

Betreff:

Straßengestaltung im Wohngebiet Eichenlöhlein unter Berücksichtigung des Bestandes

Entscheidungsvorlage

Ausgangssituation

Von Behelfsbauten über Wochenendhausgebiet zu reinem Wohngebiet nach BauGB

In der Nachkriegszeit wurden im Eichenlöhlein Behelfswohnbauten gebaut, die in den 60ern und 70ern durch zahlreiche Neubauten und Anbauten ergänzt wurden. Der im Jahr 1980 rechtskräftig gewordene Bebauungsplan Nr. 4101 setzte Sondergebiet „Wochenendhausgebiet“ fest. Die meisten Eigentümer nutzten die Anwesen bereits als Dauerwohnsitz. Um die Nutzfläche zu erweitern wurden Nebengebäude, Garagen, Überdachungen und Wintergärten errichtet, größtenteils ohne genehmigten Bauantrag. Von Beseitigungsanordnungen hatte man Abstand genommen, da in den 90er Jahren Überlegungen angestellt wurden, das Wochenendhausgebiet als Wohngebiet zu legalisieren.

1998 wurde beschlossen den Bebauungsplan 4342 aufzustellen, der ein 12 ha großes Wohngebiet ausweist, im Juni 2006 erlangte er Rechtskraft. Nach und nach wurden neue Familienheime errichtet, trotzdem ist das Baugebiet Eichenlöhlein locker bebaut und weist große begrünte Grundstücke auf.

Die Erschließung, das besondere Straßenbild

Durch die frühere Nutzung als Wochenendhausgebiet sind die Grundstücke mit bis zu 50 Jahre alten Bäumen bewachsen. Die Bäume stehen zum großen Teil an den Grenzen zur Straße und sind zum Erhalt festgesetzt. Die Einfriedungen der Grundstücke bestehen überwiegend aus dichten, hohen Hecken.

Diese Bild macht den Charme des Eichenlöhleins aus und soll auch in Zukunft den Charakter bestimmen.

Die Privatbäume reichen mit ihren Kronen und Wurzelbereichen weit in die geplante Straßenbaufläche hinein. Zudem stehen die seit Jahrzehnten hochgewachsenen Hecken direkt an der Grenze zur vorgesehenen öffentlichen Verkehrsfläche. Bei einem regelkonformen Straßenausbau ist eine Ausschachtung von mindestens 65 cm Tiefe erforderlich, damit würden die Wurzeln stark beschädigt und Bäume wären nicht mehr standsicher, Hecken würden wahrscheinlich absterben.

Die Erschließung des Wohngebietes gemäß Baugesetzbuch ist noch nicht erstmalig hergestellt und abgerechnet. Im Jahre 1999 hatte man Teile der Erschließungswege mit Asphalt befestigt und im Zuge der Kanalbauarbeiten von 2011 bis 2014 die aufgegrabenen Flächen mit Asphalt und Schotterprovisorien hergestellt. Randsteine, Entwässerungsrinnen und Regeneinläufe sind nicht vorhanden. Es war vorgesehen, die Straßen gemäß Darstellung im Bebauungsplan als verkehrsberuhigte Bereiche auszubauen. Doch auf Grund dieser außergewöhnlichen Umstände und den sehr hohen zu erwartenden Kosten ist von einem herkömmlichen Standardstraßenbau abzusehen.

Gemäß Bebauungsplan ist die Verkehrsfläche überwiegend mit 6,50 m Breite festgesetzt . Die Darstellung der Aufteilung des Straßenraumes ist nachrichtlich. Das bedeutet, dass es Spielraum für gestaltete, nichtversiegelte, naturnahe Flächen gibt, die Verkehrsfläche muss nicht vollständig versiegelt sein.

Im Bestand befindet sich überwiegend eine asphaltierte Fläche von ca. 3,50 m bis 4,00 m, die als Fahrbahn genutzt wird. Beidseitig davon befinden sich unterschiedlich breite Streifen aus Schotter, wassergebundener Decke oder unbefestigtem Material, die zum Ausweichen oder Parken genutzt werden können.

Maßnahmen

Die noch unbefestigten Straßen im Gebiet sollen mit einer provisorischen asphaltierten Fahrbahn ergänzt werden, ebenfalls nur ca. 4,00 m breit und die Restfläche bis zu den Grundstücksgrenzen sollen belassen werden oder mit wassergebundener Decke hergestellt werden (wie die bereits vorhandenen provisorischen Straßen).

Aufgrund der hohen Grundwasserstände im Baugebiet Eichenlöhlein kann eine dauerhafte ordnungsgemäße Versickerung des Niederschlagswassers in die Seitenbereiche nicht überall sichergestellt werden. Insbesondere nach Starkregenereignissen muss mit Pfützen und Aufstauungen sowie im Winter mit Eisbildung auf dem Asphalt und den seitlichen Bankettflächen gerechnet werden. Um die Entwässerungssituation zu verbessern, sollen an neuralgischen Tiefpunkten zumindest provisorische Einläufe zur Wasserableitung eingebaut werden.

Zur Sicherheit bei der Benutzung der Straßen soll eine dauerhafte Straßenbeleuchtung installiert werden, in Form von Masten und oberirdischen selbsttragenden Stromleitungen, um einen Eingriff in den Untergrund zu vermeiden.

Eine Verlegung von Beleuchtungskabeln im zur Verfügung stehenden öffentlichen Verkehrsraum ist technisch grundsätzlich möglich, allerdings ist der Aufwand dafür deutlich höher als für eine Luftverkabelung. Im Einzelnen sind das Mehraufwendungen bei der Aufgrabung im Bereich nahestehender Bäume und Hecken und deren Wurzeln. Hier ist teilweise Handaushub erforderlich, um die Wurzeln nicht zu beschädigen. In solchen Bereichen muss auch ein sog. Wurzelschutz mit eingebracht oder eine Verlegung in Schutzrohren vorgenommen werden. In Querungsbereichen der Fahrbahn muss Asphalt aufgeschnitten, der Leitungsgraben gezogen und hinterher wieder verschlossen werden. Bei der Mehrkostenermittlung für die Erdverkabelung im Vergleich zur Luftverkabelung ist daher insgesamt von einer Verdoppelung der Kosten auszugehen. Also anstatt 300.000 € würden rd. 600.000 € an Kosten anfallen, die dann zu 90 % von den Eigentümern im Rahmen der Weiterverrechnung nach dem Erschließungsbeitragsrecht zu übernehmen wären.

Bereiche mit schadhafte Stellen, insbesondere in der Asphaltfahrbahn, sollen ausgebessert und verkehrssicher wiederhergestellt werden.

Diese Planung wurde anhand eines „Straßengestaltungsplanes unter Berücksichtigung des Bestandes“ am 27.02.2019 in der Max-Beckmann-Schule vor Ort vorgestellt und diskutiert. Das Protokoll der Veranstaltung liegt der Ausschussvorlage bei.

Kosten

Die Kosten für eine Beleuchtung mit Masten und oberirdischer Verkabelung belaufen sich auf ca. 300.000 €, die zu 90 % von den Eigentümern im Rahmen der Weiterverrechnung nach dem Erschließungsbeitragsrecht zu übernehmen sind.

Die Aufwendungen für provisorischen Maßnahmen im Straßenbereich liegen bei rd. 60.000 €. Die Kosten trägt die Stadt Nürnberg selbst, sie werden aus dem Straßenunterhalt, geleistet.

Wenn unter anderen Umständen ein herkömmlicher Standardstraßenausbau möglich wäre, würden sich die Kosten auf ca. 3,5 bis 4,0 Mio € belaufen, die zu 90% von den Eigentümern zu entrichten wären.

Zeitliche Umsetzung

Die Installation der Beleuchtung und provisorische Straßenbauarbeiten könnten für das Frühjahr 2020 vorgesehen werden.

Fazit

Ökologisches Ziel

In Form der vorgelegten „Straßenplanung“ wird in den Wurzelbereich der Bäume, Hecken und Sträucher kaum eingegriffen. Der eingegrünte Charakter des Straßenraumes bleibt erhalten. Das Niederschlagswasser kann größtenteils in den Randstreifen der öffentlichen und privaten Flächen natürlich versickern, was dem Bewuchs zu Gute kommt. Eine befestigte Fläche zum Befahren und Begehen steht zur Verfügung. Die Kosten werden äußerst niedrig gehalten.

Die Mehrheit der Eigentümer hat sich mit der Bestandssituation arrangiert und befürwortet es, den Zustand zu belassen.