

01

über IV



*Mitgl. d. Ausschusses für
Bauen, Stadtentwicklung u. Verkehr
z. K. Sch. 16.09.*

Lkw-Verkehr in Schwerin

Sehr geehrte Frau Schulz,

unter Bezugnahme auf die Sitzung des BSV am 01. Jul. 10 sende ich Ihnen anbei meine Ausarbeitung zu o.g. Thema mit der Bitte um Weitergabe an den BSV im Rahmen der Mitteilungen der Verwaltung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Bernd-Rolf Smerdka



Anlage

Lkw-Verkehr in Schwerin

Die folgende Darstellung gibt einen kurzen Überblick über die beabsichtigte Lenkung des Lkw-Verkehrs in Schwerin und über die tatsächlichen, durch Zählungen ermittelten Lkw-Verkehrsmengen auf dem Straßennetz.

A) Gesamtverkehrskonzept

Zur Lenkung des Lkw-Verkehrs in Schwerin trifft das „Gesamtverkehrskonzept der Landeshauptstadt Schwerin“, beschlossen durch die StV am 03.Apr.98, folgende Aussagen:

- Die Hauptverkehrsstraßen außerhalb des Äußeren Ringes und der Äußere Ring sind als Vorbehaltsnetz für den Schwerlastverkehr definiert. Hier sollen auch die Standorte für transportintensives Gewerbe liegen.
- Die Hauptverkehrsstraßen innerhalb des Äußeren Ringes sind als Innerstädtisches Netz definiert, auf dem es zwar verkehrsberuhigende Maßnahmen geben kann, aber grundsätzlich keine Tonnagebegrenzung. Ausnahmen bilden der Obotritenring, für den die Prüfung einer Tonnagebegrenzung auf 12 T empfohlen wird und der Straßenzug Werderstr. / G.-Schack-Allee, für den eine Tonnagebegrenzung auf 7,5 T gelten soll.
- Die Hauptwohngebiete Großer Dreesch, Neu Zippendorf, Mueßer Holz, Weststadt und Lankow sollen durch ein Nachtfahrverbot für Lkw über 7,5 T geschützt werden.
- Für die Innenstadt innerhalb des Inneren Ringes und einschließlich des Straßenzuges Werderstr. / G.-Schack-Allee wird grundsätzlich eine Tonnagebegrenzung auf 7,5 T, ggf. in Kombination mit einer zeitlichen Zufahrtsbeschränkung empfohlen.

(siehe auch Anlage 1: Plan „Konzept Wirtschaftsverkehr“ aus Gesamtverkehrskonzept)

B) Aktuelle Beschilderung

Die klar strukturierten, aber starren Vorgaben des Gesamtverkehrskonzeptes wurden bislang nicht flächenhaft umgesetzt. Dies ist vor allem dadurch bedingt, dass der Äußere Ring im Zuge der B104 noch nicht fertig gestellt ist. Die gegenwärtig vorhandene Beschilderung fügt sich zwar in das Gesamtverkehrskonzept ein, ist aber einzelfallorientiert anhand folgender Prinzipien angeordnet:

- Tonnagebegrenzungen werden aus straßenbautechnischen Gründen festgesetzt (wegen begrenzter Tragfähigkeit einer Straße).
- Tonnagebegrenzungen werden zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen festgesetzt (wegen an der Straße anliegender Wohnnutzung).

(siehe auch Anlage 2: Übersichtsplan „Gefahrgutverbote und Tonnagebeschränkungen“)

C) Ergebnisse von Verkehrszählungen

Inwieweit der Lkw-Verkehr auf dem dafür geeigneten Straßennetz abgewickelt wird, lässt sich an den Ergebnissen von Verkehrszählungen ablesen, die im gesamten Straßennetz in den vergangenen Jahren durchgeführt wurden. Wenngleich bei den Zählungen im Regelfall nur zwischen Pkw und Lkw unterschieden wird (Grenzwert 3,5 T) und keine Differenzierung in Lkw unter/über 7,5 T vorliegt, so lassen sich dennoch folgende Tendenzen erkennen:

Straßenkategorie	Lkw / 24 Std.	Lkw-Anteil am gesamten Kfz-Aufkommen
Äußerer Ring und Hauptstraßen außerhalb des Äußeren Ringes	ca. 900 bis 2000 Lkw / 24Std	ca. 5,0 bis 6,5%
Hauptstraßen innerhalb des Äußeren Ringes (ausgenommen Werderstr. / G.-Schack-Allee)	ca. 300 bis 500 Lkw / 24 Std	ca. 2,0 bis 3,5%
Hauptwohngebiete Großer Dreesch, Neu Zippendorf, Mueßer Holz, Weststadt, Lankow	ca. 50 bis 250 Lkw / 24 Std	ca. 0,5 bis 2,0%
Innenstadt innerhalb des Inneren Ringes einschließlich Werderstr. / G.-Schack-Allee	ca. 50 bis 200 Lkw / 24 Std	ca. 1,0 bis 3,0%

Anmerkungen: Alle Werte von 2008 / 2009. Alle Angaben sind Querschnittswerte (d.h. Summe beider Fahrrichtungen). Lkw = Kfz über 3,5 T.

(siehe auch Anlage 3: Übersicht Lkw-Belastungen im Schweriner Straßennetz)

D) Fazit

Das Gesamtverkehrskonzept sieht eine klare räumliche Strukturierung der Regelungen für den Lkw-Verkehr vor. Die vorhandene Beschilderung setzt diese Vorgaben bislang zwar nur einzelfallorientiert um. Dennoch belegen die Verkehrszählungen sehr deutlich, dass der Lkw-Verkehr vorwiegend auf dem dafür geeigneten Straßennetz abgewickelt wird (in Teilbereichen oder in bestimmten Zeiträumen, z.B. bedingt durch größere Baustellen, kann es aber auch Ausnahmen geben).

Die klaren Ergebnisse der Verkehrszählungen lassen zum einen erkennen, dass die vorhandene Beschilderung zweckmäßig ist, obwohl sie die flächenhaften Vorgaben des Gesamtverkehrskonzeptes noch nicht umsetzt. Zum anderen wird deutlich, dass die Gestaltung des Schweriner Straßennetzes sehr gut mit den Stadtstrukturen korrespondiert:

- Gebiete mit transportintensivem Gewerbe liegen am oder außerhalb des Äußeren Ringes.
- Für viele Fahrbeziehungen des Fernverkehrs bietet der Äußere Ring Vorteile gegenüber der Benutzung des innerstädtischen Hauptstraßennetzes.
- Die Straßen der Wohngebiete sind dank einzelner Tonnagebegrenzungen, sowie wegen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Tempo-30-Regelungen unattraktiv für Lkw-Verkehr.
- Ähnliches gilt für die Straßen der Innenstadt, die im wesentlichen nur für den Lkw-Anlieferverkehr Bedeutung haben.

Eine weitere Umsetzung der Vorgaben des Gesamtverkehrskonzeptes kann nach Fertigstellung des Äußeren Ringes geprüft werden.

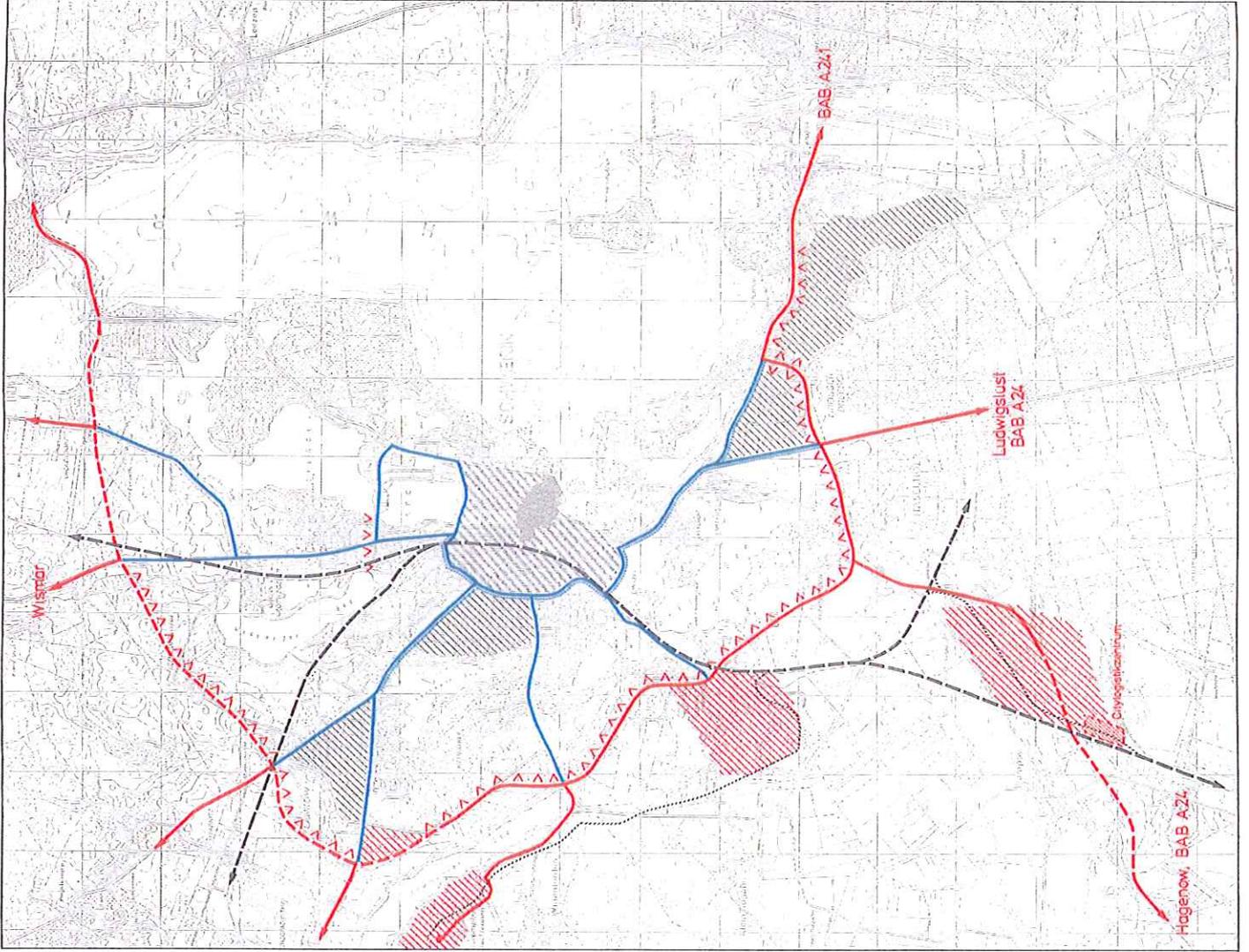


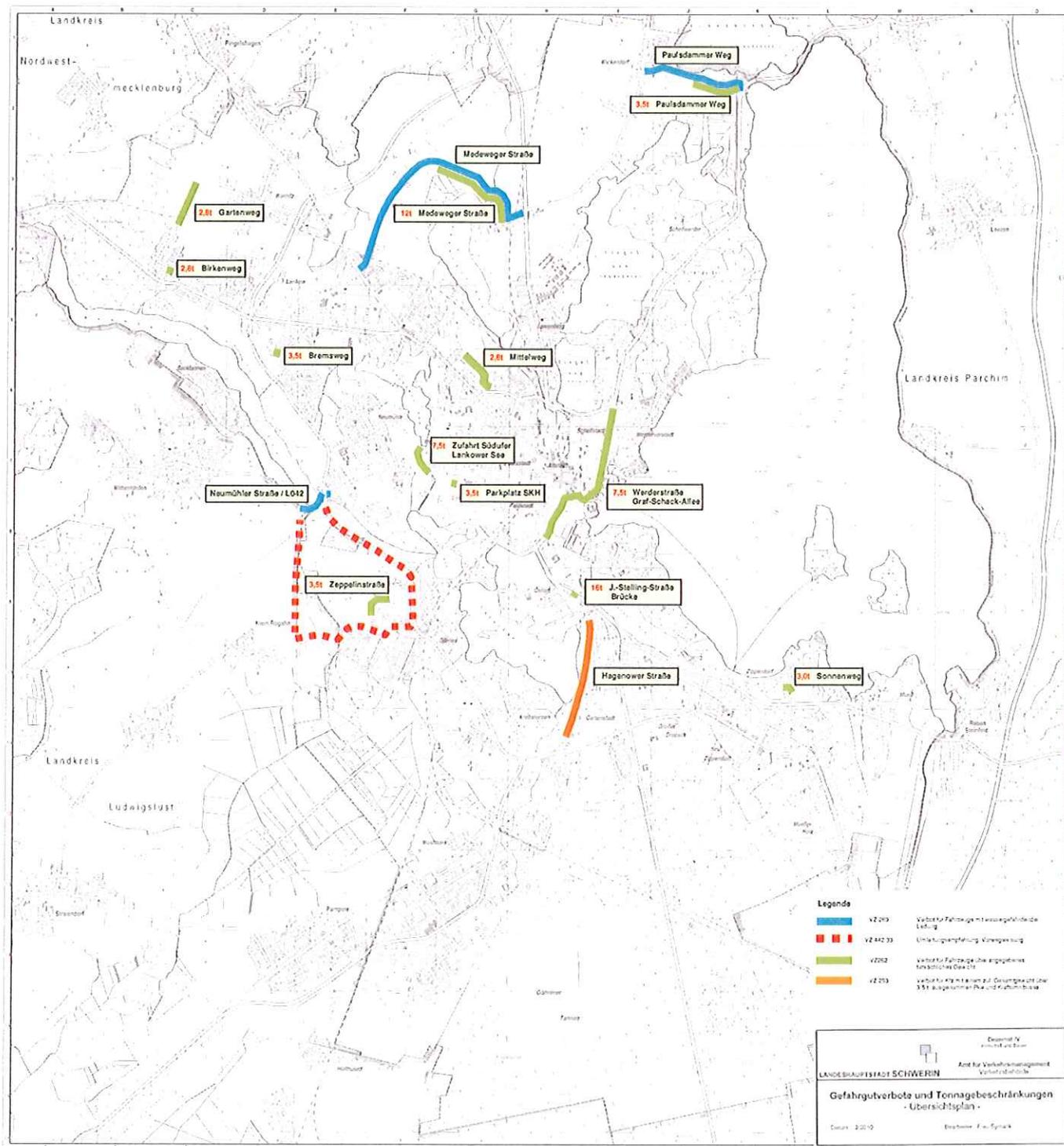
Gesamtverkehrskonzept für die Landeshauptstadt Schwerin

- Vorhaltnetz für Schwerverkehr vorhanden
- Neubau / Ausbau
- Standorte für transportintensives Gewerbe
- Option : Bereich für den Einsatz lärm- und abgasarmer Fahrzeuge
- Innerstädtisches Netz ("Blaue Zone")
- Option "Sonderspur"
- Haupt - Schienenstrecke
- Güter - Anschlußbahn
- "Grüne Zone" : Tonnage < 7,5 t
- "Grüne Zone" : Tonnage < 7,5 t und zeitliche Beschränkung
- Zone mit Nachtfahrverbot



Konzept
- Wirtschaftsverkehr -





Übersicht Lkw-Belastungen im Schweriner Straßennetz

Straße	Straßenabschnitt	Lkw / 24 Std.	Lkw-Anteil am gesamten Kfz- Aufkommen
ÄUSSERER RING UND HAUPTSTRASSEN AUSSERHALB			
<u>Radialstraßen:</u>			
Crivitzer Ch.	Grünes Tal - Bosselmannstr.	960*	3,8%
Ludwigsluster Ch.	Äußerer Ring - G.-Yorck-Str.	1150*	10,0%*
Pampower Str.	B.-Völkner-S. - Schweriner S.	1290*	5,4%*
Rogahner Str.	Äußerer Ring - A.-Fokker-Str.	590	5,4%
Lärchenallee	Äußerer Ring - Warnitzer St.	1250	6,6%
Grevesmühlener Ch.	Äußerer Ring - Bahnhofstr.	330	3,0%
<u>Äußerer Ring:</u>			
B 104	Grevesm. Ch. - Lärchenallee	940	6,6%
B 104	Lärchenallee - Neumühler Str.	1930	6,4%
B 106	Rogahner Str. - Grabenstr.	2240	5,7%
B 106	Waldfriedhof - Ludwigsl. Ch.	2040*	6,6%*
HAUPTSTRASSEN INNERHALB DES ÄUSSEREN RINGES			
<u>Radialstraßen:</u>			
Crivitzer Ch.	Am Grünen Tal - E.-Kisch-Str.	360*	1,7%*
Ludwigsluster Ch.	Äußerer Ring - Langer Berg	380*	2,9%*
Rogahner Str.	Schulzenweg - Obotritenring	270	2,2%
Neumühler Str.	Wadehänge - Zufahrt KV	290	2,1%
Gadebuscher Str.	Lankow Siedlg. - Rahlstdt. Str.	460	3,1%
Grevesmühlener Str.	E.-Bennert-Str. - Kieler Str.	360*	3,3%*
Wismarsche Str.	Pappelgrund - Möwenburgstr.	550	3,6%
Güstrower Str.	Möwenburgstr. - K.-Kollwitz-S.	380	3,6%
<u>Innerer Ring:</u>			
Ostorfer Ufer	Demmlerstr. - Brunnenstr.	400	1,5%
Obotritenring	v.-Thünen-S. - Wittenburg. S.	450	1,7%
Obotritenring	Beethovenstr. - Lübecker Str.	500	2,2%
Obotritenring	M.-Suhrbier-Str. - R.-Beltz-S.	370	2,4%
Knaudtstr.	Alexandrinenstr. - Schelfstr.	440	3,6%
Werderstr.	Knaudtstr. - R.-Koch-Str.	150	1,3%
G.-Schack-Allee	G.-Scholl-Str. - H.-Mann-Str.	270	1,8%
HAUPTWOHNGBIETE			
<u>Großer Dreesch etc.</u>			
A.-Frank-Str.	F.-Engels-Str. - M.-L.-King-Str.	10*	1,4%*
Dreescher Markt	F.-Engels-Str. - E.-Kisch-Str.	90*	1,9%*
F.-Engels-Str.	Schulenburgs. - A.-Frank-Str.	50*	1,1%*
Hamburger Allee	Am Grünen Tal - Cottbuser S.	330*	1,8%*
Hamburger Allee	Plater Str. - Gagarinstr.	250*	1,9%*
Lomonossowstr.	Hamburger Allee - Leibnitzstr.	120*	1,6%*
Ziolkowskistr.	Lomonossowstr. - Bürgelstr.	60*	1,8%*
<u>Weststadt u. Lankow</u>			
B.-Brecht-Str.	J.-R.-Becher-Str. - Schillerstr.	20	0,3%
J.-R.-Becher-Str.	Lübecker Str. - Friesenstr.	20	0,5%
Lessingstr.	Obotritenring - E.-Weinert-Str.	210*	3,7%*
Lessingstr.	J.-Brahms-Str. - W.-Bredel-S.	40*	1,0%*
Kieler Str.	Grevesmühl. Str. - Plöner Str.	30*	0,7%*
Rahlstedter Str.	Gadebuscher Str. - Kieler Str.	50	0,8%
Ratzeburger Str.	Gadebuscher Str. - Herzfelds.	70	1,1%

INNENSTADT			
Brunnenstr.	Ostorfer Ufer - Eisenbahnstr.	50	0,9%
Wallstr.	Obotritenring - F.-Reuter-Str.	200	1,2%
Voßstr.	Obotritenring - Sandstr.	10	3,1%
Wittenburger Str.	Obotritenring - Breitscheid-Str.	200	2,9%
Lübecker Str.	Obotritenring - Dr.-Külz-Str.	170	2,3%
Schelfstr.	Knaudtstr. - Landreiterstr.	190*	3,2%*
Amtstr.	Werderstr. - Bergstr.	40*	3,3%*
Schliemannstr.	Werderstr. - Grüne Str.	40*	1,9%*
G.-Scholl-Str.	G.-Schack-A. - Mecklenburgs.	30	0,9%

Alle Werte von 2009 außer * 2008.

Alle Angaben sind Querschnittswerte (d.h. Summe beider Fahrrichtungen).

Lkw = Kfz über 3,5 T.