



Überplanung An den Wurthen an reale Verkehrsnutzung anpassen - Stellungnahme der Verwaltung vom 01.11.2021

<i>Einbringer/in</i> 60.2 Stadtbauamt/Abteilung Stadtentwicklung/Untere Denkmalschutzbehörde	<i>Datum</i> 04.11.2021
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>		<i>Sitzungsdatum</i>	<i>Beratung</i>
Bürgerschaft (BS)	Kenntnisnahme	08.11.2021	Ö

Sachdarstellung

Der Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald wird die beiliegende Stellungnahme der Verwaltung zur Verfügung gestellt.

Anlage/n

- 1 Stellungnahme der Verwaltung vom 01.11.2021 öffentlich

**Beschlussvorlage der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vom 17.10.2021
„Überplanung An den Wurthen an reale Verkehrsnutzung anpassen“
Stellungnahme der Verwaltung**

In der Sitzung der Bürgerschaft am 08.11.2021 soll die o.g. Beschlussvorlage beraten werden. Von der Verwaltung wird dazu folgende Stellungnahme abgegeben:

Vorplanung Straße An den Wurthen

Grundlage der Planung war die Gestaltung der Straße An den Wurthen als Erschließungsstraße für die bereits vorhandene Wohnbebauung und die im Rahmen der Umsetzung der Bebauungsplangebiete Nr. 55 - Hafenstraße - und Nr. 55A - Alter Speicher - entstehende Wohnbebauung sowie die anliegenden Gewerbebetriebe. Auf Grund der umfangreichen Wohnnutzung soll die Straße weiterhin Bestandteil der Tempo-30-Zone sein.

Ausgehend von der im südlichen Bereich der Straße vorhandenen Breite von 12 - 12,5 m erfolgte die Aufteilung des Verkehrsraumes. Die Zugrundelegung des Modal Split der Stadt Greifswald wäre dabei wünschenswert, ist jedoch auf Grund der zur Verfügung stehenden Breite des Straßenraumes, des künftig erhöhten Fußgänger- und Kfz-Verkehrsaufkommens und des Bewohnerparkbedarfs der angrenzenden Wohnbebauung nicht umsetzbar.

Für eine künftige Erschließung der B-Plangebiete Nr. 55 und 55A durch den Stadtbusverkehr wird für den Begegnungsfall Bus-Bus eine Fahrbahnbreite von 6,0 m benötigt. Dieses Mindestmaß gilt bei geringer Fahrzeugfolge, untergeordneter Rolle des ÖPNV und geringer Begegnungshäufigkeit mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen bei Verzicht auf den Sicherheitsraum. Eine darüber hinausgehende Reduzierung soll nicht erfolgen und wäre unter Berücksichtigung der erforderlichen Breite von 5,90 m für den Begegnungsfall Lkw-Lkw (ebenfalls bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen) nicht sinnvoll.

Mit der Errichtung der umfangreichen Wohnbebauung wird sich das Fußgängeraufkommen deutlich erhöhen. Dementsprechend ist die Straße mit beidseitigen Gehwegen auszustatten, um den Fußgängern als schwächsten Verkehrsteilnehmern gesicherte Verkehrsräume zur Verfügung zu stellen - siehe auch Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt / Fleischervorstadt (Neufassung 2016): Straße An den Wurthen als Erschließungsstraße mit beidseitigen Gehwegen.

Diese grundlegenden Planungselemente lassen nur geringe Platzreserven im Straßenquerschnitt, die auf der Ostseite zur Anlage von Senkrechtstellplätzen für die angrenzende Wohnbebauung genutzt werden sollen. Diese Grundstücke verfügen zum Großteil nicht über eigene Stellplätze und können diese auf eigenen Flächen auch nicht realisieren. Der dafür erforderliche Platzbedarf steht nicht zur Verfügung und der südliche Straßenabschnitt liegt zudem im Denkmalsbereich „An den Wurthen 4- 20“. Im Denkmalsbereich sind neben den Gebäuden u.a. die Freiflächen geschützt.

Sofern eine Entscheidung gegen die Bewohnerstellplätze getroffen wird, besteht eine Flächenreserve von 2,0 m, die für die Anlage von (beidseitigen) Radwegen oder Radfahrstreifen nicht ausreichend ist. Möglich wäre lediglich eine Verbreiterung der Fahrbahn für die Anlage von Radschutzstreifen. Ebenso wie benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen sind diese in einer Tempo-30-Zone jedoch nicht zulässig.

Im Ergebnis soll der Regelquerschnitt der Vorzugsvariante IV der Vorplanung der Straße An den Wurthen beibehalten werden. Für den Radverkehr wurden folgende Fahrradrou-ten geprüft:

Nord-Süd-Fahrradachse

Verlauf über die Gertruden- und Käthe-Kollwitz-Straße

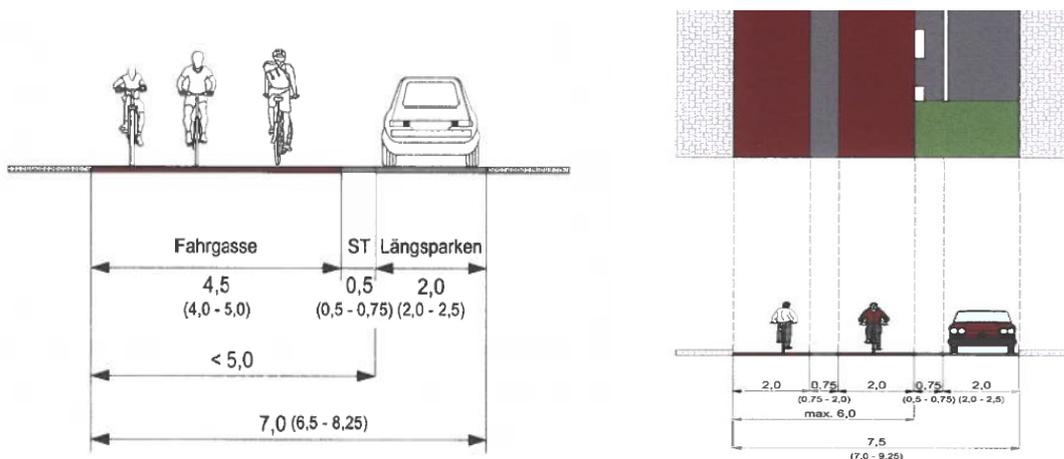
Eine kurze und attraktive Verbindung für den Radverkehr aus den B-Plangebieten Nr. 55 und 55A zur Greifswalder Fahrradachse Bahnhof - Innenstadt - Schönwalde / Ostseeviertel - Elisenhain soll über die Trasse Gertrudenstraße - Käthe-Kollwitz-Straße geschaffen werden - siehe Anlage.

Im Vorentwurf zum B-Plan Nr. 55A ist entlang der östlichen Grenze des Plangebietes eine Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Fuß- und Radweg vorgesehen, die von der Hafenstraße bis zur südlichen B-Plangrenze mit Anbindung an die Gertrudenstraße führt. Innerhalb des B-Plangebietes ist durchgängig eine komfortable Breite von 4,5 m für den Geh- und Radweg festgesetzt. Um die Befahrung der Gertrudenstraße für den Radverkehr attraktiv zu gestalten, soll im Rahmen der bereits im Städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt / Fleischervorstadt als erforderlich dargestellten Sanierung eine Umgestaltung zu einer Fahrradstraße erfolgen.

Damit wird eine durchgängige und direkte Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Ryck / Hafenstraße und der Wolgaster Straße hergestellt.

- Gertrudenstraße

Gemäß VwV-StVO kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. In der Gertrudenstraße als ausgewiesene Sackgasse, in der keine umfangreiche Neubebauung und damit keine relevante Zunahme des Kfz-Verkehrs zu erwarten ist, wird nach Fertigstellung der Nord-Süd-Fahrradachse der Radverkehr als künftig vorherrschende Verkehrsart eingeschätzt. Der Straßenraum der Gertrudenstraße mit einer Breite von ca. 15 m ermöglicht eine attraktive Gestaltung als Fahrradstraße mit beidseitigen Gehwegen und einseitigen Längsstellplätzen für Bewohner.



Gestaltungsvarianten Fahrradstraße mit einseitigem Längsparken (Thiemo Graf: Einrichtung von Fahrradstraßen. 2018)

Im Zuge der Überplanung ist das Hauptaugenmerk auf die Erkennbarkeit der Fahrradstraße zu legen, damit diese als solche wahrgenommen wird und die entsprechenden Verkehrsregeln eingehalten werden.



Möglichkeiten der baulichen Gestaltung von Fahrradstraßen
(Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis, Bergische Universität Wuppertal und Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, 2021)

- Querung Wolgaster Straße

Die Querung über die Wolgaster Straße kann unter Nutzung der vorhandenen Querungshilfe / Mittelinsel erfolgen.

- Käthe-Kollwitz-Straße

Die Käthe-Kollwitz-Straße ist derzeit als Einbahnstraße in Richtung Wolgaster Straße mit Bewohnerparken auf der Ostseite ausgewiesen. Beidseitig sind schmale Gehwege vorhanden. Im Zuge der Herstellung der Nord-Süd-Fahrradachse ist eine Umgestaltung der Straße als Fahrradstraße unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Breite (ca. 8 m) und der Ausweisung von Stellplätzen zu prüfen. Die Käthe-Kollwitz-Straße ist für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen.

→ Auf der Nord-Süd-Fahrradachse über die Gertruden- und Käthe-Kollwitz-Straße wird der Radverkehr auf separaten (Geh- und) Radwegen sowie über Straßen / mögliche Fahrradstraßen mit sehr geringen Kfz-Aufkommen geführt.

Verlauf über Straße An den Wurthen und Johann-Stelling-Straße

Eine kurze direkte Verbindung für den Radverkehr aus den B-Plangebiet Nr. 55 und 55A zur Greifswalder Fahrradachse Bahnhof - Innenstadt - Schönwalde / Ostseevierviertel - Elisenhain kann über die Straße An den Wurthen nicht in gleicher Qualität geschaffen werden. In Verlängerung der Straße An den Wurthen in Richtung Süden besteht keine Möglichkeit einer direkten Weiterführung zur Fahrradachse. Diese kann nur mit einem „Umweg“ entlang der Wolgaster Straße über die Johann-Stelling-Straße erreicht werden. Eine Ausweisung der J.-Stelling-Straße als mögliche künftige Fahrradstraße ist auf Grund ihrer größeren Verkehrsbedeutung nicht absehbar. Durch die dichtere Bebauung und die Nutzungsmöglichkeit als Verbindung zwischen der Anklamer Straße und Wolgaster Straße ist ein höheres Kfz-Verkehrsaufkommen als in der Käthe-Kollwitz-Straße zu verzeichnen. Ein darüber hinausgehender Radverkehrsanteil wird derzeit nicht erwartet.

→ Auf der Nord-Süd-Fahrradachse über die Straße An den Wurthen und Johann-Stelling-Straße wird der Radverkehr auf Straßen mit höheren Kfz-Aufkommen geführt und hat gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern keine Priorität.

Fazit

Im Ergebnis der Gegenüberstellung der beiden Varianten zur Anbindung der B-Pläne Nr. 55 und 55A an die Fahrradachse Bahnhof - Innenstadt - Elisenhain weist die Nord-Süd-Achse über die Gertruden- und Käthe-Kollwitz-Straße ein höheres Potential, eine erhöhte

Verkehrssicherheit und eine größere Attraktivität auf und sollte somit weiterverfolgt werden. Die erforderlichen finanziellen Mittel für Planung und Umgestaltung müssen im Rahmen der nächsten Haushaltsplanung berücksichtigt werden.

Radverkehr in der Straße An den Wurthen

In Tempo-30-Zonen sind gem. § 45 StVO keine benutzungspflichtigen Radwege vorzusehen. Die Ausweisung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (anstelle einer Tempo-30-Zone) ist nur dann anzuordnen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht bzw. im unmittelbaren Bereich von Kindertagesstätten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern. Da diese Verhältnisse in der Straße An den Wurthen nicht gegeben sind, soll die Tempo-30-Zone beibehalten werden.

Der Radverkehr wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Für die Untersetzung der zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h sind im Straßenverlauf zwei leichte Verschwenkungen der Fahrbahn vorgesehen. Weiterhin werden geschwindigkeitsreduzierende bauliche Elemente - Plateauaufpflasterungen und / oder Fahrbahneinengungen - angeordnet. Die Plateauaufpflasterungen werden so ausgebildet, dass sie durch den Stadtbusverkehr problemlos befahren werden können. In den Randbereichen verbleibt beidseits eine befahrbare Breite von 0,8 - 1,0 m für den Radverkehr.

Die für die Bewohner geplanten Längsstellplätze sollen in Parkbuchten angelegt werden. Damit verbessert sich - auch für den Radverkehr - der Fahrkomfort, da die derzeitige Umfahrung von auf der Fahrbahn parkenden Fahrzeugen nicht mehr erforderlich ist.

Radverkehr aus den Bebauungsplänen Nr. 55 und 55A

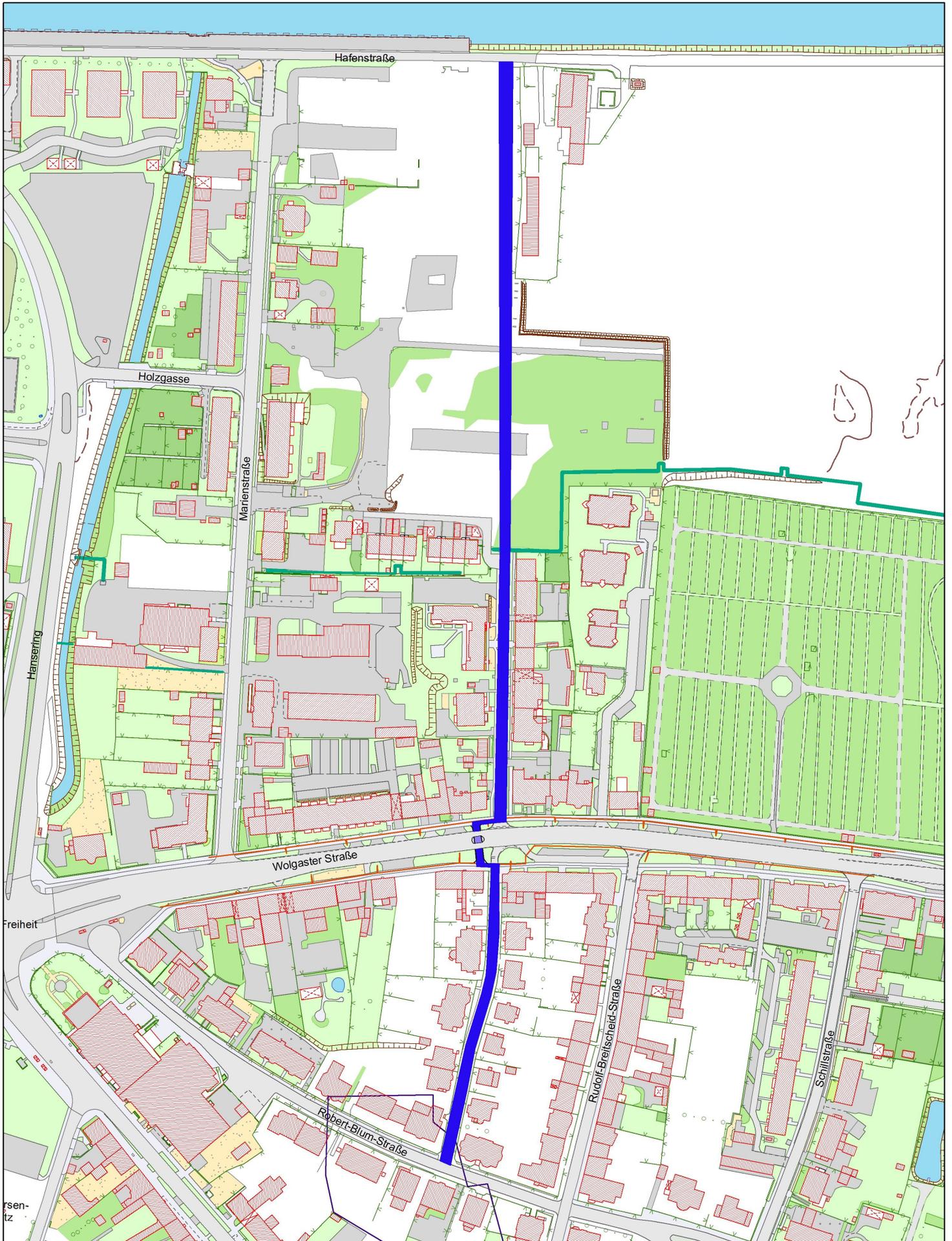
Der Radverkehr in und aus den beiden neuen Gebieten kann ebenfalls die Hafenstraße nutzen. Nach der baulichen Umgestaltung des Abschnittes Marienstraße - An den Wurthen steht in Richtung Westen (Innenstadt) und Osten (Ostseeviertel, Wieck) eine attraktive Fahrradhaupttroute mit wenig bzw. ohne Kfz-Verkehr zur Verfügung.

Einmündung Wolgaster Straße / An den Wurthen

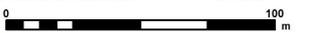
Im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung für die Bebauungspläne Nr. 55, 55A und 62 - An den Wurthen - wurde die Leistungsfähigkeit der Einmündung unter Beachtung des prognostizierten Verkehrsaufkommens untersucht. Im Ergebnis ist die Anlage einer Lichtsignalanlage (LSA) erforderlich. Die Planung der LSA ist derzeit in Bearbeitung und wird auch die Einbindung des Radverkehrs auf der Basis der Richtlinie für Lichtsignalanlagen berücksichtigen. Es wird jedoch nicht möglich sein, den Verkehr einschl. Radverkehr aus der Straße An den Wurthen verkehrssicher und leistungsfähig in die Wolgaster Straße ein- und ausfahren zu lassen, ohne den längsfahrenden Radverkehr auf der Wolgaster Straße zu beeinflussen.

Anlage:

Plan Fahrradachse über Gertrudenstraße



Fahrradachse Hafenstraße - R.-Blum-Straße über Gertrudenstraße

Erstellt für Maßstab	1:2 000		
Ersteller	view_intern (view)		
Erstellungsdatum	28.10.2021		