

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	02.11.2021	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Umbau der Jöllenbecker Straße für den VAMOS-Einsatz, Herstellung der Barrierefreiheit und Verringerung der funktionalen Mängel für den Rad- und Fußgängerverkehr
Hier: Information zu den offenen Punkten aus der Sitzung vom 21.09.2021

Betroffene Produktgruppe
 11.12.04 ÖPNV

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen
 Keine Auswirkungen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan
 Keine Auswirkungen

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)
 StEA, 21.09.2021, TOP 15 und 15.1, 2257/2020-2015 und 2551/2020-2025

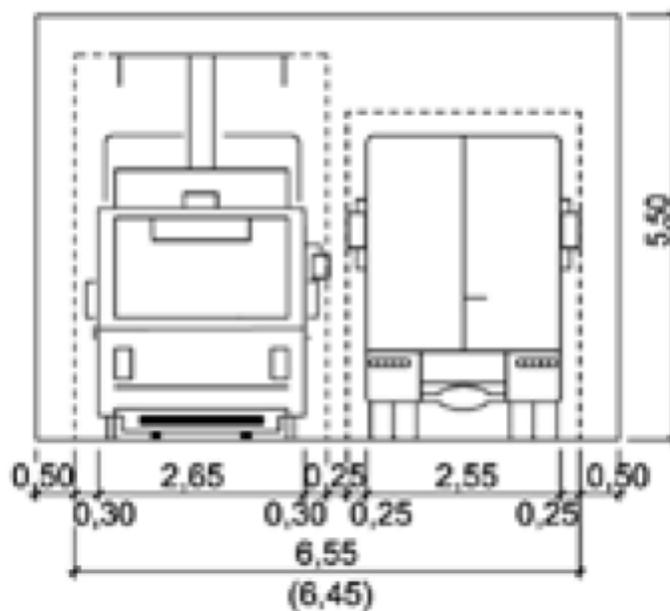
Sachverhalt:

Der Stadtentwicklungsausschuss hat am 21.09.2021 in der Drucksache 2551/2020-2025 einen Antrag zur Weiterführung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Jöllenbecker Straße mehrheitlich beschlossen. Neben der zur Kenntnisnahme des Votums der AG SpuReN sowie der Bestätigung der Aufrechterhaltung des politisch beschlossenen Straßenquerschnitts wurde gebeten, den derzeitigen Planungsstand vorzustellen (siehe Anlage). Aufbauend auf diesen Plänen wird im Folgenden Bezug auf die zu prüfenden Aspekte gemäß des Punktes 5 des Antrages genommen:

a. Fahrstreifenbreiten reduzieren

Die Fahrspurbreite wurde im bisherigen Planungsprozess ausgehend vom Regemaß von 3,25 m in Teilabschnitten auf ein Minimum von 3,10 m reduziert. In den Anschlussbereichen Hochbahnsteig Auf der Hufe bzw. Tunnelausfahrt wird der Bestand nicht verändert, hier liegen die Breiten teilweise unter 3,10m. Eine weitere Reduzierung ist nur mit nicht hinnehmbaren Verschlechterungen für einzelne Verkehrsträger und unter starken Sicherheitsbedenken zu realisieren (Breitenvorgabe durch das techn. Regelwerk RAS 06 von 0,25+2,55+0,25+0,25=3,30m und den Fördergeber NWL).

Nebeneinanderfahren



Auszug RASt 06 Bild 17: Beispiele für Verkehrsräume und lichte Räume beim Begegnen, Nebeneinander- und Vorbeifahren ausgewählter Kombinationen von Bemessungsfahrzeugen (Klammermaße: mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen)

b. Querungen an der Haltestelle Auf der Hufe (Kreuzung zweier Rad-Haupttrouten Kat. 1 lt. RVK) und nördlich Haus Nr. 291

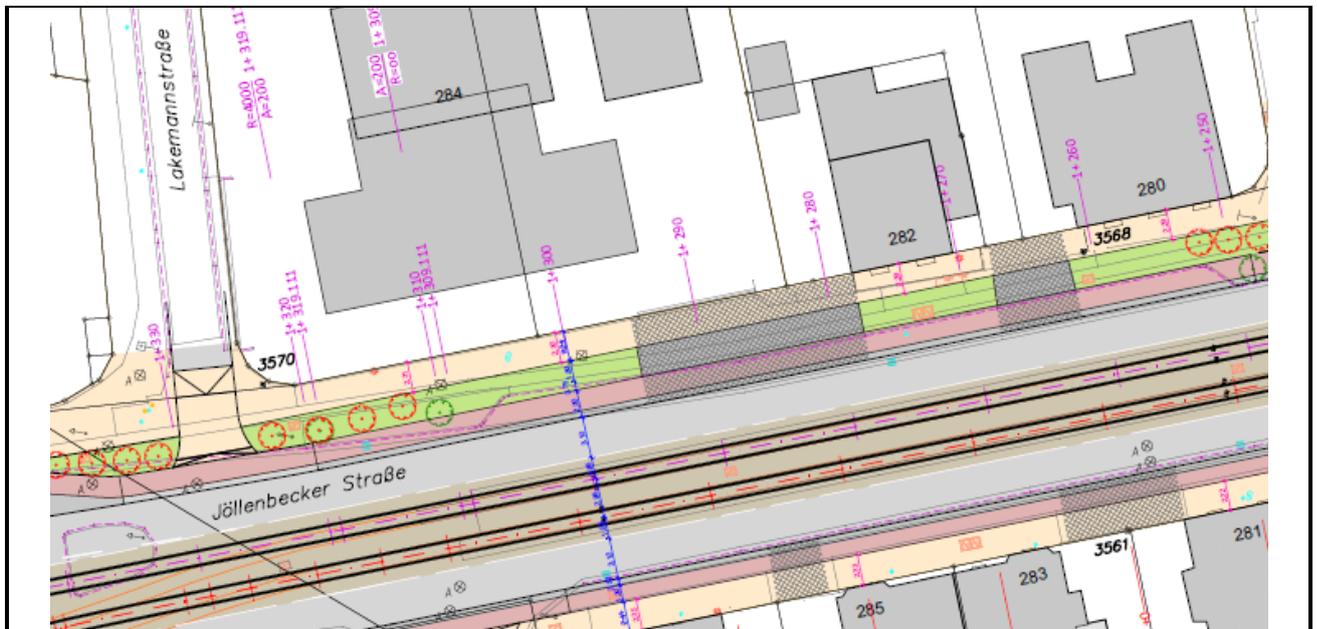
Im Bereich der Fahrbahnquerungen werden Lichtsignalanlagen vorgesehen. Radfahrende erhalten zu der barrierefreien Furt eine eigene Furt mit einer Breite von 2,00m zur Querung der Fahrbahn/Gleisanlage.

c. Keine Verschwenkungen und Ab-/Auframpungen an Einmündungen und Gehwegüberfahrten

Die Radwege und Gehwege werden weitestgehend parallel zu der einfassenden Hochbordanlage der Fahrbahn bzw. Parkflächen geführt. Durch die Fahrradbordsteine zwischen Fahrbahn und Radweg wird der Radweg weitestgehend höhengleich ohne gravierende Ab-/Auframpungen im Bereich von einmündenden Straßen und Grundstückszufahrten geführt. Hier soll zum einen erreicht werden, dass abbiegende Fahrzeuge die Geschwindigkeit verringern und so die Verkehrssicherheit erhöht wird und zum anderen ein Komfortgewinn für Radfahrende entsteht. Im weiteren Planungsprozess wird geprüft, ob der Radweg im geringen Maß zur Realisierung der Geradlinigkeit des Radweges von dem Fahrradbord abgesetzt werden kann.

d. Verbesserung der Sichtverhältnisse an diesen Stellen durch Verzicht auf Parkstände; siehe z.B. bei Haus Nr. 280/282/284 und 274/276

Im Rahmen der weiteren Planung werden die Sichtdreiecke überprüft und nötigenfalls Parkstände aufgegeben. Der Parkstreifen Höhe Haus Nr. 280-284 ist bereits überplant worden. Dieser entfällt aufgrund der hoch frequentierten Zu-/Ausfahrt der Tankstelle Haus Nr. 284. Belange der Straßenverkehrsbehörde werden im weiteren Planungsverfahren geprüft.



Entfall Parkstreifen für Kfz Haus Nr. 280 bis 284 (Zu-/Ausfahrt Tankstelle Haus Nr. 284)

e. (Glattes) Basaltpflaster zur Trennung von Geh- und Radwegen: Nicht quer zu Radwegen
 Das zur Trennung von Geh- und Radwegen in Längsrichtung vorgesehene Basaltpflaster wird an der Oberfläche behandelt, um eine möglichst hohe Rauigkeit zu erzielen (taktile Tastbarkeit und Antirutsch-Effekt bei Glätte/Nässe). Dieses macht eine notwendige Verlegung quer zur Geh-/Fahrtrichtung möglich, soweit dieses erforderlich wird.

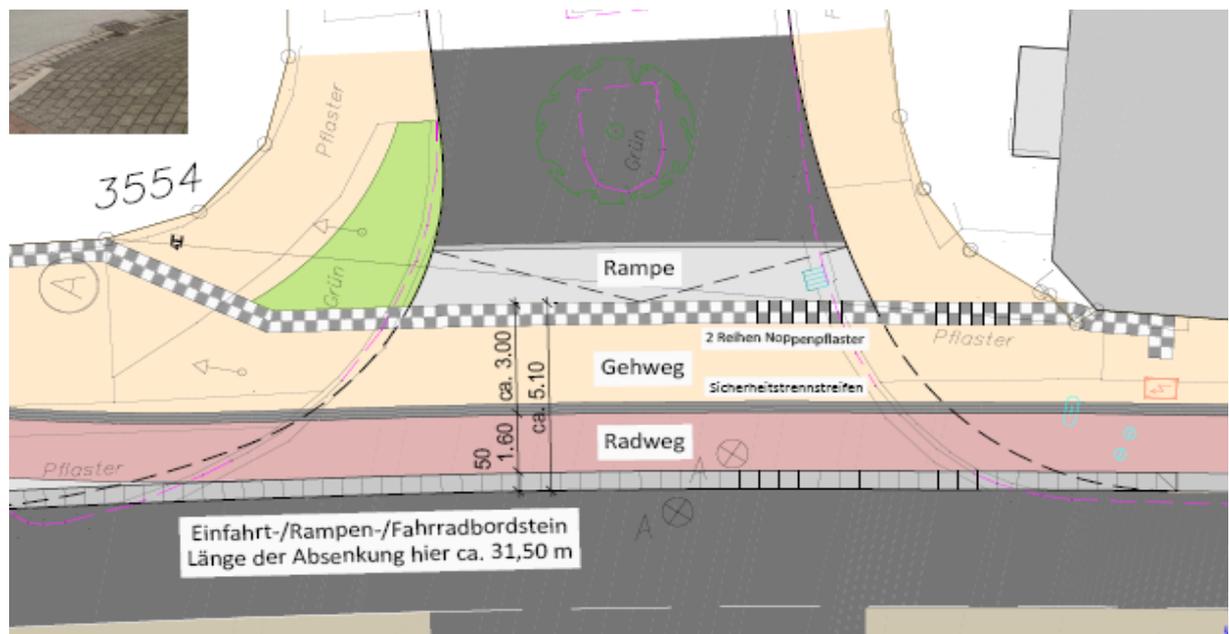


Beispiel: Taktile Trennstreifen aus Basaltpflaster zwischen Radweg und Gehweg

f. Gehwegüberfahrten mit großem Höhenunterschied gestalten. Dieser soll für Fahrräder komfortabel zu überwinden sein (schräger Kantstein/Sinusstein). Höhenunterschied sowohl zwischen Fahrradweg und Jöllenbecker Str. als auch zwischen Seitenstraße und Fußweg

Im Bereich von einmündenden Straßen werden Gehwegüberfahrten aus Betonsteinpflaster hergestellt, soweit diese das Verkehrsaufkommen möglich macht. Bei der Planung werden entsprechende Fahrradbordsteine und Rampen vorgesehen, um ein komfortables Überfahren für Radfahrende zu ermöglichen. Im Bereich von Grundstückszufahrten werden auch Fahrradbordsteine zur Ausführung kommen.

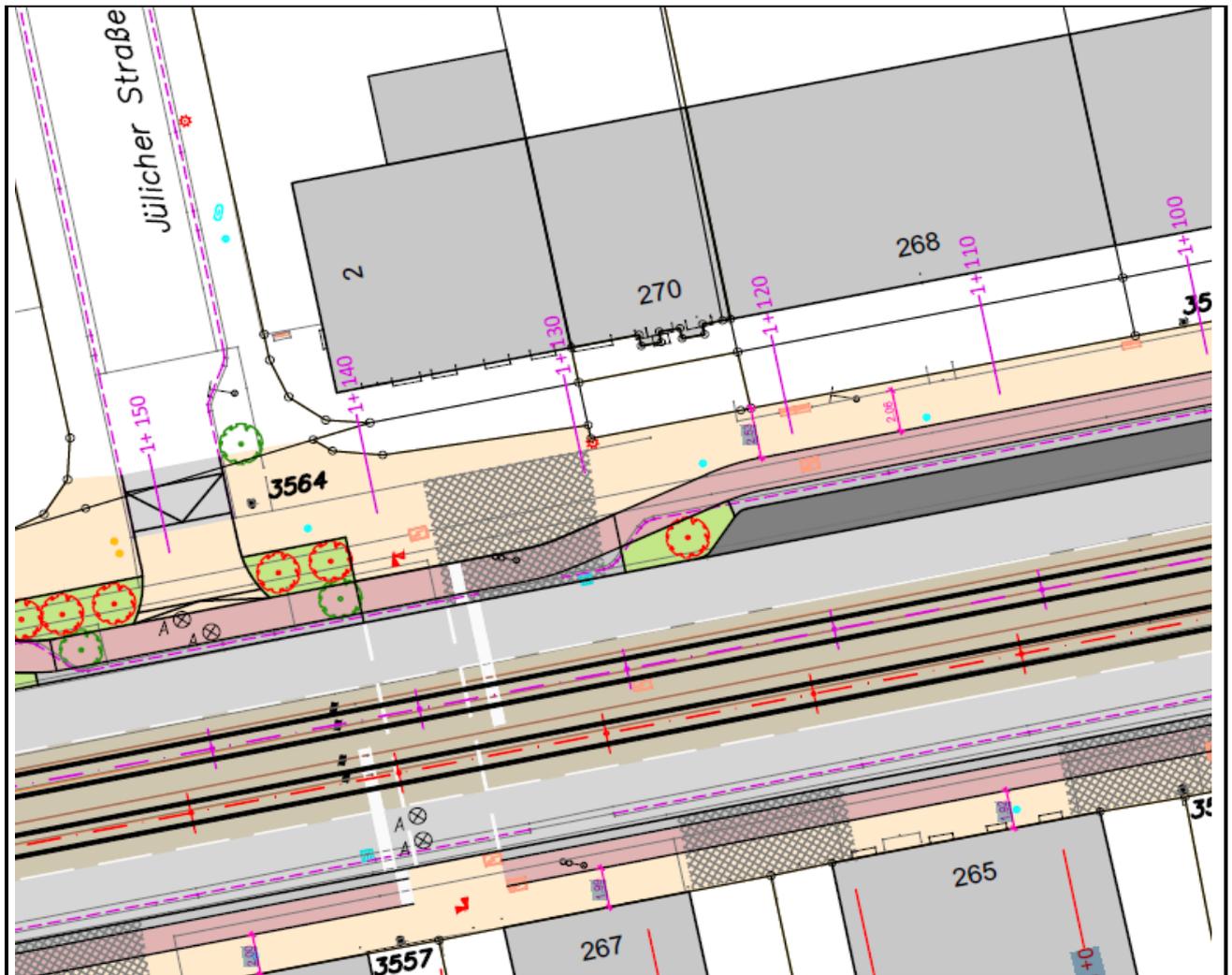
-siehe auch Punkt 5c oben-



Konzept für eine Gehwegüberfahrt

g. Linksabbiegen für Radverkehr vom Fahrradweg der Jöllenbecker in Nebenstraßen ermöglichen (Aufstellflächen am Fahrradweg, zusätzlich Mittelinseln o.Ä.)

Im Rahmen der weiteren Planung wird geprüft, in welchem Umfang Querungsstellen für linksabbiegende Radfahrende und Fußverkehr ermöglicht werden können. Eine zusätzliche Querungsstelle mit Lichtsignalanlage ist in Höhe der Einmündung Jülicher Str. geplant.



Entwurf zusätzliche Querungsstelle mit Lichtsignalanlage, Einmündung Jülicher Str.

h. Situation vor Hausnr. 189/191: Geh-/und Radweg durch Poller schützen oder Autostellplätze links des Fahrradwegs anlegen

Im Rahmen der weiteren Planung werden die Stellplätze auf privaten Flächen und die damit zusammenhängenden Gefahren für den Fuß- und Radverkehr betrachtet. Notwendige bauliche Änderungen werden in die Planung übernommen.

i. Linksabbiegen von der Jöllenbecker Str. in Nebenstraßen sowie Kreuzen der Jöllenbecker Str. für Kfz nur an den absolut notwendigen Stellen ermöglichen. Zum Schutz von Fuß- und Radverkehr.

Bei der Jöllenbecker Str. handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße. Hiervon abgehend sind Erschließungsstraßen in die Wohnsiedlungen vorhanden. Im Rahmen der Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Knotenpunkte und der weiteren Planung wird geprüft, ob bzw. in welchem Umfang an einmündenden Straßen auf das Linksab-/einbiegen verzichtet werden kann, um größere Flächen in den Nebenanlagen für eine komfortablere Rad- und Gehwegführung zu erhalten. Belange der Straßenverkehrsbehörde, der Verkehrslenkung und Straßenausstattung sowie weitere Belange fachlich Beteiligte werden im weiteren Planungsverfahren geprüft.

j. Geschwindigkeitsreduzierung an Engstellen des Kfz-Verkehrs

Im Rahmen der derzeit geltenden Fassung der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h als Planungsinstrument grundsätzlich nicht zulässig. Die in der StVO und der entsprechenden Verwaltungsvorschrift zur StVO als abschließend formulierte Ausnahmen lauten wie folgt:

Ausnahmen:

- *Tempobeschränkung auf Grund schützenswerter Einrichtungen (gem. § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 5 StVO)*
- *Tempobeschränkung auf Grund Umweltschutzbelange/ Lärmschutz/ Luftschadstoffe (gem. Lärmschutzrichtlinien - StV)*
- *Tempobeschränkung aufgrund Gefahrensituation/Verkehrssituation mit zwingendem Erfordernis (gem. § 45 Abs. 9 StVO)*

Im Rahmen der noch durchzuführenden Genehmigungsplanung werden mögliche Engstellen im Bereich der Fahrbahn gesondert in Bezug auf eine mögliche und notwendige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h betrachtet. Diese ist jedoch nur anzuwenden, wenn planerisch auf Grund der gegebenen Randbedingungen und unter Anwendung des technischen Regelwerkes keine verkehrssichere Planung möglich ist. Eine Prüfung durch die Straßenverkehrsbehörde erfolgt im weiteren Planungsverfahren, eine Relevanz für das Planfeststellungsverfahren besteht hier nicht.

Darüber hinaus wurde beschlossen den Planungsraum bis Apfelstraße/Albert-Schweizer Straße gemäß Radverkehrskonzept zu erweitern.

Der aktuelle Planungsauftrag Jöllenbecker Straße von Drögestraße bis Splittenbreite umfasst die Ertüchtigung des Stadtbahnnetzes für den Einsatz der neuen VAMOS-Fahrzeuge, die entsprechend breiter und länger sind, als die bisher von moBiel eingesetzten Stadtbahnen. Neben der Ertüchtigung für den "VAMOS" sind im Rahmen des Umbaus weitere Defizite des Bestandes zu beseitigen. Die Stadtbahnhaltestellen Voltmannstraße und Lange Straße sind derzeit nicht barrierefrei, hier sind Hochbahnsteige zu errichten. Der bestehende Hochbahnsteig "Auf der Hufe" ist für den Einsatz des "VAMOS" zu kurz und muss deshalb verlängert werden. Des Weiteren verläuft die Stadtbahn im Abschnitt Voltmannstraße bis Babenhausen Süd auf ca. 200 m Länge eingleisig. Dieses Nadelöhr soll im Rahmen der Planungen beseitigt werden.

Die genannte Erweiterung des Planungsraumes von dem Hochbahnsteig Auf der Hufe bis zur Apfelstraße/Albert-Schweizer Straße bezüglich der Führung des Radwegs auf einer Hochbordanlage liegt außerhalb der Anlagen der Stadtbahn und steht nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Ertüchtigung des Stadtbahnnetzes und der Förderung durch den NWL Münster. Die Nebenanlagen im Bereich Hochbahnsteig Auf der Hufe werden nicht umgebaut und bleiben wie im Bestand bestehen.

Ein gesonderter Planungsauftrag außerhalb dieses Projektes und des anstehenden Planfeststellungsverfahrens wird für diesen zusätzlichen Abschnitt Hochbahnsteig Auf der Hufe bis zur Apfelstraße vergeben. Die Prüfung auf Förderfähigkeit (Förderung der Nahmobilität) wäre im Nachgang mit dem Fördergeber zu klären, sobald erste Planungsskizzen extern erstellt worden sind. Diese Beauftragung wird keine Auswirkungen auf den zeitlich geplanten Ablauf des Planfeststellungsverfahrens haben.

Beigeordneter

Moss