

## **Zusammenfassung des Fahrradkonzeptes 2004 (Überarbeitung des Konzeptes aus dem Jahr 1998)**

Auf der Grundlage des Gesamtverkehrskonzeptes für die Landeshauptstadt wurde das erste Fahrradkonzept im Jahre 1998 erarbeitet.

Mehrere der dabei zu Grunde gelegten Ausgangsdaten haben sich seither verändert. In diesem Zusammenhang macht es sich erforderlich, unter deren Berücksichtigung teilweise neue Zielstellungen zu formulieren.

Der Anteil der Fahrradnutzung durch die Schweriner, bezogen auf alle Wege eines Tages, ist von 6 % auf 10 % gestiegen. Ursachen für diesen Anstieg sind u.a.

- das verbesserte Angebot an Radwegen
- das gestiegene Gesundheits- und Umweltbewusstsein der Bürger
- die weitere Konzentration im Schulbereich.

Als Zielstellung für die nächsten Jahre ist ein Anteil von 12 % vorgesehen, der dann dem jetzigen Bundesdurchschnitt entspricht.

Potenziale für eine vermehrte Fahrradnutzung sind u.a. darin zu sehen, dass von 1000 Schweriner Einwohnern 710 ein Fahrrad besitzen.

Weiterhin sind der bauliche Zustand und die Sicherheit der Radverkehrsanlagen laufend zu verbessern.

Nicht zu unterschätzen ist auch die Vorbildwirkung von Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens.

Die positiven Wirkungen des Fahrradfahrens einerseits für die Gesundheit und andererseits für das tourismusfreundliche Image der Stadt müssen verstärkt Gegenstand der Berichterstattung in den Nachrichtenmedien sein.

Die Gesamtlänge des Netzes hat sich um 3 km erhöht, u.a. im Rahmen des Weiterbaus der Ortsumgebung B 106 von Neumühle bis zur Lärchenallee sowie durch den Bau des gemeinsamen Rad-/Gehweges im Zuge der Rogahner Straße bis zum Fasanenhof.

Künftige Netzerweiterungen dienen auch weiterhin hauptsächlich der Schließung von Lücken im Radwegenetz, so z.B. zwischen

- Klein- und Groß Medewege
- Margaretenhof und Pingelshagen
- Pawlowstraße und Kantstraße
- B 106 (Ludwigsluster Chaussee) und der Rudolf-Diesel-Straße

Seit Inkrafttreten der 33. Verordnung zur Straßenverkehrsordnung am 11.12.2000 sind in Tempo-30-Zonen benutzungspflichtige straßenbegleitende Radwege nicht mehr zulässig. D.h., soweit nicht Gehwege für das Befahren mit dem Fahrrad freigegeben sind, müssen in diesen Bereichen die Fahrbahnen benutzt werden.

Ein großer Teil der bereitgestellten Mittel für Radwege wurde für die Instandsetzung vorhandener Wege mit einer Länge von insgesamt 14 km eingesetzt. Der Instandsetzungsbedarf wurde um ca. 1,5 Mio € abgebaut. Damit besteht noch bei 16 % der Gesamtlänge aller Wege das Erfordernis der dringlichen Instandsetzung.

Unter anderem wurden folgende Radwege instand gesetzt:

- B 106(Ludwigsluster Chaussee) zwischen Hauptfeuerwache und Stern Buchholz
- Paulsdamm, zwischen Schelfwerder und „Seewarte“

- Verbindung Südufer Neumühler See (Schweinekurve) – Tunnel unter der Ortsumgehung/ B 106
- Westufer Ziegelinnensee im Zuge des Radfernweges Elbe – Ostsee
- Lübecker Straße zwischen Robert-Beltz-Straße und Wossidlostraße
- Obotritenring zwischen Lübecker Straße und Mozartstraße
- Straßenbahn begleitender Weg zwischen Straßenbahnhaltestelle Hegelstraße und Max-Planck-Straße
- Neumühler Straße zwischen „Am Treppenberg“ und Zufahrt zum Südufer Lankower See

Im Jahre 2003 ereigneten sich 171 Verkehrsunfälle, an denen Radfahrer beteiligt waren. Dabei traten sie als Verursacher zu 44 % auf; d.h., das Gefährdungspotenzial wirkt überwiegend „von außen“ auf den Radfahrer ein und liegt damit mehrheitlich nicht in seinem Verhalten begründet. Vielmehr sind die Ursachen im Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer, im Zustand der Verkehrsanlagen u.a. Einflüssen zu suchen.

Mit der Zahl von 171 Verkehrsunfällen ergab sich gegenüber dem Vorjahr die erhebliche Zunahme um 39 %. Die bis dahin eingetretene positive Entwicklung wurde damit unterbrochen und es wurde in etwa auf das Niveau der Jahre 1998/99 zurückgefallen.

Jahr	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Anzahl Unfälle	179	169	155	146	123	171

Schwerpunkte des Unfallgeschehens waren Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten. Bei der Neuanlage und Umgestaltung dieser Verkehrsanlagen ist künftig der Führung des Fahrradverkehrs besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Ein wesentliches Hindernis für umwegfreies Rad fahren stellen Einbahnstraßen dar. Eine Vielzahl dieser Art von Straßen im Innenstadtbereich wurde bereits für das Fahren in Gegenrichtung frei gegeben.

Weitere 20 Straßenabschnitte sollen folgen.

Ein Verkehrssicherheitsproblem entsteht damit nicht.

Bei der Einrichtung weiterer Einbahnstraßen soll der Zweirichtungsverkehr für Radfahrer von vorn herein berücksichtigt werden.

Die bisherige Wegweisung für den Fahrradverkehr beinhaltetete

- innerstädtische Routen
- Routen ins unmittelbare Umland sowie
- die Führung des Radfernweges Elbe-Ostsee.

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit den die Landeshauptstadt umgebenden Landkreisen sowie mit der Stadt Wismar wurden regionale Radwege und Touren für die Region Westmecklenburg nach einheitlichen Kriterien geplant und in einem entsprechenden Konzept zusammen gefasst. Die daraus resultierende Wegweisung vor Ort wird durch bereits erarbeitete Radwanderkarten unterstützt. Faltblätter für einzelne Touren werden folgen.

Von besonderem Interesse für den Fahrradtourismus sind die Ausleihmöglichkeiten für Fahrräder am Urlaubsort.

Derzeit vermieten 4 Fahrradhändler und 1 Hotel an jedermann sowie 9 Hotels an Gäste ihres Hauses. Fahrradausleihe sollte zum Standardangebot im Hotelgewerbe gehören.

Noch nicht befriedigend ist das Angebot an Abstellanlagen. Besonders an den Schwerpunkten Freilichtbühne, Marienplatz und Hauptbahnhof sind ausreichend Stellplätze zu schaffen bzw. die Anzahl der vorhandenen zu erhöhen. Am Hauptbahnhof und an den Endhaltestellen der Straßenbahn sind überdachte Anlagen erforderlich, da Fahrräder an diesen Stellen überwiegend während des gesamten Arbeitstages von Berufspendlern abgestellt sind. Des weiteren sollte an Schulen, öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen des Einzelhandels für ausreichend Stellplätze Sorge getragen werden.

Die Mitnahme von Fahrrädern in Straßenbahnen und Bussen der Nahverkehr Schwerin GmbH ist schon seit längerer Zeit möglich.

Nach wie vor wird das Rad fahren dadurch erschwert, dass Kraftfahrzeuge unberechtigt auf Radwegen parken. Durch noch wirksamere Kontrollen muss diesem Zustand begegnet werden.

Bei der Planung und dem Bau von Radverkehrsanlagen muss die Anwendung von Mindestabmessungen auf Ausnahmefälle beschränkt bleiben. So sollte z.B. die Breite von Einrichtungradwegen 2,00 m, von kombinierten Rad- und Gehwegen 2,50 m und die von Radstreifen 1,85 m nicht unterschreiten.