

I

01

Herrn Nemitz

**Antrag Drucksache Nr.: 01139/2024 des Ortsbeirates Friedrichsthal
Betreff: Durchführung einer Verkehrszählung und Unterstützung bei der Einrichtung einer
Lichtsignalanlage**

Beschlussvorschlag:

1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, im Bereich der Einmündung der Bahnhofstraße in die Grevesmühlener Straße eine Zählung des Verkehrs auf beiden Straßen, insbesondere in Zeiten des Berufs- und Schulbusverkehrs, durchzuführen.

2. Die Stadt Schwerin unterstützt das Ansinnen der Ortsbeiräte Friedrichsthal und Warnitz, an der genannten Kreuzung eine geeignete Lichtsignalanlage einzurichten, um über eine entsprechende Schaltung dem Schulbusverkehr im morgendlichen Verkehr im Interesse des Schülerverkehrs Vorrang zu ermöglichen.

Aufgrund des vorstehenden Beschlussvorschlags nimmt die Verwaltung hierzu Stellung:

**1. Rechtliche Bewertung (u.a. Prüfung der Zulässigkeit; ggf. Abweichung von bisherigen
Beschlüssen der Stadtvertretung)**

Aufgabenbereich: Übertragener Wirkungskreis

Der Antrag ist zulässig.

2. Prüfung der finanziellen Auswirkungen

Art der Aufgabe: Freiwillige Aufgabe (neu)

Kostendeckungsvorschlag entsprechend § 31 (2) S. 2 KV: Im Antrag nicht enthalten.

Einschätzung zu voraussichtlich entstehenden Kosten (Sachkosten, Personalkosten):

Die Installation einer Lichtzeichenanlage (LZA) würde Kosten von mind. 175 T€ aufrufen. In den Folgejahren würden zusätzliche Service- und Wartungskosten entstehen.

3. Empfehlung zum weiteren Verfahren

Ablehnung

Ablehnung in Punkt 1:

Am 27.02.2024 hat eine Verkehrsbeobachtung des Fachdienst Verkehrsmanagement stattgefunden, an einem Dienstag zwischen 6:50 - 8:00 Uhr. Die letzte Verkehrszählung (inkl. querender Fußgänger/Radfahrer) hat am 27.09.2023 stattgefunden. Da Zählung und Beobachtung kürzlich stattgefunden haben, sind keine neuen Erkenntnisse zu erwarten. Die Ergebnisse beider Erhebungen liegen diesere Stellungnahme als Anlage bei.

Ablehnung in Punkt 2:

Die vom Ortsbeirat beschriebenen Verzögerungen im Schulbusverkehr können aus der eigenen Verkehrsbeobachtung nicht nachvollzogen werden. Die Wartezeiten liegen in dem Bereich, die durch zwei unabhängige Gutachten zur Leistungsfähigkeit ermittelt wurde. Zudem hat der Nahverkehr bereits Ende Oktober 2023 auf das Problem des Schülerverkehrs reagiert und seinen Fahrplan optimiert. Die morgendliche Abfahrt aus Pingelshagen wurde von 6:56 Uhr auf 6:53 Uhr vorverlegt, um die Schüler rechtzeitig nach Lankow zu bringen. Diese neue Taktung wird nochmal gemeinsam mit dem Nahverkehr überprüft und ggf. weiter angepasst werden.

Die Einrichtung einer Lichtzeichenanlage wurde fachlich geprüft. Dieser Stellungnahme liegt eine Anlage bei, in der die Verkehrsbeobachtung, die Verkehrsgutachten und die letzten vier Verkehrszählungen ausgewertet werden.

Eine Notwendigkeit für eine Vollsignalisierung des Knotenpunktes kann anhand zwei unterschiedlicher Verkehrsgutachten widerlegt werden, denn der Knotenpunkt ist in seiner jetzigen Form als Vorfahrtsknoten ausreichend leistungsfähig. Mit der Einrichtung einer Lichtzeichenanlage nimmt die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ab und es entstehen höhere Wartezeiten und zum Teil deutliche Rückstaulängen.

Der Vorschlag, eine Lichtzeichenanlage nur für die ÖPNV-Bevorrechtigung in einer einzigen Stunde morgens zu bauen, steht in keinem Verhältnis zum finanziellen und baulichen Aufwand.

Neben dem fehlenden Erfordernis für eine Lichtzeichenanlage würde die Errichtung diese mit mindestens 100 T€ zusätzlicher Baukosten, zzgl. Planungskosten, auflaufen. (175 T€ für eine Knotenpunkt-LZA statt der nur 75 T€ für die vorgesehene Fußgänger-LZA). In den Folgejahren träten dann weitere Service- und Wartungskosten auf. Dem Antrag fehlt ein Kostendeckungsvorschlag, wie die Maßnahme finanziert werden soll. Haushaltsmittel stehen hierfür nicht bereit.

Auf das Prüfergebnis zum Antrag 01038/2023 wird zusätzlich verwiesen.



Badenschier, Rico Digital unterschrieben von
Badenschier, Rico
Datum: 2024.03.12 13:30:31 +01'00'

Bernd Nottebaum

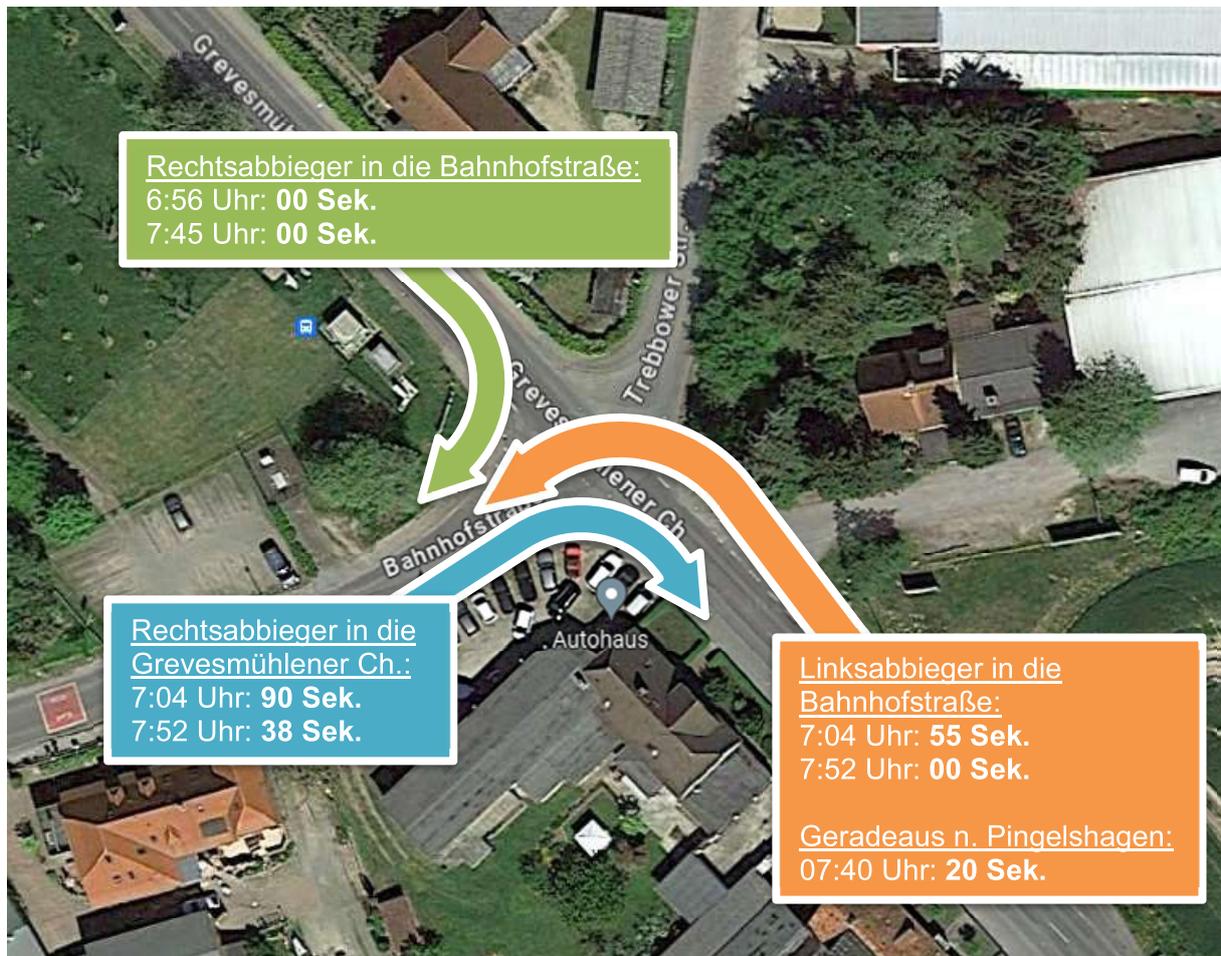
Bearbeitung: Daniel Hagemeister
 Tel.: 545-2061
 E-Mail: dhagemeister@schwerin.de
 Datum: 06.03.2024

Anlage zu Stellungnahme, Antrag 01139-2024 des OBR Friedrichsthal

hier: **Auswertung Verkehrsbeobachtung, Verkehrszählung**
Knotenpunkt Grevesmühlener Chaussee / Bahnhofstraße / Trebbower Straße

1. Auswertung Verkehrsbeobachtung zum Busverkehr:

Am 27.02.2024 fand eine morgendliche Verkehrsbeobachtung durch den Fachdienst Verkehrsmanagement statt, um die Warte- und Verlustzeiten der Busse aufzunehmen. Die Beobachtung fand an einem Dienstag zwischen 6:50 und 8:00 Uhr statt, also genau in der Zeit des Schülerverkehrs und der morgendlichen Spitzenstunde.



Die Verkehrsbeobachtung hat gezeigt, dass die Verzögerungen des Busverkehrs am Knotenpunkt spürbar sind, aber im Sekundenbereich liegen. Eine grundsätzliche und anhaltend starke Verzögerung ist nicht erkennbar, da die Zeiten sehr schwanken und auch Abbiegevorgänge ohne Wartezeiten auftreten. Damit liegen die beobachteten Zeiten in dem Bereich, der durch zwei unabhängige Gutachten zur Leistungsfähigkeit ermittelt wurde.

2. Auswertung Verkehrstechnische Untersuchungen (VTU):

Die beiden Gutachten sind im Zuge der Bebauungsplanverfahren Nr. 113 „Kirschenhöfer Weg II“ und Nr. 118 „Warnitzer Feld“ erstellt worden.

2.1 Ergebnis VTU B-Plan Nr. 113 „Kirschenhöfer Weg II“:

Die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs¹ (QSV) ist stabil, die Wartezeiten sind teilweise spürbar. Weder die Wartezeiten, noch die Rückstaulängen stellen eine Beeinträchtigung dar. Die mittlere Wartezeit der Fahrzeuge in der Bahnhofstraße beträgt 19 Sekunden.

Auszug aus dem Gutachten zum B-Plan Nr. 113:

*„Der unsignalisierte Knotenpunkt Grevesmühlener Chaussee/ Bahnhofstraße/ Trebbower Straße mit Vorfahrtregelung kann das zusätzliche Verkehrsaufkommen mit einer **Verkehrsqualität „D“ im Früh- und mit einer Verkehrsqualität „C“ im Nachmittagsspitzenverkehr bewältigen.** [...] Punktuell können pulkartige Fahrzeugströme in der Zufahrt Bahnhofstraße auftreten. Besonders im Frühverkehr kann sich Rückstau bilden.“*

Interessant zu erwähnen ist, dass in diesem Gutachten auch die Verkehrsqualität für einen vollsignalisierten Knotenpunkt geprüft wurde. Im Ergebnis kann aber jeweils nur eine QSV „D“ für die Früh- und Nachmittagsspitze ermittelt werden. Die durchschnittliche Wartezeit und die Rückstaulänge am Knotenarm Bahnhofstraße würden mit einer LZA ansteigen (siehe Tabelle).

Leistungsfähigkeit Bahnhofstraße	Zeit	Wartezeit	Rückstaulänge	QSV
Vollsignalisierung	Vormittag	55 Sek.	95 m	„D“
	Nachmittag	28 Sek.	36 m	„D“
Keine Signalisierung	Vormittag	12 Sek.	12 m	„D“
	Nachmittag	19 Sek.	20 m	„C“

Gleichzeitig würde auch der Verkehr in der Hauptrichtung Grevesmühlener Chaussee mit einer Wartezeit von 68 Sekunden (Rückstaulänge bis zu 215 m in beide Richtungen) belastet. Das liegt an den großen Unterschieden in der Lastrichtung, denn die Grevesmühlener Chaussee hat bis zu 1.000 Kfz/h in der Spitzenstunde, während die Bahnhofstraße nur etwa 1/3 dessen als Verkehr aufweist. **Insgesamt ist der Knotenpunkt mit einer Vollsignalisierung weniger leistungsfähig als ohne diese Anlage.**

¹ Die Leistungsfähigkeit eines Knotenpunktes wird in sechs Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) von A bis F bewertet. QSV „A“ bedeutet sehr kurze Wartezeiten; QSV „F“ bedeutet Überlastung und Stau.

2.2 Ergebnis VTU B-Plan Nr. 118 „Warnitzer Feld“:

Die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs ist gut (QSV „B“) und die wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die Wartezeiten sind insgesamt gering und liegen bei durchschnittlich 14 Sekunden.

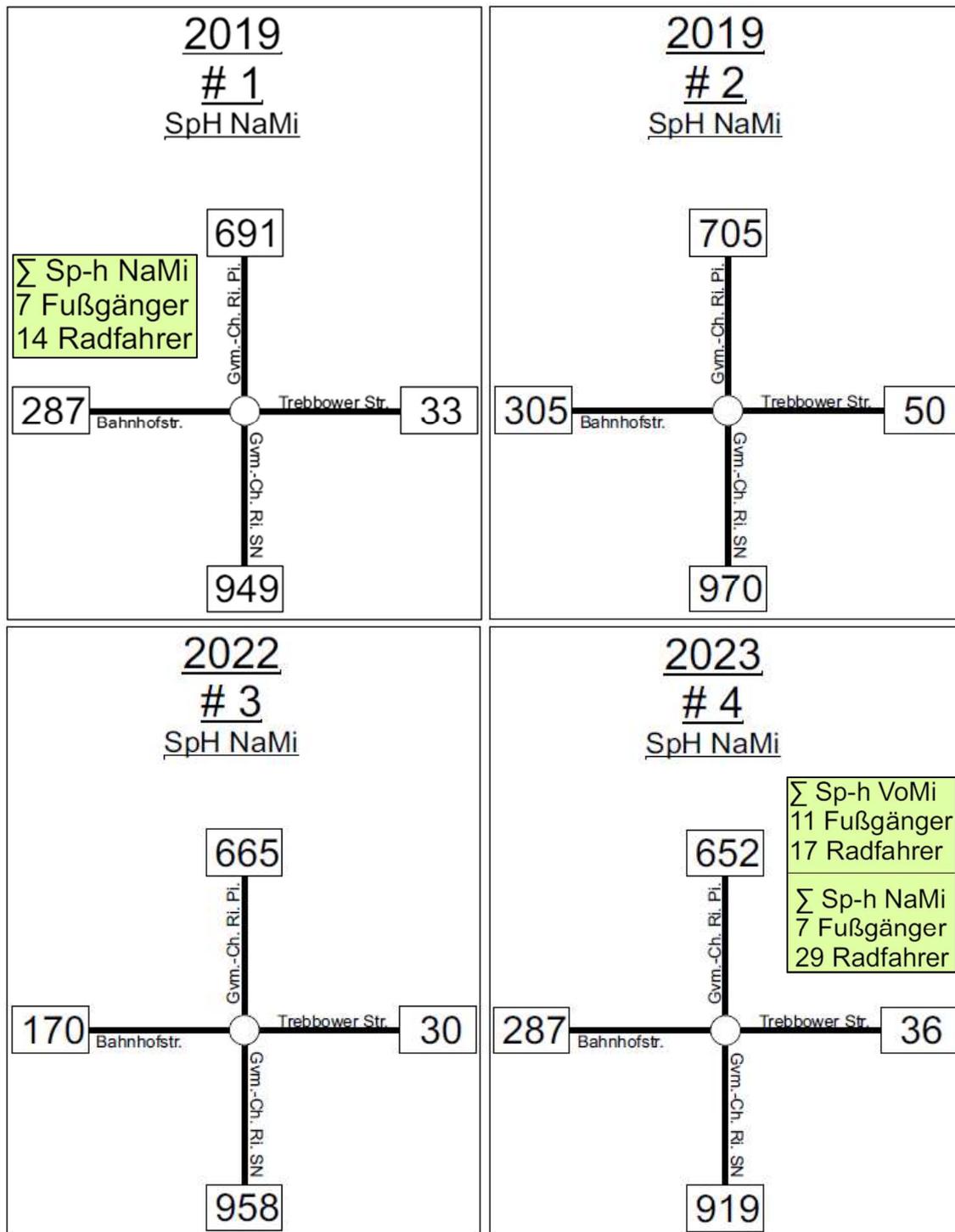
Auszug aus dem Gutachten zum B-Plan Nr. 118:

„Der Knoten verfügt demnach im heutigen Ausbauzustand mit den Prognoseverkehrsmengen über eine gute Leistungsfähigkeit. [...] Eine Signalisierung des Knotens ist nicht erforderlich. [...] Gemäß Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße (RASt06) ist bei den vorhandenen Verkehrsmengen in beiden Planfällen die Anlage eines Linksabbiegestreifens erforderlich. Ein Linksabbiegestreifen ist nach RASSt 06 jedoch bereits heute erforderlich.“

Auch dieses Gutachten kommt zum selben Ergebnis für den Knotenpunkt: Die Leistungsfähigkeit ist gegeben und eine Signalisierung nicht erforderlich. Der aufgeführte Linksabbiegestreifen von der Grevesmühlener Chaussee in die Bahnhofstraße wird mit der grundhaften Erneuerung der Trebbower Straße umgesetzt. In diesem Zuge soll auch die Notwendigkeit der Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer in Form einer Fußgänger-Lichtsignalanlage realisiert werden. Diese ist notwendig, weil der von/nach Pingelshagen führende, straßenbegleitende Fuß- und Radweg am Knotenpunkt die Fahrbahnseite wechselt.

3. Auswertung Verkehrserhebungen 2019 – 2023:

In den Jahren 2019 bis 2023 fanden am Knotenpunkt Grevesmühlener Chaussee / Bahnhofstraße / Trebbower Straße vier Verkehrszählungen statt. Im Folgenden werden die Spitzenstundenwerte am Nachmittag (SpH NaMi) dargestellt, da dieser Zeitbereich in allen Erhebungen Bestandteil war und einen Vergleich der Verkehrsmengen möglich macht.



Im Jahr 2019 wurden die Querungen von Fußgängern miterhoben (7 Fußgänger und 14 Radfahrer querten in der Spitzenstunde). Im Jahr 2023 wurde zusätzlich morgens erhoben: Am Vormittag sind 11 Fußgänger und 17 Radfahrer, am Nachmittag 7 Fußgänger und 29 Radfahrer gequert.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Kfz-Verkehrsmengen über vier Jahre insgesamt sehr stabil sind und keinen Anhaltspunkt für eine Veränderung der Verkehrsanlage begründen.