

Tiefbauamt

Datum: 2010-02-15

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr.
B-5163/2010

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Umwelt	09.03.2010
Hauptausschuss	16.03.2010
Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Umwelt	06.04.2010
Hauptausschuss	13.04.2010
Stadtverordnetenversammlung	27.04. 16.03. 2010

Titel:

Entwurfs- und Ausbaubeschluss Bussestraße

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt:

den Ausbau der Anliegerstraße „Bussestraße“ in dem im Erläuterungsteil beschriebenen Standard.

Die Verwaltung wird mit der weiteren Planung, Vorbereitung und Durchführung der Baumaßnahme beauftragt.

Finanzielle Auswirkungen: nein

Gesamt				Produktkonto
-aufwendungen	[nein]		EUR	51120.785381
-auszahlungen	[ja]	610.000,00	EUR	
Auswirkung Folgejahre:	[ja]	17.500,00	EUR	

Bestätigung Kämmerin/Abt.-Ltrn. Haushaltsplanung:

Bürgermeisterin

Amtsleiter Tiefbau

Amtsleiter Stadtplanung

Sachbearbeiter Tiefbau

Sachbearbeiter Stadtplanung

Erläuterung/Begründung:

Die Stadt Luckenwalde beabsichtigt, diese Straße des Sanierungsgebietes „Innenstadt“ zu rekonstruieren.

Die Fahrbahn und die Gehwegoberfläche in der Bussestraße sind in einem sehr schlechten Zustand. Die Beläge sind schadhaft und teilweise provisorisch repariert oder sie weisen störende Ersatzmaterialien auf. In einigen Gehwegabschnitten wurde nach Reparaturarbeiten das Natursteinpflaster durch Betonplatten bzw. Asphalt ersetzt.

Der Ausbauanfang liegt an der Einmündung Bussestraße/Kirchstraße. Das Ausbauende der geplanten Straße ist an der Zufahrt zum ehemaligen Güterbahnhof. In die Bussestraße münden die Stiftstraße und die Holzstraße ein. Die Kurze Straße kreuzt die Bussestraße. Dieser Kreuzungsbereich wurde bereits ausgebaut. Die Querschnitte der einzelnen Straßenabschnitte unterscheiden sich in der gewählten Lage der Fahrbahn, der teilweise außermittigen Lage der Fahrbahn, den Gehwegbreiten und der Lage der Parktaschen zur Fahrbahn.

Entgegen früherer Planungen ist die Bussestraße entsprechend der geplanten Verkehrsbedeutung in einer Fahrbahnbreite von ~~4,75~~ 5,50 m vorgesehen. Ausnahmen sind nur die Einmündungsbereiche der Holzstraße und der Stiftstraße. Hier wird aufgrund der Schleppkurven der LKWs die Fahrbahn breiter gestaltet. Die Bussestraße hat damit nur noch reinen Anliegercharakter und ist nicht mehr für den Durchgangsverkehr bestimmt.

Die Bussestraße ist im gesamten Ausbaubereich mit einer Fahrbahnbreite von ~~4,75~~ 5,50 m geplant und für den Begegnungsfall PKW/LKW bei verminderter Geschwindigkeit ausgelegt.

Die Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Gehwegen sowie zwischen Gehwegen und Stellplätzen erfolgt über Hochborde. Die Trennung zwischen Fahrbahn und Stellplätzen erfolgt über Rundborde. Die Grundstückszufahrten werden der Straße angepasst.

Bis auf den Bereich zwischen Einmündung Holzstraße und Einmündung Stiftstraße wird die Fahrbahn in regelmäßigen Abständen auf 3,00 m eingeeengt, um eine Verkehrsberuhigung zu erreichen.

Durch die geringe Längsneigung der Straße ist für eine ordnungsgemäße Entwässerung eine Pendelrinne vorgesehen. Die Ausbildung der Entwässerungsrinne erfolgt neben dem Bord mit rotem Klinker und einem Granitgroßsteinpflaster.

Die Stellplätze sind in einer Breite von 2,00 m geplant. Sie erhalten eine Querneigung zur Rinne und werden mit Granit-Großsteinpflaster angelegt. Die Stellplätze werden durch Baumscheiben unterbrochen. In Bereichen von Grundstückszufahrten ist eine Bordabsenkung am Gehweg vorgesehen.

Die geplanten Bäume werden innerhalb von Baumscheiben gepflanzt, welche überwiegend im Bereich der Stellplätze und im Bereich der Fahrbahneinengungen angeordnet sind. Die Darstellung der Bäume ist vorerst nachrichtlich, da erst nach erfolgten Suchschachtungen festgestellt werden kann, ob die Bäume aufgrund der bestehenden Medien an genau diesen geplanten Standorten gepflanzt werden können. Weitere Probleme bei der Baumstandortwahl sind querende

Hausanschlussleitungen (Gas, Strom, Trinkwasser, Abwasser). Zusätzlich erhalten diese Bäume noch einen Baumschutz. Vorgesehen sind schmalkronige Bäume mit bis zu 4 m Durchmesser).

Der, sich hinter der Fahrbahn bzw. den Stellplätzen, anschließende Gehweg wird dreigeteilt hergestellt. Er besteht aus einem Unterstreifen, einer Gehbahn und einem Oberstreifen. Der Unterstreifen ist einschl. Bordanlage ca. ~~0,75~~ 0,50 m breit. Die Gehbahn bzw. Gehlinie besteht aus Betonsteinplatten (30 cm x 30 cm, diagonal verlegt) und ist 1,25 m breit. Der Oberstreifen füllt den restlichen Bereich zwischen der Gehbahn und der angrenzenden Bebauung aus und hat variierende Breiten (ca. 0,50 m bis 1,00 m). Ober- und Unterstreifen werden mit Mosaiksteinpflaster befestigt.

Fahrbahnquerschnitt:

0,50 m – 1,00 m	Oberstreifen in Mosaiksteinpflaster
1,25 m	Gehbahn in Betonsteinplatten 30 cm x 30 cm (Typ Luckenwalde)
0,75 <u>0,50</u> m	Unterstreifen in Mosaiksteinpflaster
4,75 <u>5,50</u> m	Fahrbahn (Dachprofil) incl. 2 x 0,30 m Entwässerungsrinne
2,00 m	Stellplätze in Großpflaster
0,75 <u>0,50</u> m	Unterstreifen in Mosaiksteinpflaster
1,25 m	Gehbahn in Betonsteinpflaster 30 cm x 0,30 cm (Typ Luckenwalde)
0,50 m – 1,00 m	Oberstreifen in Mosaiksteinpflaster

Die Oberflächenentwässerung der Bussestraße erfolgt über seitlich angeordnete Entwässerungsrinnen und Straßenabläufe in einen neuen Regenwasserkanal. Das Niederschlagswasser angrenzender Gebäude wird über Fallrohre und Hausanschlussleitungen in den geplanten Regenwasserkanal geführt. Die Stadt empfiehlt, das Regenwasser auf dem eigenen Grundstück zu verbringen, ansonsten entstehen Kosten von ca. 300,00 – 400,00 Euro je Fallrohr bei einem Anschluss an den Regenwasserkanal.

Die NUWAB wird die Schmutzwasserhausanschlüsse nach Terminabstimmung mit dem jeweiligen Eigentümer durch eine Kamerabefahrung überprüfen. Sollte der Anschluss Mängel aufweisen, muss er zwingend saniert bzw. erneuert werden.

Die Kosten trägt der jeweilige Eigentümer.

Die Trinkwasserhausanschlüsse im öffentlichen Bereich wurden bereits erneuert.

Das Ing.-Büro Schulze wurde beauftragt, einen Variantenvergleich für die Neuanlage der Straßenbeleuchtung zu erstellen. Ziel ist es, stromsparende Leuchtmittel in den neuen Leuchten einzubauen. Um den Sanierungscharakter weiterzuführen, wird die gleiche Leuchte wie in der Ziegelstraße verwendet.

Die Verwendung von Sanierungsmitteln für den Bau von öffentlichen Straßen hat den Vorteil, dass die Eigentümer nicht zur Zahlung von Beiträgen nach KAG herangezogen werden. Dafür hat wie in der Bürgerversammlung vom 28.01.2010 erläutert und in der Informationsvorlage I-5011/2010 dargestellt, jeder Eigentümer im Sanierungsgebiet nach Abschluss der Sanierungsmaßnahme einen Ausgleichsbetrag nach § 154 BauGB zu entrichten.

Die durch die Trägerbeteiligung (TÖB) aufgeworfenen Anregungen und Bedenken fanden bei der Umsetzung der Planung weitestgehend Berücksichtigung. Im Rahmen der bereits erwähnten Bürgerversammlung wurde mit den Sanierungsbetroffenen (§ 137 BauGB) die Baumaßnahme erörtert. Entsprechende Vorschläge zur Anpassung an die individuelle Grundstückssituation fanden Berücksichtigung.