

AZ: IV 61-23-10-05

Drucksache Nr.: 0885/2003/DS

=====

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Bau-, Planungs- und Umwelt- ausschuss	01.02.2007	Ö	Endg. entsch. Stelle

Berichterstatter:

OBM / Erster Stadtrat

Verhandlungsgegenstand:

Erneuerung der Wasbeker Straße zwischen Bahnhofstraße / Am Teich und Hansaring (K 17)

- **Gestaltungsvarianten**
- **Auftrag an die Verwaltung**

A n t r a g :

1. Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss nimmt die in der Begründung dargestellten Gestaltungsvarianten zur Erneuerung der Wasbeker Straße zwischen Bahnhofstraße / Am Teich und Hansaring (Kreisstraße K 17) zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt,
 - a) ein Beteiligungsverfahren durchzuführen,
 - b) die Gestaltungsvarianten zur Erneuerung der Wasbeker Straße in öffentlicher Sitzung des Stadtteilbeirates Stadtmitte sowie des Stadtteilbeirates Faldera vorzustellen und Anregungen zur weiteren Planung entgegen zu nehmen,

- c) die Anregungen zu prüfen, das Ergebnis der Abwägung und das Beratungsergebnis des Bau-, Planungs- und Umweltausschusses in die Planung einzubeziehen sowie den endgültigen Ausbauentwurf unter Einbeziehung der Knoten Hansaring / Wasbeker Straße und Schleusberg / Kleinflecken / Am Teich / Bahnhofstraße / Wasbeker Straße einschließlich Kosten-, Finanzierungs- und Zeitplan zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen und
- d) eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu beantragen.

Finanzielle Auswirkungen:

Zunächst allgemeine Verwaltungskosten

Begründung:

Ausgangslage

Im Abschnitt der Wasbeker Straße (Kreisstraße K 17) zwischen Bahnhofstraße / Am Teich und Hansaring ist die schadhafte, ca. 100 Jahre alte Mischwasserkanalisation dringend zu erneuern. In Verbindung mit der Kanalerneuerung muss auch die schadhafte Straßenoberfläche erneuert werden.

Neben der dringlichen Behebung der baulichen Mängel an der Straßenoberfläche wünschen die Anlieger in diesem Abschnitt der Wasbeker Straße seit Jahren eine glattere Fahrbahn zur Minderung des Verkehrslärms.

Weiter hat der ADFC mehrfach das Zulassen des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße angeregt.

Zudem ist es eine nach wie vor wichtige Aufgabe, die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr zu optimieren.

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss hat in der Sitzung am 22.06.2006 zu einem schriftlichen Antrag von Ratsfrau Bühse vom 04.05.2006 folgenden Beschluss gefasst:

„Die Verwaltung wird gebeten, aus Anlass der o. g. Arbeiten Vorschläge für eine andere verkehrliche Lösung zu unterbreiten. Dabei ist insbesondere die Frage einer Umkehrung der Fahrtrichtung bzw. eines Zwei-Bahnen-Verkehrs nachzugehen. Der Kreuzungsbereich an der Stadthalle sollte ebenfalls überplant werden.“

Die Verwaltung hat im Hinblick auf die anstehende Grunderneuerung der Wasbeker Straße ausgehend vom Bestand geprüft, welche Anforderungen bezüglich der städtebaulichen Gestaltung und der künftigen Verkehrsfunktionen zu berücksichtigen und ggf. in eine Abwägung einzubeziehen sind. Das Ergebnis wurde vom Bau-, Planungs- und Umweltausschuss in der Sitzung am 21.09.2006 als Mitteilung Nr. 0213 / 2003 / MV in Form eines „Berichtes mit Vorschlägen für eine verkehrliche Lösung zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt“ zur Kenntnis genommen.

In diesem Bericht hat die Verwaltung u. a. darauf hingewiesen, dass zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt bereits im Jahr 1999 eine Umkehrung der Einbahnrichtung in der Wasbeker Straße einschließlich der dabei erforderlichen Umkehrung der Einbahnrichtung im Schleusberg untersucht wurde mit dem Ergebnis, dass die gewünschte Verbesserung mit diesen Maßnahmen nicht erreicht werden konnte. Da sich die Verkehrssituation im Bereich Wasbeker Straße / Schleusberg / Hansaring gegenüber 1999 kaum verändert hat, ist das damalige Untersuchungsergebnis weiterhin zutreffend.

Auf diesen Grundlagen hat die Verwaltung das Projekt weiter bearbeitet.

Gestaltungsplanung

Grundsätzlich wird empfohlen, dass das Granitreihenpflaster der Fahrbahn durch eine Asphaltdecke ersetzt wird, da die Wasbeker Straße (Kreisstraße 17) eine relativ bedeutende Verkehrsfunktion im Straßennetz und für die Innenstadt hat. Dieser Vorschlag entspricht auch im Wesentlichen den Wünschen der Anlieger.

Die Gehwege des Abschnittes zwischen Hansaring und Bahn sind überwiegend mit gelben Klinkern gepflastert. Bei der Erneuerung sollten wieder gelbe Klinker eingebaut werden. Die Gestaltung der Gehwege zwischen Eisenbahnbrücke und Bahnhofstraße (rot-blaue Klinker vorhanden) ist im Zusammenhang mit dem noch im Detail zu planenden Knotenpunkt Schleusberg / Kleinflecken / Am Teich / Bahnhofstraße / Wasbeker Straße zu betrachten.

Neben diesen grundsätzlichen Erwägungen wurden folgende Gestaltungsvarianten untersucht:

Variante 1: Öffnung der Wasbeker Straße für den IV in beiden Fahrtrichtungen

Die Öffnung der Wasbeker Straße für den IV in beiden Fahrtrichtungen ist unter folgenden Randbedingungen möglich:

- Leistungsfähige Gestaltung des Knotenpunktes Hansaring / Wasbeker Straße durch Schaffung eines zusätzlichen (dritten) Fahrstreifens in den Aufstellbereichen der Wasbeker Straße und Beibehaltung der vorhandenen Abbiegeverbote.
- Leistungsfähige Gestaltung des 5-armigen Knotenpunktes Schleusberg / Kleinflecken / Am Teich/ Bahnhofstraße / Wasbeker Straße.
- Neuordnung / Aufhebung des Parkens am Fahrbahnrand. Betroffen sind jeweils 13 Parkplätze in den Abschnitten Hansaring / Wilhelmstraße und Fabrikstraße / Bahnhofstraße.

a) Knotenpunkt Hansaring / Wasbeker Straße

Für den Knotenpunkt Hansaring / Wasbeker Straße ist ein Ausbauvorschlag mit einem zusätzlichen dritten Fahrstreifen im Zuge der Wasbeker Straße (Anlage 2.1) entwickelt worden. Die bisherigen Abbiegeverbote sind aus Gründen der Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens weiterhin beizubehalten.

Ein Nachteil dieser Variante ist, dass bei dem vorhandenen Straßenquerschnitt (Anlage 2.2) Radwege bzw. Radfahrstreifen nicht angelegt werden können. Hier bedarf es einer Bewertung und Entscheidung zwischen der gewünschten Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt und den Belangen des Radverkehrs.

b) Knotenpunkt Schleusberg / Kleinflecken / Am Teich / Bahnhofstraße / Wasbeker Straße

Lichtsignalregelung

An diesem 5-armigen Knotenpunkt wäre in der Knotenzufahrt Wasbeker Straße die Lichtsignalanlage zu ergänzen (Anlage 3.1) aufgrund der vorhandenen Straßenbreite von 15,0 m wäre es hier möglich, einen zusätzlichen dritten Fahrstreifen anzulegen, um die Leistungsfähigkeit des Knotens zu optimieren.

Kreisverkehr

Für diesen 5-armigen Knotenpunkt wurde auch ein „kleiner Kreisverkehr“, der eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen würde, weiter untersucht (Anlage 3.2). Aufgrund der Bebauung und der geplanten Öffnung der Schleusau mit Freilegung der historischen Bogenbrücke zum Kleinflecken ist die verfügbare Verkehrsfläche auch für einen kleinen Kreisverkehr eng bemessen. Ein kleiner Außendurchmesser minimiert jedoch die Umwege für Fußgänger.

Radfahrer sollen aus Sicherheitsgründen die Kreisfahrbahn mit benutzen. Bei der Leistungsfähigkeitsberechnung sind die Radfahrer angemessen berücksichtigt worden.

Nach den allgemeinen Erfahrungen ist auch die Sicherheit der Fußgänger durch die anzuordnenden Mittelinseln gewährleistet, da jeweils nur ein Fahrstreifen zu queren ist. Ggf. sind zusätzliche Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) zu markieren.

c) Streckenabschnitt Hansaring bis Eisenbahnbrücke

Im Abschnitt zwischen Hansaring und Wilhelmstraße bzw. Eisenbahnbrücke ist der maßgebende Regelquerschnitt nur 11,80 m breit und aufgeteilt in 6,0 m Fahrbahn und 2,80 m – 3,0 m breite Gehwege (Anlagen 4 und 5). Die Fahrbahn muss bei Begegnungsverkehr Bus / Bus (Bemessungsfahrzeuge) 6,50 m, mindestens jedoch 6,0 m Breite aufweisen. Bei Anlage von 1,50 m breiten Radwegen (nach StVO 2,0 m, mindestens 1,50 m) verbleiben nur 1,40 m breite Gehwege (Variante II). Diese Mindestbreiten sind städtebaulich und funktional nicht befriedigend. Hinzu kommt, dass im Stauraum zum Hansaring aufgrund des 3. Fahrstreifens und auch unter der Eisenbahnbrücke aufgrund der Pfeiler in den Gehwegen (Anlage 6) kein Raum für Radwege vorhanden ist. Deshalb sollte auch in dem dazwischen liegenden Straßenabschnitt auf Radwege verzichtet werden. Vorgeschlagen wird die Führung des Radverkehrs auf einer von 6,0 m auf 7,50 m verbreiterten Fahrbahn (Variante I). Dieser zusätzliche Bewegungsraum dient einerseits der Sicherheit des Radverkehrs und erlaubt andererseits das Halten / Parken auf bestimmten Fahrbahnabschnitten.

d) Streckenabschnitt Eisenbahnbrücke bis Bahnhofstraße

Im Abschnitt zwischen Eisenbahnbrücke und Bahnhofstraße ist die gesamte Straßenbreite von 15,0 m aufgeteilt in 6,0 m Fahrbahn, beidseitig 1,50 m breite Radwege und 3,0 m breite Gehwege. Hier wird vorgeschlagen, die Fahrbahn auf 7,50 m zu verbreitern und die Radwege in der Breite unverändert zu belassen (Anlagen 7 und 8). Die Gehwege haben dann noch eine angemessene Breite von 2,25 m.

Variante 2: Einbahnregelung mit gegenläufigem Radverkehr

Die Gestaltungsvariante 2 geht davon aus, dass die Einbahnregelung für den Kfz-Verkehr beibehalten, aber der Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung stadteinwärts ermöglicht wird. Dies entspricht den Zielen des Radverkehrsentwicklungsplanes (RVEP 1993) und den Anregungen des ADFC Ortsgruppe Neumünster.

Bei dieser Variante sind an den Zufahrten zu den Knotenpunkten Hansaring/Wasbeker Straße und Schleusberg/Kleinflecken/Am Teich/Bahnhofstraße/Wasbeker Straße keine gravierenden Änderungen erforderlich.

a) Streckenabschnitt Hansaring bis Eisenbahnbrücke

Im Abschnitt zwischen Hansaring und Wilhelmstraße bzw. Eisenbahnbrücke ist der maßgebende Regelquerschnitt nur 11,80 m breit und aufgeteilt in 6,0 m Fahrbahn und 2,80 m – 3,0 m breite Gehwege. Die Fahrbahn muss für die Vorbeifahrt von Bus / Lkw (Bemessungsfahrzeuge) 6,25 m, mindestens jedoch 6,0 m Breite aufweisen. Bei Anlage von 1,50 m breiten Radwegen (nach StVO 2,0 m, mindestens 1,50 m) verbleiben nur 1,40 m breite Gehwege (Variante II). Diese Mindestbreiten sind städtebaulich und funktional nicht befriedigend. Da im Bereich der Eisenbahnbrücke keine Radwege angelegt werden können, sollte auch in diesem Straßenabschnitt auf Radwege verzichtet werden. Vorgeschlagen wird eine Verbreiterung der Fahrbahn von 6,0 m auf 7,50 m. Diese Fahrbahnbreite wäre aufzuteilen in einen 1,85 m breiten abmarkierten gegenläufigen Radfahrstreifen und eine 5,65 m breite Fahrgasse, auf der auch in bestimmten Abschnitten das Halten / Parken am Fahrbahnrand erlaubt werden kann. Die Gehwege würden eine geringere, aber noch ausreichende Breite von 2,25 m behalten (Anlage 9).

b) Streckenabschnitt Eisenbahnbrücke bis Bahnhofstraße

Im Abschnitt zwischen Eisenbahnbrücke und Bahnhofstraße ist die gesamte Straßenbreite von 15,0 m aufgeteilt in 6,0 m Fahrbahn, beidseitig 1,50 m breite Radwege und 3,0 m breite Gehwege. Hier wird vorgeschlagen, die Radwege in der Breite unverändert zu belassen und die Fahrbahn auf 7,50 m zu verbreitern, so dass in bestimmten Abschnitten die Möglichkeit zum Halten/Parken an den Fahrbahnrändern besteht. Die Gehwege haben dann noch eine angemessene Breite von 2,25 m (Anlage 10).

Weiteres Verfahren

Die Verwaltung empfiehlt, mit dem jetzigen Planungsstand zur Erneuerung der Wasbeker Straße (Grundlagen und Vorentwurf) ein Beteiligungsverfahren einzuleiten, damit weitere Erkenntnisse und Anregungen bei der weitergehenden Planung ggf. berücksichtigt werden können.

Damit die Baumaßnahme in das GVFG-Förderprogramm 2008 aufgenommen werden kann, ist der Förderantrag spätestens Ende August 2007 einzureichen. Insofern ist eine Entscheidung über die der Erneuerung der Wasbeker Straße zugrunde zu legende Gestaltungsplanung noch vor der Sommerpause (Juni-Sitzung) anzustreben.

Im Auftrag

Unterlehberg
Oberbürgermeister

Arend
Erster Stadtrat

Anlagen:

1. Übersichtsplan der Wasbeker Straße zwischen Hansaring und Bahnhofstraße / Am Teich
- 2.1 Lageplan: Knotenpunkt Wasbeker Straße / Hansaring
- 2.2 Regelquerschnitt A-A: Knotenzufahrt Wasbeker Straße zum Hansaring
- 3.1 Kreuzung Wasbeker Straße / Am Teich mit Lichtsignalanlage
- 3.2 Kreuzung Wasbeker Straße / Am Teich als Kreisverkehr
4. Regelquerschnitt B-B: Höhe Haus-Nr. 62 / 67
5. Regelquerschnitt C-C: Höhe Haus-Nr. 44 / 49
6. Regelquerschnitt D-D: Höhe Eisenbahnbrücke
7. Regelquerschnitt E-E: Höhe Haus-Nr. 27 / 30
8. Regelquerschnitt F-F: Höhe Haus-Nr. 5 / 12
9. Regelquerschnitt B-B: Höhe Haus-Nr. 62 / 67 (Variante 2)
10. Regelquerschnitt F-F: Höhe Haus-Nr. 5 / 12 (Variante 2)