

Stadtvertretung der Landeshauptstadt Schwerin

Datum: 22.01.2020

Dezernat: I / Büro der
Stadtvertretung
Bearbeiter/in: Herr Nemitz
Telefon: 545-1021

Informationsvorlage Drucksache Nr.

00130/2019/PE

öffentlich

Beratung und Beschlussfassung

Stadtvertretung

Betreff

Prüfantrag | Tempo 30 mit Radschutzstreifen statt Tempo-30-Zone in der Hagenower Straße

Beschlussvorschlag

Die Stadtvertretung nimmt das Ergebnis zur Kenntnis.

Begründung

Die Stadtvertretung hat in ihrer 3. Sitzung am 28.10.2019 unter TOP 42.2 zu Drucksache 00130/2019 Folgendes beschlossen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Umwandlung der Hagenower Straße von einer Tempo-30-Zone analog anderer Straßen mit hohem Durchgangsverkehr in eine Straße mit einer linearen Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h und einem Radschutzstreifen (stadtauswärts) zu prüfen.

Hierzu wird mitgeteilt:

Formelle Aspekte:

Die Hagenower Straße ist im Gesamtverkehrskonzept für die Landeshauptstadt Schwerin, beschlossen durch die Stadtvertretung im April 1998, weder als Straße mit überörtlicher Funktion, noch als Innerstädtische Hauptstraße ausgewiesen.

Sie wird im Verkehrskonzept für das Wohn- und Gewerbegebiet des Ortsteils Haselholz, beschlossen durch die Stadtvertretung im Oktober 2004, nicht der Kategorie Übergeordnetes Straßennetz, sondern ausdrücklich der Kategorie Nebenstraßennetz zugeordnet.

Das Konzept Flächendeckende Verkehrsberuhigung in Wohngebieten, beschlossen durch die Stadtvertretung im September 1993, ordnet die Hagenower Straße der Tempo 30-Zone Gartenstadt zu und nicht der Kategorie Verkehrsberuhigung auf übergeordneten Straßen in Wohngebieten. Dieses Konzept wurde mittlerweile fortgeschrieben durch die Konzeption Verkehrsberuhigung Hauptnetz Schwerin, beschlossen durch die Stadtvertretung im Juli

2016; darin heißt es ausdrücklich: „Hinsichtlich seiner Aussagen zum Nebenstraßennetz (Tempo 30-Zonen) soll das Konzept Flächendeckende Verkehrsberuhigung in Wohngebieten weiterhin Gültigkeit behalten.“
 Insofern widerspricht eine Herauslösung der Hagenower Straße aus der Tempo 30-Zone Gartenstadt allen vier vorgenannten Beschlüssen der Stadtvertretung.

Verkehrsbelastung:

Aus folgendem Vergleich mit Verkehrsbelastungszahlen von 2-spurigen Hauptverkehrsstraßen ergibt sich, dass diesbezüglich kein Anlass besteht, die Zuordnung der Hagenower Straße künftig zu ändern. Die Verkehrsbelastung der Hagenower Straße ist zweifellos für eine Tempo 30-Zone relativ hoch, sie erreicht aber nicht die für Hauptverkehrsstraßen typischen Werte:

Straßen in Tempo 30-Zonen		2-spurige Hauptverkehrsstraßen	
Straßenabschnitt	Kfz DTV (24 Std.)	Straßenabschnitt	Kfz DTV (24 Std.)
Eisenbahnstr. (Abschnitt Wallstr. – Schäferstr.)	5.600	Güstrower Str. (Abschnitt Möwenburgstr. – Ziegelseestr.)	14.600
Hagenower Str. (Abschnitt Rosenstr. – W.-Hennemann-Str.)	6.100	Lübecker Str. (Abschnitt Obotritenring – R.-Beltz-Str.)	10.700
Lessingstr. (Abschnitt Obotritenring – R.-Wagner-Str.)	5.700	Neumühler Str. (Abschnitt An den Wadehängen – Schwalbenstr.)	14.200
		R.-Beltz-Straße	8.500
		Rogahner Str. (Abschnitt Obotritenring – Breite Str.)	12.200

Bauliche und rechtliche Rahmenbedingungen für Hauptverkehrsstraßen:

Gemäß Gesamtverkehrskonzept muss im „Übergeordneten Straßennetz die Querschnittsgestaltung auf Lkw-Verkehr (Begegnungsfall Lkw-Lkw) ausgerichtet sein. Um eine klare gestalterische und funktionale Abgrenzung vornehmen zu können, sind die Sammelstraßen innerhalb der vorgesehenen Tempo 30-Zonen bewusst aus dem Übergeordneten Straßennetz ausgeklammert.“ Daraus ist zu folgern, dass bei einer Herauslösung der Hagenower Straße aus der Tempo 30-Zone Gartenstadt die derzeitige Markierung der Parkplätze auf der Fahrbahn (stadtauswärts) vor der Kita, die bauliche Einengung der Fahrbahn (stadteinwärts) am südlichen Tempo 30-Zonenbeginn, die Schaltung der LSA Ludwigsluster Chaussee mit Zuflussdrosselung für die Hagenower Straße sowie die derzeit ausgeschilderte Tonnagebegrenzung revidiert werden müssten, da all dies mit dem Charakter einer Hauptverkehrsstraße nicht vereinbar wäre. Auch Aufpflasterungen, wie sie derzeit bei den Bushaltestellen „Haselholzstraße“ und „Rosenstraße“ vorhanden sind, sind für Hauptverkehrsstraßen zumindest unüblich. Sie werden durch die einschlägige Richtlinie RAST 06 ausdrücklich nicht empfohlen. Es wäre daher noch näher zu prüfen, ob sie bestehen bleiben könnten oder zurückgebaut werden müssten.

Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr und Tempo 30 linear:

Auf Hauptverkehrsstraßen können grundsätzlich Schutzstreifen für den Radverkehr markiert werden, was der Zweck des Prüfantrages ist.
 Schutzstreifen sind gemäß StVO und weiterer einschlägiger Rechtsvorschriften in einer Regelbreite von 1,5m zu markieren, wobei eine Restfahrbahnbreite von mindestens 4,5m verbleiben muss. Neben Längsparkstreifen ist ein zusätzlicher Sicherheitsabstand von mindestens 0,5m zu gewährleisten.

Bei der gegebenen Fahrbahnbreite der Hagenower Straße von 7 m ist die beidseitige Markierung von Radschutzstreifen mit Regelmanßen daher nicht möglich, selbst, wenn das derzeit stadteinwärts halbhoch auf der Fahrbahn angeordnete Längsparken wieder vollständig auf den Grünstreifen zurückverlagert wird. Die auf der Fahrbahn markierten Parkplätze vor der Kita müssten ersatzlos entfallen, um den Schutzstreifen stadtauswärts markieren zu können.

Die derzeitige Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn Hagenower Straße stellt nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010“ sowohl hinsichtlich der Stärke als auch der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs eine geeignete und damit sichere Führungsform dar.

Für die Anordnung von Tempo 30 linear besteht derzeit keine Ermächtigung nach StVO. Eine auf § 45 Abs. 1b Nr.5 StVO gestützte straßenverkehrsrechtliche Anordnung zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung sowie Einordnung als Hauptverkehrsstraße bedarf der Änderung vorgenannter Verkehrskonzepte.

Fazit:

Die Zuordnung der Hagenower Straße zur Tempo 30-Zone Gartenstadt entsprechend der Beschlusslage der Stadtvertretung und der gegebenen Verkehrsbelastung wird nach wie vor für richtig angesehen. Die gewünschte Einordnung der Hagenower Straße als Hauptverkehrsstraße bedingt die Änderung aller vorgenannten Konzepte, verringert die rechtlichen Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung des Wohngebietes drastisch (keine Tonnagebeschränkung, bauliche Fahrbahnverengung, Aufpflasterung etc.) und trägt zur Erhöhung anstatt zur Verringerung des Durchgangsverkehrs bei.

Im Ergebnis der Prüfung wird daher die vorgeschlagene Maßnahme abgelehnt.

Der Antrag ist damit erledigt.

über- bzw. außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen im Haushaltsjahr

Mehraufwendungen / Mehrauszahlungen im Produkt: ---

Die Deckung erfolgt durch Mehrerträge / Mehreinzahlungen bzw. Minderaufwendungen / Minderausgaben im Produkt: ---

Die Entscheidung berührt das Haushaltssicherungskonzept:

ja

Darstellung der Auswirkungen:

nein

Anlagen:

keine

gez. Dr. Rico Badenschier
Oberbürgermeister