

Stadtvertretung der Landeshauptstadt

Schwerin

Datum: 05.05.2020

Dezernat: III / Fachdienst
Verkehrsmanagement
Bearbeiter/in: Herr Böcker
Telefon: 545 - 2068

Beschlussvorlage Drucksache Nr.

00047/2019

öffentlich

Beratung und Beschlussfassung

Dezernentenberatung
Hauptausschuss
Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr
Ausschuss für Umwelt, Gefahrenabwehr und Ordnung
Ortsbeirat Neumühle, Sacktannen
Hauptausschuss

Betreff

Grundhafter Ausbau der Straße Am Immensoll

Beschlussvorschlag

1. Der Hauptausschuss stimmt dem grundhaften Ausbau der Straße Am Immensoll gemäß den in der Begründung unter Punkt 2 „Notwendigkeit“ benannten Eckpunkten zu.
2. Der Hauptausschuss stimmt einer öffentlichen Vergabe der weiteren Planungsleistungen (ab HOAI Phase 3) zu und ermächtigt den Oberbürgermeister, dem ermittelten Ingenieurbüro den Auftrag für die Planungsleistungen zu erteilen.
3. Der Hauptausschuss stimmt einer öffentlichen Ausschreibung der Bauleistungen unter der Voraussetzung der Verfügbarkeit der Haushaltsmittel zu und ermächtigt den Oberbürgermeister den Zuschlag zu erteilen.

Begründung

1. Sachverhalt / Problem

Bereits am 07.12.2015 erfolgte der Beschluss der Stadtvertretung zum Haushaltsplan 2016 mit der Investition „Sanierung am Immensoll“ mit zunächst 100T€. Am 12.12.2016 erfolgte der Beschluss der Stadtvertretung zum Haushaltsplan 2017/18 mit 200T€ für 2017 und 2.200T€ für 2018 mit folgender Erläuterung:

„Der Pflasterbelag und die Gründung der Straße besitzen eine Reihe tiefgreifender Schäden. So sind die durch die Nutzung entstandenen Verwerfungen der Oberfläche so groß, dass Beeinträchtigungen sowohl auf Anliegergrundstücken durch Erschütterungen und Lärm, als auch der Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs entstehen. In diesem Zusammenhang soll die Querschnittsgestaltung, insbesondere der Nebenanlagen, den tatsächlichen Anforderungen angepasst werden. Die genannten Mängel können nicht im Rahmen der planmäßigen Unterhaltung behoben werden, sondern ihre Beseitigung

erfordert die Erneuerung der Straße.“

Diese Bewertung wurde durch die Nahverkehr Schwerin GmbH mit Schreiben vom 08.06.2017 wie folgt bestätigt:

„Hiermit möchten wir nochmals auf die äußerst unbefriedigende Situation für den Omnibusverkehr in der Straße „Am Immensoll“ aufmerksam machen. ... Bei der Ausfahrt aus der „Lerchenstraße“ in die Straße „Am Immensoll“ kam es in der Vergangenheit mehrfach zu Bodenberührungen mit dem Vorderwagen. Ursache ist die erhöhte Fahrbahnmitte, die sich aus den abgesackten Fahrspuren ergibt. Insbesondere auf dem gepflasterten Bereich zwischen der „Lerchenstraße“ und „Am Leuschenberg“ ist die Fahrbahnbeschaffenheit so schlecht, dass nur mit verringerter Geschwindigkeit gefahren werden kann. Dabei entstehen auch bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten erhebliche Vibrationen mit der entsprechenden Schallkulisse in und ums Fahrzeug. Für alle Beteiligten ist die Fahrt als sehr unangenehm zu beschreiben. Die Fahrzeuge werden in diesem Bereich überdurchschnittlich stark beansprucht und damit auch beschädigt. Die derzeitige Fahrbahnbreite erlaubt kaum Begegnungsverkehr und verschärft die negative Gesamtsituation. Unabhängig vom Fahrbahnzustand ist auch die Haltestelle „Drosselstraße“ mit der entsprechen Zuwegung barrierefrei nur bedingt nutzbar. Maßnahmen zur Verbesserung des Straßenzustandes und der Randanlagen erachten wir als dringend notwendig.“

Der schlechte Straßenzustand ist näher dargestellt im Straßenunterhaltungskonzept der Landeshauptstadt Schwerin (Fortschreibung 2017), erstellt durch die Stadtwirtschaftlichen Dienstleistungen – SDS; ferner durch eine Baugrunderkundung, dokumentiert im Geotechnischen Bericht 17863 vom 08.09.2017, erstellt durch die Firma Gremzow & Partner.

2. Notwendigkeit

Aufgrund des oben genannten schlechten Straßenzustandes ist der grundhafte Ausbau der Straße Am Immensoll in Neumühle notwendig.

Die Verwaltung hat daher weitere Voruntersuchungen zu den Leitungsbeständen und zum Baumbestand (mehrere Baumgutachten einschließlich Wurzelsuchschachtungen) durchführen lassen. Ferner wurde eine Vermessung erstellt. Es wurden Szenarien für einen grundhaften Ausbau entwickelt und mit den betroffenen Anliegern und dem Ortsbeirat Neumühle, Sacktannen am 28.02.2018 beraten. Des weiteren erfolgte eine Abstimmung mit dem Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland – BUND. Eine Vorplanungsunterlage (HOAI Phase 2) ist bereits vertraglich gebunden, wurde jedoch noch nicht erstellt, da zunächst die Beschlussfassung über die nachfolgend benannten Eckpunkte erfolgen soll.

Im Ergebnis der genannten Voruntersuchungen und Abstimmungen wurden folgende Eckpunkte für die Vorplanung und die weiteren Planungsphasen bzw. für den Bau definiert:

- Es erfolgt eine Erneuerung des Fahrbahnkörpers in Asphaltbauweise ohne wesentliche Änderung der Lage, Höhe und Breiten.
- Es erfolgt die Planung von insgesamt vier Ausweichstellen für den Busverkehr.
- Es wird auf die Herstellung von Nebenanlagen, wie Gehwege oder Pkw-Stellplätze verzichtet.
- Es werden Ersatzpflanzungen für einzelne zu fällende oder bereits gefällte Alleebäume vorgenommen, außer an den Ausweichstellen für den Busverkehr.

Maßgeblich für die Definition dieser Planungsparameter waren zum Einen die bautechnische Notwendigkeit der Erneuerung der Fahrbahn, sowie die Anforderungen an die Abwicklung des fließenden Verkehrs, einschließlich des Busverkehrs. In diesem Zusammenhang ist auch auf den Beschluss der Stadtvertretung vom 28.01.2019

01595/2018 „Fahrrad- und rollstuhlgerechte Straßenoberflächen schaffen“ zu verweisen. Diesem Beschluss wird durch die Herstellung einer Asphaltfahrbahn bestmöglich entsprochen. Ferner ergibt sich für die Busfahrgäste ein deutlich verbesserter Fahrkomfort. Ein weiterer Vorteil der Asphaltoberfläche ist, dass der Winterdienst effektiver durchgeführt werden kann; bei einer Pflasteroberfläche verbleiben gegebenenfalls Schnee- und Eisreste und somit Glättegefahren. Im Winter ist somit eine bessere Nutzbarkeit der Asphaltfläche gegeben. Auch die maschinelle Straßenreinigung kann eine glatte Asphaltoberfläche besser, schneller und verschleißärmer reinigen, als eine Pflasteroberfläche; die Beanspruchung der Bürsten und Tasträder ist wesentlich geringer.

Zum Anderen soll der durch viele Anlieger und durch den BUND formulierte Wunsch nach einer Erhaltung des straßenbildprägenden Baumbestandes berücksichtigt werden. Dies lässt sich nur durch die weitgehende Beschränkung der Erneuerung des Fahrbahnkörpers auf die Bestandsmaße und durch den fast völligen Verzicht auf die Herstellung von Nebenanlagen erreichen. Eine den heute gültigen Normen entsprechende Erneuerung der Nebenanlagen würde die sehr dicht unter bzw. an der Oberfläche verlaufenden Baumwurzeln irreparabel schädigen und somit die Bäume in ihrem Bestand bedrohen. Nur in einzelnen Bereichen, wie z.B. Grundstückszufahrten oder in der Zuwegung zur Bushaltestelle, können eventuell punktuelle Verbesserungsmaßnahmen durchgeführt werden, sofern die Bäume und ihre Wurzeln dadurch nicht geschädigt werden – dies muss der späteren Detailplanung vorbehalten bleiben. Ansonsten ist Näheres dem beigefügten Baumgutachten 2 zu entnehmen. Der Baumgutachter schlägt zwar eine nur wenige Zentimeter dicke wassergebundene Decke vor; diese würde jedoch nicht den heute gültigen Normen entsprechen. Sie wäre unter bautechnischen und laut SDS auch aus Unterhaltsaspekten nicht sinnvoll.

Um zunächst von wassergebundenen Nebenanlagen sprechen zu können, müssen diese teilweise erst entsprechend den Regeln für wassergebundene Flächen und Wege hergestellt werden. Zurzeit sind derartige Nebenanlagen eigentlich nicht vorhanden. Die dafür in Anspruch zu nehmenden Flächen können zurzeit nur als Nebenflächen der Fahrbahn ohne Ausbauzustand angesehen werden. Wenn diese Flächen als wassergebundenen Flächen gemäß den Regeln aufgebaut wurden, ist mit einem jährlichen Unterhaltungsbedarf von ca. 3,20 €/m² als Durchschnittswert zu rechnen. Nur dann sind die Möglichkeiten eines befriedigenden Zustandes für die Begehung und Befahrung durch die Passantinnen und Passanten möglich. In der jetzigen Ausprägung können die Nebenanlagen unter diesem Gesichtspunkt nicht unterhalten werden. Es ist lediglich eine Ausprägung als „Trampelpfad“ möglich. Auch die unterschiedlich gepflasterten und ausgeführten Auffahrten passen nicht zu dem Anspruch der für Fußgängerinnen und Fußgänger sicher zu begehenden Ausgestaltung der Nebenanlagen. Es ist darauf hinzuweisen, dass bei jeder der im folgenden benannten Alternativen der Sanierung, bei der die Bäume erhalten bleiben sollen, dieser Aufwand für wassergebundene Decken anfällt.

Vorbehaltlich der noch ausstehenden weiteren planerischen Bearbeitung werden zum gegenwärtigen Zeitpunkt Baukosten in Höhe von ca. 1.686 T€ (brutto) geschätzt. Allerdings ist von einer jährlichen Baukostensteigerung in Höhe von ca. 7% auszugehen, die sich dementsprechend auf die Höhe der Baukosten zum Zeitpunkt der Ausschreibung bzw. des Baubeginns auswirken wird. Bei einem wahrscheinlich zu erwartenden Baubeginn im Jahre 2021 ergäben sich somit Baukosten in Höhe von ca. 1.804 T€ (brutto). Dennoch wird der Haushaltsansatz voraussichtlich unterschritten werden; dies erklärt sich aus den nun definierten geringeren Ausbaustandards. Weitere Details zu den Kosten sind der Anlage 4 „Tabellen Alternativenvergleich“ zu entnehmen.

3. Alternativen

Alternative A:

Es erfolgt die Herstellung der Fahrbahn und beidseitiger ordnungsgemäßer Gehwege in Regelbreiten, um den fließenden Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr optimal abwickeln zu können. Diese Alternative wäre zwangsläufig mit der Fällung des straßenbildprägenden alten Baumbestandes verbunden. Entsprechend der mit den Anwohnern, dem Ortsbeirat und dem BUND bereits geführten Vorabstimmungen wurde diese Variante ausgeschlossen. Insofern erfolgte keine Kostenschätzung.

Alternativen B1 bis B3:

Die Kostenaspekte der nachfolgenden Alternativen werden in der Anlage 4 „Tabellen Alternativenvergleich“ detailliert dargestellt. Kurzgefasst werden zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Baukosten wie folgt geschätzt:

B1 – 2.011 T€ (brutto)

B2 – 2.769 T€ (brutto)

B3 – 3.527 T€ (brutto)

Fotos von Musterbeispielen für die nachfolgenden Alternativen enthält die Anlage 5.

Alternative B1:

Es erfolgt ein grundhafter Ausbau der Straße analog zur Vorzugsvariante, jedoch wird die Oberfläche nicht in Asphalt hergestellt, sondern mit einer **ungebundenen Natursteinpflasterbefestigung** mit ungebundener Tragschicht. Ein Wiedereinbau des derzeit vorhandenen Pflasters kommt nicht in Frage, da es den gegenwärtig bestehenden Nutzungsanforderungen nicht entsprechen kann. Es müsste neues Pflaster eingebaut werden.

Dies hätte folgende Vorteile:

- Die Unterhaltungskosten für eine ungebundene Natursteinpflasterbefestigung fallen gegenüber allen anderen Deckschichtalternativen am geringsten aus. In der Unterhaltung sind enthalten: Partielle Verfugung, partielle Rissbehandlung, partielle Instandsetzung, turnusgemäßer Austausch der Oberflächen. Die Abweichung ist umso kleiner, je geringer die Frequentierung der Straße ist. Im Zuge der maschinellen Straßenreinigung reduziert sich der angegebene Kostenvorteil des Pflasters, wenn dadurch häufigere Nachverfugungen notwendig werden.
- Aufgrabungen und Leitungsverlegungen können in Pflasterflächen nachträglich günstiger und optisch neutral ausgeführt werden. Im Asphalt sind derartige Störungen immer sichtbar und zudem aufwändiger, da geringe Asphaltmengen im Handeinbau verarbeitet werden müssen.
- Ungebunden eingebautes Natursteinpflaster ist nachhaltiger, da der Rohstoff- und Energieverbrauch geringer ist.

Dem stehen jedoch folgende Nachteile gegenüber:

- Höhere Kosten für die Erneuerung der Fahrbahn gegenüber der Asphaltbauweise.
- Höhere Lärm- und Erschütterungsemissionen bei der Befahrung im Vergleich zu Asphalt. Es wird darauf verwiesen, dass im Mai 2009 eine schalltechnische Untersuchung für die Alexandrinenstraße durchgeführt wurde, die ergab, dass durch einen Austausch des dortigen unebenen Pflasters durch eine Asphaltdecke für Pkw Minderungen des maximalen Vorbeifahrtpegels $L_{AF\ max}$ von mehr als 10 dB(A) zu erwarten waren. Ähnliches ist für den Immensoll zu erwarten. Er ist in einem noch schlechteren Zustand, als die Alexandrinenstraße seinerzeit war; daher könnte die Minderung noch deutlicher ausfallen.
- Anfälligkeit der Pflasterdecke für Schubbelastungen durch Anfahr- und Rangierbewegungen insbesondere durch schwere Fahrzeuge mit der Folge der Verkantung der Pflastersteine.

- Ungebundenes Pflaster ist zwar grundsätzlich in der Lage, bis zu 20 % des bei Niederschlagsereignissen abzuführenden Oberflächenwassers zu versickern, was jedoch nicht für Starkregenereignisse mit sehr hoher Wasserzufuhr in sehr kurzer Zeit zutrifft. Im konkreten Fall der Straße Am Immensoll ist diese grundsätzlich vorhandene Fähigkeit des ungebundenen Pflasters, Oberflächenwasser zu versickern, allerdings zu vernachlässigen. Denn der anstehende Baugrund ist dort nicht versickerungsfähig. Über das Pflaster versickertes Oberflächenwasser müsste insofern über eine Planumsentwässerung gefasst, abgeführt und einer Vorflut zugeleitet werden, da anderenfalls die Tragfähigkeit des Straßenaufbaus beeinträchtigt werden würde. Insofern bietet das ungebundene Pflaster hier keinen Vorteil bzw. es würden sich erhöhte bautechnische Aufwendungen ergeben.

Die genannten Nachteile überwiegen die Vorteile einer ungebundenen Natursteinpflasterdecke, so dass diese Variante nicht zur Ausführung kommen sollte.

Alternative B2:

Es erfolgt ein grundlegender Ausbau der Straße analog zur Vorzugsvariante, jedoch wird die Oberfläche nicht in Asphalt hergestellt, sondern mit einer **gebundenen Natursteinpflasterbefestigung** mit Tragschicht in Dränasphalt oder Dränbeton. Ein Wiedereinbau des derzeit vorhandenen Pflasters kommt nicht in Frage, da es den gegenwärtig bestehenden Nutzungsanforderungen nicht entsprechen kann. Es müsste neues Pflaster eingebaut werden.

Dies hätte folgende Vorteile:

- Aufgrabungen und Leitungsverlegungen können in Pflasterflächen nachträglich günstiger und optisch neutral ausgeführt werden. Im Asphalt sind derartige Störungen immer sichtbar und zudem aufwändiger, da geringe Asphaltmengen im Handeinbau verarbeitet werden müssen.

Dem stehen jedoch folgende Nachteile gegenüber:

- Die Herstellungs- und Unterhaltungskosten fallen gegenüber der Vorzugsvariante sowie Alternative B1 deutlich höher aus.
- Höhere Lärm- und Erschütterungsemissionen bei der Befahrung im Vergleich zu Asphalt. Es wird darauf verwiesen, dass im Mai 2009 eine schalltechnische Untersuchung für die Alexandrinenstraße durchgeführt wurde, die ergab, dass durch einen Austausch des dortigen unebenen Pflasters durch eine Asphaltdecke für Pkw Minderungen des maximalen Vorbeifahrtpegels $L_{AF\ max}$ von mehr als 10 dB(A) zu erwarten waren. Ähnliches ist für den Immensoll zu erwarten. Er ist in einem noch schlechteren Zustand, als die Alexandrinenstraße seinerzeit war; daher könnte die Minderung noch deutlicher ausfallen.
- Eine gebundene Pflasterbefestigung hat im Hinblick auf die Ableitung von Oberflächenwasser die gleichen Eigenschaften wie eine Asphaltbefestigung. Insofern ergibt sich diesbezüglich kein Vorteil für die gebundene Pflasterbefestigung.

Die genannten Nachteile überwiegen die Vorteile einer gebundenen Natursteinpflasterdecke, so dass diese Variante nicht zur Ausführung kommen sollte.

Alternative B3:

Es erfolgt ein grundlegender Ausbau der Straße analog zur Vorzugsvariante, jedoch wird die Oberfläche nicht in Asphalt hergestellt, sondern mit einer **gebundenen Natursteinpflasterbefestigung mit Kopfschnitt** mit Tragschicht in Dränasphalt oder Dränbeton. Ein Wiedereinbau des derzeit vorhandenen Pflasters kommt nicht in Frage, da es den gegenwärtig bestehenden Nutzungsanforderungen nicht entsprechen kann. Es müsste neues Pflaster eingebaut werden.

Dies hätte folgende Vorteile:

- Aufgrabungen und Leitungsverlegungen können in Pflasterflächen nachträglich günstiger und optisch neutral ausgeführt werden. Im Asphalt sind derartige Störungen immer sichtbar und zudem aufwändiger, da geringe Asphaltmengen im Handeinbau verarbeitet werden müssen.

Dem stehen jedoch folgende Nachteile gegenüber:

- Die Herstellungs- und Unterhaltungskosten fallen gegenüber der Vorzugsvariante sowie den Alternativen B1 und B2 nochmals deutlich höher aus.
- Höhere Lärm- und Erschütterungsemissionen bei der Befahrung im Vergleich zu Asphalt. Es wird darauf verwiesen, dass im Mai 2009 eine schalltechnische Untersuchung für die Alexandrinenstraße durchgeführt wurde, die ergab, dass durch einen Austausch des dortigen unebenen Pflasters durch eine Natursteinpflasterbefestigung mit Kopfschnitt für Pkw eine Minderung des maximalen Vorbeifahrtpegels $L_{AF\ max}$ von nur 3 dB(A) zu erwarten waren, also eine deutlich geringere Minderung als durch eine Asphaltbefestigung erreichbare wäre. Ähnliches ist für den Immensoll zu erwarten. Er ist in einem noch schlechteren Zustand, als die Alexandrinenstraße seinerzeit war; daher könnte die Minderung etwas deutlicher ausfallen.
- Eine gebundene Pflasterbefestigung hat im Hinblick auf die Ableitung von Oberflächenwasser die gleichen Eigenschaften wie eine Asphaltbefestigung. Insofern ergibt sich diesbezüglich kein Vorteil für die gebundene Pflasterbefestigung.

Die genannten Nachteile überwiegen die Vorteile einer gebundenen Natursteinpflasterdecke mit Kopfschnitt, so dass diese Variante nicht zur Ausführung kommen sollte.

Alternative C:

Es wird auf den grundhaften Ausbau der Straße gänzlich verzichtet. Entsprechend der unter den Punkten „Sachverhalt/ Problem“ und „Notwendigkeit“ gemachten Ausführungen, kann diese Variante nicht in Frage kommen.

4. Auswirkungen auf die Lebensverhältnisse von Familien

Durch den grundhaften Ausbau der Straße Am Immensoll wird eine für Familien sicher nutzbare Fahrbahn hergestellt. Die Nutzbarkeit für den Fahrradverkehr verbessert sich durch die vorgesehene Asphaltoberfläche deutlich, so dass insbesondere für Kinder und Jugendliche die Bedingungen der Verkehrsteilnahme wesentlich besser werden. Auch die Wohnruhe wird verbessert.

5. Wirtschafts- / Arbeitsmarktrelevanz

Die Vorplanung wird durch ein Schweriner Ingenieurbüro erstellt. Auch die weiteren Planungsphasen sollen nach Möglichkeit bei einem in Schwerin ansässigen Planungsbüro beauftragt werden. Die Durchführung der Baumaßnahme wird erfahrungsgemäß durch lokale 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

a) Handelt es sich um eine kommunale Pflichtaufgabe: ja / ~~nein~~

b) Ist der Beschlussgegenstand aus anderen Gründen von übergeordnetem Stadtinteresse

und rechtfertigt zusätzliche Ausgaben: --

c) Welche Deckung durch Einsparung in anderen Haushaltsbereichen / Produkten wird angeboten: Wie unter 1. ausgeführt, stehen Mittel im Haushalt bereit.

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): Wiederherstellung des Anlagevermögens in Höhe der Investitionssumme.

Grundsätzliche Darstellung von alternativen Angeboten und Ausschreibungsergebnissen: --

e) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Sanierung des aktuellen Haushaltes (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): --

über- bzw. außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen im Haushaltsjahr

Mehraufwendungen / Mehrauszahlungen im Produkt: --

Die Deckung erfolgt durch Mehrerträge / Mehreinzahlungen bzw. Minderaufwendungen / Minderausgaben im Produkt: --

Die Entscheidung berührt das Haushaltssicherungskonzept:

ja

Darstellung der Auswirkungen:

nein

Anlagen:

- Sachstandsbericht des beauftragten Ingenieurbüros
- Lageplanskizzen
- Beispielhafte Ausschnittsvergrößerung Lageplanskizze
- Baumgutachten (4 Dokumente)
- Tabellen Alternativenvergleich
- Fotos der vier Befestigungsvarianten

gez. Dr. Rico Badenschier
Oberbürgermeister

