Stadt Lünen

VERWALTUNGSVORLAGE VL-65/2020

ERSTELLT DURCH	ERSTELLT AM	SITZUNGSTEIL
Mobilität und Verkehrslenkung	22.04.2020	öffentlich

GREMIUM	STATUS	TERMIN	EINLADUNG	TOP
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	beschließend	16.06.2020	3/20	

BEZEICHNUNG DES TAGESORDNUNGSPUNKTES

Horstmarer Straße
hier: Beschluss zur frühzeitigen Anliegerbeteiligung

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Nach den Kostenberechnungen des Ingenieurbüros ergeben sich für die drei Varianten folgende Kosten:
Variante 1: 214.000 €
Variante 2: 259.000 €
Variante 3: 244.000 €

Die Mittel stehen im Haushalt unter dem Produkt 460 505 und dem Sachkonto 785 200 zur Verfügung.
Die Kosten sind gemäß § 8 und § 8a des Kommunalabgabegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (KAG) in Verbindung mit der zum Zeitpunkt des Eintrittes der sachlichen Beitragspflicht gültigen Satzung der Stadt Lünen auf die Anlieger umzulegen.
Die Horstmarer Straße wird als Haupterschließungsstraße eingestuft. In Haupterschließungsstraßen betragen die Beitragssätze für die Fahrbahn, die Oberflächenentwässerung 50%, für Gehwege, Beleuchtung, Parkstände und unselbständige Grünanlagen 65%.
Die Aufwendungen für Fahrbahn, Parkstände und Gehwege werden über 50 Jahre buchhalterisch linear abgeschrieben. Die übrigen Aufwendungen für beispielsweise Beleuchtung und Straßenbegleitgrün werden aktuell nicht abgeschrieben, da sie in einem Festwert, der zur Eröffnungsbilanz ermittelt wurde, enthalten sind.

INKLUSIONSVERTRÄGLICHKEIT

Der Straßenraum wird möglichst barrierefrei gestaltet. Das heißt zum Beispiel, dass die Regelquerneigung der Gehwege maximal 3,0% betragen wird und es für Sehbehinderte und Blinde eine durchgehende, ertastbare Randführung auf den Gehwegen geben wird. Die Bordsteine werden ja nach Situation in ihrer Höhe mit Rücksicht auf alle Mobilitätseingeschränkte geplant. Darüber hinaus werden taktile Elemente mit ausreichendem Kontrast verbaut (nach DIN 32984).

KLIMAVERTRÄGLICHKEIT

Die Klimaverträglichkeit wird durch die Erneuerung der Horstmarer Straße nicht beeinträchtigt. Es ist beabsichtigt, in der Horstmarer Straße eine Fahrradstraße anzuordnen.

BESCHLUSSVORSCHLAG

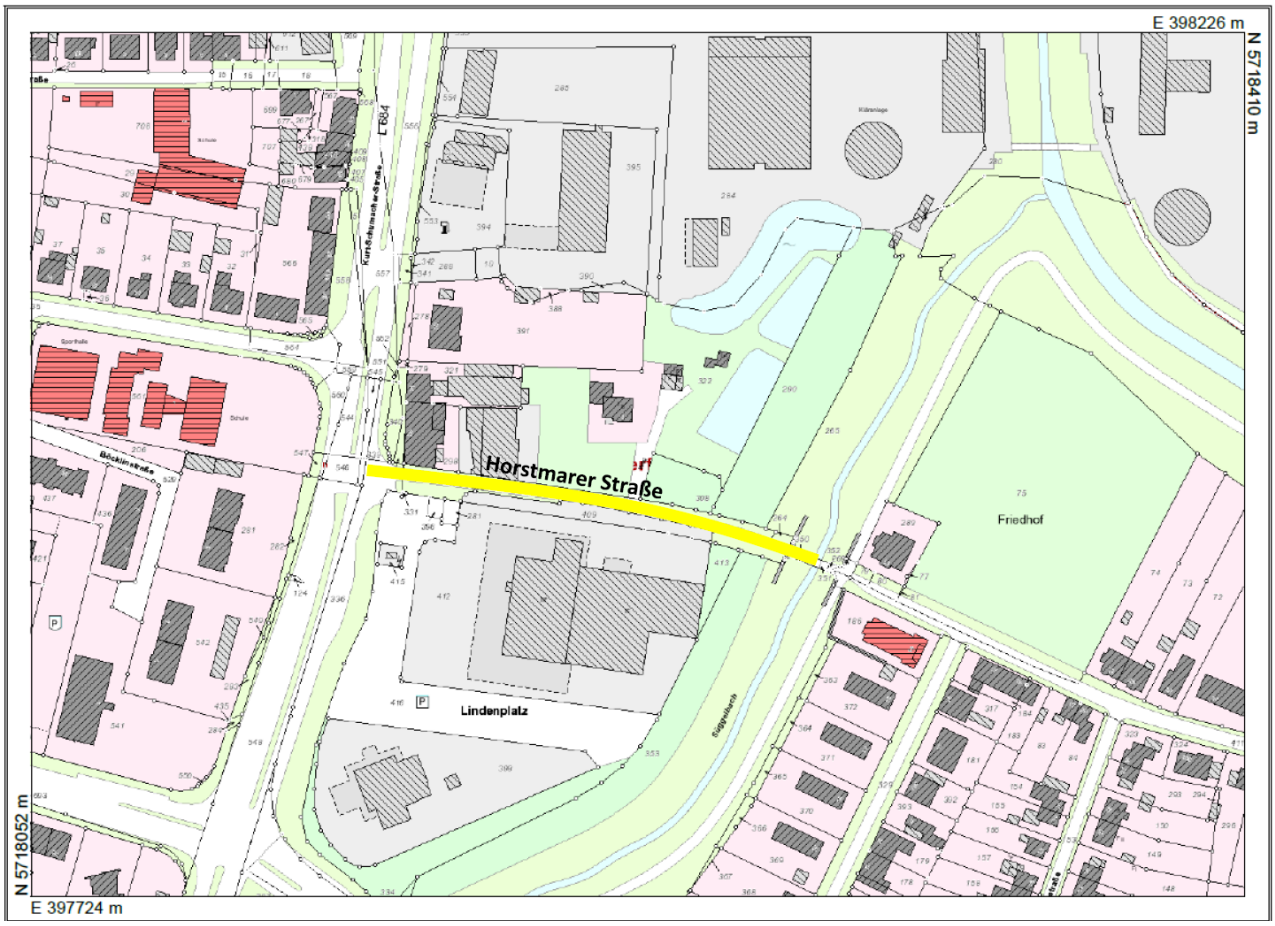
Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt hat die drei Vorplanungsvarianten zur Kenntnis genommen und beschließt, dass diese im Rahmen einer frühzeitigen Anliegerbeteiligung vorgestellt und diskutiert werden sollen. Die Verwaltung wird beauftragt, nach der durchgeführten Beteiligung eine Variante auf Basis der eingebrachten Anregungen weiterzuentwickeln und die Politik für die weitere Beschlussfassung (Grundsatzbeschluss und Beschlusses über Art und Umfang) zu beteiligen.

Der Bürgermeister

SACHDARSTELLUNG

1. Vorbemerkungen und Anlass

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 rund. 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) werden ferner ein Wohnhaus sowie der Unterhaltungsweg entlang des Süggelbaches angebunden.



Lageplan Ausbaubereich (gelb markiert)

Die Horstmarer Straße muss aus baulichen und verkehrssicherheitstechnischen 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 als Fahrradstraße umgestaltet werden.

2. Vorplanung

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 Kreuzungsbereich mit der Kurt-Schumacher-Straße.

2.1 Variante 1

Die Variante 1 (Lageplan im Anlagenteil) 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.

2.2 Variante 2

Bei der Variante 2 (Lageplan im Anlagenteil) 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.

2.3 Variante 3

Bei der Variante 3 (Lageplan im Anlagenteil) 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 Änderung 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. Die Änderungen im Kreuzungsbereich sowie die notwendige Änderung der Signalisierung fallen nicht unter die KAG-Regelung und werden komplett von der Stadt getragen.

Straße drei Varianten erarbeitet. Diese unterscheiden sich im Wesentlichen in der Anordnung der Nebenanlagen sowie der Führung der Radfahrer im Einmündungsbereich Kurt-Schumacher-Straße.

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.

3. Straßenentwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt über Straßenabläufe und einen neu zu erstellenden Regenwasserkanal, 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/ Lippeverband abzustimmen.
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, in Abstimmung mit dem Stadtbetrieb Abwasserbeseitigung Lünen AöR (SAL), erstellt. Eine Bemessung der Straßenentwässerungsgegenstände muss in der weiteren Planung noch erfolgen. Dies geschieht in enger Abstimmung mit dem SAL.
Der Abgleich mit der Starkregengefahrenkarte zeigt, dass keine maßgeblichen Gefährdungen der Privatgrundstücke ersichtlich sind.

4. Versorgung/ Beleuchtung

Vorhandene Leitungen der Stadtwerke Lünen und der Telekom/ Unitymedia befinden sich in dem Planungsgebiet. Die Leitungen der öffentlichen Versorgung und Fernmeldeleitungen werden, soweit erforderlich den neuen Verhältnisse angepasst. Die Maßnahme ist mit den Versorgungsunternehmen noch abzustimmen. Die Beleuchtungsmasten werden durch die Stadtwerke Lünen erneuert.

5. Empfehlung der Verwaltung

Die Horstmarer Straße ist Teil des Radverkehrsnetzes NRW und eine wichtiger Teilabschnitt der Schulwegverbindung aus dem Osterfeld über die Kurt-Schumacher-Straße in die Bismarckstraße. Die geplante Ausschilderung als Fahrradstraße ist Teil eines Fahrradstraßen-Konzeptes, dass sich in Arbeit befindet. Besonderes Merkmal der Variante 3 ist die getrennte Führung des Radverkehrs über die Kurt-Schumacher-Straße in die Horstmarer Straße hinein.
Die Variante 3 wird dem Anspruch an Verbesserung der Radverkehrsführung und Verkehrssicherheit nachhaltig gerecht und wird daher von der Verwaltung als Planungsgrundlage für die weiteren Arbeitsschritte empfohlen. Weiter wird empfohlen, bei Umsetzung der Maßnahme auf der angrenzenden Bismarckstraße bis zur Straße Auf dem Osterfeld ebenfalls eine Fahrradstraße anzuordnen, um so eine Fahrradstraßen-Verbindung zum Leezenpatt zu erhalten.

6. Kommunales Abgabengesetz (KAG)

Für die Erneuerung/ Verbesserung der Horstmarer Straße werden Beiträge gem. § 8 und § 8 a des Kommunalabgabengesetzes NRW in Verbindung mit der zum Zeitpunkt des Eintrittes der sachlichen Beitragsfähigkeit gültigen Satzung der Stadt Lünen über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen erhoben.
Die Förderrichtlinie zum KAG des Landes NRW ist in dem Zeitraum vom 2.01.2020 bis 31.12.2024 gültig. Förderanträge können nach Eintritt der sachlichen Beitragsfähigkeit (Abnahme der Baumaßnahme) sowie des endgültig festgestellten umlagefähigen Aufwandes gestellt werden.
Sollten diese Voraussetzungen vor dem 31.12.2024 vorliegen, wird von der Abteilung Straßenbau ein entsprechender Antrag auf Förderung bei der NRW Bank gestellt.

7. Weiteres Vorgehen

Nach diesem Beschluss zur vorzeitigen Anliegerbeteiligung durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt wird auf Basis der Vorplanung eine Anliegerbeteiligung durchgeführt – hier werden die Planungsvarianten vorgestellt und diskutiert. Die Anregungen und Diskussionsbeiträge werden protokolliert und mit den vorliegenden Vorplanungen abgeglichen.
Nach Abschluss der Entwurfsplanung wird im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt, auf Basis einer Empfehlung der Verwaltung, ein Grundsatzbeschluss gefasst Im Ausschuss für Sicherheit und Ordnung wird über Art und Umfang der Erneuerung beraten und beschlossen. Im Anschluss werden die Ausführungsplanungen begonnen.