Rahmenkonzept WarnowRund

14.12.2020

teamred

KuBuS
Freiraumplanung

Impressum

Bearbeitung

team red Deutschland GmbH
Almstadtstraße 7
10119 Berlin
www.team-red.net

In Zusammenarbeit mit:

KuBuS Freiraumplanung GmbH & Co. KG
Dieffenbachstraße 37
10967 Berlin
www.kubus-freiraum.de

Auftraggeber

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Fachbereich BUGA
Warnowufer 65
18057 Rostock

Inhalt

– nur zum internen Gebrauch –

1. Einführung 4

1.1 Anlass | Ziel 4
1.2 Nutzungsansprüche 5
1.3 Leitlinien 5
1.4 Verkehrliche Einbindung in Stadt und Region 6
1.5 Einbindung in das Wegenetz 8

2. Verkehrliche, funktionale und gestalterische Prinzipien 9

2.1 Zwei Wege für unterschiedliche Geschwindigkeiten 9
2.2 Separation 10
2.3 Zentrifugalkraft 11
2.4 Standbein | Spielbein 12
2.5 Selbsterklärende Wegeführung 13
2.6 Knoten 14
2.7 Verweilpunkte 15
2.8 Brückenfamilie 16

3. Planungsvorgaben WarnowRund 17

3.1 Oberflächen und Belagsqualitäten 17
3.2 Leitfarbe 19
3.3 Markierungsstreifen auf Schnellem Rund 20
3.4 Aufmerksamkeitsbereiche 21
3.5 Schriftzug WarnowRund | Kilometrierung 22
3.6 Ausstattung 23
3.7 Beleuchtung 24
3.8 Wegweisung | Information 25
3.9 Pflege | Wartung 26
3.10 Verkehrsrechtliche Umsetzung 27
3.11 Barrierefreiheit 29
3.12 Nachhaltigkeit 30

4. Räumliche Abschnitte 31

4.1 Übersicht Abschnitte 31
4.2 Nördliche landschaftliche Abschnitte 32
4.3 Südliche urbane Abschnitte 39
4.3.1 Holzhalbinsel 39
4.3.2 Silohalbinsel 43
4.3.3 Stadthafen 46
4.3.4 Beleuchtung | Regenwasser 51
4.4 Querung von Plätzen 52

5. Anlagen 53

5.1 Maßnahmen im Umfeld des WarnowRunds 54
5.2 Zusammenstellung der Gestaltungsvorgaben 55

1. Einführung

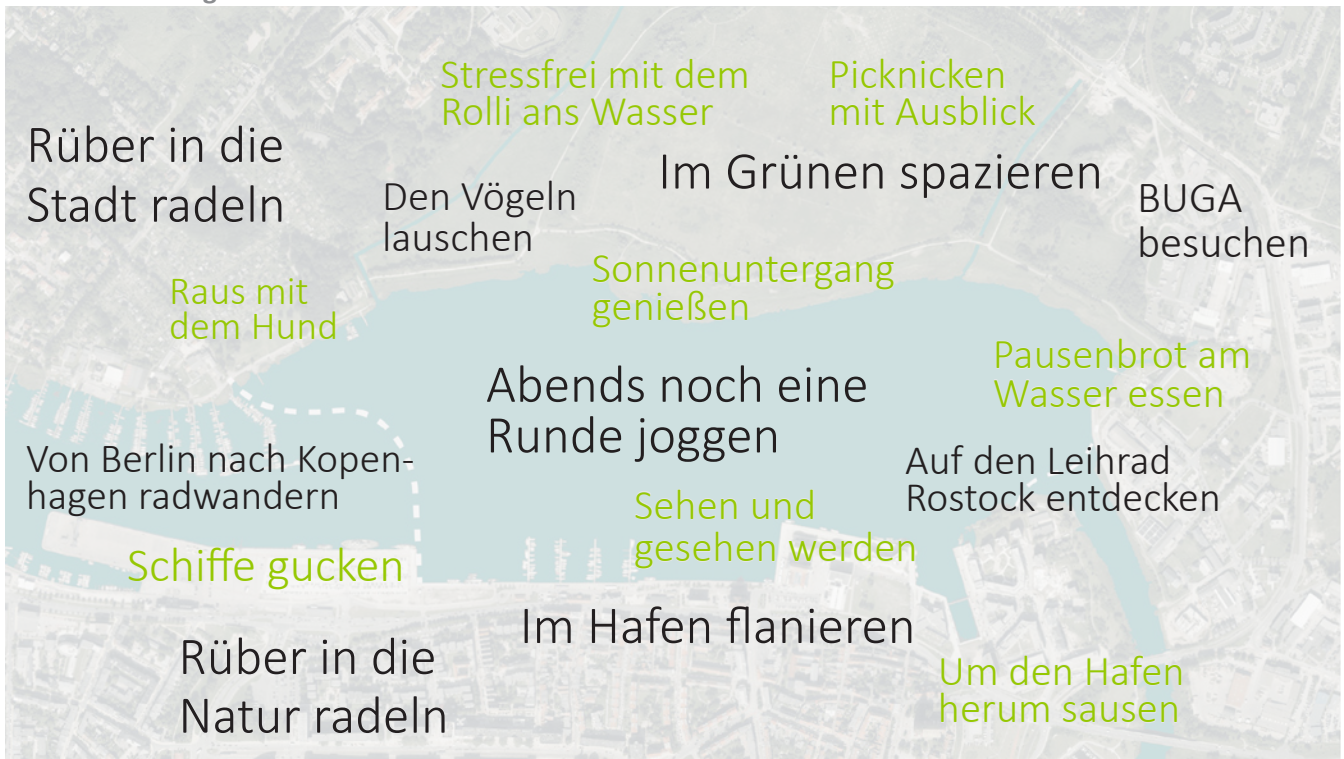
1.1 Anlass | Ziel

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock verfolgt das Ziel, die unterschiedlichen Stadtteile entlang der Warnow enger miteinander zu vernetzen und die Warnow als wohnortnahes, attraktives Freizeitziel besser zu erschließen. Seit 2010 ist der Bereich um die Unterwarnow zwischen Stadthafen, Gehlsdorfer Ufer und Osthafen unter dem Begriff „Rostocker Oval“ besonders im Fokus. 2012 gab es dazu einen Workshop, der die Potenziale deutlich aufgezeigt hat. 2018 wurden die Ideen mit der Bewerbung um die BUGA weiterentwickelt und konkretisiert. Das „WarnowRund“ spielt darin als verbindender Rundweg eine zentrale Rolle.

Mit der BUGA 2025 als Motor der Stadtentwicklung kann das WarnowRund umgesetzt und durch die Warnowbrücke geschlossen werden. So wird die Innenstadt von Gehlsdorf, Toitenwinkel und Dierkow im Alltag bequem mit dem Rad erreichbar und umgekehrt. Wie an einer Perlschnur reihen sich Projekte zur Stadtentwicklung am WarnowRund. Rostock geht damit einen großen Schritt in Richtung autofreie, klimafreundliche Mobilität. Gleichzeitig macht das WarnowRund Rostock als Ziel für Tages- und Urlaubsgäste noch attraktiver und leistet damit einen Beitrag zum klimafreundlichen Tourismus.

Die Entwicklung des Rahmenkonzeptes für das WarnowRund wurde neben einer Bürgerbeteiligung durch den BUGA-Ausschuss, das Fahrradforum und die zuständigen Fachämter begleitet. Das Rahmenkonzept legt Prinzipien für das WarnowRund dar und gibt den Planer*innen der unterschiedlichen Abschnitte rund um die Warnow gestalterische und funktionale Anforderungen vor, damit das WarnowRund tatsächlich eine runde Sache wird – im Rahmen der BUGA 2025 und darüber hinaus.

Mehr als ein Weg...



1.2 Nutzungsansprüche

Das WarnowRund ist für alle da: Für Alt und Jung, Groß und Klein, schnell und langsam. Alle können sich dort bewegen und wohlfühlen: Kleinkinder, Kinder, Jugendliche, Erwachsene, Senior*innen, angeleinte Hunde und auch die heimische Fauna. Das ganze Jahr, rund um die Uhr und bei jedem Wetter soll das WarnowRund für sie nutzbar sein.

Das WarnowRund ist ein Bewegungsraum und damit mehr als nur ein Weg. Bewegung ist in unterschiedlichster Form, mit und ohne Hilfsmittel und in verschiedenen Geschwindigkeiten gut möglich: Spazieren gehen, Joggen, Radfahren, Skaten, Rollern. Aktive Mobilität in der Freizeit und im Alltag wird durch das WarnowRund gefördert.

Das WarnowRund ist ein Aufenthaltsraum mit vielfältigen Qualitäten und hohem Nutzen für die Stadtgesellschaft. Das Verweilen, Kommunizieren und Erleben von Kultur und Natur spielen in diesem Raum eine wesentliche Rolle. Die Qualität und Vielfalt der Räume an der Unterwarnow sollen erhalten und durch das WarnowRund für mehr Menschen sanft erschlossen werden.

1.3 Leitlinien

Als Grundlage für die Gestaltung und die Planungsvorgaben wurden sieben Leitlinien abgestimmt:

Nachhaltig und attraktiv
Das WarnowRund macht Lust auf Mobilität ohne Auto und Erholung in der Nähe. Es zieht Menschen an und ist auf eine wachsende Nutzung ausgelegt. Der Anspruch der Nachhaltigkeit bezieht sich auch auf die Herstellung und Dauerhaftigkeit.

Inklusiv und barrierefrei
Das WarnowRund ist für alle bequem und sicher zu nutzen. Es bringt Menschen aus den verschiedenen Stadtteilen und Bevölkerungsgruppen sowie Touristen zusammen. Die Wegeführung ist barrierefrei und die Beschilderung international verständlich.

Durchgängig und verknüpft
Das WarnowRund ist für alle durchgängig nutzbar – auch bei Hochwasser. Das WarnowRund ist gut verknüpft mit den Stadtteilen an der Unterwarnow und mit überregionalen, touristischen Routen.

Intuitiv und selbsterklärend
Das WarnowRund ist so gestaltet, wie es zu den jeweiligen Bewegungsformen der Nutzer*innen passt. Durch die selbsterklärende Gestaltung wird es intuitiv nutzbar.

Wachsender Weg
Das WarnowRund wächst durch die Warnowbrücke bis 2025 zur Runde. Es kann sich später entlang der Warnow weiter entwickeln. Zur BUGA wird es für eine maximale Nutzungsintensität hergestellt. Jenseits davon können Pfade wachsen oder zuwachsen.

Innovativ und beispielgebend
Das WarnowRund kann Teil eines Experimentallabors BUGA werden. Auf Teststrecken können z. B. dynamische Beleuchtungen optimiert oder fluoreszierende Markierungen ausprobiert werden. Gute Ergebnisse werden verbreitet.

Dem jeweiligen Ort angemessen
Das WarnowRund bindet die Qualitäten und Besonderheiten von Stadt und Landschaft und des jeweiligen Ortes ein. Der Weg kann reagieren und inszenieren.

1.4 Verkehrliche Einbindung in Stadt und Region

Das WarnowRund funktioniert als Runde für sich und ist gleichzeitig Teil des lokalen, regionalen und überregionalen Wegenetzes. Aktive Mobilität soll nicht nur das WarnowRund bestimmen, sondern auch die Wege dahin. Als Freizeitziel ist es gut erreichbar für die Einwohner*innen und Besucher*innen aus Stadt und Region. Auf täglichen Wegen kann das WarnowRund wahlweise als schnelle Abkürzung oder als ruhiger Umweg genutzt werden.

Highlight | Knoten im internationalen Radfernwegenetz
Der Radfernweg Berlin-Kopenhagen soll über die neue Warnowbrücke führen und auf dem WarnowRund die Stadt von der schönsten Seite zeigen. Er ist auch Bestandteil der EuroVelo-Route 7 ‚Sun Route' von Malta zum Nordkap und im deutschen Abschnitt als D-Route 11 Rostock-Salzburg Teil des ‚Radnetz Deutschland'. Am WarnowRund soll die D-Route 11 in Richtung Ostsee abzweigen und damit die Verbindung zum Ostseeküstenradweg herstellen, der ebenfalls als EuroVelo-Route 10 ‚Baltic Sea Cycle Route' und D-Route 2 Bestandteil des nationalen und internationalen Radfernwegenetzes ist. Auch die EuroVelo-Route 13 ‚Iron Curtain Trail' könnte über das WarnowRund einen Abstecher zum Stadthafen machen, dem früheren Grenz- und Sperrgebiet inmitten der Stadt.

Nukleus lokaler und regionaler Rad-, Lauf- und Wanderrouten
Das WarnowRund weist eine Länge von ca. 4,3 Kilometern auf und eignet sich dadurch sehr gut als Laufstrecke. Einmal oder mehrmals umrundet ergeben sich gute Trainingseinheiten. Die Lage der Strecke bietet sich außerdem für eine Erweiterung in unterschiedliche Richtungen an.

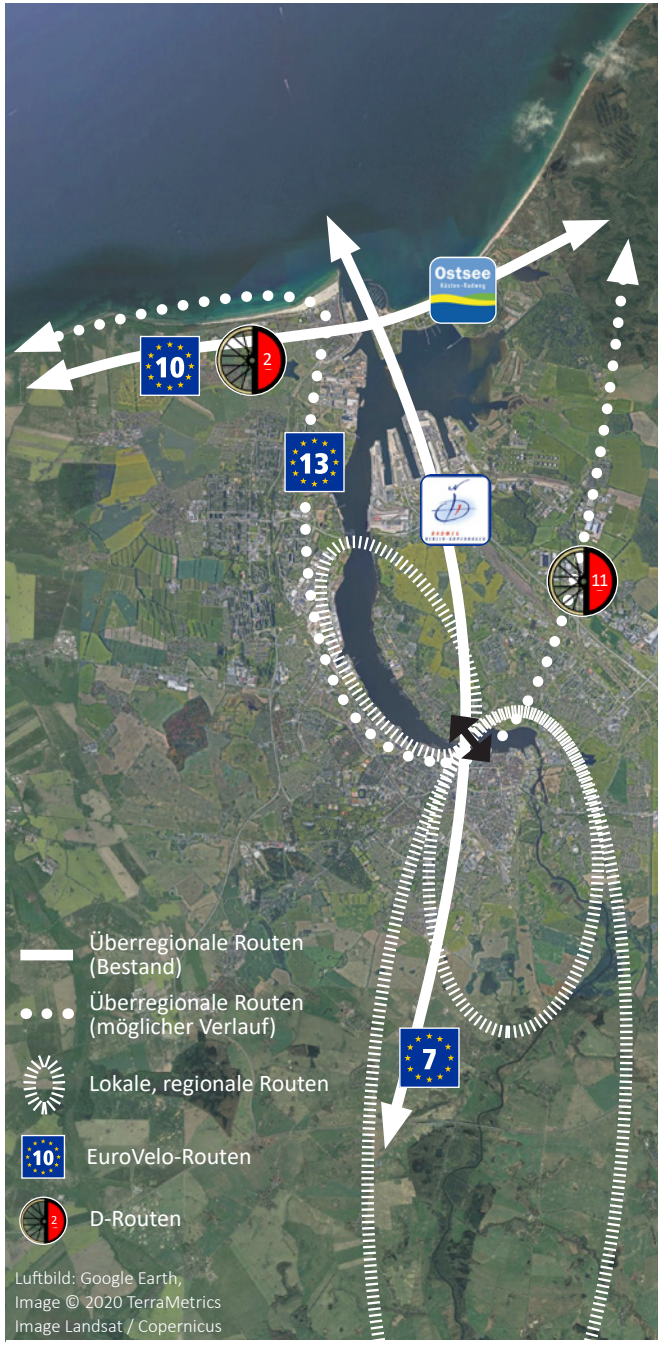
Der lange geplante Warnowuferweg führt von Schmarl über die Kröpeliner-Tor-Vorstadt (KTV), Stadtmitte und Brinckmansdorf bis Gehlsdorf und lässt sich durch eine Öffnung des Warnowtunnels ebenfalls zu einer Runde schließen.

Eine Runde um die Unterwarnow von Warnemünde über das WarnowRund nach Hohe Düne zur Warnowfähre lässt sich als Marathonstrecke nutzen.

Über das WarnowRund kann eine Rad- und Laufverbindung von Stadtmitte, KTV und Südstadt in die Rostocker Heide bzw. zur Ostsee über Neu Hinrichsdorf führen.

Der Warnowtal-Rundweg und weitere Rad- und Wanderwege führen beidseits der Warnow flussaufwärts nach Schwaan, Bützow und weiter in Richtung Warnowquelle.

EuroVelo-Routennetz, 2020. (www.eurovelo.com)



Lokale, regionale und überregionale Rad-, Lauf- und Wanderrouten

Verkehrliche Einbindung in Stadt und Region

Umsetzung des Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ)
Das WarnowRund setzt den zentralen Teil des Uferweges an der Unterwarnow um. Dieser ist schon lange geplant und zuletzt im Mobilitätsplan Zukunft als wichtige Maßnahme (R-4) verankert worden. Die Warnowbrücke nach Gehlsdorf ist im MOPZ erstmals als Brücke für den Fuß- und Radverkehr definiert (RF-3).

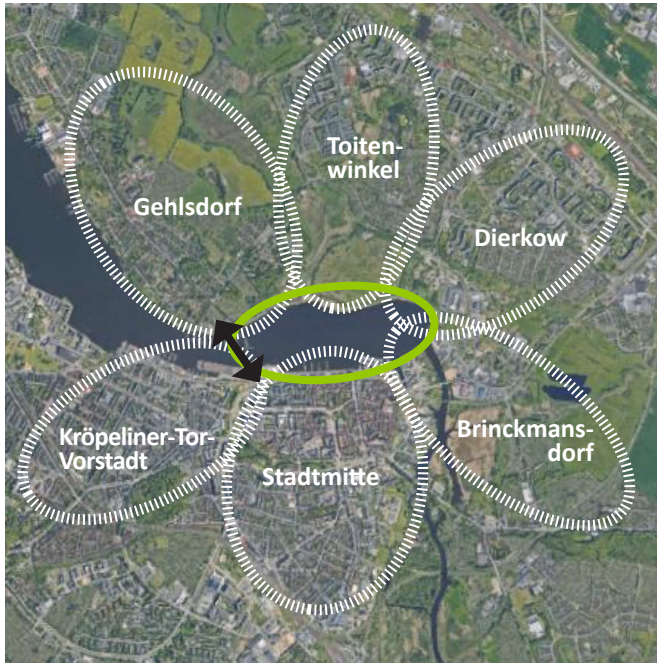
Neue Perspektiven für das Fuß- und Radverkehrsnetz
Über die bisherigen Planungen hinaus bietet das WarnowRund neue Perspektiven für das Fuß- und Radverkehrsnetz in Rostock. Als neue Wegeverbindung verkürzt es Wege zwischen den Ortsteilen und kann auch als willkommener Umweg zur Entspannung auf Alltagswegen dienen. Die Ortsteile Gehlsdorf, Dierkow und Toitenwinkel werden so deutlich besser mit der Stadtmitte und der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (KTV) verbunden.

Weitreichendere Effekte mit der Öffnung des Warnowtunnels für den Radverkehr
Durch eine Öffnung des Warnowtunnels für den Radverkehr könnte die schnellste Fahrradverbindung vom Nordwesten zur Stadtmitte zukünftig durch den Warnowtunnel und über die Warnowbrücke führen. Die Verbindung vom Nordwesten zum Seehafen würde am stärksten für den Radverkehr beschleunigt.

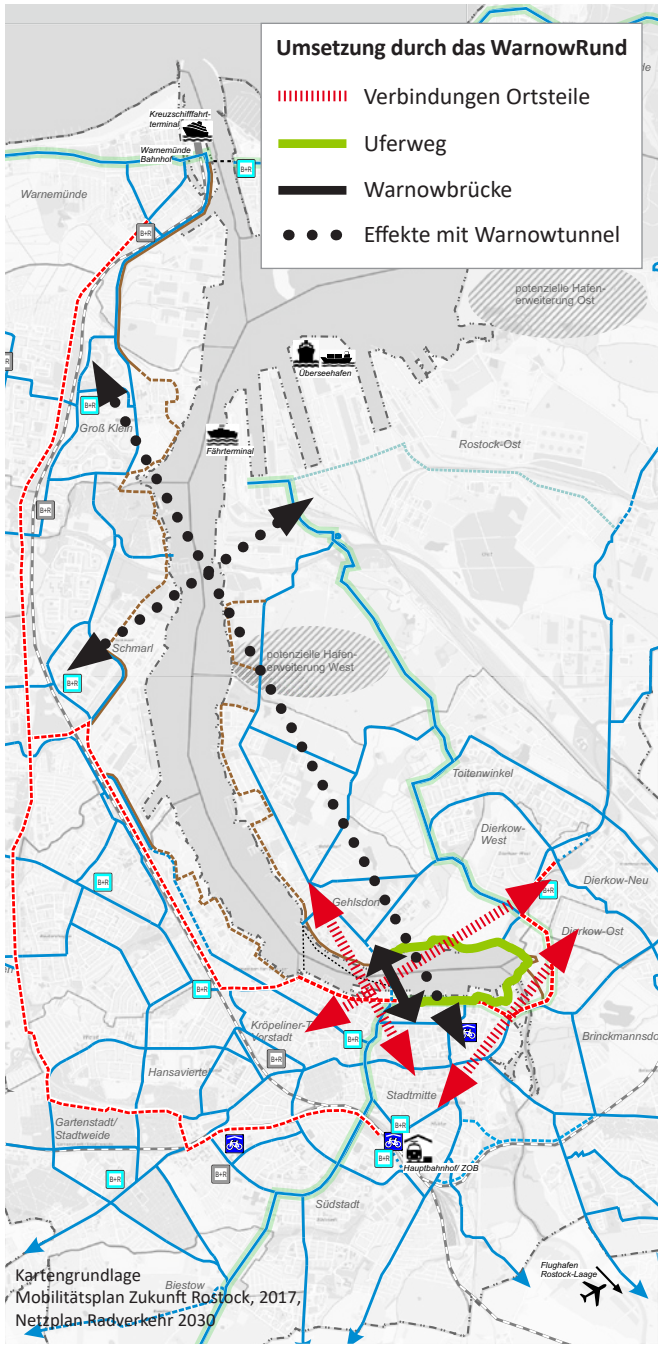
Lokale Spazierwege der Rostocker Ortsteile
Das WarnowRund ist Ziel und Teil lokaler Spazierwege und Laufstrecken für die nahe liegenden Ortsteile Gehlsdorf, Toitenwinkel, Dierkow, Brinckmansdorf, Stadtmitte und KTV. Von dort kann man einen individuellen Rundweg zur Warnow machen, der an der eigenen Haustür beginnt und endet. Wichtig sind daher die Wegeanbindungen an das WarnowRund.

Maßnahmen im Umfeld des WarnowRunds
Eine gute verkehrliche Einbindung des WarnowRund in Stadt und Region erfordert weitere Maßnahmen, die zum großen Teil im MOPZ bereits genannt sind. Dies ist vor allem die Schaffung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten am Stadthafen über die L22 (F-2). Die Realisierung der Radschnellwege (R-1) ist Voraussetzung dafür, dass das WarnowRund nicht durch schnellen Radverkehr überlastet wird. Die Geh- und Radwege westlich, innerhalb und östlich des Warnowquartiers (WT-7) bilden wichtige Anbindungen an den Nordosten.

Eine Auflistung wichtiger Maßnahmen im Umfeld des WarnowRunds findet sich in der Anlage.



Angebundene Ortsteile am WarnowRund



Auswirkungen des WarnowRunds auf Rostocks Mobilität der Zukunft

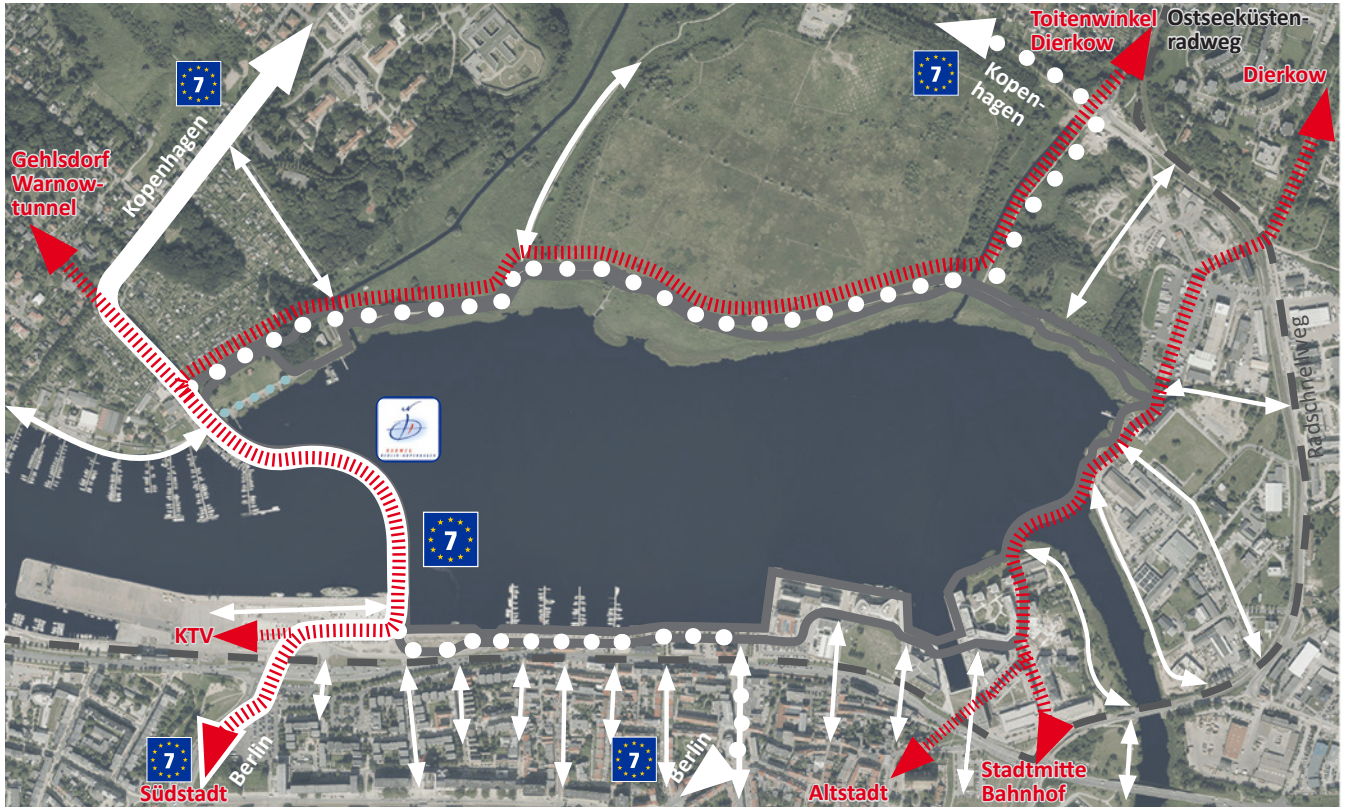
1.5 Einbindung in das Wegenetz

Verkehrliche Einordnung
Aus der verkehrlichen Einbindung ergibt sich die konkrete Einbindung in das lokale Wegenetz. Die unterschiedlichen Routen- und Verbindungskategorien werden auf dafür passende Wege umgelegt. Vieles ist im Bestand vorhanden. Einige Wege sind erst zu entwickeln.

Radfernweg Berlin-Kopenhagen | EuroVelo 7 | D-Route 11
Der Radfernweg soll von der Straße Am Kanonsberg über die Warnowbrücke und den Fährberg auf kürzestem Weg zum Seehafen Rostock geführt werden. Im Sinne einer attraktiven touristischen Route und entsprechend der fachlichen Kriterien für Radfernwege sollte die Route jedoch schon viel früher von der vierspurigen Hauptverkehrsstraße mit Straßenbahntrasse weggeführt werden und (mindestens als attraktive Alternativstrecke) die besonderen Qualitäten des WarnowRunds nutzen. Dazu wird der Radfernweg zum Neuen Markt geführt und von dort über die Grubenstraße zum Stadthafen, wo er auf das WarnowRund trifft. Nach der Warnowbrücke zweigt dieser Arm dann östlich auf das WarnowRund ab und führt erst vor dem Warnowquartier wieder auf die alte Trasse am Dierkower Damm.

Alltagsverbindungen Ortsteile
Durch die Warnowbrücke wird Gehlsdorf über den Fährberg an den Stadthafen angebunden. Für die weitere Verbindung in die Stadtmitte und KTV muss zusätzlich die L22 überwunden werden. Für den Radverkehr geschieht dies vor allem über die Straßen Am Kanonsberg und die Grubenstraße, für den Fußverkehr über die Schnickmannstraße. Die Warnowbrücke schafft über den nördlichen Abschnitt des WarnowRunds bis zum Anschluss an die Hinrichsdorfer Straße auch eine neue attraktive Verbindung von Dierkow und Toitenwinkel zur KTV, zur westlichen Stadtmitte und in die Südstadt. Die Verbindung ist etwa 250 Meter kürzer als der Radschnellweg am Dierkower Damm und ampelfrei.

Von Dierkow Neu und Dierkow Ost bietet sich dagegen die Nutzung des östlichen und südlichen Abschnitts des WarnowRunds an, um in die Stadtmitte zu kommen. Wenn der Geh- und Radweg im Graben Dierkower Höhe gut über den kreuzenden Dierkower Damm und das Warnowquartier an das WarnowRund angebunden wird, ergibt sich ein kurze Verbindung über die Greifenbrücke und die Holzhalbinsel zur östlichen Altstadt bzw. Warnowstraße. Diese Verbindung ist etwa 150 Meter kürzer als der Radschnellweg am Dierkower Damm und ampelfrei. Es ist daher wichtig, dass der Radschnellweg eine hohe Qualität bekommt und Anziehungskraft entwickelt, damit das WarnowRund nicht durch schnellen Alltagsradverkehr überlastet wird.



Radfernweg (RFW) Kurzroute
Alternativroute RFW ‚Rostock erleben'
Alltagsverbindung Ortsteile
Lokale Anschlusswege

2. Verkehrliche, funktionale und gestalterische Prinzipien

2.1 Zwei Wege für unterschiedliche Geschwindigkeiten

Aus den unterschiedlichen Nutzugsansprüchen leitet sich für das WarnowRund die Notwendigkeit zur Gestaltung von zwei Wegen für unterschiedliche Geschwindigkeiten ab:
Das Langsame Rund und das Schnelle Rund.

Auf der Nordseite soll es einen zusätzlichen Weg zum Joggen geben.

+ Menschen mit Rollatoren
+ ...

Langsames Rund
zum Gehen und Stehen, Spazieren, Flanieren, Wandeln, Aufhalten und gemächlichen Fahren

+ Pedelecs, Lastenfahrräder, Fahrradanhänger, Handbikes
+ ...

Schnelles Rund
zum zügigen Fahren und Rollen und für sportliches, schnelles Bewegen

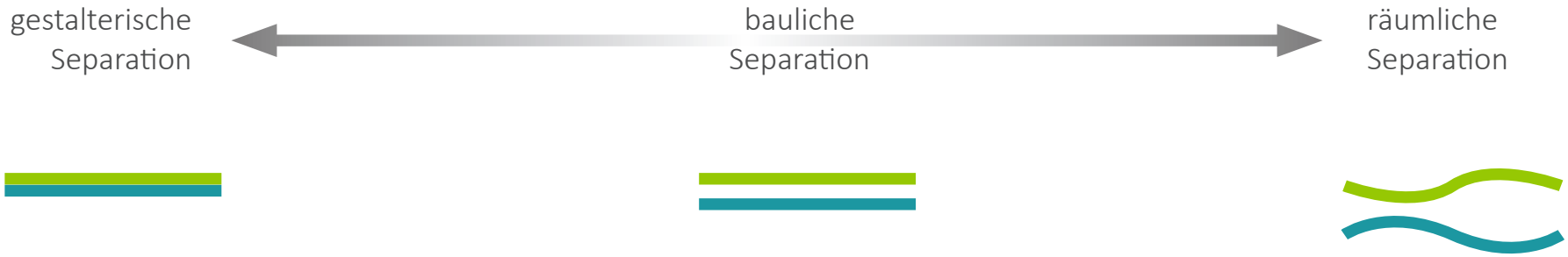
2.2 Separation

Aktuelle Untersuchungen zeigen, dass sowohl die tatsächliche, als auch die gefühlte Sicherheit der Verkehrsteilnehmer*innen bei separiert gestalteten Geh- und Radwegen am höchsten ist (siehe z. B. NRVP 2020 – Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen, TU Dresden, LISt, 2020).

In der Bürger*innenbefragung zur Gestaltung des WarnowRunds wurde ebenfalls der Wunsch zur deutlich wahrnehmbaren Abgrenzung der zwei Wege formuliert.

Prinzip soll deshalb die separate Führung der Wege sein.

Dabei kann das Schnelle Rund vom Langsamen Rund in unterschiedlicher Weise separiert werden: Von einer einfachen, gestalterischen Separation (beispielsweise mittels Markierungslinie), über eine bauliche Trennung (zum Beispiel durch Pflanzinseln), bis hin zu einer räumlich getrennten Führung.



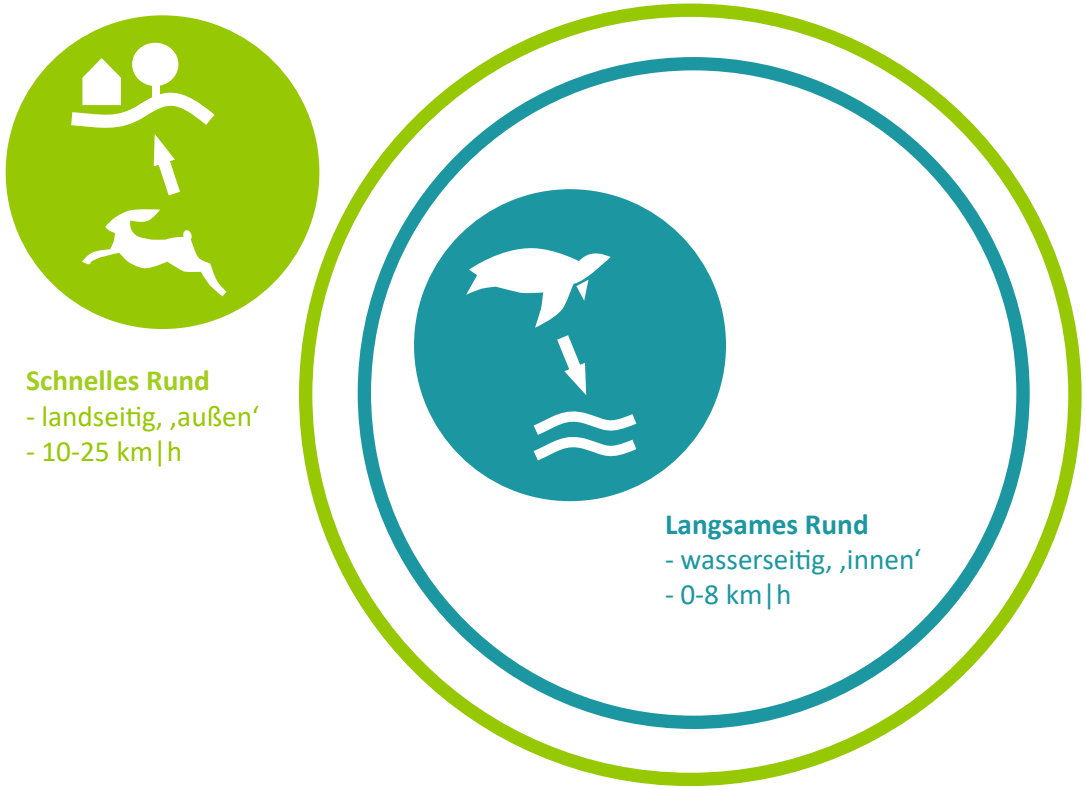
Separierte Wegeführung (Varianten)

2.3 Zentrifugalkraft

Die Lage der zwei Wege des WarnowRunds folgt dem Prinzip der Zentrifugalkraft.

Das bedeutet, dass die sich die schnelleren ‚Körper' gemäß der Fliehkraft auf dem äußeren Rund, also landeinwärts, bewegen und die langsameren ‚Körper' auf dem inneren Rund, also wasserseitig.

Auch zusätzliche Nutzungen oder Aufenthaltsbereiche sollen diesem Prinzip folgen. Ruhigere Bereiche orientieren sich zum Wasser und aktionsreichere Nutzungen landeinwärts.



2.4 Standbein | Spielbein

Das Schnelle Rund mit seinen nutzungstechnisch sehr klaren und über den gesamten Verlauf gleichbleibenden Anforderungen soll dabei als ‚Standbein' fungieren. Das Schnelle Rund wird damit als gestalterisch durchgängiges Objekt zum Wiederekennungselement des WarnowRunds.

Das Langsame Rund dagegen kann und soll als ‚Spielbein' sehr viel variantenreicher auf die jeweilige örtliche Situation eingehend gestaltet werden.

Schnelles Rund = Standbein

- gestalterisch durchgängiges Element
- Oberflächengestaltung durchgängig, einheitliche Kennzeichnung| farbliche Markierung

Anforderungen Schnelles Rund

- Sehr gute Befahrbarkeit für schnelle Nutzungen (Radfahren, Skaten,...)
- Niedriger Rollwiderstand
- Kurvenradien > 20 m
- 10-25 km|h
- Breite des Weges: mindestens 3 m

Langsames Rund = Spielbein

- Oberfläche und Gestaltung kann je nach Situation variieren
- Anmutung weicher und lebendiger als Schnelles Rund

Anforderungen Langsames Rund

- Barrierefrei zu nutzen
- Guter Komfort für Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle (Vermeidung von Ausweichen auf den Schnellen Weg)
- Niedriger Fugenanteil bzw. fugenfrei
- Kurvenradien an Abzweigungen vom Schnellen Weg < 10 m
- 0-8 km|h
- Breite des Weges: mindestens 3 m

2.5 Selbsterklärende Wegeführung

Die Orientierung auf dem WarnowRund soll durch eine intuitive, selbsterklärende Wegeführung einfach und auch international verständlich sein. Dazu dienen in erster Linie die vorgenannten Prinzipien und ihre durchgängige Anwendung.

Im Rahmen einer umfassenden Signaletik für das WarnowRund gilt folgende Priorisierung, damit eine umfangreiche Beschilderung vermieden wird.

1. Leiten
Die Lenkung der Nutzer*innen auf dem WarnowRund wird vor allem gestalterisch erreicht. Das Schnelle Rund zieht schnellere Nutzer*innen optisch an. Positive Erfahrungen beim Gebrauch verstärken dies. Das Langsame Rund zeichnet sich durch eine entsprechende Gestaltung für langsamere Bewegungsformen aus. Sie wird durch die Attraktivität des Wassers und die Ruhe an der Warnow verstärkt.

2. Informieren
Die Nutzer*innen erhalten an wichtigen Zugängen Informationen über das WarnowRund. Dort wird über den Verlauf und die vorgesehene Nutzung von Schnellem und Langsamen Rund informiert. Darüberhinaus werden Ziele und Entfernungen genannt.

3. Regeln
Die offiziellen Nutzungsregeln des WarnowRunds haben zwei verschiedene Quellen:

Die Grünflächensatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock regelt die Nutzung des Langsamen Runds, der Verweilpunkte und der zugehörigen Grünflächen für den Allgemeingebrauch: ‚Die öffentlichen Grünflächen dürfen so benutzt werden, wie es sich aus der Natur der Anlagen und ihrer Zweckbestimmung ergibt'.

Das Schnelle Rund unterliegt der Straßenverkehrsordnung (StVO). Dabei soll jedoch nicht die Anmutung standardisierter Verkehrsräume entstehen.

4. Erzählen
Zusätzlich können an verschiedenen Orten entlang des Weges Geschichte und Geschichten in visueller, akustischer oder taktiler Form erzählt werden.

2.6 Knoten

Das WarnowRund kommt durch seine Lage an der Warnow und möglichst nahe am Wasser ohne größere Verkehrsknoten aus. So werden viele Konflikte vermieden. Zu Berührungen und Querungen durch den Kfz-Verkehr kommt es lediglich in Bereichen, in denen Grundstücke innerhalb des WarnowRunds auch für Kraftfahrzeuge zugänglich sein müssen. Hier ist der Kfz-Verkehr untergeordnet und muss am Schnellen Rund Vorfahrt gewähren. Es ist eine wesentliche Qualität, dass keinerlei Lichtsignalanlagen notwendig sind. Die Gestaltung der Knoten soll dafür sorgen, dass allen Verkehrsteilnehmer*innen deutlich wird, welche Regeln gelten und wie man sich zu verhalten hat.

Das Schnelle Rund schließt das WarnowRund nach außen vollständig ab. Wer sich entlang des Schnellen Runds bewegt, genießt Vorfahrt an Einmündungen. Wer sich auf dem Langsamen Rund bewegt, ist überall sicher und ungestört von schnellem Verkehr. An keiner Stelle des Langsamen Rundes ist eine erhöhte Aufmerksamkeit aufgrund des Verkehrs notwendig.

Um das Langsame Rund zu erreichen oder zu verlassen, muss man das Schnelle Rund queren. Die Querungsstellen liegen an den Einmündungen aller Zuwegungen zum WarnowRund. Einmündende Wege sind gegenüber dem Schnellen Weg untergeordnet – egal ob getrennte oder gemeinsame Wege für Fuß- und Radverkehr. Diese Unterordnung muss durch einen Belagwechsel klar erkennbar sein. Durch einen abgesenkten Bordstein zwischen Schnellem Rund und einmündendem Weg ist die Vorfahrtregelung verkehrsrechtlich klar. Der Bordstein setzt die Regel ‚rechts vor links' außer Kraft.

Trotz Vorfahrt ist an den Querungsstellen des Schnellen Runds auch für deren Nutzer*innen eine erhöhte Aufmerksamkeit und Vorsicht wichtig. Bei Bedarf muss ein rechtzeitiges Abbremsen ein rasches Anhalten ermöglichen. Deswegen werden Querungsstellen durch leicht taktile Bodenmarkierungen angekündigt und sind durch ausreichende Sichtdreiecke sehr gut einsehbar.

In der Regel werden Schnelles und Langsames Rund an Einmündungen anderer Wege zusammengeführt. Wo sie voneinander entfernt sind, muss ein einmündender Weg mit dem Langsamen Rund extra verbunden werden. Dazu wird ein bestehender direkter Weg genutzt oder ein paralleler Weg am Schnellen Rund zwischen Einmündung und nächstem Anschluss an das Langsame Rund geschaffen.

Siehe auch Einmündungen in 4.2 Nördliche landschaftliche Abschnitte

Siehe auch Platzflächen 4.4 Querungen Plätze

Lageplan Knoten

2.7 Verweilpunkte

Aufenthaltsqualitäten
Die unterschiedlichen Qualitäten der landschaftlichen und urbanen Abschnitte des WarnowRunds sollen durch die Gestaltung der Aufenthaltsbereiche unterstützt werden.

In der Landschaft auf der Nordseite schätzen die Rostocker*innen vor allem das zur Ruhe kommen in der Natur. Daher sollten hier kleinere vereinzelte Aufenthaltsmöglichkeiten angeboten werden. Liegen die Sitz- oder Liegemöglichkeiten nah am Wasser und verläuft dabei das Langsame Rund hinter dem Verweilpunkt, entstehen ruhige Rückzugsorte.

Die urbane Hafenseite empfinden die Rostocker*innen als lebendigen Gegenpol. Hier trifft man sich und sucht den Trubel, nicht die Abgeschiedenheit. Die Verweilpunkte sollten hier Kommunikation ermöglichen und den Blick über die Promenade auf das Wasser bieten.

Grundausstattung
Die Grundausstattung der Verweilpunkte sollten neben Sitz- oder Liegemöglichkeiten, Mülleimer und Fahrradbügel bieten. Davon sollten nur die kleinsten Verweilpunkte am nördlichen, landschaftlichen Ufer abweichen dürfen.

Sitzmöglichkeiten sollten, wenn notwendig, einen Windschutz bieten (Hauptwindrichtung West und Süd), punktuell auch Sonnen- und Regenschutz.

Urbane Verweilbereiche

Verweilpunkte in der Landschaft

Service-Station

Zusatzausstattung | Service
Größere Verweilpunkte können mit Grill- und Picknickplätzen ausgestattet werden. Schließfächer sind an Stellen vorzusehen, an denen ein Wechsel der Nutzungen zu erwarten ist z. B. Startpunkte zum Joggen | Skaten oder Punkte, die die Radfahrer*innen zum absteigen einladen, um am Wasser zu spazieren. Auch eine Einstiegsstelle zum Stand-up-Paddeln sollte ggf. mit Schließfächern ausgestattet werden.

An drei bis vier Service-Stationen rund um die Warnow finden sich vor allem Servicefunktionen rund ums Rad wie z. B. Werkzeug, Pumpen.

Lageplan Verweilen

2.8 Brückenfamilie

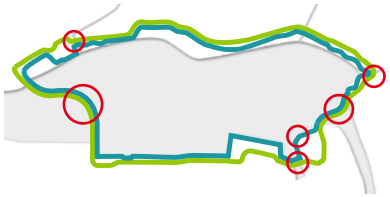
Alle Brücken auf dem WarnowRund sollen durch ein einheitliches Erscheinungsbild zum hohen Wiedererkennungswert des Runds beitragen. Da die Geländer das Erscheinungsbild der Brücken an stärksten prägen, werden einheitliche Geländer verwendet. Die neue Warnowbrücke gibt die Gestaltung vor.

Anforderungen

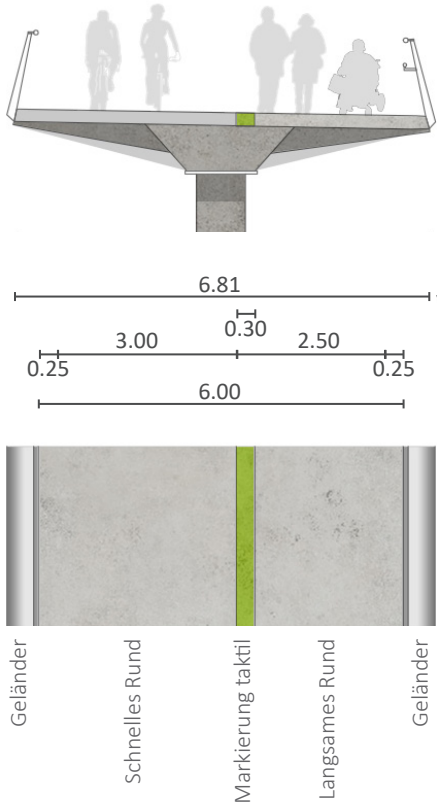
- Einheitliche Geländer in Anlehnung an Warnowbrücke
- Beleuchtung im Handlauf integriert
- 6 m nutzbare Breite
- Schnelles und Langsames Rund durch Markierungsstreifen getrennt

Alle Brücken am WarnowRund

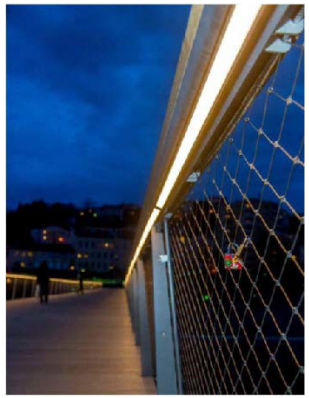
- Warnowbrücke
- Hechtgrabenbrücke
- Zingelgrabenbrücke
- Greifenbrücke
- Ersatzbauwerk Holzhalbinsel
- Brücke über Ludewigbecken



Warnowbrücke
(Stand 10.2020, inros lackner, bearbeitet)



Ansicht Warnowbrücke vom Nordufer (Stand 09.2020, inros lackner)


Bsp. Beleuchtung im Handlauf

3. Planungsvorgaben WarnowRund

3.1 Oberflächen und Belagsqualitäten

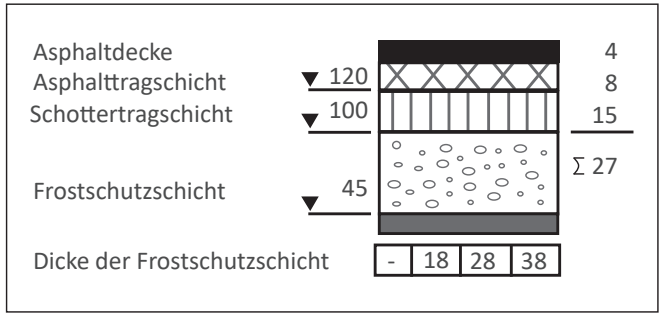
Schnelles Rund
Die besonders gute Oberflächenqualität und langfristige Ebenheit ist ein zentraler Faktor, um das Schnelle Rund dauerhaft attraktiv und mit Freude benutzbar zu gestalten.

Entscheidend ist ein sehr niedriger Rollwiderstand, wie bei anderen für ähnliche Zwecke gestalteten Wegeprojekten (z. B. Fläming Skate). Folgende Ausführung soll vorgegeben werden:

- Dunkler Asphalt, Deckschicht mit Körnung 0|5 (sehr niedriger Rollwiderstand)
- Zweilagiger Asphaltoberbau auf Schottertragschicht
- Langlebigkeit der Längsebenheit durch Überhöhung der Frostschutz- und Tragschichten nach BK 0,3 RStO 12, Bauweisen mit Asphaltdecken für Fahrbahnen (NICHT gem. Tafel 6 ‚Geh- und Radwege')
- Wurzelschutz durch Wurzelschutzfolie | Wurzelschutzvlies
- Einzige Ausnahmen vom durchgängigen Asphaltbelag des Schnellen Runds sind die Querungsbereiche über Platzflächen und die Brückenbeläge.
- An exponierten, sehr sonnigen Bereichen sind ggf. kleine Abschnitte in hellerer Oberflächen als Querungsmöglichkeiten für Amphibien vorstellbar.

Beispiel dunkler Asphalt

Asphalt mit sehr niedrigem Rollwiderstand



Auszug aus RStO 12, Tafel 1 Bauweisen mit Asphaltdecken für Fahrbahnen, BK 0,3, Zeile 3 (Dickenangaben in cm; EV 2 Mindestwert in MPA)

Oberflächen und Belagsqualitäten

Langsames Rund
Als Spielbein können auf dem Langsamen Rund je nach Ort und Situation verschiedene Beläge ausgeführt werden.

Dabei ist trotzdem auf einen hohen Komfort zur Nutzung von Rollstühlen, Kinderwagen, Rollern etc. zu achten, um das Ausweichen auf das Schnelle Rund zu vermeiden.

Auch beim Langsamen Rund muss ein Wurzelschutz durch Wurzelschutzfolie oder-schutzvlies gewährleistet werden.

Für die Beläge sind verschiedene Optionen möglich:

- Asphalt leicht rau, Farbe soll sich vom dunklen Asphalt des Schnellen Rund absetzen (ggf. mit Einfärbung, Abstreuung)
- Eher groß- und mittelformatige Pflasterbeläge
- Naturstein mit geschnittenen Oberflächen
- Wassergebundene Decke in hoher Qualität (mit Pflegekonzept)
- Eventuell Holz auf Steganlagen als Nebenstrecken

Joggingweg
Auf dem nördlichen WarnowRund lagert sich ein zusätzlicher Joggingweg von mindestens 1 m Breite an die Außenseite des Schnellen Runds an. Als sandgeschlämmte Schotterdecke|wassergebundener Weg soll er einen guten Komfort für Läufer*innen bieten.

Asphalt mit Einfärbung

Asphalt leicht rau

Naturstein mit geschnittenen Oberflächen

Groß- | mittelformatige Pflasterbeläge

Holzstege

Wassergebundene Decke

3.2 Leitfarbe

Hoher Wiedererkennungswert
Zur besseren Wiedererkennung, einfachen Orientierung und Markierung des WarnowRunds als zusammengehörige Einheit wird eine Leitfarbe eingeführt.

Um sich deutlich von den üblichen Verkehrs- und Signalfarben (weiß, rot, gelb, blau) abzugrenzen und gleichzeitig dem starken landschaftlichen ‚grünen' Charakter des WarnowRunds Rechnung zu tragen wird ein frischer, heller Grünton als Leitfarbe festgelegt.

Die Leitfarbe soll sich als ‚grüner Faden' in der Farbmarkierung des schnellen Weges, der Aufmerksamkeitsfelder und in der Ausstattungslinie wiederfinden.

Farbton
- Chlorophyllgrün RAL 110.70.70 Design
  (RGB 158|177|0)

Chlorophyllgrün
RAL 110.70.70 Design
RGB 158|177|0

Achtung: Farbton kann in der Bildschirmdarstellung abweichen

3.3 Markierungsstreifen auf Schnellem Rund

Neben dem durchgängigen Asphaltbelag wird das Schnelle Rund auf dem gesamten WarnowRund zusätzlich durch einen beidseitigen Markierungsstreifen in der Leitfarbe markiert und damit überall sofort erkennbar.

Neben dieser markierenden Funktion übernimmt der beidseitige grüne Streifen auch die zur barrierefreien Nutzung notwendigen Abgrenzungs- und Aufmerksamkeitsfunktionen zum Langsamen Rund hin, wo dies notwendig ist.

Der Markierungsstreifen ist je 30 cm breit, er wird durch die Farbwahl der Leitfarbe in ausreichendem Kontrast zum Asphalt und an notwendigen Stellen taktil durch strukturierten Farbauftrag ausgeführt.

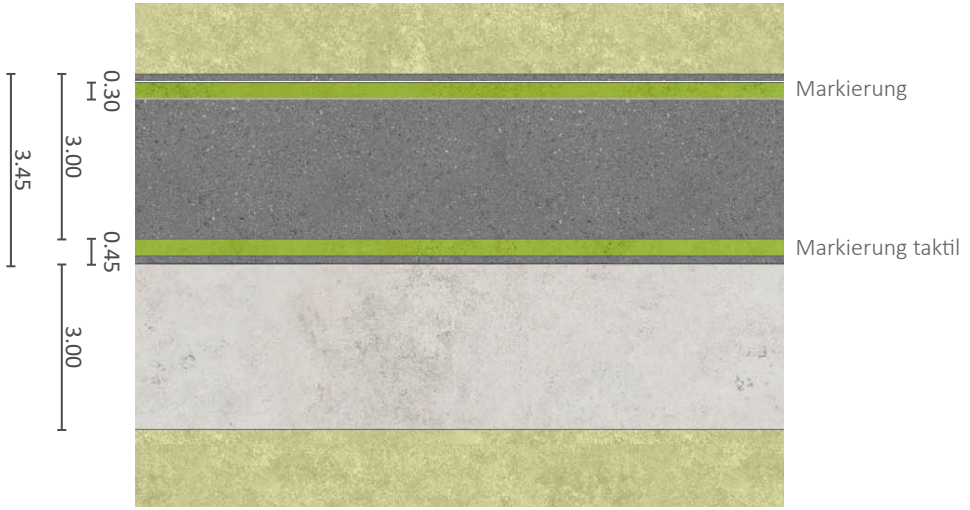
Notwendige taktile Bereiche
- Am Schnellen Rund zum Langsamen Rund hin (Innenseite)
- An Einmündungen beidseitig taktil
- Bei Querungen von Plätzen beidseitig taktil

Auftragsstärken
- Auftrag bei reiner Markierungsfunktion: 1-2 mm
- Taktil deutlich spürbare Abgrenzung zum langsamen Weg strukturiert|genoppt aufgetragen, Auftragshöhe: 4 mm (gem. DIN 32984:2011-10)

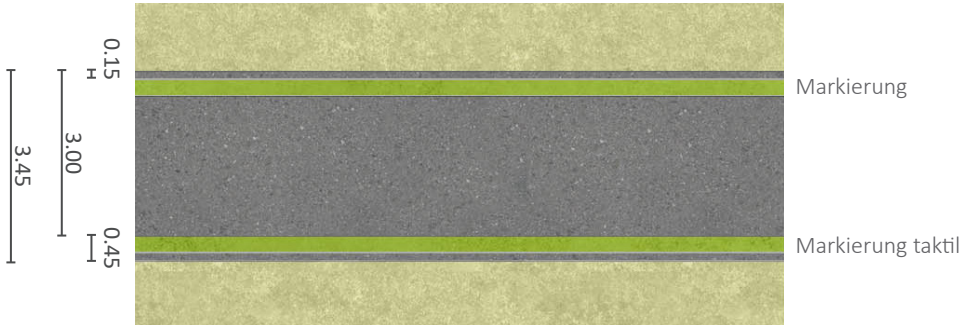
Materialität |Herstellung
- Kaltplastik
- Durch eine zusätzliche Einstreuung von Glasgranulat kann die Griffigkeit erhöht werden

Taktile Markierung durch Farbauftrag als Agglomeration

Schnelles | Langsames Rund nebeneinander



Getrennte Wegeführung



Schnelles Rund über Platzflächen

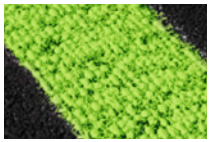
3.4 Aufmerksamkeitsbereiche

Um an Einmündungen und Querungsstellen vom Langsamen Rund über das Schnelle Rund die Aufmerksamkeit aller Nutzer*innen zu erhöhen und die Nutzer*innen des Schnellen Runds zur Anpassung|Reduzierung der Geschwindigkeit aufzufordern, werden auf dem Schnellen Rund punktierte Aufmerksamkeitsbereiche markiert.

Die Punkte sind wie die Markierungsstreifen in der Leitfarbe aus Kaltplastik hergestellt, 30 cm im Durchmesser, leicht taktil (2-3 mm) und strukturiert aufgetragen.

Durch das versetzte und strukturiert wahrnehmbare Muster werden die Nutzer*innen rechtzeitig (mind. 15 m) vor Querungsstellen aufmerksam gemacht.

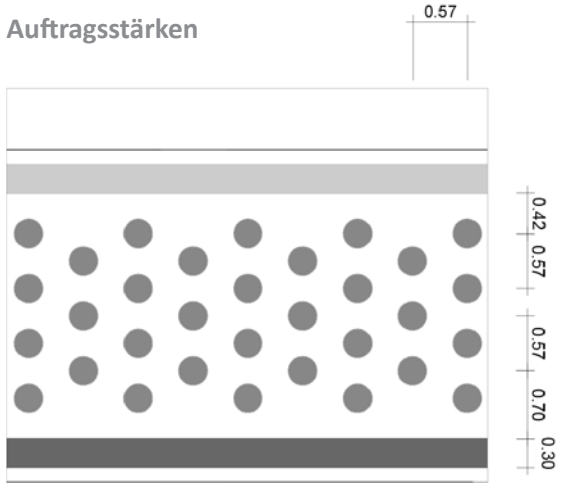
Für die Wegemarkierungen ist gemäß ZTV M mindestens eine Griffigkeit von 45 SRT- Einheiten (Klasse S1) sicherzustellen. Zur Erreichung einer erhöhten Griffigkeit von Markierungen kann zusätzlich Glasgranulat eingestreut werden.



Farbauftrag als Agglomeration zur Strukturierung der Punkte

Die Zahl der Aufmerksamkeitsbereiche soll so gering wie möglich gehalten werden, damit diese ihre Wirkung behalten und den Komfort nicht zu sehr einschränken. An den stärkeren Gefällestrecken auf der Warnowbrücke, der Greifenbrücke und am Nordufer ist keine Verlangsamung durch Aufmerksamkeitsbereiche notwendig, wenn keine Einmündungen anschließen. Hier reicht eine gute Einsehbarkeit.

Auftragsstärken

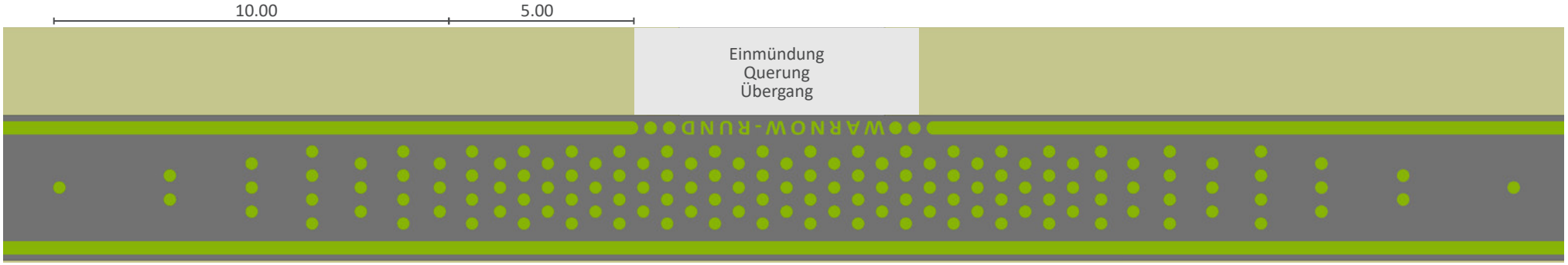


Auftrag ohne Anforderung: 1-2 mm

taktil deutlich spürbare Abgrenzung zum langsamen Weg strukturiert|genoppt aufgetragen, Noppenhöhe: 4 mm

Aufmerksamkeitspunkte strukturiert aufgetragen: 2-3 mm

Prinzip Aufmerksamkeitsbereiche



3.5 Schriftzug WarnowRund | Kilometrierung

Ein Schriftzug ‚WARNOW-RUND' und eine Kilometierung verlaufen als zusätzliches Orientierungs- und Markierungsmerkmal getrennt voneinander in den Markierungsstreifen entlang des Schnellen Runds.

Sie werden entsprechend dem Markierungsstreifen aus Kaltplastik in der grünen Leitfarbe hergestellt.

Kilometrierung
- Verläuft in beiden Richtungen um das WarnowRund
- Start-| und End-Punkte jeweils an den beiden Enden der Warnowbrücke, von dort in 250-Meter-Schritten
- Leserichtung nach Innen (zum Schnellen Rund)

Schriftzug
- Immer mittig zwischen der Kilometrierung alle 250 m
- Leserichtung nach Innen (zum Schnellen Rund)
- Zusätzlicher Schriftzug immer an Einmündungen zum ‚WarnowRund'; hier: Wechsel der Leserichtung nach außen (zur Einmündung hin)

Schriftart
- Schriftart Calibri, Buchstabenabstand 1.5
- 30 cm hoch (entsprechend der Breite des Markierungsstreifen)

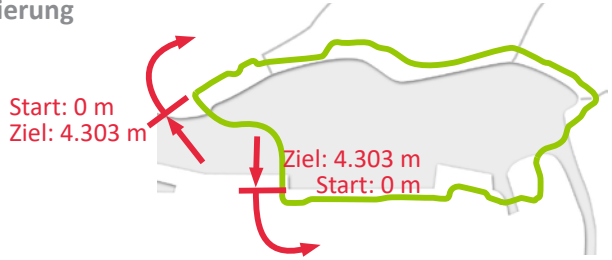
Schriftzug WarnowRund

Wegbegleitender Schriftzug

Änderung Leserichtung an Aufmerksamkeitsbereichen (hier: Nordseite)

Kilometrierung

Startpunkte und Richtungen der Kilometrierung



3.6 Ausstattung

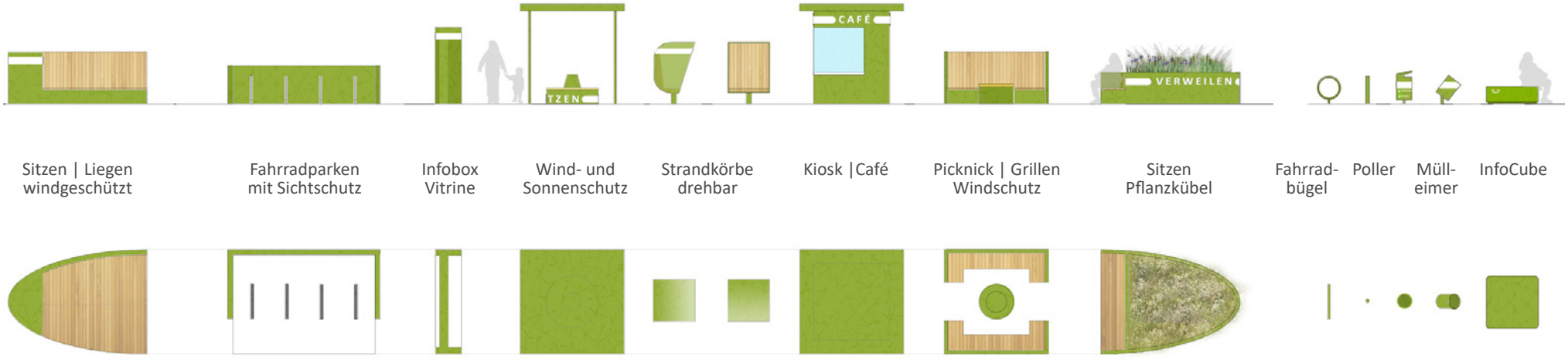
Zur Unterstützung der Marke ‚WarnowRund' soll im Rahmen der Objektplanung in Abstimmung mit den unterschiedlichen Planungsbereichen eine spezifische und modular einsetzbare, hochwertige Ausstattungslinie ‚WarnowRund' gestaltet werden.

Diese als verbindendes Element entlang des Runds erlebbare Ausstattungsreihe soll die Leitfarbe aufgreifen, eine eigene durchgängige, reduzierte Gestaltungssprache besitzen und mit wenigen dauerhaften und robusten Leitmaterialien (z. B. Stahl, Holz, Recyclingmaterialien für Bankauflagen) gestaltet sein.

Vandalismusfestigkeit und geringe Wartungskosten sind ebenso wichtig, wie die Bündelung verschiedener Funktionen in wenigen Objekten (z. B. Bank + Windschutz, Schließfächer + Werkzeug).

Mögliche Funktionen

- Unterschiedliche Aufenthaltselemente (Sitzen, Liegen, Treffen, etc.)
- Fahrradparken
- Service-Stationen (Werkzeug, etc.)
- Picknick | Grillen
- Kiosk|Café|Info
- Pflanzkübel
- Wind-, Regen- und Sonnenschutz
- Information und Wegweisung



3.7 Beleuchtung

Die Beleuchtung eines Weges trägt im Wesentlichen zur empfundenen Sicherheit bei. Das Schnelle Rund soll daher als durchgängig beleuchteter Weg ausgebildet werden.

Um Überbeleuchtung zu vermeiden und die Lichtemission vor allem auf das Gewässer möglichst gering zu halten, gilt der Grundsatz: so viel wie nötig, so wenig wie möglich.

Dazu trägt eine differenzierte Betrachtung der nördlichen und südlichen Seite bei:

Die nördlichen Abschnitte, die eine geringere Nutzungsdichte in den dunklen Tagesabschnitten haben, werden zur Reduzierung der Lichtemission mit einer dynamischen Lichtsteuerung und einer insekten- und fledermausfreundlichen Lichtfarbe ausgestattet. Der südliche städtische Bereich hingegen erhält eine statische Lichtsteuerung.

Siehe auch Beleuchtung Urbane und Landschaftliche Abschnitte 4.2, 4.3

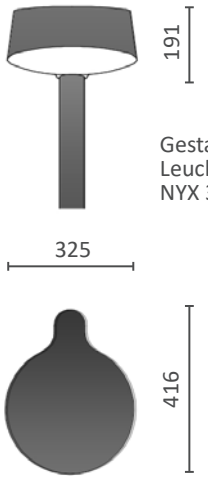
Leuchtenfamilie

- Formal passend zur Ausstattungslinie ‚WarnowRund'
- Einheitlich gestaltete LED-Mastleuten
- Varianten: Höhe 3,5-5 m, 26-42 Watt

Detaillierung in der Objektplanung

Die genaue Auswahl der Höhe und Platzierung der Mastleuchten ist im Gesamtkontext und in der Objektplanung in Bezug auf Lichtfarbe, Beleuchtungsstärke und Abstrahlwinkel zu untersuchen und festzulegen.

Mit der Genehmigung in der Objektplanung erfolgt die Abstimmung u.a. mit dem Umweltamt und dem Sachbearbeiter Straßenbeleuchtung im Tiefbauamt, auf Grundlage des Konzepts für die Straßen- und Wegebeleuchtung (2019, Rostock).

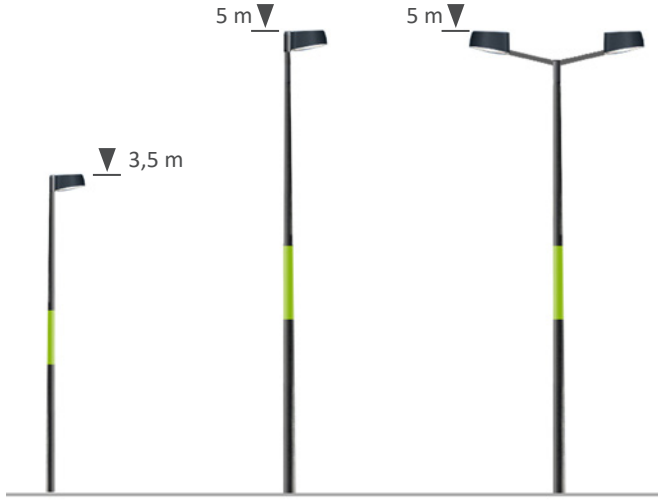


Gestaltungsvorschlag
Leuchtentyp Nordlux
NYX 330 LED

Statische Lichtsteuerung

Dynamische Lichtsteuerung

Leuchtenfamilie



Einheitliche Mastleuchten, Höhe 3,5 - 5 m

3.8 Wegweisung | Information

Markierung um das Rund
Der Schriftzug WarnowRund an Einmündungen und Übergängen und die wegbegleitende grüne Markierung leiten intuitiv um das WarnowRund.

InfoCube zur Wegweisung und Information
Grundprinzip des WarnowRunds ist, die sonst übliche Verkehrsbeschilderung auf ein Minimum zu reduzieren. Deshalb wird, zur Bündelung von Wegweisungen und Information, der sogenannte InfoCube an Knoten, Weggabelungen und interessanten Orten platziert.

Der InfoCube ist ein Baustein der Ausstattungsreihe WarnowRund und hat Sitzhöhe (H x L x B = 0,45 x 1,5 x 1,5 m).

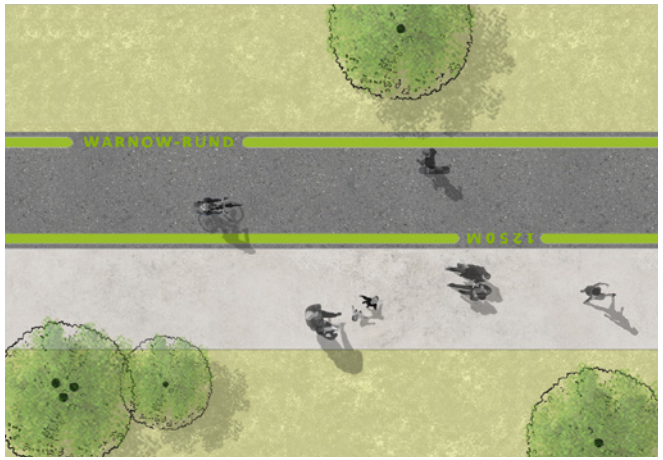
Hier werden alle Richtungshinweise, zusätzliche Informationen (z. B. zur Umgebung), Verhaltensregeln auf dem WarnowRund und zusätzliche Aufenthaltsmöglichkeiten integriert.

Die Verhaltensregeln sollten auf die Hinweise zu den Geschwindigkeiten reduziert werden und können auch in Piktogramme gefasst werden:

- Langsames Rund: 0-8 km/h
- Schnelles Rund: 10-25 km/h

Weitere Hinweise zur Vorfahrtsregelung, Rechtsfahrgebot und Rücksichtnahme sind angesichts der selbsterklärenden Gestaltung entbehrlich.

Wegweisung im Zuge integrierter Radfernwege
Um den Verlauf des Radfernweges Berlin-Kopenhagen | EuroVelo 7 zu vermitteln, müssen an den Abzweigen auf das WarnowRund und weg vom WarnowRund die Standard-Fahrradwegweiser (grün auf weiß, gemäß FGSV-Richtlinie) integriert werden. Dies ist an den Plätzen beidseitig der Warnowbrücke, am Abzweig zur Grubenstraße und am Abzweig zur Hinrichsdorfer Straße notwendig. An der Warnowbrücke sollte dies mit Infotafeln zum Radfernweg und zu dessen Alternativrouten über das Nordufer und den Stadthafen verbunden werden.



Markierung um das Rund auf dem Schnellen Rund

InfoCube zur Wegweisung und Information

Wegweisung im Zuge integrierter Radfernwege

3.9 Pflege | Wartung

Das WarnowRund ist so konzipiert, dass der Unterhaltungsaufwand möglichst gering ist. Das betrifft die solide bauliche Herstellung und die Vermeidung von Belastungen durch Kfz-Verkehr.

Dauerhafte und pflegeleichte Bauart
Die Beläge werden so ausgeführt, dass sie möglichst langlebig und im Falle von Schäden leicht zu reparieren sind. So erleichtert z. B. die Asphaltschicht ohne Einstreuung und ohne besondere Zuschlagstoffe das Ausbessern. Die Tragschicht muss genau wie die Wegebreite überall so dimensioniert sein, dass Fahrzeuge für Pflege und Reinigung beide Wege befahren können.

Das Langsame Rund hat spezielle Anforderungen in den Bereichen, die bei Hochwasser überflutet werden. Wassergebundene Decken im Verlauf des Langsamen Rund erfordern eine sehr hohe Qualität bei der Ausführung und ein gutes Pflegekonzept, um Unebenheiten und ein Einwachsen zu verhindern.

Sitzauflagen sind aus dauerhaften selbstimprägnierenden Hölzern oder robusten und UV-stabilen Recyclingmaterialien herzustellen. Durch die Verwendung einheitlicher Maße der Auflagehölzer können Austauschbestände vorgehalten und eingesetzt werden. (Siehe auch 3.12 Nachhaltigkeit)

Reinigung
Insbesondere das Schnelle Rund muss regelmäßig gereinigt werden, um eine sichere, komfortable Befahrbarkeit auch mit Inline-Skates zu gewährleisten. Laub und Streusand stellen eine Gefahr da und müssen in der betreffenden Jahreszeit in kurzen Intervallen entfernt werden.

Winterdienst
Das Schnelle Rund soll als ‚Standbein' das ganze Jahr und rund um die Uhr befahr- und nutzbar sein und muss daher einen Premium-Winterdienst analog zu den Radschnellwegen erhalten.

Die Lage in sensiblen Naturbereichen an der Warnow erfordert eine angepasste Technik. Es darf kein Tausalz eingesetzt werden. Stattdessen muss abstumpfendes Streumaterial eingesetzt werden, das jedoch nur bei akuter Glätte eingesetzt werden darf und zügig wieder entfernt werden muss, um nicht selbst zur Gefahrenquelle zu werden.

Priorität hat die vollständige Entfernung von Schnee und Eis insbesondere in Perioden mit wechselndem Frost und Tauwetter, so dass angetautes Eis nicht wieder anfriert.

Grünschnitt
Auf dem WarnowRund sollen sich die Nutzer*innen jederzeit sicher fühlen. Dunkle Ecken und Angsträume sind zu vermeiden. Neben der Beleuchtung im Dunkeln ist dazu auch ein regelmäßiger Grünschnitt erforderlich.

Auf dem Schnellen Rund soll die Trasse und ein möglichst breiter Streifen daneben (mindestens drei Meter) weit im Voraus einsehbar sein. Dies ist schon bei der Bepflanzung zu beachten. Bäume können den Weg überragen, wenn unter der Baumkrone die Sicht frei ist.

Vandalismusschutz
Das WarnowRund kann durch seine Lage nicht gänzlich vor Vandalismus geschützt werden. Für die Ausstattungen sind robuste Materialien zu verwenden.

Stahloberflächen sollten farblackiert und nicht farbbeschichtet ausgeführt werden, so dass Reparaturen möglich sind. Bei der Beleuchtung wurde bewusst auf den Einsatz besonders vandalismusgefährdeter Pollerleuchten verzichtet. Schilder werden weitgehend vermieden. Die Ausstattungselemente sind durch die grüne Farbgestaltung weniger attraktiv zum Besprayen.

Den größten Schutz bietet eine hohe Frequentierung durch Nutzer*innen. Es sollte erreicht werden, dass die Rostocker*innen sich mit ihrem WarnowRund identifizieren und Schädigungen nicht hinnehmen.

Verweilpunkt ohne Hochwasser

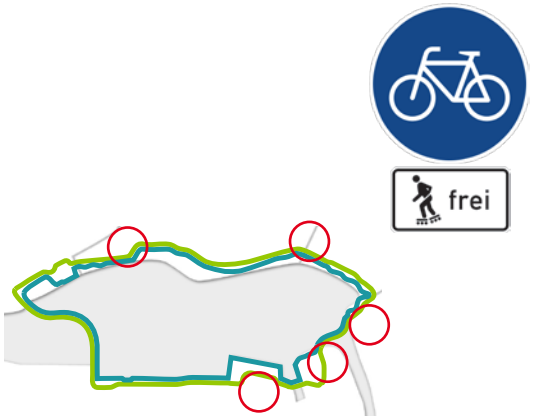
Verweilpunkt bei Hochwasserstand im Oktober 2020

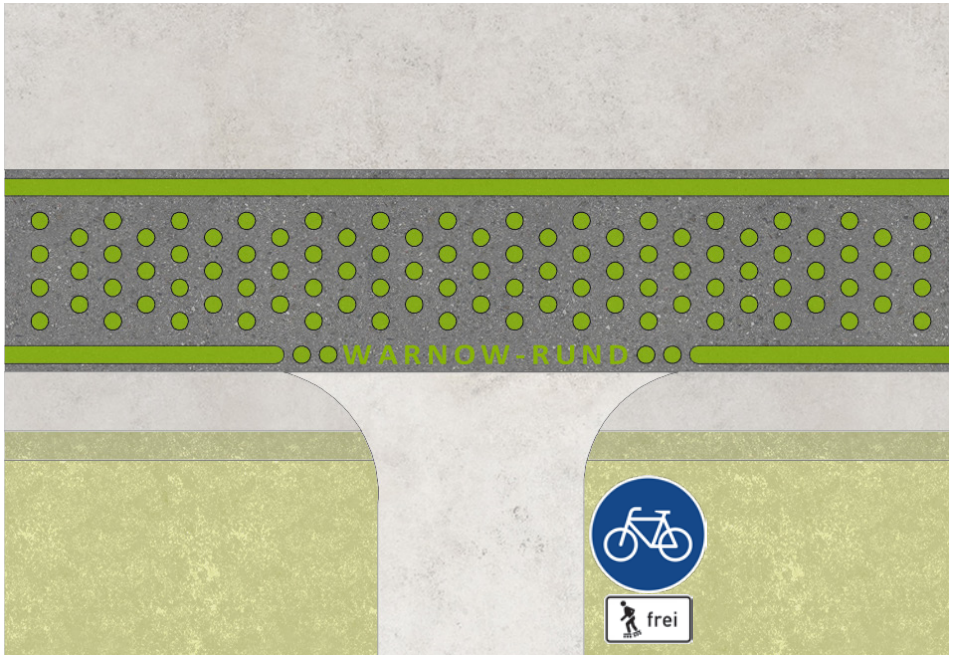
3.10 Verkehrsrechtliche Umsetzung

Die Bestandteile des WarnowRunds, die als öffentlicher Weg oder Straße gewidmet sind, unterliegen dem Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Dazu zählen das Schnelle Rund, die Warnowbrücke, die Greifenbrücke und die Plätze beidseits der Warnowbrücke. Hier gilt die Straßenverkehrsordnung (StVO). Um den Kfz-Verkehr vollständig oder teilweise auszuschließen, kann die Widmung beschränkt werden. Es werden folgende Regelungen im Rahmen der StVO empfohlen:

Radweg – Skater frei
Die Beschilderung des Schnellen Runds an den wichtigsten Zuwegungen als ‚Radweg – Skater frei' bewirkt eine eindeutige Zweckbestimmung für den unmittelbar folgenden Weg, das Schnelle Rund. Dadurch sind Kraftfahrzeuge einschließlich S-Pedelecs und Mofas ausgeschlossen. Das Skaten muss durch das Zusatzzeichen erlaubt werden, da es sonst auf den Gehweg, das Langsame Rund ausweichen müsste.

Fußgänger*innen, die reine Radwege grundsätzlich nicht benutzen dürfen, können auf den Joggingweg oder Anbindungswege parallel zum Schnellen Rund ausweichen, falls das Langsame Rund bei Hochwasser überflutet ist.





Verkehrsrechtliche Umsetzung

Getrennter Geh- und Radweg – Skater frei
Diese Ausschilderung wird für die Brücken (Warnowbrücke, Greifenbrücke) empfohlen.

Die Zuordnung der Verkehrsflächen ist durch Schild und Markierung zweifelsfrei.

Fußgänger*innen und Radfahrende nutzen jeweils ihren eigenen Bereich.

Ein Überfahren oder Übertreten der Trennung ist physisch leicht möglich.

Anderer Verkehr darf den getrennten Geh- und Radweg nicht benutzen.

Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Geh- und Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, darf diese nur den für den Radverkehr bestimmten Teil des getrennten Geh- und Radweges befahren.

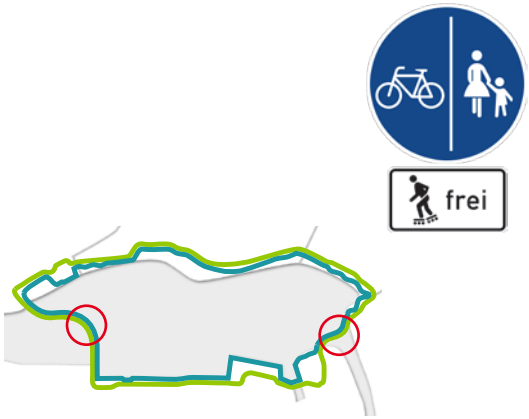
Skater dürfen durch das Zusatzzeichen den für den Radverkehr bestimmten Teil nutzen.

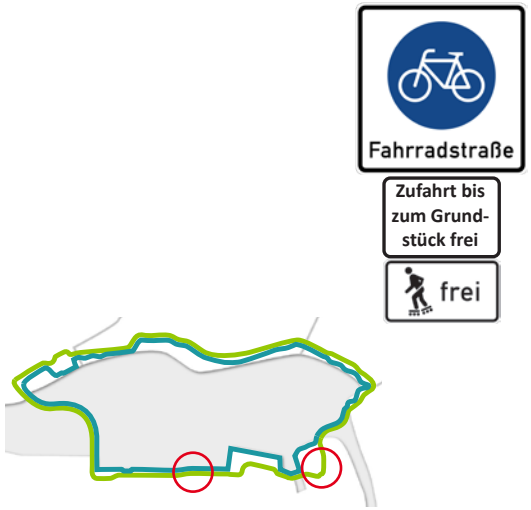
Fahrradstraße
Für die Bereiche des Schnellen Runds im Stadthafen und auf der Holzhalbinsel, die auch durch den Kfz-Verkehr genutzt werden, bietet sich die Beschilderung als Fahrradstraße an. Durch ein Zusatzschild wird der Kfz-Verkehr sehr eingeschränkt (Zufahrt bis zum Grundstück frei) zugelassen. Skater werden ebenfalls durch Zusatzschild zugelassen, da sie sonst den Gehweg (Langsames Rund) benutzen müssten.

In der Fahrradstraße gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km|h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.

Allgemeingebrauch im Sinne der Grünflächensatzung
Das Langsame Rund kann im nördlichen und östlichen Bereich als Bestandteil der Grünflächen angesehen werden. Hier ist zu prüfen, ob diese Wege dem Geltungsbereich des Straßen- und Wegegesetzes unterliegen. Andernfalls gilt die Grünflächensatzung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Sie lässt das langsame, rücksichtsvolle Radfahren zu: ‚Die öffentlichen Grünflächen dürfen so benutzt werden, wie es sich aus der Natur der Anlagen und ihrer Zweckbestimmung ergibt (Allgemeingebrauch). Jegliche Benutzung ist nach dem Gebot der Rücksichtnahme auf die Interessen anderer Nutzer*innen auszurichten.‘

In jedem Fall ist eine Beschilderung als Gehweg zu vermeiden, damit sehr langsames Radfahren auf dem Langsamen Rund auch ohne weitere Kennzeichnung möglich ist.





3.11 Barrierefreiheit

Langsamer Weg
Das Langsame Rund ermöglicht eine inklusive und barrierefreie Erschließung des WarnowRunds.

Hier sind v. a. barrierefreie Steigungsverhältnisse und der gute Komfort für Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle wichtig, auch zur Vermeidung von einem konfliktreichen Ausweichen auf den Schnellen Weg.

In den urbanen Abschnitten und da wo es Verknüpfungen zu übergeordneten Leitsystemen gibt (ggf. im Bereich Stadtpark), soll ein durchgängiges taktiles Leitsystem ausgeführt werden. Dabei können gestalterische Kombinationen z. B. mit Entwässerungsrinnen sinnvoll sein (keine doppelten Linien).

Schnelles Rund
Zur barrierefreien Gestaltung ist vor allem die taktil und visuell erkennbare Abgrenzung zwischen Langsamem und Schnellem Rund im Sinne eines Aufmerksamkeitsstreifens bei Überschreitung wichtig.

Taktiler Markierugsstreifen
Wie unter 3.3 bereits beschrieben, wird eine taktil deutlich spürbare Abgrenzung zum Langsamen Rund strukturiert|genoppt aufgetragen, Auftragshöhe 4 mm (gem. DIN 32984:2011-10) und damit sowohl mit dem Langstock als auch mit den Füßen deutlich tastbar.

Die Breite von 30 cm entspricht dabei den Mindestanforderungen für solche Aufmerksamkeitsstreifen.

Kontrast zwischen Markierungen und Belägen
Neben der taktilen ist zur visuellen Erkennbarkeit des Trennstreifens und der Aufmerksamkeitsfelder auf dem Schnellen Rund gegenüber dem Bodenbelag (i. d. R. Asphalt) gem. DIN32984_2011-10 ein ausreichender Leuchtdichtekontrast von größer als 0,4 (nach DIN 32975, 4.2.2) zu erreichen.

Durch die Wahl der Leitfarbe im Kontrast zum Asphalt kann dieser Wert nach ersten Berechnungen gut erreicht werden.

Dies ist im Rahmen der Objektplanung mit den tatsächlich verwendeten Materialien zu verifizieren.

Ausstattung und Informationsvermittlung
Bei der Gestaltung und Platzierung der Ausstattungsreihe und des Informationssystems sind die Anforderungen der DIN 18040-3 (Infrastrukturelemente, Ausstattung, Möblierung im Verkehrs- und Freiraum) zu beachten.

Zur Orientierung für blinde und seheingeschränkte Personen empfehlen wir die Integration der Wegweisung mittels taktiler Handlaufschilder in die Handläufe der Brücken, auf Parkbanklehnen oder auf anderen geeigneten Objekten entlang des Langsamen Runds (gem. DIN 32976 • 2007-08 | DIN 32986 • 2019-06) und z.B. InfoCube mit taktiler Informationsfläche

Eine Orientierung ist v.a. an Abzweigungen / Wegweisungen zu Haltestellen notwendig

Zusätzlich können QR Codes an InfoCubes mit hinterlegten Informationen in verschiedenen und einfacher Sprachen bzw. als Audioguides ein zusätzlicher Baustein zur Barrierefreiheit sein.

3.12 Nachhaltigkeit

Das Projekt WarnowRund ist ein wichtiger Baustein zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität und Stadtentwicklung in Rostock.

Die hohen Ausführungsstandards in Bezug auf Nutzbarkeit, Komfort und Dauerhaftigkeit schaffen eine Radinfrastruktur, die den emissionsfreien, platzeffizienten und unmotorisierten Freizeit- und Nahverkehr in hohem Maße stärken wird.

Durch verschiedenste bauliche Standards und Vorgaben (z. B. Überhöhung des Oberbaus, Einbau von Wurzelschutz, Verwendung robuster Materialien und Konstruktionen) wird eine dauerhaft gute Nutzbarkeit, Lebensdauer und damit auch Nachhaltigkeit erzielt.

Generell ist bei der Auswahl der verwendeten Materialien auf ein möglichst hohes Maß an Nachhaltigkeit und ökologischer Verträglichkeit zu achten.

Recycelte, zertifizierte und möglichst regionale Materialien z.B. bei Holz, Saatgut, Pflanzen, Naturstein und mineralischen Zuschlags- und Schüttstoffen sind hierbei ein wichtiges Kriterium.

In der Umsetzung stellt vor allem in den urbanen Bereichen ein innovatives Regenwasserkonzept einen wichtigen ökologischen Aspekt dar.

Bei der Ausformulierung des Lichtkonzeptes wird in den nördlichen Abschnitten durch eine Reduzierung der Beleuchtungsdauer und-stärke (dynamische Lichtsteuerung) sowie der Auswahl einer insekten- und fledermausfreundlichen Lichtfarbe der ökologisch sensibleren Umgebung Rechnung getragen.

In den landschaftlichen Abschnitten sind auch in begrenztem Maße Abweichungen der durchgängigen Asphaltoberfläche für besonders besonnte Bereiche als Querungsstellen für Insekten und Amphibien möglich (Beläge mit helleren Oberflächen).

Quelle: https://www.pngegg.com/en/png-bqfvf

4. Räumliche Abschnitte

4.1 Übersicht Abschnitte

Das WarnowRund lässt sich grob in zwei Bereiche teilen:

- Nördliche landschaftliche Abschnitte
- Südliche urbane Abschnitte

Diese Unterscheidung ist für die Typologie des WarnowRunds wichtig, da die Gestaltung auf den Landschafts- bzw. Stadtraum reagieren soll.

Für die weiteren Planungsschritte und die Umsetzung des WarnowRunds wurde eine Untergliederung nach Projekt-/Wettbewerbsgebieten bzw. vorhandenen B-Plan-Bereichen vorgenommen und folgende Bezeichnung im Uhrzeigersinn vorgeschlagen:

A Fährberg/Durnbusch

B Hechtgrabenniederung

C Stadtpark

D Warnowquartier

E Osthafen

F Greifenbrücke

G Holzhalbinsel + Ludewigbecken

H Silohalbinsel

I Stadthafen

J Warnowbrücke

Eine noch feinere Untergliederung ergibt sich bei der Konkretisierung des Schnellen und Langsamen Runds. Wo sich Schnelles und Langsames Rund über einen längeren Abschnitt teilen oder wieder zusammen führen, fängt ein neuer Abschnitt an. Auch an wichtigen Knoten können Abschnittsgrenzen gesetzt werden, wenn sich der Charakter der Wege dort ändert. In vielen Bereichen ist dies jedoch noch offen. Worauf es für das WarnowRund jeweils in den Abschnitten ankommt, ist in den folgenden Kapiteln beschrieben.

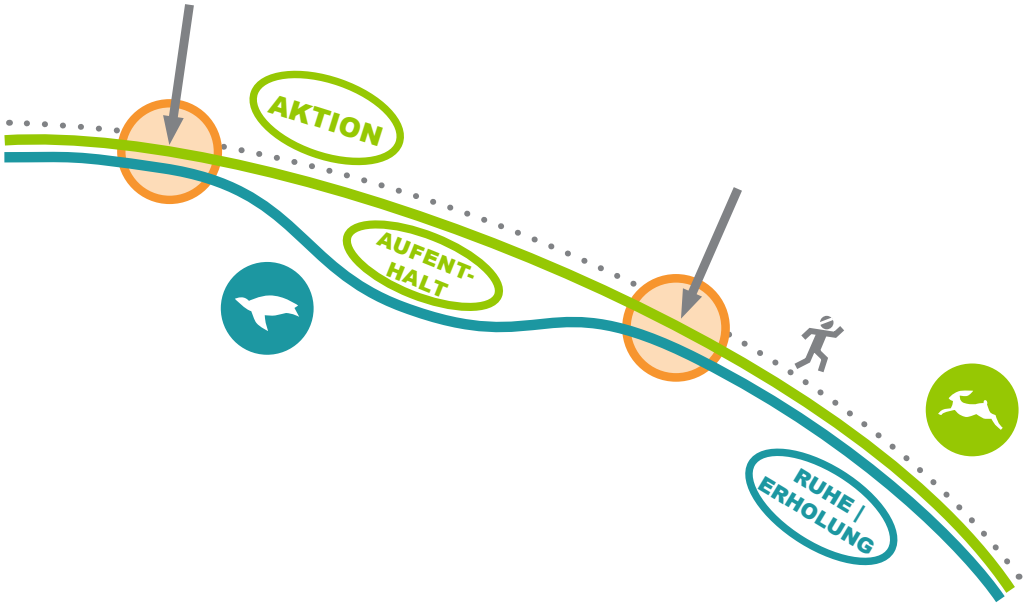
Abschnitte im Langsamen Rund

4.2 Nördliche landschaftliche Abschnitte

Schwingender Weg
Auf den nördlichen landschaftlichen Abschnitten zwischen der Warnowbrücke und der Greifenbrücke soll sich das WarnowRund möglichst organisch der Landschaft anpassen. Wo es der Platz erlaubt, trennt sich die Wegeführung von Schnellem und Langsamem Rund. Der Schnelle Weg verläuft möglichst geradlinig, das Langsame Rund leicht schwingend.

Durch die Separation können die Wege flexibler auf die Landschaft reagieren und sich der Topographie anpassen. Das Langsame Rund nähert sich der Warnow und kann dafür auch bis in den Überflutungsbereich herunter führen, wo es der Naturschutz erlaubt. Das Schnelle Rund bleibt auf einer Höhe, die sicher vor Hochwasser ist. Dazu ist im Durnbusch ein Umweg nötig. Ein zusätzlicher Joggingweg verläuft direkt neben dem Schnellen Rund landeinwärts.

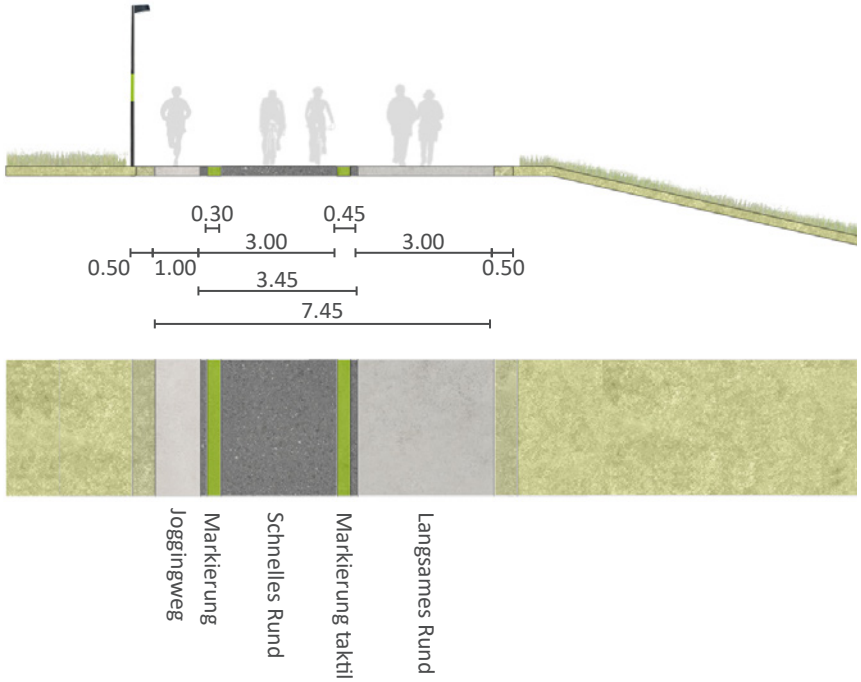
An den Einmündungen weiterer Wege werden das Schnelle und das Langsame Rund zusammengeführt, um eine gute Verknüpfung herzustellen.



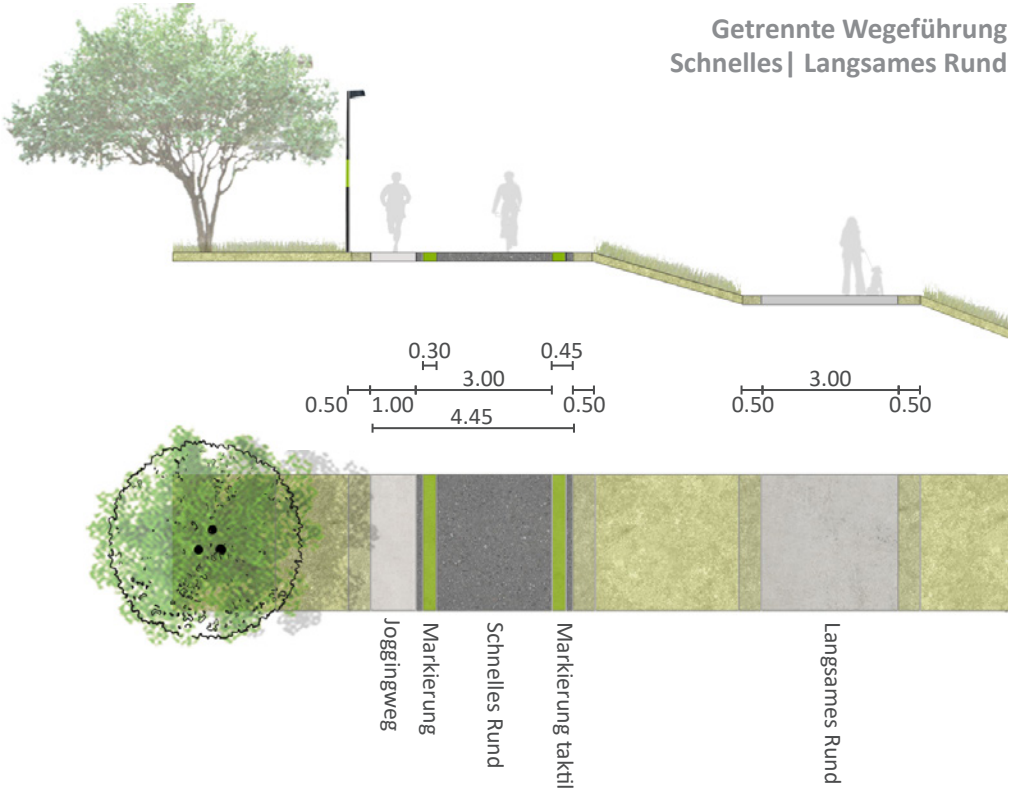
Nördliche landschaftliche Abschnitte

Verzweigung auf verschiedenen Ebenen

Schnelles| Langsames Rund nebeneinander



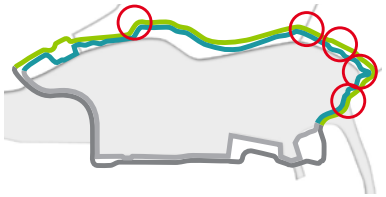
Getrennte Wegeführung Schnelles| Langsames Rund

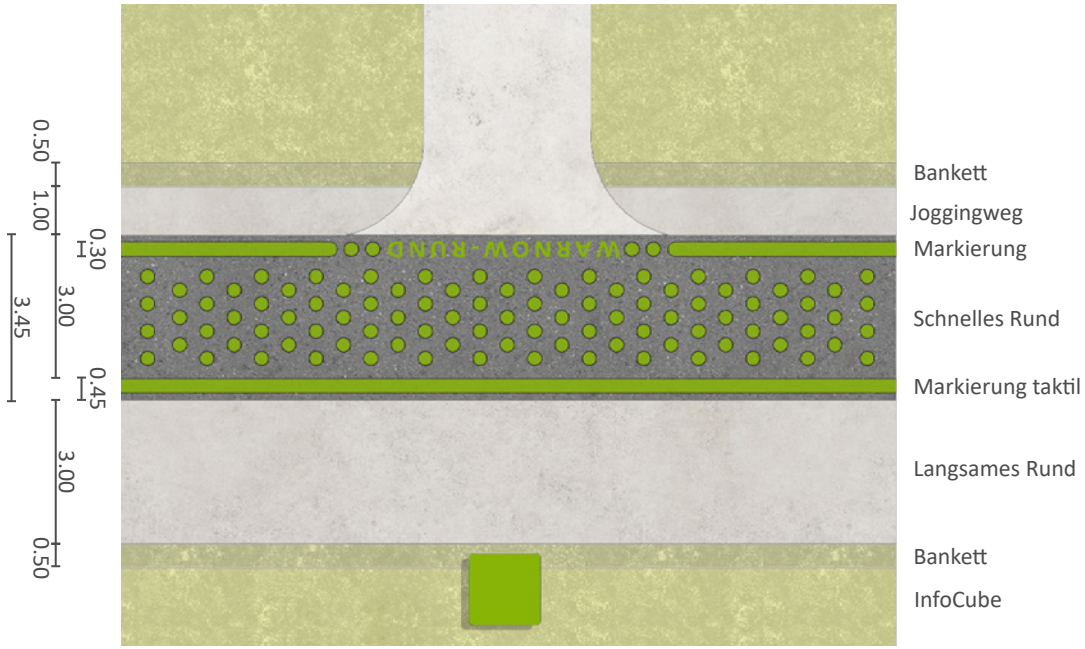


Nördliche landschaftliche Abschnitte

Einmündungen Fuß-|Radwege

- Vorrang WarnowRund
- Durchgängiger Taktiler Streifen zum Langsamen Rund hin
- Taktiler Schriftzug WarnowRund direkt an der Einmündung (Leserichtung zu den Einbiegern ins Rund)
- Unterbrechung Joggingweg
- Gute Einsehbarkeit der Wege
- Blick aufs Wasser möglichst freihalten
- Wegweisung durch InfoCube

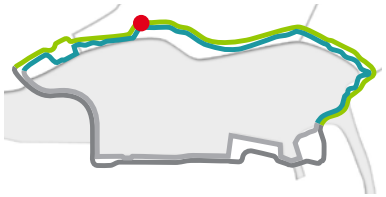




Nördliche landschaftliche Abschnitte

Einmündung

Bestand



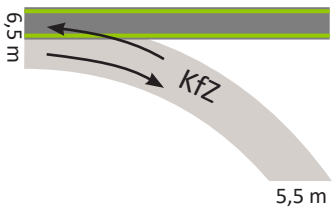
Nördliche landschaftliche Abschnitte

Gabelung Schneller | Langsamer Weg
Die Punkte, an denen sich das Schnelle und Langsame Rund trennen bzw. wieder zusammenführen, müssen besonders sorgfältig gestaltet werden. Dabei geht es vor allem darum, dass die jeweiligen Nutzer*innen auf ihrem Weg bleiben oder sich anpassen. Die Langsamen sollen nicht über das Schnelle Rund abkürzen. Die Schnellen müssen wiederum stark abbremsen, wenn sie das Langsame Rund z. B. zum Pausieren nutzen wollen.

An diesen Gabelungen zweigt das langsame Rund in einem engen Kurvenradius von fünf bis zehn Metern ab, so dass dieser Weg nicht schnell befahren werden kann. Der Weg löst sich so ab, dass keine Wahl besteht, sondern die Nutzer*innen des Langsamen Runds vom Schnellen Rund weggeführt werden. Die taktile grüne Markierung hilft bei der Abgrenzung.

Sonderfall: Kfz auf Langsamem Rund
Abzweig Planstraße A zum Wellenweg

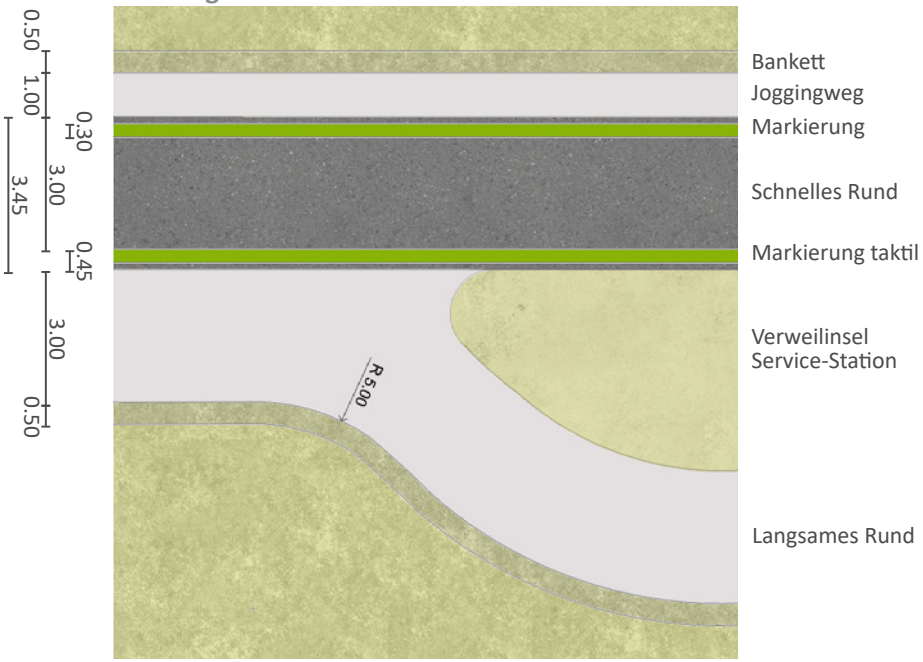
- Nur sehr eingeschränkter Anliegerverkehr (Ruderclub, Slipanlage), Rettungsweg
- Breite der Planstraße 6,5 m, wo Langsames und Schnelles Rund nebeneinander Verlaufen
- Langsamer Weg nach Abzweig zum Wellenweg 5,5 m breit für KfZ bis zum Ruderclub



Sonderfall: Kfz auf Langsamem Rund

Gabelung Schnelles | Langsames Rund

Abzweig Verweilinsel



Nördliche landschaftliche Abschnitte

Gabelung | Service-Station

Bestand

Nördliche landschaftliche Abschnitte

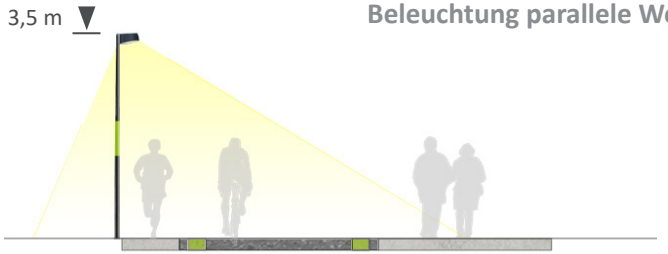
Beleuchtung
Im Bereich der landschaftlichen Abschnitte wird die Lichtimmission durch eine dynamische Beleuchtung reduziert.

Die Beleuchtung des schnellen Runds erfolgt mittels LED Mastleuchten (Siehe auch 3.7).

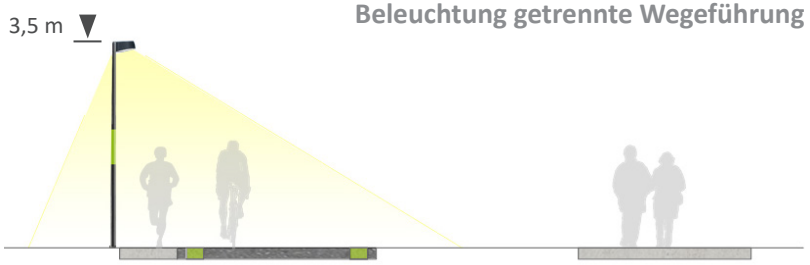
Eine zusätzliche Ausleuchtung des Langsamen Rundes erfolgt nicht, so dass bei separater Wegeführung auch dunkle Bereiche zum Sterne beobachten entstehen können. Hier kann der Joggingweg als ausgeleuchteter Weg mitgenutzt werden.

Regenwasser
In den landschaftlichen Abschnitten mit hohem Grünanteil wird das sich auf den Wegen sammelnde Regenwasser dezentral und direkt in die angrenzenden Grünflächen abgeleitet und versickert dort ortsnah (z. B. Flächenversickerung, wegebegleitende Mulden).

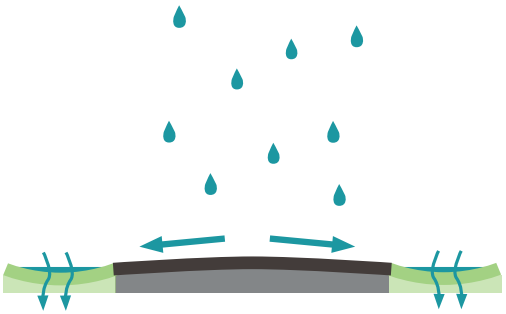
Dynamische Lichtsteuerung



Beleuchtung parallele Wegeführung



Beleuchtung getrennte Wegeführung



Dezentrale ortsnahe Versickerung

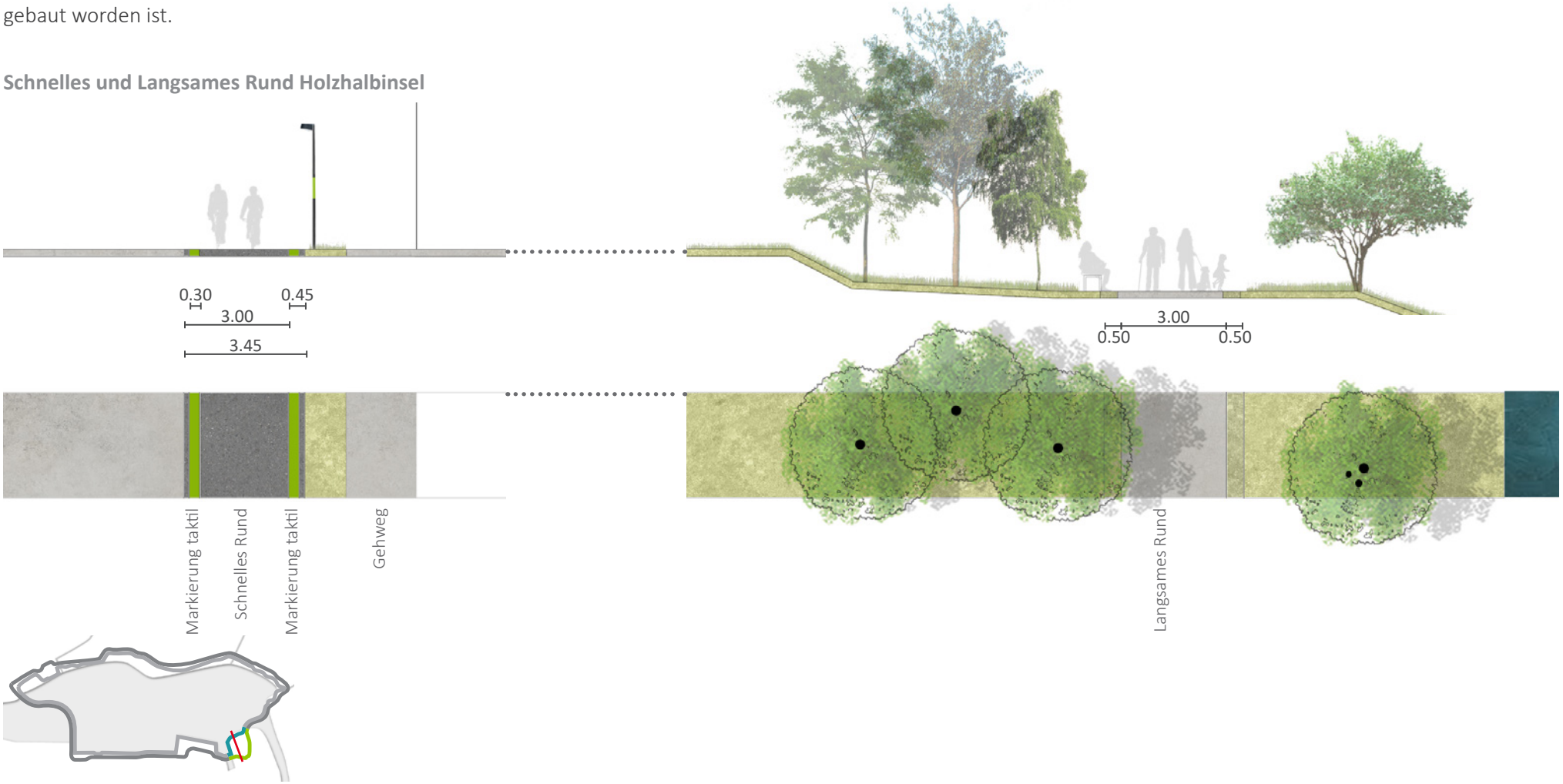
4.3 Südliche urbane Abschnitte

4.3.1 Holzhalbinsel

Die Holzhalbinsel befindet sich am Übergang des landschaftlichen Abschnitts zum urbanen Teil des WarnowRunds. Das nördliche und östliche Ufer ist durch Vegetation geprägt, während das westliche Ufer als Hafenpromenade und urbaner Aufenthaltsbereich ausgebaut worden ist.

Langsames Rund auf Uferweg
Das Langsame Rund verläuft am Nordufer auf dem bestehenden Uferweg im Grünbereich. Über einen wiederaufzubauenden Steg führt der Weg auf die Hafenpromenade auf der Westseite der Holzhalbinsel.

Schnelles und Langsames Rund Holzhalbinsel

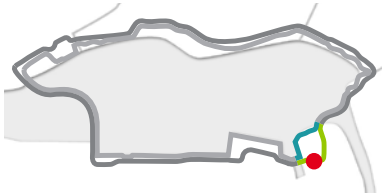


Holzhalbinsel

Integration des Schnellen Runds in Wohnstraßen
Eine Verbreiterung oder Ergänzung des nördlichen Uferweges für das Schnelle Rund ist aufgrund planerischer Vorgaben nicht möglich. Das Schnelle Rund soll daher über den nördlichen Arm des Gaffelschonerweges zum Rondell und dann über den nördlichen Loggerweg zur Hafenpromenade geführt werden, wo es wieder auf das Langsame Rund trifft. In den betreffenden Straßenabschnitten ist die Fahrbahn ausreichend breit, um das Schnelle Rund zusätzlich aufzunehmen.

Es ist zu prüfen, ob die verkehrsberuhigten Bereiche ganz oder teilweise in Fahrradstraßen oder Radwege ‚Skater frei' umgewandelt werden können, so dass das WarnowRund die volle Breite der Fahrbahn im Mischverkehr einnimmt oder nur die halbe Breite als solches markiert ist. Der Bebauungsplan lässt Einrichtungsverkehr für den Loggerweg zu. Bei Beibehaltung als Verkehrsberuhigter Bereich, wäre die Höchstgeschwindigkeit für Radfahrende auf 8 km|h begrenzt, was dem Anspruch des Schnellen Runds widerspricht.

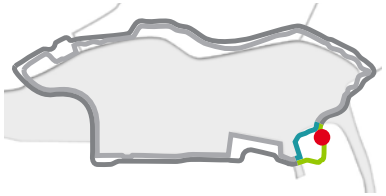
Bestand Wohnstraße



Holzhalbinsel

Anschluss südlich der Greifenbrücke
Einen Engpass bildet der ca. 70 Meter lange Gehweg zwischen dem Uferweg Höhe Greifenbrücke und dem Gaffelschonerweg. Dieser Weg muss für das Schnelle Rund geringfügig verbreitert werden und vor allem durch einen breiten, barrierefreien Gehweg ergänzt werden, um die Greifenbrücke auch für Fußgänger*innen direkt anzuschließen. Dafür ist ein Eingriff in das Grundstück, das von den Kanufreunden Rostocker Greif e. V. genutzt wird, erforderlich. Durch den Geländesprung ist dies zwar mit baulichem Aufwand verbunden, erscheint jedoch machbar.

Bestand Anschluss südlich der Greifenbrücke



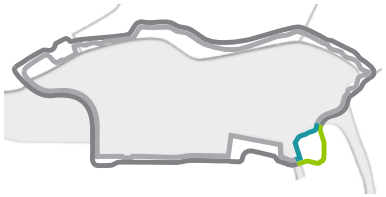
Holzhalbinsel

Varianten Wegeverlauf Schnelles Rund
Über das Ludewigbecken führt das WarnowRund über eine Brücke zur Holzhalbinsel. Die bestehende Brücke ist weder für das Langsame noch für das Schnelle Rund ausreichend breit. Es ist zu prüfen, ob die bestehende Brücke verbreitert werden kann oder durch eine neue Brücke ersetzt oder ergänzt werden muss.

Angesichts der genannten Herausforderungen wurden verschiedene Varianten geprüft:

Alternativ ist ein Verlauf des Schnellen Runds südlich um das Ludewigbecken und dann über den südlichen Arm des Loggerweges denkbar. Diese Variante weicht jedoch stark von dem Anspruch einer ufernahen Führung ab.

Eine attraktive aber aufwendigere Variante führt das Langsame Rund auf einem Steg von der Greifenbrücke bis zur westlichen Spitze der Holzhalbinsel. Der Uferweg wird für das Schnelle Rund genutzt.



Varianten Wegeführung Holzhalbinsel

Vorzugsvariante

Variante Schnelles Rund südlich Ludewigbecken

Variante Schnelles Rund im Uferpark

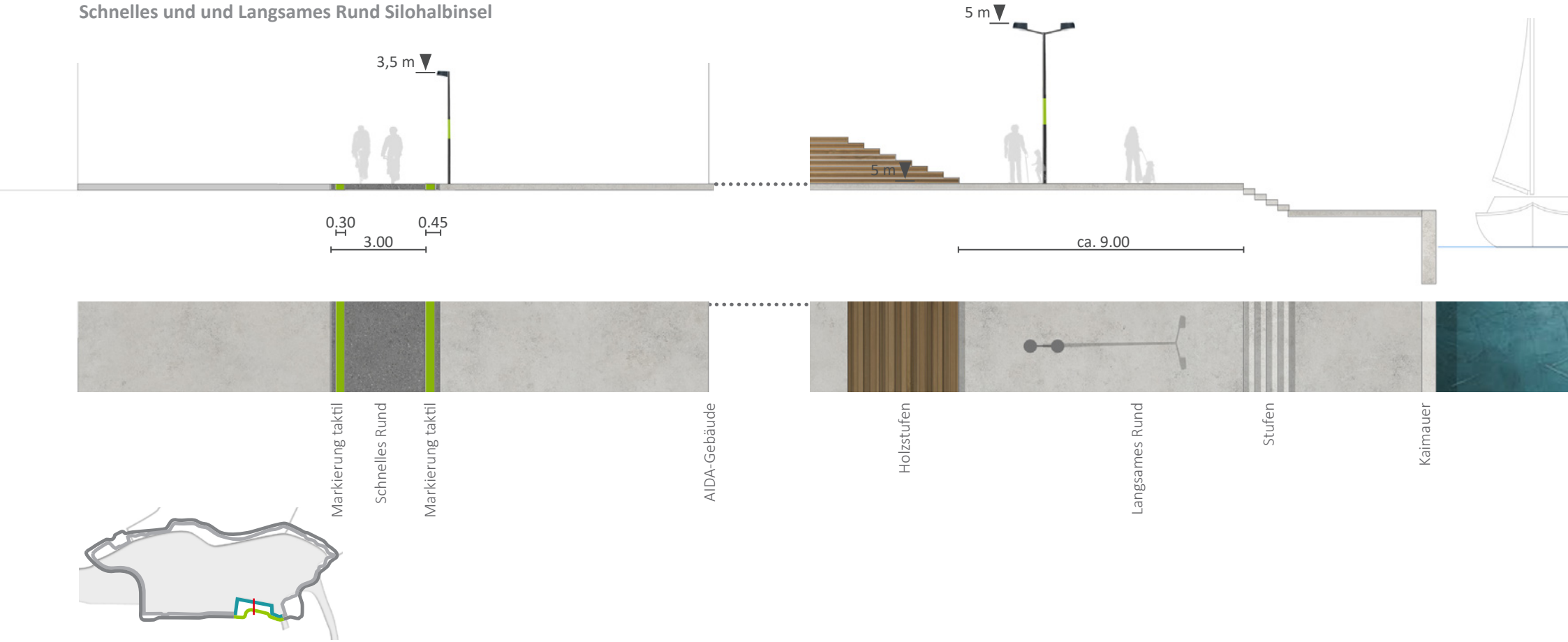
4.3.2 Silohalbinsel

Die Silohalbinsel ragt nördlich der L22 und der östlichen Altstadt in die Unterwarnow. Sie ist zum großen Teil mit Gebäudekomplexen – teilweise aus alten Speichergebäuden – bebaut. Ein letztes Baufeld wird derzeit für die Bebauung vorbereitet.

Langsames Rund im Bestand am Kai
Auf der Silohalbinsel verläuft das WarnowRund getrennt. Das Langsame Rund wird auf der bestehenden Hafenpromenade am Kai geführt. Hier ist ausreichend Platz und die vorgesehene Nutzung bereits vorhanden.

Schnelles Rund in zweiter Reihe
Das Schnelle Rund soll dagegen in der zweiten Reihe hinter den ehemaligen Speichergebäuden verlaufen und auf kurzem Wege an den Stadthafen anschließen. Dadurch werden Konflikte zwischen schnellen und langsamen Nutzer*innen auf der Hafenpromenade vermieden, die insbesondere an der westlichen Seite mit der Außengastronomie schon heute bestehen.

Schnelles und und Langsames Rund Silohalbinsel



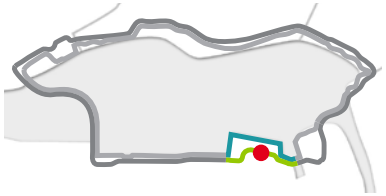
Silohalbinsel

Integration in bestehende Verkehrsflächen
Die vorgesehenen Flächen zwischen den Gebäuden sind im B-Plan als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Verkehrsberuhigter Bereich bzw. Fußgängerbereich) ausgewiesen. Bisher sind die Flächen wenig genutzt, auch wegen des unattraktiven Belags.

Das Schnelle Rund würde diesen Bereich der Silohalbinsel aufwerten und beleben.

Konfliktpunkte durch die Tiefgaragenausfahrten können durch einen angepassten Verlauf vermieden werden. Es ist zu prüfen, ob die vorgesehenen Verkehrsflächen so umgewidmet werden können, dass das Schnelle Rund als ‚Radweg|Fahrradstraße – Skater frei' ausgewiesen werden kann. Andernfalls dürften Radfahrende hier mit maximal 8 km|h fahren, während Skater sich beliebig bewegen könnten.

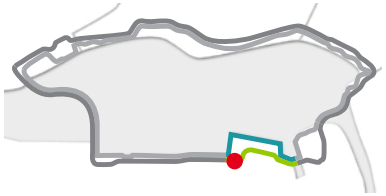
Bestand



Silohalbinsel

Integration in den verkehrsberuhigten Bereich neben dem Parkplatz

Bestand Parkplatz



4.3.3 Stadthafen

Der Stadthafen zwischen Silohalbinsel und Christinenhafen ist durch die L22 komplett von der Altstadt abgeschnitten. Die Erschließung für Fußgänger*innen, Radfahrende sowie Kfz-Verkehr erfolgt von Osten über die Verlängerung der Grubenstraße und im Westen über die Fußgängerampel Höhe Schnickmannstraße bzw. den Knoten Am Kanonsberg.

Hafenpromenade

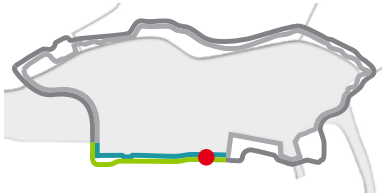
Das Langsame Rund kann durchgängig auf der Hafenpromenade entlang der Kaikante geführt werden. Das entspricht der aktuellen Nutzung. Die Gestaltung muss nach den Maßgaben des Wettbewerbs optimiert werden.

Stadthafen

Schnelles Rund als Fahrradstraße
Das Schnelle Rund verläuft zwischen der Hafenpromenade und der Gebäudereihe im Süden. Die jetzige Straße in diesem Bereich erschließt die Grundstücke mit gastronomischer und gewerblicher Nutzung und wird daher auch durch Kfz-Verkehr genutzt. In Zukunft soll der Kfz-Verkehr auf ein Minimum reduziert werden.

Das Schnelle Rund soll hier als ‚Fahrradstraße – Skater frei' ausgeschildert werden. Der Kfz-Verkehr wird begrenzt zugelassen durch ein Zusatzschild ‚Zufahrt bis zum Grundstück frei'. Damit die Nutzer*innen des Schnellen Runds auch bei Anliefer- und Versorgungsverkehr konfliktfrei vorankommen, ist eine Breite von 5,50 Metern vorgesehen.

Bestand

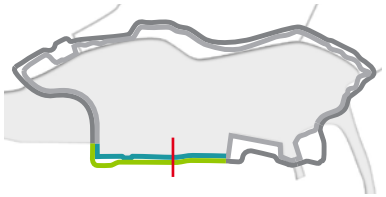


Stadthafen

Gastronomie
Zwischen Langsamem und Schnellem Rund ist am Stadthafen viel Platz für Verweilzonen und Außengastronomie. Die südlich gelegenen Gastronomiebetriebe müssen durch Übergänge über das Schnelle Rund gut an das Langsame Rund angeschlossen sein. Hier werden Aufmerksamkeitsbereiche empfohlen.

Übergange zur L22
Langfristig ist eine enge Verknüpfung von Altstadt und Stadthafen anzustreben. Die Zahl der Übergänge über die L22 wird sich in diesem Bereich in Zukunft erhöhen. Dadurch profitiert sowohl der Stadthafen als auch die Nördliche Altstadt. Alle Übergänge über die L22 müssen gut an das Langsame Rund angeschlossen werden.

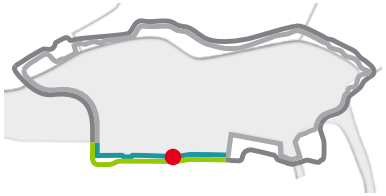
Die Kreuzungen über das Schnelle Rund können analog der sonstigen Einmündungen als Aufmerksamkeitsbereiche gestaltet werden.



Stadthafen

Gastronomie

Bestand



Stadthafen

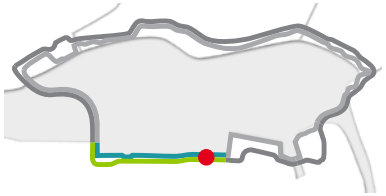
Experimentierfeld BUGA 2025

Ein Radschnellweg verträgt sich nicht mit der vorgesehenen Nutzung des Schnellen Runds und mit dem hohen Anteil von Querverkehr im Stadthafen.

Es wird daher empfohlen, die Radhauptroute von Osten kommend Höhe Mönchentor nicht Richtung Kaikante abknicken zu lassen, sondern weiter südlich der Bebauung entlang der L22 zu führen. Hierfür kann während der BUGA 2025 eine Spur der L22 zunächst temporär in eine Radhauptroute verwandelt werden. Dies kann auch schon vorher bei Großveranstaltungen wie der Hanse Sail ausprobiert werden oder wenn Baustellen den Durchgangsverkehr einschränken.

Die Übergänge über die L22 sollten durch Mittelinseln ohne Lichtsignalanlagen gestaltet werden, damit die Grüne Welle weiter funktioniert. Der notwendige Raum kann durch eine Reduzierung auf eine reguläre Fahrspur je Fahrtrichtung erreicht werden. An der Faulen Straße und am Mönchentor können schon heute Mittelinseln eingerichtet werden, indem eine Sperrfläche genutzt bzw. eine Linksabbiegespur geringfügig verkürzt wird.

Bestand



4.3.4 Beleuchtung | Regenwasser

Beleuchtung

Für die urbanen Bereiche und vor allem im Bereich Stadthafen übernimmt die Beleuchtung neben dem Sicherheitsaspekt auch eine atmosphärische Funktion.

Mittels LED Mastleuchten und an breit auszuleuchtenden Flächen z. B. an der Plaza auch mittels Mast-Doppelleuchten (Siehe auch 3.7 Beleuchtung) erfolgt die notwendige dauerhafte|statische Grundausleuchtung.

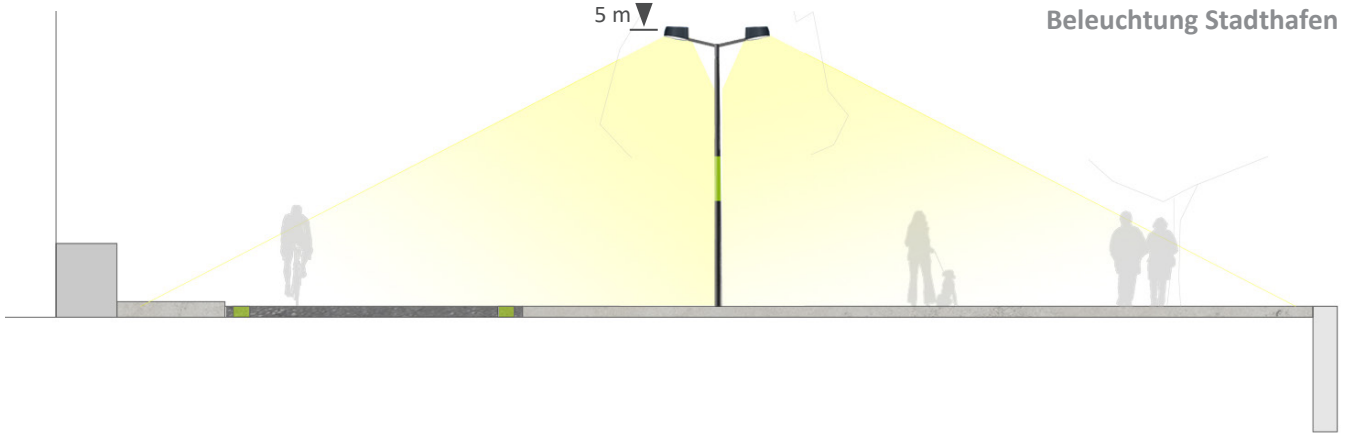
Zusätzlich können durch atmosphärische, z. B. indirekte Beleuchtung, besondere Akzente und städtebauliche Inszenierungen gesetzt werden.

Regenwasser

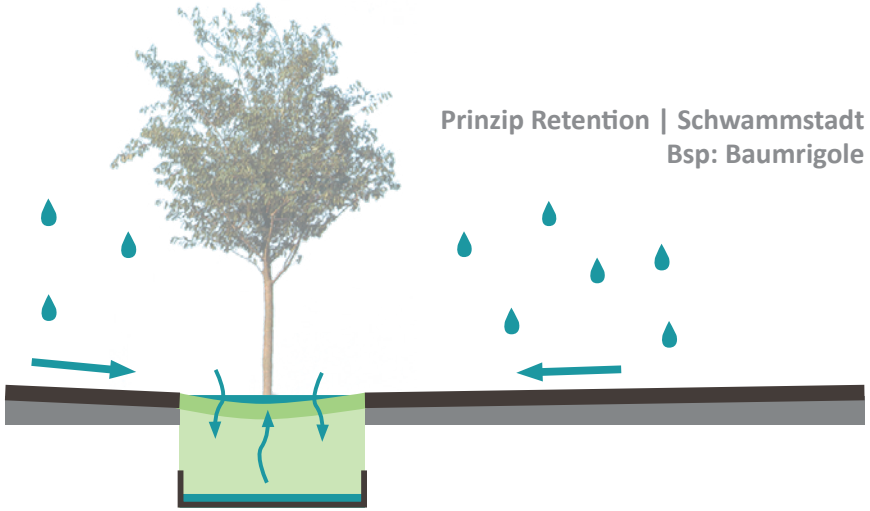
Die tendenziell stärkere Versiegelung der urbanen Abschnitte soll genutzt werden, um im Sinne des Gedankens der ‚Schwammstadt' das dort anfallende Regenwasser möglichst effektiv zurückzuhalten (Retention) und|oder über oberflächige Einleitung den angrenzenden Vegetationsflächen zur Verfügung zu stellen (Versickerung).

Neben allgemeiner Entsiegelungsmaßnahmen können dazu z. B. Baum- und Beetrigolen oder bepflanzte, wegebegleitende Sickermulden eingesetzt werden (‚Blau-grüne Infrastruktur', siehe auch Klimaschutzkonzept und Leitlinien zur Stadtentwicklung der Hansestadt Rostock.)

Statische Lichtsteuerung



Beleuchtung Stadthafen



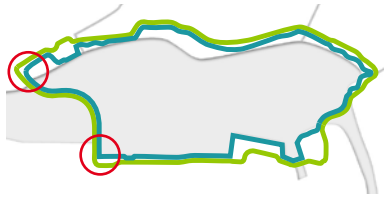
Prinzip Retention | Schwammstadt
Bsp: Baumrigole

4.4 Querung von Plätzen

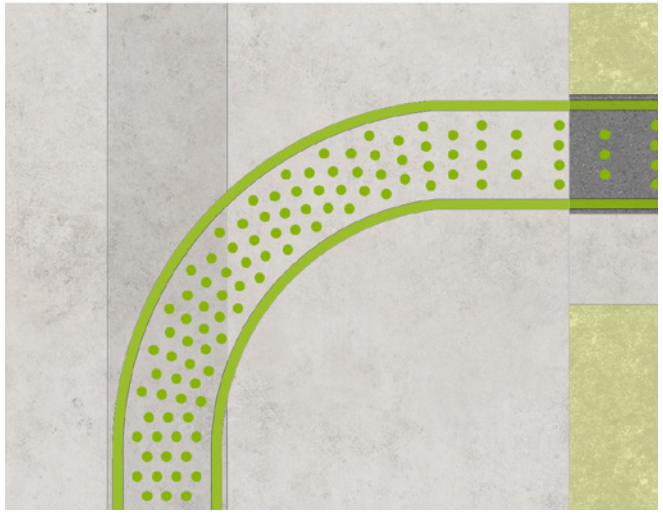
Eine Besonderheit bildet die Querung von Plätzen durch das WarnowRund. Die Plaza am Stadthafen und der Platz am Fuße des Fährbergs haben einerseits eine wichtige Aufenthaltsfunktion und andererseits trifft das WarnowRund dort mit weiteren Wegen zusammen. Die Gestaltung beider Plätze ist Gegenstand eigener Wettbewerbe und kann von dem Rahmenkonzept nicht vorgegeben werden.

Für das WarnowRund ist es jedoch von großer Bedeutung, dass sich dessen Verlauf auf diesen wichtigen Plätzen abbildet. Diese Funktion übernimmt das Schnelle Rund. Es wird mit beidseitigen taktilen Markierungsstreifen über den Platz weitergeführt. Der Vorrang gegenüber einmündenden Straßen kann durch einen abgesenkten Bordstein auf der Außenseite des Schnellen Runds geregelt werden. Ausnahmsweise wird es nicht im durchgängigen Asphaltbelag ausgeführt, sondern ordnet sich dem Belag des Platzes unter. Auch dieser Belag muss jedoch sehr eben und rutschfest sein. Aufmerksamkeitsbereiche z. B. an Abzweigungen oder Querungen des Weges oder am Übergang vom Platz zur Brücke sollen wie sonst auch markiert werden. Das Langsame Rund geht in den Plätzen auf.

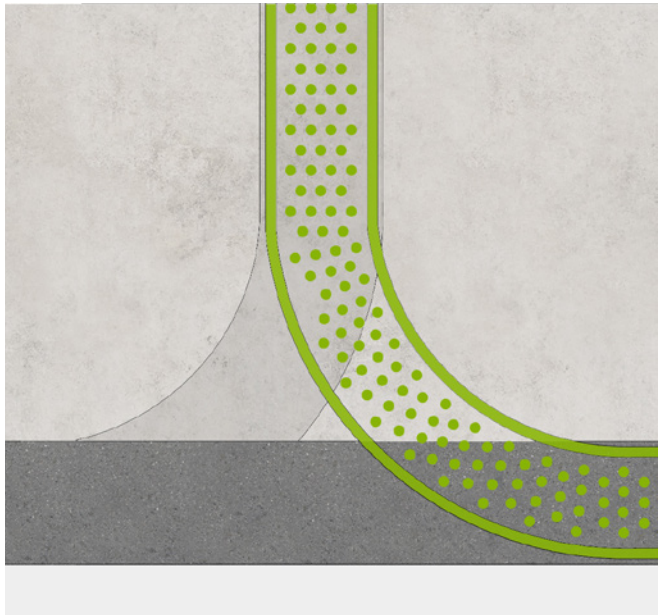
Die wichtige Hauptachse für den Radverkehr von Gehlsdorf über die Straße Fährberg, die Warnowbrücke, die Plaza weiter auf den Radschnellweg in Richtung KTV soll sich ebenfalls in der Platzfläche abbilden, um eine schnelle Orientierung zu ermöglichen. Hierzu ist ein Belagswechsel oder ein Farbwechsel im Platzbelag vorgesehen.



Prinzip Querung Brückenplatz am Fährberg



Prinzip Querung Plaza am Stadthafen



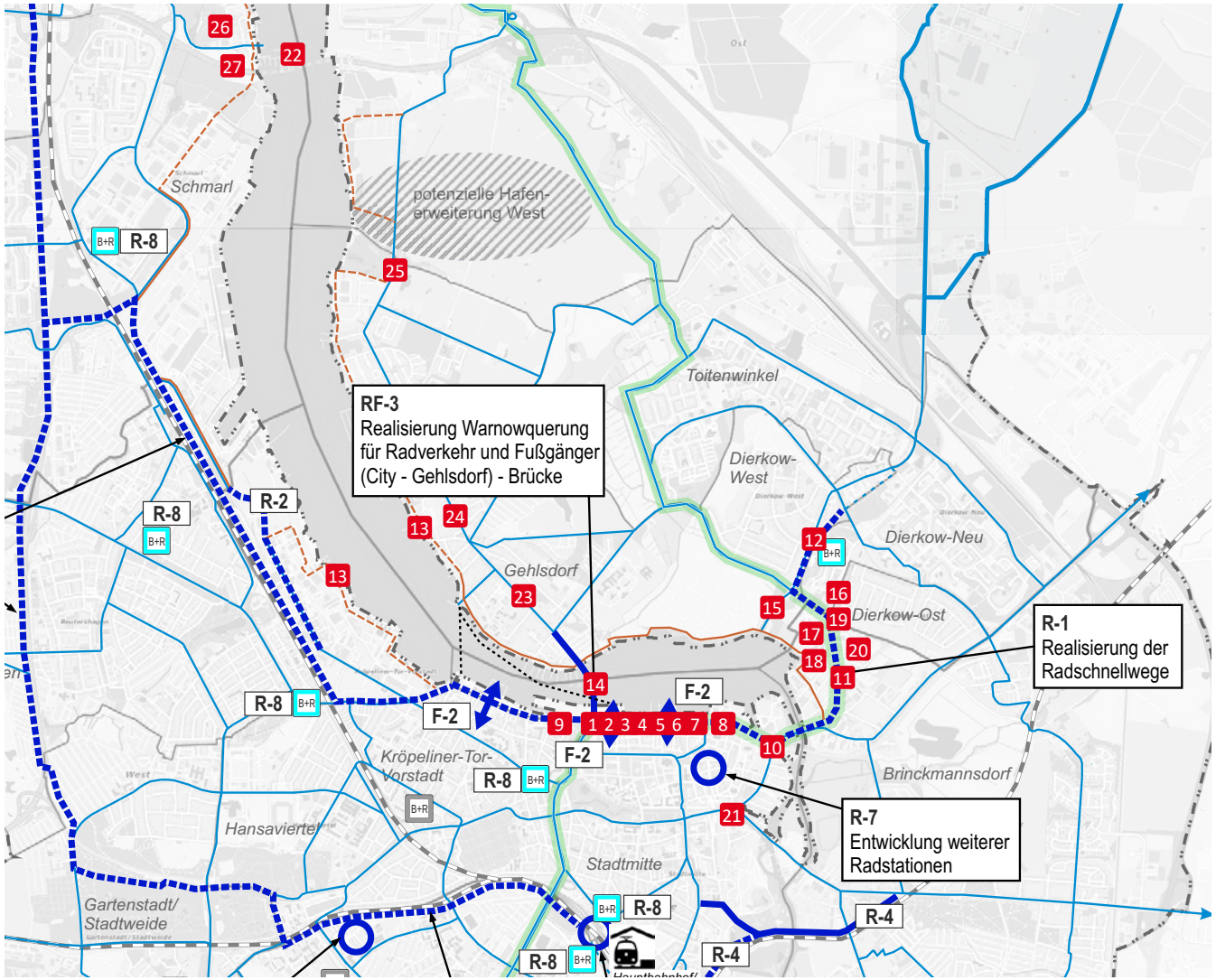
Rahmenkonzept WarnowRund

5. Anlagen

5.1 Maßnahmen im Umfeld des WarnowRunds

Laut Mobilitätsplan Zukunft (MPOZ) und weitere

	Nr.+A	Bezeichnung	Prio
	F-2	**Schaffung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten am Stadthafen (L22)**	
1	F-2 a	Am Kanonsberg (westlicher Knotenarm)	2
2	F-2 b	Schnickmannstraße	1
3	F-2 c	Wokrenter Straße	3
4	F-2 d	Lagerstraße	3
5	F-2 e	Burgwall	2
6	F-2 f	Koßfelder Straße	3
7	F-2 g	Große Mönchenstraße	2
8	F-2 h	Faule Straße	3
	R-1	**Realisierung der Radschnellwege**	
9	R-1 a	Am Strande	2
10	R-1 b	Gaffelschonerweg/Am Petridamm/L22	1
11	R-1 c	Dierkower Damm	1
12	R-1 d	Hinrichsdorfer Straße	2
13	R-4	Uferradweg beiderseits der Warnow	2
14	RF-3	Realisierung Warnowquerung für Radverkehr und Fußgänger (City – Gehlsdorf) – Brücke	1
15	WT-7	Geh- und Radweg westlich Warnowquartier	1
16	Neu	Geh- und Radweg Dierkower Graben	1
17	Neu	Geh- und Radweg Veoliaquartier	1
18	Neu	Geh- und Radweg Zingelgraben	2
19	Neu	Kreuzung Dierkower Damm / An der Zingelwiese	2
20	Neu	Anschlussweg Gewerbegebiet Petridamm	3
21	Neu	Optimierung Radwegverbindung Hauptbahnhof	2
22	Neu	Öffnung Warnowtunnel für den Radverkehr	2
23	Neu	Fahrradfreundliche Gestaltung Fährstraße	2
24	Neu	Fahrradfreundliche Gestaltung Pressentinstraße	2
25	Neu	Fahrradroute Gehlsdorf - Langenort - Warnowrande - Oldendorf - Warnowtunnel	2
26	Neu	Fahrradroute Warnowtunnel - Werftstraße	2
27	Neu	Fahrradroute Warnowtunnel - Kolumbusring	2



5.2 Zusammenstellung der Gestaltungsvorgaben

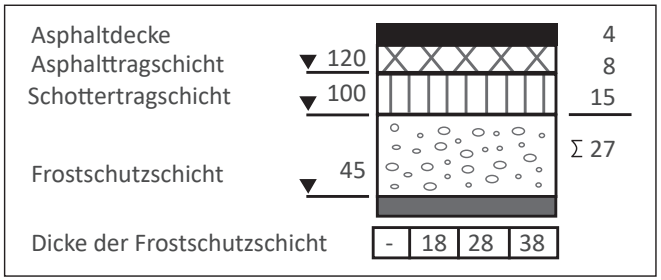
Oberflächen und Belagsqualitäten (3.1)

Schnelles Rund

Die besonders gute Oberflächenqualität und langfristige Ebenheit ist ein zentraler Faktor, um das Schnelle Rund dauerhaft attraktiv und mit Freude benutzbar zu gestalten.

Entscheidend ist ein sehr niedriger Rollwiderstand, wie bei anderen für ähnliche Zwecke gestalteten Wegeprojekten (z. B. Fläming Skate).

- Dunkler Asphalt, Deckschicht mit Körnung 0|5 (sehr niedriger Rollwiderstand)
- Zweilagiger Asphaltoberbau auf Schottertragschicht
- Langlebigkeit der Längsebenheit durch Überhöhung der Frostschutz- und Tragschichten nach BK 0,3 RStO 12, Bauweisen mit Asphaltdecken für Fahrbahnen (NICHT gem. Tafel 6 ‚Geh- und Radwege')
- Wurzelschutz durch Wurzelschutzfolie |-vlies
- Einzige Ausnahmen vom durchgängigen Asphaltbelag des Schnellen Runds sind die Querungsbereiche über Platzflächen und die Brückenbeläge.
- An exponierten sehr sonnigen Bereichen sind ggf. kleine Abschnitte in hellerer Oberflächen als Querungsmöglichkeiten für Amphibien vorstellbar.



Auszug aus RStO 12, Tafel 1 Bauweisen mit Asphaltdecken für Fahrbahnen, BK 0,3, Zeile 3 (Dickenangaben in cm; EV 2 Mindestwert in MPA)

Langsames Rund

Als Spielbein können auf dem Langsamen Rund je nach Ort und Situation verschiedene Beläge ausgeführt werden.

Dabei ist trotzdem auf einen hohen Komfort zur Nutzung von Rollstühlen, Kinderwagen, Rollern etc. zu achten, um das Ausweichen auf das Schnelle Rund zu vermeiden.

- Wurzelschutz durch Wurzelschutzfolie |-vlies

Mögliche Optionen der Beläge:

- Asphalt leicht rau, Farbe soll sich vom dunklen Asphalt des Schnellen Rund absetzen (ggf. mit Einfärbung, Abstreuung)
- Eher groß- und mittelformatige Pflasterbeläge
- Naturstein mit geschnittenen Oberflächen
- Wassergebundene Decke in hoher Qualität (mit Pflegekonzept)
- Eventuell Holz auf Steganlagen als Nebenstrecken

Joggingweg

- Mind. 1 m Breite an der Außenseite des Schnellen Runds
- Sandgeschlämmte Schotterdecke|wassergebundener Weg

Asphalt, sehr niedriger Rollwiderstand (Schnelles Rund)

Asphalt mit Einfärbung (Langsames Rund)

Asphalt leicht rau (Langsames Rund)

Naturstein mit geschnittenen Oberflächen

Groß- | mittelformatige Pflasterbeläge

Holzstege

Wassergebundene Decke

Gestaltungsvorgaben für das WarnowRund

Markierungsstreifen auf Schnellem Rund (3.3)
- Beidseitige Markierungsstreifen, je 30 cm breit

Notwendige taktile Bereiche
- Am Schnellen Rund zum Langsamen Rund hin (Innenseite)
- An Einmündungen beidseitig taktil
- Bei Querungen von Plätzen beidseitig taktil

Auftragsstärken
- Auftrag bei reiner Markierungsfunktion: 1-2 mm
- Taktil deutlich spürbare Abgrenzung zum langsamen Weg strukturiert|genoppt aufgetragen, Auftragshöhe: 4 mm (gem. DIN 32984:2011-10)

Aufmerksamkeitsbereiche (3.4)
- Punktierte Aufmerksamkeitsbereiche an Einmündungen und Querungsstellen vom Langsamen Rund über das Schnelle Rund
- 30 cm im Durchmesser, leicht taktil (2-3 mm) und strukturiert aufgetragen
- Versetztes und strukturiert wahrnehmbares Muster (mind. 15 m) vor Querungsstellen

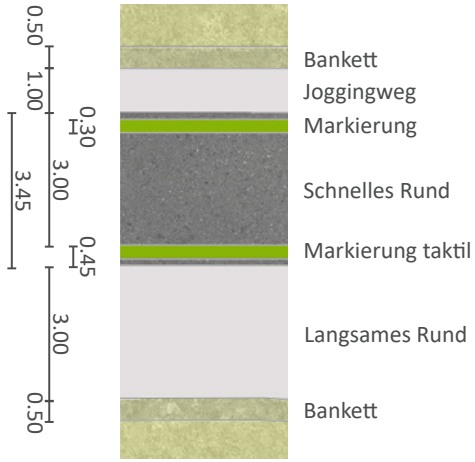
Materialität |Herstellung
- Kaltplastik

Griffigkeit
- Für Wegemarkierungen gemäß ZTV M mind. eine Griffigkeit von 45 SRT- Einheiten (Klasse S1)
- Durch eine zusätzliche Einstreuung von Glasgranulat kann die Griffigkeit erhöht werden

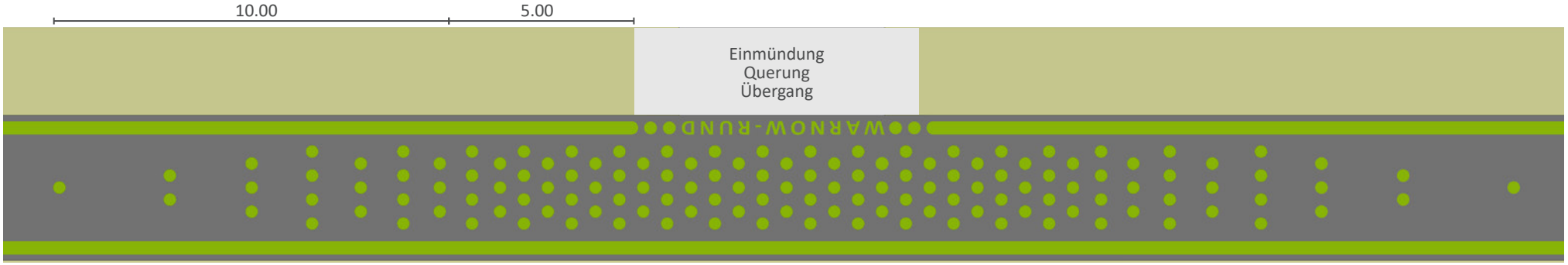
Farbton
- Chlorophyllgrün RAL 110.70.70 Design (RGB 158|177|0)

Kontrast zwischen Markierungen und Belägen
- Zur visuellen Erkennbarkeit des Trennstreifens und der Aufmerksamkeitsfelder gegenüber dem Bodenbelag ist gem. DIN32984_2011-10 ein Leuchtdichtekontrast von größer als 0,4 (nach DIN 32975, 4.2.2) zu erreichen.

Wegebreiten



Prinzip Aufmerksamkeitsbereiche



Gestaltungsvorgaben für das WarnowRund

Schriftzug WarnowRund | Kilometrierung (3.5)
Ein Schriftzug ‚WARNOW-RUND' und eine Kilometierung verlaufen als zusätzliches Orientierungs- und Markierungsmerkmal getrennt voneinander in den Markierungsstreifen entlang des Schnellen Runds.

Sie werden entsprechend dem Markierungsstreifen aus Kaltplastik in der grünen Leitfarbe hergestellt.

Kilometrierung
- Verläuft in beiden Richtungen um das WarnowRund
- Start-| und End-Punkte jeweils an den beiden Enden der Warnowbrücke, von dort in 250-Meter-Schritten
- Leserichtung nach Innen (zum Schnellen Rund)

Schriftzug
- Immer mittig zwischen der Kilometrierung alle 250 m
- Leserichtung nach Innen (zum Schnellen Rund)
- Zusätzlicher Schriftzug immer an Einmündungen zum ‚WarnowRund'; hier: Wechsel der Leserichtung nach außen (zur Einmündung hin)

Schriftart
- Schriftart Calibri, Buchstabenabstand 1.5
- 30 cm hoch (entsprechend der Breite des Markierungsstreifen)

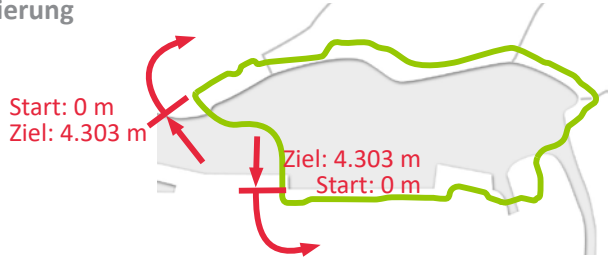
Schriftzug WarnowRund

Wegbegleitender Schriftzug

Änderung Leserichtung an Aufmerksamkeitsbereichen (hier: Nordseite)

Kilometrierung

Startpunkte und Richtungen der Kilometrierung



Gestaltungsvorgaben für das WarnowRund

Ausstattung (3.6, 2.7)
Zur Unterstützung der Marke ‚WarnowRund', soll im Rahmen der Objektplanung in Abstimmung mit den unterschiedlichen Planungsbereichen eine spezifische und modular einsetzbare hochwertige Ausstattungslinie ‚WarnowRund' gestaltet werden.

Diese als verbindendes Element entlang des Runds erlebbare Ausstattungsreihe soll die Leitfarbe aufgreifen, eine eigene durchgängige, reduzierte Gestaltungssprache besitzen und mit wenigen dauerhaften und robusten Leitmaterialien (z. B. Stahl, Holz, Recyclingmaterialien für Bankauflagen) gestaltet sein.

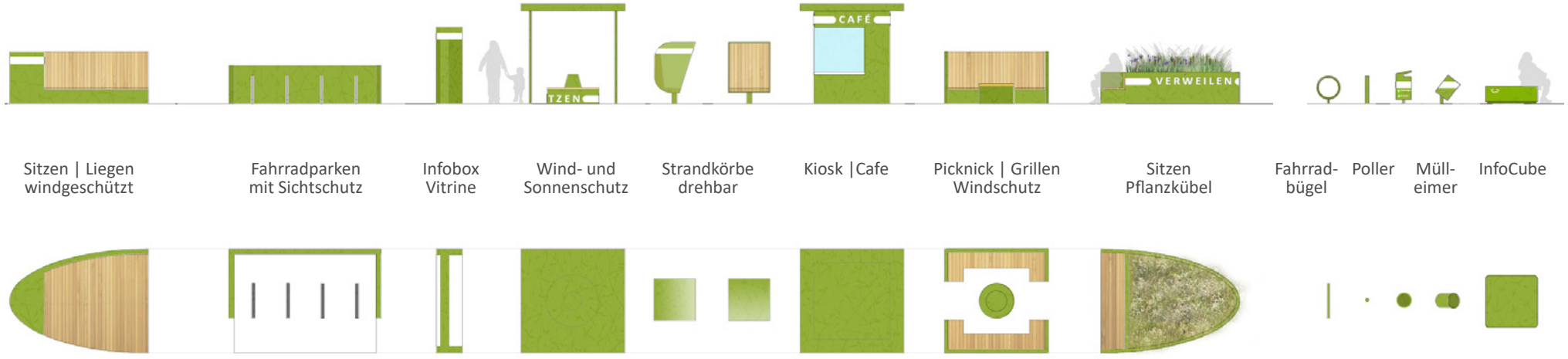
Vandalismusfestigkeit und geringe Wartungskosten sind ebenso wichtig, wie die Bündelung verschiedener Funktionen in wenigen Objekten (z. B. Bank + Windschutz, Schließfächer + Werkzeug).

Grundausstattung
Die Grundausstattung der Verweilpunkte sollten neben Sitz- oder Liegemöglichkeiten, Mülleimer und Fahrradbügel bieten. Davon sollten nur die kleinsten Verweilpunkte am nördlichen, landschaftlichen Ufer abweichen dürfen.

Sitzmöglichkeiten sollten, wenn notwendig, einen Windschutz bieten (Hauptwindrichtung West und Süd), punktuell auch Sonnen- und Regenschutz.

Zusatzausstattung | Service
Größere Verweilpunkte können mit Grill- und Picknickplätzen ausgestattet werden. Schließfächer sind an Stellen vorzusehen, an denen ein Wechsel der Nutzungen zu erwarten ist z. B. Startpunkte zum Joggen | Skaten oder Punkte, die die Radfahrer*innen zum absteigen einladen, um am Wasser zu spazieren. Auch eine Einstiegsstelle zum Stand-up-Paddeln sollte ggf. mit Schließfächern ausgestattet werden.

An drei bis vier Service-Stationen rund um die Warnow finden sich vor allem Servicefunktionen rund ums Rad wie z. B. Werkzeug, Pumpen.



Gestaltungsvorgaben für das WarnowRund

Beleuchtung (3.7)
Die Beleuchtung eines Weges trägt im Wesentlichen zur empfundenen Sicherheit bei. Das Schnelle Rund soll daher als durchgängig beleuchteter Weg ausgebildet werden.

Um Überbeleuchtung zu vermeiden und die Lichtemission vor allem auf das Gewässer möglichst gering zu halten, gilt der Grundsatz: so viel wie nötig, so wenig wie möglich.

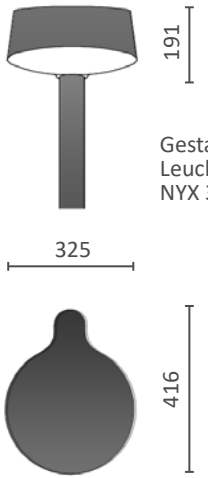
- Nördlichen Abschnitte: dynamischen Lichtsteuerung und insekten- und fledermausfreundliche Lichtfarbe
- Südliche städtische Abschnitte: statische Lichtsteuerung

Siehe auch Beleuchtung Urbane und Landschaftliche Abschnitte 4.2, 4.3

Leuchtenfamilie
- Formal passend zur Ausstattungslinie ‚WarnowRund'
- Einheitlich gestaltete LED-Mastleuten
- Varianten: Höhe 3,5-5 m, 26-42 Watt

Detaillierung in der Objektplanung
Die genaue Auswahl der Höhe und Platzierung der Mastleuchten ist im Gesamtkontext und in der Objektplanung in Bezug auf Lichtfarbe, Beleuchtungsstärke und Abstrahlwinkel zu untersuchen und festzulegen.

Mit der Genehmigung in der Objektplanung erfolgt die Abstimmung u. a. mit dem Umweltamt und dem Sachbearbeiter Straßenbeleuchtung im Tiefbauamt, auf Grundlage des Konzepts für die Straßen- und Wegebeleuchtung (2019, Rostock).

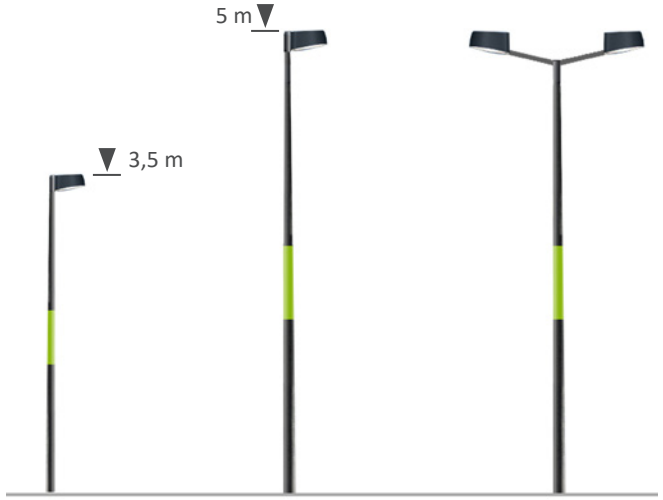


Gestaltungsvorschlag
Leuchtentyp Nordlux
NYX 330 LED

Statische Lichtsteuerung

Dynamische Lichtsteuerung

Leuchtenfamilie



Einheitliche Mastleuchten, Höhe 3,5 - 5 m

Gestaltungsvorgaben für das WarnowRund

InfoCube zur Wegweisung und Information (3.8)
Grundprinzip des WarnowRunds ist, die sonst übliche Verkehrsbeschilderung auf ein Minimum zu reduzieren. Deshalb wird, zur Bündelung von Wegweisungen und Information, der sogenannte InfoCube an Knoten, Weggabelungen und interessanten Orten platziert.

Der InfoCube ist ein Baustein der Ausstattungsreihe WarnowRund und hat Sitzhöhe (H x L x B = 0,45 x 1,5 x 1,5 m).

Hier werden alle Richtungshinweise, zusätzliche Informationen (z. B. zur Umgebung), Verhaltensregeln auf dem WarnowRund und zusätzliche Aufenthaltsmöglichkeiten integriert.

Die Verhaltensregeln sollten auf die Hinweise zu den Geschwindigkeiten reduziert werden und können auch in Piktogramme gefasst werden:

- Langsames Rund: 0-8 km/h
- Schnelles Rund: 10-25 km/h

Weitere Hinweise zur Vorfahrtsregelung, Rechtsfahrgebot und Rücksichtnahme sind angesichts der selbsterklärenden Gestaltung entbehrlich.

Wegweisung im Zuge integrierter Radfernwege
Um den Verlauf des Radfernweges Berlin-Kopenhagen | EuroVelo 7 zu vermitteln, müssen an den Abzweigen auf das WarnowRund und weg vom WarnowRund die Standard-Fahrradwegweiser (grün auf weiß, gemäß FGSV-Richtlinie) integriert werden. Dies ist an den Plätzen beidseitig der Warnowbrücke, am Abzweig zur Grubenstraße und am Abzweig zur Hinrichsdorfer Straße notwendig. An der Warnowbrücke sollte dies mit Infotafeln zum Radfernweg und zu dessen Alternativrouten über das Nordufer und den Stadthafen verbunden werden.

InfoCube zur Wegweisung und Information

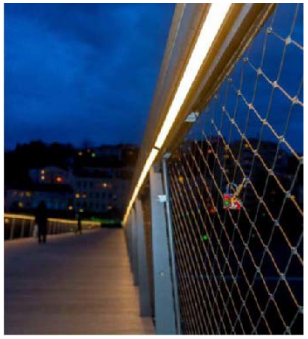
Wegweisung im Zuge integrierter Radfernwege

Gestaltungsvorgaben für das WarnowRund

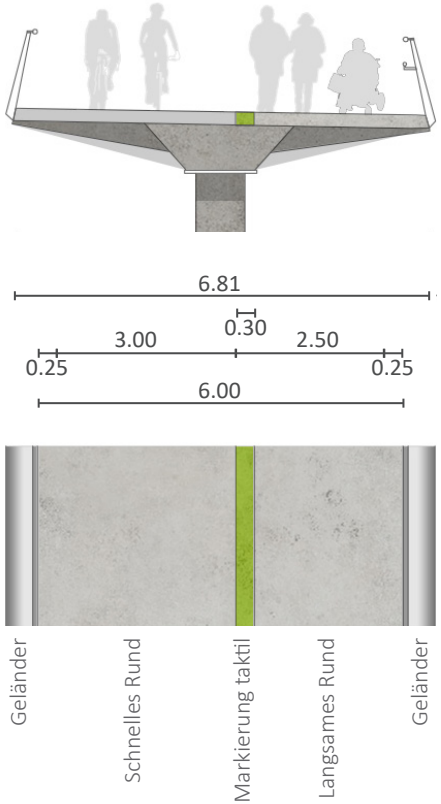
Brückenfamilie (2.8)
Alle Brücken auf dem WarnowRund sollen durch ein einheitliches Erscheinungsbild zum hohen Wiedererkennungswert des Runds beitragen. Da die Geländer das Erscheinungsbild der Brücken an stärksten prägen, werden einheitliche Geländer verwendet. Die neue Warnowbrücke gibt die Gestaltung vor.

Anforderungen
- Einheitliche Geländer in Anlehnung an Warnowbrücke
- Beleuchtung im Handlauf integriert
- 6 m nutzbare Breite
- Schnelles und Langsames Rund durch Markierungsstreifen getrennt

Alle Brücken am WarnowRund
- Warnowbrücke
- Hechtgrabenbrücke
- Zingelgrabenbrücke
- Greifenbrücke
- Ersatzbauwerk Holzhalbinsel
- Brücke über Ludewigbecken


Bsp. Beleuchtung im Handlauf

Warnowbrücke
(Stand 10.2020, inros lackner, bearbeitet)



Gestaltungsvorgaben für das WarnowRund

Pflege | Wartung (3.9)
Das WarnowRund ist so konzipiert, dass der Unterhaltungsaufwand möglichst gering ist. Das betrifft die solide bauliche Herstellung und die Vermeidung von Belastungen durch Kfz-Verkehr.

Dauerhafte und pflegeleichte Bauart
Die Beläge werden so ausgeführt, dass sie möglichst langlebig und im Falle von Schäden leicht zu reparieren sind. So erleichtert z. B. die Asphaltschicht ohne Einstreuung und ohne besondere Zuschlagstoffe das Ausbessern. Die Tragschicht muss genau wie die Wegebreite überall so dimensioniert sein, dass Fahrzeuge für Pflege und Reinigung beide Wege befahren können.

Das Langsame Rund hat spezielle Anforderungen in den Bereichen, die bei Hochwasser überflutet werden. Wassergebundene Decken im Verlauf des Langsamen Rund erfordern eine sehr hohe Qualität bei der Ausführung und ein gutes Pflegekonzept, um Unebenheiten und ein Einwachsen zu verhindern.

Sitzauflagen sind aus dauerhaften selbstimprägnierenden Hölzern oder robusten und UV-stabilen Recyclingmaterialien herzustellen. Durch die Verwendung einheitlicher Maße der Auflagehölzer können Austauschbestände vorgehalten und eingesetzt werden.

Reinigung
Insbesondere das Schnelle Rund muss regelmäßig gereinigt werden, um eine sichere, komfortable Befahrbarkeit auch mit Inline-Skates zu gewährleisten. Laub und Streusand stellen eine Gefahr da und müssen in der betreffenden Jahreszeit in kurzen Intervallen entfernt werden.

Winterdienst
Das Schnelle Rund soll als ‚Standbein' das ganze Jahr und rund um die Uhr befahr- und nutzbar sein und muss daher einen Premium-Winterdienst analog zu den Radschnellwegen erhalten.

Die Lage in sensiblen Naturbereichen an der Warnow erfordert eine angepasste Technik. Es darf kein Tausalz eingesetzt werden. Stattdessen muss abstumpfendes Streumaterial eingesetzt werden, das jedoch nur bei akuter Glätte eingesetzt werden darf und zügig wieder entfernt werden muss, um nicht selbst zur Gefahrenquelle zu werden.

Priorität hat die vollständige Entfernung von Schnee und Eis insbesondere in Perioden mit wechselndem Frost und Tauwetter, so dass angetautes Eis nicht wieder anfriert.

Grünschnitt
Auf dem WarnowRund sollen sich die Nutzer*innen jederzeit sicher fühlen. Dunkle Ecken und Angsträume sind zu vermeiden. Neben der Beleuchtung im Dunkeln ist dazu auch ein regelmäßiger Grünschnitt erforderlich.

Auf dem Schnellen Rund soll die Trasse und ein möglichst breiter Streifen daneben (mindestens drei Meter) weit im Voraus einsehbar sein. Dies ist schon bei der Bepflanzung zu beachten. Bäume können den Weg überragen, wenn unter der Baumkrone die Sicht frei ist.

Vandalismusschutz
Das WarnowRund kann durch seine Lage nicht gänzlich vor Vandalismus geschützt werden. Für die Ausstattungen sind robuste Materialien zu verwenden.

Stahloberflächen sollten farblackiert und nicht farbbeschichtet ausgeführt werden, so dass Reparaturen möglich sind. Bei der Beleuchtung wurde bewusst auf den Einsatz besonders vandalismusgefährdeter Pollerleuchten verzichtet. Schilder werden weitgehend vermieden. Die Ausstattungselemente sind durch die grüne Farbgestaltung weniger attraktiv zum Besprayen.

Den größten Schutz bietet eine hohe Frequentierung durch Nutzer*innen. Es sollte erreicht werden, dass die Rostocker*innen sich mit ihrem WarnowRund identifizieren und Schädigungen nicht hinnehmen.