



Beratung
Planung
Vermessung
Bauleitung

Mecklenburgisches Ingenieurbüro für Verkehrsbau GmbH,
Industriestraße 8, 18069 Rostock

Gemeinde Graal-Müritz

Frau Taraschewski

Ribnitzer Straße 21

18181 Graal-Müritz

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

Ihr Gesprächspartner/Hausapparat

Datum

Rolf Schmidt Tel. 0381/20788-20

26.03.2021

Aufgabenstellung für Radwegkonzept Graal-Müritz

Sehr geehrte Frau Taraschewski,

anbei erhalten Sie die Aufgabenstellung für das Radwegkonzept Graal-Müritz.

Allgemein

Die Gemeinde Graal-Müritz eignet sich aufgrund ihrer Größe, ihrer Lage, ihrer günstigen Topografie und ihrer Bedeutung für Freizeit und Tourismus sehr gut für den Radverkehr. In den letzten Jahren haben sich sowohl das Repertoire an Möglichkeiten zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs als auch die Anforderungen durch unterschiedliche Radnutzer (z. B. Pedelec-Nutzer) spürbar erweitert. Insbesondere durch die vermehrte Nutzung elektrounterstützter Fahrräder gewinnt das Fahrrad als Verkehrsmittel auf längeren Distanzen, in topografisch bewegten Räumen und als Alltagsverkehrsmittel weiter erheblich an Bedeutung.

Für kurze Entfernungen (ca. 1 - 5 km) und immer häufiger auch für mittlere Entfernungen (bis ca. 25 km) wird das Fahrrad auf dem Weg zum Einkauf, zur Arbeit, zur Schule oder als Zubringerverkehrsmittel zur Bahn oder Straßenbahn benutzt. Der weitere Ausbau des gesamten Radverkehrsnetzes soll deshalb den Bedürfnissen der Radfahrer nach direkten, schnellen und sicheren Verbindungen entsprechen.

Im Hinblick auf Kapazitätsengpässe im Stadtverkehr einerseits sowie die geringer werdenden finanziellen Spielräume kommunaler Haushalte, andererseits kommt einer

gezielten Förderung des Radverkehrs als relativ kosteneffizientes Verkehrsmittel seit einiger Zeit eine gesteigerte Bedeutung zu.

Mit Veröffentlichung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2020 im September 2012 wurden Ziele genannt (eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils) sowie Handlungsempfehlungen zur Förderung des Radverkehrs gegeben. Die Hauptverantwortung hierfür tragen Länder und Kommunen, die aufgefordert sind, mit innovativen und schlüssigen Radverkehrskonzepten ihren Beitrag zu einer nachhaltigen, integrierten Verkehrspolitik zu leisten. Dies wird mit einer konsequenten Anwendung der zum 01.09.2009, 01.04.2013 sowie 28.04.2020 in Kraft getretenen Änderungen der Straßenverkehrsordnung sowie der aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Ausgabe 2010) erleichtert.

Zur Bearbeitung dieses Themenbereiches ist es unabdingbar, detaillierte Ortskenntnisse mit dem Fahrrad zu erlangen. Nur so können die Probleme sachgerecht analysiert und maßgeschneiderte Lösungen erarbeitet werden.

Aufgabenstellung

Das Radverkehrskonzept soll – mit Ausnahme des Bereiches der Promenade (separate Untersuchung) – das gesamte Gemeindegebiet betrachten. Es soll ein vollständiges Radverkehrsnetz darstellen und dabei sowohl den Alltags- als auch den Freizeitverkehr umfassen. Das Konzept soll bestehende Mängel aufzeigen und die Maßnahmen zur Behebung der Mängel umfassend auflisten. Das Radverkehrskonzept bildet somit den Handlungsrahmen für Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für die nächsten Jahre in der Gemeinde.

Im Sinne einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Förderung der zum Kraftfahrzeugverkehr alternativen Verkehrsmittel ist ein durchgängiges, an neueste Standards orientiertes Radverkehrsnetz zu entwickeln. Das innerörtliche Radverkehrsnetz soll in das übergeordnete Netz aus regionalen und touristischen Routen eingebunden und in sich gegliedert werden, um so allen Radnutzergruppen Rechnung zu tragen.

Die Anforderungen des Radverkehrs unterscheiden sich in der Freizeit und im Alltag. Während die Direktheit der Routen im Alltag von zentraler Bedeutung ist, treten die Attraktivität der Umgebung von Radrouten und deren autofreie Führung im Fahrradtourismus in den Vordergrund. Um das Angebot an Radverkehrsanlagen den unterschiedlichen Bedürfnissen anzupassen und um eine hohe Akzeptanz der Radverkehrsführungen zu erzielen, ist eine detaillierte Aufnahme der derzeitigen Verhältnisse besonders wichtig. Insbesondere sind Quellen und Ziele des Radverkehrs zu ermitteln sowie die vorhandenen

Elemente des Radverkehrsnetzes hinsichtlich der Eignung für den Radverkehr zu untersuchen.

Im zu entwickelnden Konzept ist das Radverkehrsnetz entsprechend der Bedeutung in ein Haupt- und ein Ergänzungsnetz zu gliedern. Darüber hinaus ist eine nutzerspezifische Gliederung sinnvoll. Die Maßnahmenvorschläge sollen Hinweise zu erforderlichen verkehrsregelnden oder baulichen Maßnahmen geben.

Im Zuge einer ersten Befahrung und groben Schwachstellenanalyse sind folgende Punkte aufgefallen, welche definitiv ein Bestandteil des Radverkehrskonzeptes sein sollten:

1. Fehlende Barrierefreiheit von der Zufahrt „Mittelweg“ auf den Radweg parallel zur L22 (Abb. 1)
2. Fehlende Radwegführung am Knotenpunkt „Am Tannenhof / Ribnitzer Straße“ (Abb. 2)
3. Unklare Führung der Radfahrer im Bereich „Ribnitzer Straße / Birkenallee“ (Abb. 3)
4. Fehlende Qualität (Ausrundung, Maße, Absenkung) der Radfahrerquerung der L22 im Bereich Birkenallee (Abb. 4)
5. Fehlende Radfahrerführung und keine Bordabsenkungen am Knotenpunkt „Birkenallee / Graaler Landweg“
6. Fehlende Querungsmöglichkeit für Radfahrer auf der L22, Bereich Bahnstraße in Höhe Aldi (Abb. 5)
7. Unklare Radfahrerführung auf der L22 an der Zufahrt zum Parkplatz am Bahnhof (Abb. 6)
8. Problem der Verkehrssicherheit durch Führung der Radfahrer durch den Wartebereich der Haltestelle „Ostseering“ (Abb. 7)
9. Konfliktpunkt am gemeinsamen Rad / Fußweg durch wartende Kunden angrenzender Gastronomie (Abb. 8)
10. Missachtung des Einrichtungsweges in Ri. „Kurstraße“ (Abb. 9) wegen fehlender Markierung auf dem Radweg in Ri. L22
11. Fehlende Rad-Querungsmöglichkeiten und Bordabsenkungen im Bereich der L22 an den Zufahrten „Gartenstraße“, „Am Sonnenhof“, „Schwanenberg“ und „Am Funkturm“
12. Schwer verständliche Radfahrerführung innerhalb des Einbahnstraßensystems, beispielhaft Knotenpunkt „Parkstraße / Fritz-Reuter-Straße“ (Abb. 10)

13. Viele Seitenwechsel und zum Teil unbefestigte und schmale Wege auf der Route
Lindenweg / Friedhofsweg / Ribnitzer Straße



Abb: 1: Zufahrt „Mittelweg“



Abb: 2: Bereich „Ribnitzer Straße / Wendenstraße“



Abb: 3: Bereich „Ribnitzer Straße / Birkenallee“



Abb: 4: Radfahrerquerung auf der L22, Birkenallee



Abb 5: L22 in Höhe Aldi



Abb. 6: L22 in Höhe Bahnhof



Abb. 7: Radfahrerführung vor Haltestelle „Ostseering“



Abb. 8 : Konfliktpunkt Rad / Fußweg mit Gastronomie



Abb. 9: Einrichtungradweg Kurstraße



Abb. 10: Radfahrerführung im Einbahnstraßensystem

Folgende Aufgaben sollten für die Erstellung des angefragten Radverkehrskonzeptes zwingend abgearbeitet werden:

- **Bestandsaufnahme**

- Verkehrsinfrastruktur (Prüfung der vorhandenen Radverkehrsanlagen, Verknüpfungspunkte mit öffentlichem Verkehr, Führung und Belastung des Straßennetzes, Unfallstatistik etc.)
- Siedlungsstruktur (Daten zur Siedlungsstruktur und Flächennutzung, Entwicklung der Wohn- und Arbeitsplätze im Untersuchungsgebiet, Schulstandorte, weitere öffentliche Einrichtungen mit hohem Radverkehr, relevante Gaststätten und Beherbergungsbetriebe, Radverkehrsbeschilderung, Radwegweisung etc.)
- Planunterlagen (Sichtung der vorliegenden Vorstellungen und Planungen, Plangrundlagen zu Hauptverkehrsstraßen, Übersicht zu Bereichen mit Verkehrsberuhigung, Erfassung topografischer Verhältnisse, Erfassung ausgewiesener Radwanderwege, Radwegweisung bestehender bzw. geplanter Routen)

- **Verkehrsanalyse**

- Befahrung und Bewertung des Radverkehrsnetzes zur Ermittlung und Darstellung der bestehenden Verkehrssituation
- Aufzeigen der Schwerpunkte des Radverkehrs Alltag und Freizeit
- Ermittlung der Quell-Ziel-Beziehungen und des Verlaufs der Radverkehrsbeziehungen
- Aufzeigen von Diskrepanzen zwischen Radwegeangebot und Verlauf der Radverkehrsbeziehungen als Ansatzpunkt für die Überprüfung bzw. Ergänzung des Radverkehrsnetzes
 - Außerorts: Prüfung des Erfordernisses für straßenbegleitende Radwege anhand der Kfz-Verkehrsstärke und Geschw.
 - Innerorts: Prüfung der Notwendigkeit unterschiedlicher Radverkehrsanlagen anhand differenzierter Kriterien. Berücksichtigen der Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen
- Bewertung des Radverkehrsangebotes unter Berücksichtigung aktueller Anpassungen der StVO, der gestiegenen Anforderungen durch die vermehrte Nutzung elektrisch unterstützter Fahrräder sowie des aktuellen Regelwerkes (ERA 2010, RASt 06, etc.)

- Darstellung heutiger Lücken und Mängel im Radverkehrssystem unter Beachtung der Siedlungsentwicklung
- Ermittlung der kritischen Bereiche für den Radverkehr
- Darstellung der Analyseergebnisse in Plänen
- **Erarbeitung eines Radverkehrsnetzes als Zielnetz**
 - Darstellung allgemein gültiger Vorschriften zur Benutzung von Fußwegen, Radwegen, gemeinsamen Fuß- und Radwegen, Fußwegen mit Benutzung durch Radfahrer, Nutzung von Einbahnstraßen durch entgegengerichtete Radfahrer auf Basis der Anpassungen der StVO sowie den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 und weiterer Regelwerke (z. Bsp. RASSt 2006)
 - Entwicklung eines Prüfnetzes
 - Prüfung der Eignung für unterschiedliche Nutzergruppen
 - Darstellung in Übersichtsplänen
 - Aufzeigen von Maßnahmenvorschlägen hinsichtlich der bestehenden Konflikte und Mängel bzw. Lücken im Radverkehrsnetz
 - Dokumentation der Einpassung der Radverkehrsanlagen in die zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen durch Musterlösungen
 - Erläuterung (verbal und Skizzen) des aus verkehrsplanerischer Sicht erforderlichen Ausbaustandards (separat, innerhalb der Fahrbahn, etc.)
 - Erarbeitung von Lösungsvorschlägen zur Beseitigung bzw. Entschärfung von Gefahrenstellen und sonstiger Schwachpunkte
 - Auflistung aller erforderlichen verkehrsregelnden, verkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen jeweils in Maßnahmenblättern
 - Georeferenzierte Mängelerfassung mit mobilen Endgeräten (Tablet/Smartphone)
 - Lücke im Radverkehrsnetz
 - Querungsdefizit für den Radverkehr
 - unzureichende Breite bestehender Radverkehrsstruktur
 - umwegige/ unkomfortable Führung
 - besonderer Gefahrenpunkt für den Radverkehr
 - besondere Gefahrenstrecke für den Radverkehr
 - fehlende/unzureichende Furtmarkierung
 - unzureichende Sichtverhältnisse
 - fehlende bzw. unzureichende Fahrradabstellanlagen (im Bereich von Haltestellen sowie von öffentlichen Einrichtungen)

- **Maßnahmenkonzeption**

- Soll-Ist-Vergleich auf der Grundlage der definierten Standards
- Ableitung von Handlungserfordernissen
- Empfehlung von Punkt- und Streckenmaßnahmen unter Berücksichtigung aller Nutzergruppen (z. B. Schüler, Pendler, ältere Personen) einschließlich verkehrs-regelnder und baulicher Maßnahmen
- Integrative Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsarten
- Priorisierung der empfohlenen Maßnahmen u. a. nach den Kriterien Verkehrssicherheit, Netzbedeutung, Radverkehrspotenzial, Finanzierungsaufwand
- Aufstellung eines Maßnahmenplans, welcher auch Zeithorizonte und Verantwortlichkeiten für die Umsetzung der Einzelmaßnahmen enthält
- Dokumentation der empfohlenen Maßnahmen und alle relevanten Kenngrößen in der GIS-Datenbank
- Aufbereitung von:
 - Maßnahmenplan als Übersichtskarte
 - Maßnahmenkataster mit allen Einzelmaßnahmen, Merkmalen der Erfassung (inkl. Kartenansicht und Foto)
 - Maßnahmenplan nach Maßnahmenkategorie (z. B. Sofortmaßnahmen, Neubau, Ausbau, Sanierung, Markierung, Maßnahmen an Knotenpunkten)
 - Maßnahmenplan entsprechend der Priorisierung

- **Ausarbeitung des Planungskonzeptes**

- Ausarbeitung eines Planungskonzeptes für ein Radverkehrsnetz mit Bewertung der Maßnahmen nach ihrer Dringlichkeit
- Übergabe einer GIS-Datenbank mit allen relevanten Daten der Bestandsanalyse, Netzentwicklung und Maßnahmenkonzeption an den Auftraggeber
- Zusammenfassung aller Untersuchungsergebnisse in einem Bericht

Zielsetzung

Ziel des Radfahrkonzeptes ist eine Überprüfung der gesamten Ortslage Graal-Müritz bezüglich einer durchgehenden Radwegeführung (Verbindung, Wegeabschnitte), der Verkehrssicherheit und des Leitsystems mit Beschilderung. Für Verkehrsknotenpunkte sind Verbesserungspotentiale und die dazugehörigen Lösungen aufzuzeigen.

Die Einrichtung von Fahrradsammelpunkten sind darzustellen.

Mit freundlichen Grüßen



i. V. Rolf Schmidt

Niederlassungsleiter
Beratender Ingenieur