



► Nr. VO/2019/08249
öffentlich

Lübeck, 10.10.2019

Vorlage -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Ralf Schott (E-Mail: ralf.schott@luebeck.de Telefon: 122-6720)

Freigabe zur Umsetzung der Maßnahme "Ausbau der Straße An den Schießständen" von der Brandenbaumer Landstraße bis zum Heiweg

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.10.2019	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
04.11.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
12.11.2019	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1) Unabhängig von einer Förderung wird das Projekt Ausbau der Straße An den Schießständen vom Anschluss an die Einmündung Brandenbaumer Landstraße bis zur Zufahrt zum Parkplatz des Waldorfkindergartens (1. Bauabschnitt) wie vorgeschlagen baulich umgesetzt.

2) Unter der Voraussetzung einer Förderung kann der 2. Bauabschnitt wie vorgeschlagen begonnen werden.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmend
2.280 Wirtschaft und Liegenschaften	Zustimmend
5.610 Stadtplanung und Bauordnung	Zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen
gem. § 47 f GO ist erfolgt:

☐ Ja
☒ Nein-

Begründung:

Die Belange der Kinder und Jugendlichen sind durch die Durchführung der Maßnahme nicht betroffen.

Die Maßnahme ist:

☒ neu
☒ freiwillig
☐ vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒	Ja (Anlage 1)
☐	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

☐	Nein
☒	Ja – Begründung: Stärkung des Geh- und Radverkehrs

Begründung der Nichtöffentlichkeit gem. § 35 GO:

--

Begründung:

Städtebauliche Situation

Die geplante Baumaßnahme umfasst den Ausbau der Kreisstraße K 19 „An den Schießständen“ im Stadtteil St. Gertrud auf einer Ausbaulänge von ca. 1.300 m. Die Kreisstraße K 19 stellt die Verbindung zwischen der Brandenbaumer Landstraße (L 182) und der Wesloer Landstraße (K 18 / B 104) her. Gemäß des Verkehrsentwicklungsplans der Hansestadt Lübeck ist sie Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes. In dieser Funktion trägt sie zur Abwicklung sowohl des innerörtlichen als auch des überregionalen Verkehrs bei.

Der Planungsbereich beginnt an der bereits ausgebauten T-Einmündung Brandenbaumer Landstraße (L 182) / An den Schießständen (K 19) bei Station 0+072 und endet bei Station 1+300 am Heiweg. Dabei wird die Maßnahme in einen ersten Bauabschnitt (1. BA) von km 0+072 bis zum bereits vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radweg in Höhe der Zufahrt zum Parkplatz des Waldorfkindergartens bei km 0+540,25 und einen 2. BA von km 0+540,25 bis zum Bauende bei km 1+300 unterschieden.

Bestand:

Bau-km 0-072 bis 0+000 – Anpassungen am Ausbau der Einmündung Brandenbaumer Landstraße / An den Schießständen

Im Zuge des Ausbaus der Einmündung Brandenbaumer Landstraße / An den Schießständen wurde die Straße An den Schießständen auf einer Länge von 140 m mit ausgebaut. Dieser Ausbau umfasst neben den Links- und Rechts-Abbiegespuren in die Brandenbaumer Landstraße auch die Linksabbiegespur zum Verbrauchermarkt sowie eine Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer. Nördlich dieser Querungshilfe wurde die Fahrbahn bereits mit 6,50 m Breite hergestellt und beinhaltet die Bushaltestelle Brandenbaumer Tannen. Unmittelbar nördlich dieser Bushaltestelle endet der Ausbaubereich.

Bau-km 0+000 bis 0+540,25

Die Straße „An den Schießständen“ ist zurzeit in einer Breite von ca. 5,50 m bituminös befestigt und damit für die vorhandenen Verkehrsverhältnisse / Begegnungsverkehre unzureichend ausgebaut. Die Seitenstreifen werden regelmäßig überfahren und sind entsprechend in einem schlechten Zustand. Diese beengten Verhältnisse stellen insbesondere für die auf der Fahrbahn fahrenden Radfahrer ein erhebliches Verkehrssicherheitsproblem dar.

Der gebundene Oberbau besteht in der Regel aus einem leichten bituminösen Aufbau von zum Teil nur 6 cm bis 13 cm Stärke, der erhebliche Schadstellen aufweist. Die im Jahr 2010 durchgeführte Deckenerneuerung wird die Probleme des ungenügenden Fahrbahnoberbaus zukünftig jedoch nicht dauerhaft beheben.

Zudem gibt es auf einer Länge von rund 250 m keinen befestigten Gehweg; lediglich einen geschotterten Streifen von z.T. nur 0,75 m Breite einschließlich Bord. Bedenkt man, dass auch zwischen Gehweg und Fahrbahn ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m erforderlich ist, so besteht in diesem Bereich kein nutzbarer Verkehrsraum für Fußgänger zur Verfügung. Somit besteht auch für die Fußgänger ein erhebliches Sicherheitsproblem.

Bau-km 0+540,25 bis 1+300

Die Fahrbahn ist auch in diesem Bereich mit rund 5,50 m Breite zu schmal und für die vorhandenen Verkehrsverhältnisse / Begegnungsverkehre unzureichend ausgebaut. Die Seitenstreifen werden regelmäßig überfahren und sind entsprechend in einem schlechten Zustand.

Der gebundene Oberbau besteht auch hier in der Regel aus einem leichten bituminösen Aufbau von zum Teil nur 6 cm bis 13 cm Stärke, der erhebliche Schadstellen aufweist. Die im Jahr 2010 durchgeführte Deckenerneuerung wird die Probleme des ungenügenden Fahrbahnoberbaus zukünftig nicht dauerhaft beheben.

Der Streckenabschnitt beinhaltet die beiden Bushaltestellen „Schildfarneck“ und „Ritterspornweg“.

Auf der Westseite ist ein durch einen Knickwall zur Fahrbahn abgesetzter gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden. Dieser wurde im Rahmen der äußeren Erschließung des Neubaugebietes (B-Plan Nr. 07.41.00) angelegt.

Neubau:

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist die Entwurfsplanung für den 1.BA nahezu abgeschlossen und zwischen 5.610 – Stadtplanung und Bauordnung sowie 5.660 – Stadtgrün und Verkehr endabgestimmt.

Die wichtigsten Änderungen bestehen darin, dass

1. die Straßenraumbreite durch Grundstückszukäufe vergrößert,
2. die Fahrbahn auf 6,50 m verbreitert,
3. ein Gehweg mit 3,00 m Breite hergestellt wird, der für Radfahrer in beiden Richtungen freigegeben werden soll (insbesondere für weniger sichere Radfahrer – Stichwort: Schulwegsicherung).

Bau-km 0-072 bis 0+000 – Anpassungen am Ausbau der Einmündung Brandenbaumer Landstraße / An den Schießständen

Um eine Förderfähigkeit des 1. BA in Verbindung mit dem 2. BA zu ermöglichen, wird der derzeitig bereits auf der Westseite verlaufende Gehweg, der für die Nutzung durch Radfahrer in Richtung Brandenbaumer Landstraße freigegeben ist, auf einer Länge von etwa 65 m auf 3,00 m verbreitert. Bei der künftigen Nutzung als Gehweg, der für Radfahrer in beiden Richtungen freigegeben ist, stehen somit 2,50 m für die gemeinsame Führung des Geh- und Radverkehrs sowie 0,50 m als Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn zur Verfügung.

Bau-km 0+000 bis 0+540,25

Der neue Querschnitt der Fahrbahn wird dem Begegnungsverkehr Bus/Bus bzw. Bus/LKW angepasst, d.h. die befestigte Fahrbahnbreite wird von 5,50 m auf 6,50 m verbreitert. Die Bemessung der Fahrbahnverbreiterung im Kurvenbereich erfolgt gemäß RAST 06.

Der Ausbau der Verkehrsflächen ist größtenteils im Vollausbau vorgesehen. Lediglich zwischen den Stationen 0+300 und 0+540 kann im Bereich der vorhandenen Fahrbahn eine Fahrbahnerneuerung im kombinierten Hoch-/Tiefenbau durchgeführt werden.

Auf der Gesamtlänge der Strecke werden vereinzelt Parkmöglichkeiten geschaffen.

Im Ausbaubereich befinden sich keine Bushaltestellen.

Zur Sicherung der Fußgänger und Radfahrer wird im geplanten Ausbaubereich auf der westlichen Straßenseite der K 19 ein 3,00 m breiter Gehweg hergestellt, der an den bereits hergestellten gemeinsamen Geh- und Radweg im 2. BA anschließt. Dieser für Radfahrer zur Benutzung freigegebene Gehweg ist durch einen Hochbord von der Fahrbahn abgesetzt und ersetzt den bisherigen, nur teilweise asphaltierten, zu schmalen Gehweg.

Für die Anordnung der Benutzungspflicht eines Radweges durch die Straßenverkehrsbehörde muss eine aufgrund der jeweiligen örtlichen Verhältnisse *erhöhte* Gefährdung der Radfahrer bestehen. Da diese nach dem Ausbau der Fahrbahn auf 6,50 m nicht mehr besteht, dürfen Radfahrer künftig auch die ausgebaute Fahrbahn benutzen.

Bau-km 0+540,25 bis 1+300

Der neue Querschnitt der Fahrbahn wird dem Begegnungsverkehr Bus/Bus bzw. Bus/LKW angepasst, d.h. die befestigte Fahrbahnbreite wird von 5,50 m auf 6,50 m verbreitert.

Der Ausbau der Verkehrsflächen ist im Vollausbau vorgesehen. Die Bushaltestellen sollen als Fahrbahnrandhaltestellen an den vorhandenen Stellen belassen werden.

Die detaillierten Ausbaumerkmale für den Bau der öffentlichen Verkehrsflächen können den anliegenden Lageplänen (Anlage 3) und in den Ausbauquerschnitten (Anlage 4) entnommen werden.

Begründung des Ausbaus:

Der Ausbau des 1. BA ist aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig, da

- die Fahrbahn derzeit zu schmal für den Begegnungsfall Lkw/Lkw oder Bus/Bus ist,
- die Radfahrer auf der zu schmalen Fahrbahn mitgeführt werden und
- für die Fußgänger keine regelkonforme Verkehrsanlage – in Teilen sogar keine Verkehrsanlage – zur Verfügung steht.

Die Ausbauabsicht hinsichtlich des 2. BA begründet sich aus der Mitteilung des LBV-SH vom 19.07.2019 zum Antrag auf Anerkennung der Förderfähigkeit und stellt eine insgesamt bessere und deutlich kostengünstigere Lösung für die Hansestadt Lübeck dar. Für eine deutlich längere Ausbaustrecke (1. und 2. BA) sind mit Förderung weniger Eigenmittel durch die Hansestadt Lübeck aufzubringen, als beim Bau der kürzeren Strecke (nur 1. BA) ohne Förderung.

Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen:

Mit dem Angebot einer erstmals durchgängigen Verkehrsanlage für Fußgänger und Radfahrer entlang der K 19 bis zum Heiweg durch den Bau des 1. BA, ist mit einer Zunahme von Fahrradfahrten und einem einsetzenden Fußgängeraufkommen zu rechnen. Dadurch kann die Anzahl an Kfz-Fahrten verringert werden und somit ist mit einer positiven Auswirkung auf die Lärm- und Luftemissionen zu rechnen.

Zeitplan:

Der Zeitplan ist in Anlage 5 beigefügt.

Dieser sieht vor, dass die Neuverlegung der Wasserleitung durch Netz Lübeck mit Ende des 2. Quartals 2020 abgeschlossen ist und die Straßenbauarbeiten im Juli 2020 beginnen. Gebaut würde in zwei Teilbereichen. Mit der Fertigstellung des Straßenbaus ist zum Anfang des 3. Quartal 2021 zu rechnen, da in den Wintermonaten (Dezember bis März) temperaturbedingt nicht gebaut werden kann.

Gesamtkosten und Förderfähigkeit:

Die Kosten für den 1. BA betragen rund 1.600.000 €. Der 1. BA allein wurde vom LBV-SH im Rahmen eines Antrages auf Anerkennung der Förderfähigkeit (GVFG-SH und FAG¹) als nicht förderfähig bewertet, da er zu kurz ist.

Erst mit der Herstellung des 2. BA würde eine Verknüpfung mit dem Verkehrsnetz hergestellt und sich so auch eine insgesamt förderfähige Länge ergeben. Die Baukosten für den 2. BA betragen laut Kostenberechnung etwa 1.550.000 €.

Voraussetzung für eine Förderung durch das Land ist der Bau beider Bauabschnitte. Voraussetzung für den Bau des 2. BA aus Sicht der Hansestadt Lübeck ist die Zusage der entsprechenden Förderung.

Kostenübersicht:

	Gesamtkosten	nicht förderfähige Anteile	Förderung (75+10%)	Eigenmittel HL
1. BA	1.607.000 €	365.000 €	ohne	1.607.000 €

¹ Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – Schleswig-Holstein und Finanzausgleichsgesetz

1. und 2. BA	3.149.000 €	540.000 €	2.218.000 €	931.000 €
--------------	-------------	-----------	-------------	-----------

Zur Zeit der Haushaltsanmeldung für 2020 war nur der Ausbau des 1. BA beabsichtigt. Im Produktsachkonto 542001 104 7852000 sind für die Jahre 2019 bis 2021 1.150.000 € geordnet. Ein Fehlbetrag in Höhe von 450.000 € ist für die Umsetzung des 1. BA absehbar. Um diesen Betrag soll das Produktsachkonto unterjährig aus anderen Projekten, bei denen der Mittelabfluss dies ohne Projekteinschränkungen zulässt, aufgestockt werden.

Anlagen:

Anlage 1 – Finanzielle Auswirkungen

Anlage 2 – Übersichtslageplan

Anlage 3 – Lageplan Neubau

Anlage 4 – Querschnitte Neubau

Anlage 5 – Zeitplan

Senatorin Joanna Hagen