



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2019/3051

Der Oberbürgermeister

V/66-660-ws

Dezernat/Fachbereich/AZ

28.08.19

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen	16.09.2019	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	24.09.2019	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	10.10.2019	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Umbau Kreisverkehrsplatz Stauffenbergstraße/Rennbaumstraße

Beschlussentwurf:

Dem Bau eines einspurigen Kreisverkehrs mit einem zusätzlichen Bypass Stauffenbergstraße/Rennbaumstraße-Ost aus der Vorlage Nr. 2018/2182 wird zugestimmt.

gezeichnet:

Richrath

In Vertretung
Deppe

Schnellübersicht über die finanziellen bzw. bilanziellen Auswirkungen, die beabsichtigte Bürgerbeteiligung und die Nachhaltigkeit der Vorlage

Ansprechpartner / Fachbereich / Telefon: Herr Wildschütz/FB 66/ 406 - 6613

(Kurzbeschreibung der Maßnahme, Angaben zu § 82 GO NRW bzw. zur Einhaltung der für das betreffende Jahr geltenden Haushaltsverfügung.)

A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung und in den Folgejahren:

(z. B. Anschaffungskosten/Herstellungskosten, Personalkosten, Abschreibungen, Zinsen, Sachkosten)

„öffentliche Verkehrsfläche“ - Endausbau Kreisel Stauffenbergstraße -
Nr. 66721205051045

2020: 10.000 €
2021: 500.000 €
2022: 500.000 €
Spätere Jahre: 370.000 €

C) Veränderungen in städtischer Bilanz bzw. Ergebnisrechnung / Fertigung von Veränderungsmittelungen:

(Veränderungsmittelungen/Kontierungen sind erforderlich, wenn Veränderungen im Vermögen und/oder Bilanz/Ergebnispositionen eintreten/eingetreten sind oder Sonderposten gebildet werden müssen.)

Abschreibung Restbuchwert für Altanlagen: ca. 10.6000 €,
Aktivierung Anschaffungskosten: 1.380.000 €,
jährliche Abschreibung: ca. 46.000 €.

kontierungsverantwortliche Organisationseinheit(en) und Ansprechpartner/in:

D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss.)

Fördermaßnahme FöRi-Kom-Stra § 5 Kommunalen Straßenbau Bz. Köln.

E) Beabsichtigte Bürgerbeteiligung (vgl. Vorlage Nr. 2014/0111):

Weitergehende Bürgerbeteiligung erforderlich	Stufe 1 Information	Stufe 2 Konsultation	Stufe 3 Kooperation
[nein]	[ja]	[nein]	[nein]
Beschreibung und Begründung des Verfahrens: (u.a. Art, Zeitrahmen, Zielgruppe und Kosten des Bürgerbeteiligungsverfahrens)			

F) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

Klimaschutz betroffen	Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nachhaltigkeit
[nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]

Begründung:

Ausgangslage:

Der Rat der Stadt Leverkusen hat in seiner Sitzung am 09.07.2018 die Vorlage Nr. 2018/2182 „Ausbau Kreisverkehrsplatz Stauffenbergstraße/Rennbaumstraße“ beschlossen und damit die Verwaltung mit der Planung eines einspurigen Kreisverkehrs mit zusätzlichem Bypass Stauffenbergstraße/Rennbaumstraße-Ost beauftragt.

Die nach dem Planungsbeschluss durchgeführte detaillierte Kostenberechnung hat Kosten in Höhe von 1,13 Mio. € ergeben. Daher ist ein separater Baubeschluss erforderlich. Im Vorfeld dieser Entscheidung wurden mehrere Varianten eines Kreisverkehrs im Rahmen eines umfangreichen, durch ein Ing.-Büro erstellten Verkehrsgutachtens im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit und auf die Auswirkungen auf die Nachbarknoten untersucht. Grundlage dieser Untersuchung waren sowohl umfangreiche Verkehrszählungen und Staulängenerfassungen als auch die Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung in Opladen, bezogen auf das Prognosejahr 2025.

Planung/Technische Details:

Die Festlegung der Planungsparameter erfolgt auf der Grundlage des Merkblattes für die Anlage von Kreisverkehren als einspuriger Kreisverkehr mit 30 m Außendurchmesser. Der geplante Kreisverkehr besitzt somit einspurige Zu- und Ausfahrten. Der Kreismittelpunkt wird durch die Anpassung der Kreisgeometrie um ca. 6 m nach Südwesten verschoben, um fahrdynamische Verbesserungen bei der Befahrung zu erzielen. Die vorhandenen provisorischen Markierungen werden durch bauliche Elemente ersetzt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Der vorhandene Bypass Rennbaumstraße-West/Stauffenbergstraße bleibt erhalten.

An der südöstlichen Seite wird ein zweiter Bypass für die Verkehrsbeziehung Stauffenbergstraße/Rennbaumstraße-Ost hergestellt. Hierdurch ist für zu Fuß Gehende und Rad Fahrende eine zusätzliche Überquerungshilfe auf der Rennbaumstraße-Ost erforderlich. Durch den zusätzlichen Bypass wird sich der morgendliche Rückstau auf der Stauffenbergstraße reduzieren, da ca. $\frac{1}{3}$ des zufließenden Verkehrs in Richtung Rennbaumstraße Ost (Richtung Burscheid) fährt. Somit kann die vorhandene Dosierungsanlage auf den reduzierten Rückstau angepasst werden und durch Verlängerung der Rotzeit eine verbesserte Leistungsfähigkeit für die Zufahrt Rennbaumstraße-Ost erzielt werden, da größere Zeitlücken für die einfahrenden Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Die Dosierungsanlage wird als ortsfeste lichtsignalgeregelt Rot-/Dunkelanlage installiert.

Die Kreisgeometrie ist so gewählt, dass Fahrzeuge aller Art den Kreis mit mäßiger Geschwindigkeit ungehindert durchfahren können. Die Kreiszufahrten haben eine Breite von 3,75 m und die Kreisausfahrten bis zu 4,00 m. Zur Verbesserung der Erkennbarkeit wird die Kreisinsel mit sogenannten F-Borden (abgeschrägten Borden) mit reflektierender Beschichtung ausgebildet. Die Planung sieht eine Kreisfahrbahn von 8 Metern vor, die sich in einen 5,50 m breiten Außen- und 2,50 m breiten Innenring gliedert. Die Trennung erfolgt durch einen markierten Breitstrich (weiß), der im Bedarfsfall von großen Fahrzeugen überfahren werden kann. Die geplanten Straßenzüge der zulaufenden Äste werden aus Gründen der Verkehrssicherheit soweit möglich radial auf den Kreismittelpunkt zugeführt. Die Oberflächenausbildung erfolgt in Asphaltbeton (AB).

Die Radverkehrsführung wird aus sämtlichen Richtungen in ausreichendem Abstand vor dem Knotenpunkt über baulich ausgebildete Rampen vom Fahrbahnniveau auf Gehwegniveau geführt. Im Bereich des Kreisverkehrs erfolgt die Führung umlaufend durch einen von der Kreisfahrbahn abgesetzten, getrennten Rad-/Gehwegstreifen. Dieser wird durch einen umlaufenden Sicherheitsstreifen zur Kreisfahrbahn hin baulich getrennt. Die Oberflächenausbildung der Radwegführung erfolgt in Anlehnung an die vorhandene Anlage in Asphaltbeton (AB). Die Oberflächenbefestigung der Gehwege erfolgt mit Betonplatten 30/30/8 cm. Die Oberflächenausbildung des Sicherheitstrennstreifens zwischen der Fahrbahn und dem Rad-/Gehweg erfolgt in Betonpflaster 10/20/8 cm (grau).

An sämtlichen Ästen der Kreisverkehrsanlage erfolgt die Querung des Rad- und Fußverkehrs durch baulich ausgebildete Fahrbahnteiler. Die Kennzeichnung der Furten und Zebrastreifen für den querenden Verkehr der zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden erfolgt durch Markierung (rot) dauerhaft aufgelegt und Beschilderung gemäß der StVO. Die fußläufige Sicherung des Außengeländes der Kindertagesstätte „Buddelkiste“ im Verlauf der Rennbaumstraße (Ost) bleibt durch ein vorhandenes Füllstabgeländer im Sicherheitsstreifen zwischen Geh- und Radweg erhalten.

Zur Verbesserung der Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen erfolgt an den Querungsstellen der Fahrbahn der Ausbau mit Bodenindikatoren, sogenannten taktilen Elementen aus Betonstein für Geh- und Sehbehinderte.

Begrünung:

Der vorhandene Baum in der Kreisinsel des Kreisverkehrsplatzes muss aufgrund der Verschiebung der Mittelinsel versetzt werden. Hierfür wird in Absprache mit dem Fachbereich Stadtgrün der Straßenbaum im Umfeld zwischengelagert und nach Fertigstellung der Baumaßnahme in der neuen Kreisinsel neu gepflanzt. Die Kreisinsel wird durch einen leicht erhabenen Erdhügel (+30 cm) ausgebildet, der zum Kreismittelpunkt ansteigt. Für eine künftige Nutzung der Kreisinsel sind zwei Schutzrohrleitungen für Strom und Wasser geplant. Weiterhin wird die Kreisinsel durch einen gepflasterten Innenring umgeben, der zur Erleichterung von Unterhaltungsarbeiten der Begrünung dient. Die geplanten Maßnahmen der Begrünung sehen sechs weitere Baumstandorte und Grünflächen mit Niedrigbewuchs zur Betonung des räumlichen Erscheinungsbildes vor.

Beleuchtung:

Die Straßenbeleuchtung erfolgt nach dem Stand der Technik mit Standardleuchten mit LED-Aufsatz. Zur Betonung der Kreisgeometrie sind an den vier Ästen der Kreisanlage Einzelleuchten mit Doppelausleger geplant. Die Ausleuchtung an den Querungen des Fuß- und Radverkehrs erfolgt nach der Beleuchtungsrichtlinie der R-FGÜ 2001.

Ing.- Bauwerk Durchlass „Wiembach“:

Das Durchlassbauwerk „Wiembach“ bleibt in seiner Lage und in der Höhe unberührt. Hierfür wurden die Zwangspunkte des Bauwerks am Ober- und Unterstrom bei der Planung berücksichtigt. Die Abdichtungs-/Isolierarbeiten an der Oberfläche des Konstrukti-

onsbauwerks innerhalb der Kreisfahrbahn erfolgen in Abstimmung mit den Technischen Betrieben der Stadt Leverkusen AöR (TBL).

ÖPNV/Bushaltestelle „Talstraße“:

Bei der Haltestelle „Talstraße“, die westlich des Kreisverkehrs gelegen ist, handelt es sich im Wesentlichen um eine Aussteigerhaltestelle mit überwiegend Schülerverkehr der nahe gelegenen Marienschule Opladen, der Theodor-Heuss-Realschule und des Berufskollegs Opladen. Der Schülerverkehr zum Berufskolleg Opladen überquert von der Bushaltestelle kommend den Kreisverkehr, sodass in der Morgenspitze der wartepflichtige Kfz-Verkehr hiervon beeinflusst ist. Eine Verlegung der Haltestelle in Richtung des Berufskollegs würde allerdings keine andere Situation hervorrufen, da nunmehr der Schülerverkehr zur Marienschule Opladen und zur Theodor-Heuss-Realschule den Kreisverkehr überqueren würde. Da zudem der derzeitige Standort der Haltestelle eine gute Andienung für alle drei Schulen gewährleistet, soll dieser beibehalten werden.

Grunderwerb:

Für den Ausbau der Kreisanlage sind in einem Teilbereich des südöstlichen Quadranten des Kreisverkehrs (ehemaliges Autohaus) Flächen für den Straßenbau zu erwerben. Das Grunderwerbsverfahren wurde durch den Fachbereich Finanzen, Abteilung Liegenschaften, eingeleitet und erste Gesprächsverhandlungen mit dem Eigentümer wurden geführt. Das Gutachten für den Erwerb der Teilfläche und den Abriss der Autohalle wurden beauftragt.

Planungsrecht:

Die für den Ausbau des Kreisverkehrs benötigten Flächen befinden sich innerhalb des Bebauungsplans Nr. 221/II „Opladen - Kreisverkehr Rennbaumstraße/Stauffenbergstraße“. Die Vorlage für die öffentliche Auslegung erfolgt in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Planen am 16.09.2019 (siehe Vorlage Nr. 2018/2073). Die öffentliche Auslegung soll im Zeitraum vom 07.11.2019 bis einschließlich 09.12.2019 erfolgen. Die Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplanes (Planungsrecht) wird voraussichtlich nach der Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses im Frühsommer 2020 erreicht. Parallel zum Bebauungsplanverfahren wird der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Leverkusen geändert. Die Offenlage der 20. Änderung des FNP erfolgt zeitgleich zum o. g. Bebauungsplan. Nach Feststellungsbeschluss durch den Rat der Stadt Leverkusen und Genehmigung durch die Bezirksregierung Köln wird auch hier die Rechtsgültigkeit zum Frühsommer 2020 erwartet.

Kosten und Finanzierung:

Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich laut Kostenberechnung für den Straßenbau auf 1,13 Mio. €. Kostenträger der Gesamtmaßnahme ist die Stadt Leverkusen. Im Haushalt sind hierfür 1,38 Mio. € etatisiert. Als Finanzreserve wird dieser Haushaltsansatz zum Haushalt 2022 um 15 % erhöht. Für das Vorhaben wurde vorbehaltlich der Beschlussfassung dieser Vorlage im Mai 2019 ein Zuschussantrag gemäß den Förderrichtlinien des kommunalen Straßenbaus (FöRi-kom-Stra) bei der Bezirksregierung Köln gestellt. Das Straßenbauvorhaben soll durch Zuwendungen im Rahmen des Förderprogramms mit derzeit 70 % der zuwendungsfähigen Kostenteile des Straßenbaus finan-

ziert werden. Die Maßnahme löst keine Beitragspflicht nach dem kommunalen Abgabengesetz (KAG) aus. Die erforderlichen Baukosten wurden entsprechend dem Bauzeitenplan in die Finanzplanung der Stadt Leverkusen aufgenommen und stehen ab dem Jahr 2022 bereit.

Durchführungszeitraum/weitere Vorgehensweise:

Vorbehaltlich der Baubeschlussfassung im Oktober 2019 ist beabsichtigt, das Projekt folgendermaßen weiter zu bearbeiten:

Sommer 2021: Ausschreibungs- und Vergabeverfahren einschließlich des Verwaltungsrates der Technischen Betriebe der Stadt Leverkusen AöR (TBL), vorbehaltlich des Zuwendungsbescheids oder des bewilligten vorzeitigen Maßnahmenbeginns und der haushaltsrechtlichen Genehmigung; Verfahrensdauer ca. 8 Monate.

Herbst 2021: Information für die Bevölkerung in Opladen mit Information zum Umbau, Bauablauf etc.

Anfang 2022: Baubeginn Umbau KVP Stauffenbergstraße/Rennbaumstraße, Bauzeit ca. 11 Monate; weitere Details sind dem beigefügten Bauzeitenplan (siehe Anlage 9) zu entnehmen.

Der Umbau des Knotenpunktes erfolgt unter Aufrechterhaltung des Verkehrs bei halbseitiger Sperrung der Fahrbahn in Teilabschnitten, um möglichst wenig Umleitungsverkehr bzw. Behinderungen für den fließenden Verkehr auszulösen. Mit der Umsetzung des Bauvorhabens kann vorbehaltlich der Beschlussfassung zum Bebauungsplan, des Bewilligungsbescheids der Bezirksregierung Köln, des erfolgten Grunderwerbs und der haushaltsrechtlichen Genehmigung ab 2022 begonnen werden.

Wichtiger Hinweis: Die o. g. zeitliche Abfolge ist zum einen abhängig von der Genehmigung des Zuschussantrages und zum anderen von der gesamtstädtischen Baustellenkoordination (Baustellenmanagement). Ein Baubeginn der v. g. Maßnahme ist erst nach Fertigstellung des Kreisverkehrs an der Freiherr-vom-Stein-Straße möglich, um die Verkehre in Opladen nicht zu stark zu belasten.

(Hinweis des Fachbereichs Oberbürgermeister, Rat und Bezirke: Die Pläne in den Anlagen sind im Ratsinformationssystem Session in farbiger und vergrößerter Darstellung einzusehen.)

Anlage/n:

- Anlage 1 Übersichtsplan
- Anlage 2 Straßenbaulageplan
- Anlage 3 Ausbauquerschnitt u. Details
- Anlage 4 Baukostenberechnung AKVS - Straßenbau
- Anlage 5 Honorarkosten TBL- Straßenbau
- Anlage 6 Detailkosten Begrünung
- Anlage 7 Detailkosten Beleuchtung EVL

Anlage 8 Detailkosten LSA -Dosieranlage
Anlage 9 Bauzeitenplan