

Beschlussvorlage der Verwaltung Nr.: 20163288

Status: öffentlich
Datum: 03.01.2017
Verfasser/in: Christiane Bremer
Fachbereich: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Bezeichnung der Vorlage:

Grundsatzbeschluss zum Vollausbau der Wiemelhauser Straße zwischen Friedrich-Harkort-Straße und Bruchstraße

Beschlussvorschriften:

Beratungsfolge:

Gremien:

Bezirksvertretung Bochum-Süd

Sitzungstermin:

24.01.2017

Zuständigkeit:

Anhörung

Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität

14.03.2017

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität stimmt der Vorentwurfsplanung zum Vollausbau der Wiemelhauser Straße zwischen Friedrich-Harkort-Straße und Bruchstraße zu und beauftragt die Verwaltung, die weiteren Arbeitsschritte zur Umsetzung vorzunehmen.

Begründung:

1. Anlass

Die Fahrbahn der Wiemelhauser Straße ist insbesondere im Bereich der beiden Brücken Nordhausen-Ring und Opel-Bahn in einem sehr schlechtem baulichen Zustand (siehe auch Vorlagen 20160063 und 20150127). Eine grundlegende Verbesserung kann nur durch einen Vollausbau erzielt werden. Deshalb wurde für den ca. 500 m langen Abschnitt zwischen der Friedrich-Harkort-Straße und der Bruchstraße eine Vorentwurfsplanung erarbeitet, die gleichzeitig eine Umgestaltung des Straßenquerschnitts beinhaltet.

2. Motorisierter Individualverkehr

Die Wiemelhauser Straße ist in diesem Abschnitt Bestandteil des Vorbehaltsstraßennetzes. Die durchschnittliche Verkehrsbelastung an einem Werktag (DTVw) beträgt ca. 3.500 Kfz/24 h. Darunter sind rund 100 Fahrzeuge des Schwerverkehrs. In der morgendlichen Spitzenstunde wurden an den beiden Knotenpunkten mit der Friedrich-Harkort-Straße und der Bruchstraße jeweils knapp 400 Kfz gezählt.

Aufgrund der ansässigen Schule ist die Geschwindigkeit über eine Strecke von 300 m montags bis freitags zwischen 7:00 und 16:00 Uhr auf 30 km/h beschränkt. (Es handelt sich um die „Freie Schule Bochum“ mit ca. 200 Schülerinnen und Schülern von der 1. bis zur 10. Klasse.)

Die heute sehr breite Fahrbahn, die teilweise ohne Mittelmarkierung verläuft, wird zukünftig über einen 2,75 m breiten Fahrstreifen je Richtung mit durchgehender Mittelmarkierung klar strukturiert.

3. Öffentlicher Personennahverkehr

Die Haltestellen Friedrich-Harkort-Straße und Förderstraße werden von der Buslinie 349 im 20-Minuten-Takt sowie den Nachtexpress-Linien NE7 und NE8 bedient.

Der Entwurf des neuen Liniennetzes sieht durch die Überlagerung der Linien 349 und 374 einen 15-Minuten-Takt vor. Die Nachtexpress-Linien bleiben unverändert.

Die Linie 349 (und zukünftig 374) verläuft über die Bruchstraße, die Nachtexpress-Linien über den südlichen Abschnitt der Wiemelhauser Straße. Aus diesem Grund ist die Haltestelle Förderstraße in Fahrtrichtung Norden derzeit zweigeteilt: Die Haltestelle der Linie 349 liegt am nördlichen Ende der Bruchstraße, die NE-Haltestelle in der Wiemelhauser Straße (Richtung Norden). Diese Situation wird durch die Zusammenlegung am Standort der heutigen NE-Haltestelle vereinfacht.

Die zwei Haltestellen werden jeweils in beide Fahrtrichtungen niederflurgerecht ausgebaut. Die Haltestelle Friedrich-Harkort-Straße in Fahrtrichtung Norden liegt zwar außerhalb des Planungsgebiets, ist in der Kostenschätzung jedoch enthalten.

Zur intermodalen Verknüpfung werden an der Haltestelle Förderstraße in Fahrtrichtung Süden Fahrradständer aufgestellt.

4. Radverkehr

Derzeit sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung in Verbindung mit der Flächenverfügbarkeit bietet sich die Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen mit einer Breite von jeweils 1,50 m an.

In südliche Richtung bietet sich als Anschluss für den Radverkehr die Wiemelhauser Straße an, die in diesem Abschnitt eine Tempo 30-Zone ist. In nördliche Richtung muss der Radfahrer weiterhin auf der Fahrbahn fahren, um die Radverkehrsanlagen in der Wasserstraße zu erreichen.

In diesem Abschnitt der Wiemelhauser Straße ist keine kurz- oder mittelfristige Lösung möglich, um alle Ansprüche im vorhandenen Straßenquerschnitt unterzubringen. Dies liegt insbesondere an dem heute bestehenden hohen Parkdruck.

5. Fußverkehr

Die vorhandenen Gehwegbreiten entsprechen nicht den heutigen Anforderungen. Im Zuge der Umgestaltung werden die Gehwege auf die Standardbreite von mindestens 2,50 m ausgebaut. Lediglich im Bereich der Unterführungen werden in kurzen Abschnitten geringere Breiten in Kauf genommen.

Die unmittelbar an der Friedrich-Harkort-Straße gelegene Querungshilfe ist nach heutigem Standard zu schmal, da sie z.B. für Personen mit Kinderwagen nur umständlich genutzt werden kann. Sie wird dementsprechend verbreitert und zusätzlich, gemeinsam mit der Haltestelle in Fahrtrichtung Süden, so verlegt, dass die Gefahrensituation „Überholen des haltenden Busses durch Pkw“ verhindert wird.

Der Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) in Höhe der Schule wird beibehalten und um eine Mittelinsel ergänzt. Außerdem wird eine zusätzliche Querungshilfe vor den Brücken im Anschluss an den Fußweg zur Bundesknappschaft und Königsallee eingerichtet.

6. Ruhender Verkehr

Auf der westlichen Straßenseite wird heute gekippt oder am Fahrbandrand geparkt. Auf der östlichen Seite stehen großzügige Flächen zur Verfügung, die zum senkrechten Parken genutzt werden. Insgesamt handelt es sich um ca. 72 öffentliche Stellplätze.

Im neuen Entwurf wird auf beiden Seiten, soweit es die Straßenbreite und die zahlreich vorhandenen privaten Einfahrten zulassen, ein Parkstreifen für Längsparker eingerichtet. Dieser Streifen ist 2,30 m breit und übertrifft damit die gemäß der Richtlinien erforderlichen Mindestmaße. Er orientiert sich an den heute immer größer werdenden Pkw und verbessert dadurch auch die Sicherheit der Radfahrer. Zusätzlich zu dem vorgeschriebenen Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m können parkende Pkw und Radfahrer so genügend Abstand halten.

Es lassen sich ca. 52 öffentliche Stellplätze unterbringen, d.h. ca. 20 weniger als im Bestand. Dies ist jedoch ausreichend, da nach einer augenscheinlichen Erhebung mindestens 80 private Stellplätze und Garagen vorhanden sind. In einer in den Jahren 2009 und 2010 durchgeführten Erhebung wurde außerdem festgestellt, dass die Auslastung der öffentlichen Stellplätze in diesem Straßenabschnitt unter 75% liegt.

Zusätzlich finden in dem Stich der Wiemelhauser Straße zwischen Hausnummer 265 und 267 weiterhin ca. zehn Pkw im öffentlichen Straßenraum Platz. In der Summe ergeben sich somit mindestens 142 Stellplätze. Diesen steht eine Anzahl von ca. 145 gemeldeten Pkw gegenüber (zzgl. 15 Motorräder und 9 sonstige Kfz; Stand Januar 2015; Wiemelhauser Straße zwischen Hausnummer 263 und 302).

7. Bäume

Im Rahmen des Vollausbaus müssen sämtliche 24 Bäume gefällt werden. Sie werden jedoch durch 22 neue Bäume ersetzt und aus dem Gehwegbereich in den Parkstreifen verlagert. Ihre Anordnung resultiert aus dem Wechselspiel der geometrischen Zwänge, wie z.B. erforderliche Parkstandlängen und Einfahrten, und wird zur Gliederung des Parkstreifens genutzt.

8. Containerstandort / Grundstückseigentum der DB Netz AG

Zwischen den beiden Brücken stehen neun Glas- und Papiercontainer, die beibehalten werden. Optimal ist es, sie ein Stück in die Böschung zu versetzen und eine Haltezone einzurichten.

Da sich in diesem Bereich auch die Straßenfläche im Eigentum der DB Netz AG befindet, ist in jedem Fall eine Abstimmung der Planung erforderlich.

9. Private Grundstücke

Teilweise werden heute schmale Randbereiche der städtischen Grundstücksfläche durch die angrenzenden Privateigentümer genutzt bzw. bepflanzt. Insbesondere auf Höhe der Hausnummern 267 bis 271 würde der Straßenquerschnitt dadurch eingeschränkt. Im Rahmen des Vollausbaus wird diese Situation bereinigt.

10. Fazit

Der Regelquerschnitt umfasst 19,10 m, die sich aufteilen in

- 2,50 m Gehweg
- 2,30 m Parkstreifen mit Bäumen
- 0,50 m Sicherheitstrennstreifen
- 1,50 m Schutzstreifen
- 2,75 m Fahrstreifen
- 2,75 m Fahrstreifen
- 1,50 m Schutzstreifen
- 0,50 m Sicherheitstrennstreifen
- 2,30 m Parkstreifen mit Bäumen
- 2,50 m Gehweg

Insgesamt entsteht ein neuer Querschnitt, der die heutigen Anforderungen an einen attraktiven Straßenraum erfüllt, indem er allen Verkehrsteilnehmern gerecht wird und insbesondere auch den Anwohnern zugutekommt.

Die zügige Befahrung durch den motorisierten Verkehr ist gewährleistet, die neue Straßenraumgestaltung trägt jedoch auch dazu bei, dass die vorgegebene Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. Die Nahmobilität wird gestärkt, da mehr Raum im Längs- und eine höhere Durchlässigkeit im Querverkehr entsteht.

11. Kostenschätzung

Die Kosten für den Vollausbau belaufen sich voraussichtlich auf ca. 2,4 Mio. Euro.

12. Weiteres Vorgehen

Aufbauend auf der Vorentwurfsplanung erfolgt die Entwurfs- und Ausführungsplanung durch das Tiefbauamt im Jahr 2017 und wird dann den politischen Gremien erneut zum Beschluss vorgelegt. Der Vollausbau der Wiemelhauser Straße zwischen Friedrich-Harkort-Straße und Bruchstraße ist für das Jahr 2018 geplant.

Finanzielle Auswirkungen:

Mittelbedarf für die Durchführung der Maßnahmen:

Jährliche Folgekosten (gemäß beiliegender Berechnung):

Anlagen:

Anlage 1: Übersichtsplan

Anlage 2: Lageplan gesamt

Anlage 3: Lageplan A4, ohne Massstab

Anlage 4: Querschnitte