

Beschlussvorlage Gemeinde Dorf Mecklenburg Federführend: Bauamt	Vorlage-Nr: VO/GV01/2020-1691 Status: öffentlich Aktenzeichen: Datum: 12.02.2020 Einreicher: Bürgermeister	
Stellungnahme der Gemeinde zu den Planungen Radschnellweg im Gemeindegebiet Dorf Mecklenburg		
Beratungsfolge:		
Beratung Ö / N	Datum	Gremium
Ö	19.05.2020	Ausschuss für Gemeindeentwicklung, Bau, Verkehr und Umwelt Dorf Mecklenburg
Ö	09.06.2020	Gemeindevertretung Dorf Mecklenburg

Beschlussvorschlag:

Die Gemeindevertretung Dorf Mecklenburg nimmt wie folgt Stellung:

Sachverhalt:

Auszug aus dem Anschreiben:

Die Metropolregion Hamburg führt derzeit Machbarkeitsstudien für die Führung von Radschnellwegen durch. Betrachtet werden dabei neun auf Hamburg zulaufenden Korridore, startend im Hamburger Umland und anbindend an das Hamburger Veloroutennetz. Jeweils ein weiterer Korridor verläuft in Schleswig-Holstein (Lübeck) und in Mecklenburg-Vorpommern (Wismar –Schwerin).

In Zusammenarbeit mit der Hansestadt Wismar und der Landeshauptstadt Schwerin wurden unter der Leitung des Landkreises Nordwestmecklenburg und aufgrund einer vorge-schalteten Bürgerbeteiligung Trassenvarianten erarbeitet, die Sie den Anlagen entnehmen können.

Es handelt sich um einen Arbeitsstand, die Machbarkeitsstudien sollen Ende 2020 abgeschlossen sein.

Insbesondere interessieren uns die folgenden Fragen:

1. Ist der Ausbau der vorhandenen Wege zwischen dem Bürgermeister-Bade-Platz und der Wickendorfer Straße (K 42) möglich oder sprechen Auflagen aus dem Natur- und Landschaftsschutz dagegen?
2. Wie schätzen Sie die Chancen ein, dass in den Ortsdurchfahrten entlang der Kreisstraße (K 42) Fahrradstraßen eingerichtet werden können?
3. Ist ein Lückenschluss zwischen der Hauptstraße (Schwerin) und Lübstorf inklusive Brückenbauwerk über die Bahntrasse für den Radverkehr möglich? Westlich und östlich der Bahntrasse liegen landwirtschaftlich genutzte Flächen und z.T. kleine Flächen mit Baumbestand oder Seen/Teichen.
4. Ist der Ausbau des vorhandenen Weges zwischen dem Schloss Wiligrad und Gallentin möglich oder sprechen Auflagen aus dem Natur- und Landschaftsschutz dagegen?
5. Wie schätzen Sie die Chancen für einen Ausbau des Uferweges zwischen Gallentin und Bad Kleinen ein?
6. Ist der Lückenschluss zwischen Gallentin und Bad Kleinen entlang der Bahntrasse

möglich? Hier treten ggf. Schwierigkeiten aufgrund von Höhendifferenzen zwischen Bahntrasse und den angrenzenden Flächen auf. Eine Engstelle könnte am Zugang zum Eiertunnel entstehen.

7. Die Radschnellweg-Trasse verläuft durch den Ort Hohen Viecheln. Gibt es hier alternative Führungsmöglichkeiten außer auf der Durchgangsstraße Fritz-Reuter-Straße (Landesstraße L 031)? Der Radschnellweg soll von Hohen Viecheln weiter nach Moidentin geführt werden.
8. Wie schätzen Sie die Chancen für den Neubau eines Radweges entlang der Bahnhofstraße (K 37) zwischen dem Tierheim Dorf Mecklenburg und der Ortschaft Dorf Mecklenburg ein?
9. Ist ein Lückenschluss zwischen der Ahornstraße (westlich von Moidentin) und Dorf Mecklenburg größtenteils entlang der Bahntrasse möglich? Westlich der Bahntrasse befinden sich Waldflächen.
10. Wie schätzen Sie die Chancen für einen Ausbau der vorhandenen Wege zwischen Dorf Mecklenburg und der Hansestadt Wismar ein?
11. Hauptziel in der Hansestadt Wismar soll der Hauptbahnhof sein. Gibt es neben der dargestellten Variante noch alternative Führungen, auf denen die Umsetzung des Radschnellweg-Standards möglich wäre?
12. Wie schätzen Sie die Chancen für einen Ausbau der vorhandenen Wege zwischen dem Gröningsgarten und dem Hauptbahnhof in Wismar (östlich der Bahn) ein?

Zusätzlich zu den oben aufgeführten Fragen sind wir an allen weiteren Punkten interessiert, die Ihnen zu den Inhalten auffallen.

Finanzielle Auswirkungen:

Anlage/n:

Erläuterungsbericht, Varianten

Abstimmungsergebnis:	
Gesetzliche Anzahl der Mitglieder des Gremiums	
Davon besetzte Mandate	
Davon anwesend	
Davon Ja- Stimmen	
Davon Nein- Stimmen	
Davon Stimmenthaltungen	
Davon Befangenheit nach § 24 KV M-V	

Machbarkeitsstudie Radschnellweg Wismar – Schwerin

Gesamtprojekt

Radschnellverbindungen sind ein neues Netzelement in der Radverkehrsplanung, welches insbesondere den Alltagsradverkehr als Zielgruppe hat. In einem Entfernungsbereich von bis zu 25 km können sie für Pendelverkehre eine Alternative zur Kfz-Nutzung darstellen. Dementsprechend verknüpfen sie bedeutende Quell- und Zielbereiche mit hohen Potenzialen miteinander.

Als Vorläuferprojekt hat die „Potenzialanalyse für Radschnellwege“ die Verbindung Wismar – Schwerin als eine von neun Achsen in der Metropolregion ermittelt, die ein entsprechendes Potenzial für einen Radschnellweg aufweisen (vgl. Abb. 1). Für sie werden aktuell Machbarkeitsstudien erstellt.



Abb. 1 Übersicht über die neun Korridore der Machbarkeitsstudien¹

Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudien wird derzeit untersucht, inwieweit ein Ausbau der Radschnellverbindungen als integraler Bestandteil der bestehenden Radverkehrsnetze auf überregionaler, regionaler und kommunaler Ebene möglich ist. Ziel soll es sein, ein durchgängig sicheres und attraktives Befahren bei möglichst geringer Reisezeit bzw. Wartezeiten an LSA zu ermöglichen. Radschnellwege sollen ausreichend breit sein (ca. 4,00 m), so dass sich Radfahrende begegnen und überholen können, über gute Oberflächen verfügen und möglichst beleuchtet sein.

¹ Metropolregion Hamburg, Machbarkeitsstudien Radschnellwege, Link: <https://metropolregion.hamburg.de/content-blob/9499610/a7c66312c728aaedffb6c66133dc8aa0/data/karte-rad-schnellwege-72-pdf.jpg>

Die auf zwei Jahre angelegten Machbarkeitsstudien gliedern sich in verschiedene Arbeitsphasen und werden durch einen intensiven Beteiligungsprozess begleitet (vgl. Abb. 2). Derzeit befindet sich das Projekt in der Phase der groben Trassenfindung. Im Ergebnis dieser Arbeitsphase wird die Auswahl der Vorzugstrasse stehen, die Grundlage für die sich anschließende detaillierte Trassenfindung ist.

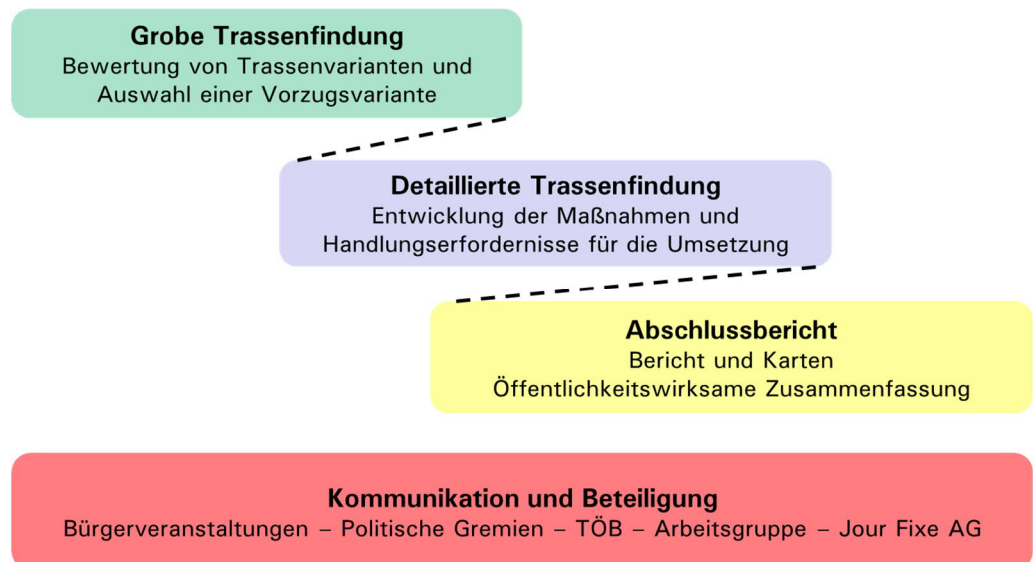


Abb. 2 Übersicht Projekttablauf der Machbarkeitsstudien

Untersuchungsraum

Der zu untersuchende Radschnellwegkorridor von Schwerin nach Wismar verläuft etwa zwischen der Bundesstraße B 106 und dem Schweriner See bzw. nördlich von Bad Kleinen zwischen der Bundesstraße B 106 und der Kreisstraße K 37 vom nördlichen Stadtrand Schwerins bis zum südlichen Stadtrands Wismars. Innerhalb der Städte wurde eine Anbindung an den Hauptbahnhof (Schwerin) bzw. Bahnhof (Wismar) angestrebt. Ergänzend wurde eine Anbindung an die Hochschule Wismar als Zubringer zum Radschnellweg mit aufgenommen. Nach Rückmeldungen aus der Onlinebeteiligung sowie der Öffentlichkeitsveranstaltung wurde eine ursprüngliche vorgesehene Führung unmittelbar an der Bundesstraße B 106 verworfen.

Die Länge der Trasse beträgt ca. 41 km, wobei etwa 6 km auf das Gebiet der Landeshauptstadt Schwerin, etwa 4 km auf das Gebiet der Hansestadt Wismar und etwa 31 km auf die Kommunen des Landkreises Nordwestmecklenburg entfallen. Hinzu kommen die Zubringerstrecken an die untersuchten Radschnellweg-Trassen, die in der vorangehenden Bilanz noch nicht berücksichtigt wurden. In welchem Standard diese umgesetzt werden sollen, wird mit der Arbeitsgruppe noch zu diskutieren sein.

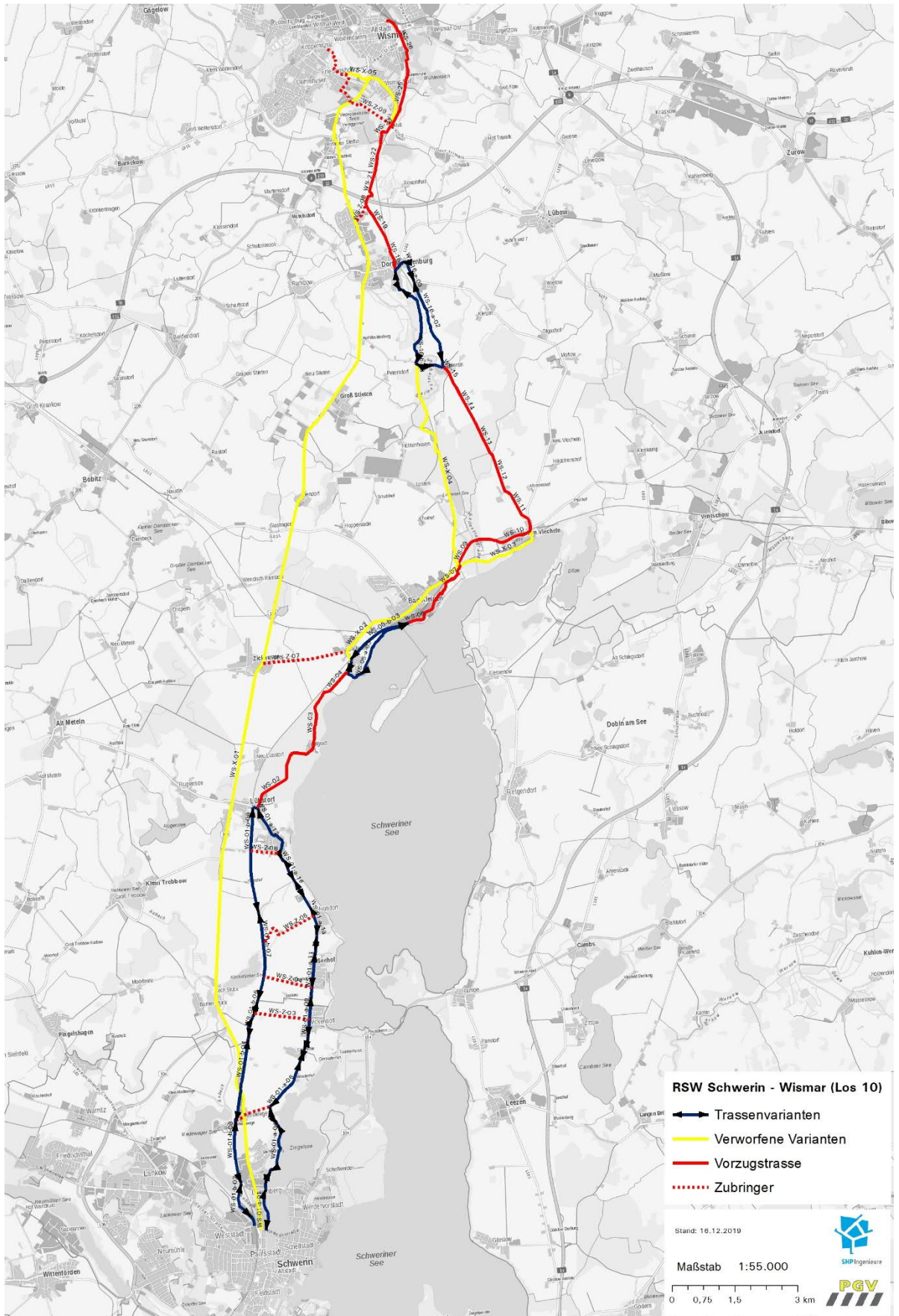


Abb. 3 Übersicht Trassenvarianten Gesamttraum

Trassenfindung

Als Grundlage der Trassenfindung dient zunächst ein weit gefasster Korridor, der das Untersuchungsgebiet abbildet (siehe Beschreibung zum Untersuchungsraum oben). Darauf aufbauend erfolgte eine umfangreiche Quell-Ziel-Analyse und die Auswertung aller relevanten Daten zur Ermittlung der wichtigen Verbindungen. Die beteiligten Städte sowie Vertreter*innen des Landkreises Nordwestmecklenburg waren in Rahmen von Abstimmungsterminen an diesem Prozess intensiv beteiligt. Im Rahmen des umfassenden Beteiligungsprozesses (Onlinebeteiligung und zwei Bürgerveranstaltungen, jeweils eine in Wismar und in Schwerin) sowie weitergehender Befahrungen durch die Gutachter (SHP Ingenieure und PGV-Alrutz) wurden Trassenvorschläge entwickelt, die der groben Trassenfindung zugrunde liegen.

Im Ergebnis wurde zum einen eine mögliche Trassenführung von Schwerin aus Richtung Norden entlang des Schweriner Sees durch die Ortschaften Bad Kleinen, Hohen Viecheln, Moidentin und Dorf Mecklenburg bis nach Wismar ermittelt. Des Weiteren wurden in drei Bereichen Trassenvarianten ermittelt, die sich häufig an der parallel verlaufenden Bahnstrecke orientieren (vgl. Abb. 4). Diese werden aktuell hinsichtlich ihrer Eignung zum Ausbau geprüft. Prüfgrundlage stellt ein umfangreicher Prüfkatalog dar, der im Rahmen eines sogenannten „Dachprojektes“ entwickelt wurde und sicherstellt, dass alle neun Korridore unter den gleichen Voraussetzungen geprüft werden.

Bewertungskriterien zur Findung der weiterzuverfolgenden Vorzugstrasse sind u.a.:

- Konfliktvermeidung (Umsetzung und Nutzung), z.B. Naturschutz, Parks, andere Verkehrsarten
- Attraktive Strecke, z.B. Direktheit, Anzahl Knotenpunkte
- Erschließungsfunktion: z.B. Bewohner, Arbeitsplätze
- ÖPNV: Anzahl der Haltestellen oder Bahnhöfe
- Realisierungsaufwand: z.B. Baulicher Aufwand, Umsetzbarkeit, Realisierungsdauer, Ingenieurbauwerke

Diese Projektphase ist eng mit den projektbeteiligten Kommunen und der Metropolregion abgestimmt.

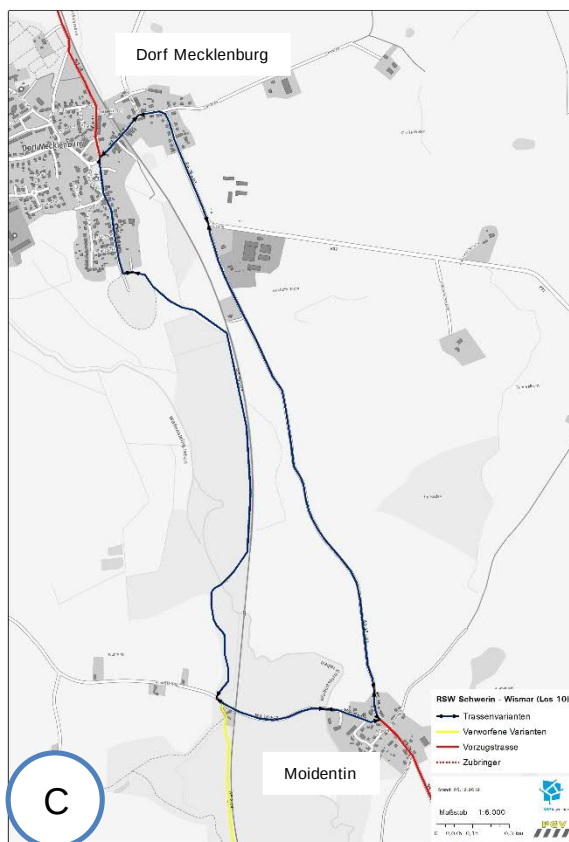
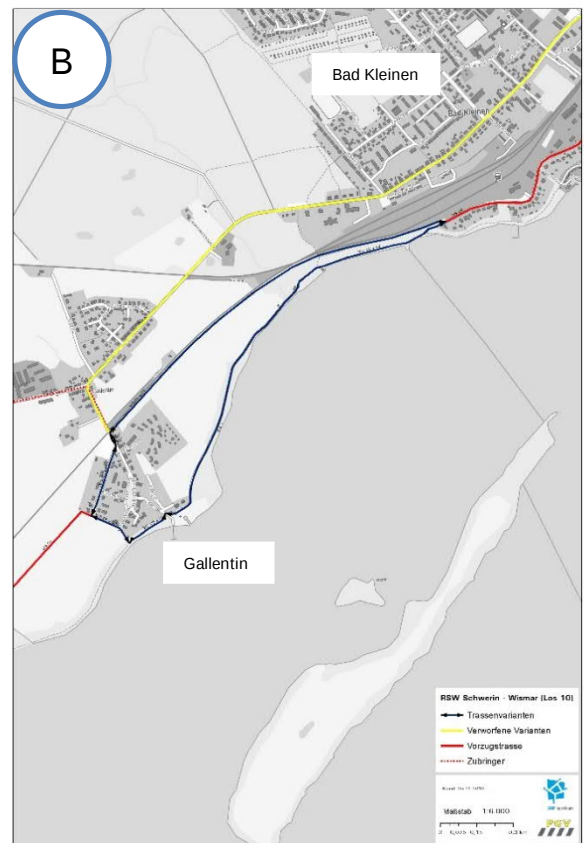
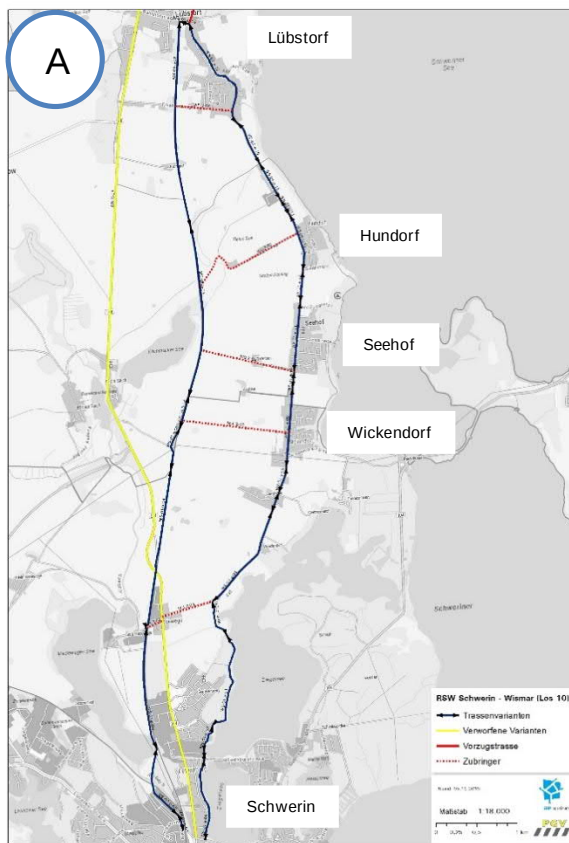


Abb. 4 Übersicht der Trassenvarianten für den Variantenvergleich der groben Trassenfindung

Hinweise und bereits erkannte Probleme

Trassenvarianten Schwerin – Lübstorf (Abb. 4, Bild A)

See-Route

- Die Trasse wird zwischen Schwerin und der Kreisstraße K 42 unmittelbar parallel zum Ziegelsee geführt. Stellenweise sind hier die Platzverhältnisse aufgrund der direkten Führung am Wasser und angrenzenden Böschungen sehr beengt, so dass ein Ausbau nur mit viel Aufwand möglich ist. Hinzu kommt, dass ein Teil der Strecke durch Landschaftsschutzgebiete verläuft sowie stellenweise sehr starke Steigungen aufweist.
- Entlang der Kreisstraße K 42 wechseln sich Außerorts- und Innerortsabschnitte ab. Außerorts müsste der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ausgebaut werden, so dass dieser den Anforderungen von Radschnellwegen entspricht. Die Ortsdurchfahrten sind hingegen so beengt, dass ein Ausbau nicht möglich ist. Der Radverkehr müsste hier im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Dieses ist im Zuge von Radschnellwegen nur bei sehr geringen Verkehrsstärken oder bei der Einrichtung von Fahrradstraßen zulässig. Fahrradstraße in Ortsdurchfahrten/auf Kreisstraßen sind bisher eher untypisch. Zusätzlich müssten für eine sichere Führung auf der Fahrbahn an den Orteinfahrten Querungshilfen eingerichtet werden, so dass ein sicherer und zügiger Übergang vom einseitig geführten Zweirichtungsradweg auf die Fahrbahn (und zurück) möglich ist.
- Für die Trasse spricht, dass auf weiten Teilen der Strecke bereits Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Der Ausbau und die Führung in den Ortschaften hingegen werden sich vermutlich schwierig gestalten.

Bahn-Route

- Die Trasse führt über das (z.T. ehemalige) Gelände des Güterbahnhofes und dann weiter im Bereich eines zurückgebauten Bahngleises. Ein erster Abstimmungstermin mit der Deutschen Bahn hat bereits stattgefunden. Die Landeshauptstadt Schwerin plant auf den freiwerdenden Flächen städtebauliche Entwicklungen. Weitere Abstimmungen mit der Deutschen Bahn und der Landeshauptstadt Schwerin sind notwendig.
- Der neu angelegte Bahnübergang an der Hauptstraße ist nicht für eine große Anzahl querender Radfahrenden ausgelegt und kann nicht (ohne Umbau) für einen Radschnellweg genutzt werden. Zur Querung der Bahntrasse muss somit voraussichtlich ein neues Brückenbauwerk (Rad- und Fußverkehrsbrücke) vorgesehen werden.
- Die Planungen zur Nordumfahrung im Zuge der B104n sind bekannt. Abstimmungen zwischen der Landeshauptstadt Schwerin und den Zuständigen der Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern haben hinsichtlich der Berücksichtigung eines Radweges parallel zur B104n begonnen. Hinsichtlich des Radschnellweges haben Abstimmungen aber noch nicht stattgefunden.

- Zwischen der Hauptstraße und der Ortschaft Lübstorf sind auf einer Strecke von etwa 7,60 km neue Wege anzulegen. Ein erstes Gespräch mit der Deutschen Bahn hat bereits stattgefunden. Es gibt keine Planungen der Deutschen Bahn, die die Trasse beeinflussen. Lediglich der ausreichende Abstand zur Trasse ist zu berücksichtigen.
- Für die Neubau-Abschnitte ist auf der gesamten Länge Grunderwerb notwendig.
- Um die Ortschaft an der Kreisstraße K 42 an die Radschnellweg-Trasse anzubinden sind Zubringer vorgesehen.
- Für die Trasse spricht, dass sie über weite Strecken abseits vom Kfz-Verkehr geführt werden kann. Für die Neubau-Abschnitte kann sich der Grunderwerb hingegen schwierig gestalten und es entstehen hohe Kosten.

Trassenvarianten Gallentin – Bad Kleinen (Abb. 4, Bild B)

See-Route

- Um den Uferweg möglichst direkt anbinden zu können ist am nord-westlichen Ortsrand von Gallentin ein neuer Radweg (im Radschnellweg-Standard) zu bauen. Dafür ist Grunderwerb notwendig.
- Beim Uferweg handelt es sich um einen unbefestigten ca. 3,0 m breiten Weg, der z.T. von Kfz befahren wird (Anbindung Bootshäuser und Gaststätte). Der Weg müsste für die Schaffung eines Radschnellweges verbreitert und asphaltiert werden. Es können Konflikte mit dem Naturschutz auftreten. Abstimmungen dazu erfolgten noch nicht.

Bahn-Route

- Der Radschnellweg würde durch die Straßen „Am Damm“ und einen kurzen Abschnitt durch die „Alte Dorfstraße“ geführt werden. Hier könnten Fahrradstraßen eingerichtet werden. Für die Umsetzung werden keine Probleme gesehen.
- Parallel zur Bahntrasse müsste auf einer Länge von ca. 1,70 km der Neubau eines Radschnellweges erfolgen. Im Bahnhof Bad Kleinen befinden sich laut Aussagen der Deutschen Bahn einige ungenutzte, abgebundene Gleise. Die nach einem Rückbau freiwerdenden Flächen könnten für den Bau eines Radschnellweges genutzt werden. Eine direkte Anbindung des Bahnhofes ist voraussichtlich ohne Brückenbauwerk nicht möglich aber sicher wünschenswert.

Trassenvarianten Moidentin – Dorf Mecklenburg (Abb. 4, Bild C)

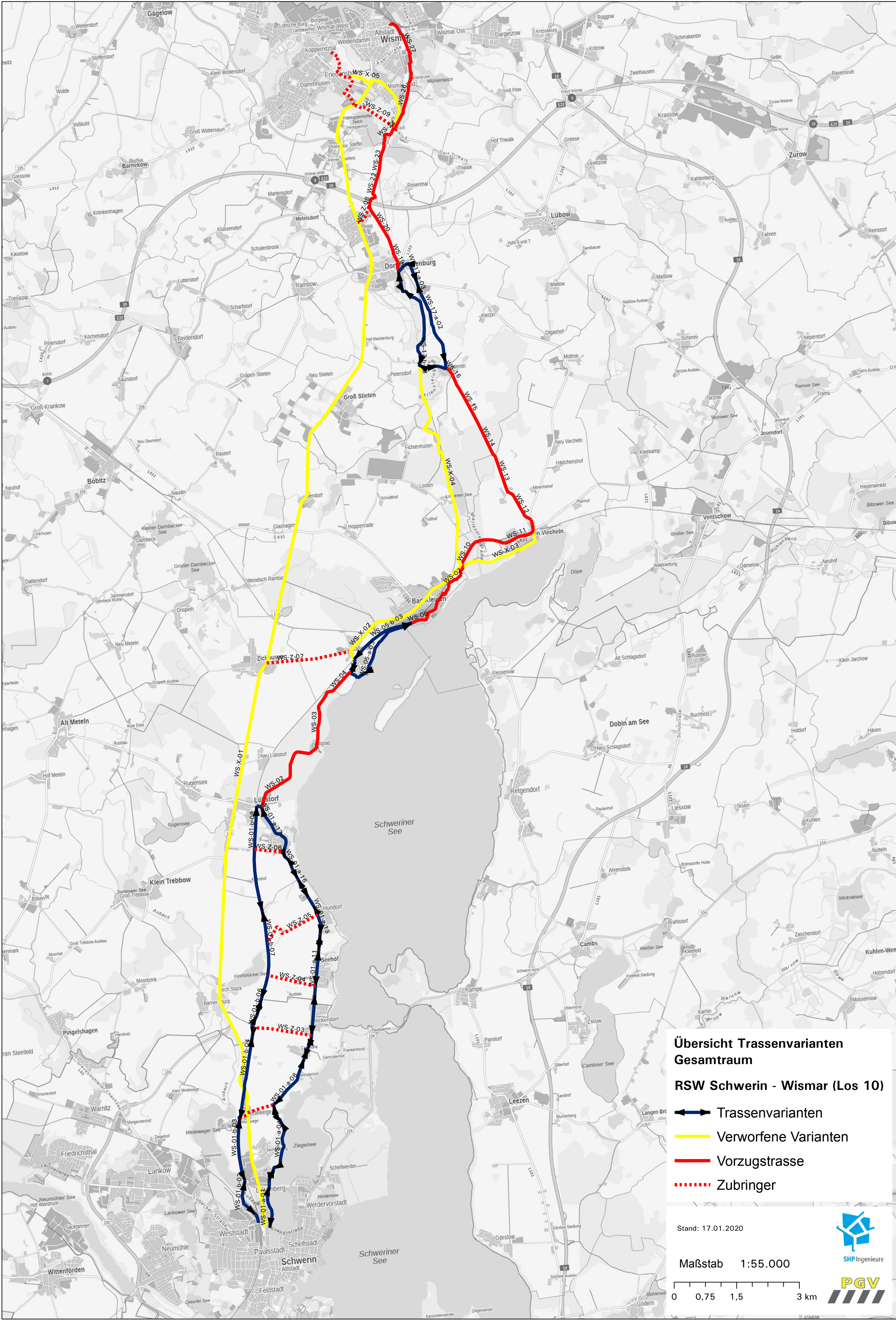
Östliche Route

- Die Straße zwischen Moidentin und dem Tierheim Dorf Mecklenburg („Zum Tierheim“) ist ca. 4,0 m breit und wird heute vom Rad- und Kfz-Verkehr gemeinsam genutzt. Ob auch zukünftig im Zuge des Radschnellweges eine gemeinsame Nutzung möglich ist, hängt von den vorherrschenden Kfz-Verkehrsstärken ab. Wünschenswert wäre es, wenn dieser Weg in einen Radweg umgewandelt werden würde, der für landwirtschaftlichen Verkehr und den ÖPNV freigegeben wird. Da es sich aber um die direkteste Verbindung zwischen Moidentin und Dorf Mecklenburg handelt, ist davon auszugehen, dass eine Umsetzung sehr schwierig wäre.
- Etwa ab dem Tierheim würde der Radschnellweg entlang der Kreisstraße K 37 (Kletzinger Straße/Bahnhofstraße) geführt. Heute gibt es dort keinen Rad- und/oder Fußweg. Zu Fuß Gehende und Radfahrende müssen die Fahrbahn nutzen. Im Zuge des Radschnellweges müssten sichere Fuß- und Radverkehrsanlagen im Radschnellweg-Standard im Seitenraum geschaffen werden. Eine Umsetzung wird von den beteiligten Kommunen aufgrund der Gegebenheiten vor Ort (Böschungen, beengte Platzverhältnisse) sehr kritisch gesehen.
- In Dorf Mecklenburg ergeben sich ähnliche Konflikte wie in den Ortschaften an der Kreisstraße K 42 (siehe oben). Die Ortsdurchfahrt ist so beengt, dass ein Ausbau der vorhandenen Geh- und Radwege zu einem Radschnellweg nicht möglich ist. Der Radverkehr müsste hier im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Dieses ist im Zuge von Radschnellwegen nur bei sehr geringen Verkehrsstärken oder bei der Einrichtung von Fahrradstraßen zulässig. Fahrradstraßen in Ortsdurchfahrten/auf Kreisstraßen sind bisher eher untypisch. Zusätzlich müssten für eine sichere Führung auf der Fahrbahn an den Orteinfahrten Querungshilfen eingerichtet werden, so dass ein sicherer und zügiger Übergang vom einseitig geführten Zweirichtungsradweg auf die Fahrbahn möglich ist.

Westliche Route

- Entlang der „Ahornstraße“ müsste zwischen Moidentin und der Bahnstrecke ein (einseitig geführter) Radschnellweg neu gebaut werden. Derzeit gibt es an der betroffenen Stelle keine Radverkehrsanlagen.
- Zwischen der „Ahornstraße“ und Dorf Mecklenburg sehen die Überlegungen vor, dass ein vorhandener Wald-/Wirtschaftsweg, der westlich etwa parallel zur Bahntrasse verläuft, zu einem Radschnellweg ausgebaut wird. Diese könnte/müsste dann für land- und forstwirtschaftlichen Verkehr freigegeben werden. Für den Bau dieser Trassenvarianten wäre Grunderwerb und voraussichtlich auch das Entfernen von Bäumen notwendig. Zusätzlich ist sicherzustellen, dass die von der Deutschen Bahn vorgegebenen Sicherheitsabstände zur Bahntrasse eingehalten werden.
- In Dorf Mecklenburg könnte in der Wohnstraße „Am Burgwall“ eine Fahrradstraße eingerichtet werden, um den Radverkehr dort möglichst bevorrechtigt führen zu können. Um die „Bahnhofstraße“ möglichst

zünftig und sicher queren zu können ist dort eine Querungshilfe für den Radverkehr einzurichten.



Übersicht Trassenvarianten
Gesamtraum

RSW Schwerin - Wismar (Los 10)

- Trassenvarianten
- Verworfenne Varianten
- Vorzugstrasse
- Zubringer

Stand: 17.01.2020

Maßstab 1:55.000

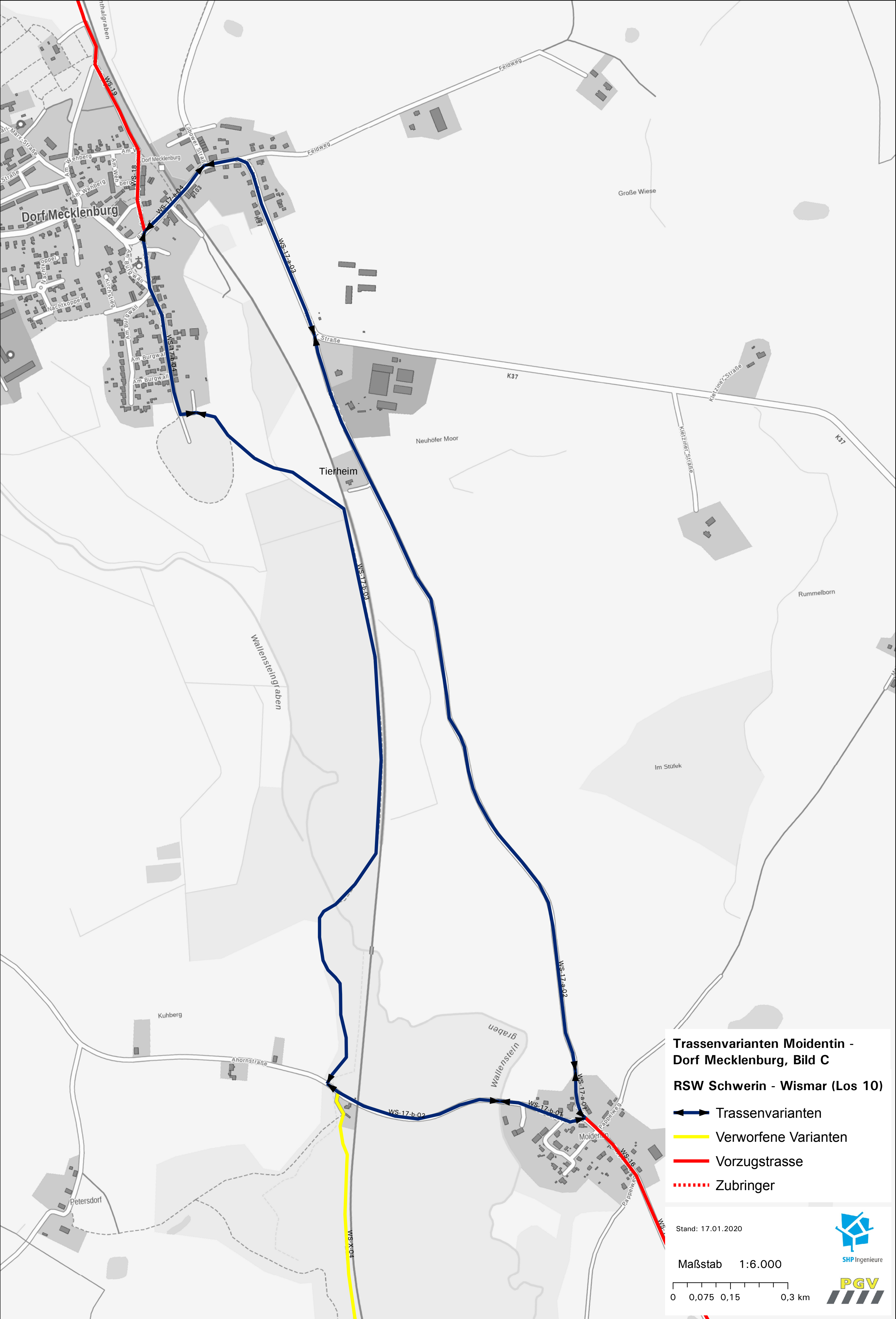
0 0,75 1,5 3 km

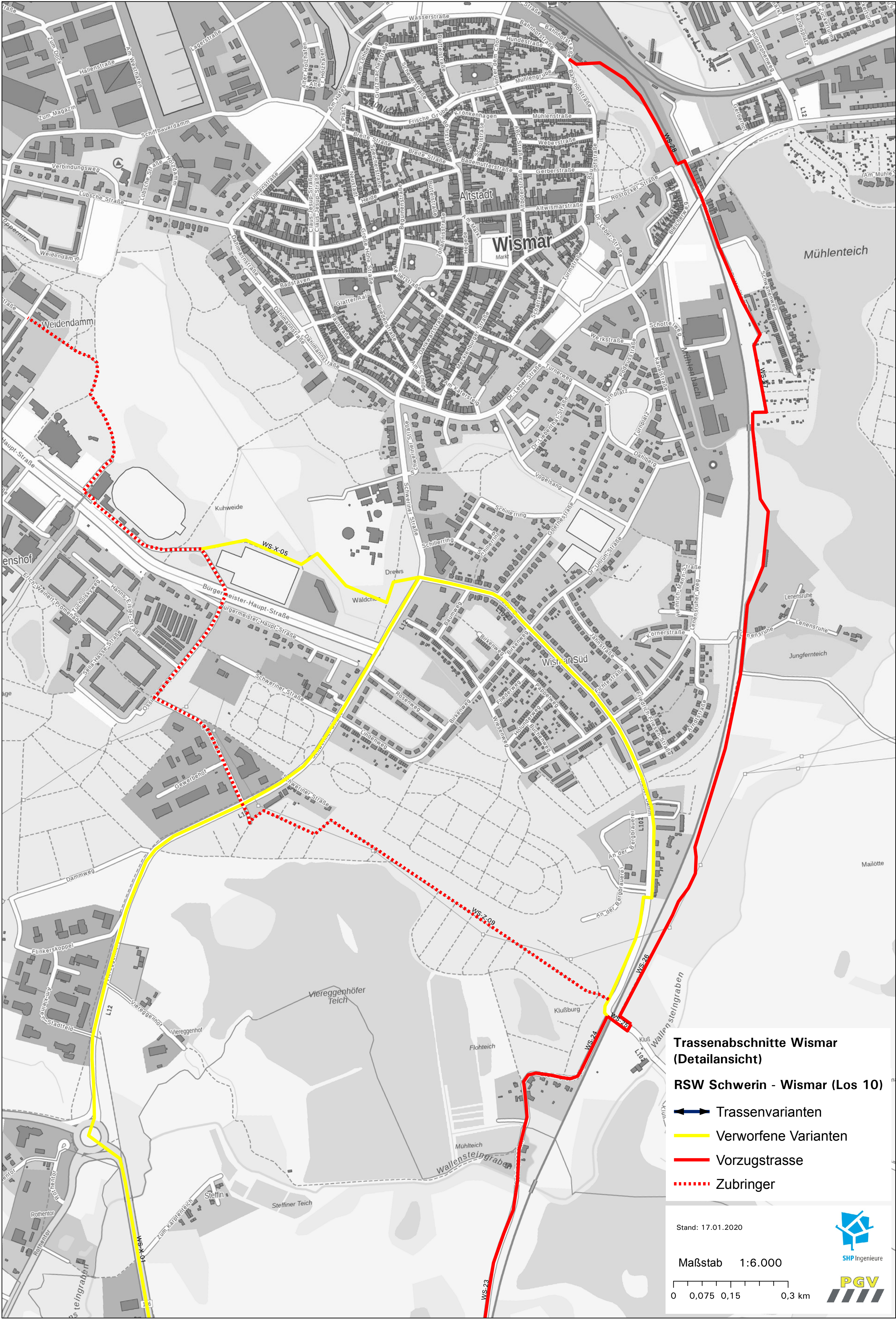


SHP Ingenieure



PGV





**Trassenabschnitte Wismar
(Detailansicht)**

RSW Schwerin - Wismar (Los 10)

➡ Trassenvarianten

— Verworfenne Varianten

— Vorzugstrasse

... Zubringer

Stand: 17.01.2020

Maßstab 1:6.000

0 0,075 0,15 0,3 km



