

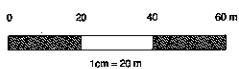
Ausbaugrenzen Goebelstraße

Datum: 01.12.2009

Image:



M 1 : 2000





**Stadt Emmerich am Rhein
Der Bürgermeister**

Umbau der Goebelstraße mit Radwegen in Emmerich

Erläuterungen

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Die Stadt Emmerich am Rhein plant den Umbau der Goebelstraße mit Radwegen.

Die Goebelstraße liegt im nördlichen Stadtgebiet zwischen der Gerhard-Strom-Straße und der Hansastrasse. Sie ist im Bedarfs- und Ausbauplan der Stadt Emmerich enthalten.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Umbaustrecke ist ca. 250 m lang.

Die vorhandene Verkehrsbreite beträgt ~ 14,00 m. Die Umbaukosten betragen 400.000,00 €. Kostenträger der Maßnahme ist die Stadt Emmerich am Rhein.

Die vorhandene Goebelstraße entspricht in ihrer Streckencharakteristik einer städtischen Allee mit Gehwegen und Fahrbahn. Die Straße wird von allen Verkehrsarten genutzt.

Durch den Umbau wird die Strecken- und Verkehrscharakteristik nicht verändert, sondern zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eine Entflechtung des Verkehrs vorgenommen.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorangegangene Unter- richtungen und Verfahren

Der Anstoß zur Planung kommt aus der Bevölkerung und der Leitung des Schulzentrums. Seit einigen Jahren betreibt die Stadt Emmerich am Rhein den Umbau verkehrswichtiger Straßen mit dem Ziel, das innerstädtische Radwegenetz zu vervollständigen und durch die Entflechtung des Verkehrs die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

Hier im ländlichen Raum und besonders im Stadtgebiet Emmerich ist das Fahrrad alternatives Verkehrsmittel. Die Goebelstraße nimmt über die Gerhard-Storm-Straße einen ganz wesentlichen Anteil des Verkehrs aus der Stadtmitte in die nördlichen Wohnquartiere und zum Schulzentrum (Hansagymnasium, Europahauptschule) auf. Die vorhandene Goebelstraße hat neben einer zu breiten Fahrbahn ~ 7,00 m beidseitig Gehwege. Auf Grund der breiten Fahrbahn wird trotz der teilweisen Unübersichtlichkeit durch die Alleebäume zu schnell gefahren und auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer, hier besonders die Radfahrer (Anwohner und Schulkinder) zu wenig Rücksicht genommen.

2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Raumordnerische Aspekte sind von der Umbaumaßnahme nicht betroffen.

2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Entsprechend des geregelten Verkehrsaufkommens muss der Straßenzustand den Erfordernissen angepasst werden.

Durch den Bau der Eisenbahnüberführung „Löwentor“ wird der Straßenzug B9 Reeser Straße/Gerhard-Storm-Straße und somit auch die Goebelstraße mehr Verkehr aufnehmen und die 's-Heerenberger Straße sowie die EÜ van-Gülpen-Straße entlasten. Aus dieser Steigerung heraus und der generellen Zunahme des Verkehrs ist ein Umbau der Goebelstraße mit Radwegen dringend geboten. Durch diese Entflechtung der Verkehre wird die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht.

Die baulichen Mängel, nicht frostfreier Unterbau und die z. T. unzureichende Entwässerung können gleichzeitig behoben werden.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigung

Durch die Baumaßnahme treten keine Änderungen in der bestehenden Lärm- und Abgassituation ein.

Zur Verkehrsberuhigung bzw. zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit werden die Neugestaltung des Querschnitts und besonders die Reduzierung der Fahrbahnbreite beitragen. An den geeigneten Stellen werden Fahrbahneinengungen diesen Effekt nochmals verstärken.

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme/Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1 Trassenbeschreibung der Varianten

Varianten zur vorhandenen Trasse sind nicht gegeben. Der Verlauf der Strecke verändert sich nicht, die vorhandene Verkehrsfläche wird neu aufgeteilt. Die Umbaustrecke beträgt ca. 250 m.

Der geplante Querschnitt entspricht der vorhandenen Verkehrsfläche. Die Knotenpunkte werden gem. RAS-K-1 ausgebaut bzw. wieder angeschlossen.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierung

Die Entwurfsgeschwindigkeit entspricht der innerstädtischen Festlegung gem. StVO 50 km/h. Unter- bzw. Überschreitungen der Trassierungsgrenzwerte sind nicht geplant. Als Zwangspunkte sind die vorhandenen Grenzen bzw. die Höhen der angrenzenden Grundstücke relevant. Die Umwelt bzw. das Umfeld hat keinen Einfluss auf die Trassierung. Die notwendigen Sichtweiten sind eingehalten. Die vorgesehene alleearartige Pflanzung von Straßenbäumen verbessert die räumliche Linienführung.

4.2 Querschnitt

Folgende Querschnittsabmessungen sind geplant:

Gehweg	2,80 m (inkl. Baumscheibe)
Radweg	1,00 m
Schutzstreifen	0,50 m
Fahrbahn	5,90 m
Baumscheibe	1,30 m
Radweg	1,00 m
Gehweg	≤ 1,50 m

	14,00 m

Die Fahrbahn ist mit 5,90 m Breite so ausgelegt, dass ein Begegnungsverkehr zweier Lastwagen in geschwindigkeitsreduzierter Weise möglich ist.

Folgende Befestigungen sind geplant:

Geh-, Radweg und Schutzstreifen

Betonsteinpflaster 10/20/8 cm	=	8,0 cm
Bettung	=	4,0 cm
Schottertragschicht	=	15,0 cm
Frostschuttschicht	=	<u>13,0 cm</u>
		40,0 cm

Fahrbahn

Asphaltdeckschicht	100 kg/m ²	= ca.	4,0 cm
Binderschicht	100 kg/m ²	= ca.	4,0 cm
Bit. Tragschicht	230 kg/m ²	= ca.	10,0 cm
Schottertragschicht	440 kg/m ²	= ca.	15,0 cm
Frostschuttschicht		= ca.	30,0 cm
			ca. 65,0 cm

Die Entwässerung erfolgt über Rinnen aus Betonsteinen 16-24/16/14 cm und Straßenabläufe in den öffentlichen Kanal. Radwege etc. sind durch einen Hochbord H 15x25 von der Fahrbahn abgesetzt.

Die äußere Befestigung der Gehwege ist mit Tiefbord T 8x20 geplant.

4.3 Kreuzungen, Einmündungen

Die Einmündungen werden gemäß RAS-K-1 ausgebaut. Die Eckausrundungen richten sich nach den Gegebenheiten vor Ort.

Die Goebelstraße ist als Vorfahrtstraße geplant.

4.4 Baugrund/Erdarbeiten

Der Untergrund der vorhandenen Straße besteht aus nicht frostsicheren Böden. Die z. T. sehr schluffigen Sande führen zu Verformungen und Aufbrüchen. Um dem abzuweichen wird die Oberfläche im Fahrbahnbereich bis auf 70 cm Tiefe ausgehoben und durch frostsicheres Material ersetzt. Dies geschieht ebenfalls in den Zufahrten und Parkstreifen. Im Gehweg-/Radweguntergrund wird bis auf 40 cm Tiefe ausgehoben und eine Sauberkeitsschicht aus Kiessand eingebracht. Besondere Erdbauverfahren sind dazu nicht erforderlich.

4.5 Entwässerung

Die Straße und die Nebenflächen entwässern über Rinnen und Straßeneinläufe in den städtischen Mischwasserkanal.

4.6 Ingenieurbauwerke

Keine

4.7 Straßenausstattung

Keine

4.8 Besondere Anlagen

Keine

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Die Goebelstraße wird in beiden Richtungen von Linienbussen der Linien 90, 88 und 55 sowie Schulbussen befahren.

4.10 Leitungen

Alle Versorgungsleitungen sind verlegt. Die Unternehmen sind von der geplanten Baumaßnahme unterrichtet, ggf. notwendige Erneuerungen bzw. Änderungen werden zeitgerecht durchgeführt.

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Keine erforderlich.

5.2 Maßnahmen in Wasserschutzgebieten

Keine

5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Es werden keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich da, keine zusätzlichen Flächen versiegelt werden. Um den vorhandenen Alleebäumen besseren Lebensraum zu geben, werden die Baumscheiben, wo möglich, vergrößert.

5.4 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Keine erforderlich.

6. Erläuterungen zur Kostenberechnung

Die Gesamtkosten betragen ca. 400.000,00 €.

7. Verfahren

Nach Beschluss im Ausschuss für Stadtentwicklung ist eine Bürgerinformation vorgesehen.

Das Ergebnis der Bürgerinformation wird dem Ausschuss für Stadtentwicklung vorgelegt.

8. Durchführung der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme kann in einem Bauabschnitt durchgeführt werden. **Gleichzeitig mit der Baumaßnahme werden von den Kommunalbetrieben Emmerich am Rhein umfangreiche Kanalsanierungsmaßnahmen durchgeführt.**

Erst nach Bewilligung der Fördermittel wird die Baumaßnahme öffentlich ausgeschrieben und durchgeführt.

Nach dem jetzigen Zeitplan ist ein Ausbau im Jahre 2013 geplant.

Grunderwerb ist nicht erforderlich, so dass das absolute Baurecht vorhanden ist.

Die Baumaßnahme wird unter Verkehr durchgeführt, die Verkehrsregelung erfolgt mittels mobiler Lichtsignalanlagen.

Die Erschließung der Baustelle ist von zwei Seiten gesichert. Durch die Bauarbeiten kommt es abschnittsweise zu Behinderungen und zu kurzzeitigen Vollsperrungen.

Der ÖPNV-Linienverkehr wird während der Bauphase umgeleitet.