

**Anlage zur Beschlussvorlage 00XXX/2023****Grundhafter Ausbau Alte Crivitzer Landstraße & Mueß Ausbau  
hier: Eignung als Fahrradstraße**

Im Folgenden soll geklärt werden, ob die Alte Crivitzer Landstraße und Mueß Ausbau beim grundhaften Ausbau für die Widmung als Fahrradstraße geeignet sind. Dafür werden die bisherigen Verkehrszahlen, die zukünftige Verkehrsbelegung und die Gestaltung der neuen Verkehrsanlage in die Bewertung einbezogen.

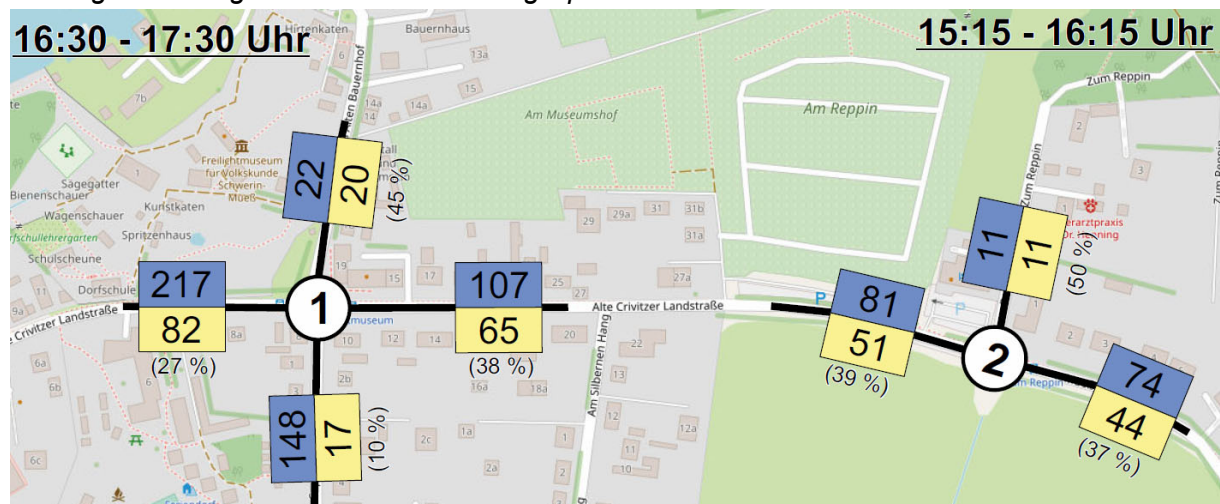
Anlage 1: Verkehrszählung 2022 – Querschnitt – Spitzenstunde

Anlage 2: Verkehrszählung 2022 – Querschnitt – Tagesverkehr 24h DTV

**Verkehrszählung im Oktober 2022:**

Im Oktober 2022 fanden zeitgleiche Zählungen an den Knotenpunkten „Alte Crivitzer Landstraße / Conrader Weg / Zum Alten Bauernhof“ (KP 1) und „Alte Crivitzer Landstraße / Mueß Ausbau / Zum Reppin“ (KP 2) statt. Die Auswertung erfolgt typischerweise in den Zeiträumen der Spitzenstunde (1 h) und des Gesamtverkehrs eines Tages (24 h DTV).

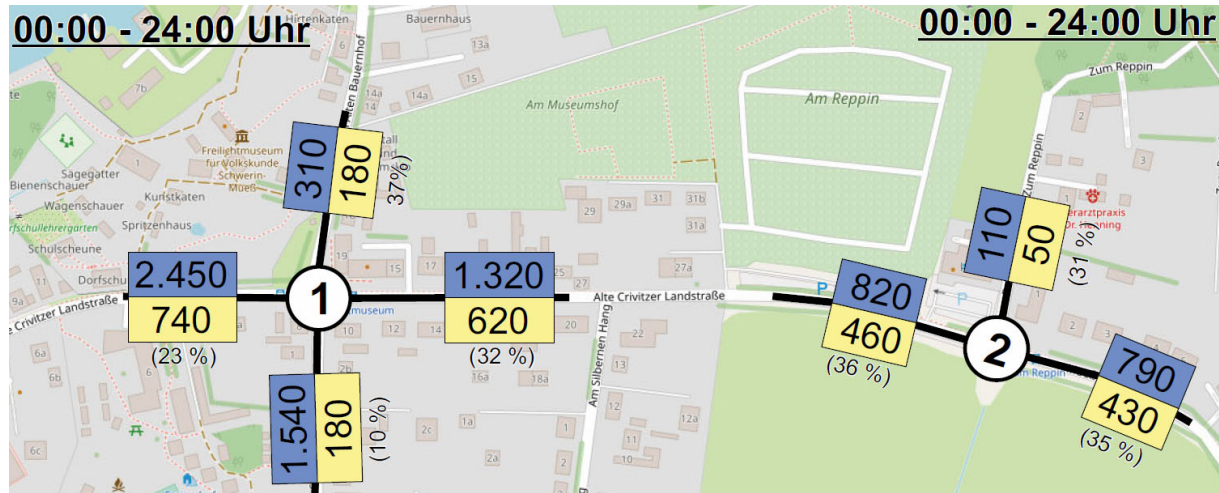
Auf der gesamten Strecke beträgt der Radfahreranteil in den Spitzenstunden zw. 27-39 % an der Verkehrsbelegung.

**Auszug aus Anlage 1 – Verkehrszählung Spitzenstunde**

Blau = gezählte Kfz;  
Gelb = gezählte Radfahrer;  
(Rad-Anteil in %)

Im Tagesverkehr liegen die Werte leicht niedriger, zw. 23 % und 36 % im Streckenverlauf.

#### Auszug aus Anlage 2 – Verkehrszählung Tagesverkehr (24h DTV)



Für Schwerin sind diese Werte sehr gut – der Modal-Split für die gesamte Stadt liegt nur bei rd. 15 % Rad-Anteil. Es zeigt die Bedeutung der Strecke als Alltags- und Freizeitroute, sowie die touristische Nutzung.

Da die Zählung im Oktober durchgeführt wurde, könnte die Anzahl an Radfahrern in den Sommermonaten noch höher liegen, in den Wintermonaten dagegen typischerweise niedriger. Gerade weil der werktägliche Verkehr, außerhalb von Schulferien/Feiertagen, in allen Regelwerken maßgebend ist, sind die vorliegenden Zähldaten geeignet.

#### Zukünftige Verkehrsbelegung:

Die Verkehrsstärke wird sich durch die Revitalisierung des Freilichtmuseums verändern. Es wird eine Steigerung der Besucherfrequenz prognostiziert, die sich auf den täglichen und Wochenend-Besucherverkehr niederschlägt. Dabei wird eine Gesamtfrequenz von rd. 81.000 Besuchern pro Jahr für das Freilichtmuseum angenommen, während der überwiegende Teil der Besucher (82 %) in den Monaten April bis Oktober erwartet wird. Das soll durch eine Professionalisierung des Betriebes, des Marketings und der Gastronomie erreicht werden. (Auszug aus dem Rahmenplan Freilichtmuseum Schwerin Mueß)

Dies schlägt sich auch nieder in eine zunehmende Anzahl an Reisebussen, die Besucher täglich zum Museumsgelände bringen. Deshalb wird eine Haltebucht für Reisebusse vorgesehen.

Zusammenfassend muss davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsstärke in der Alten Crivitzer Landstraße ansteigt, sowohl für den MIV, als auch den Radverkehr.

Weiterhin bleibt es beim Buslinienverkehr in der gewohnten Taktung. Diese könnte bei Bedarf, z.B. in Folge des Museumsausbaus, noch erhöht werden.

Sollte das Grundstück der Alten Fähre zukünftig einmal bebaut werden, sind auch hier Verkehrszunahmen zu erwarten.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die zukünftige Verkehrsbelegung weiter steigen wird, was sowohl für den MIV, Busverkehr und auch den Radverkehr gilt.

**Gestaltung der Verkehrsanlage:**

Die Vorplanung der Verkehrsanlage ist zu diesem Zeitpunkt weitestgehend abgeschlossen und wird noch in einigen Details abgestimmt. Ziel des grundhaften Ausbaus der Straße ist, neben dem eigentlichen Sanierungsbedürfnis, dass die zukünftige Verkehrsbelegung reibungslos abgewickelt werden kann.

Zukünftig sollen die Alte Crivitzer Landstraße und Mueß Ausbau eine 6,00 m breite Fahrbahn erhalten mit einem erstmalig durchgehenden mind. 1,80 m breiten Gehweg (teilweise beidseitig) von Anfang bis Ende der Ausbaustrecke.

Bei der Fahrbahnbreite sind die Grundmaße der Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RaSt) für den Begegnungsfall zwischen Bus- bzw. Schwerverkehrsfahrzeugen angewandt worden. Der maßgebendes Begegnungsfall Bus/Bus wird für die gesamte Strecke angenommen, welcher letztendlich die Fahrbahnbreite bestimmt. Dieser beträgt normalerweise 6,50 m, wurde aber auf das absolute Minimum mit 6,00 m reduziert.

Da die Strecke in einer Tempo-30-Zone liegt, sind Radfahrer generell auf der Fahrbahn zu führen und nicht in der Nebenanlage.

**Grundvoraussetzungen für 😊 oder gegen ☹️ Fahrradstraßen**

Fahrradstraßen sind Fahrbahnen, die dem Radverkehr vorbehalten sind, während anderer Fahrzeugverkehr nur ausnahmsweise zugelassen sein kann. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h, jedoch hat sich der Kfz-Verkehr am Tempo der Radfahrer zu orientieren. Die Radfahrer dürfen in Fahrradstraße auch nebeneinander fahren. Die Strecken bündeln den Radverkehr auf Hauptverbindungen und bieten aufgrund der Vorrangregelung eine hohe Reisegeschwindigkeit.

Da es noch kein Regelwerk oder Richtlinie gibt, das dieses Thema in Gänze beleuchtet, muss auf die gängige Fachliteratur (z.B. Thiemo Graf) und die „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV 2001) zum Thema Fahrradstraßen zurückgegriffen werden. Daraus ergeben sich die nachstehend untersuchten Grundvoraussetzungen für Fahrradstraßen.

😊 Die hohe **Netzbedeutung** für den Radverkehr kann dieser Strecke in jedem Fall attestiert werden. Die Strecke bildet eine Radvorrangroute im Streckennetz für den Radverkehr (Radverkehrskonzept 2030).

Perspektivisch kann der Rad-Anteil aber nur durch den Umbau der Verkehrsanlage und nicht durch die Einrichtung einer Fahrradstraße erhöht werden, weil keine weitere Bündelfunktion eintritt. Es ist ohnehin schon die einzige Strecke für Radfahrer zwischen der Landeshauptstadt und Raben-Steinfeld.

☹️ In der Alten Crivitzer Landstraße und Mueß Ausbau ist eine **Freigabe des allgemeinen Kfz-Verkehrs** unumgänglich. Aufgrund der Lage im Straßennetz gibt es quasi keinen Kfz-Durchgangsverkehr. Alle Fahrzeuge sind Anlieger. Deshalb lässt sich auch kein Kfz-Verkehr verdrängen und der Radverkehr dadurch stärken.

Den Abschnitt Mueß Ausbau für die Kfz-Durchfahrt auf Anlieger zu beschränken und nur dort eine Fahrradstraße auszuweisen, würde den übrigen Verkehr auf die anderen Abschnitte der Alten Crivitzer Landstraße verdrängen. Dadurch würden diese Abschnitte stärker mit Kfz-Verkehr belastet, was die Qualität für das Radfahren in diesen Abschnitten reduzieren würde. Eine Verteilung des Kfz-Verkehrs ist daher die bessere Wahl.

Gleiches Argument gilt für eine Einbahnstraße: Eine Einbahnstraßenregelung ist nicht sinnvoll, da ansonsten sehr große Umwege verursacht würden und die Verkehrsmenge in den Abschnitten ansteigt, weil die Fahrtrichtung vorgeschrieben wird. Zudem sind die Geschwindigkeiten in Einbahnstraßen stets höher als in Straßen mit Gegenverkehr. Beides ist für den Radverkehr nicht förderlich.

Zudem gelten viele Fahrzeuge als Fremdverkehr (Besucherverkehr Museum, Restaurants), die dort nicht täglich unterwegs sind. Dies ist für die Ausweisung einer Fahrradstraße ungünstig, da die Fremden nicht mit der Regelung vertraut sind.

☹ Als **Orientierung für die Prognoseverkehrsstärke** empfiehlt die H RSV 2001 auf Radvorrangrouten einen Maximalwert von 2.500 Kfz/d (DTV), bzw. 250 Kfz/h in der Spitzenstunde. Im Abschnitt vor dem Freilichtmuseum ist dieser Wert bereits heute erreicht. Es muss zukünftig ein starker Park-/Suchverkehr des Freilichtmuseums angenommen werden, was den Prognoseverkehr in diesen Abschnitten näher an oder möglicherweise deutlich über den Orientierungswert bringen wird.

In der Straße Mueß Ausbau wären die Bestands- und Prognoseverkehrsmengen aus verkehrsplanerischer Sicht mit einer Fahrradstraße noch vereinbar.

☹ Die **Fahrbahnbreite** wird durch den maßgebenden Begegnungsfall (Bus/Bus, bzw. Bus/Lkw) festgelegt. Der gängigen Literatur zur Fahrradstraßen ist zu entnehmen, dass eine Fahrradstraße nicht breiter als 4,50 bis 5,00 m sein sollte, damit die Radfahrenden einen hohen Fahrkomfort haben und nicht ständig von Pkw oder Linienbussen überholt werden. Da die Querschnittsbreite der Fahrbahn 6,00 m beträgt, würden vermehrte Überholvorgänge stattfinden und Radfahrer nicht mehr die Geschwindigkeit auf der Strecke prägen. Somit ist die Fahrbahnbreite auf der gesamten Strecke nicht für eine Fahrradstraße geeignet.

☹ Weiterhin sollte darauf geachtet werden, dass die **maximale Länge der Abschnitte** mit Freigabe für den Kfz-Verkehr rd. 500 m nicht überschreitet (in der gängigen Literatur werden auch 300 m benannt). Dies vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit, dass zwei nebeneinanderfahrende Radfahrer wegen des Abstandsgebotes und der geringen Fahrbahnbreite nicht überholt werden dürfen. Im vorliegenden Fall dürfte ein Bus bspw. gar nicht überholen und Pkw müssten die gesamte Straßenbreite ausnutzen. Bei einer Gesamtlänge von rd. 1,3 km kann nicht erwartet/sichergestellt werden, dass die Fahrzeuge hinter den Radfahrern herfahren. Deshalb ist die Strecke nur bedingt als Fahrradstraße geeignet.

☹ In der VwV-StVO und auch der gängigen Literatur wird darauf hingewiesen, dass in Fahrradstraßen auf **Parkplätze in Senkrecht- oder Schrägaufstellung** grundsätzlich verzichtet werden sollte. Parkvorgänge beeinträchtigen den Komfort und die Sicherheit des Radverkehrs negativ, vor allem wenn die Fahrzeuge rückwärts ein- und ausparken. In Studien ist der ruhende Verkehr die Hauptursache für Konflikte mit dem Radverkehr in Fahrradstraßen.

Zwischen Kfz-Stellplätzen und Fahrgasse muss dann immer ein Sicherheitstrennstreifen vorhanden sein. Bei Senkrechtstellplätzen sollte dieser möglichst 3,00 m (mind. 2,00 m) breit sein. Bei Längsstellplätzen 0,75 m (mind. 0,50 m).

In der Vorzugsvariante sind entlang der Alten Crivitzer Landstraße ca. 60 Senkrechtstellplätze mit einem 0,70 m breiten Sicherheitstrennstreifen vorgesehen, die u.a. zur Deckung des täglichen Besucherverkehrs aus dem Freilichtmuseum benötigt werden. Ein breiterer Trennstreifen ist wegen begrenzter Platzverhältnisse nicht möglich. Dies würde auch dem bisher angedachten Ansatz möglichst geringer Versiegelung entgegenlaufen.

In der Alternativvariante ist die überwiegende Anzahl an Stellplätzen in Längsrichtung angelegt (dafür nur etwa die Hälfte der o.g. Anzahl), aber ohne ausreichenden Sicherheitstrennstreifen. Die 0,50 m breite Gosse eignet sich bedingt als Sicherheitstrennstreifen.

Insgesamt sind die angedachten Stellplätze in beiden Varianten ungeeignet, um in einer echten Fahrradstraße als sicher und unproblematisch zu gelten. Hierfür wären ausreichende Sicherheitstrennstreifen notwendig, die die Ausbaustrecke deutlich verbreitern würden. Dafür ist jedoch der notwendige Platz nicht da.

😊 Der **ÖPNV** verkehrt auf dieser Strecke mit der Buslinie 6 im (vorwiegend) stündlichen Takt, was grundsätzlich mit Fahrradstraßen vereinbar ist. In Fahrradstraßen sollen die Taktzeiten die halbe Stunde nicht unterschreiten und generell nur wenige Linien dort verkehren. Auch sind Haltestellen nur als Fahrbahnrandhaltestellen auszubilden und nicht als Busbuchten.

Mit dem Umbau des Freilichtmuseums werden perspektivisch eine Anzahl an Reisebussen hinzukommen, die derzeit noch nicht abgeschätzt werden kann. Diese Reisebusse halten für den Ein- und Aussteigevorgang in einer *Busbucht* vor dem Eingangsgebäude, fahren dann weiter auf einen Parkplatz zum längeren Aufenthalt. Mit dem gestiegenen Besucherverkehr wäre auch eine *Taktverdichtung* der Buslinie 6 denkbar.

Beim Thema ÖPNV sind viele Ungewissheiten in die Betrachtung einzubeziehen. Sollten diese Punkte jedoch genauso eintreffen, wäre eine Fahrradstraße auszuschließen. Nur bei geringen Taktzeiten und ohne Busbucht (wie im Bestand) wäre eine Fahrradstraße verträglich.

## **Fazit**

Hinsichtlich der Gestaltung von Fahrradstraßen werden sowohl in den rechtlichen Grundlagenwerken StVO und VwV-StVO als auch in den technischen Regelwerken nur wenige Vorgaben gemacht. Die Entscheidung zur Einrichtung obliegt dem pflichtgemäßen Ermessen der Straßenverkehrsbehörden. Deshalb wurden verschiedene Grundvoraussetzungen für Fahrradstraßen in die Prüfung einbezogen.

Als einziges und uneingeschränkt gültiges Kriterium für eine Fahrradstraße ist die Netzbedeutung der Strecke als Radvorrangroute.

Der Komfort und die Sicherheit für Radfahrer sind ebenfalls wichtige Aspekte für eine Fahrradstraße. In der Alten Crivitzer Landstraße sind zum einen die Fahrbahnbreite und zum anderen die Stellplätze die größten Hürden für die Einrichtung einer Fahrradstraße. Denn beide Aspekte verringern die Qualität der Strecke und die Verkehrssicherheit für Radfahrer.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Alten Crivitzer Landstraße würde den Radfahrern keine erhöhte Verkehrssicherheit bieten. Eine Fahrradstraße ist kontraproduktiv und wird genau das Gegenteil von dem bewirken, was beabsichtigt war: Die Fachverwaltung ist der Auffassung, dass die Fahrbahnbreite und die Länge der Ausbaustrecke vermehrte (auch riskante) Überholmanöver durch Pkw und Busse herbeiführen würde. Die senkrecht angelegten Stellplätze sind außerdem ungeeignet, weil der Platz für ausreichend große Sicherheitstrennstreifen fehlt, um einer Fahrradstraße gerecht zu werden.

**Deshalb ist es sinnvoll und wichtig, dass Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden, damit sie sich in den Verkehr einfügen. Das Sicherheitsgefühl, welches eine Fahrradstraße vermittelt, wäre ein falsches Signal.**

In Fahrradstraßen soll auch stellen- und abschnittsweise (bspw. an Knotenpunkten) mit rotem Asphalt gearbeitet werden, damit die Erkennbarkeit und die Achtsamkeit erhöht werden. Das würde aber nicht mehr dem dörflichen Charakter der Straße entsprechen.

Auch wenn die o.g. Punkte gegen die Einrichtung einer Fahrradstraße sprechen, verbessert sich der Komfort für Radfahrende allein durch den grundhaften Ausbau der Strecke: ein durchgängiger Asphaltbelag, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen mit Teilaufpflasterungen und Fahrbahnverengungen, sowie eine bessere Übersichtlichkeit an den neugestalteten Knotenpunkten haben einen positiven Einfluss auf die Qualität der Strecke und werden den Rad-Anteil prognostisch noch weiter steigern.