

Wallenhorst, den 04.11.2011

**Sanierung Wallenhorster Zentrum
2. Arbeitskreissitzung "Große Straße" 01.11.2011**

im Ratssaal der Gemeinde Wallenhorst

Beginn: 18:00 Uhr
Ende: 19:45 Uhr

Präsentation:

Die Präsentation stellt neben dem Wettbewerbsentwurf eine Vorentwurfsplanung zur Rahmenplanung der Sanierungsmaßnahme „Wallenhorster-Zentrum“ vor. Vorgebrachte Anregungen wurden soweit möglich berücksichtigt. Der Schwerpunkt dieser Präsentation befasst sich mit dem Verkehr.

Vorentwurfsplanung:

Das Hauptaugenmerk der Vorentwurfsplanung liegt zunächst im mittleren Bereich der Großen Straße (Kreisel Niedersachsenstraße bis Kolping-Platz). Der obere und untere Teilabschnitt (Kolping-Platz bis Aral-Tankstelle und Porta-Kreisel bis Niedersachsenstraße) lehnt sich funktional an diesen Planungen an.

Verkehrsführung:

Die Aufgabe aus dem Wettbewerb ist es, den Verkehr zu beruhigen. Es ist geplant eine sieben Meter breite Fahrbahn mit einem beidseitigen eineinhalb Meter breiten Pflasterstreifen zu bauen. Der gepflasterte Streifen (Mehrzweckstreifen) ist für alle Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Begegnungsverkehr) nutzbar.

Bei der Ermittlung des geeigneten Regelquerschnitts für die Große Straße ist deren Nutzung, Verkehrsstärke und Lage von Bedeutung.

Der obere und untere Teilabschnitt der Großen Straße wird vorrangig als heranführende Straße zur Nutzung des Zentrums gesehen. Der mittlere Sektor dient dem Geschäftsbereich, dem Verweilen, dem Fußgänger, dem Radfahrer, dem ÖPNV und dem motorisierten Verkehr.

Für die Ermittlung der Verkehrsstärke wurde die Verkehrszählung von 2005 und die Modellrechnung des Verkehrsentwicklungskonzeptes für das Arkaden Center an der Niedersachsenstraße von 2008 zugrunde gelegt. Es wird eine Zunahme der Verkehrsbelastung von sieben bis vierzehn Prozent prognostiziert, welcher sich auf das vorhandene Straßennetz verteilt. Dies sind 400 – 1.000 Fahrzeuge zu Spitzenzeiten pro Stunde.

Angedacht ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30. Nach der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) von 2010 fällt die Große Straße bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h und 1.000 Fahrzeugen pro Stunde in den unteren Belastungsbereich II der Zuordnung für die Radverkehrsführung. Für den Radverkehr ist als Führungsform eine Kombination Mischverkehr auf der

Fahrbahn und Gehweg mit Radfahrer frei möglich.

Die sieben Meter breite Fahrbahn soll aus einer vier Meter breiten bituminösen Fahrbahndecke bestehen, die durch einem beidseitigen eineinhalb Meter breiten Pflasterstreifen optisch eingegrenzt wird. Bituminöse Fahrbahn und Pflasterstreifen werden farblich voneinander abgesetzt. Die Fahrbahn soll gleichberechtigt vom motorisierten Verkehr und den Radfahrern genutzt werden. Dadurch, dass der Radfahrer im Verkehr mit schwimmt, bestimmt dieser die Geschwindigkeit. Das Mitführen des Radfahrers auf der Fahrbahn ist sicherer, da der Radfahrer dort gesehen, wahrgenommen wird.

Parkstreifen:

Angedacht ist ein mindestens zwei Meter breiter Parkstreifen parallel zur Straße unterbrochen durch einen Grünstreifen (Baumstandort). Getrennt wird der Parkstreifen zum Gehweg mit einer Hecke. Überprüft wird, ob die Hecke weiter zurückgesetzt werden kann, um so den Parkstreifen breiter zu bauen. Auf der Beifahrerseite soll ordentlich aus- und eingestiegen werden können und Kinder sollen nicht über die Fahrerseite Richtung Straße das Auto verlassen bzw. besteigen müssen. Der Bau eines breiteren Parkstreifens ist abhängig vom vorhandenen Platz, welcher nicht durchgängig gleich breit ist.

Hecke:

Die Hecke soll den ruhenden Verkehr optisch wegstellen. Man geht durch einen gefassten Gehwegbereich mit grüner Begrenzung. Die Hecke wird unterbrochen, so dass man schnell nach dem Aus- bzw. Einsteigen auf dem Gehweg gelangt. Die Lücken in der Hecke sollen vorrangig nicht dazu dienen die Straße zu überqueren. Hierfür sind Querungshilfen angedacht.

Motorisierter Verkehr:

Es ist vorgesehen, den Verkehr wie bisher auf der Großen Straße zuzulassen und keine Einschränkung vorzunehmen. Durch den geplante Ausbau wird der Geschäftscharakter der Straße betont. Gestaltungselemente der Fahrbahn (Zebrastrifen, Busse auf Fahrbahn) werden vermutlich zukünftig dazu führen, dass wer nicht unbedingt in den Bereich muss, sich andere Wege sucht.

Kreuzungsbereiche:

Die bituminöse Fahrbahn wird in den Kreuzungsbereichen unterbrochen. Der Pflasterbelag soll aus den Seitenräumen in die Fahrbahn geführt werden. Der beidseitige eineinhalb Meter breite Mehrzweckstreifen wird durch die Kreuzungsbereiche durchgezogen. Die als Querungshilfen geplanten Zebrastrifen werden höhengleich durchgeflastert.

Querungshilfen:

Es sind Zebrastrifen im Bereich des Kolpingplatzes, im Bereich der Leinengasse und an der Ecke Kirchplatz / Große Straße vorgesehen.

Geräuschemission:

Bei einem Materialwechsel (Asphalt / Pflaster) im Straßenverlauf wird für die Geräuschemission bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h von keinem nachhaltigen Geräuschen ausgegangen. Laut dem Forschungsinstitut für Geräusche und Erschütterungen ist davon auszugehen, dass der Pflasterbelag Eskoo Tavolo (unbehandelte glatte Oberfläche, ungefasst, Diagonalverband) für Geschwindigkeiten bis 50 km/h zu keiner höheren Geräuschemission des Straßenverkehrs führt als durchschnittliche Straßenbeläge aus Asphaltbeton. Ein entsprechend geeignetes Pflaster wird ausgewählt, welches sowohl vom Schwerlastverkehr als auch von Radfahrern gut zu befahren ist.

Gestaltung:

Bei der Gestaltung der Großen Straße, dem Alten Pyer Kirchweg und der Rathausallee wird eine Durchgängigkeit im Bild angestrebt. Sofern gewünscht, können die Eingangsbereiche der Geschäfte individuell gestaltet werden. Dies kann die persönliche „begrüßende Geste“ sein. In den Bereichen, in denen ein Gehweg geplant ist, ist die einheitliche Gestaltung maximal bis zur Fassadenflucht angedacht. Für die

Gestaltung sind einheitliche Elemente wie Pflanztrogsysteme, Mülleimer, Laternen, Bänke, Stufen oder Treppen (sofern es nicht sinnvoll ist, Materialien der eigenen Eingangsbereiche zu verwenden) beabsichtigt. Die behindertengerechten Erreichbarkeit soll über Rampen gewährleistet werden.

Die verwendeten Materialien für die Fahrbahn und den Seitenraum werden farblich aufeinander abgestimmt. Das Pflaster muss sich von der Fahrbahn abheben und gut wahrnehmbar sein. Es werden Pflaster verwendet mit Farben aus einer Farbfamilie. Der Asphalt wird aufgehellt durch eine Oberflächenbehandlung. Die Deckschicht erhält einen Zuschlagsstoff, wie in der Straße „Kirchplatz“.

Beteiligung Eigentümer:

Bei der Baumaßnahme werden private Flächen berührt, die der öffentlichen Nutzung zu Verfügung gestellt werden sollen. Die öffentliche Nutzung ist sicherzustellen. Hierzu gilt es Gespräche mit den Eigentümern zu führen. Für diese Gespräche müssen exakte Vermessungspläne und eine abgestimmte Planungsgrundlage (Rahmenplan) vorliegen. Dann sind die Gespräche schnellst möglich zu führen.

Höhenunterschiede:

Derzeit befinden sich vor den Geschäften häufig Stufenanlagen. Es wird versucht mit diesen unterschiedlichen Höhenniveaus großzügiger umzugehen. Die gegebenen Höhen gilt es auszugleichen. Grundsätzlich soll der Gehweg so breit wie möglich erhalten bleiben. Wenn machbar, soll ein Gehweg auf Straßenniveau und einer auf Höhe der Geschäfte verlaufen. Hierbei sind die Quergefälle in den Laufwegen zu berücksichtigen. Komplette kann nicht auf Stufenanlagen verzichten werden. Die Übergänge zwischen bituminöser Fahrbahn, Mehrzweckstreifen, Regenrinne, Parkstreifen und Gehweg werden fließend, ohne Kanten verlaufen.

Stellplätze:

Die privaten Stellplätze gegenüber „Brunings Kamp“ bleiben erreichbar und werden nicht durch Längsparkmöglichkeiten an der Großen Straße zugebaut. Die öffentlichen Parkplätze vor dem Geschäft „Brünger“ sollen zukünftig direkt von der Großen Straße angefahren werden können. Gegenüber der Kirche, auf der Seite der Apotheke werden neue Parkplätze in senkrecht Richtung entstehen, damit diese von beiden Fahrbahnseiten genutzt werden können.

Kolpingplatz:

Der Kolpingplatz wird im Zusammenhang mit der Großen Straße neu gestaltet. Es soll ein einheitliches Bild dieses öffentlichen Platzes mit der Gesamtmaßnahme entstehen.

Busverkehr:

Die Haltestellen Wetztrichstraße und Kirchplatz werden im Bereich des Parkplatzes vor der dem Geschäft „Brünger“ zusammengelegt. Zwei sehr eng aufeinanderliegende Haltestellen werden somit an einer dem Zentrum nicht zu weit entfernter Stelle gebündelt.

Hochbau:

Die Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus frei[RAUM]planung, Landschaftsarchitektur + / Ingenieurbüro Hans Tovar & Partner GbR, erhält Unterstützung durch PLAN.CONCEPT Architekten für Hochbaumaßnahmen in der Großen Straße.

Weiteres Vorgehen:

Jederzeit können weiterhin gerne Anregungen zur Umgestaltung der Großen Straße bei der Gemeindeverwaltung eingereicht werden. Am Dienstag, dem 06. Dezember 2011 um 17:30 Uhr, wird die Vorentwurfsplanung zur Großen Straße erstmalig den politischen Gremien vorgestellt. Im ersten Quartal soll die Entwurfsplanung dem Rat zur Entscheidung vorgelegt werden.

gez. Claudia Broermann