

**Stellungnahme der Polizeiinspektion Schwerin, Sachbereich Verkehr, Herr Kay-Olaf Müller
zur Konzeption Verkehrsberuhigung Hauptnetz Schwerin**

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) schreibt grundsätzlich einen innerörtlichen Verkehr von 50 km/h vor. Nur unter bestimmten Voraussetzungen kann davon abgewichen werden.

Dabei muss klargemacht werden, dass es in dem zu überprüfenden Bereichen:

1. eine hohe Fußgänger- und Radfahrdichte gibt,
2. ein hoher Querungsbedarf besteht,
3. es sich nicht um eine hochklassifizierte Kreis-, Landes- oder Bundesstraße handelt,
4. es keine Vorfahrtstraße ist oder nicht mehr als diese geführt wird,
5. der ÖPNV (Bus/Bahn) in Bezug auf Fahrzeit und Vorfahrtsregelung berücksichtigt wird,
6. keine sogenannte Sammelstraße für angrenzende Wohngebiete ist.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung verdrängt zwar den Verkehr von dieser Straße, jedoch ist nicht auszuschließen, dass im Gegenzug andere Straßen, Kreuzungen und Einmündungen mehr belastet und ggf. deren Durchlassfähigkeit erheblich gemindert wird.

Gemäß § 39 StVO sind alle Verkehrsteilnehmer verpflichtet, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften eigenverantwortlich zu beachten. Örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen werden nur dort getroffen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

In diesem Zusammenhang weise ich nochmals auf meine Zuarbeit vom 23. Oktober 2014 zu den drei ausgewählten Hauptverkehrsstraßen hin.

Wie auch in der Konzeption festgestellt, wird deutlich, dass wir, wie im gesamten Stadtgebiet der Landeshauptstadt, seit Jahren rückläufige Unfallzahlen verzeichnen. Dabei können Verkehrsunfälle eine Vielzahl von Ursachen haben. So auch in den als Beispiel überprüften Straßenabschnitten der Neumühler Straße, Robert-Beltz-Straße und der Wickendorfer Straße.

Im Überprüfungszeitraum von jeweils 2,5 Jahren wurde in der Neumühler Straße, mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, lediglich zwei Verkehrsunfälle (VU) mit der Unfallursache „unangepasste Geschwindigkeit“ aufgenommen. Im gleichen Zeitfenster und Saisonzeit wurden bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ein VU mit der Unfallursache „unangepasste Geschwindigkeit“ registriert.

In der Robert-Beltz-Straße (jeweils 1 Jahr) haben wir hier ein Verhältnis von einem VU (50 km/h) zu null VU(30 km/h).

In der Seehofer Straße wurden in den überprüften Zeiträumen (jeweils 2,5 Jahre), in beiden Zeitfenstern keine VU mit der Unfallursache „unangepasste Geschwindigkeit“ aufgenommen.

Tatsächlich wurden in den beiden Straßenzügen keine signifikanten Veränderungen bei Verkehrsunfällen mit der Unfallursache „unangepasste Geschwindigkeit“ festgestellt. Es wurden wesentlich mehr Verkehrsunfälle mit anderen Unfallursachen aufgenommen, wobei auch hier ein allgemeiner Rückgang der Verkehrsunfälle zu registrieren war.

Einhergehend mit dieser Entwicklung sind unter anderem bauliche Veränderungen an den Neumühler - sowie Robert-Beltz-Straße.

Ursache für den kontinuierlichen Rückgang von Verkehrsunfällen gerade in den Kategorien 1-4 (Getötete, Verletzte, Straftaten mit oder ohne Alkohol-/Drogeneinwirkung) sind natürlich auch die Reduzierung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten, insbesondere in der Schweriner Innenstadt (30 km/h-Zonen/ Fußgängerzonen gemäß Zeichen 242 StVO).

Der Rückgang der Unfallursache Geschwindigkeit scheint langfristig nicht zuletzt auf Grund des permanenten Kontrolldrucks ein kontinuierlicher Prozess zu sein.

Zudem wurden im Rahmen des § 45 StVO (Beteiligungsverfahren) viele mögliche Gefahrenquellen zur Verhinderung von Verkehrsunfällen überprüft und ggf. beseitigt.

Kritisch sehen wir unter anderem die Prüfeempfehlungen für die Anordnung von Tempo 30 (0-24 h) für folgende Straßen:

- Obotritenring (Wismarsche Str. bis Wallstr.)
- Platz der Jugend, Ostorfer Ufer (Graf-Schack-Allee bis Bleicher Ufer)
- Knaudtstraße (B 104)
- Lärchenallee
- Güstrower Straße
- Reiferbahn
- Ludwigsluster Chaussee (zwischen Ostorfer Ufer/ Pl. D. Jugend bis Höhe Pückerkrug)
- Johannes-Stelling-Straße
- Wittenburger Straße (Obotritenring bis vor dem Wittenburger Tor)
- Hamburger Allee (ab Grünes Tal bis Kantstr.)

nachts (22-06 Uhr)

- Wismarsche Straße (B 104/ Obotritenring bis Möwenburgstraße)

Tempo 50 (0-24 Uhr)

- An der Crivitzer Chaussee (zwischen Plater Str. und am Grünen Tal)
- Ludwigsluster Chaussee zwischen Osterberg und Neue Gartenstadt

Ebenfalls kritisch werden die Vorschläge zur Abschaltung von LSA zur Nachtzeit auf dem Obotritenring und auf der Wismarschen Straße betrachtet. Hier sehen wir negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, insbesondere der Fußgänger und Radfahrer.

LSA- Koordinierungen sind grundsätzlich zu begrüßen.

Aus unserer Sicht ist das vorgeschlagene Shared Space-Konzept in der Schlosstraße (Graf-Schack-Allee bis Werderstraße) nicht zielführend. Die aktuelle Straßenorganisation und Straßengestaltung in diesem Bereich wird den derzeitigen Anforderungen gerecht und sollte auch weiterhin klar abgegrenzt bleiben.

Im Rahmen von Konkretisierungen zum Konzept Verkehrsberuhigung Hauptnetz Schwerin sollten weitere Prüfungen/ Gewichtungen (Vor- u. Nachteile) verschiedener Maßnahmen im Rahmen der Verhältnismäßigkeit erfolgen. Dazu sind aus unserer Sicht weitere Untersuchungen (vorher/nachher-Effekt auch zu Lärmbelastung) notwendig.