

# Stadtvertretung der Landeshauptstadt

## Schwerin

Datum: 08.06.2021

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

### Beschlussvorlage

#### Drucksache Nr.

00141/2021

öffentlich

### Beratung und Beschlussfassung

Dezernentenberatung  
Hauptausschuss  
Ausschuss für Finanzen  
Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr  
Ausschuss für Umwelt, Gefahrenabwehr und Ordnung  
Hauptausschuss

### Betreff

Radverkehrsführung Gadebuscher Straße

### Beschlussvorschlag

1. Der Hauptausschuss stimmt dem grundhaften Ausbau der Wohnwege beidseitig der Gadebuscher Straße (gem. Alternative D „Fahrradstraße“) zu.
2. Der Hauptausschuss stimmt einer öffentlichen Vergabe der Planungsleistungen (HOAI Leistungsphasen 1-9) zu und ermächtigt den Oberbürgermeister, dem ermittelten Ingenieurbüro den Auftrag für die Planungsleistungen zu erteilen.
3. Der Hauptausschuss stimmt einer öffentlichen Ausschreibung der Bauleistungen unter der Voraussetzung der Verfügbarkeit der Haushaltsmittel und Bewilligung der Fördermittel zu und ermächtigt den Oberbürgermeister, den Zuschlag zu erteilen.

### Begründung

#### 1. Sachverhalt / Problem

Bereits am 17.06.2013 erfolgte der Beschluss der Stadtvertretung (StV) zum „Ausbau/Wiederherstellung des Fuß- und Radweges Gadebuscher Straße“ (01442/2013). Darin wurde die Oberbürgermeisterin aufgefordert, den Ausbau bzw. die Wiederherstellung je eines Fußweges (für Radfahrer frei) beidseitig der Gadebuscher Straße (entspricht Alternative A) zu prüfen. Daraufhin wurde durch die Stadtverwaltung eine umfangreiche Vorplanung mit diversen Varianten erarbeitet, wobei sich zum damaligen Zeitpunkt die Variante 2b (beidseitiger getrennter Geh- und Radweg) als Vorzugsvariante herausstellte.

Mit Beschluss (027/StV/2017) der Stadtvertretung vom 26.06.2017 wurde die Stadtverwaltung nochmals beauftragt, die Verbesserungen der Bedingungen für den Radverkehr in der Gadebuscher Straße im Interesse der Bürgerinnen und Bürger umzusetzen, insbesondere dass diese dem Beschluss 01442/2013 entsprechen. Im weiteren Verlauf fanden diverse Abstimmungen (in Fahrradforen, in OBR-Sitzungen, in Vor-Ort-Terminen und Einzelgesprächen mit diversen Anliegern), auch mit der Bürgerinitiative (BI) Gadebuscher Straße statt.

Nochmalige Abstimmungen mit dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern hinsichtlich möglicher Förderungen über das jüngst auferlegte Sonderprogramm „Stadt und Land“ führten zu einer nochmaligen Abwägung, mit dem Ergebnis der Fahrradstraße (Alternative D) als Vorzugsvariante. Die Abwägungsgründe werden in der Tabelle „Variantenvergleich“ (s.u.) und in der Zusammenfassung aufgeführt.

## **2. Notwendigkeit**

Aufgrund des schlechten Straßenzustandes und der fehlenden Radverkehrsinfrastruktur ist der grundhafte Ausbau der Wohnstraßen beidseitig der Gadebuscher Straße notwendig. Die Errichtung von Fahrradstraßen verfolgt die Ziele, den Lückenschluss für eine durchgängige Radverkehrsverbindung zwischen dem Stadtzentrum und dem Stadtteil Friedrichsthal (und weiterführend) zu schaffen, eine sichere Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer zu bieten, die Erreichbarkeit der anliegenden Grundstücke (auch zur Ver- und Entsorgung) zu ermöglichen sowie den notwendigen Parkraum zu gewährleisten.

## **3. Alternativen**

Folgende Varianten/Alternativen wurden im Zuge der Vorplanung erarbeitet:

- Variante 1: Gehweg- Rad frei **(Alternative A - StV-Beschluss)**
- Variante 2a: getrennter Geh- und Radweg (2,5/2,0m)
- Variante 2b: getrennter Geh- und Radweg (2,0/2,5m) **(Alternative B)**
- Variante 3a: separater Radweg (mit Mulde)
- Variante 3b: separater Radweg (mit Pflasterrinne)
- Variante 4: Schutzstreifen auf Fahrbahn
- Variante 5: Gehweg, ohne Radweg, Schotterfahrbahn
- Variante 6: Anliegerfahrbahn/Mischverkehrsfläche **(Alternative C)**
- Variante 7: Fahrradstraße **(Alternative D)**

Der Variantenvergleich in der Vorplanung ergab, dass nachfolgende Varianten nicht weiterverfolgt wurden:

- Variante 2a: nicht weiterverfolgt, weil die Breiten funktional nicht optimal sind
- Variante 3a: nicht weiterverfolgt, da keine Verbesserung für Fußgänger und sich die Umsetzung bautechnisch schwierig erweist
- Variante 3b: nicht weiterverfolgt, da keine Verbesserung für Fußgänger und sich die Umsetzung bautechnisch schwierig erweist
- Variante 4: nicht weiterverfolgt, da keine Verbesserung für Fußgänger und die Kfz-Mengen und der LKW- Anteil ein zu großes Sicherheitsrisiko darstellen
- Variante 5: nicht weiterverfolgt, da keine Verbesserung für Radfahrer und erhöhte Folgekosten

Entsprechend des geführten Variantenvergleichs ist unter den nachfolgend aufgeführten Alternativen zu beschließen:

**Variantenvergleich:**

	<b>Alternative A</b>	<b>Alternative B</b>	<b>Alternative C</b>	<b>Alternative D</b>
	Gehweg (Rad frei) beidseitig  (StV- Beschluss)	Getrennter Geh- und Radweg beidseitig  (Variante 2b der Verwaltung)	Mischverkehrs- fläche beidseitig  (Variante 6 der Verwaltung)	Fahrradstraße Beidseitig  (Variante 7 der Verwaltung)
Ausbaubreite	2,50m	2,00m+2,50m	3,50m+2,00m	2,50 bis 4,00m
Verkehrssicherheit	-	+	++	++
Befahrbarkeit/ Parken	-	-	+	+
RASt-Konformität	+	+	+	+
ERA-Konformität	-	+	+/-	+
Förderfähigkeit	-	+	-	+
Baukosten (brutto)	ca. 0,81 Mio€	ca. 1,42 Mio€	ca. 1,65 Mio€	ca. 2,28 Mio€

Erläuterung:

RASt - Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen

ERA - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

**Alternative A:**

Es erfolgt die Herstellung beidseitiger Gehwege (Rad frei) in einer jeweiligen Gesamtbreite von 2,50m.

Die Verkehrssicherheit für Zufußgehende und Radfahrende ist gefährdet.

Radfahrende werden entlang der Grundstücksgrenzen und den dazugehörigen Ein- und Ausfahrten vorbeigeführt. Es besteht erhöhte Unfallgefahr.

Die verbleibenden unbefestigten Fahrbahnen dienen weiterhin der Erreichbarkeit der angrenzenden Grundstücke, jedoch besteht wegen fehlender Straßenraumbreite keine Möglichkeit zum Abstellen (Parken) von Fahrzeugen.

Die Errichtung der Gehwege entspricht den Anforderungen der RASt, jedoch nicht den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.

Eine Förderfähigkeit besteht nicht.

**Alternative B:**

Es erfolgt die Herstellung beidseitiger getrennter Geh- und Radwege. Die Gehwegbreite beträgt jeweils 2,0m. Die Radwegbreite beträgt jeweils 2,50m.

Die Verkehrssicherheit für Zufußgehende und Radfahrende ist gegeben.

Über die verbleibenden Restfahrbahnbreiten ist die Zufahrt zu den einzelnen Grundstücken nicht mehr möglich. Diverse Zu- und Ausfahrten von und zur Hauptfahrbahn der Gadebuscher Straße müssen zusätzlich errichtet werden. Die Schaffung von Parkraum ist nur begrenzt möglich.

Die Errichtung der getrennten Geh- und Radwege entspricht den Richtlinien und Empfehlungen.

Entsprechend der kommunalen Radbaurichtlinie (KommRadbauRL M-V) ist eine Förderung anteilig für die Radwegeflächen möglich, bis zu 75% der förderfähigen Kosten. Dies entspricht ca. 0,5 Mio€.

#### **Alternative C:**

Es erfolgt die Herstellung beidseitiger Mischverkehrsflächen („Spielstraße“) mit einer jeweiligen Fahrbahnbreite von 3,50m als Richtungsfahrbahn, zzgl. 2,0m breiten Parkflächen. Alle Verkehrsarten nutzen die Fahrbahn. Über diese ist auch das Erreichen der anliegenden Grundstücke für Anlieger bzw. Ver- und Entsorger gesichert. In markierten Bereichen wird das Parken ermöglicht. Insgesamt können ca. 80 Parkplätze geschaffen werden. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Form von Fahrbahnverschwenkungen, Herstellen von Bauminselformen o.ä. werden vorgesehen. Die Errichtung einer Mischverkehrsfläche entspricht den Anforderungen der RAST und bedingt („+/-“) den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, da in Mischverkehrsflächen (Verkehrsberuhigter Bereich) lediglich Schrittgeschwindigkeit zulässig ist. Eine Förderfähigkeit besteht nicht.

#### **Alternative D:**

Es erfolgt die Herstellung beidseitiger Fahrradstraßen mit einer jeweiligen Fahrbahnbreite von bis zu 4,00m als Richtungsfahrbahn, zzgl. 1,50m breiten Gehwegen und vereinzelt 2,00m breiten Parkflächen. Der Radverkehr wird vorrangig auf der Fahrbahn geführt. Über diese ist auch das Erreichen der anliegenden Grundstücke für Anlieger bzw. Ver- und Entsorger gesichert. In separaten Bereichen wird das Parken ermöglicht. Insgesamt können ca. 30 Parkplätze geschaffen werden. Die Errichtung einer Fahrradstraße entspricht den Richtlinien und Empfehlungen. Entsprechend dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ für Investitionen für den Radverkehr ist eine anteilige Förderung (ohne Gehwege) möglich, bis zu 75% der förderfähigen Kosten. Dies entspricht ca. 1,24 Mio €.

#### Zusammenfassung:

Eine ausreichend breite Verkehrsfläche ist für einen Radfernweg (hier: Radfernweg Hamburg-Rügen) mit touristischer Nutzung unabdingbar. Gleiches gilt für einen wichtigen Radweg für den Alltagsverkehr (hier: Verbindung Friedrichsthal - Lankow - Zentrum).

Bei der Alternative A (Gehwege/ Rad frei) wären die gegenseitigen Behinderungen bzw. Gefährdungen Radfahrer/ Fußgänger zu groß. Es bestehen weitere Sicherheitsbedenken bei der Alternative A, da bei dieser Variante der Radverkehr unmittelbar an den Grundstücken entlanggeführt würde. Daraus ergäbe sich an den diversen Grundstückszufahrten ein erhöhtes Gefährdungspotential für die Radfahrer durch ausfahrende Kfz. Bei einer Führung des Radverkehrs mit Abstand von den Grundstücken (Varianten B und C) ist dieses Gefährdungspotential deutlich geringer.

Bei den Alternativen A und B wären die verbleibenden Restflächen für durchgehendes Fahren und Parken nicht mehr ausreichend.

Eine gemeinsame Führung aller Verkehre (Mischverkehrsfläche, Alternative C) mit gekennzeichneten Bereichen zum Parken vereint grundsätzlich die Interessen aller Verkehrsteilnehmer, denn die Straßenraumbreiten wären ausreichend, um das zu-Fuß-Gehen, das Radfahren und die Kfz-Erschließung der Grundstücke sicher abwickeln zu können, jedoch gilt in Verkehrsberuhigten Bereichen die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit, auch für Radfahrer.

Eine vorrangige Führung des Radverkehrs (Fahrradstraße, Alternative D) mit Freigabe für Anlieger und gekennzeichneten Bereichen zum Parken vereint ebenfalls die Interessen aller Verkehrsteilnehmer. Die Verkehrssicherheit für zu-Fuß-Gehende wird durch die separate Nebenanlage (Fußweg) gewährleistet. Die Straßenraumbreite ermöglicht sicheres Radfahren mit normaler Geschwindigkeit und die Kfz-Erschließung der Grundstücke.

#### **4. Auswirkungen**

**Lebensverhältnisse von Familien:**

Durch den grundhaften Ausbau der Wohnwege beidseitig der Gadebuscher Straße wird eine für alle Verkehrsteilnehmer sicher nutzbare Fahrbahn hergestellt. Die Nutzbarkeit für den Fahrradverkehr verbessert sich durch die vorgesehene Asphaltoberfläche deutlich, so dass insbesondere für Kinder und Jugendliche die Bedingungen der Verkehrsteilnahme wesentlich besser werden.

**Wirtschafts- / Arbeitsmarkt:**

Die Vorplanung wurde durch ein Schweriner Ingenieurbüro erstellt. Auch die weiteren Planungsphasen sollen nach Möglichkeit bei einem in Schwerin ansässigen Planungsbüro beauftragt werden. Die Durchführung der Baumaßnahme wird erfahrungsgemäß durch lokale Baufirmen erfolgen.

**Klima / Umwelt:**

**Gesundheit:**

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

Der vorgeschlagene Beschluss ist haushaltsrelevant

ja (bitte Unterabschnitt a) bis f) ausfüllen)

nein

Ursprünglich waren 1.120.000 € in der Investitionsmaßnahme 5410116005 „Radweg Gadebuscher Straße“ für die Haushaltsjahre 2017 bis 2020 angemeldet worden. Dies basierte jedoch auf einer Kostenschätzung aus dem Jahre 2016. Durch die eingetretenen zeitlichen Verzögerungen im Planungsprozess und die damit einhergehende jährliche Baukostensteigerung, sowie die Wahl der Alternative D muss nun mit den unter Punkt 3 benannten höheren Beträgen gerechnet werden. Im Rahmen der Haushaltsplanung 2021/2022 wurden weitere 1,15 Mio. € veranschlagt. Die Genehmigung durch die Rechtsaufsichtsbehörde steht noch aus.

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, „Neubau eines Radweges entlang der Gadebuscher Straße“ (5410116005)

nein, der Nachweis der Veranschlagungsreife und eine Wirtschaftlichkeitsdarstellung

liegen der Beschlussvorlage als Anlage bei.

d) Drittmitteldarstellung:

Fördermittel in Höhe von 1.710.900,00 € wurden beim Energieministerium beantragt.

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:**

- Lagepläne der Alternativen

gez. Dr. Rico Badenschier  
Oberbürgermeister