

# Mitteilung

## öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	13.09.2018

### Durchführung einer Bürgerbeteiligung für die Straßenbaumaßnahme Abshofstraße in Köln-Merheim

#### Beschreibung der vorhandenen Situation:

Seit dem 17. März 2010 ist die Nutzung der Abshofstraße wegen Baufähigkeit der Ufereinfassung (Stand sicherheitsmängel) des Faulbaches eingeschränkt. Zwischen den Häusern Nr. 17 und 57 ist eine Einbahnstraßenregelung angeordnet. In der Zwischenzeit wurde zusätzlich an der östlichen Pforte der Abshofstraße eine Engstellenregelung angeordnet.

#### Beschreibung der vorgesehenen Maßnahme:

Im Vorlauf der Straßenbaumaßnahme erfolgt zunächst die Erneuerung der Ufereinfassung des Faulbaches durch Einbringen einer Spundwand mit aufgesetztem Betonbalken und Absturzsicherung. Die zwei vorhandenen Engstellen im Straßenraum werden mittels Aufweitung des Straßenraums durch Modifikation des Betonbalkens beseitigt.

Die jetzt vorgelegten Varianten für den Straßenausbau stellen sich wie folgt dar:

#### Variante 1: Trennverkehr auf voller Länge

Hier wird der Straßenraum auf ganzer Länge zwischen Rüdigerstraße und Ostmerheimer Straße für Kfz und Radfahrende gegenüber dem Raum für zu Fuß Gehende klassisch durch Gehwegborde abgegrenzt. Für den Bedarf des Parkens von Fahrzeugen werden Parkflächen, aufgelockert durch Baumbeete, auf Höhenniveau der Gehwege angeordnet, soweit der verbleibende Raum für die Fahrbahn und die Gehwege auch aus verkehrsrechtlicher Sicht dies zulassen.

Die Gehwege haben eine Regelbreite von  $b=2,00$  m; an Engstellen werden Mindestbreiten von 1,50 m eingehalten.

Die Fahrbahnbreite wird, mit Ausnahme von wenigen Engstellen, mit einer konstanten Breite von  $b=5,00$  m hergestellt. Parkflächen in Längsrichtung haben eine Breite von  $b=2,00$  m. Die verbleibenden Breiten werden den Gehwegen zugeordnet.

#### Variante 2: Mischverkehr/Verkehrsberuhigter Bereich und Trennverkehr

Eine zweite Variante zeigt die Verkehrsführung im Mischverkehr/Verkehrsberuhigter Bereich auf einer Teillänge im westlichen Bereich zwischen Rüdigerstraße und Grülshofstraße. Auf solchen Mischverkehrsflächen haben alle Verkehrsteilnehmer gleiche Rechte. Fahrzeuge dürfen hier nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Das bewirkt eine verkehrsberuhigende Atmosphäre.

Eine optisch deutliche Trennung zwischen Fahrbahn, Parkflächen und Gehwegen ist nicht vorhanden. Das Höhenniveau ist – abgesehen von erforderlichen Querneigungen – gleich; Hochborde sind nicht vorhanden, außer zur Einfassung der Baumbeete.

Für Anwohnende entstehen eine stark aufgewertete Lebensqualität und ein erhöhtes Verkehrssicherheitsgefühl.

Zur Verkehrsberuhigung werden wechselseitig Parkplätze im System des Blockparkens mit Baumbeeten angeordnet. Durchfahrende Kfz sind damit gezwungen, permanent langsam zu fahren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist die Schrittgeschwindigkeit.

Der verbleibende östliche Bereich zwischen Grülshofstraße und Ostmerheimer Straße wird, wie in

Variante 1 beschrieben, im Trennverkehr geführt, da hier u. a. mit gelegentlichem Schwerlastverkehr durch den Lieferverkehr des Gewerbebetrieb „Bauzentrum Nonis“ sowie durch höheren Kfz-Verkehr durch dessen Kundenstrom zu rechnen ist.

**Variante 3:** Trennverkehr/Mischverkehr/Verkehrsberuhigter Bereich/Trennverkehr

Diese Variante ist nur anhand eines Übersichtsplanes dargestellt. Sie ist ein Kompromiss. Der Verkehrsberuhigte Bereich beschränkt sich auf den Abschnitt von Rüdigerstraße bis zum Trafo zwischen Haus Nr. 67 und 65. Ansonsten wird der Ausbau im Trennprinzip entsprechend Variante 1 vorgeschlagen.

Bei allen Varianten bleibt die Einbahnstraße im heutigen Teilbereich zwischen Haus Nr. 57 und der Grülshofstraße bestehen. Die Einbahnstraße wird nur in der Fahrtrichtung gedreht, so dass sie zukünftig von West nach Ost verläuft. Hierdurch wird der raumgreifende Ausbau eines Wendebereiches im Bereich des Trafos zwischen den Häusern 65 und 67 vermieden.

**Bürgerbeteiligung:**

Die Verwaltung wird nun auf Basis dieser Varianten eine Bürgerbeteiligung über die Straßenbaumaßnahme durchführen. Diese findet im Herbst 2018 statt. Die Bezirksvertreter werden gesondert zur Veranstaltung eingeladen. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung werden die verschiedenen Varianten erläutert und diskutiert werden. Anschließend wird die Verwaltung auf dieser Basis eine Variantenempfehlung zur Beschlussfassung der Bezirksvertretung Kalk vorlegen.

**Erschließungs-/Straßenbaubeiträge:**

Bislang ging die Verwaltung davon aus, dass die Abshofstraße noch auf ganzer Länge der Erschließungsbeitragspflicht unterliegt und nach Abschluss der Arbeiten an Spundwand und Straßenflächen Erschließungsbeiträge nach dem Baugesetzbuch in Höhe von 90 % des beitragsfähigen Aufwandes von den Anliegern zu zahlen sind. Nach eingehender Prüfung hat sich jedoch herausgestellt, dass es sich bei der Abshofstraße zum großen Teil um eine sogenannte vorhandene („historische“) Straße handelt und der nicht historische Straßenteil bereits in den 1960-iger Jahren erstmalig endgültig hergestellt wurde. Die geplanten Arbeiten lösen daher eine Beitragspflicht der Anlieger nach § 8 Kommunalabgabengesetz NRW aus. Da es sich bei der Abshofstraße um eine Anliegerstraße im Sinne des § 3 Abs. 2 Ziffer 1 der Straßenbaubeitragsatzung handelt, reduzieren sich die Anliegerbeiträge auf 70 % der beitragsfähigen Kosten für den Neubau der Spundwand sowie die Sanierung und Umgestaltung der Straßenflächen.

**Bauzeit/bauzeitliche Verzahnung mit der Herstellung der Stahlspundwand:**

Vordringlich ist zunächst die bauliche Sicherung der Straße durch die Spundwand. Danach wird neben der ökologischen Aufwertung des Faulbaches der Straßenbau durchgeführt. Sowohl Straßenbaumaßnahme als auch Spundwandbau sind jeweils gesonderte Maßnahmen, deren Fachplanungen aber auf Grund der Abhängigkeiten zurzeit aus einer Hand geplant werden.

**Zeitplan:**

Nach derzeitigem Planungsstand werden die Sanierungsarbeiten der Ufereinfassung und der Straßenneubau im Jahr 2022 abgeschlossen sein.

**Brückenanschlüsse:**

Das beauftragte Ingenieurbüro hat die Brückenanschlüsse in der Abshofstraße einer Prüfung unterzogen und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass keine Brücke erneuert oder saniert werden muss.

Anlagen

1. Übersicht Variante 1
2. Plan 1, Variante 1
3. Plan 2, Variante 1
4. Plan 3, Variante 1

5. Übersicht Variante 2
6. Plan 1, Variante 2
7. Plan 2, Variante 2
8. Plan 3, Variante 2
9. Übersicht Variante 3