

Landeshauptstadt Schwerin

Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes 2030

Endbericht

Materialband II

Update: 17.10.2023

Landeshauptstadt Schwerin

Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes 2030

Endbericht

Materialband II

Update: 17.10.2023

Auftraggeber: Landeshauptstadt Schwerin
Fachdienst Verkehrsmanagement

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV Dargel Hildebrandt GbR
Adelheidstraße 9 b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220 601-87
Telefax 0511 220 601-990
E-Mail: info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Zusammenarbeit mit Urbanus GbR
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

Bearbeitung: Edzard Hildebrandt
Annika Wittkowski
Stefan Luft
Tim Behring
Marvin Uhde

Netzdetailverzeichnis

Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin

Netzdetail- nummer	Netzdetailtitel
Netzdetail N1	Lankow - Friedrichsthal
Netzdetail N2	Wittenburger Straße / Obotritenring / Ostorfer Ufer
Netzdetail N3	Platz der Jugend
Netzdetail N4	Gartenstadt
Netzdetail N5	Gr. Dreesch, Gartenstadt, Neu-Zippendorf
Netzdetail N6	Teilräumliches Konzept „Innenstadt“

Skizzenverzeichnis

Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin

Skizzennummer	Skizzentitel
Maßnahmen- skizze 01	Ostorfer Ufer / Obotritenring / Rogahner Straße
Maßnahmen- skizze 02	Werderstraße / Knaudtstraße
Maßnahmen- skizze 03	Wittenburger Straße – Knotenzufahrt Obotritenring

Tabellenverzeichnis

Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin

Tabellen- nummer	Tabellentitel
Tabelle T1	Übersichtstabelle Fahrradabstellanlagen, Bedarf und Empfehlungen
Tabelle T2	Tabellarischer Maßnahmenplan

Querschnittsverzeichnis (Bestand) Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin

Querschnittsnummer	Standort des Querschnitts
Querschnitt 01	Ostorfer Ufer – Höhe Bushaltestelle Am Dwang
Querschnitt 02	Obotritenring – Höhe Hausnummer 183
Querschnitt 03	Obotritenring – Höhe Hausnummer 75
Querschnitt 04	Mecklenburgstraße – Höhe Hausnummer 105
Querschnitt 05	Eisenbahnstraße – Höhe Schäferstraße
Querschnitt 06	Wittenburger Straße – Höhe Bäckerstraße
Querschnitt 07	Lübecker Straße – Höhe Hausnummer 77
Querschnitt 08	Alexandrinenstraße – Höhe Hausnummer 12 (Niederländischer Hof)
Querschnitt 09	Bergstraße – Höhe Hausnummer 43
Querschnitt 10	Wallstraße – Höhe Hausnummer 35
Querschnitt 11	Knaudtstraße – Höhe Brücke über Ziegelsee
Querschnitt 12	Knaudtstraße – Höhe ecolea Internationale Schule Schwerin
Querschnitt 13	Knaudtstraße – Höhe Hausnummer 20
Querschnitt 14	Werderstraße – Höhe Hausnummer 12
Querschnitt 15	Werderstraße – Höhe Hausnummer 77
Querschnitt 16	Werderstraße – Höhe Haltestelle Marstall
Querschnitt 17	Werderstraße – Höhe Kunstsammlung Schwerin
Querschnitt 18	Schloßstraße – Höhe Siegessäule
Querschnitt 19	Graf-Schack-Allee – Höhe Hausnummer 11
Querschnitt 20	Graf-Schack-Allee – nördl. Bertha Klingberg-Statue
Querschnitt 21	Ostorfer Ufer – Höhe Hausnummer 7
Querschnitt 22	Obotritenring – Höhe Alter Friedhof
Querschnitt 23	Obotritenring – Höhe Rewe
Querschnitt 24	Obotritenring – Höhe Hausnummer 217
Querschnitt 25	Obotritenring – Höhe Hausnummer 113
Querschnitt 26	Obotritenring – Höhe Hausnummer 19
Querschnitt 27	Obotritenring – Höhe Aubach
Querschnitt 28	Graf-Schack-Allee – Höhe Platz der Jugend
Querschnitt 29	Platz der Jugend Einbahnstraße
Querschnitt 30	Johannes-Stelling-Straße – Höhe Finanzamt
Querschnitt 31	Hagenower Straße – Höhe Esso

Querschnittsnummer	Standort des Querschnitts
Querschnitt 32	Lennéstraße – Höhe ehemaliges Hippodrom
Querschnitt 33	Schloßgartenallee – Höhe Hausnummer 19
Querschnitt 34	Schloßgartenallee – Höhe Hausnummer 3
Querschnitt 35	Hagenower Straße – Höhe Hausnummer 22
Querschnitt 36	Haselholzstraße – Höhe Hausnummer 23
Querschnitt 37	Voßstraße
Querschnitt 38	Franz-Mehring-Straße
Querschnitt 39	Wittenburger Straße – Höhe Hausnummer 110

Protokollverzeichnis Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin

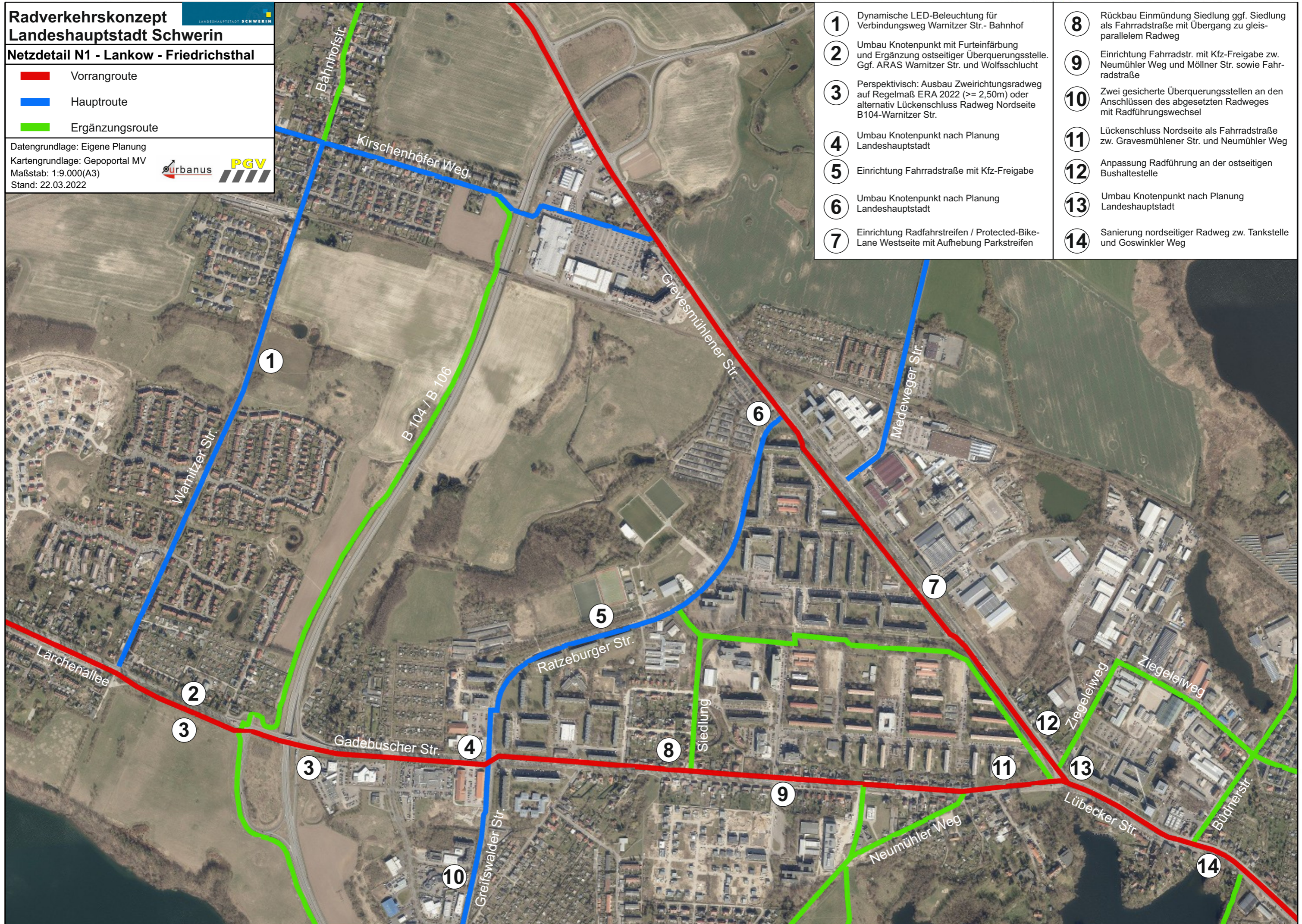
Protokoll- nummer	Titel der Veranstaltung und Datum
Protokoll 01	Fahrradforum & begleit. Arbeitskreis Aktualisierung RVK LH Schwerin 2030; 18.05.2021
Protokoll 02	Fortschreibung Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin 2030, Innenstadt-Workshop; 12.08.2021
Protokoll 03	Fahrradforum & begleitender Arbeitskreis zur Aktualisierung Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin 2030; 20.10.2021
Protokoll 04	Fahrradforum & begleitender Arbeitskreis zur Aktualisierung Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin 2030; 15.12.2021

Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin

Netzdetail N1 - Lankow - Friedrichsthal

- █ Vorrangroute
- █ Hauptroute
- █ Ergänzungsrouten

Datengrundlage: Eigene Planung
Kartengrundlage: Gepoportral MV
Maßstab: 1:9.000(A3)
Stand: 22.03.2022



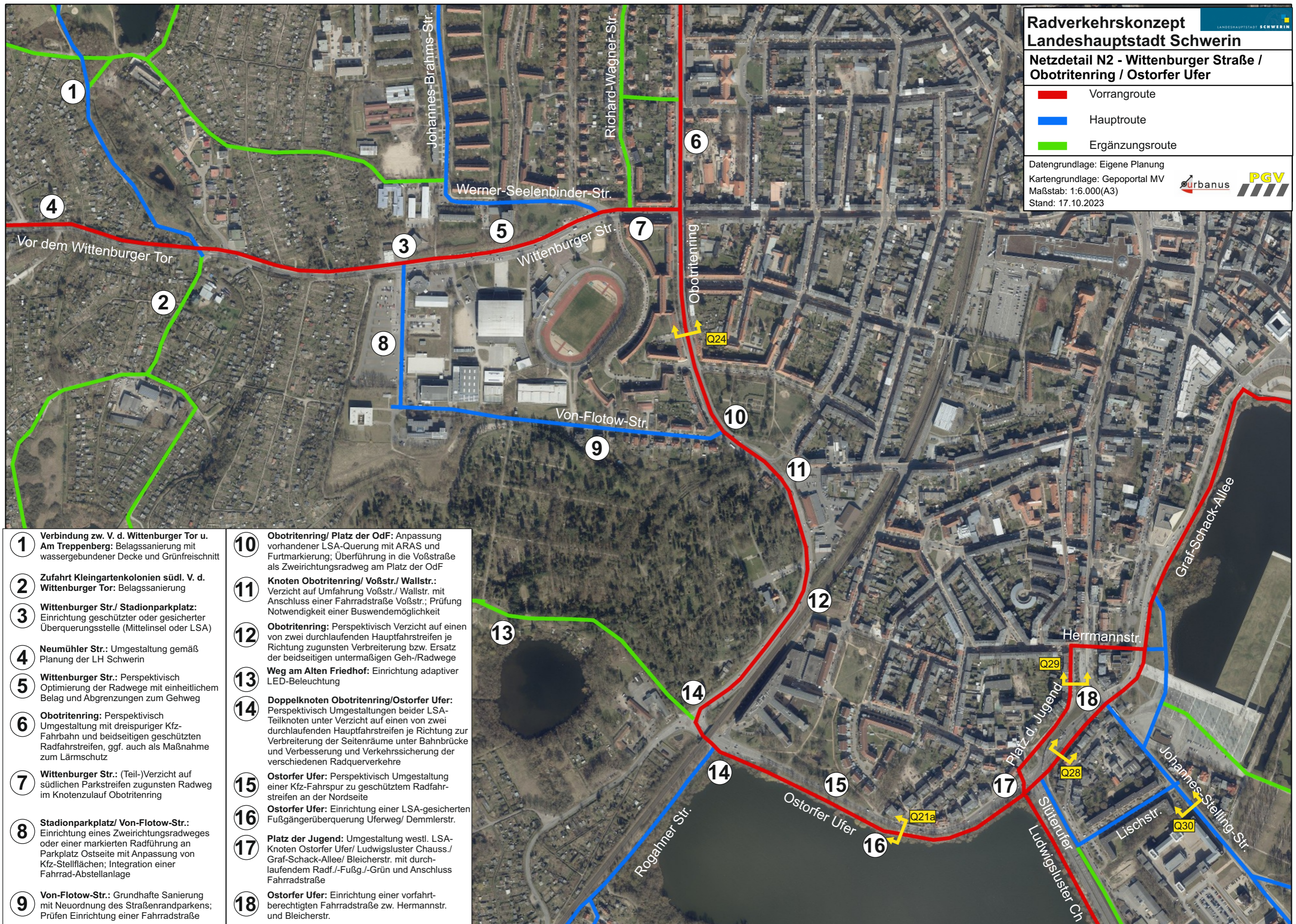
- 1** Dynamische LED-Beleuchtung für Verbindungsweg Warnitzer Str.- Bahnhof
- 2** Umbau Knotenpunkt mit Furteinfärbung und Ergänzung ostseitiger Überquerungsstelle. Ggf. ARAS Warnitzer Str. und Wolfsschlucht
- 3** Perspektivisch: Ausbau Zweirichtungsradweg auf Regelmaß ERA 2022 ($\geq 2,50\text{m}$) oder alternativ Lückenschluss Radweg Nordseite B104-Warnitzer Str.
- 4** Umbau Knotenpunkt nach Planung Landeshauptstadt
- 5** Einrichtung Fahrradstraße mit Kfz-Freigabe
- 6** Umbau Knotenpunkt nach Planung Landeshauptstadt
- 7** Einrichtung Radfahrstreifen / Protected-Bike-Lane Westseite mit Aufhebung Parkstreifen
- 8** Rückbau Einmündung Siedlung ggf. Siedlung als Fahrradstraße mit Übergang zu gleisparallelem Radweg
- 9** Einrichtung Fahrradstr. mit Kfz-Freigabe zw. Neumühler Weg und Möllner Str. sowie Fahrradstraße
- 10** Zwei gesicherte Überquerungsstellen an den Anschlüssen des abgesetzten Radweges mit Radführungswechsel
- 11** Lückenschluss Nordseite als Fahrradstraße zw. Gravesmühlener Str. und Neumühler Weg
- 12** Anpassung Radführung an der ostseitigen Bushaltestelle
- 13** Umbau Knotenpunkt nach Planung Landeshauptstadt
- 14** Sanierung nordseitiger Radweg zw. Tankstelle und Goswinkler Weg

Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin

Netzdetail N2 - Wittenburger Straße / Obotritenring / Ostorfer Ufer

- Vorrangroute
- Hauptroute
- Ergänzungsrouten

Datengrundlage: Eigene Planung
Kartengrundlage: Gepoportail MV
Maßstab: 1:6.000(A3)
Stand: 17.10.2023



- 1** Verbindung zw. V. d. Wittenburger Tor u. Am Treppenberg: Belagssanierung mit wassergebundener Decke und Grünfreischnitt
- 2** Zufahrt Kleingartenkolonien südl. V. d. Wittenburger Tor: Belagssanierung
- 3** Wittenburger Str./ Stadionparkplatz: Einrichtung geschützter oder gesicherter Überquerungsstelle (Mittelinsel oder LSA)
- 4** Neumühler Str.: Umgestaltung gemäß Planung der LH Schwerin
- 5** Wittenburger Str.: Perspektivisch Optimierung der Radwege mit einheitlichem Belag und Abgrenzungen zum Gehweg
- 6** Obotritenring: Perspektivisch Umgestaltung mit dreispuriger Kfz-Fahrbahn und beidseitigen geschützten Radfahrstreifen, ggf. auch als Maßnahme zum Lärmschutz
- 7** Wittenburger Str.: (Teil-)Verzicht auf südlichen Parkstreifen zugunsten Radweg im Knotenzulauf Obotritenring
- 8** Stadionparkplatz/ Von-Flotow-Str.: Einrichtung eines Zweirichtungsraddweges oder einer markierten Radführung an Parkplatz Ostseite mit Anpassung von Kfz-Stellflächen; Integration einer Fahrrad-Abstellanlage
- 9** Von-Flotow-Str.: Grundhafte Sanierung mit Neuordnung des Straßenrandparkens; Prüfen Einrichtung einer Fahrradstraße

- 10** Obotritenring/ Platz der OdF: Anpassung vorhandener LSA-Querung mit ARAS und Furtmarkierung; Überführung in die Voßstraße als Zweirichtungsraddweg am Platz der OdF
- 11** Knoten Obotritenring/ Voßstr./ Wallstr.: Verzicht auf Umfahrung Voßstr./ Wallstr. mit Anschluss einer Fahrradstraße Voßstr.; Prüfung Notwendigkeit einer Buswendemöglichkeit
- 12** Obotritenring: Perspektivisch Verzicht auf einen von zwei durchlaufenden Hauptfahrstreifen je Richtung zugunsten Verbreiterung bzw. Ersatz der beidseitigen untermaßigen Geh-/Radwege
- 13** Weg am Alten Friedhof: Einrichtung adaptiver LED-Beleuchtung
- 14** Doppelknoten Obotritenring/Ostorfer Ufer: Perspektivisch Umgestaltungen beider LSA-Teilknöten unter Verzicht auf einen von zwei durchlaufenden Hauptfahrstreifen je Richtung zur Verbreiterung der Seitenräume unter Bahnbrücke und Verbesserung und Verkehrssicherung der verschiedenen Radquerverkehre
- 15** Ostorfer Ufer: Perspektivisch Umgestaltung einer Kfz-Fahrsspur zu geschütztem Radfahrstreifen an der Nordseite
- 16** Ostorfer Ufer: Einrichtung einer LSA-gesicherten Fußgängerüberquerung Uferweg/ Demmlerstr.
- 17** Platz der Jugend: Umgestaltung westl. LSA-Knoten Ostorfer Ufer/ Ludwigsuster Chauss./ Graf-Schack-Allee/ Bleicherstr. mit durchlaufendem Radf./Fußg./-Grün und Anschluss Fahrradstraße
- 18** Ostorfer Ufer: Einrichtung einer vorfahrberechtigten Fahrradstraße zw. Hermannstr. und Bleicherstr.

Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin



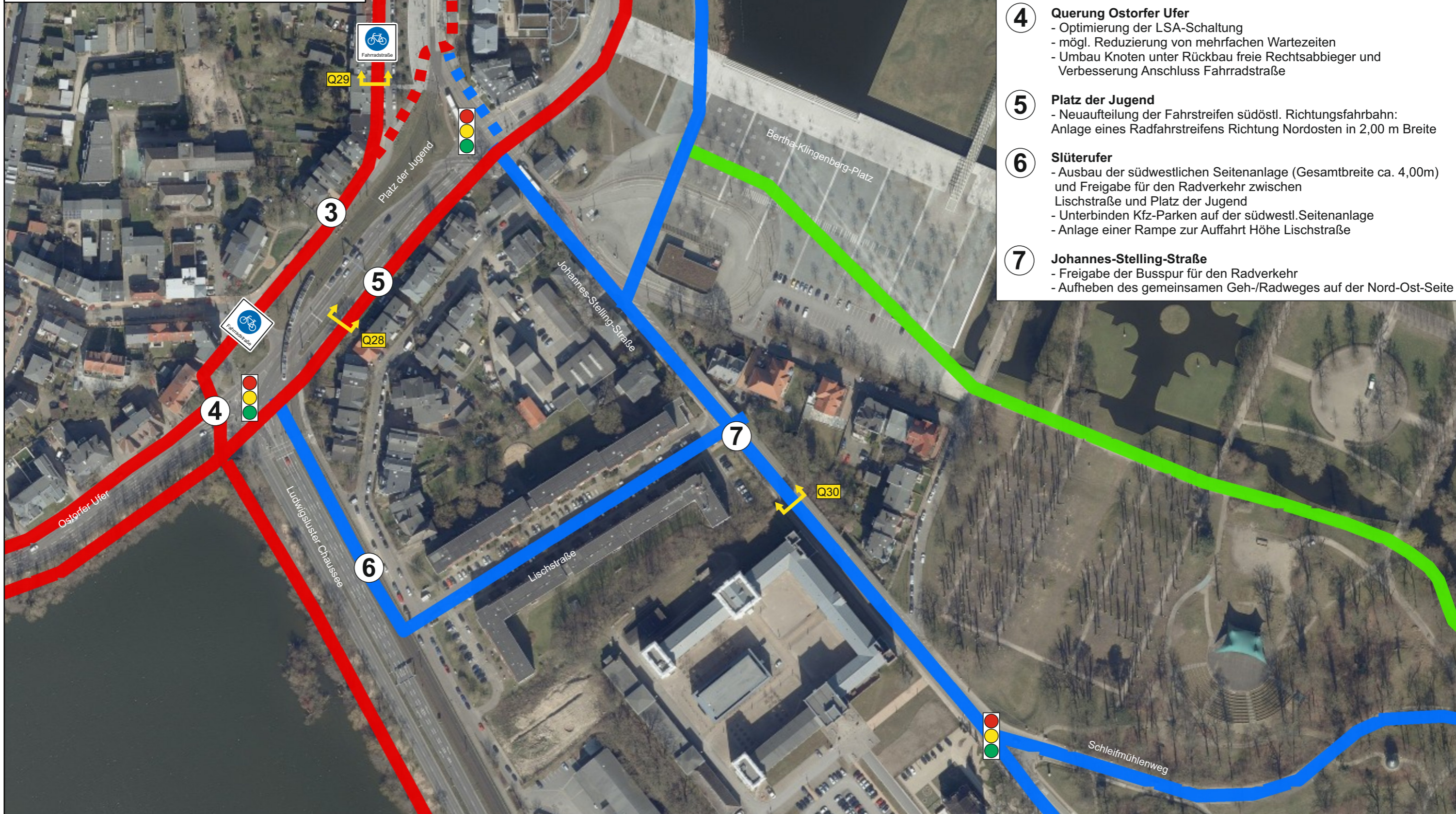
Netzdetail N3 - Platz der Jugend

- █ Vorrangroute
- █ Hauptroute
- █ Ergänzungsrout

Datengrundlage: Eigene Planung

Kartengrundlage: geoportal-mv.de (WMS)




Stand: 22.03.2022



- 1 Mecklenburgstraße**
 - Einrichtung Fahrradstraße (laufende Planung)
- 2 Querung Graf-Schack-Allee**
 - Erhöhung der Sicherheit durch gestalterische Anpassung: Aufpflasterung der Querungsfläche oder Markierung von roten Aufmerksamkeitsflächen
 - Verbreiterung der Mittelinsel
 - Optional Sicherung der Querung mit Bedarfs-LSA
- 3 Platz der Jugend (Anliegerstraße)**
 - Einrichtung Fahrradstraße
 - Markieren von seitlichen Begrenzungslinien
 - Verzicht auf Kfz-Parken auf der Ostseite im nördlichen Abschnitt
- 4 Querung Ostorfer Ufer**
 - Optimierung der LSA-Schaltung
 - mögl. Reduzierung von mehrfachen Wartezeiten
 - Umbau Knoten unter Rückbau freie Rechtsabbieger und Verbesserung Anschluss Fahrradstraße
- 5 Platz der Jugend**
 - Neuaufteilung der Fahrstreifen südöstl. Richtungsfahrbahn: Anlage eines Radfahrstreifens Richtung Nordosten in 2,00 m Breite
- 6 Slüterufer**
 - Ausbau der südwestlichen Seitenanlage (Gesamtbreite ca. 4,00m) und Freigabe für den Radverkehr zwischen Lischstraße und Platz der Jugend
 - Unterbinden Kfz-Parken auf der südwestl. Seitenanlage
 - Anlage einer Rampe zur Auffahrt Höhe Lischstraße
- 7 Johannes-Stelling-Straße**
 - Freigabe der Busspur für den Radverkehr
 - Aufheben des gemeinsamen Geh-/Radweges auf der Nord-Ost-Seite

Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin

Netzdetail N4 - Gartenstadt

-  Vorrangroute
-  Hauptroute
-  Ergänzungsrouten

Datengrundlage: Eigene Planung

Kartengrundlage: geoportal.mv (WMS)

Maßstab: 1:2.000 (A3)

Stand: 22.03.2022



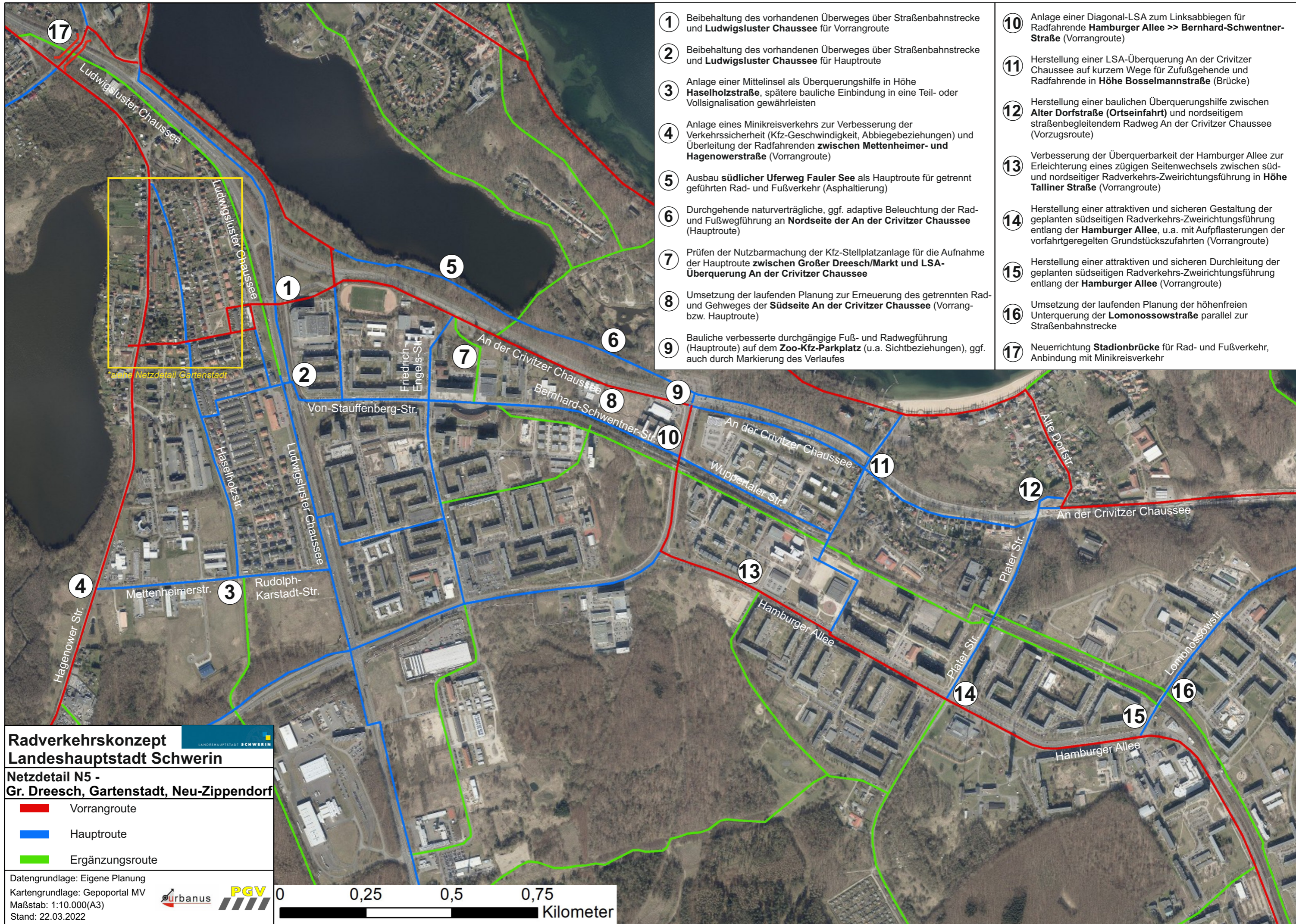
1 Knoten Hagenower Straße / Haselholzstraße
- Anlage Minikreisverkehr

2 Haselholzstraße
- Einrichtung Fahrradstraße zwischen Hagenower Straße und Brink
- Ausweisung als Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr Richtung Süden
- Sanierung der Fahrbahn
- Markieren einer seitlichen Fahrbahnbegrenzung und Ordnung des Kfz-Parkens

3 Knoten Haselholzstraße / Brink
- Aufpflasterung des Knotenbereiches
- Einfahrverbot in die Haselholzstraße Richtung Norden für Kfz

4 Knoten Hagenower Straße / Rosenstraße
- Anlage Minikreisverkehr

5 Hagenower Straße
- Ersatz des Kopfsteinpflasters und Veränderung des Fahrbahnquerschnittes
- Anlage eines durchgängigen Gehweges auf der Westseite
- Alternativ: Einbau von Asphaltstreifen



- 1 Beibehaltung des vorhandenen Überweges über Straßenbahnstrecke und Ludwigsluster Chaussee für Vorrangroute
- 2 Beibehaltung des vorhandenen Überweges über Straßenbahnstrecke und Ludwigsluster Chaussee für Hauptroute
- 3 Anlage einer Mittelinsel als Überquerungshilfe in Höhe Haselholzstraße, spätere bauliche Einbindung in eine Teil- oder Vollsignalisation gewährleisten
- 4 Anlage eines Minikreisverkehrs zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Kfz-Geschwindigkeit, Abbiegebeziehungen) und Überleitung der Radfahrenden zwischen Mettenheimer- und Hagenowerstraße (Vorrangroute)
- 5 Ausbau südlicher Uferweg Fauler See als Hauptroute für getrennt geführten Rad- und Fußverkehr (Asphaltierung)
- 6 Durchgehende naturverträgliche, ggf. adaptive Beleuchtung der Rad- und Fußwegführung an Nordseite der An der Crivitzer Chaussee (Hauptroute)
- 7 Prüfen der Nutzbarmachung der Kfz-Stellplatzanlage für die Aufnahme der Hauptroute zwischen Großer Dreesch/Markt und LSA-Überquerung An der Crivitzer Chaussee
- 8 Umsetzung der laufenden Planung zur Erneuerung des getrennten Rad- und Gehweges der Südseite An der Crivitzer Chaussee (Vorrang- bzw. Hauptroute)
- 9 Bauliche verbesserte durchgängige Fuß- und Radwegführung (Hauptroute) auf dem Zoo-Kfz-Parkplatz (u.a. Sichtbeziehungen), ggf. auch durch Markierung des Verlaufes

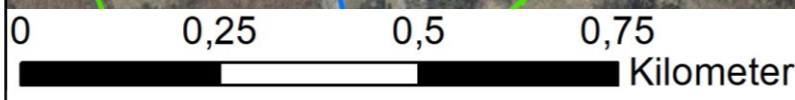
- 10 Anlage einer Diagonal-LSA zum Linksabbiegen für Radfahrende Hamburger Allee >> Bernhard-Schwentner-Straße (Vorrangroute)
- 11 Herstellung einer LSA-Überquerung An der Crivitzer Chaussee auf kurzem Wege für Zufußgehende und Radfahrende in Höhe Bosselmannstraße (Brücke)
- 12 Herstellung einer baulichen Überquerungshilfe zwischen Alter Dorfstraße (Ortseinfahrt) und nordseitigem straßenbegleitendem Radweg An der Crivitzer Chaussee (Vorzugsroute)
- 13 Verbesserung der Überquerbarkeit der Hamburger Allee zur Erleichterung eines zügigen Seitenwechsels zwischen süd- und nordseitiger Radverkehrs-Zweirichtungsführung in Höhe Talliner Straße (Vorrangroute)
- 14 Herstellung einer attraktiven und sicheren Gestaltung der geplanten südseitigen Radverkehrs-Zweirichtungsführung entlang der Hamburger Allee, u.a. mit Aufpflasterungen der vorfahrtsregulierten Grundstückszufahrten (Vorrangroute)
- 15 Herstellung einer attraktiven und sicheren Durchleitung der geplanten südseitigen Radverkehrs-Zweirichtungsführung entlang der Hamburger Allee (Vorrangroute)
- 16 Umsetzung der laufenden Planung der höhenfreien Unterquerung der Lomonossowstraße parallel zur Straßenbahnstrecke
- 17 Neuerrichtung Stadionbrücke für Rad- und Fußverkehr, Anbindung mit Minikreisverkehr

Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Netzdetail N5 -
 Gr. Dreesch, Gartenstadt, Neu-Zippendorf

■ Vorrangroute
■ Hauptroute
■ Ergänzungsrouten

Datengrundlage: Eigene Planung
 Kartengrundlage: Gepoportail MV
 Maßstab: 1:10.000(A3)
 Stand: 22.03.2022





1 **Bergstr. - Münzstr. - Friedrichstr.**
 - Einrichtung als Fahrradstraße
 - Anpassung Verkehrsführung als gegenläufige Einbahnstraße
 - Neuordnung Straßenrandparken mit Ausweichstellen oder Parkverbotszonen
 - Bau gesicherte Überquerungsstelle Knautdstr. (Insel o. LSA)

5 **Alexandrinenstr. - Arsenalstr. Ost**
 - Grundhafte Sanierung mit Ertüchtigung für die Radführung
 - Einrichtung Alexandrinenstr. als Fahrradstraße
 - Umgestaltung Promenade mit Übergang Fußgängerzone (integriertes Konzept Freiraum-Verkehr) ggf. als Shared-Space
 - Umbau Knoten / Überquerung Knautd-Str. / Dr.-Hans-Wolf-Str.

4 **Franz-Mehring-Straße - Arsenalstr.**
 - Grundhafte Sanierung
 - Verlegung Straßenbahnschienen mit Gummiprofil
 - Herstellen eines attraktiven Übergangs zw. PdF und nördl. Lübecker Str.
 - Anpassung Straßenrandparken südl. Abschnitt und Arsenalstr.
 - Umgestaltung Anschluss / Bereich Wismarsche Str.

3 **Voßstr. - Friedensstr.**
 - Einrichtung Voßstr. und Anschluss Von-Thünen-Str. als Fahrradstraße
 - Grundhafte Sanierung Voßstr. mit Demontage Schienen
 - Umgestaltung Knoten Wittenburger Straße
 - Verlegung Straßenbahnschienen Friedensstr. mit Gummiprofil
 - Herstellen eines Übergangs zum Jungfernstieg

2 **Mecklenburgstraße**
 - Einrichtung als Fahrradstraße
 - Neuordnung Straßenrandparken
 - Aufwertung Überquerungsstelle südliche Graf-Schack-Allee
 - Aufwertung Querverbindung zur Goethestraße

- Besondere Herausforderungen (ohne Kostenansatz)**
- A** Platz der Freiheit – Gesamtmaßnahme / Neuordnung Radverkehrsführung
 - B** Hauptbahnhof – Umbaumaßnahme direkte Bahnunterführung
 - C** Bahnunterquerung Lübecker Straße – Neubau Aufzugsanlage
 - D** Goethestraße / Wallstraße – barrierefreies Neubaukonzept Treppenanlage
 - E** Schlossstraße – Fahrradfreundliche Umgestaltung im Regierungsviertel

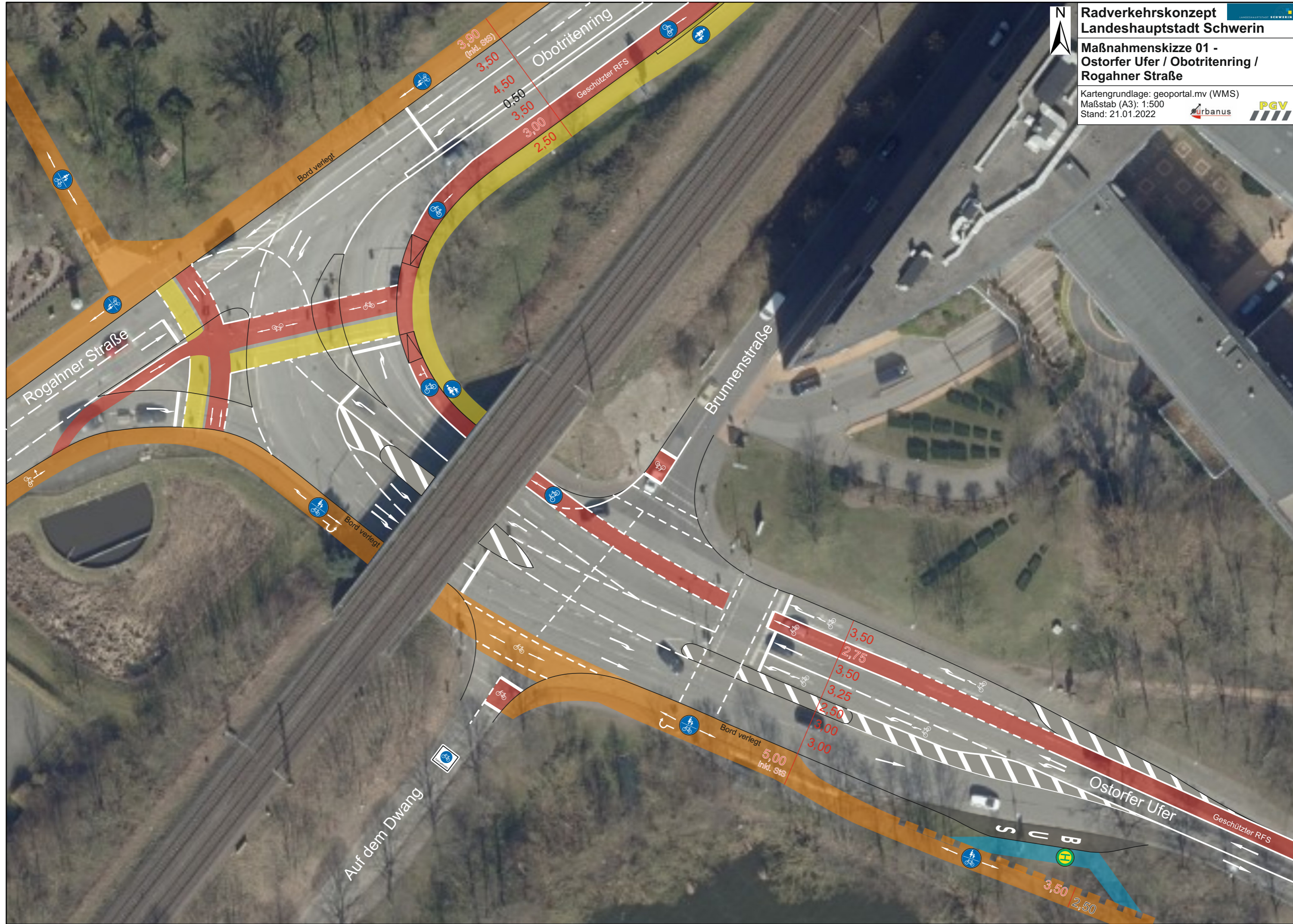
Netzdetail N6 - Teilräumliches Konzept „Fahrradfreundliche Innenstadt“

- 1** Favorisierte übergeordnete Innenstadt-Verbindung / ausgewählte Maßnahmen
- Alternative / ergänzende Verbindungen
- Vorrangroute entlang des Inneren Tangentenringes
- Besondere gestalterische Herausforderungen (Bahnquerung, Straßenraum / Platzsituation ...)
- Schnittstelle und Weiterführung im gesamtstädtischen Radverkehrsnetz
- Neueinrichtung Fahrradstraße

Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin

Bearbeitungsstand 21.03.2022
 Maßstab: 1:13.000 (A3)
 Datenquelle: Eigene Erhebung
 Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2020)

0 790 Meter



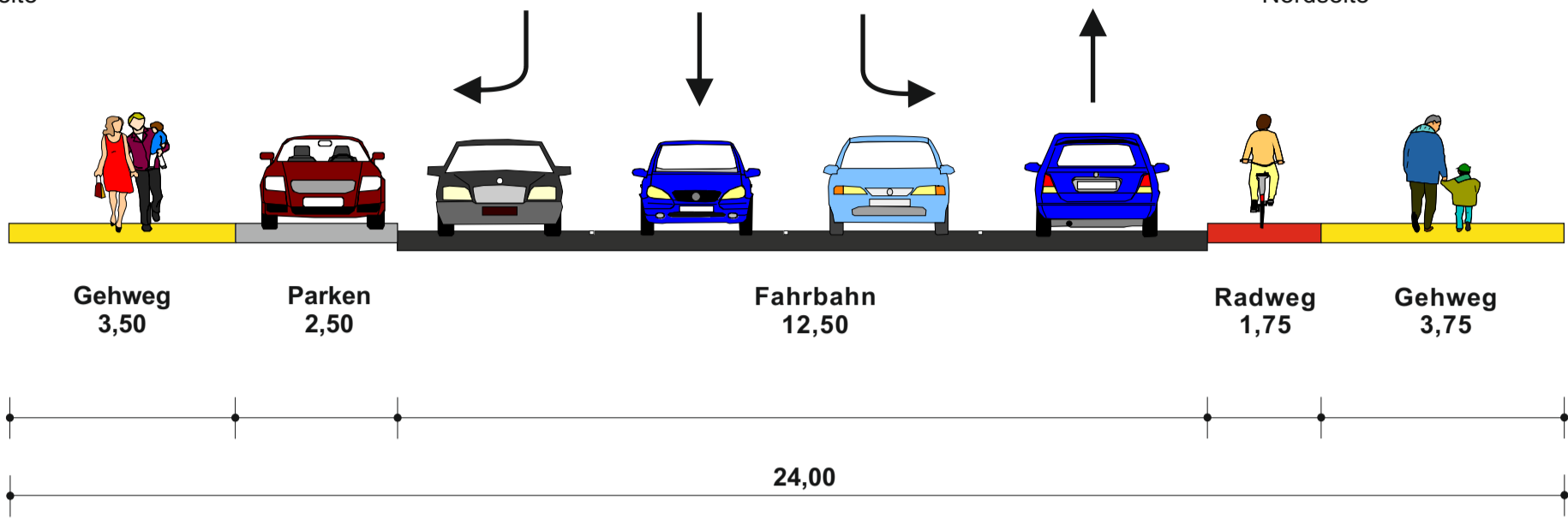


Wittenburger Straße - Knotenzufahrt Obotritenring

Bestand

Südseite

Nordseite



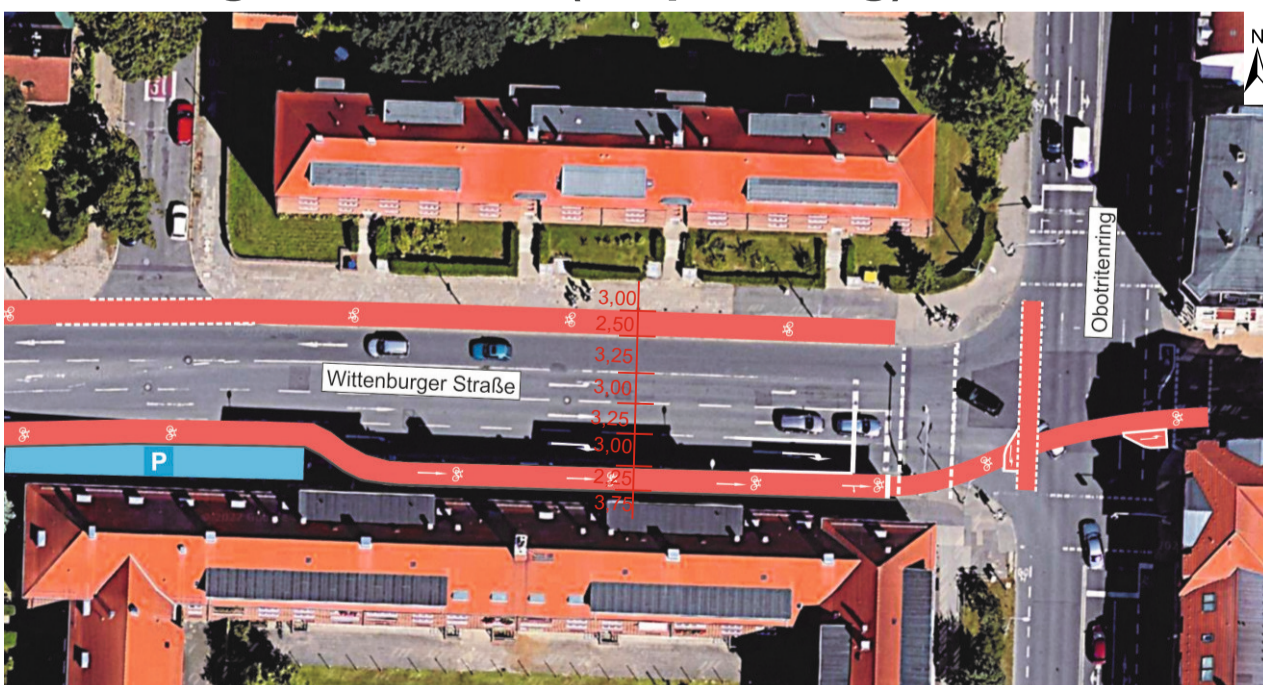
Planung - Variante 1:



Maßnahmen:

- Vorsortierung Radfahrende Geradeaus / Kfz-Rechtsabbieger am Beginn RAB-Spur
- Direkte Führung stadteinwärts auf einer 2,00 m breiten Radfahrendenfurt; fakultativ mit Zufußgehenden wie im Bestand
- Mit baulicher Veränderung durch Rückverlegung Bord-Südseite
- Verbreiterung der getrennten Radwegeführung an der Nordseite
- Optional Beibehaltung von Stellplätzen im westlichen Bereich oder Verlegung an Straßennordseite (aufgesetztes Parken)

Planung - Variante 2 (Empfehlung):



Maßnahmen:

- Radfahrende Geradeaus / Kfz-Rechtsabbieger
- Führung auf vorhandenem Parkstreifen
- Radverkehrs-Signalisation auf eigener Furt ab Knoteneckbereich
- Ohne bauliche Veränderung des Bestandes
- Im Übrigen wie Variante 1

Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Maßnahmenskizze 03:
Wittenburger Straße
Knotenzufahrt Obotritenring

Maßstab Querschnitt: 1:100 (A3) März 2022

urbanus

PGV

Übersichtstabelle Fahrradabstellanlagen, Bedarf und Empfehlungen

	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Stellplatz- erweiterung	Empfehlung	Anzahl neue Fahrradbügel
1. Am Packhof	Bügel	50	27	54%	5		10	Erweiterung erforderlich (20%), Planung Einrichtung Fahrradstation weiterverfolgen	5 neue Bügel
	Vorderradklemmen								
	Summe	50	27	54%	5	32			
2. Arsenalstraße	Bügel	20	11	55%	0		4	Erweiterung erforderlich (20%)	2 neue Bügel
	Vorderradklemmen								
	Summe	20	11	55%	0	11			
3. August-Bebel- Straße	Bügel	6	3	50%	0		--	keine Erweiterung erforderlich Austausch Vorderradklemmen	2 neue Bügel
	Vorderradklemmen	4	1	25%					
	Summe	10	4	40%	0	4			
4. Bischofstraße	Bügel	6	2	33%	0		--	keine Erweiterung erforderlich	--
	Vorderradklemmen								
	Summe	6	2	33%	0	2			
5. Buschstraße	Bügel	18	12	67%	0		5	Erweiterung erforderlich (20%) Austausch Vorderradklemmen	9 neue Bügel
	Vorderradklemmen	9	2	22%					
	Summe	27	14	52%	0	14			
6. Franz-Mehring- Straße	Bügel	22	5	23%	0		--	keine Erweiterung erforderlich	--
	Vorderradklemmen								
	Summe	22	5	23%	0	5			
7. Friedrichstraße	Bügel	4	1	25%	3		--	keine Erweiterung erforderlich	
	Vorderradklemmen								
	Summe	4	1	25%	3	4			
8. Gaußstraße	Bügel				2		3	neues Angebot schaffen	2 neue Bügel
	Vorderradklemmen								
	Summe	0	0		2	2			
9. Graf-Schack- Allee	Bügel	16	3	19%			--	keine Erweiterung erforderlich	--
	Vorderradklemmen								
	Summe	16	3	19%	0	3			
10. Helenenstraße	Bügel	38	30	79%			11	Erweiterung erforderlich (40%)	6 neue Bügel
	Vorderradklemmen								
	Summe	38	30	79%	0	30			
11. Klosterstraße	Bügel	16	5	31%			--	keine Erweiterung erforderlich	--
	Vorderradklemmen								
	Summe	16	5	31%	0	5			

Übersichtstabelle Fahrradabstellanlagen, Bedarf und Empfehlungen

	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Stellplatz- erweiterung	Empfehlung	Anzahl neue Fahrradbügel
12. Lennéstraße	Bügel	36	0	0%				keine Erweiterung erforderlich Austausch Vorderradklemmen	15 neue Bügel
	Vorderradklemmen	30	0						
	Summe	66	0	0%	0	0			
	13. Lübecker Straße	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Stellplatz- erweiterung	Empfehlung
Bügel		28	17	61%	1		6	Erweiterung erforderlich	3 neue Bügel
Vorderradklemmen									
Summe		28	17	61%	1	18			
14. Marienplatz	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Stellplatz- erweiterung	Empfehlung	Anzahl neue Fahrradbügel
	Bügel	96	61	64%	2		19	Erweiterung erforderlich (20%)	10 neue Bügel
	Vorderradklemmen								
	Summe	96	61	64%	2	63			
15. Mecklenburger- straße	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Stellplatz- erweiterung	Empfehlung	Anzahl neue Fahrradbügel
	Bügel	28	23	82%	5		13	Erweiterung erforderlich (40%) Austausch Vorderradklemmen	8 neue Bügel
	Vorderradklemmen	4	1	25%	4				
	Summe	32	24	75%	9	33			
16. Moritz-Wiggers- Straße	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Stellplatz- erweiterung	Empfehlung	Anzahl neue Fahrradbügel
	Bügel						4	Erweiterung erforderlich (40%) Austausch Vorderradklemmen	9 neue Bügel
	Vorderradklemmen	10	7	70%					
	Summe	10	7	70%	0	7			
17. Puschkinstraße	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Stellplatz- erweiterung	Empfehlung	Anzahl neue Fahrradbügel
	Bügel	18	13	72%			7	Erweiterung erforderlich (20%) Austausch Vorderradklemmen	12 neue Bügel
	Vorderradklemmen	15	6	40%					
	Summe	33	19	58%	0	19			
18. Schloßstraße	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Stellplatz- erweiterung	Empfehlung	Anzahl neue Fahrradbügel
	Bügel	124	61	49%			--	keine Erweiterung erforderlich	--
	Vorderradklemmen								
	Summe	124	61	49%	0	61			
19. Wismarsche Straße	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Stellplatz- erweiterung	Empfehlung	Anzahl neue Fahrradbügel
	Bügel	30	12	40%	2		--	keine Erweiterung erforderlich	--
	Vorderradklemmen								
	Summe	30	12	40%	2	14			
20. Wittenburger- straße	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Stellplatz- erweiterung	Empfehlung	Anzahl neue Fahrradbügel
	Bügel	44	27	61%	1		9	Erweiterung erforderlich (20%)	5 neue Bügel
	Vorderradklemmen								
	Summe	44	27	61%	1	28			
Zusammenfassung									Anzahl neue Fahrradbügel (insgesamt inkl. Austausch)
	Stellplätze	Kapazität	Auslastung	proz.	Wildparker	Σ Nachfrage	Stellplatz- erweiterung		
Gesamt	Bügel	600	313	52%	25		90		88
	Vorderrad-klemmen	72	17	24%	0				
	Summe	672	330	49%	25	355	90		

Tabelle T2: Tabellarischer Maßnahmenplan zum Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Schwerin (Entwurf, 23.03.2022)

Nr.	Berichts-Kap.	Hier-archie	Straßen / Knoten (Verortung)	Projekt / radverkehrsbedingte Maßnahme	Länge [m] bzw. Stk.	Einheits-kosten	Quick-Wins	1-3 Jahre	3-5 Jahre	> 5 Jahre	Priorität	Bemerkungen
	6.1		Handlungskonzept Bereich Lankow / Friedrichsthal									
N1.01		Hauptroute	Verbindungsweg Warnitzer Str./ Bahnhof	Dynamische LED-Beleuchtung	1.400	120 €	168.000 €				QW	Planung LHS
N1.02		Vorrangroute	Warnitzer Str. / Wolfsschlucht	Umbau Knotenpunkt mit Furteinfärbung und Ergänzung ostseitiger Überquerungsstelle; Ggf. ARAS	1	100.000 €	100.000 €				QW	
N1.03		Vorrangroute	B104 - Warnitzer Str.	Perspektivisch: Ausbau Zweirichtungsradweg auf Regelmaß ERA 2022 (>= 2,50m); alternativ Lückenschluss Radweg Nordseite	1.200	375 €				450.000 €	> 5 Jahre	
N1.04		Vorrangroute/ Hauptroute	Gadebuscher Str. / Ratzeburger Str.	Umbau Knotenpunkt nach Planung Landeshauptstadt	1	-			-		1-3	Planung LHS
N1.05		Hauptroute	Ratzeburger Str.	Einrichtung Fahrradstraße mit Kfz-Freigabe	1.300	55 €			71.500 €		QW	
N1.06		Vorrangroute/ Hauptroute	Grevesmühlener Str. / Ratzeburger Str.	Umbau Knotenpunkt nach Planung Landeshauptstadt	1	-			-		1-3	Planung LHS
N1.07		Vorrangroute	Grevesmühlener Str.	Einrichtung Radfahrstreifen / Protected-Bike-Lane Westseite mit Aufhebung Parkstreifen	1.300	25 €			32.500 €		3-5	
N1.08		Ergänzungsrout	Einmündung Siedlung	Rückbau; ggf. Siedlung als Fahrradstraße mit Übergang zu gleisparallelem Radweg	1	100.000 €	100.000 €				QW	
N1.09		Vorrangroute	Gadebuscher Str.	Befestigung Teilabschnitt (ca. 500 m; 6,00 m Breite); Einrichtung Fahrradstr. mit Kfz Freigabe zw. Neumühler Weg und Möllner Str.	500	1.200 €			600.000 €		3-5	Planung LHS
N1.10		Hauptroute	Greifswalder Str.	Zwei gesicherte Überquerungsstellen an den Anschlüssen des abgesetzten Radweges mit Radführungswechsel	2	50.000 €	100.000 €				QW	
N1.11		Vorrangroute	Gadebuscher Str.	Lückenschluss Nordseite als Zweirichtungsradweg (3,00 m Breite) zw. Grevesmühlener Str. und Neumühler Weg	300	600 €			180.000 €		3-5	Planung LHS
N1.12		Vorrangroute	Grevesmühlener Str.	Anpassung Radführung an der ostseitigen Bushaltestelle	1	20.000 €	20.000 €				QW	
N1.13		Vorrangroute	Lübecker Str. / Gadebuscher Str. / Grevesmühlener Str.	Umbau Knotenpunkt nach Planung Landeshauptstadt	1	-			-		1-3	Planung LHS
N1.14		Vorrangroute	Lübecker Str.	Sanierung nordseitiger Radweg (2,00 m Breite) zw. Tankstelle und Gosewinkler Weg	700	250 €			175.000 €		3-5	Planung LHS
N1.15		Vorrangroute	Gadebuscher Str.	Südseite: Bauliche Ertüchtigung Radverkehrsanlage	1	150.000 €		150.000 €			1-3	Planung LHS

Tabelle T2: Tabellarischer Maßnahmenplan zum Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Schwerin (Entwurf, 23.03.2022)

Nr.	Berichts-Kap.	Hier-archie	Straßen / Knoten (Verortung)	Projekt / radverkehrsbedingte Maßnahme	Länge [m] bzw. Stk.	Einheits-kosten	Quick-Wins	1-3 Jahre	3-5 Jahre	> 5 Jahre	Priorität	Bemerkungen
	6.2		Handlungskonzept Bereich Weststadt / Neumühlen									
N2.01		Ergänzungsrout	Verbindung zw. V. d. Wittenburger Tor u. Am Treppenberg	Belagssanierung mit wassergebundener Decke und Grünfreischnitt (3,50 m Breite)	1.200	438 €		525.000 €			1-3	
N2.02		Ergänzungsrout	Zufahrt Kleingartenkolonien süd. V. d. Wittenburger Tor	Belagssanierung (5,50 m Breite)	450	688 €		309.375 €			1-3	
N2.03		Vorrangroute/ Hauptroute	Wittenburger Str./ Stadionparkplatz	Einrichtung geschützter oder gesicherter Überquerungsstelle (Mittelinsel oder LSA)	1	50.000 €	50.000 €				QW	
N2.04		Vorrangroute	Neumühler Str.	Umgestaltung gemäß Planung der Landeshauptstadt Schwerin	1.100	-			-		3-5	Planung LHS
N2.05		Vorrangroute	Wittenburger Str.	Perspektivisch Optimierung der Radwege mit einheitlichem Belag und Abgrenzungen zum Gehweg (Breite: 2,00m; beidseitig)	900	500 €			450.000 €		3-5	
N2.06		Vorrangroute	Obotritenring	Perspektivisch Umgestaltung mit dreispuriger Kfz-Fahrbahn und beidseitigen geschützten Radfahrstreifen, ggf. auch als Maßnahme zum Lärmschutz	1.500	400 €				600.000 €	> 5 Jahre	
N2.07		Vorrangroute	Wittenburger Str.	Radweglösung im Knotenzulauf Obotritenring	1	50.000 €	50.000 €				QW	
N2.08		Hauptroute	Stadionparkplatz/ Von Flotow-Str.	Einrichtung eines Zweirichtungsradweges oder einer markierten Radführung an Parkplatz Ostseite mit Anpassung von Kfz	350	450 €	157.500 €				QW	
N2.09		Hauptroute	Von-Flotow-Str.	Grundhafte Sanierung (6,00 m Breite) mit Neuordnung des Straßenrandparkens; Prüfen Einrichtung einer Fahrradstraße	550	750 €		412.500 €			1-3	
N2.10		Vorrangroute	Obotritenring/ Platz der OdF:	Anpassung vorhandener LSA; Querung mit ARAS und Furtmarkierung; Überführung in die Voßstraße als Zweirichtungsradweg am Platz der OdF	1	100.000 €		100.000 €			1-3	
N2.11		Vorrangroute	Obotritenring/ Voßstr./ Wallstr.	Verzicht auf Umfahrung Voßstr./ Wallstr. mit Anschluss einer Fahrradstraße Voßstr.; Prüfung Notwendigkeit einer Buswendemöglichkeit	1	-					1-3	Prüfung LHS
N2.12		Vorrangroute	Obotritenring	Perspektivisch Verzicht auf einen von zwei durchlaufenden Hauptfahrstreifen je Richtung zugunsten Verbreiterung bzw. Ersatz der beidseitigen untermaßigen Geh-/Radwege	700	400 €				280.000 €	> 5 Jahre	
N2.13		Hauptroute	Weg am Alten Friedhof	Einrichtung adaptiver LED-Beleuchtung	900	120 €	108.000 €				QW	
N2.14		Vorrangroute/ Hauptroute	Doppelknoten Obotritenring/ Ostorfer Ufer	Perspektivisch Umgestaltungen beider LSA-Teilnoten unter Verzicht auf einen von zwei durchlaufenden Hauptfahrstreifen je Richtung zur Verbreiterung der Seitenräume unter Bahnbrücke und Verbesserung und Verkehrssicherung der verschiedenen Radquerverkehre	1	500.000 €				500.000 €	> 5 Jahre	
N2.15		Vorrangroute	Ostorfer Ufer	Perspektivisch Umgestaltung einer Kfz-Fahrspur zu geschütztem Radfahrstreifen an der Nordseite	700	85 €				59.500 €	> 5 Jahre	
N2.16		Vorrangroute	Ostorfer Ufer	Einrichtung einer LSA-gesicherten Fußgängerüberquerung Uferweg/ Demmlerstr.	1	40.000 €	40.000 €				QW	

Tabelle T2: Tabellarischer Maßnahmenplan zum Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Schwerin (Entwurf, 23.03.2022)

Nr.	Berichts-Kap.	Hierarchie	Straßen / Knoten (Verortung)	Projekt / radverkehrsbedingte Maßnahme	Länge [m] bzw. Stk.	Einheitskosten	Quick-Wins	1-3 Jahre	3-5 Jahre	> 5 Jahre	Priorität	Bemerkungen
	6.3		Platz der Jugend									
N3.02		Vorrangroute	Querung Graf-Schack-Allee	Erhöhung der Sicherheit durch gestalterische Anpassung: Aufpflasterung der Querungsfläche oder Markierung von roten Aufmerksamkeitsflächen; Verbreiterung der Mittelinsel	1	100.000 €		100.000 €			1-3	
N3.03		Vorrangroute	Platz der Jugend (Anliegerstraße)	Einrichtung Fahrradstraße; Markieren von seitlichen Begrenzungslinien; Verzicht auf Kfz-Parken auf der Ostseite im nördlichen Abschnitt	250	55 €	13.750 €				QW	
N3.04		Vorrangroute	Querung Ostorfer Ufer	Optimierung der LSA-Schaltung; mögl. Reduzierung von mehrfachen Wartezeiten; Umbau Knoten unter Rückbau freie Rechtsabbieger und Verbesserung Anschluss Fahrradstraße	1	250.000 €		250.000 €			1-3	
N3.05		Vorrangroute	Platz der Jugend	Neuaufteilung der Fahrstreifen südöstl. Richtungsfahrbahn: Anlage eines Radfahrstreifens Richtung Nordosten in 2,00 m Breite	250	85 €		21.250 €			1-3	
N3.06		Hauptroute	Slüterufer	Ausbau der südwestlichen Seitenanlage (Gesamtbreite ca. 4,00m) und Freigabe für den Radverkehr zwischen Lischstraße und Platz der Jugend; Unterbinden Kfz-Parken auf der südwestl.Seitenanlage; Anlage einer Rampe zur Auffahrt Höhe Lischstraße	100	600 €			60.000 €		3-5	
N3.07		Hauptroute	Johannes-Stelling-Straße	Freigabe der Busspur für den Radverkehr; Aufheben des gemeinsamen Geh- und Radweg	250	20 €	5.000 €				QW	Planung LHS
	6.4		Handlungskonzept Bereich Ostorf / Gartenstadt									
N4.01		Vorrangroute/ Hauptroute	Hagenower Straße / Haselholzstraße	Anlage Minikreisverkehr	1	100.000 €			100.000 €		3-5	Prüfung LHS
N4.02		Hauptroute	Haselholzstraße	Einrichtung Fahrradstraße zwischen Hagenower Straße und Brink; Ausweisung als Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr Richtung Süden; Sanierung der Fahrbahn; Markieren einer seitlichen Fahrbahnbegrenzung und Ordnung des Kfz-Parkens	500	55 €	27.500 €				QW	
N4.03		Vorrangroute/ Hauptroute	Haselholzstraße / Brink	Aufpflasterung des Knotenbereiches; Einfahrverbot in die Haselholzstraße Richtung Norden für Kfz	1	100.000 €	100.000 €				QW	
N4.04		Vorrangroute	Hagenower Straße / Rosenstraße	Anlage Minikreisverkehr	1	100.000 €		100.000 €			1-3	Prüfung LHS
N4.05		Vorrangroute	Hagenower Straße	Ersatz des Kopfsteinpflasters (7,00 m Breite) und Veränderung des Fahrbahnquerschnittes; Alternativ: Einbau von Asphaltstreifen	500	1.400 €			700.000 €		1-3	
		Vorrangroute	Hagenower Straße	Anlage eines durchgängigen Gehweges auf der Westseite (2,50 m Breite);	500	375 €			187.500 €		3-5	Prüfung LHS

Tabelle T2: Tabellarischer Maßnahmenplan zum Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Schwerin (Entwurf, 23.03.2022)

Nr.	Berichts-Kap.	Hier-archie	Straßen / Knoten (Verortung)	Projekt / radverkehrsbedingte Maßnahme	Länge [m] bzw. Stk.	Einheits-kosten	Quick-Wins	1-3 Jahre	3-5 Jahre	> 5 Jahre	Priorität	Bemerkungen
	6.5		Handlungskonzept Bereich Großer Dreesch / Neu Zippendorf									
N5.01		Hauptroute	Ludwigsluster Chaussee	Beibehaltung des vorhandenen Überweges über Straßenbahnstrecke (Vorrangroute)	1	-						
N5.02		Hauptroute	Ludwigsluster Chaussee	Beibehaltung des vorhandenen Überweges über Straßenbahnstrecke (Hauptroute)	1	-						
N5.03		Hauptroute	Haselholzstraße	Anlage einer Mittelinsel als Überquerungshilfe, spätere bauliche Einbindung in eine Teil- oder Vollsignalisation	1	50.000 €			50.000 €		3-5	
N5.04		Vorrangroute	Mettenheimer- und Hagenowerstraße (Vorrangroute)	Anlage eines Minikreisverkehrs zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Kfz-Geschwindigkeit, Abbiegebeziehungen) und Überleitung der Radfahrenden	1	100.000 €		100.000 €			1-3	
N5.05		Ergänzungsrout	Fauler See	Ausbau südlicher Uferweg als Hauptroute für getrennt geführten Rad- und Fußverkehr (Asphaltierung, Breite 2,50m)	450	375 €		168.750 €			1-3	Planung LHS
N5.06		Hauptroute	An der Crivitzer Chaussee (Hauptroute)	Durchgehende naturverträgliche, ggf. adaptive Beleuchtung der Rad- und Fußwegführung an Nordseite	1.200	120 €	144.000 €				QW	
N5.07		Hauptroute	Großer Dreesch/Markt u. LSA-Überquerung An der Crivitzer Chaussee	Prüfen der Nutzbarmachung der Kfz-Stellplatzanlage	1	-					QW	Prüfung LHS
N5.08		Hauptroute	An der Crivitzer Chaussee (Vorrang- bzw. Hauptroute)	Umsetzung der laufenden Planung zur Erneuerung des getrennten Rad- und Gehweges der Südseite (2,50 m Breite)	950	313 €		296.875 €			1-3	Planung LHS
N5.09		Hauptroute	Zoo (Kfz-Parkplatz)	Bauliche verbesserte durchgängige Fuß- und Radwegführung (Hauptroute), u.a. Sichtbeziehungen	1	10.000 €	10.000 €				QW	
N5.10		Vorrangroute	Hamburger Allee >> Bernhard-Schwentner-Straße (Vorrangroute)	Anlage einer Diagonal-LSA zum Linksabbiegen für Radfahrende	1	40.000 €		40.000 €			1-3	
N5.11		Hauptroute	An der Crivitzer Chaussee	Herstellung einer LSA-Überquerung auf kurzem Wege für Zu Fußgehende und Radfahrende in Höhe in Höhe Bosselmannstraße (Brücke)	1	40.000 €		40.000 €			1-3	
N5.12		Hauptroute	An der Crivitzer Chaussee	Herstellung einer baulichen Überquerungshilfe zwischen Alter Dorfstraße (Ortseinfahrt) und nordseitigem straßenbegleitendem Radweg An der Crivitzer Chaussee	1	50.000 €		50.000 €			1-3	Prüfung LHS
N5.13		Vorrangroute	Hamburger Allee	Verbesserung der Überquerbarkeit zur Erleichterung eines zügigen Seitenwechsels zwischen süd- und nordseitiger Radverkehrs-Zweirichtungsführung in Höhe Talliner Straße (Vorrangroute)	1	50.000 €		50.000 €			1-3	Prüfung LHS

Tabelle T2: Tabellarischer Maßnahmenplan zum Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Schwerin (Entwurf, 23.03.2022)

Nr.	Berichts-Kap.	Hierarchie	Straßen / Knoten (Verortung)	Projekt / radverkehrsbedingte Maßnahme	Länge [m] bzw. Stk.	Einheitskosten	Quick-Wins	1-3 Jahre	3-5 Jahre	> 5 Jahre	Priorität	Bemerkungen
N5.14		Vorrangroute	Hamburger Allee	Herstellung einer attraktiven und sicheren Gestaltung der geplanten südseitigen Radverkehrs-Zweirichtungsführung mit Aufpflasterungen der vorfahrtsregulierten Grundstückszufahrten (Vorrangroute)	7	15.000 €		105.000 €			1-3	
N5.15		Vorrangroute	Hamburger Allee (Vorrangroute)	Herstellung einer attraktiven und sicheren Durchleitung der geplanten südseitigen Radverkehrs-Zweirichtungsführung	1	50.000 €		50.000 €			1-3	
N5.16		Hauptroute	Lomonossowstraße	Umsetzung der laufenden Planung der höhenfreien Unterquerung parallel zur Straßenbahnstrecke	1	1.000.000 €			1.000.000 €		3-5	Planung LHS
N5.17		Vorrangroute	Stadionbrücke	Neuerrichtung Überführung für Rad- und Fußverkehr, Anbindung mit Minikreisverkehr	1	3.000.000 €				3.000.000 €	> 5 Jahre	Planung LHS
6.6 Handlungskonzept Bereich Innenstadt												
N6.01		Innenstadt-verbinding	Bergstr. / Münzstr. / Friedrichstr.	Einrichtung als Fahrradstraße; Anpassung Verkehrsführung als gegenläufige Einbahnstraße; Neuordnung Straßenrandparken mit Ausweichstellen oder Parkverbotszonen	1.200	55 €		66.000 €			1-3	
		Innenstadt-verbinding	Münzstraße	Belagsoptimierung (5,50 m Breite)	350	625 €		218.750 €			1-3	
N6.02		Innenstadt-verbinding	Mecklenburgstraße	Einrichtung als Fahrradstraße; Neuordnung Straßenrandparken mit Aufgabe Schrägparken;	550	55 €	30.250 €				QW	Planung LHS
		Innenstadt-verbinding	Mecklenburgstraße / Geschwister-Scholl-Str.	Umgestaltung des Knotenpunktes	1	100.000 €		100.000 €			1-3	
		Innenstadt-verbinding	Mecklenburgstraße / Graf-Schack-Allee	Umbau / Ausbau der Überquerungsstelle	1	100.000 €		100.000 €			1-3	
		Innenstadt-verbinding	Mecklenburgstraße	Aufwertung Querverbindung zur Goethestraße	100	50 €	5.000 €				QW	
N6.03		Innenstadt-verbinding	Voßstr. / Friedensstr.	Einrichtung Voßstr. und Anschluss Von Thünen Str als Fahrradstraße;	1.000	55 €			55.000 €		3-5	
		Innenstadt-verbinding	Voßstr. / Friedensstr.	Grundhafte Sanierung Voßstr.; Breite: 6,00m	500	1.200 €			600.000 €		3-5	
		Innenstadt-verbinding	Voßstr. / Friedensstr.	Demontage Schienen	500	120 €			60.000 €		3-5	
		Innenstadt-verbinding	Voßstr. / Friedensstr.	Umgestaltung Knoten Wittenburger Straße; Verfügen Straßenbahnschienen Friedensstr. mit Gummiprofil; Herstellen eines Übergangs zum Jungfernstieg	1	200.000 €		200.000 €			1-3	
N6.04		Innenstadt-verbinding	Franz-Mehring-Str./Arsenalstr.	Grundhafte Sanierung; Breite: 5,50m Verfügen Straßenbahnschienen mit Gummiprofil; Anpassung Straßenrandparken südl. Abschnitt und Arsenalstr.;	550	1.100 €		605.000 €			1-3	
		Innenstadt-verbinding	Franz-Mehring-Str./Arsenalstr.	Herstellen eines attraktiven Übergangs zw. PdF und nördl. Lübecker Str.;	1	50.000 €		50.000 €			1-3	

Tabelle T2: Tabellarischer Maßnahmenplan zum Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Schwerin (Entwurf, 23.03.2022)

Nr.	Berichts-Kap.	Hierarchie	Straßen / Knoten (Verortung)	Projekt / radverkehrsbedingte Maßnahme	Länge [m] bzw. Stk.	Einheitskosten	Quick-Wins	1-3 Jahre	3-5 Jahre	> 5 Jahre	Priorität	Bemerkungen
		Innenstadt- verbindung	Franz-Mehring-Str./Arsenalstr.	Umgestaltung Anschluss / Platz / Übergang Bereich Wismarsche Str.	1	250.000 €		250.000 €			1-3	
N6.05		Innenstadt- verbindung	Alexandrinenstr. / Arsenalstr. Ost	Grundhafte Sanierung mit Ertüchtigung für die Radführung; Breite: 5,50m	750	1.100 €			825.000 €		3-5	
		Innenstadt- verbindung	Alexandrinenstr. / Arsenalstr. Ost	Einrichtung Alexandrinenstr. als Fahrradstraße;	750	55 €			41.250 €		3-5	
		Innenstadt- verbindung	Alexandrinenstr. / Arsenalstr. Ost	Umgestaltung Promenade mit Übergang Fußgängerzone (integriertes Konzept Freiraum-Verkehr) ggf. als Shared-Space;	1	200.000 €			200.000 €		3-5	
		Innenstadt- verbindung	Alexandrinenstr. / Arsenalstr. Ost	Umbau Knoten / Überquerung Knaudt-Str. / Dr. Hans-Wolf-Str.	1	200.000 €			200.000 €		3-5	
S2.01		Vorrangroute	Knaudtstr./ Werderstr.	Umgestaltung Knoten	1	500.000 €		500.000 €			1-3	
S2.02		Vorrangroute	Knaudtstr.	Verlegung des Bushaltestellen "Bergstraße"	2	20.000 €		40.000 €			1-3	

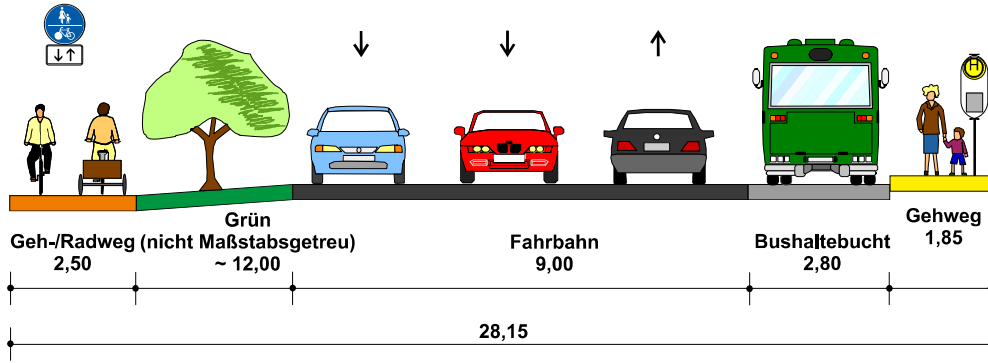
Tabelle T2: Tabellarischer Maßnahmenplan zum Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Schwerin (Entwurf, 23.03.2022)

Nr.	Berichts-Kap.	Hierarchie	Straßen / Knoten (Verortung)	Projekt / radverkehrsbedingte Maßnahme	Länge [m] bzw. Stk.	Einheitskosten	Quick-Wins	1-3 Jahre	3-5 Jahre	> 5 Jahre	Priorität	Bemerkungen
	6.7		Ergänzende Maßnahmen									
		Vorrangroute	Schloßgartenallee	Umgestaltung zur Fahrradstraße;	1.400	55 €			77.000 €		3-5	
		Vorrangroute	Schloßgartenallee	Belagssanierung und Demontage Straßenbahnschienen	900	1.000 €			900.000 €		3-5	
		Hauptroute	Anbindung Güterbahnhof aus Richtung Nordwesten über Hopfenbruchweg	Wegeausbau auf 3,00m	1.200	450 €				540.000 €	> 5 Jahre	
		Hauptroute	Bahnstrecke Schwerin - Gadebusch (Höhe Güterbahnhof)	Neubau Brücke für Rad- und Fußverkehr	1	500.000 €				500.000 €	> 5 Jahre	
		Hauptroute	Anbindung Güterbahnhof aus Richtung Norden	Wegeausbau auf 3,00m	400	450 €				180.000 €	> 5 Jahre	
		Innenstadt-verbinding	Innenstadtverbinding (Brunnenstraße, Eisenbahnstraße, Wallstraße)	Fahrradfreundliche Gestaltung; Prüfung auf Einrichtung als Fahrradstraßen	1.000	55 €	55.000 €				QW	
		Innenstadt-verbinding	Wittenburger Straße (Innenstadtbereich)	Fahrradfreundliche Gestaltung	750	55 €	41.250 €				QW	
		Innenstadt-verbinding	Ost-West-Durchquerung Innenstadt (Arsenalstr./Friedensstr./Burgstraße)	Fahrradfreundliche Gestaltung; Prüfung auf Einrichtung als Fahrradstraßen	750	55 €	41.250 €				QW	

Bestand

Südseite

Nordseite

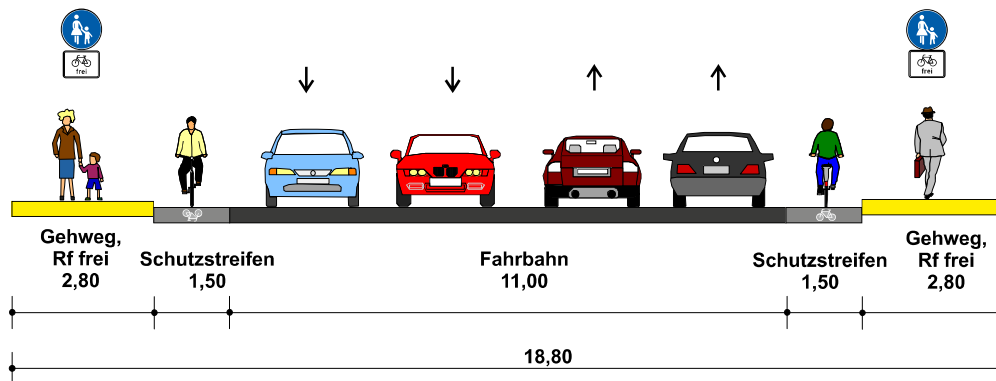


Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin
 Querschnitt 1
 Ostorfer Ufer
 Höhe Bushaltestelle Am Dwang
 Maßstab 1:100 März 2022

Bestand

Westseite

Ostseite

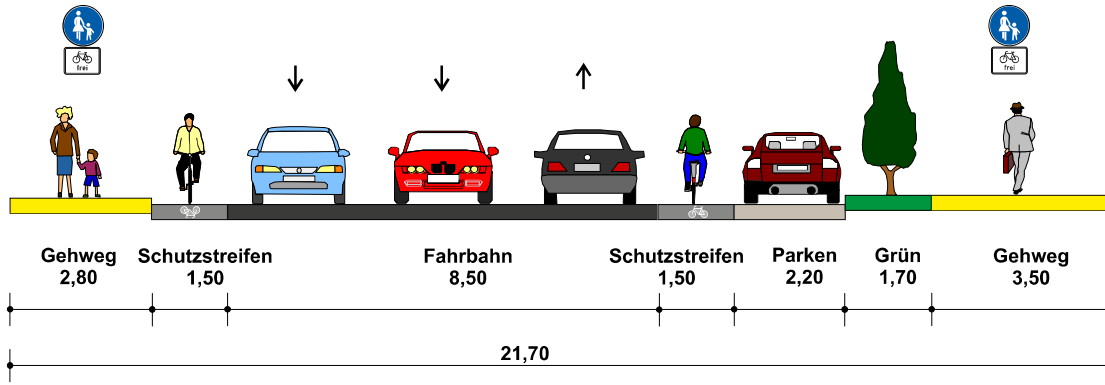


Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin
 Querschnitt 2
 Obotritenring
 Höhe Hausnummer 183
 Maßstab 1:100 März 2022

Bestand

Westseite

Ostseite



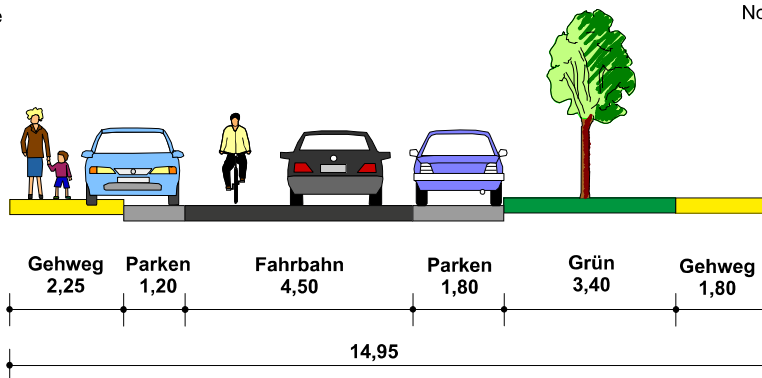
Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 3
Obotritenring
Höhe Hausnummer 75
Maßstab 1:100 März 2022

Bestand

Südseite

Nordseite



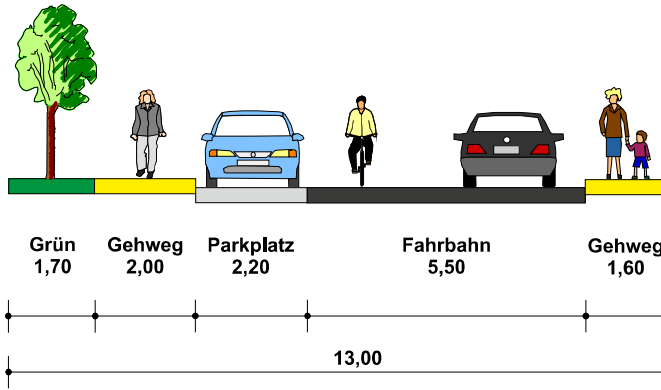
Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 4
Mecklenburgstraße
Höhe Hausnummer 105
Maßstab 1:100 März 2022

Bestand

Westseite

Ostseite

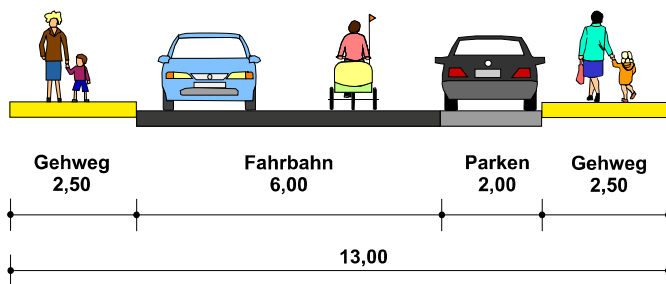


Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin	
Querschnitt 5 Eisenbahnstraße Höhe Schäferstraße Maßstab 1:100 März 2022	

Bestand

Südseite

Nordseite

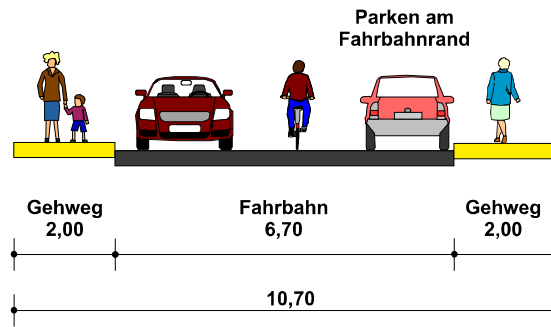


Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin	
Querschnitt 6 Wittenburger Straße Höhe Bäckerstraße Maßstab 1:100 März 2022	

Bestand

Südseite

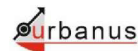
Nordseite



Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 7
Lübecker Straße
Höhe Hausnummer 77

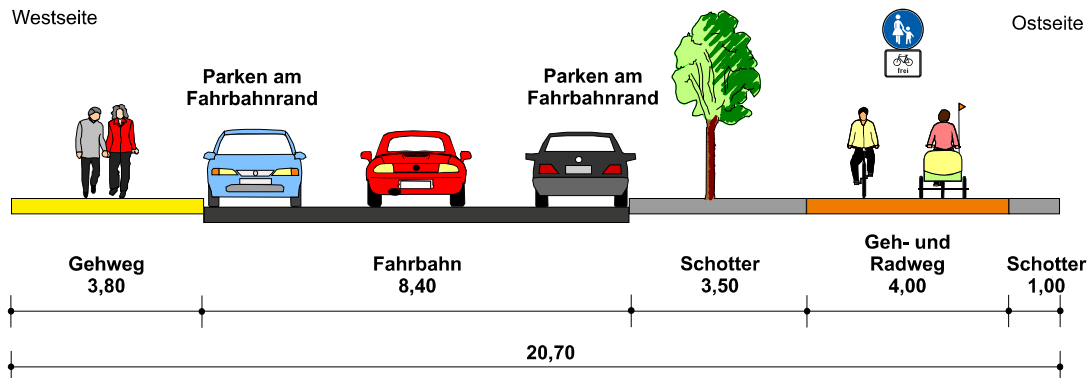
Maßstab 1:100 März 2022



Bestand

Westseite

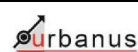
Ostseite



Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 8
Alexandrinestraße
Höhe Hausnummer 12 (Niederländischer Hof)

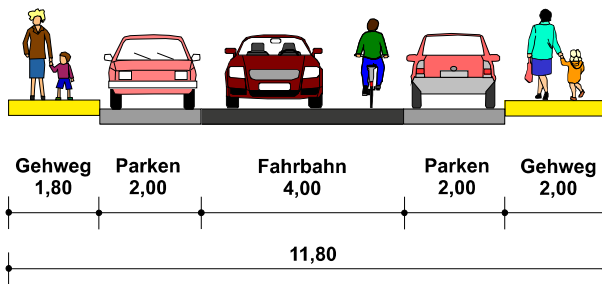
Maßstab 1:100 März 2022



Bestand

Westseite

Ostseite

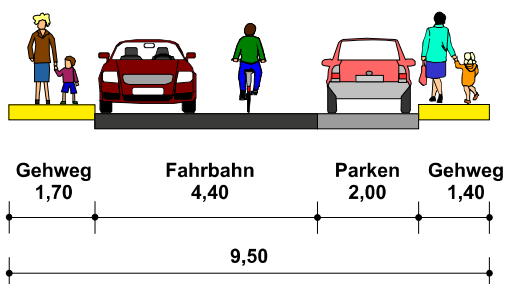


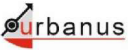

Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin
Querschnitt 9 Bergstraße Höhe Hausnummer 43 Maßstab 1:100 März 2022
 

Bestand

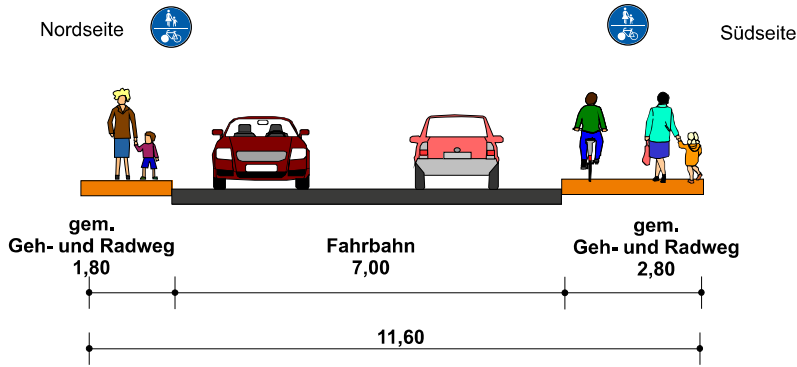
Südseite

Nordseite





Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin
Querschnitt 10 Wallstraße Höhe Hausnummer 35 Maßstab 1:100 März 2022
 

Bestand

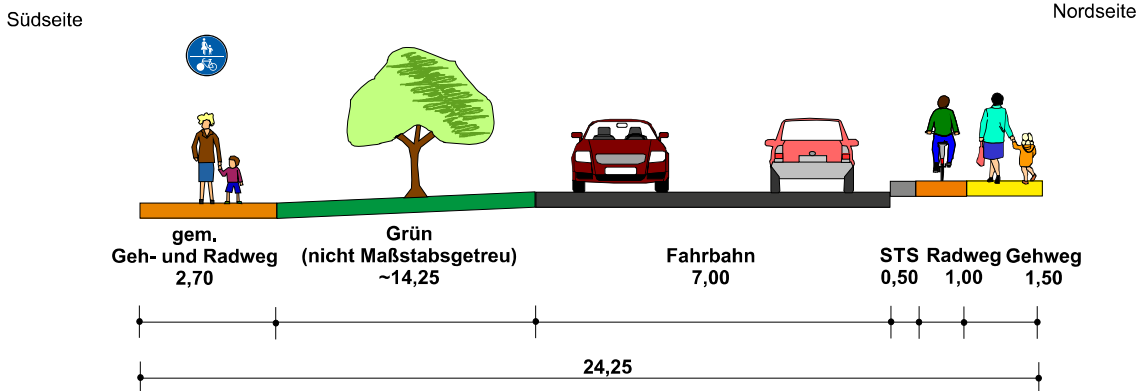


Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 11
Knaudtstraße
Höhe Brücke über Ziegelsee
Maßstab 1:100 März 2022

Bestand



Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

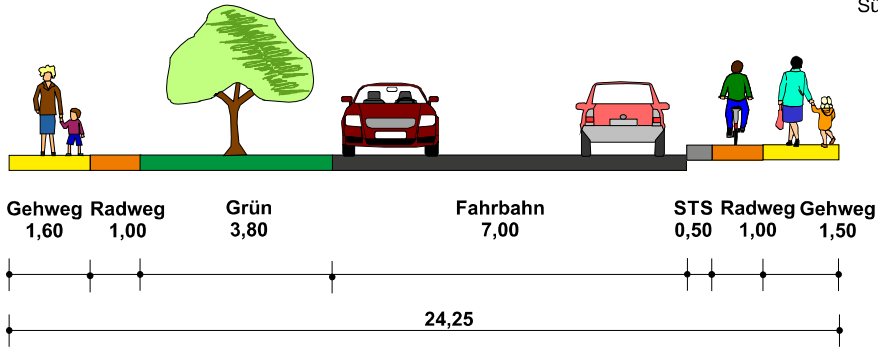
Querschnitt 12
Knaudtstraße
Höhe ecolea Internationale Schule Schwerin
Maßstab 1:100 März 2022




Bestand

Nordseite

Südseite



Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

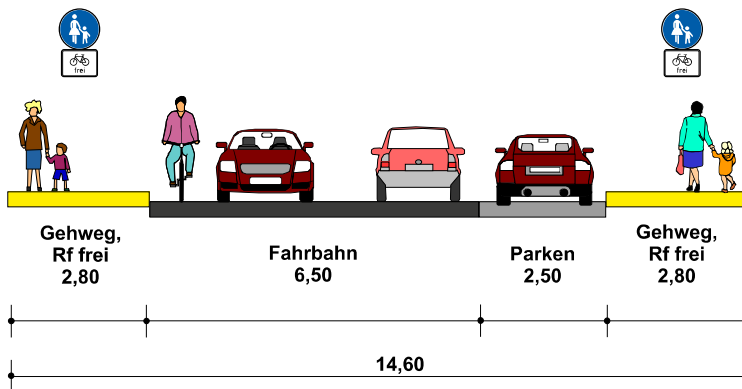
Querschnitt 13
Knauttstraße
Höhe Hausnummer 20
Maßstab 1:100 März 2022



Bestand

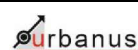
Westseite

Ostseite



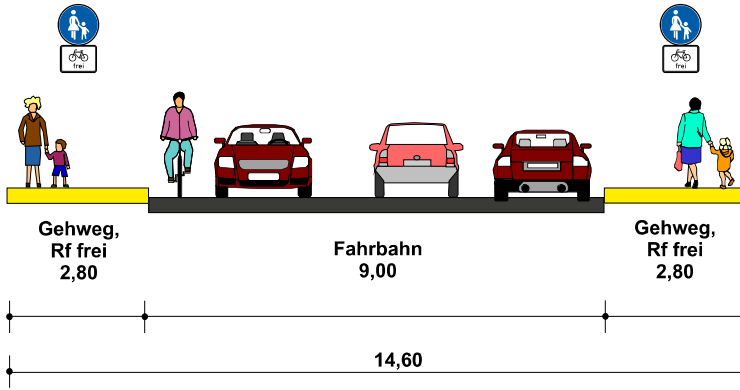
Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 14
Werderstraße
Höhe Hausnummer 12
Maßstab 1:100 März 2022



Bestand

Westseite



Ostseite

Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

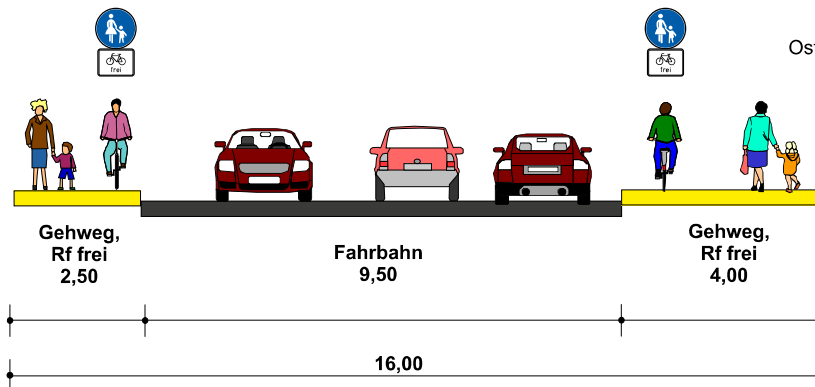
Querschnitt 15
Werderstraße

Höhe Hausnummer 77
Maßstab 1:100 März 2022



Bestand

Westseite



Ostseite

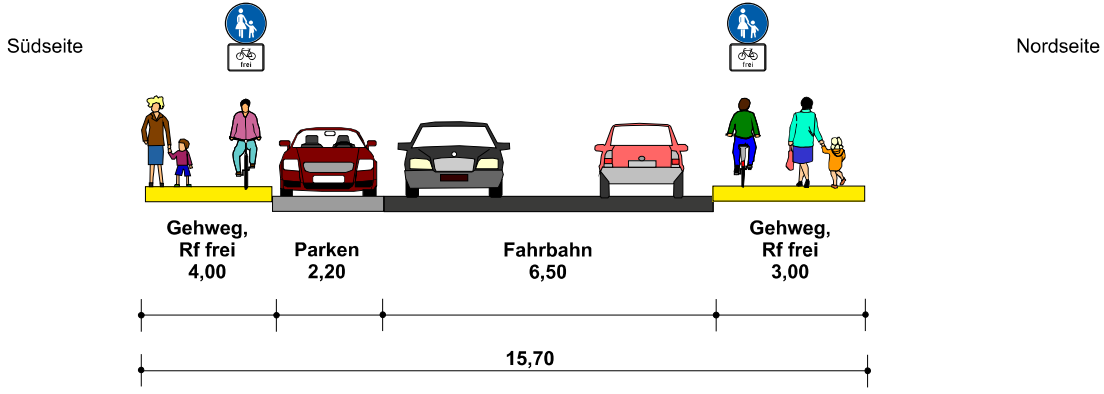
Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 16
Werderstraße

Höhe Haltestelle Marstall
Maßstab 1:100 März 2022



Bestand

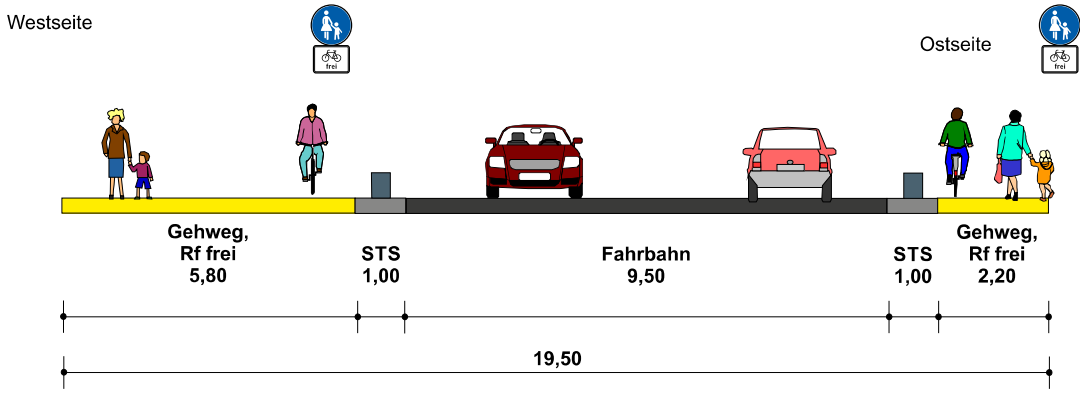


Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 17
Werderstraße
Höhe Kunstsammlung Schwerin
Maßstab 1:100 März 2022



Bestand



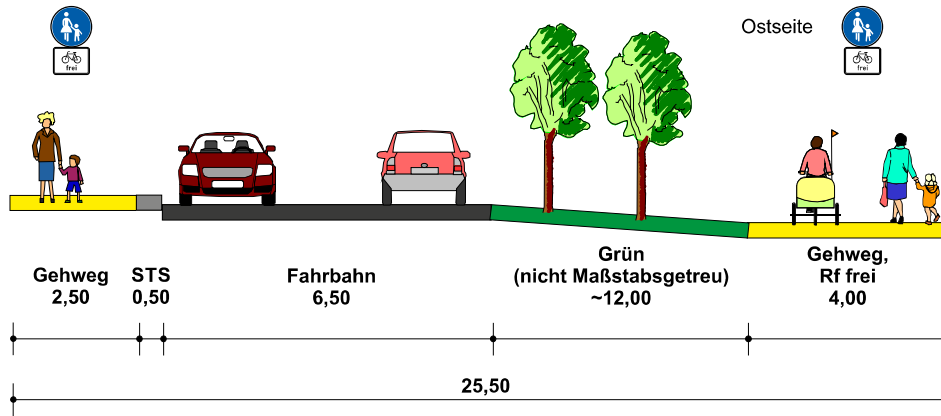
Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 18
Schloßstraße
Höhe Siegestsäule
Maßstab 1:100 März 2022



Bestand

Westseite



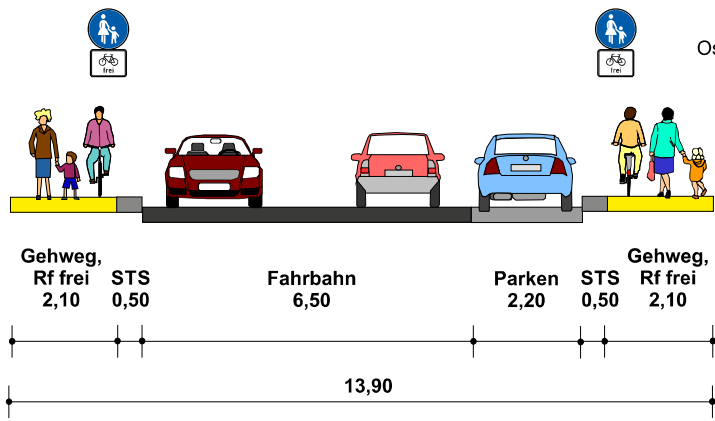
Ostseite

Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 19
Graf-Schack-Allee
Höhe Hausnummer 11
Maßstab 1:100 März 2022

Bestand

Westseite



Ostseite

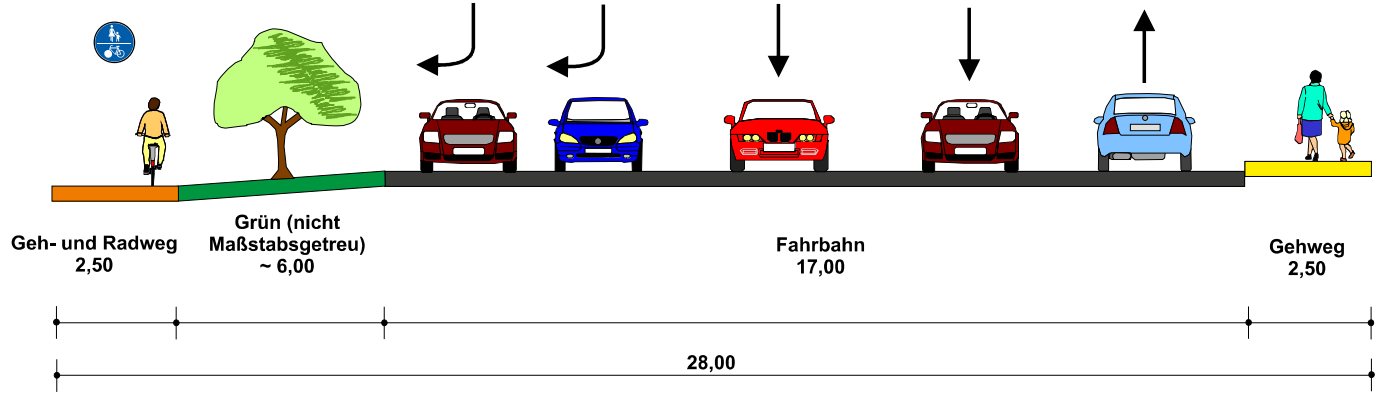
Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 20
Graf-Schack-Allee
(nördl. Bertha Klingberg-Statue)
Maßstab 1:100 März 2022

Bestand

Südseite

Nordseite



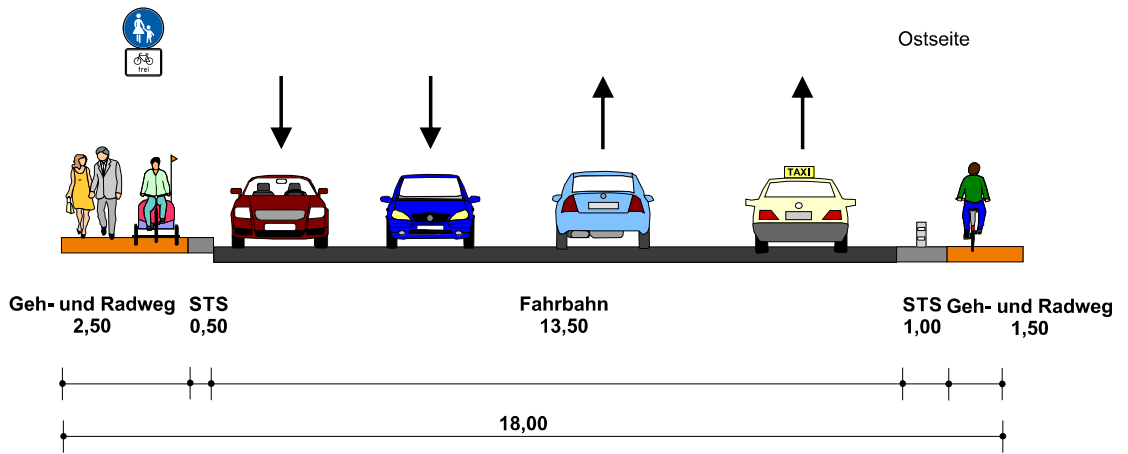
Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 21
Ostorfer Ufer
Höhe Hausnummer 7
Maßstab 1:100 März 2022

Bestand

Westseite

Ostseite

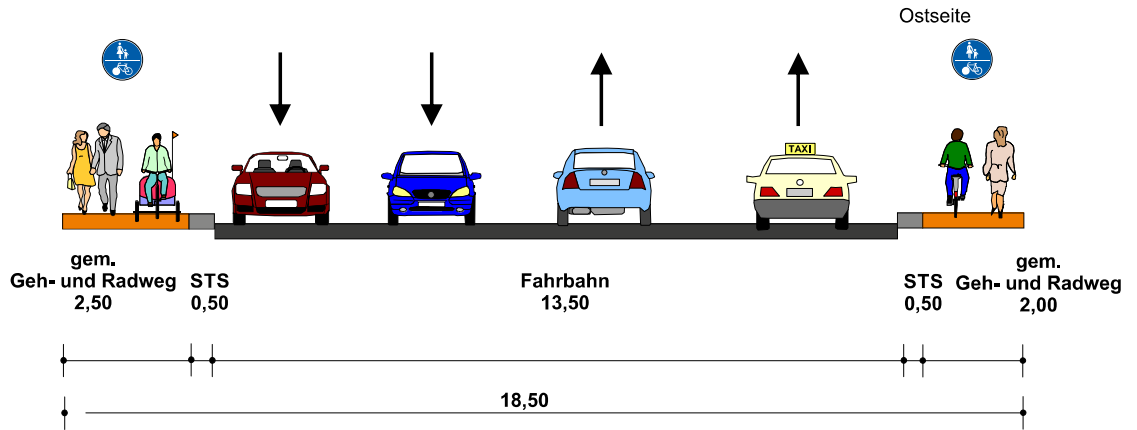


Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 22
Obotritenring
Höhe Alter Friedhof
Maßstab 1:100 März 2022

Bestand

Westseite



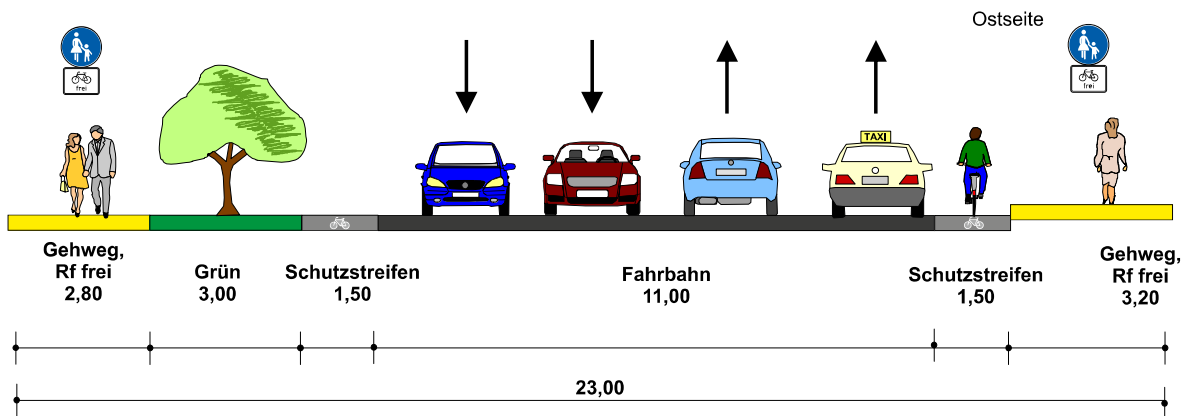
Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 23
Obotritenring
Höhe Rewe
Maßstab 1:100 März 2022

urbanus **PGV**

Bestand

Westseite



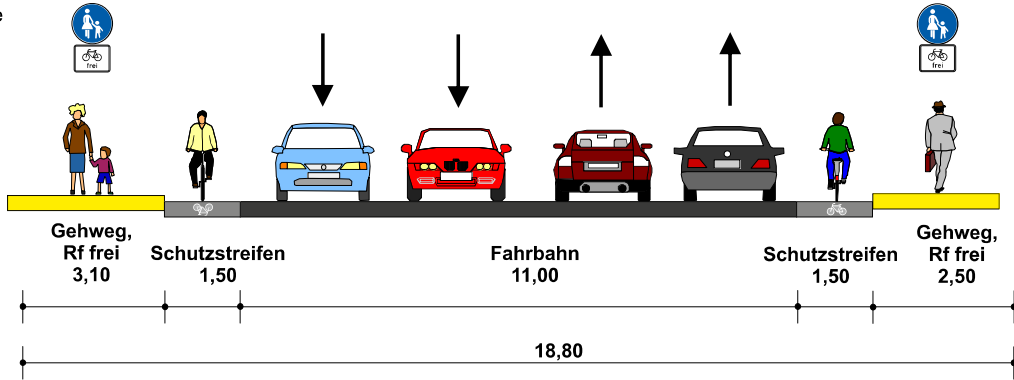
Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 24
Obotritenring
Höhe Hausnummer 217
Maßstab 1:100 März 2022

urbanus **PGV**

Bestand

Westseite

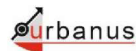


Ostseite

Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

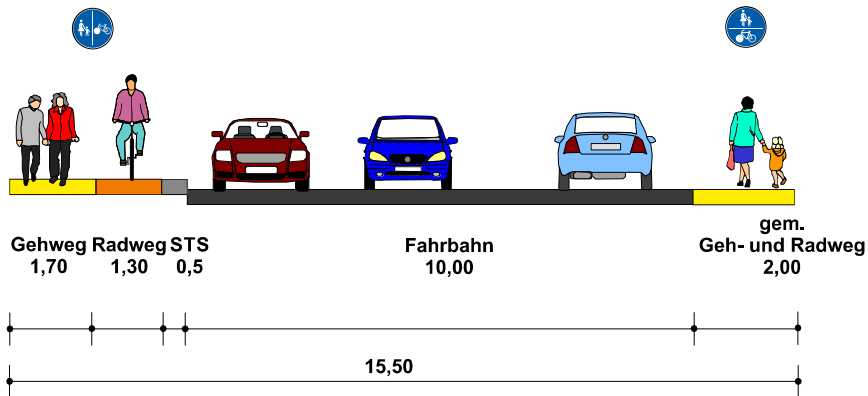
Querschnitt 25
Obotritenring
Höhe Hausnummer 113

Maßstab 1:100 März 2022



Bestand

Nordseite



Südseite

Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

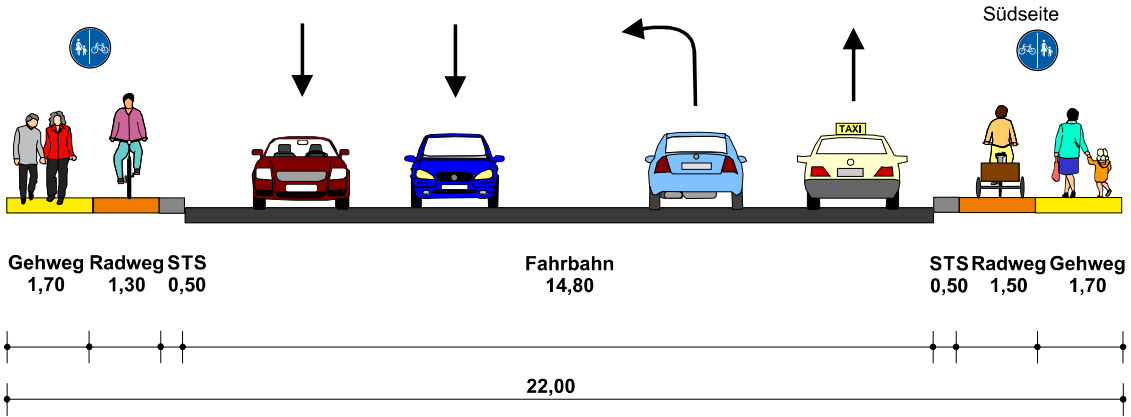
Querschnitt 26
Obotritenring
Höhe Hausnummer 19

Maßstab 1:100 März 2022



Bestand

Nordseite



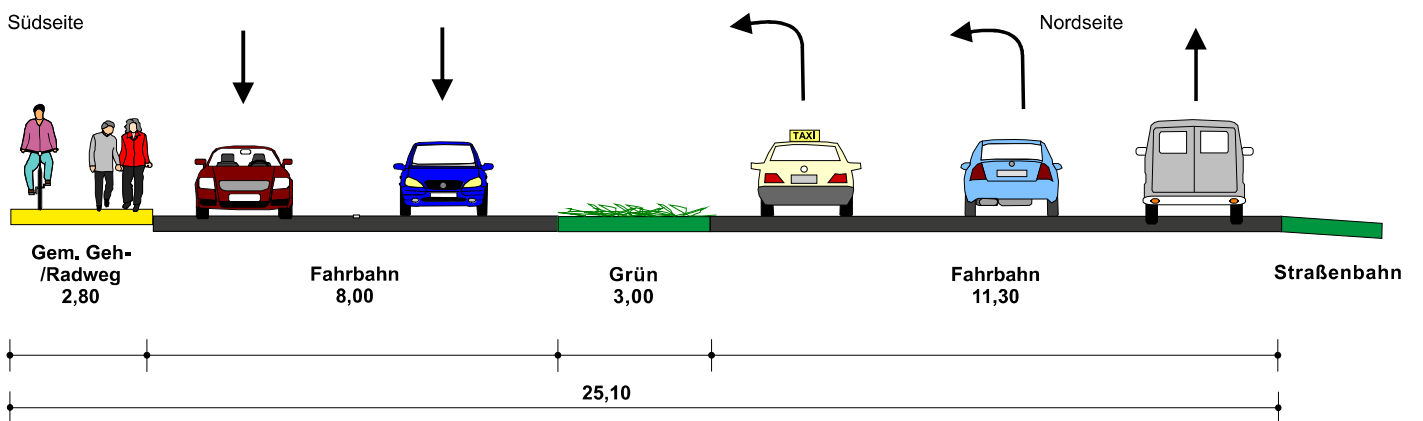
Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 27
Obotritenring
Höhe Aubach
Maßstab 1:100 März 2022

urbanus **PGV**

Bestand

Südseite



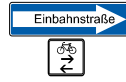
Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 28
Graf-Schack-Allee
Höhe Platz der Jugend
Maßstab 1:100 März 2022

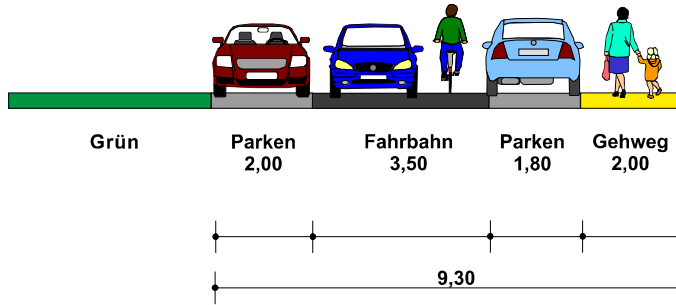
urbanus **PGV**

Bestand

Ostseite



Westseite



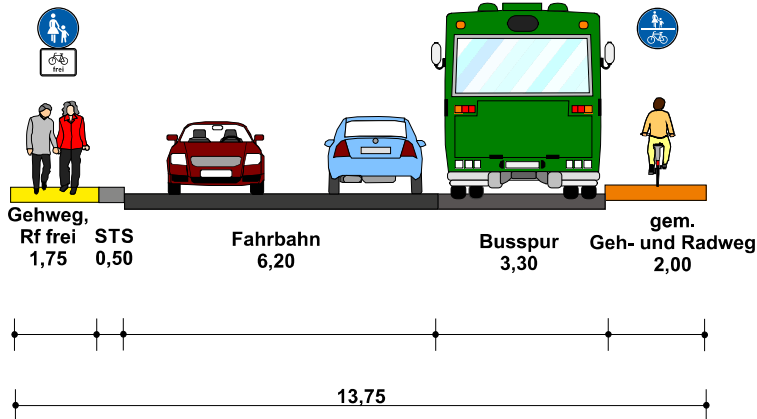
Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 29
Platz der Jugend Einbahnstraße

Maßstab 1:100 März 2022

Bestand

Südseite



Nordseite

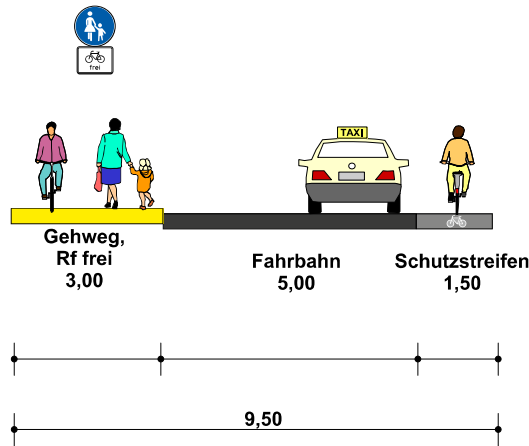
Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 30
Johannes-Stelling-Straße Höhe Finanzamt

Maßstab 1:100 März 2022

Bestand

Südseite

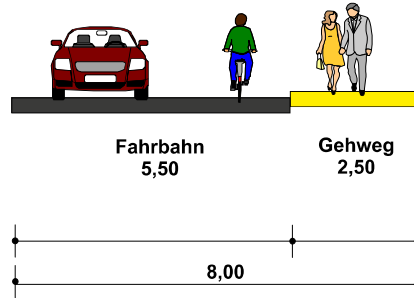


Nordseite



Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin
Querschnitt 31 Hagenower Straße Höhe Esso
Maßstab 1:100 März 2022

Bestand

Westseite



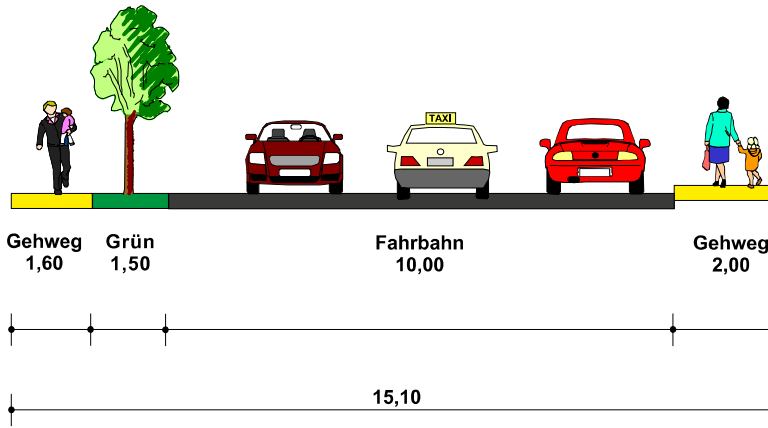
Ostseite

Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin
Querschnitt 32 Lennéstraße Höhe ehemaliges Hippodrom
Maßstab 1:100 März 2022
 

Bestand

Südwestseite

Nordostseite

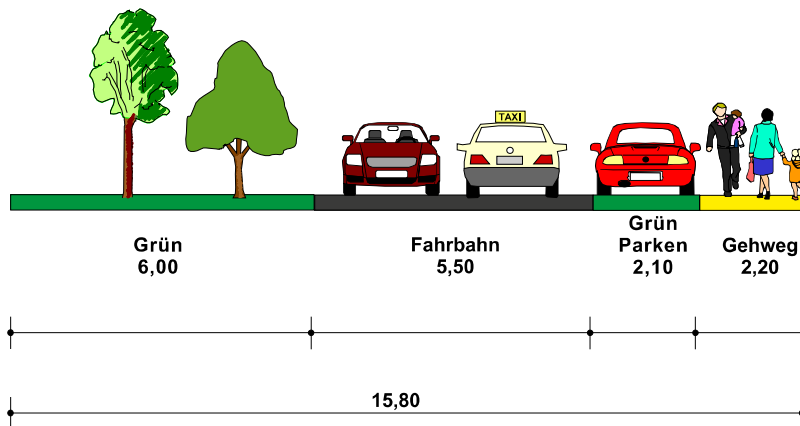


Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin	
Querschnitt 33 Schloßgartenallee Höhe Hausnummer 19	
Maßstab 1:100	März 2022

Bestand

Südwestseite

Nordostseite

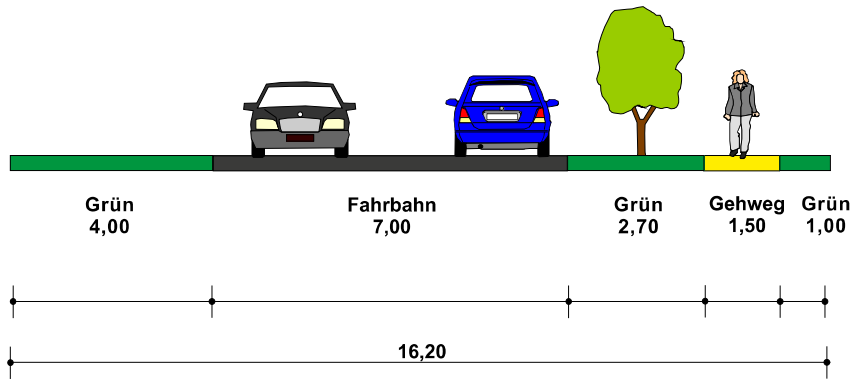


Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin	
Querschnitt 34 Schloßgartenallee Höhe Hausnummer 3	
Maßstab 1:100	März 2022

Bestand

Westseite

Ostseite



Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 35
Hagenower Straße Höhe Hausnummer 22

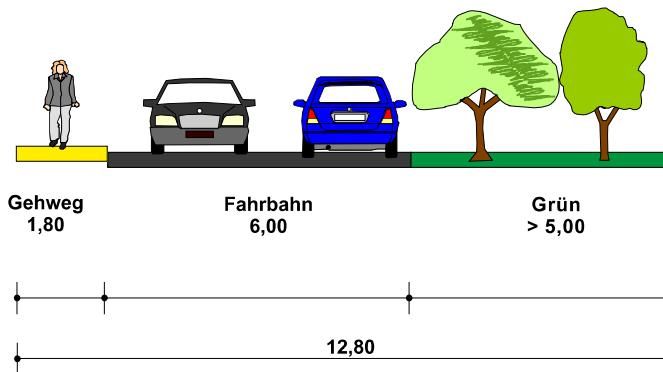
Maßstab 1:100 März 2022



Bestand

Westseite

Ostseite



Radverkehrskonzept
Landeshauptstadt Schwerin

Querschnitt 36
Haselholzstraße Höhe Hausnummer 23

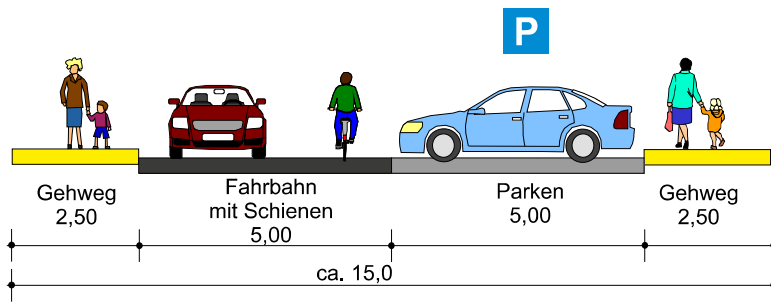
Maßstab 1:100 März 2022



Bestand

Westseite

Ostseite



Planung

Westseite

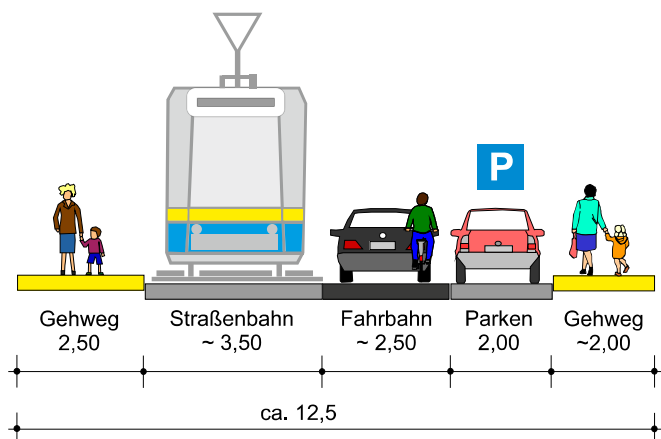
Ostseite

Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin	
Querschnitt 37 Voßstraße	
Maßstab 1:100 März 2022	

Bestand

Ostseite

Westseite



Planung

Ostseite

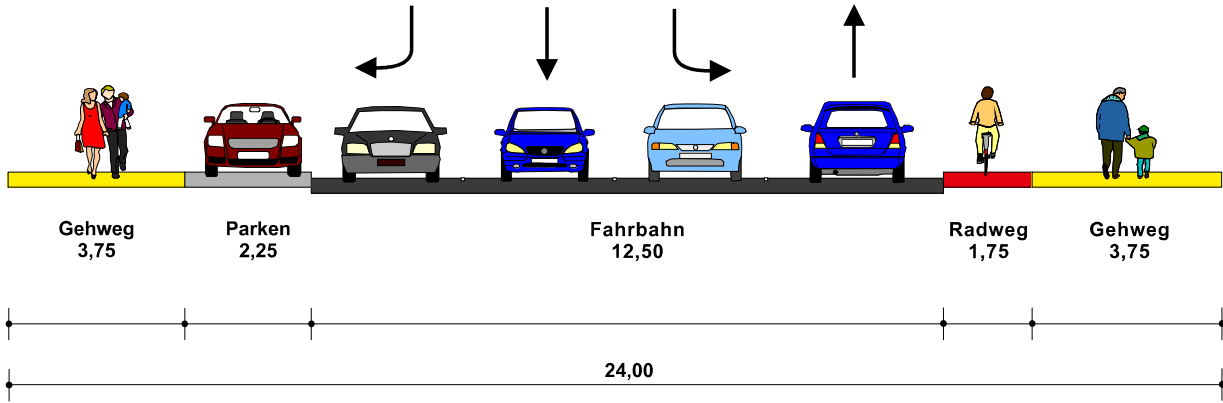
Westseite

Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin	
Querschnitt 38 Franz-Mehring-Straße	
Maßstab 1:100 März 2022	

Bestand

Südseite

Nordseite



Radverkehrskonzept	
Landeshauptstadt Schwerin	
Querschnitt 39	
Wittenburger Straße Höhe Hausnummer 110	
Maßstab 1:100	März 2022



Protokoll / Vermerk

Anlass:	Fahrradforum & begleit. Arbeitskreis Aktualisierung RVK LH Schwerin 2030
Ort:	Videokonferenz der LH Schwerin
Datum:	18.05.2021
	Uhrzeit:15.00 – 17.00 Uhr

**PGV-
Dargel-Hildebrandt GbR
Urbanus GbR**

B-RN025
Protokoll_Fahrradforum18.05.2021_final

21. Juni 2021

Protokoll durch: Herr Behring, Frau Busch	PGV Dargel Hildebrandt / Urbanus
Teilnehmende (alphab.): Frau Bachmann (SDS) Herr Bierstedt (FD Verkehrsmanagement) Herr Böcker (FD Verkehrsmanagement) Frau Borchers (privat) Frau Ehrhardt (Unabhängige Bürger) Herr Friedriszik (Bündnis 90/DIE GRÜNEN) Herr Gajek (fraktionslos) Herr Goldammer (FD Verkehrsmanagement) Herr Jacob (privat) Herr Kabst (Schweriner Volkszeitung) Herr Klatt (Nahverkehr Schwerin) Herr Koschmidder (ADFC RG Schwerin) Frau Kröner (Radentscheid Schwerin) Herr Kunst (privat) Frau Kusche (Reg. Planungsverband NWM) Frau Manow (Die Linke) Herr Meier, H. (privat) Frau Meinardt (Bündnis 90/DIE GRÜNEN) Herr Dr. Meyer-Kohlstock (FD Umwelt)	Herr Moritz T.(privat) Herr Müller, K. (Polizei) Frau Nitz (Stabsstelle Klimamanagement und Mobilität) Herr Nottebaum (Dezernent für Wirtschaft, Bauen und Ordnung) Herr Oertel (FD Stadtentwicklung) Herr Proesch (Die Linke) Frau Rabethge (CDU) Frau Rogin (FD Denkmalpflege) Herr Dr. Smerdka (FD Verkehrsmanagement) Frau Symank (FD Verkehrsmanagement) Herr Thiele (FD Stadtentwicklung) Frau Wilczek (SDS) Radforum Vier weitere telef. Teilnehmende Herr Hildebrandt (PGV) Herr Luft (Urbanus) Frau Wittkowski (PGV) Herr Behring (PGV) Frau Busch (PGV)

Anlage zum Protokoll: Aktualisierte Fassung der Präsentation

Tagesordnung

Das Fahrradforum beginnt mit der Begrüßung durch Herr Nottebaum, Herrn Goldammer sowie Herrn Hildebrandt. Es folgen Inputvorträge der AuftragnehmerInnen.

Anschließend folgt eine Diskussionsrunde mit Beiträgen, welche in 3 Punkte unterteilt wird.

1. Bestands- und Potenzialanalyse

(1) Es wird gefragt, inwiefern die vorgestellten Konzepte verbindlich sind (1), mit dem Hintergrund dass es ein Konzept 2020 bereits gegeben hat, wie hoch die Wahrscheinlichkeit sei, dass eine wirkliche Umsetzung der Maßnahmen durch die Stadt erfolgt und wie der Zeithorizont der Umsetzungen sei. Eine Antwort darauf ist, dass das Konzept für die Stadt verbindlich ist, allerdings abhängig vom Haushalt der Stadt Schwerin, d. h. es kann nicht alles auf einmal durchgeführt werden.

(2) Es wird sich für das umfangreiche Konzept bedankt und gefragt, inwiefern die einzelnen Maßnahmenbausteine priorisiert werden. Antwort Stefan Luft: Das Konzept wird aufgeteilt in Kurzfristmaßnahmen, welche leicht umgesetzt werden können und wenigen Investition erfordern, in mittelfristige Maßnahmen, welche z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen beinhalten und langfristige Maßnahmen, wie z. B im Oboritenring, welche sowohl formal als auch baulich schwieriger umzusetzen sind.

(3) Herr Dr. Smerdka sieht es ebenso als sinnvoll an, die Maßnahmen danach zu ordnen, inwiefern diese mit Haushaltsmittel umgesetzt werden können. Auch weist er darauf hin, dass bereits einige Maßnahmen in der Umsetzung seien.

(4) Stefan Luft meint, man versuche zunächst, möglichst viel so schnell wie möglich umzusetzen. Der Zeitrahmen könne dabei in etwa 3 Abschnitte aufgeteilt werden,
Kurzfristig: Maßnahmen, die nächstes/ übernächstes Jahr angegriffen/ umgesetzt werden können (z. B. Maßnahmen, die keine großen Investitionen benötigen)
Mittelfristig: (hier spielt das zulässige Tempo eine große Rolle) 2-5 Jahre
Große bzw. Langwierige Maßnahmen: (10-Jahres-Zeithorizont sicherlich erforderlich). Beispiele wären hierfür: Platz der Jugend & Oboritenring. Hier wird ein längerer Zeitraum benötigt, da viele Planungsvorläufe notwendig sind. Diese Maßnahmen müssen Stufenweise angegangen werden.

2. Gesamtstädtisches Radzielnetz

(1) Es wird die Frage gestellt, inwiefern die Maßnahmen priorisiert werden bezüglich der Vorrang- und Haupttrouten. Antwort: Man ist der Meinung, dass es sinnvoll ist, die Maßnahmen auf Vorrang- und Hauptroute zu priorisieren. Aus dieser Sicht werde im südlichen Schwerin hauptsächlich der Franzosenweg befahren um in die Kernstadt zu kommen.

(2) Eine Anmerkung hierzu ist, dass nach Krebsförde hauptsächlich entlang der Umgehungsstraße sowie am Ostorfer See gefahren werde. Diese könne als Vorrangroute sinnvoll sein.

(3) Eine weitere Anmerkung ist, dass es unterschiedliche Radfahrende gäbe, die entweder schnell entlang von Hauptstraßen, andere aber lieber über Nebenstraßen fahren würden. Anmerkung von Stefan Luft dazu: Er sieht es ähnlich und möchte das Radverkehrsnetz im weiteren Prozess hinsichtlich der Prioritäten evaluieren. Ziel des Radverkehrskonzeptes sind aller-

dings auch Routen, welche heute weniger attraktiv seien, auf einen hohen Qualitätsstandart zu bringen und diese langfristig attraktiver zu machen. Er sieht das größte Quellen- und Zielpotenzial beim Großen Dreesch und weniger am Schweriner Umland.

(4) Anmerkung von Frau Wittkowski: Maßnahmenschwerpunkte werden nicht nur auf Vorrang- und Hauptrouuten gesehen, sondern auch auf Nebenrouuten.

(5) Eine weitere Frage ist, inwiefern der Schwerpunkt auf die Arbeitsstätten gelegt wurde, um den Pendlerverkehr von und zur Arbeitsstätte aufs Fahrrad zu bringen. Antwort: Herr Luft sieht es als wichtig an, möglichst viele Quellen und Ziele an das Radnetz anzuschließen, allerdings ist dies bei größeren Entfernungen zum Stadtkern schwieriger. Frau Wittkowski sieht das Netz als schon sehr gut ausgebaut um die Schulen, Arbeitgeber und Einzelhändler anzubinden, ist aber auch für Ergänzungen der Teilnehmenden offen.

(6) Eine weitere Anmerkung ist, dass die Arbeitgeber mehr einbezogen werden, wie etwa die Stadtwerke Schwerin und das Krankenhaus an der Wismarschen Straße. Auch sollte überlegt werden, die Robert-Beltz-Straße ins Netz mit aufzunehmen. Man sehe durch das Pedelec/E-Bike in Zukunft eine erhöhte Nachfrage nach Radwegen. Für die Innenstadt wünsche man sich eine Sperrung einiger Straße wie die Schusterstraße für parkende Fahrzeuge sowie einen Teil der Schlossstraße. Generell sehe man auch noch Verbesserungsbedarf am Radzielnetz.

3. Innenstadtkonzept

(1) Es werden Hemmnisse für die notwendige Umverteilung von Verkehrsraum in der Landeshauptstadt gesehen, zum einen in der politischen Einstellung und zum anderen bei Personalengpässen in der Verwaltung. Außerdem wird gefragt, ob das Konzept auch Maßnahmen enthalten würde, die das Fahrradfahren gesellschaftlich attraktiver machen. Herr Luft antwortet, dass das Radverkehrskonzept auch einen Maßnahmenbaustein Öffentlichkeitsarbeit enthält.

(2) Eine weitere Anmerkung ist, dass es im nächsten Jahr eine neue ERA gibt. Inwieweit diese neuen Standards berücksichtigt würden. Der Planungsverband Westmecklenburg berücksichtige diese bereits. Antwort: Herr Dr. Smerdka sagt, dass sich die Stadt Schwerin im Moment an der ERA 2010 orientiere, vor allem wegen der Förderung. Wenn die ERA 2022 erschienen ist, würde die Stadt Schwerin diese aber zugrundelegen. Herr Luft merkt hierzu an, dass im Bestand nicht immer die ERA 2010 durchgesetzt werden kann. Herr Hildebrandt merkt ergänzend an, dass bestimmte Maße nicht mehr zeitgemäß sind und dass man in der Planung auch über die ERA 2010 hinausgehen kann.

Es stehen zusammengefasst **drei Fragen zur Innenstadt** im Raum, die aufgeworfen werden:

1. Wie soll in Zukunft die Regelung der Durchfahrt der *Fußgängerzone* mit dem Fahrrad aussehen.
2. Inwiefern sei geplant das *Kopfsteinpflaster* zu ersetzen oder zu schneiden, nicht nur in der Innenstadt, sondern auch am Schloss.

3. Inwiefern sei geplant die Innenstadt vom *parkenden Verkehr* zu befreien

(1) Antworten dazu von Herrn Dr. Smerdka:

a. In der Winterzeit gibt es keine zeitliche Beschränkung der Durchfahrt der Fußgängerzone mit dem Fahrrad, in der Sommerzeit von 10:00 bis 18:00. Er kennt allerdings auch viele Beschwerden von Fußgängern, dass die Radfahrer recht rücksichtslos durch die Fußgängerzone fahren.

b. Das Kopfsteinpflaster ist Teil des Denkmalschutzes und könne schwer im Bestand geändert werden, insofern ist am ehesten ein geschnittenes Pflaster durchzusetzen.

c. Es gibt Diskussionen zum Innerstädtischen Kfz-Parkkonzept und es gibt große Konkurrenz um die Bewohnerparkplätze in der Innenstadt.

(2) Man spreche sich für neue Radwegeverbindungen aus, vor allem entlang des Güterbahnhofs, sowie sichere Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt.

(3) Herr Dr. Smerdka: Es wird geplant am Bahnhof eine Mobilitätsstation zu bauen. Sowie bessere Abstellmöglichkeiten an allen Bahnhöfen auf dem Schweriner Stadtgebiet. Herr Goldammer ergänzt: Die Stadt Schwerin hat den Auftrag, das Abstellen der Fahrräder an den Bahnhöfen zu verbessern, die Abstellmöglichkeiten werden in einem weiteren Teil des Radverkehrskonzeptes gesondert behandelt.

(4) Man habe mit Interesse wahrgenommen, dass Fahrradstraßen geplant sind und frage sich, ob diese auch in der Bergstraße geplant seien. Antwort von Herrn Luft: Wir tasten uns an das Thema Fahrradstraßen heran, Herausforderungen stellen hier vor allem der Ruhende Verkehr und stellenweise die Führung des ÖPNV dar. Dies wird aus seiner Sicht noch einen regen Austausch erfordern. Diese können grundsätzlich nicht auf Hauptverkehrsstraßen eingerichtet werden.

(5) Man sehe eine Priorität bei landschaftlich ansprechenden Strecken. Beim Thema Parken sehe man Konflikte zwischen Anwohnerparken in der Innenstadt und dem Radverkehr und den Abstellmöglichkeiten. Antwort von Herrn Luft: Es geht hauptsächlich um den Radverkehr, aber es muss auch darüber hinausgedacht werden, um gemeinschaftliche Lösung mit allen Verkehrsarten zu finden, die langfristig tragfähig sind.

4. Weiteres Vorgehen

Herr Hildebrandt und Frau Wittkowski erörtern das weitere Vorgehen.

Weitere Anmerkungen können an Herrn Goldammer weitergegeben werden, welche er dann weiterleitet.

Herr Dr. Smerdka und Herr Hildebrandt bedanken sich bei den Teilnehmenden und Verabschieden diese.



Protokoll / Vermerk

Anlass:	Fortschreibung Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin 2030, Innenstadt-Workshop	
Ort:	Perzina-Saal, Ehem. Stadtbibliothek Schwerin	
Datum:	12.08.2021	Uhrzeit:14.00 – 16.30 Uhr

**PGV
Dargel Hildebrandt GbR**

Adelheidstraße 9 b
30171 Hannover

urbanus GbR

An der Untertrave 81 - 83
23552 Lübeck

Protokoll durch:	PGV Dargel Hildebrandt / Urbanus	
Teilnehmende: <i>Bitte entnehmen Sie Kontaktdaten dem Anhang</i>		
Herr Bierstedt	Herr Dr. Meyer-Kohlstock	
Herr Böcker	Frau Nitz	
Herr Goldammer	Herr Oertel	
Frau Just	Herr Dr. Smerdka	
Herr Klabe	Frau Symank	
Herr Knabe		
Frau Kröner	Herr Hildebrandt (PGV)	
Herr Koschmidder	Herr Luft (Urbanus)	
Frau Kusche	Frau Gerlach (PGV)	
Frau Lawrenz		

PGV-URB-Innenstadt-
Workshop_Fortschr-RVK-
Schwerin2030_PROTO_120820
21_final1

14. September 2021

Tagesordnung

- ❖ Begrüßung/Vorstellungsrunde
- ❖ Input PGV/Urbanus zu Arbeitsstand und Ideenskizzen
- ❖ Block I: Flächendeckende Fahrradfreundlichkeit – Welche verkehrlichen und städtebaulichen Strategien gehören für Sie konkret dazu
- ❖ Block II: Maßnahmenkonzept und Prioritäten – Welche Sofort- und andere Maßnahmen gehören für Sie konkret dazu?
- ❖ Zusammenfassungen, Schlussbewertungen, Weiteres Vorgehen

Block I – Anregungen Flächendeckende Fahrradfreundlichkeit

- Wegen der beengten Straßenräume in Einbahnstraßen sind hier angepasste Angebote erforderlich; Ausweichstellen für Kfz müssen praxisgerecht angeordnet werden.
- Schienenproblem lösen: Gummieinlagen für mehr Überquerungssicherheit; Fahrbahnbelag zwischen den Schienen muss einen guten Zustand aufweisen, für routinierte Radfahrer sicher fahrbar, Kindern muss hier das Verhalten beim Radfahren besonders sorgfältig vermittelt werden. Eine getrennte Radverkehrsführung wäre am besten. >> Weitere Recherche erforderlich
- Da Schwerin Weltkulturerbe werden möchte muss die Frage geklärt werden, welche Schwierigkeiten das im Hinblick auf Pflasterbeläge in sich birgt. >> Weitere Recherche erforderlich
- Historische Bedeutung und städtebaulicher Kontext der Kopfsteinpflasterstrecken sollen berücksichtigt werden.
- Radfahren sollte im Sinne einer hohen Akzeptanz komfortabel möglich sein, indem die Anforderungen dafür eingehalten werden.
- Vorzugsweise Lösungen für bzw. in Straßen, wo auf das Kopfsteinpflaster eventuell verzichtet werden kann.
- Vorschlag von Herrn Hildebrandt: Seitliche Parkstreifen mit Pflasterung und mittig möglichst ebene Oberfläche für den Radverkehr, geschnittenes Pflaster als weitere Option.
- Es wird gewünscht, dass das Konzept auch Lösungen für unübersichtliche Situationen an Knotenpunkten, in engen Straßenräumen sowie für Pflasterstrecken enthält.
- Ruhender Kfz-Verkehr erfordert klare Ideen/Vorschläge der Auftragnehmer, um dies erfolgreich in der Politik vertreten, z. B. Bewohnerparken auf eine Straßenseite beschränken, um mehr Platz in engen Einbahnstraßen für den Radverkehr zu schaffen.
- In Knotenpunkten müssen Führungswechsel vermieden werden, z. B. nicht mehrfacher Wechsel zwischen Fahrbahn- und Hochbordführung auf kurzen Abschnitten. Dies verwirrt, sorgt für Unverständnis und Unübersichtlichkeit.
- Um Gehwegnutzungen zu vermeiden, werden klar erkenn- und nutzbare Angebote, ausreichende Abmessungen und auch Kontrollen gebraucht, um das subjektive Sicherheitsgefühl, welches das Fahren im Seitenraum vermitteln kann, durch abgegrenzte Radverkehrsanlagen zu stärken.
- Eine gestrichelte Linie als Radverkehrsanlage aufzutragen reicht nicht aus, weil dort dann trotzdem auf den Gehweg ausgewichen wird.
- Der Radverkehr soll besonders deshalb auf die Fahrbahn, um eine bessere Sichtbarkeit zu erlangen.

- Es soll neben der flächenhaften Qualität auch eine ausreichende Netzdichte für den Radverkehr angestrebt werden.
- Die Wohndichte und Attraktivität der Innenstadt Schwerins soll erhalten bleiben und gefördert durch das Radverkehrskonzept werden.

Block II Anregungen Maßnahmenkonzept und Prioritäten

Anregungen Lübecker Straße

- Alternativ über Franz-Mehring-Straße, um dem Tunnel auszuweichen; bedeutet größere Chance, sie für den Radverkehr noch attraktiver zu machen und auf Qualität zu bringen, da sie in naher Zukunft saniert wird
- Rampen sind nicht möglich, Aufzüge sollen ersetzt werden
- Trotzdem nicht passierbar für Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger

Anregungen Mecklenburgstraße

- Befindet sich aktuell in der Planung als Fahrradstraße mit Anlieger frei, Lieferverkehr Rewe muss mitbedacht werden
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs, da im südlichen Teil ein großer Parkplatz ist, der kostenlos bis 9 Uhr von Landesbediensteten genutzt werden kann, danach ist er kostenpflichtig; alle anderen Parkplätze in der Straße sind kostenfrei
- Es soll eine höhere Parkgebühr für Anwohner geben, diese steht aber nicht im Verhältnis zu Parkhäusern oder ähnlichem

Anregungen Bergstraße – Münzstraße

- Ruhender Verkehr konkurriert mit Radfahrenden um Verkehrsflächen, d. h. Neuordnen, eventuell einen Parkstreifen streichen und für den Radverkehr nutzen
- Dafür auch Quartiersgerägen oder alternative Parkmöglichkeiten für Bewohner schaffen
- Straßenraum sollte zudem eine Aufwertung zum Beispiel mit Straßenbäumen oder ähnlichem erfahren, im Sinne von Geben & Nehmen; auch über Kommunikation Akzeptanz schaffen
- Durchtrennen der durchgehenden Kfz-Süd-Nord-Fahrtbeziehung, um mehr Sicherheit und Komfort für die Radfahrenden zu schaffen

Anregungen Schloßstraße

- Warum keine Sperrung für Kfz an dieser entscheidenden Stelle?
- Beläge im Schlossumfeld fahrradfreundlicher gestalten (Alltagsrouten!)

<ul style="list-style-type: none"> • Linksabbiegen von der Werderstraße für Radfahrer schwierig; dort gibt es eine Planung bzw. Maßnahme für 2024
<p>Anregungen Südwest-Hauptroute Brunnenstr. – Eisenbahnstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedeutet aber neue Route, richtiger zur Innenstadt eher über Ostorfer Ufer und Platz der Jugend, der aber eher ungünstig ist für Radfahrende • Trotzdem von Bedeutung, wenn man von Südwesten in den westlichen Teil der Stadt möchte; allerdings sollte die Verkehrssituation vor dem Schloßparkcenter (Reiferbahn) verbessert werden
<p>Allgemeines</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrräder sollten gut und sicher abstellbar sein, gerade wenn Radfahrende von dort aus noch zu Fuß gehen müssen • Sicheres Fahrradparken besonders an Schnittstellen zum ÖPNV wichtig

Zusammenfassungen, Schlussbewertungen, Weiteres Vorgehen
<p>Handlungsrahmen Innenstadt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unter der Prämisse, dass ein Handlungsrahmen zur Radverkehrserschließung der Innenstadt von hoher gesamtstädtischer Bedeutung ist, wurde eine Empfehlung vorgelegt, die sich an den nur zum Teil veränderbaren baulichen und verkehrlichen Strukturen orientiert. Anhand der vorgeschlagenen Netzstruktur ist es möglich, deren Führung und Gestaltung mit den Randbedingungen (z. B. Weltkulturerbe, Belagsgestaltung) abzustimmen. • Die von den Teilnehmenden vorgebrachten Vorschläge für die Verläufe und Ausbildung der Innenstadtverbindungen, besonders in Knotenpunkten, für die Verträglichkeit mit Zufußgehenden und Ruhendem Kfz-Verkehr und zur Verbesserung des Fahrkomforts sind wertvoll und werden in das Innenstadtkonzept eingearbeitet. <p>Flächendeckende Fahrradfreundlichkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzlich wird angestrebt, bauliche Veränderungen mit bereits geplanten und laufenden Vorhaben der Stadt zu synchronisieren (Bsp. Franz-Mehring-Str., Mecklenburgstr.). • Verschiedene Maßnahmenvorschläge berühren unvermeidbar übergreifende verkehrliche Aspekte und bedürfen der weiteren Klärung und Lösung in diesem Kontext (Bsp. Verkehrsentlastung Werderstraße). • Die Weltkulturerbe-Belange sind in den betreffenden Bereichen als Gestaltungsrahmen noch stärker zu berücksichtigen. • Das Konzept berücksichtigt bereits die potenziellen Gefährdungen durch Straßenbahnschienen; ggf. können auch sinnvolle technische Lösungen in Zusammenarbeit mit Herstellern erprobt werden (veloStrail).

Maßnahmenkonzept und Prioritäten

- Konkrete Beiträge zum Thema Ruhender Verkehr sehen u. a. für die **Hauptverbindung Bergstraße-Münzstraße** die einseitige Verlagerung von Stellplätzen in andere Bereiche vor, um gefahrungsfreies und ungehindertes Befahren zu ermöglichen. Ergänzend oder alternativ kämen zur Verkehrsreduktion auch gebietsbezogene Verkehrslenkungen infrage. Diese Umsetzung muss in Kontakt mit Betroffenen, praxisnah und lösungsorientiert erfolgen.
- Alle Möglichkeiten zur **Verbesserung der Befahrbarkeit** werden wie bisher auch schon weiterhin genutzt (Bsp. geschnittenes Großpflaster, Fugenverguss, Neuverlegung, teilweise Rücknahme von Pflasterbelegen zur Schaffung glatterer Fahrgassen). Um Konflikte mit Zufußgehenden und unnötige Führungswechsel zu vermeiden, sollen richtungstreue, auch in der Zukunft leistungsfähige, Pedelec- und Lastenrad-geeignete **Führungen im Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn** bevorzugt werden.
- Als weitere Schwerpunkte im Maßnahmenkonzept Innenstadt werden der Ausbau des Fahrradparkens und die Anpassung bzw. Abstimmung mit den radtouristischen Führungen und Angeboten genannt.

Schlussbewertungen und weiteres Vorgehen

- Die Ergebnisse des Innenstadtworkshops bilden eine solide Grundlage für die Aufstellung des Konzeptes.
- Im nächsten Schritt wird der erweiterte Akteurskreis des Fahrradforums über die Ergebnisse informiert (vgl. Termin 20.10.2021, 15:00 Uhr).
- Den Teilnehmenden wird angeboten, weitere Informationen anzufordern und den Informationsaustausch mit den Planungsbüros zu vertiefen.

Fortsetzung der Kommunikation

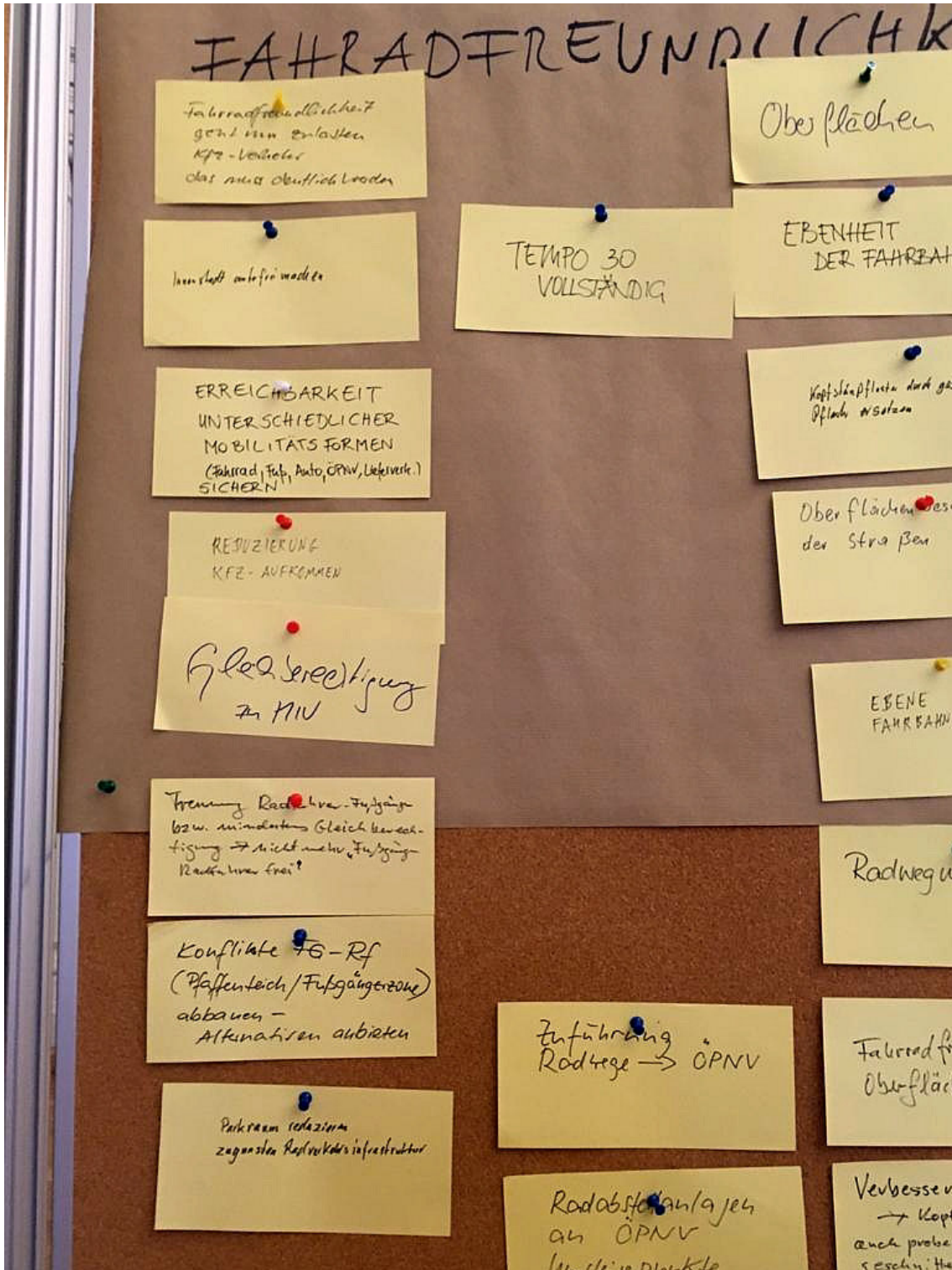
- Weitere Anmerkungen können gerne an Herrn Goldammer geschickt werden, welche er dann an die Büros weiterleitet:
MGoldammer@SCHWERIN.DE
- Planerkontakt: hildebrandt@pgv-hannover.de

Planungsunterlagen zum Protokoll

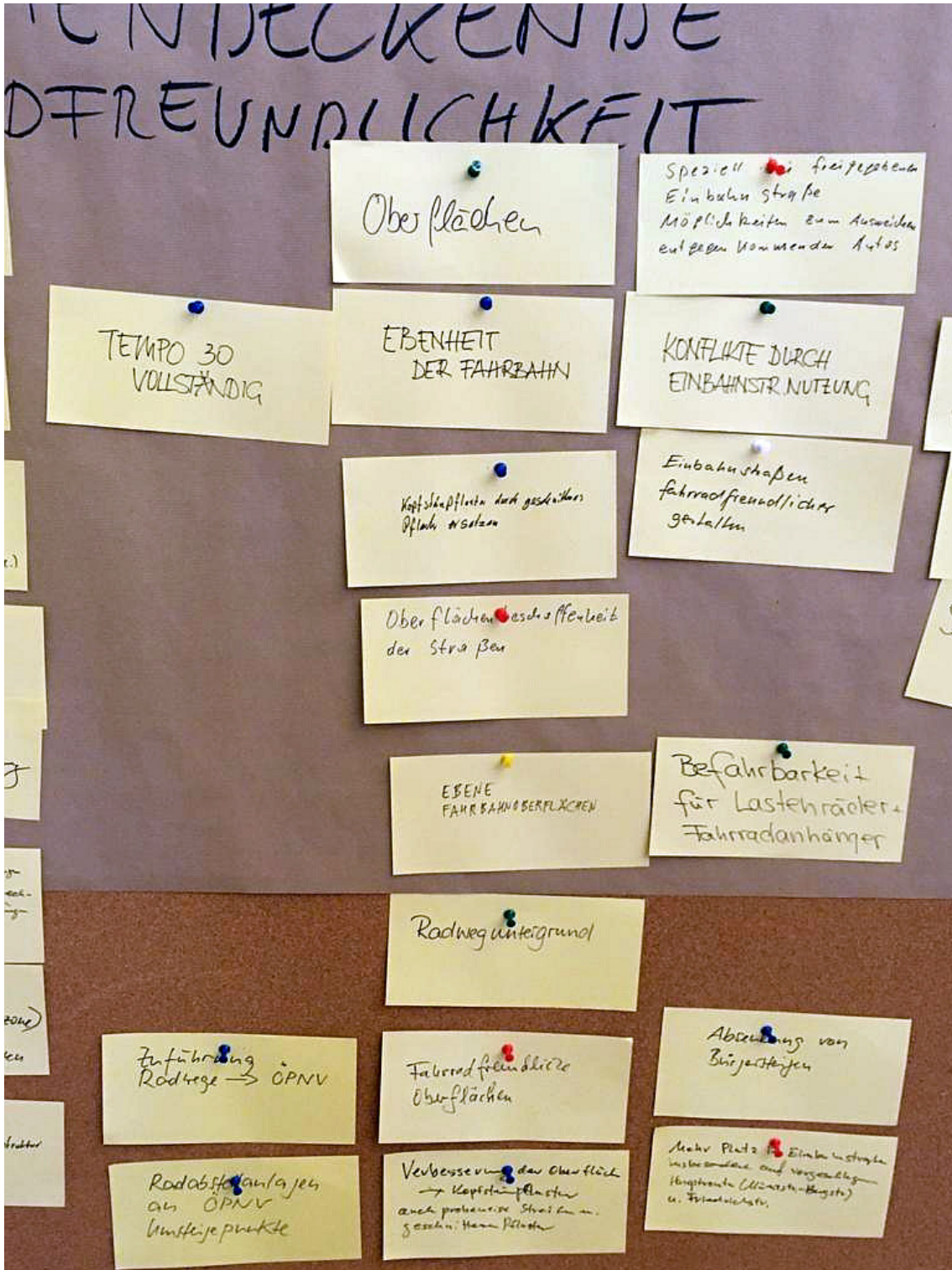
- PDF-Datei Präsentation (wie gehalten)
- PDF-Datei Kriterien, Handlungsrahmen und Hauptroutenkonzepte
- PDF-Datei Analysedaten: Pläne, Querschnittsskizzen und Zählungen

Stellwandfotos ab Seite 6 →

FLÄCHENDECKENDE FAHRRADFREUNDLICHKEIT



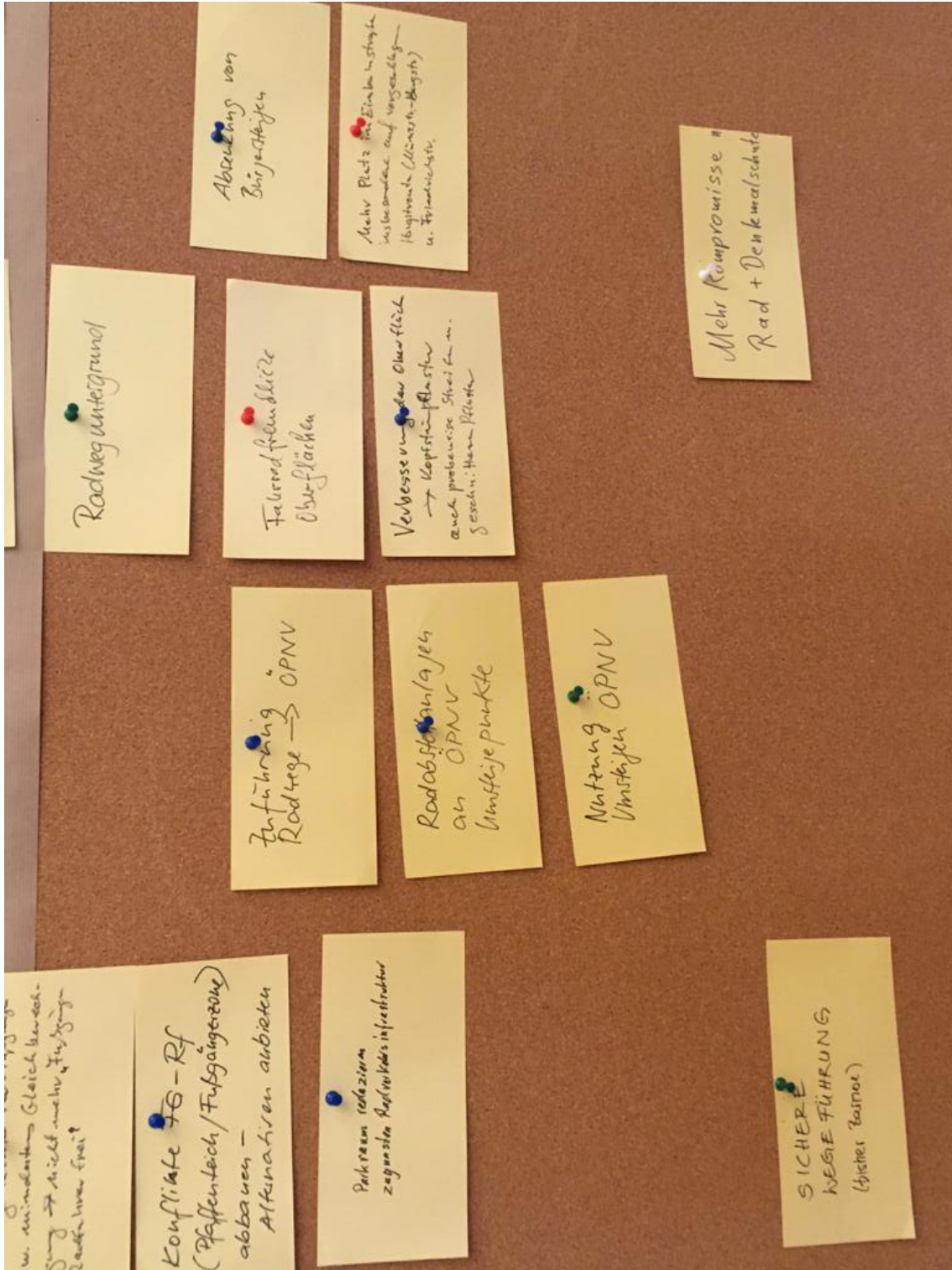
FLÄCHENDECKENDE FAHRRADFREUNDLICHKEIT



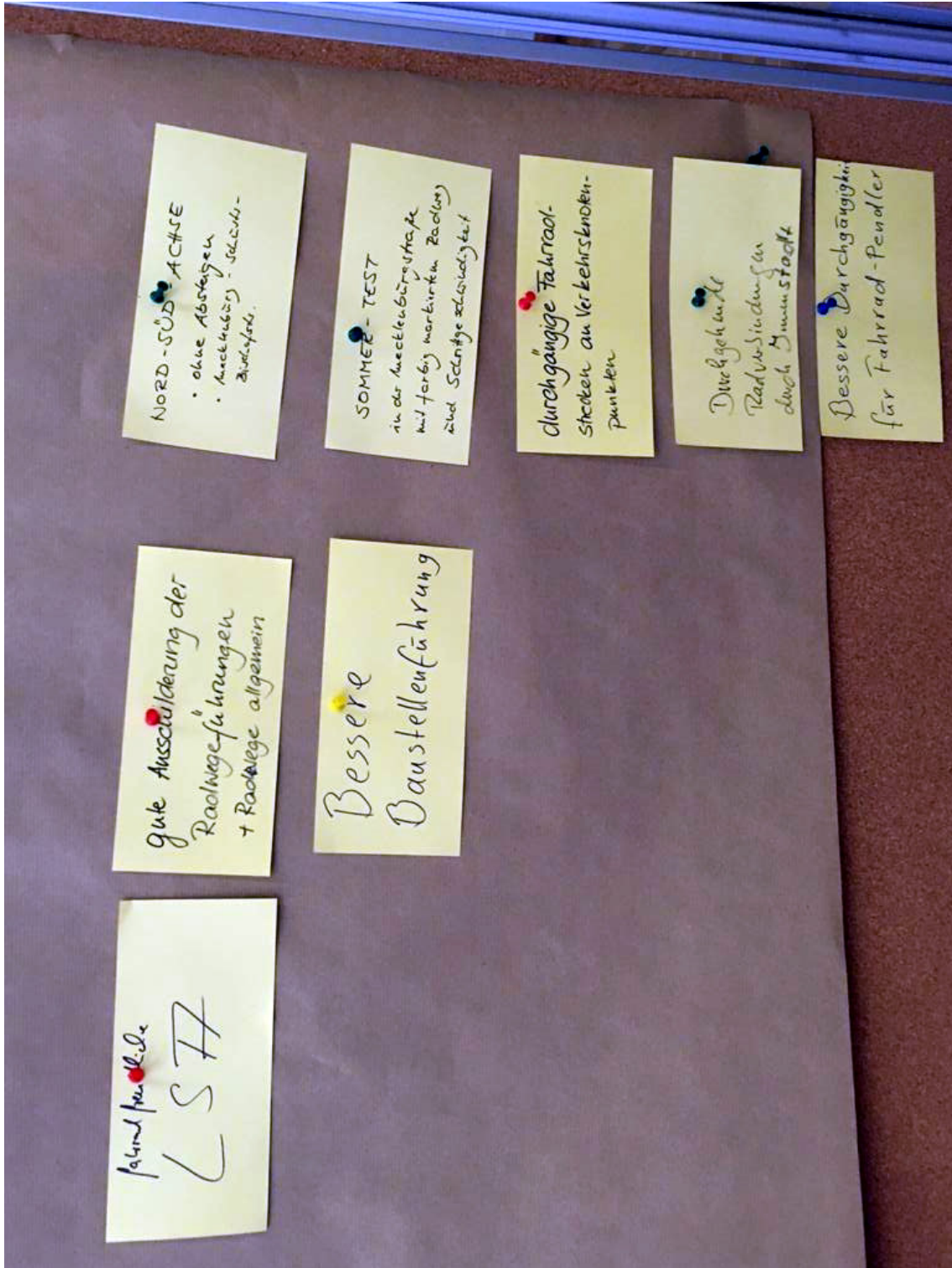
FLÄCHENDECKENDE FAHRRADFREUNDLICHKEIT



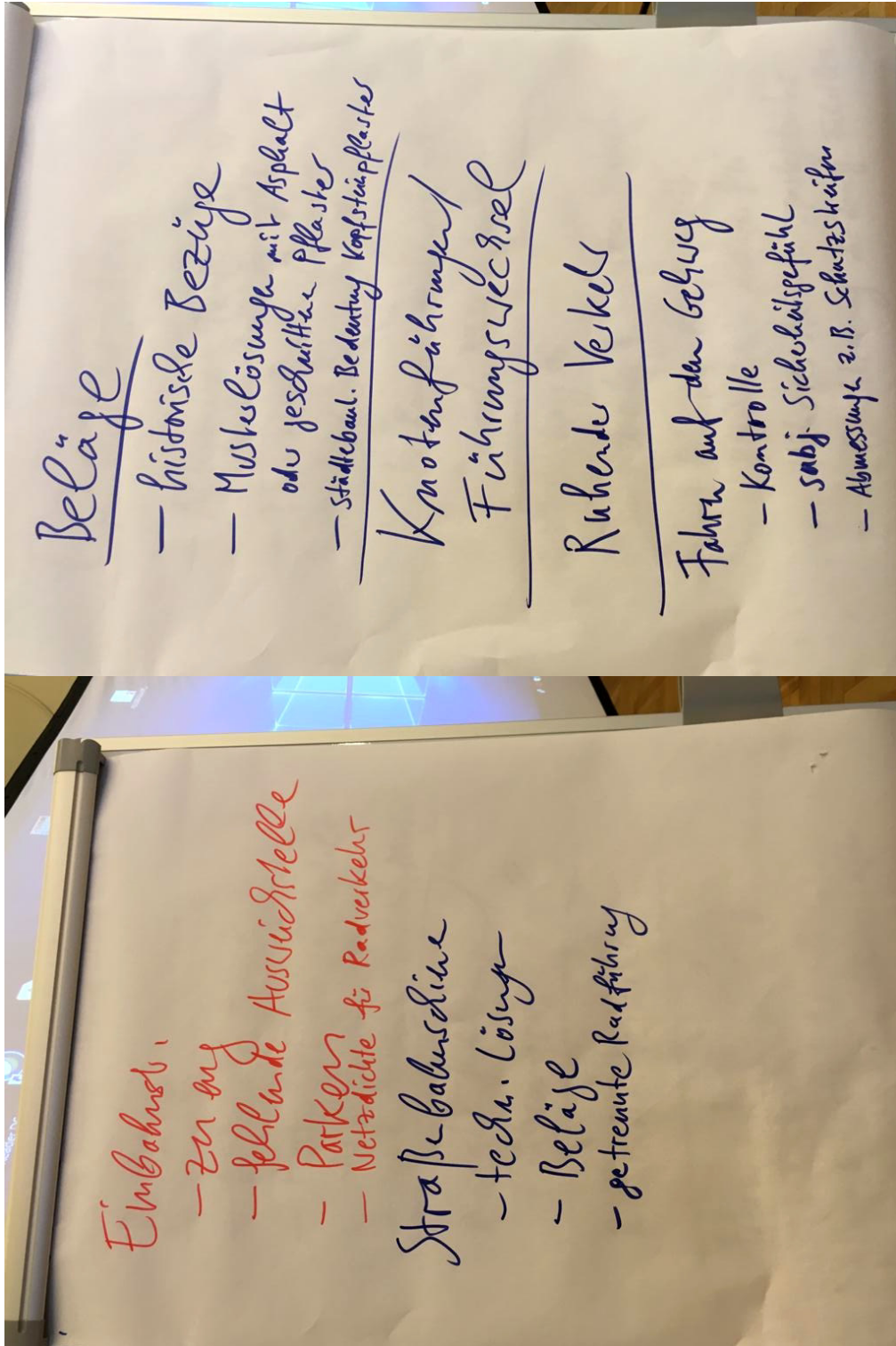
FLÄCHENDECKENDE FAHRRADFREUNDLICHKEIT



FLÄCHENDECKENDE FAHRRADFREUNDLICHKEIT



FLÄCHENDECKENDE FAHRRADFREUNDLICHKEIT



FAHRRADFREUNDLICHE HAUPTROUTEN IN DER INNENSTADT

Lübecker Str.

- Alternativ: Fr.-Mehring-Str.
↳ Grundhafte Sanierung?
- Tunnel als Barriere
↳ Lastenräder ↗
- ↳ Rampe nicht möglich
- ↳ Fallschilde vergrößern

Mecklenburgstr.

- Newordung ruhende Verkehr! ⚠
- Planung läuft bereit
- ↳ Fußfahrdst. Anliegen frei
- Höhere Anwohnerparkgebühr
- „Durchtrennung“ der durchg. Fabrikallee

Bergstr. - Müntzstr.

- Newordung ruhende Verkehr ⚠
- Querriegelzone
- Straßensanierung
- Erhöhung Anwohnerparkgebühren
- Alternative Mobilitätsangebote

Schloßstr.

- Sperrung / Durchtrennung ↗
- Beläge
- Planung p 2024

Protokoll / Vermerk

Anlass: Fahrradforum & begleitender Arbeitskreis zur Aktualisierung Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin 2030			
Ort: Demmlersaal Schwerin			
Datum:	20.10.2021	Uhrzeit:	16:00 - 18:00 Uhr
Protokoll durch:	Frau Menzel (PGV Dargel Hildebrandt)		
Teilnehmende (alphab.):			
Herr Beckmann (Bürger)		PGV Dargel Hildebrandt:	
Herr Böcker (LH Schwerin, 69.2)		Herr Hildebrandt	
Herr Deiters (SPD Fraktion)		Frau Wittkowski	
Herr Derhake (SMG)		Frau Menzel	
Frau Drechsler		Urbanus:	
Frau Ehrhardt (OBR Warnitz/ UB)		Herr Luft	
Frau Filter (Radentscheid Schwerin)			
Herr Goldammer (LH Schwerin, FD Verkehrsmanagement)			
Frau Hartmann (Bürgerin)			
Herr Hartmann (Bürger)			
Herr Heukäufer (Radentscheid Schwerin)			
Herr Kirschnick (Bürger)			
Herr Knabe (ADFC)			
Frau Kröner (Radentscheid Schwerin)			
Herr Kunst (Bürger)			
Frau Kusche (RPV WM)			
Herr Lenthe (TVMS)			
Herr Leonhardt (LG Schwerin)			
Herr Lußky (NDR)			
Frau Manow (OBR Lankow)			
Herr Müller (Fraktion B90/Grüne)			
Herr Naumann (OBR Weststadt)			
Herr Prösch (BUS-BI-Rad)			
Frau Rabethge (CDU)			
Herr Schubert (IHK Schwerin)			
Herr Dr. Smerdka (LH Schwerin, 68)			
Frau Stephan (ADFC)			
Frau Symank (LH Schwerin, UVB, 69.1)			
Herr Thiery			
Frau Wilczek (SDS Schwerin)			
Frau Wolff			

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

B-RN025 -
Protokoll_Fahrradforum_Schwerin_20102021_final2

01.11.2021

Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung

TOP 2: Maßnahmen/ Aktivitäten der LH Schwerin

TOP 3: Arbeitsstand Fortschreibung Radverkehrskonzept 2030

TOP 4: Weiteres Vorgehen, Zeitplan

Ergebnisse

TOP 1: Begrüßung

Herr Dr. Smerdka übernimmt die Begrüßung aller Teilnehmenden.

- Die Präsentation wird im Anschluss der Veranstaltung von den Gutachtern per E-Mail an die Teilnehmenden weitergeleitet.
- Auch das Protokoll wird nach Absprache mit der Stadt an die Teilnehmenden geschickt.
- Die Stadtverwaltung ist bis auf weiteres nur telefonisch erreichbar. Deshalb werden die Teilnehmenden gebeten, vorläufig sämtliches Feedback zur Veranstaltung, zur Präsentation und zum Protokoll an die Gutachter unter **folgender Mail-Adresse** zu senden:
info@pgv-dargel-hildebrandt.de.

TOP 2: Maßnahmen/ Aktivitäten der LH Schwerin

Herr Goldammer stellt knapp die Maßnahmen / Aktivitäten der LH Schwerin zum Fahrradverkehr vor.

- Die Unterführung unter der Bahnlinie Görries – Hauptbahnhof wird voraussichtlich bis Ende 2023 saniert.
- Derzeit wird die mögliche Errichtung einer Mobilitätsstation „Am Packhof“ für Radfahrer geplant.
- In der Lübecker Straße wird immer wieder über die Verlängerung des Radschutzstreifens diskutiert. Aufgrund eines neuen Antrags wird ein Verkehrsversuch an der Lübecker Straße durchgeführt. Am Montag, den 25.10.2021, beginnen die Markierungsarbeiten an dieser Stelle.

TOP 3: Arbeitsstand Fortschreibung Radverkehrskonzept 2030

1. Block: Gesamtstädtisches Radverkehrszielnetz

Frau Wittkowski stellt das gesamtstädtische Radverkehrszielnetz vor. Das Rahmenkonzept ist auf der Überblickskarte dargestellt und wurde seit dem letzten Fahrradforum im Mai und nach weiteren Gesprächen mit den beteiligten Akteuren weiterentwickelt.

- Das Radverkehrszielnetz dient unter anderem der Prioritätensetzung bei weiteren Planungsschritten. Außerdem sprechen die verschiedenen Netzkategorien auch verschiedene Zielgruppen an.
- Das langfristige Hauptziel bei der Realisierung des Radverkehrszielnetzes ist, den Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen.
- Bei dem Radverkehrszielnetz ist wichtig zu beachten, dass es sich um eine strategische Planung handelt. Daher sind nicht alle Straßen Schwerins im Zielnetz enthalten.
- Die Ergänzungsrouten nehmen anteilig die längste Strecke des Zielnetzes ein.

Frau Wittkowski stellt die unterschiedlichen Qualitätsstandards je nach Netzkategorie vor.

- Es wird gefragt, was die Abkürzung H RSV auf der Folie zu den Qualitätsstandards für Vorrangrouten bedeutet >> Der vollständige Titel würde „Hinweise für Radschnellverbindungen (RSV) und Radvorrangrouten (RVR)“ lauten. Es handele sich um ein im Sommer 2021 erschienenes Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:
- Hinweis: Die zitierten Regemaße aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) beziehen sich auf die aktuell gültige Version aus dem Jahr 2010. Das Regelwerk wird zurzeit überarbeitet, ggf. kann es Anpassungen in Bezug auf die Qualitätsstandards geben.

Diskussion:

- Herr Thiery schildert die Situation, dass bei Haupt- und Ergänzungsrouten der gemeinsame Geh- und Radweg nach ERA 2010 eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen muss und dieser meistens in beide Richtungen freigegeben ist. Er stellt die Frage, ob dies nicht mit den Anforderungen eines Zweirichtungsradweges mit einer Mindestbreite von 3,00 m kollidiert, sofern der gemeinsame Geh- und Radweg in beide Richtungen freigegeben ist.

- Frau Wittkowski erklärt daraufhin, dass die Breite von 2,50 m für einen gemeinsamen Geh- und Radweg ein absolutes Mindestmaß darstellt. Sie empfiehlt bei viel Fußgängerverkehr sowie innerstädtisch generell eine Breite von mindestens 3,00 m.
- Herr Kunst gibt den Hinweis, dass die meisten Anwesenden die Planung des gesamtstädtischen Radverkehrszielnetzes kennen, weil das Gutachterbüro dieses Konzept auf dem Fahrradforum im Mai 2021 bereits vorgestellt habe.
 - Herr Hildebrandt dankt für den Hinweis und begründet die erneute, kurze Vorstellung des gesamtstädtischen Radverkehrszielnetzes mit neuen Zuhörenden, die die bisherige Planung nicht kennen.
- Herr Beckmann äußert die Tatsache, dass in Schwerin bisher nur wenige, farblich gekennzeichnete Radwege existieren. Lediglich in Kreuzungsbereichen sind die Furten farblich markiert. Er gibt zudem zu bedenken, dass Radfahrstreifen, oftmals von parkenden Autos missbraucht werden. Er stellt die Frage, ob es in dem neuen Konzept vorgesehen ist, eine stärkere Abgrenzung von markierten Radverkehrsanlagen beispielsweise durch eine farbliche Hervorhebung zu erzielen.
 - Herr Hildebrandt antwortet, dass die Radfahrenden zum größten Teil auf einem Radschutzstreifen auf der Fahrbahn fahren werden, welche derzeit überwiegend nicht farblich gekennzeichnet bzw. eingefärbt sind. Insbesondere bei Gefahrenbereichen und an Knotenpunkten ist es empfehlenswert, die Radführung verstärkt farblich zu markieren, um speziell die Autofahrer darauf aufmerksam zu machen, aber auch die Orientierung und Führung für die Radfahrenden zu verbessern.
- Herr Hartmann spricht an, dass aus seiner Sicht gemeinsame Geh- und Radwege nicht mehr zeitgemäß sind. Mindestens auf den Haupt- und den Vorrangrouten sollten die Radfahrenden auf der Straße fahren dürfen. Die Alltagserfahrung zeige aber auch, dass Kfz überall gefahren und abgestellt werden, unabhängig von jeglicher Markierung, die auf der Straße ist.
 - Herr Hildebrandt antwortet, dass bspw. Fahrradstraßen ein gutes Hilfsmittel sind, um den Radverkehr in den Mittelpunkt zu rücken. Dabei können Fußgänger getrennt auf dem Gehweg geführt werden und der Autoverkehr muss sich dem Radverkehr unterordnen. Bei einer gemeinsamen Nutzung einer

Verkehrsfläche sei jedoch immer darauf zu achten, ob Konflikte auftreten können und wie man diese vermeidet.

- Frau Kröner weist darauf hin, dass farblich markierte Radwege den Vorteil besitzen, intuitiv leichter zu verstehen und damit einfacher zu erkennen sind als Radwege ohne Einfärbung. Sie gibt als Beispiel den Knotenpunkt Crivitzer Chaussee/ Plater Straße an, auf dem eine große Zahl weißer Markierungen zu finden sind, die teilweise verwirrend gestaltet sind. Sie verweist auf die Stadt München als Best-practice-Beispiel, die Radwege in grüner Farbe markiert hat.
- Um diesen Diskussionsblock zum Abschluss zu bringen, stellt Herr Dr. Smerdka die Frage, ob es noch weitere Unklarheiten oder Anregungen zu den Themen Radverkehrszielnetz Qualitätsstandards gibt, was verneint wird. Er bezeichnet die Aussprache dazu als abgeschlossen und die Ergebnisse der Radnetzplanung als angenommen.

2. Block: Ausgewählte Lösungen – Lankow/ Friedrichsthal & Wittenburger Str./ Obotritenring/ Ostorfer Ufer

Lankow/ Friedrichsthal:

Herr Luft stellt ausgewählte Lösungen für den Stadtteil Lankow/ Friedrichsthal vor. Friedrichsthal ist ein immer noch wachsender Stadtteil, was zu einem hohen Radverkehrsaufkommen beiträgt. Neben den Wohnbereichen ist in Lankow auch das Einkaufszentrum Margaretenhof als wichtiger Zielbereich zu berücksichtigen. In der Online-Beteiligung ist vor allem die Gadebuscher Straße als Strecke mit ausgeprägten Defiziten und Konflikten benannt worden.

- Für den Knotenpunkt Grevesmühler Straße/ Ratzeburger Straße existieren bereits Entwürfe der LH Schwerin. Der Knotenpunkt kann entweder gerade über eine zusätzliche Querungsstelle oder diagonal mithilfe einer zusätzlichen Lichtsignalsteuerung überquert werden. Wichtig dabei ist, dass die Knotenzuläufe entsprechend angepasst werden, beispielsweise am Beginn/ Ende einer Fahrradstraße oder einer Tempo 30-Zone.
- Für die Gadebuscher Straße soll eine nördlich verlaufende Fahrradstraße eingerichtet werden, für die bereits eine Grobplanung vorliegt und die vom zuständigen Ausschuss beschlossen wurde.

Diskussion:

- Herr Dr. Smerdka erläutert, dass die Defizite in diesem Stadtteil detailliert angesprochen sind und Lösungen priorisiert werden sowie mit den entsprechend aufzubringenden Kosten untersetzt werden müssen, um Planungen auch umsetzen zu können.
- Herr Kirschnick weist auf einen Knotenpunkt an der Lübecker Straße hin, an dem die farbliche Markierung durch einen weiß-roten Balken wie eine Sperre wirkt und deshalb bei vielen Radfahrenden für Verwirrung sorgt.
 - Herr Luft antwortet, dass die Übergänge teilweise nicht ganz optimal gestaltet sind. Dies soll im Konzept mitberücksichtigt werden.
 - Herr Goldammer stimmt zu und berichtet, dass die Thematik bereits in der Kommunalpolitik diskutiert wurde und verschiedene Lösungsvarianten vorgeschlagen wurden. Eine Vorzugsvariante wurde daraufhin verabschiedet, welche wahrscheinlich im kommenden Jahr in die Praxis umgesetzt wird.

- Es wird darauf hingewiesen, dass abgesenkte Bordsteine sowohl für den Radverkehr als auch für mobilitätseingeschränkte Personen sehr wichtig sind.
 - Herr Luft weist auf die unterschiedlichen Anforderungen für Fuß- und Radwege hin und stimmt zu, dass die Barrierefreiheit sehr sorgfältig geplant werden müsse.
- Es wird gefragt, wieso auf der Nordseite der Gadebuscher Straße eine Fahrradstraße geplant wird und auf der Südseite keine neue Radführung vorgesehen ist.
 - Herr Luft antwortet, dass die Flächenverfügbarkeit und die räumliche Situation auf der Nordseite der Gadebuscher Straße einen großen Vorteil gegenüber der Südseite darstellt und die Querung von der Nord- auf die Südseite durch weitere gute Querungsangebote erleichtert werden soll.
- Frau Rabethge gibt zu bedenken, dass in der Planung für die Gadebuscher Straße eine beidseitige Lösung für Radfahrende vorgesehen war. Sie findet es bedauerlich, dass aktuell nur eine einseitige Lösung für die Gadebuscher Str. vorgesehen ist, bei der für Radfahrende aus Friedrichsthal dann ein zweimaliger Seitenwechsel erforderlich ist und fragt nach den Gründen.
 - Herr Luft betont, dass auch die Südseite ertüchtigt werden soll. An der Südseite liegen jedoch einige Herausforderungen vor, wie der Baumbestand und die parallel Kfz-Erschließung und die Grundstückszufahrten. Außerdem ist die Nachfrage auf der Nordseite höher als auf der Südseite der Gadebuscher Straße.
- Herr Deiters gibt zu bedenken, dass nach seiner Wahrnehmung der größere Verkehrsfluss auf der Südseite der Gadebuscher Straße vorliegt. Aus diesem Grund sollten beide Straßenseiten in die Planung einbezogen werden.
- Frau Ehrhardt, berichtet, dass der Ausbau der Straßenbeleuchtung in der Warnitzer Straße mit dem nächsten Haushalt beschlossen wird, so dass dann eine zügige Umsetzung erfolgen kann.

Wittenburger Straße/Obotritenring/Ostorfer Ufer:

Herr Luft stellt ausgewählte Maßnahmen zu den Straßenzügen Wittenburger Straße, Obotritenring und Ostorfer Ufer vor.

- Zum Querschnitt 21a stellt Herr Thiery die Frage, wo der rechte Radfahrstreifen endet.

- Herr Luft legt dar, dass die Planungen des Obotritenrings bzw. des Ostorfer Ufers bewusst als „mutige“ Vorschläge angelegt sind und beispielhaft aufzeigen sollen, wie eine offensive Radverkehrsförderung aussehen kann bzw. aussehen sollte. Bisher ist die Straße Ostorfer Ufer dreispurig ausgebaut. Um einen Radfahrstreifen einzurichten, müsste eine Reduktion der Kfz-Spuren erfolgen.

Diskussion:

- Herr Hartmann findet diese Ideen mit einer möglichen Kfz-Flächenreduzierung vor allem für die Anlieger positiv. Er gibt aber auch zu bedenken, dass die Verkehrsführung zwischen Ostorfer Ufer und Obotritenring stark tageszeitenabhängig ist: Vormittags läuft der Verkehr überwiegend aus Südosten nach Nordwesten, nachmittags/frühabends in die entgegengesetzte Richtung. Er stellt die Frage, ob es möglich ist, den Verkehr tageszeitenabhängig fließen zu lassen.
 - Herr Luft antwortet, dass diese Idee vom Grundsatz her vorstellbar ist, aber die komplexen Verkehrsbeziehungen und Knotenpunkte im Straßenverlauf berücksichtigt werden müssen. Im Zuge Radverkehrskonzept kann dies zunächst nur grundlegend bzw. beispielhaft dargestellt werden, die Prüfung der verkehrstechnischen Machbarkeit muss im Nachgang ggf. auch im Rahmen einer gesamtverkehrlichen Betrachtung erfolgen.
- Frau Rabethge unterstreicht, dass die Radverkehrsanlagen im Zuge des Ostorfer Ufers sowie des Obotritenrings als neue Angebote wahrzunehmen sind. Sie fragt sich allerdings, ob es dazu Nachweise gibt, dass diese wirklich benötigt und frequentiert werden oder es ob auch alternative Umfahrungen der kritischen Bereiche gibt, die in ähnlicher Qualität herstellbar sind.
 - Herr Hildebrandt antwortet, dass es keine für jeden Radfahrenden brauchbaren oder zumutbaren Umfahrungen gibt, weshalb auch Ideen für den Obotritenring beziehungsweise das Ostorfer Ufer entwickelt werden müssen, um diese Abschnitte benutzbar zu gestalten. Die Radfahrstreifen werden im Übrigen überwiegend „geschützt“ geplant, z.B. in Form einer „Protected-Bike-Lane“.
 - Herr Luft betont, dass es sich hier um voraussichtlich erst langfristig umsetzbare Planungen handelt. Deshalb werden auch schneller realisierbare bzw. bereits vorhandene Alternativen wie die Umfahrung am Friedhof entlang oder die Voßstraße angeboten und teilweise aufgewertet.

- Herr Deiters berichtet, dass die Schutzstreifen auf dem Obotritenring auch deshalb nicht angenommen werden, weil die Beläge sehr schlecht sind. Außerdem kann seiner Meinung nach die Fahrbahn des Obotritenrings als „Lebensader der Stadt“ nicht von vier auf drei Spuren für die Einrichtung zweier Radfahrstreifen verkleinert werden. Es gäbe nach seiner Ansicht für Radfahrende genug andere, auch attraktive Möglichkeiten, um den Obotritenring zu umfahren.
- Frau Kröner betont, dass die Bedürfnisse der Radfahrenden sehr unterschiedlich sind. Die Idee der Einrichtung der Radfahrstreifen und Verringerung auf drei Spuren ist ihrer Ansicht nach sinnvoll. Sie fragt, ob an dem Knotenpunkt Ostorfer Ufer/ Obotritenring/ Rogahner Straße als Alternative ein Kreisverkehr gebaut werden könnte oder dies aufgrund des Platzmangels nicht funktioniert.
 - Herr Luft gibt zu bedenken, dass die Planung eines Kreisverkehrs aufgrund der Tatsache herausfordernd wäre, dass es sich nur um einen dreiarmligen Knoten mit sehr unterschiedlich stark belasteten Knotenarmen handelt, die für einen Kreisverkehr keine günstigen Voraussetzungen bieten.
- Herr Müller findet die Idee gut, die Fahrbahn des Obotritenrings auf drei Kfz-Spuren zu reduzieren. Er ist überzeugt, dass der Fahrradverkehr nur dann an Zuspruch gewinnt und mehr Rad gefahren wird, wenn anderen Verkehrsteilnehmern, hier dem Kfz-Verkehr, Platz weggenommen wird. Es braucht Mut, um einen solchen Ansatz zu planen. Es ist an dieser Stelle seiner Meinung nach wichtig zu berücksichtigen, dass Steigungen vorhanden sind, diese aber durch die zunehmende E-Mobilität zumindest in Teilen abgeschwächt werden. Zusätzlich könnte die Brunnenstraße als Umfahrungsmöglichkeit in Betracht gezogen werden. Insgesamt sollte seiner Auffassung nach deutlich mehr Platz für Radverbindungen geschaffen werden. Es gibt viele unattraktive Kreuzungsbereiche sowie lange Ampelphasen in Schwerin, die den Radverkehrsfluss deutlich beeinträchtigen.
- Herr Deiters findet die Idee gut, das Radstreckennetz zu erweitern. Er sieht es jedoch als problematisch an, eine Hauptroute über den Friedhof zu legen. Vor allem ältere und mobilitätseingeschränkte Personen (Friedhofsbesucher) sind dort unterwegs und könnten zu Konflikten mit dem Radverkehr führen. Die Gutachter sagen eine Prüfung zu.

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

Frau Wittkowski stellt ausgewählte Ergebnisse zum Platz der Jugend, vor.

Diskussion:

- Es wird auf den Knotenpunkt Ostorfer Ufer/ Ludwigsluster Chaussee verwiesen. Dort herrscht aktuell eine gefährliche Situation, weil die Aufstellfläche für Radfahrende zwischen der Straßenbahn und dem Kfz-Verkehr sehr klein ist. Es wird gefragt, ob es dazu bereits Ideen beziehungsweise Planungen gibt.
 - Frau Wittkowski antwortet, dass die Planungen sich an der Straßenbahntrasse orientieren müssen, da diese nicht veränderbar ist.
 - Herr Goldammer ergänzt, dass die Fahrbahn dort sehr breit angelegt ist. Eine Planung zur Vergrößerung der Aufstellfläche wurde bereits erstellt.
- Die Bereiche Gartenstadt, Großer Dreesch und Neu-Zippendorf werden auf Grund der fortgeschrittenen Zeit nicht vorgestellt.

4. Block: Ausgewählte Lösungen – Zielkonzept Innenstadt

Herr Luft stellt ausgewählte Ergebnisse zum Zielkonzept Innenstadt vor.

- An vielen Stellen gestaltet sich die Planung hier aufwändig, beispielsweise an der Werderstraße, weshalb auch Umfahrungen bzw. alternative Routenführungen entwickelt werden.
- Die Mecklenburgstraße wird seitens der Landeshauptstadt Schwerin bereits als Fahrradstraße geplant, um eine gute Alternative zur Goethestraße und zur Graf-Schack-Allee anzubieten. Damit verbunden ist eine Neustrukturierung des ruhenden Verkehrs.
- Herr Hildebrandt stellt einen ersten Entwurf für den Knotenpunkt Werderstraße/ Knaudtstraße vor. Der Hauptverkehr verläuft dabei um die Ecke Werderstraße Nord/ Knaudtstraße (Verlauf der Bundesstraße).
- Auf der verfügbaren Fläche ist es herausfordernd, alle Verkehrsarten gleichrangig zu berücksichtigen. In der Knaudtstraße, Höhe Bergstraße können jedoch durch die Verschiebung der Bushaltestellen Mittelinseln für eine verbesserte Überquerung geschaffen werden. Alternativ wäre eine neue LSA für die Querungssicherung einzurichten, die aber mit den benachbarten Lichtsignalanlagen koordiniert werden müsste.

- Im Zuge der Werderstraße wird eine Radverkehrsführung unabhängig von den Fußgängern vorgeschlagen. Deshalb müsste allerdings auf Kfz-Stellplätze in der Straße verzichtet werden.
- Herr Luft ergänzt, dass eigentlich auf dem äußeren Tangentenring der lange geplante Lückenschluss erfolgen müsste, um signifikante Verkehrsentlastungen der Werderstraße, aber auch des Obotritenringes zu erreichen und damit deutliche Verbesserungen für Radfahrende umsetzen zu können.

Diskussion/Schlussrunde:

- Es wird gefragt, ob in Kreuzungsbereichen Vorrangampelschaltungen, wie beispielsweise in Dänemark eine Möglichkeit darstellen?
 - Herr Hildebrandt antwortet, dass dies geprüft werden müsse. Es gibt eine starke Radverkehrsnutzung trotz nicht immer optimaler Verkehrsführungen. Er ist der Überzeugung, dass insgesamt noch mehr Radverkehr generiert werden könne.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Mecklenburgstraße im Bereich der Fußgängerzone vor allem im Sommer von Fußgängern als Verbindung zwischen dem Pfaffenteich und dem Schloss hoch frequentiert ist. Es wird gefragt, ob der Radverkehr bei Einrichtung der Mecklenburgstraße als Fahrradstraße auf der Mitte der Fläche geführt wird oder ob eine Ausweichmöglichkeit beispielsweise über die Bischofsstraße ertüchtigt wird.
 - Herr Hildebrandt bedankt sich mit dem Hinweis, diesen Vorschlag in die Planungen mit aufzunehmen.
- Herr Lenthe weist auf ein neues regionales Radwegkonzept, erarbeitet unter anderem vom Tourismusverband Schwerin hin, welches mit Blick auf die vermehrte Nutzung von E-Bikes, die Einrichtung von Servicestationen, Fahrradboxen, Trinkwasserquellen, Mobilitätsknotenpunkten etc. geplant wird. Dieses sollte in das Konzept auch mit aufgenommen werden.
 - Herr Hildebrandt bestätigt die Kenntnis des Konzeptes und schlägt vor, die Thematik zu einem anderen Zeitpunkt noch zu vertiefen.
- Herr Thiery weist auf potenzielle Gefahrenstellen hin und ist der Meinung, dass Schrägbordsteine einen enormen Sicherheitsgewinn darstellen, diese aber immer noch nicht genügend verbreitet seien. Er bittet darum, diese unter der Berücksichtigung der Qualitätsstandards mit aufzunehmen.

TOP 4: Weiteres Vorgehen, Zeitplan

- Herr Dr. Smerdka übernimmt das Schlusswort der Veranstaltung und weist darauf hin, dass der weitere Zeitplan für die Stadtverwaltung aufgrund des Cyberangriffs momentan noch nicht verlässlich zu planen sei.
- Das Gutachterbüro wird den Berichtsentwurf bis voraussichtlich Ende des Jahres erstellen.
- Herr Dr. Smerdka fragt in die Runde, ob ein weiteres Fahrradforum digital beziehungsweise vor Ort durchgeführt werden soll, um die noch nicht vorgestellten Planungsbereiche noch vorzustellen und zu diskutieren oder ob es genügt, die Anregungen an das Gutachterbüro weiterzuleiten, so dass diese in das Konzept mit aufgenommen werden können.
 - Die Teilnehmenden stimmen für ein weiteres Fahrradforum, wenn möglich in Präsenz im November.
 - Mit den Anregungen erfolgt dann eine Überprüfung und ggf. eine Anpassung der Planungen.
- Auf Basis des Endberichts und der darin enthaltenen Maßnahmenliste mit Kostenschätzungen erstellt die Verwaltung eine Zeit- und Finanzierungsplan für die Umsetzung.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Haushaltsplanungen für die nächsten Jahre bereits laufen, beziehungsweise teilweise schon abgeschlossen sind.

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 aus Kostengründen kein Radweg umgesetzt wird.

2. 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 Innenstadtdurchquerung 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 Innenstadtdurchquerung. 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 Radwegekonzept 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.