

Beratungsfolge Vorlage ist für alle hier angegebenen Sitzungen bestimmt	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Mobilität	10.05.2022

## **Bauvorhaben: Straßenausbau Ohligser Straße**

### **Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss nimmt die Ausführungen zum Straßenausbau Ohligser Straße zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird mit der weiterführenden Planung beauftragt.

### **Sachverhalt:**

#### **Allgemeines**

Die Verwaltung hat das Ingenieurbüro squadra+ mit der Planung zur Sanierung der Nebenanlagen der Ohligser Straße, gemäß dem Straßensanierungsprogramm beauftragt. Im Zuge der Korrespondenz mit dem für die Fahrbahn zuständigen Landesbetrieb Straßen NRW konnte Einvernehmen darüber erzielt werden, dass neben den im städtischen Zuständigkeitsbereich liegenden Nebenanlagen, auch eine Fahrbahndeckensanierung erfolgen soll.

Bei der nun vorliegenden Vorentwurfsplanung fanden folgende Prämissen Berücksichtigung:

1. Es besteht Bedarf an **Querungsmöglichkeiten** im Verlauf der Ohligser Straße im gesamten Straßenabschnitt zwischen der Ortsausgangsgrenze und

dem Kreisverkehr Am Schlagbaum, insbesondere in der Nähe der Einmündung Heideweg und Erikaweg.

2. Die **Baumallee** ist schützenswert. Entsprechende Baumscheiben sind großzügig zu planen. Es muss sichergestellt werden, dass dem Baumbestand ein dauerhaftes Überleben gesichert wird, bestehende Baumscheiben sind nach Möglichkeit zu erweitern.
3. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Stufe II der Stadt Haan mit Stand Dezember 2018 ist der **Radverkehr** mittels Radschutzstreifen entlang der Ohligser Straße nordwärts zu fördern.
4. Die Nebenanlagen weisen Mindeststandards für eine erhöhte **Fußgängerqualität** auf. Im Kontext der notwendigen Breiten für den ruhenden Verkehr ergeben sich folgende Querschnitte der Nebenanlagen als Anforderungen:
  - a. Mindestanforderung: Nebenanlage gem. Vorgaben Stadt Haan = 4,00m (Parken = 2,20m; Gehweg = 1,80m)
  - b. Regelbreiten: akzeptierte Regelbreite Nebenanlage gem. Vorgaben Stadt Haan = 4,20m (Parken = 2,20m; Gehweg = 2,00m)
  - c. Mindestbreiten gem. der allgemein anerkannten Regel der Technik: Nebenanlage gem. RAS06 = 4,50m (Parken = 2,00m; Gehweg = 2,50m)
5. In Erwägung gezogen wurde die Anlage von halbhüftigen Parkmöglichkeiten. Diese Form des ruhenden Verkehrs wurde vom Landesbetrieb Straßen NRW abgelehnt. Darüber hinaus **konterkariert das halbhüftige Parken die Anlage eines Radschutzstreifens.**
6. Die Anlage einer Querungsanlage im Kurvenbogen der Ohligser Straße in Höhe der Einmündung des Erikawegs stößt auf Sicherheitsbedenken seitens des Landesbetriebes Straßen NRW und bei der Straßenverkehrsbehörde. Daher wurde die Anlage einer **LSA-gestützten Querungsanlage** im Bereich zwischen den Einmündungen Sombers und Erikaweg nach Diskussion zum TOP 5 „Planungsstand zur Straßensanierungsmaßnahme Ohligser Straße“ des UMA vom 20.01.2022 als Idee aufgenommen und in der vorliegenden Planung dargestellt.
7. Im Zuge der Diskussion zum öffentlichen Parkraum entlang der Ohligser Straße ist auf die unter Punkt 4.) dargestellten Mindestanforderungen an die Breite von Nebenanlagen zu verweisen.
8. Grundsätzlich ist die **Barrierefreiheit** zu berücksichtigen. Fahrbahnquerungen an Einmündungen und bei Querungsanlagen der Ohligser Straße sind gem. des Leitfadens des Landesbetriebes Straßen NRW zu errichten. Dies umfasst die Barrierefreiheit sowohl für seh- als auch geheingeschränkte

Personengruppen. Gleiches gilt für den Ausbau der Bushaltestellen, die im Zuge der Maßnahme ebenfalls barrierefrei ausgebaut werden müssen.

9. Die **Mindestbreite der Fahrstreifen** beträgt 3,75 Meter nach Vorgabe des Landesbetriebs Straßen NRW. Aufgrund der Anlagen der Straßenentwässerung (Regensenken) ist eine Anpassung der Fahrbahnbreiten ohnehin nur mit sehr hohem Aufwand sinnvoll möglich. Aufgrund der Anlage der Radschutzstreifen wird die Fahrstreifenbreite teilweise unterschritten.

Auf Grundlage der erörterten Prämissen wurde die vorliegende Planung erarbeitet, die als Gesamtbaumaßnahme in sieben Teilplänen (L01 bis L07) dargestellt wird.

### ***Planungsergebnis:***

Folgende Punkte werden hervorgehoben:

- Vom Ortseingang bis zum Kreisverkehr „Am Schlagbaum“ wird ein Radschutzstreifen errichtet.
- Bei Einmündungen wird der Radschutzstreifen rot markiert.
- Die Anforderungen an die Gehwegbreiten können eingehalten werden. Stellen, an denen Baumscheiben angelegt werden, sind so konzipiert, dass diese dem Komfortanspruch der Fußgänger\_innen entgegenkommen, ohne dass diese den Grundsätzen an die notwendige Dimension von Baumscheiben widersprechen. Zur **Vergrößerung der Baumscheiben** und nachhaltigen Sicherung des Baumbestandes sind nach Möglichkeit verbindende Grünstreifen angelegt,
- Die Anlage einer **Querungshilfe ist im Bereich Heideweg** eingeplant.
- Es erfolgt der **Lückenschluss des Gehweges** auf westlicher Straßenseite zwischen der Einmündung Erikaweg und Hermann-Löns-Weg.
- Im Bereich der Hausnummer 77 ist eine **Lichtsignalanlage** eingeplant, die bei Bedarf zugunsten des Fußverkehrs schaltet. Erörtert wurde auch die Möglichkeit der Anlage einer Lichtsignalanlage, die geschwindigkeitsüberschreitende Verkehrsteilnehmer\_innen durch Signalwechsel auf Rot zum Abbremsen zwingt. Dies ist aus rechtlichen Gründen nicht möglich.

(**Exkurs:** Lichtzeichen zur Beeinflussung der Fahrgeschwindigkeit: Die Anordnung von Lichtzeichen als erzieherische Maßnahme, um die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu gewährleisten, ist nicht vom geltenden Recht gedeckt. Solche Lichtzeichen seien geeignet, Rotlichtverstöße zu provozieren und das Rotlicht in seiner Funktion als absolutes Haltgebot zu entwerten. Zusammenfassend kam der Bund-Länder-Fachausschuss für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei (BLFA-StVO) zu dem einvernehmlichen Ergebnis, dass Lichtzeichen zur Beeinflussung der Fahrgeschwindigkeit abzulehnen seien, da sie rechtlich unzulässig und zudem verkehrssicherheitsgefährdend seien.)

Aufgrund des vorhandenen Baumbestandes ist der Ausbau der Bushaltestelle in den barrierefreien Zustand nur auf einer kürzeren Strecke als 18 Meter möglich. Priorität ist, dass Sehbehinderte mit dem taktilen Einstiegsfeld die vorderste Tür auffinden können.

### **Finanz. Auswirkung:**

#### **Kostenschätzung der Bauausführung nach Vorplanung**

Die Kosten für die Bauausführung der vorliegenden Planung belaufen sich mit aktuellem Kenntnisstand auf ca. 1,4 Millionen Euro brutto für die Nebenanlagen. Weitere ca. 1,3 Millionen Euro brutto soll die Sanierung der Fahrbahndecke einschließlich etwaiger Markierungsarbeiten und Leistungen zur Errichtung der Lichtsignalanlage der Ohligser Straße kosten (s. Anlage 14\_Ohligser Straße\_Kostenschätzung 2022-03-24). Aufgrund des stark volatilen Marktgeschehens auf dem Bausektor, hervorgerufen durch die Auswirkungen der Pandemie und dem Krieg Russlands gegen die Ukraine, kann davon ausgegangen werden, dass es im weiteren Projektverlauf zu einer Kostenerhöhung kommen wird. Es ist zum jetzigen Zeitpunkt - bedingt durch die unklaren Rahmenbedingungen - noch nicht abschätzbar, ob diese Kostensteigerung über die gemäß Rechtsprechung anzunehmende Varianz einer Kostenschätzung von ca. 30 bis 40 Prozent hinausgehen wird.

Die im weiteren Planungsprozess im Zuge der Entwurfsplanung zu erbringende Kostenberechnung gemäß DIN276 wird hierzu ggf. verbindlichere Aussagen treffen können, je nach Entwicklung des Weltgeschehens und der Marktlage.

Für die Übernahme der Kosten zur Sanierung der Fahrbahndecke wird eine Verwaltungsvereinbarung mit dem Landesbetrieb Straßen NRW erzielt, die ebenfalls

für die Markierungsarbeiten und die Anlage der vorgestellten Querungseinrichtungen zuständig ist. Die Ausführung soll im Namen und auf Rechnung des Landesbetriebes Straßen NRW durch die Stadt Haan erfolgen.

Die Kosten der Nebenanlagen sind nach aktueller Rechtslage auf Grundlage des kommunalen Abgabengesetzes abzurechnen. Auf Grundlage der heutigen Gesetzeslage würden zur Entlastung der Anlieger\_innen alle möglichen Fördermittel beantragt.

### **Nachhaltigkeitseinschätzung:**

x Nachhaltige Mobilität		+	-
<b>2.1 Umweltverträgliche Fortbewegung ermöglichen</b>			
2.1.1	Umweltverbund bei Anreise in die Innenstadt stärken	x	
<b>2.2 Angebot zur nachhaltigen Mobilitätsbildung bereitstellen</b>			
2.2.1	Nutzung des ÖPNVs erhöhen	x	

#### *Hinweis:*

*Die nachfolgend aufgeführten Anlagen sind aufgrund ihres Umfangs nur im Ratsinformationssystem einsehbar.*

### **Anlagen:**

- Anlage 1: Lageplan-Ohligser Strasse\_General\_L01
- Anlage 2: Lageplan-Ohligser Strasse\_General\_L02
- Anlage 3: Lageplan-Ohligser Strasse\_General\_L03
- Anlage 4: Lageplan-Ohligser Strasse\_General\_L04
- Anlage 5: Lageplan-Ohligser Strasse\_General\_L05
- Anlage 6: Lageplan-Ohligser Strasse\_General\_L06
- Anlage 7: Lageplan-Ohligser Strasse\_General\_L07
- Anlage 8: Ohligser Straße\_Kostenschätzung 2022-03-24