

Ersatzneubau der Brücke über die Müritz-Elde-Wasserstraße in Plau am See (B103).

<i>Organisationseinheit:</i> Bau- und Planungsamt <i>Antragsteller:</i>	<i>Datum</i> 05.11.2024 <i>Aktenzeichen:</i>
---	--

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
-----------------------	---------------------------------	--------------

Finanzielle Auswirkungen:

GESAMTKOSTEN	AUFWAND/AUSZAHLUNG IM LFD. HH-JAHR	AUFWAND/AUSZAHLUNG JÄHRL.	ERTRAG/EINZAHLUNG JÄHRL.
00,00 €	00,00 €	00,00 €	00,00 €
FINANZIERUNG DURCH		VERANSCHLAGUNG IM HAUSHALTSPLAN	
Eigenmittel	00,00 €	Im Ergebnishaushalt	Ja / Nein
Kreditaufnahme	00,00 €	Im Finanzhaushalt	Ja / Nein
Förderung	00,00 €		
Erträge	00,00 €	Produktsachkonto	00000.0000
Beiträge	00,00 €		

Sachverhalt:

Durch das Straßenbauamt Schwerin werden in Auftragsverwaltung die Belange des Baulastenträgers „Bund“ vertreten. Der „Bund“ ist für die verkehrssichere und leistungsfähige Herstellung der Bundesstraßen und des straßenbegleitenden Radweges zuständig. Somit liegt auch die Verantwortung für den Ersatzneubau der Brücke über die Müritz-Elde-Wasserstraße in deren Händen. Die Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern hat die Stadt Plau am See in einem persönlichen Gespräch darüber informiert, dass ein Ersatzneubau dieser Brücke in voraussichtlich 5 Jahren durchgeführt werden muss und jetzt bereits die Planungsphase beginnt. Weiterhin wurde der Stadt Plau am See eine Entscheidungsvorlage für die Festlegung der Verkehrsbreiten und -höhen übergeben. Diese Vorlage beinhaltet die Erläuterung von 4 möglichen Varianten zur Umsetzung des Ersatzneubaus. Für die verbindliche Festlegung der Forderungen ist ein Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau- und Infrastruktur und Umwelt erforderlich. Unter Beachtung der örtlichen Randbedingungen und des technischen Vorschriftenwerkes sowie der gebotenen Wirtschaftlichkeit ist die Variante A / I die Vorzugsvariante für den Bund. Bei Umsetzung dieser Variante ergibt sich für die Stadt Plau am See keine bzw. keine wesentliche Beteiligung an den Baukosten. Auf Verlangen der Stadt Plau am See ist auch die Umsetzung der Varianten A / II, B / I oder B / II möglich. Durch die Anordnung von Gehwegen bzw. die Vergrößerung der lichten Höhen unterhalb des Brückenbauwerkes erhöhen sich die Baukosten (höhere und breitere Straßendämme, längere Ausbaulänge, Treppenanlagen, breitere und höhere Brücke, Stützmauern). Die sich ergebenden Mehrkosten gegenüber der Variante A / I sind in diesem Fall von der Stadt Plau am See zu tragen. Der sich ergebende Kostenanteil ist in der Anlage ausgewiesen. Der angegebenen Kostenanteil der Stadt Plau am See ist eine Kostenannahme. Die endgültige Höhe des Kostenanteils der Stadt Plau am See ergibt sich aus der Entwurfsplanung und der zugehörigen Kostenberechnung. Die Kostentragung wird in einer Kostenteilungsvereinbarung auf Basis der einschlägigen Richtlinien geregelt.

Anlage/n:

1	Entscheidungsvorlage-Erklärung (öffentlich)
2	Varianten Ersatzneubau (öffentlich)

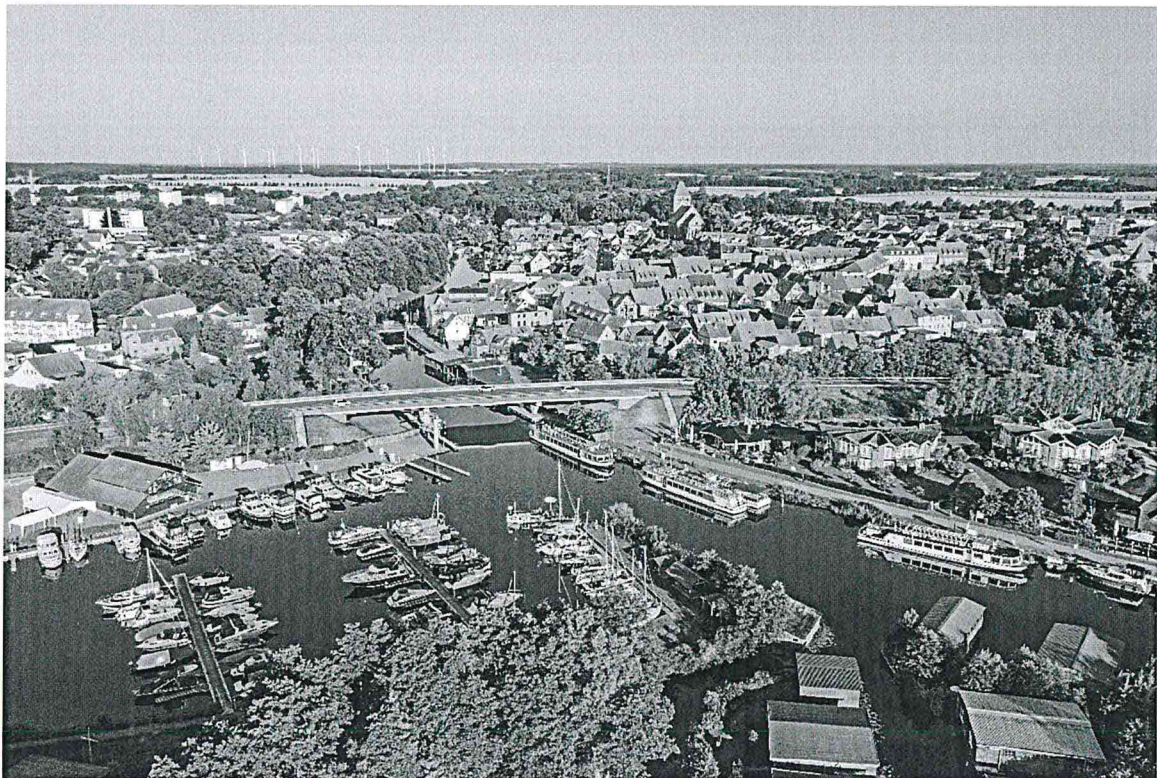
Straßenbauverwaltung Land Mecklenburg – Vorpommern
Straßenbauamt Schwerin
Pampower Straße 68
19061 Schwerin

Entscheidungsvorlage Verkehrsraum

B 103

Ersatzneubau der Brücke über
die Müritz -Elde- Wasserstraße (MEW) in Plau

ASB-Nr.: 2539:501



Inhaltsverzeichnis

1	Brückenquerschnitt.....	3
2	Lichte Durchfahrtshöhen	4
3	Variantenkombination mit grober Kostenabschätzung.....	5
4	Variantenbetrachtung	5

1 Brückenquerschnitt

Bestand:

Auf dem Bauwerk ist folgender Querschnitt vorhanden:

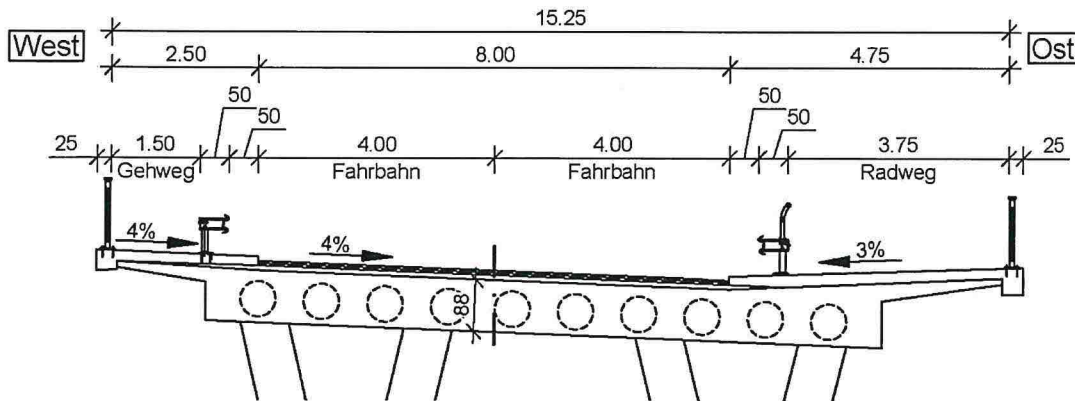


Bild 1 Bestandsquerschnitt

An beiden Enden der Brücke sind insgesamt vier städtische Treppenanlagen vorhanden.

Brückenquerschnitt A:

Der Querschnitt wird nach gültiger Vorschrift (RAL 2012) für Bundesstraßen mit Radweg entwickelt. Dabei ist westlich ein Notgehweg angeordnet. Der östliche Radweg ist 3 m breit. Die Fahrbahnbreiten bleiben gegenüber dem Bestand unverändert.

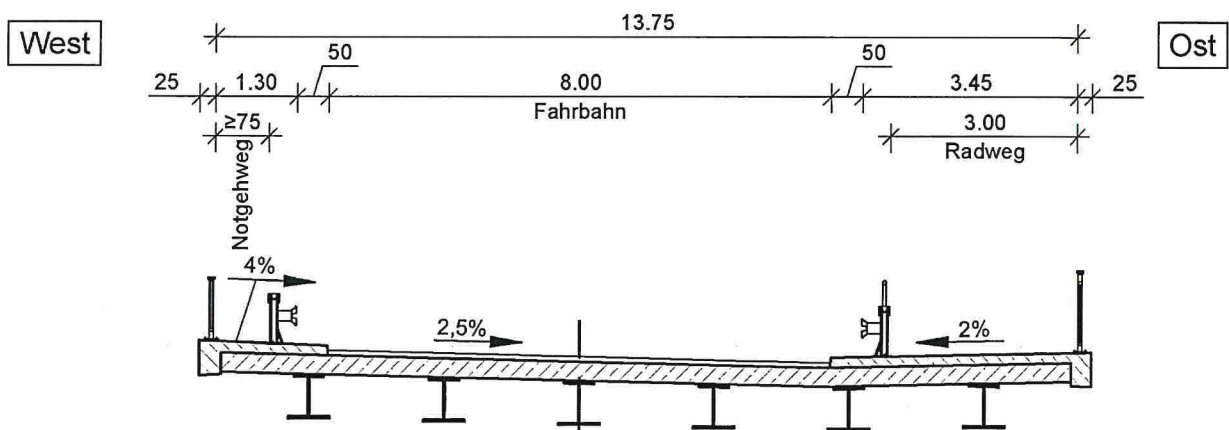


Bild 2 Querschnitt A

Brückenquerschnitt B:

Der Querschnitt wird an den Bestandsquerschnitt mit Ausbildung eines Gehweges auf der Westseite angepasst. Dabei wurde der vorhandene Gehweg (1,5 m) auf eine den heutigen Vorschriften (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen kurz RAL) entsprechenden Breite (2 m) verbreitert. Der östliche Radweg (3,75 m) wurde auf eine den heutigen Vorschriften (RAL) entsprechende Breite (3 m) angepasst. Die Fahrbahnbreiten bleiben gegenüber dem Bestand unverändert.

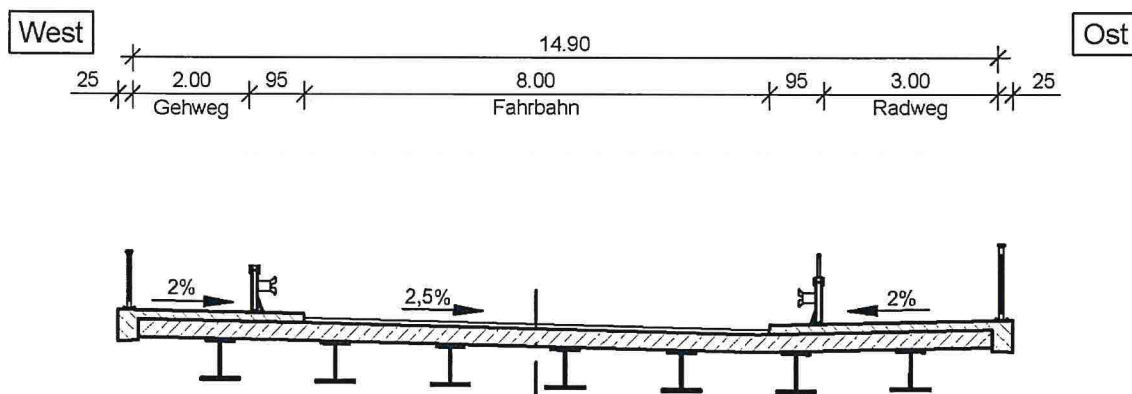


Bild 3 Querschnitt B

2 Lichte Durchfahrtshöhen

Die kleinste lichte Durchfahrtshöhe auf Straßen soll im Regelfall mindestens 4,50 m betragen.

Kleinste lichte Durchfahrtshöhen im Bestand:

Die kleinsten lichten Höhen wurden an Hand einer Vermessung ermittelt. Sie betragen in der Dammstraße und in der Straße An der Metow zirka 3,81 m.

Variante I:

Die kleinste lichte Höhe der Dammstraße bleibt wie im Bestand mit ca. 3,81 m erhalten. Auf Grund der technisch notwendigen Erhöhung des Brückenlängsgefälles erhöht sich die lichte Durchfahrtshöhe der Straße An der Metow auf ca. 4,13 m. Es ergibt sich eine notwendige Erhöhung des nördlichen Straßendamms im Mittel um ca. 50 cm.

Variante II:

Die Variante II sieht vor, Durchfahrtshöhen für den Fahrzeugverkehr unter der Brücke von mindestens 4,50 m auszubilden. Diese Variante ergibt eine Erhöhung des südlichen und des nördlichen Straßendamms im Mittel um ca. 80 cm. Die Erhöhung des Straßendamms bedingt eine größere Dammbreite. Auf Grund der örtlichen Randbedingungen sind in Teilabschnitten Stützmauern notwendig, um die Dammbreite zu begrenzen.

3 Variantenkombination mit grober Kostenabschätzung

Varianten- kombinationen	West Geh-/ Notgehweg	Fahrbahn	Ost Radweg	Dammstraße	An der Metow	Gesamt- kosten	Kosten- anteil Stadt
	Breite (m)	Breite (m)	Breite (m)	Kl. lichte Höhe (m)	Kl. lichte Höhe (m)	(Euro)	(Euro)
Bestand	1,50	8,00	3,75	3,81	3,81	-	-
A / I (min B / min H)	0,75 (Notgehweg)		3,00	3,81	4,13	11.500.000	-
A / II (min B / max H)				4,53	4,82	12.200.000	700.000
B / I (max B / min H)	2,00 (Gehweg)			3,81	4,13	11.700.000	200.000
B / II (max B / max H)				4,53	4,82	12.400.000	900.000

4 Variantenbetrachtung

Durch das Straßenbauamt Schwerin werden in Auftragsverwaltung die Belange des Baulastträgers „Bund“ vertreten.

Der „Bund“ ist für die verkehrssichere und leistungsfähige Herstellung der Bundesstraße und des straßenbegleitenden Radweges zuständig.

Unter Beachtung der örtlichen Randbedingungen und des technischen Vorschriftenwerkes sowie der gebotenen Wirtschaftlichkeit ist die Variante A / I die Vorzugsvariante für den Bund. Bei Umsetzung dieser Variante ergibt sich für die Stadt Plau am See keine bzw. keine wesentliche Beteiligung an den Baukosten.

Auf Verlangen der Stadt Plau am See ist auch die Umsetzung der Varianten A / II, B / I oder B / II möglich.

Durch die Anordnung von Gehwegen bzw. die Vergrößerung der lichten Höhen unterhalb des Brückenbauwerkes erhöhen sich die Baukosten (höhere und breitere Straßendämme, längere Ausbaulänge, Treppenanlagen, breitere und höhere Brücke, Stützmauern).

Die sich ergebenden Mehrkosten gegenüber der Variante A / I sind in diesem Fall von der Stadt Plau zu tragen. Der sich ergebende Kostenanteil ist in dieser Unterlage ausgewiesen.

Der angegebene Kostenanteil der Stadt Plau am See ist eine Kostenannahme. Die endgültige Höhe des Kostenanteils der Stadt Plau am See ergibt sich aus der Entwurfsplanung und der zugehörigen Kostenberechnung. Die Kostentragung wird in einer Kostenteilungsvereinbarung auf Basis der einschlägigen Richtlinien geregelt.

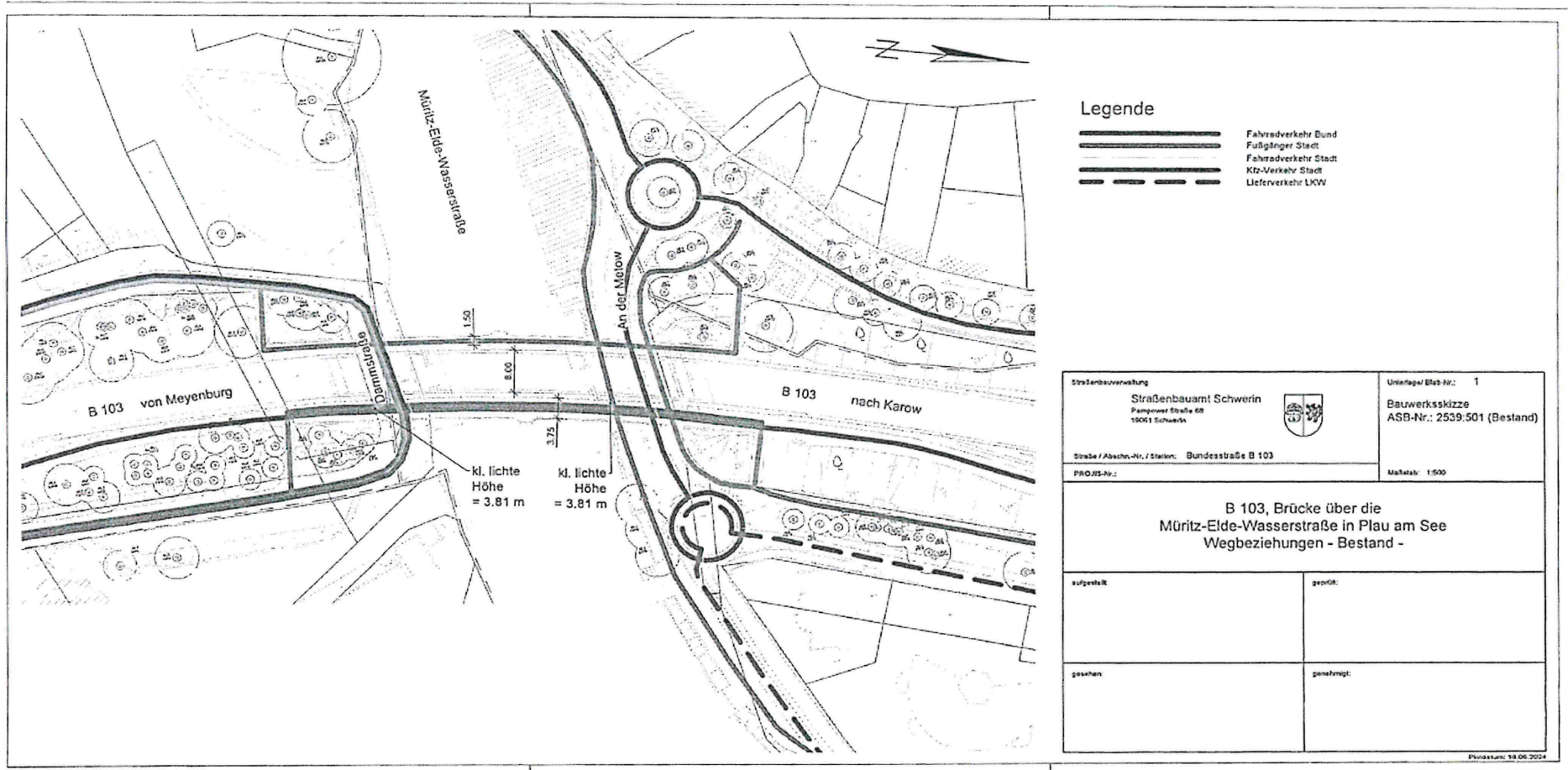
Bestand:

Querschnitt:

Gehweg westlich	= 1,50 m
Fahrbahn	= 8,00 m
Radweg östlich	= 3,75 m

Durchfahrtshöhe:

Dammstraße	= zirka 3,81 m
An der Metow	= zirka 3,81 m

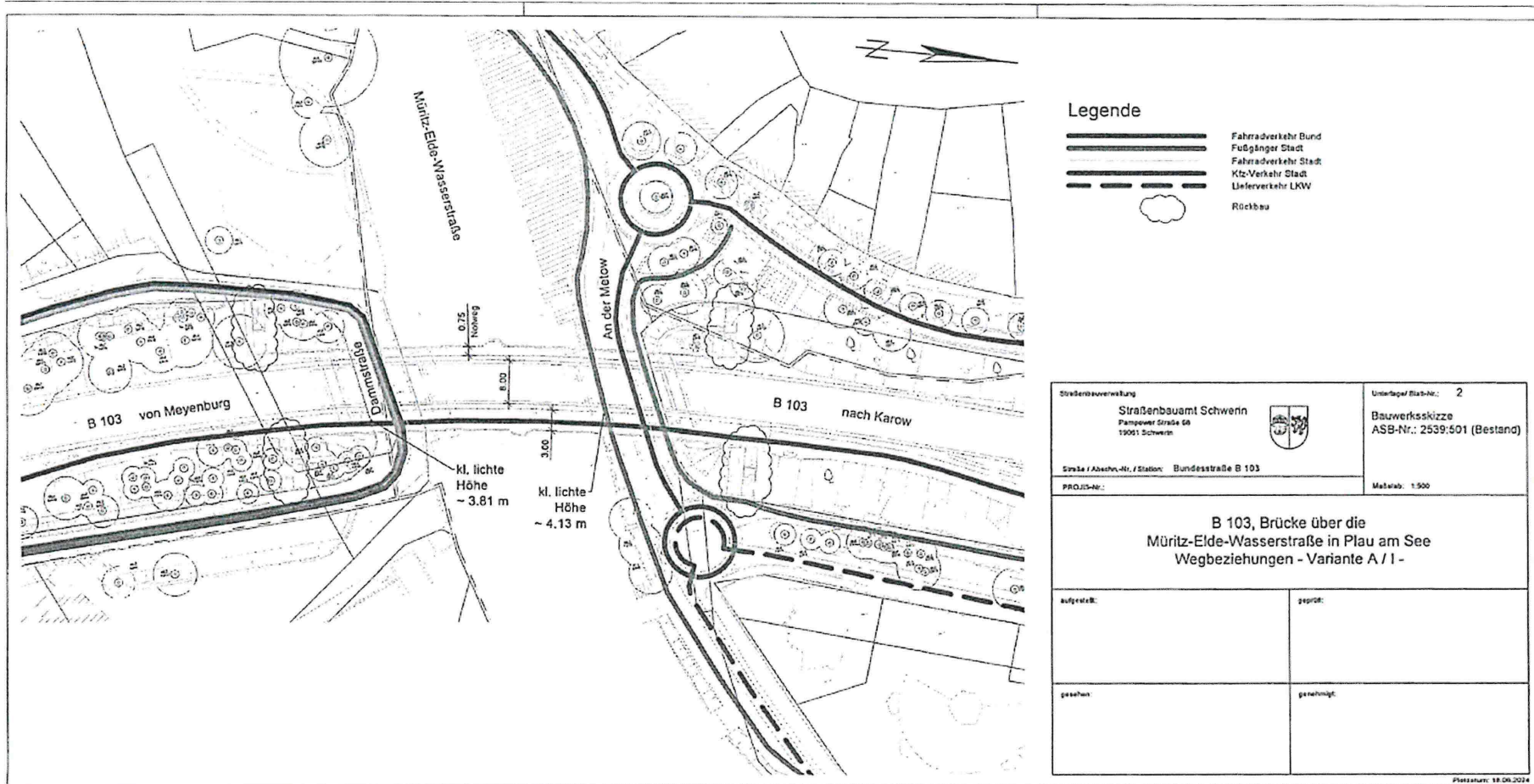


Variante A / I:

Querschnitt: Notgehweg westlich = 0,75 m
 Fahrbahn = 8,00 m
 Radweg östlich = 3,00 m

Durchfahrtshöhe: Dammstraße = zirka 3,81 m
 An der Metow = zirka 4,13 m

Kostenanteil Stadt: 0,00 Euro

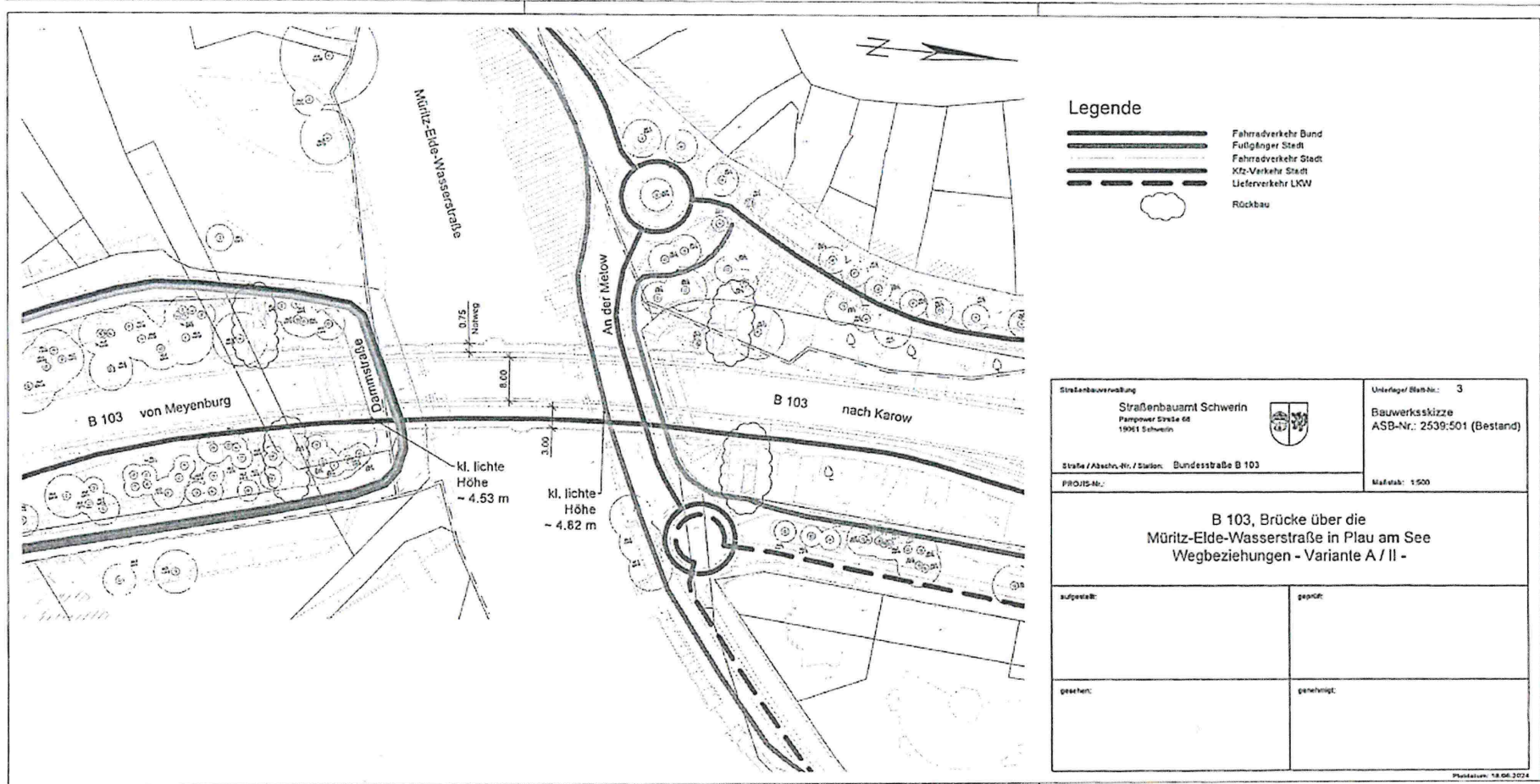


Variante A / II:

Querschnitt: Notweg westlich = 0,75 m
 Fahrbahn = 8,00 m
 Radweg östlich = 3,00 m

Durchfahrtshöhe: Dammstraße = zirka 4,53 m
 An der Metow = zirka 4,82 m

Kostenanteil Stadt: 700.000,- Euro

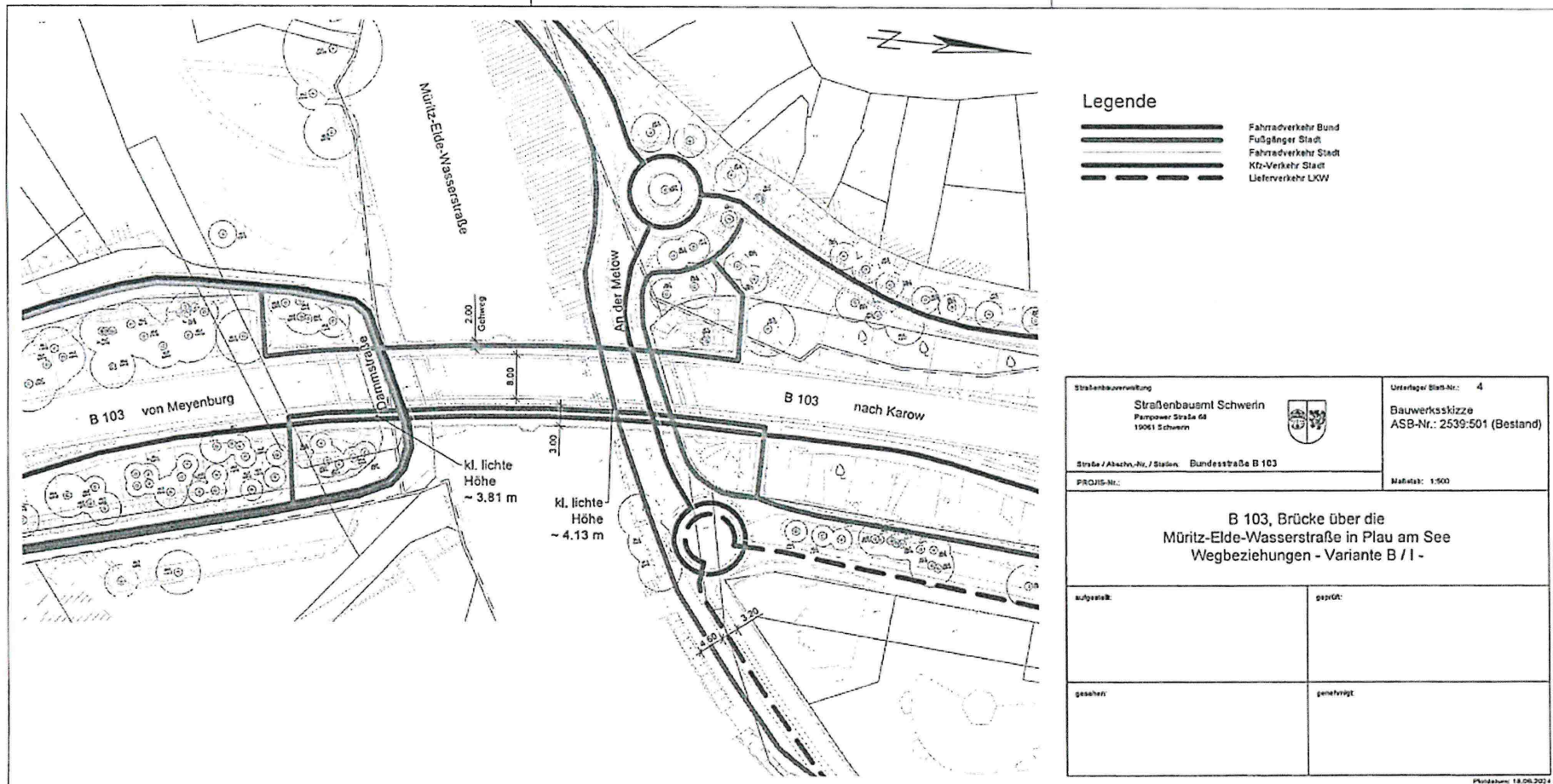


Variante B / I:

Querschnitt: Gehweg westlich = 2,00 m
 Fahrbahn = 8,00 m
 Radweg östlich = 3,00 m

Durchfahrtshöhe: Dammstraße = zirka 3,81 m
 An der Metow = zirka 4,13 m

Kostenanteil Stadt: 200.000,- Euro



Variante B / II:

Querschnitt: Gehweg westlich = 2,00 m
 Fahrbahn = 8,00 m
 Radweg östlich = 3,00 m

Durchfahrtshöhe: Dammstraße = zirka 4,53 m
 An der Metow = zirka 4,82 m

Kostenanteil Stadt: 900.000,- Euro

