

Vermerk

**DS 00649/2016: Bauvorhaben Wittenburger Straße 3. Bauabschnitt - Ausführungsvarianten**

hier: Ergänzungen

Die Vorberatung der Beschlussvorlage im Finanzausschuss am 31. März 2016 ergab, dass zur Klarstellung Ergänzungen durch die Verwaltung vorzulegen sind. Insofern teile ich mit:

- Kosten der Straßenbaumaßnahme

Die Beschlussvorlage enthält das Ergebnis der Kostenschätzung der Variante, die vorsieht, von der Brücke über die Gleise der Deutschen Bahn AG bis zum Beginn der Fußgängerzone beidseitig einen durchgehenden Radfahrstreifen und normgerechte Gehwegbreiten herzustellen (Variante 4 der Vorplanung des Bauvorhabens Wittenburger Straße, 3. Bauabschnitt). Sie enthält darüber hinaus die Ergebnisse der Ermittlung der reinen Gleisbaukosten der einzelnen vorgelegten Planungsvarianten. Die Vergleichbarkeit der Kosten der Realisierung der Varianten ist dadurch nicht vollständig gegeben. Daher ist die Kostendarstellung überarbeitet worden. Diese Überarbeitung füge ich in der Anlage bei.

Die Fachverwaltung geht in ihrer Betrachtung davon aus, dass wegen der Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs alle untersuchten Varianten außer der Variante 4 der Vorplanung nur vorübergehende Lösungen darstellen können. Davon ausgehend sind zunächst bei der Kostenermittlung der vorübergehend einzurichtenden Lösungen nur solche Kosten erfasst worden, die zu ihrer Umsetzung unbedingt erforderlich sind. Alle darüber hinausgehenden Kosten sind den Kosten der Überführung der vorübergehenden Lösungen in die Lösung der Variante 4 zugeschlagen worden. Diese Angaben enthält die *Kostengegenüberstellung mit Umbau in Variante 4*.

Für die Beurteilung ist aber auch von Bedeutung, welche Kosten entstehen würden, wenn die von der Fachverwaltung als vorübergehende Lösungen betrachteten Varianten endgültig hergestellt werden würden. Diese Angaben enthält die *Kostengegenüberstellung ohne Umbau in Variante 4*.

Für die Varianten 1 bis 3 und 5 ist in der Anlage ebenfalls das detaillierte Ergebnis der Kostenschätzung in der gleichen Ausführlichkeit wie in der Beschlussvorlage für die Variante 4 beigefügt. Die hier dargestellten Kosten entstünden für die endgültige Herstellung der genannten Varianten.

- Variante 5

Ergänzend zu den in der Beschlussvorlage dargestellten Varianten ist Variante 5 in die Betrachtung eingeführt worden. Die Variante 5 modifiziert die Variante 3 insofern, als der Verschwenkungsbereich stark verkürzt wird und sich unmittelbar vor der Einmündung der Lübecker Straße befindet.

Es muss festgestellt werden, dass diese Variante 5 keine Vorteile gegenüber den in der Vorplanung aufgezeigten Varianten 1 bis 3 aufweist, sondern im Gegenteil, auch hier eine Überführung in die Variante 4 erforderlich ist, um dauerhaft verkehrssichere Verhältnisse zu schaffen. Auch bei der Variante 5 wird wie bei den Varianten 1 bis 3 eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit gegenüber dem gegenwärtigen Zustand bewirkt, da:

- der Wechsel der Fahrbahnseite durch die Straßenbahn eine Lichtsignalanlagen-Regelung erfordert, die die Überholvorgänge von Kraftfahrzeugen unterbindet und dadurch entstehende Gefahrenpotentiale abwehrt,
- keine geregelte Radfahrerführung in westliche Richtung möglich ist.

Ergänzend dazu muss festgestellt werden, dass aufgrund der gegenläufigen und engen Kurvenradien für die Straßenbahn Komforteinbußen für die Fahrgäste und in Kombination mit der Gefällesituation (durch ständiges Einbringen von Bremskräften) ein erhöhter Verschleiß der Gleisanlage verursacht werden würde.

Daraus schlussfolgernd erachtet die Fachverwaltung die Variante 5 aufgrund der dargestellten Nachteile nicht als geeignete Alternative zur Variante 4.

Der Lageplan der Variante 5 ist in der Anlage beigefügt.

- Informationen der Ausschüsse der Stadtvertretung zur Entscheidung über die Änderung der Gleislage im Verlauf der Wittenburger Straße

Die Entscheidung und die darauf fußenden Abstimmungen mit der Nahverkehr Schwerin GmbH, die Gleislage im Bereich des Brückenbauwerkes zu ändern, erfolgten durch die Verwaltung im Frühjahr und Sommer 2014. Dies war zu diesem Zeitpunkt erforderlich, weil der Inhalt der weiteren Planung des Brückenbauwerkes davon abhing.

Die Entscheidung hatte das Ziel, einen Straßenquerschnitt zu schaffen, der in verkehrlicher Hinsicht allen künftigen Anforderungen gerecht werden kann. Dem gegenüber wies der bestehende Straßenquerschnitt erhebliche Mängel auf. Insbesondere die sichere Führung des Fahrradverkehrs war bei unverändertem Querschnitt nicht möglich. Die Umsetzung der Lösung setzte voraus, dass nicht lediglich der Querschnitt im Bereich zwischen der Friedensstraße und dem Beginn des Brückenbauwerkes umgestaltet wird, sondern auch der Querschnitt im Bereich des Brückenbauwerkes selbst. Von ausgesprochenem Vorteil war dabei, dass beginnend im Jahr 2015 auch das Brückenbauwerk erneuert werden sollte. Die Lage des Gleises im Brückenbauwerk wäre nachträglich nicht mehr veränderbar gewesen. Mithin hätte sich ergeben, dass der geplante veränderte Straßenquerschnitt während der gesamten Nutzungsdauer des erneuerten Brückenbauwerkes nicht umgesetzt werden könnte.

Der bereits zu diesem Zeitpunkt geplante frühzeitige Baubeginn der Brückenbaumaßnahme im Jahr 2015 hätte anderenfalls nicht eingehalten werden können, denn dieser Termin setzte einen entsprechenden Planungsvorlauf voraus.

Die Entscheidung orientierte sich notwendigerweise an der Vorgabe und dem Grundprinzip der Straßenverkehrsordnung zum Rechtsverkehr in der Bundesrepublik Deutschland. Es konnte auf dieser Basis Förderung in Höhe von ca. 4,4 Mio. € für die Brücke und den 2. Bauabschnitt der Wittenburger Straße eingeworben werden.

Im Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr war die Brücke Wittenburger Straße wiederkehrend Berichtspunkt. Es wurde dort über die unterschiedlichen Aspekte des Bauwerkes und seine Ausgestaltung vorgetragen. In der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr vom 1. Oktober 2015 wurde die Gleislage im Rahmen der Haushaltsberatung thematisiert.

In der Sitzung des Ortsbeirates Altstadt, Feldstadt, Paulsstadt, Lewenberg am 07. Januar 2015 wurde das Thema Wittenburger Straße ebenfalls umfassend vorgestellt.

Schließlich wurde die Gleislage im Fahrradforum thematisiert.

- Genehmigungsfähigkeit der mit den Planungsvarianten vorgelegten Lösungen

Nach der Vorschrift des § 3 Absatz 3 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) müssen Betriebsanlagen der Straßenbahnen so errichtet werden, dass ihr Betrieb niemanden mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert. Im Unternehmen der Nahverkehr Schwerin GmbH hat der nach der genannten Verordnung zu bestellende Betriebsleiter über die Einhaltung der Anforderungen der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen zu wachen. Er hat daher die Genehmigungsfähigkeit der Planungsvarianten beurteilt. Mit seinem Schreiben vom 22. März 2016 teilte er der Landeshauptstadt Schwerin mit, dass nach diesem Maßstab allein die Variante genehmigungsfähig ist, die vorsieht, von der Brücke über die Gleise der Deutschen Bahn AG bis zum Beginn der Fußgängerzone beidseitig einen durchgehenden Radfahrstreifen und normgerechte Gehwegbreiten herzustellen (Variante 4 der Vorplanung des Bauvorhabens Wittenburger Straße, 3. Bauabschnitt). Die Ausführung der Planung setzt zudem den Abschluss der Prüfung der Technischen Aufsichtsbehörde über Straßenbahnen Mecklenburg-Vorpommern voraus. Es gilt als sicher, dass durch diese Behörde ein Genehmigungsvermerk nur auf solchen Planunterlagen erfolgt, die zuvor auch vom Betriebsleiter nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen genehmigt wurden. Das Schreiben des Betriebsleiters füge ich in der Anlage bei.

- Förderfähigkeit der mit den Planungsvarianten vorgelegten Lösungen

Entsprechend den Abstimmungen zwischen dem Abteilungsleiter Verkehr im Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung und dem Beigeordneten für Wirtschaft, Bauen und Ordnung stehen für den dritten Bauabschnitt des Straßenbauvorhabens Wittenburger Straße ÖPNV-Fördermittel aus dem europäischen Fonds für regionale Entwicklung in Aussicht. Die Fördermittel dienen der Verbesserung der Infrastruktur und der Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV. Es steht insofern außer Frage, dass Lösungen, die den Anforderungen der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen nicht entsprechen, auch nicht förderfähig sind.

- Voraussichtlich förderfähige Kosten der Straßenbaumaßnahme

Die Kosten der Straßenbaumaßnahme werden nach dem genannten Förderprogramm zu 75 % gefördert. Folgende Kosten aus der Kostenschätzung der Variante 4 können ganz oder in Teilen nicht gefördert werden:

Position 4	Rückbau Pflasterbelag Fußgängerzone	vollständig	8.400 €
Position 5	Rückbau Gleis	anteilig	24.800 €
Position 14	Wiederherstellung Pflasterbelag Fußgängerzone	vollständig	84.000 €
Position 15	Neubau Gleis	anteilig	195.800 €
Summe			313.000 €

Die Höhe der förderfähigen Baukosten der Maßnahme beträgt voraussichtlich 508.100 €