

P r o t o k o l l **über die 9. Sitzung des Ortsbeirats Altstadt, Feldstadt, Paulsstadt,** **Lewenberg am 1. Juni 2015**

Beginn: 18.15 Uhr
Ende: 19.50 Uhr

Ort: Niels-Stensen-Schule, Feldstraße 1, Raum N 0.07

Anwesenheit

ordentliche Mitglieder

Dorfmann, Regina	Fraktion B90/Grüne
Hartmann, Thomas	SPD-Fraktion
Michaelis, Irina	Fraktion Die Linke
Pötter, Joachim	CDU-Fraktion
Schreiber, Susanne	Fraktion Unabhängige Bürger
Wehner, Steffen	SPD-Fraktion

stellvertretende Mitglieder

Graf, Christian	CDU-Fraktion
-----------------	--------------

Verwaltung

Heese, Ulrike	Verkehrsbehörde
---------------	-----------------

Gäste

Geese, Helmut	Polizei
Wetzel, Dörte	Polizei

weitere Gäste laut Anwesenheitsliste

Leitung: Wehner, Steffen
Protokoll: Schreiber, Susanne

Tagesordnung:

0. Ortsbegehung (18:00 Uhr)

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Bestätigung der Tagesordnung und des Protokolls der letzten Sitzung
3. Niels-Stensen-Schule und Umgebung
4. Innenstadt-Bewohnerparkzeiten verlängern
5. Umbau und Instandsetzung des Gebäudes Friedensstraße 4 für eine Hortnutzung
6. Bericht des Vorsitzenden und aus anderen Gremien sowie Sonstiges

Protokoll

Zu TOP 0:

Vorweg wird das Gelände der Niels-Stensen Schule besichtigt. Die Schule plant eine ungenutzte Fläche vor der Schule zukünftig als Fahrradabstellfläche zu nutzen.

Zu TOP 1:

Der Vorsitzende begrüßt die anwesenden Mitglieder und Gäste und stellt die Beschlussfähigkeit fest.

Zu TOP 2:

Die Tagesordnung wird bestätigt, es wird nur die Reihenfolge geändert
Das Protokoll der 8. Sitzung vom 03.06.2015 wird angenommen.

Zu TOP 3:

Frau Heese (MA'in Stadt SN) stellt das Projekt „Fahrradbügel“ kurz vor und erläutert den weiteren Ablauf (Anlage 1). Der OBR nimmt dieses zu Kenntnis. Alles Weitere wird von der Schule bzw. der Bernostiftung eigenverantwortlich in die Wege geleitet.

Der stellv. Schulleiter Herr Bennemann berichtet über die Situation der Schule am Karl-Liebnecht-Platz. Diese stellt sich als sehr positiv dar. Der Platz ist sehr gepflegt seit er als Schulhof genutzt wird. Als störend wird die Müllanlage an der Ecke Schäferstr./Feldstr. angesprochen, da an dieser sehr oft Müll einfach nur abgeladen wird, anstatt den Müll einzuwerfen. Ein Grund ist sicherlich, dass die Anlage sehr kleine Öffnungen hat. Hierzu meldete sich auch ein Anwohner zu Wort, der die Anlage als insgesamt als zu klein bezeichnete, zu schwer handhabbar, sowie darauf hinwies, dass immer wieder auch Sperrmüll vor der Anlage abgeladen wird. Er fragte nach der Möglichkeit die Anlage umzubauen oder sogar zu schließen. Zu diesem Thema hat sich der Vorsitzende bereits an die Stadtverwaltung gewandt.

Des Weiteren beschwerten sich Anwohner über das „ungeordnete“ Abstellen der Fahrräder und über Falschparker. Sie fordern mehr Kontrollen, diese jedoch nicht immer zu den gleichen Zeiten, da sie beobachten, dass die Falschparker bereits den Rhythmus der Kontrollen kennen.

Zu TOP 4:

Der Vorsitzende gibt eine kurze Zusammenfassung der Verlängerung der Innenstadt-Bewohnerparkzeiten wieder. Auch hier meldet sich ein Anwohner zu Wort und schildert seine Parkprobleme, sowie seine Beobachtung, dass immer häufiger Firmentransporter ohne Anwohnerparkausweis ab 16.00 Uhr im Viertel abgestellt wird. Der OBR stimmt dem Antrag mit 8 zu 1 Stimmen zu, gibt jedoch zu bedenken, dass die Kontrollen bis

21.00 Uhr gewährleistet sein müssen. Hierzu hat sich der Vorsitzende bereits ebenfalls an die Stadtverwaltung gewandt.

Der OBR bittet um Klarstellung der Lieferzonen in seinem Bereich und diese mit Zeiträumen zu versehen, da diese sonst ganztägig als Lieferzonen behandelt werden und nicht als Parkplatz genutzt werden können.

Zu TOP 5:

Der OBR stellt den Antrag die Entscheidung erst nach der Sommerpause zu treffen und bittet um Beantwortung folgender Fragen:

- Nächstes Jahr ist die Kapazitätsgrenze erreicht und der Umbau dauert ca. 2 bis 2 ½ Jahre. Wo werden die Kinder in der Zwischenzeit untergebracht?
- Wie stellt sich die Situation mit der Erich-Weinert Schule dar?

Auch hierzu hat der Vorsitzende sich bereits an die Stadtverwaltung gewandt

Zu TOP 6:

Angesprochen wurden folgende Themen:

- Verkehrssituation auf dem Obotritenring
- Straßenbeleuchtung in der Voßstr. – Umrüstung auf LED Technik
- Angriff von sieben jugendlichen Migranten auf dem Dreesch
- Das Rathaus muss während Veranstaltungen barrierefrei sein, dazu gehören ein Aufzug, Hörverstärker und ein Dolmetscher für Gebärdensprache muss vorgehalten werden.
- Antrag ASK: Überdachung und Sitzmöglichkeiten auch an den Behelfshaltestellen während der Brückensanierung. OBR ist einhellig der Ansicht, dass Sitzmöglichkeiten zwingend geschaffen werden müssen. Als optionale Überdachung könnte die alte Überdachung der ausrangierten Haltestellen vom Marienplatz genutzt werden
- Der Beschluss Pappelgrund wird in den September verschoben.

Der Vorsitzende legt seine Ausarbeitungen zu den Themen als Anlage bei. Zum Thema Straßenbeleuchtung Voßstr. ist bereits eine PI des OBR in der SVZ erschienen.

Schwerin, den 13.07.2015

gez. Steffen Wehner
Vorsitzender

gez. Susanne Schreiber
Protokoll

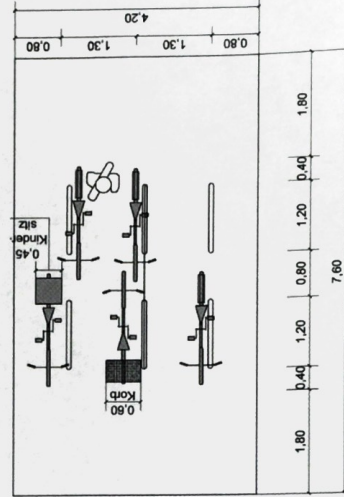
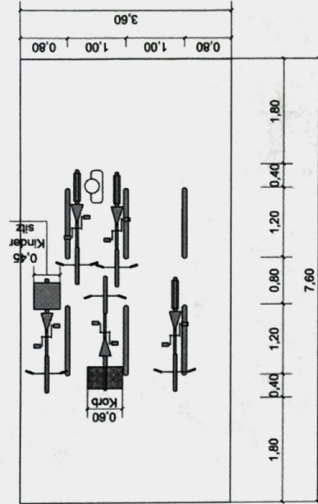
Hinweise zum Fahrradparken

Entwurf von Abstellplätzen - Abstände

- Anlehnbügel beidseitiges Einstellen
- 1,3 – 1,5 m: bequemes Beladen
- 1,1 – 1,2 m: bei sehr beengten Flächen
- < 1,1 m: nur lange Abstelldauer bei sehr beengten Flächen (z.B. Wohngebäude)



© PGV-Alruiz



Mitteilung der Verwaltung zur LED-Umrüstung in der Voßstr. vom 29.6.2015
Kommentierung: OBR-Vorsitzender

Mit Anschreiben vom 19.01.2015 wurde der Ortsbeirat darüber informiert, dass die Erneuerung der Straßenbeleuchtungsanlage am Großen Moor, Grunthalplatz und der Voßstraße erfolgt.

Des Weiteren wurde die Förderung der Maßnahme erläutert. Mit Erhalt des Änderungsbescheid vom 20.05.2015 konnte die Erneuerung der Straßenbaumaßnahme erfolgen. Die erforderlichen verkehrsrechtliche Anordnung wurden getroffen.

Die Maßnahme ist in 4 Bauabschnitte aufgeteilt und wird in der Zeit vom 15.06.-28.08.2015 baulich ausgeführt (siehe Anlage).

Informationen von Anliegern zu Baustelleneinsparungen werden durchgeführt, wenn es nicht nur zu unwesentlichen Einschränkungen im ruhenden oder fließenden Verkehr kommt. Mit Beginn der Maßnahme am 15.06.15 (1. BA) brauchte eine solche noch nicht vorgenommen, weil keine Einschränkungen für Fußgänger- oder Fahrzeugverkehr bestanden.

Mit Beginn des 2. BA am 06.07.15 und auch im 3. BA werden allerdings Haltverbote tagsüber von 07.00 – 17.00 Uhr erforderlich. Die Fußgänger können weiterhin auf dem Gehweg an der Baustelle vorbei gehen. Mit Beginn des 4. BA am 17.08.15 bis voraussichtlich 28.08.15 wird der östliche Gehweg zwischen Wittenburger Str. und Bedarfsampel von-Thünen-Straße voll gesperrt. Das benötigte Haltverbot gilt auch hier tagsüber von 07.00 – 17.00 Uhr.

Mit Beginn der Baumaßnahme zum 2. BA wird daher durch die Baufirma ein Informationsblatt zum Bauablauf und seinen Einschränkungen im Verkehrsraum verteilt und entsprechende Verkehrsmeldungen in der Presse veröffentlicht.

Die Beteiligung von Anliegern bei der Beitragserhebung erfolgt im Rahmen der geltenden rechtlichen Bestimmungen und den dort festgelegten Beteiligungsformen:

Zunächst und das gilt auch im vorliegenden Fall wird die **beitragsrechtliche Bearbeitung** erfolgen und geprüft, ob und in welcher Höhe Beiträge erhoben werden.

OBR hat bereits Ende 2014 in Eigeninitiative nachgefragt und wurde entsprechend informiert

Der OBR hat auch nie in Frage gestellt, informiert worden zu sein. Auch wenn die Verwaltung mit Schreiben vom 19.1. eingesteht, dass dies zu spät und nur nachträglich und daher nachrichtlich passierte.

OBR möchte, dass Anlieger über den Austausch der Lampen informiert werden. Dabei geht es um das: Was passiert warum...?

NUR über die Verkehrseinschränkungen während der Bauarbeiten zu unterrichten lässt die Anlieger in der Voßstr. in gleicher Weise informiert, wie es in 2014 in Wüstmark der Fall war.

Das verteilte Faltblatt enthielt keinerlei Information über die konkreten verheerenden Einschränkungen.

Am 19.1. wurde dem OBR mitgeteilt, dass Stadtverwaltung mit dem LFI die Erhebung von Beiträgen geklärt habe

Sofern eine Beitrags- und Umlagefähigkeit der Kosten für die Erneuerung der Straßenbeleuchtung festgestellt wird, werden die beitragspflichtigen Grundstückseigentümer entsprechend der hierfür geltenden rechtlichen Bestimmungen , d.h. auf Basis des § 8 Absatz 1 Satz 2 Kommunalabgabengesetz M-V (KAG M-V) schriftlich über die wesentlichen Regelungen der Beitragserhebung informiert. Diese Vormitteilung enthält insbesondere die Eigentumsverhältnisse und Grundstücksdaten, wie sie der nachfolgenden Beitragsbescheidung zu Grunde gelegt werden, sofern nicht durch den jeweiligen Grundstückseigentümer notwendige Änderungen dargelegt werden. Auf diese Möglichkeit wird er im Rahmen dieser Vormitteilung hingewiesen .

Die Pflicht zur Beitragserhebung ergibt sich aus § 8 Absatz 1 Satz 1 KAG M-V: „Zur Deckung des Aufwandes für die Anschaffung, Herstellung, Verbesserung, Erweiterung, Erneuerung und den Umbau der notwendigen öffentlichen Straßen, Wege und Plätze sind Straßenbaubeiträge zu erheben“. Für eine Straßenbeleuchtung als selbständig nutzbarer Teil einer öffentlichen Einrichtung setzt die Erhebung von Beiträgen entsprechend § 7 Absatz 3 KAG M-V einen Beschluss der Stadtvertretung über die Kostenspaltung voraus.

Entsprechende Pressemitteilung des OBR

Verwaltung lernt nicht dazu

Nach heftiger Kritik aus Wüstmark gelobt die Verwaltungsspitze künftig eine bessere Informationspolitik. Aber beim Versprechen ist es auch geblieben. In der Voßstraße finden seit einigen Tagen Bauarbeiten statt, um die Straßenbeleuchtung auf LED-Technik umzurüsten. Den Hintergrund der Bauarbeiten erfragten sich Anwohner bei den Arbeitern vor Ort.

Der Ortsbeirat fragte aufgrund des berechtigten Unverständnisses der Anwohner bei der Verwaltung nach, wann die Anwohner über die Maßnahme an sich und über anfallende Gebühren informiert würden. Die Antwort zeigt, dass die Verwaltung nichts hinzugelernt hat.

Über die anstehende Umrüstung der Straßenbeleuchtung sei der Ortsbeirat im Januar informiert worden. Informationen von Anliegern zum Baustellengeschehen würden nur durchgeführt, wenn es zu wesentlichen Einschränkungen des Verkehrs komme. Erst im weiteren Verlauf der Arbeiten, wenn es zu Straßensperrungen kommt, würden die Anlieger dazu über die ausführende Firma informiert werden.

„Es ist richtig, dass der Ortsbeirat im Januar ein Schreiben erhielt, das den Hintergrund der Maßnahme erläutert. Allerdings - so im Schreiben zu lesen - war dies der notwendigen formalen Beteiligung eines Ortsbeirats geschuldet und erfolgte auch noch zu spät“, erläutert der Vorsitzende Steffen Wehner.

„Eine formale Beteiligung des Ortsbeirats ersetzt aber noch lange nicht die Information der betroffenen Anwohner, Anlieger und Hausbesitzer. Diese können doch erwarten, dass in wenigen Worten und einfacher Sprache rechtzeitig vor Beginn der Maßnahme darüber informiert wird, was und warum demnächst passieren wird. Die Sicht der Verwaltung hingegen scheint zu sein, dass es die Anwohner nicht interessieren muss, was vor ihrer Haustür passiert. Nur wenn es zu einer Straßensperrung kommt, wird dies kommuniziert“, so Wehner weiter.

Die Art und Weise, wie die Anwohner dann letztlich informiert werden, ist mehr als traurig. Am 1. Juli wurden Schreiben an die Haustüren geklebt, auf denen zu lesen ist, dass seit dem 16. Juni gebaut wird. Weiterhin erfährt man, dass es zu Einschränkungen und einer veränderten Verkehrsführung kommen wird. Wann genau, welche verkehrliche Änderung erfolgt, bleibt offen.

„Auf Nachfrage wurde der Ortsbeirat über die Bauabschnitte und die zeitweisen Halteverbote und Sperrungen informiert. Sollen die Ortsbeiratsmitglieder jetzt an allen Türen klingeln und die Anwohner informieren?“, fragt sich der Vorsitzende.

Ob und in welcher Höhe Straßenbaubeiträge erhoben würden, werde die „beitragsrechtliche Bearbeitung“ ergeben. So die Verwaltung am 29. Juni gegenüber dem Ortsbeirat. „Dumm nur, dass uns im Dezember des vergangenen Jahres mitgeteilt wurde, dass, für die nicht förderfähigen Kosten anteilig Anliegergebühren erhoben werden. Auch wenn man erst nach der Schlussrechnung sagen kann, was auf jeden Eigentümer konkret zukommen wird, sollte man doch kein Geheimnis daraus machen, dass es zu Gebühren kommen wird“, unterstreicht Wehner.



Die Oberbürgermeisterin

OBR Altstadt, Feldstadt, Paulsstadt, Lewenberg
Herr Vorsitzender Steffen Wehner

- im Hause -

Hausanschrift: Am Packhof 2-6 • 19053 Schwerin
Zimmer: 6030, Aufzug C
Telefon: 0385 545-1000
Fax: 0385 545-1019
E-Mail: ob@schwerin.de

Ihre Nachricht vom/Ihre Zeichen
18.06.2015

Unsere Nachricht vom/Unser Zeichen

Datum Ansprechpartner/in
2015-06-30

Ihre Anfrage vom 18.06.2015

Sehr geehrter Herr Wehner,

gerne möchte ich auf Ihre Fragen antworten:

In der August-Bebel-Straße parken Kfz beidseitig auf der Fahrbahn. In weiten Teilen der Alexandrinenstraße ist die Parkanordnung einseitig halbhoch auf dem Gehweg gegeben.

Fragen:

- Worin unterscheiden sich die Alexandrinenstraße und die August-Bebel-Straße in ihrer Funktion und in ihren Abmessungen?
- Wie ist die jeweilige Parkanordnung auf der Straße, bzw. halbhoch auf dem Gehweg jeweils zu begründen?

Die Alexandrinenstraße ist eine Haupteinfahrtsstraße. Das Verkehrsaufkommen reicht dort somit in erheblichem Maße über den Anliegerverkehr hinaus. Die August-Bebel-Straße ist hingegen eine Anliegerstraße und weist wesentlich geringere Verkehrsstärken als die Alexandrinenstraße auf, insbesondere in ihrem nördlichen Bereich (Abschnitt Spieltordamm bis Gaußstraße):

Straße und Jahr der Erhebung	Abschnitt	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)	Spitzenstunde
Alexandrinenstraße (2011)	Knaudtstr. – Reutzstr.	3.200 Kfz/d	270 Kfz/h
	Zum Bahnhof – Arsenalstr.	2.400 Kfz/d	216 Kfz/h
August-Bebel-Straße (2014)	Körnerstr. – Friedrichstr.	1.000 Kfz/d	89 Kfz/h
	Spieltordamm – Gaußstr.	400 Kfz/d	21 Kfz/h



Hausanschrift:
Landeshauptstadt Schwerin
Die Oberbürgermeisterin
Am Packhof 2 - 6
19053 Schwerin

Zentraler Telefonansatz: +49 385 545-0
Internet: www.schwerin.de
E-Mail: info@schwerin.de

Öffnungszeiten:
Mo. 08:00 - 18:00 Uhr
Di. 08:00 - 18:00 Uhr
Mi. geschlossen
Do. 08:00 - 18:00 Uhr
Fr. geschlossen
Erweitert im Bürgerbüro:
jeden 1., 3., 5. Sa. im Monat
09:00 - 12:00 Uhr

Bankverbindungen:
Sparkasse Mecklenburg-Schwerin
Deutsche Bank AG Schwerin
Postbank Hamburg
VR-Bank e.G. Schwerin
Commerzbank
HypoVereinsbank

GISubigen-Ident-Nr.:

BIC NOLADE21JWL IBAN DE73 1405 2000 0370 0199 97
BIC DEUTDE33HAN IBAN DE62 1307 0000 0309 6500 00
BIC PSBKDE33HAN IBAN DE62 2001 0000 0007 3582 01
BIC GENODE33HAN IBAN DE72 1409 1454 0000 0288 00
BIC COBADE33HAN IBAN DE63 1404 0000 0002 7845 00
BIC HYVEDE33HAN IBAN DE22 2003 0000 0019 0453 85

DEBT LHSO 0000 0074 24

Das beidseitige Parken auf der Fahrbahn ist nur im nördlichen Bereich der August-Bebel-Straße zwischen dem Spieltordamm und der Gaußstraße erlaubt. Die Fahrbahnbreite beläuft sich hier auf etwa 7 m, sodass die Begegnung zweier Pkw zwischen den parkenden Fahrzeugen nicht möglich ist. Angesichts der geringen Verkehrsstärke ist dies jedoch akzeptabel. Die derzeitige Parkanordnung in der August-Bebel-Straße ist auch der Tatsache geschuldet, dass der landseitige Gehweg deutlich schmaler als in der Alexandrinenstraße ist und bei einer zusätzlichen Einengung durch den ruhenden Verkehr kaum noch nutzbar wäre. Zudem verläuft über diesen Straßenabschnitt kein Buslinienverkehr.

Die Fahrbahn der Alexandrinenstraße ist zwischen der Reutzstraße und der Moritz-Wiggers-Straße etwa 8 m breit. Durch die derzeitige Parkanordnung (auf der Seeseite vollständig auf der Fahrbahn, auf der Landseite halbhoch im Seitenraum) erlaubt die Alexandrinenstraße die Begegnung zweier Pkw bzw. die Begegnung von Pkw mit Bussen oder Lkw, was angesichts des Verkehrsaufkommens und der Bedeutung der Alexandrinenstraße als innerörtliche Sammelstraße unerlässlich ist. Eine Übertragung der Parkanordnung aus der August-Bebel-Straße in die Alexandrinenstraße verbietet sich somit schon aufgrund der unterschiedlichen Funktionen und Breiten beider Straßen.

Der Lärmaktionsplan der LHS stellt fest: Geschwindigkeitsmessungen, die von der Stadt Schwerin im Mai 2011 in Höhe der Hausnummer Alexandrinenstraße 8 durchgeführt wurden, hätten für die beide Fahrtrichtungen gezeigt, dass 85 % aller gemessenen Kfz die Geschwindigkeit von 30 km/h nicht erreicht oder unterschritten hätten.

Fragen:

- Wurden auch nach 2011, bzw. in anderen Lagen der Alexandrinenstraße Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt?
- Wenn ja, welche konkreten Ergebnisse ergaben die jeweiligen Messungen?

2012 - es wurde keine Messung durchgeführt

2013 - 12.06.2013 Alexandrinenstr. gegenüber Haus Nr. 15 - 497 Durchfahrten - 1 Übertreter - 08:04 Uhr bis 11:05 Uhr

26.07.2013 Alexandrinenstr. gegenüber Haus Nr. 13 - 99 Durchfahrten - 1 Übertreter - 20:31 Uhr bis 22:50 Uhr

2014 - es wurde keine Messung durchgeführt

2015 - 11.05.2015 Alexandrinenstr. 11 - 99 Durchfahrten - 0 Übertreter - 07:47 Uhr - 09:03 Uhr

Im Lärmaktionsplan wird aufgrund der angesprochenen Messergebnisse von 2011 geschlossen, dass die Ursache für die Lärmbelastung und die Erschütterungen in der Regel nicht auf eine erhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen sei. Einzelne Fahrzeuge könnten dennoch hohe Pegelspitzen erzeugen. Daher ergeht die Empfehlung, verkehrsorganisatorische Maßnahmen - die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs - zu ergreifen.

Dazu heißt es konkret: „Die Alexandrinenstraße weist mit der seitlichen Uferpromenade die notwendige Aufenthaltsfunktion auf“.

Korrespondierend dazu heißt es im ISEK 2025 zum strategischen Ziel, Schwerin als Erholungsort zu entwickeln, in der zugehörigen Begründung zum Projekt der Erneuerung der Arsenalstraße im Bereich des Südufers Pfaffenteich: „Gleichzeitig erhöht sich die Aufenthaltsqualität im Bereich der Promenade des Südufers Pfaffenteich“.

Bei der Prüfung von Vorschlägen zur Verkehrsberuhigung in der Alexandrinenstraße heißt es in einem Schreiben des Amts für Verkehrsmanagement vom 25. März 2015:

„[...] kommt der Alexandrinenstraße jedoch keine übergeordnete Aufenthaltsfunktion zu [...].“

Die STADTMARKETING Gesellschaft Schwerin mbH stellt auf einer Internetseite fest:

„Die Lindenpromenade rund um den Pfaffenteich lädt zum Flanieren und die Südufertreppen zum Verweilen ein“.

Fragen:

- Schreibt die Verwaltung dem Pfaffenteich eine Aufenthaltsfunktion zu?

Der Pfaffenteich verbindet den Bereich Paulsstadt/Hauptbahnhof mit der Altstadt. Er ist für die touristische Erschließung der Innenstadt und für die Nähe der Stadt zum Wasser ein wichtiges Areal und auch charakteristisches Merkmal. Eine ausgeprägte Aufenthaltsfunktion besitzt momentan der Bereich am Südufer, überwiegend durch die Gastronomie. Am Südufer laufen die Fußgängerströme aus verschiedenen Richtungen zusammen und daher trägt dieser Bereich als funktionierender Altstadtzugang zur Belebung der Mecklenburgstraße und somit zur Besucherlenkung bei. Die Möglichkeit des Verweilens am Pfaffenteich und speziell am Südufer hat daher eine wichtige Funktion. Das betrifft in gleichem Maße die Nutzung des Areals außerhalb der Sommermonate mit Schwerpunkt Weihnachtsmarkt.

- Wenn ja, wie sichert die Verwaltung den Erhalt dieser Funktion?

Die Wegeführung und das Flanieren um das gesamte innerstädtische Gewässer stellt für Schwerin ein Alleinstellungsmerkmal dar und dieses soll zukünftig mit einer Illumination um den gesamten Pfaffenteich noch unterstützt werden. Dafür gibt es bereits eine konzeptionelle Grundlage, die in Zusammenarbeit mit der Hochschule Wismar entstand. Die Gastronomie am Südufer wird über einen Pachtvertrag mit dem Ziel der Bewirtschaftung gesichert, den die LHS mit der Stadtmaking Gesellschaft Schwerin mbH geschlossen hat. Alle weiteren Maßnahmen dienen zudem zur Steigerung der Aufenthaltsqualität allgemein (z.B. Grünflächen, Stadtmöbel).

- Wenn nein, warum soll dann mit Priorität 1 das Südufer saniert werden?

entfällt

- Gibt es eine Konzeption der Verwaltung zum gesamten Pfaffenteich unter dem Gesichtspunkt der Naherholung oder des Tourismus, der sich andere Belange in der Abwägung unterordnen sollen?

Die Umsetzung des Beleuchtungskonzeptes zur Inszenierung und Erlebbarkeit des Pfaffenteiches ist eine der Maßnahmen der "Touristischen Entwicklungskonzeption für die Landeshauptstadt Schwerin". Hieraus ergeben sich insbesondere aus dem Handlungsfeld "Historische Altstadt Schwerin" noch weitere Grundlagen und Maßnahmen, die den Pfaffenteich als das Stadtbild prägende Struktur und nutzbare Wasserfläche betreffen. Hier wurde vor allem der Bereich des Südufers als attraktives Gebäudeensemble mit besonderen Sichtachsen über das Wasser herausgestellt, dessen Ausbau in der Abwägung eine hohe Priorität besitzen soll.

Im bereits erwähnten Schreiben des Amts für Verkehrsmanagement vom März heißt es zur Begründung der Ablehnung der Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs weiter: „[...] zum anderen sind die für verkehrsberuhigte Bereiche erforderlichen Umgestaltungen – darunter vor allem der niveaugleiche Ausbau der ganzen Straßenbreite und die Einengung der Fahrbahn durch bauliche Maßnahmen – hier schon aus Gründen des Denkmalschutzes weder sinnvoll noch realisierbar“. Diese Aussage unterstellt, dass die Alexandrinenstraße in der gesamten Länge betrachtet wird. Die Straße besteht jedoch aus unterschiedlich zu bewertenden und damit auch unterschiedlich zu behandelnden Abschnitten.

Fragen:

- Folgt die Verwaltung der Einschätzung, dass die Alexandrinenstraße in sinnvollen

Abschnitten betrachtet und behandelt werden muss?

• Wenn nein, warum nicht?

Die Alexandrinenstraße ist bislang stets in sinnvollen Abschnitten betrachtet worden. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Abschnitten (z. B. hinsichtlich der Funktion der Bebauung oder der Nutzung durch den Buslinienverkehr) wurden auch bisher berücksichtigt.

• Folgt die Verwaltung der Einschätzung, dass die Alexandrinenstraße im Bereich des Arsens - also zwischen Arsenalstraße und Moritz-Wiggers-Straße - im Grunde bereits niveaugleich gestaltet ist?

• Wenn nein, warum nicht?

Nein, ein niveaugleicher Ausbau ist nicht vorhanden. Diese Frage bezieht sich offensichtlich auf die Voraussetzungen, die laut Verwaltungsvorschrift (VwV) zur Straßenverkehrsordnung (StVO) für die Ausweisung einer Straße als verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“) notwendig sind. Dieses Kriterium wurde seitens der Verwaltung als ein Argument gegen die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches in der Alexandrinenstraße angeführt. Es zielt jedoch darauf, dass die für die meisten Straßen typische, klar erkennbare Unterscheidung zwischen Fahrbahn und Seitenraum in verkehrsberuhigten Bereichen auf der gesamten Straßenbreite baulich aufgelöst werden soll. Auch wenn es auf der Landseite vor dem Arsenal praktisch keinen Gehweg gibt, so hebt sich der Seitenraum auf der Seeseite doch deutlich von der Fahrbahn ab. Die Auflösung dieser eindeutigen Trennung ist – wie in der Studie „Prüfung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Alexandrinenstraße“ vom 25. März 2015 bereits erwähnt – weder möglich noch sinnvoll.

• Folgt die Verwaltung der Einschätzung, dass im Bereich der Evangelischen Altenpflegeschule die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs sinnvoll wäre?

• Wenn nein, warum nicht?

Nein, ein verkehrsberuhigter Bereich ist weder in der südlichen noch in der nördlichen Hälfte der Alexandrinenstraße sinnvoll. Schon aus denkmalpflegerischen Gründen sind bauliche Maßnahmen zur Fahrbahneinengung und der niveaugleiche Ausbau der ganzen Straßenbreite in der Alexandrinenstraße nicht möglich, wären für einen verkehrsberuhigten Bereich aber erforderlich. Zudem besteht auch vor der Fachschule für Sozialpädagogik kein Erfordernis für die weitere Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, da die geltende Tempo 30-Regelung auf der gesamten Straßenlänge bereits einen ausreichenden Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer bietet.

• Folgt die Verwaltung der Einschätzung, dass zwei oder mehr verkehrsberuhigte Bereiche im Verlauf der Alexenandrinenstraße und die Einengung der Fahrbahn durch eine Änderung der Parkanordnung die gefahrene Geschwindigkeit der Kfz auf der gesamten Länge der Alexandrinenstraße deutlich reduzieren würden?

Die Einschätzung der Auswirkungen verkehrsberuhigter Bereiche erübrigt sich, da die Einrichtung eines solchen Bereiches in der Alexandrinenstraße bereits geprüft und verworfen wurde.

Die Wirksamkeit einer Einengung der Fahrbahn durch eine geänderte Parkordnung wird als offen eingeschätzt. Denn eine Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit auf der gesamten Länge der Alexandrinenstraße kann durch eine schräge Anordnung der Stellplätze nicht garantiert werden, da der größte Teil der Alexandrinenstraße aufgrund verschiedener Einschränkungen (geringe Fahrbahnbreite, Raumbedarf der Linienbusse, Freihalten von zahlreichen Einfahrten und Einmündungen) schon per se keine Schrägaufstellung parkender Pkw erlaubt. Somit wäre hiermit höchstens eine kleinräumige, abschnittsweise Absenkung der gefahrenen Geschwindigkeit denkbar, wobei insbesondere der Bereich vor der Fachschule für

Sozialpädagogik in Frage käme. Allerdings wurde sowohl in der erwähnten Studie vom 25. März 2015 als auch während der Ortsbeiratssitzung am 6. Mai 2015 bereits darauf hingewiesen, dass eine Fahrbahneinengung durch die Schrägaufstellung neben möglichen positiven Effekten (Entschleunigung des Kfz-Verkehrs) unter Umständen auch Nachteile (Verkehrsbehinderungen bei Ausparkvorgängen, häufigeres Abbremsen und Beschleunigen im Bereich der Engstelle) mit sich bringen kann. Trotzdem besteht hier die Bereitschaft der Fachverwaltung, diese Lösung zu erproben und auszuwerten.

• Ergibt sich aus der politischen Zielvorgabe der Barrierefreiheit nicht, dass mit Blick auf die Bordsteine in der Alexandrinenstraße zur verbesserten Querungsmöglichkeit in überschaubaren Abständen eben diese Bordsteine abgesenkt werden müssen?

Die barrierefreie Querung der Alexandrinenstraße ist bereits jetzt in angemessenen Abständen möglich. An allen einmündenden Straßen sind die Borden beidseitig abgesenkt.

• Können im Sinne der Barrierefreiheit bauliche Querungshilfen in der Fahrbahnmitte errichtet werden, die mithin auch die Fahrbahn einengen?

Nein, hierfür ist die Alexandrinenstraße zu schmal. Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sollen Mittelinseln mindestens 2 m, bei Nutzung durch Rollstuhlfahrer besser 2,5 bis 3 m breit sein. Die Restbreite der Fahrstreifen muss mindestens 3,25 m auf jeder Seite betragen. Zudem gewährleistet die Tempo 30-Zone in Verbindung mit der geringen Fahrbahnbreite bereits jetzt die sichere Querung auch durch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Ferner müsste berücksichtigt werden, dass bauliche Veränderungen des Straßenbildes im Einklang mit der Denkmalpflege zu erfolgen hätten.

• Würden sich bauliche Querungshilfen in verkehrsberuhigten Bereichen erübrigen, weil in diesen Bereichen Fußgänger Vorgang haben?

Ja, bauliche Querungshilfen erübrigen sich in verkehrsberuhigten Bereichen. Die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches wurde in der Alexandrinenstraße jedoch bereits ausgeschlossen.

Neben der Lärmproblematik besteht ein zweites drängendes Problem: Die Erschütterungen ausgelöst durch den Verkehr auf Kopfsteinpflaster führen zu Schäden an den Gebäuden entlang der Alexandrinenstraße. Dies bestätigt ein von einem Anwohner in Auftrag gegebenes Gutachten, dessen Ergebnisse vom ehemaligen stellvertretenden Bürgermeister anerkannt wurden. Die Problematik der Erschütterung und daraus folgender Gebäudeschäden hätte das Asphaltieren der Alexandrinenstraße verhindert. Aus denkmalpflegerischen Gesichtspunkten wurde ein Asphaltieren zugunsten eines Kopfsteinpflasterbelags verworfen. Nun ergibt sich folgendes Dilemma: Der aus Denkmalschutzgründen gewählte Straßenbelag schädigt in Kombination mit nicht langsam fahrendem Verkehr das Gebäudeensemble, welches zum Gesamtdenkmal Pfaffenteich dazu gehört.

Frage:

• Wie gedenkt die Verwaltung dieses Dilemma zu lösen?

Die Ausführungen des stellvertretenden Oberbürgermeisters sind im nötigen Gesamtzusammenhang zu sehen und die Schlussfolgerungen seiner Ausführungen zu beachten. Herr Dr. Friedersdorff betonte in einem Antwortschreiben vom 30. Oktober 2012, dass „die Schlussfolgerung, dass der Landeshauptstadt Schwerin als Straßenbaulastträgerin der Alexandrinenstraße allein die Verpflichtung zukommt, die von der Straße ausgehenden negativen Auswirkungen zu kompensieren, nicht gerechtfertigt“ sei. Die Gebäudegründungen in der Alexandrinenstraße mögen zum Zeitpunkt der Errichtung der Gebäude ausreichend gewesen sein, der heutige Verkehr ist jedoch mit deutlich höheren Beanspruchungen

verbunden. „Daraus ergibt sich die Verpflichtung der Gebäudeeigentümer zur Anpassung des Gebäudes an die zeitgemäßen Beanspruchungen. Erschütterungen, die vom normalen Verkehr herrühren, sind als Einwirkungen, die aus einer ortsüblichen Benutzung des Straßengrundstücks stammen, von den Nachbarn selbst dann hinzunehmen, wenn sie zu wesentlichen Beeinträchtigungen führen. Der Verkehr der Alexandrinenstraße ist ortsüblich, die Straße ist bereits über einen sehr langen Zeitraum eine innerörtliche Sammelstraße und nimmt daher deutlich über den Anliegerverkehr hinausgehenden Verkehr auf. Dazu gehört auch der Verkehr mit Bussen“ (ebd.). Diese Einschätzung ist nach wie vor zutreffend.

Dennoch hat die Verwaltung Maßnahmen zur Reduzierung der Erschütterungen getroffen. Dazu zählen vor allem die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Busse und Lkw auf 20 km/h sowie die Umlegung von Buslinien, wodurch sich das Busverkehrsaufkommen in der Alexandrinenstraße bereits deutlich reduziert hat.

Vor diesem Hintergrund und der mehrjährigen Diskussion zu den verschiedenen Oberflächenvarianten für die Alexandrinenstraße, die nach Abwägung aller Vor- und Nachteile und der denkmalpflegerischen Belange zu einer klaren Entscheidung der Stadtvertreterversammlung führte, die Straßenoberfläche mit Pflaster zu gestalten, besteht für die Verwaltung kein Dilemma.

Mit freundlichen Grüßen

Angelika Gramkow