

Stadt Rheine
 Der Stadtdirektor
 Tiefbauamt

Vorlage Nr. 154/95

Betreff: **Konzept für ein einheitliches System von Straßenquerschnitten**

ÖS

NÖS

Berichterstatter: **Herr Dr. Kratzsch
 Herr Schröer**

Beratungsfolge

Gremium	Sitzungstermin	TOP	Ifd. Nr.	Abstimmungsergebnis					vertagt	verwiesen an:
				einst.	mehrh.	ja	nein	Enth.		
BA	09.02.95	18	154/95							

Finanzielle Auswirkungen

Ja Nein

Gesamtkosten der Maßnahme	Finanzierung		Jährliche Folgekosten	Ergänzende Darstellung (Kosten, Folgekosten, Finanzierung, haushaltsmäßige Abwicklung, Risiken, über- und außerplanmäßige Mittelbereitstellung sowie Deckungs- vorschläge; siehe Ziffer _____ der Begründung
	Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse/Beträge)	Eigenanteil		
DM	DM	DM	<input type="checkbox"/> keine DM	

Die für die o. g. Maßnahme erforderlichen Haushaltsmittel stehen

unter der Haushaltsstelle _____ in Höhe von _____ DM zur Verfügung.

in Höhe von _____ nicht zur Verfügung.

Beschlußvorschlag/Empfehlung:

Der Bauausschuß nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt, die grundsätzlichen Straßenquerschnitte bei allen anstehenden Ausbauplanungen und bei der Festlegung von Straßenquerschnitten in Bebauungsplänen zu berücksichtigen.

Begründung:

Der Heimatverein Elte hat für dörfliche Bereiche eine dorftypische Straßengestaltung gefordert und hierzu folgenden Ausbauvorschlag unterbreitet:

"Ausbaubreite ca. 3 Meter
seitliche pflegeleichte Grünbankette,
Bepflanzung der Bankette mit dorftypischen Bäumen zur
optischen Verkehrsberuhigung"

Diesem Vorschlag kann aus verkehrlicher Sicht nicht uneingeschränkt gefolgt werden; es ist vielmehr notwendig die Verkehrsflächenbreiten grundsätzlich zu erörtern und die Ausbaquerschnitte objektbezogen festzulegen.

Nachstehend werden rechtliche und fachtechnische Grundsätze aufgezeigt, die aus Gründen der Verkehrssicherheit eingehalten werden müssen. Weiterhin werden nachstehend für die jeweiligen Gebietskategorien und die zu erwartenden Verkehrsbelastungen verschiedene Ausbaquerschnitte mit Regelbreiten dargestellt.

1. Rechtliche Grundsätze

Die Straßenverkehrsordnung schreibt in § 2 eindeutig fest, daß Fahrzeuge ausschließlich die Fahrbahn benutzen dürfen. Es ist jedoch in der StVO nicht vorgeschrieben, daß neben der Fahrbahn für alle weiteren Nutzer, z. B. Fußgänger, Radfahrer usw., eigene Verkehrsräume geschaffen werden müssen. Zu beachten ist jedoch, daß die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt bleiben.

Insbesondere Belange der Sicherheit erfordern vielfach das Separationsprinzip. Je höher die Verkehrsbedeutung und die Verkehrsbelastung der Straße sind, desto stärker sind eigene Verkehrsräume für nicht motorisierte Verkehre und Fußgänger erforderlich. Dieses gilt auch für Anlagen des ruhenden Verkehrs, sofern ein entsprechender Bedarf besteht.

Festzuhalten ist also, daß das Vorhandensein einer Fahrbahn die Mindestvoraussetzung für die Existenz einer Straße ist. Alle weiteren Teileinrichtungen wie Gehwege, Radwege, Parkstreifen, Beleuchtung, Begrünung, Entwässerung und Art der Befestigung werden nicht unmittelbar gefordert, sie können jedoch zur

Schaffung und Bewahrung der Verkehrssicherheit zwingend notwendig werden.

Als Beurteilungskriterium sind für die Notwendigkeit dieser Teilanlagen die technischen Richtlinien, die anerkannte Regeln der Baukunst sind, anzulegen.

Die Straßenverkehrsordnung ermöglicht für die Straßen innerhalb der Ortslage 3 unterschiedliche Geschwindigkeiten:

- a) die allgemein übliche Geschwindigkeit innerhalb der Ortslage von 50 km/h
- b) die Einrichtung von T-30-Zonen für abgegrenzte Wohnbereiche
- c) die Einrichtung von Mischflächen für Erschließungsstraßen ohne besondere Verkehrsbedeutung unter Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit (Zeichen 325 und 326)

Nach der StVO bedürfen alle Geschwindigkeitsreduzierungen unterhalb der üblichen Ortsgeschwindigkeit von 50 km/h einer erkennbaren baulichen Unterscheidung und einer Verkehrsbeschilderung. Für Mischflächen (Zeichen 325), die die gleichberechtigte Nutzung des Verkehrsraumes für alle Verkehrsteilnehmer vorschreibt, sind besondere bauliche Kriterien, die die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit unterstützen und die den Gesamteindruck dieser Mischnutzung vermitteln, erforderlich. Allein der Bau einer niveaugleichen Verkehrsfläche ist nicht ausreichend, um das Zeichen 325 anzuordnen. Maßgeblich ist vielmehr der Gesamteindruck, der sich dem Nutzer vermittelt. Hierbei sind strenge Maßstäbe anzulegen.

2. Vorgaben aus den technischen Regelwerken hier: EAE 1985

Der Bau von Straßenverkehrsanlagen ist eine städtebauliche Planungs- und Gestaltungsaufgabe, die sich an den Bedürfnissen aller Nutzer zu orientieren hat. Hierbei sind neben den Belangen der unmittelbaren Angrenzer auch gesamtstädtische Zusammenhänge zu beachten, z. B. sind zu berücksichtigen:

- a) Vorgabe aus den gesamtstädtischen Zusammenhängen wie Netz des Kfz-Verkehrs, Netz des Fußgängerverkehrs, Netz des Radverkehrs, Netz des ÖPNV, Netz für Ver- und Entsorgung und der Stadtbegrünung
- b) Stadtstruktur bzw. Siedlungsstruktur, - hier fließen die Grundstücksnutzung, die Bebauungsform und die Straßenraumbreite ein.
- c) Auflistung und Abwägung der unmittelbaren Nutzungsansprüche an den Straßenraum, z. B. Art und Menge des Kfz-Verkehrs,

Radverkehr, Fußgängerverkehr, Aufenthalt, Kinderspiel, ÖPNV, Begrünung und Entwässerung

- d) Funktion der Straße - Erschließung, Freiraum und Aufenthalt, Verbindung zu anderen Wohnquartieren oder Stadtteilen bzw. landwirtschaftliche Verbindung zu den Äckern

Nach Wichtung und Wertung dieser Nutzungsansprüche kann erst das Entwurfsprinzip und damit die anzustrebende Geschwindigkeit bestimmt werden, wie z. B. das

- a) Mischungsprinzip (Zeichen 325 - verkehrsberuhigter Bereich)
- b) Trennungsprinzip mit Geschwindigkeitsbeschränkung (T-30-Zone)
- c) Trennungsprinzip ohne besondere Geschwindigkeitsbegrenzung (V zul. = 50 km/h)

Je höherwertig in verkehrlicher Hinsicht der zum Ausbau anstehende Straßenzug ist, je mehr müssen die Sicherheitsbelange im Straßenraum berücksichtigt werden und desto wichtiger ist eine Separation der einzelnen Verkehrsarten.

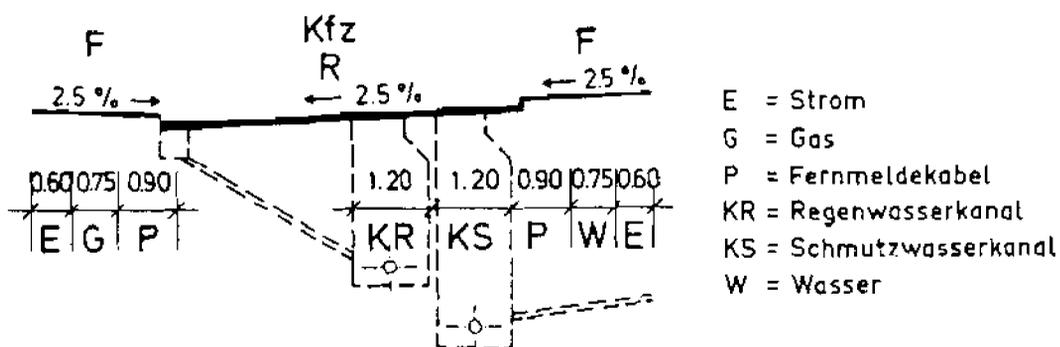
Weiterhin sind bei Festlegung der Herstellungsmerkmale die verschiedenen Gebietstypen zu beachten, wie

- a) gewerbliche Nutzung
- b) Mischgebiete mit gewerblicher Nutzung und Wohnen
- c) Wohngebiete, verdichtet oder locker bebaut

3. Berücksichtigung der Ver- und Entsorgungsleitungen

Innerhalb des Straßenraumes sind die für die Erschließung notwendigen Ver- und Entsorgungsleitungen unterzubringen.

Insbesondere bei untergeordneten Straßenzügen wird die notwendige Straßenbreite durch dieses Erfordernis bestimmt. Die notwendigen Verlegungsbreiten für die jeweiligen Leitungen können der nachstehenden Skizze entnommen werden.



Die vorstehende Skizze zeigt, daß eine Mindestbreite von ca. 6,00 m erforderlich ist, um alle Versorgungsleitungen ordnungsgemäß in der öffentlichen Verkehrsfläche verlegen zu können. Dieses gilt sogar dann, wenn die Versorgungsleitungen nur einseitig verlegt werden.

Die Mindestverkehrsflächenbreite sollte hierauf abgestimmt werden.

In absolut untergeordneten Stichstraßen, die ein Breitenmaß von 6,00 m aus verkehrlichen Gründen nicht rechtfertigen, ist es somit notwendig, die Leitungsverlegung auf Privatflächen durchzuführen. In Bebauungsplänen sind hierfür die erforderlichen Leitungsrechte zu begründen.

Das vg. Breitenmaß von 6,00 m ist außerdem für die Bauausführung erforderlich, um z. B. den Schwenkbereich des Baggers abzudecken.

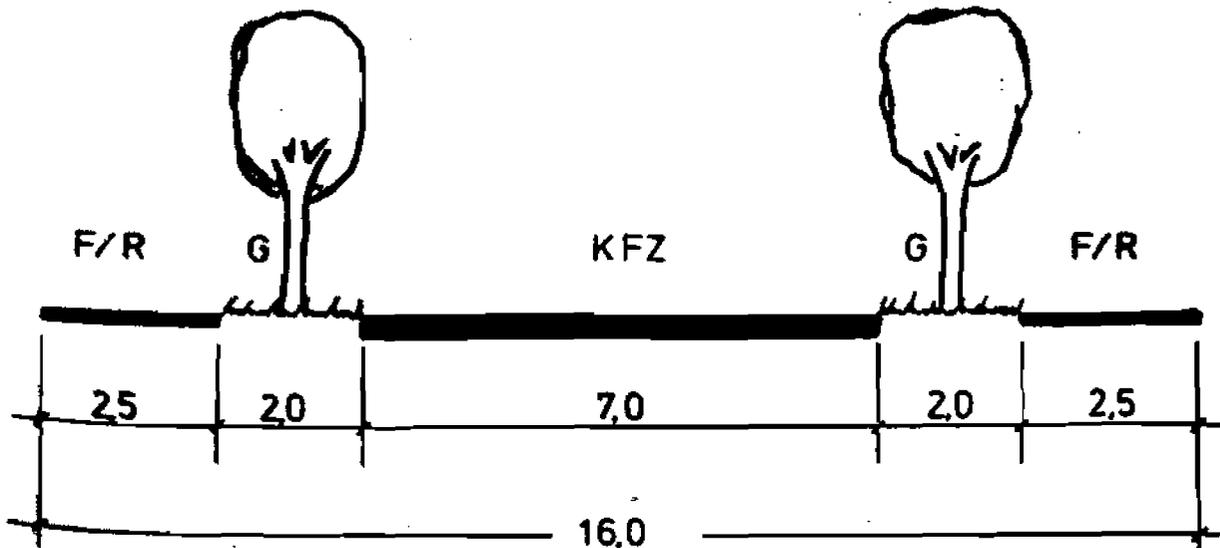
4. Schematische Darstellung von typischen Ausbauquerschnitten

4.1 Gewerbegebiete

z. B. Daimlerstr.
Offenbergweg
Sandkampstr.

a) Hauptsummelstraße I:

Verkehrsfunktion herrscht vor
zul. Geschw: 50 km/h
Verkehrsbelastung > 1.500 Kfz/h
gemeinsame Geh- Radwege
ohne Parkdruck
Grünstreifen mit Baumbepflanzung

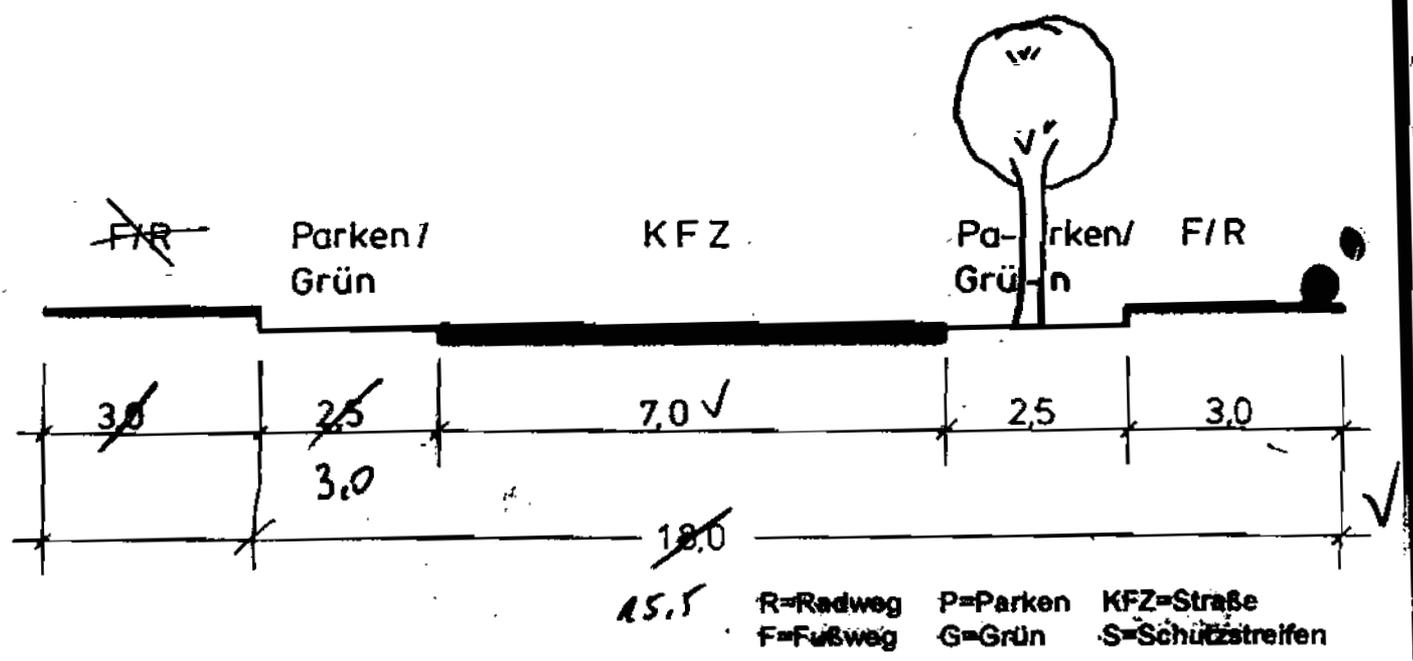


R=Radweg P=Parken KFZ=Straße
F=Fußweg G=Grün S=Schutzstreifen

z.B. Sandkampstr.
Bonifatiusstr.

b) Hauptsammelstraße II:

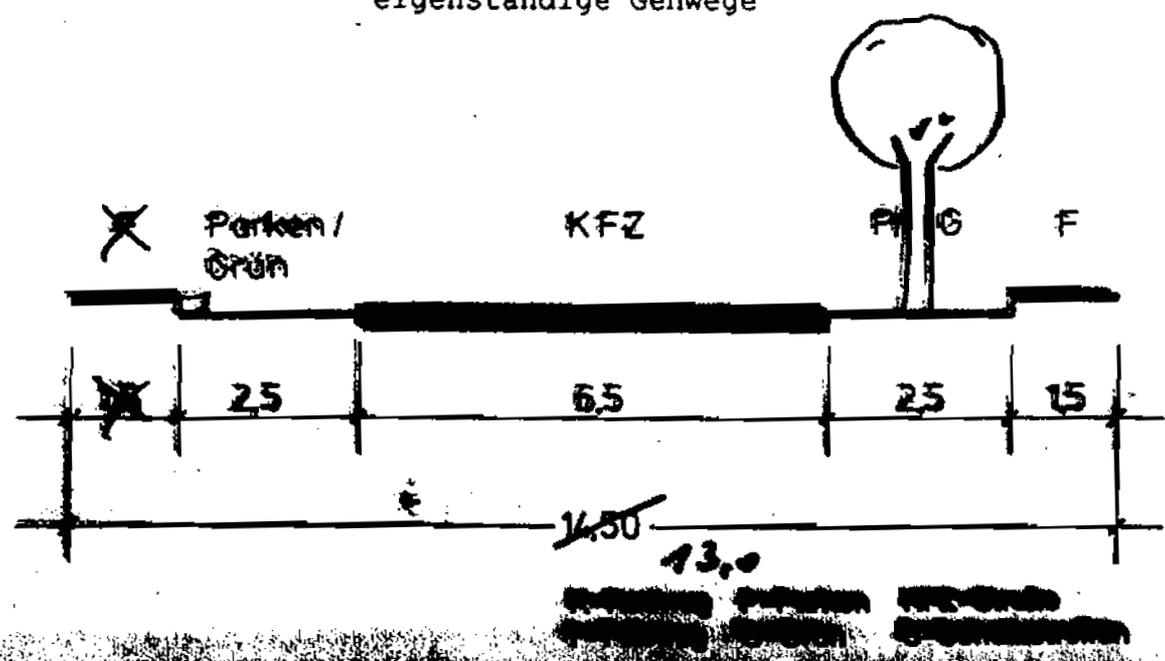
Verkehrsfunktion herrscht vor
zul. Geschw: 50 km/h
Verkehrsbelastung < 1.500 Kfz/h
gemeinsame Geh- Radwege
Parkstreifen mit Baumbepflanzung



c) Sammelstraße

z.B. Kanalstr.

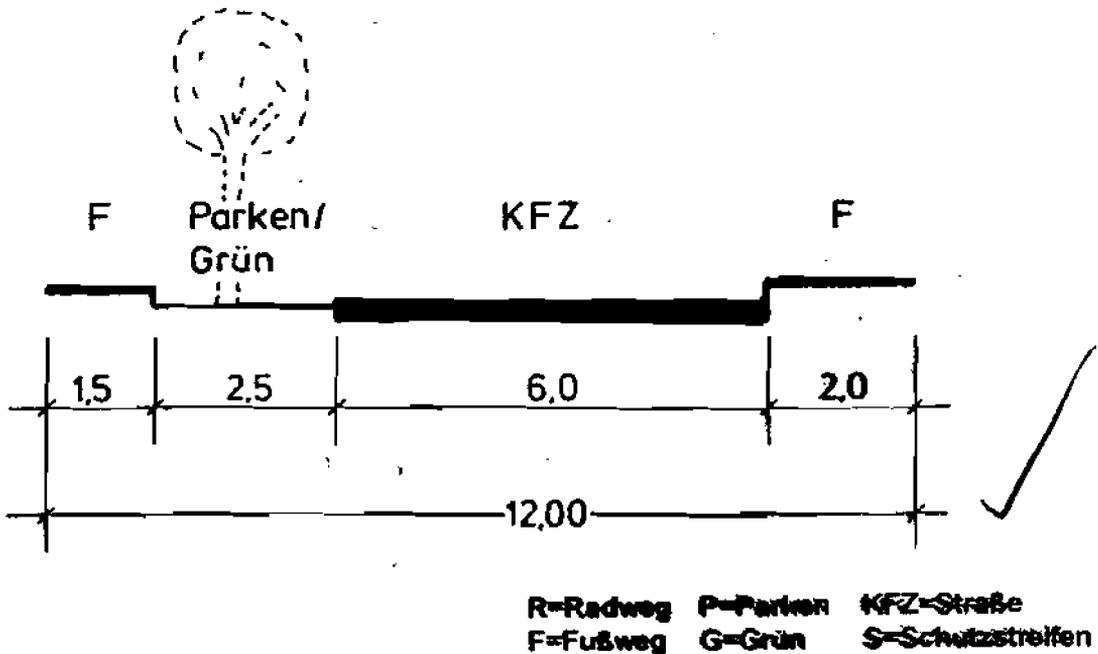
Erschließungsfunktion herrscht vor
zul Geschw: 50 km/h (30 km/h)
Verkehrsbelastung < 500 Kfz/h
Radfahrer auf der Fahrbahn
Parkstreifen mit Baumbepflanzung
eigenständige Gehwege



d) Anliegerstraße

z. B. Ohmstr., Barsigstr.

Erschließungsfunktion herrscht vor
 zul. Geschw: ~~50 km/h~~ (30 km/h)
 Verkehrsbelastung < 500 Kfz/h
 Radfahrer auf der Fahrbahn
 einseitiges Parken mit Baumbepflanzung
 eigenständige Gehwege



Hinweis:

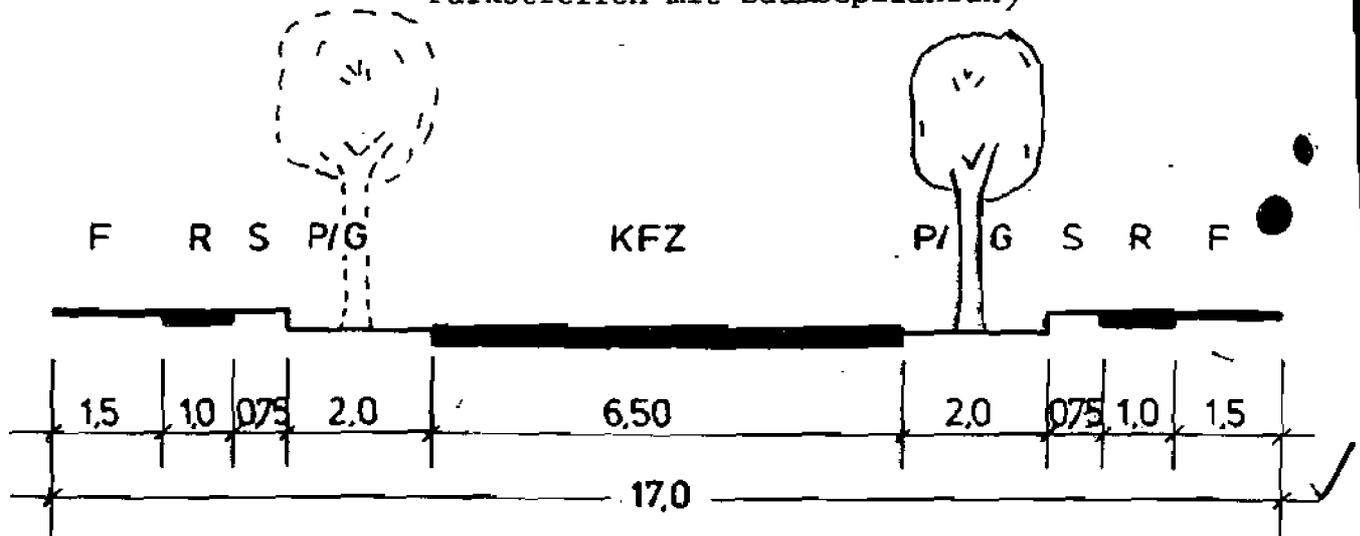
Die Dimensionierung des Straßenoberbaues erfolgt nach der Verkehrsbelastung unter Beachtung der RSTO. Der Fahrbahnausbau erfolgt grundsätzlich als Asphaltstraße. Die Parkstreifen werden gepflastert. Erhöhte Gehwege erhalten einen Plattenbelag. Gemeinsame Geh- und Radwege werden mit rotem Betonsteinpflaster versehen.

4.2 Wohngebiete:

a) Hauptsammelstraße

*z.B. Dutummar Str.
Heinr. - Lübbe - Str.*

Verkehrsfunktion herrscht vor
zul. Geschw: 50 km/h
Verkehrsbelastung < 1.000 Kfz/h
ÖPNV geeignet
separate Geh- und Radwege
Parkstreifen mit Baumbepflanzung

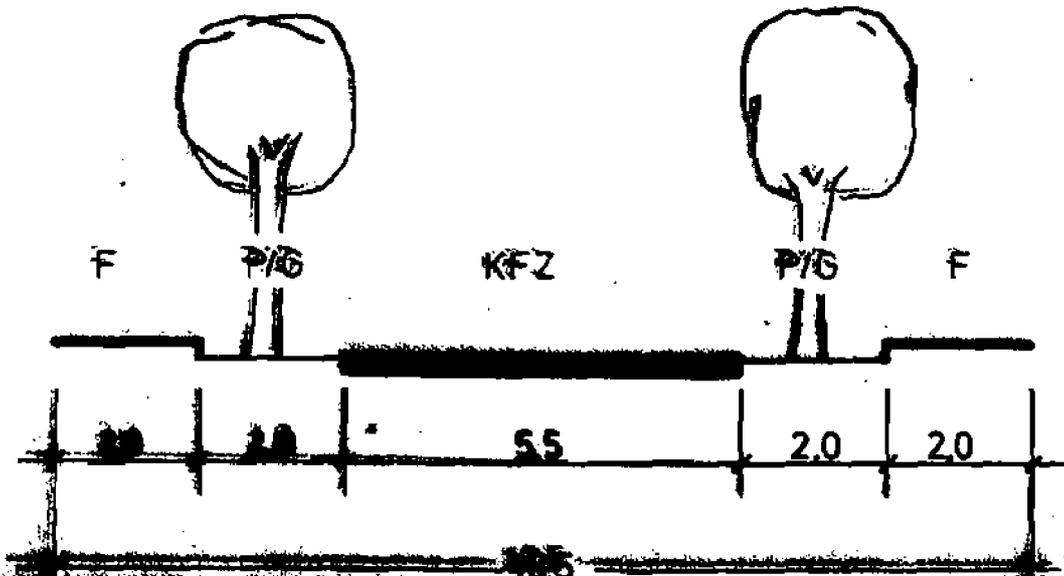


R-Radweg P-Parken KFZ-Straße
F-Fußweg G-Grün S-Schutzstreifen

b) Sammelstraße

*z.B.
Franziskus str.
Bredtke str.
Schleusenstr.
Theodor - Heuss - Str.*

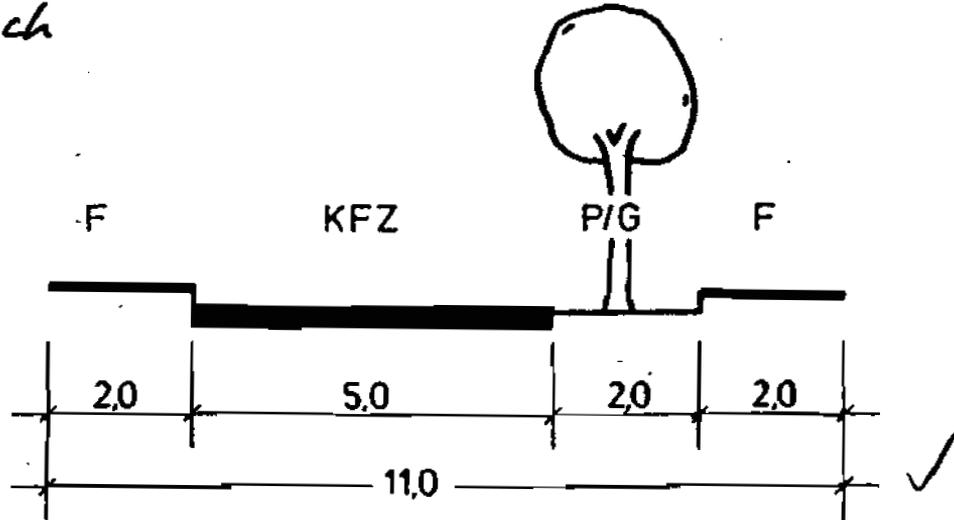
Eschließungsfunktion mit geringer
Verkehrsfunktion
zul. Geschw: T-30-Zone
Verkehrsbelastung < 500 Kfz/h
kein ÖPNV
Radfahrer auf der Fahrbahn
Parkstreifen mit Baumbepflanzung
separate Gehwege



c) Anliegerstraße

z.B.
Hünenbergstr.
Kreyenesch

Erschließungsfunktion
Geschw: T-30-Zone
Verkehrsbelastung < 300 Kfz/h
Radfahrer auf der Fahrbahn

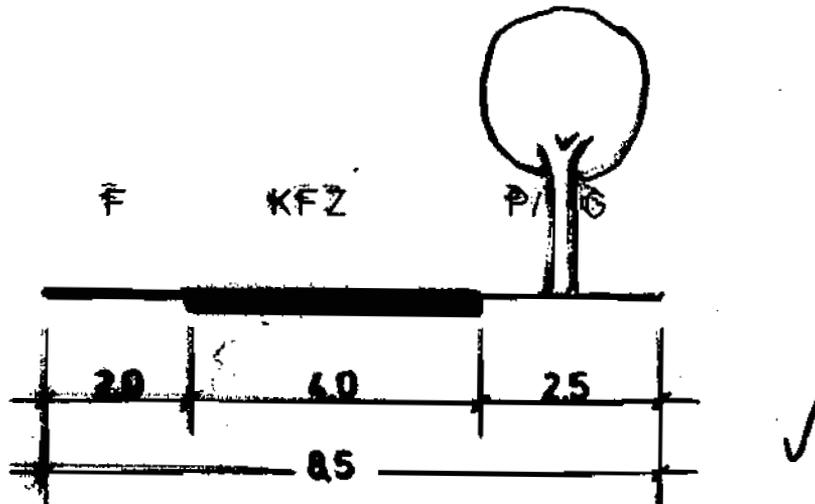


R=Radweg P=Parken KFZ=Straße
F=Fußweg G=Grün S=Schutzstreifen

d) Wohnstraße I / Weg.

Baugeb.
Dohtruper Str Nord

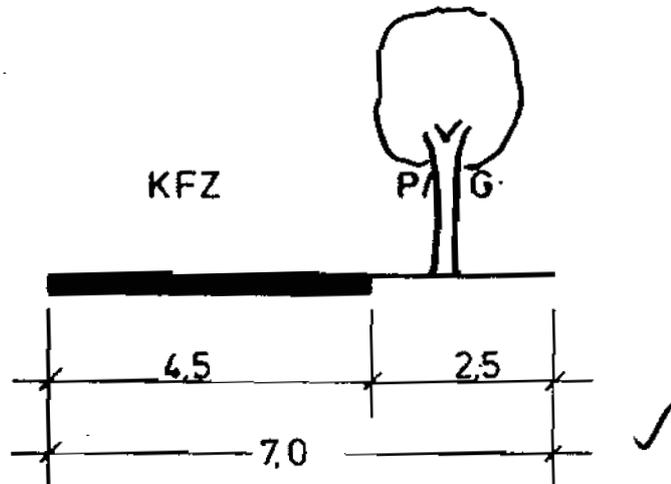
Aufenthaltsfunktion
Ausgestaltung als Mischfläche (Z. 325)
niveaugleicher Ausbau unter Versetzung
der Bereiche, die vom Kfz-Verkehr
genutzt werden
Parken ausschließlich in den vorge-
sehenen Bereichen
Straßenbegrünung zur Gestaltung des
Straßenraumes und zur Verschwenkung der
Mischfläche



e) Wohnstraße II / 44

Baugeb.
Wohnstr.

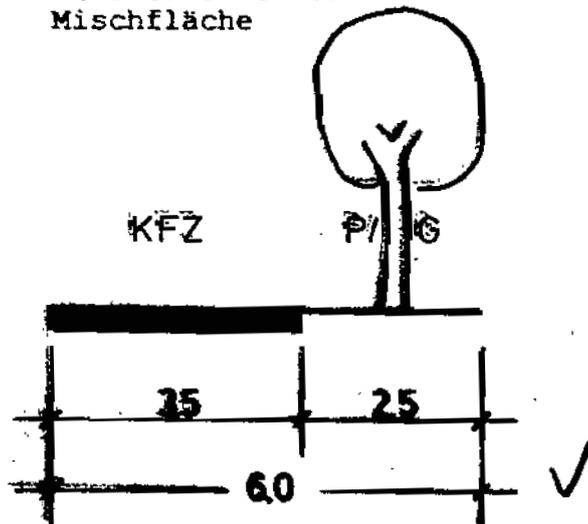
Aufenthaltsfunktion ist maßgebend
Ausgestaltung als Mischfläche (Z. 325)
unter Versetzung der Bereiche, die vom
Kfz-Verkehr genutzt werden
Verkehrsbelastung < 80 Kfz/h
Parken ausschließlich in den vorge-
sehenen Bereichen
Straßenbegrünung zur Gestaltung des
Straßenraumes und zur Verschwenkung der
Mischfläche



f) untergeordnete Wohnwege, Stichwege

z. B.
Rohrdämmelweg

Aufenthaltsfunktion ist maßgeblich
Ausgestaltung als Mischfläche (Z. 325)
Erschließung für < 30 WE
niveaugleicher Ausbau unter Versetzung
der Bereiche, die vom Kfz-Verkehr
genutzt werden
Straßenbegrünung zur Gestaltung des
Straßenraumes und zur Verschwenkung der
Mischfläche



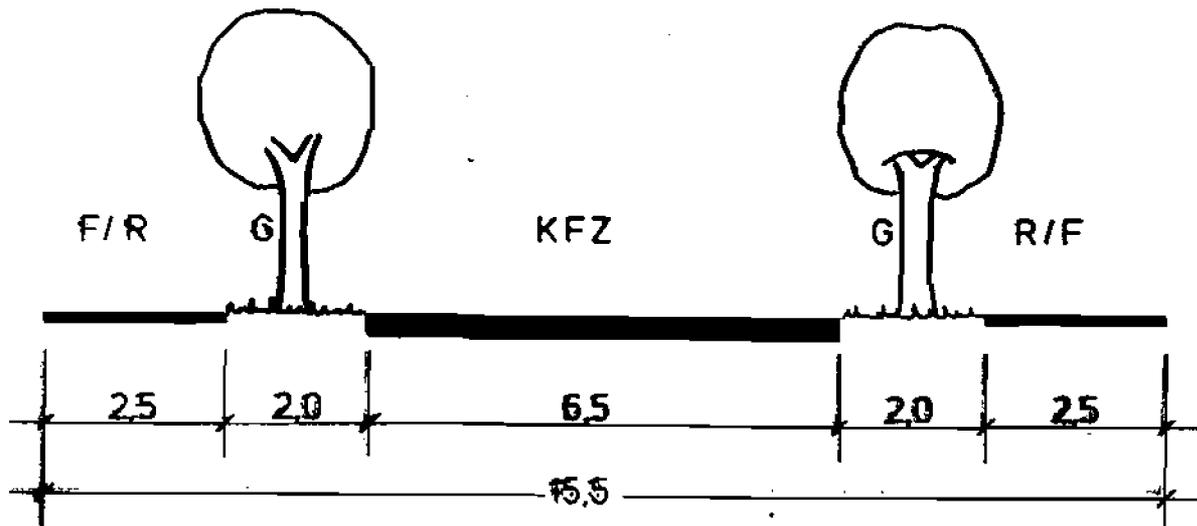
Hinweis:

Dieser 6 m breite Querschnitt stellt die Mindestbreite dar, die erforderlich ist, die notwendige verkehrliche Erschließung einschl. des Parkbedarfs für den ruhenden Verkehr abzudecken und gleichzeitig den erforderlichen Raum zu schaffen, um die notwendigen Ver- und Entsorgungsleitungen verlegen zu können.

4.3 dörfliche Gebiete und Stadtrandgebiete mit aufgelockerter Bebauung

a) Hauptsammelstraße z.B. *Brückenstr.*

Straße mit Verkehrsfunktion
 zul. Geschw: 50 km/h
 Verkehrsbelastung < 800 Kfz/h
 ÖPNV geeignet
 gemeinsame Geh- und Radwege
 ohne eigenständigen Parkraum

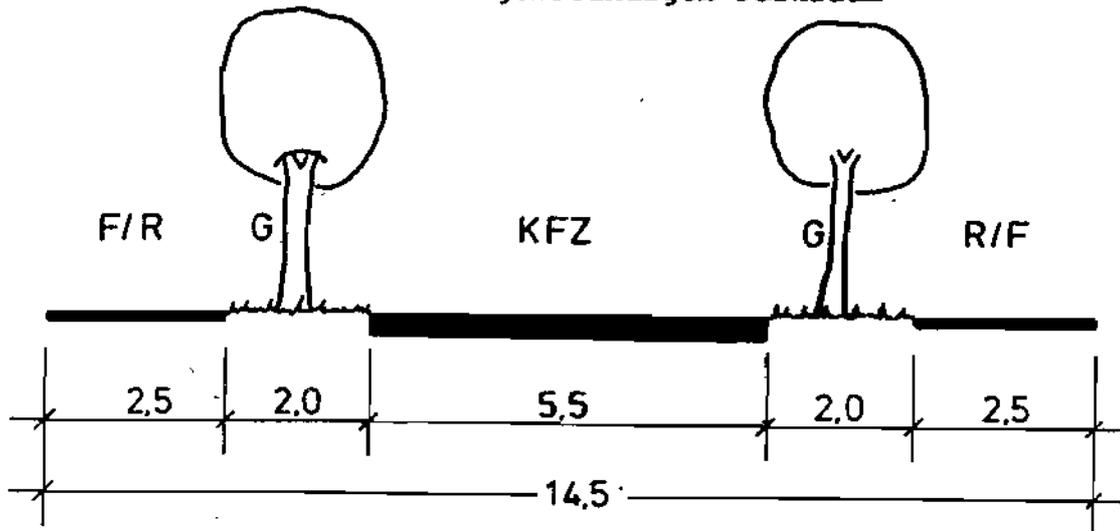


R=Radweg P=Parken KFZ=Straße
 F=Fußweg G=Grün S=Schulstreifen

b) Sammelstraße

*z.B.
Südstr.*

Erschließungsfunktion mit geringer Verkehrsfunktion
 zul. Geschw: 50 km/h
 Verkehrsbelastung < 300 Kfz/h
 nicht für ÖPNV geeignet
 separate gemeinsame Geh- und Radwege
 ohne eigenständigen Parkraum

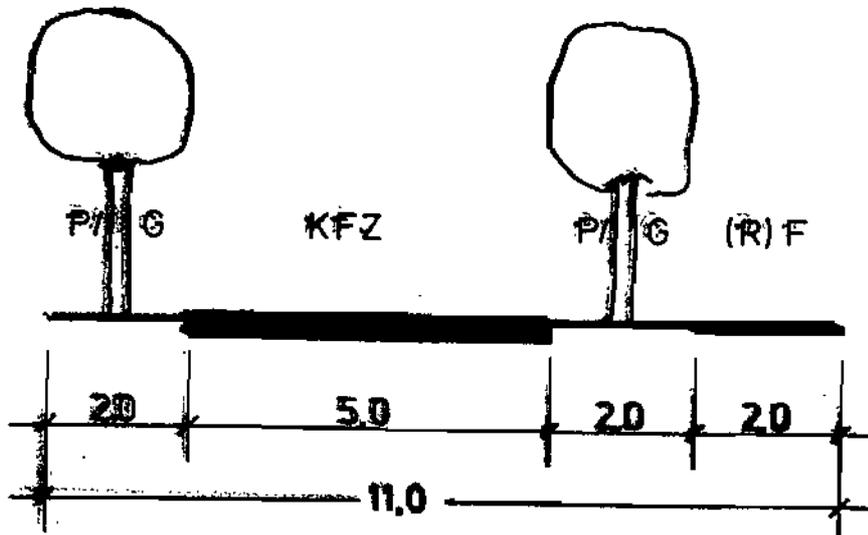


R=Radweg P=Parken KFZ=Straße
 F=Fußweg G=Grün S=Schutzstreifen

c) Anliegerstraße

*geeignet für:
Moorstr.
Flöddelertstr.
Roßweg usw*

Erschließungsfunktion herrscht vor
 Geschw: T-30-Zone,
 Verkehrsbelastung 100 Kfz/h
 kein ÖPNV
 ohne besonderen Parkraum
 mit einseitigem Gehweg
 Grünstreifen zur Anpassung an das Umfeld

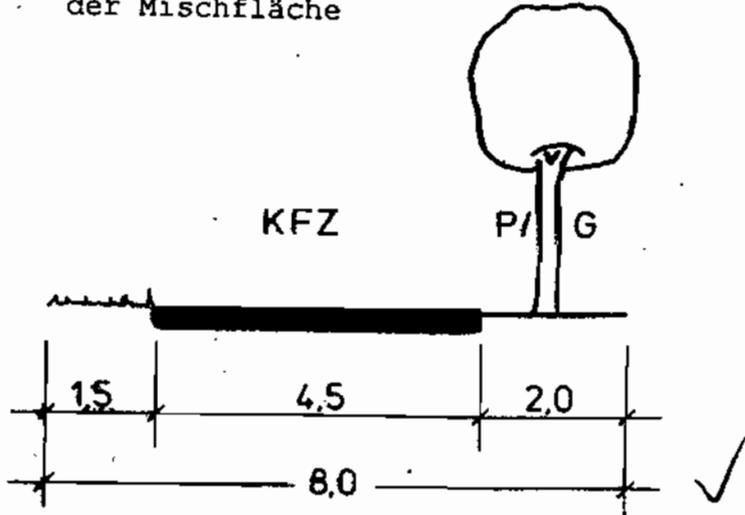


R=Radweg P=Parken KFZ=Straße
 F=Fußweg G=Grün S=Schutzstreifen

d) Anliegerweg

z. B.
Franz-Josef-Str.

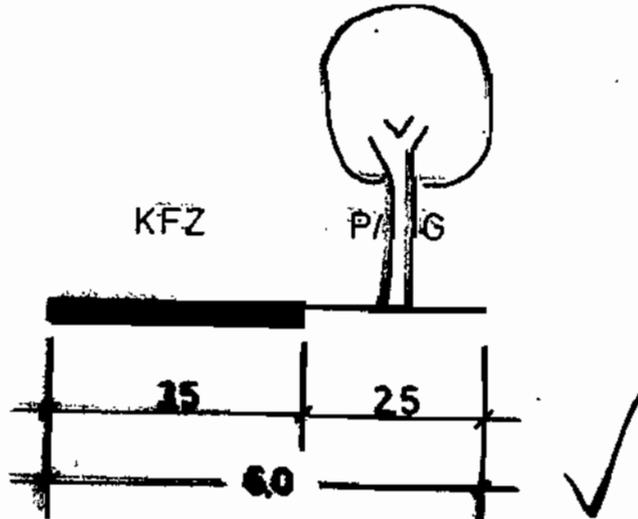
Aufenthaltsfunktion herrscht vor
Verkehrsbelastung < 80 Kfz/h
Ausgestaltung als Mischfläche (Z 325)
niveaugleicher Ausbau unter Versetzung
der Bereiche, die vom Kfz-Verkehr
genutzt werden
Nachweise des erforderlichen Parkraumes
innerhalb von Grünstreifen,
Eingrünung des Straßenzuges beiderseits
der Mischfläche



e) Wohnweg

Dorfesch

Aufenthaltsfunktion herrscht vor
Ausgestaltung als Mischfläche (Z. 325)
unter Versetzung der Bereiche, die vom
Kfz-Verkehr genutzt werden
Verkehrsbelastung < 30 WE
Nachweis des erforderlichen Parkraumes
innerhalb der Straßenbegrünung unter
Versetzung der Mischfläche



Hinweis:

Die Stärke des Straßenaufbaues richtet sich nach der Verkehrsbelastung. Die Bauklasse wird nach der RSTO 86 festgelegt. Für die Fahrbahn der Hauptsammelstraße und der Sammelstraße sollte ein Ausbau in Asphalt gewählt werden, da hier die Verkehrsfunktion vorrangig ist und dieser Belag die niedrigsten Fahrgeräusche verursacht.

Für Anliegerstraßen, insbesondere für Mischflächen, ist eine Befestigung in Pflaster angezeigt, um die Wiederherstellung bei Straßenaufbrüchen zu erleichtern.

Bauausschuß, Niederschr. Nr. 5, vom 18.05.95 / ks (ö. T.)

I/A/1860 Vorl. 154/95

4. Konzept für ein einheitliches System von Straßenquerschnitten

Herr Schröder berichtet ausführlich zur Vorlage.

Nach ausführlicher Diskussion kann für den Bauausschuß folgendes festgehalten werden:

4.1 Gewerbegebiete

a) Hauptsammelstraße I:

Es wird vorgeschlagen, auf die breiten Fußgängerwege zu verzichten, da kaum Fußgängerverkehr in diesen Bereichen vorhanden sei. Wenn der Querschnitt es zulasse, sollte lediglich ein einseitiger Fuß- und Radweg angelegt werden.

Der Bauausschuß ist mit dem Ausbauguerschnitt für Hauptsammelstraßen I im Gewerbegebiet einverstanden.

b) Hauptsammelstraße II:

F/R	3,00 m	entfällt
Parken/Grün	2,50 m auf 3,00 m	erhöhen
Fahrbahn	7,00 m	bleibt
P/G	2,50 m	bleibt
F/R	3,00 m	bleibt

textliche Ergänzung: hoher Parkdruck

c) Sammelstraße:

F	1,50 m	entfällt
P/G	2,50 m	bleibt
Fahrbahn	6,50 m	bleibt
P/G	2,50 m	bleibt
F	1,50 m	bleibt

Die Geschwindigkeit wird von 50 km/h auf 30 km/h reduziert.

d) Anliegerstraße:

Die zugelassene Geschwindigkeit wird von 50 km/h auf 30 km/h reduziert.

4.2 Wohngebiete

a) Hauptsammelstraße:

b) Sammelstraße:

c) Anliegerstraße:

Die o. g. Straßen werden in ihrem wie von der Verwaltung vorgeschlagenen Straßenquerschnitt übernommen.

d) Wohnstraße I:

Der Bauausschuß spricht sich dafür aus, das Wort "Wohnstraße" durch "Wohnweg" zu ersetzen.

e) Wohnstraße II:

Der Bauausschuß spricht sich dafür aus, das Wort "Wohnstraße" durch "Wohnweg" zu ersetzen.

Herr Schröder erklärt hierzu, daß die Turnilogie dann nicht mit den einschlägigen Vorschriften konform sei. Als Ergebnis könne festgehalten werden, daß der Begriff "Wohnweg" hinzugefügt werde.

f) Untergeordnete Wohnwege, Stichwege:

Der Bauausschuß spricht sich für die in der Vorlage aufgeführten Ausbaquerschnitte für diese Straße aus.

4.3 Dörfliche Gebiete und Stadtrandgebiete mit aufgelockerter Bebauung:

Für diesen Ausbaquerschnitt hat der Bauausschuß keine Änderungen.

Beschluß:

Der Bauausschuß nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt, die grundsätzlichen Straßenquerschnitte bei allen anstehenden Ausbauplanungen und bei der Festlegung von Straßenquerschnitten in Bebauungsplänen zu berücksichtigen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig