

fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus	Beteiligt:	
Federführendes Amt: Amt für Mobilität		
<b>Verschiebung des Modellversuchs Lange Straße - Fahrradstraße</b>		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
23.02.2022	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Empfehlung
24.02.2022	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
01.03.2022	Bau- und Planungsausschuss	Empfehlung
02.03.2022	Bürgerschaft	Entscheidung

**Sachverhalt:**

Eine Verschiebung des Modellprojektes Lange Straße – Fahrradstraße wird seitens der Stadtverwaltung nicht befürwortet. Alle Fragestellungen können im Vorfeld des Modellprojektes beantwortet werden bzw. kann im Verlaufe des Modellversuches auf entsprechende Problemlagen reagiert werden. Zu den Fragestellungen im Folgenden die fachlichen Positionen:

**1. Überprüfung der Variante „Markierung eines breiten Fahrradstreifens und einer „Normal breiten Pkw-Fahrspur“ als sichere und getrennte Verkehrsführung**

Die Variante „Markierung eines breiten Radfahrstreifens“ und einer „normal breiten Pkw-Fahrspur“ wurde in der Vergangenheit geprüft. Ein breiter Radfahrstreifen wäre zwar grundsätzlich im Straßenquerschnitt einzuordnen, allerdings wäre dieser aufgrund der bestehenden - in Großpflaster angelegten - Entwässerungsrinne für den Radverkehr nicht in der vollen Breite nutzbar.

**2. Einbeziehung der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Gewerbetreibenden und weiterer Mieterinnen und Mieter**

Die Anwohnenden werden vor Beginn des Modellprojektes über die neue Verkehrsführung in der Langen Straße, die Gestaltung & Regeln in einer Fahrradstraße sowie das Modellprojekt und Beteiligungsmöglichkeiten per Anschreiben oder Aushang informiert. Projektbegleitend wird ein Projektbeirat mit Interessenvertreter:innen der Wohnungsgenossenschaften, des Einzelhandels, weiterer Gewerbetreibender, der Gastronom:innen sowie des Radverkehrs einberufen. Dieses Gremium soll regelmäßig tagen und als Sprachrohr zwischen lokalen Akteuren/Betroffenen, der Stadtverwaltung sowie den politischen Gremien dienen. Die lokalen Interessenvertreter:innen sollen so fortlaufend über das Modellprojekt informiert, lokale projektbedingte etwaige auftretende

Problemlagen frühzeitig erkannt, diskutiert und Lösungen entwickelt werden. Anwohnende, Mieter\*innen, Gewerbetreibende können über die benannten Vertreter:innen hier sowie über den Ortsbeirat Stadtmitte ihr Anliegen während der Projektlaufzeit vortragen.

**3. Überprüfung der zu erhaltenden Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens Am Kanonsberg mit allen Beteiligten, u.a. mit der RSAG**

Beantwortung durch das Tiefbauamt noch ausstehend (wird nachgereicht).

**4. Prognose hinsichtlich der Immissionsmessung der europäischen Luftqualitätsvorschriften für Feinstaub und Stickstoffdioxid (sh. Messcontainer L 22) im Zuge des ausweichenden Verkehrs auf die L22**

In Rücksprache mit dem für das Luftmessnetz zuständigen LUNG-MV, ist davon auszugehen, dass die aktuell sichere Einhaltung der Grenzwerte für die gemessenen Luftschadstoffe auch mit der durch das Amt für Mobilität prognostizierten Erhöhung des Verkehrs auf der L22, von ca. 40.500 auf 43.000 Kfz/Tag durchschnittlichen täglichen Verkehr, gegeben ist. Eine genaue Modellierung ist aus Kapazitätsgründen derzeit nicht möglich, kann in absehbarer Zeit aber in Aussicht gestellt werden.

Das LUNG-MV gibt zudem den Hinweis, dass aufgrund der neuen WHO-Luftqualitätsleitlinien (2021), die Absenkung der Grenzwerte für Feinstaub diskutiert wird und für die HRO hier künftig wieder erhöhter Handlungsbedarf entstehen könnte.

**5. Aufzeigen von Konsequenzen einer erheblichen Verkehrsverlagerung in Haupt- und Nebennetze, insbesondere des ausweichenden Pkw-Verkehrs auf enge Straßen in der östlichen und nördlichen Altstadt**

Das Straßennebennetz wurde in Bezug auf zu erwartende „Schleichverkehre“ untersucht und erste Ansätze zur Vermeidung dieser entwickelt. Des Weiteren wird auch im Rahmen des Verkehrsversuchs auf ggf. entstehende Probleme reagiert und gegen gesteuert werden.

**6. Vorabfassung und Darstellung der Auswirkungen des Neubaus der Brücke am Goetheplatz auf den gesamten Innenstadtverkehr**

Relevante Auswirkungen der (Teil-)Sperrungen im Zuge des Neubaus der Bahnbrücke am Goetheplatz auf die Lange Straße sind nicht zu erwarten.

**7. Vorabfassung und Darstellung der Auswirkungen der Sanierung/des Neubaus der Vorpommernbrücke auf den gesamten Innenstadtverkehr**

Eine Sanierung/ Neubau der Vorpommernbrücke ist zeitlich parallel zum Verkehrsversuch nicht geplant.

**8. Aufzeigen von Konsequenzen der erschwerten Erreichbarkeit der Parkhäuser, Geschäfte und auch in Bezug auf den Lieferverkehr in der Langen Straße etc.**

Die Parkhäuser, Geschäfte bleiben durch Kunden oder den Lieferverkehr weiter erreichbar.

#### **9. Aufzeigen von Alternativen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Alternativen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurden im Vorfeld untersucht und auch öffentlich vorgestellt. Da der Verkehrsversuch zeitlich begrenzt ist, können diese Alternativen – insbesondere auch in Abhängigkeit der Erkenntnisse – zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden.

#### **10. Aufzeigen von möglichen Szenarien (z.B. Havarie auf der L22 und ähnliche)**

Die Lange Straße ist schon im Bestand eher ungeeignet, die Verkehre der L22 z.B. bei einer Havarie aufzunehmen. Unabhängig davon wird die Sperre am Vogelsang so konzipiert, dass sie bei entsprechenden Ereignissen auf Veranlassung der Polizei auch temporär beräumt werden kann.

**Finanzielle Auswirkungen:** -

Holger Matthäus

**Anlagen**

Keine