

Stadtvertretung der Landeshauptstadt

Schwerin

Datum: 2015-06-09

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

Beschlussvorlage

Drucksache Nr.

00346/2015

öffentlich

Beratung und Beschlussfassung

Dezernentenberatung
Hauptausschuss
Ortsbeirat Gartenstadt, Ostorf
Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr
Ausschuss für Finanzen
Hauptausschuss
Stadtvertretung

Betreff

Verzicht auf den Neubau der Brücke Stadionstraße

Beschlussvorschlag

Die Stadtvertretung beschließt, den Beschluss 00036/2014 zur Eilentscheidung des Hauptausschusses 00006/2014 zum Neubau der Brücke Stadionstraße hinsichtlich des Punktes 2 „Verwendung derInvestitionsmittel zum Neubau der Brücke Stadionstraße“ aufzuheben.

Begründung

1. Sachverhalt / Problem

Unter der Drucksachennummer 00006/2014 hatte der Hauptausschuss im Rahmen einer Eilentscheidung am 08. Juli 2014 beschlossen, die Förderung der Brücke Wittenburger Straße zu beantragen und die durch die Förderung freiwerdenden Investitionsmittel zum Neubau der Brücke Stadionstraße zu verwenden. Die Stadtvertretung hatte in ihrer Sitzung am 15. September 2014 diese Eilentscheidung genehmigt. Gleichzeitig hat sie unter der Drucksachennummer 00036/2014 die Eilentscheidung der Oberbürgermeisterin über die außerplanmäßige Auszahlung von 150.000 € zur Finanzierung von Planungsleistungen für die Brücke Stadionstraße genehmigt. In der Folge hat die Verwaltung die Vorplanung für den Neubau der Brücke beauftragt.

Der Abriss des Brückenbauwerks erforderte die Herstellung einer alternativen Verkehrslösung. Sie wurde in Gestalt des Ausbaus des Knotenpunktes Ludwigsluster Chaussee/Hagenower Straße realisiert und am 03. November 2014 für den Verkehr freigegeben.

Die Vorplanung zum Neubau der Brücke Stadionstraße liegt nunmehr vor. Sie enthält fünf Varianten, deren Gesamtbaukosten zwischen 3,6 und 3,9 Mio. € liegen.

Der endgültige Verzicht auf den Wiederaufbau der Brücke Stadionstraße wird aus Sicht der Verwaltung empfohlen. Dazu führen im Einzelnen die folgenden Überlegungen:

Abwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs

Der vormals über die Brücke Stadionstraße abgewinkelte Kraftfahrzeugverkehr wird zum größten Teil über die im November 2014 in Betrieb genommene ebenerdige Ersatzlösung Knotenpunkt Ludwigsluster Chaussee/Hagenower Straße mit ausreichender Leistungsfähigkeit abgewickelt. Für die Gestaltung dieses lichtsignalgeregelten Knotenpunktes war eine Verkehrsprognose und eine darauf aufbauende Leistungsfähigkeitsberechnung erstellt worden, die zu dem Ergebnis kamen, dass der Knotenpunkt in der Leistungsfähigkeitsstufe D (d. h. ausreichend) betrieben werden könnte. Die Auswertung der im Dezember 2014 und nochmals im März/April 2015 durchgeführten Verkehrszählungen ergab, dass die Verkehrsmengen der Prognose nicht erreicht werden. Statt der prognostizierten Summe des Knotenzuflusses von ca. 3.200 Kraftfahrzeugen je Stunde wurde nur ein tatsächlicher Wert von ca. 3.050 Kraftfahrzeugen je Stunde ermittelt. Daraus ergibt sich, dass der Knotenpunkt wie prognostiziert leistungsfähig betrieben werden kann und insoweit kein Bedarf für Veränderungen besteht.

Doch nicht alle früheren Verkehrsbeziehungen können an dem Knotenpunkt gewährleistet werden, für einige Autofahrer hat sich die Notwendigkeit zu kleineren oder größeren Umwegen ergeben. Kritisch ist hierbei insbesondere die Verlagerung von Verkehren auf den Doppelknoten Graf-Schack-Allee/Johannes-Stelling-Straße/Ostorfer Ufer/Ludwigsluster Chaussee, der auch schon zuvor stark ausgelastet war. Nach der im Zusammenhang mit der Planung des neuen lichtsignalgeregelten Knotenpunktes erstellten Verkehrsprognose war mit einer Mehrbelastung dieses Doppelknotens von ca. 570 Kraftfahrzeugen je Stunde zu rechnen, womit die Kapazitätsgrenzen des Doppelknotens überschritten wären, da für einzelne Verkehrsströme die Leistungsfähigkeitsstufe F (d. h. unzureichend) erreicht werden würde. Die Auswertung der im Dezember 2014 und nochmals im März/April 2015 durchgeführten Verkehrszählungen ergab zwar, dass die Verkehrsmengen der Prognose nicht erreicht werden. Statt der prognostizierten Mehrbelastung von bis zu 570 Kraftfahrzeugen je Stunde wurde nur eine Mehrbelastung von ca. 400 Kfz in der Spitzenstunde ermittelt. Die Leistungsfähigkeitsstufe F (d. h. unzureichend) wird allerdings dennoch erreicht.

So ist es bei einzelnen Verkehrsströmen im Bereich des Doppelknotens zu deutlichen Veränderungen gekommen. Insbesondere trifft dies in der nachmittäglichen Spitzenstunde zu für:

- Geradeausfahrer vom Ostorfer Ufer zur Graf-Schack-Allee (+60 Kfz = + 30%),
- Rechtsabbieger von der Ludwigsluster Chaussee zur Graf-Schack-Allee (+180 Kfz = + 60%),
- Linksabbieger von der Graf-Schack-Allee zur Ludwigsluster Chaussee (+140 Kfz = +25%),
- Rechtsabbieger von der Graf-Schack-Allee zur Johannes-Stelling-Straße (+40 Kfz = +70%),
- Linksabbieger von der Graf-Schack-Allee (Werderstraße) zur Johannes-Stelling-Straße (-80 Kfz = -50%),
- Linksabbieger von der Johannes-Stelling-Straße zur Graf-Schack-Allee (+50 Kfz = +30%),
- Rechtsabbieger von der Johannes-Stelling-Straße zur Graf-Schack-Allee (Werderstraße) (-140 Kfz = -40%).

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit ist zu konstatieren, dass eine niveaufreie Führung von Verkehrsströmen (Brückenlösung) grundsätzlich sicherer ist, als eine niveaugleiche Führung (lichtsignalgeregelte Kreuzung oder Einmündung). Eine niveaugleiche Lösung beinhaltet zwangsläufig eine größere Anzahl von Konfliktpunkten und damit ein potentiell höheres Unfallrisiko als eine niveaufreie Lösung. Dies trifft prinzipiell für alle Knotenpunkte im Straßennetz zu. Es ist aber zu betonen, dass die neue lichtsignalgeregelte Einmündung nach den aktuell gültigen Regelwerken unter Beachtung aller Aspekte der Verkehrssicherheit hergestellt wurde und insoweit kein besonderer Gefahrenpunkt entstanden ist.

In Anbetracht der erheblichen Kosten für einen Brückenneubau und der dauerhaft äußerst angespannten Haushaltslage der Landeshauptstadt Schwerin kann aus diesen Nachteilen keine zwingende Notwendigkeit für einen Brückenneubau abgeleitet werden. Stattdessen ist näher zu untersuchen, inwieweit durch eine Anpassung der Lichtsignalschaltung für den Doppelknoten Graf-Schack-Allee/Johannes-Stelling-Straße/Ostorfer Ufer/Ludwigsluster Chaussee die nachteiligen Auswirkungen des Brückenabrisses begrenzt werden können.

Abwicklung Fußgänger- und Radverkehr

Der vormals über die Brücke Stadionstraße abgewinkelte Fußgänger- und Radverkehr wird über die im November 2014 in Betrieb genommene ebenerdige Ersatzlösung Knotenpunkt Ludwigsluster Chaussee/Stadionstraße verkehrssicher abgewickelt.

Allerdings ist festzustellen, dass die neue Lösung für die Fußgänger und Radfahrer mit deutlichen Nachteilen und Komforteinbußen verbunden ist. Es sind Umwege entstanden. Ferner ist die erhebliche Höhendifferenz zwischen Stadionstraße und Johannes-Stelling-Straße einerseits (oben) und der Ludwigsluster Chaussee andererseits (unten) zwei Mal zu überwinden, was insbesondere für kleinere Kinder und für ältere Menschen eine spürbare Erschwernis bedeutet. Außerdem entstehen nun Wartezeiten an der lichtsignalgesicherten Querung der Ludwigsluster Chaussee und der Straßenbahnstrecke.

In Anbetracht der erheblichen Kosten für einen Brückenneubau und der dauerhaft äußerst angespannten Haushaltslage der Landeshauptstadt Schwerin kann aus diesen Nachteilen jedoch keine zwingende Notwendigkeit für einen Brückenneubau abgeleitet werden.

Abwicklung Linienbusverkehr

Die vormals über die Brücke Stadionstraße verkehrende Buslinie 7 wird über die im November 2014 in Betrieb genommene ebenerdige Ersatzlösung Knotenpunkt Ludwigsluster Chaussee/ Stadionstraße verkehrssicher abgewickelt.

Allerdings ergibt sich daraus eine neue Linienführung im Abschnitt zwischen ehemaliger Brücke und Platz der Jugend: Die drei Haltestellen im Zuge der Johannes-Stelling-Straße („Johannes-Stelling-Straße, „Freilichtbühne“, „Lischstraße“) können nun nicht mehr bedient werden. Für die vormals angefahrne Haltestelle „Johannes-Stelling-Straße“ fungiert die neue Haltestelle „Osterberg“ als Ersatz, die beiden anderen sind für die Linie 7 ersatzlos entfallen. Damit hat sich die Verbindungsqualität im Linienbusverkehr zwischen Krebsförden und der Gartenstadt einerseits und dem Bereich Johannes-Stelling-Straße andererseits verschlechtert.

In Anbetracht der erheblichen Kosten für einen Brückenneubau und der dauerhaft äußerst angespannten Haushaltslage der Landeshauptstadt Schwerin kann aus dieser Verschlechterung jedoch keine zwingende Notwendigkeit für einen Brückenneubau abgeleitet werden.

Fazit:

Unter Berücksichtigung der oben dargestellten Sachverhalte, sowie wegen der dauerhaft äußerst angespannten Haushaltslage der Landeshauptstadt Schwerin, empfiehlt die Verwaltung, dass die Stadtvertretung den Beschluss 00036/2014 zur Eilentscheidung des Hauptausschusses 00006/2014 zum Neubau der Brücke Stadionstraße hinsichtlich des Punktes 2 „Verwendung der ... Investitionsmittel zum Neubau der Brücke Stadionstraße“ aufhebt.

2. Notwendigkeit

Die Notwendigkeit, über Alternativen zum Neubau der Brücke Stadionstraße zu entscheiden, ergibt sich aus der auf Dauer angespannten Haushaltslage der Landeshauptstadt Schwerin.

3. Alternativen

Der Neubau der Brücke Stadionstraße wird entsprechend des Beschlusses der Stadtvertretung unter der Drucksachennummer 00036/2014 weiter vorbereitet und durchgeführt.

4. Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse von Familien

Die Entscheidung hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse von Familien.

5. Wirtschafts- / Arbeitsmarktrelevanz

Die Entscheidung hat zunächst keine Wirtschafts- oder Arbeitsmarktrelevanz.

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:

Die Entscheidung hat keine zusätzlichen Ausgaben zur Folge.

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

Siehe Punkt b)

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:

Siehe Punkt b)

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

Siehe Punkt b)

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

Siehe Punkt b)

Grundsätzliche Darstellung von alternativen Angeboten und Ausschreibungsergebnissen:

Siehe Punkt b)

- 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):

Siehe Punkt b)

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

Siehe Punkt b)

über- bzw. außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen im Haushaltsjahr

Mehraufwendungen / Mehrauszahlungen im Produkt: keine

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

Die Entscheidung berührt das Haushaltssicherungskonzept:

☐ ja

Darstellung der Auswirkungen:

☒ nein

Anlagen:

keine

gez. i. V. Bernd Nottebaum
1. Stellvertreter der Oberbürgermeisterin