

Stellungnahme	Datum: 09.03.2010	
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus bet. Senator/-in:	
Federführendes Amt: Tief- und Hafenbauamt	bet. Senator/-in:	
Beteiligte Ämter:		
Johann-Georg Jaeger (für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)		
Prüfauftrag Umbau Doppelknoten B103 / B105 / Schmarler Damm / B.-Brecht-Straße und B103 / B105 / An der Jägerbäk		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
17.03.2010	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschriften:

§ 22 Abs. 2 Kommunalverfassung

bereits gefasste Beschlüsse:

keine

Sachverhalt:

Die im Planungsbeschluss aufgeführte Kostenschätzung beruht auf einem Vergleich verkehrlicher Prinzipienlösungen im Rahmen einer Voruntersuchung.

Eine vertiefende Variantenuntersuchung ist Bestandteil der weiteren Planung für das Planfeststellungsverfahren. Diese erfolgt im Rahmen der mit dem Straßenbauamt Schwerin zu vereinbarenden Planungsleistungen. Der Abschluss der Planungsvereinbarung mit dem Straßenbauamt Schwerin erfolgt erst mit bestätigtem Planungsbeschluss. „Zweckmäßigkeit“ und wirtschaftliche Gesichtspunkte („Bau-/Ersatzkosten...zukünftige Instandhaltungskosten“) sind Gegenstand der Variantenuntersuchung.

Für die qualifizierte Variantenuntersuchung und –bewertung ist ein externes Planungsbüro zu binden, welches die konkreten Entwürfe bei Berücksichtigung räumlicher, städtebaulicher, grünordnerischer u. a. Zwänge untersucht. Vorab können durch das Tief- und Hafenbauamt zu den einzelnen Optionen folgende Hinweise gegeben werden:

zu Option 1 - „Maßnahmen zur Optimierung der bestehenden Kreuzungen...“

„Maßnahmen zur Optimierung am Doppelknoten wie

- Deckenerneuerung auf der B 103/ B 105 im Bereich des Doppelknotens,
- Schaffung eines „Bypasses“ für die Kfz-Verkehre von Evershagen nach Schutow mit Neumarkierung der Fahrbahn und Rückbau von Lichtsignalanlagen,
- Erneuerung von Messschleifen zur Steuerung der Lichtsignalanlagen

wurden in den letzten Jahren vollzogen, zeigen jedoch keine grundlegende Verbesserung der Gesamtverkehrssituation am Doppelknoten.

zu Option 2 - „Ersatz des bisherigen Doppelknotens durch einen Kreisverkehr“

Auf zweistreifig befahrbare Kreisverkehre können nach bisherigen Erfahrungen Knotenpunktbelastungen von bis zu 32 000 Kfz/Tag abgewickelt werden (*Kap. 2.3 des Merkblattes für die Anlage von Kreisverkehren, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006*). Die Verkehrsbelastung am Doppelknoten liegt aber bereits bei durchschnittlich über 50.000 Kfz/Tag und wird für 2015 auf 63.000 Kfz/Tag prognostiziert. Bei dieser deutlichen Überschreitung der Einsatzgrenzen für einen Kreisverkehr ist zu erwarten, dass die Vorteile eines Kreisverkehrs – Sicherheit und effiziente Verkehrsabwicklung – nicht erreicht werden.

zu Option 3 – „Ersatz des bisherigen Doppelknotens durch ein planfreies Brückenbauwerk“

Diese Option wird als Planungsvariante mit Untervarianten im Planfeststellungsverfahren untersucht.

Holger Matthäus