

ANLAGE 2: Strecken-Abschnitte (S) von Verbindungen im Straßennetz mit Handlungsbedarf – Bestandsbeschreibung und Ableitung des Handlungsbedarfes

Nr.	Bestandsführung/ Hauptdefizite	Foto	Vorliegende Planungen/ Vertiefung
<p>S1</p>	<p>Barther Straße (Grünhufer Bogen – C.-Heydemann-Ring)</p> <p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mischverkehr auf Fahrbahn in Kombination mit Gehweg „Rad frei“ in beiden Richtungen zwischen C.-Heydemann-Ring und „Am Stadtwald“ - Mischverkehr auf Fahrbahn in Kombination mit in beiden Richtungen freigegebenem Gehweg auf der Südseite zwischen „Am Stadtwald“ und Grünhufer Bogen - Abschnitt mit linksseitiger Gehwegfreigabe für Belastungsklasse II ungeeignet <p>bauliche Ausformung/ Zustand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - insbesondere in Fahrtrichtung West schlechte Oberflächenbeschaffenheit/ schmale Gestaltung/ Einbauten verengen die verfügbare Breite zusätzlich 		<p>Keine Planung/ Konzeption vorliegend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gestaltungsvorschlag: Markierung von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn, weitere planerische Vertiefung als Maßnahme R1
<p>S2</p>	<p>C.-Heydemann-Ring (Tribseer Damm – Barther Straße)</p> <p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mischverkehr auf Fahrbahn in Kombination mit baulich angelegtem Radweg ohne Benutzungspflicht - für Belastungsklasse III ungeeignet <p>bauliche Ausformung/ Zustand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anlage im südlichen Teilabschnitt nur abmarkiert/ nördlich durch rotes Betonpflaster baulich hervorgehoben - z.T. schmale Gestaltung/ Einbauten verengen die verfügbare Breite zusätzlich - z.T. schlechte Oberflächenbeschaffenheit 		<p>Konzeptionelle Ansätze vorliegend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Betrachtung der Knotenpunkte unter Leistungsfähigkeitsaspekten im Projekt „Tribseer Vorstadt“ - Ansätze für Fahrspureinziehungen werden benannt - Schutzstreifen auch als Vorschlag des LAP <p>→ Gestaltungsvorschlag: Markierung von Schutzstreifen, weitere planerische Vertiefung als Maßnahme R2</p>
<p>S3</p>	<p>C.-Heydemann-Ring (Barther Straße – Jungfernstieg)</p> <p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mischverkehr auf Fahrbahn in Kombination mit baulich angelegtem Radweg ohne Benutzungspflicht (Barther Straße bis Karl-Krull-Straße) - ab Karl-Krull-Straße Führung auf linksseitiger, identischer Anlage als Fußweg „Rad frei“ - linksseitige Gehwegfreigabe für Belastungsklasse II ungeeignet <p>bauliche Ausformung/ Zustand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anlage im südlichen Abschnitt durch rotes Betonpflaster baulich hervorgehoben - insbesondere in Fahrtrichtung Norden Einengung des Weges durch Vegetation - Befahrbarkeit in Folge vieler Einfahrten (Bordabsenkungen) schlecht 		<p>Konzeptionelle Ansätze vorliegend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Markierung von Schutzstreifen als Vorschlag des LAP - Betrachtung der Knotenpunkte unter Leistungsfähigkeitsaspekten im Projekt „Tribseer Vorstadt“ : <ul style="list-style-type: none"> o Benennung von Ansätzen für Radverkehrsführungen im Knotenpunktbereich o enthält eine Variantenbetrachtungen zur Neugestaltung der Blockumfahrung C.-Heydemann-Ring - Jungfernstieg – F.-Engels-Straße, Vorzugsvariante: Einbahnstraße Richtung Nord mit Ausfahrt über den Jungfernstieg/ Fahrradstraße F.-Engels-Straße <p>→ Gestaltungsvorschlag: Markierung von Schutzstreifen, weitere planerische Vertiefung als Maßnahme R3</p>

Nr.	Bestandsführung/ Hauptdefizite	Foto	Vorliegende Planungen/ Vertiefung
S4	<p>Feldstraße (Damaschkeweg – Kreisverkehr Anschlussstelle B 96)</p> <p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrtrichtung West: Mischverkehr auf Fahrbahn in Kombination mit Gehweg „Rad frei“ - Fahrtrichtung Ost: Mischverkehr auf Fahrbahn in Kombination mit linksseitiger Gehwegfreigabe - linksseitiger Gehwegfreigabe für Belastungsklasse II generell ungeeignet <p>bauliche Ausformung/ Zustand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Breite und Oberflächenqualität (Betonplatten) nicht optimal - abgesetzte Führung führt zu fehlender sozialer Kontrolle 		<p>Keine Planung/ Konzeption vorliegend:</p> <p>→ Gestaltungsvorschlag: Markierung von Schutzstreifen/ Alternativ: Ausbau eines einseitigen Radweges, weitere planerische Vertiefung als Maßnahme R4</p>
S5	<p>Greifswalder Chaussee (Karl-Marx-Straße – Selliner Weg)</p> <p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrtrichtung Süd: Mischverkehr auf Fahrbahn in Kombination mit baulich angelegtem Radweg ohne Benutzungspflicht (erste 250 m sowie ab Bahnweg Gehweg „Rad frei“), ab Garzer Weg Mischverkehr/ auf gesamten Abschnitt: zusätzlich linksseitige Gehwegfreigabe - Fahrtrichtung Nord: Mischverkehr auf Fahrbahn in Kombination mit baulich angelegtem Radweg ohne Benutzungspflicht - für Belastungsklasse III ungeeignet <p>bauliche Ausformung/ Zustand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Breite und Oberflächenqualität in südlicher Richtung ab Franzensweg schlecht - in Fahrtrichtung Süd: keine „konsistente“ Gestaltung 		<p>Keine Planung/ Konzeption vorliegend:</p> <p>→ Gestaltungsvorschlag: umfangreiche Umgestaltung des Straßenraumes, weitere planerische Vertiefung notwendig (vgl. Ausführungen in Maßnahme R5)</p>
S6	<p>Grünhufer Bogen (Carl-Loewe-Ring – Strelapark)</p> <p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In beiden Fahrtrichtungen Nutzung des getrennten Fuß- und Radweges auf der Nord- bzw. Westseite der Fahrbahn - zusätzlich kann im Bereich des Zoos ein Geh- und Radweg auf der Südseite der Straße genutzt werden <p>bauliche Ausformung/ Zustand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Breite angemessen - Oberflächenqualität in mangelhaft (Senkungen/ Hebungen) 		<p>Planung vorliegend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Knotenpunktuntersuchung entlang des Grünhufer Bogens mit aus der Analyse abgeleiteten Handlungsempfehlungen wurde 2013 vorgelegt: <ul style="list-style-type: none"> o Um- und Ausbau der bestehenden Radverkehrsanlagen zu in beiden Richtungen nutzbaren gemeinsamen Geh- und Radwegen <p>→ keine weitere Vertiefung erforderlich</p>

Nr.	Bestandsführung/ Hauptdefizite	Foto	Vorliegende Planungen/ Vertiefung
S7	Heinrich-Heine-Ring („Am Heizwerk“ – Kreisverkehr mit Hans-Fallada-Straße)		
	<p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrtrichtung West: Mischverkehr auf Fahrbahn, zusätzlich linksseitige Gehwegfreigabe - Fahrtrichtung Ost: Mischverkehr auf Fahrbahn in Kombination mit baulich angelegtem Radweg ohne Benutzungspflicht - Anlagenform in Fahrtrichtung West für Belastungsklasse II ungeeignet <p>bauliche Ausformung/ Zustand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anlage im südlichen Abschnitt durch rotes Betonpflaster baulich hervorgehoben 		<p>Keine Planung/ Konzeption vorliegend:</p> <p>➔ Gestaltungsvorschlag: bauliche Erweiterung des vorhandenen Gehweges um einen Radweg (Fahrtrichtung West) , weitere planerische Vertiefung als Maßnahme R6</p> <p>➔ Markierung eines einseitigen Schutzstreifens als Zwischenlösung denkbar</p>
S8	Karl-Marx-Straße (Frankenwall – Greifswalder Chaussee)		
	<p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mischverkehr auf Fahrbahn in Kombination mit baulich angelegtem Radweg ohne Benutzungspflicht - für Belastungsklasse III ungeeignet <p>bauliche Ausformung/ Zustand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - insbesondere in Richtung Osten z.T. schmale Gestaltung/ Einbauten verengen die verfügbare Breite zusätzlich - insbesondere in Richtung Osten sehr schlechte Oberflächenqualität - keine „konsistente“ Gestaltung über den zusammenhängenden Abschnitt - z.T. fehlende Bordabsenkungen in fahrdynamisch günstiger Linie 		<p>Planung vorliegend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schutzstreifen in beiden Richtungen (als Zwischenlösung) <p>➔ keine weitere Vertiefung erforderlich</p> <p>➔ Perspektivisch ist ein grundlegender Ausbau mit einer vollständigen funktionalen Neuaufteilung des Straßenraumes erforderlich</p>
S9	Knieperwall (Tribseer Damm – Knieperdamm)		
	<p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mischverkehr auf Fahrbahn, auf der Westseite zudem ein in beiden Richtungen nutzbarer Gehweg „Rad frei“, - linksseitige Gehwegfreigabe für Belastungsklasse II ungeeignet <p>bauliche Ausformung/ Zustand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Breite für den Zweirichtungsradverkehr in Kombination mit Fußgängern nicht angemessen - Oberflächenqualität akzeptabel 		<p>Planung vorliegend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schutzstreifen in beiden Richtungen - auch als Maßnahme im LAP benannt - Umsetzung erfolgt derzeit <p>➔ keine weitere Vertiefung erforderlich</p>
S10	Knieperdamm/ Prohner Straße (Friedrich-Engels-Straße – Kreisverkehr Parower Chaussee)		
	<p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - baulich angelegte Radwege ohne Benutzungspflicht, teilweise von der Fahrbahn weit abgerückt - im nördlichen Teilstück auf kurzem Abschnitt Gehweg „Rad frei“ <p>bauliche Ausformung/ Zustand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Breite des baulichen Radweges über lange Strecken unzureichend (Konflikte mit Fußgängern an Engstellen) - Fahrlinie der baulich vorhandenen Radwege ungünstig (spitzwinklige Führung) - Oberflächenqualität akzeptabel - Sichtbeziehungen vom/ zum Kfz-Verkehr bei abgerückter Führung und durch zugestellte Sichtfelder (parkende Kfz, Einbauten,...) schlecht 		<p>abschnittsweise Planung vorliegend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwischen Großer Parower Straße und Hainholzstraße: Führung des Radfahrers in der Busspur (in Richtung Altstadt) + Rückbau des baulichen Radweges im Seitenraum <p>➔ Gestaltungsvorschlag für die weiteren Abschnitte: Anpassungen im Straßenraum/ Vorhaltung gut nutzbarer, im parallel im weiteren Straßennetz verlaufender Routen (vgl. Ausführungen in Maßnahme R7)</p>

Nr.	Bestandsführung/ Hauptdefizite	Foto	Vorliegende Planungen/ Vertiefung
S11	<p>Richtenberger Chaussee (Alte Richtenberger Chaussee – Koppelstraße)</p> <p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrtrichtung Nord: Mischverkehr auf Fahrbahn in Kombination mit Gehweg „Rad frei“, in Gegenrichtung ist dieser linksseitig eingeordnet <p>bauliche Ausformung/ Zustand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Breite und Oberflächenqualität akzeptabel 		<p>Keine Planung/ Konzeption vorliegend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - angesichts der vorliegenden räumlichen/ strukturellen Situation (Führung durch weitgehend anbaufreies Gebiet, geringe Konflikte mit Querverkehren, Weiterführung stadtauswärts auf einseitiger Anlage) wird die Führung als derzeit akzeptabel eingeordnet <p>→ keine weitere Vertiefung</p>
S12	<p>Richtenberger Chaussee (Rostocker Chaussee – Alte Richtenberger Chaussee)</p> <p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrtrichtung Nord: Mischverkehr auf Fahrbahn in Kombination mit baulich angelegtem Radweg ohne Benutzungspflicht, in Gegenrichtung ist dieser zum Befahren freigegeben <p>bauliche Ausformung/ Zustand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nutzbare Breite ist für den Zweirichtungsradverkehr insbesondere aufgrund einer Vielzahl von Einbauten nicht angemessen - Oberflächenqualität akzeptabel 		<p>Keine Planung/ Konzeption vorliegend:</p> <p>Gestaltungsvorschlag: umfangreiche Umgestaltung des Straßenraumes, weitere planerische Vertiefung als Maßnahme R8</p>
S13	<p>Rostocker Chaussee (Richtenberger Chaussee – Grünhufer Bogen)</p> <p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gehweg „Rad frei“ in beiden Richtungen - Fortsetzung westlich des Grünhufer Bogens als einseitige Führung (auf Südseite) mit Gehweg „Rad frei“ in Richtung Westen/ baulich angelegtem „Radweg ohne Benutzungspflicht“ in Richtung Osten <p>bauliche Ausformung/ Zustand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sehr schmale Gehwege mit schlechter Oberflächenqualität zwischen Richtenberger Chaussee und bis etwa 100 m vor Grünhufer Bogen - im westlichen Abschnitt Betonpflaster, auf südlicher Fahrbahnseite farblich hervorgehoben 		<p>Keine Planung/ Konzeption vorliegend:</p> <p>→ Gestaltungsvorschlag: Markierung von Schutzstreifen, weitere planerische Vertiefung als Maßnahme R9</p>
S14	<p>Tribseer Damm (Barther Straße – C.-Heydemann-Ring)</p> <p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gehweg „Rad frei“ stadtauswärts/ baulich angelegter Radweg ohne Benutzungspflicht in Fahrtrichtung Altstadt <p>bauliche Ausformung/ Zustand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sehr schlechte Oberflächenqualität in beiden Richtungen - Qualität des „baulich angelegten Radweges“ in Fahrtrichtung Innenstadt schwankt im Verlauf erheblich - zur Verfügung stehende (schmale) Breiten werden durch Einbauten und parkende Kfz zusätzlich eingeschränkt 		<p>Planung vorliegend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einordnung von Schutzstreifen - auch als Maßnahme im LAP benannt <p>→ keine weitere Vertiefung erforderlich</p>

Nr.	Bestandsführung/ Hauptdefizite	Foto	Vorliegende Planungen/ Vertiefung
S15	Tribseer Damm (C.-Heydemann-Ring – Richtenberger Chaussee)		
	<p>Anlage im Bestand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gehweg „Rad frei“ in beiden Richtungen - für Belastungsklasse III ungeeignet <p>bauliche Ausformung/ Zustand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sehr schlechte Oberflächenqualität in Fahrtrichtung Osten - zur Verfügung stehende Breiten werden durch Einbauten und parkende Kfz eingeschränkt 		<p>Planung vorliegend:</p> <ul style="list-style-type: none"> → Einordnung von Schutzstreifen → auch als Maßnahme im LAP benannt → keine weitere Vertiefung erforderlich