



**Stadt Leverkusen**

Antrag Nr. 2020/3383

**Der Oberbürgermeister**

I/01-011-20-06-he

**Dezernat/Fachbereich/AZ**

21.01.20

**Datum**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I</b>	27.01.2020	Entscheidung	öffentlich

**Betreff:**

Durchgängige Asphaltdecke auf der Scharnhorststraße

- Antrag der SPD-Fraktion in der Bezirksvertretung I vom 08.01.2020
- Stellungnahme der Verwaltung vom 21.01.2020



660 FB-T-sch  
Reinhard Schmitz  
☎ 66 10

21.01.2020

TBL  
Wolfgang Herwig  
☎ 69 00

01

- über Frau Beigeordnete Deppe                      gez. Deppe  
- über Herrn Oberbürgermeister Richrath              gez. Richrath

**Durchgängige Asphaltdecke auf der Scharnhorststraße**  
**- Antrag der SPD-Fraktion in der Bezirksvertretung I vom 08.01.2020**  
**- Antrag Nr. 2020/3383**

Ausgangslage

Ende der 80er Jahre wurde im Zuge des Ausbaus der Scharnhorststraße eine Platzfläche mit Pflasterung im mittleren Streckenabschnitt durchgeführt. Diese Pflasterung hatte sowohl eine städtebauliche Funktion, indem sie den Bereich zwischen der Platzfläche und der gegenüberliegenden Kirche hervorhob, als auch eine verkehrsberuhigende Funktion, da Pflasterungen generell geschwindigkeitsdämpfende Eigenschaften zugeschrieben werden.

Die Scharnhorststraße ist mit Tempo 30 ausgeschildert.

Im letzten Sitzungsturnus 2019 wurde im Zuge der Vorlage der TBL „Straßeninstandsetzungskonzept 2020“ u. a. die Sanierung der Scharnhorststraße beschlossen; aus der Politik gab es hierzu keine Änderungsvorschläge, so dass nach derzeitiger Beschlusslage die vorhandene Pflasterung durch eine neue Pflasterung ersetzt wird. Vor diesem Hintergrund haben die TBL über die gesamten beschlossenen Sanierungsmaßnahmen einen Bauzeitenplan mit allen Beteiligten abgestimmt, der vorsieht, dass mit der Sanierung der Scharnhorststraße Ende Januar 2020 begonnen werden soll.

Pflasterung – Asphaltierung

Von Seiten des FB Tiefbau wird weiterhin aufgrund der oben genannten städtebaulichen und geschwindigkeitsdämpfenden Wirkung die Beibehaltung einer Pflasterfläche befürwortet. Es ist davon auszugehen, dass eine Asphaltierung der Fahrbahn eher zur einer Erhöhung der Geschwindigkeit führen wird.

Von Seiten der TBL wird dagegen aus bautechnischen bzw. bauzeitlichen und unterhaltungstechnischen Gründen eine Asphaltierung bevorzugt.

## Varianten

Vor diesem Hintergrund ergeben sich grundsätzlich 3 Varianten:

- Variante 1: Sanierung mit einer neuen Pflasterung auf der zurzeit vorhandenen Breite von ca. 10 m
- Variante 2: Sanierung der Fahrbahn in einer Breite von ca. 5 m in Asphalt (entspricht dem Abstand zwischen den vorhandenen Baumtoren) und Pflasterung der übrigen ca. 4 m
- Variante 3: Asphaltierung der gesamten Fläche in einer Breite von ca. 10 m

## Weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen

Es handelt sich bei der geplanten Sanierung der Scharnhorststraße um eine konsumtive Maßnahme, die aus Mitteln der TBL finanziert wird; daher fallen auch keine Straßenbaubeiträge an. Bauliche Änderungen des Fahrbahnquerschnitts, z. B. durch Verbreiterung der Gehwege, wären investiv und könnten nur auf Grundlage einer separaten Planung durchgeführt werden, die weder vorliegt noch etatisiert ist und aufgrund des Baubeginns Ende Januar auch nicht erstellt werden kann.

Inwieweit „kleinere“ Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung noch umgesetzt werden können, wird noch geprüft; aufgrund des vorhandenen Busverkehrs ist der Handlungsspielraum allerdings stark eingeschränkt.

Tiefbau in Verbindung mit TBL