

# EINE NEUE MITTE FÜR OSTBEVERN

## Gestaltung Hauptstraße & südliche Bahnhofstraße



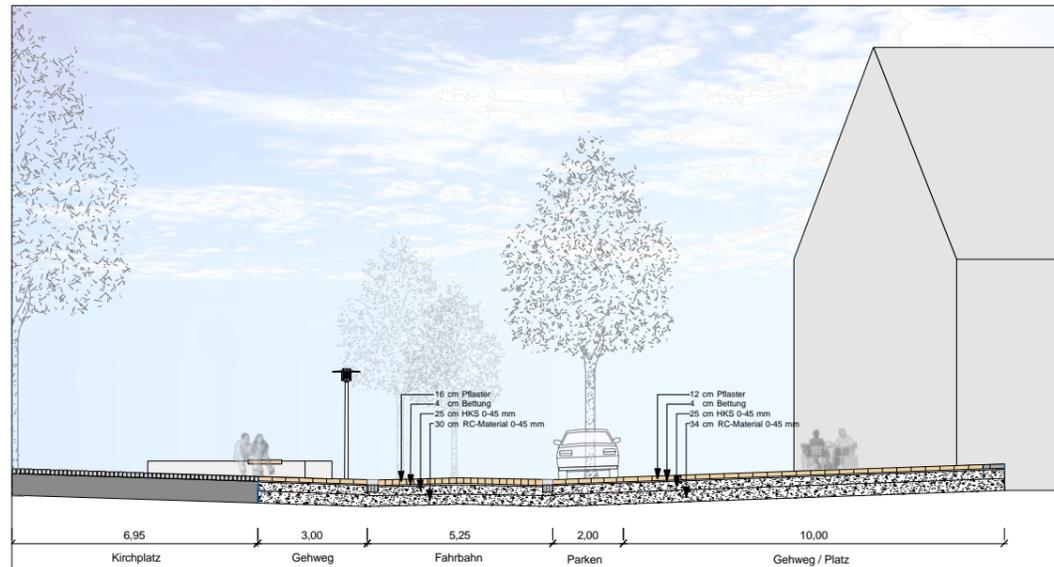
# EINE NEUE MITTE FÜR OSTBEVERN

## Gestaltung Hauptstraße & südliche Bahnhofstraße

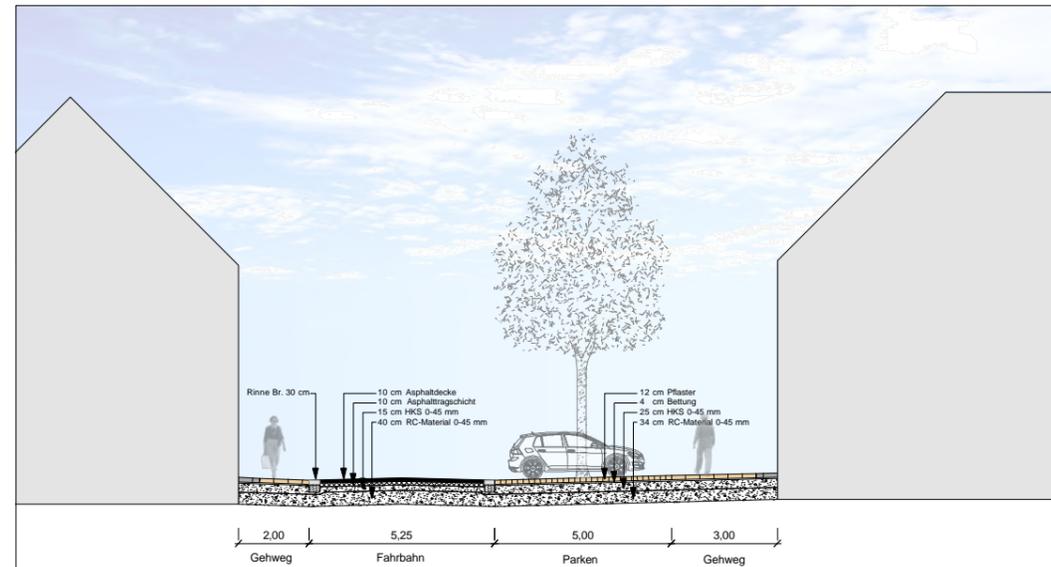


# EINE NEUE MITTE FÜR OSTBEVERN

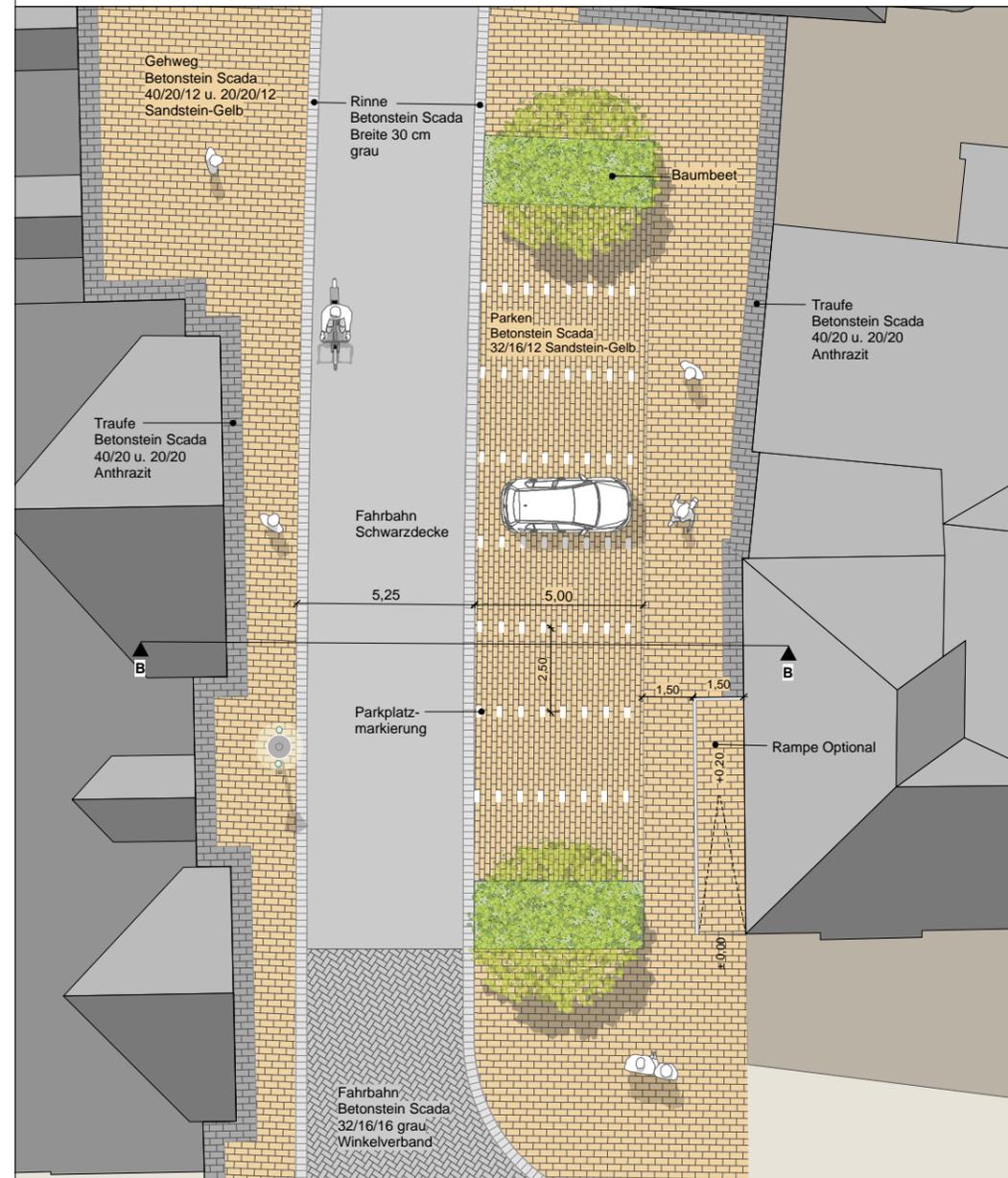
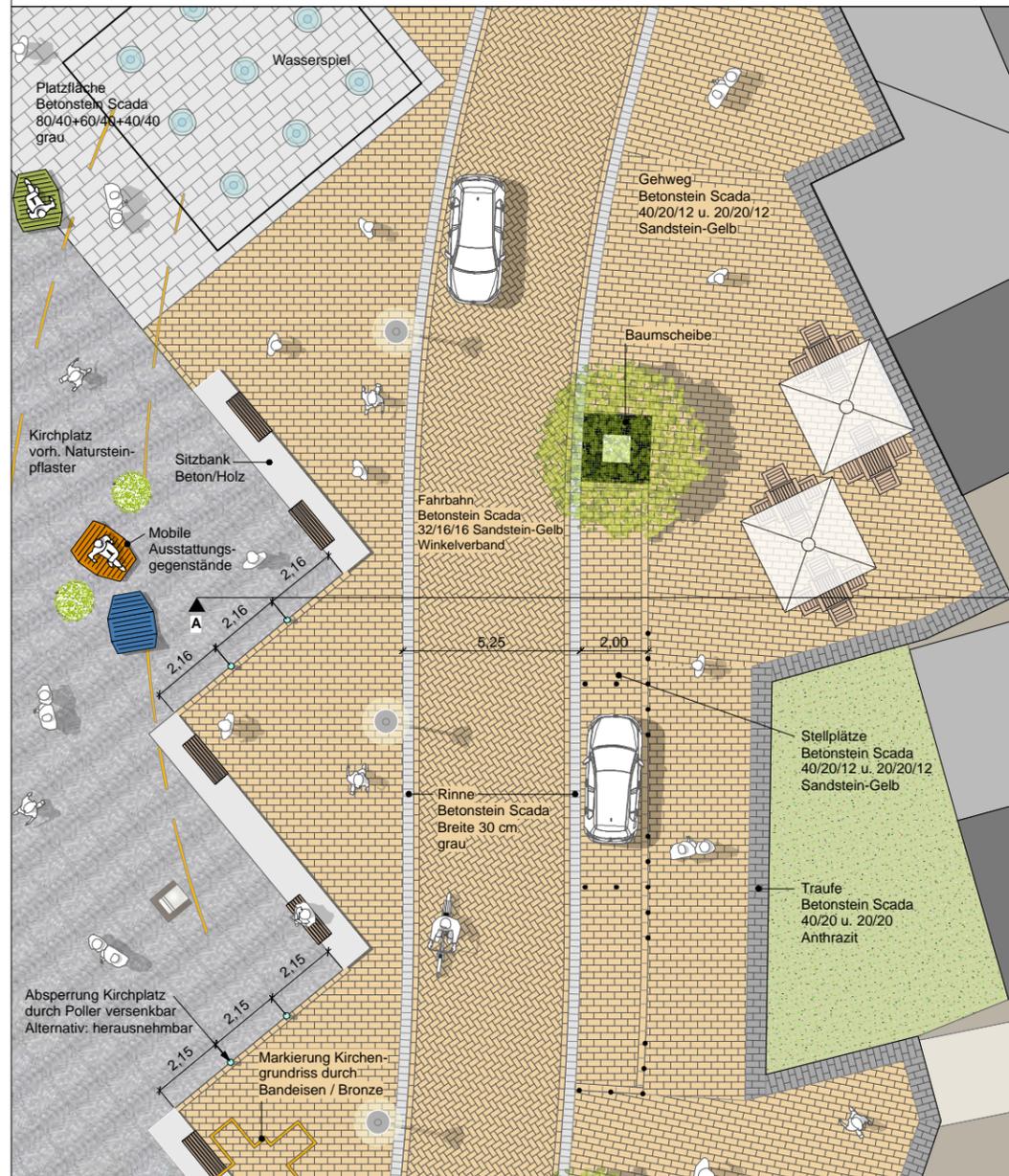
## Gestaltung Hauptstraße & südliche Bahnhofstraße



Schnitt A - A

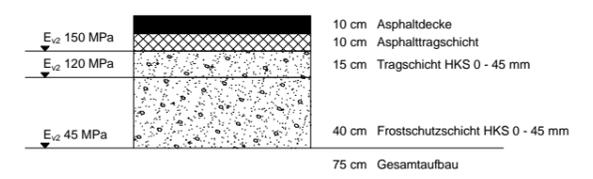


Schnitt B - B

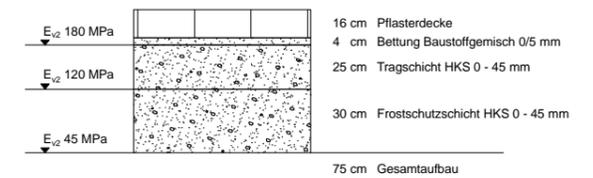


### Regelaufbauten

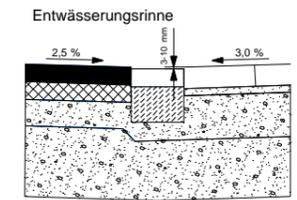
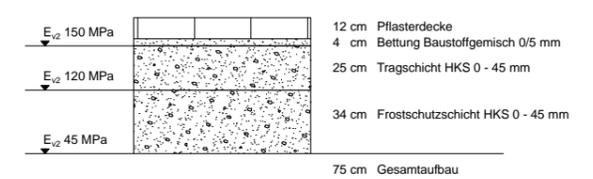
Bauweise mit Asphaltdecke in Anlehnung an Tabelle 8 und Tafel 1 / Bk 3,2 / Zeile 3 nach RStO 12  
 75 cm Gesamtaufbau nach RStO 12



Bauweise mit Pflasterdecke in Fahrbahn in Anlehnung an Tabelle 8 und Tafel 3 / Bk 3,2 / Zeile 1 nach RStO 12  
 75 cm Gesamtaufbau nach RStO 12



Bauweise mit Pflasterdecke im Gehweg in Anlehnung an Tabelle 8 und Tafel 3 / Bk 3,2 / Zeile 1 nach RStO 12  
 75 cm Gesamtaufbau nach RStO 12



# Umgestaltung der Hauptstraße und südlichen Bahnhofstraße „Eine **Mitte** für Ostbevern“

Erläuterungen  
zur Planung

Gemeinde Ostbevern



1.	Planungsanlass	2	Inhaltsverzeichnis
2.	Entwicklungsprozess / Beteiligungsschritte	3	
3.	Heutige Situation	4	
4.	Planung	5	
5.	Materialien	8	
6.	Kosten	9	
7.	Schlussbemerkung	10	

## 1. Planungsanlass

Die Gemeinde Ostbevern beabsichtigt, durch die Umgestaltung des Straßenraumes im Bereich der Hauptstraße und der südlichen Bahnhofstraße die Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte von Ostbevern zu erhöhen – besonders für die Fußgänger und Radfahrer. Dadurch soll der Ortskern von Ostbevern nachhaltig als Wohn-, Einkaufs- und Arbeitsstandort sowie Tourismusziel gesichert und die Identifikation der Bewohner und Gewerbetreibenden mit dem Ortskern gestärkt werden.

Die Entwicklung eines zentralen, erlebbaren Ortsmittelpunktes ist eine wichtige Aufgabe, der sich Ostbevern in Zukunft widmen muss. Das Umfeld der Kirche mit dem Kirchplatz und der kleine Platz im Kreuzungsbereich von Hauptstraße und Bahnhofstraße („Saxenrast“) bietet sich zur Ausgestaltung als Ortsmittelpunkt an. Gemeinsam mit dem Vorplatz des Rathauses, auf dem u.a. Teile des Wochenmarktes stattfinden, verfügt Ostbevern damit im Umfeld der Hauptstrasse über mehrere Plätze mit potenzieller Aufenthaltsqualität. Nun gilt es, diese durch gestalterische Maßnahmen (Pflasterung, Möblierung, etc.) visuell enger miteinander zu verknüpfen und als Orte des Aufenthaltes und der Begegnung zu etablieren.

Die Hauptstraße als wichtigste Einkaufsstraße ist zwar als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h angelegt, dennoch wird sie auch vom Durchgangsverkehr genutzt. Das hohe Verkehrsaufkommen in der Einkaufsstraße und die parkenden Autos werden als störend wahrgenommen und reduzieren heute die Aufenthaltsqualität. Als geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen wurden bauliche Maßnahmen realisiert, die in den engen Straßenräumen der Hauptstraße bei einem relativ hohen Verkehrsaufkommen zu Stauungen führen.

Aufgrund der relativ hohen Verkehrsbelastung auf der Hauptstraße ist zudem der Unterbau und das Oberflächenmaterial an vielen Stellen beschädigt, so dass die Notwendigkeit der Umgestaltung der Fahrbahnoberfläche besteht.

## 2. Entwicklungsprozess / Beteiligungsschritte

Die Umgestaltung der Hauptstraße und der südlichen Bahnhofstraße wird in Ostbevern bereits seit mehreren Jahren thematisiert und immer wieder auch gemeinsam mit den Bürgern diskutiert.

Im Jahr 2011 wurde ein Integriertes Handlungskonzept für die Ortsmitte von Ostbevern erarbeitet, für das unter anderem die Wahrnehmung eines Mangels an Aufenthaltsqualität an der Hauptstraße als Planungsanlass aufgeführt wurde. Im Zuge dieses Integrierten Handlungskonzeptes wurden folgende Beteiligungsschritte durchgeführt:

- 03.05.2011 Runder Tisch (Akteure aus Themenbereichen wie Wirtschaft, Ortsmarketing, Einzelhandel, Gastronomie, Jugend und Senioren sowie Vertreter von Politik und Verwaltung)
- 11.05.2011 Langer Tisch („Experten vor Ort“, d.h. Eigentümer, Standortbetreiber, Bewohner des Ortskerns)
- 29.06.2011 Bürgerforum

In den Jahren 2012 und 2013 wurden auf Basis der Ergebnisse des Integrierten Handlungskonzeptes Entwurfskonzepte zur Umgestaltung der Hauptstraße erarbeitet und gemeinsam mit den Bewohnern diskutiert:

- 25.09.2012
- 13.06.2013

Hierbei wurde u.a. auch die Möglichkeit einer Einbahnstraßenregelung im Bereich der Hauptstraße diskutiert. Dieser Vorschlag wurde jedoch aufgrund mangelnder Akzeptanz seitens der Bevölkerung und Politik nicht weiter verfolgt.

Um den Bürgern noch einmal die Möglichkeit zu geben, aktiv an der Gestaltung des Straßenraumes und damit der Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Hauptstraße und der südlichen Bahnhofstraße mitzuwirken, wurde im Jahr 2014 eine Planungswerkstatt durchgeführt. Diese bestand aus drei Beteiligungsschritten:

- 22.01.2014 Fachgespräch (Klärung der Rahmenbedingungen für die Bürgerwerkstatt; einzuhaltende rechtliche Vorgaben; Bedarfe seitens des ÖPNVs und des Radverkehrs, etc.)
- 14.06.2014 Planungswerkstatt
- 20.10.2014 Planungsforum

Die Ergebnisse dieser Planungswerkstatt und des Planungsforums flossen in die Entwurfsplanung ein, die nun als Grundlage für die Umgestaltungsplanung der Ortsmitte und die Beantragung von Fördermitteln dient.

### 3. Heutige Situation

Die Hauptstraße und die südliche Bahnhofstraße verfügen über Fahrbahnbreiten von ca. 5,25 m. Die Gehwegbreiten variieren, wobei das Regemaß für Gehwegbreiten von 2,50 m jedoch an diversen Stellen unterschritten wird.

Für den ruhenden Verkehr stehen sowohl in der Hauptstraße als auch in der südlichen Bahnhofstraße im Straßenverlauf Stellplätze zur Verfügung, die in Teilen als Senkrechtaufsteller, in Teilen parallel zur Fahrbahn angeordnet sind. Weitere Stellplätze befinden sich in der Straße „Großer Kamp“ und südlich des Rathauses. Trotz dieses relativ großzügigen Stellplatzangebotes wird vor allem in der Hauptstraße zum Teil abseits der ausgewiesenen Stellplätze geparkt, was zu Verkehrsbehinderungen und zur Einschränkung der Begehbarkeit der Gehwege führt.

Die straßenbegleitenden Bäume sind so angeordnet, dass sie in Teilen den Straßenraum verengen und somit als geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme wirken. Dies führt jedoch in den engen und niveaugleichen Straßenräumen dazu, dass es zu Stauungen kommt bzw. dass auf die Gehwege ausgewichen wird. Auch die sonstigen baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion (z.B. Verengung des Straßenraumes im westlichen Zufahrtsbereich zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich der Hauptstraße) führen aufgrund des relativ hohen Verkehrsaufkommens zu Verkehrsbehinderungen.

Mit dem im Bereich der Rinnen und der Stellplätze verwendeten Material des Natursteingroßpflasters ist nach heutigen Gesichtspunkten keine Barrierefreiheit gegeben. Dies führt vor allem bei einer Querung des Straßenraumes zu Beeinträchtigungen für mobilitätseingeschränkte Personen, die sich z.B. mit einem Rollator oder Kinderwagen innerhalb der Ortsmitte bewegen. Zudem ist auch das Pflaster im Bereich der Hauptstraße in Teilen abgesackt und wurde daher in Teilbereichen bereits entfernt und durch eine Asphaltdecke ersetzt. Der Materialwechsel erfolgt somit derzeit zufällig und ohne erkennbares, durchgängiges Gestaltungskonzept.

Die Eingänge der Gebäude liegen in Teilen oberhalb des Straßenniveaus, so dass zum Betreten der Geschäfte Stufen überwunden werden müssen und somit keine Barrierefreiheit gegeben ist.

## 4. Planung

Das Baufeld umfasst ca. 8.600 qm. Das Baufeld der Hauptstraße wird im Westen durch die neu gestaltete Straße „Am Rathaus“ und im Osten durch die „Engelstraße“ abgegrenzt. Die Einmündungsbereiche Großer Kamp und Schulstraße sind in das Baufeld mit einbezogen. Im nordwestlichen Bereich der Hauptstraße (Umfeld Kirche) stellt die südliche Grenze der vorhandenen und unbedingt zu erhaltenden Grünfläche südlich der Kirche die Abgrenzung des Baufeldes dar.

Die Bahnhofstraße wird im Norden bis auf Höhe der Hausnummer 8 ausgebaut. Im Süden wird das Baufeld der Bahnhofstraße durch die Hauptstraße begrenzt.

Um ein einheitliches Gestaltungskonzept umzusetzen, werden auch private Flächen vor den Gebäuden in das Plangebiet aufgenommen.

Die Planungen für die Hauptstraße und die Bahnhofstraße sollen dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität durch die Umgestaltung von Platzflächen [Rathausvorplatz, Saxenrast (Ecke Hauptstraße/Bahnhofstraße), Teilflächen des Kirchplatzes] zu verbessern. So wird beispielsweise die nutzbare Fläche des Rathausvorplatzes vergrößert, so dass hier zukünftig der gesamte Wochenmarkt stattfinden kann.

Auch die Anlage weiterer kleinerer Aufenthaltsflächen für die Gastronomie – insbesondere im Verlauf der Hauptstraße, Haus 38 und 64 – trägt zu einer verbesserten Qualität des öffentlichen Raumes bei.

Das Ziel der Schaffung einer „Ortsmitte für Ostbevern“ soll durch eine optische Verknüpfung des Kirchplatzes und der östlichen Straßenseite der Bahnhofstraße – und damit auch der Platzfläche Saxenrast – erreicht werden. Hierfür kommt ein einheitliches Pflastermaterial zum Einsatz, wobei jedoch aus Gründen der Verkehrssicherheit die Fahrbahn auch zukünftig – durch eine farbige Absetzung der Rinne und eine vom Gehwegbereich abweichende Pflastergröße – ablesbar bleibt.

Auch die Umgestaltung der Oberflächen der Fahrbahn und der Gehwegbereiche soll zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität beitragen. Im Zuge dieser Sanierungsarbeiten wird auch der Oberbau auf die aktuellen Richtlinien angepasst. Die Straßenbreiten bleiben dabei unverändert bei 5,25 m (einschließlich der Rinne), der heute leicht versetzte Straßenverlauf im Kreuzungsbereich Hauptstraße / Schulstraße / Bahnhofstraße wird begradigt.

Dies dient zum einen dem verbesserten Verkehrsfluss, zum anderen wird dadurch die Sicherheit des nicht-motorisierten Verkehrs erhöht, da ein Überfahren der Gehwegbereiche durch Pkw und Lkw zukünftig bestmöglich vermieden wird.

Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes wird durch die Umsetzung verschiedener Maßnahmen gefördert:

- Das vorhandene Natursteingroßpflaster im Rinnenbereich wird durch Betonsteinpflaster ersetzt.
- In Teilbereichen wird die Höhensituation vor den Eingängen (bis zu 10cm Höhenunterschied) durch die neue Pflasterung ausgeglichen.
- Im östlichen Bereich der Hauptstraße können, bei größeren Höhendifferenzen zu den Eingängen der Gebäude, in Absprache mit den Eigentümern Rampen angelegt werden.
- 

Nach Abstimmung mit dem ÖPNV sollen die Busbuchten im Bereich Kirche / Rathaus in Größe und Lage nicht verändert werden. Die Bordsteine werden jedoch von 12 cm auf 18 cm erhöht, weil diese so für Niederflurbusse problemlos anfahrbar sind. Somit wird ein barrierefreier Einstieg in die Busse ermöglicht.

Im Umfeld der Bushaltestellen wird durch kleinere Interventionen (Verlagerung von Stellplätzen; Aufgabe von zwei Baumstandorten, die in die Fahrbahn ragen; Versetzen von Laternen) sichergestellt, dass die Möglichkeiten zur parallelen Anfahrt für die Busse verbessert wird.

Die Lage veränderter Stellplätze wurde im Vorfeld mit den Anwohnern u. Grundstückseigentümern abgestimmt.

Die Neumöblierung des öffentlichen Raumes liefert einen weiteren wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Die im Entwurf dargestellten Möblierungselemente (Sitzelemente, Fahrradständer, Abfallbehälter, Poller, Baumscheiben) sind derzeit lediglich als Vorschlag zu verstehen. Die konkrete Auswahl der Möblierungselemente erfolgt im Weiteren in Absprache mit den Beteiligten. Um bei Veranstaltungen und Festen, die in der Ortsmitte von Ostbevern durchgeführt werden (Kirmes, Wochenmarkt, Kirch und Volksfeste, etc.) eine gewisse Flexibilität hinsichtlich der Aufstellung von Fahrgeschäften und Verkaufsständen zu gewährleisten, kommen im Bereich der Plätze teilweise mobile Sitz- und Grünelemente zum Einsatz.

Bezüglich der Poller sind vier verschiedene Typen vorgesehen:

- Poller zum Schutz der Bäume
- Poller zum Schutz der Straßenbeleuchtung und des Kirchplatzes (ortsfest)
- 2 versenkbare Poller am Kirchplatz, um Bedarf eine Zufahrt zum Kirchplatz ermöglichen
- Herausnehmbare Poller im Bereich des historischen Kirchengrundrisses, um bei Veranstaltungen die Nutzfläche ggf. zu vergrößern

Die Baumstandorte im Bereich der Hauptstraße wurden im Zuge der Planung optimiert. Zukünftig werden die Bäume auf der nördlichen Straßenseite in den Gehwegbereichen untergebracht. Ein „Hereinragen“ der Baumbeete (-scheiben) in die Fahrbahn wird vermieden, so dass auch diese Maßnahme zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses und des Sicherheitsempfindens der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer beiträgt. Ein Ausweichen auf den Gehweg bei Begegnungsverkehr, wie dies heute aufgrund der Baumstandorte häufig zu beobachten ist, wird somit zukünftig weitestgehend vermieden.

Um ein gesundes Wachstum der Bäume zu gewährleisten, werden alle Baumbeete eine Größe von ca. 9 qm erhalten.

Die vorhandene Straßenbeleuchtung soll durch eine LED-Beleuchtung ersetzt werden. In Teilbereichen ist dabei auch eine Optimierung der Standorte geplant. Um die Plätze, die Kirche und ggf. weitere geeignete Gebäude mit Hilfe von Licht zusätzlich in Szene zu setzen, wird aktuell ein Lichtkonzept erarbeitet.

Eine weitere Aufwertung des öffentlichen Raumes erfolgt durch den Einbau verschiedener Spielgeräte im Bereich der Platzflächen sowie eines Wasserspiels im neu gestalteten Platzbereich der Kirche.

Im Kreuzungsbereich der Hauptstraße und der südlichen Bahnhofstraße wird der historische Kirchengrundriss mit Hilfe eines Bronzebandes im Pflaster dargestellt. Da in der Ortsmitte von Ostbevern heute nur noch relativ wenig baukulturelles Erbe vorhanden ist, bietet dieses „zweidimensionale“ Hervorheben einer ehemaligen wichtigen Raumkante die Möglichkeit, verloren gegangene Geschichte wieder in das Bewusstsein der Bürgerschaft zu rücken.

## Verkehrsfunktionalität

- Beibehaltung Tempo-20-Zone und „Rechts vor Links-Regelung“
- Verbesserung Verkehrsfluss durch Begradigung des Kreuzungsbereiches und Verlagerung der Baumstandorte (außerhalb Fahrbahnfläche); dadurch Reduktion der Gefahrensituationen für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer (Ausweichen Pkws auf Gehwegbereiche wird weitestgehend vermieden)
- durchgehend gleiche Gestaltung und Farbgebung der Rinnen
- Barrierefreie Gestaltung der Rinnenelemente
- Beibehaltung 5,25 m Fahrbahnbreite, damit Begegnungsverkehr Bus – Pkw möglich
- Aufwertung Aufenthaltsbereiche durch Sonderpflasterung
- Im Gehwegbereich Ersatz des kleinformatischen Betonsteinpflaster durch großformatiges Betonsteinpflaster zur besseren Begehbarkeit
- Einbau eines taktilen Elementes am östlichen Auftakt der Hauptstraße zur verbesserten Wahrnehmbarkeit der vorhandenen Fußwegverbindung (Schulweg)
- Dezentrale Verteilung von Fahrradständern im Straßenverlauf

## Parken

- Gestalterische Integration der Stellplätze durch gleiches Pflaster wie im Gehwegbereich, Abgrenzung der einzelnen Stellplätze durch Markierungsnägel (oder andersfarbige Steine)
- Reduzierung der Parkplätze im Bereich südliche Bahnhofstraße zur Steigerung der Aufenthaltsqualität.

## 5. Materialien

Im gesamten Bereich des Baufeldes (Fahrbahn, Gehweg, Stellplätze) sind Absackungen im Pflaster aufgetreten. Die neu herzustellende Fahrbahn sollten den Richtlinien (RStO 12) entsprechend in der Belastungsklasse 3,2 eingestuft werden. Daher ist es erforderlich, den vorhandenen Oberbau zu entsorgen und eine neue Frost- und Schottertragschicht in einer Dicke von 75 cm einzubauen.

Da in den Seitenflächen einige Zufahrten und die Stellplätze angeordnet sind, sollte auch hier die Oberbaustärke 75 cm betragen.

Die Fahrbahn wird aus Asphalt, Stärke 20 cm (Asphaltdecke, Asphalttrag-schicht) und in den Kreuzungsbereichen als Pflasterdecke in Betonstein-pflaster 32/16/16, Winkelverband, Farbe: asphaltgrau hergestellt.

Durch ein zweiteiliges Rinnenelement aus Betonstein Breite 30 cm, Farbe: grau wird die Fahrbahn eingefasst.

Stellplätze werden aus Betonstein 32/16/12, Farbe: Sandstein-Gelb herge-stellt. Die Abgrenzung der einzelnen Stellplätze erfolgt durch andersfarbige Steine bzw. Markierungsnägel.

Die Gehwege werden aus einem Betonsteinpflaster unterschiedlicher Grö-ßen 40/20/12, 20/20/12, Farbe: Sandstein-Gelb einschl. eines 60 cm breiten Traufstreifens aus Betonstein unterschiedlicher Größe 40/20/12, 20/20/12 Farbe: grau angelegt.

Die drei als Platz bezeichneten Flächen werden in großformatigen Beton-steinplatten 80/40/12, 60/40/12, 40/40/12 Farbe: Grau hergestellt.

Außerdem wird im Zuge der Baumaßnahme eine komplette neue Oberflä-chenentwässerung hergestellt.

Für die Bäume im Bereich der Bahnhofstrasse sind Baumscheiben aus Guss und in der Hauptstrasse, Grünbeete in einer Größe von ca. 9 qm vor-gesehen.

Als Strassenbeleuchtung sind LED- Leuchten vorgesehen. Plätze bzw. Ob-jekte wie z. B. Kirche sollen eine nach Lichtkonzept besondere Beleuchtung erhalten.

Des Weiteren sind Ausstattungsgegenstände wie Bänke, Papierkörbe, Fahr-radständer sowie mobile Sitz- und Grünelemente vorgesehen.

## **6. Kosten**

Der Ausbaubereich ist rd. 8.600 qm groß.

Die reinen Netto-Baukosten der Hauptstrasse und der Bahnhofstrasse betragen insgesamt 1.486.335,00 €.

Das entspricht einem mittleren Ausbausatz von ca. 173,00 €/qm netto.

Die Baukosten sind in beigefügter Kostenberechnung aufgeführt.

(s. Anhang)

## 7. Schlussbemerkung

Ziel der Umgestaltung der Hauptstraße und der südlichen Bahnhofstraße ist die Schaffung einer erkennbaren und erlebbaren Ortsmitte für Ostbevern und einer damit einhergehenden Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität. Insgesamt werden mit der vorgeschlagenen Umgestaltung eine städtebauliche Aufwertung des Straßenraumes sowie eine Verbesserung der Barrierefreiheit und der Verkehrssicherheit – vor allem für die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer – erreicht.

Das Ziel, die Qualität in der Ortsmitte von Ostbevern zu verbessern, ist mit hohen Gestaltungsansprüchen verbunden. Um die Wahrnehmbarkeit des Kirchplatzes zu verbessern und diesen mit der auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindlichen Platzfläche „Saxenrast“ zu verbinden, soll ein einheitliches Pflastermaterial zur Anwendung kommen. Durch leichte Farbnuancierung und Wechsel der Verlegerichtung des Pflasters können unterschiedliche Funktionsbereiche abgegrenzt und markante Situationen verdeutlicht werden, ohne eine unangenehme "Buntheit" zu erzeugen.

Die durchgängige Gestaltung der Randbereiche im Bereich der Hauptstraße und der südlichen Bahnhofstraße lässt weiterhin Räume entstehen, die eine Qualitätssteigerung für das Leben im Ort bedeuten.

Da die Umgestaltung des Planungsraumes in erster Linie eine Sanierung darstellt, kann die bestehende Straßenraumaufteilung mit der relativ schmalen Fahrbahn auch zukünftig beibehalten werden.

Im Bereich der Hauptstraße ist in absehbarer Zeit in Teilabschnitten eine Kanalsanierung notwendig. Inwiefern auch die Hausanschlüsse im Zuge dieser Arbeiten zu sanieren sind, gilt es derzeit noch zu prüfen.

Die zum Ausbau vorgesehenen Flächen befinden sich im Eigentum der Gemeinde Ostbevern oder werden durch Nutzungsverträge gesichert.

Bearbeitet im Auftrag der Gemeinde Ostbevern  
Coesfeld im Oktober 2015

WOLTERS PARTNER  
Architekten & Stadtplaner GmbH  
Daruper Straße 15  
48653 Coesfeld

**Kostenermittlung****Gemeinde Ostbevern**

Umgestaltung Ortsmitte Ostbevern - Größe ca. 8600 qm

Hauptstraße: Asphalt / Betonsteinpflaster - grau

Bahnhofstraße: Betonsteinpflaster - Sandstein-Gelb

Pos.	Menge	Gegenstand	Einzelpreis	Gesamtpreis
<b>1</b>		<b>Baufeld freimachen</b>		
1.1	8600 qm	Baustelleneinrichtung, Abbau von vorh. Ausstattungsgegenständen	9,00 €	77.400,00 €
<b>2</b>		<b>Erdarbeiten</b>		
2.1	3950 cbm	Boden, Tragschichten LAGA =< Z 1.1 profilgerecht lösen und abfahren, Stärke bis ca. 55 cm	21,50 €	84.925,00 €
2.2	750 cbm	Boden, Tragschichten LAGA Z 1.2 profilgerecht lösen und abfahren, Stärke bis ca. 55 cm	32,00 €	24.000,00 €
<b>3</b>		<b>Entwässerung</b>		
3.1	40 Stck.	Straßenabläufe Rohre DN 150 incl. Anschluss an den Kanal u. Erdarbeiten	pauschal	80.000,00 €
3.2	100 m	Entwässerungsrinnen: Beton-, Schlitzrinnen	140,00 €	14.000,00 €
<b>4</b>		<b>Oberbauarbeiten</b>		
4.1	10000 t	Tragschicht - Schottertragschichten Stärke i. M. 55 cm, Material: Hartkalkstein 0/45 mm	21,00 €	210.000,00 €
<b>5</b>		<b>Oberflächenbefestigung</b>		
5.1	1000 m	Rinne. Breite 30 cm, einschl. Unterbeton C15 Material: Betonsteinpflaster 30/20/12 - grau	38,00 €	38.000,00 €
5.2	100 m	Rasenbord 8/25/100 einschl. Unterbeton u. Rückenstütze C15	19,00 €	1.900,00 €
5.3	50 m	Busbord H=18 cm - incl. Taktile Orientierungsplatten	125,00 €	6.250,00 €
5.4	3900 qm	Gehweg - Betonsteinpflaster 40/20/12, 20/20/12, Farbe: sandstein, Oberfläche: linear, unbehandelt	59,00 €	230.100,00 €

Pos.	Menge	Gegenstand	Einzelpreis	Gesamtpreis
5.5	485 qm	Traufe - Betonsteinpflaster 40/20/12, 20/20/12, Farbe: anthrazit, Oberfläche: linear, unbehandelt	61,00 €	29.585,00 €
5.6	475 qm	Parken - Betonsteinpflaster 32/16/12, Farbe: sandstein, Oberfläche: linear, unbehandelt	61,00 €	28.975,00 €
5.7	675 qm	Plätze - Betonsteinpflaster 80/40/12, 60/40/12, 40/40/12 Farbe: grau, Oberfläche: geschliffen und gestrahlt	84,00 €	56.700,00 €
5.8	425 qm	Bahnhofstraße / Busspur Betonsteinpflaster 32/16/16, Farbe: sandstein Oberfläche linear, unbehandelt	72,00 €	30.600,00 €
5.9	1600 qm	Hauptstraße - Bituminöse Decke BK. 3,2 10 cm Asphaltdeckschicht 0/8 10 cm Bituminöse Tragschicht C 0/32	37,50 €	60.000,00 €
5.10	600 qm	Hauptstraße - Kreuzungen Betonsteinpflaster 32/16/16, Farbe grau Oberfläche linear, unbehandelt	72,00 €	43.200,00 €
5.11	30 Stck.	Kennzeichnung Kirchengrundriss Betonsteinplatten 80/40/16 - sandsteingelb	125,00 €	3.750,00 €
5.12	150 qm	Natursteinkleinpflaster umpflastern Pflaster aufnehmen und wieder neu verlegen	92,00 €	13.800,00 €
5.13	3000 m	Schnittkanten Betonsteinpflaster	12,50 €	37.500,00 €
<b>6</b>		<b>Ausstattung</b>		
6.1	6 Stck.	Rampenanlagen in unterschiedlichen Längen	pauschal	30.000,00 €
6.2	1 Stck.	Beleuchtung: Mastaufsatzleuchte LED Bodenstrahler, Lichtbänder, Lampe u. Anschlusseinheit sowie Kabel- und Erdarbeiten	pauschal	125.000,00 €
6.3	40 m	Sitzbänke - Beton / Holzaufgabe in unterschiedlichen Breiten und Längen	1.250,00 €	50.000,00 €

Pos.	Menge	Gegenstand	Einzelpreis	Gesamtpreis
6.4	20 Stck.	Fahrradständer einschl. Erd- und Fundamentarbeiten	225,00 €	4.500,00 €
6.5	7 Stck.	Abfallbehälter einschl. Erd- und Fundamentarbeiten	800,00 €	5.600,00 €
6.6	100 Stck.	Markierungsnägel - Parken	19,00 €	1.900,00 €
6.7	105 m	Bronzeband 80/8 - Markierung Kirchengrundriss	275,00 €	28.875,00 €
6.8	13 Stck.	Poller: Material: Gusseisen manuell herausnehmbar	425,00 €	5.525,00 €
6.9	2 Stck.	Poller: hydraulisch versenkbar	5.000,00 €	10.000,00 €
6.10	28 Stck.	Poller: Material: Gusseisen ortsfest	275,00 €	7.700,00 €
6.11	20 Stck.	Poller: Material: Holz - Grünbeeteinfassung	95,00 €	1.900,00 €
6.12	3 Stck.	Baumscheibe 3,00 x 3,00 m aus Gusseisen einschl. Tragrahmen	3.900,00 €	11.700,00 €
6.13	1 Stck.	Spielgeräte	pauschal	17.500,00 €
6.14	2 Stck.	Energiesäule versenkbar	3.500,00 €	7.000,00 €
6.15	1 Stck.	Ausstattungsgegenstände mobil	pauschal	25.000,00 €
6.16	2 Stck.	Vorh. Buswarte Stahl / Glas - Konstruktion abbauen zwischenlagern und wieder aufstellen	2.500,00 €	5.000,00 €
6.17	1 Stck.	Wasserspiel incl. Zisterne und Wassertechnik	pauschal	60.000,00 €
6.18	1 Stck.	Brunnen Rathausplatz versetzen	pauschal	7.500,00 €
<b>7</b>		<b>Begrünung</b>		
7.1	100 cbm	Baumsubstrat	46,00 €	4.600,00 €
7.2	125 qm	Raseneinsaat einschl. Planum und Pflege	10,00 €	1.250,00 €
7.3	12 Stck.	H 3xv, mB, Stü 20-25, incl. Verankerung	425,00 €	5.100,00 €

Pos.	Menge	Gegenstand	Einzelpreis	Gesamtpreis
		Summe - netto		1.486.335,00 €
		Nebenkosten 13 %		193.223,55 €
				1.679.558,55 €
		19% Mehrwertsteuer		319.116,12 €
		<b>Summe - brutto</b>		<b>1.998.674,67 €</b>
		Coesfeld, den 21.10.2015		