

Anfragen

Fahre ich von Consrade nach Schwerin, so steht unmittelbar vor dem Ortsschild "Schwerin" ein Verkehrszeichen mit der Aufschrift 70 km/h. Darf ich nun 70 fahren oder soll ich 3 Sekunden später auf das Ortsschild reagieren und 50 km/h fahren. Mir persönlich ist es völlig unklar wie schnell ich nun fahren darf. Meiner Meinung muss eins der Schilder weg. Entweder "Schwerin" beginnt später, mit dem Beginn der geschlossenen Bebauung oder das Zeichen 70 km/h vor dem Ortschild kommt weg. 70 km/h bis zum Beginn der geschlossenen Bebauung wären schön.

Eine Umgehungsstraße auf der ich nur 70 km/h fahren darf, bringt nicht die erhoffte Zeit- und Kostenersparnis. Tempo 90 oder 100 würde ich mir wünschen.

Wie ich an mir selbst feststellen kann, fahre ich öfter mal durch die Stadt statt über die Umgehungsstraße. Eine Zeitersparnis habe ich wahrscheinlich nicht, aber einen kürzeren Weg. Wenn nun andere genauso verfahren wie ich, ist der Sinn einer Umgehungsstraße den Verkehr aus der Stadt herauszuhalten wohl nicht ganz erfüllt. Nach meiner Ansicht sinnvoll wäre gewesen die Straße gleich auf Tempo 100 auszulegen. Martina Simon

Eine sehr unübersichtliche und gerade für Fußgänger und Radfahrer gefährliche Ecke ist die Kreuzung Hagenower Straße / Ludwigsluster Chaussee und Stadionstraße. Hier kreuzen sich mehrere Routen. Die abknickende Vorfahrtsstraße kommt von der von-Stelling-Straße und führt hier um die Kurve in die Hagenower Straße. Teilweise biegen Autofahrer aus dieser Richtung dann auch auf die Abfahrt in Richtung Ludwigsluster Chaussee ab. Von der Ludwigsluster Chaussee kommen die Abfahrt hinauf sehr viele Autofahrer, gerade zu den Hauptverkehrszeiten, um die Hagenower Straße als Schleichweg zu benutzen. Dazu kommen Fahrzeuge von der Krösnitz. Daneben führt hier ein wichtiger Fußgänger- und Radweg von der Gartenstadt entlang der Ludwigsluster Chaussee in Richtung Innenstadt und in die Gegenrichtung. Teilweise geht der Fußgänger- und Radfahrer-Verkehr dann auch über die Brücke in Richtung von-Stelling-Straße. Alles trifft sich dann an der oben angesprochenen Kreuzung. Zu den Hauptverkehrszeiten, gerade nachmittags, ist es aufgrund der Vielzahl der Verkehrsteilnehmer in alle möglichen Richtungen sehr unübersichtlich. Als Fußgänger und Radfahrer wird das richtig gefährlich. Hier wäre eine Ampel, jedenfalls eine Bedarfsampel für die Fußgänger und Radfahrer sehr hilfreich und zwar wenigstens über die Stadionstraße rüber und über die Abfahrt Ludwigsluster Chaussee. Denkbar wären auch deutlich bezeichnete Zebrastreifen als Querungshilfen. Wolfgang Leist

Ich wohne in der E.-M.-Arndt-Straße. Seit mehreren Tagen wird die Fahrbahnbreite in der Friesenstraße durch bisher eine Einengung reduziert. Was passiert hier? Ist eine Einbahnstraßenregelung in Vorbereitung? Bei dem derzeitigen Verkehrsaufkommen in der Friesenstraße ist es verantwortungslos, die Fahrbahnbreite an einer oder mehreren Stellen zu reduzieren! Winfried Heller

Seit Jahren versuche ich das Amt für Verkehrsmanagement (auch als es noch nicht so hieß) zu überzeugen, die Fußgängerlichtsignalanlage an der Straßenbahnhaltestelle Friesensportplatz schaltungstechnisch ändern zu lassen. Anfangs hat wohl niemand verstanden was ich wollte. Nach Austausch der Argumente zum Für und Wider einer Dunkel/Dunkel-Schaltung waren es dann im Wechsel Finanzierungsschwierigkeiten und Sicherheitsbedenken, die als Grund genannt wurden, die Ampelschaltung nicht oder nur geringfügig ändern zu wollen. Inzwischen steht der Ortsbeirat der Weststadt hinter meiner Meinung. Denn die Missachtung des Rotlichts durch Fußgänger, die bei freier Straße kein Einsehen haben, unsinnige Verkehrsregelungen zu beachten, ist wegen der schlechten Vorbildwirkung das wirkliche Sicherheitsproblem - und das nicht nur an dieser Stelle. Der vorläufige Höhepunkt war, dass ein mit überwältigender Mehrheit gefasster Stadtvertreterbeschluss zu diesem Thema an den bürokratischen Hürden der Stadtverwaltung einschließlich unserer Oberbürgermeisterin scheiterte. Es seien Zweifel erlaubt, ob fundiert begründete Vorschläge von Bürgern und die

Meinung demokratisch gewählter Gremien überhaupt einen Stellenwert haben. Roberto Koschmidder

im Rahmen der Leseraktion der SVZ möchte ich auf die äußerst ungünstige Verkehrsführung am südlichen Ende der Mecklenburgstraße hinweisen. Diese endet in einer Sackgasse vor der Tiefgaragen- und Gebäudezufahrt des Büro- und Ärztehauses Graf-Schack-Allee 20. Zusätzlich münden hier Radweg und Fußgängerweg in die Straße ein. Täglich ignoriert eine Vielzahl von Verkehrsteilnehmern das Sackgassenschild und versucht dann oft halsbrecherisch am Straßenende zu wenden. Das Wenden wird dann zusätzlich durch im Park- und Halteverbot stehende Fahrzeuge behindert. Dazwischen die Radfahrer und Fußgänger. Mein Vorschlag wäre, die Sackgasse in eine einspurige Wendeschleife mit Radweg umzubauen, in der Einbahnstraßenregelung gilt und die bis zur Tiefgaragen- und Gebäudezufahrt führt. In die Mitte der Wendeschleife könnten Kurzzeitparkplätze (max.30 min.) integriert werden. Diese sind erforderlich, da täglich eine Vielzahl von Personen das Gebäude ansteuert, um Be- und Entladen, Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Zusätzlich sollten die bisherigen Behindertenparkplätze am Buga Haupteingang in öffentliche Parkplätze umgewandelt und entsprechend beschildert werden. Andreas Oling

Im Bereich Wismarsche Straße zwischen Marienplatz und Arsenalstraße herrscht ein Durchfahrverbot, ausser für Anlieger. Dieses wird mittlerweile komplett ignoriert. Die Polizeikontrollen am Marienplatz verlaufen nur sehr sporadisch und haben keinerlei abschreckende Wirkung mehr. Die Situation verschärft sich wöchentlich, da mittlerweile der Baustellenverkehr zur Marienplatzgalerie ständig zunimmt. Hier sind alleine für Erdaushub und Betonanlieferungen in den nächsten 3 Monaten ca. 6000 LKW Transporte zu realisieren. Verschärfend kommt der Parkplatzsuchverkehr für das neue GUSANUM Ärztehaus hinzu. Die Halteverbotszone Martinstraße wird ebenfalls ignoriert, ständig wird unsere eigene Zufahrt Martinstraße/Telekom blockiert. Sowohl die Stadtverwaltung als auch die Polizei fühlen sich auf Nachfrage überfordert bzw. nicht zuständig. Insgesamt ist hier dringend ein Verkehrskonzept mit Überwachungsinstrumenten zu erarbeiten und durchzusetzen, denn mit Bau und Eröffnung der neuen Galerie wird sich die Situation weiter verschärfen. Thomas Prüß

Eine separate Rechtsabbiegerspur auf der Wittenburger Str. zum Schloßpark-Center finde ich für sehr sinnvoll, aber unabhängig davon sollte die Parkmöglichkeit auf der Reiferbahn rechts von der Wittenburger Straße kommend entfallen.

Teilweise staut sich der Verkehr auf der Wittenburger Straße bis zur Friedensstraße, weil das Durchfahren der Reiferbahn um auf die Einsenbahnstraße zu kommen fast unmöglich ist, weil Parker in der Reiferbahn und Abbieger zum Schloßpark-Center die Weiterfahrt versperren ! Olaf Karger

Seit der Einrichtung der Fahrradspur auf der Lübecker Str. zwischen Obotritenring und Robert-Belz-Str. hat sich die Situation auf dem Fußweg zwar ein wenig entspannt. Aber eben nur ein wenig. Sehr viele Radfahrer benutzen immer noch (und teils mit hoher Geschwindigkeit) den Fußweg, statt auf die Radspur auszuweichen. Da überdies der Gehweg gerade auf der Seite mit den ungeraden Nummern an vielen Stellen sehr eingeengt ist, kommt es hier immer wieder zu Kollisionen (glücklicherweise überwiegend verbal). Für Mütter mit kleinen Kindern oder für Schulkinder ist durch den Radverkehr der Gehweg, auf dem sie eigentlich sicher sein sollten, nicht gefahrenfrei zu benutzen. Ich weiß nicht, ob eine deutlichere Ausweisung der Radspur (die nicht als benutzungspflichtig gekennzeichnet ist), Abhilfe schaffen kann. Überdies halte ich die Anlage der Radspur selbst für konfliktrichtig, da ein- und ausparkende oder in Einfahrten einbiegende Autofahrer ständig die Radspur kreuzen müssen und die Radspur von den Autofahrern natürlich auch gerne als Standspur beim Ein- und Ausladen genutzt wird. Für Radfahrer ist die Benutzung dieser Spur (die überdies an der Kreuzung Beltz/Becherstr. Einfach im Nichts endet) also auch nicht ungefährlich. Mein Vorschlag

wäre, die jetzige Radspur als Parkspur auszuweisen und auf den dann freiwerdenden Flächen auf dem Gehweg einen Radweg einzurichten. Damit würden sich Auto- und Radfahrer nicht mehr gegenseitig behindern und Radfahrer und Fußgänger könnten sicher die Flächen des Gehweges benutzen. Dr. Erdmute Steiner

Stellungnahmen 27.11.09

1. Anfrage Martina Simon: Geschwindigkeitsbeschilderung Plater Straße

Die 70 km/h - auf dem Weg von Consrade nach Schwerin stehen unmittelbar vor einem kreuzenden Waldweg, der des öfteren von Spaziergängern frequentiert wird. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung soll zu einer sicheren Querung der Fahrbahn beitragen. Zudem bildet sie einen Geschwindigkeitstrichter für den kurz darauf folgenden Ortseingang. Das Ortseingangsschild, welches ca. 100m hinter den 70 km/h steht, befindet sich in einer Kurve und ist daher erst sehr spät erkennbar.

2. Anfrage Wolfgang Leist: Kreuzung Hagenower Straße/Stadionstraße

Die abknickende Vorfahrtsstraße resultiert in erster Linie aus der Führung der Buslinie 7 und entspricht gleichzeitig auch anteilig den Verkehrsströmen an dieser Kreuzung. Die jetzt vorhandene Vorfahrtsregelung hat sich bewährt und wird beibehalten. Auch als Unfallschwerpunkt ist die Kreuzung bisher nicht in Erscheinung getreten. Die Kriterien für die Einrichtung von Fußgängerampeln oder Fußgängerüberwegen auf den untergeordneten Kreuzungszufahrten sind hier nicht gegeben. Bei Beachtung der Verkehrsregeln und entsprechender vorsichtiger Verhaltensweise der Verkehrsteilnehmer sollte es nicht zu Gefährdungen kommen. Dafür sind gegebenenfalls in verkehrsstärkeren Zeiten auch gewisse Wartezeiten in Kauf zu nehmen.

3. Anfrage Winfried Heller: Einengung in der Ernst-Moritz-Arndt-Straße

In der Friesenstraße ist keine Einbahnstraßenregelung geplant, sondern es werden zwei Bauminseln hergestellt. Die beiden Bauminseln sollen dazu beitragen, dass die geltende Tempo-30-Regelung besser eingehalten wird und dass die Friesenstraße für Schleichverkehre unattraktiver wird. In der Vergangenheit hatte es immer wieder Beschwerden über überhöhte Geschwindigkeiten und Durchgangsverkehre gegeben. Gleichzeitig soll das Straßenbild durch die Bauminseln verschönert werden. Die Maßnahme wurde mit dem Ortsbeirat Weststadt abgestimmt.

4. Anfrage Roberto Koschmidder: Fußgängerampel Friesensportplatz

Für die Fußgängerampel Lübecker Str. / Friesensportplatz wurde im vergangenen Jahr eine Verkehrsuntersuchung unter Hinzuziehung eines Ingenieurbüros durchgeführt. Aufbauend auf dieser Verkehrsuntersuchung, die Potentiale zur Verbesserung der Ampelschaltung aufgezeigt hatte, wurde eine verkehrstechnische Unterlage zur technischen Umsetzung der Verbesserungen erarbeitet. Die Verbesserungen zielen auf eine bedarfsgerechtere Steuerung der Ampel unter Berücksichtigung der Belange des Fußgänger-, Kfz- und Straßenbahnverkehrs. Die Realisierung ist finanziell abgesichert und wird derzeit vorbereitet. Eine Abschaltung bzw. „schlafend-Schaltung“ der Ampel ist jedoch aus Sicherheitsgründen nicht vorgesehen. Im Regelfall, von dem auch zukünftig nicht abgewichen werden kann, müssen Fußgängerampeln während ihrer Betriebszeit für Fußgänger erkennbar betriebsbereit sein, da ansonsten erhebliche Sicherheitsdefizite entstehen würden. Dies gilt nicht nur für die Ampel am Friesensportplatz, sondern für alle Fußgängerampeln im städtischen Gebiet.

5. Anfrage Andreas Oling: Mecklenburgstraße und Behindertenparkplätze

Die Verkehrssituation am Ende der Mecklenburgstraße ist der Verwaltung bekannt. So wurde bereits in einem Teilstück auf ca. 30 m zwischen dem Bürogebäude Signal Iduna und der Wendeanlage das Parken untersagt. Dass hier dennoch verbotswidrig geparkt wird, kann nur durch die Kontrolle des ruhenden Verkehrs verhindert werden. In der vorgelagerten Wendeanlage (Durchmesser 20m) sind während der BUGA bewirtschaftete Parkplätze ausgewiesen worden. Diese werden auch heute noch angenommen. Das verbotswidrige Parken kann nur durch eine ständige Überwachung durch die Kontrollkräfte des KOSD und der Polizei verhindert werden.

Der Vorschlag von Herrn Oling, der in dem Bürogebäude als Arzt praktiziert, ist sicherlich sinnvoll, aber derzeit nicht finanzierbar. Erst bei einer Sanierung der Straße, über deren Zeitpunkt heute keine Aussage gemacht werden kann, könnte baulich eine sinnvolle Veränderung, die dem heutigen Zustand Rechnung trägt, vorgenommen werden. Angedacht ist auch, nach Verabschiedung des Parkkonzeptes Innenstadt durch die Stadtvertretung auch diesen Teil in das Bewohnerparken mit einzubeziehen. Dabei würde dann die Verkehrsregelung einschließlich möglicher Bewirtschaftungszeiten (z.B. Brötchentaste, differenzierte Gebührenstaffelung unter Berücksichtigung des Kundenverkehrs für das Bürohaus und auch der IHK) in dem betreffenden Abschnitt neu organisiert werden.

6. Anfrage Thomas Prüß: Verkehrsverhältnisse auf dem Marienplatz

Richtig ist, dass das Durchfahrverbot häufig missachtet wird. Von einer kompletten Ignorierung kann aber keine Rede sein. Dies wird auch dadurch belegt, dass nach wie vor ein sehr hoher Anteil von Fahrzeugen über die Kreuzung Arsenalstraße/Wismarsche Straße ausfährt, was in Spitzenzeiten auch zu Wartezeiten führt. Einen Parksuchverkehr für Besucher des GUSANUM kann es nicht geben, wenn sich die Kraftfahrer an die vorhandene Ausschilderung halten. Es wird in ausreichender Form durch Verkehrszeichen auf das Parkhaus „Wurm“ hingewiesen.

Die Tatsache, dass die Kraftfahrer die Verkehrszeichen nur als Empfehlung der Verkehrsbehörde ansehen, kann auch nicht durch Konzepte geändert werden. Die häufig zu beobachtende Tatsache, dass Verkehrsregeln missachtet werden (unerlaubtes Parken, Rotlichtverstöße, Missachtung von Durchfahrtsverboten), kann eigentlich nur durch verstärkten Kontrolldruck verhindert werden. Dies kann weder die Polizei noch die Verwaltung leisten. Allerdings kontrolliert die Polizei in unregelmäßigen Abständen das Durchfahrtsverbot. Sobald die Kontrollstelle über das Radio bekannt gegeben worden ist, versiegt der Strom der Fahrzeuge. Zum größten Teil missachten Einheimische und Kraftfahrer, denen die Verkehrssituation bekannt ist, die Verkehrszeichen. Das deutet darauf hin, dass es sich um vorsätzlich begangene Ordnungswidrigkeiten handelt. Gegen Vorsatz aber helfen keinerlei Konzepte.

Gleiches gilt für das Zuparken von Einfahrten. Hier kann nur durch die Überwachung des ruhenden Verkehrs Abhilfe geschaffen werden. In diesen Fällen kann der KOSD über die Rufnummer 5451830 zu Hilfe gerufen werden.

7. Anfrage Olaf Karger: Parksituation Wittenburger Straße

Rückstauerscheinungen in dem beschriebenen Ausmaß sind uns bislang nicht bekannt. Einzig problematisch ist der Zeitraum, in dem die Müllentsorgung (Biotonne oder Hausmüll) erfolgt. Dabei kommt es zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen mit Rückstauerscheinungen in der Wittenburger Straße, da ein Überholen der Müllfahrzeuge nicht möglich ist. Eine separate Rechtsabbiegespur würde hier jedoch auch keine Abhilfe schaffen. Die provisorisch geschaffene Parkspur in der Reiferbahn ist beschränkt auf den Zeitraum der Sanierung der Johannesstraße bis 30.04.2010 und weist Parkplätze für die Bewohner der Zone E aus. Die Parkplätze wurden als kleiner Ausgleich für den Wegfall der Parkplätze in der Johannesstraße einschließlich der weggefallenen privaten Parkplätze auf den Grundstücken entlang der Johannesstraße geschaffen, da ein begrenzter Anteil von Anwohner der Johannesstraße eine gebührenpflichtige AG für die Zone E in Anspruch nehmen durfte.

8. Anfrage Dr. Erdmute Steiner: Radverkehr in der Lübecker Straße

Die veränderte Führung der Radfahrer in der Lübecker Straße zwischen Obotritenring und Robert-Beltz-Straße hat sich bewährt und wird auch zunehmend akzeptiert. Dennoch fahren einige Radfahrer nach wie vor unberechtigt auf dem Gehweg. Die Benutzungspflicht der Fahrbahn für die Radfahrer ergibt sich daraus, dass der Gehweg weder als Radweg noch mit dem Zusatzzeichen "Rad frei" beschildert ist. Die Benutzungspflicht für den Schutzstreifen auf der Fahrbahn ergibt sich wiederum aus dem Rechtsfahrgebot. Der Vorschlag von Frau Steiner zu einer veränderten Straßenraumaufteilung wurde als Variante vor Realisierung der Maßnahme geprüft und aus folgenden Gründen wieder verworfen. Einerseits wäre der Konflikt Fußgänger-Radfahrer nicht völlig beseitigt und andererseits würde einer besetzten Parkspur jedes Lieferfahrzeug oder z.B. das Müllfahrzeug den gesamten fließenden Verkehr zum Erliegen bringen.

Anfragen

In der Arsenalstraße zwischen Alexandrinenstraße und Mecklenburgstraße ist das Parken verboten.

Trotzdem stehen dort, besonders am Abend, viele Fahrzeuge, und wenn das Ordnungsamt eine Streife vorbeischiekt haben sie alle ein Knöllchen hinter dem Scheibenwischer.

Die meisten parken im guten Glauben, dass es erlaubt ist, denn die Beschilderung verleitet zum Irrtum.

Auf der Fahrbahn steht eine Stange mit einer Bake (Verkehrsteiler). Oben an der Stange ist ein Wegweiser für Radwanderer.

Die Verbotsschilder sind etwa auf gleicher Höhe aber auf der anderen Seite des Bürgersteigs in ca. zwei Metern Höhe angebracht.

Der Autofahrer kommt im Dunkeln und sieht die Bake. Dahinter parken Fahrzeuge und er findet einen freien Platz. Er parkt ein und schaut sich um. Er geht dorthin zurück, wo die Reihe der parkenden Fahrzeuge beginnt und findet die Stange mit der Bake und dem Fahrradwegweiser. Die beiden Verbotsschilder sieht er auch jetzt nicht, sie befinden sich an dieser Stelle außerhalb seines Sichtfeldes. Vielleicht geht er noch zum Parkscheinautomaten auf der anderen Straßenseite. Aha, Parkschein nur bis 18.00 Uhr.

Beruhigt geht er seines Wegs. Nach zwei Stunden kehrt er zurück. An allen Fahrzeugen ein Zettel von der Oberbürgermeisterin.

Hartmut Winterfeldt

Erwin Messinger, Johannes-Brahms-Straße 4

Im Verlauf der Hauptstraße Lessingstraße und Johannes-Brahms-Straße (Buslinie) wurden zwei Schilder „Ende der Vorfahrtsstraße“ (Bild 307) angebracht, die keine Bedeutung für die Straße haben. Warum?

Hans-Dieter Klein, Egon-Erwin-Kisch-Straße 1

Von Ludwigslust kommend ist das Abbiegen in die Graf-Yorck-Straße bei Ampelrot nicht möglich. Könnte man nicht einen grünen Abbiegepfeil installieren? Die Rechtsabbieger in die Yorckstraße behindern doch die Ausfahrt der Feuerwehr in keinem Fall.

Günter Freudenreich, Krösnitz 22

Es ist höchste Zeit, die Fahrzeugkolonnen der Pendler an den Stadtgrenzen abzufangen und deren Fahrer zur Benutzung des Nahverkehrs zu zwingen. Gern würde auch manche aufs Fahrrad umsteigen, wenn die Anzahl und Qualität der Fahrradwege besser wären. Ein sehr schlechter Fahrradweg ist z. B. die Wegstrecke direkt am Ufer des Ostorfer Sees – ein großer Abschnitt parallel zur Straße ist unbefestigt und verwandelt sich bei Regen in einen Morastweg, der kaum passierbar ist. Dieser Weg sollte endlich vernünftig saniert statt nur geflickt werden.

Rüdiger Hemke, Hellborn 9

Die Erneuerung abgefahrener Fahrbahnmarkierungen sollte vorgenommen werden, so beispielsweise bei der Zufahrt zum Touristenweg und zum Bremsweg.

Von Ästen und Sträuchern verdeckte Verkehrsschilder sollten freigeschnitten werden, so beispielsweise vom Touristenweg zur Lärchenallee. Gleiches gilt für Geh- und Radwege. Der geh- und Radweg in der Lärchenallee in Höhe Hellborn-Teich ist durch Frost beschädigt. Eine Reparatur wäre nötig.

Im Mündungsbereich Gadebuscher, Rahlstedter Straße würde eine Linksabbiegespur den Verkehr entkrampfen.

Die Lärchenallee ist eine wichtige Ausfallstraße, aber die einzige ohne Tankstelle. Eine Nachrüstung wäre erstrebenswert.

Ein P+R-Parkplatz im Bereich der Endhaltestelle Lankow Siedlung würde die Parksituation in der Innenstadt verbessern.

Stellungnahme 11.12.09

1. Anfrage Hartmut Winterfeldt :Parken in der Arsenalstraße

Das Südufer Pfaffenteich ist i.d.R. vom 01.05. bis 30.09. und für die Dauer des Weihnachtsmarktes bzw. während besonderer Großveranstaltungen für den Fahrzeugverkehr gesperrt. Während dieser Sperrungen wird die Straßenführung in der Arsenalstraße durch 2 Warnbaken in Höhe Alexandrinenstraße eingeeengt. Das Durchfahrtsverbotschild wird dabei zusammen mit der linken Bake aufgestellt. Die Halteverbotschilder (absolutes Halteverbot/Ende sowie eingeschränktes Halteverbot Anfang) verbleiben etwa auf gleicher Höhe an der Häuserfront. Während dieser Sperrung dürfen nur bestimmte Verkehrsteilnehmer (NVS, Taxen, Stadtrundfahrten) in diesen Bereich hineinfahren, denen die Halteverbotsregelungen bekannt sind. Unabhängig davon ist die Halteverbotsregelung bei aufmerksamer Fahrweise auch zweifelsfrei erkennbar (darüber hinaus besteht Umschaulpflicht). Davon ist nicht auszugehen, wenn ordnungswidrig in den gesperrten Bereich eingefahren wird.

Ist das Südufer Pfaffenteich nicht gesperrt, sind auch keine Warnbaken aufgestellt, so dass die Halteverbotschilder deutlich erkennbar sind.

Dies ist ein typisches Beispiel für die so genannte „negative Vorbildwirkung“. Der Kraftfahrer sieht bereits andere Fahrzeuge parken und schließt daraus, dass dies wohl erlaubt sei. Die von ihm geforderte Umschaulpflicht bleibt dann meist auf der Strecke.

Anmerkung: Der von Herrn Winterfeldt beschriebene Zustand hatte in der Umrüstungsphase nur kurze Zeit bestand.

2. Anfrage Hartmut Winterfeldt zur Verkehrsführung am Schlosspark-Center

Eine Überprüfung des Sachverhalts durch die Verwaltung hat Mängel hinsichtlich der Erkennbarkeit der Markierung und Beschilderung in dem Einfahrtbereich zum Parkhaus ergeben. Als Resultat hieraus werden die Schilderstandorte geringfügig geändert. Auch die Markierungen werden erneuert werden müssen. Dies ist aber witterungsabhängig. Auch muss dies im Einvernehmen mit dem Schlosspark-Center erfolgen, weil die betroffenen Verkehrsflächen teils privat, teils öffentlich sind.

3. Anfrage Erwin Messinger zu Verkehrszeichen in der Johannes-Brahms-Straße

Die Verkehrszeichen "Ende der Vorfahrtstraße" haben sehr wohl eine Bedeutung.

Grundsätzlich ist in Tempo 30-Zonen mit der Beschilderung von Vorfahrtstraßen nämlich nicht zu rechnen, da in aller Regel ja "rechts vor links" gilt bzw. die Vorfahrt nur an Ein-

zelkreuzungen geregelt ist.

An der Einmündung Lessingstraße/ Johannes-Brahms-Straße besteht eine Ausnahme aufgrund der Belange des öffentlichen Personennahverkehrs, hier konkret im Verlauf der Buslinie 10/11. Da abbiegende Vorfahrtstraßen nur mit dieser Verkehrszeichenkombination gekennzeichnet werden dürfen, muss dieses Verkehrszeichen hinter der Einmündung wieder aufgehoben werden, um dem Erscheinungsbild der Tempo 30-Zone zu entsprechen. Ohne das Verkehrszeichen der abknickenden Vorfahrt würde der Bus behindert werden, weil er dem Geradaus-Verkehr Vorrang einräumen müsste.

4. Anfrage Hans-Dieter Klein: Grünpfeil-Regelung

Der aus Fahrtrichtung Schwerin kommende Linksabbieger in die Graf-Yorck-Straße wird durch einen grünen Ampelpfeil geführt. Damit wird ihm signalisiert, dass er konfliktfrei bei grün abbiegen kann. Bei dieser Konstellation verbietet die Straßenverkehrsordnung es, aus der Gegenrichtung einen Grünpfeil (grünen Blechpfeil) einzusetzen. Der Grünpfeilfahrer als Rechtsabbieger würde nicht mit Gegenverkehr rechnen, da der Geradeausverkehr ja rot hat und dann mit dem Linksabbieger, der bei grün fährt, kollidieren.

Rechtlich zulässig wäre für den Rechtsabbieger nur ein eigener beleuchteter Grünpfeil. Eine Prüfung durch das Straßenbauamt Schwerin hat ergeben, dass bei der bestehenden Phaseneinteilung und Phasenfolge die Einbindung eines beleuchteten Grünpfeils für den Rechtsabbieger nicht möglich ist. Verkehrsbelegung und Funktionsfähigkeit des Knotens erfordern gegenwärtig keine Änderung des Lichtzeichenprogramms.

I

5. Anfrage Günter Freudenreich: P+R-Parkplätze, Radweg

Es ist ein erklärtes Ziel der städtischen Verkehrsplanung, den motorisierten Verkehr im Stadtgebiet zu verringern. Dass damit viele Vorteile verbunden sind, ist unstrittig. Um dieses Ziel zu erreichen wurden Konzepte erarbeitet, die sich derzeit kurz vor der Beschlussfassung durch die politischen Gremien befinden. Im Einzelnen handelt es sich dabei um das Parkkonzept für die Innenstadt und um das neue Radverkehrskonzept. Nach Ansicht der Verwaltung gibt es ein ausreichendes Angebot an P+R-Parkplätzen am Stadtrand, wobei schon heute aus 4 Hauptrichtungen größere Kapazitäten vorhanden sind. Diese sind

Helios-Kliniken 350 Stellplätze

Sport-und Kongresshalle: 620 Stellplätze

Plater Straße: 125 Stellplätze

Ludwigsluster Chaussee: 70 Stellplätze/ Erweiterung 2010 um ca. 100

Diese speziellen P+R-Plätze sind in der Regel nicht ausgelastet. Hinzu kommen noch die Parkmöglichkeiten in den Wohngebieten Großer Dreesch, Neu Zippendorf, Mueßer Holz und Lankow sowie in Schwerin Süd, wo es ausreichend freie Kapazitäten am Tage gibt.

Es ist aus Kostengründen nicht vorgesehen, in Lankow einen eigenen P+R-Parkplatz zu bauen. In Lankow kann auch ohne besonders ausgewiesenen Parkplatz jederzeit P+R praktiziert werden, da aufgrund der wegführenden Bewohner am Tage freie Parkraumkapazitäten vorhanden sind.

Ein Hauptpunkt des neuen Radverkehrskonzeptes ist die ausreichende Finanzierung für die Unterhaltung und den Neubau von Radverkehrsanlagen, die derzeit nicht gewährleistet ist. Insofern kann die gegenwärtige Unterhaltung dieses Weges nur nach dem bisherigen Standard erfolgen.

6. Anfrage Rüdiger Hemke: diverse Anregungen

Für die Erneuerung von Straßenmarkierungen zeichnet die SDS verantwortlich. Dabei handelt es sich um eine fortlaufende Maßnahme. Die Erneuerung der Markierung im Touristenweg und Bremsweg soll im II. Quartal 2010 erfolgen.

Ebenso wird durch die SDS als fortlaufende Maßnahme jedes Jahr Verkehrszeichen, Geh- und Radwege freigeschnitten. Dies ist natürlich auch witterungsabhängig. Die SDS will diese Arbeiten, die im gesamten Stadtgebiet durchgeführt werden, bis zum Laubaustrieb abgeschlossen haben.

Der beschädigte Geh- und Radweg soll durch die SDS im I. Quartal 2010 durchgeführt werden. Auch diese Maßnahme ist von den Witterungsbedingungen abhängig.

Grundsätzlich werden die vorstehend geschilderten notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen durch die SDS durch regelmäßige Straßenbegehung erfasst und die Reparaturen in Gewichtung nach Verkehrssicherungspflichten und des finanziellen Budgets realisiert. Dabei stehen im Allgemeinen die Wegstrecken für Fahrräder und Fußgänger mit relativ niedriger Frequentierung nicht an oberster Stelle. Die wichtigsten Maßnahmen werden in Abstimmung mit den Ortsteilbeiräten - auch dem Ortsbeirat Friedrichsthal festgelegt und von der SDS in ein Unterhaltungskonzept eingefügt.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses hat die Stadt für die Kreuzung Gadebuscher Str. / Rahlstedter Str. die Installation einer Ampel vorgesehen. Die nötigen Finanzmittel stehen dafür im Haushalt bereit, so dass die Realisierung Anfang 2010 erfolgen kann. Im Zuge der Installation der Ampelanlage werden auch straßenbauliche Anpassungsarbeiten durchgeführt werden.

Tankstellen werden nicht durch die Stadt geplant und gebaut, sondern durch private Tankstellenbetreiber. Wenn ein privater Betreiber einen Bauantrag zur Errichtung einer Tankstelle stellt, so wird dieser Antrag durch die Stadt geprüft und ggf. wird bei Vorliegen aller baurechtlich nötigen Voraussetzungen eine Baugenehmigung erteilt. Die Stadt kann jedoch umgekehrt keinen privaten Betreiber zum Bau einer Tankstelle auffordern.

Zum P+R siehe obige Ausführungen.

Anfragen

Eva Klein E.-M. Arndt-Str. 9

Die Friesenstraße wird durch Bauminselfen verengt. Da beidseitig geparkt wird, ist die Straße ohnehin zu eng. Wozu dann noch die Bauminselfen?

Die Ampelschaltung an der Kreuzung Becher-/Beltz-Straße ist zu kurz. Passanten, die nicht so gut zu Fuß sind schaffen in einer Grünphase nicht den Überweg. In der entgegen gesetzten Richtung reicht die Phase dagegen aus.

Karl-Heinz Haack, Kieler Straße 15

Die Rot-Grün-Schaltphasen der Ampeln an der Kreuzung Grevesmühlener, Gadebuscher Straße sind so kurz, dass bei Grün die Straße ohne Unterbrechung nicht überquert werden kann.

Ich habe zu dem Thema Verkehr in Schwerin zwei Anregungen.

1. Feldstadt.

Die Verkehrssituation für Autofahrer und Anwohner ist hier mehr als ärgerlich, denn manche Straßen sind so schmal und beidseitig beparkt, dass sie nicht für zweispurigen Verkehr geeignet sind. Dann kommt hinzu, dass man zwar von überall her in die Feldstadt reinkommt, aber schlecht wieder rauskommt, was ein Gekurve durch eben diese schmalen Straßen zur Folge hat, und damit das Wohnklima der Anwohner sehr stört durch das unnötige Verkehrsaufkommen auf dem hoppeligen Kopfsteinpflaster.

Um ganz konkret zu werden, wir wohnen in der Schelfstadt und haben zwei Kinder auf unterschiedlichen Schulen (Niels-Stensen- und Montessori-Schule) in der Feldstadt. Jetzt in der kalten und nassen Jahreszeit werden die Kinder öfters mit dem Auto gebracht und geholt. Die Einfahrt von der Graf-Schack-Allee in die Bleicherstraße ist problemlos, wenn sich kein Rückstau bedingt durch die fehlenden Parkplätze ergibt. Aber um wieder zurück in die Schelfstadt zu kommen, muss ich quer durch die ganze Feldstadt fahren. Deshalb meine Frage, ob das Verkehrskonzept in diesem Stadtteil nicht noch mal überdacht werden könnte, damit auch die Ausfahrt schneller und leichter möglich ist, und dann auf diese Weise die Anwohner von unnötigem Verkehr verschont bleiben.

2. Bürgersteig entlang der Werderstraße

Es wäre schön, wenn es deutlich gekennzeichnet wäre auf dem neuen Bürgersteig, vor allem im Bereich des Restaurants Wallenstein, dass es sich in diesem Bereich auch um einen Radwegweg handelt. Vielleicht könnte man entsprechende Markierungen auf dem Pflaster anbringen. Denn vor allem in der warmen Jahreszeit hat es schon einige Konflikte zwischen Fußgängern

insbesondere Touristen und Radfahrern im Speziellen Kindern, die auf dem Nachhauseweg von der Schule waren gegeben. Die Fußgänger erkennen den Bürgersteig nicht als Radweg an und Kinder werden mehr oder weniger freundlich aufgefordert abzustiegen bzw. ihnen wird die Durchfahrt versperrt. Um die Situation zu entspannen, würde ich eine deutlichere Kennzeichnung als Radweg empfehlen.

Schön, dass Sie sich des Themas Verkehr in Schwerin angenommen haben.

Simone Posti

Ich heiße Eckart Rademacher, Ziegenmarkt 9, 19055 Schwerin Tel:03855507859

Als gebürtiger Schweriner möchte ich mich mit Vorschlägen und Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer an Sie wenden.

1. Am Südufer Pfaffenteich, Einmündung Mecklenburgstraße habe ich den Eindruck, dass nur die Touristen in den Urlaubsmonaten vor Unfällen geschützt werden sollen, der Schweriner dagegen ist in den anderen Monaten Freiwild. Daher wiederhole ich nochmals meinen Vorschlag, eine Verlängerung des Fußweges der Mecklenburgstraße über die Arsenalstraße als Fußgängerschutzweg anzulegen. Das wäre für die Fußgänger eine sichere Sache und der Autofahrer, der unbedingt durch die Stadt möchte, hat zwar den kürzesten Weg, aber hat mit Sicherheit nicht die kürzeste Zeit, da sich bestimmt immer ein Fußgänger auf einen der beiden Fußgängerschutzwegen befinden kann. Somit fahren weniger Fahrzeuge diesen Weg und es erhöht sich die Sicherheit in diesem Bereich. Auch die ständigen Pollerkosten würden damit entfallen.

2. Der Radweg im Obotritenring zwischen der Robert-Beltz-Straße und Klara-Zetkin-Straße wurde auf den stark befahrenen Obotritenring verlegt, trotzdem es dafür keine Veranlassung gab, denn der Fuß- und Radweg im Teilstück Wismarsche Straße/ Robert-Beltz-Straße ist auch nicht breiter und dort funktioniert es doch auch bei gleicher Belastung. Der Radweg neben der Fahrspur ist ständig durch haltende und parkende Fahrzeuge besetzt, damit ist man gezwungen, in den stark fließenden Fernverkehr zu wechseln; wer hier der Verlierer ist, ist wohl klar. Außerdem sind solche Radwege in der Winterzeit überhaupt nicht zu befahren, da die Räumfahrzeuge allen Schnee dorthin schieben.

3. Es gab schon immer einen Radweg in der Wismarschen Straße zwischen Bürgermeister Badeplatz und Mövenburgstraße, leider wurde der jetzt zum Parken von PKW und Transportern umfunktioniert. Der Fahrradfahrer muss somit wieder neben einer stark befahrenen Fahrspur fahren und die Fahrspuren ständig wechseln, da durch unsachgemäßes Parken, teilweise über die halbe Fahrradspur hinaus ordnungsgemäßes Fahren nicht gegeben ist.

Warum zwingt man nicht den PKW Fahrer auf der Straße zu parken und lässt den Radfahrer dort, wo er schon immer hingehörte im Sicheren fahren. Es wäre dann der PKW Fahrer gezwungen, sein Fahrzeug ordnungsmäßig abzustellen.

4. In der Robert-Beltz-Straße, zwischen der Wossidlostraße und Lübecker Straße wird der Fahrradfahrer gezwungen, vom Radweg auf die Straße zu fahren, obwohl hier die Einordnung der Fahrzeuge, die nach rechts abbiegen wollen, beginnt. Im Märchen sagt der Igel zum Hasen: "Ick bün all hier." Ich bin gespannt, wer hier verliert? Die Lösung für den Radfahrer besteht jetzt darin, dass er verbotenerweise auf den Fußweg fährt, um nicht der Verlierer zu sein.

5. Das gleiche Problem wie in der Wismarschen Straße ist auch in der Lübecker Straße zwischen dem Obotritenring und Robert- Beltz-Straße anzutreffen. Hier ist das Problem aber schlimmer, da der Fahrradfahrer im Kreuzungsbereich auf den Fußweg wechseln muss und dort mit den dort wartenden Fußgängern an der Ampel konfrontiert wird. Ich sage nur arme Radfahrer.

Ich würde mich freuen, wenn über diese und andere Verkehrsprobleme diskutiert wird ich mit eingeladen werde. Danke.

Mein Name ist Günther Augustin und ich wohne seit vielen Jahren im schönen Friedrichsthal im Herrensteinfelder Weg. Ich melde mich bzgl. der Aktion Verkehrsprobleme in Schwerin. Seit nunmehr 20 Jahren besteht Einvernehmen zwischen Stadt und Anwohnern zur Notwendigkeit einer Bedarfsampel an der Einmündung Herrensteinfelder Weg / Lärchenallee. Diese Einmündung ist aufgrund des Kurvenverlaufes der Lärchenallee sowie der Fahrzeugdichte insbesondere als Linksabbieger in Richtung Stadt eine absolute Unfallquelle. Es grenzt schon an ein Wunder, dass es noch keine Verkehrstoten gab.

Jahr für Jahr war die nicht vorhandene Ampel Thema bei allen Gesprächsrunden mit der Stadt. Der Ortsbeirat engagierte sich diesbezüglich ebenfalls vorbildlich. Leider blieb es seit Jahren beim Platz 1 der neu zu errichtenden Ampelanlagen. Realisiert wurde bis heute nichts ...

Der Fahrzeugverkehr, insbesondere der Schwerlastverkehr (Maut-Preller vorwiegend aus Vorpommern und Polen), hat Jahr für Jahr extrem zugenommen seit der Wende. Dr. Erichsen als ehemaliger Vorsitzender des Ortsbeirates Friedrichsthal gebrauchte einmal die vortreffliche Formulierung von Friedrichsthal, dem Schlutup des Ostens. Dem ist nichts mehr hinzuzufügen.

Ich würde mich im Namen aller Anwohner und insbesondere unserer älteren Mitbürger, die zeitweise kaum über die Straße kommen, freuen, wenn 2010 endlich etwas positives in o.g. Angelegenheit passiert.

Stellungnahme 11.01.10

1. Anfrage Eva Klein: Bauminseln in der Friesenstraße, Ampelschaltung

1.1.

Die Bauminseln sollen dazu beitragen, dass die geltende Tempo-30-Regelung besser eingehalten und die Friesenstraße für Schleichverkehre unattraktiver wird.

Gleichzeitig soll das Straßenbild verschönert werden. Ursprünglich war eine größere Zahl von Bauminseln geplant, die jedoch aufgrund von Problemen im unterirdischen Bauraum (Leitungen) nicht alle realisiert werden konnten. Trotzdem werden von der Verwaltung von den nun noch realisierten und mit dem Ortsbeirat Weststadt abgestimmten Bauminseln positive Wirkungen erwartet.

1.2. Die Fußgängerphasen an Ampeln sind grundsätzlich so geschaltet, dass ein Fußgänger, der die Fußgängerfurt bei Grün betritt, die gesamte Furt sicher überqueren kann. Wenn während des Überquerens das Fußgängersignal von Grün auf Rot wechselt, so kann er trotzdem in normalem Gehtempo weitergehen und die andere Fahrbahnseite ohne Gefahr erreichen. Erst nach Ablauf einer entsprechend bemess-

senen Zwischenzeit erhalten die Autofahrer Grün. Der Wechsel von Grün auf Rot bedeutet für die Fußgänger lediglich, dass dann nicht mehr mit dem Überqueren der Fahrbahn begonnen werden darf.

Eine Verlängerung der Grünphasen für die Fußgänger würde das scheinbare Problem nicht lösen, da es auch dann sein könnte, dass ein Fußgänger erst kurz vor Ende der Grünphase die Furt betritt. Die erwähnte Zwischenzeit zwischen Ende der Grünphase für die Fußgänger und Beginn der Grünphase für die Autofahrer müsste trotzdem ablaufen. Eine Verlängerung der Grünphase für Fußgänger würde also zu Lasten der Leistungsfähigkeit der gesamten Ampelkreuzung gehen.

2. Anfrage Karl-Heinz Haack: Ampelschaltung

Hier gilt ebenfalls das oben unter 1.2 gesagte.

3. Anfrage Simone Posti: Verkehrssituation Feldstadt, Gehweg Werderstraße

3.1. Es ist richtig, dass die Feldstadt in Richtung Graf-Schack-Allee per Kfz nicht ohne Umwege verlassen werden kann. Diese Situation kann jedoch nicht verändert werden.

Das Zulassen einer Ausfahrt über die Hermannstr. / Goethestr. / Platz der Jugend zur Graf-Schack-Allee würde den Bereich Goethestr. / Platz der Jugend erheblich mit Kfz-Verkehr belasten. In diesem Bereich genießen der starke Straßenbahn- und Busverkehr sowie die Rettungsdienste Vorrang; diese Verkehre würden durch allgemeinen Kfz-Verkehr unverträglich behindert. Außerdem ist die Ampelkreuzung Graf-Schack-Allee / Johannes-Stelling-Str. schon jetzt sehr stark ausgelastet. Zusätzliche Verkehrsströme aus Richtung Platz der Jugend würden in Spitzenzeiten zu einer Überschreitung der Leistungsfähigkeitsgrenze führen .

- Das Zulassen einer Ausfahrt über die Bleicherstr. zur Ludwigsluster Ch. / Graf-Schack-Allee / Ostorfer Ufer würde eine bauliche Veränderung der Einmündung Bleicherstr. und der Ampelanlage erfordern. Außerdem ist auch diese Kreuzung sehr stark ausgelastet. Zusätzliche Verkehrsströme würden in Spitzenzeiten zu einer Überschreitung der Leistungsfähigkeitsgrenze führen.

Somit verbleiben als Ausfahrmöglichkeiten aus der Feldstadt in Richtung Süden nur die Demmlerstraße und die Brunnenstraße.

Im übrigen sei angemerkt, dass für die Verbindung Schelfstadt - Feldstadt mit den Buslinien 10, 11 (Schelfstadt - Hauptbahnhof) und anschließend mit den Straßenbahn- und Buslinien 1, 5, 7, 19 (Hauptbahnhof - Schlossblick - Platz der Jugend) und zurück eine gute Verbindung des öffentlichen Personennahverkehrs zwischen den beiden Stadtteilen besteht. Unter Inkaufnahme eines Umweges ist mit den Buslinien 10, 11 auch eine Fahrt ohne Umsteigen von der Schelfstadt zur Feldstadt möglich. Es sollte also auch überlegt werden, ob immer eine Autofahrt erforderlich ist oder nicht auch auf den öffentlichen Personennahverkehr ausgewichen werden kann.

3.2. Der straßenbegleitende Weg von der Schlossbrücke bis hinter dem Marstall ist in erster Linie ein Gehweg, auf dem als Ausnahme auch das Radfahren zugelassen ist. Es besteht in diesem Abschnitt aber keine Benutzungspflicht, so dass die Radfahrer wahlweise die Fahrbahn oder den Gehweg benutzen können. Insofern kann der Weg auch nicht deutlicher als Radweg markiert oder beschildert werden. Die Radfahrer müssen sich dort mit angemessener Geschwindigkeit unter Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs bewegen. Im weiteren Verlauf der Werderstraße in Richtung Knaudtstraße ist der Weg noch als gemeinsamer Fuß- und Radweg beschildert. Dort besteht gegenwärtig noch eine Benutzungspflicht, die aber voraussichtlich im Laufe des Jahres aufgehoben wird. Aber auch dort ist eine trennende Markierung nicht möglich, da ansonsten die Mindestbreiten für die Anlage von Geh- und Radwegen

nicht eingehalten werden können.

4. Anfrage Eckart Rademacher: Fußgängerüberweg, Radwege in Schwerin

- 4.1. Die Arsenalstraße befindet sich innerhalb einer Tempo-30-Zone. Nach der Änderung der StVO ist die Anlage von Fußgängerüberwegen in diesen Zonen nicht mehr zulässig, sodass ein Fußgängerüberweg schon aus Rechtsgründen nicht zulässig ist.
- 4.2. Grundsätzlich ist zu bemerken, dass im Jahr 2010 sämtliche Radverkehrsführungen im Stadtgebiet aufgrund der 46.StVO-Novelle, mit der grundlegende Änderungen für Radfahrer und die Anlage von Radwegen eingetreten sind, überprüft werden. Die Tendenz geht dabei eindeutig zur Mitbenutzung der Fahrbahnen durch die Radfahrer.

In dem Abschnitt zwischen Robert-Beltz-Straße und Clara-Zetkin-Straße wurde auf der Fahrbahn kein Radweg, sondern wegen mangelnder Querschnittsbreiten lediglich ein Schutzstreifen für Radfahrer angelegt. Ein Schutzstreifen stellt immer einen Kompromiss dar, auch mit den beschriebenen Nachteilen wie Falschparker oder Schnee. Er ist jedoch besser als keine Radverkehrsführung, da die Mehrzahl der Autofahrer diese Markierung doch beachtet.

Im Gegensatz zu der gemeinsamen Führung der Radfahrer und Fußgänger zwischen Wismarscher Straße und Robert-Beltz-Straße sind in dem o.g. Abschnitt andere Randbedingungen anzutreffen wie keine erkennbare bauliche Trennung, höherer Fußgängeranteil, Bushaltestelle, Gebäudeeingänge und Garagenzufahrten.

- 4.3. Die Schutzstreifen in der Wismarschen Straße haben sich in den vergangenen Jahren bewährt. Sicherheitsdefizite sind von dort nicht bekannt. Im Zusammenhang mit dem Umbau der Haltestellen wurde die gesamte Radverkehrsführung in der Straße überprüft und z.T. neu geordnet.
- 4.4. In dem kurzen Abschnitt zwischen Wossidlostraße und Lübecker Straße muss der Radfahrer die Fahrbahn mitbenutzen, da andere Lösungen (Gehwegnutzung, Schutzstreifen) aufgrund der vorhandenen Breiten nicht möglich sind.
- 4.5. Die Schutzstreifen in der Lübecker Straße haben sich nach anfänglichen Schwierigkeiten ebenfalls gut bewährt und werden zunehmend von Radfahren genutzt. Die Führung im Kreuzungsbereich ist nicht optimal, aber aufgrund der derzeitigen räumlichen Verhältnisse nicht anders möglich.

5. Anfrage Günther Augustin: Ampelanlage Herrensteinfelder Weg

Grundsätzlich hat die Verwaltung bereits seit geraumer Zeit vorgesehen, den Knotenpunkt Lärchenallee / Herrensteinfelder Weg mit einer Ampelanlage auszustatten. Die hierfür notwendigen Haushaltsmittel standen jedoch in den letzten Jahren nicht zur Verfügung. Die LSA ist für den Haushalt 2010 wiederum angemeldet worden. Die tatsächliche Realisierung der LSA im Jahre 2010 hängt ab von der noch ausstehenden endgültigen Bestätigung des Haushaltes.

Anfragen

Ulf Joraschkewitz Lübecker Straße 201

Kreuzung Lübecker-/Severin-Straße: Haben Fahrradfahrer bei ihrer Fahrt vom Platz der Freiheit zur Bahnunterführung an dieser Kreuzung Vorfahrt gegenüber dem Autoverkehr? Wenn ja, sollte dort ein größerer Hinweis Autofahrer darauf zusätzlich hinweisen.

ich wohne seit einigen Monaten in der Knautstr. und bin über den Verkehrslärm leider nicht sehr begeistert, gerade weil durch die Sperrung der Möwenburgstr. viel mehr Betrieb zu verzeichnen ist, als vor dem Einzug zu erwarten war.

Mein Vorschlag für die Knautstr. ist Tempo 30 zwischen der Einmündung Schelfstraße und Werderstraße. Der Verkehr rollt hier mit etwa 55-70 km/h, nachts zum Teil auch wesentlich schneller. Das ist uns als Anlieger nicht länger zuzumuten.

Der Lärm, die Erschütterungen und die Gefährdung von Menschen und Tier können entscheidend reduziert werden, wenn man die Geschwindigkeit hier auf 30 km/h begrenzt. Auch verkehrstechnisch bietet sich das geradezu an. In der Werderstr., der Walther-Rathenau-Str., der Bergstr. und der Schelfstr. gilt bereits jetzt Tempo 30. Man würde also eine nur dreihundert Meter kurze "Rennstrecke" in den bestehenden Rahmen verkehrsberuhigter Bereiche eingliedern. Der Gewinn an Sicherheit und Lebensqualität wäre dabei enorm. Freundliche Grüße Nadine Ohnedorfer

Christoph Lübke, Ahornstraße 16

In der Ahornstraße sind Fußgänger durch parkende Autos auf dem Weg zur Kirche oder zum Altenheim auf Höhe der Containerstellplätze die Straße zu queren, weil der Fußweg abrupt endet. Das ist höchstgradig gefährlich, weil sich niemand an Tempo 30 hält. Ein durchgängiger Gehweg gerade für Ältere wäre wichtig.

Gerhard Wutzler, Robert-Blum-Straße 3

Die Straße zum Friedensberg ist zweispurig, aber stets ist eine Spur durch parkende Autos blockiert. Dadurch müssen Autos immer warten, bis der Gegenverkehr durch ist. Wir Anwohner sind durch den Verkehrslärm von 3.30 Uhr bis nach 22 Uhr ständig gestört. Die Situation ist so nicht hinnehmbar, zumal die Stadt die 75 Parkplätze in der Straße kostenlos anbietet, ebenso acht weitere in der Blumstraße.

Stellungnahme 15.01.10

1. Anfrage Ulf Joraschkewitz Kreuzung Lübecker/Severinstr.

In dem o.g. Kreuzungsbereich wird der Radverkehr in Gegenrichtung einer Einbahnstraße (hier Lübecker Straße Richtung Fußgängerunterführung) geführt.

Da keine vofahrtsregelnde Beschilderung vorhanden ist, gilt gemäß § 8 StVO rechts vor links. Der Verkehrsteilnehmer der die Severinstraße in Richtung Friedensstraße befährt, erlangt in Höhe der o.g. Kreuzung Kenntnis von der in Richtung Platz der Freiheit wegführenden Einbahnstraße. Gleichzeitig wird ihm aber auch der Radverkehr in Gegenrichtung dieser Einbahnstraße durch ein Verkehrszeichen (Radfahrer im Gegenverkehr) angezeigt. Aufgrund der Vorfahrtsregelung rechts-vor-links hat folglich der von rechts kommende Radfahrer Vorfahrt. Übrigens findet sich die gleiche Regelung auch an den nachfolgenden Kreuzungen (Mozart Straße/ Friedensstraße oder Lübecker Straße/ Steinstraße) in ähnlicher Form wieder.

2. Anfrage Nadine Ohnedorfer, Mosler u.a. zur Knautstraße

Die Knautstraße übernimmt als Hauptverkehrsstraße und gleichzeitig als Bundesstraße 104 eine wichtigen Verbindungs- und Transportfunktion für den überregionalen Verkehr als auch wichtige Erschließungsfunktionen für den innerstädtischen Verkehr. Von daher

stellt das Gesamtverkehrskonzept der Landeshauptstadt Schwerin das Geschwindigkeitsniveau im Verlauf der B 104 in dem Bereich Wismarsche Straße, Knaudtstraße, Güstrower Straße auf 50 km/h ab.

Zudem lässt sich auch unter Berücksichtigung der Lärmimmissionen, des Unfallgeschehens oder des Straßenzustandes die Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung nicht rechtfertigen.

3. Anfrage Christoph Lübke Fußweg in der Ahornstraße

Die Situation ist sicher nicht ideal. Bei der Straßenverwaltung sind aber keine finanziellen Mittel eingeplant, um den Fußweg zu verlängern. Aufgrund des relativ geringen Fußgängeraufkommens wird auch kein zwingender Handlungsgrund für einen Ausbau gesehen. Für alle Verkehrsteilnehmer, auch die Fußgänger, gilt hier im besonderen § 1 StVO, wonach gegenseitige Rücksichtnahme gefordert wird.

4. Gerhard Wutzler Parksituation in der Straße Am Friedensberg

Die Straße am Friedensberg ist eine reine Anwohnerstraße. Dass hier auch andere Verkehrsteilnehmer parken, ist nicht zu beanstanden, denn die öffentlichen Straßen sind für den Gemeingebrauch gedacht. Richtig ist, dass nicht in jedem Fall ein reibungsloser Gegenverkehr möglich ist. Dieser Zustand ist aber in vielen Schweriner Straßen anzutreffen. Hier kommt § 1 StVO zum Tragen, der gegenseitige Rücksichtnahme von den Verkehrsteilnehmern fordert. Durch das Vorhandensein von Auffahrten ist es auch problemlos möglich, den Gegenverkehr passieren zu lassen. Das offensichtliche Begehren des Einsenders, das Parken in der Straße zu verbieten, stellt keine geeignete Lösung dar. Damit würde den Anliegern, die nicht über eigene Stellplatzkapazitäten verfügen oder deren Besuchern, die Parkmöglichkeit genommen. Dies muss den Einsender nicht interessieren, denn er verfügt über eine eigene Grundstückszufahrt.

Inwiefern der Einsender durch Verkehrslärm gestört wird, erschließt sich mir nicht. Er selbst wohnt in der Robert-Bluhm-Straße, die in diesem Teil eine Sackgasse ist. Das Zuschlagen von Autotüren oder Starten von Motoren gehören zum alltäglichen Lärm, wenn man an einer Straße wohnt. Dies ist von jedem Bürger hinzunehmen.

Anfragen

Ich finde die Ampel an der Einmündung Schliemann - in die Werderstrasse absolut überflüssig. Mag sie zur BUGA wegen des Parkplatzes noch eine gewisse Berechtigung besessen haben, so ist jetzt das Verkehrsaufkommen so gering, dass die Ampel durch die zusätzlichen Brems- und Wiederanfahrvorgänge lediglich zusätzlichen Lärm und Abgase produziert. Schließlich ist sie ja ca. 10 Jahre davor auch abgeschaltet gewesen, ohne dass sich die Einmündung zum Unfallschwerpunkt entwickelt hätte.

Auch das (in meinen Augen ohnehin unhaltbare) Argument der Verkehrsberuhigung greift hier nicht, denn die Werderstraße ist ja schon Tempo - 30 - Zone und mit 7 Ampeln allein zwischen Knaudtstrasse und Schloß wahrlich gut bestückt.

Also liebe Stadtverwaltung: Tut Umwelt, Stadtkasse und Autofahrern einen Gefallen und schickt diese Ampel in den Ruhestand!

Sven - M. Brandt SN 569222

Gerhard Glaser, Hamburger Allee 13

Wäre es nicht möglich, dass an der Kreuzung Hamburger Allee, Plater Straße ein Kreisverkehr eingerichtet wird? Sie können sich gar nicht vorstellen, wie oft dort bei Rot gefahren wird, vor allem spät abends. Oder dort wird endlich ein Rotlicht-Blitzer aufgestellt. Fußgänger und auch Radfahrer schweben hier ständig in Gefahr.

Sehr geehrte Damen und Herren,
von der Möwenburgstraße nach Süden in die Güstrower Straße einmündend wird der Verkehr durch ein Stoppschild angehalten. Das Schild ist völlig überflüssig. Die im flachen Winkel geführte Einmündung kann man hervorragend einsehen und zur Beschleunigung benutzen.

Das Stoppschild wird kaum noch beachtet und dient vermutlich nur zum gelegentlichen Abkassieren durch die Polizei. Bitte unternehmen Sie etwas gegen das Wuchern des Schilderwaldes.

Dr. Reiner Pohl

Stellungnahme 02.02.10

1. Anfrage Sven-M. Brandt Ampelanlage Schliemannstraße/Werderstraße

Die Ampel Werderstraße / Schliemannstraße wurde im Zusammenhang mit der Einrichtung einer koordinierten Ampelschaltung auf der gesamten Werderstraße (Knaudtstraße bis Geschwister-Scholl-Straße) in Betrieb genommen. Diese Koordinierung auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau soll dazu dienen, die geltende Tempo-30-Regelung zu unterstützen. Die Ampel Schliemannstraße bildet einen Teil dieser Koordinierungsstrecke. Davon abgesehen, dient die Ampel der Sicherheit der an dieser Einmündung abbiegenden Kfz und der Fußgänger, die hier insbesondere aus Richtung Parkplatz "Altstadt" in Richtung Promenade / Uferbereich Schweriner See die Werderstraße queren möchten. Diese Belange sind auch unabhängig von der BUGA relevant.

Hinweisen möchte ich auch darauf, dass die Werderstraße **keine** Tempo-30-Zone ist, denn dann würde die Vorfahrtsregel „rechts vor links“ gelten. Vielmehr handelt es sich um einen auf 30 km/h geschwindigkeitsreduzierten Straßenabschnitt.

2. Anfrage Gerhard Glaser Kreisverkehr Kreuzung Hamburger Allee/Plater Straße

Im Jahre 2007 wurde durch das Amt für Verkehrsmanagement untersucht, welche Ampelkreuzungen im gesamten Stadtgebiet für einen Umbau zu Kreisverkehrsplätzen in Frage kommen könnten. In Bezug auf die Kreuzung Hamburger Allee / Plater Straße kam diese Untersuchung zu folgenden Ergebnissen:

An der Kreuzung gibt es ein erhöhtes Aufkommen von sehbehinderten Menschen, die Ampel ist mit entsprechenden Blindensignalen ausgestattet; an einem Kreisverkehr hätten die sehbehinderten Menschen Schwierigkeiten, die Straße sicher zu überqueren. Die Ampel ist Bestandteil der verkehrsberuhigend und lärmindernd wirkenden Grünen Welle Hamburger Allee (Cottbuser Str. bis Plater Str.); ein Kreisverkehr würde die Grüne Welle teilweise aufheben.

Ein Umbau der Kreuzung zu einem Kreisverkehr wäre mit Kosten von ca. 150T€ verbunden, was angesichts der städtischen Haushaltslage nicht zu rechtfertigen wäre. Aus diesen drei Gründen ist nicht beabsichtigt, die Ampelkreuzung Hamburger Allee / Plater Straße zu einem Kreisverkehrsplatz umzubauen.

3. Anfrage Dr. Reiner Pohl Stop-Schild Kreuzung Möwenburgstraße/Güstrower Straße

Die Einmündung Möwenburgstraße/Güstrower Straße wird im Zusammenhang mit dem grundhaften Ausbau der Möwenburgstraße noch im Laufe des Jahres 2010 zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut werden. Für die restliche Zeit bis zum Beginn der Umbauarbeiten beabsichtigt die Verwaltung nicht, die vorhandenen Verkehrsregelungen zu verändern.

Anfragen

Werte Lokalredaktion!

Ich wohne in der Ludwigsluster Chaussee 64 und fahre jeden Morgen die Ludwigsluster Chaussee in Richtung Kreuzung B321. Wenn man nun rechts Richtung Pfohe Kreuzung abbiegen will, sieht man die grüne Rechtsabbiegeampel erst kurz vor der Kreuzung. Es wurde nach Fertigstellung des Fußweges ein Verkehrsschild für Fußgänger und Radfahrer so aufgestellt, das der Autofahrer späte Einsicht auf die Rechtsabbiegeampel hat. Mein Vorschlag wäre, das Verkehrsschild nur auf die andere Seite vom Fußweg stellen und schon ist das Problem gelöst.

Mein Name: Frank Stephan

Mein Name ist Antje Zimmermann , ich wohne in Zippendorf . Ich wuerde fuer einen gruenen Pfeil plaedieren : Alte Dorfstrasse (Zippendorf) in Richtung Schwerin : zB bei wenig Verkehr, an Wochenenden oder Feiertagen dauert es recht lange bis eine grueene Phase fuer uns kommt . Auch, wenn Autos von der Platerstrasse gruen haben heißt es noch lange nicht, dass wir aus Zippendorf fahren duerfen . Auch ,dass die Abgase dadurch reduziert werden ,muesste ein grueener Pfeil an diesem Ort installiert werden . Mit freundlichem Gruss Antje Zimmermann

Frage an Herrn Jürgen Fischer zur Antwort in der SVZ vom 12.01.2010 :

Welche Berechtigung hat der Grünpfeil in der Grabenstraße zur B106 ? Trifft Ihre Beschreibung der Yorckstraße hier nicht auch zu?

Entsprechend fragwürdig verhalten sich zumindest die Kraftfahrer wenn die Linksabbieger vom Schulacker bei Grün fahren! Dazu kommt das fast jeder zweite der Grünpfeilfahrer sich nicht an die Verkehrsregeln hält.

Manfred Zeidler

Seit geraumer Zeit ärgere ich mich über die Markierung der Straße auf der Doppelkreuzung am Platz der Jugend Richtung Großer Dreesch. Die Markierungen leiten die beiden Spuren der ersten Kreuzung auf die rechte Linksabbiegerspur und die Geradeausspur, dadurch entstehen immer wieder gefährliche Situationen, weil ja meistens die Benutzer beider Ausgangsspuren zum Dreesch abbiegen wollen, die rechte Spur aber auf das „Wohlwollen“ der linken Spur angewiesen ist. Logischer und entspannter wäre die (vor Jahren immer vorhandene) Markierung, die beide Ausgangsspuren zum Dreesch leitet (Linksabbieger) und von der rechten Spur den völlig gefahrlosen Wechsel in die Geradeausspur ermöglicht. Ich habe auf Grund der Markierung selbst in der letzten Zeit mehrere gefährliche Situationen erlebt und ordne mich jetzt immer gleich links ein und „wechsle“ die Spur nach links um mein Auto vor Blechschäden zu bewahren. Harry Müller

Am 02.12.2009 habe ich einen Beitrag in der SVZ über fragwürdigen Verkehrsregelungen gelesen. Ich freue mich über Ihr Engagement und möchte die Gelegenheit nutzen, selbst einen Vorschlag zu unterbreiten. Es geht um die Kreuzung Wallstrasse – Eisenbahnstrasse. Vor ca. 2 Jahren hat man den Rechtsabbiegerpfeil dort entfernt. Was die Behörden dazu veranlasst hat, ist bis heute nicht zu verstehen. Das Paradoxe ist, das bei Grün auch die Fußgängerampel über die Eisenbahnstrasse auf grün schaltet. Die Wiedereinführung des grünen Pfeils würde zumindest für eine kleine Entlastung in diesem Nadelöhr sorgen.

Vielen Dank für Ihre Bemühungen und ein schönes WE

Heiko Fölsch

Joachim Klös Paulsdammer Weg 12B

Der Paulsdammer Weg ist für Pkw, Kleintransporter bis zur „Seewarte“ und für Busse bis Frankenhorst befahrbar. Sollte ein Fußgänger diese Straße benutzen, wird er zum ungewollten Freiwilligen. Es wird gerast, die Straße ist eng. Wann wird hier endlich Tempo 30 angeordnet?

Stellungnahme 15.02.10

1. Hinweis Frank Stephan zum Versetzen eines Verkehrszeichens

Bei der Vielzahl der Verkehrszeichen in Schwerin kann die Verwaltung nicht die Sichtbarkeit in jedem Einzelfall überprüfen. Darum ist sie umso dankbarer, wenn sie Anregungen und Hinweise für Verbesserungen erhält. Auf den Hinweis von Herrn Stephan hin ist das Verkehrszeichen inzwischen versetzt worden, weil es die Sicht auf die Ampel beeinträchtigt hat. Für den konstruktiven Verbesserungsvorschlag sei dem Einsender noch einmal gedankt

2. Anfrage Antje Zimmermann Grünpfeilregelung Alte Dorfstraße

Auf den ersten Blick erscheint hier ein Grünpfeil (Blechschild) sinnvoll. Der Verkehr aus Richtung Plater Straße hat aber einen beleuchteten Grünpfeil, der als Räumpfeil gilt. Dem links abbiegenden Verkehrsteilnehmer wird damit signalisiert, dass er nun die Kreuzung gefahrlos räumen kann, ohne mit Gegenverkehr rechnen zu müssen. Beim Anbringen eines Grünpfeils würde der Rechtsabbieger mit dem Linksabbieger in Konflikt geraten. Aus diesem Grunde ist an dieser Stelle das Anbringen eines Grünpfeils nach den Bestimmungen der StVO nicht zulässig.

3. Anfrage Manfred Zeidler Grünpfeilregelung Grabenstraße

Im Gegensatz zur Graf-Yorck-Straße hat der Verkehr aus Fahrtrichtung Zum Schulacker keinen beleuchteten grünen Pfeil, sodass das Anbringen eines Grünpfeils zulässig ist (siehe auch oben unter 2.). Dass sich die Kraftfahrer nicht an die Verkehrsregeln halten (erst bei Rot halten) ist leider auch an anderen Kreuzungen zu beobachten. Die Verletzung dieser allgemein gültigen Spielregeln sollten aber nicht dazu führen, die vernünftigen Kraftfahrer zu bestrafen und sie unnötig warten zu lassen. Im übrigen überprüft die Verkehrsbehörde gemeinsam mit der Polizei das Unfallgeschehen an Kreuzungen mit Grünpfeilregelung. Ereignen sich Verkehrsunfälle, bei denen die Unfallursache in der Grünpfeilregelung liegt (Missachtung der Vorfahrt, Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern), so ist nach den Vorschriften der StVO der Grünpfeil wieder zu entfernen. An der Kreuzung Grabenstraße ist kein auffälliges Unfallgeschehen.

4. Anfrage Harry Müller Markierung Graf-Schack-Allee/Platz der Jugend

Hintergrund der jetzigen Markierung war die verkürzte Geradeausspur in Richtung Feldstadt/ Obotritenring im Zuge baulicher Veränderungen im Kreuzungsbereich aufgrund geringfügiger Veränderungen des Gleisbettes der Straßenbahn.

Grundsätzlich ist es so, dass durch die Vorsortiertafel (Höhe Signal Iduna) ein rechtzeitiges Einordnen der Verkehrsteilnehmer gefördert werden sollte, so dass sich der Verkehr in Richtung Johannes-Stelling-Straße links, der stadtauswärtsführende Verkehr in Richtung Großer Dreesch mittig und der Verkehr in Richtung Feldstadt/ Obotritenring rechts einordnet. Auch wurde davon ausgegangen, dass der hohe Anteil an Ortskundigen sich rechtzeitig Einordnen wird.

Verkehrsbeobachtungen haben jedoch den beobachteten Zustand von Herrn Müller bes-

tätigt.

Derzeit laufen noch Anpassungsmaßnahmen hinsichtlich der Signalisierung in dem Bereich Platz der Jugend/ Johannes-Stelling-Straße. In diesem Zusammenhang ist angedacht, unter Beachtung der Belange der Verkehrssicherheit die Spuraufteilung so zu verändern, dass ein Fahrbahnwechsel hinter der Kreuzung Platz der Jugend/Johannes-Stelling-Straße für den stadtauswärtsführenden Verkehr in Richtung Großer Dreesch nicht mehr erforderlich sein wird.

5. Anfrage Heiko Fölsch Grünpfeilregelung Kreuzung Wallstraße/Eisenbahnstraße

Die Lichtzeichenanlage Wallstraße/ Eisenbahnstraße innerhalb der Tempo-30-Zone dient vorrangig dem Schutz von Fußgängern an diesem Knoten, insbesondere der Schulwegsicherung; der Fahrzeugverkehr ist hier nachrangig zu bewerten.

Der Entfernung des Grünpfeils ging die Markierung einer Sperrfläche im Kurvenbereich voraus, die die Sicherheit der Fußgänger auf der schmalen Aufstellfläche erhöht. Damit verringerte sich aber zugleich die Fahrbahnbreite. Eine Nebeneinanderaufstellung von Rechtsabbiegern und Geradeausfahrern war nicht mehr möglich, sodass der Grünpfeil nur noch eingeschränkt genutzt werden konnte.

Da diese Ampel im 4-Phasen-System läuft, kam es beim Rechtsabbiegen mit Grünpfeil in der Vergangenheit verstärkt zu Verunsicherungen und Gefährdungen von querenden Fußgängern, vor allem aber Schulkindern, sowohl über die Wallstraße als auch über die Eisenbahnstraße. Dies hatte den Abbau des Grünpfeils zur Folge.

Grundsätzlich wird eingeschätzt, dass die Leistungsfähigkeit der LZA durch die Entfernung des Grünpfeils nur unwesentlich eingeschränkt ist. Diese Einschränkung ist aus Gründen der Verkehrssicherheit hinzunehmen.

6. Anfrage Joachim Klös Verkehrsverhältnisse Paulsdammer Weg

Einer besonderen Geschwindigkeitsbeschränkung bedarf es im Außerortsbereich des Paulsdammer Weges nicht. Es gelten die allgemeinen Verkehrsregeln der StVO.

Danach hat der Fahrzeugführer seine Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie seinen persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen.

Von Geschwindigkeitsbeschränkungen soll seitens der Verkehrsbehörde nur Gebrauch gemacht werden, wenn es aufgrund der Straßen- und Verkehrsverhältnisse unbedingt erforderlich ist. Dies ist beim Paulsdammer Weg nicht der Fall.

Geschwindigkeitsmessungen haben ergeben, dass die V_{85} (das ist die Geschwindigkeit, die von 85% der Fahrzeuge erreicht wird) derzeit bei 58 km/h liegt. Dieses Geschwindigkeitsniveau ist akzeptabel.

Unfälle und besondere Gefährdungen, die auf unangepasste Geschwindigkeiten zurückgeführt werden können, sind auf dem Paulsdammer Weg nicht zu verzeichnen.

Für den Innerortsbereich des Paulsdammer Weges prüft die Verwaltung derzeit, ob die Einrichtung einer Tempo-30-Zone gerechtfertigt und möglich ist. Dieses Prüfverfahren ist noch nicht abgeschlossen und wird auch noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Bei den vorherrschenden Witterungsverhältnissen können keine Verkehrserhebungen durchgeführt werden, weil die Straßenverhältnisse dies Messergebnisse verfälschen würden.