



Beschlussvorlage 2020/015	Referat	Baureferat
	Abteilung	Abt. 33, Tiefbau
	Verfasser(in)	

Gremium	Termin	Vorlagenstatus
Bauausschuss	30.01.2020	öffentlich

Eberlestraße - Vorstellung Vorentwürfe

Beschlussvorschlag:

- Die dargestellten Varianten der Vorplanung werden zur Kenntnis genommen.
- Von einer Erneuerung der Eberlestraße im Vollausbau wird abgesehen.
- Die Eberlestraße ist im Rahmen des Straßenunterhaltungsmanagements zu unterhalten.

Alternativbeschlussvorschlag:

- Die dargestellten Varianten der Vorplanung werden zur Kenntnis genommen.
- Der Bauausschuss beschließt die Erneuerung der Eberlestraße im Vollausbau entsprechend der Variante.....
- Die Verwaltung wird damit beauftragt ein aussagekräftiges Bodengutachten als Grundlage zur weiteren Planung erstellen zu lassen.
- Das Ingenieurbüro Kienlein wird damit beauftragt eine Entwurfsplanung einschl. Kostenberechnung zu erstellen. Diese ist dann dem Bauausschuss vorzustellen.
- Die Verwaltung wird damit beauftragt die entsprechenden Haushaltsmittel im Haushalt 2021 vorzusehen.
- Geplante Ausführungszeitraum 2021

anwesend:	für den Beschluss:	gegen den Beschluss:
-----------	--------------------	----------------------



Sachverhalt:

Ausgangssituation

Die Stadtwerke Friedberg werden im Jahr 2020 im Bereich der Eberlestraße einen Austausch der bestehenden Trinkwasserleitung vornehmen. Hierzu muss die bestehende Straße in Teilbereichen aufgebrochen und wiederhergestellt werden (Leitungsgraben). In diesem Zusammenhang muss geklärt werden ob die Stadt Friedberg die Eberlestraße im Vollausbau erneuern will.

Bei der Eberlestraße handelt es sich um eine reine Erschließungsstraße für den örtlichen Ziel- und Quellverkehr ohne direkte Anbindung an übergeordnete Straßen, mit zwei nach Norden ausgerichteten Sackstraßen einschl. Wendeplatten. Die Straße stellt sich entsprechend Ihres Alters dar. Die Asphaltbefestigung weist Risse und partielle Absenkungen, sowie zahlreiche nachträgliche Straßenaufbrüche auf. Abschnittsweise konnten Senkungen im Bereich der Straßeneinfassungen festgestellt werden. Ein Abgleich mit dem Straßenunterhaltungsmanagementsystem ROSI ergab folgendes Ergebnis:

- Die nördlichen Stichstraßen haben die rechnerische Nutzungsdauer seit 2018 überschritten. Eine mögliche Maßnahme wäre der Einbau einer ca. 6 cm starken Asphalttragdeckschicht.
- Die Hauptachse der Eberlestraße hat eine rechnerische Nutzungsdauer bis 2024. Entsprechend den haushalterischen Mittel wäre hier eine Deckensanierung im Jahre 2030 vorgesehen.

Um mögliche Synergieeffekte mit den Arbeiten der Stadtwerke zu nutzen, wurde die Tiefbauabteilung damit beauftragt die Eberlestraße auf eine Erneuerung bzw. Umgestaltung zu untersuchen. Hierzu wurde das Ingenieurbüro Kienlein für folgende Aufgaben beauftragt:

- Grundlagenermittlung
- Vorplanung für die Straßensanierung
- Betrachtung und Untersuchung alternativer Varianten im Vergleich zur Wiederherstellung

Das Ingenieurbüro Kienlein hat hierzu insgesamt die drei nachfolgenden drei Varianten einschl. Kostenschätzungen erarbeitet und der Abteilung 33 vorgelegt. Im Folgenden werden die drei Varianten vorgestellt.

Im Rahmen der nachfolgend erläuternden Voruntersuchung durch das IB Kienlein wurde kein Bodengutachten erstellt. Laut Aussage des Bodengutachtens welches seitens der Stadtwerke durchgeführt wurde ist mit einem Belastungsgrad der ungebunden Tragschichten, sowie des anstehenden Baugrundes von Z 1.1 nach LAGA zu rechnen. Im Falle einer Entscheidung für einen Vollausbau der Eberlestraße müsste der anstehende Baugrund jedoch noch weitergehend untersucht werden.

Variante 1: Straßenwiederherstellung mit beidseitigem Gehweg

Bei dieser Variante erfolgt keine grundsätzliche Neugestaltung des Straßenbildes, sondern es erfolgt eine verbesserte, zeitgemäße Wiederherstellung des Straßenzuges.

Hierzu wird in der Hauptachse die Fahrbahnbreite auf 4,50 m reduziert und ein beidseitiger Gehweg mit einer Breite von 2,00 m vorgesehen. In den abgehenden Stichstraßen wird die



Fahrbahnbreite auf 4,00 m reduziert und der beidseitige Gehweg auf 1,00 m verbreitert. Die Straßeneinfassung erfolgt durch Natursteinborde mit einem Überstand von ca. 3 cm bzw. 1 cm bei Querungen und Gehwegsübergängen.

Bei dieser Variante würde sich das zukünftige Straßenbild optisch nur geringfügig vom Bestand unterscheiden. Durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite und der zusätzlichen Verengung der Fahrbahn durch parkende Fahrzeuge ist von einer Verringerung der Fahrgeschwindigkeit auszugehen. Dem Fußgängerverkehr und den Belangen von mobilitätsbehinderten Menschen wird durch die Gehwegverbreiterung und dem Verbau durchgängiger Tiefborde Rechnung getragen.

Variante 2: Umbau mit einseitigem Gehweg, Parkstreifen und Grüninseln (Tempo-30-Zone)

Bei dieser Variante wird der bestehende Straßenraum im Vollausbau umgestaltet. Neben der Herstellung von ausgewiesenen Parkflächen und Baumpflanzungen ist ein einseitiger Gehweg mit einer Breite von 2,00 m vorgesehen. Die Fahrbahnbreite wird auch hier auf 4,50 m reduziert. In den Stichstraßen ergibt sich eine Fahrbahnbreite von 4,00 m mit einem einseitigen Gehweg mit einer Breite von ebenfalls 2,00 m. Die Straßeneinfassung erfolgt mittels Natursteinborden welche als Abgrenzung zur Fahrbahn mit einem Anschlag von 3 cm und im Bereich der Grüninseln als Hochbord vorgesehen sind. Des Weiteren wäre diese neu geschaffene Tempo-30-Zone entsprechend auszuschildern.

Bei dieser Variante findet eine starke Veränderung des Straßenraumes hin zu einem Wohnstraßencharakter statt. Die Aufenthaltsfunktion wird gestärkt und den Belangen mobilitätsbehinderter Menschen durch entsprechende breite Gehwege und den Verbau von Tiefborden Rechnung getragen. Separate Radverkehrsanlagen sind nicht notwendig.

Variante 3: Umbau zum Verkehrsberuhigten Bereich

Bei dieser Variante wird der bestehende Straßenraum im Vollausbau umgestaltet. Es erfolgt eine beidseitige Herstellung von Park- und Grünflächen mit Versatz, wobei die Parkflächen durch eine differenzierte Belagsauswahl gekennzeichnet werden. Der Straßencharakter ändert sich grundlegend, da die Entwässerung nun in der Straßenmitte verortet wird und nicht wie bisher über die Fahrbahnrande erfolgt. Bei dieser Variante ergibt sich eine Fahrbahnbreite von 4,20 m bzw. 4,25 m. Ein separater Gehweg wird nicht mehr benötigt.

Bei dieser Variante findet eine grundlegende Veränderung des Straßencharakters statt, da in Zukunft sämtliche Verkehrsteilnehmer die Straße in Ihrer ganzen Breite nutzen dürfen. Der Wohnstraßencharakter und die Aufenthaltsqualität werden gestärkt und die Belange von mobilitätsbehinderten Menschen in den Mittelpunkt gestellt.

Kostenschätzungen:

Die Kostenschätzung der reinen Baukosten des Ingenieurbüros Kienlein beläuft sich für die drei Varianten auf jeweils:

- Variante 1: 843.500,00 € (brutto)
- Variante 2: 826.500,00 € (brutto)
- Variante 3: 815.000,00 € (brutto)



Das Ingenieurbüro hat bei der Kostenschätzung 210,00 € bzw. 220,00 € (netto) pro m² herzustellender Straßenfläche angesetzt. Diese Kostenannahme berücksichtigt jedoch noch nicht einen ggfls. notwendig werdenden Bodenaustausch unterhalb der ungebundenen Tragschichten einschl. der dadurch notwendig werdenden Entsorgung des anstehenden Bodens. Sollte ein Bodenaustausch in einer mittleren Stärke von ca. 40 cm notwendig werden, würden sich die angesetzten Preise deutlich erhöhen. Das Tiefbauamt geht dann je nach Belastungsklasse des anstehenden Bodens von einer Erhöhung der Kosten auf ca. 280,00 – 320,00 € pro m² aus.
Zusätzlich muss noch von ca. 15 % Baunebenkosten ausgegangen werden.

Anlagen:

- 01 - Lageplan Variante 1
- 02 - Lageplan Variante 2
- 03 - Lageplan Variante 3