

| | | |
|--|--|--------------------------------------|
| Beschlussvorlage | 5259/2018 | Fachbereich 3 Herr Schlich |
| Aktive Stadt - Ausbau Mühlenweg - Entwurf | | |
| Beratungsfolge | Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaft Haupt- und Finanzausschuss Stadtrat | |

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtrat der Stadt Mayen beschließt:

1. den Ausbau des Mühlenweges gemäß Variante 1
2. die öffentliche Ausschreibung für den Ausbau Mühlenweg durchzuführen. Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt der förderrechtlichen Anerkennung.
3. die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich. |

| <u>Gremium</u> | <u>Ja</u> | <u>Nein</u> | <u>Enthaltung</u> | <u>wie Vorlage</u> | <u>TOP</u> |
|--|-----------|-------------|-------------------|--------------------|------------|
| <u>Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaft Haupt- und Finanzausschuss Stadtrat</u> | | | | | |

Sachverhalt:

Für das Jahr 2019 ist entsprechend dem Zeitplan zum Förderprogramm „Aktive Stadt“ der Ausbau des Mühlenwegs vorgesehen.

Im Mühlenweg müssen als vorbereitende Maßnahmen sowohl der Kanal als auch die Wasserleitungen (Frühjahr 2019) erneuert werden. Im Anschluss daran, voraussichtlich ab Mai 2019 soll der barrierefreie Ausbau der Straße erfolgen.

Grundsätzliche Planungsvorgaben:

- Der Straßenausbau muss als sogenanntes umgekehrtes Dachprofil ausgeführt werden, um die bisherigen Höhen der öffentlichen Verkehrsfläche an die privaten Liegenschaften beibehalten zu können und keine zusätzlichen Kosten durch Angleichungen an die privaten Liegenschaften zu erzeugen. Bei dem umgekehrten Dachprofil erfolgt die Entwässerung der öffentlichen Fläche über eine Mittelrinne.
- Im Hinblick auf die Barrierefreiheit ist wenigstens einseitig ein Gehwegbereich von mindestens 1,20 m Breite vorzusehen, der auch im verkehrsberuhigten Bereich die Sicherheit von Menschen mit Einschränkungen gewährleisten soll. Dieser Sachverhalt ist gegenüber dem Fördergeldgeber nachzuweisen. Aufgrund der geringen Breite des öffentlichen Straßenraums ist es im Mühlenweg lediglich einseitig möglich diesen Nachweis zu erbringen. Im Hinblick auf die Nutzung und Frequentierung der einzelnen Grundstückszufahrten (Gewerbebetriebe und Verpachtung der hinterliegenden Grundstücksbereiche als Stellplätze) ist dieser

Bereich bei beiden Planungsvarianten im nördlichen, der Innenstadt zugewandten Teil angeordnet.

- Verwendung der bisher in der Ausführung der Sanierungsmaßnahmen berücksichtigten Materialien, Poller und Beleuchtung:
 - Basaltplattenband
 - Basaltkleinpflaster
 - Betonpflaster Planolith 16/24/10 cm anthrazit
 - Citypoller Düsseldorf
 - Beleuchtung „Altstadt 1935“, Hersteller: Rech
- Der Ausbau erfolgt vom Entenpfuhl aus betrachtet im rechten Winkel zur Gebäudeecke Haus Entenpfuhl Nr. 35 bis hin zur östlichen Gebäudeecke der Liegenschaft Mühlenweg 29. Die jeweiligen Anschlussbereiche werden bei der Ausbauplanung Entenpfuhl und Im Keutel mit überplant.
- Im gesamten Mühlenweg werden aufgrund der Straßenbreite keine Parkplätze ausgewiesen. Damit wird der Ist-Zustand beibehalten.

Für den Ausbau werden zwei Planungsvarianten vorgestellt:

Variante 1 (Anlage 1 und Anlage 2)

Unter Berücksichtigung der Breite des Straßenraumes wird bei dieser Variante auf das bisher ausgeführte dreiteilige Gestaltungselement aus Basaltplattenband – Basaltkleinpflaster – Basaltplattenband in Kombination mit einem weiteren Plattenband verzichtet. Stattdessen wird die Gliederung durch zwei in Längsrichtung verlaufende Basaltplattenbänder herbeigeführt. Die Plattenbänder haben eine Breite von 30 cm. Sie dienen der optischen Unterteilung und Führung. Zwischen den Plattenbändern liegt die Fahrgasse mit Mittelrinne. Deren Ausführung erfolgt in Betonpflaster. Für die Mittelrinne werden speziell für die Wasserführung geeignete Betonrinnsteine verlegt, die sich in Farbe und Material dem Betonpflaster anpassen. Das Betonpflaster wird zwischen den Basaltbändern im Fischgrätverband sowie zwischen den jeweiligen Plattenbändern und den privaten Liegenschaften im Reihenverband verlegt. Um den öffentlichen Raum nicht zu überfrachten, werden im Zuge des nördlich verlegten Plattenbandes Poller und die Straßenbeleuchtung eingebunden. Das südliche Plattenband dient lediglich der optischen Führung und wird nicht mit Pollern bestückt.

Entsprechend dem in der Anlage 2 dargestellten Ausbauquerschnitt ergibt sich unter konsequenter Führung der Mittelgasse entlang der Mittelachse für diese eine Breite von 3,06 m (2,91 m zzgl. 0,15 m - halbes Plattenband). Für den nördlichen Bereich zwischen Gebäudefront und Plattenband wird die Breite zwischen mindestens 1,20 m bis hin zu maximal 1,40 m variieren. Zwischen dem südlich angeordneten Plattenband und der angrenzenden Gebäudefront verbleibt eine Breite von mindestens 0,85 m bis maximal 1,25 m zzgl. 0,15 m (halbes Plattenband).

Die Kostenschätzung für den Ausbau gemäß Variante 1 beläuft sich insgesamt auf ca. 260.000 €.

Variante 2 (Anlage 3 und Anlage 4)

Diese Variante nimmt in ihrer Gestaltung das technische Erfordernis der Mittelrinne auf und setzt dies konsequent um. Für die Ausgestaltung der Mittelrinne entlang der Straßenmittelachse findet das dreiteilige Gestaltungselement aus Basaltplattenband – Basaltkleinpflaster – Basaltplattenband Anwendung. Die seitlichen Flächen werden bis zu den Gebäudefronten vollflächig mit Betonpflaster (Planolith) im Fischgrätverband und einem Läuferstein entlang der Grundstücksgrenzen ausgelegt. Zur Führung und Sicherung werden bei diesem Entwurf ebenso wie bei der Variante 1 Poller und die Straßenbeleuchtung in einem Abstand von mindestens 1,20 m bis maximal 1,47 m vor der nördlichen Gebäudefront innerhalb der Betonpflasterfläche angeordnet. Unter Berücksichtigung einer Fahrgassenbreite von 3,06 m verbleiben bis zu den Gebäudefronten zwischen 1,07m bis maximal 1,47 m. Weitere Ausbaumerkmale kommen in diesem Entwurf nicht zur Ausführung.

Die Kostenschätzung für den Ausbau gemäß Variante 2 beläuft sich auf insgesamt ca. 255.000 €.

Beide Varianten weisen eine klare und zurückhaltende Gestaltung auf, die der geringen Breite des Straßenraums geschuldet und angemessen ist. Während in der Variante 2 die Mittelrinne dominiert und die Führung übernimmt, erfolgt dies bei der Variante 1 durch die beiden Plattenbänder. Diese führen optisch zu einer Trennung zwischen dem Fahr- und dem fußläufigen Verkehr. Diese optische Trennung führt bei der Variante 1 auch ohne Poller zu mehr Sicherheit für den Fußgänger der südlichen Straßenseite und reduziert ebenfalls die Wahrscheinlichkeit des zu dichten Heranfahrens des motorisierten Individualverkehrs an die südliche Gebäudefront. Unter Berücksichtigung dieses Aspektes schlägt die Verwaltung die Ausführung gemäß Variante 1 vor.

Entsprechend der für das Sanierungsgebiet zugrundeliegenden Bedeutung der einzelnen Straßen wird für den Mühlenweg zukünftig ebenso wie für die Bäckerstraße und den Preul die bereits vollzogene Einstufung als verkehrsberuhigter Bereich vorgeschlagen. Die besondere Gestaltung in Form des niveaugleichen Ausbaus und der entsprechenden Verwendung der Materialien vermitteln den Eindruck, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. Dies und die Klassifizierung des Mühlenweges als verkehrsberuhigter Bereich im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) begründen die Ausweisung des Mühlenweges als verkehrsberuhigter Bereich. Damit würde die Umsetzung des ISEK, wie bereits in der Bäckerstraße und im Im Preul begonnen, fortgeführt.

Die Zeitschiene für das Projekt stellt sich wie folgt dar:

| | |
|---------------|--|
| Dezember 2018 | Ausschreibung der Ausbaumaßnahme als ein Projekt gemeinsam mit Kanal- und Wasserbau |
| Januar 2019 | Beauftragung |
| Februar 2019 | Beginn der Arbeiten mit der Erneuerung der Kanal und Wasserleitungen Im Anschluss daran erfolgt der Straßenausbau |

voraussichtliche Dauer der Gesamtbaumaßnahme: 6 Monate

Verkehrstechnische Auswirkungen:

1. Vollsperrung des Mühlenweges
2. Befahrbarkeit des Entenpfuhls ausschließlich vom Kreisverkehr Neutor in Richtung Im Hombrich
3. die Erreichbarkeit der Parkplätze Im Keutel und Im Hombrich wird während der gesamten Bauzeit ungehindert möglich sein.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Gesamtbaukosten stellen sich unter Berücksichtigung der anteiligen Kostenbeteiligung des AWB zur Wiederherstellung der Straßenoberfläche ab Erdplanum (rd. 9.500 €) wie folgt dar:

| | |
|------------|---------------|
| Variante 1 | ca. 260.000 € |
| Variante 2 | ca. 255.000 € |

Die förderrechtliche Anerkennung wird nach erfolgter Entscheidung über die auszuführende Ausbauvariante bei der ADD beantragt.

Die Förderung von Erschließungsmaßnahmen erfolgt unter Anwendung der im Rundschreiben des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur vom 08.09.2014 festgesetzten Förderobergrenzen für derartige Ausbaumaßnahmen. Die entsprechende Festsetzung der Förderobergrenze erfolgt im Rahmen des förderrechtlichen Anerkennungsverfahrens der Maßnahme.

Im Haushalt 2018 sind Mittel in Höhe von 20.000 € für die Planung bereitgestellt und darüber hinaus eine Verpflichtungsermächtigung für den Haushalt 2019 über 140.000 € in Ansatz gebracht. Für den Haushalt 2019 werden für den Ausbau weitere 115.000 € veranschlagt.

Familienverträglichkeit:

Hat die geplante Entscheidung unmittelbare oder mittelbare Auswirkungen auf Familien in der Stadt Mayen?

Nein

Demografische Entwicklung:

Hat die vorgesehene Entscheidung unmittelbare Auswirkung auf die maßgeblichen Bestimmungsgrößen des demografischen Wandels und zwar

- die Geburtenrate
- die Lebenserwartung
- Saldo von Zu- und Wegzug (Migration, kommunale Wanderungsbewegung)

und beeinflusst damit in der Folge die Bevölkerungsstruktur der Stadt Mayen?

Nein

Barrierefreiheit:

Hat die vorgesehene Entscheidung unmittelbare oder mittelbare Auswirkungen auf die in der Stadt vorhandenen Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit?

Nein

Innovativer Holzbau:

Sofern es sich um ein Bauwerk handelt: Kann das Bauwerk als innovatives Holzbauwerk errichtet werden:

Ja: Nein: Entfällt:

Anlagen:

1. Variante 1 – Lageplan (Verkleinerung für jede Fraktion einfach)
2. Variante 1 - Ausbauquerschnitt (Verkleinerung DIN A 4, farbig)
3. Variante 2 – Lageplan (Verkleinerung für jede Fraktion einfach)
4. Variante 2 – Ausbauquerschnitt (Verkleinerung DIN A 4, farbig)

