

Protokoll / Vermerk

Anlass: Fahrradforum & begleitender Arbeitskreis zur Aktualisierung Radverkehrskonzept Landeshauptstadt Schwerin 2030			
Ort: Demmlersaal Schwerin			
Datum:	20.10.2021	Uhrzeit:	16:00 - 18:00 Uhr
Protokoll durch:	Frau Menzel (PGV Dargel Hildebrandt)		
Teilnehmende (alphab.):			
Herr Beckmann (Bürger)		PGV Dargel Hildebrandt:	
Herr Böcker (LH Schwerin, 69.2)		Herr Hildebrandt	
Herr Deiters (SPD Fraktion)		Frau Wittkowski	
Herr Derhake (SMG)		Frau Menzel	
Frau Drechsler		Urbanus:	
Frau Ehrhardt (OBR Warnitz/ UB)		Herr Luft	
Frau Filter (Radentscheid Schwerin)			
Herr Goldammer (LH Schwerin, FD Verkehrsmanagement)			
Frau Hartmann (Bürgerin)			
Herr Hartmann (Bürger)			
Herr Heukäufer (Radentscheid Schwerin)			
Herr Kirschnick (Bürger)			
Herr Knabe (ADFC)			
Frau Kröner (Radentscheid Schwerin)			
Herr Kunst (Bürger)			
Frau Kusche (RPV WM)			
Herr Lenthe (TVMS)			
Herr Leonhardt (LG Schwerin)			
Herr Lußky (NDR)			
Frau Manow (OBR Lankow)			
Herr Müller (Fraktion B90/Grüne)			
Herr Naumann (OBR Weststadt)			
Herr Prösch (BUS-BI-Rad)			
Frau Rabethge (CDU)			
Herr Schubert (IHK Schwerin)			
Herr Dr. Smerdka (LH Schwerin, 68)			
Frau Stephan (ADFC)			
Frau Symank (LH Schwerin, UVB, 69.1)			
Herr Thiery			
Frau Wilczek (SDS Schwerin)			
Frau Wolff			

Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV Dargel Hildebrandt GbR

Klimafreundliche Mobilität –
Zukunft Radverkehr
Mobilität im ländlichen Raum
Detailplanung & Spezialaufgaben
Beratung & Kommunikation

Adelheidstraße 9 b
30171 Hannover

Telefon 0511 220 601-87
Telefax 0511 220 601-990

info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

B-RN025 -
Protokoll_Fahrradforum_Schwerin_20102021_final2

01.11.2021

Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung

TOP 2: Maßnahmen/ Aktivitäten der LH Schwerin

TOP 3: Arbeitsstand Fortschreibung Radverkehrskonzept 2030

TOP 4: Weiteres Vorgehen, Zeitplan

Ergebnisse

TOP 1: Begrüßung

Herr Dr. Smerdka übernimmt die Begrüßung aller Teilnehmenden.

- Die Präsentation wird im Anschluss der Veranstaltung von den Gutachtern per E-Mail an die Teilnehmenden weitergeleitet.
- Auch das Protokoll wird nach Absprache mit der Stadt an die Teilnehmenden geschickt.
- Die Stadtverwaltung ist bis auf weiteres nur telefonisch erreichbar. Deshalb werden die Teilnehmenden gebeten, vorläufig sämtliches Feedback zur Veranstaltung, zur Präsentation und zum Protokoll an die Gutachter unter **folgender Mail-Adresse** zu senden:
info@pgv-dargel-hildebrandt.de.

TOP 2: Maßnahmen/ Aktivitäten der LH Schwerin

Herr Goldammer stellt knapp die Maßnahmen / Aktivitäten der LH Schwerin zum Fahrradverkehr vor.

- Die Unterführung unter der Bahnlinie Görries – Hauptbahnhof wird voraussichtlich bis Ende 2023 saniert.
- Derzeit wird die mögliche Errichtung einer Mobilitätsstation „Am Packhof“ für Radfahrer geplant.
- In der Lübecker Straße wird immer wieder über die Verlängerung des Radschutzstreifens diskutiert. Aufgrund eines neuen Antrags wird ein Verkehrsversuch an der Lübecker Straße durchgeführt. Am Montag, den 25.10.2021, beginnen die Markierungsarbeiten an dieser Stelle.

TOP 3: Arbeitsstand Fortschreibung Radverkehrskonzept 2030

1. Block: Gesamtstädtisches Radverkehrszielnetz

Frau Wittkowski stellt das gesamtstädtische Radverkehrszielnetz vor. Das Rahmenkonzept ist auf der Überblickskarte dargestellt und wurde seit dem letzten Fahrradforum im Mai und nach weiteren Gesprächen mit den beteiligten Akteuren weiterentwickelt.

- Das Radverkehrszielnetz dient unter anderem der Prioritätensetzung bei weiteren Planungsschritten. Außerdem sprechen die verschiedenen Netzkategorien auch verschiedene Zielgruppen an.
- Das langfristige Hauptziel bei der Realisierung des Radverkehrszielnetzes ist, den Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen.
- Bei dem Radverkehrszielnetz ist wichtig zu beachten, dass es sich um eine strategische Planung handelt. Daher sind nicht alle Straßen Schwerins im Zielnetz enthalten.
- Die Ergänzungsrouten nehmen anteilig die längste Strecke des Zielnetzes ein.

Frau Wittkowski stellt die unterschiedlichen Qualitätsstandards je nach Netzkategorie vor.

- Es wird gefragt, was die Abkürzung H RSV auf der Folie zu den Qualitätsstandards für Vorrangrouten bedeutet >> Der vollständige Titel würde „Hinweise für Radschnellverbindungen (RSV) und Radvorrangrouten (RVR)“ lauten. Es handele sich um ein im Sommer 2021 erschienenes Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:
- Hinweis: Die zitierten Regemaße aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) beziehen sich auf die aktuell gültige Version aus dem Jahr 2010. Das Regelwerk wird zurzeit überarbeitet, ggf. kann es Anpassungen in Bezug auf die Qualitätsstandards geben.

Diskussion:

- Herr Thiery schildert die Situation, dass bei Haupt- und Ergänzungsrouten der gemeinsame Geh- und Radweg nach ERA 2010 eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen muss und dieser meistens in beide Richtungen freigegeben ist. Er stellt die Frage, ob dies nicht mit den Anforderungen eines Zweirichtungsradweges mit einer Mindestbreite von 3,00 m kollidiert, sofern der gemeinsame Geh- und Radweg in beide Richtungen freigegeben ist.

- Frau Wittkowski erklärt daraufhin, dass die Breite von 2,50 m für einen gemeinsamen Geh- und Radweg ein absolutes Mindestmaß darstellt. Sie empfiehlt bei viel Fußgängerverkehr sowie innerstädtisch generell eine Breite von mindestens 3,00 m.
- Herr Kunst gibt den Hinweis, dass die meisten Anwesenden die Planung des gesamtstädtischen Radverkehrszielnetzes kennen, weil das Gutachterbüro dieses Konzept auf dem Fahrradforum im Mai 2021 bereits vorgestellt habe.
 - Herr Hildebrandt dankt für den Hinweis und begründet die erneute, kurze Vorstellung des gesamtstädtischen Radverkehrszielnetzes mit neuen Zuhörenden, die die bisherige Planung nicht kennen.
- Herr Beckmann äußert die Tatsache, dass in Schwerin bisher nur wenige, farblich gekennzeichnete Radwege existieren. Lediglich in Kreuzungsbereichen sind die Furten farblich markiert. Er gibt zudem zu bedenken, dass Radfahrstreifen, oftmals von parkenden Autos missbraucht werden. Er stellt die Frage, ob es in dem neuen Konzept vorgesehen ist, eine stärkere Abgrenzung von markierten Radverkehrsanlagen beispielsweise durch eine farbliche Hervorhebung zu erzielen.
 - Herr Hildebrandt antwortet, dass die Radfahrenden zum größten Teil auf einem Radschutzstreifen auf der Fahrbahn fahren werden, welche derzeit überwiegend nicht farblich gekennzeichnet bzw. eingefärbt sind. Insbesondere bei Gefahrenbereichen und an Knotenpunkten ist es empfehlenswert, die Radführung verstärkt farblich zu markieren, um speziell die Autofahrer darauf aufmerksam zu machen, aber auch die Orientierung und Führung für die Radfahrenden zu verbessern.
- Herr Hartmann spricht an, dass aus seiner Sicht gemeinsame Geh- und Radwege nicht mehr zeitgemäß sind. Mindestens auf den Haupt- und den Vorrangrouten sollten die Radfahrenden auf der Straße fahren dürfen. Die Alltagserfahrung zeige aber auch, dass Kfz überall gefahren und abgestellt werden, unabhängig von jeglicher Markierung, die auf der Straße ist.
 - Herr Hildebrandt antwortet, dass bspw. Fahrradstraßen ein gutes Hilfsmittel sind, um den Radverkehr in den Mittelpunkt zu rücken. Dabei können Fußgänger getrennt auf dem Gehweg geführt werden und der Autoverkehr muss sich dem Radverkehr unterordnen. Bei einer gemeinsamen Nutzung einer

Verkehrsfläche sei jedoch immer darauf zu achten, ob Konflikte auftreten können und wie man diese vermeidet.

- Frau Kröner weist darauf hin, dass farblich markierte Radwege den Vorteil besitzen, intuitiv leichter zu verstehen und damit einfacher zu erkennen sind als Radwege ohne Einfärbung. Sie gibt als Beispiel den Knotenpunkt Crivitzer Chaussee/ Plater Straße an, auf dem eine große Zahl weißer Markierungen zu finden sind, die teilweise verwirrend gestaltet sind. Sie verweist auf die Stadt München als Best-practice-Beispiel, die Radwege in grüner Farbe markiert hat.
- Um diesen Diskussionsblock zum Abschluss zu bringen, stellt Herr Dr. Smerdka die Frage, ob es noch weitere Unklarheiten oder Anregungen zu den Themen Radverkehrszielnetz Qualitätsstandards gibt, was verneint wird. Er bezeichnet die Aussprache dazu als abgeschlossen und die Ergebnisse der Radnetzplanung als angenommen.

2. Block: Ausgewählte Lösungen – Lankow/ Friedrichsthal & Wittenburger Str./ Obotritenring/ Ostorfer Ufer

Lankow/ Friedrichsthal:

Herr Luft stellt ausgewählte Lösungen für den Stadtteil Lankow/ Friedrichsthal vor. Friedrichsthal ist ein immer noch wachsender Stadtteil, was zu einem hohen Radverkehrsaufkommen beiträgt. Neben den Wohnbereichen ist in Lankow auch das Einkaufszentrum Margaretenhof als wichtiger Zielbereich zu berücksichtigen. In der Online-Beteiligung ist vor allem die Gadebuscher Straße als Strecke mit ausgeprägten Defiziten und Konflikten benannt worden.

- Für den Knotenpunkt Grevesmühler Straße/ Ratzeburger Straße existieren bereits Entwürfe der LH Schwerin. Der Knotenpunkt kann entweder gerade über eine zusätzliche Querungsstelle oder diagonal mithilfe einer zusätzlichen Lichtsignalsteuerung überquert werden. Wichtig dabei ist, dass die Knotenzuläufe entsprechend angepasst werden, beispielsweise am Beginn/ Ende einer Fahrradstraße oder einer Tempo 30-Zone.
- Für die Gadebuscher Straße soll eine nördlich verlaufende Fahrradstraße eingerichtet werden, für die bereits eine Grobplanung vorliegt und die vom zuständigen Ausschuss beschlossen wurde.

Diskussion:

- Herr Dr. Smerdka erläutert, dass die Defizite in diesem Stadtteil detailliert angesprochen sind und Lösungen priorisiert werden sowie mit den entsprechend aufzubringenden Kosten untersetzt werden müssen, um Planungen auch umsetzen zu können.
- Herr Kirschnick weist auf einen Knotenpunkt an der Lübecker Straße hin, an dem die farbliche Markierung durch einen weiß-roten Balken wie eine Sperre wirkt und deshalb bei vielen Radfahrenden für Verwirrung sorgt.
 - Herr Luft antwortet, dass die Übergänge teilweise nicht ganz optimal gestaltet sind. Dies soll im Konzept mitberücksichtigt werden.
 - Herr Goldammer stimmt zu und berichtet, dass die Thematik bereits in der Kommunalpolitik diskutiert wurde und verschiedene Lösungsvarianten vorgeschlagen wurden. Eine Vorzugsvariante wurde daraufhin verabschiedet, welche wahrscheinlich im kommenden Jahr in die Praxis umgesetzt wird.

- Es wird darauf hingewiesen, dass abgesenkte Bordsteine sowohl für den Radverkehr als auch für mobilitätseingeschränkte Personen sehr wichtig sind.
 - Herr Luft weist auf die unterschiedlichen Anforderungen für Fuß- und Radwege hin und stimmt zu, dass die Barrierefreiheit sehr sorgfältig geplant werden müsse.
- Es wird gefragt, wieso auf der Nordseite der Gadebuscher Straße eine Fahrradstraße geplant wird und auf der Südseite keine neue Radführung vorgesehen ist.
 - Herr Luft antwortet, dass die Flächenverfügbarkeit und die räumliche Situation auf der Nordseite der Gadebuscher Straße einen großen Vorteil gegenüber der Südseite darstellt und die Querung von der Nord- auf die Südseite durch weitere gute Querungsangebote erleichtert werden soll.
- Frau Rabethge gibt zu bedenken, dass in der Planung für die Gadebuscher Straße eine beidseitige Lösung für Radfahrende vorgesehen war. Sie findet es bedauerlich, dass aktuell nur eine einseitige Lösung für die Gadebuscher Str. vorgesehen ist, bei der für Radfahrende aus Friedrichsthal dann ein zweimaliger Seitenwechsel erforderlich ist und fragt nach den Gründen.
 - Herr Luft betont, dass auch die Südseite ertüchtigt werden soll. An der Südseite liegen jedoch einige Herausforderungen vor, wie der Baumbestand und die parallel Kfz-Erschließung und die Grundstückszufahrten. Außerdem ist die Nachfrage auf der Nordseite höher als auf der Südseite der Gadebuscher Straße.
- Herr Deiters gibt zu bedenken, dass nach seiner Wahrnehmung der größere Verkehrsfluss auf der Südseite der Gadebuscher Straße vorliegt. Aus diesem Grund sollten beide Straßenseiten in die Planung einbezogen werden.
- Frau Ehrhardt, berichtet, dass der Ausbau der Straßenbeleuchtung in der Warnitzer Straße mit dem nächsten Haushalt beschlossen wird, so dass dann eine zügige Umsetzung erfolgen kann.

Wittenburger Straße/Obotritenring/Ostorfer Ufer:

Herr Luft stellt ausgewählte Maßnahmen zu den Straßenzügen Wittenburger Straße, Obotritenring und Ostorfer Ufer vor.

- Zum Querschnitt 21a stellt Herr Thiery die Frage, wo der rechte Radfahrstreifen endet.

- Herr Luft legt dar, dass die Planungen des Obotritenrings bzw. des Ostorfer Ufers bewusst als „mutige“ Vorschläge angelegt sind und beispielhaft aufzeigen sollen, wie eine offensive Radverkehrsförderung aussehen kann bzw. aussehen sollte. Bisher ist die Straße Ostorfer Ufer dreispurig ausgebaut. Um einen Radfahrstreifen einzurichten, müsste eine Reduktion der Kfz-Spuren erfolgen.

Diskussion:

- Herr Hartmann findet diese Ideen mit einer möglichen Kfz-Flächenreduzierung vor allem für die Anlieger positiv. Er gibt aber auch zu bedenken, dass die Verkehrsführung zwischen Ostorfer Ufer und Obotritenring stark tageszeitenabhängig ist: Vormittags läuft der Verkehr überwiegend aus Südosten nach Nordwesten, nachmittags/frühabends in die entgegengesetzte Richtung. Er stellt die Frage, ob es möglich ist, den Verkehr tageszeitenabhängig fließen zu lassen.
 - Herr Luft antwortet, dass diese Idee vom Grundsatz her vorstellbar ist, aber die komplexen Verkehrsbeziehungen und Knotenpunkte im Straßenverlauf berücksichtigt werden müssen. Im Zuge Radverkehrskonzept kann dies zunächst nur grundlegend bzw. beispielhaft dargestellt werden, die Prüfung der verkehrstechnischen Machbarkeit muss im Nachgang ggf. auch im Rahmen einer gesamtverkehrlichen Betrachtung erfolgen.
- Frau Rabethge unterstreicht, dass die Radverkehrsanlagen im Zuge des Ostorfer Ufers sowie des Obotritenrings als neue Angebote wahrzunehmen sind. Sie fragt sich allerdings, ob es dazu Nachweise gibt, dass diese wirklich benötigt und frequentiert werden oder es ob auch alternative Umfahrungen der kritischen Bereiche gibt, die in ähnlicher Qualität herstellbar sind.
 - Herr Hildebrandt antwortet, dass es keine für jeden Radfahrenden brauchbaren oder zumutbaren Umfahrungen gibt, weshalb auch Ideen für den Obotritenring beziehungsweise das Ostorfer Ufer entwickelt werden müssen, um diese Abschnitte benutzbar zu gestalten. Die Radfahrstreifen werden im Übrigen überwiegend „geschützt“ geplant, z.B. in Form einer „Protected-Bike-Lane“.
 - Herr Luft betont, dass es sich hier um voraussichtlich erst langfristig umsetzbare Planungen handelt. Deshalb werden auch schneller realisierbare bzw. bereits vorhandene Alternativen wie die Umfahrung am Friedhof entlang oder die Voßstraße angeboten und teilweise aufgewertet.

- Herr Deiters berichtet, dass die Schutzstreifen auf dem Obotritenring auch deshalb nicht angenommen werden, weil die Beläge sehr schlecht sind. Außerdem kann seiner Meinung nach die Fahrbahn des Obotritenrings als „Lebensader der Stadt“ nicht von vier auf drei Spuren für die Einrichtung zweier Radfahrstreifen verkleinert werden. Es gäbe nach seiner Ansicht für Radfahrende genug andere, auch attraktive Möglichkeiten, um den Obotritenring zu umfahren.
- Frau Kröner betont, dass die Bedürfnisse der Radfahrenden sehr unterschiedlich sind. Die Idee der Einrichtung der Radfahrstreifen und Verringerung auf drei Spuren ist ihrer Ansicht nach sinnvoll. Sie fragt, ob an dem Knotenpunkt Ostorfer Ufer/ Obotritenring/ Rogahner Straße als Alternative ein Kreisverkehr gebaut werden könnte oder dies aufgrund des Platzmangels nicht funktioniert.
 - Herr Luft gibt zu bedenken, dass die Planung eines Kreisverkehrs aufgrund der Tatsache herausfordernd wäre, dass es sich nur um einen dreiarmligen Knoten mit sehr unterschiedlich stark belasteten Knotenarmen handelt, die für einen Kreisverkehr keine günstigen Voraussetzungen bieten.
- Herr Müller findet die Idee gut, die Fahrbahn des Obotritenrings auf drei Kfz-Spuren zu reduzieren. Er ist überzeugt, dass der Fahrradverkehr nur dann an Zuspruch gewinnt und mehr Rad gefahren wird, wenn anderen Verkehrsteilnehmern, hier dem Kfz-Verkehr, Platz weggenommen wird. Es braucht Mut, um einen solchen Ansatz zu planen. Es ist an dieser Stelle seiner Meinung nach wichtig zu berücksichtigen, dass Steigungen vorhanden sind, diese aber durch die zunehmende E-Mobilität zumindest in Teilen abgeschwächt werden. Zusätzlich könnte die Brunnenstraße als Umfahrungsmöglichkeit in Betracht gezogen werden. Insgesamt sollte seiner Auffassung nach deutlich mehr Platz für Radverbindungen geschaffen werden. Es gibt viele unattraktive Kreuzungsbereiche sowie lange Ampelphasen in Schwerin, die den Radverkehrsfluss deutlich beeinträchtigen.
- Herr Deiters findet die Idee gut, das Radstreckennetz zu erweitern. Er sieht es jedoch als problematisch an, eine Hauptroute über den Friedhof zu legen. Vor allem ältere und mobilitätseingeschränkte Personen (Friedhofsbesucher) sind dort unterwegs und könnten zu Konflikten mit dem Radverkehr führen. Die Gutachter sagen eine Prüfung zu.

3. Block: Ausgewählte Lösungen – Platz der Jugend & Gartenstadt & Gr. Dreesch/ Neu Zippendorf

Frau Wittkowski stellt ausgewählte Ergebnisse zum Platz der Jugend, vor.

Diskussion:

- Es wird auf den Knotenpunkt Ostorfer Ufer/ Ludwigsluster Chaussee verwiesen. Dort herrscht aktuell eine gefährliche Situation, weil die Aufstellfläche für Radfahrende zwischen der Straßenbahn und dem Kfz-Verkehr sehr klein ist. Es wird gefragt, ob es dazu bereits Ideen beziehungsweise Planungen gibt.
 - Frau Wittkowski antwortet, dass die Planungen sich an der Straßenbahntrasse orientieren müssen, da diese nicht veränderbar ist.
 - Herr Goldammer ergänzt, dass die Fahrbahn dort sehr breit angelegt ist. Eine Planung zur Vergrößerung der Aufstellfläche wurde bereits erstellt.
- Die Bereiche Gartenstadt, Großer Dreesch und Neu-Zippendorf werden auf Grund der fortgeschrittenen Zeit nicht vorgestellt.

4. Block: Ausgewählte Lösungen – Zielkonzept Innenstadt

Herr Luft stellt ausgewählte Ergebnisse zum Zielkonzept Innenstadt vor.

- An vielen Stellen gestaltet sich die Planung hier aufwändig, beispielsweise an der Werderstraße, weshalb auch Umfahrungen bzw. alternative Routenführungen entwickelt werden.
- Die Mecklenburgstraße wird seitens der Landeshauptstadt Schwerin bereits als Fahrradstraße geplant, um eine gute Alternative zur Goethestraße und zur Graf-Schack-Allee anzubieten. Damit verbunden ist eine Neustrukturierung des ruhenden Verkehrs.
- Herr Hildebrandt stellt einen ersten Entwurf für den Knotenpunkt Werderstraße/ Knaudtstraße vor. Der Hauptverkehr verläuft dabei um die Ecke Werderstraße Nord/ Knaudtstraße (Verlauf der Bundesstraße).
- Auf der verfügbaren Fläche ist es herausfordernd, alle Verkehrsarten gleichrangig zu berücksichtigen. In der Knaudtstraße, Höhe Bergstraße können jedoch durch die Verschiebung der Bushaltestellen Mittelinseln für eine verbesserte Überquerung geschaffen werden. Alternativ wäre eine neue LSA für die Querungssicherung einzurichten, die aber mit den benachbarten Lichtsignalanlagen koordiniert werden müsste.

- Im Zuge der Werderstraße wird eine Radverkehrsführung unabhängig von den Fußgängern vorgeschlagen. Deshalb müsste allerdings auf Kfz-Stellplätze in der Straße verzichtet werden.
- Herr Luft ergänzt, dass eigentlich auf dem äußeren Tangentenring der lange geplante Lückenschluss erfolgen müsste, um signifikante Verkehrsentlastungen der Werderstraße, aber auch des Obotritenringes zu erreichen und damit deutliche Verbesserungen für Radfahrende umsetzen zu können.

Diskussion/Schlussrunde:

- Es wird gefragt, ob in Kreuzungsbereichen Vorrangampelschaltungen, wie beispielsweise in Dänemark eine Möglichkeit darstellen?
 - Herr Hildebrandt antwortet, dass dies geprüft werden müsse. Es gibt eine starke Radverkehrsnutzung trotz nicht immer optimaler Verkehrsführungen. Er ist der Überzeugung, dass insgesamt noch mehr Radverkehr generiert werden könne.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Mecklenburgstraße im Bereich der Fußgängerzone vor allem im Sommer von Fußgängern als Verbindung zwischen dem Pfaffenteich und dem Schloss hoch frequentiert ist. Es wird gefragt, ob der Radverkehr bei Einrichtung der Mecklenburgstraße als Fahrradstraße auf der Mitte der Fläche geführt wird oder ob eine Ausweichmöglichkeit beispielsweise über die Bischofstraße ertüchtigt wird.
 - Herr Hildebrandt bedankt sich mit dem Hinweis, diesen Vorschlag in die Planungen mit aufzunehmen.
- Herr Lenthe weist auf ein neues regionales Radwegekonzept, erarbeitet unter anderem vom Tourismusverband Schwerin hin, welches mit Blick auf die vermehrte Nutzung von E-Bikes, die Einrichtung von Servicestationen, Fahrradboxen, Trinkwasserquellen, Mobilitätsknotenpunkten etc. geplant wird. Dieses sollte in das Konzept auch mit aufgenommen werden.
 - Herr Hildebrandt bestätigt die Kenntnis des Konzeptes und schlägt vor, die Thematik zu einem anderen Zeitpunkt noch zu vertiefen.
- Herr Thiery weist auf potenzielle Gefahrenstellen hin und ist der Meinung, dass Schrägbordsteine einen enormen Sicherheitsgewinn darstellen, diese aber immer noch nicht genügend verbreitet seien. Er bittet darum, diese unter der Berücksichtigung der Qualitätsstandards mit aufzunehmen.

TOP 4: Weiteres Vorgehen, Zeitplan

- Herr Dr. Smerdka übernimmt das Schlusswort der Veranstaltung und weist darauf hin, dass der weitere Zeitplan für die Stadtverwaltung aufgrund des Cyberangriffs momentan noch nicht verlässlich zu planen sei.
- Das Gutachterbüro wird den Berichtsentwurf bis voraussichtlich Ende des Jahres erstellen.
- Herr Dr. Smerdka fragt in die Runde, ob ein weiteres Fahrradforum digital beziehungsweise vor Ort durchgeführt werden soll, um die noch nicht vorgestellten Planungsbereiche noch vorzustellen und zu diskutieren oder ob es genügt, die Anregungen an das Gutachterbüro weiterzuleiten, so dass diese in das Konzept mit aufgenommen werden können.
 - Die Teilnehmenden stimmen für ein weiteres Fahrradforum, wenn möglich in Präsenz im November.
 - Mit den Anregungen erfolgt dann eine Überprüfung und ggf. eine Anpassung der Planungen.
- Auf Basis des Endberichts und der darin enthaltenen Maßnahmenliste mit Kostenschätzungen erstellt die Verwaltung eine Zeit- und Finanzierungsplan für die Umsetzung.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Haushaltsplanungen für die nächsten Jahre bereits laufen, beziehungsweise teilweise schon abgeschlossen sind.