Stadtvertretung der Landeshauptstadt

Schwerin

Datum: 2010-11-02

Dezernat/ Amt: III / Amt für
Verkehrsmanagement
Bearbeiter: Herr Mattenklott
Telefon: 545 - 2066

Informationsvorlage Drucksache Nr.

00522/2010

öffentlich

Beratung und Beschlussfassung

Dezernentenberatung
Hauptausschuss
Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr
Ausschuss für Umwelt und Ordnung
Hauptausschuss
Stadtvertretung

Betreff

Verkehrsberuhigung auf Hauptverkehrsstraßen

Beschlussvorschlag

Die Stadtvertretung beschließt die weitere Umsetzung des Konzeptes zur Verkehrsberuhigung mit der Einrichtung von Tempo 30 auf dem gesamten inneren Ring und in der Robert-Beltz-Straße.

Begründung

1. Sachverhalt / Problem

Am 17. September 1993 wurde durch die Stadtvertretung das „Konzept zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung in Wohngebieten“ beschlossen. In diesem Konzept sind neben der Einrichtung der klassischen Tempo 30-Zonen auch verkehrsberuhigende Maßnahmen für Hauptverkehrsstraßen enthalten. Auf 3 Straßen des Schweriner Hauptnetzes (Lübecker Straße seit 1991, Werderstraße seit 2008, Graf-Schack-Allee seit 2009) existieren bereits Tempo 30-Regelungen, die sich ausnahmslos bewährt haben. Dort sind erhebliche Zugewinne bezüglich Wohnqualität und Sicherheit zu verzeichnen. Nachteile für die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs konnten dagegen nicht festgestellt werden. Durch die Dokumentation der Ergebnisse zum Modellversuch in der Lübecker Straße werden diese Aussagen eindeutig belegt.

Aufgrund der guten Erfahrungen (mehr Wohnruhe, mehr saubere Luft, mehr Sicherheit für Radfahrende, mehr Platz zum Parken, mehr Sicherheit für Kinder) sollen nun weitere Abschnitte des Hauptnetzes versuchsweise in die Tempo 30-Regelung einbezogen werden. Die Ermächtigungsgrundlage für die Umsetzung dieser Regelung bildet § 45 Abs. 1b Satz 1

Nr.5 StVO. Danach trifft die Straßenverkehrsbehörde die notwendigen Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (Verbesserung des Wohnumfeldes). Ein Zustimmungserfordernis der Landesbehörden besteht außer für die Knaudtstraße (z. Zt. noch Bundesstraße) nicht.

2. Notwendigkeit

In einer nächsten Phase ist vorgesehen, den vorhandenen Ansatz mit Werderstraße/Graf-Schack-Allee auf den gesamten inneren Ring Ostorfer Ufer/Obotritenring/Knaudtstraße auszuweiten. Dazu kommt die Robert-Beltz-Straße, um den Netzzusammenhang mit der Lübecker Straße herzustellen. Damit wird ein weiterer Teil des o.g. „Konzeptes zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung in Wohngebieten“ umgesetzt.

Durch den Versuch soll ermittelt werden, ob für die letztgenannten Straßen ähnlich gute Ergebnisse zur Verbesserung der Wohnqualität erreichbar sind wie in den schon mit Tempo 30 ausgewiesenen Hauptverkehrsstraßen.

Zur Vorbereitung der Maßnahme sind umfangreiche planerische Vorarbeiten zur Umgestaltung der Straßenräume durch Markierungen und ggf. bauliche Maßnahmen notwendig. Zur Harmonisierung des Verkehrsflusses ist zu prüfen, inwieweit die Ampelanlagen auf einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau (ca. 30 km/h) koordiniert werden können. Dadurch lassen sich die größten Effekte bezüglich Lärm- und Schadstoffbelastung erzielen und ggf. kann sogar die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr erhöht werden.

Während des Versuchszeitraumes sind umfangreiche Zählungen, Messungen, Untersuchungen und Befragungen erforderlich, um die Ergebnisse zu dokumentieren.

Von besonderer Bedeutung ist hier eine umfassende Information aller Betroffenen wie Anwohnerschaft, Autofahrer und Autofahrerinnen, Radfahrende, Polizei, Nahverkehr, Institutionen und Verbände.

3. Alternativen

Eine Alternative zur Verbesserung der Wohnqualität an den Straßen des inneren Ringes gibt es derzeit nicht.

4. Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse von Familien

Bei den Wirkungen auf die Lebensverhältnisse von Familien handelt es sich hier nicht um nebensächliche Effekte, sondern die Maßnahme wirkt sich ganz direkt auf die Verbesserung der Lebensverhältnisse aus. Die oben schon beschriebenen Aspekte zur Erhöhung der Wohnqualität sprechen in diesem Punkt für sich. Damit leistet die Landeshauptstadt Schwerin gleichzeitig einen entscheidenden Beitrag zum Klimaschutz, zur Umsetzung der Lärmaktionsplanung und damit zur Schaffung einer familienfreundlichen Stadt.

5. Wirtschafts- / Arbeitsmarktrelevanz

Die geplante Maßnahme hat für die Wirtschafts- und Arbeitsmarktrelevanz keine Bedeutung.

6. Finanzielle Auswirkungen

Die konzeptionelle Vorbereitung der gesamten Maßnahme soll weitestgehend durch das zuständige Fachamt selbst geleistet werden. Die Umsetzung wird einen finanziellen Aufwand erfordern, dessen Höhe erst im Rahmen der Konzepterarbeitung näher beziffert

werden kann. Während der Konzepterarbeitung werden Fördermöglichkeiten der EU, des Bundes und des Landes geprüft.

über- bzw. außerplanmäßige Ausgaben / Einnahmen im Haushaltsjahr

Mehrausgaben / Mindereinnahmen in der Haushaltsstelle: --

Deckungsvorschlag

Mehreinnahmen / Minderausgaben in der Haushaltsstelle: --

Anlagen:

Übersichtsplan

gez. Dr. Wolfram Friedersdorff
Beigeordneter

gez. Angelika Gramkow
Oberbürgermeisterin