

Beschlussvorlage Nr. B-031/2011

Einreicher: Dezernat 6 / Amt 66

Gegenstand:

Bauausführungsbeschluss für den Ausbau der Zschopauer Straße (B 174) zwischen Südring und Bergfrieden und Umbau der Zschopauer Straße "alt" bis Hermersdorfer Straße

Beratungsfolge (Beiräte, Ortschaftsräte, Ausschüsse, Stadtrat)	Sitzungs- termine	Status öffentlich/ nichtöffentlich	Beratungsergebnis		
			bestä- tigt	abge- lehnt	ohne Empfeh- lung
Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	24.05.2011	nicht öffentlich			
Stadtrat	08.06.2011	öffentlich			

Gesetzliche Grundlagen:

Unterschrift

	66	66.1	66.2	66.21	66.21	Struktureinheit
				14.04.2011	14.04.2011	Datum
						Signum/ Name

Die Vorlage hat haushaltsrelevante Veränderungen: ja

nein

Produktsachkonto/Maßnahmenummer in Anlage 2, Seite 9-10

benannt

Produktsachkonto

5	4	4	1	0	0	0	•	0	9	6	2	0	1	0	0	
5	4	4	1	0	0	0	•	2	2	2	•	0	0	0	3	

Maßnahmenummer

Gesamtaufwendungen/-auszahlungen für die Maßnahme

19.800.571,00 EUR

Maßnahmenbezogene Erträge/Einzahlungen

14.941.840,00 EUR

Finanzbedarf ist

gesichert nicht gesichert

Finanzielle Übersicht siehe Anlage 2 Seite 9-10

Bereits gefasste Beschlüsse/Entscheidungen sind betroffen:

Beschluss- Nummer	Beschluss-Datum	beschlussfassendes Gremium	Beschluss ist		
			aufzuheben	außer Kraft zu setzen	zu ändern

An der Erarbeitung der Vorlage wurden beteiligt:

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt den Bauausführungsbeschluss zum koordinierten Ausbau der Zschopauer Straße (B 174) zwischen Südring und Bergfrieden und den Umbau der Zschopauer Straße „alt“ bis Hermersdorfer Straße vorbehaltlich der Gewährung von Fördermitteln.

Begründung:

Ausbau der Zschopauer Straße (B 174) zwischen Südring und Bergfrieden und Umbau der Zschopauer Straße „alt“ bis Hermersdorfer Straße

1. Begründung - Notwendigkeit

Die Bundesstraße B 174 von der Grenze zur Tschechischen Republik kommend ist eine wichtige ins Oberzentrum Chemnitz führende Radiale, die immense Verkehrsströme führt. Seit der Grenzöffnung Reitzenhain für alle Fahrzeugarten des überregionalen Verkehrs hat sie einen weiteren Belegungsanstieg zu verzeichnen. Die für diesen Fall und das Jahr 2015 prognostizierten Verkehrsbelegungen werden Größenordnungen von ca. 35.000 Kfz/d am Knoten Gornauer Straße und bis zu 38.000 Kfz/d am Südring erreichen. Stau, Lärm und Abgase belasten die Anlieger bereits jetzt enorm. Die zweistreifige Bundesstraße hat ihre Belastungsgrenze schon erreicht. Die Flüssigkeit des Verkehrs ist größtenteils auch außerhalb der Spitzenbelastungszeiten nicht mehr gegeben.

Fehlende Geh- und Radwege und die Vielzahl an Grundstückszufahrten führen zu deutlichen Verkehrssicherheitseinbußen aller Verkehrsteilnehmer.

Die Ausbaustrecke ist mit einer Asphaltdecke ausgebaut, welche durch Netz- und Längsrisse, Tragfähigkeitsschäden, verschiedenste Ausbesserungen u. a. nach Aufgrabungen für Versorgungsleitungen und Deckenverformungen gekennzeichnet ist.

Die Straßenentwässerung (hauptsächlich über Straßengräben) ist z. T. stark beeinträchtigt, abschnittsweise nicht mehr funktionsfähig bzw. existiert gar nicht.

Der Bund forciert die Realisierung der B 174 von Gornau bis Chemnitz. Begonnen wurde im Sommer 2010 mit Freimachungsarbeiten, die Brückenbauwerke werden folgen. Kann das Ziel, Fertigstellung der Trasse nach Chemnitz bis Mitte 2013 erreicht werden, treffen dann noch größere Verkehrsströme auf eine absolute Engstelle, wenn nicht umgehend mit dem Bau im städtischen Bereich begonnen wird.

Baurecht

Die Landesdirektion Chemnitz hat am 01.02.2010 mit dem Planfeststellungsbeschluss „B 174 – Ausbau Zschopauer Straße zwischen Südverbund und Gornauer Straße“ (Az.: 32-0513.26/2006/003) ein umfangreiches Planfeststellungsverfahren abgeschlossen. Er ist bestands- und rechtskräftig.

Der Bund besitzt für die „B 174 Verlegung von Gornau bis Chemnitz“ seit dem 29.01.2009 Baurecht.

Stand Grunderwerb

Auf bestehender Rechtsgrundlage erfolgte 2010 die Verkehrswertermittlung zum 1. und 2. Bauabschnitt. Betroffene des Bauabschnittes wurden bereits frühzeitig um Ihr Baueinverständnis ersucht. Teilweise wurde dieses bereits erklärt. Aufgrund des Stopps der Maßnahme in Verbindung mit der Diskussion des Haushaltsplanentwurfes wurden auch die Aktivitäten zum Grunderwerb reduziert. Nunmehr wird nach Beschluss des Haushaltsplanes 2011 die Umsetzung des Ausbaus der B 174 auf Basis der Verkehrswertgutachten der Grunderwerb weiter forciert. Der Grunderwerb zum 3. Bauabschnitt wird entsprechend dem voraussichtlichen Baubeginn im Jahr 2014 im Anschluss an den 1. und 2. Bauabschnitt getätigt.

2. Umfang der Baumaßnahme

Abgrenzung zur Maßnahme des Bundes und neuer Arbeitstitel

Die Schnittstelle zwischen der Planung der Stadt und der des Bundes wurde so gewählt, dass funktionsfähige Abschnitte entstehen, falls kein zeitgleiches Bauen möglich wird. Diese Schnittstelle ist in den Planunterlagen ausgewiesen.

Nach der Verwaltungsreform der Kreise fiel die B 174 von Gornau bis Chemnitz in den

Zuständigkeitsbereich des Straßenbauamtes Plauen, Zweigstelle Bad Schlema. Frühzeitig wurde Abstimmungen zur weiteren Verfahrensweise aufgenommen. Da der Bund den Abschnitt der neuen B 174 zwischen den Stationen 0+907,5 und 0+1.341 der Planfeststellung der Stadt zu 100 % finanziert, wurde entschieden, dass dieser Abschnitt direkt im Auftrag des Straßenbauamtes Plauen vorbereitet und gebaut wird. Daraufhin erhielt die Maßnahme der Stadt einen den örtlichen Gegebenheiten angepassten neuen Arbeitstitel.

Dem Straßenbauamt Plauen wurden nach Konkretisierung der Schnittstellen sämtliche Unterlagen zur Verfügung gestellt.

Trassenbeschreibung und damit verbundene Maßnahmen der Erschließung

Bestand

Die vorhandenen Fahrbahnbreiten der Bundesstraße betragen 7,5 m – 8,5 m mit größtenteils Abschnitten ohne angrenzende Gehwege. Die vorhandenen Gehwegabschnitte sind maximal als Provisorien zu betrachten. Radverkehrsanlagen fehlen völlig. Die verfügbare Breite zwischen den Grundstücksgrenzen reicht nicht für den Ausbau der Haupttrasse, den Bau von Geh- und Radwegen und Maßnahmen des aktiven Schallschutzes. Die meisten der anliegenden Grundstücke sind direkt an die Bundesstraße angebunden. Teilweise wird über eine Zufahrt eine größere Zahl von Wohnungseinheiten (Zschopauer Str. 311/12 WE, 298 a – d/24 WE, 312 a – g/32 WE) erschlossen.

Planung

Die neue Bundesstraße wird vom Südring beginnend im Engstellenbereich der Reihenhausbebauung mit reduziertem Regelquerschnitt geführt. Reduzierter Querschnitt heißt hier für die Bundesstraße konkret, dass er zunächst schon in der Fahrbahnbreite von den empfohlenen Werten abweicht und zusätzlich im absoluten Engstellenbereich keine bauliche Mitteltrennung aufweist. Die diesbezügliche Nutzung des möglichen Ermessensspielraumes wurde mit dem Fördermittelgeber abgestimmt.

Begleitende Lärmschutzwände und Geh- und Radwege werden durch Seitenstreifen mit Baumpflanzungen von der Fahrbahn getrennt. Der Regelquerschnitt wird ab Knoten Georgistraße erreicht. Die vierstreifige Fahrbahn erhält hier eine 2 m breite bauliche Mitteltrennung. Am Ende der landwärts rechten Bebauung schwenkt die B 174 in ihren neuen Trassenkorridor südöstlich auf freies Feld in den Baulastbereich des Bundes.

Der Forderung des Fördermittelgebers zur Erhöhung der Zügigkeit des Verkehrsflusses und der Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer, die Bundesstraße weitgehend anbaufrei auszubauen, wurde gefolgt. Auf begleitenden Mischverkehrsflächen bzw. Anliegerfahrbahnen werden die Grundstückszufahrten gebündelt. Infolge durchgehender Lärmschutzwände kann damit die Wirkungsweise der aktiven Lärmschutzmaßnahmen deutlich verbessert werden.

Ab der Georgistraße landwärts rechts werden die angrenzenden Grundstücke über eine Mischverkehrsfläche erschlossen. Landwärts links verläuft ab Otto-Thörner-Straße eine 4,75 m breite Fahrbahn mit einem Gehweg bis zur Straße Bergfrieden. Ab dort beginnt die so genannte Zschopauer Straße „alt“ (wegen Verbleib in alter Trassenlage) mit einer Breite von 6 m bis zur Walter-Janka-Straße. Mit 6,5 m Fahrbahnbreite und landwärts linkem Gehweg führt die alte Trasse bis zur Schnittstelle des Bundes vor der Hermersdorfer Straße.

Viele Grundstückszufahrten werden neu rückwärtig an Nebenstraßen angeschlossen.

Die B 174 wird für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 70 km /h trassiert. Die Trassierungsparameter werden eingehalten.

Die Haupttrasse ist auf ca. 60 m in Richtung Südring vor Station 0 an den Bestand anzupassen. Im Schnittstellenbereich zur Baulastträgerschaft Bund sind Anpassungsarbeiten unvermeidbar.

Längenangaben (ca.-Werte)

Haupttrasse, B 174	967 m
Geh- und Radwegabschnitte:	1.560 m
Mischverkehrsflächen:	590 m
Zschopauer Straße „alt“	1.321 m
Anpassungen von Zufahrten/Einmündungen	235 m
Ausbau Wüster Weg	50 m
Zufahrt ab Richterweg für Zschop. Str. 278 – 290 a	175 m
neue rückwärtige Grundstücksanbindungen	300 m

Querschnitt

Haupttrasse, B 174	2 Fahrstreifen pro Richtung; Lastspur 3,50 m, Überholspur 3,25 m
Mittelstreifen	2,00 m
Seitenstreifen, beidseits	3,00 m mit Einordnung Lärmschutzwand und Baumallee
Gehwege, beidseits	1,50 m
Radwege, beidseits	1,60 m
Mischverkehrsflächen mit Ausweichstellen	4,75 m 2,00 m
Zschopauer Str. „alt“, Gehweg, einseitig	6,50 m (bzw. 6,0 m von Bergfrieden bis W.-Janka-Str.) 1,50 m
Seitenstreifen, beidseits	2,00 m

Die Knotenpunkte Georgistraße und Richterweg werden mit Lichtzeichenanlagen ausgerüstet. Am Knotenpunkt Richterweg muss aufgrund beengter Platzverhältnisse das Linksabbiegen von der B 174 in den Richterweg unterbunden werden. Die bestehende Situation beim Linkseinbiegen vom Richterweg in die Bundesstraße wird deutlich verbessert und zugleich verkehrssicherer werden. Neu wird Fußgängern und Radfahrern ein sicheres Queren ermöglicht.

An der Georgistraße wird neben dem neuen, signalisierten Querungsangebot für Radfahrer auch die Anbindung der Grundstückszufahrt zum Objekt Zschopauer Straße 298 a – d neu geregelt. Die Anliegerfahrbahnen, auf die die einzelnen Grundstückszufahrten münden, werden auf den Knotenpunkt konzentriert und dort an die Haupttrasse angeschlossen.

An die Haupttrasse angebunden bleiben mit der Richtungsbeschränkung „rechts rein/rechts raus“ die Straße „Wüster Weg“, die Total-Tankstelle und die Otto-Thörner-Straße. Am Wüster Weg wird die Kurvenausrundung für Lieferfahrzeuge zur Firma Straube verbessert.

Einzelne Grundstücke, die nicht wie bisher bzw. an die Anliegerfahrbahn angeschlossen werden können, erhalten neue Zuwegungen. Dies betrifft das Reihenmittelhaus Heimsteig 6 und Am Gartenheim 27. Die Garagenzufahrten sind von der Zschopauer Straße aus nicht mehr nutzbar. Für Heimsteig 6 kann das Fahrzeug vor dem Gebäude abgestellt werden. für Am Gartenheim 27 muss eine neue Zufahrt von „Am Gartenheim“ geschaffen werden.

Die Zufahrt zu den Wohnhäusern Zschopauer Str. 311 ist neu über die Verbindung Reinhard-Uhlig-Straße herzustellen. Gleichzeitig wird darüber ein RRB erschlossen. Diese neu hergestellte Zuwegung und der von der Stadt zu erwerbende private Teil der Reinhard-Uhlig-Straße wird öffentlich gewidmet werden.

Zwei Zufahrten zum Wasserhochbehälter Schenkenberg werden aus Gründen der Erhöhung der Verbesserung des Verkehrsflusses und wegen der Lärmschutzwand unterbunden und durch eine neue Anbindung an die Kleinolbersdorfer Straße ersetzt. Diese Anbindung dient gleichermaßen der neuen

Erschließung des Wohngebäudes Zschopauer Straße 323.

Für das Gebäude Nr. 325 kann die Anbindung über das von der Stadt erworbene Grundstück Kleinolbersdorfer Str. 4 hergestellt und dem Eigentümer übertragen werden.

Der im privaten Eigentum befindliche Wirtschaftsweg ab Richterweg zwischen Zschopauer Straße und Schenkenberg wird für die Befahrung durch Fahrzeuge des ASR instand gesetzt. Einerseits soll die Ablagerung der Abfälle im Knotenzufluss unterbunden und andererseits eine weitere Alternative für Rettungsfahrzeuge geschaffen werden. Auf der Nordseite der Reihenhäuser ist in der geschlossenen 5 m hohen Lärmschutzwand eine Servicetür vorgesehen und für kleinere Rettungsfahrzeuge ist auch die Nutzbarkeit des Geh- und Radweges geplant.

Bauweise

Entsprechend Ihrer Nutzung und Funktion wird für die B 174 die Bauklasse I und für die Zschopauer Straße „alt“ entsprechend ihrer künftigen Funktion als Kreisstraße und ihrer Verkehrsbelegung die Bauklasse IV ermittelt.

Bei der Planung werden die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt. Im Einzelnen sind das folgende Maßnahmen: Bodenindikatoren nach Regelbauweisen des Tiefbauamtes, abschnittsweise taktile Trennung zwischen Gehweg und Radweg und Beteiligung der AG Barrierefreies Bauen während der Ausführungsplanung.

Für die Bundesstraße kommt der Splittmastixasphalt 0/8 S zum Einsatz. Gemäß Rundschreiben des Bundesministeriums bewirkt er dauerhaft eine Pegelminderung um 2 dB(A) und ist Regel der Technik. Der neuartige, so genannte „Flüsterasphalt“ SMA LA (lärntechnisch optimierte Splittmastixasphaltdeckschicht) kann aufgrund ungenügender Langzeiterfahrung hier nicht zum Einsatz kommen, da die berechneten Lärmwerte zwingend dauerhaft einzuhalten sind.

Geh- und Radwegführung

Für Fußgänger und Radfahrer wird die Verkehrssicherheit gegenüber dem bisherigen Zustand deutlich erhöht. Fußgänger werden künftig auf straßenbegleitenden Gehwegen und auf Anliegerfahrbahnen geführt. Ab der Otto-Thörner-Straße erhalten die Fußgänger bis zur Hermersdorfer Straße landwärts links einen durchgängigen Gehweg entlang der Anliegerfahrbahn bzw. der alten Zschopauer Straße. Signalisierte Fußgängerfurten an der Georgistraße und am Richterweg sowie die Geh- und Radwegbrücke in Höhe (Wilhelm-Busch-Straße/Baulastbereich des Bundes) ermöglichen eine gesicherte Querung der Bundesstraße und die Erreichbarkeit der Bushaltestellen.

Die vor dem Knoten Südring beginnende Radwegführung wird im Ausbaubereich fortgeführt. Von den Gehwegen durch taktile Streifen getrennte Radwege werden insbesondere im starken Gefällebereich der Zschopauer Straße vorgesehen. Zwischen Südring und Richterweg ist landwärts rechts nur die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges möglich. Die Radfahrer nutzen im weiteren Verlauf die Anliegerfahrbahnen und die vom Hauptverkehr entlastete „alte“ Zschopauer Straße. Somit erhalten die Radfahrer entlang dieser Hauptachse eine durchgängige Verbindung zu angrenzenden Ortsteilen.

Ruhender Verkehr

Für die Errichtung von öffentlichen Parkstellplätzen im Streckenabschnitt ist keine Notwendigkeit ersichtlich. Es wird davon ausgegangen, dass der Parkraumbedarf auf den Grundstücken sichergestellt wird.

Auf einigen privaten Grundstücken gehen Stellplätze oder Garagen verloren. Diese werden in erster Linie entschädigt. Teilweise besteht die Möglichkeit, Ersatzstellplätze zu bauen, was in den Planunterlagen dargestellt ist.

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Stadtbuslinie 33 verbindet Bernsdorf mit dem Schösserholz in halbstündlichem Takt über die Georgistraße. Die Linie 56 bedient von der Endstelle Bernsdorf aus Kleinolbersorf/Altenhain und hat eine Busfolge von 60 min. Die Regionalbuslinien 206 und 207 nach Marienberg und Olbernhau verkehren stündlich, aber zeitlich so versetzt, dass eine halbstündliche Haltestellenbedienung erfolgt.

Die im planfestgestellten Bereich Südverbund Teil II für den Zwischenausbau eingerichtete verkürzte Busbucht in Richtung Stadt erhält mehr Haltestellenlänge. Nicht veränderbar ist ihre Breite von 2 m. Für die landwärtige Haltestelle gibt es keine Möglichkeit der Veränderung.

Neu entsteht die Haltestelle landwärts rechts gegenüber der Georgistraße. Landwärts links wird die vorhandene Busbucht wieder an derselben Stelle angeordnet.

In Verbindung mit der Aufweitung des Knotenarmes Georgistraße und der Verlegung des Stellplatzes für die Abfallbehälter des dualen Systems trägt die dort eingeordnete Bushaltestelle zur Verbesserung des Fahrzeugabflusses bei.

Die etwa in Höhe Wilhelm-Busch-Straße entfallenden Haltestellen werden im Baulastbereich des Bundes an der neuen Bundesstraße durch Busbuchten ersetzt und über eine Geh- und Radwegbrücke miteinander verbunden.

Auf der alten Zschopauer Straße entstehen anstelle der zwei vorhandenen Haltestellen an der Hermersdorfer Straße infolge der räumlichen Trennung durch das Brückenbauwerk über die neue Bundesstraße vier neue Haltestellen (d. h. 2 stadtwärtige und 2 landwärtige Haltestellen). Landwärts der Brücke schafft der Bund zwei Haltestellen an der alten Zschopauer Straße nahe der Max-Brand-Siedlung. Die Stadt baut zwei Haltestellen an der Dickensstraße.

Straßenausstattung

Die Ausstattung der Haltestellen mit Fahrgastunterständen ist vorgesehen. Wo dies aus Platzgründen nicht möglich ist - Zschopauer Straße 272 und stadtwärts der Georgistraße - ist geplant, die Lärmschutzwand für das Anbringen einer Überdachung und von Fahrplantafern zu nutzen.

Die vorhandene Beschilderung ist vor Beginn der Arbeiten zu demontieren und wird erneuert. Die Fahrbahn erhält die erforderlichen richtliniengerechten Leiteinrichtungen, Beschilderungen und Markierungen.

Die Lichtzeichenanlage an der Georgistraße wird erneuert und eine weitere am Knoten Richterweg für die Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer hergestellt. Auf Forderung der Bürger soll landwärts eine Geschwindigkeitsüberwachungsanlage installiert werden. Die Errichtung einer Rotlichtüberwachung an der Georgistraße wird erwogen.

Die Beleuchtung wird entlang der Trasse erneuert. Wo die Lärmschutzwände im Seitenstreifen der Fahrbahn stehen, soll gemäß dem Anliegen der Bürger die Beleuchtung des Geh- und Radweges bzw. der Anliegerfahrbahn nicht auf der Seite der privaten Grundstücke stehen. Die Beleuchtung steht im Seitenstreifen der Fahrbahn und über Zwillingsmaste wird gleichzeitig die Beleuchtung des Bereiches jenseits der Lärmschutzwand gesichert. Neu erhält der Gehweg bis zur Hermersdorfer Straße eine Beleuchtung.

Der Containerstellplatz wird von der Georgistraße in die Kleinolbersdorfer Straße verlegt und erhält zur störungsfreien Nutzung vorgelagert eine Parkbucht.

Straßenentwässerung

Der neu zu verlegende Sammelkanal der Straßenentwässerung wird an den Regenwasserkanal DN 400 angebunden, der bereits mit dem Südverbundbau hergestellt wurde. Ausschließlich für die Entwässerung der Zschopauer Straße wurde bereits ein Regenrückhaltebecken am Knotenpunkt Südring hergestellt.

Für den in der Baulast der Stadt stehenden Abschnitt der B 174 reicht das bereits vorhandene RRB nicht aus. Der Bau eines 2. geschlossenen RRB stadtwärts des Wüsten Weges wird erforderlich. Dafür konnte von der Stadt frühzeitig eine geeignete Fläche erworben werden.

An der südlichen Baugrenze wird ein offenes Regenrückhaltebecken für den in Baulast des Bundes stehenden Abschnitt der B 174 gebaut. Auch hier kann nicht alles anfallende Wasser eingeleitet werden, sodass ein Mulden-Rigolen-System geplant wurde. Die Rigolen werden unter 3 Mulden eingeordnet – zwei entlang der neuen Bundesstraße und eine entlang der alten Zschopauer Straße. Das Wasser wird zu einem Teil gedrosselt an den Kanal und zum anderen Teil als Notüberlauf an den Bernsdorfer Bach abgegeben.

Im weiteren Verlauf der alten Zschopauer Straße wird die Entwässerung über Böschungen und Straßengräben beibehalten.

Leitungsverlegungen

Durch den Straßenausbau und den Bau von Lärmschutzwänden bedingt müssen sämtliche Leitungen der Versorgungsträger – Eins Energie in Sachsen GmbH & Co. KG, ESC, Zweckverband Fernwasser Südsachsen, Telekom, Kabel Deutschland - komplett erneuert oder umverlegt werden. Zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit und Sicherung der Versorgung der Anlieger in der Bauphase sind umfangreiche bauliche Zwischenlösungen erforderlich. Die Veränderungen der Lage und Höhe der Leitungen bedingen auch die Änderungen von Hausanschlussleitungen.

Die neue Zuwegung von der Kleinolbersdorfer Straße zum Hochbehälter Schenkenberg erfordert Umbauarbeiten des Rohrkellers.

Koordiniert mit dieser Maßnahme wird der ESC den jetzt landwärts der Georgstraße endenden Sammler bis etwa an die Walter-Janka-Straße verlängern und die anliegenden Grundstücke anbinden.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Von Bauanfang bis zum Abrücken der Bundesstraße auf freies Feld werden hochabsorbierende Schallschutzwände errichtet. Diese stehen teilweise im Seitenstreifen der Fahrbahn, und teilweise an der Hinterkante Gehweg als Grundstückseinfriedung. Die Höhe beträgt mit einigen Ausnahmen 4 m. In den Überlappungsbereichen bzw. am Anfang oder Ende einer Wand erfolgt eine Höhenabstufung auf die Höhe der angrenzenden Einfriedung. Vor der Reihenhausbauung und den entsprechend gegenüberliegenden Abschnitten werden die Wände 5 m hoch gebaut.

Vorgesehen ist ihre Ausfertigung in Beton. Transparente Elemente können aufgrund ihrer reflektierenden Wirkung nur punktuell eingesetzt werden. Insbesondere ist dies notwendig, wo der Abstand zum Gebäude sehr gering ist und eine Verschattungswirkung eintritt – z. B. Am Gartenheim 10 und 27, Zschopauer Str. 311, Zschopauer Str. 298 a.

Die geplante Baumallee stellt u. a. ein Gestaltungselement dar. Gewählt wurde die Ulme mit erhöhten Anforderungen an die Pflanzqualität, um gezielt zur Pflanzung einen höheren Kronenansatz zu erhalten. Der Kronenansatz ist im Laufe der Zeit auf 5 m aufzuasten. Zur Vereinheitlichung des Gesamtbildes bleibt es auch in den Bereichen der 4 m hohen Lärmschutzwände bei derselben Baumart und denselben Qualitätsansprüchen.

Neben der von Anfang an geplanten anteiligen Wandbegrünung als bester Graffitienschutz wurden weitere Gestaltungsgrundsätze definiert. Eingefärbter Beton wird favorisiert, der auf der Seite der Hauptfahrbahn neben den Pflanzanteilen zu etwa zwei Dritteln mit farbbeschichteten Gittern ausgestattet wird, die einen ebenso guten Graffitienschutz darstellen.

Auf der Seite der Anlieger soll die Wand zu ca. 30 % begrünt werden, zu ca. 60 % durch eingefärbten Beton und zu ca. 10 % über Sonderlösungen gestaltet werden.

Passive Lärmschutzmaßnahmen

Trotz hohen Aufwandes an aktiven Schallschutzmaßnahmen gibt es an einzelnen Fassaden und Geschossen noch Überschreitungen der gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte. Gemäß Festlegung im Planfeststellungsbeschluss wurden die Eigentümer betroffener Gebäude über den Anspruch dem Grunde nach auf passive Schallschutzmaßnahmen im Einzelnen informiert. Die Realisierung obliegt den Gebäudeeigentümern. Die Kosten erstattet die Stadt Chemnitz.

Landschaftspflegerische Maßnahmen

Neben landschaftsökologischen Minderungsmaßnahmen - z. B. Begrünung und abwechslungsreiche Gestaltung der Lärmschutzwände, zweireihige Baumallee - sind Ersatzmaßnahmen durchzuführen.

Eine 16,4 ha große Ersatzfläche im Ortsteil Rabenstein wird dauerhaft als Vorrangfläche für den Naturschutz gesichert und über zahlreiche Einzelmaßnahmen ökologisch aufgewertet. Diese sind Bestandteil der Landschaftspflegerischen Begleitplanung.

An der Trasse müssen über 450 Bäume von 0,1 – 1,0 m Stammdurchmesser (davon 322 Stück Durchmesser 0,11 bis 0,3 m) gefällt werden. Der entlang der Straße gebotene Ersatz beträgt ca. 270 Neupflanzungen. Dabei werden entlang der Lärmschutzwände ca. 150 Bäume mit erhöhten Anforderungen an die Pflanzqualität (siehe unter „aktive Lärmschutzmaßnahmen“) gepflanzt. Weitere Straßenbaumpflanzungen werden an der Röhrsdorfer Straße durchgeführt.

Durchführung der Baumaßnahme

Grundsätzliches

Unter der Voraussetzung, dass der Fördermittelbescheid bis Ende des 1. Halbjahres 2011 vorliegt ist der Baubeginn im August 2012 möglich. Die Maßnahme ist koordiniert mit den Versorgungsträgern durchzuführen.

Der Bauablaufplan wird im Laufe der Ausführungsplanung aufgrund der Komplexität der Maßnahme ständig fortzuschreiben sein.

Bisheriger Planungsstand zur Bauablaufplanung

Geplant ist die Bildung von 3 Bauabschnitten.

Der 1. Bauabschnitt wird vom Südring bis landwärts des Knotenpunktes Georgistraße gebildet. Der 2. BA umfasst den Folgeabschnitt bis zum Anschluss an die Maßnahme des Bundes und greift in die Zwischenlösung des Bundes im Übergangsbereich der Bundesstraße von einer Baulastträgerschaft in die andere ein.

Der 3. BA erstreckt sich etwa von dieser Schnittstelle auf der Anliegerfahrbahn über die „alte“ Zschopauer Straße bis zur Hermersdorfer Straße.

Es ist zum gegenwärtigen Planungsstand vorgesehen, die Baumaßnahme in zwei Vergabeverfahren zu beauftragen. Die erste Vergabe umfasst dabei die Bauabschnitte 1 und 2, die sich technologisch bedingt ergeben.

Aufgrund der beengten Bauverhältnisse, der Notwendigkeit des ständigen zweiseitigen Verkehrsflusses und der notwendigen vollständigen Neuordnung der gesamten Ver- und Entsorgungsleitungen im gesamten Baufeld unter Beibehaltung der bestehenden Netze bis zur Inbetriebnahme der neuen, ist eine getrennte Vergabe der beiden Bauabschnitte 1 und 2 nicht möglich. Über eine zusätzliche Aufgliederung in Fachlose (z. B. Begrünung, Lichtzeichenanlagen, Lärmschutzwände), wie zur mittelstandsfreundlichen Vergabe prinzipiell gefordert, muss im Rahmen der Ausführungsplanung noch entschieden werden. Bei der Losaufteilung werden bautechnologische, bauzeittechnische und damit auch finanzielle - im Hinblick auf die verlängerten Stauzeiten - Aspekte und auch die Belastung der betroffenen Anwohner zu berücksichtigen sein. Die Versorgungsträger werden eigene Leistungen über Speziallose mit ausschreiben.

Mit einer Gesamtvergabe der Bauabschnitte 1 und 2 werden Schnittstellenprobleme an der Bauabschnittsgrenze zwischen den beiden Bauabschnitten vermieden, notwendige vergaberechtliche Pufferzeiten ohne Bauleistung in effektive Bauzeit umgewandelt. Des Weiteren kann so für den 2. Bauabschnitt ein gewisser Vorlauf erzielt werden, indem parallel zum 1. Bauabschnitt einige Grundstücksneuanschlüsse im 2. Bauabschnitt realisiert werden.

Der 3. BA, der Ausbau der „alten“ Zschopauer Straße, kann erst nach Fertigstellung der Baumaßnahme des Bundes (Mitte 2013) und nach Vorliegen bestimmter Voraussetzungen des 2. BA (Entwässerungskanal fertig) realisiert werden.

Im 1. Bauabschnitt folgt nach der Freimachung von Bewuchs und Baukörpern die Verbreiterung der Fahrbahn um 2 bis 3 m auf der nördlichen Seite in den Bereich des künftigen Grünstreifens hinein. Beide Verkehrsrichtungen werden auf der nördlichen Fahrbahnseite geführt. Auf der südlichen Fahrbahnseite folgen nach den Freimachungsarbeiten die Leitungsneuerlegungen zur Sicherstellung der Versorgung der Anlieger, danach der Ausbau alter Leitungsabschnitte, das Einbringen der Bohrpfähle für die Lärmschutzwände, der Bau dieser und der Straßenbau. Der Verkehr wird danach in beiden Fahrtrichtungen auf die südliche Fahrbahn verlegt. Nach dem Rückbau der provisorischen Verbreiterung wird analog auf der nördlichen Seite verfahren.

Gleich zu Beginn des 1. Bauabschnittes wird parallel zu den Arbeiten an der Haupttrasse an den Grundstückszufahrten für die Zschopauer Straße Nr. 272, Nr. 311 (Verlängerung Reinhard-Uhlig-Straße), am privaten Wirtschaftsweg ab Richterweg gearbeitet und das Regenrückhaltebecken gebaut. Des Weiteren ist geplant, in Vorleistung zum 2. Bauabschnitt dort verschiedene neue Grundstücksanbindungen herzustellen.

Für den 2. Bauabschnitt ist ein analoger Ablauf geplant.

Die Bauzeit muss zum gegenwärtigen Bearbeitungsstand mit ca. 3 Jahren angesetzt werden. Erst nach Erstellung der Ausführungsplanung und mit Vorliegen des Leistungsverzeichnisses ist die Bauzeit abschließend definierbar. Aufgrund der Länge der Bauzeit sind Winterpausen zu berücksichtigen. Die Komplexität der Leitungsverlegung und die Vielzahl erforderlicher Provisorien zur Sicherung der Versorgung der Haushalte beeinflussen maßgeblich den technologischen Bauablauf.

Der Bau muss unter Verkehr stattfinden, da es keine großräumigen Umleitungsstrecken gibt. Während der Bauzeit müssen sowohl eine durchgängige landwärtige als auch eine stadtwärtige Fahrspur aufrechterhalten werden. Lediglich über die Otto-Thörner-Straße und die Kleinolbersorfer Straße kann der Umleitungsverkehr zeitlich befristet geführt werden.

Das heißt, dass ca. 25 – 30 T Kfz auf zwei Fahrstreifen entlang einer Linienbaustelle mit Baustellenverkehr abzuwickeln sind. Der Bauraum und die zwei Fahrstreifen sind in Ihrer Breite stark eingeengt durch die angrenzende Wohnbebauung. Dies erschwert insbesondere die Errichtung der Lärmschutzwände und der Beleuchtung zusätzlich zu den technologischen Zwangspunkten der Aufgrabungen für die Leitungsverleitungen und der Verdichtung des Erdkörpers.

Ein wesentlicher Aspekt ist, ob in den Sommerzeiten ein Zweischichtbetrieb möglich sein wird. Der Planfeststellungsbeschluss legt fest, dass geräuschvolle Bauarbeiten in der Zeit von 20.00 bis 07.00 Uhr zu unterbleiben haben. Ausnahmen hiervon bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung durch die örtlich zuständige Immissionsschutzbehörde. Für den genannten Zeitraum käme nur eine Schichtverlängerung in Frage. Zwei überlappende Schichten erschweren den ohnehin schwierigen technologischen Ablauf und erfordern einen sehr hohen Kontrollaufwand. Zur Bauzeit wird es auch verschiedene Interessenlagen der betroffenen Anwohner geben. Zum einen ermöglicht ein Zweischichtbetrieb eine insgesamt kürzere Bauzeit, zum anderen wird in die Ruhezeiten eingegriffen.

Aufgrund der Darlegungen wird deutlich, dass der abschließende, belastbare Bauablaufplan erst zu genanntem Planungsfortschritt vorliegen kann.

3. Gesamtkosten und Finanzierung

Gesamtkosten

Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf 19.800.571,-- € (brutto). Darin enthalten sind auch die Kosten der Versorgungsträger. Die Versorgungsträger (Eins Energie in Sachsen GmbH & Co. KG, Entwässerungsbetrieb der Stadt Chemnitz, Zweckverband Fernwasser Südsachsen) werden anteilig gemäß den geltenden Vereinbarungen an den Kosten beteiligt. Darüber hinaus sind Telekommunikationsleitungen und Antennenkabel umzuverlegen.

Das Vorhaben ist gemäß Entflechtungsgesetz förderfähig. Ein Zuwendungsantrag wurde gestellt.

Die Planungsleistungen sollen von der Planungsgemeinschaft fortgeführt werden, die gemäß VOF-Verfahren über einen Stufenvertrag und mit der Option der Planungsfortführung mit der bisherigen Planung beauftragt war.

Kosten in € und brutto

Planungskosten bis Ende 2010 inkl. HAR	Vermessung, Baugrunduntersuchung, Variantenuntersuchung, Lärmgutachten nach 16. BImSchV, Luftschadstoffgutachten, Verschattungsgutachten etc., Vor-, Entwurfs-, Genehmigungsplanung	597.209
Planungskosten ab 2011	Ausführungsplanung, LV, BOL, öBÜ, SIGE, Baustoffprüfung, Erstabsteckung, Vermessung	973.169
Entschädigung	f. passiven Schallschutz	392.000
Grunderwerb	geschätzte Kosten	1.503.000
Kostenberechnung Vierstreifige Trasse (1. u. 2. BA)	Untergrund, Unterbau, Entwässerung	2.103.000
	Oberbau	1.237.000
	Ausstattung (LZA, Lärmschutzwände...)	5.476.000
	Sonstiges (u.a. Leitungsverlegungen)	4.027.798
Kostenberechnung Geh- u. Radwege, Anliegerfahrbahn, rückwärtige. Zuwegungen (1. u. 2. BA)	Untergrund, Unterbau, Entwässerung	674.000
	Oberbau	803.000
	Stützwände	41.000
	Ausstattung	146.000
Kostenberechnung alte Zschopauer Str. incl. Gehweg (3. BA)	Untergrund, Unterbau, Entwässerung	440.400
	Oberbau	511.500
	Ausstattung	188.700
	Sonstiges	686.795
	Gesamtkosten	19.800.571
	Davon Kostenbeteiligung Versorgungsträger	2.872.867
	Anteil Stadt	16.927.704

Die Kosten der Telekom AG, Kabel Deutschland und Antennengemeinschaften, die dem Telekommunikationsgesetz unterliegen und von den Unternehmen zu 100 % zu übernehmen sind, betragen:

Telekom:	406.117 €
Kabel Deutschland/Antennengemeinschaft:	39.415 €

Darstellung der Finanzierung

Das Vorhaben ist unter der Maßnahmennummer 5441000222003 und in den Produktsachkonten 5441000.09620100 (Planung/Bau) und 5441000.01990000 (Grunderwerb) im Haushaltsplan eingestellt. Die jeweiligen bisherigen Haushaltsstellen lauten 66000.95121 (Planung/Bau) und 66000.93201 (Grunderwerb).

Übersicht über mögliche zeitliche und finanzielle Einordnung der Baumaßnahme unter der Voraussetzung des Vorliegens des Zuwendungsbescheides bis Ende des I. Halbjahres 2011 und 75 % Förderung:

	Bis 31.12.2010 inkl. HAR €(brutto)	2011 €(brutto)	2012 €(brutto)	2013 €(brutto)	2014 €(brutto)
Grunderwerb - geschätzt -	169.924	800.000	533.076		
Planung/Bau	597.209	700.000	2.966.827	5.012.903	6.500.000
Ausgaben gesamt	767.133	1.500.000	3.499.903	5.012.903	6.500.000
Zuwendungen			2.000.000	3.475.500	4.800.000
Eigenmittel	767.133	1.500.000	1.499.903	1.537.403	1.700.000

	2015 €(brutto)	2016 Refinanzier. €(brutto)	Gesamtkosten €(brutto)
Grunderwerb - geschätzt -			1.503.000
Planung /Bau	2.520.632		18.297.571
Ausgaben gesamt	2.520.632		19.800.571
Zuwendungen	1.793.473		12.068.973
Eigenmittel	727.159		7.731.598
Refinanzierung Anteil Dritter		- 2.872.867*	Eigenmittel nach Refinanzierung 4.858.731

*In den weiteren Verhandlungen mit den Versorgungsträgern wird eine Refinanzierung der Kosten für die Leitungsumverlegungen vor Abschluss der Baumaßnahme angestrebt.

Zum Betrachtungszeitpunkt am 31.12.2010 beträgt der Restbuchwert der im Vorhaben enthaltenen Straßentrasse anhand des Datenbestandes gemäß NKR 488.000,-- €.

Der gesamte Straßenzug wird komplett neu hergestellt und erhält eine neue Ausstattung. Der Wert entspricht den Gesamtkosten ohne passive Schallschutzmaßnahmen, ohne Grunderwerb und ohne die neu zu verlegenden Leitungen der Versorgungsträger und beträgt 14.034.203,-- €.

Anlagenverzeichnis:

Anlage 3	Übersichtskarte
Anlage 4	Lagepläne, Blätter 1 bis 7
Anlage 5	Regelquerschnitte, Blätter 1 bis 3
Anlage 6	Bauzeitenkostenplan