



## Öffentliche Beschlussvorlage

an den Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen

<b>Vorl.-Nr.:</b> 160/2004
<b>Fachbereich:</b> Planung, Bauordnung, Verkehr
<b>Produktnummer:</b> 60.01.03
<b>Datum:</b> 02.06.2004
<b>Gez.:</b> Thomas Backes

16.06.2004	Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen				
Top:	Einst.:	J:	N:	E:	Bemerkung:
Top:	Einst.:	J:	N:	E:	Bemerkung:
Top:	Einst.:	J:	N:	E:	Bemerkung:

### Betreff

**Ausbau der De-Bilt-Allee / Umgestaltung der Loburger Straße (Entwurfsplanung)**

### Beschlussvorschlag (1)

Die vorgestellten Planunterlagen werden in einer Einwohnerversammlung mit den Anliegern abgestimmt.

### Beschlussvorschlag (2)

Nachdem der Ausbau abgeschlossen ist, wird die De-Bilt-Allee von der Loburger Straße bis einschließlich Wendehammer als Tempo 30-Zone ausgewiesen.

### Beschlussvorschlag (3)

Der Radweg entlang der Loburger Straße wird nicht nur zwischen De-Bilt-Allee und Eleonore-Pollmeyer-Straße, sondern darüber hinaus bis zum Wirtschaftsweg nördlich der Zufahrt „Wening / Klute“ neu gebaut.

## Begründung

### Zu Beschlussvorschlag (1)

#### (a) Ausbauplanung für die De-Bilt-Allee in zwei Varianten

Die De-Bilt-Allee von der Loburger Straße bis einschließlich Wendehammer dient als Wohnsammelstraße der Erschließung des Wohngebietes Nord-West. Nach dem endgültigen Ausbau wird dieses Teilstück als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Das Teilstück vom Wendehammer bis zum Ende der Wohnbebauung wird entsprechend ihrer Funktion einer Anliegerstraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Die wesentlichen Ausbaukriterien der beiden Teilstücke sind bereits im Erschließungsvertrag festgelegt, der Bestandteil der mit den

Alteigentümern abgeschlossenen Geschäftsbesorgungsverträge geworden ist. Der entsprechende Abschnitt wurde als Anlage beigefügt. Die farbliche Gestaltung der Pflasterflächen wird wie folgt festgelegt:

#### Teilstück 1 (Tempo 30-Zone)

Gehweg: Pflaster "Granit-Grau" ohne Fase  
 Pflaster "Basalt-Anthrazit" ohne Fase (Läuferreihe Breite 30cm)  
 Parkplätze: Pflaster "Basalt-Anthrazit" ohne Fase

#### Teilstück 2 (verkehrsberuhigter Bereich)

Fahrbahn: Pflaster "Granit-Grau" ohne Fase  
 Pflaster "Basalt-Anthrazit" ohne Fase (Läuferreihe Breite 30cm)  
 Rinnen: Rinnensystem "Cityline-Rinne Breite 30cm Basalt-Anthrazit"  
 Parkplätze: Pflaster "Basalt-Anthrazit" ohne Fase

Die wesentlichen Angaben über die Aufteilung des Straßenraumes wie

- Lage und Breite der Gehwege
- Breite der Fahrbahn
- Breite des Parkstreifens
- Lage der Baumstandorte

enthält der Bebauungsplan Nr. 75 „Stadterweiterung Nord-West –Hof Klute-“. Sie wurden entsprechend der Festsetzungen in die Planung übernommen.

Vor dem Hintergrund der zukünftigen Funktion der Straße sind im Bereich der Wohnsammelstraße Elemente zur Geschwindigkeitsdämpfung dringend erforderlich. Der Bebauungsplan Nr. 75 sieht einen Parkstreifen parallel zur Fahrbahn vor, der durch Baumscheiben unterbrochen wird. Eine punktuelle Einengung der Fahrbahn in Verbindung mit Straßenbäumen zur Reduzierung der Geschwindigkeit kommt daher nicht in Frage. Da die Kreuzungsbereiche mit dem größten Konfliktpotenzial behaftet sind, trägt eine entsprechende Gestaltung dieser Bereiche wesentlich zur Steigerung der Verkehrssicherheit und zur Geschwindigkeitsdämpfung bei. Hinzu kommt, dass die De-Bilt-Allee gegenüber den einmündenden verkehrsberuhigten Bereichen vorfahrtberechtigt ist. Die Fahrzeuge auf der De-Bilt-Allee werden ihre Geschwindigkeit also ohne zusätzliche Maßnahmen nicht in dem Umfang reduzieren, wie dies im Falle einer Rechts-vor-Links-Regelung der Fall wäre.

Es wurden zwei Gestaltungsvarianten erarbeitet. Die erste Variante sieht eine Aufpflasterung der Fahrbahn im Einmündungsbereich vor. Eine Rampe mit einer Neigung von 1:10 zu Beginn und Ende der Aufpflasterung sorgt für die notwendige Geschwindigkeitsreduzierung. In der zweiten Variante soll diese Reduzierung durch eine Einengung der Fahrbahn um einen Meter auf eine Breite von 4,50 m erreicht werden.

Um die Einmündungen zu verdeutlichen, sieht die Planung jeweils zwei zusätzliche (gegenüber den Festlegungen des Bebauungsplanes) Baumstandorte vor. Demgegenüber wurde die Zahl der Baumstandorte in den Parkstreifen zwischen den Einmündungen jeweils von drei auf zwei reduziert. Zum einen entsteht dadurch in Verbindung mit den zusätzlichen Bäumen im Einmündungsbereich ein gleichmäßiges Baumraster, zum anderen können dadurch Baumscheiben in einer vernünftigen Größe von 3,75 x 2,00 m vorgesehen werden.

### **(b) Umgestaltung der Loburger Straße**

Der Bebauungsplanes Nr. 75 sieht den Umbau der Loburger Straße zwischen dem Konrad-Adenauer-Ring und der De-Bilt-Allee sowie den Anbau der Einmündungsbereiche der De-Bilt-Allee und der Kiebitzweide an die Fahrbahn der Loburger Straße vor. Der Querschnitt der Loburger Straße zwischen Konrad-Adenauer-Ring und De-Bilt-Allee soll unter besonderer Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs umgestaltet werden.

Die vorgestellte Planung sieht entgegen der Darstellungen des Bebauungsplanes in der Einmündung der De-Bilt-Allee in die Loburger Straße einen sogenannten Minikreisverkehr vor.

Der Ausbau des Einmündungsbereichs mit einem Kreisverkehr ist bereits vor einigen Jahren von Bürgern angeregt worden. Zum damaligen Zeitpunkt waren so genannte Minikreisverkehrsplätze noch nicht zulässig. Ein herkömmlicher Kreisverkehr war aber aufgrund des vorhandenen Baumbestandes nicht möglich. Der Vorschlag wird jetzt mit dem Minikreisverkehr aufgegriffen. Dieser weist gegenüber einer herkömmlichen Kreuzungssituation die folgenden Vorteile auf:

- Der über die Loburger Straße stadteinwärts fahrende Verkehr wird zu Beginn der Ortsdurchfahrt abgebremst, da er wartepflichtig gegenüber dem bereits im Kreisverkehr befindlichen Verkehr ist.
- Der stadteinwärts fahrende Radfahrer, der den Radweg parallel zur Loburger Straße fährt, wird im Zuge des Kreisverkehrs komfortabel und sicher auf die Fahrbahn geleitet, auf der er im weiteren Verlauf bis zum Konrad-Adenauer-Ring fährt.
- Die aufgrund der Baumallee schwierigen Sichtverhältnisse werden entschärft, da der Verkehr aus der De-Bilt-Allee gegenüber dem stadteinwärts fahrenden Verkehr auf der Loburger Straße im Zuge des Kreisverkehrs vorfahrtberechtigt ist.

Der Fahrbahnrand der Loburger Straße gegenüber dem Bushalteplatz und der Kiebitzweide wird mittels einer Pflasterfläche klar dargestellt. Außerhalb der Ortsdurchfahrt hat die Loburger Straße eine Breite von ca. 5,0 m. Diese Breite bleibt über die Einmündung hinweg konstant, erst hinter der Fußgängerquerungsstelle östlich der Einmündung wird die Fahrbahn um 1,0 m aufgeweitet. So erhalten die Fußgänger die Möglichkeit, die Fahrbahn an einer relativ schmalen Stelle zu queren. Im weiteren Verlauf behält die Fahrbahn bis zu den Häusern 63 bzw. 70 eine Breite von 6,0 m. Dadurch wird es möglich, die vorhandenen Baumscheiben bzw. Grünstreifen auf ein Maß von 2,0 m zu verbreitern und den Bäumen eine vernünftige Entwicklungsmöglichkeit zu geben. Erst dann wird die Fahrbahn aufgeweitet, um zusätzlichen Platz für Radfahrer und linksabbiegende Fahrzeuge zu schaffen. Die Radfahrer werden über einen überfahrbaren Schutzstreifen an die Kreuzung herangeführt, hinter der Kreuzung können sie sich über einen Auffangradfahrstreifen und einen anschließenden Schutzstreifen in den fließenden Verkehr einordnen. Dies gilt für die Loburger Straße auf beiden Seiten des Konrad-Adenauer-Ringes. Zur Verdeutlichung werden die Radfahrstreifen rot eingefärbt. Das führt insbesondere dort zu einem Sicherheitsgewinn, wo die Radfahrer den vom Konrad-Adenauer-Ring rechts abbiegenden Verkehr kreuzen. Eine Einfärbung der Schutzstreifen ist rechtlich nicht möglich.

Die Loburger Straße ist eine der Hauptfußwegeverbindungen aus dem Baugebiet Nord-West in die Innenstadt. Der Großteil der Fußgänger läuft dabei über den nördlichen Gehweg. Probleme ergeben sich bei der Querung des Konrad-Adenauer-Ringes. Aufgrund der heutigen Bepflanzung ist eine Sichtbeziehung zwischen Fußgängern, die vom Gehweg auf die Dreiecksinsel queren wollen, und Kraftfahrern, die rechts in die Loburger Straße fahren, erst sehr spät möglich. Dies führt immer wieder zu Konflikten. Aufgrund der an dieser Stelle geplanten Lärmschutzwand ist eine unmittelbare Verbesserung der Sichtbeziehungen nicht möglich. In Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW schlägt wird vorgeschlagen, die Rechtsabbiegespur vom Konrad-Adenauer-Ring (aus Richtung Norden) als Sperrfläche zu markieren und mittels Leitpfosten abzusperren. Die Rechtsabbieger fahren gemeinsam mit den geradeausfahrenden Fahrzeugen auf einer Fahrspur und biegen erst unmittelbar vor der Kreuzung über einen Ausfahrkeil in die Loburger Straße ein. Nach Auskunft des Verkehrsgutachters Dr. Bondzio (Ingenieurgesellschaft Brilon, Bondzio, Weiser) führt dies zu keiner wesentlichen Verschlechterung der Verkehrsqualität. Die Sichtbeziehungen zu den Fußgängern werden dadurch jedoch wesentlich verbessert, da der Verkehr länger in der Fahrbahnmitte verbleibt und somit die wartenden Fußgänger eher wahrnehmen kann. Sollte

es wieder erwarten zu Problemen im Verkehrsablauf kommen, kann der alte Zustand wiederhergestellt werden. Nach Ablauf einer ausreichend langen Testphase ist schließlich der komplette Rückbau der Abbiegespur vorgesehen.

Für die Loburger Straße zwischen Bushalteplatz und Konrad-Adenauer-Ring ist ein Tempolimit von 30 km/h vorgesehen

### **(c) Lärmschutz**

Entlang des Konrad-Adenauer-Ringes bis in die Loburger hinein ist eine Lärmschutzwand vorgesehen, wie dies bereits im Bebauungsplan zum Schutz der dahinter liegenden Wohnbebauung festgesetzt ist. Der Verlauf der südlichen Wand wurde im Eckbereich Loburger Straße/Konrad-Adenauer-Ring geringfügig gegenüber der Darstellung im Bebauungsplan geändert, um Platz für eine Bepflanzung mit Bäumen zu schaffen.

### **Zu Beschlussvorschlag (2)**

Das Verkehrskonzept zur Stadterweiterung Nord-West, das im Jahr 1997 durch Herbert Feldmann, Dipl.-Ing. Architekt, erstellt wurde, sieht bereits ein Tempolimit von 30 km/h für den genannten Bereich vor. Dieses Tempolimit wird durch die Ausweisung der Tempo 30-Zone flächendeckend umgesetzt.

### **Zu Beschlussvorschlag (3)**

Der vorhandene Geh- und Radweg weist große, durch die Baumwurzeln verursachte Schäden auf. Eine einfache Sanierung mit einem Deckenüberzug ist aufgrund der hochliegenden Wurzeln nicht möglich. Daher wird der vorhandene Radweg aufgegeben und in einen erweiterten Grünbereich als Wurzelzone für die Bäume umgestaltet. Ca. 1,50 m hinter dem Rand des ursprünglichen Weges wird ein neuer Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50 m angelegt. Der endgültige Abstand von den Bäumen wird nach einer genaueren Untersuchung des Wurzelwerkes vor Ort festgelegt.

### **Anlagen:**

Ausbaukriterien

Planausschnitte:

De-Bilt-Allee Variante 1

De-Bilt-Allee Variante 2

Minikreisverkehr

Kreuzung Loburger Straße/Konrad-Adenauer-Ring