

# Stadtvertretung der Landeshauptstadt

## Schwerin

Datum: 14.06.2022

Dezernat: III / Fachdienst  
Verkehrsmanagement  
Bearbeiter/in: Herr Goldammer  
Telefon: (0385) 5 45 20 62

### Beschlussvorlage

#### Drucksache Nr.

00444/2022

öffentlich

### Beratung und Beschlussfassung

Dezernentenberatung  
Hauptausschuss  
Ausschuss für Finanzen  
Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr  
Ausschuss für Umwelt, Gefahrenabwehr und Ordnung  
Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Liegenschaften  
Ortsbeirat Altstadt, Feldstadt, Paulsstadt, Lewenberg  
Ortsbeirat Friedrichsthal  
Ortsbeirat Gartenstadt, Ostorf  
Ortsbeirat Görries  
Ortsbeirat Großer Dreesch  
Ortsbeirat Krebsförden  
Ortsbeirat Lankow  
Ortsbeirat Mueß  
Ortsbeirat Mueßer Holz  
Ortsbeirat Neu Zippendorf  
Ortsbeirat Neumühle, Sacktannen  
Ortsbeirat Schelfstadt, Werdervorstadt, Schelfwerder  
Ortsbeirat Warnitz  
Ortsbeirat Weststadt  
Ortsbeirat Wickendorf, Medewege  
Ortsbeirat Wüstmark, Göhrener Tannen  
Ortsbeirat Zippendorf  
Hauptausschuss  
Stadtvertretung

### Betreff

Aktualisierung Radverkehrskonzept 2030

### Beschlussvorschlag

Das neue Radverkehrskonzept 2030 für die Landeshauptstadt Schwerin wird zur Kenntnis genommen.

## Begründung

### 1. Sachverhalt / Problem

Am 11.08.2020 hat der Hauptausschuss der Landeshauptstadt Schwerin zur Drucksachennummer 00397/2020 beschlossen, dass das bestehende Radverkehrskonzept 2020 mit einem externen Gutachter aktualisiert werden soll.

Dementsprechend hat die Landeshauptstadt Schwerin, vertreten durch den Fachdienst Verkehrsmanagement, die Aktualisierung des Konzeptes, nach öffentlicher Ausschreibung, an die PGV Dargel Hildebrandt GbR in Hannover vergeben.

Das Gutachten mit Stand vom 24.03.2022 beinhaltet die folgenden wesentlichen Ergebnisse:

Der Gutachter hat eine umfangreiche Bestandsaufnahme für den Großteil des Stadtgebietes durchgeführt. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Es wurden zunächst Grundlegendaten zu den Einwohnern, den Beschäftigten, den Quellen und Zielen, der Motorisierung sowie den Pendlerströmen zusammengestellt. Daraus erfolgte die Herleitung der Verbindungen für Radverkehrspotentiale und weiter die Entwicklung eines flächenhaften Radverkehrsnetzes mit Vorrang-, Haupt- und Ergänzungsrouten.

Als dann wurden innerhalb des Radverkehrsnetzes Lücken erfasst und der Bestand an vorhandenen Straßen und Wegen hinsichtlich möglicher Abweichungen zu jeweiligen Standards der entsprechenden Routen aufgenommen. Hier wurden Führungsformen, Belagsarten und –qualitäten, Wegebreiten und Konfliktpotentiale untersucht.

Im Ergebnis wurde ein Handlungskonzept für die städtischen Teilräume erarbeitet. Für jeden Teilraum sind entsprechende gutachterliche Empfehlungen zur Umsetzung von Maßnahmen (Handlungsbedarf) aufgeführt. Hierfür wurden die Handlungsempfehlungen einer Prioritätsbewertung unterzogen, die sich an den Erfordernissen einer anforderungsgerechten Herrichtung des Radverkehrsnetzes orientiert.

Für die Umsetzung des Radverkehrszielnetzes der Landeshauptstadt Schwerin wurden insgesamt vier Prioritätsstufen gebildet:

- Quick-Wins
- 1 – 3 Jahre
- 3 – 5 Jahre
- > 5 Jahre

Unter Quick-Wins sind Maßnahmen zu verstehen, die ohne größeren Planungsvorlauf und mit relativ geringem Kostenaufwand umsetzbar sind. In vielen Fällen bewirken diese Maßnahmen bereits eine merkliche Verbesserung bzw. einen deutlichen Sicherheitsgewinn.

In der Prioritätsstufe > 5 Jahre werden Maßnahmen zusammengefasst, die als perspektivisch anzusehen sind oder einen sehr langen Planungsvorlauf bedingen. Entsprechend der aufgezeigten Prioritätsstufen wurden die notwendigen finanziellen Mittel unterteilt und in Tab. 32 des Radverkehrskonzeptes zusammengefasst.

Im weiteren Verlauf erfolgt ein Beratungsprozess mit den zuständigen Gremien und Akteuren (u.a. auch mit dem Radentscheid Schwerin) über die Umsetzung der nach Prioritäten eingestuften Maßnahmen. Der Stadtvertretung sind im Rahmen der Beschlussfassung über die Haushaltssatzung die beabsichtigten investiven

Maßnahmen und deren Finanzierung vorzulegen.  
Auch zu sonstigen Umsetzungsaktivitäten werden die politischen Gremien eingebunden.

Darüber hinaus wurden im Zuge der Erarbeitung des neuen Radverkehrskonzeptes die Möglichkeiten für das öffentliche Fahrradparken untersucht. Auch hier wurde zunächst der Bestand hinsichtlich Qualität und Auslastung erfasst und entsprechende Handlungsempfehlungen zusammengetragen.

Gleichermaßen erfolgt im weiteren Verlauf ein Beratungsprozess mit den zuständigen Gremien und Akteuren und die Anmeldung der Finanzmittel für die kommenden Doppelhaushalte.

## **2. Notwendigkeit**

Das bestehende Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2009 ist veraltet und in etlichen Punkten nicht mehr aktuell. Mit der StVO-Novelle und der bevorstehenden Novellierung der einschlägigen „Empfehlung für Radverkehrsanlagen“ (ERA) stehen neue Herausforderungen an.

Unterschiedliche Probleme werden in Bezug auf die Radverkehrsführung, auf die Benutzbarkeit vorhandener Infrastruktur und auch auf die Sicherheit der Radfahrenden gesehen.

Die Thematik Radverkehr hat stark an Bedeutung und Aufmerksamkeit gewonnen. Um den Anteil des Radverkehrs am Modal Split langfristig zu steigern, ist eine Aktualisierung dringend notwendig, um die Angebote für Radfahrende in der Stadt attraktiver und nutzerfreundlicher zu gestalten. Die Steigerung des Radverkehrsanteils trägt zur Verbesserung der CO<sub>2</sub>- Bilanz bei und entspricht dem Klimanotstandsbeschluss der Landeshauptstadt Schwerin.

Das beauftragte Gutachten war daher im Sinne einer objektiven Bestandsaufnahme, als auch im Sinne der Erarbeitung von Verbesserungsvorschlägen notwendig. Die Vorschläge des Gutachters sollten der Verwaltung als Grundlage für die weitere Bearbeitung der Themen dienen.

## **3. Alternativen**

Den Vorschlägen des Gutachters wird nicht gefolgt. Die aktualisierte Konzeption wird nicht umgesetzt, Verbesserungspotentiale werden nicht ausgeschöpft.

## **4. Auswirkungen**

### **Lebensverhältnisse von Familien:**

Im Gegensatz zu vielen anderen Städten in Deutschland zeichnet sich die Innenstadt Schwerins durch einen erfreulich hohen Anteil an Wohnnutzung aus. Im gesamten Innenstadtbereich leben mehr als 22.000 Menschen (Haupt- und Nebenwohnsitz), darunter viele Familien. Im Sinne einer Erhaltung und potentiellen weiteren Verbesserung des Wohnumfeldes für Familien sollte auch die Radverkehrsinfrastruktur möglichst optimal geregelt werden. Hierzu kann eine zukünftige Umsetzung der Vorschläge des Radverkehrskonzeptes 2030 beitragen.

**Wirtschafts- / Arbeitsmarkt:**

Neben der Wohnnutzung konzentrieren sich im Innenstadtbereich weitere Nutzungen wie Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Büronutzungen und öffentliche Einrichtungen aller Art. Hieraus wird deutlich, dass der Innenstadtbereich von größter Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Schwerin ist. Verbunden damit ist eine entsprechende Arbeitsmarktrelevanz.

Für alle diese Funktionen ist eine möglichst optimale gesamtstädtische Steuerung des Verkehrsgeschehens von größter Bedeutung. Die sichere und komfortable Führung des Radverkehrs stellt dabei einen wichtigen Baustein im Gesamtsystem dar. Eine zukünftige Umsetzung der Vorschläge des Radverkehrskonzeptes 2030 kann zu weiteren Optimierungen beitragen.

**Klima / Umwelt:**

Radverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz sowie zu einer familienfreundlichen Stadt mit hoher Lebensqualität. Die Steigerung des Radverkehrsanteils (Modal Split) erhöht diesen Beitrag.

**Gesundheit:**

Radverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung und zum Erhalt der Gesundheit. Die Steigerung des Radverkehrsanteils (Modal Split) erhöht diesen Beitrag.

**5. Darstellung der finanziellen Auswirkungen auf das Jahresergebnis / die Liquidität**

Der vorgeschlagene Beschluss ist haushaltsrelevant

ja (bitte Unterabschnitt a) bis f) ausfüllen)

nein

a) Handelt es sich um eine kommunale Pflichtaufgabe:

ja

nein, der Beschlussgegenstand ist allerdings aus folgenden Gründen von übergeordnetem Stadtinteresse:

Zur Erfüllung der freiwilligen Aufgabe wird folgende Deckung herangezogen:

--

b) Sind über- bzw. außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen erforderlich?

ja, die Deckung erfolgt aus:

nein.

c) Bei investiven Maßnahmen:

Ist die Maßnahme im Haushalt veranschlagt?

ja, *Erneuerung Nebenanlagen – Geh- und Radwege (5410117011)*

nein, der Nachweis der Veranschlagungsreife und eine Wirtschaftlichkeitsdarstellung liegen der Beschlussvorlage als Anlage bei.

d) Drittmitteldarstellung:

*Fördermittel in Höhe von .... Euro sind beantragt/ bewilligt. Die Beantragung folgender Drittmittel ist beabsichtigt: ....*

--

e) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Konsolidierung des aktuellen Haushaltes:

--

f) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Konsolidierung künftiger Haushalte:

--

**über- bzw. außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen im Haushaltsjahr**

Mehraufwendungen / Mehrauszahlungen im Produkt: ---

Die Deckung erfolgt durch Mehrerträge / Mehreinzahlungen bzw. Minderaufwendungen / Minderausgaben im Produkt: ---

**Die Entscheidung berührt das Haushaltssicherungskonzept:**

ja

Darstellung der Auswirkungen:

nein

**Anlagen:**

- Anlage 1 - Endbericht - Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes 2030
- Anlage 2 - Materialband I – Übersichtspläne
- Anlage 3 - Materialband II - Detailpläne

gez. Dr. Rico Badenschier  
Oberbürgermeister