

Stadtvertretung der Landeshauptstadt

Schwerin

Datum: 2015-11-03

Dezernat/ Amt: III / Amt für
Verkehrsmanagement
Bearbeiter/in: Bierstedt, Carsten
Telefon: 545 - 2071

Beschlussvorlage Drucksache Nr.

00487/2015

öffentlich

Beratung und Beschlussfassung

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

Betreff

Umgestaltung der Wittenburger Straße vom Knoten Friedensstraße/Voßstraße bis zur DB-Brücke (2. BA - Stadterneuerung in Schwerin-Paulsstadt)
Umgestaltung der Wittenburger Straße von der DB-Brücke bis zur Einmündung Lübecker Straße (3. BA)

Beschlussvorschlag

1. Die Stadtvertretung stimmt der Neugestaltung des 2. Bauabschnitts der Wittenburger Straße vom Knoten Friedensstraße/ Voßstraße bis zur DB-Brücke unter Einsatz von Städtebauförderungsmitteln zu.
2. Der Hauptausschuss beschließt eine außerplanmäßige Auszahlung zur Finanzierung der Nebenkosten des 3. Bauabschnittes des Vorhabens Wittenburger Straße in Höhe von 205.500 € im Haushaltsjahr 2015.
3. Der Hauptausschuss beschließt im Einvernehmen mit der Oberbürgermeisterin, den Vertrag über die Planung des 3. Bauabschnittes des Vorhabens Wittenburger Straße mit dem in einem freihändigen Auswahlverfahren ermittelten geeignetsten Planungsbüro zu schließen.

Begründung

1. Sachverhalt / Problem

- **Einsatz der Städtebaufördermittel:**

Die Wittenburger Straße befindet sich vom Obotritenring bis zur DB-Brücke im Sanierungsgebiet „Paulsstadt“. 2014/15 wurde der erste Teilabschnitt des ersten Bauabschnitts vom Obotritenring bis zum Penny-Markt saniert, z. Z. erfolgt die Neugestaltung des zweiten Teilabschnitts bis zum Knoten Friedensstraße/Voßstraße, der gemäß Bauablaufplan bis zum Jahresende abgeschlossen werden soll. Gleichzeitig wird die Brücke über der Bahn erneuert. Auf Grund des Zustandes der Verkehrsanlagen hat die Neugestaltung der Wittenburger Straße als wichtige Verbindung zum Stadtzentrum und zu den

Parkhäusern in der Innenstadt hohe Priorität. Weiterhin besteht großer Erneuerungs- und Sanierungsbedarf für die Versorgungsleitungen. Im Lärmaktions- und im Radwegeplan 2020 ist die Sanierung der Straße jeweils eine Maßnahme von herausragender Bedeutung. Ab 2016 ist die Neugestaltung des zweiten Bauabschnitts vom Knoten Friedensstraße/Voßstraße bis zur DB-Brücke vorgesehen. Die gestalterische Aufwertung und Verbesserung der verkehrlichen Funktion und Verkehrssicherheit entspricht der rahmenplanerischen Zielsetzung der Sanierungsmaßnahme.

Für die Lage des Parkstreifens und Straßenbahngleises wurden vom Ingenieurbüro mehrere Varianten erstellt und von den Fachämtern und dem NVS geprüft. Vorzugsvariante ist die Anordnung des Parkstreifens und der Gleise auf der Südseite. Die Verlegung der Straßenbahngleise auf die rechte Fahrbahnseite entspricht der üblichen Fahrordnung des Straßenverkehrs und verbessert die Verkehrsströme, der Radfahrverkehr kann in beiden Richtungen auf der Fahrbahn geführt werden. Falls erforderlich, ist auch das Befahren der Straße in beiden Richtungen möglich.

Der Straßenraum des zweiten Bauabschnittes des Straßenumbaus wird künftig untergliedert in eine 6,75 m breite Fahrbahn, einschließlich der Gleisanlage in Asphaltbauweise, einen Parkstreifen in Großpflaster mit extra ausgewiesenen Ladezonen auf der Südseite und ca. 2 m breite Gehwege in Klinker. Radfahrerinnen und Radfahrer nutzen in beiden Richtungen die Fahrbahn. Die Bushaltestelle „Friedensstraße“ wurde in den ersten Bauabschnitt, vor den Knoten verlegt.

Eine Baumreihe im Parkstreifen ist wegen der Einschränkungen durch Leitungen, Einfahrten, Ladezonen und die Straßenbahn nicht möglich.

Die Straßenbeleuchtung wird erneuert, verwendet wird die Leuchte „LEDin“.

Neugestaltet wird im Rahmen des zweiten Bauabschnittes auch der Knoten Friedensstraße/Wittenburger Straße, der übersichtlicher ausgebildet und durch Anrampungen beruhigt werden soll. Da sich die Wittenburger Straße in einer Tempo-30-Zone befindet, entfällt hier künftig die vorhandene Lichtsignalanlage, sie wird durch eine Straßenbahnsignalisierung ersetzt. Auch die Abbiegespur entfällt. Um die geänderte Verkehrsführung deutlich zu machen, wird der Gleisbereich durch Haltelinien markiert und der Asphalt eingefärbt.

Vor der Herstellung der Verkehrsanlagen sind umfangreiche Maßnahmen an den Versorgungsleitungen erforderlich, es werden alle Versorgungsleitungen durch die SAE und SWS erneuert. Baubeginn für die Herstellung des Mischwasserkanals und eines Überlaufbauwerks ist voraussichtlich März 2016. Im Vorfeld ist der Ausbau der Gleise erforderlich.

Für den Straßenbau kann Baufreiheit in Abschnitten gewährt werden. Danach wäre der Baubeginn für den Straßenbau ab Juni 2016 möglich.

Das Finanzierungskonzept für den zweiten Bauabschnitt wurde von der LGE erstellt. Die Gesamtausgaben dafür betragen ca. 1.195 T€. Darunter fallen ca. 360 T€ für die Gleisverschiebung und Anpassung der Fahrleitungsanlage.

Finanzierungskonzept:

• Gesamtausgaben:	ca. 1.195 T€
• nicht zuwendungsfähige Ausgaben: (Überschreitung der Förderobergrenzen)	ca. 275 T€
• verbleiben zuwendungsfähige Ausgaben:	ca. 920 T€
• davon 15 % zusätzlicher Eigenanteil der Stadt:	ca. 138 T€
• Städtebauförderungsmittel:	ca. 782 T€
davon Bund/Land	ca. 524 T€
davon Gemeinde	ca. 258 T€

Städtebauförderungsmittel wurden für die Maßnahme des zweiten Bauabschnittes bereits bewilligt und stehen aus dem Treuhandvermögen für die Paulsstadt zur Verfügung. Der städtische Anteil beträgt insgesamt 671 T€ und setzt sich aus dem zusätzlichen Eigenanteil in Höhe von 15 % (138 T€), 1/3 Gemeindeanteil an den Städtebauförderungsmitteln (258 T€) und nicht förderfähigen Kosten in Höhe von 275 T€ zusammen.

- **Lage der Gleisanlagen der Straßenbahn im Straßenraum**

Die Schweriner Innenstadt ist durch ihre historisch bestimmten Straßenquerschnitte bezüglich der leistungsfähigen Abwicklung der heutigen Verkehrsströme eingeschränkt. Dies gilt insbesondere im eigentlichen Citybereich, der sich in den zurückliegenden Jahren durch die Ansiedlung dreier größerer Einkaufszentren sehr dynamisch entwickelt hat.

Einen der wichtigsten Zubringer in den Citybereich der Landeshauptstadt bildet die Wittenburger Straße. Dies gilt sowohl für den Kfz-Verkehr, als auch für den Rad- und Fußgängerinnen und Fußgängerverkehr. Sie unterliegt gegenwärtig dem Mangel des falsch, das heißt auf der in Fahrtrichtung linken Seite verlegten Straßenbahngleises. Deswegen wird auch sie in zentralen Abschnitten zur Einbahnstraße. Die Wiederherstellung einer StVO-gemäßen, rechtsseitigen Verlegung des Straßenbahngleises führt dazu, dass bestehende Mängel beseitigt und Situationen und Optionen im Kfz-, Rad- und Fußgängerinnen und Fußgängerverkehr verbessert werden können:

1. Durch die gegenwärtig nördliche Lage des Straßenbahngleises im Straßenquerschnitt wird eine sichere Führung des Fahrradverkehrs auf der Fahrbahn verhindert. Bei Beibehaltung dieser Lage des Straßenbahngleises bliebe im Bereich zwischen den Einmündungen der Reiferbahn und der Voßstraße nur die im Bereich zwischen den Einmündungen der Lübecker Straße und der Reiferbahn bereits praktizierte Lösung der Führung des Fahrradverkehrs in Richtung Westen auf dem südlichen Gehweg. Diese Lösung ist allerdings weder sicher, noch zweckmäßig, denn allein der erforderliche Wechsel des Fahrradverkehrs in Richtung Westen auf die nördliche Fahrbahnseite im Bereich des Knotenpunktes Wittenburger Straße/Friedensstraße/Voßstraße wäre sehr problematisch. Auch die erreichbare Gehwegbreite ist dafür nicht ausreichend.

Die Anordnung des Straßenbahngleises auf der südlichen Seite des Fahrbahnquerschnittes lässt es zu, Fahrradverkehr in beiden Richtungen jeweils auf der rechten Fahrbahnseite zu führen und böte gegenüber der gegenwärtigen Verkehrsführung diese Option auch für den Fahrzeugverkehr.

Es ist entscheidend, dass die Möglichkeit, diese Variante umzusetzen, davon abhing, dass auch auf dem Brückenbauwerk die Änderung der Gleislage möglich war. Eine derartige Änderung greift tief in die Konstruktion des Brückenbauwerkes ein. Sie ist daher bei einem bestehenden Bauwerk nicht durchführbar. Nur im Rahmen einer Brückenerneuerungsmaßnahme kann eine Gleislageänderung vorgenommen werden. Wäre diese Möglichkeit nicht im Rahmen der gegenwärtig durchgeführten Erneuerung des Bauwerkes wahrgenommen worden, bestünde sie erst bei der nächsten Erneuerung in ca. 100 Jahren wieder. Es kam daher darauf an, die Entscheidung im Rahmen der Planung der Brücke zu treffen.

2. Die gegenwärtige nördliche Lage des Straßenbahngleises führt in Verbindung mit der geringen Breite des nördlichen Gehweges zudem zu Beeinträchtigungen des Straßenbahnbetriebes. Die Fahrerinnen und Fahrer der Straßenbahnen können den östlichen Abschnitt der Wittenburger Straße nur mit erhöhter Aufmerksamkeit durchfahren, da sie ständig damit rechnen müssen, dass den Gehweg benutzende Fußgängerinnen und Fußgänger auch spontan die Fahrbahn nutzen, wenn die Platzver-

hältnisse die weitere Nutzung des Gehweges nicht zulassen, zum Beispiel bei Begegnungen mit Personen mit Kinderwagen oder Rollstühlen oder im Falle der unzulässigen Benutzung des Gehweges durch Radfahrerinnen und Radfahrer. Die beabsichtigte Änderung der Gleislage in diesem Bereich schafft auch für dieses Problem eine Lösung, denn der Straßenumbau führt dazu, dass im Mittel die Gehwegbreite beider Gehwege 2,50 Meter beträgt. Diese Breite ist für den zu erwartenden Fußgängerinnen- und Fußgängerverkehr ausreichend, so dass erstmals die Sicherheit gewährleistet ist.

3. Im Fall der immer wieder auftretenden diversen Umleitungserfordernissen im Citybereich auf Grund von
 - Innerstädtischen Großveranstaltungen
 - Wartungs-
 - Unterhaltungs-
 - Instandsetzung- und
 - Sanierungsarbeiten sowie
 - bei Havariefällen im ober- und unterirdischen Straßenraumergibt sich die Möglichkeit, die Wittenburger Straße im Zweirichtungsverkehr zu nutzen.
4. Auch partielle Verbesserungen und flexiblere Anlieferverkehre für die Gewerbe- und Geschäftstreibenden sind denkbar, wenn ein Zweirichtungsverkehr hergestellt wird.

Die Änderung der Gleislage im westlich der Brücke gelegenen Teil der Straße, dem geplanten zweiten Bauabschnitt, und auf dem Brückenbauwerk hat Auswirkungen auf die Gleislage im östlichen Teil der Straße, dem geplanten dritten Bauabschnitt. Es ist nämlich der Punkt zu bestimmen, an dem die „neue“ Gleislage in die bestehende verschwenkt wird. Dies wird mit einem in Fahrtrichtung der Straßenbahn nach links führenden S-Bogen verwirklicht. Ordnet man diesen Bogen unmittelbar im Anschluss an das Brückenbauwerk ein, ist davon die Einmündung der Straße Reiferbahn betroffen. Für den Fall dieser Anordnung muss damit gerechnet werden, dass in Richtung Westen fahrende Radfahrerinnen und Radfahrer von dem südlichen Gehweg, auf dem sie diesen Punkt nur erreichen können, auf die nördliche Seite der Fahrbahn wechseln. Dabei entstehen Konflikte mit dem aus der Straße Reiferbahn in Richtung Osten fahrenden Fahrzeugen, die zu Behinderungen des Straßenbahnbetriebes führen können. Die erwartete Häufung dieser Konflikte verbietet eine derartige Anordnung der Verschwenkung. Ein für in Richtung Westen fahrende Radfahrerinnen und Radfahrer planmäßiger Wechsel der Straßenseite an anderer Stelle ist ebenfalls nicht ohne Konflikte möglich. In Bereichen, in denen sich das Straßenbahngleis noch auf der nördlichen Seite befindet, könnte die Verkehrsfläche so aufgeteilt werden, wie dies vor dem Beginn des Brückenneubaus der Fall war. Dabei benutzten in Richtung Westen fahrende Radfahrerinnen und Radfahrer den südlichen Gehweg, in Richtung Osten fahrende Radfahrerinnen und Radfahrer benutzten den auf der südlichen Fahrbahnseite angeordneten Schutzstreifen. Diese Anordnung ist bei südlicher Gleislage nicht möglich. Radfahrerinnen und Radfahrer müssten bereits vor dem Verschwenkungsbereich auf den nördlichen Gehweg wechseln, der dafür allerdings zu schmal ist. Innerhalb des Verschwenkungsbereiches ist für in Richtung Westen fahrende Radfahrerinnen und Radfahrer weder die Benutzung der nördlichen Fahrbahnseite, noch die Benutzung der südlichen Fahrbahnseite möglich. Diese Konfliktlage tritt bei jeder denkbaren Anordnung der Verschwenkung ein, bei der das Gleis der Straßenbahn auch nur auf geringer Länge auf der nördlichen Fahrbahnseite angeordnet ist.

Die konsequente Auflösung dieses Konfliktes ist nur dann möglich, wenn in Richtung Westen fahrende Radfahrerinnen und Radfahrer bereits am Ende der Fußgängerinnen- und Fußgängerzone Marienplatz/Lübecker Straße die nördliche Seite der Fahrbahn benutzen können. Sie können dann vom Stadtzentrum ohne Konflikt die Wittenburger

Straße auf der gesamten Länge auf der „richtigen“, aus ihrer Sicht rechten Fahrbahnseite benutzen. Sicherheitsgefährdungen des Straßenbahnbetriebes bleiben ebenfalls aus.

Wollte man die Konflikte temporär hinnehmen, um den Umfang der erforderlichen Investitionen auf einen größeren Zeitraum zu verteilen, stünde der abschnittweisen Herstellung der Gesamtlösung entgegen, dass der für die Übergangslösung herzustellende Verschwenkungsbereich der Gleisanlage für die endgültige Lösung wieder zurückzubauen wäre, dessen Kosten also doppelt entstehen würden.

Die Länge des Verschwenkungsbereiches wird insgesamt ca. 60 Meter betragen. Für eine temporäre Lösung müsste daher auf fast der Hälfte der Länge des östlichen Teils der Straße der Umbau erfolgen, wenn die Verschwenkung, wie das mindestens erforderlich wäre, nicht direkt im Anschluss an das Brückenbauwerk, sondern im Anschluss an den Einmündungsbereich der Straße Reiferbahn angeordnet werden würde. Die Mehrkosten einer temporären Lösung wären also erheblich. Sie hätten mindestens eine Höhe von ca. 166.000 €.

- **Finanzierung und Beauftragung der Planung des dritten Bauabschnittes**

Die Erneuerung des dritten Bauabschnittes soll im Haushalt des Jahres 2016 veranschlagt werden. Das Energieministerium hat für die Änderung der Gleislage in diesem Abschnitt der Straße Zuwendungen in Aussicht gestellt.

Die beabsichtigte Gleislageänderung im östlich der Brücke gelegenen Teil der Straße, dem dritten Bauabschnitt, ist das Ergebnis von Untersuchungen zur Gleisgeometrie, die die grundsätzliche Durchführbarkeit der Maßnahme nachgewiesen haben. Mit der hier beantragten Auszahlung sollen die weitere Planung ermöglicht und Grundlagen der Beantragung der in Aussicht gestellten Zuwendungen geschaffen werden.

Erste Überlegungen zum zeitlichen Ablauf haben ergeben, dass die Baumaßnahme in der Zeit von März 2017 bis Frühjahr 2018 verlaufen wird. Die Planung wird auch nähere Aufschlüsse zu den Kosten ergeben.

Die Verwaltung beabsichtigt, zunächst den unmittelbar nötigen ersten Planungsschritt (Vorplanung und eventuell erforderliche, punktuelle Vertiefungen der Planung) zu beauftragen, um den Antrag auf Förderung in der gebotenen Qualität stellen zu können.

Es ist notwendig, die Straßenbauarbeiten im Sanierungsgebiet und im östlichen Abschnitt weitgehend im gleichen Zeitfenster durchzuführen, um den derzeit provisorisch betriebenen Straßenbahnverkehr in der Franz-Mehring-Straße so kurz wie möglich zu gestalten. Das setzt voraus, unverzüglich die Planung des Straßenbaus im östlichen Teil der Straße, dem beabsichtigten dritten Bauabschnitt, zu beginnen.

Da im Haushalt des Jahres 2015 keine diesbezügliche Veranschlagung besteht, kommt es auf eine außerplanmäßige Auszahlung an.

Nach § 50 Absatz 1 der Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern sind außerplanmäßige Auszahlungen nur zulässig, wenn sie unvorhergesehen und unabweisbar sind und die Deckung gewährleistet ist. Die beabsichtigte Auszahlung ist unvorhergesehen, weil zum Zeitpunkt der Haushaltsplanung nicht erkennbar war, dass die Maßnahme förderfähig ist und daher im besonderen städtischen Interesse liegt. Sie ist unabweisbar, weil ihre Durchführung die Sicherheit der Benutzung der Straße erheblich steigert und die spätere Durchführung der Straßenbaumaßnahme kostenintensive Provisorien erfordern würde, auf die bei der oben beschriebenen zeitlichen Einordnung der Maßnahme verzichtet werden kann.

Nach § 22 Absatz 4 Nummer 2 der Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern kann die Hauptsatzung bestimmen, dass der Hauptausschuss Entscheidungen bis zu bestimmten Wertgrenzen über außerplanmäßige Auszahlungen trifft. Nach § 5 Absatz 3 Nummer 2 der Hauptsatzung für die Landeshauptstadt Schwerin trifft der Hauptausschuss Entscheidungen bei außerplanmäßigen Auszahlungen innerhalb einer Wertgrenze von 50.000 Euro bis 250.000 Euro je Einzelfall.

Für die Vorbereitung der Straßenbaumaßnahme entstehen folgende Nebenkosten:

Honorarkosten Straßenbau:	85.000 €
Honorarkosten Gleisbau:	94.000 €
Beweissicherung:	10.000 €
Baugrundbeurteilung:	8.000 €
Sicherheits- und Gesundheits- schutzkoordinator:	8.500 €
Summe (brutto):	205.500 €

Für die Entscheidung über die außerplanmäßige Auszahlung ist insofern der Hauptausschuss zuständig. Soweit die Auszahlung ganz oder teilweise nicht mehr im Haushaltsjahr 2015 kassenwirksam wird, wird die Ermächtigung je nach Bedarf in das Haushaltsfolgejahr vorgetragen, um die Auszahlung dann leisten zu können.

Die Deckung der erforderlichen Mittel im Produkt Gemeindestraßen soll aus der Investitionsmaßnahme 5410112039 Brücke Stadionstraße des Produktes Gemeindestraßen erfolgen. In der Maßnahme wurde im Haushaltsjahr 2015 eine Summe von 500.000 € veranschlagt, aus der derzeit noch 213.000 € verfügbar sind. Die Mittel der Maßnahme Brücke Stadionstraße waren für die Planung und Herstellung der Knotenpunktlösung, die das Brückenbauwerk ersetzt, und für die Vorplanung des zu diesem Zeitpunkt geplanten Ersatzneubaus der Brücke verwendet worden. In der Maßnahme Brücke Stadionstraße werden die noch vorhandenen Auszahlungsermächtigungen für den vorgesehenen Zweck nicht mehr benötigt. Für Investitionsvorhaben sind Haushaltsmittel in Folgejahren übertragbar, wenn die Maßnahmen noch nicht abgeschlossen sind. Eine Übertragung der Mittel ist im vorliegenden Fall wahrscheinlich, da nicht mit einem vollständigen Abschluss der Planungsleistungen und damit einer abschließenden Rechnungslegung dazu zu rechnen ist.

Die Fachverwaltung beabsichtigt, den Planungsauftrag 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 205.000 € (netto) überschreitet. Dann gelten die Regelungen der Vergabeordnung für freiberufliche Leistungen (VOF). Bei freiberuflichen Leistungen geht es auch nicht um das wirtschaftlichste Angebot. Vielmehr soll den Auftrag derjenige erhalten, der im Rahmen der bekannt gemachten Zuschlagskriterien und deren Gewichtung die bestmögliche Leistung erwarten lässt. Für freiberufliche Leistungen gilt nämlich das Preisrecht der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure. Danach kann einer Leistung grundsätzlich nur genau ein Preis zugewiesen werden. 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.

Nach § 5 Absatz 5 der Hauptsatzung für die Landeshauptstadt Schwerin trifft der Hauptausschuss im Einvernehmen mit der Oberbürgermeisterin die Entscheidung über den Abschluss von Honorarverträgen mit einem Wert ab 30.000 Euro. Für die Entscheidung über den Abschluss des Vertrages über die Planungsleistungen des Vorhabens ist somit

der Hauptausschuss zuständig.

Mit Beschlussfassung wäre die Oberbürgermeisterin berechtigt, den Vertrag mit dem geeignetsten Planungsbüro zu schließen.

2. Notwendigkeit

Der Zustand der Verkehrsanlagen entspricht nicht mehr den Anforderungen an eine zeitgemäße Verkehrsinfrastruktur. Erforderlich ist die Sanierung bzw. Erneuerung der Oberflächen und Leitungen. Die Verlegung der Straßenbahngleise führt zur wesentlichen Verbesserung der verkehrlichen Funktion.

Es ist notwendig, die Straßenbauarbeiten im Sanierungsgebiet und im östlichen Abschnitt weitgehend im gleichen Zeitfenster durchzuführen, um den derzeit provisorisch betriebenen Straßenbahnverkehr in der Franz- Mehring-Straße so kurz wie möglich zu gestalten.

3. Alternativen

Im Vorfeld wurden mehrere Varianten zur Lage der Straßenbahngleise, des Parkstreifens und der Radverkehrsführung geprüft. Die vorliegende Planung ist die von den Fachämtern und NVS ausgewählte Vorzugsvariante, die alle Belange berücksichtigt.

Alternativ bestünde die Möglichkeit, auf die Durchführung der Maßnahmen des dritten Bauabschnittes zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu verzichten. Dann wird im östlichen Abschnitt der Straße von der südlichen Gleislage auf die bestehende nördliche Gleislage verschwenkt werden müssen. Dadurch könnte im östlichen Bereich der Straße für Radfahrerinnen und Radfahrer keine zufriedenstellende Verkehrslösung geschaffen werden. Zudem wäre die Gleisverschwenkung auch unter Sicherheitsaspekten nicht sinnvoll. Die spätere Realisierung wäre zudem mit Mehrkosten verbunden, denn die Kosten der alternativ notwendigen Gleisverschwenkung können bei der von der Verwaltung geplanten zeitlichen Einordnung gespart werden.

4. Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse von Familien

Durch die Neuordnung und Neugestaltung des Straßenraums wird die Verkehrssicherheit erhöht.

5. Wirtschafts- / Arbeitsmarktrelevanz

Mit der Planung wurden Schweriner Ingenieurbüros beauftragt, die Durchführung wird erfahrungsgemäß durch ortsansässige Baufirmen erfolgen.

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

Der vorgeschlagene Beschluss ist haushaltsrelevant

ja (bitte Unterabschnitt a) bis f) ausfüllen)

nein

Diese Maßnahme ist durch die Haushaltsansätze 2016 und Haushaltsreste gedeckt und führt zu keiner Verschiebung andere Maßnahmen.

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

Die Umgestaltung der Straßen- und Platzräume zur Verbesserung der verkehrlichen Funktion und Verkehrssicherheit sowie die gestalterische Aufwertung gehören zu den Schwerpunktmaßnahmen für das Sanierungsgebiet „Paulsstadt“.

- 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:

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):

Grundsätzliche Darstellung von alternativen Angeboten und Ausschreibungsergebnissen:

- e) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Sanierung des aktuellen Haushalte

(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):

Durch die Erneuerung der Oberflächen werden Instandhaltungskosten eingespart.

über- bzw. außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen im Haushaltsjahr

Mehrauszahlungen im Produkt: 54101 Gemeindestraßen

Die Deckung erfolgt durch Minderausgaben im Produkt: 54101 Gemeindestraßen

Die Entscheidung berührt das Haushaltssicherungskonzept:

ja

Darstellung der Auswirkungen:

nein

Anlagen:

Lageplan 2. BA M 1.250
Bestandsfotos 2. BA
Lageplanskizze 3. BA

gez. Angelika Gramkow
Oberbürgermeisterin