

# Sitzungsvorlage

Datum: 17.10.2019  
Drucksache Nr.: **18/0002/3**

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	20.11.2019	öffentlich / Entscheidung

---

## **Betreff**

**Vorstellung der Straßenausbauplanung der Hertzstraße im Stadtteil Menden**

## **Beschlussvorschlag:**

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss stimmt der vorgestellten Straßenausbauplanung der Hertzstraße im -Trennprinzip, Variante 2a – mit den Anpassungen der Verwaltung zu und ermächtigt die Verwaltung, die Auftragsvergabe vorzubereiten.

## **Sachverhalt / Begründung:**

Im Zuge der geplanten Kanalerneuerung der Hertzstraße im Stadtteil Menden soll auch ein Straßenneubau sowie eine verkehrsgerechte Straßenumgestaltung durchgeführt werden.

Die Hertzstraße ist eine reine Wohnstraße, die in südlicher Richtung von der Ernst-Reuter-Straße abzweigt und nach 175 m als Sackgasse endet. Fußgänger und Radfahrer können im Anschluss an den ausgebauten Wendekreis das weiterführende Wegenetz Richtung Märkischer Weg erreichen.

Im Bestand ist die Hertzstraße mit einer asphaltierten Fahrbahn, einem einseitig angeordneten plattierten Gehweg auf östlicher Seite sowie einem asphaltierten Längsparkstreifen auf westlicher Seite ausgebaut worden.

Es ist geplant, nach dem Kanalneubau und der Erneuerung der Hausanschlussleitungen auch eine Erneuerung und Umgestaltung des Straßenraumes mit durchzuführen.

Die Verwaltung geht davon aus, dass Erschließungsbeiträge nach KAG abgerechnet werden können.

Da die Verwaltung zur Straßenplanung der Hertzstraße mehrmals ein Beschlussvorschlag in verschiedenen UPV-Sitzungen eingebracht hat und eine Bürgerinformationsveranstaltung sowie eine Abstimmung mit einzelnen Bürgern stattgefunden haben, ist der zeitliche Ablauf nochmals aufgearbeitet worden:

1. UPV-Sitzung vom 30.01.2018:

Die Straßenplanung der Hertzstraße wurde dem UPV in der Sitzung am 30.01.2018 zur Beschlussfassung vorgestellt. Ein Beschluss erfolgte hierzu nicht, die Verwaltung wurde aufgefordert zuerst eine Bürgerinformation durchzuführen.

2. Bürgerinformationsveranstaltung vom 15.11.2018:

Die Bürgerinformationsveranstaltung fand am 15.11.2018 in der Fritz-Bauer-Gesamtschule in Menden statt.

Die Verwaltung stellte folgende Straßenplanung vor:

Die Hertzstraße soll als reine Wohnstraße innerhalb einer Tempo-30-Zone die Kriterien Verkehrssicherheit, Klimaschutz und Barrierefreiheit erfüllen. Da die bisherige Ausbaumform mit einem einseitigem Gehweg und der geradlinigen Fahrbahnführung ohne geschwindigkeitsdämpfende bauliche Elemente und der Verzicht auf Straßenbegleitgrün nicht mehr einem zeitgemäßen, angemessenen Wohnstraßenkonzept entspricht, ist eine Neugestaltung der Hertzstraße erarbeitet worden.

Grundsätzlich soll aus Sicht der Verwaltung das Trennprinzip beibehalten werden, d.h. der Gehwegbereich wird durch Bordsteine von der Fahrbahn abgetrennt. Da die Hertzstraße eine beidseitig gleichmäßig verteilte Wohnbebauung aufweist, sollen erstmalig beidseitige Gehwege angeordnet werden. Die Gehwege sollen durch Hochbordsteine von der Fahrbahn abgetrennt werden. Die Breiten der in Pflasterbauweise vorgesehenen Gehwege ist zwischen 1,46 m bis 2,00 m eingeplant worden.

Zur Erzielung angemessener, niedriger Fahrtgeschwindigkeiten sind im Fahrbahnverlauf geschwindigkeitsdämpfende bauliche Maßnahmen planerisch vorgesehen worden.

Im Eingangsbereich der Hertzstraße soll die Fahrbahn durch Einbau einer Grünfläche mit 2 Baumbepflanzungen eingeengt werden und somit die Verkehrssituation der Wohnstraße verdeutlichen. Zusätzlich soll in der Engstelle eine Fahrbahnerhöhung, bestehend aus Rampensteinen mit 6 cm Höhenunterschied vorgenommen werden.

Damit auch im weiteren Fahrbahnverlauf der Hertzstraße die Tempo-30-Zone durch bauliche Elemente verdeutlicht werden kann, sind noch zwei weitere Grünflächen mit Baumpflanzung zur Fahrbahneinengung eingeplant worden. An diesen Stellen sollen halbkreisförmige Pflasterungen in der Fahrbahneinengung zur Einhaltung der ausgewiesenen Fahrgeschwindigkeiten und gleichzeitig zur Straßenraumgestaltung beitragen. Eine weitere Grünfläche ist im Längsparkstreifen untergebracht.

Der Wendekreis am südlichen Ausbauende der Hertzstraße erhält zur Vermeidung von ungewolltem Parken eine gepflasterte Fahrbahnmitte.

Generell ist die Fahrbahn mit Breiten zwischen ca. 4,50 m und 5,10 m eingeplant worden, so dass der Begegnungsfall Pkw/Pkw außerhalb der Engstellen gewährleistet ist. Der Begegnungsfall Pkw/Lkw ist dann im Bereich des 5,10 m breiten Abschnittes im mittleren Streckenabschnitt möglich. Die Fahrbahn wird - bis auf halbkreisförmigen Pflasterungen - in Asphaltbauweise hergestellt.

Zur weiteren Ausstattung des Straßenraumes gehören 10 Parkstandorte in 2,00 m Breite als Längsaufstellplätze, die wechselseitig auf beiden Fahrbahnseiten angeordnet werden.

Die Hertzstraße erhält dann auch eine neue Straßenbeleuchtung.

Die anwesenden Bürger waren mit der vorgestellten Straßenneugestaltung der Hertzstraße mehrheitlich nicht einverstanden, stattdessen sollte die bisherige Gestaltung mit einseitigem Gehweg und durchgehendem Längsparkstreifen auf der Westseite wieder hergestellt werden. Ein Straßenbegleitgrün und geschwindigkeitsdämpfende bauliche Elemente wurden ebenfalls als nicht erforderlich angesehen.

### 3. UPV-Sitzung vom 04.12.2018:

Die Verwaltung hatte die Sitzungsvorlage mit dem Beschlussvorschlag einer Zustimmung zur Straßenplanung aufgrund des engen Zeitfensters schon vor der Bürgerinformationsveranstaltung fertig gestellt. Über das Ergebnis sollte in der UPV-Sitzung am 04.12.2018 mündlich berichtet werden.

Zum Sitzungstermin lagen aufgrund des bekannten Ergebnisses aus der Bürgerinformationsveranstaltung schon eine Anfrage und 2 Anträge der Fraktionen vor.

In der Sitzung wurde der gemeinsame Beschluss der Fraktionen SPD, FDP, Bündnis 90/Die Grünen, Drucksachen-Nr.: 18/0426 einstimmig beschlossen.

1. Die Verwaltung wurde beauftragt, die Planung mit folgenden Leiplanken zu überarbeiten.
  - a. Keine Anlage eines zweiten Gehweges
  - b. Erhalt des Parkstreifens am westlichen Fahrbahnrand
  - c. Prüfung von Vorschlägen zur Verkehrsberuhigung
  - d. Vollständiger bzw. weitgehender Erhalt der bisher vorhandenen Parkplatzanzahl
  - e. Überprüfung der einzelnen Maßnahmen auf ihre fachliche Notwendigkeit
2. Die überarbeitete Planung soll in einer erneuten Bürgerinformation für die Anwohner und die Politik vorgestellt werden.

### 4. Abstimmung mit 2 Bürgern vom 01.02.2019:

Am 01.02.2019 fand im Rathaus eine Diskussion mit 2 Anwohnern der Hertzstraße zur Straßenplanung statt.

Die Verwaltung erläuterte die schon in der Bürgerinformationsveranstaltung dargelegten Argumente zur Verkehrsberuhigung, gestalterischen Aufwertung mit Straßenbäumen sowie die Gründe zur Einrichtung eines 2. Gehweges mit den Vorteilen für mobilitätsbeeinträchtigte Personen. Zudem wurde seitens der Verwaltung dargelegt, dass mit 11 bis 12 Parkplätzen für 25 Wohnhäusern eine angemessenen Anzahl von Stellplätzen bei der Straßenplanung berücksichtigt worden ist.

Da sich die beiden Anwohner für den Beibehalt der Straßengestaltung gemäß Bestand mit Erhalt des durchgehenden Längsparkstreifens aussprachen, erfolgte eine Diskussion. Im weiteren Verlauf wurde gemeinsam eine Skizze als Variante zur städtischen Planung erstellt. Damit der bauliche Charakter der Wohnstraße der ausgewiesenen Tempo-30-Zone entspricht, wurde die Eingangssituation mit einer Auframpung sowie Einen-

gung der Fahrbahn mit einem Straßenbaum von der städtischen Lösung übernommen. Eine weitere geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme wurde ca. in der Mitte des Streckenverlaufs der Hertzstraße in Form einer weiteren Auframpung sowie Baumbepflanzung zur Einengung der Fahrbahn eingezeichnet. Damit sich ein in etwa abgerundetes Straßenbild ergibt, wurde ein 3. Straßenbaum im Längsparkstreifen eingetragen. Die beiden Bürger sahen die Möglichkeit, die Anwohner von dieser Variante überzeugen zu können. Die Verwaltung hat diese Lösung daraufhin als Variante 2 bezeichnet.

## 5. Erarbeitung von 3 Varianten:

Aufgrund der Abstimmung mit den Bürgern sowie des Beschlusses aus der UPV-Sitzung vom 04.12.2018 hat die Verwaltung 3 Varianten erarbeitet.

### 5.1 Variante 1:

Diese seitens der Verwaltung zu favorisierende Ausbaulösung wurde in der Bürgerinformationsveranstaltung und im UPV am 04.12.2018 vorgestellt. Aufgrund von Anregungen der Anwohner wurden einzelne Baumstandorte wegen geplanter neue Grundstückszufahrten etwas verschoben. Im Eingangsbereich wurde die Grünfläche zugunsten eines neuen Parkplatzes etwas kleiner ausgebildet. Da die Bürger einen möglichst kostengünstigen Ausbau wünschten, wurde zudem auf die bis dahin eingeplanten beiden halbkreisförmigen Pflasterflächen im Fahrbahnverlauf verzichtet. Somit entsteht an dieser Stelle etwas mehr Parkraum, so dass zumindest noch ein kleineres Auto zusätzlich parken kann. Aus bisher 10 Stellplätzen werden somit 11 bis 12 Stellplätze.

Aus Gründen der Barrierefreiheit und zur besseren Anbindung der Wohngrundstücke sieht die Verwaltung beidseitige Gehwege als erforderlich an. Der Ausbau erfolgt im Trennprinzip und Abgrenzung der Fahrbahn durch Hochbordsteine.

Geschwindigkeitsdämpfende bauliche Elemente sind im Eingangsbereich mittels Fahrbahnauframpung und gleichzeitiger Fahrbahneinengung durch einen Straßenbaum vorgesehen. Im weiteren Verlauf sind wechselseitig 11 bis 12 Längsstellplätze und Straßenbäume eingeplant worden. Der Wendekreis soll eine gepflasterte und überfahrbaren Mittelinsel erhalten.

### 5.2 Variante 2:

Diese Variante wurde am 01.02.2019 mit 2 Bürgern abgestimmt.

Beibehaltung des Trennprinzips mit einseitigem Gehweg und Erhalt des Längsparkstreifens. Zur Verkehrsberuhigung wird im Eingangsbereich eine Auframpung sowie Einengung der Fahrbahn mittels eines Straßenbaumes vorgenommen. Ca. in der Mitte des Fahrbahnverlaufes erfolgt eine weitere geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme, bestehend aus einer Fahrbahnauframpung und – einengung mit einem Baumstandort.

Ein 3. Baum wird kurz vor der Wendeanlage in den Längsparkstreifen integriert.

### 5.3 Variante 3:

Da die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in dem Antrag Drucksachen-Nr. 18/0425 die Verwaltung aufgefordert hat, neben einem Trennprinzip auch ein Mischprinzip zu prüfen, wurde eine Variante 3 erstellt. Dabei würde die komplette Verkehrsfläche gepflastert und als verkehrsberuhigter Bereich mit Schrittgeschwindigkeit ausgewiesen. Die Lösung ist im beigefügten Lageplan als vorläufiger Entwurf erstellt, könnte sich bei Bedarf auch gestalterisch an der Variante 1 orientieren.

6. Stellungnahme der städtischen Beauftragten für Barrierefreiheit vom 12.06.2019:

Grundsätzlich sind gem. Erschließungsbeitragssatzung beidseitige Gehwege erforderlich.

Bei Variante 2 mit einseitigem Gehweg ist eine barrierefreie Querung nicht sicher. Die mittlere Auframpfung deutet auf eine mögliche Querung hin, endet jedoch vor dem Straßenbaum. Diese Variante entspricht einem barrierefreien Ausbau am wenigsten.

Variante 1 und 3 erscheinen als die sinnvolleren Lösungen. Bei Variante 1 sind breitere Gehwege wünschenswert, dadurch könnten jedoch Stellplätze entfallen. Bei Variante 3 ist das Mischsystem durch die momentane Gestaltung noch nicht gut zu erkennen. Die genaue Ausgestaltung ist noch zu prüfen.

7. UPV-Sitzung vom 25.09.2019:

Dem Beschlussvorschlag der Verwaltung zum Straßenausbau gemäß Variante 1 wurde nicht zugestimmt.

Stattdessen soll in einer erneuten Bürgerinformationsveranstaltung den Anwohnern die Varianten 1 bis 3 vorgestellt werden. Die Anregungen und Bedenken der Anwohner sollen dann im UPV dargelegt werden, so dass ein Beschluss zur Straßenplanung gefasst werden kann.

8. Bürgerinformationsveranstaltung vom 29.10.2019:

Die Bürgerinformationsveranstaltung hat am 29.10.2019 im Sitzungssaal des Technischen Rathauses unter reger Beteiligung der Anwohner stattgefunden.

Im Vorfeld der Bürgerinformationsveranstaltung hat am 29.09.2019 ein selbst organisiertes Treffen der Bürger mit Teilnahme von Vertretern der politischen Fraktionen stattgefunden. Die Anwohner haben die Verwaltung hierüber mit Schreiben vom 07.10.2019 in Kenntnis gesetzt. Im Ergebnis zu diesem Treffen schlugen die Anwohner eine modifizierte Variante 2a vor.

Gegenüber der Variante 2 schlugen die Anwohner bei modifizierter Variante 2a folgendes vor:

Modifizierte Variante 2a der Anwohner:

- Fahrbahnquerschnitt wie im Bestand:
  - 1,70 m Gehweg
  - 5,45 m Fahrbahn
  - 2,25 m Parkstreifen
  - ca. 0,50 m Schrammbord
- Verkehrsberuhigung/ Baumscheiben:
  - a. Eingangsbereich mit 2 m langer Baumscheibe/ keine Auframpfung
  - b. Mittlerer Bereich mit Auframpfung, aber ohne Fahrbahneinengung auf Gehwegseite, nur eine Baumscheibe vor HN 12
  - c. Vor Beginn des Wendekreises Baumscheibe zugunsten eines weiteren Stellplatzes vor HN 28 schieben/ ohne Fahrbahneinengung
- Einseitiger Gehweg mit durchgehend abgesenktem Bordstein
- Absenkung des Schrammbordes im Bereich der Grundstückszufahrten zur barrierefreien Querung
- Wendekreis ohne Gehwege und keine erhöhte Mittelscheibe (=ebenerdig)

Daraufhin fand in der Bürgerinformationsveranstaltung am 29.10.2019 eine intensive Diskussion über die seitens der Verwaltung zu favorisierenden Variante 1 und der seitens der Anwohner modifizierten Variante 2a statt.

Die Verwaltung hat erläutert, dass die Variante 1 die beste Lösung darstellt, da die Leitelemente Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Klimaschutz in dieser Variante am umfassendsten berücksichtigt werden.

Aufgrund der intensiven Diskussion ist die seitens der Anwohner modifizierte Variante 2a als ein gangbarer Kompromiss anzusehen, wobei aus fachlicher Sicht folgende Punkte aus der Variante 2 zu übernehmen sind:

Variante 2a mit Anpassung der Verwaltung:

- Fahrbahnquerschnitt:
  - 2,10 m Gehweg wegen einzuhaltender Mindestanforderung an Barrierefreiheit (statt 1,70 m)
  - 5,15 m Fahrbahn ( verbleibende Restbreite)
  - 2,25 m Parkstreifen
  - ca. 0,50 m Schrammbord
- Verkehrsberuhigung/ Baumscheiben:
  - a. Eingangsbereich mit 6 m langer Baumscheibe, damit städtische Anforderungen des BNU an Baumstandorte erfüllt werden (statt 2 m Länge); keine Auframpung
  - b. Mittlerer Bereich mit Auframpung, aber ohne Fahrbahneinengung auf Gehwegseite, nur eine Baumscheibe vor HN 10 (statt vor HN 12, da hier ein fußläufiger Zugang besteht)
  - c. Vor Beginn des Wendekreises Baumscheibe vor HN 24 – 28 im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung noch festlegen, da endgültige Grundstückszufahrten der HN 26 und 28 noch nicht bekannt sind (statt zugunsten eines weiteren Stellplatzes vor HN 28 schieben), ohne Fahrbahneinengung
- Einseitiger Gehweg mit Hochbordstein zur Sicherung des Gehweges/ abgesenkter Bordstein nur vor Zufahrten (statt durchgehend abgesenktem Bordstein)
- Absenkung des Schrammbordes im Bereich der Grundstückszufahrten zur barrierefreien Querung
- Wendekreis aus Gründen der Barrierefreiheit mit Gehweg (statt ohne Gehweg), keine erhöhte Mittelscheibe (=ebenerdig)

Im Rahmen einer noch durchzuführenden Ausführungsplanung sind dann Details noch auszuarbeiten.

9. Fazit und Vorschlag der Verwaltung:

Die Variante 1 stellt die beste Lösung dar, da die Leitelemente Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Klimaschutz in dieser Variante am umfassendsten berücksichtigt werden.

Die seitens der Anwohner modifizierte Variante 2a wurde intensiv diskutiert und stellt einen gangbaren Kompromiss dar. Die Verwaltung wird aus fachlicher Sicht die oben schon aufgeführten Anpassungen vornehmen:

Variante 2a mit Anpassung der Verwaltung:

- Einseitiger Gehweg 2,10 breit, statt 1,70 m
- Die Fahrbahn ist dann 5,15 m breit auszubilden
- Die Baumscheibe im Eingangsbereich wird 6 m lang, statt 2 m Länge
- Die Baumscheibe im mittleren Straßenabschnitt wird vor HN 10 eingerichtet, statt vor HN 12
- Die Lage der Baumscheibe vor der Wendeanlage ist im Bereich der HN 24 – 28 im Rahmen der noch durchzuführenden Ausführungsplanung noch genau festzulegen
- Wendeanlage mit Gehweg, statt ohne Gehweg

Jede Fraktion erhält vor dem Sitzungstermin eine Ausfertigung der Planungen der Variante 1, Variante 2, modifizierte Variante 2a der Anlieger (handschriftliche Modifizierungen), Variante 2a mit Anpassung der Verwaltung und Variante 3.

In Vertretung

Rainer Gleß  
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
- hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf 500.000 €.

- Mittel stehen hierfür vorbehaltlich der Genehmigung des Haushaltes 2020/2021 im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan Inv.-Nr. 07/00318 zur Verfügung.

- Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
  - über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
  - über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
- Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.