

# Exkursion / Sommer-Workshop Rostov am Don

**29. Mai bis 05. Juni 2007**



**Staatliche Bauuniversität Rostov am Don  
Lehr- und Forschungsgebiet  
Transportorganisation und Straßenverkehr  
(Prof. Vladimir Zyrianov)**

**Bergische Universität Wuppertal  
Lehr- und Forschungsgebiet  
Straßenverkehrsplanung und -technik  
(Prof. Jürgen Gerlach)**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Vorwort</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Die Staatliche Bauuniversität in Rostov am Don</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Sommer-Workshop 2007</b>	<b>5</b>
3.1	Gegenstand der gemeinsamen Projektarbeit und Bestandsanalyse	5
3.1.1	Radverkehr in Rostov am Don	5
3.1.2	Kreisverkehr „Komsomol“ (Комсомольская площадь)	6
3.2	Arbeit an den Projekten und Maßnahmenentwicklung	7
3.3	Projektergebnisse -Lösungsvorschläge	8
3.3.1	Varianten der Radverkehrsplanung für Rostov	8
3.3.2	Umgestaltungsvarianten für den Kreisverkehr	9
<b>4</b>	<b>Exkursionsbericht – soziale Aktivitäten</b>	<b>12</b>
4.1	Anreise	12
4.2	Ein Tag in Moskau	12
4.3	Vorstellung der Universität und der Projekte	14
4.4	Stadtführung und das „Baba Luba“	15
4.5	Opernbesuch	15
4.6	Ein Tag am Asowschen Meer	16
4.7	Ergebnispräsentation und Bootsfahrt auf dem Don	17
4.8	Abreise	17

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Kirche in Rostov am Don

Abbildung 2: Lage der Maxim-Gorkogo-Straße in Rostov

Abbildung 3: Straßen- und Gleiszustand in der Maxim-Gorkogo-Straße

Abbildung 4: Luftbildaufnahme des Komsomol-Kreisverkehrs

Abbildung 5: Kreisverkehrsplatz „Komsomol“

Abbildung 6: Ortsbesichtigung am Kreisverkehr

Abbildung 7: Erarbeitung von Planungsvarianten

Abbildung 8: Projektbearbeitung in der „Radverkehrsgruppe“

Abbildung 9: Straßenraum mit und ohne Radverkehrsanlagen – ein Beispiel

Abbildung 10: Radverkehrsführung an Einmündungen

Abbildung 11: Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Fußgängerüberweg

Abbildung 12: Planung für das Gebiet Scholohova-Sovetskaja

Abbildung 13: Simulation des Ausgangszustands

Abbildung 14: Ist-Zustand mit Verkehrsführung und LSA

Abbildung 15: Hauptrichtungen in einer Phase signalisiert

Abbildung 16: Möglichkeiten der Flächennutzung im Seitenraum

Abbildung 17: Lichtsignalanlage mit 4 Phasen

Abbildung 18: Wegnahme der vorhandenen LSA

Abbildung 19: Änderung des Fahrstreifenverlaufs

Abbildung 20: Mittelinseln als Fußgängerschutz

Abbildung 21: Führung der Fußgänger und Radfahrer

Abbildung 22: Bevorrechtigung der Hauptfahrtrichtung

Abbildung 23: Abreise aus dem Hostel

Abbildung 24: Basiliuskathedrale

Abbildung 25: Willkommene Abkühlung!

Abbildung 26: Leiterin des Universitätsmuseums

Abbildung 27: Unser Stadtführer in Rostov

Abbildung 28: Livemusik im Baba Luba

Abbildung 29: Verdis „La Traviata“

Abbildung 30: Strand am Asowschen Meer

Abbildung 31: Hier kamen Fischfreunde voll auf ihre Kosten!

Abbildung 32: Gruppenfoto nach erfolgreicher Ergebnispräsentation

Abbildung 33: Sonnenuntergang über Rostov

## 1 Vorwort

Die diesjährige Exkursion des Lehr- und Forschungsgebietes Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik führte unter der Leitung von Professor Jürgen Gerlach nach Rostov am Don in Russland. Sie wurde mit dem 1. Sommer-Workshop der Bergischen Universität Wuppertal und der Staatlichen Bauuniversität Rostov am Don verknüpft.

Nach einem kurzen Aufenthalt in Moskau ging es weiter nach Rostov. Rostov am Don (russisch Ростов-на-Дону), das „Tor zum Kaukasus“, hat gut eine Million Einwohner und liegt nahe der Mündung des Don in das Asowsche Meer. Rostov ist zudem Hauptstadt des Rostower Gebietes.

Gastgeber in Rostov war der Lehrstuhl für Verkehrsplanung von Professor Vladimir Zyrianov an der Staatlichen Bauuniversität. Sowohl die inhaltliche Projektbetreuung und -leitung als auch die Koordination der sozialen Aktivitäten wurde von Professor Zyrianov und seinen Mitarbeiterinnen, als auch von Mitarbeiterinnen des International Office übernommen.

Im Vordergrund der Reise stand der Sommer-Workshop 2007. Russische sowie deutsche Studierende überplanten in zwei gemischten Gruppen einen bestehenden Kreisverkehr bzw. verfolgten das Ziel, den Radverkehr in Rostov zu popularisieren. Neben der fachlichen Bearbeitung beider Aufgaben stand das Kennenlernen der jeweils anderen Arbeits- und Herangehensweise im Vordergrund des Austauschs. So traf bisweilen ein theoretisch versierter Ansatz auf einen praxisorientierten, pragmatischen Lösungsansatz. Die sprachliche „Barriere“ zwischen Gastgebern und Gästen war in den Fachdiskussionen spürbar – sie konnten aber bei Alltagsgesprächen und im Beisein eines Dolmetschers oder der englisch sprechenden Professoren überwunden werden.

Neben der fachlichen Arbeit, die für beide Seiten sehr gewinnbringend mit einer Ergebnispräsentation unter Teilnahme der Administration der Stadt Rostov abgeschlossen wurde, wurde auch das Interesse der Studierenden für die russische Kultur und Lebensart geweckt.

So stand am ersten Tag in Rostov zunächst ein Rundgang durch die Gebäude und das Museum der Universität auf dem Programm. Hier war insbesondere die Verbundenheit der Studierenden zu ihrer Hochschule beeindruckend. In den darauffolgenden Tagen standen eine Stadtführung,

eine Bootsfahrt auf dem Don und der Besuch einer populären Bar auf dem Programm. Auch die kulturellen Genüsse kamen bei einem Besuch der Aufführung von Verdis „La Traviata“ im Opernhaus nicht zu kurz.

Den zweifellosen Höhepunkt stellte, neben den fachlichen Aktivitäten eine Fahrt ans Asowsche Meer dar. Die Gastfreundschaft war auch hier unbeschreiblich und die Gelegenheit, einander näher kennen zu lernen, wurde gern genutzt.

Alles in allem war es eine sehr informative, fachlich anspruchsvolle und schöne Woche in Russland und insbesondere in Rostov, an die sich alle Teilnehmer gerne und lange erinnern werden. Und so möchten sich alle Teilnehmer zunächst bei ihren Gastgebern des Lehrstuhls von Professor Zyrianov und des International Office herzlich bedanken.

Des Weiteren danken die Teilnehmer denen, die den Sommer-Workshop initiiert sowie finanziell unterstützt und damit erst ermöglicht haben.

Mit diesem 1. Sommer-Workshop wurde der Kontakt zwischen den Universitäten Rostov und Wuppertal intensiviert. Für das kommende Jahr ist ein 2. Sommer-Workshop, wieder Anfang Juni geplant, der dann in Wuppertal stattfinden wird.

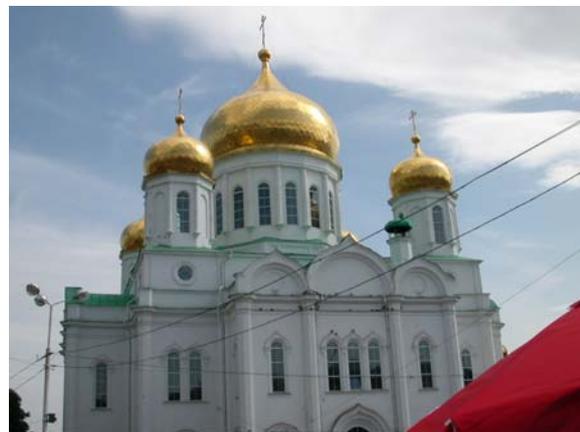


Abbildung 1: Kirche in Rostov am Don

## 2 Die Staatliche Bauuniversität in Rostov am Don

Erstmals wurde in diesem Jahr ein Sommer-Workshop des Lehr- und Forschungsgebietes Straßenverkehrsplanung und -technik durchgeführt. Gastgeber dieses 1. Sommer-Workshops Anfang Juni 2007 war die Staatliche Bauuniversität in Rostov am Don, der nach den Universitäten in Moskau und St. Petersburg drittgrößten Bauuniversität in der russischen Föderation.

Im Jahr 1944 wurde die Universität, in der aktuell etwa 9.000 Studierende des Bauwesens immatrikuliert sind, gegründet. Neben dem konstruktiven Ingenieurbau besteht das Studienangebot aus Fächern der *Institute Industrie- und Zivilbau, Verkehr und Transport, Bautechnologien und Baustoffe, Umweltingenieurwesen und Wirtschaft und Steuerung*. Dies wird von etwa 600 Hochschullehrern und ca. 300 Promovenden und Habilitanden aufrecht erhalten.

Die internationale Ausrichtung der Rostover Bauuniversität in Forschung und Lehre spiegelt sich nicht zuletzt in ihren intensiven Kooperationen mit deutschen Hochschulen wider. So bestehen langjährige Partnerschaften, die auf zahlreiche Austausche zurückblicken können, wie zum Beispiel mit der Hochschule für Angewandte Wissenschaft und Kunst (HAWK) in Hildesheim sowie der Fachhochschule Erfurt. Seit dem 23.04.2005 besteht ein Kooperationsvertrag zwischen den Universitäten Rostov und Wuppertal. Dieser hat vor allem das Ziel, die Zusammenarbeit insbesondere auf dem Gebiet der Forschung zu unterstreichen. Daneben soll aber auch der Austausch der Studierenden der Hochschulen gefördert werden.

## 3 Sommer-Workshop 2007

Im Rahmen des 1. Sommer-Workshops wurden zwei inhaltliche Themenfelder bearbeitet. Die Arbeitsgruppen bestanden jeweils aus russischen sowie deutschen Studierenden, die gemeinsam die Aufgabenstellungen bearbeitet haben. Während die Hälfte der Teilnehmer Konzepte zur Steigerung des Radverkehrsanteils in Rostov auch am Beispiel der Maxim-Gorkogo-Straße erstellt haben, überplante die andere Hälfte einen bestehenden Kreisverkehr.

Nachfolgend werden die Aufgabenstellungen, die in den Arbeitsgruppen gemachten Erfahrungen sowie die Ergebnisse beider Projektarbeiten zusammengefasst dargestellt.

### 3.1 Gegenstand der gemeinsamen Projektarbeit und Bestandsanalyse

#### 3.1.1 Radverkehr in Rostov am Don

Derzeit steigt der Motorisierungsgrad in Rostov stetig. Eine Möglichkeit zur Minderung dieses Problems wäre die Erhöhung des Radverkehrsanteils. Dafür müsste die Infrastruktur für Radfahrer attraktiver gestaltet und das Image des Radverkehrs verbessert werden.

Derzeit liegt der Radverkehrsanteil in Rostov am Modal-Split aktuell bei unter 1 % des Gesamtverkehrsaufkommens in der Stadt, vergleichbar also mit Wuppertal. 26 % der Einwohner besitzen hingegen ein Fahrrad. Betrachtet man die Fahrrad fahrenden Bewohner der Stadt genauer, so fällt ihr geringes Durchschnittsalter auf. Nur 7 % der Radfahrer sind älter als 40 Jahre. Radfahren wird in Russland eher so gesehen wie in Deutschland das Inline-Skaten. Der größte Anteil der russischen Bevölkerung sieht im Fahrrad ein Freizeit-, aber kein Verkehrsmittel. So müssen linksabbiegende Radfahrer die Fahrbahn nach rechts auf dem Gehweg verlassen und das Rad über die Fußgängerfurt schieben. Vor diesem Hintergrund und auf der Grundlage von Planunterlagen galt es, für den betrachteten Straßenabschnitt, die Maxim-Gorkogo-Straße (M.Gorkogo = М.Горького), sowohl konkrete praktische als auch darüber hinausgehende theoretische Fragestellungen zu entwerfen, die die Situation für den Radverkehr verbessern können.

Für den konkreten Anwendungsfall der Maxim-Gorkogo-Straße, in der bis dato keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind, sollten diese neu geplant werden. Diese Aufgabe umfasste sowohl Radverkehrsanlagen im Längsverkehr als auch Fahrradabstellanlagen.



Abbildung 2: Lage der Maxim-Gorkogo-Straße in Rostov

In der Theorie und von grundsätzlichem Interesse waren darüber hinausgehend Themen wie die Möglichkeiten zur Steigerung des Radverkehrsanteils in Rostov oder aber die technische wie auch betriebliche Gestaltung eines Fahrradverleihs von großem Interesse auf russischer Seite.

Der Straßenzustand in der Maxim-Gorkogo-Straße ist sanierungsbedürftig – Gelder für den Umbau und die Sanierung sind von der Regierung bereits bewilligt worden. Im Bestand ist die Verkehrsführung durch eine in Straßenmitte fahrende Straßenbahn geprägt. Der Individualverkehr ist als Einrichtungsverkehr organisiert und nimmt den gesamten, verfügbaren Straßenquerschnitt für sich in Anspruch. Der Straßen- und Gleiszustand kann als marode bezeichnet werden – im Gleis sind vertikale Sprünge von 1-2 cm zu verzeichnen.



Abbildung 3: Straßen- und Gleiszustand in der Maxim-Gorkogo-Straße

In der bisherigen Planungsvariante wurde nur die Fahrbahn, nicht jedoch der gesamte Querschnitt des Straßenraumes betrachtet. Vor diesem Hintergrund wurde die o.g. Aufgabe, also die Integration des nichtmotorisierten Individualverkehrs in den Straßenraum und die Gestaltung des Seitenraumes, gestellt.

### 3.1.2 Kreisverkehr „Komsomol“ (Комсомольская площадь)

Im Nord-Westen der Stadt Rostov liegt der Kreisverkehr „Komsomol“. Das Hauptproblem besteht in der nicht ausreichenden Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes - in den Spitzenstunden können täglich Verkehrsstauungen beobachtet werden. Der Kreisverkehr ist durch eine Hauptfahrtrichtung gekennzeichnet und lichtsignalgeregelt. Die Lichtsignalanlage (LSA) dient jedoch ausschließlich dem Schutz der zahlreichen Fußgänger. Sie ist festzeitgesteuert und nicht verkehrsabhängig geschaltet. Neben einer Luftbildaufnahme und einer schematischen Darstellung wurden den Teilnehmern die Verkehrsbelastungen zur Verfügung gestellt.



Abbildung 4: Luftbildaufnahme des Komsomol-Kreisverkehrs

Auf dieser Basis sollten Planungsvarianten für den bestehenden Kreisverkehr entwickelt werden.



Abbildung 5: Kreisverkehrsplatz „Komsomol“

### 3.2 Arbeit an den Projekten und Maßnahmenentwicklung

Nachdem die Studierenden Gelegenheit hatten, die Universität und deren Umfeld kennen zu lernen, begann die Arbeit an den beiden Projekten. Auftakt der Bearbeitung bildete eine offizielle Einführungsveranstaltung. Der Vizerektor des International Office der Universität richtete herzliche Begrüßungsworte an uns und Professor Zyrianov, Leiter des Lehr- und Forschungsgebietes Transportorganisation und Straßenverkehr, der den für die nächsten Tage geplanten Sommer-Workshop leiten sollte und stellte die beiden zu bearbeitenden Projekte vor.

Während die Radverkehrsgruppe sich auf den Weg zu einer Ortsbesichtigung machte, um sich ein besseres Bild von der bestehenden Situation zu machen, startete die „Kreisverkehrsgruppe“ mit einer kurzen Einführung in ein Mikrosimulationsprogramm (AIMSUN). Auch die den Kreisverkehr bearbeitende Gruppe machte sich am folgenden Tag auf den Weg, um sich den „Komsomolplatz“ vor Ort anzuschauen.



Abbildung 6: Ortsbesichtigung am Kreisverkehr

Neben der fachlichen Bearbeitung der Projekte haben die Teilnehmer einen wertvollen Einblick in die jeweils andere Herangehens- und auch Arbeitsweise bekommen. So stand manchmal die theoretisch versierte Herangehensweise der russischen Studierenden im Gegensatz zur eher praxisorientierten und pragmatischen Arbeitsweise der Gäste und es galt, Lösungen zu finden, die beiden Seiten gerecht wurden.

Die „Radverkehrsgruppe“ diskutierte im weiteren Verlauf verschiedene Lösungsansätze anhand des Beispiels der „Fahrradstadt Münster“. Dabei gilt es zunächst, Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben, um das Fahrrad auch als Verkehrsmittel zu etablieren.

Unterdessen kompensierte die „Kreisverkehrsgruppe“ fehlende Verkehrsbelastungsdaten, die für die Simulation erforderlich gewesen wären, indem sie diese abgeschätzt haben. Da das Simulationsmodell erst spät Ergebnisse lieferte, haben sich die Gäste für eine parallele Problemlösung mit Papier und Bleistift entschieden, um diese anschließend in das Simulationsprogramm eingeben und ein Modell erstellen zu können. Und auch da war es interessant, die in der Zwischenzeit entstandenen Überlegungen zu diskutieren und miteinander vergleichen zu können: tiefgreifende Änderungsvorschläge auf der einen und vorgeschlagene Änderungen im Detail auf der anderen Seite.



Abbildung 7: Erarbeitung von Planungsvarianten

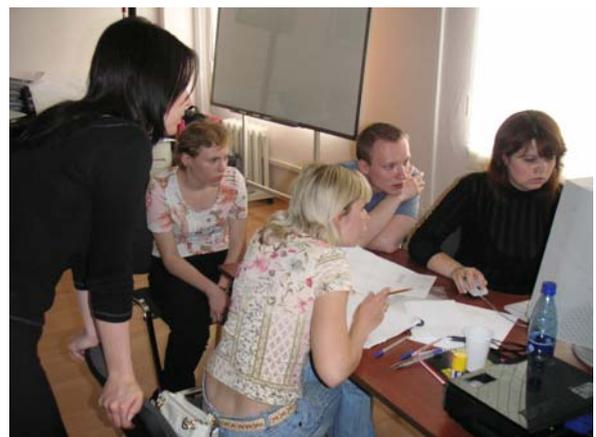


Abbildung 8: Projektbearbeitung in der „Radverkehrsgruppe“

### 3.3 Projektergebnisse - Lösungsvorschläge

Nachfolgende Unterkapitel beinhalten die Arbeitsergebnisse beider Gruppen, die im Rahmen einer abschließenden Ergebnispräsentation vorgestellt wurden.

#### 3.3.1 Varianten der Radverkehrsplanung für Rostov

Die russische Straßenverkehrsordnung stellt Radfahrer und Fußgänger gleich, sodass Radfahrer nicht direkt nach links abbiegen dürfen und zum Überqueren der Straße absteigen müssen. Deshalb lag es nahe, die Radverkehrsführung auf den Bürgersteig und nicht auf der Fahrbahn vorzuschlagen.

Um eine optimale Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger umzusetzen, wäre grundsätzlich eine Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen erforderlich.

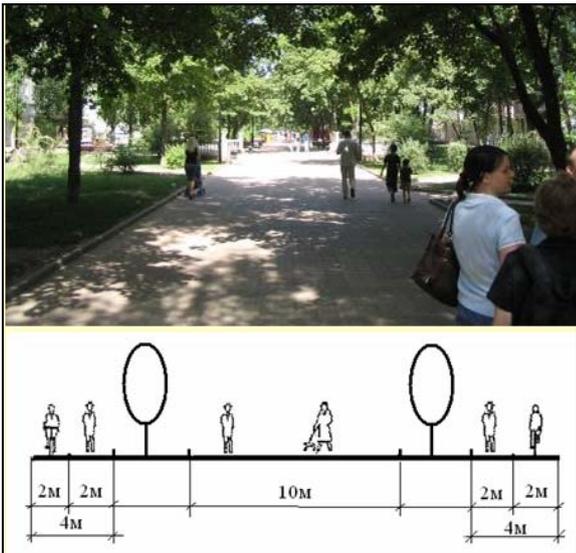


Abbildung 9: Straßenraum mit und ohne Radverkehrsanlagen – ein Beispiel

Anstelle der bislang üblichen Vorgehensweise, den Straßenquerschnitt von innen nach außen zu planen, sollte den Fußgängern und Radfahrern mehr Bedeutung beigemessen und die Planungsweise zu ihren Gunsten umgekehrt (d.h. von außen nach innen geplant) werden.

Die Radwege werden, wie ebenfalls in Deutschland üblich, hinter dem ruhenden Verkehr angelegt. An den Einmündungen und Knotenpunkten sollen die Radwege jeweils nicht abgesetzt längs der Sichtlinie geführt werden, um eine gute Sichtbeziehung zwischen Radfahrern und Kraftfahrern zu gewährleisten. An Knotenpunkten oh-

ne Lichtsignalanlage werden zugleich Fußgängerüberwege über die Hauptfahrbahn markiert. Diese sollen sowohl Fußgängern als auch abbiegenden Radfahrern als Querungshilfe dienen.

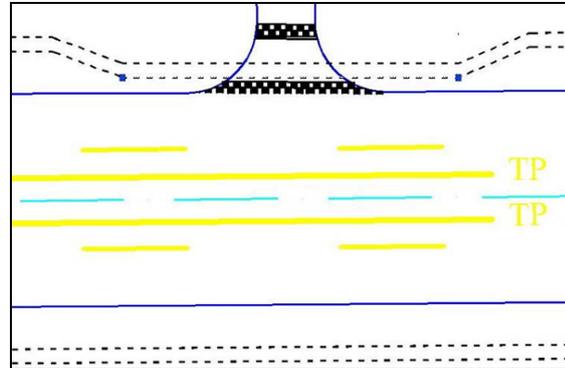


Abbildung 10: Radverkehrsführung an Einmündungen

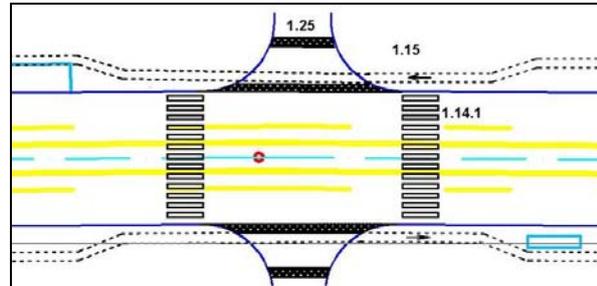


Abbildung 11: Radverkehrsführung an Knotenpunkten mit Fußgängerüberweg

Die Ortsbegehung des Scholohova-Sovetskaja-Gebietes zeigte schnell, dass innerhalb des Gebietes keine intensiven Maßnahmen für den Radverkehr notwendig würden. Das Gebiet erinnerte an verkehrsberuhigte Bereiche, wie wir sie bei uns kennen. Sehr ruhig, durchgrünt und spielende Kinder auf der Fahrbahn. Einige wenige Achsen wiesen erhöhte Verkehrsstärken auf. Das gesamte Gebiet ist von stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen umgeben (s. Abbildung 12).



Abbildung 12: Planung für das Gebiet Scholohova-Sovetskaja

Für die Straßen mit Verbindungsfunktion galt die Vorgabe, dass diese erhalten werden sollte. Ebenso wurde erläutert, dass die Durchlässigkeit des Gebietes nicht eingeschränkt werden sollte. Der Situation wurde insoweit Rechnung getragen, dass sich die Bearbeiter für eine gestaffelte „Zonierung“ des Gebietes entschieden. Die stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen sollten weiterhin ihre Funktion behalten und mit 60 km/h befahren werden dürfen (erlaubte Geschwindigkeit in Russland für innerorts). Weiter ins Gebiet hinein sollten die Straßen dann als Tempo 30-Zonen bzw. Strecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für die Durchgangsachsen beschildert werden. Für die ganz innen liegenden Straßen wurde eine Beschilderung mit Z 325 StVO „Verkehrsberuhigter Bereich“ (in Russland „Lebensstraße“) vorgeschlagen, weil diese Straßen bereits entsprechend genutzt wurden und eine hohe Aufenthaltsfunktion hatten.

Da es in Russland derzeit noch keine Empfehlungen oder Richtlinien für Radverkehrsanlagen gibt, orientierten sich die Bearbeiter an den Empfehlungen aus Deutschland. Dort sind innerhalb von Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen keine besonderen Anlagen für den Radverkehr notwendig. Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Inwieweit der Radverkehrsanlagen für den Anschluss an die Hauptverkehrsstraßen benötigt werden, wurde vorerst offen gelassen. Diese Entscheidung soll getroffen werden, wenn die Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden.

### 3.3.2 Umgestaltungsvarianten für den Kreisverkehr

Nach einer Simulation des Ist-Zustandes (Abbildung 2) unter Anleitung der russischen Studierenden am "Komsomol"-Kreisverkehr, die zeigte, dass der Verkehrsfluss wie vor Ort beobachtet schon nach wenigen Minuten ins Stocken geriet, wurden für den Kreisverkehr zwei wesentliche Planungsvarianten entwickelt.

Die beiden Varianten wurden mit dem Programm simuliert, um ihre Leistungsfähigkeit einzuschät-

zen. Die beiden im Rahmen des Sommer-Workshops entwickelten Planungsvarianten sind weitaus leistungsfähiger.

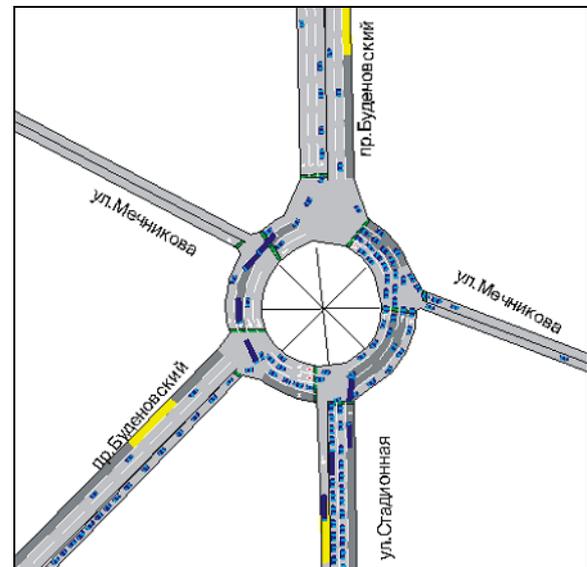


Abbildung 13: Simulation des Ausgangszustands

Nachfolgend werden die wesentlichen Aspekte beider Varianten zusammengefasst beschrieben. Zur Verdeutlichung zeigt Abbildung 14 den Ist-Zustand.

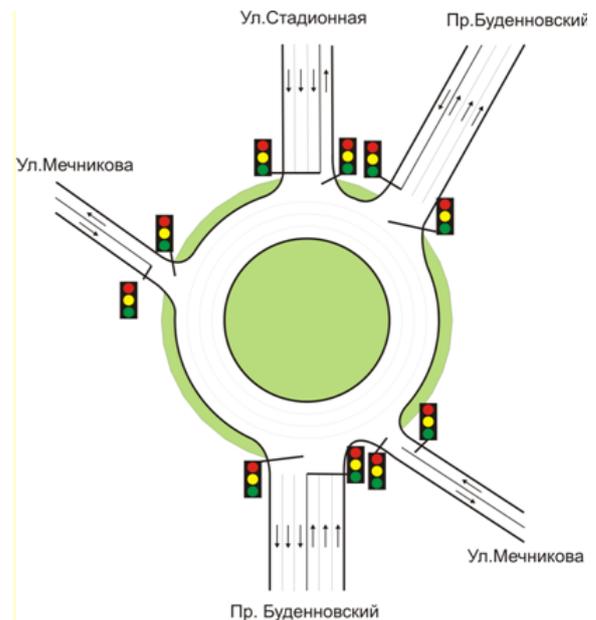


Abbildung 14: Ist-Zustand mit Verkehrsführung und LSA

### 3.3.2.1 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Der erste Vorschlag zur Umgestaltung stellt einen lichtsignalgeregelten Knotenpunkt dar, der keinen Charakter eines Kreisverkehrs mehr aufweist.

Die Grundidee besteht darin, die LSA nicht mit einem Festzeitprogramm, sondern in Abhängigkeit von der tatsächlichen Verkehrsbelastung zu steuern. Unter der Maßgabe, dass die vergleichbar großen Ströme der Hauptrichtungen mit ähnlichem Freigabezeitbedarf in einer Phase signalisiert werden (s. Abbildung 15) könnte die Leistungsfähigkeit optimiert werden.

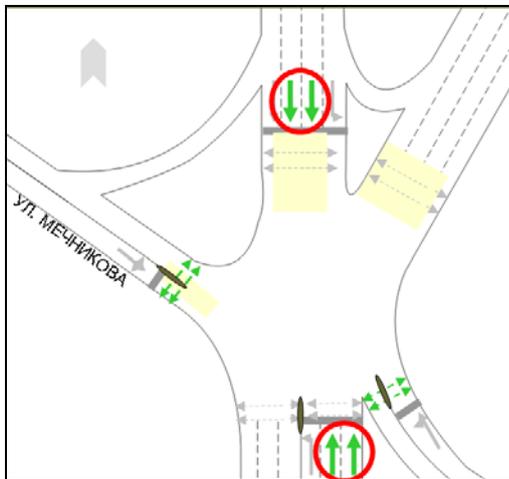


Abbildung 15: Hauptrichtungen in einer Phase signalisiert

Durch den Umbau von einem Kreisverkehr zu einem LSA-geregelten Knotenpunkt würden in den Seitenräumen freie Flächen entstehen, die beispielsweise als Aufenthaltsfläche oder als Stellplätze für den ruhenden Verkehr genutzt werden könnten (s. Abbildung 16). Die für das Signalprogramm mit 4 Phasen ideale Verkehrsführung ist in Abbildung 16 dargestellt.

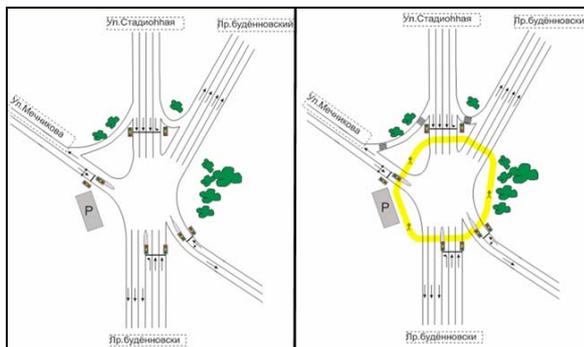


Abbildung 16: Möglichkeiten der Flächennutzung im Seitenraum

Die Ausfahrt im Norden des Knotenpunktes wurde zugunsten einer 4-streifigen Zufahrt aufgegeben. Ebenso wurde die 3-streifige Ausfahrt in Richtung Nord-Osten in eine 4-streifige verändert. Somit sind 2 Einbahnstraßen entstanden.

Ebenfalls in Abbildung 16 ist die geplante, signalisierte Führung des Rad- sowie Fußgängerverkehrs dargestellt.

Beruhend auf den zur Verfügung gestellten Verkehrsbelastungsdaten und insbesondere den Eindrücken der Ortsbesichtigung wurde ein Signalprogramm mit 4 Phasen entwickelt, das sowohl den Aspekten Sicherheit wie auch denen der Leistungsfähigkeit gerecht wird (s. Abbildung 17).

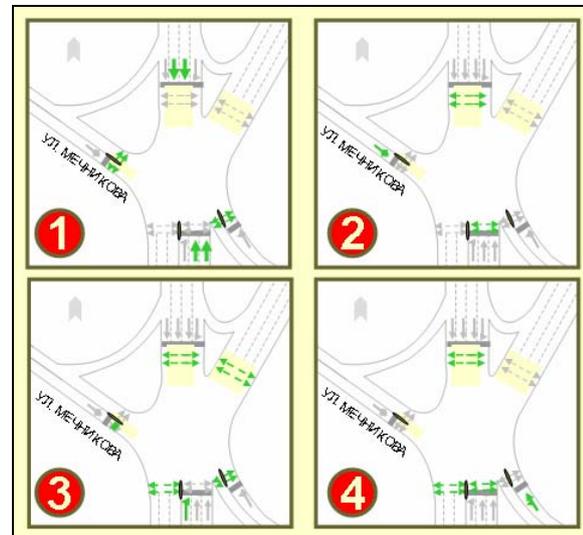


Abbildung 17: Lichtsignalanlage mit 4 Phasen

### 3.3.2.2 Kreisverkehr ohne Lichtsignalanlage

Die zweite entwickelte Planungsvariante, in der der Kreisverkehr im Grundsatz bestehen bleibt, beschreibt einen Kreisverkehr ohne Lichtsignalanlage (s. Abbildung 18).

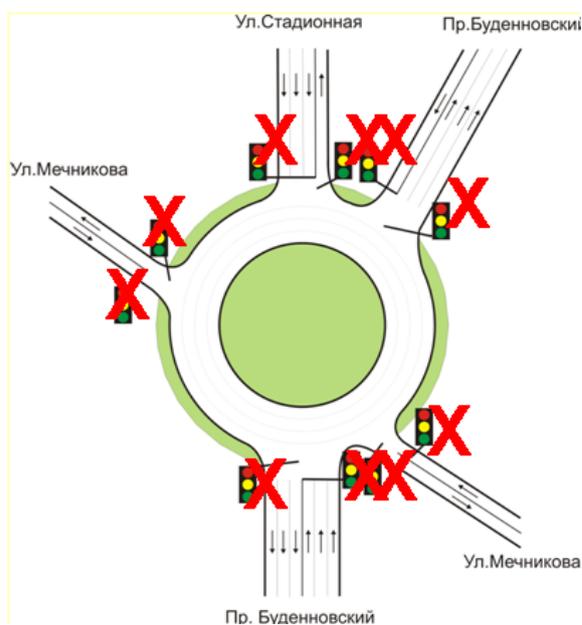


Abbildung 18: Wegnahme der vorhandenen LSA

Der vorhandene Fahrstreifenverlauf wurde geringfügig geändert (s. Abbildung 19), um die Leistungsfähigkeit der Hauptfahrtrichtung zu erhöhen und einen sicheren Verkehrsablauf auch ohne LSA zu gewährleisten.

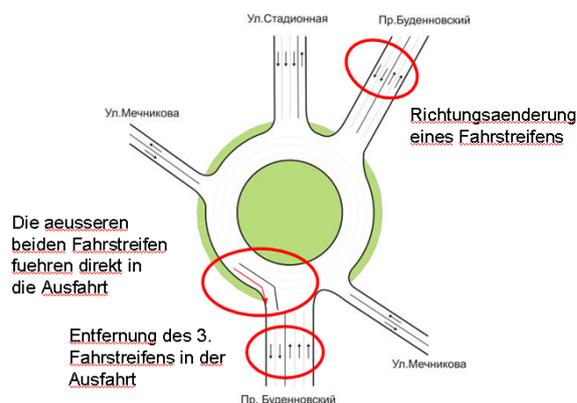


Abbildung 19: Änderung des Fahrstreifenverlaufs

Durch die Wegnahme der LSA sollte eine höhere Leistungsfähigkeit des gesamten Knotenpunktes erzielt werden. Da die LSA jedoch dem Schutz der Fußgänger und Radfahrer diente, galt es, für diese Verkehrsteilnehmer eine neue,

verkehrssichere Führung zu finden. So wurden zum Schutz der Fußgänger Mittelinseln vorgeschlagen (s. Abbildung 20).

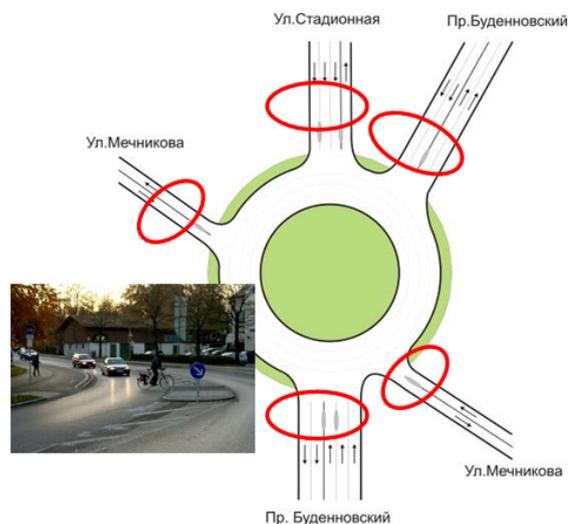


Abbildung 20: Mittelinseln als Fußgängerschutz

Es soll in dieser Variante zukünftig also einen Fuß- sowie Radweg geben, wobei der Radweg aus Sicherheitsgründen nur als Einrichtungsradweg befahrbar sein soll (s. Abbildung 21).

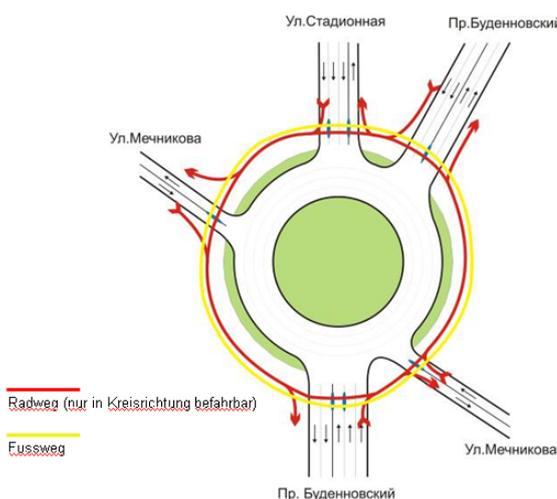


Abbildung 21: Führung der Fußgänger und Radfahrer

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses sollen die Hauptfahrtrichtungen bevorzugt werden, um Überlastungszustände zu vermeiden (s. Abbildung 15).

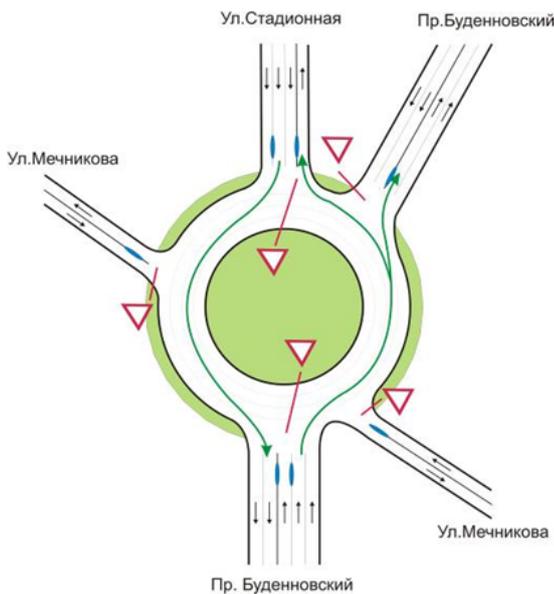


Abbildung 22: Bevorrechtigung der Hauptfahrtrichtung

Die entwickelten Lösungsvarianten wurden gemeinsam mit perspektivischen Empfehlungen zum Radverkehr im Rahmen eines Endworkshops unter Beteiligung der Administration vorgestellt und diskutiert. Besonders die Regelungsalternativen zum Kreisverkehr fanden großen Anklang, so dass die Umgestaltung in dieser Hinsicht sogar weiter verfolgt wird.

## 4 Exkursionsbericht – soziale Aktivitäten

Nun die Berichte der Teilnehmer über die sozialen Aktivitäten während der Reise.

### 4.1 Anreise

Um ein Uhr mittags trafen sich die Exkursionsteilnehmer am Check-in-Schalter im Terminal des Flughafens Düsseldorf.

Nach einem problemlosen Check-in und allen üblichen Kontrollen startete der Flieger pünktlich um 14:55 Uhr und landete um 20:10 Uhr Ortszeit, was zwei Stunden Zeitverschiebung entsprach, in Moskau-Domodedovo.

Mit dem Taxi ging es anschließend quer durch die Metropole zum „Hostel Asia“. Glücklicherweise sprach Peter Kupfer – ein Exkursionsteilnehmer – fließend russisch, wodurch die Taxifahrt an das gewünschte Ziel führte und auch das Einchecken im Hotel irgendwie funktionierte. Nachdem jeder sein Zimmer in dem 15-stöckigen Hostel bezogen hatte, machten wir uns auf, Moskau zu erkunden und kennenzulernen. Dabei waren wir – trotz der Fernsehberichte, die wir über Russland gesehen hatten – erstaunt, dass man sofort erkennen konnte, dass es in der Metropole auch wirtschaftlich und sozial vernachlässigte Gegenden gibt.

Schließlich fanden wir noch einen Imbiss und aßen eine Kleinigkeit. Erschöpft von der langen Reise begaben wir uns wieder ins Hostel, wo wir leider wegen der ungewöhnlich hohen Temperaturen (30°C) die ganze Nacht schwitzten.

### 4.2 Ein Tag in Moskau

Nach dieser verschwitzten Nacht folgte ein ebenfalls warmer Tag in Russland. Um 8 Uhr trafen wir uns in der Lobby, um zu frühstücken. Daran anschließend wollten wir die kurze Zeit bis zur Weiterreise nach Rostov für eine Stadtbesichtigung nutzen.

Aber es war gar nicht so einfach, ein Frühstück zu bekommen. Auf der Suche nach dem Speisesaal befragten wir die Damen an der Rezeption, die uns in den zehnten Stock verwiesen. Schon hungrig und neugierig auf das Frühstück stiegen einige die zehn Stockwerke über die Treppen nach oben.

Oben angekommen wurden wir nach 15-minütigem Informationsaustausch in den fünften

Stock gebeten, da im zehnten Stock kein Platz mehr für uns war. Nach dem Abstieg in den fünften Stock war es leider auch dort nicht möglich ein Frühstück zu bekommen.

Immer noch hungrig und resigniert stapften wir zur Rezeption, um dort auszuchecken und unser Gepäck bis nach der Stadtführung unterzustellen, was leider auch nicht funktionierte, so dass wir uns entschieden, das Gepäck am Bahnhof einzuschließen.



Abbildung 23: Abreise aus dem Hostel

Die Fahrt zum Bahnhof bestritten wir diesmal mit der Metro. Dabei mussten wir uns erst daran gewöhnen, dass die Metronutzung in Moskau vor allem mit Gepäck mit einem Rugbyspiel zu vergleichen ist. Die erforderliche Wartezeit zwischen den Zügen konnten wir mit dem Staunen über die Pracht und Ausstattung der unterschiedlichen Haltestellen überbrücken. Und endlich waren wir am Ziel: Befreit von unserem Gepäck machten wir uns freudig auf, um uns die Sehenswürdigkeiten der Stadt anzusehen.

Zuerst besichtigten wir die Fassade des Bolshojtheaters, das leider gerade eingerüstet war und liefen danach zum Roten Platz und am Kreml vorbei, sahen das Auferstehungstor, das historische Museum und besichtigten das Kaufhaus GUM sowie die Basilius-Kathedrale.

Nach einem etwas längeren Spaziergang entlang der Moskwa, bei dem wir einen langen Stau aufgrund einer gesperrten Kreuzung für Politiker beobachteten, erreichten wir die Christi-Erlöser-Kathedrale.

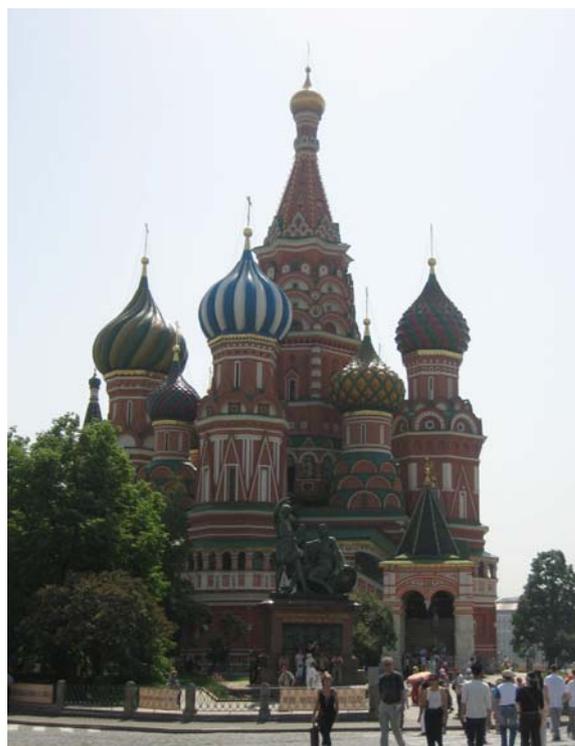


Abbildung 24: Basiliuskathedrale

Anschließend kamen wir in die Innenstadt und gingen russisch essen. Zurück am Kreml fanden wir einen Springbrunnen, der zur öffentlichen Badeanstalt umfunktioniert worden war und nutzten die Gelegenheit, um uns etwas abzukühlen.



Abbildung 25: Willkommen! Abkühlung!

Dann besichtigten wir das Grab des unbekanntesten Soldaten und fuhren zurück zum Bahnhof, um den Airport Express zum Flughafen zu erwischen. Kaum hatte der Zug seine Fahrt begonnen, machten sich bei uns die Strapazen des Tages bemerkbar, so dass wir bis zum Flughafen schliefen.

Im Flughafen wurde von uns verlangt, unsere Schuhe auszuziehen (die Angestellten ahnten wohl nicht, was ihnen blühte) und stattdessen in blauen Plastiktüten durch die Sicherheitskontrolle zu marschieren.

Nach der Landung in Rostov am Don wurden wir überschwänglich von Julia und Olga, den Mitarbeiterinnen des International Office der Rostover Staatlichen Bauuniversität, sowie von Alexandra, einer der Assistentinnen von Professor Zyrianov, in Empfang genommen. Insbesondere haben sie uns damit beeindruckt, dass sie jedem Gesicht den richtigen Namen zuordnen konnten.

Nach unserer ersten Fahrt mit dem Universitätsbus auf dem Weg zur Mensa für Gäste konnten wir uns nun vorstellen, wie wir in den nächsten Tagen durchgeschüttelt werden. Im Anschluss an unser Essen freuten wir uns im Studentenwohnheim anzukommen, unsere Wohnungen zu beziehen, mit kaltem Wasser (wenn vorhanden) zu duschen und bei einem Gläschen Wein noch ein wenig zusammen zu sitzen und die Eindrücke des ersten Tages gemeinsam noch einmal durch den Kopf gehen zu lassen.

### 4.3 Vorstellung der Universität und der Projekte

Morgens wurden wir von einem Universitätsbus von unseren Schlafstätten zum Frühstückssaal, der nicht weit vom Hauptgebäude der Universität war, gefahren.

Nach einer kurzen Begrüßung führte der Leiter des Auslandsamtes uns in die „Schatzkammer“, das Museum der Bauuniversität.

Dort nahm man sich Zeit für eine ausgiebige Besichtigung.

Es gab eine Reihe von Orden, Pokalen und Fahnen sowie eine Vielzahl von Bildern, auf denen die Studenten Auszeichnungen entgegen nahmen.

Alle Exkursionsteilnehmer beeindruckte es zu sehen, in welcher Verbundenheit man hier zu seiner Universität steht und dies mit Stolz präsentiert.

Im Anschluss daran haben wir das Sanatorium besichtigt. Dort steht jedem Studenten eine Woche Erholung pro Jahr zu.

Die verschiedenen Ruheräume, privaten Zimmer, Krankenzimmer mit den unterschiedlichsten medizinischen Apparaturen, das Teezimmer sowie den Billardraum konnten wir aus nächster Nähe bestaunen.

Von hier aus ging es zur offiziellen Begrüßung in den klimatisiertesten Raum in ganz Rostov. Der Vizerektor des International Office der Universität richtete herzliche Begrüßungsworte an uns und Herr Zyrianov, der den für die nächsten Tage geplanten Workshop leiten sollte, stellte die beiden zu bearbeitenden Projekte vor (s. Kapitel 3.1).

Bis zu diesem Zeitpunkt hatte Julia uns hilfreich als Dolmetscherin zur Seite gestanden. Auch Peter Kupfer musste oft zwischen uns und den russischen Studenten übersetzen.

Nach der Projektarbeit fanden sich am Abend alle gut gelaunt auf einem „Biergartenschiff“ am Don zusammen, um sich über die Erlebnisse des Nachmittages auszutauschen.



Abbildung 26: Leiterin des Universitätsmuseums

#### 4.4 Stadtführung und das „Baba Luba“

Um halb neun wurden wir wieder mit einem Mi-dibus der Universität zum Frühstück gefahren, bevor sich alle Teilnehmer des Workshops zur weiteren Besprechung der Projekte einfanden.

Einen Teil des Nachmittages verbrachten wir mit einer Stadtrundfahrt durch Rostov, die von einem Professor der Architektur geleitet wurde.



Abbildung 27: Unser Stadtführer in Rostov

Er berichtete von den Anfängen der Stadt, die von Elisabeth I von Russland 1749 gegründet worden war. Die Rundfahrt führte unter anderem zu der berühmtesten Kirche der Stadt, der Kathedrale der Heiligen Maria, zum Karl-Marx Platz, durch die teilweise geschliffene Festung und zum Kriegerdenkmal am Theaterplatz. Am Ende der Rundfahrt spazierten wir noch durch die einzige Fußgängerzone Rostovs, die Puschkinstraße. Danach ging es wieder zum Abendessen und dann zurück ins Studentenwohnheim. Kurze Zeit später fuhren wir mit dem Linienbus in ein Jazzlokal, das Baba Luba.



Abbildung 28: Livemusik im Baba Luba

Bei der Fahrt haben wir die Erfahrung gemacht, dass erst beim Aussteigen bezahlt wird. Es war ein sehr schöner Abend mit Live-Musik und viel Tanz.

#### 4.5 Opernbesuch

An diesem Morgen fiel das Aufstehen besonders schwer, da allen die ausgelassene Feier im Baba Luba noch in den Knochen steckte. Alle nahmen ihr Frühstück müde und relativ schweigsam ein. Aber gestärkt vom Frühstück gingen wir wieder bis zum frühen Abendessen an unsere Projekte.

Programmpunkt an diesem Abend war ein Besuch der Verdi-Oper "La Traviata". Direkt am Eingang wartete dann Sicherheitspersonal mit Metalldetektoren und Taschenkontrollen auf die Besucher. Diese Prozedur, die man hierzulande allenfalls von Sportstadien gewöhnt ist und uns etwas stutzen lies, ist für die Einheimischen selbstverständlich. Kurz nachdem wir unsere hervorragenden Sitzplätze gefunden hatten, begann auch schon die Vorstellung.



Abbildung 29: Verdis „La Traviata“

Für alle, die der Handlung an diesem Abend aufgrund der Müdigkeit nicht ganz folgen konnten, hier eine kurze Zusammenfassung des Wesentlichen: *Alfredo Germont liebt Violetta, Violetta liebt Alfredo. Dessen Vater ist dagegen. Violetta leidet, liebt und stirbt in drei Akten.*

Sehr beeindruckend war auch der ungefähr 50 Sänger umfassende Chor, der in seiner Stimmgewalt dem Orchester mit vollem Blechsatz ebenbürtig war. Im dritten Satz zeigte "Violetta" dann noch einmal, auf welchem hohem Niveau sich die russischen Musiker befinden und starb einen ergreifenden Tod, der nicht so schnell in Vergessenheit geraten wird.

Alles in allem war dieser Opernbesuch ein tolles Erlebnis. Den Rest des Abends verbrachten wir wieder in gemütlicher Runde in unserem "Wohnzimmer".

## 4.6 Ein Tag am Asowschen Meer

An diesem Sonntagmorgen hatten wir viel Zeit. Der größte Teil der Arbeit lag bereits hinter uns, obwohl der stressigste Teil der Arbeit, nämlich die Erarbeitung der Präsentationen für Montag, noch vor uns lag. Es war eine schöne Woche, die heute ihren krönenden Abschluss erhalten sollte.

Die Temperaturen waren endlich gesunken und nach dem Frühstück sind wir dann an das Asowsche Meer, welches ein Nebenmeer des Schwarzen Meeres ist, gefahren. Die Stadt Asow an der Mündung des Don ist Namensgeber für das Binnenmeer. Die maximale Tiefe beträgt aber lediglich 15 m, wodurch im Sommer Wassertemperaturen von 25–30 °C erreicht werden und es im Winter 2–4 Monate zu friert.



Abbildung 30: Strand am Asowschen Meer

Der sehr reichhaltige Fischbestand stellt neben dem Tourismus einen wirtschaftlich wichtigen Faktor für die Bewohner dar.

Bereits auf der rund 1,5-stündigen Fahrt Richtung Asow, für die ein geräumiger Reisebus zur Verfügung stand, konnte der eine oder die andere sich noch von den Strapazen des Vorabends erholen.

Der gastgebende Professor Vladimir Zyrianov und ein Freund von ihm boten sich an, dem Busfahrer den Weg zu weisen und voraus zu fahren. An der ersten Kreuzung bog Vladimir links an und wurde prompt von einer Polizeistreifen mit einer Art Signalstock zum Halten aufgefordert. Zunächst waren wir etwas verwundert darüber bis uns erklärt wurde, dass es in Russland verboten ist, von der Hauptstraße links abzubiegen. Aber als Professor für Verkehrswesen hatte Vladimir eine "Lizenz zum Linksabbiegen", die er den Beamten zeigte.

Danach konnten wir unseren Ausflug fortsetzen und diskutierten noch lange über Linksabbieger und Lizenzen.

Auf dem Weg zum Meer haben wir eine Menge Eindrücke sammeln können: z.B. die endlosen, schönen Felder und langen Straßen. Wehmut entstand durch die zwei toten Hunde am Wegesrand, vermutlich zwei Verkehrstote. Hunde gehören wohl nicht zu den Lieblingstieren der Russen.

Als wir bei unserem asowschen Gastgeber, einem der letzten Fischer, ankamen, war der Tisch schon sehr reichhaltig gedeckt. Unser erstes Ziel war dann aber doch der Strand. Hier haben wir uns ein kurzes Fußballmatch geliefert und die meisten von uns haben sich dann im Meer abgekühlt. Die wesentliche Beschäftigung des Tages sollte dann aber das Essen und Trinken sein. Es waren circa 15 verschiedene Fischgerichte, von Flusskrebisen bis zu Fischfrikadellen, die unser Gastgeber uns da bereitet hatte.



Abbildung 31: Hier kamen Fischfreunde voll auf ihre Kosten!

Ein **Trinkspruch** wird in vielen Kulturen beim gemeinsamen Konsum von alkoholischen Getränken vor dem Trinken ausgesprochen. Üblicherweise wird dabei den Mittrinkenden auf die eine oder andere Weise Glück, Gesundheit und Ähnliches gewünscht. In Russland besteht diese Kultur in besonderer Weise. Wer den Toast ausspricht hält sein Glas, z.B. Wodka, in der Hand, spricht seinen Spruch und trinkt das Glas aus. Erst dann Trinken alle anderen. Eine Besonderheit konnten wir lernen: wird ein Toast auf die russischen Mädchen ausgesprochen, dann stehen die Jungs auf und trinken alleine. Nazdarovje!

## 4.7 Ergebnispräsentation und Bootsfahrt auf dem Don

Nach dem Frühstück trafen wir uns alle wieder im Lehrstuhl von Herrn Zyrianov, um die Projekte fertig zu stellen. Aufgrund der nahenden Präsentation am Nachmittag herrschte eine hektische und aufgeregte Stimmung. In beiden Gruppen machte sich Nervosität breit, da verschiedene Einzelheiten nicht funktionierten oder drohten, nicht rechtzeitig fertig zu werden. Außerdem musste noch die Präsentation zusammengestellt werden und ins Russische übersetzt werden, wodurch Peter noch eine weitere zeitintensive Aufgabe, neben den Kommunikationshilfen zwischen den Teilnehmern und seiner Mitarbeit an der Planung der Maxim-Gorkogo-Straße, zukam.

Dann tauchten ein Kameramann und ein Fotograf auf, um uns alle zu filmen und zu fotografieren. Gegen drei Uhr waren fast alle Projekte abgeschlossen. Nur die Präsentation, an der bis vier Uhr noch fieberhaft gearbeitet wurde, war noch nicht fertig gestellt und wegen technischer Schwierigkeiten war bis zum Beginn der Präsentation um vier Uhr nur die erste Hälfte der Folien übersetzt. Aber da die Beiträge von einer Dolmetscherin übersetzt wurden, stellten auch die deutschen Folien kein Problem dar.

Zuerst wurden wir vom Vizerektor des International Office begrüßt und die Professoren Gerlach und Zyrianov stellten die Vision „Rostov 2030“ vor. Diese besagt, dass sich Rostov am Don bis zum Jahr 2030 zur fahrradfreundlichsten Stadt Russland entwickeln könnte. Nachdem die russischen und deutschen Assistenten einige Aspekte zur Sicherheit, zum Image und zum Marketing des Fahrradverkehrs präsentiert hatten, waren nun wir an der Reihe die beiden Projekte und unsere Planungen dazu zu präsentieren.



Abbildung 32: Gruppenfoto nach erfolgreicher Ergebnispräsentation

Zum Schluss bedankte sich der Vizerektor sehr herzlich für die Arbeit und auch Herr Zyrianov jr. von der Stadtverwaltung war sehr angetan von den Ergebnissen. Dann bekamen wir alle eine Urkunde verliehen und abschließend wurde noch ein Gruppenfoto gemacht.

Nach zwei Stunden war die Präsentation beendet und wir gingen ein letztes Mal zum Abendessen ins Universitäts-Gästehaus, wo an diesem Abend ebenfalls eine Kosakenhochzeit stattfand, die wir bestaunen konnten.

Als Abschluss stand eine Schiffsrundfahrt auf dem Don auf dem Programm.



Abbildung 33: Sonnenuntergang über Rostov

Nach einem wunderschönen Sonnenuntergang über der Stadt kehrten wir noch bei einem Italiener ein und fuhren dann mit dem Bus zurück zur Unterkunft, um die Koffer zu packen.

## 4.8 Abreise

Der Abreisetag begann damit, dass ein Teil der Koffer im Aufzug stecken blieb. Doch nach einiger Zeit und einiger Aufregung kam der Aufzug dann doch im Erdgeschoss an und wir konnten zum Frühstück fahren. An der Uni wurden wir von den russischen Workshop-Teilnehmern verabschiedet und fuhren schließlich zum Flughafen.

Am Flughafen wurden wir dadurch geschockt, dass unser Flug um zwanzig Minuten vorverlegt worden war. Daher fiel die Verabschiedung von den Organisatorinnen des International Office leider recht kurz aus. Die weiteren Flüge über Moskau und Wien nach Düsseldorf waren ohne weitere Zwischenfälle und wir kamen zwar müde, aber glücklich zu Hause an.