



**BS-Beschluss öffentlich**  
B804-31/18

**öffentlich: Ja**

Drucksachen-Nr.: 06/1513  
Erfassungsdatum: 23.07.2018

**Beschlussdatum:**  
17.12.2018

**Einbringer:**  
Dez. II, Amt 60

**Beratungsgegenstand:**

**Beschluss zum Ausbau des Knotenpunktes Ernst-Thälmann-Ring/Makarenkostraße sowie zur Abschnittsbildung, Kostenspaltung und Klassifizierung für die Abrechnung der Straßenbaumaßnahme nach der Straßenbaubeitragsatzung**

Beratungsfolge Verhandelt - beschlossen	am	TOP	Abst.	ja	nein	enth.
Senat	31.07.2018	6.12				
Ortsteilvertretung Schönwalde II und Groß Schönwalde	22.08.2018	8.1		4	1	0
Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften und Beteiligungen	27.08.2018	6.7		9	0	5
Ausschuss für Bauwesen, Umwelt, Infrastruktur und öffentliche Ordnung	28.08.2018	8.7		8	0	7
Hauptausschuss	03.09.2018	6.21	auf TO der BS gesetzt	einstimmig	0	0
Bürgerschaft	13.09.2018	6.19	zurückverwiesen			
Ortsteilvertretung Schönwalde II und Groß Schönwalde	19.09.2018	10.2		5	0	0
Ausschuss für Bauwesen, Umwelt, Infrastruktur und öffentliche Ordnung	25.09.2018	6.3		9	2	1
Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften und Beteiligungen	26.09.2018	6.8		8	5	2
Hauptausschuss	01.10.2018	6.12	auf TO der BS gesetzt	einstimmig	0	0
Bürgerschaft	22.10.2018	10.14	vertagt			
Ortsteilvertretung Schönwalde II und Groß Schönwalde	07.11.2018	11.1	nicht abstimmungs- fähig			
Bürgerschaft	17.12.2018	8.6	mit Änderungen	mehrheitlich	3	5

Birgit Socher  
Präsidentin

<b>Beschlusskontrolle:</b>	Termin:

Haushalt	Haushaltsrechtliche Auswirkungen?		Haushaltsjahr
Ergebnishaushalt	Ja <input type="checkbox"/>	Nein: <input checked="" type="checkbox"/>	
Finanzhaushalt	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nein: <input type="checkbox"/>	

### Beschlussvorschlag

Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald beschließt den Straßenausbau des Knotenpunktes „Ernst-Thälmann-Ring/Makarenkostraße“, sowie die Abschnittsbildung, die Kostenspaltung und die Klassifizierung, um eine rechtssichere Abrechnung der Straßenbaubeiträge nach § 8 Kommunalabgabengesetz M-V (KAG M-V) und der Straßenbaubeitragsatzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald in der gültigen Fassung (SABS) zu gewährleisten (vgl. Anlage beigefügten Übersichtsplan):

1. Der Knotenpunkt „Ernst-Thälmann-Ring/Makarenkostraße“ soll entsprechend dem anliegenden Übersichtsplan ausgebaut werden.
2. Zur beitragsrechtlichen Abrechnung sollen für die Baumaßnahme – nach der gemäß § 8 Abs. 4 KAG M-V i.V.m. § 5 Abs. 2 SABS zu beschließenden Abschnittsbildung - zwei Abrechnungsabschnitte gebildet werden.

**Abschnitt 1 „Ernst-Thälmann-Ring“:**

von der Anklamer Straße bis zur Kreuzung „Puschkinring“ und „Tolstoistraße“

**Abschnitt 2 „Makarenkostraße“:**

von der Einmündung „Ernst-Thälmann-Ring“ bis zur Einmündung in die Querstraße zwischen „Puschkinring“ und „Makarenkostraße“ und der Flurgrenze zur Flur 9, Gemarkung Greifswald.

3. Da nicht alle Teileinrichtungen der jeweiligen Abschnitte vom Ausbau betroffen sind, soll eine Kostenspaltung gemäß § 7 der SABS und § 7 Abs. 3 KAG M-V erfolgen. Das Ausbauprogramm in beiden Abschnitten umfasst die Teileinrichtungen Straßenbeleuchtung, Gehweg, Straßenbegleitgrün, Straßenentwässerung, Fahrbahn und Bushaltebuchten.
4. Der „Ernst-Thälmann-Ring“ und die „Makarenkostraße“ werden in ihrer gesamten Länge zu Innerortsstraßen klassifiziert. Entsprechend der Klassifizierung sind von den Anliegern gemäß § 4 Abs. 2 der SABS je nach Teileinrichtung anteilige Kosten in Höhe von 50 bis 65 v. H. entsprechend der jeweiligen Teileinrichtung aufzubringen.
5. Für die Straßenbaumaßnahme können gemäß § 7 Abs. 4 KAG i.V.m. § 8 SABS Vorausleistungen auf die künftige Beitragsschuld erhoben werden. Davon wird im vorliegenden Fall abgesehen.
6. Die dem Ausbau zugrunde liegenden Planungen sind vor Beginn der Arbeiten den bürgerschaftlichen Gremien zur Beschlussfassung vorzulegen. Nach Möglichkeit und in Absprache mit der OTV sind verschiedene Varianten der Verkehrsführung vorzulegen.

### Sachdarstellung/ Begründung

Der „Ernst-Thälmann-Ring“ und die „Makarenkostraße“ befinden sich im Fördergebiet „Stadtumbau Schönwalde II“. Der Umbau soll ein deutliches Signal für die Aufwertung des Stadtteils setzen. Ziel ist es, eine leistungsfähige und sichere Verkehrsanlage für alle

Verkehrsteilnehmer herzustellen und die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Außenanlagen zu steigern. Da es in dem Bereich in der Vergangenheit häufiger zu Unfällen mit Fuß- und Radfahrerbeteiligung gekommen ist, soll der Straßenraum neugeordnet werden. Das dient auch der Schulwegsicherung.

Nach § 8 Abs. 1 KAG M-V i.V.m. § 1 der SABS sind zur Deckung des Aufwandes für die Anschaffung, Herstellung, Verbesserung, Erweiterung, Erneuerung und den Umbau der notwendigen öffentlichen Straßen, Wege und Plätze Straßenbaubeiträge zu erheben.

Der „Ernst-Thälmann-Ring“ und die „Makarenkostraße“ werden beide nicht in ihrer kompletten Länge ausgebaut. Der Ausbau des „Ernst-Thälmann-Ring“ beginnt ab der Einmündung zur „Anklamer Straße“ und endet an der Einmündung zu den Straßen „Puschkinring“ und „Tolstoistraße“. Der Ausbau der „Makarenkostraße“ beginnt ab der Einmündung „Ernst-Thälmann-Ring“ und endet etwa 20 m hinter der Flurgrenze und der Einmündung in die Fuß-Radweg-Verbindung in Richtung Puschkinring. Der Abrechnungsabschnitt im 2. Abschnitt wird jedoch nur bis zur Flurgrenze gebildet. Die restlichen Kosten bleiben so lange stehen, bis auch der Rest der „Makarenkostraße“ ausgebaut wird.

Im 1. Abschnitt ab der Einfahrt zum Schönwalde Center bis zur Einmündung „Ostrowskistraße“ handelt es sich bei der Straßenfläche um Instandsetzung. Danach erfolgt ein Ausbau der Fahrbahn bis kurz hinter den Fußgängerüberweg vor der Schule. Der Gehweg wird bis kurz hinter den Fußgängerüberweg vor der Schule beidseitig ausgebaut. Danach erfolgt nur noch ein einseitiger Ausbau vor der Schule bis zur Einmündung in den „Puschkinring“. Die Straßenbeleuchtung und das Straßenbegleitgrün werden ab der Einmündung „Anklamer-Straße“ bis zur Einmündung „Ostrowskistraße“ einseitig auf der südöstlichen Seite ausgebaut. Zwischen den beiden Fußgängerüberwegen erfolgt ein beidseitiger Ausbau. Danach ist es, wie beim Gehweg, nur noch ein einseitiger Ausbau vor der Schule bis zur Einmündung „Puschkinring“. Ein neuer Regenwasserkanal wird nur im Bereich vor der Schule gelegt. Ansonsten erfolgt eine Neuordnung der vorhandenen Leitungen und eine Erneuerung der Schächte. Zwischen den beiden Fußgängerüberwegen wird eine neue Straßenhaltestelle für Busse angelegt (Details siehe Power-Point-Präsentation Anhang).

Darum ist eine Abschnittsbildung von der Einmündung „Anklamer Straße“ bis zur Einmündung an den Straßen „Puschkinring“ und „Tolstoistraße“ nötig. Diese Strecke ist gleichzeitig auch ein Abrechnungsabschnitt.

Im 2. Abschnitt ab der Einmündung „Ernst-Thälmann-Ring“ haben wir einen Vollausbau in allen Teileinrichtungen.

Die Fuß-Radweg-Verbindung in Richtung Puschkinring ist als einzelner Abschnitt zu betrachten. Hier werden ein Stück Gehweg und zwei Grundstückszufahrten ausgebaut. Die Kosten für den Gehweg bleiben hier ebenfalls so lange stehen, bis der Abschnitt komplett ausgebaut wird. Die Kosten für die Grundstückszufahrten sind von dem Eigentümer des jeweils dahinterliegenden Grundstücks zu tragen. Da diese in städtischer Hand sind, bleiben die Kosten bei der Stadt.

Da in beiden Abschnitten jeweils nur die Teileinrichtungen Fahrbahn, Gehweg, Straßenbeleuchtung, Straßenentwässerung, Straßenbegleitgrün und Bushaltebuchten ausgebaut werden, ist eine Kostenspaltung vorzunehmen.

Der Kostenspaltungsbeschluss ist notwendig, damit die Kosten zeitnah auf die Anlieger umgelegt werden und mit einem Straßenbaubeitrag beschieden werden können. Der Straßenausbau könne ansonsten erst als abgeschlossen betrachtet werden, wenn alle Teileinrichtungen der Erschließungsanlage ausgebaut wurden.

Der „Ernst-Thälmann-Ring“ und die „Makarenkostraße“ werden in ihrem Abschnitt zur Innerortsstraße klassifiziert. Entsprechend der Klassifizierung sind von den Anliegern gemäß § 4 Abs. 2 SABS anteilige Kosten in Höhe von 50 bis 65 v.H. entsprechend der jeweiligen Teileinrichtung aufzubringen.

Sowohl der „Ernst-Thälmann-Ring“ als auch die „Makarenkostraße“ dienen weder überwiegend der Erschließung von Grundstücke noch überwiegend dem überörtlichen Durchgangsverkehr und sind daher Innerortsstraßen i.S.d. § 4 Abs. 5 Nr. 2 SABS.

Aufgrund dieser Klassifizierung ist eine Anliegerbefragung gem. § 2 Abs. 3 SABS nicht nötig. Die Information der Anlieger gem. § 2 Abs. 1 SABS erfolgte schriftlich in der 29. KW diesen Jahres.

Nach § 8 der SABS können auf die künftige Beitragsschuld Vorausleistungen bis zu 80% des voraussichtlichen Beitragess verlangt werden, sobald mit der Durchführung der Maßnahme begonnen worden ist. Die Vorausleistung ist mit der endgültigen Beitragsschuld zu verrechnen. Da die vorliegende Maßnahme voraussichtlich etwa 10 Monate dauern soll, ist eine Erhebung von Vorausleistungen nicht sinnvoll. Aufgrund dieser kurzen Zeitspanne ist nur eine Endbescheidung zweckmäßig.

Angesichts des bereits fortgeschrittenen Planungsstandes und des laufenden Förderverfahrens wäre eine Abstandnahme vom Bauprojekt nicht mehr zweckmäßig und würde in voller Höhe der Planungskosten einen Schaden für den städtischen Haushalt verursachen. Die bereits vorliegenden Planungen wären vergebliche Aufwendungen. Eine Förderung für nichtumgesetzte Planungen über Städtebaufördermittel wird nicht gewährt.

Die anliegenden städtischen Grundstücke werden in die Verteilungsfläche und Beitragsberechnung mit einbezogen. Es erfolgt jedoch nur eine informative Bescheidung an das Immobilienverwaltungsamt über die Wertsteigerung.

Die momentan geplante Summe von 373.000,00 € setzt sich nur aus den Beiträgen der Fremdanlieger zusammen.

#### Finanzierung

	Teilhaushalt	Produkt-Sachkonto	Bezeichnung	Betrag in €
1		51103060-23932400	Sonderposten für öff. nutzbare Objekte von Dritten	373.000,00

	HHJahr	Planansatz HHJahr in €	gebunden in €	Über-/ Unterdeckung nach Finanzierung in €
1	2019	0,00	0,00	373.000,00

#### Anlagen:

Übersichtsplan

Präsentation

Beantwortung der Fragen aus der Sitzung des HA am 01.10.2018 zu TOP 6.12 "Beschluss zum Ausbau des Knotenpunktes Ernst-Thälmann-Ring/Makarenkostraße...



**Datenauszug**

Erstellt für Maßstab	1:2.500
Ersteller	view_intern (view)
Erstellungsdatum	11.06.2018

0 120 m



# Umgestaltung Knoten Makarenkostraße/ Ernst-Thälmann-Ring

## Stadtumbau Schönwalde II



## Agenda

1. Plangebiet
2. Planungsziele
3. Abwägungsunterlage
4. Entwurfsplanung
5. Oberflächenmaterialien
6. Stadtmöblierung
7. Bepflanzung
8. Weitere Schritte



# 1. Plangebiet

Das Planvorhaben liegt im Wohngebiet Schönwalde II, eine von drei Großwohnsiedlungen im Stadtgebiet von Greifswald. Der Umbau soll ein deutliches Signal für die Aufwertung des Stadtteils setzen.

Der unmittelbar an den Verkehrsraum angrenzende Bereich ist geprägt von Wohnbebauung und zahlreichen Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen. Außerdem befindet sich hier ein Schulkomplex: Die Schülerinnen und Schüler besuchen hier die Grundschule und das Gymnasium und kommen aus Greifswald und dem Umland.



Quelle: google earth



## 2. Planungsziele

- Herstellung einer leistungsfähigen und sicheren Verkehrsanlage für alle Verkehrsteilnehmer
- Maßnahmen zur Schulwegsicherung
  - Tempo 30 Zone zur Geschwindigkeitsreduzierung
  - breite Gehwege, Fußgängerüberwege und breite Querungsstellen
  - Vermeidung von Konflikten durch Verlegung des Radverkehrs aus den Wartebereichen der Bushaltestellen
  - Verlegung einer Haltestelle zur Verringerung der Fahrbahnquerungen
- Maßnahmen Radverkehrsplan
  - Radverkehr auf der Fahrbahn im Sichtfeld der Autofahrer
  - beidseitig gleiche Radfahrerführung (Makarenkostraße im Schutzstreifen/ Thälmannring ohne Markierung)
- Gestaltung der Anlagen des ÖPNV
  - Barrierefreie Wartebereiche, Ausstattung mit Sonderbordstein
- Umfangreiches Leitsystem mit Bodenindikatoren
- Gestaltung der öffentlichen Außenanlagen unter Beachtung vorhandener Strukturen in Kombination mit neuen Elementen
- Aufwertung der Grünflächen
- Erneuerung der Regenentwässerung
- Erneuerung der Beleuchtung

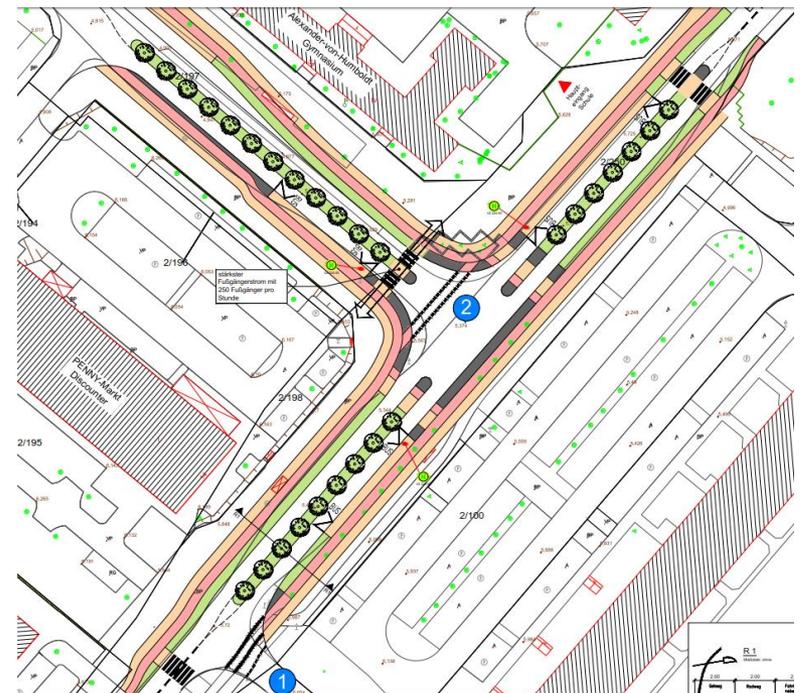
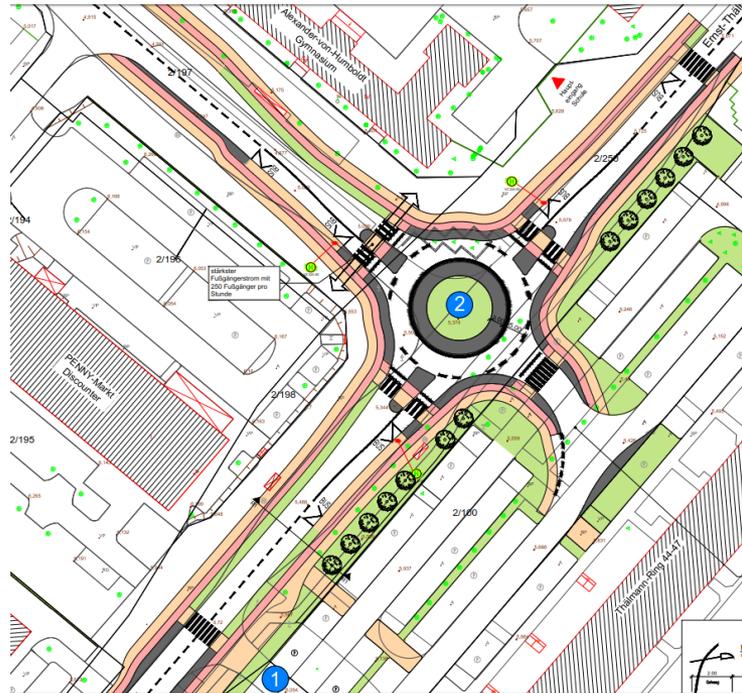


Quelle: STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN 2005 SCHÖNWALDE II



### 3. Abwägungsunterlage

In einer Abwägungsunterlage wurden die Varianten Kreisverkehrsanlage und 3 armiger Knotenpunkt untersucht. Als Vorzugsvariante wurde der 3 armige Knotenpunkt herausgearbeitet. Er erreicht eine gute Verkehrsqualität mit hoher Leistungsfähigkeit, passt sich harmonisch in das städtische Umfeld ein und ist kostengünstiger als eine Kreisverkehrsanlage.



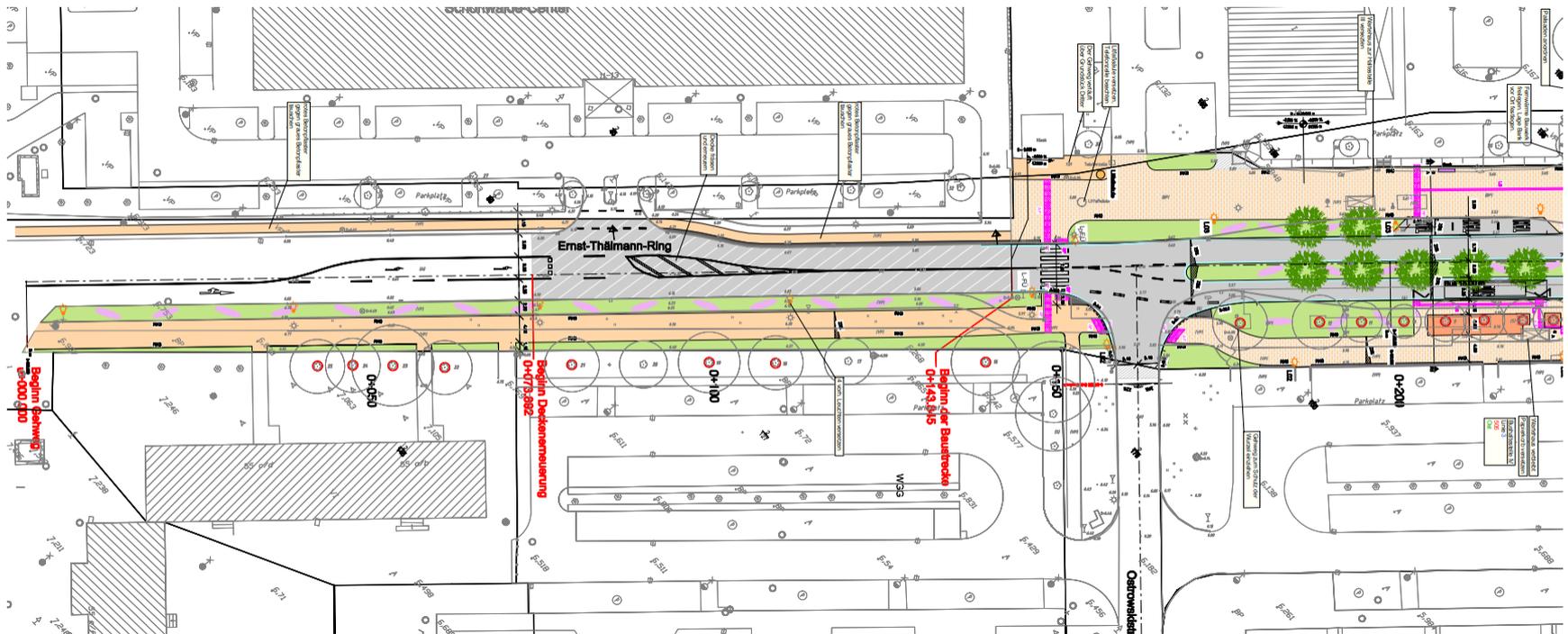






## 4. Entwurfsplanung

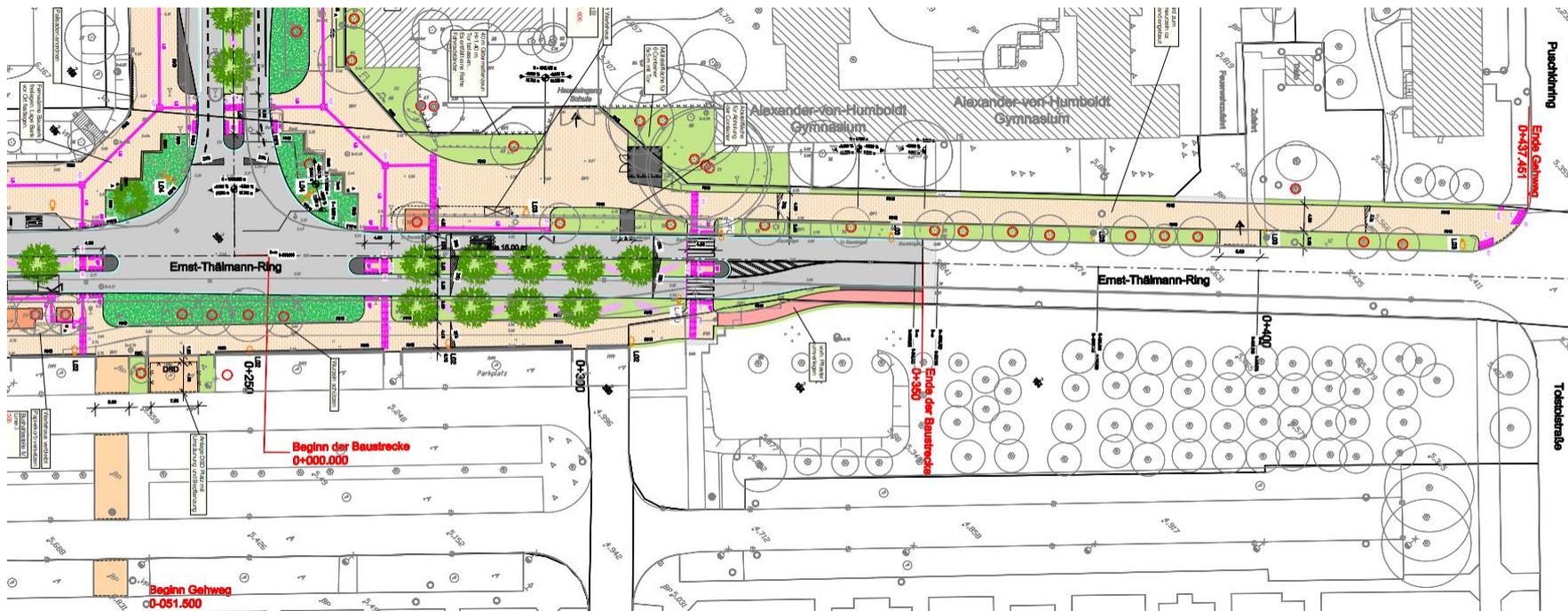
### Planausschnitt Ernst-Thälmann-Ring Süd





## 4. Entwurfsplanung

### Planausschnitt Ernst-Thälmann-Ring Nord

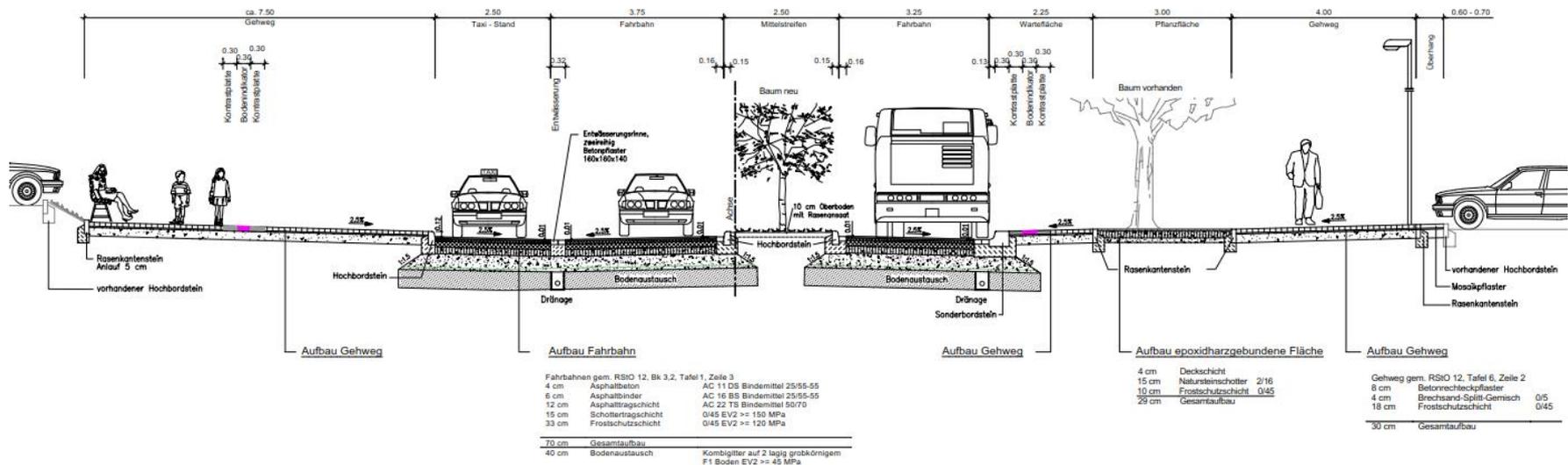




# 4. Entwurfsplanung

## Querschnitt

R1  
Straßenquerschnitt Ernst-Thälmann-Ring





## 4. Entwurfsplanung

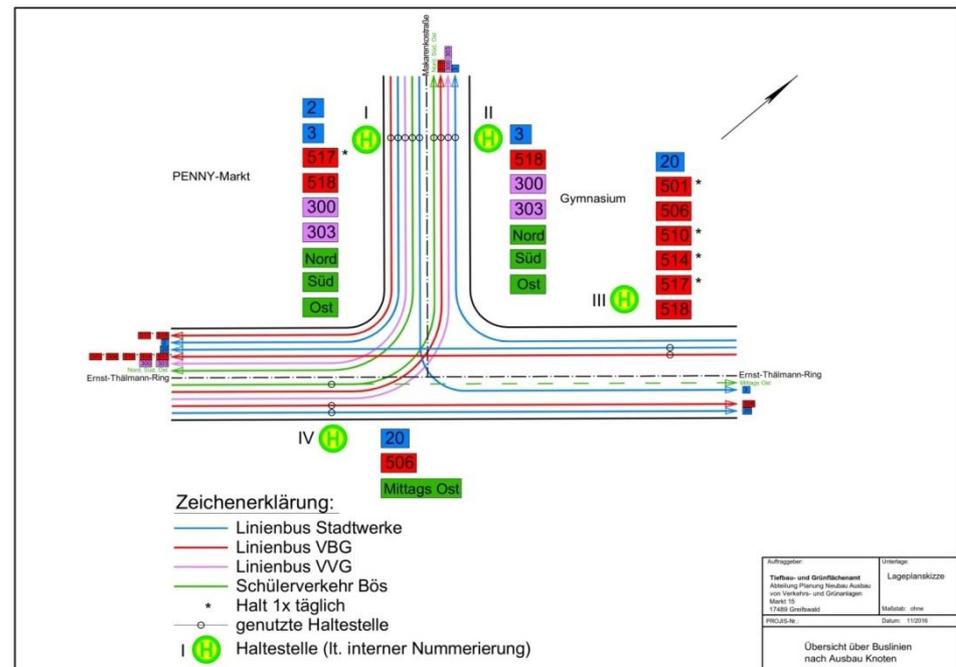
### Haltestellen

Die Haltestellen des ÖPNV werden in Anlehnung an das Haltestellennetz der Stadt mit Sonderbordstein ausgebaut und barrierefrei gestaltet.

Zur Optimierung der 4 Haltestellen im Planungsgebiet erfolgten Abstimmungen mit Busunternehmen für den Stadtverkehr-, Überland- und Schülerverkehr.

Die Haltestellen I und II werden als Busbuchten hergestellt. Der Ausbau der Haltestellen III und IV erfolgt als Fahrbahnrandhaltestellen.

Die Wartehäuser der Haltestellen II und III sind umzusetzen. Die Fahrgastinfotafeln DFI der Haltestellen I und II sind anzupassen.





## 5. Oberflächenmaterialien

### Fahrbahn

Ausführung in Asphalt

### Geh- und Radwege

- Das Pflaster und Verlegemuster der Gehwege orientiert sich an der Gestaltung im Ernst-Thälmann-Ring südlich der Anklamer Straße
- 4-formatiges Rechteckpflaster
- Verlegung im Reihenverband

### Flächenbefestigung um Bäume im Wartestellenbereich

- fester, luft- und wasserdurchlässiger Wege- und Flächenbelag
- leicht zu pflegen
- fördert nachhaltig die Bodenqualität und die Durchwurzelbarkeit





## 6. Stadtmöblierung

### Beleuchtung

- Sigma 731 FS Pro
- Technische LED Straßenbeleuchtung
- Hersteller Leuchten GmbH Pasewalk





## 6. Stadtmöblierung

### vorhandene Ausstattung

- Die vorhandene winklige Anordnung der Bänke im Quadranten des Gymnasiums wird unter Beachtung vorhandener Leitungen auf den gegenüberliegenden Quadranten (Ecke Penny) übertragen.
- Neben neuen Ausstattungselementen, wie Bänken, Abfallbehältern und Fahrradanhängern, wird vorhandenes Stadtmöbiliar integriert.
- Der DSD Platz wird verlegt und mit Zaun und Bepflanzung ausgestattet.
- Am Gymnasium wird eine abschließbare Müllstellfläche geschaffen.





## 6. Stadtmöbelierung

### Fahrradanlehnbügel

- Kreuzberger Bügel
- Fahrradständer aus gebogenem Stahlrohr oder Edelstahlrohr
- Hersteller ABEX Stahlbau



### Abfallbehälter

- Typ: Essen
- Abfallbehälter aus Edelstahl, aufgeständert, komplett feuerverzinkt
- Hersteller WETZ Außenraum-Elemente





## 6. Stadtmöbelierung

### Bank

- Bank 2000
- Bohlen aus Kunststoff, verschraubt mit Spezialedelstahlschrauben.
- Hersteller WETZ Außenraum-Elemente

### Sitz- und Lehnbohlen aus Kunststoff





## 7. Bepflanzung

Mit der gezielten Pflanzung von Alleebäumen und Gestaltung der Grünflächen wird den im Greifswalder Landschaftsplan erwähnten „Defiziten in der Durchgrünung“ entgegengewirkt.

- *Tilia cordata* ‚Greenspire‘ – Winterlinde
  - Mittelgroßer Baum mit regelmäßigem Wuchs, dichtgeschlossene Baumkrone
  - Sommergrün
  - Idealer Straßen- und Alleebaum, sehr robust und frosthart
  
- *Prunus serrulata* ‚Pink Perfection‘ – Zierkirsche
  - Sommergrüner Kleinbaum
  - Dichte Krone mit üppiger Blütenpracht im Frühjahr von April bis Mai
  - Gut verträglich im Stadtklima
  
- Erhalt und Betonung der besonderen Weymouth-Kiefer
- Gestaltung der straßenbegleitenden Rabatten mit pflegeleichten Bodendeckern





## 7. Bepflanzung

### Frühblüher

- Narcissus Hybrid ‚Dutch Master‘ - Großblumige Narzisse
  - Strahlend gelbe Trompetenblüten
  - Reichblühend
  - Pflegeleicht
  - Ideale Beetsorte





## 8. Weitere Schritte

Das Bauvorhaben Knotenpunkt Ernst-Thälmann-Ring/Makarenkostraße befindet sich in der Phase der Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

Die weiteren Schritte sind

- Vorstellung der Planung in der Ortsteilvertretung, im Bauausschuss und in der Bürgerschaft
- Beantragung der Städtebaufördermittel
- Realisierung 2019



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**



Tiefbau- und Grünflächenamt  
Abt. 66.1

18.10.2018

über: Amtsleiterin *18/10/18 Malo*

über: Dezernat II

über: Bürgerschaftskanzlei

An: Mitglieder der Bürgerschaft

**Fragen aus dem Hauptausschussprotokoll vom 01.10.2018 zum TOP 6.12**  
Beschluss zum Ausbau des Knotenpunktes Ernst-Thälmann-Ring/Makarenkostraße sowie zur  
Abschnittsbildung, Kostenspaltung und Klassifizierung für die Abrechnung der  
Straßenbaumaßnahme nach Straßenbaubeitragssatzung

*Herr von Malotcki*

*.habe im Ausschuss für Bildung, Universität und Wissenschaft gebeten, die rechtlichen  
Grundlagen zu ergänzen, weshalb dort kein separater Fahrradweg möglich sei*

Benutzungspflichtige Radwege können nur unter Beachtung der StVO angeordnet werden (siehe  
Verwaltungsvorschrift zu § 2 Abs. 4 StVO „Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die  
Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies insbesondere für  
Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten“. Die aktuelle Rechtsprechung geht  
davon aus, dass eine Benutzungspflicht von Radwegen nur bei einer konkreten Gefahrenlage  
zulässig ist.

Straßenbegleitend können nicht benutzungspflichtige Radwege (andere Radwege) grundsätzlich  
angelegt werden.

Die Leitziele der Universitäts- und Hansestadt Greifswald zur Führung des Radverkehrs wurden  
im Radverkehrsplan 2010- BS-Beschluss B226-11/10 vom 01.11.2010 festgelegt  
(Planungsgrundsätze 1 und 2 Bild 43/44). Diese i. V. m. den Richtlinien für die Anlage von  
Stadtstraßen (RASt 06) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind die  
Arbeitsgrundlagen für die Verwaltung.

Nach der StVO § 45 Abs. 1c sollen insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher  
Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf Tempo 30- Zonen  
angeordnet werden. Mit dem geplanten Ausbau des Knotenpunktes wurde festgelegt, auch den  
Ernst-Thälmann-Ring und die Makarenkostraße in die bereits ausgewiesenen Tempo 30- Zonen  
der anliegenden Straßen zu integrieren.

In Tempo 30- Zonen sind keine benutzungspflichtigen Radwege oder Radfahrstreifen (Z 295  
StVO) entsprechend der StVO § 45 Abs. 1c zulässig. Der Ausbau der Straßen in Tempo-30-Zonen  
soll so erfolgen, dass dieser dem Fahrzeugführer die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit  
von 30 km/h im Straßenverlauf vermittelt (Einheit von Bau - und Betrieb) (RASt 06).

*Herr Rodatos*

*. geht ebenfalls auf die rechtlichen Vorschriften ein. Laut StVO sei vorgeschrieben, dass dort kein  
benutzungspflichtiger getrennter Radweg geschaffen werden könne. Andere Städte würden  
diese Problematik vor Schulen so regeln, dass es dort einen nicht getrennten Fahrradweg gebe,  
der nicht benutzungspflichtig sei.*

*. fragt, ob diese Option bereits schon einmal für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald  
geprüft worden sei*

Der Bau von Radwegen ohne Benutzungspflicht („andere Radwege“) wurde als Option geprüft.  
Im Ergebnis wurde diese Variante seitens der Fachämter nicht befürwortet und sich für breite  
Gehwege, die für Radfahrer ebenfalls freigegeben werden, entschieden. Die gesamte

Radverkehrsführung auf „anderen Radwegen“ sowie der Gehwege einschl. sämtlicher Abbiegebeziehungen müsste aufwändig (und damit doppelt) geregelt werden. Es stehen geringere nutzbare Breiten für Fußgänger sowie Radfahrer in den Nebenanlagen zur Verfügung. Das Abbiegen für Radfahrer von den Nebenanlagen aus ist umständlich.

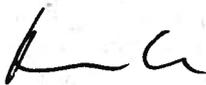
Mit der Variante „Gehweg/Radfahrer frei“ wird die Radverkehrsführung im Ernst-Thälmann-Ring in Schönwalde I im Straßenverlauf fortgeführt. Vorrangig sollen die Radfahrer mit den Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn im Mischverkehr fahren. Zusätzlich dürfen Radfahrer auch den Gehweg benutzen, vor der Schule sogar im Zweirichtungsverkehr. Auf den Gehwegen hat der Radverkehr allerdings auf den Fußgängerverkehr Rücksicht zu nehmen und die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anzupassen. Aufwändige Beschilderung und Markierung sind hier nicht erforderlich.

In beiden Varianten wird der Radverkehr ebenfalls auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit den Kraftfahrzeugen geführt. Diese Führungsform ist gemäß ERA aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde geeignet. Erst bei höheren Geschwindigkeiten oder höheren Kraftfahrzeugbelastungen im Querschnitt kann das Trennen des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen erforderlich sein. Schließlich liegen die Vorteile bei dieser Führungsform darin, dass Radfahrer zügiger fahren können, sich im Sichtfeld der Kfz-Fahrer bewegen und dadurch insbesondere bei Abbiegevorgängen besser wahrgenommen werden. Außerdem können Radfahrer dadurch direkt abbiegen und müssen sich nicht von der Nebenanlage aus in die Fahrbahn einfädeln. Das Risiko der Falschfahrer in den Nebenanlagen kann reduziert werden, womit die Unfallgefahr an Einmündungen ebenfalls sinkt. Schließlich soll auch die Anzahl der Radfahrer gesenkt werden, die die Fußgängerüberwege verkehrswidrig nutzen.

*Herr Rodatos*

*.könne nicht nachvollziehen, welche Auswirkungen die Klassifizierung auf weitere Planungen haben werde.*

Die Klassifizierung der Straße als Innerortsstraße (Beschlussvorlage Nr. 4) kennzeichnet grundsätzlich die Verkehrsbedeutung der Straße und hat Auswirkungen auf die Höhe der Kostenbeteiligung der Beitragspflichtigen.



Hanke