

Federführung:

Dezernat 2

Produkt:

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

Datum:

23.04.2018

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	02.05.2018	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	08.05.2018	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	17.05.2018	Entscheidung

Ausbau Hinterstraße

Beschlussvorschlag 1:

Die Hinterstraße ist nach Durchführung der Baumaßnahmen des Abwasserwerks und der Stadtwerke auf der gesamten Breite und Länge entsprechend den technischen Vorgaben der RSTO 12 herzustellen.

Beschlussvorschlag 2:

Der überarbeitete Entwurf zur Umgestaltung der Straße ist in einer Bürgerversammlung zu erläutern und zur Diskussion zu stellen.

Sachverhalt:

Beschlusslage

Der Rat hat in seiner Sitzung am 27.12.2018 folgenden Beschluss gefasst:

„Es wird beschlossen, die Hinterstraße im Zusammenhang mit der Erneuerung der Kanalisation zur Gemeinschaftsstraße im Sinne des Integrierten Handlungs- und Maßnahmenkonzeptes Innenstadt (InHK) zu planen.“

In den Haushaltsplan wurden 70STR082 „Neubau/Umgestaltung Hinterstraße“ Ausgabemittel von 300.000 € für 2018 und Einnahmen aus einer Beteiligung des Abwasserwerks in Höhe von 75.000 € eingestellt.

Anforderungen Abwasserwerk und Stadtwerke

Wie schon in der Vorlage 251/2017 dargestellt, muss das Abwasserwerk den Kanal in der Hinterstraße von dem Einmündungsbereich Jakobiring/hinterstraße bis zur Letterstraße und in der Letter Straße von der Einmündung Hinterstraße bis zur Pfauengasse erneuern. Die Baumaßnahme wird in dieser Abfolge durchgeführt.

Technischer Zustand Straße, Gehwege und Beleuchtung

Die Fahrbahn ist im April 1952 durch Ersetzen der alten Pflasterdecke und Aufbringen einer Asphaltdecke erneuert worden. Eine entsprechende Tiefbauakte befindet sich im „alten“ Archiv.

Die Akte trägt die Nr. 1. Ausweislich der dortigen Ausschreibung wies die Hinterstraße 1952 bereits die heute vorhandene Aufteilung der Einrichtungen und Ausbaumaße auf. Es handelte sich um eine 5 m breite Fahrbahn mit beidseitigen Gehwegen von 1,25 m.

Einzig im Bereich des Hauses Letter Straße 22/24 ist 1991 aufgrund einer Baumaßnahme am Gebäude der Gehweg auf einer Länge von ca. 40 m erneuert worden (Archiv Akte Nr. 477). Weitere Erneuerungs- oder Verbesserungsmaßnahmen sind in der Vergangenheit nicht durchgeführt worden, so dass die Fahrbahn mehr als 60 Jahre alt ist und die Gehwege vermutlich noch älter sind.

Der technische Aufbau entspricht in keiner Weise den heutigen Anforderungen an eine derartige Straße. Es liegen erhebliche Mängel vor. Die Maßnahmen des Abwasserwerks und die mittelfristig notwendige Erneuerung der Versorgungsleitungen machen einen den heutigen technischen Anforderungen entsprechenden Ausbau entsprechend den technischen Regeln der RSTO notwendig. Durch die Kombination der Maßnahmen können die Kosten insgesamt begrenzt werden.

Gehwege

Es ist ein beidseitiger Gehweg von je 1,25 m vorhanden. Der Gehweg besteht auf beiden Seiten vor dem Ausbau aus einer 8 cm Betonsteinpflaster-Decke auf einer 10 cm Sandbettung/Bettung aus Steinmehl. Es ist in nur zwei Teilbereichen eine 5 cm starke Schotterschicht vorhanden. Ausweislich des Ergebnisses der Probeschachtungen liegen derzeit keine hinreichenden Tragschichten vor. Die Oberflächen der Gehwege sind zurzeit in einem akzeptablen Zustand, das Quergefälle ist teilweise sehr groß, durch Treppenabgänge ist die ohnehin geringe Gehwegbreite zum Teil deutlich eingeschränkt, die Bordanlagen und Rinnen sind in einem schlechten Zustand.

Der Gehweg wird nach einer Ausbaumaßnahme (mit Umgestaltung des Querschnitts) in einer Breite von 1,25 m auf der gesamten Länge der Anlage beidseitig hergestellt. Auf der südlichen Seite wird der Gehweg in Teilbereichen um 2 m auf 3,25 m verbreitert. Aufgrund der mangelnden Tragfähigkeit wird der Aufbau zusätzlich zu der Empfehlung der RSTO 12 (Gesamtaufbau Gehweg 30 cm) um eine weitere Schicht aus frostunempfindlichen Material von 10 cm verstärkt. Es entsteht ein beidseitiger Gehweg, welcher erstmals den Angaben der RSTO 12 entspricht mit folgendem Ausbaustandard:

- 8 cm Pflaster
 - 4 cm Bettungsmaterial
 - 15 cm Schottertragschicht
 - 13 cm Schicht aus frostunempfindlichen Material
- 40 cm Gesamtaufbau

Fahrbahn

Eine vom AWW in Auftrag gegebene Bodenuntersuchung der Ing. Urbanski & Versmold vom 29.06.2017 hat ergeben, dass sich im Bereich Hinterstraße eine sehr dünne Asphaltbetonschicht von ca. 3 bzw. 4 cm befindet. Darunter befindet sich eine angespritzte Decke aus Teer/Splitt. Die Tragschicht besteht aus einer ca. 25 cm starken Schicht Hochofenschlacke. Der Bereich weist einen Teergehalt auf. Darunter befinden sich Bodenauffüllungen. Der Oberbau ist mit Z 2 eingestuft worden. Der vorhandene bituminöse Aufbau der Hinterstraße ist **teerhaltig** (ca. 4 cm i. M.) Dieses gilt in gleichem Maße für die darunterliegende ungebundene Schicht aus Hochofenschlacke (ca. 20 cm bis 30 cm i. M.). Das unter der Hochofenschlacke liegende Planum muss im Fahrbahnbereich in einer Mächtigkeit von ca. 0,70 m bis 1,00 m ausgehoben (weil humushaltig) und durch frostsicheren, verdichtungsfähigen Boden ausgetauscht werden, um einen regelkonformen und dauerhaften Ausbau zu erreichen.

Es liegt aktuell, vor der Ausbaumaßnahme kein ausreichend tragfähiger Unterbau vor. Es entsteht eine Fahrbahn mit andersartigem Aufbau nach RSTO12 und geänderter

Querschnittseinteilung der Straßenoberfläche (besondere Flächen für den ruhenden und den fließenden Verkehr) wie folgt:

Der neue **Fahrbahnaufbau** (für Asphaltbauweise) erfolgt gem. Empfehlung Gutachten Urbabnski & Versmold vom 29.06.2017 nach RSTO 12 in einer Stärke von **0,55 m**. Die Fahrbahn wird nach der Maßnahme folgenden Aufbau aufweisen:

- 4 cm Asphaltdeckschicht
 - 12 cm Asphalttragschicht
 - 15 cm Schottertragschicht
 - 24 cm Frostschutzschicht
- 55 cm Gesamtaufbau**

Bürgerbeteiligung

Am 23.01.2018 hat die Verwaltung Vertretern der Nachbarschaft die Planung erläutert. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist dem beigefügten Protokoll zu entnehmen.

Beitragsfähigkeit

Bei der Hinterstraße handelt es sich um eine sog. historische Straße, welche aus dem BauGB entlassen ist.

In der Sitzungsvorlage 251/2017 hatte die Verwaltung bereits erläutert, dass die Maßnahme in der in der Vorlage dargestellten Form wahrscheinlich beitragsfähig nach KAG wäre. Eine definitive Aussage sei erst nach Erstellung einer Entwurfsplanung möglich.

Nach Vertiefung der Planung hat die Verwaltung die Frage der Beitragsfähigkeit weitergehend geprüft.

Wird die Straße im Zuge der Kanalbaumaßnahme entsprechend den technischen Regelwerken hergestellt, liegt unabhängig von der Aufteilung des Straßenquerschnitts eine beitragsfähige und damit beitragspflichtige Maßnahme vor. Dies gilt unabhängig davon, ob eine Umgestaltung nach der vorliegenden Planung erfolgt oder ob der Straßenquerschnitt nach der Baumaßnahme wieder entsprechend der heutigen Aufteilung (1,25 m gepflasterter Gehweg, 5 m Fahrbahn mit markierten Stellplatzbereichen, 1,25 m gepflasterter Gehweg) hergestellt wird. Entscheidend für die Beitragsfähigkeit ist nicht die Gestaltung des Straßenquerschnitts und der –oberfläche sondern die Tatsache, dass der Straßenoberbau und die Frostschutzschicht auf einen den heutigen Anforderungen entsprechenden Standard gebracht werden müssen.

Eine Beitragspflicht wäre nur in dem Fall nicht gegeben, wenn lediglich die dünne Asphaltdecke durch eine gleich starke neue Decke ersetzt würde und auf die notwendige Herstellung eines tragfähigen Unterbaus verzichtet würde. Die Rinnen und Bordanlagen müssten dann in ihrer heutigen Form ebenfalls erhalten bleiben, eine Korrektur des Quergefälles im Gehweg wäre nicht möglich. Das ist aber aus Sicht der Verwaltung keine sinnvolle Alternative. Ziel muss es sein, nun im Zusammenhang mit der Kanalauswechslung eine den technischen Regeln entsprechende und damit dauerhafte Anlage zu bekommen und damit den künftigen Unterhaltungsaufwand zu minimieren.

Änderung der Planung und Empfehlung der Verwaltung

Unter Berücksichtigung der Anregungen aus der Nachbarschaft wurde die Planung wie folgt angepasst:

Die im Rat am 27.12.2018 vorgestellte Planung sah die Einschränkung der Fahrbahnbreite im Bereich der Stellplätze auf 2,5 m vor. Dadurch konnte auf der Nordseite ein Gehweg mit einer Breite von 1,75 m eingeplant werden. Die Fahrbahnbreite von 2,5 m reicht für das Befahren mit Pkw aus. Lkw müssten im Einzelfall den Gehweg mitbenutzen. Aufgrund des sehr geringen Lkw-Anteils sah die Verwaltung dies als unproblematisch an. Im Gespräch am 23.01.2018

sprach sich die Nachbarschaft jedoch vehement gegen die geplante Einengung der Fahrbahn aus. Bereits heute könne man Probleme beim Befahren der Straße durch Lkw beobachten. Nach einer erneuten Beobachtung der Situation vor Ort und auch aus rechtlichen Gründen (nach der einschlägigen Rechtsprechung muss neben einem parkenden Fahrzeug mindestens eine Fahrbahnbreite von 3 m verbleiben) schließt sich die Verwaltung der Argumentation der Nachbarschaft an. In der überarbeiteten Planung wird daher eine durchgängige Fahrbahnbreite von 3 m vorgesehen. In der Folge sind beide Gehwege 1,25 m breit, wobei der südliche Gehweg zwischen den Stellplätzen um 2,0 m aufgeweitet wird. Eine grundlegende Verbesserung der Situation für Fußgänger wäre nur bei gleichzeitigem Verzicht auf die Stellplätze möglich. Hier vertrat die Nachbarschaft aber ganz klar die Auffassung, dass die Stellplätze unverzichtbar sind (diskutiert wurde nur die Frage, wer diese nutzen darf). Die weiche Separation zwischen Fahrbahn und Gehweg durch einen Rundbord mit einem Auftritt von 3 cm, die von der Nachbarschaft in Frage gestellt wurde, hält die Verwaltung daher weiterhin für zwingend erforderlich, um die Situation der Fußgänger zu verbessern. Die Gehwege mit einer Breite von 1,25 m reichen bei weitem für eine komfortable Nutzung durch Fußgänger nicht aus, so dass Fußgänger gezwungen sind, auch die Fahrbahn mit zu nutzen.

Die Verwaltung ist der Auffassung, dass in jedem Fall eine technische Verbesserung der Anlage auf den heutigen bautechnischen Standard erfolgen muss.

Nach Prüfung und Abwägung der Stellungnahme der Nachbarschaft empfiehlt die Verwaltung, die Hinterstraße auf Basis der geänderten Planung umzugestalten. Dafür sprechen folgende Gründe:

- Verbesserung der Nutzbarkeit für Fußgänger
 - durch Erweiterung des südlichen Gehweges auf ca. 73 m Länge (von 159 m Gesamtlänge),
 - durch eine weiche Separation zwischen Fahrbahn und Gehweg und
 - durch verbesserte Quermöglichkeiten
- Begrenzung der Querneigung auf 3,2 %
- Aufwertung des Straßenbildes / Verbesserung des Wohnumfeldes
- Gliederung des Straßenraumes durch Bäume
- Reduzierung des quartiersfremden Durchgangsverkehrs durch Umgestaltung Einmündung Pfauengasse

Nachteil ist die Reduzierung der Stellplätze im Straßenraum von heute 16 auf zukünftig 12 bis 13. Andererseits kommt dies dem Charakter einer Wohnstraße entgegen. Im Zusammenhang mit der Erweiterung der Parkraumkapazitäten auf dem Parkplatz Mittelstraße (Vorlage 045/2018) wird die geringfügige Reduzierung auch als unkritisch eingestuft.

Anlagen:

Protokoll über das Gespräch mit der Nachbarschaft am 23.01.2018