

Stadtvertretung der Landeshauptstadt

Schwerin

Datum: 2010-10-05

Dezernat/ Amt: IV / Amt für
Verkehrsmanagement
Bearbeiter: Herr Böcker
Telefon: 545 - 2068

Beschlussvorlage Drucksache Nr.

00537/2010

öffentlich

Beratung und Beschlussfassung

Dezernentenberatung
Hauptausschuss
Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr
Ausschuss für Finanzen
Ausschuss für Umwelt und Ordnung
Hauptausschuss
Stadtvertretung

Betreff

Grundhafter Ausbau der Güstrower Straße

Beschlussvorschlag

Der grundhafte Ausbau der Güstrower Straße / Werderstraße (Abschnitt Möwenburgstraße bis Knaudtstraße) wird beschlossen.

Begründung

1. Sachverhalt / Problem

Im Abschnitt vom neuen Kreisverkehr Möwenburgstraße bis zur Kreuzung Knaudtstraße / W.-Rathenau-Straße soll die Güstrower Straße / Werderstraße wegen ihres schlechten Zustandes grundhaft ausgebaut werden. Innerhalb der vorhandenen Grenzen des Straßengrundstücks soll folgender Regel-Querschnitt hergestellt werden:

- Fahrbahn mit 9,5m Breite, aufgeteilt in 2x 3,25m Kfz-Fahrspuren und 2x 1,5m Schutzstreifen für Radfahrer.
- Beidseitig Baumstreifen mit 2,75m Breite mit weitestgehendem Erhalt des vorhandenen Baumbestands. Punktuell kombiniert mit einzelnen Längsparkständen.
- Beidseitig außerhalb der Baumstreifen Gehwege mit 2,5m Breite.

Im Teilabschnitt zwischen Lagerstraße und Knaudtstraße wird dieser Querschnitt entsprechend der Örtlichkeit modifiziert. An der Westseite der Fahrbahn wird kein Schutzstreifen für Radfahrer angelegt, sondern die Radfahrer werden über den in der Parkanlage vorhandenen Weg geführt; alternativ kann der Radfahrer die Kfz-Fahrbahn benutzen. Beidseitig der Fahrbahn werden durchgehende Längsparkstreifen angelegt.

Die Führung der Radfahrer auf Schutzstreifen an der Fahrbahn entspricht der erwarteten 46.StVO-Novelle, die das Radfahren innerorts bei Tempo 50-Straßen grundsätzlich auf der

Fahrbahn vorsieht. Gleichzeitig stellt diese Lösung die zügigste und sicherste Führung des Radverkehrs dar, da der Radfahrer vom Autofahrer gut gesehen wird, insbesondere auch an Einmündungen von Seitenstraßen. Konflikte mit dem Fußgängerverkehr können ebenfalls minimiert werden.

Im Verlaufe der Güstrower Straße werden 4 Mittelinseln als Querungshilfen für Fußgänger und als Elemente der Verkehrsberuhigung eingeplant, jeweils in der Nähe der Einmündungen von Seitenstraßen. In diesem Zusammenhang kann auf die nur gering frequentierte Fußgänger-Ampel an der Einmündung E.-Barlach-Straße verzichtet werden. Die Folgekosten werden somit reduziert.

Die Bushaltestellen werden ebenfalls normgerecht erneuert (Hochbord und Blindenleitstreifen).

2. Notwendigkeit

Die Güstrower Straße hat ihre zweckbestimmte Nutzungsdauer (in der Regel 20-30 Jahre) bereits weit überschritten, die Verkehrssicherheit lässt sich durch laufende Instandhaltungen nicht mehr gewährleisten. Durch den strengen Winter 2009/10 hat sich der ohnehin kritische Bauzustand weiter verschlechtert. Diese Entwicklung macht es jetzt zwingend und unaufschiebbar erforderlich, dass kurzfristig der grundhafte Ausbau der Straße erfolgt. Ansonsten kann in absehbarer Zeit die Verkehrssicherheit der Straße nicht mehr gewährleistet werden. Die Landeshauptstadt Schwerin als Straßenbaulastträger würde somit die ihr gesetzlich auferlegte Verkehrssicherungspflicht verletzen.

3. Alternativen

Im Zuge der Vorplanung wurde folgende Alternative untersucht: Führung der Fahrbahn zwischen den Baumreihen und Anlage eines kombinierten Geh- und Radweges beidseits jeweils außerhalb der Baumreihen. Eine solche Lösung hätte jedoch möglicherweise zu vermehrten Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern geführt, sie wäre für Radfahrer an den Einmündungen von Seitenstraßen gefährlicher gewesen und sie hätte im Widerspruch zur erwarteten 46.StVO-Novelle gestanden.

Der völlige Verzicht auf den grundhaften Ausbau der Güstrower Straße wäre keine Alternative. Denn dann müsste das Fortbestehen des derzeitigen mangelhaften Zustandes der Verkehrsanlage in Kauf genommen werden, womit die Stadt als Straßenbaulastträger in absehbarer Zeit ihre Verkehrssicherungspflicht verletzen würde. Außerdem würden die in Aussicht stehenden Fördermittel verloren gehen.

4. Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse von Familien

Durch die gestalterische Aufwertung und die Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer wird die Straße als Wohnstandort für Familien attraktiver.

5. Wirtschafts- / Arbeitsmarktrelevanz

Mit der Durchführung der Baumaßnahme ergeben sich kurzfristige positive Effekte für die Bauwirtschaft.

6. Finanzielle Auswirkungen

Die geschätzten reinen Baukosten (Stand 20.Jul.10) betragen 1.730.000,-€ Hinzu kommen Kosten für die weitere Bauvorbereitung, für einen Landschaftspflegerischen Begleitplan

(LBP) und für evtl. nötige Ausgleichsmaßnahmen.

Im Haushaltsplan 2010 sind enthalten:

HHSt 63000.36190: Fördermitteleinnahmen vom Land: 626.500,-€

HHSt 63000.96525: Ausgaben 2010: 594.400,-€ und VE 1.805.600,-€

Nach einer ersten vorläufigen Schätzung kann mit Beitragseinnahmen gemäß Ausbaubeitragssatzung in Höhe von ca. 400.000,-€ gerechnet werden. In dieser Summe sind Kosten für eine eventuelle Erneuerung der Straßenbeleuchtung nicht enthalten. Die Beleuchtung wurde erst 1994 erneuert und nachfolgend abgerechnet. Eine nochmalige Abrechnung wäre nicht zu rechtfertigen.

über- bzw. außerplanmäßige Ausgaben / Einnahmen im Haushaltsjahr

Mehrausgaben / Mindereinnahmen in der Haushaltsstelle: --

Deckungsvorschlag

Mehreinnahmen / Minderausgaben in der Haushaltsstelle: --

Anlagen:

Lageplan

gez. Dr. Wolfram Friedersdorff
Beigeordneter

gez. Angelika Gramkow
Oberbürgermeisterin