

Niederschrift
der 05. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt, Klimaschutz und Stadtentwicklung

Sitzungsdatum: Donnerstag, den 30.05.2024
Beginn: 17:00 Uhr
Ende 18:00 Uhr
Raum: Hansestadt Stralsund, Rathaus, Löwenscher Saal

Anwesend:

Vorsitzende/r

Herr Stefan Bauschke

stellv. Vorsitzende/r

Herr Thomas Haack

Herr Jürgen Suhr

Mitglieder

Herr Christian Binder

Herr Volker Borbe

Herr Jan Gottschling

Herr Ulrich Grösser

Herr Mathias Miseler

Vertreter

Herr Thomas Schulz

Vertretung für Herrn Stefan Nachtwey

Protokollführer

Frau Gaby Ely

von der Verwaltung

Frau Heide Niemann

Herr Dr. Frank-Bertolt Raith

Herr Jörn Tuttlies

Frau Kristina Wilcke

Gäste

Herr Peter Mühle

Tagesordnung:

- 1 Bestätigung der Tagesordnung
- 2 Bestätigung der Niederschrift der 04. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt, Klimaschutz und Stadtentwicklung vom 02.05.2024
- 3 Beratung zu Beschlussvorlagen
- 4 Beratung zu aktuellen Themen
- 4.1 Machbarkeitsstudie und Betriebsfolgekostenberechnung für eine neue Schwimmhalle

Vorlage: IV 0003/2024

- 4.2 Verkehrsversuch Tribseer Damm
- 4.3 Vorstellung Planung Schwarzer Weg
- 4.4 Variantenuntersuchung Radverkehrsführung Carl-Heydemann-Ring (Beschluss 2024-VII-02-1310)

Änderungsantrag zu TOP 9.1 zum Ausbau des Carl-Heydemann-Rings
Einreicherin: Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN/DIE PARTEI
Vorlage: AN 0033/2024

- 5 Verschiedenes
- 10 Wiederherstellung der Öffentlichkeit und Bekanntgabe von Empfehlungen aus dem nichtöffentlichen Teil

Einleitung:

Von 9 Mitgliedern des Ausschusses für Bau, Umwelt, Klimaschutz und Stadtentwicklung sind 9 Mitglieder anwesend, womit die Beschlussfähigkeit gegeben ist.
Die Sitzung wird durch den Ausschussvorsitzenden geleitet.

Es erfolgt eine Tonträgeraufzeichnung.

zu 1 Bestätigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird ohne Änderungen / Ergänzungen zur Kenntnis genommen.

Abstimmung: 9 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltungen

zu 2 Bestätigung der Niederschrift der 04. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt, Klimaschutz und Stadtentwicklung vom 02.05.2024

Die Niederschrift der 04. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt, Klimaschutz und Stadtentwicklung vom 02.05.2024 wird ohne Änderungen / Ergänzungen bestätigt.

Abstimmung: 8 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 1 Stimmenthaltung

zu 3 Beratung zu Beschlussvorlagen

Es liegen keine Beschlussvorlagen zur Beratung vor.

zu 4 Beratung zu aktuellen Themen

zu 4.1 Machbarkeitsstudie und Betriebsfolgekostenberechnung für eine neue Schwimmhalle Vorlage: IV 0003/2024

Der TOP wird in gemeinsamer Sitzung mit dem Sportausschuss und unter Leitung von Herrn Kinder beraten.

Herr Kinder gibt einführende Worte zum Thema und verweist auf die Ausführungen der zurückliegenden Ausschusssitzungen.

Herr Tuttlies stellt die Machbarkeitsstudie anhand einer Präsentation vor, welcher der Niederschrift beigefügt ist.

Herr Kinder bedankt sich für die Ausführungen. Er bittet um Anmerkungen/Ideen der Ausschussmitglieder.

Auf Nachfrage von Herrn Grösser merkt Herr Tuttlies an, dass die Vor- und Nachteile eines Neubaus abgewogen werden müssen. Es besteht auch die Möglichkeit, den im Jahr 2028 auslaufenden Vertrag mit dem HanseDom zu verlängern oder weitere Alternativen zu prüfen.

Herr Bauschke möchte wissen, ob eine Drittmittelfinanzierung in Erwägung gezogen werden kann und ob ein Leistungsstützpunkt etabliert werden könnte. Laut Herrn Tuttlies sind die neuen Schwimmhallen in Bergen und Anklam teilfinanziert. In den entsprechenden Förderöpfen des Landes befinden sich laut Herrn Tuttlies nur wenige zehntausend Euro. An Förderungen des Bundes heranzukommen, erachtet Herr Tuttlies als sehr schwierig. Die Verwaltung sieht nur geringe Chancen, dass sich entsprechende Förderungen in den nächsten Jahren ergeben.

Herr Suhr möchte die weitere Verfahrensweise wissen. Er verweist des Weiteren auf die innovativen Energiekonzepte seitens des Bundes und fragt nach, ob es möglich sei, die Trägerschaft in ein städtisches Unternehmen zu geben. Auch im Hinblick auf die steuerlichen Aspekte. Dazu merkt Herr Tuttlies an, dass die vorliegende Machbarkeitsstudie die Standardausstattung beinhaltet. Die Frage nach dem Energiekonzept sieht er eher in der Planung. Den Gedanken des steuerlichen Querverbundes nimmt er mit. Dies müsste separat geprüft werden.

Herr Gotsch merkt an, dass die Förderungen für alternative Energiekonzepte für den Neubau abgeschafft wurden. Mit einer 50 Meter Bahn hätte die Hansestadt Stralsund einen Wettbewerbsvorteil im Umkreis. Durch Wettkämpfe könnten Einnahmen generiert werden.

Laut Herrn Tuttlies gibt es bereits 3 Leistungszentren in Mecklenburg-Vorpommern. Die Mittel für die Olympiastützpunkte unterliegen einer ständigen Kontrolle, immer mit dem Ziel, die Kosten zu optimieren.

Daher ist es unwahrscheinlich, dass ein vierter Stützpunkt für den Bereich Schwimmsport eingerichtet wird.

Die Durchführung von Wettkämpfen hätte außerdem Auswirkungen auf den Baukörper, da Tribünen und andere Anlagen benötigt werden würden. Dies würde auch die Bau- und Betriebskosten erhöhen.

Zusätzliche Einnahmen mit der Durchführung von Wettkämpfen zu generieren, ist ebenfalls unwahrscheinlich, eher muss die Stadt hier Geld investieren.

Auf die Frage, ob es der Verwaltung möglich ist, sich in Bezug auf die offenen Fragen an den Landesschwimmverband zu wenden, sagt Herr Tuttlies zu, eine Anfrage zustellen.

Auf die Nachfrage von Herrn Kinder, erklärt Herr Tuttlies, dass die Parameter, die das Büro in den Tabellen geliefert hat, angepasst werden können und so Werte für unterschiedliche Gegebenheiten ermittelt werden können.

Herr Suhr erkundigt sich, welche Schritte von Seiten der Verwaltung als nächstes vorgesehen sind.

Herr Tuttlies erwidert, dass mit der Studie der Bürgerschaft das Prüfergebnis vorgelegt wird. Die Verwaltung kann Vorschläge unterbreiten, das entscheidende Organ ist allerdings die Bürgerschaft.

Da es keine weiteren Fragen gibt schließt Herr Kinder den Tagesordnungspunkt.

zu 4.2 Verkehrsversuch Tribseer Damm

Einführend erklärt Herr Dr. Raith, dass ein Verkehrsversuch gut vorbereitet werden muss, um die dann vorherrschenden Gegebenheiten gut abbilden zu können.

Es soll jetzt einen Versuch auf dem Tribseer Damm geben. Ziel ist es zu prüfen, ob die Verengung der Fahrspur in beide Fahrtrichtungen in bestimmten Bereichen verkehrlich machbar ist. Bei Erfolg der Maßnahme könnte im Bereich des Bahnhofs ein Busbahnhof eingerichtet werden. Um diesen effektiv zu betreiben, müsste für die Busse als Wendemöglichkeit ein Kreisverkehr geschaffen werden.

Bei der Schaffung eines Busbahnhofs werden zusätzliche Aufstellfläche und Gehwege benötigt, was bedeutet, dass Fläche zur Verfügung gestellt werden muss.

Der Test soll zeigen, ob der notwendige Platz ohne größere Verkehrseinschränkungen gewonnen werden kann. Ist dies nicht möglich, muss eine andere Lösung erarbeitet werden. Sollte der Test positiv verlaufen, könnten die Suche nach Förderprogrammen beginnen und die Planungen intensiviert werden.

Frau Wilcke erklärt, dass für den Versuch die Reduzierung von zwei auf eine Fahrspur in beiden Richtungen erfolgen soll, vor allem zwischen dem Abschnitt Jungfernstieg und Bahnhofstraße. Frau Wilcke erläutert anhand einer Zeichnung die geplanten Veränderungen.

Der Versuch soll in den Sommermonaten begonnen werden und drei bis vier Monate laufen. Weiter führt Frau Wilcke aus, dass der Versuch extern begleitet werden soll, um entsprechende Daten zu erhalten.

Das Verkehrsaufkommen in dem genannten Bereich wird vor dem Test und währenddessen erhoben und auch die Lichtsignalanlagen werden an die geänderten Gegebenheiten angepasst. Das Vorhaben wurde bereits mit dem Nahverkehr und der Polizei besprochen.

Frau Wilcke sagt zu, dass die Ergebnisse des Tests im Ausschuss vorgestellt werden.

Herr Bauschke erfragt, ob im Zusammenhang mit dem Versuch auch die neu eingerichteten Parkbuchten in dem Bereich besser kenntlich gemacht werden.

Dazu erklärt Frau Wilcke, dass die vorhandenen Baken festeingebaut werden, nachdem sie um eine Stellfläche versetzt wurden. Außerdem werden die Verkehrszeichen in ihrer Größe angepasst. Diese Arbeiten erfolgen noch vor Beginn des Versuches.

Auf die Nachfrage von Herrn Miseler erklärt Herr Dr. Raith, dass erst nach der Entscheidung, ob Busbahnhof ja oder nein, eine Entscheidung zur Führung des Radverkehrs getroffen werden kann.

Der Versuch soll auch zeigen, wie weit sich Rückstau bei geschlossener Schranke bildet. Dies kann aber erst mit Durchführung des Tests evaluiert werden. Frau Wilcke betont nochmal, dass die Lichtsignalanlagen entsprechend umprogrammiert werden.

Herr Haack macht deutlich, dass mit der Novellierung der Kommunalverfassung die Bürgerschaft entscheidet, ob das Vorhaben ausgeschrieben wird.

Herr Suhr begrüßt den Test ausdrücklich.

Er erfragt, wie der geplante Kreisverkehr in dem Versuch berücksichtigt werden soll. Außerdem erkundigt sich der Fraktionsvorsitzende nach der Radverkehrsführung auf der gegenüberliegenden Straßenseite des Intercity Hotels.

Zum Kreisverkehr führt der Leiter des Amtes 60 aus, dass dieser vor allem dazu dient, dass die Bussteige aus beiden Richtungen angefahren werden können. Der Verkehr in der Bahnhofstraße kann in diesem Zusammenhang vernachlässigt werden.

Sollte der Busbahnhof realisiert werden, würde die jetzt vorhandene Bushaltestelle entfallen und so auch mehr Platz für Radfahrende entstehen.

Herr Bauschke schließt den Tagesordnungspunkt.

zu 4.3 Vorstellung Planung Schwarzer Weg

Das Vorhaben, den Schwarzen Weg als Radverbindung zu ertüchtigen, ergibt sich aus dem Klimaschutzteilkonzept „Mobilität“. Geplant ist, den Weg von der Barther Straße bis zum Parkplatz des Kleingartenvereins als Fahrradstraße auszubauen und den Folgeabschnitt bis Blütenweg als Radweg.

Frau Wilcke geht auf den ersten Bauabschnitt ein. Ab der Barther Straße wird der Schwarze Weg als vier Meter breite Fahrbahn in Asphaltbauweise ausgebaut. Ausgewiesen wird dieser Bereich als „Fahrradstraße/Kfz-frei“. Der zweite Abschnitt wird als Radweg mit einer Breite von 2,80 m ausgebaut. So kann der Radweg auch von Versorgungsfahrzeugen genutzt werden. Die Trennung erfolgt durch einen Poller. Das Projekt unterliegt einer Fördermaßnahme des Radverkehrs, was keine Schaffung von Bürgersteigen nötig macht. Dennoch wären diese, der Abbildung nach, möglich. Die Maßnahme soll innerhalb von zwei Jahren umgesetzt werden. Die Vergabe für den ersten Teilabschnitt soll am 11.06.2024 im Hauptausschuss geschlossen werden.

Die Nachfrage von Herrn Suhr, ob es vom Moorteich kommend in Richtung Barther Straße eine Querungshilfe gibt, bejaht Frau Wilcke.

Da es keine weiteren Fragen gibt, schließt der Ausschussvorsitzende den Tagesordnungspunkt.

zu 4.4 Variantenuntersuchung Radverkehrsführung Carl-Heydemann-Ring (Beschluss 2024-VII-02-1310)

Frau Wilcke bezieht sich auf den Beschluss der Bürgerschaft 2024/VII-02-1309.

Die von ihr gezeigte Präsentation wird dem Protokoll als Anlage beigelegt.

Für die Aufteilung des Straßenraums wird sich nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) gerichtet. Beim Carl-Heydemann-Ring handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße mit einer Verbindungsfunktion.

Bei einer Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h und der Maßgabe Begegnungsverkehr Bus - Bus ergibt sich eine Mindestbreite der Fahrbahn von 6,50 m. Für Gehwege liegt die Regelbreite bei 2 m, bei einer Integration des Radverkehrs würde sich die Regelbreite auf 2,50 m erhöhen.

Die RASt in Verbindung mit der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) von 2010 empfiehlt bei den vorliegenden Voraussetzungen separate Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Radweg) Die stellvertretende Abteilungsleiterin betont, dass es sich bei einem Schutzstreifen um keine separate Anlage handelt.

Anschließend geht Frau Wilcke auf die Mindestmaße von Pkw-Stellplätzen und den einzuplanenden Sicherheitsabstand zu Radfahrenden ein.

Außerdem teilt sie mit, dass es 2024 eine neue ERA geben wird und welche Neuerungen die Richtlinie enthalten wird. So wird es aufgrund neuer Mindestmaße verstärkt Mischverkehr geben und die Möglichkeit, Piktogrammketten zu verwenden.

Die Allee soll beidseitig erhalten bzw. wiederhergestellt werden. Aufgrund des jetzigen Zustandes von Gehweg und Bäumen ist eine Fällung des jetzigen Bestandes allerdings wahrscheinlich.

Für die Radverkehrsanlage Radfahrstreifen wurde eine Regelbreite von 1,85 m und ein Schutzstreifen zum ruhenden Verkehr eingeplant.

Beim Anlegen eines Radweges könnten die Regelmaße nicht eingehalten werden, da diese den Straßenquerschnitt übersteigen.

Nachfolgend geht Frau Wilcke auf die Konfliktpunkte beider Varianten ein.

1. Radfahrstreifen

- „Dooring“ – Rad Sicherheitsabstand
- Grundstückszufahrten Konfliktpunkt Rechtsabbieger
- Stellplätze-Zu- und Abfahrt über den Radfahrstreifen
- bei Fahrt auf Nebenanlagen, Konflikt mit Autos, Fußgängern

2. Radweg

- „Dooring“ Konflikt Rad-Kfz/ Querung Radweg zum / vom Gehweg Konflikt Rad-Fußgänger
- Grundstückszufahrten Konflikt: Rechtsabbieger
- Grundstückszufahrten Konflikt Rad + wartendes Fahrzeug
- abbiegende Fahrzeuge – querender Radverkehr Konflikt Fußgänger-Radfahrer

Die Gegenüberstellung zeigt, dass separat angelegte Radwege mehr Konfliktpotenzial aufweisen als Radfahrstreifen.

Die Kostenschätzung zu beiden Varianten zeigt, dass hier keine großen Unterschiede bestehen.

Zusammenfassend führt Frau Wilcke aus, dass die subjektive Sicherheit auf einem Radweg immer höher ist, es sich bei einem Radfahrstreifen aber auch um eine separate Anlage handelt. Ein Radweg kann aufgrund der vorgeschriebenen Maße im Carl-Heydemann-Ring nur unter Reduzierung des Grünstreifens realisiert werden. Berücksichtigt werden sollte auch die gestiegene Zahl an E-Bike-Nutzern und die damit verbundene höhere Geschwindigkeit der Räder. Die objektive Sicherheit ist auf Radfahrstreifen höher und es kann eine kontinuierliche Radwegeführung geschaffen werden.

Herr Dr. Raith ergänzt, das Radfahrende bezogen auf ihre Geschwindigkeit sehr individuell sind und deshalb beide Varianten Vor- und Nachteile haben. Allerdings ist ein durchgängiges Netz und eine einheitliche Wegeführung für den Radfahrenden von großer Bedeutung.

Mit Vorstellung des Prüfergebnisses im Ausschuss für Bau, Umwelt, Klimaschutz und Stadtentwicklung, betrachtet dieser den Beschluss als umgesetzt.

Der Präsident wird über das Beratungsergebnis informiert.

Herr Bauschke schließt den Tagesordnungspunkt.

**Änderungsantrag zu TOP 9.1 zum Ausbau des Carl-Heydemann-Rings
Einreicherin: Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN/DIE PARTEI
Vorlage: AN 0033/2024**

zu 5 Verschiedenes

Herr Miseler erkundigt sich, ob die Baumbeschneidungen im Frankendamm, die derzeit durchgeführt werden, rechtens sind.

Herr Dr. Raith erklärt, dass es sich um Platanen handelt, die regelmäßig gestutzt werden müssen.

Herr Gottschling erfragt, ob die Bauarbeiten zur Erweiterung des Strelaparks bereits begonnen haben. Dazu kann der Leiter des Amtes 60 aufgrund der fehlenden Zuständigkeit keine gesicherte Auskunft treffen, erklärt aber, dass der Beginn mit dem Zeitplan übereinstimmen würde.

Da es im nichtöffentlichen Teil der Sitzung keinen Redebedarf gibt, entfallen die übrigen Tagesordnungspunkte.

Herr Bauschke bedankt sich für die gute und konstruktive Zusammenarbeit und schließt die Sitzung.

**zu 10 Wiederherstellung der Öffentlichkeit und Bekanntgabe von Empfehlungen
aus dem nichtöffentlichen Teil**

gez. Stefan Bauschke
Vorsitzender

gez. Gaby Ely
Protokollführung