



**Stadt Lünen
Willy-Brandt-Platz 1
44532 Lünen**

Straße, Kanal und Leitungen Ulmen- und Ahornstraße

Vorplanung

- Erläuterungsbericht -

Auftraggeber:



Stadt Lünen

Planung:



LINDSCHULTE Ingenieurgesellschaft mbH

Bearbeiter:

B. Eng. Julius Fluchtmann

Datum:

21.04.2020

INHALTSVERZEICHNIS

1	Grundlagen	2
1.1	Projektstandort und Bestandssituation	2
2	Planung	3
2.1	Variante 1	3
2.2	Variante 2	3
2.3	Variante 3	3
3	Kosten	5

1 GRUNDLAGEN

1.1 PROJEKTSTANDORT UND BESTANDSSITUATION

Die Stadt Lünen liegt im Kreis Unna und gehört zum Regierungsbezirk Arnsberg. Der Bauabschnitt befindet sich im Norden der Stadt Lünen, im Ortsteil „Altünen“. Hier sollen die „Ulmenstraße“ und die „Ahornstraße“ saniert werden.

Die „Ahornstraße“ ist eine Stichstraße und endet mit einem Wendehammer. Die „Ulmenstraße“ stellt eine Verbindung zwischen der „Ahornstraße“ und der „Von-Galen-Straße“ dar.



Abbildung 1: Lage der Baumaßnahme (unmaßstäblich, Quelle: Tim-online.de)

Das Planungsgebiet entspricht einer Gesamtfläche von ca. 8000 m² und einer Länge von rund 950 Metern.

2 PLANUNG

Es wurden drei Varianten erarbeitet, die im Folgenden beschrieben werden.

2.1 VARIANTE 1

Bei der Variante 1 soll die Fahrbahn der „Ulmenstraße“ auf einer Breite von 4,75 m asphaltiert werden. Die Fahrbahn soll bereichsweise durch Baumscheiben mit einer Breite von 1,75 m verengt werden. Die Verengung der Fahrbahn auf eine Breite von 3,00m dient der Verkehrsberuhigung.

Die „Ahornstraße“ soll auf einer Breite von 5,00 m asphaltiert werden. Die Ahornstraße wird entsprechend der „Ulmenstraße“ bereichsweise auf 3,00 m durch Baumscheiben verengt.

Auf der „Ulmenstraße“ sollen die Baumscheiben eine Länge von 2,90 m und auf der „Ahornstraße“ eine Länge von 2,50 m besitzen.

Die Fahrbahn der Ulmenstraße und der Ahornstraße soll auf beiden Seiten durch gepflasterte Gehwege, mit einer Breite von mindestens 1,50 m begrenzt werden.

Auf der „Ulmenstraße“ sollen im Bereich vor der Kirche zwei sog. „Geschwindigkeitshügel“ mit vorgezogenem Gehweg erstellt werden. Diese sollen durch eine Aufpflasterung im Bereich des vorgezogenen Gehweges die Geschwindigkeit der PKW verringern. Außerdem dient die Aufpflasterung als barrierefreie Querungsstelle.

2.2 VARIANTE 2

In der Variante 2 ist vorgesehen, die Verkehrsfläche vollständig zu pflastern. Dadurch entsteht ein verkehrsberuhigter Bereich, wodurch ein Mischverkehrsfläche entsteht und durch die Grundstücksbegrenzungen begrenzt wird. Zusätzlich werden zur Verkehrsberuhigung Baumscheiben und Parkflächen angeordnet, die eine Breite von 2,50 m besitzen sollen. Die Länge der Baumscheiben soll ebenfalls 2,50 m betragen. Bei den Parkflächen beläuft sich die Länge zwischen 6,00 m und 18,00 m.

Zwischen den Baumscheiben mit Parkflächen und den Flurstrücksgrenzen soll eine Fläche für den Fußgängerverkehr mit einer Breite von 1,30m hergestellt werden.

Diese Variante hat keinen baulich getrennten Gehweg, somit müssen auch keine barrierefreien Querungen geschaffen werden.

2.3 VARIANTE 3

Die Variante 3 ist eine Mischung der ersten beiden Varianten. Die „Ulmenstraße“ soll in dieser Variante von der „Von-Galen-Straße“ bis zum Beginn des Parkplatzes der Kirche, wie in Variante 1, mit einer 4,75 m breiten, asphaltierten Fahrbahn, hergestellt werden. Diese soll durch

zwei Gehwege mit einer Breite von mindestens 1,50 m begrenzt werden. Im Bereich der Fahrbahn werden Baumscheiben mit einer Breite von 1,75 m vorgesehen, um eine Geschwindigkeitsreduzierung zu erzielen. Die „Ahornstraße“ soll im Bereich von der Schulstraße bis zur „Ulmenstraße“, wie in Variante 1, mit einer Fahrbahn von 5,00 m Breite und zwei Gehwegen von mind. 1,50 m Breite hergestellt werden. Auch hier wird die Fahrbahn in einigen Bereichen auf eine Breite von 3,00 m durch Baumscheiben verengt.

Dazwischen soll die Verkehrsfläche, wie in Variante 2, komplett gepflastert werden.

Der Übergang zwischen asphaltierter Fahrbahn und gepflasterter Fahrbahn soll durch sog. „Geschwindigkeitshügel“ mit vorgezogenem Gehweg hergestellt werden. Dadurch wird sowohl ein barrierefreier Übergang über die Fahrbahn durch die „Geschwindigkeitshügel“ als auch eine geschwindigkeitsreduzierende Übergabe in den verkehrsberuhigenden Bereich hergestellt.

3 KOSTEN

Die Ergebnisse der Kostenschätzungen werden in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 1: Kostenschätzung der Varianten

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Vorarbeiten	133.434,00 €	126.250,00 €	135.294,00 €
Rückbau	525.740,00 €	525.740,00 €	525.740,00 €
Verkehrsflächen			
• Asphalt	324.300,00 €	-	220.800,00 €
• Pflaster	184.800,00 €	529.760,00 €	325.400,00 €
• Borde und Rinnen	186.000,00 €	133.500,00 €	175.500,00 €
• Querungshilfen	10.000,00 €	-	10.000,00 €
Sonstiges	72.500,00 €	72.500,00 €	72.500,00 €
<u>Zwischensumme (netto)</u>	1.433.674 €	1.387.650,00 €	1.462.934,00 €
Gesamtsumme (brutto)	1.706.072,06 €	1.651.303,50 €	1.740.891,46 €

Wie aus der Tabelle zu entnehmen ist bewegen sich die drei Varianten auf einem ähnlichen Preisniveau, wobei die Variante 2 am günstigsten ist. Die teuerste und aufwändigste ist die Variante 3, also die Mischung der Varianten 1 und 2 mit wechselndem System. Diese stellt jedoch auch die vielseitigste Variante dar, da hier im Bereich der öffentlichen Einrichtungen mit zunehmendem Fuß- und Radverkehr ein verkehrsberuhigter Bereich geschaffen wird.