Eitorf, den 06.05.2015

Amt 60.2 - Tiefbauabteilung

Sachbearbeiter/-in: Klaus Schlein

Bürgermeister

i.V.

Erster Beigeordneter

VORLAGE
- öffentlich -

Beratungsfolge

Ausschuss für Bauen und Verkehr	19.05.2015
---------------------------------	------------

Tagesordnungspunkt:

Ausbau der Straße „Am Eichelkamp“, im Abschnitt zwischen Einmündung Spinnerweg und Eipbachbrücke

Beschlussvorschlag:

Die Straße „Am Eichelkamp“ wird zwischen der Einmündung „Spinnerweg“ und der Brücke über den Eipbach gemäß der im ABV vom 25.11.2014 vorgestellten Planung ausgebaut.

Begründung:

Beratungsfolge:	ABV	28.08.2012
	ABV	25.11.2014
	Rat	08.12.2014
	ABV	19.05.2015
	Rat	15.06.2015

1 Sachstand

In den Sitzungen vom 28.08.2012 und 25.11.2014 empfahl der ABV einstimmig den Ausbau des o.g. Straßenabschnitts und in der letztgenannten Sitzung auch im Rahmen des allgemeinen Ausbau- und Unterhaltungskonzepts, das auch der Rat am 08.12.2014 einstimmig beschloss. Diesem zufolge ist der Ausbau bis 2016 auszuführen.

In seiner Sitzung vom 09.02.2015 hat der Rat die Sache an den Ausschuss zurückverwiesen. Am 20.04.2015 fand eine weitere Bürgerinformation statt. Die dazu gefertigte Niederschrift ist beigelegt.

Zu den dort geäußerten technischen Änderungswünschen nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

a) Entbehrlichkeit des Bürgersteigs zwischen Hardtstraße und Färberweg

Der derzeit in Arbeit befindliche Bebauungsplan sieht auf der Nordseite des genannten Straßenabschnitts eine Bebauung mit zweigeschossigen Wohnhäusern vor. Aus Verkehrssicherheitsgründen

wird dann ein Gehweg entlang dieser Grundstücke erforderlich, da ansonsten der durch die Bebauung entstehende Fußgängerverkehr die Fahrbahn der Straße mitbenutzen muss. Zudem würden Fahrbahn und Bankett unmittelbar bis an die Privatflächen reichen; ein Gehweg empfiehlt sich daher schon als „Puffer“.

Die Anlegung eines Bürgersteigs ist beitragspflichtig, ob im Zuge des Ausbaus der Straße oder später gesondert, wobei eine spätere Erstellung mit Mehrkosten verbunden ist. So ist beispielsweise die für den künftigen Weg freizuhalten Fläche beim Ausbau als Schotter- bzw. Grünstreifen anzulegen. Wird in diesen Streifen der Frostschutz für den Gehweg bereits eingebaut, ist es kostengünstiger, sofort den vollständigen Gehweg anzulegen. Bedingt durch den rd. 60 cm dicken Gesamtaufbau sind die befürchteten Schäden infolge kurzzeitigen Überfahrens durch Schwerlastverkehr nicht zu erwarten.

Wird der Gehweg zu einem späteren Zeitpunkt angelegt, würden die Baukosten schon infolge des dann notwendigen Säuberns und Nacharbeitens des Frostschutzes teurer. Würde man beim Straßenausbau auf den Einbau von Frostschutz im späteren Gehwegbereich ganz verzichten, würden die Baukosten bedingt durch die dann zusätzlich anfallenden Arbeiten an der vorhandenen Fahrbahnbegrenzung (Gefahr des Ablösens der Bordsteine von der Fahrbahn) noch höher werden.

Weitere Mehrkosten entstehen durch die wiederum anfallenden Baustellenallgemeinkosten sowie durch die bei kleineren Baumaßnahmen in der Regel höheren Einheitspreise.

Es ist daher weder wirtschaftlich noch zweckmäßig, jetzt auf den Gehweg zu verzichten mit der Absicht, den Bau später nachzuholen.

Zu Schäden am Gehweg durch spätere Hochbaumaßnahmen ist anzumerken, dass die Verwaltung Kontrollen des vorher/nachher-Zustands ausübt und in aller Regel die Verursacher zur Reparatur auf ihre Kosten angehalten werden.

b) Geschwindigkeitssenkende Maßnahmen

Sofern man diese für erforderlich hält, ist zu beachten, dass die Straßenbreite für begegnenden Busverkehr ausgelegt ist. Soweit fahrgeometrische Maßnahmen wie beispielsweise Fahrbahnleiter oder Gehwegkaps vorgesehen werden sollen, ist eine Verbreiterung der Straße erforderlich oder es müssten Brems- und Beschleunigungsmanöver in Kauf genommen werden (Lärmentwicklung). Empfehlenswerter wären gerade bei Busverkehr fahrdynamisch wirksame sogenannte Plateauaufpflasterungen, wie bereits eine in derselben Straße vor dem Siegtal-Gymnasium eingebaut worden ist. Sie hat sich dort durchaus bewährt. Diese könnten an den Stellen errichtet werden, an denen für Fußgänger ein Fahrbahnwechsel erforderlich wird, beispielweise auf Höhe der Einmündungen Hardtstraße bzw. Färberweg. Lärmentwicklung bei ungesicherter Ladung ist allerdings möglich.

2 Allgemeines

Die Verwaltung betrachtet auch weiterhin einen Ausbau des o.g. Straßenabschnitts als einzige Möglichkeit, der jetzigen und künftigen Bedeutung der Straße gerecht zu werden. Eine einfache Instandsetzung beispielsweise durch eine Deckenerneuerung ist kaum ordnungsgemäß möglich und in jedem Fall wegen geringer Haltbarkeit unwirtschaftlich, da der vorhandene Oberbau unzureichend ist. Zudem ist die Straße zu schmal und verfügt nur teilweise über die zur Funktionserfüllung notwendigen Einbauten wie Gehwege und Straßenbeleuchtung. Ohne Ausbau würde es bei einer teilweisen Wiederherstellung durch die Werke bleiben. Alles Weitere müsste aus allgemeinen Mitteln der Straßenunterhaltung bestritten werden.

Darüber hinaus sprechen folgende Gründe für einen Ausbau zum jetzigen Zeitpunkt:

- Der Straßenabschnitt war schon vor der Regionale-Maßnahme nicht in einem den Verkehrsanforderungen entsprechenden Zustand. Aus den letzten 10 Jahren gibt es verschiedene Anregungen und Anträge, die sich im Zusammenhang z.B. mit dem Bus- und Fußgängerverkehr damit befassen haben. Nach dem BauGB und den StrWG ist die Gemeinde verpflichtet, ihre Straßen in einem den Anforderungen entsprechenden Zustand zu halten. Dieser Straßenabschnitt erfüllt das nicht.

- Die Kanalbaumaßnahme der Gemeindewerke ist unabwendbar. Zugleich werden Wasserleitungen erneuert bzw. in eine technisch bessere Lage gebracht. Nach Lage der Dinge ist dies auf die nächsten 30 – 50 Jahre die letzte große Tiefbaumaßnahme in diesem Abschnitt. Daraus eintretende Synergieeffekte von vermutlich 10-20% für alle Beteiligten können daher nur noch jetzt genutzt werden.

- Der in Arbeit befindliche B-Plan „Am Eichelkamp“ liegt zwar nicht im Fördergebiet, ist aber städtebaulich-planerisch Bestandteil des vom Rat beschlossenen Rahmenplans zur Regionale2010-Maßnahme. Es wäre ein städtebaulicher Sinn- und Konzeptbruch, südlich der Straße funktional und gestalterisch öffentliche Fläche aufzuwerten, nördlich der Straße eine qualitätvolle Bebauung vorzusehen und die Straße dazwischen in einem Zustand zu belassen, der im Grunde auf den Verkehrsverhältnissen der 1950/60er Jahre beruht – allerdings auch schon damals nur „provisorisch“.

- Nach wie vor liegt der Straßenabschnitt in einem vom Rat beschlossenen städtebaulichen Sanierungsgebiet nach §§ 136 ff. BauGB. Dies war Voraussetzung für die Regionale-Förderung. Eine objektiv mangelhafte Erschließungsanlage dann nicht auszubauen, würde völlig unschlüssig erscheinen.

- Der Ausbau als solcher ist Bestandteil des vom Rat am 08.12.2014 beschlossenen, gemeindeweiten Ausbaukonzepts. Dieses soll allen Beteiligten (Verwaltung, Ausschüssen/Rat und Bürgerschaft) eine gewisse Planungssicherheit verschaffen. Sofern es nicht zu einem Ausbau kommt, würde das Vertrauen in ein solches Konzept nicht gestärkt. Im Falle eines Ausbaubeschlusses ist beabsichtigt, die Straßenausbauplanung zügig zu beauftragen und die Ausschreibung der Straßen- und Kanalbaumaßnahme möglichst günstig zum Jahresende/-wechsel zu platzieren.

Anlage(n)

Protokoll 2. Bürgerinformation vom 20.4.15