

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0029/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	18.08.2014
		Verfasser:	FB 61/30
Alt-Haarener Straße Umgestaltung nach STAWAG-Baumaßnahme			
Beratungsfolge:			TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz	
10.09.2014	B 3	Anhörung/Empfehlung	
02.10.2014	MA	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Haaren nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Ausführungsplanung gemäß der vorgelegten Planung zur Gestaltungsvariante 2 – einseitiger Schutzstreifen (Plan-Nr.: 2014 / 08 – 01 L1 bis L3) zu beauftragen und die notwendigen Mittel für die Haushaltsjahre 2015 und 2016 haushaltsneutral einzuplanen sowie vom Rat die Genehmigung einzuholen 2014 außerplanmäßig Mittel aufzuwenden.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung mit der Ausführungsplanung gemäß der vorgelegten Planung zur Gestaltungsvariante 2 - einseitiger Schutzstreifen (Plan-Nr.: 2014 / 08 – 01 L1 bis L3) und der haushaltsneutralen Einplanung der notwendigen Mittel für die Haushaltsjahre 2015 und 2016, sowie vom Rat die Genehmigung einzuholen 2014 außerplanmäßig Mittel aufzuwenden.

finanzielle Auswirkungen

PSP-Element5-120102-300-01800-300-1 „Alt-Haarener-Straße“

Investive Auswirkungen	Ansatz 2014	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2014	Ansatz 2015 und 2016	Fortgeschriebe ner Ansatz 2015 und 2016	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	-110.000	0	-110.000
Auszahlungen	0	288.000	0	739.200	0	1.027.200
Ergebnis	0	288.000	0	629.200	0	917.200
+ Verbesserung / - Verschlechterun g	-288.000		-629.200			

Deckung ist gegeben

Deckung ist gegeben

PSP-Element 4-120102-306-5 „Alt-Haarener-Straße“

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2014	Fortgeschriebener Ansatz 2014	Ansatz 2015 und 2016	Fortgeschriebe ner Ansatz 2015 und 2016	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	12.000	0	30.800	0	0
Abschreibungen	0	15.000	0	38.500	0	0
Ergebnis	0	27.000	0	69.300	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterun g	-27.000		-69.300			

Deckung ist gegeben

Deckung ist gegeben

Erläuterungen:

Anlass

Die STAWAG verlegt in der Alt-Haarener Straße zwischen der Friedenstraße und dem Ortseingang im Bereich der BAB 4 Kanal und andere Versorgungsleitungen. Die STAWAG-Baumaßnahme hat bereits im Juli 2014 begonnen und wird in drei Bauabschnitten voraussichtlich bis Ende 2015 dauern.

Die Alt-Haarener Straße weist erhebliche funktionale und gestalterische Mängel auf. Darüber hinaus sind aufgrund der verkehrsbedingten Emissionen (v.a. Lärm) keine gesunden Wohnbedingungen gegeben. Eine Neuaufteilung des Verkehrsraumes ist erforderlich, um Verbesserungen der baulichen, gestalterischen und verkehrlichen Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer sowie die Anwohner zu erreichen. Die Stadtverwaltung hält es daher für sinnvoll, eine Neugestaltung der Alt-Haarener Straße im Zuge der STAWAG-Maßnahme zu planen und umzusetzen und so die Vorteile eines zeitlich aufeinander abgestimmten Projektes zu nutzen.

Gleichzeitig ist die Alt-Haarener Straße als Netzlücke im beschlossenen „Maßnahmenplan Radverkehr“ 2009 aufgenommen worden. Nach Realisierung der 1. Prioritätsstufe (Grabenring) und der 2. Prioritätsstufe (Alleenring) sowie der Planung für die 3. Prioritätsstufe (Aachen-Ost) ist nun die 4. Prioritätsstufe (Einzelmaßnahmen) in Arbeit und wurde aktuell 2014 planerisch von einem Gutachter bearbeitet. Dieser Planungsvorschlag wurde am 23.7.2014 in einem interfraktionellen Gespräch in Haaren vorgestellt; aufbauend auf den Gesprächsergebnissen wurde eine weitere Variante von der Verwaltung entwickelt, die in einem zweiten interfraktionellen Gespräch am 23.7.2014 zustimmend zur Kenntnis genommen wurde.

Haaren hat sich über die Jahrhunderte aus einem Straßendorf entwickelt. Die stabile Struktur des Bandes entlang der Alt-Haarener Straße ist heute noch dominant. Sie bildet das Zentrum des Ortes. Für den Stadtteil Haaren wurde ein Rahmenplan und ein integriertes Handlungskonzept entwickelt, mit dem Städtebaufördermittel beim Land NRW eingeworben werden sollen. Das Integrierte Handlungskonzept für Haaren setzt dort schwerpunktmäßig an und entwickelt eine Perspektive entlang der Alt-Haarener Straße und der unmittelbar anschließenden Flächen. Die Belastung durch den Kfz-Verkehr zu mildern und für die Haarener aller Alters- und Beweglichkeitsgruppen angenehme und sichere Verhältnisse zu schaffen stellt dabei eine eminent wichtige Herausforderung dar.

Heutige Situation

(vgl. Anlage 1 – Bestand Alt-Haarener Straße, Anlage 2: Fotos Alt-Haarener Straße, Anlage 3: Verkehrsbelastung Alt-Haarener Straße)

Die Alt-Haarener Straße (L 136) ist Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes. Sie hat eine wesentliche Verbindungsfunktion für den Verkehr von Würselen über die Jülicher Straße zur Aachener Innenstadt. Die Alt-Haarener Straße dient darüber hinaus auch der Erschließung von ganz Haaren.

Auf der Alt-Haarener Straße gilt Tempo 50. Lediglich im Bereich der Kurvenlage zwischen Kochstraße und Haaren-Markt ist die Geschwindigkeit streckenbezogen wegen der schlechten Fahrbahn auf 30 km/h beschränkt.

Die Straße weist Belastungen zwischen 11.800 (im Bereich der Bogenstraße; Zählung vom 22.06.2010) und 13.500 Kfz/24h (vor dem Bezirksamt; Zählung vom 19.09.2013) auf, die auf zwei Fahrspuren abgewickelt werden.

Die Straßenraumbreite variiert zwischen 12,50 m und 20,00 m. Die Straße ist beidseitig nahezu geschlossen und zum überwiegenden Teil mit Wohnhäusern bebaut. Ein großer Supermarkt stellt ein wesentliches Ziel dar.

Bestandsbeschreibung

Die Fahrbahn ist zwischen 6,70 und 8,50 m breit. Je Richtung steht eine Fahrspur zur Verfügung. Die Einmündungen der Friedenstraße, Kochstraße und Bogenstraße sind nicht signalgeregelt. Im Bereich der Bogenstraße gibt es heute eine zu schmale Mittelinsel, die die Querung erleichtert, aber nicht den Richtlinien entspricht.

Die Knoten Alt-Haarener Straße/Würselener Straße und Alt-Haarener Straße/Am Kaninsberg sind signaltechnisch geregelt. Die Hauptströme stellen jeweils die Geradeausströme auf der Alt-Haarener Straße dar, während alle anderen Verkehrsströme eine untergeordnete Größenordnung haben.

Fußgängerverkehr

Das Platzangebot für Fußgänger entspricht an einigen Engstellen nicht den Anforderungen der einschlägigen Richtlinien/Regelwerke (EFA, RASSt 06), in denen eine Mindestgehwegbreite in Straßen mit Geschäfts – und Wohnnutzung von 2,0 m gefordert wird. Dies betrifft die Hausnr. 275-281, 235, 203-207, 120-138. Ein Nebeneinandergehen, sich Begegnen mit Rollstuhl oder Kinderwagen ist hier nicht möglich.

Insgesamt sind die Seitenräume – abgesehen von einigen punktuell schadhafte Bereichen – in einem Zustand, der aus bautechnischer Sicht einen Neubau nicht zwingend erforderlich macht.

Radverkehr

Der Radverkehr hat heute fast keine separaten Radverkehrsanlagen und wird überwiegend im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Lediglich im Bereich des Ortseinganges existiert auf einem kurzen Stück ein einseitiger Beidrichtungs-Geh-/Radweg. An der Haltestelle Am Haarberg darf der Radfahrer auf dem Gehweg fahren. Hinter der Einmündung Am Kaninsberg existiert auf ca. 50 m ein Radfahrstreifen.

Der Bedarf nach separaten Radverkehrsanlagen ist aufgrund der vorhandenen Verkehrsmengen, des heutigen Geschwindigkeitsniveaus und der Funktion als klassifizierte Straße nach den Regelwerken (ERA 2010, RASSt 06) gegeben. Die Alt-Haarener Straße ist als Netzlücke im beschlossenen Maßnahmenplan Radverkehr ausgewiesen (s.o.).

Parken

Derzeit gibt es im öffentlichen Straßenraum für ca. 110 Fahrzeuge Parkmöglichkeiten im Bereich zwischen Friedenstraße und BAB 4. In Richtung Ortsmitte sind die Parkstände baulich angelegt, während in ortsauwärtiger Richtung überwiegend Parkstände am Fahrbahnrand genutzt werden können. Der anliegende Supermarkt verfügt über einen großflächigen Privatparkplatz, ebenso gibt es einige private Stellplätze auf den anliegenden Grundstücken.

ÖPNV

Der betroffene Abschnitt der Alt-Haarener Straße wird an Werktagen täglich im Querschnitt von etwa 165 Bussen im Linienverkehr befahren. Von Montag bis Freitag werden zwischen 6 und 7 Uhr 9 Fahrten in Richtung Aachen angeboten. Am Nachmittag zwischen 16 und 18 Uhr finden in Richtung Würselen 8 Fahrten je Stunde statt. In diesem Abschnitt befinden sich die Bushaltestellen Haaren Denkmal sowie Am Haarberg, die von den Bussen der Linien 1, 11, 21 und SB11 tagsüber im Wechsel etwa alle Viertelstunde angefahren wird. In der Hauptverkehrszeit verkehren die Busse zeitweise in einem Abstand von weniger als 10 Minuten. Die Linien verbinden Würselen, Alsdorf und Herzogenrath mit der Aachener Innenstadt. In dem Abschnitt werden werktäglich ca. 4.500 Fahrgäste im Querschnitt befördert.

Die Bushaltestelle Am Haarberg ist in beiden Richtungen regelkonform mit einem Formbordstein ausgestattet. Die Haltestelle Haaren Denkmal verfügt lediglich in Fahrtrichtung Würselen über einen Formbordstein. An allen Haltestellen fehlen die taktilen Leitelemente für Blinde und Sehbehinderte.

Betrachtung der Lärmsituation

Unter der Annahme, dass es sich bei diesem Bereich der Alt-Haarener Straße um ein Mischgebiet handelt, kommen straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort 72dB(A) tags und 62 dB(A) nachts überschreitet. Bereits im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde dieser Streckenabschnitt als einer der Lärmbelastungsschwerpunkte der ersten Priorität im Stadtgebiet identifiziert. Die Stadt ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie dazu verpflichtet, eine Strategie für die einzelnen Belastungsschwerpunkte zu entwickeln, um die Lärmbelastung zu reduzieren.

Die aktuellen Berechnungen zeigen, dass in der Alt-Haarener Straße mit den vorhandenen verkehrlichen Eingangswerten die Belastungsgrenzwerte sowohl mit 76 dB(A) tags als auch mit mehr als 65 dB(A) nachts überschritten werden (**siehe Anlage 4**).

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (z.B. in Form von Geschwindigkeitsbegrenzungen) zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen bedürfen bei dieser klassifizierten Straße der Zustimmung der Bezirksregierung.

Bäume

Im Bereich der baulich angelegten Parkstände auf der Nordwestseite sind insgesamt 15 Bäume im Straßenraum integriert. Auf der Südostseite gibt es im Bereich der Hausnr. 261-265 einen kurzen baulich angelegten Parkstreifen in dem 3 Bäume stehen. Darüber hinaus sind wenige einzelne Bäume im Straßenraum vorhanden.

Planung

Ziel der Überplanung ist eine Verbesserung der Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer. Eine angemessene und sichere Abwicklung des Fußgänger- und Radverkehrs und die gestalterische Aufwertung des Straßenraums sind wegen der vorhandenen Mängel ebenso zu beachten wie die notwendigen Reduktionen der verkehrsbedingten Lärmemissionen zur Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner.

Die Lärmbelastung stellt auch ein Entwicklungshemmnis für den gesamten zentralen Bereich von Haaren dar, da die Lärmgrenzwerte für Wohnen bei Neubauvorhaben mit 45 dB(A) nachts und 55 dB(A) tags noch einmal deutlich unter den heute bestehenden Grenzwerten liegen. Um diese zu erreichen müssen alle passiven und aktiven Möglichkeiten der Lärminderung ausgeschöpft werden. Dazu gehören insbesondere ein lärmreduzierender Straßenbelag und Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h. Eine beantragte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf einer anderen klassifizierten Straße (Krugnofen) wurde durch die Bezirksregierung im Juli 2014 abgelehnt. Anlässlich der Vorstellung des Integrierten Handlungskonzeptes Haaren zur Städtebauförderung wiesen jedoch die für Stadterneuerung bzw. Wohnen zuständigen Behörden des Landes und der Bezirksregierung auf die Dringlichkeit der Lärmreduzierung an der Alt-Haarener Straße hin. Unter den gegebenen Umständen gäbe es keine Entwicklungsperspektive für die Alt-Haarener Straße. Zu den unterschiedlichen Positionen zum Thema Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen besteht innerhalb des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen noch Abstimmungsbedarf.

Bei der Planung wurden die Prinzipien der aktuellen Regelwerke beachtet. Für die Abwägung der Planungselemente gilt grundsätzlich, dass die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer über den Komfort der Verkehrsteilnehmer zu stellen ist (VWV-StVO, Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, Abschnitt A, zu § 39-43).

Als weitere Aspekte sind Belange der Gestaltung, des Städtebaus, des Baumschutzes, des ruhenden Verkehrs und der Aufenthaltsqualität zu berücksichtigen.

Aufgrund der geringen Straßenraumbreiten existieren keine Möglichkeiten, die Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer an den Straßenraum gleichermaßen zu berücksichtigen. Es wurden deshalb zwei Varianten entwickelt, die sich in der Aufteilung des Straßenraumes für die verschiedenen Verkehrsarten unterscheiden.

Variantenbetrachtung

Folgende Querschnitte wurden für eine Variantenuntersuchung zugrunde gelegt:

Variante 1: beidseitige Schutzstreifenmarkierungen (1,50 m) für den Radverkehr mit 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zum Parken und Mittelfahrbahn für den motorisierten Verkehr (in der Regel 5,00 m), Beibehaltung des baulich angelegten Parkstreifens in Richtung Ortsmitte, Wegfall des heutigen Fahrbahnrandparkens in Richtung Würselen und Beibehaltung der beidseitigen Gehwege mit einer Breite von teilweise weniger als 2,00 m wie im Bestand, i.d.R. aber darüber.

Variante 2: einseitige Schutzstreifenmarkierungen für den Radverkehr (i.d.R. 1,50 m mit 0,50 m Sicherheitstrennstreifen) mit Fahrbahn für den motorisierten Verkehr (in der Regel 5,00 m bis 5,50 m), baulich angelegter Parkstreifen in Richtung Ortsmitte, Parken am Fahrbahnrand in stadtauswärtiger Richtung und beidseitige Gehwege mit einer Breite von mindestens 2,00 m.

In beiden Varianten ist der Einbau eines lärmindernden Asphalts vorgesehen.

Variante 1 – Beidseitige Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) (vgl. Anlage 5)

Die Variante geht davon aus, dass für alle Verkehrsteilnehmer ausreichende, separate Verkehrsräume zur Verfügung gestellt werden. Für den Radverkehr werden erstmalig Schutzstreifen markiert, die – dem Regelwerk folgend – entlang der Längsparkstände mit einem zusätzlichen Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m Breite zum Schutz vor aufschlagenden Türen ausgestattet werden. Der Schutzstreifen ist ein markierter Teil der Fahrbahn; der verbleibende Fahrbahnteil ist so breit, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können. Auch der Begegnungsfall LKW/Bus-PKW ist – bis auf eine Engstelle - auf der Mittelfahrbahn möglich. Beim Begegnungsfall LKW-LKW sind die Schutzstreifen mit zu nutzen.

Aus Richtung Würselen ist eine Mittelinsel als Ortseingangssituation geplant. Hierdurch wird dem Kraftfahrer der Übergang von freier Strecke zur bebauten Ortslage verdeutlicht. Der Radverkehr wird hier vom gemeinsamen Geh-/Radweg auf einen Radfahrstreifen in Richtung Haaren geführt. Vor dem signalisierten Knotenpunkt „Am Kaninsberg“ wird die Busspur für den Radverkehr freigegeben. Der Radverkehr erhält vor der Haltelinie des Kfz-Verkehrs einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen; durch die geplante separate Radfahrersignalisierung kann der Radfahrer hier vor dem Kfz-Verkehr die Kreuzung passieren. An der signalisierten Einmündung zur Würselener Straße werden ebenfalls vorgezogene Radaufstellstreifen für den Radverkehr vorgesehen.

Zur Verbesserung der Überquerungsmöglichkeit für Fußgänger in Höhe des Parkplatzes des Supermarktes wird die heutige Mittelinsel verbreitert, so dass auch Personen mit Kinderwagen oder Rollstuhl dort sicher warten können.

Um in beiden Fahrtrichtungen Schutzstreifen für den Radverkehr markieren zu können, ist in dieser Variante eine Fahrbahnbreite von mindestens 8,50 m erforderlich. Die Markierung der Schutzstreifen ist nur realisierbar, wenn die Fläche des Fahrbahnrandparkens mitgenutzt werden kann. Hierdurch würden 58 der heute 110 vorhandenen Parkstände im öffentlichen Straßenraum entfallen.

Variante 2 - Einseitige Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) (vgl. Anlage 6)

Die Variante geht von einer asymmetrischen Querschnittsaufteilung der Fahrbahn mit einem einseitigen Schutzstreifen aus. Der stadtauswärts fahrende Radverkehr wird über einen 1,50 m breiten Schutzstreifen mit einem zusätzlichen Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m Breite zwischen Kochstraße und Ortsende geführt. Die Parkstände am Fahrbahnrand auf der stadtauswärtigen Seite bleiben fast komplett erhalten (107 Parkstände). Die verbleibende Restfahrbahn ist zwischen ca. 5,00

m und bis 6,00 m breit; zuzüglich der notwendigen Fahrspuren in den signalisierten Einmündungen „Am Kaninsberg“ und „Würselener Straße“.

Die Führung des Radverkehrs am Ortseingang und „Am Kaninsberg“ entspricht der Variante 1. Ebenso wird die heutige Mittelinsel in Höhe des Parkplatzes des Supermarktes wie in Variante 1 verbreitert. Die Anregung des interfraktionellen Gesprächs (vom 19.8.2014) an dieser Stelle statt einer Mittelinsel einen Fußgängerüberweg zu planen wurde aufgenommen (s. Anlage 7).

Im Unterschied zur Variante 1, die überwiegend mit Markierungslösungen die Situation für den Radverkehr verbessern sollte, wurden in Variante 2 auch bauliche Lösungen zur Verbreiterung der teilweise zu schmalen Gehwege entwickelt. An fünf Stellen wird der Gehweg auf mindestens 2,00 m – 2,50 m verbreitert.

Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor, die Variante 2 weiter zu verfolgen.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist eine optimale Planung für alle Verkehrsteilnehmer praktisch nicht möglich. In der Variante 2 werden die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer weitestgehend berücksichtigt. Sie hält deutlich mehr Parkraum vor als Variante 1, schafft den notwendigen Bewegungsraum für Fußgänger und sieht einen Schutzstreifen für den Radverkehr zumindest in der wichtigen Bergaufrichtung vor.

Infolge der hohen Lärmbelastung ist die Stadt dazu verpflichtet im Rahmen einer anstehenden Baumaßnahme für eine Lärmreduzierung bis unter die geltenden Grenzwerte zu sorgen. Daher muss der Ausbau der Fahrbahn in lärmreduzierendem Asphalt vorgesehen werden, da straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen (Reduzierung auf Tempo 30) von Seiten der Bezirksregierung auf klassifizierten Straßen erst zugestimmt wird, wenn alle bautechnischen Maßnahmen ergriffen wurden und dann immer noch maßgebliche Grenzwertüberschreitungen vorliegen. Dazu soll lärmoptimierter Gussasphalt eingebaut werden.

Der Gehweg befindet sich bautechnisch in einem Zustand, der eine komplette Erneuerung, nicht notwendig macht. Daher schlägt die Verwaltung vor, lediglich abschnittsweise die planerisch notwendigen Anpassungen im Gehweg vorzunehmen.

Baukosten

Die STAWAG muss die Straße nach ihrer Baumaßnahme in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzen, der dem vorherigen Querschnitt und Ausbauzustand der Straße entspricht. Das bedeutet für die Alt-Haarener Straße, dass aus der gemeinsamen Durchführung der Bauarbeiten mit der STAWAG für die Stadt nur ein Teilbetrag der Baukosten anfällt. Die reine Wiederherstellung – ohne Veränderungen und Anpassungen im Straßenraum – würde somit kostenneutral für die Stadt durch die STAWAG vorgenommen.

Es ist zu unterscheiden, ob der gesamte Straßenraum (Fahrbahn und alle Nebenanlagen) oder nur die notwendigen Anpassungen im Sinne der verschiedenen Varianten vorgenommen werden sollen. Ein Vollausbau des gesamten Straßenraums würde etwa 2,3 Mio € kosten. Hiervon wird der Anteil der STAWAG in Höhe von etwa 110.000 €, die Einsparungen bei der Wiederherstellung hätte, abgezogen, so dass sich städtische Kosten in Höhe von etwa 2,19 Mio. € ergeben.

Da bei der ersten Variante nur kleinere bauliche Anpassungen vorgenommen werden sollen und nicht wie bei Variante 2 in weiten Teilen der Bord in Fahrtrichtung Würselen verschoben werden soll, ist die Variante 1 günstiger.

Variante 1

Die Kosten für die Variante 1 setzen sich aus den Umbaukosten für den Bereich zwischen der Straße Am Kaninsberg und der BAB 4, den Kosten für die Fahrbahnerneuerung sowie den Kosten für die Markierung zusammen.

Der Umbau im Bereich der Straße Am Kaninsberg bis BAB 4 kostet etwa 100.000 €.

Die Kosten für die Fahrbahnerneuerung belaufen sich je nach gewählter Ausbauart auf

- etwa 360.000 € für eine normale Asphaltdecke
- etwa 710.000 € für eine lärmoptimierte Gussasphaltdecke oder
- etwa 910.000 € für den Einbau von lärmoptimierten Asphalt.

Davon können jeweils etwa 110.000 € abgezogen werden, die die STAWAG im Rahmen der Wiederherstellung tragen muss.

Die Kosten für die Markierungsarbeiten im Sinne der Variante 1 betragen etwa 12.000 €.

Die Gesamtkosten der Variante 1 würden nach Abzug der Erstattung der STAWAG etwa 712.000 € (100.000 € + 710.000 € - 110.000 € + 12.000 €) betragen.

Variante 2

Die Kosten für die notwendigen Anpassungen im Sinne der Variante 2 setzen sich aus den Umbaukosten für den Bereich zwischen der Straße Am Kaninsberg und der BAB 4, den Umbaukosten für die Versetzung des Bordes zwischen Würselener Straße und Am Kaninsberg in Fahrtrichtung Würselen, den Umbaukosten für die Anpassungen zwischen Friedenstraße und Würselener Straße (Verbreiterung Gehweg und Ausbau der Parkplätze), den Kosten für die Fahrbahnerneuerung sowie den Kosten für die Markierung zusammen.

Die gesamten Umbaukosten von Friedenstraße bis BAB 4 (ohne Verlegung der Haltstelle Haaren Denkmal) betragen etwa 350.000 €. Dies sind nur die Kosten der städtischen Baumaßnahme. Es erfolgt keine Reduzierung mehr durch Kostenübernahmen durch die STAWAG.

Die Kosten für die Fahrbahnerneuerung belaufen sich wie in Variante 1 je nach gewählter Ausbauart auf

- etwa 360.000 € für eine normale Asphaltdecke
- etwa 710.000 € für eine lärmoptimierte Gussasphaltdecke oder
- etwa 910.000 € für den Einbau von lärmoptimierten Asphalt.

Davon können jeweils etwa 110.000 € abgezogen werden, die die STAWAG im Rahmen der Wiederherstellung tragen muss.

Die Kosten für die Markierungsarbeiten im Sinne der Variante 2 betragen etwa 10.000 €.

Damit ergeben sich gemäß der von der Verwaltung vorgeschlagenen Variante 2 nach Abzug der Erstattung der STAWAG Kosten in Höhe von 960.000 € (350.000 € + 710.000 € - 110.000 € + 10.000 €).

Finanzielle Auswirkungen

Im aktuellen Haushalt sind bisher für die Alt-Haarener Straße keine Mittel vorgesehen.

Daher müssen die notwendigen Mittel im Rahmen einer außerplanmäßigen Mittelbereitstellung zur Verfügung gestellt werden.

Die entsprechend der 2. Variante benötigten Mittel in Höhe von 960.000 € verteilen sich auf die Haushaltsjahre 2014 bis 2016. Im Jahr 2014 werden beim PSP-Element 5-120102-300-01800-300-1 „Alt-Haarener Straße“ in Kombination mit dem PSP-Element 4-120102-206-5 „Alt-Haarener Straße“ insgesamt 300.000 € zur Verfügung gestellt.

Die Deckung dieser 300.000 Euro kann – verteilt auf die für Straßenbaumaßnahmen notwendigen Kostenarten – aus der Maßnahme Salierallee erfolgen (PSP- Elemente 5-120102-000-07300-300-1 und 4-120102-040-7). Hier ist derzeit noch ein Ansatz von insgesamt 384.000 € vorgesehen, der aufgrund der Verzögerungen in der baulichen Umsetzung in dieser Höhe in diesem Jahr voraussichtlich nicht benötigt wird.

Auf die entsprechende Vorlage zur Bereitstellung von außerplanmäßigen Mitteln für die Alt-Haarener Straße, die am 30.09.2014 im Finanzausschuss, am 02.10.2014 im Mobilitätsausschuss und am 22.10.2014 im Rat behandelt werden soll, wird verwiesen.

Die weiteren notwendigen Mittel in Höhe von 660.000 Euro werden dementsprechend haushaltsneutral im Rahmen der Veränderungsnachweisung für die Jahre 2015 und 2016 eingeplant werden.

Eine Förderung in Höhe von 60 % nach dem Entflechtungsgesetz ist aufgrund der zeitlichen Zwänge nicht möglich. Um die verkehrlichen (kürzere Sperrzeiten) und ökonomischen (geringere Baukosten für die Stadt) Synergien aus dem gleichzeitigen Umbau mit der STAWAG nutzen zu können, kann nicht auf eine Förderung, die einen Ausbau frühestens im Jahr 2017 zulassen würde, gewartet werden. Bei der Förderung nach dem Entflechtungsgesetz handelt es sich um ein zweistufiges Verfahren. Für die Alt-Haarener Straße könnte im Mai 2015 der Einplanungsantrag gestellt werden. Die Einplanung vorausgesetzt könnte dann frühestens im Juni 2016 der Finanzierungsantrag gestellt. Mit einer Bewilligung – entsprechende Mittel und die Zustimmung beim Land NRW vorausgesetzt – könnte frühestens Ende 2016 gerechnet werden, so dass frühestens im Jahr 2017 gebaut werden könnte. Da das Entflechtungsgesetz 2019 aufläuft und die Nachfolgeregelung noch unklar ist, stehen derzeit keine Mittel für neue Maßnahmen zur Verfügung, d. h. die Aussicht auf eine Förderung für die Alt-Haarener Straße wäre ungewiss.

Die Erhebung von Beiträgen gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG NRW) wird derzeit noch durch die Bauverwaltung geprüft.

Weiteres Vorgehen

Im Anschluss an die politische Beratung werden umgehend Verhandlungen mit dem bereits durch die STAWAG beauftragten Planer und Tiefbauunternehmen aufgenommen, damit die Arbeiten ohne Zeitverzug und koordiniert aus einer Hand durchgeführt werden können. Dazu ist die Zustimmung des Rechnungsprüfungsamtes notwendig.

Die Verwaltung wird im Rahmen der anstehenden Veränderungsnachweisung die notwendigen Mittel haushaltsneutral für die Jahre 2015 und 2016 einplanen.

Anlage/n:

1. Anlage 1 – Bestand Alt-Haarener Straße
2. Anlage 2 – Fotos Alt-Haarener Straße
3. Anlage 3 – Verkehrsbelastung Alt-Haarener Straße (2 Seiten)
4. Anlage 4 – Lärmkartierung Alt-Haarener Straße (2 Seiten)
5. Anlage 5 – Planung Variante 1 beidseitige Schutzstreifen
6. Anlage 6 – Planung Variante 2 einseitiger Schutzstreifen (3 Pläne)
7. Anlage 7 – Planung FGÜ Bogenstraße