

Vermerk: Bebauungsplan Nr. 118 „Warnitzer Feld“ der Landeshauptstadt Schwerin zum Schwerpunkt Verkehrsplanung

<u>Teilnehmer:</u>	Frau Ehrhardt	Vorsitzende Ortsteilbeirat Warnitz
	Herr Böcker	Fachgruppenleiter Verkehrsplanung
	Herr Hagemeister	Fachgruppe Verkehrsplanung
	Herr Thiele	Fachdienstleiter Stadtentwicklung und Wirtschaft
	Frau Music	Fachgruppe Stadtplanung

ca. 25 Bürgerinnen und Bürger

Datum: 02.05.2023

Ort: Freiwillige Feuerwehr Schwerin-Warnitz

Gegenstand der Informationsveranstaltung ist die Vorstellung der geplanten Entwicklungen zur äußeren und inneren verkehrliche Erschließung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 118 „Warnitzer Feld“.

Frau Ehrhardt eröffnet die Sitzung und erteilt Herrn Thiele das Wort. Es wird zunächst der Ablauf des Abends erläutert. Herr Thiele geht auf die Chronologie des Verfahrens ein. Herr Thiele übergibt das Wort an Herrn Hagemeister, dieser erläutert die geplante Verkehrserschließung.

Es wird ein **quartiersbezogenes Mobilitätskonzept** erstellt, das auf dem Verkehrskonzept Warnitz und das Radverkehrskonzept Schwerin basiert. Das Mobilitätskonzept zielt darauf ab, möglichst viel Kfz-Verkehr auf andere Mobilitätsformen zu übertragen. Deshalb sind folgende Mobilitätsangebote angedacht:

- ÖPNV-Angebot ausbauen (v.a. Buslinienverkehr)
- Attraktive Fuß- und Radwege
- Nahversorgung auf kurzen Wegen
- Mobilitätsstationen mit Park- und Lademöglichkeiten
- Außerdem: Car-Sharing, Bike-Sharing, Radabstellanlagen, Packstation

Auch beim Thema **Kfz-Stellplätze für das Warnitzer Feld** wird auf einen möglichst sparsamen Flächenverbrauch abgezielt. Für die bedarfsgerechte Planung von Stellplätzen sollen folgende Ideen/Konzepte konkretisiert und umgesetzt werden:

- Stellplatzschlüssel max. 1,0 Pkw/WE und mind. 2 Rad-Stellplätze/WE.
- Optional: Alternativ zum Stellplatz eine ÖPNV Jahreskarte.

- Alternative Stellplatznutzungen ermöglichen (z.B. als Gemeinschaftsflächen)
- Doppelnutzung von Stellplätzen (tagsüber öffentlich / nachts privat).

Die äußere Erschließung vom/zum Plangebiet Warnitzer Feld sieht eine HAUPTerschließung an der „Grevesmühlener Chaussee“ im Bereich der Zu-/Abfahrt zur Umgehungsstraße vor. Der Knotenpunkt soll als Kreisverkehr angelegt werden, anstatt die bisherige Lichtsignalanlage zu erweitern. Eine Lichtsignalanlage ist nur als Alternativplanung vorgesehen.

Mit dieser neuen HAUPTerschließung ist auch eine Verbindung zum „Kirschenhöfer Weg“ geplant. Dadurch wird die Verkehrsbelastung in der „Bahnhofstraße“ verringert, während die Belastung im „Kirschenhöfer Weg“ gleichmäßig verteilt wird.

Für den „Kirschenhöfer Weg“ beginnt demnächst die Vorplanung für den grundhaften Ausbau. Die Planung wird entsprechend der ermittelten Verkehrsmengen angelegt werden. Für die Durchsetzung/Einhaltung der Geschwindigkeit werden verkehrsberuhigende Elemente, wie z.B. Fahrbahnverengungen etc., eingesetzt.

Mehrere Fuß- und Radwege öffnen das Warnitzer Feld zum Ortsteil Warnitz und verbinden die alte und neue Bebauung miteinander.

Die innere Erschließung des Warnitzer Feldes wird als Ringerschließung um das innenliegende Quartier geführt, welche die umliegenden sieben Quartiere erschließt. Der Ring erhält öffentliche Stellplätze und einen begleitenden Gehweg.

Die sieben Quartiere werden über Erschließungsstraßen angebunden. Im Innenbereich eines jeden Quartiers sollen vorwiegend Mischverkehrsflächen entstehen (verkehrsberuhigte Bereiche). Die Stellplätze für die einzelnen Quartiere sollen zentralisiert angelegt werden. Die HUBs sind gleichzeitig auch Mobilitätsstationen. Im Warnitzer Feld entsteht ein umfangreiches Wegenetz aus Rad- und Fußwegen.

Die bisherige ÖPNV-Erschließung führt den Linienbus in der großen Runde (Pingelshagen) 4x über die „Bahnhofstraße“ in einem Umlauf. In der kleinen Runde (ohne Pingelshagen) wird 2x durch die „Bahnhofstraße“ gefahren. Der Einzugsradius der Bushaltestellen (300 m Luftlinie) deckt im Bestand nicht alle Wohnbereiche ab, v.a. im östlichen „Kirschenhöfer Weg“ sind weite Wege zu den Haltestellen zu laufen.

Die neue ÖPNV-Erschließung soll die Lücken in der Versorgung beheben und den gesamten Ortsteil Warnitz besser anbinden. Die zukünftige Linienführung soll über die HAUPTerschließung des Warnitzer Feldes zum „Kirschenhöfer Weg“ und somit als Ring durch den Ortsteil Warnitz führen. Dadurch wird die „Bahnhofstraße“ nur noch 2x in der großen Runde bzw. 1x in der kleinen Runde befahren. Das führt zu einer Belastung des „Kirschenhöfer Weges“ und einer Entlastung der „Bahnhofstraße“. Das Thema Buslinienverkehr wird deshalb beim grundhaften Ausbau des „Kirschenhöfer Weges“ berücksichtigt.

Mit der neuen Route für den Bus werden auch zwei neue Bushaltestellen, im Warnitzer Feld und im „Kirschenhöfer Weg“, vorgesehen. Das hat den Vorteil, dass die Einzugsradien der Haltestellen nun auch den „Kirschenhöfer Weg“ abdecken sowie das Warnitzer Feld. Dadurch werden Versorgungslücken geschlossen.

Eine „Schnellbus-Haltestelle“ an der „Grevesmühlener Chaussee“ soll für die Busse aus dem Landkreis zur Verfügung stehen. Diese fahren direkt zum Hauptbahnhof Schwerin. Mit dem

zukünftig geplanten Verkehrsverbund gilt dann auch das NVS-Ticket für diese Verbindung. In Summe wird die ÖPNV-Anbindung für den Ortsteil Warnitz gestärkt.

Diskussion und Fragerunde

Nach der Vorstellung der geplanten Entwicklung des Verkehrs werden Fragen von den Bürgern gestellt.

Frage: *Ist die Verbindung von der „Grevesmühlener Chaussee“ in den „Kirschenhöfer Weg“ durch das Warnitzer Feld nur für den Bus oder auch für alle anderen Verkehre vorgesehen?*

Antwort: Die Verbindung soll für alle Verkehrsteilnehmenden sein, somit auch für den motorisierten Individualverkehr.

Anregung: *Wenn die Verbindung von der „Grevesmühlener Chaussee“ in den „Kirschenhöfer Weg“ durch das Warnitzer Feld für alle Verkehrsteilnehmenden freigegeben wird, dann wird befürchtet, dass der „Kirschenhöfer Weg“ als Durchfahrtsstraße genutzt wird.*

Antwort: In einer Verkehrstechnischen Untersuchung wurde das Thema Durchgangsverkehr behandelt. Es stellt sich heraus, dass v.a. die Wohngebiete um den „Kirschenhöfer Weg“, in Teilen auch „Großer Kamp“, „Kleiner Kamp“ und „Oberer Kamp“ diese Verbindung nutzen würden. So werden diese Fahrten nicht mehr über die „Bahnhofstraße“ stattfinden, sondern auf der schnelleren Route durch das Warnitzer Feld. Der „Kirschenhöfer Weg“ wird im grundhaften Ausbau neugestaltet und damit ist es möglich, diesen deutlich restriktiver zu gestalten als es jetzt der Fall ist (Geschwindigkeitsdämpfung). Deshalb schätzt die Verwaltung den wirklichen Durchgangsverkehr, aus der „Bahnhofstraße“ oder der Straße „Zum Kirschenhof“ als sehr gering ein. Die schnellere Route wird von diesen Gebieten weiterhin über die „Bahnhofstraße“ genommen. Auf dem „Kirschenhöfer Weg“ verteilt sich der Verkehr gleichmäßiger. Während auf dem westlichen Abschnitt Verkehrsabnahmen zu verzeichnen sind, wird im östlichen Abschnitt eine Zunahme erfolgen.

Der Knotenpunkt „Grevesmühlener Chaussee / Bahnhofstraße / Trebbower Straße“ wird durch den verlagerten Verkehr aus dem „Kirschenhöfer Weg“ eine bessere Leistungsfähigkeit aufweisen als im Bestand. Hier sind Verbesserungen für die morgendliche Spitzenstunde zu erwarten, was von vielen Anwohnern oft gefordert wurde. Der Knotenpunkt mit dem geplanten Kreisverkehr kann die Verkehrsmengen des Warnitzer Feldes sowie des „Kirschenhöfer Weges“ problemlos aufnehmen.

Die Mehrbelastungen im östlichen Abschnitt des „Kirschenhöfer Weg“ sind mit dem Wohngebiet verträglich. Zum Vergleich und zur Einordnung der Verkehrsmengen liegt diesem Protokoll eine **Anlage mit Verkehrsmengen in Tempo 30-Zonen im Stadtgebiet** bei.

Frage: Welche Straßenbreite hat die Verbindung von der „Grevesmühlener Chaussee“ in den „Kirschenhöfer Weg“ durch das Warnitzer Feld?

Antwort: Die Straßenbreiten im Bebauungsplan „Warnitzer Feld“ sind in diesem frühen Planungsstadium noch nicht abschließend geklärt, so dass zum jetzigen Zeitpunkt dazu keine Aussage getroffen werden kann.

Anregung: Die Verbindung von der „Grevesmühlener Chaussee“ in den „Kirschenhöfer Weg“ durch das Warnitzer Feld soll nur für den Bus vorgesehen werden. Die Nutzung anderer Verkehrsteilnehmenden soll mittels Poller eingeschränkt werden.

Antwort: Diesen Vorschlag hat vom Fachdienst Verkehrsmanagement geprüft. Im Ergebnis aller Vor- und Nachteile ist eine öffentliche Verbindungsstraße für den gesamten Ortsteil Warnitz deutlich sinnvoller als eine reine ÖPNV-Straße.

Frage: Verkehrszählung im Ortsteil Warnitz: Wie erfolgt sowas konkret?

Antwort: Verkehrszählungen werden unter bestimmten Voraussetzungen durchgeführt. So muss es z.B. ein Werktag (Di-Do) sein und die Erhebung darf nicht in den Ferien oder an Feiertagen stattfinden. Bei Knotenpunktzählungen werden die Spitzenzeiten des Verkehrs erhoben (Morgen 6-9 Uhr, Nachmittag 15-18 Uhr). In geeigneten Fällen werden Querschnittsmessungen über eine gesamte Woche vorgenommen.

In Warnitz wurden die letzten beiden Erhebungen des Knotenpunktes „Grevesmühlener Chaussee / Bahnhofstraße / Trebbower Straße“ im Jahr 2019 (Bebauungsplan Nr. 113 „Warnitz - Kirschenhöfer Weg II“) und in 2022 (Bebauungsplan Nr. 118 „Warnitzer Feld“) durchgeführt. Beide Erhebungen konnten ausreichende Leistungsfähigkeiten am o.g. Knotenpunkt nachweisen.

Frage: Wann wird der „Kirschenhöfer Weg“ und die „Bahnhofstraße“ saniert? In diesem Zusammenhang wird angeregt, dass im „Kirschenhöfer Weg“ Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung vorgenommen werden sollten.

Frage: Grundhafter Ausbau des „Kirschenhöfer Weges“: Welche Leistungen sind in der Ausschreibung enthalten?

Antwort: Für den Kirschenhöfer Weg hat die Vorplanungsphase begonnen. Sobald erste Pläne erstellt wurden, wird der Ortsbeirat Warnitz an der Planung beteiligt. Folgende Eckpunkte werden in der Planung berücksichtigt:

- Berücksichtigung Linienbusverkehr in der Straße
- Neubau einer Bushaltestelle
- Verkehrsberuhigende Elemente (Fahrbahnverengungen oder Aufpflasterungen)
- Tempo 30-Zone bleibt
- Regenwasser- und Abwasserproblem wird mit grundhaftem Ausbau behoben

Die Bahnhofstraße ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht für den grundhaften Ausbau vorgesehen. Hier der Verweis auf das Straßenerneuerungskonzept des Fachdienstes Verkehrsmanagement.

Anregung: Der Knotenpunkt „Bahnhofstraße / Kirschenhöfer Weg / Zum Kirschenhof“ ist für Buslinienverkehr zu eng. Es wird eine Verbreiterung gewünscht.

Antwort: Das Anliegen kann im Zuge des grundhaften Ausbaus des „Kirschenhöfer Weges“ geprüft werden.

Anregung: Die „Wolfschlucht“ soll freigegeben werden.

Antwort: Aus verkehrlicher Sicht gibt es keine Gründe für die Öffnung der Straße zwischen Warnitz und Friedrichsthal. Die Gründe für die Schließung wurden in langen Diskussionen mit der Stadtpolitik abgestimmt und schlussendlich beschlossen. Die Umgehungsstraße ist die einzig sinnvolle Verbindung, damit die beiden Ortsteile nicht zusätzlich mit Kfz-Verkehr aus den jeweils anderen Gebieten belastet werden.

Anregung: Eine Durchfahrt für den MIV im südöstlichen Randbereich des Warnitzer Feldes wird abgelehnt. Eine öffentliche Straße neben einer Lärmschutzwand ist rechtlich nicht möglich.

Antwort: Dieser Sachverhalt wurde verwaltungsintern geprüft; die Bedenken können nicht nachvollzogen werden.

Kritik: Die „Bahnhofstraße“ ist für den Begegnungsfall von Bus und MIV zu eng. In diesem Fall muss der Bus stehenbleiben und das andere Fahrzeuge fährt in Schrittgeschwindigkeit an dem Bus vorbei.

Antwort: Die „Bahnhofstraße“ besitzt in ihrem Verlauf einige Fahrbahnverengungen, die als Stellplätze ausgewiesen sind. Diese tragen zur Verkehrsberuhigung im Wohngebiet bei. Es ist bekannt, dass dies für den Buslinienverkehr unkomfortabel ist. Jedoch sind die Verengungen für die Einhaltung der Geschwindigkeit von Tempo 30 km/h auf dieser Abschnittslänge notwendig.

Den Beschwerden an die Verwaltung, bezüglich überhöhter Geschwindigkeiten in der „Bahnhofstraße“, kann einerseits baulich begegnet oder auch mit verstärkten Kontrollen werden. Andererseits sollte auch eine gegenseitige Kontrolle der Warnitzer Anwohner stattfinden. Eine wirksame Verkehrserziehung ist immer nachhaltiger als bauliche Lösungen, die den Fahrtkomfort für jeden einschränken.

Weiteres Vorgehen

- Auswertung des heutigen Abends
- Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfes
- Öffentliche Auslegung - hier können Stellungnahmen vorgebracht werden
- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
- Entscheidung über Stellungnahmen (Abwägung)
- Fassung eines Satzungsbeschlusses durch die Stadtvertretung