

<b>Beschlussvorlage</b>	<b>6430/2021</b>	<b>Fachbereich 3</b> Herr Seiler
<b>Sanierung Hahnengasse im Teilabschnitt Marktplatz bis Sparkasse</b>		
<b>Beratungsfolge</b>	<b>Stadtrat</b>	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

Der Stadtrat stimmt der Sanierung der Hahnengasse im Teilbereich von Marktplatz bis Sparkasse gemäß dem Gestaltungsplan zu und beauftragt die Verwaltung mit der Durchführung der öffentlichen Ausschreibung mit Vergabe an den wirtschaftlichsten Bieter.

Der Stadtrat stimmt dem Einbau einer Polleranlage inklusive eines Elektropollers gemäß Beschluss-Vorlage 6293/2021 zu und beauftragt die Verwaltung mit der Einholung passender Angebote und Beauftragung den wirtschaftlichsten Bieter.

Der Stadtrat stimmt der Ausarbeitung eines Gesamtkonzeptes zur sukzessiven Sanierung im Kernstadtbereich (Marktplatz und angrenzende Straßenzüge) zur Erfüllung der Barrierefreiheit nach DIN 18040-3 zu und beauftragt die Stadtverwaltung mit der Umsetzung unter Beteiligung der Gremien. |

<b><u>Gremium</u></b>	<b><u>Ja</u></b>	<b><u>Nein</u></b>	<b><u>Enthaltung</u></b>	<b><u>wie Vorlage</u></b>	<b><u>TOP</u></b>
<b><u>Stadtrat</u></b>					

**Sachverhalt:**

Zur Erfüllung der gesetzlichen Vorgabe in erster Linie nach § 4 BGG Behindertengleichstellungsgesetz beabsichtigt die Verwaltung die Sanierung der Fußgängerzonen im Altstadtbereich.

Ziel ist die Barrierefreiheit baulicher Anlagen, damit sie für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Barrierefreie Mobilität ist für Menschen mit Behinderung entscheidend, um am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer benötigen für ihre eigenständige Mobilität, wenn keine natürlichen Leitelemente oder Leitlinien vorhanden sind, spezielle taktile, visuelle und gegebenenfalls akustische Oberflächenstrukturen, damit Gefahrensituationen, Zwischenziele oder ein Leitsystem erkannt werden. Zur Funktionsfähigkeit eines Leitsystems mit Bodenindikatoren muss eine wiederkehrende Systematik anstehen und überall die Verlegung mit gleicher Bedeutung ausgeführt sein, sodass blind und sehbehinderte Menschen durch die Vorgabe einheitlicher Standards, eine durchgehende zusammengehörende Orientierungshilfe zur Verfügung steht.

Bei der Gestaltung von Fußgängerverkehrsflächen sind die Belange von mobilitätsbehinderten Menschen zu beachten. Ein noch auszuarbeitendes Gesamtkonzept soll im Wesentlichen die Berücksichtigung der Belange der Gruppe von blinden und sehbeeinträchtigten Menschen sowie der Gruppe von Rollstuhl- und Rollatornutzern und gehbehinderten Menschen thematisieren.

Mobilitätsbehindert im weiteren Sinne sind allerdings auch Menschen mit Gepäck, Menschen mit Kinderwagen, ältere Menschen und Kinder - um nur einige zu nennen - für die eine Überwindung von Stufen und Kanten zur Anstrengung bzw. zum Hindernis werden kann. Barrierefreie Verkehrsanlagen kommen somit der gesamten Gesellschaft, im Sinne eines „Design für Alle“, zu Gute.

Das oberste Ziel muss dabei sein, das Zwei-Sinne-Prinzip einzuhalten. Dies bedeutet, dass mindestens zwei der drei Sinne „Hören, Sehen und Tasten“ angesprochen werden. Bei Personen, die z.B. in ihrer Sehfähigkeit eingeschränkt oder blind sind, müssen der Tastsinn und das Gehör die Informationsmitteilung übernehmen. Das Prinzip kommt auch zum Einsatz z.B. bei taktilen Leitelementen oder akustischen Freigabe- und Orientierungssignalen von Lichtsignalanlagen.

Personen mit Sehbeeinträchtigung können starke farbliche Kontraste visuell erkennen und mit den Füßen überstehende Strukturen taktil wahrnehmen.

Blinde Personen können mit dem Langstock und den Füßen überstehende Strukturen taktil ertasten und durch das beim Überstreichen des Bodenbelages mit dem Langstock entstehende Geräusch akustisch wahrnehmen.

Für Blinde und Sehbeeinträchtigte müssen daher taktil und visuell gut wahrnehmbare Leitlinien und Leitelemente angelegt werden, die mit dem Langstock ertastet werden können. Sind sonstige taktil und visuell klar erkennbare Leitlinien und Leitelemente für die Orientierung nicht ausreichend, sind Bodenindikatoren zu verwenden.

Bordanlagen sind so zu gestalten, dass sie mit dem Langstock ertastet werden können und beim Überschreiten deutlich wahrgenommen werden können.

Verschiedene Funktionsbereiche (z.B. niveaugleiche Flächen des Rad- und Fußgängerverkehr) sind taktil und visuell gut kontrastierend voneinander abzugrenzen.

Hindernisse und Gefahrenstellen sind taktil wahrnehmbar und visuell stark kontrastierend zu gestalten.

Im aktuellen Bestand sind die vorgenannten Grundsätze in keinster Weise gegeben. Die Kopfsteinpflasterfläche Basalt mit ungebundener Fugenfüllung weist Fugenbreiten von bis zu 3 cm und mehr auf. Durch die Reinigungsintervalle mit dem städtischen Kehr-Saugwagen wird das ungebundene Fugenmaterial bis zu einer Tiefe von ca. 4 cm zwangsläufig entnommen. Dasselbe zeigt sich im Bereich der Porphy-Flächen.



Ansicht aus dem Portal „streetsmart“ mit Aufnahmejahr 2018/2019.

Wie nahezu in jeder Stadt sind unzählige Pflasterflächen sanierungsbedürftig und aufgrund mangelndem Fugenverschluss echte Stolperfallen, die nicht selten zu Schadenersatzklagen führen. Verunreinigung der Fugen z.B. durch Zigaretten und Glasscherben lassen das an sich schöne Pflaster im Gesamtbild sehr unansehnlich aussehen.



Beispielfoto mit ortsüblichen Verunreinigungen insbesondere nach Veranstaltungen.

Die neue Fuge als „feste“ Fuge ist trittsicher, kehrmaschinenfest, hochdruckreinigerbeständig und optisch sehr ansprechend.

Dieses Verfahren wurde bereits in einem Probefeld in der Hahnengasse angelegt.



Foto Probefeld feste Pflasterfuge in der Hahnengasse.

Die rein gestalterisch verlegten Plattenläufer weisen unterschiedliche Setzungen auf und vereinzelt wurden defekte Platten mit Reperaturasphalt verfüllt. Dies gilt auch für fehlende Pflastersteine.

Zur Erfüllung der Barrierefreiheit hat die Abteilung Tiefbau einen Lösungsansatz unter Berücksichtigung der derzeit gültigen DIN-Normen ausgearbeitet. Zunächst wurde eine Bestandsaufnahme durchgeführt, die im Anhang als Bestandsvermessung mit Stand 18.03.2021 beigefügt ist.

Im ausgearbeiteten Vorentwurf soll im Grundsatz der vorhandene Plattenlauf verbleiben und mit dem Bestandsmaterial als ein „breites“ Band umverlegt werden und mit einem Blindenleitelement ergänzt werden. Somit würden barrierefreie Laufwege mit einer Breite von rd. 1,20 m erreicht.

Die anvisierte Umgestaltung kann bis auf die erforderlichen neuen Leitelemente und Baumscheiben mit den vorhandenen Materialien erfolgen, was ein hohes ökologisches Einsparpotenzial darstellt.



Beispielfoto Blindenleitelement als Rillenplatte nach DIN 32984.

Mit dem vorhandenen Porphyr soll eine durchgehende Entwässerungsrinne im Mittellauf ausgebildet werden. Vorhandene Baumscheiben müssten nach RAS-LP 4 vergrößert werden.



Beispielfoto Entwässerungsrinne in Porphyr.

In Anlehnung an die Beschluss-Vorlage 6293/2021 sollte das Thema Elektropoller in diesem Bereich als Pilotprojekt zum Gesamtkonzept anvisiert werden.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Für das Projekt stehen auf der Haushaltsstelle 5411100 (Gemeindestraßen) – 52338000 (Unterhaltung und Instandsetzung Straßen, Wege, Plätze und Verkehrsanlagen) Mittel in Höhe von 150.000 € zur Verfügung.

Für die Umsetzung der Polleranlage müsste eine überplanmäßige Ausgabe beantragt werden, sofern die für die Sanierung zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen sollten.

Aufgrund der aktuellen Marktpreissituation ist eine halbwegs passende Prognose nicht möglich.

#### **Familienverträglichkeit:**

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

Wie bereits im Sachverhalt dargestellt, hat der Ausbau auch positive Auswirkungen auf Kinder sowie deren Eltern mit Kinderwagen etc.

#### **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?

Die positive Wirkung für alle Nutzer wurde im Sachverhalt bereits dargestellt.

**Barrierefreiheit:**

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

Ja.

Bei der Planung wurden folgende Vorgaben berücksichtigt:

- DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum (Fassung Dezember 2014)
- DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum (Fassung Dezember 2020)

Die Plan-Ausarbeitung erfolgte in Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter über den Bereichsleiter MYK Herrn Butz.

**Innovativer Holzbau:**

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

Ja:       Nein:       Entfällt:

**Welche Auswirkungen ergeben sich aus dem verfolgten Vorhaben für das Klima:**

Inwieweit wurden Klima- und Artenschutzaspekte berücksichtigt? Wurde beispielsweise bei Baumaßnahmen bzw. Renovierungsmaßnahmen die Möglichkeit von Solarthermie- und Photovoltaik-Anlagen geprüft? Wurde die CO<sub>2</sub>-Bilanz von zu beschaffenden Produkten geprüft / verglichen?

Die Sanierungsmaßnahme hat durch die überwiegende Wiederverwendung der vorhandenen Natursteinprodukte und daraus resultierenden CO<sub>2</sub>-Einsparung eher eine positive Auswirkung auf das Klima.

|

**Anlagen:**

- 01 Objektreport Pflasterfugenmörtel zur Salzgasse in Köln zur Referenz
- 02 Bestandsplan 18.03.2021
- 03 Gestaltungsplan 15.04.2021
- 04 Kostenschätzung 22.04.2021
- 05 Lageskizze |