Vorlage Nr. 349/07

Betreff: **Antrag der CDU-Fraktion im Rat zur Überprüfung der Ausbaustandards von Stadtstraßen**

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bau- und Betriebsausschuss	23.08.2007	Berichterstattung durch:	Herrn Kuhlmann Herrn Schröer Herrn Schirdewahn					
TOP	Abstimmungsergebnis					z. K.	vertagt	verwiesen an:
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.			

Betroffene Produkte

53	Öffentliche Verkehrsflächen
55	Dienstleistungen für öffentliches Grün
6101	Dienstleistungen für Öffentliche Verkehrsflächen
6301	Dienstleistungen für öffentliches Grün

Finanzielle Auswirkungen

Ja Nein

Gesamtkosten der Maßnahme	Finanzierung Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse/Beiträge)	Eigenanteil	Jährliche Folgekosten ☐ keine	Ergänzende Darstellung (Kosten, Folgekosten, Finanzierung, haushaltsmäßige Abwicklung, Risiken, über- und außerplanmäßige Mittelbereit- stellung sowie Deckungsvorschläge) siehe Ziffer der Begründung
€	€	€	€	

Die für die o. g. Maßnahme erforderlichen Haushaltsmittel stehen

- beim Produkt/Projekt _____ in Höhe von _____ € zur Verfügung.
 in Höhe von _____ **nicht** zur Verfügung.

mittelstandsrelevante Vorschrift

Ja Nein

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Der Bau- und Betriebsausschuss bestätigt die vorhandenen Ausbaustandards für Stadtstraßen entsprechend der Beschlussfassung der Vorlage Nr. 154 / 95 vom 18.05.1995.

Begründung:

Hintergrund und Anliegen:

In den letzten Jahren ist im Rahmen der Haushaltskonsolidierung eine Diskussion entstanden, ob die derzeit angewendeten Standards im Hoch- und Tiefbau mit den knapper werdenden Haushaltsmitteln in Einklang zu bringen sind.

Daneben hat es eine Diskussion gegeben, ob der geschaffene Straßenraum den Anforderungen durch Großfahrzeuge (Feuerwehr, Müllabfuhr) genügt.

Hinzu kommt, dass sich der Pkw-Bestand und infolge dessen das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren erheblich gesteigert hat. Die Shell-Prognose geht bundesweit zwischen 1998 und 2015 von einer Erhöhung von ca. 15 % aus. Diese Veränderung macht sich auch in der Nachfrage nach öffentlichen Stellplätzen bemerkbar.

Weiterhin wurde in Frage gestellt, ob Straßenbegleitgrün in vorhandener Form und Umfang erforderlich ist und in wieweit die Kosten für die Anschaffung und den Betrieb der Straßenbeleuchtung reduziert werden können.

In diesem Zusammenhang hat die CDU-Fraktion mit Datum vom 21. Januar 2007 einen Antrag zur Überprüfung der Ausbaustandards von Stadtstraßen gestellt (Anlage 1).

Bisheriger Sachstand:

Die Planung von Stadtstraßen erfolgt entsprechend dem ‚Konzept für ein einheitliches System von Straßenquerschnitten‘, welches der Bau- und Betriebsausschuss gemäß der Vorlage 154 / 95 (siehe Anlage 2) am 18.05.1995 beschlossen hat.

Die Zusammensetzung und Dimensionierung der darin definierten Straßenquerschnitte für insgesamt 15 verschiedene Fallbeispiele aus Gewerbe- und Wohngebieten erfolgte seitens der Verkehrsplanung anhand der Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer an den jeweiligen Straßenraum. Dabei galt es, die Funktion der Verkehrsräume zu gewährleisten, in dem z. B. die räumlichen Bedürfnisse der Verkehrsarten berücksichtigt wurden, aber auch die Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer sicher zu stellen. Als Grundlage für die Festlegung der einzelnen Querschnittsteile dienten die zum damaligen Zeitpunkt aktuellen Regelwerke der Verkehrsplanung wie z. B. die Empfehlungen für die Anlage von Erschließungs-

straßen EAE 85/95, die sich in ihren grundsätzlichen Aussagen auch durch die Einführung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 06 nicht wesentlich verändert haben. Der Bau- und Betriebsausschuss nahm vor der Beschlussfassung noch reduzierende Änderungen an einigen der von der Verwaltung vorgebrachten Querschnitte vor, die jedoch auch seitens der Verwaltung mitgetragen werden konnten (siehe handschriftliche Eintragungen in Vorlage 154/95).

Des Weiteren wurde beschlossen, den Straßenoberbau nach den Vorgaben aus den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen RStO 86 zu bemessen. Darin werden bis zu sieben verschiedene Bauklassen für die Herstellung von Verkehrsflächen mit den Materialien Beton, Asphalt und Pflaster angeführt, die in Abhängigkeit der Verkehrsbelastung durch Schwerfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t stehen. Zudem fließen Parameter in die Berechnung mit ein, die sich auf straßenklassenspezifische und straßengeometrische Eigenschaften beziehen. Zwischenzeitlich wurde die RStO 01 eingeführt, nach der die Aufbaustärken analog zu den gesteigerten Belastungen durch den Verkehr (z. B. Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auf 40 t und steigende Verkehrszahlen) größer dimensioniert werden müssen.

Nachfolgend wird Stellung genommen zu den Fragestellungen aus dem Antragschreiben, welche sich mit der Optimierung der Ausbaustandards im Hinblick auf die Nutzungstauglichkeit sowie die Kosten für die Herstellung und die Unterhaltung der Verkehrsanlagen befassen.

Zu 1.: „Ist ein Ausbau für die Bürger und somit auch für die Stadt Rheine kostengünstiger umzusetzen?“

Eine Reduzierung der Kosten des Straßenbaus kann nur realisiert werden durch

- a) eine Veränderung der Zusammensetzung der Querschnitte und der Wahl verringerter Breiten der einzelnen Querschnittselemente
- b) geringere Stärken des Straßenoberbaus

Die Entscheidung über die Zusammensetzung der Querschnitte (Fahrbahn, Gehweg, Radweg, Trennstreifen usw.) wird im Wesentlichen in Abhängigkeit des Aufkommens und der Stärken der einzelnen Verkehrsarten (z. B. Kfz/h) getroffen und wird anhand dessen durch die einschlägigen Regelwerke vorgegeben. Die Breiten der Querschnittselemente orientieren sich beispielsweise an den Fahrzeugabmessungen und den jeweils für den betrachteten Straßenabschnitt maßgeblichen Begegnungsfall und der zulässigen Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen. Eine Unterschreitung der in den städtischen Planungen bereits verwendeten Mindestmaße bedeutet eine Einschränkung in der Nutzbarkeit, der Leistungsfähigkeit sowie der Verkehrssicherheit der Verkehrsanlagen.

Die Dimensionierung des Straßenoberbaus erfolgt wie oben beschrieben grundsätzlich nach der Verkehrsbelastung. Zudem sind örtliche Voraussetzungen wie z. B. die Frostempfindlichkeit anstehender Böden zu beachten. Bei der Wahl geringerer Aufbaustärken als in den geltenden Vorschriften vorgegeben stünde den verminderten Herstellungskosten mittel- und langfristig ein erheblich gesteigerter Unterhaltungsaufwand allein auf Kosten der Stadt gegenüber. Da sich die Gesamtnutzungsdauer der Straßen somit verkürzen würde, müssten als weitere

Folge im Hinblick auf das NKF kürzere Abschreibungszeiträume für neu gebaute Straßen angesetzt werden.

Zu 2.: „Werden aufgrund des zunehmenden Parkdrucks ausreichend Stellplätze im Straßenraum vorgesehen?“

Bei der Beantwortung dieser Fragestellung muss grundsätzlich unterschieden werden zwischen Straßenplanungen in neuen Siedlungsgebieten und der Überplanung vorhandener Stadtstraßen.

Im Rahmen der Straßenplanung in Siedlungsgebieten ist es gerade durch die Anwendung der o. g. Querschnitte (schon bei der Aufstellung von Bebauungsplänen) möglich, die Ansprüche an die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl öffentlicher Stellplätze entsprechend der Funktion der jeweiligen Straße zu erfüllen, da in jedem der Querschnitte für Wohn- und Gewerbegebiete (von der Hauptsammelstraße bis zum Wohnweg) separate Flächen für Stellplätze vorgesehen sind. Mit Blick auf alle für das Jahr 2007 geplanten Maßnahmen zum Straßenendausbau in Siedlungsgebieten (Restausbau Karweg, Gronauer Straße 1. Bauabschnitt, Schlüterstraße, Nadigstraße, Münterstraße, Mutter-Theresa-Straße) kann beispielsweise dadurch ein Verhältnis zwischen

privaten Wohneinheiten : öffentlichen Stellplätzen $\sim$ 2 : 1

erreicht werden. Da dieses Verhältnis in anderen Kommunen z. T. 3:1 bis 5:1 beträgt, ist das Angebot an öffentlichen Stellplätzen in den o. g. Straßen als vergleichsweise gut und in jedem einzelnen Planungsfall als ausreichend zu bewerten.

Bei der Umgestaltung bereits vorhandener Verkehrsräume unterliegt die Straßenplanung den räumlichen Zwängen durch die Bestandssituation der angrenzenden Seitenräume. Die Wahl und Zusammensetzung der Querschnitte hängt dabei oftmals von der Breite der Straßenparzelle ab; die Lage möglicher öffentlicher Stellplätze muss entsprechend vorhandener privater Zufahrten gewählt werden.

Grundsätzlich muss hier aber auch die Funktion öffentlicher Stellplätze richtig erkannt werden. In Siedlungsgebieten muss der Bedarf an Stellplätzen für Privatfahrzeuge der Anlieger auf dem eigenen Grundstück gedeckt werden und im Verfahren des Bauantrages sind dazu entsprechende Auflagen für die Bereitstellung privater Stellplätze zu erfüllen. Öffentliche Stellplätze im Straßenraum dürfen ebenfalls von den Anliegern genutzt werden, sind jedoch für zusätzlichen Parkbedarf wie z. B. durch Besucher vorgesehen. Vielfach wird jedoch ein Anspruch der Anlieger auf die Einrichtung eines öffentlichen Stellplatzes mit Lage vor dem eigenen Grundstück erhoben und z. B. im Rahmen der Offenlage von Straßenausbauplänen geäußert. Auf Nachfrage durch die Verwaltung soll dadurch oftmals nur ein Rangieren zweier hintereinander stehender Fahrzeuge auf dem eigenen Grundstück vermieden werden.

In Bereichen von Altbebauung stehen Stellplätze auf den privaten Grundstücken

z. T. nicht in ausreichender Anzahl zur Verfügung. Hier ist von Fall zu Fall eine möglichst optimale Lösung in der Straßenplanung zu finden, die auch den Bedürfnissen der Anwohner an öffentlichen Stellplätzen zumindest in Teilen gerecht wird.

Zu 3.: „Ist die Planung von Straßenbegleitgrün sinnvoll, wenn kein Personal zur Pflege bereitgestellt werden kann und eine ausreichende Begrünung auf den angrenzenden Grundstücken möglich bzw. vorhanden ist?“

Öffentliche Grünanlagen stellen grundsätzlich ein wesentliches Element in der Gestaltung von Straßenräumen dar. Ihre Funktion umfasst neben der städtebaulichen Einbindung der Straße in das Umfeld und der positiven Beeinflussung des Mikroklimas vor allem die verkehrsberuhigende Wirkung und die Trennung von Verkehrsflächen verschiedener Verkehrsteilnehmer.

Der verkehrsberuhigende und/oder die Verkehrssicherheit fördernde Einfluss wird erzielt durch

- a) die vertikale optische Unterbrechung der Geradlinigkeit von Straßen mit geringer Kurvigkeit
- b) den Einsatz von Grünflächen zur Einrichtung von Fahrbahnversätzen
- c) die Förderung der Aufmerksamkeit der Kfz-Führer durch ein abwechslungsreiches Erscheinungsbild der Straße
- d) die Torwirkung in Kreuzungsbereichen oder am Anfang/Ende von Verkehrsberuhigten Bereichen
- e) die Signalwirkung im Bereich von einmündenden oder kreuzenden Fuß- und Radwegen und an Querungsanlagen
- f) die Trennung von Verkehrsflächen in Längsrichtung in sensiblen Bereichen
- g) die Verdeutlichung der Aufenthaltsfunktion und der untergeordneten Bedeutung des Kfz-Verkehrs in Verkehrsberuhigten Bereichen

Öffentliche Grünflächen stellen somit u. a. eine Ergänzung der verkehrsregelnden Beschilderung dar und erfüllen Funktionen, die durch andersartige Einrichtungen nicht übernommen werden können.

Für die Minimierung des Unterhaltungsaufwandes an öffentlichen Grünflächen im Straßenraum wurden jedoch seitens der Verwaltung im Herbst 2006 Mindeststandards für die Herstellung von Baumanpflanzungen aufgestellt (siehe Anlage 3). Diese umfassen Mindestgrößen der Grünbeete, die für das Bepflanzen mit Bäumen vorgesehen sind, um deren Anwachsen zu gewährleisten. Gleichzeitig wird ein ausreichender Abstand zu den umgebenden Randbefestigungen und Entwässerungsrinnen der Straße sichergestellt, wodurch der Reparaturaufwand an diesen Anlagen gesenkt werden kann.

Insbesondere in Verkehrsberuhigten Bereichen ist das Integrieren der öffentlichen Grünbeete in die privaten Grundstücke zu bevorzugen, um Pflege- und Unterhaltungskosten zu senken. Diese Möglichkeit der Kostenreduzierung wird zurzeit schon mit Erfolg praktiziert, sollte in Zukunft aber noch stärker genutzt werden.

Um eine entsprechende gestalterische Funktion zu erreichen, werden öffentliche Grünbeete oftmals nicht nur mit Bäumen bepflanzt, sondern auch mit einer Unterpflanzung versehen, die aus bodendeckenden Gehölzen, Stauden oder Rasen bestehen kann. Grünbeete mit flächendeckender Unterpflanzung sind vergleichsweise weniger unterhaltungsaufwändig, da Unkrautwuchs reduziert wird und Unterhaltungsarbeiten daher nur in größeren Zeitintervallen erforderlich sind. Die Anschaffungskosten der Unterpflanzung amortisieren sich somit mittelfristig. Die Art der Unterpflanzung und deren Pflegeintensität werden ebenfalls in der Berechnung der Folgekosten erfasst, welche bereits im Rahmen der Planung zu benennen und bei der Haushaltsplanung zu berücksichtigen sind.

Zu 4.: „*Welche AusbaufORMen inklusive Pflege und Unterhaltung sind aus betriebswirtschaftlicher Sicht (NKF) bezogen auf die Gesamtnutzungsdauer die kostengünstigsten? Dabei bitten wir um besondere Prüfung der Punkte:*

- a) *Straßenbelag*
- b) *Beleuchtung zum Beispiel LED-Technik*“

Die in den Richtlinien vorgegebenen Straßenoberbauten stellen eine langfristig ausreichende Befestigung zur Aufnahme der dynamischen und statischen Einflüsse des Verkehrs dar. Dabei werden Oberflächenbefestigungen aus Asphalt, Beton sowie Betonsteinpflaster angeführt, wobei die Betonbauweise lediglich im Autobahnbau und bei der Herstellung höchstbelasteter Straßen Anwendung findet und im kommunalen Straßenbau schon allein vor dem Hintergrund der Erneuerung von Ver- und Entsorgungsleitungen ausgeschlossen werden muss.

Für die Herstellung von innerstädtischen Hauptsammelstraßen darf bei der Überschreitung definierter Verkehrsbelastungsgrenzen nur die Anwendung der Asphaltbauweise vorgesehen werden. Untergeordnete Straßen und Wege ohne maßgeblichen Schwerverkehrsanteil oder Buslinienverkehr können wahlweise mit Asphalt oder Pflaster befestigt werden. Die Frage nach der Art der „richtigen“ Oberflächenbefestigung stellt sich somit also vorwiegend bei der erstmaligen Herstellung und der Erneuerung von Straßen in Erschließungsgebieten.

Die Herstellungskosten/m² für Straßen in Erschließungsgebieten sind im Vergleich von Asphalt- und Pflasterbauweise bei den ortsüblich angewendeten Bauklassen nahezu identisch, stehen aber im Einzelfall in Abhängigkeit der Straßenform und -breite (evtl. Handeinbau bei Asphaltbauweise erforderlich, Länge der Schnittkante bei Pflasterbauweise usw.). Sowohl bei der Asphalt- und Pflasterbauweise werden grundsätzlich kostengünstige Materialien in Bezug auf Mischgutzusammensetzung, Steinformate usw. verwendet. Lediglich in Bereichen von hohem städtebaulichem und stadtbildprägendem Wert kommt im Einzelfall der Einsatz von gestalterisch höherwertigeren Materialien in Frage (Beispiel: Klinkerpflaster in Rad- und Gehwegen des innerstädtischen Rings, teilweise durch den Landesbetrieb finanziert).

Bei einem Vergleich der Unterhaltungskosten der verschiedenen Oberflächenbefestigungen liegen einerseits Vorteile bei der Wiederherstellung von Pflasterflächen z. B. nach dem Verlegen von Versorgungsleitungen (Gehwege werden da-

her in Pflasterbauweise hergestellt), andererseits entstehen kleinflächige Schäden (z. B. Absackungen und Verwerfungen) eher in Pflasterflächen, da der Schichtenverbund der Asphaltbauweise diesen Verformungen länger widersteht. Ein klarer Kostenvorteil einer der angewendeten Bauweisen ist daher nicht gegeben. Dementsprechend werden die Nutzungs- und Abschreibungszeiträume von Anliegerstraßen in Asphalt- und Pflasterbauweise jeweils auf 50 Jahre festgesetzt. In jedem Fall müssen gravierende Schäden an Oberflächenbefestigungen wie Absackungen und Verwerfungen jedoch beseitigt werden, um die Verkehrssicherheit sicherzustellen.

Die Verwaltung hat sich aufgrund der Kostenneutralität dazu entschieden, dem Verkehrsteilnehmer in Erschließungsstraßen anhand der optischen Erscheinungsformen von Asphalt- und Pflasterflächen den Unterschied zwischen Tempo 30-Zonen und Verkehrsberuhigten Bereichen zu verdeutlichen. Des Weiteren wird die verkehrsregelnde Beschilderung somit in ihrer Wirkung unterstützt und die Akzeptanz der jeweiligen Straßenform durch den Verkehrsteilnehmer gefördert.

In Bezug auf die Straßenbeleuchtung wird auf die BauBA-Vorlagen (Nr. 196 / 03 vom 10.04.2003, Nr. 546 / 04 vom 16.12.2004, Nr. 123 / 05 vom 10.03.2005) hingewiesen.

Neben der städtischen Verwaltung hat sich im Jahr 2002 auch das beauftragte Ingenieurbüro für Energiewirtschaft K & L, Heidelberg, mit der Fragestellung 'Kostensparnis in der Straßenbeleuchtung' beschäftigt. Ergebnis des Gutachtens: Es handelt sich bei der bestehenden Regelung der Straßenbeleuchtung um ein dem Stand der Technik entsprechend modernes System. Das Ingenieurbüro prüfte weitere mögliche Energiesparmaßnahmen, z. B. die bestehenden Hochdruck-Quecksilberdampfleuchtmittel durch Hochdruck-Natriumdampfleuchtmittel zu ersetzen. Investitionskosten von rd. 340.000,00 € durch die Umrüstung vorhandener Leuchten würden entstehen. Diesen Kosten stehen etwaige Stromersparnisse in Höhe von 18.200,00 € pro Jahr gegenüber. Die Amortisationszeit beträgt somit 19 Jahre. Der Einsparvorschlag ist lt. Gutachten demnach unwirtschaftlich (siehe o. g. Bauausschussvorlage Nr. 196 / 03).

Die derzeitige Leuchtenart ist sehr vielfältig. Es bestehen ca. 45 verschiedene Leuchten im Stadtgebiet. Heute werden nur noch Leuchten mit einer hohen Wartungsfreundlichkeit, Langlebigkeit, etc. ausgewählt.

Die bisher angewendeten Maßnahmen zur Kosteneinsparung beinhalten

- a) nur das 1-flammige Betreiben von eigentlich 2-fach bestückten Leuchten. Bereits im Jahre 1982 wurde die Nachtabsenkung eingeführt. Das heißt, ab 20.30 Uhr wurde 1 von 2 Leuchtmitteln abgeschaltet. Aufgrund der guten Erfahrungen wurde im BauBA am 14. Oktober 1996 entschieden (Vorlagen-Nr. 490 / 96), aus Kostengründen und aus Gründen der CO₂-Einsparung, die Nachtabsenkung durchgängig zu aktivieren. Seit dem 01. Januar 1997 wird noch lediglich 1 Leuchtmittel eingeschaltet
- b) das Abschalten der Straßenbeleuchtung: In allen städtischen Straßen wird seit dem 17. Januar 2005 die Straßenbeleuchtung nachts in der Zeit von 1.00 bis 3.30 Uhr abgeschaltet (ausgenommen in der Nacht von Fr./Sa. und Sa./So, sowie vor gesetzlichen Feiertagen, auf Weiberfastnacht und in der Nacht vor Rosenmontag). Der gesetzlichen Verpflichtung zur durch-

gängigen Ausleuchtung aller Fußgängerüberwege ('Zebrastreifen') wird entsprochen.

- c) den Austausch von veralteten Beleuchtungsformen mit hohem Stromverbrauch gegen aktuelle Leuchten im Zuge von Straßenerneuerungen.
- d) die Zusammenfassung der außerturnsmäßigen Reparaturen (Störfällen) an Straßenleuchten zu 2-wöchigen, bzw. 4-wöchigen Sammelaufträgen (je nach Anzahl defekter Leuchten und Jahreszeit) an die Stadtwerke.

Eine weitere Reduzierung des Ausleuchtungsniveaus ist zu vermeiden. Eine Ausweitung der Nachtabschaltung konnte durch den Beschluss des HFA in der Sitzung vom 13.02.2007 (Vorlagen-Nr. 100 / 07) verhindert werden. Dort wurde beschlossen, dem FB 6 die Stromenergiemehrkosten für die Straßenleuchten in Höhe von 90.000 € ab dem Jahr 2007 zur Verfügung zu stellen.

Heute werden nur noch moderne Leuchtmittel (HQL-Leuchten = Quecksilberdampfleuchten) eingesetzt. Ob es sich bei diesem Leuchtmittel um die neueste Generation von Entladungslampen handelt oder ob es bereits Lampen mit besserem Wirkungsgrad trotz geringen Stromverbrauchs gibt, diese Frage liegt bei den Stadtwerken. Interessant sind hierbei auch etwaige Investitionskosten: Passt das eventuell neue Leuchtmittel in die vorhandenen Fassungen oder müssen die Leuchtenköpfe ausgewechselt werden? Wie lang ist die Amortationszeit? Die Antworten werden bei den Stadtwerken derzeit erarbeitet.

Zur Wartung der Leuchten/Leuchtmittel: Der Wartungsturnus wurde bereits im Jahr 2005 von 2 auf 4-jährige Wartung gestreckt. Ob eine weitere Verlängerung des Wartungsintervalls mit dem Einsatz noch modernerer Leuchtmittel möglich ist, wird ebenfalls durch die Stadtwerke erarbeitet. Bei Vorlage der Ergebnisse durch die Stadtwerke wird dem Bau- und Betriebsausschuss ggfs. eine separate Vorlage zur Entscheidung über Änderungen am Beleuchtungssystem vorgelegt.

Zum Einsatz von moderner LED-Technik folgendes: Auf Nachfrage der Verwaltung erstellte die Fa. Hellux eine Auflistung alternativer Formen der Straßenbeleuchtung und verfasste eine Bewertung anhand derer wichtigster Eigenschaften. Danach ergeben sich bei der LED-Technik zwar Vorteile im Einsatz bei Lichtsignalanlagen (gute Erkennbarkeit auch auf großer Entfernung und bei schlechter Witterung), aufgrund der eingeschränkten Lichtlenkung und der schlechten Lichtausbeute ist diese Technik für die Verwendung in Straßenbeleuchtungen jedoch (noch) nicht geeignet.

Eine Möglichkeit zur Begrenzung des Energieverbrauchs ist der umfangreichere Einsatz von gelbem Licht zur Ausleuchtung der Verkehrsräume. Die Stadt Rheine setzt das gelbe Licht ausschließlich in den Bereichen ein, in denen Fahrzeugführer auf besondere Rücksicht gegenüber dem nicht motorisierten Verkehr hingewiesen werden sollen, zum Beispiel Kreuzungen und Fußgängerüberwege. Nach Meinung der Verwaltung muss die Verwendung von gelbem Licht auch in Zukunft nur für diesen Einsatz vorbehalten sein, um Fahrzeugführer weiterhin für die o. g. Gefahrenstellen zu sensibilisieren.

Zusammenfassung und Ergebnis:

1. Straßenquerschnitte und-aufbau

Die 1995 durch den Bau- und Betriebsausschuss beschlossenen Querschnitte stellen die Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit der Straßenräume in ausreichender Form sicher. Da bei der Dimensionierung bereits überwiegend Mindestmaße verwendet werden, können weder die Zusammensetzung der Querschnitte noch die Breite einzelner Querschnittselemente reduziert werden, ohne dass Einschränkungen z. B. im Verkehrsfluss oder dem Parkraumangebot hinzunehmen wären. Im Hinblick auf Forschung und Entwicklung im Bereich der Verkehrsplanung und -technik ist zukünftig sogar mit einer Erweiterung von Ausbaustandards zu rechnen, so z. B. im Bereich der Behindertengerechtigkeit von Verkehrsanlagen.

Die Aufbaustärken von Fahrbahn, Parkflächen, Rad- und Gehwegen usw. richten sich nach Vorgaben, die aus langfristigen Erfahrungswerten im Bau und der Unterhaltung von Verkehrsanlagen entstanden sind. Eine Verringerung der Investitionskosten zu Lasten der Oberbaustärken hat mittel- und langfristig einen erhöhten Unterhaltungsaufwand und geringere Nutzungszeiträume zur Folge.

Eine Verringerung der Herstellungs- und Unterhaltungskosten im Stadtstraßenbau ist daher nicht möglich.

2. Angebot an öffentlichem Parkraum

Entgegen dem subjektiven öffentlichen Meinungsbild wird im Zuge von Straßenplanungen in Erschließungsgebieten eine mindestens ausreichende Anzahl an öffentlichen Stellplätzen im Verhältnis zu der Neubebauung angeboten. Bei der Neugestaltung vorhandener Straßenräume besitzt der Aspekt des Parkraumbedarfs ebenfalls einen hohen Stellenwert; in Einzelfällen muss in Abhängigkeit der Flächenverfügbarkeit den Ansprüchen des fließenden Verkehrs Vorrang eingeräumt werden, ohne dass eine wesentliche Verschlechterung des Parkraumangebotes zur vorherigen Situation hinzunehmen ist.

3. Straßenbegleitgrün

Öffentliches Straßenbegleitgrün übernimmt wichtige Funktionen in der Gestaltung von Verkehrsanlagen und der Lenkung des fließenden Verkehrs, die einerseits erforderlich sind und von andersartigen Einrichtungen in dieser Form und Qualität nicht übernommen werden können. Für die Optimierung des Unterhaltungsbedarfs wurden im Jahr 2006 seitens der Verwaltung Mindeststandards in Bezug auf die Größe und Beschaffenheit von Baumbeeten definiert und umgesetzt, die das Anwachsen der Bäume fördern, Schäden an den Beeteinfassungen verhindern und somit den Unterhaltungsaufwand reduzieren. Die ergänzende Unterpflanzung verlängert die Unterhaltungsintervalle, nach denen die Beseitigung von Unkraut erforderlich ist.

Im Bereich öffentlicher Grünanlagen ergibt sich daher nicht die Möglichkeit für

weitere Kosteneinsparungen.

4. Straßenbeleuchtung

In der Vergangenheit wurde durch verschiedene Beschlüsse des Bau- und Betriebsausschusses eine umfassende Reduzierung der Herstellungs- und Unterhaltungskosten erreicht. Dadurch wurden eine einheitliche Verwendung von Leuchten im Stadtstraßenbau und der Einsatz moderner und energiesparender Leuchtmittel erzielt, wodurch der Unterhaltungsaufwand optimiert werden konnte. Das Ausleuchtungsniveau wurde ebenfalls herabgesenkt auf ein Maß, welches nach Meinung der Verwaltung nicht weiter unterschritten werden darf. Eine Ausweitung der Nachabschaltung wurde durch den Beschluss des Haupt- und Finanzausschuss vom 13.02.2007 abgewendet.

Weitere Kosteneinsparungen sind im Bereich der Straßenbeleuchtung zukünftig in der Anwendung neuer Leuchtmittel, der Weiterentwicklung vorhandener Techniken und der Verlängerung von Wartungsintervallen zu sehen. Dazu werden zurzeit Untersuchungen bei den Stadtwerken durchgeführt, deren Ergebnisse dem Bau- und Betriebsausschuss ggfs. zum Beschluss zur Änderung des vorhandenen Beleuchtungssystems vorgelegt werden.

Anlagen:

1. Antrag der CDU-Fraktion im Rat der Stadt Rheine auf Überprüfung der Ausbaustandards von Stadtstraßen
2. Vorlage Nr. 154 / 95 vom 18.05.1995 mit Änderungen durch den Bau- und Betriebsausschuss zzgl. Auszug der Niederschrift
3. Vermerk über die Mindeststandards für die Herstellung von Baumbeeten