Umgestaltung der Hochstraße in Waltrop zwischen Mühlenstraße und Münsterstraße

Vorstellung der Variantenuntersuchung

im Ausschuss für Umwelt, Klima und Mobilität

am 10. Juni 2021

Ausbaubereich

zwischen der

Mühlenstraße im Westen und der Münsterstraße im Osten

Abschnittslänge ca. 500 m

Der Ausbauabschnitt soll innerhalb der öffentlichen Fläche (Fahrbahn und Gehwege) neu gestaltet und umgebaut werden.

(Quelle: Google Earth)

Funktion der Straße

Innerhalb des Straßennetzes hat die Hochstraße in Waltrop die **Funktion einer Sammelstraße** mit Anbindung der Ziel- und Quellverkehre der angrenzenden Wohngebiete **(Erschließungsfunktion).**
Auf der Nordseite sind die Mühlenstraße und die Straße Am Rathaus und auf der Südseite die Veiinghofstraße und Große-Geist-Straße an die Hochstraße angebunden.
Gleichzeitig hat die Hochstraße eine **Verteilungsfunktion** auf die leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen (Münsterstraße und Berliner Straße).

Verkehrszählungen im Rahmen der **Untersuchung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssituation durch das Büro ABVI, Bochum im März 2016** haben für die Hochstraße folgende **Verkehrsbelastungszahlen** ergeben:

westlich der Mühlenstraße 506 – 697 KFZ/h

östlich der Mühlenstraße 379 - 500 KFZ/h

davon waren ca. 40 % dem Durchgangsverkehr zuzuordnen

Derzeitiger Ausbauzustand / vorhandene Situation

- Fahrbahnbreiten von ca. 6,6 bis ca. 7 m
- Schlechte Fahrbahnoberfläche (zahlreiche Aufbrüche, Schlaglöcher)
- Tempo 30 Zone
- Gehwegbreiten von ca. 1,60 - 2,50 m
- Verschieden Oberflächenbefestigungen im Gehweg (z. B. Asphalt, Pflaster, Gehwegplatten, Schotteroberfläche)
- Radwegeführung teilweise unter Mitbenutzung der Gehwege
- ungeordnete Parkplatzsituation

Waltrop
Krankenhaus
231
283

Zielvorgaben für den Umbau der Hochstraße

- **Erneuerung der gesamten Oberflächen im Gehweg- und Straßenbereich durch einen Vollausbau mit Erneuerung des gesamten Straßenoberbaus und Erneuerung der Straßenentwässerung**

- **Strukturierung des Straßenquerschnittes mit den Funktionen Fußgängerverkehr, ruhender Verkehr (Parken), fließender Verkehr, Radfahrverkehr, öffentliche Begrünung**

- **Beibehaltung der Tempo 30 Zone in Bezug auf die Verkehrssicherheit und Reduzierung des Durchgangsverkehrs**

Eingesetzte Planungselemente

- **Verbreiterung der Fahrbahnbreite auf 7,5 m (je Fahrstreifen 3,75 m)**

- **Ausweisung von öffentlichen Stellplätzen**,
mit beidseitiger bzw. wechselseitiger Anordnung in Längsaufstellung

- **Schutzstreifen für den Radverkehr** auf der Fahrbahn (Angebotstreifen), erfordert eine Mindest-fahrbahnbreite von 7,5 m

- Alternative: Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn

- **beidseitige Gehwege** mit Breiten von mind. 2 m
  Einbau von **taktilen Elementen** an den seitlichen Einmündungen

- Beibehaltung der Querungshilfe im Bereich der Veiinghofstraße als Fußgängerüberweg

- Anordnung der **Bushaltestelle als Buskap im Bereich der Veiinghofstraße (Variante 1 bis 5)**

- weitgehender **Erhalt des vorhandenen Baumbestandes**

geplantes Straßenprofil mit Schutzstreifen für Radfahrer

Gesamtausbaubreite ca. 15 m

beidseitige Gehwege: ca. 1,5 bis > 2 m (Problem vorh. Bäume im Gehwegbereich)

Parkstreifen parallel zum Fahrbahnrand, teilweise beidseitig: 2 m

beidseitiger Schutzstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn, 2 x 1,5 m (je 1,25 m Fahrstreifen und 0,25 m Sicherheitsraum zum Parkstreifen, jeweils Mindestmaße nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010), Abgrenzung durch Fahrbahnmarkierungen (beidseitig gestichelte Linien b = 0,12 m und Piktogramme)

verbleibende Fahrbahnbreite: 2 x 2,25 m, die Schutzstreifen dürfen von Fahrzeugen überfahren werden (z. B. bei Begegnungsverkehr)

Alternative: mit beidseitigen Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind benutzungspflichtig und dürfen von Fahrzeugen nicht überfahren werden

geplantes Straßenprofil

Gesamtausbaubreite ca. 15 m

beidseitige Gehwege: mind. 2 m (Problem vorh. Bäume im Gehwegbereich)

nur noch einseitiger Parkstreifen parallel zum Fahrbahnrand (Südseite), Breite 2 m

beidseitiger Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, 2 x 1,85 m (einschl. Markierung b = 0,25 zur Fahrbahn) und 0,5 bis 0,75 m (gewählt 0,5 m) Sicherheitsraum zum Parkstreifen einschl. Markierung b = 0,25 m (nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010), Abgrenzung durch beidseitige Fahrbahnmarkierungen (Breitstrich 0,25 m durchgezogen) und Piktogramme

verbleibende Fahrbahnbreite: 2 x 2,75 m

bei geringem Linienbusverkehr wäre eine Mindestbreite 2 x 3 m in Erschließungsstraßen erforderlich (nach RASt 2006 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen), dazu müssten die Bäume auf der nördlichen Seite zusätzlich entfallen

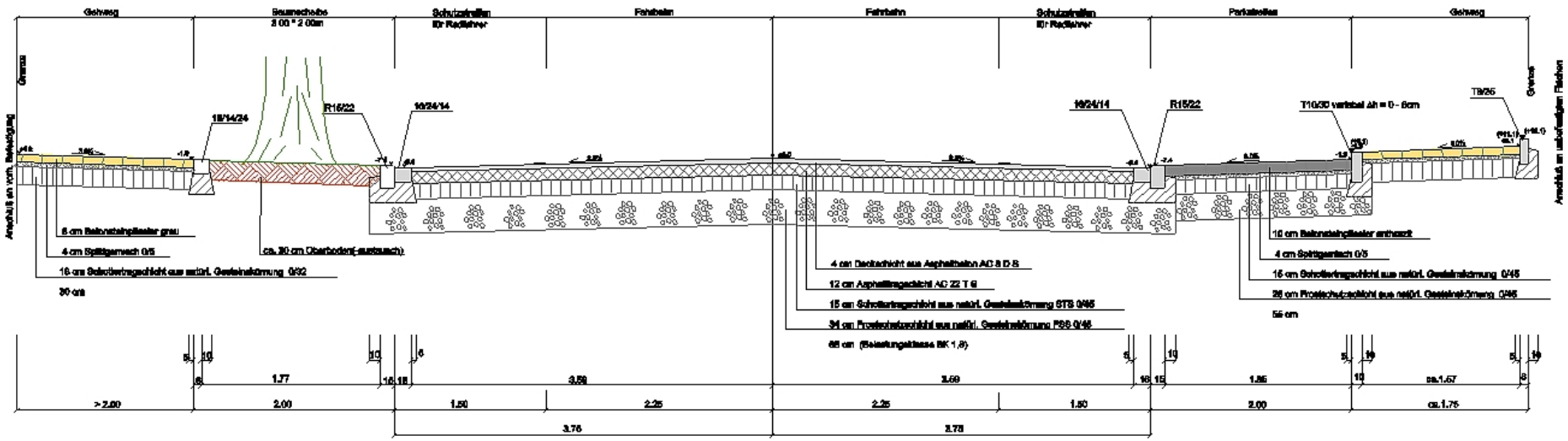
Regelprofil mit Schutzstreifen für Radverkehr

Gehweg	Parkstreifen	Fahrbahn	Parkstreifen	Gehweg
1,75 – 2,25 m	**2,0 m**	**2 x 2,25 m (4,5 m)**	**2,0 m**	**1,75 – 2,25 m**

Schutzstreifen für Radverkehr **1,5m**

Schutzstreifen für Radverkehr **1,5m**

Regelprofil in Standardbereichen mit Dachprofil

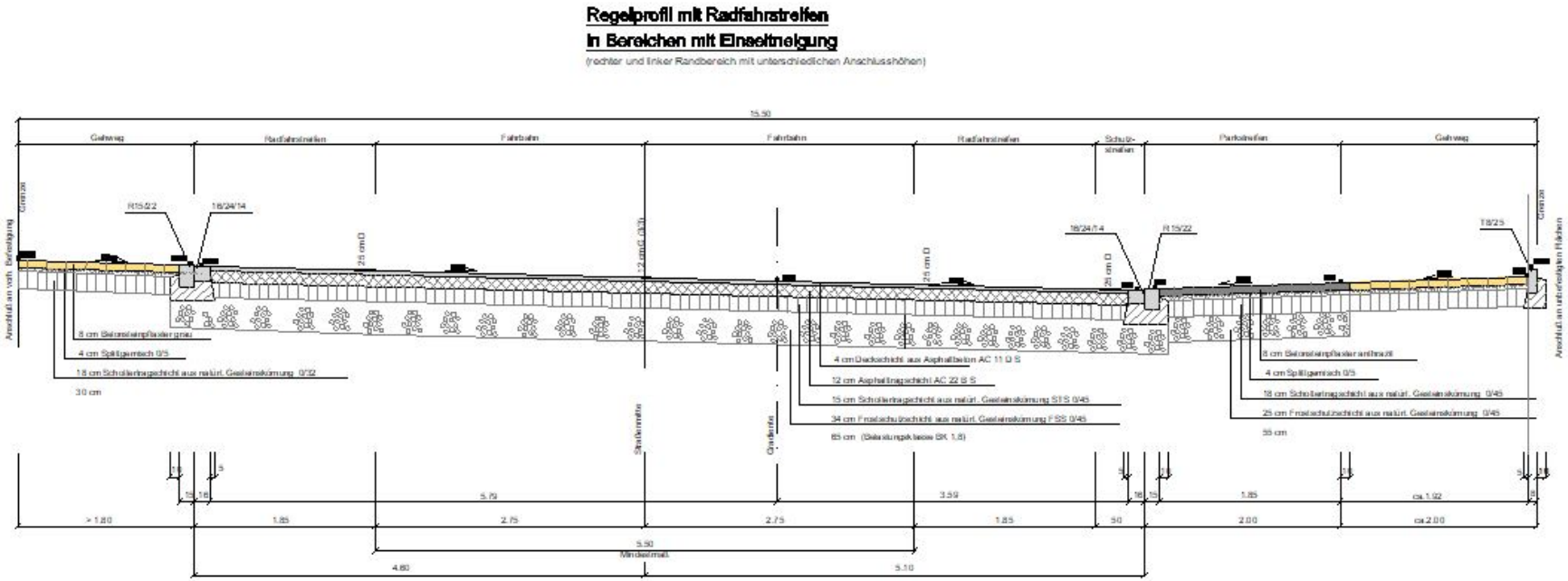


Regelprofil mit Radfahrstreifen

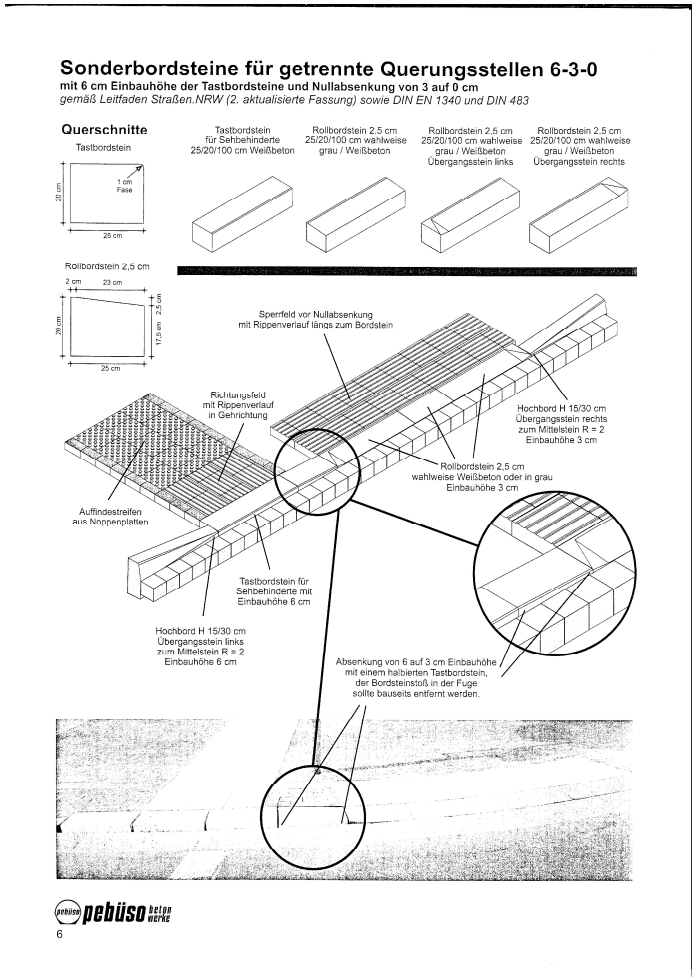
Gehweg	Fahrbahn	Parkstreifen	Gehweg
1,75 – 2,25 m	**2 x 2,75 m (5,5m)**	**2,0 m**	**1,75 – 2,25 m**

Radfahrstreifen **1,85 m**

Radfahrstreifen **1,85 m**



Taktile Elemente in Anlehnung an den Leitfaden von Straßen NRW, für Straßenquerungen und an seitlichen Einmündungen



Ausbauelemente

Querungen für Gehbehinderte

- Sperrfeld mit Rillen- / Rippenplatte
- Rollbord mit Absenkung von 3 auf 0 cm

Querungen für Sehbehinderte

- Auffindestreifen mit Noppenplatte
- Richtungsfeld mit Rillen- / Rippenplatte
- seitl. Einfassung mit Kontraststreifen
- Tastbord mit 6 cm Auftritt

Bushaltstellen

Die **vorhandenen Haltestellen an der Veiinghofstraße und am Rathaus werden beibehalten**.

Gestaltung der Haltstellen entsprechend den Vorgaben für einen **behindertengerechten Ausbau** mit **Auffindestreifen und Aufmerksamkeitsfeld.**

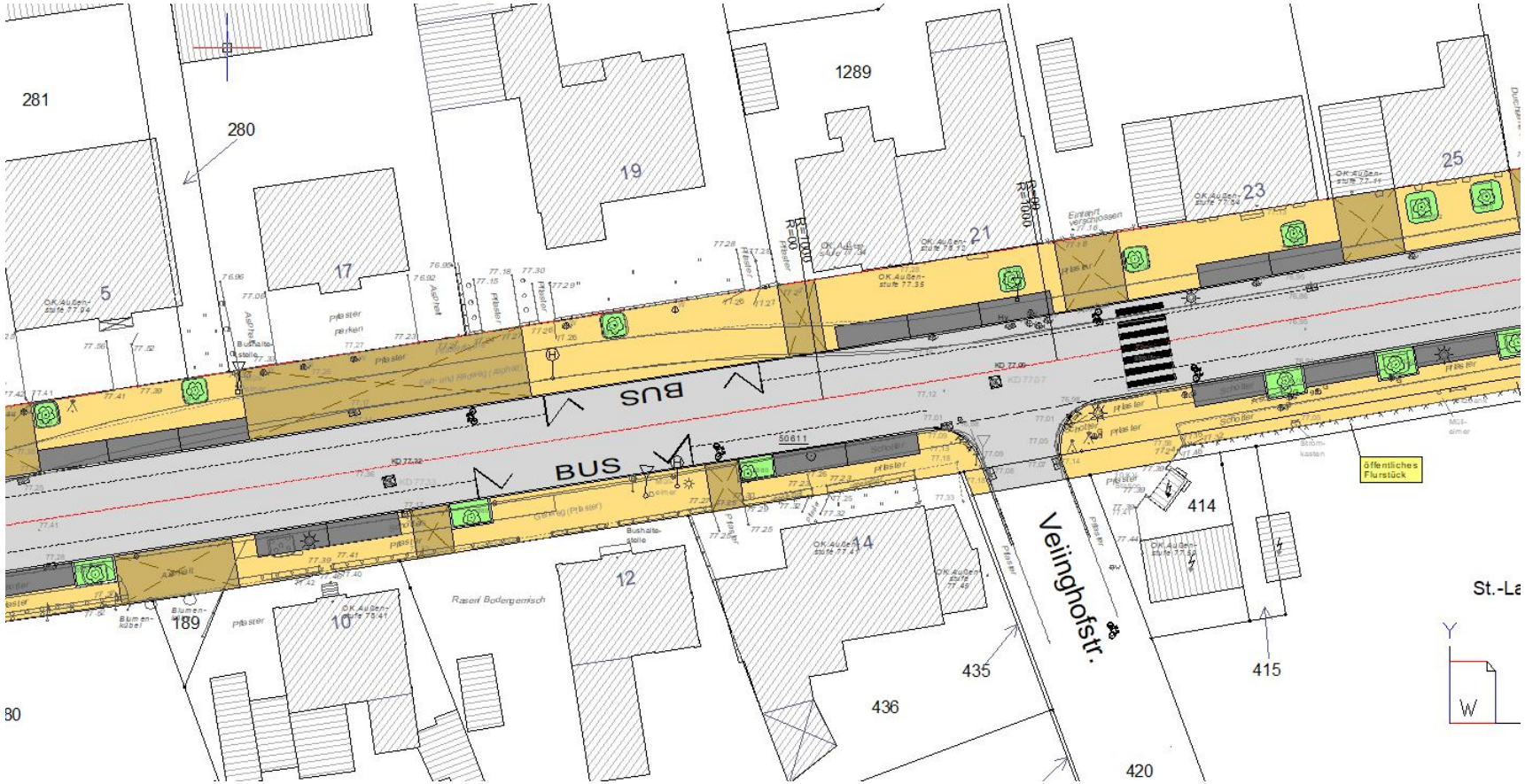
Die **Haltestelle am Rathaus wird wie im Bestand als Busbucht** ausgebaut, da ansonsten die Gefahr eines Rückstaus in die Münsterstraße besteht.

Die **Haltestelle Veiinghofstraße (Krankenhaus) wird als Buskap** ausgebildet.

Zur Lage der Haltepunkte wurden verschiedene Varianten (1 bis 5) entwickelt.

Variante 1:

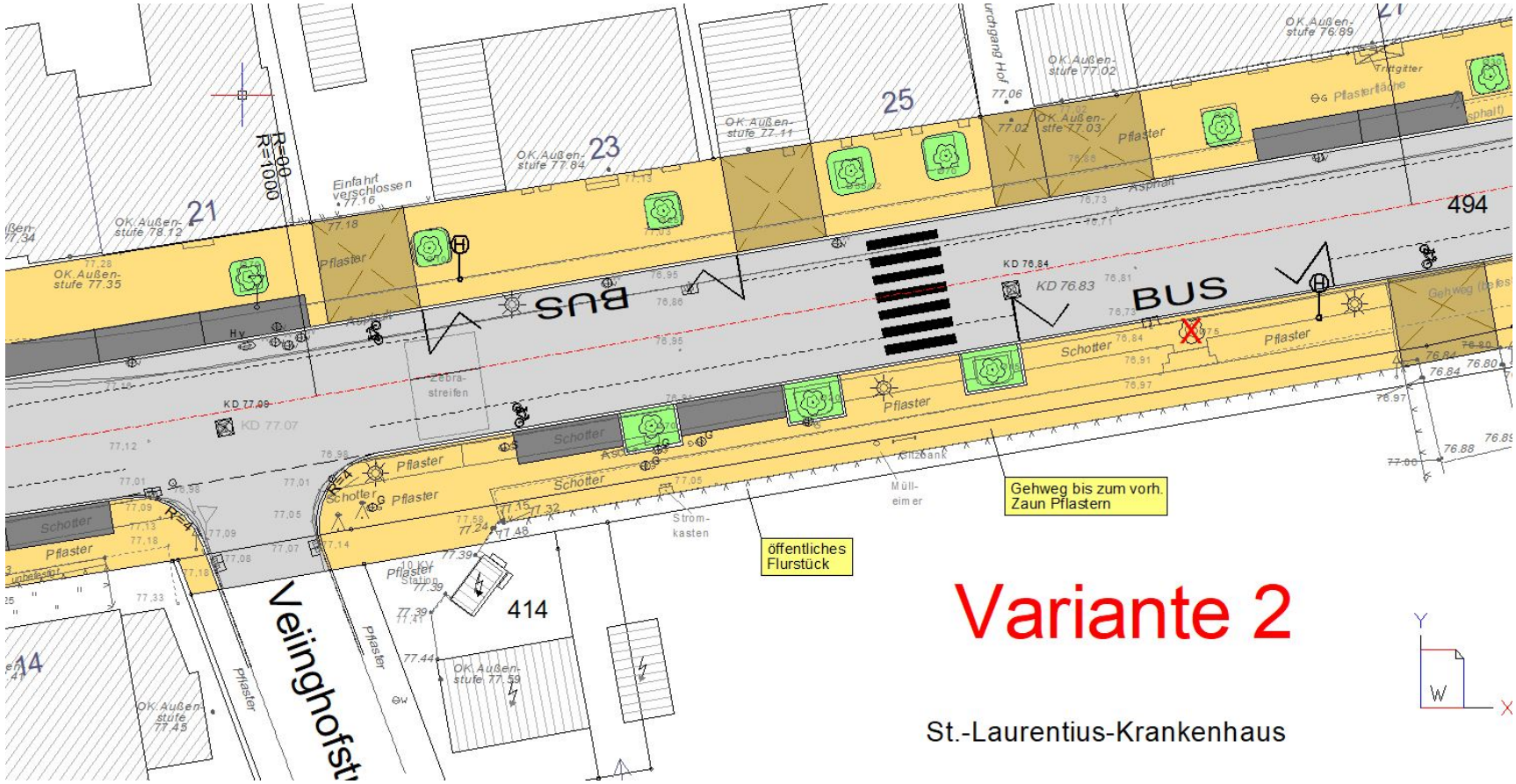
Nördlicher Haltepunkt wird von Haus Nr. 17 nach Nr. 19 nach Osten verschoben, da durch den Buskapstein ansonsten die Zufahrt zu den Stellplätzen u. Zufahrt vor dem Haus Nr. 17 nicht mehr möglich wäre. Der Fußgänger-Überweg bleibt an der vorh. Stelle.



Variante 2:

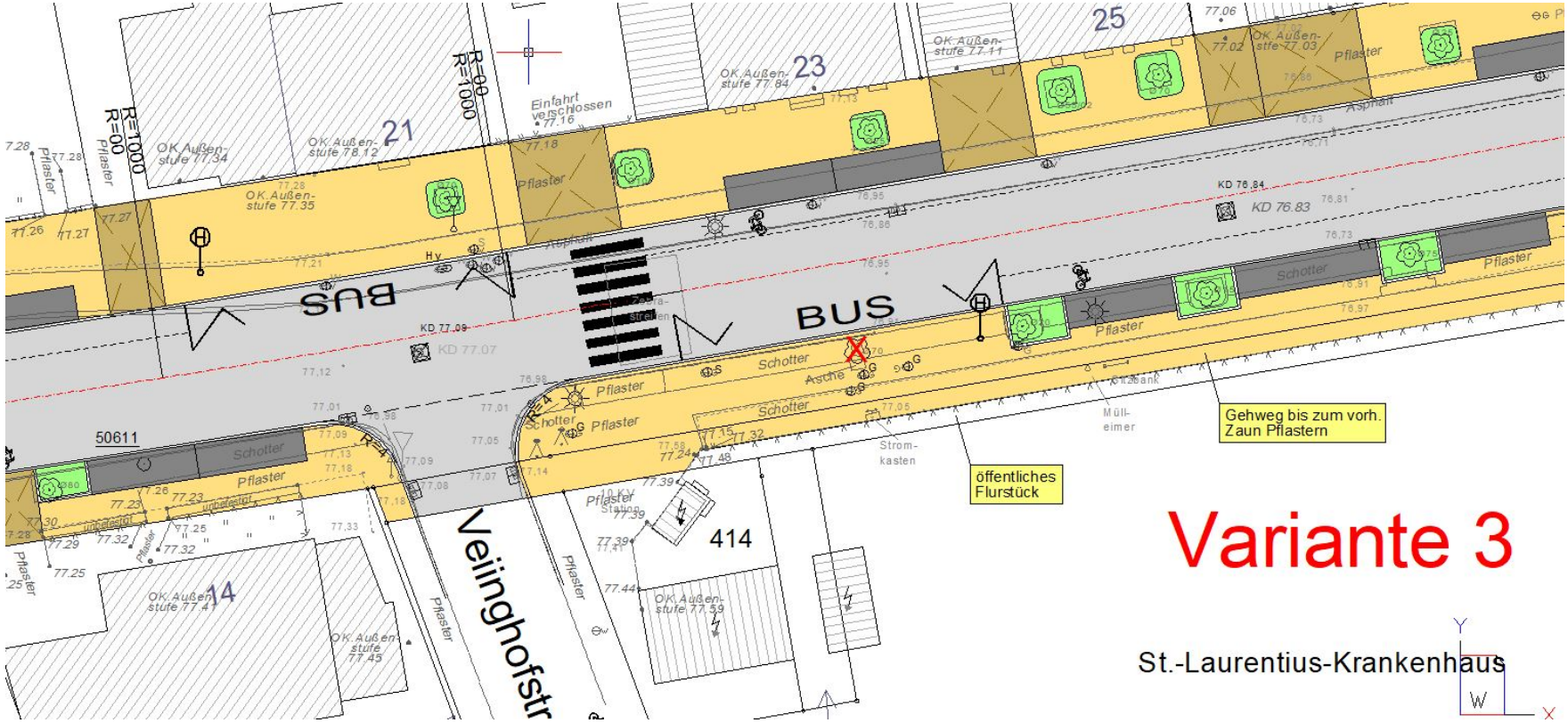
Anordnung der Haltepunkte östlich der Veiinghofstraße. Der Fußgängerüberweg wird zwischen den Haltepunkten angeordnet (vorh. Baumstandorte sind dabei jedoch ungünstig).

Im Bereich des südlichen Haltepunktes muss ein Baum beseitigt werden.



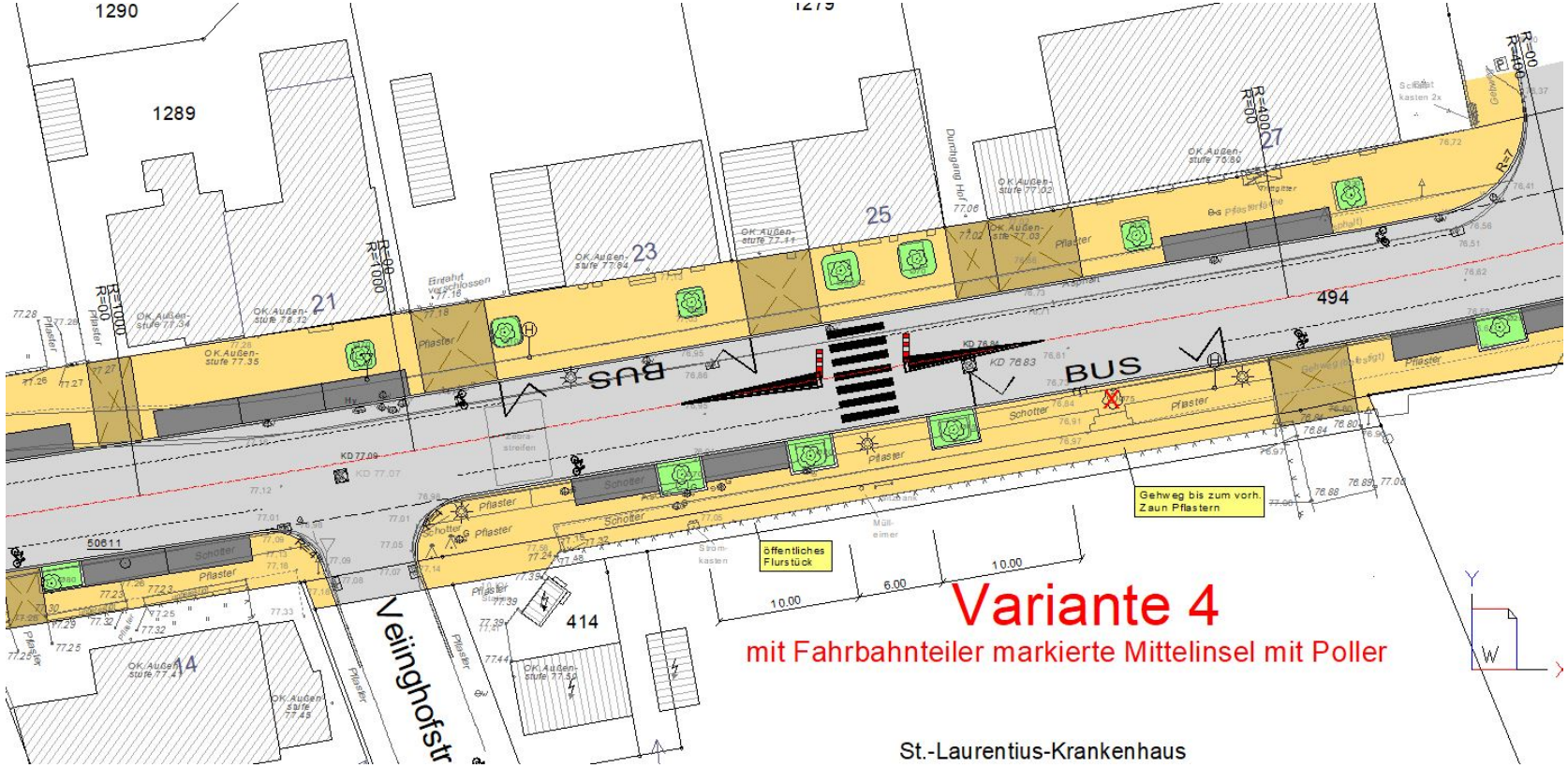
Variante 3:

Der Fußgängerüberweg bleibt am vorh. Standort. Der südliche Haltepunkt wird in östliche Richtung bis hinter den Überweg verschoben. Der nördliche Haltepunkt wird näher an den Überweg in östl. Richtung verschoben. Wenn dort jedoch ein Bus steht, wird die Ausfahrt aus der Veiinghofstraße in westliche Richtung erschwert.



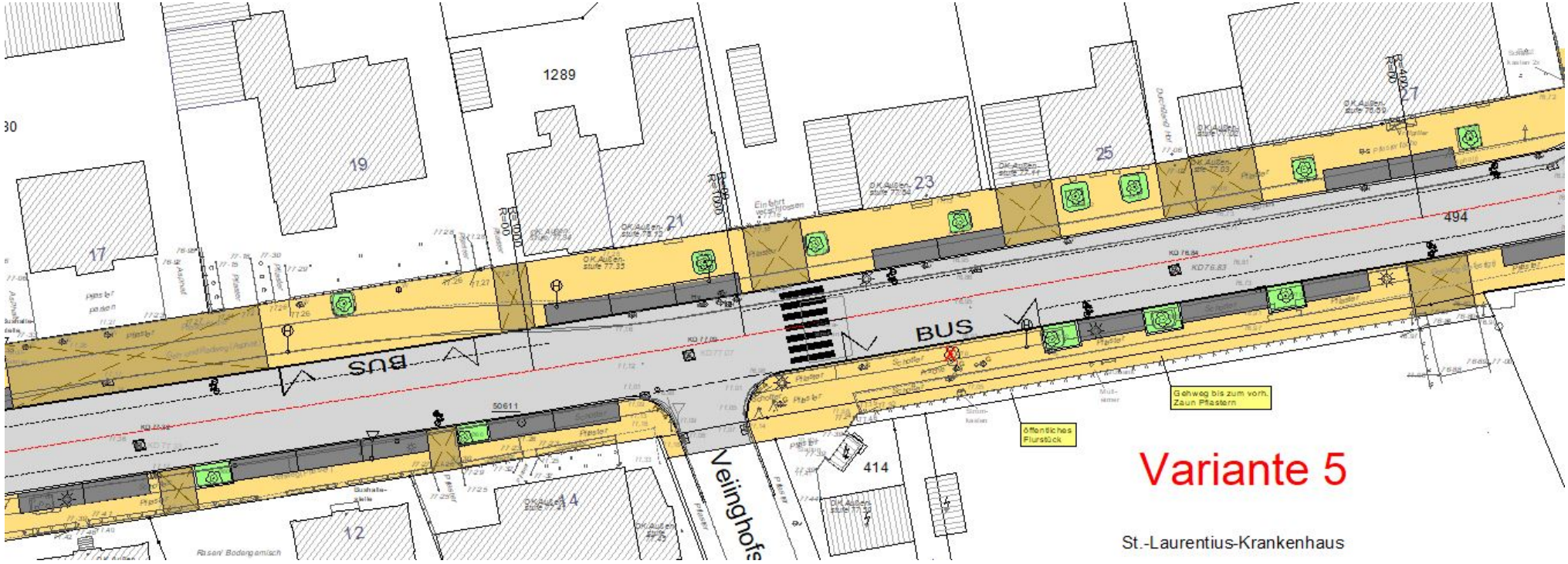
Variante 4:

Die Anordnung der Haltepunkte entspricht der Variante 2. Zusätzlich wurde im Bereich des Überweges zwischen den Haltepunkten ein Fahrbahnteiler eingeplant, der ein Überholen eines Busses am Haltepunkt unterbindet.



Variante 5:

Der Fußgängerüberweg bleibt am vorh. Standort. Der südliche Haltepunkt wird in östliche Richtung bis hinter den Überweg verschoben (wie bei Variante 3). Der nördliche Haltepunkt wird von Haus Nr. 17 vor Haus Nr. 19 verschoben (wie bei Variante 1).



Öffentliches Stellplatzangebot

Die derzeitige Stellplatznutzung ist teilweise als ungeordnet zu bezeichnen,

stellenweise befinden sich Markierungen auf der Straße, in Teilbereichen wird auf den Gehwegen vor den Gebäuden geparkt, überbreite Gehwege werden durch Schräg- oder Senkrechtaufstellung in Anspruch genommen.

Bei vollständiger Ausnutzung werden **derzeitig ca. 80 Stellplätze** genutzt

(ca. 53 auf der Nordseite, ca. 27 auf der Südseite).

Stellplatzangebot bei Straßenprofil mit Schutzstreifen für Radfahrer

Zukünftig sind Stellplätze **in Längsaufstellung zur Fahrbahn** durch eine **bauliche Trennung und farbliche Gestaltung** geplant. Die **Stellplatzanordnung richtete sich nach den vorh. Grundstückszufahrten und dem vorh. Baumbestand.**

Das **zukünftige Stellplatzangebot** beträgt dann **ca. 56 – 58 Stellplätze.**

(ca. 36 auf der Nordseite, ca. 20 auf der Südseite).

Zum Bestand ergibt sich damit ein Defizit von ca. 22 – 24 Stellplätzen.

Stellplatzangebot bei Straßenprofil mit Radfahrstreifen

Auf der nördlichen Seite entfallen alle 53 öffentliche Stellplätze.

Auf der südlichen Seite können noch 20 öffentliche Stellplätze ausgewiesen werden.

Zum Bestand ergibt sich damit ein Defizit von ca. 60 Stellplätzen.

Baumbestand

Der vorhandene Bestand an Straßenbäumen kann bei der Variante mit dem Schutzstreifen für den Radverkehr weitestgehend erhalten werden.

Bei der Variante mit dem Radfahrsteifen müssen im Bereich vor den Häusern Nr. 27 und 25 mind. vier Bäume beseitigt werden.

Durch die Verlegung des Haltepunktes auf der südlichen Fahrbahnseite an der Einmündung Veiinghofstraße wird die Beseitigung eines Baumes erforderlich (bei Variante 2 und 4).

Im Gehweg sollte in Teilbereichen der Bäume kein Pflaster verlegt werden, sondern mit wassergebundener Decke ausgebaut werden. An der Hinterkante des Gehweges kann ein ca. 1 m breiter Streifen mit Gehwegplatten belegt werden.

Öffentliche Beleuchtung / Versorgungsleitungen

Die öffentliche Beleuchtung wird im Zuge des Straßenneubaues erneuert.

Die Abstimmung mit den Versorgungsträgern zur Erneuerung / Verlegung von Versorgungsleitungen erfolgt im weiteren Planungsprozess.

Baudurchführung

Die **Bauzeit wird ca. 1 Jahr** betragen, wobei die Abwicklung der Maßnahme **in zwei Bauabschnitten** erfolgen kann.

I. Bauabschnitt von Mühlenstraße bis hinter Veiinghofstraße

mit halbseitigem Ausbau und einspuriger Verkehrsführung (Einbahnstraßenregelung)

II. Bauabschnitt von Veiinghofstraße bis Münsterstraße

mit halbseitigem Ausbau und einspuriger Verkehrsführung (Einbahnstraßenregelung)

Eine **Umleitungsstrecke wird über die Berliner Straße ausgeschildert**. Die Belange zur Anbindung des Krankenhauses und der Feuerwache werden dabei besonders berücksichtigt. Hierzu wir eine **temporäre Anbindung der Veiinghofstraße an die Berliner Straße mit einer Ampelanlage** eingerichtet (wie derzeitig bei den Kanalbauarbeiten).

Baukosten

Straßenlänge	ca. 500 m	mittlere Ausbaubreite	ca. 15 m
Ausbaufläche	ca. 8.450 m²	davon Straßenfläche	ca. 4.250 m²

spezifische Baukosten ca. 200,- €/m²

voraussichtliche Baukosten:

ca. 1,7 Mio €, brutto (mit Schutzstreifen) und ca. 1,75 Mio €, brutto (mit Radfahrstreifen)

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit