

STADTVERTRETUNG DER
LANDESHAUPTSTADT SCHWERIN
7. Wahlperiode

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Fraktion
Am Packhof 2 - 6, D - 19053 Schwerin
Tel.: 0385 / 5452970

Schwerin, 11.11.2022

AUSKUNFT

der Fraktion-Bündnis 90/DIE GRÜNEN gemäß § 4 Abs. 4 der Hauptsatzung für die Landeshauptstadt Schwerin

Sanierung Trebbower Straße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

namens der Fraktion bitte ich Sie um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie breit ist die Fahrbahn der Trebbower Straße bisher und auf welche Breite soll sie mit welcher Begründung ausgebaut werden?
2. Besteht die Möglichkeit, die Straße als Anliegerstraße mit denen Zielen
 - a. der Schonung des begleitenden Baum- und Heckenbestandes,
 - b. den PKW-Verkehr möglichst gering zu halten und
 - c. möglichst preisgünstig zu bauenweitgehend bei einer Ausbaubreite von 3,50 Meter zu belassen und dafür nur einzelne Ausweichstellen vorzusehen und wenn nicht, warum nicht?
3. Sollen nach aktuellem Planungsstand im Seitenraum der Straße Bäume gefällt und Hecken gerodet werden und wenn ja, wie viele bzw. wieviel Meter?
4. Welche Straßenentwässerung sieht das Sanierungsvorhaben vor? Ist eine verrohrte Regenentwässerung vorgesehen? Ließe sich im Interesse eines nachhaltigen Regenwassermanagements eine Versickerung des Wassers im Seitenbereich der Straße realisieren (Rigolensystem, Muldenversickerung, Tiefbeete oder ähnliches)?
5. Ist ein straßenbegleitender Gehweg immer noch in Planung oder wurde hier im Interesse der Anwohner in der Planung auf die Anlage eines solches Gehweges verzichtet, da er laut Aussagen der Anwohner*innen nicht genutzt werden würde?
6. Mit welchen finanziellen Einspareffekten ließe sich sowohl die Straße weitgehend auf 3,50 Meter Ausbaubreite belassen, als auch eine günstigere Variante einer Vor-Ort-Wasserversickerung im Straßenseitenraum realisieren? Ist dies geprüft worden und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

7. Inwieweit wurden bei der bisherigen Planung die gegenüber der Verwaltung vorgebrachten Belange der Anwohnerinnen und Anwohner im Interesse einer ökonomisch sparsamen und ökologisch sinnvollen Vorgehensweise aufgegriffen? In welchen Punkten wurden Vorschläge der Anwohnerinnen und Anwohner in der Planung umgesetzt?

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Regina Dorfmann', with a long horizontal stroke extending to the right.

Regina Dorfmann

Fraktionsvorsitzende B90/Die Grünen

Der Oberbürgermeister

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Fraktion
Fraktionsvorsitzende
Frau Regina Dorfmann
-im Hause-

Hausanschrift: Am Packhof 2-6 • 19053 Schwerin
Zimmer: 4.070
Telefon: 0385 545-2050
Fax: 0385 545-2059
E-Mail: bsmerdka@schwerin.de

Ihre Nachricht vom/Ihr Zeichen
11.11.2022

Unsere Nachricht vom/Unser Zeichen

Ansprechpartner
Herr Dr. Smerdka

Datum
08.12.2022

Sanierung Trebbower Straße

Sehr geehrte Frau Dorfmann,

gerne beantworte ich Ihre Fragen zum grundhaften Ausbau der Trebbower Straße.

1. Frage:

„Wie breit ist die Fahrbahn der Trebbower Straße bisher und auf welche Breite soll sie mit welcher Begründung ausgebaut werden?“

Die Trebbower Str. verläuft von der Ortslage Warnitz, an der Grevesmühlener Chaussee, bis zum Ende der Ortslage von Hansholz.

Am Anfang der Ausbaustrecke mit Asphaltbelag (rd. 30 m Länge) ist die Fahrbahn ca. 4,70 m breit. In dem sich anschließenden Bereich mit Grobpfaster beträgt die Fahrbahnbreite ca. 4,00 m, jedoch sind die Bankette beidseitig bis zu einer Gesamtbreite von ca. 6,00 m deutlich ausgefahren. Im unbebauten Abschnitt zwischen den Ortslagen hat die Trebbower Str. eine Fahrbahnbreite von ca. 3,50 – 3,75 m in Grobpfaster und beidseitig regelmäßig überfahrene Bankette mit einer Gesamtbreite von ca. 5,50 – 6,00 m.

In der Ortslage Hansholz gibt es eine asphaltierte Fahrbahn mit ca. 3,30 m und ebenfalls stark ausgefahrene Bankette mit einer Gesamtbreite von rd. 5,50 – 6,00 m.

Bei der Trebbower Str. handelt sich um eine Haupteerschließungsstraße. Daraus leiten sich Stärke und Zusammensetzung des Kraftfahrzeugverkehrs ab, die im jeweiligen Straßenraum abgewickelt werden müssen.

Im bebauten Abschnitt der Ortslage Warnitz wird eine Fahrbahnbreite von 5,50 m mit straßenbegleitendem Gehweg vorgesehen. Hierbei ist der Begegnungsfall Lkw/Pkw nach der einschlägigen Richtlinie (RASt 06) abgedeckt. Dies ist notwendig, da in diesem Abschnitt der Kfz-Verkehr gesammelt und somit am Stärksten ist (wird kontinuierlich weniger bis Hansholz), aber auch aufgrund des ansässigen Kleingewerbes und dem damit verbundenen Liefer- und Versorgungsfahrten. Die Trennung von Gehweg und Fahrbahn ist aufgrund der Verkehrssicherheit notwendig. Es ist aber der einzige Abschnitt mit separatem Gehweg.

Im unbebauten Abschnitt zwischen den Ortslagen soll eine Fahrbahn mit 5,00 m Breite entstehen. Hier wird der Begegnungsfall Lkw/Pkw abgedeckt, aber nur mit eingeschränkten Bewegungsräumen (langsames Vorbeifahren). Dieser Begegnungsfall kommt aber nur selten vor, aufgrund der geringen Verkehrsstärke. Es wird vereinzelt Ausweichstellen für größere Landmaschinen geben. Auch in der Ortslage Hansholz bleibt die Fahrbahnbreite bei 5,00 m, mit mehreren Fahrbahnverengungen verschmälert auf 3,50 m.

2. Frage:

„Besteht die Möglichkeit, die Straße als Anliegerstraße mit denen Zielen

a. der Schonung des begleitenden Baum- und Heckenbestandes,

b. den PKW-Verkehr möglichst gering zu halten und

c. möglichst preisgünstig zu bauen

weitgehend bei einer Ausbaubreite von 3,50 Meter zu belassen und dafür nur einzelne Ausweichstellen vorzusehen und wenn nicht, warum nicht?“

Die Trebbower Str. ist aufgrund der Erschließungs- und Verbindungsfunktion eine Haupteerschließungsstraße. Für eine Anliegerstraße müsste der Durchgangsverkehr, auch wenn dieser nicht stark ist, konsequent unterbunden werden. Das ist nicht geplant und auch nicht notwendig.

zu a) Es findet ein schonender Umgang mit dem Baum- und Heckenbestand statt. Neben dem Landschaftspflegerischen Begleitplan wird auch ein Baumgutachten mit Wurzelerkundungen erstellt. Hierdurch sollen Maßnahmen zum wirksamen Wurzelschutz in Planung und Bau umgesetzt werden. In einem kurzen Abschnitt wird bspw. an einem bedeutenden Einzelbaum das Grobpfaster erhalten, auch zum Ziele der Verkehrsberuhigung. In Hansholz werden zudem vielfache Fahrbahnverengungen für einen wirksamen Wurzelschutz eingeplant (Vergrößerung der Baumscheiben).

zu b) Aufgrund der Restriktionen (schmale Fahrbahnbreiten, Aufpflasterungen und Fahrbahnverengungen) erwarten wir keine Erhöhung des Pkw-Verkehrs aus den umliegenden Gemeinden. Durch die Asphaltierung der Fahrbahn wird die Radverkehrsrouten gestärkt und ein sehr guter Anschluss an das Radvorrangnetz ermöglicht.

zu c) Durch die schmalen Fahrbahnquerschnitte und dem Verzicht auf einen Gehweg in Hansholz werden die Baukosten geringer ausfallen.

Die vorgeschlagene Fahrbahnbreite von durchgehend 3,50 m sehen wir als nicht realistisch an, weil dadurch die Bankette ständig und beidseitig überfahren werden. Das würde den Unterhaltungsaufwand enorm erhöhen und die für die Entwässerung notwendigen Bankette beeinträchtigen. Zudem dürfen landwirtschaftliche Fahrzeuge lt. StVZO mittlerweile Fahrzeugbreiten bis zu 3,99 m aufweisen. Die Fahrbahnbreite von 5,00 m ist deshalb mindestens zu berücksichtigen und stellt bereits einen Kompromiss zwischen den Belangen von Natur und Umwelt und den Belangen des Verkehrs dar, für dessen reibungslose Abwicklung 5,50 bis 6,00m Breite optimal wären.

3. Frage

„Sollen nach aktuellem Planungsstand im Seitenraum der Straße Bäume gefällt und Hecken gerodet werden und wenn ja, wie viele bzw. wieviel Meter?“

Die Fällung von Bäumen wird durch den schmaler gewählten Querschnitt deutlich verringert. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass einzelne Bäume gefällt werden müssen, vornehmlich im Waldabschnitt. Das Baumgutachten, inkl. Wurzelraumerkundung kann aber im Januar auf Nachfrage zur Verfügung gestellt werden.

4. Frage

„Welche Straßenentwässerung sieht das Sanierungsvorhaben vor? Ist eine verrohrte Regenentwässerung vorgesehen? Ließe sich im Interesse eines nachhaltigen Regenwassermanagements eine Versickerung des Wassers im Seitenbereich der Straße realisieren (Rigolensystem, Muldenversickerung, Tiefbeete oder ähnliches)?“

Aufgrund der Örtlichkeit wird das Regenwasser der Fahrbahn und des Gehwegs im vorderen Abschnitt (ca. 320 m Länge) in einem Regenwasserkanal gesammelt und abgeleitet. In Hansholz muss entsprechend der Geländesituation der angrenzenden Grundstücke am Beginn der Ortslage ein ca. 70 m langer Abschnitt ebenfalls mit einem Regenwasserkanal ausgestattet werden.

Die nicht in Borde eingefassten Straßenabschnitte, das betrifft den unbebauten Abschnitt und einen Großteil von Hansholz, entwässern über die mit 12 % geneigten Bankette in die angrenzenden, tieferliegenden Gelände bzw. Gräben und Mulden. Somit wird insgesamt nur ein kurzer Abschnitt, nämlich ca. 390 m der Ausbaustrecke, (von insgesamt ca. 1,4 km Länge) in einem Regenwasserkanal gesammelt und in die entsprechende Vorflut geleitet.

Ein Rigolensystem zur Bewässerung der Bäume ist in dem alten Baumbestand wegen der Wurzeln baulich nicht unterzubringen. Die Entwässerung über die Bankette hat in diesem Fall denselben Effekt.

5. Frage

*„Ist ein straßenbegleitender Gehweg immer noch in Planung oder wurde hier im Interesse der Anwohner in der Planung auf die Anlage eines solchen Gehweges verzichtet, da er laut Aussagen der Anwohner*innen nicht genutzt werden würde?“*

In Hansholz wurden die Anlieger durch den Ortsbeirat Warnitz in den Planungsprozess eingebunden und haben sich für eine Mischverkehrsfläche (ohne Gehweg) ausgesprochen. Diese Variante verfolgt die Verwaltung weiter.

In der Ortslage Warnitz (am Anfang der Baustrecke) sehen wir die Trennung von Fahrbahn und Gehweg aus Gründen der Verkehrssicherheit als notwendig an.

6. Frage

„Mit welchen finanziellen Einspareffekten ließe sich sowohl die Straße weitgehend auf 3,50 Meter Ausbaubreite belassen, als auch eine günstigere Variante einer Vor-Ort-Wasserversickerung im Straßenseitenraum realisieren? Ist dies geprüft worden und wenn ja, mit welchem Ergebnis?“

Die finanziellen Einspareffekte durch eine zu schmal gebaute Fahrbahn (bspw. 3,50 m) würden durch die ständige Instandsetzung der Bankette und Bordanlagen, die dann zwangsläufig überfahren werden, den Unterhaltungsaufwand in den Folgejahren in die Höhe treiben. Deshalb kann hier kein langfristiges Einsparpotential erkannt werden.

Der durch den Abwägungsprozess schmal gewählte Fahrbahnquerschnitt von 5,00 m (vorher 5,50m, bzw. 6,00 m) wird an 90 % der Ausbaustrecke vorhanden sein, während nur auf ca. 140 m Länge eine Fahrbahn mit 5,50 m zzgl. Gehweg aus verkehrlichen Gründen vorhanden sein wird.

Dadurch verringert sich der Abflussbeiwert, was natürlich im Abwägungsprozess berücksichtigt wurde. Auch werden nur zwei Abschnitte in den Ortslagen mit einer Regenentwässerungsanlage ausgestattet sein, was allein der Örtlichkeit geschuldet ist.

7. Frage

„Inwieweit wurden bei der bisherigen Planung die gegenüber der Verwaltung vorgebrachten Belange der Anwohnerinnen und Anwohner im Interesse einer ökonomisch sparsamen und ökologisch sinnvollen Vorgehensweise aufgegriffen? In welchen Punkten wurden Vorschläge der Anwohnerinnen und Anwohner in der Planung umgesetzt?“

Die Planungen zur Verkehrsanlage wurden eng mit dem Ortsbeirat Warnitz abgestimmt, in dem auch die Belange der Anlieger eingebracht und diskutiert wurden. Wichtig war der Erhalt der Baumallee im unbebauten Abschnitt, was durch die Planung sichergestellt wurde. Weiterhin wurden Varianten für den Querschnitt in Hansholz vorgestellt und Anlieger konnten darüber abstimmen. Im Ergebnis sprach sich die Mehrheit für den Erhalt des Grabens und eine Mischverkehrsfläche aus. Diese Variante wird weiterverfolgt. Der Erhalt der Einzelbäume in Hansholz wird durch Fahrbahnverengungen und damit einem größeren Abstand zum Baumstamm sichergestellt. Zusätzlich sind mehrere Aufpflasterungen vorgesehen, was die Geschwindigkeit der Kfz weiter verringern wird. Dies waren Belange des Ortsbeirates und der Anlieger, die in die Planung eingeflossen sind.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Rico Badenschier
Oberbürgermeister