

5. Für die Erhöhung des Komforts, der Leichtigkeit und der Verkehrssicherheit ist die Ausstattung aller radverkehrsrelevanten Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen oder die verträgliche Abwicklung im Mischverkehr notwendig. Vorhandene Radverkehrsanlagen sind vorrangig dort, wo Defizite aufgetreten sind, in Stand zu setzen oder durch zweckmäßigere Führungsformen zu ersetzen. Falls dies absehbar nicht möglich ist, sollen Ersatzmaßnahmen getroffen werden (z.B. Umfahrungsstrecke, Verkehrsberuhigung).

Insgesamt soll bei der baulichen Radverkehrsförderung ein Vorrang der Qualität vor der Quantität gelten und soweit finanzielle Gesichtspunkte dies erfordern, ein Vorrang der Instandhaltung vor dem Neubau. Vorhandene Netzlücken in wichtigen Abschnitten sind entsprechend den vorliegenden Anforderungen zu schließen.

6. **Zur Nachrüstung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen sollen unter sorgfältiger Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche vorrangig Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden, weil hierdurch kostengünstige Lösungen möglich sind.**

Der Nachholbedarf kann mittelfristig nur dann nennenswert abgedeckt werden, wenn die rechtlichen und verkehrstechnischen Möglichkeiten zum Einsatz dieser kostengünstigen Lösungen voll ausgeschöpft werden. Dabei sind besonders auch die Knotenpunkte einzubeziehen.

7. **Neben den Hauptverkehrsstraßen ist als weiterer wesentlicher Baustein der Radverkehrsnetzplanung ein sich über das gesamte Stadtgebiet erstreckendes Radverkehrsnetz, das auch über verkehrsarme Straßen verläuft, umzusetzen.**

Das Netzkonzept für den Radverkehr ist im IVGK 1998 definiert. Eine Überprüfung in Hinblick auf Teilabschnitte mit beschleunigter Umsetzung ist bis zum Jahresende 2006 vorzunehmen. Das Netzkonzept ist bei allen Maßnahmen, der Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung sowie der Landschafts- und Grünordnungsplanung zu berücksichtigen und umzusetzen.

8. **Das Grundnetz der Velorouten und Haupttrouten unter Einbeziehung der bereits bestehenden Routenabschnitte wird mit Vorrang umgesetzt. Das Netz der Haupttrouten wird mittelfristig komplettiert. Der Ausbau der Velorouten wird weitergeführt.**

Für die Umsetzung hat die Lösung von "Knackpunkten", an denen die Befahrbarkeit der Routen derzeit nicht oder nur stark eingeschränkt möglich

ist, Priorität. Die bestehenden Veloroutenabschnitte werden, soweit sinnvoll, als Fahrradstraßen ausgewiesen und durch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen an noch nicht befahrbaren Teilabschnitten ergänzt, sodass mittelfristig eine komfortable Grundstruktur entsteht, die die Gesamtstadt unter Einbeziehung aller Stadtteile abdeckt.

9. **Velorouten und ausgewählte Hauptachsen sind mit einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr zu versehen.**

Bislang sind vor allem touristische Radrouten beschildert. Eine Wegweisung zu den innerstädtischen Universitätsstandorten ist im Zusammenhang mit dem BSC-Projekt geplant. Velorouten und weitere ausgewählte Haupttrouten sollen eine Wegweisung erhalten. Sobald ein längerer Routenabschnitt durchgehend befahrbar ist, soll er beschildert werden („wachsende Wegweisung“).

10. **Die laufende Unterhaltung, die Straßenreinigung und der Winterdienst müssen dem Radverkehr noch besser Rechnung tragen. Ein durchgängiger Winterdienst für ausgewählte verkehrswichtige Routen ist vorzusehen.**

Durch entsprechende Maßnahmen soll ansonsten ersatzweise die Benutzung der Fahrbahn gewährleistet werden. Das ganzjährige sichere Radfahren muss ermöglicht werden.

11. **Die Innenstadt soll für den Radverkehr möglichst flächenhaft nutzbar sein und Durchfahrt- und Umfahrungsmöglichkeiten bieten. Dies stärkt den Einzelhandel und belebt die Innenstadt.**

Auch wenn dieses Ziel bereits zu einem erheblichen Teil erreicht ist (Ost-West-Umfahrung), verbleibt Handlungsbedarf. Dazu zählen die Überprüfung, inwieweit eine weitergehende zeitliche oder räumliche Öffnung der Fußgängerbereiche für den Radverkehr erforderlich und möglich ist, die Verbesserung der Radführung über die Wallanlagen, die Berücksichtigung bei der Planung Vorfeld Kröpeliner Tor u.a.m.

- 12. Im Nebenstraßennetz soll der Radverkehr sicher auf der Fahrbahn geführt werden und im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten von Restriktionen, die zur Sicherung und Lenkung des Kfz-Verkehrs eingerichtet sind, ausgenommen werden.**

Dazu dient die Öffnung von Einbahnstraßen, die Durchlässigkeit von Sackgassen und, wo mit angemessenen Mitteln möglich, die Herausnahme der Radfahrenden bei Abbiegever- und -gebots. Das Straßennetz in Wohngebieten abseits der Hauptverkehrsstraßen ist bereits weitgehend als Tempo 30-Zone ausgewiesen.

- 13. Die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten des Radverkehrs ist verstärkt fortzusetzen. In bestehenden Wohngebieten und an Handelseinrichtungen ist die Möglichkeit zu schaffen, für private Anlieger auf Antrag und eigene Kosten Fahrradparkanlagen im öffentlichen Verkehrsraum einzurichten.**

Für das Stadtzentrum ist ein Abstellkonzept mit Standortplanung auf Grundlage einer Bestandsanalyse zu erarbeiten und umzusetzen. Es soll angestrebt werden, Angebote dort zu erstellen, wo durch „wildes Fahrradparken“ Bedarf zu erkennen ist. Die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr (Bike+Ride) soll an allen dafür bedeutsamen ÖPNV-Haltestellen berücksichtigt werden. Anlehnbügel als bewährte Form von Fahrradabstellanlage sollen vermehrt auch außerhalb der Innenstadt im Straßenraum eingesetzt werden. Die oft ungünstige Abstellmöglichkeit des Fahrrades in Wohnungsnähe (Hausflur, Keller) ist als wesentlicher "Reiseantrittswiderstand" belegt bzw. führt zum Abstellen über Nacht im Straßenraum, was die Diebstahlgefahr erhöht. Auch für Einzelhandel, Gaststätten u.a. Gewerbe sind diesbezüglich verstärkte Aktivitäten sinnvoll.

- 14. Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der Information über neue Angebote sowie der offensiven Werbung für eine verstärkte Radnutzung (Verbesserung des Fahrradklimas) sind wesentliche Handlungsfelder der zukünftigen Radverkehrs-**

förderung in Rostock. Um den Umstieg auf das Fahrrad zu erleichtern, unterstützt die Stadt die Aktivitäten anderer Handlungsträger für ein möglichst vielfältiges Angebot von Dienstleistungen rund ums Radfahren.

Es ist belegt, dass Verhaltensänderungen im Verkehr nicht nur durch die Verbesserung der baulich-verkehrlichen Infrastruktur, sondern maßgeblich durch die Veränderung des Denkens („im Kopf“) und des Gefühls („im Bauch“) erreicht werden können. Die 2004 begonnene Kampagne „Fahrradregion Rostock“ ist auch nach Ablauf des EU-Projektes „Baltic-Sea-Cycling“ fortzusetzen. Andere Akteure der Radverkehrsförderung werden unterstützt. Dazu dienen insbesondere Beratung und Information von Interessenten, ggf. aber auch begrenzte finanzielle Unterstützungen (z.B. aus Projektmitteln). Im eigenen Zuständigkeitsbereich wird die Überprüfung der Angebote und die Weiterentwicklung als „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ mit entsprechenden Serviceangeboten angestrebt, um eine Vorbildfunktion für andere Arbeitgeber zu entwickeln. Durch Beratungen wird das Thema auch bei anderen Arbeitgebern forciert.

- 15. Die Stadt betreibt eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zur Einhaltung der Straßenverkehrsordnung und für mehr Rücksichtnahme im Verkehr, insbesondere gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern. Bei einer Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmer durch Regelverstoss bzw. fehlende Rücksichtnahme wird die Stadt in Kooperation mit der Polizei Regelverstöße verstärkt ahnden.**

Radverkehrsanlagen bringen mehr Gefährdungen als Vorteile, wenn sie durch parkende Kraftfahrzeuge o.a. versperrt oder eingeengt werden. Das illegale Radfahren auf Gehwegen oder Befahren von Radwegen in falscher Richtung ist durch Aufklärungsarbeit zu reduzieren.

- 16. Die Chancen des Fahrrad-Tourismus sollen stärker genutzt werden.**

Die Stadt wirbt bei gastronomischen Betrieben für eine Zertifizierung als „Bett-und-Bike-Betrieb“. In zentraler Lage soll die Möglichkeit geschaffen und ausgeschildert werden, gepackte Fahrräder gesichert abstellen zu können (z.B. im Erdgeschoss von Parkhäusern). Infoangebote sind zu verbessern.

17. Die Hansestadt Rostock unterstützt die Polizei in ihren Bemühungen, das Problem des Fahrraddiebstahls durch Maßnahmen der Prävention, der Fahrradcodierung und der gezielten Verfolgung zu verringern.

Rostock will seine in dieser Hinsicht im Vergleich zu anderen Städten ungünstige Stellung schnellstmöglichst verlieren. Dazu sollen neben der besseren Ausstattung mit guten Fahrradständern die erfolgreichen Strategien anderer Städte (z.B. verstärkte Öffentlichkeitsarbeit) auch in Rostock zur Anwendung kommen. Die von Fahrradhändlern und der Rostocker Polizei angebotene kostenlose Fahrradcodierung hat sich bewährt und sollte intensiviert werden.

18. Ein Fahrradforum mit Vertretern der Fraktionen der Bürgerschaft, der Nutzerverbände und der Verwaltung bereitet Entscheidungen zu allen fahrradrelevanten Handlungsfeldern für die Bürgerschaft vor.

Das Fahrradforum sollte beim Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung eingerichtet werden. Weitere Details regelt der Ausschuss selbst. Daneben wird die Tätigkeit der AG-Radverkehr (mit Vertretern des Tief- und Hafenbauamtes, der Verkehrsbehörde, des Umweltamtes, des ADFC und der Polizei) fortgeführt. Diese AG dient der Abarbeitung detaillierter Fragestellungen und bereitet somit auch inhaltlich die Sitzungen des Fahrradforum vor. Der ADFC und andere Nutzerverbände bekommen frühzeitig Möglichkeit zur Stellungnahme.

19. Die Fortschritte in der Radverkehrsförderung sind durch ein Monitoring zu überprüfen. Die Stadtverwaltung erstellt einen jährlichen Radverkehrsbericht über durchgeführte

Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs in Rostock und deren Wirkung.

Bestandteile des Monitoring können u.a. sein: Verkehrszählungen (z.B. an festgelegten Zählstellen), Mobilitätsdaten aus dem SrV (die Beteiligung am „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ ist vorbehaltlich haushaltsrechtlicher Regelungen regelmäßig (ca. alle 5 Jahre) fortzusetzen), Unfallanalyse- und Fahrraddiebstahl-statistiken und Nutzerbefragungen. Der Radverkehrsbericht beinhaltet die genannten Monitoringdaten sowie alle Maßnahmen der Hansestadt Rostock oder anderer Handlungsträger, die eine fördernde Wirkung auf den Fahrradverkehr haben. Darin wird auch auf Probleme bei der Umsetzung von Maßnahmen und auf mögliche Lösungsansätze hingewiesen. Die Prioritätenliste für Maßnahmen ist unter Berücksichtigung der Kriterien Verkehrssicherheit, Bedeutung für den Radverkehr, Planungsvorlauf, Kostenschätzung sowie Zusammenhang mit anderen Planungen im jährlichen Radverkehrsbericht zu aktualisieren.

20. Die bestehenden administrativen Strukturen zur Radverkehrsförderung in Rostock sind zu überprüfen in Hinblick auf ihre Wirksamkeit. Die Zuständigkeiten, Verwaltungswege und Personalausstattung sollten dem höheren Stellenwert des Radverkehrs angepasst werden

Zusätzliche Aufgaben im Rahmen der Radverkehrsförderung, insbesondere welche die Öffentlichkeitsarbeit und das Monitoring bzw. die Berichterstattung betreffen, erzeugen einen zusätzlichen Personalaufwand, der durch geeignete organisatorische Maßnahmen abgesichert werden muss.