



Erläuterungsbericht Entwurfsplanung

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. Planung

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird die Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt wesentlich verändert. Die Radfahrer 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 die Ausweisung als Fahrradstraße geplant.

Es 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 und mit einem Rundbord mit 3 cm Anschlag von der Fahrbahn baulich getrennt.

Bei Bau-km 0+70 befindet sich eine Ausfahrt des Autohauses. Diese wird u.a. von Sattelschleppern genutzt (Fahrzeuganlieferungen). Bei der Ausfahrt wird aufgrund der geringen Fahrbahnbreite von diesen Fahrzeugen bereits heute die gesamte zur Verfügung stehende Breite, teilweise auch die angrenzende Privatfläche (Zufahrt, Parkplatz) in Anspruch genommen.

Es ist daher geplant, den hier verlaufenden Gehweg zu unterbrechen und mit einer Markierung kenntlich zu machen. Hierdurch sollen Fußgänger auf die mögliche Gefahrensituation aufmerksam gemacht werden.

Des Weiteren wäre die Rundbordanlage in diesem Bereich durch die täglichen Überfahrten besonderen Belastungen ausgesetzt, die schon nach kurzer Zeit zu Schäden führen können.



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 1,00 m breiter Streifen mit wassergebundener Decke angelegt, welcher von Fußgängern genutzt werden kann.

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.

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

Im vorliegenden Abschnitt der Horstmarer Straße befindet sich kein öffentlicher Regenwasserkanal. Ein Anschluss der Straßenentwässerung an den vorhandenen Regenwasserkanal in der Kurt-Schumacher-Straße ist aufgrund der Höhensituation ohne Pumpbauwerk nicht möglich.

Es ist daher geplant, das Niederschlagswasser über eine Bordrinne zu fassen und über Straßenabläufe in einen am Bauende neu geplanten (Versicker-)graben zu leiten. Im Bereich des Notgehweges erfolgt die Einleitung flächig direkt in die geplante Mulde bzw. den geplanten Graben. Dieser erhält einen Notüberlauf zum Süssgelbach.

Die Einleitung ist mit der zuständigen Genehmigungsbehörde sowie dem Lippeverband abzustimmen – dabei sind die Güteschutzbestimmungen für Fließgewässer einzuhalten und der Trennerlass zu beachten.



4.4 Straßenausstattung

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

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

5. Kosten

Die voraussichtlichen Kosten liegen gemäß Kostenschätzung bei ca. 244.500 € (s. Anlage).

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

Aufgestellt

Münster, im Februar 2021

Thomas & Bökamp Ingenieurgesellschaft mbH