



Erläuterungsbericht

Umbau der Horstmarer Straße in Lünen

1. Allgemeines

Die Horstmarer Straße im Ortsteil Osterfeld verläuft von Westen nach Osten zwischen der Kurt-Schumacher-Straße und der Straße Seelhuve und quert dabei den Süggelbach.

Sie soll auf einer Länge von rd. 180 m zwischen der Kurt-Schumacher-Straße und der Fußgängerbrücke über den Süggelbach erneuert werden.

Der betrachtete Abschnitt der Horstmarer Straße ist für den Kfz-Verkehr eine Sackgasse. Die Fußgängerbrücke über den Süggelbach ermöglicht dem Rad- und Fußverkehr eine durchgängige Verbindung von der Kurt-Schumacher-Straße in das östlich des Gewässers liegende Wohngebiet.

Im ersten Bereich dient die Straße überwiegend der Erschließung der anliegenden Gewerbetreibenden (Autohaus, Bowling-Center). Im weiteren Verlauf (zweiter Abschnitt) wird ferner ein Wohnhaus sowie der Unterhaltungsweg entlang des Süggelbaches angebunden.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

Die vorhandene Horstmarer Straße besitzt im ersten Abschnitt eine Fahrbahnbreite von ca. 5,50 m bis ca. 7,00 m mit Asphaltbefestigung.

Auf der nördlichen Seite befindet sich ein Gehweg mit einer Breite von ca. 1,00 m bis ca. 2,20 m, der ebenfalls mit Asphalt befestigt ist und durch einen Rinnstein niveaugleich von der Fahrbahn optisch getrennt ist. Er endet bei Haus Nr. 2.

Im weiteren Verlauf beträgt die Fahrbahnbreite zwischen 2,70 und 3,50 m. Gehwege sind hier nicht vorhanden, es schließen sich beidseitig Grünstreifen/unbefestigte Bereiche an. Vor der Fußgängerbrücke befindet sich eine mit Schotter befestigte Wendefläche.

Die Fahrtrichtungen des Kfz-Verkehrs sind im Einmündungsbereich mit der Kurt-Schumacher-Straße durch eine Grüninsel im Bereich der Zufahrt zum Autohaus getrennt.

Der Knotenpunkt mit der Kurt-Schumacher-Straße ist lichtsignalisiert.



Radfahrer aus Richtung Norden bzw. aus der Bismarckstraße werden im Rahmen der Lichtsignalsteuerung über die Mittelinsel der Kurt-Schumacher-

Straße und anschließend über einen markierten Radfahrstreifen auf die südliche Fahrbahnseite der Horstmarer Straße geleitet. Vielfach wird allerdings der nördliche Gehweg von Radfahrern genutzt um anschließend schräg zur Fahrtrichtung auf die Fahrbahn zu wechseln.

Die Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt ist eher unübersichtlich und nicht klar aufgeteilt.

Die Horstmarer Straße ist Teil des Radverkehrsnetzes NRW.

Das Niederschlagswasser der Verkehrsfläche wird aktuell nicht gesammelt, sondern fließt in die angrenzenden Grünflächen/Privatflächen.

Die Horstmarer Straße muss aus baulichen und verkehrssicherheits-technischen Gründen erneuert werden.

Da der Radverkehrsanteil hier aufgrund der Lage im Radverkehrsnetz sowie der Sackgassensituation entsprechend hoch ist, soll die Horstmarer Straße hinsichtlich einer Erhöhung der Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer umgestaltet werden.

3. Varianten

Im Rahmen der Vorplanung wurden für den Umbau der Horstmarer Straße drei Varianten erarbeitet. Diese unterscheiden sich im Wesentlichen in der Anordnung der Nebenanlagen sowie der Führung der Radfahrer im Einmündungsbereich Kurt-Schumacher-Straße.

3.1 Variante 1

Die Variante 1 sieht im ersten Abschnitt von der Kurt-Schumacher-Straße bis zur Zufahrt zum Parkplatz des Autohauses eine Fahrbahnbreite von 3,50 m vor. Im Bereich der Zufahrt wird sie auf 5,85 m verbreitert, so dass Begegnungsverkehr möglich ist.

Auf der nördlichen Seite wird mit einer Breite von 2,90 m bis 3,10 m ein gemeinsamer Geh-/Radweg zuzüglich 50 cm Sicherheitstrennstreifen angelegt.

Die Führung der Fußgänger und Radfahrer im Knotenpunktsbereich bleibt im Grundprinzip unverändert zum Bestand, wird aber hinsichtlich der Breiten optimiert. So erhalten die Radfahrer in beiden Richtungen jeweils eine Spurbreite von 1,60 m, die Fußgängerquerung erhält eine Breite von 4,00 m.

Auf der westlichen Seite wird durch Verbreiterung der Nebenanlage eine Aufstellfläche geschaffen.

In Richtung Horstmarer Straße werden die Radfahrer wie im Bestand über einen Radfahrstreifen mit 1,85 m Breite auf die südliche Seite der Fahrbahn geführt. Die Lichtsignalanlage muss hierbei nur geringfügig (Versetzen von Masten) verändert werden.

Im zweiten Abschnitt bis zur Brücke ist eine Fahrbahnbreite von 3,50 m vorgesehen. Gehwege sind nicht geplant, es werden wie im Bestand beidseitig der Fahrbahn Grünstreifen angelegt.

Dieser Bereich soll als Fahrradstraße ausgewiesen und gemäß dem Standard der Stadt Lünen entsprechend markiert werden.

Aufgrund der Wohnbebauung in diesem Abschnitt und der geringen Fahrbahnbreite ist eine Wendemöglichkeit für Müllfahrzeuge notwendig.

Am Ende der Straße wird daher ein einseitiger Wendehammer erstellt, der für die Befahrung mit einem 3-achsigen Müllfahrzeug ausgelegt ist.

Die Straßenentwässerung erfolgt über Straßenabläufe und einen neu zu erstellenden RW-Kanal, welcher in einen ebenfalls neu zu erstellenden Versickerungsgraben im zweiten Abschnitt auf der nördlichen Seite entwässert. Eine Notentwässerung könnte als Überlauf in den Süggelbach erfolgen. Dies ist mit der entsprechenden Genehmigungsbehörde abzustimmen.

3.2 Variante 2

Bei der Variante 2 erhält der erste Abschnitt im Einmündungsbereich folgende Querschnittsaufteilung: 2,00 m Gehweg, 2,50 m Zwei-Richtungs-Radweg, 1,00 m Trennstreifen und 3,50 m Fahrbahn.

Hinter der ersten Zufahrt des Autohauses ist eine Fahrbahnbreite von 5,00 m Breite geplant, so dass sich hier Fahrzeuge begegnen können. Der nördliche Gehweg wird hier mit einer Breite von 1,90 m weitergeführt.

Ab hier ist ebenfalls die Ausweisung als Fahrradstraße geplant.

Auch bei dieser Variante bleibt die Führung der Fußgänger und Radfahrer im Grundprinzip unverändert zum Bestand, allerdings werden die Radfahrer aus Westen kommend nicht im Einmündungsbereich auf die südliche Fahrbahnseite geleitet, sondern werden auf der nördlichen Seite im Zwei-Richtungsverkehr geführt um anschließend auf Höhe der ersten Zufahrt auf die Fahrbahn zu wechseln.

Die Lichtsignalanlage muss hierbei ebenfalls nur geringfügig (Versetzen von Masten) verändert werden.

Im zweiten Abschnitt bis zur Brücke ist ebenfalls eine Fahrbahnbreite von 3,50 m vorgesehen. Der Gehweg auf der nördlichen Seite wird hier mit einer Breite von 1,50 m fortgeführt.

Wie bei Variante 1 wird auch hier ein Wendehammer (3-achsiges Müllfahrzeug) vorgesehen.

Die Straßenentwässerung erfolgt über Straßenabläufe und einen neu zu erstellenden RW-Kanal. Da bei dieser Variante aufgrund des auf gesamter Länge durchgehenden Gehweges keine Fläche für Versickerung zur Verfügung steht, muss dieser bis zur Vorflut (Süggelbach) geführt werden. Dies ist mit der entsprechenden Genehmigungsbehörde abzustimmen.

3.3 Variante 3

Bei der Variante 3 wird die Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt wesentlich verändert. Diese werden hier nicht mehr über die nördliche Querungshilfe geleitet, sondern direkt in Flucht mit der Horstmarer Straße. Die aus Westen kommenden Radfahrer müssen so nicht die Fahrbahn der Horstmarer Straße queren, sondern fahren vom Knotenpunkt kommend bereits auf der südlichen Seite. Von Osten kommend queren die Radfahrer die Kurt-Schumacher-Straße auf direktem Weg, so dass die vorhandene Mittelinsel nur noch für Fußgänger zur Verfügung steht.

Das Signalprogramm ist hierbei zu überprüfen, gegebenenfalls sind hier umfangreichere Änderungen an der Lichtsignalanlage notwendig (Umsetzen von Masten, zusätzliche Signale etc.).

Hieraus ergibt sich folgende Querschnittsaufteilung im ersten Abschnitt: 1,70 m Gehweg, 1,85 m Radfahrstreifen, 3,50 m Fahrbahn, 1,85 m Radfahrstreifen.

Hinter der ersten Zufahrt des Autohauses ist eine Fahrbahnbreite von 5,20 m Breite geplant, so dass sich hier Fahrzeuge begegnen können. Der nördliche Gehweg wird hier mit einer Breite von 1,70 m weitergeführt.

Ab hier ist ebenfalls die Ausweisung als Fahrradstraße geplant.

Im zweiten Abschnitt bis zur Brücke ist ebenfalls eine Fahrbahnbreite von 3,50 m vorgesehen. Der Gehweg auf der nördlichen Seite wird mit einer Breite von 1,50 m bis zur Zufahrt des Wohnhauses fortgeführt. Anschließend wird ein Grünstreifen angelegt, der wie bei Variante 1 der Anlage eines Versickerungsgrabens dient.



4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierung

Für die Trassierung und Dimensionierung der Verkehrsräume wurden die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)“ zugrunde gelegt. Die Horstmarer Straße ist als Erschließungsstraße (ES V) einzuordnen.

4.2 Ausbau, Deckenaufbau

Öffentliche Parkstände sind auf der Horstmarer Straße im betrachteten Abschnitt nicht vorhanden und auch nicht geplant.

Die Horstmarer Straße wird nicht von Buslinien befahren. Haltestellen sind in diesem Bereich nicht vorhanden und nicht geplant.

Der Deckenaufbau der Fahrbahn erfolgt gemäß den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12)“ (Belastungsklasse Bk 1,0).

4.3 Entwässerung/Kanalbau

Da sich im vorliegenden Abschnitt der Horstmarer Straße kein öffentlicher Regenwasserkanal befindet, wird dieser erstmalig im Zuge des Umbaus für die Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers erstellt.

4.4 Straßenausstattung

Im Bereich des Unterhaltungsweges am Süggelbach muss eine Straßenleuchte versetzt werden.

Die Beschilderung und Markierung erfolgen in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.



5. Kosten

Für die drei Varianten wurde jeweils eine Kostenschätzung erstellt (s. Anlage):

Variante 1:	ca. 214.000 €
Variante 2:	ca. 259.000 €
Variante 3:	ca. 244.500 €

Für die Maßnahme werden, bis auf den Knotenpunktsbereich, gemäß Kommunalabgabengesetz NRW (KAG) bei den Anliegern Straßenbaubeiträge erhoben.

Aufgestellt
Münster, im April 2020
Thomas & Bökamp Ingenieurgesellschaft mbH