

Beschlussvorlage 00753/2023

„Sanierung der öffentlichen Abwasserkanäle sowie Grundhafter Ausbau der Dr.-Hans-Wolf-Straße - Vergabe von Planungsleistungen der Leistungsphasen 3 bis 9, sowie Ausschreibung und Beauftragung von Bauleistungen“

hier: Variantenvergleich Verkehrsanlage Dr.-Hans-Wolf-Str.

Im Folgenden wird ein inhaltlicher Überblick über alle Varianten der Vorplanung gegeben und die Gründe für die Festlegung der Vorzugsvariante dargestellt. Dazu werden für jede Variante Vor- und Nachteile benannt. Es folgt die Erläuterung zur Wahl der Vorzugsvariante. Weiterhin werden die viel diskutierten Themen Einbahnstraße und Reduzierung von Stellplätzen behandelt. Zu letzterem wird die Parkraumerhebung ausgewertet.

0. HINTERGRUND

Die bestehende Baumreihe auf der Ostseite der Dr.-Hans-Wolf-Straße wird durch die dringend notwendige Sanierung der Abwasserleitungen nicht zu erhalten sein (siehe Nr. 1 „Sachverhalt“ in der Vorlage). Dadurch ergibt sich eine große Gestaltungsfreiheit beim grundhaften Neubau der Verkehrsanlage.

1. PLANUNGSVORGABEN

Die nachstehenden Punkte, die sich aus internen Beteiligungsverfahren, gemeinsamen Arbeitskreisen und Gesprächen mit dem Ortsbeirat ergaben, wurden verwaltungsimern festgelegt. Sie sollen für die weitere Projektbearbeitung bindend sein.

- Die Baumreihe muss auf der Ostseite der Straße vollständig durch Neupflanzungen ersetzt werden.
- Im Abschnitt des wassergebundenen Weges soll die dahinterliegende zweite Baumreihe erhalten bleiben.
- Die Baumstandorte sind gemäß dem Straßenbaumentwicklungskonzept der LHS anzulegen, d.h. mit mind. 36 m³ durchwurzelbaren Raum.
- Die Baumstandorte sind als offener Boden in den Bereichen zu vergrößern, die nicht zwingend für Zufahrten oder Parkplätze erforderlich sind.

- Für die Baumstandorte ist ein Rigolensystem mit Überlauf vorzusehen.
- Stellplätze zwischen den Bäumen sind mit wasserdurchlässigen Oberflächen anzulegen.
- Die Fahrbahn ist in Asphaltbauweise zu befestigen.
- Radverkehr findet auf der Fahrbahn statt (Tempo 30 Zone).
- Die Fahrbahnbreite muss den Begegnungsverkehr Lkw/Pkw ermöglichen, damit ein reibungsloser Verkehrsablauf stattfinden kann. Da es sich um eine Anliegerstraße handelt, kann die Fahrbahn auf die Mindestbreite (mit reduzierten Bewegungsspielräumen) reduziert werden, d.h. 5,00 m statt 5,55 m (nach RASSt 06).
- Es sind wirksame Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung anzulegen (Plateauaufpflasterungen an allen Knotenpunkten). Durchgangsverkehr wird daher nicht erwartet.
- Die beidseitigen Gehwege sind mind. 1,80 m Breite ausgewiesen.
- Die Gehwege und Querungsstellen sind barrierefrei herzustellen und mit taktilen Elementen auszustatten, gemäß Leitfaden Barrierefreie Verkehrsräume in M-V.
- Es werden Aufenthaltsbereiche im vorderen, d.h. südlichen Abschnitt (Bänke mit Blickrichtung Ziegelinnensee) angelegt. An geeigneten Stellen sind Radabstellanlagen vorgesehen, auch für Lastenräder (bspw. an den Mehrfamilien-Wohnanlagen). Dazu können Parkflächen umgenutzt werden.
- Die Straßenbeleuchtung wird vollständig nach dem Stand der Technik erneuert und einseitig neu angelegt.

2. VARIANTENVERGLEICH

In der Vorplanung wurden vier Varianten geprüft, die mit unterschiedlichen Vorgaben besetzt sind. Von diesen hat sich die **Variante 3** als **Vorzugsvariante** herauskristallisiert.

Auf der nächsten Seite gibt es eine tabellarische Übersicht über alle vier Varianten, inklusive der jeweiligen Vor- und Nachteile. Anschließend folgen die Regelquerschnitte.

VARIANTENVERGLEICH

Thema / Variante	Variante 1 (schmale Fahrbahn)	Variante 2 (wie Bestand)	Variante 3 Optimierter Grünstreifen / Stellplätze (Vorzugsvariante)	Variante 4 (Reduziertes Parken / Maximaler Grünstreifen)
Fahrbahnbreite	4,50 m	5,55 m (reduziert durch halbseitigen Parkstreifen auf Fahrbahn = 4,75m)	5,00 m	5,55 m
Begegnungsverkehr	Pkw / Pkw	Lkw / Pkw (bedingt, durch Parkstreifen teils nur Pkw / Pkw möglich)	Lkw / Pkw (unter beschränkten Bewegungsspielräumen)	Lkw / Pkw (regulär möglich)
Gehwegbreite	1,80 m (beidseitig)	1,50 m (beidseitig)	1,80 m - 2,00 m (beidseitig)	1,80 m Westseite (inkl. Sicherheitsstreifen) 1,50 m Ostseite
Parken	- Maximale Anzahl an Stellplätzen - Parkstreifen beidseitig 2,00 m - Erhalt 100 % der Stellplätze (242 Stck.)	- Parkstreifen Westseite 1,20 m (halbseitig auf Fahrbahn) - Parkstreifen Ostseite 2,00 m - Erhalt 100 % der Stellplätze (242 Stck.)	- Stellplätze beidseitig 2,00 m breit - Partielle Unterbrechung durch Stellplätze - Wegfall von ca. 20 % der Stellplätze (ca. 195 Stck. verbleiben)	- in Baumreihe integrierte Stellplätze auf der Ostseite 2,00 m breit - Keine Stellplätze auf der Westseite. - Wegfall von ca. 60 % der Stellplätze (ca. 95 Stck. verbleiben) - Einrichtung Bewohnerparkzone notwendig (auch Wismarsche Str. und Seitenstraßen)
Vegetation	- Baumreihe auf der Ostseite - Baumscheiben ca. 2,20 m breit (im vorderen Abschnitt mehr möglich)	- Baumreihe auf der Ostseite - Baumscheiben ca. 2,50 m breit (im vorderen Abschnitt mehr möglich)	- Baumreihe auf der Ostseite mit Unterbrechungen durch Stellplätze - Baumscheiben 2,00 m breit (im vorderen Abschnitt mehr möglich) - Optimierter Grünstreifen	- Baumreihe auf der Ostseite mit Unterbrechungen durch Stellplätze - Baumscheiben / Grünstreifen ca. 3,50 m breit
Gesamtbreite	12,30 m	12,25 m	12,60 m	12,35 m
Kostenschätzung	ca. 5,0 Mio. €	ca. 5,0 Mio. €	ca. 5,5 Mio. €	ca. 4,8 Mio. €
Vorteile	- Erhalt der jetzigen Nutzung - Stellplätze maximiert	- Stellplätze maximiert	- Begegnungsverkehr Lkw/Pkw möglich. - Wegfall Stellplätze ist zu verkraften - Gestaltung und Aufenthaltsqualität hoch - Kompromisslösung für alle Bereiche	- Begegnungsverkehr Lkw/Pkw möglich - Aufenthaltsqualität - günstigste Variante
Nachteile	- Begegnung Lkw/Pkw nicht möglich (Ausschlusskriterium!) - Wenig Aufenthaltsqualität	- Halbseitiges Parken verengt die Fahrbahn - Begegnung Lkw/Pkw nicht möglich (Ausschlusskriterium!) - Geringe Gehwegbreiten - Wenig Aufenthaltsqualität	- insgesamt teuerste Variante	- Wegfall vieler Stellplätze, dadurch Unterdeckung des Bedarfs der Anlieger in Höhe von ca. 80 Stellplätzen. - Regulierung und Überwachung des Parkraums nötig. - Parken nur in einer Richtung möglich, dadurch Wender an Knotenpunkten oder in Zufahrten. - Gehweg Westseite direkt an der Fahrbahn

Festlegung Vorzugsvariante

Die Verkehrsanlage wird mit dem zur Verfügung stehenden Bauraum neu geordnet und an den derzeitigen Stand an Technik und Sicherheit, sowie Naturschutz und Gestaltung angepasst. Die untersuchten **Varianten 1 und 2** scheiden wegen der zu schmalen Fahrbahnbreite aus der weiteren Betrachtung aus (Ausschlusskriterium). Der Begegnungsverkehr von Lkw/Pkw muss aus Gründen der Verkehrssicherheit gegeben sein, was in diesen beiden Varianten nicht der Fall ist.

Für die **Variante 4** spricht, dass der Begegnungsfall Lkw/Pkw problemlos möglich ist, die Aufenthaltsqualität durch den breiten Grünstreifen hoch ist und die Baukostenschätzung am Günstigsten ist. Gegen die Variante 4 spricht, dass es zu einer gestalterischen Überbetonung des Grünstreifens (3,50 m) kommt und dass die Stellplätze auf der gesamten Westseite entfallen würden (Wegfall von ca. 60 %). Dies wäre für den Bedarf der Anlieger bei weitem nicht mehr ausreichend – siehe hierzu auch Punkt 5. PRÜFUNG ERHALT / WEGNAME VON STELLPLÄTZEN. Hinweis: Eine Verlegung der Parkstände auf die Westseite und ein durchgängiger breiter Grünstreifen auf der Ostseite ohne Stellplätze, ist aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit von rd. 12,50 m nicht möglich.

Somit verbleiben ca. 100 von 242 Stellplätzen im Bestand, die nur in Fahrtrichtung genutzt werden können. Das führt zu unnötigen Wendemanövern an Knotenpunkten und in Zufahrten. Zudem ergibt sich die Notwendigkeit der Einrichtung einer neuen Bewohnerparkzone für den Bereich inklusive Wismarsche Str. und aller drei Seitenstraßen. Außerdem würde sich der westliche Gehweg direkt an der Straße befinden, was einen Sicherheitstrennstreifen erfordert und für Fußgänger wenig gestalterische Qualität besitzt.

Die **Variante 3** stellt einen Kompromiss aus allen Themenbereichen her. Die Anforderungen an zukunftsfähige Baumstandorte werden erfüllt (durchwurzelbarer Raum mind. 36 m³ gemäß Straßenbaumentwicklungskonzept der LHS, zus. Rigolenbewässerung). Es soll ein optimierter Grünstreifen entstehen, der neben Stellplätzen an geeigneten Stellen auch Radabstellanlagen und Aufenthaltsbereiche schafft. Der Fokus liegt auf der einheitlichen Baumallee und nicht auf der Maximierung von Stellplätzen. Dadurch werden ca. 20 % der heutigen Stellplätze entfallen, was ohne weitere Maßnahmen zu bewältigen ist.

Die Fahrbahn ist mit 5,00 m auf das absolute Minimum reduziert, damit der Begegnungsverkehr Lkw/Pkw unter eingeschränkten Bewegungsspielräumen noch stattfinden kann. Vorsorglich werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung geplant, d.h.

Plateauaufpflasterungen an allen vier Einmündungen, um die Einhaltung von Tempo 30 zu gewährleisten und um etwaigen Durchgangsverkehr zu unterbinden. Die beidseitigen Gehwege sind mind. 1,80 m oder breiter. Insgesamt besitzt die Variante 3B eine sehr hohe Aufenthaltsqualität und eine gute Durchmischung von Natur/Vegetation und verkehrliche Anlagen für alle Verkehrsteilnehmer.

Die Kostenschätzung der Variante 3 fällt etwas höher aus im Vergleich zu den anderen Varianten. Es sei aber darauf hingewiesen, dass die Variante 3 deutlich mehr Ausstattungselemente besitzt und die anderen Varianten nicht genauso detailliert in allen Punkten weitergeplant wurden. Sofern weitere Ausstattungselemente (z.B. Aufpflasterungen) hinzukommen, werden auch die Kosten der anderen Varianten deutlich steigen.

Die Fachverwaltung spricht sich deshalb für die Variante 3 aus.

4. PRÜFUNG EINBAHNSTRASSE

Im Vorfeld wurde von diversen Interessenvertretern das Thema „Einbahnstraße“ angesprochen. Hierzu ist zu sagen, dass für die Anordnung einer Einbahnstraße nach § 45 StVO Abs. 9 Satz 3 folgendes gilt:

„Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht“

Eine Gefahrenlage ist in der Dr.-Hans-Wolf-Str. nicht gegeben und auch die Belange des Naturschutzes sind nicht verwertbar, da der Altbaumbestand aus anderen Gründen (Leitungen) gefällt werden muss. Entsprechend kann die Verkehrsanlage nach dem Stand der Technik und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer neugestaltet werden. Eine Notwendigkeit für eine Einbahnstraßenregelung ergibt sich nicht.

Durch eine Überregulierung des innerörtlichen Verkehrs (Einbahnrichtung) auf dieser Straße entstehen lange Umwegstrecken, die sich an anderer Stelle in Verkehrsproblemen niederschlagen werden, z.B. einer nicht ausreichenden Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten. Die Auswirkungen der Verkehrsverlagerungen am Knotenpunkt BB-Platz / Knaudtstraße / Wismarsche Straße müssten durch weitere verkehrstechnische Untersuchungen quantifiziert werden. Beide Knotenpunkte sind bereits heute bis zur Grenze ausgelastet. Es könnten Umbaumaßnahmen erforderlich werden, die das Vorhaben erheblich verteuern und zeitlich verzögern könnten.

Unsere Erfahrung und auch externe Studien haben gezeigt, dass die Geschwindigkeiten in Einbahnstraßen höher liegen können, als in Straßen mit Gegenverkehr. Es ist hervorzuheben, dass Radfahrer auf der Fahrbahn fahren müssen. Eine Freigabe in Gegenrichtung ist also ebenso notwendig. Die durch die Einbahnstraße resultierenden, erhöhten Geschwindigkeiten der Kfz, mit einer schmalen Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf den Radverkehr kritisch zu sehen.

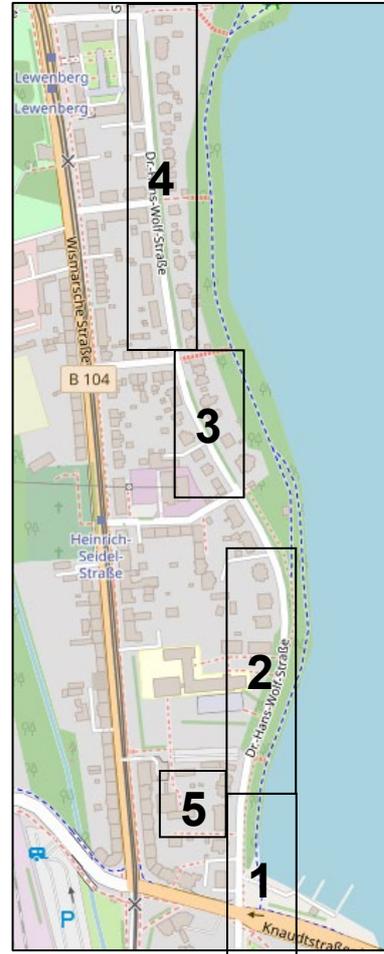
Durch die vorgegebene Richtung werden einige Abschnitte in Einbahnstraßen stärker befahren als bei Zweirichtungsverkehr, bspw., weil der gesamte Verkehr in einer Straße konzentriert abfließen muss. Die dadurch hervorgerufene stärkere Lärm- und Abgasbelastung (auch wegen der erhöhten Geschwindigkeiten) wird ein Thema für den Emissionsschutz sein, was ebenfalls Unsicherheit im Planungsverlauf hervorruft.

Aus diesen Gründen steht die Fachverwaltung dem Thema Einbahnstraße kritisch gegenüber, weshalb das Thema nicht weiterverfolgt wird.

5. PRÜFUNG ERHALT / WEGNAME VON STELLPLÄTZEN

Ein weiteres Thema, das bereits im Vorfeld diskutiert wurden, ist das Parken. Die Annahme, dass in der Anliegerstraße nur Auswärtige parken würden und dadurch keine Stellplätze für Anlieger frei wären, ist zu pauschal und nicht richtig. Auch wird immer wieder gefordert, dass der Parkraum bewirtschaftet oder durch eine Bewohnerparkzone überwacht werden soll. Dazu sei angemerkt, dass der Ortsbeirat Lewenberg dieser Argumentation nicht folgt.

Der Fachdienst Verkehrsmanagement hat deshalb in 2020 eine Parkraumerhebung in der Dr.-Hans-Wolf-Str. durchgeführt, die über den gesamten Tag und Nacht die Anzahl und Herkunft der Kfz dokumentiert. Dazu wurde die Dr.-Hans-Wolf-Str. in vier Abschnitte eingeteilt. Als sog. „Fremdparker“ wurden die Kfz mit einem auswärtigen Kfz-Kennzeichen identifiziert, die nur tagsüber dort parken. Sofern die Kfz auch über Nacht parken, kann von Anliegern ausgegangen werden. Im Ergebnis der Parkraumerhebung kann festgehalten werden:



- Auf der Westseite sind insgesamt 133 Stellplätze. Die Ostseite (Baumallee) hat insgesamt 109 Stellplätze. In Summe 242 Stellplätze in der gesamten Straße (Abschnitte 1 bis 4).
- In den **Abschnitten 1 bis 3** (Knautstraße bis J.-Brinckmann-Str.) ...
 - ... liegt der Anteil an „Fremdparkern“ bei ca. 60% bis 75%,
 - ... sind die Stellplätze tagsüber (7-16 Uhr) meist voll ausgelastet (90% bis 100%),
 - ... sind die Stellplätze abends und nachts (16-7 Uhr) zu ca. 75 % ausgelastet.
- Im **Abschnitt 4** (nördlichster Abschnitt) sind ca. 65 % der Parker aus SN. Die Auslastung liegt konstant Tag und Nacht bei ca. 2/3 der Stellplätze
- Auf dem unbefestigten Parkplatz an der Berufsschule (**Abschnitt 5**) gibt es 18 Stellplätze, der Anteil an „Fremdparkern“ liegt bei ca. 50 %. Die Auslastung liegt Tag und Nacht bei ca. 95%.¹

Im Verlauf eines gesamten Tages findet ein Wechsel zwischen „Fremdparkern“ und Anliegern statt. Dieser ist so auch in anderen Stadtteilen zu beobachten, die nicht der Parkbewirtschaftung unterliegen (bspw. Weststadt). Die Auslastung der Stellplätze ist in allen Abschnitten hoch, sowohl tagsüber als auch nachts.

Die Anlieger der Einzelhäuser / Villen haben normalerweise die Möglichkeit, auf ihren eigenen Grundstücken zu parken. Das wird aus Bequemlichkeit aber oft nicht getan, weshalb die „Fremdparker“ als Problem identifiziert werden. Die Stellplätze werden aber nicht nur von den unmittelbaren Anliegern der Dr.-Hans-Wolf-Str. genutzt, sondern auch von den Mehrfamilien-Wohnblöcken entlang der Wismarschen Str. und den Seitenstraßen Heinrich-Seidel-Str., John-Brinckman-Str. und Stillfriedstraße. Hier sind Stellplätze auf dem privaten Grundstück aufgrund der historisch gewachsenen baulichen Strukturen teils nicht möglich. Diesem Umstand muss Rechnung getragen werden: Die Dr.-Hans-Wolf-Str. kann nicht isoliert betrachtet werden, sondern als Teil des genannten Gebietes. Deshalb müssen in der Dr.-Hans-Wolf-Str. ausreichend öffentliche Stellplätze zur Verfügung gestellt werden¹.

Grundsätzlich würde eine Wegnahme von rund 60 % aller Stellplätze aus der Dr.-Hans-Wolf-Straße, wie in Variante 4 dargestellt, auf einen hohen Parkdruck für alle umliegenden Anlieger hinauslaufen (242 gesamt – 60% = 100 Rest). Das begründet sich in der hohen nächtlichen Auslastung der Parkplätze (ca. 75% von 242 = 180). Denn bei den nächtlichen Parkern kann davon ausgegangen werden, dass es sich ganz überwiegend um Anlieger handelt.

Somit würde die Einrichtung einer Bewohnerparkzone erforderlich werden, damit die verbleibenden Stellplätze vorrangig von den Anliegern genutzt werden können. Zugleich würde die Ausgabe von Bewohnerparkkarten die Anzahl der verfügbaren Stellplätze wahrscheinlich übersteigen, was zu einer künstlichen Verknappung des Parkraums führt. Auch müsste dieser Bereich der Kontrolle des KOD bezüglich dem Kontrollieren von Bewohnerparkkarten unterstellt werden.

Für eine Bewohnerparkzone würden noch weitere Beschlüsse erforderlich werden. In der Summe der nachgelagerten Effekte aufgrund einer Bewohnerparkzone lässt das den tatsächlichen Nutzeffekt unbefriedigend erscheinen. Deshalb ist eine Bewohnerparkzone und damit die Variante 4 zu verwerfen.

¹ Die Berufsschule wird zukünftig in den Stadtteil Großer Dreesch umziehen, was den Parkdruck etwas mindern sollte. Die nachfolgende Einrichtung könnte diesen aber wieder erhöhen (dazu gibt es derzeit aber keine verbindlichen Planungsabsichten).

In der Variante 3 wurde eine Kompromisslösung für alle Themenbereiche entwickelt. Der Fokus liegt hier eindeutig in der Wiederherstellung einer durchgängigen Baumallee mit zukunftsfähigen Baumstandorten. Im südlichen Bereich werden Aufenthaltsbereiche geschaffen und im Verlauf der Straße sind Abstellanlagen für Fahrräder/Lastenräder geplant. Dafür wird der Grünstreifen an geeigneten Stellen unterbrochen. Die Anzahl der Stellplätze wird insgesamt weniger sein als im Bestand, weil der Fokus in der Gestaltung liegt und nicht in der Schaffung von Parkraum. Eine Reduzierung um bis zu 20 % kann ohne weiteren Aufwand bewältigt werden.