

Radverkehrsplan Greifswald

- RVP 2010 -



Bei keiner anderen Erfindung ist das
Nützliche mit dem Angenehmen so
innig verbunden wie beim Fahrrad.

Adam Opel (1837-95), dt. Industrieller

Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Stadtbauamt

Dipl.-Ing. Gerhard Imhorst





1. Kommunales Leitbild 5
Handlungsfelder der Radverkehrsförderung
2. Verkehrserhebungen - Greifswald als Fahrradstadt 10
 - Radverkehrszählung
 - Kfz-Belastung im Straßennetz
 - Unfallauswertung Radverkehr
 - Verkehrsmittelwahl der Greifswalder
3. Radroutenplanung 26
 - Netzplanung
 - Radroutennetze
 - 14 Greifswalder Radrouten
4. Führung des Radverkehrs 37
 - Streckenführung
 - Radverkehr an Kreuzungen und Einmündungen
 - Qualitätsstandards von Radverkehrsanlagen



5. Fahrradparken 75

6. Service rund ums Rad 81

- Service für die Infrastruktur
- Serviceeinrichtungen
- Touristische Routen und Wegweisung
- Fahrrad- und öffentlicher Verkehr

7. Öffentlichkeitsarbeit 87

- Verkehrssicherheit
- Mobilitätserziehung
- Kommunikation

8. Konzeptschwerpunkte und Leitprojekte 94
Radverkehrsnetz 2020

9. Handlungsprogramm 101

- Zielvorgaben und Erfolgskontrolle 2014 / 2020
- Strukturen und Akteure

Anhang 106

Planverzeichnis / Abkürzungsverzeichnis
Aufstellungsverfahren und Beteiligte

Radverkehrsplan Greifswald 2010

4



1 Kommunales Leitbild zum Radverkehr





Kommunales Leitbild zum Radverkehr



- „Stadt der kurzen Wege“ als Voraussetzung einer Fahrrad und Fußgänger freundlichen Stadt
- Förderung Fuß- und Radverkehr als Bestandteil einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrspolitik
- Förderung Radverkehr als Greifswalder Beitrag zum Klimaschutz und zur Lärminderung
- Förderung der Fahrradnutzung für mehr Gesundheit und Lebensqualität



Förderung Radverkehr bedeutet...



- Schaffung eines engmaschigen und attraktiven Radroutennetzes aus Radverkehrsanlagen und verkehrsberuhigten Straßen
- Ausbau Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen und stärker Kfz-belasteten Straßen
- stadtverträgliche Kfz-Geschwindigkeiten und gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr
- Radverkehr nicht auf Kosten von Fußgängern fördern



Förderung Radverkehr bedeutet...



- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen sicherstellen
- mehr Finanzmittel für den Radverkehr
- Verbesserung von Serviceangeboten für Radfahrer und mehr Informationen rund ums Rad für Greifswalder, Gäste und Touristen
- Knüpfung von Netzwerken öffentlicher und privater fahrradbezogener Einrichtungen und Vereine
- Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung der Betroffenen



Handlungsfelder der Radverkehrsförderung



I	Infrastruktur	Radverkehrsanlagen Radabstellanlagen Lichtsignalanlagen Öffnung Einbahnstraßen
----------	----------------------	---

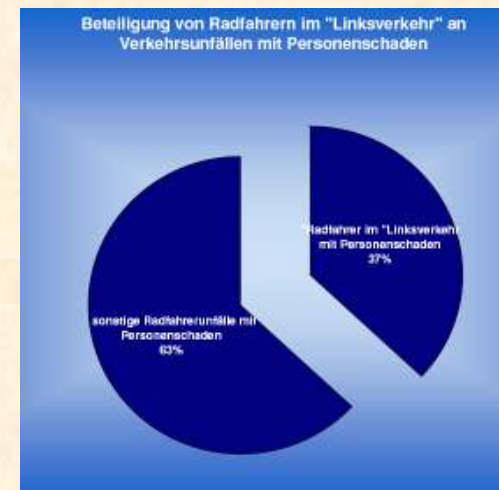
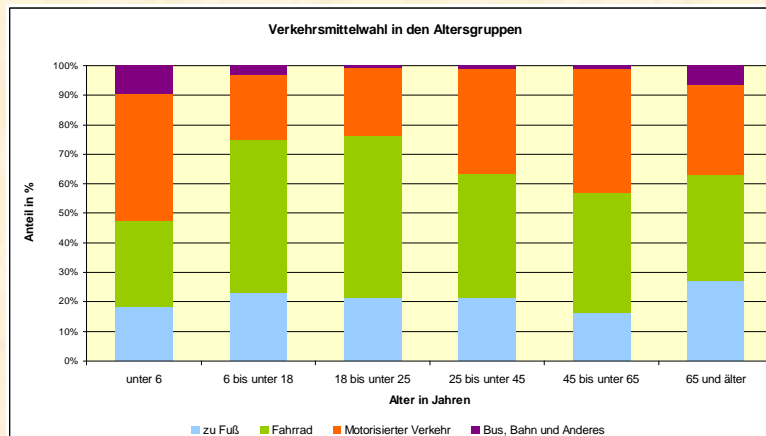
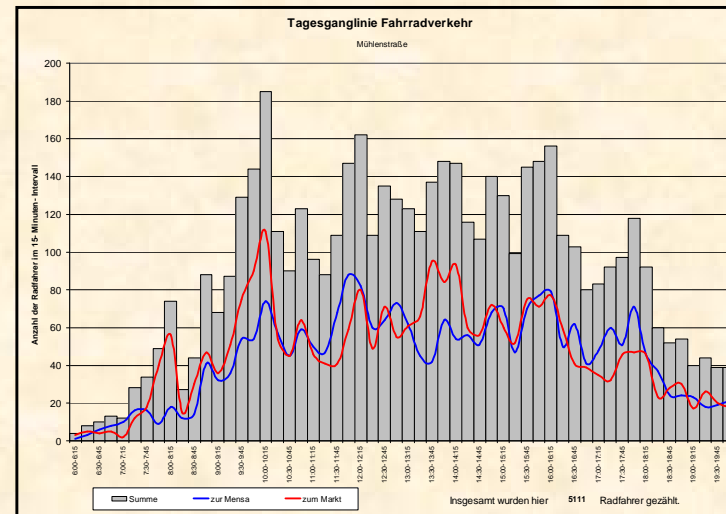
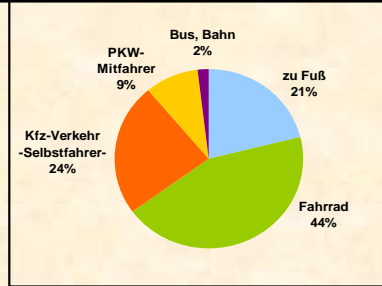
S	Service	Reinigung und Winterdienst Fahrradwegweisung Mobilitätszentrale Fahrradstation Fahrradverleih
----------	----------------	---

Ö	Öffentlichkeits- arbeit	Mobilitätserziehung Verkehrssicherheitsarbeit Kommunikation
----------	------------------------------------	---

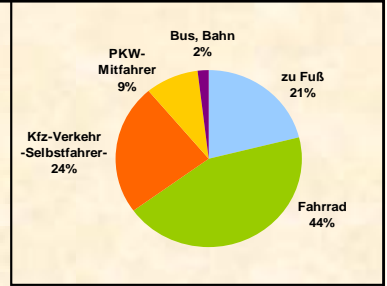
Schwerpunkt dieses RVP ist die Infrastruktur !



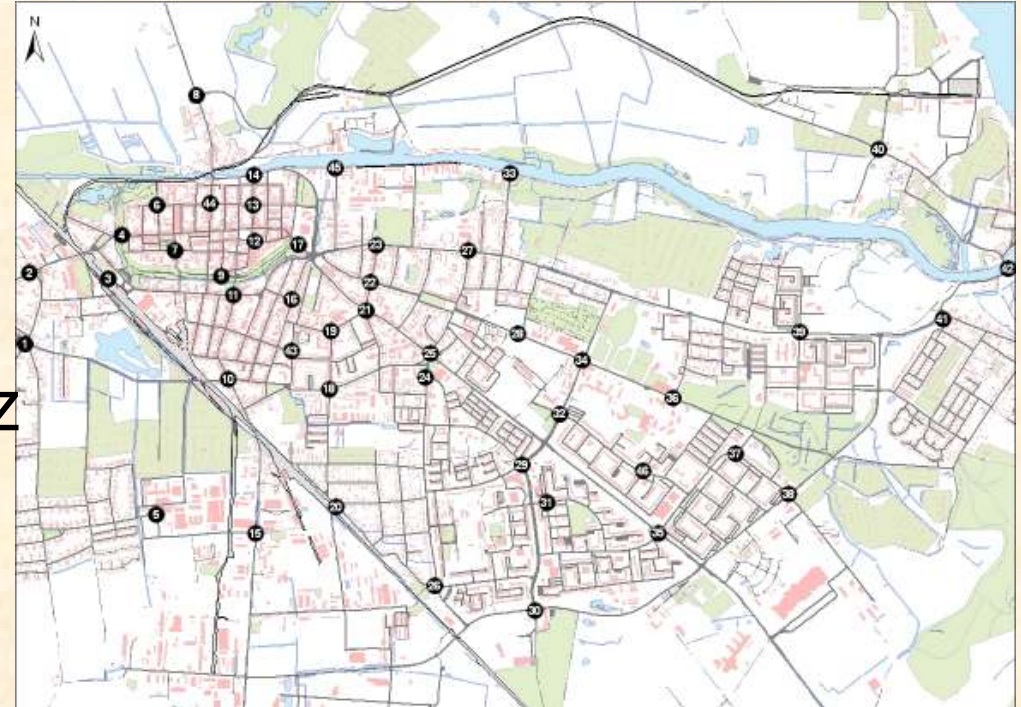
2 Verkehrserhebungen Greifswald als Fahrradstadt



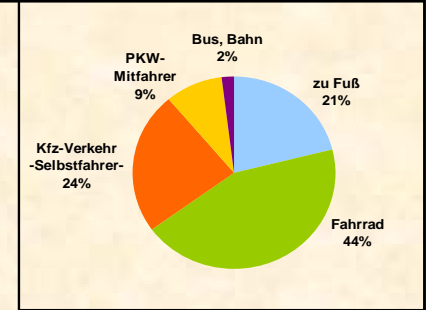
Radverkehrsanzählung im Juli 2008



- 14 Std. (6 – 20 Uhr)
- 46 Zählpunkte
- 120 Querschnitte mit 2 Richtungen
- 139 Zähler im Einsatz
- erfasste Wege mehr als 86.000 km
- rechnet man dies auf das gesamte Netz hoch, fahren die Greifswalder Radfahrer täglich eine Gesamtstrecke von etwa 130.000 km -
- das entspricht dem 3fachen Erdumfang!



- Haupttradrouten mit teilweise über 5.000 Radfahrer
- absoluter Spitzenwert ist das Mühlentor als Innenstadtzufahrt mit 11.000 Radfahrern; hochgerechnet auf 24 Stunden sind dies ca. 12.600 Fahrradfahrer

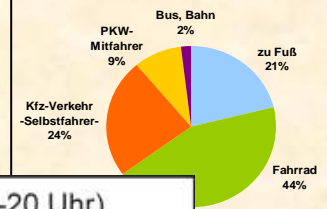


Würden alle Greifswalder Radfahrer mit dem Auto fahren, bedeutete dies:

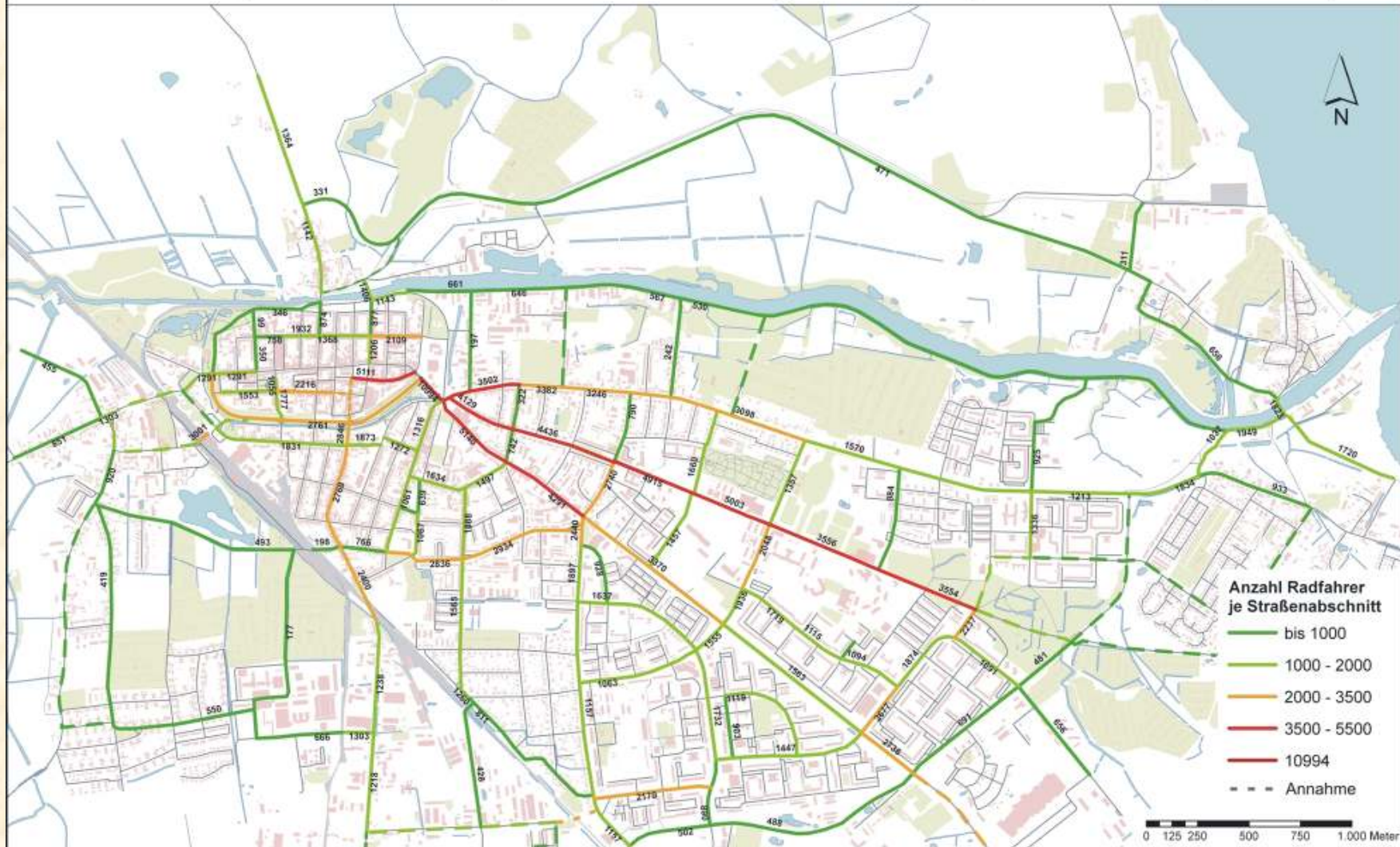
- 21 t mehr CO₂-Ausstoß täglich
- Verdoppelung der Parkplatz suchenden Kfz in der Innenstadt
- Kfz-Staus auf allen innenstadtnahen Hauptverkehrsstraßen

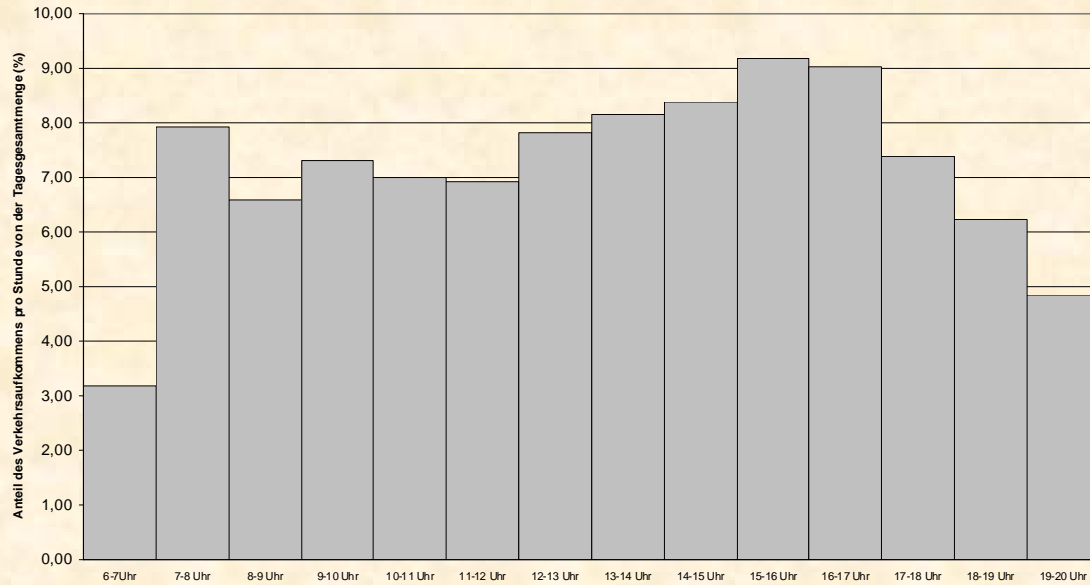
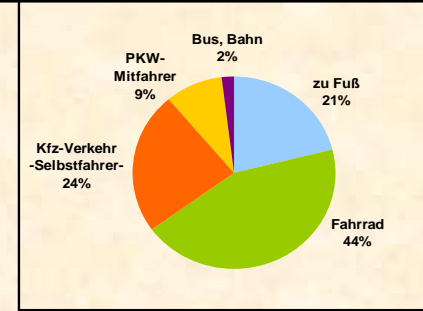


Radverkehr gesamt (14 h)



Radverkehrsmengen im Greifswalder Hauptverkehrsnetz - Darstellung absoluter Werte (Zeitraum: 10.07.2008, 06-20 Uhr)

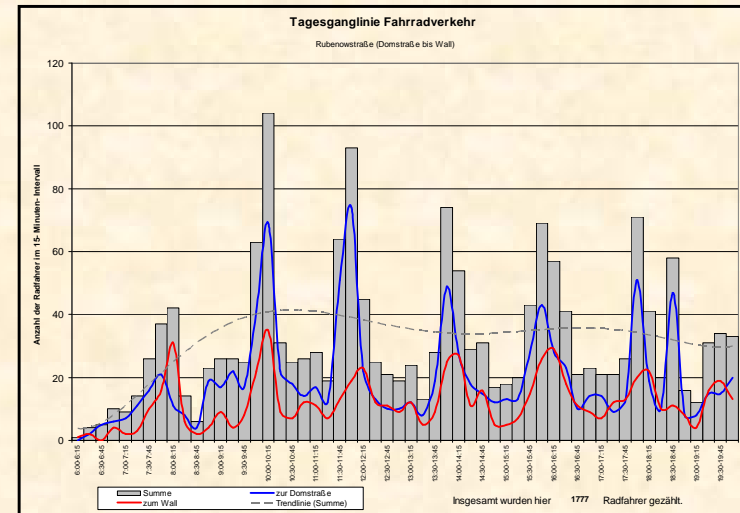
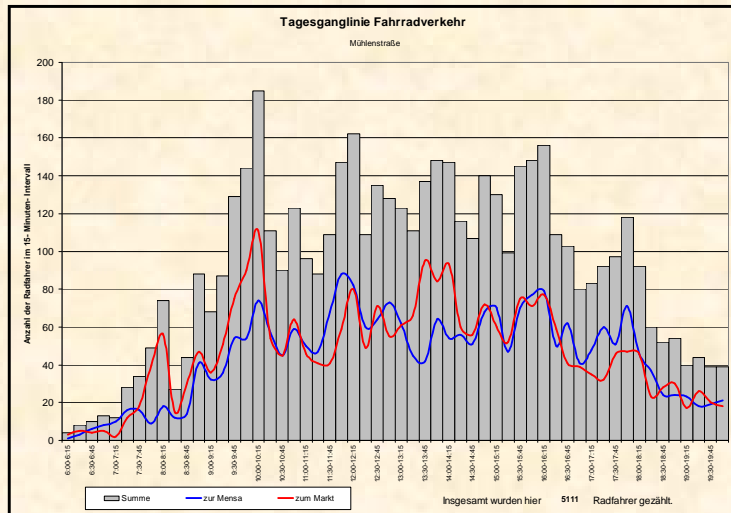




Tagesganglinien Radverkehr

Greifswald (Std.-Werte)

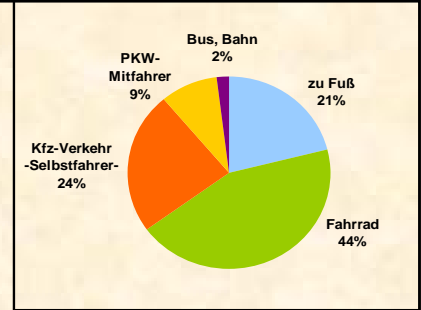
durch Studentenverkehr geprägt



Mühlenstraße (15min.-Werte) Rubenowstraße



Vergleich der Radfahrerzählungen im Bereich Platz der Freiheit 1991 zu 2008

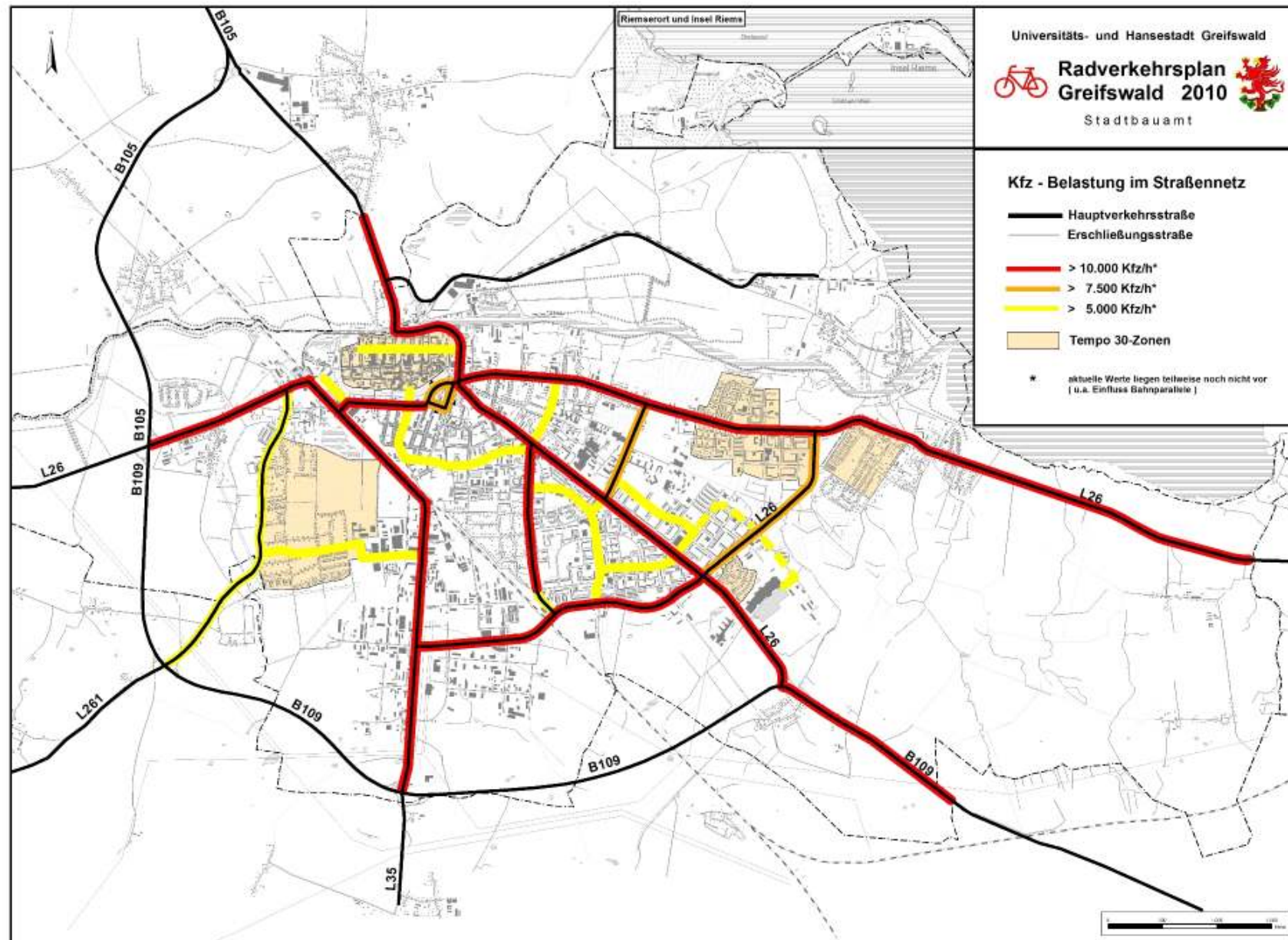
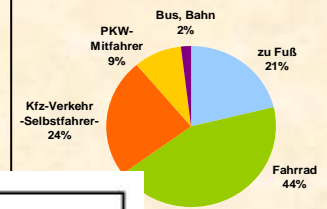


	Zählung 29.10.91	Zählung 10.07.08	Veränderung
Wolgaster Straße	245	1.087	+343%
Anklamer Straße	527	1.754	+232%
Mühlentor	2.793	3.871	+38%
Rudolf- Petershagen -Allee	1.375	1.451	+5%
gesamt	4.940	8.163	+65%

(Radfahrer 12 – 16 Uhr)

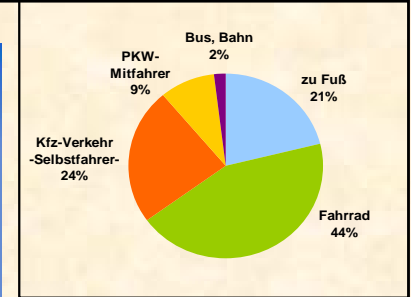


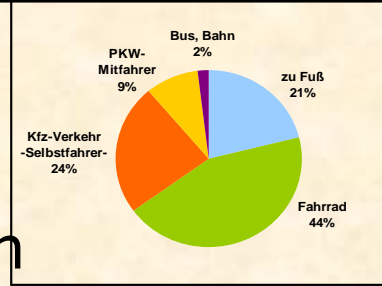
Kfz-Belastung im Straßennetz



Unfallauswertung Radverkehr

Quelle und Grafik:
Polizeiinspektion Greifswald



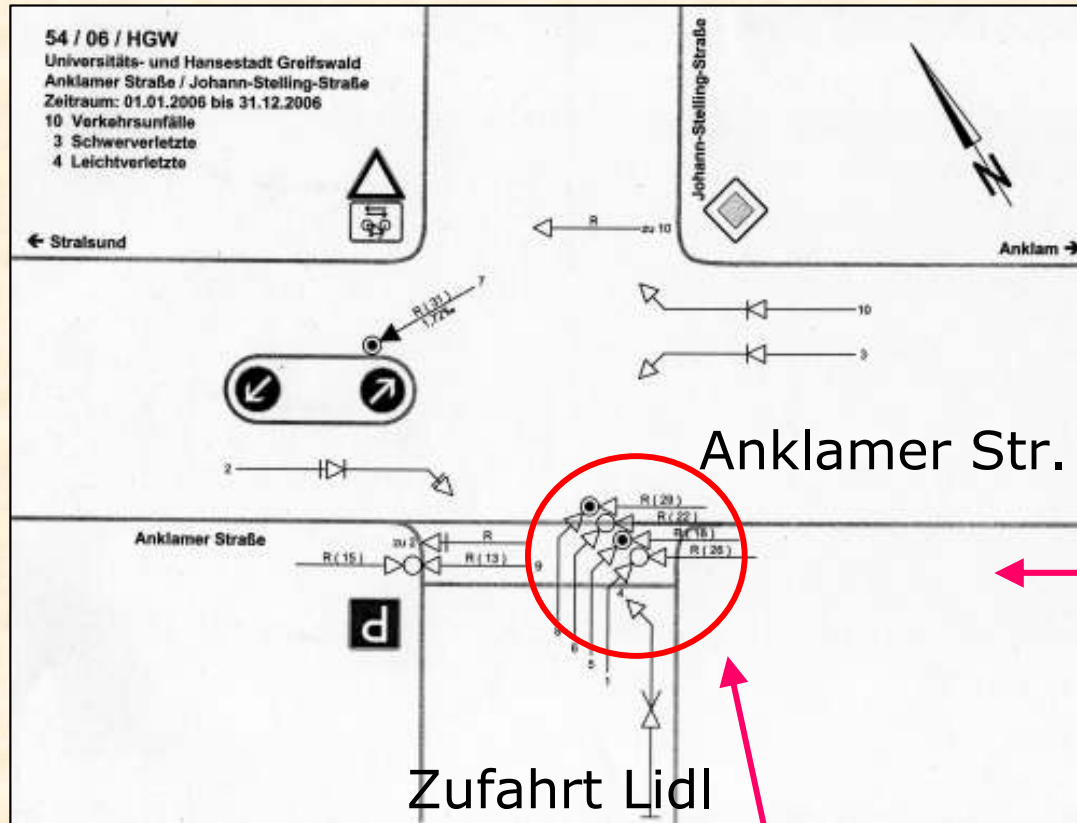
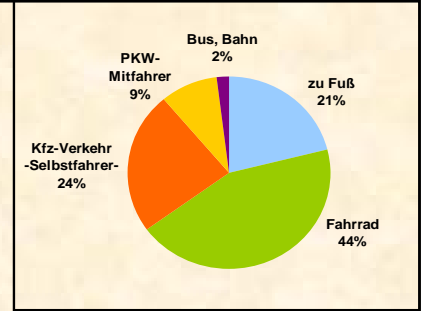


- Radverkehrsunfälle unterdurchschnittlich vertreten (11% bei 44% Verkehrsanteil)
- Unfallfolgen aber deutlich schwerwiegender (60% der Verletzten sind Radfahrer)
- Unfallhäufungen (wie immer beim Radverkehr)
 - an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten
 - insbesondere bei Radverkehr in Gegenrichtung (s. u.)
- im bundesdeutschen Vergleich hat Greifswald bzgl. Radverkehrsunfällen und Kinderunfällen mit Rad den negativen Spitzenplatz *
 - allerdings ohne Berücksichtigung des hohen Radverkehrsanteils, d. h. das Unfallrisiko des einzelnen Radfahrers ist kleiner als in Städten mit geringem Radverkehrsanteil

* Quellen: Statistisches Bundesamt, 2006, nach OZ 05.05.08
 Kinderunfallatlas, Bundesanstalt für Straßenwesen, 2008



typischer Unfallschwerpunkt (2008)

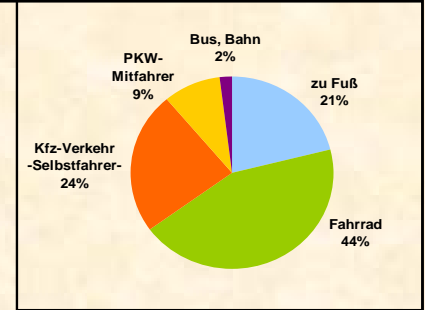


Unfälle zwischen einbiegenden Kfz vom Parkplatz Lidl und Radfahrern im Linksverkehr (2008 hier noch legal)

Grafik: Polizeiinspektion Greifswald



Verkehrsmittelwahl der Greifswalder



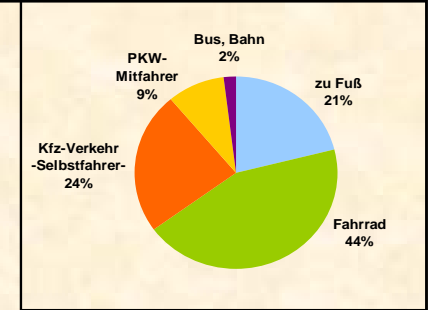
- repräsentative Befragung der Greifswalder Bevölkerung zum Verkehrsverhalten und zur Verkehrsmittelwahl im Alltagsverkehr Mai 2009
- schriftliche Befragung von 2500 Haushalten
 - mit Haushalts-, Personen- und Wegefragebogen (Tagesprotokoll)
 - gute Rücklaufquote von >20%
 - Erhebungsdesign in enger Anlehnung am System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV) der TU Dresden
- **Auftragnehmer:**
Steinbeis-Transferzentrum am Institut für Geographie und Geologie der Universität Greifswald, Frau Dr. Ruth Bördlein

Haushaltsfragebogen
Zur Auswahl gehören die Personen, die mit Ihnen zusammenleben. Bitte geben Sie Auskunft zu jeder Person, die sich während der Studie bewegt (zur Auswertung ist diese Angabe nicht zentral).

Haushaltsgröße Von wie Personen besteht Ihr Haushalt? Sie selbst ist eingeschlossen!	Anzahl der Personen im Haushalt
Fahrtzeugzahl und Parken Wieviele der folgenden Fahrzeugtypen gibt es in Ihrem Haushalt? (Bitte für alle im Haushalt, auch wenn 0 ist)	Personen Zentrale Motorrad/Scooter = 120 cm Motorrad/Scooter = 120 cm Motorrad/Scooter sonstige Fahrzeuge und sonst:
Ihre Person ist an ihrer Wohnung "abwesend" (z.B. zur Arbeit)	Flur 1 Gegenüberliegender Flur in offeneren Gebäuden angeschlossen Flur 3 Gegenüberliegender Flur in offeneren Gebäuden angeschlossen
Ihre charakteristischste Stelle im Inneren zur Verfügung stehenden Wohnplatz für Parken	abwesend zu Hause gelegen auswärtig im Regen geneigt auswärtig Abstellplatz nur für <input type="checkbox"/> Parken
Haushaltsgröße feststellen in welcher Zeit und von wem die Wohnung zum Aufzug/Regener-Kontrollier die entsprechende Information zu Fuß eintrifft	ca. 10 min ca. 15 min ca. 20 min ca. 25 min ca. 30 min ca. 35 min ca. 40 min ca. 45 min ca. 50 min ca. 55 min ca. 60 min ca. 65 min ca. 70 min ca. 75 min ca. 80 min ca. 85 min ca. 90 min ca. 95 min ca. 100 min ca. 105 min ca. 110 min ca. 115 min ca. 120 min ca. 125 min ca. 130 min ca. 135 min ca. 140 min ca. 145 min ca. 150 min ca. 155 min ca. 160 min ca. 165 min ca. 170 min ca. 175 min ca. 180 min ca. 185 min ca. 190 min ca. 195 min ca. 200 min ca. 205 min ca. 210 min ca. 215 min ca. 220 min ca. 225 min ca. 230 min ca. 235 min ca. 240 min ca. 245 min ca. 250 min ca. 255 min ca. 260 min ca. 265 min ca. 270 min ca. 275 min ca. 280 min ca. 285 min ca. 290 min ca. 295 min ca. 300 min ca. 305 min ca. 310 min ca. 315 min ca. 320 min ca. 325 min ca. 330 min ca. 335 min ca. 340 min ca. 345 min ca. 350 min ca. 355 min ca. 360 min ca. 365 min ca. 370 min ca. 375 min ca. 380 min ca. 385 min ca. 390 min ca. 395 min ca. 400 min ca. 405 min ca. 410 min ca. 415 min ca. 420 min ca. 425 min ca. 430 min ca. 435 min ca. 440 min ca. 445 min ca. 450 min ca. 455 min ca. 460 min ca. 465 min ca. 470 min ca. 475 min ca. 480 min ca. 485 min ca. 490 min ca. 495 min ca. 500 min ca. 505 min ca. 510 min ca. 515 min ca. 520 min ca. 525 min ca. 530 min ca. 535 min ca. 540 min ca. 545 min ca. 550 min ca. 555 min ca. 560 min ca. 565 min ca. 570 min ca. 575 min ca. 580 min ca. 585 min ca. 590 min ca. 595 min ca. 600 min ca. 605 min ca. 610 min ca. 615 min ca. 620 min ca. 625 min ca. 630 min ca. 635 min ca. 640 min ca. 645 min ca. 650 min ca. 655 min ca. 660 min ca. 665 min ca. 670 min ca. 675 min ca. 680 min ca. 685 min ca. 690 min ca. 695 min ca. 700 min ca. 705 min ca. 710 min ca. 715 min ca. 720 min ca. 725 min ca. 730 min ca. 735 min ca. 740 min ca. 745 min ca. 750 min ca. 755 min ca. 760 min ca. 765 min ca. 770 min ca. 775 min ca. 780 min ca. 785 min ca. 790 min ca. 795 min ca. 800 min ca. 805 min ca. 810 min ca. 815 min ca. 820 min ca. 825 min ca. 830 min ca. 835 min ca. 840 min ca. 845 min ca. 850 min ca. 855 min ca. 860 min ca. 865 min ca. 870 min ca. 875 min ca. 880 min ca. 885 min ca. 890 min ca. 895 min ca. 900 min ca. 905 min ca. 910 min ca. 915 min ca. 920 min ca. 925 min ca. 930 min ca. 935 min ca. 940 min ca. 945 min ca. 950 min ca. 955 min ca. 960 min ca. 965 min ca. 970 min ca. 975 min ca. 980 min ca. 985 min ca. 990 min ca. 995 min ca. 1000 min



Greifswald ist ...

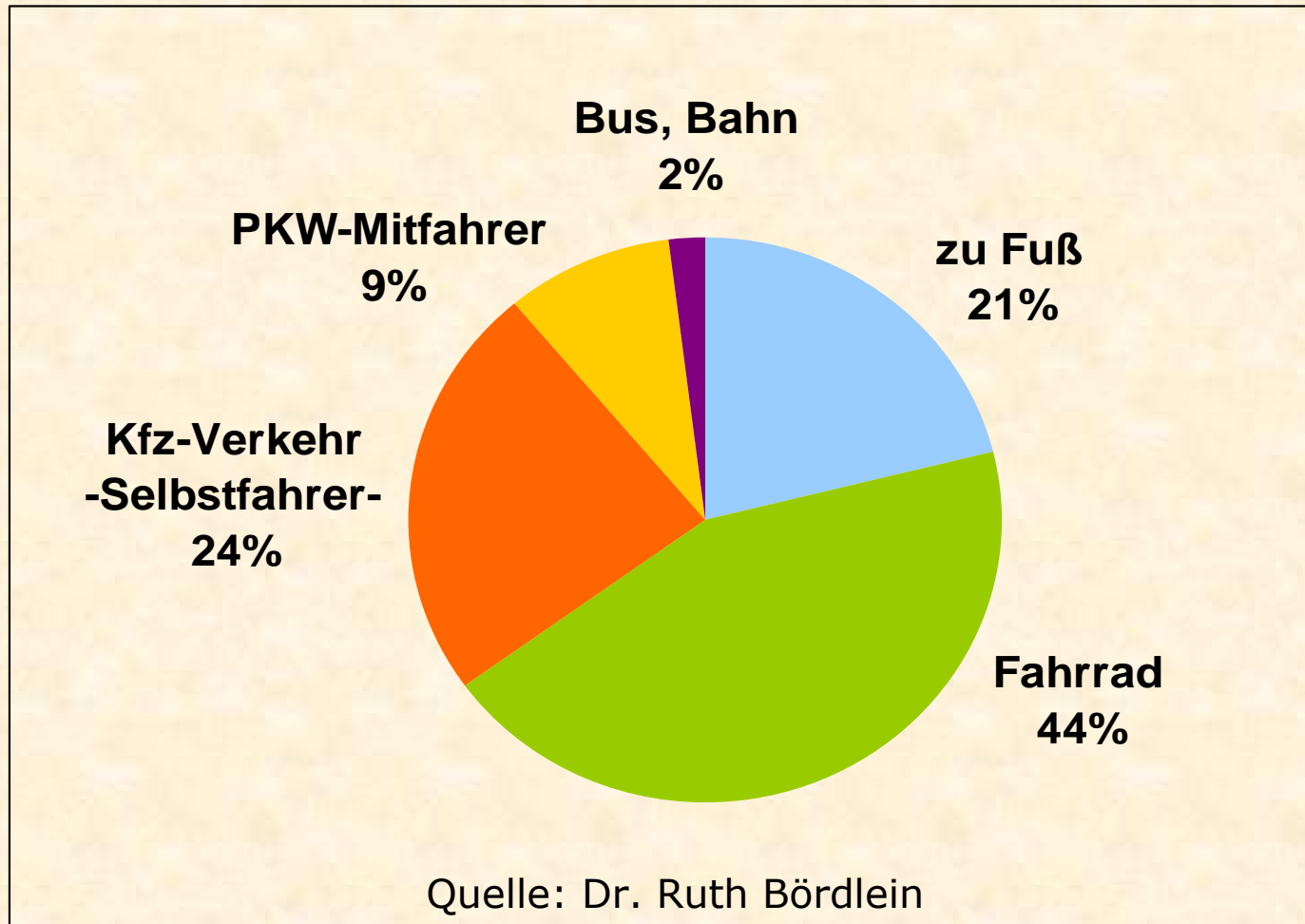
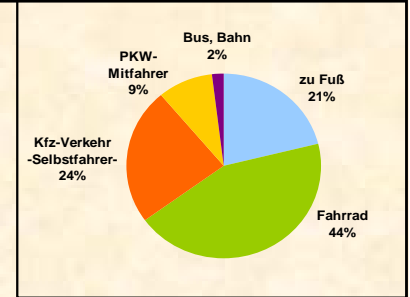


- ...mit einem Anteil von 44% aller Wege eine ausgesprochene „**Fahrradstadt**“
- ... mit 50% Wegen unter 15 Minuten eine „**Viertelstundenstadt**“
- ... bei einer durchschnittlichen Länge der innerstädtischen Wege von 2 km eine „**Stadt der kurzen Wege**“ *

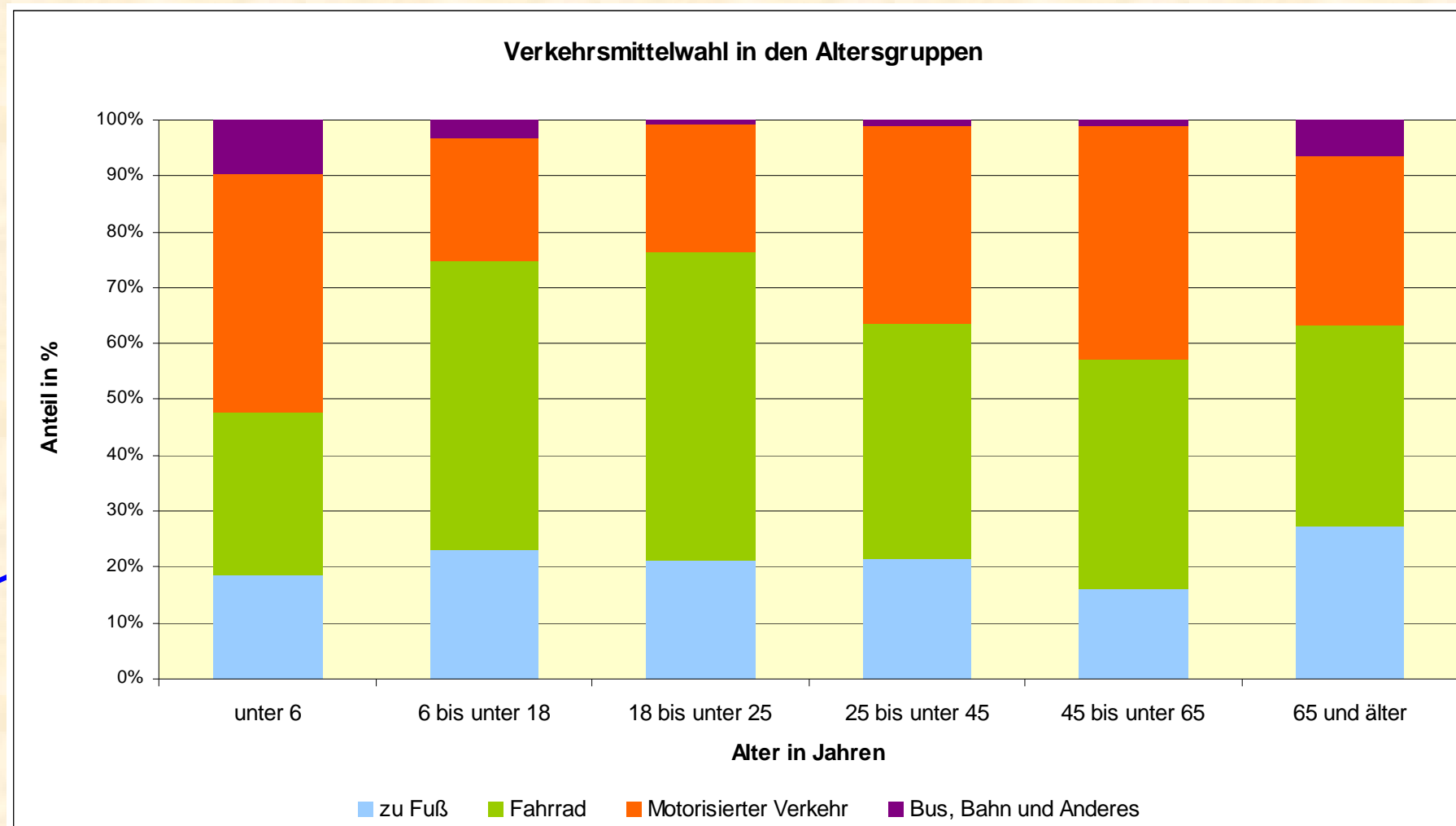
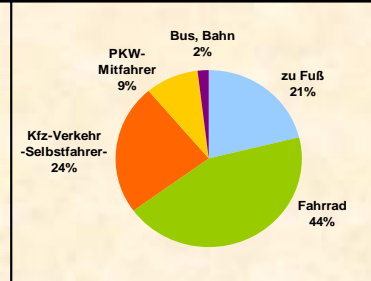
* 95% der Greifswalder leben im Umkreis von 3km Radius!



Verkehrsmittelwahl der Greifswalder in % aller Wege (modal split)

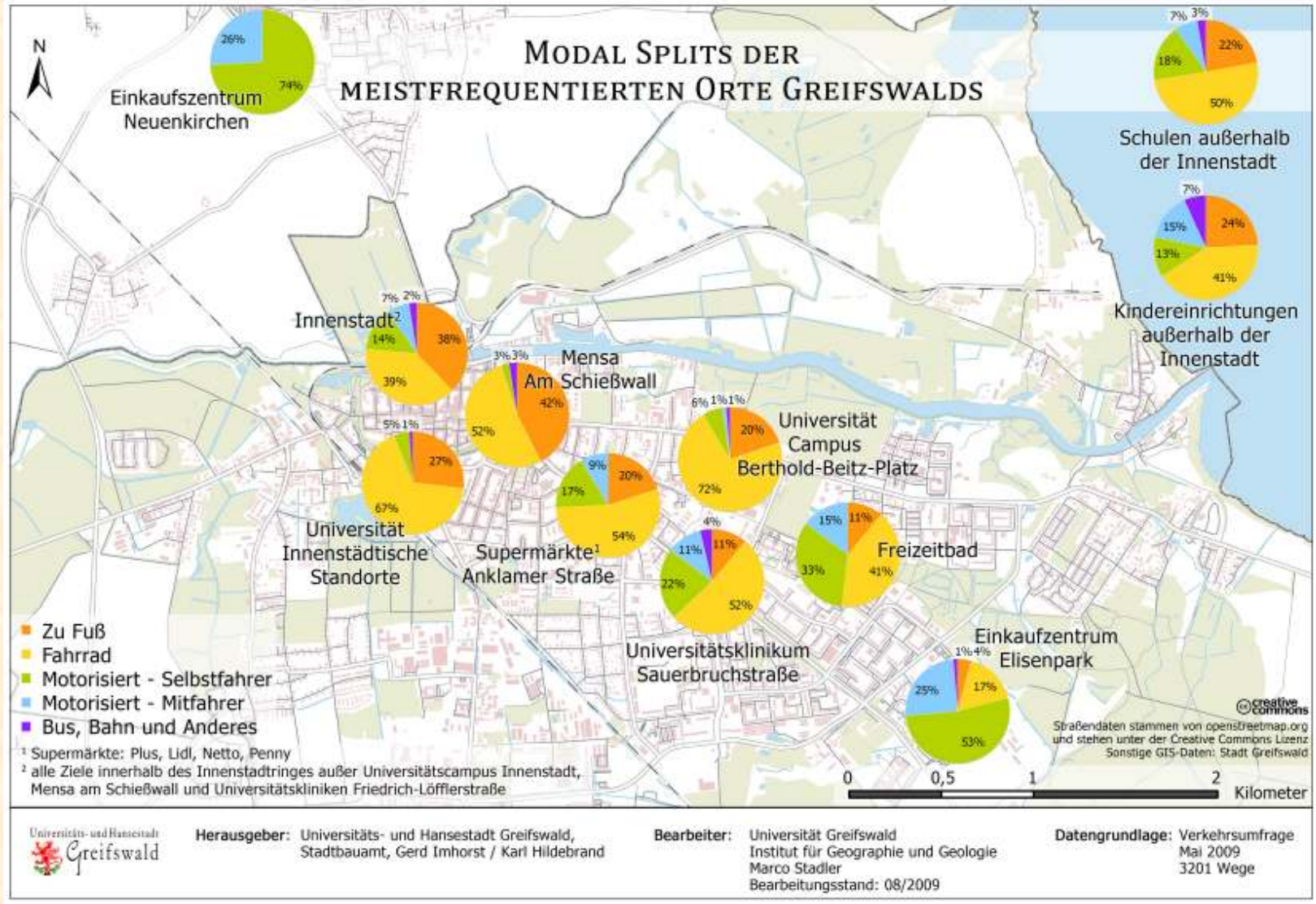
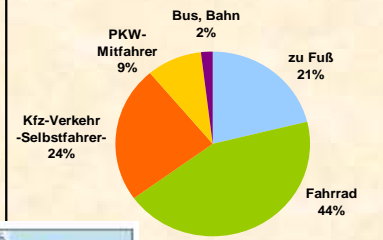


Mit welchem Verkehrsmittel in welchem Alter?



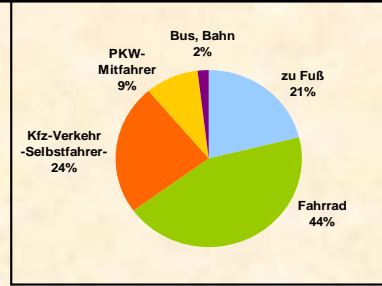
Quelle: Dr. Ruth Bördlein





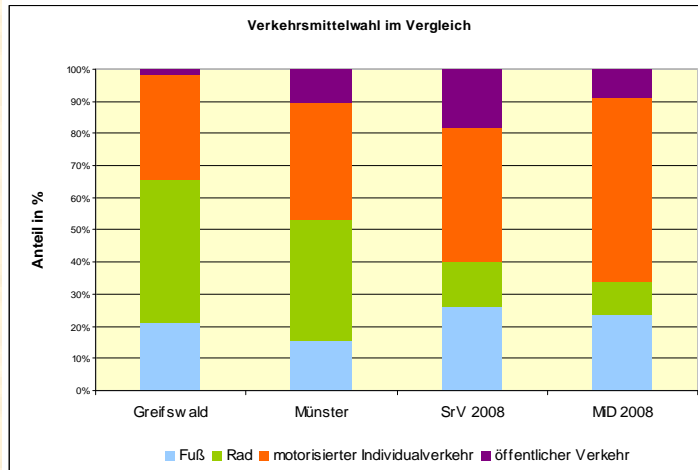
Quelle: Dr. Ruth Bördlein





Verkehrsmittelwahl der Greifswalder im Vergleich

- Greifswald mit 44% Radverkehrsanteil an allen Wegen an der Spitze deutscher Städte (im Binnenverkehr 48%)



Quelle: Dr. Ruth Bördlein

Mit dem Rad zur Uni: Greifswalder fahren am häufigsten

Gütersloh/Hamburg (dpa/tmn) - Als die Fahrrad- und Studentenstadt in Deutschland gilt zwar traditionell Münster. Die meisten Radler unter den Studenten gibt es allerdings tatsächlich in Greifswald. Das berichtet das Magazin »Zeit Campus«.

Münster kam mit 80 Prozent auf den dritten Platz (Bild: dpa)

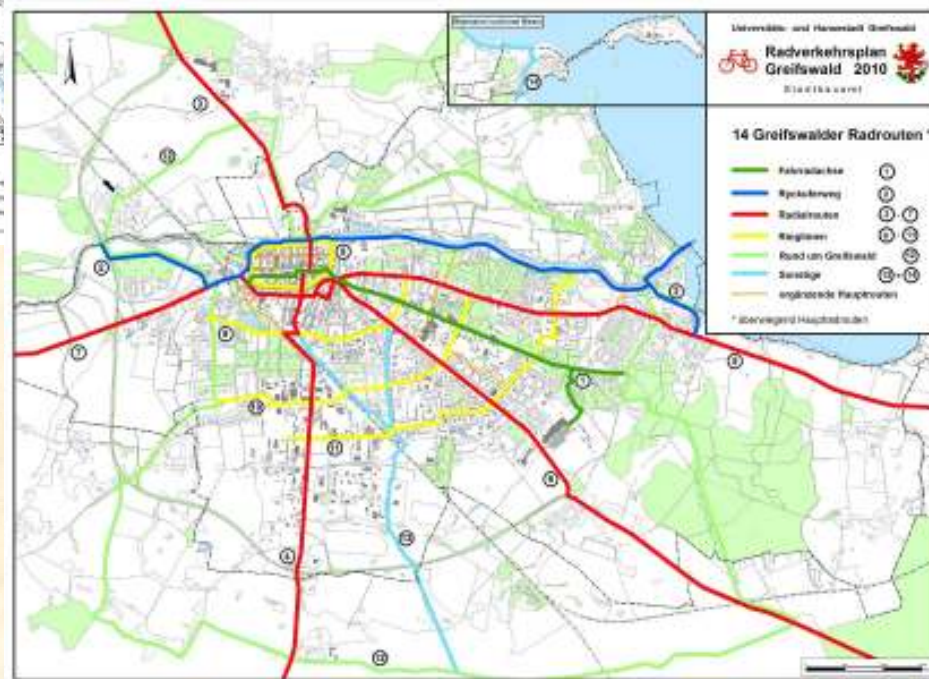
Die Zeitschrift beruft sich dabei auf die Studierendenbefragung des Centrums für Hochschulentwicklung (CHE) in Gütersloh. 89 Prozent der Studenten fahren der Statistik nach in Greifswald regelmäßig mit dem Fahrrad zur Uni, Göttingen kommt mit 82 Prozent auf den zweiten, Münster (80 Prozent) auf den dritten Platz.

- Münster weist einen Radverkehrsanteil von 38% auf (hat aber mit der 5fachen Größe von Greifswald durchschnittlich deutlich längere Wege)
- bundesdeutscher Durchschnitt 11% (gemäß MiD 2008)





3 Radroutenplanung



Netzplanung



■ Grundlagen

- Erhebung Ziele und Quellen des Radverkehrs
- Verkehrszählungen im Kfz- und Radverkehr
- Hauptstraßennetz- Klassifizierung
- Stadt-Umland-Routen (bereits abgestimmt)

■ Grundsätze

- Ziel ist ein attraktives und engmaschiges Netz von Haupt- und Nebenrouten* in Stadt und Umland für Alltags, Freizeit- und Tourismusverkehr
- Netz aus (direkten) Routen an Hauptverkehrsstraßen und autoarmen/ autofreien Routen

* das untergeordnete, aber nicht minder bedeutsame Nahbereichsnetz ist nicht Bestandteil des RVP (vgl. u. a. Städtebauliche Rahmenpläne)



Ebenen der Radrouten- Netzplanung



Überregionales Netz touristischer Radrouten:

- **Radfernwegenetz Deutschland** (gem. Nationalem Radverkehrsplan)
 - Euro-Velo-Routen Nr. 10: Ostseekreisroute (Hanseroute) *
 - Projekt „D-Routen“ Nr. 2: Ostseeküstenroute *
- **Radfernwege M-V** (insges. 7) Ostseeküstenradweg *
- **Radrundrouten M-V** (insges. 21) Östliche Backsteinroute

Regionales Radroutennetz:

- **Regional bedeutsame Radrouten **** 6 Routen zusätzlich
- **Stadt-Umland-Radrouten** 7 Routen zusätzlich

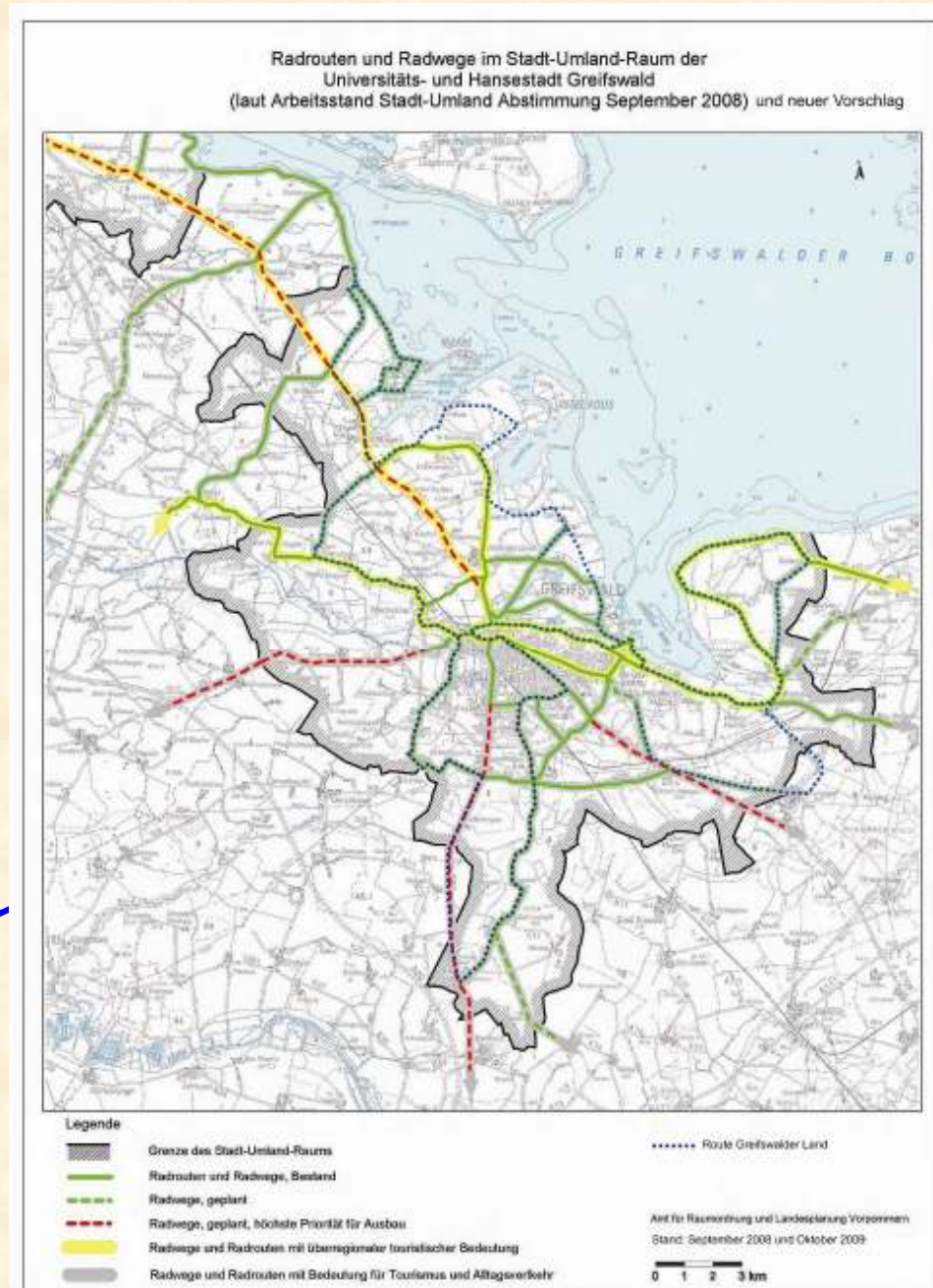
Städtisches Radroutennetz:

- **Hauptrouten** überregionale, regional bedeutsame Routen und städtische Hauptrouten
- **Nebenrouten** Stadt-Umland-Routen und städt. Nebenrouten
- **Nahbereichsnetz** sonstige relevante Routen

Anmerkungen:

- * identischer Routenverlauf in Deutschland
- ** gemäß Entwurf des Reg. Raumentwicklungsprogramms Vorpommern





Radroutennetze

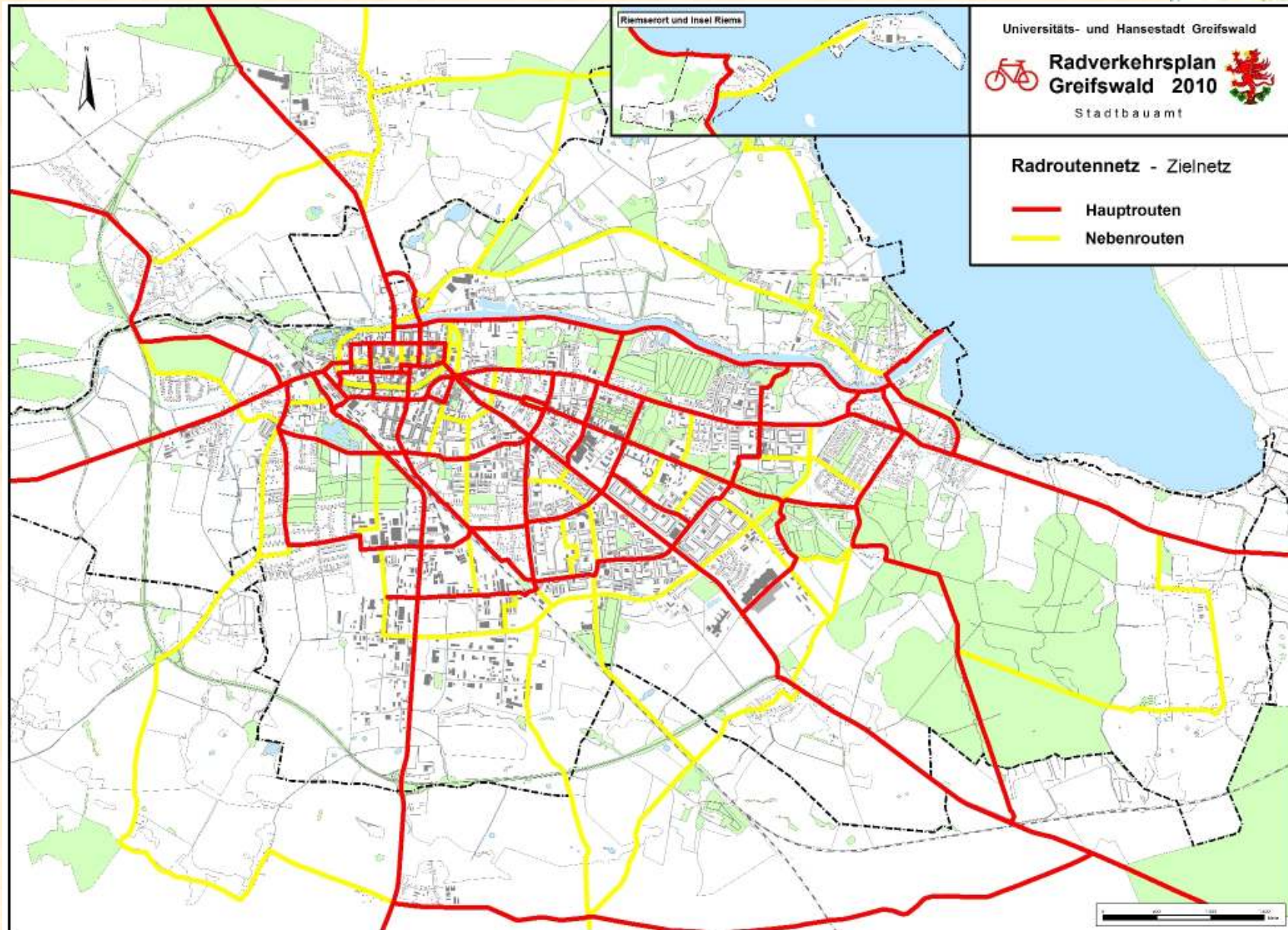
- überregionale Radrouten
 - Ostseeküstenradweg
 - Östliche Backsteinroute



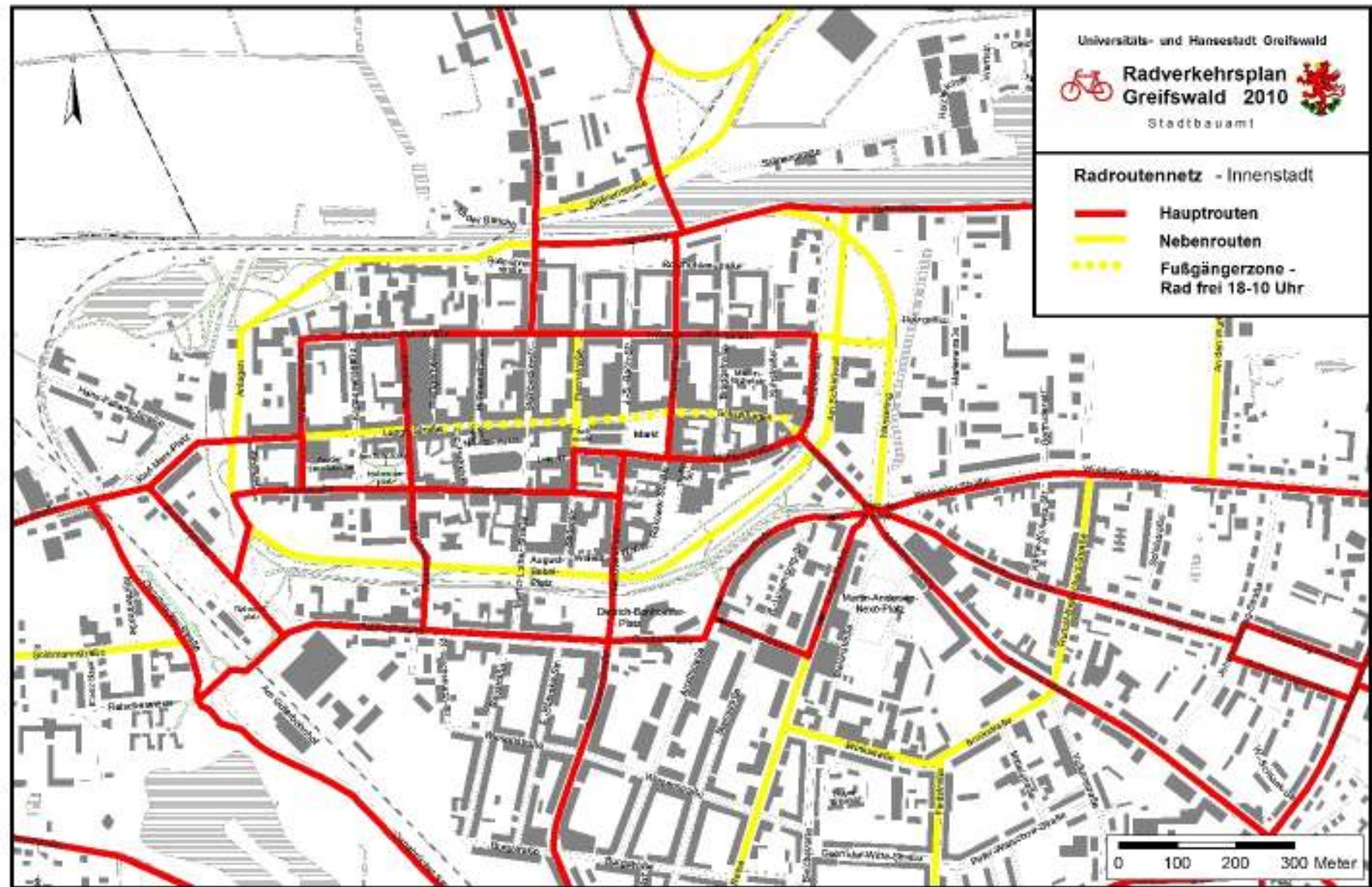
- regional bedeutsame Routen und Stadt – Umland – Routen (s. Plan)



Städtisches Radroutennetz – Zielnetz -



Ausschnitt Innenstadt





■ neue Hauptradrouten

- Ryckbrücke – (westlich Parkplatz) - Ladebower Chaussee – Stralsunder Landstr.
- Bahnunterführung Feldstr. – Siemensallee
- Pappelallee – EKZ Eisenpark
- Riems – Tremt – Stahlbrode
- Straße Am Gorzberg – Herrenhufen-Nord

■ neue Nebenrouten

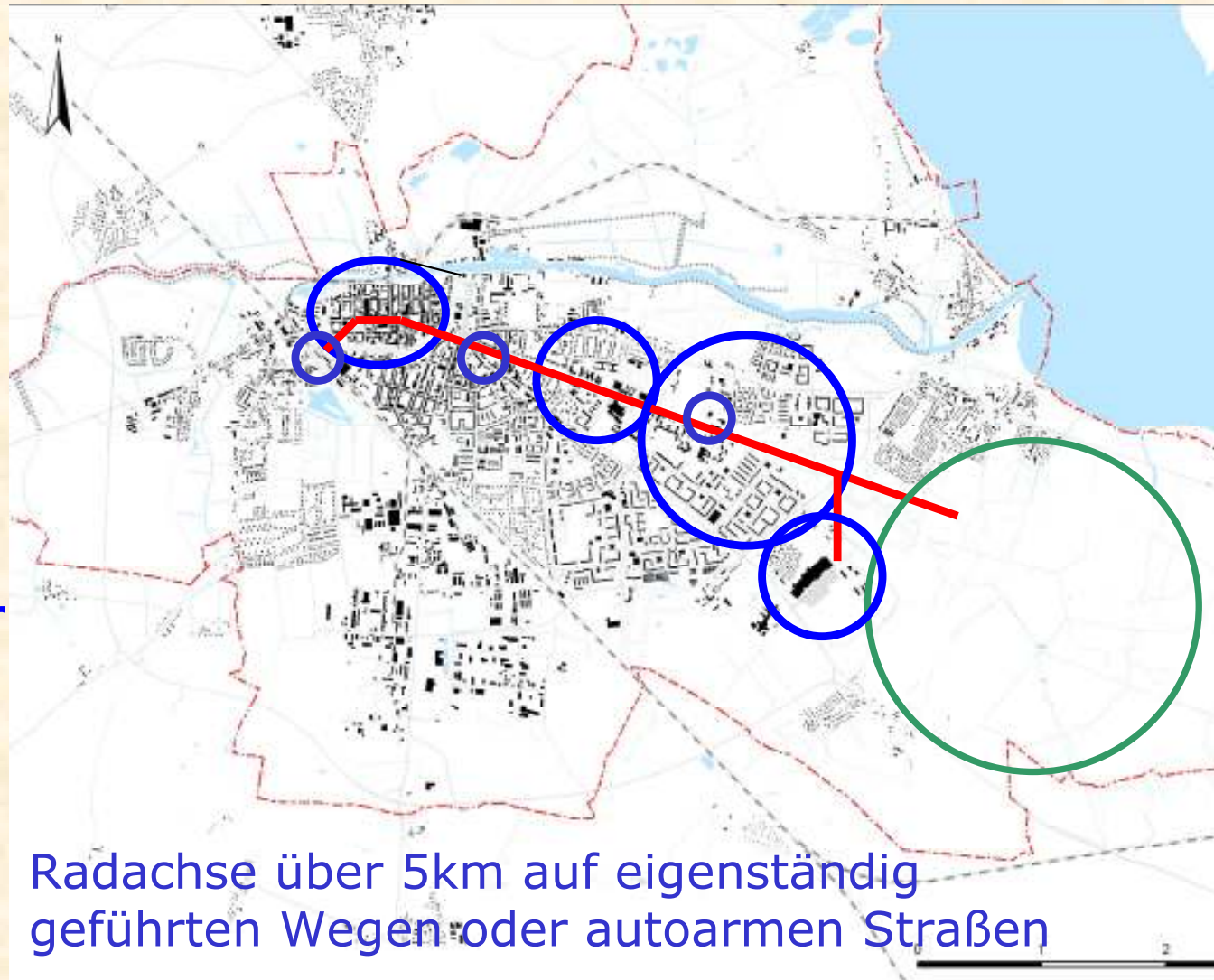
- Schießwall – Museumshafen (mit Querung Hansering)
- Ladebower Chaussee - Rosental – Wampener Str.
- Grimmer – Loitzer Str. (über Brandteichgraben)
- Makarenkostr. - Pappelallee
- An den Gewächshäusern - Elisenhain





herausragende Bedeutung der **Fahrradachse**

Domstr. – Markt – Mühlenstr./ Mühlentor –
Rudolf-Petershagen-Allee - Pappelallee

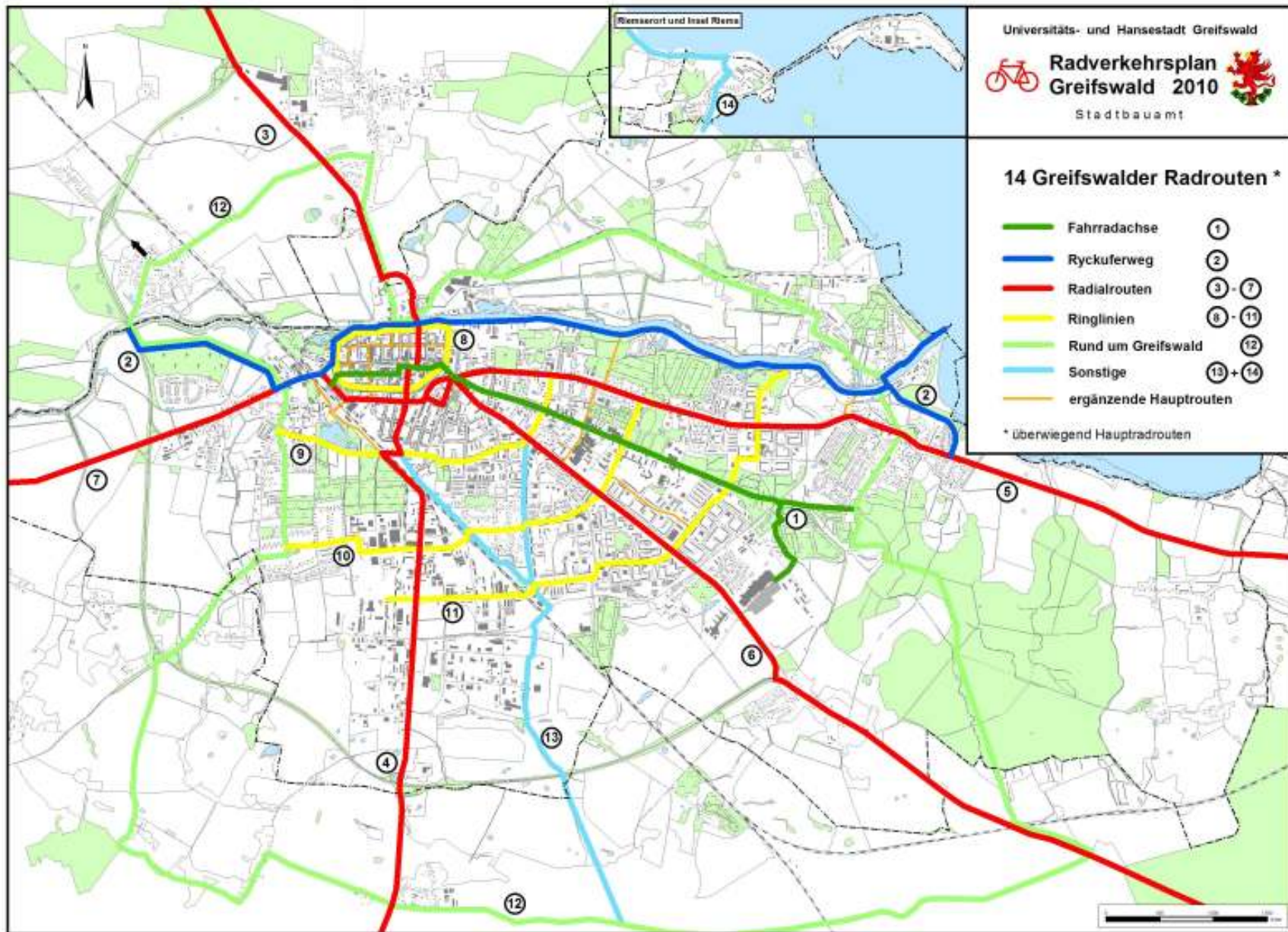


Radachse über 5km auf eigenständig
geführten Wegen oder autoarmen Straßen

- Bahnhof
- Innenstadt
- Theater/
Stadthalle
- Uni-Campus/
Klinikum
- Freizeitbad
- Ostseevierviertel /
Schönwalde II
- Elisenhain bzw.
- EKZ Elisenpark



14 Greifswalder Radrouten



14 Greifswalder Radrouten -1-



Fahrradachse

- 1 Bahnhof – Domstr.- Markt - Mühlentor – Rudolf-Petershagen-Allee - Pappelallee - Elisenhain/ Elisenpark

Ryckuferweg

- 2 Ryckbrücke - Neuer Friedhof – Karl-Marx-Platz – Wall – Museumshafen – Treidelpfad – Utkiek bzw. Boddenweg

Radialrouten (vorwiegend an Hauptverkehrsstraßen)

- 3 Markt – Knopfstr.- Ladebower Chaussee - Neuenkirchen
- 4 Markt – Fleischerstr.- Gützkower Str.- Tunnel – Gützkower Landstraße
- 5 Bahnhofstr. / Goethestr. - Wolgaster (Land-)Str.
- 6 Anklamer (Land-)Straße
- 7 Grimmer (Land-)Straße



14 Greifswalder Radrouten -2-



Ringlinien

- 8 Wallanlagen (Nebenroute/ Fußgängerachse)
- 9 Verlängerte Scharnhorststr. - Mehringstr. -
Rathenaustr.
- 10 Schillerstr.- Siemensallee – Bahnübergang Feldstr.-
Liebknecht-Ring
- 11 Gorzberg – Bahnhof Süd – Schönwalde I – II –
Ostseevierviertel
- 12 Rund um Greifswald (tw. über Nebenrouten)

Sonstige

- 13 Grünland / Beimlerstr. – Bahnhof Süd – Weitenhagen
- 14 (B105) – Gristow – Riems – Tremt – Stahlbrode



4 Führung des Radverkehrs





Fahrbahnbenutzung

Regelfall außerhalb
Hauptstraßennetz



Fahrbahnbenutzung mit Radschutzstreifen (RSS)

bei höherer Kfz-Belastung
Schutzstreifen kann im
Bedarfsfall von Kfz überfahren
werden





Radwege

Sonderweg für Radfahrer
Rechtsfahrgebot
ausnahmsweise auch im 2-
Richtungsverkehr (wenn
durch Schild
freigegeben)



Radfahrstreifen (RFS)

Sonderweg für Radfahrer
Rechtsfahrgebot
darf vom Kfz-Verkehr
nicht genutzt werden





Fahrradstraßen

die Fahrbahn wird zum breiten Radweg
Autoverkehr kann durch Zusatzschild
ausnahmsweise zugelassen
werden
(max. 30 km/h)



gemeinsame Fuß-/Radwege

auf separaten Wegen
und an Straßen
außerorts

2-Richtungsverkehr





gemeinsame Fuß-/Radwege
nur bei geringem Fußgänger-
und Radverkehr,
d.h. innerorts die **Ausnahme**



Wahl zwischen Fahrbahn und Gehweg

Beschilderung Fußweg mit „Radfahrer frei“,
d.h. Radfahrer haben sich Fußgängern
unterzuordnen

Radfahrer können die Fahrbahn benutzen,
ggf. mit Radschutzstreifen

Ausnahme !



Radfahrer
frei



Wahl zwischen Fahrbahn und (rechtem) Radweg

Radwegebenutzungspflicht ist aufgehoben
(kein Schild)

Radfahrer können die Fahrbahn benutzen,
ggf. mit Radschutzstreifen

...und dann gibt es noch
den sogenannten
Auffangradweg



Streckenführung



Planungsgrundsätze – 1 –

- Radverkehr grundsätzlich auf der Fahrbahn
- Gehwege für die Fußgänger, die schwächsten Verkehrsteilnehmer
- auf Hauptverkehrsstraßen und stärker Kfz- belasteten Erschließungsstraßen ist die Führung des Radverkehrs abhängig von
 - Kfz-Geschwindigkeit
 - Kfz-Belastung und LKW-Anteil
 - Einmündungen und Grundstückszufahrten
 - Straßenraumnutzung (Geschäfte etc.)
 - Zahl der Fußgänger
 - Breite und Qualität vorhandener Fuß- und Radwege
- Anforderungen der Radfahrer
 - schnell und sicher ans Ziel



Planungsgrundsätze - 2 -



- an Hauptverkehrsstraßen (HVStr.)
 - Radwege oder Radfahrstreifen (RFS)
 - innerorts beidseitig
 - außerhalb der Bebauung einseitig (als gem. F/R)
 - RSS als Sofortmaßnahme sowie bei Platzmangel geeignet
- an stärker Kfz-belasteten Erschließungsstraßen
 - Radschutzstreifen (RSS) am Fahrbahnrand beidseitig
 - bei Fahrbahnbreiten ab 7m
 - ggf. Einbeziehung vorhandener guter Radwege
- in allen sonstigen Erschließungsstraßen
 - Mischverkehr auf der Fahrbahn bei reduzierter Kfz-Geschwindigkeit



Planungsgrundsätze - 3 -



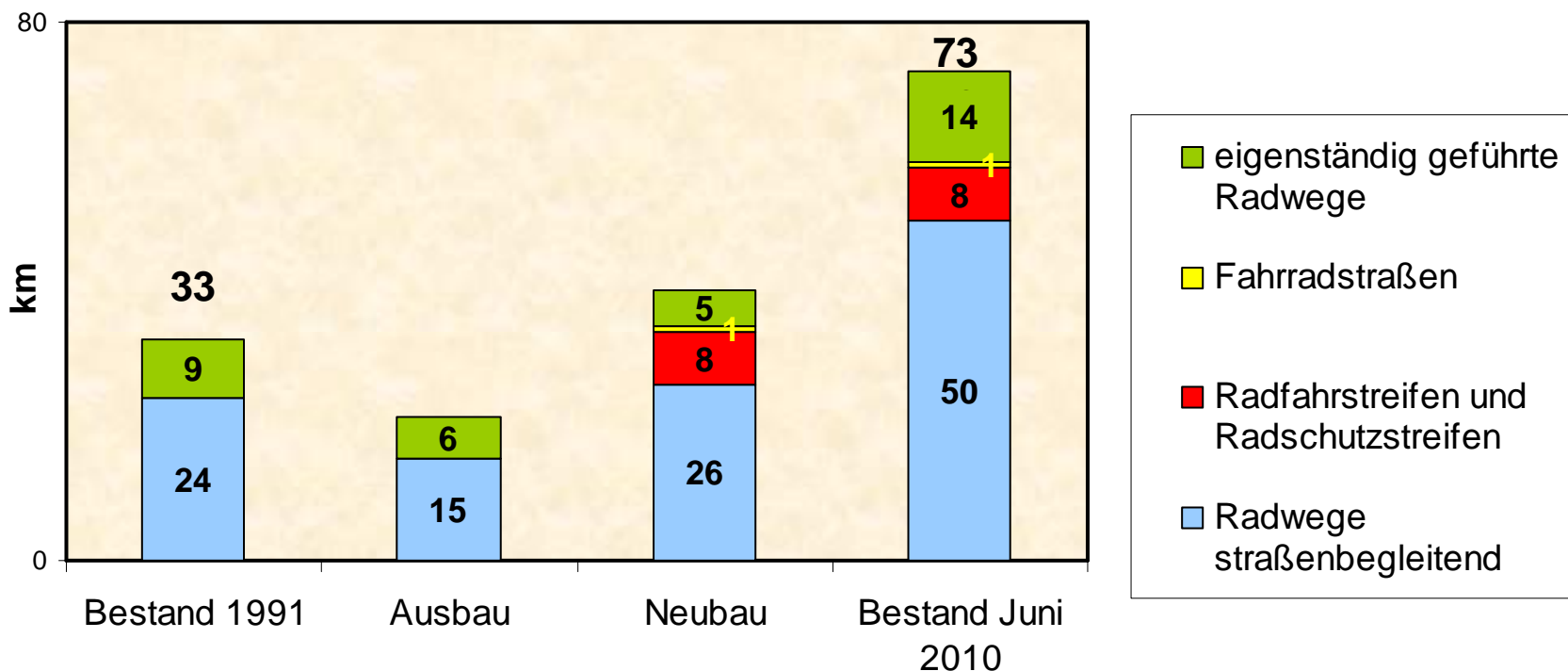
- Straßen begleitende Radwege grundsätzlich 1-Richtungs-Radwege (Rechtsfahrgebot)
 - Ausnahmen nach strengen Kriterien möglich, wenn Verkehrssicherheit gegeben (mit entspr. Beschilderung)
- beidseitig gleiche Radfahrerführung anzustreben
- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht bei schlechten oder gemäß StVO nicht erforderlichen Radwegen
- Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer



Aus- und Neubau von Radverkehrsanlagen seit 1992



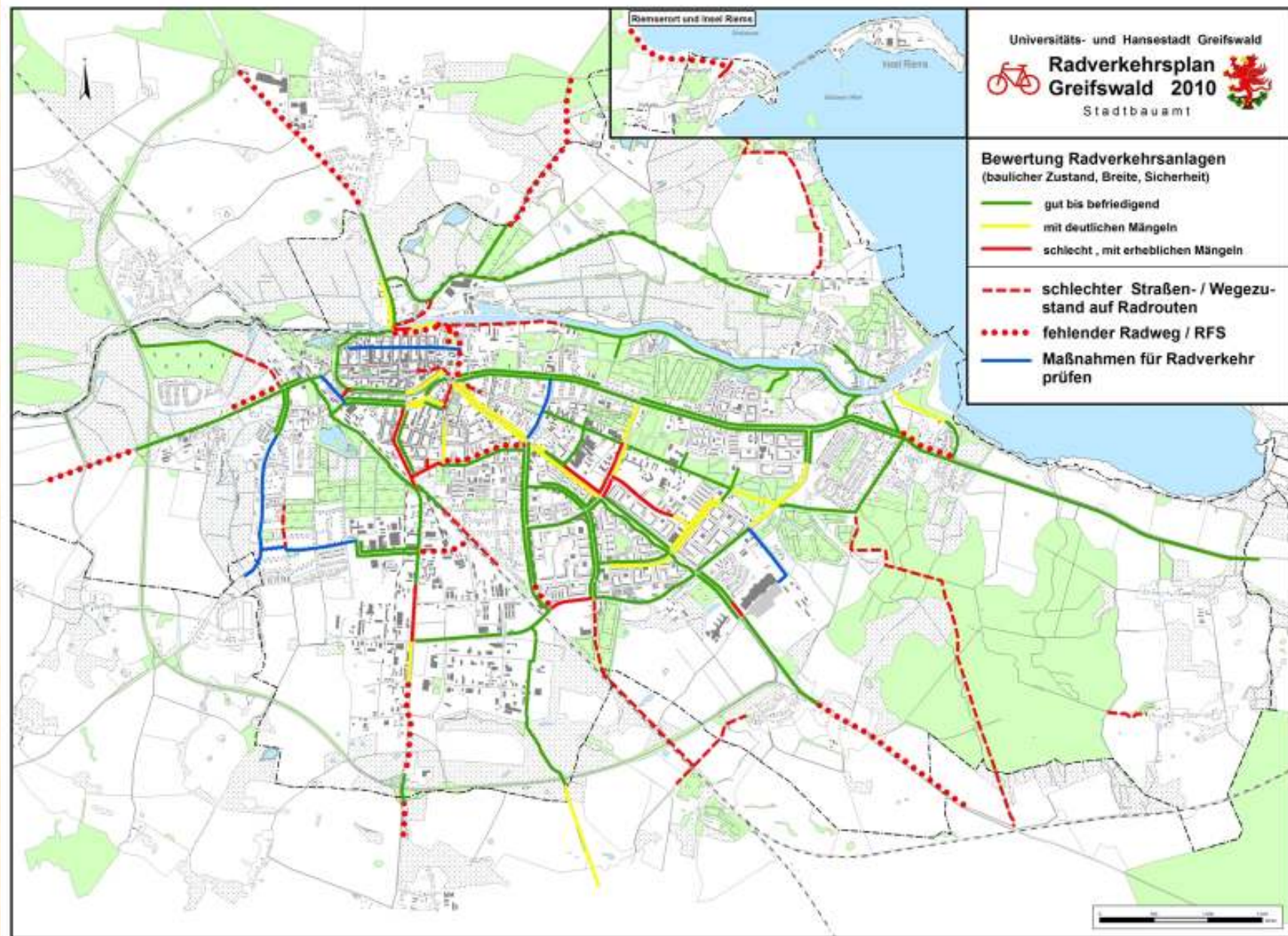
Radverkehrsanlagen 1992 - 6/2010



Bestand an Radverkehrsanlagen s. Plan Folie 56



Bewertung Radverkehrsnetz



Bewertung des Radverkehrsnetzes



- Hauptverkehrsstraßen innerorts fast überall mit Radverkehrsanlagen, teilweise aber in schlechter Qualität
- Hauptverkehrsstraßen ins Umland ohne Radwege (bis auf Wolgaster Landstraße)
 - höhere Gefährdung durch höheren Kfz-Geschwindigkeiten
 - beeinträchtigt Freizeit- und Tourismusradverkehr erheblich
- stärker belastete Erschließungsstraßen oft ohne Radfahrerführung oder mit schlechten einseitigen Radwegen
- oft unterschiedliche Radverkehrsführungen je Seite
 - Auswirkungen der einseitigen 2-Ri-Radwege aus der Wendezeit
 - daher viele links fahrende Radfahrer (Geisterfahrer)
- schlechter Straßenzustand auf einigen wichtigen Radachsen
 - Robert-Blum-Str., Mühlenstr., Am Grünland, H.-Heine-Str.



Konzept Hauptverkehrsstraßen -1-

neue gemeinsame Fuß-/Radwege (einseitig) **ins Umland**



- Gützkower Landstraße:
 - Herrenhufenstr. - Ortsumgehung (HGW)
 - Ortsumgehung - Weitenhagen (L35 - Land baut 2011)
 - Weitenhagen – Ri. Behrenhoff (L35 - Land)
- Grimmer Landstraße (L26 - gepl. B105):
 - Ortsumgehung - Poggendorf (Land – in Planung)
- Anklamer Landstraße (B109):
 - in Groß-Schönwalde (Bund baut 2010)
 - nach Diedrichshagen und weiter (Bund)
- Stralsunder Landstraße nach Norden:
 - bis Ortsumgehung (Pomerania, Landkreis, HGW? - in Pl.)
 - Ri Stralsund Ausbau der alten B96-Trasse als Radfernweg (Bund, Pomerania - in Planung)
- Abzweig B105 – Gristow (- Riems): (Landkreis)



Konzept Hauptverkehrsstraßen -2-

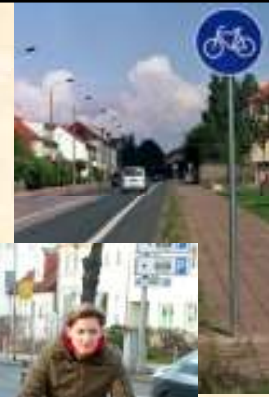


neue innerstädtische Radwege/ Radfahrstreifen

- Anklamer Straße (beidseitig): Platz der Freiheit bis westlich Klinikum (zu Sofortmaßnahmen s. nächste Folie)
- Grimmer Straße (Nordseite) bis Neuer Friedhof
- Wolgaster Landstraße (Nordseite): Kleinbahndamm bis Klosterruine
- Hansering (beidseitig) Platz der Freiheit bis Fangenturm und (Südseite bis Steinbecker Brücke
- Gützkower Landstraße (Ostseite): Schönwalder Landstr. bis Speicher
- Stephaniestraße (Nordseite): RFS in Gegenrichtung
- Loitzer Straße (beidseitig): Heinstr. bis Hinrichshagen (hier Radschutzstreifen)



Sonderfall Anklamer Straße Nexöplatz bis westl. Klinikum



- Hauptverkehrsstraße mit Wohnbebauung und 4 Discountern
- 16.000 Kfz / 5.400 Radfahrer
- z.Zt. überwiegend gemeinsame Fuß-/ Radwege
- derzeitige Lösung mit Konflikten zwischen Fg. und Rf. und nicht StVO-konform
- Straßenumgestaltung nicht in Sicht z.Zt. nur Instandsetzungen



Sofortmaßnahmen/ Zwischenlösung:

- Aufhebung Radwegebenutzungspflicht
- beidseitig Radschutzstreifen
- Freigabe der Gehwege für Radverkehr

Radwege bzw. RFS beidseitig als langfristige Lösung



Konzept Erschließungsstraßen -1-



- Einrichtung von Fahrradstraßen
 - dort, wo der Radverkehr dominiert
 - Mühlenstraße – Marktsüdseite – Baderstraße
 - Domstraße
 - Fleischerstr. (Wallstraße bis Markt)
 - Am Grünland - Nelkenweg
 - (Verlängerte) Scharnhorststraße – Neunmorgenstraße *
- Öffnung von Einbahnstraßen **
- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht, damit Radfahrer die Fahrbahn nutzen können (gemäß StVO) **
 - baulich angelegte Radwege verbleiben vorerst
 - gemeinsame Fuß-/Radwege und Strich getrennte Radwege werden Gehwege (ggf. mit Freigabe für den Radverkehr als Ausnahme)



* mit Änderung Verkehrsführung südliche Fleischervorstadt gem. Rahmenplan

** soweit noch nicht erfolgt



Konzept Erschließungsstraßen -2-



- Markierung beidseitiger Radschutzstreifen
auf Straßen, an denen Radwege/ Radfahrstreifen nicht möglich oder notwendig sind und auf denen dem Radverkehr auf der Fahrbahn eine eigene Fläche zugeordnet werden soll
 - Walter-Rathenau-Straße
 - Friedrich-Loeffler-Straße: Wall bis Knopfstraße *
 - Gützkower Straße **
 - Makarenkostraße – Aufhebung RW
 - Am Gorzberg **
 - Markierung von Radfahrstreifen
 - Bahnhofstraße: westlich Bahnhof beidseitig
 - Franz-Mehring-Straße (Nordseite)
 - An den Gewächshäusern beidseitig **
- * vorbehaltlich Verkehrskonzept Innenstadt
- ** nach Umgestaltung bzw. Ausbau



Konzept Erschließungsstraßen -3-



■ Sonderfall Radroute Nr. 11 in Schönwalde

➤ Aufhebung Radwegebenutzungspflicht und Freigabe der breiten Gehwege* für Radfahrer in beiden Richtungen

➤ Heinrich-Hertz-Straße – Nordseite (Bestand)

➤ Ernst-Thälmann-Ring in SW I – Südseite

➤ Ernst-Thälmann-Ring in SW II
- Südseite bis Makarenkostr.
- Seitenwechsel am geplanten Kreisverkehr
- Nordseite zwischen Schulen und Abzweig Christuskirche



* tw. Gehwegverbreiterung notwendig



Konzept Fußgängerzonen



Öffnung für Radfahrer soweit möglich, aber Schutz der Fußgänger hat Priorität

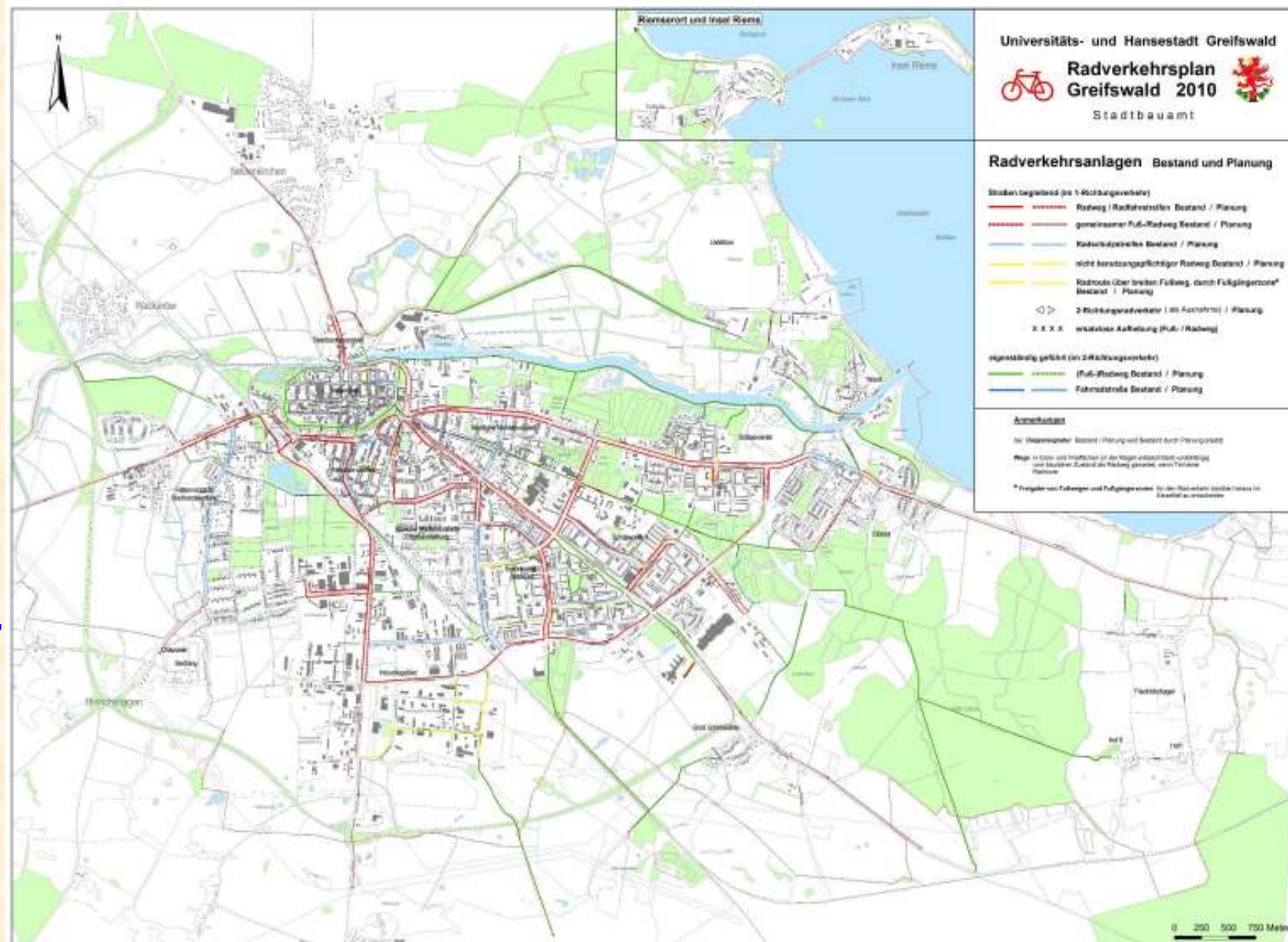
- bisherige Regelung (frei für Radfahrer 18 – 10 Uhr) hat sich grundsätzlich bewährt
- Änderungsvorschläge:
 - Radfahrer frei auf dem Markt (Haupttradrouten Fleischerstr. – Markt – Knopfstraße – Museumshafen)
 - Radfahrer frei westliche Lange Straße bis St. Spiritus/ Dompässagen (hier Radabstellanlagen und breiterer Straßenraum)
 - Mühlentor (bisher F/R) wird Fußgängerzone / Radf. Frei
 - keine Sperrung der Fahrradachse für Veranstaltungen !

Neubau von eigenständig geführten Radwegen

- s. Radroutenplanung Folie 32



Radverkehrsanlagen – Bestand und Planung



Radverkehr an Kreuzungen und Einmündungen



Planungsgrundsätze -1-

- Führung der Radfahrer im Sichtfeld der Autofahrer
 - Radfahrer auf oder nahe der Fahrbahn führen
 - vor Kreuzungen kann es sinnvoll sein, den Radverkehr vom Radweg auf die Fahrbahn in RFS oder RSS zu führen (vor allem, wenn Aufstellflächen im Seitenraum fehlen)
- eindeutige Führung des Radverkehrs durch Markierung (ggf. ergänzende Hinweisschilder)
- Vorrang des Radverkehrs an (wartepflichtigen) Einmündungen verdeutlichen
 - Markierung, Aufpflasterung anzustreben
 - besondere Sicherung bei 2-Ri-Radwegen nötig (s. Kap. Qualität...)



Planungsgrundsätze -2-



■ Lichtsignalanlagen

- automatisches Grün für Fußgänger und Radfahrer im Signalumlauf (keine „Bettelampeln“)
- eigene Radfahrersignalisierung (getrennt vom Fußgängerverkehr) soweit möglich



■ Kreisverkehre

- oftmals günstigste Kreuzungsform für alle Verkehrsteilnehmer
- Radfahrerführung im Kreisel mit dem Kfz-Verkehr
- nur bei geringem Radverkehr und starkem Kfz-Verkehr Radfahrerführung außerhalb der Kreisfahrbahn



Bewertung

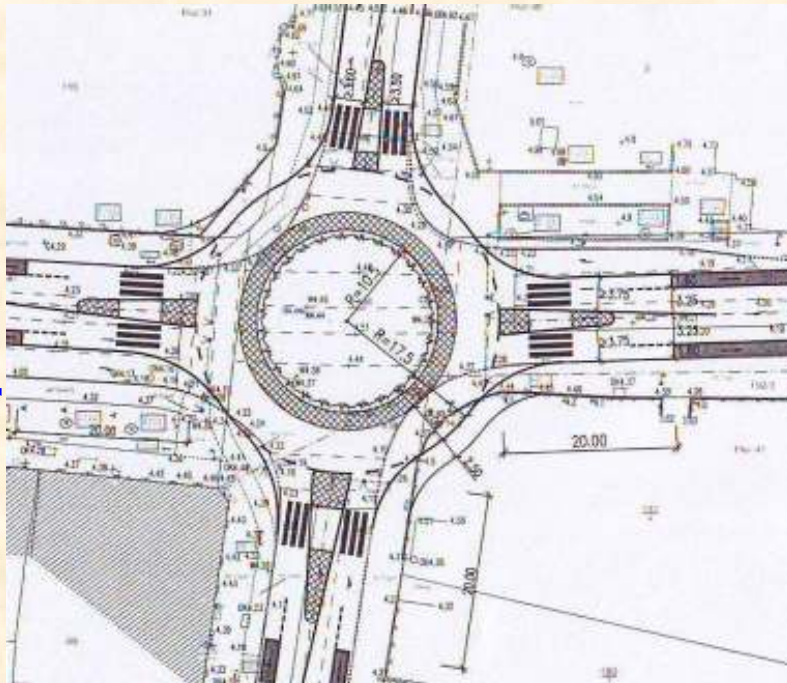
- an zahlreichen Kreuzungen fehlende oder nicht eindeutige Radverkehrsführung
 - auch bedingt durch abschnittsweise Ausbaumaßnahmen
 - durch Aufhebung Radwegebenutzungspflicht oft Neuordnung geboten
- oft zu kleine Aufstellflächen für Fußgänger und Radfahrer (s. obiges Foto)
- Lichtsignalanlagen
 - lange Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer
 - Radfahrer unfreundlich (teilweise Grünanforderung, keine eigene Radfahrersignalisierung)



Konzept Radfahrerführung an Kreuzungen - Beispiele -



Kreisverkehr Bahnhofstr./
Goethestr.



Planung: IPO 2007



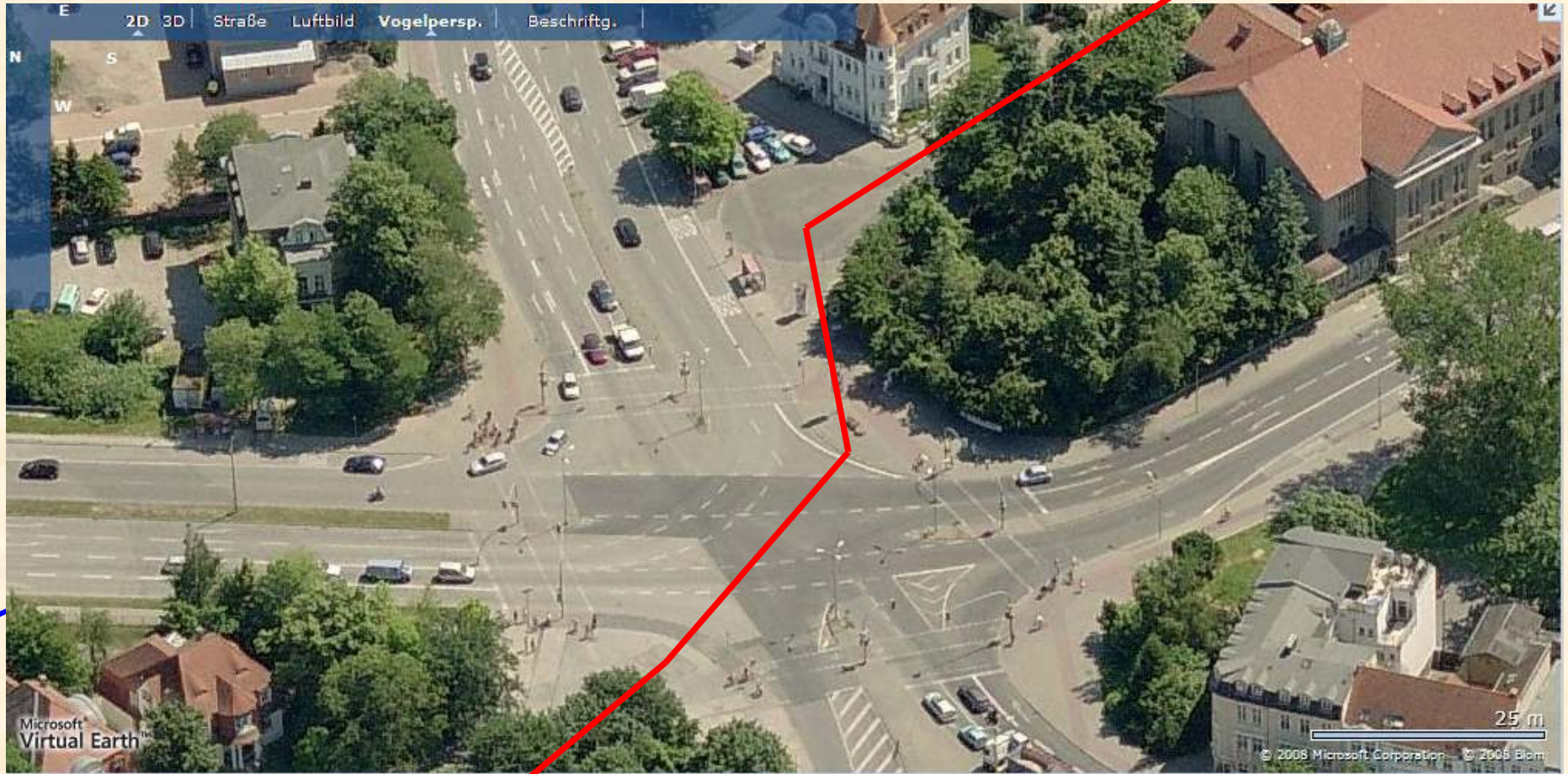
Kreisverkehr Fahrradachse
Pappelallee/ Karl-Liebknecht-Ring

Planung: SVU 2010



Projekt Diagonalquerung für Radfahrer mit eigener LSA (Grünphase mit Kfz-Linksabbiegern !)

Fahrradstraße
4.500 Radf./24h



Mühlentor (F/R)
12.600 Radf./24h

Platz der Freiheit (Europakreuzung)
einfahrende Fz: 14.000 Radf./24h
35.000 Kfz/24h

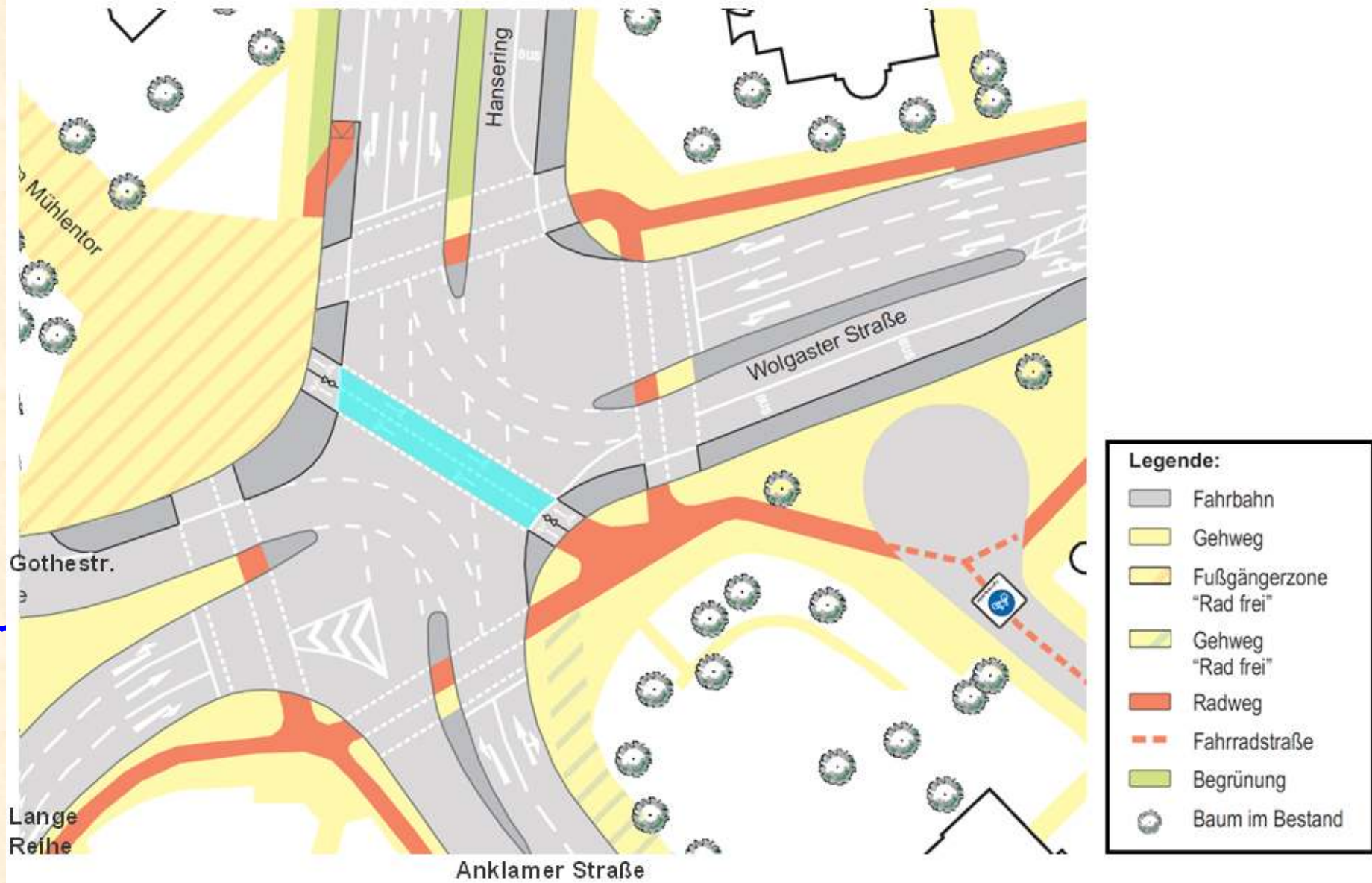


Projekt Diagonalquerung:

- Umgestaltung Platz der Freiheit/ Europakreuzung mit Diagonalquerung für Radfahrer
 - kürzere Wege durch kleinere Kreuzung
 - Wegfall der 2. Linksabbiegespur durch mehr Grünzeit für Kfz kompensiert
 - Erneuerung der veralteten Ampelanlage
 - damit Reduzierung der Umlauf- und Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmer
 - diagonale Grünphase zusammen mit Kfz-Linksabbieger
 - automatisches Grün für Fußgänger und Radfahrer
 - Attraktivitätsgewinn für die Hauptradachse
 - damit auch Verlagerung Radverkehr von der problematischen Anklamer Str. auf Hauptradachse
 - vorhandene Fg./Rf.-Furten werden entlastet
- Zustimmung aller zuständigen Behörden zu Variante 2 (nächste Folie) beim Ortstermin im April 2010
- bisher einmaliges Verkehrsprojekt in Deutschland



Europakreuzung Diagonalquerung Radverkehr – Variante 2



Dr.-Ing. Ditmar Hunger

Planungsbüro Stadt – Verkehr – Umwelt

Dresden / Berlin

SVU



Konzept – Beispiele



- Radfahrer im Sichtfeld der Autofahrer



Radfahrerschleuse
(z.B. Münster)

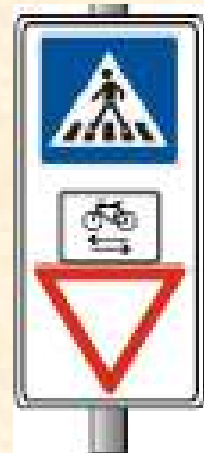


Radaufstellflächen vor Kfz
(z.B. Gützkower Straße)



Konzept – Beispiele

- Kreuzungen von Hauptradrouten (und Fußgängerachsen) mit Kfz-Erschließungsstraßen
 - Vorrang für Radfahrer und Fußgänger durch Vorfahrtsänderung prüfen (Umgestaltung i.d.Regel erforderlich, ggf. mit Zebrastreifen (als StVO- Ausnahmeregelung))
 - Umgestaltung Kreuzung Petershagen-Allee / Rathenastr.
 - keine Vorfahrtsänderung, aber Kfz-Schrittgeschwindigkeit



Qualitätsstandards von Radverkehrsanlagen







Bewertung

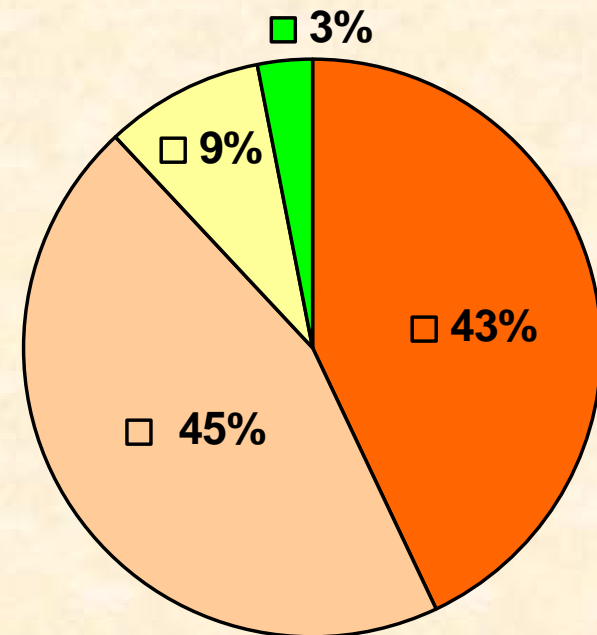
- zahlreiche Radwege in schlechter Qualität (s. Plan Bewertung), v.a.
 - mangelhafte Bordsteinabsenkungen
 - schlechte Oberfläche
 - keine bauliche Trennung zum Gehweg
 - Grundstückszufahrten falsch angelegt
 - unzureichende Aufstellflächen an Kreuzungen
- vorgeschriebene Standards werden erst seit einigen Jahren umgesetzt
- auffällig sind Qualitätsunterschiede zwischen Kfz-Fahrbahnen und Radwegen (s. folgende Folie):





Qualitätsvergleich Kfz-Fahrbahnen mit Straßen begleitenden Radwegen *

-  Radweg deutlich besser als Kfz-Fahrbahn
-  Radweg und Fahrbahn gleichwertig
-  Radweg etwas schlechter als Kfz-Fahrbahn (höherer Rollwiderstand und Borde >1cm)
-  Radweg deutlich schlechter als Kfz-Fahrbahn



* auf Innerortsstrecken – Erhebung Juni 2008
mit Wolgaster Landstraße und Ladebower Chaussee
Radwege zu 24% (statt 9%) gleichwertig



Fazit

- auf 88% aller Innerortsstraßen ist der Straßen begleitende Radweg schlechter als die Kfz-Fahrbahn !
 - bei 43% deutlich schlechter
 - bei 45% etwas schlechter (höherer Rollwiderstand und Borde >1cm)
- umgekehrt sind lediglich 3% der Radwege besser als die Kfz-Fahrbahn !



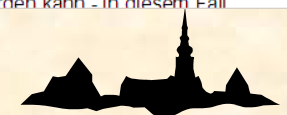
Konzeption Qualitätsstandards



- **Checkliste für einzuhaltende Qualitätsstandards** (gemäß StVO, techn. Regelwerke und Greifswalder Regeln) für Verwaltung, Planer, Baubetriebe, Investoren
 - für Rad- **und** Fußgängerverkehrsanlagen, d. h. keine Radverkehrsförderung auf Kosten der Fußgänger und der Belange Behinderter
 - bei Neu- und Ausbaumaßnahmen
 - bei Instandsetzungsmaßnahmen - soweit möglich -
 - bei Baumaßnahmen Dritter/ Privater (z. B. bei Grundstückszufahrten)

Hinweise zu Fußgängerverkehrsanlagen	
<input checked="" type="checkbox"/>	Gehwege sind ausreichend breit (in Abhängigkeit angrenzender Nutzungen und Fußgängerstärken) zu dimensionieren; nutzbare Mindestbreite ist 1,80m zuzgl. Sicherheitsräume (zur Fahrbahn 0,50m, zum Radweg 0,30m)
<input checked="" type="checkbox"/>	die Oberfläche ist gut begehbar (vorzugsweise Plattenbelag) sowie taktil und farblich von angrenzenden Flächen (wie Sicherheitsstreifen und Seitenräume mit Möblierung) zu unterscheiden (ggf. Kompromisse in gestalterisch sensiblen Bereichen)
<input checked="" type="checkbox"/>	an Grundstückszufahrten ist der Vorrang des Fußgängerverkehrs gestalterisch umzusetzen, insbesondere <ul style="list-style-type: none">- keine Absenkung des Fußweges, sondern Zufahrt über Rampensteine im Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn- Material des angrenzenden Fußweges ist auch in der Zufahrt zu verwenden
<input checked="" type="checkbox"/>	Fußgängerquerungen sind in Gehrichtung der Fußgänger anzulegen
<input checked="" type="checkbox"/>	an Querungsstellen des Fußgängerverkehrs sind die Borde behindertengerecht abzusenken (auf 3cm Rundbord oder 2cm Tiefbord)
<input checked="" type="checkbox"/>	Blindenleitstreifen sind an wichtigen Quellen/ Zielen für Sehbehinderte anzulegen

Hinweise zu Radverkehrsanlagen	
<input checked="" type="checkbox"/>	separate Radverkehrsanlagen sind nur dann erforderlich, wenn der Radverkehr nicht im Mischverkehr mit dem Kfz auf der Fahrbahn geführt werden kann - in diesem Fall





- **Qualitätsstandards sind u. a.:**
 - glatte, ebene Oberflächen, vorzugsweise Asphalt
festgelegt in AG Verkehr Febr. 2008
 - Bordabsenkungen an Radwegen auf 0 cm
 - ausreichende Radwegbreiten und ausreichende
Aufstellflächen an Kreuzungen
 - frei von Hindernissen
 - Trennung Rad- vom Gehweg durch Materialwechsel
(vor allem für Sehbehinderte wichtig)
 - Vorrang Radverkehr an Zufahrten baulich untersetzen
 - keine Absenkung Radweg, sondern Anrampung der Kfz-
Zufahrt
 - durchgehende Pflasterung/ Markierung des Radweges
 - 2-Ri-Radwege zusätzlich mit roten Furten und
Pfeilmarkierung
 - Beleuchtung von Haupttrouten des Rad- und
Fußgängerverkehrs (in der Regel)





schlechte Beispiele



Gestaltung und Verkehrsregeln
passen nicht zusammen



mangelhafte Bordabsenkung
des Radweges (0 cm !)



fehlende
Aufstellflächen





gute Beispiele



- seit 2009 Trennung zwischen Gehweg und Radweg als Standard (v.a. für Sehbehinderte)
- Radwege in Asphalt als Standard in AG Verkehr beschlossen



seit 2009 bessere Sicht für Fußgänger und Radfahrer an Inseln (Verzicht auf Baken und Schilder tiefer gesetzt!)



schlechte Beispiele



StVO-Verwaltungsvorschrift:
Radwege frei von Hindernissen !



Im Einzelfall können Poller bei starkem Parkdruck oder zur Unterbindung einer Abkürzung für Kfz sinnvoll sein – dann aber mit Markierung





gute Beispiele aus Greifswalds Partnerstadt Lund



5 Fahrradparken



Planungsgrundsätze



- Stellplätze an Quellen und Zielen der Radfahrer in ausreichender Anzahl erforderlich
 - zum Schutz vor Diebstahl und Vandalismus
 - zum bequemen Abstellen



- Qualitätskriterien – Mindestanforderungen:
 - leichte Zugänglichkeit zur Abstellanlage
 - ausreichende Breiten zum bequemen Ein- und Ausparken ohne Beschädigung der Räder

- Standsicherheit

- Rahmen und Vorderrad anschließbar

zusätzliche Anforderungen bei längerem/
nächtlichen Abstellen

- Überdachung der Abstellanlage

- ausreichende Beleuchtung

- Räder einschließbar (Radboxen, Radstation)

- Abstellmöglichkeiten im Gebäude , Radschuppen etc.



Foto Dr. Rose



Bewertung



- Anlehnbügel (statt Felgenkiller)
inzwischen Standard in Greifswald
 - im öffentlichen Raum, an öff. Einrichtungen und bei geförderten privaten Maßnahmen
 - aber zahlreiche Altanlagen noch vorhanden
- überdachte Abstellanlagen
 - am Bahnhof und Bahnhof-Süd vorhanden
- fehlende Fahrradständer
 - im Bereich Markt / Fußgängerzone (als Ersatz oft Geländer vor Fassade)
 - am Bahnhofsvorplatz
 - an der Mensa am Wall
 - am Bahnhof Süd
- für Wohngebäude keine Regelungen



Konzept Fahrradparken -1-



- Anlehnbügel (ca. 1x1m) als Standard
 - erfüllt auch gestalterische Anforderungen
 - ein- oder beidseitig nutzbar (je nach Abstand)
 - Geländer vor Fassade bei Platzmangel
- Förderung privater Radabstellanlagen am Gebäude im Rahmen Stadtumbau-Ost (wie bisher)
- Fahrradabstellsatzung für Greifswald
 - Schaffung von Radabstellmöglichkeiten am und/oder im Gebäude als Verpflichtung bei Neubauten ab... WE
 - z. Zt. in M-V rechtlich nicht möglich
- Finanzierung von Radabstellanlagen über Kfz-Stellplatzablösebeträge (2010 beschlossen)
- Öffentlichkeitsarbeit, Flyer etc.
zur Sensibilisierung der Eigentümer zur Schaffung von Radabstellanlagen am und im Gebäude



Konzept Fahrradparken -2-



- Mensa am Wall
 - zusätzlich 350-400 Radabstellplätze
- Fußgängerzone
 - Ergänzung Stellplatzangebot in angrenzenden Seitenstraßen (6 Bügel für 1 Kfz-Stellplatz)
- Bahnhofsbereich
 - Ergänzung um mind. 250 Abstellplätze insgesamt
 - Fahrradboxen
 - bewachte Abstellanlage (Radstation)
- Bahnhof Süd
 - Ergänzung um Radboxen und weitere Fahrradbügel
- Abstellanlagen an ausgewählten Bushaltestellen
 - Wolgaster Landstr./ Friedrichshagen
 - weitere im Umland



Konzept Fahrradparken -3-



■ Fahrradparkhaus / Radstation

- für 240 Beschäftigte der Stadtverwaltung und Innenstadtbesucher/Touristen
- mit Infoladen, Werkstatt, Schließfächer, ADFC-Büro, Leihfahräder etc.



der Standort:
Baulücke Domstraße
hinter der alten Post,
dem neuen Stadthaus



6 Service rund ums Rad



Lieferservice



VELOTAXI - Greifswald



Service für die Infrastruktur



- Reinigung und Winterdienst
Schwerpunkt verkehrswichtige Radverkehrs-
anlagen und Gefahrenstellen
- Radverkehr an Baustellen
sicher und möglichst umwegfrei führen
- Parken auf (Fuß- und) Radwegen
kontrollieren
- Beschwerdemanagement einführen
bzgl. Sicherheits- und Komfortmängeln im
Radverkehr und Bearbeitungsroutine festlegen
- Velo-Taxi - Werbung für 2. Versuch



Service-Einrichtungen

vernetzen/ ausbauen/ bewerben

- Fahrradläden mit Kauf, Reparatur, Infos
- Fahrradverleih einschl. Anhänger
- Lieferservice der Geschäfte
- Dienstfahräder Arbeitgeber
- Bett & Bike (ADFC)
- Radstation am Rathaus errichten mit Infoladen, Selbsthilfewerkstatt, Gepäckschließfächer, ADFC-Büro etc.
- Velo-Taxi
 - Werbung für 2. Versuch



Lokale Tourismus-/Freizeitroutes



- „Greifswald mit dem Rad erfahren“
 - Konzept und Vermarktung einer Greifswald-Route für Touristen und Neubürger
 - Radrouten zu bereits vermarkteten Themen (Schwedenstraße - Backsteinroute - Caspar-David Friedrich)
- „Rund um Greifswald“
 - Freizeitroute bereits konzipiert, aber besser vermarkten
 - Gesamtroute 28 km, als Nord- oder Südroute getrennt befahrbar
- ...alles auch als geführte Radtouren anbieten



Fahrradwegweisung



- Fahrradstadtplan herausgeben
- Radwanderkarten
 - Routenabstimmung mit Verlagen als laufende Aufgabe
- Internetpräsentation der Routen
- Radroutenbeschilderung
 - überregionale Radrouten
 - Ostseeküstenradweg und
 - Östliche Backsteinroute sind beschildert und dokumentiert
 - Unterhaltung/ Kontrollen notwendig
 - weitere Beschilderung (nur) in Einzelfällen
 - Greifswald hat dichtes Netz von touristischen Wegweisern
 - Fahrradstadtplan, Flyer, Internet ausreichend



Vernetzung Fahrrad- und öffentlicher Verkehr



- Radabstellanlagen an Bahnhöfen (Bike & Ride) ausbauen (s. Fahrradparken)
- Fahrradmitnahme im Zug kostenfrei/kostengünstig
- Fahrradmitnahme im Stadt- und Regionalbus und in Taxen anstreben
- Mobilitätszentrale am Bahnhof
 - mit Fahrplaninfos Stadt-, Regional- und Fernverkehr
 - in Verbindung mit Neubau ZOB 2010/11
- Radstation am Bahnhof
 - bewachte Abstellanlagen
 - Leihfahrräder
 - Infos, Ersatzteile, Werkstatt?



7 Öffentlichkeitsarbeit



UNIVERSITÄTS- UND HANSESTADT GREIFSWALD



Für mehr Sicherheit im Sattel

Präventionsrat und Polizeit haben gesponnen zum dritten Fahrradaktionstag auf den Marktplatz ein. Der hat viele Infos in Sachen Sicherheit.

von Petra Kahl

Beide sind mit einem Fahrrad ausgerüstet. Man muss nicht alle Teile mitnehmen. Die Aktion ist ein Projekt der Polizei und des Präventionsrats. Die Aktion ist ein Projekt der Polizei und des Präventionsrats. Die Aktion ist ein Projekt der Polizei und des Präventionsrats.

Die Aktion ist ein Projekt der Polizei und des Präventionsrats. Die Aktion ist ein Projekt der Polizei und des Präventionsrats. Die Aktion ist ein Projekt der Polizei und des Präventionsrats.

Die Aktion ist ein Projekt der Polizei und des Präventionsrats. Die Aktion ist ein Projekt der Polizei und des Präventionsrats. Die Aktion ist ein Projekt der Polizei und des Präventionsrats.

Die Aktion ist ein Projekt der Polizei und des Präventionsrats. Die Aktion ist ein Projekt der Polizei und des Präventionsrats. Die Aktion ist ein Projekt der Polizei und des Präventionsrats.

20 Tage radeln – mehrfach gewinnen vom 1. Juni bis 31. August

Mit dem Rad zur Arbeit 2009 Eine Initiative von ADFC und AOK

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club AOK

Der neue Chfesssel

Verbrennen Sie doch mal Kalorien statt Benzin.



Verkehrssicherheit – 1 –

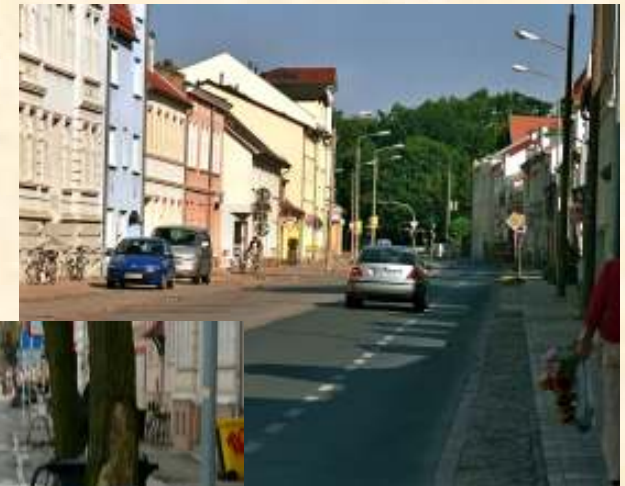


- **Verkehrsunfallkommission**
 - Arbeit weiterführen, um ADFC erweitern
- **Umbau von konflikträchtigen Knotenpunkten**
- **Aktion Sicheres Fahrrad**
 - Bremsen- und Beleuchtungsscheck einschl. Reparaturservice vor Ort
 - Polizeikontrollen
- **Fahrraddiebstahl bekämpfen**
 - Aufklärung, Kontrollen, Aktionen wie Fahrradcodierung
- **Radverkehrsregeln als neuer Handlungsschwerpunkt**
 - Aufklärung und Vermittlung für Rad- und Autofahrer
 - Kontrollen



Verkehrssicherheit – 2 -

- Problem objektiver und subjektiver Sicherheit am Beispiel Gützkower Straße
 - stadteinwärts Radfahrer auf RSS im Sichtfeld der Autofahrer, aber
 - 75% der Radfahrer stadteinwärts als Geisterfahrer auf dem nur 1,80m breiten Radweg ohne Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn unterwegs - unter völliger Verkennung der Gefahrenlage
 - mehr Öffentlichkeitsarbeit erforderlich



Verkehrssicherheit – 3 -



- **stadtverträgliche Kfz-Geschwindigkeiten**
 - verkehrsplanerische und verkehrsregelnde Maßnahmen
Grundsatz: Sicherheit vor Leichtigkeit !
 - Öffentlichkeitsarbeit für gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr (gemäß §1 StVO)
 - in Greifswald gute Voraussetzungen, da viele Verkehrsteilnehmer Autofahrer und Radfahrer zugleich sind
 - Kontrollen



Exkurs: Kfz-Geschwindigkeit und Unfallfolgen



- *Generell gilt Tempo 50 in Ortschaften. Die meisten Autofahrer empfinden diese Geschwindigkeit als ausreichend langsam. Unfallforscher zeigen, dass diese Einschätzung täuscht: Wenn bei der Fahrt durch die Stadt 14 Meter vor dem Wagen ein Kind auf die Straße springt, kommt der Wagen nur bei Tempo 30 kurz vor dem Kind zu stehen. Bei Tempo 50 prallt er trotz Vollbremsung mit 48 km/h gegen das Kind! - Zitat -*



Quelle: Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Bonn 2008



Mobilitätserziehung



■ Mobilität Lernen

- Umwelt"erfahrung"
als Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit
auf Schulwegen und im Wohnumfeld
- „Mit dem Rad zur Schule“ statt „Mama-Taxi“
- „Kinder in Bewegung“ (Nationaler Radverkehrsplan)
 - Sicherheit
 - selbstbestimmte Mobilität
 - persönliche Entwicklung
 - Gesundheit
 - soziales Verhalten



Kommunikation

- Projektbörse einrichten für Ideen, Projekte, gemeinsame Aktionen
- „Mit dem Rad zum Einkaufen“
- „Mit dem Rad zur Arbeit“
- Fahrradkultur entwickeln
 - Vorbilder - Fahrradhochzeit
 - Radfahren ist Chefsache - radfahrende Polizei – Film „Greifswald als Fahrradstadt“
- Aktionen /Events rund ums Rad

- Gesundheitsfaktor Radfahren

- Rikscha

Velomobil



8 Konzept-Schwerpunkte und Leitprojekte





-1-

Infrastruktur

■ Fahrradstraßen

- Ausbau Fahrradstraße Robert-Blum-Straße
- Ausweisung Fahrradstraßen Mühlenstr. – Marktsüdseite – Bader- Domstr. sowie Fleischerstr.
- Ausbau Mühlentor und Mühlenstraße
- Ausweisung Fahrradstraße Neunmorgenstraße – (Verlängerte) Scharnhorststraße (Schulwegachse!)
- Ausbau Grünland – Nelkenweg als Fahrradstraße

■ Radschutzstreifen (RSS)

- an allen stärker belasteten Erschließungsstraßen
- in Anklamer Str.
als Sofortmaßnahme ohne Umbau i.V. mit Zebrastreifen, Senkung Kfz-Geschwindigkeit, Lärmreduzierung



Konzept-Schwerpunkte und Leitprojekte

-2-



- Haupttrouten des Radfahrer- und Fußgängerverkehrs an Kreuzungen stärken
 - Radfahrer-Diagonalquerung am Platz der Freiheit (Europakreuzung)
 - Umbau Kreuzung Rudolf-Petershagen-Allee / Rathenaustraße
 - Kreuzung Bahnhofstraße/Goethestraße zum Kreisverkehr umbauen

- neue Radverbindungen
 - Fahrradachse Pappelallee – EKZ Elisenpark
 - Bahnunterführung Feldstr. - Siemensallee





- **Neubau von Fuß-/ Radwegen an Hauptverkehrsstraßen ins Umland**
 - Gützkower Landstraße (u.a. Schulweg Weitenhagen)
 - Stralsunder Landstr. nach Norden (Marktkauf, Radfernweg) (ggf. Mitfinanzierung durch HGW)

- **Neu- und Ausbau von Radverkehrsanlagen innerorts**
 - Hafestraße (Radfernweg, Fernwanderweg)

- **Durchsetzung Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen**
 - Checkliste für Planer, Verwaltung, Investoren, Baubetriebe
 - auch für Fußgängerverkehrsanlagen





Infrastruktur und Service

- Bahnhöfe als Schnittstellen zwischen Fahrrad und ÖPNV aufwerten
 - Fahrradmitnahme in allen öffentlichen Verkehrsmitteln anstreben
 - Radabstellanlagen ausbauen einschl. Radboxen am Bahnhof und Bahnhof Süd
 - Radstation am Bahnhof

- Fahrradparkhaus am Rathaus
 - Abstellanlagen für Verwaltung und Innenstadtbesucher am Markt/ Fahrradparkhaus
 - Serviceeinrichtungen (Radstation ?)





Service und Öffentlichkeitsarbeit

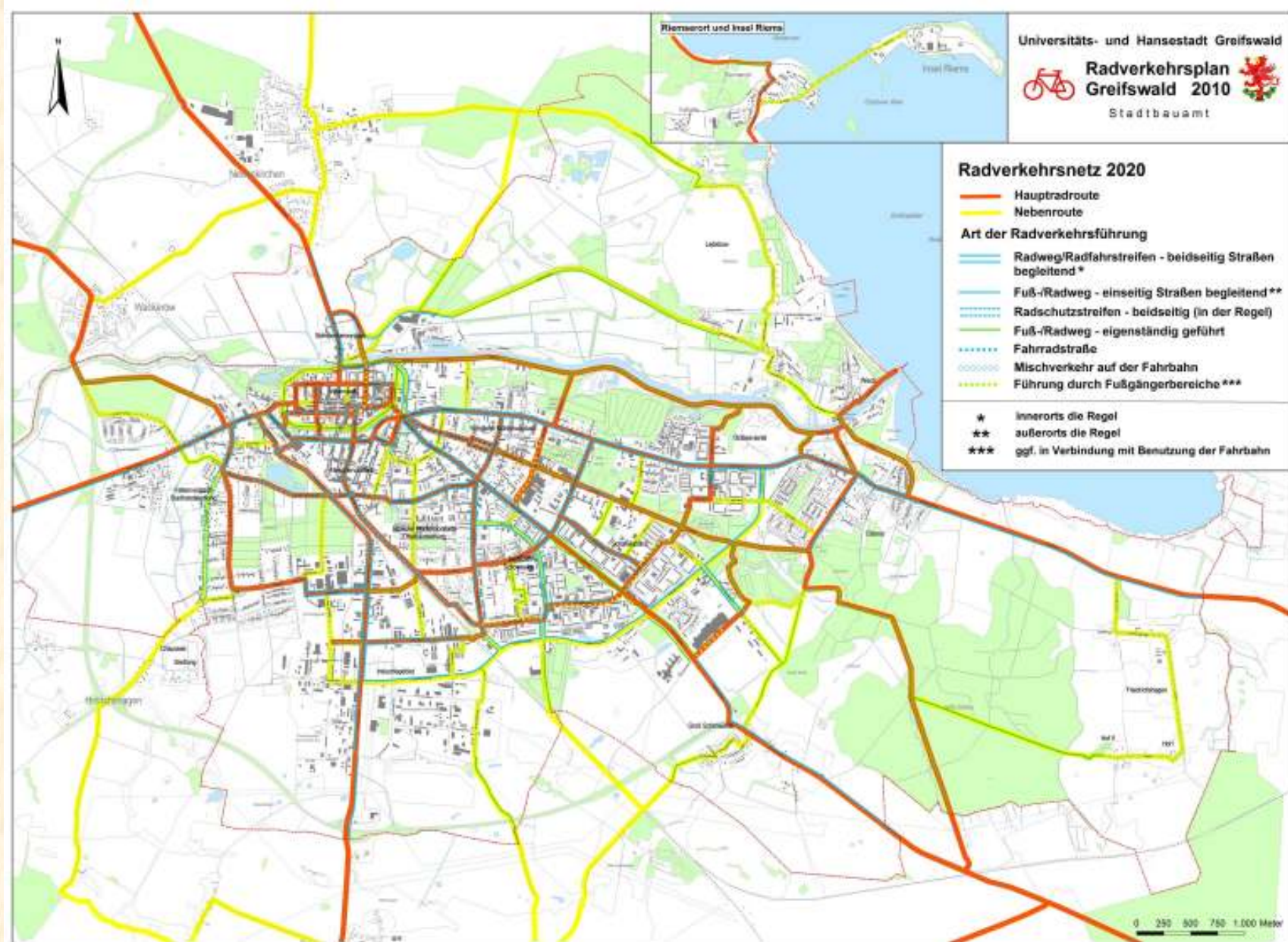
- Radroutenvermarktung
 - Fahrradstadtplan
 - Greifswaldroute für Touristen und Neubürger: „Greifswald mit dem Rad erfahren“
 - „Rund um Greifswald“ – Freizeit-/Tourismusroute
- Mobilitätserziehung
 - Projekte „Mit dem Rad zur Schule“ u. a.
- Verkehrssicherheit
 - stadtverträgliche Kfz-Geschwindigkeiten und gegenseitige Rücksichtnahme kommunizieren
 - Aufklärung bzgl. objektiver und subjektiver Sicherheit im Radverkehr



Radverkehrsnetz 2020



radstraße



9 Handlungsprogramm



Zielvorgaben 2014 / 2020



- Verkehrsmittelanteile des Radverkehrs erhöhen von 44% auf 45% (2014) und 47% (2020) gemäß Szenario 1 des Klimaschutzkonzeptes
- Leitprojekte bis 2014 realisieren
- folgende Leitprojekte bis 2020 umsetzen
 - Ausbau Mühlenstr., Heinestr., Grünland, Feldstr.- Siemensallee, Fahrradparkhaus, Radstation
- alle Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen ausstatten bis 2020 (innerorts beidseitig, außerorts einseitig)
- fehlende Hauptradrouten ergänzen bis 2020
- Hauptradrouten in guter bis befriedigender Qualität bis 2020
- Erhöhung Verkehrssicherheit: Reduzierung verletzte Radfahrer bis 2014/ bis 2020
- Finanzierung Verkehrssicherheitsarbeit und Öffentlichkeitsarbeit sicherstellen (100+25 T€/a lfd.)



Erfolgskontrolle



- jährliches Monitoring durch AG Verkehr
- Berichterstattung im Bau- und Umweltausschuss
- Erhebung des Verkehrsverhaltens der Greifswalder ca. alle 5 Jahre
- Trennung Straßenunterhaltung im Verwaltungshaushalt nach Fg./Rad-/Kfz-Maßnahmen zur Kostenklarheit



Strukturen und Akteure

- Greifswald im kommunalen Fahrradnetzwerk „MV bike“



- AG Verkehr

- AG- Mitglieder seit 2008:
Stadtbauamt mit Verkehrsplanung und Umwelt, Tiefbauamt mit Straßenverkehrsbehörde und Straßenunterhaltung, Polizei, ADFC, Bündnis für Familie

AG Verkehr
beim Abfahren der
Fahrradstraße



- Maßnahmenprogramm Radverkehrsinfrastruktur

- 5-Jahresprogramm mit Leitprojekten und Maßnahmen
- Verzahnung mit Haushaltsplanung
- aufgestellt und fortgeschrieben von der AG Verkehr
- Berichterstattung 1-2xjährlich im Bau- und Umweltausschuss



Forum „Nachhaltige Mobilität“



- Fortsetzung der bisherigen Bürgerbeteiligung zur CO₂-Minderung im Verkehr (Teilprojekt des Greifswalder Klimaschutzprojektes) mit neuer Struktur:
- öffentliches Forum mit geladenen Akteuren
 - Politik, Verwaltung, Tourismusverbände, ADFC, Polizei, Schulen, Universität, AStA, Verkehrsbetriebe, Krankenkassen, Fahrradhändler, Bündnis für Familie, Seniorenbeirat, Behindertenforum, Nahverkehrsbeirat u. a.
 - ca. 2 Foren im Jahr, darüber hinaus Treffen zu Schwerpunktthemen/ Projekten
- Zielsetzung: Informationsaustausch, Initiierung und Unterstützung von Projekten zur nachhaltigen Mobilität (Netzwerk)



Planverzeichnis

Folie

- **Radverkehrszählung** **13**
- **Kfz-Belastung im Straßennetz** **16**
- **Verkehrsmittelwahl zu vielfrequenzierten Orten** **24**
- **Radrouten im Stadt-Umland-Raum Greifswald** **29**
- **Städtisches Radroutennetz** **30**
- **Radroutennetz Ausschnitt Innenstadt** **31**
- **Fahrradachse** **33**
- **14 Greifswalder Radrouten** **34**
- **Bewertung Radverkehrsnetz** **47**
- **Radverkehrsanlagen: Bestand und Planung** **56**
- **Radverkehrsnetz 2020** **100**

Abkürzungsverzeichnis

RW	Radweg	HVStr	Hauptverkehrsstraße
RFS	Radfahrstreifen	StVO	Straßenverkehrsordnung
RSS	Radschutzstreifen	SW I/ II	Schönwalde I / II
F/R	Fuß-/Radweg	MiD	Motorisierung in Deutschland
Fg.	Fußgänger	IPO	Ingenieurplanung Ost, Greifswald
2-Ri-RW	2-Richtungsradweg	SVU	Stadt-Verkehr-Umwelt, Dresden



Aufstellungsverfahren und Beteiligte



- Arbeitsbeginn April 2008 anlässlich der 1. Greifswalder Klimaschutzkonferenz
- ab Mai 2009 Bearbeitung parallel zum Greifswalder Klimaschutzprojekt „CO2-Minderung im Verkehr“
- RVP- Entwurf Juni 2009 vorgelegt
- Abstimmung der Stadt- Umland- Radrouten mit regionalen Partnern
- Bürgerversammlung zum Klimaschutz im Dez. 2009 zum Stadtverkehr, u.a. Führung der Radfahrer, Fahrradachse





- Vorstellung und Diskussion des RVP- Entwurfes auf der 3. Bürgerversammlung im Januar 2010



- Bürgerschaftsbeschluss zum Radverkehrsplan am 01.11.2010





federführende Bearbeitung

Gerhard Imhorst
Stadtbauamt

Radverkehrszählung

Johannes Hübner
Projektarbeit am Geographischen
Institut der Universität Greifswald
in Zusammenarbeit mit dem
Stadtbauamt, Karl Hildebrand,
Gerhard Imhorst

Begleitung durch AG Verkehr

Steffen Burkhardt (ADFC),
Doreen Geuther (Bündnis für Familie),
Bernd Kutter (Polizeiinspektion Greifswald),
Fred Wixforth, Heidrun Enders,
Dieter Schick (Tiefbau-und Grünflächenamt)
Thilo Kaiser, Karl Hildebrand, Gerhard Imhorst
(Stadtbauamt)





Untersuchung der Knotenpunkte der Radachse

SVU Stadt Verkehr Umwelt

Herr Dr. Hunger, Herr
Schönefeld, Dresden

im Rahmen des Greifswalder
Klimaschutzprojektes - Teilkonzept
„CO₂- Minderung im Verkehr“

Befragung und Auswertung zur Verkehrsmittelwahl

Dr. Ruth Bördlein

Geographisches Institut der
Universität Greifswald
in Zusammenarbeit mit dem
Stadtbauamt, Karl Hildebrand/
Gerhard Imhorst



Bürgerbeteiligung
Frau Dr. Bördlein
Geographisches Institut
der Universität Greifswald



