Hanse- und Universitätsstadt
Rostock
Der Oberbürgermeister

Vorlage-Nr: 2019/IV/0551
Status: öffentlich

Informationsvorlage	Datum: 21.11.2019
Federführendes Amt: Mobilitätskoordinator	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus
Beteiligte Ämter: Amt für Verkehrsanlagen	bet. Senator/-in: bet. Senator/-in:

Radverkehrsbericht 2014-2018

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
27.02.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
04.03.2020	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

bereits gefasste Beschlüsse:
Beschluss zum Radverkehrsförderprogramm Nr. 2006/AN/0474,
Beschluss Nr. 2010/AN/0896

Sachverhalt:

Gemäß dem 2006 von der Rostocker Bürgerschaft beschlossenen „Radverkehrsförderprogramm“ ist durch die Stadtverwaltung ein Radverkehrsbericht über durchgeführte Maßnahmen und deren Wirkung zu erstellen.

Die Federführung zur Erstellung des Berichtes liegt beim Geschäftsführer des Fahrradforums, derzeit dem Mobilitätskoordinator.

Der Radverkehrsbericht verfolgt einen systematischen Ansatz, welcher es ermöglicht,

- den Stand der Zielerreichung des Radverkehrsförderprogrammes zu verdeutlichen,
- Trends besser sichtbar zu machen,
- zukünftige Berichte nach gleichem Schema zu erstellen.

Der 2–jährige Turnus konnte wegen unzureichender Kapazitäten nicht eingehalten werden.

Der Rostocker Bürgerschaft wird vorgeschlagen, zukünftig alle 5 Jahre einen Radverkehrsbericht analog zum Rhythmus der Mobilitätserhebung „System repräsentativer Verkehrsbefragungen - SrV“ (TU Dresden) zu erstellen (die SrV 2018-Ergebnisse wurden im Januar 2020 veröffentlicht, SrV 2023 voraussichtlich Anfang 2025 veröffentlicht, d.h. nächster Radverkehrsbericht dann in 2025).

Dazwischen werden die Sachstände zur Radverkehrsförderung ja regelmäßig in den 4- 6 Sitzungen des Fahrradforums (incl. VertreterInnen aller Fraktionen) vorgestellt.

Zeitgleich zum Radverkehrsbericht 2014-2018 und basierend auf diesem wurde ein „Radreport 2019“ als kurze grafisch ansprechende Broschüre erstellt (nach Vorbild des 2 jährlichen „Bicycle Account“ von Kopenhagen), welche auch im Rahmen des Neubürgermarketing genutzt werden wird.

Claus Ruhe Madsen

Anlage:
Radverkehrsbericht 2014-2018

Radverkehrsbericht der Hanse- und Universitätsstadt Rostock 2014 bis 2018

RAD-REGION ROSTOCK

Hanse- und Universitätsstadt ROSTOCK

GLIEDERUNG

1 VORWORT UND EINLEITUNG 3

2 STAND DER ZIELERREICHUNG (RADVERKEHRSFÖRDERPROGRAMM) 5

2.1 Radverkehrsaufkommen und Nutzerbefragungen 5
2.2 Verkehrssicherheit und Unfallvermeidung 12
2.3 Infrastrukturen – Strecke 15
2.4 Infrastrukturen – Parken, Wegweisung und multimodale Verknüpfungen 22
2.5 Service – Straßenreinigung und Winterdienst 25
2.6 Öffentlichkeitsarbeit / Marketing / Fahrradtourismus / Diebstahlprävention 28
2.7 Strukturen (Fahrradforum, Verwaltungsstrukturen, Personal und Initiativen) 35

3 ZUSAMMENFASSUNG DER ZIELERREICHUNG 39

ANLAGEN 40

IMPRESSUM

Herausgeberin: Hanse- und Universitätsstadt Rostock,
Presse- und Informationsstelle

Redaktion: Mobilitätskoordinator

unter Mitwirkung von:
-Amt für Verkehrsanlagen
-Amt für Umweltschutz
-Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft
-Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde
-Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH
-Polizeiinspektion Rostock

Fotos, Grafiken, Abbildungen: Hanse- und Universitätsstadt Rostock (HRO), soweit nicht andere Quellen angegeben, Seite 3: Kristina Becker

(1/20)

1 Vorwort und Einleitung

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Rostockerinnen und Rostocker,

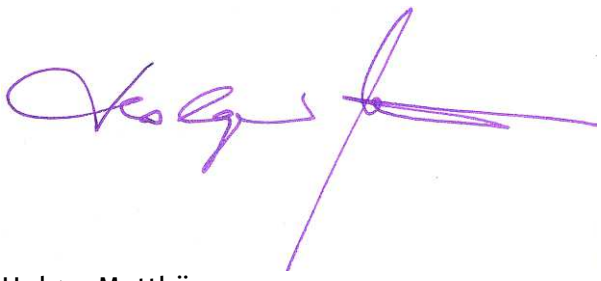
der vorliegende Radverkehrsbericht stellt nicht nur das Erreichte der letzten fünf Jahre dar, er zeigt auch offene Probleme und Handlungsbedarfe auf.
Der neue Verkehrsentwicklungsplan „Mobilitätsplan Zukunft“ stellt die Weichen für die Entwicklung des Rostocker Verkehrssystems bis 2030. Als Schlüsselprojekte sind hier der Ausbau der Radschnellwege und der Bau einer Radstation am Rostocker Hauptbahnhof aufgenommen worden.

Wir haben in den vergangenen Jahren viele Radwege saniert und neu gebaut. Erfolgreich wurde der Einsatz von Sole beim Winterdienst auf wichtigen Radwegen getestet und somit der Service verbessert. Kleine Investitionen wie die Zählstellen und Anlehnbügel an Kreuzungen, aber auch Kampagnen wie das Stadtradeln tragen zur Wertschätzung der Radfahrenden bei. Gerade in den Bereichen Kommunikation und Service sind wir Vorreiter – 2016 haben wir beim Deutschen Fahrradpreis mit unserem Beitrag „Rostock steigt auf! – Der Service macht´s“ einen sehr guten dritten Preis erhalten.

Zukünftig soll die Infrastruktur noch stärker ausgebaut werden, denn hier gibt es einen erheblichen Nachholbedarf. Nun gilt es das Radschnellwegekonzept zeitnah umzusetzen, parallel zur Beseitigung der vielen Lücken und Mängel im bestehenden Netz.

Initiativen wie „Fridays for Future“ und „Radentscheid Rostock“ fordern eine Energie- und Mobilitätswende. Bei den Kommunalwahlen 2019 haben sich alle Parteien für eine bessere Radverkehrsförderung ausgesprochen – diesen Schwung wollen wir nutzen und in den nächsten Jahren ein Radwegenetz schaffen, dass mehr Sicherheit und Attraktivität für alle Nutzer und Nutzerinnen sichert und Rostock zur Fahrradstadt macht.

Mit fahrradfreundlichen Grüßen



Holger Matthäus
Senator für Bau und Umwelt

Entsprechend dem „Programm zur Förderung des Radverkehrs in Rostock“ (Beschluss der Bürgerschaft Nr. 0474/06-A vom 14.6.2006, sog. **„Radverkehrsförderprogramm**“) ist durch die Stadtverwaltung ein Radverkehrsbericht über durchgeführte Maßnahmen und deren Wirkung zu erstellen. Die Federführung für die Erstellung des Berichtes liegt beim Koordinator zur Förderung des Umweltverbundes (Mobilitätskoordinator).

Mit dem Radverkehrsbericht soll in dieser Form ein systematischer Ansatz angewandt werden, welcher es ermöglicht,

- den Stand der Zielerreichung des Radverkehrsförderprogramm zu verdeutlichen,
- Trends besser sichtbar zu machen,
- zukünftige Berichte nach gleichem Schema zu erstellen.

Der Berichtszeitraum umfasst die Jahre 2014 - 2018. Zukünftig wird ein 5-jähriger Rhythmus vorgeschlagen (analog zur Verkehrsbefragung „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ der TU Dresden).

Der Radverkehrsbericht enthält (unter Bezugnahme auf das Radverkehrsförderprogramm) folgende Schwerpunkte:

1. **Radverkehrsaufkommen und Nutzerbefragungen**
2. **Verkehrssicherheit und Unfall-ver-meidung**
3. **Infrastrukturen – Strecke**
4. **Infrastrukturen – Parken, Weg-weisung und multimodale Verknüpf-ungen**
5. **Service – Straßenreinigung und Winterdienst**
6. **Öffentlichkeitsarbeit / Marketing / Fahrradtourismus / Diebstahl-prävention**
7. **Strukturen**

2 Stand der Zielerreichung (Radverkehrsförderprogramm)

2.1 Radverkehrsaufkommen und Nutzerbefragungen

Radverkehrsförderprogramm:
2. Die Anteile der Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Binnenverkehr, also zu Fuß gehen, Rad fahren und Öffentlicher Nahverkehr, sollen insbesondere auch durch Erhöhung des Radverkehrsanteils, weiter gesteigert werden. Langfristig sollen sich die Anteile des Radverkehrs und des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) angleichen. Unter Berücksichtigung möglicher Umverlagerungen wird eine Steigerung des Radverkehrsanteils von 15 % auf 20 % im Binnenverkehr innerhalb von 10 Jahren angestrebt.

Bundesweit einmalig hatte sich in der Stadt Rostock in den zehn Jahren von 1998 – 2008 der Radverkehrsanteil mehr als verdoppelt. Dies hat die sogenannte **SrV-Befragung** der TU Dresden (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) aus dem Jahr 2008 erbracht. 2013 und 2018 beteiligte sich Rostock erneut an der SrV. Während 2013 rückläufige Zahlen beim Radverkehr ermittelt wurden, stellte sich das 2018 gänzlich anders dar. Der Radverkehrsanteil hat in den letzten 5 Jahren in Rostock um 4% zugenommen, Verlierer sind der Pkw und die Fußwege (Rückgänge um je 2 %). Die Nutzung von Bus und Bahn (17 %) ist unverändert.

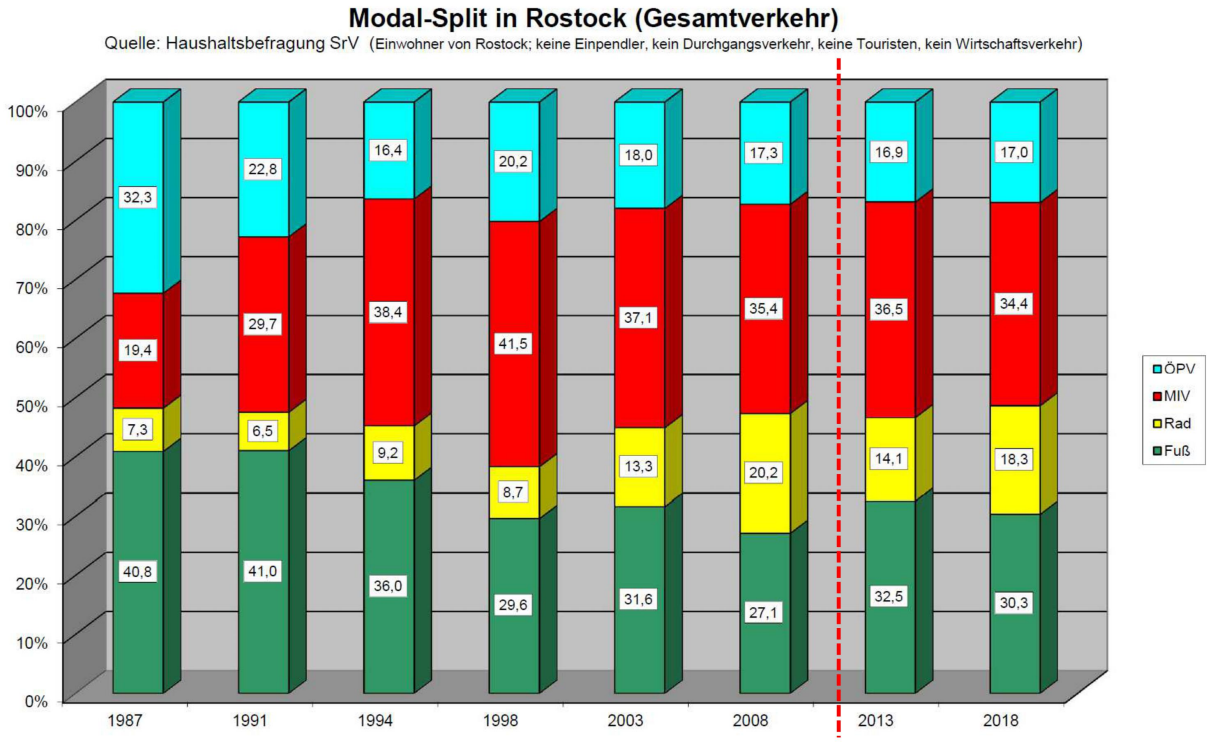


Abb. 1: Entwicklung des Modal Split in Rostock; Quelle: TU Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Institut für Verkehrsplanung und Straßen-verkehr, Mobilität in Städten – SrV 2018
Dabei ist zu beachten:
Ab dem SrV 2013 entstand eine neue Zeitreihe durch eine modifizierte Befragungsmethode. Eine präzisere Befragungstechnik führt zu einer systematischen Mehrerfassung kurzer Fußwege (+ 0,2 Wege/Person) und von Aktivitätsverknüpfungen zu Fuß und im motorisierten Individualverkehr (MIV: + 0,15 Wege/Person) und somit zu einer insgesamt höheren Mobilitätsrate (+ 0,35 Wege/Person). Daraus leitet sich ein geringerer Radverkehrsanteil ab, was durch eine schlechte Witterung in 2013 noch verstärkt wurde. 2018 wurde auch aufgrund des warmen trockenen Sommers ein hoher Radverkehrsanteil begünstigt.

Wie steht Rostock im Vergleich zu anderen Städten da?

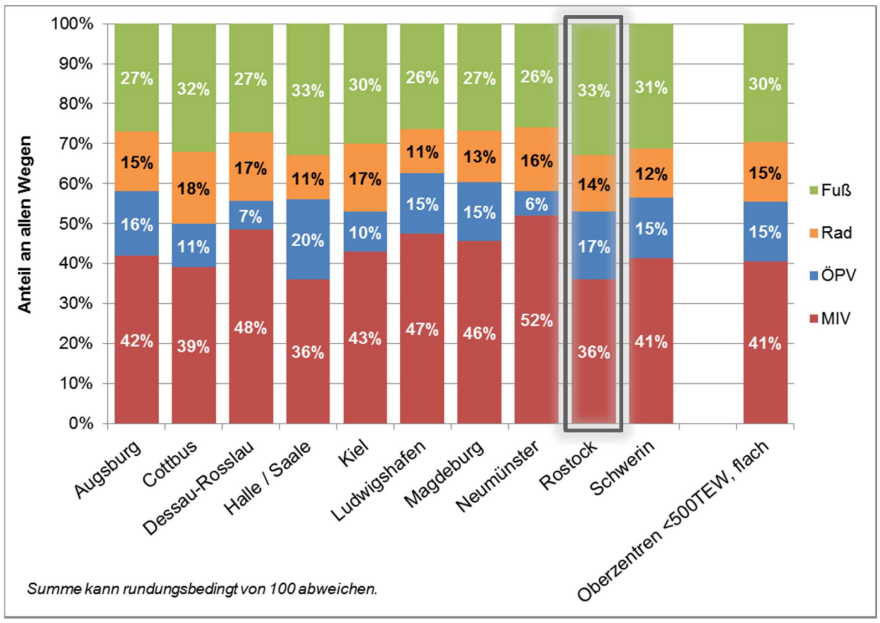


Abb. 2: Städtevergleich Modal Split; Quelle: TU Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Mobilität in Städten – SrV 2013

Zur Steigerung des Anteils des Umweltverbundes auf 70 % bis 2025 (Ziel gemäß den Leitlinien zur Stadtentwicklung) sind noch weitere Anstrengungen erforderlich. Trotzdem kann es als Erfolg betrachtet werden, dass in Rostock in den vergangenen 10 Jahren der PKW-Anteil um 7 % reduziert wurde. Im Gesamtverkehr betrug der Radverkehrsanteil 2018 18 % und im Binnenverkehr bereits über 20 %. Damit wurde ein wichtiges Ziel des Radverkehrsförderprogramm aus 2006 erreicht!

Die Fortschritte in der Radverkehrsförderung lassen sich jedoch auch anhand anderer Befragungsergebnisse messen.

Im bundesweiten **ADFC-Fahrradklima-Test 2018** hat Rostock unter 25 Städten mit über 200.000 Einwohnern den 7. Platz belegt. Weitere Ergebnisse findet man in einer Übersichtstabelle im Anhang. Insgesamt wurde die Radverkehrs-situation mit der Gesamtnote 3,9 bewertet. Das entspricht in Schulnoten einem „ausreichend“. Gegenüber der Befragung aus dem Jahr 2016 wurde sogar eine leichte Verschlechterung gemessen (dies war bundesweit zu beobachten).

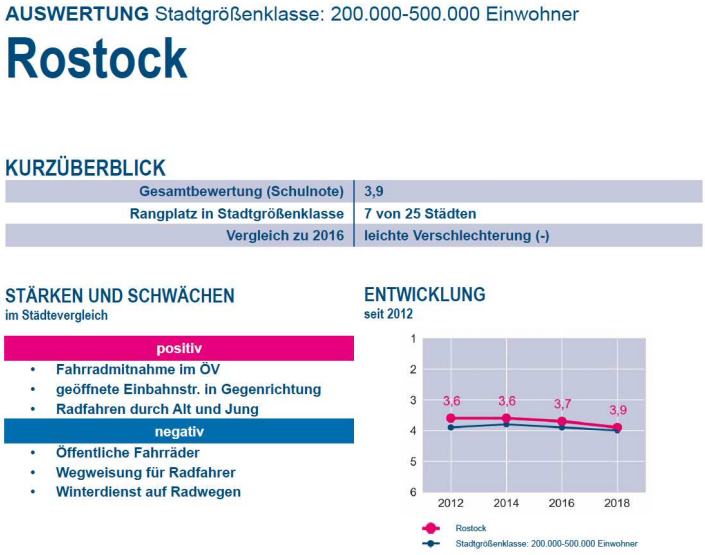


Abb. 3: Fahrradklima-Test 2018; Quelle: www.fahrradklima-test.de

In der **Kommunalen Bürgerumfrage** der Statistikstelle der Hanse- und Universitätsstadt Rostock werden Rostocker Einwohnerinnen und Einwohner zu ihren Meinungen zu verschiedensten Lebensbereichen befragt, auch zum Thema Mobilität. Diese regelmäßige statistische Erhebung fand auch 2016 statt.

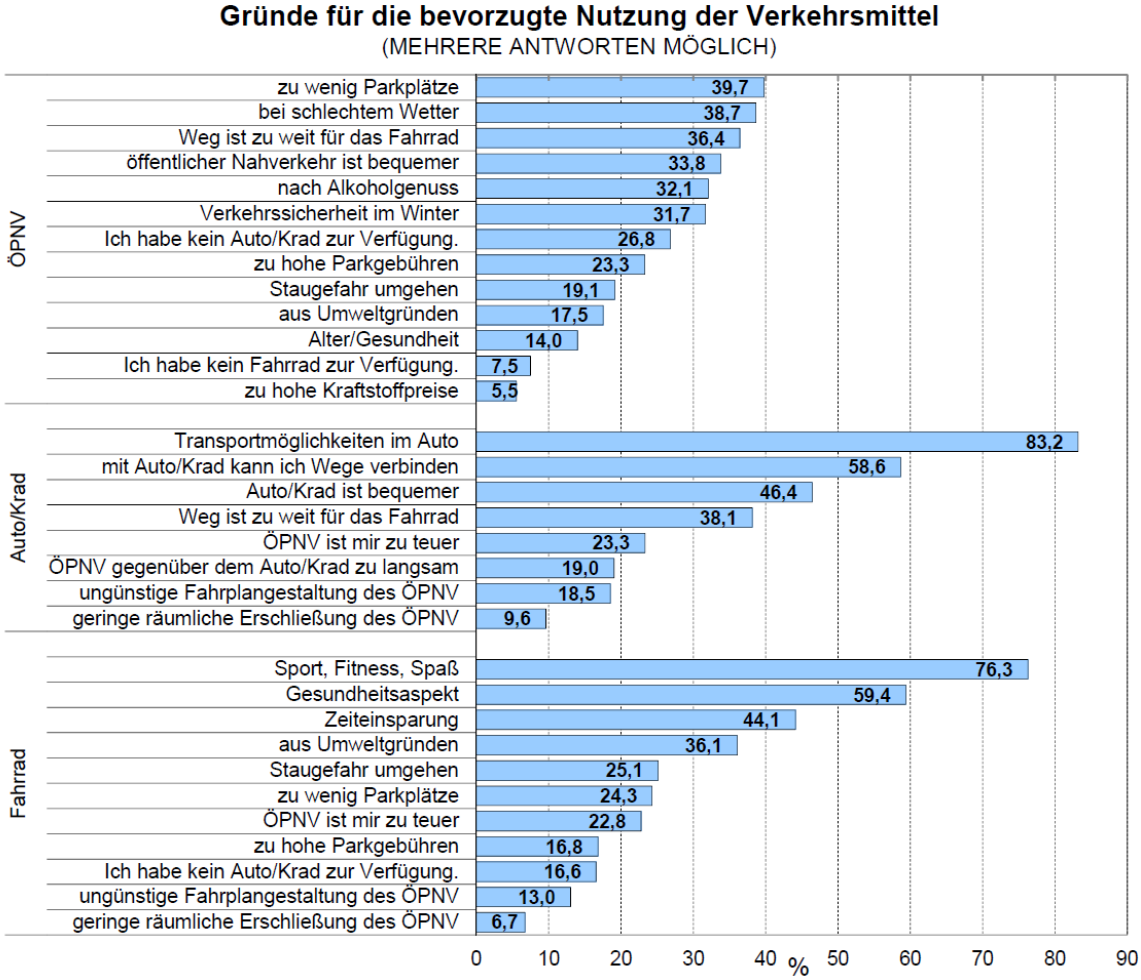


Abb. 4: Argumente für die vorrangige Nutzung von Verkehrsmitteln in Rostock; Quelle: Statistikstelle HRO, Kommunale Bürgerumfrage Rostock, 2016

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird von den Rostockerinnen und Rostockern gern wegen des Mangels an Parkplätzen, der Wetterunabhängigkeit und weil er bequem ist, genutzt. Das Auto wird wegen der Transport- und Wegeverknüpfungsmöglichkeiten und aus Bequemlichkeit gewählt. Das Rad wird vorrangig aus Gesundheits- und Umweltgründen sowie der Zeitersparnis genutzt.

Bürgermeinungen zum Radverkehr in Rostock
32a) Wie fahrradfreundlich schätzen Sie Rostock ein?
32b) Wie schätzen Sie das Sicherheitsgefühl mit dem Rad ein?
32c) Wie bewerten Sie das Rostocker Radwegenetz?
32d) Wie bewerten Sie das Radwegenetz in der Rostocker Heide (neu)?
32e) Wie schätzen Sie die Straßenreinigung für Radwege ein?
32f) Wie schätzen Sie die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ein?

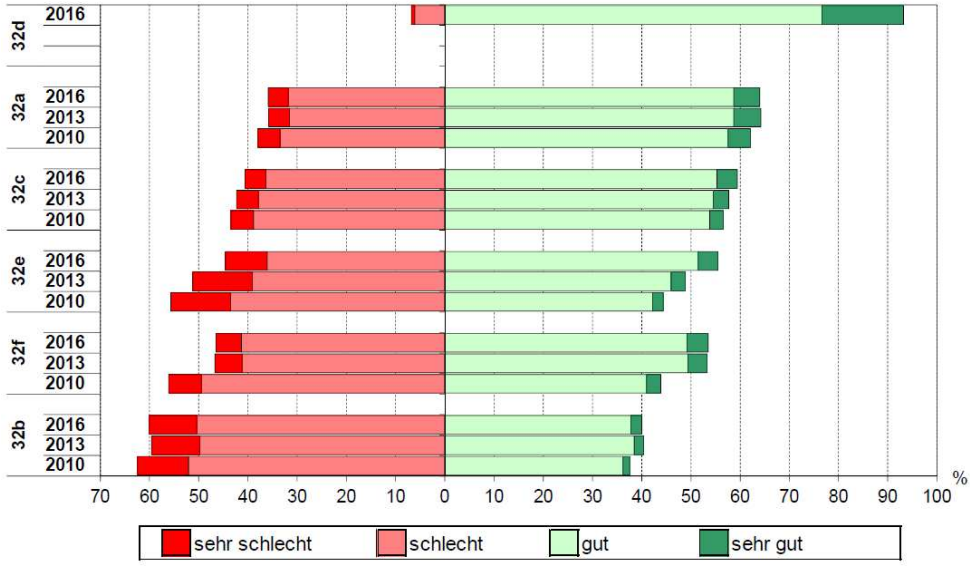


Abb. 5: Kommunale Bürgerumfrage Rostock, 2016; Quelle: Statistikstelle HRO

Besonders negativ wird das Sicherheitsgefühl von den Radfahrenden beurteilt. Im Vergleich zu den Jahren 2010 und 2013 beurteilten 2016 die Befragten alle Radverkehrsaspekte positiver.

Wechselabsichten
Etwa 25 % der Befragten gaben an in Zukunft häufiger das Rad nutzen zu wollen und etwa 10 % wollen weniger das Auto nutzen. Im Großteil sind aber kaum Wechselabsichten zu erkennen.

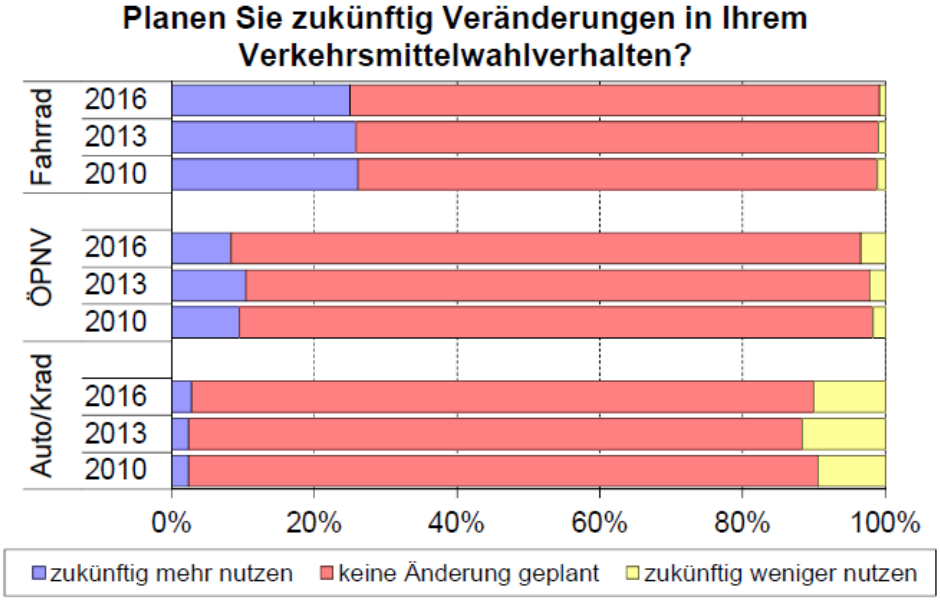


Abb. 6: Wechselabsichten; Quelle: Statistiktstelle HRO, Kommunale Bürgerumfrage Rostock, 2016

Ein Monitoring der Radverkehrsentwicklung erfolgt aber auch über **Radverkehrszählungen**.

Seit 2012 erfasst Rostock den Radverkehr automatisch. Bereits an zehn Standorten werden Radfahrende 365 Tage im Jahr, rund um die Uhr gezählt. Die Daten der **Fahrradzählautomaten** werden in einer Box gespeichert und per Funk übertragen. Über das Internet erhält die Verwaltung dann Zugang zu den bereits geprüften Informationen. Diese Daten sind für jedermann im Internet zugänglich unter

www.radregion-rostock.de/radregion-rostock/radverkehr-in-zahlen

www.eco-public.com/ParcPublic/?id=888#

www.opendata-hro.de/de/dataset/rad-monitore

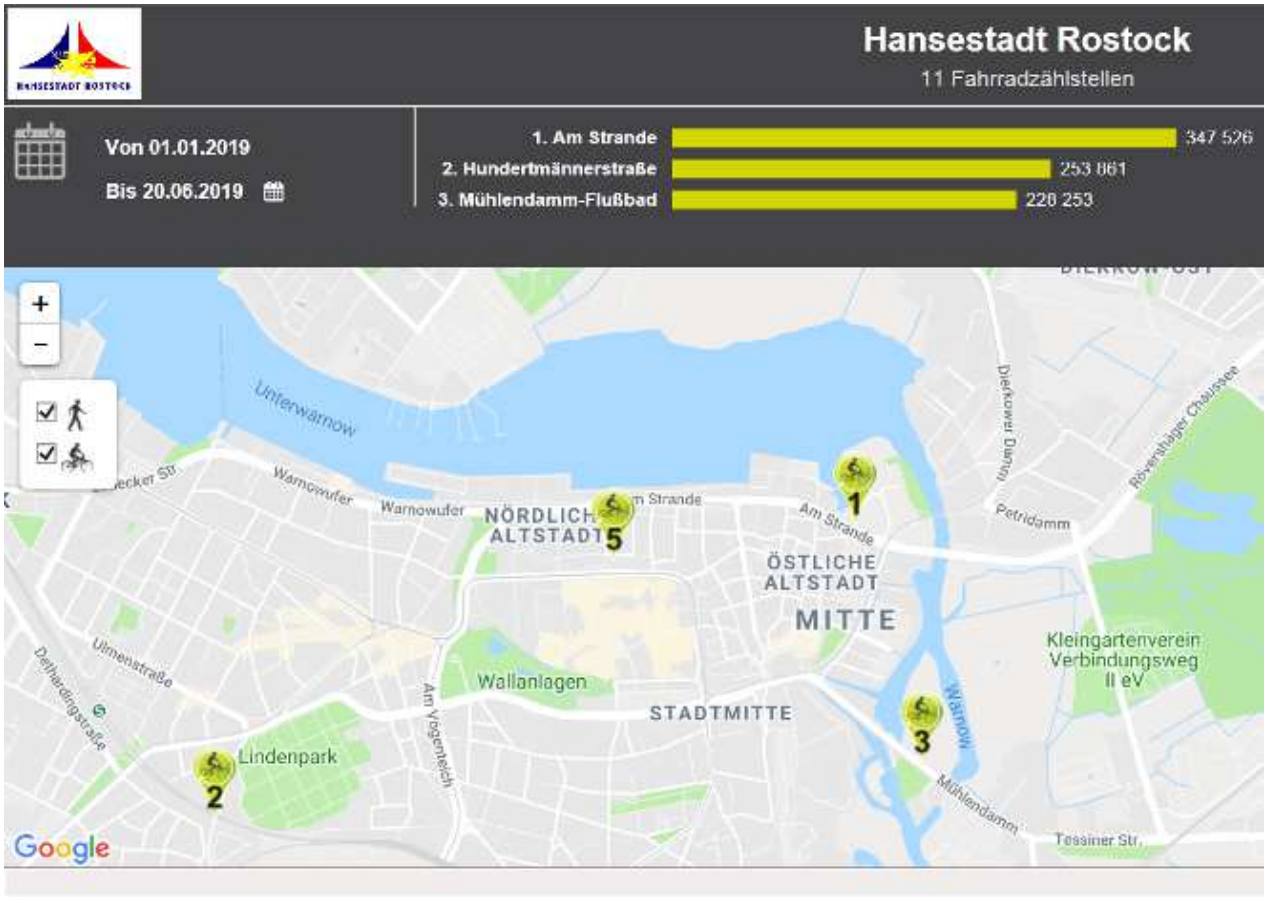


Abb. 7: Webseite www.eco-public.com mit der Lage der Rostocker Fahrradzählautomaten

Dank der laufenden Statistik können nun unter anderem auch Einflüsse durch Wetter, Investitionen, Kampagnen oder Semesterferien auf das Verkehrsaufkommen analysiert werden. Darüber hinaus werben die zwei Anzeigetafeln Am Strande und in der Langen Straße für das Radeln. Sie signalisieren dem Radfahrer, dass er als Verkehrsteilnehmer ernst genommen wird, geben aber auch dem Autofahrer, der vielleicht gerade im Stau steht, Anlass zum Nachdenken und zum Umsteigen.

Auch bei der Auswertung der automatischen Zählstellen muss man sehr sorgfältig vorgehen und Wettereinflüsse möglichst neutralisieren. Mit den Zählstellen und der Auswertesoftware der Firma Eco-Counter hat die Stadt gleichzeitig Zugriff auf Wetterdaten und kann so die Daten gut analysieren.

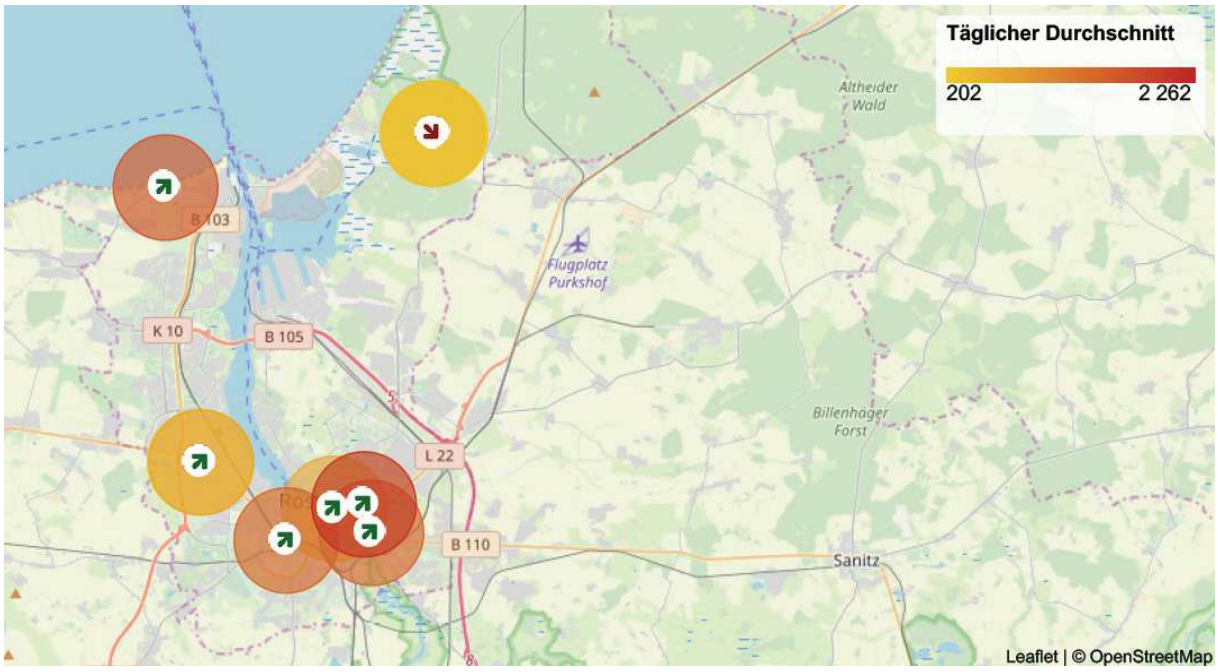


Abb. 8: Entwicklung des Verkehrsaufkommen an den Rostocker Zählstellen 2018 (im Vgl. zu 2017), Quelle: HRO

Doch nicht nur beim Alltagsverkehr in der Innenstadt erfreut sich das Radfahren vermehrter Beliebtheit. Auch die touristischen Routen in der Rostocker Heide und entlang der Ostseeküste zeigen dieselben positiven Entwicklungen.

2018 war ein hervorragendes Fahrradjahr (Witterung sehr warm und trocken). 17 % mehr Radfahrende waren in Rostock unterwegs als im Mittel der vergangenen fünf Jahre.

Mit den Zählstellen verfügt Rostock über ein ausgezeichnetes Monitoring-Instrument. Weitere Zählstellen werden mit dem Ausbau der Radschnellwege errichtet.

Abb. 9: Entwicklung des Verkehrsaufkommen an der Zählstelle Rostocker Heide / Graal Müritz 2018 (im Vgl. zu 2017), Quelle: HRO

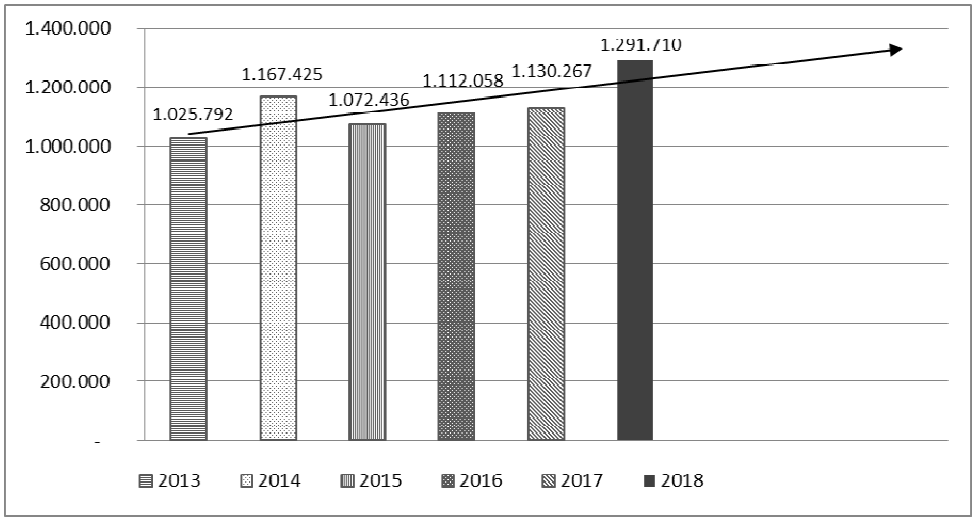


Abb. 10: Trendentwicklung beim Radverkehr über die Jahre 2013 – 2018 (Summe der Zählstellen: Am Strande, Braesigplatz, Lange Straße), Quelle: HRO

2.2 Verkehrssicherheit und Unfallvermeidung

Radverkehrsförderprogramm:
3. Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr soll deutlich erhöht werden. Insbesondere soll bei steigender Zahl von Radfahrenden die relative Unfallhäufigkeit abnehmen und die Zahl der schwer verunglückten Radfahrenden bis 2013 um mindestens 50 % verringert werden. Ziel ist es, schwere Unglücke komplett zu vermeiden.

Bei den folgenden Daten zur **Unfallstatistik** ist zu beachten, dass die Dunkelziffern der Unfälle von Radfahrern und Fußgängern besonders hoch sind. Untersuchungen von 2007 in Münster erbrachten beim Vergleich der in Kliniken behandelten verunglückten Radfahrer mit den bei der Polizei registrierten Unfallopfern eine Dunkelziffer von zwei Dritteln. Insbesondere Alleinunfälle und solche von Kindern und Jugendlichen werden in den Statistiken kaum erfasst.

Das Deutsche Institut für Urbanistik kommt in dem Papier „Unfallrisiken beim Radfahren“ zu folgendem Fazit:

Radfahrer werden v. a. durch abbiegende und einbiegende Kfz gefährdet bzw. gefährden sich selbst durch Nutzung von Radwegen in der falschen Richtung, durch Nichtbeachtung von Verkehrsegeln und durch Alkoholeinfluss beim Radfahren. Unzureichende Infrastruktur, abgestellte Kfz und hohe Fahrgeschwindigkeiten der Kfz-Lenker spielen eine zusätzliche Rolle. Alleinunfallrisiken wie z. B. an Pfosten auf dem Radweg und anderen Mängeln der Infrastruktur werden allgemein unterschätzt. Langfristig muss zudem durch eine Kombination aus Kommunikation, Verkehrserziehung und Kontrolle das Verkehrsklima zwischen Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrern verbessert werden.

Quelle: Deutsche Institut für Urbanistik, Forschung Radverkehr – Analysen A-; 6/2012

→ Verkehrsunfallgeschehen mit Radfahrer- Beteiligung in Rostock
Wie man der Abbildung 11 entnehmen kann, werden jährlich bei durchschnittlich 400 Unfällen mit Radfahrerbeteiligung in Rostock 250 - 300 Radfahrende verletzt. Dies verdeutlicht, wie sehr Radfahrende (als auch Zufußgehende) den Folgen von Unfällen ausgesetzt sind.

Da die Anzahl der schwer verletzten und getöteten Radfahrer relativ gering ist (und somit statistisch unsicher), wird seit dem Radverkehrsbericht 2010 - 2013 als Kriterium für die Verkehrssicherheit die Anzahl der **verunglückten Radfahrer** (leicht und schwer verletzte und getötete) herangezogen.

Bezugspunkt für eine Analyse des Zielerreichungsgrades bilden die 305 verunglückten Radfahrer im Jahr 2006 (Beschlussjahr des Programmes).
Bis 2013 sollte diese Zahl um 50 % vermindert werden, also auf 153. Dieses Ziel wurde weder 2013 (235 Verunglückte) noch 2018 (263 Verunglückte) erreicht. Auch vom strategischen Ziel, schwere Unglücke komplett zu vermeiden, ist man weit entfernt. Berücksichtigt man die steigenden Verkehrsleistungen der Radfahrenden so nimmt das relative Unfallrisiko (Verhältnis verunglückte Radfahrende / Mio Pkm) aber ab.

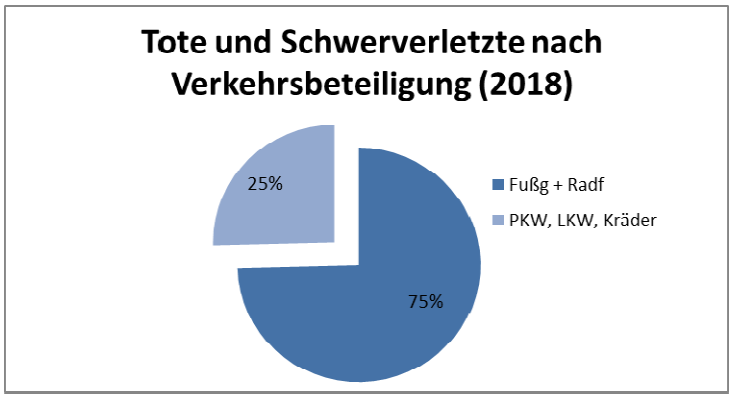


Abb. 11: Tote und Schwerverletzte nach Verkehrsbeteiligung;
Quelle: Unfallstatistik der Polizeiinspektion Rostock

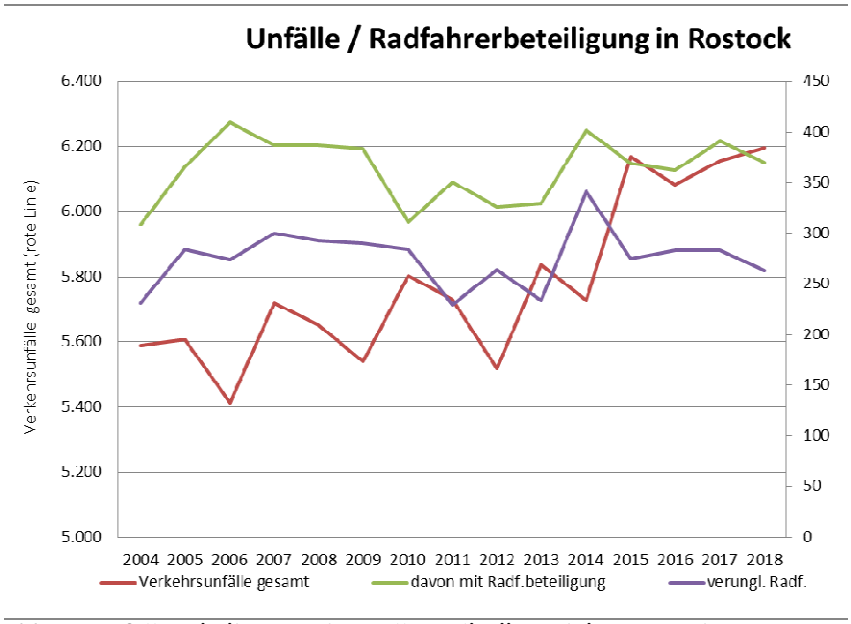


Abb. 12: Unfallstatistik Rostock; Quelle: Polizeiinspektion Rostock

Das subjektive Sicherheitsempfinden muss bei der zukünftigen Verkehrssicherheits-arbeit stärker Berücksichtigung finden. Entsprechend der kommunalen Bürgerumfrage von 2016 schätzten 60 % der Befragten das Sicherheitsgefühl als Radfahrer in Rostock als „schlecht“ und „sehr schlecht“ ein. Das ist die negativste Bewertung unter den nachgefragten Kriterien.

Die gesteckten Ziele sind nur bei verstärkten Bemühungen aller Akteure zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen.
Zielführende Maßnahmen sind hier vor
allem:

- sicheres Radwege- und Kreuzungsdesign,
- Verkehrssicherheitskampagnen,
- Regelüberwachung und
- detaillierte Unfallanalysen.

→ Verkehrsunfallkommission
Eine gezielte Analyse von Unfallschwerpunkten erfolgt regelmäßig in der Verkehrsunfallkommission. Dabei sollten noch spezifischere Auswertungen zu Radverkehrsunfällen erfolgen. So erforderlich werden hier bauliche und organisatorische Veränderungen besprochen und umgesetzt.

→ Radfahrausbildung in Rostock -
Ein Präventionsprojekt mit Tradition

Durch die Präventionsbeamten der Polizeiinspektion Rostock findet eine Radfahrausbildung in der Klassenstufe 4 an den Rostocker Schulen in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsgarten und der BQG Neptun Rostock statt. Hier werden aktuell jährlich ca. 1.750 Kinder geschult. Die Radfahrausbildung stellt in Rostock das Zielgruppenprogramm für Rad fahrende Kinder im Grundschulbereich dar. Durch die Präventionsbeamten der Polizeiinspektion fanden in den Jahren 2016 und 2017 in Zusammenarbeit mit dem DRK Rostock ebenfalls Fahrradschulungen für Migranten statt.
Bei thematisch passenden öffentlichen Veranstaltungen finden regelmäßig Fahrradcodierungen zur Erschwerung von Fahrraddiebstählen statt.
Auch der Allgemeine Deutschen Fahrradclub (ADFC) führt regelmäßig Aktionstage mit vier verschiedenen Modulen an vielen Rostocker Schulen durch und hat mit Förderung des EU-Projektes „abc.multimodal“ hierfür das Lesebuch „Mein Fahrrad, meine Stadt und ich“ und ein Video herausgegeben.

Abb. 12: Im Ergebnis der Auswertung eines Unfallschwerpunktes wurde der Radstreifen Krämerstraße 2015 rot markiert, Quelle: HRO

Abb. 13: Buch für Mobilitätsbildung des ADFC; Quelle: ADFC M-V

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bedarf es dringend eines Ausbaus der zielgruppenspezifischen Öffentlichkeitsarbeit, mit Kampagnen und Aktionen durch Polizei, Stadtverwaltung, Verkehrswacht, ADFC und anderer Institutionen, welche die Einhaltung der StVO, funktionierende Beleuchtung, die gegenseitige Rücksichtnahme u. a. thematisieren (siehe Kap. 2.6.). Verkehrssicherheitskampagnen müssen laufend fortgeführt und zielgruppenspezifisch weiterentwickelt werden - jedoch sind die personellen und finanziellen Mittel für Kampagnen begrenzt. Dies steht einer nachhaltigen Verkehrssicherheitsarbeit im Wege.
2019 wurde von der Rostocker Bürgerschaft beschlossen, dass die Verwaltung bis 2020 ein Verkehrssicherheitskonzept für Kitas, Horte, Schulen sowie Alten- und Seniorenheime und Krankenhäuser erstellen soll. Dabei sollen unter anderem Maßnahmen Berücksichtigung finden, wie Tempo 30, Bremsschwellen, Fußgängerüberwege, Ampeln, Fahrbahnmarkierungen, Warnschilder, die Abpollerung der Zugangsbereiche und sichere Fahrradwege auf den Hauptrouten zu den Schulen. Das Konzept soll unter diesen Vorgaben für alle o. g. Einrichtungen eine Bedarfsanalyse vornehmen und daraus eine Prioritätensetzung sowie einen konkreten Zeitplan und eine Aufstellung der notwendigen Investitionen ableiten.

2.3 Infrastrukturen – Strecke
(Planung / Baumaßnahmen / Verkehrsorganisation)

Radverkehrsförderprogramm:

4. *Bei allen Baumaßnahmen, insbesondere im Verkehrsnetz, gleich ob es sich um Umbau, Sanierung oder Neubau handelt, sind die Belange des Radverkehrs zu beachten und entsprechend IGVK Radverkehrsanlagen vorzusehen. Es sind in jedem Fall Möglichkeiten zur Verbesserung der Radfahrbedingungen zu untersuchen.*
5. *Für die Erhöhung des Komforts, der Leichtigkeit und der Verkehrssicherheit ist die Ausstattung aller radverkehrsrelevanten Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen oder die verträgliche Abwicklung im Mischverkehr notwendig. Vorhandene Radverkehrsanlagen sind vorrangig dort, wo Defizite aufgetreten sind, in Stand zu setzen oder durch zweckmäßigere Führungsformen zu ersetzen. Falls dies absehbar nicht möglich ist, sollen Ersatzmaßnahmen getroffen werden (z. B. Umfahrungsstrecke, Verkehrsberuhigung.)*
6. *Zur Nachrüstung von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen sollen unter sorgfältiger Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche vorrangig Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden, weil hierdurch kostengünstige Lösungen möglich sind.*
7. *Neben den Hauptverkehrsstraßen ist als weiterer wesentlicher Baustein der Radverkehrsnetzplanung ein sich über das gesamte Stadtgebiet erstreckendes Radverkehrsnetz, das auch über verkehrsarme Straßen verläuft, umzusetzen.*
8. *Das Grundnetz der Velorouten und Hauptrouten unter Einbeziehung der bereits bestehenden Routenabschnitte wird mit Vorrang umgesetzt. Das Netz der Hauptrouten wird mittelfristig komplettiert. Der Ausbau der Velorouten wird weitergeführt.*
11. *Die Innenstadt soll für den Radverkehr möglichst flächenhaft nutzbar sein und Durchfahrt- und Umfahrungsmöglichkeiten bieten. Dies stärkt den Einzelhandel und belebt die Innenstadt.*
12. *Im Nebenstraßennetz soll der Radverkehr sicher auf der Fahrbahn geführt werden und im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten von Restriktionen, die zur Sicherung und Lenkung des Kfz-Verkehrs eingerichtet sind, ausgenommen werden.*

Die **Radverkehrskonzeption** wurde in den Jahren 2011 bis 2014 in Zusammenarbeit mit dem Büro Planungsgemeinschaft Verkehr PGV Hannover, dem Fahrradforum, Trägern öffentlicher Belange und weiteren interessierten Teilnehmern in Workshops überarbeitet. Kernthema der neuen Radverkehrskonzeption ist das neue **Radschnellwegenetz** zwischen Warnemünde und dem Dierkower Kreuz sowie dem Hauptbahnhof.

Die geplanten Radschnellwege in Rostock sollen die Stadtteile miteinander verknüpfen, weitgehend ungestört vom Kfz-Verkehr geführt werden und somit längere schnellere Radfahrten im Alltagsverkehr ermöglichen. Sie werden beleuchtet sein, einen Premium-Winterdienst/Straßenreinigung erhalten und Mindestbreiten von 3,00 bis 4,00 m aufweisen.

Eine Potenzialanalyse und eine Nutzen-Kosten-Analyse wurden 2016 mit finanzieller Unterstützung durch das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung erstellt. Das positive Ergebnis ebnete den Weg für eine schrittweise Umsetzung des Radschnellwegenetzes seitens der Rostocker Stadtverwaltung.

Um eine begründete Prioritätensetzung vornehmen zu können, wurde in 2017 zur Umsetzung des Radschnellwege-Konzeptes ein Aktions-(Umsetzungs-)plan erstellt. In Abhängigkeit vom baulichen Zustand der bestehenden Abschnitte, der Verkehrsbedeutung von Neubaustrecken und von städtebaulichen Planungen wurden in dem Aktionsplan zeitliche Prioritäten und Kosten hinterlegt. Der Ausbau der Radschnellwege ist ein Schlüsselprojekt im neuen Verkehrsentwicklungsplan „Mobilitätsplan Zukunft“. Ein erster Abschnitt wird 2019 im Bereich des Südstadt-Campus realisiert. In den nächsten fünf Jahren werden prioritär die Abschnitte vom Rostocker Hauptbahnhof bis zum Barnstorfer Wald umgesetzt. Bundes- und Landesfördermittel wurden hierfür beantragt.

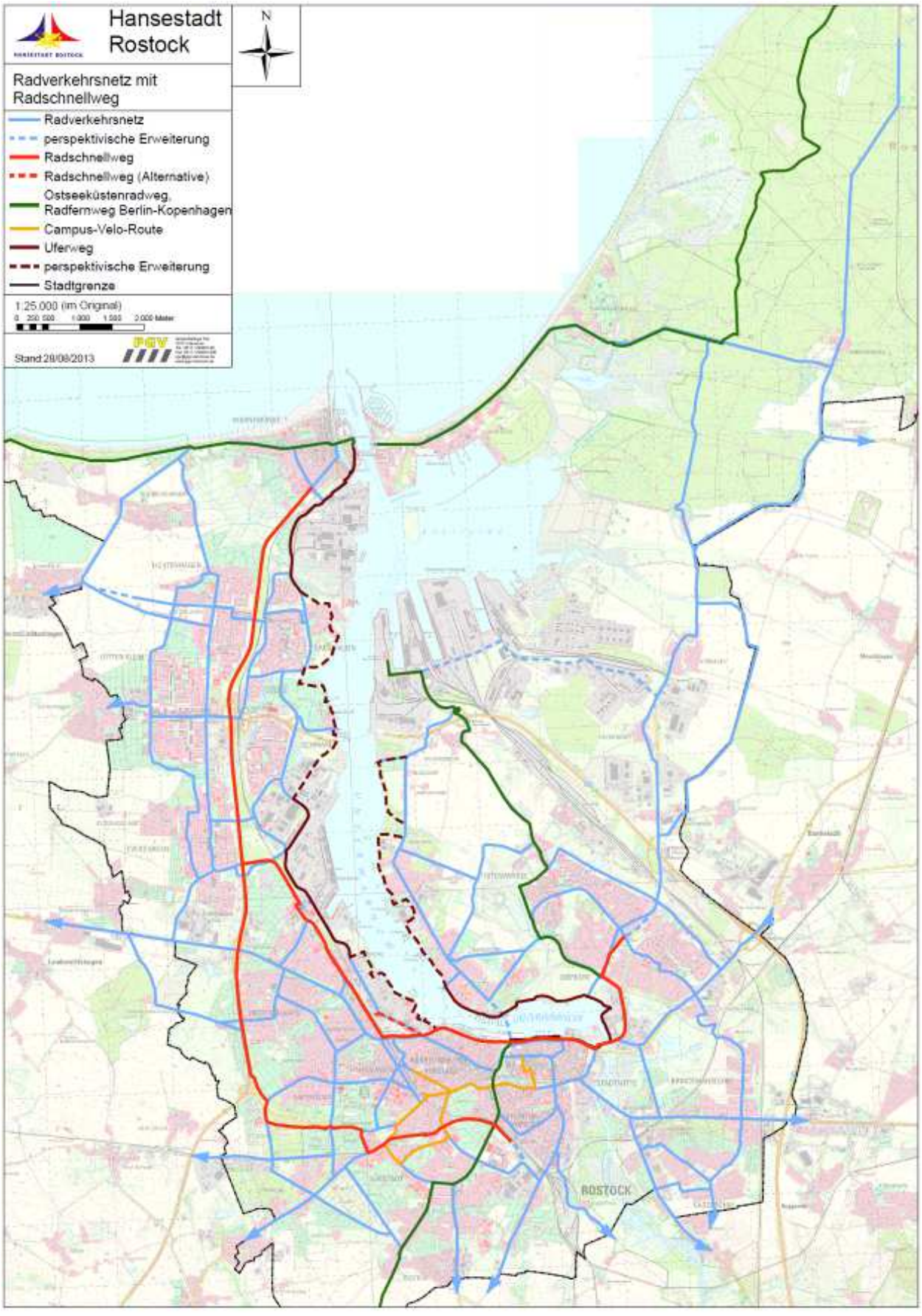


Abb. 14: Radverkehrsnetzkonzept Rostock; Quelle: Planungsgemeinschaft Verkehr PGV, 2014

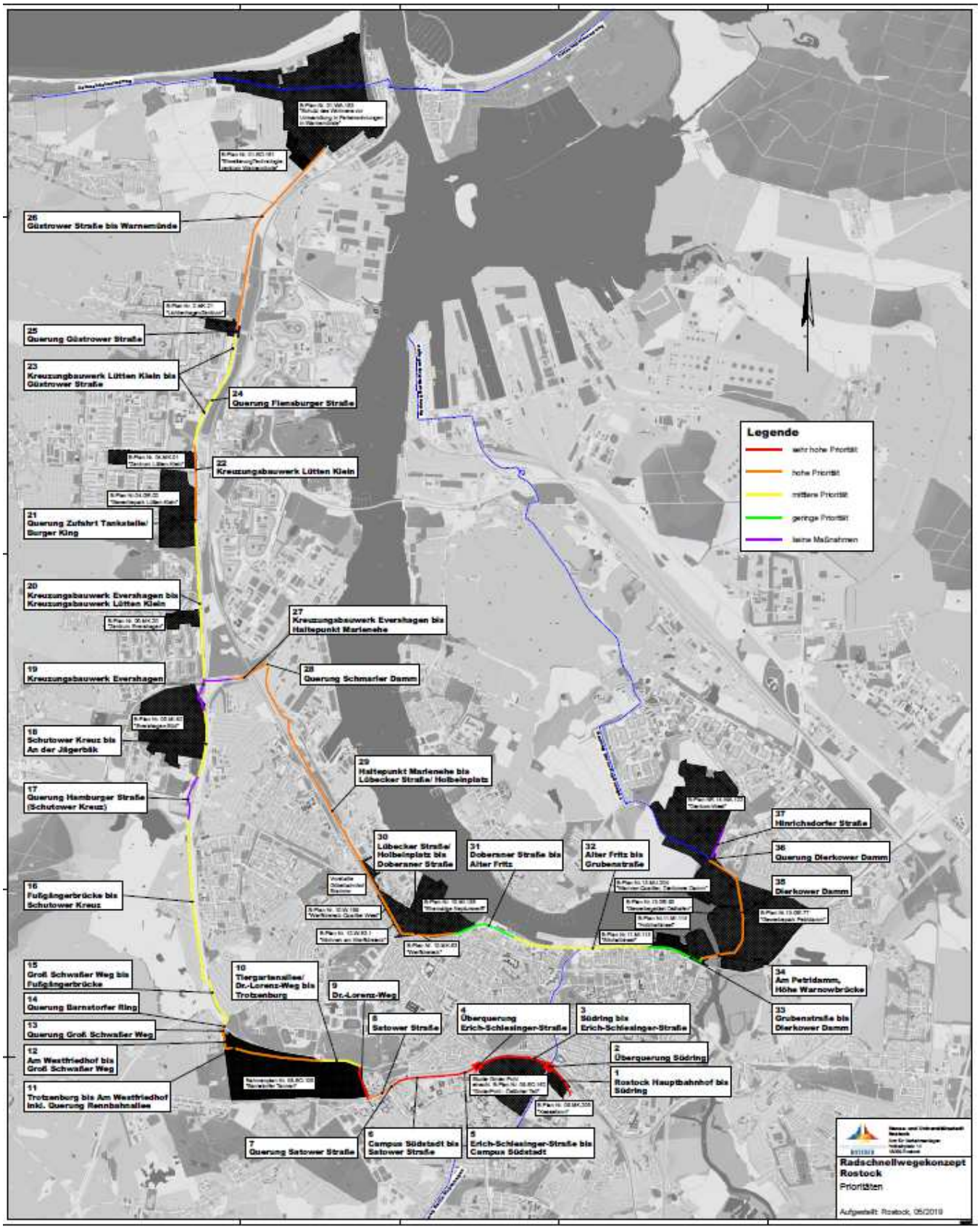


Abb. 15: Prioritätenplan für die Rostocker Radschnellwege; Quelle: HRO, 5/2019

→ Radwegebau
Im Zeitraum 2014 bis 2018 wurden unter anderem die folgenden **Radwegeinfrastrukturen** fertig gestellt (bzw. saniert / markiert):

- vierstreifiger Ausbau Hinrichsdorfer Straße 2. BA Los 2; Neubau straßenbegleitender Radweg neben der Fahrbahn (Fördermaßnahme),
- Rigaer Straße 2. BA; Markierung Radfahrstreifen/ Schutzstreifen,
- Einstein-Straße, 5. BA; Markierung Radfahrstreifen,
- Tannenweg 3. BA; Neubau gemeinsamer Geh- und Radweg bzw. markierter Radfahrstreifen (Fördermaßnahme),
- Geh- und Radweg Hinrichsdorfer Straße einschließlich Fahrradstraße; Neubau selbständig geführter Radweg zwischen Gutenbergstraße und Kurt-Schumacher-Ring (Fördermaßnahme)

Abb. 16: Hamburger Straße vorher / nachher; Quelle: HRO

Abb. 17: Werftstraße vorher / nachher; Quelle: HRO

Abb. 18: Tannenweg, Quelle: HRO

Abb. 19: Hinrichsdorfer Straße; Quelle: HRO

- Warnowuferweg zw. „Warnow-Hotel“ bis Abzweig Dierkow sowie Lückenschluss im Osthafen
- Lückenschluss Sievershäger Weg
- Radweg Hamburger Straße (Holbeinplatz bis Tschaikowskistraße)
- Radweg Hamburger Straße (Schwarzer Weg bis Graf-Schwerin-Straße)
- Radweg Lückenschluss Krummendorf
- Lückenschluss Geh- und Radweg Werftstraße.

Ausgeführte Reparaturmaßnahmen

- Reparatur Radweg Schmarler Damm, Ausbau in Asphaltbauweise

Abb. 20: Schmarler Damm; Quelle: HRO

- Reparatur Radweg B 103 AS Reutershagen / Zoo.

→ Städtebausanierung

Im Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ wurden zwischen 2014 - 2018 durch den Sanierungsträger RGS folgende Umbaumaßnahmen durchgeführt bzw. geplant.

- Gertrudenstraße und Haedgestraße/ Zochstraße: neue Asphaltbeläge und ausreichende Breiten für die Radfahrer in Gegenrichtung zur Einbahnstraße
- Hermannstraße Nordabschnitt: Aufweitung und verbreiterter Radstreifen, Eingang zum Oberwall wurde rollstuhl- und fahrradgerecht gepflastert
- Park im Petriviertel: uferbegleitender Fuß- und Radweg

Abb. 21: Petriviertel, uferbegleitender Fuß- und Radweg; Quelle: RGS

- Neue Werderstraße Nordabschnitt mit neuer Asphaltdecke mit dem Fuß- und Radweg entlang der L22 zwischen Neue Werderstraße und Haedgestraße entsprechend des westlichen Anschlusses bis zur AOK
- Ernst-Barlach-Straße zwischen Bleicherstraße und Steintorkreuzung, mit beidseitigen Radverkehrsanlagen
- Friedrichstraße Südabschnitt (siehe Gertrudenstraße)
- „Warnowuferkante“: 550 m kombinierter Rad- und Gehweg und 26 Fahrradanlehnbügel

→ Städtebauliche Planungen

Hauptbahnhof Süd

Für den Bereich Südseite des Hauptbahnhofs wurde 2018/19 der auf der Basis ENTER.HUB erarbeitete Masterplan aus 2016/17 fortgeschrieben. Dabei wurden alle zwischenzeitlich erarbeiteten Teilraumplanungen und Realisierungen, wie zum Beispiel Stadthalle, Neubau Gebäude Platz der Freundschaft 1/2, Freiflächenplanung nördlich Neubau, Ideen Entwicklung Kesselborn (Sportarena für ca. 2.500 Besucher, Parkhaus, Hochhaus, Kesselbornpark), Planung Neubau ZOB zusammengeführt und durch eine Fortschreibung der Planungsaussagen für den Bahnhofsvorplatz ergänzt. An der Nordkante des Gebietes Kesselborn wurden die Planungen für den Radschnellweg vorangetrieben. In die Sportarena am Bahnhofsvorplatz soll auch eine Radstation für 300 Räder integriert werden.

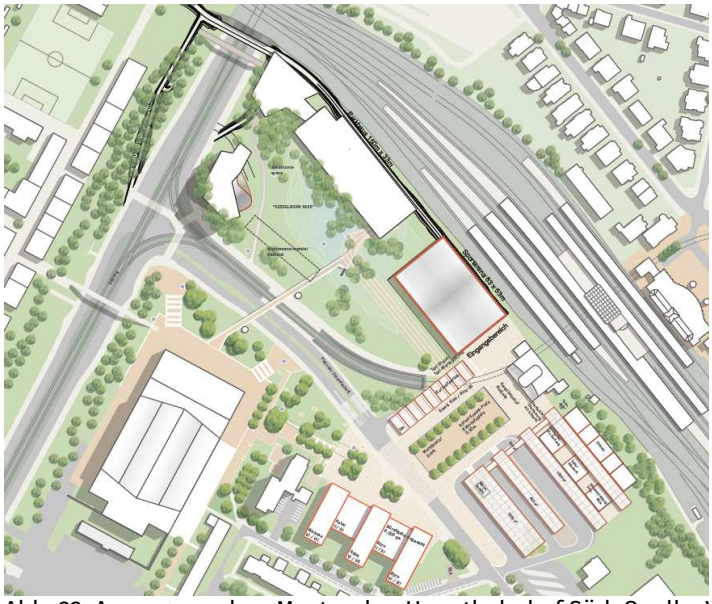


Abb. 22: Auszug aus dem Masterplan Hauptbahnhof Süd; Quelle: Vielmo, 2019

→ Beleuchtung

„Dynamic Light“ ist ein von der EU über das Programm INTERREG Central Europe gefördertes Forschungsprojekt, das unter Beachtung von Standards die Möglichkeit einer intelligenten, dynamischen und energieeffizienten Stadtbeleuchtung untersucht.

Die Projektziele in Rostock fokussierten sich auf die Erarbeitung eines Beleuchtungskonzepts, das die Basis für die zukünftige Gestaltung der Straßenbeleuchtung ist und eine Verringerung der Umweltbelastungen zur Folge haben soll.

In dem Pilotprojekt Radweg Werftallee wurde schließlich 2018 auf 800 m Länge eine dynamische LED-Beleuchtung mit 33 Lichtmasten installiert. Auch am Lindenpark erfolgte die Umrüstung auf dynamische LED-Beleuchtung.

Abb. 23: LED-Pilotanlage am Radweg Werftallee; Quelle: HS Wismar

→ Verbesserungen im Seehafen und am Fischereihafen

Der internationale Radfernweg Berlin - Kopenhagen führt zum Seehafen mit Fährüberfahrt nach Gedser. Jahrelang gab es hier Beschwerden von Fahrradtouristen über die ungenügende Radverkehrsführung am und im Seehafen.
In 2018 hat die Rostock Port GmbH mit erheblichen Aufwand verschiedene Verbesserungen im Seehafen geschaffen.

Abb. 24: Markierungen für Fahrradtouristen im Seehafen; Quelle: HRO

Im Bereich der Gleisquerungen Am Fischereihafen gab es schwere Unfälle beim Queren der Gleise durch Radfahrende. Dies veranlasste den Rostocker Fischereihafen neue querungssichere Gleise mit speziellen Gummiprofilen zu verlegen.

Unweit von dieser Querungsstelle wurde durch das Amt für Verkehrsanlagen im Interesse einer sicheren Radverkehrsführung an der Einmündung Alter Hafen diese gesicherte Radfahrerquerung realisiert.

Abb. 25: Querungssichere Gleise im Fischereihafen; Quelle: HRO

Abb. 26: Markierung und Ampel Am Fischereihafen; Quelle: HRO

→ Verkehrsorganisation
Im Berichtszeitraum wurden zahlreiche verkehrsorganisatorische Maßnahmen für den Radverkehr durchgeführt. Zu einem großen Teil dienten sie der Umsetzung der Regelungen zur Benutzungspflicht von Radwegen entsprechend der neuen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) und der neuen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010).
Die Maßnahmen werden insbesondere durch **Beschilderungen** und **Markierungen** umgesetzt.
Beschilderungen beinhalten unter anderem Maßnahmen zu Ergänzungen bestehender Beschilderungen, Öffnung von Einbahn-straßen für den Radverkehr und Aufhebung der Benutzungspflicht.

Fahrbahnmarkierungen beinhalten unter anderem Markierungserneuerungen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht und Demarkierungen. Im Detail können diese hier nicht aufgeführt werden, wichtige Maßnahmen waren Markierungen im Südring, August-Bebel-Straße, Goetheplatz und der Krämerstraße.

2.4 Infrastrukturen – Parken, Wegweisung und multimodale Verknüpfungen

Radverkehrsförderprogramm:
13. Die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten des Radverkehrs ist verstärkt fortzusetzen. In bestehenden Wohngebieten und an Handelseinrichtungen ist die Möglichkeit zu schaffen, für private Anlieger auf Antrag und eigene Kosten Fahrradparkanlagen im öffentlichen Verkehrsraum einzurichten.
9. Velorouten und ausgewählte Hauptachsen sind mit einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr zu versehen.

→ Abstellanlagen
Nach Bedarf wurden die Fahrradabstellmöglichkeiten bedarfsgerecht erweitert. Auch dort wo Straßen saniert werden, werden zugleich Abstellanlagen realisiert.

Ein Auto = zehn Fahrräder. Der Flächenbedarf von Autos im Vergleich zu Fahrrädern wird anhand von zwei Fahrradabstellanlagen in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (Ottostraße und Doberaner Straße) verdeutlicht. Die Car-Bike-Ports wurden 2014 im Rahmen des EU-Projektes „abc.multimodal“ aufgestellt.

Abb. 27: Neue Anlehnbügel in der Friedrichstraße; Quelle: HRO

Abb. 28: Einweihung des Car-Bike-Ports vor dem Peter-Weiss-Haus; Quelle: HRO (2014)

→ Kampagne „100 Bügel für die KTV“

In der KTV nutzen der aktuellen Kommunalen Bürgerinnen- und Bürgerumfrage 2016 zufolge fast die Hälfte der Anwohnerinnen und Anwohner das Fahrrad für den täglichen Arbeitsweg. Doch jede Fahrt beginnt und endet mit dem Abstellen des Rades – und das ist in der KTV oft nicht so einfach. Im Sinne der Verkehrswende wollte die Stadtverwaltung diese Entwicklung mit dem Einbau von 100 Fahrradbügeln in der KTV unterstützen. Im Herbst 2017 haben über 60 Bewohnerinnen und Bewohner ihre Vorschläge zum Aufstellen von Fahrradbügeln online unterbreitet.

Die ersten Bügel wurden zum Start des Stadtradelns im Mai 2018 „Am Brink“ feierlich eingeweiht. Mit Stand Ende 2018 wurden über 50 Fahrradbügel in der KTV aufgestellt. Im Laufe des Jahres 2019 werden durch die Straßenmeisterei weitere ca. 75 Bügel eingebaut, so dass dann in der Summe 250 zusätzliche Fahrradabstellplätze in der KTV zur Verfügung stehen.

Die Stadtverwaltung hat das Projekt erst einmal aus Kapazitätsgründen auf die KTV beschränkt – je nach den Erfahrungen wird das Projekt (gegebenenfalls modifiziert) erweitert. Ein schönes Projekt der Bürgerbeteiligung mit schnell sicht- und nutzbaren Ergebnissen.

Abb. 29: CityCard zur Bewerbung der Onlinebeteiligung zur Kampagne „100 Bügel für die KTV“; Quelle: PINAX (2017)

Abb. 30: 100 Bügel für die KTV - Am Brink; Quelle: HRO

→ Bike+Ride

Der Ausbau von Bike+Ride-Anlagen muss in Rostock in den nächsten Jahren intensiviert werden. Viele Abstellanlagen sind veraltet, verschmutzt oder kaputt.
Pendler sollen Alternativen zur Autonutzung angeboten werden. Dazu wurden Bestandsanalysen und Maßnahmenkonzepte erstellt. Zukünftig sollen auch vermehrt Fahrradboxen und Sammelschließanlagen den Pendlern zum Fahrradparken zur Vermietung angeboten werden.
Hierbei kooperiert die Stadtverwaltung mit den Verkehrsunternehmen RSAG und DB Station&Service. Die Bike+Ride-Anlagen sind im VVW-Liniennetzplan mit dem entsprechenden Symbol gekennzeichnet und auch unter www.rostock.de/mobil findet man einen entsprechenden Lageplan.

Einige Maßnahmen der Jahre 2014 - 2018:

- Neubau Bike+Ride-Anlage Hohe Düne / Fähre: zwei Fahrradboxen für je fünf Fahrräder sowie Aufstellung von 16 überdachten Fahrradbügeln (s.
- Abb. 31),
- Neubau Bike+Ride-Anlage Groß Klein mit 17 Bügeln (s. Abb. 32)

Die Fahrradmitnahme ist in allen Bussen und Straßenbahnen der Rostocker Straßenbahn AG möglich.

Abb. 31: B+R-Anlage Hohe Düne; Quelle: HRO

Abb. 32: B+R-Anlage Groß Klein; Quelle: HRO

→ Stellplatzsatzung

Im November 2017 wurde die neue Stellplatzsatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock von der Bürgerschaft beschlossen. Neu ist ebenso die verpflichtende Herstellung von Fahrradabstellplätzen. Es wird unter anderem die Anschlussmöglichkeit des Fahrradrahmens geregelt. Demnach ist das Aufstellen von Vorderradhaltern, sogenannter Felgenkillern, bei Neubauvorhaben nicht zulässig.

Die Stabsstelle Mobilitätsmanagement hat in Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehrsanlagen und dem Bauamt einen Leitfaden zur Umsetzung der neuen Stellplatzsatzung erstellt, welcher sich an Bauende und Planende richtet. Sowohl die Satzung als auch der Leitfaden stehen zum Download unter www.rostock.de/mobil zur Verfügung.

Auch hat die Stadtverwaltung 2018 ein Faltblatt zum Thema Fahrradparken für Architekten, Wohnungsgesellschaften, Verbände und andere Multiplikatoren herausgegeben.

→ Wegweisung

Die Wegweisung für Radfahrende besteht in Rostock aus folgenden Bestandteilen:

- Beschilderung der internationalen Radfernwege,
- Beschilderung von regionalen Radwanderrouten und
- Campus-Velorouten-Beschilderung

Die Stadtverwaltung lässt derzeit die bestehende Wegweisung extern überprüfen und will schrittweise die Beschilderung an die FGSV-Standards anpassen.

→ Elros-Mietpedelecs

Seit Frühjahr 2014 testet die Rostocker Straßenbahn AG den Einsatz von Pedelecs im Nahverkehr. Pedelecs gehören zum Mobilitätskonzept der Zukunft. Unter dem Motto „elros – Elektromobilität in Rostock“ werden rund 30 Elektrofahrräder im Zeitraum April bis Oktober angeboten. Das neue Mobilitätsangebot wendet sich an Pendler, Alltagsradfahrer und Touristen. Das vollautomatische Vermietungssystem findet man an drei Stationen in Rostock: in Reutershagen, Lütten Klein und dem Seebad Warnemünde. Zwei weitere Stationen zur Verbesserung der Stadt-Umland-Verkehrsbeziehung befinden sich in Bad Doberan sowie im Ostseebad Nienhagen. An der Pedelec-Station im Seebad Warnemünde werden zusätzlich Gepäck- und Ladefächer für Radtouristen vorgehalten (s. Abb. 33). Das Pilotprojekt wurde mit Mitteln der Europäischen Union aus dem Programm „Südliche Ostsee“ (2007 - 2013) gefördert.

Abb. 33: Elros-Station in Warnemünde; Quelle: HRO

2.5 Service – Straßenreinigung und Winterdienst

Radverkehrsförderprogramm:
10. Die laufende Unterhaltung, die Straßenreinigung und der Winterdienst müssen dem Radverkehr noch besser Rechnung tragen. Ein durchgängiger Winterdienst für ausgewählte verkehrswichtige Routen ist vorzusehen.

Straßenreinigung und Winterdienst stellen einen wichtigen Service für alle Verkehrsteilnehmer dar. Radfahrer sind hier besonders sensibel, denke man nur an Glasscherben oder Glätte und Schnee im Winter.
Die Straßenreinigung wird in der städtischen Straßenreinigungssatzung geregelt. Demnach werden die meisten Radwege in einem vierwöchigen Rhythmus gereinigt. Die Überprüfung der Einhaltung der Reinigungspflichten übernimmt seit vielen Jahren der Kommunale Ordnungsdienst.

Bei der Kommunalen Bürgerumfrage 2010 haben noch 56 % der Befragten die Straßenreinigung auf den Rostocker Radwegen mit „schlecht“ bzw. „sehr schlecht“ bewertet. 2016 waren es immerhin nur noch 45 %.

Jährlich wird unter Federführung des Umweltamtes eine **Winterdienstkonzeption** aufgestellt und durch die Stadtentsorgung Rostock und andere Partner umgesetzt. In Abstimmung mit dem ADFC wurde seit 2009 ein „Winterdienst-Radwegenetz“ definiert und seitdem immer wieder geringfügig erweitert (der Winterdienst auf Radwegen ist keine kommunale Pflichtaufgabe und wird deshalb vorrangig auf den Hauptrouten durchgeführt). Insgesamt wurde 2018 auf Geh- und Radwegen mit einer Fläche von 230.219 m² ein Winterdienst durchgeführt (davon kombinierte Geh- und Radwege: 137.109 m², davon mit Soleeinatz: 18.270 m²). Seit dem Winter 2014/15 wird auf einer Modellstrecke entlang der L 22 (Schutower Kreuz – Hamburger Straße – Gehlsdorf) der Einsatz auftauender Streumittel auf Rad-wegen erfolgreich getestet.

Die reine Solelösung (FS 100) hat viele Vorteile:
- Lösung kann definiert aufgebracht werden und verbleibt länger auf dem Radweg,
- Streumittelverluste werden gemindert
- sauberer als Trockensalz/Feuchtsalz.

Der Einsatz von FS 100 ist bei viel Neuschnee und Temperaturen unter - 5 °C nur bedingt geeignet.

Abb. 34: Einsatz von Sole im Winterdienst auf der dellstrecke durch die Stadtentsorgung Rostock; Quelle: HRO

Abb. 35: Winterdienst-Radwegenetz in Rostock; Mo-Quelle: HRO

→ Schrotträder

Seit 2007 werden auf Initiative des Umweltamtes Schrotträder im öffentlichen Raum entsorgt. Dies war erforderlich, da Schrotträder immer mehr Fahrradabstellanlagen blockierten und eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung darstellten. Hierzu wurde ein professionelles Management entwickelt: von der Erfassung/Meldung der Schrotträder, über die Kennzeichnung mit Banderole, dem Verholen nach einer Vier-Wochen-Frist (erst) durch Zivildienstleistende, inzwischen durch eine beauftragte Entsorgungsfirma, Zwischenlagerung bis zur Verschrottung bzw. Übergabe an soziale Einrichtungen zum Wiederaufbau der Räder. Schrotträder kann man über das **Klarschiff.HRO**-Portal oder beim **Umwelttelefon 381-7303** melden.

Abb. 36: Schrottrad mit Banderole gekennzeichnet; Quelle: HRO

	erfasste Schrotträder	entsorgte Schrotträder
2014	96	53
2015	120	102
2016	153	108
2017	116	64
2018	216	137

Tab. 1: Entwicklung der Schrottradentsorgung, Quelle: HRO

→ Rostocker Radwegewart

Abb. 37: Rostocker Radwegewart beim Einsatz, Quelle: HRO

Jahr	Einsatz-beginn	Einsatz-ende	Einsatz-tage	km pro Saison	Besonderheit
2011	16.04.	07.10.	148	8.825	Pilotprojekt
2012	06.04.	03.10.	157	9.420	Erweit. Einsatzzeit
2013	29.03.	30.10.	166	9.960	Erweit. Einsatzzeit
2014	01.04.	31.10.	186	9.480	Erweit. Einsatzzeit
2015	03.04.	31.10.	186	9.100	Erweit. Einsatzzeit
2016	25.03.	30.10.	194	8.076	Erweit. Einsatzzeit
2017	02.01.	29.12.	308	12.713	ganzjähriger Einsatz
2018	02.01.	31.12.	310	13.850	ganzjähriger Einsatz

Tab. 2: Einsatzstatistik des Rostocker Radwegewartes; Quelle: Stadtentsorgung Rostock, 2019

Auf Rostocks Fahrradwegen ist seit der Sommersaison 2011 im Auftrag des Rostocker Umweltamtes ein Mitarbeiter der Stadtentsorgung Rostock GmbH als Radwegewart unterwegs. Seit 2017 kontrolliert er nun ganzjährig das Radverkehrsnetz auf Verschmutzungen, Wildwuchs sowie Schäden am Belag und an der Beschilderung. Der Radwegewart ist mit einem modernen Elektrofahrrad samt Anhänger, Besen und Schaufel ausgerüstet. Er kann viele Kilometer am Tag fahren und kleine Verunreinigungen selbst zügig beseitigen.

Werden größere Verschmutzungen festgestellt, wird die Stadtentsorgung Rostock GmbH von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock mit der Reinigung beauftragt. Für die wachsende Zahl von Fahrradtouristen steht mit dem Rostocker Radwegewart ein mobiler und freundlicher Ansprechpartner vor Ort zur Verfügung. Ausgerüstet mit Stadtplänen kann er Wegauskünfte geben und Hilfesuchende zur nächsten Reparaturwerkstatt lotsen.

Der Radwegewart ruft außerordentlich positive Reaktionen bei Radfahrern und Touristen hervor. Er hat sich im Stadtbild zu einer „festen Größe" etabliert und stellt einen Imagegewinn für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock dar.

→ Klarschiff-HRO-Portal
Klarschiff-HRO ist das Portal zur Bürger-beteiligung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, genauer gesagt, eine Onlineplattform zum Melden und Bearbeiten von Problemen und Ideen, die sich auf den öffentlichen Raum Rostocks beziehen. Jeder Interessierte kann über das Portal melden. Das Bearbeiten übernimmt die Stadtverwaltung. Damit schnell und bequem gemeldet werden kann, steht den Nutzern in Klarschiff.HRO eine interaktive Karte zur Verfügung, auf der einfach neue Meldungen erstellt oder sich vorhandene angesehen werden können, aber auch der Bearbeitungsstand erkennbar ist. www.klarschiff-hro.de

→ Kleininvestitionen
Nützliche Gebrauchsgegenstände, wie zum Beispiel Aufstützbügel, Haltgriffe oder eine Radluftpumpe für Radfahrende ergänzen seit einigen Jahren die Infrastrukturangebote der Stadt. Ein weiterer Ausbau dieser wäre Ausdruck der Wertschätzung für die besonders klimafreundlichen VerkehrsteilnehmerInnen.

Abb. 38: Aufstützbügel an der Ampel Karl-Marx-Straße; Quelle: HRO

Abb. 39: Einweihung der Radluftpumpe des Bike Market am KTC; Quelle: Joachim Kloock

2.6 Öffentlichkeitsarbeit / Marketing / Fahrradtourismus / Diebstahlprävention

Radverkehrsförderprogramm:

14. *Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der Information über neue Angebote sowie der offensiven Werbung für eine verstärkte Radnutzung (Verbesserung des Fahrradklimas) sind wesentliche Handlungsfelder der zukünftigen Radverkehrsförderung in Rostock. Um den Umstieg auf das Fahrrad zu erleichtern, unterstützt die Stadt die Aktivitäten anderer Handlungsträger für ein möglichst vielfältiges Angebot von Dienstleistungen rund ums Radfahren.*
15. *Die Stadt betreibt eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zur Einhaltung der Straßenverkehrsordnung und für mehr Rücksichtnahme im Verkehr, insbesondere gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern. Bei einer Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmer durch Regelverstoß bzw. fehlende Rücksichtnahme wird die Stadt in Kooperation mit der Polizei Regelverstöße verstärkt ahnden.*
16. *Die Chancen des Fahrrad-Tourismus sollen stärker genutzt werden.*
17. *Die Hansestadt Rostock unterstützt die Polizei in ihren Bemühungen, das Problem des Fahrraddiebstahls durch Maßnahmen der Prävention, der Fahrradcodierung und der gezielten Verfolgung zu verringern.*

Die Stadtverwaltung, der ADFC, Polizei, Krankenkassen, Medien und andere lokale Akteure betreiben eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung und zu Themen wie Gesundheit, Verkehrssicherheit und anderes mehr. Dies spiegelt sich auch in der großen Zahl an **Aktionen, Veranstaltungen und Medienberichten** zum Thema Radverkehr und nachhaltige Mobilität wieder.

→ „Rostock steigt auf“

Finanziert mit Mitteln aus dem EU-Projekt abc.multimodal wurde seit 2012 die Radverkehrs-Imagekampagne **„Rostock steigt auf“** wieder mit neuen Inhalten und Aktionen belebt. Ziel der Kampagne ist es, das Image des Radfahrens in Rostock zu verbessern und mehr Leute aufs Rad zu bringen.
Die zentrale Kommunikationsplattform für die Kampagne stellt die Webseite www.radregion-rostock.de dar.

→ rostock mobil

Seit Frühjahr 2019 werden unter der Marke „rostock mobil“ alle Angebote rund um das Thema nachhaltige Mobilität in Rostock beworben und bekannt gemacht.
Egal ob zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem ÖPNV, eines Sharing-Angebotes oder der E-Mobilität – es gibt bereits schon jetzt zahlreiche Alternativen für eine saubere, gesündere und klimafreundliche Fortbewegung. Doch vielen ist dies noch nicht bekannt. Deshalb wird unter dem Link www.rostock.de/mobil über alle Möglichkeiten der Fortbewegung und laufende Aktivitäten informiert. Gleichzeitig wurde eine Facebook-Seite eingerichtet.

Abb. 40: Logo "rostock mobil"

Gemeinsam mit den Partnern RSAG, Stadtwerke Rostock, ADFC, YourCar Carsharing und BIKE Market wurde ein Imagefilm zu diesem Thema produziert. Dieser Film transportiert die Botschaft „Sei clever mobil“. Denn der bewusste Einsatz des passenden Transportmittels verschafft nicht nur Zeit-, sondern auch Geldvorteile.
In dem Film tritt Mira gegen ihren Vater Dieter zum Wettrennen durch die Stadt an. Sie kombiniert geschickt die Verkehrsmittel und nutzt Straßenbahn, Carsharing und das Fahrrad – wer gewinnt? Den Film und viele kurze Neuigkeiten gibt’s auch auf der neuen Facebook-Seite. www.facebook.com/rostockmobil/.

Abb. 41: Hauptdarstellerin des Imagefilms Cosima Fischlein beim Pressetermin; Quelle: HRO

Abb. 42: Impressionen vom Klimaaktionstag 2018; Quelle: Joachim Kloock

→ Klima-Aktionstage

In Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche[1] veranstaltet die Hanse- und Universitätsstadt Rostock in enger Zusammenarbeit mit dem Rostocker Arbeitskreis „Klimaschutz und Mobilität“[2] seit 2009 jährlich einen öffentlichen Aktionstag. Im Mittelpunkt stehen Angebote und Projekte, die den Einwohnerinnen und Einwohnern die Zusammenhänge zwischen der eigenen Mobilität und dem Klimaschutz vor Augen führen.

Seit 2012 wird regelmäßig die Lange Straße an einem Sonntag für den Autodurchgangsverkehr komplett gesperrt – anstatt Blech gibt es ein Straßen-Klima-Fest mit Bürgermeile, vielen Mitmachaktionen und PARK(ing) Day. Die Parklücken sind dann frei von Autos und offen zugänglich für alle Besucher des Festes. Vereine, Unternehmen, Künstler und Privatpersonen füllen den Aktionsraum mit eigenen nichtkommerziellen und kreativen Ideen. Mit im Durchschnitt 5.000 Besucherinnen und Besuchern zählt der Klima-Aktionstag zu den erfolgreichsten Straßenfesten in M-V und ist ein fester Bestandteil des Rostocker Veranstaltungs-kalenders.

Abb. 43: Beispiele für Kommunikation zum Klimaaktionstag 2017 und 2018; Grafik: Andrea Köster

[1] Die Europäische Mobilitätswoche ist eine Initiative des Klimabündnisses, die seit 2002 jährlich im September stattfindet und sich ganz dem Thema der nachhaltigen Mobilität in Städten widmet. Ziel ist es, europäische lokale Behörden zu ermutigen, nachhaltige Transportmaßnahmen einzuführen und zu fördern sowie ihre Bürger dazu einzuladen, Alternativen zum Auto auszuprobieren.

[2] Der Rostocker Arbeitskreis „Klimaschutz und Mobilität“ setzt sich zusammen aus Vertretern der Deutschen Bahn AG, der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG), des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Regionalverband Rostock e.V., der Stadtwerke Rostock AG und des Verkehrsverbundes Warnow (VVW) sowie der Rostocker Stadtverwaltung.

→ STADTRADELN

„Stadtradeln“ ist eine vom Klimabündnis initiierte öffentlichkeitswirksame Kampagne. Bundesweit sind Kommunen und Landkreise aufgerufen, sich aktiv am „STADTRADELN“ zu beteiligen. Die Bürgerinnen und Bürger sollen motiviert werden, während eines frei wählbaren Aktionszeitraums von drei Wochen so oft wie möglich das Fahrrad zu nutzen und die geradelten Kilometer zu erfassen.

Es wird in Teams gefahren, die von einem Teamkapitän angeführt werden. Die angemeldeten Teammitglieder tragen ihre täglich gefahrenen Kilometer in einen Online-Radelkalender auf der Kampagnenhomepage oder in einer App ein. So können innerhalb der teilnehmenden Kommune die Leistungen der Radlerinnen und Radler sowie der Teams miteinander verglichen werden. Bundesweit ist ein Vergleich zwischen allen teilnehmenden Kommunen möglich. Neben der bundesweiten Auszeichnung durch das Klimabündnis in verschiedenen Kategorien kann die Teilnahmekommune die besten Stadtradlerinnen und Stadtradler sowie die besten Stadtradelteams auszeichnen. Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock beteiligte sich im Jahr 2010 zum ersten Mal an der Aktion. In den Folgejahren stiegen die Teilnehmerzahl und die Anzahl der zurückgelegten Kilometer per Rad stetig an. Einen Überblick über die Ergebnisse zeigt die folgende Tabelle.

Die Auszeichnung der besten Stadtradlerinnen und Stadtradler findet jährlich öffentlich im Rahmen des Klima-Aktionstages statt.

Die erfolgreiche lokale Koordinierung des Stadtradeln in Rostock erfolgt seit 2017 durch die Stabsstelle Mobilitätsmanagement

Jahr	aktive Teilnehmer	aktive Teams	zurückgelegte Strecke [in km]	vermiedenes CO_2 [in Tonnen]	km je Teilnehmer
2010	95		14.917	2,15	157,02
2011	376	27	47.246	6,80	125,65
2012	1.297	86	187.774	27,00	144,78
2013	1.593	81	224.088	32,00	140,67
2014	1.939	67	293.465	42,26	151,35
2015	3.024	80	302.290	43,53	99,96
2016	2.206	81	301.721	42,84	136,77
2017	2.263	101	293.542	41,68	129,71
2018	2.493	130	394.451	56,01	158,22
2019	2.344	143	385.989	54,81	164,67

Tab. 3: Entwicklung des STADTRADELN in Rostock, Quelle: HRO

Abb. 44: Stadtradel-Star 2018: Prof. Udo Kragl & die lokale Stadtradel-Koordinatorin Claudia Kruse; Quelle: HRO

Abb. 45: Die Stadtradel-Stars von 2019: Ordensschwester Birgit und Bernadet; Quelle: Joachim Kloock

Abb. 46: Frühstück für Stadtradler – gab es 2018 und 2019; Quelle: HRO

Verkehrssicherheitskampagnen

→ Rostock lässt sich sehen
Fraktionsübergreifend hatte die Rostocker Bürgerschaft im Dezember 2013 einem Antrag zugestimmt ein Konzept für mehr Verkehrssicherheit in der dunklen Jahreszeit zu entwickeln. Dabei sollten kostenfreie Signalbänder an Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, aber auch an Fußgängerinnen und Fußgänger – insbesondere Kinder – verteilt werden.
Unter der Marke „Rostock lässt sich sehen!“ wurde das Konzept in 2014, 2015 und 2016 umgesetzt. Sehen und Gesehen werden, ist gerade für Radfahrer in der dunklen Jahreszeit wichtig. Anlässlich der Kampagne bot deshalb die Stadt Rostock in Kooperation mit Rostocker Fahrradhändlern und dem ADFC in der ersten Novemberwoche 2016 im Rahmen einer Beleuchtungswoche einen kostenlosen Beleuchtungscheck und Kleinreparaturen an. An die ersten Besucher mit Fahrrädern ohne oder mit defekter Beleuchtung wurden gratis Beleuchtungssets verschenkt.

→ Kampagne zu Überholabständen zu Radfahrenden
Rostock macht seit 2016 mit Schildern auf die Einhaltung der Überholabstände zu Radfahrenden aufmerksam (s. Abb. 47).

Mit dieser Verkehrssicherheitsarbeit wird die gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Rad- und Autofahrenden und insbesondere der Sicherheitsabstand thematisiert. Die Kampagne will zeigen, dass Radfahrer als gleichwertige Verkehrsteilnehmer zu behandeln sind und zum anderen die Autofahrer mit entsprechenden Hinweisschildern zur Einhaltung des notwendigen Sicherheitsabstandes zu Radfahrenden sensibilisieren.
Die Standorte (Straßen) der derzeit 20 Schilder wurden in Abstimmung mit den Radverkehrsexperten und der unteren Straßenverkehrsbehörde ausgewählt und auch im Fahrradforum erörtert.
Inzwischen hat dieses Schild bundesweite Verbreitung gefunden, denn die Hanse- und Universitätsstadt Rostock stellt die Druckvorlage lizenzfrei anderen Kommunen zur Verfügung.
Die Kampagne ist ein Baustein der langfristig angelegten umfassenderen Verkehrssicherheitskampagne **„Rostock – komm gut an!“**. Diese soll schrittweise thematisch ausgeweitet werden. Als weitere Themen sollen zukünftig das illegale Radfahren auf Gehwegen, das Falschparken auf Radwegen, Verkehrssicherheitskonzepte für Schulen und anderes mehr aufgegriffen werden.
Verkehrssicherheitskampagnen und Beleuchtungswochen müssten laufend fortgeführt und zielgruppenspezifisch weiterentwickelt werden, jedoch sind die personellen und finanzielle Mittel für Kampagnen begrenzt. Dies steht einer nachhaltigen Öffentlichkeitsarbeit im Wege.

Abb. 47: Hinweisschilder zu Überholabständen auf der Carl-Hopp-Straße; Quelle: HRO

Abb. 48: aktuelle Publikationen der Stabsstelle Mobilitätsmanagement; Quelle: HRO

Radtourismus

Rostock ist Schnittpunkt von zwei internationalen Radfernwegen: dem Ostseeküstenradweg und dem Radfernweg Berlin-Kopenhagen. Der Radtourismus ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor in Rostock und M-V (in Deutschland wurden 2013 Umsätze in Höhe von 13 Mio. im Radtourismus erzielt).

→ Aktivitäten der Tourismuszentrale Rostock und Warnemünde (TZRW)

Kampagnen, Aktionen und Angebote zum Radtourismus
- Vertrieb und Vermarktung von geführten ADFC Fahrradtouren in den Tourist-Informationen Rostock, Warnemünde und Markgrafenheide
- Touren: „Mit dem Rad durch die Rostocker Heide“, „After Work Tour“, „FahrRad durch die grüne Stadt“
- Rabatt-Angebot auf ADFC-Touren mit dem Erlebnisticket RostockCARD

Vermarktung des Themas Radtourismus in touristischen Publikationen:
- im Urlaubskatalog „Mein Urlaub“ unter der Kategorie Aktivurlaub
- 2016: Fotoshooting in der Rostocker Heide und in der Stoltera zum Thema Radfahren in Kooperation mit dem Tourismusverband MV (TMV)

Vermarktung des Themas Radtourismus online auf www.rostock.de
- Neue Themenseite unter Aktivurlaub/Radfahren auf: www.rostock.de/urlaub-freizeit/urlaub/
- aktivurlaub/radfahren.de
- Hier gibt es Infos zu Radfernwegen, individuelle Radtouren, geführte Radtouren, Fahrradanbietern,
- Verlinkung zu www.radregion-rostock.de
- Themenseite unter „Barrierefrei reisen“ „Handbiking-Tour in der Rostocker Heide“:
- Landingpage: www.rostock.de/mein-urlaub- barrierefrei/rostocker-heide.de

Einbindung in touristische Publikationen, Präsentation auf Messen, Promotions & Workshops sowie Pressereisen z. B. im Juni 2018 - „Kultur, Natur und Meer: Unterwegs auf dem Ostseeküstenradweg“, Teilnehmer: 7 Journalisten

Abb. 49: Radfahrer im Gespensterwald, Nienhagen
Quelle: TZRW

Abb. 50: Auszug aus der Broschüre „RostockCard 2018/19“, Quelle: TMV

→ Radtouristische Angebote des ADFC
Der ADFC Rostock bietet viele Touren an: zum Beispiel rund um Rostock, bis Kühlungsborn, in die Rostocker Heide oder regelmäßige Feierabendtouren. Infos zu den Touren findet man in der Broschüre des ADFC M-V als auch online unter www.adfc-rostock.de/gefuehrte-radtouren.de

→ Entdeckerpfad in der Rostocker Heide
Im Forst Wiethagen entstand 2018 ein barrierearmer Entdeckerpfad für Jung und Alt über die biologische Vielfalt in den küstennahen Wäldern – ein ideales neues Ausflugsziel für Rostocker Familien. Schutz, Vielfalt und Nutzung der Region werden mit modernen Lernelementen und Techniken wie zum Beispiel QR-Codes den Besuchenden auf spannende und unterhaltsame Weise erläutert. Mitmachelemente und interaktive Stationen laden (in Deutsch und Englisch) zum Staunen und Entdecken ein. Weitere Informationen unter : www.schatzküste.com/projekt/115pfad.de

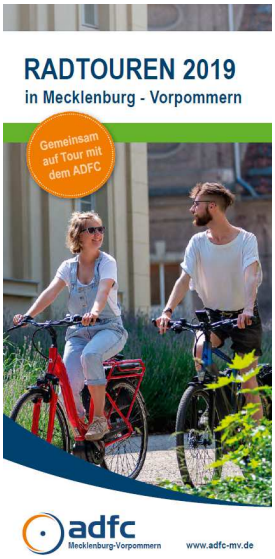


Abb. 51: Tourenprogrammheft des ADFC M-V; Quelle: ADFC M-V

Abb. 52: Entdeckerpfad in der Rostocker Heide, Quelle: Andreas Krone für die Ostseestiftung

→ Fahrradverleih und Reparaturservice
Es gibt verschiedene Anbieter, vor allem im Seebad Warnemünde und Seebad Markgrafenheide sowie im Stadtzentrum. Problematisch stellt sich die Fahrradausleihe für größere Touristengruppen dar.

→ Bett & Bike Hotels
Derzeit bieten zehn Hotels und Pensionen Übernachtung für Radtouristen, Unterstellmöglichkeiten für Räder, kostenloses Reparaturwerkzeug und vieles andere mehr an und werden dann in einem bundesweiten Gesamtverzeichnis des ADFC geführt www.bettundbike.de

→ Handlungsbedarf
Es bedarf im Interesse der Förderung des Radtourismus
- einer Verbesserung der Qualität der Radfernwege
- einer besseren Wegweisung und Orientierungsplänen
- gegebenenfalls veränderter Routenführungen (z. B. über die BUGA-Brücke und entlang des Warnowuferweges)
- Unterstände mit Bänken, Mülleimern etc.
- einer Zuständigkeitsklärung und Qualitätssicherung
- eines Ausbaus eines „grünen“ Netzes für die Naherholung suchende Rostockerinnen und Rostocker.

Fahrraddiebstahl

Fahrraddiebstahl ist in Rostock wie auch bundesweit ein zunehmendes Problem. Jeden Tag werden in der Hanse- und Universitätsstadt durchschnittlich drei Räder geklaut. So wurden 2017 1.132 Räder als gestohlen gemeldet (2016 = 1.170 Räder). In diesem Zusammenhang rät die Polizei allen Fahrradfahrern, Vorsorge zu treffen und die Räder nachts in abgeschlossenen Räumen abzustellen und mit hochwertigen Schlössern abzuschließen.
Die Aufklärungsquote bei Fahrraddiebstählen betrug in Rostock im Jahr 2017 3,9% und im Jahr 2018 4,8%. Deutschlandweit liegt die Aufklärungsquote bei rund 10 %.

2.7 Strukturen (Fahrradforum, Verwaltungsstrukturen, Personal und Initiativen)

Radverkehrsförderprogramm:

18. Ein Fahrradforum mit Vertretern der Fraktionen der Bürgerschaft, der Nutzerverbände und der Verwaltung bereitet Entscheidungen zu allen fahrradrelevanten Handlungsfeldern für die Bürgerschaft vor.

20. Die bestehenden administrativen Strukturen zur Radverkehrsförderung in Rostock sind zu überprüfen in Hinblick auf ihre Wirksamkeit. Die Zuständigkeiten, Verwaltungswege und Personalausstattung sollten dem höheren Stellenwert des Radverkehrs angepasst werden.

→ Rostocker Fahrradforum

Das Rostocker Fahrradforum (FF) hat sich weiter etabliert. Es vereint alle relevanten Akteure der Radverkehrsförderung, wie die Stadtverwaltung, den ADFC Regionalverband Rostock, die Universität mit dem StuRA, den BUND, die IHK, die Polizeiinspektion Rostock, Fraktionen der Rostocker Bürgerschaft und weitere Aktuere.
Es ist nicht nur Informationsplattform, sondern kann auf Grundlage der 2017 beschlossenen Geschäftsordnung nun auch Entscheidungen treffen. Die Geschäftsführung des Fahrradforums liegt seit 2014 beim Mobilitätskoordinator der Rostocker Stadtverwaltung.

→ Mobilitätskoordinator und die Stabsstelle Mobilitätsmanagement

Seit Herbst 2013 arbeitet der Mobilitätskoordinator beim Bau- und Umweltsenator. In den folgenden Jahren wurden wichtige Konzeptionen erstellt und mit Bürgerschaftsbeschlüssen in die Umsetzung gebracht. Hierzu gehören unter anderem das Mobilitätsmanagementkonzept für die Hansestadt und Region Rostock, der Strategie- und Aktionsplan zur Förderung der E-Mobilität sowie die Potenzialanalyse und der Aktionsplan für den Ausbau der Radschnellwege. Mit Hilfe von drei erfolgreichen Projektanträgen konnten 2017 beim Mobilitätskoordinator vier MitarbeiterInnen für die Projektdurchführung eingestellt und so die Stabsstelle Mobilitätsmanagement gebildet werden.
Zu den Aufgaben der Stabstelle gehören:

- Koordinierung der Aufgaben auf allen Handlungsfeldern des kommunalen wie betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Forschung, Marktbeobachtung zu und die Entwicklung von neuen Mobilitätsformen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität,
- fachliche Unterstützung von nationalen und internationalen Forschungsvorhaben
- Öffentlichkeitsarbeit zu allen Fragen der Mobilität
- Förderung Elektromobilität und der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr).

Im Folgenden werden die drei aktuellen Projekte vorgestellt:

<u>MV steigt auf! - Die AGFK stellt sich vor</u>

Seit November 2017 wird in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine „Arbeitsgemeinschaft für fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern" aufgebaut, die AGFK MV. Vergleichbare Arbeitsgemeinschaften gibt es mittlerweile in den meisten anderen Bundesländern. Die AGFK MV wird im Rahmen des Projektes "MV steigt auf!" durch das EM MV gefördert.
Der AGFK MV-Initiativkreis ist 2017 mit sieben Kommunen gestartet und besteht mittlerweile aus 13 Mitgliedern. Die AGFK MV wird durch einen aktiven Beirat unterstützt. Diesem gehören u. a. der ADFC, Tourismusverband MV, Städte- und Gemeindetag MV, Leka GmbH, Verkehrswacht, Initiative Schöner Radeln und weitere an (s. Abb. 53).

Abb. 53: Mitgliedsstädte der AGFK MV, Stand: 08/2019; Quelle: AGFK MV

Die AGFK MV fördert und organisiert die Vernetzung und Weiterbildung von Kommunen und Landkreisen sowie gemeinsame Aktivitäten und Projekte für mehr Rad- und Fußverkehr in MV. Damit Touristen und Bürger entspannt und sicher von A nach B kommen. Denn Radverkehr und aktive Mobilität sind gesund, flexibel, gut für das Klima und machen Spaß. Mehr Informationen finden Sie unter: www.agfk-mv.de

<u>Clever mobil</u>
Das Projekt „Clever mobil“ (anteilig finanziert mit Mitteln aus dem Programm „Nationale Klimaschutzinitiative des BMU“) dient der Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes „Mobilitätsmanagementkonzept für die Hansestadt und Region Rostock“ und des Aktionsplans zur Förderung der Elektromobilität. Es soll helfen, den Verkehr zu Gunsten des Klimaschutzes zu verlagern, zu verbessern oder zu vermeiden. Mittels Maßnahmen des Mobilitätsmanagements soll beispielsweise der Pendlerverkehr aus den Umlandgemeinden, die Nahmobilität innerhalb der Stadt oder auch der dienstliche Verkehr nachhaltig verbessert werden. Viele Maßnahmen zielen dabei auf Methoden der Information und Kommunikation ab und es sollen ebenso klimafreundliche Alternativen ausgebaut werden.

Kommunales Mobilitätsmanagement (KMM)
Vier verschiedene Umsetzungspakete sind Hauptbestandteil der Arbeit der Klimaschutzmanagerin für kommunales Mobilitätsmanagement. Zum einen soll der Mobilitätsservice durch die Bereitstellung von Angebotsinformationen mit der Implementierung einer Mobilitätsplattform verbessert werden. Zum anderen sollen die Effekte des Pendlerverkehrs mit dem MIV mittels Mitfahrbörsen, Park&Ride sowie Bike&Ride reduziert werden. Darüber hinaus sollen multimodaler Verkehr, Nahmobilität und Sharing-Angebote beworben und ausgebaut werden. Ein Hauptaugenmerk liegt hierbei auf der Umsetzung eines Pilot-Mobilitätspunktes, welcher mehrere Mobilitätsanagebote bündeln soll. Die Erstellung eines Imagefilms, eines Fahrradstadtplans sowie Broschüren und Faltblätter sollen weitere Resultate sein. Ferner ist die Weiterbetreuung der Kampagne „Rostock steigt auf“ sowie die Teilnahme an Veranstaltungen wie Stadtradeln oder Klimaaktionstag Bestandteil des Projektes.

Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)
Das übergeordnete Ziel des Klimaschutzmanagers für betriebliches Mobilitätsmanagement/e-Mobilitätslotse ist es, in der Stadtverwaltung sowie in Rostocker Unternehmen Alternativen zum bestehenden Mobilitätsverhalten aufzuzeigen.

Abb. 54: Logo der Marke „Clever mobil“ für alle Aktivitäten des betrieblichen Mobilitätsmanagements; Grafik: PINAX

Durch Downsizing im Pkw- und Nutzfahrzeugbereich, die Einbindung von Elektromobilität in die Fuhrparks sowie das Ersetzen von Pkw-Fahrten durch alternative Verkehrsmittel erfolgt eine Minderung von Treibhausgasemissionen. Ebenso werden angenehmere und gesündere Bedingungen für die Fahrt zum Arbeitsplatz per Rad und die dienstliche Mobilität der Mitarbeiter geschaffen.

<u>cities.multimodal</u>
Das gemeinsame Ziel: Städte verändern – vom Auto zur nachhaltigen Stadtmobilität.
Das Projekt möchte es den Menschen im Ostseeraum einfacher machen, das Zufußgehen, Radfahren, öffentlichen Nahverkehr und Carsharing als umweltfreundliche Alternative zum Autofahren zu nutzen. Das von der EU im Rahmen des Interreg Baltic Sea Region Programm geförderte Projekt legt dabei den Fokus auf dichte innerstädtische Gebiete, die sehr gute Möglichkeiten für nachhaltige Mobilität bieten.

Abb. 55: Logo des EU-Projektes „Cities.multimodal“

Rostock hat die Projektleitung inne und plant gemeinsam mit 15 weiteren Partnern aus dem Ostseeraum die Umsetzung zahlreicher Aktivitäten bis zum Jahr 2020, zum Beispiel den Bau von Mobilitätspunkten als multimodale Verknüpfungspunkte von Carsharing, Bikesharing und öffentlichem Nahverkehr in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (KTV). Durch Kampagnen unter anderem mit Schulen und Kitas und temporäre Aktionen (wie z. B. die Einrichtung einer Lebensstraße bzw. Living Street) soll das Bewusstsein für die Vorteile multimodaler Reisen und nachhaltiger Verkehrsmittel gestärkt werden.

Die Stadtverwaltung und andere Institutionen beteiligten sich des Weiteren an folgenden nationalen und internationalen Projekten zur Förderung nachhaltiger Mobilität:

- das Amt für Umweltschutz, der Mobilitätskoordinator und der ADFC im EU-Interreg-IV-A-Projekt *abc.multimodal* (2011-14)
- die RSAG sowie das Amt für Verkehrsanlagen im EU-Interreg-IV-A-Projekt *elmos* (2011-14)
- das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft im URBACT-Projekt *enter.hub*
- das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft im EU-Interreg-Projekt *Interconnect*
- das Amt für Verkehrsanlagen und die Klimaschutzleitstelle im EU-Interreg-Projekt *Dynamic light*

Die Personal- und Finanzausstattung für die Umsetzung der im Radverkehrsförderprogramm gestellten Ziele, insbesondere für die bauliche Umsetzung des neuen Radverkehrskonzeptes, ist weiterhin zu gering.

Positiv ist zu bewerten, dass es im Berichtszeitraum neben Haushaltsmitteln für Neubauten auch regelmäßig Mittel für die Instandhaltung von Radwegen und Markierungen gab.
Mittel für Kommunikationsmaßnahmen zur Radverkehrsförderung sollten zukünftig auch Bestandteil des städtischen Haushalts werden und nicht nur von Drittmittelprojekten abhängen.

Radverbände und Initiativen

In der Hanse- und Universitätsstadt Rostock gibt es zahlreiche Fahrradbegeisterte, die sich für eine lebendige Radkultur einsetzen. Eine (unvollständige) Auflistung findet man unter www.radregion-rostock.de/radregion-rostock/rad-initiativen/

Hier können nur einige vorgestellt werden.

→ ADFC Rostock
Der ADFC Rostock vertritt die Interessen der Radfahrenden in Rostock. Der Verein setzt sich für eine umweltfreundliche Verkehrspolitik ein. Gleichzeitig trifft man sich in der Freizeit zu gemeinsamen Touren und berät Mitglieder und Interessierte in allen Fragen rund um das Fahrrad.
Weitere Informationen unter: www.adfc-rostock.de

→ Radentscheid Rostock
Der Radentscheid Rostock hat sich im Sommer 2018 gegründet und kämpft für eine bessere Radinfrastruktur in Rostock. Das übergeordnete Ziel der Initiative ist eine Stadt, in der alle Menschen – auch Kinder und Senioren – sicher und entspannt Radfahren können. Die Aktiven haben zehn Ziele für eine fahrradfreundliche Stadt formuliert. Deren Umsetzung soll mit einem Bürgerentscheid erreicht werden. (Zitat von der Webseite): www.radentscheid-rostock.de

→ „HELGE“ – Das freie Lastenrad für Rostock
Das Projekt leistet einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in Rostock und ermöglicht den kostenfreien Zugang zu zeitgemäßer Mobilität. Über die Internetseite kann auf unkomplizierte Weise ein Lastenrad ausgeliehen werden. Die Abholung und Rückgabe erfolgt an einer der nachbarschaftlich organisierten Stationen, die über die Stadt verteilt sind. Interessierte können sich auch am Projekt beteiligen und „HELGE“ für einen Monat beherbergen und verleihen oder sich gemeinsam um die Pflege und Wartung eines Lastenrades kümmern.
Weitere Informationen unter: www.helge-lastenrad.de

→ „Critical Mass“
Wir blockieren den Verkehr nicht - wir SIND Verkehr!" – unter diesem Motto treffen sich immer am letzten Freitag des Monats in Rostock seit dem Winter 2012 Radfahrende zur gemeinsamen Stadtfahrt. Critical Mass (dt. = kritische Masse) ist eine weltweite Bewegung, bei der sich mehrere nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer (hauptsächlich Radfahrer) scheinbar zufällig und unorganisiert treffen, um mit gemeinsamen und unhierarchischen Fahrten durch Innenstädte, ihrer bloßen Menge und dem konzentrierten Auftreten von Fahrrädern auf den Radverkehr als Form des Individualverkehrs aufmerksam zu machen (Quelle: Wikipedia).

3 Zusammenfassung der Zielerreichung

Die positive Entwicklung Rostocks auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt konnte auch in den Jahren 2014 - 2018 fortgesetzt werden - allerdings ist mehr Tempo und Schwung beim Ausbau der Angebote erforderlich.
Im bundesweiten ADFC-Fahrradklimatest 2018 hat Rostock unter 38 Städten mit mehr als 200.000 Einwohnern den 7. Platz belegt.

Es sind eine Reihe von Fortschritten erzielt worden, welche die Bedingungen für das Radfahren in der Stadt weiter verbessert haben. So wurden in großem Umfang Radwege gebaut oder instand gesetzt, zusätzliche Fahrradabstellanlagen wurden im öffentlichen Raum geschaffen.
Auch im Bereich Service gibt es positive Impulse, wie den bundesweit einmaligen Radwegewart oder das Klarschiff-Portal. Mit den automatischen Radzählstationen hat Rostock ein sehr gutes Monitoring-Instrument.

Das gesteckte Ziel des Radverkehrsförderprogramms *einer Halbierung der Anzahl der bei Verkehrsunfällen schwer verunglückten Radfahrer* wurde nicht erreicht.
Die Verkehrssicherheitsarbeit muss in Kooperation aller Akteure (Polizei, Stadtamt, Verkehrswacht, ADFC und anderen) intensiviert werden, um die Zielstellungen des Radverkehrsförderprogramms erreichen zu können. Schwerpunkt muss auf die Aspekte Verkehrsklima, Verkehrserziehung, Verkehrsdisziplin und Abbau von Unfallschwerpunkten gelegt werden. Durch Änderungen der Planungsrichtlinien und der Straßenverkehrsordnung gab es bedauerlicherweise auch Demarkierungen von Radspuren, was von vielen Radfahrenden kritisiert wurde.

Bedeutende Impulse für die Kommunikation haben Förderprojekte wie *Clever mobil, cities.multimodal* oder *abc.multimodal* gegeben. So konnte die Radverkehrs-Imagekampagne „Rostock steigt auf“ mit neuen Medien und Events fortgeführt werden, als auch mit www.rostock.de/mobil eine zentrale Kommunikationsplattform etabliert werden. Veranstaltungen, wie der Klimaaktionstag und das Stadtradeln, haben sich inzwischen fest etabliert.

Zukünftig gilt es städtische Haushaltsmittel und Personal hierfür zu verwenden und sich nicht nur von Drittmittelprojekten abhängig zu machen.
Mit Spannung werden im Frühjahr 2020 die Ergebnisse der Verkehrsbefragung „SrV 2018“ erwartet.
Das Radverkehrskonzept 2014 hat neue Impulse für die Planung gesetzt und wurde durch den Beschluss zum neuen Verkehrsentwicklungsplan „Mobilitätsplan Zukunft“ in 2017 verbindlich.

DAS Leuchtturmprojekt für die nächsten Jahre wird die Umsetzung des Radschnellwegekonzeptes sein, der Bau einer Radstation am Hauptbahnhof sowie die geplante Fahrradbrücke nach Gehlsdorf.

Initiativen wie der „Radentscheid Rostock“ fordern die Mobilitätswende. Bei den Kommunalwahlen 2019 haben sich alle Parteien und die OB-Kandidaten für eine bessere Radverkehrsförderung ausgesprochen – dieser Schwung muss genutzt werden.
In den nächsten Jahren muss ein Radwegenetz geschaffen werden, das mehr Sicherheit und Attraktivität für alle Nutzer sichert. Aber auch der Service und die Öffentlichkeitsarbeit, das Fahrradparken, B+R und multimodale Angebote sind auszubauen – dann könnte sich Rostock in ein paar Jahren zu Recht das Prädikat „Fahrradstadt“ verdienen.

Die Personal- und Finanzausstattung für die Umsetzung der im Radverkehrsförderprogramm und oben genannten Ziele, ist dringend zu verbessern.

ANLAGEN

- Ergebnisse ADFC-Fahrradklima-Test 2018

Ergebnisse ADFC- Fahrradklimatest 2018 (Quelle: www.fahrradklima-test.de)

AUSWERTUNG Stadtgrößenklasse: 200.000-500.000 Einwohner

Rostock

KURZÜBERBLICK

Gesamtbewertung (Schulnote)	3,9
Rangplatz in Stadtgrößenklasse	7 von 25 Städten
Vergleich zu 2016	leichte Verschlechterung (-)

STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

im Städtevergleich

positiv

- Fahrradmitnahme im ÖV
- geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung
- Radfahren durch Alt und Jung

negativ

- Öffentliche Fahrräder
- Wegweisung für Radfahrer
- Winterdienst auf Radwegen

ENTWICKLUNG

seit 2012

adfc
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Gefördert durch:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

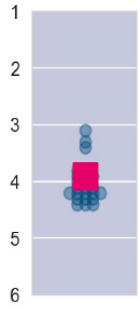
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Stand 20.04.2019

Überblick Rostock

Anzahl Teilnehmer	**434**
Gesamtbewertung[1]	**3,9**
Rangplatz Bund in Stadtgrößenklasse	**7 von 25**
Rangplatz Land in Stadtgrößenklasse	**1 von 1**
Vergleich Gesamtbewertung zu 2016[2]	**-**

Stadtgrößenklasse: 200.000-500.000 EW



⌀ Gesamtwertung aller Städte der Stadtgrößenklasse
4,0

Legende:
- Rostock
- andere Städte der Klasse

STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

...in der Einzelbewertung[3]	
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	**2,2**
Erreichbarkeit Stadtzentrum	**2,7**
Radfahren durch Alt und Jung	**2,8**
zügiges Radfahren	3,0
Spaß oder Stress	3,4
Fahrradmitnahme im ÖV	3,5
Wegweisung für Radfahrer	3,6
Abstellanlagen	3,7
Konflikte mit Fußgängern	3,7
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,9
Medienberichte	4,0
Öffentliche Fahrräder	4,0
Hindernisse auf Radwegen	4,1
Reinigung der Radwege	4,1
Werbung für das Radfahren	4,1
Sicherheitsgefühl	4,2
Fahrradförderung in jüngster Zeit	4,2
Oberfläche der (Rad)wege	4,2
Fahrraddiebstahl	4,3
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	4,4
Konflikte mit Kfz	4,4
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,5
Ampelschaltungen für Radfahrer	4,5
Breite der (Rad)wege	4,6
Führung an Baustellen	**4,6**
Winterdienst auf Radwegen	**4,7**
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	**5,1**

Stärken ↑ / ↓ Schwächen

...im Vergleich zu ähnlichen Städten[4]	
Fahrradmitnahme im ÖV	**+0,7**
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	**+0,6**
Radfahren durch Alt und Jung	**+0,4**
Spaß oder Stress	+0,3
Abstellanlagen	+0,3
Erreichbarkeit Stadtzentrum	+0,3
Hindernisse auf Radwegen	+0,2
Fahrraddiebstahl	+0,2
Oberfläche der (Rad)wege	+0,2
Führung an Baustellen	+0,2
zügiges Radfahren	+0,2
Reinigung der Radwege	+0,1
Breite der (Rad)wege	+0,1
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	+0,1
Ampelschaltungen für Radfahrer	+0,1
Sicherheitsgefühl	+0,1
Konflikte mit Fußgängern	+0,1
Konflikte mit Kfz	+0,1
Medienberichte	0,0
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	0,0
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	0,0
Werbung für das Radfahren	-0,1
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	-0,2
Fahrradförderung in jüngster Zeit	-0,2
Winterdienst auf Radwegen	**-0,3**
Wegweisung für Radfahrer	**-0,3**
Öffentliche Fahrräder	**-0,5**

1 Schulnotensystem: 1=fahrradfreundlich, 6 = nicht fahrradfreundlich
2 falls zutreffend: Vergleich mit der Gesamtbewertung 2016, fünfstufige Skala
++ starke Verbesserung + leichte Verbesserung, o kaum Veränderung - leichte Verschlechterung - - starke Verschlechterung
3 Reihung der Themen nach den Einzelbewertungen der Stadt
4 Reihung der Themen nach dem Unterschied zur Durchschnittsbewertung aller Städte der Stadtgrößenklasse.
Lesebeispiel für *F11*: Sicherheitsgefühl wird 0,1 Notenpunkte besser bewertet als im Durchschnitt der Stadtgrößenklasse.

ENTWICKLUNG SEIT 2012

Legende:

Entwicklung	Verschlechterung		Konstant	Verbesserung	
Symbol	↓	↘	→	↗	↑
Differenz zur letzten Bewertung	- >0,3	- 0,2 - 0,3	+/- 0,1	+ 0,2 - 0,3	+ >0,3

Fahrrad- und Verkehrsklima	2012	2014	2016	2018
Spaß oder Stress	3,0	3,0 →	3,2 ↘	3,4 ↘
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,5	3,5 →	3,6 →	3,9 ↘
Alle fahren Fahrrad	2,5	2,4 →	2,6 ↘	2,8 ↘
Werbung für das Radfahren	3,8	3,4 ↑	3,5 →	4,1 ↓
Medienberichte	3,7	3,7 →	3,8 →	4,0 ↘

Stellenwert des Radfahrens	2012	2014	2016	2018
Fahrradförderung in jüngster Zeit	3,9	3,9 →	3,7 ↗	4,2 ↓
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,6	4,8 ↘	4,8 →	5,1 ↘
Reinigung der Radwege	3,9	3,9 →	3,9 →	4,1 ↘
Ampelschaltungen für Radfahrer	4,3	4,2 →	4,3 →	4,5 ↘
Winterdienst auf Radwegen	4,5	4,6 →	4,3 ↗	4,7 ↓

Sicherheit beim Radfahren	2012	2014	2016	2018
Sicherheitsgefühl	3,9	3,8 →	4,0 ↘	4,2 ↘
Konflikte mit Fußgängern	3,7	3,7 →	3,7 →	3,7 →
Konflikte mit Kfz	4,0	4,0 →	4,1 →	4,4 ↘
Hindernisse auf Radwegen	3,9	3,9 →	3,8 →	4,1 ↘
Fahrraddiebstahl	4,6	4,2 ↑	4,3 →	4,3 →
Fahren auf Radwegen & Radfahrstreifen	4,2	4,2 →	4,0 ↗	4,4 ↓
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,0	4,1 →	4,2 →	4,5 ↘

Komfort beim Radfahren	2012	2014	2016	2018
Breite der (Rad)wege	4,4	4,4 →	4,3 →	4,6 ↘
Oberfläche der (Rad)wege	3,8	3,9 →	3,9 →	4,2 ↘
Abstellanlagen	3,7	3,4 ↗	3,5 →	3,7 ↘
Führung an Baustellen	4,7	4,7 →	4,5 ↗	4,6 →
Fahrradmitnahme im ÖV	3,2	3,5 ↘	3,5 →	3,5 →

Infrastruktur und Radverkehrsnetz	2012	2014	2016	2018
Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,1	2,3 ↘	2,4 →	2,7 ↘
zügiges Radfahren	2,4	2,6 ↘	2,8 ↘	3,0 ↘
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	1,9	2,1 ↘	2,1 →	2,2 →
Wegweisung für Radfahrer	3,1	2,9 ↗	3,2 ↘	3,6 ↓
Öffentliche Fahrräder	4,1	3,6 ↑	3,7 →	4,0 ↘