

Stadtvertretung der Landeshauptstadt

Schwerin

Datum: 2012-05-22

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

Beschlussvorlage

Drucksache Nr.

01097/2012

öffentlich

Beratung und Beschlussfassung

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

Betreff

Grundhafter Ausbau der Schelfstraße

Beschlussvorschlag

Der Sanierung der Schelfstraße in zwei Bauabschnitten mit Fördermitteln wird zugestimmt.

Begründung

1. Sachverhalt / Problem

Die Schelfstraße soll in ihrer gesamten Länge saniert werden. Dabei sollen Fahrbahn, Parkstreifen und Gehwege erneuert werden, ebenso wie die Beleuchtung. Im einzelnen ist folgendes vorgesehen:

Die Fahrbahn soll zukünftig eine Breite von 6,0m erhalten, daneben werden beidseitig Parkstreifen von je 2,0m Breite angeordnet. In die Parkstreifen werden einzelne Baumstandorte integriert. Die Gehwege sind beidseitig mit je 2,25m nutzbarer Breite geplant. Bei der Wahl der Baumstandorte wurde aus gestalterischen Gründen auf eine beidseitig gegenüberliegende Anordnung der Bäume abgezielt.

Die Oberflächen der Schelfstraße sollen wie folgt gestaltet werden: Im Abschnitt Schelfmarkt bis Landreiterstraße inklusive Kreuzung wird die Fahrbahn mit Großpflaster befestigt. Dabei wird im Interesse der Benutzbarkeit durch Radfahrer beidseitig ein Streifen von ca. 0,6m Breite mit geschnittenem Pflaster befestigt. Im Abschnitt Landreiterstraße bis Knaudtstraße wird die Fahrbahn in Asphalt hergestellt. Die Parkstreifen werden auf der gesamten Straße mit Großpflaster befestigt. Für die Gehwege ist gelbes Klinkerpflaster vorgesehen, mit Mo-saikpflasterstreifen zur Angleichung an den Gebäuden.

Ausschlaggebend für die Fahrbahnoberflächengestaltung sind folgende Gründe: Eine Asphaltbefestigung würde zwar die technischen Anforderungen am besten erfüllen, da Lärmemissionen und Erschütterungen minimal sind, die Befahrbarkeit für Radfahrer sehr gut ist und die Herstellungskosten relativ günstig sind. Aus gestalterischen und denkmalpflegerischen Gründen ist aber innerhalb des Sanierungsgebietes (Abschnitt Schelfmarkt bis Landreiterstraße) aber nur eine Befestigung in Großpflaster möglich. Demgegenüber kann im letzten Abschnitt der Schelfstraße außerhalb des Sanierungsgebietes (Landreiterstraße bis Knaudtstraße) eine Befestigung in Asphalt vorgenommen werden, da dieser Teil der Schelfstraße historisch nicht dieselbe Wertigkeit hat und ein Kompromiss gefunden werden musste.

Um die Erschließung der nördlichen Schelfstadt durch den öffentlichen Nahverkehr zu sichern, ist die Herstellung von Bushaltestellen mit Hochbord (18cm) vorgesehen. In Fahrtrichtung Nord wird die Haltestelle gegenüber der Einmündung Mühlenstraße angeordnet, in Fahrtrichtung Süd nördlich der Einmündung Landreiterstraße. Diese Anordnung stellt einen Kompromiss dar zwischen der Erreichbarkeit des Einkaufsmarktes und der neuen Schule; außerdem waren die aus den diversen Grundstückszufahrten sich ergebenden Zwangspunkte zu berücksichtigen.

Am Knotenpunkt Schelfstraße / Landreiterstraße ist eine Plateauaufpflasterung vorgesehen. Sie erhält eine Höhe von 9cm, die Rampenneigungen im Verlauf der Schelfstraße betragen 1:25 (bustauglich), im Verlauf der Nebenstraßen 1:10. Die Notwendigkeit dieser Maßnahme ergibt sich aus dem langen geradlinigen Charakter der Schelfstraße in Verbindung mit der geplanten großzügigen Fahrbahnbreite von 6,0m. Diese Ausbauparameter laufen dem Charakter der Straße als Bestandteil einer Tempo-30-Zone zuwider; sie sind jedoch aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der Bedeutung der Straße für den Linienbusverkehr unänderlich. Die Notwendigkeit für die Tempo-30-Zone ergibt sich aus den Belangen der zahlreichen Anwohner (Schutz vor Lärm, Abgasen und Erschütterungen) und den Belangen der Verkehrssicherheit (Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer Fußgänger und Radfahrer, insbesondere der Schulkinder). Deshalb muss mit einer baulichen Maßnahme (Aufpflasterung des Knotenpunktes) versucht werden zu verhindern, dass regelmäßig zu schnell gefahren wird. Alternative Mittel der Verkehrsberuhigung, z.B. Fahrbahnverschwenkungen durch einseitige Inseln, scheiden wegen der Bedeutung der Straße für den Linienbusverkehr aus.

Des weiteren ist eine Erneuerung der Beleuchtung vorgesehen. Die bestehende Beleuchtungsanlage ist ca. 40 Jahre alt, befindet sich in entsprechend schlechtem Zustand und weist eine unzureichende Beleuchtungsstärke auf.

Im Bereich der Baustrecke befinden sich Leitungen für Strom, Gas, Wasserversorgung, Abwasserentsorgung und Telekommunikation. Es ist nicht auszuschließen, dass durch die Änderung der Bordlinien gegenüber dem Bestand Umverlegungen einzelner oder mehrerer Leitungstrassen erfolgen müssen.

2. Notwendigkeit

Die Notwendigkeit für den grundhaften Ausbau der Schelfstraße ergibt sich aus folgenden Gründen:

Die Straße befindet sich derzeit in einem unbefriedigenden Zustand und zwar sowohl in gestalterischer, als auch in technischer Hinsicht.

Dies ist vor allem deshalb nicht mehr hinnehmbar, da die Schelfstraße den nördlichen Eingangsbereich des gesamten Stadtteils Schelfstadt bildet und somit von besonderer verkehrlicher und stadtbildprägender Bedeutung ist.

Ein der Verkehrsbedeutung der Straße als Hupterschließungsstraße für die Schelfstadt und als Bustrasse entsprechender Straßenzustand muss wieder hergestellt werden.

Die Wohnqualität für die Anwohner und das Wohnumfeld müssen verbessert werden. Des-

halb ist neben einer Verbesserung der Fahrbahndecke auch eine Neugestaltung der Straßenbeleuchtung und des Straßenbegleitgrüns erforderlich.
Die technische Infrastruktur ist erneuerungsbedürftig.

3. Alternativen

Folgende Alternativen wurden geprüft, müssen jedoch verworfen werden:

- Grundhafter Ausbau mit Fahrbahnbefestigung in Asphalt auf der gesamten Länge
Diese Variante würde den verkehrstechnischen Anforderungen uneingeschränkt gerecht werden und hätte den besten Lärminderungseffekt. Außerdem wären die Kosten um ca. 204.000 € geringer als bei der Vorzugsvariante. Dem steht jedoch gegenüber, dass damit den Anforderungen der Denkmalpflege und den Ansprüchen an eine dem städtebaulichen Umfeld angemessene Oberflächengestaltung in keiner Weise entsprochen würde.
- Grundhafter Ausbau mit Fahrbahnbefestigung in Großpflaster auf der gesamten Länge
Diese Variante hätte den Vorteil, dass sie den belangen der Denkmalpflege uneingeschränkt gerecht würde. Die Lärmproblematik würde allerdings ebenso uneingeschränkt weiter bestehen. Einer der wesentlichen Zwecke des grundhaften Ausbaus würde somit verfehlt. Außerdem wären die Kosten voraussichtlich um ca. 147.000 € höher als bei der Vorzugsvariante.
- Grundhafter Ausbau mit abschnittsweiser Fahrbahnbefestigung in Kleinpflaster u. Asphalt
Diese Variante beinhaltet eine Befestigung der Fahrbahn im Abschnitt Schelfmarkt bis Landreiterstraße mit Kleinpflaster, welches sich in den Beständen der SDS befindet und im Abschnitt Landreiterstraße bis Knaudtstraße mit Asphalt. Sie hätte den Vorteil, dass die Kosten um ca. 135.000 € geringer wären als bei der Vorzugsvariante. Dem steht gegenüber, dass das Kleinpflaster die technischen Anforderungen für die notwendige Tragfähigkeit und Belastung nur sehr unzureichend erfüllen würde.
- Vorläufiger Verzicht auf den grundhaften Ausbau der Schelfstraße
Diese Variante hätte den Vorteil, dass die Investition für die Vorzugsvariante zunächst völlig eingespart werden könnte. Dem steht jedoch gegenüber, dass der mangelhafte Zustand der Straße und die Lärmproblematik weiter bestehen würden. Außerdem würde auf die aktuell in Aussicht stehenden Städtebaufördermittel verzichtet.

4. Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse von Familien

Durch die gestalterische Aufwertung und durch die mit dem teilweisen Ersatz des Pflasters durch Asphalt erzielte Lärminderung wird die Straße als Wohnstandort für Familien attraktiver.

5. Wirtschafts- / Arbeitsmarktrelevanz

Durch die Baumaßnahme ergeben sich kurzfristige positive Effekte für die Bauwirtschaft.

6. Finanzielle Auswirkungen

Die Gesamtkosten der Sanierung der Schelfstraße belaufen sich nach gegenwärtigem Kenntnisstand voraussichtlich auf 1.752.750 €. Davon sind durch die Stadt 1.015.810 € zu tragen, wovon 253.000 € durch KAG – Beiträge im 2. Bauabschnitt wieder eingenommen werden.

Im 1. BA (innerhalb des Sanierungsgebietes) sind insgesamt 1.023.237 € voraussichtliche Sanierungskosten errechnet worden, davon:

- **nicht förderfähige Kosten:**

10.490 € Mehrkosten (nur 1.800 € pro Mast und Leuchte förderfähig)
318.993 € Mehrkosten, da über Förderobergrenze (nur 185 €/m² förderfähig)
96.563 € (15% zusätzlicher Gemeindeanteil an den Städtebaufördermitteln)
50.000 € Risikozuschlag

476.046 € (hat die Stadt im Sanierungsgebiet zusätzlich zu tragen)

Diese Mittel müssen im städtischen Haushalt 2013 eingestellt werden.

- Einnahmen:

93.869 € Stellplatzablässe (auf Treuhandkonto vorhanden)
453.322 € Städtebauförderungsmittel (im Treuhandvermögen vorhanden)

Im 2. BA (außerhalb des Sanierungsgebiets) sind insgesamt 729.513 € voraussichtliche Sanierungskosten errechnet worden, davon:

- **nicht förderfähige Kosten:**

9.462 € Mehrkosten (nur 1.800 € pro Mast und Leuchte förderfähig)
253.000 € KAG Einnahmen, die von der Stadt vorfinanziert werden müssen
179.051 € (15% zusätzlicher Gemeindeanteil an den Fördermitteln)
63.250 € (Gemeindeanteil an Fördermitteln)
35.000 € Risikozuschlag

539.763 € (hat die Stadt außerhalb des Sanierungsgebiets zusätzlich zu tragen)

253.000 € KAG Einnahmen werden später refinanziert

Diese Mittel müssen im städtischen Haushalt 2013 eingestellt werden.

- Einnahmen:

189.750 € Städtebauförderungsmittel (im Treuhandvermögen vorhanden)

über- bzw. außerplanmäßige Ausgaben / Einnahmen im Haushaltsjahr

Mehrausgaben / Mindereinnahmen in der Haushaltsstelle: --

Deckungsvorschlag

Mehreinnahmen / Minderausgaben in der Haushaltsstelle: --

Anlagen:

2 Lagepläne (einige Details, wie der Streifen für Radfahrer aus geschnittenem Pflaster, sowie die Aufpflasterung des Knotenpunktes Landreiterstr. sind in den Lageplänen noch nicht dargestellt).

gez. Angelika Gramkow
Oberbürgermeisterin