

062/2020
Datum: 18.10.2020

Öffentliche Sitzungsvorlage

Amt: 60	Az.: 61.82.17	Bearbeitet von: Norbert Reher		
Bauvorhaben Bahnhofstraße 2 / Planung eines Kreisverkehrsplatzes				
Finanzauswirkungen:	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Produkt: 12.01.02	

Beratungsfolge:	Datum:	Abstimmung:
Ausschuss für Planung und Umweltschutz	27.10.2020	

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung eines Kreisverkehrsplatzes an der Kreuzung Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße / Warendorfer Straße / Hovestraße umzusetzen.

Sachverhalt:

Wie bereits im Ausschuss für Planung und Umweltschutz (Vorlage 030/2020) berichtet, wird im Zuge der geplanten Neubebauung auf dem Grundstück Bahnhofstraße 2 auch die Realisierbarkeit eines Kreisverkehrsplatzes in der Kreuzung Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße / Warendorfer Straße / Hovestraße geprüft.

Eine erste Machbarkeitsstudie hatte die Möglichkeit eines Kreisverkehrs mit einem Durchmesser von 30 m aufgezeigt. Da es sich in der Nord-Süd-Achse (Bahnhofstraße – Warendorfer Straße) um eine Kreisstraße handelt, wurde die bisherige Planung mit dem Straßenbaulastträger des Kreises Warendorf abgestimmt. Dabei zeigte sich, dass der Kreisverkehr insbesondere aufgrund der engen baulichen Situation und der Lage der Hovestraße und Warendorfer Straße zueinander für Schwerlastverkehr knapp bemessen ist. Aber auch eine Vergrößerung des Durchmessers (z. B. auf 33 m) mit weiterem Flächenbedarf in dem Eckgrundstück Bahnhofstraße / Freckenhorster Straße brachte nach Überprüfung keine Verbesserung, da die Lage der Hovestraße zur Warendorfer Straße und die dort enge bauliche Situation unverändert bleibt. Der Kreismittelpunkt würde demnach nach Nordosten wandern und den Winkel im Südwesten sogar noch verschlechtern.

Aufgrund der beengten Verhältnisse erfolgte eine mehrfache Überarbeitung der Schleppkurven Radien, Ausbaubreiten und –details in enger Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger des Kreises Warendorf. Eine grundsätzliche Zustimmung zu der Planung gemäß Anlagen 1 – 3 konnte am Ende erreicht werden, verbunden mit dem Hinweis, dass die Förderfähigkeit noch geprüft werden sollte.

Im Ergebnis kann es bei Abbiegevorgängen mit Begegnungsverkehren von Gelenkbussen und Schwerlastverkehr in der Beziehung Hovestraße – Warendorfer Straße in seltenen Fällen noch dazu kommen, dass ein vorsichtigeres Rangieren und eine gegenseitige

Rücksichtnahme erforderlich sind.

Das städtebauliche Bild würde sich nach Auffassung von Verwaltung und Planern aber erheblich verbessern, ebenso die Leichtigkeit des Standard-PKW-Verkehrs. Für links abbiegende Fahrradfahrer ist die Situation heute bereits unangenehm, mitten in der Kreuzung auf den durchfahrenden Gegenverkehr warten zu müssen. Diese müssten zukünftig in der Fahrbahn um den Kreisverkehr geführt werden. Für Fußgänger ist – wenn sich jeder auch bei längeren Wartezeiten an ein Rotsignal hält – eine Lichtzeichenanlage eine sichere Lösung. Allerdings müssen bei der Lichtzeichenanlage genau wie bei den geplanten Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) bei Abbiegevorgängen alle Verkehrsteilnehmer Vorsicht walten lassen.

Um die Zahl der Begegnungsfälle größerer Fahrzeuge in der Beziehung Hovestraße / Warendorfer Straße zu verringern, wurde auch ein LKW-Fahrverbot in der Hovestraße überlegt, so dass dort nur noch Bus- und Anlieger-LKW-Verkehr zulässig wäre. Hierzu vertritt das Straßenverkehrsamt allerdings die Auffassung, dass die Hovestraße zum Vorbehaltnetz der Gemeinde gehöre und grundsätzlich dem gesamten Verkehr zur Verfügung stehen müsse. Es müsse daher aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage bestehen und im Vorfeld die Unfalllage geprüft werden. Auch müsse eine Alternativroute für LKW im Rahmen eines Gesamtkonzepts nachgewiesen werden. Ob am Ende ein LKW-Fahrverbot in der Hovestraße erreicht werden kann, ist derzeit noch ungewiss.

Der Kreis sieht durch benötigte Aufpflasterungen mit 2-3 cm Höhe in südlicher und westlicher Einmündung sowie im Fahrbahninnenkreis die Möglichkeit erhöhter Lärmimmissionen durch Leerfahrten im Schwerlastverkehr, wenn diese überfahren werden. Zu berücksichtigen ist aber, dass dies auch durch entfallene Motorengeräusche während der Rotphase der Ampelanlage und weniger Brems- und Anfahrvorgänge aufgewogen werden kann. Hier muss auch gesehen werden, dass sich gerade zu weniger frequentierten Zeiten (wie z. B. nachts) unnötige Wartezeiten mit einhergehenden Lärmimmissionen reduzieren lassen. Hier soll in der Endabstimmung noch geprüft werden, ob die Aufpflasterungen wirklich erhöht gebaut werden müssen oder diese nicht auch plangleich (1-2 cm Anschlag) zur Fahrbahn gebaut werden können, um mögliche Lärmimmissionen zu reduzieren.

Bei Gesamtbetrachtung aller verkehrlichen und städtebaulichen Aspekte überwiegen nach Auffassung der Verwaltung die Vorteile einer Kreisverkehrsplanung. Diese sollte daher umgesetzt werden.

Der aktuelle Sachstand und Details der bisherigen Ingenieurplanung werden in der Sitzung vorgestellt.

Anlagen:

- 1 *Fahrkurven Gelenkbus*
- 2 *Fahrkurven Lastzug*
- 3 *Fahrkurven Sattelzug*