Stadtvertretung der Landeshauptstadt

Schwerin

Datum: 2016-06-28

Dezernat/ Amt: III / Fachdienst
Verkehrsmanagement
Bearbeiter/in: Herr Czarnetzki
Telefon: (0385) 545-2062

Beschlussvorlage Drucksache Nr.

00780/2016

öffentlich

Beratung und Beschlussfassung

Dezernentenberatung
Hauptausschuss
Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr
Hauptausschuss

Betreff

Grundhafter Ausbau der Arsenalstraße im zweiten Bauabschnitt
(Alexandrinestraße bis Friedrichstraße)

Beschlussvorschlag

1. Der Hauptausschuss stimmt dem grundhaften Ausbau der Arsenalstraße im zweiten Bauabschnitt (Alexandrinestraße bis Friedrichstraße) zu. Als Grundlage für die weiteren Planungsschritte dient die Vorplanungsvariante 1-2 (Befestigung der Fahrbahn mit geschnittenem Großpflaster, Veränderung der Bordverläufe in den Anschlussbereichen Alexandrinestraße und Friedrichstraße).
2. Der Hauptausschuss stimmt einer freihändigen Vergabe der weiteren Planungsleistung zu und ermächtigt die Oberbürgermeisterin, dem im Rahmen eines freihändigen Vergabeverfahrens ermittelten geeignetsten Ingenieurbüro den Auftrag für die Planungsleistung zu erteilen.
3. Der Hauptausschuss stimmt einer öffentlichen Ausschreibung der Bauleistungen zu und ermächtigt die Oberbürgermeisterin, dem im Ergebnis der Ausschreibung ermittelten wirtschaftlichsten Bieter den Auftrag für die geplanten Bauleistungen zu erteilen.

Begründung

1. Sachverhalt / Problem

Die Arsenalstraße liegt im Stadtzentrum der Landeshauptstadt Schwerin und wird dem Ortsteil Altstadt zugeordnet. Der etwa 160 m lange zweite Bauabschnitt läuft am Südufer des Pfaffenteichs entlang und reicht vom Anschlussbereich Alexandrinestraße bis zum Anschlussbereich Friedrichstraße. Der beabsichtigte grundhafte Ausbau umfasst die Fahrbahn sowie den einseitig vorhandenen Gehweg auf der südlichen Straßenseite, nicht jedoch die vorhandene Platzfläche auf der nördlichen Straßenseite.

Als planerische Grundlage der Sanierung ließ die Verwaltung im Jahr 2015 eine Vorplanung erarbeiten, die verschiedene Varianten der zukünftigen Straßengestaltung enthält. Die Varianten unterscheiden sich anhand der geplanten Bordführung in den Anschlussbereichen sowie hinsichtlich der zukünftigen Befestigung der Fahrbahnoberfläche. Als Grundlage für die nachfolgenden Planungsphasen bevorzugt die Verwaltung die Vorplanungsvariante 1-2, die sich durch die folgenden Merkmale auszeichnet:

1.1 Merkmale der Vorzugsvariante

Anschlussbereich Alexandrinenstraße

Die Dreiecksinsel und der Abbiegestreifen werden entfernt, an ihrer Stelle wird die Platzfläche am Südufer des Pfaffenteichs erweitert. Die dafür erforderliche Verlängerung des östlichen Hochbordes der Alexandrinenstraße folgt dem gegenwärtig vorhandenen Bordverlauf geradlinig bis zur Anbindung an den Bestandshochbord der Dreiecksinsel. Die Befestigung der hinzugewonnenen Platzfläche wird sich an der Gestaltung des vorhandenen Platzes orientieren, um ein einheitliches Bild zu schaffen.

Anschlussbereich Friedrichstraße

Die Bordflucht auf der südlichen Straßenseite wird gegenüber der Einmündung der August-Bebel-Straße vor den Häusern Arsenalstraße 2 bis 6 verändert. Durch eine neue gekrümmte Bordführung wird der in diesem Bereich unnötig breite Fahrbahn Fläche entzogen und auf den Seitenraum übertragen. Die Fahrbahn der Arsenalstraße erhält dadurch eine ungefähr einheitliche Breite.

Befestigung der Fahrbahn und des Gehweges

Die gesamte Fahrbahnfläche im 2. BA der Arsenalstraße wird mit geschnittenem Großpflaster befestigt. Der Seitenraum auf der südlichen Straßenseite wird mit im Diagonalverband verlegten und von Bischofsmützen eingefassten Betonsteinplatten (eigentlicher Gehwegbereich) sowie mit Mosaikpflaster (Traufstreifen) befestigt, um zu einem hochwertigen Straßenbild beizutragen.

Der Wegfall der Dreiecksinsel und des Abbiegestreifens an der Einmündung Alexandrinenstraße sowie die beabsichtigte Veränderung der Bordführung gegenüber der Einmündung August-Bebel-Straße werden keine negativen Auswirkungen auf den fließenden Kfz-Verkehr haben. Auch sämtliche bislang vorhandene Parkstände bleiben erhalten. Gleichzeitig werden die Seitenräume in den Anschlussbereichen Fläche hinzugewinnen. Die neuen Bordverläufe können dem Lageplan entnommen werden, der dieser Vorlage beigelegt wurde.

1.2 Abwägung denkmalpflegerischer Belange

Der 2. BA der Arsenalstraße ist Bestandteil des in die Denkmalliste der Stadt eingetragenen Denkmalschutzgebietes „Umbauung des Pfaffenteiches mit Promenaden und der Paulskirche“. Mit Verweis auf den Denkmalschutz als öffentliches Interesse wird aus denkmalpflegerischer Sicht der weitestgehende Erhalt der noch vorhandenen historischen Substanz gefordert. Dies umfasst die Beibehaltung bzw. Wiederherstellung einer Reihenpflasterung der Fahrbahn aus ungeschnittenem Granitgroßpflaster sowie den Erhalt der bisherigen Bordführung im Anschlussbereich Friedrichstraße. Lediglich der in der Vorplanungsvariante 1-2 vorgesehene Veränderung der Bordflucht im Anschlussbereich Alexandrinenstraße inklusive der Integration der Dreiecksinsel in die Platzfläche wird seitens der Denkmalpflege zugestimmt.

Neben der Denkmalpflege beteiligte die federführende Fachgruppe Verkehrsplanung im Rahmen der Abstimmung zur Vorplanung weitere Fachgruppen der Verwaltung sowie sonstige Gremien und Akteure. Konkret umfasst dies:

- Fachgruppe Stadtplanung
- Fachgruppe Immissionsschutz und Umweltplanung
- Fachgruppe Untere Verkehrsbehörde, Sondernutzungen
- Nahverkehr Schwerin GmbH
- Ortsbeirat Altstadt, Feldstadt, Paulsstadt, Lewenberg
- Behindertenbeirat der Landeshauptstadt Schwerin

Während der Abstimmung zeigte sich, dass die Verwendung von geschnittenem Pflaster und die Veränderung der Bordführung im Anschlussbereich Friedrichstraße von allen Beteiligten – mit Ausnahme der Denkmalpflege – akzeptiert oder sogar ausdrücklich gefordert wird.

Daher entschied sich der Fachdienst Verkehrsmanagement unter Abwägung sämtlicher vorgetragener Argumente dafür, die Vorplanungsvariante 1-2 trotz der Bedenken der Denkmalpflege als Grundlage für die nachfolgenden Planungsschritte zu wählen. Dafür sprechen die unter Punkt 1.3 aufgeführten Gründe, die gemäß der abschließenden Verwaltungsmeinung gegenüber den denkmalpflegerischen Einwänden überwiegen.

In Absprache mit dem Landesamt für Kultur und Denkmalpflege M-V soll dieser Beschluss erneut der Landesdenkmalpflege zur Stellungnahme übergeben werden.

1.3 Begründung für die Wahl der Vorzugsvariante

1.3.1 Begründung für die Befestigung der Fahrbahn mit geschnittenem Pflaster

Belange des Fußgängerverkehrs

Hinsichtlich des Fußgängerverkehrs wird der für die Sanierung vorgesehene Bereich der Arsenalstraße zusammen mit dem Platz am Südufer des Pfaffenteichs von Fußgänger/-innen als Fortsetzung der Fußgängerzone Mecklenburgstraße wahrgenommen. Aufgrund der zentralen Lage, der geschäftlichen Nutzung und der touristischen Bedeutung des Bereichs muss die Arsenalstraße hohen Ansprüchen des Fußgängerverkehrs genügen. Dies gilt nicht nur, aber insbesondere während der wärmeren Monate, in denen die Zahl der Fußgänger/-innen durch Tourist/-innen deutlich erhöht wird und die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr am Südufer des Pfaffenteichs untersagt ist. Auch muss berücksichtigt werden, dass die Arsenalstraße mehrmals pro Jahr als Veranstaltungsfläche für verschiedene Stadtfeste genutzt wird. Daraus ergibt sich ein erheblicher Bedarf für eine gut begehbbare Oberfläche.

Belange des Radverkehrs

Die Arsenalstraße stellt für den Radverkehr eine besonders wichtige Verbindung zwischen dem Ost- und dem Westteil der Innenstadt dar. Zudem ist sie Teil einer Tempo-30-Zone. In solchen Bereichen hat der Radverkehr im Regelfall zusammen mit dem Kfz-Verkehr die Fahrbahn zu nutzen. Ungeschnittenes Fahrbahnplaster würde für Radfahrer/-innen jedoch zu einem wesentlich niedrigeren Fahrkomfort führen und das illegale Ausweichen des Radverkehrs auf die Gehwege begünstigen, was unweigerlich häufige Konflikte zwischen Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen mit sich bringen würde, zumal der südliche Gehweg der Arsenalstraße für die Nutzung durch den Radverkehr vollkommen ungeeignet ist. Der Seitenraum ist größtenteils lediglich 2,4 m breit und wird stellenweise durch Verkehrszeichen, Verkaufsauslagen und Werbeschilder zusätzlich eingeengt. Weiteres Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußgängerverkehr ergibt sich durch die unmittelbar an den Gehweg angrenzenden Haus- und Geschäftseingänge. Darüber hinaus erreichen Radfahrer/-innen aufgrund des starken Gefälles im westlich angrenzenden Teil der Arsenalstraße (Abschnitt zwischen der Wismarschen Straße und der Alexandrinenstraße) mitunter relativ hohe Geschwindigkeiten. Eine mit geschnittenem Pflaster befestigte und somit ebene Fahrbahn wird die Trennung der beiden Verkehrsarten unterstützen und somit dem Radverkehr, aber auch den Fußgänger/-innen eine sichere und ungestörte Nutzung der Straße erlauben.

Barrierefreiheit

Für Menschen mit körperlichen Behinderungen kann ungeschnittenes Großpflaster wie eine Barriere wirken, was sich auch durch ergänzende Maßnahmen wie etwa die Auffüllung der Fugen zwischen den Pflastersteinen nicht zufriedenstellend beheben lässt. Die Anzahl der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wird schon allein aufgrund des demographischen Wandels und der damit einhergehenden Veränderung der Altersstruktur von Einheimischen und Besucher/-innen zunehmen. Die Befestigung der Fahrbahn mit einer ebenen Oberfläche ist somit auch eine Reaktion auf diesen gesellschaftlichen Trend und wird garantieren, dass die Arsenalstraße zukünftig für alle Personen gleichermaßen nutz- und erlebbar ist.

Lärminderung

Ungeschnittenes Großpflaster ist lärmbegünstigend und führt beim Befahren durch den Kfz-Verkehr zu einer höheren Lärmentwicklung als geschnittenes Pflaster. Dies wirkt sich negativ auf die Wohnqualität der Anwohner/-innen sowie auf die Aufenthaltsqualität am Südufer des Pfaffenteichs bzw. am Nordende der Fußgängerzone Mecklenburgstraße aus, zumal auch der Schwerverkehr (Linien- und Stadtrundfahrtbusse sowie Entsorgungsfahrzeuge und Lieferverkehr) die Arsenalstraße regelmäßig nutzt. Zu berücksichtigen ist hierbei auch, dass in der Mecklenburgstraße und der Arsenalstraße Außengastronomie betrieben und die Platzfläche am Pfaffenteichufer mitsamt der großen Treppe ganzjährig zum Verweilen genutzt wird, sodass der vom Kfz-Verkehr herrührende Lärmpegel möglichst gering gehalten werden sollte.

Belange des ÖPNV

Die Buslinie 11 verläuft über den betroffenen Abschnitt der Arsenalstraße. Sie umfasst werktags insgesamt 60 Fahrten. Eine weitgehend ebene Fahrbahnoberfläche wird hier nicht nur die bereits erwähnte Lärmentwicklung mindern, sondern sich auch positiv auf den Komfort der Fahrgäste auswirken und den Verschleiß der Fahrzeugtechnik verringern.

1.3.2 Begründung für die veränderte Bordflucht im Anschlussbereich Friedrichstraße

Die derzeitige Aufweitung der Fahrbahn an der Einmündung August-Bebel-Straße ist verkehrlich nicht notwendig. Schleppkurvenüberprüfungen aller auf der Arsenalstraße zu erwartenden Kraftfahrzeuge (Pkw, Transporter, zwei- und dreiachsige Lkw, Linienbusse, Fahrzeuge der Müllabfuhr) haben ergeben, dass eine veränderte Bordführung zu keinen negativen Auswirkungen auf den fließenden Kfz-Verkehr führen wird. Auch der vorhandene Parkstreifen auf der südlichen Straßenseite kann erhalten bleiben. Durch die Umgestaltung der Bordführung kann somit ein nicht benötigter Teil der Fahrbahnfläche auf den Seitenraum übertragen und sinnvoll genutzt werden. Ein breiterer Traufstreifen schafft beispielsweise zusätzlichen Raum für Verkaufsauslagen des Einzelhandels, sodass der eigentliche Gehweg nicht eingengt wird. Aber auch im Hinblick auf den ausgeprägten Fußgängerverkehr in diesem Bereich (Verbindung zwischen den Einkaufsstraßen Mecklenburgstraße und Friedrichstraße) ist eine größere nutzbare Gehwegbreite angemessen.

1.4 Zeitplan und Finanzierung

Nach derzeitigem Stand ist vorgesehen, die Planungsphase spätestens zu Beginn des Jahres 2017 abzuschließen. Die Baumaßnahme soll im Februar/März 2017 beginnen und im September desselben Jahres enden.

Die Kosten für die Umsetzung der dargestellten Variante 1-2 werden sich laut der Kostenschätzung der Vorplanung auf circa 657.000 EUR belaufen. Da sich der 2. BA der Arsenalstraße zum Teil im Bereich eines ehemaligen, archäologisch bedeutsamen Fließgrabens befindet, sollen während der Bauphase auch bodendenkmalpflegerische Bergungs- und Dokumentationsarbeiten stattfinden. Hierfür werden weitere Kosten von voraussichtlich 7.200 EUR anfallen.

Die Deckung der o.g. Kosten einschließlich der Kosten für die weiteren Planungsschritte erfolgt durch die im Haushalt der Landeshauptstadt Schwerin unter der Investitionsmaßnahme 5410116001 „Sanierung Arsenalstraße“ bereitgestellten Mittel in Höhe von 750.000 EUR. Zusätzlich werden weitere 100.000 EUR für das Jahr 2017 angemeldet. Dies ist erforderlich, da die Vorzugsvariante durch die Verwendung von geschnittenem Pflaster den bestmöglichen Kompromiss zwischen verkehrlichen und denkmalpflegerischen Ansprüchen darstellt, dadurch jedoch auch mit den höchsten Baukosten einhergeht.

Es ist vorgesehen, die weitere Planungsleistung in einem freihändigen Verfahren an das geeignetste Planungsbüro zu vergeben. Freiberufliche Leistungen sind grundsätzlich nicht öffentlich auszuschreiben. Anderes gilt nur, wenn der Wertumfang der zu beauftragenden Leistungen voraussichtlich die Schwelle von 209.000 EUR (netto) überschreitet. Da der Auftragswert der Planungsleistung unterhalb der Wertschwelle liegen wird, soll die Auftragsvergabe nach den Regelungen der Vergabeordnung für freiberufliche Leistungen (VOF) erfolgen. Für freiberufliche Leistungen gilt das Preisrecht der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI). Es geht bei freiberuflichen Leistungen daher nicht vorrangig um das wirtschaftlichste Angebot. Vielmehr soll derjenige den Zuschlag erhalten, der im Rahmen der bekannt gemachten Zuschlagskriterien und deren Gewichtung die bestmögliche Leistung erwarten lässt. Die Fachverwaltung fordert daher vor Auftragsvergabe unter Vorlage einer Aufgabenstellung und Benennung von Zuschlagskriterien Ingenieurbüros zur Angebotsabgabe auf, die hinsichtlich ihrer fachlichen Kompetenz und ihres Sitzes für die Ausführung der Leistungen in Frage kommen.

2. Notwendigkeit

Die Fahrbahn des 2. BA der Arsenalstraße befindet sich in einem desolaten Zustand. Deutliche Verwerfungen der Fahrbahn führen dazu, dass die Fahrbahn schlecht begeh- und mit Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen oder Fahrrädern schlecht befahrbar ist. Dies ist insofern besonders problematisch, als der Bereich zwischen der Alexandrinenstraße und der August-Bebel-Straße mehrmals jährlich durch Großveranstaltungen (Drachenbootfestival, Altstadtfest, Weihnachtsmarkt) vereinnahmt wird. Während dieser Stadtfeste wird die gesamte Fahrbahn durch die Besucher/-innen als Veranstaltungsfläche wahrgenommen und sollte daher von allen Menschen dementsprechend genutzt werden können.

Darüber hinaus führte die Abnutzung der Fahrbahn bereits dazu, dass der Hubpoller, mit dem das Durchfahrtsverbot für den motorisierten Individualverkehr am Südufer Pfaffenteich jährlich jeweils von Anfang Mai bis Ende September durchgesetzt wurde, mittlerweile nicht mehr genutzt werden kann. Die weitgehende Sperrung der Arsenalstraße für den Kfz-Verkehr dient dazu, die Fußgängerzone Mecklenburgstraße in den Monaten mit einem stark erhöhten Fußgängeraufkommen in Richtung Pfaffenteich zu erweitern. Ohne die Polleranlage lässt sich dieses Verbot jedoch selbst mit erhöhter Polizeipräsenz kaum durchsetzen.

Neben den verkehrlichen Belangen resultiert die Notwendigkeit für den grundhaften Ausbau der Arsenalstraße im 2. BA aber auch aus städtebaulichen und touristischen Interessen. Bei der Arsenalstraße handelt es sich um einen durch Tourist/-innen stark frequentierten und somit repräsentativen Teil der Schweriner Innenstadt. Daraus ergibt sich der Anspruch an ein hochwertiges Erscheinungsbild. Aufgrund des abgenutzten Gehweges, des schlechten Zustandes der Fahrbahn sowie deren uneinheitlichen Befestigung mit verschiedensten Materialien (Großsteinpflaster, Kleinpflaster, Schlackensteinpflaster und Asphalt) kann die Arsenalstraße diesem Anspruch derzeit nicht gerecht werden.

3. Alternativen

Die folgenden Alternativen sind theoretisch denkbar, wurden aber aufgrund ihrer jeweiligen Nachteile gegenüber der Vorzugsvariante verworfen:

Befestigung der Fahrbahn mit ungeschnittenem Großsteinpflaster

Diese Variante würde den Ansprüchen der Denkmalpflege gänzlich gerecht werden, zugleich allerdings erhebliche Nachteile insbesondere für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen (schlechtere Begeh- und Befahrbarkeit des Pflasters, Konflikte durch Ausweichen des Radverkehrs auf den Gehweg) sowie für Menschen mit Behinderung (Barrierewirkung des Pflasters) mit sich bringen. Die von denkmalpflegerischer Seite geforderte Wiederverwendung von vorhandenen Pflastersteinen würde im Vergleich zum Einbau von neuwertigem, geschnittenem Pflaster zudem zu höheren Unterhaltungskosten führen.

Befestigung der Fahrbahn mit Asphalt

Bei einer strikt auf die verkehrlichen Belange begrenzten Perspektive wäre die Verwendung von Asphalt die Vorzugsvariante. Eine Asphaltdecke würde eine sehr ebene, gut begeh- und befahrbare und somit auch barrierefreie Oberfläche schaffen. Darüber hinaus bietet Asphalt das höchste Minderungspotenzial hinsichtlich der verkehrsbedingten Lärm- und Erschütterungsimmissionen. Nicht zuletzt wäre die Verwendung von Asphalt mit den geringsten Baukosten verbunden. Gleichwohl würde sich eine Asphaltfahrbahn negativ auf den städtebaulichen und kulturhistorischen Wert der repräsentativen Arsenalstraße auswirken.

Verzicht auf den grundhaften Ausbau der Arsenalstraße (Null-Variante)

Durch den Verzicht auf die Sanierung würden sich der schlechte Zustand der Straße und die daraus resultierenden Probleme verstärken. Die fortschreitende Abnutzung der Straße würde den Bedarf an Unterhaltungsmaßnahmen zukünftig weiter steigen lassen. Ferner wären umfangreiche Sanierungsmaßnahmen zumindest im Bereich der Schleifen des derzeit deaktivierten Hubpollers notwendig, um diesen wieder in Betrieb nehmen zu können. Die Investition in den grundhaften Ausbau würde in wenigen Jahren dennoch unvermeidlich werden.

Varianten (Befestigung der Fahrbahn), Vor- und Nachteile	geschnittenes Pflaster (Vorzugsvariante)	ungeschnittenes Pflaster (Wiederverwendung von Pflastersteinen)	Asphalt	keine Sanierung (Null-Variante)
<i>geschätzte Baukosten (EUR, brutto)¹</i>	657.000	476.000	401.000	k. A.
<i>Berücksichtigung Denkmalpflege</i>	annähernd	optimal	keine	k. A.
<i>Einsparung bei den Unterhaltungskosten (kurz- und mittelfristig)²</i>	+++	+	++	---
<i>Bedingungen für den Fußgängerverkehr</i>	++	-	+++	--
<i>Bedingungen für den Radverkehr</i>	++	-	+++	--
<i>Bedingungen für den ÖPNV</i>	++	-	+++	--
<i>Barrierefreiheit</i>	++	--	+++	---
<i>Lärm- und Erschütterungsminderung</i>	++	-	+++	--

Vor- und Nachteile der Varianten:

(++) ⇒ (sehr) vorteilhaft

(--) ⇒ (sehr) nachteilhaft

¹ Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurde bei allen Varianten von einer neuen, gekrümmten Bordführung im Anschlussbereich Friedrichstraße ausgegangen.

² Die Einschätzung basiert auf Erfahrungswerten innerhalb Schwerins. Beim geschnittenen Pflaster ergeben sich durch das Material und die feste Verfüguung die geringsten Kosten. Bei Asphalt können bereits in den ersten Jahren nach der Sanierung insbesondere an den Rändern einzelne Abplatzungen entstehen, sodass die Unterhaltungskosten hierbei etwas höher ausfallen. Bei der Wiederverwendung von vorhandenem Pflaster sind aufgrund des Alters die höchsten Kosten zu erwarten. Die Kostenschätzungen beziehen sich auf die ersten fünf Jahre nach der Fertigstellung. Ab dem sechsten Jahr nähern sich die Unterhaltungskosten der verschiedenen Oberflächen erfahrungsgemäß einander an.

Zusammenfassung

Zusammenfassend stellt die in der Vorzugsvariante vorgesehene Verwendung von geschnittenem Großpflaster somit den am besten geeigneten Kompromiss zwischen verkehrlichen, städtebaulichen und denkmalpflegerischen Ansprüchen dar. Zudem trägt die Kompromisslösung der Tatsache Rechnung, dass die Veränderungsnotwendigkeiten der Arsenalstraße auch aufgrund des Welterbeantrags „Residenzensemble Schwerin – Kulturlandschaft des romantischen Historismus“ und dessen möglicher Erweiterung um das Pfaffenteichensemble auf ein Minimum beschränkt bleiben sollen.

Der Übersichtlichkeit halber werden die Charakteristika der Vorzugsvariante sowie der Alternativen in der oben gezeigten Tabelle nochmals stichpunktartig zusammengefasst und verglichen.

4. Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse von Familien

Die Neugestaltung des Straßenraums wird das Südufer des Pfaffenteiches als Aufenthalts- und Erholungsraum für einheimische oder Schwerin besuchende Familien aufwerten. Zusätzlich trägt die in der Vorzugsvariante 1-2 vorgesehene Befestigung der Fahrbahn mit geschnittenem Pflaster sowohl zur Lärminderung als auch zur Barrierefreiheit bei. Von einer ebenen Fahrbahnoberfläche profitieren insbesondere Familien mit Säuglingen oder Kleinkindern, da sie das Schieben von Kinderwagen erleichtert.

5. Wirtschafts- / Arbeitsmarktrelevanz

Die Vorplanung wurde durch ein Schweriner Ingenieurbüro erstellt. Sofern geeignete Angebote eingeholt werden können, soll auch die weitere Planungsleistung vorzugsweise von einem ortsansässigen Planungsbüro erbracht werden. Die Durchführung der Baumaßnahme wird erfahrungsgemäß durch lokale Baufirmen erfolgen.

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

Die Deckung der o.g. Kosten einschließlich der Kosten für die weiteren Planungsschritte erfolgt durch die im Haushalt der Landeshauptstadt Schwerin unter der Investitionsmaßnahme 5410116001 „Sanierung Arsenalstraße“ bereitgestellten Mittel in Höhe von 750.000 EUR.

Es werden voraussichtlich zusätzliche bisher nicht geplante Auszahlungen in Höhe von 100.000 EUR im Haushaltsjahr 2017 erforderlich und müssen in die Haushaltsplanung aufgenommen werden.

Der vorgeschlagene Beschluss ist haushaltsrelevant

ja (bitte Unterabschnitt a) bis f) ausfüllen)

nein

Diese Maßnahme ist durch die Haushaltsansätze 2016 gedeckt und führt zu keiner Verschiebung anderer Maßnahmen. Zusätzlich werden weitere 100.000 EUR für das Jahr 2017 angemeldet.

a) Handelt es sich um eine kommunale Pflichtaufgabe: ja
b) Ist der Beschlussgegenstand aus anderen Gründen von übergeordnetem Stadtinteresse und rechtfertigt zusätzliche Ausgaben: ---

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

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 Ausführungen unter Begründung Punkt 2

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): Erhalt bzw. Wiederherstellung des Anlagevermögens in Höhe der Investitionssumme

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): ---

f) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Sanierung künftiger Haushalte (siehe Klammerbezug Punkt e): Es werden verringerte Unterhaltungsaufwendungen anfallen.

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 zur Vorplanung
Übersichtslageplan
Lageplan der Vorzugsvariante 1-2

gez. Angelika Gramkow
Oberbürgermeisterin