öffentlich

Gemeinde Henstedt-Ulzburg
Der Bürgermeister

4.4 Tiefbau
23.07.2012 / 4.41

Beratungsvorlage VO/2012/0179
öffentlich

Ausbau des GIK-Weges 106 "Wilstedter Straße"
Vorstellung der Ausbauvarianten

Beratungsfolge:

13.08.2012	Umwelt- und Planungsausschuss	Entscheidung

Sachverhalt:

Der Zustand der Wilstedter Straße sowie die Erkenntnisse von durchgeführten Bohrkernuntersuchungen machen einen Ausbau der Straße zwischen Norderstedter Straße und Ortsausgang Höhe Heidelweg erforderlich.

Die Wilstedter Straße ist in diesem Bereich ein sogenannter „GIK-Weg“. Das heißt, es handelt sich um einen Gemeindeverbindungsweg 1. Klasse nach altem Sprachgebrauch. Die rechtlich korrekte Bezeichnung lautet Gemeindeverbindungsstraße nach dem Straßen- und Wegegesetz, die dem Verbindungsverkehr zwischen Gemeinden oder Ortsteilen dient. Träger der Straßenbaulast ist entsprechend der Verbandssatzung des Wege-Zweckverbandes der Gemeinden des Kreises Segeberg (WZV) in Verbindung mit der GIK-Richtlinie der Wege-Zweckverband.

Bürgerinformationsveranstaltung, Beitragserhebung

Im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten übernimmt der Wege-Zweckverband auch den Ausbau der in seine Straßenbaulast übergebenen GIK-Wege. Die entstehenden Kosten für den Fahrbahnausbau teilen sich im Falle Henstedt-Ulzburgs auf in 60 % Wege-Zweckverband und 40 % Gemeinde.

Die der Gemeinde entstehenden Kosten für den Ausbau der Wilstedter Straße sind entsprechend der Satzung der Gemeinde Henstedt-Ulzburg anteilig auf die Anlieger umzulegen. Für die Abrechnung ist die Einstufung der Straße gemäß Satzung zu überprüfen. Maßgebend ist der Zustand nach erfolgtem Ausbau. Zurzeit ist die Straße als Haupterschließungsstraße, die im Wesentlichen dem innerörtlichen Verkehr dient, eingestuft. Bleibt es bei dieser Einschätzung, so sind die Kosten für die Fahrbahn zu 40 % und die Kosten für den Gehweg zu 60 % auf die Anlieger umlegbar.

Sollten die Ausbaumaßnahmen zu einer neuen Beurteilung der Verkehrsbedeutung der Straße führen, so könnte die Straßenbaulast an die Gemeinde zurückfallen und sowohl die Förderfähigkeit des Ausbaus als auch der Kostenanteil des Wege-Zweckverbandes entfallen. Dies würde dazu führen, dass die Gemeinde die Gesamtkosten zu tragen hätte und unter Umständen 75 % der Kosten auf die Anlieger umzulegen wären.

Nachdem die bisher erarbeiteten Unterlagen dem Umwelt- und Planungsausschuss in der Sitzung am 13.08.2012 vorgestellt wurden, ist geplant, eine Bürgerinformationsveranstaltung durchzuführen. Dort erhalten die betroffenen Anlieger Gelegenheit, Anregungen und

Bedenken vorzutragen und Fragen zur geplanten Ausbaumaßnahme zu stellen. Ob bis zu diesem Zeitpunkt schon eine überschlägige Kalkulation der voraussichtlichen Beitragshöhe vorgelegt werden kann, kann noch nicht fest zugesagt werden. Die Höhe der voraussichtlichen Kosten ist bei dieser Ausbaumaßnahme aufgrund der Vielzahl von zu beteiligenden Versorgungsträgern, Förderstellen usw. unter Umständen noch nicht ermittelbar.

Nach Abschluss der Baumaßnahme ist die Abrechnung und Veranlagung der Anlieger zu Ausbaubeiträgen vorzunehmen. Diese muss innerhalb von 4 Jahren nach der Schlussabnahme durchgeführt sein. Maßgeblich für den Beginn dieser Frist ist der 01.01. des auf die Schlussabnahme folgenden Jahres. Beitragspflichtig ist der Grundstückseigentümer zum Zeitpunkt der Zustellung des Beitragsbescheides, da die Beitragslast als öffentliche Last auf dem Grundstück ruht.

Die Höhe der Beiträge wird ermittelt, indem die Beitragsfläche von allen Grundstücken, die von der ausgebauten Straße erschlossen werden, festgestellt und zusammengerechnet wird. Die Beitragsfläche pro Grundstück ergibt sich aus der tatsächlichen Nutzung des Grundstückes oder den Festsetzungen eines Bebauungsplanes. Nach Vorlage aller Schlussrechnungen werden die beitragsfähigen Kosten ermittelt und nach Abzug des Gemeindeanteils die umlagefähigen Kosten. Aus diesen beiden Faktoren errechnet sich der Beitragssatz pro m² Beitragsfläche, der multipliziert mit der Beitragsfläche der Grundstücke jeweils den individuellen Beitrag pro Grundstück ergibt.

Planerische Grundlagen, Ist-Zustand

Der GIK-Weg 106 stellt eine wichtige Zwischenverbindung zwischen Henstedt-Ulzburg und dem Tangstedter Raum bzw. der B 432 dar. Der Schwerlastanteil ist für GIK-Wege gesehen überdurchschnittlich und liegt nach letzten Zählungen aus dem Jahr 2012 bei 91 Kfz/Tag. Aufgrund der allgemeinen verkehrlichen Entwicklung ist mit einem Rückgang des Gesamtverkehrsaufkommens einschließlich des Schwerlastanteils nicht zu rechnen.

Die Fahrbahnbreiten variieren etwas und liegen im Mittel zwischen 5,50 m und 6,00 m.

Die bituminös ausgeführte Fahrbahn ist gekennzeichnet durch eine Vielzahl von Schadstellen, insbesondere in den Fahrbahnrandbereichen und in zahlreichen ausgeprägten Längs- und Querrissen sowie von lokalen Ausbrüchen und Fehlstellen in der Deckschicht, insbesondere in den Rollspuren. In den vergangenen Jahren wurden bereits mehrfach schadhafte Bereiche saniert. Die vorhandenen Netzrissstrukturen in den Rollspuren bzw. auch spurrinnenartige Verdrückungen und Verwerfungen sowie die Randabbrüche deuten darauf hin, dass diese Bereiche für den dort vorhandenen Schwerverkehr unterdimensioniert sind.

Die Entwässerungseinrichtungen sind im bisherigen Zustand nicht ausreichend vorhanden und zum Teil ohne Wirkung. Dieses spiegelt sich darin wieder, dass das Oberflächenwasser teilweise auf Fremdgrundstücke abgeleitet wird. Aufgrund fehlender Gräben und Straßenabläufe wird das Oberflächenwasser nicht zielgerichtet abgeleitet, es versickert im direkten Randbereich, was wiederum eine reduzierte Tragfähigkeit der Straßenbefestigung zur Folge hat.

Gemäß der durchgeführten Bohrkernuntersuchung wurde nachgewiesen, dass der vorhandene Straßenaufbau nicht mehr den heutigen Anforderungen der Bauklasse IV entspricht. Eine Pechbelastung in den Bohrkernen wurde nicht festgestellt.

Aufgrund der vorhandenen Höhenzwangspunkte in Form von Bordsteinen, Gehwegen, Grundstücksgrenzen sowie Zufahrten wird eine Erneuerung im Hocheinbau als unwirtschaftlich eingestuft und somit nicht empfohlen.

Unter Betrachtung des vorhandenen Schadensbildes, der Art und des Zustandes der vorhandenen Befestigung sowie des nicht frostsicheren Straßenaufbaus wird für den gesamten Sanierungsabschnitt eine Erneuerung im Tiefeinbau empfohlen.

Zielsetzung

Die Baumaßnahme umfasst den vollständigen Ausbau des GIK-Weges 106 von der Kreuzung Norderstedter Straße bis zum Ortsausgang kurz hinter der Einmündung Heidelweg über eine Länge von ca. 1.430 m in Bauklasse IV.

Im Zuge der Baumaßnahme werden die vorhandenen Straßenabläufe aufgenommen und gemäß der neuen Planung und Berechnung zur Oberflächenentwässerung durch neue Straßenabläufe ersetzt. Weiterhin werden zur Wasserführung auf der nördlichen Seite Betonhochbordsteine eingebaut.

Die vorhandene Buswendeschleife bei Station 1+100 wird in bituminöser Bauweise erstellt.

Weiterhin wird von Station 0+390, Knotenpunkt Immbarg, bis zur Station 1+380, Knotenpunkt Heidelweg, der vorhandene Gehweg von 2,00 m auf 2,50 m Breite, zu einem kombinierten Geh- und Radweg, ausgebaut werden. Die Oberfläche wird in Pflasterbauweise erstellt. Die Radwegfurten in den Einmündungsbereichen zu den Nebenstraßen werden mittels eines blauen Betonsteinpflasters optisch hervorgehoben.

Die neue Fahrbahnbreite entspricht von Station 0+000 bis Station 0+390 (Norderstedter Straße bis Immbarg) mit etwa 6,00 m der alten Fahrbahnbreite. Von Station 0+390 bis Station 1+430 (Immbarg bis Ortsausgang Höhe Heidelweg) beträgt die Fahrbahnbreite 5,50 m. Daneben sind die Einmündungen in die Nebenstraßen mit einzubeziehen.

Die Fahrbahn erhält auf der gesamten Länge folgenden Aufbau:

- 36 cm Frostschutzschicht untere Lage gemäß den ZTV-SoB 04
- 15 cm Frostschutzschicht obere Lage aus Beton-RC gemäß den ZTV-SoB 04
- 10 cm Asphalttragschicht AC 32 T N, Bindemittel 70/100 (50/70)
- 4 cm Asphaltbeton AC 11 D N, Bindemittel 50/70

Eine Veränderung des vorhandenen Straßennetzes erfolgt nicht. Die Ausbaupläne des Bundes und des Landes bleiben von dieser Maßnahme unberührt.

Durchführung der Baumaßnahme

Es ist beabsichtigt, die Baumaßnahme im Frühjahr 2013 auszuschreiben und zügig fertigzustellen. Die Fertigstellung ist entsprechend für Winter 2013 geplant.

Die erforderlichen Erdarbeiten, der Einbau der Frostschutzschichten, die Asphalt- und Gehwegarbeiten erfolgen abschnittsweise unter Vollsperrung. Dieses hat den Vorteil, dass alle Asphaltschichten in voller Breite und somit ohne Mittelnaht eingebaut werden können. Während der Bautätigkeiten ist mit starken Verkehrsbehinderungen zu rechnen.

verkehrsrechtliche Beurteilung

Zur Ausbauplanung der Wilstedter Straße sind folgende verkehrsrechtliche Vorgaben zu beachten:

30-km/h-Zone:

Die Anordnung von 30-km/h-Zonen darf sich nur auf Straßen mit geringem Durchgangsverkehr beziehen. Als Anhaltspunkt dient hierzu ein Anteil des Durchgangsverkehrs von weniger als 30 %. Dabei ist in der Regel davon auszugehen, dass

eine Spitzenbelastung von mehr als 300 Kfz/h auf einen erheblichen Anteil an Durchgangsverkehr hindeutet. Mehrere Messungen in der Vergangenheit haben eine Spitzenbelastung von bis zu 450 Kfz/h ergeben, so dass hier eine Verringerung durch gestalterische Mittel nicht zu erzielen ist.

Rechts-vor-links-Regel:

Die Aufhebung der Regelung "rechts vor links" (§ 8 Abs. 1 S. 1 StVO) war erforderlich, da die Verkehrsbedeutung der Wilstedter Straße erheblich von den abzweigenden Straßen abweicht. Nach Ziff. II Nr. 2 der Verwaltungsvorschrift zu § 8 Abs. 1 StVO soll Einmündungen von rechts grundsätzlich die Vorfahrt genommen werden, es sei denn beide Straßen dienen überwiegend dem Anliegerverkehr und weisen nur geringen Verkehr auf. Wie oben bereits festgestellt, darf die Wilstedter Straße nicht Teil einer 30-km/h-Zone sein, weil die Verkehrszahlen einen erheblichen Anteil an Durchgangsverkehr belegen. Der Grundsatz "rechts vor links" kann daher in der Wilstedter Straße nicht mehr angewendet werden.

Radwegbenutzungspflicht:

Die Anordnung einer Benutzungspflicht für Radfahrer wird in der herrschenden Rechtsmeinung überwiegend als unzulässig abgelehnt, weil sie nur erfolgen darf, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend geboten ist. Verkehrsrechtlich bietet sich Herstellung eines sog. Angebotsradwegs durch baulich unterschiedliche Gestaltung des Geh- und des Radwegs für jede Fahrtrichtung an.

Geschwindigkeitsbegrenzung:

Das derzeit angeordnete Streckenverbot auf 30 km/h ist der Gestaltung der Straße und der damit verbundenen Unübersichtlichkeit geschuldet. Nach dem Ausbau der Straße ist die Gesamtsituation neu zu beurteilen. Eine Aussage nur auf Grund der Planung ist nicht möglich.

Variantenvergleich

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Zielsetzung wurden die folgenden Ausbauvarianten erarbeitet. Diese werden in der Sitzung am 13.08.2012 vom WZV vorgestellt.

Die drei Varianten unterscheiden sich hinsichtlich der Förderungsmöglichkeiten sowie der verkehrsrechtlichen Ausführung als 30 km/h bzw. 50 km/h-Bereiche. Unabhängig von der verkehrsrechtlichen Gestaltung würde sich an der aktuellen Unterhaltungszuständigkeit des WZV nach den GIK-Richtlinien, die nur die Fahrbahn ohne Gehwege, Radwege, Einbauten, Parkbuchten, Parkplätze, Bushaltestellen, Entwässerungseinrichtungen und Randeinfassungen umfasst, nichts ändern.

Bei den angegebenen Gesamtbaukosten je Variante handelt es sich um die reinen Baukosten. Kosten für Planung, Vermessungsleistungen, Laboruntersuchungen etc. sind nicht enthalten. Der aufgeführte Gemeindeanteil beinhaltet jedoch bereits alle für die Gemeinde anfallenden Kosten, also inkl. Planungs- und Vermessungsleistungen.

<u>Variante 1a:</u>

50 km/h, Förderung mit GVFG-Mitteln des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH), Ausschluss einer Förderung durch den WZV nach GIK-Richtlinien

Um die Förderung aus GVFG-Mitteln in Anspruch nehmen zu können, darf nur nach den Vorgaben des LBV-SH gebaut werden. Das bedeutet, dass bei dieser Variante keine Parkbuchten, Einbauten (z.B. Grüninseln, Querungen), Einengungen (z.B. Verkehrsberuhigungen / Nasen) und gesonderte Markierungen eingebaut bzw. vorgesehen werden dürfen. Die Ausweisung einer 30 km/h Zone ist ebenfalls nicht möglich. Zu den geförderten Kosten zählen u.a. die Herstellung der Frostschutzschicht, der

Asphalttragschicht und -deckschicht, Untersuchungen nach Fertigstellung, Einbau von Bordsteinen usw..

Kosten:
- Gesamtbaukosten ca. 1.650.000 € Brutto
- Gemeindeanteil ca. 941.000 € Brutto

Vorteil:
- geringster Baukostenanteil für die Gemeinde Henstedt-Ulzburg und damit auch für die Anlieger hinsichtlich einer Beitragserhebung
- kein zukünftiger Unterhaltungsaufwand für die Gemeinde für alle zusätzlichen Einbauten (siehe o.g. Unterhaltsumfang der GIK-Richtlinien)

Nachteil:
- keine verkehrsberuhigenden Maßnahmen möglich
- Tempo 50 km/h Ausweisung erforderlich
- Ausbau und verkehrsrechtliche Angelegenheiten müssen gemäß den Auflagen des LBV-SH durchgeführt werden
- Rückzahlung der Förderung, wenn die Ausführung abweichend von den Auflagen des LBV-SH nachträglich verändert wird

Variante 1b:

50 km/h, Förderung gemäß GIK-Richtlinien des WZV, Ausschluss einer Förderung durch GVFG-Mittel

Die Förderung gemäß GIK-Richtlinien des WZV beinhaltet die anteilige Übernahme von Kosten für Asphalteinbau, Bordsteine zur Wasserführung, das Angleichen von Einbauten, Baustelleneinrichtungs- und -räumungskosten, Verkehrssicherungskosten, Markierungsarbeiten und Verkehrszeichen. Nicht gefördert werden Arbeiten an Geh- und Radwegen, Parkbuchten, Bushaltestellen, Randeinfassungen, Entwässerungseinrichtungen, Frostschutz- und ungebundene Tragschichten und Verkehrsberuhigungen.

Kosten:
- Gesamtbaukosten ca. 1.650.000 € Brutto
- Gemeindeanteil ca. 1.475.000 € Brutto

Vorteil:
- alle planerischen Vorstellungen, z.B. verkehrsberuhigende Maßnahmen, können durchgeführt werden

Nachteil:
- höherer Baukostenanteil für die Gemeinde Henstedt-Ulzburg und damit auch für die Anlieger hinsichtlich einer Beitragserhebung
- sehr geringer Förderanteil durch den WZV
- keine Förderung durch den LBV-SH möglich
- zukünftiger Unterhaltungsaufwand für die Gemeinde für alle zusätzlichen Einbauten (siehe o.g. Unterhaltsumfang der GIK-Richtlinien)
- wenn die Straße in den nächsten 7 Jahren zu einer Gemeindestraße umgewidmet wird, ist der Baukostenzuschuss des WZV komplett zurückzuzahlen

Variante 2:

30 km/h, Förderung gemäß GIK-Richtlinien des WZV, Ausschluss einer Förderung durch GVFG-Mittel

Wie Variante 1b und zusätzlich mit Verkehrsberuhigungen, Bauminseln und gepflasterten Parkplätzen.

Kosten:
- Gesamtbaukosten ca. 1.665.000 € Brutto
- Gemeindeanteil ca. 1.517.600 € Brutto

Vorteil: - alle planerischen Vorstellungen, z.B. verkehrsberuhigende Maßnahmen, können durchgeführt werden

Nachteil:
- höchster Baukostenanteil für die Gemeinde Henstedt-Ulzburg und damit auch für die Anlieger hinsichtlich einer Beitragserhebung
- sehr geringer Förderanteil durch den WZV
- keine Förderung durch den LBV-SH möglich
- höherer Kostenanteil für die Gemeinde, da Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sowie Parkbuchten und Bauminseln nicht gefördert werden
- zukünftiger Unterhaltungsaufwand für die Gemeinde für alle zusätzlichen Einbauten (siehe o.g. Unterhaltsumfang der GIK-Richtlinien)
- wenn die Straße in den nächsten 7 Jahren zu einer Gemeindestraße umgewidmet wird, ist der Baukostenzuschuss des WZV komplett zurückzuzahlen

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt- und Planungsausschuss stimmt dem vorgestellten Konzept zum Ausbau des GIK-Weges 106 „Wilstedter Straße“ von der Kreuzung Norderstedter Straße bis zum Ortsausgang kurz hinter der Einmündung Heidelweg auf einer Länge von ca. 1.430 m zu und präferiert eine bauliche Umsetzung der Variante 1a.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen den hiervon betroffenen Anliegern im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung vorzustellen und die sich hieraus ergebenden Anregungen und Bedenken in das endgültige Bauprogramm einzubeziehen, das dem Umwelt- und Planungsausschusses danach zur abschließenden Beschlussfassung erneut vorzulegen ist.

Anlage/n:

Kostenschätzung Variante 1a
Kostenschätzung Variante 1b
Kostenschätzung Variante 2
Höhen- und Bestandslageplan 1
Höhen- und Bestandslageplan 2
Höhen- und Bestandslageplan 3
Höhen- und Bestandslageplan 4
Lageplan Variante 1 a+b, Plan 1
Lageplan Variante 1 a+b, Plan 2
Lageplan Variante 1 a+b, Plan 3
Lageplan Variante 1 a+b, Plan 4
Ausbauquerschnitt Variante 1 a+b, A-A
Ausbauquerschnitt Variante 1 a+b, B-B
Lageplan Variante 2, Plan 1
Lageplan Variante 2, Plan 2
Lageplan Variante 2, Plan 3
Lageplan Variante 2, Plan 4
Ausbauquerschnitt Variante 2, A-A
Ausbauquerschnitt Variante 2, B-B
Ausbauquerschnitt Variante 2, C-C

In Vertretung

Elisabeth von Bressensdorf
1. stellv. Bürgermeisterin