

MAßNAHMENSTECKBRIEFE

Verkehrsentwicklungsplan für den Stadtteil Lichtenhagen

INHALTSVERZEICHNIS

Nr.	Maßnahme	Seite
M1	Verlängerung der Mecklenburger Allee	4
M2	Radverkehrsführung Mecklenburger Allee	5
M3	Umgestaltung der Güstrower Straße	6
M4	Umgestaltung der Parchimer Straße	7
M5	Umgestaltung Knotenpunkt B103/Güstrower Straße	8
M6	Kreisverkehr Güstrower Straße/ Parchimer Straße	9
M7	Park & Ride Flensburger Straße	10
M8	Verkehrsberuhigung Flensburger Straße	11
M9	ÖPNV Erschließung Möllner Straße	12
M10	Radverkehrsführung Flensburger Straße	13
M11	Sperrung Groß Kleiner Weg	14
M12	Fußgängerzone Lichtenhäger Brink	15
M13	Querungsmöglichkeit Schleswiger Straße	16
M14	Verbindung Möllner Straße und Lütten Klein	17
M15	Bordsteinabsenkungen	18
M16	Gehwegsanierung	19
M17	Abstellmöglichkeiten Radverkehr	20
M18	Mobilpunkte	21
M19	E-Ladepunkte	22
M20	S-Bahn-Haltepunkt Groß Klein	23
M21	Anpassung LSA-Steuerung Mecklenburger Allee/ Schleswiger Straße	24
M22	Ruhender Verkehr in den Innenhöfen	25



Nummer	Maßnahme
M1	Verlängerung der Mecklenburger Allee
M2	Radverkehrsführung Mecklenburger Allee
M3	Umgestaltung der Güstrower Straße
M4	Umgestaltung der Parchimer Straße
M5	Umgestaltung Knotenpunkt B103/Güstrower Straße
M6	Kreisverkehr Güstrower Straße/ Parchimer Straße
M7	Park & Ride Flensburger Straße
M8	Verkehrsberuhigung Flensburger Straße
M9	ÖPNV Erschließung Möllner Straße
M10	Radverkehrsführung Flensburger Straße
M11	Sperrung Groß Kleiner Weg
M12	Fußgängerzone Lichtenhäger Brink
M13	Querungsmöglichkeit Schleswiger Straße
M14	Verbindung Möllner Straße und Lütten Klein
M15	Bordsteinabsenkungen
M16	Gehwegsanierung
M17	Abstellmöglichkeiten Radverkehr
M18	Mobilpunkte
M19	E-Ladepunkte
M20	S-Bahn-Haltepunkt Groß Klein
M21	Anpassung LSA-Steuerung Mecklenburger Allee/Schleswiger Straße
M22	Ruhender Verkehr in den Innenhöfen

Legende:

Maßnahmen beeinflusst vor allem

M1

Kfz-Verkehr

M1

ÖPNV

M1

Radverkehr

M1

Fußverkehr

Maßnahme

Neubau eines Straßenzug

Umgestaltung des Straßenraum

Umgestaltung oder Ausbau Knotenpunkt

Ausbau von Fuß- oder Radwegen

Linienführung ÖPNV

Punktueller Maßnahme

Ohne Maßstab

Anlage

Verkehrsentwicklungsplan Rostock-Lichtenhagen

Übersichtsplan Maßnahmen

Auftragnehmer:

OGOS

Logos Ingenieur- und Planungsgesellschaft mbH
Gerhart-Hauptmann-Straße 23
18055 Rostock
Tel: 0381 – 20 789 0
Mail: office@logos-hrp.de

Auftraggeber:

fair spaces

Fair Spaces GmbH
Rollbergstraße 28a
12053 Berlin
Tel: 0176 – 8071 2212
Mail: kontakt@fair-spaces.de

RGS

STADTENTWICKLUNG FÜR ROSTOCK

Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH
Am Vögenteich 26
18055 Rostock
Tel: 0381 45607-0
Mail: info@rgs-rostock.de

Ausgangslage:

Die Mecklenburger Allee ist eine wichtige Verbindungsstraße in Lichtenhagen und Teil der Hauptstrecke zur Stadtautobahn (B103). Zusammen mit der Parchimer Straße und der Güstrower Straße übernimmt sie eine zentrale Rolle für den durchquerenden Verkehr. Eine geplante Verlängerung

bis zur B103 ist ein Schlüsselprojekt der städtischen Verkehrsentwicklung und soll eine leistungsfähige Anbindung zwischen der Stadtautobahn, Lichtenhagen und dem überregionalen Verkehrsnetz schaffen.

Maßnahme:

- Bessere Erreichbarkeit der Stadtautobahn für den Verkehr nach Elmenhorst
- Fernverkehr in der Güstrower Straße und Parchimer Straße reduzieren

Die Mecklenburger Allee wird ab der Kreuzung Mecklenburger Allee/ Parchimer Straße in Richtung B103 über die bestehende Freifläche hinweg verlängert.

Um ein einheitliches Straßenbild zu schaffen, soll die neue Straße mit einem Mittelstreifen (Breite 4,00 m) und jeweils einer Fahrbahn je Richtung (neu: 3,50 m) angelegt werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird auf 50 km/h angesetzt.

Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€



Abbildung 1: Planung Verlängerung der Mecklenburger Allee
(Hintergrundkarte auf Grundlage von Gaia-MV)

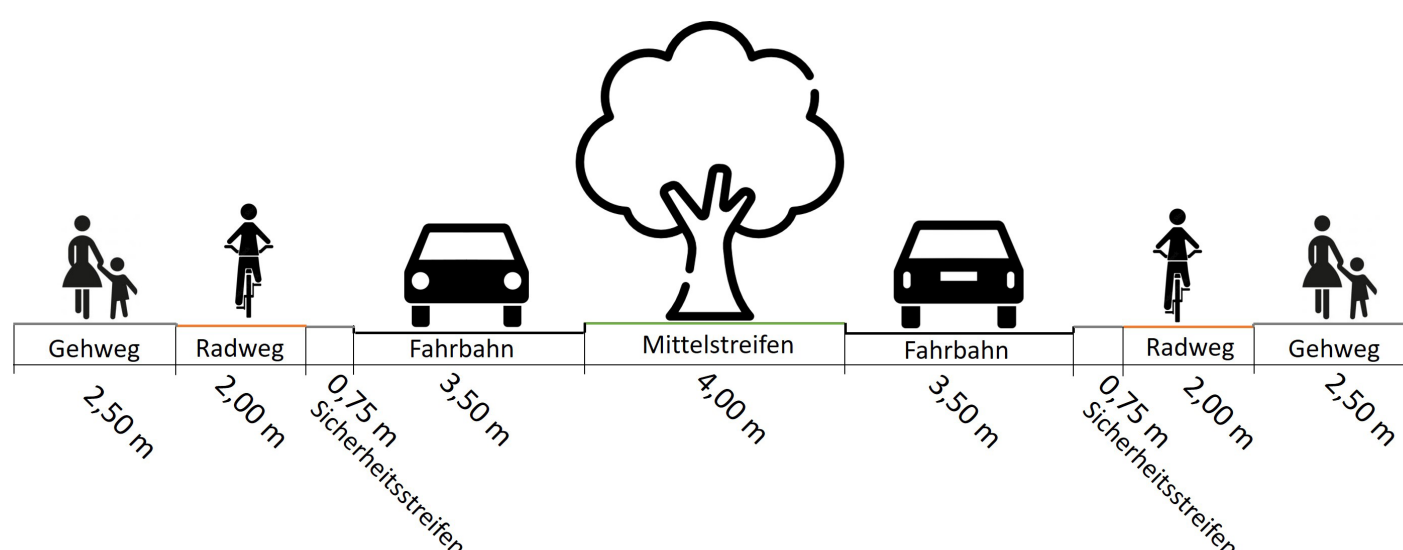


Abbildung 2: Aufteilung Straßenverkehrsfläche Verlängerung der Mecklenburger Allee

Ausgangslage:

Die Mecklenburger Allee ist eine zentrale Verkehrsachse in Lichtenhagen, dennoch fehlt auf der Teilstrecke zwischen der Schleswiger Straße und der Parchimer Straße eine ausgewiesene Radverkehrsführung. Regelkonform muss der Radverkehr derzeit mit den Autos auf der Fahrbahn

fahren. Jedoch weichen die Radfahrenden aus Sicherheitsgründen auf Gehwege und Grünstreifen aus, um die viel befahrene Fahrbahn zu meiden. Besonders auf der nördlichen Straßenseite ist die bevorzugte Radroute durch einen Trampelpfad zwischen den Bäumen erkennbar.

Maßnahme:

- Durchgängige und sichere Radverkehrsführung entlang der Mecklenburger Allee

Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€

Entlang des westlichen Teils der Mecklenburger Allee zwischen Elmenhorst und Schleswiger Straße wird der Radverkehr auf einem einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt. Im Bereich der Verlängerung der Mecklenburger Allee zwischen Parchimer Straße und B103 wird der Radverkehr auf beiden Straßenseiten baulich getrennt geführt (Einrichtungsrادweg). Auf der Teilstrecke zwischen der Schleswiger Straße und der Parchimer Straße gibt es mehrere Varianten für eine Radverkehrsführung (siehe Abbildung 2+3).

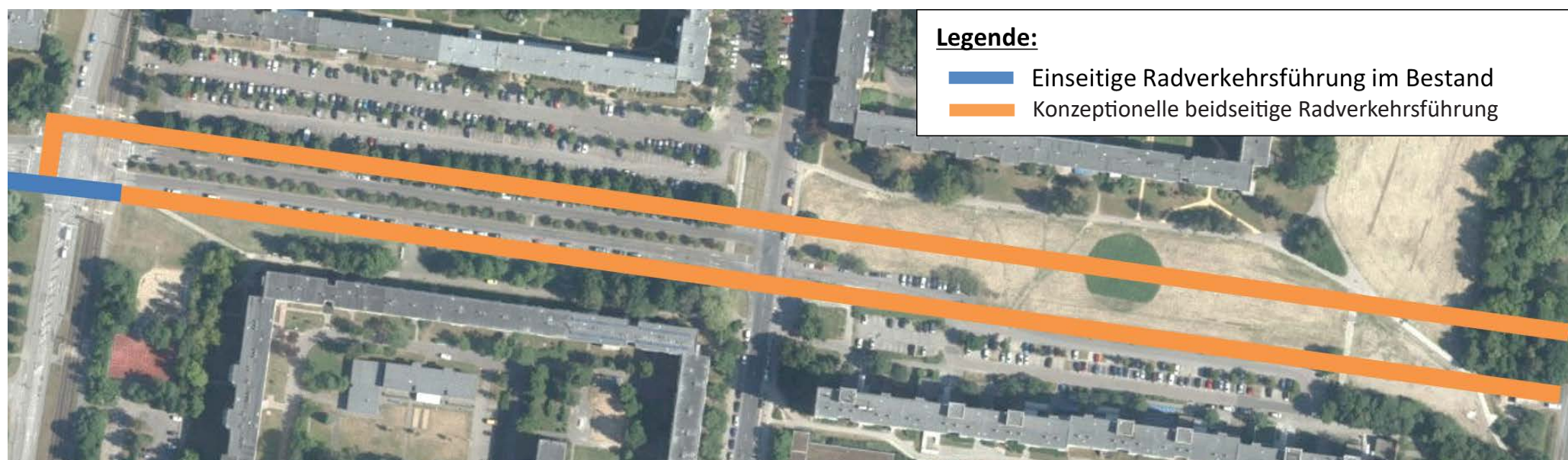


Abbildung 1: Darstellung der Radverkehrsführung entlang der Mecklenburger Allee (Skizze/ Hintergrundkarte auf Grundlage von Gaia-MV)

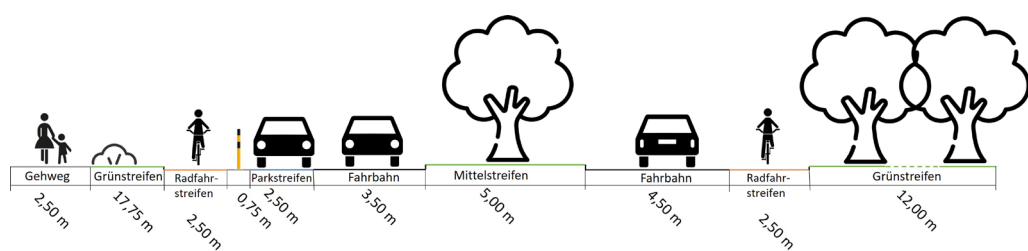


Abbildung 2: Variante 1 - Geschützter Radfahrstreifen

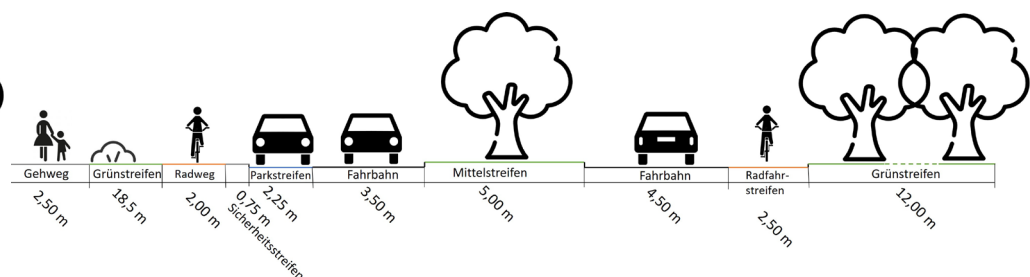


Abbildung 3: Variante 2 - Separater Radweg

Ausgangslage:

Die Güstrower Straße ist eine Hauptachse für den Durchgangsverkehr im Ortsteil Lichtenhagen. Aufgrund des breiten Ausbaus und der aktuell hohen Verkehrsbelastung wird von zu Fußgehenden als Barriere auf dem Weg zum Einzelhandel wahrgenommen. Durch die

Verlängerung der Mecklenburger Allee kommt es zu einer Verkehrsverlagerung des bestehenden überörtlichen Verkehrs aus und nach Elmenhorst von der Güstrower Straße auf die Mecklenburger Allee, wodurch weniger Autoverkehr auf der Güstrower Straße zu erwarten ist.

Maßnahme:

- Reduzierung der Trennwirkung der Straße
- Stärkung der Verbindung zwischen dem Einzelhandelsstandort und dem Lichtenhäger Brink

Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€

Im Zuge der geplanten Sanierung der Seitenbereiche (Geh- und Radwege) entlang der Güstrower Straße wird eine Verbreiterung der Radwege auf das Regelmaß von 2,00 m empfohlen. Zur Reduzierung der Wirkung als Barriere wird eine Umgestaltung des Straßenraums angeregt. Langfristig ist es sinnvoll, einen Mittelstreifen zu integrieren. Die Querungsbereiche für Zufußgehende und Radfahrende bleiben erhalten und werden in den Mittelstreifen eingebunden. Zudem wird empfohlen, die Bushaltestelle „Güstrower Straße“ aus der Parchimer Straße in die Güstrower Straße zu verlegen.



Legende:

- Grünstreifen
- Querungsbereiche
- Verbreiterung Radweg

Abbildung 1: Konzeptskizze eines Mittelstreifens in der Güstrower Straße
(Hintergrundkarte auf Grundlage von Gaia-MV)

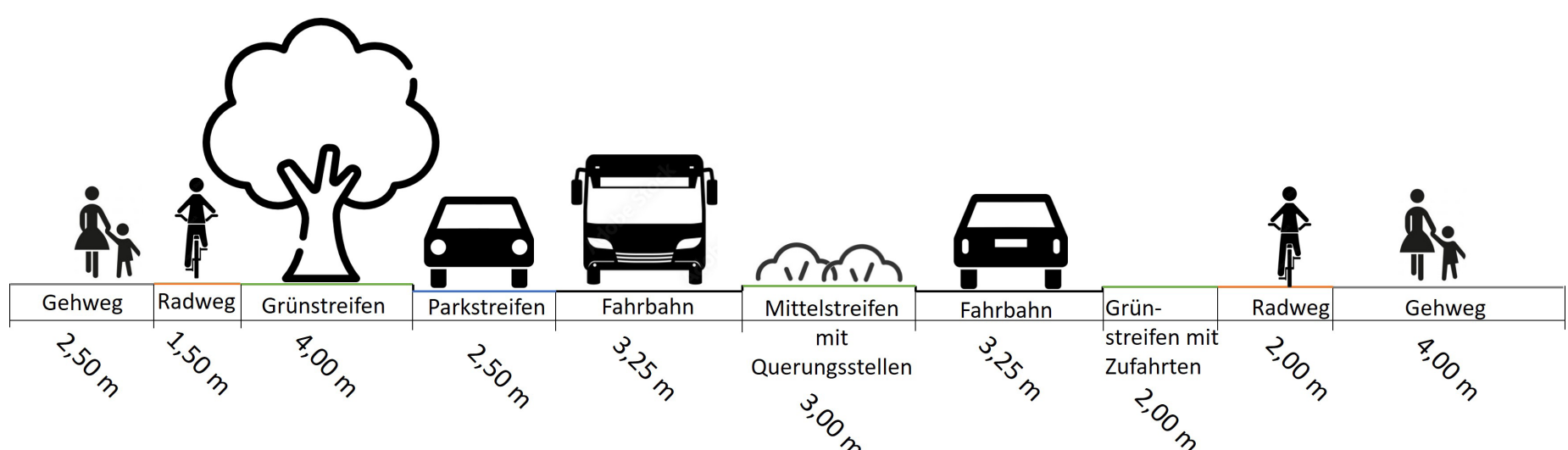


Abbildung 2: Aufteilung Straßenverkehrsfläche in der Güstrower Straße mit Mittelstreifen

Ausgangslage:

Die Parchimer Straße zwischen Mecklenburger Allee und Güstrower Straße ist eine Hauptverbindungsstraße für den Durchgangsverkehr im Ortsteil Lichtenhagen. Die Straße ist viel durch Autos befahren, die Busse müssen die Bushaltestelle anfahren, Autos parken im Seitenbereich und auch der Radverkehr

ist auf der Fahrbahn - der enge Straßenraum birgt Konfliktpotenziale. Insbesondere für den Radverkehr ist die Situation unkomfortabel und ein Sicherheitsrisiko.

Maßnahme:

- Herstellung separater Verkehrsführungen für alle Verkehrsmittel
- Reduzierung der Konfliktpotentiale zwischen den Verkehrsmitteln

Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€

Ziel der Umgestaltung ist es, dem Radverkehr eine sichere und komfortable Führung zu bieten. Alle Varianten setzen voraus, dass die Bushaltestelle Güstrower Straße verlegt und die bestehenden Haltestellen zurückgebaut werden. Variante 1 sieht beidseitige breite Radfahrstreifen vor, erfordert aber den Wegfall aller 27 Stellplätze. Variante 2 kombiniert einen Radfahrstreifen auf der Ostseite mit einem Schutzstreifen auf der Westseite und erhält mehr Parkraum. Variante 3 (Vorzugsvariante) verbindet einen baulichen Radweg auf der West- mit einem Radfahrstreifen auf der Ostseite – bei minimalem Stellplatzverlust.

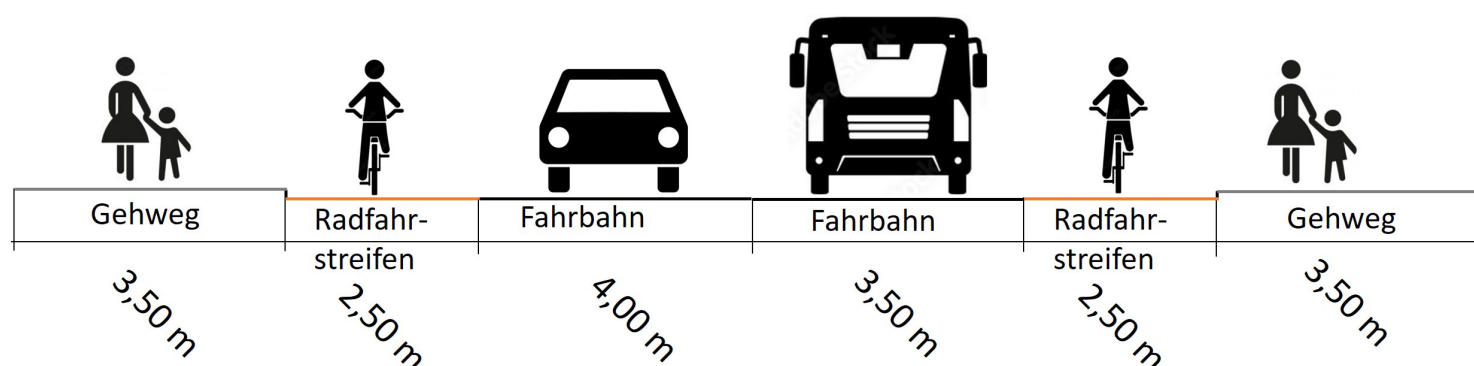


Abbildung 1: Aufteilung Straßenverkehrsfläche in der Parchimer Straße Variante 1

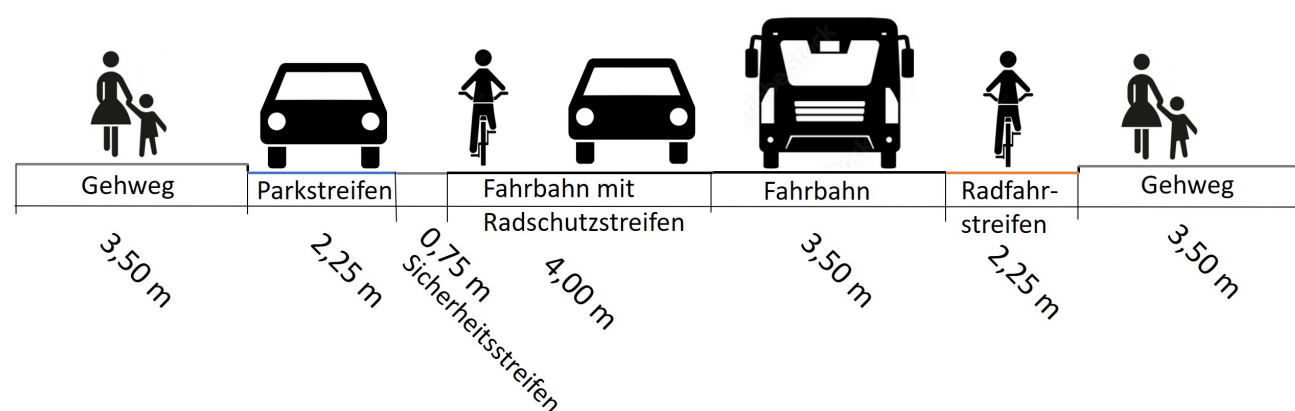


Abbildung 2: Aufteilung Straßenverkehrsfläche in der Parchimer Straße Variante 2

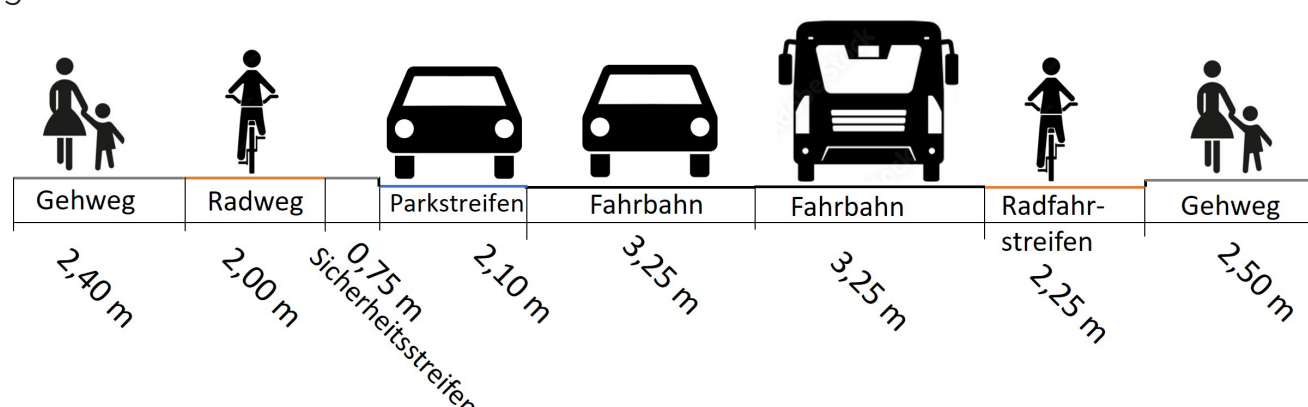


Abbildung 3: Aufteilung Straßenverkehrsfläche in der Parchimer Straße Variante 3

Ausgangslage:

Die Kreuzung B103/ Güstrower Straße ist ein zentraler Verkehrsknotenpunkt und verbindet den Stadtteil Lichtenhagen mit der B103. Mit der geplanten Verlängerung der Mecklenburger Allee und der Verbindung mit der B103 entsteht eine attraktivere Anbindung. Dadurch wird eine Verkehrsverlagerung

erwartet, die den Abbiegeverkehr an der Kreuzung B103/ Güstrower Straße reduziert und die Güstrower Straße entlastet. Zudem ist ein Radschnellweg entlang der B103 geplant, der die Güstrower Straße an dieser Stelle quert. Ein Halt des Radverkehrs auf der bestehenden Dreiecksinsel würde für den Radverkehr unkomfortabel sein.

Maßnahme:

- Durchgängige Querung des Knotenpunkts entlang des Radschnellwegs
- Bessere Verbindung zwischen Park & Ride und S-Bahn-Halt

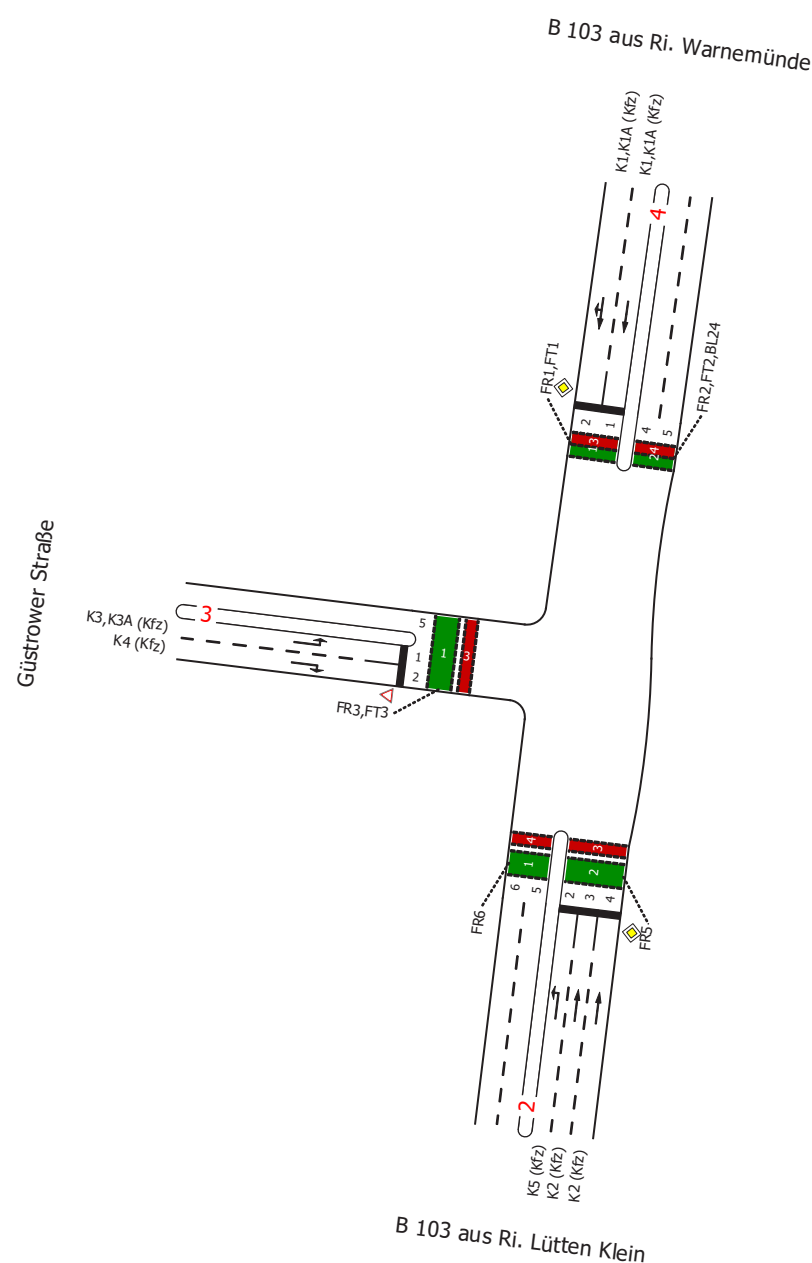
Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€

Das verringerte Verkehrsaufkommen im Abbiegeverkehr ermöglicht den Rückbau einer Linksabbiegespur von der B103 in Richtung Güstrower Straße. Die dadurch freiwerdenden Flächen bieten die Möglichkeit, Mittelinseln zu errichten, die als Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr dienen. Zur Verbesserung der Querungssituation wird empfohlen, die Dreiecksinsel in der Kreuzung zurückzubauen. Die rechtsabbiegende Fahrspur von der Güstrower Straße in Richtung B103 wird sodann bis direkt an die Kreuzung herangeführt, sodass der Verkehr in einem 90-Grad-Winkel abbiegt.

B 103/Güstrower Straße



Ausgangslage:

Die Kreuzung Güstrower Straße/ Parchimer Straße ist eine vorfahrtsregelte Kreuzung. Die Verkehrsachse Güstrower Straße und Eutiner Straße bildet die Hauptrichtung, wodurch die Verkehre von der Parchimer Straße wartepflichtig sind. Aufgrund des hohen Verkehr von der B103 Richtung Elemenhorst

liegt auf der Verkehrsachse Parchimer Straße und Güstrower Straße die höhere Verkehrsbelastung. Mit der Verlängerung der Mecklenburger Allee bis zur B103 verringert sich der Autoverkehr an dieser Kreuzung.

Maßnahme:

- Verbesserung der Übersichtlichkeit der Kreuzung für alle Verkehrsteilnehmenden
- Optimierung der Verkehrsabläufe auf der Parchimer Straße

Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€

An der Kreuzung Güstrower Straße/ Parchimer Straße ist ein Kreisverkehr vorgesehen. Ein Außendurchmesser und ein überfahrbarer Innenring von 26 m sichern die Befahrbarkeit durch Schwerverkehr und Gelenkbusse. Fahrbahnteiler ermöglichen sichere Quermöglichkeiten für Zufußgehende. Radfahrende werden – analog zur Fahrbahnführung in den Zuläufen – innerhalb des Kreisverkehrs auf der Fahrbahn geführt. Die Kreisfahrbahnbreite beträgt 6–7 m.

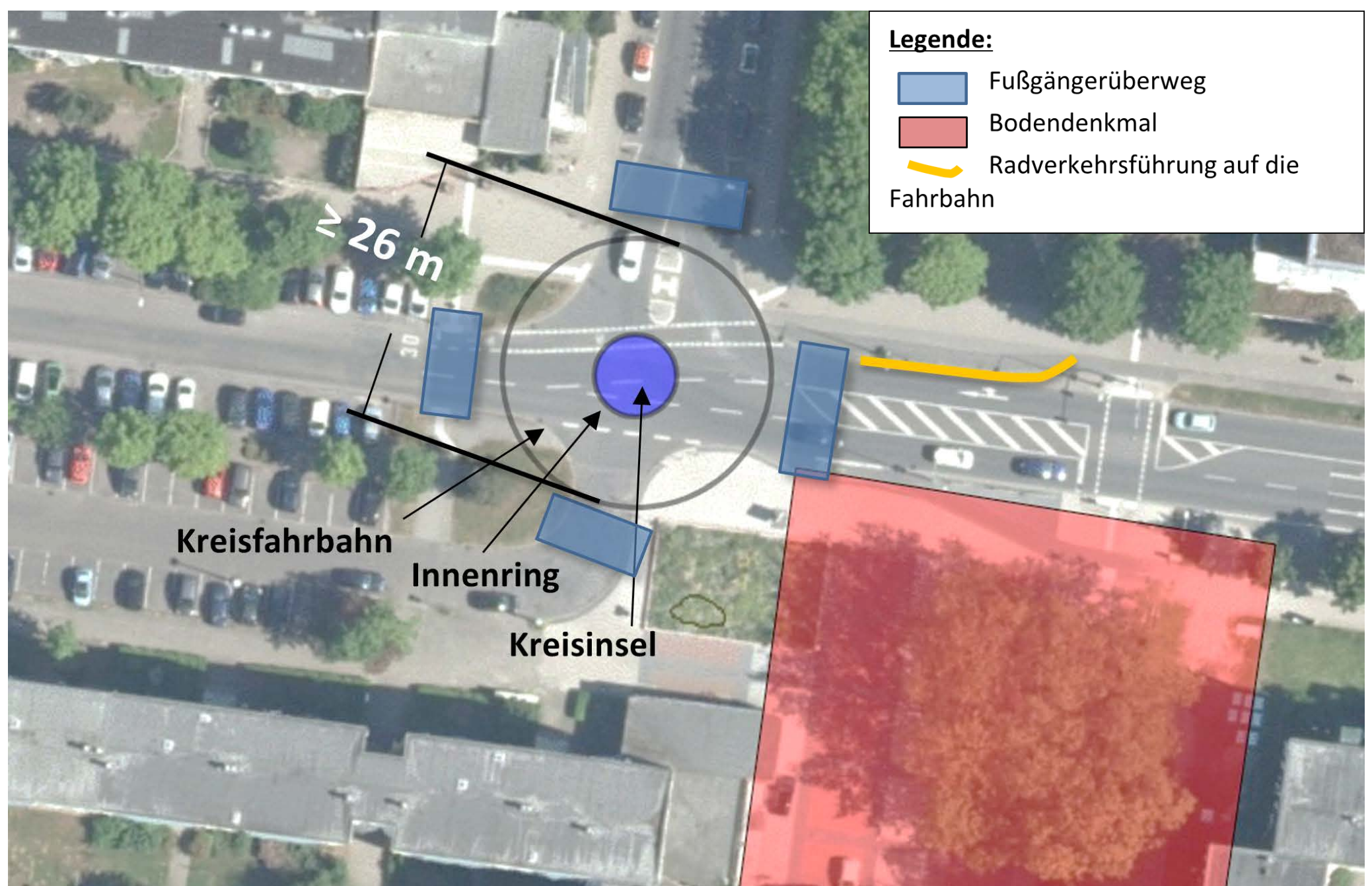


Abbildung 1: Darstellung der Flächenbeanspruchung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Güstrower Straße/ Parchimer Straße (Skizze)

Ausgangslage:

Die Parkfläche entlang der Flensburger Straße ist als Park & Ride-Parkplatz (P&R) ausgewiesen. Besonders der nordöstliche Bereich dient aufgrund der Nähe zum S-Bahn-Haltepunkt als Schnittstelle zwischen Verkehrsmitteln. Der P&R-Parkplatz wird hauptsächlich vom regionalen Berufsverkehr aus

Richtung Westen (Mecklenburger Allee, Elmenhorst, Diedrichshagen) genutzt und reduziert Autoverkehr in Richtung Stadtzentrum. Der touristische Verkehr nach Warnemünde nutzt den P&R-Bereich hingegen selten, was unter anderem an fehlender Beschilderung entlang der B103 und der Mecklenburger Allee liegt.

Maßnahme:

- Optimierung der Wegweisung zum P&R-Bereich aus allen Richtungen

Es wird empfohlen, mehrere hinweisgebende Schilder aus Süden (B103) sowie aus Elmenhorst (Mecklenburger Allee) kommend aufzustellen, um den P&R-Bereich für den touristischen Verkehr sichtbar und zugänglicher zu machen.

Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€



Abbildung 1: Übersichtskarte wegweisende Beschilderung P&R-Bereich westliches Lichtenhagen (Hintergrundkarte auf Grundlage von Gaia-MV)



Abbildung 2: Übersichtskarte wegweisende Beschilderung P&R-Bereich entlang der B103 (Hintergrundkarte auf Grundlage von Gaia-MV)

Ausgangslage:

Die Flensburger Straße in Lichtenhagen verläuft parallel zur B103 von der Güstrower Straße nach Süden und mündet in die Möllner Straße sowie die B103. Durch den Anschluss an die B103 kann die Flensburger Straße als Umfahrung der signalisierten Kreuzung B103/ Güstrower Straße genutzt werden.

Der geradlinige Ausbau der Flensburger Straße begünstigt, dass Autofahrende schneller als erlaubt fahren.

Maßnahme:

- Herabsetzen der Anbindungsqualität zur B103
- Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten

Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€

Um Durchgangsverkehr zu verhindern, soll die Verbindung der Flensburger Straße zur B103 gesperrt werden. Der Autoverkehr verlagert sich auf die Güstrower Straße oder die Schleswiger Straße; die Hauptstraßen haben ausreichende Kapazitäten. Alternativ könnte nur der südliche Abschnitt zur B103 gesperrt werden – bei höherer Belastung der angrenzenden Wohnstraße.

Ergänzend wird empfohlen, die Flensburger Straße in die Tempo-30-Zone einzubeziehen und punktuelle Fahrbahneinengungen (z. B. durch Gehwegnasen oder Blumenkübel) zur Geschwindigkeitsdämpfung einzurichten.

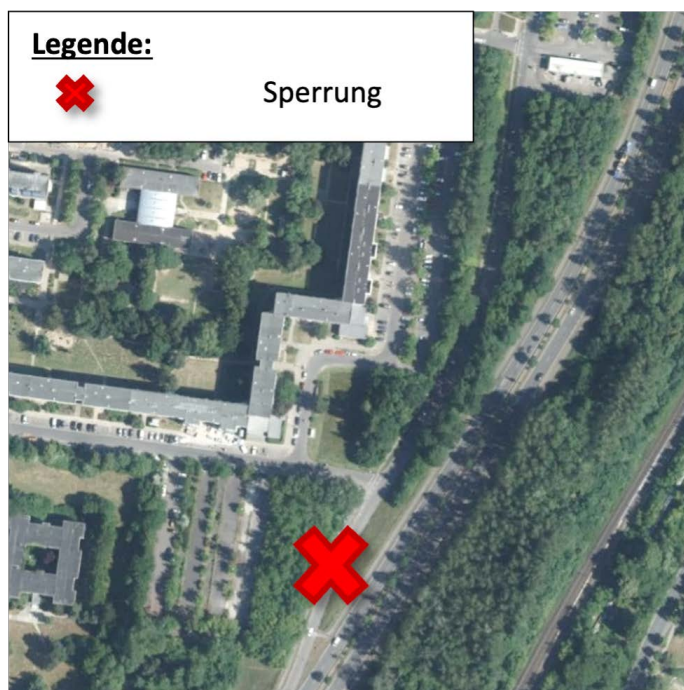


Abbildung 1: Übersichtsplan Straßensperrung Flensburger Straße/ B103

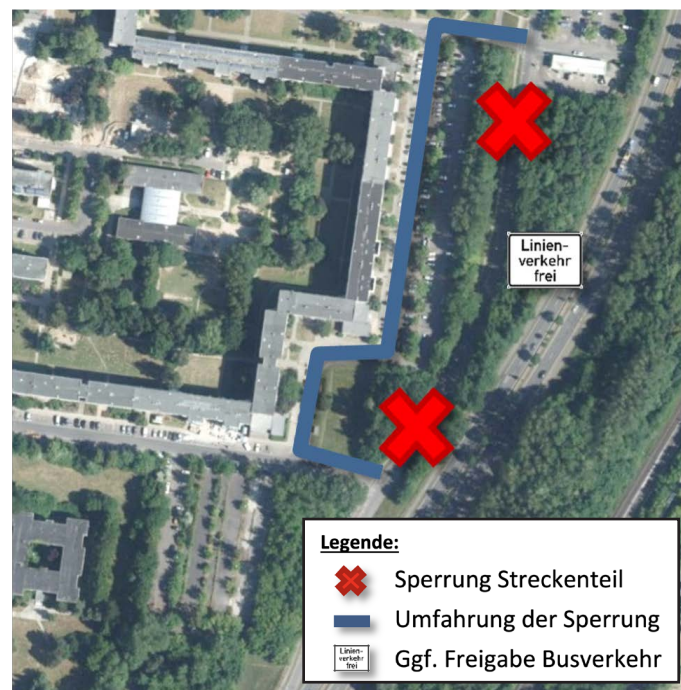


Abbildung 2: Übersichtsplan Umfahrung Flensburger Straße zur B103



Abbildung 3: Übersichtsplan Fahrbahneinengungen Flensburger Straße



Abbildung 4: Beispielbild Gehwegnasen

Ausgangslage:

Das Gebiet rund um die Möllner und Flensburger Straße ist schlecht durch den ÖPNV erschlossen. Die Möllner Straße ist eine Erschließungs- und Wohnstraße (Tempo-30-Zone), wohingegen die Flensburger Straße eine Erschließungs- und Sammelfunktion (Höchstgeschwindigkeit 50 km/h) hat. Im Nahver-

kehrsplan der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und dem Landkreis Rostock wird der Bereich entlang der Möllner Straße und Flensburger Straße als Erschließungslücke behandelt. Der Bedarf eines ÖPNV-Anschlusses wird sich mit dem Neubau der Zollhochschule weiter erhöhen.

Maßnahme:

- Erschließung der Möllner Straße und der Flensburger Straße durch Bus und Straßenbahn

Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€

Für die Einrichtung einer Buslinie durch die Möllner und Flensburger Straße sind die vorhandenen Straßenquerschnitte grundsätzlich geeignet. Einßschränkungen können durch parkende Fahrzeuge entstehen. An zwei Kreuzungen (Möllner Straße/ Ratzeburger Straße und Möllner Straße/ Flensburger Straße) werden bauliche Anpassungen empfohlen, um ein konfliktfreies Abbiegen zu ermöglichen. An der südlichen Kreuzung ist lediglich eine Abrundung der Außenkurve realisierbar.

Zwei neue Bushaltestellen sind vorgesehen: eine in der Möllner Straße, eine in der Flensburger Straße.

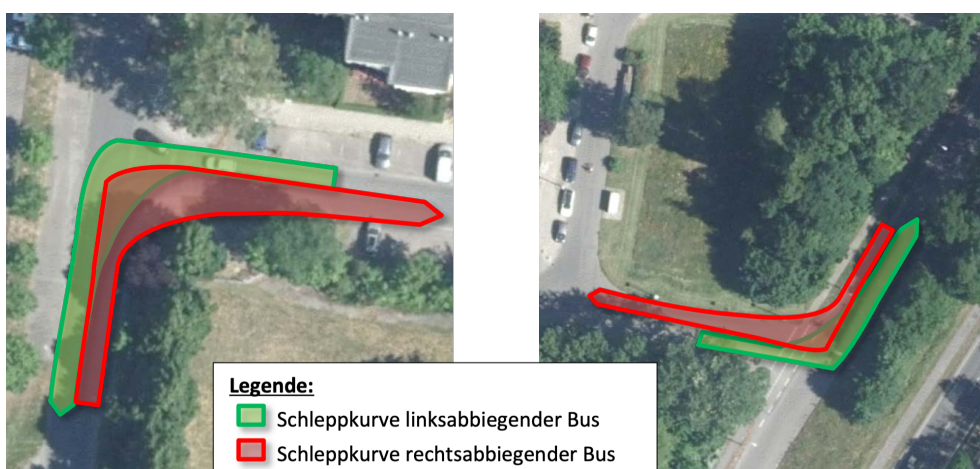


Abbildung 1: Flächenbedarf Busverkehr an der Kreuzung Möllner Straße/ Ratzeburger Straße und Möllner Straße/ Flensburger Straße
(Hintergrundkarte auf Grundlage von Gaia-MV)

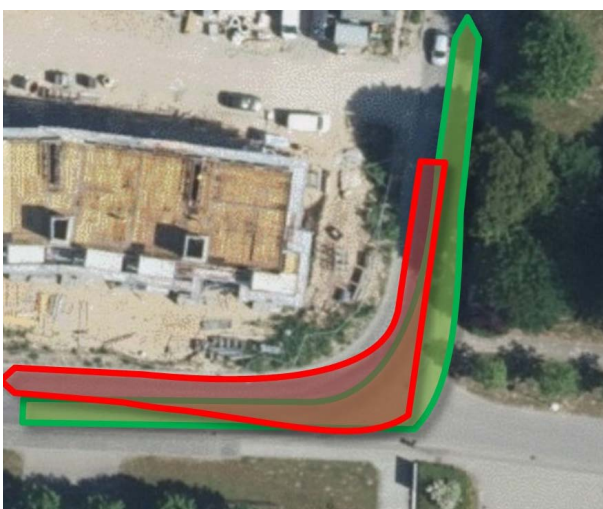


Abbildung 2: Flächenbedarf Busverkehr an der Kreuzung Möllner Straße in Höhe Polizei
(Hintergrundkarte auf Grundlage von Gaia-MV)

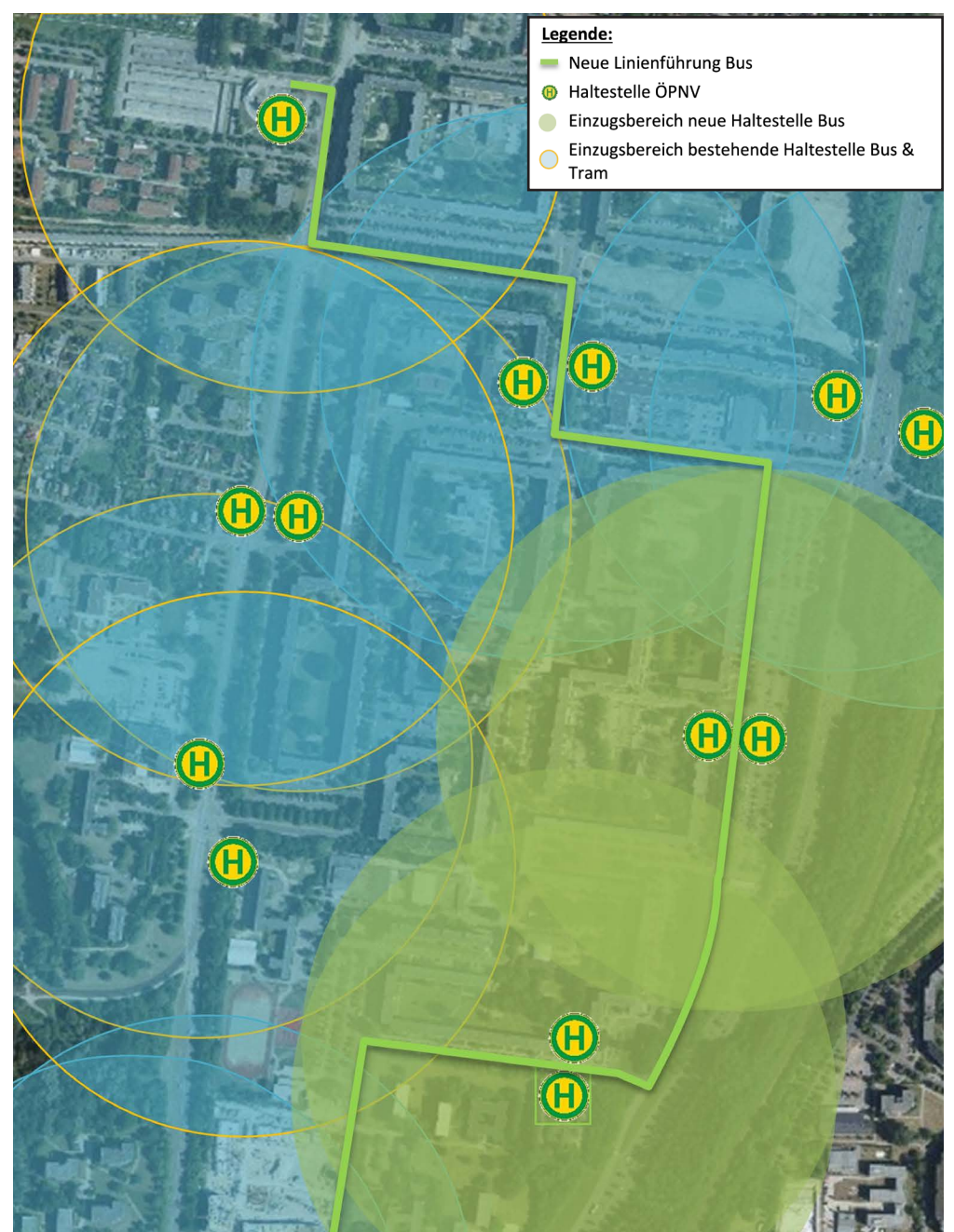


Abbildung 3: Linienführung Busverkehr Erschließung Möllner Straße/ Flensburger Straße

Ausgangslage:

In der Flensburger Straße gibt es derzeit keine eindeutige Radverkehrsführung. Auf beiden Straßenseiten ist ein optisch abgesetzter Bereich (Breite 1,50 m) erkennbar, jedoch ohne entsprechende Beschilderung. Da keine Benutzungspflicht für den Radverkehr besteht, ist das Fahren im Seitenbereich

nicht untersagt, jedoch ebenso auf der Fahrbahn möglich. Der Seitenbereich entlang der Wohnhäuser wird von Radfahrenden aus beiden Richtungen genutzt, obwohl der Radverkehr in Richtung Norden den Seitenbereich auf der anderen Straßenseite oder die Fahrbahn nutzen muss.

Maßnahme:

- Einführung einer eindeutigen und durchgängigen Radverkehrsführung

Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€

Die Radverkehrsführung in der Flensburger Straße soll einheitlich und nachvollziehbar gestaltet werden:

Variante 1: Ein gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Westseite, mit „Radverkehr frei“ in Gegenrichtung, würde das aktuelle Verhalten abbilden. Bauliche Anpassungen sind nur im südlichen Abschnitt nötig (Verbreiterung auf 2,50 m).

Variante 2: Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn, der Seitenbereich würde als Gehweg ausgewiesen. Bei Einführung einer Tempo-30-Zone wäre dies gemäß StVO verpflichtend.



Abbildung 1: Beschilderung gemeinsamer Geh- und Radweg



Abbildung 2: Beschilderung Gehweg



Abbildung 3: Zusatzbeschilderung „Radverkehr frei“

Ausgangslage:

Der Groß Kleiner Weg ist eine ausgewiesene Fahrradstraße, die den Rostocker Stadtteil Lichtenhagen mit der Ortschaft Warnemünde verbindet. Die Zusatzbeschilderung „Anlieger frei“ erlaubt es nur Anliegern (Anwohner, Besucher oder Hol- und Bringdienste) die Straße mit einem

Kraftfahrzeug zu befahren. Allerdings wird die Fahrradstraße auch vom weiteren Autoverkehr als direkte Verbindung zwischen Lichtenhagen und Warnemünde genutzt. Das widerspricht der Funktion und dem Zweck einer Fahrradstraße und gefährdet die Sicherheit der Radfahrenden.

Maßnahme:

- Umsetzung der verkehrsrechtlichen Anordnungen einer Fahrradstraße
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr

Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€

Zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr wird eine bauliche Sperre mit Pollern oder Sperrgittern errichtet. Diese sollen für Radfahrende problemlos passierbar, für Autos jedoch unüberwindbar sein. Für Rettungsfahrzeuge und Entsorgungsdienste werden herausnehmbare oder überfahrbare Elemente vorgesehen. Die Markierung erfolgt in rot-weiß, der Mindestabstand beträgt 1,50 m, um auch breitere Räder gefahrlos passieren zu lassen.

Die Sperren werden nahe Diedrichshagen platziert, um die Zufahrt zu Kleingärten aus Lichtenhagen zu ermöglichen. Wendepunkte befinden sich an angrenzenden Stichstraßen.



Abbildung 1: Lage der Durchfahrtssperre im Groß Kleiner Weg



Abbildung 2: Beispielbild Absperrpoller

Ausgangslage:

Der Lichtenhäger Brink bildet das Zentrum des Stadtteils und dient auf über 500 Metern Länge als Begegnungs- und Freizeitstätte mit hoher Aufenthaltsqualität. Die kürzlich abgeschlossene Umgestaltung sieht die Nutzung als verkehrsberuhigten Bereich vor, wodurch Anlieger den Lichtenhäger Brink mit Fahrzeugen

befahren dürfen. Dies führt jedoch zu Konflikten zwischen dem Autoverkehr sowie dem Fuß- und Radverkehr.

Im Lichtenhäger Brink befinden sich das Büro eines mobilen Pflegedienstes sowie verschiedene Einzelhandels- und Dienstleistungsgeschäfte.

Maßnahme:

- Einrichten eines verkehrsfreien Raums im Lichtenhäger Brink

Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€

Am Lichtenhäger Brink wird die Einführung einer Fußgängerzone empfohlen. Die Ausmaße sind in Abbildung 1 zu erkennen. Sie wird durch bauliche Trennelemente wie Poller oder Blumenkübel ergänzt.

Die nördlichen und südlichen Platzbereiche bleiben als verkehrsberuhigte Zonen mit markierten Parkmöglichkeiten erhalten. Anlieferverkehre können auf öffentliche Parkflächen in der Putzuser Straße (ca. 50 m Entfernung) ausweichen. Es sollte geprüft werden, ob Anliegern speziell ausgewiesene Stellplätze in fußläufiger Entfernung zur Verfügung gestellt werden können.



Abbildung 1: Darstellung des Lichtenhäger Brinks als Fußgängerzone (Skizze)

Ausgangslage:

Die Schleswiger Straße ist eine Hauptverkehrsachse und verbindet den Stadtteil Lichtenhagen mit dem Stadtgebiet Lütten Klein. Entlang der Straße verläuft die Straßenbahntrasse. Parallel dazu führt ein vom Fuß- und Radverkehr genutzter Weg. Die Trasse kreuzt die Fahrbahn zwischen den Kreuzungen

Möllner und Eutiner Straße, allerdings besteht hier keine Quermöglichkeit für Zufußgehende und Radfahrende. Somit sind diese gezwungen die Ampel an der St.-Petersburger Straße für den Wechsel der Straßenseite zu nutzen. Dies bedeutet ein Umweg von ca. 750 m. Die Straße wird aufgrunddessen oft ungesichert überquert.

Maßnahme:

- Entwicklung einer komfortablen und sicheren Quermöglichkeit
- Stärkung des Fuß- und Radwegenetzes durch Verknüpfung natürlich gewählter Wege

Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€

Variante 1: Fußverkehrsampel

Als Vorzugsvariante wird die Errichtung einer signalisierten Fuß- und Radverkehrsfurt (Fußverkehrsampel) empfohlen. Dazu wird die bereits bestehende Ampel, um eine Fuß- und Radverkehrsfurt erweitert.

Variante 2: Mittelinsel als Querschilfe

Alternativ kann für den Fuß- und Radverkehr eine Mittelinsel außerhalb des Kreuzungsbereichs angelegt werden. Dafür kann die im Süden bestehende Sperrfläche genutzt werden. Die Gefahr eines Rückstaus aufgrund der Reduzierung der Fahrstreifenlänge wird als sehr gering eingeschätzt.

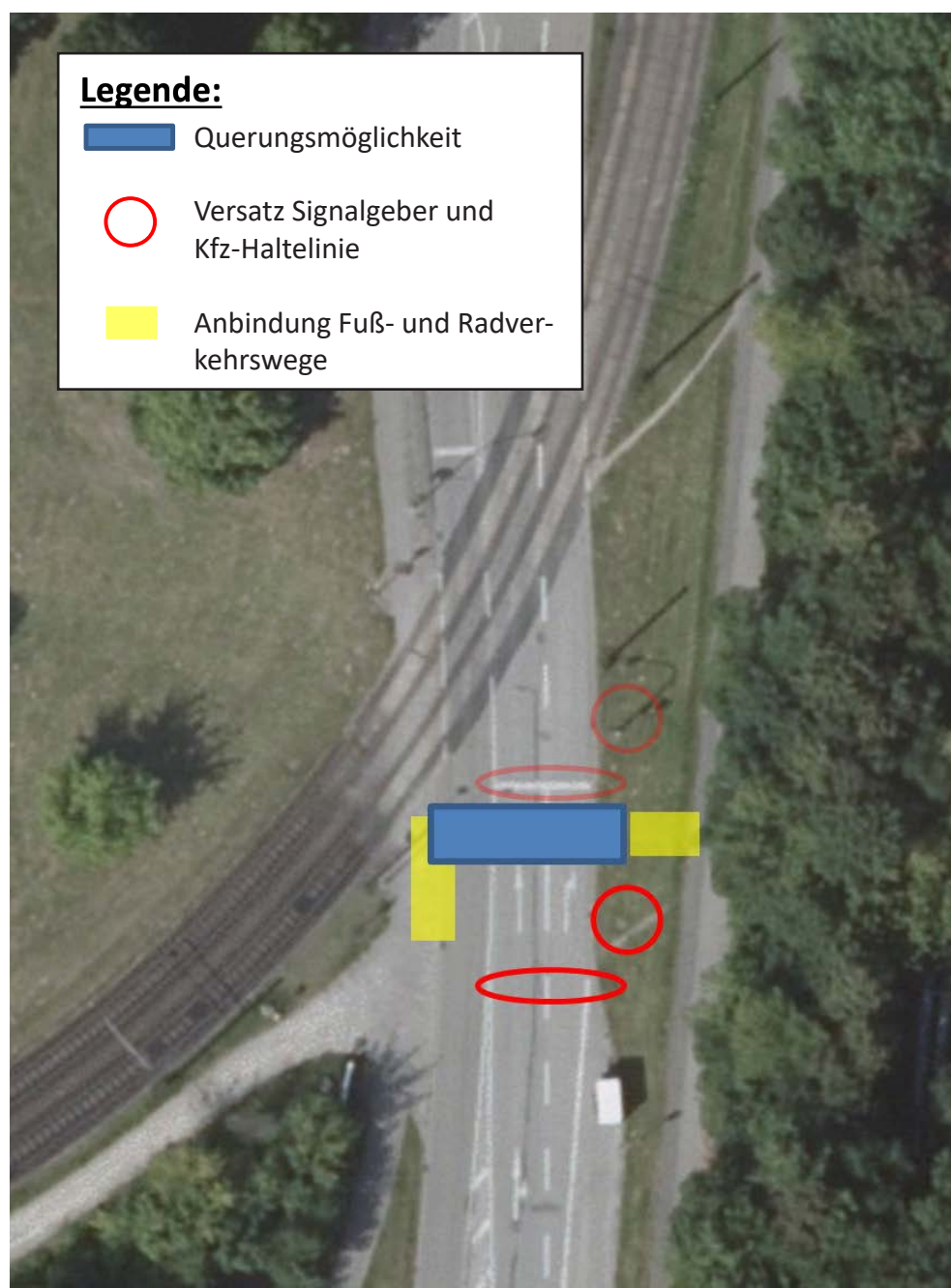


Abbildung 1: Fußverkehrsampel in der Schleswiger Straße

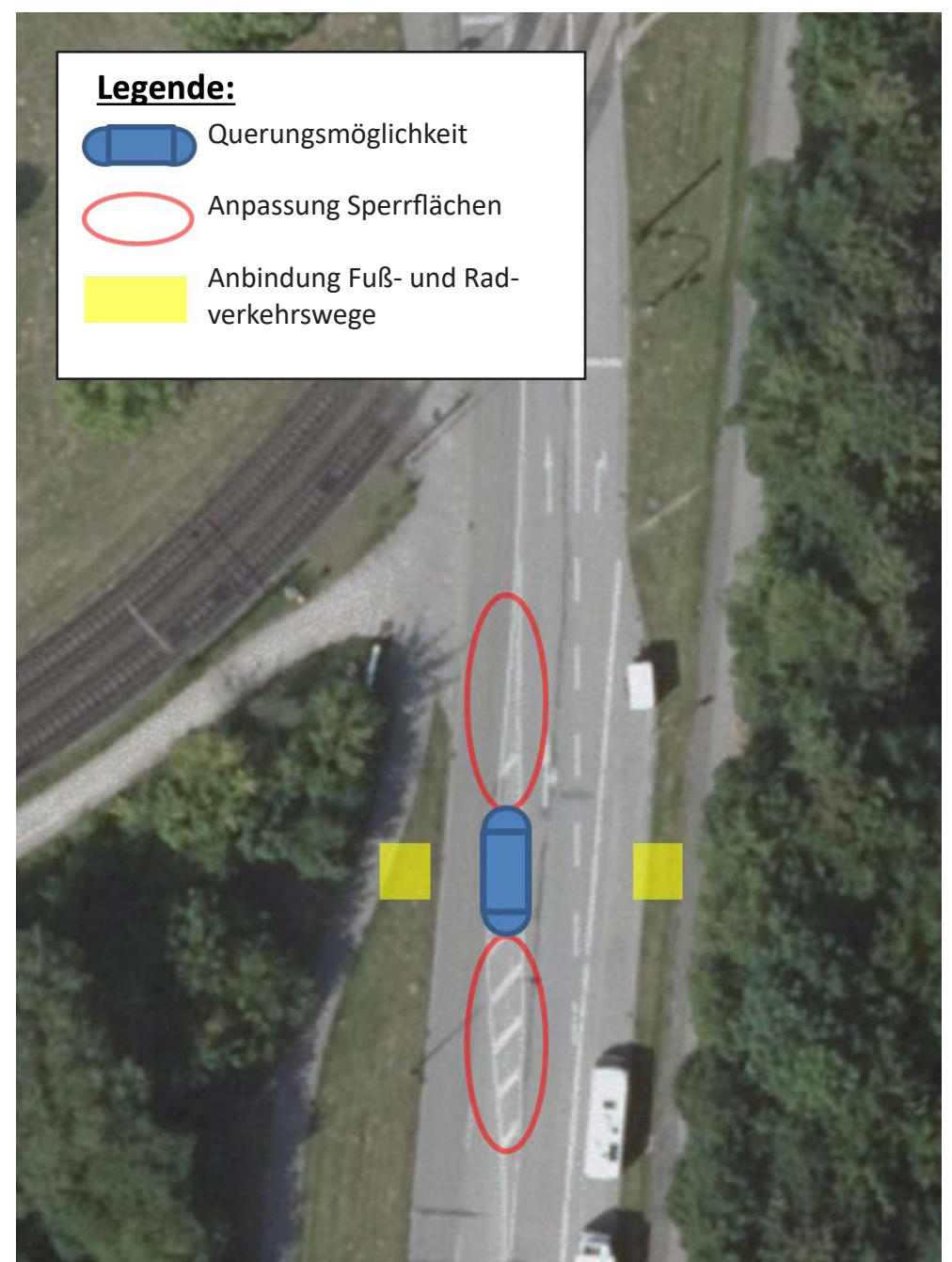


Abbildung 2: Mittelinsel als Querschilfe in der Schleswiger Straße

Ausgangslage:

Das Gebiet der Möllner Straße liegt zwischen den S-Bahn-Haltepunkten Lichtenhagen und Lütten Klein und ist vom ÖPNV schlecht erschlossen. Die Bewohnenden des Studentenwohnheims nutzen einen separaten Weg, um den S-Bahn-Haltepunkt Lütten Klein zu erreichen. Dieser führt durch ein kleines

Waldstück, ist zunächst asphaltiert, knüpft dann als unbefestigter Trampelpfad an den bestehenden Radweg entlang der B103 an. Die gesamte Strecke ist nicht beleuchtet, was die Nutzung insbesondere bei Dunkelheit erschwert. Trotz der erschwerten Bedingungen stellt der Weg die schnellste Verbindung zur S-Bahn dar.

Maßnahme:

- Ausbau des bestehenden Wegs zu einer sicheren Fuß- und Radverkehrsverbindung

Die Wegeverbindung soll zu einem Fuß- und Radverkehrsweg ausgebaut werden, der in beide Richtungen genutzt wird. Aufgrund des geringen Fuß- und Radverkehrsaufkommens wird eine Mindestbreite von 2,50 m als ausreichend angesehen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Dunkelheit ist eine durchgängige Beleuchtung des Wegs erforderlich. Im südlichen Bereich muss der neue Weg an den bestehenden gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der B103 angebunden werden.

Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€



Abbildung 1: Ausbau der Verbindung von der Möllner Straße nach Lütten Klein

Ausgangslage:

Bordsteinabsenkungen sind essenziell für einen barrierefreien und sicheren Verkehr. Sie erleichtern mobilitätseingeschränkten Personen, Radfahrenden sowie Eltern mit Kinderwagen das Überqueren von Straßen und Einmündungen. Fehlende oder unzureichend gestaltete Absenkungen können

Hindernisse darstellen und die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.

Im Ortsteil Lichtenhagen fehlen entlang der Hauptrouten des Fuß- und Radverkehrs mitunter Bordsteinabsenkungen, was die Nutzung der Wege erschwert oder hinderlich macht.

Maßnahme:

- Herrichtung von Bordsteinabsenkungen auf dem Hauptroutennetz des Fuß- und Radverkehrs

Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€

Entlang der Hauptwegeachsen sind bereits viele Bordsteinabsenkungen vorhanden, jedoch teils unzureichend für eine barrierefreie Nutzung.

Neue oder angepasste Absenkungen sollen stufenlos bzw. mit max. 3 cm Höhendifferenz und einer Neigung bis 6 % (in Ausnahmefällen 10 %) erfolgen. Für Radfahrende sollte der Übergang möglichst bündig zur Fahrbahn gestaltet sein.

Die Mindestbreite beträgt 1,50 m; bei kombinierten Querungen mit Radverkehr 2,50 m. So wird sichere und komfortable Mobilität für alle Nutzergruppen gewährleistet.

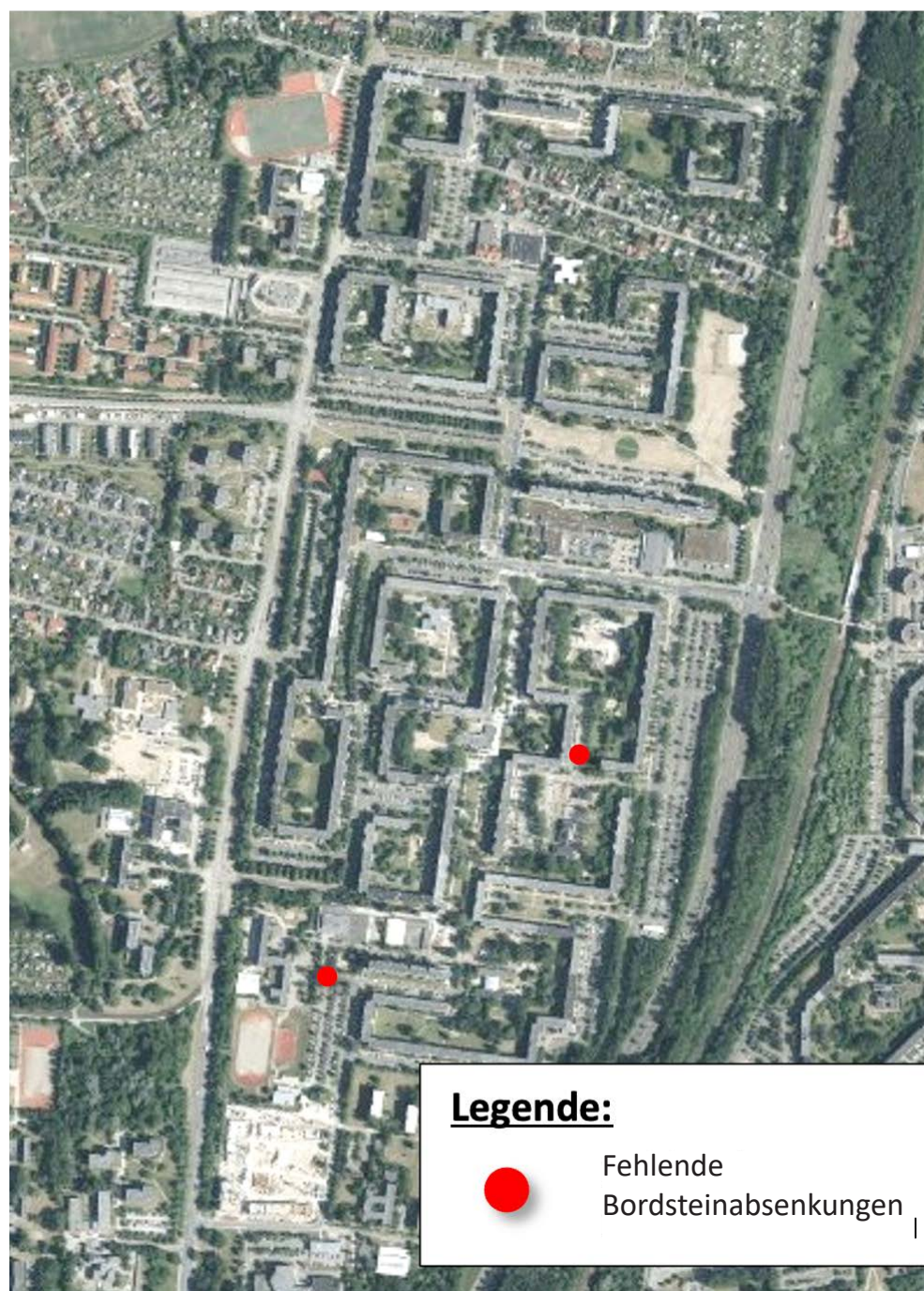


Abbildung 1: Übersicht fehlender Bordsteinabsenkungen

Ausgangslage:

Die Gehwege im Stadtgebiet Lichtenhagen haben eine abschnittsweise schlechte Qualität. Die mangelhafte Gehwegbeschaffenheit stellt besonders für mobilitätseingeschränkte Personen ein Hindernis im Alltag dar. Unebenheiten, lose Wegplatten oder herausragende Baumwurzeln werden zur Stolper-

falle und erhöhen das Unfallrisiko.

Maßnahme:

- Optimierung der Fußverkehrsanlagen zur Erhöhung der Nutzungsqualität und Sicherheit
- Unterstützung und Förderung nicht motorisierter Mobilität

Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€

In Straßen mit Wohnhäusern sind bedarfsgerechte Fußverkehrsanlagen erforderlich. Die Sanierung der Gehwegoberflächen wird maßgeblich dort empfohlen, wo der bauliche Zustand mögliche Unfallrisiken bietet. Dabei sind besonders Wege des Hauptfußwegenetz zu berücksichtigen. Ziel ist es, die Teilnahme aller Nutzergruppen an der täglichen Mobilität unabhängig von der individuellen Bewegungs Einschränkung zu ermöglichen. Fußgängeranlagen sollten die Barrierefreiheit implizieren, hindernisfrei sein, taktile und visuelle Abgrenzungen vorweisen sowie wenige Richtungsänderungen und geringe Neigungen haben.



Abbildung 1: Sanierte Fußgängeranlagen in der Güstrower Straße

Ausgangslage:

Um die Radinfrastruktur zukunftsfähig zu gestalten, sind moderne und geschützte Fahrradabstellanlagen, also Fahrradständer und -bügel, notwendig. Derzeit gibt es öffentliche Abstellanlagen am S-Bahn-Haltepunkt Lichtenhagen sowie an einigen Haltestellen und Sportanlagen. Dennoch fehlen vielerorts sichere

und ausreichend geschützte Parkmöglichkeiten für den Radverkehr.

Maßnahme:

- Optimierung der Quantität und Qualität örtlicher Fahrradabstellanlagen
- Sichere und zielnahe Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum

Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€

Zur Förderung des Radverkehrs sollen an zentralen Orten zusätzliche Fahrradabstellanlagen errichtet oder ergänzt werden. Wichtig sind gut einsehbare, zielnahe Standorte zur Diebstahlprävention. Nachbesserungsbedarf besteht u. a. an den Haltestellen Eutiner, Parchimer und Bützower Straße sowie an mehreren Sport- und Spielplätzen. Die Abstellanlagen müssen ausreichend Platz für verschiedene Fahrradtypen (inkl. Lastenräder und Dreiräder) bieten und ein sicheres Anschließen auch mit kurzem Schloss ermöglichen. Hochwertige und funktionale Ausführung steigert Komfort und Nutzungsrate.

Vorhandene Radabstellanlagen:

- 1 S-Bahn-Haltepunkt
- 2 Haltepunkt Mecklenburger Allee
- 3 Straßenbahnhaltestelle Elmenhorster Weg
- 4 Spielplätze Lichtenhäger Brink
- 5 Sportplatz Parchimer Straße

Nachbesserung der Radabstellanlagen:

- 1 Straßenbahnhaltestelle Eutiner Straße
- 2 Bushaltestelle Parchimer Straße
- 3 Bushaltestelle Bützower Straße
- 4 Lichtenhäger Brink Nördliches Ende
- 5 Lichtenhäger Brink Südliches Ende
- 6 Stadtmission
- 7 Sportplatz Schleswiger Straße

Nachbesserung der Radabstellanlagen:

- 8 Sportplatz Demminer Straße
- 9 Spielplatz Ratzeburger Straße
- 10 Spielplatz Neustrelitzer Straße
- 11 Beachvolleyballplatz Möllner Straße



Abbildung 1: Übersichtskarte Radabstellanlagen



Abbildung 2: Funktionale Abstellanlagen (Quellen: Bike and Ride Fahrradparksysteme GmbH, WSM Metallbau GmbH)

Ausgangslage:

Im Ausbaukonzept Mobilpunkte für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock wurden erste Standortempfehlungen für Rostock-Lichtenhagen formuliert. Bereits bestehende Mobilitätsangebote können durch den Ausbau gezielt zu einem Mobilpunkt erweitert werden. Aktuell existiert kein Mobilpunkt

in Lichtenhagen.

Maßnahme:

- Verbesserung des Zugangs zu nachhaltigen Mobilitätsformen
- Stärkung der nachhaltigen Mobilität durch die Verknüpfung verschiedener Angebote

Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: 🕒🕒🕒

Kostenschätzung: €€€

Vier Mobilpunkte sollen im Stadtteil Lichtenhagen eingerichtet werden: Zwei in kompakter Ausführung (Variante S: Husumer Straße, Ratzeburger Straße) und zwei in erweiterter Ausstattung mit ÖPNV-Anbindung (Variante M: Mecklenburger Allee, S-Bahn Lichtenhagen). Ausstattungen reichen von CarSharing und Fahrradabstellanlagen bis zu Bike Sharing, E-Ladepunkten und Fahrradservices. Die Standorte sichern eine flächige Versorgung und binden neue Entwicklungsgebiete wie die Möllner Straße optimal ein. Es soll leichter werden, umweltfreundliche Verkehrsmittel miteinander zu verbinden.

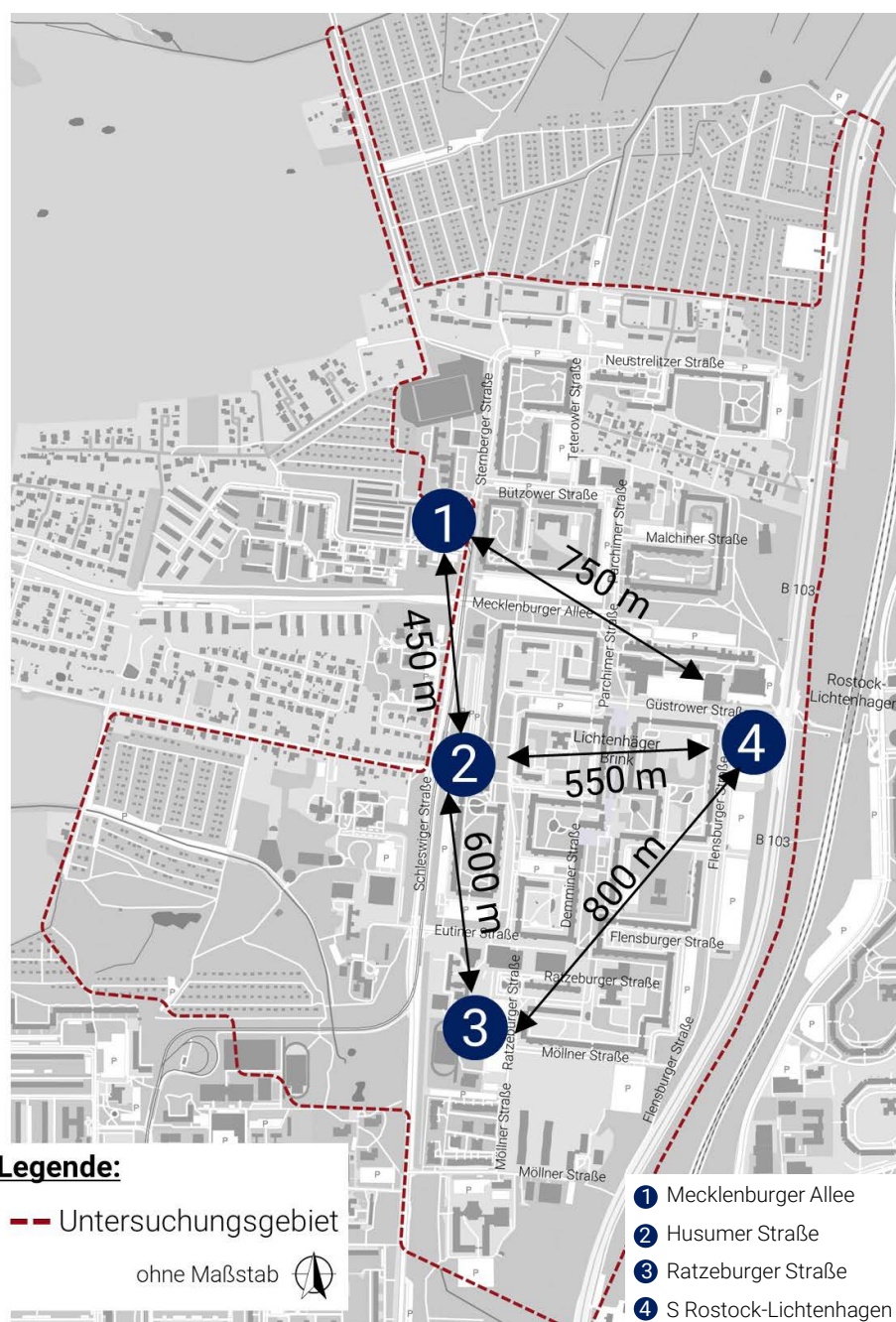


Abbildung 1: Verortung der Mobilpunkte & Distanzen zwischen den Standorten (Quelle: Eigene Darstellung; Hintergrundkarte OpenStreetMap Data Extracts o. J.)

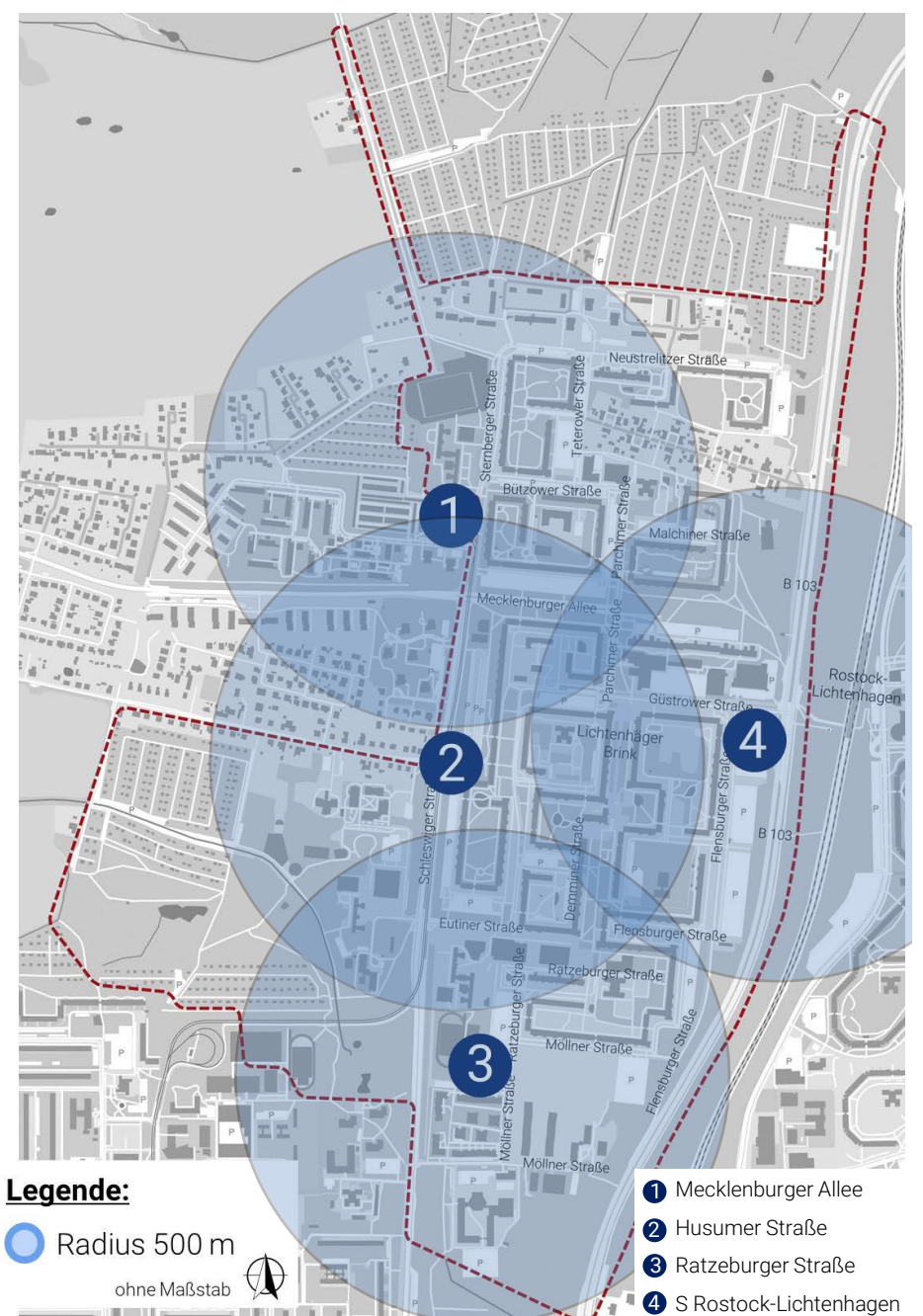


Abbildung 2: Einzugsgebiet der Mobilpunkte (Quelle: Eigene Darstellung; Hintergrundkarte OpenStreetMap Data Extracts o. J.)

Ausgangslage:

Das Thema Elektromobilität ist in der Elektromobilitätsstrategie der Hansestadt Rostock sowie im Mobilitätsplan Zukunft Rostock integriert. Konkrete Standortvorschläge werden darin jedoch nicht definiert. Aktuell existiert erst ein E-Ladepunkt in Lichtenhagen.

Maßnahme:

- Reduzierung lokaler Emissionen
- Verbesserung des Zugangs zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten

Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€

Zur Förderung der Elektromobilität sollen flächendeckend E-Ladepunkte eingerichtet werden, insbesondere in Wohnquartieren ohne private Lademöglichkeiten. Die Standortwahl orientiert sich an bestehenden Stellplätzen in Wohnlagen und an wichtigen Orten (z. B. Supermärkte/ Schulen). Vorgesehen sind Ladestationen mit je zwei Ladepunkten, teils kombiniert mit Fahrradabstellanlagen. Insgesamt werden elf neue Standorte vorgeschlagen – vier an Mobilpunkten und sechs an Wohnstandorten wie der Teterower, Malchiner oder Möllner Straße. Zusätzlich existieren zwei Ladepunkte der WARNOW e.G. in der Neustrelitzer Straße.

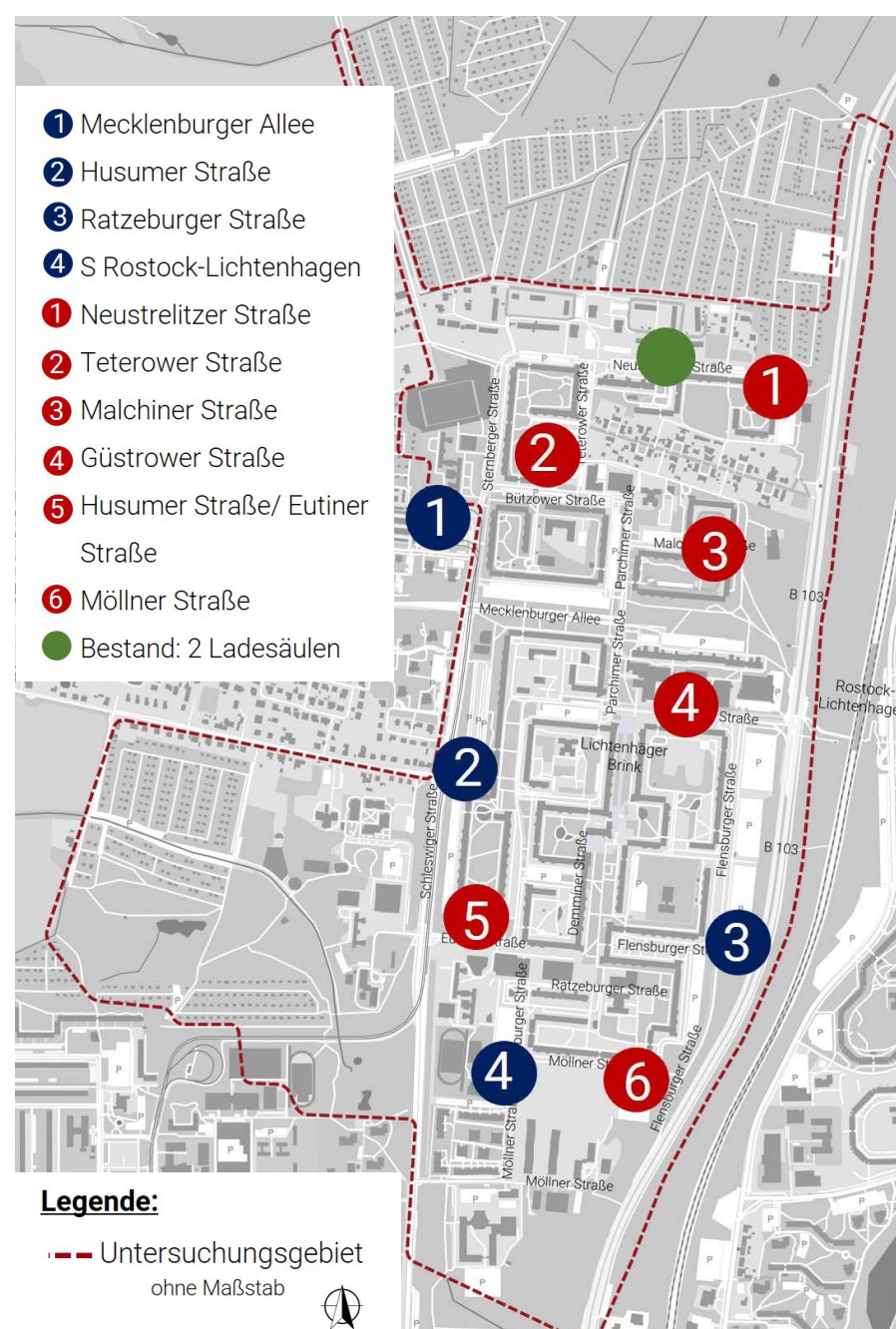


Abbildung 1: Verortung der E-Ladepunkte-Standorte
(Quelle: Eigene Darstellung; Hintergrundkarte OpenStreetMap Data Extracts o. J.)

Ausgangslage:

Im nördlichen Stadtgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock dienen die S-Bahn-Haltepunkte Lütten Klein und Lichtenhagen als zentrale Verkehrsanbindungen für die Stadtteile Schmarl, Lütten Klein, Groß Klein und Lichtenhagen.

Allerdings decken die Einzugsbereiche der beiden

Haltepunkte nicht die gesamten Stadtteile Lichtenhagen und Groß Klein ab. In den dicht bewohnten Gebieten fehlt ein zusätzlicher S-Bahn-Haltepunkt, der für alle Bewohnenden fußläufig gut erreichbar ist.

Maßnahme:

- S-Bahn-Erschließung des südlichen Teils Lichtenhagens sowie Groß Kleins
- Schnellere ÖPNV-Anbindung ins Zentrum

Die Einrichtung eines S-Bahn-Haltepunktes Groß Klein liegt überwiegend in der Verantwortung der Deutschen Bahn AG.

Für eine gute Erreichbarkeit des Haltepunkts muss eine Zuwegung auf beiden Seiten der S-Bahnlinie geschaffen werden. In Richtung Lichtenhagens bietet sich eine Brücke an, die die B103 und das dazwischen liegende Waldstück überspannt. Eine sinnvolle Anbindung bietet sich im Bereich der Möllner Straße an, da dort ausreichend Flächen für Treppen- und Rampenzugänge vorhanden sind. Zudem sollten die Zugänge an das Rad- und Fußwegenetz angeschlossen werden.

Priorität: ★★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€

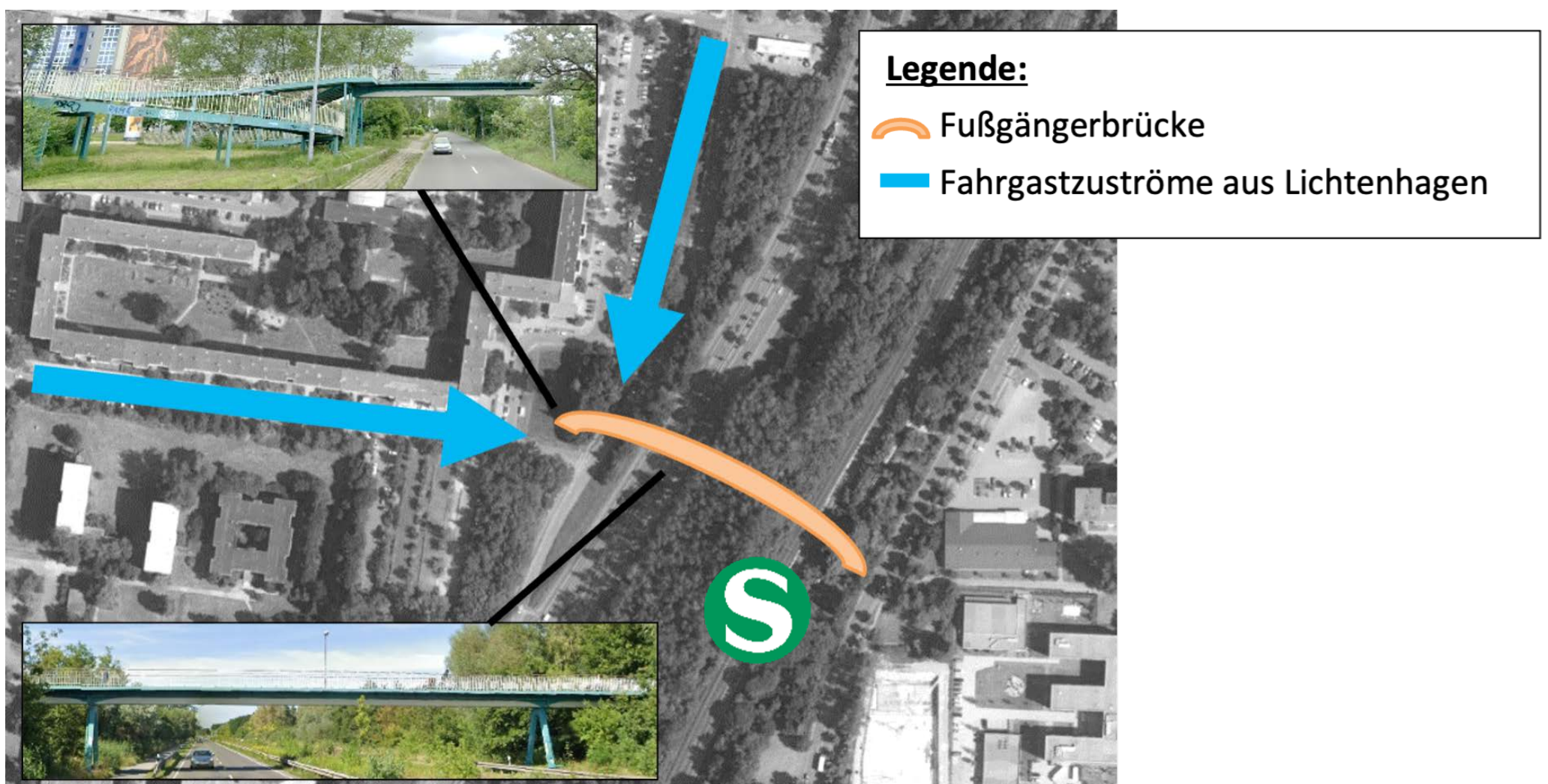


Abbildung 1: Zuwegung S-Bahn-Haltepunkt Groß Klein

Ausgangslage:

Die Kreuzung Schleswiger Straße/ Mecklenburger Allee ist ein zentraler Verkehrsknotenpunkt, an dem verschiedene Verkehrsmittel aufeinandertreffen – darunter Kraftfahrzeuge, Zufußgehende, Radfahrende, Busse und Straßenbahnen.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde darauf

hingewiesen, dass die Wartezeiten an den Ampeln für Zufußgehende als zu lang empfunden werden und es besonders in Stoßzeiten zu einem verstärkten Rückstau auf der Mecklenburger Allee kommt. Gemäß verkehrstechnischer Berechnungen ist der signalisierte Knotenpunkt leistungsfähig.

Maßnahme:

- Verbesserung der Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden

Die Anpassung der Lichtsignal(LSA)-Steuerung meint die verbesserte Abstimmung der Grün- und Rotphasen der Ampel, wodurch die Wartezeit für Zufußgehende um zwei Sekunden verkürzt wird. Trotz der technisch anspruchsvollen Umsetzung bleibt der Effekt auf das Gesamtverkehrsgeschehen begrenzt, verbessert aber lokal die Situation für den Fußverkehr und den Autoverkehr auf der Mecklenburger Allee.

Priorität: ★★

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€

Ausgangslage:

Die Innenhöfe der Wohnbebauung im Ortsteil Lichtenhagen erfüllen mehrere Funktionen. Sie dienen als grüne Aufenthaltsflächen mit teils Spielplätzen für die Anwohnenden. Gleichzeitig bieten sie Stellplätze für parkende Autos. Genau diese Doppelnutzung wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung kritisch angemerkt.

Die parkenden Fahrzeuge haben zur Folge, dass die Innenhöfe nicht verkehrsfrei sind. Dies beeinträchtigt einerseits die Verkehrssicherheit der Anwohnenden, insbesondere der Kinder und schränkt andererseits die Aufenthalts- und Erholungsfunktion ein.

Maßnahme:

- Verkehrsfreier Raum in den Innenhöfen

Priorität: ★★☆☆

Umsetzungsdauer: ⌚⌚⌚

Kostenschätzung: €€€

Bei einer Reduzierung des Stellplatzangebots in den Innenhöfen, verteilt sich der parkenden Autos auf die umliegenden, meist öffentlichen Parkbereiche. Die Parkraumauslastung in den umliegenden Bereichen der untersuchten Innenhöfe ist bereits hoch, sodass eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs kaum umsetzbar erscheint. Unter den aktuellen Bedingungen, insbesondere angesichts der bestehenden Anzahl an Fahrzeugen, lässt sich daher keine klare Maßnahme ableiten, die sowohl den Bedürfnissen der Anwohnenden als auch den Anforderungen an eine verbesserte Aufenthaltsqualität gerecht wird.



Abbildung 1: Innenhöfe, in denen ruhender Verkehr die Aufenthaltsqualität einschränkt