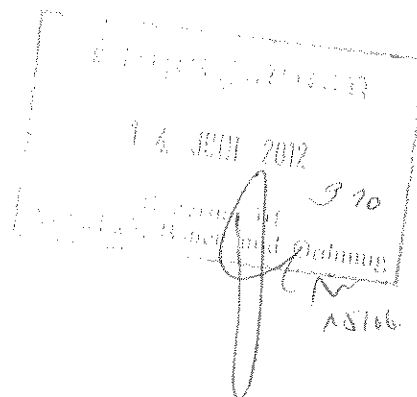


14. Juni 2012 / Tel. 2051
Bearbeiter: Dr. Smerdka
E-Mail: BSmerdka@schwerin.de

über III

an 01

Grundhafter Ausbau der Schelfstraße
(Vorlage: 01097/2012)



Beigefügte Ausarbeitung mit der Bitte um Weiterleitung an den Hauptausschuss.

Dr. Bernd-Rolf Smerdka

Anlage

Grundhafter Ausbau der Schelfstraße – Vorlage: 01097/2012 – Beteiligung und Berücksichtigung der Belange des NVS – Änderungsanträge des Bauausschusses – Stellungnahme der Verwaltung

1. Vorbemerkung - Beteiligung des Nahverkehrs:

Dem Nahverkehr wurde im Dezember 2010 sämtliche Planunterlagen zur Schelfstraße zugesandt.

Mitte Januar gab der Nahverkehr seine Stellungnahme ab. Nach der Durchführung der Ämterrunde unter Teilnahme des Nahverkehrs zur Planung Schelfstraße wurde erneut von der Geschäftsführung des Nahverkehrs eine Stellungnahme zur Planung Schelfstraße abgegeben.

Im letzten Sommer lud der Nahverkehr eine Reihe von Mitarbeitern des Amtes für Verkehrsmanagement ein, um im Rahmen eines Busfahrversuches unter anderem auch die vorgesehenen Verhältnisse für die Schelfstraße zu simulieren. Mit einer gewissen Vorsicht beim Vorbeifahren war der Begegnungsverkehr zwischen den Bussen möglich.

Ferner wurde das Thema von der Geschäftsführung in der City-Bau AG und mit dem Amt für Verkehrsmanagement in diesem Frühjahr noch einmal erörtert.

Auch das Thema Haltestellen wurde mit dem Nahverkehr im Januar 2011 beraten.

Da die Haltestelle in Fahrtrichtung Süd am bislang vorhandenen Standort nur eine Länge von 16,5 m ermöglichte, wurde einvernehmlich mit dem Nahverkehr eine Verlagerung in Richtung des Hauses Nr. 19, d. h. näher zur Schule hin, für den Standort der Haltestelle abgestimmt. Dort ist eine Haltelänge von 18 m möglich und wurde dementsprechend auch in die Planung überführt.

Auch bei der Haltestelle in Fahrtrichtung Nord wurde die Haltelänge auf 18 m verlängert und ist entsprechend eingeplant. Dies wurde vom Nahverkehr ausdrücklich als korrektes Planungsmaß bestätigt.

Eine Beteiligung des Nahverkehrs fand statt, allerdings wurde nicht in allen Punkten seinen maximalen Forderungen Rechnung getragen.

2. Erweiterung des Straßenquerschnittes auf 6,50 m:

In den ersten Überlegungen zur Gestaltung der Schelfstraße wurden Straßenquerschnitte von unter 6 m (5,90 m) diskutiert. Dies gilt als das Mindestmaß bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen für den Begegnungsfall Lkw – Lkw nach dem einschlägigen Regelwerk (RAST06) als Querschnitt einer Straße der die Begegnung Lkw – Lkw noch ermöglicht.

Von diesem Mindestmaß wurde wegen der Belange des Nahverkehrs auf der Schelfstraße abgesehen. Es wurde mit 6 m die Breite vorgeschlagen, die nach demselben Regelwerk als Mindestmaß für die Begegnung von Linienbussen bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen vorgegeben wird.

Dieses Querschnittsmaß ist auch deshalb ohne Probleme vertretbar, weil die Verkehrszählungen auf der Schelfstraße ergeben, dass es in den Spitzenstunden der Rushhour maximal zu vier Bus und vier weiteren Lkw – Fahrten auf der Straße kommt. Diese begrenzte Anzahl von Bussen und Lkw müsste sich also innerhalb einer Stunde begegnen, um überhaupt den in Rede stehenden Begegnungsfall zu ergeben. Dies ist mehr als unwahrscheinlich.

Dies gilt insbesondere, da sich laut Nahverkehrsfahrplan sich die Busse überhaupt nicht auf dieser Strecke begegnen (Die Busse in Fahrtrichtung Schelfmarkt halten an der Haltestelle Landreiterstraße alle halbe Stunde jeweils zur Minute '09 und '39, die Busse in der Gegenrichtung halten an der Haltestelle Landreiterstraße alle halbe Stunde jeweils zur Minute '29 und '59.).

Selbst für den unwahrscheinlichsten Fall einer Begegnung von Bussen oder Lkw besteht die Möglichkeit durch ein leichtes Ausweichen diese Begegnung zu gestalten. Es befinden sich an der Straße nicht wie behauptet unmittelbar der Fußgängerweg, sondern Parkhaltebuchten. In diesem Fall befindet sich der Außenspiegel des Busses natürlich nicht in Kopfhöhe eines Passanten.

Der wesentliche Kompromiss bei dem Straßenquerschnitt wird im Übrigen von den Radfahrern getragen. Er erhält 60 cm geschnittenes Pflaster zur Verfügung, um komfortabel auf der Fahrbahn fahren zu können.

Fazit: Die Regelwerke geben die 6 m Straßenquerschnitt als akzeptablen Querschnitt bei Begegnungsfällen von Bus – Lkw vor. Dieser Begegnungsfall ist real allerdings so gut wie ausgeschlossen.

3. Vorfahrtsbeschilderung zu Gunsten der Schelfstraße:

In einer 30 km/h – Zone ist generell die Rechts vor Links Regelung einzuführen. Dies soll im Zuge der Sanierung der Straße vollzogen werden.

Die Anordnung von Beschilderung unterliegt nicht einer Beschlussfassung der Stadtvertreterversammlung, sondern ist Bestandteil des übertragenen Wirkungsbereiches der Landeshauptstadt als Untere Verkehrsbehörde.

4. Aufpflasterung im Kreuzungsbereich Schelfstraße / Landreiterstraße – generelle Gestaltungsnotwendigkeiten der Schelfstraße als 30 km/h – Fahrbahn:

Zur Charakterisierung und Umsetzung einer Fahrbahn als ein 30 km/h – Verkehrsbereich, reicht nicht allein die Ausschilderung 30 km/h aus.

Es ist zwingend erforderlich diese Straße auch durch weitere Gestaltungselemente als eine 30 km/h – Strecke zu kennzeichnen. Geschieht dies nicht, verfällt die Möglichkeit eine Straße mit einer 30 km/h – Begrenzung zu versehen. Dies ist erst vor Kurzem durch gerichtliche Entscheidung im Fall Reiferbahn geschehen.

Kommt es also nicht zu einer Reihe von Maßnahmen, die die Schelfstraße auch gestalterisch als 30 km/h – Fahrbahn kennzeichnen, muss auf der Schelfstraße 50

km/h zugelassen werden mit den daraus auftretenden Problemen für Lärm, Erschütterung und Sicherheit.

Denn die Schelfstraße bildet eine gerade und in eine Richtung abschüssige Straße. Dies führt mit den beantragten Änderungen an der Planung, dem Wegfall einer Rechts vor Links Vorfahrtsregelung, der Erweiterung des Querschnittes auf 6,50 m und letztendlich des Wegfalls der Aufpflasterung an der Straßenkreuzung Landreiterstraße / Schelfstraße dazu, dass diese Straße nach allen Erfahrungswerten von einer regelmäßigen Überschreitung der vorgesehenen 30 km/h – Geschwindigkeitsbegrenzung geprägt sein wird. Die Überprüfung der 30 km/h – Geschwindigkeitsübertretung wird wie bei der Reiferbahn dazu führen, dass gerichtlicherseits die Aufhebung der 30 km/h Begrenzung eintreten wird. Dem wirken die Vorschläge der Verwaltung zur Gestaltung der Straße entgegen.

Schließlich bildet die Aufpflasterung insbesondere, einen Schutz für den gerade erst errichteten Schulstandort Ecolea. Die Eingangs- und Einfahrtssituation der Schule wird über die Schelfstraße abgewickelt. Die Aufpflasterung dient dazu, dass abschüssige fahrbahnnutzende Kfz vor der Schule zu verlangsamen bzw. die in die Schelfstraße einmündenden Kfz vor einem zu schnellen Beschleunigen zu bewahren.

Darüber hinaus dient die Aufpflasterung auch dazu eine Querungshilfe für diejenigen Verkehrsteilnehmer zu bieten, die aufgrund ihres Alters, einer Behinderung, des Mitführens von Kinderwagen oder eines Rollators Querungserleichterung bedürfen.

5. Weitere Folgen der Fahrbahnerweiterung - Verringerung der Fußwegbreite durch Verbreiterung der Fahrbahn auf 6,5 m.

Die Schelfstraße bildet eine Sammelstraße, für die Gehwegbreitenmaß von 3 m empfohlen wird. Die derzeitige Planung sieht bereits eine deutlich verminderte Gehwegbreite von nur 2,25 m vor. Dieses Maß liegt aufgrund der räumlichen Zwänge bereits deutlich dichter am Mindestmaß von 1,8 m als am empfohlenen Maß. Da die Schelfstraße darüber hinaus mit einem Nahversorgerstandort, Apotheken und Arztpraxen, Kultureinrichtungen oder schulischen Standorten versehen ist, ist die Verwaltung nicht der Auffassung, den Bürgersteig noch weiter minimieren zu können. Dies gilt unter anderem auch im Hinblick auf die Bushaltestellen, wo dann im Gehwegbereich nur noch eine Breite von 1,25 m für die Fußgängerbedürfnisse zur Verfügung stehen. Für ältere Menschen, die Gehhilfen mitführen müssen oder für Elternteile mit Kinderwagen ist ein Begegnen von zwei Fußgängern so nicht mehr möglich.

Dr. Smerdka

