

Stadtverwaltung Lahnstein

Sitzungsvorlage

Drucksachen-Nr.: **BV 21/3913**

Fachbereich	Datum
Fachbereich 4 - Bauen, natürliche Lebensgrundlagen und Eigenbetrieb WBL	11.01.2021

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öffentlich / nichtöffentlich
Fachbereichsausschuss 4	17.05.2021	Ö
Stadtrat	20.05.2021	Ö

Ausbau der Straße Hohenrhein; hier: Herstellung einer Umfahrungsstrecke

Sachverhalt:

In der Sitzung des Stadtrates vom 31.10.2019 wurde nach Vorberatungen im Fachbereichsausschusses 17.09.2019 wurde der Beschluss zur Aufhebung der Ausschreibung zum Ausbau der Straße Hohenrhein gefasst. Auf Grund der Berücksichtigung besonders umfangreicher Maßnahmen zur Baustellen- und Verkehrssicherung bei einem Ausbau unter Teilspernung wurde eine erhebliche Kostensteigerung gegenüber der vom beauftragten Ingenieurbüro Gastring ursprünglichen Kostenberechnung festgestellt. Die Verwaltung wurde beauftragt alternative Ausführungsmöglichkeiten zu prüfen, die zu einer Kostenminderung führen könnten. Insbesondere sollte eine Umfahrungsstrecke geprüft werden, um die Baustelle unter Vollsperrung ausführen zu können.

Eine Vollsperrung der Straße Hohenrhein in dem Bauabschnitt vom Ortseingang bis zu der Einfahrt Martin-Luther-Straße erfordert eine provisorische Umfahrungsstrecke, die einen täglichen Durchschnittsverkehr von ca. 2.400 Fahrzeugen aufnehmen muss (Verkehrszählung Juli 2016).

Das Ingenieurbüro Gastring wurde daher beauftragt, mögliche Varianten einer Umleitungsstrecke hinsichtlich der Durchführbarkeit zu untersuchen.

Im Zuge der Planungsarbeiten zum Ausbau der Straße Hohenrhein wurde im Hinblick auf eine Bauausführung unter Vollsperrung bereits die Möglichkeit der Herstellung einer Umleitungsstrecke über den Todtentalerweg geprüft. Die Kosten für die Herstellung der Umleitungsstrecke hat das Büro Gastring im Jahr 2017 mit Gesamtkosten in Höhe von 470.050 Euro brutto ermittelt.

Im Dezember 2019 wurden von Seiten der Verwaltung erneut Gespräche mit den Anliegern des Todtentalerwegs geführt. Grundsätzlich möchten die Anlieger einer geplanten Baustellenumfahrungsstrecke über den Todtentalerweg nicht zustimmen. Dies wird begründet aus der zu erwartenden erheblichen Verkehrsmenge. Hierdurch würde eine intakte Landschaft und ein Naherholungsgebiet zerstört (beliebter Spazier- und Wanderweg sowie Reiterstrecke). Es wird durchaus Verständnis dafür gezeigt, dass ein Ausbau Hohenrhein ohne Vollsperrung mit einer erheblich langen und kostenintensiven Baumaßnahme für die Bewohner von Friedland unzumutbar wäre. Allerdings möchten die Anlieger des Todtentalerwegs auch ihre Belange geschützt sehen. Es wurde aus der Anliegerschaft eine alternative Wegeführung vorgeschlagen, auch im Hinblick auf eine mögliche Verbesserung der derzeitigen Situation der landwirtschaftlich genutzten Wege. Die vorgeschlagene Route wurde in die möglichen alternativen Routen einer Umfahrungsstrecke aufgenommen und auf ihre Machbarkeit untersucht (In der Anlage 749-V-2-1.0 violett dargestellt).

Weitere alternative Trassenführungen, die in Verbindung mit einer streckenweisen Einbeziehung des Todtentalerwegs stehen, wurden ebenfalls untersucht.

Auf Grund der Geländebeschaffenheit, der Steigungsverhältnisse und der Trassenlänge sowie der Zustimmung von Grundstückseigentümern wurden alle diese Möglichkeiten einer Umfahrungsstrecke als nicht durchführbar angesehen. Im Anhang der Verwaltungsvorlage sind alle sieben Alternativtrassen in einem Übersichtslageplan (749-V-2-1.0) dargestellt.

Um die Betrachtung aller alternativen Routen vollständig aufzuführen, wird nachstehend auch auf die Freigabe der sogenannten „Friedrichssegener Straße“ (ehem. K 66) eingegangen. Gemäß Beschluss des Stadtrates vom 30.01.2012, wurden die Hangsicherungsmaßnahmen so ausgeführt, dass die Friedrichssegener Straße gesperrt bleiben muss, da sie als Auffangraum für abgehende Felsstücke unabdingbar benötigt wird. Die Entscheidung des Stadtrates basierte auf Beratungen in den städtischen Gremien in 2011. Grundlage war eine Kostengegenüberstellung, die für eine Freigabe der Gesamtstrecke weitere Maßnahmen zur Hangsicherung in Höhe von ca. 1.140.000 € brutto erforderlich gemacht hätten. Diese vor 8 Jahren erstellte Kostenannahme kann heute nicht mehr als Grundlage herangezogen werden. Dies begründet sich zum einen aus der über die Jahre steigenden Baukosten. Zum anderen müsste geprüft werden, ob nunmehr weitere Hangsicherungsmaßnahmen erforderlich werden. Die Gesamtkosten werden voraussichtlich erheblich ansteigen. Die Verwaltung hat das Landesamt für Geologie um Einschätzung der aktuellen Situation des Hanggeländes gebeten. Am 30.03.2021 fand daraufhin eine gemeinsame Begehung der Strecke statt. In einer fachlichen Stellungnahme vom 30.04.2021 wird erneut auf die in der Vergangenheit bereits getroffenen Einschätzungen hingewiesen. Eine, wenn auch nur temporäre, Freigabe der Strecke bedingt umfangreiche zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen, die zur

Einhaltung eines ausreichend hohen Sicherheitsniveaus der Straße, erforderlich sind. Die Kosten dieser Maßnahme werden sich mindestens in bereits v.g. Umfang zuzüglich der Kostensteigerung (bei angenommenen Steigerungen von 3,0% pro Jahr sowie über 1,5 Mio €) bewegen.

Als **Ergebnis der Variantenbetrachtung** für die Umfahrungsstrecke hat das beauftragte Ingenieurbüro Gastring eine Vorplanung einschließlich Erläuterungsbericht und Kostenberechnung für eine Vorzugstrasse einer Umfahrungsstrecke eingereicht.

Die Trasse verläuft in Hanglage durch ein Waldstück zwischen den Straßen Hohenrhein und Martin-Luther-Straße über mehrere Privatgrundstücke. Die Baustellenumfahrungsstrecke soll für die Baumaßnahme Hohenrhein während der gesamten Bauzeit als Umleitungsstrecke dienen und im Anschluss an die Baumaßnahme vollständig zurückgebaut werden. Im Gegensatz zu den Varianten über den Todtentalerweg mit bis zu 1.400 m Länge, beträgt hier die Gesamtlänge der Umfahrungsstrecke nur 365 m. Um eine "Möglichkeitsprüfung" durchzuführen, wurde anhand vorliegender Luftbilder und Höhenlinien eine Vorschlagstrasse ausgearbeitet. Diese Trasse kann je nach Erwerbbarkeit der Grundstücke angepasst werden.

Die Fahrbahn soll so bemessen werden, dass sie von Personenkraftwagen, Lieferwagen, Busse bis 2 Achsen und Lastkraftwagen bis 4 Achsen genutzt werden kann.

Bei der Vorschlagstrasse wurden zwei Varianten betrachtet. Die erste Variante sieht die Nutzung der Baustellenumfahrungsstrecke unter Begegnungsverkehr vor. In der zweiten Variante ist Begegnungsverkehr nicht möglich und eine Verkehrsführung unter Ampelsteuerung vorgesehen. Auf Grund des hohen natürlichen Gefälles wird eine Längsneigung zwischen rund 5 und 15 % erreicht. Es ist eine Mindestquerneigung von 3 % in Hangrichtung vorgesehen. Zur Fassung des Oberflächen- und Hangwassers ist hangseitig eine Mulde von 1,50 m Breite vorgesehen. Die Fahrbahn ist in Asphaltbauweise geplant. Der Aufbau wurde gemäß der Richtlinien für den ländlichen Wegebau (DWA-A 904) bei hoher Beanspruchung festgelegt. Hieraus wurde eine Asphalt-Tragdeckschicht mit einer Dicke von 8 cm und eine Schottertragschicht mit 25 cm Dicke bemessen. Die Seitenstreifen sind zur Absicherung zum Hang befahrbar auszubilden. Bei ausreichend standfestem Erdplanum ist die Herstellung einer Frostschuttschicht nicht erforderlich. Jedoch wird auf Grund von Erfahrungswerten davon ausgegangen, dass eine ausreichende Standfestigkeit nur durch einen Bodenaustausch, ggf. mit Ergänzung um eine Stabilisierungsschicht, erreichbar ist. Der entnommene Boden ist in diesem Fall auf Mieten zu lagern und nach Rückbau des Straßenoberbaus wieder einzubauen.

Im Anschluss an die Maßnahme soll die Trasse wieder begrünt und neu bepflanzt werden. Erforderliche Ausgleichsmaßnahmen können in diesem Zuge ebenfalls erfolgen, z. B. zusätzliche Pflanzungen von Bäumen.

Eine Vorabstimmung fand bereits mit der oberen und der hierfür zuständigen unteren Naturschutzbehörde statt. Die Durchführbarkeit ist möglich. Eine landschaftspflegerische und artenschutzrechtliche Betrachtung ist jedoch unabdingbar.

Variante 1:

Um Begegnungsverkehr in der Baustellenumfahrung zu ermöglichen wird die Fahrbahnbreite in dieser Variante auf 4,75 m zzgl. beidseitig befahrbaren Seitenstreifen von 75 cm festgelegt, sodass sich eine **Kronenbreite von 6,25 m** ergibt. Dies ermöglicht den Begegnungsfall PKW-PKW uneingeschränkt. Für den Begegnungsfall PKW-LKW muss einer der befahrbaren Seitenstreifen mit genutzt werden, im Begegnungsfall LKW-LKW beide Seitenstreifen.

Variante 2:

Bei einer Verkehrsführung unter Ampelführung kann die Fahrbahnbreite auf 3,05 m zzgl. beidseitig befahrbaren Seitenstreifen von 50 cm reduziert werden, sodass sich eine **Kronenbreite von 4,05 m** ergibt. Bei der Einrichtung einer Lichtsignalanlage für die gesamte Strecke ist die Länge der Aufstellflächen an den Ausbauenden der Umfahrungsstrecke zu berücksichtigen. Die Berechnung der Aufstelllängen wurde auf Grundlage der im Jahr 2016 durch die Verwaltung durchgeführten Verkehrszählung aufgestellt. Insbesondere die Durchschnittswerte zu den Hauptverkehrszeiten (Berufsverkehr) wurden hierfür zu Grunde gelegt. Die Ermittlung der erforderlichen Durchfahrtszeit je Fahrzeug beruht auf der jeweils angenommen zulässigen Maximalgeschwindigkeit (Ermittlung für 10 km/h, 20 km/h, 30 km/h und 50 km/h).

Die Entwässerung kann für beide Varianten über eine hangseitig parallel der Fahrbahn geführten Mulde erfolgen. Der Mulde wird hangseitig zufließendes Oberflächenwasser und Oberflächenwasser der Fahrbahn zugeführt. Die Mulde wird in Erdbauweise mit Querriegeln versehen, ggf. auch mit unterlagernder Rigole, sodass das Oberflächenwasser überwiegend zur Versickerung gebracht werden kann. Nicht versickerndes Wasser muss über unter der Straße querende Rohre in den Wald abgeschlagen werden.

Bei Fortschreibung der Planung wird im Vorfeld eine Ingenieurvermessung nach Lage und Höhe, eine Baugrunduntersuchung und ein Fachbeitrag Naturschutz erforderlich.

Weiterhin ist ein Antrag nach Wasserhaushaltsgesetz / Landeswassergesetz (WHG/LWG) für das Ableiten und für das Versickern von Niederschlagswasser zu stellen.

Bezüglich einer anteiligen Kostenbeteiligung der Umfahrungsstrecke ist mit den Versorgungsträgern eine entsprechende Vereinbarung zu treffen.

Um den notwendigen **Ausbau der Straße Hohenrhein** voranzutreiben, wird von Seiten der Verwaltung vorgeschlagen, die Planungsarbeiten für die Umfahrungsstrecke gemäß der Variante 2 -Ampelführung- aufzunehmen. Im Vorfeld soll jedoch zunächst mit den betroffenen Eigentümern ein Gespräch zum Erwerb der erforderlichen Grundstücksflächen durchgeführt werden.

Parallel dazu könnte mit der Ausschreibung des 2. Bauabschnittes, Ausbau der Straße Hohenrhein von der Martin-Luther-Straße bis zur Wendeanlage, einschließlich der erforderlichen Kanalbaumaßnahme in dem Stichweg Todtentaler Loch begonnen werden. Der Ausbau dieses Bauabschnitts könnte dann zu Beginn des Jahres 2022 begonnen werden. Im Anschluss an den 2. BA könnte im Winter 2022/2023 der Bau der Umfahrungsstrecke durchgeführt werden. Im Anschluss daran könnten dann die Ausführungsarbeiten des 1. Bauabschnitts der Straße Hohenrhein vom Ortseingang bis zur Martin-Luther-Straße erfolgen.

Die Baukosten brutto stellen sich nach aktueller Kostenberechnung wie folgt dar:

	Ausschreibungsergebnis 09/2019	Kostenberechnung Ausbau mit Umfahrung 05/2021
Ausbau Hohenrhein		
- Straßen- u. Kanalbau	3.636.406,93 €	3.019.210,00 €
Entsorgungskosten (geschätzt)	408.750,00 €	1.150.000,00€
Gesamtsumme	4.045.156,93 €	4.169.210,00 €

Finanzierung:

Jährlich zur Verfügung stehende/vorgesehene Haushaltsmittel laut Haushaltsplan bzw. Wirtschaftsplan Abwasserbeseitigung.

Straßenbau

Vorhaben	2021	2022	2023
5410 0000-045 Hohenrhein	Übertrag aus Vorjahren 1.174.364,61 €	1.043.000,00 € (VE)	

Kanalbau

Der Wirtschaftsplan sieht Planungsmittel in Höhe von 30.000 € für 2021 und Mittel für die Baumaßnahme ab 2022 vor.

Beschlussvorschlag:

Die Grunderwerbsverhandlungen für den Bau einer Umfahungsstrecke sind von Seiten der Verwaltung unverzüglich aufzunehmen. Bei Erfolg sind die Planungsarbeiten fortzuführen. Eine Beteiligung der Versorgungsträger an den Kosten der Umfahungsstrecke ist durch schriftliche Vereinbarung zu erzielen.

Anlagen:

Übersichtslageplan Alternativtrassen (749-V-2-1.0)

Lageplan Variante 2 (749-V-2-1.2)

Regelquerschnitte Variante 1 -Begegnungsverkehr- (749-V-2-3.1) und

Variante 2 -Ampelführung- (749-V-2-3.2)

(Peter Labonte)
Oberbürgermeister