

Dokumentation der Bürger*innenwerkstatt
 Rostock - Vierradstadt und Zweiradstadt? –
 Fahrradfahrer*innen im Gespräch

21.04.2016

14% Fahrradweg
 17% ÖPNV
 32% Fußweg
 37% Autoweg

Wege ebnen für das Radfahren!

STEIGEN SIE MIT AUF!

ROSTOCK

Vierradstadt oder Zweiradstadt?

21.04.2016
 Fahrradfahrer*innen im Gespräch

17 UHR Rathaus Begrüßung

Verkehrsplanung

Fahrradforum AFDC

Universität

GEOPORT

Critical-Mass

Multimobilität

Weg oder Straße?

19 UHR Peter-Weiss-Haus World Café
 im Rahmen des Politischen Donnerstag

adfc Rostock

AstA UNIVERSITÄT ROSTOCK

Sobis Soziale Bildung e.V.

HANSESTADT ROSTOCK

Gefördert durch:



NORDDDEUTSCHE STIFTUNG
 FÜR UMWELT UND ENTWICKLUNG



Inhalt

1.	Beteiligte Organisationen/Vereine und Fachämter der Hansestadt Rostock	3
2.	Dokumentation Ablauf und Ergebnisse.....	3
2.1.	Station 1: Begrüßung & Herausforderungen in Planung und Umsetzung.....	3
2.2.	Station 2: Beteiligungsmöglichkeiten.....	4
2.3.	Station 3: World Café – Fahrradfahren in Rostock.....	4

1. Beteiligte Organisationen/Vereine und Fachämter der Hansestadt Rostock

Konzeption und Organisation: Soziale Bildung e.V. (www.soziale-bildung.org)

Name	Funktion / Organisation
Christoph Schultz	Soziale Bildung
Stefan Nadolny	Soziale Bildung
Felix Besand	AStA Uni Rostock, Referent Nachhaltigkeit & Infrastruktur
Matthias Meißer	HRO, Katasteramt, SB Regionale Geoinformationssysteme
Christian Pagenkopf	HRO, Tief- und Hafengebäudeamt, SGL Verkehrsplanung
Steffen Nozon	HRO, Mobilitätskoordinator
Ilona Hartmann	HRO, Amt für Umweltschutz, Klimaschutzmanagerin
Mike Wiedow	Stadtamt, SGL Verkehrsbehördliche Aufgaben
Michael Reitz	ADFC-Rostock
Leo Dainat	ADFC Rostock

2. Dokumentation Ablauf und Ergebnisse

2.1. Station 1: Begrüßung & Herausforderungen in Planung und Umsetzung

2.1.1. Einleitung und Begrüßung

Die Bürger*innenwerkstatt begann 17:00 Uhr in den Räumen vom Rathaus

Inhaltliche Gestaltung durch: Agenda-Arbeitskreis "Klimaschutz und Mobilität" und Soziale Bildung e.V.

Wer: Christoph Schultz & Steffen Nozon

Inhalt:

- Darlegung organisatorischer Rahmen
- Kurzvorstellung der Stationen
- Vorstellen der angestrebten Verwertung der Ergebnisse und Erklärung des Partizipationsrahmens (Was wird wohin kommuniziert?)
- Vorstellung – Fahrradmobilitätskonzept



2.1.2. Vorstellung Fahrradmobilitätskonzept / Herausforderungen in Planung und Umsetzung

Der zweite Teil der ersten Station wurde inhaltlich durch das Tief- und Hafengebäudeamt - sowie Verkehrsbehörde ausgestaltet

- Herr Pagenkopf (Tief- und Hafengebäudeamt);
- Herr Wiedow (Sachgebiet Verkehrsbehördliche Aufgaben)

Den Beteiligten wurde aufgezeigt, welche Zwänge und Schwierigkeiten es bei der Umsetzung von infrastrukturellen Maßnahmen gibt. Die Vorstellung von Planungskonzepten erfolgte anhand von Beispielen. Zum einen wurden Zwänge in der Umsetzung und Hindernisse aufgezeigt, die dazu führen, dass gute Ideen keine Realisierung finden. Und auf der anderen Seite wurden positive Beispiele, bei denen die Fahrradmobilität in Rostock nachhaltig verbessert werden konnte, dargestellt. Durch die Vorstellung von Fällen wurde die Erklärung sehr konkret und nachvollziehbar.



2.2. Station 2: Beteiligungsmöglichkeiten

Ort: Universitätshauptgebäude

Inhaltliche Gestaltung:

- Begrüßung durch Felix Besand (ASTA Referent für Nachhaltigkeit & Infrastruktur)
- Michael Reitz (ADFC-Rostock)
- Matthias Meissner (Katasteramt, Geoport)

Inhalt: Wie kann man sich in Rostock für die Belange von FahrradfahrerInnen einsetzen. Was gibt es für Aktions- und Beteiligungsformen. Vorgestellt wurden das Fahrradforum der ADFC, Critical-Mass und das Portal „Klarschiff“.



2.3. Station 3: World Café – Fahrrad fahren in Rostock

Nach Anmoderation wurde an einzelnen Tischen zu verschiedenen Themen/Fragestellungen gearbeitet. Jeder Tisch hatte eine Person für die Moderation und eine Person für die Visualisierung der Ergebnisse, die am Ende kurz vorgestellt wurden.

2.3.1. Übersicht der Thementische: Thementische

- Studieren und Fahrradfahren
- Radweg oder Straße, wo fühle ich mich sicher?
- Inter- und Multimodalität, wo fehlen Abstellanlagen und Bike&Ride - Plätze und wie sollten sie aussehen? / Welche Visionen an Fahrradprojekten gibt es?



2.3.2. Thementisch: Studieren und Fahrrad fahren

Relevanz der Campusveloroute

- Wurde kritisch diskutiert, da sich die Umsetzung des Konzeptes primär in den Beschilderungen der Fahrradrouten, die für die Campusveloroute ausgewiesen wurden, widerspiegelt.
- Für das studentische Leben haben die Beschilderungen jedoch keine hohe Relevanz, zum einen da die Student*innen die Wege schnell kennen und danach für die Orientierung keine Beschilderungen mehr notwendig ist und durch die Student*innen auch andere Wege genutzt werden, die für sie praktikabler sind und zum anderen da die Beschilderung sehr lückenhaft ist.
- Schwierige Wegebereich, die Bestandteil der Campusveloroute sind, werden in folgenden Bereichen verortet:
 - o Stadtteil Kröpeliner-Tor-Vorstadt
 - Schlechte Fahrbahnbeläge, keine Fahrradwege, hohes Konfliktpotential zwischen Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen
 - o Fahrrad- und Fußweg im Lindenpark
 - Hohes Konfliktpotential Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen
 - Enger Weg für hohes Verkehrsaufkommen
- Insgesamt wurde die Verbindlichkeit des Konzeptes kritisch hinterfragt, da seit der Initiierung des Konzeptes wenig passiert ist. Insbesondere im Bereich der Verbesserung der Fahrradwegqualität gibt es noch viel Potential.
- Das Konzept ist bei Student*innen nur wenig bekannt.
 - o Potentiale werden hier gesehen, da durch Informationspolitik und eine Positionierung der Student*innenschaft für eine bessere Fahrradmobilität Druck aufgebaut werden könnte, der das Thema - bessere Fahrradmobilität in Rostock - im politischen Raum und in den Fachämtern stärker positioniert.
 - o Denkbar ist hier eine Umfrage an der Universität zum Thema Fahrradmobilität. Diese könnte im Rahmen von Seminaren realisiert werden.
 - o Eine weitere Idee war, eine Critical Mass auf der Campus Veloroute durchzuführen, um die Bekanntheit des Konzeptes zu erhöhen.
- Studentisches Radfahren attraktiver gestalten
 - o Aufbau einer Fahrradwerkstatt. Hier ist die zentrale Herausforderung einen passenden Raum zu finden.
 - o Fahrradmitnahme im ÖPNV im Rahmen des Semestertickets ist eine wichtige Komponente
- Interessenvertretung der Student*innen für Fahrradmobilität
 - o Eine kontinuierliche Arbeit ist kaum möglich, da die Referenten im Asta lediglich für ein Jahr gewählt werden. Insbesondere bei planerisch langfristigen Projekten ist eine gute Positionierung der studentischen Interessen kaum möglich, dies gilt insbesondere für Bebauungspläne.

2.3.3. Thementisch: Radweg oder Straße, wo fühle ich mich sicher?

- Allgemeines Sicherheitsgefühl der Fahrradfahrer*innen
 - o Der Ausbau der Sicherheit hat für Fahrradmobilität in Rostock hohe Relevanz. Dies zeigt sich im Fahrradmonitor 2015. Demnach fühlen sich 48% unsicher im Verkehr.
 - o Es wurde im Diskurs deutlich, dass das Sicherheitsgefühl multifaktoriell beeinflusst ist.
 - In welcher Lebenssituation sich die Fahrradfahrer*innen befinden ist ein Aspekt davon. (z.B. Alter, mit oder ohne Kind Straßenverkehr)
- Hochboard oder Straße
 - o In der Ausgestaltung der Fahrradwege steht unter anderem die Frage im Raum, ob sie als Hochbordweg angelegt werden oder auf dem Straßenniveau markiert werden.
 - o Die unterschiedliche Ausgestaltung hat starke Auswirkungen auf das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrradfahrer*innen.
- Geschwindigkeiten angleichen

- Einen starken Einfluss auf das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrradfahrer*innen haben die Geschwindigkeitsniveaus der verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen. Eine Maßnahme wäre dabei die Angleichung der Geschwindigkeit aller Verkehrsteilnehmer*innen auf 30 km/h in Straßenabschnitten mit vielen unterschiedliche Nutzer*innen. Ein diskutiertes Beispiel ist hier die Doberaner Straße, die durch parkende Autos, Fahrradfahrer*innen, fahrende Autos und die Straßenbahn gleichzeitig genutzt wird.
- Altbestand von Verkehrswegen
 - Viele Herausforderungen liegen in dem Altbestand von Verkehrswegen. Durch die Kombination mit neuen Verkehrswegen entstehen hier unklare Situationen, die zu Unsicherheiten führen.
- Radverkehrskultur
 - Es gibt unter den Fahrradfahrer*innen vielfältige Unsicherheiten hinsichtlich der StVO. Häufig wird in dem Rahmen am Beispiel gelernt, wobei in diesem Fall negative Beispiele überwiegen und sich die nicht StVO-gerechte Nutzung der Verkehrswege verstärkt. Strategie ist hier die Kontrolle aller Verkehrsteilnehmer*innen.
- Lösungsstrategien können konzipiert werden, indem sich die Verkehrsknoten und -achsen Stück für Stück angesehen werden. Eine generelle Lösung für alle Straßen ist nicht möglich, da jede Verkehrsführung auf Basis sehr unterschiedlicher Voraussetzungen gestaltet werden muss. Individuelle Lösungen für die verschiedenen Knotenpunkte sind hier zielführend.

2.3.4. Thementisch: Inter- und Multimodalität + Visionen

diskutierte Modelle und Ansätze

- Stadtradmodell/sharing-Modelle
 - Interessen? Bedarf?
 - eigentlich nur für Ortsfremde relevant (anderen haben Fahrrad und haben kein Bedarf)
 - für spezielle Fahrräder z.B. Lastenfahrräder
 - im Kombi-Angebot zu Monatskarten/Abos des ÖPNV
 - Verteilung von Fahrrädern auf die Standorte müsste als öffentliche Aufgabe organisiert werden
 - Ausbau Verleih als Alternative?
- Inter- und Multimodalität
 - Ziel ist ÖPNV-Nutzung zu unterstützen
 - wie komme ich zur nächsten ÖPNV-Einstiegsstelle?
 - 3-5km Umfeld zu Einstiegsstelle mit Rad handhabbar/ erreichbar machen
- Fahrradmitnahme
 - Was ist mit Fahrradmitnahme?
 - Nicht gewollt für kurze Strecken
 - vs. Rollis und Kinderwagen
- Qualität von Fahrradstellplätzen
 - sichere Abstellplätze überall
 - Nähe zu Arbeitsplatz, Kultur-, Einkaufs-, Wohnort
 - gutes Beispiel Holbeinplatz
 - jedoch fehlende Abstellplätze auf Rückseite
 - gestalterischer Anspruch von Fahrradstellplätzen
 - ab bestimmter Größe (z.B. 20 Plätze) lohnt es sich „zu gestalten“
 - als Teil der Stadtmöblierung
- Fahrradstellplätze statt Autoparkplätze als Strategie und Positionierung?
 - Offene/schwierige rechtliche Fragen
- Stellplatzsatzung
 - Fahrradstellplätze verankern
 - Ablöse wenn PKW-Stellplätze nicht gebaut werden können/ nicht auf privatem Gelände möglich sind
 - u.a. aus diesem Ablösebudget zentrale Fahrradstellplätze schaffen
- kostenpflichtige Fahrradstellplätze mit super Qualität, z.B. in Radstationen
 - Vergünstigungen in Abos der Monatskarten vorsehen

- Fahrradkarte für Rostock?
 - o Für wen? z.B. RennradfahrerIn
 - o Print oder App?
 - App: teuer, muss um genutzt zu werden stark beworben werden
 - Funktionen wie spezifische Sichten (Rennrad, Kinder etc.) auf Fahrradwegenetz z.T. über openstreetmap vorhanden oder leichter zu entwickeln
 - o automatisierte Systeme von Stellplätzen für zentrale Orte

- gefundene Ziele

- Ausbau Abstellplätze/Anbindungen an Verkehr für Fahrrad
- Fahrradstellplätze nicht an sich Problem, sondern lassen sich perfektionieren/weiterentwickeln
- sichere Zonen schaffen
 - o Kinder-sichere-Fahrradwege
 - Zustand der Wege verbessern
 - o 30 Zonen bewährtes Modell
 - ausreichend?
 - o Fahrrad-Straße möglich
 - mit Anlieger-frei Regelung
 - o Fahrradstraße durch die KTV
- kostenlose Fahrradmitnahme
 - o und Umgang mit daraus resultierenden Problemen

- was brauchen wir für ein verbessertes Verständnis der Thematik?

- gemeinsame Bike&Ride-Analyse
 - o RSAG, Bahn, Stadt, Zivilgesellschaft
- Fahrradverleih ausreichend?
- Aktuell ca. 14% Fahrradanteil im Stadtverkehr; früher 8%
- Grundprobleme sind nicht fehlende Modelle, Ansätze sondern Geld und rechtlicher Rahmen
- belastbare Zahlen für konkrete Probleme

Die 6 wichtigsten grundsätzlichen Orientierungen

1. kostenlose Fahrradmitnahme
 - und Umgang mit daraus resultierenden Problemen
2. kostengünstige (für Nutzer*nnen) ÖPNV-Lösungen
 - eine vorbildliche Fahrradstation von öffentlichen Hand/ Stadt gefördert
 - nicht auf Kostendeckung orientieren, sondern als öffentliche Aufgabe und Daseinsvorsorge anerkennen
3. Zweirad statt Vierrad! - klare Positionierung der Hansestadt Rostock!
4. Generelles Stellplatzkonzept an allen Haltestellen
 - sichere Stellplätze
 - Architektenwettbewerb dazu machen
5. Fahrradstraße durch die KTV
 - Fahrradstraße ist möglich
 - o mit Anlieger-frei Regelung
 - o um sichere Zone zu schaffen
 - o mit Kindersicheren Fahrradwegen
 - o Zustand der Wege verbessern
weil 30 Zonen bewährtes Modell, aber nicht ausreichend
6. es braucht belastbare Zahlen für konkrete Probleme
 - Einwendungen, Abwägung zu oft aus subjektiver Wahrnehmung ohne Check des darin steckenden objektiven Gehaltes