

## Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: BV/2014/145

Fachbereich/Amt: III - Tiefbau- und Grünflächenamt

Datum: 20.10.2014

Bearbeiter-in/Tel.: Frau Schlichting / 04403 / 604 - 664

Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Straßen- und Verkehrsausschuss	11.11.2014	öffentlich
Verwaltungsausschuss	09.12.2014	nicht öffentlich

### Vorstellung einer Ausbauplanung für die Straße Auf der Wurth in Bad Zwischenahn

#### Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung schlägt vor, dem in der Sitzung vorgestellten Ausbau der Straße Auf der Wurth in 2015 als Verkehrsberuhigten Bereich zuzustimmen. Als Fahrbahnmaterial sollen Betonstein-Riemchen verwendet werden.

#### Sachverhalt:

Die etwa 200 m lange Klinkerstraße Auf der Wurth in Bad Zwischenahn befindet sich in einem schlechten Zustand und steht in der Prioritätenliste 2013 der sanierungsbedürftigen Straßen an dritter Stelle. Hierüber wurde in den Gremien bereits mehrfach beraten.

Eine nach Beratung im Straßen- und Verkehrsausschuss am 15. Mai 2012, 5. d.N., zunächst favorisierte Sanierung nur der Gehwege ist aus technischen Gründen nicht möglich, so dass erneut über eine Sanierung in kompletter Breite zu beraten ist. Im Rahmen der Bereisung am 5. März 2014 hatte die Verwaltung den Vorschlag unterbreitet, die **Straße als Verkehrsberuhigten Bereich** herzustellen, da hierbei mehr Gestaltungsspielraum besteht und auch Bäume integriert werden können. Dieser Vorschlag wurde von den Ausschussmitgliedern mehrheitlich begrüßt, so dass auf dieser Basis in der Zwischenzeit ein Ausbauvorschlag erarbeitet wurde. Der Ausbauvorschlag und ein Regelquerschnitt sind dieser Beschlussvorlage als **Anlagen 1 und 2** beigefügt und werden in der Sitzung näher erläutert.

Der Ausbauvorschlag berücksichtigt sowohl den Wunsch nach Unterbringung möglichst vieler **öffentlicher Parkplätze**, als auch **großkroniger Bäume**, für die angemessen große Baumbeete zur Verfügung gestellt werden sollen, um gute Wachstumsbedingungen zu schaffen.

Grundsätzlich können sich in dem Verkehrsberuhigten Bereich Fußgänger gleichberechtigt mit dem motorisierten Verkehr und mit Radfahrern auf der Fahrbahn bewegen. Trotzdem wird vorgeschlagen, eine zwar höhengleiche, aber etwas abgesetzte **einseitige Furt für Fußgänger** zu schaffen, die besonders eben und damit **barrierefrei** ist, um den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Nutzer gerecht zu werden. Diese Furt wechselt einmal die Straßenseite, da angrenzende Ausfahrten privater Parkplätze berücksichtigt werden müssen. Unabhängig davon kann natürlich auch die übrige Verkehrsfläche begangen werden, die aber je nach Auswahl des Fahrbahnbelages (siehe nachfolgende Ausführungen) mehr oder weniger glattflächig ist.

Zu entscheiden ist neben der Ausbauart auch über die **Materialien der Straßenoberfläche**: Da die Straße nicht denkmalgeschützt ist, kann auch darüber nachgedacht werden, die Fahrbahn nicht wieder in Klinkern herzustellen, sondern z.B. in Asphalt, wie seinerzeit der südliche Abschnitt der Schulstraße, oder in Betonsteinen. Der Wunsch einer Asphaltierung ist mehrfach von Anliegern an die Verwaltung heran getragen worden. Insbesondere geht es dabei darum, die Verkehrslärmemissionen zu senken. Diese wären besonders hoch bei einer Wiederverwendung der alten Klinker, da diese unebener sind, als neue Klinker. Am leisesten wäre ein Asphaltbelag. An der Straße sind u.a. ein Hotel und mehrere Pensionen gelegen. Zur Frage der Lärmemissionen unterschiedlicher Fahrbahnbeläge werden in der Sitzung ebenfalls Erläuterungen gegeben.

Von der Art der Fahrbahn hängen auch die **Kosten der Sanierung** ab (Übersicht: Siehe **Anlage 3**): Am kostengünstigsten ist eine Asphaltfahrbahn (ca. 236.000 €). Eine Fahrbahnherstellung mit Betonsteinen würde etwa 245.000 € kosten und eine Wiederherstellung der Klinkerfahrbahn mit den vorhandenen alten Klinkern käme auf rund 262.000 €. Die teuerste Lösung ist die Pflasterung der Straße mit (leiseren) neuen Klinkern (ca. 308.000 €). Die Kosten beinhalten ebenfalls eine neue Straßenbeleuchtung in LED-Technik.

Den Ausgaben steht eine **Kostenbeteiligung der Gemeindewerke** gegenüber, da im Zuge der Maßnahme auch die Regenwasserkanalisation und die Wasserleitung erneuert werden sollen. Die Kostenbeteiligung beträgt je nach Fahrbahnmaterial zwischen etwa 57.000 € (bei Asphalt) und 74.000 € (bei neuen Klinkern), so dass bei der teuersten Variante für die Gemeinde ein Saldobetrag von 234.000 € verbleibt, der bei der Haushaltsmittelanmeldung berücksichtigt wurde.

Eine Fördermöglichkeit besteht nicht, da die Straße – anders als z.B. die Heinrichstraße – nicht denkmalgeschützt ist; Straßenausbaubeiträge können nicht erhoben werden. Nachrichtlich ist anzumerken, dass 2012 von drei Bauherren 51.000 € als pauschale Entschädigung für die Inanspruchnahme der Straße als Baustellenzufahrt für drei größere Bauvorhaben vereinnahmt wurden, die in dem Jahr in die Gesamtdeckung des Haushalt eingeflossen sind.

**Die Verwaltung schlägt für die Fahrbahn die Verwendung von Betonstein-Riemchen mit einer kleinen Fase vor:** Von ihrem Gesamteindruck wirken sie ähnlich wie Klinkersteine, sind jedoch kostengünstiger und verursachen aufgrund der kleinen Fase weniger Abrollgeräusche. Gegenüber Asphalt bieten sie den Vorteil, dass bei nachträglichen Hausanschlüssen oder anderen Leitungsverlegungen keine unschönen andersfarbigen Flecken in der Fahrbahn entstehen. Bei dieser Variante würde der Anteil der Gemeinde nach Abzug der Kostenbeteiligung durch die Gemeindewerke bei rund 186.000 € liegen.

Die beiden nachstehenden Fotos zeigen eine mit Betonstein-Riemchen hergestellte Straße in Terborg, Ostfriesland, die im Zuge einer Dorferneuerungsmaßnahme erstellt wurde.

