

Stadtvertretung der Landeshauptstadt

Schwerin

Datum: 2016-08-30

Dezernat/ Amt: III / Fachdienst
Verkehrsmanagement
Bearbeiter/in: Wappler, Steffi
Telefon: (0385) 5 45 20 61

Beschlussvorlage Drucksache Nr.

00806/2016

öffentlich

Beratung und Beschlussfassung

Dezernentenberatung
Hauptausschuss
Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr
Ortsbeirat Görries
Hauptausschuss

Betreff

Sanierung der Rogahner Straße

Beschlussvorschlag

1. Der Hauptausschuss stimmt der Sanierung der Rogahner Straße unter Bezugnahme der Vorzugsvariante, wie unter Punkt 1.1 dargestellt zu.
2. Der Hauptausschuss stimmt einer öffentlichen Ausschreibung der Bauleistungen zu und ermächtigt die Oberbürgermeisterin, den Zuschlag zu erteilen.

Begründung

1. Sachverhalt / Problem

Die Rogahner Straße stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem Stadtzentrum der Landeshauptstadt Schwerin und dem Ortsteil Görries sowie dem Gewerbegebiet Görries dar. Die Straße wird dem Ortsteil Görries zugeordnet. Der Bauabschnitt umfasst eine Länge von ca. 1.550 m und reicht vom Obotritenring bis zum Knotenpunkt zur Auffahrt auf die Umgehungsstraße B 106. Die beabsichtigte grundhafte Sanierung umfasst die Fahrbahn sowie die Nebenanlagen für den Fußgänger- und Radverkehr. Zusätzlich dazu wird das Brückenbauwerk über die Beke zwischen den beiden Ostorfer Seen, sowie die Unterführung unter der Eisenbahntrasse erneuert.

Die Rogahner Straße wird grundsätzlich in 3 Abschnitte unterteilt:

1. Abschnitt: Bauanfang (Knotenpunkt Ortsumfahrung) bis Knotenpunkt Schulzenweg
2. Abschnitt: Knotenpunkt Schulzenweg bis Brücke (Unterführung zum Dwang)
3. Abschnitt: Brücke (Unterführung zum Dwang) bis Bauende (Obotritenring)

Als planerische Grundlage der Sanierung ließ die Verwaltung im Jahr 2013 eine Vorplanung erarbeiten.

In der Vorplanung wurden unterschiedliche Führungsformen für den Fußgänger- und Radverkehr untersucht. Als Grundlage für die nachfolgenden Planungsphasen empfahl die Verwaltung die vorhandene Vorplanung. Diese wurde mit folgenden Merkmalen fortgeführt:

1. Abschnitt:

- Beidseitige Gehwege, Regelbreite 2,50 m
- Beidseitige Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Regelbreite 1,50 m
- Fahrbahnbreite 8,00 m

2. Abschnitt und 3. Abschnitt:

- Einseitiger Gehweg (stadtauswärts), 2,50 m
- Beidseitige Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Regelbreite 1,50 m
- Fahrbahnbreite 7,50 m

1.1 Entscheidung der Verwaltung:

Es wurden die unter Punkt 1.2 genannten Varianten geprüft. Die Verwaltung hat sich nach Abwägung aller Prüfkriterien für folgende Vorzugsvariante entschieden:

1. Abschnitt:

- Beidseitige Gehwege, Regelbreite 2,50 m
- Beidseitige Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Regelbreite 1,50 m
- Fahrbahnbreite 8,00 m

2. Abschnitt:

- Einseitiger Gehweg (stadtauswärts), Regelbreite 2,50 m
- Beidseitige Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Regelbreite 1,50 m
- Fahrbahnbreite 8,00 m

3. Abschnitt:

- Von Brücke bis Kleingartenanlage:
 - Einseitiger Gehweg (stadtauswärts), Mindestbreite 1,50 m
 - Beidseitige Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Regelbreite 1,50 m
 - Fahrbahnbreite 8,00 m
- Von Kleingartenanlage bis Bauende (Obotritenring):
 - Einseitiger Gehweg (stadtauswärts), Mindestbreite 1,50 m (aufgrund geringer Frequentierung akzeptabel)
 - Einseitiger Schutzstreifen auf der Fahrbahn; stadtauswärts; Regelbreite 1,50 m
 - Führung Radverkehr stadteinwärts durch die Kleingartenanlage; Breite Radweg 2,00 m
 - Fahrbahnbreite 7,50 m (plus Kurvenverbreiterung)

Mit der Umsetzung der empfohlenen Varianten werden die unter Punkt 1.2 genannten Prüfkriterien grundsätzlich eingehalten und eine verkehrssichere Anlage sowohl für die Fußgänger/-innen als auch für die Radfahrer/-innen geschaffen.

Im Zuge der Erstellung der Vorplanung wurden die Belange der Polizei und des Nahverkehrs erörtert und sind in der vorangegangenen Planungsphase eingeflossen.

1.2 Prüfung:

Durch die Verwaltung wurden folgende Varianten für die drei oben genannten Abschnitte geprüft:

Für die Prüfung wurden drei Grundsätze bzw. Prüfkriterien festgelegt:

- I. Kein Ausschluss von Verkehrsarten im kompletten Bauabschnitt (Fußgänger/-innen, Radfahrer/-innen)
- II. Nach Möglichkeit eine durchgehende, einheitliche Führung für den/die Fußgänger/-innen und den/die Radfahrer/-innen
- III. Zwangsquerungen minimieren bzw. ausschließen

1. Abschnitt vom Bauanfang bis Schulzenweg:

Variante 1.1:

- Beidseitige Gehwege, Breite 2,50 m (Regelbreite)
- Beidseitige Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Breite 1,50 m (Regelbreite)
- Fahrbahnbreite 8,00 m

Dieser Variante wird zugestimmt, da alle Kriterien für die sichere Führung der Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen erfüllt werden.

Variante 1.2:

- Beidseitige Gehwege, Breite 1,75 m (keine Regelbreite)
- Beidseitige Radwege auf der Nebenanlage, Breite 1,00 m (keine Regelbreite)
- Fahrbahnbreite 6,50 m

Diese Variante wird abgelehnt, da keine Überholmöglichkeiten für Radfahrer/-innen möglich sind, keine Regelbreiten für Geh- und Radwege realisierbar sind und der/die Radfahrer/-innen gemäß StVO-Novelle möglichst auf der Fahrbahn geführt werden soll.

Variante 1.3:

- Beidseitige gemeinsame Geh- und Radwege, Breite 2,50 m (nur Mindestbreite)
- Fahrbahnbreite 7,50 m

Diese Variante wird abgelehnt, da keine Regelbreiten, sondern nur Mindestbreiten für Geh- und Radwege realisierbar sind und der/die Radfahrer/-innen gemäß StVO-Novelle möglichst auf der Fahrbahn geführt werden soll.

2. Abschnitt vom Schulzenweg bis Brücke (Unterführung zum Dwang):

Variante 2.1:

- Einseitiger Gehweg stadtauswärts, Breite 2,50 m (Regelbreite)
- Beidseitige Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Breite 1,50 m (Regelbreite)
- Fahrbahnbreite 7,50 m

Diese Variante soll weiterverfolgt werden, da alle Kriterien für die sichere Führung der Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen erfüllt werden; es wird jedoch empfohlen, die Fahrbahnbreite auf 8,00 m zu erhöhen.

Variante 2.2:

- Einseitiger Gehweg stadtauswärts, Breite 1,50 m (nur Mindestbreite)
- Einseitiger Zweirichtungsradschwergewichtsweg auf der Nebenanlage stadtauswärts, Breite 2,00 m (keine Regelbreite)
- Fahrbahnbreite 6,50 m

Diese Variante wird abgelehnt, da der/die Radfahrer/-innen die Rogahner Straße zwei Mal queren muss, keine Regelbreiten für Geh- und Radwege realisierbar sind, es zu schlechteren Sicht- und Sicherheitsverhältnissen kommt und der/die Radfahrer/-innen gemäß StVO-Novelle möglichst auf der Fahrbahn geführt werden soll. Zusätzlich erhöhen sich die Unfallgefahren an den Ein- und Ausfahrten zu den Grundstücken.

Variante 2.3:

- Einseitiger Gehweg stadtauswärts, Breite 1,50 m (nur Mindestbreite)
- Einseitiger Zweirichtungsradweg auf der Nebenanlage stadteinwärts, Breite 2,00 m (keine Regelbreite)
- Fahrbahnbreite 6,50 m

Diese Variante wird abgelehnt, da der/die Radfahrer/-innen die Rogahner Straße zwei Mal queren muss, keine Regelbreiten für Geh- und Radwege realisierbar sind, es zu schlechteren Sicht- und Sicherheitsverhältnissen kommt und der/die Radfahrer/-innen gemäß StVO-Novelle möglichst auf der Fahrbahn geführt werden soll.

3. Abschnitt von Brücke bis Bauende (Obotritenring):

Variante 3.1:

- Einseitiger Gehweg stadtauswärts, Breite 2,50 m (Regelbreite)
- Beidseitige Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Breite 1,50 m (Regelbreite)
- Fahrbahnbreite 7,50 m

Diese Variante soll weiterverfolgt werden, da alle Kriterien für die sichere Führung der Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen erfüllt werden; es wird jedoch empfohlen, die Fahrbahnbreite auf 8,00 m zu erhöhen.

Variante 3.2:

- Einseitiger Gehweg stadtauswärts, Breite 1,50 m (nur Mindestbreite)
- Einseitiger Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Breite 1,50 m (Regelbreite)
- Keine Radverkehrsanlage für den/die stadtauswärtigen Radfahrer/-innen
- Fahrbahnbreite 7,00 m

Diese Variante wird abgelehnt, da der/die Radfahrer/-innen in stadtauswärtiger Richtung keine Schutzeinrichtung hat, obwohl dies nach ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) erforderlich wäre.

Variante 3.3:

- Einseitiger Gehweg mit „Radverkehr frei“ stadtauswärts, Breite 2,00 m (keine Regelbreite)
- Keine Radverkehrsanlage für den/die stadteinwärtigen Radfahrer/-innen
- Fahrbahnbreite 7,25 m

Diese Variante wird abgelehnt, da der/die Radfahrer/-innen in stadteinwärtiger Richtung keine Schutzeinrichtung hat, obwohl dies nach ERA erforderlich wäre. Der Gehweg mit „Radverkehr frei“ besitzt keine Regelbreiten.

Variante 3.4:

Im 3. Abschnitt wurde zusätzlich noch eine geteilte Variante untersucht:

Variante 3.4.1: Abschnitt von der Brücke bis zur Kleingartenanlage:

- Einseitiger Gehweg stadtauswärts, Breite 1,50 m (nur Mindestbreite)
- Beidseitige Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Breite 1,50 m (Regelbreite)
- Fahrbahnbreite 8,00 m

Variante 3.4.2: Abschnitt von der Kleingartenanlage bis Bauende:

- Einseitiger Gehweg stadtauswärts, Breite 1,50 m (nur Mindestbreite)
- Einseitiger Schutzstreifen auf der Fahrbahn stadtauswärts, Breite 1,50 m (Regelbreite)
- Radweg durch die Kleingartenanlage stadteinwärts
- Fahrbahnbreite 7,50 m

Diese Variante soll weiterverfolgt werden, da die Prüfkriterien grundsätzlich eingehalten werden und die geringere Gehwegbreite aufgrund geringerer Frequentierung akzeptabel ist.

2. Notwendigkeit

Die Fahrbahn der Rogahner Straße befindet sich in einem desolaten Zustand. Aufgrund der schlechten Gründung der Straße ist die Entwässerung während Regenereignissen stark eingeschränkt. Zusätzlich wird durch die gepflasterte Fahrbahn ein erhöhter Lärmpegel erzeugt.

Eine durchgängige Anlage für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen ist derzeit nicht vorhanden.

Für eine verkehrssichere Führung des Verkehrs ist es notwendig die Rogahner Straße zu sanieren und auch sichere Anlagen für den Fußgänger- und Radverkehr anzulegen.

3. Alternativen

Die Sanierung der Rogahner Straße ist unaufschiebbar und von zentraler Bedeutung, so dass sich keine Alternativen ergeben.

4. Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse von Familien

Durch die Sanierung der Rogahner Straße werden für Familien sicher nutzbare Verkehrsanlagen, sowohl für den Fahrzeugverkehr als auch den Fußgängerverkehr und den Radverkehr geschaffen.

Die Lärmbelastung der Anwohner/-innen kann durch die Sanierung deutlich gemindert werden.

5. Wirtschafts- / Arbeitsmarktrelevanz

Die Vorplanung wurde durch ein Schweriner Ingenieurbüro erstellt. Auch die weiteren Planungsphasen sind derzeit bei einem in Schwerin ansässigen Planungsbüro beauftragt. Die Durchführung der Baumaßnahme wird erfahrungsgemäß durch lokale Baufirmen erfolgen.

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

Die Deckung der Kosten der Baumaßnahme einschließlich der Kosten für die weiteren Planungsphasen erfolgt durch die im Haushalt der Landeshauptstadt Schwerin unter der Investitionsmaßnahme 5410112004 „Rogahner Straße“ bereitgestellten Mittel. Derzeit sind folgende Haushaltsmittel beantragt:

2017: 537.500 €
2018: 1.537.500 €
2019: 2.540.000 €

Dies entspricht einer Gesamtauszahlung von 4.615.000 €.

Im Gegensatz zur vorliegenden Vorplanung entstehen bei Umsetzung der Vorzugsvariante ein finanzieller Mehraufwand von 390.000,00 €, welche in den oben genannten Haushaltsmitteln bereits enthalten sind. Die zusätzlichen Kosten für den Fußgänger- und Radverkehr setzen sich wie folgt zusammen:

1. Der zusätzliche Radweg durch die Kleingartenanlage würde bei einer Länge von ca. 350 m Kosten in Höhe von ca. 85.000 € (Brutto) bedeuten, jedoch ist darauf hinzuweisen, dass

anteilige Kosten für einen erforderlichen temporären Erschließungsweg für die Anlieger/-innen der Rogahner Straße hier in jedem Fall entstehen würden. Es ist davon auszugehen, dass sich der Weg bereits konsolidiert hat, so dass ein Radweg sicher keine größeren Gründungsmaßnahmen erfordern würde.

2. Die Verbreiterung der Straße (incl. Brückenbauwerk) um 0,5 m wird zunächst auf ca. 155.000 € (Brutto) geschätzt. Grundlage dafür ist die vorliegende Kostenschätzung aus der Vorplanung. Es ist zu beachten, dass sich durch die erforderlichen Gründungsmaßnahmen der Kostenanteil noch erhöhen kann. Für den unwägbaren Baugrund müssen weitere ca. 150.000 € zusätzlich vorgesehen werden.

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: ---

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: Die Straße ist voll verschlissen.

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): Wiederherstellung des Anlagenvermögens 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: ca. 390.000 €

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

Die Entscheidung berührt das Haushaltssicherungskonzept:

ja

Darstellung der Auswirkungen:

nein

Anlagen:

- Übersichtskarte
- Variantenuntersuchung

gez. Angelika Gramkow
Oberbürgermeisterin