



MITTEILUNGSVORLAGE

Fachamt/Verursacher

Datum

Drucksachen-Nr.: - AZ:

Tiefbauamt	27.07.2011	0283/11 - I/31
------------	------------	----------------

Beratungsfolge

Gremium	Sitzungsdatum	TOP	Abst. Ergebnis
Magistrat	01.08.2011	5.9	
Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss	16.08.2011	7	
Bauausschuss	22.08.2011	9	
Stadtverordnetenversammlung	30.08.2011	18	

Betreff:

Anschluss Dillfeld und Knoten B 277 / AS BAB (A 480)

Anlage/n:

Lageplan

Inhalt der Mitteilung:

Die baureife Planung zum Umbau des Knotenpunktes A 480 / B 277 zum Kreisverkehrsplatz mit zusätzlichem Anschluss an das Gewerbegebiet Dillfeld wird einschließlich der aktualisierten Kostenberechnung zur Kenntnis genommen.

Wetzlar, den 27.07.2011

gez. Semler

Begründung:

Allgemein

In der Stadtverordnetenversammlung am 14.12.2010 wurde der Umgestaltung des Knotenpunktes A 480 / B 277 zum Kreisverkehrsplatz mit Anschluss an das Gewerbegebiet Dillfeld zugestimmt (Drucksachen-Nr. 197/10 – I/697).

Aufgrund der Empfehlung aus der Verkehrsuntersuchung sowie in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger (ASV Dillenburg und ASV Frankfurt) soll der Knotenpunkt zu einem Kreisverkehrsplatz mit einem Durchmesser von 40 m und zwei Bypässen umgestaltet werden. Die Bypässe von Aßlar in Richtung A 480 sowie von der A 480 in Richtung Wetzlar sind für die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes erforderlich.

Es ist beabsichtigt, das Baurecht in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger über Entfallen der Planfeststellung und Plangenehmigung zu schaffen. Im Rahmen der Planungsabstimmung fanden Termine mit den maßgeblichen Behörden und dem Straßenbaulastträger statt. Die Forderungen wurden in der weiteren Planung berücksichtigt und konkretisiert.

Mit dem ausgearbeiteten Entwurf wurden im Zuge des Baurechtsverfahrens die Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten. Hier wurden keine Einwände vorgebracht, so dass die Baurechtsschaffung schnellstmöglich abgeschlossen wird.

Die vorliegende baureife Planung ist das Ergebnis der in der Baurechtsschaffung beteiligten Behörden. Insbesondere die Forderungen der Naturschutzbehörden (UNB, UWB, RP Gießen) und die des Straßenbaulastträgers haben sich maßgeblich auf die Gestaltung des Kreisverkehrsplatzes und der Seitenbereiche ausgewirkt.

Zukünftige Gestaltung des Straßenraumes

Auf Forderung des Straßenbaulastträgers wird der Kreisverkehrsplatz mit einem Durchmesser von 40 m ausgebildet.

Die Breite der Kreisfahrbahn beträgt insgesamt 7,50 m und wird in eine 5,50 m breite Fahrbahn sowie eine 2,0 m breite Schwerverkehrsspur unterteilt. Die Abtrennung zwischen den Spuren erfolgt mit einer Breitstrichmarkierung.

Die Querneigung der Kreisfahrbahn beträgt einheitlich 2,5 % zur Außenseite.

Die Insel in der Mitte des KVP wird durch eine Aufhöhung als Sichthindernis für Pkw-Fahrer ausgebildet.

Alle Knotenpunktzufahrten erhalten Fahrbahnteiler. Die Breite der Zu- und Ausfahrten werden einheitlich mit $B = 4,50$ m (Forderung des Straßenbetriebsdienstes wegen Schildbreite des Schneeräumfahrzeugs) angelegt.

Die Einfassung aller Ränder und Fahrbahnteiler im Bereich des Kreisverkehrsplatzes erfolgt mit Flachbordsteinen.

Die Baulänge auf der B 277 beträgt rd. 210 m, die Baulänge des BAB-Anschlusses beträgt 100 m und die Baulänge des Anschluss Dillfeld beträgt 295 m. Die Straßenquerschnitte der B 277 und des Anschlusses A 480 bleiben im Wesentlichen erhalten und werden im unmittelbaren Einmündungsbereich durch Fahrbahnteiler ergänzt. Analog zum Bestand erfolgt auf der B 277 unmittelbar vor dem neuen Kreisverkehrsplatz eine Fahrstreifensubtraktion von zweispurig auf einspurig.

Die Forderung des ASV Frankfurt für den Winterdienst in den Fahrbahnteilern der B 277 Richtung Wetzlar und in Richtung A 480 Durchfahrts- / Wendemöglichkeiten auszubilden,

sodass für die Autobahnmeisterei hier keine Leerfahrten entstehen wurde ebenso umgesetzt wie die Forderung des ASV Dillenburg, die Überfahrt in Richtung Wetzlar so zu erweitern dass auch übergroße Schwertransporte den Kreisverkehrsplatz problemlos passieren können.

Der Anschluss Dillfeld erhält eine Fahrbahnbreite von 2 x 3,50 m.

Aufweitungen für den Begegnungsfall Lastzug / Lastzug werden aufgrund der kleinen Kurvenradien und der künftigen Verkehrsbelastung vorgesehen.

Unter dem Bauwerk wird der Querschnitt um zwei an den Fahrbahnrand angrenzende Entwässerungsrinnen (B = 0,50 m) ergänzt.

Im Dillfeld wird der Ausbauquerschnitt von 2 x 3,50 m auf den vorh. Querschnitt der Dillstraße von 2 x 3,125 m verringert und provisorisch an den vorh. Ausbau angeschlossen.

Die maximale Steigung der Trasse beträgt 6 %. Die Steigungsstrecke beginnt bereits innerhalb des Bauwerkes, um eine hochwasserfreie Straßentrasse zu erhalten. Weiterhin ergibt sich durch den Straßendamm eine Sperre, sodass bei einem HQ100-Hochwassereignis kein Wasser in das Bauwerk und das dahinterliegende Gewerbegebiet fließen kann.

Befestigung der Fahrbahn

Der Fahrbahnoberbau der B 277, der A 480 und des Kreisverkehrsplatzes ist nach Bauklasse I der gültigen Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO '01) in einer Gesamtstärke von mind. 60 cm vorgesehen.

Der Oberbau setzt sich aus einer 30 cm starken Frostschutzschicht, einer 18 cm starken Asphalttragschicht, 8 cm Asphaltbinderschicht und einer 4 cm starken Asphaltdeckschicht zusammen.

Aufgrund der geringeren Verkehrsbelastung wird die Zufahrt zum Gewerbegebiet Dillfeld gemäß Bauklasse III RStO '01 hergestellt. Dies bedeutet eine Gesamtstärke von mind. 55 cm. Diese setzen sich aus 33 cm Frostschutzschicht, 14 cm Asphalttragschicht, 4 cm Asphaltbinderschicht und 4 cm Asphaltdeckschicht zusammen.

Hinzu kommen gemäß Bodengutachten bodenverbessernde Maßnahmen in einer Stärke von 40 cm auf 35 % der Ausbauflächen.

Die Randeinfassungen der Mittelinsel und Trenninseln erfolgen mit Flachborden. Die Entwässerungsrinne wird in Gussasphalt mit einer Breite von 30 cm hergestellt.

Bestehende Leitungen der eon-mitte AG, der enwag und der Telekom müssen an den neuen Verlauf der Fahrbahnränder angepasst bzw. durch geeignete Schutzmaßnahmen gesichert werden. Alle Versorgungsträger wurden hierüber bereits informiert und haben ihre Planung bereits zugearbeitet. Das bestehende Entwässerungssystem des Knotenpunktes muss ebenfalls an die neue Situation angepasst werden.

Überschwemmungsgebiet, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die geplante Verbindungsstraße befindet sich in einem Teilabschnitt des amtlich festgestellten Überschwemmungsgebietes der Dill. Durch den geplanten Straßendamm ergibt sich ein Retentionsraumverlust von 1.050 m³, der allerdings innerhalb des Baubereichs ausgeglichen werden kann.

Zudem entsteht durch den Umbau des Knotenpunktes und der neuen Gewerbegebietszufahrt ein Ausgleichsbedarf. Der Retentionsraumverlust und der Ausgleich werden vor Ort umgesetzt.

Mit dem Straßenbaulastträger, der UNB und der UWB wurde vereinbart, dass die zwischen neuer Straße, Autobahn und Bundesstraße entstehende Zwickelfläche für den Ausgleich des Eingriffs genutzt werden soll, so auch für den Retentionsraumausgleich. Vorgesehen ist, die Zwickelfläche durch einen Durchlass (DN 1000) unter dem Straßendamm mit dem nördlich liegenden Retentionsraum (Buderus) zu verbinden. Der Durchlass dient gleichzeitig als Durchgang für Kleintiere und soll deshalb so verlegt werden, dass seine Unterkante etwa 20 cm unter der geplanten Durchgangshöhe zu liegen kommt. Das Rohr wird dann mit einem natürlichen Sohlsubstrat angefüllt.

Innerhalb der Zwickelfläche soll eine flache Mulde auf einer Fläche von etwa 1.700 m² geschaffen werden. Die Geländeroberfläche wird bis maximal 1 m unter Oberkante abgetragen. Die Böschungen sollen flach und langgestreckt sein, so dass die Mulde zur Pflege des Grünlands befahren werden kann. Der tiefste Punkt der Mulde befindet sich am Beginn des Durchlasses, so dass bei ablaufendem Wasser keine Resttümpel entstehen. Die Mulde schließt sich dabei direkt an den Böschungsfuß des Straßendamms an, weswegen in diesem Bereich auf die geplante Entwässerungsmulde verzichtet werden kann. Die im Nordosten der Zwickelfläche entlang der Straße verlaufende Entwässerungsmulde mündet in die vorgesehene Retentionsmulde.

Der Ausgleichsbedarf beträgt nach Bilanzierung gem. KV rd. 88.400 Punkte. Es ist möglich, dieses Defizit vor Ort auszugleichen. Dafür werden die entstehenden Zwickelflächen südlich und nördlich der Zufahrtsstraße zum Kreisel in Anspruch genommen. Die Gestaltung des Ausgleichs zielt auf die wesentlichen Lebensraumanprüche der vor Ort festgestellten Tierarten des Halboffenlands ab.

Die Bilanzierung des Eingriffs weist einen Überschuss aus. Dieser kann in Form eines Ökokontos zum Ausgleich anderer geplanter Eingriffe verwendet werden; beispielsweise sind im Rahmen des Hessentags noch weitere Vorhaben vorgesehen, die hierfür in Frage kommen.

Baurechtschaffung

Das Baurecht wird in Abstimmung mit dem ASV Dillenburg gemäß § 33 HStrG über das Entfallen der Planfeststellung und Plangenehmigung geschaffen. Hierzu fanden zunächst Abstimmungstermine mit den zuständigen Behörden statt. Die Ergebnisse wurden in den Genehmigungsentwurf zusammengetragen, der im April 2010 an alle Träger öffentlicher Belange gesandt wurde. Die Stellungnahmen zum Verfahren waren von allen TöBs positiv. Der Antrag auf Baurechtschaffung wurde beim ASV Dillenburg gestellt.

Alle für den Kreisverkehrsplatz und die Erschließungsstraße erforderlichen Flächen wurden im Vorfeld der Maßnahme durch die Stadt Wetzlar erworben bzw. befinden sich im Besitz der Stadt Wetzlar und der BRD.

Kosten

Kostenträger für die Maßnahme ist die Stadt Wetzlar. Ein Förderantrag zur Bezuschussung der Maßnahme nach EFRE (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) wurde gestellt. Eine Entscheidung liegt noch nicht vor.

Die nach Kostenberechnung vom 24.05.2011 ermittelten Gesamtkosten für den Straßenausbau belaufen sich auf ca. 1.231.000 € (brutto).

In der Magistratssitzung vom 14.12.2010 wurden überschlägige Kosten in einer Höhe von rd. 880.000 € genannt. Grundlage für die Kostenschätzung war lediglich ein skizzenhafter Lageplan ohne Planungstiefe und Detailkenntnisse. Im Allgemeinen werden bei einer Kostenschätzung im Vorfeld der Planung über einen Preis/m² die Baukosten geschätzt. Der Kostenanschlag war hier schon von einem hohen Einheitspreis ausgegangen.

Aufgrund folgender Punkte ergibt sich eine Kostenerhöhung, die erst im Zuge der Planung erkannt werden konnte:

- Herstellung von 2 Bypässen: 58.000 €
(erforderlich für die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes, Ergebnis der Verkehrsuntersuchung und Forderung ASV)
 - Bodenverbesserung Dillfeld und B 277: 46.000 €
(Ergebnis des Bodengutachtes im Zuge der Ausführungsplanung: Bodenverbesserung im Bereich des Anschluss Dillfeld erforderlich, zudem hat die B 277 keinen ausreichenden Aufbau für die erforderliche neue Bauklasse)
 - Schutzplanken: 33.000 €
(Die Dammlage der B277 und des neuen Anschlusses erfordert die Herstellung von Schutzplanken in den Anschlussbereichen)
 - Dammschüttung: 116.000 €
(Dammschüttung für den Anschluss Dillfeld, Höhenunterschied rd. 5 m, Volumen rd. 10.000 m³)
 - Ausgleichsmaßnahmen: 62.000 €
(Die Ausgleichsmaßnahmen sind Forderung der UNB, des RP und der UWB bedingt durch den Retentionsraumverlust und der Versiegelung der für den Anschluss benötigten Flächen und den damit verbundenen Rodungsarbeiten)
 - Sonstiges: 36.000 €
(Folgemaßnahmen im Zuge der Planung: Erhöhung der Bauklasse der B 277, Markierung, Beschilderung, Erneuerung der Entwässerungsanlagen)
-
- Gesamt rd. 351.000 €

Die Kosten für den Asphaltoberbau der B 277 in Höhe von rd. 50.000 € sind bereits in der Kostenschätzung enthalten. Ggf. werden diese Kosten seitens des ASV Dillenburg getragen. Die Abstimmungen hierzu laufen noch.

Der Mehrbedarf wird im Rahmen des Nachtragshaushalts 2011 im Haushaltsplan beantragt.