



IHK Projekt A5

KP Berliner Straße/ Benrather Straße (B 228)

Erläuterungsbericht

Im Auftrag der

Stadt Hilden

bearbeitet durch

Franz Fischer Ingenieurbüro GmbH, Holzdam 8, 50374 Erftstadt

gez. ppa. Klähnhammer

Dipl.-Ing. Jens Klähnhammer

Erftstadt, im Mai 2017

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Aufgabenstellung	4
2.	Technische Lösung	5
3.	Kostenschätzung	8

1. **Aufgabenstellung**

Die Stadt Hilden verfügt seit 2013 über ein „Integriertes Handlungskonzept für die Innenstadt Hildens (IHK)“, welches im Rahmen des Förderprogrammes „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ durch das Land Nordrhein-Westfalen gefördert wird. Die Zielsetzung des IHK ist es, die Innenstadt als Wohn- und Handelsstandort zu stärken. Unter Einbeziehung der innerstädtischen Plätze und des Stadtparks hat die Stadt Hilden ein Maßnahmenpaket mit folgenden Handlungsfeldern aufgestellt:

- A Erreichbarkeit und Innenstadteingänge
- B Gestaltung und Aufenthaltsqualität
- C Immobilienentwicklung

Nach einer haushaltstechnisch bedingten Diskussion über die Umsetzung des IHK hat der Rat der Stadt Hilden im September 2016 beschlossen, das Konzept als solches weiterhin umzusetzen, dabei müssen jedoch alte, wegfallende Projekte durch neue Planungen ersetzt werden.

Eine dieser neuen Planungsideen beschäftigt sich mit dem Thema, ob und wenn ja wie es möglich ist, die Querungshilfen / Mittelinseln für Fußgänger und Fahrradfahrer in der Fahrbahn der B 228 an der Kreuzung Ellerstraße/ Berliner Straße/ Benrather Straße zu vergrößern.

Um dieses „neue“ Projekt in die Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzeptes einbeziehen zu können, öffentliche Diskussionen darüber zu führen und das Projekt in einen Förderantrag einzubeziehen, ist eine Vorplanung gemäß HOAI 2013; § 45-48 Objektplanung Verkehrsanlagen; Leistungsphasen 1 und 2; mit begründeter Kostenschätzung) erforderlich.

2. Technische Lösung

Der in der Mitte der Berliner Straße / Benrather Straße (B 228) vorhandene Fahrbahnteiler (Querungshilfe) ist im Bestand ca. 2,50 m breit. Da bedingt durch die Steuerlogik der Lichtsignalanlage Fußgänger und Radfahrer bei jedem Umlauf auf diesem Fahrbahnteiler eine Wartezeit haben, soll hier mehr Aufenthaltsfläche geschaffen werden, um den Wartenden objektiv und auch von der subjektiven Einschätzung mehr Sicherheit und damit mehr Komfort auf ihrem Weg von bzw. in das Stadtzentrum zu geben.

Aus diesem Grund wird der Fahrbahnteiler um 1,00 m auf künftig 3,50 m verbreitert.

Dabei wird Wert darauf gelegt, die Lichtsignalanlage im Hinblick auf Ihre Steuerung nicht zu verändern. Das bedeutet, dass die heute vorhandenen Haltlinien in ihrer Lage nicht verändert werden dürfen.

Die südöstliche Bordlinie des Fahrbahnteilers incl. der 3 Ablaufbuchten wird auf einer Länge von ca. 52,00 m aus dem Bestand heraus so verzogen, dass im Querungsbereich 3,50 m breite Aufstellflächen erreicht werden.

Diese Bordanpassung betrifft den südöstlichen Bereich der Mitteltrennung und den gesamten Inselkopf.

Analog erfolgt die Verbreiterung in der Berliner Straße. Über den Knotenpunkt hinweg wird die Verbreiterung um 1,00 m ebenfalls in südöstlicher Richtung vorgenommen und auf einer Länge von ca. 34 m auf den Bestand verzogen.

In der Benrather Straße wird eine 3,25 m breite Linksabbiegespur markiert. Die Aufstelllänge verändert sich nicht gegenüber dem Bestand.

Daneben verlaufen 2 Geradeausfahrstreifen, wobei der linksliegende 3,25 m breit und der rechtsliegende Streifen 3,50 m breit ausgebildet werden.

Rechts neben dem Geradeausfahrstreifen wird ein 3,50 m breiter Rechtsabbiegestreifen eingeplant, der frei fließend, außerhalb der LSA-Steuerung im Schutz einer Dreiecksinsel in die Klotzstraße mündet.

Gegenüber dem Bestand ändert sich nur die um jeweils 1,00 m in südöstlicher Richtung verschobene Lage der Fahrstreifen. Entsprechend ist auch auf der südöstlichen Seite der Fahrbahn der Benrather Straße eine Anpassung der Bordlinie notwendig. Dies wiederum zieht eine Anpassung der Parktasche und der angrenzenden Gehwegflächen nach sich.

Bedingt durch die Verschiebung der Fahrstreifen (1 x Links; 2 x Gerade sowie des Rechtsabbiegestreifens) ist eine Veränderung der Dreiecksinsel (Verkleinerung) notwendig. Dadurch ist auch die Standortanpassung des Auslegermastes der LSA notwendig.

Der Aufbau der in der Lage veränderten Bordlinien erfordert jeweils ein Eingriff in den Straßenoberbau in einer Breite von ca. 1,00 m. Auf der vorhandenen Frostschuttschicht wird der Bord aufgebaut und anschließend der Fahrbahn in ihren Einzelschichten wieder auf das alte Niveau aufgebaut.

Zu Beseitigung der Altmarkierungen und der Herstellung einer homogenen Deckschicht wird im Planungsbereich die gesamte 4 cm dicke Splittmastixdecke gefräst und durch einen neuen Deckenüberzug in Splittmastix hergestellt.

Mit den Anpassungen in den Gehwegen, auf Fahrbahnteilern und auf der Dreiecksinsel ist grundsätzlich an allen Fußgängerfurten ein barrierefreier Ausbau gemäß des Leitfadens des Landesbetriebs Straßenbau NRW vorgesehen.

Nördlich der Klotzstraße, also in der Berliner Straße führt die Verschiebung der beiden Fahrstreifen ebenfalls zu einer Anpassung der angrenzenden Gehwegflächen sowie des Standortes des LSA-Mastes. Da in diesem Bereich durch die vorhandene Grünfläche in Verbindung mit der Verschiebung der Bordlinie Defizite in der Qualität der Abwicklung des Fußgänger- und Radverkehrs auftreten würden, wurde in Übereinstimmung mit den zuständigen Stellen der Stadt Hilden festgelegt, über den unmittelbar notwendigen Anpassungsbereich hinaus den Gehwegbereich insgesamt bis zur Grundstücksgrenze zu erneuern.

Im weiteren Verlauf der Berliner Straße bestehen Defizite an der Bushaltestelle (Oberbau der Busbucht) und in der Ausstattungsqualität der Bushaltestelle. Insofern wurde das Projekt um die Erneuerung dieses Bereiches erweitert. Da jedoch kein unmittelbarer Zusammenhang zum Projekt A5 des IHK Hilden besteht, wurde hier eine Kostenteilungsgrenze festgelegt. (vgl. Abschnitt Kostenschätzung)

Die Busbucht wird mit einer Gußasphaltrinne zur Fahrbahn abgegrenzt. Auch die Oberfläche der Busbucht wird statt des heute dort vorhandenen Pflasters einer Gußasphaltdecke befestigt. In diesem Bereich ist ein grundhafter Ausbau mit einem insgesamt 70 cm starken Ausbau vorgesehen. Im Ein- und Ausstiegsbereich der Busbucht wird ein 16 cm hoher Buskapstein eingebaut. Der Bushaltestellenbereich wird ebenfalls gemäß Leitfaden des Landesbetriebs Straßenbau NRW barrierefrei ausgebaut.

Der Fahrgastunterstand wird auch erneuert und im Sinne einer guten ÖPNV-Angebotsqualität mit weiteren Ausstattungsgegenständen ergänzt.

Zwischen der Bushaltestelle und der Querungsstelle werden 2 begehbare Baumscheiben eingeplant.

Da der Knotenpunkt nach dem Umbau weitestgehend barrierefrei ausgestattet ist, wurde die Festlegung getroffen, auch die Furten über die Ellerstraße entsprechend umzubauen. Da auch diese Maßnahme nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit Projekt A5 steht, wurde auch hier die Kostenteilungsgrenze gezogen. Die Maßnahmen zur Komplettierung des barrierefreien Ausbaus des Knotenpunktes sind jedoch sehr wichtig für die logische und konsequente mobilitätseingeschränkter Personen und damit der Begreifbarkeit des Knotenpunktes.

Details zur Planung können dem Lageplan und den Straßenquerschnitten entnommen werden.

3. Kostenschätzung

Insgesamt wurden Kosten in Höhe von 415.027,48 € (Brutto) geschätzt. Diese teilen sich auf in

- | | |
|---|--------------|
| • Verbreiterung der Fußgängeraufstellbereiche (Projekt A 5) | 288.518,02 € |
| • Bushaltestelle und übrige Bereiche | 126.509,46 € |

Die Kostenschätzung ist von den Einheitspreisen auf einem vergleichsweise hohen Niveau aufgestellt worden, berücksichtigt aber die in vielen Fällen kleinteilige und damit preisintensivere Arbeit.

Bestandteil der Kosten sind auch die Planungskosten, die hier mit ca. 15% der Baukosten eingeschätzt wurden. Auch hier wurde berücksichtigt, dass für Ingenieurleistungen wegen der kleinteiligeren Arbeiten und der mitverarbeiteten Bausubstanz Umbauzuschläge bei der Honorierung zur anzusetzen sind.

Kleinleistungen wurden dem Charakter einer Kostenschätzung entsprechend, mit 10 % der Gesamtkosten angesetzt. Hierunter werden Leistungen wie Schneid- und Anpassungsarbeiten beim Setzen der Borde, Pflasterarbeiten aber auch das Regulieren von Schachtdeckeln u.ä. subsumiert.