

Datum: 05.09.2019

Az.: 66 ir-na

Beschlussvorlage - öffentlich -

	Beratungsfolge	Datum
1.	Ausschuss für Umwelt, Bauen und Verkehr	24.09.2019

Betreff:

Ausbau einer Stellplatzanlage am Sportplatz "Schacht III";
hier: Ökologische und wirtschaftliche Darstellung der möglichen Ausbaualternativen

Kostendarstellung:	
Kosten/Erlöse:	225.000,00 €
Produkt-/Sachkonto:	
12.54.02 / 0513.785200 „Ausbau Parkplatz Zum Schacht III“	
Folgekosten pro Jahr:	0,00 €

Mittelverfügbarkeit:	Mittel vorhanden
Deckungsvorschlag:	

Anfrage Korruptionsregister § 8 KorruptionsbG negativ	
--	--

Bestandteile dieser Vorlage sind:

1. Das Deckblatt
2. Der Beschlussvorschlag und die Sachdarstellung

Der Bürgermeister In Vertretung Dr.-Ing. Peters Erster Beigeordneter	
---	--

Amtsleiter	Sachbearbeiter	Sachbearbeiter
Reichling	Irmisch	Malitz

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Bauen und Verkehr beschließt den Parkplatz am Sportplatz „Zum Schacht III“ gem. dem Materialvorschlag der Verwaltung herzustellen.

Sachdarstellung:

Auf dem Gelände nördlich des Gebäudes „Schacht III“ befindet sich eine geschotterte Fläche. Diese Fläche mit der Hauptzufahrt von der Straße „Zum Schacht III“ und einer Bedarfsausfahrt zur Rünther Straße besitzt eine fußläufige Anbindung an den Sportplatz. Im Rahmen des Sportplatzneubaus im Jahre 2003 wurde diese Anbindung vollständig überarbeitet und mit einer Beleuchtung versehen. Der Haupteingang der Sportanlage wird über diesen Weg erschlossen.

Die Schotterfläche dient seitdem als Hauptparkplatz für die Sportanlage, für die Sportler und die Besucher der Veranstaltungen. Für auswärtige Gäste besteht eine dementsprechende Ausschilderung von der Rünther Straße. Dadurch entfällt das Parken in der Martin-Luther-Straße.

In der Vergangenheit gab es regelmäßig Bürgerbeschwerden über diese Parkplatzfläche. Der allgemeine Zustand des Parkplatzes ist sehr schlecht und die Unterhaltung ist sehr kostenintensiv. In den Tau-Frost-Perioden gleicht die Fläche einer Eisbahn, da keine vernünftige Entwässerung vorhanden ist. Des Weiteren ist die Fußläufigkeit an sich im Dunkeln nicht gegeben, da für den Parkplatz selbst keine direkte Beleuchtung vorhanden ist.

Um zukünftig die Verkehrssicherheit auf dem Parkplatz aufrecht zu erhalten, muss ein kompletter Neubau erschaffen werden. Die Kosten belaufen sich auf rd. 225.000 €. Der Parkplatz bekommt eine Entwässerung und soll komplett befestigt werden, um zukünftig den Unterhaltungsbedarf so gering wie möglich zu halten. Zusätzlich wird eine moderne LED-Beleuchtung inklusive Bewegungsmelder installiert.

Die Mittelbereitstellung erfolgte durch den Rat der Stadt Bergkamen in der Sitzung vom 11.07.2019 als Bereitstellung einer erheblichen außerplanmäßigen Auszahlung. Im Rahmen der Beratung über die Mittelbereitstellung wurde die Verwaltung beauftragt, weitere, ökologisch bessere Alternativen zur Befestigung der Parkplatzfläche darzustellen.

Ausbauvarianten

Der Parkplatz liegt zwischen zwei kleinen Waldstücken mit einer teilweisen Überdeckung durch Gehölze aus den angrenzenden Waldrändern. Die vorhandene Befestigung aus Schotter und Dolomitsand ist durch die regelmäßige Nutzung dermaßen geschädigt, dass diese Ausbauart aus Gründen der Verkehrssicherheit und des ständigen Unterhaltungsaufwandes hier keine Verwendung mehr finden kann. Zudem verhindert der Schattenwurf der Gehölze auf der Fläche eine schnelle und gleichmäßige Trocknung der Oberfläche.

Ökologisch wird die sog. „wassergebundene Wegedecke“ oft der gebundenen, befestigten Fläche vorgezogen. Als Hauptargumente werden dafür die Punkte Versickerung, Verdichtung und Aufheizung angeführt.

Die Praxis dazu stellt sich wie folgt dar:

Wassergebundene Wegeflächen sind nicht wasserdurchlässig, lediglich die Bindung der Oberfläche erfolgt durch Feuchtigkeit. Wassergebundene Decken sind stark verdichtet und

setzen sich in der Oberfläche durch die Feinanteile in der Decke sehr schnell zu. Das Wasser kann deshalb nicht in den Wegekörper eindringen, sondern fließt fast vollständig seitlich ab. Bei dem geplanten Ausbau des Parkplatzes ist deshalb vorgesehen, auch die neue Oberfläche - unabhängig von der gewählten Bauart – in die seitlich gelegenen Vegetationsflächen zu entwässern. Ein Kanalanschluss ist deshalb nicht erforderlich.

Der Unterbau einer wassergebundenen Decke ähnelt im Tragschichtaufbau einer Asphalt- oder Betondecke. Die wassergebundene Decke ist jedoch in der Oberfläche dynamisch, d. h. sie verändert sich in der Belastung und verteilt damit weiter den entsprechenden Druck in den Unterbau. Gebundene Flächen dagegen sind starr und haben eine deutlich geringere und bessere Verteilung der Belastungen in die Oberfläche. Es findet bei diesen Decken also keine Nachverdichtung statt.

Der Grad der Aufheizung von gebundenen Oberflächen hängt sehr stark von der Helligkeit der jeweiligen Oberfläche ab. Je heller die Decke, umso geringer die Aufheizung. Dies gilt gleichermaßen für Asphalt- und Betondecken.

Asphalt kann farblich gestaltet werden oder durch helle Gesteine in der Deckschicht ebenfalls die Aufheizung reduzieren. Allerdings ist hier durch eine farbige Asphaltdeckschicht in der Fahrspur zur Verringerung der Wärmeabstrahlung mit Mehrkosten von ca. 350 % zu rechnen. Bei der Verwendung von Betonpflaster sind alle farblichen Varianten mit ähnlicher Wirkung gebräuchlich.

Bei der Flächenbefestigung sind jedoch auch die regelmäßige Verkehrsbelastung, das Verhältnis zwischen Flächen im Schatten und indirekter Sonneneinstrahlung und natürlich auch die Bau- und Unterhaltungskosten zu berücksichtigen.

Eine Asphaltdecke ist ca. halb so teuer wie eine Betonpflasterfläche in der Erstellung, jedoch etwa 30 % teurer als die wassergebundene Bauweise. Bei den Unterhaltungskosten liegen Asphalt- und Betonflächen etwa gleichauf, wassergebundene Decken übertreffen diese Kosten jedoch um ein vielfaches. Weiterhin ist natürlich die Lebensdauer von befestigten Flächen bei geringerem Pflegeaufwand deutlich höher als bei wassergebundenen Anlagen.

Materialvorschlag

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Aspekte schlägt das Fachamt vor, den Parkplatz "Zum Schacht III" mit folgenden Materialien auszubauen:

- Herstellung der Fahrspur aufgrund der hohen Scher- und Schubkräfte aus „normalem“ Asphalt, so dass damit eine möglichst lange Haltbarkeit der Fahrspur garantiert ist.
- Stellflächen aus wasserdurchlässigem Pflaster mit heller Oberfläche. Damit ist gesichert, dass das Wasser von der versiegelten Fahrspur auch über die Stellflächen in den Untergrund und die angrenzenden Flächen versickern kann. Der Grad der Aufheizung wird erheblich reduziert. Dadurch erfolgt auch eine optische Trennung zwischen Fahr- und Parkfläche. Auf die Verwendung wassergebundener Beläge kann also damit vollständig verzichtet werden.

Der vorgeschlagene Ausbau berücksichtigt damit die ökologischen Argumente bei möglichst langer Lebensdauer und überschaubaren Unterhaltungskosten. Weiterhin werden die geplanten Baukosten voraussichtlich nicht überschritten. Die Gehölze der umliegenden Waldränder bleiben bei dem Ausbau unberührt und sorgen weiterhin mit ihrem Schattenwurf für eine Reduzierung der direkten Sonneneinstrahlung.

