

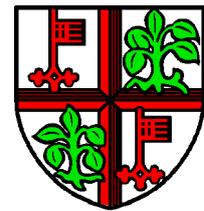
Von km 0+000,00 – 0+059,00

Nächster Ort: Mayen

Baulänge: 59 m

Gesamtausbaufäche: ca. 574 m²

Länge der Anschlüsse: - entfällt -



Stadtverwaltung Mayen

ERLÄUTERUNGSBERICHT

zum

Ausbau der Stadtstraße „Am Wittbender Tor“, in Mayen

ENTWURFSPLANUNG

Aufgestellt:	

INHALTSVERZEICHNIS

1. DARSTELLUNG DES VORHABENS	5
1.1. Planerische Beschreibung	5
1.2. Straßenbauliche Beschreibung	6
1.3. Streckengestaltung	7
2. BEGRÜNDUNG DES VORHABENS	8
2.1. Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	8
2.2. Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	8
2.3. Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	8
2.4. Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	8
2.4.1. Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	8
2.4.2. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse.....	8
2.4.3. Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	8
2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	8
2.6. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	9
3. VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE	9
4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME	9
4.1. Ausbaustandard	9
4.2. Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung	9
4.3. Linienführung	9
4.3.1. Beschreibung des Trassenverlaufs.....	9

4.3.2.	Zwangspunkte	10
4.3.3.	Linienführung im Lageplan.....	10
4.3.4.	Linienführung im Höhenplan.....	10
4.3.5.	Räumliche Linienführung und Sichtweiten.....	10
4.4.	Querschnittsgestaltung	10
4.4.1.	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	10
4.4.2.	Fahrbahnbefestigung.....	11
4.5.	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	13
4.6.	Besondere Anlagen.....	13
4.7.	Ingenieurbauwerke.....	13
4.8.	Lärmschutzanlagen.....	13
4.9.	Öffentliche Verkehrsanlagen.....	13
4.10.	Leitungen	13
4.11.	Baugrund/Erdarbeiten	13
4.12.	Entwässerung.....	14
4.13.	Straßenausstattung.....	14
5.	ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN	14
6.	MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN	14
7.	KOSTEN	14
8.	VERFAHREN	15
9.	DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME.....	15

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1-1: Übersichtsplan Mayen inkl. Ausbaubereich 6

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 4-1: Vergleich der vorgegebenen und gewählten Trassierungsparameter..... 9

1. DARSTELLUNG DES VORHABENS

1.1. Planerische Beschreibung

Der vorliegende Entwurf beinhaltet die Planung zum Ausbau der Stadtstraße „Am Wittbender Tor“, in Mayen.

Die Straße „Am Wittbender Tor“ verläuft in der Mayener Innenstadt. Hierbei schließt die Straße im Norden an die L 82 „Habsburgring“ an. Im Süden schließt die Straße an die Straßen „Stehbach“, „Göbelstraße“ und „Hospitalgasse“ an. Gestalterisch wird die Straße als Verlängerung der Stehbachstraße ausgeführt und verbindet diese mit der L 82 „Habsburgring“. Die Einfahrt in den weiteren Verlauf der Stehbachstraße in Richtung Westen sowie die Hospitalgasse ist grundsätzlich nicht gestattet und wird im Knotenpunktbereich durch Poller unterbunden. Lediglich Anliegern sowie Rettungsfahrzeugen ist eine Einfahrt über eine den Bereich zwischen dem letzten Poller und der Haus-Nr. 1 gestattet.

Die Straße „Am Wittbender Tor“ wird auf der gesamten Strecke, ähnlich wie die Stehbachstraße, als Einbahnstraße ausgeführt.

Die Straße „Am Wittbender Tor“ dient im Ausbaubereich überwiegend der unmittelbaren Erschließung der anliegenden bebauten Grundstücke, sowie der Anbindung der Stadtstraßen „Stehbach“ und „Göbelstraße“ an den Mayener Innenstadtring.

Gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008) wird die Straße „Am Wittbender Tor“ der Straßenkategorie ES IV (Sammelstraße) zugeordnet.

Der Ausbau der Straße „Am Wittbender Tor“ ist Teil der erweiterten Gesamtmaßnahme zur Umgestaltung der „Nordöstlichen Innenstadt - Erweiterung“ in Mayen, die im Rahmen des Förderprogramms „Lebendige Zentren“ umgesetzt wird. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept der Stadt Mayen aus 2021 sieht hierbei u.a. auch den Ausbau der umliegenden Straßen „Stehbach“, „Kreuzgang“, „An der Stadtmauer“ und „Brückenstraße“ vor.

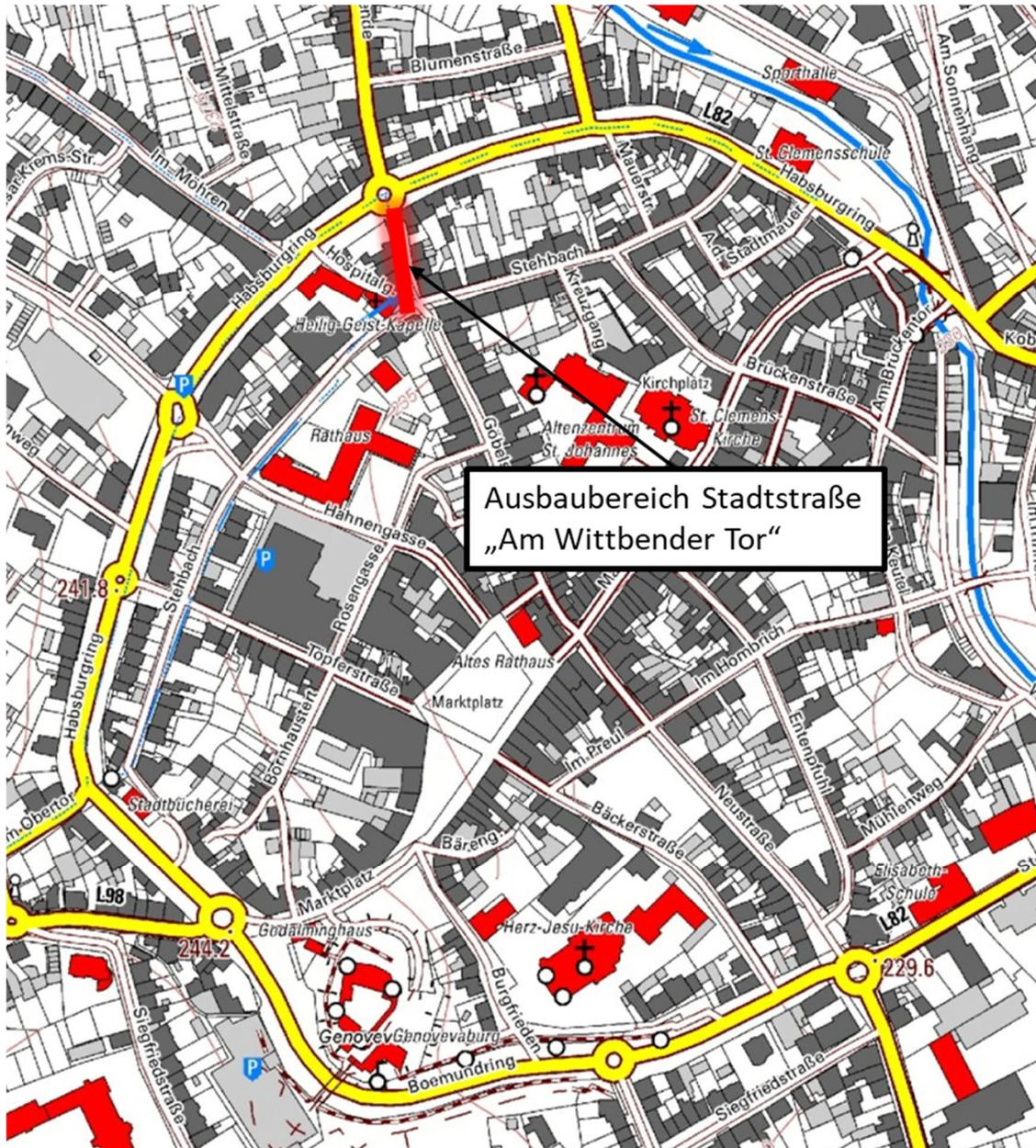


Abb. 1-1: Übersichtsplan Mayen inkl. Ausbaubereich

Baulastträger der Baumaßnahme sind die Stadt Mayen und anteilig die Anlieger der Berechnungseinheit „Innenstadt Mayen“.

1.2. Straßenbauliche Beschreibung

Die Ausbaustrecke der Straße „Am Wittbender Tor“ beträgt ca. 59 m. Die Gesamtausbaufäche beträgt ca. 574 m².

Im Bestand wird die Straße „Am Wittbender Tor“ durch Gehwege bzw. Schrammborde, die im Mittel ca. 10 cm höher als die Fahrbahn liegen, eingefasst. Hierbei ist die Fahrbahn heute in Asphaltbauweise und die Gehwege Pflasterbauweise hergestellt. Im Verlauf der

Straße ist das Parken einseitig auf der Fahrbahn in Fahrtrichtung rechts erlaubt und wird durch entsprechende Markierungen gekennzeichnet.

Im Zuge der Baumaßnahme soll die Straße „Am Wittbender Tor“ niveaugleich, in Asphaltbauweise ausgebildet werden. Die Gehwegbereiche werden in Pflasterbauweise hergestellt. Die Fläche zwischen der bestehenden Bebauung bzw. den bestehenden Katastergrenzen wird hierbei wie im Bestand vollständig genutzt, sodass sich eine mittlere Breite der Verkehrsfläche von ca. 9,50 m ergibt. Die Fahrbahn wird mittels Dachprofil hergestellt. Die Entwässerung erfolgt über beidseitige Basaltplattenbänder, die die Fahrbahn erfassen. An die Basaltplattenbänder schließen beidseitig Gehwege an, die durch die Vorderkante der vorhandenen Bebauung begrenzt werden. Hierbei wird der westliche Gehweg in einer Breite von mindestens 1,50 m hergestellt. Die Breite des östlichen Gehwegs beträgt i.M. ca. 2,30 m. Die bestehenden Parkmöglichkeiten werden weitestgehend an gleicher Stelle erhalten. Hierbei wird jeder Parkstand explizit ausgewiesen. Im Bereich des historischen Bauwerks „Wittbender Tor“ fällt gegenüber der Bestandssituation ein Parkstand aufgrund der geringen Durchfahrtsbreite zwischen Bauwerk und der gegenüberliegenden Bebauung weg. Hierdurch wird der Begegnungsfall mit Radfahrern, die wie im Bestand in die Straße einfahren sowie Fußgängern, die den westlichen Gehweg nutzen ermöglicht. Zudem werden insgesamt 2 Baumstandorte neu hergestellt.

1.3. Streckengestaltung

Der Ausbau der Straße „Am Wittbender Tor“ ist Teil der Gesamtmaßnahme zur Umgestaltung der „Nordöstlichen Innenstadt - Erweiterung“. Im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts werden die Straßen der nordöstlichen Innenstadt hierbei in verschiedene Kategorien unterteilt, die jeweils eine einheitliche Streckengestaltung aufweisen sollen. Die Straße „Am Wittbender Tor“ wird ähnlich der bereits ausgebauten Straßen „Im Hombrich“ und „Neustraße“ in die Kategorie der innergebietlichen Haupterschließungsstraßen eingestuft. Die Fahrbahn soll in diesen Straßen gemäß dem vorliegenden Konzept grundsätzlich in Asphaltbauweise hergestellt werden. Die Gehwegbereiche sollen in Pflasterbauweise hergestellt werden.

2. BEGRÜNDUNG DES VORHABENS

2.1. Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Die Stadtstraße „Am Wittbender Tor“ befindet sich innerhalb des erweiterten Gebiets „Nordöstliche Innenstadt“ in Mayen. Im Rahmen des Förderprogramms „Lebendige Zentren“ sollen im Bereich der „Nordöstlichen Innenstadt“ sukzessive die vorhandenen Straßenzüge ausgebaut werden.

2.2. Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Aufgrund der Lage der Baumaßnahme innerorts und der nur geringfügigen Änderungen gegenüber der Bestandssituation entfällt die Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

2.3. Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

-liegt nicht vor-

2.4. Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1. Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

-liegen nicht vor-

2.4.2. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Bei der Straße „Am Wittbender Tor“ handelt es sich um eine Durchfahrtsstraße die hauptsächlich durch Anlieger sowie durch Lieferverkehr zur Andienung des umliegenden Gewerbes befahren wird. Durch die Baumaßnahme werden keine Änderungen der Verkehrsverhältnisse erwartet.

2.4.3. Verbesserung der Verkehrssicherheit

Im Bestand weist der westliche Gehweg im Bereich von Hauseingangstreppe, die in den Gehweg ragen, teilweise nur eine Breite von ca. 1,0 m auf. U.a. Rollstuhlfahrer sowie Fußgänger im Begegnungsfall müssen in diesen Bereichen über den 10 cm Bord auf die Fahrbahn ausweichen. Im weiteren Verlauf endet der Gehweg zudem abrupt bzw. reduziert sich vor dem historischen Bauwerk „Wittbender Tor“ auf eine Breite von ca. 45 cm, wodurch die Fußgänger hier ebenfalls gezwungen sind auf die Fahrbahn auszuweichen. Im Rahmen der Planung wurden die Gehwegbreiten beidseitig um i.M. ca. 50 cm verbreitert. Durch die hiermit einhergehende Verringerung der Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr wird dieser zu einer rücksichtsvolleren Fahrweise gezwungen. Insgesamt verbessert sich so die Sicherheit der Fußgänger gegenüber der Bestandssituation.

2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

-liegt nicht vor-

2.6. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

-bestehen nicht-

3. VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE

Die Variantenuntersuchung erfolgte im Rahmen der Vorplanung. Die vorliegende Planungslösung stellt in Abstimmung mit der Stadt Mayen die favorisierte Variante dar.

4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME

4.1. Ausbaustandard

Die Trassierung orientiert sich an den Zwangspunkten aus der vorhandenen Bebauung. An Erschließungsstraßen und angebauten Hauptverkehrsstraßen ist die fahrdynamische Herleitung von Lage- und Höhenelementen nach den RASt 06 nicht erforderlich, da die Fahrgeschwindigkeiten in der Regel auf 50 km/h und weniger begrenzt sind.

Die Mindestgrenzwerte nach Tabelle 19 der RASt sind jedoch zu beachten.

Der Entwurf weist folgende minimale bzw. maximale Trassierungselemente auf:

Tabelle 4-1: Vergleich der vorgegebenen und gewählten Trassierungsparameter

Trassierungsparameter	Maßgebliche Ist-Werte der Planung	Soll-Wert nach Tabelle 19, RASt 06
Lageplan		
Kurvenmindestradius, min R [m]	-	> 10 m
Höhenplan		
Höchstlängsneigung, max s [%]	2,1 %	< 8,0 % (12,0)
Mindestlängsneigung, min s [%]	0,5 %	----
Kuppenmindesthalbmesser, min H_k [m]	-	50- 250 m
Wannenmindesthalbmesser, min H_w [m]	-	20- 150 m

Die Mindestgrenzwerte gemäß den Empfehlungen der RASt 06 sind somit alle eingehalten.

4.2. Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Die Straßennetzgestaltung ändert sich gegenüber der Bestandssituation nicht.

4.3. Linienführung

4.3.1. Beschreibung des Trassenverlaufs

Die Trasse ändert sich gegenüber der Bestandssituation nur geringfügig.

4.3.2. Zwangspunkte

Die vorhandene Bebauung bildet die Zwangspunkte im Planungsbereich. Hierbei werden vor allem Grundstückszufahrten und Hauseingänge als Zwangspunkte gesehen, um diese verkehrsgerecht wieder an die Verkehrsfläche anzuschließen.

4.3.3. Linienführung im Lageplan

Die Linienführung im Lageplan wird durch die bestehende Bebauung vorgegeben und ändert sich unwesentlich gegenüber der Bestandssituation.

4.3.4. Linienführung im Höhenplan

Die Linienführung im Höhenplan orientiert sich aufgrund der beidseitig bestehenden Bebauung am Bestand.

Die Höhenlage der Gehwege bleibt weitestgehend unverändert gegenüber der Bestandssituation. Die Fahrbahn wird insgesamt geringfügig angehoben, um den niveaugleichen Ausbau zu realisieren.

4.3.5. Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Es entsteht keine Beeinträchtigung der Sichtweiten, verglichen mit der Bestandssituation.

4.4. **Querschnittsgestaltung**

4.4.1. Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Die Gesamtbreite des Querschnitts ergibt sich aus dem lichten Abstand zwischen der westlichen und östlichen Bebauung bzw. den Katastergrenzen der Straße „Am Wittbender Tor“. Die Breite der Verkehrsfläche beträgt im Mittel ca. 9,50 m.

Der Ausbau der Straße „Am Wittbender Tor“ erfolgt durchgehend niveaugleich.

Die Fahrbahn wird als Dachprofil ausgebildet und beidseitig durch 30 cm breite Basaltplattenbänder eingefasst, die als Entwässerungsrinne dienen. Innerhalb der Fahrbahnfläche werden ähnlich der Bestandssituation Parkstände in Fahrtrichtung rechts der Fahrbahnachse angeordnet. Die Unterteilung der Parkstände erfolgt hierbei ebenfalls mittels Basaltplattenbändern. Die Auspflasterung der Parkstände wird mittels Basaltgroßpflaster hergestellt. Die Baumstandorte werden in gleicher Breite wie die Parkstände hergestellt.

Die Fahrbahnbreite inkl. Entwässerungsrinnen beträgt grundsätzlich ca. 5,60 m, wobei dies nur auf den Anfangs- und Endbereich zutrifft, in denen keine Parkstände hergestellt werden. Im Bereich der Parkstände beträgt die Fahrbahnbreite 3,05 m inkl. der Entwässerungsrinnen. Östlich der Straße wird zwischen der Entwässerungsrinne und der

vorhandenen Bebauung ein Gehweg in einer durchgehenden Breite von mindestens 2,20 m Breite angelegt. Westlich der Straße wird ebenfalls wieder ein Gehweg in einer Breite von mindestens 1,50 m hergestellt. Im Bereich des historischen Bauwerks „Wittbender Tor“ reduziert sich die Breite des Gehwegs punktuell auf ca. 55 cm.

Die Parkstände werden umlaufend durch Basaltplattenbänder eingefasst. Ausgehend von einer durchschnittlichen Fahrzeugbreite von ca. 2,10 m (inkl. Spiegeln) wird die Parkstandbreite mit 2,30 m vorgesehen. Diese ergibt sich aus der Netto-Stellplatzbreite von 2,0 m aus Basaltgroßpflaster zuzüglich der 30 cm breiten Basaltplatte zwischen Gehweg und Parkstand.

Die Baumstandorte, die an die Parkplatzflächen angrenzen werden ebenfalls umlaufend durch Basaltplattenbänder eingefasst, sowie innenliegend durch einen Läuferstein aus Kleinpflaster. Die Grünfläche des Baumstandortes beträgt standardmäßig 2,0 x 2,0 m.

Unmittelbar vor der vorhandenen Bebauung werden die Gehwege durch 30 cm breite Läufersteine eingefasst, die sich farblich von der Gehwegfläche abheben. Vor Grundstückszufahrten wird ein Rampenstein mit einem Höhenversatz von ca. 1 cm in gleicher Farbe wie die Läufersteine hergestellt.

Durch die farbliche Abhebung dienen die Rampen- und Läufersteine als seitliche Leitlinie für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen. Die Herstellung des Rampensteins mit geringfügigem Höhenversatz erfolgt als Kompromiss zur Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Sehbeeinträchtigten und Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Durch den Höhenversatz ergibt sich für Sehbeeinträchtigte eine Tastkante, wobei der Rampenstein gleichzeitig für bspw. Rollstuhlfahrer überfahrbar bleibt.

Als Verlegemuster wird im Gehwegbereich ein Reihenverband gewählt. Das Basaltgroßpflaster in den Parkplatzbereichen wird im Segmentbögenverband verlegt.

Die Straßenquerneigung der Fahrbahnfläche beträgt durchgehend 2,5 %. Die Querneigung der Gehwege beträgt ebenfalls standardmäßig 2,5 %. Um die bestehenden Zugänge und Zufahrten verkehrsgerecht anzuschließen variiert die Querneigung hier teilweise geringfügig.

4.4.2. Fahrbahnbefestigung

Die Bemessung der Dicke des Straßenoberbaus erfolgt auf Grundlage der Funktionsklasse der Straße „Am Wittbender Tor“ und der damit einhergehenden typischen Belastungsklasse. Eine Ermittlung über die dimensionierungsrelevante Beanspruchung ist infolge der geringen Verkehrsbelastung nicht zweckmäßig.

Die Stadtstraße „Am Wittbender Tor“ wird analog zur Stadtstraße „Stehbach“ der Straßenkategorie ES IV (Sammelstraße) zugeordnet. Gemäß den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO, Ausgabe 2012) ergibt sich für die typische Entwurfssituation von Wohnstraßen eine Belastungsklasse Bk 1,0 – Bk 3,2. Für die Straße „Am Wittbender Tor“ wird die Belastungsklasse **Bk 1,8** gewählt, da hier

Anliegerverkehr und in geringem Umfang auch Schwerverkehr (Lieferverkehr, Müllfahrzeuge, etc.) anstehen.

Bestimmung der Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus

Frostempfindlichkeitsklasse des Bodens: F3
Dicke in cm bei Belastungsklasse Bk 3,2 bis 1,0: 60 cm

Mehr- oder Minderdicken:

- Frosteinwirkung (Zone I)	+/-	0 cm
- Kleinräumige Klimaunterschiede	+/-	0 cm
- Wasserverhältnisse im Untergrund (Annahme)	+	5 cm
- Lage der Gradiente	+/-	0 cm
- Entwässerung über Rinnen, Abläufe	-	<u>5 cm</u>

Dicke des gesamten frostsicheren Oberbaus: 60 cm

Der Straßenoberbau der Straße „Am Wittbender Tor“ stellt sich nach Bk 1,8 der Tafel 3 nach RStO 12 wie folgt dar:

4,0 cm	Asphaltdeckschicht	
16,0 cm	Asphalttragschicht	
<u>40,0 cm</u>	Frostschutzschicht 0/32	Natursteinschotter
60,0 cm	Gesamtaufbau	

Der Oberbau der Seitenflächen stellt sich wie folgt dar:

10,0 cm	Betonsteinpflaster	(anthrazit)
4,0 cm	Splittsandbettung	
25,0 cm	Schottertragschicht 0/32	Natursteinschotter
<u>21,0 cm</u>	Frostschutzschicht 0/32	Natursteinschotter
60,0 cm	Gesamtaufbau	

Die Pflasterstärke wird hierbei aufgrund der möglichen Befahrung der Gehwegflächen durch Schwerverkehr, abweichend von der Tafel 3 nach RStO 12, mit 10 cm anstatt 8 cm festgelegt.

Die Plattenbänder werden in einer Dicke von 12 cm auf einem mind. 20 cm dicken Betonfundament ausgebildet.

Die Dicke des Natursteinpflasters der Parkstände variiert ca. zwischen 14 und 18 cm. Das Pflaster wird ähnlich wie die Basaltplatten auf einem mind. 20 cm dicken Betonfundament ausgebildet.

Die Angleichung des vorhandenen Pflasters in den Seitenbereichen erfolgt gemäß Bestand im Splittbett.

4.5. Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Die Einmündungen aller Zufahrten werden wieder in Lage und Höhe verkehrsgerecht an die Hauptfahrbahn angeschlossen.

4.6. Besondere Anlagen

Besondere Anlagen sind nicht vorgesehen.

4.7. Ingenieurbauwerke

Im Ausbaubereich befinden sich keine Ingenieurbauwerke

4.8. Lärmschutzanlagen

Lärmschutzanlagen sind nicht vorgesehen.

4.9. Öffentliche Verkehrsanlagen

Im Ausbaubereich befinden sich keine Anlagen des öffentlichen Verkehrs

4.10. Leitungen

Im Zuge des Ausbaus wird der vorhandene Mischwasserkanal erneuert und die Versorgungsleitungen in Abstimmung mit den jeweiligen Versorgungsträgern umgelegt bzw. neu verlegt.

4.11. Baugrund/Erdarbeiten

Im Auftrag der Stadt Mayen wurde für die Straße „Am Wittbender Tor“ eine Bodenuntersuchung durch die Firma sbt durchgeführt. Die ursprüngliche Untersuchung aus dem Jahr 2022 wurde hierbei zudem im Jahr 2023 noch um eine Untersuchung nach EBV ergänzt.

Eine Untersuchung des Untergrunds liegt nicht vor. Es wird davon ausgegangen, dass der Untergrund ähnliche Merkmale wie die angrenzende Stehbachstraße aufweist. Demnach stehen unterhalb des Oberbaus der Verkehrsfläche stehen hauptsächlich Lehme an. Der Untergrund wird hierbei als voraussichtlich nicht tragfähig eingestuft. Um die Mindestanforderung an die Tragfähigkeit des Planums zu erfüllen, empfiehlt der Bericht einen Bodenaustausch in ca. 40 cm Stärke durchzuführen.

Weiterhin geht aus dem Bericht hervor, dass die bestehenden bituminösen Schichten im Ausbaubereich nicht teerbelastet sind.

Details können dem vollständigen Bericht entnommen werden.

4.12. Entwässerung

Die Entwässerung der Verkehrsflächen erfolgt über beidseitige Basaltplattenbänder, die als Entwässerungsrinnen dienen, mit regelmäßigen Straßenabläufen. Die Abläufe werden an den neu herzustellenden Mischwasserkanal der Stadt Mayen angeschlossen.

Die exakte Festlegung der Ablaufabstände erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung

4.13. Straßenausstattung

Beleuchtung:

Die Straßenbeleuchtung wird im Zuge des Ausbaus neu hergestellt. Die Festlegung der Leuchtenstandorte erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.

Baumpflanzungen:

Im Rahmen der Klimaschutzvorgaben werden innerhalb der Straße Baumpflanzungen an insgesamt 2 Standorten vorgesehen.

Parkstände:

Im Bestand bietet die Straße „Am Wittbender Tor“ innerhalb des Straßenraums Parkplatzflächen für ca. 6 Pkw, wobei die Stellplatzflächen auf der Asphaltfahrbahn markiert sind. Eine Unterteilung der einzelnen Stellplätze ist nicht markiert.

Die Lage der Parkstände wurde anhand von Schleppkurven in Bezug auf Einfahrten sowie Zufahrten überprüft und bleibt nahezu unverändert. Die Anzahl der Parkstände reduziert sich anhand der Schleppkurven-Überprüfung sowie der Herstellung von insgesamt 2 Baumstandorten innerhalb der Parkplatzflächen auf insgesamt 5 explizit ausgewiesene Pkw-Stellplätze.

5. ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

Durch die Baumaßnahme sind keine nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten.

6. MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN

-entfällt-

7. KOSTEN

Die Baukosten der Baumaßnahme betragen gemäß Kostenberechnung nach AKS: (Brutto in Mio EURO)

Grunderwerbskosten	0,000 Mio €
Baukosten	<u>0,203 Mio €</u>
Gesamtkosten	0,203 Mio €

Baulastträger der Maßnahme sind die Stadt Mayen sowie anteilig die Anlieger der Berechnungseinheit „Innenstadt Mayen“.

8. VERFAHREN

Nach der Beratung und Beschlussfassung in den politischen Gremien der Stadt Mayen wird das Projekt im Rahmen einer Anliegerversammlung vorgestellt.

Im Anschluss erfolgt die Übersendung der Entwurfsplanung an den Fördergeldgeber im Rahmen des Förderprogramms "Lebendige Zentren". Die Zustimmung und Freigabe des Fördergeldgebers ist Voraussetzung für die Erstellung der Ausführungsplanung sowie den Ausbaubeginn zur Erneuerung der Straße „Am Wittbender Tor“.

9. DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME

Die Baumaßnahme wird zusammen mit der Maßnahme zum Ausbau der Stadtstraße „Stehbach“ ausgeführt, aufgrund der Zusammengehörigkeit hinsichtlich des Fahrbahnverlaufs. Bedingt durch die geringen Fahrbahnbreiten sollen die Maßnahmen komplett unter Vollsperrung durchgeführt werden. Zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Anschlussstraßen „An der Stadtmauer“, „Brückenstraße“, „Kreuzgang“ und „Göbelstraße“ soll der Ausbau in insgesamt zwei Bauabschnitten erfolgen.

Die Trennung der Bauabschnitte liegt hierbei Mittig im Zufahrtsbereich zur Brückenstraße. Ziel ist es, die Zu- und Abfahrt in bzw. aus der Brückenstraße durchgängig zu gewährleisten.

Die exakte Festlegung der Bauabschnitte sowie temporären Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten der Anschlussstraßen erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung in Zusammenarbeit mit den Trägern öffentlicher Belange.

Für Fußgänger wird eine Erreichbarkeit der Grundstücke eingerichtet.

Soweit möglich wird die Erreichbarkeit der Grundstücke mit Kfz während der Bauzeit, für die Anlieger zumindest temporär gewährleistet.

Als Bauzeit für die Straßenbauarbeiten sind insgesamt ca. 2 Monate vorgesehen, die sich voraussichtlich ca. gleichmäßig auf die beiden Bauabschnitte verteilen.

bearbeitet:

Mayen, im April 2024

KOHNS+GÖBEL
Ingenieur GmbH
gez. F. Göbel