

The logo for IGS (Ingenieurgesellschaft Stolz mbH) features the letters 'IGS' in a bold, dark teal, sans-serif font. The 'I' is a solid vertical bar, while the 'G' and 'S' are outlined. A thin blue line curves from the top right towards the bottom left, passing behind the logo.

INGENIEURGESELLSCHAFT
STOLZ mbH

29. Februar 2024

A thick, dark teal vertical bar is positioned to the left of the title text.

MASSNAHMENUMSETZUNG AUS DEM REGIONALEN RADWEGEKONZEPT WESTMECKLENBURG 2021

Anlage 2 – Datenblatt für die Landeshauptstadt Schwerin

Projekt 22N057

MASSNAHMENUMSETZUNG AUS DEM REGIONALEN RADWEGEKONZEPT WESTMECKLENBURG 2021

Für die Stadt-Umland-Räume (SUR) Schwerin und Wismar

Anlage 2 – Datenblatt Landeshauptstadt Schwerin

Erstellt im Auftrag des

Amtes für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg

Wismarsche Straße 159
19053 Schwerin

Bearbeitung

Regina Funke
Katrin Galka
Mandy Schwalbe-Rosenow
Andrea Tiffe

Projektdaten

Laufzeit: DEZ 2022 – FEB 2024
Stand: 29.02.2024



Quelle: eigenes Foto

Allgemeine Texthinweise

Umsetzungshorizonte:

Zu beachten ist, dass mit der Darstellung notwendiger Maßnahmen in Bündeln auch unterschiedliche Umsetzungshorizonte zusammengefasst dargestellt werden.

Länge der Maßnahmenbündel:

Während einer Befahrung, bzw. der Bestandserfassung vor Ort können die Ortseingangs- und -ausgangsbereiche nur durch die Beschilderungen erfasst werden – die Grenzen der Gebietskörperschaften können vor Ort nicht dokumentiert werden, so dass es zu geringfügigen Abweichungen in den Längenangaben kommen kann.



Quelle: eigenes Foto

Allgemeine Hinweise zu den Ausbaustandards

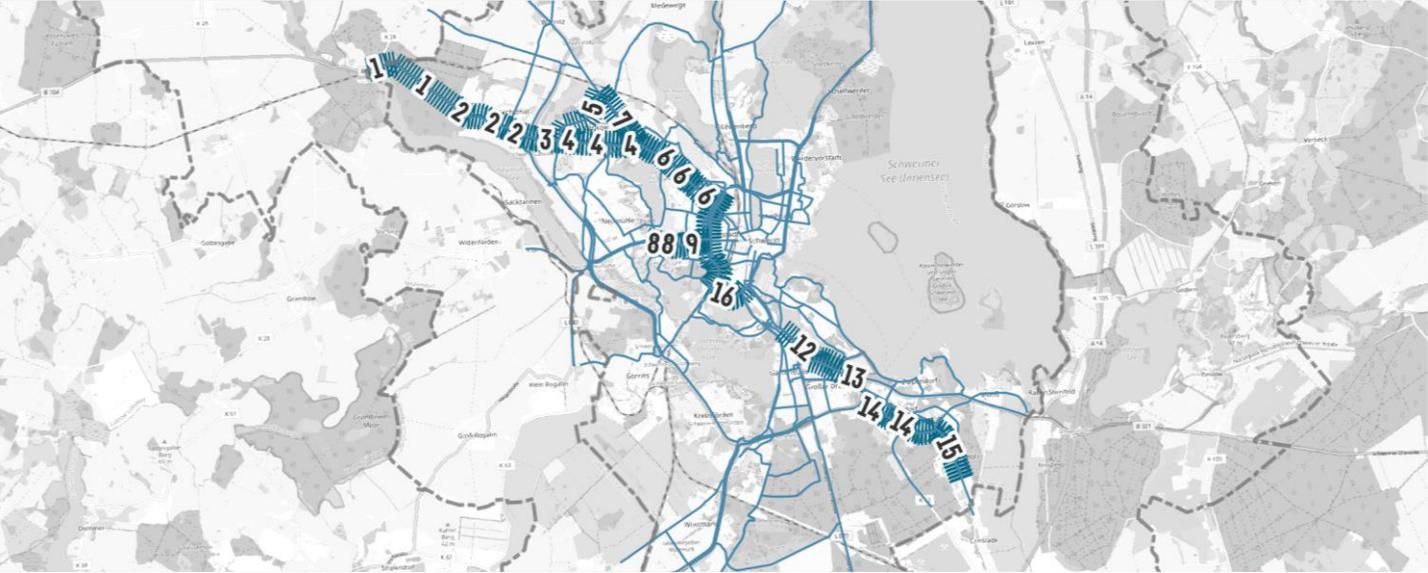
Die folgenden **allgemeinen Maßnahmen** wurden unabhängig von der Netzbedeutung (Vorrang- / Basisroute) erarbeitet. Dabei sind die gewünschten und umsetzbaren Ausbaustandards abhängig vom Baulastträger zu betrachten.

***Ausbaustandards zur Maßnahmenumsetzung der Straßenbauverwaltung:**

Die Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern setzt die derzeit gültigen Regelwerke um (insbes. ERA 2010). Die Qualitätsstandards im Regionalen Radwegekonzept 2021 des Planungsverbandes Westmecklenburg gehen über die ERA 2010 hinaus, so dass es zu Abweichungen in der Maßnahmenableitung kommt. (Stand 11/2023)

****Um- und Ausbaumaßnahmen:**

Nach der Schwerpunktsetzung der obersten Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern werden die Ressourcen derzeit vorrangig für den Neubau von Radverkehrsanlagen und nicht für den Um- und Ausbau bestehender Radverkehrsanlagen eingesetzt. Eine zeitnahe Umsetzung der Maßnahmen ist daher derzeit ggf. nur im Zusammenhang mit Baumaßnahmen an dem betreffenden Straßenabschnitt möglich. (Stand 11/2023)



MN-Bündel			
Nr.	Straßennamen	Baulastträger	Amt
1	Lärchenallee (B 104)	Bund	Stadt Schwerin
2	Lärchenallee (B 104)	Stadt Schwerin	Stadt Schwerin
3	Gadebuscherstr.	Bund, Stadt Schwerin	Stadt Schwerin
4	Gadebuscherstr.	Stadt Schwerin	Stadt Schwerin
5	Ratzeburgerstr.	Stadt Schwerin	Stadt Schwerin
6	Lübecker Straße	Stadt Schwerin	Stadt Schwerin
7	Grevesmühlenerstr.	Stadt Schwerin	Stadt Schwerin
8	Vor dem Wittenburger Tor	Stadt Schwerin	Stadt Schwerin
9	Wittenburgerstr.	Stadt Schwerin	Stadt Schwerin
10	Wittenburgerstr.	Stadt Schwerin	Stadt Schwerin
11	Obotritenring	Stadt Schwerin	Stadt Schwerin
12	Uferweg Fauler See	Stadt Schwerin	Stadt Schwerin
13	An der Crivitzer Chaussee	Stadt Schwerin	Stadt Schwerin
14	Hamburger Allee	Stadt Schwerin	Stadt Schwerin
15	Hamburger Allee	Stadt Schwerin	Stadt Schwerin
16	Ostorfer Ufer	Stadt Schwerin	Stadt Schwerin
17	Graf-Schack-Allee	Stadt Schwerin	Stadt Schwerin



Allgemeine Hinweise

Durch die unterschiedlichen Herangehensweisen zur Erstellung des „Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg 2021“ (Abb. rechts) und des „Radverkehrskonzeptes der Stadt Schwerin 2030“ (Abb. unten) liegen für die Region Westmecklenburg und die Landeshauptstadt Schwerin unterschiedliche Ausbaustandards und folglich auch abweichende Maßnahmenableitungen vor.

Die Erfassung der Ausbaustandards und Ausbauzustände vor Ort fand 2021 für die Stadt Schwerin mit anderen Methoden statt als jene für Westmecklenburg, entsprechend ist auch die Datenlage der Bestandserfassungen nicht einheitlich.

Bei der Maßnahmenableitung für diejenigen Streckenabschnitte, die das Schweriner Umland und Stadt-

gebiet verbinden, wurden Unterschiede deutlich. Auf diese Unterschiede wird hingewiesen. Grundsätzlich sind die Datenblätter als Ergänzung zu beiden Konzepten zu verstehen.

Zur Vervollständigung, für einzelne Fragestellungen oder zur Aktualisierung wurden 2023 einzelne erneute Bestandserfassungen durchgeführt (ermittelte Abweichungen wurden mit „Stand (2023)“ gekennzeichnet).

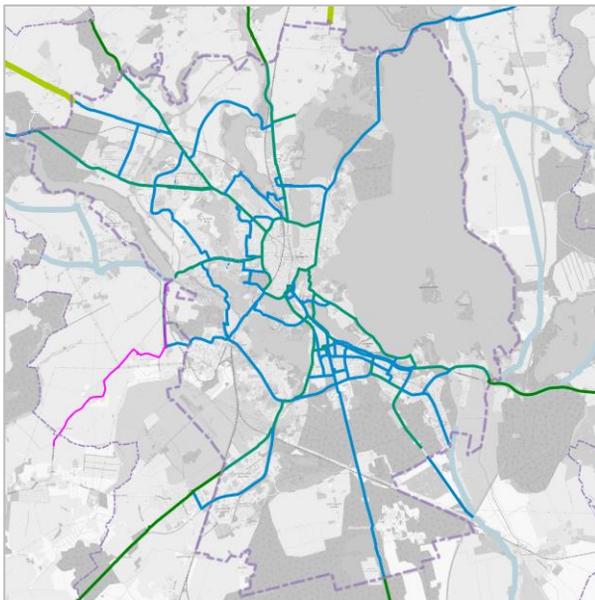
Diese sogenannten Bestandsdaten bilden die Grundlage für die hier dargestellten Maßnahmen. Innerstädtische Maßnahmen, also Maßnahmen im zentralen Bereich der Altstadt, werden hier nicht betrachtet.





Allgemeine Hinweise

Bei der Entwicklung des Radverkehrsnetzes für die Stadt Schwerin wurde die kleinräumige Betrachtungsebene vom Stadtzentrum in die Peripherie angewendet. Die Betrachtungsebene für die Region Westmecklenburg legt den Fokus auf die Erschließung und Anbindung der Zentren. Auch vor dem Hintergrund, dass die Netzkonzeptionen nicht gleichzeitig und durch unterschiedliche Akteure entstanden, begründet sich die nicht konsistente Netzkonzeption der Vorrang- und Basisrouten für die Stadt und das Umland Schwerins. Diese inhaltlichen Abweichungen lassen sich zudem in den verschiedenen Ansätzen und Betrachtungsebenen bei der Luftlinienableitung nach RIN finden.



Ein weiterer Unterschied zeigt sich in diesem Zusammenhang auch darin, dass für die Vorrang- und Basisrouten verschiedene Ausbaustandards vorgesehen sind. Für die hier nachfolgende Maßnahmenableitung blieben die Netzkonzeptionen der Vorrang- und Basisrouten unberührt, jedoch wurden die (höheren) Ausbaustandards Westmecklenburgs übernommen. (In diesem Zusammenhang sei auf kürzlich erschienene bzw. kurzfristig zu erwartende Regelwerke der FGSV hingewiesen, insbesondere die ERA 2024, die H RSV 2021 und die E-Klima 2022, vgl. Maßnahmenkatalog, S. 3).

Bei der Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen sieht sich die Stadt Schwerin an die geltenden Regelwerke gebunden, beabsichtigt jedoch die Umsetzung der höheren Ausbaustandards aus dem Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021.



Allgemeine Hinweise

Für Streckenabschnitte, die innerhalb der Landeshauptstadt kürzlich ausgebaut oder angelegt wurden und die den aktuellen Regelwerken folgen, entsteht bei der Anwendung der Ausbaustandards des Regionalen Radwegekonzepts Westmecklenburg Handlungsbedarf. Diese Bedarfe sind in nachfolgenden Unterlagen als Ausbauempfehlung mit einer geringen Priorisierung dargestellt.

Im Radverkehrskonzept der Stadt Schwerin 2030 wurden zur Bildung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes – anders als im Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 – zusätzliche und teilweise detailliertere Informationen und Maßnahmen dargestellt. Unterschiede in den Konzepten zeigen sich im Wegenetz (Vorrang- und Basisrouten), in den angestrebten Ausbaustandards sowie in der unterschiedlichen Detailtiefe.

Die zusammenfassende Tabelle auf der folgenden Seite zeigt Einzelmaßnahmen, für die umfangliche Hinweise zur Umsetzung vorliegen, so dass für jene Maßnahmen auf weitere Ausführung bzw. die Bildung von Maßnahmenbündeln verzichtet wird.

Für alle anderen Abschnitt und Anschlüsse zwischen der Landeshauptstadt Schwerin und dem Schweriner Umland wurden anhand der Bestandsdaten sogenannte Maßnahmenbündel gebildet, um ein durchgängiges und einheitliches Radverkehrsnetz zu entwickeln.



RVK-Nr.	Netz	Straßen / Knoten (Verortung)	Projekt / radverkehrsbedingte Maßnahme
N1.01	HR	Verbindungsweg Warnitzer Str. / Bahnhof	Dynamische LED-Beleuchtung
N1.10	HR	Greifswalder Str.	Zwei gesicherte Überquerungsstellen an den Anschlüssen des abgesetzten Radweges mit Radführungswechsel
N2.04	VR	Neumühler Str.	Umgestaltung gemäß Planung der Landeshauptstadt Schwerin
N2.07	VR	Wittenburger Str.	Radweglösung im Knotenzulauf Obotritenring
N2.08	HR	Stadionparkplatz / Von Flotow-Str.	Einrichtung eines Zweirichtungsradweges oder einer markierten Radführung an Parkplatz Ostseite mit Anpassung von Kfz
N2.13	HR	Friedhofsdurchfahrt	Einrichtung adaptiver LED-Beleuchtung
N3.02	VR	Querung Graf-Schack-Allee	Erhöhung der Sicherheit durch gestalterische Anpassung: Aufpflasterung der Querungsfläche oder Markierung von roten Aufmerksamkeitsflächen; Verbreiterung der Mittelinsel
N3.03	VR	Platz der Jugend (Anliegerstraße)	Einrichtung Fahrradstraße; Markieren von seitlichen Begrenzungslinien; Verzicht auf Kfz-Parken auf der Ostseite im nördlichen Abschnitt
N3.06	HR	Slüterufer	Ausbau der südwestlichen Seitenanlage (Gesamtbreite ca. 4,00 m) und Freigabe für den Radverkehr zwischen Lischstraße und Platz der Jugend; Unterbinden Kfz-Parken auf der südwestl. Seitenanlage; Anlage einer Rampe zur Auffahrt Höhe Lischstraße
N3.07	HR	Johannes-Stelling-Straße	Freigabe der Busspur für den Radverkehr; Aufheben des gemeinsamen Geh- und Radweges
N4.01	VR/HR	Hagenower Straße / Haselholzstraße	Anlage Minikreisverkehr
N4.02	HR	Haselholzstraße	Einrichtung Fahrradstraße zwischen Hagenower Straße und Brink; Ausweisung als Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr Richtung Süden; Sanierung der Fahrbahn; Markieren einer seitlichen Fahrbahnbegrenzung und Ordnung des Kfz-Parkens
N4.02	HR	Haselholzstraße	Einrichtung Fahrradstraße zwischen Hagenower Straße und Brink; Ausweisung als Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr Richtung Süden; Sanierung der Fahrbahn; Markieren einer seitlichen Fahrbahnbegrenzung und Ordnung des Kfz-Parkens



RVK-Nr.	Netz	Straßen / Knoten (Verortung)	Projekt / radverkehrsbedingte Maßnahme
N4.04	VR	Hagenower Straße / Rosenstraße	Anlage Minikreisverkehr
N4.05	VR	Hagenower Straße	Ersatz des Kopfsteinpflasters (7,00 m Breite) und Veränderung des Fahrbahnquerschnittes; Alternativ: Einbau von Asphaltstreifen
N5.03	HR	Haselholzstraße	Anlage einer Mittelinsel als Überquerungshilfe, spätere bauliche Einbindung in eine Teil- oder Vollsignalisation
N5.04	VR	Mettenheimer und Hagenower Straße (Vorrangroute)	Anlage eines Minikreisverkehrs zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Kfz-Geschwindigkeit, Abbiegebeziehungen) und Überleitung der Radfahrenden
N5.06	HR	An der Crivitzer Chaussee (Hauptroute)	Durchgehende naturverträgliche, ggf. adaptive Beleuchtung der Rad- und Fußwegführung an Nordseite
N5.07	HR	Großer Dreesch / Markt und LSA-Überquerung An der Crivitzer Chaussee	Prüfen der Nutzbarmachung der Kfz-Stellplatzanlage
N5.09	HR	Zoo (Kfz-Parkplatz)	Bauliche verbesserte durchgängige Fuß- und Radwegführung (Hauptroute), u. a. Sichtbeziehungen
N5.10	VR	Hamburger Allee >> Bernhard-Schwentner-Straße (Vorrangroute)	Anlage einer Diagonal-LSA zum Linksabbiegen für Radfahrende
N5.11	HR	An der Crivitzer Chaussee	Herstellung einer LSA-Überquerung auf kurzem Wege für Zu Fuß Gehende und Radfahrende in Höhe Bosselmannstraße (Brücke)
N5.12	HR	An der Crivitzer Chaussee	Herstellung einer baulichen Überquerungshilfe zwischen Alter Dorfstraße (Ortseinfahrt) und nordseitigem straßenbegleitendem Radweg An der Crivitzer Chaussee
N5.16	HR	Lomonossowstraße	Umsetzung der laufenden Planung der höhenfreien Unterquerung parallel zur Straßenbahnstrecke
N5.17	VR	Stadionbrücke	Neuerrichtung Überführung für Rad- und Fußverkehr, Anbindung mit Minikreisverkehr