

EINGEGANGEN

/ 4. April 2016

Dezernat III ¹⁸⁸
Wirtschaft, Bauen und Ordnung



Bund der Steuerzahler
Mecklenburg-Vorpommern e.V.

EINGEGANGEN
05. April 2016

Fachdienst Verkehrsmanagement

69 mcl BAE für III bis 19.4.

[Handwritten signature]

Bund der Steuerzahler • Alexandrinenstr. 7 • 19055 Schwerin

Alexandrinenstr. 7
19055 Schwerin

Telefon: 03 85 • 55 74 29 0

Telefax: 03 85 • 55 74 29 1

info@steuerzahler-mv.de

www.steuerzahler.de

Oberbürgermeisterin der LH Schwerin
Dezernat III – Wirtschaft, Bauen und Ordnung
z. H. Herrn B. Nottebaum
Am Packhof 2-6
19053 Schwerin

31. März 2016

Planungen zum Gleisverlauf im Bereich Reiferbahn bis Lübecker Straße

Sehr geehrter Herr Nottebaum,

in o. b. Angelegenheit komme ich zurück auf ihre Stellungnahme aus Januar 2016. Zwischenzeitlich liegen weitere Planungen und Unterlagen vor.

Allerdings lassen ihre bisherigen Ausführungen, als auch die vorliegenden Planungsunterlagen weiterhin Fragen offen. Wir bitten daher nachstehend um ergänzende Beantwortung der nachstehenden Fragen.

Geplante Herstellung der StVO-gemäßen rechtsseitigen Verlegung des Straßenbahngleises

In ihrem Schreiben vom 25.01.2016 führen Sie u. a. aus, dass die derzeitige Gleislage zu „erheblichen Nachteilen in der Verkehrsabwicklung“ führte und zudem durch die Verlegung eine „StVO-gemäße rechtsseitigen Verlegung des Straßenbahngleises“ herbeigeführt werden soll.

Hierzu bitte ich nun höflich um Darstellung,

1. Welche erheblichen Nachteile der Verkehrsabwicklung liegen aufgrund der bisherigen Verkehrsführung tatsächlich vor?
2. Wie wurden diese Nachteile eruiert und verifiziert?
3. Welche Datengrundlage für die Annahme solcher Nachteile herangezogen?

Deutsche Kreditbank AG
Schwerin

IBAN DE4312030000000211110
BIC BYLADEM1001

Bund der
Steuerzahler

überparteiliche, unabhängige
gemeinnützige Vereinigung
Landesverbände in allen Bundesländern
Bundesgeschäftsstelle mit Sitz in Berlin

www.steuerzahler.de

Vorstand

Sophie Mennane-Schulze, Vorsitzende
Uwe Karsten, Stellv. Vorsitzender
Knud Bernitz
Reiner Holznapel

Verwaltungsrat

Christian Rosenkranz, Vorsitzender

4. Auf welche Normengrundlage wird die Annahme gestützt, die bisherigen Verkehrsführung der Gleise entspräche nicht den Grundsätzen der StVO?

Sichere Führung des Fahrradverkehrs

In ihrem vorgenannten Schreiben führen Sie ferner aus, dass eine sichere Führung des Fahrradverkehrs auf der Fahrbahn durch die derzeitige Gleislage nicht möglich sei.

Hierzu bitten wir höflich um Erläuterung:

1. Auf welcher empirischen Datengrundlage diese Annahme gründet? Wer hat diese Datengrundlage zusammengestellt / ermittelt?
2. Gab es in der Vergangenheit tatsächlich Fahrradunfälle in dem Verkehrsbereich, die unzweifelhaft auf die bisherige Gleislage zurückgeführt werden konnten? Wenn ja, wie viele, solcher Unfälle gab es pro Jahr in den vergangenen 10 Jahren und mit welchen Folgen?
3. Aus welchen Gründen wäre die Führung eines kombinierten Fuß- und Radweges „weder sicher, noch zweckmäßig“?
Gerade vor dem Hintergrund, dass Kinder bis 10 Jahre in jedem Fall auch Fußwege zum Fahrradfahren nutzen können, spricht durch die verkehrsgesetzlichen Regelungen grundsätzlich nichts gegen eine solche Kombination.
4. Wie soll die von der Verwaltung favorisierte Variante 4 gewährleisten, dass die Radfahrer in Richtung Marienplatz nicht dennoch die Fahrbahn nutzen und somit eine „Beeinträchtigung des Straßenbahnbetriebes“ erfolgt?

 2

Aus der Variantendarstellung Nr. 4 geht hervor, dass der für beide Fahrrichtungen vorgesehene Radfahrstreifen eine durchgängige Breite von 1,85 m, die Gehwege von 1,61 m – 2,50 m haben sollen. In ihrem Schreiben vom 25.01.2016 haben Sie u. a. dargelegt, dass Fußgänger spontan die Fahrbahn nutzen, „wenn die Platzverhältnisse die weitere Benutzung des Gehweges nicht zulassen“.

1. Wie soll durch die in der Variante 4 vorgesehene Breite des Gehwegs von zum Teil nur 1,61 m gewährleistet werden, dass eine solche spontane Fahrbahnnutzung bzw. Nutzung des Radfahrstreifens nicht weiterhin erfolgt?

Nach diesseitiger Auffassung wird – gleich welche Variante letztlich ausgeführt wird – von den StraßenbahnfahrerInnen auch weiterhin höchste Aufmerksamkeit in diesem Innenstadtbereich verlangt werden müssen.

Grundsätzlich gefolgt werden kann ihrem Argument, dass im Zusammenhang mit der Erneuerung des Brückenbauwerks auch die Entscheidung für die Gleislage getroffen werden musste. Hierzu schreiben Sie im weiteren Verlauf ihrer Stellungnahme, dass die Grundsatzentscheidung zur Erneuerung des Brückenbauwerks im Dezember 2013 getroffen wurde. In der Beschlussvor-

lage wurde erläutert, dass das nach einer Handlungsempfehlung des BMVI aus dem Jahr 2010 geforderte Sicherheitskonzept nicht eingehalten werden kann. Zudem haben sich an der Brücke starke Schäden gezeigt, die durch Gipsmarken und Rissmonitore überwacht werden. Ferner erfolgte viermal jährlich eine Untersuchung der Brücke.

Sie schreiben weiter, dass die Planung zur Umgestaltung des Marienplatzes 2011 erstellt wurde und zu diesem Zeitpunkt die Notwendigkeit der Erneuerung der Brücke nicht bekannt gewesen sein soll. Die Option der Gleislageänderung und damit „entscheidende Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Wittenburger Straße“ bestand nach ihren Ausführungen nicht.

Hierzu bitte ich um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wann und durch wen wurde erstmal überprüft, ob das Sicherheitskonzept der Brücke gemäß der Handlungsempfehlung des BMVI aus dem Jahr 2010 eingehalten werden kann?
2. Wann und durch wen erfolgte die Feststellung der zu schwach bemessenen Querbewehrung durch den Einbau von Hohlkörpern?
3. Wann und durch wen erfolgte die Feststellung von Rissen an der Brücke?
4. Wann und durch wen erfolgte die Anbringung von Gipsmarken und Rissmonitoren?
5. Seit wann und durch wen erfolgte die viermal jährliche Überprüfung der Brücke?
6. Welche Kosten sind für die bisherigen Sicherungs- und Überprüfungsmaßnahmen angefallen? Aus welchen Haushaltsmitteln wurden diese gedeckt?
7. Aus welchen Gründen konnte, insbesondere wenn nunmehr die „StVO-gemäße Herstellung der Gleislage“ als Argument angeführt wird, die Änderung der Gleislage in der Wittenburger Straße nicht auch bei der Planung zur Umgestaltung des Marienplatzes Berücksichtigung finden?

Bereits der örtliche Zusammenhang und die Zuführung sowohl der Gleisanlage, als auch der Fuß- und Radwege zum Marienplatz hätten nach hiesiger Sicht eine gemeinsame Betrachtung nicht nur notwendig gemacht, sondern immanent beinhalten müssen.

3

Hinsichtlich der Kostenschätzungen zu den einzelnen Varianten konnte zwischenzeitlich die Gegenüberstellung der ICN Ingenieure GmbH eingesehen werden. Hierbei, als auch bei Betrachtung der Erläuterung in dem Planungsbericht wird jedoch eine gewisse Voreingenommenheit für die Variante 4 deutlich. Insbesondere sind die für die Varianten 1 und 2 veranschlagten Kosten nur deshalb deutlich höher, weil hier die derzeit vorgeschlagene Bauvariante nur als temporäre Lösung dargestellt und Kosten für die „Herstellung des endgültigen Zustandes“ aufgeschlagen werden. Die auf Seiten 6 ff. des Erläuterungsberichtes enthaltenen Ausführungen zum Variantenvergleich können hierbei jedoch nicht überzeugen.

Variante 1 wird u. a. mit der Begründung abgelehnt, dass die geplante Trassierung aus „Verschleißgründen und Fahrkomfortgründen“ abzulehnen ist.

Hierzu stellen sich folgende Fragen:

1. Ein erhöhter Verschleiß infolge Bremswirkung ist in diesem Bereich wegen des Gefälles der Straßenführung in Richtung Marienplatz ohnehin gegeben.
Auf welcher empirischen Grundlage wurden zusätzliche Verschleißgründe infolge der „kurzen“ Verschwenkung angenommen? In welcher finanziellen Größenordnung kann dieser, aus der „kurzen“ Verschwenkung resultierender Verschleiß beziffert werden?
2. Auf welcher empirischen Grundlage erfolgte die Annahme, dass durch die kurze Verschwenkung und die Verkehrsführung für Kfz ein erhöhtes Unfallrisiko besteht?
3. Wieso wird bei dieser Variante nicht die Anlage eines kombinierten Fuß- und Radweges in östlicher Richtung in die Betrachtung einbezogen, um den „fehlenden Verkehrsraum“ zu kompensieren?
4. Wieso wird angenommen, dass die Gehwege, die in dieser Variante ebenfalls Breiten bis 2,50 m erreichen, nicht ausreichend bzw. im Vergleich zu Variante 4 unzureichend sind?

Die Variante 2 wird im Wesentlichen aus den gleichen Gründen, wie die Variante 1 abgelehnt. Zusätzlich wird dargestellt, dass es sich hierbei nur um eine temporäre Lösung handeln kann. Es wird daher zum einen um Beantwortung der zu Variante 1 gestellten Fragen gebeten. Zusätzlich wird um Darstellung gebeten,

1. Warum die Verkehrsführung nur als temporär angenommen und damit im Rahmen der Kosten eine deutliche Verteuerung zuungunsten dieser und der Variante 1 angenommen wird?

Der Erläuterungsbericht lehnt Variante 3 u. a. mit der Begründung ab, dass für Kfz-führer durch die stetige Verschwenkung die Verkehrssituation noch unübersichtlicher und schwerer einzuschätzen sei.

Ich bitte um Erläuterung wie dieses Argument mit Blick auf § 2 Abs. 3 StVO und den dort gegebenen Vorrang von Schienenfahrzeugen im Längsverkehr durchgreifen können soll.

Auch hinsichtlich der Veränderung der Fuß- und Radfahrwege wird um Erläuterung unter Berücksichtigung der Anmerkungen und Fragen zu den Varianten 1 und 2 gebeten.

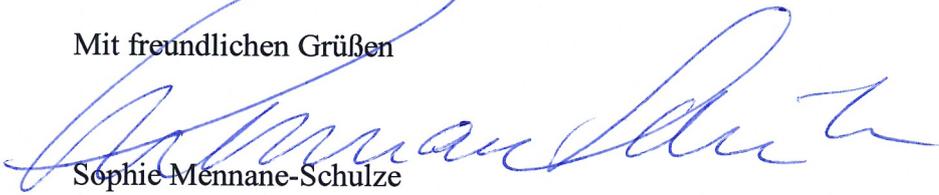
Der Erläuterungsbericht gibt Variante 4 den Vorzug. Allerdings bitte ich um Erläuterung wie mit Blick auf sämtliche vorstehenden Ausführungen und unter Beachtung des Wirtschaftlichkeitsgebotes hierbei von der Vorzugsvariante ausgegangen werden kann. Insbesondere ändern sich auch für Variante 4 die Räumlichkeiten im Bauabschnitt nicht. Allerdings erhöhen sich erheblich die Kosten, insbesondere im Vergleich zu den beiden ersten Varianten. Gerade die Frage der Wirtschaftlichkeit wird jedoch durch § 11 Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern für den Bau und die Unterhaltung von Straßen besonders gewichtet. Zwar *sollen* Belange von Kindern, Personen mit Kleinkindern und behinderten und alten Menschen Berücksichtigung finden, auch dies jedoch im Rahmen der wirtschaftlichen Leistungsfä-

higkeit. Diese wird gerade bei der Finanzsituation der LH Schwerin zu verneinen sein. Belange von Radfahrern sind hiernach keine ausschlaggebenden Kriterien.

Zudem müssen sich Anwohner und am Marienplatz ansässige Unternehmer bei Umsetzung der Variante 4 wiederum auf erhebliche Umsatzeinbußen einstellen. Hierfür – so macht ihre Stellungnahme deutlich – wird seitens der Planer und Ausführenden nicht über eine Kompensation nachgedacht. Hinzu tritt ein zu erwartender Rückgang an Steuereinnahmen infolge sinkender Einnahmen der ansässigen Unternehmer. Diese Aspekte sind nach hiesiger Auffassung bisher in den Planungen und Entscheidungsvorlagen nicht ausreichend berücksichtigt worden.

In Erwartung ihrer ergänzenden Stellungnahme bis zum **21.04.2016** verbleibe ich

Mit freundlichen Grüßen



Sophie Mennane-Schulze
Landesvorsitzende