

Technische Betriebe der Stadt Leverkusen AÖR

Berliner Platz mit Düsseldorfer Straße (B8) bis zur Brückenstraße in Leverkusen Opladen

Bauentwurf Erläuterungsbericht Dezember 2009

INHALTSVERZEICHNIS

1. Darstellung der Baumaßnahme
 - 1.1 Planerische Beschreibung
 - 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme
 - 2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren
 - 2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme/ Vergleich der Varianten
 - 3.1 Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme
 - 3.1.1 Varianten
 - 3.1.2 Bushaltestellen "Berliner Platz" in der südlichen Düsseldorfer Straße
 - 3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum
 - 3.3 Raumordnung, Städtebau

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme
 - 4.1 Trassierung
 - 4.1.1 Trassierungselemente
 - 4.1.2 Zwangspunkte
 - 4.2 Querschnitt
 - 4.2.1 Befestigung der Fahrbahn
 - 4.2.2 Vorhandene Bodenverhältnisse/ vorhandener Deckenaufbau
 - 4.3 Kreuzungen und Einmündungen/ Änderungen im Wegenetz
 - 4.3.1 Knotenpunkte
 - 4.4 Baugrund, Erdarbeiten
 - 4.4.1 Altlasten
 - 4.5 Entwässerung
 - 4.6 Ingenieurbauwerke
 - 4.7 Straßenausstattung
 - 4.8 Besondere Anlagen
 - 4.9 Öffentliche Anlagen
 - 4.10 Leitungen

5. Schutz- und Ersatzmaßnahmen

5.1 Schalltechnische Untersuchung

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

6. Erläuterungen der Kostenberechnung

6.1 Kosten

6.2 Kostenträger

6.3 Beteiligung Dritter

6.3.1 Erläuterung der Kostenteilung

7. Verfahren

8. Durchführung der Maßnahme

Technische Betriebe der Stadt Leverkusen AÖR

Berliner Platz mit Düsseldorfer Straße (B8) bis zur Brückenstraße in Leverkusen Opladen

Bauentwurf Erläuterungsbericht Dezember 2009

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Der Rat der Stadt Leverkusen beabsichtigt den Umbau des Berliner Platzes als kreisrunden Kreisverkehr. Der 5-armige Knotenpunkt wird derzeit als birnenförmige Verkehrsanlage betrieben. Der Ausbau umfasst die Herstellung einer zweistreifigen Ringfahrbahn und die fünf Zufahrtsäste. Die Düsseldorfer Straße (B8) soll bis zur Brückenstraße / Am Weiher ausgebaut werden. Die Technischen Betriebe der Stadt Leverkusen AÖR - im folgenden TBL genannt – werden die Baumaßnahme umsetzen.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der Berliner Platz ist einer der entscheidenden Knotenpunkte des Hauptverkehrsnetzes im Norden von Opladen. Der hochbelastete Knotenpunkt bildet die Verknüpfung von B 232 und die B 8. Der Bereich bildet für den MIV und den ÖPNV eine wichtige Verkehrsschnittstelle.

Die Übersichtslagepläne M 1:25.000 und M 1:5.000 zeigen die Lage im Straßennetz.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Den Umbau des Berliner Platzes beabsichtigt die Stadt Leverkusen bereits seit 2001. Der entsprechende Einplanungsantrag vom 30.05.2001 sah vor, dass Berliner Platz, Düsseldorfer Straße (B8) und Rat-Deycks-Straße (B232) bis zum Rennbaumplatz ausgebaut werden sollten.

Mit dem Planungsbeschluss vom 24.09.2001 (Vorlage Nr. R 760 / 15. TA) wurde der Baubereich beschränkt auf den Berliner Platz einschließlich der verlängerten Zufahrt der Düsseldorfer Straße (B8) bis zur Brückenstraße.

Der Beschluss sah die Umgestaltung des Berliner Platzes in der heutigen birnenartigen Form als 1-spurigen Kreisverkehr vor. Aufgrund fehlender Haushaltsmittel konnte der Beschluss nicht umgesetzt werden.

Im weiteren Planungsverfahren wurde der Entwurf auf einen kreisrunden zweistreifigen KVP leistungstechnisch verbessert. Der aktuelle Entwurf beinhaltet Fußgängerüberwege an allen Ein- und Ausfahrten.

Am 22. 09.2008 wurde über den jetzt vorgelegten Entwurf im Rat der Stadt Leverkusen ein Planungsbeschluss herbeigeführt.

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Die Verkehrsanlage des Berliner Platzes ist den Ansprüchen aus der Verkehrsentwicklung in den letzten Jahrzehnten trotz einiger Sofortmaßnahmen nicht mehr gewachsen.

Der Berliner Platz stellt sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den öffentlichen Nahverkehr einen zentralen Verknüpfungspunkt dar. Erhebliche Fußgängerströme u. a. auch starke Schülerverkehre queren hier, eine Vielzahl von Radfahrern profitieren zwar von dem angrenzend bereits zum Teil ausgebauten Radwegenetz, müssen jedoch im Umbaubereich des Berliner Platzes und im Bereich der nördlichen Düsseldorfer Straße von der Brückenstraße bis zum Berliner Platz die Fahrbahn mitnutzen, da hier keine Radverkehrsanlagen existieren. Die Unzulänglichkeit des heutigen Knotenpunktes als Sonderform des Kreisverkehrs mit 5 Ästen ist deutlich ablesbar, das Gefährdungspotential steigt stetig. Es besteht dringender Handlungsbedarf.

Im Juni und Oktober 2007 wurden vom Fachbereich Tiefbau Verkehrszählungen durchgeführt, wobei Kfz, Fußgänger und Radfahrer separat erfasst wurden. Die Zählungen ergaben, dass die Kfz- Gesamtbelastung des Kreisverkehrs bei ca. 31.000 Kfz / 24h liegt und die Fuß- und Radfahrerquerungen an allen Einmündungen zusammen in der Spitzenstunde von 7:15 - 8:15 Uhr ca. 820 betragen. Verkehrsbeobachtungen vor Ort haben gezeigt, dass sich hauptsächlich in der Abendspitze überlange Staus besonders in der Bonner Straße und der südlichen Düsseldorfer Straße bilden, welche sich nur sehr langsam abbauen.

In der Zusammenfassung weist der derzeitige Kreisverkehr folgende Mängel auf:

- verkehrliche Überlastung in den Spitzenstunden, erhebliche Stauerscheinungen
- schlechter baulicher Zustand der Fahrbahn und Verkehrsnebenflächen einschließlich der Bordanlagen
- fehlende Radverkehrsanlagen
- fehlende Überquerungsmöglichkeit der nördlichen Düsseldorfer Straße für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Kreiszu- und ausfahrt
- vorh. Unfallschwerpunkt im Einmündungsbereich Bonner Straße / Berliner Platz
- schlechter baulicher Zustand und gravierende Mängel in der Straßengeometrie im Bereich der nördlichen Düsseldorfer Straße (unübersichtliche S-Kurve)

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme/ Vergleich der Varianten

Leistungsfähigkeitsuntersuchungen zur Folge wird ein Kreisverkehr mit 2 Fahrstreifen in der Ringfahrbahn erforderlich. Dieses Ergebnis entspricht auch dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Hier wird die Belastungsgrenze von 1-spurigen Kreisverkehren bei max. ca. 25.000 Kfz / 24h angegeben. Aufgrund der innerstädtisch zur Zeit stagnierenden oder in einigen Bereichen leicht rückgängigen Verkehrsentwicklungszahlen für den MIV wurden für die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen die Prognosebelastungen 2025 in der heutigen Belastungsgröße angenommen (worst case). Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Leverkusen (Prof. Beckmann, 2005) begründet in seinem Abschlussbericht diesen leichten Rückgang aus leicht rückläufigen Bevölkerungsstrukturdaten und Arbeitsplatzzahlen, die jedoch durch eine Stärkung des Dienstleistungssektors zum Teil kompensiert werden. Die angenommenen Belastungszahlen liegen mit dieser Betrachtung zwar einerseits auf der sicheren Seite, andererseits wird auch deutlich, dass die Belastungszahlen die Kapazität eines KVP mit einstreifiger Ringfahrbahn auch in den nächsten 15 Jahren deutlich überschreiten werden.

3.1 Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

Die beschlossene Vorschlagsvariante ist kreisrund geplant. Der Außendurchmesser beträgt 43 Meter. In der südlichen Düsseldorfer Straße ist die Kreiszufahrt 1-spurig mit einem zusätzlichen Bypass in die Rat-Deycks-Straße geplant. Durch den Bypass kann ein Rückstau in der Zufahrt der südlichen Düsseldorfer Straße weitgehend vermieden bzw. schneller abgebaut werden. Zudem entlastet der Bypass die heute stark belastete Kreisausfahrt der Rat-Deycks-Straße. Aufgrund des Bypasses wird der Fußgängerüberweg über die südliche Düsseldorfer Straße etwas weiter vom Kreis abgerückt.

Für die Rat-Deycks-Straße und die Bielertstraße ist die geplante 1-spurige Zufahrt ausreichend. Die Bielertstraße wird im Vergleich zur heutigen Situation durch Änderung der Linienführung im Einmündungsbereich klarer und eigenständig an den Kreis herangeführt.

Die 2-spurige Zufahrt in der nördlichen Düsseldorfer Straße bleibt bestehen. Ein Bypass in die Bonner Straße ist aus Platzgründen nicht realisierbar.

Die geplante 1-spurige Zufahrt der Bonner Straße gewährleistet eine ausreichende Verkehrsqualität.

Die private Zufahrt zum Gewerbebetrieb (Baumarkt) zwischen südlicher Düsseldorfer Straße und Bonner Straße ist verkehrstechnisch als schwierig anzusehen. Insofern soll in den Grunderwerbsverhandlungen festgelegt werden, dass hier ausschließlich die Beschäftigten und keine Kunden zufahren dürfen. Darüber hinaus wird noch geprüft, ob die heute schon mögliche Andienung über Auestraße und Kopernikusstraße zukünftig ausschließlich genutzt werden kann.

Bis auf die Einmündung der Bielertstraße sind in allen einmündenden Straßen Fahrbahnteiler vorgesehen. Der Kreisverkehr erhält rundum laufende Geh- und Radwege. Die heute fehlende Überquerungsmöglichkeit der nördlichen Kreiszu- und -ausfahrt der Düsseldorfer Straße wird für Fußgänger und Radfahrer ergänzt. Durch diese zusätzliche Überquerungsmöglichkeit werden die übrigen Kreiszu- und -ausfahrten von querenden Fußgängern und Radfahrern entlastet, was sich positiv auf die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs auswirkt. Die vorliegende Planung sieht in allen einmündenden Straßen Fußgängerüberwege und Radfahrerfurten vor. Hierdurch erhalten Fußgänger und Radfahrer Vorrang vor dem Kfz-Verkehr. Diese Priorisierung geht auf die benachbarten Schulen und die daraus resultierenden Schülerverkehre sowie auf die Empfehlungen aus dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren zurück.

Die vorhandenen nördlichen Stellplätze vor der Ladenzeile erhalten eine eigene Fahrgasse, welche baulich sicher von der Kreisfahrbahn getrennt wird und von heute ca. 3,50 m auf 4,00 m verbreitert werden soll. An dieser Fahrgasse ist eine Ladezone für kleine Lkw geplant. Die vorhandenen Stellplätze und der vorhandene Geh- und Radweg in diesem Bereich sollen soweit wie möglich erhalten bleiben. Durch die sichere Überquerungsmöglichkeit der v. g. Fahrgasse für Fußgänger und Radfahrer müssen 3 Stellplätze entfallen.

Die vorhandene Stele im heutigen Kreisverkehr bleibt in der bestehenden Form erhalten.

3.1.1 Varianten

Bei einer Variantenuntersuchung wurde auch die Möglichkeit einer Beibehaltung der heute birnenartigen Gestaltung geprüft.

Die Kreisfahrbahn wurde ebenfalls 2-spurig geplant und die querenden Fußgänger und Radfahrer erhielten auch hier in allen Einmündungen durch Fußgängerüberwege und Radfahrerfurten Vorrang vor dem Kfz-Verkehr.

Bis auf die nachfolgenden Punkte enthielt die birnenartige Lösung die gleichen verkehrstechnischen Eigenschaften und Qualitätsmerkmale wie die kreisrunde Variante:

- in der südlichen Düsseldorfer Straße ist aus Platzgründen nur eine 1-spurige Zufahrt ohne Bypass möglich. Die hier geplante 1-spurige Zufahrt ergibt eine gerade noch ausreichende Verkehrsqualität
- in dieser Variante entfällt im Bereich der vorhandenen nördlichen Stellplätze durch die erforderlichen Umbauarbeiten 1 Stellplatz

Durch den o.g. Bypass ist, insbesondere in der Abendspitze, mit erheblichen Vorteilen für die Verkehrsqualität der Kreiszufahrt der südlichen Düsseldorfer Straße und für die Kreisausfahrt der Rat-Deycks-Straße zu rechnen.

Seitens der Verwaltung wurde daher im Planungsbeschluss die Variante mit runder Mittelinsel und Bypass der Politik empfohlen. Dieser Empfehlung ist der Rat der Stadt am 22. 09.2008 gefolgt und hat den vorgelegten Entwurf beschlossen.

3.1.2 Bushaltestellen "Berliner Platz" in der südlichen Düsseldorfer Straße

In der südlichen Düsseldorfer Straße ist geplant, die vorhandenen Bushaltestellen "Berliner Platz" zu erweitern und zu modernisieren. Aufgrund der geringen Busfolgezeiten kommt es häufiger vor, dass zwei Busse in derselben Richtung gleichzeitig an den Haltestellen ankommen. Insbesondere im Bereich der Kreisausfahrt führt dies häufig zu Problemen, da der Fußgängerüberweg blockiert wird und der Stauraum zwischen Kreis und Bus sehr gering ist. Es ist geplant, die Haltestelle um eine Buslänge in Richtung Opladen zu erweitern um den Fußgängerüberweg auch bei 2 haltenden Bussen nicht zu blockieren und den Stauraum zwischen Kreis und Bus zu vergrößern. Hierdurch entfallen 3 Pkw-Stellplätze. In beiden Richtungen erhalten die Haltestellen Buskapsteine für jeweils 2 Buslängen sowie taktile Leitlinien für Sehbehinderte, eine Wartehalle auf der Nordseite und einen besonders stand- und verschleißfesten Fahrbahnaufbau im Bereich der Haltestellen.

3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Die Begrünung des Knotenpunktes Berliner Platz besteht aus der Platzmitte des heutigen Kreisverkehrs, der alten Allee der Rat-Deycks-Straße ergänzt durch straßenbegleitende kleinere Alleebäume in den anderen Zufahrten und am Platzrand. Bei der Umgestaltung der Kreismitte wird der Bestand so weit möglich in die Umgestaltung einbezogen. Die alten Alleebäume werden geschützt und gehalten. Der Baumbestand im Platzrandbereich und in der Düsseldorfer Straße wird einheitlich erneuert. Die Düsseldorfer Straße zwischen Berliner Platz und Brückenstraße erhält eine beidseitige Alleebepflanzung. Als Bäume sollen Winterlinden gepflanzt werden. Mit der Umgestaltung wird somit der wertvolle Grünbestand erhalten und durch Neupflanzungen ein ausgewogenes Gesamtbild erzeugt.

3.3 Raumordnung, Städtebau

Die Umgestaltung des Platzes mit mehr Grünflächen und höherer Leistungsfähigkeit und die Verbesserung der Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer sichert die Standortqualität des Stadtviertels.

Darüber hinaus werden Belange der Raumordnung nicht berührt.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierung

4.1.1 Trassierungselemente

Aufgrund des punktuellen Maßnahmeumfanges richten sich die Trassierungselemente im Lageplan an den gegebenen Platzverhältnissen aus. Sie wurden fahrgeometrisch überprüft. Aufgrund der Topografie liegen die Längsneigungen überall unter 3 %.

4.1.2 Zwangspunkte

Zwangspunkte ergeben sich im Platzbereich durch die Einpassung des Kreisverkehrs in die Örtlichkeit. Im Eckbereich der Bonner Straße und der nördlichen Düsseldorfer Straße steht als Straßenbegrenzung eine denkmalgeschützte Mauer, die gehalten werden muss. Weitere Zwangspunkte in Lage und Höhe stellen der wertvolle Baumbestand und die Grundstücksverhältnisse dar. In begrenztem Maß ist Grunderwerb erforderlich.

4.2 Querschnitt

Die zweistreifige Ringfahrbahn im Kreis hat eine Breite von 9 m, der Innenkreis einen Durchmesser von 25m und der Außenkreis einen Durchmesser von 43 m. Bis auf die Zufahrt Düsseldorfer Straße Nord (zweistreifig) erhält der KVP einstreifige Zufahrten und Ausfahrten.

Der Ausbau der Zufahrt der Düsseldorfer Straße aus Richtung Norden erfolgt von der Einmündung Brückenstraße / Am Weiher (ca. 220 m). Der Entwurf sieht hier das Trennungsprinzip vor mit folgender Regelquerschnittsaufteilung von der Nord- zur Südseite:

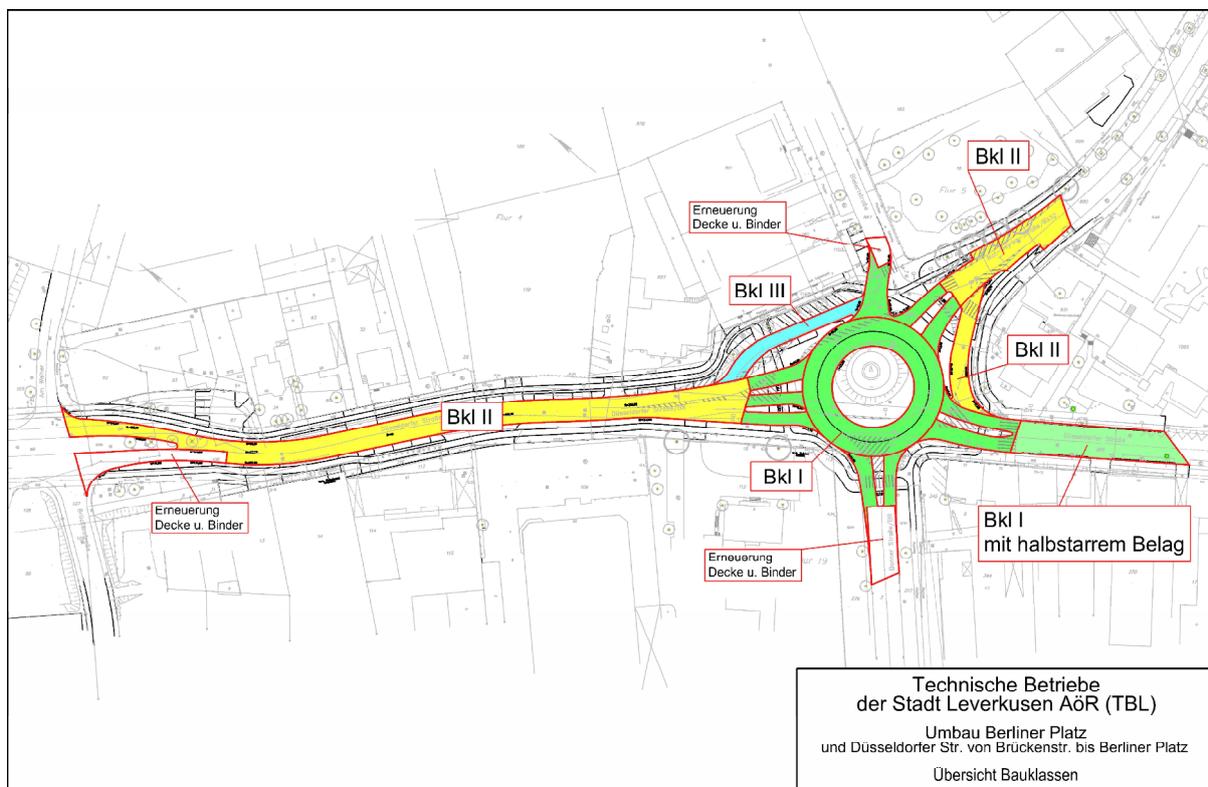
- ca.1,80 m Gehweg
- 1,60 m Radweg
- 2,00 m Längsparkstände bzw. 2,00 m Grünstreifen / Baumbeste zzgl. 0,75 m Sicherheitsstreifen
- 7,00 m Fahrbahn (3,50 m je Fahrspur)
- 2,00 m Längsparkstände bzw. ca. 1,90 m Grünstreifen / Baumbeste zzgl. 0,75 / 0,95 m Sicherheitsstreifen
- 2,00 m Radweg
- ca.2,00 m Gehweg

In Fahrtrichtung zur Wupperbrücke wird die heute unübersichtliche und starke S-Kurve vor der Einmündung der Straße Am Weiher wesentlich entschärft. Durch die geplanten beidseitigen Radwege, welche von der Fahrbahn getrennt sind, erfolgt der heute fehlende Netzschluss für Radfahrer bis zum Berliner Platz. Die Planung sieht in diesem Ausbaubereich die Anlage von 11 Stellplätzen und eine Ladezone im Bereich Haus Nr. 56 vor. Zurzeit sind hier 10 Stellplätze vorhanden

4.2.1 Befestigung der Fahrbahn

Für den Neubauabschnitt ergibt sich entsprechend der Verkehrsbelastungen gemäß RStO die Bauklasse II für die nördliche Düsseldorfer Straße. Entsprechend der RStO wurde für die Kreisfahrbahn eine Bauklasse höher, also die Bauklasse I gewählt.

Eine Übersicht über die Bauklasse zeigt nachfolgende Abbildung:



4.2.2 Vorhandene Bodenverhältnisse, vorhandener Deckenaufbau

Im Rahmen der anstehenden Kanalsanierung im Umbaubereich wurden Ende 2008 Bodenuntersuchungen angestellt. Die Ergebnisse sind in der Anlage 10 dargestellt.

Der Umbaubereich liegt im ehemaligen Überschwemmungsgebiet der Wupper. Die Bohrpunkte 1-5 weisen sehr uneinheitliche Schwarzdeckenaufbauten auf, ein Indiz für mehrfach neu aufgebrachte Verschleißschichten. In der Fahrbahn im nördlichen Bereich des Berliner Platzes und z.T. in der Düsseldorfer Straße wurde die Überbauung einer Pflasterdecke festgestellt. Unter der befestigten Schicht bzw. unter dem Pflaster wurden in der Regel ungebundene Tragschichten aus Schotter, Kies und Sand erbohrt. Im KRB 3 fehlt eine solche Schicht (nördlicher Platzbereich).

Die Ergebnisse des Gutachtens verdeutlichen die Notwendigkeit der Erneuerung des bituminösen Aufbaus auf nahezu der vollständigen Baustrecke.

Das Gutachten sagt auf der anderen Seite aus, dass in begrenztem Maß die ungebundenen Tragschichten verbleiben können. Daher wurden hier in der Kostenschätzung entsprechende Abschläge in den Massen gemacht.

4.3 Kreuzungen und Einmündungen/ Änderungen im Wegenetz

Alle bestehenden Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten. Es sind keine Änderungen des Wegenetzes geplant.

4.4 Baugrund, Erdarbeiten

Siehe Punkt 4.2.2

4.4.1 Altlasten

Das Bodengutachten weist für den Bereich des Berliner Platzes der unter der Verschleißschicht liegende Asphalt als teerartig einzustufen ist. Die Untersuchung der entsprechenden Probe ergab eine Überschreitung des PAK Gehaltes. Der hieraus folgenden Empfehlung des Gutachters, die Asphaltdecke in zwei Arbeitsschritten abzufräsen und den belasteten Anteil getrennt zu entsorgen, wurde in der AKS Rechnung getragen.

4.5 Entwässerung

Die Straßenentwässerung im Umbaubereich erfolgt wie im Bestand an die örtliche Kanalisation. Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung hat ergeben, dass eine separate Straßenentwässerung mit Klärung und Rückhaltung kostenmäßig wesentlich ungünstiger und damit nicht vertretbar ist.

4.6 Ingenieurbauwerke

- entfällt -

4.7 Straßenausstattung

Der Platz und Düsseldorf Straße erhalten eine neue Beleuchtung. Insgesamt werden 25 neue Leuchten auf 18 Masten im Baubereich installiert. Die Beleuchtung im Platzbereich dient der Sicherheit des Verkehrsablaufs im Knotenpunkt und in den Querungen, die Beleuchtung im Bereich der Düsseldorf Straße der Rad- und Gehwegflächen und der optischen Führung der Straße.

4.8 Besondere Anlagen

- entfällt -

4.9 Öffentliche Anlagen

Im Bereich der Düsseldorfer Straße südlich des Berliner Platzes umfasst der Ausbau der Zu- und Ausfahrt auch die dort liegenden Bushaltestellen. Auf der Ostseite wird eine heute nicht vorhandene Wartehalle ergänzt.

4.10 Leitungen

In Abstimmung mit der Straßenbaumaßnahme werden im Vorfeld umfangreiche Sanierungsmaßnahmen an der Kanalisation durchgeführt. Hierzu gehören auch die Sanierungen der Hausanschlüsse. Darüber hinaus wird die Maßnahme rechtzeitig mit den Versorgungsträgern abgestimmt.

5. Schutz- und Ersatzmaßnahmen

5.1 Schalltechnische Untersuchung

Infolge der räumlich unerheblichen Veränderungen, die tendenziell überall zu einer nicht hörbaren Entlastung der Schallimmissionen führen wird, wurde auf ein entsprechendes Gutachten verzichtet.

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

- entfällt -

5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

6. Erläuterungen der Kostenberechnung

6.1 Kosten

6.1.1 Die Gesamtkosten des Umbaus des Berliner Platzes und der Düsseldorfer Straße betragen 1,603 Mio. €

Die Grunderwerbskosten betragen hiervon 0,012 Mio. €

Die Baukosten des reinen Straßenbaus betragen gemäß der AKS 1,591 Mio. €

Somit ergeben sich als zu beantragende Gesamtkosten für die Einplanung nach Fö-RiSta IV

Baukosten in Höhe von	1,591Mio. €
<u>Grunderwerbskosten in Höhe von</u>	<u>0,012Mio. €</u>
Gesamtprojektkosten Berliner Platz	1,603 Mio. €

Die zuwendungsfähigen Planungskosten (2%) betragen 29.880 €

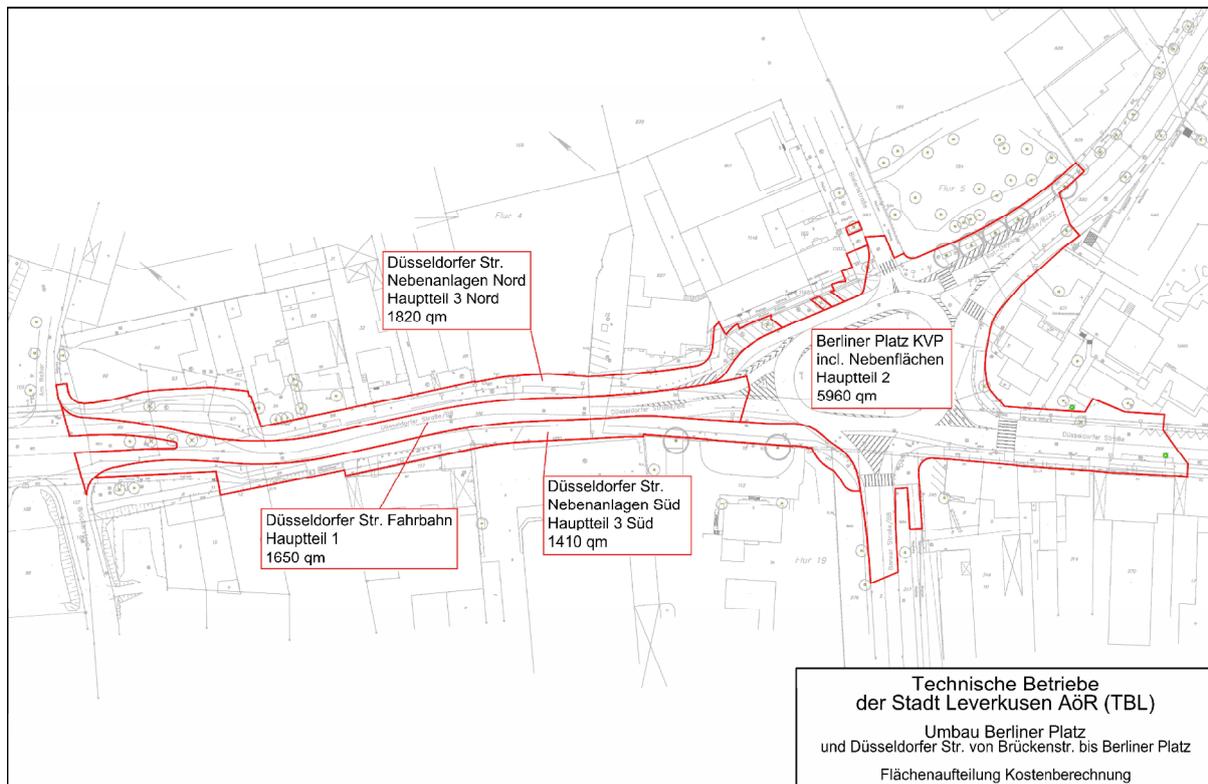
6.2 Kostenträger

Kostenträger der Maßnahme sind die Technischen Betriebe der Stadt Leverkusen AöR (TBL). Sie beantragen hierfür Zuwendungen nach dem Entflechtungsgesetz IV (70% für die Baukosten einschl. Grunderwerbskosten sowie 2% der Baukosten für Planungskosten).

6.3 Beteiligung Dritter

Der Umbaubereich zwischen der Einmündung Am Weiher und Bielertstraße sowie zwischen der Einmündung Brückenstraße und Bonner Straße ist nach § 8 Kommunalabgabengesetz KAG beitragspflichtig.

Die Flächen zur Berücksichtigung der KAG Bereiche, Düsseldorfer Str. Nebenanlagen Nord und Süd, stellt folgende Abbildung dar:



Danach tragen die Beitragspflichtigen folgende prozentuale Anteile der beitragsfähigen Kosten für die Herstellung der:

- | | |
|---|-----|
| • Gehwege und Parkflächen einschließlich Begrünung | 40% |
| • Radwege einschließlich Sicherheitsstreifen | 10% |
| • begrünten Sicherheitsstreifen zwischen Radwege und Fahrbahn | 10% |
| • Beleuchtung | 10% |

Die Kosten für die Erneuerung der Fahrbahn lösen keine Beitragspflicht aus.

6.3.1 Erläuterung der Kostenteilung

Die Aufteilung der Gesamtkosten ist laut der AKS und den Berechnungen in Muster 1 und Muster 2 wie folgt anzusetzen:

Bund	1.075.116,00 €
KAG/ Gemeinde	97.000,00 €
<u>TBL</u>	<u>430.884,00 €</u>
Gesamt	1.603.000,00 €

7. Verfahren

Ein planungsrechtliches Verfahren für die Umsetzung des Projektes ist nicht erforderlich.

8. Durchführung der Maßnahme

- Baubeschluss: 2. Quartal 2010
- Baubeginn nach Bewilligung beabsichtigt in 2010

Stadt Leverkusen, den 18.12.2009

Fachbereich Tiefbau FB 66

Christian Syring