

Sitzung der Gemeindevertretung am 26.01.2023

Radfahrkonzept/Maßnahmekataster vom 17.11.2022 Erarbeitung durch die BERNARD Gruppe ZT GmbH

Allgemein

Die Aufgabenstellung lautete, dass im Sinne einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ein durchgängiges, an neueste Standards orientiertes Radverkehrsnetz entwickelt wird, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs zu erhöhen. An Verkehrsknotenpunkten sind Verbesserungspotentiale und die dazugehörigen Lösungen aufzuzeigen.

Der erste Entwurf, vom 01.07.2022, wurde durch unsere Verwaltung geprüft. Hierbei wurde festgestellt, dass das eine oder andere berichtigt bzw. überarbeitet werden musste oder auch für bestimmte Maßnahmen Erklärungsbedarf bestand.

Daraufhin wurde der Entwurf von der BERNARD Gruppe überarbeitet und in der Gemeinde eingereicht. Dieser ist Bestandteil der Unterlagen zur GV Januar 2023.

Diesem Entwurf ist zu entnehmen, dass festzustellen war, dass in Graal-Müritz nahezu keine baulich getrennten Radwege vorhanden sind. Hingegen existiert eine Reihe gemeinsamer Geh- und Radwege, allerdings mit der **sehr ungünstigen Variante, der Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsverkehr = Konfliktpotenzial ist vorprogrammiert.**

Lt. Verwaltungsvorschrift zur StVO soll die Benutzungspflicht linker Radwege grundsätzlich nicht angeordnet/erlaubt werden. Eine Anordnung ist nur nach sorgfältiger Prüfung möglich, i.d.R. nur dort, wo der Fußgänger- und Radverkehr gering ist. Da in der Ortslage aber ein erhöhtes Aufkommen des Fußgänger- und Radverkehr zu verzeichnen ist, insbesondere entlang der Ortsdurchfahrt, sind hier Lösungsvorschläge gefragt, die diese Verkehrslage entschärfen können.

Im Radverkehrskonzept werden dazu alternative Führungsformen angeboten:

- Einrichtungsradwege auf beiden Straßenseiten
- Schutzstreifen
- Radfahrstreifen
- Kombination aus Schutz/Radfahrstreifen mit einseitigem Radweg

Im Ergebnis der Prüfung musste erkannt werden, dass der größte Teil des Istzustandes der Straßen mit ihren geringen Breiten in Graal-Müritz nicht ausreicht, eine der genannten Alternativen umzusetzen. Eventuell wären die Rostocker und Ribnitzer Straße dazu geeignet, einseitig einen Schutzstreifen aufzunehmen.

Um aber den unbefriedigenden Zustand des Radverkehrs zu begegnen, ist die Verwaltung zu der Überlegung gekommen, die Benutzungspflicht für Radfahrer auf Gehwegen aufzuheben und den Radverkehr auf die Straße zu bringen -> ohne Schutzstreifen o.ä., allerdings unter der Bedingung, die Geschwindigkeit auf der gesamten Ortsdurchfahrt auf 30 km/h zu beschränken. Entsprechend der Abbildung 7 (Seite 16, Bericht Bernard Gruppe, Radverkehrskonzept Graal-Müritz) wäre dieser Mischverkehr (Kfz.-Verkehr und Radfahrer) möglich.

Was spricht dafür:

- Unterstützung des Ortes Graal-Müritz als Kurort/staatliches Ostseeheilbad
- Nutzung der Gehwege bleibt ausschließlich Fußgängern vorbehalten (Ausnahme Rad fahrende Kinder) = kaum Konflikte zwischen Fußgänger und Radfahrer
- Klare Trennung Radfahrer - Fußgänger
- Nutzung linker Radwege entfällt
- Vorfahrtsregeln sind für den Radfahrer leichter umsetzbar.
- Straßenquerungen verringern sich, da der Radfahrer nicht mehr den benutzungspflichtigen Radwegen folgen muss
- Unfallgeschehen sinkt
(z.B. Die Autofahrer neigen dazu, sich im Wesentlichen auf das Geschehen auf der Fahrbahn zu konzentrieren — was im Seitenraum passiert, wird weniger beachtet. Also werden schon rechts fahrende Radfahrer auf Radwegen weniger beachtet, als die auf der Fahrbahn fahrenden. Wer jedoch in „falscher“ Richtung fährt, der wird häufig übersehen, denn er kommt aus einer unerwarteten Richtung. Dementsprechend häufig kommt es zu Unfällen an Kreuzungen und Einmündungen sowie Grundstücksausfahrten. (Quelle ADAC))
- Maßnahme ist ressourcenschonend und nachhaltig
- Lärmentlastung, auch nachts
- Luftschadstoffbelastung sinkt
- Reifenabrieb fällt geringer aus
- Ein Teil der aufgeführten und auch sehr umfangreichen und kostspieligen Baumaßnahmen aus dem Radfahrkonzept wären nicht mehr notwendig, wie z.B. Umbaumaßnahmen an Kreuzungs- und Einmündungsbereichen L 22, bauliche Verbreiterungen von Gehwegen, Schaffung von Bordsteinabsenkungen.

Was spricht dagegen:

- Unsicherheit von Radfahrern, insbesondere von Älteren und Kindern
- Radfahrer müssen stärker auf Verkehrsregeln achten, als bisher, z.B. Rechtsfahrgebot, Vorfahrtsregeln
- Reisezeiten für Kfz-Verkehr erhöhen sich, insbesondere zu verkehrsarmen Zeiten, wie sonn-, feiertags und auch nachts (u.a. davon betroffen der Lieferverkehr, Gewerbetreibende, die im Ort unterwegs sind)
(bei 50 km/h = ca. 5 min, 30 km/h ca. 8 min Fahrzeit für ungehinderte Ortsdurchfahrt)
- Zur gleichen Zeit sind mehr Fahrzeuge auf der Straße unterwegs = höhere Verweildauer
- Es kann zu Stau- bzw. Kolonnenbildungen kommen, welches den Querungsbedarf der Straße für Fußgänger erschwert.
- Überholvorgänge von Radfahrern, Einhaltung Sicherheitsabstand von 1,5 m

- Ungeduldige und genervte Autofahrer, bezgl. Radfahrer auf der Straße, insbesondere in den Sommermonaten

Aus den oben genannten Gründen möchte die Verwaltung durch das Ingenieurbüro BERNARD Gruppe folgenden Vorschlag prüfen lassen:

Einrichtung einer begrenzten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h mit gleichzeitiger Nutzung der Fahrbahn für den Radverkehr auf der Landesstraße 22.

Dabei sollen auch Argumente zur Verfügung gestellt werden, die dazu geeignet sind, diese Maßnahme beim Straßenbauamt Stralsund und der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Rostock durchzusetzen.

Gleichzeitig sollte seitens des Ingenieurbüros eine Priorität der nun vorgeschlagenen unterschiedlichen Maßnahmen erarbeitet werden.

Birgit Pietsch
SG Ordnung/Soziales