

Umbau der Deppendorfer Straße (K 21) zw. Beckendorfstraße und untere Schloßstraße

Begründung des Planungsanlasses, Abwägung durch Rahmenbedingungen und Planungsstand

1. Anlass

Seit vielen Jahren besteht der Wunsch der Bezirksvertretung Dornberg und der Bürger die Deppendorfer Straße zwischen der Beckendorf Straße und der unteren Schloßstraße umzubauen. Der Straßenoberbau ist in einem schlechten Zustand und großzügig mit Asphaltflicken ausgebildet. Im gesamten Bauabschnitt gibt es keine Geh- und Radwege als sichere Verkehrsverbindung. Letzteres wurde schon mehrere Male in der Presse aufgegriffen und kritisiert.

Durch die schmale Fahrbahn haben sich beim Begegnungsverkehr, insbesondere Bus/Bus, Ausweichbuchten gebildet. Außerdem findet man Beschädigungen an der Straßenausstattung durch die geringe Breite der Fahrgasse. Die Bankettbreiten werden unterschritten durch feste Einrichtung und an anderen Stellen ist das Bankett durch Asphaltanrampungen versiegelt worden. Schutzeinrichtungen in Form von Fahrzeugrückhaltesystemen werden innerorts als Notlösung aufgrund fehlender Bankette eingesetzt um die Einfriedungen zu schützen. Die Entwässerungssituation entspricht auch nicht mehr den derzeitigen Stand der Technik oder ist auch überhaupt nicht vorhanden, insbesondere bei der Regenwasserversickerung. Die Zufahrten gehen zuletzt auch in die Fahrbahn in einer Asphaltfläche über. Hier ist eine Abgrenzung erforderlich.



Straßenoberbau



Ausweichstellen



Beschädigungen



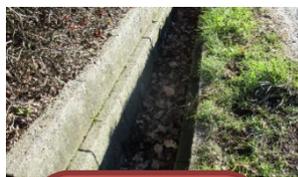
Bankettbreite



Bankett



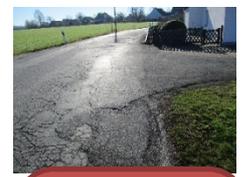
Schutzeinrichtung



Schmale Rinne



Entwässerung



Zufahrten

Die Planung startete im Jahr 2010 und konnte 2012 aufgrund von fehlender Haushaltsmittel nicht umgesetzt werden. Aufgrund von neuen Regelwerken und Richtlinien musste die Planung zwischenzeitlich komplett überarbeitet werden. Bei der neuen Planung sollten ausreichende Fahrbahnbreiten für den Begegnungsverkehr Bus/Bus geschaffen werden, der Fahrbahnoberbau erneuert werden, eine Geh- und Radwegverbindung geschaffen werden, veraltete Bauausführungen ersetzt, Gefahrenstellen entschärft werden und eine ordnungsgemäße Entwässerung geschaffen werden.

2. Rahmenbedingungen

Grunderwerb

Allein durch den geplanten Geh- und Radweg ist eine Planung ohne Grunderwerb ausgeschlossen. Hierbei soll der Querschnitt natürlich so schmal wie möglich gewählt werden und gleichzeitig ausreichend Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer schaffen.

Weiter vom Grunderwerb betroffen sind die Planungen zur Regenwasserversickerung und der damit einhergehenden Regenvorklärung. Hier soll konkret das Oberflächenwasser zurückgehalten und in einem Baumrigolensystem und in einem Rückhaltebecken versickert werden. Des Weiteren wird Grunderwerb erforderlich durch flankierende Maßnahmen wie Böschungen, die mit Gräben/Mulden verbunden werden, durch Straßenbegleitgrün, durch eine zusätzliche Mittelinsel und durch eine geänderte Trassenführung, indem die Fahrbahnachse weiter abgesetzt von dem zu erhaltenden Baumbestand verlegt wird.

Belange des Natur- und Umweltschutzes

In der Nähe der Baustrecke befindet sich ein Naturschutzgebiet, entlang des Schwarzbaches. Nachdem das Oberflächenwasser einem Retentionsbecken zugeführt wurde soll es gedrosselt in Höhe der oberen Schloßstraße in den Schwarzbach geleitet werden.

Westlich der Baustrecke befindet sich ein Landschaftsschutzgebiet, unmittelbar neben der heutigen Fahrbahn. Durch den neuen Querschnitt mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg und der Fahrbahn und durch die Veränderung der Trassenführung, verläuft ein Teil der geplanten breiteren Verkehrsanlage innerhalb des Landschaftsschutzgebietes. Hier bitten wir um Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG).

In Höhe der Beckendorfstraße soll die Fahrbahn geradliniger und gegenüber der Straße „Im Sirwinkel“ einmünden. Durch den geradlinigen Verlauf rückt die zukünftige Fahrbahntrasse etwas weiter von dem zu schützenden Baumbestand ab. Zwischen Haus Nr. 175 und 190 verläuft heute ein Graben/Muldensystem. Hier soll nach dem Umbau ein Baumrigolensystem entstehen. Das Oberflächenwasser entwässert in die Bäume, wobei überschüssiges Wasser weitergeleitet wird.

Südlich der Deppendorfer Straße zwischen und neben den Einmündungen in die Schloßstraße wird das Gehölz zugunsten der neuen Querschnittsbreite mit einer neuen Rad- und Gehwegführung gerodet. Es soll eine neue Bepflanzung hinter dem Bankett entlang der Fahrbahn eingerichtet werden. Einzelheiten sind dem LBP zu entnehmen. Die gegenüberliegende Weißdornhecke bleibt erhalten.

2 weitere einzelne Bäume, die jetzt schon sehr nah an der Fahrbahn stehen werden nach dem Umbau nicht mehr zu halten sein:

Bau-km 0+769,180



Bau-km 0+808,314



Weiter wird ein großer Teil des Flurstücks 141, Flur 3 in der Gemarkung Niederdornberg-Deppendorf als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme verwendet.

Es sollen ausschließlich insektenfreundliche Beleuchtungssysteme mit geringen UV-Anteilen am Lichtspektrum verwendet werden. Hierzu gehören warmweiße LED-Leuchten mit einem gekapselten Gehäuse. Die Leuchten sind so abgeschirmt, dass sie nicht nach allen, sondern nur nach unten in einem Strahlungswinkel von maximal 70 Grad abstrahlen. In den verkehrsarmen Nachtstunden soll die Ausleuchtung zum Schutz der Insekten noch einmal reduziert werden.

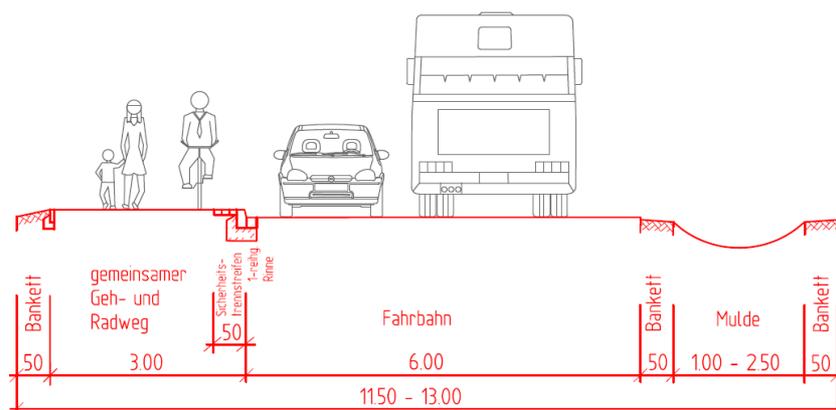
Entwässerung

In der vorhandenen Entwässerungssituation gibt es keinen öffentlichen Regenwasserkanal. Die Schmutzwasserableitung der Häuser Deppendorfer Str. 156, 158 und 160 erfolgt zurzeit über einen privaten Mischwasserkanal. Das Oberflächenwasser von den Verkehrsflächen wird über Gräben und Mulden und private Ackerflächen entwässert. Eine schmale, ca. 30cm tiefe Kastenrinne liegt nördlich der Fahrbahn neben den bebauten Grundstücken. Beim Um- oder Neubau der Verkehrsfläche darf natürlich kein „Stadtwasser“ in private Flächen geführt und versickert werden.

3. Planung

Der Ausbauabschnitt ist als Kreisstraße III. Ordnung klassifiziert und hat eine Baustreckenlänge von ca. 850 m, wobei 350 m innerorts und 500 m außerorts liegen.

Die zur Verfügung stehenden Breiten innerhalb der Grenzen liegen bei 7,20 m und 8,75 m. Neben einer mind. 6 m breiten Fahrbahn sollten noch Fußgänger, Radfahrer, Entwässerungseinrichtungen und Sicherheitsbereiche wie ein Sicherheitstrennstreifen oder Bankette Platz finden. In der vorliegenden Planung, nach Berücksichtigung für ein ausgewogenes Verhältnis der Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer, nach Berücksichtigung der Natur und Umweltbelange einhergehend den Interessen der Eigentümer und den zusammenhängenden Grunderwerb und nach Berücksichtigung einer ordnungsgemäßen Entwässerung und Regenvorklärung ist der vorliegende Querschnitt entwickelt worden:



Die Fahrbahn hat eine Breite von 6,00 m und weicht als Mindestbreite von der Regelbreite von 6,50 m für die Begegnung von Bus/Bus ab. Die Buslinie 58 frequentiert hier halbstündlich an Werktagen. Der Fuß- und Radverkehr wurde ebenfalls kombiniert um den Verkehrsraum mit der geringen vorh. Breite optimal auszunutzen. Der gemeinsame Geh- und Radweg hat eine Breite von 2,50 m (ohne Sicherheitstrennstreifen). Somit wurde auf einen Schutzstreifen, einen

Radfahrstreifen oder auf breitere Nebenanlagen verzichtet, die eine Fahrbahnverbreiterung zur Folge hätten.



Legende		Fortschreibung	
Zielverbindungen			
	Hauptroute, Kategorie I		Ergänzungen der Bezirke
	Hauptroute, Kategorie I, zusätzliche Streckenabschnitte		Sonstiges
	Hauptroute, Kategorie I, zusätzliche perspektivische Streckenführung		Flächenschließung
	Hauptroute, Kategorie II		Stadtgrenze
	Hauptroute, Kategorie II, zusätzliche Streckenabschnitte		
	Radverkehrsverbindung Freizeit		
	Alltagsradverbindungen in Grünzügen		

In dem betroffenen Planungsabschnitt der Deppendorfer Straße befindet sich auf dem südlichen Abschnitt zwischen der Schloßstraße und der Schloßstraße eine nach dem Radverkehrskonzept festgelegte Hauptroute der Kategorie II. Der weitere Verlauf des Planungsabschnitts von der oberen Schloßstraße in Richtung Norden zur Beckendorfstraße ist nach dem Radverkehrskonzept als Freizeitradroute kategorisiert.

Die Anlage eines gemeinsamen Geh-/Radweges stellt damit einen wichtigen Lückenschluss zwischen dem bestehenden Geh-/Radweg und der Beckendorfstraße mit der naheliegenden Bushaltestelle an der Beckendorfstraße dar.

Da zukünftig mit einer Verkehrsbelastung von etwa 2100 KFZ/Tag zu rechnen ist, ist eine Regenvorklärung notwendig. Die Regenvorklärung ist gegeben, wenn in der Mulde das Baumrigolensystem zwischengeschaltet ist, die eine Rückhaltung und erhöhte Versickerung gewährleisten können. Des Weiteren erfolgt eine Versickerung im Retentionsbecken durch die Drosselleitung, wodurch mögliche Gefahrenstoffe abgesetzt werden und nicht weiter in den Vorfluter gelangen. In den Banketten und in der Böschung wird ebenfalls Niederschlag versickert.

Aufgrund der sehr kleinen Radien in der Fahrbahnachse kann nicht für eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h geplant werden. Wenn die Straße neu ausgebaut ist, soll eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h angeordnet werden. Auf einem 120 m langen Abschnitt befindet sich weiterhin kein Gehweg. Die Radfahrer müssen die Fahrbahn nutzen wodurch die Geschwindigkeitsbegrenzung vorgegeben ist.

Einzelheiten zur Verkehrsplanung und zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können den Lageplänen und den LBP entnommen werden.

i.A.

gez. Dück