

STADT AHRENSBURG			Vorlagen-Nummer	
- Sitzungsvorlage -		<input type="checkbox"/> öffentlich	1999 / 2	
		<input type="checkbox"/> nichtöffentlich		
Datum	Aktenzeichen	Anlagen		
05.01.1999	604/th/voe/30120820			
Betreff				
Erneuerung der U-Bahnbrücke/Waldemar-Bonsels-Weg - Brückenquerschnitt -				
Beteiligung	<input type="checkbox"/>	Personalrat		
	<input type="checkbox"/>	Gleichstellungsbeauftragte		
Vorlegen:	<input checked="" type="checkbox"/>	Bau- und Planungsausschuß	Punkt	
	<input type="checkbox"/>		Punkt	
	<input type="checkbox"/>	Hauptausschuß	Punkt	
	<input type="checkbox"/>	Stadtverordnetenversammlung	Punkt	
Finanzielle Auswirkungen Die Mittel stehen z. Vfg. Jährliche Folgekosten (*) im Sachverhalt zu erläutern)	<input checked="" type="checkbox"/>	Ja	<input type="checkbox"/>	Nein
	<input checked="" type="checkbox"/>	Ja (HHSt)	<input type="checkbox"/>	Nein *)
	<input type="checkbox"/>	Ja*)	<input type="checkbox"/>	Nein
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Beschlüßvorschlag				
Dem vorgeschlagenen Brückenquerschnitt wird zugestimmt.				

Sachverhalt und Begründung

Die Brücke über die Hamburger Hochbahn im Zuge des Waldemar-Bonsels-Weges muß erneuert werden.

In der Zwischenzeit sind die Ingenieurverträge vergeben worden, das Baufeld wurde vermessen und ein Gründungsgutachten in Auftrag gegeben.

Der Antrag auf Anerkennung der Förderfähigkeit wurde gestellt; die Anerkennung steht noch aus. Über die Anerkennung wird im Frühjahr 1999 entschieden.

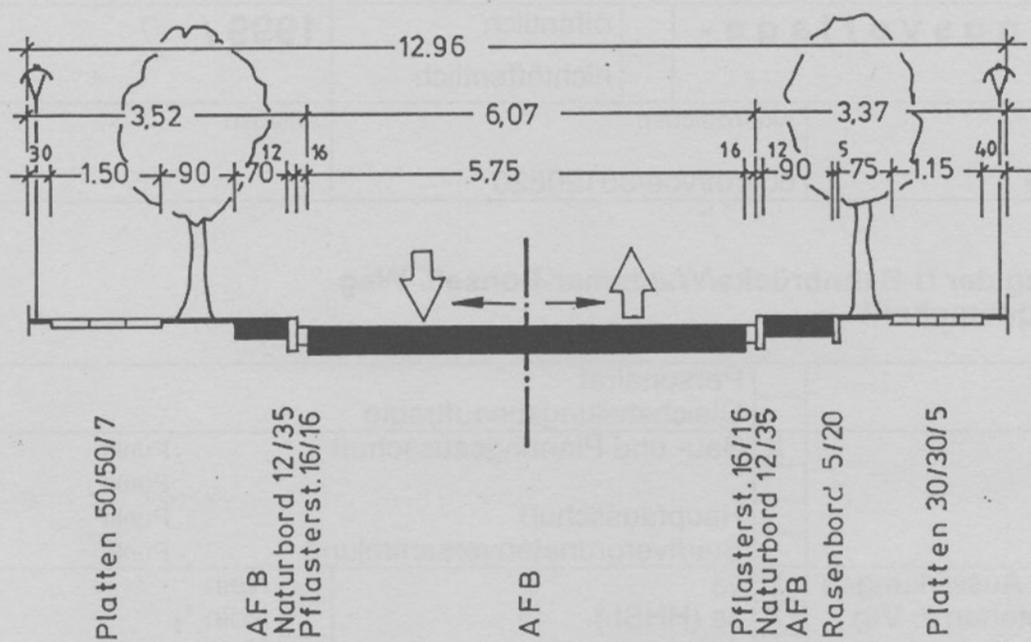
Im Zuge der Entwurfsplanung muß auch der Brückenquerschnitt festgelegt werden. Dies kann nicht isoliert für das Brückenbauwerk betrachtet werden, sondern ist im Gesamtzusammenhang der Straßenplanung des Waldemar-Bonsels-Weges zu sehen - im Abschnitt von der B 75 bis zum Waldemar-Bonsels-Platz.

Im besagten Abschnitt beträgt die vorhandene Fahrbahnbreite ca. 6 m, die sich dann zur Hamburger Straße hin aufweitet. An die Fahrbahn schlossen früher beidseitig bituminös befestigte Radwege an, ca. 1 m breit, die, da baufällig und zu schmal, vor wenigen Jahren entsiegelt und mit Grand befestigt wurden. Radfahrer fahren nun auf der Fahrbahn, das Radeln auf den Nebenanlagen wurde durch Zusatzschilder gestattet.

Die „alten Radwege“ wurden durch die Lindenbäume bedrängt und begrenzt. Der Abstand zwischen den beiden Baumreihen rechts und links beträgt ca. 8,00 m; jenseits der Baumreihen sind die Gehwege mit Gehwegplatten befestigt, in der Regel 1,50 m breit.

Die Breite zwischen den Grundstücksgrenzen beträgt also ca. 13 m, zwischen den Bäumen ca. 8 m.

Das vorhandene Brückenbauwerk hat eine gesamte Überbaubreite von 12,50 m (6 m Fahrbahn + 3,25 m breite Nebenflächen).



Auf der Basis dieser vorhandenen Eckdaten setzte die Planung an. Ziel muß es sein, den ÖPNV wieder reibungslos abzuwickeln - Busbegegnungsverkehr - und den Fahrradverkehr zu fördern und sicherer zu machen.

Ein weiterer Zwangspunkt ist die vorhandene Lindenallee, die erhalten werden soll. Grunderwerb scheidet aus Kostengründen und bei den schmalen Vorgärten mit Carport und Abstellflächen aus.

Aus dem Obengenannten ergibt sich leider zwangsläufig, daß zwischen den Baumreihen weder der Busbegegnungsverkehr noch die Anlage von hochbordgeführten sicheren Radwegen unterzubringen sind. Selbst bei Sonderbreiten für den Busbegegnungsverkehr unter 6,50 m Breite, z. B. 6 m oder 5,50 m, wären die Mindestbreiten für Radwege entsprechend der ERA 1995 von mindestens 1,50 m nicht zu realisieren.

Um trotzdem den Radfahrern Schutz zu geben und ihnen ein Angebot zu machen, wird daher vorgeschlagen, Angebotstreifen oder auch Schutzstreifen genannt, für die Radfahrer einzurichten. Der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau schrieb zum Thema „Prinzip Verkehrsüberlagerung“ vor ein paar Jahren folgendes:

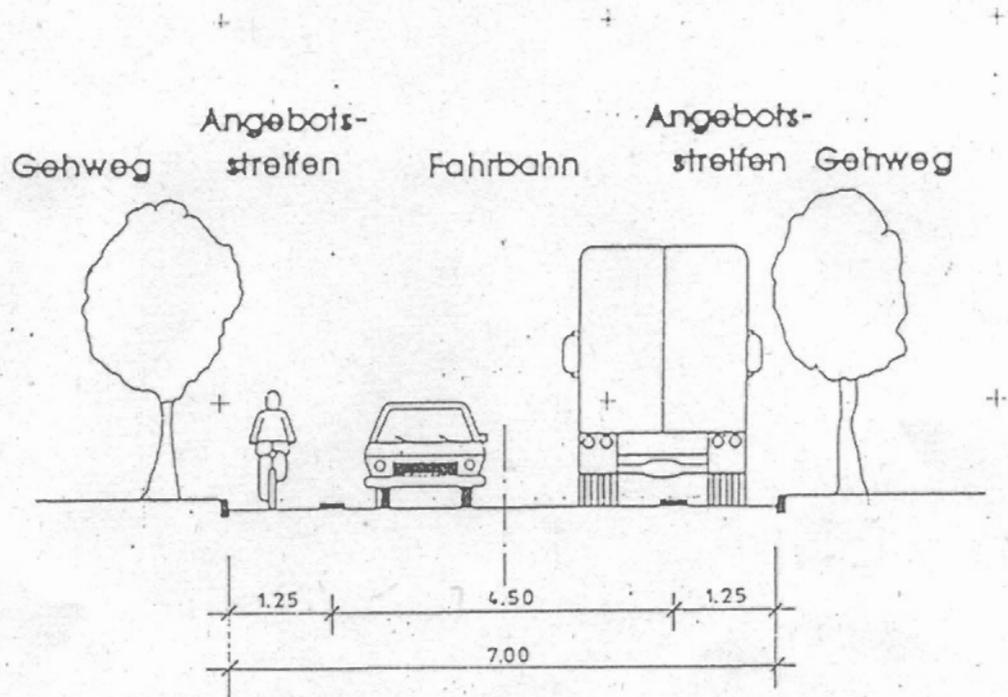
Die bisherige Überlegung war folgende:

2 Lkw brauchen 5,50 m, besser 6 m oder 6,50 m. Richtig, aber zu viel für einen Pkw mit 1,60 m Breite. Der einzeln fahrende Pkw ist kaum zu bremsen. Zu viel Lärm, zu viel Gefahr für Radfahrer und querende Fußgänger. Das Angebot für die Verkehrsstraßen der Zukunft: Ein Hauptfahrstreifen von 4 m bis 5 m Breite in der Mitte; und daneben Randstreifen von 1,50 m bis 2 m Breite. Kein Radweg, sondern Teil der Fahrbahn. Aber geeignet für eine zeitweise verträgliche Überlagerung von Lkw, Radfahrern und Fußgängern. Denn 95 % aller Fahrzeuge sind Pkw mit Breiten zwischen 1,50 m und 1,90 m. 4 m reichen aus, damit sich alle Pkw an jeder Stelle begegnen können. Nur bei Lkw-Begegnungen muß der Mehrzweckstreifen von Kraftfahrzeugen mit benutzt werden, die dann auch mehr Spielraum haben als 5,50 m und langsamer sind, weil die Fahrbahn schmaler wird.

3
Heute bietet die ERA 95 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) Mischverkehr mit Angebotstreifen für den Radverkehr an:

Die Breite eines Angebotstreifens sollte 1,60 m betragen, sie darf aber 1,25 m nicht unterschreiten; die Breite der mittleren Fahrgasse sollte bei zweistreifigen Straßen 4,50 m betragen.

Ausbauquerschnitt Q1 Anchl. Brücke



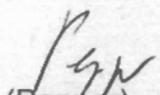
Es wird daher vorgeschlagen, den Brückenquerschnitt wie folgt zu gestalten:

- 3 m breiter Fußweg auf der Bahnhofseite
- 7 m breite Fahrbahn, inkl. 2 Angebotstreifen à 1,25 m und eine mittig angelegte Fahrbahngasse von 4,50 m
- 2,50 m breiter Fußweg auf der Ostseite
- Gesamtbreite somit 12,50 m (das entspricht der vorhandenen Breite)

Dieser Vorschlag wurde mit dem Straßenbauamt Lübeck abgestimmt.

Die Angebotstreifen enden im Zufahrtsbereich zum Bahnhofsvorplatz und am Waldemar-Bonsels-Platz. Die Fortführung der Ausbauplanung über den Waldemar-Bonsels-Platz hinaus sollte zur gegebenen Zeit in Anlehnung an die alten Gremienbeschlüsse aus 1989 erfolgen auf der Grundlage der Gleichbehandlung des Waldemar-Bonsels-Weges und der Rantzaustraße, um keine Verdrängung vorhandener Verkehrsströme zu erhalten.

Die Radwege der B 75 werden - ähnlich wie am Knoten B 75/Wulfsdorfer Weg - in den Waldemar-Bonsels-Weg hineingezogen und über Rampen an die dann folgenden Angebotstreifen angeschlossen. Die entsprechende Detailplanung wird im Zusammenhang mit dem Radwegbau entlang der B 75 erarbeitet und vorgestellt.


(Pepper)
Bürgermeisterin