

## **Mehrfraktioneller Ersetzungsantrag zur Drucksache 00351/2020 „Mehr Platz für's Rad – Radstreifen Lübecker Straße jetzt!“**

Die Stadtvertretung möge anstatt der Fassung der Antragstellerin:

Die Stadtvertretung der Landeshauptstadt Schwerin beschließt, den Fahrradstreifen Lübecker Straße (Ecke Friesenstraße bis Ecke Johannes-R.-Becher-Straße bzw. Ecke Robert-Beltz-Straße bis Ecke Gosewinkler Weg) von der Zurückstellung zu entbinden und diesen sofort umzusetzen.

folgende geänderte Fassung beschließen:

1. Die Stadtvertretung beschließt die Durchführung eines Modellprojekts im Bereich der Lübecker Straße zwischen den Kreuzungen Friesenstraße und Robert-Beltz-Straße. Im Sinne der bisherigen Beschlüsse der Stadtvertretung wird stadteinwärts wie auch stadtauswärts eine „Piktogrammreihe für Radfahrer“ wie z.B. in der Landeshauptstadt Mainz (siehe Anlage) auf die jeweils rechte Fahrbahn aufgebracht. Dabei sollen die aktuellen Fahrspuren beibehalten werden. Die Radfahrer-Piktogramme sind dabei so auszurichten, dass sie ggf. auch nach dem Modellprojekt für einen Radschutzstreifen nutzbar sind.
2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, nach einer ausreichend langen Etablierungsphase des Modellprojektes die beschlossenen Verkehrszählungen durchführen zu lassen.
3. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, nach Vorliegen der Zahlen diese gemeinsam mit einer fachlichen Bewertung dem Ortsbeirat Weststadt, dem Behindertenbeirat, dem Seniorenbeirat und der Versammlung der Schulkonferenzen des Weststadt-Campus zur Beratung vorzulegen mit dem Ziel, dass die Stadtvertretung eine abschließende Entscheidung hinsichtlich des Radstreifens vornehmen kann. Bis dahin ist auf bauliche Veränderungen (Querschnitt der Straße, Fußgängerampel am Friesen-Sportplatz etc.) zu verzichten.

Begründung:

Der Oberbürgermeister empfiehlt in seiner Stellungnahme vom 05.05.2020, dem Antrag mit der obigen Drucksache 00351/2020 zuzustimmen. Dieses ist befremdlich, da er in seiner Stellungnahme nicht darauf hinweist, dass die Intention des vorliegenden Antrages einem bestehenden Beschluss der Stadtvertretung widerspricht.

Zu den Tatsachen: Es ist richtig dargestellt, dass die Stadtvertretung Anfang 2017 nach intensiver Diskussion und nach Vorliegen einer ablehnenden Stellungnahme der Verwaltung beschlossen hatte, einen Fahrradstreifen in der Lübecker Straße einzurichten (Ecke Friesenstraße bis Ecke Johannes-R.-Becher-Straße bzw. Robert-Beltz-Straße).

Diese Drucksache 00910/2016 „Einrichtung Radstreifen Lübecker Straße“ wurde knapp bei 20 Dafür-, 17 Gegenstimmen und zwei Stimmenthaltungen beschlossen.

Es ist ebenfalls richtig, dass der Oberbürgermeister durch einen Beschluss der Stadtvertretung am 18.06.2018 wiederum beauftragt wurde, die Umsetzung des Beschlusses 00910/2016 bis mindestens zur Inbetriebnahme der Regionalschule in der Weststadt zurückzustellen. Dieses wurde begründet unter anderem mit Bezug auf den Beschluss 01277/2017 „Verkehrssituation in der Weststadt verbessern“ als auch mit Einwänden von Seiten des Ortsbeirates, den Schulkonferenzen aus der Weststadt und nicht zuletzt vom Behindertenbeirat. Alle sprachen sich für eine Neubewertung des ursprünglichen Antrages nach Vorliegen von notwendigen Fakten durch Verkehrszählungen nach Einschulung eines 2. Jahrganges in der neuen Regionalschule in der Weststadt aus.

Diese Drucksache 01471/2018 „Zurückstellen der Maßnahme „Radschutzstreifen Lübecker Straße““ wurde dann bereits deutlicher bei 22 Dafür-, 15 Gegenstimmen und einer Stimmenthaltung beschlossen. Die Einreicher des neuen Antrags gingen somit nach dem Beschluss von einer beschlussgemäßen Neuberatung nach Vorliegen von belastbaren Verkehrszahlen frühestens Ende 2020 aus.

Die aktuelle Antragstellerin behauptet, dass inzwischen Umstände eingetreten sind, die die sofortige Umsetzung des 2017 beschlossenen Radstreifens notwendig machen. Das wird von Seiten der Unterzeichner anders gesehen. Inwiefern sich die Pendlerzahlen oder auch das Nutzerverhalten geändert haben sollte sich aus den Fakten ergeben und nicht aus ideologischen Erwartungen.

Der vorliegende mehrfraktionelle Änderungsantrag beinhaltet das oben erläuterte Modellprojekt. Beispiele dafür sind anliegend beigefügt. Ein großer Vorteil: Radfahrer sind so im Straßenverkehr sichtbar. Sie müssen sich nicht zwischen parkenden Autos und Haustüren durchschlängeln und sich den Weg mit Fußgängern teilen. Andererseits könnte so zu Zeiten, wenn evt. mal keine Radfahrer unterwegs sind, auch weiterhin die rechte Fahrspur von anderen Verkehrsteilnehmern genutzt werden. Das zeitgleiche Abbiegen von Kfz im Kreuzungsbereich Robert-Beltz-Straße würde bei dieser Lösung ebenfalls weiterhin möglich sein.

Mit einer „Piktogrammreihe für Radfahrer“ wird das klare Signal gesetzt, dass das Fahrrad auf der Fahrbahn erwünscht ist. Das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer wird damit gestärkt.

Um Zustimmung wird gebeten.

gez. Gert Rudolf  
Vorsitzender  
CDU/FDP-Fraktion

gez. Silvio Horn  
Vorsitzender  
Fraktion Unabhängige Bürger

Anlagen: - Landeshauptstadt Mainz Vorstellung Piktogrammreihe  
- Beispielstädte mit Radmarkierungen

## PIKTOGRAMMKETTE – RADVERKEHRSFÜHRUNG FÜR EIN RÜCKSICHTSVOLLES MITEINANDER



Im Zuge der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht haben Radfahrende die Wahl, den entpflichteten Radweg oder die Fahrbahn zu nutzen. Nicht zuletzt aufgrund von Unkenntnis und Gewohnheiten sorgt dies bei vielen Verkehrsteilnehmern für

Irritationen. Die weiterhin bestehenden Radverkehrsanlagen erwecken bei manchen Autofahrern den Eindruck, diese müssten noch immer vom Radverkehr genutzt werden. Dadurch können Konflikte mit Radfahrenden entstehen, die dennoch die Fahrbahn nutzen und von Autofahrerinnen oder -fahrern zurechtgewiesen werden. Dies wiederum verschlechtert das subjektive Sicherheitsempfinden der Radelnden und lässt die Vorteile des Fahrens auf der Fahrbahn in den Hintergrund treten.

Um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken, wurde im Juni 2016 in der Landeshauptstadt Mainz die Maßnahme der Piktogramm-kette umgesetzt. Hierfür wurden in regelmäßigen Abständen weiße Fahrradsymbole mit Richtungspfeilen links und rechts auf der Fahrbahn aufgebracht. Dabei umfasst das Rad-Piktogramm eine Breite von 1 m und eine Höhe von 1,30 m, der ergänzende Pfeil ist 1 m hoch und die Piktogramme wiederholen sich durchschnittlich alle 30 m. Weiterhin wurde darauf geachtet, dass die Symbole in ausreichendem Abstand zum Bord und im Falle

von Parkständen zum ruhenden Verkehr aufgebracht werden, um eine optimale Führung des Radverkehrs mit Sicherheitsabstand im jeweils rechten Seitenbereich anzubieten. Zudem wurden die Symbole in Ein- und Ausfahrten zusätzlich ergänzt, um für den einfahrenden Verkehr ein Signal zu setzen. Zusätzlich wurden in Kreuzungsbereichen Aufstellflächen für die Radfahrer markiert. Neben einer kleineren Strecke (Hauptstraße in Mainz-Mombach, ca. 450 m lang) wurde die Pilotmaßnahme auch über eine längere Distanz von fast 2,5 km umgesetzt (Mainz-Oberstadt: An der Goldgrube – Am Stiftswingert – Göttemannstraße). Bei der Auswahl dieser Routen wurden Kfz- und Schwerverkehrszahlen wie auch frequentierte Radachsen berücksichtigt. Die Umsetzung wird von Zählungen begleitet, die die Nutzung vor und nach der Maßnahme eruiieren sollen (Vergleich 2016/2017). Zusätzlich wird mittels Flyern über die neue Maßnahme informiert.

Die Piktogramm-kette hat zum Ziel, die Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zu reduzieren und die Radverkehrs-führung auf der Straße zu verdeutlichen. Es soll das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden gestärkt werden, damit diese auch besser von den Vorteilen des Fahrbahnfahrens profitieren können. Da sie sich im Blickfeld des Autofahrers befinden, werden sie besser wahrgenommen und Unfälle an Kreuzungen und Einmünden reduziert. Ohne Konflikte mit Fußgängerinnen und Fußgängern profitiert der Radverkehr von der direkten Wege-führung und auch Abbiegevorgänge sind so ohne mehrmaliges Halten an Ampeln schneller möglich. Die Piktogramm-kette soll das Miteinander im Straßenverkehr verdeutlichen und die gegenseitige Rücksichtnahme verstärken.

### Projektmanagement:

- Landeshauptstadt Mainz, Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrswesen

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Frau Franziska Voigt
- Anschrift: Zitadelle Bau B 55131 Mainz
- Telefon: 0 61 31/12-34 05
- E-Mail: franziska.voigt@stadt.mainz.de
- Projekthomepage: keine

# 20

### KURZE PROJEKT-BESCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Verdeutlichen des Radfahrens auf der Fahrbahn, Konfliktreduzierung, Sicherheitsgewinn, Rücksichtnahme
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Überwiegend positive Rückmeldungen aller Verkehrsteilnehmer: verbesserte Wahrnehmung, eindeutige Führung
- **FINANZIERUNG:**  
Aus den städtischen Haushaltsmitteln für den Radverkehr (8.500 Euro)
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Fahren auf der Fahrbahn wird eindeutig für Auto- und Radfahrende. Seit der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht können Radfahrende entscheiden, ob sie den Radweg oder die Fahrbahn nutzen. Dabei hat Letzteres diverse Vorteile. Diese Wahlfreiheit hat die Landeshauptstadt Mainz mittels Markierung einer Piktogramm-kette verdeutlicht. Die aneinandergereihten Radsymbole auf der Fahrbahn setzen ein Signal an Auto- wie auch Radfahrende. So sollen Konflikte reduziert und die Rücksichtnahme erhöht werden.

# Piktogrammreihe für Radfahrer statt Radweg – Stadt Mainz gewinnt Deutschen Fahrradpreis

Kleine Piktogramme, große Wirkung: Für eine kreative Lösung in Sachen Radverkehr hatte die Stadt Mainz den Deutschen Fahrradpreis gewonnen. In der Mainzer Oberstadt hatte die Stadt nämlich im Juni 2016 eine Reihe von Piktogrammen einfach auf der Straße anbringen lassen, um so deutlich zu machen: Hier ist Fahrradfahren erwünscht. Entlang der Goldgrube und der Göttelmannstraße verläuft eigentlich auch ein Radweg, der aber so marode ist, dass Radfahrer ihn nicht mehr benutzen müssen. Mit den Piktogrammen stellt die Stadt nun klar, dass Radler die Fahrbahn nutzen dürfen und sollen. Die Jury des Deutschen Fahrradpreises fand das so nachahmenswert, dass es dafür den ersten Platz gab.



Piktogrammreihe auf der Fahrbahn statt Radweg

Die Fachjury des Deutschen Fahrradpreises lobte das als kreative und einfache Maßnahme, für Klarheit im Straßenverkehr zu sorgen und Konflikte vorzubeugen. Mainz habe das Problem der Sichtbarkeit mit einfachen Mitteln kreativ, wirkungsvoll und flexibel gelöst, lobte die Jury, und damit eine auf andere Städte gut übertragbare Lösung vorgelegt. ...

# Piktogramme in Nordhorn

**Auf dem Ootmarsumer Weg in Nordhorn hat die Stadt zwischen dem Kreisverkehr und dem Stadtring Fahrradsymbole markieren lassen. Die „Piktogramm-kette“ soll den Radverkehr stärken und ihn im Straßenraum sichtbar machen.**



Die Radwegmarkierungen auf der Fahrbahn des Ootmarsumer Weges (Foto: Hille)

## **Nordhorn**

Mit der Piktogramm-kette setzt die Stadt eine weitere Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept um. Mit der Wahlfreiheit zwischen Radweg und Fahrbahn werden nach Angaben der Stadt Nordhorn „unterschiedliche Anforderungen unterschiedlicher Radfahrertypen“ berücksichtigt. Die einen sind routinierte Alltagsradelnde, die möglichst schnell vorankommen möchten und die Mischführung auf der Fahrbahn bevorzugen. Die anderen fühlen sich auf der Fahrbahn nicht wohl und nutzen den Radweg.

## Weitere Beispiele:

Piktogrammspur auf Fahrbahn in **Rheinstetten (Landkreis Karlsruhe)**  
neben in beiden Richtungen für Radfahrer freigegebenem Gehweg



**Bremen, Vor dem Steintor:** Fahrrad, Auto und Tram auf selbem Fahrstreifen,  
Piktogramme zwischen den Schienen



## Leipzig

Im Rahmen eines Bürgerwettbewerbs: "Ideen für den Stadtverkehr" hatte der ADFC Leipzig e.V. Beiträge erarbeitet und eingereicht.

Der ADFC Leipzig e.V. schlägt vor: Einsatz von „Sharrows“-Markierungen auch in Leipzig.

„Sharrows“ sind international bekannte, selbsterklärende Symbole. Der Begriff kommt von share-the-road-arrows, bezieht sich also auf Pfeilmarkierungen die signalisieren, dass sich mehrere Verkehrsteilnehmende – hier Kfz und Fahrräder – die Fahrbahn teilen.

(Foto: von Mia Birk)

