

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: A 66/372/2017 Status: öffentlich AZ: Datum: 14.09.2017 Verfasser: Amt 66 Werner Spartz
Federführend: Tiefbauamt/ Städt. Abwasserbetrieb	
Erkelenz, Breslauer Straße, Kanal- und Straßenbau hier: Aufstellungsbeschluss	
Beratungsfolge: Datum Gremium 26.09.2017 Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaftsförderung und Betrie- be	

Tatbestand:

Die Breslauer Straße befindet sich in einem baulich schlechten Zustand.

Die Straße soll deshalb grundhaft ausgebaut werden.

Zusammen mit der Straße soll die ebenfalls verschlissene und schadhafte Kanalisation erneuert werden.

Die öffentliche Straßenbeleuchtung soll im Rahmen des Ausbaus ebenfalls erneuert werden. Es kommen LED Leuchten zum Einsatz.

Ein Verfahren nach dem 10-Schritte-Modell Erkelenz befindet sich in Durchführung. In erster Anliegerbeteiligung wurde der Ausbau als verkehrsberuhigter Bereich mit ausgewiesenen Stellplätzen vorgeschlagen. Nach mehrheitlicher Kritik von Seiten der Anlieger wurde eine erneute Beteiligung mit dem nunmehr vorliegenden Ausbauvorschlag durchgeführt.

Geplant ist, die Straße als Mischfläche mit Tempo-30-Zone auszubauen.

Die Planung sieht eine Ausführung in Pflasterbauweise mit zwei geschwindigkeitsdämpfenden Elementen vor. Der Ausbauvorschlag ist mit der zuständigen Verkehrsordnungsbehörde im Haus abgestimmt.

Ziel der Ausbauvariante ist die Schaffung einer wirtschaftlichen Lösung mit hoher Anliegerakzeptanz, die insbesondere die Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs sowie die Aufenthaltsfunktion berücksichtigt.

Beschlussentwurf (in eigener Zuständigkeit):

„Das Tiefbauamt wird beauftragt, die Breslauer Straße in Erkelenz und die zugehörige Kanalisation gemäß den Plänen mit den Nummern:

Lageplan Straßenbau:	679.2.401
Querschnitt Straßenbau:	679.2.402
Lageplan Kanalbau:	679.1.401

herzustellen.“

Finanzielle Auswirkungen:

Die nachfolgend aufgeführten Mittel sind unter den entsprechenden Auftragssachkonten für das laufende Haushaltsjahr 2017 bereitgestellt.

Straßenbau:	110.000 Euro	Auftragssachkonto E 12010052
Kanalisation:	60.000 Euro	Auftragssachkonto A 11020096
Beleuchtung:	12.000 Euro	Auftragssachkonto E 12020029

Anlage:

„Breslauer Straße“ Anliegeranregungen

Anlage zum Baubeschluss „Breslauer Straße“

Stellungnahme zum Entwurf v. 1 Juni 2017 (überarbeiteter Entwurf: Mischfläche innerhalb Tempo-30-Zone)

Bei der zweiten Beteiligungsphase wurden folgende Punkte von Anliegern angesprochen.

1. *Die Breslauer Str. ist ein Schul- und Kindergartenweg, der fehlende Gehweg wird vor diesem Hintergrund hinterfragt, der erste Entwurf mit der Spielstraße gefiel besser (1 Anlieger)*
2. *s. unten (1 Anlieger)*

In der nun vorliegenden Planung ist dies insoweit geschehen, dass die Breslauer Str. als Mischfläche mit einer Ausweisung als Tempo 30 Zone vorgesehen ist. Dies stellt gegenüber der vorherigen zwei Entwürfe (verkehrsberuhigter Bereich / Einbahnstraßenlösung) aus meiner Sicht eine verbesserte Lösung dar.

Jedoch muss ich Ihnen mitteilen, dass ich mich, trotz dieser Verbesserungen, nicht mit der nun vorliegende Planung einverstanden erkläre, da er meinem Widerspruch vom 11.4.2017 nicht abhilft. Ich hatte meinen Widerspruch seinerzeit damit begründet, dass ich eine Trennung von Gehweg und Fahrbahn als sinnvoll und notwendig ansehe, was dem Bestand entspricht.

In einem persönlichen Gespräch hatten Sie mir jedoch deutlich gemacht, dass die Einrichtung eines Gehweges in der Breslauer Straße nicht möglich sei, da die Bestimmungen eine Breite von 2,50 m vorsehen würden. Nach meinem momentanen Kenntnisstand trifft dies zu, wenn straßenbegleitete Gehwege ausgewiesen und entsprechend durch Hochborde von der Fahrbahn abgetrennt sind. Aus meiner Sicht gibt es für die Erneuerung der Breslauer Str. jedoch Lösungen, die den unterschiedlichen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer besser entsprechen, als die vorgelegte Planung. Mein Anliegen wird durch die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) gestützt. An mehreren Stellen wird darauf hingewiesen, dass in Mischflächen der Straßenraum allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung steht. Aber: „Aus Sicherheitsgründen sollen zum Schutz der Fußgänger [...] Flächen vorhanden sein, die für Kraftfahrzeuge nicht befahrbar sind. Daher sollen die Fahrgassen und überwiegend als Gehflächen benutzte Bereiche in der Regel durch unterschiedliche Oberflächen (Material, Struktur, Farbe) gekennzeichnet werden.“ (RASt06, S. 72)

Laut den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen ist die Breslauer Straße sicher als „Wohnstraße“ einzuordnen. Hier werden u. a. die folgenden Hinweise gegeben:

„Typische Randbedingungen und Anforderungen:

- Fahrbahnbreiten sollen PKW / PKW – Begegnungen ermöglichen.
- Gegebenenfalls sind Ausweichstellen für die Begegnung PKW / Müllfahrzeuge anzuordnen.
- Radverkehrsanlagen sind nicht erforderlich.
- An die Gehwegbreiten bestehen keine besonderen Anforderungen.“ (RASt06, S. 38)

Für eine zweistreifige Fahrbahn mit einer Breite für den Begegnungsfall PKW / PKW gelten, wie Sie wissen, die in der Abbildung angegebenen Daten.

Die oben genannten Anforderungen der RASt werden erfüllt, wenn der verbleibende Seitenraum in der Breslauer Straße (asymmetrisch - einseitig im Bereich des jetzigen Bürgersteigs) mit einer weichen Separation von der Fahrbahn getrennt wird. Als weiche Separation schlage ich eine fünfrehige Muldenrinne vor. Diese Rinne läge m. E. etwa an der Position der jetzigen Gosse. Sicher sind hier auch alternative Gestaltungen möglich.

Damit wäre zumindest ein Gehstreifen für Fußgänger gegeben. Da die Muldenrinne überfahrbar ist, existieren auch Ausweichmöglichkeiten für Müllfahrzeuge.

Ist die Muldenrinne etwa durch Natursteinpflaster gestaltet, kann diese auch einen optisch ansprechenden Akzent setzen. Darüber hinaus bietet sie sich für die erforderliche Entwässerung der Straße und für Kanalanschlüsse an.

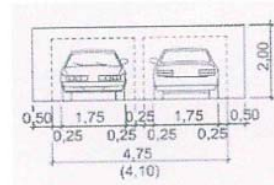
Ob, wie Sie in Ihrer Planung vorschlagen, die Plateauaufpflasterungen sinnvoll oder gar notwendig sind, lasse ich dahingestellt. Aus meiner Sicht halte ich sie jedoch für überflüssig.

Zusammenfassend schlage ich also vor, die Breslauer Straße als zweistreifige Fahrbahn für den Begegnungsfall PKW / PKW mit einseitiger Abtrennung des Seitenraums durch eine Separation mittels fünfrehiger Muldenrinne in Natursteinpflaster zu gestalten.

Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie meinen Laienvorschlag fachliche überprüfen und ggf. eine weitere Alternativplanung den Anwohnern der Breslauer Straße zur Kenntnis übermitteln könnten.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



(vergl.: RASt06, Bild 17, S. 27)



Bild 63: Beispiele für befahrbare und nicht befahrbare Rinnen

(RASt06, S. 75)

Stellungnahme der Stadtverwaltung:

zu 1

Tatsächlich bietet der verkehrsberuhigte Bereich einen größeren Schutz für Fußgänger und insbesondere für Kinder. Die Mehrheit der Anwohner hat sich jedoch in der ersten Beteiligungsphase gegen einen verkehrsberuhigten Bereich ausgesprochen. Der geänderte Entwurf sieht daher eine Verkehrsfläche ohne Gehweg innerhalb der Tempo 30-Zone vor. Da der Gehweg fehlt, muss laut StVO §25 entweder die rechte oder die linke Fahrbahnseite benutzt werden. Zur Geschwindigkeitsdämpfung sind zwei Plateaufpflasterungen mit $\Delta h=8\text{cm}$ vorgesehen.

zu 2

Für einen Ausbau als Trennsystem reicht der vorhandene Querschnitt mit ca. 6 m nicht aus. Die DIN-Anforderungen (DIN 18040-3: „Barrierefreies Bauen-Planungsgrundlagen-Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“) an die Gehwegbreite beträgt mind. 2,30 m, bei einem

einseitigen Gehweg würde für die Fahrbahn 3,70 m übrig bleiben. Das Mindestmaß für den Begegnungsfall Pkw/Pkw beträgt jedoch 4,10 m.

Das angegebene Zitat aus der RAST 06 in Bezug auf die Mischfläche ist sinngemäß auf die Straßenzüge mit einer verkehrsrechtlichen Anordnung als „verkehrsberuhigter Bereich“ anzuwenden. Denn nur in solchen Straßen steht verkehrsrechtlich allen Verkehrsteilnehmern der gesamte Straßenraum zur Verfügung. Das Vorhalten des genannten Schutzraumes wird von der Bebauungsform abhängig gemacht: „Aus Sicherheitsgründen sollen zum Schutz der Fußgänger - insbesondere vor Hauseingängen und entlang von Gebäuden, die unmittelbar an den Straßenraum angrenzen- Flächen vorhanden sein, die für Kraftfahrzeuge nicht befahrbar sind“ (RASt 06). Dies wäre z.B. der Fall bei einer Grenzbebauung ohne Vorgärten. Des Weiteren soll die Fläche nicht befahrbar sein, dies trifft auf den Anliegervorschlag nicht zu, da der genannte Schutzraum gleich mit Ausweichflächen gesetzt wird.

Durch die vom Anlieger vorgeschlagene außermittige Anordnung der Rinne kann man den Gesamtquerschnitt optisch aufteilen, ein sicherer Gehwegbereich entsteht dadurch jedoch nicht. Zum einen verhindert dies nicht, dass die Fahrzeuge auf dem Seitenstreifen abgestellt werden, wodurch die Fußgänger dann auf die „optische“ Fahrbahn ausweichen müssen. Zum anderen stellt die Rinne kein Hindernis dar, daher kann auch die Mitbenutzung des Seitenstreifens durch Fahrzeuge im Verkehrsablauf nicht unterbunden werden. Der angedachte „Gehstreifen“ suggeriert lediglich eine Schutzfunktion. Laut StVO müssen die Fußgänger Gehwege benutzen: „Auf der Fahrbahn darf nur gegangen werden, wenn die Straße weder einen Gehweg noch einen Seitenstreifen hat.“ (StVO §25 (1)). Fehlen diese, so muss innerhalb geschlossener Ortschaft die rechte Seite oder die linke Straßenseite benutzt werden, was im Entwurf der Fall ist.

Die Lage der Entwässerungsrinne hängt außerdem von dem gewählten Straßenquerprofil ab. Das gewählte Querprofil ergibt sich aus den Bestandshöhen im Grenzbereich (Höhenlage der privaten Zufahrten und Zuwegungen) sowie aus den Vorgaben zur Straßenquerneigung. Im Fall Breslauer Straße sind beide Varianten möglich, sowohl eine Mittelrinne, wie im Entwurf dargestellt, als auch eine außermittige Rinne gemäß dem Vorschlag des Anliegers.

Bei einer außermittigen Anordnung müsste die Rinne neben den vorgesehenen Plateaupflasterungen liegen. Die Plateaupflasterungen sollen laut RAST 06 0,80-1,00 m vom Fahrbahnrand angeordnet werden, um eine Durchfahrtsbreite für die Radfahrer zu gewährleisten. Durch eine fünfzeiligen Muldenrinne (Breite 50 cm) wird der „ebene“ Fahrbereich für den Radverkehr auf 50 cm reduziert, was eher als gering einzuschätzen ist. Gegen die vorgeschlagene fünfzeilige Natursteinrinne sprechen auch weitere Faktoren, wie z.B. höhere Herstellungskosten, Haltbarkeit sowie hoher Unterhaltungsaufwand. Evtl. Lärmbelästigung beim Überfahren der Rinne wäre auch nicht ausgeschlossen. Standardgemäß wird bei den Straßenbaumaßnahmen in einer Mischbauweise eine Betonsteinmuldenrinne mit einer Breite von 30 cm angewendet.

Zusammenfassend wird der Entwurf wie folgt angepasst: Die Lage der Rinne wird geändert, da hierdurch keine Nachteile entstehen. Die Plateaupflasterungen werden um 10 cm geschoben, somit entsteht ein 1,10 m breiter Streifen, abzüglich 30 cm Rinne würden 80cm für den Radverkehr übrig bleiben. Die Form und Bauart der Rinne wird beibehalten. Die gesamte Fläche wird mit grauem Pflaster hergestellt.