



MITTEILUNGSVORLAGE

Fachamt/Verursacher

Datum

Drucksachen-Nr.: - AZ:

Tiefbauamt	01.09.2017	0686/17 - I/224
------------	------------	-----------------

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Top	Abst. Ergebnis
Magistrat			
Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss	12.09.2017		
Bauausschuss			
Stadtverordnetenversammlung			

Betreff:

Ausbau 'Bahnhofstraße Dutenhofen vom vorhandenen Ausbau 'Kirchstraße/Backhausplatz' bis zur 'L3285/Garbenheimer Straße'

Anlage/n:

Lagepläne Variante 1, 2 und 3

Inhalt der Mitteilung:

Die Planung zum grundhaften Ausbau der ‚Bahnhofstraße‘ in Dutenhofen vom vorhandenen Ausbau ‚Kirchstraße/Backhausplatz‘ bis zur ‚L3285/Garbenheimer Straße‘ inkl. Erneuerung/Sanierung der Kanalisation wird zur Kenntnis genommen.

Der Magistrat hat in seiner Sitzung am 24.04.2017 den Ausbau gemäß der Variante 1 beschlossen.

Wetzlar, den 31.08.2017

gez. Semler

Begründung:

Allgemeines

Die „Bahnhofstraße“ liegt in Wetzlar im Stadtteil Dutenhofen und verbindet die „Gießener/Wetzlarer Straße“ mit dem „Bahnhof Dutenhofen“. Im Jahre 2003 wurde bereits der 1. Bauabschnitt von der „Gießener/Wetzlarer Straße“ bis zur Einmündung „Seifengraben“ inkl. dem „Backhausplatz“ niveaugleich ausgebaut (nach den Vorgaben der einfachen Dorferneuerung). Von dieser Einmündung bis zur „L3285/Garbenheimer Straße“ auf einer Länge von ca. 205,00 m ist die Straße verbraucht und in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Die Verkehrssicherheit lässt sich nur noch mit unverhältnismäßig hohem finanziellen und personellen Aufwand sicherstellen. Als dauerhafte Lösung muss der gesamte Straßenkörper in diesem Bereich grundhaft erneuert werden. Der weiterführende Abschnitt bis zum „Bahnhof“ und die „Grabenstraße“ sind ebenfalls verschlissen. Bei diesem Abschnitt der „Bahnhofstraße“ handelt es sich um eine Landesstraße mit einer höheren Verkehrsbelastung und ist somit separat zu betrachten. Hierfür soll voraussichtlich in 2017 ein Bezuschussungsantrag bei Hessen Mobil gestellt werden.

Vorhandener Zustand Straßenraum

Im Ausbaubereich erfolgt die Trennung zwischen der Fahrbahn und den Gehwegen durch Rundbordsteine. Entlang der Fahrbahn sind wechselseitig Stellplätze markiert. Der Parkdruck ist hoch. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,00 m; die Gehwegbreiten sind > 1,50 m angelegt. Die Fahrbahnbefestigung und die vorhandene Bordanlage weisen zahlreiche Aufbrüche und Flickstellen auf. Frostschäden und Verformungen lassen darauf schließen, dass der Unterbau nicht mehr den gegebenen Belastungen standhält. Diese optischen und technischen Mängel werden durch das vorliegende Bodengutachten bekräftigt.

In einigen Abschnitten wurden teerpechhaltige Einstreudecken festgestellt. Diese Materialien dürfen nicht mehr auf der Baustelle eingebaut werden und müssen auf einer Deponie gesondert entsorgt werden. Belange von mobilitätseingeschränkten Personen sind im derzeitigen Zustand nicht berücksichtigt. Einige Grundstückszufahrten und Zugänge entwässern über die versiegelten Flächen in den Straßenraum. Der geplante Ausbaubereich besteht zum größten Teil aus ein- bis zweigeschossiger Bauweise, welche überwiegend unter Denkmalschutz steht.

Vorgeschichte

Bereits im Jahr 1993 hatte sich der Magistrat der Stadt Wetzlar (11.10.1993) und der Ortsbeirat Dutenhofen (23.11.1993) mit dem Thema „Ausbau der Bahnhofstraße Dutenhofen“ beschäftigt. Das Ingenieurbüro Wagner-Consult-Wetzlar hatte eine diesbezügliche Planung erarbeitet. Inhalt dieser Planung war der niveaugleiche Um- und Ausbau der „Bahnhofstraße“ vom „Backhausplatz“ bis zur „Wellergasse“, der der Dorferneuerungsplanung Rechnung trägt. In der am 12.10.1994 durchgeführten Anliegerversammlung wurde die Gesamtplanung aufgrund ihrer Straßenbeitragspflicht abgelehnt und das Tiefbauamt beauftragt, die Planung mit dem Ziel zu überarbeiten, dass nur noch Teilbereiche der „Bahnhofstraße“ ausgebaut werden sollten. Hieraus entstand der Ausbauplan zum 1. Bauabschnitt „Platz um das Backhaus“, der am 18.01.1996 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen und in 2003 umgesetzt wurde. Am 24.11.2005 fand eine weitere Anliegerversammlung statt. Hierfür wurden die Planungen aus 1993 digitalisiert und an die neuen Regelwerke im Straßenbau angepasst. In einer Informationsveranstaltung am 22.10.2007 beantragte der OBR den Weiterausbau der

„Bahnhofstraße“ vom „Backhausplatz“ bis zur „Wellergasse“. Am 31.08.2010 fand eine weitere Informationsveranstaltung des Baudezernates in Dutenhofen statt. Hier wurde mitgeteilt, dass durch den anstehenden Hesttag keine Personalkapazitäten im Tiefbauamt zur Verfügung stehen um die Planungen voranzutreiben. Nach Wiederaufnahme der Planungen wurde im Frühjahr 2015 ein Entwurf – in Anlehnung an den Ausbau des „Backhausplatzes“ mit der Anregung der Anlieger aus den vorausgegangenen Versammlungen erarbeitet und den Anliegern vorgestellt. Die Planung sah den niveaugleichen Ausbau mit wechselseitig angeordneten Parkständen vor. Der Planungsabschnitt wurde dahingehend reduziert, dass der Teilbereich von der „Garbenheimer Straße“ bis zur „Wellergasse“ ausgeklammert wurde, da dieser ausgeklammerte Teil als Landesstraße ausgewiesen ist und hierfür in Zusammenhang mit der Grabenstraße Zuschüsse seitens des GVFG/FAG zu erwarten sind.

Im Folgenden werden die durch die Anregungen der Anlieger und/oder deren Vertreter erarbeiteten Entwurfsvarianten erläutert. In den Anliegerversammlungen am 24.02.2015 und 22.09.2015 wurde durch die Mitarbeiter der Stadt, und insbesondere durch den Baudezernenten, deutlich darauf hingewiesen, dass wir so weit wie möglich die Wünsche der Anlieger gerne in der Planung berücksichtigen. Die Grenze hierfür ist jedoch zum Einen der Vorbehalt des Gremienbeschlusses, zum Anderen rechtliche Rahmenbedingungen. Nach abschließender Entscheidung wird das Ergebnis offen kommuniziert und erläutert. Immer bleibt in unserem Rechtsstaat der Klageweg offen. Nachfolgend wird das Ergebnis des Magistratsbeschlusses und dessen Grundlage erläutert.

Gemeinsamkeiten aller Varianten

Bei allen drei Varianten muss eine grundhafte Sanierung erfolgen, die sowohl den Erfordernissen des heutigen Verkehrsaufkommens als auch dem anteiligen Schwerlastverkehr standhält. Der Fahrbahnoberbau ist nach der Belastungsklasse 1,8 der gültigen Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO `12) in einer Gesamtstärke von 55 cm vorgesehen und setzt sich aus einer 35 cm starken Frostschuttschicht, einer 16 cm starken Asphalttragschicht und einer 4 cm starken Asphaltdeckschicht zusammen. Hinzu kommen in Teilbereichen gemäß Bodengutachten bodenverbessernde Maßnahmen in einer Stärke von 20 cm. Die Gesamtaufbaustärke der Gehwegflächen beträgt 40 cm und im Bereich von Grundstückszufahrten 50 cm, sodass es hier bei Überfahrten nicht zu Verdrückungen kommt. Die Fußgängerquerungsmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Menschen werden in den angrenzenden Einmündungsbereichen gemäß den Details der Stadt Wetzlar realisiert. Die genaue Lage der Querungshilfen wird mit dem AK Bau des Behindertenbeirates im Vorfeld abgestimmt.

Variante 1
-Verkehrsberuhigung, niveaugleich ohne Borde
in Anlehnung an den 1. Bauabschnitt-
Vorzugsvariante des Fachamtes
in der Anliegerversammlung am 24.02.2015 vorgestellt

Kurzbeschreibung:

Mischfläche mit 5,00 m breiter asphaltierter Fahrbahn, wechselseitig angeordneten gepflasterten Längsparkplätzen, Gehwege mind. 1,50 m breit in Pflasterbauweise, verkehrsberuhigende Elemente durch Fahrbahnversätze, Anlehnung an den 1. BA Backhausplatz.

Ausbaulänge:	ca. 205,00 m
Fahrbahn:	ca. 5,00 m breit in Asphalt
Gehwegbreite:	mind. 1,50 m breit in Pflaster
<u>Parkstreifenbreite:</u>	<u>ca. 2,00 m breit in Pflaster</u>
Kosten:	ca. 495.000,00 € für Straßenbau
Kosten:	ca. 155.000,00 € für den Kanalbau incl. Hausanschlüsse
Kosten:	ca. 30.000,00 € für die Kanalsanierung im Bereich des Platzes

Zukünftig soll sich der Straßenraum wieder besser in das Stadtbild einfügen. Funktion und Gestaltung stehen in enger Wechselwirkung zueinander.

Hierbei muss eine grundhafte Sanierung erfolgen, die den Erfordernissen des Verkehrs entspricht und gleichzeitig dem dörflich geprägten Erscheinungsbild entgegen kommt.

Der geplante Ausbau der Bahnhofstraße erfolgt im Wesentlichen innerhalb bestehender Grenzen, d. h. dass der Verlauf der Fahrbahnränder modifiziert wird und die Randbereiche und Verkehrsnebenflächen neu befestigt werden. Der geplante Ausbau erfolgt in Anlehnung an den 1. Bauabschnitt.

Die gewählte Fahrbahnbreite bietet die Möglichkeit des Begegnungsverkehrs „Pkw/Pkw“ sowie „Pkw/Lkw“.

In der Anliegerversammlung wurde insbesondere eine Variante mit Borden gefordert, die hierdurch von der ursprünglichen abgestimmten Planung aus dem Jahr 2005 abweicht.

Variante 2
Verkehrsberuhigung mit Borden
Anliegerversammlung am 22.09.2015

In einer weiteren Anliegerversammlung am **22.09.2015** wurde dann die Variante 2 in Anlehnung an die Variante 1 mit Trennung von Fahrbahn und Gehwegen durch Borde vorgestellt und Fragen aus der vorausgegangenen Anliegerversammlung und zwischenzeitlich an die Verwaltung herangetragene Fragen beantwortet.

Kurzbeschreibung:

Trennungsprinzip (Rundbordanlage) mit 5,00 m breiter asphaltierter Fahrbahn. Wechselseitig angeordneten, gepflasterten Längsparkplätzen, Gehwege mind. 1,50 m breit in Pflasterbauweise, verkehrsberuhigende Elemente durch Fahrbahnversätze. Anlehnung an den 1. BA Backhausplatz und an Variante 1.

Ausbaulänge: ca. 205,00 m
Fahrbahn: ca. 5,00 m breit in Asphalt
Gehweg: mind. 1,50 m breit in Pflaster
Parkstreifen: ca. 2,00 m breit in Pflaster
Kosten: ca. 500.000,00 € für den Straßenbau
Kosten: ca. 155.000,00 € für den Kanalbau incl. Hausanschlüsse
Kosten: ca. 30.000,00 € für die Kanalsanierung im Bereich des Backhausplatzes

Der geplante Ausbau erfolgt in Anlehnung an den 1. Bauabschnitt jedoch mit einer Rundbordanlage.

Die gewählte Fahrbahnbreite bietet die Möglichkeit des Begegnungsverkehrs „Pkw/Pkw“ sowie „Pkw/Lkw“.

Auch diese Variante wurde seitens der Anliegerschaft abgelehnt.

In dieser Versammlung wurde dann der Antrag auf einen bestandsorientierten Ausbau allerdings mit Hochbordanlage gestellt um den Gehweg deutlicher von der Fahrbahn abzugrenzen. Gehwege und Fahrbahn sollten bei der beantragten Variante 3 bituminös befestigt werden.

Daraufhin wurde eine 3. Variante in Anlehnung an den Bestand -alles in Asphalt- gemäß der am 30.11.2015 vorgetragenen Forderung durch die Anliegerschaft verbindlich benannten Vertreter erarbeitet.

Variante 3:
-bestandsorientiert (alles in Asphalt) mit Hochbordanlage-
Gespräch mit Vertretern der Anlieger am 30.11.2015
Vorzugsvariante der Anlieger

Kurzbeschreibung:

Diese bestandsorientierte Planung wurde auf ausdrücklichen Wunsch der Anlieger entwickelt und entspricht nicht den Intentionen des Fachamtes.

Ausbaulänge: ca. 205,00 m
Fahrbahn: ca. 6,00 m breit in Asphalt
Gehweg: mind. 1,50 m breit Asphalt
Parkstreifen: ca. 2,00 m breit in Asphalt (markiert)
Kosten: ca. 500.000,00 € für Straßenbau
Kosten: ca. 155.000,00 € für den Kanalbau incl. Hausanschlüsse
Kosten: ca. 30.000,00 € für die Kanalsanierung im Bereich des Backhausplatzes

Auch zukünftig soll der Straßenraum weitgehend dem derzeitigen Erscheinungsbild entsprechen, das heißt: Alle Flächen (auch die Gehwege) werden asphaltiert. Die Fahrbahn weist eine Fahrgassenbreite von ca. 6,00 m (Bus/Bus-Begegnung) auf. Die Gehwege setzen sich durch **Hochborde** von der Fahrbahn ab und weisen eine Mindestbreite von 1,50 m auf und werden -auf ausdrücklichen Wunsch der Anlieger- ebenfalls in Asphaltbauweise vorgesehen.

Diese Planung setzt sich optisch und tatsächlich nochmals deutlich von dem bereits in der Vergangenheit ausgebauten 1. Bauabschnitt (Backhaus/Kirche) ab.

Im Ergebnis bleibt Folgendes festzuhalten:

Die Vertreter der Anlieger wünschen den Umbau der Bahnhofstraße gem. der vorgelegten 3. Variante mit allen angesprochenen Nachteilen, die da wären:

- Ständig wechselnde Höhen der Bordanlagen durch Zufahrten und barrierefreie Querungsstellen. Hieraus resultierende starke Querneigungen im Gehweg von mehr als 10%
- Bei nachträglichen Gehweg- und Straßenaufbrüchen entstehen Flicker im Asphalt (zukünftige Schwachstellen)
- Abmarkierte Stellplätze auf der Fahrbahn (kommt nur im Bestand zur Regelung des ruhenden Verkehrs zur Anwendung)
- Teilw. Handeinbau von Asphalt im hinteren Gehwegbereich (spätere Schadstellen).
- Hochbordanlage kommt sonst im Stadtgebiet nur bei klassifizierten Straßen oder bei Straßen mit Buslinien zum Einsatz. Hier würde eine „Berg- und Talbahn“ bedingt durch die Absenkungen am Fahrbahnrand entstehen.

In der Ortsbeiratssitzung in Dutenhofen am 14.01.2016 wurde diese Planung nochmals durch das Tiefbauamt vorgestellt und auch hier auf die Konsequenzen der Variante 3 hingewiesen. Hier gab es keine abschließende Entscheidung des Ortsbeirates.

Grunderwerb

Entlang der Bahnhofstraße ergeben sich beidseitig umfänglich auf den angrenzenden Privatgrundstücken Flächenanteile (ehemals Vorgärten), die aktuell öffentlich genutzt werden. Um ein einheitliches Erscheinungsbild zu gewähren, wird der Ausbau dieser Flächen bis zu den Außenmauern der Wohnhäuser angestrebt. Mit den Anliegern sollen Vereinbarungen herbeigeführt werden, dass diese die Kosten für die jeweilige Befestigung ihres Parzellenanteiles übernehmen.

Ver- und Entsorgungsleitungen

Die Straßenbeleuchtung wird teilweise erneuert und neu geordnet.

Entlang des gesamten Ausbaubereiches werden beidseitig Leerrohrverlegungen zur möglichen späteren Ergänzung zusätzlicher Medien im Straßenbaukörper durchgeführt. Die Telekom wird in Teilbereichen ihre Leitungen erneuern. Seitens der enwag werden keine neuen Leitungen verlegt.

Kanal

Die Untersuchung der vorhandenen Mischwasserkanäle hat ergeben, dass ein weitreichender Sanierungsbedarf im gesamten Gebiet der Bahnhofstraße besteht. Der Kanal besteht durchgehend aus Falzmuffenrohren, was auf Undichtigkeiten auf der gesamten Länge hinweist. Die weiteren Schadensbilder reichen von Lageabweichungen und schadhafte Anschlussstutzen über Risse bis hin zu Scherbenbildungen. Nach Überprüfung mehrerer Sanierungsvarianten stellte sich heraus, dass eine Kanalauswechslung im Ausbaubereich der Straße die technisch und wirtschaftlich sinnvollste Lösung darstellt. Die Hydraulik weist nur in der letzten Haltung vor dem Ausbauende „Garbenheimer Straße“ auf ca. 40 m Länge eine Überlastung auf, sodass hier eine Kanalausweitung von DN 400 auf DN 500 erfolgt. Ansonsten bleibt die Dimensionierung der Kanalrohre unverändert.

Generell kann bedingt durch das Alter und das Schadensbild des Kanals davon ausgegangen werden, dass vorhandene 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. Schadhafte Hausanschlüsse werden direkt mit erneuert. In Teilbereichen -oberhalb der Straßenbaumaßnahme- wird der Mischwasserkanal ergänzend in geschlossener Bauweise im Anschluss an die Baumaßnahme saniert.

Beitragsfähigkeit

Es werden folgende Produktkonten herangezogen:

1210100.842200079 (Straße), 1110100.842200197 (Kanal).

Bei der vorgesehenen Maßnahme handelt es sich um eine grundhafte Straßenerneuerung; es greift die Straßenbeitragssatzung der Stadt Wetzlar. Es ist davon auszugehen, dass der bisher „geparkte“ finanzielle Aufwand vom 1. Bauabschnitt verjährt, sofern Variante 2 oder Variante 3 umgesetzt würden.

Beteiligung der städtischen Gremien

Deshalb hat der Magistrat in seiner Sitzung am 24.04.2017 nach intensiver Prüfung auch des Rechtsamtes die Durchführung gemäß Variante I beschlossen. Die Entscheidung ist aufgrund der juristischen Sachzwänge insofern aus Sicht des Magistrates vorgegeben.