

Vorlage Nr. 186/15

Betreff: **Kreisverkehr Lingener Damm / Am Stadtwalde**

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bauausschuss	21.05.2015	Berichterstattung durch:	Frau Karasch Herrn Schröer					
TOP	Abstimmungsergebnis					z. K.	vertagt	verwiesen an:
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.			

Betroffene Produkte

5301	Öffentliche Verkehrsflächen
------	-----------------------------

Betroffenes Leitbildprojekt/Betroffene Maßnahme des IEHK

--

Finanzielle Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> einmalig	<input type="checkbox"/> jährlich	<input checked="" type="checkbox"/> einmalig + jährlich
Ergebnisplan		Investitionsplan		
Erträge		Einzahlungen		
Aufwendungen		Auszahlungen		
Finanzierung gesichert				
<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	durch		
<input type="checkbox"/>	Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt 53014-525			
<input type="checkbox"/>	Mittelumschichtung aus Produkt / Projekt			
<input type="checkbox"/>	sonstiges (siehe Begründung)			

mittelstandsrelevante Vorschrift

Ja Nein

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Der Bauausschuss nimmt die Erläuterungen zur verkehrstechnischen Untersuchung und zu den Schwerlasttransporten im Bereich der Kreuzung Lingener Damm/Am Stadtwalde zur Kenntnis und beschließt, die Kreuzung mit einem Linksabbieger und einer Querungshilfe im Verlauf des Lingener Dammes umzubauen, sofern sich aus der Maßnahme „Erneuerung der Fahrbahn des Lingener Dammes/Venhauser Dammes“ freie finanzielle Mittel ergeben

Begründung:

1. Veranlassung

Durch Beschluss vom 21.02.2008 ist die Verwaltung beauftragt worden, eine Ausführungsplanung zum Umbau des Knotenpunktes Lingener Damm / Am Stadtwalde zu einem Kreisverkehrsplatz zu erstellen. Die Ausführungsplanung und das Leistungsverzeichnis zur Ausschreibung sind fertig gestellt worden.

Das Projekt wurde in den Haushaltsplan eingestellt und die Mittel wurden bereits mehrfach übertragen. Seitens des Stadteilbeirates wurde ein Wettbewerb zur Gestaltung des Innenraumes durchgeführt. Zwischenzeitlich musste der Haushaltsansatz aufgrund der langen Verfahrensdauer aufgegeben werden.

Im Bauausschuss vom 21.06.2012 (Vorlage 267/12) sind die Chancen und Risiken, die der Bau des geplanten Kreisverkehrsplatzes birgt, abgewägt worden, da seitens hiesiger Firmen auf Grund der Befahrbarkeit durch Großraumtransporter des so umgebauten Knotenpunktes erhebliche Bedenken gegen den Bau dieses geplanten Kreisverkehrsplatzes bestanden.

Folgende Beschlüsse sind in dem damaligen Ausschuss vom 21.06.2012 gefasst worden:

1. Der Bauausschuss der Stadt Rheine beschließt die Aussetzung des Beschlusses zum Bau des Kreisverkehrs Lingener Damm/ Am Stadtwalde um 3 Jahre (Mitte 2015).
2. Nach Ablauf der o.g. Frist ist dem Ausschuss ein Bericht über den Sachstand der Schwertransporte vorzulegen.
3. Sofern sich die Transportwege über den Lingener Damm etabliert haben, sind an dem o. g. Knotenpunkt Sonderlösungen zu entwerfen.

In der folgenden Vorlage wird der aktuelle Sachstand zum Thema Schwertransporte und der Umbau des Knotenpunktes erörtert.

2. Sachstand Schwertransporte

Die Quell- und Zielverkehre von LKW-Schwertransporten entstehen insbesondere aus den Gewerbegebieten

- Rheine-Nord /GVZ
- Rheine Ost/Kanalhafen
- Rheine Süd und Zentrum

Im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan ist hierauf aufbauend ein LKW-Vorzugsnetz entwickelt worden.

Es ist ein gegenüber dem Netz der verkehrswichtigen Straßen stark reduziertes Straßennetz und beinhaltet im Wesentlichen die A 30, die meisten klassifizierten Straßen, sowie zusätzlich die Straßenzüge Innerer Ring, Neuenkirchener Straße, Sandkampstraße, Russenweg, Lingener Damm und Rheiner Straße nördlich der Mesumer Straße in Mesum.

Bei Umbaumaßnahmen an diesen Straßenzügen wird in der Planung im Hinblick auf die Lichtraumprofile und die Dimensionierung des Straßenaufbaus die verstärkte Nutzung durch LKW berücksichtigt.

Bei der Bearbeitung von Schwertransporten werden dem Antragsteller die Fahr-routen in diesem LKW-Vorzugsnetz vorgegeben. In der Regel kann der Transport auf den bestehenden Straßen abgewickelt werden.

Sollten außergewöhnliche Schwertransporte durchgeführt werden - für LKW mit besonders großen Überbreiten oder besonders hohen Gewichten - bedarf es einer detaillierten Streckenprüfung, die durch eine Spedition durchgeführt wird und in der die Zwangspunkte einer Streckenführung deutlich werden.

Insbesondere werden solche Transporte zum nächstgelegenen und geeigneten Hafen für den weiteren Transport per Binnenschiff geleitet. Ein solcher Hafen, bei welchem der Kai für Schwerlast ausgelegt ist, befindet sich in Spelle, östlich des D-E-K. Dies bedeutet, dass alle Schwertransporte, die einen Weitertransport per Binnenschiff erfordern i.d.R. zum Hafen Spelle fahren werden.

Aus dem Bereich Rheine-Ost werden regelmäßig groß-dimensionierte Getriebe als Schwertransporte durch das Gebiet der Stadt Rheine geleitet, die auf der Straße zu ihrem Zielort fahren. Eine Fahrt zum Hafen wird zurzeit nur in besonderen Fällen erforderlich – ist aber perspektivisch möglich. Somit wäre ein regelmäßiger Transport derartiger Transportgüter realistisch, so dass bei Umbaumaßnahmen im LKW-Vorzugsnetz diese Tatsache Berücksichtigung finden muss, um den ansässigen Firmen Planungssicherheit für den Transport ihrer Güter zu geben.

In der Anlage 1 sind mögliche Streckenführungen durch das Stadtgebiet Rheine mit Angabe von Zwangspunkten dargestellt worden. Die meisten Routen-Varianten sind aus dem Gebiet Rheine-Ost heraus entwickelt worden (in Abstimmung mit der Fa. Renk). Zusätzlich ist eine Route exemplarisch für den südlichen Raum abgebildet worden:

- Route 1:
Rheine Ost-Osnabrücker Str.-Windmühlenstr.-Sandkampstr-Lingener Damm-B70

- Route 2:
Rheine Ost-Osnabrücker Str.-Windmühlenstr.-K-A-R-Lingener Damm -B70
- Route 3:
Rheine Ost-Osnabrücker Str.-Russenweg-Hopstener Damm
- Route 4:
Rheine Ost-Osnabrücker Str.-Kanalhafen
- Route 5:
Rheine Ost-Osnabrücker Str.-Windmühlenstr.-Bergstraße-Franz-Bernhard-Str.
- Route 6:
Rheine Süd-K-G-R- Hansaallee-Lingener Damm-B70

Für den Transport aus dem Gewerbegebiet Ost ist die abgestimmte und im Detail untersuchte Variante die Route 1.

Als Alternative ist die Route 2 bzw. die Route 5 möglich, die allerdings noch einer Brückenprüfung im Bereich der Querung des D-E-K bedarf.

Die Route 3 scheidet im Grunde aus, da auf dem Gebiet Dreierwalde mindestens eine Brücke nicht geeignet ist.

Die Route 4 ist möglich; allerdings ist auf Grund des Ausbaustands des Hafens (nicht schwerlastgeeignet) und des Umfeldes (Schüttgüter, Staubentwicklung) hier ein Verladen auf das Schiff nur mit sehr viel Aufwand/Kosten verbunden.

Die Route 6 stellt den Transport aus dem südlichen Raum dar und ist befahrbar.

Betrachtet man die möglichen Routen, so wird auch aktuell deutlich, dass im Verlauf des gesamten Lingener Damms/Venhauser Damms eine Route für Schwerlasttransporte weiterhin ermöglicht werden muss.

3. Knotenpunktform Lingener Damm/Am Stadtwalde

Für den Lingener Damm/Venhauser Damm ist für eine grundlegende Erneuerung der Fahrbahn und des Radweges eine Förderantrag gestellt und eine Förderzusage erteilt worden. Zwischenzeitlich ist die Vergabe erfolgt, so dass in Kürze die Erneuerung starten wird.

Innerhalb der Ausbaustrecke ist der Fahrbahnbereich im Knotenpunkt Lingener Damm/ Am Stadtwalde zunächst nicht berücksichtigt worden, da die Entscheidung für oder gegen einen Umbau der Kreuzung noch aussteht.

Das Für und Wider hinsichtlich des Ausbaus dieses Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr ist in der Vorlage 267/12 bereits beschrieben worden.

Zur Entscheidungsfindung zum Umbau der Kreuzung ist nun zusätzlich der Knotenpunkt verkehrstechnisch nach einer aktuellen Verkehrszählung aus April 2015 untersucht worden, um die Verkehrsqualität der vorhandenen Knotenpunktform und die Verkehrsqualität von Umbauvarianten gegenüber zu stellen (Anlage 2).

3.1 Beibehaltung der vorhandenen Knotenpunktform

Bei dieser Variante würde kein Umbau des Knotenpunktes stattfinden. Im Zuge der grundhaften Erneuerung der Fahrbahn würde der Bereich der Kreuzung saniert werden.

Die Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr ist mit „F“ (von A bis F) berechnet worden, was einer Note 6 entsprechen würde. Die Maßnahme ist Gegenstand des genehmigten Förderantrages und würde bezuschusst.

Da im laufenden Projekt 53014-539 „Lingener Damm/Venhauser Damm“ das Ausschreibungsergebnis günstiger ausgefallen ist als der Haushaltsansatz, könnten in 2015 Mittel aus diesem Projekt bereitgestellt werden.

Ausbauzeitpunkt: 2015

Kostenschätzung: 30.000 € (abzügl. Förderung 60%)

3.2 Umbau mit Linksabbieger und Querungshilfe

Bei dieser Umbauvariante des Knotenpunktes würde im nördlichen Bereich des Lingener Dammes eine Linksabbiegerspur eingeplant werden. In der sog. „Schattenstrecke“ könnte dann eine Querungshilfe im südlichen Bereich der Kreuzung eingeplant werden.

Dieses würde Vorteile für die Querung von Radfahrern und Fußgängern und für die Abbiegebeziehung in die Straße Am Stadtwalde bedeuten.

Die Querungshilfe wäre so zu gestalten, dass ein Befahren dieses Bereiches durch Schwertransporter ermöglicht wird.

Die Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr wird durch diesen Umbau leicht verbessert, so dass die schlechteste Verkehrsbeziehung immer noch mit Stufe „F“ berechnet wird.

Es wird aber den Radfahrern und Fußgängern das Queren des Lingener Dammes durch die Querungshilfe erleichtert, und die Sicherheit wird erhöht. Allerdings kommt diese Wegebeziehung nur in geringem Umfang vor.

Die Querungshilfen waren bisher nicht Gegenstand des Förderantrages. Eine nachträgliche Bewilligung ist jedoch denkbar und wird bei entsprechender Beschlussfassung beantragt.

Da im laufenden Projekt 53014-539 „Lingener Damm/Venhauser Damm“ das Ausschreibungsergebnis günstiger ausgefallen ist als der Haushaltsansatz, könnten in 2015 Mittel aus diesem Projekt bereitgestellt werden.

Ausbauzeitpunkt: 2015/2016

Kostenschätzung: 80.000 € (evtl. abzügl. anteilige Förderung von 60%)

3.3 Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz

Auch wenn der Knotenpunkt nicht als Unfallhäufungsstelle auffällig geworden ist, so wäre der Bau eines Kreisverkehrsplatzes insbesondere zur Betonung eines

Eingangsportales zur Stadt und zur Verdeutlichung der Ortslage an dieser Stelle denkbar.

Der aktuelle Plan zum Kreisverkehrsplatz wäre auf Grund der Befahrbarkeit durch Großraumtransporte allerdings anzupassen.

Da die Grundstücksverhältnisse keine andere Dimensionierung des Kreisverkehrs zulassen, die allerdings auf Grund des hohen Schwerverkehrsanteils wünschenswert wären, wäre der Kreisverkehr nur durch Schaffung einer Durchfahrtsmöglichkeit durch die Kreisinsel für Großraumtransporte befahrbar zu gestalten.



Abb.1: versetzte Durchfahrt durch die Kreisinsel, baulich vorbereitet

Dies hätte allerdings auch zur Konsequenz, dass der Einbau einer Skulptur in der Kreismitte aus Gründen von möglichen Unfallgefahren in Fahrtrichtung der zuführenden Straßenzüge nicht möglich wäre.

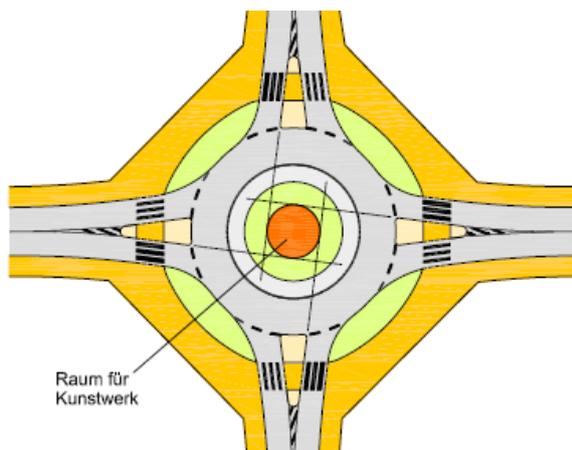


Abb.2: Begrenzter Raum für Kunstwerke in der Kreisinsel

Somit könnte bei Bau einer überfahrbaren Kreisinsel eine Skulptur nur außerhalb des Kreisverkehrs untergebracht werden.

Im Bereich der Kreuzung wäre hier der Grünstreifen vor der Firma Wessels denkbar.

Die Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr wird durch diesen Umbau deutlich auf Stufe „A“ verbessert werden können. Zusätzlich wird den Radfahrern und Fußgängern das Queren des Lingener Dammes durch die Fahrbahnteiler erleichtert, und die Sicherheit wird erhöht. Allerdings werden z.T. die Einsatzkriterien für einen Kreisverkehr auf Grund der geringen Verkehrsbelastung in der Straße Hovesaat nicht eingehalten. Hintergrund dieses Kriteriums ist, dass die Hauptfahrtrichtung durch eine untergeordnete Zufahrt nicht zu stark behindert werden soll.

Die Förderfähigkeit muss in der aktuellen laufenden Maßnahme aufgrund der Förderkriterien (Fahrbahnsanierung) und des Fördervolumens ausgeschlossen werden.

Ob dieses Projekt ggf. aus anderen Fördertöpfen mittelfristig bezuschusst werden kann, lässt sich heute nicht sagen.

Ausbauzeitpunkt: 2016

Kostenschätzung: 300.000 €

3.4 Umbau zu einer Kreuzung mit zweigeteilter Vorfahrt

Bei dieser Umbauvariante wird dem von der Straße Hovesaat oder Am Stadtwalde kommenden und den Lingener Damm linkseinbiegendem KFZ-Fahrer ermöglicht, in zwei Zügen auf den Lingener Damm zu fahren.

Ebenso ist es für Radfahrer oder Fußgänger möglich den Lingener Damm in zwei Zügen zu queren.

Auf Grund der Geometrie, die nur ein leichtes Verschwenken der Fahrbahn vorsieht, ist auch für den Schwerverkehr des Lingener Dammes ein problemloses Befahren des Kreuzungsbereiches möglich.

Die breiten Mittelinseln könnten Raum für das Aufstellen möglicher Skulpturen bieten – dies wäre in einer detaillierten Planung zu prüfen.

Die Verkehrstechnische Berechnung hat zum Ergebnis, das diese Knotenpunktform mit „B“ bewertet wird. Somit wird die Verkehrsqualität bei dieser Verkehrsführung ebenfalls verbessert.

Ausbauzeitpunkt: ab 2016

Kostenschätzung: 180.000 €

Diese Maßnahme ist nicht Bestandteil der laufenden Zuschussmaßnahme. Ob hier eine Förderung aus einem anderen Programm möglich ist lässt sich heute noch nicht sagen.

4. Kanalbau

Im Zuge eines Umbaus der Kreuzung zu einem Kreisverkehr wäre eine hydraulische Sanierung des Mischwasserkanals „ Am Stadtwalde“ als 1. Bauabschnitt umzusetzen, damit im Bereich des Kreisverkehrs nicht später noch Tiefbauarbeiten durchzuführen wären.

5. Fazit

Die aktuelle und langfristige Entwicklung von Schwertransporten im Stadtgebiet Rheine hat gezeigt, dass insbesondere im Bereich des Lingener Dammes/Venhauser Dammes auch die Befahrung mit Großraum- und Schwertransporten mit besonderen Überbreiten möglich sein muss.

Dies hat zur Konsequenz, dass die Planung der Straßenquerschnitte und die Dimensionierung des Straßenaufbaus dieses berücksichtigen muss.

Für Knotenpunkte im Verlauf dieser Transportstrecken bedeutet dies, dass planerisch eine Befahrung dieser Kreuzungen durch Großraumtransporte zu ermöglichen ist.

Dies kann bei Kreisverkehrsplätzen durch Schaffung einer Überfahrbarkeit der Kreisinsel ermöglicht werden.

Zur stadtgestalterischen Aufwertung, zur Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus und zur Verdeutlichung der Ortslage wäre ein Kreisverkehr sicherlich ein gutes verkehrsplanerisches Element.

Auch die verkehrstechnische Berechnung zeigt im Vergleich zum Bestand eine deutliche Verbesserung der Verkehrsqualität auf.

Der Bau eines Kreisverkehrs wäre also denkbar - auch innerhalb einer Schwertransportstrecke.

Als verkehrstechnisch optimale Variante ist der Umbau der Kreuzung zu einer zweigeteilten Vorfahrt berechnet worden. Hier liegen die Vorteile insbesondere bei der Befahrbarkeit der Kreuzung durch Schwerverkehr und der Abwicklung des Individualverkehrs und der Radfahrer und Fußgänger.

Allerdings sind hier die Investitionen relativ hoch.

Auf Grund der aktuellen Haushaltslage sollte aus Sicht der Verwaltung der Bau der zweigeteilten Vorfahrt nicht umgesetzt werden, sondern der Knotenpunkt mit einem Linksabbieger und einer Querungshilfe umgebaut werden. Hierdurch könnten eventuell noch Fördergelder für diese Baumaßnahme eingeworben werden.

Die Verkehrsqualität würde zwar kaum verbessert werden können; die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern wird allerdings erhöht werden können. Zudem wären die Kosten bei dieser Variante mit Linksabbieger und Querungshilfe wesentlich geringer als die beim Bau einer „großen Lösung“.

Anlagen:

- Anlage 1 LKW-Fahrrouten für Schwerlastverkehre
- Anlage 2 Anschreiben Windwest
- Anlage 3 Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung
- Anlage 4 Lageplan Querungshilfe