

III

01

Herrn Czerwonka

**Ersetzungsantrag Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Vorlage DS 00278/2015
"Machbarkeitsstudie zur Optimierung der Radfern- und Radrundwege in der LH SN"**

Beschlussvorschlag durch folgenden Beschlusstext ersetzen:

Die Stadtvertretung befürwortet die Vorlage der Machbarkeitsstudie zur Optimierung der Radfern- und Radrundwege in der Landeshauptstadt Schwerin. Sie beauftragt die SDS mit der weiteren Planung der einzelnen Vorhaben. Dies schließt jeweils die Prüfung und Darstellung von alternativen Wegeführungen und alternativen baulichen Lösungen ein. Für jedes einzelne der dargestellten Vorhaben ist rechtzeitig die ausdrückliche Zustimmung der Stadtvertretung einzuholen. Ferner stehen die Vorhaben unter dem Vorbehalt der Bewilligung von Fördermitteln durch das Landesförderinstitut und der Aufnahme in den Investitionshaushalt 2016-2021.

Aufgrund des vorstehenden Beschlussvorschlages nimmt die Verwaltung hierzu Stellung:

1. Rechtliche Bewertung (u.a. Prüfung der Zulässigkeit; ggf. Abweichung von bisherigen Beschlüssen der Stadtvertretung)

Die Änderung wäre rechtlich zulässig.

2. Prüfung der finanziellen Auswirkungen

siehe Vorlage, keine Änderung

- zum bestehenden Haushaltssicherungskonzept
- Kostendarstellung für das laufende Haushaltsjahr (Mehraufwendungen, Mindererträge o.ä.)
- Kostendarstellung für die Folgejahre

3. Empfehlung zu weiteren Verfahren

Es wird empfohlen, den ursprünglichen Wortlaut des Beschlussvorschlages beizubehalten und somit die Ablehnung des Ersetzungsantrages.

Begründung zur Ablehnung des Ersetzungsantrages:

Es handelt sich beim vorliegenden Werk um eine Machbarkeitsstudie.

Die Trassenführungen verlaufen größtenteils auf vorhandenen Wege, um Eingriffe und zusätzliche Unterhaltungskosten zu vermeiden. Eine Förderung der Modernisierung und Ausbau der Wege ist ausschließlich durch die Aufwertung für den überregionalen Tourismus möglich. Die noch ausstehenden Entwurfs- und Genehmigungsplanungen und landschaftspflegerischen Begleitplanungen werden nach Freigabe der Haushaltsmittel erstellt. Grundsätzliche Trassenänderungen sind aus o.g. Gründen nicht vorgesehen, sondern nur noch Anpassungen an örtliche Lage, unter Berücksichtigung der Auflagen aus der Genehmigungsplanung.

Als Grundlage der Förderung sind die Entwurfsparameter der Bundesrichtlinie für Verkehrsräume des Radverkehrs festgelegt. Hier ist ein Regelmaß von 2,50 m Breite für beidseitigen Zweirichtungsradweg bzw. Geh- und Radweg als Mindestmaß festgesetzt. Es gibt keinen Ermessungsspielraum.

Radfern- und Radrundwege sind von überregionaler Bedeutung und müssen zu jeder Jahreszeit befahrbar sein. Sie sind entsprechend zu befestigen (Asphalt, eventuell Betonspurbahn oder Pflasterung). Nur in Ausnahmefällen ist eine wassergebundene Wegedecke förderfähig, wie z.B. bei denkmal-geschützten Parkanlagen.

I.V.

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized initials and a long horizontal stroke extending to the right.

Nottebaum

Anlage: Entwurfsparameter - Verkehrsräume des Radverkehrs

2.2 Entwurfsparameter

2.2.1 Verkehrsräume des Radverkehrs

Planerische Grundmaße für die Verkehrsräume des Radverkehrs lassen sich aus der Grundbreite und der Höhe eines Radfahrers sowie den Bewegungsspielräumen ableiten. Die lichten Räume setzen sich aus den Verkehrsräumen und den Sicherheitsräumen zusammen.

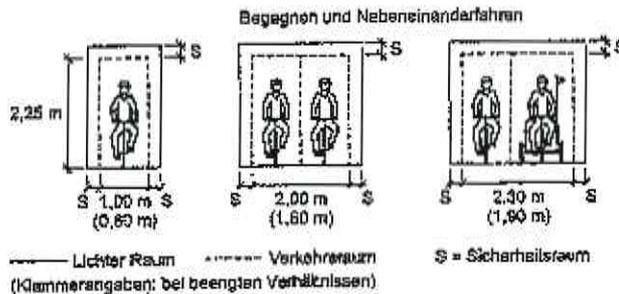


Bild 3: Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs

Radverkehrsanlagen sollen aus Gründen der Verkehrssicherheit in der Regel durch Sicherheitstrennstreifen von den angrenzenden Verkehrsflächen abgesetzt werden. Sicherheitstrennstreifen dienen der Aufnahme der Sicherheitsräume sowie der festen Einbauten (vgl.

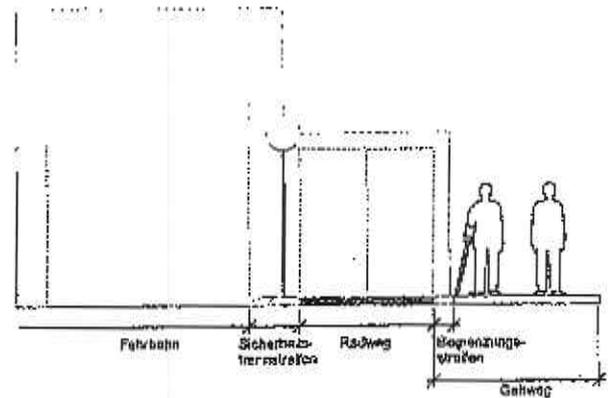


Bild 4: Beispiel für Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn

Bild 4). Diese Sicherheitstrennstreifen sind nicht Teil der Radverkehrsanlage und baulich oder verkehrstechnisch zu kennzeichnen. Ihre Breite hängt von der angrenzenden Verkehrsnutzung ab. Als Trennstreifen zu Gehwegen genügt ein anforderungsgerecht ausgeführter Begrenzungstreifen (vgl. Abschnitt 11.1.5).

Einen Überblick über die Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen zeigt die Tabelle 5. Bei sehr starkem Radverkehr und bei häufiger Nutzung durch mehrspurige Fahrräder sind größere Breiten zweckmäßig.

Tabelle 5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen

Anlegentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrtreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtung- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zwei- richtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)			
einseitiger Zwei- richtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.8	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

¹⁾ Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein