

Eingabe nach § 24 GO NRW, Pflasterung der Poetengasse

Bereich Bauwesen

Verantwortliche/r: Luff, Ella

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Verwaltungskonferenz	11.06.2026	Vorberatung
Ausschuss für Ordnung, öffentliche Angelegenheiten und Verkehr	23.06.2026	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	02.07.2026	Vorberatung
Rat	15.07.2026	Entscheidung

Beschlussempfehlung

Beschluss nach Beratung

Begründung

1. Anlass und Verfahrensstand

Mit Schreiben vom 22.03.2026 haben die Anwohnenden der Poetengasse eine Eingabe nach § 24 GO NRW zum Thema Pflasterung der Poetengasse und Änderung der Fahrtrichtung in der Poetengasse eingereicht.

Die Anwohnenden haben die folgenden Empfehlungen an den Rat formuliert:

1. Änderung des Ratsbeschlusses Vorlage X/1600 vom 09.07.2025 zur Erneuerung der Straßenoberfläche in der Poetengasse
2. Änderung der Fahrtrichtung Einbahnstraße

Weitere Einzelheiten können den beigefügten Schreiben der Anwohnenden entnommen werden. Ein ergänzendes Schreiben der Verwaltung, das auf einzelne Punkte der Eingabe eingeht, ist ebenfalls als Anlage beigefügt.

Der Haupt- und Finanzausschuss hat sich in seiner Sitzung am 16.04.2026 mit der Eingabe befasst (Vorlage XI/0223) und beschlossen, die Angelegenheit zur fachlichen Beratung und

Abwägung der baulichen Handlungsoptionen an den zuständigen Fachausschuss zu verweisen.

Die vorliegende Vorlage dient der Gegenüberstellung und Bewertung der möglichen Ausbauvarianten für die Poetengasse.

2. Bestehende Beschlusslage und Planung

Grundlage der derzeitigen Planung ist der Baubeschluss des Rates vom 09.07.2025 (Vorlage X/1600 „Umbau Poetengasse und Freiheit“). Dieser sieht vor, die Poetengasse im Zuge einer grundhaften Sanierung (Kanal- und Straßenbau) städtebaulich aufzuwerten.

Die Poetengasse verfügt derzeit über eine Asphaltoberfläche. Gemäß dem am 02.09.2021 beschlossenen Gestaltungshandbuch für die Altstadt (Vorlage X/0331) ist die Straße Bestandteil des historischen Stadtkerns. Das Gestaltungshandbuch empfiehlt für diesen Bereich einen niveaugleichen Ausbau unter Verwendung von Natursteinpflaster aus Basalt (20/10/10 cm).

Für die Gehwegbereiche ist gesägtes, ebenflächiges Pflaster vorgesehen. Die Fahrbahn soll mit spaltrauem Basaltpflaster hergestellt werden.

Ziel des Gestaltungshandbuchs ist die Schaffung eines einheitlichen Stadtbildes, die gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums sowie die Förderung einer verkehrsberuhigenden Wirkung. Die beschlossene Planung orientiert sich an diesen Vorgaben.

3. Bereits umgesetzte Maßnahmen im Kirchgäßchen

Im parallel verlaufenden Kirchgäßchen sind die Arbeiten bereits weit fortgeschritten. Dort wurde das vorgesehene Natursteinpflaster als niveaugleiche Mischverkehrsfläche bereits eingebaut. Die Pflasterarbeiten wurden im Mai 2026 planmäßig abgeschlossen.

Eine nachträgliche Änderung der Oberflächenbefestigung würde erhebliche zeitliche und finanzielle Auswirkungen verursachen, da die neu hergestellten Flächen vollständig zurückgebaut und durch Asphalt ersetzt werden müssten.

4. Ausbauvarianten für die Poetengasse

4.1 Variante 1: Beibehaltung des „Altstadtpflasters“ (Naturstein)

Die Ausführung erfolgt auf Grundlage des Baubeschlusses vom 09.07.2025 sowie den Vorgaben des städtischen Gestaltungshandbuchs. Im Zuge dieser Planung wird die Fahrbahn mit dem dort definierten Basalt-Natursteinpflaster im Diagonalverband neu hergestellt. Die Fahrbahn dient auch als Mischverkehrsfläche. Das Konzept sieht für die Randbereiche (Gehwege) eine ebenflächige Oberfläche mit gesägten Steinen vor.

Vorteile der Planung

Zu den wesentlichen Vorteilen dieser Option zählt die volle Einhaltung der Leitlinien des städtischen Gestaltungshandbuchs. Dadurch wird eine konsequente Fortführung der einheitlichen Altstadtgestaltung gewährleistet, wie sie bereits in umgesetzten Abschnitten analog am Alten Markt sichtbar ist. Dies bewirkt eine harmonische optische und ästhetische Anpassung des Straßenraums an den historischen Kern. Darüber hinaus unterstützt die

strukturierte Pflasteroberfläche sowohl haptisch als auch optisch die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit. Das gewählte Natursteinmaterial weist zudem eine extrem hohe Lebensdauer auf.

Nachteile der Planung

Als Nachteile stehen dem gegenüber ein im Vergleich zu Asphalt unruhigeres Oberflächenprofil, welches die Barrierefreiheit in bestimmten Teilbereichen einschränken könnte, sowie höhere Abrollgeräusche der Reifen. Die von der Stadtverwaltung beauftragte schalltechnische Untersuchung kommt diesbezüglich zu dem Ergebnis, dass der Wechsel von der heutigen Asphaltschicht zu dem geplanten Basalt-Natursteinpflaster rechnerisch zu einer Pegelerhöhung des Beurteilungspegels führt. Für die konkreten Abschnitte entlang der Poetengasse prognostiziert das Lärmgutachten durch den Pflasterzuschlag eine rechnerische Pegeldifferenz von +4 dB(A) im Vergleich zur Bestandssituation. Das Gutachten stellt jedoch ausdrücklich fest, dass trotz dieser rechnerischen Erhöhung die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV für Wohngebiete, welche bei 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht liegen, an allen Fassaden der Poetengasse sicher eingehalten beziehungsweise unterschritten werden.

4.2 Variante 2: Änderung in Asphaltbauweise

Ausführung gemäß dem Vorschlag im Rahmen der Eingabe nach § 24 GO NRW.

Bei dieser Option wird die bisherige Ausführungsplanung geändert. Die Poetengasse erhält statt der Pflasterung auf der gesamten Fahrbahnbreite einen klassischen, mehrschichtigen Asphaltaufbau, welcher sich aus einer Trag-, und Deckschicht zusammensetzt. Die Randbereiche, insbesondere die Gehwegbereiche, werden weiterhin mit Natursteinpflaster in gesägter Ausführung ausgebaut, da diese Oberflächenform eine ausreichende Barrierefreiheit bietet. Die konkreten Änderungen gegenüber der ursprünglichen Planung können den beigefügten Anlagen dieser Vorlage entnommen werden. Weiterhin empfiehlt die Verwaltung auch die Stellplatzbereiche mit dem gesägten Pflaster auszuführen um wenige Materialwechsel zu erzeugen. Dies würde optisch einheitlicher wirken und wäre technisch einfacher umsetzbar.

Vorteile der Planung

Ein wesentlicher Vorteil dieser Variante ist die direkte und vollumfängliche Umsetzung des ausdrücklich formulierten Wunsches der betroffenen Anwohnenden. Durch die geschlossene Oberfläche kommt es zu einer Reduzierung der Abrollgeräusche, die durch den Kraftfahrzeugverkehr verursacht werden. Zudem erleichtert die vollkommen ebene, fugenlose Asphaltoberfläche mobilitätseingeschränkten Personen sowie Nutzenden von Gehhilfen oder Kinderwagen die Fortbewegung erheblich.

Nachteile der Planung

Als maßgeblicher Nachteil steht dieser Variante die Missachtung der Empfehlungen des städtischen Gestaltungshandbuchs gegenüber, was eine Abweichung der einheitlichen Altstadtgestaltung bedeuten würde. Zudem besteht das Risiko einer unerwünschten Vorbildwirkung für zukünftige Straßensanierungen im historischen Kern sowie der Verlust des charakteristischen historischen Flairs der Altstadt. Die Planergruppe Oberhausen, die federführend für die Erstellung des Gestaltungshandbuchs befasst war, hat hierzu folgende Stellungnahme abgegeben: „Aus gestalterischen Gründen empfehlen wir daher, den vorgelegten Entwurf entsprechend dem Gestaltungshandbuch weiterzuverfolgen und in der Poetengasse keine Asphaltfahrbahndecke herzustellen.“

Ein weiterer langfristiger Nachteil ist die Gefahr von optischen Beeinträchtigungen, da bei künftigen unumgänglichen Aufgrabungen für Versorgungsleitungen dauerhaft sichtbare Asphaltflicken im Straßenbild verbleiben.

5. Wirtschaftliche Betrachtung

5.1 Herstellungskosten

Bei der einmaligen Investition für den Straßenbau zeigen sich finanzielle Unterschiede zwischen den beiden Optionen. Das für Variante 1 vorgesehene Natursteinpflaster ist in der Anschaffung und Verlegung teurer als eine herkömmliche Asphaltierung. In der aktuellen Kostenberechnung wird die Variante 1 für den betroffenen Abschnitt auf ca. 150.000 Euro geschätzt. Auf Basis von Erfahrungswerten der Verwaltung liegen die reinen Herstellungskosten für das Altstadt-pflaster etwa beim 3-fachen Wert einer klassischen Asphaltbauweise, sodass sich bei einer Entscheidung für die Variante 2 eine rechnerische Ersparnis von ca. 100.000 Euro ergibt. Die höheren Anfangsinvestitionen bei Variante 1 sind im bereits budgetierten Gesamtrahmen von 2,2 Mio. Euro für den Straßenbau vollständig abgedeckt und durch die bestehenden Haushaltsmittel gesichert.

5.2 Folgekosten und Unterhaltung

Bei der Beibehaltung des geplanten Natursteinpflasters ergeben sich im langfristigen Unterhalt spezifische bauliche und betriebliche Aufwände, die zu höheren Folgekosten führen können. Das für die Poetengasse vorgesehene Basaltmaterial ist zwar an sich extrem verschleißarm, allerdings ist die maschinelle Reinigung aufwendiger, da eine Kehrmaschine nur bedingt und erst nach einer sehr langen Liegezeit des Pflasters eingesetzt werden kann, da sich die Fugen verfestigen müssen. Zudem ist die bauliche Unterhaltung der Natursteinflächen intensiver, da auftretende Unebenheiten sowie lose Steine regelmäßig repariert und neu befestigt werden müssen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Ein weiterer wiederkehrender Kostenfaktor ist das erforderliche Nachkehren von Fugenmaterial, da sich die Fugen durch Witterungseinflüsse und Reinigungsverfahren mit der Zeit auswaschen. Ein wirtschaftlicher Vorteil zeigt sich lediglich bei größeren Tiefbaumaßnahmen, da die Steine bei Aufgrabungen zerstörungsfrei entnommen und eins zu eins wiederverwendet werden können, was jedoch die laufenden, höheren Pflege- und Reparaturkosten nicht vollständig aufwiegt.

Im Gegensatz zur Pflasterung zieht die Entscheidung für eine durchgehende Asphaltbauweise andere, primär zyklische Folgekosten nach sich. Die laufende Straßenreinigung gestaltet sich hierbei wesentlich einfacher. Auch der Aufwand für kleinteilige Reparaturen wie das Befestigen loser Elemente entfällt bei einer geschlossenen Fahrbahndecke komplett. Allerdings müssen Asphaltdeckschichten im städtischen Straßennetz nach einem Zeitraum von circa 15 bis 20 Jahren aufgrund von Materialermüdung großflächig saniert oder vollständig erneuert werden, was schlagartig hohe Kosten verursacht. Zudem führt der Baustoff Asphalt bei späteren Reparaturen von Versorgungsleitungen zu einem optischen Nachteil, da geöffnete Stellen nicht nahtlos verschlossen werden können und entweder dauerhafte Flickenteppiche hinterlassen oder kostenintensive, großflächige Neuasphaltierungen erfordern.

6. Förderrechtliche und beitragsrechtliche Auswirkungen

Bezüglich der rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen ist zu beachten, dass die Poetengasse – anders als die angrenzende Straße Freiheit – kein Bestandteil des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts „Kulturelle Begegnungsräume

Innenstadt Monheim am Rhein“ (ISEK) ist. Eine nachträgliche Änderung der Oberflächenbefestigung hin zu einer Asphaltbauweise hat somit für diesen spezifischen Abschnitt keine förderschädlichen Auswirkungen auf städtebauliche Gesamtmittel. Da es sich bei der geplanten Maßnahme in der Poetengasse um eine grundhafte Erneuerung der Anlage handelt, wären gemäß § 8 KAG NRW grundsätzlich Straßenbaubeiträge durch die Stadt zu erheben. Das Land NRW übernimmt 100 Prozent der anfallenden kommunalen Straßenausbaubeiträge in NRW, die von den Beitragspflichtigen nach der jeweiligen Satzung i.V.m. § 8 Abs. 1 S. 2 KAG zu erheben sind.

7. Änderung der Einbahnstraßenregelung

Die Einbahnstraßenregelung in der Poetengasse hat keinen Zusammenhang mit der Wahl der Oberflächenbefestigung. Die Verkehrsbehörde prüft zurzeit die rechtlichen und verkehrstechnischen Anforderungen für die Umstellung. Sofern die Prüfung positiv ausfällt, wird die Verkehrsbehörde die Änderung der Verkehrsführung zeitnah und unabhängig von der Wahl der Oberflächenbefestigung anordnen.

Entscheidungen über straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nach § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) fallen nicht in die Zuständigkeit des Rates. § 45 StVO stellt die maßgebliche Ermächtigungsgrundlage für Maßnahmen zur Regelung und Lenkung des Straßenverkehrs dar. Zuständig für entsprechende Anordnungen ist ausschließlich die Straßenverkehrsbehörde.

8. Fazit und Abwägung

Beide Ausbauvarianten sind grundsätzlich umsetzbar.

Die Variante mit Natursteinpflaster entspricht dem bestehenden Ratsbeschluss sowie den Vorgaben des Gestaltungshandbuchs für die Altstadt und gewährleistet eine einheitliche Gestaltung des historischen Stadtkerns. Dem stehen höhere Herstellungskosten sowie eine gegenüber Asphalt erhöhte Schallentwicklung (Reifen-Fahrbahn-Geräusche) und aufwendigere Unterhaltung gegenüber.

Die Asphaltvariante berücksichtigt die Anregungen der Anwohnenden hinsichtlich Lärmkomfort und Barrierefreiheit und ist in der Herstellung kostengünstiger. Gleichzeitig würde sie von den gestalterischen Leitlinien des Gestaltungshandbuchs abweichen und die angestrebte einheitliche Gestaltung der Altstadt durchbrechen.

Anlagen

- Anlage 1 E-Mail Anwohnende Poetengasse vom 22.03.2026, geschwärzt
- Anlage 2 E-Mail Anwohnende Poetengasse vom 22.03.2026, ungeschwärzt
- Anlage 3 Brief Anwohnende Poetengasse vom 22.03.2026, geschwärzt
- Anlage 4 Brief Anwohnende Poetengasse vom 22.03.2026, ungeschwärzt
- Anlage 5 Antwort Stadt, Pflasterung Poetengasse
- Anlage 6 Brief Anwohnende Poetengasse vom 10.01.2026, geschwärzt
- Anlage 7 Brief Anwohnende Poetengasse vom 10.01.2026, ungeschwärzt
- Anlage 8 Lageplan_Poetengasse-Straßenbau
- Anlage 9 Querschnitte_Poetengasse