

Vermerk

16.10.2017

Bau-/Planungsamt
SG Tiefbau
B. Hoffmann

23. ordentliche Sitzung des Ausschusses für Bauen, Ortsgestaltung und Verkehr am 17.10.2017

TOP 4: Beschlussempfehlung Baubeschluss Straßenausbau Schleusenstraße BV 41_2017

Beantwortung der Fragen der Fraktion „Unser Woltersdorf“ – Herr Ponsel
Gestellt per E-Mail vom 08.10.2017

Frage/einleitende Worte Herr Ponsel:

„da mir die genaue Tagesordnung der Bauausschusssitzung noch nicht bekannt ist, kann ich nicht abschätzen, warum nur die Wirtschaftlichkeitsberechnung Regenwasserkanal zur Vorbereitung vorgelegt wurde. Wie gewünscht teile ich Ihnen meine diesbezüglichen Fragen mit, die mir bisher aufgefallen sind:“

Antwort:

Mit Beschluss Nr. 148/16/16 der Gemeindevertretung vom 15.12.2016 wurde die Variante 3a zur Weiterführung der Planung durch die GV bestätigt.

Die Bürgermeisterin wurde mit diesem Beschluss beauftragt, „die LPH 3 der HOAI (Entwurfsplanung) für diese Variante unter Berücksichtigung der möglichen Nutzung der bestehenden Regenkanäle unter Beachtung der technischen Erfordernisse und Wirtschaftlichkeit sowie der Pflicht zur umfassenden Erhaltung des Baumbestandes zu beauftragen. ...“

Wie bekannt ist, gibt es im Abschnitt der Schleusenstraße zwischen der Einmündung Flakenstraße bis zur Einmündung Kalkseestraße unterhalb der bestehenden Bäume je Straßenseite einen alten Mischkanal, dessen Bestand aufgrund der baulichen Gegebenheiten nur zu ca. 37% erfasst werden konnte. Das Ingenieurbüro hat bezugnehmend auf die Beschlussfassung der GV die Bestandserfassung dieser Mischkanäle ausgewertet und die mögliche technische Lösung zur Aktivierung dieser Kanäle und die dazu erforderlichen Kosten ermittelt.

Der Vergleich der Kosten mit der Variante einer Neuherstellung des notwendigen Regenkanals ergab die wirtschaftlich und technisch deutlich bessere Lösung zur Ausführung eines neuen Regenwasserkanals annähernd in der Fahrbahnachse. (Wirtschaftlichkeitsbetrachtung).

Den Fraktionen wurden in Vorbereitung der Ausschusssitzung folgende Unterlagen jeweils in Papierform übergeben:

1. 1 Ordner „ENTWURFSPLANUNG Grundhafter Neubau“ Ing.-Büro Wosnitza & Knappe mit Erläuterungsbericht, Kostenberechnung, Querschnitt, Lageplänen und diversen anderen Unterlagen Planungsstand 09/2017
2. 1 Hefter „WIRTSCHAFTLICHKEITSBETRACHTUNG Neubau/Sanierung Regenwasserkanal“ Ing.-Büro Wosnitza & Knappe Stand 09/2017
3. 1 Hefter „ENTWURFSPLANUNG Straßenbeleuchtung“ IB Drähn

Alle Ausschussmitglieder haben diese Unterlagen als pdf.-Dateien per CD erhalten. Die Unterlagen wurden darüber hinaus für die Ausschussmitglieder in das Ratsinfosystem eingestellt.

Fragen UW – Herr Ponsel

1. *Handelt es sich bei den festgestellten Kanalquerungen etc. um von der Verwaltung veranlasste Einbauten?*
2. *Entstehen aus den Einbauten ggf. Regressforderungen gegen dritte (Wasserbetriebe oder Privatpersonen)?*

3. Können die Einbauten technisch und für die Veranlasser kostenpflichtig rückgebaut und der Kanal dann durch Ausspülung und ohne weitere querschnittmindernden Einbauten wieder funktionsfähig gemacht werden?

Antwort:

Die erfassten „Einbauten“ sind Leitungsquerungen der Medienträger (Trinkwasser, Gas, Telekom u.ä.), die in Verantwortung der Medienträger in grabenloser Bauweise verlegt wurden. Sofern erforderlich, sind diese Leitungen eigenverantwortlich vom Betreiber umzuverlegen.

Es wird jedoch weiterhin nicht von einer Sanierung und Wiederinbetriebnahme der alten Regenwasseranlagen ausgegangen.

Der schlechte bauliche Zustand der alten Mischwasserkanäle ist u.a. auch auf Durchwurzlungen aus dem Baumbestand, Betonkorrosion sowie Einbrüche und Einstürze in den Kanal zurückzuführen.

Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung des IB Wosnitza & Knappe zeigt die technisch mögliche Instandsetzung des Kanals durch Inliner-Verfahren, aber auch die dafür notwendigen Kosten. Es ist wesentlich kostengünstiger, einen neuen Regenwasserkanal zu errichten.

Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, die Sanierung der bestehenden Misch-Kanäle nicht weiter zu verfolgen und den Regenwasserkanal – wie in der Entwurfsplanung erfasst – annähernd in Fahrbahnachse neu herzustellen und die bestehenden Kanäle zu verschließen.

Fragen UW – Herr Ponsel

- 4. Bisher werden – entgegen der Satzung der Gemeinde – z.B. diverse Grundstückseinfahrten auf die Schleusenstraße entwässert. Eine Berauchung des Kanals hat dazu offensichtlich unterschiedliche Ergebnisse gebracht.*
- a. Wie wird zukünftig mit diesem Problem umgegangen?*
 - b. Kann den Anliegern, ggf. durch Satzungsänderungen erlaubt werden, ihr Regenwasser aus den Einfahrten in den Kanal mit einzuleiten? Damit würde ggf. ein Entgegenkommen der Gemeinde bei den doch hohen Kosten signalisiert.*

Antwort:

Bisher gibt es in der Gemeinde Woltersdorf keine Satzung zur Regelung der Einleitung von Niederschlagswasser von den privaten Grundstücken in die öffentlichen Regenwasseranlagen (Niederschlagswassersatzung).

Die bestehenden Regenwasseranlagen sind so dimensioniert, dass die Ableitung des Niederschlagswassers von den öffentlichen Verkehrsflächen gewährleistet ist.

Aufgrund vorhandener Gefällesituationen und/oder bestehender Altanschlussituationen kommt es trotzdem dazu, dass einzelne Grundstücke in die öffentlichen Regenwasseranlagen entwässern.

Seitens der Verwaltung ist es geplant, in 2018 einen Entwurf zu einer Satzung vorzustellen, die die Entsorgung von Niederschlagswasser insgesamt für die Gemeinde Woltersdorf regelt.

Die grobe Schätzung der zu erwartenden Anliegerbeiträge zeigt, dass die zu erwartenden Beiträge der Anlieger nicht über den Beiträgen liegen, die derzeit beim Anliegerstraßenbau in anderen Bereichen der Gemeinde Woltersdorf zu entrichten sind.

Fragen UW – Herr Ponsel

- 5. Ist der Rohrdurchmesser von DN 300 auch für Starkregen mit einer Niederschlagsmenge von ca. 33l/m² in kurzer Zeit wie in diesem Sommer ausreichend?*

Antwort:

Die Bemessungsgrundlage für die Kanäle richtet sich nicht nur auf eine bestimmte Niederschlagsmenge je Fläche sondern immer und besonders wichtig auf die Dauer des Starkregens, z. B. auf ein Starkregen der durchschnittlich einmal pro Jahr oder alle zwei Jahre auftritt.

Die außergewöhnlichen Niederschlagsmassen des Sommers 2017 sind nicht anrechenbar und werden auch nach Neubau der Anlage nicht aufnehmbar sein.

Die Bemessung und Dimensionierung der Regenwasseranlagen beruht auf technischen Regeln; die Kommunen sind nicht verpflichtet, ihre Regenwasseranlagen für besondere Starkregenereignisse vorzuhalten.

Derzeit kann nicht von einer funktionierenden Entwässerung der Schleusenstraße ausgegangen werden. Aufgrund der alten funktionsuntüchtigen Kanäle und der Auswirkung der vorhandenen Gefällesituation wird das Niederschlagswasser u.a. auf die anschließenden Straßen Flakenstraße, Werderstraße, Hans-Knoch-Straße bis zur Gartenstraße abgeleitet. Diese Situation wird mit dem Ausbau der Schleusenstraße und geplanten Regenentwässerungsanlagen nachhaltig verbessert.

Fragen UW – Herr Ponsel

6. *Wie stark werden die Alleebäume bei einem Kanalbau geschädigt?*
 - a. *Wie sinnvoll ist es insbesondere unter Kostengesichtspunkten, die vorhandenen Alleebäume zu fällen und im Rahmen des Straßenbaus neue Bäume zu pflanzen?*
Der Alleecharakter der Schleusenstraße muss auf jeden Fall erhalten werden!
7. *Wie stark werden die vorhandenen Alleebäume, sollten sie erhalten bleiben, den neu zu bauenden Kanal voraussichtlich beeinträchtigen? Prognose?*

Antwort:

Der Erhalt der Alleebäume wurde in vorhergehenden umfassenden Diskussionen im Rahmen der Vorplanung festgeschrieben. Der Beschluss Nr. 148/16/16 der GV schreibt den „umfassenden Erhalt des Baumbestandes“ vor.

Die Beeinträchtigung der Alleebäume ist wesentlich von der Entscheidung, ob die vorhandenen Anlagen instandgesetzt bzw. ein Kanal in der Fahrbahn neu gebaut wird, beeinflusst.

Die vorhandenen Anlagen liegen unter der Baumachse und sind stellenweise von Wurzeln durchwachsen bzw. durch deren Druck eingebrochen. Jede Einbruchstelle muss in offener Bauweise repariert werden, welches im Baumbereich die Fällung des Baums nach sich zieht.

Die Lage des neu zu bauenden Regenwasserkanals ist annähernd in Fahrbahnachse – also außerhalb des Wurzelbereiches des Baumbestandes geplant

Aber auch jeder Anschluss der Straßenabläufe im Bereich der Alleebäume muss in offener Bauweise erfolgen, was Beeinträchtigungen an den Wurzeln zur Folge haben kann.

Der Neubau eines Kanals in der Fahrbahn ist nicht nur kostengünstiger, sondern auch für den vorhandenen Baumbestand schonender herzustellen und später leichter zu unterhalten.

Es ist erfahrungsgemäß nicht zu erwarten, dass sich Feinwurzeln unter der geschlossenen Fahrbahndecke ausweiten und den Kanal angreifen. Die Straßenabläufe und Anschlussleitungen liegen jedoch in allen Varianten am Fahrbahnrand und somit in der Nähe der Bäume.

Der Gedanke der umfassenden Fällung des Baumbestandes und der dafür notwendigen Ersatzpflanzungen wurde in den zurückliegenden Diskussionen der gemeindlichen Gremien bereits nachhaltig verworfen.

Die mit Beschluss Nr. 148/16/16 der GV vom 15.12.2016 bestätigte Variante 3a schreibt insbesondere den umfassenden Baumschutz zwingend vor.

Bau-/Planungsamt
SG Tiefbau
B. Hoffmann

Aus diesem Grund wurde mit dieser Variante auch beschlossen, die Fahrbahn mit dem Gleisbau in der bestehenden Baubreite in dem Bewusstsein zu erneuern, dass die notwendige Regelbreite gem. RAST – Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen“ nicht ausgeführt werden kann.

(Verweis u.a. auf 17. Sitzung des Bauausschusses am 30.11.2016 und GV am 15.12.2016)

Fragen UW – Herr Ponsel

8. Wann wurde definitiv entschieden, dass die Straße mit einer Asphaltdecke gebaut wird oder ist auch ein Wiedereinbau des Großpflasters noch möglich?

Antwort:

Es wurde bisher nicht „definitiv“ über die Ausführung in Asphaltbauweise entschieden.

Der Einsatz von Großsteinpflaster ist nicht vorgesehen.

In der Vorplanung wurden die Varianten in Asphaltbauweise und Betonsteinpflaster betrachtet. Die Ausführung in Betonsteinpflaster wurde als kostenneutral gegenüber der Asphaltbauweise eingeschätzt.

Der Gleisbereich wird zwingend in Asphaltbauweise ausgeführt. Diese Bauweise sollte in der angrenzenden Fahrbahn fortgesetzt werden.

Wesentliche Gründe, die für den Einsatz einer Asphaltdecke sprechen, sind die deutliche Reduzierung der Lärmbelastung und die Radfahrfreundlichkeit der Fahrbahnoberfläche.

Im Zuge der Entwurfsplanung wird vorgeschlagen, die Ausführung der Fahrbahn in Asphaltbauweise vorzunehmen.

Großsteinpflaster ist in der Schleusenstraße zurzeit nur auf einigen Teilflächen vorhanden. Ein Zukauf wäre erforderlich. Der Wiedereinbau von bestehendem Pflaster ist manuell sehr aufwendig und somit sehr kostenintensiv. Das Großsteinpflaster führt zu einer erheblichen Lärmbelastung für die Anlieger.

In den Jahren 2008 und 2009 wurde aufgrund von massiven Anliegerhinweisen in Bezug auf die vorhandene Lärmimmission der Antrag gestellt, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen. Diesem Antrag ist das zuständige Straßenverkehrsamt nicht gefolgt.

Mit der Ausführung in Asphaltbauweise, die im Bereich des Gleises zwingend zur Ausführung kommt, wird die Lärmbelastung der Schleusenstraße insgesamt deutlich reduziert.

Fragen UW – Herr Ponsel

9. Befördert oder behindert ein Straßenbelag die geforderte Höherstufung der Straße als Kreisstraße?

Antwort:

Eine mögliche Umstufung in eine Kreisstraße wird nicht durch die Bauweise der Fahrbahn bzw. des Fahrbahnbelages bestimmt.

Bezugnehmend auf den Antrag zur Umstufung der Schleusenstraße in eine Kreisstraße hat das zuständige Amt für Kreisentwicklung mit Schreiben vom 03.12.2015 u.a. den „Nachweis darüber gefordert, dass die Ausbauparameter der Schleusenstraße einen uneingeschränkten Verkehr zulassen. Hierzu wird auf die lichten Räume nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) für den Innerortsbereich verwiesen...“.

Die dafür erforderliche Regelbreite („lichten Räume“) von mindestens 8,55 m kann nur dann hergestellt werden, wenn umfangreiche Baumfällungen vorgenommen werden (vergl. Vorplanung IB Lipok Stand 09/2014).

Vermerk

16.10.2017

Bau-/Planungsamt
SG Tiefbau
B. Hoffmann

Diese Ausführungsvariante wurde mit Bestätigung der Variante 3a (Beschluss Nr. 148/16/16 der GV vom 15.12.2016) verworfen. Die vorhandene Fahrbahnbreite soll unter Erhalt des Baumbestandes nicht verändert werden und beträgt i.M. ca. 8,00m

Diese entspricht dann nicht den Forderungen des Amtes für Kreisentwicklung, sodass die Umstufung in eine Kreisstraße nicht möglich sein wird.

In den Diskussionen in den Sitzungen des Fachausschusses wurde darauf hingewiesen.

Fragen UW – Herr Ponsel

10. Soll das Großsteinpflaster als Untergrund unter der Asphaltsschicht wieder eingebaut oder verkauft werden?

Antwort:

Der Einbau von Großsteinpflaster als Untergrund, z. B. als Setzpacke, ist aus Kostengründen nicht geeignet und deshalb nicht vorgesehen. Eine Wiederverwendung des Pflasters ist aufgrund der hohen Kostenintensität auch an anderer Stelle der Gemeinde nicht geplant. Darüber hinaus gibt es derzeit keine ausreichenden Lagerkapazitäten für das Material. In der Regel geht das ausgebaute Pflaster deshalb in das Eigentum der ausführenden Straßenbaufirma über. Im Hinblick auf einen Verkauf des Pflasters gibt es zurzeit keine konkreten Vorstellungen bzw. Angebote.

Fragen UW – Herr Ponsel

11. Kann die Straßenbahn - und damit der Landkreis - an der Finanzierung des Regenwasserkanals beteiligt werden?

Antwort:

Die Straßenbahn trägt die Kosten für den Anschluss des Gleisbettes an den RW-Kanal.

Es entstehen durch die Straßenbahn keine Mehrkosten für die Anlagen der Regenentwässerung. Die zu entwässernde Fläche ist durch die vorhandene Fahrbahnbreite definiert; es entstehen infolge der Gleisanlage keine zusätzlichen Flächen, die zu entwässern sind.