

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0712/WP16
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	03.08.2012
		Verfasser:	FB 61/70 // Dez. III
Schleidener Straße			
Hier: Umbau Ortslage Walheim, Baubeschluss für			
Finanzierungsantrag			
1. Bauabschnitt von nördlichem Ortseingang bis vor Einmündung			
Montebourgstraße			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
29.08.2012	B 4	Anhörung/Empfehlung	
06.09.2012	MA	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster - Walheim nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, auf Grundlage der vorliegenden Planung (Pläne 2012_021_L1 bis L3 und AQ1) den Baubeschluss für den Finanzierungsantrag „Schleidener Straße, Umbau Ortslage Walheim, 1. Bauabschnitt, zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er fasst auf Grundlage der vorliegenden Planung (Pläne 2012_021_L1 bis L3 und AQ1) den Baubeschluss für den Finanzierungsantrag „Schleidener Straße, Umbau Ortslage Walheim, 1. Bauabschnitt.

finanzielle Auswirkungen

ner	Ansatz	fortgeschriebener	Gesamt-	Gesamt-
3	2014 ff.	Ansatz 2014 ff.	bedarf (alt)	bedarf (neu)
400	1.747.200	1.747.200	2.553.600	2.553.600
000	2.496.000	2.496.000	3.648.000	3.648.000
300	748.800	748.800	1.094.400	1.094.400

0

Keine Kostenverteuerung

ner	Ansatz	fortgeschriebener	Folgekosten	Folgekosten
3	2014 ff.	Ansatz 2014 ff.	(alt)	(neu)
300	72.800	72.800	106.400	106.400

Personal- /Sachaufwand	48.000	48.000	104.000	104.000	152.000	152.000
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	14.400	14.400	31.200	31.200	45.600	45.600
+ Verbesserung / -Verschlechterung	0		0			
	Keine Kostenverteuerung		Keine Kostenverteuerung			

Erläuterungen:

1. Anlass

Die Schleidener Straße, L233 (ehemalige B258), ist eine 2-streifige Hauptverkehrsstraße, die nicht nur als Verbindung zwischen Aachen und der Eifel fungiert, sondern auch die Haupteerschließungsfunktion von Walheim übernimmt. Sie bildet im südlichen Teil zusammen mit der Prämienstraße das örtliche Zentrum. Die Schleidener Straße entspricht schon lange nicht mehr den Anforderungen der heutigen Verkehrsverhältnisse und der aktuellen Regelwerke.

- Die Gehwege sind in weiten Teilen nur markiert oder in Teilabschnitten gar nicht vorhanden (fehlende Schulwegsicherung).
- Die Radverkehrsanlagen sind in schlechtem Zustand, teilweise nur einseitig vorhanden.
- Das Parken ist in Teilabschnitten nicht geordnet.
- Der Deckenaufbau stammt aus den 50er Jahren und entspricht nicht mehr der heute notwendigen Bauklasse I. Die Beläge der Fahrbahn und Nebenanlagen sind in einem maroden Zustand.

Eine Neuordnung der Verkehre und Neugliederung des Straßenraumes ist daher dringend notwendig, um die Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern.

2. Heutige Situation

In dieser Planung wird der 1. Bauabschnitt der Schleidener Straße zwischen dem nördlichem Ortseingang und der Montebourgstraße betrachtet mit einer Länge von ca. 745 m.

Die mittlere Straßenraumbreite beträgt ca. 17,50 m (Minimum 10,00 m, Maximum 20,00 m), inklusive der auf östlicher Straßenseite vorhandenen Grün- und Grabenbereiche von durchschnittlich 2,40 m Breite (max 3,50 m/ min 1,35 m). Gestalterisch auffallend sind auf der östlichen Seite die in Abschnitten erhaltenen Hecken mit davor verlaufendem Graben.

Die Schleidener Straße ist die zentrale Hauptverkehrsstraße in Walheim.

Im Planungsbereich befindet sich derzeit eine Kreuzung ohne Lichtsignalanlage (Kreuzung Schleidener Straße, Albert-Einstein-Straße, Heidchen) und eine Fußgängerbedarfsampel in Höhe des zeitweise stark frequentierten "Sportpark" Walheim, sowie ein Fahrbahnteiler in Höhe Haus Nr. 91, der als Querungshilfe dient.

Die Schleidener Straße ist eine wichtige ÖV-Achse. Insgesamt 8 Buslinien mit ca. 140 Bussen durchfahren täglich die Ortslage in Richtung Aachen und Eifel sowohl in ganzer Länge von Norden nach Süden als auch von Hahn oder Nüthem. An einem Werktag im April 2010 wurden an der zentralen Haltestelle in der Summe ca. 1.100 Ein – und Aussteiger gezählt.

Es sind innerorts Radfahrstreifen vorhanden, deren Markierung teilweise sehr abgenutzt ist. Da der teilweise daneben liegende markierte Gehweg oft zugeparkt wird, müssen die Fußgänger diesen Radfahrstreifen mitbenutzen, was nicht unproblematisch ist. Abschnittsweise existiert ein

ausgewiesener Geh - und Radweg, der auch größtenteils ohne Bordsteinbegrenzung zur Fahrbahn ausgebildet ist. Im Bereich der Knoten ist eine Führung des Radverkehrs nicht vorhanden.

Die Fußgängerbereiche entlang der Schleidener Straße sind von sehr unterschiedlicher Qualität. In manchen Bereichen fehlen geschützte Gehwege ganz. Die Aufenthaltsqualität im Bereich der Schleidener Straße ist heute gering, da sie auf Grund ihres Erscheinungsbildes sowie der teilweise fehlenden sicheren Wege für den Fußgänger nicht zum Verweilen einlädt.

Der ruhende Verkehr im Straßenraum und in den Seitenbereichen ist kaum geordnet. Es gibt teilweise Längsparkstreifen; teilweise wird "wild" auf Grünstreifen bzw. unbefestigten Flächen geparkt. Die fehlenden Bordsteine zwischen Fahrbahn und Gehweg laden zum verbotswidrigen Gehwegparken ein. Die Parkplätze sind i.d.R. nicht ausgelastet.

Im Übergang zum Landschaftsraum ist der Seitenbereich insbesondere auf privaten Flächen mit Bäumen bestanden. In den übrigen Bereichen sind es hauptsächlich Vorgärten oder die Sport - und Freizeitbereiche, die entlang der Straße für Grün sorgen. Prägnant sind die Hecken und Gräben auf der östlichen Straßenseite mit z. T. schützenswertem Baumbestand.

Im Zeitraum vom 01.01.2007 bis 30.04.2010 ereigneten sich auf der Schleidener Straße 37 aufnahmepflichtige Unfälle mit 5 verletzten Fußgängern und 3 verletzten Radfahrern. Unfallursachen waren überwiegend Fehler beim Abbiegen, vereinzelt beim Überschreiten der Fahrbahn.

3. Planung

Der Umbau der Schleidener Straße soll der Verbesserung der Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer dienen, die Verkehrssicherheit erhöhen und die Aufwertung des öffentlichen Raumes bewirken. Das integrierte Planungskonzept sieht Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsarten vor. Hier werden die Maßnahmen des 1. Bauabschnittes behandelt.

Für den Umbau der Schleidener Straße ist ein Vollausbau erforderlich.

Als Befestigung der Fahrbahn ist ein Asphaltoberbau vorgesehen. Die Bemessung erfolgt nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO 01), erforderlich ist Bauklasse I.

Am Ortseingang soll durch Bäume und einen Fahrbahnteiler, der auch der Querung für Fußgänger und Fahrradfahrer dient, ein Toreffekt entstehen. Die optische Wirkung mit Unterbrechung der Weitsicht, wirkt positiv auf die Geschwindigkeit.

Die Einmündung „Heidchen“ wird mit abgesenktem Bordsteinverlauf und gepflasterter Einmündungsfläche gestaltet.

Der geradlinige Verlauf der Schleidener Straße wird durch Fahrbahnverswenke im Bereich der Mittelinseln/Querungshilfen unterbrochen, die zur Geschwindigkeitsdämpfung beitragen. Die

Fahrbahnbreite wird auf 8,00m bis 8,50m (zuzüglich begleitenden Parkstreifen) betragen; jeweils 1,50m werden als überfahrbare Schutzstreifen für Radfahrer abmarkiert. Der nutzbare Fahrbahnbereich wird damit vergrößert und flexibel – auch für landwirtschaftliche Fahrzeuge – nutzbar.

Die Bushaltestelle Walheim-Schmittchen befindet sich zwischen der Einmündung Albert-Einstein-Straße und der mit einer Lichtsignalanlage ausgestatteten Querungsstelle am Sportplatz. Die Haltestelle erhält einen barrierefreien Zugang entsprechend dem aktuellen Standard. Die Fahrbahn wird im Haltestellenbereich mit einem hochwertigen Beton befestigt.

Radfahrer, die die vorhandenen, einseitigen Beidrichtungsradwege von Kornelimünster kommend benutzen, werden in der Ortslage - im Schutz der geplanten Mittelinsel - auf die neuen beidseitigen Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) geführt. Von der ersten nördlichen Mittelinsel bis zum Bauende werden auf beiden Straßenseiten 1,5 m breite Schutzstreifen für den Radverkehr markiert. Die Anlage folgt den „Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010).

Im Zuge der neuen Parkstreifen entstehen etwa so viele Parkplätze wie vorher (82 Stück). Im Bereich des Sportplatzes, wo es bei Veranstaltungen zu Engpässen kommen kann, wird zukünftig beidseitiges Parken angeboten. Die zum Teil überbreiten Zufahrten zu den Grundstücken werden auf das notwendige Maß beschränkt.

Die Gehwegbreite beträgt unter Berücksichtigung des Gesamtstraßenraumes und der Nutzungsintensität zwischen 2 und 3 m. Die Abgrenzung zum Parkstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn erfolgt durch Hochborde. Die Parkstreifen, Grundstückszufahrten und Gehwege werden mit Betonpflaster 20/10/8 cm bzw. Betonplatten 30/30/8 cm befestigt.

Für die Belange Behinderter, alter Menschen, Kinder und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen wird ein taktiler Leitstreifen entlang der Hinterkante der Gehwege eingebaut und an den Einmündungen oder Querungsstellen gemäß den neuen Standards mit entsprechenden Absenkungen an den Fahrbahnrand geführt.

Für die taktilen Leitstreifen werden Rippenplatten und in den Aufmerksamkeitsfeldern Noppenplatten in der Farbe anthrazit eingesetzt. Die Richtungsfelder bestehen aus weißen Rippenplatten.

Die Entwässerung der durch Bordsteine eingefassten Fahrbahn und Parkstreifen, sowie der westlich gelegenen Gehwege erfolgt über Straßenabläufe in den vorhandenen bzw. einen neuen Kanal. Von Station 0+250 bis Station 0+750 wird der 50 Jahre alte Kanal aufgrund seines Zustandes und der Restlebensdauer erneuert und in die Fahrbahn verlegt. Auf der östlichen Seite werden die Nebenanlagen, wo es möglich ist, in die neu gestalteten Versickerungsmulden entwässern.

Auf der westlichen Straßenseite wird eine durchlaufende Baumreihe bestehend aus 29 Bäumen gepflanzt. Auf der östlichen Seite sind einzelne Baumpflanzungen möglich. Hierdurch wird der Straßenraum maßgeblich gegliedert. Der Landschaftscharakter der östlichen Seite wird durch die

einheitliche Gestaltung der Gräben als Sickermulden verstärkt. Der bestehende Baumbestand in den Grünzonen bleibt erhalten.

Die vorhandene Beleuchtung wurde 1963 hergestellt und zwischenzeitlich mit neuen Lampenaufsätzen versehen. Die Abstände entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen, eine Erneuerung der Beleuchtung ist erforderlich.

Eine Bürgerinformation zur Gesamtplanung wurde am 03.05.2010 durchgeführt. Weitere Informationsveranstaltungen sind für die beiden Bauabschnitte jeweils vor der baulichen Umsetzung vorgesehen.

4. Kosten und Finanzierung

Die voraussichtlichen Baukosten für den 1. Bauabschnitt betragen ca. 2,1 Mio €.

Diese Planung und der hier zu fassende Beschluss dient dem Fördergeber als Basis für die Bewilligung gemäß dem Entflechtungsgesetz.

Die Maßnahme löst eine Beitragspflicht gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz NRW (KAG NW) aus.

Die Maßnahme ist im Haushaltsplan 2012 sowie in der mittelfristigen Finanzplanung 2013 – 2015 enthalten. Entsprechende Finanzmittel sind im Haushalt unter dem PSP-Element 5-120102-400-00200-300-1 sowie 4-120102-401-7 "Schleidener Straße, Umbau Ortslage Walheim" eingeplant.

Mit dem Ausbau der Maßnahme soll 2013 begonnen werden. Die Bauzeit beträgt 12 Monate.

Anlage/n:

4 Lageplanverkleinerungen

1 Ausbauquerschnitt

2012_021_L1 (nur im Ratsinformationssystem)

2012_021_L2 (nur im Ratsinformationssystem)

2012_021_L3 (nur im Ratsinformationssystem)

AQ1 (nur im Ratsinformationssystem)

