

Ausschuss für Stadtentwicklung	29.01.2020
--------------------------------	------------

öffentlich

Vorlage Nr.	375/2019-9
Stand	08.01.2020

Betreff Vorstellung eines Entwicklungskonzepts für die Hauptstraße in Walberberg

Beschlussentwurf

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beauftragt die Verwaltung,

1. das Entwicklungskonzept für die Hauptstraße in Walberberg den Anliegern vorzustellen,
2. dem Ausschuss für Stadtentwicklung über die Ergebnisse der Anliegerversammlung zu berichten,
3. die zur Projektentwicklung benötigten Finanzmittel bei der Haushaltsplanung zu berücksichtigen.

Sachverhalt

Der Haupt- und Finanzausschuss hat die Verwaltung beauftragt, ein Entwicklungskonzept für die Hauptstraße in Walberberg zu erstellen, entsprechende Mittel einzuplanen und eine Auftaktveranstaltung im Rahmen eines Workshops mit den Anliegern durchzuführen (s. Vorlage 419/2016-9).

Das Konzept wurde bereits dem Arbeitskreis Städtebau in seiner Sitzung am 18.09.2019 vorgestellt und anschließend in den Fraktionen beraten. In der Arbeitskreissitzung am 19.11.2019 wurde die Beratung des Konzepts ohne Änderungsvorschläge abgeschlossen.

Mit dieser Vorlage informiert die Verwaltung über das aufgestellte Konzept und die mögliche Projektentwicklung.

Im Oktober 2018 erhielt die PE Becker GmbH aus Kall den Auftrag, ein Entwicklungskonzept für die Hauptstraße in Walberberg zu erarbeiten.

Zunächst musste die Ausgangssituation in der Straße untersucht werden, um Defizite und Chancen erkennen und anschließend prinzipielle Lösungsansätze entwickeln zu können. Die Aufgabenstellung „Erstellung eines Entwicklungskonzepts für die Hauptstraße“ ist sehr allgemein formuliert. Das Büro Becker untersuchte die Bestandssituation hauptsächlich aus verkehrlicher Sicht und erarbeitete im Hinblick auf die unterschiedlichen Straßennutzer prinzipielle Lösungsmöglichkeiten.

Der Erläuterungsbericht (siehe Anlage 0) mit Anlagen (siehe Anlagen 1 bis 9) enthält detaillierte Untersuchungsergebnisse und prinzipielle Lösungsansätze. In der Ausschusssitzung soll das Projekt vom Büro Becker vorgestellt werden. Im Sachverhalt dieser Vorlage sind die Untersuchungsergebnisse in zusammengefasster Form dargestellt.

Die Hauptstraße verläuft durch den Ortskern von Walberberg und dient als Sammelstraße zur zentralen Orts- und Quartierserschließung. Die tägliche Verkehrsbelastung (DTV) der

Hauptstraße liegt bei etwa 3.000 Kfz/24h; im Vergleich dazu hat die übergeordnete L183 einen DTV von ca. 12.500 Kfz/24h zu bewältigen. Die Hauptstraße ist beidseitig meist durch eine enge Bebauung eingefasst. Die relative schmale Straße besteht aus der Fahrbahn einschließlich Parkflächen und den Nebenanlagen (Gehweg, Schrammbord, Grünflächen). Die Asphaltfahrbahn und vereinzelte Abschnitte der Nebenanlagen sind im städtischen Eigentum. Der überwiegende Teil der Nebenanlagen ist Privateigentum. Die städtischen Straßenparzellen sind im Mittel nur ca. 6,7 m breit. Die Breite der städtischen Straßenparzellen schwankt im Straßenverlauf stark und reicht von 4,8 m bis 14,2 m. Ein Teilstück der Hauptstraße (Flammgasse bis Walburgisstraße) wird von der Buslinie 745 genutzt.

Planerisch untersucht wurde die bebaute Strecke zwischen Ortseingang im Norden und Anschluss an die L183 im Süden mit ca. 1,5 km Länge. Die Hauptstraße lässt sich in vier unterschiedliche Abschnitte einteilen (siehe Anlage 1 u. 8):

1. Nördlicher Ortseingang bis Dominikanerstraße (vorwiegend Wohnen, Parken beidseitig geregelt, kein durchgehend nutzbarer Gehweg),
2. Dominikanerstraße bis Walburgisstraße (vorwiegend Wohnen, freies Parken auf Bergseite, kein durchgehend nutzbarer Gehweg),
3. Walburgisstraße bis Frongasse (vorwiegend Gewerbe, Parken beidseitig geregelt, ÖPNV, bergseitig durchgehend nutzbarer Gehweg),
4. Frongasse bis Anschluss an L183 im Süden (vorwiegend Wohnen, freies Parken auf Bergseite, teilw. ÖPNV, kein durchgehend nutzbarer Gehweg).

Die Hauptstraße ist Bestandteil der Tempo-30-Zone. An Einmündungen gilt die Rechts-vor-Links-Regelung. Es sind verhältnismäßig wenig verkehrsregelnde Elemente vorhanden. Kraftfahrer und Radfahrer werden hauptsächlich durch die auf der Fahrbahn parkenden Fahrzeuge geführt. Der Verkehrsfluss ist geprägt durch häufiges Fahrbahnparken und überwiegend geringe Restfahrbahnbreiten sowie bei Gegenverkehr oft notwendiges Warten bzw. Zurücksetzen. Der rollende Verkehr funktioniert, die Verkehrsqualität ist, in Schulnoten ausgedrückt, ausreichend. Besonders der 2. Abschnitt zwischen Dominikanerstraße und Walburgisstraße sticht negativ hervor (siehe Anlage 2).

Radfahrer haben in der Hauptstraße keine abgesetzten Anlagen und benutzen zusammen mit dem Kraftverkehr die schmale Fahrbahn – der Normalfall in Tempo-30-Zonen. In der Regel ist der Radfahrer der schwächste Nutzer auf der Fahrbahn. In der Hauptstraße ist das aktuell etwas anders: Mangels durchgängiger Gehwege ist der Fußgänger gezwungen die Fahrbahn zu benutzen und damit der schwächste Nutzer.

Für Radfahrer ist die Verkehrsqualität und Sicherheit in der Hauptstraße derzeit nur ausreichend. Gegenüber dem Kraftverkehr hat der Radfahrer zusätzlich noch mit dem schadhafte Straßenzustand zu kämpfen.

Eine weitere Hauptnutzung in der Straße ist das Parken. Das Parken auf der Fahrbahn wird durch unterschiedliche Fahrbahnbreiten und dicht aufeinander folgende Einfahrten erschwert. Das trifft nicht für die Abschnitte 1 und 3 mit Parkregelung zu, in denen allerdings regelungsbedingt die Anzahl der Parkmöglichkeiten geringer ist. In allen Straßenabschnitten ist der direkt in der Straße verfügbare, öffentliche Parkraum geringer als der tatsächliche Bedarf. Auf dem Pater-Bertram-Platz stehen zentrumsnah öffentliche Pkw-Stellplätze zur Verfügung, die im Alltag nicht voll ausgelastet werden (siehe Anlagen 4 bis 7). Die Nutzung ist kostenlos und ohne zeitliche Begrenzung. Vermutlich ist den Kraftfahrern die Entfernung zu den Zielen zu groß. In den letzten Jahren ist eine steigende Nutzung des Platzes zu beobachten, was auf einen wachsenden Parkraumbedarf hindeutet.

Fußgänger können die Hauptstraße nicht sicher benutzen. Bis auf den 3. Abschnitt sind in der Straße keine durchgängigen und ausreichend breiten Gehwege vorhanden. Meist stehen nur schmale, wechselseitige Reststreifen zwischen Fahrbahn und Bebauung zur Verfügung, die sich überwiegend im Privateigentum befinden. Auch der einzige durchgehend nutzbare Gehweg im 3. Abschnitt bergseitig, verläuft auf ca. 20 m Länge über Privateigentum. Teil-

weise haben die Eigentümer ihre Privatflächen entsprechend gekennzeichnet. Fußgänger müssen sich in großen Teilen der Straße ungeschützt auf der Fahrbahn bewegen. Zusätzlich erschwert wird die Situation durch die parkenden Fahrzeuge und den zum Teil schlechten Straßenzustand. Sicherere Möglichkeiten zur Fahrbahnquerung sind, abgesehen vom Abschnitt 3, gar nicht vorhanden. Die fußläufige Nutzung der Hauptstraße ist bereits für mobile Personen deutlich erschwert und überwiegend unsicher. Für mobilitätseingeschränkte Menschen enthält die Hauptstraße sehr viele Barrieren. Insgesamt ist die Verkehrssicherheit für Fußgänger in den Abschnitten 1, 2 und 4 als mangelhaft zu bewerten und stellt ein Ausbaukriterium dar.

Der allgemeine Straßenzustand ist derzeit ausreichend (siehe Anlage 3). Mittelfristig sind größere Ausbesserungsmaßnahmen zu erwarten, die über das normale Maß einer Straßenerhaltung hinausgehen. Mit Ausnahme der o.g. Sicherheit für Fußgänger ist die allgemeine Verkehrssicherheit gegeben. Aktuell ist der allgemeine Straßenzustand kein dringliches Ausbaukriterium.

Aus Verkehrssicherheitsgründen sollten prinzipielle Lösungsansätze zur Umgestaltung der Hauptstraße die Stärkung der schwächsten Verkehrsteilnehmer - der Fußgänger und Radfahrer - in den Mittelpunkt stellen. Den Fußgängern müsste ein Mindeststandard an Sicherheit geboten werden. Für Radfahrer sollte die Nutzbarkeit der Fahrbahn sicherer werden. Aus Platzgründen ist im eng bebauten Straßenraum ohnehin keine Verbesserung der Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer machbar. Die Stärkung der Fußgänger und Radfahrer ist deshalb Hauptziel des aufgestellten Entwicklungskonzepts. Untersucht wurden verschiedene Ansätze: Temporäre Maßnahmen, Vollausbau im Separationsprinzip und Vollausbau im Mischungsprinzip.

Durch temporäre Maßnahmen (z.B. Markierungen u. Beschilderungen) ließe sich in der langen und schmalen Hauptstraße keine wirksame Verbesserung für Fußgänger und Radfahrer erreichen. Zur Straßenumgestaltung müsste die Randeinfassung der Straße verändert werden. Ein Vollausbau und der Erwerb privater Grundstücksstreifen wären notwendig (siehe Anlagen 2 u. 5). Ein Ausbau lediglich innerhalb der schmalen, städtischen Straßenparzellen (i.M. ca. 6,7 m breit) würde im Wesentlichen nur eine Verbesserung des allgemeinen Straßenzustands erreichen. Für eine bessere Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer genügen diese Maßnahmen jedoch nicht.

Im Rahmen eines Vollaubaues ließe sich der Straßenraum im Trennungsprinzip oder im Mischungsprinzip gestalten.

Das Trennungsprinzip sieht eine bauliche Trennung von Gehweg und Fahrbahn z.B. durch Bordsteine vor und stellt gegenüber dem Mischungsprinzip für Fußgänger die sicherste Form der Gehwegführung dar. Im Trennungsprinzip könnte in den Abschnitten 1, 2 und 4 ein durchgängiger, einseitiger Gehweg mit mindestens 1,5 m Breite, eine 5,5 m breite Fahrbahn und ein Schrammbord in 0,5 m Breite angelegt werden (Mindestquerschnittsbreite ca. 7,5 m). Im gewerblich geprägten Abschnitt 3 wäre eine Aufteilung in beidseitige Gehwege mit ca. 2,0 m Breite und 5,5 m Fahrbahn möglich (Gesamtquerschnitt ca. 9,5 m); die in einem Teilstück vorhandenen 5 m langen Senkrechtparkstände könnten erhalten bleiben (Gesamtquerschnitt ca. 14,5 m). Das Parken auf der 5,5 m breiten Zweirichtungs-Fahrbahn wäre zulässig (siehe Anlage 9). Für separate Radverkehrsanlagen steht in der schmalen Hauptstraße nicht genügend Platz zur Verfügung, so dass für Radfahrer eine sichere und verträgliche Nutzung der Fahrbahn erreicht werden sollte. Insgesamt ergibt sich ein Flächenbedarf von mindestens 12.000 m² Ausbaufäche, von denen (ohne Straßenplanung grob geschätzt) ca. 2.000 m² nicht im städtischen Eigentum sind.

Die Hemmergasse in Rösberg (ebenfalls eine Sammelstraße) wurde z.B. in ähnlicher Weise im Trennungsprinzip umgestaltet.

Als Planungsvariante ließe sich neben Gehweg und Schrammbord statt der Zweirichtungs-fahrbahn auch eine einbahnige Verkehrsführung planen. Einbahnstraßen werden zur geziel-

ten Hin- und Wegführung des Kraftverkehrs, zur Beeinflussung der Verteilung von Verkehrsbelastungen sowie zur Gewinnung von Flächen für andere Nutzungsansprüche zu Lasten der Fahrbahnfläche eingesetzt.

Die einbahnige Fahrbahn müsste mindestens 3,5 m breit sein. Für das Längsparken wäre zusätzlich ein Streifen in 2,0 m Breite einzuplanen. Insgesamt bringt diese Variante keine Flächen- bzw. Kostenersparnis gegenüber der Standardvariante mit Zweirichtungsfahrbahn. Verkehrstechnisch würde die Einbahnstraßen-Lösung Nachteile verursachen: Mögliche Auswirkungen auf die Geschwindigkeiten wären zu beachten. Mangels Gegenverkehr könnte schneller gefahren werden. Jeder Haltevorgang (z.B. zum Entladen von Waren bzw. Einkäufen) würde den Verkehr zum Stillstand bringen. Auf der 3,5 m breiten Einbahnfahrbahn ließen sich Radfahrer nicht mit dem erforderlichen, seitlichen Sicherheitsabstand überholen. Für Radverkehr in Gegenrichtung wäre eine breitere Fahrbahn als 3,5 m notwendig (mindestens 3,8 m entspr. RAST). Im einbahnigen Abschnitt der Königstraße beispielsweise fährt der Radfahrer auf einer 4,5 m breiten Fahrbahn in Gegenrichtung (Ergebnis des durchgeführten Probebetriebs). Der Verkehr in Gegenrichtung müsste über andere Straßen abgewickelt werden (z.B. über Annograben oder weiträumig über L183) und würde zusätzliche Verkehrsregelungen, bauliche Anpassungen und zusätzliche Verkehrsbelastungen in den betroffenen Straßen verursachen. Die historisch gewachsene und an die zweibahnige Hauptstraße angepasste städtebauliche Situation (u.a. Lage u. Geometrie von Einfahrten/Durchfahrten und Privatstellplätzen) könnte bei Änderung zur einbahnigen Verkehrsführung erhebliche Erschließungs Nachteile für private Grundstücke nach sich ziehen. Die Änderung der Verkehrsführung zur Einbahnrichtung stellt keine geeignete Lösung für die Hauptstraße und die Ortschaft Walberberg dar.

Im Mischungsprinzip wird auf die bauliche Trennung der Verkehrsarten verzichtet, so dass alle Verkehrsteilnehmer eine gemeinsame Fläche nutzen. Geeignet ist das Mischungsprinzip z.B. für kurze Anliegerstraßen ohne Durchgangsverkehr. Hauptaufgabe bei der Gestaltung von Mischflächen ist, das Tempo aller Verkehrsteilnehmer (Kraftfahrzeuge, Radfahrer, Fußgänger) möglichst aneinander anzupassen. Nur dann bietet eine Mischverkehrsfläche genügend Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer. Die bloße Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung genügt nicht. Erforderlich sind wirksame bauliche Maßnahmen, z.B. Fahrbahnversenkungen, -versätze und -einbauten, die allerdings genügend Platz im Straßenraum benötigen. In so genannten „Verkehrsberuhigten Bereichen“, z.B. der Theodickopp-Straße in Kardorf, wird das durch entsprechende Verkehrsberuhigung, geregeltes Parken, Begrenzung der Straßenlänge und Anordnung von Tempo-7 erreicht.

Wegen der verkehrlichen Merkmale (Sammelstraße, DTV ca. 3.000 Kfz/24h) und der straßenräumlichen Situation in der Hauptstraße (Länge und verfügbare Breiten) kann eine durchgängige Lösung im Mischungsprinzip nicht empfohlen werden. Das Hauptziel, die Stärkung der Fußgänger und Radfahrer, wäre nicht erreichbar. Das Mischungsprinzip empfiehlt sich in der Hauptstraße lediglich als punktuelle (Not-)Lösung für sehr kurze Abschnitte in denen aus Platzgründen keine Lösung im Trennungsprinzip machbar ist oder für den gewerblich geprägten Abschnitt 3, der genügend Platz für eine entsprechende Straßenraumgestaltung bietet.

Die Umgestaltung der Hauptstraße bietet Chancen zur Verbesserung der straßenräumlichen und verkehrlichen Situation. Allerdings nur im Rahmen eines Straßenvollausbaus und unter Einbeziehung der privaten Randstreifen neben der heutigen Fahrbahn. Hauptdefizit und Ausbaukriterium ist aktuell die mangelhafte Sicherheit der Fußgänger. Eine Umgestaltung sollte deshalb in erster Linie zur Stärkung der Fußgänger und in zweiter Linie auch zur Stärkung der Radfahrer genutzt werden.

In den Abschnitten 1, 2 und 4 ließe sich der erforderliche Mindestsicherheitsstandard für Fußgänger nur durch die Anlage eines durchgängigen Gehwegs - also im Trennungsprinzip - erreichen. Raum zur Gestaltung und zusätzlichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität besteht in diesen Abschnitten kaum.

Im Abschnitt 3 wäre eine Umgestaltung im Trennungs- und/oder Mischungsprinzip möglich. In diesem Abschnitt bietet die größere Straßenraumbreite die besten Möglichkeiten zur Gestaltung und sogar zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Ob Trennungsprinzip, Mischungsprinzip oder eine Kombination beider Lösungen in diesem Abschnitt die besseren Ergebnisse liefern, könnte im Rahmen der Anliegerbeteiligung und weiteren Projektentwicklung untersucht werden.

Für separate Radverkehrsanlagen steht in der engen Straße nicht genügend Platz zur Verfügung. Erreichbare und realistische Zielsetzung für den Radverkehr wäre deshalb eine verträgliche und sichere Nutzung der Fahrbahn. Eine geordnete und klare Verkehrsführung, wirksame Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, bessere Raumnutzung mit ausreichend Platz und Sicht bei Fahrzeugbegegnungen sowie eine gut ausgeleuchtete und neu hergestellte Oberfläche würden Radfahrern eine sichere und komfortable Nutzung der Fahrbahn ermöglichen.

Das vorliegende Konzept kann gut für die frühzeitige Bürgerbeteiligung und als Grundlage für die weitere Straßenplanung verwendet werden. Allerdings lassen sich mit dem groben Konzept noch nicht alle Fragen abschließend beantwortet. Z.B. konkrete Angaben zum Flächenbedarf, zum grundstücksbezogenen Grunderwerb, zu Kosten, Beiträgen und evtl. Förderung können verlässlich erst im Zuge der Straßen-Entwurfsplanung beantwortet werden.

In der Entwurfsplanung wären verschiedene verkehrliche, technische und grundstücksbezogene Belange und deren Flächenbedarf zu berücksichtigen, wie z.B. der ÖPNV, die Entwässerung, der Überflutungsschutz, die Grundstückerschließung, die Barrierefreiheit, den Denkmalschutz und die Ver- und Entsorgungseinrichtungen unterhalb der Straßenoberfläche. Das sensible Thema „Grunderwerb“ soll in der Planung frühzeitig und transparent behandelt werden. Deshalb bietet sich im aktuellen Konzeptstadium eine frühzeitige Bürgerbeteiligung (vor der üblichen Anliegerbeteiligung im Zuge der Straßenplanung) an.

Die Entwicklung und bauliche Realisierung des Großprojekts wäre in einem Schritt oder zeitlich gestaffelt in mehreren Einzelprojekten denkbar.

Finanzielle Auswirkungen

Für den Vollausbau der Hauptstraße ist eine Gesamtsumme von grob geschätzt 3,1 Mio. € anzusetzen. Darin sind ca. 2,4 Mio. € Baukosten einschl. Nebenkosten und ca. 0,7 Mio. € Grunderwerbskosten enthalten.

Derzeit könnten ca. 2 Mio. € (ca. 65%) über Anliegerbeiträge nach Kommunalabgabengesetz (KAG) refinanziert werden. Entsprechend KAG ist die Hauptstraße als Haupterschließungsanlage einzustufen, für die aktuell folgende Beitragssätze gelten: Fahrbahn 60%; Parkflächen 80%; Gehweg, Beleuchtung, Straßenbegleitgrün 70%.

Anlagen zum Sachverhalt

- Anlage 0 - Erläuterungsbericht
- Anlage 1 - Übersichtskarte „Untersuchungsabschnitte“
- Anlage 2 - Lageplan „Bestandssituation“
- Anlage 3 - Übersichtskarte „Baulicher Zustand“
- Anlage 4 - Übersichtskarte „Verkehrszählung“
- Anlage 5 - Lageplan „Fahrbahnbreiten“
- Anlage 6 - Übersichtsplan „Anzahl möglicher Stellplätze“
- Anlage 7 - Übersichtsplan „Anzahl vorhandener Stellplätze“
- Anlage 8 - Übersichtsplan „Gebäudenutzungen“
- Anlage 9 - Lageplan „Mögliche Fahrbahnbreiten > 5,05 m“