

Von: Schulz, Gabriele
Gesendet: Montag, 10. August 2015 09:50
An: Sibylle Gerner (wo-si-gerner@web.de)
Betreff: Beantwortung von Anfragen aus Protokoll OBR Friedrichsthal vom 17.06.2015
Anlagen: LaerchenVerkBelast15Jul15.doc

Anlage 2
2015_12_16

Sehr geehrte Frau Gerner,

nachfolgend übersende ich Ihnen die Beantwortung von Anfragen aus dem Protokoll der Sitzung des Ortsbeirates Friedrichsthal vom 17.06.2015, welche ich aus dem Amt für Verkehrsmanagement sowie von der SDS erhalten habe:

TOP 2 Bundesverkehrswegeplan

Fragen an die Stadtverwaltung:

- a) Liegen aktuelle Zahlen zur Verkehrsbelastung der Lärchenallee vor und können diese dem Ortsbeirat zur Verfügung gestellt werden? Können entsprechende Zahlen für andere vergleichbare Straßen in der Stadt Schwerin beigebracht werden? Wie wird die Belastung der Lärchenallee insgesamt beurteilt?
- b) Wie beurteilt die Stadt verkehrsregelnde Maßnahmen ("Blitzer", Durchfahrtsverbote für LKW in der Nacht) zur Verminderung von Lärmbelastung und Geschwindigkeit?
- c) Wie beurteilt die Stadt den technischen Zustand der Lärchenallee und die Möglichkeit, durch Ausbaumaßnahmen die genannten Probleme zu mindern?
- d) Kann die Stadt zur dem Gesamtkomplex der Verkehrssituation auf der Lärchenallee einen Vertreter in eine der nächsten Sitzungen des Ortsbeirates entsenden, um die angesprochenen Fragen zu diskutieren?
- e) Wie ist aus Sicht der Stadt die aus dem alten Bundesverkehrswegeplan herrührende Planung der Ortsteilumgehung Friedrichsthal heute zu beurteilen?

a) Die gewünschten Daten sind in beigefügtem Dokument aufgelistet. Aus Sicht des Amtes für Verkehrsmanagement sind diese Daten wie folgt zu bewerten: Die Kfz-Verkehrsbelastung auf der Lärchenallee hat sich in den vergangenen 15 Jahren nicht gravierend geändert (lediglich im östlichsten Teilabschnitt gab es bedingt durch den Bau der Ortsumfahrung im Zuge der B106 nennenswerte Veränderungen). Die Belastung liegt auf dem für derartige Hauptverkehrsstraßen üblichen hohen Niveau. Dies zeigt sich auch im Vergleich zu ähnlichen auf die Stadt Schwerin zuführenden Bundesstraßenabschnitten, wie z.B. der Wismarschen Str. und der Güstrower Str. (jeweils nördlich der Möwenburgstr.) oder der Crivitzer Ch. (östlich der Lomonossowstr.). Hinsichtlich des Lkw-Anteils ist jedoch zu konstatieren, dass die Lärchenallee relativ hohe Werte aufweist.

b) Stationäre Blitzeranlagen dürfen nur an Unfallschwerpunkten installiert werden. Da ein solcher in der Lärchenallee erfreulicherweise nicht vorhanden ist, kommt hier die Installation einer Blitzeranlage nicht in Frage.

In der Lärchenallee wird monatlich eine mobile Geschwindigkeitsmessung vom Amt für Ordnung durchgeführt. Im Jahr 2015 wurden dabei bislang 18.644 KFZ gemessen, wobei 694 (3,7 %) Überschreitungen festgestellt wurden. Das entspricht dem Durchschnitt aller Messungen im Stadtgebiet. Es werden auch Messungen durch die Polizei durchgeführt. Die Ergebnisse sind dem Amt für Ordnung nicht bekannt.

Gemäß § 45 Abs. 9 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den Abs. 1 bis 8 des § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Verkehrsverbote wie z.B. Tonnagebegrenzungen kommen nur in Betracht, wenn die besondere Verkehrsfunktion der jeweiligen Straße und die Verkehrsbedürfnisse dies zulassen, wenn für die ausgeschlossenen Verkehrsarten eine zumutbare und

geeignete Umleitungsstrecke vorhanden ist und wenn eine Verlagerung des Straßenverkehrslärms in andere schutzwürdige Gebiete nicht zu befürchten ist. Eine Umleitung des Schwerlastverkehrs von der B104 / Lärchenallee auf andere Routen (z.B. auf die Grevesmühlener Ch. oder über Wittenförden) kommt demnach aufgrund fehlender rechtlicher Voraussetzungen nicht in Betracht.

In der Lärmaktionsplanung hat die Lärchenallee zwar keine hohe Priorität, trotzdem gibt es einige Empfehlungen (nachfolgend Auszüge): „Für die Lärchenallee zwischen Waldweg und Ortsumfahrung B 104 / B 106 ist aufgrund der überwiegenden Wohnbebauung von einem Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nacht auszugehen. Diese Werte werden für einige Wohngebäude überschritten. Da die Lärchenallee wegen ihrer Netzfunktion als wichtige Ein- und Ausfallstraße sowie wegen des guten Fahrbahnzustandes nur einen begrenzten Spielraum für Maßnahmen bietet, wird eine Prüfung auf Tempo 30 ganztags empfohlen. Von einer Verkehrsverlagerung in andere Netzabschnitte ist nicht auszugehen, da keine Möglichkeiten zur Umfahrung gegeben sind.“ Ferner wird eine Verbesserung der Ampelkoordinierung empfohlen.

In diesem Zusammenhang ist außerdem darauf zu verweisen, dass auf Grundlage des StV-Beschlusses 00793/2011 vom 19.Sep.11 die Verwaltung eine „Konzeption Verkehrsberuhigung Hauptnetz Schwerin“ hat erarbeiten lassen. Diese enthält auch Aussagen zur Lärchenallee. Nach der Sommerpause ist die Einbringung in die politischen Gremien zwecks Beschlussfassung vorgesehen. Wenn die Konzeption beschlossen ist, werden sich die eventuellen Handlungsspielräume für verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der Lärchenallee ergeben. Dem kann jetzt nicht vorgegriffen werden.

c) Für Teilabschnitte der Lärchenallee (Ortsumfahrung bis Warnitzer Str. und Heimweg bis Buswendeplatz) plant die SDS für das Jahr 2016 eine Deckenerneuerung.

d) Der Ortsbeirat wird zunächst darum gebeten, die vorliegende Zuarbeit auszuwerten und dann zu prüfen, ob noch Bedarf für die persönliche Teilnahme eines Mitarbeiters des Amtes für Verkehrsmanagement an einer der nächsten Sitzungen besteht.

e) Der Sachstand zur Ortsumfahrung Friedrichsthal ist derzeit folgender: Es gibt noch keinerlei Planung. Denn im Bundesverkehrswegeplan 2003 war das Projekt nur unter der Kategorie "weiterer Bedarf" als "neues Vorhaben" (Nr. MV8011) enthalten. Im Rahmen der Vorbereitungen für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 hat das Land Mecklenburg-Vorpommern am 01.10.2013 neuerlich die Aufnahme der Ortsumfahrung Friedrichsthal beim Bund beantragt. Dementsprechend findet sich das Projekt nun auf der Liste der „Im neuen BVWP zu untersuchenden Vorhaben“, die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als „aktualisierte Fassung mit Stand 05.09.2014 - vorbehaltlich weiterer Änderungen und Ergänzungen“ veröffentlicht wurde. Laut weiterer Zeitplanung des Bundesministeriums soll die Beteiligungs-/Abstimmungsphase zum BVWP noch 2015 abgeschlossen werden. Käme es zu einer abschließend positiven Entscheidung, müssten vom Bund Mittel in den Bundeshaushalt eingestellt werden und erst dann könnten in den Folgejahren erste Planungsschritte durch den Bund bzw. in dessen Auftragsverwaltung durch das Straßenbauamt des Landes beauftragt werden. Dann werden Beteiligungen der Träger öffentlicher Belange durch das Straßenbauamt im Auftrag des Bundes erfolgen, da hier voraussichtlich Raumordnungsverfahren sowie Umweltuntersuchungen und letztlich eine Planfeststellung zu erfolgen haben. Das alles hat - bei einer Grundsatzentscheidung zu Gunsten der Ortsumfahrung Friedrichsthal - einen Zeitrahmen zwischen 5 und 10 Jahren.

TOP 5 Informationen und Anfragen der Bürgerinnen und Bürger

e) Herr Kunack bemängelt, dass am Spielplatz Ost Bänke falsch herum aufgestellt seien. Man blicke auf das Wasser, nicht auf den Spielplatz. Dies sollte geändert werden.

f) Herr Rösler informiert, dass auf der Verkehrsinsel Brüsewitzer Straße nur einseitig gemäht worden sei. Hier sollte die Stadt nachmähen.

e) Die Bank steht in der Position schon seit vielen Jahren und wurde mit Absicht in Blickrichtung Gewässer aufgestellt. Sie soll einen Blick in den Grünzug ermöglichen.

Auf dem Spielplatz ist eine Sitzgruppe (mit Tisch) mit Blickrichtung Spielplatz vorhanden.

f) Die Nacharbeiten sind zwischenzeitlich erfolgt.

Mit freundlichen Grüßen

Gabriele Schulz

Landeshauptstadt Schwerin
Die Oberbürgermeisterin
Büro der Stadtvertretung
Am Packhof 2-6
PF 11 10 42
19010 Schwerin

Tel. 0385 / 545 - 1025

**Entwicklung der Verkehrsbelastung auf der Lärchenallee
 in den Jahren 2001 bis 2015**

Abschnitt der Lärchen- allee	Buswendepl. bis Herrenstein- felder Weg	Herrenstein- felder Weg bis Schlehenstr.	Schlehenstr. bis Warnitzer Str.	Warnitzer Str. bis Auffahrt B 106	Auffahrt B 106 bis Ratzeburger Str.
2001	-	-	16100 Kfz (800 Lkw = 5,0%)	18700 Kfz (860 Lkw = 4,6%)	11400 Kfz (540 Lkw = 4,8%)
2002	12500 Kfz (910 Lkw = 7,3%)	13600 Kfz (920 Lkw = 6,8%)	-	19200 Kfz (960 Lkw = 5,0%)	10800 Kfz (590 Lkw = 5,5%)
2003	14000 Kfz (1050 Lkw = 7,5%)	15200 Kfz (1060 Lkw = 7,0%)	-	19700 Kfz (1190 Lkw = 6,0%)	11900 Kfz (640 Lkw = 5,3%)
2004	-	-	14600 Kfz (900 Lkw = 6,2%)	18500 Kfz (910 Lkw = 4,9%)	12100 Kfz (580 Lkw = 4,8%)
2005	14100 Kfz (1270 Lkw = 9,0%)	15100 Kfz (1280 Lkw = 8,5%)	-	21200 Kfz (1420 Lkw = 6,7%)	11500 Kfz (640 Lkw = 5,6%)
2006	13800 Kfz (1150 Lkw = 8,3%)	-	-	-	-
2007	-	-	-	18900 Kfz (1250 Lkw = 6,6%)	19400 Kfz (630 Lkw = 3,2%)
2008	12400 Kfz (1380 Lkw = 11,1%)	13700 Kfz (1440 Lkw = 10,5%)	14300 Kfz (1260 Lkw = 8,8%)	18600 Kfz (1290 Lkw = 6,9%)	20200 Kfz (630 Lkw = 3,1%)
2009	-	-	-	18900 Kfz (1250 Lkw = 6,6%)	17900 Kfz (540 Lkw = 3,0%)
2010	12100 Kfz (1300 Lkw = 10,7%)	13400 Kfz (1340 Lkw = 10,0%)	14100 Kfz (1230 Lkw = 8,7%)	17900 Kfz (1230 Lkw = 6,9%)	-
2011	-	-	-	18800 Kfz (1340 Lkw = 7,1%)	19200 Kfz (820 Lkw = 4,3%)
2012	12800 Kfz (1030 Lkw = 8,0%)	14200 Kfz (1070 Lkw = 7,5%)	14800 Kfz (1170 Lkw = 7,9%)	18400 Kfz (1170 Lkw = 6,4%)	-
2013	-	-	-	-	-
2014	11500 Kfz (1100 Lkw = 9,6%)	12500 Kfz (1120 Lkw = 9,0%)	14600 Kfz (890 Lkw = 6,1%)	18000 Kfz (950 Lkw = 5,3%)	19400 Kfz (510 Lkw = 2,6%)
2015	-	-	-	18100 Kfz (1130 Lkw = 6,2%)	18100 Kfz (460 Lkw = 2,5%)

Anmerkungen: siehe Seite 2

Vergleich der Verkehrsbelastung auf der Lärchenallee mit anderen Hauptverkehrsstraßen (Bundesstraßen) in Schwerin

Lärchenallee:

Abschnitt der Lärchen- allee	Buswendepl. bis Herrenstein- felder Weg	Herrenstein- felder Weg bis Schlehenstr.	Schlehenstr. bis Warnitzer Str.	Warnitzer Str. bis Auffahrt B 106	Auffahrt B 106 bis Ratzeburger Str.
2014	11500 Kfz (1100 Lkw = 9,6%)	12500 Kfz (1120 Lkw = 9,0%)	14600 Kfz (890 Lkw = 6,1%)	18000 Kfz (950 Lkw = 5,3%)	19400 Kfz (510 Lkw = 2,6%)
2015	-	-	-	18100 Kfz (1130 Lkw = 6,2%)	18100 Kfz (460 Lkw = 2,5%)

Andere Hauptverkehrsstraßen (Bundesstraßen):

Straße	B 104: Wismarsche Str. (nördlich der Möwen- burgstr.)	B 104: Güstrower Str. (nördlich der Möwen- burgstr.)	B 106: Ludwigsluster Ch. (südlich der K.-Marx- Allee)	B321: Crivitzer Ch. (östlich der Lomonossow- str.)	B321: Pampower Str. (südlich der „Pfohe- Kreuzung“)
2014	15000 Kfz (320 Lkw = 2,1%)	-	12400 Kfz (1100 Lkw = 8,9%)	-	27400 Kfz (1400 Lkw = 5,1%)
2015	14800 Kfz (280 Lkw = 1,9%)	13300 Kfz (410 Lkw = 3,1%)	12500 Kfz (1140 Lkw = 9,1%)	19900 Kfz (1040 Lkw = 5,2%)	-

Anmerkungen:

Die angegebenen Werte beziehen sich auf den durchschnittlichen Werktag (24 Stunden) und geben die Querschnittsbelastung an, d.h. beide Fahrtrichtungen zusammen (z.T. handelt es sich um Durchschnittswerte aus mehreren Zählungen). Der obere Wert gibt die Gesamtzahl aller Kfz (einschließlich Lkw) an. Darunter ist der absolute und relative Lkw-Anteil angegeben, wobei als Lkw Kfz über 3,5T definiert sind.