

Stadt Köthen (Anhalt)

Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage

2018066/1

| | | |
|-----------------------------|---|--|
| Dezernat: Dezernat 6 | aktuelles Gremium Bau-, Sanierungs- und Umweltausschuss | Sitzung am: 07.06.2018 TOP: 2.5 |
| Amt: Amt 65 | öffentlich ja | Vorlagen-Nr.: 2018066/1 |
| | Az.: | erstellt am: 19.04.2018 |

Betreff

Straßenausbaumaßnahme in der Freiligrathstraße in Köthen gemeinsam mit dem Abwasserverband Köthen und der Midewa

Beratungsfolge

| Nr. | Gremium | Ist-Termin | Ergebnis |
|-----|---|------------|----------------|
| 1 | 07.06.2018: Bau-, Sanierungs- und Umweltausschuss | 07.06.2018 | kein Beschluss |

Mitzeichnungspflicht

| Person | Unterschrift | Datum |
|------------|--------------|------------|
| Frau Rauer | | 02.05.2018 |

Beschlussentwurf

Der BSU beschließt, dass sich die Stadt am Gemeinschaftsvorhaben mit dem Abwasserverband Köthen und der Midewa beteiligt und die Freiligrathstraße durch einen grundhaften Ausbau in einen verkehrsberuhigten Bereich gemäß Verkehrszeichenanordnung 325.1 StVO in Asphaltbauweise umgestaltet, wenn sich im Zuge der Haushaltsplanung 2019 für das Haushaltsjahr 2020 freie Investitionsmittel ergeben und der Abwasserverband die Bereitschaft zur Verschiebung der Maßnahme erklärt.

Gesetzliche Grundlagen:

StrG LSA, KVG, Straßenausbaubeitragssatzung, RStO, StVO

Darlegung des Sachverhalts / Begründung

Ausgangssituation:

Der AVK hatte gegenüber der Stadt in einem gemeinsamen Gespräch im November 2017 eröffnet, eine Planung in der Freiligrathstraße in Köthen für die Verlegung einer neuen Kanalanlage im Trennsystem mit einer Schmutz- und Regenwasserabflussleitung vorzubereiten. Die Ausführung wäre für 2019 vorgesehen.

Im Zuge der Maßnahmenmitteilung an die übrigen Versorgungsunternehmen, bekundete die Midewa Interesse, die Trinkwasserleitung bei einem gemeinsamen Vorhaben mit dem Abwasserverband Köthen zu erneuern.

Basierend auf Erfahrungen aus Maßnahmen der Versorgungsträger bei umfassenden Leitungserneuerungen und -erweiterungen, kann somit davon ausgegangen werden, dass vom vorhandenen Straßenkörper nur geringfügig Flächen im Bestand verbleiben, wenn der AV und die Midewa das Vorhaben als gemeinsame Maßnahme umsetzen.

Diese Vorhabenkonstellation gibt der Stadtverwaltung Anlass, für die Wiederherstellung eine Straßenplanungsvorgabe mit neuen Höhen- und Querschnittsansätzen aufzubereiten, diese für die Wiederherstellung des Straßenkörpers zur Verfügung zu stellen und sich ebenfalls am Vorhaben zu beteiligen. Damit hat die Stadt die Möglichkeit, die Querschnittsdefizite und abschnittswise Straßenschäden zu beseitigen sowie den Straßenzug entsprechend den gewachsenen Verkehrs- und Erschließungserfordernissen in Form einer wirtschaftlichen Gesamtmaßnahme mit den beiden Versorgern grundhaft auszubauen.

Vorhandener Straßenzustand:

Das Verkehrsgrundstück der Freiligrathstraße ist ca. 320 m lang und durchschnittlich 7 m breit. Der Querschnitt gliedert sich in ein durch beidseitig begleitende Bordanlagen durchgehendes Fahrbahnband. Nördlich hinter dem Bord ist ein mit Mosaikpflaster befestigter Gehweg vorhanden. Im südlichen Bereich wird ein unbefestigter Randstreifen ohne klare verkehrsrechtliche Nutzungszuweisung vorgefunden. Die Fahrbahn ist zwischen 3,40 m und 3,90 m breit; der Gehweg ist zwischen 1,80 m und 2,20 m breit; der unbefestigte Straßenreststreifen ist zwischen 1,10 m und 1,50 m breit. Die Befahrung ist entsprechend der angeordneten verkehrsrechtlichen Beschilderung im Zweirichtungsverkehr möglich. Gehweg und Fahrbahn entsprechen nicht der Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus für Verkehrsflächen. Sie sind nicht ausreichend tragfähig und frostsicher. Ein aktuell vorliegendes Baugrundgutachten bestätigt, dass die Straße keinen regelkonformen standardisierten und homogen frostsicheren Aufbau besitzt.

Insbesondere im östlichen Drittel ist die Oberfläche uneben und durch die Verkehrsbeanspruchung gestört. 2/3 der vorhandenen Fahrbahn wurden 2015/16 im Zuge einer Maßnahme der Köthen Energie mit einer Tragdeckschicht versehen, ohne dass die Frostsicherheit verbessert wurde.

Die Bordanlagen sind ohne Betonaufleger und -rückenstütze versetzt. Die Straße hat keine funktionierende Entwässerungsanlage. Das anfallende Regenwasser wird mangelhaft, mehr oder weniger im vorhandenen natürlichen Straßengefälle in Richtung Mendelssohnstraße geleitet und verzögert der dort vorhandenen Straßenentwässerungsanlage zugeführt.

Teilweise versickert das Wasser auch vorher in maroden und offenen

Straßendeckenbereichen. In den Unebenheiten, staut sich Regenwasser mit der Folge von Pfützenbildungen.

Ein weiteres Defizit der Straße besteht darin, dass die vorhandene Querschnittsgliederung jeglichen Fahrzeugbegegnungsverkehr innerhalb der Fahrbahn ausschließt und dieser nur unter unberechtigter Mitnutzung des Gehweges möglich wird, dieser jedoch für jeglichen Fahrverkehr ungeeignet und nicht befahrbar ausgebildet ist. In Zufahrtsbereichen wird überwiegend über den Gehweg gefahren, ohne dass für die Gehwegüberfahrungen geeignete Zufahrten angelegt sind.

In der Fahrbahn sind die tiefer liegenden Versorgungsleitungen des AVK, der Midewa und der Köthen Energie vorhanden; im Gehweg und im unbefestigten Randstreifen befinden sich flachliegende Versorgungssysteme der Energieversorgung, der Telekom und der Straßenbeleuchtung. Die flachliegenden Anlagen, einschließlich das städtische Straßenbeleuchtungskabel sind seit 2010 erneuert worden und in gutem Zustand, so dass die zuständigen Versorger hier keinen Handlungsbedarf zu baubegleitenden Erneuerungsmaßnahmen sehen.

Zielvorstellung:

Basierend auf der beschriebenen Faktenlage ist es fachlich geboten, die Stadt im Zuge einer Gemeinschaftsmaßnahme mit den beteiligten Versorgungsträgern, die Straße grundhaft und entsprechend der Richtlinie der Standardisierung für den Oberbau öffentlicher Verkehrswegeanlagen (RStO-12) auszubauen.

Die Freiligrathstraße ist eine Anliegerstraße und im Bestand im Trennsystem in Fahrbereich und Gehweg gegliedert. Diese Gestaltung wird in mehreren Belangen den erforderlichen Anliegerbedürfnissen nicht gerecht. Für jeglichen Fahrzeugbegegnungsfall ist die Fahrbahn mit durchschnittlich nur 3,50 m Breite zu gering, so dass dabei regelmäßig der Gehweg überfahren wird (Mosaikpflasterbelag). Aufgrund des vorhandenen Querschnitts und der daraus resultierenden Fahrbahnbreite ist Parken in der Freiligrathstraße nicht zulässig. Eine Mindestanzahl von Parkflächen ist aber gerade in einer Anliegerstraße unentbehrlich, um das Wohnen attraktiv zu halten.

Damit dies zukünftig ermöglicht werden kann, wird eine Neugestaltung als „verkehrsberuhigter Bereich“ gemäß den Verkehrszeichen 325.1 und 325.2 der StVO in Betracht gezogen. Somit wäre eine uneingeschränkte Nutzung des zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes für die gesamte Breite für alle Verkehrsarten gewährleistet. Auch wird im Fall des Straßenausbaus die Ein- und Ausfahrt zu den Anliegergrundstücken erleichtert. Rangiermanöver unter Nutzung des Gehweges würden dann der Vergangenheit angehören und der Reparaturaufwand in der Straße infolge unzureichender Ausbaugegebenheiten würde entfallen. Der grundhafte Ausbau würde zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leichtigkeit führen.

Die Anliegerqualität würde durch die Neugestaltung eine deutliche Aufwertung und Verbesserung erfahren.

Ein verkehrsberuhigter Bereich kommt nur für einzelne Straßen oder für Bereiche mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und sehr geringem Verkehr in Betracht. Die Freiligrathstraße mit einer offenen Bebauung mit Einfamilienhäusern erfüllt diese Bedingungen. Beispielhaft erfolgte die Umsetzung verkehrsberuhigter Bereiche in ähnlichen Straßen der südlichen Wohngebiete von Köthen, genannt seien die Dürer-, Breitscheidt-, Lilienthal-, Robert-Blum-Straße sowie An der Knochenmühle.

In verkehrsberuhigten Bereichen wird Schrittgeschwindigkeit gefahren. Sie können auch in Tempo-30-Zonen integriert werden, hier die Eingrenzung durch die Hohenköthener Straße und die Mendelssohnstraße. Die mit Zeichen 325.1 der StVO gekennzeichneten Straßen müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel ist ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein. Für den ruhenden Verkehr muss Vorsorge getroffen werden (Markierung, Belagswechsel).

Für die Straße ist ein vollgebundener Aufbau durch den Einbau von Asphaltschichten in insgesamt 26 cm Gesamtstärke mit 4 cm Asphaltdecke und 22 cm Asphalttragschicht auf dem Planum gemäß RStO vorgesehen. Durch Fahrbahnmarkierungen auf dem Straßenbelag werden in Abhängigkeit der vorhandenen Grundstückszufahrten wechselseitig Parkstellanordnungen in der Straße eingeordnet.

Dies hat den Vorteil, dass die flachliegenden Leitungen in den derzeit vorhandenen Seitenbereichen ungestört und ohne kostenintensive Tieferlegung überbaut werden können.

Aufgrund der kurzfristigen Planung des Abwasserverbandes besteht für die Stadt keine Möglichkeit sich im Haushaltsjahr 2019 an der Straßenausbaumaßnahme zu beteiligen. Es stehen keine freien Investitionsmittel zur Verfügung. Im Zuge der Haushaltsplanungen 2018 ist durch die Verwaltung zu prüfen, ob für das Haushaltsjahr 2020 ausreichend Mittel verfügbar sind oder Aufgaben höherer Priorität anstehen.

Sollte sich eine Finanzierungsmöglichkeit der Ausbaumaßnahme im städtischen Haushalt für 2020 darstellen, ist ebenfalls die Bereitschaft des Abwasserverbandes zur Verschiebung der Maßnahme in das Jahr 2020 oder einer möglichen Vorfinanzierung abzuklären.

Variantenvergleich – Kosten, Nachteile, Vorteile

In der nachfolgenden Gegenüberstellung werden die Kostenprognosen, die beim Straßenausbau mit (Variante 1) oder ohne (Variante 2) Beteiligung der Stadt am Gesamtvorhaben eintreten, aufgezeigt sowie Vor- und Nachteile der jeweiligen Variante benannt.

1. Variante 1 – Ausbau als verkehrsberuhigter Bereich mit Beteiligung der Stadt bei einem gemeinsamen Ausbauprojekt mit den Versorgungsträgern

KOSTEN

- 1.1 Entsprechend eines erarbeiteten Planungsentwurfs für den grundhaften Ausbau eines verkehrsberuhigten Bereiches ergeben sich geschätzte Baukosten i.H.v. 218.000,00 € brutto. Davon entfallen

68% auf die Stadt: $218.000,00 \text{ €} \times 68\% = 148.240,00 \text{ €}$

32% auf die Versorgungsträger: $218.000,00 \text{ €} \times 32\% = 69.760,00 \text{ €}$

- 1.2 Für Planungskosten (Ausführungsplanung, der Erstellung Ausschreibungsunterlagen, baubegleitende Bauüberwachung) entstehen geschätzte Kosten i.H.v. 26.700,00 €

- 1.3 Als Straßenbaulastträger ist die Stadt für die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers auf öffentlichen Verkehrsflächen zuständig. Die Aufgabe ist dem AV übertragen. Somit hat sich die Stadt gemäß §23 Abs. 5 des StrG LSA an den Kosten des Abwasserverbandes für den Bau des Regenwasserkanals in der Höhe zu beteiligen, wie der Bau eines eigenen Kanals kosten würde. Die Kostenschätzung für einen fiktiven Straßentwässerungskanal beläuft sich auf 111.000,00 €. Die Kostenbeteiligung ist eine Pflichtaufgabe für die Stadt Köthen.

Diese unter 1.1-1.3 aufgeführten Kosten in Höhe von 285.940,00 € werden gemäß städtischer Straßenausbaubeitragssatzung zu 65% auf Grundstücke der von der Straßenausbaumaßnahme betroffenen Anlieger umgelegt.

Für diese Variante würde sich ein vorläufiger Straßenausbaubeitragssatz i.H.v. 7,06 €/m² angeschlossene Grundstücksfläche ergeben. Der zu erwartende durchschnittliche Beitrag pro Grundstück liegt bei ca. 4.400 €.

| | | Jahr 2020 | Jahr 2021 |
|-------------------|--------|-----------|-----------|
| Gesamtkosten | 286 T€ | 286 T€ | |
| Einnahmen | 132 T€ | 82 T€ | 50 T€ |
| Eigenanteil Stadt | 154 T€ | 204 T€ | - 50 T€ |

VORTEILE

- Bestehende Defizite des ruhenden (Parken) und fließenden (Begegnungslastfall) Verkehrs sowie des unzureichenden Straßenanlagenbestandes werden beseitigt.
- Die Straße wird insgesamt ganzflächig grundhaft erneuert. Damit ist die Straße über die gesamte Straßenfläche für alle möglichen Verkehrsarten funktional ausgestattet und ausreichend für alle zulässigen Verkehrslasten dimensioniert. Alle möglichen Verkehrsbegegnungsfälle können uneingeschränkt gewährleistet werden.

- Die Straße wird durch die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches anliegerfreundlich aufgewertet. Das angrenzende Grundstück gewinnt an Anliegerqualität.
- Die Einrichtung von Parkstellflächen innerhalb der Straße wird verkehrsrechtlich möglich.
- Die Straßenentwässerung kann dauerhaft gesichert werden.
- Der Unterhaltungsaufwand für die Stadt als Straßenbulasträger wird entlastet.
- Der unbefestigte Randstreifen wird beseitigt und für den Straßenverkehr dauerhaft nutzbar gemacht.
- Die Verkehrssicherheit wird erhöht.
- Die bauliche Sicherheit für die Teileinrichtungen (Frostsicherheit und Tragfähigkeit Straßenkörper; Entwässerung) der Verkehrsfläche werden erhöht.
- Die allgemeinen Baukosten (Baustelleneinrichtung, Sperrungen) für die Maßnahme werden unter den am Bau Beteiligten je nach Anteil am Gesamtvorhaben verteilt, so dass für alle Beteiligten Kostenersparnisse in Folge der Bausynergien aus dem gemeinschaftlichen Vorhaben nutzbar werden.
- Durch den Straßenneubau entfällt für die Versorgungsträger eine problematische und schwierige Wiederherstellung auf den mit Mängeln behafteten Altbestand der Straße. Die Erneuerung der Straße kann nach einer dafür neu aufgestellten Straßenausbauplanung erfolgen.

NACHTEILE

- Die Kosten für die Stadt und die Anlieger sind hoch (gegenüber der Variante 2 mehr als doppelt so hoch).

2. Variante 2 – Ausbau ohne Beteiligung der Stadt – Wiederherstellung des vorhandenen Straßenquerschnittes mit Fahrbahn und Gehweg

Die Stadt beteiligt sich nicht am Bauvorhaben.

Damit werden die Versorgungsträger entlang ihrer Aufgrabungsbereiche die vorhandene Straße in ursprünglicher Gestalt mit Fahrbahn und Gehweg wieder herstellen.

KOSTEN

- 1.1 Als Straßenbulasträger ist die Stadt für die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers auf öffentlichen Verkehrsflächen zuständig. Die Aufgabe ist dem AV übertragen. Somit hat sich die Stadt gemäß §23 Abs. 5 des StrG LSA an den Kosten des Abwasserverbandes für den Bau des Regenwasserkanales in der Höhe zu beteiligen, wie der Bau eines eigenen Kanals kosten würde. Die Kostenschätzung für einen fiktiven Straßenentwässerungskanal beläuft sich auf 111.000,00 €.

Die Kosten für eine fiktive Straßenentwässerungsanlage wurden vorläufig in Höhe von 111.000,00 € ermittelt. Davon tragen die Anlieger in dieser Variante 2 einen Kostenanteil in Höhe von 70 % = 77.700 € (umlagefähiger Aufwand)

Für diese Variante würde sich ein vorläufiger Straßenausbaubeitragssatz i.H.v. 2,95 €/m² ergeben. Der zu erwartende durchschnittliche Beitrag pro Grundstück liegt bei ca. 1.800 €

VORTEILE

- Die Kosten für die Stadt und die Anlieger liegen bei weniger als der Hälfte der Kosten nach Variante 1.

| | | Jahr 2019 | Jahr 2020 |
|--------|--------|-----------|-----------|
| Kosten | 111 T€ | 70 T€ | 41 T€ |

| | | | |
|-------------------|-------|-------|-------|
| Einnahmen | 27 T€ | 0 T€ | 27 T€ |
| Eigenanteil Stadt | 84 T€ | 70 T€ | 14 T€ |

NACHTEILE

- Die baulichen und verkehrlichen Defizite der Straßenanlage bleiben zum Nachteil aller bestehen.
- keine Parkmöglichkeiten
- schlechte Oberflächenentwässerung
- keine Frostsicherheit und Tragfähigkeit des Straßenkörpers gem. standardisierten Verkehrsflächen
- Begegnungslastfall ist nicht gewährleistet. Überfahrungen des Gehweges müssen gebilligt werden mit der Konsequenz, dass Gehweg- und Bordschäden und damit Unterhaltungsaufwand verursacht werden.
- schlechte Befahrung des östlichen Straßenabschnittes durch Unebenheit
- Die Stadt vergibt sich die Chance der grundhaften Erneuerung des gesamten Straßenzuges mit den günstigen Synergieeffekten bei einem gemeinsamen Ausbau mit den Versorgungsträgern bei vorteilhafter Gesamtkostenplittung für alle am Bau Beteiligten.
- Es wird die Chance vertan, Kosten effizient eine den Anliegererfordernissen gerechte Straßenanlage zu erhalten, die auch den Straßenunterhaltungsaufwand maßgeblich und längerfristig reduzieren könnte.
- Für die Versorgungsträger ist es kaum oder nur erschwert möglich, die Anschlussbereiche zwischen verbleibender unebener Fahrbahn und Grabenbereich herzustellen, so dass ein zufriedenstellender Straßenendzustand erreicht wird.

Die Verwaltung empfiehlt die Umsetzung der Variante 1, wenn die Finanzierung im Haushaltsjahr 2020 sichergestellt werden kann.

Die Entscheidung ist aufgrund der Dringlichkeit der Kanalbauarbeiten mit dem Beschluss zum Haushalt 2019 zu treffen.



Anlage1-LageplanFreiligrathstrasse.pdf



Anlage2-RegelprofilFreiligrathstrasse.pdf