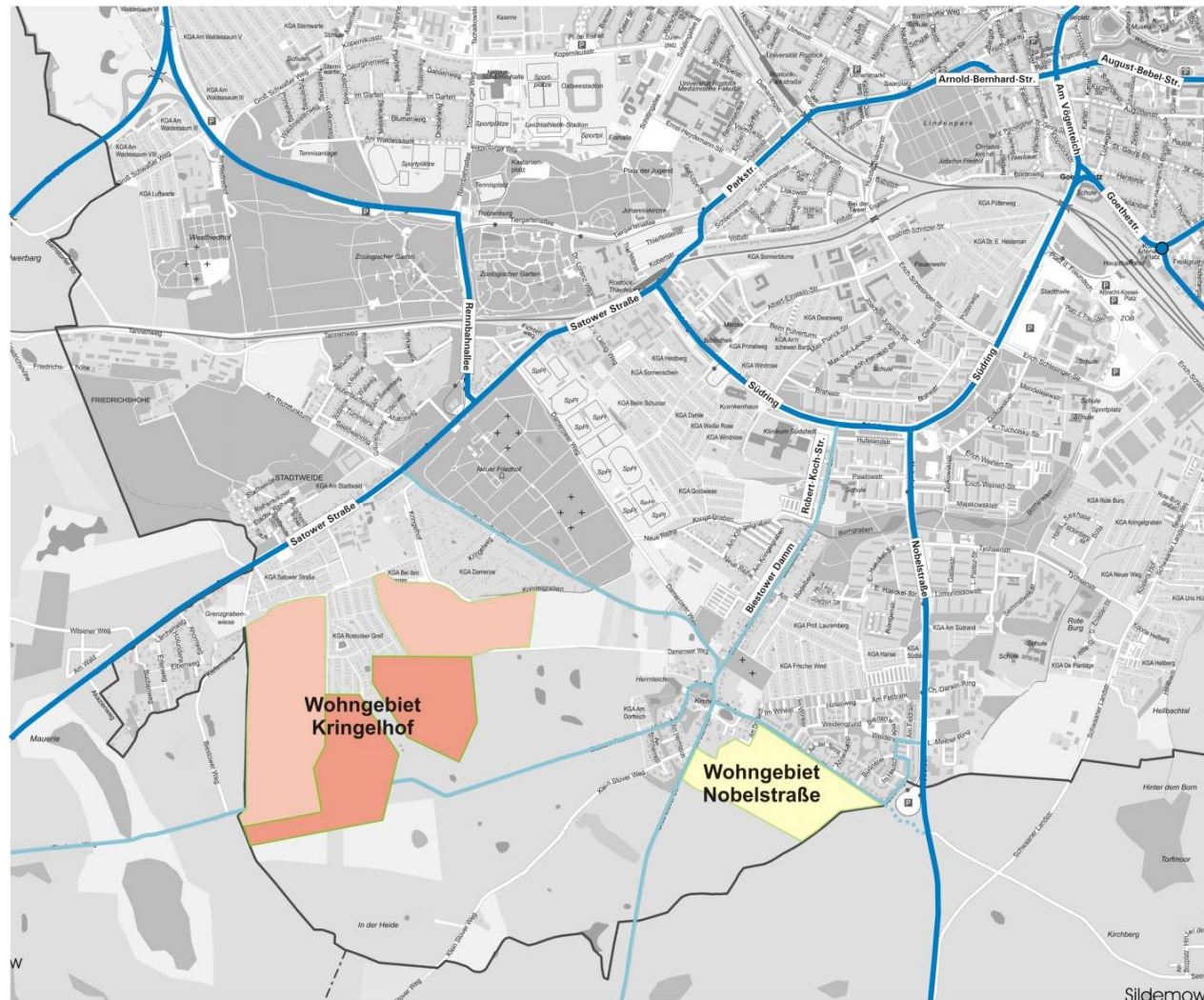


Hansestadt Rostock

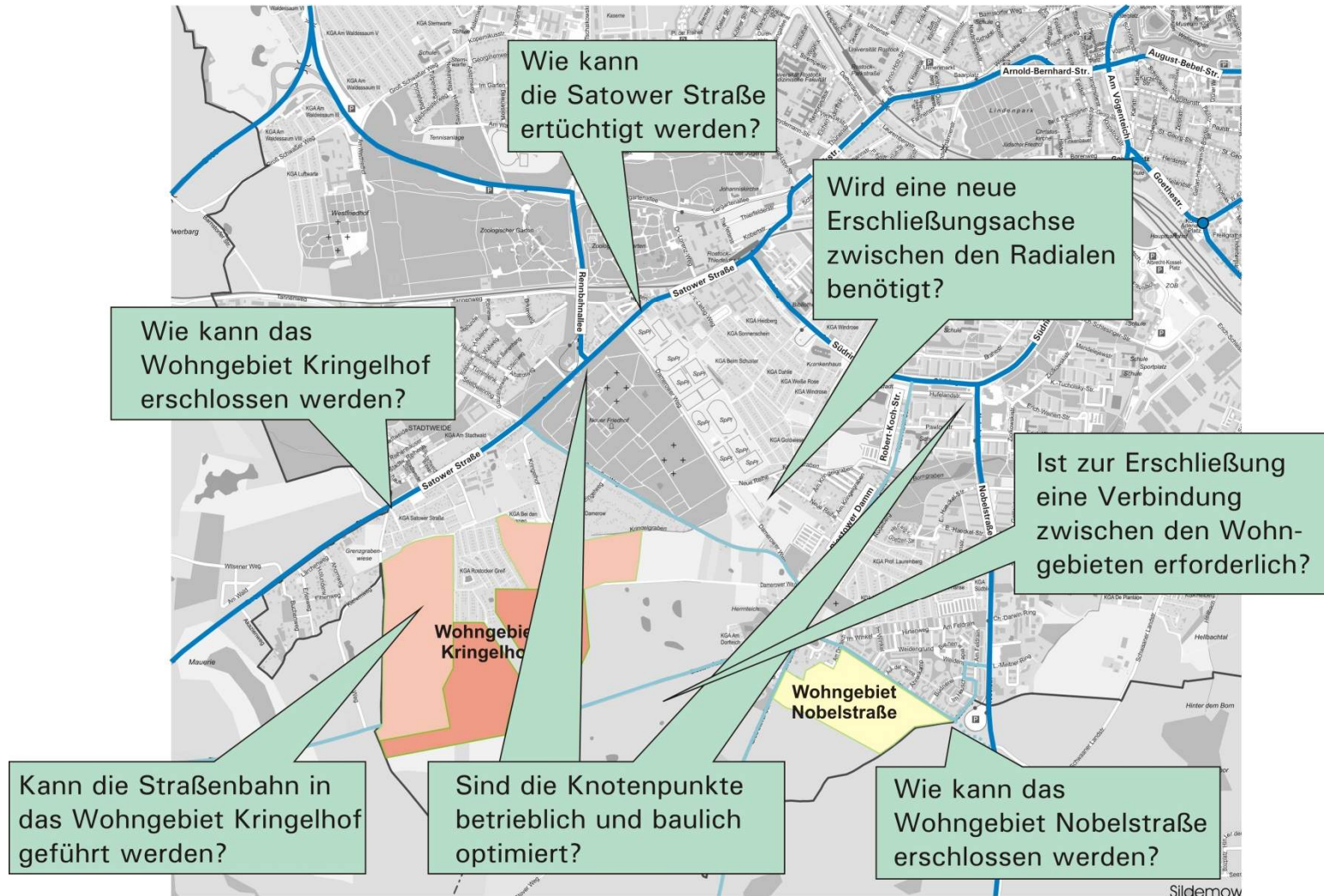
Verkehrsuntersuchung zur schrittweisen Entwicklung von zwei Wohnungsbaustandorten im Rostocker Süden

27. Januar 2016

Untersuchungsgebiet – geplante Entwicklungen



Untersuchungsgebiet – Fragestellungen

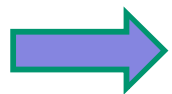


Untersuchungsgebiet – Bestandsaufnahme



Entwicklungsabschnitte

- **Entwicklungsabschnitt 1:** Entwicklung des Wohnungsbaustandortes **Nobelstraße** mit etwa 300 Wohneinheiten
- **Entwicklungsabschnitt 2:** anschließend Beginn der Entwicklung eines Wohnungsbaustandortes **Kringelhof** zunächst mit etwa 300 Wohneinheiten im 1. Bauabschnitt
- **Entwicklungsabschnitt 3:** Weiterentwicklung des Wohnungsbaustandortes **Kringelhof** bis zur Endgröße von etwa 1.000 Wohneinheiten

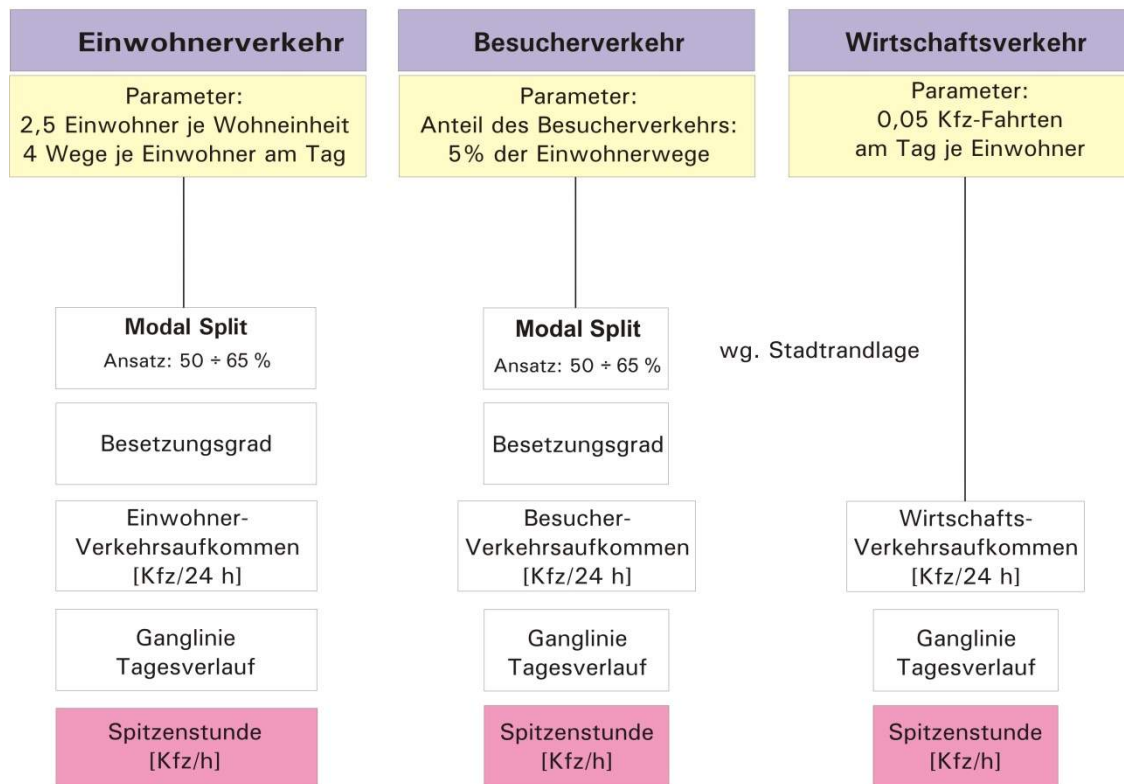


Fazit: eine zusätzliche Verkehrserzeugung von insgesamt 1.300 Wohneinheiten muss im Endzustand im Verkehrssystem abgewickelt werden können

Verkehrserzeugung - Berechnungsablauf

Wohngebiete Rostock: "Nobelstraße" und „Kringelhof“
- Ermittlung der Verkehrserzeugung -

Berechnungsgrundlage: 2,5 Einwohner je Wohneinheit



Einwohner



Wege

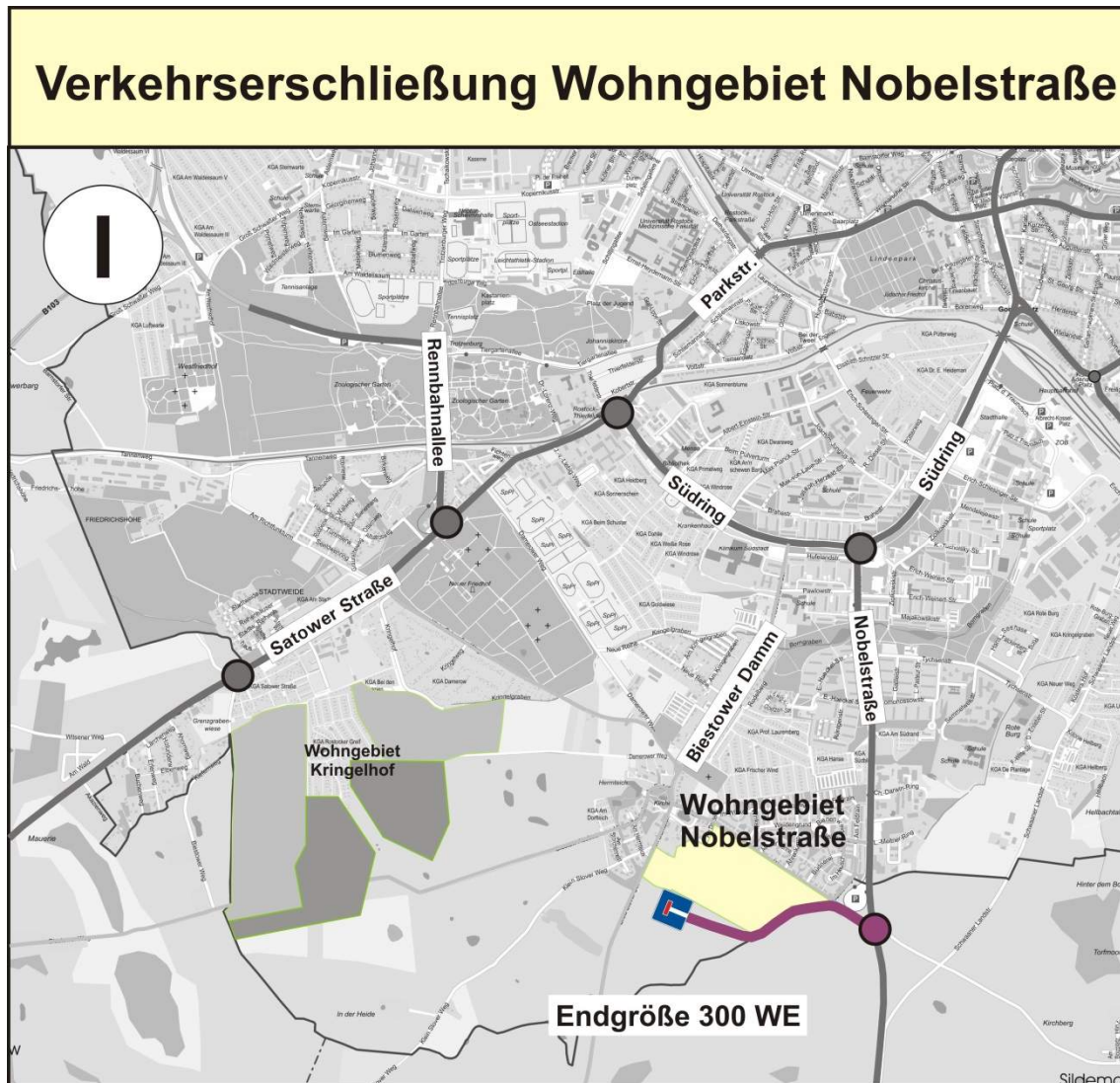


Kfz-Verkehr

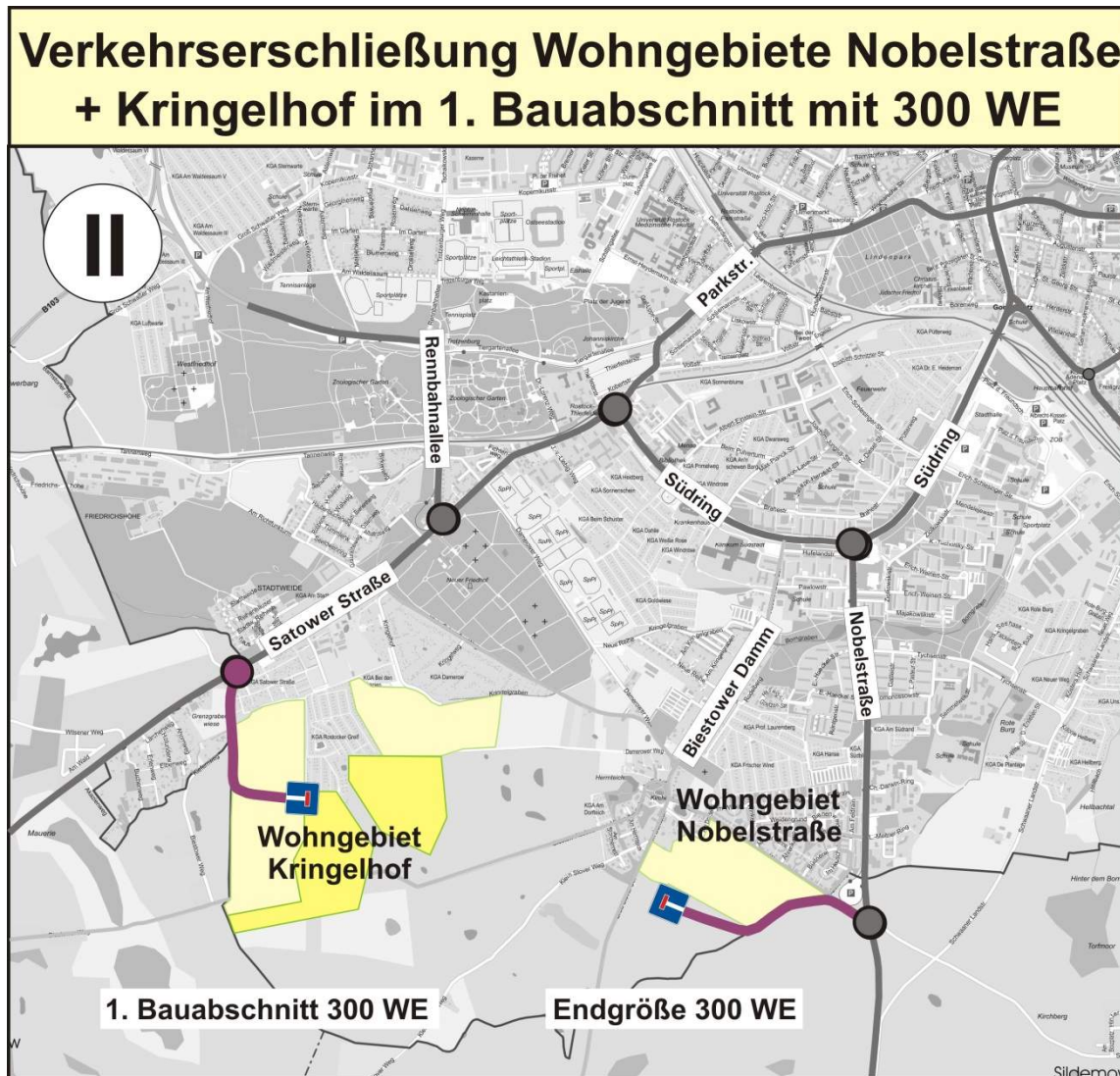
Verkehrserzeugung – Ergebnisse für Kfz-Verkehr

Rostock Süd								
Verkehrserzeugung der Wohngebiete Nobelstraße und Kringelhof								
Bezug	Nutzung	Größe	Quellverkehr [Kfz/24 h]	Anteil Spitzenstunde nachmittags [%]	Quellverkehr Spitzenstunde nachmittags [Kfz/h]	Zielverkehr [Kfz/24 h]	Anteil Spitzenstunde nachmittags [%]	Zielverkehr Spitzenstunde nachmittags [Kfz/h]
Wohngebiet Nobelstraße	Wohnen	300 WE	480 Kfz/24 h	7,5%	36	480 Kfz/24 h	13,75%	66
Wohngebiet Kringelhof	Wohnen	1.000 WE	2.000 Kfz/24 h	7,5%	150	2.000 Kfz/24 h	13,75%	275

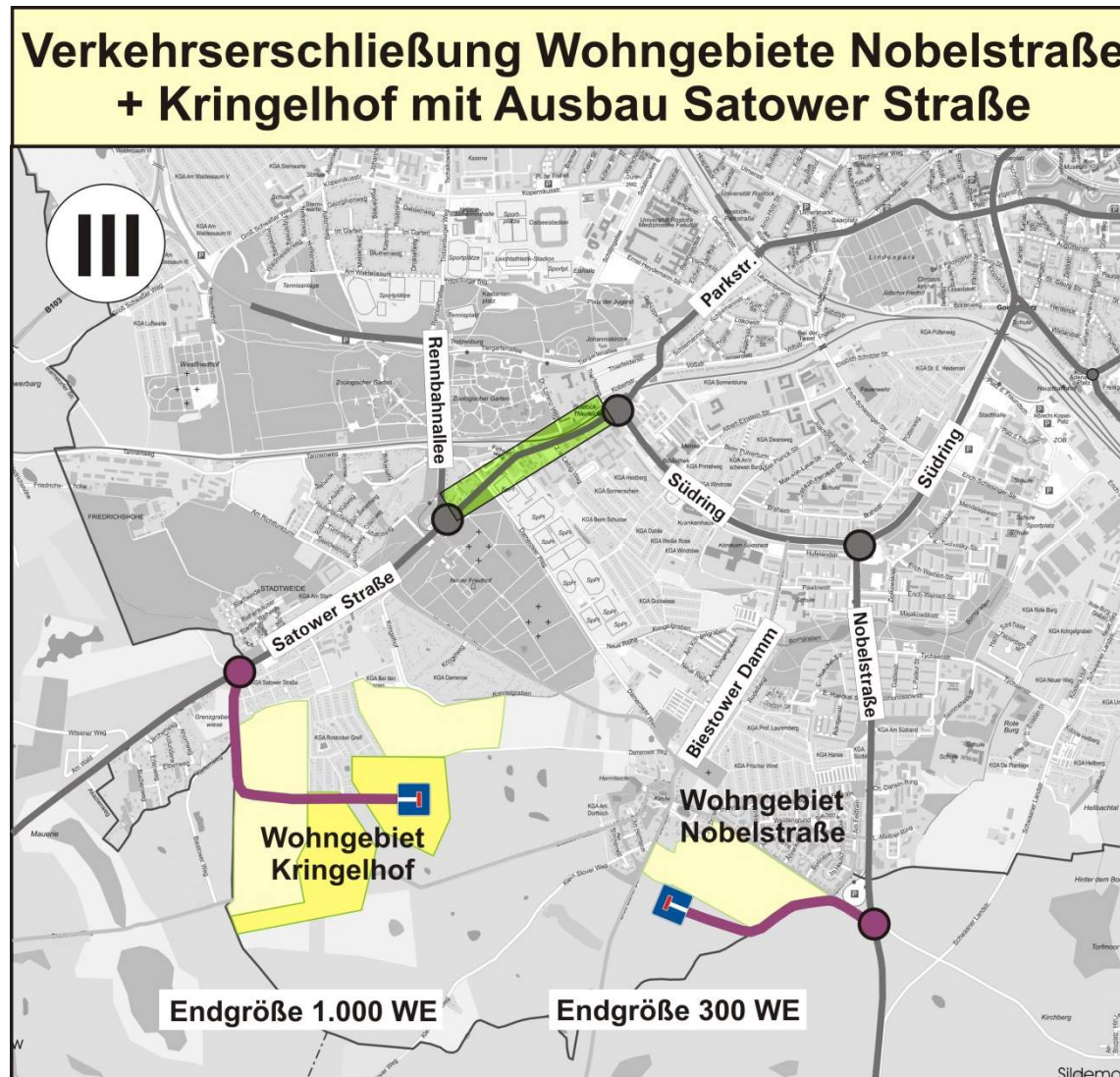
Definition von Entwicklungsszenarien



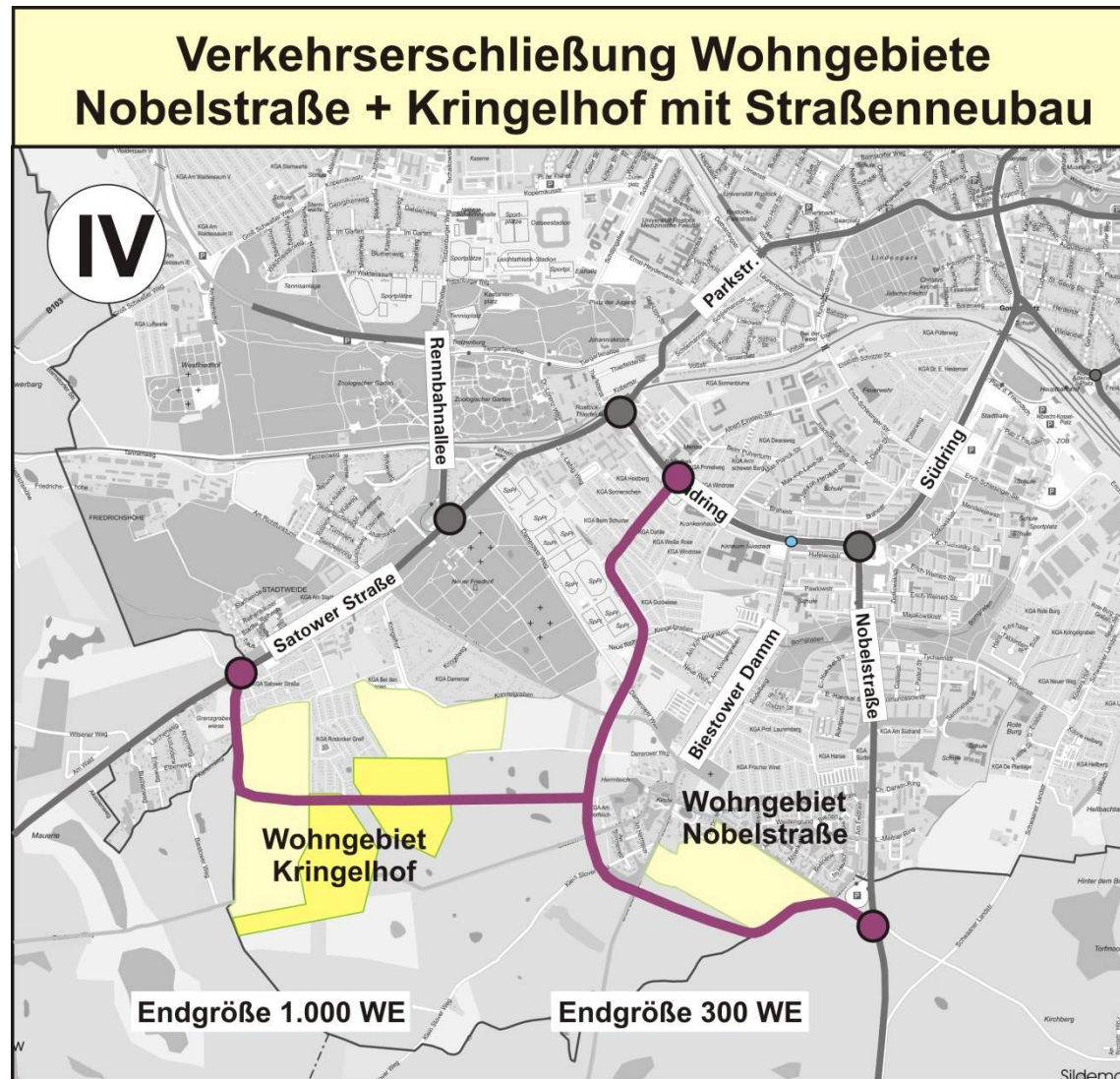
Definition von Entwicklungsszenarien



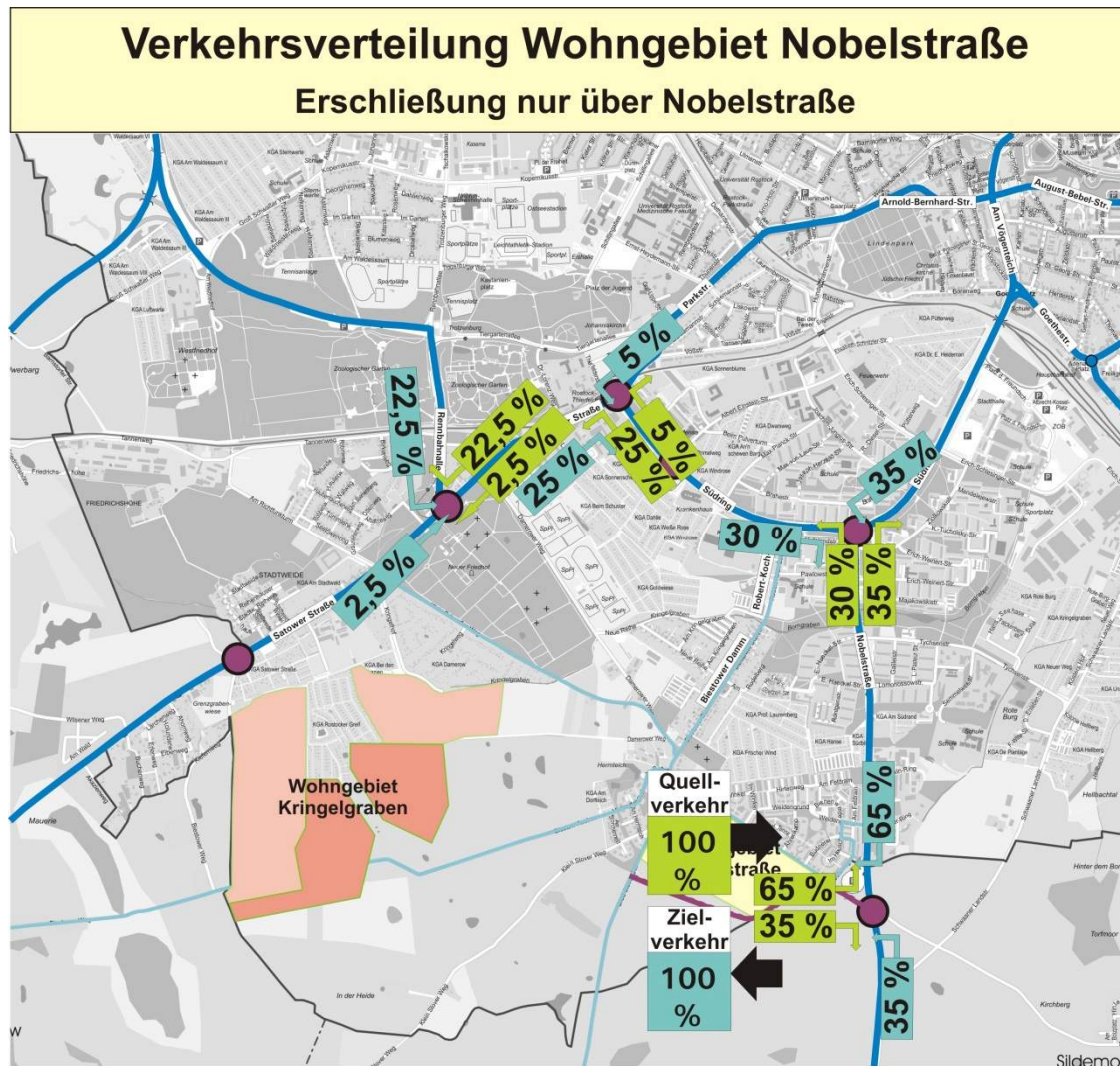
Definition von Entwicklungsszenarien



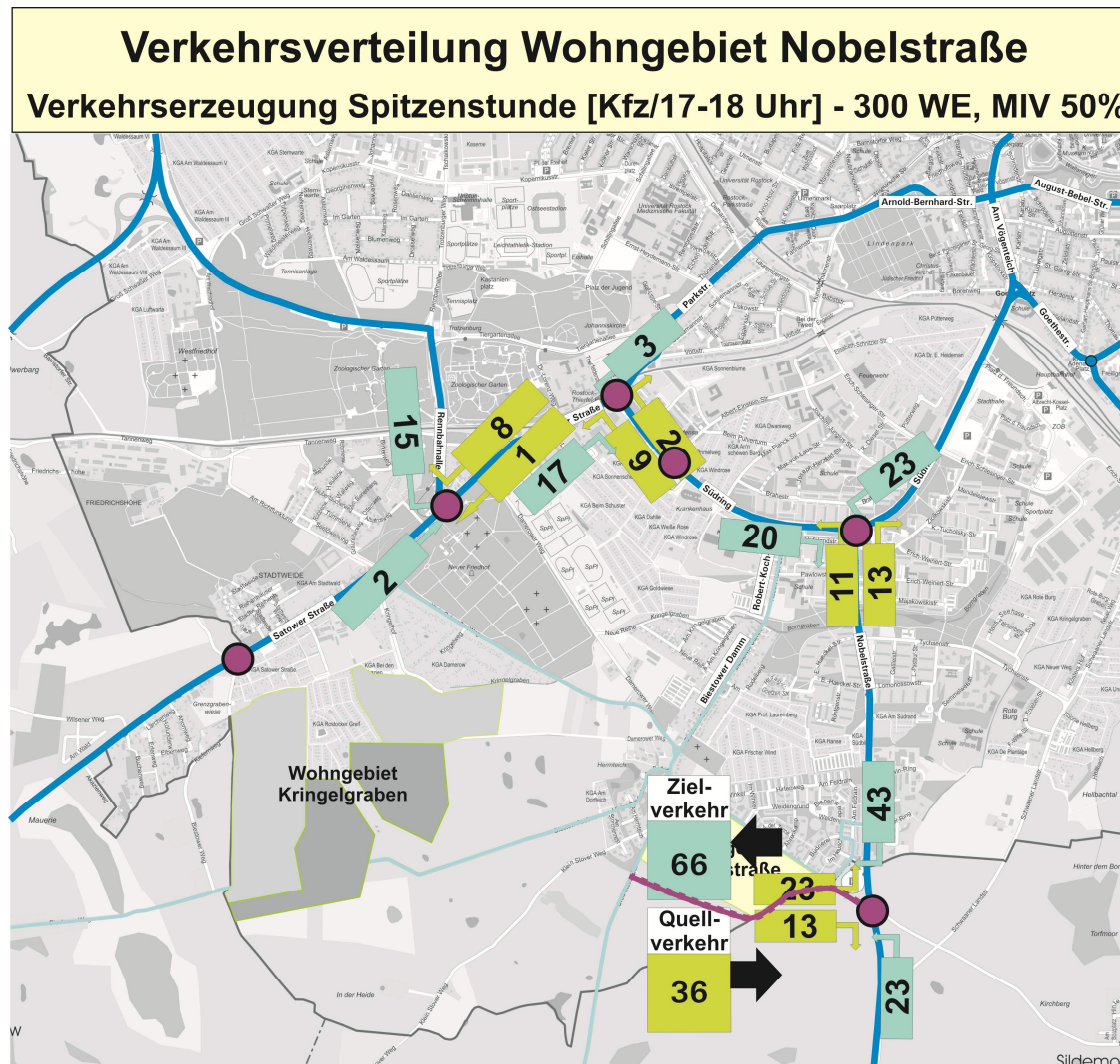
Definition von Entwicklungsszenarien



Szenario I: WG Nobelstraße - Verkehrsverteilung





Szenario I: WG Nobelstraße – Zusatzverkehr [Kfz/h]



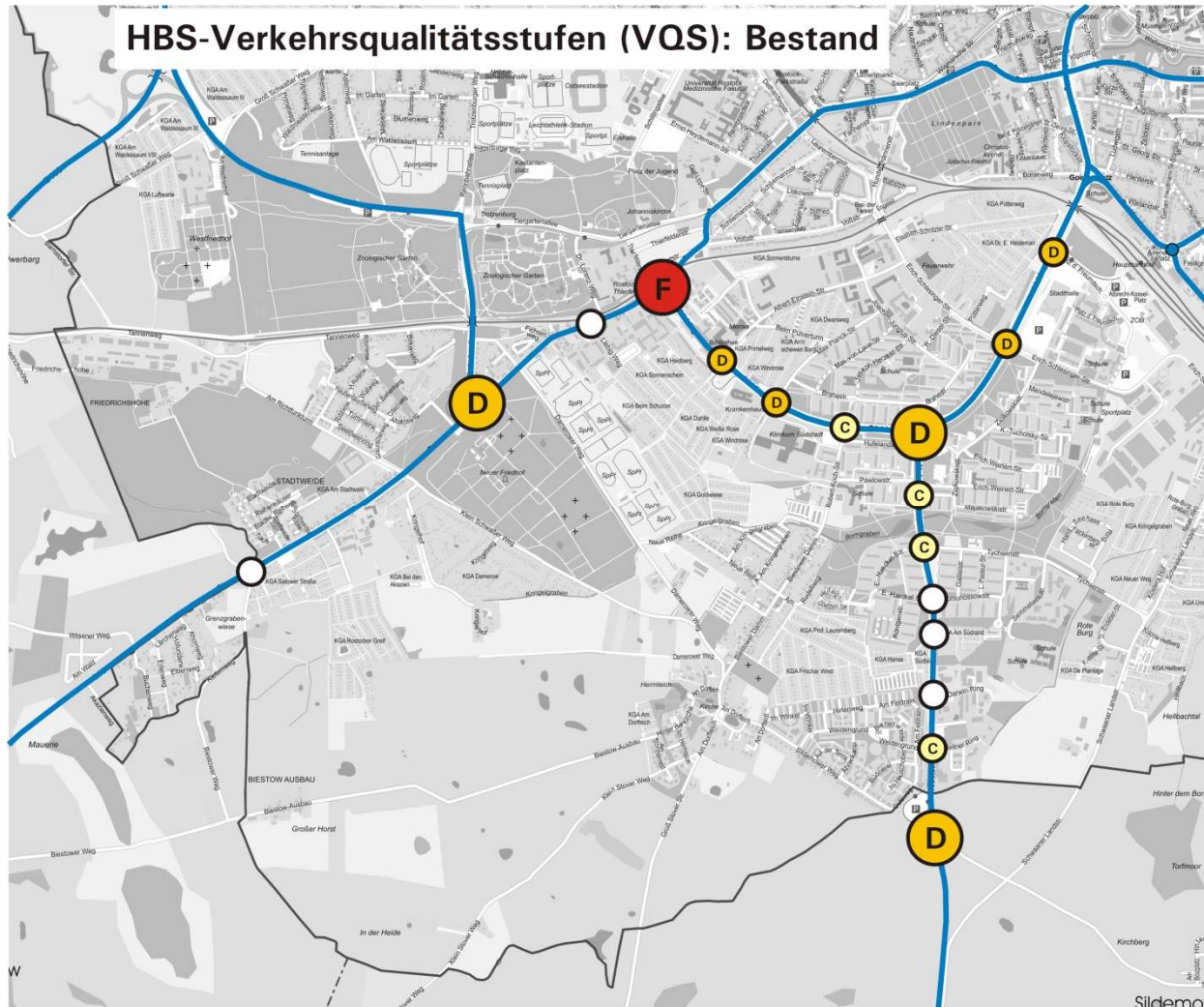
Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte – Bewertungsmethodik

- Bewertung der Verkehrsqualität über die Verlustzeit
- 6 Stufen der Verkehrsqualität analog zu Schulnoten
- Beurteilung des Knotenpunktes nach dem ungünstigsten Strom

Qualitäts-Stufe (HBS)		
A	$\leq 20s$	$\leq 10s$
B	$\leq 35s$	$\leq 20s$
C	$\leq 50s$	$\leq 30s$
D	$\leq 70s$	$\leq 45s$
E	$\leq 100s$	$> 45s$
F	$> 100s$	—

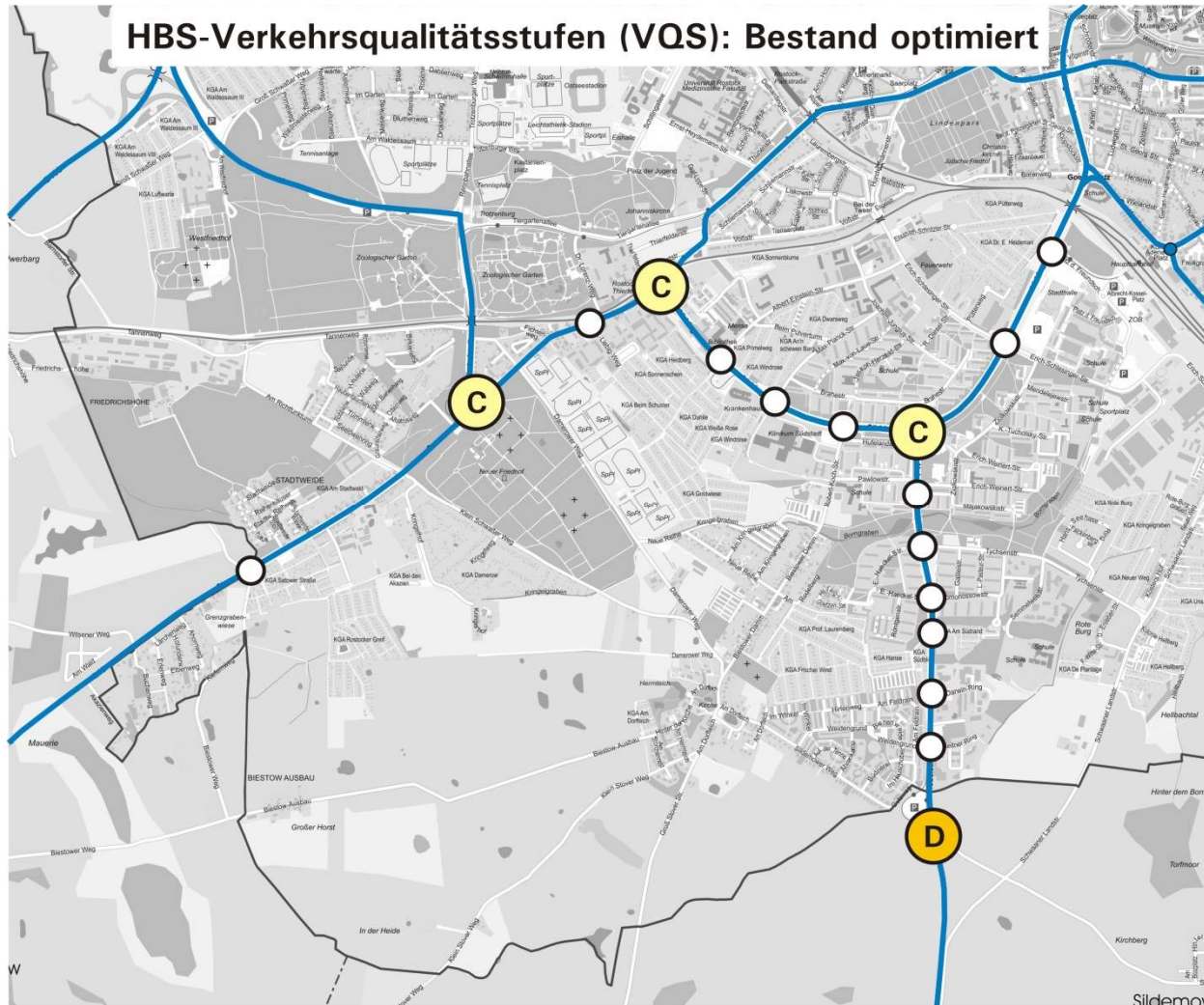
kaum Wartezeiten
 geringe Wartezeiten
 spürbare Wartezeiten
 hohe Wartezeiten, Verkehrsablauf ist noch stabil
 sehr lange Wartezeiten, wachsender Stau, Kapazität wird erreicht
 Nachfrage ist größer als Kapazität, Knotenpunkt ist überlastet

Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte - Bestand



Grundlage der Berechnungen sind die von der Hansestadt Rostock zur Verfügung gestellten Signalzeitenpläne und Verkehrsstärken

Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte – Bestand optimiert



Ergebnis nach
Umverteilung von
Grünzeiten
zwischen einzelnen
Strömen

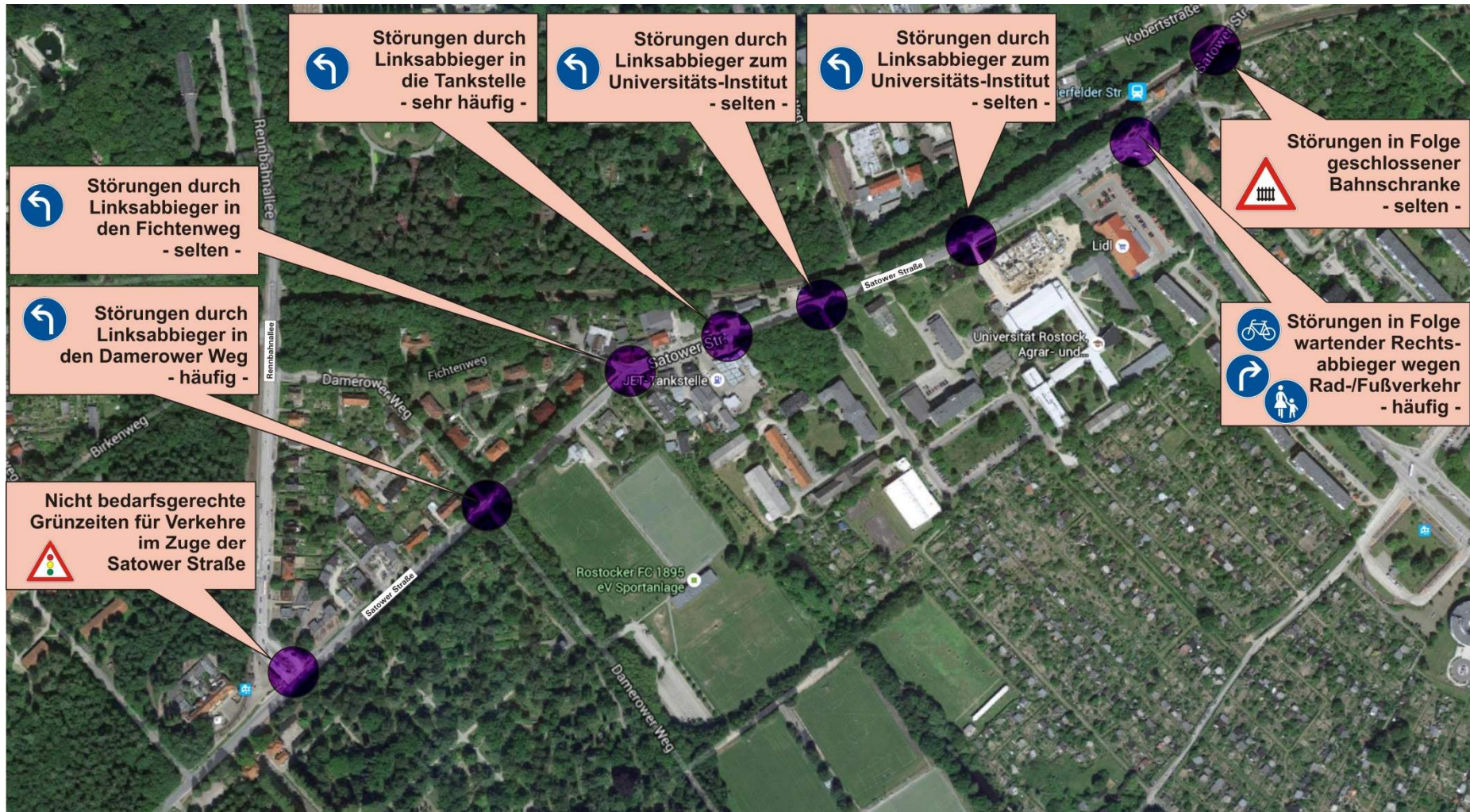
Szenarien I - IV: Zusammenfassung der Verkehrsqualitäten

Rostock Süd							
Verkehrserzeugung der Wohngebiete Nobelstraße und Kringelhof							
Verkehrsqualität der Knotenpunkte/Leistungsfähigkeit							
Knotenpunkt	Bestand	Bestand optimiert	Szenario I	Szenario II	Szenario III	Szenario IV	Bemerkungen
realisierte neue Wohneinheiten	-	-	Nobel: 300 WE	Nobel: 300 WE Kringel: 300 WE	Nobel: 300 WE Kringel: 1.000 WE	Nobel: 300 WE Kringel: 1.000 WE	
Nobelstraße/ Südblick	D	D	Kreisverkehr A	Kreisverkehr A	Kreisverkehr A	Kreisverkehr A	Umgestaltung des Knotenpunktes zum Kreisverkehr
Südring/ Nobelstraße	D	C	C	C	C	C	Neukonfiguration der Lichtsignalprogramme
Südring/ Satower Straße	F	C	C	C	Aufweitung C	Aufweitung C	Neukonfiguration der Lichtsignalprogramme und Aufweitung Südring für Rechtsabbieger
Satower Straße/ Rennbahnallee	D	C	C	C	C	C	Neukonfiguration der Lichtsignalprogramme
Satower Straße/ Kiefernweg	○	○	○	C	LSA B	LSA B	Knotenpunktausbau und Einrichtung einer Lichtsignalsteuerung

Fazit der verkehrstechnischen Berechnungen

- **Szenario I:** Entwicklung des Wohnungsbaustandortes Nobelstraße mit 300 Wohneinheiten mit Optimierung der Signaltechnik möglich; Anbindung an Nobelstraße mit Kreisverkehr zweckmäßig
- **Szenario II:** Wohnungsbaustandort Kringelhof mit etwa 300 Wohneinheiten im ersten Bauabschnitt mit Optimierung der Signaltechnik möglich
- **Szenario III:** Für Vollentwicklung Kringelhof und Nobelstraße Maßnahmen erforderlich: Ausbau der Satower Straße und Optimierung der Signaltechnik
- **Szenario IV:** Für Vollentwicklung Kringelhof und Nobelstraße ist der Neubau von Straßen nicht erforderlich

Wenig leistungsfähige Satower Straße

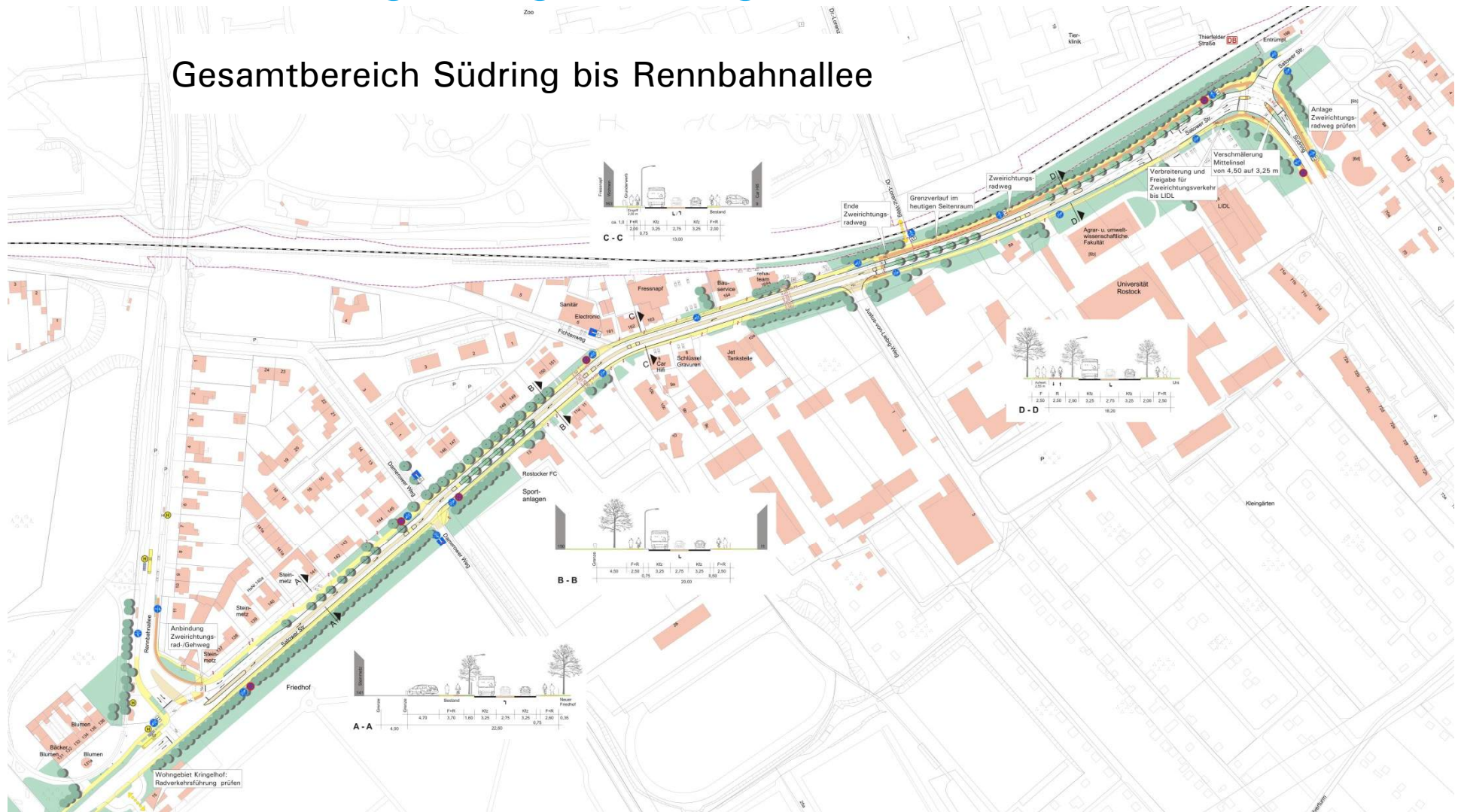


Gestaltungsbeispiel Straßenraum mit Mittelstreifen



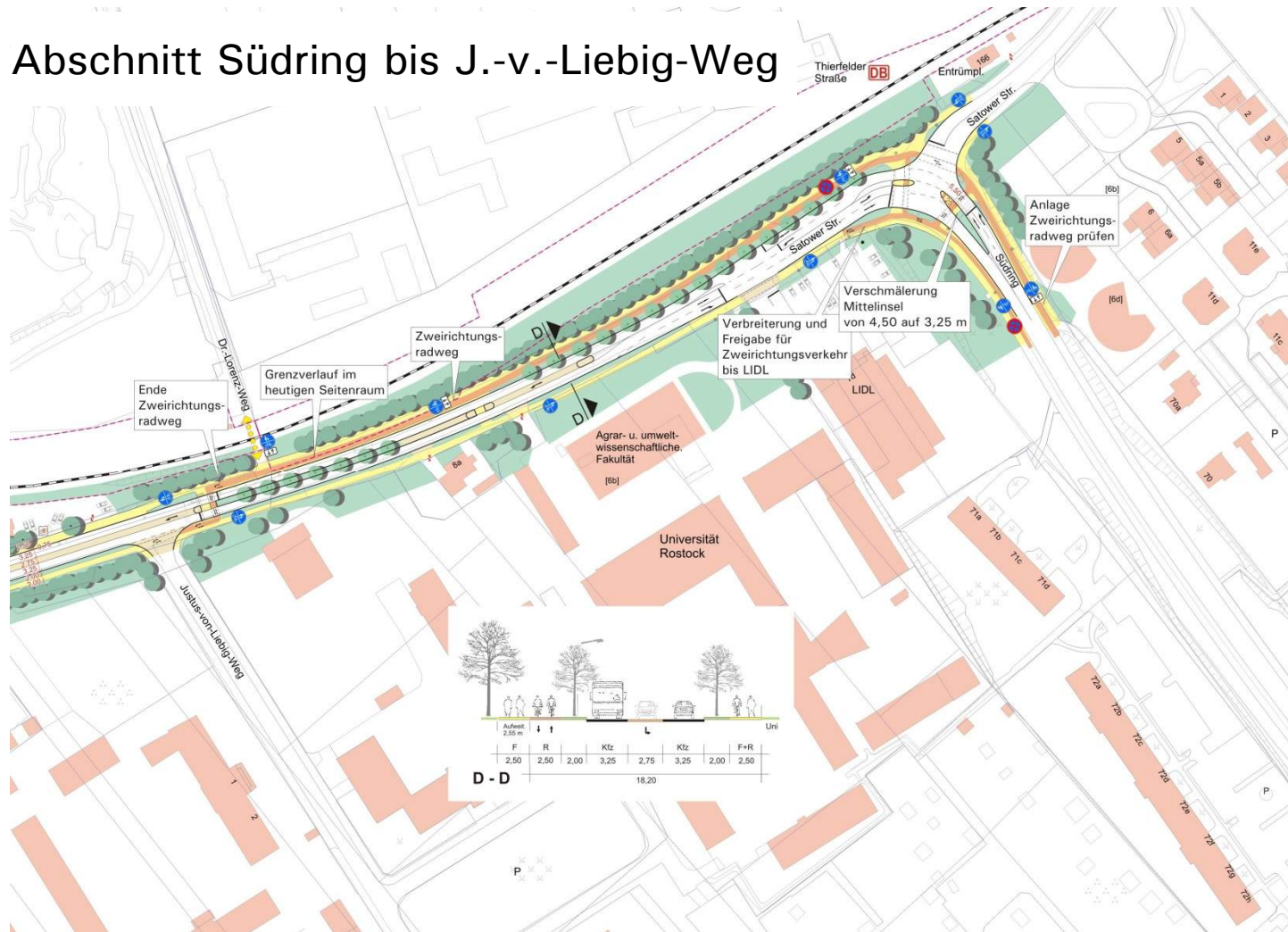
Dreistreifige Umgestaltung Satower Straße

Gesamtbereich Südring bis Rennbahnallee

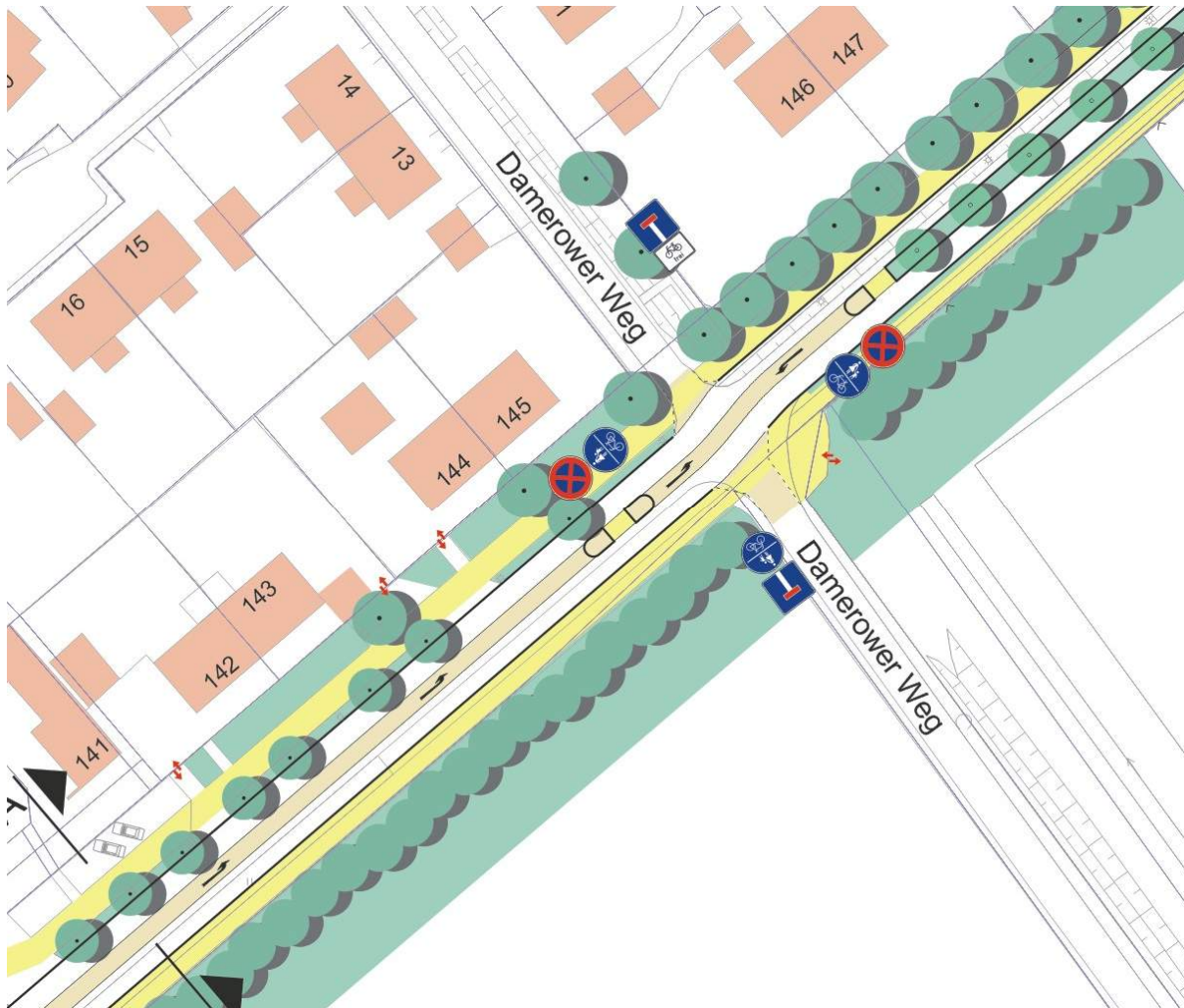


Dreistreifige Umgestaltung Satower Straße

Abschnitt Südring bis J.-v.-Liebig-Weg



Dreistreifige Umgestaltung Satower Straße



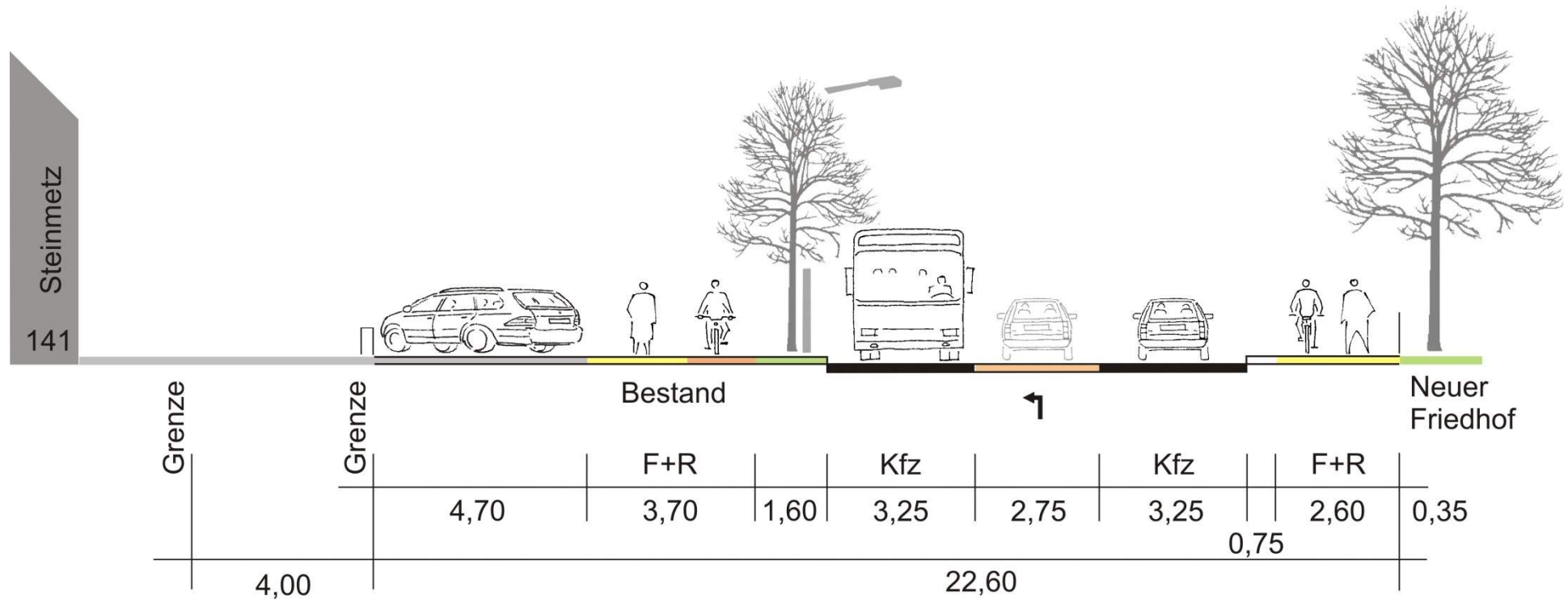
Detail

Bereich

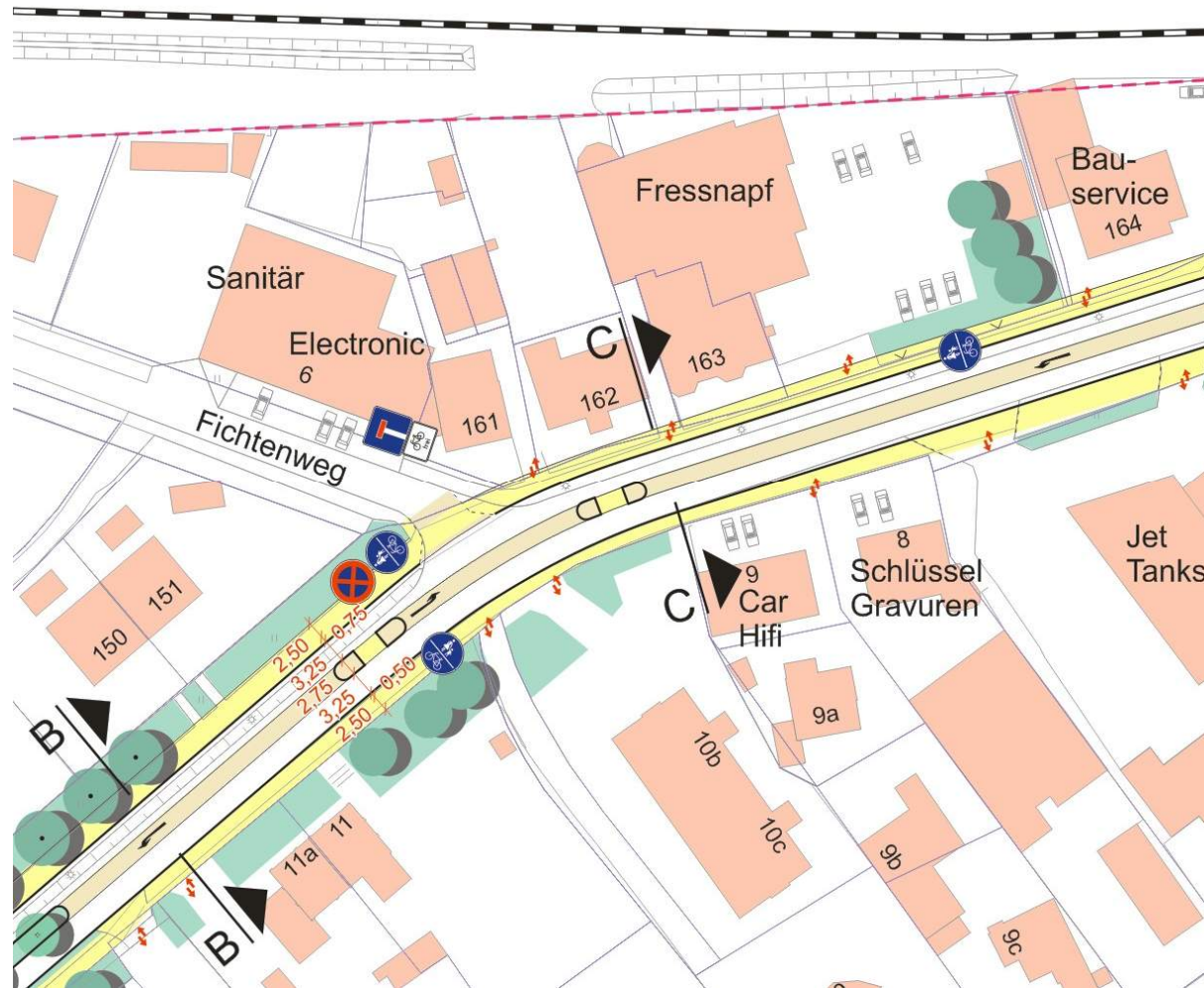
Damerower Weg

Dreistreifige Umgestaltung Satower Straße

Querschnitt westlich Damerower Weg



Dreistreifige Umgestaltung Satower Straße

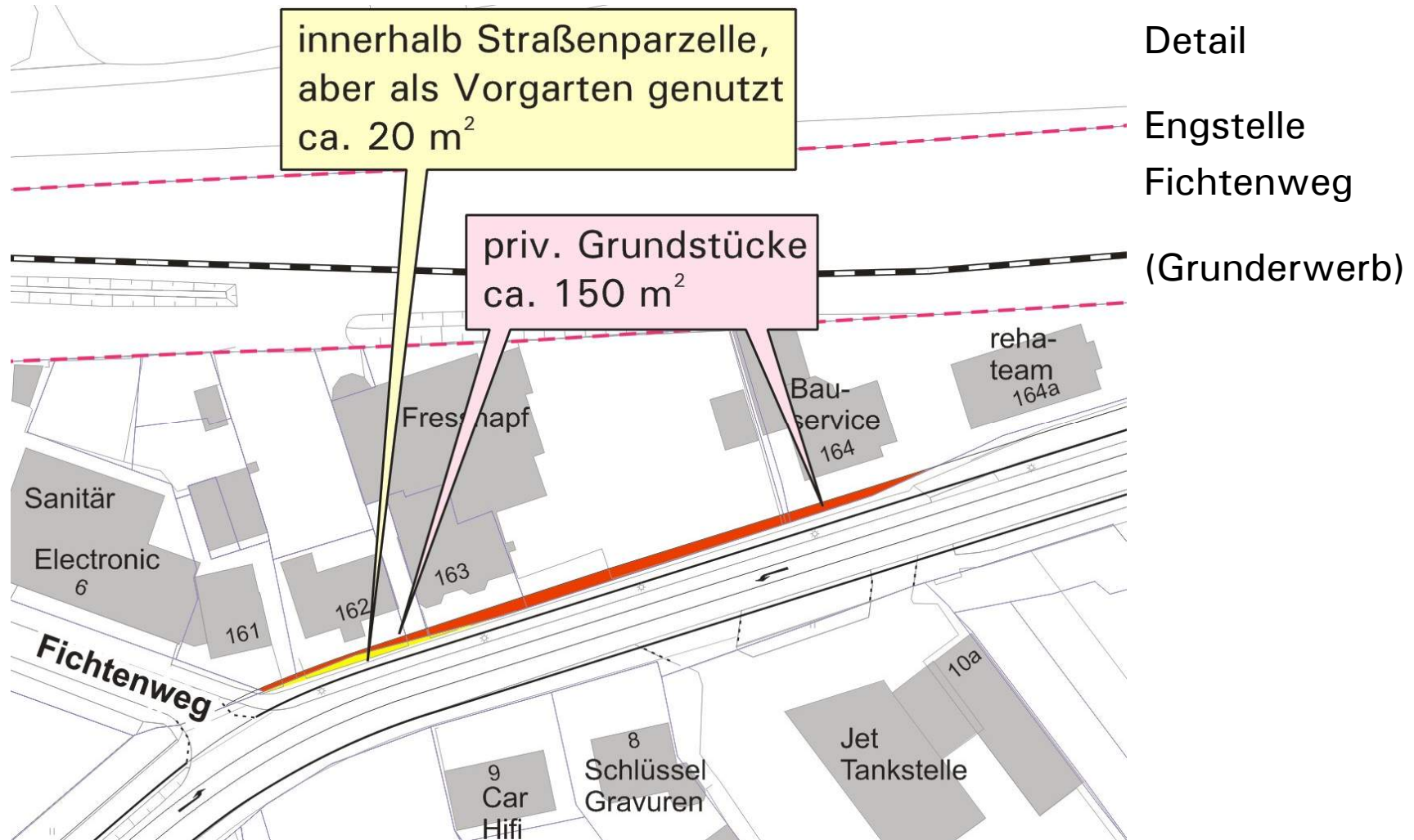


Detail

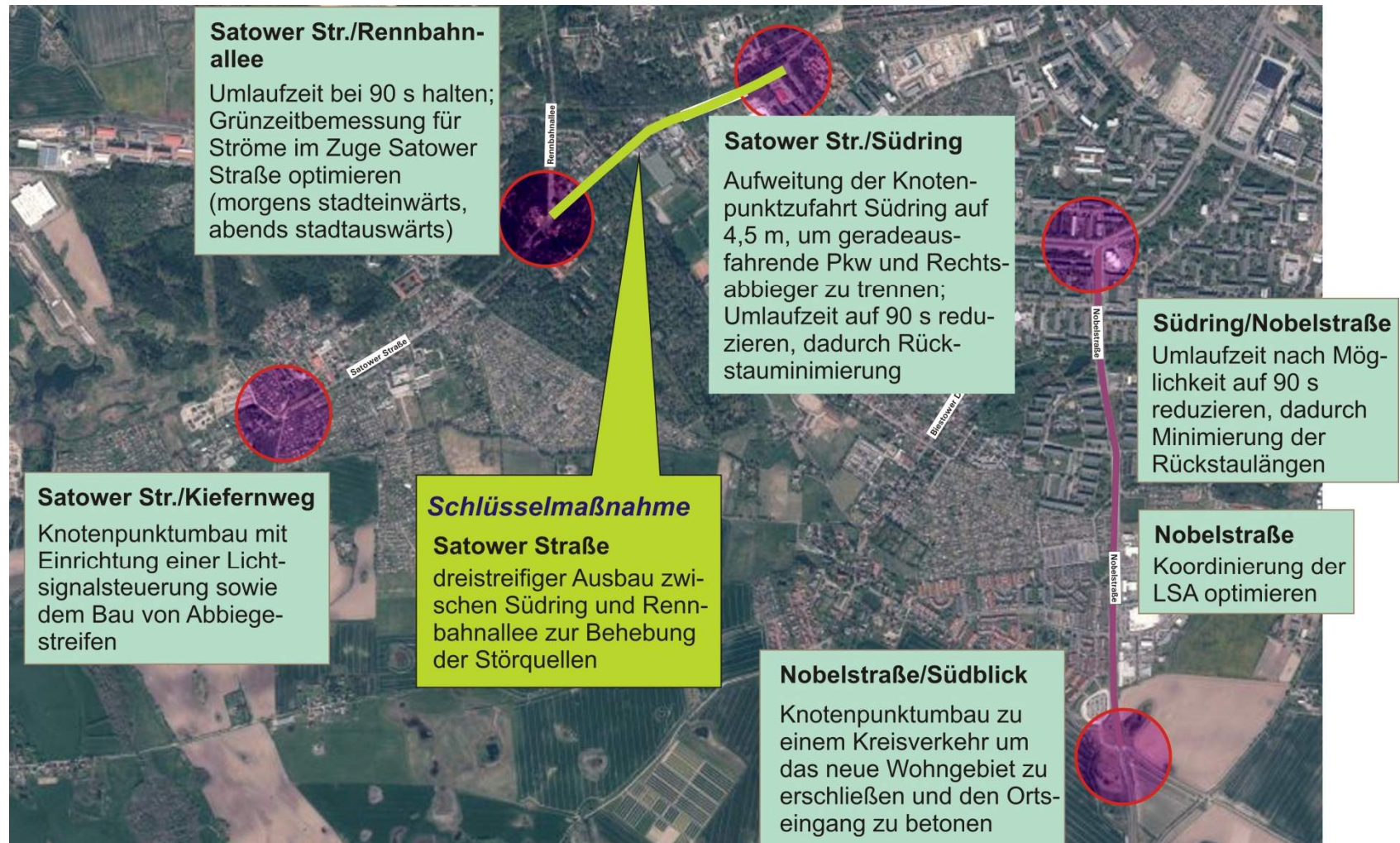
Engstelle

Fichtenweg

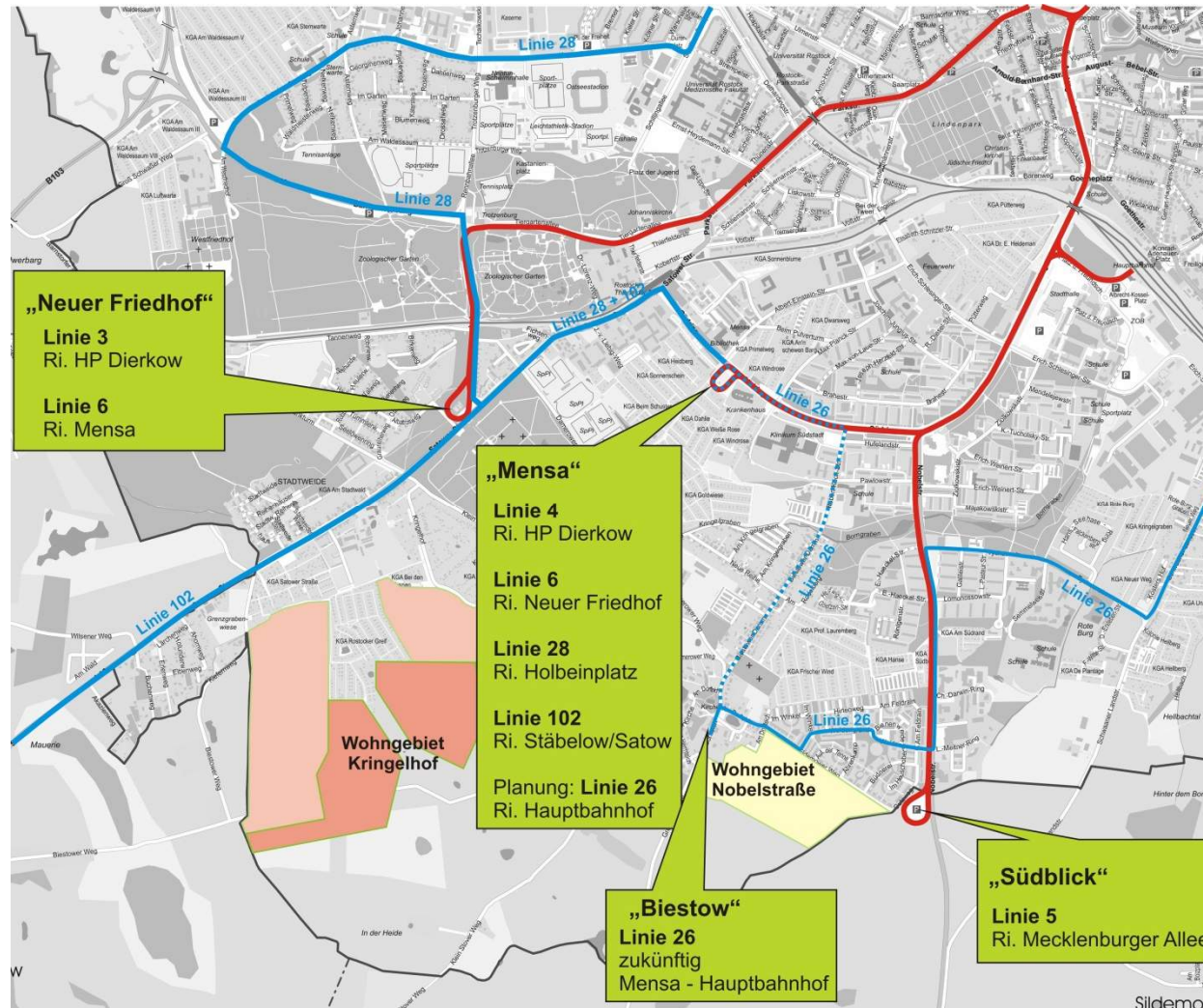
Dreistreifige Umgestaltung Satower Straße



Schlüsselmaßnahmen Kfz-Verkehr



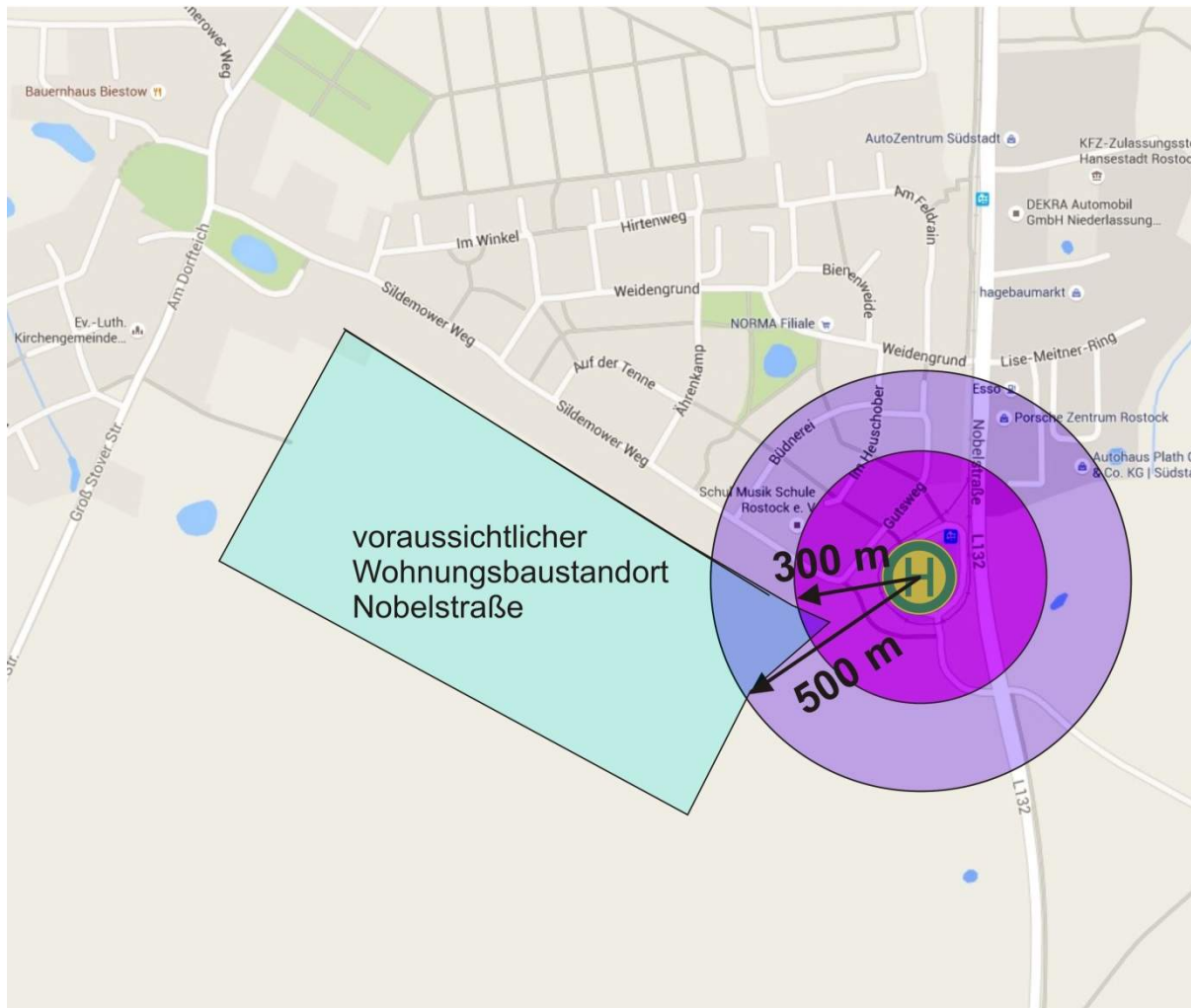
ÖPNV-Erschließung – Bestand RSAG 2016



ÖPNV-Erschließung der neuen Wohnbaustandorte



ÖPNV-Erschließung Nobelstraße

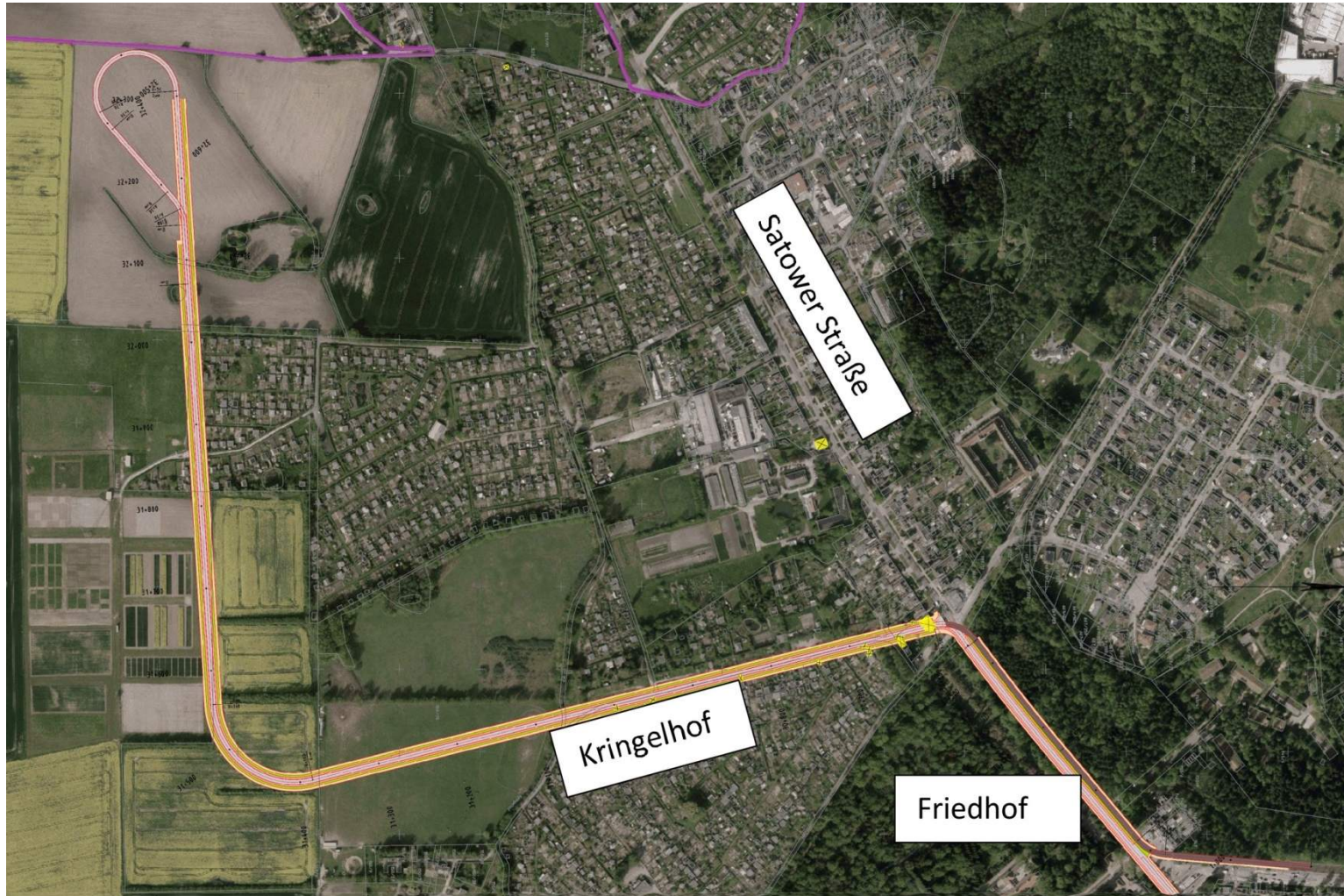


Fazit

Zusätzliches ÖPNV-Angebot ist erforderlich, um den Standort zu erschließen;

Auf Grund der Standortgröße erscheint nur eine Buserschließung gerechtfertigt

Straßenbahnerschließung Kringelhof – Variante 1



Straßenbahnerschließung Kringelhof – Variante 2



Radverkehrserschließung

