

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

66 Fachbereich Planen und Bauen für Grün, Straßen und Brücken

Beteiligt:

32 Amt für öffentliche Sicherheit, Verkehr und Personenstandswesen

61 Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung

67 Fachbereich Grünanlagen-Straßenbetrieb

Betreff:

Südümgehung Haspe- Bereich Kleinbahnstraße- Planungsaktualisierung

Beratungsfolge:

11.12.2008 Bezirksvertretung Haspe

16.12.2008 Stadtentwicklungsausschuss

Beschlussfassung:

Stadtentwicklungsausschuss

Beschlussvorschlag:

1. Die Vorlage wird zur Kenntnis genommen.
2. Die erläuterten, im Sitzungsplan dargestellten und durchnummerierten Planungsänderungen werden beschlossen.

Im Rahmen der Gesamtbaumaßnahme „Südumgehung Haspe“ wird auch der Bereich der Kleinbahnstraße umgestaltet. Die bisher geplante Verkehrsführung wird aktualisiert.

Dabei sind die Kernpunkte:

- Schaffung eines Linksabbiegers in die untere Voerder Straße
- Querschnittsanpassung der neuen Kleinbahnstraße
- Abknickende Vorfahrt Kleinbahn- / Dammstraße anstelle einer LSA
- Busführung aus Zentrum Haspe auch über Kleinbahnstraße

Die Straßenbauausführung, die sich nach den Brückenbauarbeiten der DB richten muss, wird voraussichtlich im Spätherbst 2009 beginnen, da die DB nunmehr im Januar 2009 ihren Baubeginn avisiert hat.

Begründung

Vorbemerkungen:

Innerhalb der Gesamtbaumaßnahme „Südumgehung Haspe“ wird auch das Straßenkarree Haenelstraße/ Kleinbahnstraße Dammstraße/ Voerder Straße umgestaltet. Hier wird die Verkehrsführung, ausgelöst durch eine neue Bahnunterführung, sehr stark verändert.

Zuschusstechnisch gehört diese Maßnahme zum 2. Bauabschnitt der Südumgehung Haspe und ist planungsrechtlich durch einen entspr. Bebauungsplan gesichert.

Planungsbeschreibung:

Die ehemalige Planung im o.g. Karreebereich sah für die Verkehrsbeziehungen der Südumgehung Haspe folgendermaßen aus:

Von der B 7 kommend wurde der Verkehr in Richtung oberer Voerder Straße über die neue Kleinbahnstraße geführt- ein Rechtsabbieger an der Kreuzung Voerder Straße/ Haenelstraße/ Leimstraße war nicht vorgesehen. Ebenfall gab es keinen Linksabbieger von der Leimstraße in die obere Voerder Straße. Auch dieser Verkehr musste durch die Kleinbahnstraße geleitet werden. Diese beiden Verkehrsbeziehungen bleiben auch in der aktualisierten Planung bestehen, allerdings mit den Änderungen, dass

1. der Busverkehr aus dem Hasper Zentrum nicht mehr gradeaus in die Voerder Straße fahren kann, sondern auch durch die Kleinbahnstraße/

Dammstraße geleitet wird.

2. ein Linksabbieger aus der Haenelstraße in die untere Voerder Straße eingerichtet wird.

Aus diesen Änderungen ergeben sich Konsequenzen für einzelne Verkehrsbereiche und Überlegungen zur weiteren Optimierung des Verkehrsflusses:

So muss der südliche Gehweg an der Haenelstraße zwischen Kleinbahn- und Voerder Straße entfallen, da wegen der nicht veränderbaren Bahnböschung der Raum für den zusätzlichen Linksabbieger geschaffen werden muss. Da aber auf der nördlichen Seite der Haenelstraße ein großer Geh- Radweg zur Verfügung steht, ist dieser Umstand auch hinnehmbar. Konsequenter Weise ist damit auch der Fußgängerüberweg über die neue Kleinbahnstraße obsolet und kann entfallen. Die weiterführende Fußgängerführung Richtung B7 wurde ebenfalls diskutiert. Hier wird vorgeschlagen, einen Gehweg weiterhin anzubieten, jedoch in einer minimalen Breite von 1,65 m statt bisher geplant 2,25m.

Der Querschnitt der neuen Kleinbahnstraße soll den aktuellen Erkenntnissen der Verkehrsbelastung angepasst werden. Die beiden Fahrspuren werden auf 3,75 m vergrößert, der getrennte Geh- Radweg wird als kombinierter Weg ausgewiesen und mit 3,50 m plus Sicherheitsstreifen von 0,75 m ausgebildet. Auf der Ostseite wird nur ein sog. Schrammbord angelegt.

Durch die neue Busführung soll die Fahrbeziehung durch das Karree beschleunigt werden. Dafür wird die ehemals geplante Signalanlage an der Einmündung Kleinbahnstraße/ Dammstraße durch eine abknickende Vorfahrt ersetzt. Für Fußgänger wird in der Dammstraße ein Zebrastreifen angeboten. Diese Fußgängerführung hat zur Folge, dass der nördliche Gehweg der Dammstraße zwischen Kleinbahn- und Voerder Straße überflüssig wird und damit entfallen kann. Für die kleine Spielfläche an dieser Stelle (1 Wipp- Pferd und 1 Bank) wird entspr. Ersatz geschaffen. Die genaue Örtlichkeit hierfür wird noch festgelegt.

In der weiteren Führung Richtung Voerder Straße wurde auch die Signalanlage Dammstraße/ Voerder Straße untersucht. Hier kommt die Verwaltung zu der Erkenntnis, dass die Überwege Dammstraße und obere Voerder Straße weiterhin angeboten werden sollen, jedoch auf Anforderung. Der Überweg im unteren Ast der Voerder Straße kann problemlos entfallen.

Wegen der nun mehrfach beschriebenen neuen Busführung kann der Querschnitt der Voerder Straße unter der Bahnbrücke wie bisher verbleiben. Hierdurch können mehrere Zehntausend Euro erspart werden, da eine Bordsteinänderung einen kompletten Straßenneubau einschl. enormer Kabelverlegearbeiten nach sich gezogen hätte.

Verkehrstechnisch wird die neue Busführung durch eine Vorrangschaltung auf Anforderung aus dem Hasper Zentrum unterstützt.

Alternative Untersuchungen:

Die oben aufgeführten Planungsänderungen sind das Ergebnis vielfacher

Diskussionsrunden sowohl verwaltungsinterner als auch politischer Gremien. Daher sei an dieser Stelle auch kurz darauf hingewiesen, dass sehr wohl auch alternative Verkehrsplanungen untersucht wurden.

So musste ein angedachter Kreisverkehrsplatz anstelle der Kreuzung Voerder Straße/ Leimstraße/ Haenelstraße aus Platzgründen verworfen werden, da dieser in die Stützkörper der Bahnstrecke eingreifen würde und damit beachtliche Kosten nach sich ziehen würde. Eine Reduzierung der Kreisverkehrsradien bzw. ein Minikreisel kann an dieser Stelle wegen der hohen Verkehrsbelastung der Südumgehung ohnehin nicht ermöglicht werden.

Ebenso wurde eine Kreisverkehrsuntersuchung im Einmündungsbereich Dammstraße/ Voerder Straße negativ betrachtet. Hier würde der Rückstau aus der Signalanlage Südumgehung/ Voerder Straße sofort eine Überstauung auslösen und damit den Verkehrsablauf zum Erliegen bringen.

Letztlich wurde auch eine komplette Bevorzugung des Karrees als „eckiger“ Kreisverkehr untersucht. Hier wurde sehr schnell klar, dass damit die Südumgehung Haspe in der Geradeausführung erheblich benachteiligt und damit die Zuschussgrundlage entzogen würde. Auch gäbe es an allen Eckpunkten Schwierigkeiten bei der sicheren Fußgängerführung.

Letztlich stellen die beschriebenen Planungsänderungen für alle Verkehrsteilnehmer ein komfortables Angebot ohne Einschränkungen dar. Dies gilt insbesondere auch für den Fußgänger und den Busverkehr.

Baudurchführung:

Zunächst wird die DB die neue Kleinbahnstraßenbrücke errichten. Baubeginn hierfür ist nach aktuellen Erkenntnissen Januar 2009.

Nach Angaben der DB wird mit einer knappen Bauzeit von ca. 10 Monaten gerechnet, so dass ca. zum Jahresende 2009 mit den Straßenbauarbeiten begonnen werden kann. Eine Überschneidung mit den Bahnarbeiten ist nicht sinnvoll, da durch die Überlagerung der Baufelder eine gegenseitige Behinderung sehr wahrscheinlich würde.

Die Ausschreibung der städtischen Arbeiten wird entsprechend getaktet.

Finanzierung:

An den Finanzierungsgrundsätzen hat sich nichts verändert. Die Arbeiten sind im Rahmen der Südumgehung Haspe sowohl zuschusstechnisch als auch eigenmittelmäßig voll finanziert und entsprechend eingeplant.

Finanzielle Auswirkungen

☐ Es entstehen keine finanziellen und personellen Auswirkungen

Rechtscharakter

<input type="checkbox"/>	Auftragsangelegenheit	<input type="checkbox"/>	Fiskalische Bindung
<input type="checkbox"/>	Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschluss RAT, HFA, BV, Ausschuss, sonst.
<input type="checkbox"/>	Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung	<input type="checkbox"/>	Dienstvereinbarung mit dem GPR
<input checked="" type="checkbox"/>	Freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe	<input type="checkbox"/>	Ohne Bindung
<input type="checkbox"/>	Vertragliche Bindung		

1) Gesamtkosten der Maßnahme/ Aufwand					825.000,00 €
a) Zuschüsse Dritter					701.250,00 €
b) Eigenfinanzierungsanteil					123.750,00 €
2) Investive Maßnahmen					
Die Finanzierung der Maßnahme ist gesichert durch Veranschlagung im investiven Teil des Teilfinanzplans <input type="text" value="5430"/> , Teilfinanzstelle <input type="text" value="5000039"/>					
Jahr	lfd Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	
Betrag	800.000,00 €	400.000,00 €	600.000,00 €	100.000,00 €	0,00 €
3) Konsumtive Maßnahmen					
Die Finanzierung der Maßnahme ist beantragt zum/ vorgesehen im					
Ergebnisplan	<input type="text"/>	Produktgruppe	<input type="text"/>	Aufwandsart	<input type="text"/>
				Produkt t:	<input type="text"/>
4) Folgekosten					
a) jährliche Kreditfinanzierungskosten für den Eigenfinanzierungsanteil (nur bei investiven Maßnahmen)					6.200,00€
b) Gebäudeunterhaltsaufwand je Jahr					0,00€
c) sonstige Betriebskosten je Jahr					0,00€
d) personelle Folgekosten je Jahr					0,00€
Stellen-/Personalbedarf:					
Anz.	Stelle(n) nach BVL-Gruppe	Bewertung	sind im Stellenplan	Jahr	einzurichten
Anz.	üpl. Bedarf(e) in BVL-Gruppe	Bewertung	sind befristet bis	Datum	anzuerkennen
e) Abschreibung je Jahr (nur bei investiven Maßnahmen)					0,00€
Zwischensumme					0,00€
abzüglich zusätzlicher Erlöse je Jahr					0,00€
Ergibt Nettofolgekosten im Jahr von insgesamt					0,00€
5) Bilanzielle Auswirkungen (von der Kämmerei auszufüllen)					

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister**Gesehen:**_____
Stadtkämmerer_____
Stadtsyndikus_____
Beigeordnete/r**Amt/Eigenbetrieb:**

- 66 Fachbereich Planen und Bauen für Grün, Straßen und Brücken
32 Amt für öffentliche Sicherheit, Verkehr und
Personenstandswesen
61 Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung
67 Fachbereich Grünanlagen-Straßenbetrieb

Gegenzeichen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:**Amt/Eigenbetrieb:****Anzahl:**
