

**Antrag (Ortsbeirat Warnitz)
Verkehrskonzept für den Ortsteil Warnitz**

16. Stadtvertretung vom 15.03.2021; TOP 51; DS: 00558/2020

[SessionNet | Bürgerinformationssystem der LHS Verkehrskonzept für den Ortsteil Warnitz \(schwerin.de\)](#)

Die Stadtvertretung hat Folgendes beschlossen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt das Verkehrskonzept Warnitz bis zum 30.06.2021 fortzuschreiben.

Hierzu wird in Ergänzung der schriftlichen Mitteilungen des Oberbürgermeisters vom 14.06.2021 mitgeteilt:

1. Ausgangslage und Prüfauftrag

Im Jahr 2005 wurde für den Stadtteil Warnitz ein Verkehrskonzept aufgestellt. Darin wurde die damalige Ausgangslage nach Verkehrsarten differenziert analysiert und dem Gesamtverkehrskonzept der Landeshauptstadt Schwerin entsprechende Ziele und Vorgaben für den Ortsteil entwickelt sowie konkrete Handlungskonzepte entworfen. Viele dieser Überlegungen wurden innerhalb der letzten 15 Jahre bereits umgesetzt.

Aufgrund der regen Siedlungsentwicklung durch die Ausweisung mehrerer neuer Baugebiete änderten sich gleichzeitig die verkehrlichen Rahmenbedingungen. Zwar wurden nach dem Bau des äußeren Rings die Bahnhofsstraße nach Friedrichsthal sowie der Kirschenhöfer Weg in Richtung Margaretenhof für den Kfz-Verkehr gesperrt und damit der Durchgangsverkehr reduziert, jedoch führte der Bewohnerzuwachs zu einem höheren Verkehrsaufkommen durch die Anwohner. Durch die Sperrungen verblieb mit der Kreuzung Grevesmühlener Chaussee / Bahnhofstraße / Trebbower Straße lediglich eine Ausfahrt aus dem Ortsteil Warnitz in Richtung Schwerin. An dieser Stelle existiert bislang keine besondere Möglichkeit für Fußgänger die Grevesmühlener Chaussee zu queren. Auch der Radverkehr muss hier die Straßenseite der Grevesmühlener Chaussee ohne eine Querungshilfe wechseln.

Aus diesem Anlass wurde seitens des Ortsbeirats eine Überarbeitung des Verkehrskonzeptes Warnitz gefordert und darauffolgend durch die Stadtvertretung beschlossen (00588/2020: „Der Oberbürgermeister wird beauftragt das Verkehrskonzept Warnitz bis zum 30.06.2021 fortzuschreiben“).

Konkretisiert wurde dieses Anliegen durch eine E-Mail der Ortsbeiratsvorsitzenden Frau Ehrhardt an den zuständigen Dezernenten Herr Nottebaum vom 22.03.2021. Darin wurde das Augenmerk auf zwei Schwerpunkte gelegt:

*„Hallo Herr Nottebaum, es schreibt Heike Ehrhardt vom OBR Warnitz. Auf der STV am letzten Montag wurde unser Antrag zur Fortschreibung des Verkehrskonzeptes angenommen. Unser Ansinnen ist nicht, das gesamte Konzept zu überarbeiten, sondern die beiden Schwerpunkte, wie auch im Antrag dargestellt: **Kreuzung Grevesmühlener Chaussee/Bahnhofstr.** und der **Verkehr aus Nordwestmecklenburg** neu zu überdenken. Zu diesen Themen hätten wir gern zu einer unserer nächsten Sitzung (14.04. oder 12.05.) einen kompetenten Ansprechpartner eingeladen. Können Sie uns dabei helfen. freundliche Grüße Heike Ehrhardt“*

2. Knotenpunkt Grevesmühlener Chaussee / Bahnhofstr. / Trebbower Str.

Der Fachdienst Verkehrsmanagement kam der Bitte des Ortsbeirats nach. Unter dem Tagesordnungspunkt „Verkehrskonzept Warnitz“ wurde am 12.05.2021 im Wesentlichen der Knoten Grevesmühlener Chaussee / Bahnhofstraße / Trebbower Str. und die grundhafte Sanierung der Trebbower Str. behandelt. Beide Aspekte werden gemeinsam innerhalb des Projekts „Grundhafter Ausbau der Trebbower Str.“ konzipiert und voraussichtlich Ende des Sommers nach abgeschlossener Vorplanung dem Ortsbeirat vorgestellt. Eine verbesserte

Fußgängerquerung, Radverkehrssicherheit sowie die Erleichterung von Abbiegerelationen an der Kreuzung wird innerhalb der Planung angestrebt.

3. Straßenverbindung nach Herren Steinfeld

In Bezug auf den Verkehr aus Richtung Nordwestmecklenburg wurden mehrere Ansätze geprüft, welche die Anzahl der Kfz aus der Nachbargemeinde Herren Steinfeld reduzieren sollten. Zur Einschätzung des Verkehrsaufkommens durch die Gemeindeverbindungsstraße Zum Kirschenhof – Warnitzer Weg in Herren Steinfeld wurden Zählraten aus dem Jahr 2014, 2017 und 2019 betrachtet (vgl. Tabelle 1).

Zum Kirschenhof Abschnitt:	Jahr	DTV	Spitzenstd. nachmitt.
Gartenweg – Herren Steinfeld	2014	700 Kfz	59 Kfz
	2017	800 Kfz	89 Kfz
	2019	750 Kfz	75 Kfz

Tabelle 1: Verkehrsbelastung der Gemeindeverbindungsstraße

Im Mittel wurden ca. 75 Kfz in der Spitzenstunde gezählt und die Hochrechnungen der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) ergaben durchweg Zahlen deutlich unter 1000 Kfz pro Tag.

Obwohl diese Zahlen als gering zu beurteilen sind, wurde geprüft, inwiefern sich der Verkehr aus Richtung Nordwestmecklenburg zusätzlich einschränken lassen könnte, da unter der Annahme, dass es sich hier ausschließlich um Durchgangsverkehr handele, circa ein Viertel der Verkehrsbelastung auf der Bahnhofstraße über die Gemeindeverbindungsstraße kommen könnte (vgl. Tabelle 2).

Bahnhofstraße Abschnitt:	Jahr	DTV	Spitzenstd. nachmitt.
Grevesmühlener Ch. - Pabsberg Pabsberg – Zum Kirschenhof	2019	3200 Kfz 2500 Kfz	287 Kfz 241 Kfz

Tabelle 2: Verkehrsbelastung der Bahnhofstraße (2019)

Seit ungefähr 20 Jahren ist diese Straße auf dem Gebiet des Landkreises bereits für Fahrzeuge mit einem Gewicht über 2,8 t gesperrt. Dies wurde damals mit dem schlechten Straßenzustand und dem hohen Unterhaltungsaufwand begründet. Da der Unterbau des Verbindungswegs zwischen der Gemeindestraße und dem Gartenweg in Friedrichsthal nur für Fahrzeuge bis 2,8 t ausgelegt ist, wurde hier ebenfalls die Nutzung durch schwere Fahrzeuge nicht gestattet. Auf diesen Umstand weist ein Schild innerhalb des Ortsteils Warnitz hin (Verbotsbeschilderung (2,8t) mit ZZ „1,5km). Demnach entsteht durch die Gemeindeverbindungsstraße kein Durchgangsverkehr mit dem Gewicht über 2,8 t. Lediglich die Putenfarm verbleibt als Ziel für schwerere Fahrzeuge.

Um den Durchgangsverkehr zusätzlich zu senken, wurde eine Nutzungseinschränkung der Verbindungsstraße zwischen Herren Steinfeld und Warnitz mittels der Beschilderung „Durchfahrt verboten – Anlieger frei“ in Erwägung gezogen.

Die maßgeblichen rechtlichen Grundlagen für dieses Unterfangen sind entweder gemäß § 9 des Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG – MV) (Einzziehung, Teileinzziehung) widmungsrechtlicher Natur oder entspringen dem Ordnungsrecht, im Konkreten: § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen).

Da es sich in diesem Falle um eine gebietsübergreifende Straßenverbindung handelt, wurde zur Evaluation des Vorhabens um Stellungnahme durch die Gemeinde Brüsewitz als zuständiger Straßenbaulastträger und dem Amt Lützow-Lübstorf als entsprechende Verwaltungsstelle gebeten. Weiterhin sind Abstimmungen mit der Verkehrsbehörde der Landeshauptstadt Schwerin erfolgt.

Durch die Gemeinde und dem Amt Lützow-Lübstorf wurde die Überlegung mit Berufung auf Gewohnheit und Historie sowie der Notwendigkeit der Verbindung für Rettungsfahrzeuge grundlegend abgelehnt. Weiterhin wurde die Nutzung seitens der Warnitzer auf dieser Straße sowie die potentiellen daraus resultierenden Einschränkungen für die Putenfarm zwischen Herren Steinfeld und Warnitz erwähnt.

Zudem ist die Verbindungsstraße als Ausweich- und Umleitungsstrecke relevant. Formal würde durch die Teileinziehung nur noch die Kfz-Erschließung für Warnitz über die Bahnhofsstraße verbleiben. Obwohl die Gemeindeverbindungsstraße keine hohe Verkehrsbedeutung aufweist, existiert dennoch ein relevantes Verkehrsbedürfnis, sodass keine zwingenden Gründe für eine komplette Einziehung der Straße existieren (gemäß § 9 Abs. 1 StrWG – MV).

Eine Teileinziehung hat gemäß § 9 Abs. 2 StrWG – MV zu erfolgen, sobald Gründe des öffentlichen Wohls dafür überwiegen. Folglich muss der Nutzen der Beschränkung gegenüber entstehenden Aufwand und Nachteilen für die Allgemeinheit dominieren. Hierunter fällt die Abwägung der verkehrsberuhigenden Wirkung für den Ortsteil Warnitz mit der Zumutbarkeit des generellen verkehrlichen Mehraufwands, die notwendigen Maßnahmen zur Durchsetzung der Regelung sowie die Gestattung von Ausnahmen und der bereits erwähnten Einwände der Gemeinde Brüsewitz / Amtsverwaltung Lützow-Lübstorf.

Da die erwartete Verkehrsberuhigung des Ortsteils Warnitz durch die Nutzungsbeschränkung der Straße gering ausfällt und die Einwände im Sinne des öffentlichen Wohls überwiegen, kann eine Teileinziehung nicht weiterverfolgt werden, zumal eine erfolgreiche Anfechtung seitens der Nachbarkommune nicht unwahrscheinlich ist. Eine weitere Option für die Begrenzung des Nutzerkreises auf die Anlieger ergibt sich durch die StVO. Auf deren Grundlage kann die Straßennutzung aus Gründen der Sicherheit und zur Ordnung des Verkehrs eingeschränkt werden, beispielsweise zur Vermeidung von Unfällen. Unter § 45 Abs. 1, 1a und 1b StVO werden die möglichen Gründe für die Einschränkung aufgezählt.

Laut § 45 Abs. 1a StVO trifft die zuständige Straßenverkehrsbehörde „...die notwendigen Anordnungen [...] zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.“ Generell gilt es auch bei verkehrsrechtlichen Anordnungen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Maßnahme zu berücksichtigen, sodass hier gleichermaßen die weiter oben angestellten Überlegungen einbezogen und Vor- und Nachteile der Maßnahme gegeneinander abgewogen werden müssen.

Im Allgemeinen liegen die rechtlichen Hürden für eine Sperrung bzw. eine Eingrenzung sehr hoch, da § 45 Abs. 9 Satz 3 folgendes festlegt: „[...] Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter [körperliche Unversehrtheit, Öffentliche Ordnung, Anm. d Verf.] erheblich übersteigt.“

Das Recht auf körperliche Unversehrtheit kann unter anderem durch einen gesundheitsschädlichen Lärmpegel verletzt werden. Die dementsprechenden Handlungsgrundlagen sind innerhalb der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr) zusammengefasst. Dort werden unter Punkt 2.1. die kritischen Grenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete definiert: (70 dB(A) zwischen 6 und 22 Uhr sowie 60 dB(A) zwischen 22 und 6 Uhr). Es ist davon auszugehen, dass diese Werte in der Bahnhofstraße nicht erreicht werden.

Weiterhin wird unter Punkt 2.3 der Richtlinien gefordert, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen den Lärmpegel um mindestens 3 dB(A) senken müssen. Diese Reduzierung wird abseits baulicher Maßnahmen oder der Verringerung des Schwerlastverkehrs durch

die Halbierung der Verkehrsstärke erreicht¹. Da aufgrund der bereits existierenden Beschränkung für Fahrzeuge über 2,8 t kein Schwerlastverkehr entfallen würde, ist lediglich letzterer Punkt relevant. Da der Verkehr aus der Gemeindeverbindungsstraße jedoch maximal 25 % der Verkehrsbelastung (s. o.) auf der Bahnhofsstraße ausmacht, ist eine Nutzungseinschränkung auf Grundlage des Lärmschutzes nicht möglich.

Ebenso wenig bietet kein in Frage kommendes vorhandenes Konzept zur Ordnung der städtebaulichen Entwicklung (Lärmaktionsplanung) eine geeignete Grundlage für ein Verkehrsverbot.

Demnach kann eine Beschränkung des Durchgangsverkehrs weder über die Teileinziehung (§ 9 StrWG – MV) noch über ordnungsrechtliche Instrumente (§ 45 StVO) umgesetzt werden.

4. Prüfung des Knotenpunkts B 104 / K 28

Als weiterer konstruktiver Vorschlag wurde seitens des Ortbeirats Warnitz eine Ampellösung an der Einmündung der Straße K 28 auf die B 104 angeregt, um durch die höhere Attraktivität mehr Verkehr der Gemeinde Brüsewitz über die K 28 anstelle der Verbindungsstraße zwischen Herren Steinfeld und Warnitz zu führen. Hierzu wurde ein Gespräch mit der zuständigen Stelle des Straßenbauamtes für den Neubau von Lichtsignalanlagen (LSA) an der Bundesstraße geführt. Diese erläuterte, dass der Knoten im Zuge des Baues des begleitenden Radwegs an der B 104 umgebaut wurde und währenddessen Mittelinseln und ein Linksabbiegestreifen auf der B 104 von Brüsewitz kommend in Richtung Herren Steinfeld hergestellt wurde. Aus fachlicher Perspektive des Straßenbauamtes ist die Verkehrsqualität an der Kreuzung ohne Ampel ausreichend und die Verkehrsmengen erfordern nicht die Installation einer Lichtsignalanlage. Ebenso wenig wird das Linksabbiegen für Kfz von Herren Steinfeld kommend in Richtung Schwerin als problematisch erachtet.

In Anbetracht der Positionierung seitens des Straßenbauamtes wird eine Investition in eine Ampellösung an dieser Stelle nicht erfolgen können.

Da eine Fahrt nach Schwerin über Verbindungsstraße zwischen Herren Steinfeld und Warnitz mit ca. 3,50 m Querschnitt und Ortsdurchfahrt durch Warnitz mit Tempo 30 aus mentaler Sicht für Personen aus Herren Steinfeld deutlich unattraktiver gegenüber der breiten und schnelleren Strecke K 28 und B 104 erscheint, wäre eine weitere Verlagerung des Verkehrs auf die B104 fraglich. Weiterhin ist nicht auszuschließen, dass eine Ampel an der Kreuzung mit der Bundesstraße als Restriktion aufgefasst würde und somit eine kontraproduktive Wirkung hätte.

5. Fazit und Ausblick

Zusammenfassend muss festgestellt werden, dass derzeit keine umsetzbare Möglichkeit gesehen wird, den ohnehin geringen Durchgangsverkehr aus dem Landkreis Nordwestmecklenburg weiter zu verringern. Potentiale zur Entlastungen für den Ortsteil Warnitz – insbesondere der Bahnhofsstraße und des Knotens Grevesmühlener Straße / Bahnhofstraße / Trebbower Str. – ergeben sich mit der Umsetzung projektierte Bebauungspläne. Mit Ausbau des Nahversorgungszentrums in Friedrichsthal (Bebauungsplan 120) verliert die Relation Herren Steinfeld – Margaretenhof durch die zusätzliche Attraktivität des Einzelhandels an der Lärchenallee an Bedeutung. Weiterhin soll im Zuge der Bebauung des Warnitzer Feldes (Bebauungsplan 118) eine zweite Zufahrt nach Warnitz umgesetzt werden, sodass hier eine Aufteilung des innerörtlichen Verkehrs und eine Entlastung der Bahnhofstraße angestrebt werden soll.

¹ Vgl. Bundesministerium für Verkehr (1998²): Lärmschutz im Verkehr.