



Bereich Tiefbau
Az:
Datum: 16.05.2008

2008/164
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Betriebsausschuss 3 (Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr)	05.06.2008	I.

Betreff

Ausbau der Waldenburger Straße zwischen Danziger Straße und L 658 Recklinghauser Straße

Finanzielle Auswirkungen

- ☒ keine haushaltsmäßige Berührung
- ☒ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Der Betriebsausschuß 3 beschließt, die Waldenburger Straße zwischen Danziger Straße und Recklinghauser Straße gemäß Förderrichtlinie Stadtverkehr als verkehrswichtige Zubringerstraße zwischen einem bedeutenden Wohnsiedlungsbereich und dem übergeordneten Netz zum Ausbau vorzusehen und hierfür Fördergelder nach GVFG anzumelden.

Der Ausbau der auch eine neue Brücke über die Emscher beinhaltet, soll neben dem förderrechtlich erforderlichen Kriterium der Zügigkeit auch grundlegende Sicherheits- und Komfortverbesserungen für alle Verkehrsarten, insbesondere für ÖPNV-Nutzer, Fußgänger und Radfahrer beinhalten.

D o b r i n d t
Technischer Beigeordneter

Sachverhalt

Die Waldenburger Straße wird ihrer heutigen Bedeutung als Zubringerstraße für den Wohnsiedlungsbereich Aapwiesen nur unzureichend gerecht.

Zudem ist die über die Emscher führende Straßenbrücke seit Anfang des Jahres wegen gravierenden Tragfähigkeitsproblemen nur noch sehr eingeschränkt befahrbar.

Die hier verkehrende Buslinie kann die Brücke nicht mehr passieren und das Gebiet nördlich der Emscher (Aapwiesen) nur noch recht unzulänglich andienen.

Da die Brücke nicht erhalten werden kann, ist ein Neubau mit einem Kostenvolumen von ca. 550.000 € dringend und schnell erforderlich.

In diesem Zusammenhang wird ein verkehrsgerechter Ausbau der Waldenburger Straße zwischen Recklinghauser Straße und Danziger Straße angestrebt.

Nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und der Förderrichtlinie Stadtverkehr besteht die Möglichkeit einer Förderung für diesen Ausbau als verkehrswichtige Zubringerstraße mit erhöhtem Verkehrsaufkommen zum übergeordneten Verkehrsnetz.

Dies macht allerdings eine dieser Bedeutung angemessene Ausweisung im Straßennetz der Stadt erforderlich (mindestens durch Beschluss, besser im Flächennutzungs- oder Verkehrsentwicklungsplan o. ä.) und bedingt einen entsprechenden Ausbaustandard des Gesamtstraßenzuges, der außerhalb einer Tempo-30-Zone liegen muss.

Das muss nicht zwangsläufig auch zu wesentlichen Geschwindigkeitserhöhungen mit entsprechenden Sicherheitseinbusen einhergehen.

Denn die Möglichkeit eines zu 80% geförderten Gesamtausbaues eröffnet auch die Chance vorhandene Defizite zu beseitigen und durch punktuelle bauliche Maßnahmen Geschwindigkeitsdämpfung gekoppelt mit besseren Querungsmöglichkeiten zu erzeugen.

Diese Defizitbeseitigung betrifft neben dem Hauptanliegen, dem Neubau und der Verbreiterung der Emscherbrücke, auch das Anlegen von Parkstreifen, die Ergänzung und Verbreiterung von Gehwegabschnitten, den behindertengerechten Ausbau der Bushaltestellen und das Anlegen von Querungshilfen als Mittelinseln. Dies wäre z. B. am Emscherradweg und an der Lakestraße möglich. Mit dem vorhandenen Kreisverkehr, der natürlich so bestehen bleibt, wurden bereits wesentliche Verbesserungen zur Querbarkeit erzielt.

Mit einem Gesamtausbau fallen nach ersten Grobkostenermittlungen Ausbaurkosten (einschließlich Brücke) von rd. 1 Mio. € an, die nur mit Hilfe von Fördermitteln erbracht werden können.

Bei 80%-iger Förderung wäre ein Eigenanteil der Stadt für den Komplettausbau des Gesamtstraßenabschnittes von 200.000,- € erforderlich.

Ohne Förderung betragen allein die dann durch die Stadt zu tragenden Brückenkosten geschätzte 550.000,- €.

Nachfolgend werden noch einmal die auf dem, mit bis zu 4000 Kfz/Tag belasteten Streckenabschnitt vorhandenen Defizite ausführlich beschrieben und Lösungsansätze, die allerdings auch nicht ohne Einschnitte in begrünte Seitenräume möglich sind, aufgezeigt:

Die Fahrbahn im Streckenverlauf der Waldenburger Straße weist Breiten zwischen 5,80m und 6,00m auf. Insbesondere im nördlichen Abschnitt zwischen der Straße In der Wanne und der Danziger Straße, wo sich der Linienbusverkehr mit zwei gegenüber liegenden Haltestellen vollzieht, wird die hierfür erforderliche Mindestbreite von 6m (gem. RAST 06 Tab. 7) nicht erreicht. Ein behindertengerechter Ausbaustandard der Haltestellen fehlt.

Hinzu kommt, dass hier, wegen des hohen Parkdruckes und fehlender Parkstreifen, der Verkehr zusätzlich stark behindert wird. Ein Ausbau mit entsprechenden Angeboten für den ruhenden Verkehr wäre hier von Nöten.

Im südlichen Abschnitt der Waldenburger Straße, wo keine Linienbusse fahren, ist die Breite hingegen als ausreichend einzuschätzen.

Allerdings fehlt hier auf der Westseite der Straße ein Bürgersteig (Höhe Sportplatz und Jugendheim), so dass es hier zwangsläufig zu gehäuftten Fußgängerquerungen kommt. Deshalb wurde gegenüber der Einmündung Lakestraße am Ende des östlichen Gehweges vor Jahren eine Einengung mit einer Nase als Querungshilfe in die Straße eingebaut. Allerdings waren an dieser Stelle damals noch ein Sportplatzeingang und ein Kiosk, die beide heute nicht mehr existieren.

Die einseitige Einengung erzwingt Haltevorgänge bei Gegenverkehr, weshalb es aber wegen der hier z. Z. bestehenden Rechts-vor-Links-Regelung zu zweideutigen Situationen der Vorfahrtauslegung kommt. Unabhängig davon ist aber die Querungshilfe zur Sicherung des Weges zu einer Grundschule heute an dieser Stelle notwendig, da nur vom westlichen Gehweg aus geschützte Übergänge zum Queren der L658 Recklinghauser Straße zu erreichen sind.

Durch Ausbau eines Gehweges auf der Ostseite der Waldenburger Straße könnte der Schulweg aus Richtung Norden von Vornherein auf die richtigen Seite verlagert werden. Eine Querungshilfe südlich der Lakestraße als Mittelinsel würde das Gegenverkehrproblem lösen und ein adäquates Querungsangebot für die Fußgänger aus der Lakestraße darstellen. Gleichzeitig könnte durch einen abgesenkten Bordstein die Zufahrt zur Lakestraße untergeordnet werden und mit einer dahinter liegenden erhöhten Pflasterfläche die Aufmerksamkeit im unmittelbaren Einfahrtbereich erhöht werden.

Im gesamten Verlauf der Waldenburger Straße (außer im Bereich des ausgebauten und mit Fußgängerüberwegen ausgestatteten Minikreisverkehrs) sind Gehwegmängel zu verzeichnen. Die Gehwege sind einerseits entsprechend der RAST 06 bzw. den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen zu schmal, andererseits ist die Oberflächenstruktur durch Wurzeleinflüsse, brüchige Platten, bröselnden Asphalt bzw. wassergebundene Bauweise marode. Auf einen Abschnitt mit fehlenden beidseitigen Gehwegen wurde bereits verwiesen, der aber durch Inanspruchnahme eines Sportplatzstreifens entsprechend ergänzt werden könnte.

Zwischen der Straße In der Wanne und der Emscher könnte ein dem Friedhof vorgelagerter begrünter Bereich zum Parkstreifen- und Gehwegausbau genutzt werden.

Im Bereich der Emscherbrücke quert der südlich dieses Gewässer begleitende Emscherradweg die Waldenburger Straße. Hier weist die Straße einen sehr unruhigen Gradientenverlauf auf. Die Querungsstelle des von Fußgängern und Radfahrern stark genutzten Emscherradweges befindet sich in einer Senke, während unmittelbar anschließend die Brücke mit einem Bogen über das Straßenniveau hinausragt. Dies hat Auswirkungen auf die Überschaubarkeit dieser Querungsstelle und sollte durch eine Gradientenbereinigung behoben werden. Eine als Mittelinsel ausgebildete Querungshilfe könnte den Sicherheitsstandard dieses Querungspunktes noch wesentlich erhöhen.

Im Zuge einer Brückeninspektion wurden kürzlich gravierende Tragfähigkeitsprobleme der bis dahin schon auf 12t beschränkten Brücke festgestellt.

Daraufhin musste die Befahrbarkeit auf eine Fahrstreifenbreite (im Gegenverkehr bei 10 km/h) reduziert und die Belastung auf 6t herabgesetzt werden. Der Busbetrieb ist deshalb nicht mehr zulässig, was bis zu der erforderlichen Brückenerneuerung aufwendigen und teuren Umleitungsverkehr verursacht, der der Gebieterschließung nur noch mangelhaft gerecht wird.

Ein Gutachten belegt den nicht abwendbaren Ersatz der heutigen Brücke durch eine neue. Bei der schnellstmöglich gebotenen Erneuerung der Brücke soll deren heute vorhandene Fahrbahnbreite von 5,80m (mit angrenzender ca. 50cm hoher Leitschwellenbegrenzung) entsprechend RAST 06 Tab.7 auf das erforderliche Mindestmaß von 6,00m erweitert werden. Zur Gewährleistung künftigen Gelenkbusbetriebes ist des Weiteren eine über 12t hinausgehende Belastbarkeit erforderlich.

Die heute hinter der 0,5m hohen Leitschwelle geführten Gehwege sind nur etwa 1,40m breit.

Laut RAST 06 und Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen ist aber eine nutzbare Gehwegbreite von 1,80m plus Sicherheitsabstand zur Fahrbahn und zu seitlichen Hindernissen (hier Geländer) erforderlich, so dass gem. EFA Tab.2 auf der Brücke eine Mindestseitenraumbreite von 2,30m bis zum Geländer einzuplanen ist.

Die Brücke müßte also insgesamt gegenüber heute um ca. 2m verbreitert werden und einen keilförmigen Übergang zur Querungsstelle des Emscherradweges erhalten.

Die zur Beseitigung der beschriebenen Defizite notwendigen Ausbaumaßnahmen werden anhand einer zur B3-Sitzung vorliegenden Vorentwurfsplanung erläutert.

Gesonderte Radverkehrsanlagen sind aus Platzgründen nicht möglich, aber auch aufgrund der hierfür in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95) festgelegten Kriterien nicht nötig. Hier wird gem. Tabelle 1 ein Erfordernis bei einem DTV < 5000 Kfz/Tag nur bei Geschwindigkeiten ab 60 km/h gesehen. Durch entsprechende Dämpfungselemente (Querungshilfen, Minikreisverkehr) wird eine so hohe Geschwindigkeit hier ausgeschlossen.

Geringfügiger Grunderwerb ist angrenzend an die Emscher von der Emschergenossenschaft und vor der Danziger Straße, wo sich Teile des heutigen Gehweges auf Privatgelände befinden, erforderlich. Der Erwerb dieser Flächen dürfte aber unproblematisch sein.

Die benötigten Streifen der Grünfläche vor dem Friedhof, entlang der Sportplatzanlage und vor dem Jugendheim sind städtisch. Hier sind allerdings eine Reihe von Bäumen, die z. T. den heutigen schmalen Gehweg schon stark beeinträchtigen (am Friedhof), zu beseitigen oder ggf. zu versetzen. Die heutigen Einzäunungen wären weiter in die Friedhofs- bzw. Sportplatzfläche hinein neu zu errichten. Für die zu beseitigenden Bäume sind auf Grund ihrer Größe als Ersatzmaßnahme Neupflanzungen im Verhältnis 1:2 (am Friedhof) bzw. 1:1 (Bereich Sportplatz) erforderlich. Ob einzelne Bäume erhalten bleiben können, kann erst im Zuge einer Ausbauplanung auf Basis genauer Einmeßunterlagen entschieden werden.

Die Maßnahme soll insgesamt zur Verstetigung des Verkehrsflusses beitragen und deutliche Sicherheitsgewinne für Fußgänger und Radfahrer erbringen. Desweiteren soll sie der Sicherung und Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den Busbetrieb dienen. Hierzu muss insbesondere als erste Teilmaßnahme die Erneuerung der Emscherbrücke so schnell wie möglich erfolgen. Deshalb soll nach Anmeldung zum Förderprogramm unmittelbar mit dem Bau begonnen werden und der Brückenneubau als Vorsorgemaßnahme zum Gesamtvorhaben beantragt werden. Die Stadt würde demnach bis zu einer Bewilligung von Zuwendungsmitteln zunächst für den Bau der Brücke in Vorleistung treten.

Ob eine Bewilligung tatsächlich erfolgt, entscheidet das zuständige Ministerium bei den noch ausstehenden Einplanungsgesprächen mit der Bezirksregierung.

Da die Förderrichtlinien vorschreiben, dass die Verkehrsbedeutung der zu fördernden Straßen aus einer übergeordneten Planung hervorgehen, bzw. dort verankert sein sollen, wäre eine Ausweisung als verkehrswichtige innerörtliche Straße (Zubringer zum überörtlichen Netz) im z. Z. in Bearbeitung befindlichen Masterplan Mobilität vorzusehen.

Beteiligte Bereiche	66					
Kurzzeichen						