

fed. Senator/-in: S 4 - Stadtplanung, Bau, Klimaschutz und Mobilität Federführendes Amt: Senatsbereich 4 Stadtplanung, Bau, Klimaschutz und Mobilität	Beteiligt: Tiefbauamt	
Fahrradstraßen in Rostock		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
04.12.2024	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Fahrradstraßen sind, im Vergleich zum Neubau von Radwegen, für Städte und Gemeinden eine relativ schnelle und einfache Lösung, um flächendeckend sichere und sichtbare Wege für Radfahrende anzubieten – und damit mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren.

Ein großer Vorteil von Fahrradstraßen liegt darin, dass bestehende Straßen und Wege dem Radverkehr gewidmet werden können. Damit entfällt der Neubau von Radwegen, der nicht nur zeit- und kostenintensiv ist, sondern innerorts häufig am verfügbaren Platz scheitert.

Anders als herkömmliche Straßen werden Fahrradstraßen durch Markierungen sowie ggf. bauliche Maßnahmen so gestaltet, dass sie intuitiv als Achse für den Radverkehr erkennbar sind. Sie sind damit eine kluge Möglichkeit, die zentralen Radverbindungen in einer Gemeinde sichtbar zu machen.

Grundsätzlich sollte die Einrichtung einer Fahrradstraße in Erwägung gezogen werden, wenn:

- aus vorliegenden Untersuchungen oder Konzepten auf der betrachteten Verbindung eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr abgeleitet werden kann,
- der Radverkehr auf einer Route gebündelt werden soll,
- ein Angebot für den Radverkehr als Ausweichstrecke zu hoch belasteten Kfz-Verkehrsachsen geschaffen werden soll, oder
- der Straßenabschnitt durch den Kfz-Verkehr eher gering belastet ist.

Allgemeines Ziel ist es, Fahrradstraßen systematisch einzusetzen, um im Radverkehrsnetz Verbindungen zwischen wichtigen Quellen und Zielen zu schaffen oder bereits bestehende Hauptrouten aufzuwerten. Dabei sind Fahrradstraßen mit dem weiteren Radverkehrsnetz zu verknüpfen, um ein durchgehendes, lückenloses Netz zu schaffen.

Fahrradstraßen schaffen das, was für den Kfz-Verkehr selbstverständlich ist: Zentrale Hauptachsen, auf denen der Radverkehr gebündelt wird und zügig vorankommt. Deshalb werden Fahrradstraßen auch nur auf wichtigen Hauptradrouten, Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen des Alltagsradverkehrs eingesetzt.

Dabei ist es auch ausreichend, wenn die Wegeverbindung nur zu bestimmten Tages- oder Jahreszeiten eine wichtige Funktion für Radfahrende übernimmt, wie es z. B. bei Schulrouten oder touristischen Routen mit starker Frequenz der Fall ist.

Bezugnehmend auf die Anfrage der Fraktion der SPD zu Fahrradstraßen in Rostock werden nachfolgend die Fragen beantwortet.

Zu den Fragen

- 1. Welche Straßen wurden auf Geheiß des damaligen Senator Matthäus konkret auf ihre Eignung als Fahrradstraße untersucht? Mit welchem Ergebnis?**
- 2. Zu welchen Straßen gibt oder gab es konkrete Planungen zur Realisierung einer Fahrradstraße? Wo befinden sich diese Planungen in der Umsetzung?**
- 3. Welche Planungen wurden nicht realisiert und warum nicht?**

Für Fahrradstraßen kommen innerorts vor allem Erschließungsstraßen in Betracht, oftmals in bestehenden Tempo-30-Zonen. Im Regelfall werden dazu einzelne Straßen aus der Zonenregelung ausgenommen und verkehrsrechtlich als Fahrradstraße ausgewiesen. Dies hat gegenüber herkömmlichen Straßen mehrere Vorteile:

- Fahrradstraßen können verkehrsrechtlich bevorrechtigt werden, d.h. die Fahrradstraße erhält gegenüber einmündenden Straßen Vorrang. Dadurch entstehen für Radfahrende zentrale Verbindungen im Stadtgebiet, auf denen sie komfortabel mit gleichbleibender Geschwindigkeit unterwegs sein können.
- In Fahrradstraßen soll der Durchgangs- und Schleichverkehr von Kraftfahrzeugen unterbunden werden. Die verbleibenden Autos sind zu Gast. Mit einer guten Planung werden Fahrradstraßen so zu sicheren und attraktiven Wegen in der Stadt.
- Fahrradstraßen können durch Beschilderung und Markierungen so gekennzeichnet werden, dass sie intuitiv als Radverbindung zu erfassen sind. Das schafft durchgehend sichtbare Netze für Radfahrende und weist andere Verkehrsteilnehmende auf die besondere Funktion hin.

Eine Fahrradstraße ist eine spezielle Verkehrsfläche, die in erster Linie für den Radverkehr vorgesehen ist. Sie ermöglicht es Radfahrern, sicher und komfortabel zu fahren, oft in einem Umfeld, das für Autos weniger geeignet ist.

Die Hauptfunktion einer Fahrradstraße besteht darin, den Radverkehr zu fördern und zu schützen, indem sie eine klare Priorität für Fahrräder schafft. In der Regel dürfen Autos diese Straßen befahren, jedoch nur unter bestimmten Bedingungen, wie zum Beispiel mit einer maximalen Geschwindigkeit von 30 km/h. Oft sind Fahrradstraßen auch so gestaltet, dass sie eine ruhige und sichere Umgebung für Radfahrer bieten, indem sie von stark befahrenen Straßen abgeleitet sind.

Fahrradstraßen sind darauf ausgelegt, den Radverkehr zu unterstützen und sicherer zu gestalten, während sie gleichzeitig den Kfz-Verkehr in einem kontrollierten Rahmen zulassen.

Vor diesem Hintergrund wurden 2022 in Abstimmung zwischen dem Oberbürgermeister Madsen, dem Senator Matthäus und dem Amt für Mobilität mögliche Fahrradstraßen im Rostocker Stadtgebiet herausgearbeitet und anschließend einer vorläufigen Prüfung unterzogen. Die möglichen Fahrradstraßen, das Prüfergebnis, sowie ggf. weiterführende Planungsstände werden nachfolgend aufgeführt:

Elmenhorster Weg, Lichtenhagen

Es war zu prüfen, in wie weit der Elmenhorster Weg nach Fertigstellung der Mecklenburger Allee als Fahrradstraße ausgewiesen werden kann. Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass der Elmenhorster Weg, insbesondere zwischen Elmenhorst und dem Klein Lichtenhäger Weg, nicht über die, aus fachlicher Sicht notwendige, Mindestbreite von 4,00 m verfügt. Auch zwischen dem Klein Lichtenhäger Weg und der Schleswiger Straße wird die Fahrbahnbreite wiederkehrend auf unter 4,00 m eingeeengt.

Somit bleibt der Elmenhorster Weg nach derzeitigem Kenntnisstand als Tempo-30-Zone beschildert. Aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsstärke ist die Straße jedoch sehr gut für den Radverkehr befahrbar.

Theodor-Körner-Straße, Evershagen

In Anlehnung an den Bürgerschaftsbeschluss 2021/AN/2360 und in Abstimmung mit dem Ortsbeirat Evershagen wurde das Pilotprojekt der Fahrradstraße geplant und durchgeführt (vgl. Antwort zu Frage 4).

Barnstorfer Straße/ Groß Schwaßer Weg (bis Westfriedhof), Gartenstadt / Stadtweide

Die überörtliche Wegeverbindung in Zusammenhang mit der geringen Kfz-Verkehrsstärke ist für die Einrichtung einer Fahrradstraße geeignet. Aufgrund des baulichen Zustandes wird jedoch von einer Ausweisung als Fahrradstraße derzeit abgesehen.

Ab Anfang 2025 schreibt der Landkreis Rostock, in Abstimmung mit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, im Rahmen des Projektes „Radschnellverkehr im SUR - Förderung der übergemeindlichen Kooperation beim Aufbau eines Radverkehrs-Vorrangnetzes im Stadt Umland-Raum Rostock“ weitere Planungen für den betreffenden Straßenabschnitt aus. Auch die Gemeinde Kritzmow ist diesem Vorhaben gegenüber aufgeschlossen.

Tiergartenallee, Gartenstadt / Stadtweide

Die Prüfung war erfolgreich. Die Tiergartenallee wurde als Fahrradstraße beschildert. Bis zum Dr.-Lorenz-Weg ist die Fahrradstraße mit dem Zusatz „Zufahrt bis Grundstück frei“ für den Kfz-Verkehr freigegeben.

Damerower Weg, Biestow / Südstadt

In Anbetracht des verkehrsrechtlich angeordneten gemeinsamen Geh- und Radwegs wurde von einer Fahrradstraße abgesehen, da durch die Anordnung des Geh- und Radwegs die Fußgänger (Sportplätze, viele Kinder und Jugendliche) den größten Schutz erhielten.

Groß Stover Straße, Biestow

Die Groß Stover Straße ist breiten- und zustandstechnisch als Fahrradstraße denkbar. Aufgrund der Ortsverbindungsfunktion und der erwartbaren hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs wurde die Einrichtung einer Fahrradstraße verworfen.

Derzeit laufen im Rahmen des Projektes „Radschnellverkehr im SUR - Förderung der übergemeindlichen Kooperation beim Aufbau eines Radverkehrs-Vorrangnetzes im Stadt Umland-Raum Rostock“ Planungen zu einem separaten Geh- und Radweg parallel zur Groß Stover Straße.

Schwaaner Landstraße, Südstadt

Der Prüfprozess ist in der 2024/BV/0203 dargelegt. Weitere Ausführungen entnehmen Sie bitte der Antwort zur Frage 7.

Waldemarstraße, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

Die Wegeverbindung eignet sich für die Einrichtung einer Fahrradstraße. Aufgrund des baulichen Zustandes (insbesondere westlich der Budapester Straße) wird jedoch von einer Ausweisung als Fahrradstraße derzeit abgesehen.

Eine tiefere Untersuchung erfolgt im Rahmen des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes der KTV ab 2025.

Grubenstraße, Stadtmitte

Aufgrund der Schrägparkstände ist die Grubenstraße nicht als Fahrradstraße geeignet. Die örtlichen Gegebenheiten (Tempo 30, Vorfahrtsregelung, Fahrbahnbreite und -zustand) stellen bereits heute gute Bedingungen für den Radverkehr dar.

Kempowski-Ufer, Stadtmitte

Das Kempowski-Ufer zwischen der Silohalbinsel und dem Christinenhafen ist zur Ausweisung als Fahrradstraße geeignet. Für die Fahrradstraße ist noch ein Markierungs- und Beschilderungsplan zu erstellen und verkehrsrechtlich anzuordnen. Aufgrund der Baumaßnahmen an der Hausnummer 8 ist die Fahrradstraße für 2025 vorgesehen.

Petridamm, Brinckmansdorf

Der Petridamm (Hausnummer 3i-15) soll 2025 als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Er ist Bestandteil einer Radvorrangroute entlang der L 22 von der Dierkower Allee in Ri. Stadtzentrum. In diesem Zusammenhang soll 2025 im Vorfeld der Markierung und Beschilderung auch die Fahrbahndecke erneuert werden. Der Markierungs- und Beschilderungsplan wurde im Juli 2024 im Fahrradforum vorgestellt. Die Planungen zur Fahrbahnsanierung laufen derzeit beim Tiefbauamt.

Riekdahler Weg, Brinckmansdorf

Der Riekdahler Weg ist nur bedingt als Fahrradstraße geeignet. Eine tiefere Untersuchung erfolgt im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes ab 2025. Durch die Schaffung einer lichtsignalisierten Quermöglichkeit über die Rövershäger Chaussee in Richtung Petridamm, wird im Rahmen der Sanierung der Rövershäger Chaussee ab 2026 eine wichtige Voraussetzung geschaffen.

Stuthöfer Weg, Stuthof

Durch den neuen Stuthöfer Weg, der als Ortsumfahrung Stuthof dient, wurde der alte Stuthöfer Weg verkehrsberuhigt. Der Fahrbahnzustand des alten Stuthöfer Wegs entspricht nicht den Anforderungen einer Fahrradstraße, zudem fehlt die Einbindung in das weiterführende Radverkehrsnetz. Somit wird die Ausweisung als Fahrradstraße derzeit nicht weiterverfolgt. Die Straße ist jedoch gut für den Radverkehr befahrbar.

4. Welche Auswertung oder Evaluation gibt es zum Pilotversuch in der Theodor-Körner-Straße? Welchen Maßnahmen wurden konkret umgesetzt/ausprobiert? Wann werden oder wurden diese Ergebnisse dem Ortsbeirat vorgestellt? Wie wurde die Öffentlichkeit in die Evaluation einbezogen?

Die laufende Evaluation der Ergebnisse erfolgt bisher ausschließlich verwaltungsintern. Dabei werden sowohl Verkehrsmengen als auch Geschwindigkeiten erfasst und deren Entwicklung verfolgt sowie Auswirkungen auf den Fußgängerverkehr bewertet.

Der Verkehrsversuch in der Theodor-Körner-Straße wurde als Kurzfristmaßnahme mit geringen baulichen Anpassungen konzipiert.

Zum Start des Verkehrsversuchs im September 2023 bestanden die Maßnahmen daher aus der Beschilderung und Markierung als „Fahrradstraße, Anlieger frei“ sowie wechselseitigen Einengungen durch Sperrflächen und Baken. Dazu wurden zeitweise engmaschig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Im Laufe des Verkehrsversuchs wurden die Sperrflächen und Baken jedoch entfernt, da sich ein schwerer Radverkehrsunfall ereignete und die Begehung durch Fußgänger auch Nachteile nach sich zog. Zusätzlich wurden Geschwindigkeitsanzeigen (Smileytafeln) angebracht, welche dynamisch auf das geltende Geschwindigkeitslimit von 30 km/h hinweisen, sowie die Beschilderung „Anlieger frei“ durch „Kraftfahrzeuge frei“ ersetzt.

Rückmeldungen von Anliegern und Nutzern der Straße wurden im Laufe des Projekts berücksichtigt.

Vor Einführung der Fahrradstraße wurde der Ortsbeirat mehrfach involviert. Im ersten Quartal 2025 sollen die gesammelten Daten umfassend ausgewertet werden und über eine mögliche Fortführung des Verkehrsversuchs mit der Oberen Verkehrsbehörde entschieden werden. Die entsprechende Auswertung des Verkehrsversuches wird dann selbstverständlich auch dem Ortsbeirat Evershagen vorgestellt.

5. Sind die Rahmenbedingungen und Ergebnisse des Pilotprojektes der Theodor-Körner-Straße grundsätzlich auf alle potentiellen Fahrradstraßen in Rostock übertragbar? Wenn nein: Bei welchen Straßen wäre dies der Fall?

Die Ergebnisse des Projekts in der Theodor-Körner-Straße sind nicht grundsätzlich auf alle potentiellen Fahrradstraßen in Rostock übertragbar. Jede Straße ist konkret im Einzelfall zu bewerten.

Die Rahmenbedingungen des betrachteten Abschnitts der Theodor-Körner-Straße, insbesondere hinsichtlich Ausbauzustand und Entwurfssituation sind mit der Groß-Stover-Straße und der Schwaaner Landstraße vergleichbar. Jedoch haben beide Straßen eine andere Netzbedeutung (Radhaupttrouten und wichtige touristische Routen).

6. Warum werden Nachfragen von Anwohnerinnen und Anwohner bzgl. des Planungsstandes einer Fahrradstraße in Teilen der Schwaaner Landstraße mit dem Hinweis auf die Erfahrungen mit dem Pilotprojekt der Theodor-Körner-Straße beantwortet, ohne konkret zu werden?

Das ehemalige Amt für Mobilität und das Tiefbauamt sind absolut transparent vorgegangen. Die Planungen zur Fahrradstraße wurden im Vorfeld mehrfach im OBR Südstadt vorgestellt.

Auf Nachfrage zum Projektstand aus dem OBR im April 2024 antwortete das Tiefbaumt sehr ausführlich und berichtete über aktuelle Entwicklungen aus der fortlaufenden Evaluierung des Verkehrsversuches „Fahrradstraße Th.-Körner-Straße“. Ergänzend dazu wurde kürzlich eine sehr ausführliche und konkrete Beschlussvorlage 2024/BV/0203 zur Beschlussaufhebung des Bürgerschaftsbeschlusses „Bau einer Fuß-Rad-Verbindung zwischen Schwaaner Landstraße und Sildemower Weg (BS 2021/AN/2171) in die Beratungsfolge gegeben, die dem Anfragersteller bekannt ist.

7. Wie wirkt sich die Auswertung des Pilot-Projektes der Theodor-Körner-Straße konkret auf die Bewertung der Schwaaner Landstraße aus? Welche konkreten Ergebnisse haben zu einer Veränderung der Einschätzung geführt?

Aufgrund des ähnlichen Charakters der Straßen wird davon ausgegangen, dass sich die in der Theodor-Körner-Straße ergriffenen Maßnahmen in ähnlicher Weise in der Schwaaner Landstraße auswirken könnten.

Der Verkehrsversuch in der Theodor-Körner-Straße zeigt bisher, dass die ergriffenen Maßnahmen außerorts nicht die gewünschte Wirkung erzielen. Konkret sind hier das weiterhin zu hohe Geschwindigkeitsniveau und das Abstandsverhalten zu den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern zu nennen.

Im Rahmen der Erstellung des neuen Radverkehrskonzeptes durch das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität wird die Situation in der Schwaaner Landstraße erneut bewertet und ggf. erforderliche Maßnahmen abgeleitet. Eine für die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen attraktive Verkehrsanlage zu schaffen, hat dabei höchste Priorität. Dabei werden dann durch die Verwaltung auch die Ergebnisse des Verkehrsversuches zur Fahrradstraße Theodor-Körner-Straße und auch anderer bestehender Fahrradstraßen berücksichtigt.

8. Welche Straßen gelten heute noch als geeignet, um eine neue Fahrradstraße einzuführen? Welche erfolgreichen Maßnahmen aus dem Pilotprojekt in der Theodor-Körner-Straße sollen dabei ggf. weiter umgesetzt werden?

Aus der Beantwortung der Fragen 1-3 ergibt sich, welche Straßen derzeit als mögliche Fahrradstraßen in Betracht gezogen werden.

Die bisherigen verkehrsplanerischen Grundlagen, also das Radverkehrskonzept (2014) und der Mobilitätsplan Zukunft (2017), beinhalten das Thema Fahrradstraßen nicht explizit, wohl wird aber auf wichtige Lückenschlüsse und durchgängige Routen auch unter Nutzung vorhandener Tempo-30 Straßen verwiesen. Vor diesem Hintergrund soll ab 2025 das Radverkehrskonzept unter Einbeziehung der Politik und Öffentlichkeit fortgeschrieben werden. Das Radverkehrskonzept soll das Radverkehrsnetz Rostocks für die nächste Dekade ausweisen und wird in dem Zusammenhang auch vermehrt Fahrradstraßen beinhalten. Erste Ergebnisse hierzu werden voraussichtlich Anfang 2026 vorliegen.

Zum Thema Fahrradstraßen erarbeitet die AGFK M-V in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit derzeit einen Planungsleitfaden, welcher Anfang 2025 veröffentlicht werden soll. Dieser Leitfaden soll Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern dabei helfen, Fahrradstraßen einfacher und schneller umsetzen zu können. Die Stadtverwaltung war in die Erstellung des Leitfadens involviert.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezug zum zuletzt beschlossenen Haushaltssicherungskonzept:

- Die Vorlage hat keine Auswirkungen.
- Die Vorlage hat folgende Auswirkungen:

Dr. Ute Fischer-Gäde

Anlagen
Keine