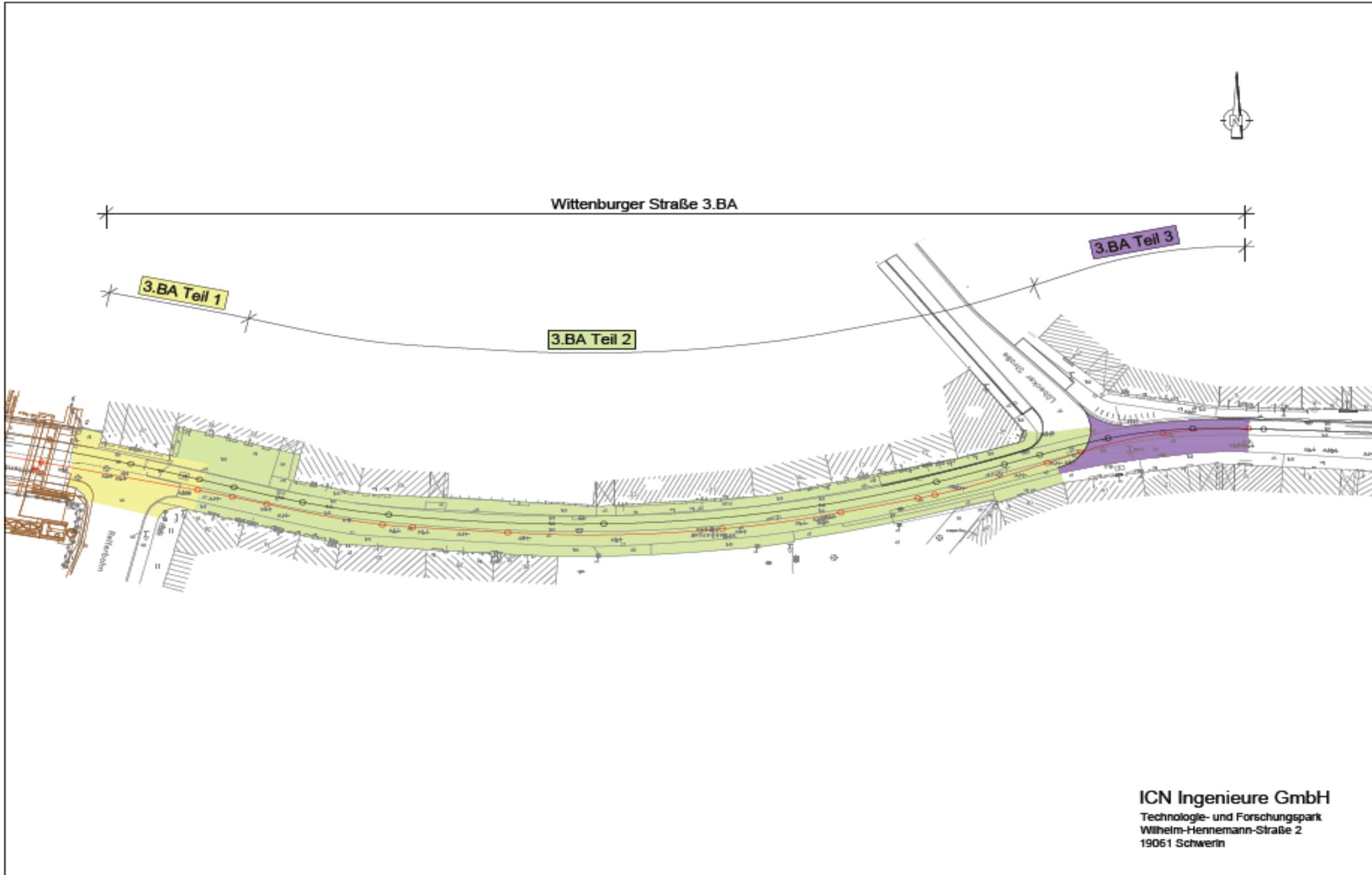


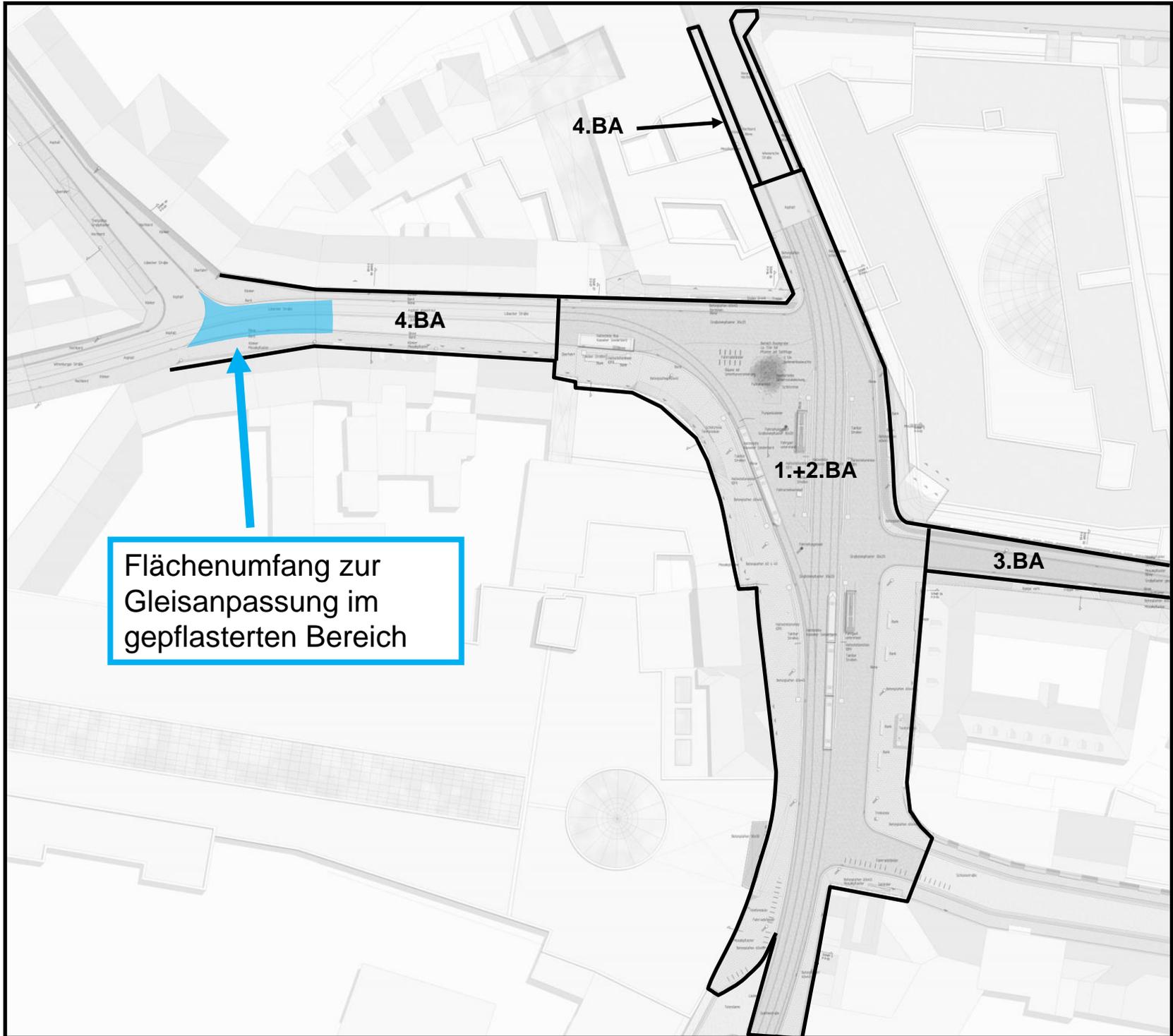
# Baumaßnahme Wittenburger Straße

-

Grundhafter Ausbau und Gleisanpassung







- Historische Straßenquerschnitte schränken in Innenstadt heutige Verkehrsströme signifikant ein
- Leistungsfähigkeit, Flexibilität, Sicherheit in vielen Fällen suboptimal bzw. erheblich eingeschränkt
- Betrifft besonders die Straßen im Citybereich
- Speziell mit Ansiedlung der Geschäftszentren und positiver Entwicklung Marienplatz bedarf es der Verbesserung



- Wittenburger Straße / Brücke eine der wichtigsten Zubringer des City-Bereiches
- Aber unterliegen dem gravierenden Mangel der falschen, „englischen“ Linksverkehrslage der Gleise
- Sind nicht im Zweirichtungsverkehr befahrbar
- Werden in zentralen Abschnitten auf eine Einbahnstraße reduziert

## Nachteile im Detail:

### Linksverkehr führt zu **Nachteilen beim Radverkehr:**

Er verhindert sichere Führung:

- Zwischen Lübecker Straße und Reiferbahn:  
Radverkehr Richtung Westen auf dem südlichen Gehweg  
Radverkehr Richtung Osten auf südlichem Teil der Fahrbahn im Schutzstreifen
- Zwischen Reiferbahn und Voßstraße:  
Radverkehr Richtung Westen auf dem südlichen Gehweg  
Radverkehr Richtung Osten auf südlichem Teil der Fahrbahn

## Fortsetzung Nachteile Radfahrer:

- Zwischen Voßstraße und Obotritenring:  
Am Knotenpunkt Voßstraße keine sichere Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn, dadurch insbesondere Fehlverhalten vorhersehbar
- Konflikt mit Fußgängern/-innen, Kinderwagen, Rollatornutzern/-innen bei Gehwegnutzung
- Keine einheitliche durchgängige Führung des Radverkehrs

## Linksverkehr führt zu **Nachteilen für Fußgänger/ -innen**

- Schmale Gehwege und Radfahrernutzung führen zum Konflikt mit Fußgängern/-innen, Kinderwagen, Rollatornutzern/-innen (s.o.)

## Linksverkehr führt zu **Nachteilen für die Straßenbahn**

- Gleislage und Bürgersteigbreite ermöglichen Straßenbahnfahrten nur mit erhöhter Aufmerksamkeit, da Fußgänger auch spontan auf die Fahrbahn wechseln

## Linksverkehr führt zu **Nachteilen für die Umleitungsverkehre**

Bei den wiederkehrenden Umleitungserfordernissen im Citybereich wg.

innerstädtischer Veranstaltungen

Wartung-,

Unterhaltungs-,

Instandsetzung-,

Sanierungsarbeiten sowie

bei Havarien

öffentlicher und privater Einrichtungen

im ober- und unterirdischen Bauraum

kann wg. Linkslage der Gleise / Einbahnstraßensituation der Abschnitt Reiferbahn und Reuter- / Johannesstraße – bzw. Voss- / Friedensstraße nicht / nur mit großem Aufwand zum Abfluss Richtung Westen genutzt werden

**Kosten Unterbrechung / Umleitung des Straßenbahnlinksverkehrs**  
zwecks stadtauswärtigem KFZ-Abfluss, können mit in der  
Brückensanierung gewonnen Erkenntnisse beziffert werden:

knapp **130.000 € Grundaufwand**  
davon knapp 100. 000 auch im Wiederholungsfall  
und  
**5500 € Unterhaltungsleistungen per Monat**

Die nicht / nur mit hohem Aufwand verbundene Umleitung führt zur  
wiederkehrenden Belastung des komplizierten Fünfarm-Knotenpunktes  
Arsenalstraße / Wismarsche Straße / Mehringstraße durch  
Umleitungsverkehre

## Linksverkehr führt zu **Nachteilen für die Anlieferverkehre**

- können gegenwärtig nur im Einbahnstraßensystem, d.h. mit Umwegfahrten, wichtige Abschnitte der Wittenburger Straße erreichen

## Linksverkehr führt zu **Nachteilen für die Verkehrsoption in den nächsten 100 Jahren**

- Beibehaltung falscher Linkslage auf Brücke und Straße verbaut für 100 – 120 Jahre Optionen des Zweirichtungsverkehres auf zentraler Zubringerstraße der City
- Angesichts Verkehrsentwicklung in Schwerin in den letzten 100 oder auch nur 30 Jahren ein schwerwiegendes Versäumnis

## Vorteile der Rechtslage der Gleise:

- Es wird der in der Bundesrepublik geltende, **STVO – konforme Rechtsverkehr** herstellbar, den jeder, auch der auswärtige Verkehrsteilnehmer erwarten darf
- Der **Radfahrverkehr** wird sicher und durchgängig vom Marienplatz zum Obotritenring geführt
- **Fußgänger /-innen** werden sicher und durchgängig und ohne Konflikt mit Radfahrer/-innen und Straßenbahn vom Obotritenring zum Marienplatz geführt
- **Anlieferverkehr** wird flexibler und verbesserbar

## Vorteile der Rechtslage der Gleise - Fortsetzung:

- Stadtauswärtiger **Umleitungsverkehr** wird von Reiferbahn Richtung Reuter- / Johannesstraße bzw. Voss- / Friedensstraße ermöglicht
- bzw. ohne hohe Kosten und Aufwände realisierbar
- Der **Fünfarmknoten Arsenalstraße / Mehringstraße/ Wismarsche Straße** wird **in diesen Fällen entlastet**
- Brücke **in den nächsten 100 - 120 Jahren** nicht mehr zu erneuern, richtige, rechtseitige Gleislage erschließt für diesen Zeitraum durch Zweirichtungsverkehrsoption **essentielle und größere Möglichkeiten, Verkehr im Citybereich zu organisieren**

## Anmerkung: Bedeutung Radfahrer und Fußgänger im heutigen Verkehrsgeschehen:

- **Bundesweit** zwar über 40 Mio. KFZ - aber ca. 80 Mio. Fahrräder und ebenso viele Fußgänger

- Verkehrsmittelwahl der **Schweriner** (2013) zeigt:

42 % KFZ –Fahrten

43 % Radfahrten und Fußwege (Radfahrten 12 % und Fußwege 31%)

- **Wittenburger Straße** muss am Werktag :

890 - 960 Radfahrer und

3400 Fußgänger = ca. 4300 RF und FG bewältigen



## Anmerkung Verkehrsentwicklung:

Individualverkehr bleibt absehbar hoch:

- Bund : 2008 ca. 41.000.000 PKW - 2014 ca. 43.000.000 PKW
- Schwerin: 2007 ca. 39 300 PKW - 2013 ca. 41 700 PKW

Gründe:

- Zweitauto -Tendenz
- Früher PKW- Besitz („Das Auto zum 18.“)
- Älter werdende Gesellschaft – aber individuelle Mobilität und Autobesitz im Alter
- Verbesserung des ergonomischen PKW-Angebotes z.B.:  
SUV( altersadäquate Einstiegs- und Ladehöhen )  
Assistenzsysteme (Einstiegs- und Sicherheitssysteme)  
partieller Autopiloteinsatz



# Baumaßnahme Wittenburger Straße

-

Grundhafter Ausbau und Gleisanpassung

**Fragen**

**Werden bei einer Rechtsanpassung der Gleise Richtung Marienplatz  
Teile des eigentlichen Platzes wieder aufgenommen?**

Nein.

**Wird bei einer Rechtsanpassung der Gleise zumindest der gesamte  
Pflasterbereich zwischen Platz und Einmündung Lübecker Straße  
aufgenommen?**

Es erfolgen nur Arbeiten am Fahrbahnteil.

Sie erstrecken sich auf ca. 30 Meter.

Fußwege, Fahrradabstellanlagen etc. sind nicht berührt.

## **Sind solche Arbeiten oder Angleichungsmaßnahmen in bestehende Straßen hinein eine Besonderheit dieser Maßnahme?**

Nein.

Auch Leitungsträger müssen immer wieder in bestehende oder sanierte Straßen eingreifen, um Leitungen zu verlegen oder zu sanieren

Beim Grünen Tal werden die Einmündungsbereiche der  
B. - Schwentner Straße  
Wuppertaler Straße und  
Hamburger Allee in den Übergangsbereichen angefasst.

Die Crivitzer Chaussee wurde in einem großem Abschnitt mit saniert, um eine STVO - konforme Zufahrt zum Grüne Tal zu ermöglichen

## **Wird die Fläche wieder fußgängerzonenkonform hergerichtet?**

Mit Abschluss der Maßnahme werden die 30 Meter Pflasterung wieder entsprechend hergestellt,  
d.h. für Fußgänger/-innen, ÖPNV und Radfahrer/-innen fußgängerzonenkonform nutzbar

**Wird die Baumaßnahme in diesem Abschnitt wie bei der Erstherstellung länger dauern, mehrere Monate oder ein halbes Jahr beanspruchen?**

Nein.

Es wird mit ca. 5-6 Wochen gerechnet.

**Werden für die beabsichtigten Gleisanpassungsmaßnahmen in diesem 30 - Meterabschnitt erneut Beiträge von Anliegern erhoben?**

Nein.

**Wird in diesem Abschnitt Nacharbeit erforderlich werden?**

Nein.

**Fallen hier im öffentlichen Verkehrsbereich Parkplätze weg?**

Nein.

**Werden die Anlieferzonen für die Geschäfte aufgehoben?**

Nein.

**Wird es wieder einen Kümmerer geben, der Wünsche und Probleme der Anlieger mit den Baufirmen klärt?**

Ja.

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

