



Stadt Burgdorf
Der Bürgermeister

Vorlage Nr.:	2013 0511
Datum:	07.01.2014
Fachbereich/Abteilung:	3.2/66
Sachbearbeiter(in):	Karen Warneke
Aktenzeichen:	642-60-69

Beschlussvorlage

öffentlich

Betreff: Ausbauprogramm Nordstraße

Beratungsfolge:

	Datum	TOP	abweich. Beschluss	Abstimmungsergebnis		
				Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	23.01.2014					
Verwaltungsausschuss	28.01.2014					

Finanz. Auswirkungen in Euro		Produktkonto	ErgHH	FinHH
Einmalige Kosten:	140.000,00 €	53800.787243	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	240.000,00 €	54100.787255		
Laufende Kosten:	€		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung:		<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	

Beschlussvorschlag:

Der Ausbau der „Nordstraße“ soll wie im Ausbauprogramm dargestellt erfolgen.

(Baxmann)

Sachverhalt und Begründung:

Die „Nordstraße“ gehört zur Kernstadt in Burgdorf und ist als Einbahnstraße mit gegenläufigem Radverkehr ausgewiesen. Durch die Einbahnstraßenregelung wird die Nordstraße hauptsächlich von den Anwohnern befahren und von Autofahrern, die einen Parkplatz in Innenstadtnähe benötigen. Die Westseite der Fahrbahn wird komplett mit Autos zugeparkt, tagsüber von Innenstadtb Besuchern und abends von den Anwohnern. Im idealsten Fall können dort maximal 21 Autos parken. Von Radfahrern und Fußgängern wird die „Nordstraße“ als kurze Verbindung in die Innenstadt genutzt. Der Ausbaustand der Fahrbahn ist von 1960. Die Gehwege wurden später vor einigen Gebäuden zum Teil mit 30 cm großen Basaltplatten, zum Teil mit 50 cm großen Platten befestigt. Die noch fehlenden Gehwegbereiche wurden 1984 provisorisch mit einer Schwarzdecke (Tragdeckschicht) befestigt, da bereits zu dieser Zeit längerfristig eine Umgestaltung der „Nordstraße“ geplant war.

Bei einer Kanalbefahrung im Jahr 2008 (siehe dazu auch 1.1) wurden Schäden festgestellt, die eine Erneuerung des Kanals erforderlich machen.

1. Bestand

1. 1 Kanal und Versorgungsleitungen

Der vorhandene Mischwasserkanal in der „Nordstraße“ wurde Anfang des 20. Jahrhunderts aus Steinzeug DN 250 hergestellt.

Bei einer Kamerabefahrung im Jahr 2008 wurden in der „Nordstraße“ viele Risse und schadhafte Anschlusspunkte der Schadensklassen 0 und III (sofortige- und langfristige Schadensbeseitigung) festgestellt. Die Erneuerung ist auf Grund der Vielzahl der Schäden am wirtschaftlichsten. Hier ergibt sich gegenüber der letzten Prioritätenliste eine Verschiebung aus der Liste der geschlossenen Sanierung in die Liste der Erneuerung. Den geringeren Kosten der geschlossenen Sanierung (Renovierung) steht eine kürzere (Rest) Lebensdauer gegenüber, die hier zur Erneuerung als wirtschaftlichstes Verfahren führt.

Der öffentliche Bereich der Hausanschlussleitungen bis zur Grundstücksgrenze ist untersucht worden. Hierbei festgestellte Schäden werden behoben. Des Weiteren sind die Hausanschlusschächte begutachtet worden. Abgängige Hausanschlusschächte werden erneuert.

1. 2 Straße

Die „Nordstraße“ besteht aus einer ca. 22 cm starken Packlage, welche mit einer ca. 2 cm starken Schotterdecke und Schwarzdecke überzogen wurde. Der Fahrbahnaufbau entspricht keiner standardisierten Belastungsklasse und erfüllt nicht den technischen Standard. Die Randeinfassung ist in vielen Fällen abgängig und die Höhenlagen sind z.T. zu korrigieren. Die Gehwegeoberfläche wurde teilweise mit grauen 50 cm großen Betonplatten, mit 30 cm großen Basaltplatten, mit grauem Betonpflaster und mit einer Asphaltdecke hergestellt.

Die Gesamtbreite der Ausbaufäche in der „Nordstraße“ beläuft sich auf ca. 9,25 m. Die Fahrbahn hat zurzeit eine mittlere Breite von 5,25 m, die östliche Gehwegseite eine mittlere Breite von 1,90 m und die westliche Seite eine mittlere Breite von 2,10 m.

Den Asphalt in der Fahrbahn habe ich hinsichtlich der polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAK) untersuchen lassen. Die Deckschicht der Straßenausbauproben weist nach den Ergebnissen der umweltgeochemischen Untersuchungen gem. der Vorschrift des Niedersächsischen Landesamts für Ökologie (NLÖ) und dem Niedersächsischen Landesamt für Straßenbau (NLStB) deutlich erhöhte PAK-Gehalte und deutlich er-

höhte Konzentrationen an Phenol-Index auf. Dadurch sind die Ausbausphalte als teer-/pechhaltiger Straßenaufbruch einzustufen und es ist das Entsorgungsnachweisverfahren der NGS (Niedersächsische Gesellschaft zur Endablagerung von Sonderabfall mbH) zu berücksichtigen.

1. 3 Straßenbegleitgrün

Zurzeit ist in der Nordstraße kein Straßenbegleitgrün vorhanden.

1. 4 Oberflächenentwässerung

Die Entwässerung der vorhandenen Fahrbahn und der Gehwege erfolgt über eine beidseitig der Fahrbahn verlaufende einreihige Gosse mit Straßenabläufen. Die Fahrbahn entwässert im Dachprofil.

1. 5 Beleuchtung

Die vorhandene Beleuchtung befindet sich im Gehweg auf der Westseite, ca. 1,60 m von den Grundstücksgrenzen entfernt.

2. AUSBAUVORSCHLAG

2. 1 Querschnitt

Eine Aufteilung der öffentlichen Verkehrsflächen ist im Lageplan (Anlage 1) und in den Schnitten der Anlagen 2 und 3 dargestellt.

Die „Nordstraße“ ist eine Wohnstraße, die hauptsächlich von Anwohnern und von Autofahrern, die kostenfrei in Stadtnähe parken wollen, befahren wird. Des Weiteren wird die „Nordstraße“ als Verbindung in die Innenstadt für Radfahrer und Fußgänger benutzt. Für Autofahrer ist sie als Einbahnstraße nur in Richtung Norden befahrbar und befindet sich in der 20 km/h Zone.

Da die Einbahnstraßenregelung für den Radverkehr nicht gilt, wurde die Fahrbahnbreite so gewählt, dass der Begegnungsverkehr Fahrrad-PKW möglich ist.

Für die Fahrbahn wird grau-anthrazitfarbenes Betonrechteckpflaster gewählt. Für die Fußgänger wird auf beiden Straßenseiten ein 1,65 – 1,80 m breiter Gehwegstreifen in rotem Betonrechteckpflaster verlegt. Eingefasst wird der Gehwegstreifen mit Rundborden mit drei cm Ansicht. Die Parkplätze werden optisch durch anthrazitfarbenes Pflaster, eingefasst mit grauem Betonrechteckpflaster, hervorgehoben. Sie werden mal auf der Ostseite und mal auf der Westseite angelegt. Dadurch dienen die parkenden Autos der Verkehrsberuhigung. Es werden 19 Parkplätze ausgewiesen.

An den Grundstücksseiten wird der Gehweg durch die vorhandene Bebauung bzw. durch Tiefborde eingefasst.

Querprofil A – A (Anlage 2)

Gehwegstreifen	ca.	1,80 m
Parkplatz	ca.	2,00 m
Fahrbahn	ca.	3,80 m
Gehwegstreifen	ca.	1,65 m

Querprofil B – B (Anlage 3)

Gehwegstreifen	ca.	1,80 m
----------------	-----	--------

Fahrbahn	ca.	3,80 m
Parkplatz	ca.	2,00 m
Gehwegstreifen	ca.	1,65 m

Für eine spätere Versorgung z.B. mit Kabeln der Breitbandversorgung werden Leerrohre verlegt, um zu verhindern, dass die neu hergestellte Fahrbahn u. U. kurzfristig erneut aufgenommen werden muss.

2. 2 Befestigungsart

Zurzeit ist der Aufbau der Fahrbahn und des Gehweges keiner Belastungsklasse zuzuordnen.

Der Aufbau der Fahrbahn wird für die Belastungsklasse 1,0 (Quartierstraße) mit normalen Beanspruchungen gemäß den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen Ausgabe 2012 (RStO 12), Tafel 3, Zeile 1 bemessen.

Soweit der anstehende Boden frostsicher ist, kann der Einbau der Frostschutzschicht entfallen.

Durch die Verbesserung des Unterbaus mit einem frostsicheren Aufbau werden Frostaufbrüche vermieden.

Nach der RStO 12 wurde folgender Aufbau gewählt:

Betonrechteckpflaster	0,08 m
Bettung aus Sand – Splitt - Gemisch	0,04 m
Schottertragschicht	0,20 m
Frostschutzschicht	0,18 m
<hr/>	
Frostsicherer Gesamtaufbau	0,50 m

Durch die komplette Veränderung des Ausbauprofils wird eine digitale Vermessung der fertig ausgebauten Straße notwendig. Da sich teilweise die Lage der Schächte verändert, ist außerdem eine Vermessung der Schächte notwendig.

2. 3 Oberflächenentwässerung

Die Fahrbahn wird mit einem umgedrehten Dachprofil mit beidseitigem Gefälle von 2,5 % gebaut.

Im Zuge des Neubaus wird die Fahrbahnentwässerung über eine Mittelgasse (System Trecona analog zur Marktstraße) mit Straßenabläufen in die vorhandene Kanalisation erfolgen.

2. 4 Straßenbegleitgrün

Zur optischen Auflockerung werden zwischen den Parkplätzen auf der östlichen Straßenseite drei Bäume gepflanzt. Eine Pflanzung von Bäumen zwischen den Parkplätzen auf der Westseite ist nicht möglich, da sich dort die Trinkwasserleitung befindet.

Bei der Wahl der Standorte der Bäume wird darauf geachtet, dass nur auf einen Parkplatz verzichtet werden muss, und dass dort die Häuser nicht direkt an der Grundstücksgrenze stehen.

Da es aus Platzgründen nicht möglich ist, ausreichend große offene Baumscheiben herzustellen, sind zusätzliche Maßnahmen zur Erweiterung des durchwurzelbaren Bodenraums

notwendig. Im Bereich vor und hinter der Baumscheibe werden 2 x 2 m große Wurzelbrücken mit Baumsubstrat angelegt, um den Wurzelraum zu vergrößern. Die Wurzelbrücken werden überpflastert und heben sich optisch nicht von den umgebenden Pflasterflächen ab. Sie sind überfahrbar und ausreichend tragfähig.

Es sind Schutzmaßnahmen gegen Durchwurzeln zu treffen, da der Mindestabstand von 2,50 m zwischen Stammachse und der Gasleitung (ca. 1,50 m) und des Mischwasserkanals (ca. 2,10 m) unterschritten wird. An diesen Stellen werden Wurzelschutzbahnen eingebaut.

Es werden drei Zierkirschen (*Prunus x schmittii*) gepflanzt. Es sind kleinbleibende Bäume mit einer schmalen Wuchsform, die mit ihrer Blüte im April/Mai und der Herbstfärbung attraktive Akzente setzen. Die Baumstandorte werden durch Tiefenbohrungen, großzügigen Einbau von Pflanzsubstrat und den Einbau eines Bewässerungsringes um den Ballen vorbereitet. Die Baumscheiben (2 x 2 m) werden mit Baumrosten aus Gusseisen abgedeckt. Die Bäume erhalten Stammschutzgitter, die gleichzeitig zum Anbinden der Bäume dienen. Die Bäume erhalten einen weißen Anstrich, um die Verdunstung zu reduzieren.

2. 5 Beleuchtung

Die vorhandenen Standorte müssen im Rahmen der Baumaßnahme an die Grundstücksseite versetzt werden, da sich durch die neue Flächenaufteilung die Masten andernfalls sehr nah an den Parkplätzen befinden. In diesem Zuge werden auch die aus den 1960-er Jahren stammenden Beleuchtungsmasten erneuert. Die Aufsätze wurden bereits im Rahmen des Beleuchtungserneuerungskonzeptes 2009 erneuert.

3. Finanzierung und Kosten

Bei der Erneuerung der „Nordstraße“, mit den Teileinrichtungen Fahrbahn, Gehwege, Parkflächen, Straßenbegleitgrün, Beleuchtung und Straßenentwässerung, handelt es sich um eine beitragsfähige Maßnahme nach den Vorgaben des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) in Verbindung mit der Straßenausbaubeitragsatzung der Stadt Burgdorf.

Es handelt sich hier um eine Straße mit starkem innerörtlichen Verkehr. Dies bedeutet, dass die Anlieger von den beitragsfähigen Kosten einen Anteil von 40 % für die Fahrbahn, 60 % für die Gehwege, 50 % für die Beleuchtungseinrichtungen (Masterneuerung) und Oberflächenentwässerung sowie 70 % für die Parkflächen zu tragen haben.

Der Mischwasserkanal dient zu 67 % der Grundstücksentwässerung und zu 33 % der Straßenentwässerung. Für den Anteil der Straßenentwässerung (Oberflächenentwässerung) werden Straßenausbaubeiträge erhoben. Nach der Entwässerungsabgabensatzung der Stadt Burgdorf ist die Erhebung von Kanalbaubeiträgen (Abwasserbeitrag) für den auf die Erneuerung der Grundstücksentwässerung entfallenden Anteils möglich. Von dieser Möglichkeit wurde bislang kein Gebrauch gemacht. Die Refinanzierung dieser Kosten erfolgt auch hier, aus Gleichbehandlungsgründen, durch die laufenden Kanalbenutzungsgebühren.

Für die Kanalerneuerung und den Ausbau der Nordstraße werden voraussichtlich Gesamtkosten in Höhe von 380.000,- € anfallen. Davon sind rund 140.000,- € für die Kanalbauarbeiten und rund 240.000,- € für den Straßenbau veranschlagt.

Haushaltsmittel stehen unter den Produktkonten 53800.787243 und 54100.787255 zur Verfügung.

4. Schlussbemerkung

Die Planungen für die Nordstraße sind mit der Polizei, dem ADFC, dem ADAC, dem Sozialverband, dem Seniorenrat, dem Zweckverband Abfallwirtschaft, der Straßenverkehrsbehörde, der Feuerwehr und dem Denkmalschutz abgestimmt worden. Den Planungen wurde zugestimmt.

Die Anlieger habe ich zu einem Informationsgespräch eingeladen. Über das Meinungsbild der Anlieger werde ich in der Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses berichten.

Anlage 1: Lageplan

Anlage 2: Schnitt A-A

Anlage 3: Schnitt B-B

Anlage 4: Straßenbaum