












ANLAGE 3: Knotenpunkte an Verknüpfungspunkten von Verbindungen im Straßennetz – Bestandsaufnahme und Ableitung des Handlungsbedarfes

Nr.	Bestandsführung/ Hauptdefizite	Foto	Vorliegende Planungen/ notwendige Vertiefungen
KP1	<p>Heinrich-Heine-Ring/ Prohner Straße</p> <p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Verknüpfung erfolgt von den bordgeführten Radverkehrsangeboten via rot hervorgehobener Furten/ Dreiecksinseln, z.T. gesichert durch eine Knotenpunkt-LSA, - Radverkehrs-Linksabbiegen ist „indirekt“ sowie direkt (bei zulässiger Nutzung der Fahrbahn) möglich <p>➔ die Knotenpunktgestaltung kann grundsätzlich als akzeptabel eingeschätzt werden</p> <p>➔ Konflikte sind aufgrund der komplexen Gestaltung sowie bei fehlerhafter Nutzung (z.B. Fahren in falscher Richtung) nicht ausgeschlossen</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Umstellung der Radverkehrsführung auf dem H.-Heine-Ring möglich: Fahren im Mischverkehr <p>➔ Änderung der Führung im Knotenpunkt zu prüfen/ Alternativ kann der Radfahrer aus Richtung der „Großen Parower Straße“ vor dem Knotenpunkt auf die Bestandsanlage geleitet werden</p>
KP2	<p>Knieperdamm/ Friedrich-Engels-Straße</p> <p>Anlage im Bestand (Straßennetz):</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Verknüpfung erfolgt via Furten, gesichert durch eine Knotenpunkt-LSA, - Radverkehrs-Linksabbiegen ist „indirekt“ sowie direkt (bei zulässiger Nutzung der Fahrbahn) möglich, - Probleme ergeben sich insbesondere bezüglich der Einbindung/ Weiterführung in der Gerhart-Hauptmann-Straße <p>➔ die Knotenpunktgestaltung ist generell (in Kombination mit den unzureichenden Anlagen auf dem Knieperdamm als kritisch einzuordnen</p> <p>➔ zudem sind im Bestand einige Fahrbeziehungen (z.B. Einordnung in den fließenden Verkehr der Gerhart-Hauptmann-Straße) ungesichert</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Herstellung zeitgemäßer Anlagen vorgesehen (vgl. Maßnahme R7) - Umfangreiche Prüfung/ Planung notwendig, da eine Einordnung in der Bestandsfahrbahn nicht möglich ist <p>➔ Anpassung des Knotenpunktes im Zuge der vertiefenden Planungen</p> <p>➔ Unabhängig davon sollte die Radverkehrsführung in der Gerhart-Hauptmann-Straße angepasst werden (Nebennetz)</p>
KP3	<p>Friedrich-Engels-Straße/ Carl-Heydemann-Ring (+ Einbindung des Küterdamm in die Friedrich-Engels-Straße)</p> <p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kfz-Verkehr umfährt einen Block via Friedrich-Engels-Straße/ Jungfernstieg/ Carl-Heydemann-Ring in Form eines Einbahnstraßenringes - im Bestand kann die Friedrich-Engels-Straße nur auf einem linksseitig angeordneten Gehweg „Rad frei“ entgegen der Einbahnstraße befahren werden - die Verknüpfung erfolgt via Furten/ Dreiecksinseln parallel zu Fußgängerüberwegen (Vorfahrt des Radverkehrs mittels Z 205 „Vorfahrt gewähren“ gewährleistet) <p>➔ die Knotenpunktgestaltung wirkt derzeit unübersichtlich, kann aber insgesamt als akzeptabel eingeschätzt werden</p>		<p>Vorliegende Planungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufhebung des „Einbahnstraßenringes“ wurde in mehreren Varianten im Projekt „Tribseer Vorstadt“ untersucht - Insgesamt würde sich die Übersichtlichkeit des Knotenpunktes in allen Varianten verbessern <p>Funktionalität nach Umstellung der Radverkehrsführung (vgl. Maßnahme R3):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radverkehr wird auf dem Carl-Heydemann-Ring in südlicher Fahrtrichtung auf einem Schutzstreifen geführt - weitere Führung im Bereich Jungfernstieg/ Friedrich-Engels-Straße abhängig von konkreter Ausgestaltung der Blockumfahrung <p>➔ Aufhebung des Einbahnstraßensystems (Projekt „Tribseer Vorstadt“) und der Markierung des Schutzstreifens wird empfohlen</p> <p>➔ gegenwärtige Führung über den Knotenpunkt kann/ muss entsprechend angepasst werden</p>

Nr.	Bestandsführung/ Hauptdefizite	Foto	Vorliegende Planungen/ notwendige Vertiefungen
KP4	Tribseer Damm/ Frankenwall/ Knieperwall Anlage im Bestand: <ul style="list-style-type: none"> - die Verknüpfung erfolgt via Furten/ Mittelinseln, gesichert durch die Knotenpunkt-LSA - Radverkehrs-Linksabbiegen ist „indirekt“ eingeordnet (alle Zufahrten sind mit benutzungspflichtigen Führungen versehen), <p>➔ die Knotenpunktgestaltung kann als akzeptabel eingeschätzt werden</p>		Vorliegende Planungen: <ul style="list-style-type: none"> - Markierung von Schutzstreifen auf dem Knieperwall - Einbindung in den Knotenpunkt durch Nutzung der vorhandenen, baulich angelegten Zu- und Abfahrten der Fahrbahn <p>➔ kein Anpassungsbedarf</p>
KP5	Tribseer Damm/ Jungfernstieg (+ Einbindung der Verbindungen im Straßennetz Barther Straße und „Alte Rostocker Straße“ in den Tribseer Damm) Anlagen im Bestand (Jungfernstieg/ Barther Straße): <ul style="list-style-type: none"> - die Verknüpfung erfolgt via Furten/ Dreiecksinseln, z.T. gesichert durch eine Knotenpunkt-LSA, - Radverkehrs-Linksabbiegen ist „indirekt“ eingeordnet sowie direkt (bei Nutzung der Fahrbahn) möglich - bei indirektem Abbiegen sind teilweise längere „Umwege“ notwendig (fehlende Furten) - bei direktem Abbiegen sind die vorhandenen bordgeführten Anlagen z.T. nur schwer zu erreichen - es bestehen an den LSA in Fahrtrichtung West lange Wartezeiten, um den Jungfernstieg und die Barther Straße zu queren <p>➔ die Knotenpunktgestaltung ist derzeit unübersichtlich und bedingt z.T. lange Wartezeiten, kann aber insgesamt als bedingt akzeptabel eingeschätzt werden</p> Anlagen im Bestand (Alte Rostocker Straße): <ul style="list-style-type: none"> - die Einfahrt in die „Alte Rostocker Straße“ ist bereits möglich (Einbahnstraße, „Rad frei“) - die Verknüpfung beim Ein- und Ausfahren erfolgt aber ohne gesonderte Sicherung, teilweise über Sperrlinien (Linksabbiegen) <p>➔ Anpassungen erforderlich</p>		Vorliegende Planungen (Jungfernstieg/ Barther Straße): <ul style="list-style-type: none"> - Gestaltung Jungfernstieg und Barther Straße wurde in mehreren Varianten im Projekt „Tribseer Vorstadt“ untersucht - je nach gewählter Umsetzung können die vorhandenen Kfz- Verkehrsbeziehungen reduziert werden (Auswirkungen auf LSA-Phasen, Einordnung der Querungen etc.) <p>➔ gegenwärtige Führung über den Knotenpunkt muss entsprechend der weiteren Entwicklungen/ Planungen angepasst werden</p> Anpassung Einbindung „Alte Rostocker Straße“: <ul style="list-style-type: none"> - Annahme: Realisierung der Schutzstreifen auf dem Tribseer Damm ist erfolgt <p>➔ Prüfung der Einordnung eines Aufstellbereiches im Schatten der vorhandenen, zu erweiternden baulichen Mitteltrennung des Tribseer Dammes</p> <p>➔ Planerische Vertiefung – Maßnahme R10</p>
KP6	Tribseer Damm/ Carl-Heydemann-Ring Anlagen im Bestand: <ul style="list-style-type: none"> - die Verknüpfung erfolgt via Furten/ Dreiecksinseln, z.T. gesichert durch eine Knotenpunkt-LSA, - Radverkehrs-Linksabbiegen ist „indirekt“ eingeordnet sowie direkt (bei Nutzung der Fahrbahn) möglich - die im Carl-Heydemann-Ring (südlicher Knotenpunktarm) markierten Schutzstreifen werden vor dem Knotenpunkt auf den Gehweg geführt <p>➔ nicht zeitgemäße Führung des Radverkehrs abgesetzt und damit außerhalb der Sichtbereiche</p> <p>➔ die (zulässige) Nutzung der Fahrbahnen in den Aufstellbereichen vor den LSA birgt ebenfalls Gefahrenpotenzial</p>		Vorliegende Planungen: <ul style="list-style-type: none"> - grundsätzlicher Umbau des Knotenpunktes inkl. Radverkehrsanlagen ist vorgesehen, Vorplanung liegt vor Funktionalität nach Umstellung der Radverkehrsführung C.-Heydemann-Ring (vgl. Maßnahmen R2): <p>➔ Umsetzung der Maßnahme ist auch unabhängig von der Umgestaltung Tribseer Damm möglich, entsprechender Zwischenzustand wurde in Maßnahme R2 beschrieben</p>

Nr.	Bestandsführung/ Hauptdefizite	Foto	Vorliegende Planungen/ notwendige Vertiefungen
KP7	<p>Tribseer Damm/ Richtenberger Chaussee</p> <p>Anlagen im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Verknüpfung erfolgt via Furten/ Dreiecksinseln, z.T. gesichert durch eine Knotenpunkt-LSA, - Radverkehrs-Linksabbiegen ist „indirekt“ eingeordnet sowie direkt (bei Nutzung der Fahrbahn) möglich (aus der Richtenberger Chaussee teilweise Führung im Zweirichtungsverkehr über den südlichen Knotenpunktarm) - die vorhandenen Furten bzw. abgesenkten Bordsteine bedingen in Fahrtrichtung Ost eine erhebliche Ablenkung von der fahrdynamisch günstigsten Linie, - der freie Rechtsabbieger (von Rostocker Chaussee in Richtenberger Chaussee) ist in Kombination mit abgesetzter Furt unfallträchtig (Sichtbeziehungen/ Vorfahrt) <p>➔ die Knotenpunktgestaltung muss auf bestimmten Fahrbeziehungen als kritisch eingeordnet werden</p>		<p>Funktionalität nach Umstellung der Radverkehrsführungen (vgl. Maßnahmen R9):</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Reduzierung um einen der stadteinwärtigen Geradeaus-Fahrstreifen ➔ Einordnung durchgängiger Schutzstreifen, stadteinwärts wird dieser links des Rechtsabbiegers geführt ➔ Prüfung: Einordnung eines Rad-Linksabbiegers aus der Richtenberger Chaussee vom rechten Fahrbahnrand aus (Umstellung des LSA-Programms erforderlich) <p>➔ Planerische Vertiefung – Maßnahme R11</p>
KP8	<p>Grünhufer Bogen/ Rostocker Chaussee</p> <p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Knoten der beiden Straßen ist für den Kfz-Verkehr niveaufrei mit Rampen ausgebildet, der Radverkehr wird auf einem gesonderten Weg im Zweirichtungsverkehr zum östlichen Rampenfußpunkt geführt, - die Verknüpfung erfolgt an der Rostocker Chaussee zwischen den bordgeführten Radverkehrsanlagen via Furten, gesichert durch die Knotenpunkt-LSA am Rampenfußpunkt <p>➔ die Knotenpunktgestaltung kann als akzeptabel eingeschätzt werden</p>		<p>Funktionalität nach Umstellung der Radverkehrsführung (vgl. Maßnahme R9):</p> <ul style="list-style-type: none"> - gegenwärtige Führung ist auch weiterhin geeignet <p>Weiterer Optimierungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ bei Realisierung der Verbindung im Nebennetz parallel zur B 194 kann eine zusätzliche Querung in der östlichen Knotenpunktzufahrt (Rostocker Chaussee) sinnvoll sein (Reduzierung der Anzahl an notwendigen Querungsvorgängen aus Richtung Osten kommend)
KP9	<p>Frankenwall/ Karl-Marx-Straße</p> <p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kreisverkehr, Radverkehr wird auf abgesetzten Wegen um den Kreisel geführt - Mitnutzung des Kreisels ist rechtlich möglich, wenn aus einer Richtung ohne benutzungspflichtige Anlage (aus Karl-Marx-Straße Ost bzw. Frankenwall Ost) eingefahren wird - Vorfahrt auf den Kreisein- und ausfahrten ergibt sich aus Vorfahrtregelung mittels Z 205 (Vorfahrt gewähren) und § 9(3) StVO, verdeutlicht durch Radfurten - Sonderfall: Bypass von Frankenwall auf Karl-Marx-Straße: Radfahrer müssen Vorfahrt gewähren (Beschilderung mit Z 205, Schild zusätzlich auf Boden aufgebracht) - in Kreisverkehren mit abgesetzter Führung sind „Geisterfahrer“ nicht ungewöhnlich <p>➔ die Knotenpunktgestaltung muss auf bestimmten Fahrbeziehungen als kritisch eingeordnet werden</p>		<p>Vorliegende Planungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Markierung von Schutzstreifen auf der Karl-Marx-Straße ist vorgesehen - Ein- und Ausleitung in/ aus den Bestandsanlagen ist östlich des Kreisverkehrs (Höhe Wulflamufer/ August-Bebel-Ufer) vorgesehen - Geplante Beschilderung der Anlage in Fahrtrichtung West als „Getrennter Fuß- und Radweg“ (damit benutzungspflichtig) <p>➔ Vorgesehene Beschilderung schreibt die Nutzung der abgesetzten Wege vor, Breite des Weges zwischen Ein-/ Ausfahrt Schützenbastion und Kreisverkehr sollte geprüft werden</p> <p>Weiterer Optimierungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Beschilderung der Anlage Frankendamm (nördliche Kreisverkehrszufahrt) als „Getrennter Fuß- und Radweg“ ab Marienchorstraße ➔ Prüfung eines Hinweis-Piktogramms an der Querung des Bypasses in „falscher Richtung“

Nr.	Bestandsführung/ Hauptdefizite	Foto	Vorliegende Planungen/ notwendige Vertiefungen
KP10	<p>Karl-Marx-Straße/ Frankendamm/ Werftstraße/ Greifswalder Chaussee</p> <p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kreisverkehr, Radverkehr wird auf abgesetzten Wegen um den Kreisel geführt - Mitnutzung des Kreisels ist rechtlich aus allen Richtung möglich (keine benutzungspflichtige Anlagen in allen Zufahrten) - Vorfahrt auf den Kreisein- und ausfahrten ergibt sich aus Vorfahrtregelung mittels Z 205 (Vorfahrt gewähren) und § 9(3) StVO, verdeutlicht durch Radfurten - Sonderfall: Bypass von Karl-Marx-Straße auf Greifswalder Chaussee: Radfahrer müssen Vorfahrt gewähren - in Kreisverkehren mit abgesetzter Führung sind „Geisterfahrer“ nicht ungewöhnlich <p>➔ die Knotenpunktgestaltung muss auf bestimmten Fahrbeziehungen als kritisch eingeordnet werden</p>		<p>Vorliegende Planungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Markierung von Schutzstreifen auf der Karl-Marx-Straße ist vorgesehen - Ein- und Ausleitung in/ aus den Bestandsanlagen ist ca. 50 m westlich des Kreisverkehrs geplant <p>➔ im Knotenpunktbereich selbst ergeben sich somit keine Veränderung</p> <p>Weiterer Optimierungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Prüfung der Anordnung benutzungspflichtiger Anlagen in allen Knotenpunktzufahrten zur Führung des gesamten Radverkehrs auf den baulich angelegten Wegen ➔ Prüfung einer gesonderten Beschilderung/ Piktogramm zur Beachtung der durch die Radfahrer zu gewährende Vorfahrt am Bypass
KP11	<p>Richtenberger Chaussee/ Koppelstraße</p> <p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Verknüpfung zwischen den bordgeführten bzw. abgesetzten Radverkehrsanlagen erfolgt via Furten/ Dreiecksinseln, <p>➔ die Knotenpunktgestaltung kann als akzeptabel eingeschätzt werden</p>		<ul style="list-style-type: none"> - keine Umstellung der Radverkehrsführung vorgesehen <p>➔ kein Anpassungsbedarf</p>