

## Vorentwurf Erläuterungsbericht

### 1. Vorbemerkung / Bestand

Die Lützelbachstraße wurde beitragsrechtlich noch nie endgültig hergestellt. Entsprechend treten gestalterische und technische Mängel offen zu Tage. Die Lützelbachstraße besitzt in erster Linie Erschließungsfunktion, hat aber auch als Verbindungsweg zum Wald als Naherholungsgebiet und zum Schützenhaus eine besondere Bedeutung.

Über weite Strecken ist die Lützelbachstraße nur einseitig angebaut. Ein beiderseitiger Anbau ist auch in Zukunft unwahrscheinlich. Einzelne Bauplätze sind jedoch noch unbebaut.

Zahlreiche Grundstückszufahrten, Garagen und Stellplätze liegen auf öffentlichen Flächen. Daher ist in der Ausbauplanung abzuwägen, welche eigentumsrechtlich möglichen Eingriffe notwendig, und welche unangemessen sind.

### 2. Vorentwurfsplanung Verkehrsanlagen

Die generelle Lage der Straße bleibt unverändert. Ziele für den Ausbau sind eine klare Randausbildung, eine geordnete Parkierung und eine angemessene Verkehrsberuhigung.

Die Variante C sieht einen sehr schlichten Ausbau vor, bei welchem nur besondere Gefahrenpunkte intensiv gestaltet werden und die Parkierung teilweise am Straßenrand auf nicht eigens dafür vorgesehenen Stellplätzen erfolgen kann.

Die angestrebte Ausbaubreite beträgt 5,5 m. In Teilbereichen wäre dies jedoch nur mit erhöhtem Kostenaufwand (z.B. Grunderwerb, Böschungssicherung) zu erreichen, so dass die Straße in Abschnitten nur mit 4,5 m Breite ausgebildet wird. In den Teilbereichen mit 5,5 m Ausbaubreite ist eine Längsparkierung am Straßenrand möglich. Bei 4,5 m ist noch ein Begegnungsverkehr PKW-PKW bei Tempo 30 und ein Begegnungsverkehr PKW-LKW bei Schrittgeschwindigkeit möglich.

Im Zufahrtbereich zur Lützelbachstraße von der Baltmannsweiler Straße her ist über eine Länge von etwa 30 m noch ein Gehweg vorhanden, ehe dieser unvermittelt endet. Dieser Gehweg wird zugunsten eines größeren Einfahrtsradius' aufgegeben. Stattdessen wird der gesamte Einfahrtbereich trompetenförmig aufgepflastert, um alle Verkehrsteilnehmer auf die geänderte Verkehrssituation aufmerksam zu machen. Diese klar definierten Übergangsbereiche sind insbesondere für Kinder von großer Bedeutung und erhöhen die Verkehrssituation zudem durch die Signalwirkung für Kraftfahrzeugfahrer. Nördlich der Fahrbahn können in diesem Bereich vier Längsstellplätze angeordnet werden.

Aufgrund des starken Längsgefälles im Bereich der Einfahrt sollte die "Trompete" mit 16 cm starkem Betonsteinpflaster im Ellbogenverband gepflastert werden. Dies verspricht eine relativ hohe Haltbarkeit. Als Alternative [1] "Drei-Zeiler" kann der Bereich auch bituminös ausgeführt und lediglich mit einem Dreizeiler eingefasst werden. Allerdings verringert sich hierdurch die oben angesprochene Signalwirkung.

Im weiteren Verlauf nach Osten folgt ein Teilstück, welches aufgrund der beengten Verhältnisse nur mit 4,5 m breite ausgebaut werden kann. In dem mit [2] und [3] gekennzeichneten Bereichen wäre zwar grundsätzlich eine Verbreiterung oder alternativ

das Anlegen von Längsstellplätzen möglich, allerdings aufgrund der notwendigen Böschungssicherung nur mit erheblichen Mehrkosten.

Der Bereich vor Gebäude Nr. 6 wird zum Schutz der Fußgänger, die von der Treppenanlage vom Schulgelände her kommen, aufgepflastert und durch Baumquartiere verengt. Dadurch soll die Geschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit reduziert und die Aufmerksamkeit der Autofahrer erhöht werden.

Als Alternative [4] "Linie" wird die Linienführung der Fahrbahn betont, allerdings verringert sich dadurch die Signalwirkung für die Autofahrer.

Auf den folgenden ca. 150 Metern sind die Spielräume aufgrund der südlichen Böschung äußerst eingeschränkt. Die Fahrbahn wird hier ganz schlicht auf 4,5 m und – wo möglich – auf 5,5 m ausgebaut. In der dargestellten Alternative [5] "Versatz" wird die Verschmälerung statt durch einen allmählichen Verzug durch einen Versatz erreicht. Dies kann die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erhöhen.

Nach dem Ende der starken südlichen Böschung können in einem ca. 100 m langen Bereich südlich der Straße Längsstellplätze und Baumquartiere angeordnet werden. Dadurch kann das Landschaftsbild entlang der Auewiesen aufgewertet werden. Die Funktion der Straße als Verbindung zum Wald wird betont.

Für die Stellplätze 6 bis 9 müsste jedoch die Böschung nach Süden verschoben werden, was mit entsprechenden Mehrkosten für die Böschungssicherung verbunden wäre. Als Alternative [6] "Verengung" wird vorgeschlagen, die Fahrbahn stattdessen in diesem Bereich auf 3,5 m zu verengen. Dadurch wird zwar die Zufahrt zu den Grundstücken Gebäude 12 und 14 etwas erschwert, durch die nördlich an die Fahrbahn anschließende, sich auf öffentlicher Fläche befindlichen Abstandsfläche wäre eine Zufahrbarkeit aber grundsätzlich gegeben (siehe Abb. 1 und 2).

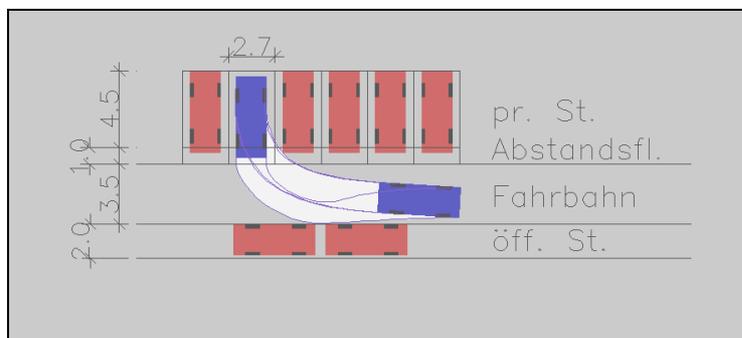


Abb. 1: Fahrkurve ausparkendes Fahrzeug bei verengter Fahrbahn

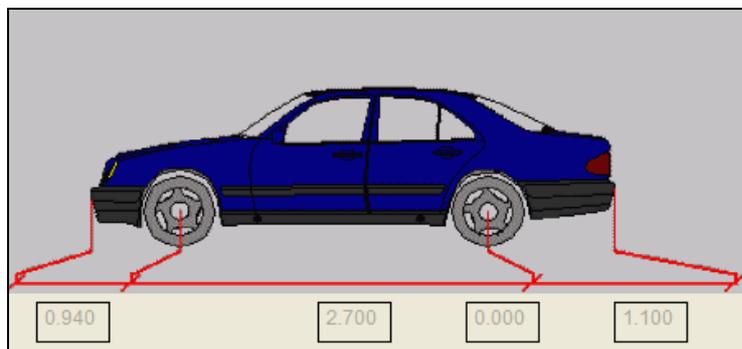


Abb. 2: Bemessungsfahrzeug

Schon heute parken in diesem Bereich Fahrzeuge am Straßenrand, so dass sich die Situation im Vergleich hierzu nicht verschlechtern würde.

An diesen Bereich anschließend werden über eine Strecke von ca. 170 m nur noch wenige Gebäude erschlossen. Hier wird die Straße wiederum ohne Einbauten mit 5,5 m Breite geführt, und im hinteren Bereich, der teilweise schon waldartigen Charakter hat, mit 4,5 m Breite. Wiederum kann die Verschmälerung durch Verzug erfolgen oder durch Versatz [7]. Durch die geringe Anbaudichte kann in diesem Bereich auf die Ausweisung gesonderter Parkierungsflächen verzichtet werden.

Insgesamt stehen für 26 Gebäude mit geschätzten 40 Wohneinheiten 15 ausgewiesene öffentliche Stellplätze zur Verfügung sowie ca. 15 nicht ausgewiesene Stellplätze am Straßenrand. Dies ergibt eine deutlich ausreichende Quote von 0,75 Stellplätzen pro Wohneinheit. Allerdings wäre die Leichtigkeit des Verkehrs bei vollständiger Ausnutzung der nicht ausgewiesenen Stellplätze gefährdet.

Die Lützelbachstraße muss vom Wald her mit beladenen Langholzfahrzeugen befahrbar sein. Die Befahrbarkeit wurde geprüft und ist möglich. Die Fahrzeuge können – wie bisher – in die Baltmannweiler Straße nur in Richtung Stadtmitte abbiegen. Wenn die Parkierung, wie angestrebt, nicht ausschließlich auf ausgewiesenen Stellplätzen erfolgt, kann eine Beeinträchtigung für den Langholzverkehr nicht ausgeschlossen werden.

Wenn aufgrund der neuen Fahrbahntrasse Restflächen zwischen Randeinfassung und Einfahrten, Mauern oder Einfriedigungen entstehen, so sind diese nach den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Wenn nicht an die vorhandenen Materialien angepasst werden kann, wird Granitkleinpflaster vorgeschlagen. Dies wird im Entwurf weiter festgelegt.

## 2.1 Straßenaufbau nach RSTO

Der Straßenaufbau nach RSTO ergibt sich für die Erschließungsstraße wie folgt:

Bauklasse IV – Ausgangswert bei Frostempfindlichkeitsklasse F3	60 cm
Mehrdicke des frostsicheren Aufbaus bei Frostzone II	+ 5 cm
Mehrdicke wegen Lage Gradient in Dammlage	± 0 cm
Mehrdicke wegen ungünstiger Wasserverhältnisse	± 0 cm
<u>Minderdicke wegen teilweise befestigten Randbereichen</u>	<u>- 5 cm</u>
Minstdicke des frostsicheren Oberbaus der Straßen	60 cm

Es wird vorgeschlagen, diesen Straßenaufbau auch für die straßenbegleitenden Längsparker und die aufgepflasterten Flächen vorzusehen. Die notwendige Bauklasse/Frostempfindlichkeitsklasse muss noch durch ein geologisches Gutachten überprüft werden.

## 2.2 Höhenlage der Verkehrsflächen

Die Höhenlage ergibt sich aufgrund des Bestandes, der Grundstückszufahrten und der Anschlusspunkte. Die Entwässerung erfolgt zweckmäßig durch einheitliches Quergefälle zur wenig angebauten Süd- und Talseite hin.

## **2.3 Ausbaustandard**

### Verkehrsflächen

Randeinfassung Straße:	bergseits Granitkleinpflaster als 2- bzw. 3-Zeiler, talseits Granitleistensteine als Hochbord, bei Bedarf mit Granitsohlplatten
Randeinfassung Längsparker:	Granitleistensteine
Anpassungen:	Granitkleinpflaster
Oberfläche Straße:	bituminös, mit Endbelag
Oberfläche Parkplatz:	Betonpflaster wasserdurchlässig 10 cm stark
Oberfläche Pflasterflächen	Betonpflaster 10 cm stark (im Einmündungsbereich 16 cm stark) mit Einfassung durch Granitleistensteine

aufgestellt: Weilheim a.d. Teck, den 27.02.2008/fr/re

**Ingenieurgesellschaft Lamparter**

Bahnhofstraße 4

73235 Weilheim a.d. Teck