

Rostocker Fahrradforum

Geschäftsführung: Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Amt für Mobilität
FB Mobilität
steffen.nozon@rostock.de

Rostock, 30.11.2021

Protokoll des Fahrradforums vom 30. September 2021 (Status: genehmigtes Protokoll)

Zeit: 18:00 – 19:30 Uhr
Ort: Online
Teilnehmende: siehe Liste

1. Begrüßung, Feststellen der Beschlussfähigkeit und Bestätigung der Tagesordnung

- Hr. Flachsmeyer begrüßt die Teilnehmenden
- von 17 stimmberechtigten Mitgliedern sind 11 anwesend (also beschlussfähig)
- entsprechend eines Landesgesetzes können Sitzungen kommunaler Gremien auch in digitaler oder Hybrid-Form geschehen; Rostocker Bürgerschaft hat hierzu einen entsprechenden Beschluss am 18.9. gefasst
- das Stimmungsbild zum zukünftigen Veranstaltungsformat des FF war wieder uneinheitlich: nach Präsenz- und Onlinemeeting soll das nächste FF am 30.11. als Hybrid-Veranstaltung im Bürgerschaftssaal durchgeführt werden /dann Entscheidung wie es in 2022 weiter geht

2. Protokollkontrolle

- Hr. Nozon nimmt die Prot.kontrolle vor
- die Änderungen wurden erläutert, noch offene Prüfaufträge werden in die Prüfliste am Ende des Protokolls aufgenommen
- Warnowuferweg auf dem Grundstück von Bastmann+Zavracky: dazu gab es eine Beratung zwischen dem Tiefbauamt und dem Investor, der Radweg soll zeitnah freigegeben werden, Nachfrage beim Tiefbauamt, Nachtrag: Der Weg wurde am 28.10.21 freigegeben.

3. Genehmigung Protokoll

- das Protokoll der Sitzung vom 26.8.2021 wird genehmigt

4. Kurzbericht der Stadtverwaltung / des Sprechers zu Aktuellem

- Hr. Loba und Herr Nozon informieren u.a. über aktuelle Bauvorhaben und Planungen und Kampagnen (Präs. in ANLAGE)

5. Sanierung Kranichweg (Fischerpark Evershagen).

- Fr. Lachmann stellt den Stand der Planung zur Sanierung des Kranichweges vor (Präs. in ANLAGE)
- Sanierung, Asphaltdeckschicht wird abgefräst und erneuert
- Beleuchtung und Möblierung werden erneuert

6. Radverkehrsführung im Plangebiet Nordseite Neuer Markt

- Hr. Schöffler informiert über die geplante Radverkehrsführung
- Hr. Dainat : wie Führung des Radverkehrs an den TRAM-Haltestellen Neuer Markt?
- Hr. Zander: Absperrgitter im Bereich der Untertunnelung?
- Hr. Schöffler: Details werden in der Erschließungsplanung geklärt

7. Planung Neubrandenburger Straße

- Hr. Schöffler informiert über den aktuellen Stand der Planungen (Präs. in ANLAGE)
- Vorplanung für nördl. Bereich: beidseitig Radfahrstreifen 1,85 m, Kfz-Fahrbahn i.d.R. 3,25 m
- Frage in der Planung: Parkstreifen für den Bedarf an Anwohner-Stellplätzen erhalten?
- südlich des BÜ: eher Studie

- dort ebenfalls neue Bus-HST, dort Querungshilfe (auch für die Führung auf den anschl. in südl. Richtung Zwei-Richtungsverkehr für Radfahrende)
- neuer Knoten an Zufahrt Wohngebiet Neue Molkerei: keine LSA geplant
- südlicher Abschnitt soll vorrangig umgesetzt werden, optimistisches Ziel [2023/24](#)
- Planungsmittel sind eingestellt
- Änderungen aufgrund der Verkehrsplanung müssen noch in den B-Plan-Entwurf eingearbeitet werden
- Hr. Hinz: LSA im Bereich der Querungshilfe / Knotenpunkt prüfen, gfls. Anforderungstaster
- Hr. Schüffler: nach den Richtlinien ist LSA nicht erforderlich
- Hr. Loba: LSA ist nicht immer Sicherheitsgewinn (oft auch schwere Unfälle an LSA-Knoten, hohe Invest- und Unterhaltskosten für LSA)
- Hr. Flachsmeyer plädiert alternativ für einen Fußgängerüberweg

8. Bürgermeinungen / Anregungen

- Hr. Elshoff: Knoten Beim grünen Tor: Warum Bettelampeln an der neuen Kreuzung? (z.B. Ampel wo es runter zum Stadthafen geht)
- Hr. Schüffler: Auffassung der LSA-Planer: Nebenrichtung muss anfordern, wird aber auch durch Kfz und FG ausgelöst; Radfahrer aus dem Patriot. Weg werden durch Kamera erkannt, Frage ob zusätzl Detektion möglich ist, [Antwort des Tiefbauamtes vom 5.11. im Anhang](#)
- Hr. Zander: Radfahrende können nach neuer StVO im Kreuzungsbereich auch direkt abbiegen
- Hr. Fasterding: kann man aus der Langen Str. direkt Linksabbiegen?
- Hr. Schüffler: es ist indirektes Linksabb. vorgesehen, unklar ob man in der Kfz-Linksabbiegespur als Radfahrender detektiert wird
- Hr. Flachsmeyer: Knoten Schutow: zu lange Wartezeiten an der LSA gegenü. Autohaus in Richtung Süden, [Prüfung durch SBA Stralsund](#)
- Fr. Ganske: Ulmenstraße; Bedrängung der Radfahrenden im Bereich der Mittelinsel, Radfahrende können nicht überholt werden, regt Fahrradstraße oder Hinweisschilder an, dass Radfahrende nicht überholt werden können; Hr. Loba: Prüfauftrag vom OB: Fahrradstraße, Planung wird überarbeitet, wsl. mit Radstreifen; nachteilig: 3 verschiedene Führungsformen in 1 Straßenverlauf
- Fr. Lemke: auch T.30 würde ihr keine Sicherheit geben; grundsätzl. altern. Lösung für den Bereich mit den Mittelinseln erforderlich
- Hr. Zander: Polizei sollte dort öfter kontrollieren, Radfahrende werden zu eng überholt/bedrängt
- Hr. Hermann: Fläche an Elisabethstr./Ecke Zufahrt Lindemann-Schule; dort illegale Parkplätze, städtisches Grundstück, schlägt dort Boxen oder Sammelschließanlage für Fahrräder oder Lastenräder, bittet FF um Votum, Hr. Schüffler: Verkehrskonzept für den Bereich Schulcampus wird erarbeitet, die Ergebnisse sollte man gfls. abwarten
- Hr. Hermann: will verhindern, dass das Thema in Vergessenheit gerät
- Hr. Schüffler: Verkehrsplanung wird im Ortsbeirat vorgestellt
- Hr. Nozon: grundsätzlich ist neben dem Standort der Fahrradboxen zu klären, wie solche Schließanlagen durch die Stadtverwaltung geplant, gebaut und betrieben werden, [Prüfung durch Tiefbauamt und Amt für Mobilität, längerer Abstimmungsprozess, Übernahme in offene Prot.punkte](#)
- Hr. Borbe: Fahrradständer fehlen am Rathaus; Hr. Nozon: werden bald im Rahmen der Beteiligungskampagne Radbügel für #RostocksMitte ergänzt
- Hr. Elshoff: Barnst. Weg/Margaretenplatz : derzeit Einbahnstraße / unklare Führung (Radfahrer frei): [Prüfung durch Amt für Mobilität/Untere Straßenverkehrsbehörde: Stellungnahme vom 10.11.21: Bei einer Vor-Ort-Besichtigung konnten keine Mängel in der Beschilderung festgestellt werden. Die Einbahnstraßen sind für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben und die Beschilderung ist dahingehend korrekt ausgewiesen.](#)

gez. Prot.: Steffen Nozon

bestätigt:

gez. Uwe Flachsmeyer
Vorsitzender

ANLAGEN: Teilnehmendenliste, Präsentationen, offene Prot.punkte, genehm. Protokoll der Sitzung vom 26.8.2021

Themenvorschläge für die nächsten FF:

- Planung Warnowbrücke durch FB BUGA
- Fuß- und Radwegführung inkl. Beschilderung in Baustellen
- Sanierungsbedarf im Radwegenetz (u.a. Prioritätenliste, Wurzelaufbrüche)
- Winterdienst auf Radwegen

offene Prot.punkte

FF vom	Offene Prot.punkte/Prüfaufträge	Sachstand
12.11.19	<u>Schutower Kreuz</u> - Herr Brockmann weist auf einen Verkehrsunfall mit RF-Beteiligung hin, er schlägt eine Phasentrennung an der Ampelkreuzung vor; das Amt für Verkehrs anl. weist auf die Zuständigkeit des Landes / Straßenbauamtes (SBA) hin,	Der Hinweis wurde an das SBA Stralsund weiter geleitet – die Antwort vom 19.10.21 wird ans Protokoll angefügt
11.12.19	<u>Radverkehrsführung am Gaffelschonerweg / Am Strande (Holzhalbinsel)</u> - Herr Zander und Herr Sójka (siehe Abb. unten) schlagen eine verbesserte Radverkehrsführung am Gaffelschonerweg (Ausfahrt von der Holzhalbinsel) vor - es fehlt eine Radführung von der Holzhalbinsel in Ri. Süden, auch die Aufstellfläche an der Ampelanlage der L 22 ist zu eng - es müssen Grundstücke erworben werden (die PGR ist nicht Flächeneigentümer / nur Betreiber des Parkhauses)	Derzeit keine Planerkapazitäten im Amt für Mobilität, nicht kurzfristig umsetzbar
12.11.19	Hinweis Herr Zander: <u>FG-Ampel / Engstelle am Mühlendamm</u> : dadurch Konflikte zw. Fußgehern und Radfahrenden; Antwort des Tiefbauamtes und der Verkehrsbehörde nicht zufriedenstellend -	Weitere Prüfung im Zusammenhang mit mögl. Planung für geschützten Radfahrstreifen
25.11.20	- Herr Axmann und Herr Ehlers erachten eine weiße Markierung für dringend erforderlich; Antwort Amt für Mobilität, FB Verkehrsbehörde (26.1.2020): <i>Eine Markierung (VZ 295 – Fahrstreifenbegrenzung, Begrenzung von Fahrbahnen und Sonderwegen) in Nebenanlagen ist nicht möglich, sondern nur auf Fahrbahnen bezogen (Abstimmung mit Tiefbauamt ist erfolgt)</i> - Herr Flachsmeyer: Antwort nicht zufrieden stellend	
25.11.20	<u>Riekdahler Weg , Einbahnstr. zw. Alte Dorfstr. und Röversh. Chaussee</u> für Radfahrende in Gegenrichtung freigeben; Prüfung durch Amt für Mobilität / Antwort FB Verkehrsanlagenplanung (9.3.): der Hinweis führte zu umfangreichen Prüf- und Planungsprozessen die andauern (bis zur Konsequenz einer neuen geeigneten Querungsstelle an der L 22),	laufender Prüf- und Planungsprozess
26.8.21	<u>Anbindung neuer Radweg parallel zur Hinrichsd. Str. an den K.-Schuhmacher-Ring</u> : hier fehlt Radverkehrsführung in Richtung Hinrichsd. Str. z.B. durch Verkehrszeichen „gemeins. Geh- und Radweg“ und eine orientierende Wegweisung (Pfeil Ri. links)	Info Tiefbauamt 1.11.: die wegweisende Beschilderung ist geliefert und die Umsetzung derzeit in Bearbeitung Punkt kann gestrichen werden.

Zuarbeit des Tiefbauamtes zu Nr. 8 des Protokolls (vom 5.11.21)**Wozu sind Ampeln überhaupt notwendig?**

„Die Ziele der Lichtsignalsteuerung werden in erster Linie durch die Bedürfnisse, Interessen und Forderungen der Aufgabenträger, der Verkehrsteilnehmergruppen, der Betreiber und der betroffenen Anlieger bestimmt. Da alle einen sicheren, zügigen und angenehmen Verkehrsablauf erwarten, kommt es häufig zu Zielkonflikten, weil jeweils berechnete Ziele der einzelnen Gruppen oft nicht gleichzeitig erfüllt werden können (z.B. GRÜN für alle). Auch zwischen den angestrebten Auswirkungen im Hinblick auf eine hohe Verkehrssicherheit, eine gute Qualität des Verkehrsablaufs, eine Bevorzugung öffentlicher Verkehrsmittel, niedrigen Kraftstoffverbrauch und möglichst geringe Umweltbeeinträchtigungen durch Emissionen kann es zu Zielkonflikten kommen.“ RiLSA 2015

Wie funktioniert eine verkehrsabhängige Steuerung allgemein?

Um einen verkehrsabhängigen Betrieb an der LSA zu gewährleisten, wird das Verkehrsaufkommen erfasst. Kfz, Busse, Straßenbahnen und teilweise Radverkehr werden in der Regel durch Induktivschleifen, Kameras bzw. Funk erfasst und können so ihre Freigabe (GRÜN) anfordern. Fußgänger werden durch das Drücken am Taster erfasst und können so ihre Freigabe anfordern. Radfahrer auf den Nebenanlagen, die mit dem Fußgänger über die Kreuzung geführt werden, fordern ebenfalls ihr GRÜN über Taster an.

Lediglich die Hauptrichtungen (meist Vorfahrtsstraße) erhalten ohne Anforderung ihre Freigabe. Das gilt aber nicht nur für den Kfz-Verkehr sondern auch für die parallelen Verkehrsströme (Fußgänger und Radfahrer). Das bedeutet bei Schwachlastverkehr (z.B. nachts), dass die Hauptrichtung so lange im GRÜN bleibt, bis eine Nebenrichtung (Kfz, Straßenbahn, Bus, Radfahrer oder Fußgänger) anfordert.

Verkehrsabhängige Steuerung ohne Taster

Wenn die Taster für die Fußgänger entfallen würden, müssten die Anforderungen per Logik auf Daueranforderung gesetzt werden. Damit würde die Fußgängerfreigabe in jedem Umlauf einmal erfolgen, auch wenn kein Fußgänger da ist. Die Wartezeit der Fußgänger wird dadurch nicht reduziert, wenn ein Fußgänger kurz nach Ablauf seiner Freigabe an die Fahrbahn tritt. Allerdings wäre ein „Auslassen“ dieser Phase dann auch ausgeschlossen.

Bei Daueranforderung der Nebenrichtung stellt sich ein Steuerablauf wie in der Festzeitensteuerung ein. Dieser „Rückschritt“ in die Festzeitsteuerung widerspricht dem Beschluss der Bürgerschaft den Verkehrsfluss in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zu optimieren sowie den ÖPNV zu beschleunigen.

Der vollkommene Verzicht auf Taster betrifft dann auch die Blinden und Sehbehinderten. Um diese Bürger nicht zu diskriminieren, muss auch die akustische Freigabe dann bei jedem GRÜN der Fußgänger erfolgen.

Der Begriff „Bettelampel“ ist also total FALSCH. Es handelt sich um eine verkehrsabhängige Steuerung (Stand der Technik).

Taster gehören zur Ampel wie die Türklinke zum Haus.

Der Radfahrer aus der Lange Str. Richtung Stadthafen wird unsignalisiert vom benutzungspflichtigen Radweg Lange Str. auf den benutzungspflichtigen Radweg Kanonsberg geführt, da hier kein Konflikt mit dem Kfz-Verkehr besteht.

Radfahrer aus dem Patriotischen Weg können direkt linksabbiegen über die Kreuzung. Werden dann auf den benutzungspflichtigen Radweg Kanonsberg geführt. Die Detektion dafür erfolgt wie für den Kfz durch die Kamera.

Das indirekte Linksabbiegen der Radfahrer aus dem Patriotischen Weg sowie die Führung in die Langestr. kann über die Radfurt mit Anforderung durch den Taster erfolgen.

Eine weitere Detektion ist nicht vorgesehen und erforderlich.

Das direkte Linksabbiegen der Radfahrer aus der Langen Str. ist verkehrsrechtlich nicht angeordnet und wird daher auch nicht gesteuert