Sie erreichen uns:

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

Nahverkehr Schwerin GmbH • Postfach 15 01 42 • 19031 Schwerin

Landeshauptstadt Schwerin
Dezernat III - Wirtschaft, Bauen und Ordnung
Fachdienst Verkehrsmanagement
Am Packhof 2 - 6
19053 Schwerin

Ansprechpartner:	Herr Matzkeit
Telefon:	0385 3990-200
Unser Zeichen:	t-ma
Ihr Zeichen:	
Datum:	22. März 2016

Wittenburger Straße, 3. Bauabschnitt – Trassierung der Straßenbahn-Gleisanlage
Hier: Stellungnahme zur Variantenuntersuchung
im Rahmen der Vorplanung Stand 19. Februar 2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Betriebsleiter BOStrab (Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen) ist maßgebend bei Planung und Bau von Betriebsanlagen zu beteiligen (§7 Abs. 5 BOStrab). Dieser Forderung wird u.a. mit der am heutigen Tag übergebenen Variantenuntersuchung im Rahmen der Vorplanung mit Stand vom 19. Februar 2016 entsprochen.

Gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 BOStrab müssen Betriebsanlagen so gebaut sein, dass ihr Betrieb niemanden mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert. Auf dieser Grundlage habe ich die vier Varianten der Variantenuntersuchung zu bewerten.

Variante 1

Die Variante 1 ist **nicht genehmigungsfähig**. Die Gleistrasse kreuzt diagonal den Einmündungsbereich Wittenburger Straße / Reiferbahn. Hierdurch entstehen insgesamt unklare Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer.

Es kann zudem mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass die in westliche Richtung auf der linken Seite (!) fahrenden Radfahrer nicht auf den gegenüberliegenden Gehweg kreuzen, um anschließend die Wittenburger Straße rechtwinklig zu queren, sondern diagonal über die Einmündung Reiferbahn in den vor der Brücke beginnenden Fahrradstreifen einfahren würden. Somit entstünde eine besondere Verkehrsgefährdung, insbesondere im Hinblick auf die aus entgegengesetzter Richtung die Fahrbahn kreuzende Straßenbahn.

Zudem sieht diese für die Straßenbahn eine Trassierung vor, welche aus Verschleißgründen und Fahrkomfortgründen für die Fahrgäste abzulehnen ist. Durch die Fixpunkte des Brückenbauwerkes und die südliche Bebauung im weiteren Verlauf der Wittenburger Straße ist ein S-Bogen mit geringen Halbmessern und extrem kurzen Zwischengeraden erforderlich. Zu berücksichtigen ist dabei, dass sich dieser Bereich im Gefälle befindet und Straßenbahnen daher ständig Bremskräfte einbringen. Hierdurch ergibt sich dauerhaft ein besonders hoher Verschleiß an den Fahrwerken der Straßenbahnen durch starke seitliche Abnutzung der Radreifen und insbesondere am Gleis. In Folge dessen würde es in verkürzten Abständen zur Instandsetzung der Gleisanlage kommen müssen. Die hiermit verbundenen Straßen- und Gleissperrungen und die erhöhten Kosten zu Lasten der Nahverkehr Schwerin GmbH sind nicht akzeptabel.

Variante 2

Die Variante 2 beinhaltet auf 57 m Länge keine geregelte Führung der in westliche Richtung fahrenden Radfahrer und stellt somit eine besondere Verkehrsgefährdung, insbesondere im Hinblick auf die aus entgegengesetzter Richtung die Fahrbahn kreuzende Straßenbahn, dar. Die Variante 2 entspricht somit nicht der Forderung gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 BOStrab und ist daher **nicht genehmigungsfähig**.

Variante 3

Die Variante 3 beinhaltet praktisch gar keine geregelte Führung der in westliche Richtung fahrenden Radfahrer zwischen der Lübecker Straße und der Reiferbahn. Diese Situation stellt eine deutliche Verschlechterung gegenüber dem Zustand vor der Baumaßnahme und eine wesentliche Erhöhung des Gefährdungspotentials dar. Die Variante 3 entspricht somit ebenfalls nicht der Forderung gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 BOStrab und ist daher **nicht genehmigungsfähig**.

Variante 4

Die Variante 4 ist **die einzige** nach BOStrab **genehmigungsfähige Variante**, da sie als einzige keine wesentliche Verschlechterung, sondern eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit gegenüber dem Zustand vor der Baumaßnahme darstellt!

Die Gehwege auf der nördlichen Seite der Wittenburger Straße zwischen Reiferbahn und Lübecker Straße weisen bisher eine teilweise sehr geringe Breite auf, die punktuell durch Einbauten in Form von Stufen noch weiter eingeschränkt wird und somit eine gefahrlose Nutzung einschränken. Nur die Variante 4 bietet die Möglichkeit, diesen Gehweg auf der gesamten Länge in ausreichender Breite herzustellen. Weiterhin ist nur bei dieser Variante die sichere Führung der in westliche Richtung fahrenden Radfahrer zwischen Lübecker Straße und Brücke gewährleistet.

Mit freundlichen Grüßen

Nahverkehr Schwerin GmbH

Lothar Matzkeit
Betriebsleiter BOStrab

nachr.: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V, Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht