

<b>Entscheidendes Gremium:</b> <b>Bürgerschaft</b>  fed. Senator/-in: S 4 - Infrastruktur, Umwelt und Bau  Federführendes Amt: Amt für Mobilität	<b>Beteiligt:</b> Tiefbauamt	
<b>Prüfergebnis zum Beschluss der Bürgerschaft Nr. 2021/AN/2360 zur Errichtung eines neuen Rad- und Fußweges in der "Theodor- Körner- Straße"</b>		
<b>Geplante Beratungsfolge:</b>		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
07.03.2023	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung
09.03.2023	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
16.03.2023	Finanzausschuss	Empfehlung
29.03.2023	Bürgerschaft	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

Die Bürgerschaft beschließt:

1. Der Beschluss der Bürgerschaft Nr. 2021/AN/2360 vom 11.05.2022 wird aufgehoben.
2. Zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Theodor-Körner-Straße wird kurzfristig an der Einrichtung als Fahrradstraße mit geschwindigkeitsreduzierenden Elementen gearbeitet.

Beschlussvorschriften: § 22 Abs. 2 Kommunalverfassung M-V

bereits gefasste Beschlüsse: Nr. 2021/AN/2360 der Bürgerschaft vom 11.05.2022

### **Sachverhalt:**

Der Beschluss der Bürgerschaft Nr. 2021/AN/2360 hatte folgende Prüfinhalte:

1. *Der Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock wird beauftragt, zu prüfen, wie die PKW- und Rad-Nutzung in der Theodor-Körner-Straße durch die Errichtung eines neuen Rad- und Fußweges entflechtet werden kann und somit für mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer\*innen gesorgt ist. Das Prüfergebnis ist dem Ortsbeirat Evershagen und der Bürgerschaft bis Ende des Jahres 2021 zur Kenntnisnahme vorzulegen.*

Das Amt für Mobilität hat intensiv im Rahmen dieses Prüfauftrages die Bestandssituation in der Theodor-Körner-Straße analysiert und Varianten für die Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs gegenübergestellt. Die gesammelten Ergebnisse sind im Anhang überblicksartig zusammengestellt.

Für die Analyse wurde die Unfallstatistik ausgewertet, verdeckte Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen sowie der Kfz- und Radverkehr gezählt. Vermessungen oder Baugrunduntersuchungen wurden in diesem Rahmen nicht beauftragt.

Hier dienen die ALKIS-Daten sowie die Erfahrungen zum Baugrund aus dem Geh- und Radwegbau entlang des Sievershäger Weg als Beurteilungsgrundlage.

Der betreffende Abschnitt der Theodor-Körner-Straße zwischen Hausnummer 24 und 30 befindet sich außerorts - bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die vorhandene Fahrbahnbreite von rund 4,75 m beziehungsweise in Teilen von 5,50 m lässt nur den Begegnungsfall Pkw und Pkw zu. Beim Passieren von Pkw und Lkw muss auf das Bankett ausgewichen werden.

Daher ist gegenseitig Rücksicht zu nehmen und die zulässige Höchstgeschwindigkeit gegenüber dem Regelfall von 100 km/h außerorts bereits reduziert. Das städtische Straßenflurstück, in dem die Fahrbahn liegt, ist ca. 10,00 – 11,00 m breit. Angrenzend zur Fahrbahn und dem Bankett befinden sich Straßengräben, welche sowohl der Straßen- als auch der Gebietsentwässerung der Obstplantagen dienen. Gesäumt ist die Straße von einer Vielzahl an Bäumen, welche sich sowohl auf städtischen Flächen als auch auf den angrenzenden privaten Flächen befinden.

Da mit dem Antrag ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis für den Fuß- und Radverkehr ausgedrückt wurde, wurde die Unfalllage geprüft. Es konnte festgestellt werden, dass auf der geraden Strecke kein Unfallgeschehen mit Fuß- oder Radverkehrsbeteiligung dokumentiert wurde. Problematisch sind die Bereiche der Kreuzungen und Einmündungen - zum Teil verursacht durch das gegenläufige Radfahren auf einer Straßenseite. Bei der verdeckten Geschwindigkeitsmessung wurde deutlich, dass es regelmäßig zu Geschwindigkeitsüberschreitungen kommt. Als Ursachen dafür können das geringe Verkehrsaufkommen sowie die Geradlinigkeit der Strecke genannt werden. Ob und in welcher Art Radverkehrsanlagen nötig sind, ist in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) beschrieben und abhängig von der Verkehrsbelastung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Bei einem Verkehrsaufkommen von rund 180 Kfz/h (erhoben vom 09.06.2022 – 16.06.2022) befindet man sich im Belastungsbereich I. Damit ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn grundsätzlich vertretbar. Dies trifft jedoch keine Aussagen für den Fußverkehr. Für den Fußverkehr sind in Zukunft gesonderte Zählungen vorzunehmen. Vor-Ort-Beobachtungen zeigen jedoch bisher keine wesentliche Fußverkehrsnutzung.

Welche Art von Angeboten für den Fuß- und Radverkehr entlang der Theodor-Körner-Straße möglich wären und wie diese zu bewerten sind, ist im Anhang 1 - Variantenvergleich gegenübergestellt. Im Anhang 2 sind die einzelnen Varianten beschrieben, sowie mit Plänen und Maßketten dargestellt.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass jede Variante, die die Erweiterung der Fahrbahn um einen Geh- und/ oder Radweg berücksichtigt, Grunderwerb von Dritten als auch zusätzliche Versiegelung und nötige Änderungen der Entwässerungsanlagen bedeuten. Die Eingriffe in den Baumbestand wären ebenfalls sehr groß. Dies bedeutet erhebliche Kosten (> 1 Mio. €) sowohl für den Grunderwerb als auch für die baulichen und ingenieurtechnischen Leistungen. Wie schwierig die Gespräche mit den Anliegern hinsichtlich des Grunderwerbs sind, zeigen die Erfahrungen beim Ausbau des begleitenden Geh- und Radwegs entlang des Sievershäger Weges. Mit den betreffenden Grundstückseigentümern entlang der Theodor-Körner-Straße wird in Zukunft Kontakt aufgenommen, um abzufragen, ob die Bereitschaft bestünde, anteilige Flächen zugunsten einer separaten Geh-/ Radweganlage an die Stadt abzugeben.

Daher scheint zum jetzigen Zeitpunkt die kurz- und mittelfristige Realisierbarkeit der Variante 2 bis 5b unrealistisch.

Die Variante 1 ist mit kleinen Änderungen im Bestand die Vorzugsvariante, um so die Sicherheit des Radverkehrs durch die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit zu verbessern. Zusätzlich zu geschwindigkeitsreduzierenden Elementen wird angestrebt, die Theodor-Körner-Straße in dem besagten Abschnitt als Fahrradstraße auszuweisen. Auf die Einordnung eines Gehweges muss weiterhin verzichtet werden.

Die Erläuterung der Varianten und das geplante Vorgehen der Verwaltung wurde bereits bei einem Vor-Ort-Termin am 26.08.2022 dem Ortsbeirat Evershagen präsentiert.

Hinweise des Tiefbauamtes wurden zu Kenntnis genommen bzw. sind eingearbeitet worden und werden bei einer langfristigen Planung berücksichtigt.

- 2. Die Errichtung des Rad- und Fußweges ist in der Prioritätenliste der Verwaltung für die jeweiligen Stadtteile und in der mittelfristigen Finanzplanung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock abzubilden.*

Demnach wird aufgrund des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses vorerst darauf verzichtet, Planungsmittel für grundlegende Änderungen des Straßenquerschnittes (Varianten 2 bis 5b) in die kurz- bis mittelfristige Haushaltsplanung einzuplanen.

Die Theodor-Körner-Straße soll zunächst als Fahrradstraße mit geschwindigkeitsreduzierenden Elementen ausgewiesen werden. Die Verwaltung arbeitet bereits an diesem Thema und befindet sich derzeit in internen Abstimmungen.

- 3. Im Ergebnis der Prüfung für die Entwicklung eines neuen Rad- und Fußweges in der Theodor-Körner-Straße ist umgehend ein Umsetzungskonzept entwickeln zu lassen, damit dieses jederzeit für den Fall einer baulichen Realisierung verfügbar ist.*

Da das Ergebnis der Prüfung ergab, dass vorerst versucht wird mit kleineren Mitteln (Variante 1 als Fahrradstraße) eine Verbesserung vor Ort zu erwirken, wird vorgeschlagen, davon abzusehen, eine Planung für einen separaten Geh- und Radweg zu beauftragen (s. Punkt 2). Ein Umsetzungskonzept ist somit entbehrlich.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

keine

Eva-Maria Kröger

### **Anlagen**

1	Anlage1_Querschnittvarianten_Th-Körner-Str	öffentlich
2	Anlage2_Prüfauftrag_Th-Körner-Str	öffentlich

Variantenvergleich Geh- und Radweg Th.-Körner-Straße (2021/AN/2360)

	Variante 1 Verkehrsberuhigung (ggf. Fahrradstraße) ohne Gehweg	Variante 2 Fahrradstraße mit Gehweg	Variante 3a Schmale Fahrbahn mit Gehweg/Radfahrer frei	Variante 3b Breite Fahrbahn mit gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Variante 4 Schutzstreifen und gemeinsamer Geh- und Radweg	Variante 5a Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr nördlich des Grabens	Variante 5b Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr südlich des Grabens
<b>Angebot für den Fußverkehr</b>	kein Angebot für den Fußverkehr außerorts auch entbehrlich	eigener Gehweg	eigener Gehweg Radfahrer können diesen mitbenutzen ggf. Konflikte mit dem Radverkehr	gemeinsamer Geh- und Radweg ggf. Konflikte mit dem Radverkehr	gemeinsamer Geh- und Radweg ggf. Konflikte mit dem Radverkehr	gemeinsamer Geh- und Radweg ggf. Konflikte mit dem Radverkehr ggf. geminderte soziale Sicherheit	gemeinsamer Geh- und Radweg Umwegempfindlichkeit ggf. Konflikte mit dem Radverkehr ggf. geminderte soziale Sicherheit
	5	1	2	2	2	3	4
<b>Angebot für den Radverkehr</b>	Radverkehr im Mischverkehr bei Tempo 50 (ggf. als Fahrradstraße bei Tempo 30) Belastungsbereich I = OK	Radverkehr im Mischverkehr bei Tempo 30 Radverkehr hat Vorrang Belastungsbereich I = OK	in Ri. Evershagen gibt es ein Angebot auf dem Gehweg ggf. Konflikte mit dem Fußverkehr in Ri. Sievershagen muss auf der Fahrbahn gefahren werden	sicheres Angebot, getrennt vom Kfz-Verkehr ggf. Konflikte mit dem Fußverkehr und entgegenkommenden Radverkehr	wäre eine mögliche Führung, ABER außerorts sind Schutzstreifen nach den Richtlinien nicht umsetzbar	sicheres Angebot, getrennt vom Kfz-Verkehr ggf. Konflikte mit dem Fußverkehr und entgegenkommenden Radverkehr	sicheres Angebot, getrennt vom Kfz-Verkehr ggf. Konflikte mit dem Fußverkehr und entgegenkommenden Radverkehr umwegig
	3	3	2	1	5	1	3
<b>Anordnungsfähig nach StVO</b>	Fahrradstraße erstmal nur als Verkehrsversuch	Fahrradstraße erstmal nur als Verkehrsversuch	anordnungsfähig	anordnungsfähig	<b>Schutzstreifen sind außerorts nicht möglich</b>	anordnungsfähig	anordnungsfähig
	3	3	1	1	5	1	1
<b>Sinnhafte Linienführung für Fuß- und Radverkehr</b>	im Bestand gradlinig anliegende bebauten Grundstücke werden erschlossen	gradlinig anliegende bebauten Grundstücke werden erschlossen	gradlinig anliegende bebauten Grundstücke werden erschlossen	Radverkehr in Ri. Sievershagen muss am Ortsausgangsschild die Fahrbahnseite wechseln	gradlinig anliegende bebauten Grundstücke werden erschlossen	Anschluss an die südlich der Straße liegenden Grundstücke erschwert	keine gradlinige Führung kein Anschluss an die bebauten Grundstücke Radverkehr in Ri. Sievershagen muss am Ortsausgangsschild die Fahrbahnseite wechseln
	1	1	1	2	1	3	5
<b>Baumerhalt</b>	voller Baumerhalt	kompletter Baumverlust	kompletter Baumverlust	kompletter Baumverlust	kompletter Baumverlust	voller Baumerhalt	voller Baumerhalt
	1	5	5	5	5	1	1
<b>Eingriff in die Entwässerung</b>	keine Relevanz, weil kein baulicher Eingriff	Entwässerung muss komplett angepasst werden	Entwässerung muss komplett angepasst werden	Entwässerung muss komplett angepasst werden	Entwässerung muss komplett angepasst werden	Gebietsentwässerung muss angepasst werden	Gebietsentwässerung muss angepasst werden
	1	5	5	5	5	4	4
<b>Qualität des Baugrunds</b>	keine Relevanz, weil kein baulicher Eingriff	von einem schwierigen Baugrund wird ausgegangen	von einem schwierigen Baugrund wird ausgegangen	von einem schwierigen Baugrund wird ausgegangen	von einem schwierigen Baugrund wird ausgegangen	von einem schwierigen Baugrund wird ausgegangen	von einem schwierigen Baugrund wird ausgegangen
	1	4	4	4	4	4	4
<b>Grunderwerb</b>	keine Relevanz, weil kein baulicher Eingriff	hoher Grunderwerb nötig ggf. beidseits der Straße ca. 3.300 qm	hoher Grunderwerb nötig ggf. beidseits der Straße ca. 3.700 qm	hoher Grunderwerb nötig ggf. beidseits der Straße ca. 4.300 qm	hoher Grunderwerb nötig ggf. beidseits der Straße ca. 4.700 qm	hoher Grunderwerb nötig nur nördlich der Straße ca. 5.700 qm	hoher Grunderwerb nötig nur südlich der Straße ca. 5.700 qm
	1	4	4	4	4	5	5
<b>Kosten</b>	Gering nur Markierung und Beschilderung	Hoch Dammerweiterung neue Gräben Grunderwerb	Hoch Dammerweiterung neue Gräben Grunderwerb	Hoch Dammerweiterung neue Gräben Grunderwerb	Hoch Dammerweiterung neue Gräben Grunderwerb	Hoch Gebietsentwässerung hoher Grunderwerb	Hoch Gebietsentwässerung hoher Grunderwerb
	1	5	5	5	5	5	5
<b>SUMME</b>	<b>17</b>	<b>31</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>36</b>	<b>27</b>	<b>32</b>
	<b>Vorzugsvariante</b>				<b>nicht umsetzbar</b>		
<b>Bewertung</b>	1 sehr gut // sehr gering // kein Eingriff	2	3	4	5 sehr schlecht // sehr hoch // extremer Eingriff		

# Theodor-Körner-Straße

Antrag 2021/AN/2360

# Antrag 2021/AN/2360

## Beschluss

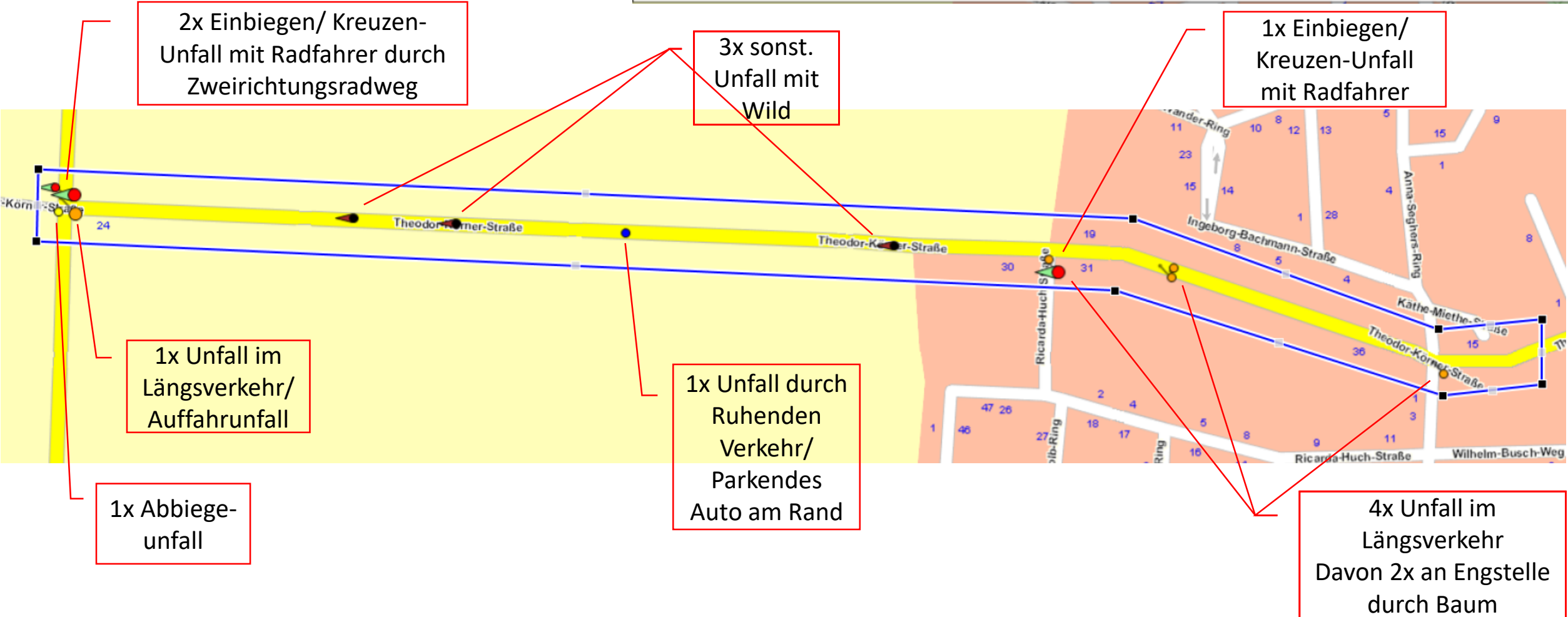
1. Der Oberbürgermeister der Hansestadt Rostock wird beauftragt, zu prüfen, wie die PKW- und Rad-Nutzung in der Theodor-Körner-Straße durch die **Errichtung eines neuen Rad- und Fußweges** entflechtet werden kann und somit für **mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer\*innen** gesorgt ist. Das Prüfergebnis ist dem Ortsbeirat Evershagen und der Bürgerschaft bis Ende des Jahres 2021 zur Kenntnisnahme vorzulegen.
2. Die Errichtung des Rad- und Fußweges ist in der **Prioritätenliste der Verwaltung** für die jeweiligen Stadtteile und in der **mittelfristigen Finanzplanung** der Hanse- und Universitätsstadt Rostock abzubilden.
3. Im Ergebnis der Prüfung für die Entwicklung eines neuen Rad- und Fußweges in der Theodor-Körner-Straße ist umgehend ein **Umsetzungskonzept entwickeln** zu lassen, damit dieses jederzeit für den Fall einer baulichen Realisierung verfügbar ist.

# Bestand

- Fahrbahnbreite: im Schnitt 4,75 m in Teilen 5,50 m
- Tempo: 50 km/h
  - Trotz außerorts (lt. Verordnung 100 km/h)
- Fehlender separater Geh- und Radweg
- Keine Beleuchtung
- Straßengräben zur Straßen- und Gebietsentwässerung
- Hoher Baumbestand
- Keine zusammenhängende Bebauung
  
- Geschwindigkeitsüberschreitungen
  - V85 = 64 km/h statt 50 km/h

# Unfallgeschehen 2019-2021

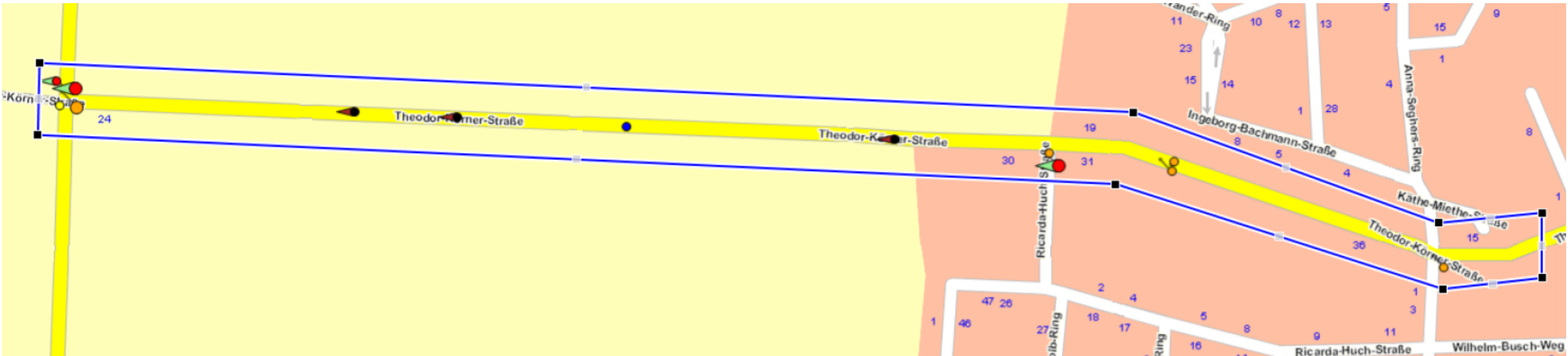
Unfallkategorien	Unfalltypen	Unfallumstände
● Unfall mit Getöteten	● 1 - Fahr Unfall (F)	▲ Fußgänger
● Unfall mit Schwerverletzten	● 2 - Abbiegeunfall (AB)	▲ Radfahrer
● Unfall mit Leichtverletzten	● 3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	▲ Kraftrad
● Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden	○ 4 - Überschreiten-Unfall (ÜS)	▲ Baumunfall
● Unfall mit Sachschaden	● 5 - Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	▲ Alkohol oder Drogen
	● 6 - Unfall im Längsverkehr (LV)	▲ Überholunfall
	● 7 - Sonstiger Unfall (SO)	▲ Wildunfall





# Unfallgeschehen 2019-2021

Unfallkategorien	Unfalltypen	Unfallumstände
● Unfall mit Getöteten	● 1 - Fahr Unfall (F)	▲ Fußgänger
● Unfall mit Schwerverletzten	● 2 - Abbiegeunfall (AB)	▲ Radfahrer
● Unfall mit Leichtverletzten	● 3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	▲ Kraftrad
● Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden	○ 4 - Überschreiten-Unfall (ÜS)	▲ Baumunfall
● Unfall mit Sachschaden	● 5 - Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	▲ Alkohol oder Drogen
	● 6 - Unfall im Längsverkehr (LV)	▲ Überholunfall
	● 7 - Sonstiger Unfall (SO)	▲ Wildunfall



- ✗ Problematisch sind die Unfälle eher bei den Einmündungen und Kreuzungen – auch mit Radverkehrsbeteiligung
- ✓ Auf der Strecke gibt es keine Unfalllage mit dem Fuß- und Radverkehr – eher Wildunfälle

# Geschwindigkeitsmessung

08.06.2022 – 17.06.2022

Zulässige Höchstgeschwindigkeit: **50 km/h**

Ergebnis der Geschwindigkeitsmessung: **V<sub>85</sub> 64 km/h**

## Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	Vexc %
<b>Querschnitt</b>	5	132	53	45	54	64	<b>39.3</b>
<b>Sievershäger-Weg</b>	5	112	53	45	53	63	<b>36.9</b>
<b>B.-Brecht-Str.</b>	5	132	53	45	54	64	<b>41.3</b>

### Beschreibungen

Vmin: Minimale Geschwindigkeit

Vmax: Maximale Geschwindigkeit

Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit

V15: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 15% der Fahrzeuge

V50: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 50% der Fahrzeuge

V85: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 85% der Fahrzeuge

Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %

# Geschwindigkeitsmessung

08.06.2022 – 17.06.2022

Zulässige Höchstgeschwindigkeit: **50 km/h**

Ergebnis der Geschwindigkeitsmessung:  **$V_{85}$  64 km/h**

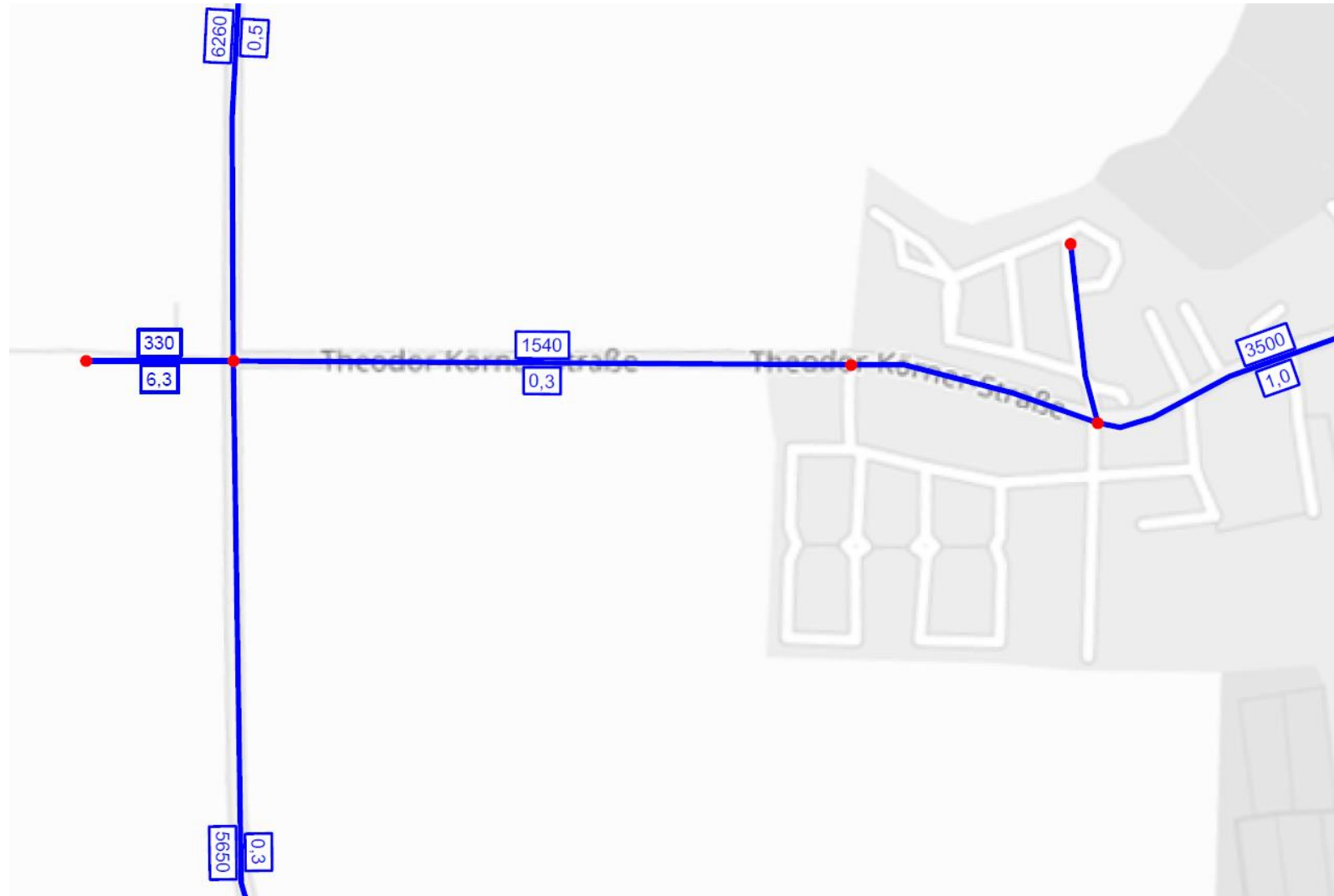
## Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	Vexc %
Querschnitt	5	132	53	45	54	64	<b>39.3</b>
Sievershäger-Weg	5	112	53	45	53	63	<b>36.9</b>
B.-Brecht-Str.	5	132	53	45	54	64	<b>41.3</b>

- ✘ Die Gradlinigkeit lädt zum zu schnell fahren ein
- ✓ Durch die beengte Fahrbahn, muss z. T. bei Gegenverkehr auf das Bankett ausgewichen und das Tempo reduziert werden

# Verkehrsmengen

– DTV 2019



- 1.540 Kfz/Tag
- ca. 150 Kfz/h
- 0,3 % SV-Anteil
  
- Tempo 50

# Verkehrsmengen

– verdeckte Geschwindigkeitsmessung

- Durchschnitt: 1.792 Kfz/Tag
- Durchschnitt Mo-Fr: 1.974 Kfz/Tag
- Durchschnitt Sa-So: 1.247 Kfz/Tag

>> Spitzenstunde: ca. 180 Kfz/h

	Kfz/Tag
Do., 09.06.2022	1.931
Fr., 10.06.2022	2.027
Sa., 11.06.2022	1.365
So., 12.06.2022	1.129
Mo., 13.06.2022	1.990
Di., 14.06.2022	1.928
Mi., 15.06.2022	1.975
Do., 16.06.2022	1.994
<b>DURCHSCHNITT</b>	<b>1.792</b>

# Verkehrsmengen

– Verkehrszählung 17.08.2022

- Frühspitze Kfz
  - 07:00-08:00 Uhr
  - 151 Kfz/h
- Nachmittagsspitze Kfz
  - 15:00-16:00 Uhr
  - 251 Kfz/h
- Spitzenstunde Rad
  - morgens 16 Radfahrer/h
  - nachmittags 19 Radfahrer/h

Frühspitze Querschnitt				
	Rad	gStd	Kfz	gStd
06:30	4	12	32	131
06:45	2	11	22	136
07:00	0	13	51	151
07:15	6	16	26	119
07:30	3	11	37	108
07:45	4		37	
08:00	3		19	
08:15	1		15	
<b>Summe - Maximum</b>	<b>23</b>	<b>16</b>	<b>239</b>	<b>151</b>

Nachmittagsspitze Querschnitt				
	Rad	gStd	Kfz	gStd
15:00	8	19	93	251
15:15	1	14	37	206
15:30	4	19	51	220
15:45	6	18	70	233
16:00	3	16	48	211
16:15	6	14	51	206
16:30	3	13	64	196
16:45	4	12	48	163
17:00	1	11	43	148
17:15	5		41	
17:30	2		31	
17:45	3		33	
<b>Summe - Maximum</b>	<b>46</b>	<b>19</b>	<b>610</b>	<b>251</b>

gStd = gleitende Stundensumme

# Verkehrsmengen

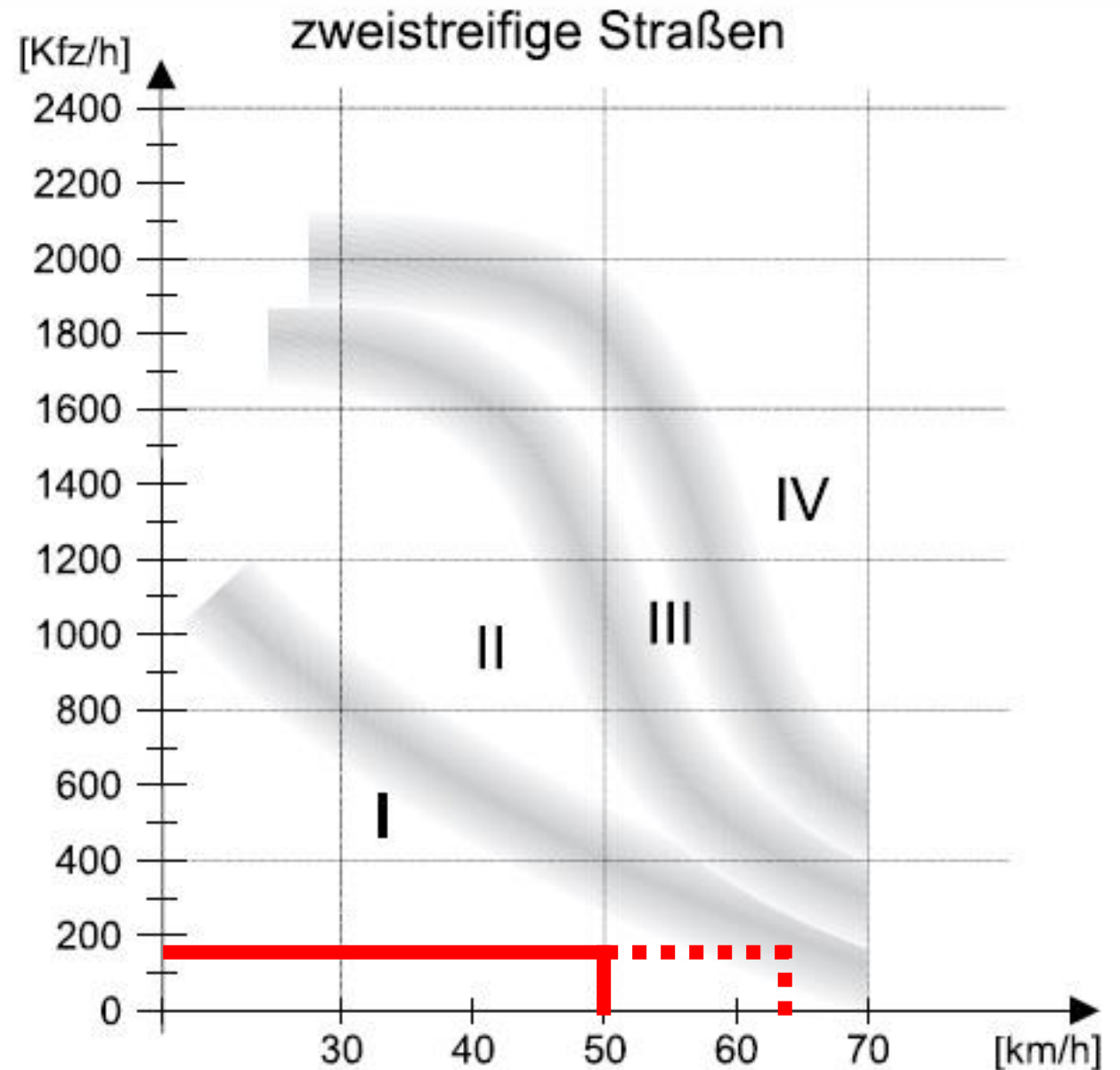
– Verkehrszählung 17.08.2022

- Frühspitze Kfz
  - 07:00-08:00 Uhr
  - 151 Kfz/h
- Nachmittagsspitze Kfz
  - 15:00-16:00 Uhr
  - 251 Kfz/h
- Spitzenstunde Rad
  - morgens 16 Radfahrer/h
  - nachmittags 19 Radfahrer/h

- ✘ Bisher geringe Bedeutung für den Radverkehr
- ✓ Kaum Schwerverkehr
- ✓ Geringe Verkehrsbelastung durch den Kfz-Verkehr für die Kategorie einer Sammelstraße

# Belastungsbereich

- 1.540 Kfz/Tag
- ca. 150 Kfz/h
- 0,3 % SV-Anteil
  
- Zulässige Geschwindigkeit: 50 km/h
- V85: 64 km/h
  
- Belastungsbereich I = **Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn grundsätzlich vertretbar – ohne zusätzliche Angebote**



Belastungsbereiche zur Vorausswahl der Radverkehrsführung  
(aus: Bild 7 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA)



# Entwässerung

- Gräben entlang der Straße zur Straßen- und Gebietsentwässerung
- Straße in Dammlage



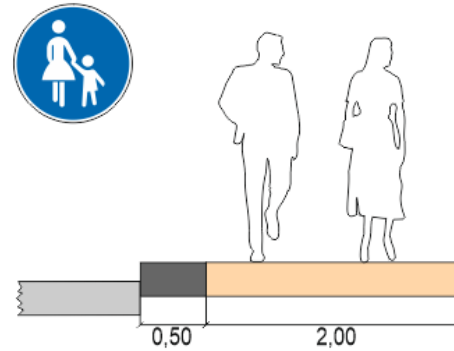
Entwässerungsgräben



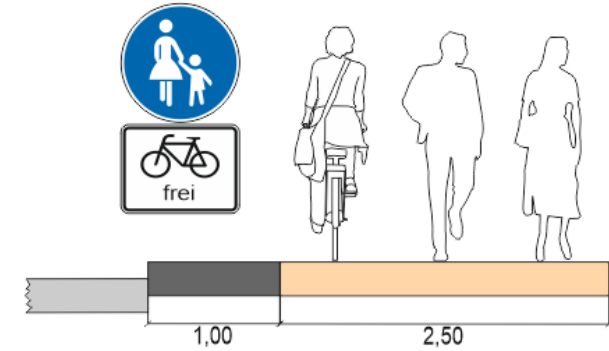
- Verrohrung und Kanalisierung der Entwässerung bedeuten nicht nur straßenbauliche Maßnahmen, sondern größere Eingriffe und extra Ingenieurbauwerke (Abläufe, Sickermulden, Kanalisation etc)
- Gräben sollten erhalten bleiben oder neu errichtet werden

# Regelmaße und Platzbedarfe laut Richtlinien für Geh- und Radwege

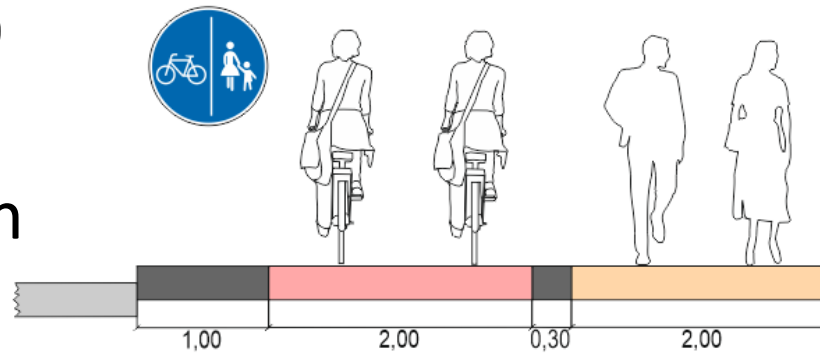
- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)



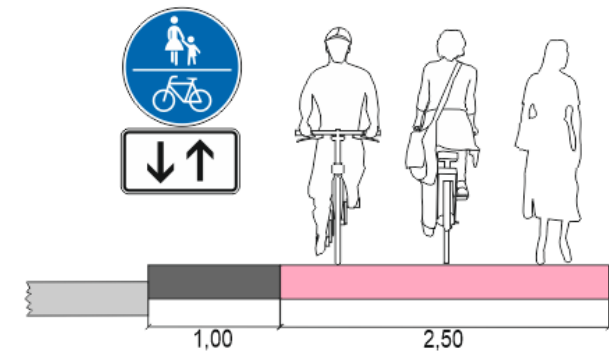
**Gehweg**  
mit Sicherheitstreifen  
50 cm bei niedrigen Geschwindigkeiten



**Gehweg/ Radfahrer frei** (ohne Benutzungspflicht)  
mit Sicherheitstreifen  
1,0 m bei hohen Geschwindigkeiten außerorts



**getrennter Geh- und Radweg**  
mit Sicherheitstreifen  
1,0 m bei hohen Geschwindigkeiten außerorts

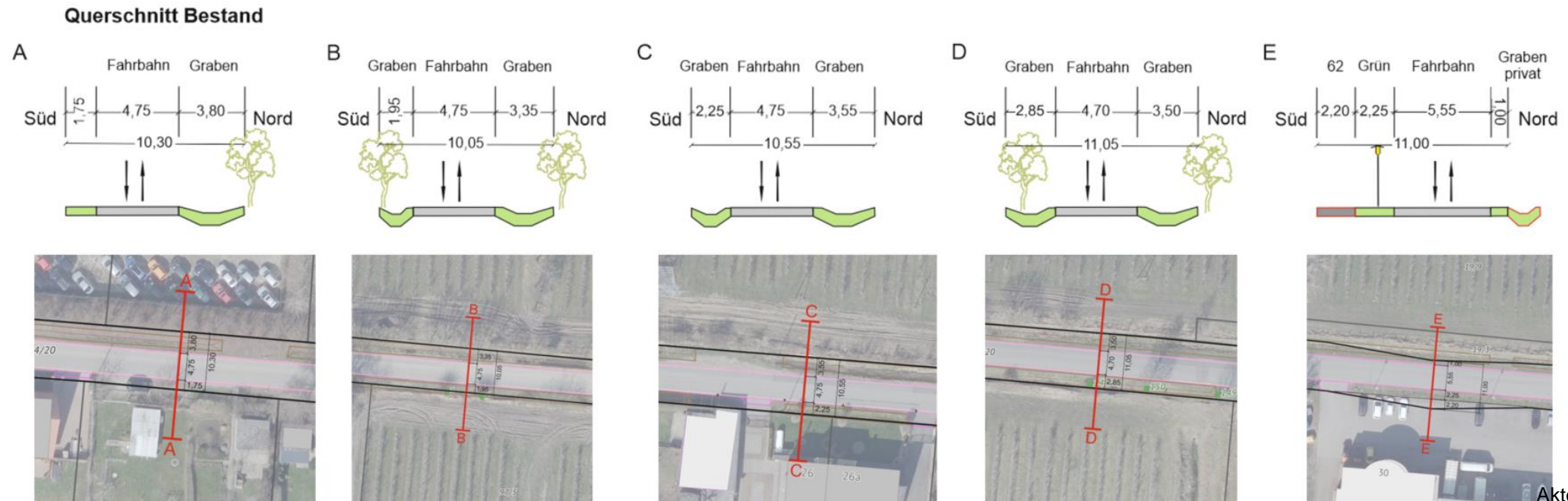


**gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr)**  
mit Sicherheitstreifen  
1,0 m bei hohen Geschwindigkeiten außerorts

# Bestandsquerschnitt

- Das vorhandene Straßenflurstück ist ca. 10,00 – 11,00 m breit
  - Nördlich und südlich davon sind die Flächen privat
- Die Fahrbahn ist im Schnitt 4,75 breit
- Entwässerungsgräben befinden sich angrenzend zur Fahrbahn

Querschnitt Straßenflurstück Bestand

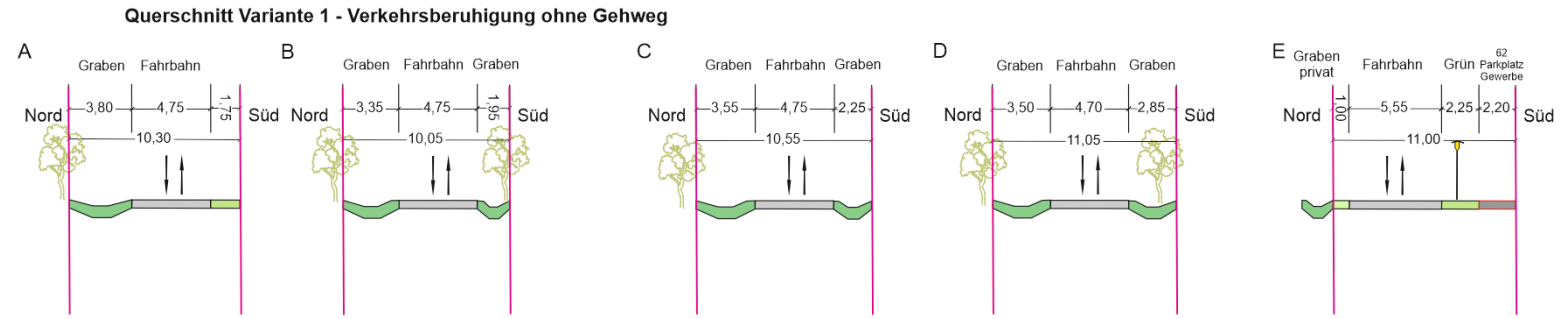


# Variantenvergleich für mögliche Verbesserungen

- Variante 1
  - Verkehrsberuhigung ohne Gehweg
- Variante 2
  - Fahrradstraße mit Gehweg
- Variante 3a
  - Schmale Fahrbahn mit Gehweg/Radfahrer frei
- Variante 3b
  - Breite Fahrbahn mit gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
- Variante 4
  - Schutzstreifen und gemeinsamer Geh- und Radweg
- Variante 5a
  - Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr nördlich des Grabens
- Variante 5b
  - Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr südlich des Grabens

# Variante 1

Verkehrsberuhigung  
ohne Gehweg

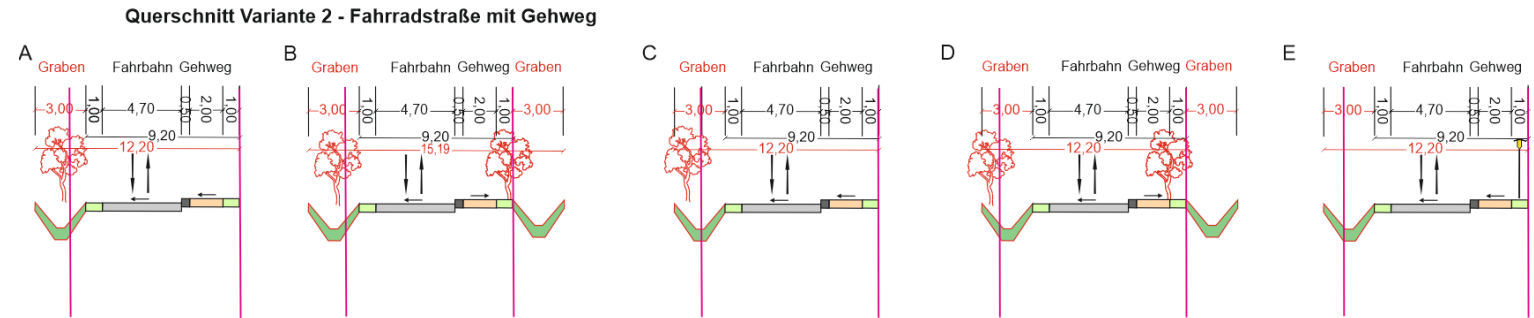


- Keine Änderung der Fahrbahnbreite
  - Verkehrsberuhigende Elemente wie Versätze/Einengungen oder Aufpflasterungen
- Ziel: Einhaltung der Regelgeschwindigkeit
  - Variante 1a: mit Beibehaltung Regelgeschwindigkeit 50 km/h
  - Variante 1b: als Fahrradstraße (Anlieger frei) als Verkehrsversuch
- Kein Angebot für den Fußverkehr
  - Außerorts sind Gehwege entbehrlich

Variante 1	
Verkehrsberuhigung ohne Gehweg	
3,00 Graben	Bestand
4,75 Fahrbahn	mit Einengung/Versatz
2,25 Graben	Bestand
<b>10,00</b>	

# Variante 2

## Fahrradstraße mit Gehweg

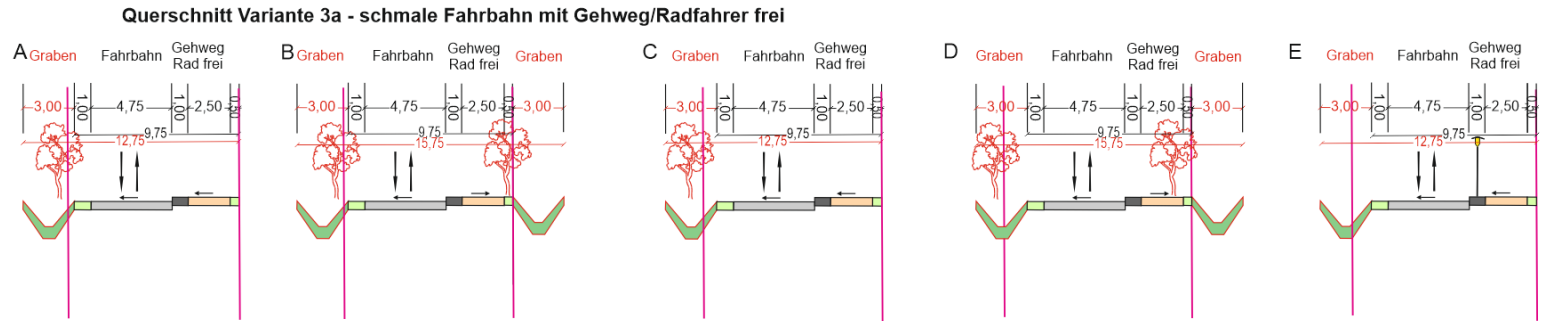


- Kleine oder keine Änderung der Fahrbahnbreite
  - 4,70 m Breite für den Begegnungsfall Fahrrad und Lkw
  - Radverkehr bleibt auf der Fahrbahn
  - Fahrradstraße = Tempo 30
  - Ggf. Ergänzung um verkehrsberuhigende Elemente
- Bau eines eigenen Gehwegs
- Ziel: Angebot für den Fuß- und Radverkehr
- Grunderwerb und Baumentfall notwendig
- Entwässerungsgräben müssen versetzt werden

Variante 2
Fahrradstraße + Gehweg
3,00 Graben
1,00 Bankett
4,70 Fahrradstraße Tempo 30
0,50 Sicherheitstrennstreifen
2,00 Gehweg
1,00 Bankett
3,00 Graben
<b>9,20</b>
<b>15,20 mit Gräben</b>

# Variante 3a

Schmale Fahrbahn  
mit Gehweg/Radfahrer frei



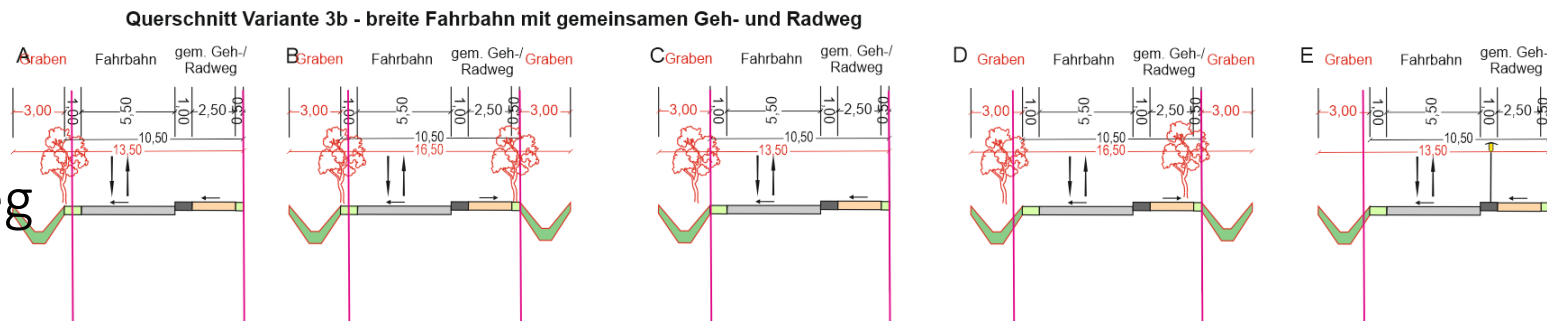
- Keine Änderung der Fahrbahnbreite
  - Verkehrsberuhigende Elemente wie Versätze/Einengungen oder Aufpflasterungen
- 1,0 m Sicherheitstrennstreifen wie beim Sievershäger Weg
- Gehweg/ Radfahrer frei
  - Angebot für den Radverkehr in Ri. Evershagen
  - In Ri. Sievershagen muss der Radverkehr nach wie vor die Fahrbahn benutzen
- Grunderwerb und Baumentfall notwendig
- Entwässerungsgräben müssen versetzt werden

Variante 3a	
schmale Fahrbahn + Gehweg/Rad frei á la Sievershäger Weg	
3,00 Graben	
1,00 Bankett	
4,75 Fahrbahn	Plateaukissen
1,00 Sicherheitstrennstreifen	
2,50 Gehweg/ Rad frei	
0,50 Bankett	
3,00 Graben	
<b>9,75</b>	
<b>15,75 mit Gräben</b>	



# Variante 3b

breite Fahrbahn  
gemeinsamer Geh- und Radweg  
im Zweirichtungsverkehr



- Änderung der Fahrbahnbreite
  - Für den Begegnungsfall Pkw+Lkw
- 1,0 m Sicherheitstrennstreifen wie beim Sievershäger Weg
- Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
  - Benutzungspflichtiges Angebot für den Radverkehr
  - Radverkehr muss Höhe Hausnr. 30 in Ri. Sievershagen sicher vom nördlichen Fahrbahnrand auf den südlichen Geh-/Radweg geführt werden
  - Zweirichtungsradverkehr ist an Zufahrten und Einmündungen unfallträchtig
- Grunderwerb und Baumentfall notwendig
- Entwässerungsgräben müssen versetzt werden

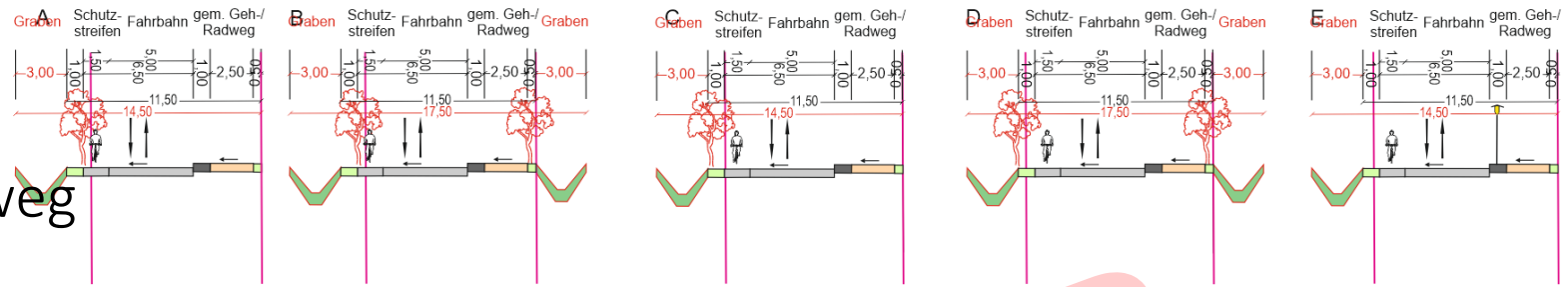
Variante 3b breite Fahrbahn + Geh/Radweg
3,00 Graben 1,00 Bankett 5,50 Fahrbahn 1,00 Sicherheitstrennstreifen 2,50 Geh/Radweg Zweirichtung 0,50 Bankett 3,00 Graben
10,50 16,50 mit Gräben



# Variante 4

Schutzstreifen  
gemeinsamer Geh- und Radweg

Querschnitt Variante 4 - Schutzstreifen außerorts mit gemeinsamen Geh- und Radweg



- Änderung der Fahrbahnbreite
    - 6,5 m Fahrbahn
    - 1,5 m Schutzstreifen + 5,0 m Fahrbahn
  - 1,0 m Sicherheitstrennstreifen wie beim Sievershäger Weg
  - Gemeinsamer Geh- und Radweg
    - Benutzungspflichtiges Angebot für den Radverkehr in Ri. Evershagen
  - Grunderwerb und Baumentfall notwendig
  - Entwässerungsgräben müssen versetzt werden
- >> Schutzstreifen sind außerorts nicht möglich

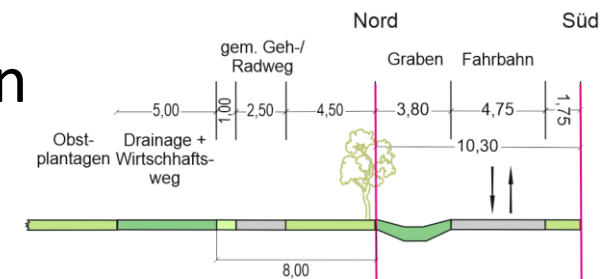
Variante 4
Schutzstreifen + Geh/Radweg
3,00 Graben
1,00 Bankett
1,50 Schutzstreifen außerorts?
5,00 Fahrbahn
1,00 Sicherheitstrennstreifen
2,50 Geh/Radweg
0,50 Bankett
3,00 Graben
11,50
17,50 mit Gräben

# Variante 5a

Gemeinsamer Geh- und Radweg  
im Zweirichtungsverkehr  
nördlich des Graben



- Idee vom Ortsbeirat: Führung des Fuß- und Radverkehrs hinter der Baumreihe und dem Graben
  - Ziel: Erhalt der Bäume und entspanntes Gehen und Radfahren abseits der Straße
- Baumerhalt möglich
- Enormer Grunderwerb notwendig (ca. 5.200 m<sup>2</sup>)
  - Erbengemeinschaft für die landwirtschaftliche Fläche
  - Voraussichtlich müsste die Baumreihe mit angekauft werden
- Berücksichtigung des Mastes der Hochspannungsleitung
- Anbindung der südlich der Straße liegenden Grundstücke an den Geh- und Radweg nötig
- Drainage für die Gebietsentwässerung müsste geändert werden

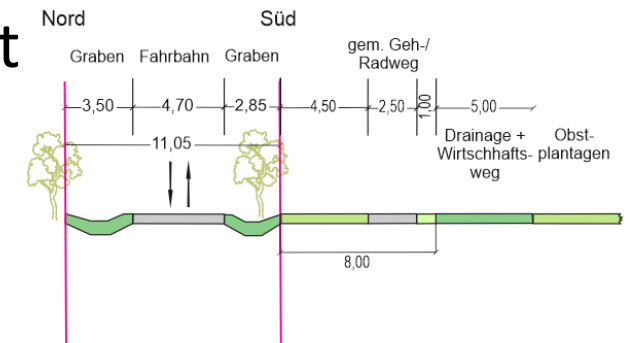


# Variante 5b

Gemeinsamer Geh- und Radweg  
im Zweirichtungsverkehr  
südlich des Graben



- Idee vom Ortsbeirat: Führung des Fuß- und Radverkehrs hinter der Baumreihe und dem Graben
  - Ziel: Erhalt der Bäume und entspanntes Gehen und Radfahren abseits der Straße
- Baumerhalt möglich
- Enormer Grunderwerb notwendig
  - Rostocker Obst bzw. Sonnländer Bio Obst für die landwirtschaftlichen Flächen
  - Voraussichtlich müsste Baumreihe mit angekauft werden
- Geh- und Radweg um die bebauten Grundstücke herum ist nicht tragbar >> Umwegeempfindlichkeit des Fußverkehrs
- Drainage für die Gebietsentwässerung müsste geändert werden



# Variantevergleich

	Variante 1 Verkehrsberuhigung (ggf. Fahrradstraße) ohne Gehweg	Variante 2 Fahrradstraße mit Gehweg	Variante 3a Schmale Fahrbahn mit Gehweg/Radfahrer frei	Variante 3b Breite Fahrbahn mit gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Variante 4 Schutzstreifen und gemeinsamer Geh- und Radweg	Variante 5a Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr nördlich des Grabens	Variante 5b Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr südlich des Grabens
<b>Angebot für den Fußverkehr</b>	kein Angebot für den Fußverkehr außerorts auch entbehrlich	eigener Gehweg	eigener Gehweg Radfahrer können diesen mitbenutzen ggf. Konflikte mit dem Radverkehr	gemeinsamer Geh- und Radweg ggf. Konflikte mit dem Radverkehr	gemeinsamer Geh- und Radweg ggf. Konflikte mit dem Radverkehr	gemeinsamer Geh- und Radweg ggf. Konflikte mit dem Radverkehr ggf. geminderte soziale Sicherheit	gemeinsamer Geh- und Radweg Umweempfindlichkeit ggf. Konflikte mit dem Radverkehr ggf. geminderte soziale Sicherheit
	5	1	2	2	2	3	4
<b>Angebot für den Radverkehr</b>	Radverkehr im Mischverkehr bei Tempo 50 (ggf. als Fahrradstraße bei Tempo 30) Belastungsbereich I = OK	Radverkehr im Mischverkehr bei Tempo 30 Radverkehr hat Vorrang Belastungsbereich I = OK	in Ri. Evershagen gibt es ein Angebot auf dem Gehweg ggf. Konflikte mit dem Fußverkehr in Ri. Sievershagen muss auf der Fahrbahn gefahren werden	sicheres Angebot, getrennt vom Kfz-Verkehr ggf. Konflikte mit dem Fußverkehr und entgegenkommenden Radverkehr	wäre eine mögliche Führung, ABER außerorts sind Schutzstreifen nach den Richtlinien nicht umsetzbar	sicheres Angebot, getrennt vom Kfz-Verkehr ggf. Konflikte mit dem Fußverkehr und entgegenkommenden Radverkehr	sicheres Angebot, getrennt vom Kfz-Verkehr ggf. Konflikte mit dem Fußverkehr und entgegenkommenden Radverkehr umwegig
	3	3	2	1	5	1	3
<b>Anordnungsfähig nach StVO</b>	Fahrradstraße erstmal nur als Verkehrsversuch	Fahrradstraße erstmal nur als Verkehrsversuch	anordnungsfähig	anordnungsfähig	<b>Schutzstreifen sind außerorts nicht möglich</b>	anordnungsfähig	anordnungsfähig
	3	3	1	1	5	1	1
<b>Sinnhafte Linienführung für Fuß- und Radverkehr</b>	im Bestand gradlinig anliegende bebaute Grundstücke werden erschlossen	gradlinig anliegende bebaute Grundstücke werden erschlossen	gradlinig anliegende bebaute Grundstücke werden erschlossen	Radverkehr in Ri. Sievershagen muss am Ortsausgangsschild die Fahrbahnseite wechseln	gradlinig anliegende bebaute Grundstücke werden erschlossen	Anschluss an die südlich der Straße liegenden Grundstücke erschwert	keine gradlinige Führung kein Anschluss an die bebauten Grundstücke Radverkehr in Ri. Sievershagen muss am Ortsausgangsschild die Fahrbahnseite wechseln
	1	1	1	2	1	3	5
<b>Baumerhalt</b>	voller Baumerhalt	kompletter Baumverlust	kompletter Baumverlust	kompletter Baumverlust	kompletter Baumverlust	voller Baumerhalt	voller Baumerhalt
	1	5	5	5	5	1	1
<b>Eingriff in die Entwässerung</b>	keine Relevanz, weil kein baulicher Eingriff	Entwässerung muss komplett angepasst werden	Entwässerung muss komplett angepasst werden	Entwässerung muss komplett angepasst werden	Entwässerung muss komplett angepasst werden	Gebietsentwässerung muss angepasst werden	Gebietsentwässerung muss angepasst werden
	1	5	5	5	5	4	4
<b>Qualität des Baugrunds</b>	keine Relevanz, weil kein baulicher Eingriff	von einem schwierigen Baugrund wird ausgegangen	von einem schwierigen Baugrund wird ausgegangen	von einem schwierigen Baugrund wird ausgegangen	von einem schwierigen Baugrund wird ausgegangen	von einem schwierigen Baugrund wird ausgegangen	von einem schwierigen Baugrund wird ausgegangen
	1	4	4	4	4	4	4
<b>Grunderwerb</b>	keine Relevanz, weil kein baulicher Eingriff	hoher Grunderwerb nötig ggf. beidseits der Straße ca. 3.300 qm	hoher Grunderwerb nötig ggf. beidseits der Straße ca. 3.700 qm	hoher Grunderwerb nötig ggf. beidseits der Straße ca. 4.300 qm	hoher Grunderwerb nötig ggf. beidseits der Straße ca. 4.700 qm	hoher Grunderwerb nötig nur nördlich der Straße ca. 5.700 qm	hoher Grunderwerb nötig nur südlich der Straße ca. 5.700 qm
	1	4	4	4	4	5	5
<b>Kosten</b>	Gering nur Markierung und Beschilderung	Hoch Dammerweiterung neue Gräben Grunderwerb	Hoch Dammerweiterung neue Gräben Grunderwerb	Hoch Dammerweiterung neue Gräben Grunderwerb	Hoch Dammerweiterung neue Gräben Grunderwerb	Hoch Gebietsentwässerung hoher Grunderwerb	Hoch Gebietsentwässerung hoher Grunderwerb
	1	5	5	5	5	5	5
<b>SUMME</b>	<b>17</b>	<b>31</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>36</b>	<b>27</b>	<b>32</b>
	<b>Vorzugsvariante</b>				<b>nicht umsetzbar</b>		
<b>Bewertung</b>	1 sehr gut // sehr gering // kein Eingriff	2	3	4	5 sehr schlecht // sehr hoch // extremer Eingriff		

# Fazit

- Die Variante 1 ist mit kleinen Änderungen im Bestand die Vorzugsvariante, um so die Sicherheit des Radverkehrs durch die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit zu verbessern. Zusätzlich zu geschwindigkeitsreduzierenden Elementen wird angestrebt die Theodor-Körner-Straße in dem besagten Abschnitt als Fahrradstraße auszuweisen. Auf die Einordnung eines Gehweges muss weiterhin verzichtet werden.