

ERLÄUTERUNGSBERICHT, 1.FORTSCHREIBUNG

Projekt-Nr.: 21 38

Grundhafte Erneuerung der Verkehrsanlage "Memeler Weg"

Stadt Lüdenscheid



Für Zeichnungen/technische Unterlagen/Darstellungen behalten wir uns alle Rechte vor. Ohne unsere vorherige Zustimmung dürfen diese Zeichnungen/technischen Unterlagen/Darstellungen weder vervielfältigt noch Dritten zugänglich gemacht werden, und sie dürfen durch den Empfänger oder Dritte auch nicht in anderer Weise missbräuchlich verwertet werden. Zuwiderhandlungen verpflichten zu Schadensersatz und können strafrechtliche Folgen haben.

Erstellt	Geprüft	Freigegeben
Unterschriften		
Datum	Datum	Datum

22.09.2025

Inhaltsverzeichnis

Anlagenverzeichnis.....	IV
1 Darstellung der Baumaßnahme	1
1.1 Planerische Beschreibung.....	1
1.1.1 Art und Umfang der Baumaßnahme.....	1
1.1.2 Lage im vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz	1
1.1.3 Bestandteil von Bedarfs- und Ausbauplanungen	2
1.2 Straßenbauliche Beschreibung.....	3
1.2.1 Länge, Querschnitt, Kosten, Kostenträger	3
1.2.1.1 Länge, Fläche	3
1.2.1.2 Kostenträger.....	3
1.2.2 Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik	4
1.2.3 Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik	4
2 Notwendigkeit der Baumaßnahme	4
2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	4
2.1.1 Beginn der Planung	4
2.1.2 Planungsentwicklung.....	4
2.1.3 Veränderte Zielsetzung der Planung während der Dauer ihres Entwicklungsprozesses	5
2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen	5
2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele	5
2.3.1 Erfüllung des raumordnerischen/städtebaulichen Bedarfs nach raumordnerischen/städtebaulichen Zielvorgaben (z. B. Entwicklungsziele unter Berücksichtigung vorhandener und geplanter Anlagen anderer Verkehrsträger ...	5
2.3.2 Erschließung von peripheren Regionen.....	5
2.3.3 Verbindung von Zentren (Verbesserung der Beziehungen zwischen verschiedenen Regionen)	5
2.3.4 Stärkung der Wirtschaftskraft einer Region.....	6
2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur	6
2.4.1 Anpassung des Straßenzustandes an die Erfordernisse aus dem regelmäßigen Verkehrsaufkommen.....	6

2.4.2	Prognostische Einschätzung der Verkehrsentwicklung aufgrund zukünftig zu erwartender Entwicklungen (Verkehrsuntersuchungen)	6
2.4.3	Entlastung des vorhandenen, unzureichenden Straßennetzes	6
2.4.4	Anschluss an das überregionale Straßennetz außerhalb der Region	6
2.4.5	Schließung von Netzlücken.....	6
2.4.6	Verbesserung grenzüberschreitender Straßenverbindungen	7
2.4.7	Verbesserung und/oder Vereinheitlichung der Streckencharakteristik	7
2.4.8	Verbesserung der Verkehrssicherheit (derzeitige Unfallsituation, prognostizierte Veränderungen).....	7
2.4.9	Verbesserung der Wirtschaftlichkeit für die Straßennutzer (Zeit- und Betriebskostensparnisse)	7
2.4.10	Behebung von Engstellen und baulichen Mängeln	8
2.4.11	Beseitigung von Bahnübergängen	8
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	8
3	Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme/Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	8
3.1	Trassenbeschreibung der Varianten.....	8
3.2	Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum.....	9
3.3	Beurteilung der einzelnen Varianten.....	9
3.4	Aussagen Dritter zu Varianten	9
3.5	Wirtschaftlichkeit der Varianten	9
3.6	Gewählte Linie	10
4	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	10
4.1	Trassierung.....	10
4.2	Querschnitt	10
4.2.1	Vorhandene und künftige Verkehrsbelastung (einschließlich Anteil Schwerlastverkehr)	10
4.2.2	Begründung des gewählten Regelquerschnittes und eventuell erforderlicher Sonderquerschnitte (z. B. Berücksichtigung des Umfeldes, Begründung für Rad- und Gehwege und für Zusatzfahrstreifen).....	10
4.2.3	Aufteilung des Querschnittes	10
4.2.4	Leistungsfähigkeit	11
4.2.5	Befestigung der Fahrbahn	11
4.2.6	Befestigung der Rand- und Seitenstreifen, Geh- und Radwege, Parkflächen.....	11
4.2.7	Landschaftspflegerische Gestaltung der Böschungen und Mittelstreifen	11
4.2.8	Einordnung der Lärmschutz- und sonstigen Immissionsschutzanlagen in den Querschnitt	11
4.2.9	Bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	12
4.3	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	12

4.4	Baugrund/Erdarbeiten	12
4.4.1	Bodenarten, Zustand und Witterungsempfindlichkeit	12
4.4.2	Grundwasser	12
4.4.3	Bodengewinnung und Ablagerung	12
4.4.4	Umfang der Erdarbeiten, Massenbilanz	12
4.4.5	Besonderheiten bei der Wahl des Erdbauverfahrens	12
4.4.6	Vorzusehende bautechnische Maßnahmen	13
4.4.7	Vorgesehene Seitenentnahmen und Seitenablagerungen einschließlich ihrer landschaftspflegerischen Gestaltung	13
4.5	Entwässerung	13
4.6	Ingenieurbauwerke	13
4.7	Straßenausstattung	13
4.8	Besondere Anlagen	14
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	14
4.10	Leitungen	14
5	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	14
5.1	Lärmschutzmaßnahmen	14
5.2	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	15
5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	15
5.4	Maßnahmen zur Einpassung in bebauten Gebieten	15
6	Erläuterung zur Kostenberechnung	15
6.1	Kosten	15
6.2	Kostenträger	15
6.3	Beteiligung Dritter	15
7	Verfahren	15
8	Durchführung der Baumaßnahme	16
8.1	Bauabschnitte	16
8.2	Zeitliche Abwicklung	16
8.3	Grunderwerb	16
8.4	Verkehrsregelung während der Bauzeit	16
8.5	Erschließung der Baustelle, Auswirkungen während der Bauzeit	16
8.6	Wichtige sonstige Besonderheiten	16

Anlagenverzeichnis

Schriftlicher Teil

Nr.	Inhalt
1	Kostenberechnung
2	Bodengutachten vom 11.05.2022
2a	Versickerungsgutachten vom 02.02.2024
3	Sicherheitsaudit (wird AG-seitig erstellt)

Zeichnerischer Teil

Nr.	Inhalt	Maßstab
01	Deckenhöhenplan B1-5 1-100	1 : 100
02	Deckenhöhenplan B2-5 1-100	1 : 100
03	Deckenhöhenplan B3-5 1-100	1 : 100
04	Deckenhöhenplan B4-5 1-100	1 : 100
05	Deckenhöhenplan B5-5 1-100	1 : 100
06	Einbahnstraße-Höhenplan 1-500	1 : 500/50
07	Einbahnstraße-Lageplan B1 1-250	1 : 250
08	Einbahnstraße-Lageplan B2 1-250	1 : 250
09	Einbahnstraße-Regelquerschnitt 1-50	1 : 25
10	Einbahnstraße-Trassensummenplan B1 1-250	1 : 250
11	Einbahnstraße-Trassensummenplan B2 1-250	1 : 250

1 Darstellung der Baumaßnahme

Das Bauvorhaben umfasst die Grundhafte Sanierung sowie die Entwässerungsplanung des "Memeler Wegs" in Lüdenscheid. Die Straße ist insgesamt **480 m** lang und beidseitig bebaut. Aus diesem Grund werden ebenfalls Angleichungsmaßnahmen auf privater Fläche erforderlich.

1.1 Planerische Beschreibung

1.1.1 Art und Umfang der Baumaßnahme

Die Stadt Lüdenscheid beabsichtigt, den "Memeler Weg" grundhaft zu sanieren. Als Ergebnis der Variantendiskussion (s. Kap. 3.3) soll die bereits bestehende Ausführung als verkehrsberuhigter Bereich im Einbahnstraßenverkehr beibehalten werden. Die Verkehrsberuhigung erfolgt durch **eine Fahrbahneinengung (Eupener Steig) und 4 Aufpflasterungen sowie 15 weitere Einengungen mit Bäumen und Bepflanzungen.**

1.1.2 Lage im vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz

Die Baumaßnahme befindet sich im östlichen Bereich der Innenstadt und verbindet die "Schützenstraße" mit der "Saarlandstraße". Der "Memeler Weg" dient als Wohnstraße fast ausschließlich der Erschließung der angrenzenden Anlieger.

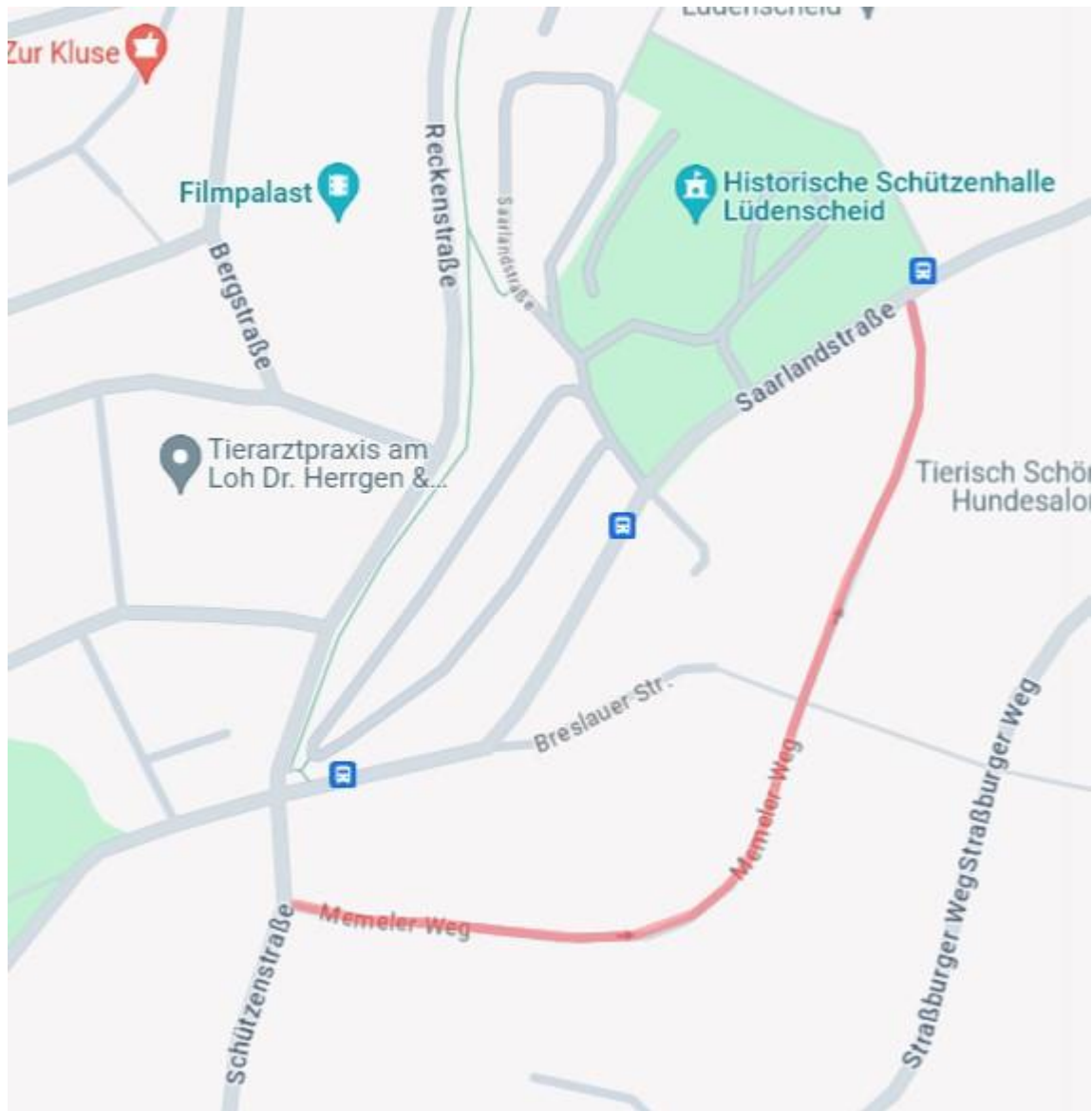


Abb. 1: Übersicht Planungsbereich

1.1.3 Bestandteil von Bedarfs- und Ausbauplanungen

Die Maßnahme wird zusammenhängend und isoliert von anderen Maßnahmen bearbeitet. Weitere Abschnitte sind nicht geplant.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

1.2.1 Länge, Querschnitt, Kosten, Kostenträger

1.2.1.1 Länge, Fläche

Die Länge des Bauabschnittes des "Memeler Wegs" beträgt in der Gesamtheit **480,0 m**.

Der derzeit bestehende Fahrbahnquerschnitt von 6,00 m bis 8,00 m soll beibehalten werden. Um weiterhin die Verkehrsberuhigung aufrecht zu erhalten, werden versetzt zueinander angeordnete Pflanzbeete und Parkbuchten geplant, die eine verminderte Geschwindigkeit erzwingen. Zusätzlich wird im Ausfahrtsbereich zur "Saarlandstraße" eine Verkehrsberuhigung durch auf der Fahrbahn angebrachte bepflanzte Verkehrsinseln erzielt. Diese werden so angeordnet, dass eine Durchfahrtsbreite von 3,20 m bis 3,70 m entsteht. Im Einmündungsbereich zur "Saarlandstraße" entstehen dadurch Gehwege von ca. **1,70 m** Breite. Im Bereich des Gehwegs "Saarlandstraße" sollen ebenfalls zwei Pflanzbeete angeordnet werden. Der Gehweg "Saarlandstraße" soll zum überfahrbaren Bereich hin mit Läufersteinen eingefasst werden. Der überfahrbare Bereich wird mit Uni-Optiloc **Pflaster** ausgeführt. Der weitere Verlauf wird dem Bestand angepasst. Die nötigen Durchfahrtsbreiten für Müllfahrzeuge o. ä. werden eingehalten. Diese werden während der Planung mit entsprechenden Schleppkurven nachgewiesen.

Mit Datum vom **22.09.2025** wurden vom Unterzeichner Baukosten i. H. v. brutto **1.286.000,00 €** ermittelt.

1.2.1.2 Kostenträger

Bei der grundhaften Sanierung des "Memeler Wegs" handelt es sich um eine nochmalige Herstellung der Erschließungsanlage gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NRW). Aus diesem Grund werden 80 % der beitragsfähigen Kosten auf die Anlieger umgelegt. Durch eine Gesetzesänderung werden jedoch bis Ende 2026 die Anliegeranteile der KAG-Beiträge durch das Land NRW gefördert und keine Beiträge mehr mit den Anliegern abgerechnet. Die übrigen Kosten trägt die Stadt Lüdenscheid.

1.2.2 Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Der "Memeler Weg" ist bereits als verkehrsberuhigter Bereich angelegt. Diese Verkehrsführung wird beibehalten und im Zuge der notwendigen Sanierung optimiert.

1.2.3 Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Anhand des Beschilderungsplanes ist ersichtlich, dass der "Memeler Weg" in seinem gesamten Verlauf als verkehrsberuhigter Bereich behandelt wird. Zonen dieser Art dienen der Verkehrsberuhigung in Wohngebieten.

2 Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

2.1.1 Beginn der Planung

Im Ingenieurvertrag vom 09.12.2021 wurde der Unterzeichner vom Fachbereich Planen und Bauen, Fachdienst Verkehrsplanung und -lenkung der Stadt Lüdenscheid, beauftragt.

Aufgrund von fehlendem Personal im Fachdienst, das durch den Neubau der Rahmedetalbrücke und der damit verbundenen Verkehrslenkungen abgestellt wurde, konnte die Wiederaufnahme der Planung erst im Jahre 2025 erfolgen.

2.1.2 Planungsentwicklung

Der "Memeler Weg" zeigt erhebliche Schäden (Spurrillen, mangelhafte Ableitung von Oberflächenwasser, stehende Nässe, klapperndes Pflaster u. a.) sowohl im Fahrbahn- und Gehwegbereich als auch an der Bord-Rinnen-Anlage auf, was seine augenscheinliche Ursache in einem nicht ausreichend tragfähigen und frostsicheren Aufbau hat. Weitere Angaben dazu sind dem Boden- und Versicherungsgutachten zu entnehmen.

2.1.3 Veränderte Zielsetzung der Planung während der Dauer ihres Entwicklungsprozesses

Die nun vorliegende Planung sieht die grundhafte Sanierung des "Memeler Wegs" vor. Der vorhandene Pflasterbelag der Straße wird wie folgt ersetzt: Anthrazit Pflaster (Fahrbahn), Naturgraues Pflaster (Parkstände), Asphalt (Fahrbahn) jeweils im Anschlussbereich zur Schützen- und Saarlandstraße sowie im Kurvenbereich zwischen den Stationen 0+140,00 und 0+230,00. Es erfolgen Angleichungsmaßnahmen zu privaten Flächen. Darüber hinaus werden Einengungen mit Bäumen und Bepflanzungen, Pflanzbeete und Parkbuchten neu angeordnet. Ergänzend wird die Entwässerung der Straße über eine mittig des "Memeler Wegs" verlaufende Rinne von Station 0+140,00 bis ~ 0+270,00 sowie 0+300,00 bis zur Einmündung in die "Saarlandstraße" geplant.

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Aufgrund der massiven Beschädigung des bestehenden Straßenbelags besteht eine Gefährdung des Straßenverkehrs. Darüber hinaus wird die Geschwindigkeit durch die derzeit angelegten Pflanzbeete partiell nur unzureichend reduziert.

2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

2.3.1 Erfüllung des raumordnerischen/städtebaulichen Bedarfs nach raumordnerischen/städtebaulichen Zielvorgaben (z. B. Entwicklungsziele unter Berücksichtigung vorhandener und geplanter Anlagen anderer Verkehrsträger

Hierzu liegen dem Unterzeichner keine Informationen vor.

2.3.2 Erschließung von peripheren Regionen

Hierzu liegen dem Unterzeichner keine Informationen vor.

2.3.3 Verbindung von Zentren (Verbesserung der Beziehungen zwischen verschiedenen Regionen)

Entfällt, da es sich um eine innerörtliche Straße handelt.

2.3.4 Stärkung der Wirtschaftskraft einer Region

Entfällt

2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

2.4.1 Anpassung des Straßenzustandes an die Erfordernisse aus dem regelmäßigen Verkehrsaufkommen

Das Ziel ist die Herstellung einer den aaRdT entsprechenden Tragfähigkeit mit ausreichender Frostsicherheit der Straße.

2.4.2 Prognostische Einschätzung der Verkehrsentwicklung aufgrund zukünftig zu erwartender Entwicklungen (Verkehrsuntersuchungen)

Entfällt

2.4.3 Entlastung des vorhandenen, unzureichenden Straßennetzes

Trotz der engstehenden Bebauung, der zahlreichen Grundstückszufahrten und des **gradlinigen und zwischen den Stationen 0+140,00 und 0+230,00 um 90° Grad gekrümmten** Verlaufs stellt der "Memeler Weg" auch einen innerörtlichen Straßenzug mit Verbindungsfunktion dar. Die Straße soll weitere innerörtliche, verästelte Verkehrswege nicht entlasten. Das Verkehrsaufkommen kann für die Zukunft als nahezu gleichbleibend stabil bewertet werden.

2.4.4 Anschluss an das überregionale Straßennetz außerhalb der Region

Der beigefügte Übersichtsplan verdeutlicht die Funktion des "Memeler Wegs". Eine Durchgängigkeit über den "Eupener Steig" zu den Straßen "Straßburger Weg" und "Breslauer Straße" ist fußläufig vorhanden.

2.4.5 Schließung von Netzlücken

Entfällt

2.4.6 Verbesserung grenzüberschreitender Straßenverbindungen

Entfällt

2.4.7 Verbesserung und/oder Vereinheitlichung der Streckencharakteristik

Langfristige Ziele sind die Verbesserung der Straßen- und Fußgängerverbindungen sowie die Beseitigung von Gefährdungspunkten durch aufgewölbtes Pflaster. Weiterhin soll eine geregelte Entwässerung geschaffen werden.

2.4.8 Verbesserung der Verkehrssicherheit (derzeitige Unfallsituation, prognostizierte Veränderungen)

Aus dem beiliegenden Lageplan **sowie dem Sicherheitsaudit** ist ersichtlich, dass ein besonderer Schwerpunkt dem Schutz der Anwohner gewidmet wurde.

Bei einer nachhaltigen Stadtentwicklung spielt die Erhaltung von Bepflanzungen bzw. deren Wiederaufbau eine zentrale Rolle. Aus diesem Grund wurde bei der Planung der Sanierung des "Memeler Wegs" besonders darauf geachtet, viele Möglichkeiten zur Anordnung von Pflanzbeeten zu nutzen. Des Weiteren wird durch die Errichtung von versetzt angeordneten Parkflächen und Pflanzbeeten die Beruhigung des Verkehrs und damit eine Herabsetzung der Durchfahrtsgeschwindigkeit erzielt. Die Aufrechterhaltung der Einbahnstraßenregelung mit gleichzeitiger Freigabe für den Fahrradverkehr in beide Fahrtrichtungen fördert die Steigerung des nicht-motorisierten Verkehrs aufgrund der besseren Anbindung für Radfahrer an das bestehende Straßennetz.

2.4.9 Verbesserung der Wirtschaftlichkeit für die Straßennutzer (Zeit- und Betriebskostensparnisse)

Im Zuge der Erstellung der Vertrags- und Verdingungsunterlagen wird auch geprüft, inwieweit ein Fördern des Erdmaterials innerhalb der Baustelle anstelle von Bodenaustausch möglich ist. Darüber hinaus sollen die Kosten für die Angleichungsarbeiten an die privaten Flächen möglichst gering gehalten werden.

2.4.10 Behebung von Engstellen und baulichen Mängeln

Engstellen können aufgrund des historisch gewachsenen Stadtkernes nicht behoben werden, da diese der Verkehrsberuhigung dienen sind sie auch weiterhin erwünscht. Die baulichen Mängel werden durch die Grundhafte Erneuerung beseitigt. Vor und nach den Baumaßnahmen sollten unabhängige **Beweissicherungen und ggf. Schwingungsmessungen auf Schäden angrenzender Gebäude und Mauern** durchgeführt werden. Gutachterliche Hinweise zur Vorbeugung von Bauschäden werden berücksichtigt.

2.4.11 Beseitigung von Bahnübergängen

Entfällt, da keine Bahnübergänge in dem vorgesehenen Bauabschnitt bestehen.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Entfällt für den Straßenbau, da keine neue Trassenführung möglich ist und ein 100%iger Befestigungsgrad erforderlich ist.

Für eine nachhaltige und zukunftsichere Straßenplanung soll durch geeignete Maßnahmen der Anteil versiegelter Flächen reduziert und durch Retention und Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers die Kanalisation entlastet werden. Hierzu werden an geeigneten Stellen Baumrigolen vorgesehen, die als Versickerungsflächen dienen und das Mikroklima verbessern.

Weiterhin sollen **BeWa Abläufe für die passive Bewässerung von Baumstandorten sowie BeWa D-Raintanks 3000**, die aufgrund ihrer seitlichen Öffnungen einfach und schnell mit Baumsubstrat gefüllt werden können, zum Einsatz kommen.

3 Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme/Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1 Trassenbeschreibung der Varianten

Entfällt, da keine Alternative ohne weitreichenden Einschnitt möglich erscheint.

3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Aufgrund der Urbanisierung ist in dem vorgesehenen Abschnitt wenig Lebensraum für Natur und Landschaft vorhanden. Durch die geplanten Pflanzbeete werden Grünflächen angelegt, die sowohl den Umwelt- als auch **den Aufenthaltscharakter verbessern**.

3.3 Beurteilung der einzelnen Varianten

Variante A: Die bevorzugte Ausführung wurde als Einbahnstraßenregelung geplant. Diese wird weiterhin als verkehrsberuhigter Bereich ausgeführt. Der Radverkehr kann in beide Richtungen erfolgen. Die Anzahl möglicher öffentlicher Stellplätze ist im Vergleich zu Variante B etwas höher (31 PKW-Stellplätze).

Variante B: Im Rahmen der Vorplanung wurde ebenfalls ein Zweirichtungsverkehr in Betracht gezogen. Diese Variante wäre ebenfalls als verkehrsberuhigter Bereich hergestellt worden. Die Anzahl möglicher öffentlicher Stellplätze wäre dadurch verringert worden (23 PKW-Stellplätze). **Diese Variante wurde nicht mehr weiterverfolgt.**

3.4 Aussagen Dritter zu Varianten

Die Planung ist mit der Behindertenbeauftragten der Stadt Lüdenscheid abzustimmen. Der Vorentwurf wird in der Auditphase 2 einem Sicherheitsaudit unterzogen. **Das Sicherheitsaudit hat eine verstärkte Berücksichtigung der Verkehrssicherheit zum Ziel. Hierbei kommt dem Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer eine besondere Bedeutung zu. Das Ergebnis ist aus der Anlage "Sicherheitsaudit" ersichtlich.**

3.5 Wirtschaftlichkeit der Varianten

Auf eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wird aufgrund des unverhältnismäßig hohen Aufwands bei geringem Investitionsvolumen verzichtet.

3.6 Gewählte Linie

Die bestehende Linie und Gradienten kann aufgrund der vorhandenen Randbebauung nur geringfügig verändert werden.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierung

Besondere Elemente zur Trassierung werden nicht angeordnet, da es sich um eine Straße mit abgeminderter Fahrgeschwindigkeit handelt.

4.2 Querschnitt

4.2.1 Vorhandene und künftige Verkehrsbelastung (einschließlich Anteil Schwerlastverkehr)

Siehe Punkt 2.4.2

4.2.2 Begründung des gewählten Regelquerschnittes und eventuell erforderlicher Sonderquerschnitte (z. B. Berücksichtigung des Umfeldes, Begründung für Rad- und Gehwege und für Zusatzfahrstreifen)

Aufgrund der Zwangspunkte wird der geplante Querschnitt gemäß dem Bestand gewählt. Lediglich im Ausfahrtsbereich zur "Saarlandstraße", werden rechts- und linksseitig die Gehwege durch die Errichtung neuer Pflanzbeete angepasst. Die Gehwege werden in Betonsteinpflaster ausgeführt. Der entsprechende Aufbau der Pflasterfläche und die Pflasterstärke werden berücksichtigt. Die Regelquerschnitte sind in den Anlagen zu finden.

4.2.3 Aufteilung des Querschnittes

Es wird die Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung mit stark verminderter Geschwindigkeit angestrebt. Zusätzlich soll der Fahrradverkehr in beide Fahrtrichtungen ermöglicht werden.

4.2.4 Leistungsfähigkeit

In Abstimmung mit den Vertretern der Bauherrenschaft wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von maximal 7 km/h vereinbart, da Kinder die gesamte Fahrbahn nutzen dürfen. Weiterhin kann die Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit entfallen, weil es sich um eine Anliegerstraße mit Einbahnstraßenregelung handelt.

Andere Faktoren, wie die Anzahl querender Fußgänger, Parkvorgänge oder Halten in zweiter Reihe haben i. d. R. einen größeren Einfluss.

4.2.5 Befestigung der Fahrbahn

Die Befestigung der Fahrbahn erfolgt in Asphaltbauweise, siehe beigegefügte Regelquerschnitte. Der Aufbau wurde in Anlehnung an die RStO 12 für eine Belastungsklasse 1,0 festgelegt.

4.2.6 Befestigung der Rand- und Seitenstreifen, Geh- und Radwege, Parkflächen

Die Befestigung der Rand- und Seitenstreifen der Fahrbahn erfolgt mit Rundborden bzw. im Bereich der Pflanzbeete mit Hochborden und einem Rinnstein zur Entwässerung. In den Einfahrtbereichen werden keine Absenker angeordnet, da die Befestigung durchgehend über Rundborde erfolgt (siehe Lageplan).

4.2.7 Landschaftspflegerische Gestaltung der Böschungen und Mittelstreifen

Die Pflanzbeete, welche zur Verkehrsberuhigung dienen, werden begrünt. Die dort befindlichen Solitärbäume werden entfernt und durch Neupflanzungen ergänzt.

4.2.8 Einordnung der Lärmschutz- und sonstigen Immissionsschutzanlagen in den Querschnitt

Entfällt

4.2.9 Bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Die Maßnahme befindet sich nicht in einem Trinkwasserschutzgebiet. Sonstige Schutzgebiete liegen nicht vor.

4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Weitere Kreuzungen und Einmündungen liegen nicht vor.

4.4 Baugrund/Erdarbeiten

Ein **Boden- und Versicherungsgutachten** wurde erstellt und ist im Anhang beigelegt.

4.4.1 Bodenarten, Zustand und Witterungsempfindlichkeit

Siehe Bodengutachten

4.4.2 Grundwasser

Siehe Bodengutachten

4.4.3 Bodengewinnung und Ablagerung

Siehe Bodengutachten

4.4.4 Umfang der Erdarbeiten, Massenbilanz

Es entsteht kein wesentlicher Massenabtrag oder -auftrag. Die Höhenverhältnisse werden nur geringfügig verändert.

4.4.5 Besonderheiten bei der Wahl des Erdbauverfahrens

Siehe Bodengutachten

4.4.6 Vorzusehende bautechnische Maßnahmen

Siehe Bodengutachten

4.4.7 Vorgesehene Seitenentnahmen und Seitenablagerungen einschließlich ihrer landschaftspflegerischen Gestaltung

Entfällt

4.5 Entwässerung

Die Oberflächenwässer und häuslichen Abwässer werden über einen Mischwasserkanal **in unterschiedlich geringen Nennweiten bis DN 300** abgeleitet. Eine Umwandlung in ein Trennsystem ist nicht vorgesehen. Nach Aussage von Vertretern der SELH befindet sich der bautechnische Zustand der Mischwasserkanalisation in einem befriedigenden Zustand. Das auf den Straßen- und Gehwegflächen anfallende Niederschlagswasser wird über Straßenabläufe abgeleitet. Zum einen wird dadurch die Kanalisation entlastet, zum anderen wirkt es sich positiv auf das Mikroklima aus.

4.6 Ingenieurbauwerke

In dem zuvor beschriebenen Straßenabschnitt befinden sich keine weiteren Ingenieurbauwerke.

4.7 Straßenausstattung

Die Planunterlagen beinhalten auch eine Markierung und Beschilderung. Eine ÖPNV-Haltestellenausstattung und eine ÖPNV-Infrastruktureinrichtung sind in dem betrachteten Abschnitt nicht vorhanden. **Die nächstgelegenen Haltestellen befinden sich unmittelbar im Bereich des Knotenpunktes des zur "Saarlandstraße" liegenden Bergstadt-Gymnasiums Lüdenscheid und an der "Breslauer Straße".** Zusätzliche Querungshilfen für seh- und mobilitätsbehinderte Personen hin zum **"Memeler Weg"** wurden AG-seitig nicht gewünscht.

4.8 Besondere Anlagen

Die Lage der Beleuchtungspunkte wurde in Abstimmung mit dem Bauherrenvertreter angepasst. Es wurde keine neue Lichtpunktberechnung durchgeführt. Die Anzahl der Beleuchtungspunkte beträgt 16 Stück.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Entfällt

4.10 Leitungen

Eine Erneuerung der Versorgungsleitungen ist nicht vorgesehen.

4.11 Leerrohr-Infrastruktur

Kabelleerrohre für die Internet-Breitbandversorgung wurden zunächst eingeplant, dann jedoch wieder verworfen, da eine direkte Mitverlegung im Zuge der grundhaften Erneuerung erfolgen soll. Die Vertreter der Stadt Lüdenscheid befinden sich im Austausch mit den Versorgungsträgern.

Darüber hinaus werden für die Medien Gas und Wasser talseitig eine zusätzliche Ummantelung mit je einem Leerrohr gewünscht, um einen Austausch der Leitungen unter einer Rigole problemlos zu ermöglichen. Die Leerrohre haben eine Nennweite von DN 250. Nach Information der Enervie Vernetzt GmbH werden keine zusätzlichen Maßnahmen hinsichtlich Belüftung sowie äußerem Korrosionsschutz erforderlich.

5 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Entfällt

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Entfällt

5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Entfällt

5.4 Maßnahmen zur Einpassung in bebauten Gebieten

Entfällt

6 Erläuterung zur Kostenberechnung

6.1 Kosten

Die Baukosten sind in der beigefügten **ersten fortgeschriebenen** Kostenberechnung dargelegt.

6.2 Kostenträger

Siehe 1.2.1.2

6.3 Beteiligung Dritter

Siehe 1.2.1.2

7 Verfahren

Das Ausschreibungsverfahren erfolgt über eine öffentliche Ausschreibung mit vorheriger Ausschreibungsbekanntmachung über den Vergabemarktplatz der eVergabe NRW. Des Weiteren ist eine Veröffentlichung in den Printmedien mit entsprechendem Hinweis vorgesehen.

8 Durchführung der Baumaßnahme

8.1 Bauabschnitte

Die Baumaßnahme wird **zusammenhängend und isoliert von anderen Maßnahmen bearbeitet**.

8.2 Zeitliche Abwicklung

Erfolgt in Abstimmung und nach Vorgabe des Stadtreinigungs- Transport- und Baubetriebs Lüdenscheid (STL).

8.3 Grunderwerb

Bei dem Bauvorhaben wird kein Grunderwerb erforderlich.

8.4 Verkehrsregelung während der Bauzeit

Aufgrund des umliegenden verästelten Wegenetzes können die Bauarbeiten **partiell** unter Vollsperrung hergestellt werden. Vor Baubeginn **wurde am 07.10.2025** eine Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt. Die Belange der Anwohner werden aufgenommen und soweit möglich bei der Ausführungsplanung und der Durchführung des Bauvorhabens berücksichtigt. Abstimmungen mit dem ÖPNV müssen nicht getroffen werden, da keine Möglichkeit einer Ersatzhaltestelle geschaffen werden muss.

8.5 Erschließung der Baustelle, Auswirkungen während der Bauzeit

Die Anwohner müssen keine Behinderungen in Kauf nehmen, die über das übliche Maß hinausgehen.

8.6 Wichtige sonstige Besonderheiten

Keine

Siegen/Gießen 22.09.2025

