



Überplanung An den Wurthen an reale Verkehrsnutzung anpassen

<i>Einbringer/in</i> Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	<i>Datum</i> 17.10.2021
--------------------------------------------------------	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>		<i>Sitzungsdatum</i>	<i>Beratung</i>
Hauptausschuss	Beratung	18.10.2021	Ö
Bürgerschaft	Beschlussfassung	08.11.2021	Ö

Beschlussvorschlag

Der Oberbürgermeister wird beauftragt die Planung für die Umgestaltung der Straße An den Wurthen zu überarbeiten, um den zukünftigen Verkehrsraum gleichberechtigt den real in Greifswald genutzten Verkehrsträgern anzupassen. Insbesondere ist eine verbesserte Situation für RadfahrerInnen herzustellen.

Die Überplanung sollte hierbei neben der Führung in der Straße selbst auch den Kreuzungsbereich betrachten und nach einer für den Fuß- und Radverkehr entlang der Wolgaster Straße weniger invasiven Lösung suchen.

Das bisher unreglementierte Straßenparken An den Wurthen ist zum nächstmöglichen Zeitpunkt, d.h. bereits vor der Umgestaltung, in die Bewirtschaftung zu überführen.

In die Planung sind außerdem im Abschnitt C Zebrastreifen aufzunehmen. Ladesäulen für Elektromobilität sollten so positioniert werden, dass wenigstens zwei Parkplätze angrenzen.

Sachdarstellung

Die am 28.9.2021 im Ausschuss für Bauen und Klimaschutz präsentierten Entwürfe [1] zur Umgestaltung der Straße an den Wurthen zeigten ein Ungleichgewicht der Verteilung von Verkehrsraum auf die verschiedenen Verkehrsträger. Der Modal Split für Greifswald belegt konstant einen Radfahreranteil von etwa 40% (Fußgänger etwa 20%, motorisierter Individualverkehr etwa 35% und Bus unter 5%).

Demgegenüber nimmt die Fahrbahn in den betreffenden Planungen (Variante 4, Schnitt A und B) bei jeweils ca. 12 m Breite 50% des Raums ein. Im Abschnitt C ist der Fahrbahnanteil an der Gesamtbreite 37,5%. In Schnitt B und C kommen zusätzlich 2 m (17%) bzw. 5 m (31%) für die Bereitstellung von Parkraum hinzu, sodass sich der vom MIV genutzte Raum in Abschnitt A,B und C letztlich auf 50%, 64% und 69% aufsummieren.

Für Gehwege werden in den Abschnitten A, B und C etwa 4m, 3,5m und 3,5m geplant, was 42%, 28% und 22% der Gesamtbreite entspricht. Für den

Radverkehr gibt es keine ausgewiesenen Flächen; er teilt sich den Verkehrsraum ebenso wie der ÖPNV mit dem motorisierten Individualverkehr. Als hierbei schwächster Verkehrsteilnehmer ist auch innerhalb einer geplanten Tempo 30 Zone von Verkehrskonflikten zu Lasten des Radverkehrs auszugehen. Hierzu zählen vor allem zu enges Überholen aber auch die Missachtung von Radfahrern bei der Einhaltung von Vorfahrtsregeln und beim Ausparken durch PKW. Entsprechend der Gefahrenlage und ebenfalls entsprechend der tatsächlichen Verkehrsmittelnutzung der GreifswalderInnen fordern wir daher eine annähernd gleichberechtigte Aufteilung der Verkehrsflächen zur Erreichung von hoher Sicherheit und hohem Komfort für alle VerkehrsteilnehmerInnen und dementsprechend eine Überplanung der bereits präsentierten Entwürfen. Insbesondere RadfahrerInnen geben in Befragungen (z.B. im Fahrrad-Monitor des BMVI) immer wieder an, dass sie Radfahren als gefährlich wahrnehmen (Tendenz sinkend) und sich neben mehr Radwegen insgesamt eine bessere Trennung vom MIV und von den Fußverkehr wünschen. Diese Wahrnehmung spiegelt sich auch bei den Nicht-RadfahrerInnen, die als Grund, weshalb das Radfahren für Sie nicht in Frage kommt, häufig angeben, dass sie Radfahren für zu gefährlich halten. Hier kann vor allem eine auf Sicherheit ausgelegte Verkehrsinfrastruktur Abhilfe schaffen, die bei umfangreichen Umgestaltungen eine hohe Priorität besitzen sollte.

Im Hinblick auf die Straßenverkehrsordnung §45 (1c) ist die die Einrichtung einer Tempo-30-Zone in an einer Straße mit einem benutzungspflichtigen Radweg nicht vorgesehen. Als Lösungen sehen die Einbringer hier StVO §2 Absatz 4 Satz 3 und Satz 4 (Radweg ohne Benutzungspflicht) oder den Verzicht auf die Tempo-30-Zone. Stattdessen könnte Tempo 30 (ohne Zone) geprüft werden oder die Ausweisung von Tempo 30 nur in den Nachtstunden.

[1] <https://greifswald.sitzung-mv.de/public/vo020?VOLFDNR=1002413&refresh=false&TOLFDNR=1011426> Die Einbringer beziehen sich hier stets auf die Vorzugsvariante 4

Finanzielle Auswirkungen

Haushalt	Haushaltsrechtliche Auswirkungen (Ja oder Nein)?	HHJahr
Ergebnishaushalt		
Finanzhaushalt		

	Teil- haushalt	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto	Bezeichnung	Betrag in €
1				

	HHJahr	Planansatz HHJahr in €	gebunden in €	Über-/ Unterdeckung nach Finanzierung in €
1				

	HHJahr	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto Deckungsvorschlag	Deckungsmittel in €
1			

Folgekosten (Ja oder Nein)?	
-----------------------------	--

	HHJahr	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto	Planansatz in €	Jährliche Folgekosten für	Betrag in €
1					

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Ja, positiv	Ja, negativ	Nein
x		

Begründung: Eine verbesserte Verkehrssituation für Radfahrende dient dem Klimaschutz.

Anlage/n

Keine