

Rostocker Fahrradforum

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

Rostock, 3.3.2022

Protokoll des Fahrradforums vom 27. Januar 2022 (Status: genehmigtes Protokoll)

Zeit: 17:00 – 19:00 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 14 anwesend (also beschlussfähig)
- die TO wird bestätigt

2. Protokollkontrolle

- Hr. Nozon nimmt die Prot.kontrolle vor
- aus Sicht der Verwaltung keine Änderungswünsche, keine offenen Punkte bis auf Fragen von Hr. Hinz im Nachgang zum FF am 30.11.21 (siehe TOP 8. Bürgeranregungen)

3. Genehmigung Protokoll

- das Protokoll der Sitzung vom 30.11.21 wird genehmigt

4. Kurzbericht der Stadtverwaltung / des Sprechers zu Aktuellem

- Hr. Matthäus stellt die Fastlane und Hr. Nath stellt sich als Leiter der Fastlane „Fahrradstadt“ vor; Hr. Nozon informiert u.a. über aktuelle Bauvorhaben und Planungen / Kampagnen, (Präs. in ANLAGE)
- Hr. Brockmann: A.-Bebel-Str.: Ist bei der Neumarkierung eine Aufweitung der Radstreifen beabsichtigt? Hr. Schüffler: Radstreifen wird breiter / Schutzräume zu PKW-Stellplätzen sollen berücksichtigt werden
- Fr. Köpke: warum keine Querungshilfe / Gehwegnahe an der E.-Schlesinger Str. an der Querung des RSW?
Hr. Flachsmeyer: Querungshilfe ist angesichts des geringen Fußgängeraufkommens nicht notwendig; zudem würde eine Querungshilfe aufgrund der geringen Straßenbreite den Radweg unterbrechen

5. Fuß- und Radverkehrsführung inkl. Beschilderung an Baustellen

- Hr. Lichtenstein informiert über die rechtlichen und fachlichen Grundlagen
- Verkehrsbehörde arbeitet an einer Verbesserung der Beschilderung
- sichere Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmenden auf Basis der Richtlinie RSA
- Hr. Flachsmeyer: Baustelle Vögenteich/A.-Bebel-Str.: War die mangelhafte Verkehrsführung so angeordnet / unter Kenntnis der Verkehrsbehörde?
- Hr. Dainat: Warum wurde die rechte Fahrbahn auf der A.-Bebelstraße nicht gesperrt für den MIV? Es gab keine zweite sinnvolle Option für die Radfahrer. Die Straße wird dann eh einspurig, Rückstau ist nicht zu erwarten gewesen.
- Hr. Matthäus informiert, dass der Leitfaden der AGFK Bayern zur Radverkehrsführung an Baustellen auch an die regionalen Baufirmen mit Bitte um Beachtung geschickt wurde und er verweist auf die Personalprobleme bei der Verkehrsbehörde
- Hr. Zander kritisiert die Beschilderung Baustelle Vögenteich/A.-Bebel-Str., für Baufahrzeuge wurde gesperrt, sämtliche RSA-Forderungen wurden nicht berücksichtigt, auf Kritiken und Hinweis wurde 2 Jahre nicht eingegangen
- Hr. Lichtenstein: bald 3 KollegInnen, die für Thematik arbeiten werden; dort kann auch direkt Kontakt gesucht werden, mobiltaet@rostock.de Tel: 381 6801
- Hr. Wiencke: Wie kann man die Fachleute schnell erreichen? Klarschiff?
Hr. Lichtenstein: er soll anstatt Klarschiff eher direkt Kontakt aufnehmen (s.o.)

6. Information zum Verkehrsversuch „Fahrradstraße Lange Straße“

- Hr. Matthäus leitet in das Thema ein
- Fr. Wiechmann und Hr. Schüffler erörtern das Konzept zum Verkehrsversuch (Präs. in ANLAGE)
- Hr. Brockmann: Abstände zu Radfahrenden sind unabhängig von Fahrradstraße immer einzuhalten, man sollte darauf achten, dass man nicht einseitig argumentiert
- Hr. Zander: es sollte kontrolliert werden durch Polizei (u.a. Abstände)
- Hr. Flachsmeier: begrüßt das Abhängen des Vogelsang / Kombination von Sperrvarianten möglich?
Hr. Schüffler: ja, Versenkpoller sind jedoch aus Kostengründen nicht möglich
- Hr. Mahnke: Wird es ein "hartes" Ende am 30.04.2023 geben oder gibt es Verlängerungsoptionen?
Hr. Flachsmeier befürwortet Idee für eine Verlängerung der Modellphase bis in den Herbst 2023
Hr. Schüffler: üblicherweise dauern Modellversuche 1 Jahr, Verlängerungsoption wird nicht ausgeschlossen
- Fr. Decker: Wird es noch extra Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit geben, um die Regeln klarer zu machen? Wie z.B. hier: https://www.traunsteiner-tagblatt.de/region/landkreis-traunstein/traunreut_artikel,-erste-fahrradstrasse-in-traunreut-__arid,638549.html ;
Fr. Wiechmann: Ja es sind versch. Kommunikationsmaßnahmen vorgesehen
- Fr. Köpke: Urteil gegen Pseudo-Fahrradstraßen: "Wo Fahrradstraße drauf steht, muss auch Fahrradstraße drin sein" VG Hannover, 7 A 566719. Inwiefern wird das Gerichtsurteil in Rostock berücksichtigt?
- Hr. Dainat: Wie wäre es mit ein paar dreidimensionalen Hindernissen - Blumenkästen, Betonklötze auf den Sperrflächen, so dass die Autofahrer auch wirklich wahrnehmen, dass es gesperrte Flächen sind?
Fr. Haß: Bei den Sperrelementen muss auch die Durchlässigkeit von Lastenrädern und von Fahrradanhängern unbedingt berücksichtigt werden
Hr. Schüffler: das Ausbringen entspr. Gestaltungselemente auf der Sperrfläche wird geprüft

7. Ergebnisse der Kommunalen Bürgerumfrage 2021 zum Thema Mobilität

- Hr. Nozon stellt die Ergebnisse vor (Präs. in ANLAGE)
- im Folgenden wurden die Gründe der Resultate interpretiert:
- Hr. Flachsmeier: Enttäuschung bei Radfahrenden, da zu wenig Maßnahmen umgesetzt wurden
- Hr. Hinz: subjektive Wahrnehmung der Verkehrssicherheit sollte mehr von Planern beachtet werden, nicht nur Unfallanalyse
- Hr. Borbe: Radverkehr hat zugenommen insbes. an Kreuzungen; Bsp. Dierkower Allee/Hinrichsd. Straße, dort zusätzliche Aufstellflächen ermöglichen (gfls. im Zusammenhang mit der Baumaßnahme Feuerwehrwache Ost) → **Prüfung durch Amt für Mobilität und Tiefbauamt – Antwort steht aus / Aufnahme unter offene Protokollpunkte**
- Hr. Wiencke: Verwaltung sollte sich mehr trauen und visionärer planen; Bsp. Kreisverkehr an Neptun-Schwimmhalle – Verkehrsprognosen und Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehr zählen mehr als Radfahrende
- Hr. Brockmann: gerade „Umsteiger“ aufs Rad brauchen hohe subjektive Sicherheit
- Hr. Mahnke: Die Anforderungen an den Radverkehr sind laufend gestiegen, die Investitionen sind nicht im gleichen Maß geplant noch umgesetzt. Viele Maßnahmen haben nicht den Radverkehr primär im Fokus, nur sekundär; er erlebt die Radverkehrsführung im Innenstadtbereich eher risikvoller, als vor 5 Jahren (Wismarsche Str., Lange Str.).
- Hr. Wilke: Corona brachte neue Radverkehrsteilnehmer, dies erfordert kurzfristig mehr Platz, Investitionen dauern zu lange, Umwidmung von Flächen zugunsten des Radverkehr werden nach wie vor ausgeschlossen

8. Bürgermeinungen / Anregungen

- Hr. Wiencke: Hamburger Str., Schneeräumung, auch stadteinwärts wurde sehr schmal gereinigt
Fr. Lemke: Auch auf der Rennbahnallee wurde der Schnee auf den Radfahrstreifen geschoben, der dort fein zur Eisdecke gefroren ist, auch Parkstraße; **Prüfung durch Amt für Umwelt- und Klimaschutz – steht aus / Aufnahme unter offene Protokollpunkte**
- Hr. Hinz: Derzeit wird die Kreuzung Tessiner Straße/Timmermanstraat umgebaut. Aus beiden Straßen kommend sind bislang getrennte Fuß- und Radwege angelegt, die durch Schilder und farbliche Pflaster sichtbar sind. Die Bauausführung bringt nun zu Tage, dass auf gleicher Breite nur ein gemeinsamer Geh- und Radweg angelegt wird, also ohne Trennung. Das wurde so nicht im OBR vorgestellt. Auch in

der Timmermanstraat ist der neu angelegte Radweg nun gemeinsam mit den Fußgängern. Wie wird das begründet? → **Prüfung durch Amt für Mobilität (Antwort im Prot.anhang)**

- Fr. Köpke: Hamburger Str. - Kunsthalle Richtung Holbeinplatz - seit 2014 gemeiner Geh- und Radweg in schlechtem Zustand (Vz 240. Schild "unebene Fahrbahn"): wird dieser bald saniert? → **Prüfung durch Tiefbauamt – Antwort steht aus / Aufnahme unter offene Protokollpunkte**
- es wird um Vorstellung der verw.intern abgestimmten Sanierungsliste Amt 66 im FF gebeten
- Hr. Brockmann: Die Fahrbahndecke Güstrower Str. wurde saniert. Werden auch die Nebenanlagen erneuert? → **Prüfung durch Tiefbauamt– Antwort steht aus/ Aufnahme unter offene Protokollpunkte**
- Hr. Flachsmeyer: RSW Barnst. Wald: im OBR gibt es zunehmend Widerstand zur Vorzugsvariante
- Fr. Köpke: mangelhafte Beleuchtung und Reinigung: Am Richtfunkturn, entlang Westfriedhof, entlang B103 hinter der Lärmschutzwand (Reutershagen); → **Prüfung durch Tiefbauamt und Amt für Umwelt- und Klimaschutz-Antwort steht aus / Aufnahme unter offene Protokollpunkte**
- weitere Frage von Hr. Hinz (eMail vom 25.1.22): *Allgemeine Frage: Warum werden in Rostock Fahrradwege mit einem blauen (Anm. Prot.: anthrazitfarbenen) Pflaster angelegt, während die Fußgängerwege in Grau gehalten werden. Die Unterscheidung ist häufig nicht sichtbar, weder bei Regen, noch bei Sonne. Rostock ist da eine von wenigen Städten in Deutschland, die Fahrradwege nicht mit rotem Pflaster sichtbar machen. Gibt es dafür Gründe?* → **Prüfung durch Amt für Mobilität und Tiefbauamt (Antwort im Prot.anhang)**

gez. Prot.: Steffen Nozon

bestätigt:

gez. Uwe Flachsmeyer
Vorsitzender

ANLAGEN: Teilnehmendenliste, Präsentationen, offene Prot.punkte, genehm. Protokoll der Sitzung vom 30.11.2021

Themenvorschläge für die nächsten FF:

- Kreisverkehre
- Sommerstraße Am Brink
- Kurzfristmaßnahmen Fahrradstadt Rostock
- ????

Prüfergebnis zur Timmermannsstrat vom Amt für Mobilität:

An der Kreuzung Tessiner Straße/Timmermannsstrat müssen die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer zusammengebracht werden, d.h. die Maßnahme ist immer im Gesamtkontext zu betrachten. In dieser autobahnnahen Lage hat die Kfz-Anbindung des großen Gewerbegebietes eine hohe Priorität. Dies ist zur Sicherung von Arbeitsplätzen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wesentlich und erhält mit dem Rückzug von Nordex, Caterpillar und der Werftenschließung einen aktuellen Bezug.

Bei jedem Kreuzungsaus- und -neubau werden immer auch die Belange des Fuß- und Radverkehrs besonders deren Verkehrssicherheit berücksichtigt. Die Auswahl der Verkehrsführung und Breite erfolgt nach den aktuellen Gesetzen und Regelwerken aber auch nach den tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort.

Gegebenheiten vor Beginn der Planung:

- Im Vorfeld der Planungen wurde eine Zählung des Fuß- und Radverkehrs durchgeführt. Die Zählungen ergaben eine sehr geringe Belegung durch Fußverkehr.
- Es war zu beobachten, dass in der Timmermannsstrat nicht die gesamte verfügbare Wegbreite (2,90 m) genutzt wird (zugewachsene Ränder).
- In der Timmermannsstrat gab es keine Radwegebenutzungspflicht.
- Der Geh- und Radweg südlich der Tessiner Straße war zu schmal (insgesamt 2,40 m).
- Für den Geh- und Radweg nördlich der Tessiner Straße gab es keine Einheit von Bau und Betrieb, d.h. es gab eine bauliche dargestellte Trennung, aber eine Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg, so wie auch in der Weiterführung.
- Die Wege an der Tessiner Straße östlich der Timmermannsstrat gehören größtenteils zum Landkreis Rostock und bleiben unverändert. Der nordwestliche Weg ist als getrennter Geh- und Radweg hergestellt und ausgewiesen, der südliche nicht.
- Vom Planungsbüro wurden anhand der Gesetze und Regelwerke sowie der Gegebenheiten vor Ort gemeinsame Geh- und Radwege als geeignete Führungsform geplant und begründet. Die Planung wurde dem Ortsbeirat vorgestellt.
- In der Timmermannsstrat wurden gemeinsame Geh- und Radwege in einer Breite von insgesamt 3,00 m (2,50 m zuzüglich 0,50 m Sicherheitsstreifen) geplant. Mit Zeichen 240 wird die Radwegebenutzungspflicht eingeführt und die Sicherheit für den Radverkehr verbessert. Gleichzeitig wird durch den Neubau der Wege deren Zustand deutlich aufgewertet.
- Südlich der Tessiner Straße wurde der vorhandene Geh- und Radweg auf insgesamt 3,25 m (2,50 m zuzüglich 0,75 m Sicherheitsstreifen) verbreitert und somit die Sicherheit auch für den Rad- und Fußverkehr deutlich verbessert.
- Nördlich der Tessiner Straße wurde die Wegbreite neu aufgeteilt. Sie beträgt 2,60 m - 2,85 m zuzüglich 0,75 m Sicherheitsstreifen bzw. 1,00 m Sicherheitsstreifen bei Schutzplanken.
- Alle genannten Wege ermöglichen die sichere Begegnung von Rad- und Fußverkehr bei ausreichendem Abstand. Die gegenseitige Rücksichtnahme ist in §1 der StVO geregelt.
- Im Kreuzungsbereich wurden alle Wege aufgeweitet, um ausreichende Aufstellflächen zu schaffen und die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen herzustellen.
- Darüber hinaus hätte getrennte Geh- und Radwege aufgrund des hohen Flächenbedarfes nicht im Straßenraum untergebracht werden können

Prüfergebnis zu Oberbau/Materialwahl bei Radwegen vom Amt für Mobilität:

Die Regel bei der Materialwahl für Radwege in der Hansestadt war in den letzten 10-12 Jahren Betonpflaster ohne Fase 10x20 grau bzw. anthrazit oder Asphalt. Bei Vorhandensein von sehr vielen Leitungsmedien im Untergrund wird überwiegend Pflaster eingesetzt - ansonsten Asphalt. Rot markierte oder rot gepflasterte Bereiche werden nur dort eingesetzt wo in der Vergangenheit tatsächlich Unfallhäufungen mit Radverkehrsbeteiligung auftraten. Rot gepflasterte Bereiche sind eher die Ausnahme.

In Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn oder Parkplätzen bzw. den Trennstreifen zwischen Radweg und Gehweg wird in der Regel taktil erfassbares Betonpflaster (grau oder anthrazit) mit rauher Oberfläche eingesetzt. Die Einhaltung dieser Gestaltungsvorgaben wird durch die Prüfsachverständigen (Tiefbauamt) kontrolliert und eingefordert. Eine schriftlich dokumentierte Gestaltungsvorschrift für die Materialwahl in der HRO gibt es nicht.

offene Prot.punkte

FF vom	Offene Prot.punkte/Prüfaufträge	Sachstand
11.12.19	<p><u>Radverkehrsführung am Gaffelschonerweg / Am Strande (Holzhalbinsel)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 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	<p>Hinweis Herr Zander: <u>FG-Ampel / Engstelle am Mühlendamm</u>: dadurch Konflikte zw. Fußgehern und Radfahrenden; Antwort des Tiefbauamtes und der Verkehrsbehörde nicht zufriedenstellend</p> <p>-</p>	Weitere Prüfung im Zusammenhang mit mögl. Planung für geschützten Radfahrstreifen
25.11.20	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Radwege entlang der Stadtautobahn und der B103 in Ri. Sievershagen</u> - 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	<p><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),</p>	laufender Prüf- und Planungsprozess