

Stadtvertretung der Landeshauptstadt

Schwerin

Datum: 2014-08-20

Dezernat/ Amt: III / Amt für
Verkehrsmanagement
Bearbeiter/in: Herr Carsten Bierstedt
Telefon: 545 - 2071

Beschlussvorlage

Drucksache Nr.

öffentlich

00036/2014

Beratung und Beschlussfassung

Hauptausschuss
Stadtvertretung

Betreff

Genehmigung der Eilentscheidung des Hauptausschusses über die Beantragung der Förderung des Vorhabens Brücke Wittenburger Straße und die Verwendung der dadurch freiwerdenden Investitionsmittel zum Neubau der Brücke Stadionstraße

Genehmigung der Eilentscheidung der Oberbürgermeisterin über die außerplanmäßige Auszahlung von 150.000 € zur Finanzierung von Planungsleistungen für das Bauvorhaben Ersatzneubau Brücke Stadionstraße

Beschlussvorschlag

1. Die Stadtvertretung genehmigt die Eilentscheidung des Hauptausschusses zur Beantragung der Förderung des Vorhabens Brücke Wittenburger Straße und zur Verwendung der durch diese Förderung freiwerdenden Investitionsmittel zum Neubau der Brücke Stadionstraße.
2. Der Hauptausschuss genehmigt die Eilentscheidung der Oberbürgermeisterin über die außerplanmäßige Auszahlung von 150.000 € zur Finanzierung von Planungsleistungen für die Brücke Stadionstraße.

Begründung

1. Sachverhalt / Problem

Eilentscheidung des Hauptausschusses:

Die Verwaltung beabsichtigt, die Förderung des Vorhabens Brücke Wittenburger Straße aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, deren Verwendung bis zum 31. Dezember 2015 begrenzt ist, zu beantragen. Für den Fall der Ausreichung dieser Fördermittel beabsichtigt sie, die dadurch freiwerdenden Investitionsmittel zum Neubau der Brücke Stadionstraße einzusetzen.

Der Hauptausschuss hat in seiner Sitzung am 08. Juli 2014 in diesem Sinne eine Eilentscheidung getroffen.

In ihrer Sitzung am 28. April 2014 hatte die Stadtvertretung beschlossen, die Brücke Stadionstraße als wichtige Angelegenheit im Sinne des § 22 Absatz 4 Satz 2 der Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern zu betrachten und alle in dieser Angelegenheit übertragenen Zuständigkeiten an sich zu ziehen.

Darüber hinaus hat die Oberbürgermeisterin der Stadtvertretung zur Sitzung im September 2014 eine Beschlussvorlage zur Ersatzlösung für die abzureißende Stadionbrücke vorzulegen. Hierbei sind insbesondere die Lösungsansätze

- Wegfall der Brücke und Einrichtung eines Kreisverkehrs,
- Wegfall der Brücke und Einrichtung von Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen,
- Wiedererrichtung der Brücke und
- Bau einer reinen Fußgängerinnen- und Fußgänger/Radfahrerinnen und Radfahrerbrücke

unter Einbeziehung von Möglichkeiten der Förderung vergleichend zu betrachten und zwar hinsichtlich der Auswirkungen auf

- a) den städtischen Haushalt (einmalige und laufende Ausgaben),
- b) die Verkehrs-, Rad- und Fußwegebeziehungen,
- c) den Streckenverlauf des Nahverkehrs und
- d) den Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner (Johannes-Stelling-Straße, Gartenstadt/Krösnitz).

Dazu trägt die Verwaltung vor:

Wegfall der Brücke und Einrichtung eines Kreisverkehrs

Dieser Lösungsansatz muss verworfen werden.

- Verkehrsfunktion allgemein

Zunächst ist festzustellen, dass ein Kreisverkehr nicht ausreichen würde, um alle derzeit über die Brücke Stadionstraße und die drei Anbindungen an die Ludwigsluster Chaussee (Krösnitz, Lennéstraße, „Püsserkrug“) verlaufenden Fahrbeziehungen vollständig zu ersetzen. Mit einem Kreisverkehr könnten nur entweder die Verkehre von der Seite Lennéstraße an die Ludwigsluster Chaussee angebunden werden, oder aber die Verkehre von der Seite Krösnitz / „Püsserkrug“. Insofern wären an mindestens zweien der genannten Einmündungen Kreisverkehrsplätze anzulegen, um alle Fahrbeziehungen vollständig zu ersetzen. (Der Bau nur eines Kreisverkehrs unmittelbar in der Achse der bisherigen Brücke scheidet aufgrund der sehr großen Höhenunterschiede zwischen Ludwigsluster Chaussee und Johannes-Stelling-Straße/Stadionstraße aus.) In der Beschlussvorlage 00995/2011 ist bereits eine kurze Bewertung des Lösungsansatzes Kreisverkehr enthalten. Ergänzend dazu:

- Beurteilung eines Kreisverkehrs Ludwigsluster Chaussee/Krösnitz

Ein Kreisverkehr an der Einmündung Krösnitz wäre mit ca. 30.600 Kraftfahrzeugen - durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke - belastet (Summe aus ca. 30.000 Kraftfahrzeugen im Querschnitt der Ludwigsluster Chaussee plus ca. 600 Kraftfahrzeugen aus Richtung Krösnitz). Dieser Kalkulation liegt die Annahme zugrunde, dass nur das Wohngebiet Krösnitz an den Kreisverkehr angeschlossen wird, nicht aber die Hagenower Straße.

Dieser Kreisverkehr läge im Hinblick auf die Gesamtverkehrsbelastung zunächst grundsätzlich noch in der Kategorie „kleiner Kreisverkehr mit zweistreifig befahrbaren Elementen mit Außendurchmesser von 40 bis 60m“ gemäß Merkblatt für die Anlage von Kreis-

verkehren 2006. Doch ist aus der extrem ungleichmäßigen Auslastung der verschiedenen Zufahrten davon auszugehen, dass die Gestaltungskriterien für einen solchen Kreisverkehr nicht ohne massive Leistungsfähigkeitseinbußen eingehalten werden können. Es wird eine zweistreifig befahrbare Kreisfahrbahn angelegt werden müssen, was regelkonform wäre. Es werden aus beiden Richtungen der Ludwigsluster Chaussee zweistreifige Kreiszufahrten angelegt werden müssen, was ebenfalls regelkonform wäre. Allerdings sind Kreisausfahrten aus Sicherheitsgründen bei kleinen Kreisverkehren mit zweistreifig befahrbaren Elementen immer einstreifig auszuführen. In Fahrtrichtung zum Stadtzentrum könnte dieses Problem durch Anlage eines Bypasses gelöst werden, in der Gegenrichtung jedoch nicht. In Fahrtrichtung stadtauswärts käme die Anlage des Kreisverkehrs daher einer punktuellen Reduzierung des Querschnittes der Ludwigsluster Chaussee auf nur eine Fahrspur gleich, was in Anbetracht der bestehenden Verkehrsbelastung eine Fehlplanung darstellen würde. Es würde zu drastischen Leistungsfähigkeitsproblemen kommen.

Die Alternativlösung bestünde in einem „großen Kreisverkehr mit Lichtsignalanlage und Außendurchmesser ab 60m“ gemäß Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006. Ein solcher Kreisverkehr könnte zwar die Verkehre leistungsfähig abwickeln, auch dann, wenn man annimmt, dass auch noch zusätzliche Verkehre von der Hagenower Straße abgewickelt werden müssten (6.000 Kraftfahrzeuge - durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke), jedoch wäre der Bauaufwand (Herstellung der Kreisfahrbahn und Anpassung der Zuführungen der Ludwigsluster Chaussee) erheblich größer, als bei der Herstellung einer lichtsignalgeregelten Einmündung an gleicher Stelle. Gleichzeitig müsste ein solcher großer Kreisverkehr aus Sicherheitsgründen mit einer Lichtsignalanlagen-Regelung ausgestattet werden. Somit würde der Vorteil eines Kreisverkehrs gegenüber einer lichtsignalgeregelten Einmündung, nämlich die Einsparung von Folgekosten, wegfallen.

- Beurteilung eines Kreisverkehrs Ludwigsluster Chaussee/Lennéstraße

Ein Kreisverkehr an der Einmündung Lennéstraße wäre mit mindestens ca. 33.000 Kraftfahrzeugen - durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke - belastet (Summe aus ca. 30.000 Kraftfahrzeugen im Querschnitt der Ludwigsluster Chaussee plus mindestens ca. 3.000 Kraftfahrzeugen aus Richtung Johannes-Stelling-Straße). Voraussetzung dieser Kalkulation ist, dass der bisherige Zufluss zur Brücke Stadionstraße aus Richtung Hagenower Straße (ebenfalls ca. 3.000 Kraftfahrzeuge - durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) ersatzlos wegfällt und nicht zumindest teilweise auf der Ludwigsluster Chaussee aus Richtung Neue Gartenstadt wieder auftaucht.

Aber selbst bei 33.000 Kraftfahrzeugen - durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke - läge der Kreisverkehr in der Kategorie „großer Kreisverkehr mit Lichtsignalanlage und Außendurchmesser ab 60m“ gemäß Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006. Damit würde auch hier der Vorteil des Kreisverkehrs gegenüber einer lichtsignalgeregelten Einmündung, nämlich die Einsparung von Folgekosten, wegfallen. Gleichzeitig wäre der Bauaufwand (Herstellung der Kreisfahrbahn und Anpassung der Zuführungen der Ludwigsluster Chaussee) erheblich größer, als bei der Herstellung einer lichtsignalgeregelten Einmündung an gleicher Stelle.

- Beurteilung eines Kreisverkehrs Ludwigsluster Chaussee/„Püsserkrug“

Ein Kreisverkehr an der Einmündung „Püsserkrug“ wäre mit mindestens ca. 31.000 Kraftfahrzeugen - durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke - belastet (Summe aus ca. 30.000 Kraftfahrzeugen im Querschnitt der Ludwigsluster Chaussee plus mindestens ca. 1.000 Kraftfahrzeugen aus Richtung „Püsserkrug“). Voraussetzung dieser Kalkulation wäre allerdings, dass der bisherige Zufluss zur Brücke Stadionstraße aus Richtung Hagenower Straße (ca. 6.000 Kraftfahrzeuge - durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke)

ersatzlos wegfällt oder anderweitig abgewickelt wird und nicht an der Zufahrt „Püsserkrug“ wieder auftaucht. Dies ist jedoch nicht zu erwarten. Insofern muss der Belastung von 30.000 Kraftfahrzeuge im Querschnitt der Ludwigsluster Chaussee die Belastung von „Püsserkrug“ und Hagenower Straße (mindestens teilweise) hinzugerechnet werden.

Somit läge auch dieser Kreisverkehr in der Kategorie „großer Kreisverkehr mit Lichtsignalanlage und Außendurchmesser ab 60m“ gemäß Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006. Damit würde auch hier der Vorteil des Kreisverkehrs gegenüber einer lichtsignalgeregelten Einmündung, nämlich die Einsparung von Folgekosten, wegfallen. Gleichzeitig wäre der Bauaufwand (Herstellung der Kreisfahrbahn und Anpassung der Zuführungen der Ludwigsluster Chaussee) erheblich größer, als bei der Herstellung einer lichtsignalgeregelten Einmündung an gleicher Stelle.

- Linienbusverkehr und Fußgängerinnen- und Fußgänger-/Radverkehr

Die Herstellung von zwei Kreisverkehren an den Einmündungen Lennéstraße und „Püsserkrug“ würde die weitgehend umwegfreie Führung der Buslinie 7 ermöglichen.

Im Zuge der notwendigen Signalisierung der Kreisverkehre müssten auch signalgesicherte Quermöglichkeiten für Fußgängerinnen- und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer über die Ludwigsluster Chaussee vorgesehen werden. Wegen der Bedeutung der Straßenbahnhaltestelle „Ostorf“ und des Wohngebietes Krösnitz als Quellen und Ziele von Fußgängerinnen- und Fußgängern bzw. Radfahrerinnen und Radfahrern wäre vor allem die Anlage eines lichtsignalgesicherten Kreisverkehrs in Höhe Krösnitz notwendig.

Somit könnten mit der Anlage von nur zwei Kreisverkehren, gleichgültig welche zwei gewählt werden, die Ansprüche des Linienbusverkehrs und des Fußgängerinnen- und Fußgänger-/Radverkehrs nicht gleichermaßen befriedigt werden.

- Investitionskosten und Folgekosten

Zwei Kreisverkehre würden einen erheblichen Bauaufwand bedeuten. Die Investitionskosten einschließlich der nötigen Anpassungen der auf die Kreisverkehre zuführenden Fahrbahnen, und der Kosten für den umfangreichen Straßenrückbau (ca. 0,18 Mio. €) werden sich nach erster Schätzung auf ca. 1,3 Mio. € belaufen (dabei ist für die Kreisverkehre die Bauform „großer Kreisverkehr mit Lichtsignalanlage und Außendurchmesser von 60m“ zugrunde gelegt). Unter Berücksichtigung eines Risikozuschlages in Höhe von 10% ergibt sich eine Endsumme von ca. 1,5 Mio. €.

Der Neubau der Brücke in den bislang vorhandenen Dimensionen würde keine wesentliche Änderung der Verkehrsanlage darstellen und es ergäben sich somit auch keine Ansprüche von Anwohnerinnen und Anwohnern auf Lärmschutzmaßnahmen und keine Notwendigkeit für ein formelles Planverfahren. Beides würde aber bei einem Abriss der Brücke und der Herstellung von Kreisverkehren der Fall sein. Es ist anzunehmen, dass die Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen sich nicht auf mehr als 300 T€ belaufen würden. Dies ergibt sich aus einem Analogieschluss zu den Lärmschutzkosten für den grundhaften Ausbau des Obotritenringes.

Außerdem entstünden jährliche Folgekosten für Wartung und Energieversorgung der für die Kreisverkehre notwendigen Lichtsignalanlagen (ca. 8 T€); aber durch möglich werdende Fahrbahnentsiegelungen kann es zu Folgekosteneinsparungen bei der Straßenunterhaltung kommen. Im Vergleich dazu ist für den Unterhalt der Brücke mit ca. 33 T€ pro Jahr zu rechnen; Fahrbahnentsiegelungen werden nicht möglich.

Wegfall der Brücke und Einrichtung von Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen

Dieser Lösungsansatz kann unter den Vorbehalten der gegenüber der Brückenlösung geringeren Leistungsfähigkeit und der geringeren Verkehrssicherheit befürwortet werden. Er ist in der Beschlussvorlage 00995/2011 bereits sehr ausführlich beschrieben. Ergänzend dazu:

- Verkehrsfunktion allgemein

Gemäß Beschluss des Hauptausschusses vom 19. November 2013 zur „Sicherung der Finanzierung der Planung der mit dem Abriss der Brücke Stadionstraße erforderlich werdenden Ersatzlösungen“ (Dienstsache 01611/2013) wurde im März 2014 eine Vorplanungsunterlage für die Herstellung von drei lichtsignalgeregelten Einmündungen (Ludwigsluster Chaussee/Krösnitz, Ludwigsluster Chaussee/Lennéstraße und Ludwigsluster Chaussee/„Püsserkrug“) einschließlich Verkehrsuntersuchung erstellt. Diese Planung hat die grundsätzliche bauliche Machbarkeit und verkehrliche Leistungsfähigkeit der drei Knotenpunkte nachgewiesen.

Die Vorplanung für die Einmündung Ludwigsluster Chaussee/Krösnitz bildet die Grundlage für die aktuell in Arbeit befindliche Bauvorbereitung zur Herstellung dieser Einmündung bis zum Beginn des Brückenabrisses voraussichtlich im November 2014. Zur sichereren Führung der Fußgängerinnen- und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer und zur Ermöglichung des weiteren Betriebes der Buslinie 7 (allerdings mit Einschränkungen) ist die Herstellung dieser Einmündung zwingend erforderlich, unabhängig von dem nach dem Brückenabriss endgültig herzustellenden Lösungsansatz.

Die planerische Vorbereitung für die beiden anderen Einmündungen Ludwigsluster Chaussee/Lennéstraße und Ludwigsluster Chaussee/„Püsserkrug“ wurde dagegen gestoppt. Die Herstellung dieser Einmündungen würde erforderlich werden, um alle bislang über die Brücke Stadionstraße abgewickelten Verkehrsströme des Kraftfahrzeugverkehrs umwegfrei niveaugleich führen und die Buslinie 7 wieder auf einer dem derzeitigen Verlauf nahekommenden Route führen zu können.

- Investitionskosten und Folgekosten:

Die Kostenschätzung der Vorplanung vom März 2014 zeigt folgende Baukosten für die Herstellung der Verkehrsanlagen einschließlich der Lichtsignalanlagen:

- Knoten Krösnitz:	300 T€
- Knoten Lennéstraße:	150 T€
- Knoten „Püsserkrug“:	150 T€

Gegebenenfalls könnten weitere Kosten für eine bei Realisierung des Knotenpunktes „Püsserkrug“ auf Grund der Baugrundverhältnisse notwendig werdende grundhafte Erneuerung des Straßenverbindungsstückes „Püsserkrug“ zwischen Hagenower Straße und Ludwigsluster Chaussee entstehen. Diesbezüglich wären noch nähere Prüfungen, insbesondere die Entnahme und Auswertung von Bohrproben erforderlich.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass der Abriss der Brücke und der Neubau der lichtsignalgeregelten Einmündungen wesentliche Änderungen der öffentlichen Straßen im Sinne der 16. BImSchV darstellen und somit eine Prüfpflicht hinsichtlich der eventuell für die Anwohnerinnen und Anwohner entstehenden Lärmschutzansprüche entsteht. Bislang wurde nur für den Knoten Krösnitz (der zwingend mit dem Beginn des Brückenabrisses in Betrieb gehen muss) eine schalltechnische Untersuchung in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse noch nicht vorliegen. Es ist anzunehmen, dass die Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen für alle Knoten sich nicht auf mehr als 300 T€ belaufen würden.

Dies ergibt sich aus einem Analogieschluss zu den Lärmschutzkosten für den grundhaften Ausbau des Obotritenringes.

Die Folgekosten pro Lichtsignalanlage sind auf 4 T€/Jahr für Strom und Wartung zu beziffern; sie würden sich also auf maximal 12T€ bei Herstellung aller drei Knotenpunkte belaufen.

Wiedererrichtung der Brücke

Dieser Lösungsansatz kann unter dem Vorbehalt der hohen Kosten beziehungsweise der Förderfähigkeit befürwortet werden. Er ist in der Beschlussvorlage 00995/2011 bereits beschrieben. Ergänzend kann ausgeführt werden, dass als Vorteile einer Wiedererrichtung der Brücke im Wesentlichen folgende Aspekte zu benennen sind:

- **Kraftfahrzeugverkehr:**

Es würde eine leistungsfähige Verkehrsanlage wiederhergestellt werden. Die Hauptrichtung Ludwigsluster Chaussee könnte wie bislang störungsfrei abgewickelt werden. Ebenso der zweite wichtige Verkehrsstrom über die Brücke im Zuge der Verbindung Hagenower Straße-Stadionstraße. Die Nebenrichtungen könnten wie bislang mit minimalen Wartezeiten an den Zufahrten zu den beiden genannten Hauptstraßen abgewickelt werden.

Im Gegensatz zum Lösungsansatz „Bau einer reinen Fußgängerinnen- und Fußgänger-/Radfahrerinnen und Radfahrerbrücke“ würden durch die Wiedererrichtung der Brücke als Kraftfahrzeugbrücke auch Leistungsfähigkeitsprobleme für den Doppelknoten Johannes-Stelling-Straße/Graf-Schack-Allee/Ludwigsluster Chaussee/Ostorfer Ufer vermieden werden.

Es würde eine sichere Verkehrsanlage wiederhergestellt werden. Der hohe Grad der Verkehrssicherheit der niveaufreien Brückenlösung ist daran ablesbar, dass sich im Umfeld der Brücke 2009 nur vier Unfälle ereigneten. Demgegenüber ereigneten sich am vergleichbaren Knotenpunkt Ludwigsluster Chaussee/Ostorfer Ufer/Graf-Schack-Allee 19 Unfälle im Jahre 2009.

- **Linienbusverkehr:**

Die Brücke wird derzeit von der Buslinie 7 befahren, bei der es sich um eine der am stärksten ausgelasteten Buslinien im Stadtgebiet handelt (Taktzeit alle 15 Minuten). Mit der Wiedererrichtung der Brücke würde diese Buslinienführung weiterhin umwegfrei gewährleistet werden können. Damit könnte auch die Bedienung der Haltestellen vor und nach der Brücke weiterhin sichergestellt werden („Technologiezentrum“, „Rosenstraße“, „Haselholzstraße“, „Johannes-Stelling-Straße“, „Freilichtbühne“ und „Lischstraße“).

- **Fußgängerinnen- und Fußgänger-/Radverkehr:**

Die Brücke ist von hoher Bedeutung für Fußgängerinnen- und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer (ca. 50/Spitzenstunde). Deshalb ist als Vorteil des Lösungsansatzes „Wiedererrichtung der Brücke“ hervorzuheben, dass der Fußgängerinnen- und Fußgänger-/Radverkehr in gleicher Weise wie bislang abgewickelt werden könnte. Im Vergleich zu den anderen Lösungsansätzen „Wegfall der Brücke und Einrichtung eines Kreisverkehrs“ und „Wegfall der Brücke und Einrichtung von Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen“ bietet diese Lösung die sicherste und komfortabelste Führung für Fußgängerinnen- und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer. Umwege und Wartezeiten

werden weitgehend vermieden.

- Investitionskosten und Folgekosten:

Investitionskosten Brückenbauwerk: ca. 4 Mio. €

Folgekosten Brückenbauwerk: ca. 33.000 €/Jahr

Sofern eine ausreichend hohe Förderung erlangt werden könnte, könnten sich für die Landeshauptstadt Schwerin vergleichbar hohe Kosten wie für den Lösungsansatz „Wegfall der Brücke und Einrichtung von Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen“ ergeben. Außerdem würde die Wiedererrichtung der Brücke keine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße im Sinne der 16. BImSchV darstellen. Insofern würde keine Prüfung von Lärmschutzansprüchen notwendig werden und in der Folge keine Kosten für Lärmsanierungsmaßnahmen entstehen.

Bau einer reinen Fußgängerinnen- und Fußgänger-/Radfahrerinnen und Radfahrerbrücke

Dieser Lösungsansatz muss verworfen werden:

- Kraftfahrzeugverkehr:

Die bestehende Brücke hat eine hohe Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr, sie wird von ca. 600 Kraftfahrzeugen/Spitzenstunde bzw. ca. 6.600 Kraftfahrzeugen/Tag befahren. Sofern die Brücke nur als reine Fußgängerinnen- und Fußgänger-/Radfahrerinnen und Radfahrerbrücke neu gebaut werden würde, müssten diese Kraftfahrzeugverkehre über andere Fahrtrouten abgewickelt werden.

Dabei ist zum einen eine nennenswerte Mehrbelastung des Doppelknotens Johannes-Stelling-Straße/Graf-Schack-Allee/Ludwigsluster Chaussee/Ostorfer Ufer zu erwarten. Im Rahmen der Vorplanung für die Herstellung der niveaugleichen lichtsignalgeregelten Anbindung der Zufahrt Krösnitz an die Ludwigsluster Chaussee wurde eine Verkehrsuntersuchung erstellt. Diese ergab - unter der Voraussetzung des Wegfalls der Brücke und der Herstellung nur der genannten Einmündung - für einzelne Verkehrsströme am Doppelknoten Johannes-Stelling-Straße/Graf-Schack-Allee/Ludwigsluster Chaussee/Ostorfer Ufer in der Spitzenstunde die Verkehrsqualitätsstufe F. Die Stufe F ist gleichbedeutend mit einer Überlastung des Knotenpunktes, da die Nachfrage größer ist als die Kapazität, das heißt die Kraftfahrzeuge müssen bis zu ihrer Abfertigung mehrfach anhalten und vorrücken, der Stau wächst ständig, die Wartezeiten sind extrem lang. Es ist anzunehmen, dass die Verkehrsbelastung am Doppelknoten Johannes-Stelling-Straße/Graf-Schack-Allee/Ludwigsluster Chaussee/Ostorfer Ufer bei einem Neubau der Brücke nur als reine Fußgängerinnen- und Fußgänger-/Radfahrerinnen und Radfahrerbrücke ähnlich wäre. Für den Übergangszeitraum, für den die Herstellung nur der Anbindung der Krösnitz als Ersatz für die abgerissene Brücke vorgesehen ist, muss eine solche Leistungsfähigkeitseinschränkung hingenommen werden. Als Dauerzustand wäre sie jedoch inakzeptabel.

Neben der nicht ausreichenden Leistungsfähigkeit des Doppelknotens im Falle eines Wegfalls der Brücke ist außerdem die Tatsache, dass es sich bei diesem Knoten um eine Unfallhäufungsstelle handelt, äußerst kritisch zu bewerten. Es ist zu befürchten, dass mit einer weiteren deutlichen Verkehrszunahme die Verkehrssicherheit weiter abnehmen würde. Auch dies wäre inakzeptabel.

Zum anderen ist eine Mehrbelastung der Neuen Gartenstadt zu erwarten. Es sind deutlich vermehrte Durchfahrten von Anliegern aus dem Bereich Hagenower Straße/Haselholzstraße durch die verkehrsberuhigten Bereiche („Spielstraßen“) der Neuen Gartenstadt zur Ludwigscluster Chaussee zu erwarten, da diese Anlieger außer über einen deutlichen Umweg über die Mettenheimerstraße keine andere Möglichkeit mehr hätten, in Richtung Stadtzentrum zu fahren. Für die dauerhafte Aufnahme derartiger Mehrverkehre sind die verkehrsberuhigten Bereiche („Spielstraßen“) der Neuen Gartenstadt jedoch absolut ungeeignet.

Neben den Mehrbelastungen der beiden oben genannten sensiblen Teilbereiche des Straßennetzes ist ferner als nachteilig zu bewerten, dass sich durch die Herstellung als reine Fußgängerinnen- und Fußgänger-/Radfahrerinnen und Radfahrerbrücke nennenswerte Umwegfahrten für den Kraftfahrzeugverkehr ergeben würden. Diese würden je nach Quelle und Ziel in der Größenordnung von ca. 0,6km (für Hauptströme, z.B. Hagenower Straße - Stadtzentrum) bis zu 2,1km (für Nebenströme, z.B. Krösnitz - Schlossgarten) liegen. Dementsprechend ergäben sich höhere Lärm- und Schadstoffemissionen und höhere Kosten für die Verkehrsteilnehmer.

- Linienbusverkehr:

Die Brücke wird derzeit von der Buslinie 7 befahren, bei der es sich um eine der am stärksten ausgelasteten Buslinien im Stadtgebiet handelt (Taktzeit alle 15 Minuten). Bei einem Neubau der Brücke nur als Fußgängerinnen- und Fußgänger-/Radfahrerinnen und Radfahrerbrücke ergäben sich für den Busverkehr folgende Konsequenzen:

Stadteinwärts könnte die Linie 7 nicht mehr über Hagenower Straße geführt werden und es würden die Haltestellen „Technologiezentrum“, „Rosenstraße“ und „Haselholzstraße“ wegfallen. Die Linie müsste stattdessen über die Mettenheimer Straße und die Ludwigscluster Chaussee geführt werden. Dadurch würde der westliche Teil der Gartenstadt von der Erschließung des öffentlichen Personennahverkehrs abgetrennt bzw. die Fußwege zu den nächsten erreichbaren Haltestellen (an der Ludwigscluster Chaussee) würden sich um bis zu 850m verlängern. Damit würde der vom Gesamtverkehrskonzept für Bushaltestellen außerhalb der Innenstadt vorgegebene Einzugsbereich von 400m in inakzeptabler Weise überschritten. Theoretisch wäre auch eine Führung der Buslinie wie bisher durch die Gartenstadt und dann rechts abbiegend beim „Püsserkrug“ zur Ludwigscluster Chaussee stadtauswärts mit Wendevorgang in Höhe SVZ und dann wieder über die Ludwigscluster Chaussee stadteinwärts denkbar, was jedoch einem Umweg von ca. 1,3km entsprechen würde. Dementsprechend entstünden Zeitverluste für die Fahrgäste und Mehrkosten für den Nahverkehrsbetrieb, die nicht gedeckt werden könnten bzw. nur durch Einsparungen an anderer Stelle (z.B. Streichung von Fahrten) ausgeglichen werden könnten.

Stadtauswärts könnte die Linie 7 nicht mehr über die Johannes-Stelling-Straße geführt werden und es würden die Haltestellen „Lischstraße“, „Freilichtbühne“ und „Johannes-Stelling-Straße“ wegfallen. Davon könnte nur die Haltestelle „Johannes-Stelling-Straße“ durch einen Haltestellen-Neubau in Nähe Krösnitz ersetzt werden. Die Erschließung des Bereiches Johannes-Stelling-Straße, in dem mehrere große Arbeitgeber ansässig sind, durch den öffentlichen Personennahverkehr würde sich dadurch sehr deutlich verschlechtern, insbesondere in der Verkehrsbeziehung in Richtung Gartenstadt und Krebsförden. Die Fußwege zu den nächsten erreichbaren Haltestellen der Linie 7 („Platz der Jugend“ und neue Haltestelle in Höhe Krösnitz) würden sich gegenüber dem Ist-Zustand um bis zu 500m verlängern. Damit würde der vom Gesamtverkehrskonzept für Bushaltestellen außerhalb der Innenstadt vorgegebene Einzugsbereich von 400m überschritten werden.

- Fußgängerinnen- und Fußgänger-/Radverkehr:

Die Brücke ist von hoher Bedeutung für Fußgängerinnen- und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer (ca. 50/Spitzenstunde). Bei einem Neubau der Brücke nur als Fußgängerinnen- und Fußgänger-/Radfahrerinnen und Radfahrerbrücke würde der Fußgängerinnen- und Fußgänger-/Radverkehr weitgehend in gleicher Weise wie bislang abgewickelt werden können. Allerdings könnte die Notwendigkeit entstehen, die Querung der Hagenower Straße in der Achse Stadionstraße - Fußgängerinnen- und Fußgänger-/Rad-Brücke durch eine Querungshilfe (z.B. Mittelinsel) zu sichern. Bislang können die Fußgängerinnen- und Fußgänger die Straße auch ohne Querungshilfe queren, da eine abknickende Hauptstraße ausgeschildert ist und die Kraftfahrzeugverkehrsströme entweder gegenüber der Hauptrichtung wartepflichtig sind oder aber wegen der rechtwinkligen Kurve nur langsam fahren können. Somit entstehen genügend Zeitlücken, die den Fußgängerinnen- und Fußgängern und Radfahrerinnen und Radfahrern ein sicheres Queren ermöglichen. Bei Wegfall der Nutzung der Brücke durch den Kraftfahrzeugverkehr könnten die Kraftfahrzeuge künftig auf der Hagenower Str. in gerader Richtung zügiger durchfahren, woraus sich geringere Zeitlücken für die Fußgängerinnen- und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer ergeben würden und somit der Bedarf für eine Querungshilfe entstehen könnte. Eine detaillierte Prüfung wäre erforderlich.

- Investitionskosten und Folgekosten:

Investitionskosten Brückenbauwerk für Fußgängerinnen- und Fußgänger-/Radfahrerinnen und Radfahrer: ca. 2,5 Mio €

Folgekosten Brückenbauwerk für Fußgängerinnen- und Fußgänger-/Radfahrerinnen und Radfahrer: ca. 20.000 €/Jahr

Außerdem könnten sich Ansprüche von Anwohnerinnen und Anwohnern auf Lärmschutzmaßnahmen ergeben, denn laut §1 (2) der 16. BImSchV ist die Änderung einer öffentlichen Straße „auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.“

Laut vorliegendem Schallimmissionsplan 2008 wurden im betreffenden Bereich der Ludwigsluster Chaussee Beurteilungspegel von 60 Dezibel (A) nachts ermittelt, so dass eine Prüfpflicht besteht. Für ein Haus unmittelbar an der Brücke wurde auch tags ein Beurteilungspegel von 70 Dezibel (A) berechnet.

Es ist anzunehmen, dass der Abriss der Brücke Stadionstraße und ihr Wiederaufbau nur als Fußgängerinnen- und Fußgänger-/Rad-Brücke eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße darstellt (wenngleich nicht unmittelbar eine wesentliche Änderung der Ludwigsluster Chaussee). Dass die daraus resultierende erhöhte Verkehrsbelastung auf der Ludwigsluster Chaussee und anderen Straßen im Umfeld dort zu erhöhten Schallimmissionen führen könnte, ist wahrscheinlich, abgesehen davon, dass dort nachts ohnehin bereits der kritische Pegel von 60 Dezibel (A) erreicht ist. Insofern könnten sich hieraus Lärmschutzansprüche der Betroffenen und somit zusätzliche Kosten für die Landeshauptstadt Schwerin ergeben.

Die Kernaussagen dieses Vergleichs der Ersatzlösungen sind in der Anlage in einer tabellarischen Übersicht zusammengestellt worden.

Im Ergebnis dieser Darlegung der Auswirkungen der vorgegebenen Ersatzlösungen ist die Stadtvertretung in die Lage versetzt, die Variantenentscheidung zu treffen.

Diese Entscheidung hat allerdings der Hauptausschuss mit seiner genannten Eilentscheidung bereits getroffen. Das war zulässig. Nach § 35 Absatz 2 Satz 4 der Kommunalverfassung entscheidet der Hauptausschuss auch in dringenden Angelegenheiten, deren Erledigung nicht bis zu einer Dringlichkeitssitzung der Stadtvertretung aufgeschoben werden kann. Diese Entscheidungen bedürfen der Genehmigung durch die Stadtvertretung. Um diese Genehmigung wird hier gebeten.

Eilentscheidung der Oberbürgermeisterin:

Die Verwaltung beabsichtigt, Planungsleistungen zur Vorbereitung des Ersatzneubaus der Brücke Stadionstraße zu beauftragen. Der Haushalt des Jahres 2014 sieht diesbezüglich keine Mittel vor. Es kommt insofern auf eine außerplanmäßige Auszahlung an. Die Höhe der Auszahlung soll 150.000 € betragen.

Nach § 50 Absatz 1 der Kommunalverfassung sind außerplanmäßige Auszahlungen nur zulässig, wenn sie unvorhergesehen und unabweisbar sind und die Deckung gewährleistet ist.

Für die Durchführung der Maßnahme stehen Deckungsmittel zur Verfügung.

Die beantragte außerplanmäßige Auszahlung muss in der Zeit der vorläufigen Haushaltsführung erfolgen. Nach § 49 Absatz 1 der Kommunalverfassung darf die Landeshauptstadt Schwerin unter anderem die Auszahlungen leisten, die für die Weiterführung notwendiger Aufgaben unaufschiebbar sind. Die Erneuerung der Straßen und Brücken ist eine notwendige Aufgabe des Straßenbaulastträgers. Im Falle der Brücke Stadionstraße ist die Vorbereitung des Ersatzneubaus auch unaufschiebbar.

Nach § 5 Absatz 3 Nummer 2 der Hauptsatzung entscheidet regelmäßig der Hauptausschuss über die Durchführung der außerplanmäßigen Auszahlung in der hier genannten Höhe.

In Fällen äußerster Dringlichkeit entscheidet allerdings nach § 38 Absatz 4 der Kommunalverfassung die Oberbürgermeisterin anstelle des Hauptausschusses. Für die hier in Rede stehende außerplanmäßige Auszahlung ist das am 04. August 2014 geschehen. Diese Entscheidung bedarf der Genehmigung durch den Hauptausschuss. Um sie wird hier gebeten.

Die Brücke Stadionstraße wird wegen ihres Zustandes im vierten Quartal 2014 abgerissen. Zuvor wird eine verkehrliche Ersatzlösung hergestellt. Dazu wird westlich des Brückenbauwerkes ein lichtsignalgeregelter Knotenpunkt geschaffen, der auch eine sichere Führung des Fußgängerinnen- und Fußgänger- und Fahrradverkehrs zwischen Krößnitz und der Johannes-Stelling-Straße gewährleistet. Diese Ersatzlösung ist gerade ausreichend leistungsfähig, wird aber in Spitzenstunden zu deutlichen Problemen im Verkehrsablauf führen. Das beeinträchtigt auch die Verkehrssicherheit. Eine lichtsignalgeregelte Lösung ist tendenziell weniger verkehrssicher, als die niveaufreie Verkehrsführung, die durch Errichtung des Brückenbauwerkes möglich ist, denn die Regelung der Lichtsignalanlage führt zu Anhaltevorgängen, was mit potenziellen Unfallrisiken (insbesondere Auffahrunfällen) verbunden ist. Im Bereich der Brücke Stadionstraße wurden im Jahr 2009 im Durchschnitt vier Unfälle registriert. Die mit der im Bereich der Brücke Stadionstraße temporär zu schaffenden Lichtsignalsteuerung vergleichbare Kreuzung Ostorfer Ufer/Bleicherstraße/Graf-Schack-Allee/Ludwigsluster Chaussee wies demgegenüber mit 24 Unfällen im Jahr 2009 ein Vielfaches dieses Unfallgeschehens auf.

Aus diesem Grund soll die Erneuerung des Brückenbauwerkes zeitnah erfolgen.

Die Fachverwaltung hat den Zeitbedarf für die Vorbereitung und Durchführung der Maßnahme zunächst unabhängig von den haushaltsrechtlichen Voraussetzungen ermittelt. Dabei sind jeweils nur knappe Zeiteinsätze gewählt worden. Der Ablauf ergäbe sich bei sofortiger Beauftragung der ersten Planungsleistungen wie folgt:

01.08.2014	Planungsauftrag
15.10.2014	Fertigstellung Vorplanung
30.11.2014	Abschluss der Prüfung der Vorplanung, Herbeiführung des Grundsatzbeschlusses der Stadtvertretung
23.02.2015	Fertigstellung Entwurf
20.03.2015	Abschluss der Prüfung des Entwurfs
27.03.2015	Einarbeitung der Änderungen und Ergänzungen
27.04.2015	Abschluss des Genehmigungsverfahrens
30.05.2015	Fertigstellung der Ausschreibungsunterlage
15.06.2015	Abschluss der Prüfung der Vergabeunterlagen
27.06.2015	Einarbeitung der Änderungen und Ergänzungen
28.06.2015	Veröffentlichung
05.07.2015	Abschluss Versendung der Unterlagen
19.08.2015	Submission
14.09.2015	Zuschlagserteilung
07.10.2015	Baubeginn
30.05.2017	Fertigstellung der Maßnahme

Der Haushaltsplan sieht gegenwärtig Auszahlungen für die Maßnahme nicht vor. Mittel könnten daher nur dann bereitstehen, wenn eine außerplanmäßige Auszahlung erfolgen würde. Aus diesem Grunde hat die Oberbürgermeisterin die Eilentscheidung über die Auszahlung von 150.000 € getroffen, um die Vorplanung beauftragen und die Entwurfsplanung einleiten zu können.

Die Fachverwaltung sieht die Möglichkeit, die genannte außerplanmäßige Auszahlung in Höhe von 150.000 € aus Mitteln der Maßnahme 5410112040 (Brücke im Zuge der Rudolf-Diesel-Straße über die Straßenbahn) zu decken. Das ist wegen des günstigen Ausschreibungsergebnisses und des geringen Nachtragsbedarfs möglich.

Der gesamte Haushaltsbedarf ergibt sich nach gegenwärtigem Kenntnisstand wie folgt:

Baukosten der Brücke	2.750.000 €
Schutzgerüst für Straße und Straßenbahn	60.000 €
Schienenersatz an zwei Wochenenden	60.000 €
Elektrifizierungsschutz	40.000 €
Rückbau Lichtsignalanlagen und Fußgängerinnen- und Fußgängerführung	80.000 €
Sicherheitszuschlag	400.000 €
Zwischensumme	3.390.000 €
Objektplanung und Statik	340.000 €
Bauüberwachung, Bauoberleitung	75.000 €
Prüfung	50.000 €
Umwelt, Vermessung, Naturschutz	25.000 €
Sicherheitszuschlag	50.000 €
Zwischensumme	540.000 €
Gesamtkosten	3.930.000 €

Da noch keinerlei Planungsstand besteht, wird dieser überschlägig ermittelte Haushaltsbedarf mit dem Fortschreiten der Planung qualifiziert werden. Daraus erwachsende Änderungen werden in die Finanzplanung einzuarbeiten sein.

Der überschlägig ermittelte Finanzbedarf ist zunächst entsprechend dem dargestellten Ablauf ab dem Haushaltsjahr 2015 in den Haushaltsplan einzuordnen:

2014: 150.000 €
2015: 600.000 €
2016: 2.180.000 €
2017: 1.000.000 €

2. Notwendigkeit

Die Brücke Stadionstraße wird wegen ihres Zustandes im vierten Quartal 2014 abgerissen. Zuvor wird eine verkehrliche Ersatzlösung hergestellt. Dazu wird westlich des Brückenbauwerkes ein lichtsignalgeregelter Knotenpunkt geschaffen, der auch eine sichere Führung des Fußgängerinnen- und Fußgänger- und Fahrradverkehrs zwischen Krößnitz und der Johannes-Stelling-Straße gewährleistet. Diese Ersatzlösung ist gerade ausreichend leistungsfähig, wird aber in Spitzenstunden zu deutlichen Problemen im Verkehrsablauf führen. Das beeinträchtigt auch die Verkehrssicherheit. Aus diesem Grund soll die Erneuerung des Brückenbauwerkes zeitnah erfolgen.

3. Alternativen

Die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch die zu schaffende Ersatzlösung wird für einen längeren Zeitraum oder gar auf Dauer hingenommen.

4. Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse von Familien

Für den Fall der Durchführung der Planung profitieren insbesondere Fußgängerinnen- und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer von dem Sicherheitsgewinn. Diese Attraktivitätssteigerung kommt gerade Familien zugute.

5. Wirtschafts- / Arbeitsmarktrelevanz

zunächst keine, da hier lediglich über die Finanzierung der Planungsleistungen entschieden wird

6. 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

b) Ist der Beschlussgegenstand aus anderen Gründen von übergeordnetem Stadtinteresse und rechtfertigt zusätzliche Ausgaben:

Der Ersatzneubau des Brückenbauwerkes verspricht einen Sicherheitsgewinn.

- c) Welche Deckung durch Einsparung in anderen Haushaltsbereichen / Produkten wird angeboten:

Die Fachverwaltung sieht die Möglichkeit, die genannte außerplanmäßige Auszahlung in Höhe von 150.000 € aus Mitteln der Maßnahme 5410112040 (Brücke im Zuge der Rudolf-Diesel-Straße über die Straßenbahn) zu decken.

- d) Bei investiven Maßnahmen bzw. Vergabe von Leistungen (z. B. Mieten):

Nachweis der Unabweisbarkeit – zum Beispiel technische Gutachten mit baulichen Alternativmaßnahmen sowie Vorlage von Kaufangeboten bei geplanter Aufgabe von als Aktiva geführten Gebäuden und Anlagen:

Betrachtung auch künftiger Nutzungen bei veränderten Bedarfssituationen (Schulneubauten) sowie Vorlage der Bedarfsberechnungen:

Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für das Vermögen der Stadt (Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Sinne des § 9 GemHVO-Doppik):

Grundsätzliche Darstellung von alternativen Angeboten und Ausschreibungsergebnissen:

- e) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Sanierung des aktuellen Haushaltes (inklusive konkreter Nachweis ergebnis- oder liquiditätsverbessernder Maßnahmen und Beiträge für Senkung von Kosten, z. B. Betriebskosten mit Berechnungen sowie entsprechende Alternativbetrachtungen):

kein Beitrag

- f) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Sanierung künftiger Haushalte (siehe Klammerbezug Punkt e):

kein Beitrag

über- bzw. außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen im Haushaltsjahr

Mehraufwendungen / Mehrauszahlungen im Produkt: Gemeindestraßen

Die Deckung erfolgt durch Minderausgaben im Produkt: Gemeindestraßen

Die Entscheidung berührt das Haushaltssicherungskonzept:

☐ ja

Darstellung der Auswirkungen:

☒ nein

Anlagen:

- Übersicht des Vergleichs der Ersatzlösungen
- Eilentscheidung des Hauptausschusses
- Eilentscheidung der Oberbürgermeisterin

gez. Angelika Gramkow
Oberbürgermeisterin