

ANFRAGE

der SPD-Fraktion

gemäß § 34 Absatz 4 der Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern i.V.m. § 4 Absatz 4 der Hauptsatzung für die Landeshauptstadt Schwerin

Gleisverlegung in der Wittenburger Straße

Die Planungen für den 3. Abschnitt des Bauvorhabens Wittenburger Straße führen zu einer kontroversen öffentlichen Diskussion.

Ich frage die Oberbürgermeisterin:

1. Wie schätzt die Verwaltung die Kosten für die Varianten der temporären Lösungen in gleicher Ausführlichkeit wie für die Variante 4 ein?
2. Aus welchen Gründen werden die Varianten 1 und 2 nur als temporäre Varianten geplant?
3. Warum fehlen in der Anlage „Kostenschätzung“ die Baunebenkosten?
4. Wo wird die im vergangenen Dezember beschlossene außerplanmäßige Auszahlung i.H.v. 205.500 Euro aufgeführt?
5. Welchen Inhalt haben die Bauablaufpläne für die Varianten 1 bis 4?
6. Soweit die Verwaltung in der Vorlage feststellt, dass die Gleise bereits in diesem Jahr an der Reifferbahn vorbei verlegt werden können, gilt das auch für die Varianten 1 und 2 als temporäre Zwischenlösung?
7. Wie viele Radfahrer benutzen den in Rede stehenden Straßenabschnitt stadtein- und stadtauswärts durchschnittlich am Tag?
8. Wie viele Unfälle mit Radfahrern gab es in dem Rede stehenden Straßenabschnitt in den letzten zehn Jahren?
9. Wann ist welcher Bereich des „Wittenburger Berges“ zuletzt erneuert worden und wann wäre normalerweise welcher Bereich das nächste Mal zu erneuern?
10. Wie hoch wären die Kosten für eine Variante „2b“, in der die Baumaßnahmen auf den Bereich des oberen, ältesten Abschnitt beschränkt werden?

11. Aus welchen Gründen wurde die Variante „Gleisanpassung gleich hinter der Brücke Wittenburger Straße und dann Sanierung bis zur Fußgängerzone“ nicht geplant?
12. Werden Anliegerbeiträge doppelt umgelegt?
13. Warum wurde die Variantenprüfung freihändig an ein anderes Ingenieurbüro, als das für den 2. Bauabschnitt zuständige Büro vergeben?
14. Die Verwaltung hat mitgeteilt, die Landesregierung habe für die Änderung der Gleislage in dem in Rede stehenden Straßenabschnitt Zuwendungen in Aussicht gestellt. Wurden diese Zuwendungen inzwischen zugesagt und wie werden diese verwendet?
15. Liegen seitens des zuständigen Ministeriums Fördermittelrückzahlungsansprüche mit Blick auf die Sanierungen des Marienplatzes und der Wittenburger Straße vor?
16. Aus welchen Gründen ist die Kostenumlegung für die Anlieger des Marienplatzes und der Lübecker Straße noch nicht erfolgt?
17. In welcher Höhe schätzt die Verwaltung Entschädigungsleistungen an die erneut von Baumaßnahmen und Behinderungen betroffenen Anlieger und Gewerbetreibenden am Marienplatz ein?



Daniel Meslien



Die Oberbürgermeisterin

Stadtvertretung Schwerin
SPD-Fraktion
Am Packhof 2 – 6
19053 Schwerin

Hausanschrift: Am Packhof 2-6 • 19053 Schwerin
Zimmer: 6030, Aufzug C
Telefon: 0385 545-1000
Fax: 0385 545-1019
E-Mail: ob@schwerin.de

Ihre Nachricht vom/Ihre Zeichen
2016-03-30

Unsere Nachricht vom/Unser Zeichen

Datum Ansprechpartner/in
2016-04-06 Herr Bierstedt

Anfrage der SPD-Fraktion gemäß § 34 Absatz 4 der Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern i. V. m. § 4 Absatz 4 der Hauptsatzung für die Landeshauptstadt Schwerin
hier: Gleisverlegung in der Wittenburger Straße

Sehr geehrter Herr Meslien,

zu den in Ihrem Schreiben vom 30. März 2016 gestellten Fragen möchte ich Ihnen wie folgt antworten:

1. Wie schätzt die Verwaltung die Kosten für die Varianten der temporären Lösungen in gleicher Ausführlichkeit wie für die Variante 4 ein?

Die Verwaltung hat eine Beschlussvorlage zur Entscheidung über den Ausbau des dritten Bauabschnittes der Wittenburger Straße eingebracht. Darin beschreibt sie, entsprechend dem Beschluss des Hauptausschusses vom 7. Dezember 2015, Varianten der Verkehrsraumgestaltung. Sie beantragt, die Entscheidung zu treffen, die Variante zu realisieren, 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.

Die Kosten der in der Vorlage beschriebenen Varianten sind analog zu der Kostenschätzung für die Variante 4 der Vorplanung und der Vorlage wie folgt ermittelt worden:

Variante 1:

Baukosten der Landeshauptstadt Schwerin ca. (brutto)	249.900 €
Baukosten der Leitungsträger aufgrund der Anpassung des Leitungsbestandes ca. (brutto)	6.000 €

Variante 2:

Baukosten der Landeshauptstadt Schwerin ca. (brutto)	357.900 €
Baukosten der Leitungsträger aufgrund der Anpassung des Leitungsbestandes ca. (brutto)	28.100 €

Hausanschrift:

Landeshauptstadt Schwerin
Die Oberbürgermeisterin
Am Packhof 2 - 6
19053 Schwerin
Zentraler Behördenruf: +49 385 115
Zentraler Telefonservice: +49 385 545-0
Internet: www.schwerin.de
E-Mail: info@schwerin.de

Öffnungszeiten:

Mo. 08:00 - 16:00 Uhr
Di. 08:00 - 18:00 Uhr
Do. 08:00 - 18:00 Uhr

Samstags-Öffnungszeiten
des BürgerBüros unter
www.schwerin.de

Bankverbindungen:

Sparkasse Mecklenburg-Schwerin	BIC NOLADE21LWL	IBAN DE73 1405 2000 0370 0199 97
Deutsche Bank AG Schwerin	BIC DEUTDEBRXXX	IBAN DE62 1307 0000 0309 6500 00
VR-Bank e.G. Schwerin	BIC GENODEF1SN1	IBAN DE72 1409 1464 0000 0288 00
HypoVereinsbank	BIC HYVEDEMM300	IBAN DE22 2003 0000 0019 0453 85



Variante 3:	
Baukosten der Landeshauptstadt Schwerin ca. (brutto)	666.400 €
Baukosten der Leitungsträger aufgrund der Anpassung des Leitungsbestandes ca. (brutto)	55.000 €

Variante 4:	
Baukosten der Landeshauptstadt Schwerin ca. (brutto)	821.100 €
Baukosten der Leitungsträger aufgrund der Anpassung des Leitungsbestandes ca. (brutto)	60.900 €

Über die Vorplanung hinaus ist auf Ihren Wunsch eine weitere, fünfte Variante untersucht worden. Dabei sollte der Gleisverlauf weitgehend der Verkehrsraumgestaltung der Variante 4 der Vorplanung entsprechen, die Länge des Verschwenkungsbereiches des Gleises aber erheblich verkürzt werden. Für diese Variante ergeben sich folgende Kosten:

Baukosten der Landeshauptstadt Schwerin ca. (brutto)	666.400 €
Baukosten der Leitungsträger aufgrund der Anpassung des Leitungsbestandes ca. (brutto)	55.000 €

Die Kostendarstellungen der Varianten 1 bis 3 und 5 enthalten die Kosten der Überführung dieser Verkehrsraumgestaltungen in die aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendige Verkehrsraumgestaltung der Variante 4 nicht.

2. Aus welchen Gründen werden die Varianten 1 und 2 nur als temporäre Varianten geplant?

Die Varianten wurden nicht als temporäre Varianten geplant. Vielmehr hat sich bei der Bewertung der Varianten ergeben, dass die damit verbundenen Sicherheitsdefizite ein dauerhaftes Bestehen dieser Lösungen nicht zulassen.

3. Warum fehlen in der Anlage „Kostenschätzung“ die Baunebenkosten?

Der Begriff der Kostenschätzung hat im Rahmen der Planung von Vorhaben einen festen Begriffsinhalt. Die Kostenschätzung basiert auf den zeichnerischen Darstellungen und sonstigen Planunterlagen der Vorplanung und beinhaltet ausschließlich die Baukosten. Insofern sind auch im konkreten Fall die Baunebenkosten nicht ausgewiesen worden.

4. Wo wird die im vergangenen Dezember beschlossene außerplanmäßige Auszahlung i. H. v. 205.500 Euro aufgeführt?

Die Beschlussvorlage benennt lediglich die für die Herstellung der Varianten entstehenden Kosten des Gleisbaus und die Höhe der Baukosten bei der Realisierung der Variante 4. Zu den Quellen der Finanzierung trifft sie insgesamt, also auch in Bezug auf die Baukosten, keine Aussage.

Unter der Drucksachenummer 00487/2015 hat der Hauptausschuss in seiner Sitzung am 7. Dezember 2015 über die außerplanmäßige Auszahlung zur Finanzierung der Nebenkosten des 3. Bauabschnittes des Vorhabens Wittenburger Straße in Höhe von 205.500 € entschieden. Die Deckung dieser außerplanmäßigen Kosten erfolgt danach aus der Maßnahme Brücke Stadionstraße mit der Maßnahmennummer 5410112039.

Für die Vorbereitung der Straßenbaumaßnahme waren im Dezember 2015 in der Beschlussvorlage folgende Nebenkosten angegeben worden:

Honorarkosten Straßenbau: 85.000 €

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

5. Welchen Inhalt haben die Bauablaufpläne für die Varianten 1 bis 4?

Die gewünschten Bauablaufpläne konnte meine Fachverwaltung in der gebotenen Zeit nicht erarbeiten lassen. Ich bitte um Verständnis dafür, diese Pläne nachreichen zu müssen.

6. Soweit die Verwaltung in der Vorlage feststellt, dass die Gleise bereits in diesem Jahr an der Reiferbahn vorbei verlegt werden können, gilt das auch für die Varianten 1 und 2 als temporäre Zwischenlösung?

Entsprechende Untersuchungen wurden bislang nicht geführt. Es ist aber davon auszugehen, dass die Lösungen der Varianten 1 und 2 in ihrem Umfang über das für das Jahr 2016 beabsichtigte Ausbauziel hinausgehen und insofern auch ein höherer Zeitbedarf entsteht.

7. Wie viele Radfahrer benutzen den in Rede stehenden Straßenabschnitt stadtein- und stadtauswärts durchschnittlich am Tag?

Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl Radfahrer auf der Wittenburger Straße im Abschnitt zwischen Reiferbahn und Lübecker Straße an den genannten Zähltagen.

	Spitzenstunde früh			Spitzenstunde nachmittags		
	stadteinwärts	stadtauswärts	Summe	stadteinwärts	stadtauswärts	Summe
04.12.2007	32	11	43	25	17	42
24.04.2013	74	9	83	39	48	97
20.03.2014	73	15	88	56	49	105

Eine Hochrechnung der im April 2013 ermittelten Anzahl der Radfahrer auf den 24-Stunden-Querschnittswert ergab
im Abschnitt zwischen Reiferbahn und Lübecker Straße 890 Radfahrer und
im Abschnitt zwischen der Voßstraße und Reiferbahn 960 Radfahrer.

Man erkennt daraus folgendes:

- Die Wittenburger Straße im Abschnitt zwischen Reiferbahn und Lübecker Straße hat eine hohe und über die Jahre zunehmende Bedeutung für den Fahrradverkehr.
- Die Fahrtrichtung stadteinwärts dominiert; dies hängt nicht nur mit dem Gefälle zusammen, sondern auch mit der derzeit unattraktiven Führung des Radverkehrs stadtauswärts auf der südlichen und „falschen“ Seiten auf dem Gehweg.

In der Konsequenz bedeutet dies, dass mit der Verlegung des Gleises auf die südliche Fahrbahnseite im 3. Bauabschnitt die Voraussetzung geschaffen wird, um auch stadtauswärts eine attraktive Führung des Radverkehrs zu erzielen. Dies ist umso wichtiger, als die Wittenburger Straße eine wichtige Verbindung für den Radverkehr zwischen Neumühle/Weststadt und der Innenstadt darstellt. Diese Bedeutung der Wittenburger Straße als Radverkehrsverbindung wird mit der Fertigstellung des grundhaften Ausbaus der Wittenburger Straße im Abschnitt zwischen Obotritenring und Eisenbahnbrücke noch weiter zunehmen, da dann auf dieser Straße erstmals eine für Radfahrer hervorragend taugliche ebene Oberfläche vorhanden sein wird. Erst durch die Verlegung des Gleises im 3. Bauabschnitt

kann die Wittenburger Straße auf ihrer gesamten Länge für den Fahrradverkehr auch in der stadtauswärtigen Richtung ihren vollen Nutzwert gewinnen. Diese Maßnahme auf dieser wichtigen Radverkehrsachse leistet daher einen wesentlichen Beitrag, um das selbstgesteckte Ziel der Landeshauptstadt Schwerin zu erreichen, den Radverkehrsanteil bis 2020 auf 15% zu steigern (Beschluss der Stadtvertretung zum Radverkehrskonzept 2020).

8. Wie viele Unfälle mit Radfahrern gab es in dem Rede stehenden Straßenabschnitt in den letzten zehn Jahren?

Auf Grund der kurzfristigen Anfrage wurden lediglich die letzten 5 Jahre ausgewertet.

Jahr	Verkehrsunfälle mit Beteiligung Radfahrer (zwischen Reiferbahn und Marienplatz)	Anmerkungen
2011	5	1x Radfahrer/ PKW 1x Radfahrer/ LKW 1x Radfahrer/ PKW (1 Verletzter) 1x Radfahrer/ PKW (1 Verletzter) 1x Sturz im Gleisbereich (1 Verletzter)
2012	2	1x Sturz auf winterglatter Str. 1x (Radfahrer/ Fußgänger (1 Verletzter)
2013	2	1x Allein-VU (im Gleisbereich/ 1 Verletzter) 1 x Radfahrer/ PKW (1 Verletzter)
2014	0	-
2015	2	1x Radfahrer/ Fußgänger (2 Verletzte) 1x Radfahrer/ PKW (1 Verletzter)

Die Analyse der unteren Verkehrsbehörde hat ergeben, dass sich zwischen Reiferbahn und seitlichem Eingang des Schlossparkcenters drei Konfliktsituationen ausnahmslos für die stadteinwärts bzw. bergabfahrenden Radfahrer ergeben.

1. Sturz nach „Einfädeln“ in Straßenbahn-Schiene
2. Parker, die ihre Fahrtür öffnen, ohne auf den nachfolgenden Verkehr zu achten
3. Fahrzeugführer, die vom Parkplatz am Seiteneingang Schlossparkcenter in den fließenden Verkehr einfahren

9. Wann ist welcher Bereich des „Wittenburger Berges“ zuletzt erneuert worden und wann wäre normalerweise welcher Bereich das nächste Mal zu erneuern?

Im Bereich zwischen dem Brückenbauwerk und der Einmündung der Lübecker Straße hat die Nahverkehr Schwerin GmbH im Jahr 2005 die Gleisanlage erneuert. In diesem Zusammenhang ist auch die Straßenoberfläche hergestellt worden. Für die Leitungsträger war das Anlass, auch den unterirdischen Leitungsbestand zu erneuern.

Im Jahr 2013 erfolgte der Umbau des Querschnittes (Wegfall Parkstreifen, Gehwegverbreiterung, Anlegen des Radschutzstreifens).

Den konkreten Zeitpunkt der nächsten notwendigen Erneuerung zu bestimmen, ist insofern schwierig, als er auch vom Umfang der zwischenzeitlich durchzuführenden Unterhaltungsmaßnahmen abhängt. Erkennbar ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt, dass die Anschlussbereiche zwischen der Gleiskonstruktion und der Straßenoberfläche bereits erhebliche Schäden aufweisen, die nach der bisherigen Nutzungsdauer üblicherweise nicht in diesem Umfang festgestellt werden. Das lässt auf ein beschleunigtes Fortschreiten des Schadensbildes schließen. Die nach der landeseinheitlichen Abschreibungstabelle vorgesehene Nutzungsdauer von 35 Jahren wird die Straße daher bei weitem nicht erreichen.

10. Wie hoch wären die Kosten für eine Variante „2b“, in der die Baumaßnahmen auf den Bereich des oberen, ältesten Abschnitts beschränkt werden?

Die Variante 2 beinhaltet die Einordnung des Gleisverschwenkungsbereiches unmittelbar nach der Einmündung der Reiferbahn. Die dafür zu planenden Baumaßnahmen enden unmittelbar im Anschluss an das Erreichen der bestehenden Gleislage. Insofern kann nach Auffassung meiner Fachverwaltung die gewünschte Variante 2b nicht angeboten werden.

11. Aus welchen Gründen wurde die Variante „Gleisanpassung gleich hinter der Brücke Wittenburger Straße und dann Sanierung bis zur Fußgängerzone“ nicht geplant?

Sofern mit der „Gleisanpassung“ die Lage des Verschwenkungsbereiches gemeint ist, entspricht die hier gewünschte Variante der Variante 1 der Vorplanung. Auf eine dann folgende Sanierung der Wittenburger Straße bis zum Anschluss an die Fußgängerzone kommt es gegenwärtig nicht an. Sie würde auch unwirtschaftlich sein, weil die Ausführung der Variante 1 aus den in der Vorplanung genannten Sicherheitserwägungen heraus nur vorübergehenden Bestand haben kann.

12. Werden Anliegerbeiträge doppelt umgelegt?

Die doppelte Umlegung des Aufwandes zur Herstellung von Straßen ist nicht zulässig.

13. Warum wurde die Variantenprüfung freihändig an ein anderes Ingenieurbüro, als das für den 2. Bauabschnitt zuständige Büro vergeben?

Die Vergabe erfolgte auf der Grundlage des Beschlusses des Hauptausschusses vom 7. Dezember 2015. Danach war der Vertrag über die Planung des 3. Bauabschnittes des Vorhabens Wittenburger Straße mit dem in einem freihändigen Auswahlverfahren ermittelten geeignetsten Planungsbüro zu schließen. Bei dieser Planungsaufgabe steht die Gleisbauplanung im Mittelpunkt. Die Erfüllung dieser Planungsaufgabe setzt diesbezügliches spezielles Fachwissen voraus. Über dieses Fachwissen verfügen nicht alle Planungsbüros. Der Planungsauftrag ist schließlich dem Büro übertragen worden, das auch bereits für den zweiten Bauabschnitt der Wittenburger Straße die Gleisbauplanung erarbeitet hatte (und somit als Nachauftragnehmer des von der LGE mit der Straßenplanung beauftragten Ingenieurbüros tätig war). Das war sinnvoll, denn bei der Erfüllung der Planungsaufgabe war eine Reihe von bauabschnittsübergreifenden Problemstellungen zu bearbeiten.

14. Die Verwaltung hat mitgeteilt, die Landesregierung habe für die Änderung der Gleislage in dem in Rede stehenden Straßenabschnitt Zuwendungen in Aussicht gestellt. Wurden diese Zuwendungen inzwischen zugesagt und wie werden diese verwendet?

Ein Zuwendungsbescheid, der allein Ausdruck einer verbindlichen Regelung ist, wurde noch nicht erteilt. Das ist aber auch unmöglich, denn die Beantragung von Zuwendungen setzt eine Planungsreife voraus, die erst mit dem Abschluss der Entwurfsplanung vorliegt. Derzeit ist lediglich die Vorplanung abgeschlossen. Dennoch soll bereits jetzt der Zuwendungsbescheid beantragt werden. Diesbezügliche Abstimmungen haben bereits stattgefunden. Es gibt insofern kein Anzeichen dafür, dass der Antrag nicht bewilligt werden könnte.

15. Liegen seitens des zuständigen Ministeriums Fördermittelrückzahlungsansprüche mit Blick auf die Sanierungen des Marienplatzes und der Wittenburger Straße vor?

Derartige Ansprüche sind bislang nicht geltend gemacht worden. Es ist nicht beabsichtigt, eine Situation entstehen zu lassen, die Rückzahlungsansprüche rechtfertigt. Vielmehr soll eine Doppelförderung nicht Gegenstand des noch zu stellenden Antrages sein. Der geringfügige Umbau im Bereich der Fußgängerzone Lübecker Straße widerspricht nicht dem

Zweck der für die Herstellung der Fußgängerzone bewilligten Mittel. Insofern ist die Rückforderung bereits ausgezahlter und verwendeter Fördermitteln ausgeschlossen.

16. Aus welchen Gründen ist die Kostenumlegung für die Anlieger des Marienplatzes und der Lübecker Straße noch nicht erfolgt?

Die sich aus der Vorausleistungserhebung des Aufwandes zur Herstellung der Straßenbaumaßnahme Marienplatz ergebenden verwaltungsgerichtlichen Verfahren erforderten die vollständig neue Bewertung der Grundlagen der Beitragserhebung. Das führte dazu, dass das Beitragserhebungsverfahren erst nach Abschluss dieser Verfahren und deren Auswertung eingeleitet werden konnten.

Die personellen Ressourcen des Fachbereiches waren zudem anderweitig gebunden. Die Auszahlung der Zuwendungen für die Beleuchtungsmaßnahmen der Jahre 2015 und 2016 war von der abschließenden Bearbeitung der diesbezüglichen Beitragserhebungsverfahren abhängig. Insofern waren diese Verfahren vorrangig zu bearbeiten.

Daraus ergaben sich ebenfalls Verzögerungen.

17. In welcher Höhe schätzt die Verwaltung Entschädigungsleistungen an die erneut von Baumaßnahmen und Behinderungen betroffenen Anlieger und Gewerbetreibenden am Marienplatz ein?

Ein Abwehrrecht gegen eine Straßenbaumaßnahme steht dem Anlieger nur so weit zu, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums die Verbindung mit der Straße erfordert. Ein gewerbetreibender Straßenanlieger, der den Gemeingebrauch an der Straße für seinen Betrieb nutzt, muss Arbeiten, die der Erhaltung, Verbesserung und Modernisierung der Straße dienen, bis zu einer verhältnismäßig hoch anzusetzenden Obergrenze entschädigungslos dulden, da er mit dem Schicksal der Straße verbunden ist. Denn der Gemeingebrauch ist notwendig bereits durch die Zweckbestimmung der Straße in der Weise begrenzt, dass auch die Anlieger gewisse, den Gemeingebrauch tatsächlich einschränkende Maßnahmen, die aus dem Zweck der Straße folgen, hinnehmen müssen, sofern nur die Straße als Verkehrsmittel erhalten bleibt. Vor Einschränkungen oder Erschwernissen der Zufahrtsmöglichkeiten zu einem innerörtlichen Grundstück schützt der Anliegergebrauch regelmäßig nicht. Auch wenn diese Beeinträchtigungen nicht mehr unerheblich sind, kann der Eigentümer bzw. Anlieger sie nicht abwehren. Werden allerdings für längere Zeit Zufahrten oder Zugänge durch Straßenarbeiten unterbrochen oder wird ihre Benutzung erheblich erschwert, ohne dass von Behelfsmaßnahmen eine wesentliche Entlastung ausgeht, und wird dadurch die wirtschaftliche Existenz eines anliegenden Betriebs gefährdet, so gilt der Rechtsgrundsatz, dass dessen Inhaber eine Entschädigung in der Höhe des Betrages beanspruchen kann, der erforderlich ist, um das Fortbestehen des Betriebs bei Anspannung der eigenen Kräfte und unter Berücksichtigung der gegebenen Anpassungsmöglichkeiten zu sichern. Nach alledem ergibt sich, dass im Falle rechtmäßiger bzw. ordnungsgemäßer Straßenbauarbeiten und damit einhergehender Beeinträchtigungen für anliegende Gewerbebetriebe selbst im Falle einer Existenzbedrohung nur ein Entschädigungsanspruch, nicht aber ein Anspruch auf weiterhin uneingeschränkte Nutzung besteht. Unterhalb dieser Schwelle sind Beeinträchtigungen entschädigungslos zu dulden.

Die Zugänge zu den Anliegergrundstücken der Straße werden während der Bauarbeiten nicht unterbrochen. Die Anlieferung der Gewerbebetriebe ist lediglich erschwert. Es ist insofern absehbar, dass die wirtschaftliche Existenz von Gewerbebetrieben nicht gefährdet wird.

Entschädigungsansprüche werden daher nicht entstehen.

Mit freundlichen Grüßen


Angelika Gramkow