



BESCHLUSSVORLAGE

Fachamt/Antragsteller/in

Datum

Drucksachen-Nr.: - AZ:

Tiefbauamt	11.06.2021	0117/21 - I/21 -
------------	------------	------------------

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Top	Abst. Ergebnis
Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss			
Bauausschuss	21.06.2021		
Stadtverordnetenversammlung			
Vorlageninformation	01.04.2021		

Betreff:

Endausbau des Baugebietes „Hundsrücken“, im Stadtteil Nauborn

Anlage/n:

Lageplan, Regelquerschnitte

Beschluss:

Dem Endausbau des Baugebietes Hundsrücken wird zugestimmt.

Wetzlar, den 31.03.2021

gez. Dr. Viertelhausen

Begründung:

Allgemein

Die Stadt Wetzlar beabsichtigt im Stadtteil Nauborn den Endausbau des Baugebietes (BG) „Hundsrücken“. Die Maßnahme umfasst die Straßen:

- „Karlschmitter Weg“
- „Zum Eisenhardt“
- „Zum Hundsrücken“
- „Zum Stützel“
- „Bergstraße“ (3 Stichwege)
- „Zum Boden“
- „Am Schlag“

Die Baustrecke beträgt insgesamt ca. 2.300 m.

Der Endausbau umfasst ausschließlich den Straßenbau. Ver- und Entsorgungsleitungen wurden bereits im Zuge der Erschließung verlegt. Im Zuge der Maßnahme werden kleinere Schäden am Kanal saniert.

Vorhandener Zustand Straßenraum

Die Breite der Straßenparzellen beträgt zwischen 6,00 m und 10,00 m.

Die Verkehrsfläche (zukünftige Fahrbahn- und Gehwegflächen) ist auf ganzer Länge und Breite in Asphaltbauweise (Asphalttragschicht) hergestellt. Das Gebiet befindet sich seit der Erschließung vor rd. 20 Jahren im Baustraßenzustand.

Behindertengerechte Führungen sind im Planungsbereich nicht vorhanden. Die Entwässerung erfolgt über die bereits hergestellten Rinnenfundamente und Straßenabläufe.

Baustraßen sollen nur temporär angelegt werden und sind generell nicht als langfristige Lösungen geeignet. Da die Baustraße im Baugebiet „Hundsrücken“ über Jahre hinweg durch den Verkehr beansprucht und der Witterung ausgesetzt wurde, befindet sich die Baustraße in einem schlechten Zustand (u.a. Rissbildungen in der Asphalttragschicht, Mängel in der Oberflächenbeschaffenheit, Schlaglöcher etc.). Hinzu kommen Straßenaufbrüche für Hausanschlussleitungen, die über die Jahre durch die Versorgungsunternehmen verursacht wurden.

Aufgrund des optisch schlechten Baustraßenzustands wurde im Rahmen der bauvorbereitenden Baugrunduntersuchungen eine ergänzende Untersuchung der Asphaltsschichten empfohlen und durchgeführt.

Die Untersuchung der Asphaltsschichten durch eine spezialisierte Prüfstelle kommt zu dem Ergebnis, dass das Überbauen der gegenwärtigen Asphalttragschicht mit einer Asphaltdeckschicht, in Hinblick auf eine angemessene Nutzungsdauer nicht befürwortet werden kann. Die Asphalttragschicht weist demnach einen Zustand auf, welcher bei Asphaltbefestigungen erfahrungsgemäß am Ende ihrer Nutzungsdauer anzutreffen ist. Bei Nutzung der vorhandenen Asphalttragschicht wird der Asphaltoberbau eine deutlich kürzere Nutzungsdauer im Vergleich zur Neuherstellung von beiden Asphaltsschichten aufweisen.

Zudem weisen die bereits bei der Erschließung betonierten Rinnenfundamente durch die

direkte Beanspruchung über die Jahre in allen Straßenabschnitten zahlreiche Risse auf und müssen ebenfalls erneuert werden.

Aufgrund der in den Gutachten getroffenen Aussagen ist es nicht möglich, wie in den 1990er Jahren geplant, die Asphaltdeckschicht auf dem vorhandenen Asphaltkörper im Rahmen des Endausbaus herzustellen. Um eine dem Endausbau entsprechende Nutzungsdauer zu gewährleisten, müssen die vorhandene Asphalttragschicht sowie die Rinnenfundamente ebenfalls erneuert werden.

Geplante Gestaltung des Straßenraumes

Um die Fahrbahn- und Gehwegflächen bzw. den motorisierten und fußläufigen Verkehr im Baugebiet abzugrenzen und das Parken im Gebiet eindeutig zu regeln, sollen die Verkehrsflächen im Trennungsprinzip, also mit der Trennung von Fahrbahn- und Gehwegflächen durch Bord-/Rinnenanlagen hergestellt werden.

Lediglich die kürzeren Stichstraßen werden aufgrund der sehr geringen Verkehrsmengen und der im Bebauungsplan beschriebenen Klassifizierung als „Wohnzonen“, mit einem höhengleichen Ausbau hergestellt.

Die beidseitigen Gehwege werden mit Breiten zwischen 1,20 m und 3,00 m in Pflasterbauweise, die Fahrbahnen mit Breiten zwischen 4,50 und 5,50 m in Asphaltbauweise hergestellt.

Die Stichwege werden, entgegen dem Bebauungsplan, aufgrund der Gefällesituation auf ganzer Fläche asphaltiert bzw. teilweise mit einem einseitigen Pflasterstreifen hergestellt.

Die Entwässerung der Oberfläche erfolgt über beidseitig angelegte Pflasterrinnen (Breite 0,32 m bzw. 0,50m) bzw. im Bereich der Stichwege über Mittelrinnen. Vorh. Straßenabläufe (Muldenform im Bereich des höhengleichen Ausbaus) werden an die Endausbauplanung angepasst bzw. vereinzelt neu hergestellt.

Durch die Anlage von Bordsteinführungen (Rundbordsteinen) am Fahrbahnrand wird das freie Parken am Fahrbahnrand gestattet. Mit dem freien Parken kann tendenziell mehr Parkraum zur Verfügung gestellt werden, als mit fest markierten Stellplätzen möglich gewesen wäre.

Gemäß dem Leitfaden für unbehinderte Mobilität und den mit dem Behindertenbeirat der Stadt Wetzlar abgestimmten Details werden Querungsstellen mit „Nullabsenkungen“ sowie taktilen Leitelementen vorgesehen. Weiterhin wird die im Planungsbereich vorhandene Bushaltestelle „Zum Hundsrücken“ barrierefrei ausgebaut.

Wie im Bebauungsplan gefordert, werden vereinzelt neue Grünflächen geplant. Die vorhandenen Pflanzbeete in der Straße „Zum Boden“ werden an die erforderlichen Pflanzgrubenbreiten angepasst. Insofern es nicht möglich ist, die Fahrbahn und den Gehweg so herzustellen, dass die vorh. Wurzeln der Bäume keinen Schaden nehmen, werden Erstpflanzungen vorgesehen.

Das im November 2019 durch die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Wetzlar beschlossene Rad- und Fußverkehrskonzept macht für den Planungsbereich (reine Anliegerstraßen), keine Vorgaben hinsichtlich der Radverkehrsführung, so dass der Radverkehr im Mischverkehr (Tempo-30-Zone) erfolgt.

Die Mindestgehwegbreiten von 2,50 m des o.g. Konzeptes lassen sich aufgrund der vorhandenen Parzellenbreiten nicht realisieren.

Änderungen der Gestaltung gegenüber Vorgaben des Bebauungsplans

Im für den Planungsbereich gültigen Bebauungsplan Nr. 13 „Hundsrücken II“ (Rechtskräftig seit 17.04.2000) sowie dessen Begründung wurden Vorgaben für die Gestaltung des Straßenraumes getroffen. Von einigen dieser Vorgaben muss abgewichen werden:

- Die Stichstraßen sollen gem. Begründung zum Bebauungsplan durch vollflächige Pflasterungen den Charakter von Wohnstraßen erhalten. Dies kann aus technischer Sicht nicht befürwortet werden. Gerade in den steilen Stichwegen (bis zu 13% Gefälle) ist die Herstellung von Pflasterstraßen problematisch. Es besteht im Gegensatz zu Asphaltfahrbahnen eine erhöhte Rutschgefahr bei Nässe und Schnee. Hier würde bei dem höhengleichen Ausbau ohne Bordsteine eine Gefahrensituation geschaffen. Zudem ist zu erwarten, dass in den Teilstrecken durch Verschiebungen/Verformungen des Pflasters ein Unterhaltungsschwerpunkt geschaffen wird. Diese Verformungen lassen sich in mehreren Straßen im Stadtgebiet nachvollziehen. Aus diesem Grund sollen die Fahrbahnen der Stichstraßen in Asphaltbauweise hergestellt werden.
- Gemäß Bebauungsplan und ursprünglicher Erschließungsplanung ist in der Straße „Zum Hundsrücken“ ein höhengleicher Ausbau vorgesehen. Dies widerspricht der Tatsache, dass dort eine Buslinie verkehrt. Die durch Linienbusse befahrenen Bereiche sollen deshalb aus Sicherheitsgründen eine Trennung von Fahrbahn und Gehweg mittels Bordsteinen erhalten. Ein Überfahren der Gehwegflächen ist somit gemäß StVO nicht erlaubt.
- Die im Bebauungsplan vorgegebenen Baumstandorte lassen sich, unter Berücksichtigung der erforderlichen Mindestgrößen von Pflanzflächen, nicht in Verbindung mit ausreichenden Gehweg- oder Fahrbahnbreiten realisieren. Teilweise sind im Bebauungsplan Baumstandorte mittig der Straßenparzelle vorgesehen. Die im Zuge der Erschließung des 1.BA (1985) gepflanzten Bäume (7 Stück) verursachen bereits sichtbare Schäden im Asphalt. Die vorhandenen Pflanzflächen der Bäume entsprechen in keiner Weise den geforderten Mindestmaßen für Pflanzflächen. Gleiche Schadstellen sind zukünftig bei neuen Bäumen zu erwarten. Die im Bebauungsplan eingetragenen Baumstandorte können somit aus technischer Sicht nicht umgesetzt werden. Hinzu kommt, dass eine Vielzahl von Versorgungsleitungen im Untergrund verlegt wurden und diese, insofern es die Platzverhältnisse des unterirdischen Straßenraums zulassen, durch eine Bepflanzung beschädigt werden könnten. Die im Bebauungsplan eingetragenen Baumstandorte können somit aus technischer Sicht nicht in vollem Umfang im Straßenraum als großkronige Bäume umgesetzt werden.

Stattdessen werden die Pflanzflächen, wo eine Baumpflanzung nicht möglich ist, mit flachwurzelnenden Großsträuchern bepflanzt, die Leitungen darunter durch eine Wurzelschutzfolie geschützt.

Der Ersatz für die Bäume, die im Straßenraum nicht gepflanzt werden können, erfolgt in enger Abstimmung mit dem Ämtern -39- und -61- auf öffentlichen Flächen

im Geltungsbereich des Bebauungsplans und geeigneten angrenzenden Flächen.

Bereits im Vorfeld wurde zum Ausgleich eine umfangreiche Bepflanzung der öffentlichen Grünzüge mit 65 Großbäumen und mehr als 200 Solitärgehölzen vorgenommen. Hinzu kommt die Anpflanzung von über 220 Obstbäumen im Bereich der angrenzenden Ausgleichsflächen.

Befestigung von Fahrbahn, Parkflächen und Gehwegen

Der Fahrbahnoberbau ist nach den Belastungsklassen 1,0 bzw. 0,3 (Stichwege) der gültigen Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO '12) in einer Gesamtstärke von 60 cm vorgesehen.

Der geplante Fahrbahnoberbau setzt sich aus einer 39 cm starken Frostschutzschicht (vorhanden), einer 10 bzw. 14 cm starken Asphalttragschicht (Erneuerung der vorh. Asphalttragschicht) und einer 4 cm starken Asphaltdeckschicht zusammen.

Die Befestigung der Gehwege erfolgt mit Betonrechteckpflaster. Für überfahrbare Gehwege werden ein verstärkter Gehwegaufbau von 60 cm und eine Pflasterstärke von min. 10 cm verwendet, sodass es hier beim Befahren nicht zu Verdrückungen kommt.

Grunderwerb

Für die Maßnahme wird kein Grunderwerb erforderlich.

Ver- und Entsorgungsleitungen

Die Versorgungsunternehmen wurden über die Maßnahme informiert. Versorgungsleitungen sind im Gebiet bereits verlegt. Gemäß den Stellungnahmen der Unternehmen sind keine Erneuerungen geplant.

Insofern es die Platzverhältnisse zulassen, wird seitens der Stadt Wetzlar beidseitig ein Leerrohrpaket 3xDA50 mitverlegt, so dass Straßenaufbrüche für mögliche Glasfaserleitungen weitestgehend vermieden werden.

Kanal

Die Abwasserableitung im Planungsgebiet erfolgt im Trennsystem. Im Rahmen der Planung des Endausbaus wurde der Kanal mittels TV-Inspektion untersucht. Der Kanal befindet sich in einem guten Zustand. Es wurden keine Mängel festgestellt, welche in offener Bauweise behoben werden müssten. Kleinere Schäden werden in geschlossener Bauweise saniert. Lediglich ein festgestellter Fehlanschluss (Hausanschluss) wird in offener Bauweise erneuert und fachgerecht angeschlossen.

Beteiligung der Anlieger

Nach Zustimmung des Magistrats wird den betroffenen Anliegern die Planung im Rahmen einer Anliegerversammlung vorgestellt.

Aufgrund der Pandemie-Situation ist geplant, die Anlieger schriftlich auf eine Unterseite der Homepage der Stadt Wetzlar einzuladen. Hier sollen, analog einer herkömmlichen Anliegerversammlung, die Baumaßnahme und die möglichen Bauabläufe dargestellt werden. Hierbei wird auch das Thema Erschließungsbeiträge näher erläutert. Zudem können Bürger über eine gesonderte E-Mail-Adresse Anregungen zur Maßnahme geben bzw. Fragen stellen. Für Bürger ohne Internet-Anschluss werden die Pläne und die Gremienvorlage öffentlich ausgelegt. Darüber hinaus besteht, wie bei allen Anliegerversammlungen, die Möglichkeit, Fragen auch

telefonisch stellen. Nach Abschluss der Offenlegung werden die Anregungen abgewogen und den städtischen Gremien vorgestellt.

Baukosten und Erschließungskosten

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme belaufen sich gemäß Kostenberechnung auf

voraussichtlich:

Straßenbau (Endausbau) ca. 2.800.000 € (brutto)

Mittel für die Umsetzung der Maßnahme sind im städtischen Haushalt 2020 bereitgestellt. Es wird folgendes Produktkonto herangezogen:
1210100.842200210 (Straße)

Im Doppelhaushalt 2020/2021 stehen aktuell 1.180.000 € zur Verfügung. Für das Jahr 2022 ist eine VE in Höhe von 820.000 € eingeplant. **Die weiteren Mittel werden zum Nachtragshaushalt 2021 angemeldet.**

Die erstmalige endgültige Herstellung der betreffenden Erschließungsanlagen löst Erschließungsbeitragspflichten gemäß der Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Wetzlar aus. Für einen Teil der Grundstücke wurde die Erschließungsbeitragspflicht bereits im Zusammenhang mit dem Zwischenausbau dieser Erschließungsanlagen abgelöst.

Im Rahmen des Zwischenausbaus der in Rede stehenden Erschließungsanlagen entstanden Abwasserbeitragspflichten nach der Abwasserbeseitigungssatzung der Stadt Wetzlar. Die sich aus diesen Pflichten ergebenden Abwasserbeiträge wurden bereits im Zusammenhang mit dem Zwischenausbau angefordert und geleistet.

Im Rahmen des Endausbaus des Baugebiets werden die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen den Bebauungsplan Nauborn, Nr. 13, „Hundsrücken II“, betreffend endgültig abgeschlossen. Dadurch entstehen Pflichten zur Leistung von Kostenerstattungsbeträgen nach der Satzung über die Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen nach §§ 135a – 135c Baugesetzbuch. Für einen Teil der Grundstücke wurde die Pflicht zur Leistung dieser Beträge bereits im Zusammenhang mit dem Zwischenausbau des Baugebiets abgelöst.

Ausführungszeit

Nach erfolgter Gremienentscheidung sowie der Anliegerbeteiligung soll die Durchführung des Ausschreibungsverfahrens unmittelbar erfolgen. Es ist dann mit einer Zuschlagserteilung und Baubeginn Mitte des Jahres 2021 zu rechnen.