

PROTOKOLL 2. ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

VEP ROSTOCK-LICHTENHAGEN

Veranstaltungsrahmen:

Projekt:	Verkehrsentwicklungsplan Rostock-Lichtenhagen
Anlass:	2. Öffentlichkeitsbeteiligung, Vorstellung der Maßnahmen
Datum:	07.05.2025, 17:00 Uhr
Ort:	Nordlicht Schule, Rostock-Lichtenhagen
Zielgruppe:	Anwohnende
Stand:	13.05.2025
Erstellt durch:	fair spaces

Projektbeteiligte und Teilnehmende:

Teilnehmende:

LOGOS:	2 Personen	office@logos-hro.de
RGS:	4 Personen	
Tiefbauamt:	1 Person	
Koordinierungsstelle Bürgerbeteiligung:	1 Person	
Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität:	1 Person	
fair spaces:	3 Personen	kontakt@fair-spaces.de

Und ca. 80 Anwohnende



Agenda:

Wann	Was
17:00	Präsentation des Projekts und der Maßnahmen
17:55	Fragerunde
18:45	Mitmachausstellung/ Dialogtisch

Nach einer kurzen Einführung in das Projekt und die vorgeschlagenen Maßnahmen und einer anschließenden Fragerunde, konnten sich die Teilnehmenden mit Hilfe der ausgehängten Steckbriefe detaillierter über die Maßnahmen informieren. An einem Dialogtisch gab es zusätzlich die Möglichkeit Kommentare dazulassen und sich mit den Planenden und anderen Anwohnenden auszutauschen.

Rückfragen und Diskussionen:

Tabelle 1

Nr.	Frage / Diskussion /Anmerkungen	Antwort und Anmerkungen
Mecklenburger Allee		
1	<p>Zuwegung Mecklenburger Allee auf Stadtautobahn: Warum sind zwei Ampelanlagen geplant? Entsteht dadurch nicht eine verstärkte Staugefahr?</p> <p>Fällt durch Verlängerung der Mecklenburger Allee der Knotenpunkt Güstrower Straße weg? Soll weg!</p>	<p>Die derzeitige Verkehrsachse von Mecklenburger Allee über Parchimer Str. und Güstrower Str. zur Stadtautobahn/ B 103 entspricht nicht mehr heutigen oder zukünftigen verkehrlichen und städtebaulichen Erfordernissen. Der Lückenschluss der Mecklenburger Allee an die B 103 erfordert einen sicheren und leistungsfähigen Verkehrsknoten. Das ist lt. den bisherigen Untersuchungen mit einer Lichtsignalanlage bzw. „Ampel“ gewährleistet.</p> <p>Beide Lichtsignalanlagen bzw. „Ampeln“ sollen koordiniert werden, um Überstauungen der Einzelknoten zu vermeiden und einen durchgehenden Verkehrsfluss aufrechtzuerhalten.</p> <p>Die Güstrower Straße bleibt weiterhin über eine Lichtsignalanlage bzw. „Ampel“ an die B103 angebunden, da diese Verkehrsachse wichtig für den Erhalt des nördlich der Güstrower Straße gelegenen Versorgungszentrums (u.a. REWE, Lidl, Hammer Fachmarkt) sowie für die Anbindung des S-Bahn-Haltespunktes Lichtenhagen für Fuß- und Radverkehre an den Ortsteil Lichtenhagen ist. Die Bedeutung der Wegeverbindung zwischen Groß Klein und Lichtenhagen in Höhe Güstrower Straße ist ebenfalls mit Blick auf die Entwicklungen im „Klenow Tor“ gestiegen.</p>
2	Besteht die Möglichkeit in Verlängerung der Mecklenburger Allee eine Brücke über die Autobahn	Eine Brückenlösung erfordert nicht nur die Brücke über die Stadtautobahn/ B103, sondern

	<p>zu führen? Langfristig gesehen wäre das die beste Lösung!</p>	<p>auch Rampen, die Brücke, Stadtautobahn/ B103 und Mecklenburger Allee verbinden.</p> <p>Für die erwarteten Kfz-Verkehrsmengen ist – auch mit Blick z.B. auf die Kosten und den Flächenverbrauch eines solchen Bauwerkes - eine Lichtsignalanlage bzw. „Ampel“ die effektivste und richtige Lösung.</p> <p>Sollte sich in Zukunft die verkehrliche Situation verschlechtern, wäre – wie z.B. beim Kreuzungsbauwerk B105/ B103/ Evershagen - eine Lösung mit einer Brücke denkbar.</p>
3	<p>Ist eine Querung mit der Mecklenburger Allee bis Groß Klein geplant?</p>	<p>Ein Kernpunkt des Verkehrsentwicklungsplans Lichtenhagen ist der Lückenschluss der Mecklenburger Allee zur Stadtautobahn/ B103. Die Fortsetzung nach Rostock-Groß Klein ist u.a. mit Beschluss der Rostocker Bürgerschaft aus 2021 nicht mehr geplant.</p>
4	<p>Die Verlängerung der Mecklenburger Allee ist überdimensional. Es gibt große Sorgen, dass sich die Lebensqualität für die Anwohnenden dort durch verstärkten Verkehrslärm etc. deutlich verringert. Was ist dagegen geplant?</p> <p>(Besonderer Bezug auf das „Sonnenblumenhaus“)</p>	<p>Die Verlängerung der Mecklenburger Allee zur Stadtautobahn/ B103 ist eine Maßnahme u.a. in 2017 von der Rostocker Bürgerschaft beschlossenen Mobilitätsplan Zukunft/ MOPZ der Stadt Rostock (Maßnahme K-8) und dient zukünftig als wichtige Stadt-Umland-Relation mit Anschluss an die Ortsumgehung Elmenhorst.</p> <p>Die derzeitige Verkehrsführung als über Eckbeziehung über die Parchimer Straße und Güstrower Straße ist für Verkehrsteilnehmende problematisch. Die Straßenräume mit den anliegenden Nutzungen sind für die Verkehrsmengen und die Funktion der Straße nicht geeignet. Dies führt im Bestand zu</p>

		<p>erheblichen Beeinträchtigungen für das jetzige Umfeld.</p> <p>Der Verkehrsentwicklungsplan Lichtenhagen gibt eine grobe Richtung für die Dimension für die Verlängerung der Mecklenburger Allee vor. Diese wird im Rahmen der folgenden Verkehrsanlagenplanung noch vertieft untersucht. Die Verkehrsanlage wird nach den anerkannten Regeln der Baukunst und Technik geplant. Es wird darauf geachtet, dass die zukünftige Verkehrsanlage sowohl leistungsfähig als auch nicht überdimensioniert gebaut wird. Sichere Querungshilfen für Fuß- und Radverkehr sollen die Trennwirkung reduzieren. Maßnahmen z.B. zum Schutz vor Straßenlärm werden natürlich geprüft und, sofern erforderlich, berücksichtigt.</p>
5	<p>Die Verlängerung der Mecklenburger Allee ist der falsche Weg, da eine noch größere Frequentierung der Straße zu erwarten ist. Dies muss als gesamtstädtische Aufgabe über die Grenzen Lichtenhagens hinaus gedacht werden!</p> <p>(Lichtenhagen Lösung vs. Regionale (Gesamt Stadt) Lösung)</p>	<p>Die Verlängerung der Mecklenburger Allee zur Stadtautobahn/ B103 ist eine Maßnahme mit Wirkung für den Nordwesten Rostocks und das nordwestlich angrenzende Umland. Sie soll dabei auch die Güstrower Straße und den südlichen Abschnitt der Parchimer Straße vom Kfz-Verkehr entlasten.</p> <p>Sie ist z.B. in 2017 von der Rostocker Bürgerschaft beschlossenen und gesamtstädtisch wirkenden Mobilitätsplan Zukunft/ MOPZ und im über die Stadtgrenzen hinaus wirkenden Raumentwicklungsprogramm des Landes M-V/ RREP Region Rostock enthalten.</p>

6	Warum wird jetzt etwas umgesetzt was bereits vor 50 Jahren geplant wurde und heutzutage vielleicht gar nicht mehr sinnvoll/gewollt ist? (Verlängerung der Mecklenburger Allee)	Die Verlängerung der Mecklenburger Allee an die Stadtautobahn/ B103 wird weiterhin als sinnvolle Maßnahme angesehen. Die Umsetzung solcher Maßnahmen erfolgt entsprechend der Bereitstellung notwendiger finanzieller Mittel.
7	Die Verlängerung der Mecklenburger Allee ist ja eine langfristige Planung: Was kann man aber kurzfristig machen? Bedarf an schnellen kurzfristigen Lösungen!	Unser Ziel ist es, dass die Verlängerung der Mecklenburger Allee an die Stadtautobahn/ B103 keine langfristige Maßnahme bleibt, sondern kurzfristig in Planung kommt und mittelfristig realisiert wird.
8	Die Verlängerung der Mecklenburger Allee ist für den Schwerlastverkehr optimal.	Die Verlängerung der Mecklenburger Allee an die Stadtautobahn/ B103 soll nicht nur für den Kfz-Verkehr sondern auch für Rad- und Fußverkehr eine Verbesserung bringen, den Stadtteil Rostock-Lichtenhagen besser an das Rostocker Hauptstraßennetz anbinden und die Güstrower Straße und den südlichen Abschnitt der Parchimer Straße entlasten, um dort wiederum direkt Verbesserung für den Fuß- und den Radverkehr zu ermöglichen.
Flensburger Straße		
9	Die Sperrung der Flensburger Straße ist sinnlos!	Der Verkehrsentwicklungsplan Lichtenhagen liefert Ideen für die Lösung von verkehrlichen Aufgaben. Eine Sperrung des südlichen Abschnittes der Flensburger Straße ist nur ein Lösungsansatz, der in weiteren Planungen genauer zu untersuchen ist. Dabei kann es Abstufungen geben, z.B. ob die Zufahrt komplett für die Möllner Straße und Flensburger Straße gesperrt werden soll oder

		<p>ob weiterhin Verkehr aus der Möllner Straße abfließen soll.</p> <p>Auch weniger einschränkende Ideen wie z.B. verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Flensburger Straße sind Teil des Verkehrsentwicklungsplan, die vielleicht sogar eine Sperrung dieses Abschnittes der Flensburger Straße nicht mehr erforderlich machen.</p>
10	Ist es möglich die Sperrung Flensburger Straße in Bedarfsfällen aufzulösen? Etwa mit versenkbaren Pollern etc.?	<p>Der Verkehrsentwicklungsplan Lichtenhagen liefert Ideen, die in weiteren Planungsschritten genauer untersucht werden müssen.</p> <p>Falls die Sperrung dieses Abschnittes der Flensburger Straße eine geeignete Maßnahme ist, wird die konkrete Ausgestaltung der Sperrung zu prüfen sein. Ein Versenkpoller ist grundsätzlich denkbar.</p>
11	Was spricht gegen Aufpflasterungen in der Flensburger Straße für Tempo 30?	<p>Aufpflasterungen können die Einhaltung von Tempo 30 unterstützen, können sich aber auch ungünstig z.B. auf die Abwicklung von Busverkehr auswirken. Die Stadtverwaltung wird in späteren Planungen geeignete Maßnahmen prüfen, die möglichst allen Interessen gerecht wird. Ein Maßnahmenvorschlag im Verkehrsentwicklungsplan Lichtenhagen sind beispielsweise Fahrbahneinengungen, die gleichzeitig auch die Querbarkeit zwischen Parkplatz und Wohnbebauung für den Fußverkehr erleichtern.</p>
Möllner Straße/Zollhochschule		

12	<p>Ist das erhöhte Parkaufkommen der Zollhochschule mit betrachtet worden? Steigt durch die Zollhochschule der Parkdruck im Gebiet?</p> <p>Gemäß der Informationsveranstaltung zur Zollhochschule passen Stellplatzangebot und Anzahl Studierender/Mitarbeiter nicht zusammen. Es wird davon ausgegangen, dass ein Großteil der Studierenden mit der Bahn anreist. Das wird jedoch durch Anwohnende bezweifelt.</p>	<p>Innerhalb des Verkehrsentwicklungsplans wird noch davon ausgegangen, dass der Parkdruck innerhalb des angrenzenden Wohngebietes steigt. Dem Pkw-Verkehr der Studierenden sollen Stellplätze in einer Tiefgarage und den Lehrkräften und weiteren Beschäftigten ausreichend überirdische Stellplätze zur Verfügung stehen.</p> <p>Durch den Verkehrsentwicklungsplan wurde die Verkehrsplanung der Zollhochschule nicht gegengeprüft, da sie aktuell und genehmigt ist</p>
13	<p>Es wird in der Flensburger Straße/Güstrower Straße zu Stoßzeiten durch die Vielzahl an Studenten der Zollhochschule eine erhöhte Staugefahr befürchtet.</p>	<p>Im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsplans Lichtenhagen wurde ebenfalls untersucht und berechnet, ob die zusätzlichen Verkehrsmengen durch die Zollhochschule für das bestehende Straßennetz noch verträglich sind. Dies ist der Fall.</p> <p>Die Stadtverwaltung wird die mit der Ansiedlung der Zollhochschule verbundenen verkehrlichen Entwicklung dennoch im Blick behalten. Sofern erforderlich wird mit geeigneten Maßnahmen nachgesteuert.</p>
14	<p>Warum führt eine Buslinie direkt an der Zollhochschule entlang? Dort ist die Straße eh schon sehr eng.</p>	<p>Der Bereich der Möllner Straße/Flensburger Straße ist im Nahverkehrsplan als Erschließungslücke gekennzeichnet, wodurch es grundsätzlich Bestrebungen gibt, diesen Bereich durch den ÖPNV zu erschließen. Von einer neuen Buslinienführung würde nicht nur</p>

		<p>die Zollhochschule, sondern auch das gesamte Wohnumfeld profitieren.</p> <p>Ob diese Buslinienführung hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses als auch der baulichen Anforderungen zu realisieren ist, muss in einer vertiefenden Untersuchung geprüft werden.</p>
Radverkehr		
15	Aufgrund schlechter oder fehlender Radwege fahren Fahrradfahrer auf den Fußwegen. Wunsch nach sicheren, baulich getrennten Radwegen .	Bei Maßnahmen, die den Radverkehr betreffen, wird die Stadtverwaltung Rostock entsprechend den anerkannten Regeln der Baukunst und Technik den Radverkehr berücksichtigen, so dass die Situation auch für den Radverkehr besser und sicherer wird.
16	Striktere Trennung von Fahrradweg und Straße ist gewünscht	Siehe Frage 15.
17	Ist es möglich die Fahrradstraße Groß Kleiner Weg für den MIV zu sperren?	<p>Eine komplette Sperrung der Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr über die gesamte Länge ist aufgrund der Verkehre zu den Kleingärten bzw. nach Diedrichshagen nicht möglich.</p> <p>Mit der Maßnahme M11 wird jedoch der Kfz-Durchgangsverkehr auf der Fahrradstraße unterbunden, was zu einem niedrigerem Kfz-Aufkommen in der Fahrradstraße führen wird.</p>
18	Warum fahren in einer Tempo 30 Zone die Fahrradfahrer auf der Straße?	<p>Gemäß StVO (§2 Abs. 1) hat der Radverkehr grundsätzlich auf der Fahrbahn stattzufinden. Die Führung auf Radwegen ist nur unter bestimmten Bedingungen Pflicht (z.B. bei hohem Verkehrsaufkommen).</p> <p>Tempo 30-Zonen sind zudem so gedacht, dass Kfz- und Radverkehr die Fahrbahn</p>

		gleichberechtigt nutzen und somit zu einer Verkehrsberuhigung beitragen.
Öffentlicher Verkehr		
19	Bei der Buslinie 37 fehlen Wartehäuschen. Bei Regen etc. lässt es sich hier nicht gut auf den Bus warten.	Die zur Verfügung stehende Anzahl an Fahrgastunterständen für das gesamte Stadtgebiet ist vertraglich begrenzt und zzt. ausgeschöpft. Bei einer Neuausschreibung sollen mehr Fahrgastunterstände aufgestellt werden.
20	Soll die Straßenbahn auch über die Verlängerung der Mecklenburger Allee ausgebaut werden?	Es gibt keine konkreten Planungen. Bei einer entsprechenden Flächenentwicklung, die zu weiteren Fahrgästen führt, kann darüber weiter nachgedacht werden.
Ruhender Verkehr		
21	Wenn es das Ziel ist die Parksituation zu entschärfen, warum sollen dann Parkplätze an der Mecklenburger Allee wegfallen?	Der Verkehrsentwicklungsplan Lichtenhagen gibt eine grobe Richtung für die Ausgestaltung der Verlängerung der Mecklenburger Allee vor. Diese wird im Rahmen der folgenden Verkehrsanlagenplanung noch vertieft untersucht. Die Verkehrsanlage wird nach den anerkannten Regeln der Baukunst und Technik geplant. Zu berücksichtigen sind dabei nicht nur die Belange des Kfz-Verkehrs sondern auch des Fuß- und des Radverkehrs. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, ob Pkw-Stellplätze entfallen müssen oder erhalten bleiben können. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass in diesem Bereich kein Defizit an Pkw-Stellplätzen vorhanden ist
Fußverkehr		

22	Wie kann der Zugang zum Einzelhandel an der Güstrower Straße für Fußgänger verbessert werden?	Eine verbesserte Querung für Fußgänger und barrierefrei Fußläufigkeit der Güstrower Straße ist mit der Umgestaltung (M3) der Straße geplant. Das Gelände des Einzelhandelsstandortes ist wiederum in Privatbesitz und wird nicht durch die Stadt gestaltet.
23	Beim Zugang zum Rewe muss eine andere Möglichkeit für Fußgänger geschaffen werden, da die Linksabbiegerspur gebraucht wird!	Die Stadtverwaltung Rostock wird das in den folgenden Planungen für die Güstrower Straße prüfen.
24	(Parkende) E-Scooter etc. stören den Fußverkehr und stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Sind Parkplätze für diese geplant?	Mit der Errichtung von „Mobilpunkten“, die mehrere umweltfreundliche Verkehrsmittel wie z.B. Carsharing Radverkehr bündeln, werden auch Aufstellflächen für E-Scooter geschaffen. Im Verkehrsentwicklungsplan sind Standortvorschläge dargestellt. Ein flächendeckendes Netz an Abstellflächen für E-Scooter ist in Rostock-Lichtenhagen jedoch nicht in Planung. Die Stadtverwaltung wird die Entwicklungen aber beobachten und ggf. nachsteuern.
Allgemein		
25	Ist eine Verknüpfung der Neustrelitzer Straße an die Stadtautobahn/ B103 für den Fuß- und Radverkehr möglich?	Eine direkte Anbindung der Neustrelitzer Straße an die B103 wird im Verkehrsentwicklungsplan nicht thematisiert. Eine direkte/geradlinige Anbindung ist aufgrund der bestehenden Bebauung sowie der Grünflächen nicht möglich bzw. in Bezug auf ökologische Aspekte nicht zielführend. Bisher ist die Neustrelitzer Straße für den Fuß- und Radverkehr über den Anschluss bei der

		Grabower Straße mit der B103 verbunden und ins Wegenetz eingebunden.
26	Warum ist die Eutiner Straße als Hauptstraße klassifiziert?	<p>Die Eutiner Straße nicht als Hauptstraße klassifiziert.</p> <p>Die Verkehrsachse Güstrower Straße – Parchimer Straße war in der Vergangenheit schon einmal Hauptverkehrsstraße. Damals gab es mit Aufstellung der Fußgängersignalanlage bzw. „Fußgängerampel“ in der Güstrower Straße und der abknickende Vorfahrt zwischen Güstrower Straße und Parchimer Straße innerhalb kurzer Zeit Unfälle mit Personenschaden.</p>
27	Mit welchem Verkehrsaufkommen wird gerechnet? (Kreisverkehr)	<p>Es wurde eine Verkehrszählung am 19.03.2024 (Normalwerktag) durchgeführt. Diese Verkehrsdaten bilden die Grundlage für alle weiteren Abschätzungen in Bezug auf die allgemeine Verkehrliche Entwicklung sowie der Verkehrsverlagerungen mit der Verlängerung der Mecklenburger Allee.</p> <p>Tagesverkehrsaufkommen im März 2024:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Meckl. Allee Bestand: 5.700 Kfz/24h - Meckl. Allee Verlängerung: 0 Kfz/24h - Güstrower Straße: 10.500 Kfz/24h - Parchimer Straße: 9.400 Kfz/24h <p>Prognose - Tagesverkehrsaufkommen mit Verlängerung Mecklenburger Allee:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Meckl. Allee Bestand: 5.900 Kfz/24h - Meckl. Allee Verlängerung: 8.200 Kfz/24h - Güstrower Straße: 4.000 Kfz/24h - Parchimer Straße: 2.900 Kfz/24h

28	Die Einzelhändler am Lichtenhäger Brink dienen zunehmend als Paketannahmestellen. Paketzusteller müssen ihn befahren und nah parken dürfen!	Die Stadtverwaltung Rostock wird das in den folgenden Planungen prüfen. Eine Zunahme des Kfz-Verkehrs auf dem Lichtenhäger Brink, der ein denkmalgeschützte, grüner und ruhiger Ort im Zentrum von Rostock-Lichtenhagen bleiben soll, ist nicht das planerische Ziel.
29	In Lichtenhagen gibt es gar keine klassischen „Innenhöfe“, warum sollen diese dann beruhigt werden? Es gibt bereits einen beruhigten grünen Bereich, der gut genutzt wird!	In einigen Innenhöfen in Rostock-Lichtenhagen gibt es Pkw-Parkplätze sowie Gebäude mit Ver- und Entsorgung durch Kfz. Die Fahrbahnen sind in der Regel als Geh- und Radweg mit Zusatz „Lieferverkehr frei“ und „Zufahrt bis auf Parkplatz frei“ ausgeschildert. Hier geht es darum, den Vorrang von Fuß- und Radverkehr durch z.B. Aufpflasterungen zu verdeutlichen. Eine weitere Beruhigung war ein Wunsch aus der ersten Bürgerbeteiligung.
30	Auf dem Parkplatz der Flensburger Straße ist ein Teilbereich immer Samstag aufgrund des Wochenmarktes für den ruhenden Verkehr gesperrt. Es sind aber nur noch 3-4 Stände die dort stehen. Kann nicht ein Teil des Parkplatzes wieder freigegeben werden.	Der Hinweis wurde an das Ortsamt Nordwest 2 zur weiteren Prüfung weitergeleitet.
31	Kann/Wird Straßengrün als Lärmschutz genutzt? (z.B. entlang der B103)	„Straßengrün“ ist kein wirksamer Lärmschutz, auch wenn das manchmal so empfunden wird. Man kann aber Lärmschutzmaßnahmen durch „Straßengrün“ als optische Abschirmung ergänzen.

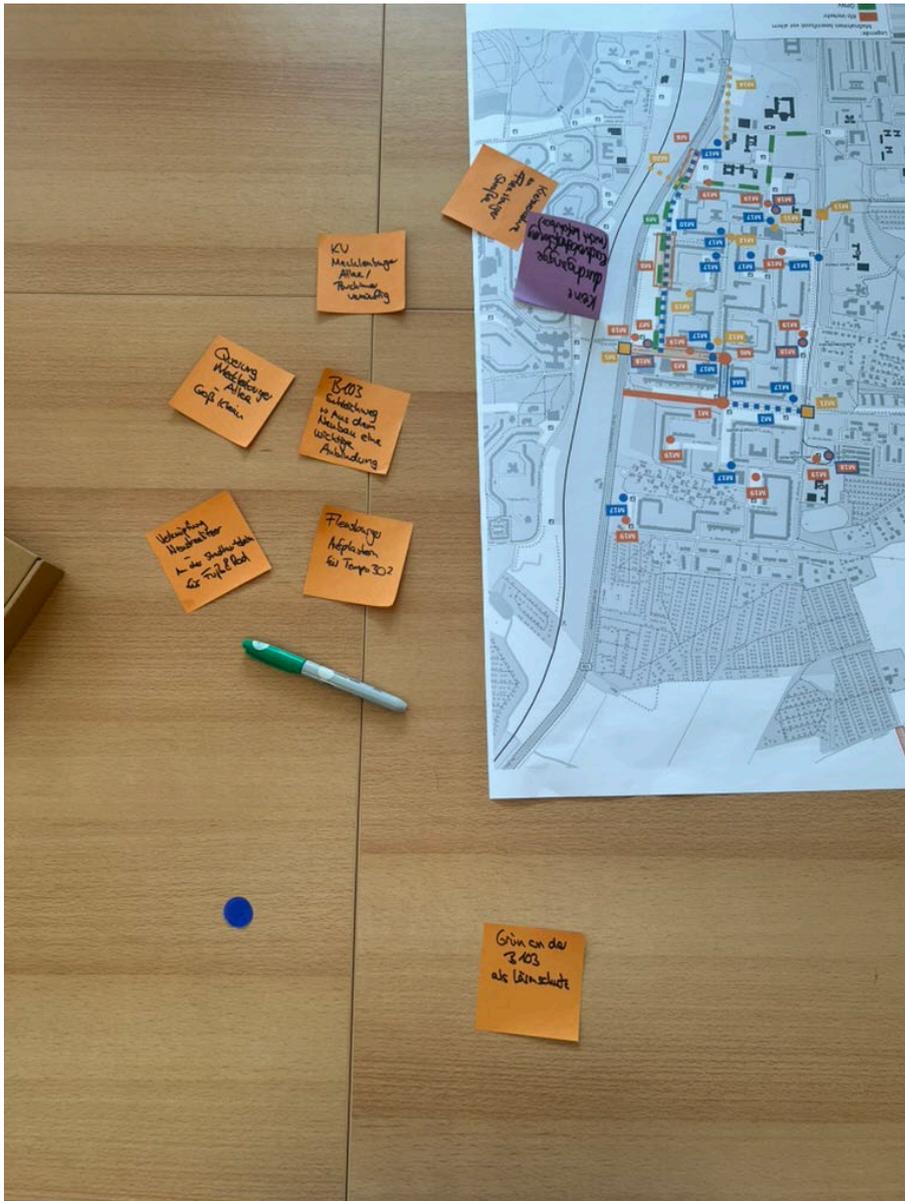


Abbildung 1: Weitere Anmerkungen

