



Beschlussvorlage

BV0135/2015

Für die öffentliche Sitzung

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis	Datum
Bau-, Planungs- und Umweltausschuss	Mehrheit mit JA	26.11.2015
Hauptausschuss	Mehrheit mit JA	02.12.2015
Stadtverordnetenversammlung	Verwiesen	09.12.2015
Bau-, Planungs- und Umweltausschuss		21.01.2016
Hauptausschuss		27.01.2016
Stadtverordnetenversammlung		24.02.2016

Einreicher: Bürgermeister
vorgelegt von: **Fachdienst II/1 Stadtplanung**

Betreff: Beschluss über die Ausbauvariante der Straßenbrücke Nieder Neuendorf im Zuge der L172

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt:

Die Erneuerung der Havelkanalbrücke Nieder Neuendorf im Zuge der L 172 soll nach Ausbauvariante **V1** erfolgen.

Die Ausbauvariante V1 soll Grundlage für die weiteren Planungen des Wasser- und Schifffahrtsamtes Brandenburg sein. Auf der Basis der Ausführungs- und Genehmigungsplanung erfolgt dann die Kostenvereinbarung, die nach ingenieurtechnischer Prüfung den Stadtverordneten zur Beschlussfassung vorgelegt wird.

Begründung:

I. Sachverhalt

Im August lag die Vorplanung (Stand: 6/2015) für die Straßenbrücke Nieder Neuendorf mit der Aufforderung zur gemeindlichen Stellungnahme vor. Daraufhin wurden der Planungsstand und die möglichen Varianten mit der Empfehlung der Verwaltung im Bau- Planungs- und Umweltausschuss am 03.09.2015 im Rahmen einer Mitteilungsvorlage (MV0034/2015) vorgestellt. In der Mitteilungsvorlage favorisierte die Verwaltung die Variante 5 mit dem Querschnitt 2 (Schutzstreifenvariante).

Nach Diskussion der vorgeschlagenen Varianten forderten die Stadtverordneten zukunftssträngige Lösungen, die allen Verkehrsteilnehmern gerecht werden und auch zukünftigen Anforderungen Rechnung tragen.

Das veranlasste die Verwaltung zu folgenden Schritten:

1. Die Verwaltung gab die rechtliche Prüfung der Kostenbeteiligung der Stadt in Auftrag (s. Anlage 2, gutachterliche Zusammenfassung).
Das Gutachten des Anwaltsbüros Graupeter bestätigt, dass derjenige, der die Änderungen an der Brücke verlangt hat (hier die Stadt Hennigsdorf), nach den Grundsätzen des § 41 BWaStrG die zusätzlichen Kosten (Mehrkosten) tragen muss.
2. Die Straßenverkehrsbehörde wurde erneut zur Stellungnahme aufgefordert:

- **Schutzstreifenvariante**

Zur Umsetzung der Schutzstreifenvariante brachte die Verkehrsbehörde erhebliche Bedenken hervor und hält diese Variante als am wenigsten geeignet,
„...da hier der Schutzstreifen nur auf einer kurzen Strecke (Brückenbereich) vorhanden ist. Für den Radfahrer sollen entlang eines Straßenzuges möglichst einheitliche Verkehrsführungen gewählt werden. Das erhöht die Begreifbarkeit der Verkehrsregeln für Radfahrer und Kraftfahrer und verbessert damit indirekt die Verkehrssicherheit.“

- **Radwegeführung**

Zur Beschilderung / Benutzungspflicht auf der L 172 hat sich die Straßenverkehrsbehörde dahingehend positioniert, dass aufgrund der hohen Verkehrsmengen dem Radfahrer hier zumindest ein Benutzungsrecht eingeräumt werden muss, denn *„eine Führung der Radfahrer nur auf der Straße würde nicht den Bedürfnissen der Mehrheit entsprechen.“* Das bedeutet eine Beschilderung als Gehweg „Radfahrer frei“. Aber auch dafür ist gemäß VwV StVO eine Mindestbreite von 2,50 m erforderlich.

- **Radwegbrücke**

Die Radwegbrücke wird gemäß der Aussage der Straßenverkehrsbehörde nicht benutzungspflichtig für Radfahrer beschildert, da sie zu weit von der Straße entfernt ist.

3. Es wurden die zu erwartenden Kostenanteile (Brutto) der Stadt auf Basis der Vorplanung für die folgenden Varianten vom WSA abgefragt:

- für einen Straßenquerschnitt von 16,60 m - ca. 2,86 Mio.€
- für einen Straßenquerschnitt von 13,50 m - ca. 1,7 Mio. €
- für die Nullvariante mit Radfahrerbrücke von 3,00 m - ca. 250 T€ +/- 20 %

Nach Auswertung aller vorliegenden Informationen muss die Empfehlung der Verwaltung aus der Mitteilungsvorlage vom 03.09.2015 (Schutzstreifenvariante) verworfen werden.

Realistisch liegen nun nachfolgende 3 Varianten zur Entscheidung vor.

		Vorteile	Nachteile
V0	Nullvariante, Brückenbreite 11,55 m , beidseitige Gehwege „Radfahrer frei“ je 2,525 m Fahrbahn 6,50 m	<ul style="list-style-type: none"> • Gehweg „Radfahrer frei“ ist nach StVO anordenbar • Radfahrer hat keine Benutzungspflicht, aber ein Benutzungsrecht • keine Kosten für die Stadt • Anschluss an die Breiten der gemeinsamen Geh- und Radwege vor und hinter der Brücke 	<ul style="list-style-type: none"> • gemeinsamer Geh- und Radweg ist nicht anordenbar • Gehweg „Radfahrer frei“ heißt Schrittgeschwindigkeit für den Radfahrer • keine optimale Lösung für den Radverkehr und keine Entwicklungsspielräume für die Zukunft • es sind nur Mindestbreiten vorhanden • Radfahrer auf dem Radfernweg

			<p>müssen in Richtung Süden vor und hinter der Brücke die Straße queren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Querungsstellen nördlich und südlich der Brücke erforderlich
V1	<p>Nullvariante mit Radfahrerbrücke Brückenbreite 11,55 m, beidseitige Gehwege „Radfahrer frei“ je 2,525 m Fahrbahn 6,50 m Zusätzlich Radfahrerbrücke 3,00 m für Freizeitverkehr</p>	<ul style="list-style-type: none"> • gesonderte Führung des Radfahrers in beide Richtungen auf der Radfahrerbrücke • weitest gehende Trennung von Alltags- und Freizeitverkehr • für den Radfahrer auf dem Radfernweg ist eine durchgängige Führung in beiden Richtungen ohne Querungserfordernis möglich • Alltagsradfahrer wird zusätzlich beidseitig über die Brücke geführt (Gehweg „Radfahrer frei“) 	<ul style="list-style-type: none"> • Radweg wäre auf der Radfahrerbrücke nicht anordenbar (zu weit entfernt von der Landesstraße) • Fußgänger können die Radfahrerbrücke nicht benutzen • Kosten für die Stadt Hennigsdorf von ca. 250 T€ +/- 20% • Übernahme der Brücke in die Baulast der Stadt, laufende Unterhaltung • ca. 300 m Verbreiterung der Radwege auf der Ostseite vor und hinter der Brücke für Zweirichtungsverkehr um ca. 1,50 m, Kosten ca. 60 T€
V2	<p>Variante 13,50 m Brückenbreite 13,50 m, beidseitige gemeinsame Geh- und Radwege + Sicherheitsstreifen je 3,50 m Fahrbahn 6,50 m</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Anordnung eines beidseitigen gemeinsamen Geh- und Radweges möglich • Breitenanforderungen gemäß RL an gemeinsame Geh- und Radwege werden erfüllt • Anschluss an gemeinsamen Geh- und Radwege vor und hinter der Brücke, durchgängige einheitliche Führung des Radfahrers 	<ul style="list-style-type: none"> • Radfahrer in Richtung Süden muss vor und hinter der Brücke die Straße queren (kein Zweirichtungsverkehr auf der Ostseite möglich). • Querungsstellen nördlich und südlich der Brücke für den Radfernweg erforderlich • Kostenbeteiligung der Stadt in Höhe von ca. 1,7 Mio. € brutto

Empfehlung

Die Variante V1 (Nullvariante mit Radfahrerbrücke) erfüllt die Bedarfe von Radfahrern und Fußgängern am besten. Die separate Führung des Radfernweges über eine Radfahrerbrücke trägt dem steigenden Radfahreraufkommen Rechnung. Wichtig ist auch, dass der Radfernweg durchgehend im Zweirichtungsverkehr geführt werden kann (s. Anlage 1).

Auf der Straßenbrücke sind dann Gehwege mit der Anordnung „Radfahrer frei“ möglich, sodass die durchgängige Führung des Alltagsradfahrers in beide Richtungen ebenfalls gewährleistet werden kann.

Dadurch ist eine konsequente Trennung zwischen Alltags- und Freizeitverkehr möglich

Die Kosten für diese Variante belaufen sich auf **ca. 250 T€ +/- 20%**. Somit ist die Variante V1 kostengünstiger als die Variante V2, jedoch mit laufenden Unterhaltungskosten.

Insgesamt ergeben sich für die Variante V1 folgende Kosten:

- | | |
|--|----------------------------|
| 1. Kostenbeteiligung an WSA | ca. 250 T€ +/- 20%. |
| 2. Wegeverbreiterung 300 lfd. m für Zweirichtungsverkehr | ca. 60 T€ |
| 3. Unterhaltung Radfahrerbrücke | ca. 2,5 T€/a |
| 4. Abschreibungen (NND ca. 80 Jahre) | ca. 3,0 T€/a |

Die Verwaltung empfiehlt, für den Ausbau der Havelkanalbrücke die Variante V1 für die weiteren Abstimmungen mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt zu beschließen.

II. bereits dazu vorliegende Entscheidungen

Mitteilungsvorlage MV0034/2015 vom 03.09.2015

III. Finanzielle Auswirkungen ja nein

Anlagen:

Anlage 1 Plandarstellung Variante V1
Anlage 2 Gutachterliche Zusammenfassung zur Kostenbeteiligung der Stadt

Hennigsdorf, 10.12.2015

Bürgermeister