

Mitteilungsvorlage

Geplante Baumfällungen entlang der Ringstraße in Lennep - Eingabe der Bürgerinitiative Lennep e.V. vom 10.01.2016

Beratungsfolge

	Gremium	Sitzungstermin	Beratungsform
1	Beschwerdeausschuss	03.02.2016	Kenntnisnahme
1	Haupt-, Finanz- und Beteiligungsausschuss	11.02.2016	Kenntnisnahme

Öffentlichkeit

Die Beratung erfolgt in öffentlicher Sitzung.

Federführung

Technische Betriebe Remscheid

Beteiligte Stellen

Finanzielle Folgen und Auswirkungen

Voraussichtlicher Aufwand und voraussichtliche Auszahlungen im laufenden Jahr und in Folgejahren

keine

Die erforderlichen Haushaltsmittel sind im Ergebnis- und Finanzplan enthalten
entfällt

Produkt(e)

Mitteilung der Verwaltung

Die nachfolgende Information wird zur Kenntnis genommen.

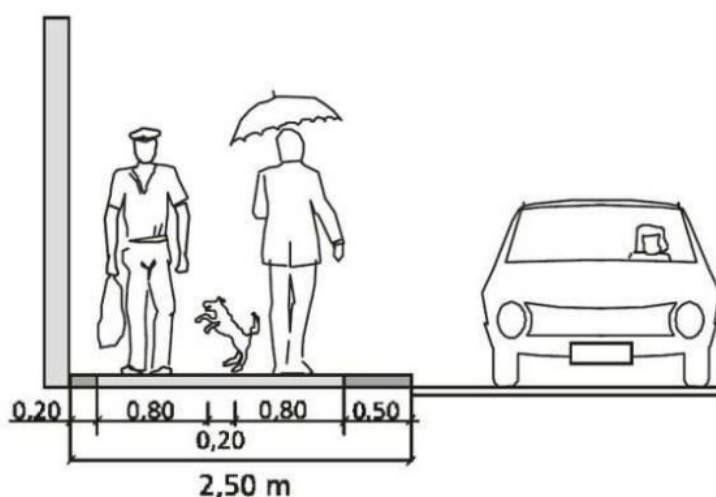
Bei der Ringstraße handelt es sich um eine Bundesstraße im Bereich der sogenannten Ortsdurchfahrt, die aufgrund der beidseitigen Bebauung beidseits mit Gehwegen versehen ist. Die Gehwegbreiten auf der südlichen Seite der Ringstraße betragen derzeit ab der Einmündung der Leverkusener Straße in Richtung Rader Straße zwischen 2,10 und 2,55 m. An einer Engstelle im Bereich der Einmündung Talsperrenweg beträgt die Gehwegbreite nur 1,60 m. Lediglich im Bereich zwischen der Trecknase und der Leverkusener Straße ist eine Gehwegbreite von ca. 3,00 m vorhanden.

Eine Verschiebung der Fahrbahn in Richtung des südlichen Gehweges führt zu einer Reduzierung dieser Gehwegbreiten um ebenfalls 40 cm.

Die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) unterscheidet bei der Bemessung von Gehwegen drei Funktionsbereiche:

- * Der Gehbereich als funktional erforderlicher Fortbewegungsraum der Fußgänger,
- * ein Distanzstreifen zwischen Gehbereich und angrenzenden Grundstücken,
- * ein fahrbahnseitiger Distanzstreifen als Schutz gegenüber dem fließenden Verkehr,

Das Grundmaß für den „Verkehrsraum“ des Fußverkehrs ist auf den Begegnungsfall bzw. das Nebeneinandergehen von zwei Personen ausgerichtet und beträgt daher 1,80 Meter. Es ist um je einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 Metern Abstand zu einer Fahrbahn oder einem Längs-Parkstreifen und 0,20 Meter Abstand zu einer Einfriedung oder einem Gebäude zu ergänzen. Dadurch ergibt sich ein „lichter Raum“ bzw. als „Regelbreite“ eine Mindestbreite für Seitenraum-Gehwege von 2,50 Metern (RASt, 6.1.6.1).



Quelle: Fußgängerschutzverein FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Nach den Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen der Forschungsgemeinschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) können nur in drei Fällen - davon abweichend – kleinere Mindestgehwegbreiten angesetzt werden:

- a) 2,10 Meter bei Wohnwegen mit offenen bzw. niedrigen Einfriedungen (EFA, 3.2.4). Dieses Maß sollte grundsätzlich bei keinem straßenbegleitenden Gehweg in angebauten Straßen unterschritten werden, auch nicht auf kurzer Länge an Engstellen (EFA, 3.2.1 und 3.2.4).
- b) 1,50 Meter bei beengten dörflichen Hauptstraßen mit geringem Fußverkehrsaufkommen (RASt 5.1.2). Bis in die 1970er Jahre galt dieses Maß noch als allgemein übliche Breite für Gehwege; einzelne Planer/innen und Behörden haben allerdings noch immer nicht umgesetzt, dass seit vielen Jahren andere Mindestmaße gelten.
- c) Bei der Wegeführung in Baustellen-Bereichen (siehe Baustellen-Umgehungen > Vorgaben und Kriterien > Breite von Umgehungswegen).

Die vorgenannten Bedingungen treffen auf die Ringstraße nicht zu. Da allerdings auf der südlichen Seite der Ringstraße die Bebauung nicht unmittelbar an den Gehweg grenzt, wäre hier ein Verzicht auf den Distanzstreifen von 0,20 m zwischen dem Gehwegbereich und den angrenzenden Grundstücken denkbar. Danach ergäbe sich eine zwingend einzuhaltende Mindestgehwegbreite von 2,30 m.

Bei einer Fahrbahnverschiebung vom 0,40 m würde diese Mindestgehwegbreite von 2,30 m in dem Ausbaubereich ab der Einmündung der Leverkusener Straße in Richtung Rader Straße unterschritten. Die Restgehwegbreite läge in diesen Abschnitten zwischen 1,70 m und 2,15 m. Im Engstellenbereich nach der Einmündung des Talsperrenwegs bliebe eine Breite von nur 1,20 m übrig. Lediglich im Bereich zwischen der Trecknase und der Leverkusener Straße ergäbe sich eine Gehbreite von ca. 2,60 m.

Ein mehrfaches Verschwenken der Fahrbahn, um ggf. an einzelnen Stellen die Fahrbahn nach Süden zu verziehen, ist nicht möglich, da dadurch die Sicherheit des Fahrverkehrs beeinträchtigt würde. Dies ist bei einer Bundesstraße mit einem hohen Verkehrsaufkommen nicht vertretbar.

Auch aus Gründen der Sicherheit für die auf die Ringstraße einfahrenden Fahrzeuge aus Einmündungen oder Zufahrten ist ein schmaleres Gehweg nicht zu empfehlen, weil dadurch die Sichtbeziehungen schlechter würden. Dies ist insbesondere an einer hoch belasteten Bundesstraße sehr kritisch zu sehen.

Eine Verschiebung der Fahrbahn um circa 40 cm nach Süden zieht allerdings noch weitere Konsequenzen nach sich, die mit nicht unerheblichen Kosten verbunden sind.

Im südlichen Gehweg sind in erheblichem Umfang Versorgungsleitungen verlegt. Hier befinden sich Wasser-, Gas- und Elektroleitungen (Niederspannungsnetz) der EWR GmbH sowie Telekommunikationsleitungen sowohl von privaten Anbietern als auch der Stadt Remscheid. In einem Teilabschnitt liegen zusätzlich zu diesen Leitungen eine weitere Stromleitung (Mittelspannungsnetz) sowie Steuerungskabel der ERW GmbH. Die Leitungen der städtischen Nachrichtentechnik befinden sich mit zahlreichen Schächten (23 Stck.) direkt neben den vorhandenen Bordsteinen. Bei einer Fahrbahnverschiebung sollten die Versorgungsleitungen auch weiterhin im Gehwegbereich liegen. Aus diesem Grund müssen alle Leitungen und Schächte verlegt werden. Ob dies aufgrund der vorgeschriebenen Mindestabstände zwischen den Leitungen funktioniert erscheint fraglich. Dabei ist zu beachten, dass für die Zeit der Verlegearbeiten die Funktionen durch Provisorien aufrecht erhalten bleiben müssen. Sollte eine Neuaufteilung der Versorgungsleitungen nicht möglich sein, so würden die Leitungen der Nachrichtentechnik künftig im Fahrbahnbereich liegen. Hierbei müssten diese Leitungen

aufgrund der geringeren Überdeckung auch diesem Fall neu verlegt werden. Die Schächte dieser Leitungen lägen dann ebenfalls im Fahrbahnbereich. Aufgrund der Größe dieser Schächte und des notwendigen Abstandes zur Bordanlage lägen diese im Rollbereich der Fahrzeuge. Diese würde der Zielsetzung einer Lärminderung entgegenstehen, da die Schächte nicht lärmmindern ausgebaut werden können.

Durch die Verschiebung der südlichen Bordsteinanlage - durch das Seitengefälle in der Fahrbahn ändern sich die Höhenverhältnisse im Gehweg - und die Leitungsverlegearbeiten muss der gesamte südliche Gehweg neu hergestellt werden. Durch diese Erneuerung des Gehweges entsteht entsprechend der gültigen Satzung die Pflicht zur Abrechnung von 50% der Kosten für diese Verbesserung gegenüber den Anliegern.

Bei einer Fahrbahnverschiebung müssen auch 10 Einmündungsbereiche (Albertstraße, Leverkusener Straße nord und süd, Zeppelinstraße, Hermannstraße, Ringelstraße, Rotdornallee, Rospattstraße, Talsperrenweg, Am Stadion) baulich angepasst werden. Weiterhin wären in den Einmündungen der Leverkusener Straße –süd- und dem Talsperrenweg die Sicherheitsabstände der Masten der Lichtsignalanlagen nicht mehr ausreichend. Diese Masten müssten entsprechend versetzt werden.

Zur Aufrechterhaltung der geordneten Oberflächenentwässerung der Fahrbahn, müssten alle vorhanden 30 Sinkkästen aufgenommen und neu gesetzt werden. Da der Entwässerungskanal im nördlichen Gehweg liegt, müssten hierbei alle Anschlüsse entsprechend verlängert werden. Im Bereich des nördlichen Gehweges wäre der zusätzliche Gehwegbereich entsprechend auszubauen. Da die Verbreiterung des Gehweges um 0,40 m im Hinblick auf den Baumschutz ein absolutes Mindestmaß darstellt, müssten hierbei entsprechende Baumschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Einige der Bäume wachsen teilweise in das Lichttraumprofil. Diese Bäume befinden sich daher auch bei einer Verschiebung der Fahrbahn weiterhin im Arbeitsraum der Baumaschinen. Daher reicht wahrscheinlich eine Verschiebung von 0,40 m zum sicheren Erhalt dieser Bäume nicht aus. Die der Eingabe beigefügten Unterlagen aus der Stadt Halle sehen bei vergleichbaren Baumaßnahmen einen zum Baumstamm einzuhaltenen Abstand von 2,25 m - 2,50 m vor.

Der nördliche Gehweg weist derzeit in einigen Abschnitten erhebliche Schäden auf. Die Baumwurzeln haben hier die Gehwegoberflächen aufgebrochen. Durch diese Verwerfungen der Oberfläche ist der Gehweg teilweise nur noch eingeschränkt zu benutzen. Der Gehweg muss daher im Bereich der Bäume detailliert untersucht werden. Hier muss zur langfristigen Beseitigung/Vorbeugung gegen Stolperkanten geprüft werden, welche Wurzel unschädlich für die Bäume entfernt können. Sollte dies nicht möglich sein, müsste der Oberflächenbelag des Gehwegs hier ggfls. auf einem höheren Niveau neu aufgebaut werden. Diese Höhenveränderungen müssen innerhalb der Gehwegflächen durch Rampen ausgeglichen werden. Zu den Häusern hin ist ein Ausgleich nur durch Stufen möglich. Dies kann zu Entwässerungsproblemen führen. Ein barrierefreier Zugang zu einzelnen Häusern wird dadurch verhindert. Auch zu den Bäumen hin müssten entsprechende bauliche Einbauten vorgesehen werden. Auf die möglichen Auswirkungen eines dauerhaften Bodenauftrages auf die Sauerstoff- und Wasserversorgung betroffener Bäume wird in der Broschüre der Stadt Halle hingewiesen. Durch diese Maßnahmen können noch Kostenerhöhungen entstehen, die allerdings ohne weitere Untersuchungen nicht abschätzbar sind.

Durch die Verbreiterung des Gehweges mit dem Gefälle zur Fahrbahn hin muss die Bordsteinanlage auf der nördlichen Seite in einer tieferen Lage hergestellt werden. Hierdurch verändert sich die gesamte Höhensituation der Straße. Zur Vorbereitung der Baumaßnahme müsste daher eine neue Straßenplanung angefertigt werden.

Die Kosten für die einzelnen Teilmaßnahmen sind in der beigefügten Tabelle zusammengestellt. Demnach ergäben sich zusätzliche Kosten in Höhe von rund 575.000,- €. Hiervon wären die Kosten der Gehwegverbreiterung (nördlicher Gehweg) und der

Gehwegherstellung (südlicher Gehweg) einschl. der Anpassungsarbeiten in den Einmündungsbereichen zu veranlassen und von den Anliegern zu bezahlen. Hieraus ergibt sich zunächst ohne Berücksichtigung von Planungskostenanteilen eine Abrechnungssumme von rund 290.000,- €.

Ferner ist darauf hinzuweisen, dass sich die Bauzeit nicht unerheblich um ca. 3 bis 4 Monate verlängern würde.

Unter Abwägung aller aufgezeigten Konsequenzen und den entstehenden Kosten kann nicht empfohlen werden, die Fahrbahn ca. 0,40 m nach Süden zu verlegen.

Unverständlich ist der weitere Hinweis zum Umfang des Gutachtens von Herrn Dr. Schulz. Es wird angemerkt, dass die Untersuchung, ob durch den Einsatz von Löffelbaggern die Möglichkeit besteht, die Bäume zu erhalten, nicht Bestandteil des Gutachtensauftrages war. Löffelbagger (Tief- oder Hochlöffelbagger) werden üblicherweise bei Tiefbauarbeiten eingesetzt. Dies wurde auch vom Gutachter in seinem Gutachten berücksichtigt. Hierzu wurden auch in seinem Vortrag in der Bezirksvertretung Lennep am 09.12.2015 entsprechende Bilder gezeigt.

Zirngiebl
Betriebsleiter

Kenntnis genommen:

Mast-Weisz
Oberbürgermeister

Anlage(n)

Anlage 1 Zusatzkosten aus der Gehwegverschiebung