

Verkehrskonzept

**für das Wohn- und Gewerbegebiet des Ortsteils
Haselholz**

März 2004

Verkehrskonzept für das Wohn- und Gewerbegebiet des Ortsteils Haselholz

Inhaltsübersicht

I. Einführung

II. Bausteine des Verkehrskonzeptes für das Wohngebiet des Ortsteils Haselholz

1. Fußgängerverkehr
2. Fahrradverkehr
3. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
4. Übergeordnetes Straßennetz
5. Nebenstraßennetz / Verkehrsberuhigung
6. Ruhender Verkehr

III. Realisierungskonzept

IV. Anlagen

- Plan 1: Fahrradverkehr
- Plan 2: Öffentlicher Personennahverkehr
- Plan 3: Straßennetz

I. Einführung

Aufbauend auf dem am 03.04.1998 beschlossenen Gesamtverkehrskonzept für die Landeshauptstadt Schwerin war, entsprechend dem Beschluss der Stadtvertretung auf ihrer 33. Sitzung vom 10.03.2003 ein Verkehrskonzept für das Wohngebiet des Ortsteils Haselholz (außer dem Betriebshof der Nahverkehr Schwerin GmbH) zu entwickeln.*1) Es fügt sich einerseits in das Gesamtverkehrskonzept ein und trifft andererseits detailliertere Aussagen in bezug auf den Stadtteil, als dies im Verkehrskonzept für die gesamte Stadt möglich war.

Des Weiteren bezieht sich das Verkehrskonzept für das Wohn- und Gewerbegebiet Haselholz auf die folgenden Teilkonzepte als Grundlage: Fahrradkonzept vom 09.10.1998, Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (Stand vom 07.07.2003), Konzept Flächendeckende Verkehrsberuhigung vom 17.09.1993 sowie Bebauungsplan „Neue Gartenstadt“ vom 06.12.2002.

Das Verkehrskonzept für das Wohn- und Gewerbegebiet Haselholz trifft grundlegende Aussagen zur Verkehrsorganisation und zu einigen Verkehrsbauprojekten im Bereich des Wohngebietes oder in dessen Nähe. Darüber hinaus müssen im Wohngebiet Haselholz, wie im gesamten Stadtgebiet, laufende Unterhaltungs- und Reparaturmaßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum durchgeführt werden. Es ist jedoch nicht sinnvoll, derartige kleinere Maßnahmen im einzelnen in diesem Konzept aufzuführen.

II. Bausteine des Verkehrskonzeptes für das Wohn- und Gewerbegebiet des Ortsteils Haselholz

1. Fußgängerverkehr

1.1 Ausgangslage

Der Fußgängerverkehr hat herausragende Bedeutung nicht nur im Verkehrssektor allgemein, sondern auch für das Ortsteilleben überhaupt. Jeder Einwohner des Wohngebietes Haselholz ist auch Fußgänger und sei es nur auf dem Weg zum Parkplatz oder zur nächsten Bushaltestelle. Beim Fußgängerverkehr sind insbesondere auch die Belange der Kinder, älteren Menschen und Behinderten zu berücksichtigen. Außerdem sind Fußgänger die von allen Verkehrsteilnehmern am stärksten gefährdete Gruppe.

Konkret lässt sich folgende Situation im Wohn- und Gewerbegebiet Haselholz feststellen:

An der durchgehenden Hagenower Straße *2) sind im angebauten Bereich beidseitig Gehwege bzw. kombinierte Geh-/Radwege vorhanden, deren Unterhaltungszustand sehr unterschiedliche Qualitäten aufweist. Die übrigen Teile der Hagenower Straße sowie die Haselholzstraße verfügen überwiegend nur über einseitige Gehwege, die zu großen Teilen ebenfalls einer Instandsetzung bedürfen.

Die östlich an das Wohngebiet angrenzende Ludwigsluster Chaussee verfügt auf gesamter Länge über einen in seiner Breite ausreichend dimensionierten Geh-/Radweg. Vor allem im Wurzelbereich der entlang des Weges befindlichen Alleebäume sowie in Nachbarschaft der Sanddornhecke in der Nähe des Kreuzweges sind im Wegbelag erhebliche Schäden durch Aufbrüche zu verzeichnen.

Die einseitig angelegten Gehwege in der Mettenheimer- und Wilhelm-Hennemann-Straße sowie an der Bundesstraße 106/321 (gegenüber NVS-Betriebshof und Waldfriedhof) befinden sich in einem guten Zustand. Alle übrigen Straßen mit Ausnahme kurzer Abschnitte der Buchholzallee sind Mischverkehrsflächen, d.h., Fußgänger- und Fahrzeugverkehr werden ohne Trennung voneinander abgewickelt. Das gilt auch für den größten Teil aller in der Neuen Gartenstadt zu bauenden Straßen. Im Bereich der vorhandenen Mischverkehrsflächen besteht teilweise Instandsetzungs- aber auch Neubaubedarf.

Darüber hinaus gibt es einige eigenständige, vorwiegend unbefestigte Wege als Verbindungen zwischen verschiedenen Straßen innerhalb des Wohngebietes. Sie stellen sich bei erstem Betrachten lediglich als Wege für Fußgänger und Radfahrer dar. Tatsächlich sind sie aber als Mischverkehrsflächen anzusehen, denn sie dienen auch der Erreichbarkeit einzelner Grundstücke mit Kraftfahrzeugen. Reglementierungen, die den Kreis Nutzungsberechtigter ausdrücklich festlegen, etwa durch das Aufstellen von Verkehrszeichen, wurden bislang nicht vorgenommen.

*1) Da aus verkehrlicher Sicht eine alleinige Betrachtung des Wohngebietes nicht umfassend genug ist, wurden die gewerblich genutzten Bereiche bei der Erarbeitung mit einbezogen.

*2) mehrere abzweigende und parallel verlaufende Straßen heißen ebenfalls Hagenower Straße

An den Schwerpunkten der Überquerung der Hagenower Straße, die durch die Lage der Bushaltestellen und durch die Einmündung der Haselholzstraße sowie durch die Verbindung zur Buchholzallee bestimmt werden, befinden sich Aufpflasterungen, die auch als Querungshilfen fungieren.

Die Querung der Ludwigsluster Chaussee wird auf Höhe der Straßenbahnhaltestelle „Gartenstadt“ durch eine Fußgängersignalanlage gesichert.

Im Bereich der Straßenbahnhaltestelle „Ludwigsluster Chaussee“ wird das Überschreiten der Straße durch in Fahrbahnmitte eingebaute Inseln erleichtert.

1.2 Ziele und Vorgaben

Im Gesamtverkehrskonzept ist die sichere und möglichst direkte Führung der Fußgänger in allen Bereichen des öffentlichen Verkehrsraumes als oberstes Prinzip formuliert. Dementsprechend ist besonderes Augenmerk auf die Definition des Wegenetzes, auf die Dimensionierung und Gestaltung der Fußgängeranlagen, auf Querungshilfen über Hauptverkehrsstraßen und auf den Zugang zu Bushaltestellen zu richten.

Die soziale Komponente des Straßenraumes, wie Spielen, Aufenthalt und Kommunikation wird maßgeblich durch den Fußgänger geprägt. Nicht zuletzt ist das Zu-Fuß-Gehen die umweltfreundlichste Fortbewegungsart überhaupt. Dementsprechend formuliert das Gesamtverkehrskonzept u.a. die folgenden Planungsgrundsätze zur Förderung des Fußgängerverkehrs:

- Möglichst engmaschige Wegenetze mit weitgehend umwegfreien Wegführungen,
- Vermeidung von Hindernissen auf den Wegen (z.B. lange Wartezeiten an Ampeln),
- Ausreichende Dimensionierung der Fußwege (nicht nur für den Begegnungsfall, sondern auch wegen der Schutz- und Aufenthaltsfunktion der Wege),
- Subjektive und objektive Sicherheit der Fußgänger (Vermeidung unübersichtlicher oder schlecht beleuchteter Verkehrsanlagen),
- Reduzierung der Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zur Erhöhung der Sicherheit der Fußgänger, vornehmlich in den Wohnbereichen.

1.3 Konzept

Aus der Gegenüberstellung der zuvor dargestellten Ausgangslage und der beschriebenen Ziele lässt sich folgendes Handlungskonzept ableiten:

Mit dem Weiterbau des Wohngebiets „Neue Gartenstadt“ werden zusammen mit den Straßenanschlüssen an die Ludwigsluster Chaussee Fußgängerquerungen vorgesehen. Bei Erfordernis sind diese Querungsstellen durch Lichtsignalanlagen zu sichern. Das gilt vor allem auch für die schon weitgehend hergestellte Mettenheimerstraße.

Im Zuge der durchgehenden Hagenower Straße ist im nordöstlichen Teil ein Gehwegbereich dringend instand zu setzen. Alleine eine Instandsetzung reicht für den auf der westlichen Seite befindlichen Abschnitt zwischen den Hausnummern 16-42 nicht aus. Hier macht sich ein völliger Neubau erforderlich.

Der westöstlich zwischen der gegenüberliegenden südlichen Einmündung der Rosenstraße und der Straße „Brink“ verlaufende Abschnitt der Hagenower Straße verfügt nur teilweise über einen Gehweg. Dieser wird im Zuge der Erschließung des Wohngebietes Neue Gartenstadt durchgängig einseitig hergestellt.

An der westlichen Seite der Haselholzstraße befindet sich ein Gehweg in einem nicht durchgängig einwandfreien Zustand. Auch hier sind Instandsetzungsarbeiten erforderlich.

Der Fußgängerverkehr in den übrigen Straßen des bestehenden Gebietes findet auf Mischverkehrsflächen statt. Im Interesse des Schutzes der Fußgänger und spielenden Kinder ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches vorgesehen.

Auch im entstehenden Wohngebiet Neue Gartenstadt werden die Straßen vorwiegend als verkehrsberuhigte Bereiche gestaltet.

2. Fahrradverkehr

2.1 Ausgangslage

Das Wohngebiet einschließlich der entstehenden Neuen Gartenstadt bietet günstige stadtstrukturelle Voraussetzungen für den Fahrradverkehr. Der Ortsteil ist relativ kompakt bebaut und von der Innenstadt nur ca. 3 km entfernt. Auch die Entfernungen zu Naherholungszielen in der Umgebung (z.B. Zippendorf, Mueß oder das Siebendorfer Moor) sind durchaus fahrradgeeignet.

Konkret lässt sich folgende Situation im Haselholz feststellen:

In östlicher Randlage entlang der Ludwigsluster Chaussee verläuft der bereits genannte kombinierte Geh-/Radweg in einem verbesserungsbedürftigen Zustand. Außerhalb des angebauten Bereiches der durchgängigen Hagenower Straße befindet sich südlich auf der einen Seite der Fahrbahn ein kombinierter Geh-/Radweg und auf der gegenüberliegenden Seite ein Radstreifen. Am nördlichen Ende befinden sich Teilstücke kombinierter Geh-/Radwege.

Innerhalb der Tempo-30-Zone wird (von kleinen Teilstrecken abgesehen) Fahrradverkehr auf den Fahrbahnen mitgeführt, da bei dem niedrigen Geschwindigkeitsniveau Radverkehr und Kfz-Verkehr miteinander verträglich sind. In besonderem Maß trifft dies auf die schon genannten Mischverkehrsflächen zu.

Separat angelegte benutzungspflichtige Radwege und ebenso kombinierte Geh- und Radwege wird es im Bereich des Wohngebietes auch künftig nicht geben, da diese Art Wege in Tempo-30-Zonen nach geltender Rechtslage nicht zulässig sind.

2.2 Ziele und Vorgaben

Im Gesamtverkehrskonzept und im Fahrradkonzept wird die Entwicklung Schwerins zu einer fahrradfreundlichen Stadt gefordert. Denn das Fahrrad ist nicht nur im alltäglichen Nahverkehr (z.B. zur Arbeit oder zur Schule), sondern auch im Freizeitverkehr ein attraktives und umweltfreundliches Verkehrsmittel. Dementsprechend soll dem Fahrradfahrer ein zusammenhängendes Wegenetz zur Verfügung gestellt werden. Dieses Wegenetz kann in verschiedenen Varianten realisiert werden, z.B. als gesonderte Radwege an Hauptstraßen oder als Mitbenutzung der Fahrbahn im Nebenstraßennetz.

Als nichtmotorisierte Verkehrsart treten für den Fahrradverkehr die Hauptkonflikte mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf. Deshalb muss im Hauptstraßennetz soweit irgend möglich eine Abtrennung von Radwegen vor allem von der Kfz-Fahrbahn, aber auch vom Gehweg erfolgen. Die Abtrennung sollte mindestens mittels Markierung, dort wo genügend Breite vorhanden ist, auch mit Borden erfolgen. Im untergeordneten Straßennetz (mit niedrigem Kfz-Aufkommen) ist das Mitbenutzen der Fahrbahn durch Radfahrer vorgesehen. Eine gemeinsame Wegenutzung von Fußgängern und Radfahrern ist in Naherholungsbereichen (Wanderwege / Radwanderwege) und auf Wegen mit geringem Fußgängerverkehr vertretbar.

2.3 Konzept

Aus der Gegenüberstellung der oben dargestellten Ausgangslage und der beschriebenen Ziele lässt sich folgendes Handlungskonzept ableiten (Plan 1):

Der an der Ludwigsluster Chaussee entlang führende kombinierte Geh-/Radweg ist in seiner Breite ausreichend bemessen. Um den Nutzungsanforderungen gerecht zu werden, ist, von wenigen Teilstücken abgesehen, eine durchgängige Instandsetzung vorzusehen.

Im Bereich der Zufahrten zum Wohngebiet Neue Gartenstadt muss bei der Anlage der querenden Fahrradfurten auf eine komfortable und sichere Führung geachtet werden.

Im Rahmen der Instandsetzung oder des Neubaus von Gehwegabschnitten in den bebauten Teilen der Hagenower Straße sowie der Haselholzstraße sind hinsichtlich Breite und Oberfläche solche Bedingungen zu schaffen, die es ermöglichen, dass Kinder bis zum 10. Lebensjahr diese Wege mit dem Fahrrad gefahrlos nutzen können. Die Fahrbahnbeläge in Tempo-30-Bereichen sollen unter dem Gesichtspunkt einer komfortablen Nutzbarkeit für den Fahrradverkehr hergestellt werden.

In den übrigen, künftig als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesenen Straßen einschließlich der Neuen Gartenstadt steht allen Verkehrsteilnehmern zusammen eine Verkehrsfläche zur Verfügung.

Angrenzende Straßen, die in das weitere Stadtgebiet führen, verfügen über Wege für das Fahrradfahren. Damit bestehen auch künftig gute Voraussetzungen, die Innenstadt und die Naherholungsziele mit dem Fahrrad zu erreichen.

3. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

3.1 Ausgangslage

Der ÖPNV ist eine tragende Säule des Schweriner Verkehrssystems, wobei die Benutzungshäufigkeit an der Spitze im bundesdeutschen Vergleich liegt.

Das Wohngebiet Haselholz wird durch vier Straßenbahnlinien und drei Buslinien erschlossen, auf denen moderne und komfortable Fahrzeuge eingesetzt werden:

Straßenbahnlinie 1: Kliniken – Marienplatz – **Gartenstadt** – Hegelstraße (zur Spitzenzeit alle 15 Minuten)

Straßenbahnlinie 2: Lankow – Marienplatz - **Gartenstadt** – Hegelstraße (zur Spitzenzeit alle 7- 8 Minuten)

Straßenbahnlinie 3: Hegelstraße – **Ludwigsluster Chaussee** – Neu Pampow (zur Spitzenzeit alle 30 Minuten)

Straßenbahnlinie 4: Platz der Freiheit – Marienplatz – **Gartenstadt** – Ludwigsluster Chaussee – Neu Pampow (zur Spitzenzeit und im Tagesverkehr alle 30 Minuten)

Buslinie 7: Innenstadt - **Haselholzstraße** - Krebsförden (zur Spitzenzeit alle 10 Minuten)

Buslinie 13: Kantstraße – **Waldfriedhof** – Krebsförden – Sacktannen – Lankow (nur im Berufsverkehr zu Schichtwechselzeiten)

Buslinie 16: Kantstraße – **Waldfriedhof** – Krebsförden – Görries (zur Spitzenzeit alle 20 Minuten und im Tagesverkehr alle 30 Minuten)

Gegenwärtig am meisten benutzt werden die Haltestellen „Rosenstraße“ im Busverkehr und „Gartenstadt“ für die Straßenbahn.

Die Straßenbahnhaltestelle „Ludwigsluster Chaussee“, die von Zügen der Linien 3 und 4 angefahren wird, ist derzeit nur für die Bewohner der zwei zusammenhängend stehenden 5-geschossigen Wohnblocks an der Westseite der Ludwigsluster Chaussee von Bedeutung. Die Haltestellen „Haselholz“, „Waldfriedhof“ und „Hagenower Chaussee“ befinden sich in Randlage zum Wohn- und Gewerbegebiet und werden derzeit hauptsächlich von Fahrgästen der angrenzenden Bereiche in Anspruch genommen.

Der Ausstattungsstandard der Bus- und Straßenbahnhaltestellen entspricht im wesentlichen modernen Anforderungen.

Die folgende Tabelle 1 gibt einen Überblick.

Tabelle 1: Bestandsaufnahme der Bus- und Straßenbahnhaltestellen im und am Wohngebiet Haselholz

Haltestellenname	Fahrplanaushang	16-18cm Bord (Bus) 23cm Bord (Straba)	Blindenleitstreifen	Fahrgastunterstand
Haselholzstraße (Bus) - Ri. Krebsförden - Ri. Zentrum	vorhanden vorhanden	vorhanden vorhanden	vorhanden vorhanden	fehlt vorhanden
Rosenstraße (Bus) - Ri. Krebsförden - Ri. Zentrum	vorhanden vorhanden	vorhanden vorhanden	vorhanden vorhanden	fehlt vorhanden
Technologiezentrum (Bus) - Ri. Krebsförden - Ri. Zentrum	vorhanden vorhanden	vorhanden fehlt	fehlt fehlt	fehlt vorhanden
Hagenower Chaussee (Bus) - Ri. Krebsförden - Ri. Zentrum	vorhanden vorhanden	fehlt fehlt	fehlt fehlt	fehlt fehlt
Waldfriedhof (Bus) - Ri. Krebsförden - Ri. Gr. Dreesch	vorhanden vorhanden	fehlt vorhanden	fehlt vorhanden	vorhanden vorhanden
Gartenstadt (Straba) - Ri. Gr. Dreesch - Ri. Zentrum	vorhanden vorhanden	vorhanden vorhanden	vorhanden vorhanden	vorhanden vorhanden
Ludwigsluster Chaussee (Straba) - Ri. Gr. Dreesch - Ri. Neu Pampow	vorhanden vorhanden	vorhanden vorhanden	vorhanden vorhanden	vorhanden vorhanden
Haselholz (Straba) - Ri. Gr. Dreesch - Ri. Neu Pampow	vorhanden vorhanden	fehlt fehlt	fehlt fehlt	vorhanden fehlt
Waldfriedhof (Straba) - Ri. Gr. Dreesch - Ri. Neu Pampow	vorhanden vorhanden	vorhanden vorhanden	vorhanden vorhanden	vorhanden vorhanden

3.2 Ziele und Vorgaben

Der ÖPNV trägt entscheidend dazu bei, dass sich die Verkehrsbelastung im Wohngebiet Haselholz in einem erträglichen Rahmen bewegt. Lediglich im Verlaufe der durchgehenden Hagenower Straße wirkt der Durchgangsverkehr störend auf die Anwohner. Deshalb ist die Beibehaltung und weitere Verbesserung der Erschließung durch den ÖPNV für die Lebensqualität im Haselholz von grundlegender Bedeutung. Das Gesamtverkehrskonzept und der Nahverkehrsplan nennen als Vorgaben für seine weitere Entwicklung u.a. ein attraktives Straßenbahnnetz in Verbindung mit dem Busnetz sowie umwelt- und fahrgastfreundliche Fahrzeuge (z.B. Niederflurtechnik) und bedarfsgerechte Haltestellenausstattungen, um die erreichte Qualität und hohe Akzeptanz dauerhaft zu sichern.

Die Reisezeit ist eines der wichtigsten Entscheidungskriterien bei der Verkehrsmittelwahl. Um den Nachteil der beim Busverkehr längeren Zugangswege im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr zu verringern, ist es das Ziel, ihn auf der Strecke zu beschleunigen. Reserven dafür sind mit der Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen vorhanden. Auch die Gestaltung der Haltestellen ist wichtig: Störungen durch falsch parkende Kfz müssen verhindert werden. Die Haltestellen sollten am Fahrbahnrand statt als Busbuchten ausgebildet werden, um ein zügiges An- und Abfahren der Busse zu gewährleisten. Die Haltestellenflächen müssen so hoch sein, dass auch für ältere Menschen, körperlich Behinderte oder Personen mit Kinderwagen ein bequemes und rasches Ein- und Aussteigen möglich ist. Ferner müssen die Haltestellen den wartenden Fahrgästen Fahrplaninformationen und einen Wetterschutz bieten.

Bei der Erweiterung des Wohn- und Gewerbegebietes im Bereich der Neuen Gartenstadt ist eine günstige Erschließung durch den Busverkehr zu berücksichtigen.

3.3 Konzept

Aus der Gegenüberstellung der zuvor dargestellten Ausgangslage und der beschriebenen Ziele lässt sich folgendes Handlungskonzept ableiten (Plan 2):

Im Rahmen der verkehrsmäßigen Erschließung des ersten Bauabschnittes der Neuen Gartenstadt werden bei der Dimensionierung der betroffenen Straßen die Voraussetzungen für eine spätere Hereinführung dieser Buslinie 7 in das Wohn- und anschließende Gewerbegebiet geschaffen. Von dem Ausbau ist auch der Abschnitt der Hagenower Straße, beginnend gegenüber der südlichen Einmündung der Rosenstraße bis zur Straße „Brink“ betroffen.

Mit der Erschließung der weiteren Bauabschnitte der Neuen Gartenstadt macht sich eine durchgehende Verbindung zur Mettenheimerstraße erforderlich. Mit einer in zentraler Lage und einer an der Mettenheimerstraße jeweils anzuordnenden Haltestelle werden dann der Beförderungsbedarf sowohl der neuen Wohngebietsteile als auch der aus der Umgebung des Technologiezentrums und der Bereitschaftspolizei im wesentlichen abgedeckt. Die im Bebauungsplan für den Technologiepark festgesetzte Gehwegverbindung zur Neuen Gartenstadt ist bis zur Aufnahme der neuen Busführung herzustellen.

Die jetzige Bushaltestelle „Technologiezentrum“ wird dann für eine regelmäßige Bedienung entfallen.

Die Straßenbahnhaltestellen „Gartenstadt“, „Stauffenbergstraße“ und „Ludwigsluster Chaussee“ werden mehr an Bedeutung gewinnen, wobei die erstgenannte die wichtigste bleibt.

Mit der Buslinie 7 und den Straßenbahnlinien 1, 2, 3 (teilweise) und 4 wird eine gute Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes Haselholz und auch der künftigen Neuen Gartenstadt gewährleistet. Die Vorgabe des Nahverkehrsplanes, wonach im gesamten Stadtgebiet außerhalb der Innenstadt 350m Einzugsradien für Bushaltestellen und 500m für Straßenbahnhaltestellen gelten, wird durch die Haltestellenanordnung, von geringen Ausnahmen abgesehen, erfüllt (Plan 2).

Fahrgastunterstände sind an den Bushaltestellen „Haselholzstraße“ und „Rosenstraße“ jeweils auch für die Fahrtrichtung stadtauswärts vorgesehen. Die neu einzurichtenden Haltestellen (zwei je Fahrtrichtung) sind ebenfalls nach dem in der Tabelle 1 aufgeführten Standard herzurichten.

Aufgrund der demografischen Entwicklung (Rückgang der Einwohner- und Schülerzahlen) wird zukünftig bei der Straßenbahn und der Buslinie 7 der 15min-/30min-Grundtakt eingeführt. Die Attraktivitätseinbußen durch die Taktveränderung bei der Straßenbahn sind relativ gering. Durch die Linienüberlagerung werden weiterhin bedarfsgerechte Fahrtenfolgen auf dem Abschnitt Gartenstadt – Marienplatz angeboten:

- in der Hauptverkehrszeit mittlerer Fahrtenabstand ca. 4 min
- in der Nebenverkehrszeit mittlerer Fahrtenabstand ca. 6 min

Zum Erhalt des Platzangebotes werden auf der Linie 2 Doppeltraktionen und auf der Linie 7 grundsätzlich Gelenkbusse eingesetzt.

4. Übergeordnetes Straßennetz

4.1 Ausgangslage

Das hohe Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr stellt ein grundsätzliches Problem dar. Nicht nur die Bewohner an stark belasteten Hauptverkehrsstraßen und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer sind bei dieser Entwicklung die Leidtragenden. Für sie sind vor allem Lärm- und Abgasbelastungen und nicht zuletzt die Unfallgefahr deutliche Beeinträchtigungen. Dieses trifft im konkreten Fall vornehmlich für die Anwohner der Ludwigsluster Chaussee zu.

Nachfolgend einige Vergleichsdaten:

Straßenabschnitt	durchschn. Belegung (Kfz / 24h)	Lärmpegel [dB(A)]			
		Tag		Nacht	
		zulässig	vorh.	zul.	vorh.
Obotritenring	28.000	59	66,1	49	58,7
Hamburger Allee	22.000	59	63,6	49	56,2
Ludwigsluster Chaussee	17.000	59	63,8	49	56,4

Als Straße des übergeordneten Netzes tangiert die Ludwigsluster Chaussee das Wohn- und Gewerbegebiet Haselholz an dessen östlicher Seite. Aufgrund ihres vierspurigen Ausbaus und der gegenwärtigen Kfz-Belegung verfügt sie aus der Sicht ihrer Aufnahmefähigkeit über erhebliche Kapazitätsreserven.

Die zwischen der Hauptzufahrt zur Neuen Gartenstadt und der Kreuzung Am Grünen Tal / B 106/321 geltende Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h dient vor allem der Sicherheit des querenden Fußgängerverkehrs und dem Schutz der Anwohner vor Verkehrslärm.

Die B 106/321 begrenzt im Süden das Wohngebiet zwischen dem Knoten Ludwigsluster Chaussee / Am Grünen Tal und der Abfahrt zum Waldfriedhof. Ein Anschluss des Wohngebietes ist über die Abfahrt am Waldfriedhof, die Straße „Am Krebsbach“ und die Hagenower Straße gegeben.

Die Anbindung des Wohn- und Gewerbegebietes an das übergeordnete Straßennetz erfolgt derzeit ohne Ampelregelungen.

4.2 Ziele und Vorgaben

Die vorrangigen Ziele bei der Gestaltung des Kfz-Verkehrs sind gemäß dem Gesamtverkehrskonzept die Entlastung der Innenstadt und die Gewährleistung des notwendigen Verkehrs. Deshalb war bzw. ist noch weiterhin ein moderater Ausbau des Straßennetzes unumgänglich.

Der Kfz-Verkehr soll vornehmlich auf dem übergeordneten Straßennetz abgewickelt und durch Gewährleistung der erforderlichen Leistungsfähigkeit flüssig gehalten werden, um die Wohngebiete möglichst vom Durchgangsverkehr („Schleichverkehr“) freizuhalten.

4.3 Konzept

Aus der Gegenüberstellung der oben dargestellten Ausgangslage und der beschriebenen Ziele lässt sich folgendes Handlungskonzept ableiten:

Die Hauptzufahrt zum derzeit im Aufbau befindlichen Teil der Neuen Gartenstadt befindet sich an der Ludwigsluster Chaussee. Bei einer Erweiterung des Gebietes wird sich der Schwerpunkt der Anschlüsse der Wohn- und Gewerbegebietsstraßen ebenfalls auf diese Straße beziehen. In diesem Zusammenhang wird es zu Baumaßnahmen an der vorgenannten Straße des übergeordneten Netzes kommen.

Soweit es die Flüssigkeit des Verkehrsablaufes, jedoch hauptsächlich die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erfordern, ist die Einrichtung von Lichtsignalanlagen in Betracht zu ziehen.

Die Ludwigsluster Chaussee entspricht in ihrem Ausbauzustand weitgehend der ihr zugeordneten Funktion als Radialstraße. Die Asphaltdecke befindet sich in einem guten Zustand. Damit wird sowohl den Belangen des fließenden Kfz-Verkehrs, als auch denen der Anwohner (Lärminderung) im wesentlichen genüge getan.

Der wohngebietsfremde Verkehr ist unter Berücksichtigung des ansässigen Gewerbes durch geeignete Maßnahmen weitgehend auf die Ludwigsluster Chaussee zu lenken. Diesem Zweck dient sehr wesentlich der durchgängige Ausbau der Mettenheimerstraße bis an die Ludwigsluster Chaussee (Plan 3).

5. Nebenstraßennetz / Verkehrsberuhigung

5.1 Ausgangslage

Gemessen an den Bedingungen für ein Wohngebiet kann man im Falle der durchgehenden Hagenower Straße bei ca. 9.000 Kfz/24h von einer starken Kraftfahrzeugbelegung sprechen. Der Teil der Straße, der durch das Wohngebiet führt, ist als Tempo-30-Zone ausgeschildert und wurde daraufhin in den vergangenen Jahren teilweise für diese Belange umgebaut.

Entsprechend einem Beschluss der Stadtvertretung vom 17.09.1993 gelten für das gesamte Straßennetz im derzeitigen Wohngebiet Haselholz Tempo-30-Regelungen.

Der Zustand der Straßen des Wohngebietes weist unterschiedliche Instandhaltungszustände auf. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, besteht an den meisten Straßen mittlerer, in Einzelfällen dringender Instandsetzungsbedarf (Tabelle 2).

Durch die vor geraumer Zeit erfolgte Reparatur der Kleinpflasterstrecke im Zuge der durchgehenden Hagenower Straße sowie ihrer Sperrung für den Lkw-Verkehr wurde die Lärmbeeinflussung der Anwohner geringfügig gesenkt. Einer wesentlichen Ursache jedoch, der Lärmbeeinflussung durch den Durchgangsverkehr auf diesem Straßenabschnitt, konnte bislang nicht in ausreichendem Maße begegnet werden.

In den übrigen Straßen findet überwiegend Anliegerverkehr statt.

Um die Belastungen des bestehenden Wohngebietes durch den mit der Neuen Gartenstadt zusätzlich entstehenden Verkehr auf ein Mindestmaß zu beschränken, wird die Verbindung von der Buchholzallee dorthin nur als Geh- und Radweg hergestellt.

Als leistungsfähige Hauptzufahrt für die Neue Gartenstadt wird die Anbindung an die Ludwigsluster Chaussee ausgebildet. Damit ist ein direkter Anschluss an das Straßennetz gegeben (Plan 3).

5.2 Ziele und Vorgaben

Das Gesamtverkehrskonzept und das Konzept Flächendeckende Verkehrsberuhigung sehen für das Nebenstraßennetz in Wohngebieten grundsätzlich Tempo-30-Regelungen vor. Die wichtigsten Ziele der Verkehrsberuhigung sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, die Verringerung von Lärm- und Abgasbelastungen und die Verbesserung der Wohn- und Wohnumfeldqualität. Straßenräume in Wohngebieten sollen demnach wieder verstärkt zu Aufenthaltsräumen werden.

Unabhängig von der Zweckmäßigkeit der Verkehrsberuhigung soll aber auch im Straßennetz ein guter und sicher benutzbarer Zustand der Fahrbahnoberfläche erhalten bzw. wiederhergestellt werden.

5.3 Konzept

Aus der Gegenüberstellung der oben dargestellten Ausgangslage und der beschriebenen Ziele lässt sich folgendes Handlungskonzept ableiten:

Die Ausweisung der im Konzept Flächendeckende Verkehrsberuhigung (Beschluss der Stadtvertretung vom 17.09.1993) vorgesehenen Tempo-30-Zone für das Wohngebiet Haselholz ist bereits erfolgt. Teile der Neuen Gartenstadt werden in den Geltungsbereich dieser Zone einbezogen. Das gilt auch für die erforderliche Verlängerung der Haselholzstraße zur Mettenheimerstraße (s. auch Pkt. 3.3).

Es ist außerdem vorgesehen, aufgrund des fast ausschließlich stattfindenden Anliegerverkehrs, des verhältnismäßig hohen Fußgängeranteils und der ohnehin vorhandenen Mischverkehrsflächen in der Buchholzallee, der Anliegerstraße Ludwigsluster Chaussee, dem Kreuzweg, der Rosenstraße und der Kurzen Straße verkehrsberuhigte Bereiche einzurichten.

Auch für die Neue Gartenstadt ist diese Regelung für die Mehrzahl der Straßen festgesetzt.

Damit sind sämtliche Wohngebietsstraßen im Haselholz erfasst (Plan 3).

Die Beschilderung wird teilweise durch Fahrbahnmarkierungen ergänzt. In der Neuen Gartenstadt wird durch Baumpflanzungen und Anordnung einzelner Parkstände die Verkehrsberuhigung zusätzlich bewirkt.

Eine weitere Verkehrsberuhigung im Zuge der durchgehenden Hagenower Straße kann durch eine Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs erreicht werden. Das würde durch eine ausschließliche Beschränkung der Straße auf den Anliegerverkehr ermöglicht. Dieses ist nach geltender Rechtslage grundsätzlich möglich. Um eine solche Beschränkung jedoch durchzusetzen, wäre ein nicht zu leistender Kontrollaufwand notwendig.

Aus diesem Grunde wurden Umleitungsmaßnahmen untersucht, die auf eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs zielen, den Anliegerverkehr aber in vollem Umfang sichern.

Der reduzierte Durchgangsverkehr hätte allerdings eine Verringerung des Potentials an „Laufkundschaft“ bei den Gewerbetreibenden zur Folge. Im Ergebnis einer Befragung von 52 Gewerbetreibenden (von denen 39 antworteten) sprachen sich 37 für die Beibehaltung der bestehenden Verkehrsführung aus. Sie vertreten eine Beschäftigtenzahl von 450-500 Personen und täglich etwa 400 Besucher (Geschäftspartner, Kunden, Lieferanten).

Eine Alternative zur Reduzierung der Lärmbelastung durch Verdrängung des Durchgangsverkehrs stellt der Umbau der Kleinpflasterstrecke in der Hagenower Straße dar. Durch Herstellen eines bituminösen Belages (unter Berücksichtigung aller erforderlichen Vorlauf- und Folgeleistungen) ergibt sich erfahrungsgemäß eine Lärmreduzierung von etwa 2-3 dB(A). Diese Verringerung des Lärms wird durch den Menschen so empfunden, als würden sich die Verkehrsmengen halbieren.

Des Weiteren ist eine für das ansässige Gewerbe unschädliche Verringerung der Verkehrsmengen auf der Hagenower Straße dadurch zu erreichen, dass die bislang noch nicht auf voller Länge hergestellte Mettenheimerstraße an die Ludwigsluster Chaussee angeschlossen wird (Plan 3). Durch diese Maßnahme würde ein Teil des Anliegerverkehrs des Gewerbegebietes nicht mehr das Wohngebiet belasten, sondern die Zu- und Abfahrt über die Ludwigsluster Chaussee nutzen.

Im Ergebnis der Abwägung der Interessen sowohl der Anwohner als auch der Gewerbetreibenden wird vorgesehen

- **die Lärmreduzierung durch Umbau des Fahrbahnbelages in der Hagenower Straße zu bewirken,**
- **einen bestimmten Anteil des Anliegerverkehrs durch den Anschluss der Mettenheimerstraße an die Ludwigsluster Chaussee auf diese zu lenken und**
- **den verbleibenden, für die Gewerbebetriebe existenziell wichtigen Kfz-Verkehr auf der Hagenower Straße zu belassen.**

Im Wohngebiet Neue Gartenstadt wird der Straßenausbau den Normen für die Abwicklung des Verkehrs in verkehrsberuhigten Bereichen von Wohngebieten entsprechen. Im übrigen Wohngebiet Haselholz entspricht der Straßenzustand nur bedingt den Ansprüchen an Wohngebietsstraßen in Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen. Deshalb besteht in fast allen Straßen mehr oder weniger Neubau- bzw. Instandsetzungsbedarf.

Dabei ist nicht vorgesehen, Straßenquerschnitte zu verändern, sondern hauptsächlich die Geh- und Fahrbahnbeläge zu verbessern oder zu erneuern. Unbedingt erforderlich ist die Herstellung eines befestigten Gehweges auf der westlichen Seite der durchgehenden Hagenower Straße zwischen den Grundstücken mit den Hausnummern 14 und 42.

Einzelheiten können dem Plan 3 und der im Realisierungskonzept (III) enthaltenen Tabelle 2 entnommen werden.

Soweit es sich bei den Baumaßnahmen um grundhaften Straßenausbau und nicht nur um Instandsetzungsmaßnahmen handelt, werden die Anlieger entsprechend des Kommunalen Abgabengesetzes und der Ausbaubeitragssatzung der Landeshauptstadt Schwerin an den Baukosten beteiligt.

6.1 Ausgangslage

Insgesamt ist die Situation des Parkens im Wohngebiet Haselholz weniger problematisch, als in anderen Stadtteilen Schwerins. Dank der lockeren Bebauung kann der private Stellplatzbedarf im wesentlichen auf den Grundstücken sowie vornehmlich in Teilen der Buchholzallee und der Hagenower Straße im öffentlichen Verkehrsraum befriedigt werden. Dennoch bestehen in einzelnen Bereichen Probleme, wie z.B. Parken auf Gehwegen oder Grünstreifen im westlichen Bereich der durchgehenden Hagenower Straße im Anschluss an das Grundstück Haus Nr. 22 bis zur nördlichen Einmündung der Rosenstraße.

6.2 Ziele und Vorgaben

Als entscheidenden Aspekt für die Parkraumplanung nennt das Gesamtverkehrskonzept die städtebauliche Verträglichkeit des Parkens. Dabei ist zum einen der Zusammenhang zwischen fließendem und ruhendem Verkehr zu beachten, zum anderen die Nutzungskonkurrenz zwischen ruhendem Verkehr und anderen Straßenraumnutzungen (andere Verkehrsmittel, Aufenthalt, Begrünung etc.).

In Anlehnung an das Gesamtverkehrskonzept lassen sich folgende Ziele für die Regelung des ruhenden Verkehrs im Wohngebiet Haselholz definieren:

- Der private Stellplatzbedarf ist grundsätzlich auf Privatflächen zu befriedigen.
- Für darüber hinausgehenden Stellplatzbedarf soll vorrangig der öffentliche Straßenraum genutzt werden, so dass ein Herrichten gesonderter öffentlicher Parkplätze entfällt.
- Das Beparken von Grün- und Freiflächen, Gehwegen etc. soll unterbunden werden.
- Fremdparker und Parksuchverkehr sollten möglichst aus dem Wohngebiet herausgehalten werden.

6.3 Konzept

Aus der Gegenüberstellung der oben dargestellten Ausgangslage und der beschriebenen Ziele lässt sich folgendes Handlungskonzept ableiten:

Im bestehenden Wohngebiet Haselholz ist, was das Angebot an Bauflächen anbelangt, eine annähernde Sättigung zu verzeichnen. Daraus ergibt sich, dass mit einer nennenswerten Erhöhung des Stellplatzbedarfs nicht zu rechnen ist. Geringfügige Bedarfszuwächse werden auf den privaten Grundstücken und im öffentlichen Verkehrsraum abgedeckt.

Im Bebauungsplangebiet Neue Gartenstadt einschließlich seiner Erweiterung sowie im angrenzenden Gewerbegebiet kann der private Stellplatzbedarf vornehmlich auf den Grundstücken befriedigt werden. Stellplätze für Besucher sind in ausreichender Anzahl in Form von Parkbuchten, Parkstreifen oder Einzelstellflächen an den Fahrbahnen vorgesehen bzw. zu planen. In diesen Gebieten wird daher kein weiterer Handlungsbedarf bestehen.

III. Realisierungskonzept

Die Maßnahmenplanung in Form von Dringlichkeitsstufen für die unter II.1.bis II.2 und II.5. erläuterten Bereiche ist in nachfolgender Tabelle 2 im einzelnen dargestellt.

Tabelle 2: Dringlichkeitsstufen für das Straßennetz im Wohngebiet Haselholz

Straßenname	Neubau	Fahrbahn		Geh-/Radwege	
		Oberflächenbehandlung	Umpflasterung	einseitig	beidseitig
Am Kreuzweg	-	1M	-	-	-
B 106/321	-	+			+
Brink	* M	-	-	-	* teilweise
Buchholzallee					
- nördl. Beginn – Am Kreuzweg	-	2M	-	1M	-
- Am Kreuzweg - Neue Gartenstadt	1M	-	-	-	-
- Bereich Neue Gartenstadt	* M	-	-	* teilweise	-
Hagenower Straße					
- nördliche Verbindung zur Ludwigsluster Chaussee	2	-	-	-	2
- Püsserkrug – Rosenstr., Süd	1	-	-	-	1/2
- Rosenstraße, Süd - Zufahrt Bereitschaftspolizei	-	3	-	-	3
- Hag. Str. West/Ost bis Brink	*	-	-	*	-
- Bereitschaftspolizei - Hagenower Str. West/Ost	-	-	2	-	1 / 3
- Zufahrt Bereitschaftspolizei	-	-	3	2	-
Haselholzstraße					
- Hagenower Str., Nord - Brink	1	-	-	1	-
- Bereich Neue Gartenstadt	*	-	-	-	*
Kurze Straße	-	2 M	-	-	-
Ludwigsluster Chaussee					
- Hauptfahrbahn	-	3	-	1	-
- Anliegerstraße	1M	1M	-	-	-
Mettenheimerstraße					
- Bestand	-	3	-	3	-
- Ausbauabschnitt	1	-	-	1	-
Mittelfeld	* M	-	-	-	-
Neue Gartenstadt	* M	-	-	-	-
Rosenstraße	-	2 M	-	-	-
Verbindungsweg 1 Buchholzallee - Haselholzstraße	-	-	-	1M	-
Verbindungsweg 2 Am Kreuzweg - Verbindungsweg 1	-	-	-	1M	-
Wilhelm-Hennemann-Straße	-	3	-	3	-

Dringlichkeitsstufen entsprechend dem Erhaltungszustand (keine Wertung der verkehrlichen Bedeutung) :
1 = hoch 2 = mittel 3 = niedrig

* = Realisierung im Rahmen von Bebauungsplanvorhaben

+ = Baulastträger ist das Straßenbauamt

Verkehrsrechtlicher Status : M = Mischverkehrsfläche

In Tabelle 3 sind zusammenfassend alle Maßnahmen aus den zuvor dargestellten einzelnen Bausteinen des Verkehrskonzeptes für das Wohngebiet Haselholz genannt, die zur Realisierung anstehen.

Tabelle 3 : Übersicht aller Maßnahmen des Verkehrskonzeptes für das Wohngebiet Haselholz

Baustein	Maßnahme	Kostenträger	Geschätzte Kosten (€)	
			Dringlst.1	Dringlst. 2
1	Gehwege Buchholzallee, verschiedene Bereiche der Hagenower Str., Ludwigsluster Chaussee und Haselholzstr. gem. Tabelle 2 „Dringlichkeitsstufen...“	anteilig Stadt / Grundstückseigentümer	153.000	152.000
2	Kombinierter Rad-/Gehweg entlang der Hauptfahrbahn der Ludwigsluster Chaussee gem. Tabelle 2 „Dringlichkeitsstufen...“	Anteilig Stadt / Grundstückseigentümer	525.000	34.000
3	Nachrüstung bestehender Bushaltestellen mit Warthäusern	Stadt	-	45.000
3	Neueinrichtung von Bushaltestellen	Stadt	-	46.000
5	Neubau und Instandsetzung von Fahrbahnen gem. Tabelle 2 „Dringlichkeitsstufen...“ <u>davon:</u> Hagenower Str., Abschn. Püsserkrug - Rosenstr.Süd Mettenheimerstr., Anschluss Ludwigsluster Chaussee	anteilig Stadt / Grundstückseigentümer	1.517.000	445.000
			500.000	400.000

Insgesamt ergibt sich somit für alle Maßnahmen ein Kostenvolumen von ca. 2.920.000 €, davon allein in der hohen Dringlichkeitsstufe 1 ca. 2.200.000 €

Die Kosten ausschließlich für die Stadt betragen ca. 91.000 €. Der verbleibende Betrag in Höhe von ca. 2.826.000 € ist entsprechend der Straßenausbaubeitragssatzung anteilig durch die Stadt und die Grundstücksanlieger zu tragen.

Auf Grund bestehender Förderprogramme kann davon ausgegangen werden, dass Fördermittel für den Ausbau der Mettenheimerstraße eingeworben werden können.

Aufgrund dieses hohen Kostenvolumens kann eine Realisierung der Maßnahmen, soweit sie von der Stadt ganz oder anteilig zu finanzieren sind, nur in mehreren Stufen und nach Maßgabe des Haushaltes erfolgen. Als Realisierungszeitraum sind die kommenden 10 Jahre anzusetzen. Dabei sind die Prioritäten gemäß der Tabellen 2 und 3 zu berücksichtigen.