

Straßen-, Grünflächen- und Friedhofsamt

Datum: 2013-03-01

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr.
B-5505/2013

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Umwelt	09.04.2013
Hauptausschuss	23.04.2013
Stadtverordnetenversammlung	30.04.2013

Titel:

Sanierung der Ortsverbindungsstraße Frankenfelde - L 73/B101n (KAP-Straße)

Beschluss:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt:

die Sanierung der Ortsverbindungsstraße Frankenfelde – L 73/B 101 (KAP-Straße) in der Variante 1 **im Jahr 2013.**

In den Folgejahren ist der Sanierungsaufwand zu überprüfen. *)

***) geändert beschlossen in der Stadtverordnetenversammlung 30.04.2013/jae**

Finanzielle Auswirkungen: [ja]

Gesamt Produktkonto
-aufwendungen **[ja/nein]** EUR 54110.522120

-auszahlungen **[ja]** 1.700,00 EUR

Auswirkung Folgejahre: **[ja] 1.700,00 EUR *)**

Bestätigung Kämmerin/Abt.-Ltrn. Haushalts- und Geschäftsbuchhaltung:

Bürgermeisterin

Amtsleiter
Straßen-, Grünflächen- und
Friedhofsamt

Abt.-Ltr.
Straßenplanung/-bau

Erläuterung/Begründung:

Im Ergebnis der Auswertung und weiteren Bearbeitung der Vorschläge aus dem Bürgerhaushalt 2013 ergibt sich für die Maßnahme: Sanierung der Ortsverbindungsstraße – L 73/B01n (KAP – Straße) folgende Erläuterung der Ausführungsvarianten.

Allgemeines:

Die sogenannte KAP-Straße führt von Frankenfelde nach Frankenhof und mündet im Bereich der Anbindung B101n/L73 auf die alte Führung der L73. Im Zuge der Umlegung der L73 über die Ortsumfahrung der B101n wurde die KAP-Straße auf Grund der fehlenden Widmung über eine sogenannte Wildsperre geführt. Damit wird verhindert, dass Wild in den Bereich der Anbindung der L73 an die B101n gelangt. Da diese Wildsperrungen nicht bei einer öffentlich gewidmeten Straße zugelassen sind, würde bei Variante 2 und 3 ein Rückbau erforderlich sein. Dementsprechend müsste als Ersatz ein Wildschutzzaun mit einer Mindestlänge von 400 m errichtet und regelmäßig kontrolliert und unterhalten werden. Im Zuge der Gespräche und der Vorbereitung wurde im Bereich der KAP-Straße eine Verkehrszählung mit einem Zählgerät durchgeführt. Dies ergab pro Richtung ein Verkehrsaufkommen von ca. 50 Fahrzeugen pro 24 Stunden. Eine Hochrechnung der möglichen Berufspendler von Frankenfelde und Gottsdorf ergab eine maximale mögliche Pendlerzahl von 65. Dabei wurde nicht die Zahl der Bahnpendler berücksichtigt.

Der auszubauenden Verbindung Frankenfelde – Frankenhof L73 stehen 2 Alternativrouten zur Verfügung. Beide werden planmäßig unterhalten, instandgesetzt und winterdienstlich bewirtschaftet.

Zum einen kann über die Dorfstraße, entlang der L80 die Auffahrt auf die B 101n am Zapfholzweg genutzt werden (Mehrstrecke ca. 3.600 m).

Zum anderen kann man über die Frankenfelder Chaussee – Straße des Friedens zur Auffahrt auf die B 101n an der L73 Frankenhof (Mehrstrecke 3.700 m) gelangen.

Die Mehrkosten hierfür betragen bei 220 Arbeitstagen pro Pendler i.M. ca. 150,00 Euro pro Jahr. Dies entspricht bei ca. 50 Pendlern einem Jahresmehrkostenaufwand von ca. 7.500,00 Euro.

Aus ökologischer Sicht ist es sinnvoll, zusätzliche Kilometer zu sparen, um so den CO₂-Ausstoß zu verringern. Dem gegenüber stehen jedoch die hohen Verbrauchswerte für die Asphaltherstellung, Transport und Einbau.

Fördermittel für den ländlichen Wegebau werden nur ausgereicht, wenn damit der ländliche Verkehr (Landmaschinen, Traktoren etc.) von den öffentlichen Straßen verlegt wird. Dies ist in unserem Fall nicht so.

Ausgangsdaten: Gesamtlänge: ca. 1.450 m
davon ca. 1.200 m in einer Breite von ca. 4,50 m
davon ca. 250 m Breite im Waldbereich 3,75 m

Variante 1

Diese bisher ungewidmete Straße verbleibt in ihrem Status entsprechend der derzeitigen Rechtslage, d. h. Straße im Eigentum der Stadt Luckenwalde, Benutzung auf eigene Gefahr. Die Straße kann ohne Beschilderung und Beschränkung durch jeden Verkehrsteilnehmer benutzt werden. Die Stadt Luckenwalde sorgt dafür, dass von ihrem Eigentum keine Gefahr im Zusammenhang mit der Benutzung ausgeht. Sie setzt die Straße jährlich (vorzugsweise im Frühjahr) einmal durch eine Asphalt-Loch-Flickung instand. Mit diesem Verfahren lassen sich jedoch nur wirkliche Schlaglöcher und keine Risse und dergleichen reparieren. Es entsteht ein sogenannter Flickenteppich.

Die Kosten betragen jährlich ca. 1.700,00 EUR und werden aus Mitteln der Straßenunterhaltung bereitgestellt.
Bei dieser Variante werden keine Umlagen (Straßenausbaubeitrag) auf die Anlieger erhoben.

Variante 2

Die Straße wird durch Widmung in den Status „Öffentliche Straße“ (Gemeindestraße) eingestuft. Die vorhandene Straße wird mit einem zweilagigen Asphaltaufbau überzogen. Die erste Lage dient als Ausgleich der vielen Unebenheiten und Risse, der sogenannte Profilausgleich und ist im Mittel ca. 3 cm stark. Auf diesen wird eine Asphaltbewährung verlegt. Diese verhindert das Durchschlagen der Risse und Löcher des Unterbaues in die Deckschicht. Die zweite Lage ist die Deckschicht. Diese hat eine Stärke von 4 cm. Die entstehenden Ränder werden in Form von Banketten mit Asphaltfräsgut angedeckt und angewalzt. Die Nutzungsdauer dieser Form der Befestigung beträgt ca. 8 bis 10 Jahre je nach Belastung.

Der Ausbau erfolgt bei Variante 2.1 in einer Breite von 3,50 Meter. Dabei ist keine Begegnung von Fahrzeugen (PKW / PKW) möglich.

In Variante 2.2 erfolgt der Ausbau in der vorhandenen Breite von 4,50 Meter jedoch im Waldbereich nur auf 3,50 Meter. Hierbei können sich zwei PKW begegnen ohne die ausgebaute Fahrbahn zu verlassen.

In Variante 2.3 erfolgt die Sanierung in den Breiten der Variante 2.2. Hier wurde der 2-lagige Asphaltaufbau in eine einlagige 8 cm starke Tragdeckschicht geändert.

Bei den Varianten 2.1 bis 2.3 entstehen folgende Kosten:

Variante	Fläche in m ²	Kosten in EUR	Kosten in EUR je m ²
2.1	5075 m ²	106.808,45 EUR	21,05 EUR/M ²
2.2	6275 m ²	130.084,85 EUR	20,73 EUR/m ²
2.3	6275 m ²	127.162,81 EUR	20,26 EUR/m ²

Diese Kosten können nicht aus den Haushaltsmitteln der Straßenunterhaltung finanziert werden.

Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass dieser Umfang der Erneuerung und Verbesserung der Straße, die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen verlangt. Die Eigentümer der anliegenden Grundstücke werden mit dem umlagefähigen Aufwand belastet.

Dieser beträgt ca. 1,25 EUR pro Quadratmeter. Das bedeutet, die Anliegerbeiträge liegen im Rahmen zwischen 800,00 Euro (kleine Grundstücke) und bis zu 5.000,00 Euro für größere Grundstücke.

Variante 3

Die Straße wird wie bei Variante 2 öffentlich gewidmet und in die Straßenkategorie Sammelstraße als Ortsverbindungsstraße eingestuft.

Auf der gesamten Länge, bis zum Beginn des Waldes, von ca. 1.200 m soll ein Begegnungsverkehr PKW/LKW möglich sein. Die Fahrbahnbreite wird auf 5,50 m und im Bereich des Waldes, zur Vermeidung eines übermäßigen Eingriffes in die Natur, auf 4,50 m erweitert. Dies bedeutet, dass einseitig ein ca. 1,00 m breiter Streifen ausgehoben, mit Tragschicht aufgefüllt und so wie auch die vorhandene Fahrbahn mit Asphalt überbaut werden. Auch hier ist ein zweilagiger Aufbau erforderlich. Der Profilausgleich ist etwas stärker (4 – 6 cm) und hat gleichzeitig die Funktion (Stützfunktion) einer Binderschicht. Auf dieser Binderschicht erfolgt der Auftrag einer Asphaltbewährung und einer

Asphaltdeckschicht in der Stärke von 4 cm. Beidseitig werden Bankette aus tragfähigem Material und eine kleine Mulde (Straßengraben) zur Regenentwässerung der Fahrbahn ausgebildet.

Bei den Varianten 3 entstehen folgende Kosten:

Variante	Fläche in m ²	Kosten in EUR	Kosten in EUR je m ²
3	7725	216.246,80 EUR	28,00 EUR/m ²

Diese Variante hat mit ca. 12 bis 15 Jahren die höchste Lebens- und Nutzungsdauer. Die Umlage der Straßenausbaubeitragskosten erfolgt in der errechneten Höhe auch bei dieser Variante. Sie betragen ca. 2,20 EUR pro Quadratmeter beitragsfähiger Grundstücksfläche. Die Anliegerbeiträge liegen zwischen 900,00 Euro und 1.800,00 Euro bei kleineren Grundstücken und zwischen 4.800,00 Euro und 10.700,00 Euro für große Grundstücke.

Zusammenfassung:

Aus Sicht der Verwaltung wird empfohlen, die Variante 1 weiter zu verfolgen.

Begründung:

1. Es entstehen keine hohen Investitionskosten.
2. Die Kosten für die laufende Unterhaltung können ohne wesentliche Budgetänderung aus dem laufenden Haushalt (Straßenunterhaltung) gedeckt werden.
3. Eine Widmung und damit verbunden eine Herstellung der Öffentlichkeit ist nicht erforderlich. Die Strecke kann von jedem auf eigene Gefahr genutzt werden, wobei sich die Stadt um eine allgemeine Verkehrssicherheit kümmert.
4. Bei Nutzung entstehen keine Mehrkosten durch Umwege. Die Fahrgeschwindigkeit sollte jedoch auf Grund des Zustandes der unebenen Fahrbahnoberfläche von den auf Landstraßen üblichen 100 Km/h auf 50 - 60km/h reduziert werden.
5. Ein Winterdienst ist in den Wintermonaten nicht erforderlich. Der Bauhof verfügt weder über die nötige Anzahl der Technik noch die Zeit, um diese Strecke zeitnah in den Morgenstunden (Pendler) zu räumen. Vorrang haben hier Hauptverkehrsstraßen. Bei Nichträumung der Strecken stehen die beiden Alternativrouten geräumt zur Verfügung.
6. Ein Umbau der Wildsperre ist nicht erforderlich, da es sich nicht um eine gewidmete öffentliche Straße handelt.
7. Mit einer Sanierung der Straße wird sich die derzeit geringe Nutzerzahl nicht wesentlich erhöhen.