



## BESCHLUSSVORLAGE

**Fachamt/Antragsteller/in**

**Datum**

**Drucksachen-Nr.: - AZ:**

Tiefbauamt	14.10.2014	2188/14 - I/502
------------	------------	-----------------

### **Beratungsfolge:**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Top</b>	<b>Abst. Ergebnis</b>
Magistrat	15.12.2014		
Ortsbeirat Nauborn	26.11.2014		
Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss	27.01.2015		
Bauausschuss	02.02.2015		
Stadtverordnetenversammlung	10.02.2015		

### **Betreff:**

**Grundhafte Erneuerung der Straße "Eisenbachpfad" inkl. Erneuerung Stützwand und der Kanalisation im Stadtteil Nauborn**

### **Anlage/n:**

Lagepläne

### **Beschluss:**

Der Planung zum grundhaften Ausbau der Straße „Eisenbachpfad“ inkl. Erneuerung der Stützwand und der Kanalisation wird zugestimmt.

Wetzlar, den 14.10.2014

gez. S e m l e r  
Stadtrat

## **Begründung:**

### **Allgemein**

Die vorhandene Stützmauer in der Straße „Eisenbachpfad“ ist abgängig. Hinzu kommt ein schadhafter Mischwasserkanal und Straßenoberbau. Aufgrund der Schadhaftheit ist eine Sanierung nicht möglich und bedingt die grundhafte Erneuerung.

Grundhaft erneuert wird bedingt durch seine Schadhaftheit nur der untere Abschnitt des Eisenbachpfades bis zur Einmündung des Nassauer Weges. Hinzu kommt der untere Abschnitt der „Pfingstweide“ von der „Wetzlarer Straße“ bis zum Anschluss des „Eisenbachpfades“. Die genannten Straßen sind reine Anliegerstraßen. Die Baustrecke beträgt ca. 180 m.

Im oberen Bereich des Eisenbachpfades wird die Deckschicht in der Fahrbahn bis zum Ende der Straße erneuert.

Eine Umlegung der Kosten erfolgt nach der Straßenbeitragsatzung der Stadt Wetzlar.

### **Vorhandener Zustand Straßenraum**

Der Eisenbachpfad ist im Ausbaubereich (bis Einmündung Nassauer Weg) beidseitig angebaut und weist eine Fahrbahnbreite von ca. 3,50 m auf. Ausreichende Gehwegbreiten sind aufgrund der dichten Randbebauung nicht vorhanden. Der Gehweg ist in Teilbereichen nur in Form eines Schrammbordes (Breite ca. 30 cm) vorhanden. Hierdurch sind die Fußgänger genötigt, auf der Fahrbahn zu laufen.

Die Fahrbahn ist stark erneuerungsbedürftig. Frostschäden und Verformungen lassen darauf schließen, dass der Unterbau nicht mehr den gegebenen Belastungen standhält. Die asphaltierten Gehwege sind zu erneuern.

Die Straße wird beidseitig durch Wohnbaugrundstücke begrenzt, die hierüber erschlossen sind. Nahezu alle Grundstücke sind mit Stützmauern zum Straßenraum hin abgegrenzt.

Einige Grundstückszufahrten und Zugänge entwässern über die versiegelten Flächen in den Straßenraum.

Gemäß Bodengutachten und optischer Inspektion erfolgt der grundhafte Ausbau lediglich im unteren Abschnitt des Eisenbachpfades. Hinzu kommt, dass der Mischwasserkanal im oberen Bereich des Straßenzuges in geschlossener Bauweise saniert werden kann. Im Oberen Abschnitt erfolgt nach abschließender Verlegung der Versorgungsleitungen eine Deckenerneuerung.

### **Geplante Gestaltung des Straßenraumes**

Der Eisenbachpfad wird ortsgerecht, das heißt als Verkehrsmischfläche niveaugleich ausgebaut. Die Trennung zwischen den Gehbereichen und dem Fahrbereich erfolgt niveaugleich durch die Entwässerungsrinne. Bordsteine sind lediglich, bedingt durch das starke Gefälle, im Bereich der Stützmauer geplant. Durch die Gestaltung der Mehrzweckstreifen können diese Bereiche überfahren, zum Parken und von Fußgängern genutzt werden. Eine Trennung von ruhendem Verkehr und fußläufigem Verkehr erfolgt somit nicht.

Die Fahrbahnbreiten orientieren sich im Wesentlichen am Bestand und somit an der Parzellenbreite. Auf Grund der geringen Parzellenbreite wird eine 3,50 m breite Asphaltfahrbahn und 2 gepflasterte Mehrzweckstreifen von min. 0,50 m Breite hergestellt. Die Entwässerung der Oberfläche erfolgt über eine einseitig angelegte gepflasterte Muldenrinne (Breite je 0,30 m). An den Entwässerungstiefpunkten werden Straßenabläufe 30/50 (ausgemuldet) hergestellt.

Bedingt durch den höhengleichen Ausbau sind keine „Nullabsenkungen“ für

Gehbehinderte Personen erforderlich. Der Sehbehinderte Verkehrsteilnehmer wird über taktile Bodenindikatoren gemäß dem Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung auf mögliche Querungsstellen aufmerksam gemacht. Die genaue Lage der Querungsstellen in den Einmündungsbereichen wird mit dem AK Bau des Behindertenbeirates im Vorfeld der Bauausführung festgelegt.

### **Befestigung der Fahrbahn und des Mehrzweckstreifens**

Der Fahrbahnoberbau ist nach Belastungsklasse 0,3 der gültigen Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO '12) in einer Gesamtstärke von 50 cm vorgesehen. Hinzu kommen gemäß Bodengutachten bodenverbessernde Maßnahmen in einer Stärke von 30 cm.

Der geplante Oberbau setzt sich aus einer 36 cm starken Frostschuttschicht, einer 10 cm starken Asphalttragschicht und einer 4 cm starken Asphaltdeckschicht zusammen.

Die Befestigung des Mehrzweckstreifens ist mit Betonrechteckpflaster vorgesehen. Die Farbe und Form des Pflasters wird analog den bereits hergestellten Straßenzügen gewählt, so dass ein harmonisches Gesamtbild entsteht. Die Gesamtaufbaustärke dieser Flächen beträgt ebenfalls 50 cm, sodass es hier bei Überfahrten nicht zu Verdrückungen kommt.

### **Grunderwerb**

In Teilbereichen befinden sich Grundstückseinfriedungen im öffentlichen Raum oder dahinter, sodass diese Flächen derzeit als Gehweg benutzt werden. Diese Flächen sollen nach Herstellung der Baumaßnahme über eine Schlussvermessung im Grenzregelungsverfahren neu geordnet werden.

### **Ver- und Entsorgungsleitungen**

Im Zuge der Ausbaumaßnahme sind auch Wasser- und Stromleitungsneuerlegungen der enwag vorgesehen. Die Straßenbeleuchtung wird ebenfalls erneuert.

### **Kanal**

Der vorhandene Mischwasserkanal ist in diesem Abschnitt des Elsenbachpfades hydraulisch überlastet. Die Dimension muss von DN 200 auf DN 300 bzw. DN 350 erneuert werden, um zu vermeiden, dass sich bei Starkregenereignissen der Inhalt der Kanalisation zurückstaut und aus den Schächten oder Hausanschlüssen austritt. Generell kann bedingt durch das Alter und das Schadensbild des Kanals davon ausgegangen werden, dass die Hausanschlussleitungen ebenfalls abgängig und zu erneuern sind.

Um spätere Straßenaufbrüche wegen Hausanschlussleitungsschäden zu vermeiden, wird im Zuge der Baumaßnahme der Zustand der Anschlussleitungen mit einer Inspektionskamera nochmals überprüft, so dass nur schadhafte Hausanschlüsse erneuert werden.

### **Stützmauer**

Die Stützmauer soll aus Stahlbeton – Fertigteilen in einer teilweise verbauten Baugrube flach gegründet werden. Die Stützwandelemente werden auf eine Drainagebetonschicht versetzt, um das ankommende Hangschichtenwasser ableiten zu können. Die Gründungsebenen der Winkелеlemente werden entsprechend dem Geländeverlauf in der Höhe gestaffelt, um möglichst gleichartige Elemente aus Kostengründen zu erhalten. Um die Oberkante der Stützwand besser an die starke Längsneigung der Straße anzupassen, wird auf die Fertigteile ein Ortbetonkopf aufbetoniert. Dieser Ortbetonkopf wird mind. 20 cm über der geplanten Oberkante des neuen Gehweges verlaufen.

Zur Absturzsicherung wird auf dem Stützwandkopf ein Stahlmattenzaun aus Doppelstäben mit einer Höhe von mind. 1,00 m errichtet.

### **Kosten und Umlagefähigkeit**

Bedingt durch den nicht ausreichend tragfähigen Untergrund belaufen sich die Gesamtkosten der Baumaßnahme auf **voraussichtlich** ca. 520.000 €.

Vorbehaltlich der Mittelbereitstellung durch die städtischen Gremien im Haushalt 2015 werden folgende Produktkonten herangezogen: 1210100.842200200 (Straße), 1110100.842200194 (Kanal) und 1210100.842200070 (Stützmauer).

Im Ausbauabschnitt des Eisenbachpfades handelt es sich um eine straßenbeitragspflichtige Erneuerungsmaßnahme.

### **Beteiligung der Anlieger**

Nach Zustimmung des Magistrats wird den betroffenen Anliegern im Rahmen einer Anliegerversammlung die Planung vorgestellt. Dabei werden diese auch über die voraussichtlich anfallenden Straßenbeiträge informiert.

### **Ausführungszeit**

Nach erfolgter Gremienentscheidung und Anliegerbeteiligung soll eine Durchführung des Ausschreibungsverfahrens unmittelbar erfolgen. Es ist dann mit einer Zuschlagserteilung und Baubeginn Anfang des Jahres 2015 zu rechnen.