



Landeshauptstadt Schwerin • Die Oberbürgermeisterin • Postfach 11 10 42 • 19010 Schwerin

Bund der Steuerzahler
Mecklenburg-Vorpommern e. V.
Alexandrinestraße 7
19055 Schwerin

Die Oberbürgermeisterin
Dezernat III – Wirtschaft, Bauen und Ordnung

Hausanschrift: Am Packhof 2-6 • 19053 Schwerin
Zimmer-Nr.: 6.013 Aufzug B
Telefon: (0385) 5 45 24 00
Telefax: (0385) 5 45 24 09
E-Mail: bnottebaum@schwerin.de

Ihre Nachricht vom/Ihre Zeichen
2016-03-31

Unsere Nachricht vom/Unser Zeichen
2016-05-04 Herr Bierstedt

Planungen zum Gleisverlauf im Bereich Reiferbahn bis Lübecker Straße

Sehr geehrte Frau Mennane-Schulze,

zu Ihren Fragen aus dem Schreiben vom 31. März 2016 erteile ich folgende Auskünfte:

Geplante Herstellung der StVO-gemäßen rechtsseitigen Verlegung des Straßenbahngleises

1. Welche erheblichen Nachteile der Verkehrsabwicklung liegen aufgrund der bisherigen Verkehrsführung tatsächlich vor?

Zwischen der Einmündung der Lübecker Straße und der Einmündung der Reiferbahn musste der westwärts fahrende Radverkehr den südlichen Gehweg nutzen. Konflikte mit Fußgängerinnen und Fußgängern waren unvermeidbar. Um die Fahrt nach der Einmündung der Reiferbahn fortzusetzen, war der Wechsel der Straßenseite erforderlich.

Zwischen der Einmündung der Reiferbahn und dem Knotenpunkt Friedensstraße/ Voßstraße war dann durch den westwärts fahrenden Radverkehr der dafür zu schmale nördliche Gehweg zu nutzen, er musste am Knotenpunkt Friedensstraße/ Voßstraße absteigen, diesen fußläufig überqueren, um dann seine Fahrt auf der Fahrbahn fortzusetzen.

Auch im Bereich zwischen der Einmündung der Lübecker Straße und der Einmündung der Reiferbahn ist der nördliche Gehweg zu schmal. Das führte insbesondere beim Begegnen (Kinderwagen, Rollstühle) zu Problemen.

Nur der besonderen Umsicht der Fahrerinnen und Fahrer der Straßenbahnen war es bisher zu danken, dass es angesichts der häufigen Mitbenutzung der Fahrbahn durch Fußgänger und sogar Radfahrer, die der Straßenbahn auf der nördlichen Seite der Fahrbahn entgegenfahren, nicht zu Unfällen kam.

Diese Verhältnisse waren dringend veränderungs- und verbesserungsbedürftig. Die erforderliche Verbesserung kann allein durch die Änderung der Lage des Straßenbahngleises herbeigeführt werden. In der Folge kann der Radverkehr die Fahrbahn in jeder Fahrtrichtung uneingeschränkt nutzen, ohne dass Konflikte entstehen. Der westwärts fahrende Radverkehr nutzt dann die nörd-

Hausanschrift:	Öffnungszeiten:	Bankverbindungen:
Landeshauptstadt Schwerin	Mo. 08:00 - 16:00 Uhr	Sparkasse Mecklenburg-Schwerin
Die Oberbürgermeisterin	Di. 08:00 - 18:00 Uhr	Deutsche Bank AG Schwerin
Am Packhof 2 - 6	Do. 08:00 - 18:00 Uhr	VR-Bank e.G. Schwerin
19053 Schwerin		HypoVereinsbank

liche Seite der Fahrbahn. Für ihn wird ein Schutzstreifen angelegt. Der ostwärts fahrende Radverkehr nutzt die südliche Seite der Fahrbahn. Die Mitbenutzung eines Gehweges ist nicht mehr erforderlich. Gehwege lassen sich darüber hinaus weit überwiegend in der den Vorschriften entsprechenden Breite anlegen.

Die Beseitigung der beschriebenen Konflikte erfordert die Umgestaltung des Straßenquerschnitts in dem gesamten Bereich der Wittenburger Straße, der durch die Straßenbahn mitgenutzt wird. In diesem Bereich soll die Gleislage von ihrer bisherigen nördlichen Lage auf die südliche Lage geändert werden. Diese Änderung kommt allen die Straße benutzenden Verkehrsarten gleichermaßen zugute, weil dadurch die Sicherheit der Straßenbenutzung erheblich verbessert werden kann.

2. Wie wurden die Nachteile eruiert und verifiziert?

Die beschriebenen Nachteile ergaben sich aus der bislang unvermeidbaren Aufteilung des Straßenquerschnitts, die durch die nördliche Lage des Straßenbahngleises entstanden war. Sie sind seit langem bekannt, können aber erst jetzt beseitigt werden.

3. Welche Datengrundlage wurde für die Annahme solcher Nachteile herangezogen?

Eine über die Erklärungen zu Frage 1 hinausgehende Datengrundlage gibt es nicht.

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

Die Vorschrift des § 2 der Straßenverkehrsordnung regelt das grundsätzliche Rechtsfahrgebot. Durch die nördliche Lage des Straßenbahngleises ergab sich bislang die Notwendigkeit, den westwärts fahrenden Radverkehr zwischen der Einmündung der Lübecker Straße und der Einmündung der Reiferbahn auf der südlichen Seite des Straßenquerschnitts, also auf der in Fahrtrichtung linken Seite zu führen. Dies ist zwar gemäß den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung im Einzelfall zulässig, stellt aber nicht den Regelfall dar. Dies ist aus der Formulierung in §2 Absatz 4 der Straßenverkehrsordnung zu entnehmen, wonach linke Radwege nur unter bestimmten Voraussetzungen benutzt werden dürfen.

Sichere Führung des Fahrradverkehrs

1. Auf welcher empirischen Datengrundlage gründet die Annahme, dass die sichere Führung des Fahrradverkehrs auf der Fahrbahn durch die derzeitige Gleislage nicht möglich sei? Wer hat diese Datengrundlage zusammengestellt / ermittelt?

Es gibt hier keine „empirische Datengrundlage“. Das ist auch nicht erforderlich, denn die Führung des westwärts fahrenden Radverkehrs auf der Fahrbahn war im bisherigen Fahrbahnquerschnitt tatsächlich nicht möglich. Der ostwärts fahrende Radverkehr nutzte die südliche Seite der Fahrbahn. Hätte der westwärts fahrende Radverkehr die Fahrbahn ebenfalls nutzen sollen, hätte er auf deren nördlicher Seite geführt werden müssen. Diese Fläche war allerdings bereits durch die Lage des Gleises für den Straßenbahnbetrieb reserviert und nicht gleichzeitig für den Radverkehr nutzbar. Das ergibt sich daraus, dass Straßenbahnverkehr und Radverkehr entgegengesetzte Fahrtrichtungen gehabt hätten.

2. Gab es in der Vergangenheit tatsächlich Fahrradunfälle in dem Verkehrsbereich, die unzufällig auf die bisherige Gleislage zurückgeführt werden können? Wenn ja, wie viele solche Unfälle gab es pro Jahr in den vergangenen zehn Jahren und mit welchen Folgen?

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 Straße 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

Darüber hinausgehende Auskünfte sind nicht verfügbar.

3. Aus welchen Gründen wäre die Führung eines kombinierten Fuß- und Radweges weder sicher, noch zweckmäßig?

Die Frage bezieht sich auf meine Auskunft im Schreiben vom 22. Januar 2016. Dort hatte ich den gesamten Bereich der Straße im Blick, der durch die Straßenbahn mitbenutzt wird. Die konkreten Verhältnisse der Wegeführung des Fahrradverkehrs hatte ich bereits oben beschrieben. Die Notwendigkeit des Wechsels der Fahrbahnseite und die Notwendigkeit, einen, wenn auch kurzen, Teil der Strecke fußläufig zurücklegen zu müssen, belegen, dass keine zweckmäßige Wegeführung vorliegt. Diese Verhältnisse provozieren Verstöße gegen die Regeln des Straßenverkehrs. Daraus ergibt sich auch die Einschätzung, dass die sichere Benutzbarkeit nicht gegeben ist. Die Nutzung eines kombinierten Geh- und Radweges bedeutet für Radfahrerinnen und Radfahrer regelmäßig, dass sie dem Fußgängerverkehr untergeordnet sind. Daraus ergibt sich vielfach auch das Erfordernis, Schrittgeschwindigkeit zu fahren. Angesichts der Dichte der Benutzung der Straße durch Radfahrer ist das ebenfalls mindestens unzweckmäßig. Unsicher werden die Verhältnisse jedenfalls im Bereich zu schmaler Gehwege, wie das zwischen der Einmündung der Reiferbahn und dem Knotenpunkt Friedensstraße der Fall war.

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?

Künftig soll der Fahrradverkehr die Fahrbahn in jeder Fahrtrichtung uneingeschränkt nutzen, ohne dass Konflikte entstehen. Der westwärts fahrende Radverkehr nutzt die nördliche Seite der Fahrbahn. Für ihn wird ein Schutzstreifen angelegt. Der ostwärts fahrende Radverkehr nutzt die südliche Seite der Fahrbahn. Die Mitbenutzung eines Gehweges ist nicht mehr erforderlich.

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

An den vorhandenen räumlichen Verhältnissen der Straße lässt sich nichts ändern. Der zu planende Straßenquerschnitt muss sich dem zwingend unterordnen. Regelkonforme Breiten der Gehwege lassen sich daher auch bei bester Absicht nicht an jeder Stelle erreichen. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, kann jedoch erreicht werden, dass die Gehwege die erforderlichen Breiten aufweisen. Das schätze ich als bedeutende Verbesserung ein. Hinzu kommt, dass jeder Verkehrssart nun eine eigene Fläche zugewiesen werden kann, so dass Konflikte nicht mehr entstehen können.

Erneuerung des Brückenbauwerks

1. Wann und durch wen wurde erstmals überprüft, ob das Sicherheitskonzept der Brücke gemäß der Handlungsempfehlung des BMVI aus dem Jahr 2010 eingehalten werden kann?

Ingenieurbauwerke, wie die Brücke in der Wittenburger Straße, müssen in festgesetzten Fristen nach der Norm DIN 1076 geprüft und überwacht werden. Dadurch sollen Mängel und Schäden rechtzeitig erkannt und bewertet werden, um die zuständige Stelle in die Lage zu versetzen, geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

In diesem Zusammenhang beurteilte im Jahr 2010 der Prüfenieur Otte den Bauwerkszustand von sieben Brücken, in denen spannungsrisikokorrosionsgefährdeter Spannstahl Verwendung fand. Die Brücke Wittenburger Straße gehörte dazu. Diese Beurteilung sollte neben den Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 ohne aufwändige rechnerische Nachweise klären, ob von dem Bauwerk Gefahren ausgingen, die auf eine mögliche Spannungsrisikokorrosion zurückzuführen sind. Gleichzeitig sollte eine Handlungsempfehlung gegeben werden.

Im Ergebnis stellte der Prüfenieur fest, dass das Gesamtversagen des Brückenbauwerks ausgeschlossen werden könne, gab aber gleichzeitig die Empfehlung, das Bauwerk regelmäßig zu prüfen und es bei Ausnutzung der zustandsbedingten Reststandzeit zu ersetzen.

Im Frühjahr 2013 führte das Ingenieurbüro IBD die Nachrechnung zum Ankündungsverhalten bei Spannstahlausfall infolge Spannungsrisikokorrosion durch. Die Ergebnisse der Berechnung bestätigte der Prüfenieur Dr. Binder. Dass der Nachweis der „Ankündigung für einen Brückeneinsturz“ bei dem bestehenden Bauwerk auf Grund der nur gering vorhandenen und wenig geeigneten schlaffen Bewehrung nicht geführt werden konnte, hatte ich Ihnen bereits mitgeteilt. Daraus ergab sich, dass unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Randbedingungen ein Ersatzneubau die sinnvollste Lösung darstellte.

2. Wann und durch wen erfolgte die Feststellung der zu schwach bemessenen Querbewehrung durch den Einbau von Hohlkörpern?

Die Feststellung erfolgte im Jahr 2013 durch das Ingenieurbüro IBD auf der Grundlage der Bestandsunterlagen aus den Jahren 1968/1969 im Rahmen der genannten Nachrechnung.

3. Wann und durch wen erfolgte die Feststellung von Rissen an der Brücke?

Bereits 1998 wurden im Rahmen der oben genannten regelmäßigen Prüfungen Risse in Längs- und Querrichtung festgestellt, die eine Ertüchtigung des Überbaus erforderten. Die Oberseite des Überbaues wurde schließlich im Jahr 2001 mit Lamellen aus carbonfaserverstärktem Kunststoff in Längs- und Querrichtung verstärkt.

4. Wann und durch wen erfolgte die Anbringung von Gipsmarken und Rissmonitoren?

Die Anbringung der Gipsmarken erfolgte im Juni 2011 im Rahmen der Brückenprüfung durch den Prüfer des Ingenieurbüros IBD. Um die Veränderung des Bauwerkszustandes zu dokumentieren, wurden in der Folge vierteljährliche Sonderprüfungen durchgeführt. Die Risse wurden im Rahmen dieser Sonderprüfungen und der weiterhin durchgeführten turnusmäßigen Prüfungen kontrolliert.

5. Seit wann und durch wen erfolgte die viermal jährliche Überprüfung der Brücke?
Diese Überprüfung wurde 2011 begonnen und bis Anfang 2014 durchgeführt. Sie wurde ebenfalls durch das Ingenieurbüro IBD durchgeführt.
6. Welche Kosten sind für die bisherigen Sicherungs- und Überprüfungsmaßnahmen angefallen? Aus welchen Haushaltsmitteln wurden diese gedeckt?
7. Im Rahmen der turnusmäßigen und der Sonderprüfungen wurden bis zum Abriss des Bauwerkes für die Prüfungen ca. 38.000 € aus dem Unterhaltungsaufwand für Brücken im Bereich Verkehr verausgabt.
7. Aus welchen Gründen konnte, auch wenn nunmehr die StVO-gemäße Herstellung der Gleisanlage als Argument angeführt wird, die Änderung der Gleisanlage in der Wittenburger Straße nicht auch bei der Planung und Umgestaltung des Marienplatzes Berücksichtigung finden?

Bereits in meinem Schreiben vom 22. Januar 2016 hatte ich mitgeteilt, dass die der Umgestaltung des Marienplatzes zu Grunde liegende Planung im Jahr 2011 erstellt wurde und zu diesem Zeitpunkt über die Notwendigkeit der kurzfristigen Erneuerung des Brückenbauwerkes in der Wittenburger Straße nichts bekannt war. Die Gleislage konnte im Bereich eines bestehenden Brückenbauwerkes aus technischen Gründen nicht geändert werden. Ohne die Möglichkeit einer zumindest absehbaren Änderung der Gleislage im Bereich des Brückenbauwerkes ergeben aber Planungen zu Gleislageänderungen im weiteren Verlauf der Straße keinen Sinn. Wäre das Brückenbauwerk sanierungsfähig gewesen, wovon bis zum Jahr 2013 ausgegangen worden war, hätte sie eine noch mindestens 20-jährige Nutzungsdauer gehabt. Angesichts dieser Nutzungsdauer war die Möglichkeit einer Gleislageänderung im Bereich des Bauwerkes nicht naheliegend. Folglich war die Planung des Marienplatzes darauf nicht auszurichten.

Variantenvergleich

1. Auf welcher empirischen Grundlage wurden bei der Variante 1 neben dem Verschleiß wegen des gefällebedingten Bremsens zusätzliche Verschleißgründe infolge der kurzen Verschwenkung angenommen? In welcher finanziellen Größenordnung kann dieser aus der kurzen Verschwenkung resultierende Verschleiß beziffert werden?

Die dargelegte Beurteilung ergibt sich aus einer vergleichenden Betrachtung. Eine Gefällesituation, die gleichzeitig auch mit einer Kurvendurchfahrt verbunden ist, besteht auch im Bereich Franz-Mehring-Straße/ Zum Bahnhof. Hier zeigt sich, dass die durchschnittliche Liegedauer des Gleises zwölf Jahre beträgt, während die Liegedauer im Durchschnitt aller Streckenabschnitte des Netzes 25 Jahre beträgt. Die Liegedauer für den Fall der Variante 1 zu ermitteln und daraus konkrete finanzielle Auswirkungen abzuleiten, ist allerdings nicht möglich. Die genannte konkrete Fallgestaltung rechtfertigt jedoch nach hiesiger Auffassung die getroffene Annahme.
2. Auf welcher empirischen Grundlage erfolgte die Annahme, dass durch die kurze Verschwenkung und die Verkehrsführung für Kraftfahrzeuge ein erhöhtes Unfallrisiko besteht?

Bei der Erneuerung von Straßen sind Entwurfsgrundsätze zu beachten. Das auch hier maßgebende Prinzip der selbsterklärenden Straße ist ein solcher Grundsatz. Das bei dessen Beachtung zu erreichende Ziel ist eine für den Nutzer einfach begreifbare Straße. Diesem Entwurfsprinzip steht eine für einen unbefangenen Straßennutzer nicht zu erwartende Änderung der Lage des Gleises im Fahrbahnquerschnitt, wie sie in der Variante 1 entstehen würde, entgegen. Im diesem Bereich der Wittenburger Straße wird, wie vor der Baumaßnahme auch, die Einbahnstraßenregelung mit der Fahrtrichtung von Westen nach Osten bestehen. Fahrzeugführern wäre es, auch bei Umsetzung der Variante 1, hier unbenommen, auf der nördlichen Seite der Fahrbahn zu fahren. Infolge der Lageänderung des Gleises der Straßenbahn, die die Variante 1 beinhaltet, würde die Straßenbahn unerwartet in die Fahrspur eines nördlich fahrenden Fahrzeuges hineinwechseln.

Das birgt nach hiesiger Auffassung konkrete Unfallgefahren. Eine diesem Geschehen vergleichbare Situation zu schaffen, nur um aus dem Bestehen dieser Situation die Erfahrung ableiten zu können, dass Gefahren tatsächlich nicht ausgeschlossen werden können, erscheint unverhältnismäßig.

3. Weshalb wird bei der Variante 1 nicht die Anlage eines kombinierten Geh- und Radweges in östlicher Richtung in die Betrachtung einbezogen, um den fehlenden Verkehrsraum zu kompensieren?

Es ist Fußgängern freigestellt, welchen Gehweg einer Straße sie benutzen. Insofern wäre bei der Realisierung der Variante 1 zwar der südliche Gehweg auf Grund seiner Breite sicher benutzbar, an der Breite des nördlichen Gehweges und den daraus resultierenden Problemen änderte sich hingegen nichts. Die Breite des südlichen Gehweges wäre insofern keine Kompensation dieses Mangels.

4. Weshalb wird angenommen, dass die Gehwege, die in der Variante 1 ebenfalls Breiten bis 2,50 m erreichen, nicht ausreichend bzw. im Vergleich zu Variante 4 unzureichend sind?

Die bei der Realisierung der Variante 1 erreichbare Breite des südlichen Gehweges wäre ausreichend. Das trifft auf die Breite des dann entstehenden nördlichen Gehweges nicht zu. Dessen Breite könnte durch die Lage des Gleises der Straßenbahn und den daraus erwachsenden Raumbedarf nicht geändert werden. Diese Breite ist bereits wegen des dann entstehenden Verstoßes gegen die Regelungen des technischen Vorschriftenwerkes nicht ausreichend. Auf Grund dessen muss auch weiterhin davon ausgegangen werden, dass im Zuge der konkreten Nutzung des nicht ausreichend breiten Gehweges Konflikte und mögliche Gefahren nicht ausgeschlossen werden könnten.

5. Warum wird die Verkehrsführung nur als temporär und damit eine deutliche Verteuerung zugunsten der Varianten 1 und 2 angenommen?

Eine Verkehrslösung, die die sichere Abwicklung des Verkehrs auch nur für eine Verkehrsart einträchtigt, kann, jedenfalls wenn sicher benutzbare Alternativen bestehen, keinen dauerhaften Bestand haben.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Bernd Nottebaum

1. Stellvertreter der Oberbürgermeisterin
und Beigeordneter für Wirtschaft, Bauen und Ordnung