


Straßenbau der Stadt Wetzlar Ortsgerechte Umgestaltung der Kreisstraße, Kirchstraße und der Untergasse in Garbenheim

- Kurz-Erläuterungsbericht -

<p>Aufgestellt: Magistrat der Stadt Wetzlar - Tiefbauamt -</p> <p>Wetzlar, im September 2010</p>	<p>Entwurfsbearbeitung: Ingenieurbüro Zick-Hessler Wettenberg Objekt-Nr.: 10/2203</p>  <p>Wettenberg, im September 2010</p> <p>gez. D. Zick-Hessler</p>
--	---

1. Darstellung der Baumaßnahme

Die im Rahmen der Dorferneuerung zum Ausbau anstehenden Straßen dienen je nach Lage unterschiedlichen Zwecken. So ist die „Kreisstraße“ eine klassifizierte Straße (Landesstraße L 3020) die als Ortsdurchfahrt dient und ein dementsprechendes Verkehrsaufkommen vorweist.

Die in die Kreisstraße einmündende „Kirchstraße“ ist eine Verbindungsstraße zum „Goetheplatz“. Die „Untergasse“ dient zwischen bereits ausgebauten „Bachstraße“ und der „Kirchgasse“ als reine Anliegerstraße mit untergeordneter Verkehrsbedeutung.



Blick von der „Kirchgasse“ auf die „Kreisstraße“ (L3020)



„Kreisstraße“ (L3020)

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

Um im Rahmen der Dorferneuerung die ortstypische Gesamterscheinung hervorzuheben ist der ortsgerechte Umbau der einzelnen Straßen bzw. Straßenabschnitte erforderlich und schließt in seiner Gestaltung an die bereits ausgebauten Abschnitte an.

Mit dem geplanten Ausbau wird auch das Wohnumfeld verbessert.

Die engen Fahrbahnen der Kirchstraße und der Untergasse, wie auch die überbreite Kreisstraße, wurden seinerzeit in ihrem Ausbaustandard als Verkehrsstraßen ausgebaut. Die Nebenflächen (Gehwege) laden aufgrund ihrer Gestaltung nicht zum Aufenthalt ein. Die ausschließlich den Verkehrszwecken dienende Funktion der Straßen beeinträchtigt die notwendige soziale Interaktion im Dorf.

Der auf den Fahrverkehr ausgerichtete bestehende Straßenausbau schafft dem Kfz-Verkehr Vorrang und lässt andere Nutzungen nur begrenzt zu. Hierbei gestaltet sich kein öffentliches Leben und so auch kein Anreiz für eine freundliche Gestaltung.

Im Bereich der Ortsdurchfahrt ist die vorhandene Fahrbahn mit einer Breite von ca. 7,50 m nach heutigen Erkenntnissen überdimensioniert und trägt zu einem hohen Geschwindigkeitsniveau bei.

3. Technische Gestaltung

3.1 Kirchstraße und Untergasse

Die beiden Straßen einschließlich dem Anschluss an den Goetheplatz werden ortsgerecht, d.h. als Verkehrsmischfläche ausgebaut. Die Trennung zwischen den Gehbereichen und dem Fahrbereich erfolgt niveaugleich durch die Entwässerungsrinne. Bordsteine sind nicht geplant.

Die Gehbereiche werden mit Betonsteinpflaster in Anlehnung an den vorhandenen Ausbau ausgestattet. Der Fahrbereich hingegen ist mit einer Asphaltbeton-Deckschicht mit Moräne-Splitt-Oberfläche vorgesehen.

Die Entwässerungsrinnen werden in unterschiedlichen Breiten mit Pflastersteinen hergestellt. Die Straßenentwässerung wird bedingt durch den Ausbau neu geordnet.

Die Fahrbereiche haben eine Breite zwischen 4,70 m und 5,00 m. Im Bereich punktueller Einengungen durch geplante Pflanzflächen beträgt die Breite ca. 3,50 m.

Die Breiten der Gehbereiche variieren zwischen 1,0 m und 2,70 m.

Zur optischen Gliederung werden Pflanzflächen mit Baumstandorten (Hochstämme) geplant. Des Weiteren sollten entlang der Gebäudesockel und Einfriedigungen kleinere Pflanzflächen für Stauden und Fassadenbegrünung geschaffen werden.

Die Ausbaulängen betragen in der „Kirchstraße“ ca. 95 m und in der „Untergasse“ ca. 55 m.

Zur Verbesserung der Abflusssituation des anfallenden Oberflächenwassers wird die Gradienten in der „Untergasse“ im Bereich der Gebäude 4 und 6 abgesenkt.



Vorhandener Ausbau der „Bachstraße“

3.2 Kreisstraße (L3020)

Beabsichtigt ist der beidseitige Ausbau der Gehwege in der „Kreisstraße“ (L3020) auf einer Länge von rd. 60 m. Die vorhandenen Borde und Rinnen werden im Zuge der Maßnahme ebenfalls erneuert. Zur ordnungsgemäßen Entwässerung werden neue Straßenabläufe gesetzt.

Änderungen an der Trassierung sind durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,0 m in geringem Umfang vorgesehen.

Die Breiten der Gehwege variieren zwischen 1,80 m und 4,00 m. Und werden mit Betonsteinpflaster in Anlehnung an den vorhandenen Ausbau ausgestattet. Die Fahrbahn hingegen ist mit einer Asphaltbeton-Deckschicht vorgesehen.

Innerhalb der Gehwegflächen werden zur Gliederung Pflanzflächen vorgesehen. Auch hierbei werden zusätzlich Baumstandorte geplant, die den Straßenraum optisch einengen und somit das Fahrverhalten positiv beeinflussen.

4. Fahrbahn- und Gehwegaufbau und Gestaltung

4.1 Kirchstraße und Untergasse

Bedingt durch den Ausbau als Verkehrsmischfläche wird auf gesamter Breite zwischen den Grenzen bzw. Gebäuden eine einheitliche Gesamtaufbaustärke geplant:

Fahrbereich:

Asphaltbeton-Deckschicht	4 cm
Asphalt-Tragschicht	10 cm
<u>Frostschuttschicht</u>	<u>≥ 41 cm</u>
Oberbaudicke	≥ 55 cm

Gehbereich:

Pflasterbelag	10 cm
Bettung 0/5 mm	3 cm
Schottertragschicht	15 cm
<u>Frostschuttschicht</u>	<u>≥ 27 cm</u>
Oberbaudicke	≥ 55 cm

4.2 Kreisstraße (L3020)

Fahrbahn:

Asphaltbeton-Deckschicht	4 cm
Asphalt-Binderschicht	4 cm
Asphalt-Tragschicht	14 cm
<u>Frostschuttschicht</u>	<u>≥ 43 cm</u>
Oberbaudicke	≥ 65 cm

Gehwege:

Pflasterbelag	8 cm
Bettung 0/5 mm	3 cm
<u>Frostschuttschicht</u>	<u>≥ 39 cm</u>
Oberbaudicke	≥ 50 cm

In den Einmündungen werden die Bordsteine behindertengerecht abgesenkt. Zur Erkennbarkeit für Sehbehinderte werden taktile Leitelemente vorgesehen. Dies ermöglicht eine barrierefreie Überrollbarkeit, ebenso wie eine eindeutige Erkennbarkeit für Blinde und Sehbehinderte.

Diese Maßnahmen entsprechen dem Leitfaden des Landes Hessen sowie dem Ausbaustandard der Stadt Wetzlar.

5. Baukosten

Die zu erwartenden Baukosten betragen einschließlich der Ingenieurleistungen rd. 290.000,00 €.

Die Anlieger werden entsprechend der Straßenbeitragssatzung an den Ausbaurkosten beteiligt. Für die Maßnahme wurden Fördermittel im Rahmen des Programms der „Einfachen Stadterneuerung“ bewilligt.

6. Durchführung der Baumaßnahme

Die Schaffung des Baurechts nach HStrG ist nicht erforderlich, da innerhalb bestehender Grenzen gebaut wird.

Die Baumaßnahme soll noch in 2010 öffentlich ausgeschrieben und begonnen werden. Die Fertigstellung erfolgt im Frühjahr 2011.