



Aktenzeichen: Wolf
Leistungsbereich: Technische Dienste und Landschaft

Datum, 18.04.2012 - Drucksachen Nr.:

Vorlage

XI/100/2012

Beratungsfolge	Termin	Entscheidungen
Magistrat	24.04.2012	
Bau-, Planungs- und Wirtschaftsausschuss	03.05.2012	

**Erschließung Baugebiet Westerfeld-West
Festlegung des Ausbaustandards der Erschließungsstraße**

Sachdarstellung:

Für das geplante Baugebiet Westerfeld-West wurde vom Ingenieurbüro Dr. Wieland, Usingen, die Erschließungsplanung für den Endausbau (1. - 3. BA) erstellt.

Grundlagen für die Erschließungsplanung sind der rechtskräftige Bebauungsplan Westerfeld-West, 1. BA und die Rahmenkonzeption (1. - 3. BA).

Das im Bau befindliche Baugebiet schließt im 1. BA an die Straßen „Am Kellerborn“ und an der „Eschbacher Straße“ sowie im Endausbau auch an die „Michelbacher Straße“ an. Im 1. BA erfolgt die Anbindung des Baugebietes über die Verlängerung der Straße „Am Bächweg“, des „Hausener Weges“ sowie der Verlängerung der Straße „An der Lehmkauf“.

Die Bestimmung des Ausbaustandards der Erschließungsstraße sollte bereits aufgrund der Vorlage XI85/2011 entschieden werden. Vom Magistrat wurde am 26.07.2011 beschlossen, die Erschließungsstraße mit einer Gesamtbreite von 8,00 m analog der Planung des Ingenieurbüros Dr. Wieland, mit einer Fahrbahn von 5,00 m Breite in Asphaltbauweise sowie beidseitigen Gehwegen von 1,50 m Breite mit Verbundpflasteraufbau mit Trennung zwischen Straßen- und Gehwegbereich durch einen überfahrbaren Rundbordstein umzusetzen. Weiterhin wurde beschlossen, Gussasphaltrinnen anstelle der geplanten Betonplattenrinnen auszuführen.

Vom Bau-, Planungs- und Wirtschaftsausschuss wurde in der Sitzung am 25.08.2011 zu dem Ausbaustandard kein Beschluss gefasst. Der Ausschuss hat den Magistrat gebeten, Vorschläge mit Kostengegenüberstellungen zu „Shared Space“ (Deutsch etwa: gemeinsam genutzter Raum, auch Gemeinschaftsstraße), vorzulegen.

Der Grundgedanke des „Shared Space“ sieht vor, den öffentlichen Raum für den Menschen aufzuwerten. Verkehrsteilnehmer und Nutzungen sollen im Straßenland gleichwertig nebeneinander existieren und sich den Raum teilen.

Zusätzlich zur Lebensqualität soll so auch die Sicherheit im öffentlichen Straßenraum verbessert werden. Um diese Ziele zu erreichen, verzichtet „Shared Space“ im Zuge einer Nivellierung auf Bordsteine und Abgrenzungen und setzt stattdessen auf eine lediglich orientierende Unterteilung des Straßenraums.

Des Weiteren sind im Zuge einer „Entregelung“ der Verkehrslandschaft keinerlei Ampeln oder Verkehrs- und Hinweisschilder vorgesehen. Die Straßenverkehrsordnungen werden reduziert auf „gegenseitiges Rücksichtnehmen“ und das Rechts-vor-Links-Gebot.

Mit diesen Maßnahmen wird eine gewollte Unsicherheit erzeugt, welche die Verkehrsteilnehmer dazu zwingt, den Raum situationsbedingt unter anderem durch Blickkontakt mit anderen Verkehrsteilnehmern einzuschätzen.

Statt einer dominanten Stellung des motorisierten Verkehrs soll der gesamte Verkehr mit dem sozialen Leben und der Kultur und Geschichte des Raums im Gleichgewicht stehen. Durch Entfernung der Kanalwirkung der Straßen sollen die Orte wieder Persönlichkeit erlangen.

Im Bebauungsplan Westerfeld West 1. BA ist für die Straßenverkehrsfläche eine Breite von 8,00 m festgelegt. Die Straßenfunktion entspricht einer Wohnsammelstraße mit der Bauklasse IV gemäß der RStO (Richtlinie für den standardisierten Oberbau).

Bei den zur Zeit durchgeführten Erschließungsarbeiten des 1. BA werden die für das Baugebiet erforderlichen Leitungsverlegungen für Wasser, Entwässerung, Gas, Strom, Telefon und Datenkabel durchführt. Nach Verlegung dieser Leitungen wird die Baustraße in einer Breite von 4,70 m in bituminösem Ausbau entstehen, die Randbereiche der 8 Meter breiten Parzelle bis zu den Grundstücksgrenzen werden bis zum Endausbau geschottert. Nach Abschluss der kompletten Wohnbebauung kann der Straßenendausbau erfolgen.

Wie eingangs erwähnt, sieht die Planung des Ingenieurbüros Wieland für den Endausbau eine Fahrbahnbreite von 5,00 m mit beidseitigen Gehwegen von 1,50 m Breite vor. Hierbei erhält die Fahrbahnfläche einen Asphalt- und die Gehwege einen Verbundsteinaufbau. Die Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg erfolgt durch einen überfahrbaren Betonrundbordstein, wobei der Gehweg ca. 5 cm höher als die Fahrbahn angelegt ist (ANLAGE 1).

Alternativ zu dieser Planung ist auch ein höhengleicher Ausbau, analog der Planungsphilosophie des Shared-Space-Prinzips möglich.

Hierbei kann anstelle des Betonrundbordsteins ein Betonkantenstein zwischen Asphaltbelag und Betonverbundsteinfläche rechts und links des Asphaltstreifens eingebaut werden.

Dadurch entsteht eine Gesamtfläche auf einem Niveau, wobei auf einer Seite der Fläche ein minimaler Höhenunterschied von ca. 1 cm zur Wasserführung zwischen Asphalt und Verbundsteinpflaster erforderlich ist (ANLAGE 2).

Die Ausbaukosten für diese Variante sind gegenüber der Anlagen von höhenmäßig getrennten Fahr- und Gehwegbereichen etwas günstiger. Pro laufendem Meter betragen die Minderkosten des Betontiefbordsteins gegenüber dem Betonrundbordstein ca. 6,00 €.

Im 1. BA sind ca. 1.100 m, im 2. BA ca. 525 m und im 3. BA ca. 550 m Rundbordsteine erforderlich. Insgesamt ergibt sich daher eine Kostenreduzierung von Tiefbordsteinen gegenüber Rundbordsteinen von $(2.175 \times 6,00 \text{ €/lfdm} \times 1,19)$ rd. 15.500,00 € brutto, bei berechneten Straßen-Fertigausbaukosten von 1.325.000,00 €.

Ein niveaugleicher Ausbau in den jüngeren Wohngebieten von Neu-Anspach brachte nach Informationen des Leistungsbereichs Sicherheit und Ordnung auch Probleme. Fahrzeuge werden überall vor den Grundstücken geparkt. Es sind keine geschützten Räume für die Fußgänger vorhanden; dies führte vor allem zu Klagen von Eltern, wo denn die Kinder geschützt laufen können. Auch der Winterdienst ist bei dem niveaugleichen Ausbau nicht geregelt.

Unter dem Gesichtspunkt der Funktion der Straße als Wohnsammelstraße mit 8,0 m Breite aber auch unter dem Gesichtspunkt einer besseren Wasserführung, gerade bei den in den letzten Jahren vermehrt auftretenden Extremwetterverhältnisse mit Starkregen, wird von der Verwaltung empfohlen, die Planung mit überfahrbarem Rundbord und höhenmäßiger Trennung zwischen Fahrbahn und Gehwegbereich auszuführen.

Bei den Planstraße IX, X und XI des 2. BA mit einer Breite von 5,00 m ist eine niveaugleiche fläche mit Verbundpflasteraufbau vorgesehen. Nach den durchgeführten Baugrund-untersuchungen erhält der Fahrbahnbereich eine Gesamtstärke von 75 cm und der Gehwegbereich wegen der Grundstückszufahrten eine Stärke von 68 cm. Dies ist bei beiden Ausbauvarianten erforderlich.

Die Ausbauquerschnitte Rundbord (ANLAGE 1) und Tiefbord niveaugleicher Ausbau (ANLAGE 2) sind der Vorlage beigelegt. Wegen der Größe des Planes wird der Lageplan für den Ausbaubereich in den Sitzungen bereit gehalten.

Beschlussvorschlag:

Es wird beschlossen, die Erschließungsplanung analog der Vorgaben des Bebauungsplanes Westerfeld West 1. BA und der Straßenplanung des Ingenieurbüros Dr. Wieland mit einer Gesamtparzellenbreite von 8,0 m, aufgeteilt in eine Fahrbahnbreite von 5,00 m in Asphaltbauweise mit Gussasphaltrinne sowie beidseitigen Gehwegen von 1,50 m Breite mit Trennung zwischen Straßen- und Gehwegbereich durch einen überfahrbaren Rundbordstein (Höhe ca. 4-5 cm) umzusetzen. Die Umsetzung erfolgt jedoch erst nach Abschluss der kompletten Wohnbebauung.

Klaus Hoffmann
Bürgermeister

Anlage:

ANLAGE 1 Ausbauquerschnitt Rundbord

ANLAGE 2 Ausbauquerschnitt Tiefbord

Lageplan wird wegen der Größe in den Sitzungen bereit gehalten