

VERWALTUNGSVORLAGE VL-96/2024

| | | | | |
|--------------------------------------|--------------|--------------|-----------|-----|
| ERSTELLT DURCH | ERSTELLT AM | SITZUNGSTEIL | | |
| Straßenbau | 24.04.2024 | öffentlich | | |
| GREMIUM | STATUS | TERMIN | EINLADUNG | TOP |
| Ausschuss für Sicherheit und Ordnung | beschließend | 23.05.2024 | 3/2024 | |

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

**Grundhafte Erneuerung der Ulmen- und Ahornstraße
hier: Beschluss über Art und Umfang der Erneuerung der Verkehrsflächen und der Beleuchtung im Rahmen des Bauprogramms zur Abrechnung nach KAG (Erstattung durch das Land)**

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Die Kosten der Baumaßnahme belaufen sich auf rd. 1.000.000,- € für die Ulmenstraße und rd. 800.000,- € für die Ahornstraße. Die Mittel, in Höhe der Gesamtkosten von rd. 1.800.000,- € sind im Haushalt 2024 und 2025 unter dem Produkt 460505 und Sachkonto 785200 eingeplant, über Verpflichtungsermächtigungen wird bereits auf die Mittel zugegriffen.

Bei der bevorstehenden Straßenausbaumaßnahme handelt es sich um eine Erneuerungsmaßnahme nach den §§ 8 und 8a des Kommunalabgabengesetzes Nordrhein-Westfalen (KAG NRW), wonach in der ab dem 01.01.2024 gültigen Fassung keine Beiträge mehr erhoben werden dürfen (Beitragserhebungsverbot).

Die Kostenerstattung werden wir, sobald die noch zu erlassende Rechtsverordnung vorliegt, direkt bei dem Land NRW beantragen. Da es sich um zwei Anliegerstraßen handelt, ist von einer 70 bis 80%igen Erstattung der anrechenbaren Kosten durch die NRW-Bank zu rechnen. Eine verbindliche Aussage dazu kann erst nach dem Erlass der Ausführungsbestimmungen der §§8 und 8a, in Zusammenhang mit den §§25 und 26 des KAG NRW getroffen werden. Die Einnahmen aus der Erstattung des Landes NRW sind im Haushalt unter dem Produktsachkonto 460505.681107 bereits eingeplant.

INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

Die Ulmen- und Ahornstraße werden niveaugleich ausgebaut und sind somit an jeder Stelle barrierefrei zu queren. An den Seitenrändern werden die Einfassungen mit einer 3 cm hohen Tastkante versehen.

KLIMAVERTRÄGLICHKEIT

Der Ausbau der Erschließungsstraßen erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik. Nach aktueller Rechtslage dürfen von den Versorgungsunternehmen keine E-Ladestellen eingerichtet und betrieben werden. Wie die Versorgung mit E-Ladestellen zukünftig sichergestellt werden kann, muss im Rahmen eines gesamtstädtischen Konzeptes betrachtet werden. In der Ulmenstraße sind 24 Baumstandorte und in der Ahornstraße 16 Standorte vorgesehen.

Durch den Einsatz moderner LED-Beleuchtung werden Ressourcen geschont und Energieeinsparungen erreicht. Die Erneuerung der Beleuchtung entspricht den Grundsätzen des beschlossenen Beleuchtungskonzeptes.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Ausschuss für Sicherheit und Ordnung beschließt Art und Umfang der Erneuerung der Verkehrsflächen und der Beleuchtung in der Ulmen- und Ahornstraße zur Abrechnung nach KAG (Erstattung durch das Land).

i.V. Arnold Reeker
Beigeordneter

Art und Umfang des Straßenbaus

Der Umbau der Ulmen- und Ahornstraße beinhaltet neben einer grundhaften Sanierung, auch eine Neustrukturierung des Verkehrsraums. Hierzu werden innerhalb der Fahrbahn geschwindigkeitsreduzierende und klimafördernde Maßnahmen in Form von Baumscheiben vorgesehen. Zur Variantenfindung und Abstimmung im Rahmen der Vorplanung wurde eine Anliegerbeteiligung mit einer Präsentation und Fragerunde vor Ort durchgeführt. Anschließend bestand die Möglichkeit Einwendungen und Anregungen mündlich oder in schriftlicher Form zu äußern. Nach Abwägung der Varianten wird seitens der Verwaltung die Variante des verkehrsberuhigten, barrierefreien Ausbaus favorisiert. Der sich problematisch zeigende Grunderwerb ist in dieser Planungsvariante nicht notwendig, da sich die niveaugleich Verkehrsfläche zwischen den bestehenden Grenzen anpassen kann.

Aktuell befinden sich sowohl auf der Ulmenstraße als auch auf der Ahornstraße keine öffentlichen, ausgewiesenen Parkflächen. Findet aktuell größtenteils nur geduldetes Gehwegparken statt, werden zukünftig insgesamt 40 (16 Stellplätze Ahornstraße, 24 Stellplätze Ulmenstraße) öffentliche Parkplätze geschaffen. Bei einer erfolgten Begehung des Straßenraumes in den Abendstunden konnten insgesamt 44 abgestellte Fahrzeuge gezählt werden. In der Ulmenstraße wird im Bereich der Kirche eine Radabstellanlagen für sieben Fahrräder geschaffen.

Planungsgrundsatz Ahornstraße:

Der Querschnitt der Ahornstraße wird vollständig gepflastert. Diese Mischverkehrsfläche wird von den bestehenden Grundstückseinfassungen begrenzt. Der zukünftige Anschluss der Mischverkehrsfläche an den Bestand erfolgt über einen Tiefbordstein mit 3 cm Tastkante. Im Bereich einer vorhandenen Zufahrt wird die Verkehrsfläche mit einer Basamentbahn eingefasst.

Zusätzlich werden zur Verkehrsberuhigung Baumscheiben und Parkflächen angeordnet, die eine Breite von 2,20 m besitzen. Die Länge der Baumscheiben beträgt 3,00 m. Bei den Parkflächen belaufen sich die Längen zwischen 6,00 m (Einfachparkplatz) und 18,00 m (Doppelparkplatz). Die Baumscheiben sind durch einen Rundbordbordstein $r=9$ um +9 cm von der Mischverkehrsfläche abgesetzt. Zwischen den Baumscheiben mit Parkflächen und den Flurstücksgrenzen wird ein Reststreifen für die Versorger mit einer Breite von 0,50 m hergestellt. Die Fahrbahn ist in einem negativen Dachprofil ausgebildet und hat eine Fahrbahnbreite von ca. 9,10 m. Die Abbildung 1 zeigt den Regelquerschnitt inkl. Regelaufbau nach RStO 12 in der Ahornstraße. Der Fahrbahnaufbau entspricht der Belastungsklasse 1,8 nach RStO und hat in Abstimmung mit dem Bodengutachten eine frostsichere Bautiefe von 60,0 cm. Der Gehweg im Anschlussbereich der Schulstraße entspricht ebenfalls dem Regelaufbau nach RStO und hat einen frostsicheren Aufbau von 42,0 cm. Im Bereich der Zufahrten wurde der Aufbau verstärkt und entspricht somit der Belastungsklasse 1,8 nach RStO in Pflasterbauweise.

Sowohl der Anschluss an die Schulstraße als auch die Kreuzung zur Ulmenstraße werden in Asphaltbauweise ausgeführt.

Zukünftig soll das Parken in der Wendeanlage in der Ahornstraße unterbunden werden. Dazu wird eine großzügige Pflanzinseln mit integriertem Baumstandort vorgesehen. Die Wendemöglichkeit für ein 3-achsiges Müllfahrzeug ist nachgewiesen worden.

Abbildung 2 zeigt den Regelquerschnitt für den Bereich des Wendehammers in der Ahornstraße.

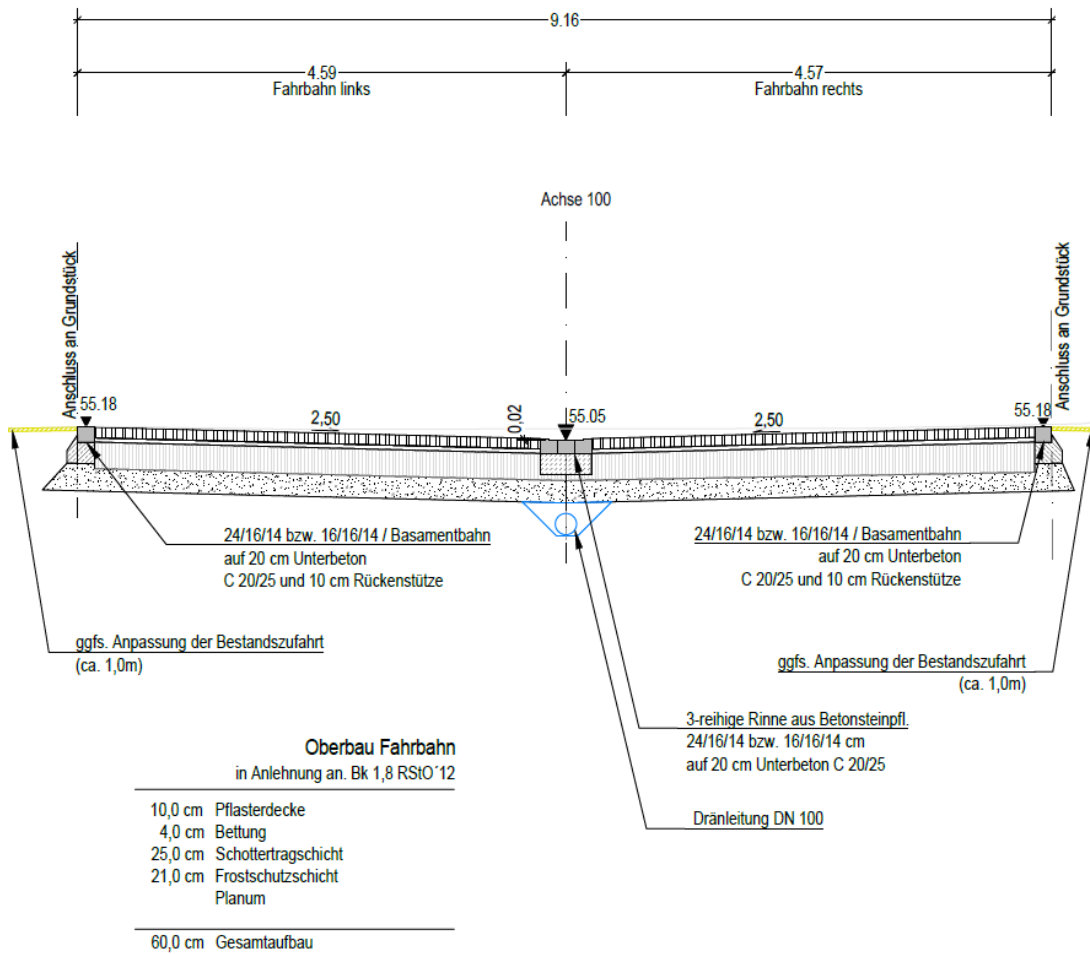


Abbildung 1: Regelquerschnitt Ahornstraße

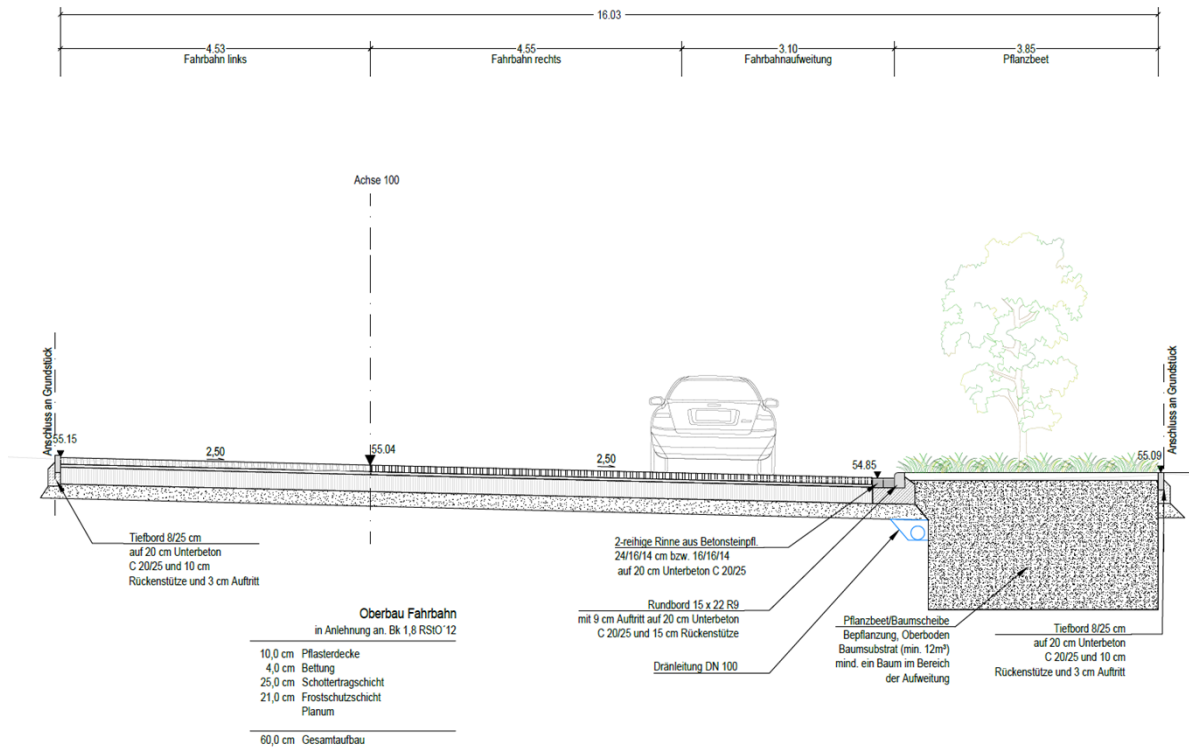


Abbildung 2: Regelquerschnitt Ahornstraße (Wendeanlage)

Planungsgrundsatz Ulmenstraße:

Der Querschnitt der Ulmenstraße wird ebenfalls vollständig gepflastert. Er entspricht dem Querschnitt der Ahornstraße und stellt somit auch eine Mischverkehrsfläche dar. Der Anschluss der Mischverkehrsfläche an den Bestand erfolgt über einen Tiefbordstein mit einer 3 cm hohen Tastkante. Zusätzlich werden zur Verkehrsberuhigung Baumscheiben und Parkflächen angeordnet, die eine Breite von 2,20 m besitzen. Die Länge der Baumscheiben beträgt 3,00 m. Bei den Parkflächen belaufen sich die Längen zwischen 6,00 m und 18,00 m. Die Baumscheiben sind durch einen Rundbordbordstein $r=9$ um +9 cm von der Mischverkehrsfläche abgesetzt. Zwischen den Baumscheiben mit Parkflächen und den Flurstückgrenzen wird ein Reststreifen für die Versorger mit einer Breite von 0,50 m hergestellt. Die Fahrbahn ist in einem negativen Dachprofil ausgebildet und hat eine Fahrbahnbreite von ca. 8,00 m. Abbildung 3 zeigt den Regelquerschnitt inkl. Regelaufbau nach RStO 12 in der Ulmenstraße. Der Fahrbahnaufbau entspricht der Belastungsklasse 1,8 nach RStO und hat in Abstimmung mit dem Bodengutachten eine frostsichere Aufbauhöhe von 60,0 cm. Der Gehweg im Bereich des Anschlusses an die Von-Galen-Straße entspricht ebenfalls dem Regelaufbau nach RStO und hat einen frostsicheren Aufbau von 42,0 cm. Im Bereich der Zufahrten wurde der Aufbau verstärkt und entspricht somit der Belastungsklasse 1,8 nach RStO in Pflasterbauweise. Sowohl der Anschluss an die Von-Galen-Straße als auch die Kreuzung zur Ahornstraße werden in Asphaltbauweise ausgeführt. Im Bereich der Anschlüsse an die Akazienstraße wird das neu vorgesehene Pflaster an das bereits vorhandene Pflaster, von den Gehwegen der Akazienstraße, angeschlossen.

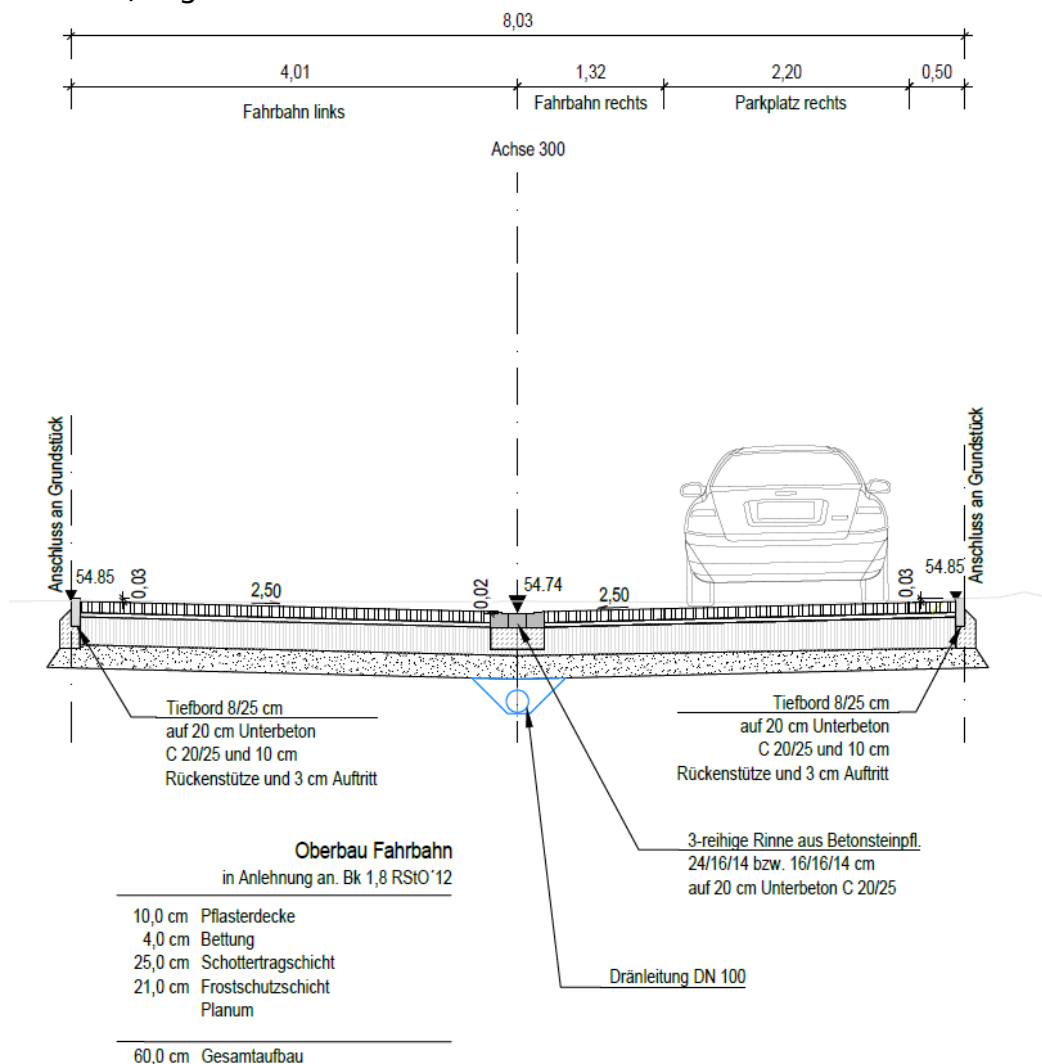


Abbildung 3: Regelquerschnitt Ulmenstraße

Oberflächenentwässerung (Ahorn- und Ulmenstraße)

Grundsätzlich wird das anfallende Oberflächenwasser innerhalb der Mischverkehrsfläche gesammelt, gefasst und über ein Rinnensystem dem jeweiligen Ablauf zugeführt. Von dort aus wird das Wasser über eine Anschlussleitung dem Mischwasserkanal zugeführt.

Die Entwässerung der Mischverkehrsfläche erfolgt über ein negatives Dachprofil mit einem Quergefälle von 2,50 % und wird vorerst in einer dreizeiligen Rinne gefasst und über ein Längsgefälle dem zugehörigen Ablauf zugeführt. Diese befinden sich in den Tiefpunkten der Fahrbahn, jeweils auf halber Strecke zwischen den Tangentschnittpunkten und/oder nach etwa 300 - 400 m² versiegelter Verkehrsfläche. Die Rinne befindet sich mittig in der Mischverkehrsfläche. Die Entwässerung des Wendepunktes der Ahornstraße läuft über ein Pultprofil mit einem Quergefälle von 2,50 % in Richtung Pflanzinsel. Dort wird es in einer zweizeiligen Rinne gefasst und über ein Längsgefälle dem zugehörigen Ablauf zugeführt.

Die Entwässerung der Übergangs- und Verbindungsbereiche wird an die oben beschriebene Entwässerung angepasst.

Höhenentwicklung (Ahorn- und Ulmenstraße)

Die Höhenentwicklung der Gradienten in der Ahorn- und Ulmenstraße orientiert sich grundsätzlich am vorhandenen Gelände. Der bestehende Höhenverlauf in der Ahorn- und Ulmenstraße hat ein sehr geringes Längsgefälle von meist durchgehend unter 0,5% und in Teilabschnitten wird ein Längsgefälle von 0,2% im Bestand unterschritten. Hierbei besteht die Gefahr, dass das in der Rinne gesammelte Oberflächenwasser nicht zielgerichtet in Richtung der Abläufe geführt werden kann. Die Mindestlängsneigung der geplanten Gradienten wurde auf 0,5% festgelegt. Zu diesem Zweck wurde mithilfe der Gradienten ein „künstlicher“ Höhenunterschied erzeugt und es führt in Teilabschnitten zu einer Neuordnung des bisherigen Geländeverlaufs. Durch diese Maßnahmen entsteht in der Gradientenentwicklung und in Kombination mit den konstanten Querneigungen keine abflussschwachen Zonen in der Fahrbahn.

Anlagen:
Lagepläne
Ausbauquerschnitte