

<b>Stellungnahme</b>	Datum: 16.01.2020	
Entscheidendes Gremium:	fed. Senator/-in: OB, Claus Ruhe Madsen	
	bet. Senator/-in:	
Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft	bet. Senator/-in:	
Beteiligte Ämter:		
<b>Bebauungsplan Nr. 09.W.190 für das "Wohngebiet Kiefernweg"</b> <b>Abwägungs- und Satzungsbeschluss</b> <b>Stellungnahme zum Änderungsantrag Nr. 2019/BV/0407-01 (ÄA)</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
22.01.2020	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

### Sachverhalt:

Im Falle der Annahme des Änderungsantrags verliert der vorliegende B-Plan seine Beschlussreife und kann nicht als Satzung beschlossen werden. Die planerische Umsetzung des Änderungsantrags bedeutet eine Verbreiterung der bisher im B-Plan festgesetzten Verkehrsflächen. Diese Änderung gegenüber den bisherigen Entwurfsunterlagen erfordert eine ergänzende Auslegung und Behördenbeteiligung (§ 4a (3) BauGB).

Unter Nutzung der zulässigen Vereinfachungen/Verkürzung der Ergänzungsbeteiligung ist eine erneute Vorlage des so geänderten B-Plans zum Satzungsbeschluss in der Bürgerschaft erst im 3. Quartal 2020 möglich. Dieser Zeitverzug wirkt sich vsl. auch auf die anstehende Vergabe der vorbereitenden Erschließungsmaßnahmen des WWAV in der Satower Straße und auf die ebenfalls anstehende Vergabe der Erschließungsplanung für das Wohngebiet „Kiefernweg“ aufschiebend aus, weil solange jwls. die Entscheidungsgrundlage fehlt.

Das Anliegen separat geführter Radwege in den Planstraßen A und B wurde bisher weder bei der Erörterung und Beschlussfassung über den Planentwurf noch im Zuge der Bürger- und Behördenbeteiligung aufgeworfen. Vielmehr ging die Verwaltung aufgrund des von der Bürgerschaft am 08.11.2017 gebilligten Planentwurfs von einer ausreichenden Umsetzung der Planungsziele aus – so auch der Vorgaben über „Radwegverbindungen aus dem Wohngebiet "Kiefernweg" in Richtung Satower Straße und in Richtung Biestow und innerhalb des Wohngebietes“ (Zitat Aufstellungsbeschluss).

Das Verkehrskonzept des vorgelegten B-Plans beinhaltet – anforderungs- und regelkonform – eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn (vgl. Querschnittsdarstellungen / Kennzeichnung ‚R‘). Anknüpfungspunkte nach Außen bestehen an der Satower Straße, entlang des Kringelgrabens, durch die KGA „Rostocker Greif“ Rtg. Biestow und an den „Biestower Kirchweg“. Ein Ausbau dieser weiterführenden „Anschlusswege“ ist jedoch nicht Gegenstand des B-Plans.

Nach dem Verkehrsaufkommen in den Planstraßen A, B (1400 Kfz/Tag) besteht für separate Radwege kein Erfordernis. Bis zu einem Verkehrsaufkommen von 400 Kfz/Stunde wird der Radverkehr regelmäßig auf einer gemeinsamen Fahrbahn geführt. Denn Radfahrer sind grundsätzlich gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer. Erwachsene Radfahrer benutzen die Fahrbahn; Kinder bis 10 Jahre (und begleitende Erwachsene) benutzen die Gehwege. Das Bundesverwaltungsgericht hat dazu klargestellt: Das Fahren auf dem Radweg soll die Ausnahme sein. Es darf nur dann verpflichtend angeordnet werden, wenn die örtlichen Verhältnisse den Radfahrer besonders gefährden.

Eine Separierung käme bei besonderen Gefahrensituationen in Frage, die im Plangebiet Kiefernweg auf einer 6,50 m breiten Fahrbahn nicht erkennbar sind. Vielmehr ist wegen des geringen Verkehrsaufkommens und in Umsetzung der Vorgaben des von der Bürgerschaft beschlossenen MOPZ für das Wohngebiet Tempo 30 vorgesehen. Dies ist jedoch nur zulässig für Straßen ohne Fahrstreifenbegrenzung, ohne benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen und ohne Ampelsteuerung.

Bei einem Verkehrsaufkommen von 400 – 1000 Kfz/Stunde und unter der Voraussetzung Tempo 50 käme ein Schutzstreifen für Radfahrer in Betracht (b = 1,25 .. 1,50 m; Strichellinie am Fahrbahnrand). Ein Radfahrstreifen (b = 1,85 m; geschlossener Breitstrich) wird i.d.R. erst bei > 1000 Kfz/Stunde in Erwägung gezogen. Erst bei deutlich höheren Verkehrsmengen ist ein separat geführter Radweg (b ≥ 2 m mind. 1,60 zzgl. mind. 0,5 Sicherheitstrennstreifen) aus Gefahrensicht geboten und mit Blick auf den Flächenverbrauch, die Mehrversiegelung/Bodenschutz und den Herstellungsaufwand gerechtfertigt.

Auch die Ziele des Radentscheides Rostock stützen sich auf diese Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), die ausdrücklich „bei Planungen und bauliche Maßnahmen für Radverkehr einzuhalten“ seien.

Unter Gefährdungsaspekten ist letztlich ein im Sichtfeld der Autos geführter Radfahrer regelmäßig sicherer, weil v.a. an Kreuzungen und Einmündungen ein erhöhtes Unfallrisiko infolge zu spät wahrgenommener Radfahrer sowie auch unangemessene Geschwindigkeit besteht.

Unter dem Gesichtspunkt der Mehrversiegelung und des Herstellungsaufwandes ergeben sich für die Planstraßen A, B nach überschlägiger Berechnung die nachstehenden Folgen aus dem Änderungsantrag:

	Schutzstreifen beidseitig	Kombinierter Fuß-/ Radweg beidseitig	Separat geführter Radweg beidseitig
Mehrversiegelung	1.400 m <sup>2</sup>	1.300 m <sup>2</sup>	3.700 m <sup>2</sup>
Ausgleichsdefizit	2.100 m <sup>2</sup> Ä	1.900 m <sup>2</sup> Ä	5.600 m <sup>2</sup> Ä
Herstellungskosten	286.000 €	265.700 €	760.700 €

Der Bürgerschaft wird deshalb empfohlen, dem Änderungsantrag nicht zu folgen.

Claus Ruhe Madsen

