



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2022/1869

Der Oberbürgermeister

V/66-660-Fö

Dezernat/Fachbereich/AZ

02.01.2023

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	02.02.2023	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Saarstraße – Erneuerung zwischen Bensberger Straße und Völklinger Straße

Beschlussentwurf:

Der Planung zur Erneuerung der Saarstraße zwischen Bensberger Straße und Völklinger Straße wird zugestimmt.

gezeichnet:
In Vertretung
Deppe

I) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung und in den Folgejahren

Nein (sofern keine Auswirkung = entfällt die Aufzählung/Punkt beendet)

Ja – ergebniswirksam

Produkt: Sachkonto:
Aufwendungen für die Maßnahme: €
Fördermittel beantragt: Nein Ja %
Name Förderprogramm:
Ratsbeschluss vom zur Vorlage Nr.
Beantragte Förderhöhe: €

Ja – investiv

Finanzstelle/n: 66431205021052 Finanzposition/en: 783200
Auszahlungen für die Maßnahme: 2.150.000,00 €
Fördermittel beantragt: Nein wird nach Abschluss der Maßnahme beantragt
Name Förderprogramm: Förderung Straßenausbaubeiträge
Ratsbeschluss vom zur Vorlage Nr.
Beantragte Förderhöhe: €

Maßnahme ist im Haushalt ausreichend veranschlagt

Ansätze sind ausreichend
 Deckung erfolgt aus Produkt/Finanzstelle
in Höhe von €

Jährliche Folgeaufwendungen ab Haushaltsjahr: 2027

Personal-/Sachaufwand: €
 Bilanzielle Abschreibungen: rd. 60.000 € einmalig (Restbuchwerte Altanlagen), rd. 61.000 € laufende Abschreibungen
Hierunter fallen neben den üblichen bilanziellen Abschreibungen auch einmalige bzw. Sonderabschreibungen.
 Aktuell nicht bezifferbar

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam) ab Haushaltsjahr: 2027

Erträge (z. B. Gebühren, Beiträge, Auflösung Sonderposten): 36.000 €
Produkt: 1205 Sachkonto 437100

Einsparungen ab Haushaltsjahr:

Personal-/Sachaufwand: €
Produkt: Sachkonto

ggf. Hinweis Dez. II/FB 20:

II) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

Klimaschutz betroffen	Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nachhaltigkeit
<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Begründung:

Ausgangssituation:

Entsprechend der historischen Aufzeichnungen wurde die Saarstraße im Zeitraum von 1937 bis 1938 hergestellt und die Fahrbahndecke im Rahmen einer Instandsetzung 1974 zuletzt erneuert. Die zunehmenden Rissbildungen und der fehlende Verbund in der Fahrbahnoberfläche sind im Rahmen der allgemeinen Straßenunterhaltung nicht mehr instand zu halten. Dies führt in Teilbereichen bereits zu Aufbrüchen und Schlaglöchern, die wegen des schlechten Untergrundes nur noch provisorisch geschlossen werden können. Vorzufinden ist lediglich eine schwache Asphaltbefestigung auf einer ungebundenen Tragschicht; der vorhandene Aufbau ist für die heutigen Verkehrsverhältnisse unterdimensioniert.

Dies trifft auch für den Abschnitt entlang des Geschäftsbereichs zu, der ursprünglich ebenfalls erneuert werden sollte; dieser wird jedoch zurückgestellt, bis die Eigentumsverhältnisse (Teile der Verkehrsfläche sind privat) abgestimmt sind.

Die zuständige Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III hat am 18.06.2020 beschlossen, eine Planung für die Straßenerneuerung zu erarbeiten, die aufgrund der Bürgeranträge (Nr. 2020/3634 und Nr. 2020/3635) im Zuge der Straßenerneuerung sowohl geschwindigkeitsreduzierende Aspekte als auch den Schutz für Radfahrende berücksichtigen soll, um nach erfolgten Ausbau eine Tempo-30-Beschilderung zu ermöglichen. Zurzeit gilt Tempo 50.

Auf Grundlage eines Beschlusses vom 01.02.2018 (Vorlage Nr. 2017/2010) wurden auf der Nordseite der Fahrbahn als Sofortmaßnahme Stellplätze markiert und so der Fahrbahnquerschnitt für den fließenden Verkehr von 7 m auf 5 m reduziert. In den darauffolgenden Jahren 2020 und 2021 haben Geschwindigkeitsmessungen gezeigt, dass diese Maßnahme schon zu einer mittleren Geschwindigkeit zwischen 30 km/h bis 40 km/h geführt hat, obwohl 50 km/h erlaubt sind. Da sich die markierten Stellplätze, die zu einer Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts geführt haben, als verkehrsberuhigendes Element in der Saarstraße bewährt haben, sollen diese nun in baulicher Form hergestellt werden. Eine mögliche Alternative - wie wechselseitiges Parken - wurde vonseiten der wupsi GmbH abgelehnt und daher planerisch nicht weiterverfolgt.

Bürgerbeteiligung:

Vor diesem Hintergrund wurde eine Planung erarbeitet, die den Eigentümern*innen und Anwohnern*innen über einen Zeitraum von ca. sechs Wochen die Möglichkeit bot, Anregungen und Bedenken zu äußern. Bei insgesamt 55 Anschreiben gab es 10 Rückmeldungen (z. T. sehr umfangreich und mehrfach). Sechs Rückmeldungen bezogen sich auf den Planungsentwurf, vier Rückmeldungen waren individuelle Hinweise, die sich auf Anpassungswünsche der jeweiligen Grundstückszufahrten bezogen. Die Zusammenfassung aller Eingaben aus der Bürgerbeteiligung und die Abwägung durch die Fachbereiche sind der Anlage 02 zu entnehmen

Straßenplanung und Ausbau der Straße: (siehe Anlage 01)

Straßenquerschnitt:

Mit der vorliegenden Planung soll eine nachhaltige Senkung der Geschwindigkeiten durch einen reduzierten Fahrbahnquerschnitt erreicht und der Erhalt des alten Baumbestandes sichergestellt werden.

stands mit vergrößerten Baumscheiben gesichert werden. Zudem soll das anfallende Niederschlagswasser auf den Gehwegen in wassergebundener Bauweise möglichst ortsnah versickern können.

Es ist vorgesehen, in den Streckenabschnitten mit Begegnungsverkehr (außerhalb der Park- und Grünstreifen) den bisherigen Straßenquerschnitt von ca. 7 m durchgängig auf 6,50 m zugunsten der Baumstandorte zu reduzieren. Die Borde können wegen der starken Unterwurzelung nicht mehr an die gleiche Stelle gesetzt werden. Zum Schutz des Baumbestandes werden die neuen Borde daher beidseitig um 0,25 m in Richtung Fahrbahn verlagert und so vor die bisherige Position gesetzt.

Darüber hinaus steht zukünftig neben den 2 m breiten Parkplätzen nicht nur die rechnerisch verbleibende Restbreite von 4,50 m für den fließenden Verkehr zur Verfügung, sondern 4,80 m Fahrbahnbreite. Die Parkplätze können mit ausreichendem Abstand zu den Bäumen etwas tiefer in den gut 3 m breiten Grünstreifen gesetzt werden. Dieser Fahrbahnquerschnitt lässt den Begegnungsfall PKW/PKW zu, der Begegnungsfall Bus/Bus ist wie schon bei den bisher markierten Stellplätzen nur in den Straßenabschnitten außerhalb der Parkstreifen möglich. Diese Straßengestaltung ist mit der wupsi GmbH abgestimmt. Fahrradfahrer*innen können bei dieser Querschnittsaufteilung im Bedarfsfall mit angepasster Geschwindigkeit unter Einhaltung der Sicherheitsabstände (1,50 m zu fahrenden PKW) überholt werden (siehe Anlage 03).

Parken:

Die Saarstraße weist in dem für die Straßenerneuerung vorgesehenen Abschnitt überwiegend eine Bebauung mit Einfamilienhäusern auf. Die dazugehörigen Grundstücke haben in der Regel ausreichend Abstellmöglichkeiten für Privatfahrzeuge. Da die öffentlichen Stellplätze in markierter Form auf der Fahrbahn höchstens zur Hälfte belegt sind (Bilanz über mehrere Monate beobachtet), kann das Angebot zukünftig reduziert werden. Die frei werdenden Flächen werden für den vorhandenen Baumbestand als zusätzliche Begrünungsfläche baulich umgestaltet. Die neuen zukünftigen Stellplätze werden sowohl durch Pflasterbauweise als auch in geringer Anzahl durch Markierung gekennzeichnet.

Tempo-30-Zonen-Beschilderung:

Nach dem Ausbau soll eine Tempo-30-Zonen-Beschilderung erfolgen. Dabei bleibt die Saarstraße wegen des Busverkehrs überwiegend vorfahrtberechtigt. Lediglich bei den beiden gegenüberliegenden Einmündungen Lortzingstraße/Völklinger Straße soll rechts vor links gelten. Damit entspricht die Saarstraße neben den baulich vorgesehenen Änderungen auch hinsichtlich der Vorfahrtregelung den Kriterien für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen (nach drei aufeinander folgenden Einmündungen mit Vorfahrtberechtigung ist eine rechts-vor-links-Regelung vorzusehen).

Im Zuge der neuen Geschwindigkeitsvorgabe von 50 km/h auf 30 km/h soll auch der bislang schon mit einem „Streckengebot-30“ ausgewiesene Abschnitt in Höhe der Geschäftszeile in die Tempo-30-Zonen Beschilderung integriert werden. Zusätzlich soll auch der verbleibende Abschnitt der Saarstraße zwischen Geschäftsbereich und Mülheimer Straße ebenfalls mit einer Tempo-30-Zonen-Beschilderung ausgewiesen werden. Damit wird die gesamte Saarstraße in die Tempo 30-Zonen-Regelung eingebunden. Tempo-30-Piktogramme auf der Fahrbahn sollen das zukünftige Geschwindigkeitsniveau zusätzlich verdeutlichen.

Der Radverkehr kann innerhalb einer Tempo-30-Regelung ohne zusätzliche Maßnahmen - wie etwa Schutzstreifen - gemeinsam mit dem allgemeinen Verkehr geführt werden. Gemäß den Empfehlungen für die Einrichtung von Tempo-30-Gebieten sind zusätzliche markierungstechnische oder bauliche Einrichtungen für den Radverkehr grundsätzlich nicht vorzusehen.

Gehwege/Begrünung:

Die Gehwege weisen auf beiden Seiten eine Gesamtbreite von jeweils 4 m auf, die sich in einen 1,50 m breiten Grünstreifen mit Baumbestand und einen 2,50 m breiten Gehwegbereich aufteilt. Im Bereich der baulich angelegten Parkstände werden die Grünstreifen auf bis zu 3 m verbreitert. Während der südlich gelegene Gehweg heute schon in wassergebundener Form befestigt ist, hat der nördlich gelegene Gehweg zurzeit zusätzlich einen Plattenbelag im Bereich der Laufachse.

Der alte Baumbestand im angrenzenden Grünstreifen ist in einem guten Zustand. Um die Vitalität der Bäume auch für die Zukunft zu sichern, ist eine möglichst gute Durchlässigkeit der angrenzenden Bodenoberfläche sicher zu stellen. Es hat sich gezeigt, dass der Unterhaltungsaufwand (Totholzentnahme, Kronenpflege, Lichtraumprofil) bei den Bäumen auf der Nordseite (Gehweg mit Plattenbelag) fast doppelt so hoch ist, wie auf der gegenüberliegenden Seite. Vor diesem Hintergrund soll zukünftig auch der nördlich gelegene Gehweg in wassergebundener Form (keine Gehwegplatten) hergestellt werden, damit das Niederschlagswasser direkt aufgenommen werden kann. Die Kornabstufungen des Materials für die Gehwegoberfläche und die zusätzliche Verdichtung beim Einbau garantieren einen „festen Gehweg“ für die allgemeine Nutzung, vergleichbar mit der Stabilität von Gehwegen in herkömmlicher Bauweise.

An den Straßeneinmündungen und Grundstückszufahrten werden die Gehwegbereiche gepflastert; die Straßeneinmündungsbereiche werden zusätzlich mit taktilen Elementen ausgestattet. Durch vergrößerte Baumscheiben, Erweiterung der Grünflächen und Gehwege in wassergebundener Form wird die ortsnahe Versickerung des Niederschlagswassers gefördert. Damit trägt die Planung „Straßenerneuerung - Saarstraße“ zur Fortschreibung hinsichtlich der stadtweiten Klimaziele bei (Schwammstadt).

Öffentlicher Personennahverkehr ÖPNV:

Im Zuge der Straßenerneuerung werden die Bushaltestellen in dem betroffenen Abschnitt barrierefrei ausgebaut. Dabei wird die Haltestelle „Beethovenstraße“ auf der Südseite ca. 30 m weiter in Richtung Osten verlagert, weil hier ein barrierefreier Ausbau möglich ist (keine Grundstückszufahrten).

Beleuchtung:

Die Beleuchtungsanlage ist veraltet und entspricht nicht den aktuellen Anforderungen der Technik. Insgesamt sind 22 neue Lichtstandpunkte geplant, die in Abhängigkeit der Baumstandorte zukünftig wechselseitig angeordnet werden. Die Beleuchtung selbst erfolgt mit warmweißen insektenfreundlichen LED-Leuchten und ist unter Berücksichtigung sehbehinderter Menschen blendfrei.

Kosten/Anliegerbeiträge:

Die Straßenausbaukosten liegen bei geschätzten 2,1 Mio €. (2,15 Mio im Haushalt)
Diese Maßnahme ist für die Grundstücks- und Teileigentümer*innen der angrenzenden

Grundstücke grundsätzlich beitragspflichtig. Die Berechnung der Straßenbaubeiträge erfolgt auf der Grundlage nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG NRW) sowie der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Leverkusen. Bei der Saarstraße handelt es sich um eine Haupterschließungsstraße. Die Beitragssätze liegen für die Herstellung der Fahrbahn bei 50 %, für die Gehwege und Parkstände bei 70 % und für die Beleuchtung bei 50 %.

Gemäß der derzeitigen Förderrichtlinie „Straßenausbaubeiträge NRW“ werden die Straßenbaubeiträge zurzeit zu 100 % vom Land übernommen. Ein entsprechender Fördermittelantrag kann allerdings erst nach Abschluss der Maßnahme gestellt werden.

Weiteres Vorgehen:

Aufgrund der geschätzten Bausumme von 2,1 Mio. € wird nach erfolgtem Planungsbeschluss eine Baubeschlussvorlage erarbeitet. Vorbehaltlich der haushaltsrechtlichen Genehmigung ist die Umsetzung ab dem Jahr 2024 vorgesehen.

Anlage/n:

Anlage 01 - Lageplan - Vorentwurf

Anlage 02 - Ergebnisse Bürgerbeteiligung

Anlage 03 - Straßenquerschnitt - Verkehrsräume



Legende:

Darstellung	Beschreibung
	Fahrbahn, Asphaltbeton
	Zufahrten / Gehwegüberfahrten; Betonsteinpflaster grau
	Parken geplant, Pflaster
	Gehweg geplant, Platten grau
	Gehweg Kurvenbereich geplant, Pflaster grau
	Grünfläche geplant
	Gehweg wassergebunden
	Baumscheiben, wassergeb.-begehrbar
	Taktile Elemente
	Markierung
	Zufahrt geplant

Legende:

Darstellung	Beschreibung
	Bordstein geplant, abgesenkt
	Bordstein geplant
	Buskapstein geplant
	Rinne 1-zeilig
	Kanalschacht vorhanden
	Zufahrt vorhanden
	Baum vorhanden
	Beleuchtung vorhanden
	Beleuchtung geplant
	Sinkkasten vorhanden

Nr.	Bezeichnung/Änderungsvermerk	Datum	bearb.	gez.	geprüft
		11.22	Fö	KP	

STADT LEVERKUSEN Tiefbau

Saarstraße Ausbau
zwischen Bunsberger Straße und Völkinger Straße

Lageplan Vorentwurf Vorlage

Maßstab: 1:500
 Aktenzeichen: 66/660-3024-Fö
 HHSt-Nr.:
 Ers. d. Z.Nr.:
 Ers. f. Z.Nr.:
 Zeichn. Nr.: 3024
 .00 -
 Anlage: 01 / 2022-1869

Dezernentin: Deppe
 Fachbereichsleiter: Schmitz
 Abteilungsleiterin: Pramaßing

660 6354 3024 3 01 22

Vorlage 2022/1869 – Anlage 02

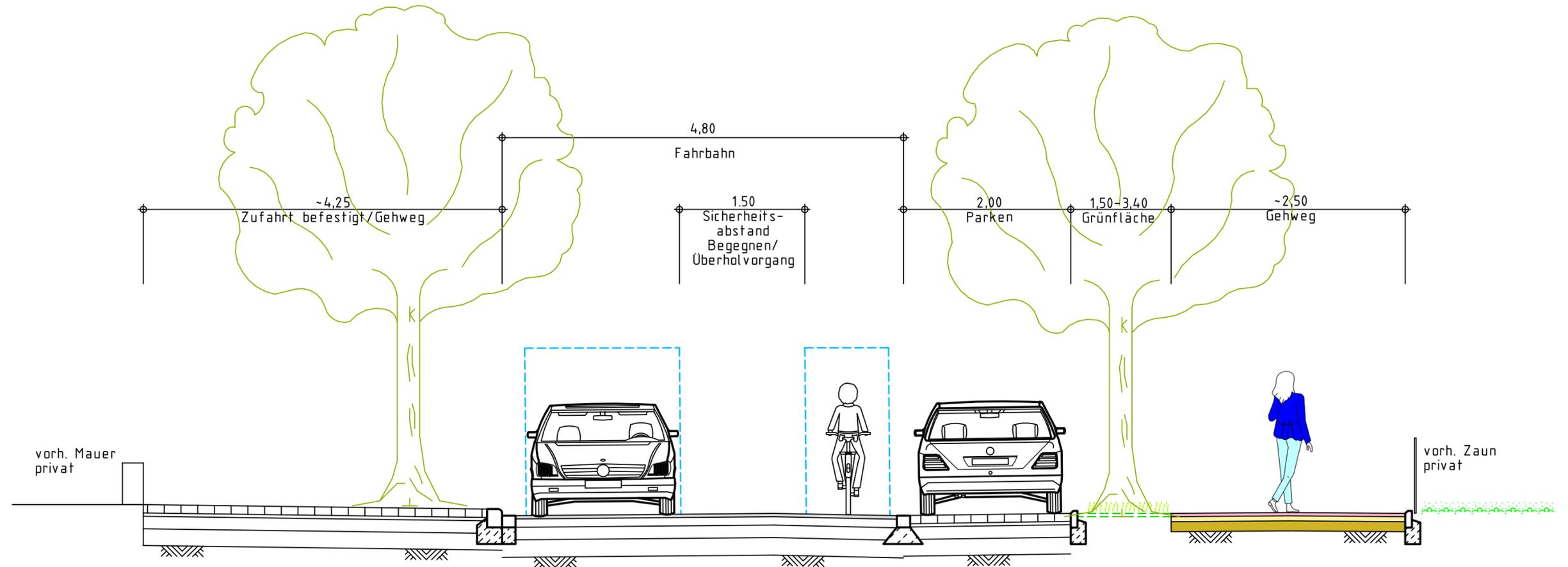
Anregungen / Bedenken der Eigentümer*innen und Anwohner*innen zur Planung:

Eingaben	Abwägung der Fachbereiche
Bei Reduktion des Fahrbahnquerschnitts werden Gefahren für Radfahrer befürchtet	Reduzierter Querschnitt trägt zur Geschwindigkeitsreduktion bei (hat sich seit gut 4 Jahren schon bei den markierten Stellplätzen gezeigt), Radfahrer werden unter Berücksichtigung der Sicherheitsabstände sicher an Engstellen geführt (1 PKW parallel zu Radfahrer, bei 4,80m Fahrbahnbreite)
Radfahrer würden als „Bremsen“ eingesetzt	Radfahrer werden sicher innerhalb der geschwindigkeitsreduzierten Fahrstrecke geführt, alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt, es gilt max. 30 km/h
Radfahrer sind bei der Planung zu wenig berücksichtigt	Die gesamte Querschnittsplanung ist unter Berücksichtigung des Radverkehrs erfolgt
Fahrbahnbreite neben Parkständen sollte wegen Radfahrern größer gewählt werden	Vergrößerter Fahrbahnquerschnitt trägt zu Erhöhung der Geschwindigkeiten bei und damit zu Unsicherheiten für alle Verkehrsteilnehmer
Begegnungsflächen des motorisierten Verkehrs sollten größer bemessen werden	Fahrbahnquerschnitte und Begegnungsflächen sind mit Verkehrsbetrieben abgestimmt, Begegnung Bus/Bus ist an Ausweichstellen möglich
Befestigung der Gehwege mit wassergebundenem Material sei unpraktikabel und für die Nutzung mit Inlinern, Boards und Rollstühlen nicht geeignet. Diese Ausbauf orm sei bei Frost und Tauwetter ungeeignet, führe zu Auswaschungen und zur Unkrautbildung. Die „konstante Wartung“ der Gehwege wird angezweifelt. Mit Blick auf Personen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, sollte die Gehwegfläche eben und	Die Entscheidung für Gehwege in wassergebundener Form dient in erster Linie der ausreichenden Zufuhr von Oberflächenwasser zum Erhalt des Baumbestandes und der ortsnahe n Versickerung (Schwammstadt). Die Kornabstufung eines Wegeaufbaus in wassergebundener Form bietet mittlerweile eine hohe Belastbarkeit bei guter Versickerungsfähigkeit des Oberflächenwassers. Das Einbaumaterial ist formstabil, die Nutzung mit Rollstühlen und Rollatoren ist bei ordnungsgemäßem Einbau einwandfrei möglich. Die Gehwege in

erschütterungsarm berollbar sein. (Argumentation Behindertenbeirat)	wassergebundener Form werden – analog zu den herkömmlich befestigten Gehwegen – in das allgemeine Unterhaltungsprogramm der TBL aufgenommen und turnusmäßig gewartet.
Taktile Elemente sind an jeder Straßeneinmündung vorzusehen (Argumentation Behindertenbeirat)	Dieser Punkt wird in die weitere Planung aufgenommen
Anzahl der Parkstände sollte erhöht werden und Grünstreifen zwischen den Bäumen für weitere Parkmöglichkeiten genutzt werden	Der Belegungsgrad der Parkstände wurde über einen längeren Zeitraum mehrfach zu unterschiedlichen Tageszeiten erfasst – die Parkstände, waren insgesamt maximal zur Hälfte belegt. Daher wurde die Anzahl im Plan – zu Gunsten größerer Grünflächen – auf die Hälfte reduziert. Parkstände in den Grünstreifen sind wegen der Beeinträchtigung der Baumwurzeln nicht vorgesehen.
Parkende Fahrzeuge im öffentlichen Raum führen zu Sichtbehinderungen bei Rangierfahrten im Bereich der Grundstückszufahrten	Die Saarstraße ist verhältnismäßig schwach frequentiert, im Grünstreifen ist nur Niedrigbewuchs vorgesehen, die zulässige Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs ist auf 30 km/h begrenzt.
Glasfaserkabel sollte im Zuge der Gehwegerneuerung mit verlegt werden	Die Versorgungsträger sind über die Maßnahme informiert, eine Verpflichtung seitens der Telekommunikationsunternehmen besteht jedoch nicht.
Unterhaltung der Grünflächen und der öffentlichen Stellplatzflächen wird angezweifelt	Diese Flächen werden in das allgemeine Pflegeprogramm aufgenommen und – wie im gesamten Stadtgebiet üblich – turnusmäßig gereinigt.
Lichtsignalanlage Saarstraße/Bensberger Straße – Wartebereich für Radfahrer nicht optimal	Nach dem schweren Unfall wurde der separate Wartebereich für Radfahrer an der Haltelinie unverzüglich entfernt.
Beleuchtung sollte für sehbehinderte Menschen blendfrei sein (Argumentation Behindertenbeirat)	Die Beleuchtung erfolgt mit warmweißen insektenfreundlichen LED-Leuchten – die für sehbehinderte Menschen auch blendfrei ist.

Straßenquerschnitt 1-1 Verkehrsräume

M 1 : 50



Nr.	Bezeichnung/Änderungsvermerk	Datum	bearb.	gez. geprüft
		11.22	Fö	KP

STADT LEVERKUSEN		Tiefbau		
Saarstraße Ausbau		Maßstab	1:50	
zwischen Bensberger Straße und Völklinger Straße		Aktenzeichen	66/660-3024-Fö	
Straßenquerschnitt Verkehrsräume Vorlage		HHSt-Nr.		
		Ers. d. Z.Nr.		
		Ers. f. Z.Nr.		
		Zeichn. Nr.	3024 .00 - 3	
Dezernentin	Fachbereichsleiter	Abteilungsleiterin		
Deppe	Schmitz	Prämaßing		
660	6354	3024	3	03 22
Anlage		03 / 2022-1869		