

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. 2019/073

Beratungsfolge			Abstimmung			
Gremium		Datum		Ja	Nein	Enth
Bauausschuss	nicht öffentlich	29.04.2019	Vorberatung			
Ortschaftsrat Mettenberg	öffentlich	02.05.2019	Vorberatung			
Gemeinderat	öffentlich	13.05.2019	Beschlussfassung			

Umgestaltung Ortsdurchfahrt Mettenberg / 2

I. Beschlussantrag

Dem Vorentwurf vom 29.03.2019 wird zugestimmt. Die Planung soll auf dieser Grundlage weitergeführt werden.

II. Begründung

1) Kurzfassung

Die geplanten Tiefbaumaßnahmen in der Ortsdurchfahrt Mettenberg (Teilerneuerung des Kanals und Deckensanierung, Erneuerung der Trink- und Löschwasserversorgung) bieten die Möglichkeit gleichzeitig eine Neugestaltung der Ortsdurchfahrt vorzusehen. Zusätzlich berücksichtigt wurden eine Deckschichtsanierung des Kreisverkehrs sowie der Einbau der Blinden-Leitsysteme im Bereich der umgestalteten Haltestellen. Die östliche Ortseinfahrt soll mit dem Ziel einer Geschwindigkeitsreduzierung umgestaltet und für Fußgänger sollen breitere Gehwege sowie barrierefreie Warte- und Einstiegsflächen in den Bus geschaffen werden. Insgesamt kann mit dieser Maßnahme die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums gestärkt werden.

2) Ausgangssituation

Die Landesstraße L 280 führt von Osten nach Südwesten durch den Ortsteil Mettenberg. Ursprünglich war vorgesehen, die L 280 an die B 30 anzubinden, um den Durchgangsverkehr im Teilort Mettenberg zu reduzieren. Von diesem Ziel hat die Straßenbauverwaltung Abstand genommen, sodass langfristig nicht mit einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs zu rechnen ist.

Gleichzeitig hat die routinemäßige Überprüfung und hydraulische Berechnung des Mischwasserkanalnetzes ergeben, dass das Kanalnetz im Abschnitt zwischen Höfener Straße und der Straße Am Mittelgewand erneuert und größer dimensioniert werden muss. Das Baudezernat weist darauf hin, dass diese Maßnahme die Überflutungserscheinungen durch ein Starkregenereignis nur mildern kann. In der östlichen Ortsdurchfahrt ist außerdem eine Erneuerung der Leitungen der e.wanetze vorgesehen. Dies ist vor allem im Bereich der Trinkwasserversorgung dringend notwendig,

da die Löschwasserversorgung in Mettenberg über das bestehende Versorgungsnetz nur eingeschränkt gesichert ist.

Der heutige Fahrbahnquerschnitt besteht aus einer 6,5 m breiten Fahrbahn mit größtenteils beidseitigen 1,5 m breiten Gehwegen mit Hochbord. Entlang der Gehwege verlaufen im Bereich der Fahrbahn beidseitig 3 bzw. 5 – Zeiler aus Granit Klein – bzw. Großpflaster, die teilweise in einem schlechten baulichen Zustand sind. Durch Bohrkerne ergab sich, dass die Asphaltauftastärken innerhalb der Ortsdurchfahrt lediglich bei 10 bis 13 cm liegen. Nach den heutigen technischen Regelwerken ist bei der dortigen Verkehrsbelastung ein dreischichtiger Asphaltauftaubau mit einer Gesamtstärke von 22 cm erforderlich. Bei einer Belagssanierung der OD Mettenberg muss der gesamte Asphaltbelag ausgebaut werden. Die Kiestragschicht kann in der Aufbaustärke nicht reduziert werden, so dass die Mehrasphaltstärke von 9 bis 12 cm nach oben aufgetragen werden muss. Damit sind die gesamten Pflasterinnen entlang der Fahrbahn auszubauen. Dies gilt auch für den gesamten Gehwegaufbau, da die heutigen Hochborde (ca. 10 cm Anschlag) durch den Mehreinbau an Asphalt im Fahrbahnbereich dann gegen Null gehen bzw. überbaut werden. Nachdem die Gehwege hier wegen der höhenmäßigen Anpassung auch belagsmäßig erneuert werden müssen, sind auch die Bushaltestellenbereiche barrierefrei auszubauen. Im Bereich der Kreisverkehrsanlage ist lediglich die Erneuerung der Asphaltdeckschicht erforderlich.

Die Verkehrsbelastung beträgt in der Ortsdurchfahrt im Analyse-Nullfall (Verkehrsprognose Nullfall 2030) ca. 5.000 Kfz/Tag (5.700 Kfz/Tag) mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 100 (200) Fahrzeugen. Die Geschwindigkeit am Ortsausgang betrug im August 2015 $v_{85} = 60$ km/h in Fahrtrichtung Westen und $v_{85} = 68$ km/h in Fahrtrichtung Osten. Das bedeutet, dass innerorts 15 % der Fahrzeuge schneller fahren. Es handelt sich nicht um einen Lärmschwerpunkt.

Unter diesen Voraussetzungen ist es sinnvoll, die Ortsdurchfahrt Mettenberg insgesamt neu zu gestalten.

3) Entwurf

Das Ing.-Büro Fischer + Partner aus Reichenbach-Fils, wurde mit der Erarbeitung eines Entwurfs beauftragt. Der Vorentwurf liegt jetzt vor. Wesentliche Eckpunkte der Planung sind:

3.1 Fahrbahnquerschnitt

Eine Fahrbahnreduzierung ist aufgrund des Begegnungsfalls von Schwerverkehr, landwirtschaftlichen Fahrzeugen bzw. Busverkehr nicht möglich. Im Querschnitt der 6,5 m breiten Fahrbahn wird zwischen den Granitbordsteinen grundsätzlich auf beiden Seiten, ein gesägtes und oberflächenbehandeltes Granitgroßpflaster als 30 cm breiter Zweizeiler, ergänzt durch 30 cm breite Einlaufschächte, vorgeschlagen. Der Zweizeiler ermöglicht eine sehr gute Tiefeneinbindung des Granitmaterials und garantiert besondere Dauerhaftigkeit im Vergleich zu üblichen mittleren Steinformaten. Die gesägte und oberflächenbehandelte Oberfläche des verfugten Granitgroßpflasters sorgt für ein sehr gutes Fließverhalten des Niederschlagswassers bei Regenfällen. Der beidseitige Zweizeiler verengt optisch die Fahrbahn und trägt zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit der Kfz bei. Die Granitbordsteine (Rundbord mit 3 cm Höhe) sind teilweise überfahrbar. In den Kurvenbereichen werden für die Sicherheit der Fußgänger Hochborde mit 12 cm Höhe vorgeschlagen.

3.2 Bushaltestellen

Die beiden Busbuchten in der Ortsmitte werden zurückgebaut (zukünftig: Halt auf der Fahrbahn), so dass genügend Fläche für einen barrierefreien Einstieg vorhanden ist. An den Halte-

stellen wird der Bordstein auf 18 cm erhöht. Die Bushaltestellen „Rathaus“ und „Fohrenweg“ werden barrierefrei ausgebaut.

Das Buswartehäuschen auf der Rathauseite entfällt (Ausstiegshaltestelle). Bei der neugestalteten Bushaltestelle nördlich des Rathauses und am östlichen Ortseingang ist jeweils ein neues Wartehäuschen in Fahrtrichtung Biberach eingeplant (Einstiegshaltestellen). Die beidseitige Haltestelle „Im Winkel“ mit Busbuchten bleibt erhalten.

3.3 Gehwege

Die beidseitig geführten Gehwege weisen durchgehend eine Breite von 1,5 m auf. Allerdings sieht die Planung vor, im Abschnitt zwischen Rathaus und der Straße „Obere Au“ auf der nördlichen Seite den Gehweg zugunsten eines breiteren Gehwegs auf der Südseite aufzulösen. Dies ist möglich, da die angrenzenden Grundstücke nicht direkt von der Mettenberger Straße erschlossen werden. So wird auf der Südseite in diesem Bereich ein ungehindertes Begehen von Fußgängern ermöglicht. Der breitere Gehweg ist auch für den barrierefreien Ausstieg aus den Bussen erforderlich.

Für die Gehwegbereiche wird ein gut begehbares graues Betonsteinpflaster vorgeschlagen. Durch die Differenzierung des Belags in der Fahrbahn und den Gehwegbereichen werden diese Funktionsbereiche optisch klar abgegrenzt. Die Vorzüge von Betonpflaster gegenüber einem Asphaltbelag können aus der Vorlage 2019/058 entnommen werden. Das Gehwegpflaster soll auch als Platzbelag auf der Vorfläche der Ortsverwaltung verwendet werden.

3.4 Schwerpunktbereich Ortsmitte - Rathaus

Die Gestaltung des Rathausplatzes und die Verlegung der Bushaltestelle in diesen Bereich stärken die Ortsmitte. Berücksichtigung findet auch ein Aufenthaltsbereich mit Trinkbrunnen, unter anderem für die Pilger auf dem Jakobsweg. (Weitere Details zu den Schwerpunktbereichen sind den Anlagen zu entnehmen.)

3.5 Schwerpunktbereich Ortseinfahrt Ost

In mehrfachen Abstimmungsgesprächen mit dem Regierungspräsidium Tübingen (RPT) als Straßenbaulastträger (der Ortsetter liegt östlich der Straße Obere Au) wurde als „Geschwindigkeitsbremse“ an der östlichen Ortseinfahrt der Einbau einer weiteren Mittelinsel in Aussicht gestellt, falls damit eine Querungsfunktion verbunden wird. Dies bietet die Möglichkeit, den Radverkehr mit Schutzstreifen getrennt bis zu dieser „dynamischen Querungshilfe“ zu führen und für Radfahrer den Wechsel der Straßenseite im Schutz der Mittelinsel abzusichern. Gleichzeitig entsteht durch die neue Radverkehrsführung auf dem nördlichen Gehweg ein störungsfreier Aufstellbereich für wartende Fahrgäste.

Der Umgestaltungsvorschlag wurde dem RPT mit der Bitte um abschließende Stellungnahme zugesandt. Zusätzlich schlägt das Baudezernat vor, im Rahmen eines Modellversuchs eine Anrampung des gesamten Bereiches (Mittelinsel und Einmündung) vorzusehen, um die Geschwindigkeit nachhaltig zu reduzieren. In einer schriftlichen Stellungnahme hat das RPT am 25.03.2019 mitgeteilt, dass sie der geplanten Anrampung an der L280 nicht zustimmen.

Das Baudezernat beabsichtigt an der Planung festzuhalten und einen Antrag auf Durchführung eines Modellprojektes beim Verkehrsministerium zu stellen. Der Planung für die Umgestaltung der Ortseinfahrt hat das RPT unter der Bedingung zugestimmt, dass in einem nächsten Schritt ein Sicherheitsaudit durchgeführt wird, um alle verkehrstechnischen Details zu überprüfen und – falls notwendig – anzupassen.

4) Kosten und Finanzierung

4.1 Kosten Deckensanierung/Kanalbauarbeiten

In der Drucksache Nr. 2019/011 wurden die Kosten für die Deckensanierung lediglich bezogen auf das Modul 3 dargestellt, da hier die Kanalbauarbeiten anstehen. Aufgrund des schlechten baulichen Zustands und der zu geringen Gesamtstärke des Asphaltaufbaus, ist es aus Sicht des Tiefbauamtes jedoch notwendig, die gesamte Ortsdurchfahrt zu erneuern. Nach örtlichem Aufmaß liegen die geschätzten Gesamtkosten für die Deckensanierung der Fahrbahn- und Gehwegflächen für alle Module bei ca. 1.005.000 € (brutto). Diese Kosten können sich noch um bis zu 10 % erhöhen, falls sich beim Abfräsen der Asphaltdecke herausstellt, dass Schäden des Unterbaus vorliegen. Die Gesamtkosten liegen demnach zwischen 1.005.000 € und 1.100.000 € (brutto).

Damit sind allerdings folgende funktionalen Mängel noch nicht behoben:

- kein barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
- zu geringe Gehwegbreiten im Ein- und Ausstiegsbereich der Busse
- zu geringe Gehwegbreiten für die Begegnung von Kinderwagen/Kinderwagen bzw. mit Rollstuhl, insbesondere im Bereich zwischen Ortsmitte und Kindergarten
- keine barrierefreie Querungsmöglichkeit in der Ortsmitte
- bestehende Querungsmöglichkeit im Bereich des Kindergartens ist nicht barrierefrei
- ungesicherter Wechsel von einseitigem Radweg am östlichen Ortseingang auf die Fahrbahn innerorts
- fehlende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung am östlichen Ortseingang

4.2 Kosten umfassende Umgestaltung

Die Vorentwurfsplanung des Büros Fischer + Partner schlägt daher eine umfassende Umgestaltung der Ortsdurchfahrt einschließlich der Beseitigung aller funktionalen Mängel vor. Die Kosten verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Module (Planübersicht siehe Anlage):

Kostenschätzung^{1.)} zur Vorentwurfsplanung v. 29.03.2019		Summe in €
Kostenmodul 1	Bereich östlicher Ortseingang	301.000
Kostenmodul 2	Bereich zwischen dem Treutweg und der Straße Obere Au	303.000
Kostenmodul 3	Bereich zwischen den Straßen Im Winkel und Treutweg	380.000
Kostenmodul 4	Bereich zwischen den Straßen Am Mittelgewand und Im Winkel	369.000
Kostenmodul 5	Umfeld Ortsverwaltung	126.000
Kostenmodul 6	Sanierung Deckschicht Kreisverkehr	45.000
Summe (netto)		1.524.000
Umsatzsteuer 19 %		289.560
Baukosten gesamt		1.813.560
Planungskosten (brutto, geschätzt 12,5 %)		226.700
Kosten gesamt		2.040.260

^{1.)} Die Kostenaufstellung berücksichtigt nicht ev. vorhandenes belastetes Material beim Ausbau des Straßenkoffers.

4.3 Kosten gestalterische Maßnahmen

Auf die vorgeschlagenen gestalterischen Maßnahmen entfallen folgende Baukosten:

Farbiger Asphalt	ca. 11.752 €
Gestaltung Umfeld Ortsverwaltung (Kostenmodul 5)	ca. 149.900 €
Bepflanzung angrenzender Flächen	ca. <u>35.670 €</u>
Baukosten	ca. 197.362 €
zzgl. Baunebenkosten	ca. <u>24.670 €</u>
Gesamtkosten	ca. 222.000 €

Durch den Ersatz der beidseitigen Fünfzeiler-Rinne (Bestand) durch die planerisch angedachte beidseitige Zweizeiler-Rinne wird zusätzlich eine Kosteneinsparung in Höhe von 35.000 € (brutto) erzielt.

Exkurs: Die Pflasterung der Gehwege ist aus Sicht des Baudezernats eine funktionale Anforderung. Betrachtet man die Herstellungskosten im Verhältnis zur Lebensdauer ist das Betonpflaster preisgünstiger als ein Asphaltbelag. Das Ausschreibungsergebnis für die Erschließung des Baugebietes Breite III zeigt, dass durch den Ausbau mit Betonpflaster gegenüber der Asphaltbauweise im Gehwegbereich bei einer Betrachtung auch der Folgekosten innerhalb der Nutzungsdauer erhebliche Einsparungen von ca. 25 Prozent erzielt werden können.

5) Zusammenfassung/Beschlussempfehlung

Auch wenn die Kosten einer umfassenden Umgestaltung ca. 1.035.000 € höher liegen als die reinen Sanierungskosten bietet sich jetzt die Möglichkeit auch die verkehrlich-funktionalen und gestalterischen Mängel im Zuge einer Gesamtmaßnahme zu beheben. Aus diesem Grund schlägt das Baudezernat vor, die vorliegende Planung weiter zu verfolgen.

6) Weiteres Vorgehen

- Ausarbeitung der Planung
- Abschließende Abstimmung mit dem Regierungspräsidium
- Erneuter Beschluss im Gemeinderat und Anmeldung der Maßnahme für den Haushalt 2020
- Erarbeitung der Ausschreibungsunterlagen

C. Christ

P. Münsch

Anlage_1_OD_Mettenberg_Übersicht_Kostenmodule 1-6

Anlage_2_OD_Mettenberg_südlicher Ortsausgang

Anlage_3_OD_Mettenberg_östlicher Ortseingang-Im Winkel

Anlage_4_OD_Mettenberg Platzgestaltung_Ortsverwaltung

Anlage_5_OD_Mettenberg_östl.Ortseingang