TOP

Ausschuss für Stadtentwicklung	25.09.2019

öffentlich

Vorlage Nr.	473/2019-9
Stand	08.08.2019

Betreff Vorstellung der Vorentwurfsplanung zum Ausbau des Heerweges zwischen Hemmerich und Brenig

Beschlussentwurf

Der Ausschuss für Stadtentwicklung

1. nimmt die Straßenplanung zum Ausbau des Heerweges zwischen Hemmerich und Brenig zur Kenntnis
2. beauftragt die Verwaltung
   - 2.1 zu den angebauten Ausbaubereichen (2., 4. und 6. Bauabschnitt) eine Anliegerversammlung durchzuführen und dem Ausschuss über das Ergebnis zu berichten,
   - 2.2 den Heerweg auf der Grundlage der vorliegenden Planungsvariante 4 – vorbehaltlich der Anregungen aus der Anliegerversammlung - auszubauen,
   - 2.3 den für den Ausbau des Heerweges erforderlichen Grunderwerb durchzuführen,
   - 2.4 die erforderlichen Finanzmittel bei den Haushaltsplanungen zu berücksichtigen.

Sachverhalt

Der Zustand des Heerweges zwischen Hemmerich und Brenig macht es notwendig, die Straße auszubauen. Die geringe Fahrbahnbreite (im Mittel 4,40 m) und die Nutzung der Straße durch landwirtschaftlichen Verkehr und Schwerlastverkehr haben der Straße schwer zugesetzt. Die Folge sind erhebliche Straßenschäden, wie z.B. zerstörte Fahrbahnränder, beschädigte Bankette usw. Es besteht die dringende Notwendigkeit die Straße qualifiziert und richtlinienkonform auszubauen.

Der Heerweg, der als Sammelstraße eingestuft ist, soll zwischen Hemmerich und Brenig in 6 Bauabschnitten ausgebaut werden. Das Planungsbüro Kohlenbach und Sander aus Bonn wurde beauftragt, eine Vorentwurfsplanung für den gesamten Straßenverlauf (ca. 2,2 Km) von Hemmerich (ab Heiderbergstraße) bis Brenig (Rankenberg/ L182) zu erstellen. Die vorliegenden Planungen resultieren aus dem Abstimmungsprozess in der Verwaltung.

Für die Straßenplanung des Heerweges wurden 3 Varianten erarbeitet, die in den Anlagen zur Vorlage näher erläutert und planerisch dargestellt sind.

- Die Variante 1 beinhaltet neben dem Ausbau der Nebenanlagen in den angebauten Bereichen eine einseitige und durchgehende Gehwegführung auf der Nordseite.
- Die Variante 2 beinhaltet den Ausbau der Nebenanlagen in den angebauten Bereichen, jedoch keinen Gehwegausbau in den nicht angebauten Streckenabschnitten.
- Die Variante 4 beinhaltet neben dem Ausbau der Nebenanlagen in den angebauten Bereichen einen einseitigen und durchgehenden kombinierten Geh- und Radweg (3,50 m Breite) auf der Nordseite.

Die Varianten 1 und 2 beinhalten einen verkehrsberuhigten Ausbau in den angebauten Be-

reichen (Tempo-30-Zone).

Die Variante 4 beinhaltet neben dem verkehrsberuhigten Ausbau in den Ortslagen, auch einen verkehrsberuhigten Ausbau auf der freien Strecke (anbaufrei).

Der Radverkehr benutzt durchgehend die Fahrbahn bei den Varianten 1 und 2.

Bei der Entwicklung der Variante 4, wurde auch in den nicht angebauten Abschnitten (außerorts) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (z.B. wechselseitig angeordnete Baumscheiben) eingeplant, so dass auf der gesamten Ausbaustrecke eine wirksame Geschwindigkeitsreduzierung erreicht wird. Dazu eignen sich beispielsweise Anhebungen der Fahrbahn in Kreuzungs- u. Einmündungsbereichen und wechselseitige Baumbeete in der Fahrbahn (z.B. Variante 4, 2. Bauabschnitt,). An Stellen, wo Fußgänger die Gehwegseite wechseln müssen, sind entsprechende Querungsmöglichkeiten eingeplant worden.

Die von der Verwaltung favorisierte Variante 4 bietet den Fußgängern und den Radfahrern eine gesicherte Führung auf dem durchgehenden kombinierten Geh-und Radweg. Diese Planungsvariante ist deshalb entwickelt worden, weil insbesondere die schwachen Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger und Radfahrer ein höheres Maß an Schutz und Sicherheit benötigen.

Variante 1:

Die Straßenplanung zeichnet sich dadurch aus, dass auf der kompletten Ausbaustrecke eine durchgehende Gehwegverbindung (einseitig) von Hemmerich bis Brenig geplant ist. In den außerörtlichen Streckenabschnitten betragen die Fahrbahnbreite 6,50 m und die Gehwegbreite 2,50 m. In den angebauten Bereichen beträgt die Fahrbahnbreite 6,00 m und die Gehwegbreite ebenfalls 2,50 m.

Die Abmessungen der Fahrbahn und Nebenanlagen basieren auf der Grundlage der RASt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006) unter Berücksichtigung der zugelassenen Verkehrsarten an Schwerlastverkehr (LKW), landwirtschaftlichem Verkehr und Schulbusverkehr (ÖPNV) sowie den Nutzungsansprüchen des nicht motorisierten Verkehrs.

Auch in Hinblick auf die Sicherheit der Fußgänger ist eine durchgängige Gehwegführung auf der Nordseite zwischen Hemmerich und Brenig zu empfehlen.

Variante 2:

Die Straßenplanung hat keine durchgehende Gehwegverbindung und auch die Gehwegbreiten im innerörtlichen Bereich sind reduziert. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50 Meter (anbaufreie Streckenabschnitte) und steht in Abhängigkeit von der Nutzung der unter Variante 1 aufgeführten Verkehrsarten. In dieser Planungsvariante ist in den anbaufreien Bereichen ein befestigtes Bankett (kein Gehweg) eingeplant.

Weitere Einzelheiten können dem als Anlage beigefügten Erläuterungsbericht entnommen werden.

Rad- und Fußwegeführung

Der Heerweg stellt im Radverkehrskonzept eine wichtige Netzverbindung für den Radverkehr zwischen Brenig und Hemmerich dar.
Eine Abwicklung des Radverkehrs auf der Fahrbahn des Heerweges ist grundsätzlich möglich, wie unter Variante 1 und 2 dargestellt. Dieser kann jedoch gesondert außerhalb der Fahrbahn geführt werden (siehe Variante 4).

Variante 4:

Als Alternative zum durchgängig geplanten Gehwegausbau kann ein einseitiger, kombinierter Rad-/Gehweg für den Zweirichtungsverkehr auf der Nordseite in einer Breite von mind. 3,50 m in der Fortschreibung des Straßenraumentwurfes berücksichtigt werden. Gemäß ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) ist zwischen Fahrbahn und Rad-/Gehweg außerorts zusätzlich ein Sicherheitstrennstreifen (min. 50 cm) vorzusehen. Die Benutzungspflicht des kombinierten Rad-/Gehweges beschränkt sich jedoch auf die außerörtlichen Streckenabschnitte. Für die innerörtlichen Streckenabschnitte kann eine Benutzungspflicht straßenverkehrsrechtlich nicht angeordnet werden, jedoch könnte bei ausreichender Gehwegbreite (3,50 m) die Beschilderung als Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei" erfolgen. Damit wäre dem Radverkehr die Nutzung des Gehweges freigestellt und zusätzliche Auf- und Abfahrten sowie Wechsel der Fahrbahnseiten (Fahrbahnquerungen) könnten vermieden werden.
Ein gemeinsamer Rad-/Gehweg ist in jedem Falle im Seitenraum durchgängig zu führen und erfordert auch einen Ausbau im Kurvenbereich Straufsberg.

Zur Realisierung der vorgenannten Rad-/Gehwegführung ist ein zusätzlicher Flächenbedarf, gegenüber Variante 1 von ca. 4.000 m² (Grunderwerb) erforderlich. Die Herstellungskosten erhöhen sich entsprechend (siehe finanzielle Auswirkungen).

Vor dem Hintergrund des zu erwartenden Klimawandels sind in der Fortschreibung der Vorentwurfsplanung auf den freien Streckenabschnitten, Baumbepflanzungen eingeplant worden.
Die Verwaltung empfiehlt die Ausführung der Variante 4, die eine gesicherte Radfahrer- und Fußgängerführung von Hemmerich bis Brenig sicherstellt.

Die Bemessungsgeschwindigkeit nach RASt 06 für die gewählten Straßenquerschnitte (Variante 1,2 und 4) beträgt innerorts 30 km/h und außerorts max. 50 bis 70 km/h.

Der Heerweg liegt abschnittsweise im Landschaftsschutzgebiet. Das Thema Landschaftsschutz und die Eingriffs-/Ausgleichsregelung ist bei der Projektentwicklung ebenfalls abzuarbeiten und das Benehmen mit dem Rhein-Sieg-Kreis herzustellen. Dieser Planungsabschnitt wird in einer der kommenden Planungsstufen abgearbeitet, sobald eine entsprechende Beschlussfassung vorliegt. Aktueller Status des Straßenraumentwurfes ist die Vorentwurfsplanung.

Der Grunderwerbsbedarf für die beschriebenen Planungsvarianten stellt sich wie folgt dar:

Variante 1: ca. 7.700 m²
Variante 2: ca. 585 m²
Variante 4: ca.11.670 m²

Der Ausbau soll abschnittsweise über einen längeren Zeitraum erfolgen. Es ist geplant den ersten Bauabschnitt zwischen Hemmerich und Waldorf (außerorts, anbaufrei) zuerst auszubauen, sobald alle Voraussetzungen vorliegen.

Der Straßenausbau löst in den angebauten Bereichen eine Beitragspflicht für die Grundstückseigentümer nach BauGB aus.

Die gesamte Planung wird durch das beauftragte Ingenieurbüro Kohlenbach und Sander in der Sitzung näher erläutert.

Finanzielle Auswirkungen

Die Herstellungskosten der 3 Varianten stellen sich wie folgt dar:

Variante 1: rd. 4.752.400 Euro brutto
Variante 2: rd. 3.228.900 Euro brutto
Variante 4: rd. 5.742.400 Euro brutto

Infolge der höheren Baukosten (z.B. kombinierter Geh- und Radweg) und des höheren Bedarfs an Grunderwerb ist die Variante 4 die teuerste Planungsvariante.

Geschätzte Mehrkosten der Planungsvariante 4 mit durchgängiger, einseitiger Rad- und Gehwegführung gegenüber Variante 1:

Baukosten: ca. 990.000 Euro, incl. Grunderwerb

Folgekostendarstellung:

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme fallen Unterhaltungskosten für die Verkehrsanlage an. Bei einer Ausbaufläche von ca. 19.800 m^2 ergeben sich für Variante 1 Folgekosten in Höhe von ca. 46.000,00 Euro pro Jahr.

Bei erweiterter Rad- und Fußwegeführung gem. Planungsvariante 4 würden sich die Unterhaltungskosten um ca. 4.400 Euro pro Jahr auf insgesamt 50.400 Euro pro Jahr erhöhen.

Anlagen zum Sachverhalt

Übersichtslageplan
Erläuterungsbericht
Mengen- und Kostenberechnung
Regelquerschnitte für Variante 1, Variante 2 und Variante 4
Lagepläne für Variante 1, Variante 2 und Variante 4