

Beschlussvorlage	5259/2018/1 Vorgänger-Vorlage: 5259/2018	Fachbereich 3 Herr Schlich
Aktive Stadt - Ausbau Mühlenweg - Entwurf		
Beratungsfolge	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>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.~~
- Die Anschlüsse der zukünftigen Verkehrsfläche an die privaten Liegenschaften müssen die aktuellen Höhen beibehalten.
- 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
- Asphalt (ausschließlich bei Variante 1a)
- 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 den Ausbauplanungen 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 drei 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, in umgekehrtem Dachprofil verlegt. 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 werden Poller und die Straßenbeleuchtung eingebunden. Das südliche Plattenband dient lediglich der optischen Führung und wird nicht mit Pollern bestückt, um den öffentlichen Raum nicht zu überfrachten.

Der Ausbau erfolgt im sogenannten umgekehrten Dachprofil mit 2% Gefälle von den Gebäudefronten bis zur Mittelachse. 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. 264.000 €.

Variante 1a (Anlage 3 und Anlage 4)

Die Variante 1 a unterscheidet sich lediglich hinsichtlich des Belages für die Fahrbahn von der Variante 1. Die Abschnitte zwischen den privaten Liegenschaften und den Plattenbändern weisen eine Neigung von 2,5% in Richtung der Plattenbänder auf. Zwischen den Plattenbändern ist Asphalt vorgesehen, der im Dachprofil eingearbeitet verbaut wird, sodass die Entwässerung über die beidseits verlegten Basaltplattenbänder erfolgen wird. Die Kostenschätzung für den Ausbau gemäß Variante 1 a beläuft sich insgesamt auf ca. 248.000 €.

Variante 2 (Anlage 3 5 und Anlage 4 6)

Diese Variante nimmt in ihrer Gestaltung das technische Erfordernis der Mittelrinne auf und setzt dies konsequent um. Das Gefälle wird mit 2 % von den Gebäudefronten zur Mittelachse hin geführt. 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 und 1a 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 der südlichen Straßenseite 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. 260.000 €.

Beide Alle drei 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 den Varianten 1 und 1a durch die beiden Plattenbänder. Diese führen optisch zu einer Trennung zwischen dem Fahr- und dem fußläufigen Verkehr. Diese optische Trennung führt bei den Varianten 1 und 1a auch ohne Poller zu mehr Sicherheit für den Fußgänger der südlichen Straßenseite und reduziert ebenfalls die Wahrscheinlichkeit des zu dichten Heranfahrens des motorisierten Verkehrs an die südliche Gebäudefront.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept sieht für die Erschließung des Gebietes eine Unterscheidung zwischen hauptverkehrsführenden Straßen und in der Auslastung deutlich untergeordneten, verkehrsberuhigten Straßen vor. Zu diesen deutlich untergeordneten Straßen zählt auch der Mühlenweg. Die aktuelle Verkehrsbelastung liegt bei 355 Fahrzeugen davon 1% Schwerverkehr pro Tag (24 Stunden) und nach der Errichtung der Hochgarage bei 535 Fahrzeugen und davon ebenfalls 1 % Schwerverkehr pro Tag (24 Stunden).

Um die Erkennbarkeit der Funktion der Straßen und daraus resultierend die Verkehrssystematik im Gebiet dem Nutzer bereits durch die Ausbaumaterialien ins Bewusstsein zu rücken, wurde bereits in der vorangegangenen Sanierung der Straßenausbau der Funktion angepasst. Bestes Beispiel dafür ist der Ausbau der Stehbach. Der Straßenabschnitt, der der Anbindung der Citygarage dient, ist in Asphalt (Fahrbahn) ausgeführt. Jedoch die verkehrsberuhigten Bereiche – Obertor bis Töpfergasse und der Abschnitt zwischen Hahnengasse und Wittbender Tor – sind verkehrsberuhigt und komplett in Pflaster ausgebaut. Da mit der Sanierung das Ziel verfolgt wird den öffentlichen Bereichen der Innenstadt ein einheitliches Erscheinungsbild zu geben, sollte diese Systematik fortgesetzt werden. Dies wurde bisher auch im Sanierungsgebiet „Nordöstliche Innenstadt“ übernommen und bisher konsequent umgesetzt. Die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz soll gemäß dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept durch Entenpfuhl, Im Hombrich (West) und die Neustraße erfolgen. Deshalb wurden der Hombrich und jetzt auch die Neustraße mit Asphalt für die Fahrbahn ausgebaut. Der bisher ausgebaute verkehrsberuhigte Bereich Bäckerstraße/ Im Preul wurde dagegen in Pflaster ausgeführt. Um dieser Systematik weiterhin konsequent zu folgen, schlägt die Verwaltung für den Mühlenweg, als verkehrsberuhigte Straße im Quartier, die Ausführung gemäß Variante 1 in Pflaster vor.

Die Entwürfe wurden den Anliegern am 19. September im Rahmen einer Anliegerversammlung im Rathaus Rosengasse vorgestellt. Die Versammlung war gut besucht und die anwesenden Anlieger haben sich entsprechend dem Vorschlag der Verwaltung mit einer Gegenstimme für die Ausführung in Variante 1 ausgesprochen.

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?

Ja – durch den niveaugleichen Ausbau wird die Barrierefreiheit hergestellt und eine deutliche Verbesserung gegenüber dem aktuellen Ausbau herbeigeführt.

Innovativer Holzbau:

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

Ja: Nein: Entfällt:

Anlagen: die Pläne zu den Varianten 1 und 2 sind im Verhältnis zur Ursprungsvorlage unverändert und werden daher nicht erneut abgedruckt.

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