



## Öffentliche Berichtsvorlage

<b>Vorlagen-Nr.:</b>	<b>274/2004</b>
<b>Dezernat II</b>	
<b>Federführung:</b>	60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung
<b>Produkt:</b>	60.01.03 Verkehrsplanung
<b>Datum:</b>	31.08.2004

<b>15.09.2004</b>	<b>Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen</b>	Kenntnisnahme
Top:	Bemerkung:	

**Betreff:**

**Ausbau der De-Bilt-Allee / Umgestaltung der Loburger Straße: Prüfbericht**

**Sachverhalt:**

In der Sitzung am 14.07.2004 fasste der Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen unter dem Punkt 17 der Tagesordnung u.a. die folgenden Beschlüsse:

**Beschluss(2)**

Der Kreuzungsbereich Loburger Straße/De-Bilt-Allee wird in Form eines Minikreisverkehrs ausgebaut. Die Stadtentwicklungsgesellschaft wird gebeten, die Anregung der Anlieger, den kompletten Bereich des Kreisverkehrs einschließlich Zufahrten aufzupflastern, auf technische Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit zu prüfen. Ist die Variante ohne zusätzlichen Aufwand (Erhöhung der städtischen Zahlungen) durchführbar, soll sie umgesetzt werden.

**Beschluss(3)**

Im weiteren Bereich der Loburger Straße zwischen Minikreisverkehr und Loburger Kamp wird gemäß den Vorgaben des Bebauungsplanes Nr. 75 auf den Bau eines hochbordgeführten Radweges verzichtet. Die Stadtentwicklungsgesellschaft wird gebeten, die Möglichkeit zu prüfen, die Loburger Straße mit geringem Mehraufwand derart umzugestalten, dass auf dem gesamten Teilstück zwischen Konrad-Adenauer-Ring und Minikreisverkehr Schutzstreifen für Radfahrer angelegt werden können.

In der Zwischenzeit wurde überprüft, ob eine Realisierung der Vorschläge möglich ist. Die Anlieger wurden über die Ergebnisse mit einem Aushang und über Veröffentlichungen im Internet informiert.

**Zu Beschluss(2)**

Eine Aufpflasterung des gesamten Kreisverkehrs ist nur dann möglich, wenn die Aufpflasterung über die Einmündung der Kiebitzweide hinaus in die Loburger Straße gezogen

wird. Diese „große“ Lösung befürwortet die Verwaltung aus den folgenden Gründen nicht:

- Um den Verkehr nachhaltig zu bremsen, ist der Einbau einer Rampe (die die vorhandene Fahrbahn mit der aufgepflasterten Fläche verbindet) mit einer Neigung von ungefähr 1:10 notwendig. In der De-Bilt-Allee läge diese Rampe an der Stelle, wo die Zufahrt zum Glascontainerplatz in die De-Bilt-Allee mündet. Dies würde zu einem drastisch erhöhten Lärmpegel führen, wenn das Containerfahrzeug die Rampe befährt. Die Rampe weiter in De-Bilt-Allee zu verlegen, ist zum einen wegen der zweiten Zufahrt zum Containerplatz nicht möglich. Zum anderen folgt unmittelbar die Rampe im Bereich des Geh-/Radweges zum Christine-Teusch-Weg. Natürlich könnte man die Aufpflasterung aus dem Kreuzungsbereich direkt bis zu dieser Rampe führen. Dann entfällt aber die geschwindigkeitsmindernde Wirkung in Richtung Kreisverkehr (für Fahrzeuge, die die De-Bilt-Allee verlassen) und in Richtung Kindergarten (für Fahrzeuge, die in die De-Bilt-Allee einfahren).
- Die Rampe in der Loburger Straße zwischen der De-Bilt-Allee und dem Konrad-Adenauer-Ring kann nur außerhalb der Einmündung Kiebitzweide angeordnet werden. Unmittelbar neben dem Einmündungsbereich liegen zwei private Grundstückszufahrten (Loburger Straße 67 und 78). Auch im Bereich dieser Zufahrten scheidet der Bau einer Rampe aus. Diese müsste somit noch weiter in Richtung Konrad-Adenauer-Ring rücken. Eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung insbesondere für die Zufahrt auf den Kreisverkehr kann an dieser Stelle nicht erzielt werden. Gleichzeitig behindert eine Rampe den Radverkehr, wie dies ja auch in der Einwohnerversammlung diskutiert wurde.

Schließlich führt eine Aufpflasterung in einer solch großen Fläche zu wesentlichen Mehrkosten, so dass auf eine Rampe in der De-Bilt-Allee und in der Loburger Straße östlich des Kreisverkehrs sowie auf eine Aufpflasterung des gesamten Einmündungsbereich Loburger Straße/De-Bilt-Allee/Kiebitzweide verzichtet wird.

Dem gegenüber hält es die Verwaltung für sinnvoll und notwendig, den Verkehr, der aus Richtung Sirksfeld auf den Kreisverkehr zufährt, deutlich abzubremsen. Um dies zu erreichen, wird eine Rampe westlich des Kreisverkehrs zwischen Kreisverkehr und der Einmündung des Busplatzes vorgesehen. Im Anschluss an die Rampe wird die Loburger Straße auf einer Länge von ca. 8 m aufgepflastert. Diese erhöhte Fläche wird bis zum Kreisel wieder auf die vorhandene Fahrbahnhöhe abgesenkt. Dies geschieht mit einer flachen Neigung auf einer Länge von ca. 4 m, da eine steile Rampe unmittelbar vor dem Kreisverkehr und damit im Einmündungsbereich Nachteile für größere Fahrzeuge zur Folge hätte (Verwindung des Fahrzeuges, Lärmbelästigung). An dieser Stelle behindert die Rampe den Radverkehr nicht, da dieser bereits auf dem separaten Geh-/Radweg parallel zur Loburger Straße geführt wird.

### Zu Beschluss(3)

Die vorgeschlagene Umgestaltung der Loburger Straße mit dem Ziel, Schutzstreifen für Radfahrer zu markieren, ist mit relativ geringem Aufwand möglich. Die Planung wurde entsprechend überarbeitet. Die Fahrbahn hat nunmehr eine Breite von 7 m, in der Zufahrt auf den Konrad-Adenauer-Ring wird sie (wie in der ursprünglichen Planung vorgesehen) aufgeweitet. Der Einmündungsbereich Kiebitzweide sowie der südliche Fahrbahnrand in der Einmündung in den Kreisverkehr wurden angepasst. Auf der Fahrbahn werden Schutzstreifen für Radfahrer markiert und Fahrradpiktogramme aufgebracht. Um die Fahrbahnbreite von 7 m zu ermöglichen, werden die Hochbordanlagen nach außen verschoben. Dahinter liegen Baumscheiben mit einer Breite von 1,75 m. Unter diesen Voraussetzungen wird es nicht möglich sein, die vorhandenen Bäume (mit Ausnahme der zwei großen Alleebäume unmittelbar östlich des Kreisverkehrs) zu erhalten. Daher sieht die Planung eine komplette Neubepflanzung der Loburger Straße in diesem Abschnitt vor.

**Die Mehrkosten für die Realisierung der beiden Vorschläge belaufen sich auf ca. 14.000 €**

**Die aktualisierte Planung wird in der Sitzung vorgestellt.**

