

Der Bürgermeister



Hilden, den 06.10.2010

AZ.: IV/66.1

WP 09-14 SV 66/046

Hilden

Beschlussvorlage

öffentlich

Straßenbau "Am Kronengarten"

Beratungsfolge:	Sitzung am:	Abstimmungsergebnis(se) (für eigene Notizen)		
		ja	nein	Enthaltungen
Stadtentwicklungsausschuss	03.11.2010			

Beschlussvorschlag:

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

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung auf der Basis

a) der Variante 1 mit grob geschätzten Gesamtkosten von 240.000 €

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.

Finanzielle Auswirkungen

Produktnummer	120101	Bezeichnung	Straßenbau “ Am Kronengarten”
Investitions-Nr.:	I076600025		
Mittel stehen zur Verfügung:	Im HPL 2010 für 2011/2012 sind insgesamt 325.000€ enthalten		
Haushaltsjahr:	2011/2012		

Der Mehrbedarf besteht für folgendes Produkt:

Der Vermerk kann durch einen folgenden Vermerk ersetzt werden:				
<u>Kostenstelle</u>	<u>Kostenträger</u>	<u>Konto</u>	<u>Betrag €</u>	
Die Deckung ist durch folgendes Produkt gewährleistet:				
<u>Kostenstelle</u>	<u>Kostenträger</u>	<u>Konto</u>	<u>Betrag €</u>	
Finanzierung:				
Vermerk Kämmerer:				
Gesehen Klausgrete				

Erläuterungen und Begründungen:

Im Zusammenhang mit dem Neubau des Park- und Geschäftshauses soll die Straße „Am Kronengarten“ gestalterisch aufgewertet werden. 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.

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 befestigten Randbereiche gekennzeichnet. Die Randbereiche sind durch eine zweistreifige Muldenrinne aus Natursteingroßpflaster von der Fahrbahn getrennt und sind größtenteils wesentlich schmaler als 1,50 m, so dass sich begegnende Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen müssen.

Die vorhandene Situation mit der überbreiten Fahrbahn, den schmalen Randbereichen erzeugt einen langweiligen und ungepflegten Gesamteindruck.

Der vorhandene Oberflächenzustand ist abgesehen von den durch Leitungsverlegungen bedingten Flickstellen noch relativ gut intakt. Der vorhandene Oberbau wurde 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.

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.

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.

Zur Verbesserung des bestehenden Zustandes ist es beabsichtigt, die vorhandenen Flächen gemäß den zukünftigen Nutzungsansprüchen neu zu gliedern.

Die Nutzungssituation der Straße sowie die Randbebauung mit vielen Zufahrten / Parkplätzen lässt für gestalterische Punkte kaum Ansätze offen. Die in der Vergangenheit einmal angedachte Ausführung des westlichen Abschnittes (etwa ab Ende Parkhaus) in Pflasterbauweise wird unter straßenbautechnischen Gesichtspunkten als kritisch angesehen. Hier werden Bauschäden wegen des Lkw-Lieferverkehrs befürchtet. Diese Bauweise würde auch einen teuren sogenannten Vollausbau der Straße erforderlich machen.

Auch Baumpflanzungen im Fahrbahnbereich werden bei der Straßenfunktion als problematisch angesehen, da dies bei hohen Parkhauszu- und Abfahrtsverkehr zu Stau führen könnte.

Eine optische Aufwertung könnte durch farbige Beläge der Bürgersteige und einen hellen Asphalt in der Fahrbahn erreicht werden. Dazu würden dann in der weiteren Planung Vorschläge entwickelt.

Südlich entlang des Parkhauses mit den Geschäftseingängen ist ein etwa 2,0 m breiter Gehweg vorgesehen. Die bisher überbreite Fahrbahn wird auf eine Breite von 5,50 m reduziert. Damit ist der hier maßgebende Begegnungsfall Lkw/Lkw bei verminderter Geschwindigkeit gewährleistet. Für den nördlichen Gehweg verbleibt somit aufgrund der insgesamt zur Verfügung stehenden Straßenraumbreite von 9 m noch eine Breite von 1,5 m.

Die Gehwege sollen gepflastert werden und die Fahrbahn erhält eine Asphaltbefestigung.

Als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme und zur Erleichterung der Überquerbarkeit der Fahrbahn sind zwei Aufpflasterungen vorgesehen.

Aufgrund des relativ guten vorhandenen Oberflächenzustandes der Fahrbahn wird von hieraus überlegt, in der Fahrbahn nur die Asphalttschicht zu erneuern und die vorhandene ungebundene Frostschutzschicht im Untergrund zu belassen. In diesem Fall würde die vorhandene Schwarzdecke aufgenommen und dann eine neue Asphalttragschicht sowie eine neue Asphaltdeckschicht wieder eingebaut.

Dies ist hier möglich, da die vorhandene Fahrbahn aufgrund des relativ guten Oberflächenzustandes und der ausreichenden Gefälleverhältnisse eine gute Tragfähigkeit und Frostsicherheit zu haben scheint.

Unter dieser Bedingung kann der nördliche Gehweg nur einen geringen Bordaufritt von 3 cm erhalten. Der südliche Gehweg entlang des Parkhauses erhält einen 12 cm hohen Bordaufritt, was aufgrund des Gebäudeneubaues und der damit verbundenen Neuordnung der höhenmäßigen Situation möglich ist.

Aber auch bei Vollausbau der Fahrbahn ist es fraglich, ob der nördliche Gehweg einen höheren Auftritt erhalten könnte. Dazu wäre es notwendig das Fahrbahnniveau abzusenken, was wegen der Karstadtunterkellerung und der Überdeckungshöhe der in der Fahrbahn verlegten Leitungen schwierig ist. Dazu laufen derzeit noch die entsprechenden Untersuchungen.

Im Bereich des Gebäudes (ehemals Karstadt) existiert unterhalb der Straße und sogar noch darüber hinaus bis auf das gegenüberliegende Parkhausgrundstück eine Unterkellerung, die ehemals zur Erweiterung von Lagerflächen gebaut wurde. Die Unterkellerung hat im Straßenbereich eine Überdeckung von ca. 50 cm.

Generell sind für die Erneuerung der Fahrbahn also zwei Varianten denkbar.

Variante 1:

Grundhafter Ausbau nach RStO 01 (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen Ausgabe 2001)

Aufgrund der Verkehrsbelastung ist die Straße in Bauklasse IV einzuordnen, womit sich folgender Befestigungsaufbau ergibt:

4 cm Asphaltdeckschicht
14 cm Asphalttragschicht
32 cm ungebundene Tragschicht
50 cm Gesamtaufbau

Variante 2:

Instandsetzung der Fahrbahn durch Aufnehmen der vorhandenen Asphaltbefestigung und Aufbringen einer neuen Asphalttrag- und -deckschicht.

Mit Variante 2 sind natürlich gewisse Risiken verbunden, da der vorhandene Oberbau nicht den Erfordernissen der Richtlinien entspricht und somit keine definitive Aussage über die Dauerhaftigkeit dieser Variante gemacht werden kann. Der Vorteil von Variante 2 liegt in den entsprechend niedrigeren Baukosten.

Die Gesamtkosten für Variante 1 betragen 240.000,00 €. Mit Variante 2 können etwa 30.000,00 € eingespart werden.

Bei der Entscheidung sind auch die Regelungen des NKF zu berücksichtigen.

Die Straße ist im Vermögen der Stadt Hilden noch mit einem Wert von rd. 59.000 € (Fahrbahn 48.000€, Bürgersteig 11.000€) verbucht. Bei der Realisierung der Variante 1 müßte eine Sonderabschreibung in dieser Höhe erfolgen, da die vorhandenen Anlagegüter ja durch den Neubau „Untergehen“.

Bei Variante 2 müßte nur eine Sonderabschreibung von ca. 11.000 € (Bürgersteige) vorgenommen werden, da nur diese „untergehen“. Bezüglich der Fahrbahn bleibt das alte Anlagegut bestehen, da die Deckenarbeiten als Instandhaltung zu betrachten sind. Allerdings sind bei der Variante 2 die Kosten für die Fahrbahn (90.000 €) dann nicht als Investition, sondern als Aufwand zu veranschlagen. Dies hat vor dem Hintergrund zu erfolgen, dass sich durch die neue Fahrbahn keine Verlängerung der Gesamtnutzungszeit ergibt.

Zur Refinanzierung der Straße können folgende Aussagen getroffen werden.

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

Die Anlage ist als Haupteerschließungsanlage nach den Bestimmungen des Straßen- und Wegegesetzes gewidmet. Nach der der Straßenbaubeitragssatzung wäre von den Beitragspflichtigen 45% (Fahrbahn), 50% (Beleuchtung) bzw. 65% (Gehweg) der beitragsfähigen Kosten zu tragen, wenn eine Beitragspflicht für die o.a. Baumaßnahmen als gegeben festgestellt würde.

Eine Refinanzierung gem. § 8 KAG NRW kann als nachmalige Herstellung, d.h. Ersatz der alten Verkehrsanlage durch eine neue Verkehrsanlage mit gleicher funktioneller Aufteilung der Teileinrichtungen ohne dezidierten Nachweis der Unterhaltungsmaßnahmen nur dann erfolgen, wenn die Anlage die durchschnittliche Lebensdauer zeitlich weit überschritten hat, andernfalls muss ein dezidiert Nachweis der Unterhaltungsmaßnahmen erbracht werden.

Die zuvor dargestellte zeitliche Voraussetzung würde im vorliegenden Falle mehr als 50 Jahre bedeuten, dies liegt aber nicht vor.

Eine andersartige Herstellung der Verkehrsanlage, z.Bsp. als Verkehrsmischfläche, ist nach den zur Verfügung gestellten Unterlagen nicht vorgesehen.

Die vorgestellten Alternativen für den Straßenausbau beinhalten beide eine Reduzierung der derzeitigen Fahrbahnbreite von 7m auf eine Breite von 5,50m verbunden mit der Verbreiterung des südlichen Gehwegbereichs auf 2,00m, für den nördlichen Gehweg verbleibt es bei 1,50m Breite.

Grundsätzlich verbleibt es als bei der „alten funktionellen“ Aufteilung der Straßenfläche.

Bei der Beurteilung der Refinanzierung der Teileinrichtung Gehweg, d.h. Gehweg nördlich und südlich der Fahrbahn ist folgendes zu beachten:

Die Verbreiterung des südlichen Gehwegbereiches auf 2, 00 m verbunden mit der Herstellung eines Auftritts mit 12 cm Höhe ist grundsätzlich als eine Verbesserung der Sicherheit des fußläufigen Verkehrs zu betrachten.

Trotzdem wird Refinanzierung der Teileinrichtung Gehweg nicht ermöglicht, da die sich die Verbesserung nur auf **50 %** der Länge der Teileinrichtung Gehweg beschränkt, da der nördliche Teil der Teileinrichtung nur im alten Umfang erneuert wird.

Die beiden Alternativplanungen für die Teileinrichtung Fahrbahn unterscheiden sich grundsätzlich dergestalt, dass beitragsrechtlich die Alternative 2 ausscheidet.

Der grundhafte Ausbau der Alternative 1 würde bei Vorliegen der zeitlichen Komponente zu einer Abrechenbarkeit führen.

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.

Ohne den noch laufenden Untersuchungen vorgreifen zu wollen, dürfte eine Refinanzierung nur für die Teileinrichtung Beleuchtung möglich zu sein.

Alle weiteren Angaben können den nachfolgenden Anlagen entnommen werden.

Unter den Gesichtspunkten Baukosten, Refinanzierbarkeit und Bauzeit hält die Verwaltung die Variante 2 für sinnvoll, da das technische Risiko beherrschbar erscheint.

Horst Thiele

Anlagen:

Anlage 1 – Lageplan Straßenbau