

KREISSTADT METTMANN Der Bürgermeister		Drucksachennummer 026/2013	
Beschlussvorlage			
Stadtentwicklung, Umwelt, Bau	öffentlich	☒	
Steffen, Ludger	nicht öffentlich	☐	

Gremium:	TOP-NR:	Datum:
Verkehrsausschuss	6	06.02.2013

Ausbau Eidamshauser Straße

Finanzielle Auswirkungen	ja
Kosten	3 bis 4 Mio.€
Produkt	12.12.03
Haushaltsjahr	
Folgekosten	
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung	☐ ja ☒ nein
Deckungsvorschlag	

UMWELTBELANGE werden besonders berührt im Bereich:

☐ Abfall	☐ Wasserhaushalt	☐ Klima
☐ Boden	☐ Natur- und Artenschutz	☐ Emissionen / Immissionen

BESCHLUSSVORSCHLAG

Nach dem Ergebnis der Beratungen.

Abstimmungsergebnis:

Ja	Nein	Enthaltungen
----	------	--------------

CDU
 SPD
 Bündnis 90 – Die Grünen
 FDP
 UBWG

Verwaltungserläuterung:

Zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 05.06.2012 hatte die CDU-Fraktion den Antrag (Anlage 1) gestellt, zeitnah eine Konzeption für den Ausbau der Eidamshauser Straße, inklusive eines Geh- und Radweges für den Abschnitt zwischen der B 7 Südring und dem Bahnhof Neanderthal zu erstellen. Der Antrag wurde mit großer Mehrheit angenommen.

Der vorerwähnte Abschnitt der Eidamshauser Straße ist ca. 1.150 m lang und weist in den überwiegenden Teilabschnitten einen unzureichenden Straßenquerschnitt auf. Ein Begegnungsverkehr größerer Fahrzeuge (Lkw, Bus) ist auf einem ca. 500 m langen Teilabschnitt unmöglich, selbst der Begegnungsverkehr Lkw (Bus) / Pkw ist in Teilabschnitten nur bei extrem vorsichtiger Fahrweise möglich. Geh- und Radwege fehlen bis auf einen Abschnitt von ca. 50 m völlig.

Mit der Aufnahme des S-Bahnbetriebs der Regiobahn (S 28) im Frühjahr 2000 wurde die Eidamshauser Straße in dem Bereich des Hohlwegs (im weiteren Text „Abschnitt 3“ genannt) und in dem parallel zu den Bahnanlagen verlaufenden Streckenstück (im weiteren Text „Abschnitt 4“ genannt) auf einer Streckenlänge von insgesamt ca. 350 m aufgeweitet, um die Anfahrbarkeit des Bahnhofs Neanderthal für Busse überhaupt zu ermöglichen. Seinerzeit wurden auch andere Ausbaumöglichkeiten näher untersucht und aufgrund ihrer Auswirkungen wieder verworfen. Zunächst war geplant, die Straße im Hohlweg zu erweitern, hierzu wären bis zu 4 m hohe Stützwände, die Kosten im höheren sechsstelligen Eurobereich erzeugt hätten, erforderlich gewesen und nahezu der gesamte Baum- und Strauchbestand des naturräumlich schützenswerten Hohlwegs wäre zu entfernen gewesen. Eine weitere untersuchte Alternative war die Einrichtung einer über Signalanlagen gesteuerten Einbahnstraße mit wechselnden Fahrtrichtungen. Aufgrund des zu berücksichtigenden Fußgänger- und Fahrradverkehrs in dem starken Steigungsbereich hätte dies aber Wartezeiten von über 3 Minuten erfordert – ein für einen Buszubringerdienst zum Bahnhof unmöglicher Zustand. Zudem wäre damit auch die räumliche Enge in dem parallel zu den Bahnanlage verlaufenden Streckenabschnitt 4, die sich nur mit extrem hohen Baukosten beseitigen lässt, weiterhin vorhanden geblieben.

Der Bestand der Eidamshauser Straße stellt sich heute folgendermaßen dar:

- Abschnitt 1 (B 7 bis Zufahrt Kalkwerk)
Dieser Straßenabschnitt (Anlage 2-1) ist ca. 253 m lang und besitzt eine für den Begegnungsverkehr Lkw/Lkw ausreichend Breite von 6,5 m und mehr. Auf einem Teilabschnitt von ca. 50 m (ab dem Kreisverkehr B 7 auf der westlichen Straßenseite) ist ein kombinierter, nicht sehr breiter Geh- und Radweg vorhanden.
- Abschnitt 2 (Zufahrt Kalkwerk bis Ende Steinbruch)
Der ca. 467m lange Abschnitt 2 (Anlage 2-2) hat eine Breite von 5,5 - 6,5 m und ist damit für den Begegnungsfall Lkw/Lkw nur in Teilen ausgelegt. Ein Geh- oder Radweg fehlt.
- Abschnitt 3 (Hohlweg)
Das Straßenstück (Anlage 2-3) ist ca. 292 m lang. Im Hohlweg beträgt die Straßenbreite im Mittel 4,5 m, damit ist selbst ein Begegnungsfall Pkw/Lkw nur bei größtmöglicher Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer möglich. Ein Geh- oder Radweg fehlt.
- Abschnitt 4 (Parallelstrecke zur Bahnanlage)
Das Teilstück (Anlage 2-4) ist ca. 139 m lang, die Straßenbreite im Abschnitt 4 liegt zwischen 4,5 und 5,0 m. Der Begegnungsverkehr Pkw/Lkw ist damit nur äußerst eingeschränkt möglich. Ein Geh- und Radweg fehlt.

Um dem Inhalt des Antrags zu folgen, ist es erforderlich, die Straße auf eine Mindestbreite von 6,5 m, die für den ungehinderten Begegnungsfall Lkw/Lkw bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h benötigt wird, auszubauen. Für einen Geh- und Radweg, der in beiden Richtungen genutzt werden soll, wird aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens eine Breite von 2,5 m als ausreichend angesehen. Hieraus ergeben sich die nachfolgend dargestellten Maßnahmen:

- Abschnitt 1
Der vorhanden Ge- und Radweg ist auf einer Länge von ca. 50 m auf die erforderliche Mindestbreite von 2,50 m zu erweitern. Zusätzlich sind ca. 200 m Geh- und Radweg neu zu bauen. Aufgrund des Zustands der Fahrbahndecke wäre bei einer gesamten Ausbaumaßnahme optional an eine Erneuerung zu denken. Die Baukosten für den Geh- und Radweg im Abschnitt 1 betragen ca. 65.000,- € ohne

den erforderlichen Grunderwerb, optional wären ca. 70.000,- € für eine neue Fahrbahndecke anzusetzen. Zu prüfen wäre gegebenenfalls, ob aufgrund der Beschädigungen durch den Schwerlastverkehr in diesem Abschnitt nicht ein Vollausbau erforderlich wäre, die Kosten lägen dann etwa um den Faktor 4 höher.

- Abschnitt 2

Die Straße ist im Mittel um einen Meter zu verbreitern, der Geh- und Radweg ist neu anzulegen. Die Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 245.000,- € ohne Grunderwerb. Die optionale Fahrbahndeckenerneuerung für den Bestand wäre mit ca. 103.000,- € anzusetzen.

- Abschnitt 3

Die vorhandene örtliche Situation lässt eine Verbreiterung der vorhandenen Straße nicht zu. Der mit einer Verbreiterung einhergehende Eingriff in Natur und Landschaft würde von den zuständigen Behörden keine Zustimmung erhalten und würde zudem sehr hohe Kosten für Ingenieurbauwerke (Stützmauern) auslösen. Einzig sinnvolle Alternative wäre, die Fahrbahn für eine Richtung aus dem Hohlweg heraus auf die höher gelegenen Feldflächen zu bringen. Dort wäre dann auch Raum für den Geh- und Radweg zu schaffen. Die Baukosten für diesen Abschnitt sind mit ca. 395.000,- € ohne Grunderwerb anzusetzen.

- Abschnitt 4

Dieser Abschnitt ist zwar der kürzeste, doch aufgrund der vorhandenen Situation der mit Abstand baulich aufwändigste. Die erforderliche Verbreiterung der Straße sowie der Bau eines Geh- und Radwegs setzen teure Ingenieurbauwerke voraus. Wegen der nördlich der Straße befindlichen Wohnhäuser wird eine Erweiterung auf dieser Straßenseite nur schwierig zu bewerkstelligen sein und würde in jedem Fall auch den Bau hoher Stützmauern erfordern. Auf der südlichen Straßenseite ist eine Erweiterung auf das Bahngelände eher möglich, doch auch hiermit ist hoher baulicher Aufwand verbunden. Grundsätzlich bieten sich zwei Varianten an, der Bau einer Stützwand zwischen Bahngelände und Straße zur Verbreiterung der Straßentrasse oder aber der Bau einer Brücke für eine Fahrbahn sowie den Geh- und Radweg über das Bahngelände. Die „Variante Stützmauer“ wird mit Kosten von ca. 1.25 Mio. € geschätzt, nachteilig ist hierbei, dass auf dem Parkplatz der Regiobahn dauerhaft 12 bis 15 Stellplätze entfallen müssten. Die Kosten der „Variante Brücke“ liegen bei ca. 2.10 Mio. €, hierbei würden nur bauzeitlich Stellplätze in Anspruch genommen. Grunderwerbskosten sind in beiden Fällen

ebenso wie die Schaffung von Ersatzparkplätzen bei der „Variante Stützmauer“ nicht berücksichtigt.

Die sehr überschlägig ermittelten Baukosten für den Ausbau der Eidamshauer Straße auf volle Fahrbahnbreite und die Anlage eines Geh- und Radwegs liegen in der günstigsten Variante bei:

Abschnitt 1:	65.000,- €
Abschnitt 2:	245.000,- €
Abschnitt 3:	395.000,- €
Abschnitt 4:	<u>1.250.000,- €</u>
Zwischensumme 1:	1.955.000,- €
10% Aufschlag für Bauen unter Verkehr:	195.000,- €
5% für Unvorhergesehenes:	100.000,- €
Zwischensumme 2:	<u>2.250.000,- €</u>
15% Planungs- und Bauleitungskosten	338.000,- €
Baugrundgutachten (pauschal):	50.000,- €
Zwischensumme 3:	2.638.000,- €
19% Mehrwertsteuer:	<u>501.000,- €</u>
Gesamtkosten:	<u>3.139.000,- €</u>

In diesen Kosten sind Grunderwerbskosten noch nicht enthalten ebenso die unter Abschnitt 1 und 2 angeführten Optionalpositionen. Ebenso unberücksichtigt blieben bislang noch nicht erkennbare Kosten, die durch spätere Auflagen anderer Behörden (z. B. Änderung der Straßenentwässerung) oder aber in Abhängigkeit der Baugrundbeschaffenheit aufwändigerer Gründungsverfahren entstehen und noch nicht quantifizierbar sind.

Aufgrund der Art der Baumaßnahme sind vorab auf jeden Fall die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, hierfür wäre ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Die Verfahrenskosten und die Kosten für den erforderlich werdenden Ausgleich des Eingriffs in Natur und Landschaft sind gleichfalls noch nicht abzuschätzen und daher in vorstehender Aufstellung nicht enthalten.