

Antrag aus der Politik öffentlich Verfasser/in: Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen / Fraktion Liberale Liste – FDP / Fraktion FÜR-WISMAR-Forum / Schubach, Bernhard / Fraktion DIE LINKE.	Nr.	VO/2021/3829 öffentlich
	Datum:	15.02.2021
Barrierefreie und gesondert zu führende Geh- und Radwege bei Planung des Hochbrückenersatzbaus berücksichtigen		

Status	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	Bürgerschaft der Hansestadt Wismar	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt, dass die Verwaltung der Hansestadt Wismar folgende Prämissen für die weitere Planung und Entwicklung der Geh- und Radwege im Zusammenhang mit dem Hochbrückenersatzbau berücksichtigt bzw. gegenüber dem Straßenbauamt (SBA) vertritt:

1. Die der Landesstraße L 12 zugeordneten und im Zusammenhang mit dem Hochbrückenersatzbau neu zu errichtenden Geh- und Radwege sind barrierefrei und kreuzungsarm zu planen und in das bestehende Geh- und Radwegenetz einzubinden.
2. Die der Landesstraße L 12 zugeordneten und im Zusammenhang mit dem Hochbrückenersatzbau neu zu errichtenden Geh- und Radwege sind nicht direkt parallel zum Hochbrückenersatzbau zu planen.

Begründung:

Die Hansestadt Wismar als Träger der Planungshoheit innerhalb der Grenzen der Hansestadt hat gemäß Art. 28 Abs. 2 GG und §1 Abs. 1 ff BauGB das Recht und die Pflicht, bei Planungen Dritter städtebauliche Vorgaben zu formulieren, die beim Bau zu berücksichtigen sind.

Anlässlich der Planung des Hochbrückenersatzbaus sollte die Verkehrssicherheit durch eine klare Trennung von motorisierten Verkehrsteilnehmern einerseits und Fußgängern und Radfahrern andererseits gewährleistet sein. Gerade ältere Bürgerinnen und Bürger als auch Kinder und Jugendliche auf dem Weg zur Evangelischen Schule Robert Lanseman, zur Integrierten Gesamtschule J. W. von Goethe oder zur Großen Stadtschule oder radfahrende Eltern auf dem Weg von oder zur Kita Stadtspatzen würden einem deutlich geringeren Risiko ausgesetzt.

Gemäß Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen(Ortsdurchfahrtsrichtlinien – ODR) und der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) sollen straßenzugeordnete Radwege möglichst direkt (Umfwegfaktor max. 1,2 zur Luftlinienverbindung) barrierefrei und attraktiv und nicht parallelstraßenbegleitend geführt werden.

Es entspricht somit einer zeitgemäßen Verkehrsplanung, wenn der Verlauf von Geh- und Radwegen barrierefrei und möglichst ohne Kreuzung geplant wird. Zum einen fördert dies den Verkehrsfluss auf der Straße und vermeidet Stausituationen und zum anderen gewährleistet diese Planung eine Reduzierung von Wartezeiten für Radfahrer und Fußgänger auf ein Mindestmaß.

Dem BA/2020/3719 vom 10.11.2020 auf eine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen war zu entnehmen, dass die Hansestadt Wismar an der Finanzierung des Hochbrückenersatzbauwerkes für den Bau der Gehwege am Bau des Hochbrückenersatzbauwerkes auf der Basis der Ortsdurchfahrtsrichtlinie (ODR) beteiligt wird (**Anlage 1**). Wie in der **Anlage 2** dargestellt könnte die Stadt mit Einsparungen von 2 bis 3 Mio. Euro für den von der Hansestadt Wismar zu erbringenden Anteil rechnen.

Durch eine gesonderte nicht parallele Führung der Geh- und Radwege könnte der Hochbrückenersatzbau schmaler gestaltet werden, wodurch Baumaterial und Eingriff in die Natur reduziert werden und angrenzende Grundstücke geringer beeinträchtigt werden.

Anlagen:

(Diese Vorlage wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.)

Bericht/Antwort gem. KV M-V Federführend: 60 BAUAMT Beteiligt: I Bürgermeister II Senator	Nr.	BA/2020/3719 öffentlich
	Datum:	10.11.2020
	Verfasser:	Domschat-Jahnke, Nadine Groth, Jan
Beantwortung der Fragen der Fraktion "Bündnis 90/Die Grünen" zum Ersatzbau der Hochbrücke		

Status	Datum	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich		Bürgerschaft der Hansestadt Wismar	Anfrage / Antwort / Bericht

Sehr geehrte Damen und Herren,

die beiden Fragen der Fraktion „Bündnis 90/Die Grünen“ zum Ersatzbau der Hochbrücke möchte ich wie folgt beantworten:

Frage 1:

Wird die Hansestadt Wismar an den Kosten des Ersatzbauwerkes der Hochbrücke direkt beteiligt? Wenn ja, mit welchen Kostenanteilen ist zu rechnen?

Antwort der Verwaltung:

Die Hansestadt Wismar wird an den Kosten der Nebenanlage – hier: Gehwegen – beteiligt. Die Kostenanteile können erst mit einem Planungsstand des Vorentwurfes in Form einer Kostenschätzung ermittelt werden. Ein Vorentwurf liegt seitens des Vorhabenträgers (SBA Schwerin) noch nicht vor. Daher können derzeit keine Angaben zur Höhe der Kostenanteile getätigt werden.

Frage 2:

Aus welcher Rechtslage begründet sich die Kostenbeteiligung?

Antwort der Verwaltung:

Rechtsgrundlage zur Ermittlung der Kostenteilung ist die Richtlinie für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraße (kurz: ODR) des BMVI. Gemäß Erlass sind diese Regelungen auch auf andere Straßenbaulastträger anzuwenden – hier: Landesstraße –.

Demnach ist das Land als Straßenbaulastträger für die Fahrbahn einschließlich Radwege und die Gemeinde als Straßenbaulastträger für die Gehwege zuständig.

Die Beteiligung der Gemeinde wird über eine Kostenteilungsvereinbarung auf Grundlage des Vorentwurfes (siehe unter Frage 1) vereinbart. Dies soll im Zuge des Planfeststellungsverfahrens geschehen und dann im Planfeststellungsbeschluss mit aufgenommen werden.

Anlage/n:
keine

TS B
Der Bürgermeister

(Diese Vorlage wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.)

Berechnung Kostenanteil HWI am Hochbrückenersatzbau

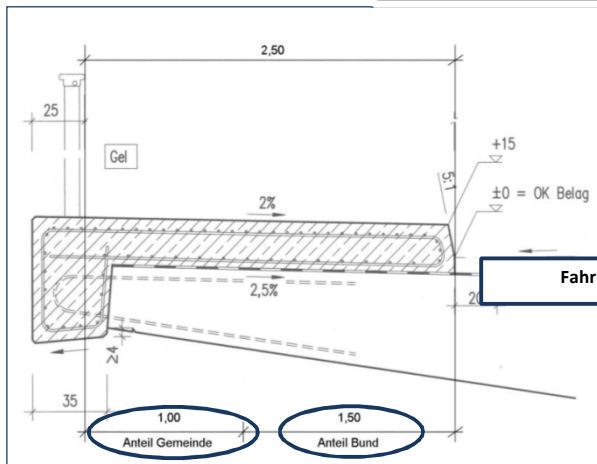
7.1. Auszug aus ODR Ziffer 16

Beispiel:

Der Anteil der Gemeinde an den Kosten einer Brücke mit 7,50 m Fahrbahn und beiderseitigen Gehwegen von 2,50 m Breite (siehe Abbildung 9) beträgt

$$\frac{2 \times 1,00}{4 \times 7,50 + 2 \times 2,50} \times 100 = 5,71 \%$$

$$\frac{\text{Anteil HWI}}{\text{Gesamtbreite}} \times 100\% = \frac{\text{Gehweg}}{\text{Gesamtbreite}} \times 100\% = \text{Anteil HWI}$$



Gehweg

Radweg

Fahrbahn 1

Fahrbahn 2

Radweg

Gehweg

7.2. Berechnung Kostenanteil HWI am Hochbrückenersatzbau

7.2.1. anrechenbare Breiten (Beispiel)

Bezeichnung	Kostenträger	Breite
Gehweg	HWI	1,50 m
Radweg	SBA	1,50 m
Fahrbahn 1	SBA	3,75 m
Fahrbahn 2	SBA	3,75 m
Radweg	SBA	1,50 m
Gehweg	HWI	1,50 m
gesamte Ausbaubreite		13,50 m

7.2.2. Formel prozentualer Anteil HWI (Gehwege) am Hochbrückenersatzbauwerk

$$\frac{\text{Anteil HWI}}{\text{Gesamtbreite}} \times 100\% = \frac{(1,5 \text{ m} + 1,5 \text{ m})^1}{(1,5 \text{ m} + 1,5 \text{ m})^1 + ((3,5 \text{ m} + 3,5 \text{ m}) \times 4)^2 + (1,5 \text{ m} + 1,5 \text{ m})^3} \times 100\% = \frac{3,00 \text{ m}}{34,00 \text{ m}} \times 100\% = 8,82 \%$$

(2 x Gehweg) + (Fahrbahn1+Fahrbahn2)x4 + (2x Radweg)

¹ Breite 2 x Gehweg

² Fahrbahnbreite (lt. ODR - 4-fache Anrechnung)

³ Breite 2 x Radweg

7.2.3. Berechnung des Kostenersparnis für die HWI

Annahme 1

Kostenannahme Hochbrückenersatzbau	30,0 Millionen
Anteil HWI	8,82 %

Annahme 2

Kostenannahme Hochbrückenersatzbau	40,0 Millionen
Anteil HWI	8,82 %

mittlerer Kostenvorteil "Einsparung Verzicht auf straßenbegleitende Geh- Radwege" =

3,1 Millionen

7.2.4. Fazit

Vergleichsvariante	Gehweglänge	Kostenannahme	spezifische Kosten Gehweg
Kosten bei <u>straßenbegleitender</u> Gehwegführung = Anteil HWI	= 2 x 650 m 1300 m	3,1 Millionen	2.376 Euro / m Gehweg
Kosten pro Meter bei <u>ebenerdige</u> Gehwegführung = Anteil HWI	= 2 x 850 m 1700 m	0,5 Millionen	300 Euro / m Gehweg
Ersparnis bei der in Anlage 1 geführten Geh-Radwegtrassen		2,6 Millionen	