

Stadt Bochum

Beschlussvorlage der Verwaltung
- Vorblatt -

Vorlage Nr.: 20121988

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

Sicht- und Eingangsvermerk der Schriftführung	öffentlich/nichtöffentlich	nichtöffentlich gemäß
	öffentlich	

Bezeichnung der Vorlage
Herner Straße, 4. Bauabschnitt zwischen Anschlussstelle A40 und Moritzstraße

Beschlussvorschriften		
Beschlussorgan		
Ausschuss für Umwelt, Ordnung, Sicherheit und Verkehr		
Beratungsfolge	Sitzungstermin	akt. Beratung
Bezirksvertretung Bochum-Mitte	07.11.2012	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Umwelt, Ordnung, Sicherheit und Verkehr	29.11.2012	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>

Anlagen
1. Übersichtsplant 2. Lagepläne 1 - 7

Zusatzinformationen	
Finanzielle Auswirkungen	N
Beteiligungspflichtige Angelegenheit	N
Personalrat wurde beteiligt	N
Grundsatzentscheidung	N

Beschlussvorlage der Verwaltung
- Begründung - Seite 1

Vorlage Nr.: 20121988

Stadtamt	TOP/akt. Beratung
66 21 (3623)	

1. Allgemeines

Die Aufnahme des unterirdischen Straßenbahnbetriebs im Jahre 1989 und des damit verbundenen Wegfalls der Straßenbahn an der Oberfläche der Herner Straße eröffnete die Möglichkeiten zu einer grundsätzlichen Umgestaltung des Straßenzuges. Bisher erfolgten unter Berücksichtigung sowohl von baulichen Prioritäten als auch aufgrund der begrenzten finanziellen Mitteln zunächst die Umgestaltung des Abschnittes der Herner Straße zwischen seinem innerstädtischen Ende an der Brückstraße und der Anschlussstelle der A40 und der Nordabschnitt zwischen Moritzstraße und der Stadtgrenze Herne.

Als vierter und damit letzter Bauabschnitt soll nun der Bereich zwischen Anschlussstelle A40 und Moritzstraße realisiert werden.

2. Straßen- und Verkehrsverhältnisse

2.1 Gegenwärtiger Zustand

Die Herner Straße (B51) ist eine der Cityradialen, die nicht nur eine Hauptverbindung zwischen dem Oberzentrum Bochum und dem Mittelzentrum Herne ist und damit eine wichtige Funktion im regionalen Straßennetz erfüllt, sondern auch eine Zubringerfunktion zu den Innenstädten gewährleistet. Sie erschließt darüber hinaus die angrenzenden Stadtquartiere. Neben der Funktion für den städtischen und regionalen Kraftfahrzeugverkehr übernimmt die Herner Straße auch eine wichtige Funktion im Radwegenetz. Als Radiale stellt sie eine direkte, geradlinige Verbindung mit optimaler Orientierung zwischen der Bochumer Innenstadt und dem Ortsteil Riemke, sowie den südlichen und zentralen Bereichen von Herne dar.

Diesen Funktionen wird der derzeitige, von Altbauzuständen und Provisorien geprägte Ausbauzustand nur unzureichend gerecht. Der Fahrbahnbelag ist uneinheitlich, der bauliche Zustand ist unbefriedigend und weist erhebliche Mängel auf. Die Lärmentwicklung infolge des Pflasterbelages, die ungenutzten Straßenbahnschienen in der Straßenmitte, die Restelemente der Straßenbahnhaltestellen und Abschnitte ungeordneten Parkens hinterlassen bei den Nutzern ein unangenehmes Erscheinungsbild und bei den Anliegern erhebliche Defizite bei der Wohn- und Aufenthaltsqualität. Eine sichere Führung für Radfahrer ist nicht vorhanden. Die Gehwege sind gekennzeichnet durch einen allgemein schlechten Ausbauzustand. Durch Wurzelwachstum der Bäume ist der Belag oft verschoben und zerstört.

Insbesondere unter dem Aspekt der bereits fertig gestellten flankierenden Bauabschnitte besteht ein erhöhter Handlungsbedarf, um ein durchgehend einheitliches und homogenes Straßenbild zu gewährleisten.

Beschlussvorlage der Verwaltung
- Begründung - Seite 2

Vorlage Nr.: 20121988

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

2.2 Künftiger Zustand

Die hohe und in ihrer Größe nicht veränderbare Verkehrsbelastung bedingt, in dem betrachteten Abschnitt der Herner Straße auch künftig einen vierspurigen Querschnitt vorzusehen, der zumindest an den signalgeregelten Knotenpunkten um zusätzliche Linksabbiegespuren ergänzt wird. Sowohl die Sicherheitslage als auch die Komfortsituation verlangt für den Radverkehr eine durchgängige Wegeführung auf besonderen, vom Kfz-Verkehr getrennten Flächen. Die Gehwegbeläge werden erneuert. An den Überwegen werden für sehbehinderte Bürger taktile Führungselemente vorgesehen. Straßenbegleitend werden – wo möglich – neue Bäume am Fahrbahnrand gepflanzt.

3. Planerische Beschreibung

Der 4. Bauabschnitt beginnt an der Auffahrt zur BAB A40 und bindet hier an den bereits fertig gestellten Abschnitt der Herner Straße an. Aufgrund der starken Verkehrsbeziehung mit der BAB A40 erfolgt in der Anschlussstelle Bochum-Zentrum eine Spuraddition von den Abfahrten sowie eine Spursubtraktion zu den Auffahrten auf die BAB A40.

Der signalisierte Knotenpunkt Poststraße/Vierhausstraße behält in allen Zufahrten Linksabbiegespuren, um die Verkehrsmengen auch künftig mit ausreichender Leistungsfähigkeit abwickeln zu können.

Auf der östlichen Seite wird der Gehweg der Herner Straße zwischen Vierhausstraße und Tankstelle von der Fahrbahn abgesetzt geführt, um den ausgeprägten Baumbestand erhalten zu können.

Der neu gestaltete Regelquerschnitt teilt sich folgendermaßen auf:

2.00 m Gehweg
2.00 m Parkstreifen
2.00 m Radfahrstreifen (incl. Sicherheitsstreifen)
3.15 m Fahrspur
2.65 m Fahrspur

Doppelstrich Markierung in Fahrbahnmitte

2.65 m Fahrspur
3.15 m Fahrspur
2.00 m Radfahrstreifen (incl. Sicherheitsstreifen)
2.00 m Parkstreifen
2.00 m Gehweg

Beschlussvorlage der Verwaltung
- Begründung - Seite 3

Vorlage Nr.: 20121988

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

Erläuterung zum Radfahrstreifen:

Die Planungen für die Herner Straße im Abschnitt zwischen Poststraße und Stadtgrenze begannen im Jahr 2006. Ursprünglich war vorgesehen, diesen Streckenabschnitt in einem Zug herzustellen. Aufgrund der politischen Entscheidung, den Bauabschnitt zeitlich zu trennen, wurde im Bereich der Moritzstraße eine Trennung der Bauabschnitte eingeplant. Daher datiert auch die Planung für den 4. Bauabschnitt ursprünglich aus dem Jahr 2006 und entsprach weitestgehend den damaligen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95). Die ERA 95 empfahl für Radfahrstreifen eine Mindestbreite von 1,50 m, bei gleichzeitiger Erhöhung der Parkstreifenbreiten auf 2,50 m. Aufgrund der Anforderungen an den Querschnitt und der geometrischen Randbedingungen konnte diese Forderung erfüllt werden.

Im Jahr 2010 erschienen neue Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA2010). Gemäß der ERA 2010 gelten nun folgende aktuelle Empfehlungen für die planerisch erstrebenswerten Abmessungen der Radverkehrsanlagen:

Für Schutzstreifen am Fahrbahnrand: 1,50 m

Für Schutzstreifen vor Parkstreifen: 1,50 m und zusätzlich 0,50 m Sicherheitsstreifen = total 2,00 m

Für Radfahrstreifen am Fahrbahnrand: 1,85 m

Für Radfahrstreifen vor Parkstreifen: 1,85 m und zusätzlich mindestens 0,50 m Sicherheitsstreifen = total 2,35 m

Die Verwaltung hat daraufhin Überlegungen getroffen, wie den Empfehlungen der ERA 2010 weitestgehend entsprochen werden kann. Die bisherige Planung würde in den Abmessungen den neuen Empfehlungen für Schutzstreifen entsprechen, allerdings unterliegen die Schutzstreifen einer anderen Zielsetzung.

Schutzstreifen werden auf zweistreifigen Straßen angewendet, deren Gesamtbreite nicht ausreicht, um Radfahrstreifen anzulegen. Die Fahrspuren des Individualverkehr werden eingeengt. Im Normalfall können sich begegnende PKW noch aneinander vorbeifahren. Im Begegnungsfall größerer Fahrzeuge dürfen die Fahrzeugführer dann zum Ausweichen den Schutzstreifen befahren. Dies trifft auf die Herner Straße im 4. BA nicht zu, da hier jeweils zwei Richtungsfahrspuren vorhanden sind und ein Ausweichen auf den Schutzstreifen nicht erforderlich wird. Daher ist ein Schutzstreifen hier nicht angebracht.

Stattdessen soll ein Radfahrstreifen mit einer Gesamtbreite von 1,50 m angelegt werden. Durch Verringerung der Parkstreifenbreite auf das Standardmaß 2,00 m wird dem Radfahrstreifen ein 0,50 m breiter Sicherheitsstreifen zugeschlagen, so dass sich eine Gesamtbreite für den Radfahrstreifen von 2,00 m ergibt.

Mehr Platz steht nicht zur Verfügung!

Beschlussvorlage der Verwaltung
- Begründung - Seite 4

Vorlage Nr.: 20121988

Stadtamt	TOP/akt. Beratung
66 21 (3623)	

Die Verwaltung ist sich bewusst dass, damit die in der ERA 2010 vorgeschlagenen Breiten geringfügig unterschritten werden, aber dem Radfahrer kann so eine trotzdem komfortable Lösung angeboten werden, die immerhin der „alten“ ERA 95 entspricht und die gesetzlichen Mindestanforderungen der Straßenverkehrsordnung erfüllt.

Außerdem ist so gewährleistet, dass die Herner Straße auf ganzer Länge zwischen Nordring und Stadtgrenze durchgängig über Radverkehrsanlagen verfügt.

Zwischen der Einfahrt zum westlichen Gewerbegebiet (Höhe Haus-Nr. 289) und der Einmündung Grummer Straße bietet die vorhandene Breite die Möglichkeit zum Einbau einer Mittelinsel. Hier wird dem erhöhten Parkdruck durch beiderseits angeordnete Parkstreifen Rechnung getragen.

Die Einfahrt zum Gewerbegebiet wird bereits jetzt so ausgebaut, dass ein späterer Anschluss der geplanten Verbindungsstraße zwischen „In der Provitze“ und Herner Straße (äußere Erschließung GMU) möglich ist. Diese ist Bestandteil des Bebauungsplan Nr. 784 – Gewerbegebiet Riemke-Süd.

Die Nachrüstung der signaltechnischen Infrastruktur wird an dieser Stelle in Form einer Leerverrohrung bereits vorbereitet.

Die um ca. 80 m versetzt liegenden Einmündungen Grummer Straße und Verkehrsstraße flankieren den am stärksten frequentierten Streckenabschnitt der Herner Straße. Die Verkehrsstraße wird mit einer Lichtsignalanlage neu ausgestattet. Die Anlage an der Grummer Straße wird erneuert. Das Verkehrsaufkommen erfordert hier neben den jeweils zwei Richtungsfahrspuren auch Linksabbiegespuren für beide Einmündungen. Der vorhandene Parkstreifen auf der östlichen Seite bleibt erhalten. Da in diesem Bereich der zur Verfügung stehende Querschnitt äußerst begrenzt ist, kann der Gehweg auf der westlichen Seite nur noch in einer Breite von 1,50 m hergestellt werden.

Der vierstreifige Querschnitt wird bis zur Moritzstraße fortgeführt und bindet hier an den fertig gestellten 3. Bauabschnitt an.

4. Bauliche Beschreibung

4.1 Straßenbau

Die Baumaßnahme unterliegt generell einem Vollausbau.

Der vorhandene Unterbau wird komplett aufgenommen und im Fahrbahnbereich durch einen Regelunterbau gemäß Bauklasse II/ 65 nach RStO 01 ersetzt.

Parkstreifen werden mit anthrazitfarbigen Verbundpflaster, Gehwege in grauem Betonpflaster hergestellt. Die Fahrbahnen werden mit Bordsteinen und vorgesetzter Pflasterreihe (Flussbahn) eingefasst. Die Entwässerung erfolgt über Sinkkästen mit Anschlüsse an den Entwässerungskanal. Eine ausreichende Längsneigung ist gewährleistet. Die Regel-Querneigung der Fahrbahnen beträgt 2.5%.

Beschlussvorlage der Verwaltung
- Begründung - Seite 5

Vorlage Nr.: 20121988

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

Auf ganzer Länge der Baumaßnahme sind Kanalbaumaßnahmen vorgesehen.

In die Parkstreifen werden Baumscheiben integriert, sofern dies die flankierenden Zwänge erlauben. Die Standorte unterliegen einem Raster aus erforderlicher Parkstandslänge und Baumscheibengröße. Der Gehweg wird im Bereich der Baumscheiben mit offenporigem Pflaster hergestellt, um eine ausreichende Wurzelbelüftung zu gewährleisten.

Parkstreifen und Gehwege werden durch einen zwischengeschalteten Bordstein getrennt.

Die Lichtsignalanlagen werden erneuert und in die übergeordnete Steuerung integriert.

Die Versorgungsunternehmen führen im Zuge der Straßenbaumaßnahmen Anpassungsarbeiten an ihren Leitungen durch.

Die vorhandene Beleuchtung in Form einer Überspannungsanlage soll im Zuge der neuen Straßenraumgestaltung abgebaut und durch eine erdverkabelte Anlage ersetzt werden.

4.2 Kanalbau

4.2.1 Allgemeines

Der im Jahr 1922, 1923 und 1935 erbaute Mischwasserkanal in der Herner Straße weist starke bauliche Mängel auf. Weiterhin liegt in einigen Abschnitten der geplanten Baumaßnahme eine hydraulische Überlastung der Mischwasserkanalisation vor. Aus den vorher genannten Gründen ist eine Erneuerung des Mischwasserkanals in der Herner Straße dringend erforderlich.

Die Erneuerung des Kanals ist im ABK unter der Nummer 95 für die Jahre 2012 und 2013 vorgesehen.

4.2.2 Beschreibung der Planung

Die geplante Baumaßnahme befindet sich auf öffentlichen Verkehrsflächen und verläuft zwischen der Autobahnauffahrt/-ausfahrt A40 BO-Zentrum bis zur Moritzstraße. Beginn der Maßnahme ist an der Autobahnauffahrt A40 BO-Zentrum. Die Maßnahme endet an der Einmündung der Moritzstraße.

Es ist beabsichtigt den geplanten Kanal im Bereich der Auffahrt A40 BO-Zentrum bis Poststraße zweiseitig zu verlegen. Im Abschnitt Poststraße bis zur Hiltroper Straße wird der Kanal, in der linken Fahrbahn (stadteinwärts), einseitig erneuert. Zwischen Hiltroper Straße und Herner Straße 288 wird der Kanal wiederum zweiseitig verlegt. Bei Hausnummer 288 werden die beiden Stränge zu einem Strang zusammengelegt. Der Abschnitt zwischen Herner Straße 288 bis Herner Straße 306 wird einseitig in der rechten Fahrbahn (stadtauswärts) verlegt. Im letzten Bereich soll der Kanal zweiseitig zwischen der Herner Straße 306 und der Moritzstraße erneuert werden.

Beschlussvorlage der Verwaltung
- Begründung - Seite 6

Vorlage Nr.: 20121988

Stadtamt	TOP/akt. Beratung
66 21 (3623)	

Zur Ausführung gelangen:

ca. 740 m Kanal DN 300
ca. 40 m Kanal DN 400
ca. 265 m Kanal DN 500
ca. 10 m Kanal DN 700
ca. 230 m Kanal DN 900
ca. 120 m Kanal DN 1000
ca. 30 m Kanal DN 1200

Der geplante Kanal in der Herner Straße wird in offener Bauweise hergestellt.

4.2.3. Baukosten / Finanzierung

Die Baukosten für Kanalbau belaufen sich insgesamt auf ca. 1.060.000,- EUR inklusive 19% MwSt. Die jährlichen Folgekosten betragen ca. 31.8000,- EUR

Die Maßnahme ist im Vermögenshaushalt 2013 und 2014 unter dem lfd. PSP-Element 6.500022105304.500.001 „Herner Straße“ eingeplant.

5. Straßenbäume

Im Rahmen der Baumaßnahme werden 32 Bäume entfernt, einerseits aus räumlichen Gründen, andererseits, weil diese als nicht erhaltenswürdig eingestuft worden sind. Im Gegenzug werden 23 neue Bäume gepflanzt. Dies erfolgt dort, wo die räumliche Situation dies erlaubt. Ein Ersatz im Verhältnis 1:1 ist aus räumlichen Gründen nicht möglich. Z.B. entfallen allein vor dem Gebäude Nr. 299 sieben (noch durch private Investoren gepflanzte) Bäume, die aufgrund der Verbreiterung des Fahrbahnquerschnittes an dieser Stelle nicht ersetzt werden können.

6. Grunderwerb

Grunderwerb wurde in geringem Umfang unter dem Aspekt der Katasterbereinigung erforderlich. Dabei handelte es sich überwiegend um schon immer öffentlich genutzte, aber noch in Privatbesitz befindliche Gehwegflächen. Kleinere Teilflächen wurden im Bereich der Tankstelle Haus-Nr. 256 sowie im Bereich des Grundstücks Haus-Nr. 299 erforderlich. Die Verhandlungen sind abgeschlossen und die Flächen ins Eigentum der Stadt Bochum überführt.

7. Länge der Baustrecke, Kosten, Kostenträger

Die Gesamtlänge des 4. Bauabschnitts beträgt 0,945 km.

Die Kosten betragen

für Straßenbaumaßnahmen 3.504.100,- Euro

Beschlussvorlage der Verwaltung
- Begründung - Seite 7

Vorlage Nr.: 20121988

Stadtamt	TOP/akt. Beratung
66 21 (3623)	

für Lichtsignalanlagen	600.000,-	Euro
für Kanalbau (s. o.)	1.060.000,-	Euro
für Arbeiten an Versorgungsleitungen (unter Berücksichtigung des Konzessions- Vertrages)	236.550,-	Euro
für Beleuchtung	240.500,-	Euro
für Grunderwerb	34.300,-	Euro
SUMME:	5.675.450,-	Euro
<u>Summe gerundet</u>	<u>5.675.500,-</u>	<u>Euro</u>

Die Kosten werden gemäß Einplanungsmittelung von der Bundesrepublik Deutschland zu 65 % getragen. Der verbleibende Eigenanteil von 35 % sowie die nicht zuwendungsfähigen Kosten werden von der Stadt Bochum finanziert.

8. Durchführung

Die Baumaßnahme ist von der Bezirksregierung für das Jahr 2013 für die finanzielle Bezuschussung eingeplant worden.

Die Bauzeit beträgt ca.18 Monate. Durch ungünstige Witterungsverhältnisse im Winterhalbjahr kann sich diese verlängern.

Gegenwärtig ist geplant, die Baumaßnahme Herner Straße, 4. BA, in 2 Bauabschnitten durchzuführen.

1. Teilabschnitt: Arbeiten auf den stadtauswärtigen Spuren (Ostseite)
2. Teilabschnitt: Arbeiten auf den stadteinwärtigen Fahrspuren (Westseite)

Dabei erfolgt die Durchführung der Bauabschnitte jeweils in Abhängigkeit zu den verschiedenen Gewerken in unterschiedlichen Bauphasen hintereinander. Im Zuge der Sperrung der jeweiligen Fahrbahnseite muss eine Reduzierung der Fahrspuren von 4 (2+2) auf 2 (1+1) Fahrspuren vorgenommen werden. In diesem Zuge werden die stationären Lichtsignalanlagen durch mobile Baustellen-LSA ersetzt.

Beschlussvorlage der Verwaltung
- Begründung - Seite 8

Vorlage Nr.: 20121988

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

Es werden wie bei den vorausgegangenen Bauabschnitten Plankarten, die über die Verkehrssituation auf der Herner Straße informieren, errichtet. Die Zielvorgabe dabei ist, die Verkehrsteilnehmer frühzeitig zu informieren und so die Frequentierung des Baustellenbereiches zu minimieren.

Beschlussvorlage der Verwaltung
- Beschlussvorschlag - Seite 1

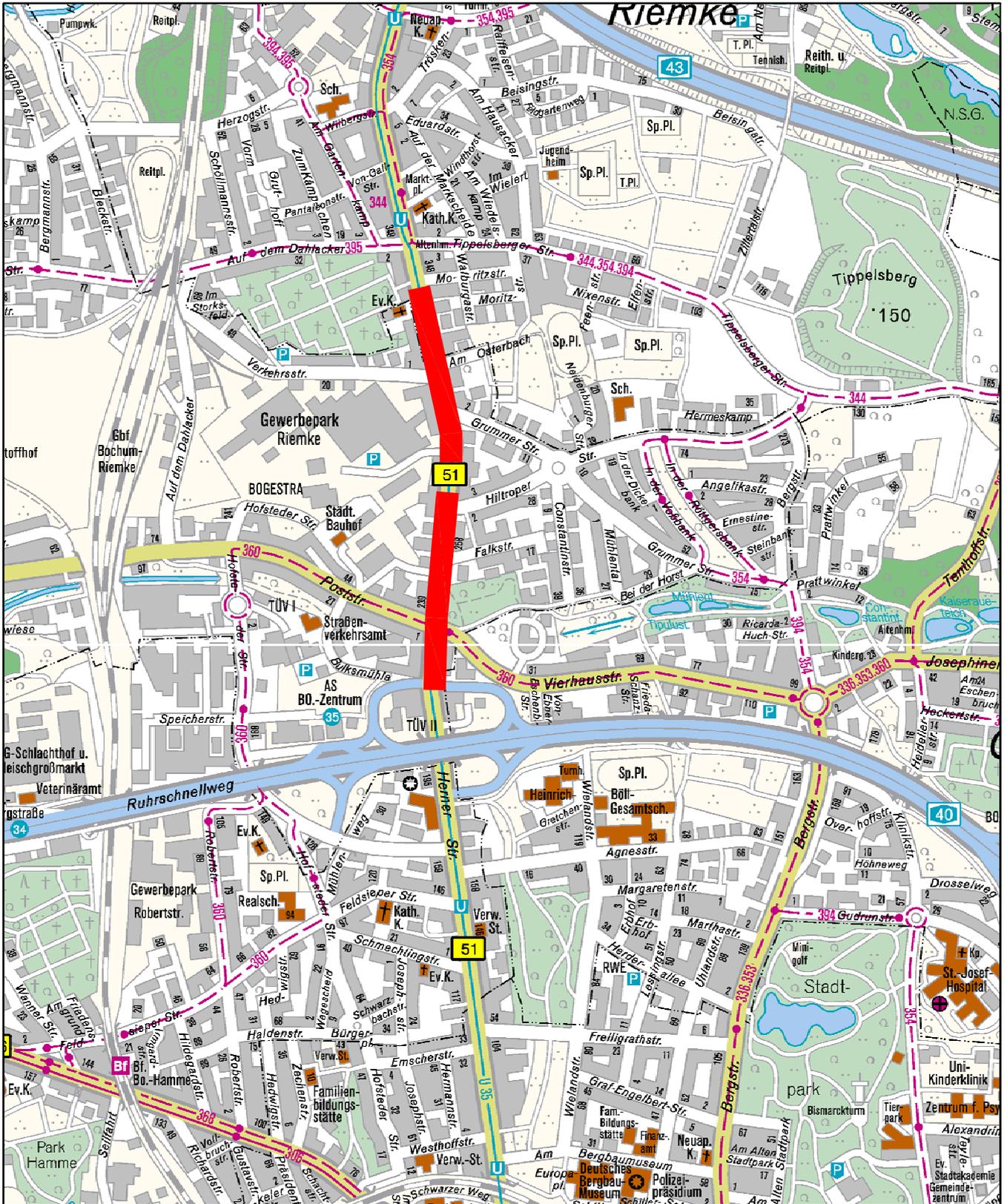
Vorlage Nr.: 20121988

Stadtamt 66 21 (3623)	TOP/akt. Beratung
--------------------------	-------------------

Bezeichnung der Vorlage

Herner Straße, 4. Bauabschnitt zwischen Anschlussstelle A40 und Moritzstraße

Die Herstellung des 4. Bauabschnittes der Herner Straße zwischen der Anschlussstelle der A40 und der Moritzstraße wird beschlossen



Herner Straße

4. Bauabschnitt

Anschlußstelle A 40 bis Moritzstraße

STADT BOCHUM

Tiefbauamt - Abteilung Straßen

