

Stadtteilwerkstatt zum StEK Verkehr und Mobilität – KTV auf dem Weg

Datum: Freitag 24.04.2026
Ort: Am Kabutzenhof 8, 18057 Rostock, Borwinschule (Aula und Klassenräume)
Teilnehmende: ca. 25 Personen (Vertretende des Mobilitätsrates, des Ortsbeirates, Anwohnende, Gewerbetreibende, lokale Vereine, Interessensverbände)

Protokoll

1. **Begrüßung** durch den Amtsleiter des Amts für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität (Torsten Fischer)
2. Erläuterung des **Ablaufs** und der Ziele der Stadtteilwerkstatt, kurze **Vorstellungsrunde** (Sabine Slapa, die raumplaner)
3. **Präsentation:** Einführung und Vorstellung des aktuellen Arbeitsstands/Ziele des Projekts, kurzer Rückblick auf den Prozess, Vorstellung der Teilkonzepte (Alexander Reimann, Ramboll) [s. PPT]
4. **Rückfragen:**
 - Gehört zur Parkraumbewirtschaftung ein Shuttle-Service, der Menschen von Parkplätzen von außerhalb in die KTV bringt?
➔ Nein.
 - Warum werden nicht erst Alternativen an Parkplätzen geschaffen, bevor welche weggenommen werden?
➔ Es wird erst die Parkraumbewirtschaftung eingeführt, anschließend werden ggfs. Straßenraumzuschnitte geändert. Durch die Parkraumbewirtschaftung werden 5-10 % der bestehenden Parkplätze frei.
 - Könnte im gesamten Gebiet ein Einbahnstraßensystem eingeführt werden? Die sich hieraus ergebenden Potentiale sollten erhoben werden.
➔ Der Schwerpunkt der heutigen Veranstaltung liegt auf der Zuteilung der Straßenräume. Die Festlegung von Verkehrsregeln erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt. Die Anregung wird mit aufgenommen.
 - Könnte in der gesamten KTV Tempo 10 eingeführt werden?
➔ Der Schwerpunkt der heutigen Veranstaltung liegt auf der Zuteilung der Straßenräume. Die Festlegung von Verkehrsregeln erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt. Die Anregung wird mit aufgenommen.
 - Hinweis: Die Ulmenstraße und die Fritz-Reuter-Straße sind nicht Gegenstand des Konzepts und auch nicht der heutigen Veranstaltung, da sie erst kürzlich umgestaltet/umgebaut wurden.

5. Arbeit in drei Arbeitsgruppen

Zielstellung: Auseinandersetzung mit den Teilkonzepten und Priorisierung/Aushandeln von Varianten der Aufteilung des Straßenraumes für die einzelnen Verkehrsarten unter der Fragestellung „Was ist gut für die KTV?“

Methodik:

Es werden insgesamt 6 Straßen zur Diskussion vorgeschlagen. Damit bestenfalls nicht in jeder Arbeitsgruppe dieselben Straßen besprochen werden, beginnt jede Arbeitsgruppe auf Vorschlag mit einem anderen Straßenpaar. Wenn von den Teilnehmenden andere oder weitere Straßen zur Diskussion gewünscht werden, werden diese mit aufgenommen.

Die Teilkonzepte werden auf einem A0-Plan dargestellt, so dass die TN diese als Grundlage Ihrer Arbeit verwenden können. Die TN sollen für ausgewählte Straßen gemeinsam verschiedene Optionen von Straßenquerschnitten erarbeiten und diskutieren. Hierzu können Querschnitte mithilfe von Schablonen ausgetestet werden. Die diskutierten Straßenquerschnitte befinden sich in Anlage 1 zum Protokoll.

Die Teilnehmenden vertreten jeweils die Perspektiven ihrer Institution und bringen deren Bedarfe ein. Es wird davon ausgegangen, dass die Interessen aller Verkehrsarten vertreten sein werden. Sollte eine Verkehrsart stark dominieren, wird durch die Moderation ein Perspektivwechsel angeregt.

Jede Arbeitsgruppe wird durch Verkehrsplaner von Ramboll bzw. der HRO sowie moderativ durch die raumplaner bzw. die Stabsstelle Mitwirkung und Bürgerbeteiligung (HRO) begleitet.

5.1 Ergebnisse Arbeitsgruppe 1

Leitung Herr Hampf, fachliche Unterstützung Herr Göhring (beide Verwaltung HRO)

Von den TN werden folgende Planungsansätze, Wünsche und Hinweise getätigt. Sie sollten von den Planenden im Rahmen der weiteren Konzeptbearbeitung auf Anwendbarkeit geprüft und aufgenommen werden.

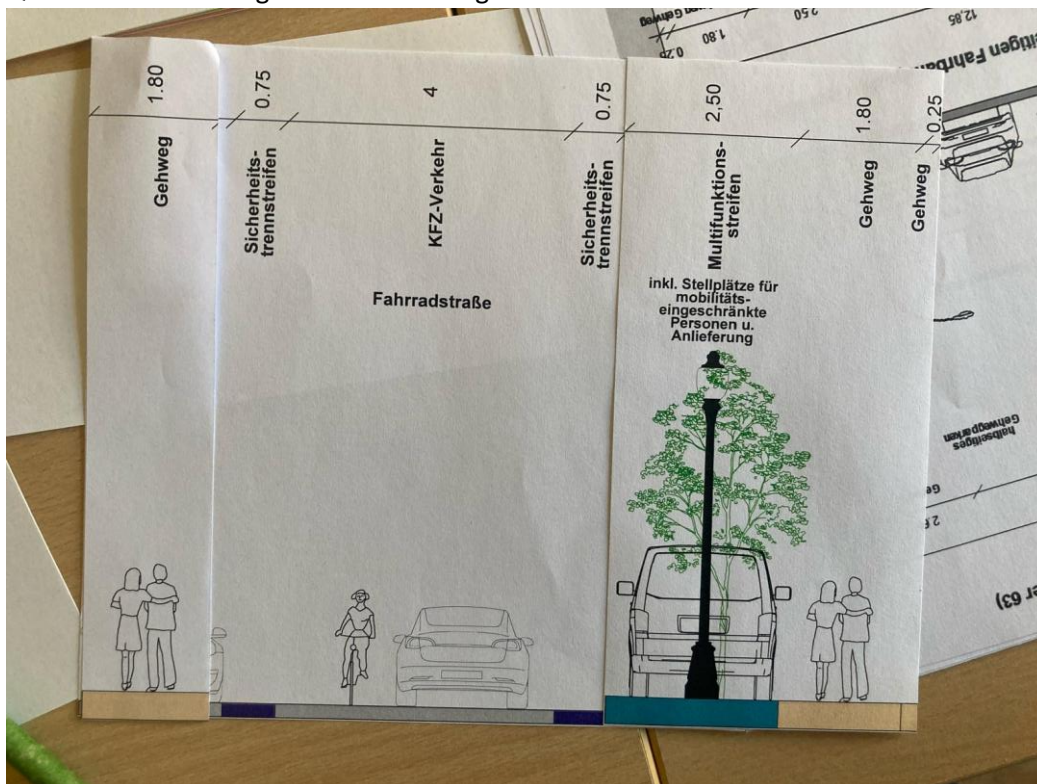
Patriotischer Weg:

- Tempo 30 wird in der Straße nicht eingehalten. Geschwindigkeitsdämpfende Elemente wie Verengungen oder Bodenwellen, damit Sicherheit gewährleistet wird?
- Feuerwehr und Müllabfuhr kommt an der Ecke Patriotischer Weg/Eschenstraße nicht gut oder gar nicht in die Straße rein aufgrund der parkenden Autos.
- Bepollung der Straße vor der Einbiegung Kehrweider, um Autos auf die Hauptverkehrsstraße zu führen? Dadurch könnte der Patriotische Weg als Straße für die Fahrradfahrenden genutzt werden, die schnell durch die KTV wollen (und es über dem Doberaner Platz nicht möchten).
- Falls eine Parkbewirtschaftung kommen sollte, muss diese auch regelmäßig kontrolliert werden, sonst hat sie keinen Effekt.
- Idee des möglichen Straßenquerschnittes: Patriotischen Weg als Fahrradstraße ausweisen und Parkplätze abwechselnd auf beiden Seiten alternierend wegnehmen und je nach Möglichkeit der verlegten Leitungen im Boden Bäume, Hochbeete oder andere grüne Infrastruktur hinsetzen (nicht jeden zweiten Parkplatz wegnehmen, sondern immer mal wieder, um Schatten und Grün hinzuzufügen).
- Kita/Hort/Schule Patriotischer Weg Nähe Friedrichstraße: Kiss-and-Ride-Zone einführen für die Kita. Bei der Schule muss es nicht unbedingt sein, da die Kinder auch lernen können, von weiter weg zur Schule zu gehen.
- Zebrastreifen bei der Kita/Schule einrichten? Grundsätzlich schwierig in einer Tempo-30-Zone, aber durch Kita-Standort bietet sich u.U. eine Begründungsoption. Der Zebrastreifen wurde im

Zusammenhang mit zu hohen Geschwindigkeiten ins Spiel gebracht. Bauliche Maßnahmen wie Aufplasterungen (Anhebung der Fahrbahn), Einengungen oder Versätze der Fahrbahn wären in diesem Zusammenhang jedoch effektiver und gegenüber einem Zebrastreifen die geeignetere Maßnahme. Die Einrichtung eines Zebrastreifens muss insbesondere in Tempo-30-Zonen bestimmte Vorgaben erfüllen (z.B. gute Einsehbarkeit, gebündelt hohes Fußverkehrsaufkommen etc.). Wenn diese Vorgaben nicht erfüllt sind, wäre der Verkehrssicherheit im Patriotischen Weg objektiv nicht geholfen.

- Anfrage bei den Vorgärten: Das Pflanzen von Bäumen zur Auflage machen, damit der Patriotische Weg grüner wird?
- Stadthafen bei Parkplätzen mitzudenken? Eigentlich müssen Dauerparker auf die P+R-Parkplätze verwiesen werden, die meisten von Ihnen seien Student*innen, die über ein Semesterticket verfügen.

Querschnittsvorschlag Patriotischer Weg



Kehrwieder:

- Pflanzung von Bäumen könnte der Straße Schatten geben, den es aufgrund des Klimawandels braucht, damit man sich dort aufhalten kann.
- Hochbeete können aber ebenfalls/alternativ mitbedacht werden.
- Ähnlich wie beim Patriotischen Weg Bäume auf der einen Seite der Straße pflanzen und einseitiges Parken nicht mehr erlauben.
- Fahrradfahrende fahren eher auf dem Bürgersteig, da der Straßenbelag nicht fürs Fahrradfahren gemacht ist, aber es nutzen auch nicht so viele diese Strecke. Die TN erwarten jedoch, dass sich das Radverkehrsaufkommen durch die neue Ampel zum Stadthafen weiter erhöhen wird.

Windmühlenstraße:

- Von der Doberaner Straße aus reinzufahren ist oft gefährlich, da durch die parkenden Autos die Sicht versperrt wird.
- Den schmalen Gehweg sollte man nicht im Zuge der Umsetzung des Konzepts um 10 cm erweitern, um die Mindestbreite von 1,80 m zu erreichen, sondern erst, wenn die Versorger Leitungen austauschen möchten.
- Doberaner Straße 110-113: Private Tiefgaragen, die nicht voll ausgelastet sind: Anfragen, ob diese vermietet werden können, um den Straßenraum zu entlasten?

Am Kabutzenhof:

- Knoten Doberaner Straße/Am Kabutzenhof anschauen zwecks Verkehrsberuhigung? Schwierig, da Doberaner Straße Haupterschließung für die KTV ist.
- Knoten Am Kabutzenhof/Patriotischer Weg: s. unten, Pkt. Allgemein

Waldemarstraße:

- Glascontainer Waldemarstraße/Elisabethstraße auf die Straße stellen, wegen der schwierigen Sichtverhältnisse?
- Straßenbelag vor dem DRK-Bereich (20b): Belag ändern/abschleifen für mögliche Fahrradstraße
- Dort außerdem beim Kita-Bereich Fußgängerüberweg oder Bodenschwelle hinsetzen, um Autofahrende und Radfahrende langsamer fahren zu lassen
- Einseitig parkende Autos wegnehmen. An den Stellen, an denen die Straße breiter ist, kann auch beidseitiges Parken ermöglicht werden.

Barnstorfer Weg:

- Soll zu einer Ladenstraße werden: Kurzzeitparken erlauben, Parkplätze für die Gewerbetreibenden sollen erhalten bleiben.
- Sondergenehmigungen: Manche erhalten eine Genehmigung, anderen wird diese Genehmigung versagt, Gleichberechtigung gewünscht.
- Sommerstraße: Fahrradfahrende kommen vom Barnstorfer Weg schnell heruntergefahren. Kann man diese mit Beginn der Sommerstraße dazu „zwingen“, langsamer zu fahren?
- Tempo-20-Zone wird im Barnstorfer Weg nicht eingehalten.

Allgemein:

- Standort Volkstheater: Sollte dort eine Quartiersgarage gebaut werden, müsste die Frage des Denkmalschutzes geklärt werden.
- Netto-Parkplatz: Überlegungen zur Kooperation für ein mögliches öffentliches Parken nach Ladenschluss; Eigentümer sind bislang nicht überzeugt, die Stadt bleibt aber an dem Thema dran.
- Mülltonnen und Fahrräder auf den Gehwegen: Boxen dafür schaffen, damit die Gehwege wirklich genutzt werden können; möglichst auf Parkflächen.
- Kurzzeitparken ermöglichen (15 min), um Einkäufe in die Wohnung zu bringen, außerdem müsste darüber nachgedacht werden, in allen Straßen Ladezonen / Bereiche für das Liefern und Laden einzurichten, damit Gewerbe, Paketdienstleister etc. eine Parkfläche zur Verfügung haben.
- Kreuzungsbereiche müssen bis zu 5 m frei bleiben; Wunsch nach Errichtung von Fahrradabstellanlagen, E-Roller-Zonen sowie Begrünung, um die Kreuzungsbereiche attraktiver und sicherer zu gestalten. Unter anderem vorstellbar an folgenden Kreuzungen:
 - o Waldemarstraße/Ecke Elisabethstraße
 - o Am Kabutzenhof/Ecke Patriotischer Weg

- Ottostraße/Ecke Schulstraße
- Neubramowstraße/Ecke Schulstraße
- Fläche rund um das ehemalige Warnowvalley: Könnte dies ein Parkhausstandort werden? -> Bei privatem Investor nachfragen.

5.2 Ergebnisse Arbeitsgruppe 2

Leitung Frau Slapa (die raumplaner), fachliche Unterstützung Herr Reimann (Ramboll)

Von den TN werden folgende Planungsansätze, Wünsche und Hinweise getätigt. Sie sollten von den Planenden im Rahmen der weiteren Konzeptbearbeitung auf Anwendbarkeit geprüft und aufgenommen werden.

Waldemarstraße

Diskutiert wurde, ob die Waldemarstraße mit der Borwinstraße im Pendant als Einbahnstraße ausgewiesen werden könnte. Der Schwerpunkt der heutigen Veranstaltung liegt auf der Zuteilung der Straßenräume. Die Festlegung von Verkehrsregeln erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt. Die Anregung wird mit aufgenommen.

Gemeinsam wurde festgestellt, dass die KTV eine Fahrradtrasse braucht, was die Waldemarstraße sein könnte. Dieser Gedanke der Fahrradstraße wurde weiterverfolgt. Die Idee, die Waldemarstraße als Fußgängerzone („Flaniermeile“) auszubilden, wurde verworfen. Einer Fußgängerzone steht unter anderem der Bedarf einer Kfz- und Rad-Andienung der Waldemarstraße und die Bedeutung der Waldemarstraße im Netzzusammenhang für den Kfz- und Radverkehr entgegen.

Die Ausbildung als Fahrradstraße kann im östlichen Teilabschnitt ohne Umbaumaßnahmen erfolgen, für die komplette Ausweisung muss der westliche Teilabschnitt ausgebaut werden. Von hoher Priorität in dieser Straße ist die Schulwegsicherung, hier mit besonderem Fokus auf die Kreuzungen. An allen Kreuzungen sollten die Stellen, an denen der Fußverkehr die Straßen kreuzt sicher (freie Sicht) und barrierefrei ausgebaut werden, um den dort verorteten Bildungseinrichtungen (Schulen und Kitas) gerecht zu werden.

Alle Eingriffe sollen unter Berücksichtigung der ansässigen Gastronomie erfolgen. Für die Qualifizierung der Waldemarstraße sind einseitig die Stellplatzflächen zu beseitigen, ggf. könnten noch einige temporär ausgewiesen werden. Wichtig ist, zusätzliche Aufenthaltsflächen in der Waldemarstraße zu schaffen und entsprechend aufzuwerten.

Am Kabutzenhof und Elisabethstraße

Die Straße Am Kabutzenhof ist für den Rad- und Fußverkehr zu qualifizieren. Heute verfügt diese außerdem über keine Baumreihe. Der Straßenquerschnitt ist unterschiedlich. In der Diskussion, ob südlich der Doberaner Straße die Straße Am Kabutzenhof oder die Elisabethstraße für den Radverkehr qualifiziert werden sollte, hatte die Straße Am Kabutzenhof größeren Zuspruch. So sollte die Straße Am Kabutzenhof entsprechend für den Fuß- und Radverkehr angepasst werden: Parken nur noch einseitig, Pflanzen einer Baumreihe, Anpassung der Fahrbahn. Für den Abschnitt südlich der Doberaner Straße zudem Verbreiterung des Gehweges auf der Westseite (zu den Schulstandorten hin). Die Kreuzung Am Kabutzenhof zum Patriotischen Weg sollte umgestaltet werden: Die Fahrbahn in der Kreuzung wirkt überdimensioniert, zu Fußgehende und Radfahrende fühlen sich unsicher: weniger Fahrbahnfläche

(minimieren der Kfz-Fahrfläche auf das erforderliche Maß), Sicht freihalten, Kopfsteinpflaster im nördlichen Abschnitt für eine bessere Befahrbarkeit durch Radfahrende entfernen/schleifen.

Für die Elisabethstraße wurden diverse Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung andiskutiert: neben einer reinen Schulstraße mit Sperrung der Straße im unmittelbaren Schulumfeld für den allgemeinen Verkehr auch die Ausweisung der Elisabethstraße als verkehrsberuhigten Bereich. Wichtig war den Teilnehmenden der Schutz des Fußverkehrs bzw. der zu Fuß gehenden Schülerinnen und Schüler. Folglich wurde auch die Entscheidung getroffen, den Radverkehr im Netzzusammenhang eher über die Straße Am Kabutzenhof als über die Elisabethstraße zu führen. Im Umfeld der Schule ist an Hol- und Bringzonen zu denken, vorzugsweise in der Waldemarstraße und der Straße Am Kabutzenhof.

Maßmannstraße zwischen Lübecker Straße und Waldemarstraße

Im besprochenen Teil der Maßmannstraße gilt heute Tempo 30. Der Kreuzungsbereich mit der Lübecker Straße zum Entwicklungsgebiet „Werftdreieck“ wird zukünftig neu ausgebildet. Die hierfür vorliegenden Planungen sind entsprechend zu berücksichtigen. Der Entwicklungsplan für das „Werftdreieck“ sieht eine Quartiersgarage zum Abstellen der Fahrzeuge der Nutzenden des Werftdreiecks vor.

Das Abstellen von Fahrzeugen in den von Straßenbäumen gesäumten Seitenbereichen in der Maßmannstraße ist bzw. wurde jahrelang geduldet. Diese Flächen sind allerdings dem Bereich „Grün“ gewidmet. Bei den Seitenräumen handelt es sich nicht um Straßenraum oder Straßenflächen für das Abstellen von Fahrzeugen. Viele der Straßenbäume sind mittlerweile u.a. durch das Beparken der Wurzelbereiche stark geschädigt und alsbald abgängig.

Die Idee ist, die Stellflächen neu anzuordnen: als Längsparker zwischen der ersten Baumreihe, die als Multifunktionsfläche fungiert. Das ist mit einer deutlichen Reduzierung der Stellplatzflächen verbunden. Um diese Lücke zu decken, könnte über die Nutzung oder Zwischennutzung derzeit brachliegender Flächen im Umfeld Werftdreieck / Neptun-Einkaufscenter nachgedacht werden (Klärung der Eigentumsverhältnisse, Ankauf, ...), bis die Quartiersgarage bei der Polizei ein langfristiges Angebot darstellt. Des Weiteren sollte im Seitenraum der Maßmannstraße zwischen den beiden Baumreihen jeweils ein Radweg beidseitig ausgebildet werden.

Margaretenstraße

In der Margaretenstraße sollte der Fokus auf die Ausgestaltung der dort vorhandenen Stadtplätze gelegt werden. Viele dieser Flächen haben heute keine Nutzungszuweisung: Es wurde darüber gesprochen, dass der Margaretenplatz besser gestaltet werden sollte. Auch die Fläche vor der Heilig-Geist-Kirche, Kreuzung Borwinstraße/Margaretenstraße sollte zukünftig umgestaltet werden. Generell sollte in der Margaretenstraße zukünftig im Sinne besser nutzbarer Gehwege und einer sicheren Radverkehrsführung nur noch einseitig auf der Fahrbahn parken angeboten werden.

Neubramowstraße

Für die Verbesserung des Schulwegs zwischen Saarplatz und Margaretenschule wurde darüber gesprochen, dass das halbseitige Gehwegparken auf beiden Seiten unterbunden werden sollte. Eine Seite ruhender Verkehr soll auf die Fahrbahn verlagert werden, die andere Parkreihe soll zukünftig entfallen.

Weitere Diskussionsergebnisse:

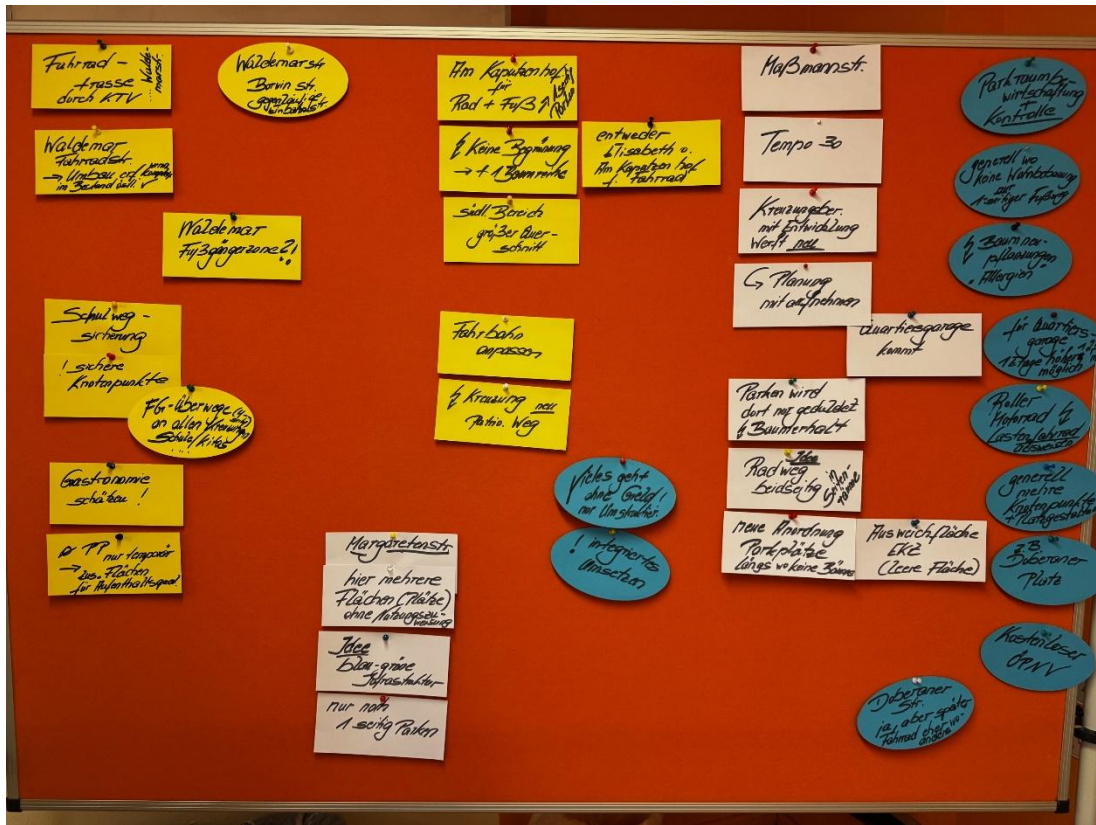
- Bei der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung muss auch eine Kontrolle erfolgen.

- Generell ist zu überprüfen, ob in Straßen, wo nur einseitig Wohngebäude vorzufinden sind, auch nur einseitig ein Fußgängerweg ausgebildet wird (bspw. Hansastrasse).
- Bei Baumneupflanzungen ist an allergiekonforme Arten zu denken.
- Beim Bau von Quartiersgaragen wird der Vorschlag unterbreitet, zumindest eine Etage (Erdgeschoss) mit einer für höhere Fahrzeuge geeigneten Deckenhöhe zu versehen („VW-Bully“, „MB-Sprinter“ usw.; Deckenhöhe deutlich über 2,30 m / größer 2,70 m). Nur so können Transporter, Kleinbusse, Freizeitgefährte von der Straße verschwinden und der Parkdruck reduziert werden.
- Es sollte auch an die Ausweisung von Stellflächen für Lastenfahräder, Roller und Motorräder gedacht werden.
- Generell müssen die Knotenpunkte in den Fokus genommen und dabei auch immer versucht werden, entstehende Platzflächen auszubilden und zu gestalten, z.B. beim Doberaner Platz.
- Nachzudenken ist über einen kostenlosen ÖPNV.
- Die Doberaner Straße ist auch eine wichtige Straße, die einer näheren Betrachtung unterzogen werden sollte, aber in der Priorität steht diese nicht ganz oben.
- Zusammenfassend konnte festgestellt werden, dass verkehrliche Verbesserungen in der KTV (bereits) durch eine Umstrukturierung der Flächen in den Straßenräumen erreicht werden können, d.h., nicht immer ist ein Umbau von Straßen erforderlich. Insgesamt sollte bei größeren Maßnahmen ein integrierter Ansatz gewählt werden: Wenn z.B. die Wasserbetriebe eine Straße aufbrechen müssen, sollten die für diese Straßen vorgesehenen Verkehrsplanungen berücksichtigt werden und bauliche Maßnahmen in Absprache mit allen Planungen erfolgen.

Abschließende Bewertung besonders neuralgischer Bereiche

Abschließend haben die TN neuralgische Bereiche mit Punkten markiert. Diese Bereiche sind:

- Maßmannstraße: Radverkehrsführung und Schnittstelle zur Entwicklungsfläche Werft-Dreieck
- Straße Am Kabutzenhof: allgemein sowie Kreuzungen Patriotischer Weg und Waldemarstraße
- Waldemarstraße: allgemein
- Borwinstraße: Fußwege
- Margaretensstraße / Neubramowstraße: Gestaltung Platzbereiche / Kreuzungsbereiche



5.3 Ergebnisse Arbeitsgruppe 3

Leitung Frau Begrich (die raumplaner), fachliche Unterstützung Herr Branig (Ramboll)

Von den TN werden folgende Planungsansätze, Wünsche und Hinweise getätigt. Sie sollten von den Planenden im Rahmen der weiteren Konzeptbearbeitung auf Anwendbarkeit geprüft und aufgenommen werden.

Klopstockstraße

Die Straße könnte zusammen mit der Stampfmüllerstraße für den Radverkehr qualifiziert werden und ist im Teilnetz Radverkehr ausgewiesen. Gleichzeitig besteht eine alternative Radverbindung über die Straße Am Vögenteich. Diese ist jedoch insbesondere aus Richtung Bahnhof durch die bestehende Lichtsignalanlage bei der Querung der Straße Am Vögenteich beeinträchtigt. Die Herausforderungen in der Klopstockstraße bestehen aktuell insbesondere in den Ein- und Ausgangssituationen (bauliche Hindernisse, Bordsteine, Unübersichtlichkeit/fehlende Wegeleitung), an den Knotenpunkten (St. Georg-Straße und Goetheplatz) und im Kopfsteinpflaster in der Klopstockstraße. Derzeit wird häufig auf dem Gehweg fahrradgefahren, was künftig verhindert werden sollte. Auch wird der Gehweg zu großen Teilen vom Senkrechtparken beansprucht, was den Fußverkehr behindert, besonders stark auf der westlichen Seite. Die Straße ist auch mit Blick auf Barrierefreiheit für den Fußverkehr zu ertüchtigen. Es ist keine Begrünung vorhanden.

Folgende Maßnahmen werden überlegt:

- Umwandlung von Senkrecht- in Längsparken auf der Westseite
- evtl. zusätzlich nur einseitig Parken
- gut erkennbare und einfache (Rad-)Verkehrslenkung
- Barrierefreie Querungen und Übergänge
- Qualifizierung des Bodenbelags für den Radverkehr, z. B. durch Fräsen oder (teilweise) Asphaltieren
- Prüfen von Möglichkeiten, Straßenbegleitgrün anzulegen, wo unterirdische Leitungen dies ermöglichen bzw. entsprechende Begrünung wählen (dabei auch auf klimaresiliente Arten und Pflanzen mit wenig allergenen Pollen achten)
- Ausweisung einer Fahrradstraße (zusammen mit der anschließenden Stampfmüllerstraße)

Stampfmüllerstraße

Hier wird das Parken sowohl längs als auch schräg angeordnet. Der Übergang zwischen Klopstockstraße und Stampfmüllerstraße über die Arnold-Bernhard-Str. ist für den Fuß- und Radverkehr schwierig, da die Querungen sich nicht gegenüber liegen. Richtung Doberaner Platz besteht für den Radverkehr eine Gefahrensituation in der Rechts-vor-links-Regelung an der Ecke „An der Alten Feuerwache“, die hauptsächlich für das Ein- und Ausfahren aus dem/in das Parkhaus genutzt wird.

Auf dem Abschnitt zwischen Doberaner Platz und Friedhofsweg ist wegen des beidseitigen Parkens kein sicherer Begegnungsverkehr möglich. Hier sollte das Parken nur einseitig möglich sein. Dies würde dem Rad- und Kfz-Verkehr zugutekommen.

Folgende Maßnahmen werden überlegt:

- LSA am Übergang über die über die Arnold-Bernhard-Str.
- Einseitig Parken zwischen Doberaner Platz und Friedhofsweg (östl. Fahrbahnparken entfernen)

- Vorfahrtsregelung Ecke „An der Alten Feuerwache“ für die Stampfmüllerstraße.
- Kooperation für die öffentliche Nutzung mit dem Parkhaus am REWE ausloten

Friedrichstraße:

Die Friedrichstraße ist eine wichtige Verbindung zum Stadthafen. Begegnungsverkehr zwischen dem Radverkehr und dem MIV ist aufgrund der beengten Fahrbahn nicht sicher möglich. Der Durchgangsverkehr stellt hier eine zusätzliche Belastung dar. Der Übergang zum Stadthafen/die Querung des Warnowufers ist zudem für zu Fuß gehende und Radfahrende ungünstig.

Folgende Maßnahmen werden überlegt:

- Entfernen des östlichen Fahrbahnparkens
- Versetzen oder ergänzen einer LSA im Bereich Friedrichstraße / L22

Doberaner Platz

Es gibt im Grunde keine sichereren, legalen Übergänge für den Fuß- und Radverkehr über den Platz bzw. hin zu den anliegenden und querenden Straßen. Der Doberaner Platz sollte gesondert betrachtet werden. Dabei ist es wichtig, ihn zusammen mit Am Brink und dem Barnstorfer Weg zu denken.

Barnstorfer Weg:

Die Bedingungen für den Radverkehr werden grundsätzlich als gut bewertet. Vereinzelte Teilnehmende sehen aber die Straße als Fußgängerzone geeignet. Dies kann positive Effekte auf das Gewerbe haben. Liefer- und Anliegerverkehr könnte weiterhin möglich sein. Die Straße ist abschüssig, weshalb Radfahrende oft mit zu hoher Geschwindigkeit unterwegs sind und in die Sommerstraße sowie Fußgängerzone Am Brink einfahren. Gegen die Einrichtung einer Fußgängerzone spricht jedoch, dass Radfahrende dort nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren dürften, was in der Praxis häufig nicht eingehalten wird. In der Folge ist mit verstärkten Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr zu rechnen. Zudem ist aufgrund der Funktion der Verbindung als Teil des Radverkehrsnetzes von einem erhöhten Radverkehrsaufkommen auszugehen.

Folgende Maßnahmen werden überlegt:

- Einrichtung einer verkehrsberuhigten Fußgängerzone
- Einbauen von Fahrbahnschwellen oder anderen Maßnahmen, um den Radverkehr zu verlangsamen
- Begrünung

Arno-Holz-Straße:

Die Straße bildet die Verlängerung der neu ertüchtigten Fritz-Reuter-Straße. Es wird beidseitig längs geparkt, die Fahrbahn ist gepflastert. Auf der westlichen Seite gibt es keinen Gehweg, lediglich einen Trampelpfad. Da dieser viel genutzt wird und sich an dieser Seite der Uni-Campus befindet, ist ein Gehweg hier erforderlich. Eine höhere Frequentierung der Straße ist aufgrund der Campuserweiterung zu erwarten. Die Straße führt außerdem zum S-Bahnhof Parkstraße und wird bereits stark frequentiert. Allerdings müsste der Radverkehr in der Unterführung des S-Bahnhofs ausgebremst werden.

Folgende Maßnahmen werden überlegt:

- Anliegerparken
- Entfernen der Parkplätze auf der westlichen Seite
- Anlegen eines Gehwegs auf der westlichen Seite
- Kopfsteinpflaster für den Radverkehr ertüchtigen

- mobile „Drängelgitter“ oder andere Maßnahmen, um die (schnelle) Durchfahrt mit dem Fahrrad durch den S-Bahnhof zu verhindern

Patriotischer Weg:

Die Straße ist vor allem für den Fußverkehr ungünstig, die Gehwege sind stark durch parkende Autos eingeschränkt, teils sogar vollständig. Für den Radverkehr ist sie größtenteils gut befahrbar. Die Kreuzung Windmühlenstraße/Kehrwieder ist gefährlich für zu Fuß gehende, auch wegen einer zusätzlichen Belastung mit Durchgangsverkehr. Eine Einbahnstraßenregelung besteht nur teilweise.

Folgende Maßnahmen werden überlegt:

- durchgängig Einbahnstraße
- Anliegerparken
- einseitig Parken
- Diagonalsperren o.ä. an der Kreuzung Windmühlenstraße/Kehrwieder, um Durchgangsverkehr zu vermeiden

Margaretenplatz

Der Platz hat großes Potential für mehr Aufenthaltsqualität. Für den Schulverkehr ist er jedoch unübersichtlich, da aus zahlreichen Straßen Fahrzeuge auf den Platz zufahren. Es gibt Durchgangsverkehr über die Neubramow- und Margaretenstraße.

Folgende Maßnahmen werden überlegt:

- Diagonalsperren / Superblocks
- Einbahnstraßenregelungen

