



# Radverkehrsbericht der Hansestadt Rostock 2010-2013



# GLIEDERUNG

<b>1 VORWORT UND EINLEITUNG .....</b>	<b>3</b>
<b>2 STAND DER ZIELERREICHUNG RADVERKEHRSFÖRDERPROGRAMM.....</b>	<b>5</b>
2.1 RADVERKEHRSAUFKOMMEN UND NUTZERBEFRAGUNGEN .....	5
2.2 VERKEHRSSICHERHEIT UND UNFALLVERMEIDUNG .....	10
2.3 INFRASTRUKTUREN – STRECKE.....	12
2.4 INFRASTRUKTUREN – PARKEN, WEGWEISUNG UND MULTIMODALE VERKNÜPFUNGEN .....	16
2.5 SERVICE – STRAßENREINIGUNG UND WINTERDIENST .....	17
2.6 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT / MARKETING / FAHRRADTOURISMUS / DIEBSTAHLPRÄVENTION .....	19
2.7 STRUKTUREN (FAHRRADFORUM, VERWALTUNGSSTRUKTUREN, PERSONAL) .....	24
<b>3 ZUSAMMENFASSUNG DER ZIELERREICHUNG .....</b>	<b>25</b>
<b>4 ANLAGEN.....</b>	<b>26</b>

Der Bericht wurde erarbeitet durch

den Rostocker Mobilitätskoordinator

unter Mitwirkung von:

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

Fotos, Grafiken, Abbildungen: Stadtverwaltung (soweit nicht andere Quellen angegeben)

Redaktionsschluss: 28.4.2014

# 1 Vorwort und Einleitung

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

*„Rostock steigt auf“ – so ist die langfristige Radverkehrsimagekampagne betitelt.*

*Immer mehr tun es und nutzen das Rad für den Weg zur Schule, zur Arbeit, zum Einkauf oder in der Freizeit. Von den 16.000 Studentinnen und Studenten nutzen gar 70 % das Rad überwiegend für ihre Wege.*

*Je höher der Radverkehrsanteil umso attraktiver ist die Stadt, denken Sie nur an Kopenhagen oder Amsterdam. Die Stadt wird zum Lebens- und Begegnungsraum und die Bürgerinnen und Bürger leben sicherer und gesünder.*

*Das neue Radverkehrskonzept 2012/13 wird neue Impulse für die Planung setzen. Es entstand unter breiter Beteiligung von Nutzern und Verbänden.*

*Ich möchte alle Rostockerinnen und Rostocker aufrufen, sich an der Aufstellung des neuen „Mobilitätsplan Zukunft“ zu beteiligen, der die Weichen für die Entwicklung des Rostocker Verkehrssystems bis 2030 stellen wird. Kommen Sie zu den öffentlichen Foren und besuchen Sie [www.rostock-bewegen.de](http://www.rostock-bewegen.de).*

Holger Matthäus  
Senator für Bau und Umwelt



*Sehr geehrte Fahrradinteressierte,  
liebe Radlerinnen und Radler,*

*2006 hat die Bürgerschaft das Radverkehrsförderprogramm beschlossen und sich damit zum Leitbild einer „fahrradfreundlichen“ Hansestadt bekannt.*

*Rostock ist in den letzten Jahren fahrradfreundlicher und damit die Stadt insgesamt attraktiver geworden.*

*Im bundesweiten ADFC-Fahrradklimatest 2012 hat die Hansestadt Rostock unter 38 Großstädten einen ausgezeichneten 8. Rang belegt. Wir können uns inzwischen zu den „Aufsteigern“ zählen.*

*Ich glaube, dass wir bei einer weiteren Verbesserung der Infrastrukturen, z.B. dem Ausbau von Radschnellwegen und verbessertem Service und Kommunikation noch mehr Rostockerinnen und Rostocker fürs Rad fahren gewinnen können.*

*Der vorliegende Radverkehrsbericht stellt nicht nur das Erreichte der letzten 4 Jahre dar, er zeigt auch offene Probleme und Handlungsbedarfe auf.*

Dr. Steffen Wandschneider  
Mitglied der Rostocker Bürgerschaft und 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**“, kurz RFP) ist durch die Stadtverwaltung ein Radverkehrsbericht über durchgeführte Maßnahmen und deren Wirkung zu erstellen. Die Federführung für die Erstellung des Berichtes liegt nunmehr beim Koordinator zur Förderung des Umweltverbundes (Mobilitätskoordinator).

Mit dem 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 2010-2013. Der 2 – jährige Turnus konnte nicht eingehalten werden, da die personellen Voraussetzungen zur Berichterstellung nicht gegeben waren.

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

- 1. Radverkehrsaufkommen und Nutzerbefragungen**
- 2. Verkehrssicherheit und Unfallvermeidung**
- 3. Infrastrukturen – Strecke**  
(Planungen / Baumaßnahmen / Verkehrsorganisation)
- 4. Infrastrukturen – Parken, Wegweisung und multimodale Verknüpfungen**
- 5. Service – Straßenreinigung und Winterdienst**
- 6. Öffentlichkeitsarbeit / Marketing / Fahrradtourismus / Diebstahlprävention**
- 7. Strukturen**

## 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.

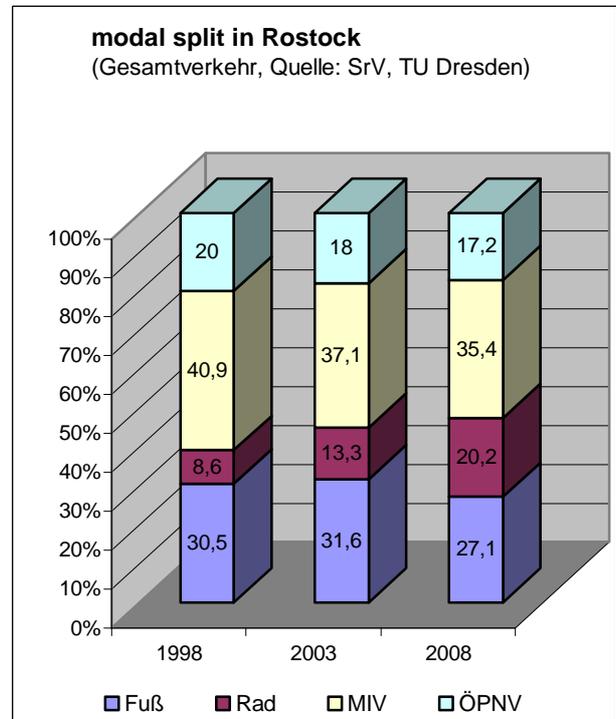
Bundesweit einmalig hat sich in der Hansestadt Rostock in den 10 Jahren von 1998 – 2008 der Radverkehrsanteil mehr als verdoppelt. Dies hat die sogenannte **SrV-Befragung** der TU Dresden (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) aus dem Jahr 2008 erbracht.

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.

2013 hat sich Rostock wieder an der SrV-Befragung beteiligt, die Ergebnisse werden aber erst im Herbst 2014 vorliegen.

In den Leitlinien zur Stadtentwicklung hat sich die Rostocker Bürgerschaft auch zum Ziel ge-

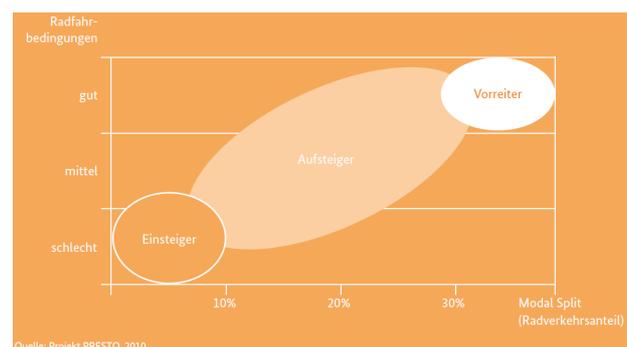
stellt, den Anteil des Umweltverbundes von derzeit 65 auf 70% in 2020 zu erhöhen, insbesondere durch Zuwächse beim Radverkehr.



Die Fortschritte in der Radverkehrsförderung lassen sich jedoch auch anhand anderer Befragungsergebnisse messen.

Im bundesweiten **ADFC-Fahrradklima-Test 2012** hat die Hansestadt Rostock unter 38 Städten mit über 200.000 Einwohnern ad hoc einen hervorragenden 8. Platz belegt. Die Ergebnisse findet man in einer Übersichtstabelle im Anhang.

Rostock liegt nun auf einem Niveau mit Städten wie Kiel, Potsdam und Bremen und kann sich zu den „Aufsteigern“ zählen.

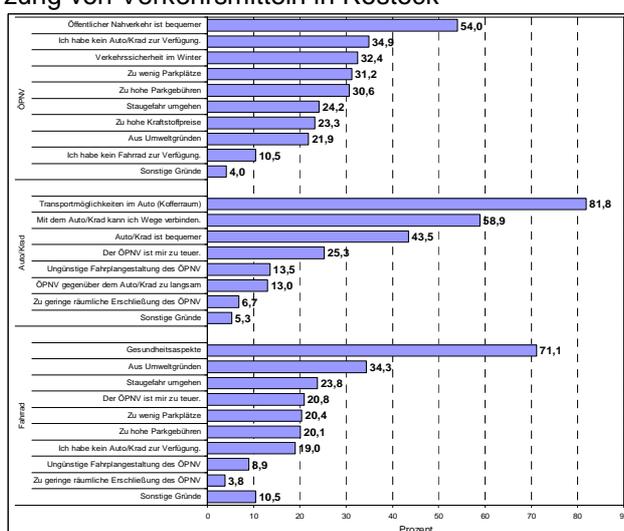


In der **Kommunalen Bürgerumfrage** der Statistikstelle der Hansestadt Rostock werden Rostocker Bürgerinnen und Bürger zu ihren Meinungen zu verschiedensten Lebensbereichen befragt, auch zum Thema Mobilität.

Diese regelmäßige (alle 3 Jahre) statistische Umfrage fand auch 2013 statt. Ergebnisse liegen nicht vor Sommer 2014 vor.

Im Folgenden ein paar interessante Informationen aus der Bürgerumfrage aus dem Jahr 2010.

**Bürgermeinung: Argumente für die vorrangige Nutzung von Verkehrsmitteln in Rostock**



**Bürgermeinungen zum Radverkehr in Rostock**

- 32a) Wie fahrradfreundlich schätzen Sie Rostock ein?  
 32b) Wie schätzen Sie das Sicherheitsgefühl mit dem Rad ein?  
 32c) Wie bewerten Sie das Rostocker Radwegenetz?  
 32d) Wie schätzen Sie die gemeins. Nutzg. von Rad u. ÖPNV ein?  
 32e) Wie schätzen Sie die Straßenreinigung für Radwege ein?  
 32f) Wie schätzen Sie die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ein?



Quelle: Kommunale Bürgerumfrage Rostock, 2010

Im Auftrag der Hansestadt Rostock und der Universität Rostock wurde 2012 eine **Befragung zum Mobilitätsverhalten in Rostock und im Umland** durchgeführt. Die Ergebnisse wurden in einem Bericht durch das Rostocker Wirtschaftsforschungsinstitut WIMES zusammengestellt und veröffentlicht.

Über 3.500 Fragebögen, die vorher im Internet veröffentlicht und an Unternehmen und Schulen

der Region sowie die Universität Rostock geschickt wurden, konnten ausgewertet werden. Zielgruppe waren fahrrad-affine Pendler, die regelmäßig zum Zwecke der Ausbildung und Arbeit pendeln. Dabei wurde der Pendlerbegriff abweichend von der üblichen Definition auch auf Personen, die zwischen Stadtteilen unterwegs sind – also innerstädtische Pendler – ausgeweitet. Eine statistisch abgesicherte Pendlerbefragung konnte aufgrund der Methodik nicht erreicht werden – dies bleibt weiteren Untersuchungen vorbehalten. Da der größte Rücklauf von Studierenden und Beschäftigten der Universität Rostock kam, sind die Befragungsergebnisse stark von fahrrad-affinen Verkehrsteilnehmern geprägt. So lässt sich auch der hohe Anteil von Pendlern mit Rad erklären. Bei den Studenten pendeln über 70 % mit dem Rad von und zur Uni. Das heißt, dass bei derzeit 16.000 Studierenden regelmäßig 11.000 mit dem Rad unterwegs sind.

Bei den außerhalb Rostock wohnenden Befragten ist mit 45 % das Auto wichtigstes Verkehrsmittel, gefolgt vom öffentlichen Nahverkehr mit 32 % und Fahrrad mit 21 %.

30 % der Pendelnden nutzen Verkehrsmittel in Kombination, der Großteil kombiniert den Nahverkehr mit dem Rad.

Im Ergebnis der Befragung sind nun die wesentlichen Motivationen zum Radfahren bekannt. An erster Stelle nennen die Rostocker Radfahrenden hier Gesundheits- und Umweltaspekte und steigende Kraftstoffpreise. Die regelmäßigen Autofahrer nutzen dagegen das Rad nicht, weil ihnen die Wege zu lang sind, wegen der Wetterabhängigkeit und aus Bequemlichkeit.

Die Teilnehmer wurden auch nach ihren Erwartungen zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen gefragt. Hier wurde der Ausbau von Infrastrukturen, wie der Bau von Radwegen oder die Markierung von Radstreifen sowie eine bessere Reinigung der Radwege als wichtiger angesehen, als z.B. Fahrradverleihsysteme oder Fahrradkampagnen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Befragten zum Großteil bereits „überzeugte“ Radfahrer waren.

Interessant ist auch, dass 10 % der in Rostock und 15 % der im Umland wohnenden Befragten zur Änderung ihres Mobilitätsverhaltens bereit sind. Dabei wollen die meisten weg vom Auto und hin zum Rad, zum elekt-

risch unterstützten Rad, dem sogenannten Pe-delec, öffentlichen Nahverkehr und Fahrge-meinschaften.

Die Universität Rostock versprach sich von die-ser Umfrage neue Erkenntnisse zur weiteren Verbesserung des Campusveloroutennetzes für ihre Studierenden und Mitarbeiter.

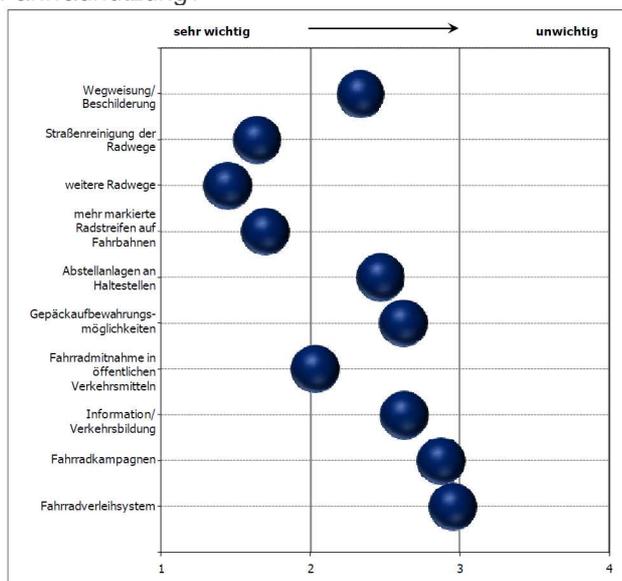
Den Bericht zur Mobilitätsbefragung kann man auf <http://www.radregion-rostock.de/radregion-rostock/planung/> einsehen oder herunterladen.



Von den 3.391 Befragten, die regelmäßig pendeln, sagten 332 Befragte, dass sie zukünftig ein anderes Verkehrsmittel für Ihre Wege zur Arbeit/Studium/Ausbildung nutzen wollen. Folgende Tabelle zeigt, was sie mehr oder weniger nutzen wollen (absolut und in %)

Zukünftig anderes Verkehrsmittel wählen:	absolut		in % (gemessen an N)	
	mehr nutzen	weniger nutzen	mehr nutzen	weniger nutzen
öffentliche Verkehrsmittel	112	80	33,7	24,1
eigenes Auto/Krad	61	117	18,4	35,2
Fahrgemeinschaft	39	20	11,7	6,0
Car-Sharing	12	24	3,6	7,2
Elektrofahrrad/Pedelec	66	29	19,9	8,7
Fahrrad	155	18	46,7	5,4

Frage: Wie wichtig sind folgende Angebote zur Fahrradnutzung?



Quelle: Befragung zum Mobilitätsverhalten fahrradaffiner Pendler in Rostock und Umgebung, WIMES, 2012

Ein Monitoring der Radverkehrsentwicklung erfolgt aber auch über **Radverkehrszählungen**.

Seit vielen Jahren werden hierzu im Auftrag des Tief- und Hafengebäudeamtes **manuelle Zählungen** durchgeführt.

Querschnittszählungen in der Innenstadt ergeben, dass das Radverkehrsaufkommen insbesondere in den Jahren von 2000 bis 2008 erheblich gestiegen ist. Die Zunahmen werden seitdem geringer. Da nur an ausgewählten Tagen in bestimmten Zeitfenstern gezählt wird, sind diese Zählungen nur eingeschränkt verwendbar. Insbesondere das Wetter hat einen enormen Einfluss auf das Radverkehrsaufkommen (siehe weiter unten).

Straße / Abschnitt	2006	2008	2010	2011	% Diff. 2006-11
A.-Bebel-Str. (Gericht)	252	290	355	356	141
Am Vögenteich (Höhe Dt. Med)	139	237	206	155	112
Am.-Bernhardt-Str. (Höhe Dt. Med)	187	355	248	273	146
Barnst. Weg (Leonh.)		302	227	188	
Doberaner Straße (östl. Gertudenplatz)			297	239	
FG-Tunnel Lütten-Klein	314	290	303	273	87
Friedhofsweg (Höhe OSPA)	332	357	337	304	92
Gerberbruch (parallel Straba)	120	147		170	142
Groß Kleiner Weg (Fahrradstr.)			267	65	
Grubenstraße (HMT)	165	163	212	178	108
Hamburger Str. (Holb-Tschai)		310	306	273	
Hundertmännerstr.		458	282	231	
Lange Str.	262	270	381	447	171
Mühlendamm (Hst. Ba-gehl)	157	194		132	84
Parkstraße 1 (zw. Tier-gartena.-Heydem.str)				205	
Parkstraße 2 (zw. Hey-dem.- und Deth.)			241	213	
Parkstraße 3 (zw. Kie-bitzberg-Saarplatz)				373	
Petribrücke	328	393	269	380	116
Schwaansche Str (FGÜ)	228	-	207		
Stadthafen (Schnickm)	226	186	334	277	123
Stadthafen (Theater)		246	305	294	
Steinstraße	194		213	195	101
Ulmenstr. SÜD (A.-Holz)		311	200	312	
<b>Durchschnitt</b>					<b>109</b>

Quelle: Tief- und Hafengebäudeamt / ausgewertet: Spitzenstunde (gleitend) im Querschnitt; Radfahrer/h

Seit 2012 zählt Rostock seinen Radverkehr nun auch automatisch. Bereits an sechs Standorten werden Radfahrende 365 Tage im Jahr, rund um die Uhr gezählt. Die Daten der **Fahrradzählautomaten** werden in einer Box gespeichert und per Funk übertragen. Über das Internet erhält die Hansestadt dann Zugang zu den bereits geprüften Informationen. Diese Daten sind für jedermann zugänglich im Internet unter

[www.radregion-rostock.de/radregion-rostock/radverkehr-in-zahlen](http://www.radregion-rostock.de/radregion-rostock/radverkehr-in-zahlen)

[www.eco-public.com/ParcPublic/?id=888#](http://www.eco-public.com/ParcPublic/?id=888#)

[www.opendata-hro.de/de/dataset/radmonitore](http://www.opendata-hro.de/de/dataset/radmonitore)

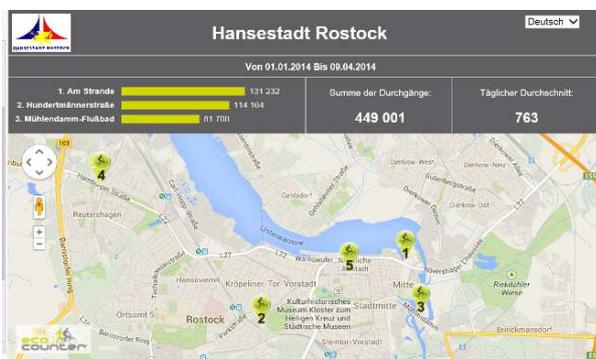


Abb.: Webseite [www.eco-public.com](http://www.eco-public.com) mit der Lage der Rostocker Fahrradzählautomaten

Dank der laufenden Statistik können nun unter anderem auch Einflüsse durch Wetter, Investitionen, Kampagnen oder Semesterferien auf das Verkehrsaufkommen analysiert werden. Darüber hinaus werben die Anzeigetafeln für das Radeln. Sie signalisieren dem Radfahrer, dass er als Verkehrsteilnehmer ernst genommen wird, geben aber auch dem Autofahrer, der vielleicht gerade im Stau steht, Anlass zum Nachdenken und zum gelegentlichen Umsteigen. Eine Anzeigetafel informiert in der Langen Straße über die Anzahl der Radfahrer am jeweiligen Tag sowie die sich daraus ergebende Gesamtzahl im laufenden Jahr. Im Durchschnitt passieren täglich 700 Radfahrer diesen Radstreifen.



Foto: Einweihung des 1. Rostocker Fahrraddisplays auf dem Klimaaktionstag 2012

Im Jahr 2013 kamen weitere Zählautomaten und eine große Anzeigetafel – ein sogenannter **Fahrradbarometer** - an der Zählstelle „Am Strande/Holzhalbinsel“ dazu. Dort passieren im Sommer bis zu 3.000 Radfahrer täglich.



Foto: Einweihung des Rostocker Fahrradbarometers im Sommer 2013

Auch bei der Auswertung der automatischen Zählstellen muss man sehr sorgfältig vorgehen und Wettereinflüsse möglichst neutralisieren. Mit den Zählstellen und der Auswertesoftware der Fa. Eco-Counter hat die Stadt auch Zugriff auf Wetterdaten und kann so Daten verschneiden.

Naturgemäß ist das Radverkehrsaufkommen von den Jahreszeiten bzw. dem Temperaturverlauf abhängig, wie die folgende Grafik zeigt.

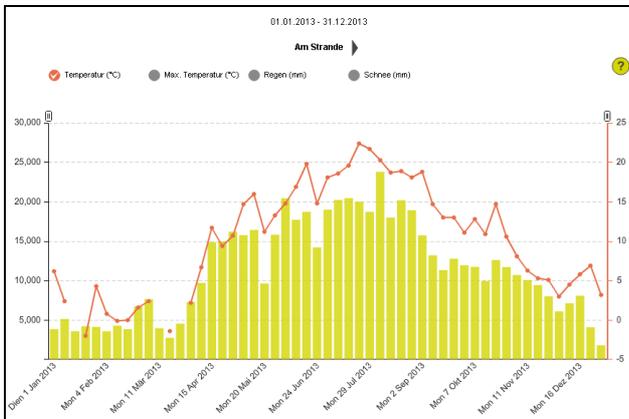


Abb.: Einfluss der Temperatur auf das Radverkehrsaufkommen für Zählstelle „Am Strande“ für das Jahr 2013

Vergleicht man die Zähldaten für den Winter 2012/13 mit dem Winter 2013/14 kann man eine Steigerung des Radverkehrsaufkommen auf 200% feststellen.

	Am Strande	Braesigpl	Lange Str	Liningw.	Gesamt
Dez 2012	15.342	5.918	6.017	4.103	
Jan 2013	19.362	7.051	8.373	4.534	
Feb 2013	17.287	6.093	6.582	4.234	
Mär 2013	21.526	7.995	6.740	5.587	
<b>Summe</b>	<b>73.517</b>	<b>27.057</b>	<b>27.712</b>	<b>18.458</b>	<b>146.744</b>
Dez 2013	27.587	10.312	13.958	5.788	
Jan 2014	26.153	10.235	11.446	5.516	
Feb 2014	32.868	11.762	12.156	7.228	
Mär 2014	56.403	19.818	17.419	11.984	
<b>Summe</b>	<b>143.011</b>	<b>52.127</b>	<b>54.979</b>	<b>30.516</b>	<b>280.633</b>

Schaut man sich jedoch die Witterung in den 2 Wintern an, wird klar warum die Rostocker im vergangenen Winter soviel geradelt sind.



Abb.: Einfluss von Temp. u. Schnee auf Radverkehrsaufkommen an Zählstelle „Am Strande“ Winter 2012/13

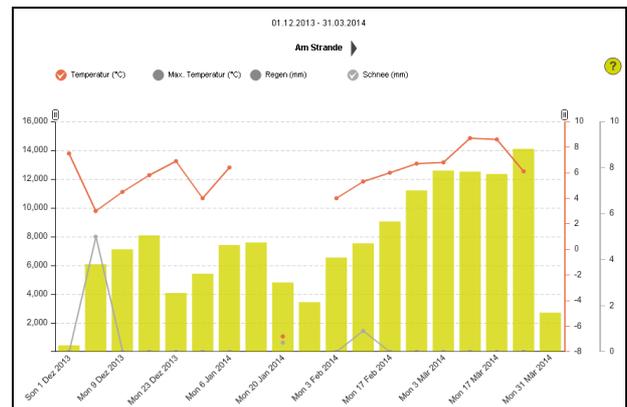


Abb.: Einfluss von Temp. u. Schnee auf Radverkehrsaufkommen an Zählstelle „Am Strande“ Winter 2013/14

Je länger die betrachteten Zeiträume, umso besser wird die Vergleichbarkeit. Lange Zeiträume - z.B. 1 Jahr - können jedoch noch nicht gegenübergestellt werden, da die ersten 4 Zählstellen erst im September 2012 installiert wurden.

Weitgehend vergleichbar sind die Daten von Okt. – Nov. 2012 und Okt. - Nov. 2013:

Hier hat man in der Summe der 4 Zählstellen 182.300 Radfahrer und im folgenden Jahr 185.900 Radfahrer gezählt – das entspricht einer **jährlichen Zunahme um 2 %**.

Mit den inzwischen 6 Zählstellen verfügt die Hansestadt Rostock über ein ausgezeichnetes nachhaltiges Monitoring-Instrument.

## 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.

Das Deutsche Institut für Urbanistik kommt in dem Papier „Unfallrisiken beim Radfahren“ zu folgendem Fazit:

*Radfahrer werden v.a. durch abbiegende und einbiegende Kfz gefährdet bzw. gefährden sich selbst durch Nutzung von Radwegen in der falschen Richtung, durch Nichtbeachtung von Verkehrsregeln und durch Alkoholeinfluss beim Radfahren. Unzureichende Infrastruktur, abgestellte Kfz und hohe Fahrgeschwindigkeiten der Kfz-Lenker spielen eine zusätzliche Rolle. Alleinunfallrisiken wie z.B. an Pfosten auf dem Radweg und anderen Mängeln der Infrastruktur werden allgemein unterschätzt. Langfristig muss zudem durch eine Kombination aus Kommunikation, Verkehrserziehung und Kontrolle das Verkehrsklima zwischen Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrern verbessert werden. (Forschung Radverkehr – Analysen A-6/2012)*

### → Verkehrsunfallgeschehen mit Radfahrer- Beteiligung in Rostock 2010 – 2013

Jahr	2010	2011	2012	2013
Verkehrsunfälle gesamt	5.802	5.731	5.519	5.837
davon mit Radfahrer-beteiligung	311	351	326	330
getötete Radf.	1	1	0	1
schwerverletzte Radfahrer	29	21	34	26
leichtverletzte Radfahrer	254	208	230	208
Summe verletzte + getötete Radf.	284	230	264	235

Quelle: Unfallstatistik der Polizeiinspektion Rostock

Da die Anzahl der schwer verletzten und getöteten Radfahrer relativ gering ist (und somit statistisch unsicher), wird zukünftig zusätzlich als Kriterium für die Verkehrssicherheit die Anzahl der verunglückten Radfahrer (leicht und schwer verletzte und getötete) herangezogen.

Um eine konkrete Analyse des Zielerreichungsgrades (vgl. RFP oben) zu ermöglichen, werden 2-Jahres-Durchschnittswerte gebildet und miteinander verglichen. Bezugspunkt bilden die 25,5 schwer verletzten Radfahrer aus den Jahren 2004-2005. Bis 2013 sollte diese Zahl um 50 % vermindert werden, also auf 13. Würde man diese Zielstellung auf das neue Kriterium der „verunglückten Radfahrer“ übertragen, sollte sich die Anzahl von 258 Verunglückten (2004-2005) bis 2013 auf 129 halbieren.

#### → 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 Radfahrer-beteiligung zu den per Rad in Rostock zurückgelegten Personenkilometern (Pkm).

Zum Anderen wird die Anzahl der verunglückten Radfahrer 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.

Die per Rad zurückgelegten Pkm ergeben sich aus dem Produkt von durchschnittlicher Wegelän-

ge (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). Seit 2010 wird in Analogie zu den Zählwerten (vgl. 2.1) von einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung der Pkm um 2 % ausgegangen.

Zeitraum	schwerverl.+ getötete Radf. / Jahr	verunglückte (tote, schwer + leichtverl.) Radf. / Jahr	Unfälle mit Radfahrer-beteiligung / Jahr	Mio Personen-kilometer per Rad in Rostock / Jahr	relative Unfallhäufigkeit (Unf.m.Radf. beteil./Mio Pkm)	Verhältnis schwer-verletzte Radf./Mio Pkm	Verhältnis verunglückte Radf./Mio Pkm
2004-2005	25,5	258	338	78,2	4,3	0,33	3,3
2006-2007	30,5	303	398	98,5	4,0	0,31	3,1
2008-2009	29,5	267	385	117	3,3	0,25	2,3
2010-2011	26	257	331	121,7	2,7	0,21	2,1
2012-2013	30,5	249,5	328	126,5	2,6	0,24	2,0
<b>Ziel 2013</b>	<b>13</b>				<b>2,2</b>	<b>0,17</b>	<b>1,7</b>

Tab.: Entwicklung der Radverkehrsunfallsituation in Rostock

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. Ebenso das relative Risiko von Radfahrern, im Straßenverkehr zu verunglücken.

Eine Halbierung der schwer Verletzten wie auch insgesamt verunglückten Radfahrer (im Vgl. zum Bezugsjahr 2004/5) ist jedoch bis 2013 nicht gelungen. Auch vom strategischen Ziel, schwere Unglücke komplett zu vermeiden, ist man weit entfernt.

Auch das subjektive Sicherheitsempfinden sollte bei der zukünftigen Verkehrssicherheitsarbeit Berücksichtigung finden. Entsprechend der kommunalen Bürgerumfrage von 2010 schätzten 62 % der Befragten das Sicherheitsgefühl als Radfahrer in Rostock als „schlecht“ und

„sehr schlecht“ ein. Das ist die negativste Bewertung unter den nachgefragten Kriterien!

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 und gfls. bauliche und organisatorische Veränderungen (dabei sollte man sich nicht auf Unfallhäufungsstellen (per Definition ein Knotenpunkt oder Streckenabschnitt an dem mindestens 5 Unfälle vom gleichen Unfalltyp stattgefunden haben) fokussieren – dies scheint für die Reduzierung von Radverkehrsunfällen kein geeigneter Ansatz zu sein),
- zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit, Kampagnen, Aktionen durch Polizei, Stadtverwaltung, Verkehrswacht, ADFC u.a. Institutionen, welche die Einhaltung der StVO, funktionierende Beleuchtung, die gegenseitige Rücksichtnahme u.a. thematisieren.

Die versuchsweise Einführung einer **Polizei-Fahrradstreife** am Polizeirevier Reutershagen im Jahr 2013 scheint ein richtiger Schritt zu sein, denn diese Beamten können schneller auf Verkehrsordnungswidrigkeiten reagieren aber durch ihre Selbsterfahrung auch Verständnis für die alltäglichen Probleme der Rad fahrenden entwickeln.



Fahrradstreife der Rostocker Polizei , Foto: Ostsee-Zeitung

### → Radfahrausbildung in Rostock Ein Präventionsprojekt mit Tradition

Umfänglich wird das Projekt im letzten Radverkehrbericht beschrieben.

Auch im jetzigen Berichtszeitraum bildete die Radverkehrsausbildung im Verkehrsgarten den Kern der Verkehrserziehungsarbeit in Rostock.

Die HWBR ist bis zum jetzigen Zeitpunkt der Betreiber des Verkehrsgartens. Ende 2013 gab es Probleme mit der Finanzierung des Angebotes - doch scheint vorerst der Weiterbetrieb des Verkehrsgartens gesichert.

Die Radfahrausbildung stellt in Rostock **das** Zielgruppenprogramm für Rad fahrende Kinder im Grundschulbereich dar.

Fraktionsübergreifend hat die Rostocker Bürgerschaft im Dezember 2013 einen Antrag beschlossen, in welchem der Oberbürgermeister beauftragt wird, bis April 2014 ein Konzept für eine Werbeaktion der Hansestadt Rostock für mehr Verkehrssicherheit in der dunklen Jahreszeit vorzulegen, in deren Rahmen kostenfreie Signalbänder an Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, aber auch an Fußgängerinnen und Fußgänger – insbesondere Kinder – verteilt werden. Titelvorschlag: „**Rostock lässt sich sehen!**“ Das Konzept sollte Aussagen zu Partnern der Kampagne, Komponenten und zur Finanzierung enthalten.

## 2.3 Infrastrukturen – Strecke (Planung / Baumaßnahmen / 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. Umfahungsstrecke, 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 Hauptrouten unter Einbeziehung der bereits bestehenden Routenabschnitte wird mit Vorrang umgesetzt. Das Netz der Hauptrouten wird mittelfristig komplettiert. Der Ausbau der Velorouten wird weitergeführt.*
11. *Die Innenstadt soll für den Radverkehr möglichst flächenhaft nutzbar sein und Durchfahrt- und Umfahungsmöglichkeiten 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.*

Die **Radverkehrskonzeption** wurde in den Jahren 2011 bis 2014 in Zusammenarbeit mit dem Büro PGV Hannover, dem Fahrradforum, Trägern öffentlicher Belange und weiteren interessierten Teilnehmern in Workshops überarbeitet. Hierzu wurde 2011 eine Bilanz erarbeitet und darauf aufbauend ein Bericht erstellt sowie eine beschlussreife Vorlage erarbeitet.

Kernthema der neuen Radverkehrskonzeption ist ein neues **Radschnellwegenetz** zwischen Warnemünde und dem Dierkower Kreuz sowie dem Hauptbahnhof. Entsprechende Radwegplanungen werden bereits beim Knoten Evershagen und der A.-Einstein-Straße berücksichtigt.

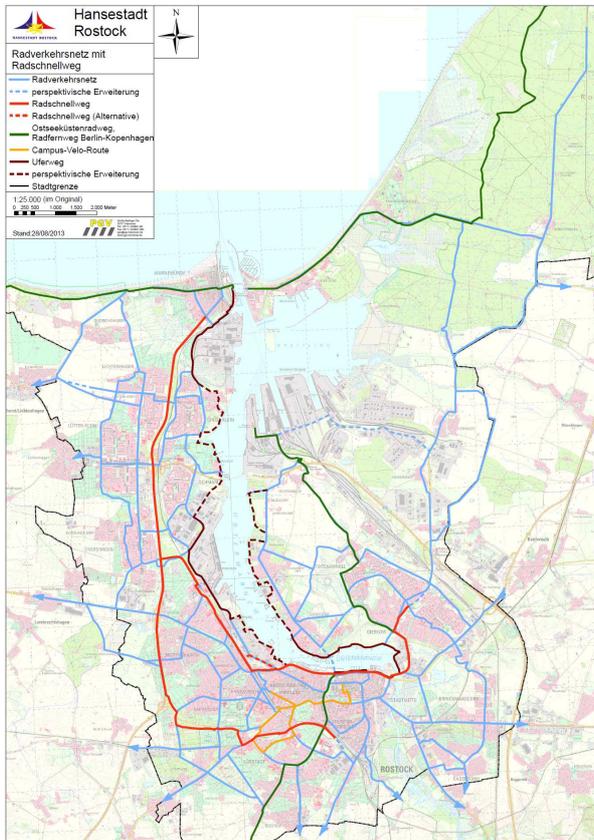


Abb.: Radverkehrsnetz Rostock, PGV, 2014

Für den Abschnitt des östlichen Radschnellweges zwischen Marienehe – Werftdreieck wurde eine Variantenuntersuchung durchgeführt.

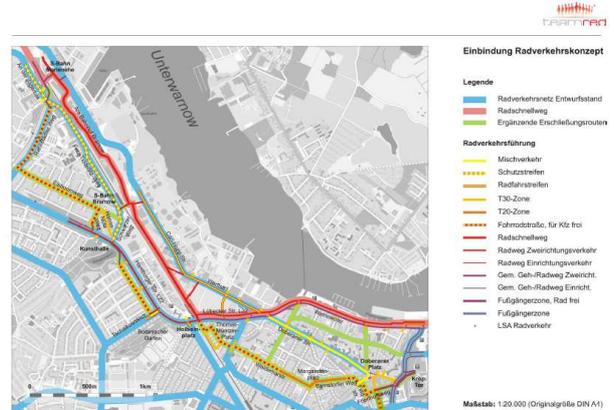


Foto: Bürger-Workshop zur Variantenuntersuchung NW-Zentrum am 9.4.2013 u.a. mit Vertretern der Ortsbeiräte und des Stadtentwicklungsausschusses

Für den Knoten Saarplatz mit den angrenzenden Straßenzügen wurden Verkehrsuntersuchungen durchgeführt mit dem Ziel einer verbesserten verkehrssicheren Führung des Radverkehrs im gesamten Knotenbereich. Im Ergebnis werden zurzeit eine Aufweitung des Radweges im Lindenpark geprüft und geplant und eine Neugestaltung der Radverkehrsanlagen in der Ulmenstraße im Zusammenhang mit der geplanten Umgestaltung. In der Hundertmännerstraße, als Hauptachse des studentischen Radverkehrs, wurden 2013 im Rahmen der Fahrbahndeckenerneuerung bereits wechselseitig Schutzstreifen markiert.

Im Zeitraum 2011 bis 2013 wurden u.a. die in der folgenden Tabelle aufgeführten Maßnahmen fertig gestellt.

Mit den Maßnahmen wurde das **Radwegenetz** auf einer Länge von rund **15,5 km** erneuert, markiert und ausgebaut.

2011	Schutzstreifen Kopernikusstraße (2011)
2011	Radweg u. Schutzstreifen E.-Schlesinger-Str.
2011	Geh- und Radweg Tessiner Straße, 1. BA
2011	Knoten Holbeinplatz/Schweriner Straße
2012	L22 - M.-Garthe-Str.
2012	Verlängerung Mecklenburger Allee
2012	Instandhaltung nördl. Radweg Lübecker Str.
2012	Instandhaltung Graaler Landweg
2012	Instandhaltung Radweg Markgrafenheide – Hinrichsdorf
2012	ÖPNV-Verknüpfungspunkt Warnemünde .
2012	Geh- und Radweg Tessiner Straße 2.BA
2012	Knoten Güstrower Straße/Parchimer Str.
2012	Straßensanierung Hamburger Straße (mit südl. Radweg)
2012	Uferwanderweg Gehlsdorf, Abschnitt Dierkow
2012	Straßensanierung Marieneher Str./Schmarler Damm
2012	Knoten Kabutzenhof
2013	Geh- und Radweg Tessiner Straße 3.BA

Tab.: Investitionsschwerpunkte Radverkehr 2011-2013

Quelle: Tief- und Hafenaubamt

## → Städtebausanierung (Planungen)

Im Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ werden durch den Sanierungsträger RGS folgende Umbaumaßnahmen durchgeführt bzw. geplant.

### 2014:

- Gertrudenstraße und Haedgestraße/ Zochstraße: neue Asphaltbeläge und ausreichende Breiten für die Radfahrer in Gegenrichtung zur Einbahnstraße.
- Hermannstraße Nordabschnitt: Aufweitung und verbreiterter Radstreifen, Eingang zum Oberwall wird rollstuhl- und fahradgerecht gepflastert.
- Park im Petriviertel: uferbegleitender Fuß- und Radweg.

### 2014/2015:

- Neue Werderstraße Nordabschnitt mit neuer Asphaltdecke mit dem Fuß- und Radweg entlang der L22 zwischen Neue Werderstraße und Haedgestraße entsprechend des westlichen Anschlusses bis zur AOK.
- Ernst Barlachstraße zwischen Bleicherstraße und Steintorkreuzung, mit beidseitigen Radverkehrsanlagen
- Friedrichstraße Südabschnitt (sh. Gertrudenstraße).

## → Städtebauliche Planungen

Unter Federführung des Amtes für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft entstand bereits 2009 das sogenannte **Warnow-Ufer-Konzept**. Dieses beinhaltet auch einen möglichst durchgängigen Fuß- und Radweg entlang der Unterwarnow (mal in geringerer oder größerer Nähe zum Ufer).

Darauf aufbauend wurde 2011 durch den Landschaftsarchitekten Dipl.-Ing. Thomas Henschel ein „*Entwicklungskonzept für den Uferbereich Gehlsdorf für den Abschnitt Fähranleger Landreiterstraße bis Osthafen*“ erstellt und teilweise umgesetzt (bspw. Uferwanderweg zwischen Deponie Dierkow und Osthafen).

2012/13 wurde durch die Landschaftsarchitektin Dr. Ute Fischer ein „*Entwicklungskonzept für die Oberwarnow*“ erstellt, welches in 2014 durch die Rostocker Bürgerschaft beschlossen werden soll.

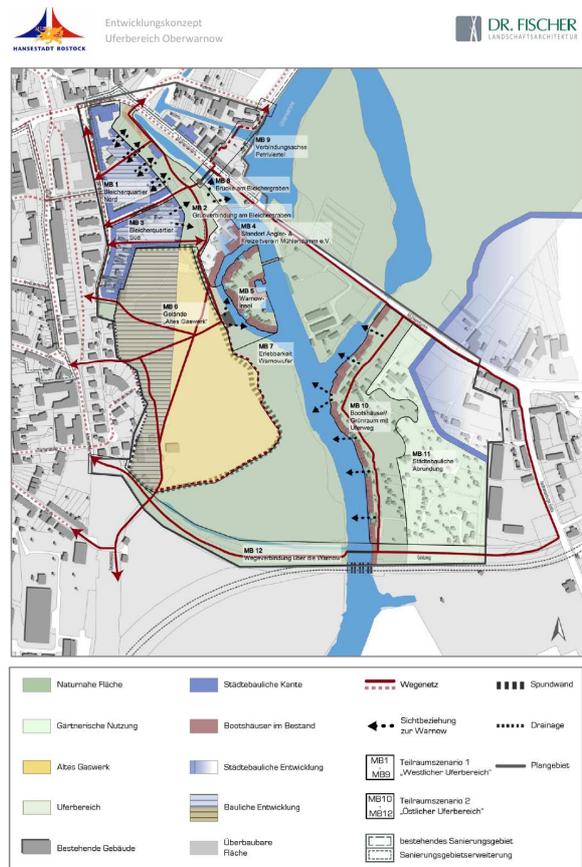


Abb. Maßnahmenkonzept Uferbereich Oberwarnow

2013 wurden durch die Planungsgruppe Nord eine „*Untersuchung des ruhenden Verkehrs in der südlichen Bahnhofsvorstadt*“ vorgenommen. Hierbei wurde u.a. noch einmal der Bedarf für ein qualifiziertes Angebot für Bahnpendler zum P&R und B&R herausgestellt.



### → Verkehrsorganisation

Im Berichtszeitraum wurden zahlreiche verkehrsorganisatorische Maßnahmen für den Radverkehr durchgeführt. Zu einem großen Teil dienten sie der Umsetzung der Regelungen zur Benutzungspflicht von Radwegen entsprechend der neuen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) und der neuen Planungsrichtlinie ERA 2010.

Die Maßnahmen werden insbesondere durch **Beschilderungen** und **Markierungen** umgesetzt.

Beschilderungen beinhalten u. a. Maßnahmen zu Ergänzungen bestehender Beschilderungen, Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr und Aufhebung der Benutzungspflicht.

Fahrbahnmarkierungen beinhalten u.a. Markierungserneuerungen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht und Demarkierungen.

#### 2010

- Beschilderungen: 21 verkehrsrechtliche Anordnungen
- Fahrbahnmarkierungen: ca. 25 % des Jahresvolumens (z. B. Lange Straße, Parkstraße, A.-Bernhard-Straße, Satower Straße)

#### 2011

- Beschilderungen: 6 verkehrsrechtliche Anordnungen
- Fahrbahnmarkierungen: ca. 25 % des Jahresvolumens (z. B. Steintor, Doberaner Straße)

#### 2012

- Beschilderungen: 12 verkehrsrechtliche Anordnungen
- Fahrbahnmarkierungen: ca. 25 % des Jahresvolumens (z. B. K.-Marx-Straße, R.-Wagner-Straße, Rigaer Straße, Warnowallee, Mecklenburger Allee)

#### 2013

- Beschilderungen: 19 verkehrsrechtliche Anordnungen
- Fahrbahnmarkierungen: ca. 25 % des Jahresvolumens (z. B. K.-Marx-Straße, Rennbahnallee, Ostseeallee, Hamburger Straße, Trotzenburger Weg, Hundertmännerstraße)

Auch an **Lichtsignalanlagen (LSA)** wurden einige Maßnahmen realisiert, die zu Verbesserungen für den Radverkehr geführt haben.

#### 2010

- Umbau LSA 126 Lange Straße /Vogelsang, so dass Radfahrer unsignalisiert aus Langer Str. rechts auf Neuen Markt fahren können
- LSA 207 Hamburger Str./Holbeinplatz: grün für Rechtsabbieger Rad, wenn Karl Marx-Str. Grün im Rahmen Geh- und Radwegausbau Hamburger Str./Lübecker Str.
- LSA 210 Lübecker Str. /Werftdreieck: grün für Rechtsabbieger Rad, wenn Doberaner Str. Grün
- LSA 501 Stadtautobahn/R.-Wagner-Str. Fu/Ra über R.-Wagner-Str. immer fest mit freigegeben, wenn Rostocker Str. Grün
- punktuelle Erhöhung der Empfindlichkeit der Induktionsschleifen
- Änderung der Masken für Fußgänger und Radfahrer/Fußgänger an diversen Strecken (Fischereihafen, Tessiner Str.)
- bei sämtlichen Neubaumaßnahmen Radfuhrten inkl. Bordabsenkungen auf Null und weiter vorgezogene Haltebalken (RILSA 2010=min. 3m)

**2011**

- punktuelle Erhöhung der Empfindlichkeit der Induktionsschleifen
- L22/Am Kabutzenhof: gesonderte Radführung mit Umbau Verkehrsinsel
- Rad/Gehwegausbau Tessiner Str. spez. Umrüstung Jan-Maat-Weg
- Holbeinplatz gesonderte Signalisierung aus Schweriner Str.
- Holbeinplatz abgesetzte Signalisierung auf Dreiecksinsel in Richtung Ost
- L22/Warnowstr./ Petritor: Haltebügel für Radfahrer
- L22/Warnowstr./ Petritor: 2 gesonderte Richtungsfahrten über die L22

**2012**

- punktuelle Erhöhung der Empfindlichkeit der Induktionsschleifen
- Tessiner Str./Kasper Ohm Weg Radwegausbau
- Saarplatz: vorgezogene Haltebalken

## 2.4 Infrastrukturen – Parken, Wegweisung und multimodale Verknüpfungen

**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.*

### → Abstellanlagen

Im Stadtzentrum, am Rathaus, in Warnemünde und am Hauptbahnhof wurden die Fahrradabstellmöglichkeiten bedarfsgerecht erweitert. Im Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“, wurden durch den Sanierungsträger zwischen 2010-2013 Fahrradabstellanlagen komplettiert. In der Kröpeliner Straße und den Seitenstraßen wurden ca. 100 Fahrradbügel aufgestellt, Kosten ca. 35.000 €. Am Kröpeliner Tor wurde im

Zusammenhang mit der Vorflächengestaltung durch die RGS eine neue Anlage mit 150 Abstellmöglichkeiten umgesetzt, die Fahrradabstellanlagen am Konrad-Adenauer-Platz wurden um 100 Abstellmöglichkeiten ergänzt.



Foto: Neue Abstellanlage am Kröpeliner Tor für 150 Räder

### Radstation am Rostocker Hauptbahnhof

Über 300 Räder werden am Rostocker Hauptbahnhof geparkt – Tendenz steigend. Über 20.000 Fahrgäste steigen hier täglich ein, aus und um.

Obwohl die Deutsche Bahn und die Stadtverwaltung in den vergangenen Jahren wiederholt die Fahrradstellplätze am Hauptbahnhof erweiterten, wuchs der Bedarf meist schneller als das Angebot. Als Lösung des Problems wird eine Fahrradstation angesehen. Dabei ist eine Fahrradstation weit mehr als nur ein schlichtes Parkhaus für Fahrräder – das zeigen zahlreiche Beispiele insbesondere aus Nordrhein-Westfalen. Zentrale Bestandteile des Serviceangebotes sind:

- Bewachung und Witterungsschutz
- Pannenhilfe, Fahrradwartung und Fahrradreparatur und Fahrradverleih
- dazu kommen weitere mögliche Dienstleistungen, wie Verkauf von Fahrrädern, Verkauf von Fahrradkarten und –literatur und Mobilitätsberatung.

Die Erfahrung realisierter Projekte zeigt: ein Viertel der Nutzer steigt erst durch den Bau einer Radstation auf die kombinierte Nutzung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr um. Bei zehn Prozent der Radstationskunden handelt es sich um echte Neukunden für den öffentlichen Verkehr. Deshalb hat die Hansestadt Rostock 2011 (finanziert aus Mitteln des EU-Interreg-IV-A-Projektes *abc.multimodal*)

in Abstimmung mit der Deutschen Bahn, der Rostocker Straßenbahn AG und der ADFC-Regionalgruppe Rostock e.V. eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben.



Abb. Visualisierung Radstation matrix architektur

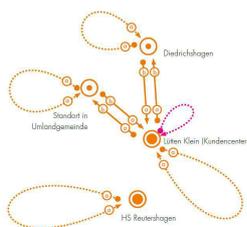
Die Studie geht von einem Angebot von 370 Abstellplätzen aus. Eine Werkstatt, Fahrradvermietung, sowie Ladestationen für Elektroräder gehören wie Schließfächer zum Service. Das in Frage kommende Grundstück unmittelbar östlich des Bahnhofsgebäudes gehört der Deutschen Bahn. Die Machbarkeitsstudie bietet für die weitere Projektentwicklung eine gute Grundlage.

Möglichst noch in 2014 soll ein Fördermittelantrag an das Schweriner Verkehrsministerium MEIL M-V für die Bezuschussung der Investition gerichtet werden.

Mit dem **EU-Projekt elmos** wird unter Federführung der RSAG und Beteiligung des Tief- und Hafengebäudes der Einsatz von Pedelecs in Ergänzung zum ÖPNV getestet. In Reutershagen wurden 2013 in diesem Zusammenhang auch zusätzliche Abstellanlagen errichtet. Im Frühjahr 2014 soll der reguläre Start des Verleihsystems mit dem Namen „elros“ sein.



Abb.: RSAG



## 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

Straßenreinigung und Winterdienst stellen einen wichtigen Service für alle Verkehrsteilnehmer dar. Radfahrer sind hier besonders sensibel, denke man nur an Glasscherben oder Glätte und Schnee im Winter.

Bei der Kommunalen Bürgerumfrage 2010 haben noch 56 % der Befragten die Straßenreinigung und den Winterdienst auf den Rostocker Radwegen mit „schlecht“ bzw. „sehr schlecht“ und nur 44 % mit „gut“ bzw. „sehr gut“ bewertet.

Die Straßenreinigung wird in der städtischen Straßenreinigungssatzung geregelt. Demnach werden die meisten Radwege in einem 4-wöchigen Rhythmus gereinigt. Zur Überprüfung der Einhaltung der Reinigungspflichten setzt die Stadtverwaltung seit 2 Jahren auf einen Kommunalen Ordnungsdienst.

Jährlich wird unter Federführung des Umweltamtes eine **Winterdienstkonzeption** aufgestellt und umgesetzt. In Abstimmung mit dem ADFC wurde seit 2009 ein „Winterdienst-Radwegenetz“ definiert und seitdem immer wieder geringfügig erweitert (der Winterdienst auf Radwegen ist keine kommunale Pflichtaufgabe und wird deshalb vorrangig auf den Haupttrouten durchgeführt).

Für den Winter 2014/15 wird geprüft, inwieweit auftauende Streumittel auf ausgewählten Radwegen (z.B. Stadtautobahn, Hamburger Straße) zum Einsatz kommen können.



Abb.: „Winterdienst-Radwegenetz“ in Rostock, Quelle Umweltamt

### → 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 Zivildienstleistende, Zwischenlagerung bis zur Verschrottung bzw. Übergabe an soziale Einrichtungen zum Wiederaufbau der Räder.

Seit 2009 wurden 245 Fahrräder zur Verwertung eingesammelt. Schrotträder kann man über das **Klarschiff.HRO-Portal** oder beim **Umwelttelefon 381 7303** melden.



Foto: Rostocker Bundesfreiwilligendienstler bei der Schrottradentsorgung am Hauptbahnhof

### → Der Rostocker Radwegewart

Auf Rostocks Fahrradwegen ist seit der Saison 2011 im Auftrag des Rostocker Umweltamtes ein Mitarbeiter der Stadtentsorgung Rostock GmbH als Radwegewart unterwegs. Von April bis Oktober kontrolliert er das Radverkehrsnetz auf Verschmutzungen, Wildwuchs sowie Schäden am Belag und an der Beschilderung. Der Radwegewart ist mit einem modernen Elektrofahrrad samt Anhänger, Besen und Schaufel ausgerüstet. Er kann viele Kilometer am Tag fahren und kleine Verunreinigungen selbst zügig zu beseitigen. Werden größere Verschmutzungen festgestellt, wird die Stadtentsorgung Rostock GmbH von der Hansestadt Rostock mit der Reinigung beauftragt. Alle Rostockerinnen und Rostocker sowie Besucherinnen und Besucher der Hansestadt haben die Möglichkeit, Verunreinigungen oder Schäden an das Sachgebiet Straßenreinigung im Amt für Umweltschutz zu melden (Tel.: 381 7305). Für die wachsende Zahl von Fahrradtouristen steht mit dem Rostocker Radwegewart ein mobiler und freundlicher Ansprechpartner vor Ort zur Verfügung. Ausgerüstet mit Stadtplänen kann er Wegauskünfte geben und Hilfesuchende zur nächsten Reparaturwerkstatt lotsen. Bis 2013 hat der Radwegewart an 471 Einsatztagen mehr als 28.200 Kilometer zurückgelegt.



## Klarschiff HRO

Klarschiff.HRO ist das Portal zur Bürgerbeteiligung der Hansestadt Rostock, genauer gesagt eine Onlineplattform zum Melden und Bearbeiten von Problemen und Ideen, die sich auf den öffentlichen Raum der Hansestadt Rostock beziehen. Das Melden wird von den Bürgerinnen und Bürgern übernommen – das Bearbeiten von der Stadtverwaltung.

Damit Probleme und Ideen schnell und bequem gemeldet werden können, steht den Nutzern in Klarschiff.HRO eine interaktive Karte zur Verfügung, auf der einfach neue Meldungen erstellt oder sich vorhandene angesehen werden können, aber auch der Bearbeitungsstand erkennbar ist. <http://www.klarschiff-hro>

## 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.

Die Stadtverwaltung, der ADFC, 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, Veranstaltungen und Zeitungsartikeln**

zum Thema Radverkehr und nachhaltige Mobilität wieder.

Starke Impulse für die Öffentlichkeitsarbeit brachte das EU-Interreg-IV-A-Projekt *abc.multimodal*, bei welchem die Hansestadt Rostock als Lead Partner fungiert (siehe auch [www.abcmultimodal.eu](http://www.abcmultimodal.eu)).



Finanziert mit Mitteln aus dem Projekt wurde seit 2012 die Radverkehrs-Imagekampagne „**Rostock steigt auf**“ wieder mit neuen Inhalten und Aktionen belebt.

Ziel der Kampagne ist es, das Image des Radfahrens in Rostock zu verbessern und mehr Leute aufs Rad zu bringen. Dabei beschränkt man sich vorerst nicht auf besondere Zielgruppen: Radfahrer sollen bestärkt und Autofahrer zum Umsteigen motiviert werden.

In Kooperation mit der Agentur WERK 3 wurde das Logo und Marke "Radregion Rostock" entwickelt.



Die zentrale Kommunikationsplattform für die Kampagne stellt die Webseite [www.radregion-rostock.de](http://www.radregion-rostock.de) dar.

Es wurden **Citylight-Poster** mit 4 verschiedenen Motiven produziert und zwischen 2012-14 in mehreren Kampagnen geschaltet.



Im Rahmen des Klimaaktionstages 2012 wurde ein **Foto-Shooting** angeboten unter dem Motto: „**Gesucht wird: Das Gesicht der Radregion Rostock**“.

Über 50 Leute ließen sich mit ihrem Rad ablichten. Die Fotos wurden auf [www.radregion-rostock.de](http://www.radregion-rostock.de) für eine Online-Abstimmung veröffentlicht.



Fotos: Impressionen vom Fotoshooting

In nur wenigen Wochen gab es mehr als 16 000 Stimmen. Die Gewinner wurden im Juni 2013 bei der Einweihung des Fahrradbarometers ausgezeichnet und das Gesicht des Gewinners zierte nun eine CityCard.



Abb.: CityCard „Gesicht der Radregion Rostock“

→ **Klima-Aktionstage**

In Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche<sup>1</sup> veranstaltet die Hansestadt Rostock in enger Zusammenarbeit mit dem Rostocker Agenda-21 Arbeitskreis „Klimaschutz und Mobilität“<sup>2</sup> seit 2009 jährlich einen öffentlichen Aktionstag. Im Mittelpunkt stehen Angebote und Projekte, die den Einwohnerinnen und Einwohnern die Zusammenhänge zwischen der eigenen Mobilität und dem Klimaschutz vor Augen führen.

Der Klimaaktionstag 2010 war bestimmt durch den Schülerwettbewerb „Schrott-Rad-Kunst“ und die Klimabündnisaktion „STADTRADELN“, deren Teilnehmer im Rahmen des Aktionstages öffentlich geehrt wurden.



Fotos: Impressionen vom Klimaaktionstag 2010

2011 stand das 125-jährige Jubiläum des Rostocker Hauptbahnhofes im Fokus des Aktionstages. Ein attraktives Bühnenprogramm, Gewinnspiele und eine Fahrradauktion der

<sup>1</sup> Die Europäische Mobilitätswoche ist eine Initiative des Klimabündnisses, die seit 2002 jährlich im September stattfindet und sich ganz dem Thema der nachhaltigen Mobilität in Städten widmet. Ziel ist es, europäische lokale Behörden zu ermutigen, nachhaltige Transportmaßnahmen einzuführen und zu fördern sowie ihre Bürger dazu einzuladen, Alternativen zum Auto auszuprobieren.

<sup>2</sup> Der Rostocker Arbeitskreis „Klimaschutz und Mobilität“ setzt sich zusammen aus Vertretern der Deutschen Bahn AG, der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG), des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Regionalverband Rostock e.V. sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Rostocker Stadtverwaltung und des Ein-Nei-Welt-Landesnetzwerks Mecklenburg-Vorpommern.

Deutschen Bahn AG, die öffentliche Auszeichnung der Schulen des 6. Rostocker Energie-sparwettbewerbes sowie der „Fahrradfreundlichsten Unternehmen in Rostock“ gestalteten den Klima-Aktionstag.



Fotos: Impressionen vom Klimaaktionstag 2011

Im Jahr 2012 wurde erstmals die Lange Straße, eine Hauptverkehrsstraße in der Innenstadt, an einem Sonntag für den Autodurchgangsverkehr komplett gesperrt. Unter dem Motto „Straße frei! Freiräume. Einsichten. Visionen.“ fand stattdessen auf der Straße ein buntes Straßen-Klima-Fest mit Bürgermeile, vielen Mitmachaktionen und PARK(ing) Day statt. Die Parklücken waren frei von Autos und offen zugänglich für alle Besucher des Festes. Vereine, Unternehmen, Künstler und Privatpersonen füllten den zusätzlichen Aktionsraum mit eigenen nicht-kommerziellen und kreativen Ideen.



Fotos: Impressionen vom Klimaaktionstag 2012

Aufgrund des großen Erfolgs und der positiven Resonanz bei den Ausstellern, Mitmachern und Besuchern wurde der autofreie Klima-Aktionstag auch im Jahr 2013 mit integriertem PARK(ing) Day wieder durchgeführt. Seitens der Aussteller und Mitmacher sowie der ca.

5.000 Besucherinnen und Besucher war wiederum eine große Beteiligung zu verzeichnen.



Abb.: Beispiele für Kommunikation zum Klimaaktionstag 2012

Für die Zukunft soll der Klima-Aktionstag ein fester Bestandteil des Rostocker Veranstaltungskalenders werden. Angestrebt wird weiterhin die Zusammenlegung mehrerer Großveranstaltungen, die im September in der Innenstadt der Hansestadt stattfinden, sowie die Etablierung einer „Rostocker Woche für Nachhaltigkeit und Klimaschutz“.

### → STADTRADELN

„STADTRADELN“ ist eine vom Klimabündnis initiierte öffentlichkeitswirksame Kampagne zur Europäischen Mobilitätswoche. Bundesweit sind Kommunen und Landkreise aufgefordert, sich aktiv am „STADTRADELN“ zu beteiligen und ihre Bürgerinnen und Bürger zu motivieren, während eines frei wählbaren Aktionszeitraums von drei Wochen das eigene Auto stehen zu lassen und auf das Fahrrad umzusteigen. Die Aktion soll dazu beitragen, das Image des Null-Emissions-Verkehrsmittels Fahrrad zu fördern und insbesondere die Themen Fahrradnutzung und Radverkehrsplanung verstärkt in die kommunalen Parlamente einzubringen.

Es wird in Teams gefahren, die von einem Teamkapitän angeführt werden. Die angemeldeten Teammitglieder tragen ihre täglich gefahrenen Kilometer in einen Online-Radelkalender auf der Kampagnenhomepage ein. So können innerhalb der teilnehmenden Kommune die Leistungen der Radlerinnen und Radler sowie der Teams miteinander verglichen werden. Bundesweit ist ein Vergleich zwischen allen teilnehmenden Kommunen möglich. Neben der bundesweiten

Auszeichnung durch das Klimabündnisses in verschiedenen Kategorien kann die Teilnehmerkommune die besten Stadtraderinnen und Stadtrader sowie die besten Stadtradelteams auszeichnen.

Die Hansestadt Rostock beteiligte sich im Jahr 2010 zum ersten Mal an der Aktion. In den Folgejahren stiegen die Teilnehmerzahl und die Anzahl der zurückgelegten Kilometer per Rad stetig an. Einen Überblick über die Ergebnisse aus den Jahren 2010 bis 2013 zeigt die folgende Tabelle.

Jahr	Anzahl Teilnehmer	Anzahl Teams	Strecke in km	eingespartes CO <sub>2</sub> in t
2010	95	6	14.917	2,15
2011	376	27	47.246	6,8
2012	1.297	86	187.774	27
2013	1.593	81	224.088	32

Die Auszeichnung der besten Stadtraderinnen und Stadtrader findet jährlich öffentlich im Rahmen des Klima-Aktionstages statt.

Die erfolgreiche lokale Umsetzung des Stadtradeln in Rostock ist vor allem dem großen Engagement der Klimaschutzmanagerin Ilona Hartmann im Umweltamt zu verdanken.

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

Der Radwegeplan der HRO wurde in das Internetportal Geoport gestellt. Hier findet man auch die Ergebnisse der Fahrradzählautomaten.

## → Radtourismus

Durch die Tourismuszentrale Rostock-Warnemünde (TZRW) wurden folgende radtouristisch orientierten Aktivitäten in den letzten Jahren - zumeist in Kooperation mit dem ADFC RV Rostock - realisiert:

### Geführte Stadtführungen mit Fahrrad

- Kooperation der Tourismuszentrale mit dem ADFC Rostock
- die Fahrradführungen werden durch ausgebildete Tourenleiter des ADFC gemacht
- angebotene Touren: "*Rostock mit dem Rad entdecken*", "*After Work Tour*", "*Mit dem Fahrrad durch die Rostocker Heide*"
- alle Touren sind über die Tourist-Informationen buchbar und werden in den touristischen Medien der Hansestadt Rostock und im Internet unter [www.rostock.de/tourismus](http://www.rostock.de/tourismus) beworben

### Fahrradverleih und Reparaturservice

- es gibt verschiedene Anbieter, vor allem im Seebad Warnemünde und Markgrafenheide
- alle Partner von Rostock Marketing werden in den touristischen Medien der Hansestadt Rostock beworben

### Bett & Bike Hotels

- einige Hotels und Pensionen bieten Unterstellmöglichkeiten speziell für Fahrradtouristen, kostenloses Reparaturwerkzeug usw. an und werden dann in einem bundesweiten Gesamtverzeichnis des ADFC geführt
- in Rostock z.B. das Hotel „*Die kleine Sonne*“, die beiden Hostels im Stadtzentrum, das „IBIS“-Hotel“, das Apartmenthotel oder auch der „Warnemünder Hof“
- buchbar über die Tourist-Informationen /Zimmervermittlung oder über [www.rostock.de](http://www.rostock.de)

### Vermarktung

- Fahrradtourismus wird als Teil des Schwerpunktthemas "Erlebnis StadtNatur" (Tourismuskonzeption 2022, Handlungsfeld 1) vermarktet
- Aktivurlauber gehören zu den Hauptzielgruppen im Tourismus
- Hauptstrecken bzw. Stadtgebiete in der touristischen Vermarktung des Fahrradtourismus: erweitertes Rostocker Stadtzentrum, Rostocker Heide, Ostseeküstenradweg, Radfernweg Berlin-Kopenhagen
- in den Tourist-Informationen sind außerdem Radwanderkarten für Rostock und die angrenzende Region erhältlich

## Radtouristische Angebote des ADFC

Das Radtourenangebot der ADFC Regionalverbands Rostock e.V. wurde mit über 100 Touren weiter ausgebaut: Touren werden angeboten: rund um Rostock, bis Kühlungsborn, in die Rostocker Heide oder regelmäßig wöchentlich Touren ins Recknitztal zu Kirchen und Gutshäusern. Diese Angebote können von Touristen und Einheimischen gleichermaßen genutzt werden. Es sind 3 Fahrraderlebnisführer rund um die Region Rostock erschienen. In diesen Radwanderführern steht besonders das Erlebnis, unsere Landschaften, Kultur und Natur zu erleben im Vordergrund.



**Gehen Sie mit uns auf Entdeckungstour!**  
Geführte Radtouren durch Rostock, Warnemünde und Umgebung

adfc rostock marketing  
Tourismus

Quelle: ADFC Rostock

### → Messen mit ADFC-Beteiligung

Wesentliche Öffentlichkeitsarbeit für das Fahrrad gab es auf der Messe Viva Touristika, wo der ADFC Rostock mit guten Beispielen zum Radfahren beitrug und u.a. über die Nutzung von Lastenfahrrädern und Fahrradanhängern informierte.

**Rostock mit dem Rad entdecken**  
Termine: 2.6./ 9.6./ 16.6./ 23.6./ 30.6./ 7.7./ 14.7./ 21.7./ 28.7./ 4.8./ 11.8./ 18.8./ 25.8./ 1.9./ 8.9./ 15.9./ 22.9./ 29.9.

Ein geführte Stadttour der anderen Art  
Treff: 14:00 Uhr, Universitätsplatz, Tourist-Info

Erleben Sie hautnah das pulsierende Leben der Hansestadt Rostock! Von unseren Tourenleitern und Stadtführern erfahren Sie während der Tour Interessantes und Wissenswertes über die Stadt. Nach der Hälfte der Strecke wird eine Stärkung im Brauhaus Trotzenburg gereicht.

Im Preis enthalten: Führung durch geöffneten ADFC-Guide, Mittagessen = Getränk, Streckenlänge: 15-20 km  
Dauer: ca. 3 h Tickets: Tourist-Informationen + vor Ort  
Kosten: 17,- € / 15,- € (ADFC-Mitglieder u. RostockCard-Inhaber)

**Durch Heide und Moor**  
Termine: 13.5./ 20.5./ 27.5./ 3.6./ 10.6./ 17.6./ 24.6./ 1.7./ 8.7./ 15.7./ 22.7./ 29.7./ 5.8./ 12.8./ 19.8./ 26.8.

Die Rostocker Heide per Rad  
Treff: 10:00 Uhr, Markgrafenheide, Tourist-Info

Von Markgrafenheide geht's entlang des Moorgrabens zum Hütelmoor. Weiter durch das Waldgebiet mit seinen breiten Schienen mit alten seltenen Pflanzen. Ein Besuch des Köhler-Museums zeigt die alte Tradition der Teerschwelerei. In Henrichshagen wird dann eine Stärkung gereicht. Zurück in Markgrafenheide, besteht die Möglichkeit, mit dem Schiff nach Warnemünde zu fahren.

Im Preis enthalten: Führung durch geöffneten ADFC-Guide, Eintritt in Köhler-Museum, Mittagessen + Getränk, Streckenlänge: 20-25 km  
Dauer: ca. 3 h Tickets: Tourist-Informationen + vor Ort  
Kosten: 10,- € / 8,- € (ADFC-Mitglieder u. RostockCard-Inhaber)

**After-Work-Tour**  
Termine: 5.6./ 12.6./ 19.6./ 26.6./ 3.7./ 10.7./ 17.7./ 24.7./ 31.7./ 7.8./ 14.8./ 21.8./ 28.8.

Entspannung am Abend  
Treff: 18:30 Uhr, Universitätsplatz, Tourist-Info

Entdecken Sie die besten Wege zum Strand, aus der Stadt heraus oder radeln Sie einfach nur zur Entspannung durch die Stadt. Je nach Wetter wird von den Tourenleitern eine dieser Touren ausgewählt.  
R1: Rostock ländlich, R2: Rund um Rostock, R3: Rostock ländlich/ städtisch, R4: Abendtour Warnemünde, R5: Seckitzseeufer

Streckenlänge: 20-30 km Dauer: 3 h  
Tickets: Tourist-Informationen + vor Ort Kosten: 3,- €  
Für ADFC-Mitglieder u. RostockCard-Inhaber kostenlos

Buchung bei allen Rostocker Tourist-Informationen u. vor Ort:  
- Universitätsplatz 6 - 18055 Rostock  
- Am Ströck 55/Ecke Kirchensstraße - 18119 Rostock-Warnemünde  
- Warnemünder Straße 3 - 18146 Rostock-Markgrafenheide

Veranstalter: ADFC-Rostock e.V., Hornissenweg 9 - 18069 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 der Radverkehrsförderung, wie die Stadtverwaltung, den ADFC RV Rostock, die Universität mit dem StuRA, den BUND, die IHK, die Polizeiinspektion Rostock, Fraktionen der Rostocker Bürgerschaft u.a.

Es ist nicht nur Informationsplattform, sondern bereitet teilweise auch Entscheidungen vor. Sprecher ist seit der Gründung 2006 Herr Dr. Wandschneider (Mitglied der Rostocker Bürgerschaft). Stellvertreter sind Herr Elshoff (ADFC) und Herr Wilke (BUND). Die Geschäftsführung des Fahrradforum wurde mangels Personal und Zuständigkeitsregelung in den letzten Jahren in verschiedene Verantwortungen gelegt. 2010 hatte das Tief- und Hafenbauamt und von 2011 bis 2013 der Bau- und Umweltsenator die Aufgabe kommissarisch übernommen.

2010 fanden 4 Fahrradforen statt, 2011 3 Sitzungen und 2012 wie auch 2013 nur 2 Sitzungen.

Mit dem Mobilitätskoordinator sind seit Oktober 2013 die personellen Voraussetzungen für die Geschäftsführung des Fahrradforum und die regelmäßige Erstellung des Radverkehrsberichtes gegeben.

Zu den Aufgaben des Koordinators gehören auch die Beteiligung an Forschungs- und Drittmittelprojekten und die Initiierung von Kampagnen zur Förderung des Umweltverbundes.

Positiv ist anzumerken, dass die Universität Rostock sowie der AStA der Uni aber auch viele interessierte Bürgerinnen und Bürger inzwischen einen aktiven Part im Fahrradforum einnehmen.

Die Personal- und Finanzausstattung für die Umsetzung der im Radverkehrsförderprogramm gestellten Ziele, insbesondere für die bauliche Umsetzung des neuen Radverkehrskonzeptes, ist weiterhin zu gering.

Allein für die Behebung von Mängeln im Radverkehrsbestandsnetz werden laut einer Erhebung der PGV Hannover (im Zusammenhang mit der Erstellung der neuen Radverkehrskonzeption) ca. 1,5 Mio € in den nächsten Jahren benötigt.

Positiv ist zu bewerten, dass es im Berichtszeitraum neben Haushaltsmitteln für Neubauten auch regelmäßig Mittel für die Instandhaltung von Radwegen und Markierungen in Höhe von 50-100 T€ / Jahr gab.

Mittel für Kommunikationsmaßnahmen zur Radverkehrsförderung sollten zukünftig auch Bestandteil des städtischen Haushalts werden und nicht nur von Drittmittelprojekten abhängen.

Die Stadtverwaltung u.a. Institutionen beteiligten sich an nationalen und internationalen Projekten zur Förderung nachhaltiger Mobilität:

- das Umweltamt, der Mobilitätskoordinator und der ADFC im EU-Interreg-IV-A-Projekt *abc.multimodal* (2011-14)
- die RSAG sowie das Tief- und Hafenbauamt im EU-Interreg-IV-A-Projekt *elmos* (2011-14)
- das Stadtplanungsamt im URBACT-Projekt *enter.hub*.

### 3 Zusammenfassung der Zielerreichung

Die positive Entwicklung Rostocks auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt konnte auch in den Jahren 2010-2013 fortgesetzt werden. Rostock ist in den letzten Jahren fahrradfreundlicher und damit die Stadt insgesamt attraktiver geworden.

Im bundesweiten ADFC-Fahrradklimatest 2012 hat die Hansestadt Rostock unter den 38 Städten mit mehr als 200.000 Einwohnern den 8. Platz belegt. Damit liegt die Hansestadt Rostock auf einem Niveau mit Städten wie Kiel, Potsdam und Bremen.

Es sind eine Reihe von Fortschritten erzielt worden, welche die Bedingungen für das Radfahren in der Stadt weiter verbessert haben.

So wurden in großem Umfang (15,5 km) Radwege gebaut oder Instand gesetzt. Zur bedarfsgerechten Verbesserung des Fahrradparkens wurden mehr als 250 neue Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum installiert.

Auch im Bereich Service gibt es positive Impulse, wie den bundesweit einmaligen Radwegewart oder das Klar-Schiff-Portal.

Mit den automatischen Radzählstationen hat die Hansestadt Rostock ein sehr gutes Monitoring-Instrument.

Auch wenn das relative Unfallrisiko für Radfahrer in den letzten Jahren abgenommen hat, wurde doch das gesteckte Ziel des Radverkehrsförderprogramms *einer Halbierung der Anzahl der bei Verkehrsunfällen schwer verunglückten Radfahrer* nicht erreicht.

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.

Bedeutende Impulse für den Bereich Kommunikation hat das EU-Projekt *abc.multimodal* gegeben. So konnte die Radverkehrs-Imagekampagne „Rostock steigt auf“ mit neuen Medien und Events fortgeführt werden.

Veranstaltungen, wie der Klimaaktionstag und das Stadtradeln, haben sich inzwischen fest etabliert.

Das Radverkehrskonzept 2014 hat neue Impulse für die Planung gesetzt. Es entstand unter breiter Beteiligung von Nutzern und Verbänden.

Die Personal- und Finanzausstattung für die Umsetzung der im Radverkehrsförderprogramm gesteckten Ziele, insbesondere für die bauliche Umsetzung des neuen Radverkehrskonzeptes, ist weiterhin zu gering.

Mit Spannung werden in 2014 die Ergebnisse der Verkehrsbefragung „SrV 2013“ sowie der Kommunalen Bürgerumfrage 2013 erwartet.

Leuchtturmprojekte für die nächsten 2 Jahre könnten die beginnende Umsetzung des Radschnellwegekonzeptes und die Investition einer Radstation am Hauptbahnhof sein.

## **4 ANLAGEN**

- Ergebnisse ADFC-Fahrradklima-Test 2012
- Programm zur Förderung des Radverkehrs in Rostock (Beschluss der Bürgerschaft 0474/06-A vom 14.6.2006)

## ADFC-Fahrradklima-Test 2012, Ergebnistabelle

## Stadtgrößengruppe &gt;200.000 Einwohner



Legende und Erläuterungen zu den Spaltenüberschriften: siehe Anhang

Gemeindename	Anzahl Interviews	Rang Gesamtbewertung	Index Gesamtbewertung	Fahrad- und Verkehrsklima (F1...5)	Stellenwert des Radverkehrs (F6...10)	Sicherheit beim Radfahren (F11-17)	Komfort beim Radfahren (F18...22)	Infrastruktur Radverkehrsnetz (F23...27)	F1 Spaß oder Stress	F2 Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	F3 Alle fahren Fahrrad	F4 Werbung für das Radfahren	F5 Zeitungsberichte	F6 Förderung in jüngster Zeit	F7 Falschparker auf Radwegen	F8 Reinigung der Radwege	F9 Ampelschaltungen für Radfahrer	F10 Winterdienst auf Radwegen	F11 Sicherheitsgefühl	F12 Konflikte mit Fußgängern	F13 Konflikte mit Kfz	F14 Hindernisse auf Radwegen	F15 Fahrraddiebstahl	F16 Fahren auf Radwegen und Radfahrstreifen	F17 Fahren im Mischverkehr mit Kfz	F18 Breite der Radwege	F19 Oberfläche der Radwege	F20 Abstellanlagen	F21 Führung an Baustellen	F22 Fahrradmitnahme in öffentl. Verkehrsm.	F23 Erreichbarkeit Stadtzentrum	F24 zugängliches Radfahren	F25 geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	F26 Wegweisung	F27 Öffentliche Fahrräder	Rang der Veränderung zum Jahr 2005	Vergleich zum Jahr 2005
Münster, Stadt	640	1	2,61	2,20	2,74	3,30	3,06	1,75	2,04	2,16	1,38	2,12	3,35	2,77	2,96	2,41	2,78	2,77	2,61	3,12	3,53	2,57	5,19	2,80	3,29	3,12	2,79	3,07	3,13	3,20	1,38	1,48	1,62	2,01	2,34	27	-
Freiburg im Breisgau, Stadt	349	2	3,10	2,61	3,33	3,47	3,82	2,26	2,44	2,60	1,82	2,54	3,70	2,88	3,79	2,97	3,87	3,17	2,95	3,29	3,61	3,14	4,90	3,33	3,12	3,74	3,11	3,34	3,83	5,12	1,89	2,02	1,94	2,10	3,49		
Karlsruhe, Stadt	676	3	3,18	2,79	3,80	3,56	3,48	2,26	2,57	3,07	2,18	2,59	3,61	2,79	4,47	3,65	4,16	3,94	3,21	3,31	3,73	3,57	4,15	3,43	3,52	3,58	3,36	3,40	4,50	2,55	1,89	2,26	2,18	2,48	2,52	1	++
Kiel, Landeshauptstadt	836	4	3,48	3,19	4,01	3,74	3,96	2,50	2,90	3,41	2,64	3,21	3,81	3,36	4,54	3,86	4,16	4,11	3,55	3,56	3,92	3,62	4,12	3,78	3,67	4,01	3,86	2,88	4,22	4,95	2,15	2,38	1,76	2,74	3,68	24	-
Oberhausen, Stadt	238	5	3,48	3,30	4,23	3,49	3,96	2,42	2,55	3,44	3,06	3,88	3,59	3,33	4,58	4,33	4,22	4,71	3,39	3,06	3,63	3,75	3,54	3,53	3,52	3,94	3,92	3,66	4,44	3,86	2,39	2,46	2,58	2,61	2,05	26	
Hannover, Landeshauptstadt	411	6	3,49	3,30	4,13	3,73	3,81	2,49	2,59	3,24	2,49	3,79	4,41	3,71	4,40	3,80	4,38	4,34	3,43	3,52	3,94	3,68	3,92	3,68	3,98	4,03	3,71	3,58	4,43	3,31	2,13	2,34	2,12	2,75	3,21	22	-
Bremen, Stadt	871	7	3,51	2,92	4,22	3,93	4,12	2,38	2,59	2,99	1,96	3,19	3,92	3,78	4,71	4,16	4,42	4,03	3,39	3,39	3,90	3,94	4,84	3,98	4,10	4,33	4,52	3,77	4,12	3,84	2,02	2,14	1,78	2,36	3,84	20	-
Rostock, Hansestadt	363	8	3,64	3,30	4,23	4,04	3,96	2,69	3,02	3,48	2,50	3,79	3,75	3,88	4,61	3,93	4,28	4,07	3,87	3,73	4,20	3,88	4,65	4,20	3,99	4,42	3,85	3,69	4,66	3,17	2,15	2,43	1,89	3,08	4,06		
Frankfurt am Main, Stadt	764	9	3,65	3,48	4,25	4,14	3,91	2,46	3,15	3,63	2,88	3,77	3,99	3,38	4,84	3,96	4,72	4,35	3,94	3,64	4,25	4,36	4,56	4,14	4,13	4,56	3,98	3,63	4,78	2,58	2,30	2,49	1,70	3,18	2,63	3	+
Leipzig, Stadt	717	10	3,69	3,42	4,48	4,02	3,99	2,53	2,83	3,59	2,39	4,10	4,29	3,62	4,97	4,31	4,24	5,26	3,71	3,44	4,24	3,84	4,97	3,81	4,13	3,99	3,84	3,44	4,65	4,25	2,10	2,36	2,51	3,33	2,35	21	+
München, Landeshauptstadt	1.450	11	3,73	3,31	4,15	4,03	4,39	2,79	3,11	3,71	2,52	2,91	4,35	3,58	4,75	3,64	4,20	4,06	3,91	3,85	4,40	4,07	3,50	4,10	4,32	4,73	3,98	4,05	4,68	4,52	2,60	2,75	2,88	2,85	2,87	7	++
Bielefeld, Stadt	500	12	3,73	3,60	4,28	3,90	4,13	2,76	2,97	3,69	3,03	4,02	4,33	4,25	4,66	3,98	4,41	4,20	3,97	3,50	4,14	3,84	3,61	4,05	4,20	4,45	4,02	3,54	4,74	3,86	2,35	2,61	2,60	2,81	3,57	17	-
Aachen, Stadt	669	13	3,76	3,56	4,13	4,15	4,27	2,66	3,45	3,64	3,09	3,94	3,73	3,53	3,98	4,49	4,35	4,18	3,49	4,28	3,90	4,85	4,28	4,09	4,48	3,50	3,70	4,86	4,90	2,31	2,45	2,28	3,08	3,31			
Bonn, Stadt	333	14	3,84	3,47	4,49	4,00	4,27	2,96	2,98	3,48	2,79	4,07	4,09	4,35	4,86	4,22	4,50	4,52	3,74	3,43	4,02	4,19	4,44	4,26	3,92	4,51	4,01	4,04	4,72	4,06	2,52	2,72	2,50	3,10	4,10	25	++
Dortmund, Stadt	444	15	3,86	3,79	4,45	4,09	4,22	2,73	3,19	3,92	3,56	4,22	4,07	3,73	4,92	4,41	4,44	4,81	4,06	3,52	4,25	4,28	4,02	4,33	4,19	4,59	4,06	4,00	4,90	3,52	2,74	2,93	2,78	2,94	2,22	6	+
Magdeburg, Landeshauptstadt	258	16	3,88	3,65	4,30	4,22	4,20	3,01	2,98	3,84	2,85	4,40	4,25	4,16	4,63	3,93	4,33	4,48	3,93	3,85	4,19	4,09	4,92	4,11	4,44	4,54	4,16	3,78	4,66	3,87	2,22	2,39	3,72	3,83	3,01	23	--
Nürnberg, Stadt	1.152	17	3,89	3,60	4,53	4,16	4,33	2,86	3,32	3,97	2,99	3,63	4,10	4,12	5,00	4,20	4,81	4,54	4,12	3,87	4,25	4,13	4,04	4,26	4,41	4,55	3,88	4,02	4,96	4,23	2,68	3,08	3,01	3,32	2,18	12	o
Gelsenkirchen, Stadt	121	18	3,90	3,69	4,37	4,01	4,30	3,14	3,15	3,82	3,51	4,41	3,54	3,90	4,42	4,19	4,70	4,63	3,88	3,56	3,85	4,17	4,35	4,04	4,23	4,41	4,26	4,01	4,79	3,96	3,23	3,36	3,64	3,16	2,27	10	o
Braunschweig, Stadt	1.223	19	3,90	3,68	4,39	4,16	4,47	2,80	3,20	3,85	2,67	4,28	4,44	3,73	4,71	4,06	5,01	4,46	3,98	3,79	4,29	4,06	4,28	4,22	4,51	4,75	4,42	3,69	4,78	4,75	2,19	2,54	2,65	2,71	4,16	2	+
Chemnitz, Stadt	164	20	3,95	3,96	4,54	3,97	3,86	3,42	3,38	3,98	3,43	4,73	4,32	3,98	4,55	4,24	4,82	5,14	4,07	3,56	4,18	4,11	3,57	4,06	4,23	4,32	3,61	4,05	4,96	2,24	2,59	3,13	4,34	3,97	3,18		
Dresden, Stadt	955	21	3,96	3,78	4,57	4,19	4,16	3,09	3,22	3,91	2,73	4,76	4,30	4,31	4,56	4,32	4,68	4,99	4,05	3,82	4,35	4,19	4,42	4,30	4,24	4,57	4,13	3,85	4,73	3,50	2,46	2,78	3,20	3,64	3,46	4	+
Essen, Stadt	546	22	3,97	3,82	4,56	4,19	4,31	2,95	3,27	4,13	3,89	4,01	3,82	3,43	4,96	4,51	4,82	5,11	4,27	3,80	4,28	4,40	3,80	4,23	4,51	4,55	4,13	3,98	4,82	4,08	3,31	3,38	2,87	2,79	2,34	5	+
Mannheim, Universitätsstadt	403	23	3,97	3,58	4,46	4,21	4,32	3,29	3,42	3,94	2,94	3,66	3,97	3,84	5,16	4,32	4,84	4,11	4,15	3,77	3,36	4,33	4,20	4,22	4,44	4,47	4,33	4,05	5,07	3,67	2,88	3,18	2,88	3,55	4,08	15	o
Berlin, Stadt	2.375	24	4,01	3,70	4,64	4,42	4,40	2,88	3,31	3,82	2,56	4,43	4,43	4,03	5,18	4,47	4,64	4,91	4,24	3,77	4,69	4,49	4,97	4,44	4,38	4,67	4,59	4,08	4,87	3,76	2,51	2,57	3,26	3,34	2,74	8	+
Lübeck, Hansestadt	783	25	4,04	3,80	4,28	4,28	4,61	3,23	3,35	3,85	2,56	4,54	4,72	4,26	4,50	4,03	4,44	4,18	4,27	3,64	4,47	3,96	4,72	4,40	4,51	4,67	4,88	3,79	4,88	4,87	2,34	2,70	3,16	3,93	4,19		
Erfurt, Stadt	352	26	4,11	3,93	4,47	4,37	4,41	3,39	3,60	4,22	2,94	4,47	4,44	4,17	4,77	4,39	4,22	4,84	4,33	4,45	4,37	4,47	4,15	4,38	4,46	4,81	4,07	4,05	4,93	4,19	3,33	3,63	3,17	3,50	3,32	18	-
Halle (Saale), Stadt	457	27	4,14	3,86	4,63	4,37	4,52	3,35	3,66	3,92	2,69	4,72	4,37	4,65	4,82	4,49	4,02	5,17	4,45	4,06	4,28	4,33	4,64	4,42	4,39	4,67	4,42	4,04	4,93	4,54	2,68	2,83	2,93	4,10	4,36		
Krefeld, Stadt	140	28	4,17	3,74	4,87	4,27	4,72	3,26	3,48	3,99	2,80	3,96	4,47	4,79	4,96	4,68	5,15	4,76	4,25	3,43	4,29	4,49	4,52	4,51	4,42	4,88	5,23	4,20	5,07	4,19	2,94	3,06	2,80	3,26	4,37		
Duisburg, Stadt	242	29	4,18	3,76	4,82	4,24	4,71	3,35	3,17	4,01	3,25	4,36	4,02	4,15	5,16	4,81	4,94	5,05	4,21	3,61	4,28	4,44	4,43	4,35	4,40	4,79	4,83	4,37	5,19	4,32	3,20	3,26	3,76	3,54	2,98	11	o
Stuttgart, Landeshauptstadt	504	30	4,23	4,27	4,62	4,41	4,32	3,51	3,88	4,50	3,93	4,72	4,32	4,23	4,96	4,44	4,88	4,60	4,65	3,96	4,62	4,59	3,55	4,66	4,74	4,94	4,16	4,14	5,04	3,35	3,56	3,99	3,08	4,16	2,71	13	o
Köln, Stadt	1.650	31	4,27	4,01	4,78	4,71	4,73	3,10	3,93	4,22	2,70	4,56	4,63	4,61	5,03	4,48	5,04	4,71	4,67	4,20	4,77	4,81	4,97	4,82	4,74	5,10	4,84	4,20	5,17	4,35	3,00	3,29	2,78	3,52	2,91	16	o
Augsburg, Stadt	485	32	4,28	4,10	4,54	4,36	4,82	3,58	3,73	4,36	3,10	4,68	4,63	4,49	4,81	4,03	5,05	4,32	4,46	4,23	4,57	4,40	3,73	4,51	4,59	4,81	4,30	4,26	5,19	5,58	3,34	3,49	4,68	3,51	2,87		
Düsseldorf, Stadt	1.096	33	4,36	4,19	4,83	4,69	4,60	3,52	4,00	4,46	3,37	4,65	4,45	4,57	5,23	4,47	5,09	4,80	4,77	4,32	4,74	4,79	4,55	4,75	4,89	4,99	4,31	4,39	5,25	4,02	3,65	3,86	3,40	3,59	3,06	19	-
Hamburg, Freie und Hansestadt	3.549	34	4,40	4,14	5,17	4,80	4,71	3,16	3,97	4,51	2,96	4,70	4,55	4,81	5,38	5,16	5,26	5,22	4,73	4,37	4,82	5,02	4,72	4,96	4,96	5,37	5,34	4,36	5,17	3,31	3,26	3,43	3,04	4,11	1,97	9	o
Bochum, Stadt	405	35	4,43	4,36	4,97	4,51	4,74	3,58	3,88	4,52	3,96																										

## **„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 Unfall-**

**häufigkeit 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 einzu beziehen.

- 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 be-

fahrbaren 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 -geboten. 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 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.**

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 Regelverstöße 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 eingengt 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 Mög-

lichkeit geschaffen und ausgeschildert werden, bepackte 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), Unfallanalysedaten, Fahrraddiebstahlstatistiken 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.