

Stadtvertretung der Landeshauptstadt

Schwerin

Datum: 28.02.2023

Dezernat: III / Fachdienst
Verkehrsmanagement
Bearbeiter/in: Herr Goldammer
Telefon: (0385) 5 45 20 62

Beschlussvorlage Drucksache Nr.

00650/2022

öffentlich

Beratung und Beschlussfassung

Dezernentenberatung
Hauptausschuss
Ausschuss für Finanzen
Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr
Ausschuss für Umwelt, Gefahrenabwehr und Ordnung
Ortsbeirat Altstadt, Feldstadt, Paulsstadt, Lewenberg
Hauptausschuss
Stadtvertretung

Betreff

Grundhafte Erneuerung Mecklenburgstraße | Einrichtung als Fahrradstraße

Beschlussvorschlag

1. Die Stadtvertretung stimmt dem grundhaften Ausbau der Mecklenburgstraße als optimierte Fahrradstraße zu.
2. Die Stadtvertretung stimmt einer öffentlichen Vergabe der Planungsleistungen (HOAI Leistungsphasen 3-9) zu und ermächtigt den Oberbürgermeister, dem ermittelten Ingenieurbüro den Auftrag für die Planungsleistungen zu erteilen.

Begründung

1. Sachverhalt / Problem

Am 02.12.2019 wurde im Rahmen der Beschlussvorlage 00173/2019 die Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße durch die Stadtvertretung beschlossen.

Auf Basis dieses Beschlusses wurden unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben (VwV-StVO - Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung) die Verkehrsbelegungen in ausgewählten Straßen evaluiert.

Hinsichtlich der rechtlichen Vorgaben sind folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

- Auf Fahrradstraßen darf der Kraftfahrzeugverkehr nur gering sein (z. B. nur Anliegerverkehr). Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit darf nicht mehr als 30 km/h betragen.
- Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den

Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.

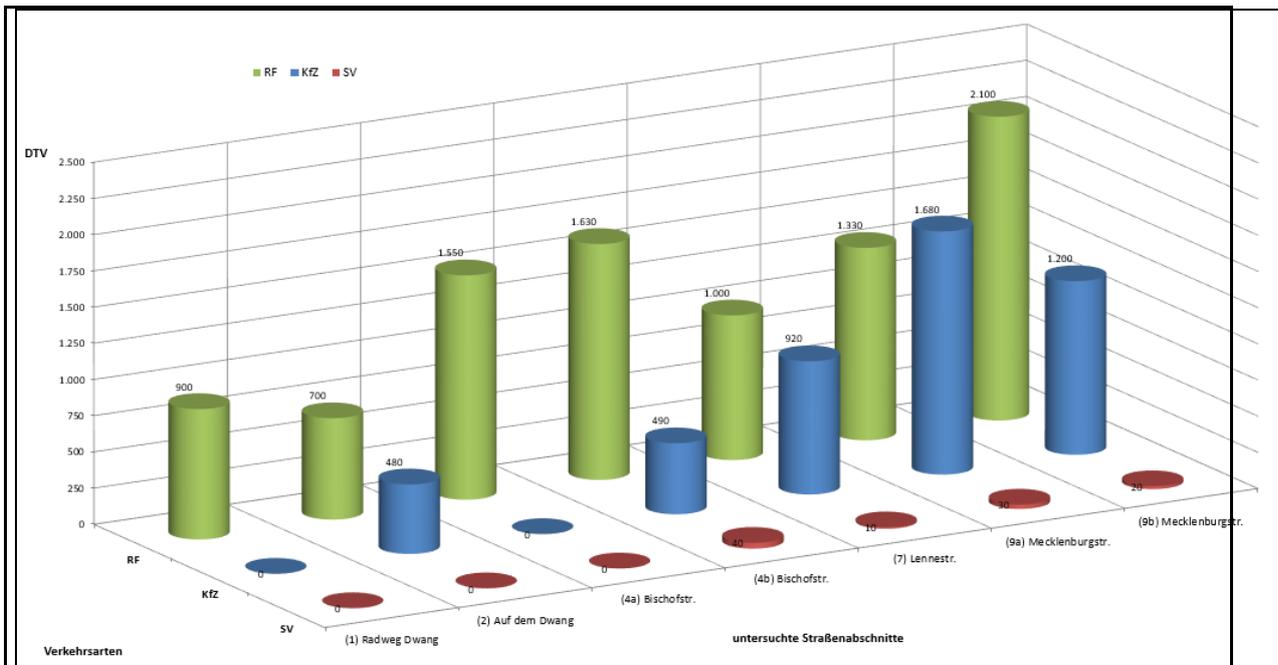
- Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf in Fahrradstraßen durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).
- Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite kann durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden.

Dementsprechend sind folgende Straßen hinsichtlich einer möglichen Einrichtung als Fahrradstraße herausgefiltert und überprüft worden:

- Auf dem Dwang
- Bergstraße
- Bischofstraße
- Conrader Weg
- Franzosenweg
- Lennéstraße
- Warnitzer Straße / Bahnhofstraße
- Mecklenburgstraße

Im Ergebnis dieser Prüfung, u.a. der Auswertung erneuter Verkehrszählungen, erfolgte die Auswahl folgender Straßen für die erweiterte Betrachtung bezüglich der verkehrlichen Bedeutung, der Lage im Radverkehrsnetz, der Betrachtung alternativer Verkehrsführungen und der Verbesserung der Radverkehrsführung:

- Auf dem Dwang
- Bischofstraße
- Lennéstraße
- Mecklenburgstraße



Darstellung DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) der untersuchten Straßenabschnitte

In Auswertung der Verkehrszählungen stellte sich die Mecklenburgstraße als meistgenutzte und für den Radverkehr bedeutendste Straße dar. In Folge der Betrachtung des Straßenzustandes, verbunden mit der Auswertung des Straßenerneuerungskonzeptes, erfolgte der Entschluss zur Vorplanung des grundhaften Ausbaus unter der Prämisse der zukünftigen Einrichtung als Fahrradstraße.

Demzufolge plant die Landeshauptstadt Schwerin (Fachdienst Verkehrsmanagement), als Vorhabenträger der nachfolgend beschriebenen Maßnahme, die Mecklenburgstraße im Bereich zwischen dem südlich gelegenen Ärztehaus und dem Kreuzungsbereich der Geschwister-Scholl-Straße zu erneuern und umzugestalten.

Die Mecklenburgstraße führt in Nord- / Südrichtung vom Pfaffenteich / Arsenalstraße in der Altstadt bis zur Graf-Schack-Allee / Platz der Jugend in der Feldstadt und ist eine zentrale Einkaufsstraße in Schwerin. Sie unterteilt sich in Anliegerstraße und Fußgängerzone. Im Planbereich ist die Mecklenburgstraße eine Anliegerstraße, die in beide Richtungen befahrbar ist.

Eine große Bedeutung hat dieser Straßenabschnitt in Bezug auf die Verbindung zwischen der Fußgängerzone / Innenstadt und den südlichen Stadtbereichen, hier Stellingstraße / Ostorf und aus Richtung Ludwigscluster Chaussee / Großer Dreesch und Feldstadt aus Richtung Ostorfer Ufer / Görries und Krebsförden (Friedhofsberg) für den Fahrradverkehr in Richtung Zentrum.

Die Ergebnisse der Vorplanung liegen nun vor, verschiedene Varianten wurden erarbeitet, wobei die Variante 1 „Optimierte Fahrradstraße“ seitens der Verwaltung empfohlen wird. Die jeweiligen Varianten werden unter 3. Alternativen näher beschrieben.

2. Notwendigkeit

Aufgrund des schlechten Straßenzustandes (Zustandsnote gemäß Straßenerneuerungskonzept 2020: 4,9) ist der grundhafte Ausbau der Mecklenburgstraße im betreffenden Bereich notwendig.

Die Einrichtung als Fahrradstraße entspricht dem Radverkehrskonzept und verfolgt das Ziel, den Lückenschluss für eine durchgängige Radverkehrsverbindung zwischen den südlichen Stadtteilen und dem Stadtzentrum zu schaffen, eine sichere Verkehrsführung für alle

Verkehrsteilnehmer zu bieten, die Erreichbarkeit der anliegenden Grundstücke (auch zur Ver- und Entsorgung) zu ermöglichen sowie den notwendigen Parkraum für Anwohner zu gewährleisten.

3. Alternativen

Folgende Alternativen wurden im Zuge der Vorplanung erarbeitet:

Variante 1: Fahrradstraße – „Optimierte Fahrradstraße“

Variante 2: Fahrradstraße – „Maximales Parken“

Entsprechend des nachfolgenden Variantenvergleichs ist unter den aufgeführten Alternativen zu beschließen:

Variantevergleich:

| | Variante 1 Optimierte Fahrradstraße | Variante 2 Maximales Parken |
|---|---|---|
| Ausbaubreite Fahrgasse | 4,00 m | 4,00 m |
| Sicherheitsraum zw. Fahrbahn und Parkraum | 0,50 m bzw. 0,30 m | 0,50 m |
| Ausbaubreite Gehwege | Abschn. Ärztehaus – IHK 1,50 m – einseitig Abschn. IHK – H.-Mann-Str. 2,50 m baulinks (Westseite) 2,50 m baurechts (Ostseite) Abschn. H.-Mann-Str. – Geschw.-Scholl-Str. 2,33 m baulinks (Westseite) 2,34 m baurechts (Ostseite) | Abschn. Ärztehaus – IHK 1,50 m – einseitig Abschn. IHK – H.-Mann-Str. 2,25 m baulinks (Westseite) 2,50 m baurechts (Ostseite) Abschn. H.-Mann-Str. – Geschw.-Scholl-Str. 2,40 m baulinks (Westseite) 2,30 m baurechts (Ostseite) |
| Parken / Stellplätze (Bestand) | Längs-, Senkrecht- und Schrägparkstellplätze ca. 150 Stck | |
| Parken / Stellplätze (Planung) | Längsparkstellplätze 72 Stck | Längsparkstellplätze 130 Stck |
| ergänzende Ausstattung | - Fahrradhäuser (Quartiersparken) für Anwohner - Stellplätze für Lastenräder - Fahrradanhängerbügel | Keine, da dafür notwendige Flächen durch Parkstellflächen beansprucht werden. |
| Bäume | Erhalt von 22 Bäumen Fällung von 1 Baum <u>Neupflanzung von 15 Bäumen</u> Gesamtanzahl: 37 Bäume | Erhalt von 14 Bäumen Fällung von 9 Bäumen <u>Neupflanzung von 19 Bäumen</u> Gesamtanzahl: 33 Bäume |
| Baukosten (brutto) | ca. 1,528 Mio€ | ca. 1,593 Mio€ |
| Planungskosten (brutto) | ca. 150 T€ | ca. 150 T€ |
| Gesamtkosten (brutto) | ca. 1,678 Mio€ | ca. 1,743 Mio€ |

Variante 1:

Gegenüber der Variante 2, erfolgt in Variante 1 die Betrachtung der Errichtung einer optimierten Fahrradstraße, welche den Charakter einer echten Fahrradstraße trägt. Zur Sicherheit der Radfahrer wird in dieser Variante der ruhende Verkehr stark reduziert. Dieses geschieht durch abschnittsweise einseitige Anordnung von Parkstreifen, Herstellung der Gehwege in Regelbreite und Unterbrechung der Längsparkstände durch Fahrradabstellplätze, Baumerhalt in Abschnitten der vorhandenen Bäume und Baumneupflanzungen. Gegenläufige Einbahnstraßen (Radfahrer frei) sollen auch in dieser Variante den Durchgangsverkehr verhindern.

In Variante 1 erfolgt der Erhalt von Bäumen mit einer Lebenserwartung > 10 Jahre sowie zusätzliche Neupflanzung von Bäumen.

Durch diese Querschnittsgestaltung verbleiben gegenüber den ca. 150 bestehenden Stellplätzen insgesamt 75 Stellplätze.

Erhebungen der Stellplatznutzung haben gezeigt, dass die vorgesehene Reduzierung den Bedarf der parkenden AnwohnerInnen deckt. Eine Beschränkung des Parkangebotes ausschließlich für AnwohnerInnen der Parkzone A würde dem gerecht werden. Die Nutzung der Parkstände durch Gebietsfremde wird somit ausgeschlossen. Die anliegenden Parkhäuser (Parkhaus am Schloss und Burgseegalerie) bieten ausreichend freie Kapazitäten (ca. 60% Auslastung), um diesen Bedarf zu kompensieren. Sowohl die IHK als auch das Ärztehaus verfügen zudem über eigene Tiefgaragen für Besucher.

Ferner bietet die Reduzierung des PKW- Parkraumangebotes die Möglichkeit zur Schaffung von Fahrrad- und Lastenradabstellplätzen sowie für die Errichtung von Fahrradhäusern für das gesicherte Abstellen (Quartiersparken).

Durch die Querschnittsgestaltung wird im Bereich des Parkplatzes die vorhandene Bordanlage versetzt, sodass die vorhandene Fahrbahn auf einer Breite von i.M. 0,85 m entsiegelt wird. Dadurch vergrößert sich der Abstand zwischen Fahrbahn und den vorhandenen Bäumen. Auf Grund der Entsiegelung verbessert sich das Baumumfeld für die Bäume Nr. 382-038 bis 382-047 deutlich. Durch die Anlage eines breiten Grünstreifens im Bereich zwischen IHK-Gebäude und Heinrich-Mann-Straße bleibt der Baumbestand, bis auf den zur Fällung empfohlenen Baum Nr. 382-034, erhalten. Das Baumumfeld verbessert sich durch die Breite des Grünstreifens deutlich. Der vorhandene Baumbestand wird durch Neupflanzungen ergänzt, sodass der Alleecharakter optisch verstärkt wird. Im Abschnitt Heinrich-Mann-Straße bis Geschwister-Scholl-Straße werden auf der östlichen Fahrbahnseite zur Unterbrechung und Auflockerung der Stellplatzflächen Neupflanzungen geplant.

Variante 2:

Es erfolgt die Herstellung einer 4,00m breiten Richtungsfahrbahn als gegenläufige Einbahnstraßen (Radfahrer frei) und beidseitigem Längsparken. Die Straße wird als Fahrradstraße (Anlieger frei) eingerichtet. Die gegenläufigen Einbahnstraßen sollen den Durchgangsverkehr verhindern.

Zum Schutz der Radfahrenden wird zwischen Parkstand und Fahrgasse ein 0,50m breiter Sicherheitsstreifen angelegt.

Gegenüber den derzeit ca. 150 bestehenden Stellplätzen entstehen in Variante 2 insgesamt 130 Stellplätze. Durch die Schaffung der größtmöglichen Stellplatzanzahl verbleiben keine Flächen, welche für die Errichtung von Fahrradhäusern (Quartiersparken für Anwohner), die Ausweisung von Stellplätzen für Lastenräder oder auch Fahrradanhängerbügel notwendig sind.

Durch die Querschnittsgestaltung im Abschnitt zwischen südlichem Ärztehaus und Einmündung Graf-Schack-Allee (IHK) bleibt die vorhandene Bordanlage auf Seiten des

Baumbestandes unverändert, sodass sich die vorhandene Situation für den Baumbestand nicht verbessert. Durch die Stellplatzanlage im Bereich zwischen IHK-Gebäude und Heinrich-Mann-Straße (westlich) werden die vorhandenen Bäume bis auf Baum Nr. 382-031 und 382-030 verdrängt. Aufgrund der Zufahrtssituation im Bereich der beiden vorgenannten Bäume ist hier keine Anlage von Stellplätzen möglich. Die Bäume werden erhalten und mit Baumscheiben versehen, sodass sich das Baumumfeld für diese vorhandenen Bäume verbessert. Auf dem neuanzulegenden Grünstreifen zwischen Stellfläche und Gehweg sind Baumneupflanzungen geplant.

Zusammenfassung:

Eine ausreichend breite Verkehrsfläche ist für den Radverkehr für den in Betrachtung stehenden Straßenabschnitt unabdingbar und in beiden Varianten gegeben. Auch die in beiden Varianten geplante Einbahnstraßenregelung erhöht die Verkehrssicherheit für die Radfahrenden.

Die Variante 2 berücksichtigt die bestehende Parkplatzsituation und bietet ein Parkraumbangebot mit geringer Abweichung zum Bestand.

Die größtmögliche Verbesserung für den Radverkehr bietet die Variante 1. Die Reduzierung des Parkangebotes, verbunden mit der Beschränkung auf Anwohnerparken, führt zu einer Verringerung des Parksuchverkehrs und damit einhergehend zu weniger Begegnungsverkehr. Neben der Erhöhung des Fahrkomforts wird vorrangig die Sicherheit des Radverkehrs gestärkt, was dem Zweck einer Fahrradstraße optimal entspricht.

Im Ergebnis der Beurteilung des Eingriffes in den Baumbestand ist ebenfalls die Variante 1 als Vorzugsvariante zu bewerten.

Weiterhin fanden bereits erste Abstimmungen mit der Stadtwerke Schwerin GmbH hinsichtlich der Koordinierung zur Mitverlegung von Fernwärmeleitungen statt. Die Mitverlegung hat keine Auswirkungen auf die Ausgestaltung der vorgestellten Varianten.

Ablaufplan:

- 2023-2024: Planungsphasen 3-6
- Baubeginn: nach dem Tag der Deutschen Einheit 2024

4. Auswirkungen

Lebensverhältnisse von Familien:

Die Stadtverwaltung verfolgt das Ziel, den Radverkehr in unserer Stadt zu stärken und innovativer zu gestalten. Um den Anteil des Radverkehrs am Modal Split langfristig zu steigern, ist es dringend notwendig, die Angebote für Radfahrende in der Stadt attraktiver, nutzerfreundlicher und sicherer zu gestalten. Die Umsetzung dieser Maßnahme trägt zur Erfüllung dieser Zielsetzung bei, insbesondere für den Alltagsradverkehr. Die Umsetzung der geplanten Maßnahme dient allen Personengruppen. Im Besonderen ältere Personen sowie Familien mit Kind(ern) erfahren hierdurch eine verbesserte Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrsraumes. Die Verbesserung der Radnutzung fördert für Familien das mit Abstand preisgünstigste Verkehrsmittel. Ebenso fördert es das kind- und bewegungsfreundlichste Verkehrsmittel.

Wirtschafts- / Arbeitsmarkt:

Neben der Wohnnutzung konzentrieren sich im Innenstadtbereich weitere Nutzungen wie Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Büronutzungen und öffentliche Einrichtungen aller Art. Hieraus wird deutlich, dass der Innenstadtbereich von größter Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Schwerin ist. Verbunden damit ist eine entsprechende

Arbeitsmarktrelevanz.

Für alle diese Funktionen ist eine möglichst optimale gesamtstädtische Steuerung des Verkehrsgeschehens von größter Bedeutung. Die sichere und komfortable Führung des Radverkehrs stellt dabei einen wichtigen Baustein im Gesamtsystem dar. Eine Umsetzung der Fahrradstraße entspricht dem Radverkehrskonzeptes 2030 und kann zur Optimierung beitragen.

Klima / Umwelt:

Radverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz sowie zu einer familienfreundlichen Stadt mit hoher Lebensqualität. Die Steigerung des Radverkehrsanteils (Modal Split) erhöht diesen Beitrag.

Durch das Beschränken des Parkangebotes nur für Anwohner kann der Parksuchverkehr deutlich reduziert werden. Infolgedessen ist von einem verminderten Treibhausgasausstoß auszugehen. Beim Radfahren entsteht Null CO₂. Beim Autofahren entstehen hingegen durchschnittlich 140 Gramm CO₂ pro Person und Kilometer*. (* www.klima-tour.de)

Gesundheit:

Radverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung und zum Erhalt der Gesundheit. Die Steigerung des Radverkehrsanteils (Modal Split) durch verbesserte und gesicherte Angebote erhöht diesen Beitrag.

5. Darstellung der finanziellen Auswirkungen auf das Jahresergebnis / die Liquidität

Der vorgeschlagene Beschluss ist haushaltsrelevant

ja (bitte Unterabschnitt a) bis f) ausfüllen)

nein

a) Handelt es sich um eine kommunale Pflichtaufgabe:

ja

nein, der Beschlussgegenstand ist allerdings aus folgenden Gründen von übergeordnetem Stadtinteresse:

Zur Erfüllung der freiwilligen Aufgabe wird folgende Deckung herangezogen:

b) Sind über- bzw. außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen erforderlich?

ja, die Deckung erfolgt aus:

nein.

c) Bei investiven Maßnahmen:

Ist die Maßnahme im Haushalt veranschlagt?

ja, *Anliegerstraßen (5410117004)*

nein, der Nachweis der Veranschlagungsreife und eine Wirtschaftlichkeitsdarstellung liegen der Beschlussvorlage als Anlage bei.

d) Drittmitteldarstellung:

Die Beantragung von Fördermitteln ist beabsichtigt. Es steht eine mögliche Förderung über das Stadt- und Land-Programm (Förderquote bis zu 90%) in Aussicht.

e) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Konsolidierung des aktuellen Haushaltes:

f) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Konsolidierung künftiger Haushalte:

über- bzw. außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen im Haushaltsjahr

Mehraufwendungen / Mehrauszahlungen im Produkt: ---

Die Deckung erfolgt durch Mehrerträge / Mehreinzahlungen bzw. Minderaufwendungen / Minderausgaben im Produkt: ---

Die Entscheidung berührt das Haushaltssicherungskonzept:

ja

Darstellung der Auswirkungen:

nein

Anlagen:

- Erläuterungsbericht
- Lageplan Variante 1
- Lageplan Variante 2

gez. Dr. Rico Badenschier
Oberbürgermeister