



Stadt Hückeswagen

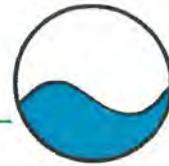


Maßnahme:
Anbindung Kölner Straße

Einplanungs- antrag

Gemäß FöRi – Sta

Erläuterungsbericht



Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines
2. Straßen- und Verkehrsverhältnisse
3. Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme
4. Beschreibung des Vorhabens
5. Kosten
6. Baurecht

Anhang: Fotodokumentation

F:\TEXTE\Vorlagen\Inhalt1.dot



Erläuterungsbericht

1. Allgemeines

Die Stadt Hückeswagen liegt ca. 16 km von Remscheid und 40 km nordöstlich von Köln entfernt und gehört zum Oberbergischen Kreis.

Die Anbindung an das überregionale Straßenverkehrsnetz erfolgt über zwei Anschlussstellen, der Autobahn A 1 (Schloss Burg/Wermelskirchen bzw. Remscheid) und in 12 km Entfernung zum Stadtzentrum.

Als wichtige Verbindungsstraßen dienen die Bundesstraße B 237 (Meinerzhagen-Kierspe/Wipperfürth-Remscheid) und B 483 (Hückeswagen-Radevormwald-Schwelm).

Die Stadt Hückeswagen stellt sich als attraktiver Naherholungsort mit rd. 17.000 Einwohnern dar.

2. Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Die Kölner Straße verläuft in südwestliche Richtung von der Alt-Stadt im Stadtzentrum bis zum Anschluss an die K 5.

Parallel zur Kölner Straße verläuft im Tal die B 237. Zwischen der Kölner Straße und Bundesstraße B 237 verläuft unmittelbar neben der B 237 parallel die Straße Zum Sportzentrum. Diese Straße erschließt ein Hallenbad mit einem Saunabereich, eine Mehrzweckhalle sowie eine Minigolfanlage und dient als Anbindung der Schulen an das ÖPNV-Netz.

Südlich der Kölner Straße befindet sich der Höhenzug Hambüchen.

Die Kölner Straße schließt am Knotenpunkt Schmittweg an, der die zentrale Ein- und Ausfahrtstraße zu der Alt-Stadt von Hückeswagen darstellt.

Der nordöstliche Straßenabschnitt ist geprägt von einer für eine oberbergische Alt-Stadt typische Wohnbebauung. Die Bebauung ist hier sehr dicht und der Straßenraum sehr begrenzt.

Im weiteren Verlauf der Kölner Straße wird das Wohnungsumfeld durch eine Bebauung mit Ein- bis Zweifamilienhäusern aus den 70er Jahren geprägt. Der Straßenquerschnitt ist hier breiter ausgebildet und die Bebauung ist aufgelockert. Die geschlossene Bebauung endet



am derzeitigen Tennisgelände. Gegenüber des Tennisgeländes ist ein neues Wohngebiet mit rd. 60 Wohneinheiten geplant.

Die Kölner Straße ist durch die Erschließung der nachfolgend aufgeführten Einrichtungen geprägt:

1. Kath. Grundschule St. Katharina mit ca. 200 Schülern
2. Städt. Grundschule mit ca. 270 Schülern
3. Städt. Realschule mit ca. 575 Schülern
4. Ev. Kirche/Kindergarten
5. Tennishalle mit 2 Außenplätzen
6. Reithalle

Entlang der Kölner Straße befinden sich in südwestlicher Richtung zwischen der Bebauungsgrenze der Stadt Hückeswagen und der Kreisstraße K 5 drei kleine Streusiedlungen (Wegerhof, Großenscheid und Kleinenscheid).

Im Südwesten endet die Kölner Straße an der Einmündung zur Kreisstraße K 5.

Es existiert eine Planung der B 237 N. Diese sieht eine Ortsumgehung auf der Trasse der Kreisstraße K 5 südwestlich des Stadtgebietes vor.

Des Weiteren ist laut Flächennutzungsplan der Stadt Hückeswagen geplant, die Montanusstraße in Richtung K 5 zu verlängern.

Eine Nord-Süd-Verbindung zwischen der B 237 und der Kölner Straße existiert nicht, so dass der größte Teil des Verkehrs auf der Kölner Straße über den beengten Alt-Stadtbereich fließen muss. Dies führt zu einem erheblichen Missstand.

Die Kölner Straße stellt aufgrund ihres gradlinigen Verlaufs ohne wesentliche bauliche Elemente, die der Geschwindigkeitsreduzierung dienen, eine Strecke dar, welche sehr schnell befahren werden kann (Ausnahme Alt-Stadtbereich).

Die Gesamtlänge der Kölner Straße beträgt rd. 1.900 m.

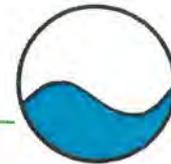
Im Rahmen eines Verkehrsgutachtens wurden im Juli 2005 an zwei Stellen Verkehrszählungen im Bereich der "Kölner Straße" durchgeführt.

Es ergaben sich folgende durchschnittliche Tagesverkehrsaufkommen:

Zählstelle 1, Grundschule	⇒	2.125 Kraftfahrzeuge/24 Std.
Zählstelle 2, Tennishalle	⇒	1.038 Kraftfahrzeuge/24 Std.

Die sehr unterschiedlichen Belastungszahlen begründen sich mit den Schulen, die zwischen der Grundschule und der Tennishalle liegen.

Viele Autofahrer bringen ihre Kinder mit dem Auto zu der Realschule, Grundschule und den Kindergärten und fahren dann wieder durch die Alt-Stadt zurück. Es handelt sich hier um klassische Umkehrfahrten. Diese führen zu einer sehr starken Belastung im Bereich der unteren Kölner Straße und der Altstadt.



Die heutige Verkehrsbelastung hat die Grenzwerte für die Umfeldverträglichkeit innerhalb der Alt-Stadt aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens erreicht, zumal dieser Bereich eine hohe Empfindlichkeit gegenüber dem Straßenverkehr aufweist. Der derzeitige Straßenraum ist hier sehr schmal ausgebildet. Die Gehwege weisen hier nur nutzbare Breiten unter 1,0 m auf. Hieraus ergibt sich ein hohes Gefahrenpotential.

Die Kölner Straße weist eine hohe Zahl von Zielen auf, die auch von Autofahrern aus den nördlich der B 237 liegenden Gebieten befahren werden. Dieser Verkehr wird derzeit nordöstlich auf der B 237 um die Alt-Stadt herum geführt, um über den Schmittweg zur Kölner Straße zu gelangen.

Es handelt sich hier um erhebliche Umwege, welche auch die Leistungsfähigkeit der B 237 mit ihren Knotenpunkten mindert.

Die fehlende Nord-Süd-Verbindung zwischen der Kölner Straße und Bundesstraße B 237 führt dazu, dass fast der gesamte Verkehr mit Ziel Kölner Straße über den Schmittweg und der unteren Kölner Straße geführt wird.

Das Wohnumfeld in der Altstadt und der unteren Kölner Straße wird hierdurch erheblich belastet.

3. Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Aus den v. g. Ausführungen wird deutlich, dass für den Altstadt-Bereich und die untere Kölner Straße eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zwingend erforderlich ist.

Insbesondere ist das Verkehrsaufkommen in der Kölner Straße im Bereich der beiden Grundschulen und des Kindergarten nach Möglichkeit zu reduzieren.

Die verkehrstechnische Anbindung der Grundschulen und des Kindergarten unmittelbar an einer Stelle, in Verbindung mit dem hohen Verkehrsaufkommen, welches auf Grund der vielen Umkehrfahrten entsteht, führt immer wieder zu gefährlichen Situationen.

Insbesondere kurz vor Schulbeginn ist das Verkehrsaufkommen enorm. In Verbindung mit Wendemanövern die auf Grund der fehlenden Verbindung zur B 237 in nördliche Richtung vor dem Gelände des Kindergarten entstehen, kommt es zu chaotischen Verhältnissen.

Der Bau einer Verbindung zwischen Kölner Straße und der Straße Zum Sportzentrum stellt eine Nord-Süd-Verbindung zwischen der Kölner Straße und B 237 dar.

Die Errichtung dieser neuen Verbindung wird zu einer erheblichen Entlastung des Alt-Stadt-Bereiches und der unteren Kölner Straße führen.

Wendemanöver im Bereich der Kölner Straße werden erheblich reduziert, da eine Verbindung in nördliche als auch südliche Richtung zur B 237 möglich wird.

Es wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsbelastung um rd. 25 % im Bereich der Grundschule von 2.125 auf 1.670 Kraftfahrzeug/24 Std. zurückgeht. Dieser Rückgang führt zu einer erheblichen Verbesserung des Wohnumfeldes und trägt zu einer wesentlichen Sicherung der Schulwege bei.



Der Schmittweg, welcher die Hauptzufahrt in den Altstadtbereich darstellt, wird merklich entlastet.

Die Erschließung der Schulen, der Kindergärten und der Sportanlagen wird auf Grund der Anbindung aus westlicher und östlicher Richtung der Kölner Straße nachhaltig verbessert. Derzeit erfolgt die Anbindung der Schule an das überörtliche Straßennetz überwiegend aus östlicher Richtung. Es entsteht eine Möglichkeit den Verkehrsabfluss zusätzlich in westliche Richtung zu gewährleisten. Die Reduzierung der Umkehrfahrten führt zu einer wesentlichen Minderung der Gefahrensituationen.

Für die Bewohner der nordwestlich der B 237 befindlichen Stadtteile werden keine langen Umwege mehr erforderlich, welche die Leistungsfähigkeit der B 237 mindern.

Hauptsächliches Ziel der Maßnahme ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der unteren Kölner Straße insbesondere im Bereich der Schulen und der Alt-Stadt. Dieses Ziel wird erreicht durch die erhebliche Reduzierung der Verkehrsbelastung in diesem Bereich.

4. Beschreibung des Vorhabens

Es ist vorgesehen, zwischen dem jetzigen Ausbauende der Straße Zum Sportzentrum und der Kölner Straße eine neue Verbindung herzustellen. Die Anbindung an die Kölner Straße erfolgt zwischen der vorhandenen Wohnbebauung und den Tennisplätzen.

Die Knotenpunktgestaltung im Bereich der Kölner Straße kann als T-Kreuzung sowie auch als Kreisverkehrsplatz erfolgen. Ein Kreisverkehrsplatz hätte den Vorteil, dass sich hieraus eine Geschwindigkeitsreduzierung ergeben würde. Insbesondere im Hinblick auf die relativ langen Geraden der Kölner Straße.

Je nach Gestaltung der Einmündung auf die Kölner Straße muss die Beethovenstraße in den Einmündungsbereich integriert werden. Die vorhandenen Garagen müssen abgebrochen werden.

Die neue Fahrbahntrasse wurde insbesondere aufgrund der Höhenverhältnisse gewählt. Eine Anbindung an die Kölner Straße westlich der Reithalle hätte zur Folge gehabt, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft größer und die Längsneigung wesentlich steiler gewesen wäre.

Die neue Trasse schließt mit einem Bogen an das bestehende Ausbauende der Straße Zum Sportzentrum an und verläuft dann unterhalb der bestehenden Tennisanlage innerhalb einer Parkanlage. Im weiteren Verlauf macht die geplante Straße eine 80°-Kurve und trassiert sich parallel zur bestehenden Wohnbebauung senkrecht auf die Kölner Straße.

Zwischen der Wohnbebauung und der neuen Straße muss eine Lärmschutteinrichtung vorgesehen werden.



Die Fahrbahnbreite beträgt 6 m und der angrenzende Gehweg wird in einer Breite von 2,25 m ausgebildet. Somit wird gewährleistet, dass bei Bedarf ein Zweirichtungs-Rad-/Gehweg ausgeschildert werden kann.

Die jetzige Planung sieht dort keine Trennung des Radverkehrs vor. Zwischen Gehweg und Fahrbahn ist ein Sicherheitsstreifen von 1,00 m geplant.

Das angrenzende Oberflächenwasser kann über Wegeseitengräben dem Brunsbach zugeführt werden bzw. die Straße entwässert schadlos über die Schulter in die angrenzenden Wiesenbereiche.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind als relativ gering einzustufen, da es sich hier größtenteils um einen antropogenen Park ohne nennenswerte ökologische Bedeutung handelt. Es erfolgt nur eine geringe Zerschneidung der Wiesengelände. Wald- und Feuchtgebiete werden nicht betroffen. Gem. RSTO wird die Bauklasse IV zugeordnet. Die Dicke des frostsicheren Straßenaufbaus wird auf 60 cm festgelegt.

Der gesamt-frostsichere Oberbau der bituminös befestigten Fläche wird gem. Tafel 1, Bauklasse IV, Zeile 1, wie folgt geplant:

4 cm Asphaltbeton
14 cm bituminöse Tragschicht
42 cm Frostschutzschicht

60 cm Gesamtaufbau
=====

Die Beleuchtung wird der geänderten Verkehrsführung angepasst.

Es wird mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens von 500 - 700 Kraftfahrzeugen/24 Std. gerechnet.

5. Kosten

Es ergibt sich folgende Kostenaufteilung:

75 % Zuwendungen Bund
25 % Eigenanteil Stadt Hückeswagen

Nach vorliegender Kostenschätzung ergeben sich die in der Anlage aufgeführten Baukosten

- 144 -



Der Finanzierungsplan sieht folgende zeitliche Kostenaufteilung vor:

		2006	2007	2008	2009	2010	Summen
0	Zuweisungen vom Bund (Summe)		139.500,00 €	90.000,00 €	812.500,00 €	210.000,00 €	1.252.000,00 €
	(jeweils 75%)						
1	Grundstück		75.000,00 €	75.000,00 €	375.000,00 €		525.000,00 €
2	Herrichten u. Erschließen				37.500,00 €		37.500,00 €
3	Bauwerk - Baukonstruktion						
4	Bauwerk - techn. Anlagen						
5	Baukosten				400.000,00 €	210.000,00 €	610.000,00 €
6	Ausstattung u. Kunstwerke						
7	Baunebenkosten		64.500,00 €	15.000,00 €			79.500,00 €
Summe Förderung			139.500,00 €	90.000,00 €	812.500,00 €	210.000,00 €	1.252.000,00 €
Kosten ohne Förderung u. ohne Bauleitplanung			186.000,00 €	120.000,00 €	1.083.333,33 €	280.000,00 €	1.669.333,33 €
Bauleitplanung			30.000,00 €	30.000,00 €			60.000,00 €
Summen			216.000,00 €	150.000,00 €	1.083.333,33 €	280.000,00 €	1.729.333,33 €

6. Baurecht

Für die Maßnahme wird Grunderwerb benötigt. Die in Anspruch zu nehmenden Flächen werden derzeit als Wiese sowie auch als Parkanlage genutzt. Die einzelnen Parzellen werden durch die neue Straße getrennt, so dass die einzelnen Grundstücke teilweise im Ganzen erworben werden müssen.



Der Grunderwerb soll auf dem Verhandlungswege erreicht werden. Ein Planfeststellungsverfahren ist nicht vorgesehen. Für die vorgesehene Planung wird ein Bebauungsplan aufgestellt der den bestehenden Bebauungsplan in diesen Teilen außer Kraft setzt.

Die Maßnahme wurde im Bau- und Planungsausschuss vorgestellt und mehrheitlich begrüßt und insgesamt positiv bewertet.

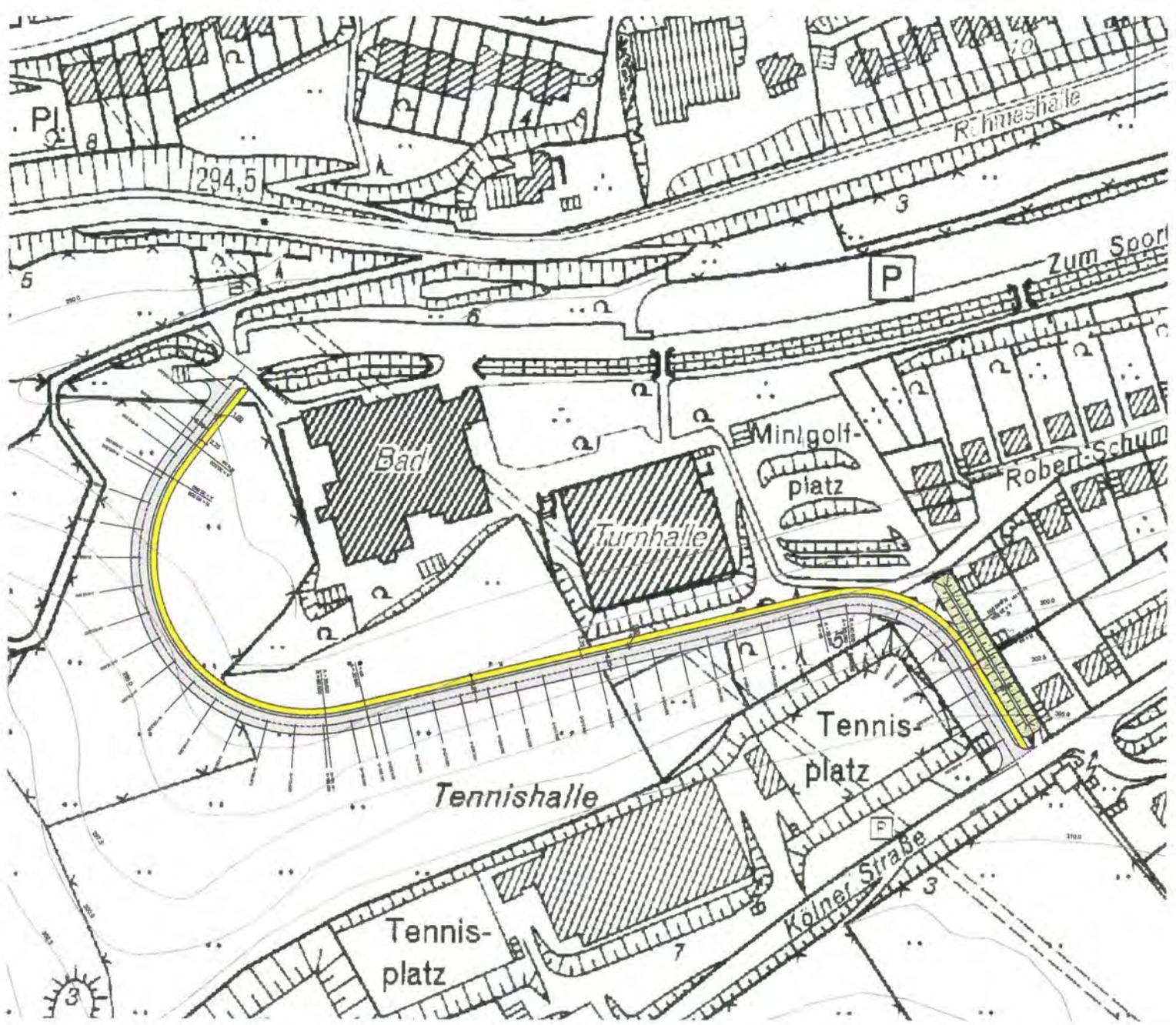
Es wurden im Vorfeld fünf Varianten der Trassenführung ausgearbeitet. Die hier vorliegende Planung stellt in Abwägung aller Kriterien die vorteilhafteste Trasse dar.

Die Maßnahme ist für 2009 mit vorbereitendem Grunderwerb ab 2007 im Haushalt veranschlagt.

Aufgestellt: Nümbrecht, den 20.10.2006
INGENIEURBÜRO OSTERHAMMEL GMBH
51588 Nümbrecht

Stadt Hückeswagen
Der Bürgermeister
Im Auftrag

Anlage: Fotodokumentation



Variante 5
Verbindungsstraße Brunsbachtal