

## B e s c h l u s s v o r l a g e

**Vorlage-Nr.: 2012/060**

freigegeben am **16.03.2016**

**GB 3**

Sachbearbeiter/in: Herr Hans-Hermann Ammermann

**Datum: 26.03.2012**

### **Ausbau Loyer Weg zwischen Parkstraße und Emsoldstraße**

#### **Beratungsfolge:**

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	18.06.2012	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	26.06.2012	Verwaltungsausschuss

#### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Loyer Weg zwischen Emsoldstraße und Parkstraße wird mit einer 5,35 m breiten Fahrbahn sowie mit einer 2,50 m breiten Nebenanlage (Rad-/Gehweg) an der südwestlichen Seite hergerichtet. Zwischen Fahrbahn und Rad-/Gehweg wird eine Hecke gepflanzt.
2. Die Parkstraße zwischen Oldenburger Straße und Loyer Weg wird mit einer 6 m breiten Fahrbahn und einer 2,50 m breiten Nebenanlage (Rad-/Gehweg) an der Südseite hergerichtet.

#### **Sach- und Rechtslage:**

Im Zusammenhang mit der Erschließung der Bauflächen nördlich des Loyer Weges und östlich der Buchenstraße ist der Ausbau des Loyer Weges notwendig. Ausgehend von einem Szenario mit der Ausdehnung des Untersuchungsraumes hat das Ing.-Büro Dr. Schwerdhelm & Tjardes bei einem Prognosezeitraum von 15 Jahren eine Verkehrsmenge von 2.300 Kfz/24 Std. prognostiziert. Diese Verkehrsmenge entspricht der Belastung der Schloßstraße bzw. der Mühlenstraße. Ein Vergleich ist allerdings nur bei der Verkehrsmenge statthaft, da die Funktion des Loyer Weges und die Verkehrsarten durchaus anders gewichtet werden müssen.

Der Loyer Weg wird zwar ebenfalls vom Schulbus, also damit durch den ÖPNV, genutzt, allerdings ist als Bemessungskriterium nicht der Begegnungsfall Bus/Bus anzusetzen, da die Verkehrsart nur einen geringen Teil der Nutzung darstellt. Der Loyer Weg hat im Gegensatz zur Mühlenstraße und zur Schloßstraße eher die Funktion einer Erschließungsstraße. Somit sind die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und die getrennte Führung der schwächeren Verkehrsteilnehmer die wesentlicheren Kriterien für die Bemessung des Fahrbahnquerschnittes.

Im Zusammenhang mit der Beurteilung von Natur und Landschaft im Rahmen des Bebauungsplanes Südlich Schloßpark II war eine weitere Planungsvorgabe, auf das vorhandene erhaltenswerte Grün soweit als möglich Rücksicht zu nehmen. Unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen des Verkehrsplaners sowie der Vorgaben aufgrund des zu erhaltenden Baumbestandes empfiehlt die Verwaltung einen modifizierten Fahrbahnquerschnitt, der sich hinsichtlich der notwendigen Fahrbahnbreiten eher an der Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit orientiert als an der Leichtigkeit des Verkehrs.

Der Begegnungsfall Lkw/Pkw bei verminderter Geschwindigkeit sollte für diesen Streckenabschnitt als Bemessungsfall gewählt werden. Die schwächeren Verkehrsteilnehmer werden auf einem kombinierten Rad-/Gehweg getrennt von der Fahrbahn geführt. Für die Fahrbahn wird eine Breite von 4,75 m in bituminöser Bauweise inkl. Entwässerungsrinne empfohlen. Zur Vermeidung von massiven Beschädigungen der Berme insbesondere während der Bautätigkeit soll an die Fahrbahn eine ca. 0,60 m breite Befestigung mit Geozellen (Bankettplatten) erfolgen. Der Rad-/Gehweg im südwestlichen Bereich des Loyer Weges soll eine Breite von 2,50 m erhalten. Innerhalb dieser 2,50 m soll zwischen Fahrbahn und Rad-/Gehweg eine Hecke vergleichbar der in der Raiffeisenstraße eingerichtet werden.

Unterstützt durch Einengungen bei besonders erhaltenswertem Baumbestand sowie durch Aufpflasterungen jeweils im Einmündungsbereich zu den Erschließungsstraßen der einzelnen Bebauungspläne soll hiermit eine Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit erreicht werden. Innerhalb der Bebauungsplanabschnitte soll eine fußläufige Erreichbarkeit der einzelnen Bereiche gegeben sein, ohne den Loyer Weg vollständig nutzen zu müssen. Die Eingangssituation in die Fuß-/Radwegverbindung in das Baugebiet Südlich Schloßpark I wird auffällig hergerichtet.

Entlang der Parkstraße soll der Geh-/Radweg an der Südseite fortgesetzt werden. Innerhalb der mehr als 10 m breiten öffentlichen Wegemasse soll eine ausreichend breite Fahrbahn (ca. 6 m) an die Nebenanlage anschließen. Dieses entspricht einer Verbreiterung von etwa 50 cm und berücksichtigt die Funktion im Einmündungsbereich als Zufahrt für die breiteren Fahrzeuge der Reiterhöfe, der Veranstaltungen auf dem Turnierplatz und des landwirtschaftlichen Verkehrs. Im Einmündungsbereich wird eine Aufweitung des Fahrbahnquerschnittes innerhalb der öffentlichen Wegemasse so hergerichtet werden, dass bei rotem Signal zwei Pkws nebeneinander stehend warten können. Die Notwendigkeit der Installation einer Vollampel ist abhängig von den tatsächlichen Verkehrsmengen und steht damit auch im Zusammenhang mit dem Baufortschritt des Untersuchungsraumes. Eine Entscheidung hierzu wird durch die Verkehrsbehörde des Landkreises zu fällen sein und sicherlich auch im Zusammenhang mit dem Ausbaupunkt der Oldenburger Straße stehen.

In der Anlage sind die Lagepläne für den überwiegenden Teil des Streckenverlaufes beigefügt. Die Aufpflasterungen in die „Neubaugebiete“ sind als Platzhalter zu verstehen, da zunächst die Bauleitplanung für diese Bereiche abgewartet werden muss.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Haushaltsmittel stehen zur Verfügung.

## **Anlagen:**

- Anlage 1 – Zusammenfassung Knotenstromerhebungen
- Anlage 2 – Querschnittsbelastungen Prognose 2026
- Anlage 3 – Knotenstrombelastungen Prognose 2026
- Anlage 4 – Empfohlene Maßnahmen des Verkehrsplaners
- Anlage 5 – Lageplan Loyer Weg
- Anlage 6 – Regelquerschnitt Loyer Weg