

## **Auszug aus der Niederschrift über die 05. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt, Klimaschutz und Stadtentwicklung am 30.05.2024**

### **Zu TOP: 4.4**

#### **Variantenuntersuchung Radverkehrsführung Carl-Heydemann-Ring (Beschluss 2024-VII-02-1310)**

Frau Wilcke bezieht sich auf den Beschluss der Bürgerschaft 2024VII-02-1309.

Die von ihr gezeigte Präsentation wird dem Protokoll als Anlage beigefügt.

Für die Aufteilung des Straßenraums wird sich nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) gerichtet. Beim Carl-Heydemann-Ring handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße mit einer Verbindungsfunktion.

Bei einer Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h und der Maßgabe Begegnungsverkehr Bus - Bus ergibt sich eine Mindestbreite der Fahrbahn von 6,50 m. Für Gehwege liegt die Regelbreite bei 2 m, bei einer Integration des Radverkehrs würde sich die Regelbreite auf 2,50 m erhöhen.

Die RASt in Verbindung mit der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) von 2010 empfiehlt bei den vorliegenden Voraussetzungen separate Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Radweg) Die stellvertretende Abteilungsleiterin betont, dass es sich bei einem Schutzstreifen um keine separate Anlage handelt.

Anschließend geht Frau Wilcke auf die Mindestmaße von Pkw-Stellplätzen und den einzuplanenden Sicherheitsabstand zu Radfahrenden ein.

Außerdem teilt sie mit, dass es 2024 eine neue ERA geben wird und welche Neuerungen die Richtlinie enthalten wird. So wird es aufgrund neuer Mindestmaße verstärkt Mischverkehr geben und die Möglichkeit, Piktogrammketten zu verwenden.

Die Allee soll beidseitig erhalten bzw. wiederhergestellt werden. Aufgrund des jetzigen Zustandes von Gehweg und Bäumen ist eine Fällung des jetzigen Bestandes allerdings wahrscheinlich.

Für die Radverkehrsanlage Radfahrstreifen wurde eine Regelbreite von 1,85 m und ein Schutzstreifen zum ruhenden Verkehr eingeplant.

Beim Anlegen eines Radweges könnten die Regemaße nicht eingehalten werden, da diese den Straßenquerschnitt übersteigen.

Nachfolgend geht Frau Wilcke auf die Konfliktpunkte beider Varianten ein.

#### **1. Radfahrstreifen**

- „Dooring“ – Rad Sicherheitsabstand
- Grundstückszufahrten Konfliktpunkt Rechtsabbieger
- Stellplätze-Zu- und Abfahrt über den Radfahrstreifen
- bei Fahrt auf Nebenanlagen, Konflikt mit Autos, Fußgängern

#### **2. Radweg**

- „Dooring“ Konflikt Rad-Kfz/ Querung Radweg zum / vom Gehweg Konflikt Rad-Fußgänger

- Grundstückszufahrten Konflikt: Rechtsabbieger
- Grundstückszufahrten Konflikt Rad + wartendes Fahrzeug
- abbiegende Fahrzeuge – querender Radverkehr Konflikt Fußgänger-Radfahrer

Die Gegenüberstellung zeigt, dass separat angelegte Radwege mehr Konfliktpotenzial aufweisen als Radfahrstreifen.

Die Kostenschätzung zu beiden Varianten zeigt, dass hier keine großen Unterschiede bestehen.

Zusammenfassend führt Frau Wilcke aus, dass die subjektive Sicherheit auf einem Radweg immer höher ist, es sich bei einem Radfahrstreifen aber auch um eine separate Anlage handelt. Ein Radweg kann aufgrund der vorgeschriebenen Maße im Carl-Heydemann-Ring nur unter Reduzierung des Grünstreifens realisiert werden. Berücksichtigt werden sollte auch die gestiegene Zahl an E-Bike-Nutzern und die damit verbundene höhere Geschwindigkeit der Räder. Die objektive Sicherheit ist auf Radfahrstreifen höher und es kann eine kontinuierliche Radwegführung geschaffen werden.

Herr Dr. Raith ergänzt, das Radfahrende bezogen auf ihre Geschwindigkeit sehr individuell sind und deshalb beide Varianten Vor- und Nachteile haben. Allerdings ist ein durchgängiges Netz und eine einheitliche Wegführung für den Radfahrenden von großer Bedeutung.

Mit Vorstellung des Prüfergebnisses im Ausschuss für Bau, Umwelt, Klimaschutz und Stadtentwicklung, betrachtet dieser den Beschluss als umgesetzt.

Der Präsident wird über das Beratungsergebnis informiert.

Herr Bauschke schließt den Tagesordnungspunkt.

für die Richtigkeit der Angaben: gez. i.A. Gaby Ely

Stralsund, 28.06.2024