

Allgemein

Aufgrund der Prioritätenreihung im Straßenbausanierungsprogramm wurde bereits im Jahr 2010 die Planung für den Ausbau der Königstraße in Angriff genommen und eine Vorplanung erstellt, die in diesem Jahr noch einmal überarbeitet wurde.

Es ist beabsichtigt, die Baumaßnahme im Herbst 2013 zu vergeben und abzuwickeln.

Je ein Satz der Vorplanung wird den Fraktionssprechern zur Verfügung gestellt, um eine Freigabe der Planung durch den Fachausschuss zu bekommen.

Der frei gegebene Vorentwurf wird dann den betroffenen Anliegern zeitnah in einer Informationsveranstaltung vorgestellt und erörtert.

Aus der Erörterung resultierende notwendige Änderungen der Planung werden in der Ausführungsplanung berücksichtigt.

Im Rahmen des zur Verfügung stehenden Straßenraums von etwa 15,00 Metern kann nicht allen Nutzungsansprüchen (Straßenverkehr, Parken, Fußgänger, Straßengrün, Erhaltung der Bäume) Rechnung getragen werden. Somit müssen bei der Neugestaltung der Straße zwangsläufig Kompromisse eingegangen werden. Der vorliegende Entwurf berücksichtigt in ausgewogenem Maße die örtlichen Gegebenheiten und Randnutzungen, sowie die Gestaltung des Umfeldes und nimmt vorhandene Strukturen und Bepflanzungen weitestgehend auf.

1. Begründung

Vorhandener Zustand

Bei der Königstraße handelt es sich um eine der repräsentativsten Straßen im Stadtgebiet.

Sie ist aufgeteilt in den nördlichen Teil (Kaiserstraße bis Bismarckstraße) und den südlichen Teil (Bismarckstraße bis Moltkestraße/Karl-August-Jung Platz). Der nördliche Teil führt entlang des Park Ville d'Eu.

Die seit Jahrhunderten als Allee bestehende Straße spielt im Straßennetz der Stadt Haan, wegen ihrer Verbindungsfunktion von Musikantenviertel und Kaiserstraße (B 228), sowie der Möglichkeit des lichtsignalgesteuerten Linksabbiegens in die Kaiserstraße, eine wesentliche Rolle. Das spiegelt auch die relativ hohe Verkehrsbelastung von 2.200 KFZ/Tag wider.

Im Laufe der Zeit, mit der Entwicklung des Verkehrsaufkommens, wurde die ursprüngliche Fahrbahndecke aus Natursteinpflaster mit einer Asphaltsschicht überzogen und die Gehwege notdürftig befestigt.

Bei den Sanierungsarbeiten der Ver- und Entsorgungsleitungen wurde die unter dem Pflaster befindliche Packlage (15-20 cm dick) durch Schotter ersetzt. Im Laufe der Zeit kam es zu unterschiedlichen Setzungen.

Entsprechend dieser „Aufbauart“ stellt sich der jetzige Zustand dieser Straße dar.

Sowohl die Fahrbahn, wie auch die Gehwege weisen unzählige Flicker aus unterschiedlichen Materialien, Risse und Schlaglöcher auf.

Eine ausreichende Tragfähigkeit ist nicht mehr gegeben, sodass die Straße von Grund auf zu sanieren ist.

Die verlegten Bordsteine sind beschädigt, aus der Flucht geraten und durch die Baumwurzeln der inzwischen für den engen Straßenraum (15 m Breite) viel zu mächtigen Kastanien und Platanen angehoben und z. T. regelrecht in die Wurzelhalse eingewachsen.

Ebenso sind große Teile der Fahrbahn und der Gehwege durch die Wurzeln der Straßenbäume angehoben, deformiert und beschädigt.

Die durch die Baumwurzeln verursachten Schäden an der Fahrbahn und Gehwegen stellen abschnittsweise eine akute Unfallgefahr dar.

2. Ausbau

2.1 Technischer Umfang des Ausbaus

Die bestehende Befestigung wird restlos aufgenommen und neu in ausreichender Stärke (50 - 60 cm Gesamtdicke) hergestellt.

Um eine ausreichende Aufbaustärke erreichen zu können, muss das Erdplanum um 30 – 40 cm abgesenkt werden, d. h. nach dem Abtragen der vorhandenen Befestigung müssen noch 30 – 40 cm des darunter liegenden Bodens abgetragen und beseitigt werden. Die Aushubarbeiten werden abschnittsweise dicht an den Straßenbaumstämmen ausgeführt werden müssen (Bordsteine/Gehweg). Die flachliegenden Baumwurzeln der Straßenbäume müssen mit beseitigt werden. Inwieweit sich diese Maßnahme auf die Standsicherheit und Überlebenschancen der Bäume auswirkt, muss während der Arbeiten entschieden werden. Unter Umständen wird ein Teil der Straßenbäume gefällt werden müssen.

Sowohl die Fahrbahn wie auch die Gehwege und Parkplätze müssen komplett neu aufgebaut werden.

2.2 Nutzung

2.2.1 Nutzungsansprüche

Die Königstraße ist als eine Haupteerschließungsstraße einzustufen. Sie dient sowohl als Zufahrts- und Zugangsweg zu den anliegenden Wohngrundstücken, sowie auch als Verbindung des Stadtkerns mit dem „Musikantenviertel“.

Die Straße ist sowohl mit Kfz-, wie auch mit Fußgänger- und Radfahrverkehr belastet.

Sehr hoch ist der Bedarf an Parkplätzen, besonders sonntags zu den Gottesdienstzeiten.

Während der Kirmestage dient der südliche Teil der Königstraße als Umleitungsstrecke für den ÖPNV.

Die Straße ist beidseitig mit alten Kastanien und Platanen bepflanzt (ca. 40 Stück). Auf Höhe der Kirche sind schon alte Bäume durch Neupflanzungen ersetzt worden.

2.2.2 Nutzungskonflikte

Die vorhandene Straßenraumbreite beträgt ca. 15,00 m, die Fahrbahnbreite variiert zwischen ca. 6,00 m (nördlicher Teil) und ca. 8,00 m (südlicher Teil).

Die beidseitig der Fahrbahn verbleibende Fläche in einer Breite von jeweils ca. 3,50 – 4,50 m ist für eine normgerechte Anordnung von Grünstreifen, Längsparkplätzen und Gehwegen nicht ausreichend.

Vor allem die Baumscheiben für die recht mächtigen Straßenbäume können nicht ausreichend bemessen werden.

2.3 Geplante Gestaltung des Straßenraumes

2.3.1 Rahmenbedingungen

- die Straßenbäume sind nach Möglichkeit zu erhalten
- die Fahrbahnbreite muss mind. 5,00 m betragen, ÖPNV ist nur im Umleitungsfall vorhanden
- es ist anzustreben, die jetzt mögliche Anzahl von Parkplätzen (ca. 45 Stck.) mindestens beizubehalten
- geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen sind einzuplanen

2.3.2 Vorentwurf

- die Straßenachse bleibt im Wesentlichen in der jetzigen Lage
- im Kreuzungsbereich mit der Bismarckstraße entsteht ein Kreisell
- im nördlichen Teil sind auf der Seite des Park Ville d'Eu Schräg-, bzw. Senkrechtparker vorgesehen, auf der gegenüberliegenden Seite ist das Parken wegen der zu geringen Fahrbahnbreite nicht erlaubt
- der bisherige Gehweg auf der Parkseite entfällt, hier kann man den parallel verlaufenden Fußweg durch den Park nutzen
- im südlichen Teil sind Längsparker auf beiden Seiten eingeplant
- die Anzahl der möglichen Parkplätze ist beibehalten
- die Parkmöglichkeiten sind in die Seitenbereiche so eingepasst, dass die Straßenbäume erhalten bleiben, sollten einzelne Bäume aus Standsicherheitsgründen beseitigt werden müssen, erfolgt ein Ersatz durch Neupflanzung
- Geschwindigkeitsdämpfung durch Einengung der Fahrbahnbreite auf 5,00 m (beim Senkrechtparken 6,00 m) und Kreisell im Kreuzungsbereich Bismarckstraße
- die Straßenbeleuchtung bleibt einseitig auf der östlichen Seite, muss aber neu angeordnet werden

Finanz. Auswirkung:

Haushalts- / Budgetdaten:

<input checked="" type="checkbox"/> Kostenschätzung	<input type="checkbox"/> Kostenberechnung	<input type="checkbox"/> Abrechnungsergebnis vom:
Ausgaben:	einmalig ca. 400.000,-- €	Folgekosten Abschreibung ca. 8000,-- €/a
HH-Ansätze:	€	HH-Stellen:
Einnahmen:	einmalig gem. KAG	laufend: €
	ca. 30% der Baukosten für die Fahrbahn	
	ca. 50% der Baukosten für die Gehwege	
Einsparungen:	einmalig €	laufend: €
<input type="checkbox"/> Überschuss	<input type="checkbox"/> Defizit einmalig:	€ laufend: €

Anlagen:

Vorentwurf Straßenausbau Königstraße