,

LANDESHAUPTSTADT SCHWERIN

Der neue Radwegeplan 2020 für die Landeshauptstadt Schwerin

Landeshauptstadt Schwerin
Dezernat Wirtschaft und Bauen

Der neue Radwegeplan 2020 für die Landeshauptstadt Schwerin

Erarbeitet von der Arbeitsgruppe Radwegeplan unter Mitwirkung folgender Institutionen

- ADFC Ortsgruppe Schwerin
- Polizeiinspektion Schwerin
- Nahverkehr Schwerin GmbH
- Straßenbauamt Schwerin
- Schweriner Abfallentsorgungs- und Straßenreinigungsgesellschaft mbH
- Städtische Dienstleistungen Schwerin, Bereich Öffentliches Grün
- Städtische Dienstleistungen Schwerin, Bereich Straßenunterhaltung
- Stadtverwaltung Schwerin, Stabsstelle Wirtschaftsförderung und Tourismus
- Stadtverwaltung Schwerin, Kämmerei
- Stadtverwaltung Schwerin, Ordnungsamt
- Stadtverwaltung Schwerin, Amt für Verkehrsmanagement, Verkehrsbehörde
- Stadtverwaltung Schwerin, Amt für Verkehrsmanagement, Verkehrplanung
- Stadtverwaltung Schwerin, Amt für Verkehrsmanagement, Neubau und Entwurf

Schwerin, im September 2009

Inhaltsverzeichnis

1.	**Leitbild**	4
2.	**Standortbestimmung des Radverkehrs in Schwerin**	4
2.1	Vorteile und Bedeutung des Radverkehrs	4
2.1.1	Kostengünstige Mobilität	4
2.1.2	Ideales Stadtverkehrsmittel	4
2.1.3	Gesundheitsförderung	5
2.1.4	Klimaschutz und Energieeinsparung	5
2.1.5	Schonung der öffentlichen Haushalte	6
2.1.6	Abnahme des Pkw-Verkehrs	6
2.2	Fahrradkonzept 2004	6
2.3	Realisierte Maßnahmen 1990 bis 2009	7
2.4	Bereits in Planung befindliche Maßnahmen	10
2.5	Ergebnisse Marktforschung	10
2.6	Gegenwärtiger Radverkehrsanteil und Situation der Radinfrastruktur	12
2.7	Zustand der Verkehrssicherheit	12
3.	**Ziele**	13
3.1	Hauptziel des neuen Radwegeplanes 2020	13
3.2	Imageverbesserung	13
3.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	14
3.4	Ausbau des Radtourismus	15
3.5	Sicherung der Finanzierung	16
3.6	Qualitätssicherung	18
4.	**Notwendige Strukturen für die Umsetzung**	18
5.	**Technisch-bauliche Handlungsfelder**	19
6.	**Marketing**	19
7.	**Maßnahmenkatalog mit Prioritäten**	21
7.1	Neubau von Radwegen	21
7.2	Maßnahmen in der Innenstadt	22
7.3	Technische Detailmaßnahmen	22
	Übersichtsplan – Geplante Maßnahmen	23
8.	**Fazit**	24

1. Leitbild

Für die Entwicklung des Fahrradverkehrs in der Landeshauptstadt Schwerin ist als Ergänzung zum weiterhin gültigen Fahrradkonzept 2004 eine neue strategische Ausrichtung erforderlich. Dies ergab u.a. eine Umfrage unter Radfahrern und Radfahrerinnen im Jahr 2008, auf die im Abschnitt 2.5 noch gesondert eingegangen wird. Es ist notwendig, ein Umdenken zugunsten des Fahrradverkehrs zu erreichen und ein Klima für eine wirklich fahrradfreundliche Stadt mit allen damit verbundenen Vorteilen zu schaffen.

Neue Fahrradstrategie für Schwerin

Als Leitbild wird daher formuliert:

Schwerin wird zu einer Stadt mit einer fahrradfreundlichen Verkehrsumwelt, die allen Radfahrern, Radfahrerinnen und insbesondere auch Kindern und älteren Menschen ein sicheres, komfortables und zügiges Fahren ermöglicht. Das Radfahren leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz sowie zu einer familienfreundlichen Stadt mit hoher Lebensqualität.

Leitbild

Zur Verwirklichung dieser Zielstellung wurde der neue Radwegeplan 2020 erarbeitet. Dieser Plan beschreibt hierfür die notwendigen Bedingungen und bedarf in vielen Punkten einer weiteren Ausgestaltung und ständigen Aktualisierung.

2. Standortbestimmung des Radverkehrs in Schwerin

2.1 Vorteile und Bedeutung des Radverkehrs

2.1.1 Kostengünstige Mobilität

Das Fahrrad bietet fast allen Alters- und Bevölkerungsgruppen im Alltag und in der Freizeit eine eigene und preiswerte Mobilität. Für die Nutzer und Nutzerinnen des Fahrrades entstehen vergleichsweise nur geringe Kosten, betrachtet man im Gegensatz dazu die Investitions-, Betriebs- und Unterhaltungskosten bei Kraftfahrzeugen. Die Benzinpreisentwicklung der letzten Jahre ist dafür ein treffendes Beispiel.

Radfahren kostet nicht viel Geld

2.1.2 Ideales Stadtverkehrsmittel

Für eine Vielzahl von Wegen in einem Radius von bis zu 6 km ist das Fahrrad im Hinblick auf Schnelligkeit unschlagbar. Es ist flexibel und erreicht viele Ziele, die ein Auto nicht erreichen kann. Sein Platzbedarf beträgt sowohl beim Fahren als auch besonders beim Abstellen nur ein Bruchteil dessen, was für den Autoverkehr notwendig ist. Der letzte Aspekt ist von besonderer Bedeutung für die Stadtplanung vor dem Hintergrund vielfältiger Nutzungsansprüche bei begrenzter Fläche im innerstädtischen Raum.

Das Fahrrad hat gegenüber dem Auto Vorteile

2.1.3 Gesundheitsförderung

Das Leben an sich ist in Bewegung. Verantwortlich mit der eigenen Gesundheit umzugehen, heißt vor allem, in Bewegung zu bleiben. Das Fahrrad ist wie keine andere Errungenschaft der Menschheit dafür geeignet, dem Bewegungsmangel entgegen zu wirken. Mit dem Fahrrad kann man Spaß und Fitness verbinden, egal ob auf dem Weg zur Arbeit, zum Bäcker oder in den Stadtpark: Den eigenen Puls spüren, lautlos die Straße dahingleiten, an Steigungen die eigenen Grenzen erfahren, lustvoll im Slalom durchs herbstliche Laub rollen und das Wechselspiel mit den Naturelementen genießen sind Erlebnisse, die Spaß machen. Den eigenen Körper fordern und fördern, sich stark fühlen, aktiv und attraktiv sein und vor allen Dingen auch bleiben! Das schafft die tägliche Fahrt mit dem Rad. Das alles sind gute Gründe, sich in den Sattel zu schwingen und mit dem Rad in Bewegung zu kommen.

Radfahren macht und hält gesund, es stärkt das Herz-Kreislauf-System, fördert das allgemeine Wohlbefinden und hilft negativen Stress abzubauen. Zudem stärkt das Radfahren das Immunsystem und verbrennt überflüssige Kalorien. Das Fahrrad ist sozusagen eine alltägliche Allround-Gesundheitsmaschine. Von der Optimierung des Herzrhythmus über Blutdrucksenkung und Cholesterinabbau bis zur Bekämpfung von Rückenleiden reicht die Palette. Dabei werden jedoch die Gelenke geschont, da das Körpergewicht vom Fahrrad getragen wird. Ob Fettleibigkeit, Herzkrankheiten oder Diabetes im Erwachsenenalter, regelmäßige Bewegung reduziert diese Risiken um die Hälfte. Aber auch insbesondere für Kinder und Jugendliche ist dies wichtig zur Vorbeugung der negativen Gesundheitseffekte durch Bewegungsmangel und zunehmendes Übergewicht.

Radfahren hält gesund

Radfahren ist neben Wandern, Schwimmen und Joggen ein Klassiker unter den Ausdaueraktivitäten. Die Bewegung an der frischen Luft stimuliert die Abwehrkräfte. Man atmet frischen Sauerstoff, bekommt den Kopf frei und kommt schon deshalb auf ganz andere Gedanken.

Das Gesundheitsbewusstsein in der Bevölkerung ist allgemein gestiegen. Viele merken, dass ihnen Radfahren gut tut. Immer mehr Menschen möchten in ihrer Freizeit aktiv werden, oder auch im Alltag das Auto einmal stehen lassen. So bevölkern immer mehr Fahrräder auch in Schwerin die Straßen und werden für ihre Besitzer und Besitzerinnen zu unverzichtbaren Begleitern. Dieser Entwicklung Rechnung tragend sind dafür die erforderlichen infrastrukturellen Bedingungen zu schaffen.

2.1.4 Klimaschutz und Energieeinsparung

Die mobile Gesellschaft bedarf zukunftsweisender Mobilitätskonzepte und -maßnahmen. Zahlreiche Projekte in Niederlanden, in Dänemark, aber auch in Deutschland haben gezeigt, dass Radverkehrsförderung ein geeigneter Ansatz ist, nachhaltiges Verkehrsverhalten zu initiieren und umwelt- und energiepolitische Zielsetzungen wie Reduktion der CO_2–Emissionen, Feinstaub und Lärm sowie Energiesparen zu erreichen.

Gerade angesichts der aktuellen Klimaschutzdiskussion sollte das Potenzial des Fahrrads nicht unterschätzt werden. Rund die Hälfte der städtischen Pkw-Fahrten ist unter 5 km lang. Nach Schätzungen des Bundesverkehrsministeriums könnten pro Jahr 7,5 Mio. t CO_2 eingespart werden, wenn 30 % der kurzen Pkw-Fahrten in Städten auf das Fahrrad umgelagert würden. Vorliegende Untersuchungen belegen, dass es auch

Radfahren ist gut für die Umwelt

in Schwerin bedeutende Potenziale der Verlagerung von Pkw-Fahrten zum Radverkehr gibt, da der Anteil von Pkw-Fahrten in der typischen Fahrradentfernung bis zu 5 km 50 % beträgt. Weitere günstige Faktoren sind die Stadtstruktur und die Topografie. Radfahren ist leise, verbraucht keine fossile Energie und belastet Stadt und Umwelt nicht mit Luftschadstoffen. Die Förderung des Radverkehrs ist deshalb ein wichtiger Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. Die Risiken und nachteiligen Effekte des motorisierten Individualverkehrs werden vermieden.

2.1.5 Schonung der öffentlichen Haushalte

Die Stadt spart Geld, wenn sie in den Radverkehr investiert

Der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad rechnet sich auch gesamtwirtschaftlich. Die Investitionen für gute Radverkehrsanlagen sind gegenüber den Aufwendungen für andere Verkehrsträger vergleichsweise gering. Durch eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen können Mittel für Infrastrukturmaßnahmen der anderen Verkehrsträger reduziert werden, so sich durch Investitionen in den Radverkehr gesamtwirtschaftlich gesehen sogar Einsparungen ergeben.

2.1.6 Abnahme des Pkw-Verkehrs

Mehr Radfahrten bedeuten geringere Belastungen durch den Kfz-Verkehr

Durch eine Zunahme der Radfahrten wird u. a. auch der Anteil der Pkw-Fahrten im Stadtverkehr gesenkt, was zu einer Verbesserung des gesamten Verkehrsablaufes beiträgt. Besonders die kurzen Pkw-Fahrten, die etwa die Hälfte aller Pkw- Fahrten in der Stadt ausmachen, eignen sich für einen Umstieg vom Auto auf das Fahrrad.

2.2 Fahrradkonzept 2004

Das bestehende Fahrradkonzept wurde im Jahr 1998 erarbeitet und am 09.10.1998 von der Stadtvertretung beschlossen. Darauf folgte im Jahr 2004 eine Überarbeitung, die am 24.01.2005 beschlossen wurde. Dieses Teilkonzept ist in das Gesamtverkehrskonzept integriert, dessen Leitlinien auf eine klare Priorisierung der umweltfreundlichen Verkehrsarten wie Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr gerichtet sind. Dieser Anspruch prägte in Abhängigkeit von den jeweiligen politischen und finanziellen Rahmenbedingungen in den letzten 10 Jahren das Wirken der städtischen Verkehrsplanung.

Vorhandenes Konzept muss ergänzt werden

Das Fahrradkonzept beschreibt in erster Linie gestalterische und planerische Grundsätze für die Gestaltung der Radverkehrsanlagen. Darüber hinaus enthält es Maßnahmenlisten für Neubau und Instandsetzung. Auf der Grundlage des Fahrradkonzeptes wurden in den vergangenen Jahren verschiedene Radverkehrsprojekte entwickelt, die teilweise auch umgesetzt werden konnten. Als Beispiele seien hier nur der Radweg an der Grevesmühlener Chaussee vom Margaretenhof bis Pingelshagen, der Radweg an der Hamburger Allee von der Plater Straße bis Am Grünen Tal und die Schlosspromenade genannt. Leider konnten nicht alle vorgesehenen Maßnahmen realisiert werden, wobei die Probleme bei der Umsetzung nicht im planerischen Bereich lagen, sondern bei der Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel.

Für die technische Umsetzung von Radverkehrsanlagen sind die im

Fahrradkonzept genannte Grundsätze nach wie vor aktuell und bedürfen keiner Überarbeitung.
Aufgrund der inzwischen erfolgten allgemeinen Zunahme der Beliebtheit des Radfahrens ist jedoch eine neue Radverkehrsstrategie für Schwerin erforderlich, die das vorhandene Fahrradkonzept nicht enthält und insofern dringend einer Ergänzung bedarf.

2.3 Realisierte Maßnahmen 1990 bis 2009

Es handelt sich bei den im Folgenden aufgeführten Baumaßnahmen in der Regel um gemeinsame Fuß- und Radwege, die aus unterschiedlichen Programmen entstanden sind. Die Wesentlichsten davon sind:

- Maßnahmen des Straßenbauamtes, die überwiegend im Verlauf der Bundesstraßen realisiert wurden
- Straßenbegleitende Wege im Zusammenhang mit grundhaften Straßensanierungen, teils durch die Stadt finanziert und teils gefördert
- Selbstständige vom Straßennetz unabhängige Wege, durch die Stadt finanziert
- Maßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung in den großen Wohngebieten

Es wurden durchaus Verbesserungen erzielt

Sämtliche Maßnahmen sollten zur Verbesserung der Radinfrastruktur dienen und haben auch dazu beigetragen, obwohl aus heutiger Sicht nicht in ausreichendem Maße.
Der Grundsatz, dass bei Neubau oder Umbau von Hauptverkehrsstraßen grundsätzlich Radverkehrsanlagen zu schaffen sind, wurde weitgehend eingehalten.
Erreicht wurde auch das Ziel, die Radverkehrsanlagen in den großen Wohnsiedlungen zu verbessern.

- Im Verlauf der Ortsumgehung
- Schweinekurve bis zum Radwegtunnel B 106
- An der B 321 Richtung Pampow
- Medewege - Wickendorf
- An der Gadebuscher Straße
- An der Neumühler Straße
- Consrader Weg
- An der Lomonossowstraße
- Mueßer Holz - Großer Dreesch
- Crivitzer Chaussee - Stauffenbergstraße
- An der Hamburger Allee in Neu Zippendorf und im Mueßer Holz
- An der Hagenower Straße
- Großer Dreesch-Stern Buchholz
- An der B 104 / Paulsdamm
- An der Wismarschen Straße vom Klinikum bis zur Ortsumgehung
- Am Ziegelsee von der Knaudtstraße zur Möwenburgstraße
- An der Grevesmühlener Chaussee von Lankow nach Pingelshagen
- Friedrichsthal - Warnitz
- Ostorfer See / Dwang / Rogahner Straße
- An der Werderstraße
- An der Knaudtstraße
- An der J.-Stelling-Straße
- An der Lennéstraße

Neu gebaute Radwege

- An der Graf-Schack-Allee
- Schlosspromenade (siehe Fotos)

Beginn der Schlosspromenade

Radfahren auf der Schlosspromenade

- An der Ludwigsluster Chaussee (siehe Foto)

Ludwigsluster Chaussee

Geh-und Radweg fertig gestellt

Pünktlich zur warmen Jahreszeit hat die Landeshauptstadt den alten und sanierungsbedürftigen Radweg entlang der Ludwigsluster Chaussee neu zu Ende gebaut und dem Verkehr übergeben. Der alte, durch Radfahrer stark frequentierte Weg in gleicher Trassenlage, befand sich in einem schlechten Zustand, so dass ein Neubau nötig wurde. Die Länge der Ausbaustrecke beträgt knapp 1,5 Km. Der Abschnitt geht von der Straße „Am Kreuzweg" bis zur Ortsumgehung, der B 106 / B 321 und trägt als weitere Teilbaumaßnahme im Radwegebereich dazu bei, den Komfort für Radtouristen und Schweriner weiter zu erhöhen, so Dr. Smerdka, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement. Die Baukosten für den Ausbau des Radweges im Auftrag der Landeshauptstadt betrugen zirka 190.000,00 Euro. Der Auftrag ging an einen Firma aus der Region.

Auszug aus dem Stadtanzeiger vom 05.06.2009

2.4 Bereits in Planung befindliche Maßnahmen

Lücken werden geschlossen

Die folgenden Wege befinden sich bereits in unterschiedlichen Planungsphasen. Sie sollen vorrangig Lücken im Radwegenetz schließen, Stadtteile miteinander verbinden sowie die Vernetzung der Stadt mit der Region verbessern.

Geplante Radwege

- An der Störwasserstraße von Mueß nach Plate
- An der Plater Straße von Neu Zippendorf nach Consrade
- Lankow - Groß Medewege
- Vom Radwegtunnel B 106 zum Nordufer Lankower See
- Am Wohngebiet Mühlenberg
- An der B 104, Friedrichsthal - Brüsewitz
- Lückenschluss an der B 106 im Bereich Nahverkehr

2.5 Ergebnisse Marktforschung

Im Frühjahr 2008 hat die Landeshauptstadt Schwerin eine Befragung von Radfahrern und Radfahrerinnen durchgeführt, um zum Thema Radfahren in Schwerin eine Standortbestimmung durch die unmittelbar Betroffenen zu erhalten. Deren Meinungen sollten aus der Sicht der täglichen Nutzer und Nutzerinnen der Radwege die Handlungsschwerpunkte für die Verwaltung aufzeigen und helfen, die finanziellen Mittel an den richtigen Stellen einzusetzen.
Befragt wurde bei größeren Arbeitgebern wie Stadtverwaltung, Stadtwerke, Nahverkehr, Sparkasse und Schlossparkcenter. Darüber hinaus gab es eine Befragung auf der Straße sowie im Internet.
Die Resonanz war erfreulich hoch, insgesamt haben sich ca. 500 Personen an der Aktion beteiligt. Das zeugt von einem großen Interesse und beweist auch, dass die Stadt erhebliche Radfahrpotenziale bietet.

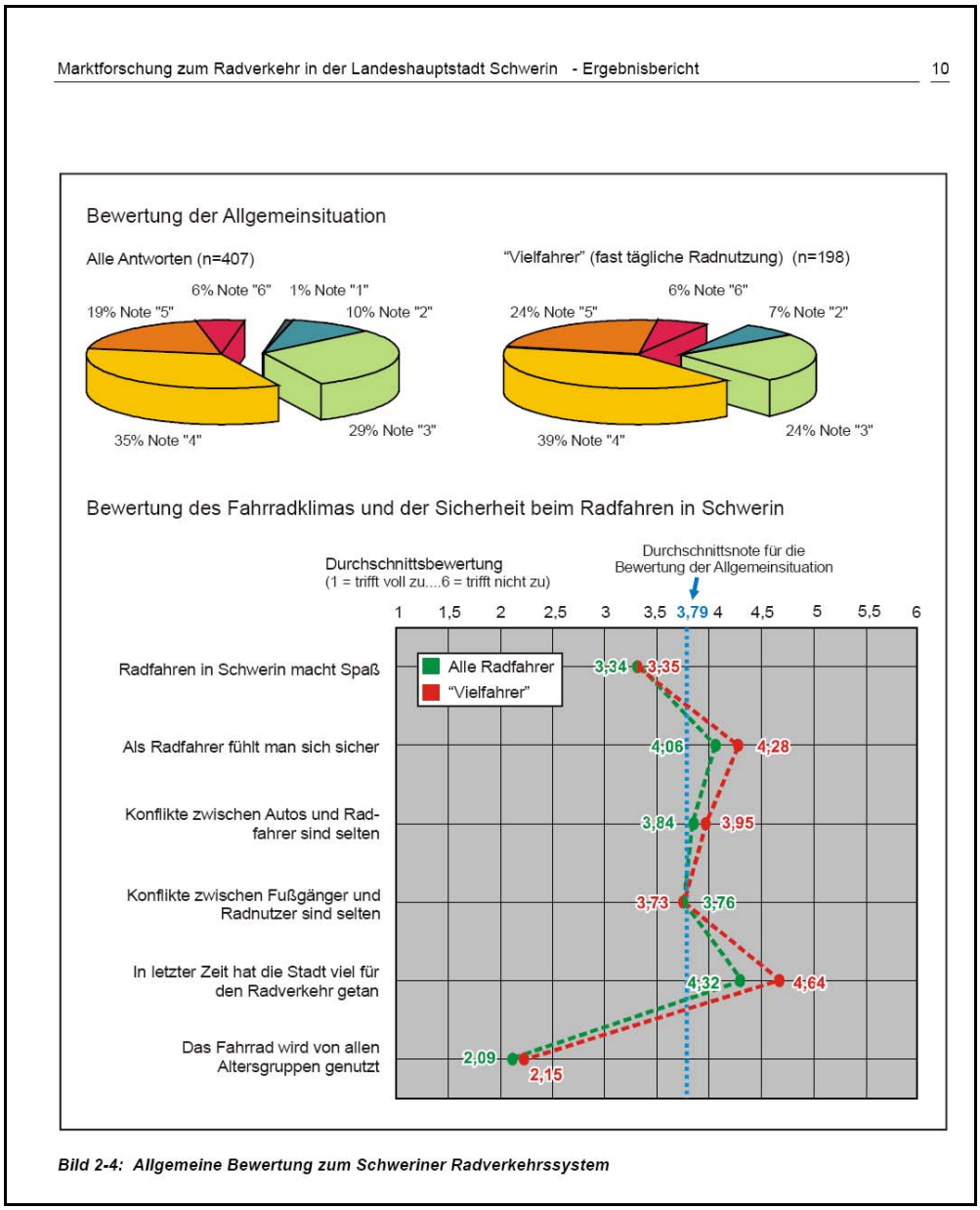
Gefragt wurde nach:

- Personenprofil und Verkehrsmittelbezug
- Wohngebiet
- Nutzungshäufigkeit und Nutzungszweck
- Bewertungen zum Radverkehrssystem
- Qualitäten, Schwächen und Verbesserungsbedarfe
- Vernetzung mit dem ÖPNV
- Radfahren in der Fußgängerzone

Die Radfahrer bewerten den Zustand kritisch

Von den befragten Personen waren 55 % weiblich und 45 % männlich. Die Altersgruppe 30 bis 49 Jahre hatte mit 53 % den größten Anteil. 78 % aller Befragten sind Pkw-Besitzer, wobei nur 16 % eine Zeitkarte des Nahverkehrs besitzen. Drei Viertel aller Befragten gehören zu den regelmäßigen Radfahrern und Radfahrerinnen. Beim Fahrtzweck überwiegt der Freizeitverkehr mit 41 %, vor dem Arbeitsweg mit 30 % und dem Einkaufen mit 26 %.
Bewertet wurde das „Fahrradklima“ in Schwerin und die Radverkehrsanlagen nach verschiedenen Kriterien. Die Allgemeinsituation wurde mit einer Durchschnittsnote von 3,79 auf der Skala von 1 bis 6 bewertet.

Die wesentlichen Defizite beziehen sich auf die vorhandene Radinfrastruktur. Bemängelt werden hauptsächlich fehlende Radwege, Lücken im Netz und der Zustand vorhandener Radwege. Kritisiert werden auch die Pflasterstraßen in der Innenstadt sowie unzureichende Abstellanlagen.
Positive Bewertungen gab es für Radwege in landschaftlich schönen Lagen und für geöffnete Einbahnstraßen.
Die Befragung hat aber auch die Erkenntnis gebracht, dass die Stadt über ein großes Potenzial für die Erhöhung des Radverkehrsanteils verfügt. Das betrifft sowohl die Personengruppe, die ihre Verkehrsmittelnutzung bei günstigeren Bedingungen ändern würde als auch die guten Ausgangsbedingungen hinsichtlich der Stadtstruktur wie Entfernungsbereiche, Topografie und Landschaft.



Auszug aus dem Bericht Marktforschung vom Mai 2008

2.6 Gegenwärtiger Radverkehrsanteil und Situation der Radinfrastruktur

10 % Anteil Radverkehr

Der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen liegt in Schwerin etwa im Bereich des Bundesdurchschnittes von ca. 11%. Bei der letzten Verkehrsbefragung im Jahr 2003 betrug der Anteil des Fahrradverkehrs 10%. Neue Ergebnisse zur gegenwärtigen Verkehrsmittelwahl in Schwerin werden noch im Jahr 2009 erwartet.
Die Netzlänge aller Radverkehrsanlagen der Stadt beträgt ca.140 km. Davon sind ca. 60 % als kombinierter Rad-und Gehweg ausgewiesen. Weitere 20 % sind als Radstreifen auf dem Gehweg angeordnet und 10 % mit Gehweg Rad frei beschildert. Der Rest verteilt sich auf Rad- bzw. Schutzstreifen auf der Fahrbahn und auf die eigenständigen Radwege, die den geringsten Anteil am Gesamtnetz haben.
Der Zustand der vorhandenen Radverkehrsanlagen ist zu einem großen Teil schlecht bis mangelhaft. Zur Instandsetzung dieser Wege besteht gegenwärtig ein Mittelbedarf von ca. 3 Mio. Euro.

Der Zustand der Radanlagen ist z.T. mangelhaft

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die derzeitig vorhandene Fahrradinfrastruktur der Landeshauptstadt mit den gestiegenen Anforderungen nicht mehr übereinstimmt. Die Ergebnisse der oben genannten Marktanalyse zeigen, dass die täglichen Nutzer und Nutzerinnen der Radverkehrsanlagen hier große Verbesserungsbedarfe sehen. Insbesondere werden Netzergänzungen und neue Radwege unabhängig vom Hauptstraßennetz, bauliche Maßnahmen an vorhandenen Wegen und Abstellanlagen im Stadtzentrum und an weiteren wichtigen Punkten gefordert. Kritisch ist die Situation hinsichtlich radfahrerfreundlicher Beläge in der Innenstadt einzuschätzen, da hier oftmals noch unebene Pflasterbeläge anzutreffen sind.
Weitere Mängel sind Hindernisse im Verlauf der Radwege wie Licht- oder Ampelmasten sowie die Führung der Radfahrer und Radfahrerinnen an den Knotenpunkten einschließlich der Signalisierung. Für grundhafte Sanierungen und Neubaumaßnahmen wurden in den letzten Jahren durchschnittlich ca. 170.000 Euro pro Jahr über den städtischen Haushalt finanziert.

2.7 Zustand der Verkehrssicherheit

Ein Ziel des Nationalen Radverkehrsplanes ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und Radfahrerinnen. Diesen Anspruch haben ebenso die landesweiten und kommunalen Fahrradkonzepte.
Wenn auch die Unfallstatistik der letzten 10 Jahre mit Beteiligung von Radfahrern und Radfahrerinnen keine gravierenden Schwerpunkte aufzeigt, so muss auch für die Landeshauptstadt Schwerin die Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer und Radfahrerinnen eine ständige Aufgabe sein. Durchschnittlich ereignen sich nach der Unfallstatistik der Polizeiinspektion Schwerin (siehe unten) ca.170 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern und Radfahrerinnen auf den Straßen der Stadt. Dabei sind Radfahrer und Radfahrerinnen als Verursacher nur mit 38 % beteiligt. Das belegt, dass das Thema nicht nur Radfahrer und Radfahrerinnen betrifft. Verkehrsunfälle entstehen oft durch Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen.

Keine gravierenden Unfallschwerpunkte

Doch die Infrastruktur kann einen ganz entscheidenden Beitrag zu einem sicheren Verkehrssystem leisten.

Die Ansatzpunkte liegen also einerseits in der technischen Verbesserung der Anlagen und andererseits im Bereich der Verkehrsausbildung und Bewusstseinsbildung.
Die Öffnung von Einbahnstraßen hat sich unter Sicherheitsaspekten grundsätzlich bewährt. Untersuchungsergebnisse aus verschiedenen Städten zeigen, dass weder in Bezug auf die Zahl der Unfälle noch auf die Unfallschwere negative Auswirkungen zu erkennen sind. Diese Erfahrungen können aus Schweriner Sicht bestätigt werden. Als Problem erweist sich jedoch oftmals die Akzeptanz durch die Autofahrer und Autofahrerinnen, sei es nun aus Unkenntnis oder aus Rücksichtslosigkeit. Hier ist durch gezielte Informationen mehr Verständnis zu vermitteln. Ein Schwerpunkt bei Radverkehrsunfällen sind auch immer Tankstelleneinfahrten, wo neben baulichen Verbesserungen eine verstärkte Aufklärungsarbeit notwendig ist.

Polizeiinspektion Schwerin
SB FG PV

Schwerin, 08.05.09

Unfallstatistik unter Beteiligung von Radfahrern im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Schwerin ab1997

Jahr	VU gesamt	GT	SV	LV	Radfahrer (Ü 15) Verursacher	Radfahrer Kinder	Kinder als Verursacher	Ursache		
								Vorf./Vorr.	Einfahren	Andere
1997	168	0	17	119	54	42	26	18	7	55
1998	179	1	18	121	56	27	10	19	4	43
1999	167	1	19	116	59	27	14	14	5	54
2000	156	1	10	109	67	36	15	19	6	57
2001	147	1	15	117	61	25	17	13	3	62
2002	123	2	11	87	57	14	7	15	1	48
2003	171	0	10	143	62	21	13	15	3	57
2004	178	2	9	143	71	17	11	14	9	59
2005	182	0	13	120	81	18	13	9	3	82
2006	189	0	6	134	69	13	8	14	2	61
2007	172	0	10	110	62	8	6	7	6	55
2008	199	0	13	130	72	16	10	47	8	74

Stand 31.12.2008

Unfallbericht der Polizeiinspektion

3. Ziele

3.1 Hauptziel des neuen Radwegeplanes 2020

Das Hauptziel des neuen Planes ist es, bis zum Jahr 2020 eine Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr auf 15 % zu erreichen und im Zusammenhang damit ein von einer großen Mehrheit mitgetragenes fahrradfreundliches Klima in der Landeshauptstadt Schwerin zu schaffen.

15 % Anteil Radverkehr

3.2 Imageverbesserung

Schon 1817 erfand Karl Drais das Fahrrad, doch selten lag es so im Trend wie heute. Das Fahrrad, so hat es den Anschein, ist auf der Überholspur. Hier sind jetzt große Anstrengungen notwendig, um mit diesem Tempo Schritt zu halten und nicht selbst von den Entwicklungen überholt zu werden. Zwischen der zunehmenden Beliebtheit des Radfahrens und dem allgemeinen Image klafft manchmal noch eine zu schließende Lücke.
Der Stellenwert des Radverkehrs im Gesamtverkehrsystem wurde entgegen vorhandener Absichtserklärungen in den vergangenen Jahren in Schwerin bisweilen unterschätzt. Darunter haben auch das Image des Radfahrens und die Akzeptanz im Straßenverkehr gelitten. Ziel des neuen Radwegeplanes ist es deshalb, durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit in Verbindung mit der schulischen Verkehrserziehung ein Fahrradklima zu schaffen, in dem Radfahren ein positives Image gewinnt und sich Radfahrer und Radfahrerinnen als gleichrangige Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen akzeptiert fühlen. Radfahrer und Radfahrerinnen brauchen wie andere Bereiche auch eine Lobby, um ihre berechtigten Interessen durchzusetzen.

Die Radfahrer in Schwerin brauchen eine Lobby

Entscheidend für das Image wird auch sein, inwieweit es gelingt, die Mängel in der Radinfrastruktur möglichst schnell zu beseitigen und die im Abschnitt 7 aufgeführten Maßnahmen umzusetzen.

3.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Bei allen Maßnahmen zum Straßenaus- und –umbau sowie zur Beschleunigung des ÖPNV muss jeweils eine verkehrssichere Radverkehrsführung gewährleistet werden. Hauptverkehrsstraßen sind grundsätzlich mit Radverkehrsanlagen auszustatten. Aber auch vom Hauptstraßennetz unabhängig geführte Radwege sind ein entscheidender Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit. Wichtig dabei ist natürlich auch die Unterhaltung der Radverkehrsanlagen, um eine mängelfreie Oberflächenbeschaffenheit zu gewährleisten.
Im Nebenstraßennetz soll der Radverkehr sicher auf der Fahrbahn geführt werden und im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten von Restriktionen, die zur Lenkung des Kfz-Verkehrs eingerichtet sind, weitgehend ausgenommen werden. Dazu dient die Öffnung von Einbahnstraßen, die Durchlässigkeit von Sackgassen und Fußgängerzonen sowie ggf. die Befreiung von Abbiegeverboten. Ebenflächige und damit fahrradfreundliche Fahrbahnbeläge sind hier für die sichere Abwicklung des Radverkehrs von ganz entscheidender Bedeutung und tragen zur Konfliktvermeidung mit dem Kfz-Verkehr und dem Fußgängerverkehr bei.

Erhöhung der Sicherheit ist eine permanente Aufgabe

Durch Radkampagnen und Informationstätigkeit sollte eine breite Öffentlichkeitsarbeit unter dem Aspekt der Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs ins Leben gerufen werden. Die Verkehrserziehung pro Fahrrad muss in einem frühen Alter beginnen und sich auch bei der Fahrschulausbildung fortsetzen. Durch die Präventionsberater der Polizeiinspektion Schwerin werden in jedem Schuljahr umfangreiche verkehrspräventive Veranstaltungen zum Thema Radverkehr durchgeführt.
Abschließend ist festzustellen, dass mehr Radverkehr auch mehr Verkehrssicherheit bedeutet. Denn Rad fahrende in größerer Anzahl werden dann im Straßenbild stärker wahrgenommen. Das Verständnis und damit auch die Rücksicht ihnen gegenüber steigen dadurch.

3.4 Ausbau des Radtourismus

Radabstellanlage für BUGA-Touristen

Im Deutschlandtourismus spiegelt sich zunehmend die Tendenz wider, dass für die Deutschen das eigene Land das beliebteste Reiseziel ist. Dieser Trend der letzten Jahre hat sich aktuell im Jahr 2008 noch verstärkt. Dabei suchen die Urlauber gezielt nach Angeboten für Wellnessurlaube, Radreisen und Städtetrips.
Mit der Zunahme der Beliebtheit des Fahrradverkehrs insgesamt hat insbesondere auch der Fahrradtourismus in Deutschland kontinuierlich an Bedeutung gewonnen. In seiner Radreiseanalyse 2007 stellt der ADFC fest, dass der Radtourismus mit deutschlandweit geschätzten 5 Mrd. Euro Umsatz einen enormen Wirtschaftsfaktor darstellt. So haben rund 80% der vom ADFC befragten Radtouristen und Radtouristinnen über 500 Euro für die von Ihnen unternommenen Radreisen und Kurzurlaube ausgegeben, bei 51% waren es sogar mehr als 1.000 Euro. Durchschnittlich wurden für eine Radreise 1.169 Euro ausgegeben.
Mecklenburg-Vorpommern bietet aufgrund seiner landschaftlichen und kulturhistorischen Gegebenheiten dem Radtourismus hervorragende Voraussetzungen. Wiederholt wurde Mecklenburg-Vorpommern in den letzten Jahren zum beliebtesten deutschen Radreiseziel gekürt. Radtourismus ist in MV nicht nur ein bedeutender Erwerbsfaktor, sondern verbindet gleichzeitig einen wichtigen Wirtschaftszweig im Tourismus mit Gesundheitsförderung und umweltfreundlichen Umgang mit den Naturschätzen des Landes. Zur weiteren Verbesserung der Radinfrastruktur hat das Land MV im Jahr 2007 eine Radtourismus- und Radwanderwegeoffensive ins Leben gerufen und ein regionales Förderprogramm für Radfernwege und überregionale Rundrouten gestartet.
Die Landeshauptstadt Schwerin hat die Chance sowohl vom Boom des Radtourismus als auch vom wachsenden Interesse am Städtetourismus zu profitieren. Die städtebaulichen Sehenswürdigkeiten in Verbindung mit den landschaftlichen Reizen und den kulturellen Angeboten bieten ein

sehr großes Potenzial. Durch die Stadt verlaufen der Radfernweg Hamburg-Rügen, der Westliche Backstein Rundweg und der Residenzstädte Rundweg sowie regionale Radwanderwege. Für diese Wege sind innerhalb des Stadtgebietes gut ausgebaute und hochwertige Trassen zu schaffen, die durch stadtübergreifende Verbindungen mit der Region zu vernetzen sind. Das gilt ebenso für eine eindeutige und gut gestaltete Wegweisung. Zur Verbesserung der Radinfrastruktur im touristischen Bereich gehören weiterhin die Schaffung und Unterhaltung von Rastplätzen, Infotafeln und Abstellanlagen.

Fahrradtourismus ist ein ständig wachsender Wirtschaftsfaktor

Neben dem Ausbau des touristischen Radwegenetzes selber ist auch die Instandsetzung der übrigen städtischen Radwege wichtig, da diese Wege bei längeren Aufenthalten von Radtouristen und Radtouristinnen natürlich auch benutzt werden. Nur so kann die Landeshauptstadt des Tourismuslandes Mecklenburg-Vorpommern am Wachstumsmarkt des Fahrradtourismus zukünftig partizipieren und immer mehr Menschen für einen Urlaub in unserer Stadt sensibilisieren und zum nachhaltigen Urlaub in Schwerin motivieren.

3.5 Sicherung der Finanzierung

Für die Umsetzung des neuen Radwegeplanes 2020 mit seinen zahlreichen Einzelmaßnahmen ist eine ausreichende und dauerhaft gesicherte finanzielle Ausstattung unabdingbar.

In den letzten 15 Jahren wurden über den städtischen Haushalt insgesamt ca. 2,5 Mio. Euro für Radwegeneubauten bereitgestellt. Das sind ca. 170.000 Euro pro Jahr. Enthalten in der Gesamtsumme sind 520.000 Euro aus Stellplatzablösebeträgen, die laut Landesbauordnung für Radwegebau verwendet werden können und die vorrangig in den Jahren 2006-2009 dafür eingesetzt wurden. Diese Mittel sind nun erschöpft und stehen damit nicht mehr zur Verfügung.

Gegenüberstellung der vorhandenen und der erforderlichen Mittel für Neubau, grundhaften Ausbau und Umbau

Vorhanden HH 2009:	0 Euro

(In 2009 laufende Baumaßnahmen werden mit Haushaltsresten der Vorjahre finanziert.)

Erforderlich HH 2009:	750.000 Euro

Somit können notwendige Maßnahmen in 2009 nicht realisiert werden und müssen auf das Haushaltsjahr 2010 verschoben werden.

Anmeldungen HH 2010:

- Radweg Plater Straße	350.000 Euro
- Radweg Tunnel B106 – Lankower See	250.000 Euro
- Radstreifen Franz-Mehring-Straße	50.000 Euro
- Beseitigung von Hindernissen auf Radwegen	80.000 Euro
- Fahrradabstellanlagen	10.000 Euro
- Errichtung von Hinweisschildern	10.000 Euro
Erforderlich HH 2010:	**750.000 Euro**

Die Bereitstellung der Mittel ist eine wesentliche Voraussetzung

Anmeldungen HH 2011:

- Radweg Lankow – Groß Medewege	500.000 Euro
- Grundhafte Sanierung Radweg Robert-Beltz-Straße	100.000 Euro
- Radfahrstreifen in der Innenstadt	140.000 Euro
- Errichtung von Hinweisschildern	10.000 Euro
Erforderlich HH 2011:	**750.000 Euro**

Gegenüberstellung der vorhandenen und der erforderlichen Mittel für Unterhaltung
Vorhanden im HH der SDS: ca. 40.000 Euro pro Jahr = 0,12 Euro/qm
Erforderlich: 162.500 Euro pro Jahr = 0,50 Euro/qm

Zusätzlich besteht für die Instandsetzung der Radverkehrsanlagen mit der Zustandsnote 3 ein **Nachholbedarf von ca. 3,5 Mio. Euro** (siehe Stellungnahme der SDS vom 14.01.2009 in der Anlage).

Grundsätzlich bestehen derzeit folgende Möglichkeiten zum Einwerben von Fördermitteln:
- Förderung durch Wirtschaftsministerium M-V für touristische Radfernwege und Rundtouren
- Förderung durch Landwirtschaftsministerium M-V für ländlichen Wegebau (trifft für Schwerin nicht zu)
- Förderung durch das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung nach der Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen im Bereich des kommunalen Straßenbaus in M-V aus den Kompensationsmitteln des Bundes nach dem Entflechtungsgesetz
- Förderung durch das Bundesverkehrsministerium für Radwege an Bundeswasserstraßen
- Städtebauförderung bei Straßenraumgestaltungen mit fahrradfreundlichen Fahrbahnoberflächen

Darüber hinaus baut das Straßenbauamt Schwerin Radwege im Bereich der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen im Stadtgebiet. Der Kostensatz des Straßenbauamtes liegt bei ca. 100.000 Euro/km bei einer Breite von 2,25-2,50m.

Trotz dieser bestehenden Möglichkeiten, die unbedingt zur Verbesserung der Radinfrastruktur genutzt werden müssen, sind damit die Probleme im städtischen Radwegenetz nur teilweise lösbar. Die meisten der notwendigen Maßnahmen fallen nicht in die beschriebenen Förderkategorien, ebenfalls auch nicht die Unterhaltung.
Deshalb müssen der überwiegende Teil der Mittel ebenso wie die Eigenanteile an den Förderungen über den städtischen Haushalt zur Verfügung gestellt werden.
In den Haushaltsplänen der Landeshauptstadt Schwerin sind deshalb jährlich die notwendigen Neubau- und Sanierungsmaßnahmen für Radverkehrsanlagen mit einem Wertumfang von insgesamt 750.000 Euro einzustellen. Darüber hinaus ist die finanzielle Ausstattung der SDS so zu verbessern, dass der Unterhaltungsstau mittelfristig abgebaut werden kann. Nur mit der kontinuierlichen Umsetzung dieser zentralen Forderung des neuen Radwegeplanes 2020 ist die beschriebene Zielstellung zu erreichen.

3.6 Qualitätssicherung

Bei der Qualitätssicherung sind zwei unterschiedliche Arbeitsrichtungen notwendig. Erst einmal bedarf die grundsätzliche Umsetzung der neuen Radverkehrsstrategie einer permanenten Erfolgskontrolle, die von einem ständigen Gremium am besten zu leisten ist.

Um notwendige Qualitäten zu erreichen, sind Sicherungssysteme erforderlich

Zum Zweiten bezieht sich die Sicherung der Qualität auf die technisch richtige Ausführung von Baumaßnahmen, die der Fahrradplaner bzw. die Fahrradplanerin mit der dafür erforderlichen Arbeitszeitressource durchführen sollte. Dazu sind alle Verkehrsprojekte vor Baubeginn auf die Belange des Radverkehrs zu prüfen, Kontrollen während der Bauausführung durchzuführen und die Abnahmen fertig gestellter Baumaßnahmen nur unter Teilnahme des Radverkehrsplaners bzw. der Radverkehrsplanerin zu organisieren.

4. Notwendige Strukturen für die Umsetzung

1) Eine verstärkte Orientierung auf den Fahrradverkehr in Übereinstimmung mit dem Gesamtverkehrskonzept ist die Grundlage für die Entwicklung eines zukunftsfähigen und finanzierbaren Stadtverkehrs. Die Landeshauptstadt Schwerin sollte nach Beratung in den Ortsbeiräten und Ausschüssen mit dem Beschluss dieses Planes durch die Stadtvertretung die Weichen für diese Entwicklung stellen.

Diskussion und Beschlussfassung

2) Die Grundvoraussetzung für die Umsetzung des neuen Radwegeplanes ist die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Ausstattung. So sollten jährlich Eigenmittel in Höhe von 750.000 Euro und Fördermittel aktiviert werden.

Mittelbereitstellung

3) Ebenso wichtig ist die personelle Ausstattung der Verwaltung durch die Sicherung der erforderlichen Arbeitszeitressourcen. Um diese notwendigen Strukturen zu schaffen, sind die Entscheidungsträger und Entscheidungsträgerinnen frühzeitig in die neue Radverkehrsstrategie einzubinden und dafür zu begeistern. Die zur Erarbeitung des neuen Planes im August 2008 gegründete Arbeitsgruppe sollte vom Grundsatz auch die Umsetzung des Planes begleiten und den Kern für ein zukünftiges Fahrradforum bilden, in dem die Politik, die Verwaltung und die Verbände vertreten sind.
Dazu ist von allen Akteuren ein hohes Maß an Engagement erforderlich. Im Zuge der Umsetzung muss der Plan flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren und fortlaufend aktualisiert werden.

Personelle Ressourcen in der Verwaltung und Fahrradforum

4) Neben der Akzeptanz im politischen Raum ist die Einbeziehung aller Bürger und Bürgerinnen notwendig. Die Vorteile des Radverkehrs müssen den Menschen durch professionelle Marketingstrategien verdeutlicht werden. Ebenso wichtig sind Informationskampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr.

Information und Marketing

5) Durch die Einbindung des neuen Radwegeplanes in übergeordnete Planungen und Strategien wie in den Nationalen Radverkehrsplan, in das regionale Radwegekonzept Westmecklenburg ergeben sich günstige Strukturen für die Umsetzung. Besonders durch die Mitarbeit in der Arbeitsgruppe Radwege beim regionalen Planungsverband Westmecklenburg werden gemeinsame Projekte mit den benachbarten Landkreisen und Gemeinden vorangetrieben.

Einbindung in übergeordnete Pläne und Einbeziehung der Region

5. Technisch-bauliche Handlungsfelder

Die Liste der nachfolgend genannten Handlungsfelder ist das Ergebnis der Bewertung aller Arbeitsgruppenmitglieder. Im Rahmen der Erstellung des vorliegenden Planes wird hier nur auf die Prioritäten eingegangen ohne die Themen inhaltlich weiter zu kommentieren. Bei der Umsetzung des Planes in den nächsten 10 Jahren sind vorrangig diesen Themenfeldern konkrete Maßnahmen zuzuordnen.

1. Verbesserung bestehender Radwege

2. Neubau von Radwegen abseits der großen Straßen

3. Verbindung der Wohngebiete mit der Innenstadt durch ganzjährlich alltagstaugliche Fahrradrouten

4. Kopfsteinpflaster in der Innenstadt verbessern

5. Vermeidung von Fahrradverkehr im Gleisbereich der Straßenbahn, Ausweisung von Alternativtrassen

Hierfür sind besondere Anstrengungen notwendig

6. Qualitätssicherung bei der Ausführung von Baumaßnahmen

7. Praxisradler und Praxisradlerinnen in die Planung einbeziehen

8. Fahrradspuren/Schutzstreifen auf der Fahrbahn

9. Anbindung der innerstädtischen Radwege an das überörtliche Radwegenetz

10. Akzeptanz bei Autofahrern und Autofahrerinnen erhöhen betreffend des Radfahrens entgegen der Einbahnstraße

6. Marketing

Der Radverkehr wurde in Schwerin bisher nicht ausreichend diskutiert und kommuniziert. Daher ist für den Marketingbereich ein gesondertes professionelles Konzept zu erarbeiten. Mit der Konzeptbearbeitung muss bald begonnen werden, allerdings sollte die Umsetzung erst schrittweise und behutsam erfolgen, denn die Vermarktung nicht vorhandener Qualitäten könnte das Image der Schweriner Radverkehrspolitik zusätzlich belasten. Nach sichtbaren Verbesserungen der Radinfrastruktur muss das Radverkehrmarketing dann ein fester Bestandteil des Mobilitätsmarketings werden.

Dabei sollten folgende Aktivitäten im Vordergrund stehen:

- Offizielle Benennung eines bzw. einer Radverkehrbeauftragten
- Einrichten eines Fahrradforums
- Etablierung eines griffigen Slogans zum „ RADVERKEHR IN SCHWERIN „
- Entwicklung eines Logos und eines einheitlichen Designs
- Verstärkung der Präsenz im öffentlichen Raum
- Positionierung des Radverkehrs im Internet
- Gezielte Vermarktung bestimmter Projekte bzw. Maßnahmen, wenn sie denn vorliegen
- Verkehrssicherheitskampagnen
- Entwicklung eines Fahrradstadtplans
- Förderung von Veranstaltungen zum Radverkehr
- Förderung von Initiativen wie „Fahrradfreundlicher Betrieb oder Einzelhändler“
- Verbesserung der Wegweisung (siehe Foto)

Werbung für den Radverkehr ist wichtig

)

Seite 2 · STADTANZEIGER AMTLICHE BEKANNTMACHUNGEN Ausgabe 09/8. Mai 2009

BUGA

Neue Schilder für Radfahrer

Auf drei Radrouten hat die Stadt kurz vor der Eröffnung der BUGA die Wegweiser für die Radfahrer erneuert. Diese Radrouten gehören zum so genannten „BUGA-Radstern“, der die Außenstandorte der BUGA mit der zentralen Veranstaltungsfläche in Schwerin verbindet. Die jetzt angebrachten Schilder entsprechen dem neuesten Stand in Sachen Radwegweiser. Sie sind informativ, klar erkennbar und können auf Routenänderungen flexibel reagieren.

Schrittweise soll in den kommenden Jahren auf allen städtischen Radrouten die Beschilderung erneuert werden.

Mitarbeiter der SDS Thomas Warncke beim Anbringen der neuen Schilder Ecke Knaudtstraße / Dr.-Hans-Wolf-Straße.

Auszug aus dem Stadtanzeiger vom 08.05.2009

7. Maßnahmenkatalog mit Prioritäten

Die Umsetzung der im Katalog enthaltenen Maßnahmen ist eine ständige Aufgabe des Fahrradforums, das in Weiterführung der AG Radwegeplan nach der Fertigstellung des Plankonzeptes weiterarbeiten wird. Die in den Listen angegebene Reihenfolge ergab sich aus der Bewertung der AG-Mitglieder. Für die zeitliche Einordnung bei der Realisierung kann sie jedoch nicht in jedem Fall maßgebend sein, da die derzeitigen Vorbereitungsstände sehr unterschiedlich sind. Beim Neubau ist die Schaffung von Radwegen in den Grünachsen abseits der großen Straßen von besonderer Bedeutung. Für die Innenstadt steht die Ebenflächigkeit der Fahrbahnbeläge im Vordergrund und bei den Detailmaßnahmen ist die Beseitigung von Hindernissen auf den Radwegen vorrangig.

Vorrangige Aufgaben für die nächsten 10 Jahre

7.1 Neubau von Radwegen (siehe dazu auch Abschnitt 2.4)

Die folgenden Maßnahmen sind teilweise in Planung, überwiegend jedoch handelt es sich um neue Maßnahmen.

1. „Schwerin – Line“ (Teilabschnitte)

2. Innenstadt – Werdervorstadt – Schelfwerder/Ostufer Heidensee

3. Sanierung Radweg Robert-Beltz-Straße (Fördermöglichkeiten prüfen – touristischer Radweg)

4. Verbindung Consrader Weg - Weg am Störkanal

5. Radweg an der Störwasserstraße bis Stadtgrenze (Vorplanung liegt vor, Förderantrag gemeinsam mit der Gemeinde Plate ist gestellt)

6. Lückenschluss B106, Bereich Nahverkehr (Entwurfsplanung liegt vor, Maßnahme des SBA)

7. Radweg Friedrichsthal/Warnitz – Herren Steinfeld (Fördermöglichkeiten prüfen – touristischer Radweg)

8. Radweg Greifswalder Straße (Maßnahme im Haushalt 2009 enthalten, Vorplanung ist beauftragt)

9. Wickendorf – Nordstadt entlang des Ziegelaußensees (Fördermöglichkeiten prüfen – touristischer Radweg)

10. Lankow – Friedrichsthaler Forst (entlang der Bahn bzw. durch die Ausgleichsflächen)

11. Medeweger See (Rundweg)

7.2 Maßnahmen in der Innenstadt

1. Einbau von schmalen Streifen mit geschnittenem Pflaster in unebenen Pflasterbelägen

2. Wittenburger Straße, Marienplatz – Friedensstraße (entgegen der Einbahnstraße)

3. Schaffung von zusätzlichen Abstellmöglichkeiten

4. Aus-/Umbau von benutzungspflichtigen Radwegen bzw. „anderen Radwegen“

5. Verbesserung Fahrbahnbelag Wittenburger Straße (im Sanierungsprogramm Paulsstadt)

6. Eisenbahnunterführung Lübecker Straße 100 % durchlässig für Radfahrer und Radfahrerinnen (Maßnahme im Bau)

7. Markierung Schutzstreifen in der Franz-Mehring-Straße von Paulskirche bis Wismarsche Straße

8. Abstellanlagen an Marienplatz-Galerie (in der Aufgabenstellung zum Wettbewerb Marienplatz enthalten)

9. Verbesserung Fahrbahnbelag Straße Zum Bahnhof (im Sanierungsprogramm Paulsstadt)

10. Verbesserung Fahrbahnbelag Johannesstraße (im Sanierungsprogramm Paulsstadt)

7.3 Technische Detailmaßnahmen

1. Entfernung von Licht/Ampelmasten und Verkehrsschildern auf Radwegen

2. Führung an Kreuzungen, Bordabsenkungen

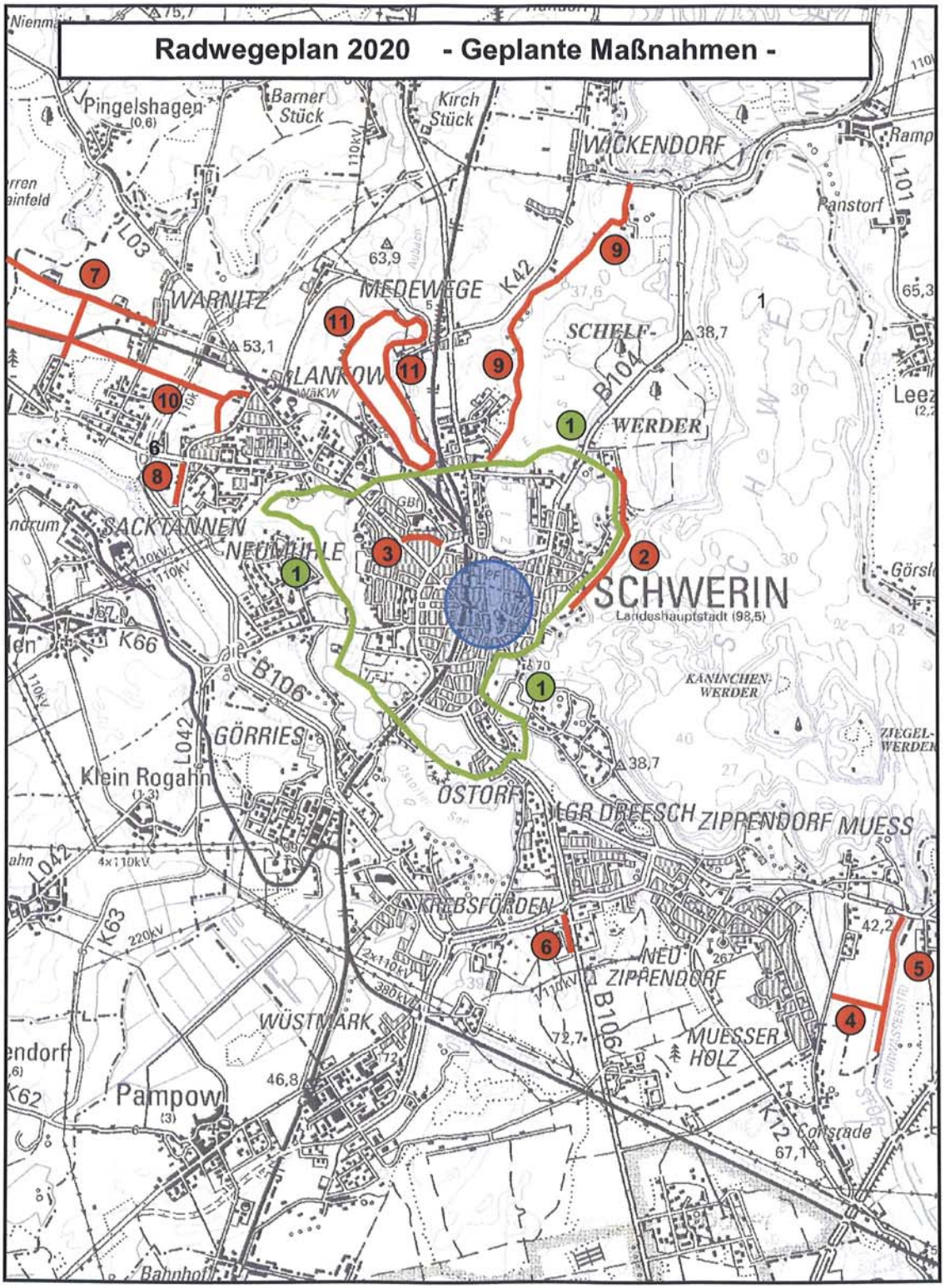
3. Radspuren an Kreuzungen

4. Fahrradfreundliche Ampelschaltungen

5. Wettergeschützte Bike & Ride-Plätze an den Haltestellen Wüstmark, Neu Pampow, Hegelstraße u.a.

6. Radstreifen Güstrower Straße

7. Sichere Abstellmöglichkeiten am Hbf


Radwegeplan 2020 - Geplante Maßnahmen -
Pingelshagen
Barner Stück
Kirch Stück
WICKENDORF
Panstorf
WARNITZ
MEDEWEGE
SCHELF-
WERDER
LANKOW
SACKTANNEN
NEUMÜHLE
SCHWERIN
Landeshauptstadt (98,5)
KANINCHEN-WERDER
ZIEGEL-WERDER
GÖRRIES
Klein Rogahn
OSTORF
GR DREESCH
ZIPPENDORF
MUESS
KREBSFÖRDEN
NEU ZIPPENDORF
WÜSTMARK
MUESSER HOLZ
Pampow
Consrade
Bahnhof
1 Schwerin -Linie
2 Innenstadt - Schelfwerder
3 Robert-Beltz-Straße
4 Consrader Weg - Störkanal
5 Radweg am Störkanal
6 Lückenschluss B106 (NVS)
7 Friedrichsthal /Warnitz - Herren Steinfeld
8 Radweg Greifswalder Straße
9 Wickendorf- Nordstadt
10 Lankow - Friedrichsthaler Forst
11 Medeweger See (Rundweg)
Maßnahmen in der Innenstadt

8. Fazit

Die Vorteile des Radverkehrs müssen genutzt werden

Als Fazit des neuen Radwegeplanes bleibt festzuhalten, dass in Anbetracht der zahlreichen Vorteile des Radverkehrs die konsequente Umsetzung der aufgezeigten Strategien unbedingt notwendig erscheint. Einerseits wird durch die Steigerung des Radverkehrsanteils die vorzuhaltende Verkehrsinfrastruktur langfristig wirtschaftlicher und somit zukünftig auch noch bezahlbar sein. Andererseits werden die Gesundheit, der Klimaschutz und die Energieeinsparung gefördert. Es ist an der Zeit, dass die Stadt ihr Herz für Radfahrer und Radfahrerinnen entdeckt, die Potenziale dafür sind vorhanden.