

# Der Bürgermeister



Hilden

Hilden, den 08.02.2011  
AZ.: VI/66.1-Kronengarten

**WP 09-14 SV 66/064**

## Beschlussvorlage

öffentlich

**Straßenbau "Am Kronengarten"**  
**Hier: §14 Unterlagen nach GemHVO**

### Beratungsfolge:

|                            |            |
|----------------------------|------------|
| Stadtentwicklungsausschuss | 09.03.2011 |
| Haupt- und Finanzausschuss | 16.03.2011 |

### Abstimmungsergebnis/se

|                            |            |                  |
|----------------------------|------------|------------------|
| Stadtentwicklungsausschuss | 09.03.2011 | s. Niederschrift |
| Haupt- und Finanzausschuss | 16.03.2011 | s. Niederschrift |

**Beschlussvorschlag:**

„Der Haupt- und Finanzausschuss beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss den Ausbau der Straße Am Kronengarten und stimmt den nach § 14 GemHVO vorgelegten Unterlagen und den ermittelten Gesamtkosten zu:

☐ **Variante 1 (mit Unterflurcontainer für Altglas)**

|                                                            |               |
|------------------------------------------------------------|---------------|
| Investitionsanteil 1 (Bürgersteig und Straßenbeleuchtung): | 197.000 €     |
| Investitionsanteil 2 (Unterflurcontainer)                  | 37.000 €      |
| Aufwandsanteil (Fahrbahn)                                  | 42.000 €      |
| <br>Gesamtkosten                                           | <br>276.000 € |

Voraussetzung: der DSD trägt die Instandhaltung der Container

**oder alternativ**

☐ **Variante 2 (ohne Unterflurcontainer für Altglas)**

|                                                            |               |
|------------------------------------------------------------|---------------|
| Investitionsanteil 1 (Bürgersteig und Straßenbeleuchtung): | 197.000 €     |
| Aufwandsanteil (Fahrbahn)                                  | 42.000 €      |
| <br>Gesamtkosten                                           | <br>239.000 € |

Nach dem Bauzeitenplan unter Beachtung des Kassenwirksamkeitsprinzips sollen die Gesamtkosten wie folgt veranschlagt werden:

|                          |               |                                    |
|--------------------------|---------------|------------------------------------|
| bisher bereitgestellt    | Ansatz 2009 - | 8.000,00 € (Planung)               |
| Bürgersteig /Beleuchtung | Ansatz 2011 - | 189.000,00 € als Investition       |
| Unterflurcontainer       | Ansatz 2011 - | 37.000,00 € als Investition        |
|                          |               | (nur bei Beschluss der Variante 1) |
| Fahrbahn                 | Ansatz 2011 - | 42.000,00 € als Aufwand            |

Über die Aufnahme der Maßnahme in die Finanzplanung wird im Rahmen der weiteren Haushaltsplanung 2011 entschieden.“

## Finanzielle Auswirkungen

|                              |                                              |
|------------------------------|----------------------------------------------|
| Finanzielle Auswirkungen:    | ja                                           |
| Produkt-Nr.: 120101          | Bezeichnung: Verkehrsflächen und Brücken     |
| Mittel stehen zur Verfügung: | teilweise im Haushalt 2011/2012 veranschlagt |

### 1.) § 14 GemHVO

| Investitions-Nr.: | I076600025      |                          |                             |                                     |
|-------------------|-----------------|--------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|
| Haushaltsjahr     | Auszahlung<br>€ | Einzahlung<br>€          | Invest.-haushalt<br>ja/nein | Beschreibung                        |
| 2009              | 8.000,00        |                          | ja                          | Planung                             |
| 2011              | 149.000,00      |                          | ja                          | Bürgersteige                        |
| 2011              | 40.000,00       |                          | ja                          | Beleuchtung                         |
| 2011              | 37.000,00       |                          | ja                          | Unterflurcontainer (bei Variante 1) |
| 2010              | 7.000,00        | aktivierte Eigenleistung |                             |                                     |
| 2011              | 13.000,00       | aktivierte Eigenleistung |                             |                                     |

### 2.) Aufwand KST 521151

| Haushaltsjahr                                               | Auszahlung<br>€ | Kostenart | Invest.-haushalt<br>ja/nein | Beschreibung         |
|-------------------------------------------------------------|-----------------|-----------|-----------------------------|----------------------|
| 2011<br>(bisher nicht im Haushaltsplanentwurf veranschlagt) | 42.000,00       |           | nein                        | Fahrbahnunterhaltung |

Der Restbuchwert des entfallenden Bürgersteiges (rd. 11.000€) muss ausgebucht werden.

### Sichtvermerk Kämmerer:

Vor dem Hintergrund der Belastung des Finanzhaushaltes und der zusätzlichen künftigen jährlichen Abschreibungen sollte auf die Unterflurcontainer verzichtet werden.

gesehen Klausgrete

### **Erläuterungen und Begründungen:**

Im Zusammenhang mit dem Neubau des Park- und Geschäftshauses soll die Straße „Am Kronengarten“ aufgewertet werden. Die Verwaltung wurde dementsprechend beauftragt, eine Planung zu erstellen. Es entstehen ein Supermarkt und zwei weitere kleinere Handelseinrichtungen. Das neue Gebäude erhält eine ansprechende Fassade. Mit der Bereitstellung von Verkaufsflächen wird der sich bisher mit einem gewissen Hinterhofcharakter präsentierende innerstädtische Bereich insgesamt aufgewertet, was durch eine funktionelle, aufenthaltsfreundliche Straßenraumgestaltung unterstützt werden soll.

Im STEA am 03.11.2010 wurde mit der Sitzungsvorlage WP 09-14 SV 66/046 die Vorplanung bereits besprochen. Damals wurde folgender Beschluss gefasst.

*„Der Stadtentwicklungsausschuss stimmt der vorgestellten Planung für den Straßenausbau der Straße „Am Kronengarten“ zu.*

*Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung auf der Basis*

*b) der Variante 2 mit grob geschätzten Gesamtkosten von 210.000 €*

*fortzuführen und die Unterlagen nach §14 GemHVO zur Beschlussfassung vorzulegen.*

*Die bauliche Realisierung soll nach der Fertigstellung des Park- und Geschäftshauses für den Zeitraum ab Sommer 2011 eingeplant werden.*

Auf dieser Basis wurde die Planung weitergeführt und die Entwurfsplanung aufgestellt die nunmehr zur Beschlussfassung vorgestellt wird.

Die Straße wurde in den sechziger Jahren nach den damaligen technischen Vorschriften ausgebaut. Aufschlussreich ist die damalige Vorhabensbezeichnung „Ausbau der Entladestraße Kronengarten“, die die bisherige Nutzung treffend charakterisiert.

Dementsprechend ist die vorhandene Straßenraumgestaltung durch eine überbreite Fahrbahn von ca. 7,0 m Breite und schmale ebenfalls nur mit einer Schwarzdecke befestigte Randbereiche (als Fußgängerbereich) gekennzeichnet. Die Randbereiche sind durch eine zweistreifige Muldenrinne aus Natursteingroßpflaster von der Fahrbahn getrennt und größtenteils wesentlich schmaler als 1,50 m, so dass sich begegnende Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen müssen.

Die vorhandene Situation erzeugt einen unattraktiven Gesamteindruck und ist für Fußgänger nach heutigen Maßstäben und den zu erwartenden zukünftigen Nutzungen unzureichend.

Die östliche Grenze des Ausbaubereiches befindet sich etwa bei Beginn des Parkhauses. Im Westen schließt der Ausbaubereich an die vorhandene Pflasterung im Einmündungsbereich zur Heiligenstraße an.

Im Jahr 2005 wurde die Verkehrsbelastung der Straße durch eine Verkehrszählung festgestellt. Dabei wurden in westliche Richtung insgesamt 2245 Kfz und 25 Lkw/Lz am Tag gezählt. 616 Kfz verlassen den Kronengarten über die Heiligenstraße, sodass ca. 1629 Kfz über die Lichtsignalanlage auf die Kirchhofstraße abfließen. Somit beträgt der DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) der Straße „Am Kronengarten“ etwa 3875 Kfz. Der größte Teil des Verkehrsaufkommens wird durch das Parkhaus verursacht. Durch die geplanten Verkaufsflächen wird zusätzlicher Verkehr von ca. 650 Fahrzeugen pro Tag erwartet.

Der gesamte Streckenabschnitt ist Bestandteil einer Tempo-30 Zone, die sich weiter in Richtung südliche Heiligenstraße ausdehnt. Der Warringtonplatz ist als Fußgängerzone und die nördliche Heiligenstraße als Verkehrsberuhigter Bereich deklariert.

Der vorhandene Oberflächenzustand ist noch relativ gut intakt. Der vorhandene Oberbau wurde bereits 2005 durch ein Baugrundgutachten festgestellt. Danach besteht die Befestigung der Fahrbahn aus einer 8 bis 9 cm dicken Schwarzdecke auf ca. 20 bis 30 cm Mineralgemisch. In den

Randbereichen wurden Schwarzdeckendicken von 4 bis 12 cm vorgefunden.

Da über den Bereich der im Straßenraum befindlichen Unterkellerung (ehemals Karstadt) auch neue Bordsteine gesetzt werden sollen und damit auch in die Tiefe gegangen werden muss, wurde zur Erkundung des vorhandenen Straßenaufbaues über dem Keller ein weiteres Gutachten erstellt. Dazu wurden 3 Schürfen angelegt und folgende Erkenntnisse gewonnen.

Die Oberkante der Kellerdecke (vermutlich ein Schutzbeton) wurde in den drei Erkundungsschürfen in Tiefen von 0,41 m (Schurf 1), 0,49 m (Schurf 3) und 0,53 m (Schurf 2) unterhalb OK Straßendecke angetroffen.

Den Abschluss zur Geländeoberfläche bildet bei allen Schurfgruben eine 0,09 m dicke Asphalt-Tragdeckschicht. Diese wird von einer 0,20 m (Schurf 1) bis 0,30 m (Schürfe 2 und 3) mächtigen Kalksteinschotter-Frostschuttschicht unterlagert. Darunter befindet sich in allen Schürfen eine 0,10 m bis 0,14 m dicke Lehmschicht in Form eines sandig - feinkiesigen Schluffes in steifer Konsistenz zwischen Tragschichtmaterial und Oberkante Kellerdecke vorhanden.

Die Kornverteilung des Kalksteinschotters wurde bestimmt und gemäß ZTVA / ZTVT kann das Material als Schottertragschicht 0/45 mm und damit sehr gutes ungebundenes Tragschichtmaterial eingeordnet werden. Damit wird der in der Sitzungsvorlage WP 09-14 SV 66/046 vorgeschlagene Lösung, nur die Asphaltschichten zu erneuern, bestätigt.

Auf dieser Basis wird im Gutachten empfohlen, den gebundenen Fahrbahnaufbau mit 4 cm Asphaltdeckschicht und 8 cm Asphalttragschicht herzustellen. Damit wird gegenüber dem vorhandenen Zustand nur geringfügig mehr in den bestehenden Fahrbahnaufbau eingegriffen (bisherige Asphaltdecke ist 9 cm dick).

Die Erneuerung der Fahrbahndecke ist somit eine Unterhaltungsmaßnahme und gilt als Aufwand. Es fallen gemäß beiliegender Kostenberechnung Kosten in Höhe von 42.000,00 € an.

Die Bürgersteige, einschließlich Borde und Entwässerungsrinnen werden grundhaft ausgebaut. Borde und Entwässerungsrinnen werden auf einem neuen Betonfundament hergestellt. Im Bereich der Unterkellerung wird hierzu vom Gutachten empfohlen, die vorhandene Lehmschicht zu entfernen und den Unterbeton direkt auf den Schutzbeton der Unterkellerung aufzubringen.

Die Bürgersteige werden mit Betonsteinpflaster befestigt. Aus gestalterischen Gründen soll hier ein farbiges (sandfarben) Material zum Einsatz kommen.

Da die vorhandene Straßenbeleuchtung zum Großteil am alten Parkhaus befestigt war, wird die Straßenbeleuchtung vollständig erneuert. Hierfür werden 8 neue Beleuchtungsmasten aufgestellt.

Die erstmalige Herstellung von Bürgersteigen und die Erneuerung der Straßenbeleuchtung sind eine Investitionsmaßnahme. Hierfür fallen gemäß Kostenberechnung Kosten in Höhe von 197.000,00 € an.

Die Gesamtkosten für den Straßenbau einschließlich Bürgersteige und Straßenbeleuchtung belaufen sich somit auf 239.000,00 €, was gegenüber der Kostenschätzung in der Sitzungsvorlage WP 09-14 SV 66/046 einer Kostenerhöhung von 29.000,00 € entspricht.

Die zusätzlichen Kosten lassen sich zum einen damit erklären, dass erst kürzlich ein genaues Angebot der Stadtwerke zur Straßenbeleuchtung vorliegt, was deutlich über der Kostenschätzung liegt und zum anderen liegt das Gutachten zur Karstadt-Unterkellerung erst seit dem 25.11.2010 vor, was sich ebenfalls Kosten steigernd ausgewirkt hat.

Die Querschnittsaufteilung ergibt sich aus der Straßenfunktion als Anlieferstraße und Parkhauszufahrt. Hierfür wird eine Fahrbahnbreite von 5,50 m erforderlich, bei der sich zwei LkW bei langsamer Fahrt (kleiner 30 km/h) begegnen können. Der verbleibende Platz wird für die Bürgersteige genutzt. Dabei wird vor dem neuen Geschäftshaus wegen des zu erwartenden höheren Fußgängerandrangs mit 2,00 m ein etwas breiterer Bürgersteig angelegt als auf der nördlichen Seite. Hier kann noch ein 1,50 m breiter Bürgersteig untergebracht werden. Insgesamt werden damit die Verhältnisse für Fußgänger (auch mobilitätsbehinderte Personen) deutlich verbessert.

Der nördliche Bürgersteig kann aufgrund der geplanten Bauweise für die Fahrbahn (Asphalterneuerung bei Nutzung der vorhandenen ungebundenen Befestigung) keinen Hochbord erhalten. Hier kommt ein Rundbord mit 3 cm Auftritt zum Einsatz, was aufgrund der Vielzahl von Grundstückszufahrten ebenfalls vorteilhaft ist.

Der südliche Bürgersteig erhält einen Hochbord mit 12 cm Auftritt, was auch über den geeigneten Einsatz von Bordabsenkungen zur höhenmäßigen Einordnung der neuen Bebauung unerlässlich ist. Das neue Park- und Geschäftshaus ist entlang der Straße ca. 125 m lang und hatte in der ursprünglichen Planung eine einheitliche Erdgeschoßhöhe. Das ist aufgrund der Längsneigung der Straße von 0,5 % problematisch, weil sich hierdurch auf der Straße ein Höhenunterschied von etwa 0,6 m ergibt. Da entlang der gesamten Gebäudefront verschiedene Eingänge vorgesehen sind und will man einen barrierefreien Zugang gewährleisten, ergeben sich durch diese Höhenunterschiede erhebliche Probleme, die im Zuge der Straßenplanung in Zusammenarbeit mit der Gebäudeplanung zu klären waren. Eine in mehreren Abschnitten gestaffelte Erdgeschoßhöhe des Gebäudes wäre die übliche Lösung, was aber hier aufgrund der Grundrißgestaltung und zwingend einheitlichen Höhe der einzelnen Verkaufsräume nicht möglich ist. Letztlich konnte aus diesem Grund nur ein Höhengsprung in der Erdgeschoßhöhe im Bereich der Parkhauszufahrt untergebracht werden. Ansonsten wird die höhenmäßige Anpassung der verschiedenen Eingänge an die Gehweghöhe über Variierungen der Bordsteinhöhe ermöglicht.

Bei der Beratung der Vorentwurfsplanung (SV 66/046) im Stadtentwicklungsausschuss wurde gefordert, dass durch geeignete Maßnahmen der Schwerverkehr nicht in die Heiligenstraße abfließen kann.

Eine konsequente bauliche Absperrung für den Schwerverkehr wäre nur möglich, wenn es im öffentlichen Straßenraum auch eine entsprechende Wendemöglichkeit gäbe. Diese steht aber nicht zur Verfügung und kann aufgrund der unzureichenden Platzverhältnisse auch nicht geschaffen werden.

Weiterhin wurde untersucht, ob nicht durch geeignete gestalterische Maßnahmen - wie zum Beispiel eine Einengung durch ein Baumtor - wenigstens darauf hingewiesen werden kann, dass in der Folge ein anderer städtebaulicher Abschnitt beginnt und damit die Weiterfahrt für Schwerverkehr vermieden werden sollte. Dabei hat sich gezeigt, dass durch die extrem dichte Anbauung der Straße (Zufahrten, unmittelbar angrenzende Privatparkplätze und Containerstandort) im in Frage kommenden Bereich unmittelbar vor der Heiligenstraße keine Möglichkeit besteht, derartige Einbauten unterzubringen.

Ein weiteres Detail der Planung ist die Bereitstellung einer „Fußgängerquerung“ die gleichzeitig eine geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme sein soll. Es soll ein 4 m breiter Pflasterstreifen quer über die Fahrbahn bereitgestellt werden, der höher als das Fahrbahnniveau ist. Hierzu wurden in der Sitzungsvorlage WP 09-14 SV 66/046 zwei Standorte vorgeschlagen.

Letztlich soll nunmehr nur der Standort im Zuge der bereits vorhandenen Fußgänger Verbindung (C&A) zur Mittelstraße zum Einsatz kommen. Zum einen sind hier die meisten Fußgängerquerungen zu erwarten und zum anderen gibt es mit dem 2. Standort technische Probleme. Eigentlich wäre hierfür der Bereich des Supermarkt-Einganges der richtige Standort. In diesem Bereich ist jedoch südlich eine Bordabsenkung erforderlich, sodass damit keine Aufpflasterung mit Höhenunterschied entstehen könnte, sondern nur eine niveaugleiche Pflasterung. Damit lässt sich aber das o.a. Ziel nicht erreichen.

Am 16.12.2010 wurde eine Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt (s. Anlage). Die dort diskutierten Punkte zur Aufpflasterung und den Behindertenstellplätzen wurden in die Entwurfsplanung eingearbeitet.

Zur Verbesserung der Ordnung und Sauberkeit im Stadtbild besteht die Möglichkeit, den im Bereich des städtischen Jugendzentrums (Jueck) vorhandenen Containerstandort für Altglas mit Unterflur-Containern auszustatten. Dieser Vorschlag war noch nicht in der Vorentwurfsplanung enthalten, da dieser Aspekt sich erst im weiteren Planungsprozess ergeben hat.

Diese Maßnahme hat zunächst nichts mit dem Straßenbau zu tun, kann aber im Zuge des Straßenbaues zur Nutzung von Synergieeffekten (Einsparung einer gesonderten Baustelleneinrichtung und Oberflächenwiederherstellung) mit durchgeführt werden.

Es würden drei Container für Altglas zum Einsatz kommen. Sie befinden sich unsichtbar unter der Erde. Sichtbar bleiben lediglich kleine, unauffällige Einfüllschächte. Diese fallen im Stadtbild und

ihrer Umgebung kaum auf und vermitteln einen aufgeräumten und sauberen Eindruck (siehe Anlage). Kein Vergleich zu der bisherigen Situation, die immer als „Schmuddelecke“ in Erinnerung bleibt und ein harmonisches Stadtbild erheblich stört.

Die Kosten für die Herstellung der Unterflurcontainer belaufen sich auf 37.000,00 € und wären als Investition zu veranschlagen. Eine Abwälzung der Baukosten auf den DSD als Altglasentsorger ist nach Prüfung der Verträge nicht möglich. Da die Realisierung aber nicht technisch zwingend ist, wurden im Beschlussvorschlag die Varianten mit und ohne Unterflurcontainer unterbreitet. Ergänzend ist anzumerken, dass hier noch eine vertragliche Vereinbarung über die Behälterinstandhaltung mit dem DSD erforderlich ist. Dies wäre Bedingung für eine Realisierung, eine entsprechende Beschlussfassung voraussetzend.

Zur Refinanzierung der Straße können folgende Aussagen getroffen werden.

Die Erschließungsanlage „Am Kronengarten“ wurde im Jahre 1973 nach den Bestimmungen des Bundesbaugesetzes refinanziert als Straße im konventionellen Ausbau, d.h. Gehweg und Fahrbahn auf unterschiedlichem Niveau. „Erstmalig endgültig hergestellt“ wurde die Anlage in den Jahren 1967/68.

Wie bereits in der SV 66/046 ausgeführt, ist eine Refinanzierung der Teileinrichtungen Fahrbahn und Bürgersteig nach dem KAG NRW nicht möglich.

Die Teileinrichtung Beleuchtung wird aufgrund Ihres Alters - Herstellung 1967 - für refinanzierbar eingeschätzt, je nach Art der eingesetzten Technik als nachmalige Herstellung oder Verbesserung im Sinne des § 8 KAGNRW.

Im Haushaltsplanentwurf sind bisher veranschlagt:

|                                                                             |          |                            |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------|----------------------------|
| 2009                                                                        | 8.000€   | Planungsmittel             |
| 2011                                                                        | 210.000€ | Baukosten                  |
| 2012                                                                        | 40.000€  | Baukosten                  |
| Die Mittel sind insgesamt als Investitionsausgaben etatisiert. Hinzu kommen |          |                            |
| 2010                                                                        | 7.000€   | aktivierte Eigenleistungen |
| 2011                                                                        | 13.000€  | aktivierte Eigenleistungen |
| Finanzmittel im Aufwandsbereich sind bisher nicht veranschlagt.             |          |                            |

Auf der Basis der derzeitigen Bauzeitenkenntnisse des Neubaus Park- und Geschäftshaus soll der gesamte Straßenbau in 2011 erfolgen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass auf der Straßensüdseite vor dem Park- und Geschäftshaus erst nach Realisierung des Straßenbaus ein Bürgersteig besteht (das neue Gebäude geht bis an den derzeitigen Fahrbahnrand). Dies verlangt, die für 2011 veranschlagten Mittel auf 2010 vorzuziehen. Weiterhin sind die bisher gesamt als Investition veranschlagten Kosten auf Investition und Aufwand aufzuteilen.

Alle weiteren Angaben können den nachfolgenden Anlagen entnommen werden.

Horst Thiele

Anlagen:

- Anlage 1 – Lageplan Straßenbau
- Anlage 2 – Foto Unterflurcontainer
- Anlage 3 – Protokoll Bürgerinfo
- Anlage 4 – Kostenberechnung

