

fed. Senator/-in: S 4 - Infrastruktur, Umwelt und Bau Federführendes Amt: Amt für Mobilität	Beteiligt:	
Abschnitt der Schwaaner Landstraße als Fahrradstraße		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
26.04.2023	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

1. Auf Basis welchen Aspekts von § 45 Abs.1 StVO soll eine Fahrradstraße ausgewiesen werden.

Aus § 45 I 2 Nr.6 StVO ergibt sich das Recht, geplante verkehrsregelnde Maßnahmen zu erproben:

*„Zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie **zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen**“*

Darüber hinaus erfolgt die Anordnung der Fahrradstraße aufgrund einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr gemäß der Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung vom 15.11.2021.

2. Ist dieser Grund auch nach Beendigung des Modellvorhabens rechtlich tragbar, d.h. für die geplante dauerhafte Umwidmung und damit erforderliche Teileinziehung?

Da die Schwaaner Landstraße auch in zukünftigen Radverkehrskonzepten der HRO als Teil des Radnetzes dargestellt wird, ist diese Begründung auch dauerhaft tragbar.

3. Wenn nicht: Welchen Sinn ergibt ein Modellversuch, der anschließend rechtlich nicht umsetzbar ist?

Der Verkehrsversuch dient dazu, die Grundlagen für die dauerhafte Umsetzbarkeit nachzuweisen (auch hinsichtlich der Anforderungen entsprechend VwV-StVO bezüglich Zeichen 244.1) und ggf. die Anordnung entsprechend anzupassen. Dazu wird eine begleitende Evaluierung stattfinden.

4. „Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung vom 15.11.2021 hat die Voraussetzungen abgeschwächt. Danach dürfen Fahrradstraßen nunmehr auf folgenden Straßen errichtet werden: Straßen mit
- a. einer hohen Fahrradverkehrsdichte
 - b. einer zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte
 - c. einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr
 - d. einer lediglich untergeordneten Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr.“

Inwiefern sind diese Kriterien erfüllt (jeweils einzeln)?

Gemäß der Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung vom 15.11.2021 ist die Erfüllung einer der genannten Gründe ausreichend, um eine Fahrradstraße umzusetzen.

- a. Die Fahrradverkehrsdichte wird durch Verkehrszählungen im Zuge der Evaluierung während des Verkehrsversuchs erfasst. Die Verkehrszählung vom 18.08.2022 (siehe Anlage) weist schon jetzt ein vergleichsweise hohes Radverkehrsaufkommen aus.
 - b. Zudem wird auf diesem Abschnitt eine Zunahme des Radverkehrs erwartet, da die Rahmenbedingungen für den Radverkehr auf der Strecke verbessert werden. Insbesondere für ungeübte und schutzbedürftige Radfahrende, wie Kinder und Senioren.
 - c. Gemäß der Abbildung S5 des Mobilitätsplan Zukunft hat die Schwaaner Landstraße eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr.
 - d. Die Schwaaner Landstraße ist lediglich eine Gemeindestraße und dient nicht dazu, überregionalen Durchgangsverkehr aufzunehmen. Der Verkehrsversuch wird nachweisen, dass der entsprechende Verkehr leistungsfähig über die dafür bestimmte L132 abgewickelt werden kann.
5. „Entsprechend §45 Abs.9 StVO sind Verkehrszeichen (und damit Fahrradstraßen) nur aufzustellen, wenn dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.“ **Welche besonderen Umstände machen eine Fahrradstraße auf dem Teil der Schwaaner Landstraße zwingend erforderlich?**

Der aktuelle Zustand der Schwaaner Landstraße wird ihrer hohen Bedeutung im Radverkehrsnetz nicht gerecht. Mit der Anordnung einer Fahrradstraße wird diesem Umstand Rechnung getragen und die Lebens- und Aufenthaltsqualität in Rostock und dem Umland verbessert, da sie in erheblichem Maße zu einer Verkehrsberuhigung und einer Verkehrsvermeidung mit Kraftfahrzeugen beiträgt.

6. Inwiefern würden das allgemeine Rücksichtnahmegebot im Straßenverkehr und das Abstandsgebot beim Überholen nicht ausreichen.

Die im Vergleich zum Radverkehr hohe Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs auf der Strecke führt zu einem subjektiven Gefahrenempfinden der Radfahrenden. Dies betrifft insbesondere unsichere Radfahrende, z.B. Kinder und Senioren. Außerdem ist im täglichen Verkehr immer wieder festzustellen, dass die seitlichen Überholabstände häufig nicht eingehalten werden oder teilweise auch gar nicht bekannt sind.

Dies führt dazu, dass betroffene Personen auf die Nutzung des Fahrrads verzichten und somit zum Anstieg der Kfz-Belastung beitragen.

7. „Laut Urteil des VG Hannover vom 13.08.2021 (Az. 7A 5667/19) muss die Einrichtung einer Fahrradstraße die allein in Betracht kommende Maßnahme der Gefahrenabwehr sein.“ **Inwiefern ist die Deklaration des Abschnitts der Schwaaner Landstr. als Fahrradstraße die einzig in Betracht kommende Maßnahme der Gefahrenabwehr? Welcher Gefahr?**

Der genannte Fall ist anders gelagert.

Es handelte sich dort um eine rein verkehrsrechtliche Maßnahme, da die Fahrradstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr freigegeben und nicht teileingezogen war.

Dadurch ergaben sich dort Konflikte zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr, da die Fahrbahnbreite durch den ausgewiesenen ruhenden Kfz-Verkehr nicht mehr ausreichend war, den Begegnungsfall Fahrrad/ PKW zu erlauben. Somit wurde durch die allgemeine Freigabe des Kfz-Verkehrs der Konflikt bzw. die Gefahrensituation zwischen Rad-Verkehr und Kfz-Verkehr nicht aufgelöst, wodurch die Maßnahme ungeeignet zur Gefahrenabwehr war.

Im Fall der Schwaaner Landstraße erfolgt die Begründung wie oben ausgeführt gemäß §4 5 I.

8. **Aus welchem Grund soll der Teilabschnitt der Schwaaner Landstraße eine Fahrradstraße werden und keine 30 km/h-Straße, wie der Rest der Schwaaner Landstraße?**

Die Hürden für die Anordnung von Tempo 30 außerorts liegen vergleichsweise hoch.

Der Unterschied wird bei Betrachtung von § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 2 StVO deutlich, wonach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht für die Anordnung von Fahrradstraßen und innerörtlichen Tempo30-Zonen gilt:

„Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt“

9. **Wie ist der Ausweichverkehr bei Unfällen oder Sperrung der L132 geplant?**

Entsprechend § 43 Abs. 1 StrWG MV sind die Träger der Straßenbaulast anderer öffentlicher Straßen verpflichtet, die Umleitung des Verkehrs zu dulden.

In dem Sinne muss für die Dauer ggf. eine Freigabe für den allgemeinen Kfz-Verkehr durch Zusatzzeichen erfolgen bzw. die Beschilderung als Fahrradstraße außer Kraft gesetzt werden.

10. Wann wird der fahrbahnbegleitende Radweg in die Planungen der Stadtverwaltung aufgenommen?

Bei Verstetigung der Fahrradstraße soll diese den Neubau einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage ersetzen. Die Eingriffe in die Umwelt durch den Neubau einer RVA wären im Falle einer für den Radverkehr funktionierenden Alternative in Form der Fahrradstraße schwer begründbar. Des Weiteren liegt der betreffende Abschnitt der Schwaaner Landstraße zur Hälfte in der Baulast der HRO, zur anderen Hälfte in der Baulast der Gemeinde Papendorf. Die Gemeinde Papendorf hat signalisiert, dass sie die Kosten für den Bau einer straßenbegleitenden RVA in ihrem Bereich nicht tragen wird.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine

Dr. Ute Fischer-Gäde

Anlagen

1	Verkehrszählung	öffentlich
---	-----------------	------------

Datum: Do, 18.08.2022 **Wetter:** warmes Sommerwetter (17 - 29 °C)
Ort: Schwaaner Landstr. (in Höhe Ortstafel)

Richtung 1: Sildemow --> Rostock
Richtung 2: Rostock --> Sildemow

gStd = gleitende Stundensumme
S-M-M = Summe / Maximum / Mittelwert

Nfz = Nutzfahrzeuge, sind in Kfz mit enthalten!

Zeit	Sildemow --> Rostock						Rostock --> Sildemow						Querschnitt					
	Rad	gStd	Kfz	Nfz	Nfz%	gStd	Rad	gStd	Kfz	Nfz	Nfz%	gStd	Rad	gStd	Kfz	Nfz	Nfz%	gStd
06:30	4	36	20	1	5,0	86	2	5	6	0	0,0	21	6	41	26	1	3,8	107
06:45	4	40	7	0	0,0	98	0	5	4	0	0,0	20	4	45	11	0	0,0	118
07:00	15	45	18	0	0,0	113	2	6	5	0	0,0	25	17	51	23	0	0,0	138
07:15	13	32	41	0	0,0	106	1	8	6	0	0,0	31	14	40	47	0	0,0	137
07:30	8	24	32	0	0,0	81	2	8	5	0	0,0	29	10	32	37	0	0,0	110
07:45	9		22	2	9,1		1		9	0	0,0		10		31	2	6,5	
08:00	2		11	1	9,1		4		11	2	18,2		6		22	3	13,6	
08:15	5		16	0	0,0		1		4	0	0,0		6		20	0	0,0	
S-M-M	60	45	167	4	2,4	113	13	8	50	2	4,0	31	73	51	217	6	2,8	138

Zeit	Sildemow --> Rostock						Rostock --> Sildemow						Querschnitt					
	Rad	gStd	Kfz	Nfz	Nfz%	gStd	Rad	gStd	Kfz	Nfz	Nfz%	gStd	Rad	gStd	Kfz	Nfz	Nfz%	gStd
15:00	2	12	14	0	0,0	36	8	44	15	0	0,0	74	10	56	29	0	0,0	110
15:15	3	12	5	0	0,0	36	10	40	21	0	0,0	69	13	52	26	0	0,0	105
15:30	3	13	9	1	11,1	48	15	38	18	0	0,0	57	18	51	27	1	3,7	105
15:45	4	11	8	0	0,0	52	11	32	20	0	0,0	51	15	43	28	0	0,0	103
16:00	2	10	14	0	0,0	73	4	39	10	0	0,0	41	6	49	24	0	0,0	114
16:15	4	19	17	0	0,0	74	8	47	9	0	0,0	45	12	66	26	0	0,0	119
16:30	1	22	13	1	7,7	72	9	52	12	0	0,0	48	10	74	25	1	4,0	120
16:45	3	27	29	0	0,0	70	18	55	10	0	0,0	49	21	82	39	0	0,0	119
17:00	11	28	15	0	0,0	51	12	47	14	0	0,0	50	23	75	29	0	0,0	101
17:15	7		15	0	0,0		13		12	0	0,0		20		27	0	0,0	
17:30	6		11	0	0,0		12		13	0	0,0		18		24	0	0,0	
17:45	4		10	0	0,0		10		11	0	0,0		14		21	0	0,0	
S-M-M	50	28	160	2	1,3	74	130	55	165	0	0,0	74	180	82	325	2	0,6	120