



Protokoll Leitbildworkshop für ein Verkehrsentwicklungsplan in Rostock-Lichtenhagen

Projekt	Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans (VEP) für den Ortsteil Rostock-Lichtenhagen
Anlass:	Leitbildworkshop
Datum:	11.07.2024
Dauer:	17:00 – 19:00 Uhr
Ort:	RS Nordlicht-Schule, Ratzeburger Straße 9, 18109 Rostock
Erstellt am:	24.07.2023
Erstellt durch:	Fair spaces

Vortragende und Projektbeteiligte

Teilnehmer*innen

Klemens Schiffner	LOGOS	office@logos-hro.de
Peggy Dollas	LOGOS	office@logos-hro.de
Bjarne Lotze	fair spaces	kontakt@fair-spaces.de
Carolin Kruse	fair spaces	kontakt@fair-spaces.de
Cecilie Kohl	fair spaces	kontakt@fair-spaces.de
Judith Isenberg	RGS	
Sven Breitrück	RGS	
Lisa Radl	RGS, Quartiersmanagement	
Reno Rudek	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität	
Claudia Grundmann	Tiefbauamt	
Sebastian Hampf	Koordinierungsstelle für Bürgerbeteiligung	

Ca. 25 Anwohnende

Agenda

17:00 – 17:15	Begrüßungsworte & Einführung in das Projekt	Bjarne Lotze, fair spaces
17:15 – 17:30	Ergebnisse der Defizitanalyse	Klemens Schiffner, LOGOS
17:30 – 17:35	Beteiligungsprozess & Einführung in die Thementische	Bjarne Lotze, fair spaces
17:35 – 18:45	Thementische: Radverkehr, Fußverkehr, Motorisierter Verkehr & ÖPNV	Moderiert durch fair spaces: Carolin Kruse, Cecilie Kohl, Bjarne Lotze
18:35 – 18:45	Zusammenfassung	Bjarne Lotze, fair spaces
18:45 – 19:00	Einführung in die Zielfindung und Leitbildentwicklung	Bjarne Lotze, fair spaces



Präsentation

Bjarne Lotze (fair spaces) gibt eine Einführung und stellt das Projekt vor. Anschließend stellt Klemens Schiffner (LOGOS) die Ergebnisse der Defizitanalyse vor. Bjarne Lotze (fair spaces) führt in den Beteiligungsprozess und die Thementische ein. Nachdem die Teilnehmenden an den Thementischen Hinweise und Ideen einbringen konnten wurden diese zusammengefasst. Danach wurde ein Ausblick gegeben, auf die Ziele und Leitbilder als Grundlage des VEP und auf den weiteren Prozess der Planung.

Weitere Informationen zu den Vorträgen können aus der Präsentation der Veranstaltung entnommen werden.



Beteiligung an Thementischen

Rückfragen und Anregungen wurden an den Thementischen diskutiert, aufgenommen und dokumentiert. Anschließend folgte eine Zusammenfassung der Ergebnisse durch Carolin Kruse (Radverkehr), Cecilie Kohl (Fußverkehr) und Bjarne Lotze (motorisierter Verkehr).

Thema Radverkehr

Leitfragen: Wo nehmen Sie Defizite und Chancen für den Radverkehr wahr? Welche Maßnahmen würden Sie sich zur Verbesserung der Rad-Verkehrssicherheit wünschen?

Generell:

- Verbindungen für Radverkehr verbessern
- Querungsmöglichkeiten verbessern
- Generelle Situation für Radverkehr verbessern
- Befestigte Verbindungen zu Bushaltestellen

Verortung	Anmerkung
Groß Kleiner Weg / Sternberger Straße	Poller gewünscht für sicheren Radverkehr
Schleswiger Straße	Getrennter Radweg gewünscht (aktuell mit Fußverkehr geteilt)
	Gleise auf der Straße → Verbessern für Radverkehr
Elmenhorster Weg / Schleswiger Straße	Gefährliche Konflikte beim Kreuzungsverkehr Fahrrad und PKW
Eutiner Straße / Schleswiger Straße	Ampel funktioniert nicht für Radfahrende
Flensburger Straße	Wenig Platz für Radfahrende
Güstrower Straße	Zufahrt zu Rewe sehr eng, Unfallpotential
Parchimer Straße, Eutiner Straße	Wunsch nach Radweg
Mecklenburger Allee	Bei Weiterentwicklung → Radverkehrsanlagen zur S-Bahn beachten
Parchimer Straße	Schmalere Radweg, Radverkehr fährt auf den Gehwegen

Weitere Anmerkungen:

- Abstellanlagen fehlen an Schulen und Kitas
- Zunehmender Radverkehr mit Studierenden
- Fehlende Bordsteinabsenkungen (Barrierefreiheit) und zugeparkte Überwege → Maßnahmen, um die Überwege freizuhalten (vor allem Parchimer Straße, Mecklenburger Allee, Putzuser Straße, Lichtenhäger Brink, Flensburger Straße, Möllner Straße/ Schleswiger Straße, Eutiner Straße / Schleswiger Straße, Mecklenburger Allee / Schleswiger Straße)
- Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit für Radverkehr (Groß Kleiner Weg, Güstrower Straße, Sternberger Straße, Flensburger Straße)
- Konflikte Führung Bus & Rad beachten, u.a. Parchimer Straße, Bützower Straße

Thema Fußverkehr

Leitfragen: Wo nehmen Sie Defizite und Chancen für den Fußverkehr wahr? Wo sehen Sie Defizite oder Chancen im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität? Wo nehmen Sie Defizite bei der Schulwegsicherheit wahr?

Generell:

- Barrierefreiheit
- Querungsmöglichkeiten verbessern
- Situation mit E-Rollern verbessern
- Befestigte Wegeverbindungen zu Bushaltestellen
- Aufenthaltsqualität auf Wegen und Plätzen durch mehr Grün verbessern

Verortung	Anmerkung
Schleswiger Straße	Idee: Brücke über Rohre im Süden
	Abends / nachts Angstraum, da keine Beleuchtung und LKW-Parkplatz
	Fußweg aus Westen von den Sportanlagen endet auf Schleswiger Straße. Dort unübersichtlicher Überweg
	(Höhe Parkplatz) Werbeschild behindert die Sicht auf die Straße
Westlicher Teil Husumer Straße	Gehwege zu schmal
Östlich der Malchiner Straße	Aufenthaltsqualität fehlt Idee: Sportpark entwickeln
Südlich der Mecklenburger Allee	Fahrradfahrende fahren auf den Gehwegen, da es auf der Straße nicht möglich ist
Mecklenburger Allee	In Verlängerung der Mecklenburger Allee muss Fußweg /Zugang zur S-Bahn-Station bestehen bleiben
Parchimer Straße	Fehlender Übergang, fehlender abgesenkter Bordstein (nicht barrierefrei)
	Straße wegen Bus zu gefährlich für Radfahrende (→ fahren deshalb auf den Gehwegen)
Kurve im Groß Kleiner Weg	Einblick fehlt (viele Autos und Radfahrende)
Güstrower Straße	Schlechte Qualität. Idee: bessere Aufteilung von Fußweg (schmaler) und Radweg (breiter)
	Fußweg zum Rewe fehlt
Flensburger Straße	Fuß- und Radweg im schlechten Zustand
Möllner Straße	Studierendenwohnheim ist nicht an den Verkehr angeschlossen
Eutiner Straße	Herausforderung, vor allem weil dort Kinder in den Hort gehen. → Verkehrssicherheit verbessern
An der Stadtautobahn (im Westen bei der S-Bahn)	Unsicherheitsgefühl → mehr Beleuchtung
Putbuser Straße	Poller weg, nützt nichts



Sternberger Straße / Bützower Straße	Ungünstige Ampelschaltung
Eutiner Straße x Demminer Straße	Schwieriger Übergang → Autos aus der Kurve entfernen, für eine verbesserte Sicht und mehr Schulwegsicherheit
	Fehlender Fußweg zum Sportplatz

Weitere Anmerkungen:

- Anbindung an die Nordlichtschule über Privatweg → Beschaffenheit verbessern
- Oberflächenbeschaffenheit schlecht
- Fehlende Beleuchtung
- E-Rollerfahrende sind Gefahr für Fußgänger*innen (Verbot für Gehwege)
- Wartezeiten an LSA/Ampel zu lang

Thema Motorisierter Verkehr / ÖPNV:

Leitfrage: Wo nehmen Sie Belastungen durch den Autoverkehr/Lieferverkehr/Parken wahr?

Wo würden Sie sich (welche) Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wünschen?

Generell:

- Ladestationen für E-Autos verbessern / prüfen
- Tempo-30-Zonen (z. B. Neustrelitzer Straße, Güstrower Straße)

Verortung	Anmerkung
Bushaltestellen	Absenkung und Barrierefreiheit an Haltestellen
	Direkter Halt vor der S-Bahn-Station wichtig (Zugänglichkeit)
Im Süden (Möllner Straße)	Erreichbarkeit zum ÖPNV unzureichend
Im Süden Haltestelle Linie 38	Haltestelle zu weit vor dem Finanzamt → Verschiebung in Richtung Möllner Straße gewünscht
Groß Kleiner Weg	Ausbau Knotenpunkt
	Ausbau und Umsetzung Fahrradstraße (Erkennbarkeit erhöhen, Kfz abschrecken)
Parchimer Straße / Güstrower Straße	Kreisverkehr
Parchimer Straße / Bützower Straße	Komplizierte Ecke → Idee: Platz für Bus schaffen
Mecklenburger Allee	Anbindung an die Stadtautobahn
Mecklenburger Allee / Schleswiger Straße	Stau in beiden Richtungen, auch Bus hat dadurch Verspätungen
Wolgaster Straße	Flächen nutzen
Flensburger Straße	Hohe Geschwindigkeiten → Idee: Tempo-30-Zone, Schwellen
	Schleichverkehr für Stadtautobahn
Zollhochschule / Internat	Hol- und Bringeverkehr erwartet
Möllner Straße	Flächen nutzen (ideal für soziale Projekte)
Möllner Straße, Schleswiger Straße	Hohes Verkehrsaufkommen, hohe Geschwindigkeiten
	Zu wenig Parkflächen bei WIRO-Neubau
Ratzeburger Straße	Parkflächen sollen bestehen bleiben
Husumer Straße	Ungenutzte Parkflächen sind abgesperrt (gehört Wohnungsgenossenschaft)

Weitere Anmerkungen

- Wunsch nach mehr Tempo-30-Zonen
- Maßnahmen z.B. Berliner Kissen oder Aufpflasterung
- Beachtung der Kreuzungsbereiche
- Erhöhung des Verkehrs durch Ortsumgehung Elmenhorst ist zu erwarten
- Straßenbahn an S-Bahn anbinden



- Behindertenparkplätze fehlen, z.B. um P+R zu nutzen
- Parkplatz von Flensburger Straße zum Nordende Lichtenhäger Brink verlagern

Wo nehmen wir
und Chancen
Kriterien

Verkehrsentwicklungsplan Rostock-Lichtenhagen Radverkehr

- Untersuchungsgebiet
 - Schule
 - Fahrradabstellanlagen
- (Other symbols: Parkhaus, Bushaltestelle, Grünfläche, Wasser)



Radverkehr
auf Fußwege
übernehmen

Welche Maßnahmen
würden Sie
besserung
Verkehrssic

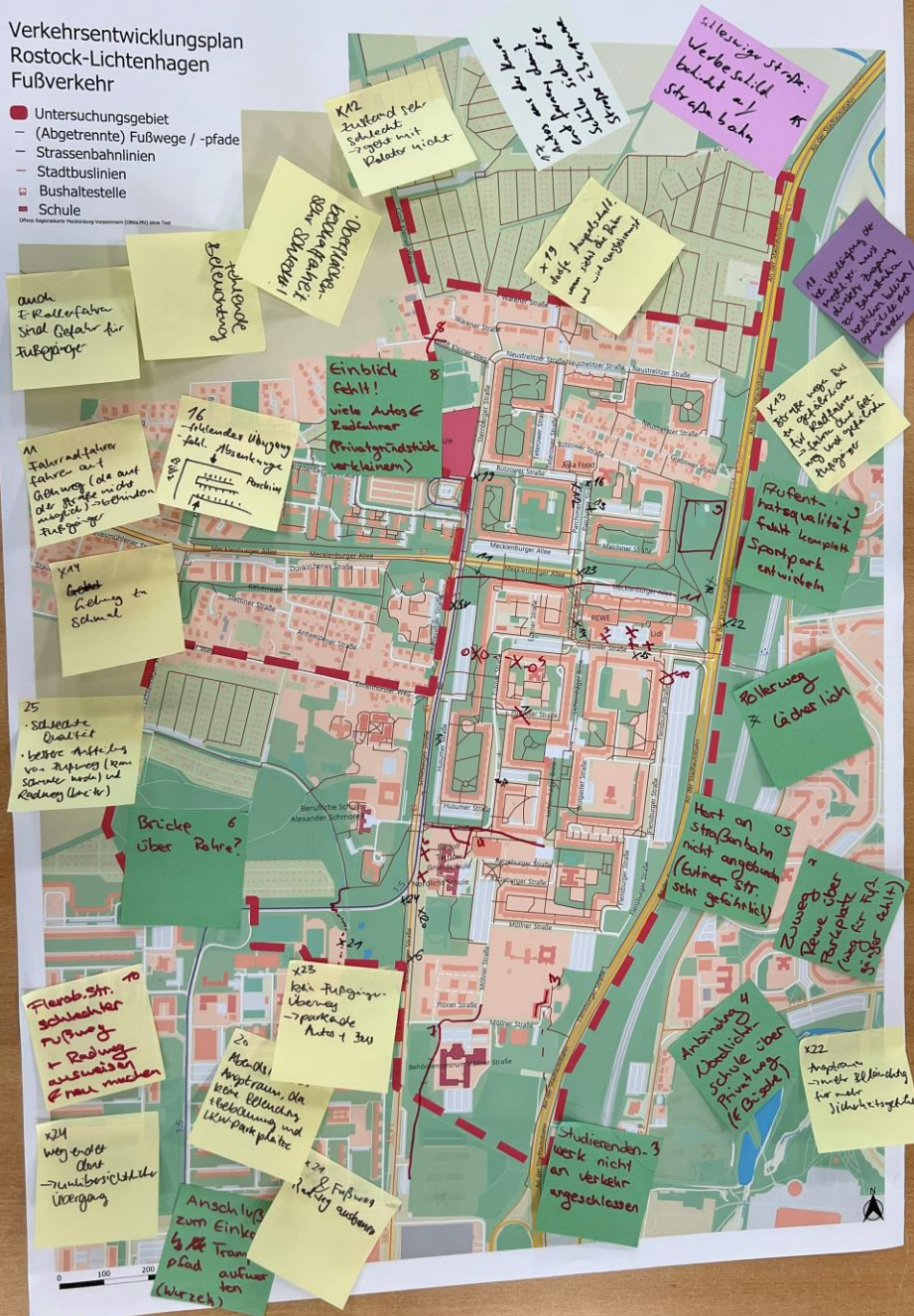


Wo nehmen Sie den
und nehmen Sie den

Verkehrsentwicklungsplan Rostock-Lichtenhagen Fußverkehr

- Untersuchungsgebiet
- (Abgetrennte) Fußwege / -pfade
- Strassenbahnlinien
- Stadtbuslinien
- Bushaltestelle
- Schule

Offiz. approved: Mecklenburg-Vorpommern (2016/17) ohne Text



auch
+ Rollerfahrer
sind Gefahr für
Fußgänger

11
Fahrradfahrer
fahren auf
Gehweg (da auf
der Straße nicht
ausreichend
Platz)

14
Gehweg
sehr schmal

25
Schlechte
Qualität
- keine Aufteilung
von Gehweg (kein
Schwarze Linie) und
Radweg (Linie)

6
Brücke
über Bahre?

Fleisch Str.
schlechter
Fußweg
- Radweg
ausweisen
& neu machen

24
Weg endet
Obst
→ unübersichtliche
Übergang

Anschluß
zum Einkauf
z.B. Tram
pfad aufwachen
(Witzek)

K12
Zustand sehr
schlecht
→ geht mit
Radator nicht

Übergründe
brennen
7. April
1. April
1. April
1. April

16
fehlendes Übergang
- fehl. Absenkung
- fehl. Absenkung
- fehl. Absenkung

Einblick
fehlt!
viele Autos
Radfahrer
(Privatgrundstücke
verklemmen)

23
kein Fußgänger-
überweg
→ parkende
Autos + Bus

20
Abends
Angriff, da
keine Beleuchtung
Beleuchtung und
Neu-Planung

22
Angriff
Schule über
Privatweg
(B-Straße)

Studierenden-3
werk nicht
an Verkehr
angeschlossen

22
Angriff
→ mehr Bläulichkeit
für mehr
Sicherheitsgefühl

11
Verengung der
Straße
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

13
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

15
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

17
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

19
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

21
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

23
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

25
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

27
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

29
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

31
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

33
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

35
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

37
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

11
Verengung der
Straße
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

13
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

15
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

17
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

19
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

21
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

23
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

25
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

27
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

29
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

31
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

33
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

35
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

37
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

11
Verengung der
Straße
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

13
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

15
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

17
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

19
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

21
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

23
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

25
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

27
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

29
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

31
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

33
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

35
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

37
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

11
Verengung der
Straße
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

13
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

15
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

17
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

19
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

21
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

23
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

25
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

27
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

29
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

31
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

33
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

35
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

37
Bühnen
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung
→ keine
Verengung

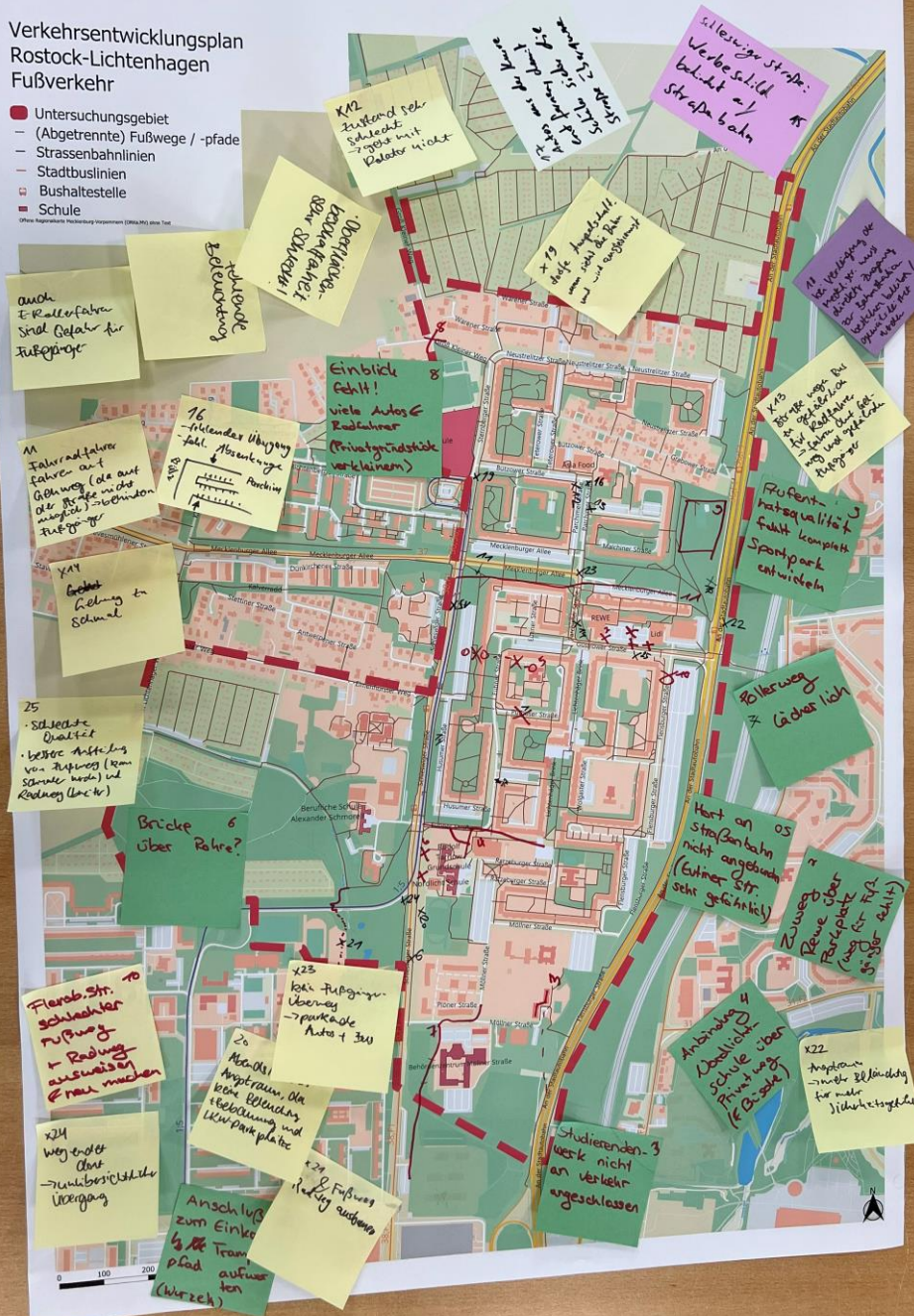


Wo nehmen Sie den
und nehmen Sie den

Verkehrsentwicklungsplan Rostock-Lichtenhagen Fußverkehr

- Untersuchungsgebiet
- (Abgetrennte) Fußwege / -pfade
- Strassenbahnlinien
- Stadtbuslinien
- Bushaltestelle
- Schule

Offiz. approved: Mecklenburg-Vorpommern (2016/17) ohne Text



auch
+ Rollerfahrer
sind Gefahr für
Fußgänger

11
Fahrradfahrer
fahren auf
Gehweg (da auf
der Straße nicht
ausreichend
Platz)

14
Gehweg
sehr schmal

25
Schlechte
Qualität
- keine Aufteilung
von Gehweg (kein
Schwarze Linie) und
Radweg (Linie)

6
Brücke
über Bahre?

Florastr.
schlechter
Fußweg
- Radweg
ausweisen
- neu machen

24
Weg endet
Obst
- zum bestehenden
Übergang

Anschluß
zum Einkaufs-
platz
- Tram-
pfad aufwei-
sen
(Witzek)

1
Überprüfen
den
Schwarze
Linie
- Fußgänger
- Radfahrer

16
steil ansteigender
Übergang
- fehl. Absenkung
- keine
Pflaster-
markierung

8
Einblick
fehlt!
viele Autos
- Radfahrer
- Privatstraßen
verklemmen

23
kein Fußgänger-
überweg
- parkende
Autos + Bus

20
Abends
Anstrahlungs-
licht
- keine Beleuchtung
- Beleuchtung und
Kurzparkplätze

22
Anstrahlungs-
licht
- mehr Blaulicht
für mehr
Sichtweite

Studierenden-
werk nicht
an Verkehr
angeschlossen

2
Anbindung
Schule über
Fußweg
(B-B-Straße)

2
Zwischen
Reihe über
Fußweg
(Fußweg für
Fußgänger
sicherer
Blick)

10
Haut an
Straßenbahn
nicht angebunden
(Güter Str.
sehr gefährlich)

7
Bohnenweg
- Lücken
Licht

15
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
K2
Zustand sehr
schlecht
- Zustand mit
Radler nicht
sicher

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung

1
Fußgänger-
überweg
- keine
Pflaster-
markierung



Verkehrsentwicklungsplan Rostock-Lichtenhagen Autoverkehr / ÖPNV

- Untersuchungsgebiet
- Strassenbahnlinien
- Stadtbuslinien
- Bushaltestelle
- Schule
- Parken
- Carsharing-Station

Quelle: Regionalverkehrsverbund Mecklenburg-Vorpommern

Generell
Mehr 30e Bereiche
Maßnahmen zur
Erhöhung der
Kapazität
→ Verkehrsberaubte
Verkehr ist notwendig

Erhöhung der
Wahrsch. durch
Verknüpfung Ebenen
hoch bis 10
Lichter

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen



Kreisverkehr
Zachow / Rostrow

Straßenbahn
an S-Bahn
anknüpfen?

Absenkungen &
Barrierefreiheit
bei Haltestellen
mit Taktfahrten

Sozialverträgliche
Tickets für
RentnerInnen

Wohnungsmarkt
auf
empfehlen

Stp. Elemente
an
Busstation
→ Anwesenheit
→ Verkehrsberaubte
Verkehr ist notwendig

Komplexität
des
Parkens

36: Dribbel Hekt
vor der S-Bahn
wichtig:
Zugänglichkeit!

Meinung
Alte Verknüpfung:
Wie kann man den
neuen Anschluss
gestalten?

Stau in
besten Bereichen
→ Verkehrsberaubte
Verkehr ist notwendig

Schlauwey Str.
Wickels Allee
→ Parkstand
→ Verkehrsberaubte
Verkehr ist notwendig

Parkhaus Str.
→ Verkehrsberaubte
Verkehr ist notwendig

Ungewöhnliche
Parkfläche
abgesperrt
Husumer Str.
→ Verkehrsberaubte
Verkehr ist notwendig

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Parkfläche
Ratzeburger Str.
bleibt offen!

Zu wenig
Parkflächen bei
WIKO Neubau

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Einwohler
ÖPNV
unzureichend

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Flächen
Lichter
Straßen
nutzen

Würden Sie sich
ne) Maßnahme
für Verkehrsberaubte
wünschen?

Welche
hat
S



Protokoll Stakeholder-Workshop für ein Verkehrsentwicklungsplan in Rostock-Lichtenhagen

Projekt Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans (VEP) für den Ortsteil Rostock-Lichtenhagen
 Anlass: Stakeholder-Workshop
 Datum: 09.10.2024
 Dauer: 10:00 – 13:00 Uhr
 Ort: Stadtteilbüro Lichtenhagen, Lichtenhäger Brink 10, 18109 Rostock
 Erstellt am: 17.10.2024
 Erstellt durch: Fair spaces

Vortragende und Projektbeteiligte

Teilnehmer*innen

Klemens Schiffner	LOGOS	office@logos-hro.de
Anna Masuch	LOGOS	office@logos-hro.de
Bjarne Lotze	fair spaces	kontakt@fair-spaces.de
Sophia Heinisch	fair spaces	kontakt@fair-spaces.de
Judith Isenberg	RGS	
Sven Breitrück	RGS	
Thorsten Gebhardts	RGS	
Reno Rudek, Katrin Fichte, Silvia Roloff, Anette Trusché	Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilität	
Claudia Grundmann	Tiefbauamt	
Sebastian Hampf	Koordinierungsstelle für Bürgerbeteiligung	
Swetlana Forkel	Stabstelle Wirtschaft OE 09	

Stakeholder:innen:

Martina Peters	LIDL Vertriebs-GmbH & Co. KG	martina.peters@lidl.de
Dirk Beyer	DB InfraGo AG	Dirk.beyer@deutschebahn.com
Paul Martens	DB InfraGo AG	Paul.martens@deutschebahn.com
Anita Giese	Rostock Business	giese@rostock-business.de
Ralf Mucha, Tim Schönborn	Ortsbeirat Lichtenhagen	Ralf.Mucha@SPD.Landtag-MV.de timschoenborn@rostock.de



Agenda

10:00 – 10:05	Begrüßungsworte	Bjarne Lotze fair spaces
10:05 – 10:15	Vorstellungsrunde	
10:15 – 10:20	Einführung in das Projekt	Bjarne Lotze fair spaces
10:20 – 10:30	Defizitanalyse	Klemens Schiffner LOGOS
10:30 – 11:00	Beteiligung zu Defiziten und Chancen V2: Als Parallele Tische (ab 15 Personen)	Bjarne Lotze fair spaces
11:00 – 11:10	Zusammenfassung Defizite und Chancen VEP Lichtenhagen	Bjarne Lotze fair spaces
11:10 – 11:20	Pause	
11:20 – 11:35	Vorstellung Szenarien Mecklenburger Straße	Klemens Schiffner LOGOS
11:35 – 12:20	Szenarien-Diskussion V2: World Café mit den drei Varianten (ab 15 Personen)	Bjarne Lotze fair spaces
12:20 – 12:30	Zusammenfassung Szenarien-Diskussion	
12:30 – 12:40	Stimmungsbild per Punktabstimmung (1 Punkt pro Person)	
12:40 – 12:50	Ausblick	
12:50 – 13:00	Abschlussrunde / Verabschiedung	

Präsentation

Bjarne Lotze (fair spaces) gibt eine Einführung und stellt das Projekt vor und präsentiert die Ergebnisse der Defizitanalyse. Bjarne Lotze (fair spaces) leitet den Beteiligungsprozess zu Defiziten und Chancen ein. Nachdem die Teilnehmenden an den Stellwänden Hinweise und Ideen einbringen, fassen Bjarne Lotze (fair spaces) und Sophia Heinisch (fair spaces) diese zusammen. Danach präsentiert Klemens Schiffner (LOGOS) die Szenarien der Mecklenburger Straße. Im zweiten Teil des Beteiligungsprozesses bilden die Teilnehmenden drei Kleingruppen, wobei jede Gruppe sich einem Szenario widmet. Sie schauen sich jedes Szenario genauer an, geben Hinweise und diskutieren Ideen und wechseln zwischen den Stellwänden. Die Ergebnisse werden anschließend von Bjarne Lotze (fair spaces) und Klemens Schiffner (LOGOS) vorgestellt. Die Resultate beider Beteiligungsformate sind im Dokument festgehalten. Anschließend geben die Referenten einen Ausblick auf den weiteren Planungsprozess.

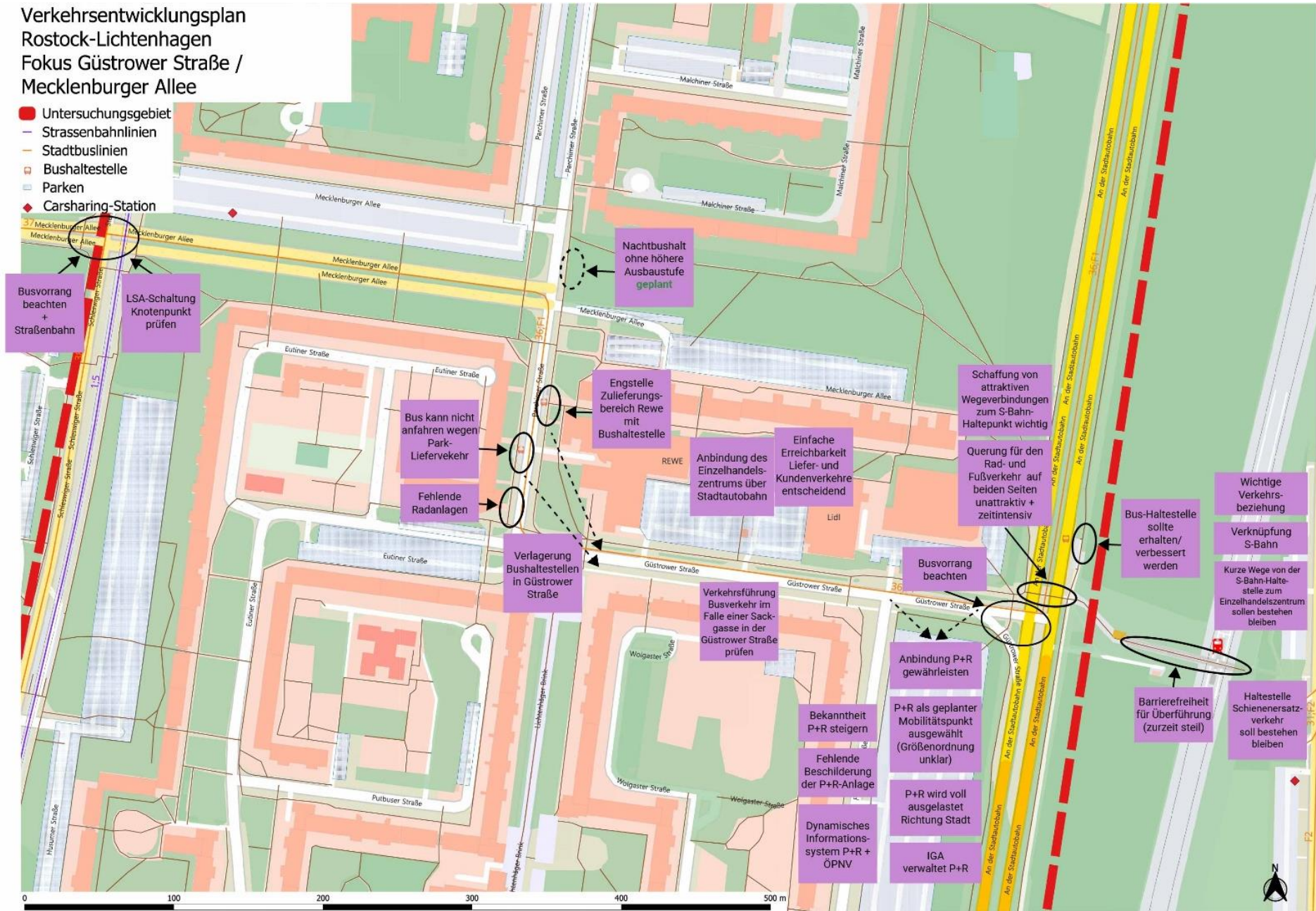
Weitere Informationen zu den Vorträgen entnehmen die Teilnehmenden der Präsentation der Veranstaltung.

Beteiligung zu Defiziten und Chancen

Die Defizit- und Chancenanalyse mit den Stakeholdern hat mehrere zentrale Handlungsfelder aufgezeigt. Ein entscheidender Faktor ist die einfache Erreichbarkeit des Einzelhandelszentrums in der Güstrower Straße für Liefer- und Kundenverkehre. Gleichzeitig wurden Engstellen auf der Parchimer Straße als problematisch identifiziert, da sie u.a. durch Zuliefererverkehre zu Beeinträchtigungen im Busverkehr führen. Auch die P+R-Anlage in der Flensburger Straße weist Defizite auf, insbesondere in Bezug auf die Beschilderung, die derzeit unzureichend ist und verbessert werden sollte. Darüber hinaus muss eine zuverlässige Anbindung der P+R-Anlage gewährleistet werden, um ihre Nutzung zu fördern. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Schaffung attraktiver Wegeverbindungen zum S-Bahn-Haltepunkt, um den Zugang zu erleichtern und die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr zu verbessern. Die Ergebnisse der Beteiligung sind nachfolgend festgehalten.

Verkehrsentwicklungsplan Rostock-Lichtenhagen Fokus Güstrower Straße / Mecklenburger Allee

- Untersuchungsgebiet
- Strassenbahnlinien
- Stadtbuslinien
- Bushaltestelle
- Parken
- ◆ Carsharing-Station



Verkehrsentwicklungsplan Rostock-Lichtenhagen Fußverkehr

- Untersuchungsgebiet
 - (Abgetrennte) Fußwege / -pfade
 - Strassenbahnlinien
 - Stadtbuslinien
 - Bushaltestelle
 - Schule
- Offene Regenerations-Flächen (ORF) im Vorpommern (ORF-MV) ohne Text



Szenarien-Diskussion

Szenario 1

Fördergebiet Lichtenhagen

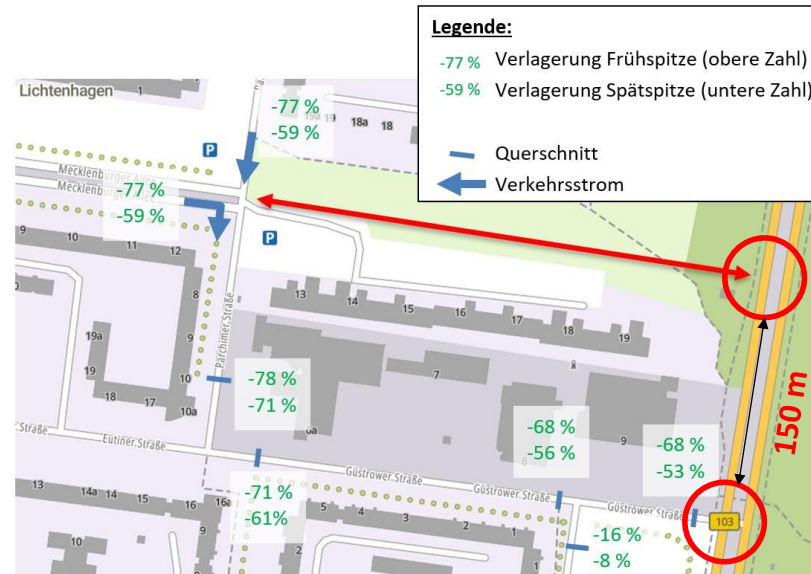
Vorteile:

- Entlastung Parchimer Str.
- Entlastung Güstrower Str.
- Erreichbarkeit Einzelhandel
- Erreichbarkeit P+R

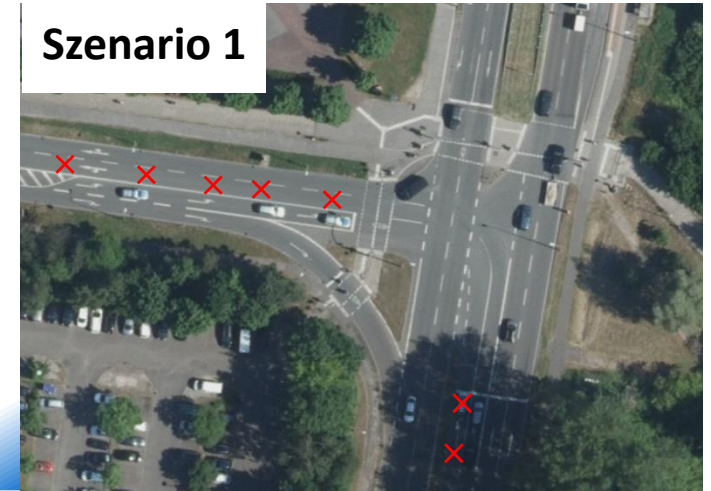
Nachteile:

- Knotenabstand B103

Mecklenburger Allee – Szenario 1



Szenario 1



Im **Szenario 1** werden die Verkehrsbeziehungen am bestehenden Knotenpunkt B103/Güstrower Straße beibehalten. Lediglich eine der zwei Linksabbiegespuren von der B103 in Richtung Güstrower Straße entfällt und dementsprechend reduzieren sich auch die Einfädelungsspuren in der Güstrower Straße auf eine Spur. Linksabbiegen Richtung Mecklenburger Allee soll durch die verkleinerte Anlage die Verbindung durch die Güstrower Straße erschwert werden.

Bedenken/Hinweise	Vorschläge
<p>Busverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Starre Koordination zwischen den Lichtsignalanlagen (LSA) hat negative Auswirkungen auf den Busverkehr • Erhöhung der Gesamtfahrzeit der Busse aufgrund von zwei LSA an B103 • Umsteigesituation zwischen Bussen von Groß Klein nach Lichtenhagen prüfen 	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung von planfreien Knoten für den Neubau B103/Mecklenburger Allee als Untervariante • Kreisverkehr Mecklenburger Allee / Parchimer Straße
<p>Flächenmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Am zukünftigen Knotenpunkt Mecklenburger Allee / An der Stadtautobahn sind aktuell noch großzügig freigehaltene Flächen für zukünftige Entwicklungen vorhanden 	
<p>Lärmschutz</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wahrscheinlicher positiver Lärmschutz durch Fensteraustausch entlang des Neubaus der Mecklenburger Allee 	
<p>Verkehrsanbindung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für Einzelhandelszentrum in Güstrower Straße ist eine Verkehrsanbindung aus dem Süden erforderlich 	

Im Ergebnis des Workshops wurde deutlich, dass das Szenario 1 von dem Großteil der Teilnehmer als Vorzugsvariante gewählt werden würde. Die Verkehrsverlagerungen der Durchgangsverkehre zur Mecklenburger Allee zeigen hier die größte Wirkungen und die Eingriffe in die Verkehrsanbindungen zum Einzelhandelszentrum in der Güstrower Straße sind gering.

Insgesamt zeigen die Bedenken und Hinweise zum Szenario 1, dass eine starre Koordination der beiden Lichtsignalanlagen an der B103 negative Auswirkungen auf den Busverkehr haben kann und zu längeren Gesamtfahrzeiten führen können. Die Ausbildung des neuen Knotenpunktes B103/Mecklenburger Allee als planfreier Knoten ist für den Verkehrsfluss ideal jedoch kostenintensiv.

Die Schaffung eines Kreisverkehrs an der Mecklenburger Allee wurde vorgeschlagen, um die Verkehrssituation im Knotenpunktbereich Güstrower Straße/Parchimer Straße insgesamt zu optimieren.

Szenario 2

Fördergebiet Lichtenhagen

Vorteile:

- Entlastung östlicher Teil
Güstrower Str.

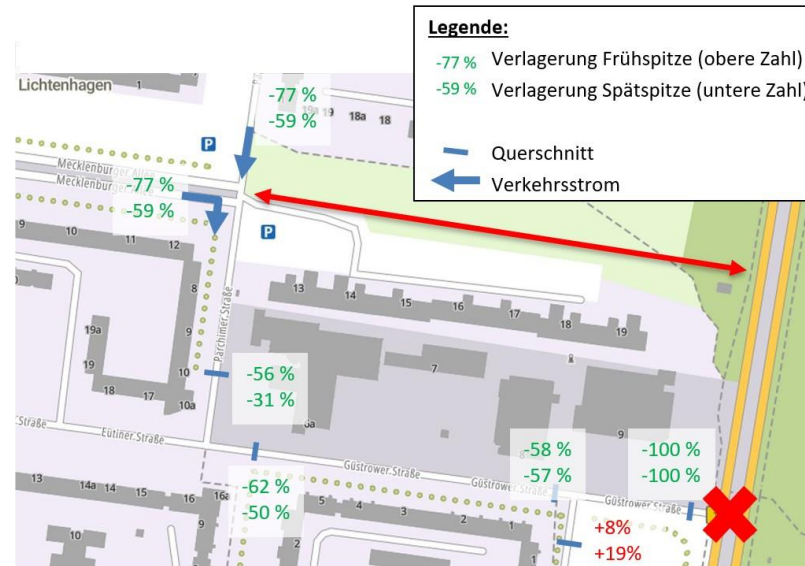
Nachteile:

- Erreichbarkeit Einzelhandel
- Erreichbarkeit P+R

Herausforderung:

- Führung ÖPNV
- Erreichbarkeit Haltepunkt
Lichtenhagen

Mecklenburger Allee – Szenario 2



Im **Szenario 2** ist vorgesehen, dass der Knotenpunkt an der Güstrower Straße geschlossen wird, wodurch dort keine Auf- und Abfahrten zur B103 mehr möglich sind.

Bedenken/Hinweise

Infrastruktur

- Beste Durchlässigkeit der Stadtautobahn in Variante 2
- Parchimer Straße als potenzielles Nadelöhr, da Verkehre zum/vom Einzelhandelszentrum an der Güstrower Straße über die Parchimer Straße fahren müssen
- Steigender Schwerverkehrsanteil in der Parchimer Straße
- Sinkende Erschließungsqualität in Richtung Lichtenhagener Brücke
- Erreichbarkeit des Haltepunkts Lichtenhagen muss weiterhin attraktiv gestaltet sein
- Überquerung der B103 ggf. als Brücke
- Brücke müsste etwa 5 m hoch sein; möglicherweise lange Rampe erforderlich

P+R

- P+R verliert an Attraktivität

Einzelhandel

- Wegfall von Mitnahmewegen zum Einzelhandel
- 70 % der Kunden des Einzelhandels stammen direkt aus dem Stadtteil
- Überprüfung der Zahlen notwendig; Befragungen bei Lidl und Hammer verfügbar

In Szenario 2 wird die Durchlässigkeit der Stadtautobahn zum aktuellen Stand beibehalten, da nur der neue Knotenpunkt B103/Mecklenburger Allee als LSA ausgebildet ist. Die Parchimer Straße wird jedoch als potenzielles Nadelöhr betrachtet, da die Verkehre zum und vom Einzelhandelszentrum an der Güstrower Straße sowie die Verkehre Richtung Eutiner Straße die Parchimer Straße durchfahren müssen. Der steigende Schwerverkehrsanteil in der Parchimer Straße und die sinkende Erschließungsqualität in Richtung Lichtenhagener Brink werden als besorgniserregend erachtet. Zudem verlieren die P+R-Anlagen an Attraktivität, und der Wegfall von Mitnahmewegen zum Einzelhandel könnte die Erreichbarkeit beeinträchtigen.

Szenario 3

Fördergebiet Lichtenhagen

Vorteile:

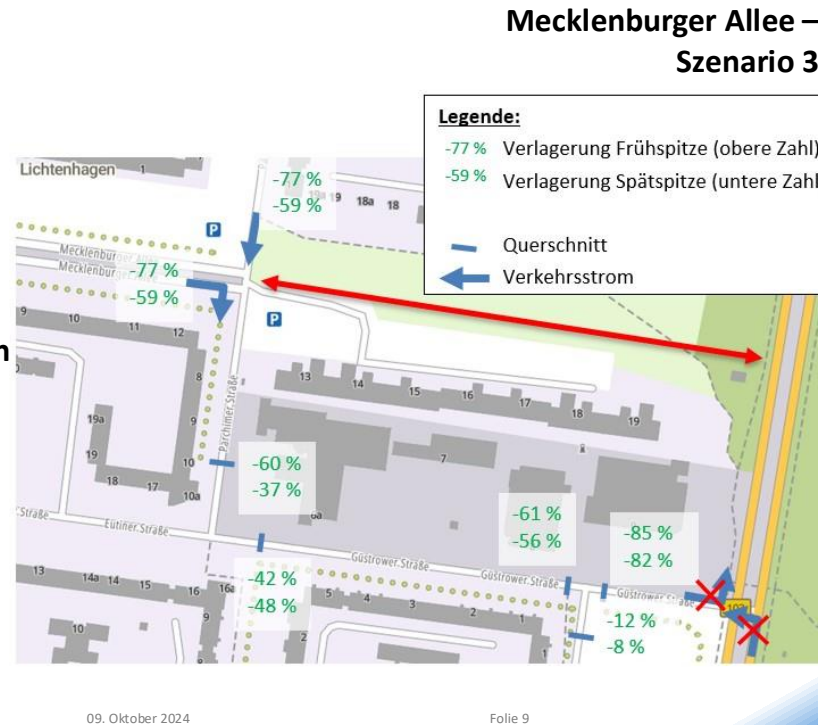
- Entlastung östlicher Teil
Güstrower Str.

Nachteile:

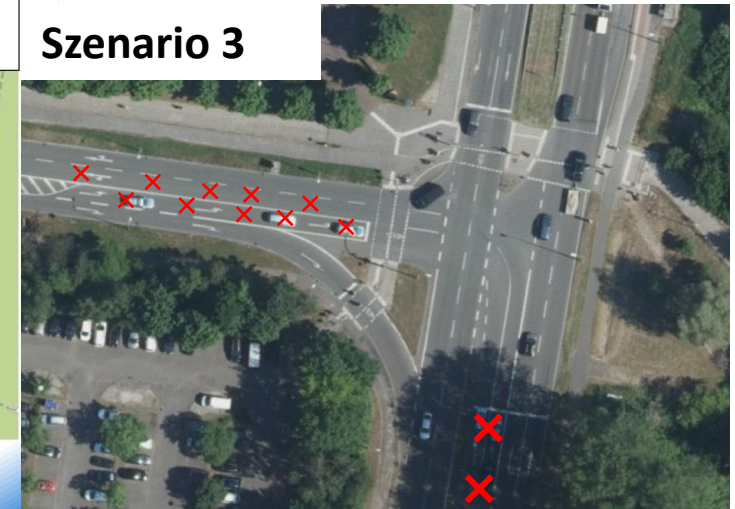
- Erreichbarkeit Einzelhandel
und P+R aus Richtung Süden

Herausforderung:

- Führung ÖPNV
- Erreichbarkeit Haltepunkt
Lichtenhagen



Szenario 3



Im Szenario 3 wird es möglich sein, die Güstrower Straße über die Rechtsabbiegespur von Norden zu erreichen. Zudem kann von der Güstrower Straße auf die B103 ausschließlich über die Rechtsabbiegespur in Richtung Süden abgebogen werden (Prinzip Rechts-rein-rechts-raus).

Bedenken/Hinweise	Vorschläge
<p>Anbindung und Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung des Einzelhandels für Kundenverkehr erschwert • Benachteiligte Erreichbarkeit der P+R-Anlagen • Wegfall Linksabbiegerspur nachteilig für den Lieferverkehr des Einzelhandelszentrums Güstrower Straße • Sicherheitsrisiko für den MIV bei Einführung Busschleuse • Anlieferungsverkehr für Lidl aus Süden kommend 	<ul style="list-style-type: none"> • Busschleuse und MIV-Durchfahrtsverbot im nördlichen Teil der Parchimer Straße • Erhalt einer Linksabbiegerspur in Kombination mit einer Rechtsabbiegerspur • Reduzierung vorhandener Fahrstreifen B103
<p>Öffentlicher Nahverkehr und Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Busschleuse am Knotenpunkt Güstrower Straße in Richtung Warnemünde (Linksabbiegend) notwendig für Verknüpfung mit S-Bahn-Haltepunkt 	

Der Wegfall der Linksabbiegemöglichkeit von der B103 in Richtung Güstrower Straße wurde als größter Nachteil des Szenarios gesehen. Darüber hinaus wurden die erschwerte Anbindung der P+R-Anlagen sowie das Sicherheitsrisiko für den MIV durch die Einführung einer Busschleuse an der Güstrower Straße als Bedenken geäußert.

Vorschläge zur Verbesserung umfassen die Verlagerung der Busschleuse und ein MIV-Durchfahrtsverbot auf der Parchimer Straße. Die Vor- und Nachteile eines solchen verkehrlichen Eingriffs sind durch die weitere Bearbeitung abzuschätzen.

Für das Einzelhandelszentrums ist eine Verkehrsanbindung von der B103 aus Richtung Süden erforderlich, die durch die Änderung der Verkehrssituation am Knotenpunkt an der Güstrower Straße erschwert würde.

Verkehrsentwicklungsplan
Rostock-Lichtenhagen
Fußverkehr

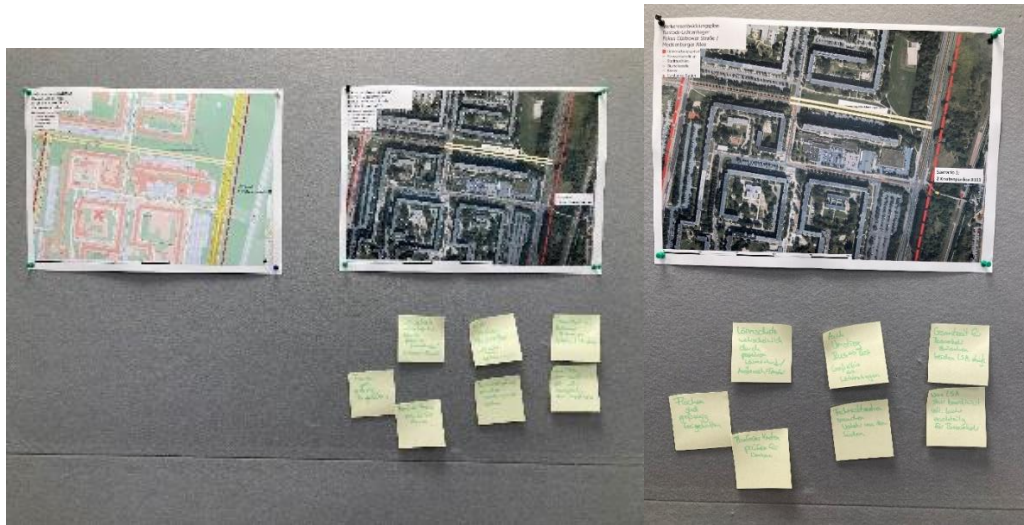
- Untersuchungsgebiet
- (Abgetrennte) Fußwege / -pfade
- Strassenbahnlinien
- Stadtbuslinien
- Bushaltestelle
- Schule

© 2014 Rostocker Verkehrsplanungsgesellschaft mbH



Szenariendiskussion

Szenario 1



Szenario 2





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-Haltepunktes 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	<p>Besteht die Möglichkeit in Verlängerung der Mecklenburger Allee eine Brücke über die Autobahn</p>	<p>Eine Brückenlösung erfordert nicht nur die Brücke über die Stadtautobahn/ B103, sondern</p>

	<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>
<p>3</p>	<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>
<p>4</p>	<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 Ortsumgebung 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	<p>Warum wird jetzt etwas umgesetzt was bereits vor 50 Jahren geplant wurde und heutzutage vielleicht gar</p>	<p>Die Verlängerung der Mecklenburger Allee an die Stadtautobahn/ B103 wird weiterhin als sinnvolle Maßnahme angesehen.</p>

	nicht mehr sinnvoll/gewollt ist? (Verlängerung der Mecklenburger Allee)	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 ob weiterhin Verkehr aus der Möllner Straße abfließen soll. 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.
10	Ist es möglich die Sperrung Flensburger Straße in Bedarfsfällen aufzulösen? Etwa mit versenkbaren Pollern etc.?	Der Verkehrsentwicklungsplan Lichtenhagen liefert Ideen, die in weiteren Planungsschritten genauer untersucht werden müssen. 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.
11	Was spricht gegen Aufpflasterungen in der Flensburger Straße für Tempo 30?	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.
Möllner Straße/Zollhochschule		
12	Ist das erhöhte Parkaufkommen der Zollhochschule mit betrachtet worden? Steigt durch die Zollhochschule der Parkdruck im Gebiet? Gemäß der Informationsveranstaltung zur	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

	<p>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>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 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?	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. Mit der Maßnahme M11 wird jedoch der Kfz-Durchgangsverkehr auf der Fahrradstraße unterbunden, was zu einem niedrigerem Kfz-Aufkommen in der Fahrradstraße führen wird.
18	Warum fahren in einer Tempo 30 Zone die Fahrradfahrer auf der Straße?	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). Tempo 30-Zonen sind zudem so gedacht, dass Kfz- und Radverkehr die Fahrbahn 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?	<p>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.</p> <p>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.</p>
Allgemein		
25	Ist eine Verknüpfung der Neustrelitzer Straße an die Stadtautobahn/ B103 für den Fuß- und Radverkehr möglich?	<p>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.</p> <p>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.</p>
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</p>

		Parchimer Straße innerhalb kurzer Zeit Unfälle mit Personenschaden.
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 denkmalgeschützer, 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	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

	grünen Bereich, der gut genutzt wird!	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.

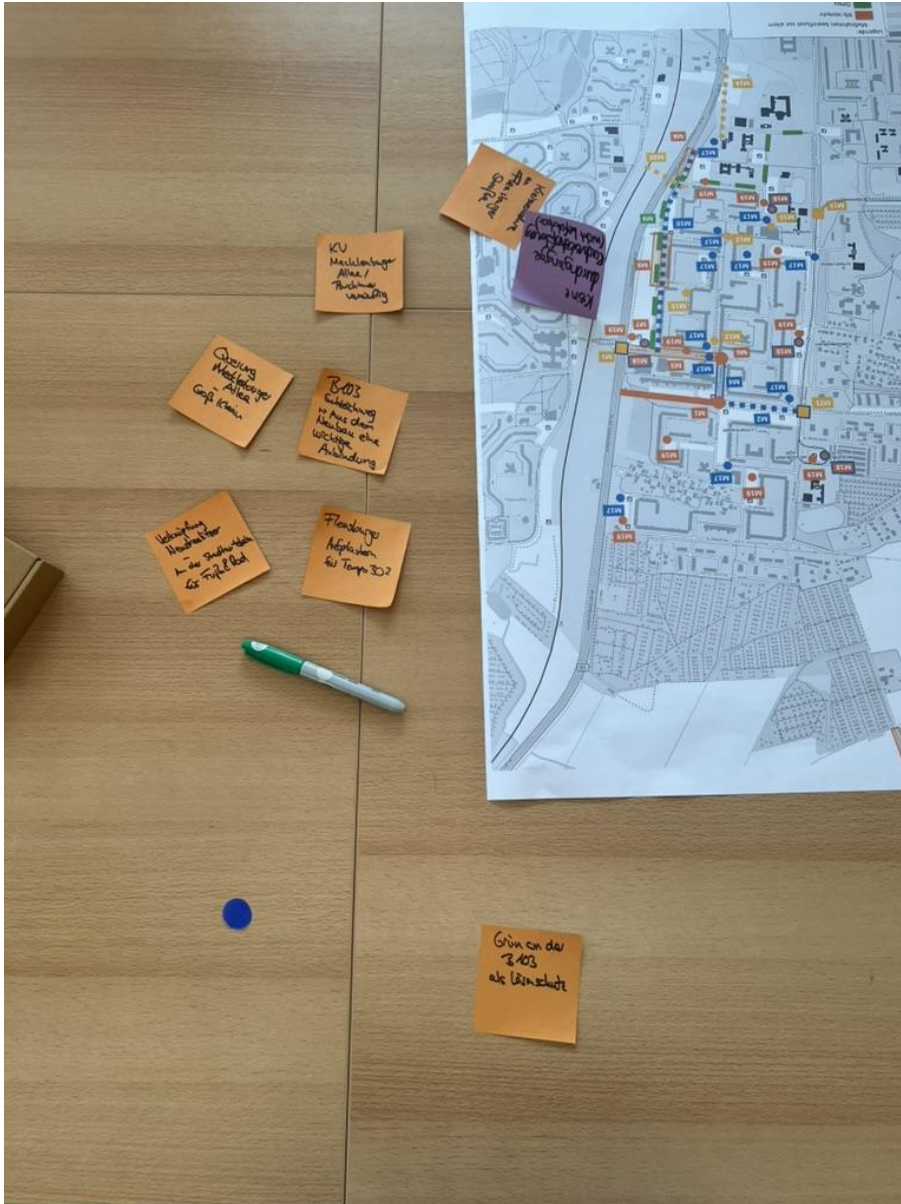


Abbildung 1: Weitere Anmerkungen



Abbildung 2: Weitere Anmerkungen

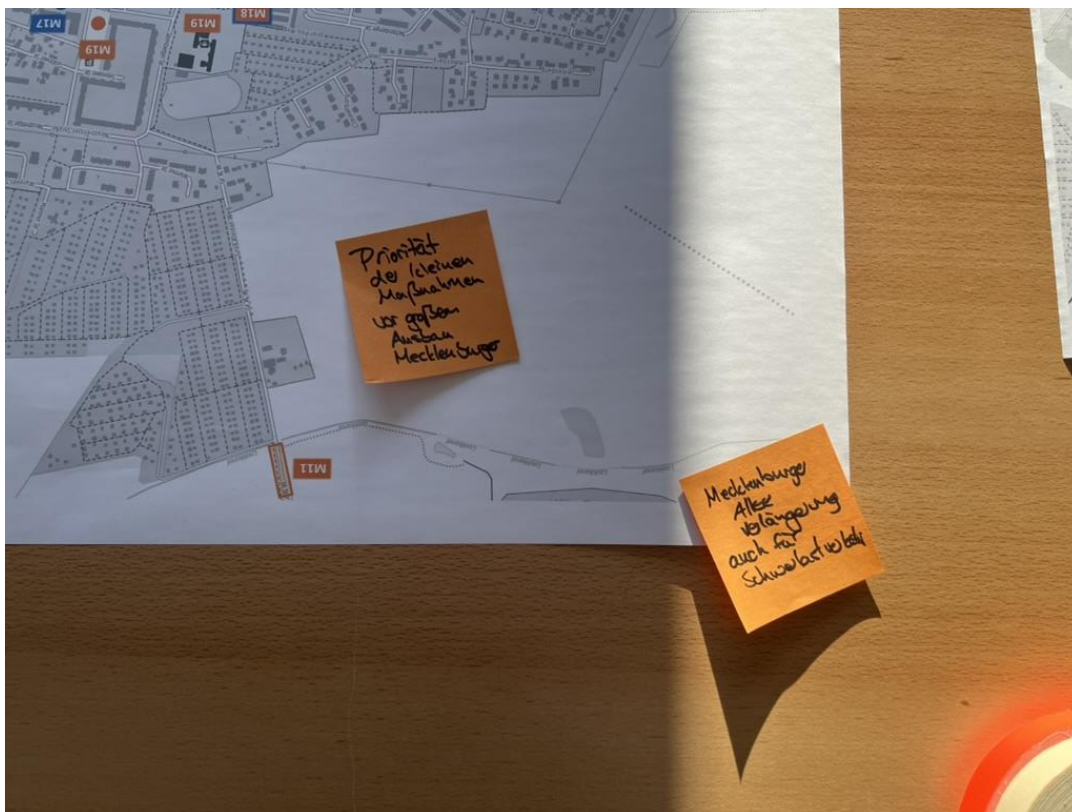


Abbildung 3: Weitere Anmerkungen