

42781 Haan

07.05.2022

An

Bürgermeisterin der Stadt Haan

Frau Dr. Bettina Warnecke

Vorsitzender des Ausschusses für Umwelt und Mobilität (UMA)

Herr Vincent Endereß

Mit Überdrucken für alle Fraktionen

Sitzung des UMA am 10.05.2022

TOP 4: Bauvorhaben: Straßenausbau Ohligser Straße

Sehr geehrte Frau Dr. Warnecke,

sehr geehrter Herr Endereß,

als Anlieger der Ohligser Straße begrüße ich das Vorhaben, die Ohligser Straße auszubauen. Der Ausbau der Straße ist überfällig. Die konkreten Pläne aber sind gegenüber dem, womit wir als Anlieger und Bürger bisher rechnen konnten, herb enttäuschend. Ich bitte Sie, die Pläne so, wie sie jetzt sind, nicht zu akzeptieren.

Der Ausbau der Ohligser Straße sollte bereits vor rund 30 Jahren erfolgen. Ein konkreter Plan dazu ist damals nach einem aufwendigen Verfahren unter Bürgerbeteiligung vom damaligen Baulastträger, dem Landschaftsverband Rheinland, im April 1990 unter der Überschrift „Umgestaltung der Ortsdurchfahrt L288 Haan-Süd“ aufgestellt worden. Der Plan ist in Auszügen beigelegt.

Umgesetzt wurde dieser Plan in einem ersten Bauabschnitt auf dem stadteinwärts gelegenen Straßenzug vom jetzigen Kreisverkehr bis zur Einmündung in die B228. Zur Umsetzung weiterer Bauabschnitte kam es leider nicht, weil die Straßenbaumittel nach der deutschen Einheit zulasten hiesiger Projekte anders priorisiert worden sind.

Zu den Zielen und Eckpunkten der damals unter den Beteiligten abgestimmten Planung darf ich auf die Anlage verweisen. Hervorheben möchte ich:

- Anlage eines kombinierten Geh- und Radweges von 2,50 m Breite auf beiden Seiten
- Anschließend ein Park- bzw. Grünstreifen von 1,75 m auf beiden Seiten

- Reduzierung der Fahrbahnbreite von derzeit 8 m auf 6,50 m, wobei nur eine Breite von 5.50 m asphaltiert werden und der asphaltierte Bereich auf beiden Seiten durch dreireihige Rinnen von jeweils 0,50 m ergänzt werden sollte
- Bewahrung und Komplettierung der vorhandenen Allee als Maßnahme zur stadtoökologischen Aufwertung der Straße
- Beiderseits Anlage von Parktaschen für den ruhenden Verkehr

Die uns jetzt bekannt gewordene Planung ist in fast allen Punkten ein krasser Rückschritt gegenüber dieser 1990 aufgestellten Planung, vor allem in verkehrlicher, aber auch in städtebaulicher, ökologischer und ästhetischer Hinsicht. Eine Bürgerbeteiligung hat nicht stattgefunden. Es besteht aber insbesondere vor dem Hintergrund dieses Rückschritts unabweisbar Erörterungs- und Überprüfungsbedarf.

Die Stadt Haan ist mit ihren Planungen der Nebenanlagen vorgeprescht, weil die Stadt wegen des Neubaus der städtischen Kita Erikaweg einen dringenden Handlungsbedarf sieht. Das kann ich nachvollziehen, aber nicht, dass jetzt ohne Beteiligung der Anlieger die Gestaltung der Ohligser Straße für Jahrzehnte auf einem Niveau festgeschrieben werden soll, das hinter der mit allen Beteiligten abgestimmten Planung von 1990 gravierend zurückbleibt. Die anstehende Entscheidung wird die Ohligser Straße für Jahrzehnte prägen, weil, wie der Vorlage zu entnehmen ist, der jetzige Baulasträger, der Landesbetrieb Straße, im Zusammenhang mit den Plänen der Stadt die Fahrbahndecke der Straße erneuern will.

Das wäre eine für den Landesbetrieb Straße finanziell günstige Lösung. Für die Stadt Haan und die Anlieger der Ohligser Straße aber wäre diese Lösung nicht nur, wie oben dargelegt, sachlich unbefriedigend, sondern darüber hinaus auch noch finanziell belastend. Die Gesamtkosten der damaligen Planung wurden auf 3,4 Mio. DM geschätzt. Davon sollten auf die Stadt Haan und damit auf die Anlieger 320.000 DM entfallen, also nur knapp 10 % der Gesamtkosten. Von der Stadt zu tragen wären nur die Kosten für die Anlage der Parkbuchten, für die Anlage von bisher nicht vorhandenen Gehwegen und für 25 % der Kosten für die Bepflanzung gewesen.

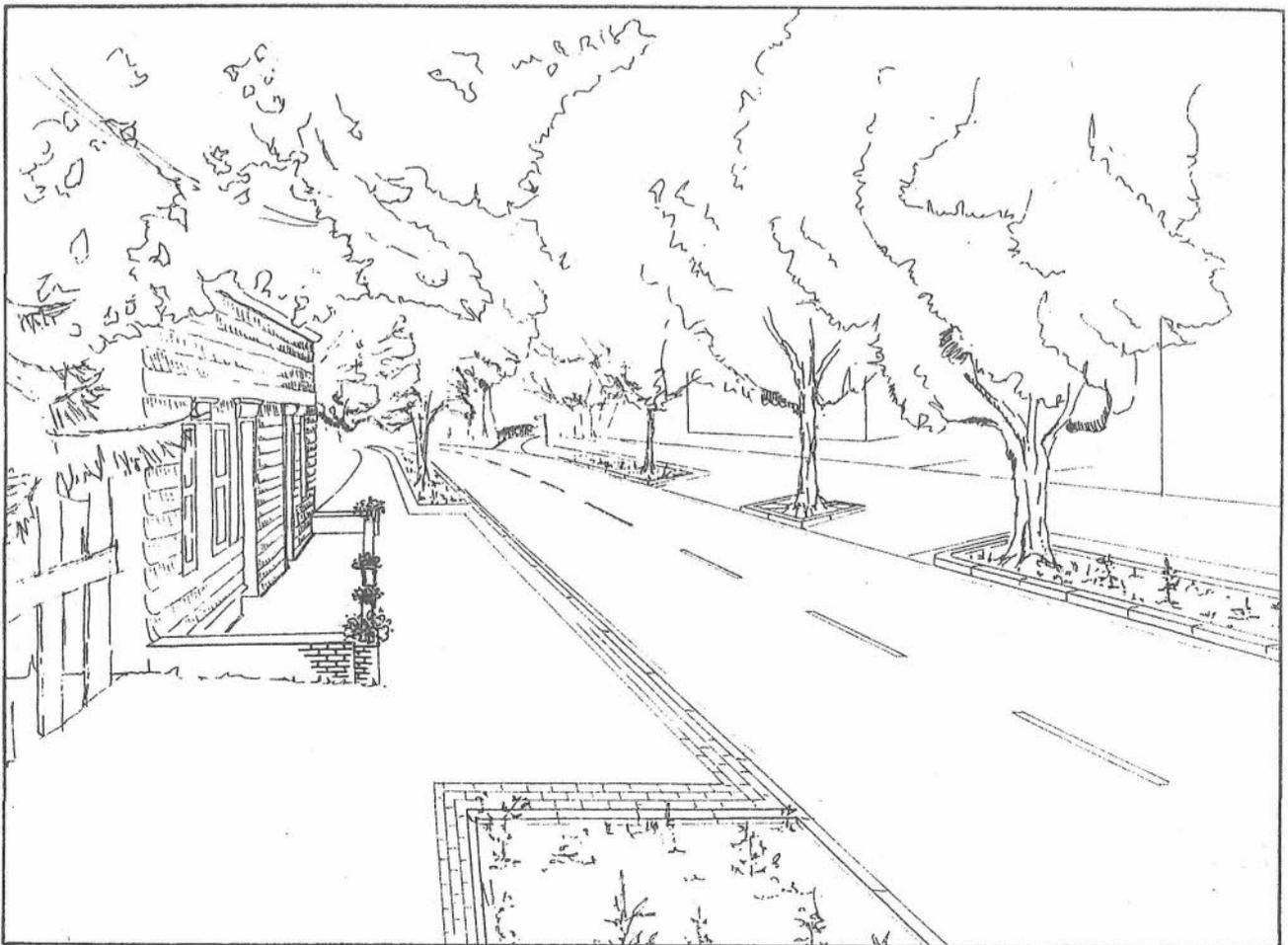
Sehr geehrte Frau Dr. Warnecke, sehr geehrter Herr Endereß, ich bitte Sie, darauf hinzuwirken, dass über die Pläne zum Ausbau der Ohligser Straße im UMA am 10.05.2022 kein abschließender Beschluß gefaßt und die Verwaltung aufgefordert wird, die Pläne unter Beteiligung der Bürger zu überprüfen.

Mit freundlichen Grüßen



UMGESTALTUNG

DER ORTSDURCHFABRT
L 288 OHLIGSER STRASSE



LANDSCHAFTSVERBAND RHEINLAND
- Rheinisches Straßenbauamt DÜSSELDORF -



1. Veranlassung und Ziele

Der Landschaftsverband Rheinland - Rheinisches Straßenbauamt Düsseldorf - beabsichtigt, die Ortsdurchfahrt der L 288 - Ohligser Straße - in Haan umzugestalten. Der Planungsraum umfaßt die Ohligser Straße von der Einmündung B 228 - Düsseldorfer Straße - bis zur Itterbrücke.

Ziele der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt sind:

- Die Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - durch die Trennung der Verkehrsarten und die Anlage von kombinierten Geh- und Radwegen
 - durch die Anlage von Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer an von diesen Verkehrsteilnehmern häufig frequentierten Stellen
 - durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen
 - durch geordnete Parkverhältnisse.
- Die Entlastung des oberen Bereiches der Ohligser Straße zwischen Am Schlagbaum und Düsseldorfer Straße vom Durchgangsverkehr.
- Die Verbesserung der Stadtgestalt
 - durch klare Gliederung unterschiedlicher Funktionsbereiche
 - durch Betonung von städtischen und ländlichen Situation
 - durch gezielt angepaßte Begrünung
- Die Schaffung eines ökologisch angepaßten Umfeldes für die vorhandenen Alleebäume.

2. Querschnitt

Die Ohligser Straße erhält im Bereich zwischen Düsseldorfer Straße und Am Schlagbaum einen Ausbau, der nicht dem Charakter einer Landesstraße, sondern eher dem einer Wohnstraße entspricht. Sie soll hier weitgehend vom Durchgangsverkehr entlastet werden, wenn möglich sollen auch die Buslinien herausgenommen werden.

Der Querschnitt gliedert sich hier wie folgt:

Kombinierter Geh- und Radweg	ca. 2,65 m
Park- bzw. Grünstreifen	2,00 m
Pflasterstreifen, zur Fahrbahn gehörend	1,00 m
Fahrbahn, Asphalt	4,50 m
Pflasterstreifen, zur Fahrbahn gehörend	1,00 m
Park- bzw. Grünstreifen	2,00 m
kombinierter Geh- und Radweg	ca. 2,65 m

Der Querschnitt im Strassenabschnitt zwischen dem Erikaweg und der Kreuzung am Schlagbaum ist wie folgt geplant:

Kombinierter Geh- und Radweg	ca. 2,50 m
Park- bzw. Grünstreifen	1,75 m
dreireihige Rinne, zur Fahrbahn gehörend	0,50 m
Fahrbahn, Asphalt	5,50 m
dreireihige Rinne, zur Fahrbahn gehörend	0,50 m
Park- bzw. Grünstreifen	1,75 m
Kombinierter Geh- und Radweg	ca. 2,50 m.

Im übrigen Bereich wird der Fahrbahnrand hier nur noch durch eine einreihige (16 cm breite) Entwässerungsrinne und den angrenzenden Hochbord gebildet.

3. Querungshilfen

Um die Fahrbahnüberquerung für Fußgänger und Radfahrer zu erleichtern, wurden Einengungen konzipiert, die einheitlich aus folgenden Elementen bestehen:

- Einengung der Fahrbahn auf 5,50 m
- rotbraune Pflasterung der gesamten Fläche der Einengung
- Betonung der Querungsstelle durch symmetrische Baumpflanzungen und Beleuchtung.

Die Einengungen haben die Aufgabe, durch die veränderte Fahrstreifenbreite und den veränderten Fahrbahnbelag (Farbe, Struktur) die Geschwindigkeit der Kfz zu verringern und die Aufmerksamkeit der Autofahrer zu steigern. Die Fußgänger- und Radfahrerströme werden gebündelt und an gesicherten Stellen über einen um einen Meter verschmälerten Fahrbahnstreifen geleitet.

4. Materialien

Bei der Auswahl der einzusetzenden Materialien stand die Absicht im Vordergrund, so wenig wie möglich unterschiedliche Materialien und Farben zu verwenden, um der Straße einen ruhigen Charakter zu verleihen und das stadtgestalterisch positive Umfeld in den Vordergrund treten zu lassen.

Bei der Farbgebung sollte Anthrazit vorherrschen, lediglich an den Querungsstellen von Radfahrern und Fußgängern wird eine rotbraune Pflasterung der Fahrbahn vorgeschlagen, um die optische Wirkung der Pflasterung auf den Autofahrer zu verstärken.

Als Belag für den kombinierten Geh- und Radweg sind Betonpflastersteine 25/25/8 und 12,5/25/8 vorgesehen. Im Bereich des Radweges werden Steine ohne Fase vorgeschlagen, um dem Radfahrer ein angenehmes Fahrgefühl zu geben. Die fußläufigen Bereiche sollten mit Steinen mit Fase belegt werden, um auch auf diesem Weg eine Unterscheidung zwischen den Bereichen für den Radfahrer und den Fußgänger zu erhalten.

Für die Pflasterung des kombinierten Geh- und Radweges stehen verschiedene Gestaltungsvarianten zur Auswahl (vergleiche Pläne Pflasterdetails). Auch im Bereich der Grundstückszufahrten wurden verschiedene Pflastervarianten erarbeitet und sollen zur Diskussion gestellt werden.

Zur optischen Verdeutlichung des unterschiedlichen Charakters der Ohligser Straße nördlich und südlich der Kreuzung Ohligser Straße - Am Schlagbaum sollte für den oberen städtischen Bereich mit dem angestrebten Charakter eine Wohnstraße ein von der Struktur her eher städtisches Pflaster und ein etwas größeres Format gewählt werden, als für den unteren eher ländlichen Bereich.

5. Bepflanzung

Die Planung sieht vor, in dem bereits durch die vorhandene Allee stark geprägten Bereich die Allee zu komplettieren; die Baumscheiben werden künftig als Vegetationsflächen ausgebildet, die mit einheimischen Gehölzen bepflanzt werden sollen.

Der Abschnitt der Ohligser Straße zwischen dem Erikaweg und der Itterquerung ist zur Zeit durch das freie Landschaftsbild geprägt, dieser Charakter soll auch künftig erhalten bleiben. Eine straßenbegleitende Bepflanzung wird in diesem Bereich zur Unterstützung der Linienführung und zur Betonung ausgewählter Punkte eingesetzt.

Sofern Bestandsbäume oder auch neu zu pflanzende Bäume standortbedingt nicht in Pflanzbeete integriert werden können, wird ihr Wurzelbereich durch eine gußeiserne, überfahrbare Baumscheibe geschützt.

An einzelnen Mauern und Wänden - insbesondere an der Grundstückseinfassung nördlich des Hermann-Löns-Weges - wird zur optischen Verbesserung der Situation die Pflanzung von Kletterpflanzen vorgeschlagen.

6. Beleuchtung

Bezüglich der Beleuchtung wird vorgeschlagen, von der Mittelbeleuchtung abzugehen und moderne Leuchten einzusetzen (vgl. Perspektive zu Plan 10), die vornehmlich den Gehweg ausleuchten und zusätzlich Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer sowie städtebaulich markante Punkte betonen.

7. Ruhender Verkehr

Für die parkenden Fahrzeuge werden Parktaschen vorgesehen, die ein Vorwärtseinparken erlauben. Der derzeitig abschätzbare Bedarf an Parkplätzen wurde mit der Planung abgedeckt.

8. Öffentlicher Personennahverkehr

Die Führung der Buslinien über den vom Durchgangsverkehr zu entlastenden Bereich der Ohligser Straße (zwischen Düsseldorfer Straße und Am Schlagbaum) ist noch umstritten. Bei der Planung wurde von der Beibehaltung der Linienführung ausgegangen. Eine Änderung wäre wünschenswert, muß jedoch noch mit allen Beteiligten abgestimmt werden.

Bezüglich der künftigen Lage der Haltestellen ergeben sich zur derzeitigen Situation nur geringfügige Abweichungen.

Eine wesentliche Veränderung ist der Wegfall der Haltebuchten; die Busse halten künftig auf der Fahrbahn. Es wird vorgeschlagen, an allen Haltepunkten überdachte Wartehäuschen für die Fahrgäste einzurichten.

9. Ausgewählte Punkte

Für einige ausgewählte Punkte wurden auch in der Perspektive Lösungen erarbeitet, die die Probleme und Lösungsvorschläge verdeutlichen. Diese sind auf den folgenden Seiten mit den dazugehörigen Lageplanausschnitten wiedergegeben.