

Stadtvertretung der Landeshauptstadt

Schwerin

Datum: 2010-10-05

Dezernat/ Amt: IV / Amt für
Verkehrsmanagement
Bearbeiter: Herr Böcker
Telefon: 545 - 2068

Beschlussvorlage Drucksache Nr.

00572/2010

öffentlich

Beratung und Beschlussfassung

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

Betreff

Geschwindigkeitsbeschränkung Neumühler Straße

Beschlussvorschlag

Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h wird für die Neumühler Straße (Abschnitt An den Wadehängen bis Am Treppenberg) beschlossen.

Begründung

1. Sachverhalt / Problem

Die Neumühler Straße übte bislang vorrangig die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße aus (Verbindung zwischen Obotritenring und Äußerem Ring) und diese Funktion wird auch in Zukunft bestehen bleiben. Allerdings gibt es auch in gewissem Umfang eine Wohnfunktion und in den vergangenen Jahren hat die Erschließungsfunktion eine zunehmende Bedeutung erlangt. Seit Mitte der 1990er Jahre wurde die bislang unbebaute südliche Fläche schrittweise bebaut (Verwaltungszentrum der Kassenärztlichen Vereinigung M-V, Neubau des Wasserwerks Mühlenscharrn). Im Jahr 2009 hat die Erschließung des südlich angrenzenden Mühlenscharrns begonnen. Die Straße wird somit in absehbarer Zeit auch auf ihrer Südseite vollständig bebaut sein. Das Gebäude einer kirchlichen Gemeinschaft ist bereits errichtet, ein Einzelhandelsbetrieb entsteht ebenfalls.

Der Charakter der Neumühler Straße hat sich also unumkehrbar verändert. Insbesondere die geplanten Einzelhandelbetriebe, die auch von Fußgängern und Radfahrern aus ganz Neumühle genutzt werden, werden zu wesentlich mehr Querungsverkehren der Neumühler Straße führen, so dass ihre Funktion als Wohnumfeld des Stadtteils wachsen wird.

Ziel der städtebaulichen Entwicklung ist es, eine städtebauliche Zäsur zwischen den älteren

Siedlungsteilen Neumühles und der neuen Bebauung des Mühlenscharrns zu vermeiden. Die Nutzungsmischung südlich der Neumühler Straße aus Handel, Verwaltung und Gemeinbedarfseinrichtungen soll nicht wie an einer Ausfallstraße aufgereiht sein. Beabsichtigt ist, eine lebenswerte Struktur zu schaffen. Diese städtebaulichen Ziele werden durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h erheblich unterstützt.

2. Notwendigkeit

Nur durch eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h lassen sich spürbare Effekte zur Verbesserung der städtebaulichen Integration der Straße, d.h. zur Minderung ihrer Trennwirkung zwischen alten und neuen Siedlungsteilen Neumühles, zur Minderung der Lärm- und Schadstoffbelastungen und zur Verbesserung der Wohnqualität erzielen.

Genau diese Zielstellung verfolgt das bereits am 17. Sept. 1993 durch die Stadtvertretung beschlossene „Konzept zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung in Wohngebieten“. In diesem Konzept sind neben der Einrichtung der klassischen Tempo 30-Zonen auch verkehrsberuhigende Maßnahmen für die Hauptverkehrsstraßen enthalten, an denen in nennenswertem Umfang gewohnt wird. Auf 3 Straßen des Schweriner Hauptnetzes (Lübecker Straße seit 1991, Werderstraße seit 2008, Graf-Schack-Allee seit 2009) existieren bereits entsprechende 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.

Allerdings war zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzeptes die städtebauliche Entwicklung südlich der Neumühler Straße noch nicht absehbar. Das Konzept enthält daher noch nicht die Empfehlung, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Neumühler Straße auf 30km/h zu reduzieren. Deshalb ist jetzt dieser das Konzept ergänzende Beschluss notwendig.

In Verbindung mit diesem Beschluss wird die Ermächtigungsgrundlage für die Umsetzung dieser Regelung, der § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr.5 StVO, wirksam. Danach trifft die Straßenverkehrsbehörde die notwendigen Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (Verbesserung des Wohnumfeldes). Ein Zustimmungserfordernis der Landesbehörden besteht nicht.

3. Alternativen

Eine Alternative zur Verbesserung der städtebaulichen Integration der Straße, d.h. zur Minderung ihrer Trennwirkung und zur Verbesserung der Wohnqualität 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

(keine)

6. Finanzielle Auswirkungen

(keine; die Realisierung erfolgt durch die SDS, die die Verkehrszeichen vorrätig hat)

über- bzw. außerplanmäßige Ausgaben / Einnahmen im Haushaltsjahr

Mehrausgaben / Mindereinnahmen in der Haushaltsstelle: ---

Deckungsvorschlag

Mehreinnahmen / Minderausgaben in der Haushaltsstelle: ---

Anlagen:

Lageplan

gez. Dr. Wolfram Friedersdorff
Beigeordneter

gez. Angelika Gramkow
Oberbürgermeisterin