


 GREMIUM  
 Bauausschuss

 DIENSTSTELLE, BERICHTERSTATTER  
 Tiefbaumanagement Neuss  
 Herr Steinhauer

ART DER BERATUNG

 öffentlich
  nicht öffentlich
 **BERATUNGSUNTERLAGE**

BETREFF

**Grüner Weg: Straßenwiederherstellung nach Kanalbauarbeiten  
 (Straßenbau, Beleuchtung)  
 -Planvorlage, Ausbauprogramm-**

| BERATUNGSFOLGE (DATUM, GREMIUM)   | ABSTIMMUNGSERGEBNIS |
|-----------------------------------|---------------------|
| 07.05.2019<br>Bauausschuss        |                     |
| 17.05.2019<br>Rat der Stadt Neuss |                     |

| FINANZIELLE<br>AUSWIRKUNGEN<br><br>(DETAILS SIEHE<br>SACHVERHALT) | AUFWAND / AUSZAHLUNGEN IN EURO      |                       |                    | ERTRÄGE / EINZAHLUNGEN IN EURO      |                       |                   |
|---|-------------------------------------|-----------------------|--------------------|-------------------------------------|-----------------------|-------------------|
|   | GESAMTAUFWAND<br>/<br>-AUSZAHLUNGEN | IM HH<br>VERANSCHLAGT | DIFFERENZ          | GESAMTERTRÄGE<br>/<br>-EINZAHLUNGEN | IM HH<br>VERANSCHLAGT | DIFFERENZ         |
|   | 1.748.000,00<br>€                   | 0,00 €                | -1.748.000,00<br>€ | 1.149.000,00<br>€                   | 0,00 €                | 1.149.000,00<br>€ |

 FOLGEKOSTEN (DETAILS SIEHE SACHVERHALTSDARSTELLUNG)  
 77.908,00 € pro Jahr

 ZUSCHÜSSE (DETAILS SIEHE SACHVERHALTSDARSTELLUNG)  
 66.000 €

### BESCHLUSSEMPFEHLUNG

Der Planvorlagen und dem Ausbauprogramm wird vorbehaltlich der Bereitstellung von Finanzierungsmitteln beim Tiefbaumanagement der Stadt Neuss zugestimmt.

### SACHVERHALTSDARSTELLUNG

Der Grüne Weg befindet sich im Stadtteil Gnadental und verbindet die Kölner Straße mit dem Berghäuschensweg. Im innerstädtischen Straßennetz fungiert der Grüne Weg als Haupterschließungsstraße. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung beträgt ca. 2.500 bis 3.000 Kraftfahrzeuge, wobei der Schwerverkehrsanteil (Busse und Lkw) mit ca. 3 % sehr gering ist. Verkehrsrechtlich ist der Grüne Weg heute als Vorfahrtsstraße mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen.

Der Regenwasserkanal im Grünen Weg stammt aus dem Jahr 1954 und dient als Hauptsammler für Gnadental. Im Rahmen des Generalentwässerungsplans wurde die Kanalisation für den gesamten Ortsteil als hydraulisch überlastet eingestuft und entspricht damit nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Daher ist eine umfangreiche Sanierung der Kanalisation mit Profilvergrößerungen (bis zu DN 1400) erforderlich. Zusammen mit dem Regenwasserkanal soll auch der Schmutzwasserkanal erneuert werden.

Da bei der Durchführung der geplanten Kanalbauarbeiten nur kleinere, längslaufende Reststreifen von der Fahrbahn erhalten werden könnten und diese zusammen mit den Gehwegen zusätzlich durch eine Vielzahl von Gräben für die ebenfalls zu erneuernden Kanalhausanschlüsse durchbrochen werden müssten, soll im Nachgang zu den Kanalbauarbeiten auch der gesamte Straßenraum grundhaft und vollständig gemäß den aktuellen Standardbauweisen der Stadt Neuss und nach dem Stand der Technik erneuert werden. Die Verkehrsanlagen im Grünen Weg sind ca. 54 Jahre alt. Die Straßenbeleuchtung stammt aus dem Jahr 2004.

Die Durchführung der Kanal- und Straßenbauarbeiten soll als gemeinsame Maßnahme der InfraStruktur Neuss AöR (ISN) und des Tiefbaumanagement der Stadt Neuss (TMN) erfolgen.

Am 21.03.2019 wurde die Verwaltung im Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung damit beauftragt, für den Grünen Weg eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h unter Beibehaltung des vorhandenen Busverkehrs vorzunehmen. Die nunmehr vorliegende bestandsorientierte Planung ermöglicht die bauliche Umsetzung dieses Beschlusses. Da die vorgenommenen Änderungen gegenüber dem heutigen Zustand dennoch als geringfügig anzusehen sind, soll auf eine vorgelagerte Beratung im Ausschuss für Planung und Entwicklung verzichtet werden.

### ***Beschreibung des heutigen Bestandes***

Heute ist der Grüne Weg im Trennprinzip ausgebaut und wird durch eine überbreite, ca. 8 Meter breite Fahrbahn, einen geradlinigen Fahrtrichtungsverlauf sowie eine Ausrichtung auf den fließenden Kraftfahrzeugverkehr charakterisiert. Da auf der Fahrbahn geparkt werden darf, steht dem fließenden Verkehr stellenweise eine effektive Fahrbahnbreite von ca. 6,00 Metern zur Verfügung. Auf beiden Straßenseiten befinden sich ca. 2,00 Meter breite Gehwege.

Insgesamt sind im Grünen Weg vier Bushaltestellen (Haltestelle „Weißdornweg“, Fahrtrichtung stadtein- und stadtauswärts; Haltestelle „Wacholderweg“, Fahrtrichtung stadtein- und stadtauswärts) vorhanden. Die beiden Bushaltestellen in Fahrtrichtung stadteinwärts verfügen über eine Wartehalle. Darüber hinaus besteht in der Nähe des Knotenpunktes Grüner Weg / Gagelweg / Wacholderweg ein Fußgängerüberweg.

### ***Beschreibung der Ausbauplanung***

Der Grüne Weg soll nach dem Umbau als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden. Zur Durchsetzung werden baulich hergestellte und durch Baumscheiben gefasste Parkstände angeordnet, die zu einer optischen Einengung der Fahrbahn führen. Weiterhin werden an drei Standorten als zusätzliche Elemente der Verkehrsberuhigung Fahrbahnverschwenkungen vorgesehen. Eine zu starke Verschwenkung der Fahrbahn scheidet aus Rücksicht auf den Busverkehr allerdings aus.

Grundsätzlich bleiben die heutige Querschnittsaufteilung sowie das Trennprinzip bei der Straßenwiederherstellung erhalten. Die zukünftige Fahrbahnbreite beträgt 6,00 Meter, was außerhalb der Fahrbahnverschwenkungen das Begegnen zweier Busse ermöglicht.

Aufgrund des hohen Querungsbedarfes von Fußgängern im Kreuzungsbereich Grüner Weg / Gagelweg / Wacholderweg wird dort die Fahrbahn um 6 cm angehoben und mit einem von der übrigen Fahrbahn abweichenden Belag befestigt. Durch die Anrampung und die Gestaltung des Kreuzungsbereiches wird ebenfalls eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielt.

In den nord-östlichen Ast des Kreuzungsbereiches soll (wie heute) ein Fußgängerüberweg angeordnet werden.

Die Einmündungsbereiche zu zwei untergeordneten Straßen (Weißdornweg und Konradstraße) werden wie private Grundstückszufahrten ausgebaut, so dass hier der Vorrang des Fußgängerverkehrs verdeutlicht wird.

Die Gehwege sollen auch zukünftig eine Breite von ca. 2,00 Metern erhalten. Diese Breite ist wegen des verhältnismäßig geringen Anteils an Fußgängern vertretbar.

Der Radverkehr wird – wie in Tempo-30-Zonen üblich – auf der Fahrbahn geführt.

Die zwei vorhandenen Querungsstellen an der Einmündung Grüner Weg / Berghäuschensweg bzw. Grüner Weg/ Kölner Straße sollen zusammen mit acht vorhandenen bzw. neuen Querungsstellen im Straßenverlauf gemäß dem „Leitfaden 2012: Barrierefreiheit im Straßenraum“ des Landesbetriebs Straßenbau NRW barrierefrei hergestellt werden (sogenannte Doppelquerungen mit 6 cm Tastkante für sehbehinderte Personen mit Richtungs- und Aufmerksamkeitsfeldern sowie niveaugleiche Schrägsteine für gehbehinderte Personen mit Sperrfeldern).

Auch die in dem Grünen Weg vorhandenen vier Bushaltestellen sollen als Fahrbahnrandhaltestellen barrierefrei gemäß dem o.g. Leitfaden hergestellt werden. Grundsätzlich verbleiben die Bushaltestellen dabei an ihren heutigen Standorten. Nur die Bushaltestelle „Wacholderweg“ in Fahrtrichtung stadteinwärts wird um ca. 10 Meter in nord-östliche Richtung verschoben, da sie sich heute nur ca. 10 Meter von dem Knotenpunkt Grüner Weg / Gagelweg / Wacholderweg entfernt befindet. Durch die Verschiebung kann die Übersichtlichkeit des Knotenpunktes und damit dessen Verkehrssicherheit erhöht werden. Für den barrierefreien Umbau werden die Haltestellen mit einem 18 cm hohen Sonderbordstein ausgestattet, der einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg in die Busse ermöglicht. Außerdem werden taktile Elemente (Auffangfeld, Leitstreifen, Richtungsfeld, Aufmerksamkeitsfeld, und Kontraststreifen) vorgesehen. Für alle vier Bushaltestellen können jeweils eine ca. 2,00 Meter breite Wartefläche für Fahrgäste des ÖPNV angeboten werden, die mit schwarz-weißen Platten („Schachbrettmuster“) befestigt werden. Für die Bushaltestelle „Wacholderweg“ in Fahrtrichtung stadteinwärts muss dazu jedoch ein Teil einer angrenzenden Grünfläche in Anspruch genommen werden. Hierdurch müssen sechs vorhandene Bäume entfallen.

Die beiden Haltestellen in Fahrtrichtung stadteinwärts behalten ihre Wartehallen. Die beiden Haltestellen in Fahrtrichtung stadtauswärts werden im Zuge des Umbaus nicht mit Wartehallen ausgestattet, da sich diese Haltestellen kurz vor dem Ende des Linienweges befinden und somit nur in Ausnahmefällen mit einsteigenden Fahrgästen zu rechnen ist.

Aufgrund der höheren Standfestigkeit und der damit verbunden höheren Lebensdauer und geringeren Unterhaltungsaufwendungen wird die Fahrbahn in den Haltestellenbereichen in halbstarrer Bauweise ausgeführt

Insgesamt können durch den Straßenumbau ca. 36 neue Straßenbäume gepflanzt werden. Allerdings erstreckt sich die Baumaßnahme auf einen Bereich mit insgesamt hoher archäologischer Befunderwartung. Vor diesem Hintergrund kann sich im Zuge der Umsetzung herausstellen, dass einzelne Bäume an den ursprünglich vorgesehenen Standorten nicht realisiert werden dürfen. Sollte ein Verschieben der betroffenen Bäume dann nicht möglich sein, müsste im ungünstigsten Fall ganz auf den jeweiligen Baum verzichtet werden.

## **1. Straßenbau**

### **1.1 Umbaulänge**

Die Umbaulänge des Grünen Weges beträgt ca. 615 Meter.

## 1.2 Deckenaufbau gemäß Standardausbauprogramm

### 1.2.1 Fahrbahn (gemäß Punkt 1.3.1 der Standardbauweisen)

- 10 cm Asphaltdecke
- 10 cm Asphalttragschicht
- 20 cm Schottertragschicht
- 24 cm Frostschutzkies
- 64 cm Gesamtaufbau

### 1.2.2 Gehwege und Aufstellflächen für Fahrgäste (gemäß Punkt 2.1.1 der Standardbauweisen)

- 8 cm Pflaster (20 x 20 cm, Beton, grau) bzw. Platten (30 x 30 cm, Beton, schwarz/weiß)
- 4 cm Brechsand / Splitt
- 29 cm Schottertragschicht
- 41 cm Gesamtaufbau

### 1.2.3 Parkplätze und Grundstückszufahrten (gemäß Punkt 2.1.5 der Standardbauweisen)

- 8 cm Pflaster (20 x 10 cm, Beton)
- 4 cm Brechsand / Splitt
- 20 cm Schottertragschicht
- 29 cm Frostschutzkies
- 61 cm Gesamtaufbau

### 1.2.4 Aufstellfläche für Busse (gemäß Punkt 1.5.2 der Standardbauweisen)

- 5 cm halbstarrer Belag
- 8 cm Asphaltbinder
- 14 cm Asphalttragschicht
- 20 cm Schottertragschicht
- 24 cm Frostschutzschicht
- 71 cm Gesamtaufbau

## 2. Öffentliche Beleuchtung

Zur normgerechten Ausleuchtung des Grünen Weges werden insgesamt 30 Mastaufsatzleuchten (Lichtpunkthöhe zwischen 5,00 und 7,00 Meter; Bestückung: LED mit Anschlussleistungen zwischen 15 und 50 Watt; Lichtströme zwischen 1.250 und 6.000 Lumen; Lichtfarbe mit 4.000 Kelvin) benötigt.

Zusätzlich müssen zwei Induktionsschleifen zur Fahrzeugerkennung an der Einmündung Grüner Weg / Kölner Straße erneuert und zwei Maste einer vorhandenen Lichtsignalanlage verschoben werden.

## 3. Entwässerung

Das anfallende Oberflächenwasser wird wie bisher gefasst und mit Hilfe von neuen Straßenabläufen der zu erneuernden Kanalisation zugeleitet.

#### 4. Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich.

#### 5. Förderung

Für den Umbau der vier Bushaltestellen wurde gemäß § 12 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) ein Antrag auf Förderung für das Programm 2020/2021 gestellt. Sollte mit der Maßnahme begonnen werden, bevor der Förderbescheid vorliegt, könnte beim Zuwendungsgeber ein vorzeitiger, förderunschädlicher Baubeginn beantragt werden.

#### 6. Bauzeit

Die Baumaßnahme soll als gemeinsame Maßnahme der ISN und des TMN durchgeführt werden. Mit dem Bau soll abhängig von anderen prioritären Straßen- und Kanalbaumaßnahmen und den dazu erforderlichen, freizuhaltenden Umleitungsstrecken begonnen werden.

Die Dauer für die gesamten Baumaßnahme beträgt ca. beträgt ca. 12 – 15 Monate.

### FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Die Gesamtkosten für die geplante Straßenwiederherstellung betragen ca. 1.748.000 € und teilen sich auf in ca. 1.630.000 € für den Straßenbau, ca. 100.000 € für die Beleuchtung (inklusive der Kosten für das Versetzen der Lichtsignalmasten) sowie ca. 18.000 € für die Bepflanzung.

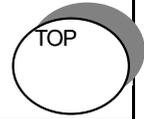
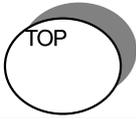
Von den Straßenwiederherstellungskosten wird die ISN einen prozentualen Anteil übernehmen. Details hierzu hängen u.a. von der Tiefenlage der Kanäle, der Breite des Kanalgrabens sowie der Anzahl der Kanalhausanschlüsse ab und müssen – wie bei gemeinsamen Maßnahmen der ISN und des TMN üblich – im Rahmen einer noch abzuschließenden Projektvereinbarung festgelegt werden. Bei der dieser Beratungsunterlage hinterlegten Berechnung des städtischen Baukostenanteils wurden für die Anteile, die die ISN trägt, Größenordnungen aus bisher durchgeführten und vergleichbaren Maßnahmen zu Grunde gelegt. Der städtische Baukostenanteil beträgt somit insgesamt ca. 1.163.000 €.

Nach heutiger Rechtslage können für den städtischen Kostenanteil grundsätzlich Beiträge nach § 8 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NRW) erhoben werden. Gemäß städtischer „Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG) für straßenbauliche Maßnahmen im Gebiet der Stadt Neuss vom 7. November 1990 in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 16. November 2012“ wird der Grüne Weg als Haupteinfahrtsstraße eingestuft.

Insgesamt kann mit KAG-Beiträgen in Höhe von ca. 498.000 € gerechnet werden.

Für den barrierefreien Haltestellenumbau wird mit einer Zuwendung in Höhe von ca. 66.000 € (dies entspricht ca. 90 % der zuwendungsfähigen Kosten) gerechnet.

Die erforderlichen Finanzmittel werden in den Entwurf des Wirtschaftsplanes des TMN eingestellt.



Der Restwert des Grünen Weges beträgt inklusive der Straßenbeleuchtung ca. 86.514 €.

Die jährlichen Folgekosten betragen ca. 77.908 €.

| ANLAGENNUMMER  | BEZEICHNUNG                |
|----------------|----------------------------|
| BA 19-2019 - 1 | Folgekostenberechnung      |
| BA 19-2019 - 2 | Übersichtslageplan         |
| BA 19-2019 - 3 | Ausbauplanung (Plan Nr. 1) |
| BA 19-2019 - 4 | Ausbauplanung (Plan Nr. 2) |
| BA 19-2019 - 5 | Ausbauplanung (Plan Nr. 3) |