

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/0865/WP16-1
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	27.05.2013
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/70
<b>Grauenhofer Weg</b>			
<b>Baubeschluss für Finanzierungsantrag</b>			
Beratungsfolge:			<b>TOP: __</b>
Datum	Gremium	Kompetenz	
06.06.2013	B 0	Kenntnisnahme	
06.06.2013	MA	Kenntnisnahme	

**Beschlussvorschlag:**

## **Erläuterungen:**

### **Stellungnahme der Verwaltung zu den in der Öffentlichkeit diskutierten Aspekten Die Veränderung der Verkehrsbelastung wird bei der wesentlichen Veränderung der Straßensituation nicht berücksichtigt**

Eine aktuelle Verkehrserhebung liegt nicht vor. Die Zahlen (DTV 6.000KFZ) stammen aus dem Jahr 2003. Seitdem hat es im Südraum sowohl strukturelle Veränderungen (neue Wohngebiete) als auch verkehrliche Veränderungen (Ausbau der Trierer Straße) gegeben, die sich auf das Verkehrsgefüge auswirken. Andererseits war und ist der Grauenhofer Weg eine zweistreifige Hauptverkehrsstraße die bis zu 20.000 Fahrzeuge aufnehmen kann. Der notwendige Ausbau, der bereits 2005 beschlossen wurde und nur wegen der höheren Dringlichkeit der Trierer Straße bisher nicht realisiert wurde, ergibt sich nicht aus einer Zunahme der Verkehrsbelastung sondern aus dem baulichen Zustand und der unzureichenden Fahrbahnbreite sowie den mangelhaften Nebenanlagen.

Da es sich bei dem Ausbau aber nicht um eine wesentliche Änderung gem. StrWG handelt, waren weitergehenden Untersuchungen im Vorfeld nicht erforderlich. Eine Veränderung der Verkehrsbelastung wird ja nicht durch eine höhere Verkehrskapazität nach dem Ausbau verursacht, sondern hat sich in den letzten Jahren entsprechend der Lage im Verkehrsnetz entwickelt.

### **Der täglich halbstündige Viehtrieb war der Verwaltung nicht bekannt und wurde in der Planung nicht berücksichtigt.**

Der regelmäßige *Viehtrieb* war der Verwaltung bekannt und wird durch den Ausbau nicht beeinflusst. Den in der Bürgerinformationsveranstaltung anwesenden Verwaltungsmitarbeitern war dagegen nicht bekannt, dass der betroffene Landwirt in Gesprächen mit der Liegenschaftsverwaltung eine *Viehtrift* gefordert hat. (Nach Auskunft des Leiters der Liegenschaften wurden zu seiner Zeit keinerlei Verhandlungen bezüglich einer Viehtrift am Grauenhofer Weg mit dem Landwirt geführt) Eine solche Viehtrift, d.h. ein separater Weg, der nur dem Viehtrieb etwa in Form eines Wirtschaftsweges dient, erfordert eine entsprechende Fläche, die in der Verkehrsfläche des Grauenhofer Weges nicht zur Verfügung steht und wäre also nur auf privaten Flächen realisierbar. Insofern konnte dieses Anliegen in der vorliegenden Planung, selbst, wenn es bekannt gewesen wäre, nicht berücksichtigt werden.

### **Die Liegenschaftsverwaltung hat bei Gesprächen zum Erwerb privater Flächen erklärt, dass der Ausbau beitragsfrei sei.**

Diese Auskunft ist eindeutig falsch. Entsprechend wurden die Bürger in den beiden Veranstaltungen informiert.

### **Der Grauenhofer Weg wird jetzt schon als Rennstrecke genutzt, was nach der Fahrbahnverbreiterung und Erneuerung der Fahrbahndecke noch schlimmer wird.**

Dass eine ebene und breitere Fahrbahn zu höheren Geschwindigkeiten führen kann, wird nicht bestritten. Andererseits ist der Einbau von Schwellen und Pflasterkissen wie von den Bürgern gewünscht auf einer Hauptverkehrsstraße nicht zu vertreten. Möglich wären ggf. Einbauten zur Verdeutlichung der Ortseingangssituation, wie sie an anderen Stellen im Stadtgebiet nachträglich realisiert werden. Ein Vorschlag dazu wurde in der B0 vorgestellt. Die mehrfach geforderten

Kreisverkehre an den Einmündungen Arlingtonstraße und Königsberger Straße sind dagegen mit Eingriffen in die benachbarten Privatflächen und in die Landschaft verbunden. Ein geringerer Eingriff ist mit dem Einbau von sog. Minikreiseln verbunden, die zwar geometrisch möglich, verkehrstechnisch aber nicht unumstritten sind. Sie werden deshalb von der Verwaltung an diesen Einmündungen nicht empfohlen.

### **Kosten**

Es trifft zu, dass die Gesamtkosten mit 2 Mio.€ beziffert werden. Der Kostenanteil für den angebauten Abschnitt zwischen Arlingtonstraße und BAB-Brücke, der nach KAG abgerechnet wird, beträgt ca. 1,2 Mio.€. davon werden 300.000€ auf die Anwohner umgelegt.

Die Aussagen zu den Baukosten basieren auf Kostenberechnungen des FB 61/70. Der Beitragsanteil wurde geschätzt. Eine Ausschreibung kann erst erstellt werden, wenn eine Ausführungsplanung vorliegt. Abgerechnet wird letztendlich nach den tatsächlichen Kosten nach Fertigstellung.

### **Ausbaubreite und Sorgen der Anwohner**

Die Fahrbahnbreite von 6,5m beruht auf dem maßgeblichen Begegnungsfall von zwei Bussen und dem Verkehr mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen. Die Begegnung muss nicht auf gesamter Länge gewährleistet sein, weshalb abschnittsweise ein Parken am Fahrbahnrand zugelassen werden könnte, womit eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit zu bewirken wäre. Dies bedeutet aber keinesfalls, dass eine Breite von 4,5 m auf größerer Länge ausreichend wäre. Bei einem Ausbau mit 5,5 m ist eine Busbegegnung auf der gesamten Strecke nicht möglich, wie am Zustand der Bankette deutlich sichtbar ist.

### **Streckenführung und Gefährdung**

Der Ausbau der Einmündung Linterstraße war nicht Gegenstand der Bürgerinformation sondern wurde lediglich nachrichtlich übermittelt, um die Kontinuität der Planung zu verdeutlichen. Die Zuständigkeit dafür liegt bei der Städteregion.

Die Sorge der Anwohner wegen der Radverkehrsführung auf dem Gehweg ist nachvollziehbar, aber erfahrungsgemäß wenig begründet. Der Gehweg wird i.A. nicht von routinierten und schnellen Radfahrern genutzt sonder eher von ungeübten und schwachen Verkehrsteilnehmern zu deren Schutz eine Regelung „Gehweg, Radfahrer frei“ dient.

### **Anlage/n:**