

Sie erreichen uns:

Straßenbahn Linie 3 und 4 bis Haltestelle Haselholz  
Bus Linie 9 bis Haltestelle Graf-Yorck-Straße  
B 106, südlicher Ortseingang



Mecklenburger Verkehrsservice GmbH Schwerin · Ludwigsluster Chaussee 72 · 19061 Schwerin

Stadtverwaltung Schwerin  
Amt für Verkehrsmanagement

Ansprechpartner: Herr Klatt, M.  
Telefon: 0385 3990-400  
Unser Zeichen: gf  
Ihr Zeichen: 12. Februar 2015  
Datum:

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Beteiligung an der Bearbeitung des Konzeptes zur Verkehrsberuhigung im Hauptnetz Schwerins.

Bei der Anordnung von Tempo 30 sind die Interessen der öffentlichen Verkehrsmittel in Bezug auf Fahrzeit und Vorfahrtsreglung besonders zu berücksichtigen. Somit müssen auch weiterhin alle Kreuzungszufahrten Vorfahrt erhalten, in denen öffentliche Verkehrsmittel linienmäßig verkehren.

Begründung:

Im Pkw befinden sich ausschließlich sitzende Personen, die zudem noch angegurtet sind. Der Pkw-Fahrer kann daher relativ zügig an eine Kreuzung heranfahren und im Bedarfsfall, wenn sich ein anderes Fahrzeug von rechts nähert, scharf einbremsen. Der Fahrer eines Linienfahrzeugs darf mit Rücksicht auf stehende und sich im Fahrzeug bewegende Fahrgäste sowie beförderte Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle nur sanft bremsen. Der Fahrer müsste daher in jedem Fall bei Annäherung an eine Kreuzung seine Fahrt verlangsamen, um bremsbereit zu sein, unabhängig davon, ob ein Fahrzeug von rechts kommt oder nicht. Nach jeder Kreuzung muss er ebenso sanft wieder beschleunigen. Gleichwohl kommt es nach unseren Erfahrungen an diesen Einmündungen immer wieder zu Gefahrenbremsungen, wenn sich Pkw-Fahrer in letzter Minute ihr „Vorfahrtsrecht“ erzwingen. Darüber hinaus entstehen durch den Brems- und Beschleunigungsvorgang zusätzlich lautere Fahrgeräusche, denen die Anwohner unnötig ausgesetzt werden.

Geplante Geschwindigkeitsreduzierungen sollten sehr genau und situativ abgewogen werden, um die Fahrzeiten nicht unnötig zu erhöhen. Auf dem gesamten Obotritenring, Ostorfer Ufer, Crivitzer Chaussee, Ellerried, Grabenstraße, Güstrower Straße, Johannes-Stelling-Straße, Knautdstraße, Lärchenallee, Ludwigsluster Chaussee, Rogahner Straße, Schleifmühlenweg, Wismarsche Straße und der Wittenburger Straße lehnen wir eine Reduzierung der Geschwindigkeit ab.

Begründung:

Die meisten genannten Straßenzüge sind keine reinen Wohngebiete und zum Teil gibt es keine oder nur wenige direkte Anlieger.

Die Wismarsche Straße hat durch die straßenbündige Straßenbahnnutzung eine besondere Bedeutung für die Technologie. Erhöhte Fahrzeiten durch Geschwindigkeitsbegrenzung und schwierige daraus resultierende Vorfahrtsreglungen sind für uns nicht akzeptabel, zumal der Bereich nicht im unmittelbaren Zentrum liegt.

Ein zusätzlicher Fahrzeugeinsatz für den Takterhalt wäre sowohl ökologisch als auch ökonomisch nicht vertretbar.

Die Graf-Schack-Allee und die Lomonossowstraße hingegen stellen aus unserer Sicht kein Problem dar.

Die Einführung des Shared-Space-Konzepts in der Schloßstraße und in der Werderstraße erhöht nach unserer Ansicht unnötig das Gefahrenpotenzial. Da es sich um einen sehr publikumsintensiven Bereich handelt, müssen die Verkehrsräume weiterhin klar abgegrenzt bleiben.

Eine LSA-Koordinierung im Zusammenhang mit der ÖPNV-Beschleunigung (Bevorzugung) erachten wir als zwingend erforderlich, um den städtischen ÖPNV weiterhin attraktiv zu halten und somit Lärm und Schadstoffbelastungen in der Stadt zu reduzieren.

Bei allen straßenräumlichen Maßnahmen, insbesondere bei der Einrichtung einer Radverkehrsanlage im Fahrbahnbereich muss aus unserer Sicht besonderes Augenmerk auf die Randbedingungen vor Ort gelegt werden. Die Situation für den Radverkehr wird in der Praxis mit der Markierung eines Radschutzstreifen oftmals nicht verbessert, sondern nur eine nicht vorhandene Sicherheit suggeriert und letztendlich durch die potenziellen Nutzer nicht angenommen. Die Straße „Vor dem Wittenburger Tor“ ist beispielsweise durch so eine Maßnahme für alle Verkehrsteilnehmer gefährlicher geworden, nicht zuletzt, weil große Fahrzeuge teilweise zwangsläufig permanent auf dem Radschutzstreifen fahren müssen. Aus diesem Grund sprechen wir uns ausdrücklich gegen eine Weiterführung auf den Straßenzug Wittenburger Straße und Neumühler Straße aus.

An der Hauptstraße Medewege sollte mit der geplanten Radverkehrsanlage auch die Fußgängerführung verbessert werden, um die im Ortsteil liegende Haltestelle zukünftig besser zu erreichen.

Auf der Seehofer Straße ist es bei 30 km/h zu mehr Unfällen gekommen und ähnliche Bereiche im Straßenverlauf werden problemlos mit 50 km/h befahren. Hier sollte zur Vereinheitlichung wieder die 50 km/h angeordnet werden.

Wir bitten, diese Aspekte bei der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen. Der ÖPNV darf nicht unattraktiver werden.

Mit freundlichen Grüßen

Mecklenburger Verkehrsservice GmbH Schwerin

  
Michael Klatt  
Abteilungsleiter Verkehr