

Sitzung der Fachausschüsse für Bauen,
Stadtentwicklung und Verkehr sowie
Wirtschaft, Tourismus und Liegenschaften

**Memorandum der Initiative zur neuen
Linienführung der Buslinie 7**

Dienstag, 22.09.2015 um 17.30 Uhr

Technologie- und Gewerbezentrum e.V. Schwerin/ Wismar
Konferenzraum, Hagenower Straße 73, 19061 Schwerin

Inhaltsverzeichnis

A	Darstellung der Probleme	Seite 3
B	Vorstellung von Lösungsmöglichkeiten	Seite 7
C	Kritik und Dank	Seite 8
D	Anhänge	Seite 10

A Darstellung der Probleme

Infolge der seit dem 3.11.2014 veränderten Linienführung der Buslinie 7 entstanden für viele der unmittelbaren Anwohner der Haselholzstraße sowie der Anwohner und Nutzer der Verbindungstraße Hagenower- /Haselholzstraße Probleme.

1. Durch die neue Linienführung ergeben sich besonders in den Kreuzungsbereichen und in der Verbindungstraße Hagenower-/ Haselholzstraße erhebliche Sicherheitsmängel.

- Die bautechnische Ausführung der Verkehrsanlagen entspricht nicht dem B-Plan 33.01 und birgt somit ein massives Risiko für sämtliche Fußgänger. Der Bürgersteig ist nur auf einer Seite angelegt und nicht wie ausgewiesen 1,50 m, sondern 1,20 m breit. Im unteren Kurvenbereich Hagenower-/ Haselholzstraße ist der Bürgersteig nur 90 cm breit. Daraus resultieren vor allem beim Überqueren Gefahrensituationen.
- Durch die vorhandene Straßenbreite von 6 m ereignen sich im Begegnungsverkehr der Busse Behinderungen, die auch Pkw und vor allem Radfahrer betreffen.



Foto vom 10.04.2015

Solche Situationen sehen wir täglich in verschiedenen Variationen.

- Besonders die Kurvenbereiche enthalten erhebliches Gefahrenpotential. In allen Kurven dieses Abschnittes können PKW und Bus, geschweige Bus und Bus, nicht aneinander vorbeifahren. Es kommt dadurch zu eigentlich verkehrsplanerisch unnötigen Halte- und Anfahrsituationen, die die Umwelt belasten (s. Punkt 2). Gelenkbusse müssen bei solchen Verkehrssituationen den schmalen Bürgersteig überfahren.
- Einsicht in das Protokoll zur Schleppkurvenmessung wurde uns bisher nicht gewährt.

- Aufgrund der Halteverbote fahren viele Verkehrsteilnehmer in deutlich überhöhter Geschwindigkeit in diesem Straßenbereich.
Deswegen weichen Radfahrer zunehmend auf die zu engen Gehsteige aus.

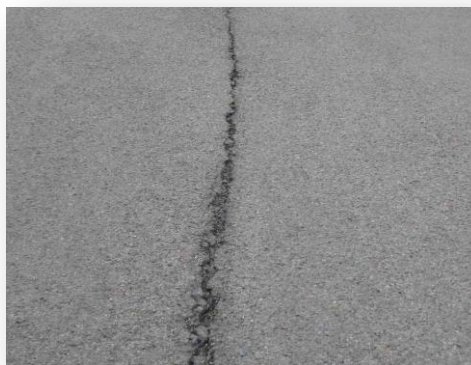
2. Lärm und Emission mindern stark die Lebensqualität der betroffenen Anwohner.
--

- Die Deutsche Gesellschaft für Akustik verweist darauf, dass Lärm eines der gravierendsten Umweltprobleme unserer Gesellschaft darstellt.
- Selbst die Regierung in MV kommt zur Erkenntnis, dass „Alltagslärm
 - zur Minderung der Konzentration,
 - zu Lern- und Kommunikationsstörungen
 - zu Schlafstörungen und
 - zur Störung von Erholung und Entspannung führt.
- Hoher Dauerlärm belastet das Herz-Kreislauf-System und kann zu Schwerhörigkeit und Tinnitus führen. Eine erhebliche Verminderung der Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität ist die unerwünschte Folge.“
(http://www.lung.mv-regierung.de/laerm_daten/lmp/index.htm)
- „Nach § 47a Abs.2 Bundes-Immissionsschutzgesetz sind Lärminderungspläne aufzustellen ... Ziel der Lärminderung ist es, einer **vorhandenen oder zu erwartenden Belastung der Bevölkerung durch verschiedenartige Lärmquellen systematisch entgegenzuwirken.**“
- Die Häuser der Anwohner der Haselholzstraße dienen als Schallschutzmauer -ähnlich Möwenburgstraße- nur mit dem entscheidenden Unterschied, dass dieser Sachverhalt mit den Bürgerinnen und Bürgern **nicht** kommuniziert worden ist.
- Vonseiten der Stadt sind keine Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen wie bei den Wohngebäuden zur Ludwigsluster Chaussee getroffen worden (s. Textliche Festsetzung zum Bebauungsplan Nr.33.01 „Neue Gartenstadt Schwerin“).
- Die Lärmbelastung durch einen vorbeifahrenden Bus beträgt nach unseren Messungen 74dB. Aufgrund der Anzahl von derzeit täglich 100 Bussen von Montag bis Freitag ist dieser Faktor mit dazu zu rechnen.
(s. Anhang 3, Position der Bund Gruppe Schwerin zur Thematik „Neue Führung der Buslinie 7“- Haselholzstraße)
- Der erste Bus fährt morgens um 5.10Uhr und der letzte Bus endet 23.42Uhr. Damit wird den Anwohnern eine maximale Nachtruhe von 5 Stunden und 28 Minuten zugestanden. Nicht beachtet werden hierbei die Anwohner, die im Schichtdienst arbeiten und am Tag schlafen müssen, was fast unmöglich ist.

- Ähnliches gilt für die Belastung durch den Feinstaub. Feinstaub mit einem aerodynamischen Durchmesser kleiner als 2,5 Mikrometer (PM 2,5) ist vor allem aufgrund seiner geringen Größe ein Gesundheitsrisiko. Die feinen Partikel können tiefer in die Atemwege eindringen, dort länger verbleiben und die Lunge nachhaltig schädigen.
(<http://www.umweltbundesamt.de/daten/luftbelastung/luftschaedstoff-emissionen-in-deutschland>)
- „Das planerische Ziel vom städtischen Wohnen im Grünen“, wie es in der Begründung vom Bebauungsplan Nr.33.01 „Neue Gartenstadt Schwerin“ unter Punkt 5.3 ausgewiesen ist, wird zunehmend ignoriert.
„Mietergärten für die Erdgeschosswohnungen, Terrassen und Balkone nach Süden oder Westen lassen attraktive und **ungestörte** wohnungsnah Freiräume entstehen.“ (Begründung zum Bebauungsplan Nr.33.01 „Neue Gartenstadt Schwerin, Punkt 4.3) sind zu Floskeln einer Vision vom „Städtischen Wohnen im Grünen“ geworden.

3. Es kommen erhebliche Folgekosten für die Erhaltung des öffentlichen Verkehrsweges auf die Anwohner zu und die Grundstücke werden entwertet.

- Recherchen bezüglich der Straßenbelastung haben ergeben, dass ein Lkw (=Bus) nach dem Vierte- Potenz- Gesetz so viel Schaden erzeugt wie mindestens 30 000 Pkw.
Seit Fahrplanbeginn hat sich die Anzahl der Straßenschäden durch die starke Zunahme des Verkehrs erhöht, wie es die offene Naht in Höhe der Haselholzstraße 99a zeigt.



- Es ist eine deutliche Zunahme des Verkehrs von Verkehrsteilnehmern zu beobachten, die die Haselholzstraße als Durchgangsstraße nutzen.

- Die Anfrage der Rechtsanwälte Barber & Hellmers zu Straßengutachten hat Folgendes ergeben:
 - Die Nord- Süd-Achse der Hagenower Straße ist eine Haupteerschließungsstraße.
 - Die Mettenheimer Straße ist eine Haupteerschließungsstraße.
 - Die Ludwigsluster Chaussee ist eine Hauptverkehrsstraße.
 - Die Querverbindung der Hagenower Straße hin zum Brink ist eine Anliegerstraße.
 - Die Haselholzstraße ist eine Anliegerstraße.
 - Alle anderen Straßen im Baugebiet sind ebenfalls Anliegerstraßen.
- Eine Umwidmung der Straßen bedarf rechtlicher Änderungen und eine Einbeziehung der Bürger. Beides ist nicht erfolgt.

4. Insgesamt erfährt die neu geschaffene Haltestelle „Langer Berg“ nur eine geringe Akzeptanz.

- Zählungen unserer Mitglieder in der Woche vom 11.05.-15.05.2015 (Montag bis Freitag) während der gesamten Fahrzeit von 5.10 Uhr bis 23.42 Uhr haben folgende Zahlen ergeben:

Am Tag gibt es an der Haltestelle „Langer Berg“ durchschnittlich 85 Ein- bzw. Ausstiege.

Durchschnittlich 35 Busse halten an dieser Haltestelle am Tag nicht an.

Das bedeutet, dass **der Bus an der Haltestelle „Langer Berg“ nur von 0,85 Personen pro Bus genutzt wird**. Darunter sind noch Mitarbeiter des Technologie-und Gewerbezentrum zu verzeichnen.

Stellen wir diese Zahl den unmittelbar Betroffenen (s. Punkt 1-3, Unterschriftensammlung) gegenüber, so ergibt sich mindestens ein Zahlenverhältnis von 1:2. Das bedeutet, dass die doppelte Zahl der Anwohner leiden muss, damit eine verschwindend geringe Anzahl von Personen es noch näher zum Öffentlichen Nahverkehr hat.

- „Das Gebiet ist über die Straßenbahn an der Ludwigsluster Chaussee und den Bus auf der Hagenower Straße hervorragend an das öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden.“ (aus Begründung zum Bebauungsplan Nr.33.01, Punkt 3.2)
- Innerhalb des Wohngebietes hatte es vor der Änderung der Linienführung kein Einwohner weiter als maximal 400m. (s. Anhang 1, Wegskizze)

Daraus ergibt sich, dass das eigentliche Planungsziel der Anbindung der Bewohner verfehlt ist. Es sollten Lösungen gefunden werden.

B Vorstellung von Lösungsmöglichkeiten

Es muss eine Lösung zur mindestens fünfzig prozentigen Entlastung der Probleme der Anwohner der Haselholzstraße geschaffen werden.

Auch sollte perspektivisch gesehen die Entlastung der Hagenower Chaussee nicht auf Kosten der Haselholzstraße erfolgen.

Variante 1- die bürgerfreundliche Übergangslösung: Die Splittung der Buslinie

Dadurch, dass die Buslinie 7 die alte Streckenführung über die Hagenower Straße aufnimmt (s. Anhang 2), ergeben sich folgende Vorteile:

- + Anbindung des Technologie- und Gewerbebezentrums und damit eine deutliche Verringerung der Wege für die Mitarbeiter
- + Reduzierung des Begegnungsverkehrs
- + Entlastung der Haselholzstraße

Variante 2- die bürgerfreundlichste und optimalste Lösung: Zwei Buslinien

Durch die weitere Führung des Busses auf der alten Streckenführung der Hagenower Straße und gleichzeitiger Schaffung einer Buslinie über die Ludwigsluster Chaussee ergeben sich folgende Vorteile:

- + Entlastung der Anwohner der Hagenower Straße bei gleichzeitiger Beibehaltung der unmittelbaren Anbindung des Technologie- und Gewerbebezentrums sowie des zukünftigen Fachmarktzentrums
- + Umsetzung des Verkehrskonzeptes zur Stabilisierung der Sicherheit
- + Nutzung von Verkehrsknotenpunkten, Haltestellen sind bereits vorhanden
- + Anbindung der Bewohner vom Dreesch I, Verkürzung der Wege nach Krebsförden

C Kritik und Dank

„Dann ziehen Sie doch weg!“– das war die Aufforderung, die wir insgesamt betrachtet in den letzten Wochen sowohl von offizieller als auch von inoffizieller Seite am meisten zu hören und zu lesen bekommen haben.

Dazu möchten wir Folgendes anmerken. Wir sind zumeist lange Bürger dieser Stadt, die unsere Heimatstadt ist. Wir haben durch unsere Arbeit versucht, uns ein bescheidenes Eigentum zu schaffen. Die Mittel, um darauf zu verzichten oder sogar Verluste hinzunehmen, haben wir nicht. Insofern treffen uns solche Aussagen doppelt.

Einen Grund, warum außenstehende Bürger so mit uns umgehen, sehen wir auch in der Art und Weise des Umgangs mit der Problematik durch einige Mitglieder des Ortsbeirates „Neue Gartenstadt, Ostorf“. Während andere Ortsbeiräte, wie Rogahner Straße oder Pfaffenteich, die Bürgerinnen und Bürger unterstützen, trafen wir von Anfang an auf einen sehr zu kritisierenden Umgang mit uns.

Ein letzter beschämender Höhepunkt war die- wieder einmal verlegte- Ortsbeiratssitzung am Mittwoch, dem 16.09.2015, in dem der öffentliche Teil auf die Straße verlegt wurde, so dass keine vernünftige Kommunikation möglich gewesen ist. Generell bestärken viele Aspekte, die wir an dieser Stelle nicht im Einzelnen ausführen können, das Empfinden, dass im Umgang mit uns Bürgern, die sich nach 13 Jahren mit einem Problem an Mitglieder des Ortsbeirates wenden, nach der bekannten Devise des Gedichts „ Erinnerung aus Krähwinkels Schreckenstagen“ von Heinrich Heine verfahren wird : „Euch ziemt es, stets das Maul zu halten.“

Genau das werden wir aber nicht machen!

Was wir aber machen wollen, ist, an dieser Stelle auch „Danke“ zu sagen.

Unser Dank gilt all denen, die bereit gewesen sind, uns aufgrund der entstandenen Probleme ernst zu nehmen und uns zuzuhören, wie Herrn Klaus Lemke, dem Leiter des Arbeitskreises „Bauen, Verkehr, Stadtentwicklung, Ordnung, Umwelt und Sicherheit“ der CDU.

Besonders danken wir dem Politiker der Fraktion der Unabhängigen Bürger, der intensiv mit uns im Gespräch gewesen ist und sich die Problematik direkt und umfassend vor Ort angesehen hat: Herrn Rolf Steinmüller. Er hat uns an seinen langen Erfahrungen als Politiker dieser Stadt teilhaben lassen und uns Wege aufgezeigt, um zu konstruktiven und zielführenden Lösungen zu gelangen.

Ebenso gilt unser besonderer Dank der Fraktion Die Linken- allen voran unseren beiden Mitgliedern des Ortsbeirates, Herrn Gerd Röder und Herrn Rolf Kunze, die sich in vielen Gesprächen ebenfalls Zeit genommen haben, um sich zu informieren und uns zu unterstützen. Aufgrund ihres Einsatzes durften wir erfahren, was die Aufgabe von Mitgliedern eines Ortsbeirates ist: die Bürgerinnen und Bürger mit ihren Anliegen und Problemen ernst zu nehmen und Lösungsmöglichkeiten umfassend zu diskutieren.

Durch das Engagement des Fraktionsvorsitzenden der Partei Die Linken, Herrn Henning Foerster, konnte die Beschlussvorlage erwirkt werden, die Linienführung des Busses im Bereich der Gartenstadt im zuständigen Fachausschuss heute zu beraten.

D Anhänge

Anhang 1	Wegskizze
Anhang 2	Vorschlag anhand des aktuellen Fahrplans zur Splittung der Buslinie 7
Anhang 3	Position der BUND Gruppe Schwerin

Anhang 2 Vorschlag anhand des aktuellen Fahrplans zur Spaltung der Buslinie 7

Anhang 2

Vorschlag anhand des aktuellen Fahrplans zur Spaltung der Buslinie 7

7

Krebsförden



Gültig ab 16.03.2015

Alle Angaben ohne Gewähr

Richtung: Hauptbahnhof P+R

Haltestellen
Fahrzeit in Min.



Montag bis Freitag

Std. Minuten

3
4 ^(H)
5 03 26 33 49
6 14 34 51
7 06 21 36 51
8 06 21 51
9 21 49
10 19 49
11 19 49
12 19 40 51
13 21 36 51
14 06 21 36 51
15 09 24 39 54
16 09 24 39 54
17 09 24 39 54
18 09 24 39
19 09 34
20 01 [®] 41 [®]
21 41 [®]
22
23 01 [®]
0
1
2
3

Samstag

Std. Minuten

3
4 ^(H)
5 05 51
6 21 51
7 21 51
8 21 54
9 24 51
10 21 51
11 21 51
12 21 51
13 21 51
14 21 51
15 21 51
16 21 51
17 21 51
18 21 49
19 49
20 41 [®]
21 41 [®]
22
23 01 [®]
0
1
2
3

Sonn- und Feiertag

Std. Minuten

3
4
5 ^(R)
6 40
7 40
8 40
9 34
10 34
11 34
12 34
13 34
14 34
15 34
16 34
17 34
18 34
19 34
20 41 [®]
21 41 [®]
22
23 01 [®]
0
1
2
3

^(H) - fährt über W.-Hennemann-Str. — Langer Berg

^(®) - fährt ab Platz der Jugend weiter als Linie 1 in Richtung Kliniken

KREB4

Richtung: Krebsförden

 Haltestellen
 Fahrzeit in Min.


Montag bis Freitag

Std. Minuten

3	
4	(H)
5	23 47
6	03 20 35 50
7	05 20 35 50
8	20 50
9	20 50
10	20 50
11	20 50
12	20 50
13	05 20 35 50
14	05 20 38 53
15	08 23 38 53
16	08 23 38 53
17	08 23 38 53
18	08 38
19	05 35
20	11 [Ⓚ] 31 [Ⓚ]
21	11 [Ⓚ]
22	31 [Ⓚ]
23	31 [Ⓚ]
0	
1	
2	
3	

Samstag

Std. Minuten

3	
4	
5	25 (H)
6	25 55
7	25 55
8	25 55
9	20 50
10	20 50
11	20 50
12	20 50
13	20 50
14	20 50
15	20 50
16	20 50
17	20 50
18	20
19	20
20	11 [Ⓚ]
21	11 [Ⓚ]
22	31 [Ⓚ]
23	31 [Ⓚ]
0	
1	
2	
3	

Sonn- und Feiertag

Std. Minuten

3	
4	
5	(H)
6	14
7	14
8	14
9	05
10	05
11	05
12	05
13	05
14	05
15	05
16	05
17	05
18	05
19	05
20	11 [Ⓚ]
21	11 [Ⓚ]
22	31 [Ⓚ]
23	31 [Ⓚ]
0	
1	
2	
3	

(H) - fährt über Langer Berg - W.-Hennemann-Str.

(K) - Bus der Linie 1, ab Marienplatz weiter als Linie 7 nach Krebsförden

**Position der BUND Gruppe Schwerin
zur Thematik „Neue Führung der Buslinie 7“ - Haselholzstraße****Position**

Die BUND-Gruppe Schwerin unterstützt maßgeblich die Erschließung von Städten und Umland durch den öffentlichen Nahverkehr. Wir sehen in der Erschließung und deren Ausbau wirksame Möglichkeiten, die CO₂-Emissionen im Straßenverkehr zu senken. Zudem müssen den Bürgern verträgliche Lösungen geboten werden, um in angemessenen Entfernungen eine entsprechende Haltestelle zu erreichen. Auftretende Lärmemissionen dürfen vorgeschriebene Richtwerte nicht überschreiten. Gesundheit und Lebensqualität der Anlieger sollten nicht gefährdet werden. Dies ist im vorliegenden Fall bei Umlegung der Buslinie 7 durch die Haselholzstraße, verbunden mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von über 100 Bus-Durchfahrten pro Tag zwischen 5 und 24 Uhr, nicht gegeben.

1. Wenn in der Haselholzstraße ein Lärmpegel von 70 dB und mehr an denen der Buslinie zugewandten Hausfassaden gemessen wird, ist dies nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) auf der Grundlage des § 48 des Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 15. März 1974, nicht zulässig. Hier darf unter Punkt 6.1 Immissionsrichtwerte für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden ein Immissionsrichtwert in reinen Wohngebieten tags von 50 dB(A) und nachts von 35 dB(A) nicht überschritten werden.
2. Es wäre der Kompromiss der Splittung der Linie für die Fahrplanzeiten ab 20 Uhr und morgens bis 7 Uhr anzustreben. Hier sollte die Linie nur über die Hagenower Straße geführt werden.
3. Es sollte die Variante des Baus eines Kreisverkehrs für die Entspannung der Buslinieneinfahrt im Gabelungsbereich Mettenheimerstraße/Hagenower Straße vertreten werden.
Vorteile:
 1. Unkomplizierte Buslinieneinfahrt ohne größere Wartezeiten.
 2. Wartungsarme, wenig störanfällige und zudem energiesparendere Lösung gegenüber einer Ampelanlage.
 3. Entschleunigung des Verkehrs auf der Hagenower Straße. Erhöhung der Verkehrssicherheit.
 4. Nutzung des zurzeit gegebenen Freiraumes zum Bau des Kreisverkehrs.
4. Vorschlag eines Fußgängerdurchganges durch das TGZ-Gelände zwischen Haselholzstraße und Hagenower Straße zur günstigeren Erreichung der Haltestelle "Wilhelm-Hennemann-Straße".

A handwritten signature in black ink that reads "Thomas".

Volker Thomas
Dipl.-Ing. für Informatik
BUND-Gruppe Schwerin
Schwerin, den 22.09.2015

Dietrich Wegner, Angelika u. Wolfgang Leu, Marlene Peitz, Cornelia u. Sigmund Rusch

Dietrich Wegner

Angelika u. Wolfgang Leu

Marlene Peitz

Cornelia u. Sigmund Rusch

Schwerin, den 21.09.2015