

Stadtvertretung der Landeshauptstadt

Schwerin

Datum: 2011-09-20

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

Beschlussvorlage Drucksache Nr.

00914/2011

öffentlich

Beratung und Beschlussfassung

Dezernentenberatung
Hauptausschuss
Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr
Ausschuss für Finanzen
Hauptausschuss

Betreff

Grundhafter Ausbau der Alexandrinenstraße

Beschlussvorschlag

Der grundhafte Ausbau der Alexandrinenstraße (Arsenalstraße bis Knaudtstraße) mit einer Fahrbahnbefestigung in Asphalt wird beschlossen.

Begründung

1. Sachverhalt / Problem

Am 19. Januar 2010 wurde durch den Hauptausschuss der grundhafte Ausbau der Alexandrinenstraße mit Fahrbahnbefestigung in geschnittenem Pflaster beschlossen (Vorlage 02111/2008/1). Diese Lösung stellte einen Kompromiss zwischen den verkehrlichen und den denkmalpflegerischen Belangen dar. Seither gab es jedoch folgende neue Entwicklungen:

- Durch das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung M-V wurde kritisiert, dass die Lösung zwar größtenteils eine Fahrbahnoberfläche in geschnittenem Pflaster vorsieht, dass aber vor dem Arsenalgebäude ungeschnittenes Pflaster eingebaut werden sollte und nördlich der Reutzstr. die Asphaltoberfläche Bestand haben sollte. Dieser mehrfache Wechsel der Fahrbahnbefestigungen wäre städtebaulich unbefriedigend gewesen.
- Zur Lösung dieses Problems war seitens der Landeshauptstadt Schwerin vorgeschlagen worden, auf der gesamten Strecke ungeschnittenes Pflaster einzubauen und zur Vermeidung übermäßiger Lärmbelastungen für die Anwohner eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage einzubauen. Hierfür gab es jedoch keine Zustimmung seitens des zuständigen Landesamtes für Straßenbau und Verkehr.

- Daraufhin wurden von der Landeshauptstadt Schwerin weitere Varianten geprüft, um bei einer Befestigung der gesamten Strecke mit ungeschnittenem Pflaster die Anwohner von Lärm zu entlasten. Eine ganztägige Sperrung der Straße per Beschilderung für den Durchgangsverkehr musste jedoch als ineffektiv und unkontrollierbar verworfen werden. Auch eine nächtliche Sperrung der Straße per Senkpoller für den Durchgangsverkehr musste verworfen werden, da es nachts keinen wesentlichen Durchgangsverkehr, sondern vorwiegend Zielverkehr gibt: Anlieger und Kneipenbesucher. Ebenso musste eine Verlagerung der derzeit nur noch in Richtung Norden verkehrenden Linienbusse auf die Wismarsche Str. als zu aufwändig und zu wenig effektiv verworfen werden.

Somit verbleibt zur Erreichung der Ziele Straßensanierung und Lärminderung nun nur noch der grundlegende Ausbau der Alexandrinenstraße mit Fahrbahnbefestigung in Asphalt. Lediglich der Abschnitt vor dem Arsenal soll aus denkmalpflegerischen und stadtgestalterischen Gründen mit ungeschnittenem Pflaster befestigt werden. Für den übrigen Bereich müssen die Belange des städtebaulichen Denkmalschutzes mit der Materialität der Straßenoberfläche zurück gestellt werden.

2. Notwendigkeit

Aufgrund der Verlegeart des Großpflasters entstehen in der Alexandrinenstraße erhebliche Lärmprobleme, die die Attraktivität der Straße als Wohn- und Bürostandort gefährden. Vor dem Arsenal fehlt ein Gehweg. Daher ist der grundlegende Ausbau der Alexandrinenstraße vorgesehen. Die Baustrecke umfasst die gesamte Straßenlänge von der Arsenalstraße bis zur Knaudtstraße, wobei die Ausführung nach Maßgabe des Haushaltes im Jahre 2013 erfolgen wird. Es ist die Erneuerung der gesamten Oberfläche (Gehweg, Parkstreifen, Fahrbahn) zwischen Gebäudekante und Promenade geplant.

Der geplante Straßenquerschnitt orientiert sich im wesentlichen am Bestand und sieht folgendes vor:

- Abschnitt Arsenalstraße bis M.-Wiggers-Straße:

Wiederherstellung der Fahrbahn in einheitlicher Breite von 6,2m, zuzüglich eines 2,0m breiten Parkstreifens an der Ostseite zwischen Fahrbahn und Promenade. Vor dem Arsenal soll der fehlende Gehweg nicht ergänzt werden, sondern aus Gründen der Denkmalpflege die vorhandene platzartige Situation wiederhergestellt werden. Eine wesentliche Änderung gegenüber dem Bestand wird die Integration der Dreiecksinsel an der Einmündung Arsenalstraße / Alexandrinenstraße und der daneben liegenden Abbiegefahrbahn Südufer Pfaffenteich - Alexandrinenstraße in die Platzfläche Südufer Pfaffenteich sein.

- Abschnitt M.-Wiggers-Straße bis Knaudtstraße:

6,2m breite Fahrbahn, 2,0m breiter Parkstreifen (an der Westseite zwischen Fahrbahn und Gehweg) und 4,0m breiter Gehweg an der Gebäudeseite. Im nördlichen Teil (Zum Bahnhof bis Knaudtstraße) soll die auch dort 6,2m breite Fahrbahn durch Ausschilderung eines Parkstreifens auf der Fahrbahn-Ostseite im Interesse der Schaffung von Stellplätzen und der Verkehrsberuhigung eingeengt werden.

Die Oberflächenbefestigung ist wie folgt geplant:

Fahrbahnbefestigung einschließlich Parkstreifen mit dem vorhandenen Pflaster im Abschnitt Arsenalstraße bis M.-Wiggers-Straße. Im Abschnitt M.-Wiggers-Straße bis Knaudtstraße erfolgt die Befestigung der Fahrbahn in Asphalt, die des westseitigen Parkstreifens in vorhandenem Pflaster und die des Gehweges mit Gehwegplatten / Bischofsmützen. Dieser Ausbau hat den Vorteil einer spürbaren Minderung der Lärmbelastungen um ca. 10 dB(A) gegenüber dem Ist-Zustand. Ein weiterer Vorteil liegt in der Senkung der laufenden Unterhaltungskosten: Diese liegen derzeit bei 1,40€/m²/a und würden zukünftig in dem mit Asphalt befestigten Abschnitt nur noch 0,60€/m²/a betragen (ca. 80% der Baustrecke). In dem mit vorhandenem Pflaster neu befestigten Abschnitt vor der Arsenal würden die Folgekosten bei 0,80 bis 1,10 €/m²/a liegen (ca. 20% der Baustrecke).

Um zu vermeiden, dass die neue ebene Fahrbahnoberfläche in Verbindung mit der langen geradlinigen Führung der Straße zu häufigeren Geschwindigkeitsüberschreitungen führt, sind an den drei Einmündungen M.-Wiggers-Str., Zum Bahnhof und Reutzstr. jeweils Platteaufpflasterungen vorgesehen.

Nicht nur aufgrund der bereits beschriebenen Defizite der Alexandrinenstraße besteht die Notwendigkeit eines grundhaften Ausbaus, sondern auch aus folgenden Gründen:

- Eine Bürgerinitiative bemüht sich seit Jahren u.a. intensiv um Lärmreduzierung für die Anwohner. Hier wird Entlastung eintreten.
- Außerdem wird mit dem grundhaften Ausbau der Alexandrinenstraße die Sanierung des gesamten Pfaffenteichensembles weiter vervollständigt, nachdem in den vergangenen Jahren bereits die August-Bebel-Straße, die Platzfläche am Südufer und die Promenaden am Ost- und Westufer des Pfaffenteiches erneuert werden konnten.
- Die Brücke über Aubach im Zuge der Alexandrinenstraße ist dringend sanierungsbedürftig. Ein Teil der Brücke konnte bereits im Zuge der Neugestaltung der Promenade Westufer Pfaffenteich erneuert werden. Die noch ausstehende Erneuerung des unter der Fahrbahn liegenden Teils der Brücke macht eine Öffnung der Fahrbahndecke erforderlich. Auch hier wäre eine Koordinierung mit dem grundhaften Ausbau der Straße effizient.

3. Alternativen

Folgende Alternativen sind theoretisch denkbar, müssen jedoch verworfen werden:

- Grundhafter Ausbau mit geschnittenem Pflaster
Fahrbahnbefestigung in geschnittenem Pflaster, Befestigung des Parkstreifens mit dem vorhandenen historischen Pflastermaterial, Befestigung des Gehweges mit Gehwegplatten / Bischofsmützen. Diese Variante gemäß Vorlage 02111/2008/1 hätte neben den unter 1. bereits aufgelisteten Nachteilen außerdem den gravierenden Nachteil sehr hoher Baukosten. Es ist mit Kosten in Höhe von 1.970T€ zu rechnen, womit diese Variante die teuerste aller denkbaren Varianten wäre.
- Grundhafter Ausbau unter Wiederverwendung des vorhandenen Pflasters
Diese Variante hätte den Vorteil, dass sie den Belangen der Denkmalpflege uneingeschränkt gerecht würde. Die gravierende Lärmproblematik würde allerdings weiterhin bestehen bleiben. Einer der Hauptzwecke des grundhaften Ausbaus würde somit völlig verfehlt. Die relativ hohen Baukosten von 1.680T€ wären daher nicht zu rechtfertigen. Die späteren laufenden Unterhaltungskosten wären deutlich höher als bei der Vorzugsvariante und würden bei 0,80 bis 1,10 €/m²/a liegen.
- Vorläufiger Verzicht auf den grundhaften Ausbau der Alexandrinenstraße
Diese Variante hätte den nur scheinbaren Vorteil, dass die Investition für den grundhaften Ausbau zunächst völlig eingespart werden könnte. Tatsächlich würden in näherer Zukunft einmalige Reparaturkosten in Höhe von voraussichtlich 619T€ anfallen, die nicht KAG-beitragsfähig wären. Außerdem würde auf die aktuell in Aussicht stehenden Städtebaufördermittel verzichtet. Auch nach der Reparatur müsste mit relativ hohen laufenden Unterhaltungskosten von 1,40€/m²/a gerechnet werden. Schließlich würde auch die gravierende Lärmproblematik auf unbestimmte Zeit weiter bestehen.

Der Übersichtlichkeit halber sind im folgenden die Charakteristika der Vorzugsvariante und der drei weiteren Alternativen nochmals stichpunktartig zusammengestellt:

	Vorzugsvariante: Asphaltfahrbahn (Parkstreifen Pflaster)	Variante: Geschnittenes Pflaster	Variante: Wiedereinbau vorhandenes Pflaster	Null-Variante: Kein Ausbau
<u>Baukosten</u>	1.370.000 €	1.970.000 €	1.680.000 €	619.000 €* 0 €
<u>KAG-Beiträge</u>	555.750 €	840.000 €	684.000 €	
<u>Unterhaltungskosten 1.-5. Jahr</u>	0,60€/m ² /a	0,40€/m ² /a	0,80€/m ² /a	1,40€/m ² /a
<u>Unterhaltungskosten ab 6.Jahr</u>	1,10€/m ² /a	1,10€/m ² /a	1,10€/m ² /a	1,40€/m ² /a
<u>Lärminderung ggü. Ist-Zustand</u>	10 dB(A)	3 bis 4 dB(A)	1 dB(A)	0 dB(A)
<u>Erschütterungsminderung</u>	optimal	gut	schlecht	keine
<u>Berücksichtigung Denkmalbelange</u>	schlecht	annähernd	optimal	optimal

* Reparaturkosten

Die angegebenen Unterhaltungskosten basieren auf Schwerin-spezifischen Erfahrungswerten: Beim geschnittenen Pflaster ergeben sich durch das Material und die feste Verfügung die geringsten Kosten; bei Asphalt können schon in den ersten Jahren insbes. an den Rändern einzelne Abplatzungen entstehen, so dass die Kosten hier etwas höher sind; beim vorhandenen Pflaster sind aufgrund des Alters und der Verfügung die höchsten Kosten zu erwarten.

4. Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse von Familien

Durch die Lärminderung und die gestalterische Aufwertung 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 Alexandrinenstraße ist Teil der mittelfristigen Maßnahmeplanung „Stadterneuerung und Stadtumbau“. Die Kosten sind in der Gesamtmaßnahme „Sanierung Paulsstadt“ in der Haushalts- und Investitionsplanung 2013 unter der Haushaltsstelle 61500 94018 berücksichtigt.

Es wird für den grundhaften Ausbau der Alexandrinenstraße mit Kosten in Höhe von 1.370T€ gerechnet.

Für den Teil der Kosten, der nicht durch Beiträge nach KAG M-V gedeckt ist, steht die Bereitstellung von Städtebaufördermitteln in Höhe von 85% in Aussicht, wobei 2/3 der förderfähigen Kosten von Bund und Land getragen werden. Der Eigenanteil der Stadt beträgt 1/3 der förderfähigen Kosten. Außerdem muss die Stadt 15% der Kosten, die nicht durch Beiträge nach KAG M-V gedeckt sind, selbst tragen. Für die Städtebaufördermittel gilt derzeit eine Förderobergrenze von 180 €/m². Diese Obergrenze wird eingehalten, da die o.g. Baukosten einem Preis von ca. 120 €/m² entsprechen.

Bei einer satzungsgemäßen Umlage des beitragsfähigen Aufwandes auf die Anlieger ergibt sich, dass 555T€ über Beiträge nach KAG M-V refinanzierbar sind. Auch die Einnahmen nach KAG M-V können mit Städtebaufördermitteln vorfinanziert werden, wobei die für die Vorfinanzierung eingesetzten Städtebaufördermittel innerhalb von zwei Jahren nach Abnahme der Maßnahme zurückzuerstatten sind.

Mit dem vorgesehenen Ausbau mit Asphaltoberfläche wurde eine Variante ausgewählt, die relativ niedrige Folgekosten aufweist (0,60€/m²/a).

über- bzw. außerplanmäßige Ausgaben / Einnahmen im Haushaltsjahr

Mehrausgaben / Mindereinnahmen in der Haushaltsstelle: --

Deckungsvorschlag

Mehreinnahmen / Minderausgaben in der Haushaltsstelle: --

Anlagen:

keine

gez. Dr. Wolfram Friedersdorff
i. V. 1. Stellvertreter der Oberbürgermeisterin