



Überplanung An den Wurthen an reale Verkehrsnutzung anpassen

<i>Einbringer/in</i> Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	<i>Datum</i> 08.11.2021
--	----------------------------

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

Beschlussvorschlag

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Planung für die Umgestaltung der Straße An den Wurthen anzupassen, um den zukünftigen Verkehrsraum der Verteilung der real in Greifswald genutzten Verkehrsträgern anzupassen und mehr Sicherheit und Komfort für RadfahrerInnen und FußgängerInnen zu gewährleisten.

- (1) Der Oberbürgermeister wird beauftragt, bei der Planung der Sanierungsmaßnahme „An den Wurthen“ zu prüfen, ob eine Anpassung der Planung möglich ist, die eine getrennte Führung des PKW- und Radverkehrs zulässt (Vgl. Skizze Sachdarstellung).
- (2) Weiterhin wird der Oberbürgermeister beauftragt, zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung von Komfort und Sicherheit für Radfahrende in der Straße An den Wurthen zu prüfen:
 - a. Gestaltung der Fahrbahnoberfläche zur Anregung einer mittigen Nutzung der Fahrbahn durch Radfahrende durch verbreiterten Randstreifen (Vgl. Abbildung Sachdarstellung).
 - b. Prüfung der Anordnung des Verkehrszeichens 277.1 (Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen).
Es sollte grundsätzlich eine Breite der Gehwege von 2 m angestrebt werden. Dies könnte beispielsweise in Abschnitt C (Vgl. bisherige Planungsunterlagen[1]) durch eine schmalere Ausführung der Fahrbahn erfolgen.

Bei den Planungen für E-Ladesäulen soll der Standort so angepasst werden, dass immer wenigstens zwei Parkplätze an einer Ladesäule anliegen.

Sachdarstellung

Die am 28.09.2021 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

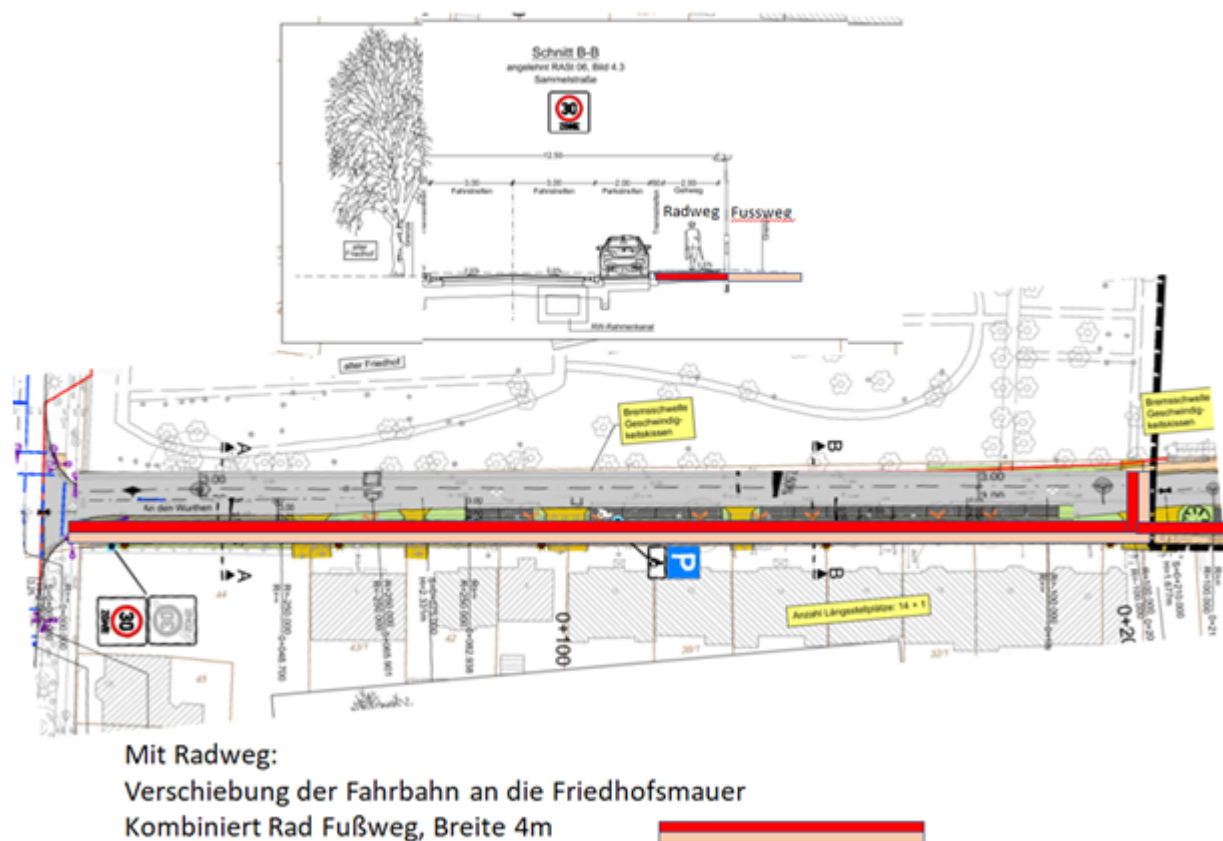
Radfahreranteil von etwa 40% (Fußgänger etwa 20%, motorisierter Individualverkehr etwa 35% und Bus unter 5%).

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 sowie Unfälle beim unachtsamen Öffnen von Autotüren (Längsparker).

Dementsprechend fordern die Einbringer eine Anpassung der Planung für mehr Sicherheit und Komfort für Radfahrende.

Zu (1): Bis zur Einmündung des im Bebauungsplan 55 entstehenden Wohngebietes soll nach Möglichkeit eine von der Fahrbahn getrennte Verkehrsfläche geprüft werden. Dort könnten Radfahrende ohne Verpflichtung sicher an das Radwegenetz beginnend in der Wolgaster Straße angebunden werden. Voraussetzung wäre hierfür das Zusatzschild 1022-10 "Radfahrer frei". Entsprechend unserer Skizze würde hierfür der Gehweg entlang der Friedhofsmauer entfallen.



Zu (2a): Auf der Fahrbahn plädieren wir für eine Gestaltung, die Gefahren und

Konfliktsituationen mit PKW-Verkehr für Radfahrende reduziert. Ein breiterer Randstreifen der Fahrbahn kann dafür sorgen, dass Radfahrende mittiger auf der Fahrbahn fahren und mehr Distanz zu parkenden PKW aufbauen. Dies verbessert Sichtbeziehungen zwischen diesen VerkehrsteilnehmerInnen und verlängert Reaktionszeiten. Zu prüfen ist hierbei die Kombination mit den bereits eingeplanten „Berliner Kissen“ und die physikalische Belastbarkeit insbesondere durch die Stadtbusse.



Abbildung 6: Fahrradstraße in Rotterdam

(Abbildung aus Stellungnahme der Stadtverwaltung)

(b) Die Anordnung des Überholverbots soll Risiken bei zu engen Überholvorgängen reduzieren, die viele Radfahrende als gefährlich und belastend wahrnehmen.



[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	HHJahr

	(Ja oder Nein)?	
Ergebnishaushalt	Ja	
Finanzhaushalt	Ja	

	Teil- haushalt	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto	Bezeichnung	Betrag in €
1	05			

	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:

Fahrradinfrastruktur nützt dem Umweltverbund und darum auch dem Klimaschutz

Anlage/n

Keine