

Protokoll / Vermerk

Anlass:	Fahrradforum & begleitender Arbeitskreis zur Aktualisierung Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin 2030		
Ort:	Demmlersaal Schwerin		
Datum:	15.12.2021	Uhrzeit:	16:00 - 18:00 Uhr
Protokoll durch:	Frau Menzel (PGV Dargel Hildebrandt)		
Teilnehmende:	Siehe Teilnehmerliste		

Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV Dargel Hildebrandt GbR

Klimafreundliche Mobilität –
Zukunft Radverkehr
Mobilität im ländlichen Raum
Detailplanung & Spezialaufgaben
Beratung & Kommunikation

Adelheidstraße 9 b
30171 Hannover

Telefon 0511 220 601-87
Telefax 0511 220 601-990

info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung

TOP 2: Arbeitsstand Fortschreibung Radverkehrskonzept 2030

TOP 3: Weiteres Vorgehen, Zeitplan

Ergebnisse

TOP 1: Begrüßung

TOP 2: Arbeitsstand Fortschreibung Radverkehrskonzept 2030

1. Block: Ausgewählte Lösungen – Platz der Jugend & Gartenstadt & Gr. Dreesch / Neu Zippendorf

Herr Hildebrandt stellt ausgewählte Lösungen zum Platz der Jugend, zur Gartenstadt sowie zur Großen Dreesch / Neu Zippendorf vor.

Platz der Jugend – Diskussion

- Herr Klein fragt nach, aus welchen Gründen die Goethestraße im Radverkehrszielnetz nicht als Haupt- bzw. Vorrangroute dargestellt ist, da auf dieser Achse viele Radfahrende unterwegs sind.
 - Herr Hildebrandt begründet die Auswahl der Mecklenburgstraße als Vorrangroute damit, dass auf der Goethestraße Schienen liegen.
 - Es wird angemerkt, dass in der Goethestraße viel Schulverkehr im Mischverkehr fährt.

B-RN025 -
Protokoll_Fahrradforum_Schwerin_
15122021_final

10.01.2022

- Es wird darauf hingewiesen, dass das Fahrradfahren auf der Goethestraße durch die Straßenbahn sehr gefährlich ist.
 - Herr Luft erklärt, dass die Goethestraße in ihrer Funktion entlastet wird, indem die Mecklenburgstraße als Fahrradstraße eingerichtet ist.
 - Herr Hildebrandt weist weiterhin darauf hin, dass die Goethestraße nur in geringem Maße umgestaltet werden kann.
- Herr Klein merkt an, dass an Punkt 4 (Netzdetail Platz der Jugend / Querung Ostorfer Ufer) die Ampellösung für Radfahrende untragbar ist. Aus südlicher Richtung muss an dieser Kreuzung die Straßenbahn gequert werden und die Aufstellflächen sind an dieser Stelle zu klein.
 - Herr Goldammer merkt an, dass die Stadt bezüglich größerer Aufstellflächen schon Pläne erstellt.
- Frau Wiemer unterstützt den Plan, die Mecklenburgstraße als Fahrradstraße einzurichten und als Vorrangroute in das Radverkehrszielnetz einzubinden. Sie weist darauf hin, dass eine Lösung für den Übergang von der Mecklenburgstraße im Norden gefunden werden muss.
- Frau Rabethge fragt, ob im Bereich Platz der Jugend (Punkt 5) im Zuge der Neuaufteilung der Fahrstreifen einer davon wegfällt.
 - Herr Hildebrandt merkt an, dass beide Fahrstreifen verschmälert erhalten bleiben und eine Regelbreite von 2x3,25 m eingehalten wird.
- Herr Schröder fragt nach, ob bei der aktuellen Planung der Mecklenburgstraße als Fahrradstraße Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr entstehen können.
- Frau Wiemer merkt an, dass die Johannis-Stelling-Straße von Radfahrenden aus verschiedenen Gründen oftmals gemieden wird.

Gartenstadt – Diskussion

- Frau Kröner weist darauf hin, dass an der Haselholzstraße viele Autos parken, obwohl für die Wohnhäuser ausreichend Parkplätze zur Verfügung stehen würden.
 - Frau Symank widerspricht dieser Aussage und betont, dass nicht genügend Parkplätze für die Anwohner*innen existieren.
 - Herr Hildebrandt merkt an, dass die Einrichtung einer Fahrradstraße auch nur eine mögliche Lösung darstellt.

- Es wird darauf hingewiesen, dass in der Haselholzstraße viele Pendelnde ihr Auto parken. Alternativ könnte eine Bündelung der Parkplätze umgesetzt werden, so dass die Haselholzstraße nicht mehr so stark vom ruhenden Verkehr belastet wird.
- Frau Kröner merkt an, dass der Kfz-Verkehr auf dem Brink oftmals die Geschwindigkeitsbegrenzung überschreitet und dadurch der Knoten Haselholzstraße / Brink eine Gefahrenstelle für Radfahrende vor allem aus südlicher Richtung birgt.
- Herr Schröder merkt an, dass seiner Meinung nach der Radverkehr auf der Haselholzstraße nicht zu stark behindert wird.
- Herr Schröder gibt zu bedenken, dass sowohl auf der Haselholzstraße als auch auf der Hagenower Straße der Kfz-Verkehr sehr oft die Geschwindigkeitsbegrenzung überschreitet und dadurch eine Gefahr für den Radverkehr darstellt. Die Einrichtung eines Kreisverkehrs könnte Abhilfe schaffen. Die Hagenower Straße hat eine sehr unebene Pflasterung und sollte umgestaltet werden.
- Herr Schröder weist darauf hin, dass der Gartenstadtcharakter erhalten bleiben sollte. Daher spricht er sich dafür aus, dass die Hagenower Straße asphaltiert und eine beruhigte Zone eingerichtet wird, so dass der Radverkehr auf der Straße geführt werden kann, ohne, dass Bäume gefällt werden müssen.
- Herr Klein merkt an, dass die Einrichtung einer Fahrradstraße in diesem Bereich dem Lückenschluss des Radverkehrsnetzes dient.
- Herr Schröder fragt nach, ob bei einem Kreiseldurchmesser von 16-19 m Grundstücke in dem Bereich betroffen wären.
 - Herr Hildebrandt weist darauf hin, dass vermutlich keine Grundstücke betroffen wären, aber die begrünten Knotenecken betroffen wären.

Gr. Dreesch / Neu Zippendorf – Diskussion

- Herr Friedriszik gibt zu bedenken, dass die Radwege an der Crivitzer Chaussee in einem sehr schlechten Zustand sind. Des Weiteren ist die Hamburger Allee nicht fahrradfreundlich gestaltet.
 - Herr Klein stimmt dem zu. Außerdem wird man als Radfahrender auf der Straße oft angehupt bzw. abgedrängt. Dennoch wird das Fahrrad oft als Alltagsverkehrsmittel genutzt, so dass die Wege möglichst zügig zu bewältigen sein sollten.
- Herr Hildebrandt fragt nach, ob es Befürworter*innen einer Lösung auf der Straße gibt.
 - Frau Wiemer verneint. Sie merkt an, dass der Knoten Cottbusser Straße / Hamburger Allee sehr unübersichtlich für den Radverkehr ist. Außerdem stellt der ruhende Verkehr ein großes Problem dar. Insgesamt steht jedoch ausreichend Platz für alternative Lösungen zur Verfügung.
 - Herr Koschmidder hingegen befürwortet eine getrennte Lösung, z.B. durch eine Protected Bike Lane auf der Fahrbahn.
- Herr Koschmidder fragt nach, wie an der Crivitzer Chaussee die aktuelle Planung bezüglich eines Radweges aussieht.
 - Herr Böcker weist darauf hin, dass die Straße derzeit ausgebaut wird, jedoch seitens des Vorhabenträgers aus Kostengründen kein Radweg umgesetzt wird.
- **Block: Ausgewählte Lösungen – Zielkonzept Innenstadt**
- Herr Luft stellt ausgewählte Ergebnisse zum Zielkonzept Innenstadt vor.
- Herr Hildebrandt stellt einen ersten Entwurf für den Knotenpunkt Werderstraße / Knaudtstraße vor. Der Hauptverkehr verläuft dabei als Eckbeziehung Werderstraße Nord / Knaudtstraße (Verlauf der Bundesstraße).

Diskussion

- Frau Rabethge merkt an, dass auf der Alexandrinenstraße hoher Parkdruck herrscht.
 - Frau Wiemer weist jedoch darauf hin, dass dieser Parkdruck nicht durch die Anwohner*innen hervorgerufen wird.

- Frau Rabethge gibt den Hinweis, dass die Führung auf der August-Bebel-Straße weitergedacht werden muss.
- Frau Rabethge weist darauf hin, dass die Führung in der Münzstraße zu schmal ist, um dort eine gegenläufige Einbahnstraße einzurichten.
 - Herr Luft merkt an, dass Parken an Engstellen verboten werden muss.
- Frau Rabethge merkt an, dass keine ideale Innensstadtdurchquerung vorhanden ist. Es wäre eine Idee, die Buschstraße oder die Bischofstraße als Fahrradstraße einzurichten.
- Frau Rabethge gibt den Hinweis, dass im östlichen Stadtbereich Querverbindungen zu den Längsverbindungen angedacht wurden, die im westlichen Bereich in Richtung Innenstadt und zum Pfaffenteich noch fehlen. Als Querverbindungen könnte der Schelfmarkt bzw. die Amtsstraße genutzt werden.
 - Herr Hildebrandt weist darauf hin, dass sich die Gutachter in der Präsentation auf fünf Hauptachsen konzentriert haben.
- Es wird angemerkt, dass die Wittenburger Straße als Vorrang- bzw. Hauptroute klassifiziert werden sollte.
- Es wird kritisiert, dass die Führung auf der Schlossstraße vom Marienplatz bis zum Schloss nicht berücksichtigt wird.
 - Herr Goldammer weist darauf hin, dass die Flächen zum Teil dem Land gehören und daher nicht nur im Radverkehrskonzept geplant werden können. An der Planungsabstimmung sind weitere Akteure beteiligt. Das Radverkehrskonzept kann hier eine Grundlage für weitere Diskussionen schaffen.
 - Herr Luft bestätigt, dass im Radverkehrskonzept Vorschläge gemacht werden und eine Positionierung erfolgt, die Umsetzung jedoch von weiteren Faktoren und Akteuren abhängt.
- Es wird angemerkt, dass die Bergstraße von Radverkehr hochfrequentiert wird.
 - Herr Hildebrandt weist darauf hin, dass der Durchgangsverkehr auf der Bergstraße verhindert werden muss. Dafür stehen Möglichkeiten wie Diagonalsperren, gegenläufige Einbahnstraßen oder Fahrradstraßen zur Verfügung.

- Es wird der Hinweis gegeben, dass Schwerin viele große Innenhöfe hat, die für den ruhenden Verkehr intelligent genutzt werden können, um den Parkdruck auf den Straßen zu nehmen.
- Es wird erwähnt, dass die Friedrichstraße durch ein Parkverbot aufgewertet werden kann. Momentan ist keine gegenläufige Einbahnstraße möglich, weil der Autoverkehr den Radfahrenden nicht ausweichen kann.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Fußgängerzone ganzjährig mit Beschilderung und Piktogrammen unter der Voraussetzung der gegenseitigen Rücksichtnahme für den Radverkehr geöffnet werden könnte.
 - Herr Luft sieht diesen Vorschlag durch Nutzungskonkurrenzen mit beispielsweise der Außengastronomie eher kritisch.
 - Herr Hildebrandt gibt zu bedenken, dass mindestens eine funktionierende Parallele für den Radverkehr nutzbar sein muss (beispielsweise die Bischofstraße).
- Frau Manow weist darauf hin, dass keine Durchquerungslösung von Punkt 2 zu Punkt 5 Richtung Bahnhof gibt (Detailräumliches Konzept „Innenstadt“).
 - Für diese Achse wird eine Lösung erarbeitet.
- Frau Wiemer verweist beispielhaft auf die Stadt Thun in der Schweiz. Es gibt zwei Möglichkeiten der Innentadt durchquerung. Die Fußgängerzone ist für den Radverkehr im Schritttempo mit einer Markierungslösung durch Piktogramme geöffnet. Die zweite Möglichkeit an der Aare entlang ist für Rad- sowie für Fußverkehr gleichberechtigt geöffnet unter der Voraussetzung der gegenseitigen Rücksichtnahme.
 - Herr Luft gibt zu bedenken, dass keine Straße in Schwerin genug Platz bietet, um solche Lösungen ohne Konfliktpotential zu schaffen. Ein Verkehrsversuch stellt eine Möglichkeit dar, um verschiedene in der Praxis Lösungen auszuprobieren.
- Herr Koschmidder merkt an, dass ein Radverkehrskonzept und kein Radwegkonzept erstellt wird, weil es über die Infrastruktur hinaus weitere Aspekte wie Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit behandeln soll und fragt nach, inwieweit dieses berücksichtigt wird.
 - Herr Luft weist darauf hin, dass das Radverkehrskonzept viele einzelne Bausteine wie Service und Fahrradparken umfasst und zu allen Belangen Vorschläge geliefert werden.

- Herr Lenthe verweist auf die Verknüpfung vom Alltagsradverkehr und dem touristischen Radverkehr. Ein Vermarktungsbereich des Tourismusverbands Mecklenburg-Schwerin stellt das Genussradfahren dar. Dafür sollen Lebensgenussplätze geschaffen werden. Diese umfassen eine ausgebauten E-Bike-Ladeinfrastruktur, Sitzmöglichkeiten inklusive Relaxbänke und Regiomaten (Verkaufsautomaten mit regionalen Produkten). Außerdem soll der Erlebnischarakter gestärkt werden durch beispielsweise Instagram-Fotowalkpunkte oder die Stempelpass-App.
- Herr Schröder merkt an, dass die Achsen Goethestraße und Mecklenburgstraße als Lückenschluss dienen. Durch Kampagnen sei es möglich, den gegenseitigen Respekt von Rad- und Fußverkehr auf der Mecklenburgstraße zu stärken. Falls die Mecklenburgstraße für den Radverkehr geöffnet wird, ist jedoch zu berücksichtigen, dass diese vier Wochen im Jahr vom Weihnachtsmarkt belegt ist. Andererseits bieten die Schienen auf der Goethestraße immer ein Gefahrenpotential.
- Herr Schröder stellt die Frage, ob im Radverkehrskonzept bei der Planung an erster Stelle eher Sicherheit oder eher Geschwindigkeit steht.
 - Herr Luft betont, dass vor allem die Durchlässigkeit als solches berücksichtigt werden soll.
- Es wird angemerkt, dass die Bischofstraße eine bessere Alternative bietet als die Buschstraße, da diese gerade erst umgestaltet wurde.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Innenstadt für keinen Verkehr das Areal ist, das mit hoher Geschwindigkeit durchquert werden kann.

TOP 3: Weiteres Vorgehen, Zeitplan

- Herr Hildebrandt schlägt einen Fortgang der Veranstaltung auch nach Abschluss des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Schwerin 2030 vor.
- Für das weitere Vorgehen wird ein Maßnahmenkonzept für die verschiedenen Bereiche aufgestellt,
- Herr Dr. Smerdka weist darauf hin, dass das Maßnahmenkonzept bis spätestens Februar/März fertig gestellt sein muss, um die Vorlage in die einzelnen Ausschüsse einbringen zu können. Ab März/April werden Haushaltsberatungen beginnen. (*Fertigstellung eines Berichtsentwurfes für den 21.01.22 vereinbart*)
- Die Präsentation sowie das Protokoll werden im Anschluss der Veranstaltung per E-Mail an die Teilnehmenden versandt.