

Beratungsfolge Vorlage ist für alle hier angegebenen Sitzungen bestimmt	Sitzungstermin
Bau-, Vergabe-, Verkehrs- und Feuerschutzausschuss	21.03.2013

BV: Umgestaltung der B 228 im Innenstadtbereich

**Bezug: Antrag der SPD-Fraktion vom 22.10.2012
Begehung des Seniorenbeirates anlässlich der anstehenden
Sanierung**

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss stimmt den einzelnen Empfehlungen der Verwaltung zu.

Sachverhalt:

Der Landesbetrieb Straßen NRW plant eine Sanierung der Fahrbahn der B 228 auf Grundlage des Bestandes. Nachdem im vergangenen Jahr bereits der Abschnitt Elberfelder Straße von der Autobahnbrücke bis zum Kreisverkehr Elberfelder Straße/Alleestraße saniert wurde, steht für das Jahr 2014 die Sanierung des Innenstadtbereichs an. Für die Stadt Haan besteht nun die Möglichkeit eigene Maßnahmen, in Abstimmung mit dem Landesbetrieb, in die Planung und Umsetzung mit einzubringen.

So besteht für die Neugestaltung des Innenstadtbereiches an der B 228 die Möglichkeit der generellen Überplanung unter Beauftragung eines Planungsbüros. Als Innenstadtbereich der B 228 wurde in der Sitzung am 04.12.2012 vom HFA der Bereich von der Kreuzung Alleestraße / Kampstraße bis zur Breidenhofer Straße definiert. Die voraussichtlichen Herstellungs- und Planungskosten für diesen Abschnitt bei einer kompletten Neugestaltung sind unter Punkt 1 aufgeführt.

Als Alternative zur kompletten Neugestaltung besteht noch die Möglichkeit, bestimmte Vorhaben, die auch teilweise im Antrag der SPD angesprochen sind, in Planung zu geben. Diese sind unter Punkt 2 im Einzelnen aufgeführt.

1. Generelle Überplanung des Innenstadtbereiches der B 228

Radfahrwege, Radfahrstreifen und Gehwege:

Im vom Büro Runge + Küchler erstellten Verkehrsentwicklungsplan Stufe 1 aus dem Jahre 2008 wurde ein gänzlich fehlendes Radverkehrsnetz an der B 228 im Bereich der Kaiser- und Bahnhofstraße bemängelt. Es wird vom Büro empfohlen im Rahmen eines straßenräumlichen Konzeptes Maßnahmen zu untersuchen, welche die Belange von Fußgängern, insbesondere mobilitätsbeeinträchtigte Personen, und Radfahrern stärker berücksichtigen. Diese Maßnahmen können sowohl das Anlegen von Querungshilfen sein, als auch ein Totalumbau von Straßenabschnitten unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer und einer Neuordnung des ruhenden Verkehrs.

Der Aus- bzw. Umbau des Rad- und Gehwegnetzes kann nur im Zuge einer generellen Überplanung stattfinden. Hierbei würden in der Planung auch die vom Seniorenbeirat angeregten Radwege, Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen mitberücksichtigt werden.

1.1 Planungs- und Herstellungskosten B 228 Innenstadtbereich:

Die im Weiteren zu betrachtenden Flächen des Straßenbereichs (Fahrbahn- und Gehweg) entlang der B 228 im Innenstadtbereich umfassen:

- auf der Kaiserstraße von Kreuzung Alleestraße / Kampstraße bis zur Kreuzung Neuer Markt / Martin-Luther-Str. ca. 15.000 m² auf einer Länge von ca. 500 m,
- auf der Kaiserstraße von der Kreuzung Neuer Markt / Martin-Luther-Str. bis zur Einmündung Breidenhofer Straße ca. 7.500 m² auf einer Länge von ca. 350 m.

Dies ergibt eine zu überplanende Gesamtfläche von ca. 22.500 m².

Mit einem Kostenansatz von 100 €/m² ergeben sich folgende Herstellungskosten: ca. 22.500 m² x 100 €/m² = ca. 2.250.000 € (Nettobaukosten).

In diesen Kosten sind nicht die erforderlichen Leitungsarbeiten, sowie eine mögliche Bodensanierung enthalten.

Bei der Vergabe an ein Planungsbüro belaufen sich nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) die gesamten Planungskosten auf ca. 110.000 €.

Die Planungskosten müsste die Stadt Haan ebenso tragen, wie die Kostendifferenz zur geplanten reinen Sanierungsmaßnahme des Landesbetriebes.

Die Planung der kompletten Neugestaltung des Innenstadtbereichs entlang der B 228 ist aber aus zeitlichen Gründen nicht mehr möglich, weil der Landesbetrieb die Maßnahme noch dieses Jahr ausschreiben wird.

Die Verwaltung empfiehlt daher auf eine komplette Überplanung des Innenstadtbereiches zu verzichten, und sich stattdessen auf einige wesentliche Punkte zu konzentrieren.

2. Einzelne voneinander unabhängige Maßnahmen

Unabhängig von einer generellen Überplanung des gesamten Innenstadtbereiches bietet sich alternativ auch die Umsetzung einzelner, konkreter Maßnahmen an.

2.1 Umlegung der Rathauskurve auf die frühere Trasse:

Im Jahre 2004 gab es bereits die Überlegung der Umlegung der Rathauskurve auf die alte Trasse, hierzu gab es damals auch einen Planungsentwurf (s. Anlage 3).

Die bei der Verlegung der Rathauskurve betroffene Fläche beträgt ca. 6.000 m². Die Kostenschätzung der Verwaltung zum damaligen Planungsentwurf betrug ca. 400.000,- €. Diese Summe dürfte sich mittlerweile durch Preissteigerungen auf ca. 600.000,- € erhöht haben. Die bei dieser Bausumme anfallenden Planungskosten belaufen sich bei einer Vergabe an ein Planungsbüro nach der HOAI auf ca. 46.000,- € (aufgeteilt in Leistungsphase 1+2 Grundlagenermittlung und Vorplanung (ca. 8.000,- €), Leistungsphase 3 Entwurfsplanung (ca. 14.000,- €), Leistungsphase 4+5 Genehmigungs- und Ausführungsplanung (ca. 9.000,- €), Leistungsphase 6+7 Vorbereitung und Mitwirken bei der Vergabe (ca. 7.000,- €) und Leistungsphase 8+9 Bauoberleitung und Objektbetreuung (ca. 8.000,- €).

Die Kostenschätzung beinhaltet lediglich eine grobe Vorkalkulation und keine Detailplanung. Außerdem sind in den Kosten nicht die erforderlichen Leitungsarbeiten, Grunderwerb, Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen sowie die Bodensanierung enthalten.

Insbesondere der Umbau der Einmündungsbereiche der Walder Straße und der Turnstraße in die Kaiserstraße müssten noch im Detail ausgearbeitet werden und können sich preiserhöhend auswirken.

Die Kosten für die Umlegung der Rathauskurve sind von der Stadt Haan als Verursacher der Baumaßnahme komplett zu tragen, lediglich der Anteil für die Bestandssanierung könnte nach Verhandlungen eventuell abgezogen werden.

Auf Grund der hohen Kosten empfiehlt die Verwaltung auf die Umlegung der Rathauskurve zu verzichten.

2.2 Querungshilfe Kaiserstraße:

Das Büro Runge + Kückler wurde 2010 mit der Vorplanung zu einer Querungshilfe auf der Kaiserstraße beauftragt und betrachtete mehrere Varianten.

(siehe Anlage 4 und Anlage 5)

2.2.1 Klassische punktuelle Mittelinsel im Bereich zwischen den beiden gegenüberliegenden Bushaltestellen:

Die Planung beinhaltet den Einbau einer Mittelinsel mit einer Gesamtlänge von 10 m (nutzbare Länge zwischen den Inselköpfen 5,0 m) und einer Breite von 2,5 m.

Auch enthalten sind die bauliche Anpassung der Seitenbereiche (Bordsteinabsenkung), die notwendige Verkürzung der südlichen Bushaldebucht, sowie das Versetzen von Fahrgastunterständen. Die Nettokosten belaufen sich auf ca. 18.000,- € einschließlich der Planungskosten, jedoch wird diese Lösung nur als „suboptimal“ bezeichnet, da weiterhin eine Vielzahl an Fahrbahnquerungen durch Fußgänger ungesichert stattfinden wird.

Zusätzlich stellt diese Art der Mittelinsel an den Kirmestagen durch die hochstehenden Inselköpfe einen Gefahrenpunkt dar. Ebenso stellt diese Ausführungsvariante eine starke Beeinträchtigung der angrenzenden Zufahrten dar.

Aus diesen Gründen wurde die damalige Planung vom Ausschuss verworfen.

2.2.3 Lineare Querungshilfe über eine Länge von 50 m und einer Breite von 3,0 m:

Die kostengünstigere lineare Querungshilfe im Überschneidungsbereich der beiden Bushaltestellen beinhaltet den Umbau der Fahrbahnmitte, sowie die Veränderung des Grünstreifens am Fahrbahnrand zur Schaffung von Durchlässen. Auch hier ist die Verwaltung gegen den Ausbau der Durchlässe, bzw. deren Umsetzung nur mit dem Fällen von Bäumen möglich. Die Querungshilfe hat eine ausreichende Länge, um den Fußgängern im Überschneidungsbereich der beiden Bushaltestellen eine gesicherte Querung zu ermöglichen. Die Nettobaukosten belaufen sich auf ca. 35.000,- €, einschließlich der Planungskosten. 2.2.2 Lineare Querungshilfe auf einer Länge von 130 m und einer Breite von 3,0 m:

Die Planung beinhaltet den Umbau der Fahrbahnmitte zu einem 3,00 m breiten Pflasterstreifen. Ebenso sieht die Planung die Schaffung von zwei Durchlassbereichen im seitlichen Grünstreifen, die jedoch aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen von der Verwaltung strikt abgelehnt werden, bzw. nur durch Fällung von Bäumen und Umgestaltung des Grünstreifens ausgeführt werden könnten. Optional ist der Einbau von Straßenlaternen im Bereich des Mittelstreifens geplant, jedoch kann die Bestandsbeleuchtung über der Straße auch beibehalten werden.

Diese Art der Querung bietet den Fußgängern ein gesichertes Betreten der Fahrbahn. Die Pflasterfläche bietet aber auch durch die Niveaugleichheit eine Aufstellfläche für Linksabbieger. Die Pflasterfläche sollte aber vorrangig dem sicheren Queren der Fußgänger dienen.. Die Fläche am östlichen Ende bis zur Ampel durch zu pflastern ist nicht ratsam, da es dann zu Querungen direkt neben der Ampel kommen würde.

Die Nettobaukosten hierfür belaufen sich auf ca. 120.000,- €, einschließlich der Planungskosten.

Die Verwaltung bevorzugt eine modifizierte Variante dieser Querungshilfe. Die Durchlässe werden nicht gebaut, d.h. der Grünstreifen verbleibt in seiner ursprünglichen Form. Die Inselköpfe werden niveaugleich ausgeführt (s. Anlage 5).

2.2.4 Ausführung nach Leitfaden Landesbetrieb NRW:

Eine weitere Variante gab es vom Landesbetrieb Straßen NRW, die standardmäßig nach deren Leitfaden gebaut wird. Es handelt sich um eine ca. 10,00 m lange und 2,50 m breite nicht mobile Verkehrsinsel. Diese ähnelt der unter Pkt. 2.2.1 beschriebenen punktuellen Mittelinsel, ist in ihrer Ausführung aber aufwändiger, da sie besonders für Menschen mit Handicap sicher zu nutzen ist. Hierbei würde auch der Gehwegbereich komplett mit umgebaut werden. Auf die Gefahr während der Kirmestage, die diese Variante mit sich bringt, wurde damals hingewiesen. Die Nettokosten belaufen sich auf ca. 25.000,- €, einschließlich der Planungskosten.

Die Kosten sämtlicher Varianten beinhalten nicht die erforderlichen Leitungsarbeiten, sowie eine mögliche Bodensanierung.

Unabhängig von der Art der Ausführung soll der Landesbetrieb Straßen NRW die Kosten für die Querungshilfe übernehmen, da diese aus sicherheitsrelevanten Gesichtspunkten notwendig ist.

Die vom Seniorenbeirat vorgeschlagene Installation einer Ampel lehnt die Verwaltung ab. Es soll keine Veränderungen der Ampeln im Bereich der „Grünen Welle“ geben. Insbesondere ist aber der Abstand (ca. 90 m) vom Standort der neuen Querung zur Lichtzeichenanlage an der Kreuzung Martin-Luther-Straße / Neuer Markt zu gering.

Die Verwaltung empfiehlt die Umsetzung der 50 m langen linearen Querungshilfe, wie unter Punkt 2.2.3 beschrieben und in Anlage 5 dargestellt.

2.3 Querungshilfe an der Einmündung Eisenbahnstraße

Aufgrund der nicht vorhandenen sicheren Querungsmöglichkeit der B 228 im Bereich des Haaner Bahnhofs schlägt die Verwaltung den Bau einer Querungshilfe im Bereich zwischen der Einmündung Eisenbahnstraße und Kreuzung Böttinger Straße / Wilhelmstraße auf der B 228 vor. Auch der Seniorenbeirat vermisst an dieser Stelle eine sichere Querungshilfe.

Durch die hier gelegene Bushaltestelle und dem Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn kommt es an dieser Stelle der B 228 zu häufigen Querungsvorgängen (s. Anlage 6).

Die Installation der Querungshilfe kann nach dem Leitfaden für barrierefreies Bauen ausgeführt werden, d.h. auch die Gehwegbereiche würden mit umgebaut werden. Die Fahrbahnbreite ist an dieser Stelle ausreichend, ein Halteverbot im Bereich der Querung muss zwingend eingerichtet werden. Weder die Einmündung Eisenbahnstraße, noch die gegenüberliegende Zufahrt zu einer Tiefgarage werden durch die Querungshilfe an dieser Stelle beeinträchtigt.

Da die Querungshilfe aus sicherheitsrelevanten Gesichtspunkten notwendig ist soll der Landesbetrieb Straßen NRW die Kosten hierfür übernehmen.

Die Verwaltung empfiehlt den Bau der Querungshilfe auf der B 228 im Bereich des Bahnhofs.

2.4 Einmündung Martin-Luther-Straße / Kaiserstraße

Die Verwaltung schlägt vor, den Einmündungsbereich der Martin-Luther-Straße in die Kaiserstraße umzugestalten (s. Anlage 7). Hier gab es in der Vergangenheit immer wieder Probleme mit rechtsabbiegenden LKW, die Kurve wurde durch Überfahren des Gehweges geschnitten. Dies führte zur Gefährdung an der Ampel wartender Passanten. Die in der Anlage in grün eingezeichnete Schleppkurve verdeutlicht, dass der vorhandene Gehweg (blau) umgebaut werden muss. Die rote Markierung stellt den zukünftigen Verlauf des Bordsteins dar.

Der Umbau betrifft insbesondere die Ausrundung der Fahrbahnkurve, sowie den Gehwegbereich auf der Seite der Post. Hierfür müsste jedoch auch der im Gehweg befindliche Baum zwingend weichen. Eine Verkürzung der Bushaltestelle ist nicht erforderlich. Eine weitere Zurücklegung der Haltelinie für die Linksabbieger auf der Kaiserstraße ist nicht möglich, der Gehweg bietet jedoch genug Platz für die Erweiterung des Kurvenbereiches.

Die Nettobaukosten belaufen sich auf ca. 10.000,- €.

Noch nicht in den Kosten enthalten sind erforderliche Leitungsarbeiten, sowie eine mögliche Bodensanierung.

Da es sich hier um eine Gefahrenstelle im Einmündungsbereich zu einer klassifizierten Straße handelt, soll der Landesbetrieb Straßen.NRW die Kosten für den Umbau übernehmen.

Die Verwaltung empfiehlt den Umbau des Einmündungsbereichs gemäß der Anlage 7.

2.5 Punktuelle Verbesserungen der Radverkehrssituation

Entlang der B 228 ist es im Bestand nicht möglich für den Radverkehr einen sicheren und lückenlosen Radweg, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen, wie ihn der Seniorenbeirat vorschlägt, einzurichten. An Bushaltestellen, Querungshilfen, Stellen mit halbhüftigem Parken, sowie Stellen an denen die Restfahrbahnbreite nicht ausreichend ist, können solche Streifen nicht eingerichtet werden.

Nur bei einer, wie unter Punkt 1 beschriebenen Neugestaltung des gesamten Straßenbereichs, könnten die Belange sämtlicher Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Eine generelle Überplanung ist aber, wie unter Punkt 1 begründet, zeitlich nicht mehr möglich.

Durch den wiederholten Wechsel zwischen Radweg und Fahrbahn ist die Situation entlang der B 228 für Radfahrer, aber auch für Autofahrer oft unübersichtlich. Die Verwaltung empfiehlt daher diese Gefahrenstellen mit Hilfe von Fahrbahnmarkierungen und Schildern zu entschärfen, und vom Landesbetrieb Straßen NRW im Zuge seiner Sanierungsarbeiten ausführen zu lassen.

Grundsätzlich befürwortet die Verwaltung ein Radwegekonzept nicht nur für die B 228 aufzustellen. Allerdings müsste sich das Konzept in die noch fehlende „Gesamtplanung B 228“ (siehe Punkt 1) einfügen. Im Bestand können Radfahr- oder Schutzstreifen auf der Bundesstraße nur lückenhaft in wenigen Bereichen angeordnet werden. Das würde jedoch zu keiner Verbesserung der Situation für die Radfahrer führen.

Daher empfiehlt die Verwaltung zum jetzigen Zeitpunkt auf die Einrichtung von Radfahr- oder Schutzstreifen zu verzichten.

Finanz. Auswirkung:

Siehe Vorlage

Anlagen:

- Anlage 1: Antrag der SPD vom 22.10.2012
- Anlage 2: Vorschläge des Seniorenbeirates nach Begehung Stand 20.02.2013
- Anlage 3: Lagepläne Umlegung Rathauskurve
- Anlage 4: Lagepläne aus dem Erläuterungsbericht zum Vorentwurf Runge + Küchler zur Querungshilfe Kaiserstraße Stand Juli 2010
- Anlage 5: Anhang Runge + Küchler Vorentwurf Variante 2a ohne Durchlässe
- Anlage 6: Lagepläne Querungshilfe Bahnhof
- Anlage 7: Lagepläne Einmündung Martin-Luther-Straße