HANSESTADT
wismar
WIRTSCHAFT - WISSENSCHAFT
WELTERBE und MEER

Bürgerschaft der Hansestadt Wismar
02.10.2019

Sitzung des Bau- und Sanierungsausschusses

Sitzungstermin:	Montag, 14.10.2019, 17:00 Uhr
Raum, Ort:	Raum 234, Bürocenter

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1.	Begrüßung durch den Vorsitzenden	
2.	Eröffnung / Feststellung der Beschlussfähigkeit	
3.	Bestätigung der Tagesordnung	
4.	Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 12.08.2019	
5.	Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 09.09.2019	
6.	Vorstellung des Vorhabens IT Dr. Gambert GmbH (Bezug zum B-Plan Nr. 10/91 "Gewerbegebiet Dargetzow", 6. Änderung Aufstellungsbeschluss - VO/2019/3130)	
7.	Kreuzungsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn Netz AG und der Hansestadt Wismar zum Vorhaben "Eisenbahnüberführung - Kreuzungsmaßnahme Poeler Straße". 1. Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung	**VO/2013/0727-01**
8.	2. Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung "Altstadt Wismar" (Teilgebiet 2)	**VO/2019/3217**
9.	Einrichtung eines Verkehrsforum in der Hansestadt Wismar	**VO/2019/3167**
10.	Verlängerung der Fußgängerzone in der Lübschen Straße	**VO/2019/3171**
11.	Sonstiges	

Nichtöffentlicher Teil:

12.	Vergabe von Bauleistungen über 250.000 € gemäß §10 (5) Hauptsatzung Neubau Neue Grundschule, Los 11 Dachdeckerarbeiten OV 15/19	VO/2019/3226
13.	Einvernehmen der Gemeinde	
14.	Sonstiges	

Beschlussvorlage öffentlich Federführend: III Senatorin Beteiligt: I Bürgermeister II Senator 20 AMT FÜR FINANZVERWALTUNG 20.5 Abt. Beteiligungs- und Fördermittelmanagement 60 BAUAMT 60.2 Abt. Planung	**Nr.**	**VO/2013/0727-01 öffentlich**
	Datum:	10.09.2019
	Verfasser:	Bansemer, Heike Domschat-Jahnke, Nadine

Kreuzungsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn Netz AG und der Hansestadt Wismar zum Vorhaben "Eisenbahnüberführung - Kreuzungsmaßnahme Poeler Straße".
1. Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung

Status	Datum	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	09.10.2019	Finanzausschuss	Vorberatung
Öffentlich	14.10.2019	Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung
Öffentlich	24.10.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Wismar	Entscheidung

---

Beschluss:
Die Bürgerschaft legitimiert den Bürgermeister und seinen 1. Stellvertreter, den überarbeiteten 1. Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung für das Vorhaben „Eisenbahnüberführung – Kreuzungsmaßnahme Poeler Straße" abzuschließen.

Begründung:
Auf Grundlage der am 17.11.2015 unterzeichneten Kreuzungsvereinbarung zwischen Hansestadt Wismar und der DB Netz AG hat die Hansestadt Wismar sich verpflichtet, ein Drittel der kreuzungsbedingten Gesamtkosten in Höhe von 23.184.705,62 € zu tragen. Der Anteil der Hansestadt Wismar hätte somit 8.545.635,97 € einschließlich der kreuzungsbedingten Kosten betragen.
Mit Schreiben vom 19.02.2019 informierte die DB Netz AG über Baukostenerhöhungen in erheblichen Maße. Begründet wurde dies mit der Tatsache, dass in den letzten Jahren die Baupreise sehr stark angestiegen sind und der ursprüngliche Bau- und Finanzierungsplan auf Werten aus dem Jahr 2013 basiert. Somit wurde durch die DB Netz AG eine Neueinschätzung der voraussichtlichen Kostenmasse durch die Aktualisierung der Entwurfsplanung veranlasst. In dem Zuge wurden auch ehebliche technische Verbesserungen am Trogbauwerk sowie Umsetzungen von Prüfauflagen des Eisenbahn-Bundesamtes u.a. für Lärm und Grundwasser berücksichtigt.
Nach Aussage der DB Netz AG betragen nunmehr die kreuzungsbedingten Kosten nach aktuellem Erkenntnisstand ca. 52.000.000 €, wovon ca. 17.500.000 € auf die Hansestadt Wismar als Straßenbaulastträger entfallen.

Finanzielle Auswirkungen:
Durch die erheblichen Kostenerhöhungen musste die Finanzierung der Investitionsmaßnahme „Eisenbahnüberführung - Kreuzungsmaßnahme Poeler Straße“ überarbeitet werden. Dazu wurde mit den Vertretern der verschiedenen Ministerien, welche die Hansestadt Wismar und deren Beteiligungen mit Fördermitteln unterstützen, Kontakt aufgenommen und mehrere Gespräche geführt. Im Ergebnis dessen stellt sich die vorgesehene Finanzierung der Maßnahme wie folgt dar:

Beteiligte	Kostenplanung DB (Stand: 18.02.19)			Förderung				Eigenanteile
	netto	brutto	Kostenquote	InnenM*	WirtschaftsM*	EnergieM*	Gesamt	
Hansestadt Wismar	k. A.	9.706.256	55,56%	2.400.000	3.055.938	1.944.688	7.400.626	2.305.630
EVB	5.731.200	6.820.128	39,04%	-	2.147.264	1.366.441	3.513.704	3.306.424
Stadtwerke	660.575	786.084	4,50%	-	247.492	157.495	404.988	381.097
Seehafen	131.600	156.604	0,90%	-	49.306	31.376	80.682	75.922
Summe	**k. A.**	**17.469.072**	**100,00%**	**2.400.000**	**5.500.000**	**3.500.000**	**11.400.000**	**6.069.072**

Der verbleibende Eigenanteil der Hansestadt Wismar beträgt damit 2.305.630 €. Dieser soll kreditfinanziert werden. Die Ermächtigungen der Rechtsaufsichtbehörde liegen dazu vor.

Finanzielle Auswirkungen *(Alle Beträge in Euro)***:**

Durch die Umsetzung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen voraussichtlich folgende finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt:

	Keine finanziellen Auswirkungen
	Finanzielle Auswirkungen gem. Ziffern 1 - 3

1. Finanzielle Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr
Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Deckung

	Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung		
	Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert		
Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr (bei Bedarf):

2. Finanzielle Auswirkungen für das Folgejahr / für Folgejahre

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:	54101.6816620	Einzahlung in Höhe von	7.400.626 €
Produktkonto /Teilhaushalt:	54101.7854200	Auszahlung in Höhe von	9.706.256 €

Deckung

	Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung		
	Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert		
Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das Folgejahr/ für Folgejahre (bei Bedarf):

3. Investitionsprogramm

	Die Maßnahme ist keine Investition
X	Die Maßnahme ist im Investitionsprogramm enthalten Nr. 5410112121
	Die Maßnahme ist eine neue Investition

4. Die Maßnahme ist:

	neu
	freiwillig
X	eine Erweiterung
X	Vorgeschrieben durch: Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

Anlage/n:
1. Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung - Entwurf
Schreiben der DB Netz AG vom 19.02.2019

Der Bürgermeister

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

DB NETZE

DB Netz AG
Regionalbereich Ost
Regionales Projektmanagement
Wismarsche Straße 390
19055 Schwerin
www.dbnetze.com/fahrweg

Martin Hellwig
Tel.: 0385 750-3523
Fax: 069 265-58536
Mobil: 0160 974 60 368
martin.hellwig@deutschebahn.com
Zeichen: I.NP-O-M-K(3)

DB Netz AG • Wismarsche Straße 390 • 19055 Schwerin

Hansestadt Wismar
Der Bürgermeister
Rathaus, Am Markt 1
23966 Wismar

vorab per E-Mail:
tbeyer@wismar.de; mberkhahn@wismar.de;
ndomschat-jahnke@wismar.de

19.02.2019

Kreuzungsmaßnahme BÜ Bahn- km 0,729 Bf. Wismar; Neubau EÜ Poeler Straße
Betreff: Information zu einer Baukostenerhöhung
Übergabe einer überarbeiteten Entwurfsplanung für das Trogbauwerk

Sehr geehrter Herr Beyer,

die Kreuzungsvereinbarung zu o. g. Maßnahme wurde mit einer geplanten Kostenmasse von 24.830.115,39€ aufgestellt und mit 22.650.000,00 € kreuzungsbedingter Kostenmasse genehmigt.

Die Berechnung der o.g. Kostenmasse aus dem Jahr 2013 bildet noch immer die Grundlage für den aktuellen vereinbarten Bau- und Finanzierungsplan des Vorhabens.

Aufgrund aktueller Erkenntnisse und vor dem Hintergrund der in den letzten Jahren stark angestiegenen Baupreise sehen wir uns veranlasst, Sie hiermit über eine Erhöhung der voraussichtlichen Kostenmasse zu informieren.

Nach aktuellem Erkenntnisstand beträgt die voraussichtliche kreuzungsbedingte Kostenmasse ca. 52.000.000,00 € brutto. Einschließlich der nicht kreuzungsbedingten Kosten belaufen sich die vom Straßenbaulastträger zu tragenden Kosten somit auf voraussichtlich ca. 17.500.000,00 € brutto.

Grundlage für die o. g. Neueinschätzung der voraussichtlichen Kostenmasse ist eine Aktualisierung der Entwurfsplanung (wir hatten dazu informiert - Ausgangspunkt war die Forderung des SBA Schwerin) sowie damit einhergehend die Überprüfung der Kostenberechnung aus dem Jahre 2013, die wir im Rahmen der in 09/2018 begonnenen weiterführenden Planungsphase für dieses Vorhaben durchgeführt haben bzw. derzeit durchführen.

Die Neubewertung der Baukosten für den konstruktiven Teil, genauer Trogbauwerk, Eisenbahn- und Straßenüberführung, ergibt zu erwartende Baukosten in Höhe von insgesamt 20.456.600,00 € netto. Diesen neu berechneten Kosten stehen gemäß Anlage 4 der Kreuzungsvereinbarung, genauer lfd. Nr. 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6 und 1.7, veranschlagte

...

DB Netz AG
Sitz Frankfurt am Main
Registergericht
Frankfurt am Main
HRB 50 879
USt-IdNr.: DE199861757

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Ronald Pofalla

Vorstand:
Frank Sennhenn, Vorsitzender

Jens Bergmann
Dr. Volker Hentschel
Ute Plambeck
Prof. Dr. Dirk Rompf
Dr. Thomas Schaffer

Unser Anspruch:

Profitabler Qualitätsführer
Top-Arbeitgeber
Umwelt-Vorreiter

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier: www.deutschebahn.com/datenschutz

kreuzungsbedingte Kosten in Höhe von insgesamt 8.875.431,68 € gegenüber. Die Differenz zwischen der Kostenplanung 2013 und der Kostenplanung 2019 beträgt somit für den Anteil konstruktiver Ingenieurbau (Trog, EÜ, SÜ) ca. 11,6 Mio € netto.

Ebenso sind auf Grundlage der aktuell vorliegenden Planungstiefe sowie der derzeit zu erwartenden Marktpreise Kostensteigerungen für die weiteren Gewerke und Teilleistungen (Gleis- und Straßenbau, bahntechn. Ausrüstung, Leitungsumverlegungen) zu erwarten. Bereits die bislang vorliegenden Vergabeergebnisse (Gleisquerungen, Gebäudesicherungsmaßnahmen, Gebäudeabbrüche, Leitungsumverlegungen 1. BA) sowie die aus dem Planfeststellungsbeschluss herrührenden und ursprünglich nicht berücksichtigten Kosten wie für den Baulärm- und Erschütterungsverantwortlichen oder das Grundwassermonitoring deuteten auf eine Erhöhung der Kostenmasse hin (wir hatten dazu informiert).

Eine aktualisierte Kostenplanung in Anlehnung an die Anlage 4 zur Kreuzungsvereinbarung erhalten Sie anbei als Anlage zu diesem Schreiben.

Wie bereits im Rahmen des Lenkungskreises in 03/2018 angekündigt, wurde im Rahmen der weiterführenden Planungsphase eine Überarbeitung der mittlerweile 6 Jahre alten Entwurfsplanung angestoßen. Die Überarbeitung hat im Wesentlichen zwei Optimierungen zum Inhalt.

1. Aufgrund der im Plangebiet vorherrschenden hohen Grundwasserstände wird für die Herstellung des Trogbauwerks eine zweite innenliegende, wasserundurchlässige Betonkonstruktion vorgesehen. Die damalig gleichzeitig als Bau- und Endzustand vorgesehenen Schlitzwände können bautechnisch nicht wasserdicht ausgeführt werden und ermöglichen so über die gesamte Nutzungsdauer unkontrolliert Wassereintritt. Auf diesen Nachteil wurde schon in der baufachlichen Stellungnahme des Straßenbaumtes Schwerin vom 18.09.2015 (siehe Anlage) unter Pkt. 2.5 hingewiesen, verbunden mit der Auflage, hierzu Lösungen bzw. Nachweise vorzulegen. Mit der zweischaligen Bauweise wird man dieser Auflage gerecht.

2. Für die Herstellung der Trogsohle wird eine Änderung der Bautechnologie vorgesehen. Die ursprünglich geplante tiefliegende HDI-Dichtsohle wird durch eine rückverankerte Unterwasserbetonsohle ersetzt. Ein wesentlicher Vorteil hieran ist, dass diese höhenmäßig noch im Bereich des auszutauschenden, nicht tragfähigen Baugrundes liegt und bereits im Bauzustand eine Aussteifung der Baugrube bewirkt. Weiterhin können bei dieser konventionellen Bauweise nach dem Auspumpen der Baugrube eventuelle Undichtigkeiten direkt geortet und ausgebessert werden. Bei einer tiefliegenden Dichtsohle mit mehreren Metern Überdeckung gemäß ursprünglicher Planung würden Undichtigkeiten aufgrund der schwierigen Verortung zu unüberschaubaren Bauzeitrisiken und -störungen führen.

Die Mehrkosten für die o. a. Optimierungen gehen mit ca. 620 TEUR in die Neubewertung der Baukosten für den konstruktiven Teil ein und spielen damit im Rahmen der Gesamtbetrachtung eine eher untergeordnete Rolle. Dieser Kostensteigerung gegenüber stehen die erheblichen Vorteile der Optimierungen hinsichtlich der Dauerhaftigkeit des Bauwerkes sowie der Stabilität des Bauablaufs.

Das zur Überarbeitung der EP zugehörige Planwerk einschließlich Erläuterungsbericht und Kostenzusammenstellung / Kostenberechnung übergeben wir Ihnen als Anlage zu diesem

DB NETZE

Schreiben. Unter Berücksichtigung der erheblichen technischen Verbesserungen am Trogbauwerk, welches nach Herstellung in Ihre Baulast übergeht, bitten wir um Ihre baufachliche Stellungnahme und Zustimmung zu den v. g. Änderungen.

Weiterführende Abstimmungen hinsichtlich technischer Details und einer eventuellen planrechtlichen Relevanz werden wir im Rahmen der kürzlich gestarteten gemeinsamen Planungsbesprechungen mit dem Bauamt Wismar und in letzter Konsequenz mit dem Eisenbahn-Bundesamt als genehmigender Behörde führen.

Für Rückfragen stehen wir selbstverständlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V.
Kruse

i. A.
Hellwig

Anlagen:

- Aktualisierte Kostenplanung
- Baufachliche Stellungnahme SBA Schwerin vom 18.09.2015
- Überarbeitung Entwurfsplanung (1 Ordner, 1 CD)

Beseitigung der Bahnübergänge Bahn- km 0,729 Posten 123,124 und 125 im Bf. Wismar Poeler Straße

Strecke:

Wismar Bf. – Wismar Hafen [Strecke 7367]

Ersatzneubau einer Eisenbahnüberführung (EÜ)

Bahn- km 0,729 Bf. Wismar

1. Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung

Aufgestellt :

DB Netz AG
Regionalbereich Ost

Beseitigung der Bahnübergänge Bahn- km 0,729 Posten 123,124 und 125 im Bf. Wismar Poeler Straße

Strecke:

Wismar Bf. – Wismar Hafen [Strecke 7367]

1. Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung

Ersatzneubau einer Eisenbahnüberführung (EÜ)

Bahn- km 0,729 Bf. Wismar

Inhaltsverzeichnis

Inhalt	Anlagen
1. Nachtrag zur Vereinbarung (§§ 3/13 EkrG)	
Begründung der Kostenerhöhung	1
Bauzeiten- und Finanzierungsplan	2
Kostenplanung	3
Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten	4
Aufstellung Leitungskreuzungen/Kostenübersicht	5
Kreuzungsvereinbartung vom 30.09.2014/17.11.2015/12.02.2016	6

Beseitigung der Bahnübergänge Bahn- km 0,729 Posten 123,124 und 125 im Bf. Wismar Poeler Straße

Strecke:

Wismar Bf. – Wismar Hafen [Strecke 7367]

Ersatzneubau einer Eisenbahnüberführung (EÜ)

Bahn- km 0,729 Bf. Wismar

1. Nachtrag zur Vereinbarung (§§ 3/13 EKrG)

vom 30.09.2014/17.11.2015/12.02.2016

Kreuzungsvereinbarung

(§§ 3 / 13 EKrG)

Zwischen der

DB Netz AG
Regionalbereich Ost
Produktionsdurchführung Schwerin
Dr.- Külz- Straße 54,
19061 Schwerin

- nachstehend **DB Netz AG** genannt -

und der

Hansestadt Wismar
vertreten durch den Bürgermeister

Am Markt 1
23966 Wismar

- nachstehend **Hansestadt Wismar** genannt -

wird

gemäß § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) vom 14.08.1963 (BGBl. I, S. 681) in der Fassung vom 08.03.1971 (BGBl. I, S. 167) und vom 21.03.1971 (BGBl I, S. 337); zuletzt geändert durch Art. 281 der neunten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 31.10.2006 (BGBl. I, S. 2444)

folgende Vereinbarung geschlossen:

§ 1
Gegenstand der Vereinbarung

-keine Änderungen-

§ 2
Art und Umfang der Maßnahme

(1) Beschreibung der Maßnahme:

Kreuzungsbedingte Maßnahmen

a) - n) -keine Änderungen-

Nichtkreuzungsbedingte Maßnahmen für die DB Netz AG

o) -keine Änderungen-

Nichtkreuzungsbedingte Maßnahmen für die Hansestadt Wismar

p) Mehrkosten für den Einbau von Rillenschienen im Bereich des Seehafens Wismar

(2) Im Übrigen gelten die Unterlagen und Pläne der abgeschlossenen Kreuzungsvereinbarung vom 30.09.2014/17.11.2015/12.02.2016, denen die Beteiligten zugestimmt haben.

Dem 1. Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung liegen folgende Unterlagen bei:

- Begründung der Kostenerhöhung	Anlage 1
- Bauzeiten- und Finanzierungsplan	Anlage 2
- Kostenplanung	Anlage 3
- Zusammenstellung der voraussichtlicher Kosten	Anlage 4
- Aufstellung Leitungskreuzungen/Kostenübersicht	Anlage 5
- genehmigte Kreuzungsvereinbarung vom 12.02.2016	Anlage 6

§ 3
Planfeststellung / Plangenehmigung

Für die Maßnahme wurde nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ein Planrechtsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt. Der Planfeststellungsbeschluss vom 07.07.2017 mit Akz. 571ppü/005-2012#002 liegt vor.

§ 4
Durchführung der Maßnahme

-keine Änderungen-

§ 5
Kosten der Maßnahme

(1) -keine Änderungen-

(2) Die Kosten der Maßnahme (§ 2) betragen nach der als Anlage beigefügten „Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten" ohne EBA- Gebühren voraussichtlich ca. **52.821.903,00** EUR (einschließlich Umsatzsteuer).

Sie sind in Höhe von **51.230.067,51** EUR kreuzungsbedingt und werden nach § 13 Abs.1 EKrG von der DB Netz AG, von der Hansestadt Wismar und vom Bund zu je einem Drittel getragen.

Demnach entfallen voraussichtlich auf

- **die DB Netz AG** **17.076.689,17 EUR,**
- **die Hansestadt Wismar** **17.076.689,17 EUR,**
- **den Bund** **17.076.689,17 EUR.**

Die Beteiligten konnten sich über die Zuordnung der Gebühren Dritter (insb. EBA Gebühren) zu den Baukosten (Kostenmasse) nicht einigen.

Die DB Netz AG ist der Auffassung, dass die mit dem Rundschreiben des BMVBS vom 10.08.2010 (StB 15/7174.2/5-04/123665) erfolgte Auslegung des § 5 der 1.EKrV auch für Landes- und Kommunalstraßen anzuwenden ist und die Gebühren für die Genehmigungen Dritter den Baukosten nach § 4 der 1. EKrV zuzuordnen sind.

Die Hansestadt Wismar vertritt dagegen die Ansicht, dass mit dem Rundschreiben des BMVBS lediglich eine Verfahrensweise für Bundesstraßen in der Baulast des Bundes vorgegeben wird. Für Landes- und Kommunalstraßen hat der Bund keine Weisungsbefugnis und empfiehlt daher auch nur die Anwendung.

Die Beteiligten werden sich weiterhin um eine Einigung bemühen.

Zwischen der DB Netz und dem Land Berlin wird zur Frage der Zuordnung dieser Gebühren Dritter derzeit ein Klageverfahren nach § 10 Abs. 4 EKrG vor dem Verwaltungsgericht geführt. (Aktenzeichen BMVBS Stb 15/7174.2/12/1445302 EÜ Treskowallee). Bei einer rechtskräftigen Entscheidung in diesem v.g. Verfahren verpflichten sich die Parteien der Kreuzungsvereinbarung Poeler Straße die Entscheidung über die Zuordnung dieser Gebühren für die Poeler Straße zu übernehmen.

Bis zur endgültigen Endscheidung werden die strittigen EBA-Gebühren von der DB Netz AG getragen.

(3) -keine Änderungen-

(4) -keine Änderungen-

(5) -keine Änderungen-

(6) -keine Änderungen-

(7) Die nicht kreuzungsbedingten Kosten für die Maßnahmen nach §2 Abs.1 o) in Höhe von voraussichtlich **1.447.075,49 Euro** trägt die **DB Netz AG**.

(8) Die nicht kreuzungsbedingten Kosten für die Maßnahmen nach §2 Abs.1 p) in Höhe von voraussichtlich **144.760,00 Euro** trägt die **Hansestadt Wismar**.

Für diese aufgewandten nicht kreuzungsbedingten Baukosten wird die DB Netz AG der Hansestadt Wismar Verwaltungskosten in Höhe von 13 v.H. in Rechnung stellen.

(9) -keine Änderungen-

§ 6
Abschlagszahlungen und Abrechnung

-keine Änderungen-

7
Erhaltung und Eigentum

-keine Änderungen-

§ 8
Sonstiges

(1) -keine Änderungen-

(2) -keine Änderungen-

(3) Für das Verfahren bei Bauausführung, der Kostenerstattung und der Abrechnung der Maßnahme (§ 2) gilt die „Richtlinie für das Verfahren bei der Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem EKrG“(ARS Nr. 10/2014 vom 18.11.2014).

(4) -keine Änderungen-

(5) -keine Änderungen-

(6) -keine Änderungen-

(7) -keine Änderungen-

(8) -keine Änderungen-

(9) Ansprechpartner der DB Netz AG für diese Maßnahme ist die

DB Netz AG
Regionalbereich Ost
Wismarsche Straße 390
19055 Schwerin

(10) -keine Änderungen-

(11) -keine Änderungen-

§ 9
Änderung der Vereinbarung

Änderungen und Ergänzungen bedürfen der der Schriftform.

§ 10
Genehmigungen

Diese Vereinbarung bedarf wegen des in § 5 vorgesehenen Beitrages des Bundes insoweit der Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Genehmigung wird von der DB Netz AG beantragt.

§ 11
Ausfertigungen

Diese Vereinbarung wird 3-fach ausgefertigt. Davon erhält die **DB Netz AG** zwei Ausfertigungen und die **Hansestadt Wismar** eine Ausfertigung.

DB Netz AG	Hansestadt Wismar
Regionalbereich Ost	
Schwerin, den	Wismar, den
.....	....
Defort	~~Gläser~~ i.V. von Wantoch-Rekowski
	Bürgermeister 1. Stellvertreter

Beseitigung der Bahnübergänge Bahn- km 0,729 Posten 123,124 und 125 im Bf. Wismar Poeler Straße

Strecke:

Wismar Bf. – Wismar Hafen [Strecke 7367]

1. Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung

Ersatzneubau einer Eisenbahnüberführung (EÜ)

Bahn- km 0,729 Bf. Wismar

Inhalt zur Anlage 1

Begründung der Kostenerhöhung

Begründung zur Erhöhung der Kostenschätzung

Aus Gründen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs ist es erforderlich, die Bahnübergänge der Posten 123, 124 und 125 aufzulassen und durch eine Eisenbahnüberführung über die Poeler Straße zu ersetzen. Dazu wurde zwischen den Kreuzungsbeteiligten als Maßnahme nach §§ 3, 13 EKrG eine Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen. Diese Vereinbarung wurde vom der DB Netz AG am 30.09.2014 und von der Hansestadt Wismar am 17.11.2015 unterzeichnet. Mit Prüfvermerk vom 27.01.2015 wurde die Kreuzungsvereinbarung durch das EBA fachtechnisch und wirtschaftlich geprüft.
Mit Schreiben vom 12.02.2016 wurde dann diese Kreuzungsvereinbarung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit einer kreuzungsbedingten Kostenmasse von 22.650.000 € genehmigt.
Die Auflagen und Hinweise aus dem Prüfvermerk und der Genehmigung werden wir bei der Baudurchführung berücksichtigen.

Für diese EKrG- Maßnahme liegt der DB Netz AG als Vorhabenträgerin seit dem 07.07.2017 ein Planfeststellungsbeschluss vom EBA mit dem Aktenzeichen 571ppü/005-2012#002 vor.

Um das eigentliche Hauptbauwerk mit einer Eisenbahnüberführung und beidseitig angrenzenden Trogbauwerken errichten zu können, wurde im Mai 2018 mit den erforderlichen Baufreiheitsmaßnahmen begonnen.
In einer 1. Bauphase mussten Gebäude abgerissen und die verbleibenden Gebäude gesichert werden. Für diese Leistungen wurden in der Kreuzungsvereinbarung Kosten in Höhe von 181.500,00 € für „Abbruchmaßnahmen Gebäude“ und 692.193,76 € für „Sicherungsmaßnahmen Gebäude“ geplant. Nach Ausschreibung, Vergabe und Baudurchführung haben sich bis zum jetzigen Zeitpunkt Baukosten in Höhe von 2.869.870,15 € ergeben.

Außerdem mussten in einem 1. Bauabschnitt (BA) die vorhandenen Versorgungsleitungen aus dem Straßen- und Bahnbereich umverlegt werden.
In Abstimmung mit dem Vorhabensträger wurden diese Leistungen durch die einzelnen Versorgungsunternehmen durchgeführt. Für die gesamten Leistungen „Leitungen Dritten“ und nicht nur für den 1. BA hatten wir Kosten in Höhe von 1.929.800,00 € geplant. Nach Ausschreibung, Vergabe und Baudurchführung haben sich bis zum jetzigen Zeitpunkt Baukosten in Höhe von 6.391.775,00 ergeben.

Aus diesen ersten Vergaben ist ersichtlich, dass sich die aktuellen Baupreise erheblich von den geplanten voraussichtlichen Baukosten erhöht haben.
Die „Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten“ wurde aus Grundlage der Kostenplanung mit den aktuellen Baukosten aus dem Jahr 2011 erarbeitet.
Um das Kostenrisiko zu minimieren, wurden durch den Vorhabenträger die Kosten der Entwurfsplanung in Bezug auf die aktuelle Baukostenentwicklung angepasst.

Außerdem ergaben sich aus dem Planfeststellungsbeschluss (siehe Auszug im Anhang 1) noch Auflagen wie die Beistellung diverser Gutachter (Schall- und Bodenschutz), weiterführende Entschädigungsregelungen (Baulärm,

Ersatzwohnraum, Parkausweichflächen, Umsatzausfälle usw.) zur Entwurfsplanung, die so in der Kostenplanung nicht berücksichtigt werden konnten.

Durch das Straßenbauamt Schwerin als zuständige beauftragte Prüfbehörde wurden notwendige Forderungen zur konstruktiven wasserdichten Gestaltung des Trogbauwerkes im Bereich der neuen Straßenverkehrsanlagen aufgemacht. Die ursprüngliche Planung sah die Herstellung des Trogbauwerks einschalig mit Schlitzwänden vor. Diese können konstruktions- und bautechnologisch bedingt nicht wasserdicht hergestellt werden. Durch die baufachliche Stellungnahme des SBA Schwerin (siehe Anhang 2) wurde jedoch auf Grund der hohen Grundwasserstände eine wasserdichte Ausführung gefordert. Diese Forderung wird nun durch eine zweischalige Bauweise mit Herstellung einer wasserdichten, inneren WU-Betonschale realisiert. Daraus ergeben sich keine grundlegenden Änderungen an der technischen Lösung für diese EKrG- Maßnahme. Aus einer Abstimmung mit dem EBA zu diesen Änderungen ergab sich keine Notwendigkeit einer planrechtlichen Änderung.

Weitere technische Änderungen haben sich nicht ergeben. Es werden wie geplant die kreuzungsbedingten notwendigen Änderungen an den Eisenbahn- und Straßenanlagen, wie in der Kreuzungsvereinbarung dargestellt, umgesetzt.

Aus diesen genannten Gründen ist ein 1. Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung erforderlich.

Dafür wurde die „Kostenplanung" sowie die „Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten" überarbeitet.

Die Änderungen der nicht kreuzungsbedingten Kosten dieser EKrG- Maßnahme wurden in dieser Kostenplanung ebenfalls berücksichtigt. Wie vereinbart werden diese Kosten von der DB Netz AG bzw. von der Hansestadt Wismar getragen.

Aus der „Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten" erhöhen sich die kreuzungsbedingten Kosten gegenüber den genehmigten kreuzungsbedingten Kosten der Kreuzungsvereinbarung von 23.304.019,04 € um 27.926.048,47 € auf 51.230.067,51 € (einschließlich Verwaltungskosten und Umsatzsteuer).

Daraus ergibt sich für das Kostendrittel der Straßenbaulastträger und des Bundes jeweils eine Erhöhung der kreuzungsbedingten Kosten von 7.768.006,35 € um 9.308.682,82 € auf 17.076.689,17 €.

Durch die Hansestadt Wismar bzw. die DB Netz AG kann das entstandene Kostenrisiko für die Ausschreibung und Vergabe nicht übernommen werden. Für die gesicherte Finanzierung der gesamten EKrG- Maßnahme, muss auch das Bundesdrittel durch einen genehmigten 1. Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung vorliegen.

Nach Baufortschritt (bis 05/2019) wurde von der DB Netz AG der Hansestadt Wismar zwei Abschlagsrechnungen mit einer Gesamthöhe von 991.268,88 € (brutto) in Rechnung gestellt, die von ihr ausgeglichen wurden.

Nach Baufortschritt (bis 05/2019) wurden von der DB Netz AG dem Bund (über SBA Schwerin) zwei Abschlagsrechnungen mit einer Gesamthöhe von 991.268,88 € (brutto) in Rechnung gestellt, die von ihm ausgeglichen wurden.

Den Finanzierungsplan haben wir entsprechend angepasst.

Zur EKrG- Ersatzmaßnahme folgender Sachstand zur Information:

- Es liegt ein Planfeststellungsbeschluss (Az: 571ppü/005-2012#002) vom Eisenbahn-Bundesamt vor.
- Die unterschriebene und genehmigte Kreuzungsvereinbarung liegt vor.
- Es wurde 2018 mit Baudurchführung begonnen. (Baufreiheitsmaßnahmen, Umverlegung von Versorgungsleitungen)
- Es wird ein genehmigter Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung erforderlich.
- Die Ausschreibung/Vergabe für das neue Kreuzungsbauwerk ist 10/2019 geplant
- Von 05/2020 bis 10/2021 ist die Baudurchführung geplant (Sperrpausen, abgestimmte Einschränkungen für den Seehafen, Straßenvollsperrungen)
- Restleistungen 2022

Beseitigung der Bahnübergänge Bahn- km 0,729 Posten 123,124 und 125 im Bf. Wismar Poeler Straße

Strecke:

Wismar Bf. – Wismar Hafen [Strecke 7367]

1. Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung

Ersatzneubau einer Eisenbahnüberführung (EÜ)

Bahn- km 0,729 Bf. Wismar

Inhalt zur Anlage 2

Bauzeiten- und Finanzierungsplan

vsl. Bauzeiten- und Finanzierungsplan

Bahnübergang Bahn-km 0,729 Wismar; Poelerstraße

Stand: 22.04.2019

Kreuzungsbeteiligter	Gesamtkosten in €	Finanzierung							
		bis 05/2019		2020		2021		2022 ff.	
		1. HJ	2.HJ	1. HJ	2.HJ	1. HJ	2.HJ	1. HJ	2.HJ
Straßenbaulastträger	**17.221.449,17**	991.268,88	263.910,73	3.820.000,00	3.820.000,00	3.820.000,00	3.820.000,00		686.269,56
Bundesrepublik Deutschland	**17.076.689,17**	991.268,88	263.910,73	3.820.000,00	3.820.000,00	3.820.000,00	3.820.000,00		541.509,56
DB Netz AG	**18.523.764,66**	991.268,88	263.910,73	3.820.000,00	3.820.000,00	3.820.000,00	3.820.000,00		1.988.585,05
Gesamtkosten	**52.821.903,00**	**2.973.806,64**	**791.732,19**	**11.460.000,00**	**11.460.000,00**	**11.460.000,00**	**11.460.000,00**	-	**3.216.364,17**

zur Information

Beseitigung der Bahnübergänge Bahn- km 0,729 Posten 123,124 und 125 im Bf. Wismar Poeler Straße

Strecke:

Wismar Bf. – Wismar Hafen [Strecke 7367]

1. Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung

Ersatzneubau einer Eisenbahnüberführung (EÜ)

Bahn- km 0,729 Bf. Wismar

Inhalt zur Anlage 3

Kostenplanung

Kostenübersicht / Baukosten
Kreuzungsmaßnahme Poeler Straße, Wismar

Stand: **Stand: 23.04.2019**

Kostenplanung (netto)

Nr.	Leistung	KV	Nachtrag KV	Erhöhung KV	KV		Nachtrag KV		KV	Nachtrag KV	Kosten die vom
		Kosten kreuzungsbedingt (k.b.)	Kosten kreuzungsbedingt (k.b.)	Kosten kreuzungsbedingte (k.b.)	Kosten nichtkreuzungsbedingte (n.k.b.) DB Netz AG	Hansestadt Wismar	Kosten nichtkreuzungsbedingte (n.k.b.) DB Netz AG	Hansestadt Wismar	Kosten k.b. und n.k.b.	Kosten k.b. und n.k.b.	Versorgungsunternehmen zu tragen sind (50 % / 100%)
		€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
1.	**Kreuzungsbauwerk**	14.230.644,75	**30.691.942,92**	**16.461.298,17**					14.230.644,75	**30.691.942,92**	
1.1.	Trog	7.753.467,15	13.999.630,00	6.246.162,85					7.753.467,15	13.999.630,00	
1.2.	Entsorgung Erdaushub Trog	215.710,00	2.412.460,00	2.196.750,00					215.710,00	2.412.460,00	
1.3.	Sicherungsmaßnahmen Poeler Str. 6 + 9	692.193,76	1.727.050,23	1.034.856,47					692.193,76	1.727.050,23	
1.4.	EÜ Poeler Straße	663.594,25	2.844.685,00	2.181.090,75					663.594,25	2.844.685,00	
1.5.	Entsorgung Erdaushub EÜ	7.425,00	103.070,00	95.645,00					7.425,00	103.070,00	
1.6.	SÜ Poeler Straße	231.517,29	1.048.095,00	816.577,72					231.517,28	1.048.095,00	
1.7.	Entsorgung Erdaushub SÜ	3.718,00	48.660,00	44.942,00					3.718,00	48.660,00	
1.10.	Verkehrsanlage Straßenbau	1.305.292,85	2.679.771,31	1.374.568,46					1.305.292,85	2.679.771,31	
1.11.	Verkehrsanlage LSA	177.320,00	249.090,00	71.770,00					177.320,00	249.090,00	
1.12.	Betriebsfernmeldeanlagen Tk	4.000,00	6.000,00	2.000,00					4.000,00	6.000,00	
1.13.	Bahnhofsfernmeldekabel Tk	17.100,00	25.650,00	8.550,00					17.100,00	25.650,00	
1.14.	Oberbau Gleis SKL-Schuppen	70.110,15	131.105,98	60.995,83					70.110,15	131.105,98	
1.15.	Oberbau Gleis W 357-W 636-W 366-Gl 515	128.280,63	239.884,78	111.604,15					128.280,63	239.884,78	
1.16.	Oberbau Gleis W A05-W A13-W A06-W A10-W 362	80.051,95	149.697,15	69.645,20					80.051,95	149.697,15	
1.17.	Oberbau Gleis 231	717.396,90	1.341.532,20	624.135,30					717.396,90	1.341.532,20	
1.18.	Oberbau Gleis 235	661.353,05	1.236.730,20	575.377,15					661.353,05	1.236.730,20	
1.19.	Oberbau Gleis 520	178.694,73	334.159,15	155.464,42					178.694,73	334.159,15	
1.20.	Oberbau Weiche W A04	80.180,10	149.936,79	69.756,69					80.180,10	149.936,79	
1.21.	Oberbau Weiche W A12	88.242,60	165.013,66	76.771,06					88.242,60	165.013,66	
1.22.	Oberbau Weiche W A05	78.328,80	146.474,86	68.146,06					78.328,80	146.474,86	
1.23.	Oberbau Weiche W A08	77.115,50	144.205,99	67.090,49					77.115,50	144.205,99	
1.24.	Oberbau Weiche W A13	85.324,80	159.557,38	74.232,58					85.324,80	159.557,38	
1.25.	Oberbau Weiche W A06	85.324,80	159.557,38	74.232,58					85.324,80	159.557,38	
1.26.	Oberbau Weiche W A10	88.213,40	164.959,06	76.745,66					88.213,40	164.959,06	
1.27.	Oberbau Gleis 521	118.232,95	221.095,62	102.862,67					118.232,95	221.095,62	
1.28.	Oberbau Weiche W A11	99.386,10	185.852,01	86.465,91					99.386,10	185.852,01	
1.29.	Gleisabschluss SKL	6.160,00	11.519,20	5.359,20					6.160,00	11.519,20	
1.30.	Schallschutzmaßnahmen	456.500,00	456.500,00	0,00					456.500,00	456.500,00	
1.31.	Ausgleichsmaßnahmen LBP	60.500,00	150.000,00	89.500,00					60.500,00	150.000,00	
2.	**Rückbau kreuzungsbedingt**	474.503,25	**1.522.904,23**	**1.048.400,98**					474.503,25	**1.522.904,23**	
2.1.	Abbruchmaßnahmen Gebäude (Poeler Str. Nr. 2, 4, 5 + 7)	181.500,00	1.142.000,00	960.500,00					181.500,00	1.142.000,00	
2.2.	Rückbau 50Hz-Anlagen BÜ Posten 125	6.691,00	8.698,30	2.007,30					6.691,00	8.698,30	
2.3.	Rückbau 50Hz-Anlagen BÜ Posten 124	6.810,00	8.853,00	2.043,00					6.810,00	8.853,00	
2.4.	Rückbau 50Hz-Anlagen Bel-Gruppe 6 und Elektranten	13.137,00	17.078,10	3.941,10					13.137,00	17.078,10	
2.5.	Abbruchmaßnahmen BÜ-Sicherung Posten 125	49.423,00	64.249,90	14.826,90					49.423,00	64.249,90	
2.6.	Abbruchmaßnahmen BÜ-Sicherung Posten 124	77.858,00	101.215,40	23.357,40					77.858,00	101.215,40	
2.7.	Rückbau und bauzeitliche Anpassung BÜ 124	88.184,25	114.639,53	26.455,28					88.184,25	114.639,53	
2.8.	Rückbau Fernbeobachteranlage Tk	5.000,00	6.500,00	1.500,00					5.000,00	6.500,00	
2.9.	Rückbau Betriebsfernmeldeanlagen Tk	2.400,00	3.120,00	720,00					2.400,00	3.120,00	
2.10.	Rückbau Bahnhofsfernmeldekabel Tk	5.000,00	6.500,00	1.500,00					5.000,00	6.500,00	
2.11.	Abbruchmaßnahme Stellwerk W2	38.500,00	50.050,00	11.550,00					38.500,00	50.050,00	
3.	**Erstellung Gleis 150**	139.531,95	**261.619,93**	**122.087,98**	227.010,00		**426.853,57**		366.541,95	**688.473,50**	
4.	**Erstellung Gleis 151**	114.704,30	**214.497,04**	**99.792,74**	188.370,00		**352.251,90**		303.074,30	**566.748,94**	
5.	**Erstellung Gleis 152**	230.123,60	**430.331,13**	**200.207,53**					230.123,60	**430.331,13**	
6.	**Erstellung Gleis 152A**	62.909,55	**117.640,86**	**54.731,31**					62.909,55	**117.640,86**	
7.	**Gleisabschluss Gleis 152A**	6.160,00	**11.519,20**	**5.359,20**					6.160,00	**11.519,20**	
8.	**Gleisabschluss Gleis 7**	6.160,00	**11.519,20**	**5.359,20**					6.160,00	**11.519,20**	
9.	**Gleisabschluss Gleis 8**	6.160,00	**11.519,20**	**5.359,20**					6.160,00	**11.519,20**	
10.	**Erstellung Erdkörper**	1.256.341,00	**2.037.308,07**	**780.967,07**					1.256.341,00	**2.037.308,07**	
10.1.	Gleis 150	340.317,50	553.350,00	213.032,50					340.317,50	553.350,00	
10.2..	Gleis 151	253.815,00	411.180,30	157.365,30					253.815,00	411.180,30	
10.3.	Gleis 152	403.901,00	654.319,62	250.418,62					403.901,00	654.319,62	
10.4.	Gleis 152A	175.598,50	284.469,57	108.871,07					175.598,50	284.469,57	
10.5.	Weiche 25	30.635,00	49.628,70	18.993,70					30.635,00	49.628,70	
10.6.	Weiche 27	33.385,00	54.083,70	20.698,70					33.385,00	54.083,70	
10.7.	Weiche A03	18.689,00	30.276,18	11.587,18					18.689,00	30.276,18	
11.	**Oberleitung**	392.243,00	**588.364,50**	**196.121,50**					392.243,00	**588.364,50**	
11.1.	Rückbau OLA	102.204,00	153.306,00	51.102,00					102.204,00	153.306,00	
11.2.	Neubau OLA	290.039,00	435.058,50	145.019,50					290.039,00	435.058,50	
12.	**Erstellung Weiche 25**	61.714,40	**104.914,48**	**43.200,08**					61.714,40	**104.914,48**	
12.1.	Oberbau Weiche	55.247,50	93.920,75	38.673,25					55.247,50	93.920,75	
12.2.	Außenanlagen	6.466,90	10.993,73	4.526,83					6.466,90	10.993,73	
13.	**Erstellung Weiche 27**	61.455,90	**104.475,03**	**43.019,13**					61.455,90	**104.475,03**	
13.1.	Oberbau Weiche	55.861,30	94.964,21	39.102,91					55.861,30	94.964,21	
13.2.	Außenanlagen	5.594,60	9.510,82	3.916,22					5.594,60	9.510,82	
14.	**Erstellung Weiche A03**	53.241,10	**90.509,87**	**37.268,77**					53.241,10	**90.509,87**	
15.	**Anpassung Weichenheizung**	89.807,50	**152.672,75**	**62.865,25**					89.807,50	**152.672,75**	
15.1.	Anpassung Weichenheizungsanlage Bereich Stw W2	14.472,50	24.603,25	10.130,75					14.472,50	24.603,25	
15.2.	Erweiterung Weichenheizungsanlage für Weiche 25 und 27	75.335,00	128.069,50	52.734,50					75.335,00	128.069,50	
16.	**Gleisfeldbeleuchtung**	33.787,50	**43.923,75**	**10.136,25**					33.787,50	**43.923,75**	
17.	**Erweiterung LST**	278.149,20	**361.593,96**	**83.444,76**	412.629,00		**536.417,70**		690.778,20	**898.011,66**	
17.1.	LST-Anlagen	239.101,50	310.831,95	71.730,45	380.200,00		494.260,00		619.301,50	805.091,95	
17.2.	Außenanlagen Gl 150	39.047,70	50.762,01	11.714,31	32.429,00		42.157,70		71.476,70	92.919,71	
18.	**Leitungen Dritter**	1.929.800,00	**5.724.125,00**	**3.794.325,00**					1.929.800,00	**5.724.125,00**	**1.726.725,00**
18.1.	Abwasseranlagen	1.741.000,00	5.083.700,00	3.342.700,00					1.741.000,00	5.083.700,00	0,00
18.2.	Wasserversorgung	104.350,00	365.000,00	260.650,00					104.350,00	365.000,00	432.100,00
18.3.	Gasversorgung	63.150,00	200.875,00	137.725,00					63.150,00	200.875,00	726.775,00
18.4.-5.	Stromversorgung	21.300,00	74.550,00	53.250,00					21.300,00	74.550,00	384.250,00
18.6.	Kabel Deutschland	0,00	0,00	0,00					0,00	0,00	91.800,00
18.7.	Telekom	0,00	0,00	0,00					0,00	0,00	91.800,00
1000.	**Grunderwerb**	**256.479,68**	**256.479,68**	**0,00**					**256.479,68**	**256.479,68**	
1000.1.	GE Gleis 150	5.550,00	5.550,00	0,00					5.550,00	5.550,00	
1000.2.	GE Straßenbau	25.400,00	25.400,00	0,00					25.400,00	25.400,00	
1000.3.	Ankauf Grundstücke Poeler Str. 2, 4, 5/7 und 9	225.529,68	225.529,68	0,00					225.529,68	225.529,68	
2001.	**Anlagen im Bereich Seehafen nicht kreuzungsbedingt**					**686.891,40**		**131.600,00**	**686.891,40**	**131.600,00**	
2001.2	Rillenschiene Gl 231, 235, W A12					17.700,00		106.000,00	17.700,00	106.000,00	
2001.3.	Rückbau OLA WV W A07-W A09					15.793,00		0,00	15.793,00	0,00	
2001.4	Neubau OLA WV W A07-W A09					52.981,00		0,00	52.981,00	0,00	
2001.6.	Oberbau Gl 231, 235 Gleiseindeckung Staßenfahrzeuge					430.445,40		25.600,00	430.445,40	25.600,00	
2001.12.	Oberbau W A07					84.986,00		0,00	84.986,00	0,00	
2001.13.	Oberbau W A09					84.986,00		0,00	84.986,00	0,00	
300.	**Auflagen aus Planfeststellungsbeschluss**	**0,00**	**1.061.000,00**	**1.061.000,00**					**0,00**	**1.061.000,00**	
	Gutachter für Baulärm und Erschütterung	0,00	375.000,00	375.000,00					0,00	375.000,00	
	Nutzungs- und Entschädigungskosten	0,00	250.000,00	250.000,00					0,00	250.000,00	
	Gutachter (Bodenschutz, Geotechnik, Gebäude usw.)	0,00	231.000,00	231.000,00					0,00	231.000,00	
	Grundwassermonitoring	0,00	205.000,00	205.000,00					0,00	205.000,00	
	vsl. Bau- und Grunderwerbskosten (netto)	19.683.916,68	**43.798.860,80**	**24.114.944,12**	828.009,00	686.891,40	**1.315.523,17**	**131.600,00**	21.198.817,08	**45.245.983,97**	
	davon Grunderwerbskosten (netto)	256.479,68	**256.479,68**	**0,00**	0,00	0,00	**0,00**	**0,00**	256.479,68	**256.479,68**	
	davon Baukosten (netto)	19.427.437,00	**43.542.381,12**	**24.114.944,12**	828.009,00	686.891,40	**1.315.523,17**	**131.600,00**	20.942.337,40	**44.989.504,29**	

Beseitigung der Bahnübergänge Bahn- km 0,729 Posten 123,124 und 125 im Bf. Wismar Poeler Straße

Strecke:

Wismar Bf. – Wismar Hafen [Strecke 7367]

1. Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung

Ersatzneubau einer Eisenbahnüberführung (EÜ)

Bahn- km 0,729 Bf. Wismar

Inhalt zur Anlage 4

Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten

DB NETZE

☑ **Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten**
☐ **Zusammenstellung der endgültigen Kosten**

Kurzbezeichnung: 1. Nachtrag zur Kreuzungsmaßnahme BÜ Bahn- km 0,729 Wismar, Poelerstraße

Maßnahme nach § 13 EKrG siehe Abschnitt C
in der Rechtsfolge des § 3 EKrG

Grundlagen der Kostenberechnung

EKrV und Schreiben von BMV und EBA
- vom 30.03.71 - StB 2/E 1/2/6-Lkb-2023 Vms 71 - (Umsatz- und Selbstverbrauchsteuer)[1]
- vom 02.01.74 - StB 2/E 1/6/78.11.00/2042 Vms 73 -[1]
- vom 12.02.75 - StB 2/78.10./2005 B 75 - (Umsatzsteuer Staatsdrittel)[1]
- vom 05.04.93 - StB 17/78.10/3 Va 93 - (Umsatzsteuer Staatsdrittel) - Außer Kraft!
- vom 15.07.93 - StB 17/78.10.20/14 Va 93 - (Umsatzsteuer Staatsdrittel)[1]
- vom 21.12.99 - EBA 4.130 Fvw - (Einführung Leistungskatalog)[2]
- vom 10.06.2010 - StB 15/7174.2/5-07/1220977 - (Einführung DISPO-KOSA)[2]
- vom 02.05.2013 - StB 15/7174.2/5-18/1943869 - (Umsatzsteuer Staatsdrittel)

[1] Mit dem ARS vom 02.05.2014 verlieren die Hinweise zur USt im Zusammenhang mit Maßnahmen nach §§ 3, 13 EKrG in den weiteren Schreiben ihre Gültigkeit, sofern diese im Widerspruch zu der neuen Rechtsprechung stehen.

[2] Siehe hierzu insbesondere Punkt A 1.

Abschnitt A
Berechnung der Gesamtkosten ohne Berücksichtigung der Umsatzsteuer
(= Kosten der nach der Kreuzungsvereinbarung durchzuführenden Maßnahmen)

Hinweis: Bei "Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten" sind nur die am Rand mit * gekennzeichneten Positionen auszufüllen.

A 1 **Nettokosten, die der DB Netz AG bei den von ihr nach der Kreuzungsvereinbarung durchzuführenden Maßnahmen entstehen**
(von der DB Netz AG zu verausgabende Nettokosten ohne Umsatz-/Vorsteuer)

A 1.0	**Nettokosten der DB Netz AG aus Leistungen bis 31.12.99** (entsprechend gesondertem Nachweis / nur bei Endabrechnung)	0,00 €
A 1.1	**Grunderwerbskosten** gem. § 3 der 1. EKrV	
A 1.1.1	**Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken oder Rechten** gem. § 3 Abs. 1 Nr. 1 der 1. EKrV	256.479,68 €
A 1.1.2	**Entschädigung für die durch die Kreuzung bedingten Wertminderungen fremder Grundstücke** gem. § 3 Abs. 1 Nr. 2 der 1. EKrV	0,00 €
A 1.1.3	**Verkehrswert der schon im Eigentum der DB Netz AG befindlichen Grundstücke oder ihrer Rechte, soweit sie nicht zum Verkehrsweg des nach § 4 EKrG Duldungspflichtigen gehören** gem. § 3 Abs. 2 der 1. EKrV	0,00 €
	Summe der Grunderwerbskosten (A 1.1)	256.479,68 €*

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 - intern: (955)

DB NETZE

A 1.2	**Baukosten** gem. § 4 der 1. EKrV			
A 1.2.1	**Leistungen der DB Netz AG**			
A 1.2.1.1	Fertigungsleistungen der DB Netz AG gem. § 4 Abs. 2 der 1. EKrV [1] bis 30.06.2010 Leistungsgruppen 1 und 3 des Leistungskatalogs ab 01.07.2010 FAT 1xxx und 3xxx mit DISPO-Kosa			0,00 € *
A 1.2.1.2	Materialkosten gem. § 4 Abs. 3 der 1. EKrV			
A 1.2.1.2.1	Material aus Lager der DB Netz AG (Marktpreis)	0,00 €		
		Faktor 1,15		0,00 €
A 1.2.1.2.2	Material aus Direktbezug der DB Netz AG (Marktpreis)	0,00 €		
		Faktor 1,05		0,00 €
A 1.2.1.2.3	Rückgewinn		abz.	0,00 €
	Summe der Materialkosten (A 1.2.1.2)			0,00 € *
A 1.2.1.3	Einsatz größerer Geräte der DB Netz AG gem. § 4 Abs. 2 der 1. EKrV [1] bis 30.06.2010 Leistungsgruppe 4 Leistungskatalogs ab 01.07.2010 FAT 4xxx mit DISPO-Kosa			0,00 € *
	Summe der Leistungen der DB Netz AG (A 1.2.1) (A 1.2.1.1 + A 1.2.1.2 + A 1.2.1.3)			**0,00 €** *
A 1.2.2	**Unternehmerleistungen** (Netto-Rechnungsbeträge der Unternehmer)			
A 1.2.2.1	Transportkosten			0,00 € *
A 1.2.2.2	übrige Unternehmerleistungen			44.989.504,29 € *
	Summe der Unternehmerleistungen (A 1.2.2)			**44.989.504,29 €** *
A 1.2.3	**Betriebserschwerniskosten / Leistungsgruppe 5**[1)]			**0,00 €** *
	Summe der Baukosten (A 1.2) (A 1.2.1 + A 1.2.2 + A 1.2.3 - A 1.2.4)			**44.989.504,29 €** *

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 - intern: (955)

DB NETZE

A 1.3	**Verwaltungskosten** gem. § 5 der 1. EKrV (Grunderwerbskosten (A 1.1) + Baukosten (A 1.2) * 0,1)		4.524.598,40 € *
A 1.4	**Erlöse**		
A 1.4.1	**Erlös aus der Veräußerung oder der Verkehrswert der für die Kreuzung nicht oder nicht mehr benötigten Grundstücke** gem. § 3 Abs. 3 der 1. EKrV		0,00 €
A 1.4.2	**Erlös aus der Verwertung oder der Wert der nicht mehr benötigten Anlagen der Kreuzung** gem. § 4 Abs. 5 der 1. EKrV		0,00 € *
	Summe der Erlöse (A 1.4)		0,00 € *
A 1	**Nettokosten der DB Netz AG bei Durchführung der in der Kreuzungsvereinbarung vereinbarten Maßnahmen**		
	Nettokosten DB Netz AG bis 31.12.99 (A 1.0)		0,00 € *
	Grunderwerbskosten (A 1.1)		256.479,68 € *
	Baukosten (A 1.2)		44.989.504,29 € *
	Verwaltungskosten (A 1.3)		4.524.598,40 € *
	Erlöse (A 1.4)	abzgl.	0,00 €
	Summe der Nettokosten, die der DB Netz AG bei der Durchführung der in der Kreuzungsvereinbarung vereinbarten Maßnahmen entstehen (A 1) (von der DB Netz AG zu verausgabende Gesamtkosten A 1.0 bis A 1.3)		49.770.582,36 € *

[1] Bewertungsbasis bis zum 30.06.2010 ist der Leistungskatalog EKrG/GVFG der DB AG mit folgenden Leistungsgruppen:

1. Leistungen der Instandhaltung / Erstellung für Infrastruktur (inkl. Personal, Geräte bis 50 TEUR AHK, Energie ...)
3. Beförderungs-, Transport- und Umschlagleistungen (Lotsen Rangierer, Triebfahrzeugführer der DB Netz AG)
4. Einsatz von Mobilien (z.B. Nebenfahrzeuge, Kräne, Bagger, Lkw, Baumaschinen, Hilfsbrücken mit AHK > 50 TEUR)

[1] Bewertungsbasis ab 01.07.2010 sind die dispositiven Kostensätze (DISPO-KOSA) der DB AG für die entsprechenden Fertigungs- und Arbeitsarten(FAT)-Nr. (Schreiben BMVBS vom 10.06.2010 StB 15/7174.2/5-07/1220977):

1xxx Leistungen der Instandhaltung / Erstellung für Infrastruktur (inkl. Personal, Geräte bis 50 TEUR AHK, Energie ...)
3xxx Beförderungs-, Transport- und Umschlagleistungen (Lotsen Rangierer, Triebfahrzeugführer der DB Netz AG)
4xxx Einsatz von Mobilien (z.B. Nebenfahrzeuge, Kräne, Bagger, Lkw, Baumaschinen, Hilfsbrücken mit AHK > 50 TEUR)

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 - intern: (955)

DB NETZE

A 2 **Bruttokosten, die dem Straßenbaulastträger bei den von ihm nach der Kreuzungsvereinbarung durchzuführenden Maßnahmen entstehen**
(vom Straßenbaulastträger zu verausgabende Bruttokosten inkl. etwaiger Umsatzsteuer)

A 2.1 **Grunderwerbskosten gem. § 3 der 1. EKrV**

A 2.1.1	**Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken oder Rechten** gem. § 3 Abs. 1 Nr. 1 der 1. EKrV	0,00 €
A 2.1.2	**Entschädigung für die durch die Kreuzung bedingten Wertminderungen fremder Grundstücke** gem. § 3 Abs. 1 Nr. 2 der 1. EKrV	0,00 €
A 2.1.3	**Verkehrswert der schon im Eigentum des Straßenbaulastträger befindlichen Grundstücke oder ihrer Rechte, soweit sie nicht zum Verkehrsweg des nach § 4 EKrG Duldungspflichtigen gehören** gem. § 3 Abs. 2 der 1. EKrV	0,00 €
	Summe der Grunderwerbskosten (A 2.1)	0,00 € *

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 - intern: (955)

DB NETZE

A 2.2	**Baukosten** gem. § 4 der 1. EKrV			
A 2.2.1	**Leistungen des Straßenbaulastträgers**			
A 2.2.1.1	Fertigungsleistungen des Straßenbaulastträgers gem. § 4 Abs. 2 der 1. EKrV			0,00 € *
A 2.2.1.2	Materialkosten gem. § 4 Abs. 3 der 1. EKrV			
A 2.2.1.2.1	Material aus Lager (Marktpreis)	0,00		
		Faktor 1,15		0,00 €
A 2.2.1.2.2	Material aus Direktbezug (Marktpreis)	0,00		
		Faktor 1,05		0,00 €
A 2.2.1.2.3	Rückgewinn		abz.	0,00 €
	Summe der Materialkosten (A 2.2.1.2)			0,00 € *
A 2.2.1.3	Einsatz größerer Geräte des Straßenbaulastträgers gem. § 4 Abs. 2 der 1. EKrV			0,00 € *
	Summe der Leistungen des Straßenbaulastträgers (A 2.2.1) (A 2.2.1.1 + A 2.2.1.2 + A 2.2.1.3)			**0,00 €** *
A 2.2.2	**Unternehmerleistungen** (Brutto-Rechnungsbeträge der Unternehmer)			
A 2.2.2.1	Transportkosten			0,00 € *
A 2.2.2.2	übrige Unternehmerleistungen			0,00 € *
	Summe der Unternehmerleistungen (A 2.2.2)			**0,00 €** *
A 2.2.3	**Betriebserschwerniskosten**			**0,00 €** *
	Summe der Baukosten (A 2.2) (A 2.2.1 + A 2.2.2 + A 2.2.3 - A 2.2.4)			**0,00 €** *

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 – intern: (955)

DB NETZE

A 2.3	**Verwaltungskosten** gem. § 5 der 1. EKrV Grunderwerbskosten (A 2.1) + Baukosten (A 2.2) * 0,1)		0,00 € *
A 2.4	**Erlöse**		
A 2.4.1	**Erlös aus der Veräußerung oder der Verkehrswert der für die Kreuzung nicht oder nicht mehr benötigten Grundstücke** gem. § 3 Abs. 3 der 1. EKrV		0,00 €
A 2.4.2	**Erlös aus der Verwertung oder der Wert der nicht mehr benötigten Anlagen der Kreuzung** gem. § 4 Abs. 5 der 1. EKrV		0,00 € *
	Summe der Erlöse (A 2.4)		0,00 € *
A 2	**Bruttokosten des Straßenbaulastträgers bei Durchführung der in der Kreuzungsvereinbarung vereinbarten Maßnahmen**		
	Grunderwerbskosten (A 2.1)		0,00 € *
	Baukosten (A 2.2)		0,00 € *
	Verwaltungskosten (A 2.3)		0,00 € *
	Erlöse (A 2.4)	abzgl.	0,00 €
	Bruttokosten, die dem Straßenbaulastträger bei den von ihm nach der Kreuzungsvereinbarung durchzuführenden Maßnahmen entstehen (A2) (= Kosten inkl. etwaiger Umsatzsteuer) (A 2.1 + A 2.2 + A 2.3 - A 2.4)		0,00 € *
A 3	**Gesamtkosten (= kreuzungsbedingte + nicht-kreuzungsbedingte Kosten)**		
	Nettokosten, die der DB Netz AG bei der Durchführung der Baumaßnahme entstehen (A 1)		49.770.582,36 €
	Bruttokosten, die dem Straßenbaulastträger bei der Durchführung der Baumaßnahme entstehen (A 2)		0,00 €
	Gesamtkosten (A 3 = A1 + A 2)		49.770.582,36 €

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 - intern: (955)

DB NETZE

Abschnitt B Aufteilung der Gesamtkosten		
B 1	**Aufteilung der Gesamtkosten (A3)**	**49.770.582,36 €**
	in	
B 1.1	**kreuzungsbedingte Kosten**	**48.178.746,88 €**
	und	
B 1.2	**nicht-kreuzungsbedingte Kosten**	**1.591.835,49 €**
B 2	**Aufteilung der kreuzungsbedingten Kosten** (B 1.1)	**48.178.746,88 €**
	in	
B 2.1	**der DB Netz AG entstehende Kosten** (= aufgrund der Baudurchführung zu verausgabende Kosten)	**48.178.746,88 €**
	und	
B 2.2	**dem Straßenbaulastträger entstehende Kosten** (= aufgrund der Baudurchführung zu verausgabende Kosten)	**0,00 €**
B 3	**Aufteilung der nicht-kreuzungsbedingten Kosten** (B 1.2)	**1.591.835,49 €**
	in	
B 3.1	**der DB Netz AG entstehende Kosten** (= aufgrund der Baudurchführung zu verausgabende Kosten)	**1.447.075,49 €**
	und	
B 3.2	**dem Straßenbaulastträger entstehende Kosten** (= aufgrund der Baudurchführung zu verausgabende Kosten)	**144.760,00 €**

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 - intern: (955)

DB NETZE

Abschnitt C
Kostentragung der kreuzungsbedingten und nicht kreuzungsbedingten Kosten

C 1 Kostentragung der kreuzungsbedingten Kosten (B 1.1)

Die DB Netz AG, der Straßenbaulastträger und ggf. der Bund tragen von kreuzungsbedingten Kosten K (B 1.1) den Anteil t x K (t=Kostenteilungsschlüssel)

in Bruchform ist Kostenteilungsschlüssel t

	Kostentragung gemäß EKrG	DB Netz AG	Straßenbau-lastträger	Bund
		t^{DB}	t^{Str}	t^{B}
○	§ 11 Abs. 1*)	t^1	$1 - t^{DB}$	0
○	§ 11 Abs. 2	1/2	1/2	0
○	§ 12 Nr. 1*)	t^1	$1 - t^{DB}$	0
○	§ 12 Nr. 2*)	t^1	$1 - t^{DB}$	0
◉	§ 13	1/3	1/3	1/3
○	§ 14a*)	t^1	$1 - t^{DB}$	0

Das Zutreffende bitte ankreuzen.

Kostenverteilung nach:	§ 13
t^{DB} =	33,33%
t^{Str} =	33,33%
t^{B} =	33,33%

	Demnach trägt von den kreuzungsbedingten Kosten (B 1.1)	48.178.746,88 €
C 1.1	**die DB Netz AG**	16.059.582,29 €
C 1.2	**der Straßenbaulastträger**	16.059.582,29 €
C 1.3	**der Bund**	16.059.582,29 €

C 2 Kostentragung der nicht kreuzungsbedingten Kosten (B 1.2)

	Von den nicht kreuzungsbedingten Kosten (B 1.2) trägt	1.591.835,49 €
C 2.1	**die DB Netz AG**	1.447.075,49 €
C 2.2	**der Straßenbaulastträger**	144.760,00 €

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 - intern: (955)

DB NETZE

Abschnitt D
Berechnung der Ablösungsbeträge gem. § 15 EKrG
unter Beachtung Ablösungsrichtlinien 1980 bzw. der ABBV und der RiL zur ABBV[1]

[1] Die ABBV gilt für alle Kreuzungsmaßnahmen, die ab den 02.07.2010 abgeschlossen wurden. Dieser Abschnitt kann bei der Zusammenstellung der voraussichtlichen Kosten nur ausgefüllt werden, wenn der SBL bereit ist, in der KV einen vorläufigen Ablösungsbetrag zu vereinbaren.

D 1 Ablösungsbeträge bei Maßnahmen nach § 11 Abs. 1 EKrG

D 1.1	**Kapitalisierte Erhaltungskosten der geänderten Kreuzung (E_n)**	**0,00 €**
D 1.2	Kapitalisierte Erneuerungskosten der geänderten Kreuzung (E_n^e)	0,00 €
D 1.3	Kapitalisierte Unterhaltungskosten der geänderten Kreuzung (E_n^u)	0,00 €
D 1.4	Kapitalisierte Betriebskosten der geänderten Kreuzung (E_n^B)	0,00 €

- (●) Ein Ablösungsbetrag ist nicht zu zahlen.
- ( ) Die DB Netz AG zahlt an den Straßenbaulastträger den Ablösungsbetrag.
- ( ) Die DB Netz AG erhält vom Straßenbaulastträger den Ablösungsbetrag.

Das Zutreffende bitte ankreuzen.

D 2 Ablösungsbeträge bei Maßnahmen nach § 12 EKrG

D 2.1	**Kapitalisierte Erhaltungskosten der vorhandenen Kreuzung (E_a)**	0,00 €
D 2.1.1	Kapitalisierte Erneuerungskosten der vorhandenen Kreuzung (E_a^e)	0,00 €
D 2.1.2	Kapitalisierte Unterhaltungskosten der vorhandenen Kreuzung (E_a^u)	0,00 €
D 2.1.3	Kapitalisierte Betriebskosten der vorhandenen Kreuzung (E_a^B)	0,00 €
D 2.2	**Kapitalisierte Erhaltungskosten der geänderten Kreuzung (E_n)**	0,00 €
D 2.2.1	Kapitalisierte Erneuerungskosten der geänderten Kreuzung (E_n^e)	0,00 €
D 2.2.2	Kapitalisierte Unterhaltungskosten der geänderten Kreuzung (E_n^u)	0,00 €
D 2.2.3	Kapitalisierte Betriebskosten der geänderten Kreuzung (E_n^B)	0,00 €

D 2 Ablösungsbetrag

$E = E_n - E_a$; ($E_n - E_a > 0$); Erhaltungsmehrkosten	**0,00 €**
$E = E_a - E_n$; ($E_a - E_n > 0$); Vorteil	**0,00 €**

- (●) Ein Ablösungsbetrag ist nicht zu zahlen.
- ( ) Die DB Netz AG zahlt an den Straßenbaulastträger den Ablösungsbetrag.
- ( ) Die DB Netz AG erhält vom Straßenbaulastträger den Ablösungsbetrag.

Das Zutreffende bitte ankreuzen.

D 3 Aufteilung des Ablösungsbetrages bei Maßnahmen nach § 12 Nr. 2 EKrG

$E^{DB} = t^{DB} * E$ **0,00 €**

$E^{SBL} = (1-t^{DB}) * E$ **0,00 €**

t^{DB} = Kostenteilungsschlüssel gem. Abschnitt C 1 0,00%

- (●) Ein Ablösungsbetrag ist nicht zu zahlen.
- ( ) Die DB Netz AG zahlt an den Straßenbaulastträger den Ablösungsbetrag.
- ( ) Die DB Netz AG erhält vom Straßenbaulastträger den Ablösungsbetrag.

Das Zutreffende bitte ankreuzen.

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 - intern: (955)

DB NETZE

Abschnitt E
Berechnung der von der DB Netz AG für die kreuzungsbedingten Maßnahmen an den Fiskus abzuführenden Umsatzsteuer

E 1 Berechnung des Ausgleichsbetrages

(= Differenz zwischen den der DB Netz AG im Zuge der Kreuzungsmaßnahme entstehenden Kosten und den von ihr zu tragenden Kosten)

Der DB Netz AG entstehende kreuzungsbedingte Kosten (B 2.1)		48.178.746,88 €
Von DB Netz AG zu tragende kreuzungsbedingte Kosten (C 1.1)	abz.	16.059.582,29 €
Vom Staat zu tragender Anteil an den der DB Netz AG entstehenden kreuzungsbedingten Kosten bei Maßnahmen nach §§ 3/13 EKrG (1/3 von B 2.1)	abz.	16.059.582,29 €
Ablösungsbeträge gemäß § 15 EKrG (D)		
Die DB Netz AG erhält einen Ablösungsbetrag: +	zzgl.	0,00 €
Die DB Netz AG zahlt einen Ablösungsbetrag: -	abz.	0,00 €

E 1 Ausgleichsbetrag

16.059.582,29 €

E 2 Versteuerung des Ausgleichsbetrages

a) Falls der Ausgleichsbetrag positiv ist, ist dieser Ausgleichsbetrag zu versteuern.
b) Falls der Ausgleichsbetrag negativ ist, ist der zu versteuernde Betrag Null.

Der zu versteuernde Ausgleichsbetrag (A^{USt}) beläuft sich deshalb auf **16.059.582,29 €**

Berechung der auf der Grundlage des Ausgleichsbetrages von der DB Netz AG an den Fiskus abzuführenden kreuzungsbedingten Umsatzsteuer (USt)

$USt = u * A^{USt}$ (u = Umsatzsteuersatz)	19,00%	**3.051.320,64 €**

Die kreuzungsbedingte Umsatzsteuer zählt in voller Höhe zu den kreuzungsbedingten Kosten der DB Netz AG. Diese sind anteilig von den Kostentragungspflichtigen zu tragen!

E 3 Berechnung der Kostentragung der kreuzungsbedingten Umsatzsteuer

$U^X = t * USt$ (t = Kostenteilungsschlüssel C 1)

E 3.1	**die DB Netz AG**	33,33%	**1.017.106,88 €**
E 3.2	**der Straßenbaulastträger**	33,33%	**1.017.106,88 €**
E 3.3	**der Bund**	33,33%	**1.017.106,88 €**

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 - intern: (955)

DB NETZE

Abschnitt F
Berechnung der von der DB Netz AG für die nicht kreuzungsbedingten Maßnahmen an den Fiskus abzuführenden Umsatzsteuer

F 1 **Berechnung des Ausgleichsbetrages**
(= Differenz zwischen den der DB Netz AG im Zuge der Kreuzungsmaßnahme entstehenden Kosten und den von ihr zu tragenden Kosten)

Der DB Netz AG entstehende nicht kreuzungsbedingte Kosten (B 3.1)		1.447.075,49 €
Von DB Netz AG zu tragende nicht kreuzungsbedingte Kosten (C 2.1)	abz.	1.447.075,49 €

F 1 **Ausgleichsbetrag** 0,00 €

F 2 **Versteuerung des Ausgleichsbetrages**
(analog E 2)

Der zu versteuernde Ausgleichsbetrag (A^{USt}_{nkb}) beläuft sich auf 0,00 €

Berechung der auf der Grundlage des Ausgleichsbetrages von der DB Netz AG an den Fiskus abzuführenden und vom Straßenbaulaststräger allein zu tragenden nicht kreuzungsbedingten Umsatzsteuer (USt)

$USt = u * A^{USt}_{nkb}$ (u = Umsatzsteuersatz)	19,00%	0,00 €

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 - intern: (955)

DB NETZE

Abschnitt G
Gesamtkosten der nach der Kreuzungsvereinbarung durchzuführenden Maßnahmen einschließlich Umsatzsteuer

G 1

Von der DB Netz AG zu tragende Gesamtkosten:		
C 1.1 kreuzungsbedingte Gesamtkosten	16.059.582,29	17.076.689,17 €
E 3.1 kreuzungsbedingte Umsatzsteuer	1.017.106,88	
C 2.1 nicht kreuzungsbedingte Kosten	1.447.075,49	1.447.075,49 €
Summe:		**18.523.764,66 €**

G 2

Vom Straßenbaulastträger zu tragende Gesamtkosten:		
C 1.2 kreuzungsbedingte Gesamtkosten	16.059.582,29	17.076.689,17 €
E 3.2 kreuzungsbedingte Umsatzsteuer	1.017.106,88	
C 2.2 nicht kreuzungsbedingte Kosten	144.760,00	144.760,00 €
F 2 nicht kreuzungsbedingte Umsatzsteuer	0,00	
Summe:		**17.221.449,17 €**

G 2

Vom Bund zu tragende Gesamtkosten:		
C 1.3 kreuzungsbedingte Gesamtkosten	16.059.582,29	17.076.689,17 €
E 3.3 kreuzungsbedingte Umsatzsteuer	1.017.106,88	
Summe:		**17.076.689,17 €**

G 4

Gesamtkosten der Maßnahme		
C 1.1-3 kreuzungsbedingte Gesamtkosten	48.178.746,88	51.230.067,51 €
E 3.1-3 kreuzungsbedingte Umsatzsteuer	3.051.320,64	
C 2.1-2 nicht kreuzungsbedingte Kosten	1.591.835,49	1.591.835,49 €
F 2 nicht kreuzungsbedingte Umsatzsteuer	0,00	
Summe:		**52.821.903,00 €**

G 5

☐ Ablösungsbeträge gemäß § 15 EKrG wurden ermittelt (Abschnitt D) — in Höhe von **0,00 €**

Sie werden ☐ der DB Netz AG vom Straßenbaulastträger ☐ dem Straßenbaulastträger von der DB Netz AG abgelöst

Das Zutreffende bitte ankreuzen. — in Höhe von **0,00 €**

☑ Sie werden nicht abgelöst, weil sie dem erhaltungspflichtigen Kreuzungsbeteiligten selbst entstehen.

Das Zutreffende bitte ankreuzen.

aufgestellt: Schwerin, 23.04.2019 — I.NP-O-M-G (E) — gez. Schubring

Ort, Datum — Abteilung — Unterschrift

Fachautor: I.NFF4, Klaus Klein
Tel.: (069) 265 31192 - intern: (955)

Beschlussvorlage öffentlich Federführend: 60.3 Sanierung und Denkmalschutz Beteiligt: I Bürgermeister II Senator III Senatorin 20 AMT FÜR FINANZVERWALTUNG 20.1 Abt. Kämmerei 60 BAUAMT 60.1 Abt. Bauordnung Sonstige - Beratung mit Externen	**Nr.**	**VO/2019/3217 öffentlich**
	Datum:	16.09.2019
	Verfasser:	Feichtinger, Birgit

2. Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung "Altstadt Wismar" (Teilgebiet 2)

Status	Datum	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	14.10.2019	Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung
Öffentlich	24.10.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Wismar	Entscheidung

---

Beschluss:

1. Die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar beschließt die 2. Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung „Altstadt Wismar" (Teilgebiet 2) gemäß Anlage 1.
2. Die Abschlussdokumentation gemäß Anlage 2 wird von der Bürgerschaft der Hansestadt Wismar gebilligt.

Begründung:

Die Altstadt von Wismar ist 1992 durch Satzung förmlich zum Sanierungsgebiet festgelegt worden. Seit nun mehr 27 Jahren wurden und werden im Sanierungsgebiet umfangreiche Maßnahmen zur Beseitigung städtebaulicher Missstände gemäß § 136 BauGB in Verbindung mit den Sanierungszielen durchgeführt.

Laut § 162 Abs. 1 BauGB ist eine Sanierungssatzung aufzuheben, wenn die Sanierung durchgeführt ist, die Sanierung sich als undurchführbar erweist, die Sanierungsabsicht aus anderen Gründen aufgegeben wird oder die nach § 142 Abs. 3 Satz 3 oder 4 BauGB für die Durchführung der Sanierung festgelegte Frist abgelaufen ist. Sind die Aufhebungsvoraussetzungen nur für einen Teil des durch die Sanierungssatzung förmlich festgelegten Sanierungsgebiets gegeben, so ist die Satzung lediglich für diesen Teil aufzuheben.

Die Gemeinde hat den Beschluss, durch welchen die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets teilweise aufgehoben wird, als Satzung zu erlassen.

Die 1. Teilaufhebung erfolgte zum 01.01.2018 (siehe hierzu Vorlage VO/2017/2399). Nun soll die 2. Teilaufhebung erfolgen.

In dem in der Planzeichnung gekennzeichneten Teilgebiet 2 (Anlage 1) sind die für das Gebiet zutreffenden Sanierungsziele erreicht, die städtebaulichen Missstände, soweit als Ordnungsmaßnahme durch die Gemeinde zu tätigen, beseitigt. Das für die Teilaufhebung ermittelte Gebiet als auch der Satzungstext für die 2. Teilaufhebung liegen als Anlage 1 bei. Die entsprechende Abschlussdokumentation ist als Anlage 2 beigefügt.

Diese Satzung soll zum 01.01.2020 in Kraft treten.

Nach Rechtswirksamkeit der Satzung über die 2. Teilaufhebung entfallen für die betroffenen Grundstückseigentümer die sanierungsrechtlichen Beschränkungen der §§ 144 ff BauGB.

Mit dem Abschluss des Sanierungsverfahrens (Stichtag der Rechtskraft der 2. Teilaufhebungssatzung mit In-Kraft-Treten) hat der jeweilige Grundstückseigentümer den sog. Ausgleichsbetrag (sanierungsbedingte Bodenwertsteigerung) gemäß § 154 BauGB zu entrichten, sofern dies nicht bereits im Vorfeld durch freiwillige Ablösevereinbarungen zwischen der Hansestadt Wismar und dem jeweiligen Grundstückseigentümer nach § 154 Abs. 3 BauGB erfolgt ist. Diejenigen, die bisher keine freiwillige Ablösevereinbarung eingegangen sind, werden nach Rechtskraft der Satzung mittels Bescheid zur Zahlung des Ausgleichsbetrages gem. § 154 Abs. 4 BauGB aufgefordert. Grundlage hierfür sind die vom Gutachterausschuss des Landkreises Nordwestmecklenburg für jedes einzelne Grundstück ermittelten sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen zum Stichtag 01.01.2020.

Des Weiteren ersucht die Gemeinde nach Rechtskraft der 2. Teilaufhebungssatzung gemäß § 162 Abs. 3 BauGB das Grundbuchamt, die im Grundbuch eingetragenen Sanierungsvermerke für die betroffenen Grundstücke zu löschen.

Mit der Zahlung des Ausgleichsbetrages und der Löschung des Sanierungsvermerks sind die Beschränkungen des Besonderen Städtebaurechts gemäß der §§ 136 bis 164b BauGB für die Grundstücke im Teilbereich 2 nicht mehr anwendbar.

Die Satzung für die 2. Teilaufhebung ist nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft im „STADTANZEIGER" bekannt zu machen.

Finanzielle Auswirkungen *(Alle Beträge in Euro)***:**

Durch die Umsetzung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen voraussichtlich folgende finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt:

x	Die Maßnahme hat keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen auf den Kernhaushalt der Hansestadt Wismar. Die eingenommen Ausgleichsbeträge gemäß § 154 BauGB werden als Einnahmen dem Städtebaulichen Sondervermögen zugeführt und für Maßnahmen im verbliebenen Sanierungsgebiet verausgabt.
	Finanzielle Auswirkungen gem. Ziffern 1 - 3

1. Finanzielle Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr
Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Deckung

	Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung		
	Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert		
Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr (bei Bedarf):

2. Finanzielle Auswirkungen für das Folgejahr / für Folgejahre

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Deckung

	Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung		
	Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert		
Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das Folgejahr/ für Folgejahre (bei Bedarf):

3. Investitionsprogramm

x	Die Maßnahme ist keine Investition
	Die Maßnahme ist im Investitionsprogramm enthalten
	Die Maßnahme ist eine neue Investition

4. Die Maßnahme ist:

x	neu
	freiwillig
	eine Erweiterung

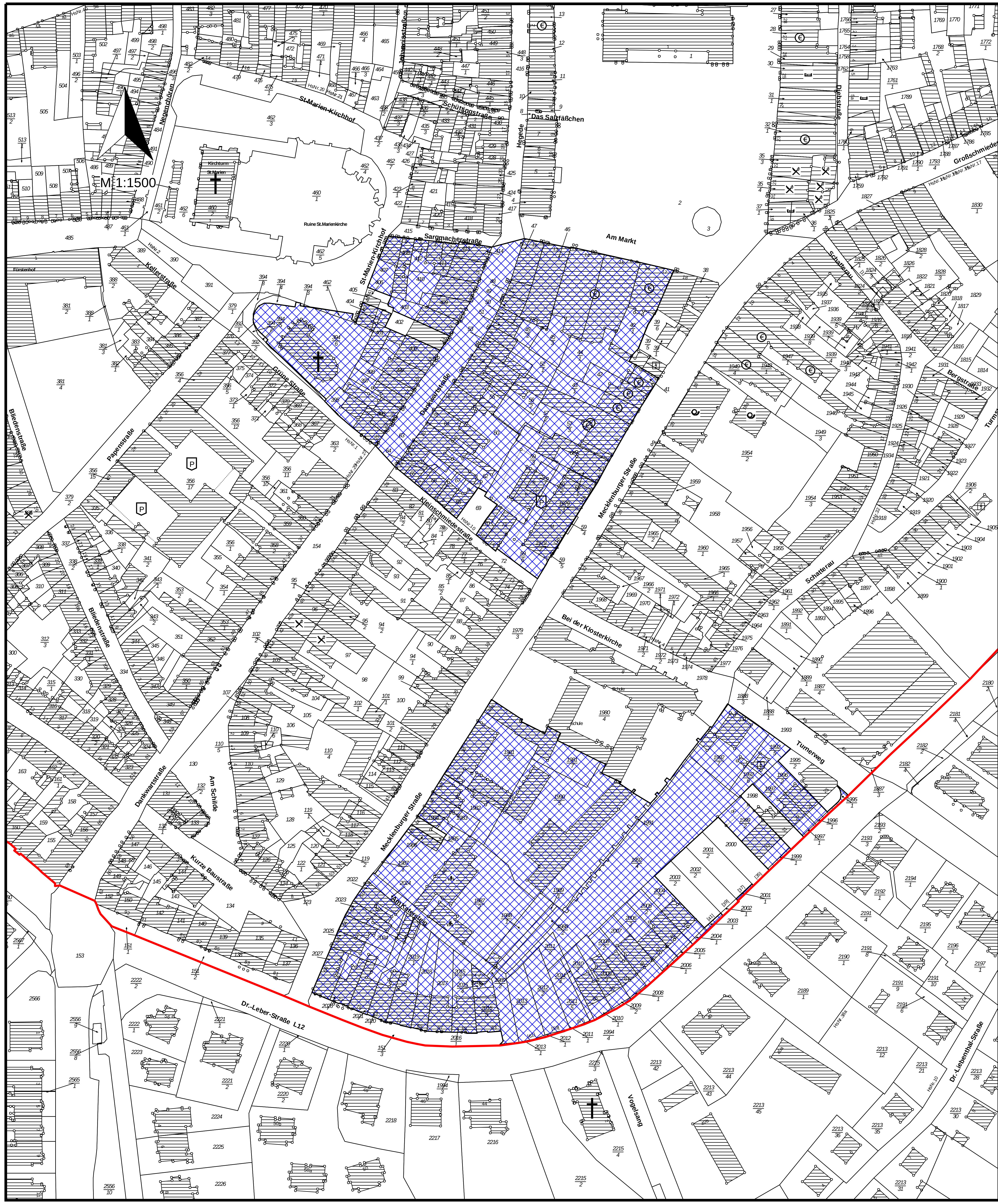
x	Vorgeschrieben durch: § 162 BauGB

Anlagen:

Anlage 1: Planzeichnung und Satzung der 2. Teilaufhebung
Anlage 2: Abschlussdokumentation zur 2. Teilaufhebung

Der Bürgermeister

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



2. Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung „Altstadt Wismar“ (Teilgebiet 2)

Aufgrund des § 5 Abs.1 der Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Juli 2011 (GVOBl. M-V S. 777), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Juli 2019 (GVOBl. M-V S. 467) und des § 162 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S.2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes am 04.05.2017 (BGBl. I S. 1057), hat die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar in ihrer Sitzung am .... folgende Satzung beschlossen:

§ 1
Festlegung, Geltungsbereich

(1) Die Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Altstadt Wismar“ vom 18.07.1992, wird für das Teilgebiet 2 aufgehoben.

(2) Das Teilgebiet 2 umfasst alle Grundstücke und Grundstücksteile, welche sich innerhalb des in der Planzeichnung (Maßstab 1 : 1500) blau gekennzeichneten und schwarz umrandeten Bereiches befinden und sich so vom übrigen Sanierungsgebiet „Altstadt Wismar“ abgrenzen.

§ 2
In-Kraft-Treten

Die 2. Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung „Altstadt Wismar“ (Teilgebiet 2) tritt am 01.01.2020 in Kraft.

Wismar, den   Der Bürgermeister

Verfahrensvermerke:

Die 2. Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung „Altstadt Wismar“ (Teilgebiet 2) bestehend aus der Planzeichnung (Maßstab 1 : 1500) und dem Satzungstext wurden am .... von der Bürgerschaft der Hansestadt Wismar beschlossen. Die Abschlussdokumentation wurde mit Beschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Wismar vom .... gebilligt.

Wismar, den   Der Bürgermeister

Die Übereinstimmung des gefassten Bürgerschaftsbeschlusses mit dem hier vorliegenden Satzungsexemplar wird bestätigt. Die 2. Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung „Altstadt Wismar“ (Teilgebiet 2), bestehend aus der Planzeichnung (Maßstab 1 : 1500) und dem Satzungstext, wird hiermit ausgefertigt.

Wismar, den   Der Bürgermeister

Der Satzungsbeschluss der 2. Teilaufhebung sowie die Stelle, bei der der die Satzungsunterlagen nebst der Abschlussdokumentation auf Dauer während der Dienststunden von jedermann eingesehen werden kann und über den Inhalt Auskunft zu erhalten ist, sind gemäß § 162 Abs. 2 BauGB am .... im „STADTANZEIGER“ Nr. .... ortsüblich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung ist auf die Geltendmachung der Verletzung von Vorschriften und die Rechtsfolgen (§ 215 Abs. 2 BauGB) hingewiesen worden.
Die Übereinstimmung der Bekanntmachung mit dem Satzungsexemplar wird bestätigt.

Wismar, den   Der Bürgermeister

Rechtsgrundlagen:

Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S.3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes am 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808, 2831)

Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Juli 2011 (GVOBl. M-V S. 777), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Juli 2019 (GVOBl. M-V S. 467)

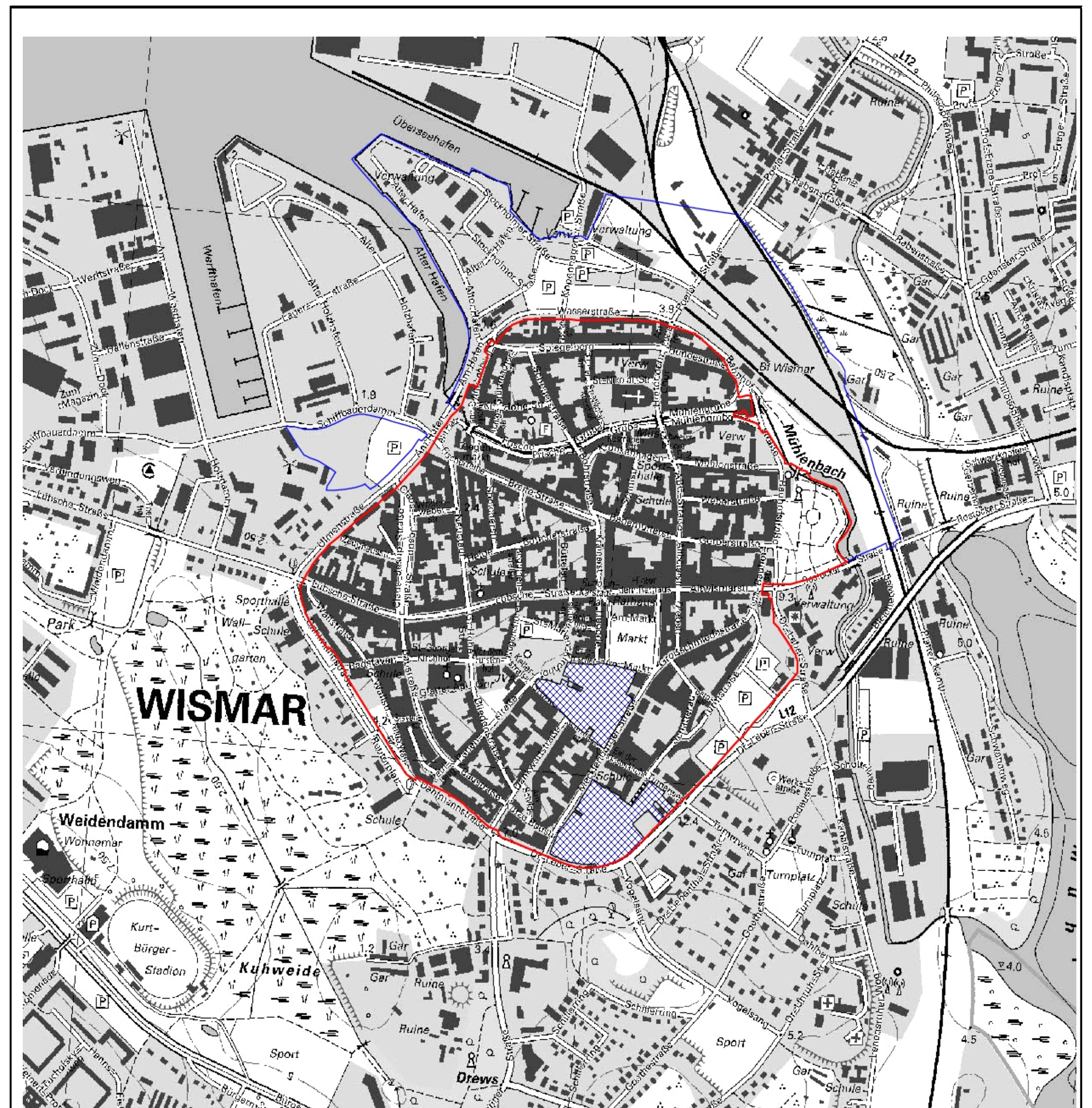
ZEICHENERKLÄRUNG

Teilaufhebungsgebiet 2020 - Teilgebiet 2

Grenze Sanierungsgebiet "Altstadt Wismar"

Grenze Sanierungsgebiet "Altstadt Wismar"
Erweiterungsgebiet

ÜBERSICHTSPLAN



HANSESTADT
wismar

HANSESTADT WISMAR
BAUAMT, ABT. SANIERUNG UND DENKMALSCHUTZ

"SATZUNG ÜBER DIE TEILWEISE AUFHEBUNG DER SANIERUNGSSATZUNG "ALTSTADT WISMAR" FÜR DAS TEILGEBIET 2"

M 1:1500   SEPTEMBER 2019

Abschlussdokumentation

zur

Satzung über die teilweise Aufhebung der Sanierungssatzung „Altstadt“ in Wismar

für das Teilgebiet 2

0. Inhaltsverzeichnis

1. Einführung ….....3

2. Rechts- und Arbeitsgrundlagen ……5

3. Darstellung der zu Beginn der Sanierung festgestellten Mängel und Missstände im Teilgebiet 2 ……...6

   3.1 Darstellung der wesentlichen städtebaulichen Missstände gemäß § 136 BauGB / Ausgangslage zu Beginn der Sanierung ……..6

   3.1.1 Missstände struktureller und hygienischer Art ……6
   3.1.2 Missstände stadtgestalterischer Art ……6
   3.1.3 Missstände funktioneller Art ……..7
   3.1.4 Missstände substanzieller Art ……...7

   3.2 allgemeine Sanierungsziele ……7

   3.3 Sanierungsziele für das Teilgebiet 2 ……..8

   3.3.1 Stadtstruktur / Stadtgestaltung ……8
   3.3.2 Öffentlicher Raum / Grünflächen……...8
   3.3.3 Baustruktur ……10
   3.3.4 Verkehr ……...10
   3.3.5 Nutzungen ……..10

4. Durchführung der Sanierung / Erfüllung der Sanierungsziele für das Gebiet …….12

   4.1 Realisierte Einzelmaßnahmen ……...12

   4.1.1 geförderte und durchgeführte Ordnungsmaßnahmen (öffentliche Straßen und Grünflächen) und Sicherungsmaßnahmen ..……..13
   4.1.2 geförderte und durchgeführte Baumaßnahmen (Modernisierung und Instandsetzungsmaßnahmen privater Gebäude) ..……...……..13
   4.1.3 geförderte und durchgeführte Baumaßnahmen (Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen) ……...……..14

   4.2 Von der Teilaufhebung ausgenommene Grundstücke ..……..14

5. Zusammenfassung ……15

   5.1 Würdigung der erreichten Sanierungsziele in Bezug auf die städtebauliche Maßnahme ……...15

   5.2 Begründung des Erfordernisses der Teilaufhebung für das Teilgebiet 2 ……..17

6. Steuerungsinstrumente zur Sicherung der erreichten Sanierungsziele nach Teilaufhebung ……19

7. Anlage – Fotodokumentation Vorher / Nachher ……...20

1. Einführung

Aufgrund der erheblichen städtebaulichen und baulich - funktionalen Missstände in der gesamten Altstadt von Wismar wurde im Jahr 1992 die Altstadt von Wismar als Sanierungsgebiet förmlich festgelegt (Sanierungssatzung).

Als Zielstellung standen die Erhaltung, Instandsetzung und Modernisierung des Gebäudebestandes sowie die funktionale Stärkung der historischen Altstadt im Vordergrund. So bestand für das Sanierungsgebiet mit einer Flächengröße von ca. 76 ha eine hoch komplexe Situation der Gebäude-, Verkehrs-, Nutzungs- und Freiflächenstruktur.

Bis zum Zeitpunkt der Rechtswirkung der Sanierungssatzung war das Gebiet der Altstadt mit einem ersten Rahmenplan (1991), der Erhaltungssatzung „Altstadt Wismar“ (1992) und darüber hinaus mit der Gestaltungssatzung „Altstadt Wismar“ (1992) belegt, deren Regelwerk bzw. Anwendbarkeit allein jedoch nicht ausreichten, die anstehenden Aufgaben zur Beseitigung der vorgefundenen städtebaulichen Missstände zu erfüllen. Zur Erreichung der Sanierungsziele waren angesichts der im Gebiet in hoher Dichte vorliegenden städtebaulichen Missstände durchgreifende und aufeinander abgestimmte Maßnahmen über einen längerfristigen Zeitraum erforderlich. Daher wurde zur Durchführung der Sanierungsmaßnahme das klassische Verfahren mit besonderem Sanierungsrecht der §§ 152 - 156 a Baugesetzbuch (BauGB) gewählt.

1998 wurde die gesamte historische Altstadt durch Verordnung zum Denkmalbereich erklärt. Aus künstlerischen, wissenschaftlichen, geschichtlichen, volkskundlichen und städtebaulichen Gründen besteht an der Erhaltung und Nutzung der Altstadt der Hansestadt Wismar ein öffentliches Interesse.

Seit der Beschlussfassung 1992 zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes wurden über einen Zeitraum von mehr als einem viertel Jahrhundert in der Altstadt von Wismar eine Vielzahl von Sanierungsmaßnahmen vorbereitet und durchgeführt, die das Gebiet grundlegend verbessert und wesentlich aufgewertet haben. Insoweit ist zu prüfen, inwieweit eine Teilaufhebung von Bereichen im Gebiet vorgenommen werden kann.

Der § 162 BauGB sieht vor, dass die Sanierungssatzung für das gesamte Sanierungsgebiet oder für Teilgebiete aufzuheben ist, wenn durch die Sanierungsmaßnahmen ein Gebiet wesentlich verbessert wurde. Dabei ist eine vollständige Behebung der städtebaulichen Missstände rechtlich nicht erforderlich und sachlich nicht geboten.

In der Abbildung 1 dieser Dokumentation ist das Teilgebiet 2 dargestellt, in dem eine wesentliche Gebietsverbesserung im Sinne des § 136 BauGB stattgefunden hat und die städtebaulichen und denkmalpflegerischen Ziele erreicht wurden, so dass dieses Teilgebiet vorzeitig aus dem Sanierungsgebiet zu entlassen ist.

Abbildung 1: Kennzeichnung des geplanten Teilentlassungsgebietes der Altstadt Wismar

2. Rechts- und Arbeitsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes am 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808, 2831);
- Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V) vom 13. Juli 2011 (GVOBl. M-V 2011, S. 777), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Juli 2019 (GVOBl. MVV S. 467);
- Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Altstadt Wismar“ vom 18.07.1992, rückwirkend veröffentlicht im „Stadtanzeiger“ am 18.12.1999;
- Vorbereitende Untersuchungen zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes „Altstadt Wismar“, von der Bürgerschaft am 29.08.1991 beschlossen;
- Städtebaulicher Rahmenplan von 1991 vom 31.05.1991;
- Erhaltungssatzung für das Gebiet der Altstadt Wismar vom 30.01.1992, rechtswirksam veröffentlicht im „Stadtanzeiger“ am 08.10.1994;
- Erlass 1/2009 des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung M-V vom 10.03.2009;
- Managementplan Altstadt einschl. 1. Fortschreibung Städtebaulicher Rahmenplan vom 19.12.2000;
- 1. Fortschreibung Managementplan Welterbe Altstadt Wismar vom 26.09.2013, 2. Fortschreibung ISEK einschl. Teilkonzept Altstadt (Städtebaulicher Rahmenplan) vom 26.09.2013; 3. Fortschreibung ISEK einschl. Teilkonzept Altstadt (Städtebaulicher Rahmenplan) vom 23.05.2019
- Leitfaden für die Abrechnung städtebaulicher Gesamtmaßnahmen in M-V vom Ministerium für Wirtschaft, Bau und Tourismus vom 18.07.2016;
- Städtebauförderrichtlinien M-V in der jeweils gültigen Fassung;
- K. H. Mathony: „Von der Sanierungssatzung zum Ausgleichsbetrag“, Handbuch für die kommunale Praxis, 2. Auflage, Mai 2014.

3. Darstellung der zu Beginn der Sanierung festgestellten Mängel und Missstände im Teilgebiet 2

Das zur Teilaufhebung vorgesehene Gebiet liegt im Zentrumsbereich der Altstadt mit einer Flächengröße von ca. 3,98 ha.

Im Gebiet der Teilaufhebung sind folgende Baublöcke gelegen:

- Baublock Nr. 47 (umgrenzt von Grüne Straße, St. Marienkirchhof, Sargmacherstraße und Dankwartstraße);
- Baublock Nr. 48 (umgrenzt von Kleinschmiedestraße, Dankwartstraße, Am Markt und Mecklenburger Straße);
- Baublock Nr. 59 (umgrenzt von Dr.-Leber-Straße, Mecklenburger Straße und Am Katersteig);
- Baublock Nr. 60 (umgrenzt von Am Katersteig, Mecklenburger Straße, Bei der Klosterkirche, Turnerweg und Dr.-Leber-Straße).

Daten des Aufhebungsgebiets:

- Anzahl der Flurstücke im Teilgebiet: 117
  - davon öffentlich: 38
  - davon privat: 79
- Anzahl der Straßen: 1 + 1 Teilstück

Die Funktion des Gebietes lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Traditioneller Standort des Handels und nichtstörenden Gewerbes (Markt und angrenzende Fußgängerzone);
- Standort des Wohnens mit einer relativ geschlossenen vorhandenen Wohnbebauung;
- Standort von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen
  St. Marienkirchhof 7 (Neue Kirche), St.-Marienkirchhof 3 (Archidiakonat - ev. Kirchengemeinde Wismar Marien/Georgen), Bei der Klosterkirche 8 (IGS Gesamtschule „Johann-Wolfgang-von-Goethe“), Am Katersteig 2 (Seniorenpflegeeinrichtung „Schwarzes Kloster“), Mecklenburger Straße 36 (Diakonie), Mecklenburger Straße 48 (Ev. Kinderhaus „Koch´sche Stiftung“).

3.1 Darstellung der wesentlichen städtebaulichen Missstände gemäß § 136 BauGB / Ausgangslage zu Beginn der Sanierung

3.1.1 Missstände struktureller und hygienischer Art:

- Starke Überbauung, zum Teil mit leerstehenden und verfallenen Nebengebäuden;
- Ungeordnete Nutzungsstrukturen in den Blockinnenbereichen;
- Hohes Defizit für private und gemeinschaftliche Freiflächen im Innenbereich;
- Überalterung der Infrastrukturnetze und -anlagen;
- Hohe Emissionsbelastung durch Heizungsanlagen auf Basis Braunkohle.

3.1.2 Missstände stadtgestalterischer Art:

- Störung der historischen Baustruktur durch kriegsbedingte Baulücken;
- Missstände bezüglich der Gestaltungsqualität der Oberflächen zentraler Straßen.

3.1.3 Missstände funktioneller Art:

- Desolater technischer Zustand der öffentlichen Straßen und Wege (betrifft Funktionsfähigkeit, Entwässerung, Beleuchtung usw.).

3.1.4 Missstände substanzieller Art:

- Insgesamt sind die baulichen Missstände gekennzeichnet durch unterlassene Instandsetzung und damit hoher Sanierungsstau:
  - Bausubstanz mit konstruktiven Mängeln;
  - Nicht abgeschlossene Wohnungen;
  - Unzureichende sanitäre Ausstattung;
  - Innenliegende Räume (Alkoven);
  - Unzureichender Wärme- und Schallschutz;
  - Verrottete Ver- und Entsorgungsanlagen.

3.2 allgemeine Sanierungsziele

Mit der Erarbeitung des Städtebaulichen Rahmenplanes 1991 und dem Beschluss der Hansestadt Wismar, die gesamte Altstadt als Sanierungsgebiet förmlich festzulegen, hat sich die Stadt klar dazu bekannt, die historische Altstadt mit ihrem besonderen Wert als Schwerpunktaufgabe der künftigen Stadterneuerung zu betrachten.

Die Anfang der 1990er Jahre vorgefundenen erheblichen städtebaulichen und baulich - funktionalen Missstände in der Altstadt einerseits und der außergewöhnliche architektonische und historische Wert der Altstadt andererseits stellten und stellen für die Hansestadt Wismar eine immense Herausforderung dar.

Aus den analysierten Missständen wurden Planungsziele abgeleitet, die sich vor allem auf den Erhalt der typischen Baustrukturen, den Rückbau verfallender oder nicht mehr sanierbarer Bausubstanz, die Herstellung privater Freiflächen, den Erhalt preiswerten und Schaffung zeitgemäßen Wohnraumes konzentrieren. Nicht störende Gewerbebetriebe sollten erhalten bleiben, die Straßen und Wege (einschl. technischer Infrastruktur) unter dem Gesichtspunkt der altstadttypischen Gestaltung und Materialität wiederhergestellt sowie einhergehender Verkehrsberuhigung gestaltet werden.

Die übergeordneten Ziele der Stadtsanierung wurden erstmalig 1991 im Städtebaulichen Rahmenplan folgendermaßen formuliert:

- Erhalt und Qualifizierung der Altstadt als Kulturdenkmal (Flächendenkmal);
- Erhalt und Qualifizierung der Wohnfunktion in der Altstadt als traditioneller Standort für das Wohnen;
- Erhalt und Ausbau der Altstadt als traditioneller Standort des Handels und nicht störender Gewerbe sowie zentraler kultureller, sozialer und Verwaltungseinrichtungen;
- Pflege und Gestaltung der Vielfalt des öffentlichen und privaten Stadtraumes im Einklang mit dem Stadtbild.

Die genannten Sanierungsziele sind sowohl im Städtebaulichen Rahmenplan als auch im Managementplan mit den jeweiligen Fortschreibungen konkretisiert und fortgeschrieben worden.

3.3 Sanierungsziele für das Teilgebiet 2

3.3.1 Stadtstruktur / Stadtgestaltung

Die vorhandene straßenbegleitende Bebauung im Teilaufhebungsgebiet besteht überwiegend aus traufständigen Häusern. Herauszuheben in der ansonsten geschlossenen Blockrandbebauung sind im Block 60 die Integrierte Gesamtschule „Johann-Wolfgang-von-Goethe“ auf dem Grundstück des ehemaligen Dominikanerklosters, das Alten- und Pflegeheim Am Katersteig und das evangelische Kinderhaus in der Mecklenburger Straße und im westlichen Teil des Blocks 47 die freistehende Neue Kirche.

Städtebauliches Sanierungsziel ist daher, die vorhandene, über Jahrhunderte entstandene und aus einer Vielzahl von Einzeldenkmalen bestehende Bebauung zu erhalten, zu modernisieren oder instand zu setzen und die in der Blockrandbebauung befindlichen kriegsbedingten bzw. nachkriegsbedingten Baulücken durch Neubauten wieder zu schließen.

3.3.2 Öffentlicher Raum / Grünflächen

Die meisten öffentlichen Erschließungsanlagen befanden sich in einem bautechnischen und gestalterisch mangelhaften Zustand. Eine flächendeckende Reparatur des vorhandenen Straßenbelages sowie die Erneuerung der unterirdischen Ver- und Entsorgungsanlagen war in den zurückliegenden Jahrzehnten aus wirtschaftlichen Gründen nicht realisierbar bzw. vernachlässigt worden. Ab den 1980er bis Anfang der 1990er Jahre wurde das Straßenpflaster der zum Markt führenden Sammelstraßen überasphaltiert sowie die angrenzenden Gehwege bis an die Fassaden mit Gussasphalt belegt.

Neben der Erneuerung der unterirdischen Ver- und Entsorgungsmedien galt es nunmehr auch die Straßenraumgliederung mit den altstadttypischen Materialien wiederherzustellen, um neben der zu sichernden Erschließungsfunktion auch die Aufenthalts- und Erlebnisqualität im Einklang mit den umgebenden Stadtraum zu befördern und nachhaltig aufzuwerten.

Neben der Sanierung der alten Gebäude oder der Vielzahl von Fassaden besitzt die Grün- bzw. Freiflächenplanung bei der Umsetzung der Sanierungsziele einen ebenso wichtigen Stellenwert. Als herauszuhebender, stark durchgrünter innerstädtischer Bereich ist der Block 60, umgrenzt durch die Mecklenburger Straße, Turner Weg, Dr.-Leber-Straße und Am Katersteig zu nennen. Hier findet man folgende Besonderheiten:

- Zum einen befinden sich in diesem Altstadtquartier Bau- und Gebäudestrukturen, welche für die Geschichte der Stadt von hohem kulturhistorischen Wert sind. Hierzu zählen insbesondere die erhalten gebliebenen Gebäude und baulichen Anlagen des ehemaligen Dominikanerklosters.
- Im Block 60 gibt es noch ein erhaltenes ca. 120 m langes Teilstück der mittelalterlichen Stadtmauer. Dieser Abschnitt zwischen Katersteig und Turnerweg ist das am besten erhalten gebliebene Teilstück der ehemaligen Stadtbefestigung, die im 17. Jh. unter schwedischer Herrschaft zu einer der größten städtischen Festungsanlagen im Norden Europas ausgebaut wurde.
- Zum anderen bildet das Altstadtquartier durch seinen bereits vorhandenen hohen Anteil an Grün- und Freiflächen mit einem prägenden Baumbestand ein großes Potenzial zur öffentlichen Wohnumfeld-Verbesserung. Gesamträumlich gesehen stellt es ein Bindeglied entlang der östlichen Altstadtgrenze zwischen dem Lindengarten und der Schützenwiese dar.

Aufgrund der geschlossenen Bebauung der Altstadtblöcke mit hoher Nutzungsdichte ist es wichtig, dass neben den kleinteiligen, privaten Innenhöfen auch öffentliche Grünbereiche geschaffen werden müssen, die ausgleichend den Bewohnern der Altstadt und anderen Bürgern zugänglich sind, um der Freizeit- und Erholungsfunktion gerecht zu werden.

Sanierungsziel war es, attraktive Grün- und Aufenthaltsbereiche entlang der ehemaligen Stadtmauer zu gestalten. Das hier erhalten gebliebene Teilstück stellt nicht nur ein bedeutendes Bauwerk der Stadtbaukunst dar, sondern ist gleichzeitig ein wichtiges Zeugnis der Wismarer Stadtgeschichte, welches es galt, wieder in das Bewusstsein zurückzurufen und angemessen zu gestalten. Deshalb war es besonders wichtig, dass für den zukünftigen Umgang mit dem historischen Erbe der richtige Rahmen durch Verzicht der Wiederbebauung der beiden Weltkriegslücken in der gründerzeitlichen Bebauung der Dr.-Leber-Straße entwickelt und dieser unverwechselbare Bereich vor der Stadtmauer nach Jahrzehnten der Vernachlässigung öffentlich zugänglich gemacht wird.

Die nicht wieder bebauten Grundstücke in der Dr.-Leber-Straße sollen zudem dazu beitragen, das dahinter befindliche Teilstück der mittelalterlichen Stadtmauer wieder in das öffentliche Bewusstsein treten zu lassen und auf die davor gestaltete öffentliche Grünfläche aufmerksam zu machen.

Abbildung 2: geplanter Grünzug im Teilentlassungsgebiet 2 der Altstadt Wismar

3.3.3 Baustruktur

Anfang der 1990er Jahre waren 80 % der Gebäude in der Altstadt sanierungsbedürftig. Diese Feststellung war auch für das Gebiet der Teilaufhebung zutreffend. Als eines der wesentlichen Sanierungsziele sollte der historische Gebäudebestand erhalten und durch Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Sanierungsziele und der Belange des Denkmalschutzes wieder nutzbar bzw. einer zeitgemäßen Nutzung zugeführt werden.

Neben der im Zentrum der Altstadt schnell einsetzenden Modernisierung und Instandsetzung galt es auch, stadtbildprägende Gebäude bzw. bauliche Anlagen durch Sicherungsmaßnahmen bis zur geplanten späteren Sanierung im Bestand zu erhalten bzw. vor Vandalismus und weiterem Verfall zu schützen.

3.3.4 Verkehr

Die schützenswerte Struktur der Altstadt ist in einer Zeit entstanden, in der es einen massiven Individualverkehr, wie er nach 1989 einsetzte, noch nicht gab. Zur Wiederherstellung der funktionalen und gestalterischen Qualitäten der Altstadt war somit auch eine Reduzierung der zusätzlichen Belastungen durch den ruhenden Verkehr durch Vorhalten geeigneter, in der Peripherie der Altstadt gelegener Stellplatzflächen, notwendig. Hierbei war zwischen dem zunehmenden Bedarf an Stellplätzen für die Bewohner der Altstadt, die sich vorrangig in den öffentlichen Straßen der Altstadt befinden und benötigten gewerblichen Stellplätzen und Stellplätzen für Besucher abzuwägen und zu entscheiden.

Im Fokus der Belegung standen und stehen auch die Blockinnenbereiche, die wiederum den privaten Freiraum bzw. den Lebens- und Ruhebereich der Anwohner darstellen bzw. einschränken würden. Ausnahmen für Stellplatzflächen auf den privaten Grundstücken sollten nur dort gewährt werden, wo direkte Grundstückszufahrten dies ermöglichen und daneben ausreichend Flächen zur individuellen Freiraumgestaltung weiterhin zur Verfügung stehen.

3.3.5 Nutzungen

Wohnen

Ein grundlegendes Sanierungsziel war, die Altstadt von Wismar als traditionellen Wohnstandort zu sichern und wieder attraktiv zu machen. Dazu war die Anpassung des Wohnungsbestandes an zeitgemäße Wohnverhältnisse und -bedürfnisse, vordergründig durch Modernisierung und Instandsetzung, erforderlich. Zusätzlich sollte durch Neubauten in Baulücken die angestammte Wohnfunktion durch bedarfsgerechte Wohnungen ergänzt werden.

Das Maß der hierzu erforderlichen und wünschenswerten baulichen Veränderungen an Gebäuden und Neubau ist an den Kriterien:

- Erhalt des Charakters der Altstadt;
- Tragbarkeit der Kosten für die Bewohner;
- Investitionskosten für Eigentümer;
- Mieten;

zu messen.

Ein mit der Modernisierung und Instandsetzung der Wohnbebauung wichtiger Faktor zur Besicherung der Attraktivität bzw. Dauerhaftigkeit der durchgeführten Maßnahmen war, wie zuvor erwähnt, immer die Aufwertung des unmittelbaren Wohnumfeldes.

Handel, Dienstleistung und Gastronomie

Ziel der Sanierung war die gewachsene Nutzungsmischung zu erhalten und verträglich weiter zu entwickeln, so dass alle Lebensbereiche: Wohnen, Arbeiten und Freizeit neben Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie stattfinden können. Eine aufeinander abgestimmte ausgewogene Nutzungsmischung trägt wesentlich zum Erhalt der gewachsenen Baustruktur und somit zur Attraktivität der historischen Altstadt allgemein bei.

Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

Ein weiteres Sanierungsziel war die Stärkung der Altstadt als Identitätskern und Zentrum der Gesamtstadt mit ihrer Funktion als traditioneller Standort für Bildung, Kultur, Handel, Dienstleistung und Verwaltung.

Mit der Goethe-Schule und der Kindertagestätte stellte der Block 60, gelegen am südöstlichen Altstadtrand, bereits durch bestehende Nutzungen für die Erziehung und Bildung von Kindern und Jugendlichen ein „Schlüsselquartier“ dar. Mit der Brachfläche / Weltkriegslücke an der Mecklenburger Straße und dem leerstehenden Krankenhaus hinter der mittelalterlichen Stadtmauer waren Potenziale für ergänzende soziale Nutzungen vorhanden, die im Zuge der Konkretisierung der Sanierungsziele ab Mitte der 1990er Jahre zu einem Schwerpunkt verschiedener sozialer Nutzungen bzw. Einrichtungen entwickelt werden sollte.

4. Durchführung der Sanierung / Erfüllung der Sanierungsziele für das Gebiet

Mit der Festlegung des Sanierungsgebietes „Altstadt“ legte die Hansestadt Wismar die Grundlagen für die Beseitigung der städtebaulichen Missstände und die Erneuerung und Aufwertung des Gebietes.

Zahlreiche Maßnahmen im Verantwortungs- und Investitionsbereich der Stadt sollten einen bestmöglichen Rahmen mit attraktiven Bedingungen schaffen, um die private Investitionsbereitschaft bei der Erneuerung der Altbausubstanz, der Sanierung der Innenhöfe sowie bei der Gründung von Geschäften und Dienstleistungen zu aktivieren. Die Aufgabe der Stadterneuerung bestand darin, Modernisierungsinvestitionen zu unterstützen, Eigentümer zu beraten und ein positives Investitionsklima zu fördern.

Partner der Hansestadt Wismar bei der Durchführung der Sanierung ist die DSK (Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG), die von der Stadt die Aufgaben eines treuhänderischen Sanierungsträgers gem. §§ 157ff BauGB übernahm. Die Vorbereitenden Untersuchungen als erforderliche Grundlage wurde durch die BauGrund AG durchgeführt, die städtebauliche Rahmenplanung und konkretisierenden städtebaulichen Planungen und Bebauungspläne wurden von der Gemeinde erarbeitet.

Verwaltungstechnisch begleitet wurden die Vorbereitung der Sanierungsmaßnahmen vordergründig durch das Bauamt der Hansestadt Wismar. In den regelmäßig stattfindenden Sanierungsrunden stimmten sich die einzelnen Fachämter und -bereiche zu aktuellen Vorhaben hinsichtlich architektonischer, städtebaulicher, denkmalpflegerischer, bau- und sanierungsrechtlicher Belange ab.

Private Bauherren und Investoren wurden umfassend und detailliert beraten und über Fördermöglichkeiten und -modalitäten aufgeklärt.

4.1 Realisierte Einzelmaßnahmen

Für die Beseitigung struktureller, funktioneller und gestalterischer Missstände im Teilgebiet 2 waren Ordnungs- und Baumaßnahmen mit unterschiedlichen Schwerpunkten durchzuführen. Während die Ordnungsmaßnahmen Aufgaben der Gemeinde darstellen, waren für die Durchführung der Baumaßnahmen die jeweiligen Eigentümer zuständig.

Ordnungsmaßnahmen im Sinne des § 147 BauGB:

- Erwerb von Grundstücken
- Freilegung von Grundstücken
- Sicherung stadtgeschichtlich bedeutsamer Denkmale
- Neugestaltung und grundhafte Erneuerung von Straßen, Wege und Plätzen;
- Gestaltung öffentlicher Grün- und Freiflächen.

Baumaßnahmen im Sinne des § 148 BauGB:

- Modernisierung und Instandsetzung
- Neubebauung
- Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

Nachfolgend genannte Ordnungs- und Baumaßnahmen im Teilaufhebungsgebiet wurden mit Mitteln aus der Städtebauförderung finanziell unterstützt:

4.1.1 geförderte und durchgeführte Ordnungsmaßnahmen (öffentliche Straßen und Grünflächen) und Sicherungsmaßnahmen

Erwerb und Freilegung von Grundstücken im Block 60
Sicherung des Chordaches des ehemaligen Dominikanerklosters
Sicherung der mittelalterlichen Stadtmauer
Straße Am Katersteig
Dankwartstraße
öffentliche Grünfläche zwischen Katersteig und Turnerweg im Block 60 (Stadtmauergrünzug 1. bis 3. Bauabschnitt)

4.1.2 geförderte und durchgeführte Baumaßnahmen (Modernisierung und Instandsetzung privater Gebäude)

Am Markt 12

Dankwartstraße 5
Dankwartstraße 7
Dankwartstraße 9
Dankwartstraße 13
Dankwartstraße 15
Dankwartstraße 16
Dankwartstraße 17
Dankwartstraße 21
Dankwartstraße 23
Dankwartstraße 25

Dr.-Leber-Straße 27
Dr.-Leber-Straße 29
Dr.-Leber-Straße 33
Dr.-Leber-Straße 43
Dr.-Leber-Straße 45
Dr.-Leber-Straße 47
Dr.-Leber-Straße 51
Dr.-Leber-Straße 53
Dr.-Leber-Straße 55
Dr.-Leber-Straße 63
Dr.-Leber-Straße 65
Dr.-Leber-Straße 69
Dr.-Leber-Straße 77

Mecklenburger Straße 42
Mecklenburger Straße 50
Mecklenburger Straße 58

St.-Marienkirchhof 6

Turnerweg 1
Turnerweg Trafo

4.1.3 geförderte und durchgeführte Baumaßnahmen (Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen)

Am Katersteig 2 (ehemaliges Krankenhaus - Seniorenpflegeeinrichtung)
Mecklenburger Straße 36 a-c (Integrierte Gesamtschule „Johann-Wolfgang-von-Goethe“ – Hofgebäude bzw. Gebäudes des ehemaligen Dominikanerklosters)
Mecklenburger Straße 36 c2-f (ehemaliges Dominikanerkloster – soziale Dienste/ Verwaltung Diakonie)
Mecklenburger Straße 48 („Koch´sche Stiftung“ – Ev. Kinderhaus/Kita und Neubau Kinderkrippe Am Katersteig)
St. Marienkirchhof 3 („Archidiakonat“ – Ev. Kirchengemeinde Georgen/Marien)
St. Marienkirchhof 7 (Neue Kirche)

Für das Teilaufhebungsgebiet wurden ca. 4 Mio. € Städtebauförderungsmittel eingesetzt.

4.2 Von der Teilaufhebung ausgenommene Grundstücke

Mehrere Einzelgrundstücke in den 4 Blöcken sind von der Aufhebung der Sanierung ausgenommen worden, auf denen das Sanierungsziel noch nicht erreicht werden konnte.

Dabei handelt es sich vorrangig um noch nicht begonnene oder in Durchführung befindliche Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an Denkmalen bzw. stadtbildprägenden Gebäuden und Erschließungsmaßnahmen zur Fertigstellung der öffentlichen Grünfläche vor der Stadtmauer im Block 60 mit bzw. ohne Inanspruchnahme von Städtebauförderungsmitteln. Gleiches trifft auf wieder zu bebauende Grundstücke zu, die als Baulücke einen städtebaulichen Missstand darstellen und deren Wiederbebauung ebenfalls noch nicht begonnen wurde.

Die von der Teilaufhebung nicht betroffenen Grundstücke sind:

Am Markt 18 (Denkmal, Sanierung in Durchführung)
Bei der Klosterkirche 8 (Integrierte Gesamtschule - Fördermaßnahme)
Dankwartstraße 11 (Denkmal, Sanierung mit Städtebauförderungsmittel in Vorbereitung)
Kleinschmiedestraße 10 (städtebaulicher Missstand - Baulücke)
Mecklenburger Straße 1 (Denkmal, Sanierung mit Städtebauförderungsmittel in Durchführung)
Mecklenburger Straße 44 (Sanierung mit Städtebauförderungsmittel in Durchführung)
Dr.-Leber-Straße 25 (stadtbildprägendes Eckgebäude)
Dr.-Leber-Straße 31 (Sanierung mit Städtebauförderungsmittel in Durchführung)
Dr.-Leber-Straße 35 – 41 (Grünzug entlang der Stadtmauer im Block 60 - 4. Bauabschnitt)
St.-Marienkirchhof 4 (städtebaulicher Missstand - Baulücke)
St.-Marienkirchhof 4a (Denkmal)

5. Zusammenfassung

5.1 Würdigung der erreichten Sanierungsziele in Bezug auf die städtebauliche Maßnahme

Stadtstruktur/ Stadtgestaltung

Die Altstadt konnte als geschlossener Stadtkörper seit Anfang der 1990er Jahre saniert werden. Die Stadtgestalt wird durch eine Vielzahl baulicher Zeugnisse aus dem Mittelalter bis in die heutige Zeit geprägt, so dass ein Bild großer historischer Aussagekraft vorhanden war, das es zu erhalten galt. Unter diesem Gesichtspunkt bildeten die Sanierungsziele zur Stadtgestalt die Basis bei der Vorbereitung und Durchführung der jeweiligen Einzelmaßnahmen im Gebiet der Altstadt.

Die im Teilgebiet 2 verloren gegangenen und für die Stadtstruktur wichtigen Raumkanten in den historischen Baublöcken der Altstadt wurden durch zielgerichtete Schließung von Baulücken mit Wohn- bzw. Wohn- und Geschäftshäusern wieder hergestellt.

Öffentlicher Raum / Grünflächen

Die im Gebiet gelegenen öffentlichen Verkehrsflächen wurden in den vergangenen 25 Jahren abschnitts- bzw. straßenweise sowohl in ihrer Funktion als Träger der stadttechnischen Ver- und Entsorgung als auch in den Oberflächen erneuert bzw. wiederhergestellt. In den bis Anfang der 1990er Jahre überasphaltierten Straßen wurde bei geförderten Erschließungsmaßnahmen die historisch belegte Straßenraumgliederung und Materialität wiederhergestellt. Der Einbau der historischen Materialien in den Sammelstraßen wurde den verkehrlichen Anforderungen bezüglich der Bauweise als auch der Oberflächenqualität angepasst. Die Aufenthaltsqualität für Fußgänger konnte nach Wegfall des anteiligen Parkens auf den Gehwegen durch Neuordnung des ruhenden Verkehrs erheblich verbessert werden.

Eine Schwerpunktmaßnahme zur Schaffung der Voraussetzungen und Herrichtung öffentlicher Grün- und Freiflächen war der Grünzug entlang der Stadtmauer im Block 60. Im Ergebnis der Planungen mussten neben städtischen auch die hierfür benötigten privaten Grundstücke erworben werden, um mit der Maßnahme überhaupt beginnen zu können. Zudem mussten Ordnungsmaßnahmen zur Freilegung bzw. zum Rückbau von störenden baulichen Anlagen wie z. B. Garagen auf diesen Grundstücken durchgeführt werden, bevor der Stadtmauergrünzug vor der Stadtmauer nach mehr als ein Jahrzehnt Vorbereitung abschnittsweise Gestalt annehmen konnte.

Ausgangspunkt für den Grünzug entlang der historischen Stadtmauer ist der Bereich am Katersteig. Die platzartige Fläche an der Einmündung des Katersteigs auf die Dr.-Leber-Straße dient als Verknüpfungs- und Gelenkpunkt zwischen Stadtring und der Altstadt. Mit einer gegliederten Oberflächengestaltung, den bereits vorhandenen Bäumen und zugeordneten Ausstattungselementen signalisiert die Fläche den Übergang in die Altstadt. Gleichzeitig beginnt am Katersteig ein Spazierweg, der entlang des ca. 120 m langen Teilstücks der mittelalterlichen Stadtmauer bis zum Turnerweg führt. Der Freiraum wurde als Rasenfläche mit vereinzelten, bereits vorhandenen Großbäumen oder kleineren Baumgruppen so angelegt, dass die Stadtmauer als bauliche Anlage wieder zur Geltung kommt. Neben den sich kreuzenden Wegeverbindungen, aus Richtung Katersteig, der Dr.-Leber-Straße und dem Turnerweg kommend, wird im zentralen Bereich durch vorhandene Öffnungen in der Stadtmauer der Zugang in angrenzende Grundstücke ermöglicht. Ein Spielbereich und gut platzierte Bänke ergänzen die Aufenthaltsqualität. Den nördlichen Abschluss bildet ein schmaler Korridor, durch den der Turnerweg angebunden wird. Von hier kann man nach einem kurzen Rundgang über die Dr.-Leber-Straße in die Grünfläche zurückgelangen.

Der noch nicht hergestellte Bereich an der Dr.-Leber-Straße (4. Bauabschnitt) ist von der Teilaufhebung ausgenommen.

Neben der öffentlichen Grünfläche im Block 60 ist die Vorgartenzone der gründerzeitlichen Bebauung vor der Stadtmauer hervorzuheben. Die Vorgärten entlang der Dr.-Leber-Straße stehen somit im unmittelbaren Zusammenhang mit der Bebauung des südöstlichen Altstadtringes und stellen einen besonderen Freiraumbereich dar. Das Sanierungsziel, die Vorgärten von störenden baulichen Anlagen wie Stellplätze für PKW frei zu bekommen bzw. danach freizuhalten und den Vorgärten einen „grünen" Rahmen in Form geschnittener Hecken oder Heckenabschnitten zur Abgrenzung des Straßenraumes zu geben, konnte umgesetzt werden.

Baustruktur

Der überwiegende Teil der vorhandenen Bebauung wurde in den zurückliegenden Jahren modernisiert und instandgesetzt und entspricht den heutigen Anforderungen an moderne Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Die Belange des Denkmalschutzes wurden bei Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen berücksichtigt.

Neubauten im Teilaufhebungsgebiet waren die Bebauung Dankwartstraße 22 / Ecke Kleinschmiedestraße (Wohn- und Geschäftshaus), Mecklenburger Straße 11 a-c (Wohn- und Geschäftshaus), Mecklenburger Straße 38 (Wohnanlage für betreutes Wohnen) und Mecklenburger Straße 48 („Koch`sche Stiftung" – Kinderkrippe Am Katersteig). Die entstandenen Neubauten fügen sich mit ihrer Architektur in die gewachsene Baustruktur ein.

Verkehr

Um die Innenstadt für Anwohner und Besucher attraktiv und lebenswert zu gestalten war es unabdingbar, den Verkehr zu reduzieren und auf das nötige Maß zu beschränken. Die für die Straßen der gesamten Altstadt geltende Tempo-30-Zone bildet die Grundlage der flächenhaften Verkehrsberuhigung. Zudem wurde mit dem Parkraumkonzept seit 2012 die Grundlage für die Bewirtschaftung der vorhandenen Stellflächen im öffentlichen Straßenraum geschaffen.

Nutzung der Gebäude

Mit den Sanierungs-, Modernisierungs- und Neubaumaßnahmen wurden die Grundlagen für eine nachhaltige Nutzung im Teilgebiet geschaffen und die Vitalität maßgeblich befördert.

Das nördliche Teilgebiet um den Markt und die flankierenden nördlichen Abschnitte der Dankwartstraße und der Mecklenburger Straße (Blöcke 47 und 48) sind überwiegend gewerblich geprägt. Unterstrichen wird dies durch eine große Dichte an unterschiedlichen Dienstleistungseinrichtungen (z. B. Banken / Geldinstitute), Betrieben des Einzelhandels, gastronomische Einrichtungen und Büronutzungen.

Die Westseite des angrenzenden Blocks 47 wird darüber hinaus geprägt durch die neue Kirche am St.-Marienkirchhof und dem Archidiakonat an der Ecke zur Sargmacherstraße. Beide Denkmale wurden durch die evangelische Nordkirche modernisiert bzw. instandgesetzt.

Der südliche Teil des Blocks 48 sowie das südöstliche Teilgebiet mit den Blöcken 59 und 60 wird bedingt durch seine Lage im Stadtgebiet und der historischen Entwicklung überwiegend durch Wohnen und mehreren Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen geprägt.

Auf der Grundlage des Sanierungskonzeptes der Hansestadt Wismar für den Block 59 und 60 von 1993/94 (siehe Abbildung 2) wurde der Bereich zu einem Zentrum der sozialen Betreuung und Integration für ältere Bürger entwickelt, wobei der Erhalt und Ausbau der vorhandenen

Bildungs- und Betreuungseinrichtungen für Kinder und Jugendliche als auch der Erhalt der Wohnnutzungen in Verbindung mit einer attraktiven Gestaltung des umgebenden öffentlichen Freiraums zu berücksichtigen war. Auf der Grundlage des Sanierungskonzeptes wurden seit Ende der 1990er Jahre die baulichen Sanierungsmaßnahmen an den meisten Wohngebäuden durchgeführt und das Wohnumfeld durch Ordnungsmaßnahmen aufgewertet. Die Ordnungsmaßnahmen und ein Großteil der Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen wurden mit Städtebauförderungsmitteln finanziert bzw. unterstützt. Die Sanierungs- und Neubaumaßnahmen haben zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung auch als Wohnstandort im Gebiet geführt.

Das längste erhaltene Teilstück der mittelalterlichen Stadtmauer, welches sich zwischen dem Turnerweg und dem Katersteig befindet, wurde 1998/99 baulich gesichert.

Für die Gebäude Mecklenburger Straße 36 a-f wurde im Zusammenhang mit den verschiedenen angrenzenden sozialen Nutzungen ein gesamtheitliches Konzept entwickelt. Im Jahre 2000 wurde auf dem Gelände des ehemaligen Dominikanerklosters zwischen der Integrierten Gesamtschule „Johann-Wolfgang-von-Goethe“ (IGS) und der Kindertagesstätte „Koch`sche Stiftung“ eine Wohnanlage für altersgerechtes und betreutes Wohnen errichtet. Errichtet wurden 35 betreute Seniorenwohnungen in Laubengangbauweise mit angeschlossener Sozialstation und Tagespflege einschließlich einer Seniorenbegegnungsstätte, die nicht nur den Bewohnern zugänglich ist.

Das ehemalige Krankenhaus an der Stadtmauer wurde 2002 zu einem Altenpflegeheim umgebaut. Das Gebäudeensemble Mecklenburger Straße 36 c2-f im Nahtbereich zum Neubau der Wohnanlage für altersgerechtes und betreutes Wohnen wurde 2006 bis 2007 saniert und dient heute der Unterbringung sozialer Dienste sowie der Verwaltung der Diakonie.

Bei der IGS in den Gebäuden des ehemaligen Dominikanerklosters bzw. der ehemaligen Knabenbürgerschule wurde die Sanierung in Abschnitten begonnen. Die sich um den inneren Schulhof gruppierenden Gebäudeteile Mecklenburger Straße 36 a-c als auch eine neue Freiflächengestaltung der Außenanlagen wurden 2011 fertiggestellt und für die schulische Nutzung an die IGS übergeben.

Die Kindertagesstätte „Koch`sche Stiftung“ wurde ebenfalls saniert und im Jahr 2000 erweitert. 2017 erfolgte die letzte Erweiterung mit dem Neubau der Kinderkrippe am Katersteig. Die Vorplatzfläche zur Mecklenburger Straße wurde 2019 fertiggestellt.

Durch die unmittelbaren Nachbarschaften zwischen den unterschiedlichen sozialen Einrichtungen haben sich vielfältige Nutzungsbeziehungen entwickelt, die das Leben und Wohnen im Block 60 heute prägen.

5.2 Begründung des Erfordernisses der Teilaufhebung für das Teilgebiet 2

Die Sanierungssatzung ist nach § 162 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB aufzuheben, wenn die Sanierung durchgeführt ist. Sind diese Voraussetzungen nur für einen Teil des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes gegeben, ist die Satzung für diesen Teil aufzuheben.

Als Teil des Sanierungsgebietes kommen hier aber nicht einzelne Grundstücke in Frage, sondern es muss sich um eine städtebauliche Gebietseinheit handeln. Die Sanierung ist durchgeführt, wenn die Gemeinde die aus ihrer individuellen Sanierungskonzeption ergebenden Ziele und Zwecke der Sanierung erreicht hat und die städtebaulichen Missstände und Funktionsschwächen behoben worden sind. Die Hansestadt Wismar hat die im Rahmen der Sanierungsmaßnahme die nach § 146 BauGB erforderlichen Ordnungs- und Baumaßnahmen innerhalb des vorgeschlagenen Teilaufhebungsgebietes 2 durchgeführt.

Mit den durchgeführten unterschiedlichen Maßnahmen der Sanierung (Ordnungsmaßnahmen im Sine des § 147 BauGB und Baumaßnahmen im Sinne des § 148 BauGB) wurde eine wesentliche Gebietsverbesserung i. S. des § 136 BauGB und damit das städtebauliche Sanierungsziel erreicht. Mit der Beseitigung der städtebaulichen Missstände und Mängel im Teilaufhebungsgebiet wurde das Gebiet strukturell, funktionell und gestalterisch aufgewertet. Die Versorgungs-, Dienstleistungs- und Wohnfunktion konnte in dem Gebiet gestärkt werden. Die Erneuerung der Infrastruktur einschl. Neugestaltung der Straßen im Gebiet der Teilaufhebung konnte verwirklicht werden. Insoweit ist eine Teilaufhebung der Sanierungssatzung für das vorgeschlagene Teilgebiet 2 geboten.

6. Steuerungsinstrumente zur Sicherung der erreichten Sanierungsziele nach Teilaufhebung

Nach Rechtskraft der Satzung sind die Rechtsfolgen aus der Teilaufhebung zügig umzusetzen.

Die diesbezüglichen Maßnahmen der Gemeinde umfassen:

- die Löschung des Sanierungsvermerks im Grundbuch der im Gebiet der Teilaufhebung gelegenen Grundstücke beim hierfür zuständigen Grundbuchamt gem. § 162 Abs. 3 BauGB;
- Ermittlung des Ausgleichsbetrags gem. §§ 154 und 155 BauGB für die im Gebiet der Teilaufhebung gelegenen Grundstücke und Einforderung durch Bescheid; hiervon ausgenommen sind die Grundstücke, für die vor der Teilaufhebung eine Ablösevereinbarung gem. § 154 Abs. 3 BauGB abgeschlossen oder für die die Sanierung durch die Gemeinde gem. § 163 BauGB bereits für abgeschlossen erklärt wurde.

Nach Aufhebung der Sanierungssatzung für das Teilgebiet 2 entfällt die Anwendung des besonderen Städtebaurechtes zur sanierungsrechtlichen Genehmigung (§§ 144, 145 und 153 BauGB). Folgerichtig können Ablösevereinbarungen gem. § 154 Abs. 3 BauGB nach der Teilaufhebung der Satzung für die im Gebiet gelegenen Grundstücke nicht mehr abgeschlossen werden. Ebenfalls entfallen die Möglichkeiten des Einsatzes von Städtebauförderungsmitteln und die Möglichkeiten zur Inanspruchnahme erhöhter steuerlicher Abschreibungen (§ 7h EStG), hiervon unberührt ist die steuerliche Begünstigung für Denkmale gem. §§ 7i ff EStG auf Grundlage des § 25 Denkmalschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern (DschG M-V). Ist eine Vereinbarung nach § 7h EStG vor Aufhebung der Sanierungssatzung abgeschlossen worden, sind alle bescheinigungsfähigen Maßnahmen bis zum Zeitpunkt der Aufhebung der Satzung berücksichtigungsfähig.

Die Sicherung der Sanierungsziele ist nach Aufhebung der Sanierungssatzung im Teilgebiet 2 durch Bestand bzw. regelmäßige Fortschreibung der bestehenden städtebaulichen Steuerungsinstrumente wie dem ISEK incl. dem städtebaulichen Rahmenplan Altstadt und dem Managementplan Altstadt als übergeordnetes Schutzkonzept für das UNESCO-Welterbe, den bestehenden örtlichen Rechtsverordnungen wie die Erhaltungssatzung und die Gestaltungssatzung gegeben. Ebenfalls sind die Vorschriften des Denkmalschutzes zum Schutz der Einzeldenkmale sowie für den Denkmalbereich von der Teilaufhebung unberührt und gelten fort.

7. Anlage – Fotodokumentation Vorher / Nachher

In der folgenden Fotodokumentation sind ausgewählte Objekte als Beispiel für erfolgreiche Sanierungen im Teilaufhebungsgebiet 2 dargestellt.

Die Bilder werden zur besseren Übersicht den einzelnen Blöcken zugeordnet.

EINZELMASSNAHMEN - BLOCK 47

Dankwartstraße 5

… vor der Sanierung

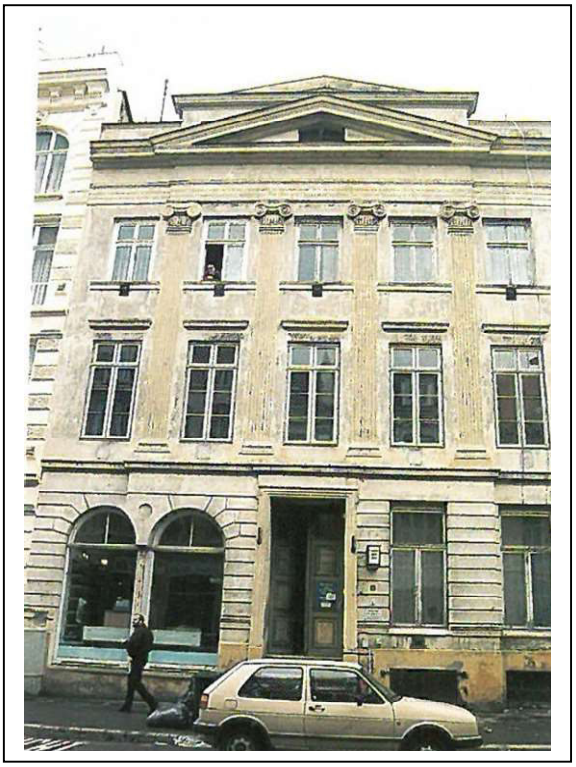
… nach der Sanierung

Dankwartstraße 9

… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

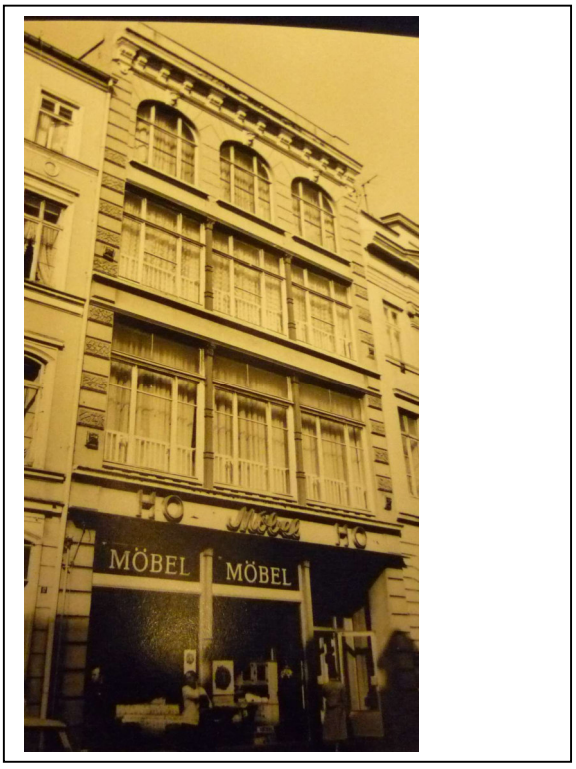
Dankwartstraße 13



… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

Dankwartstraße 15



… vor der Sanierung

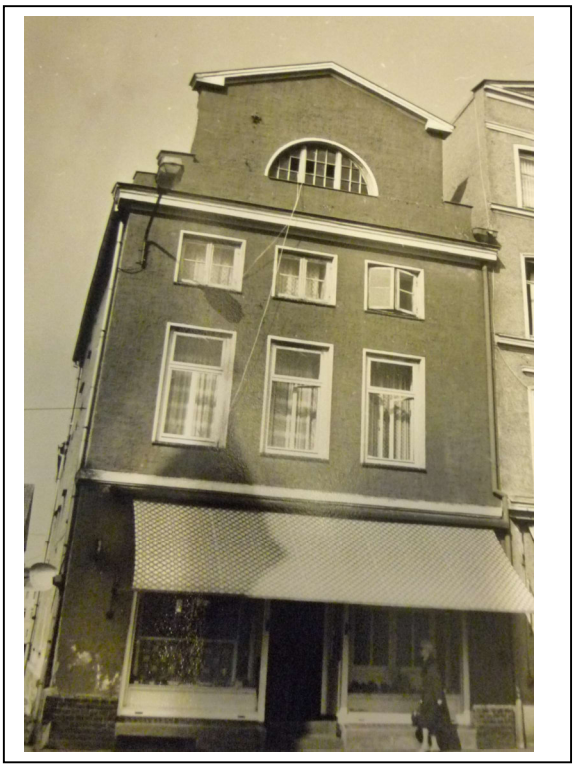
… nach der Sanierung

Dankwartstraße 21/23

… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

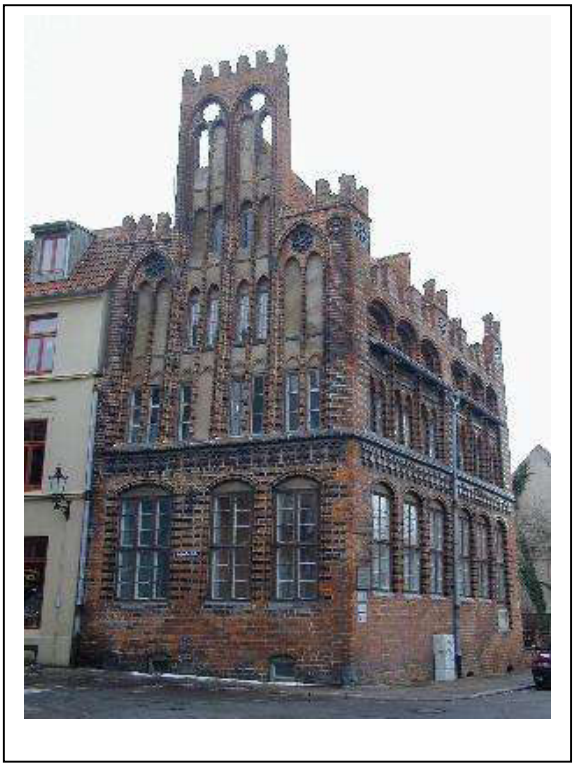
Dankwartstraße 25



… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

St.-Marienkirchhof 3 - Archidiakonat



… vor der Sanierung

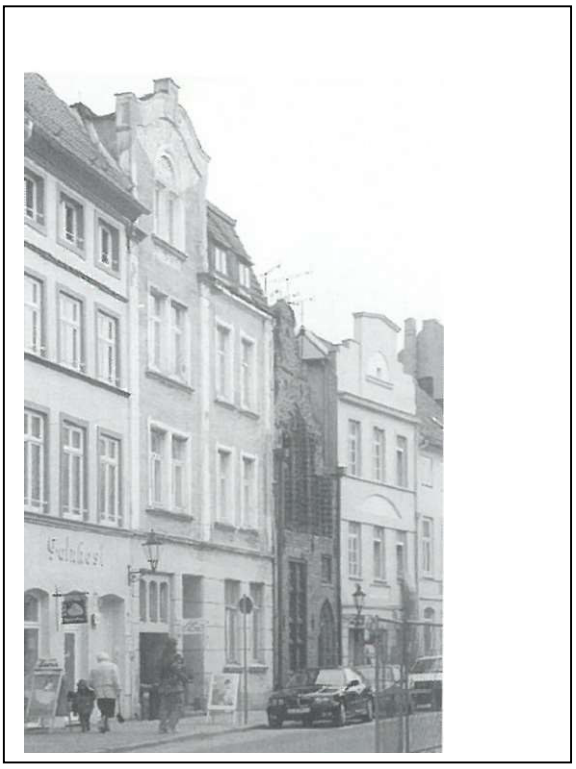
… nach der Sanierung

St.-Marienkirchhof 7 – Neue Kirche

… nach der Sanierung

EINZELMASSNAHMEN - BLOCK 48

Dankwartstraße 6



… vor der Sanierung

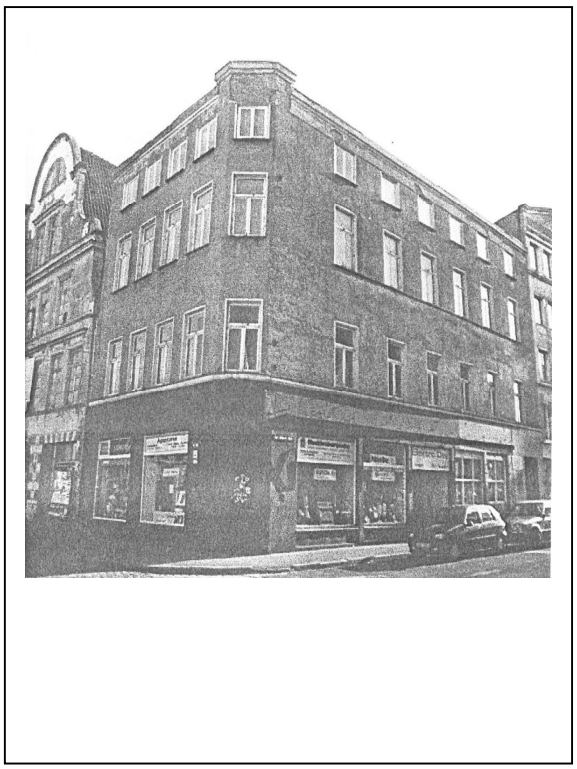
… nach der Sanierung

Dankwartstraße 16

… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

Am Markt 12



… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

EINZELMASSNAHMEN - BLOCK 59

Mecklenburger Straße 50

… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

Mecklenburger Straße 58

… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

Dr.-Leber-Straße 63

… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

Dr.-Leber-Straße 65

… vor der Sanierung

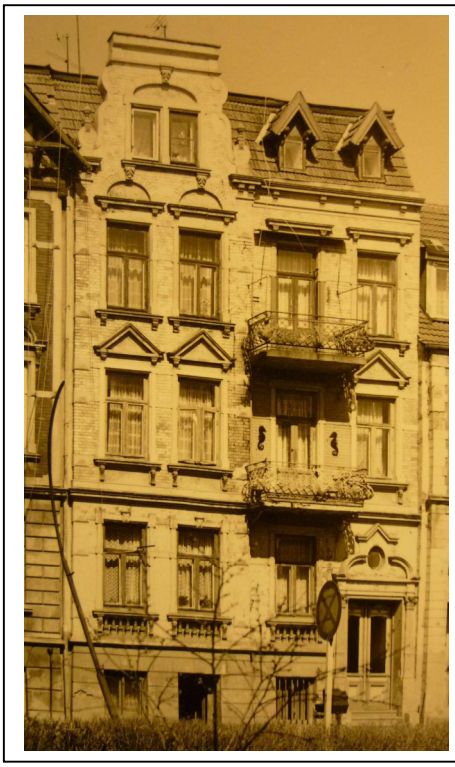
… nach der Sanierung

Dr.-Leber-Straße 69

… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

Dr.-Leber-Straße 77



… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

EINZELMASSNAHMEN - BLOCK 60

Mecklenburger Straße 36

… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

Mecklenburger Straße 48

… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

Turnerweg 1

… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

Dr.-Leber-Straße 33

… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

Dr.-Leber-Straße 43

… vor der Sanierung

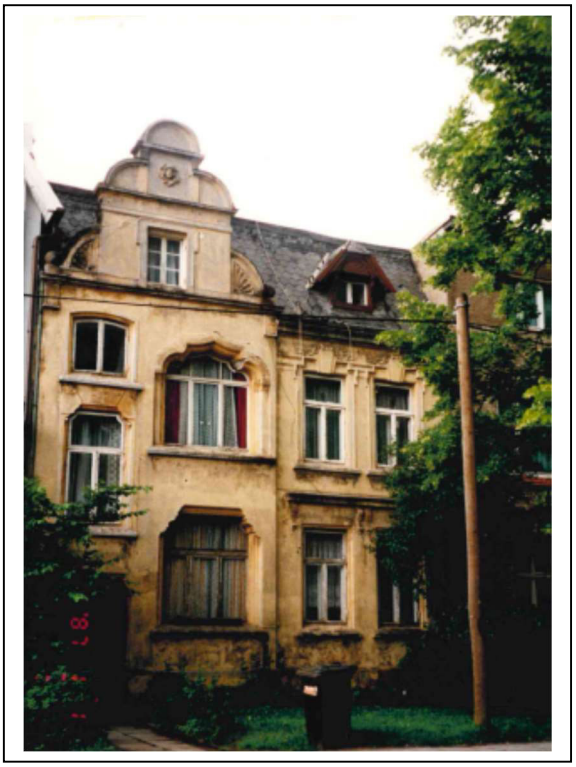
… nach der Sanierung

Dr.-Leber-Straße 45

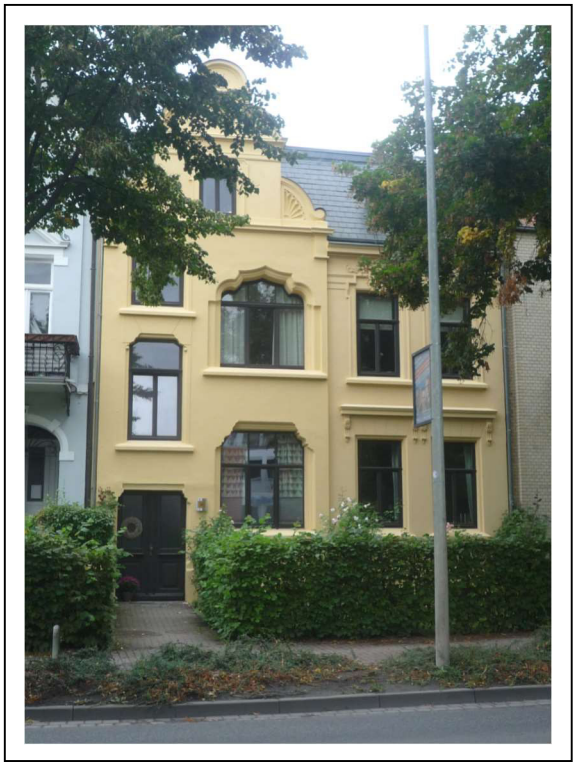
… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

Dr.-Leber-Straße 47



… vor der Sanierung



… nach der Sanierung

Dr.-Leber-Straße 51

… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

Dr.-Leber-Straße 53

… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

Dr.-Leber-Straße 55

… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

ERSCHLIESSUNGSMASSNAHMEN - BLOCK 48

Mecklenburger Straße

… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

Mecklenburger Straße

… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

ERSCHLIESSUNGSMASSNAHMEN - BLOCK 59

Am Katersteig – ehemaliges Pförtnerhaus am Katersteig

… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

Am Katersteig / Turnerweg - mittelalterliche Stadtmauer

… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

Am Katersteig / Dr.-Leber-Straße – Grünzug entlang der Stadtmauer im Block 60

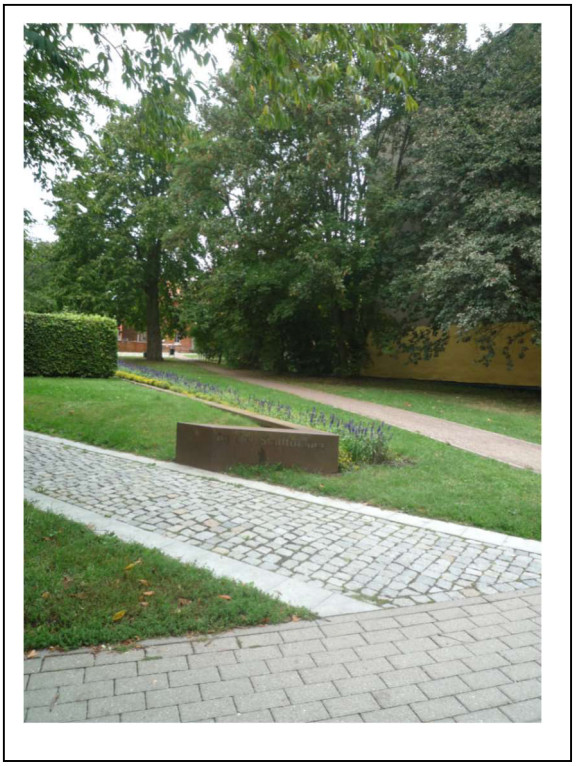
… vor der Sanierung

… nach der Sanierung

Am Katersteig / Dr.-Leber-Straße – Grünzug entlang der Stadtmauer im Block 60

… nach der Sanierung

Am Katersteig / Dr.-Leber-Straße – Grünzug entlang der Stadtmauer im Block 60



… nach der Sanierung

Fraktionsantrag Federführend: Fraktion DIE LINKE. Beteiligt:	**Nr.**	**VO/2019/3167** **öffentlich**
	Datum:	16.08.2019
	Verfasser:	Fraktion DIE LINKE.
Einrichtung eines Verkehrsforum in der Hansestadt Wismar		

Status	Datum	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	29.08.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Wismar	Entscheidung

Beschluss:
Die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar beauftragt den Bürgermeister für die Hansestadt Wismar ein Verkehrsforum einzurichten. Das Verkehrsforum soll als beratendes Gremium eingerichtet werden und mindestens zweimal im Jahr tagen.
Ziel des beratenden Gremiums, welches analog zu Seniorenbeirat behandelt werden sollte, ist es, alle anstehenden Fragen des Verkehrs von PKW, LKW, Fahrrad und Fußgänger zu erörtern. Ideen und Vorschläge des Gremiums sollten mit der Verwaltung beraten und
der Bürgerschaft, durch regelmäßige Übermittlung der Protokolle der Sitzungen, zur Kenntnis gebracht werden. Einzelne konkrete Vorschläge sollten in die zuständigen Ausschüsse der Bürgerschaft eingebracht und beraten werden, um dann ggf. vom Ausschuss in die Bürgerschaft eingebracht zu werden.
Der Einrichtung des Gremiums soll eine vorherige öffentliche Bekanntmachung und öffentliche Einladung an alle an diesen Fragen fach-politisch Interessierten vorrausgehen.
Verbindliche Teilnahme an dem Verkehrsforum sollte vorgesehen werden für den Bausenator, das Bauamt, sowie alle an der Organisation des Verkehrs beteiligten Ämter. Als Kreis der Beteiligten kämen (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) in Frage : ADAC, ADFC, Verkehrswacht, AGFK, WWG, Vertreter von Nahbus /ÖPNV, Vertreter überregional bedeutender Firmen (MV Werften / EGGER / Seehafen / Hüttemann). Eventuell entstehende Kosten sind im nächsten Doppelhaushalt 2020-2021 einzuplanen.

Begründung:
Bei dem ersten Verkehrsforum, durchgeführt von WWG und ADFC Regionalverband Wismar, zeigten die Vertreterinnen aller Parteien Zustimmung zu dieser Idee. Die Verkehrsprobleme der Hansestadt Wismar nehmen auch auf Grund der positiven wirtschaftlichen Entwicklung im Bereich der Stadt Wismar ständig zu. Die Verteilung des Verkehrsraumes und die notwendige Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessenlagen aller Verkehrsteilnehmer machen es notwendig in diesen teils sehr differenzierten auch kleinteiligen Problemen, Sachverstand und fachpolitischen Rat von dafür organisierten Organisationen heranzuziehen. Diese aus unserer Sicht notwendige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen der Stadt, soll Problemlagen aufzeigen und zu einvernehmlichen Lösungen beitragen.

Anlage/n: keine

Fraktionsvorsitz

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

Fraktionsantrag Federführend: Fraktion DIE LINKE. Beteiligt:	**Nr.**	**VO/2019/3171** **öffentlich**
	Datum:	19.08.2019
	Verfasser:	Fraktion DIE LINKE.
Verlängerung der Fußgängerzone in der Lübschen Straße		

Status	Datum	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	29.08.2019	Bürgerschaft der Hansestadt Wismar	Entscheidung

Beschluss:
Der Bürgermeister wird beauftragt zu prüfen, ob die Lübsche Straße vom Karstadt Platz in Richtung Heilig-Geist-Kirche, im Rahmen von Verkehrsberuhigung und Steigerung der Attraktivität der Innenstadt, zur Fußgängerzone gemacht werden kann.
Im Rahmen dieser Prüfung sind insbesondere die Wünsche und Interessen der betroffenen Anlieger mit einzubeziehen und zu berücksichtigen.

Begründung:
Derzeit ist der Teil der Lübschen Straße ab der Heilig-Geist-Kirche wegen der Bauarbeiten auf dem Marienkirchhof Sackgasse. Angesichts der relativ kurzen Fußgängerzone und der schlechteren Lage der Geschäfte ab der Johannisstraße in Richtung Westen, wäre eine derartige Maßnahme im Sinne der Belebung der Geschäfte in diesem Bereich überlegenswert.
Diese Entscheidung sollte unter höchst möglicher Bürgerbeteiligung fallen. Hier sind sowohl touristische als auch verkehrspolitische Aspekte zu berücksichtigen. Im Zuge dieser Prüfung wäre auch über die Länge der Ausweitung der Fußgängerzone bis zur Beguinenstraße oder bis zur Neustadt eine Prüfung wünschenswert.

Anlage/n: keine

Fraktionsvorsitz

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