

Projekt: Verkehrstechnischer Entwurf zur äußeren Erschließung des Baugebietes Gremmendorfer Weg / Loddenbach (vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 564).

Datum: 26.01.2015

Ausgangssituation:

Der Gremmendorfer Weg ist in dem Abschnitt zwischen Böddingheideweg und dem Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 564 als Wirtschaftsweg ausgebaut. Er hat eine Breite von ca. 3,5 m. Das betrachtete Teilstück hat eine Länge von ca. 260 m.

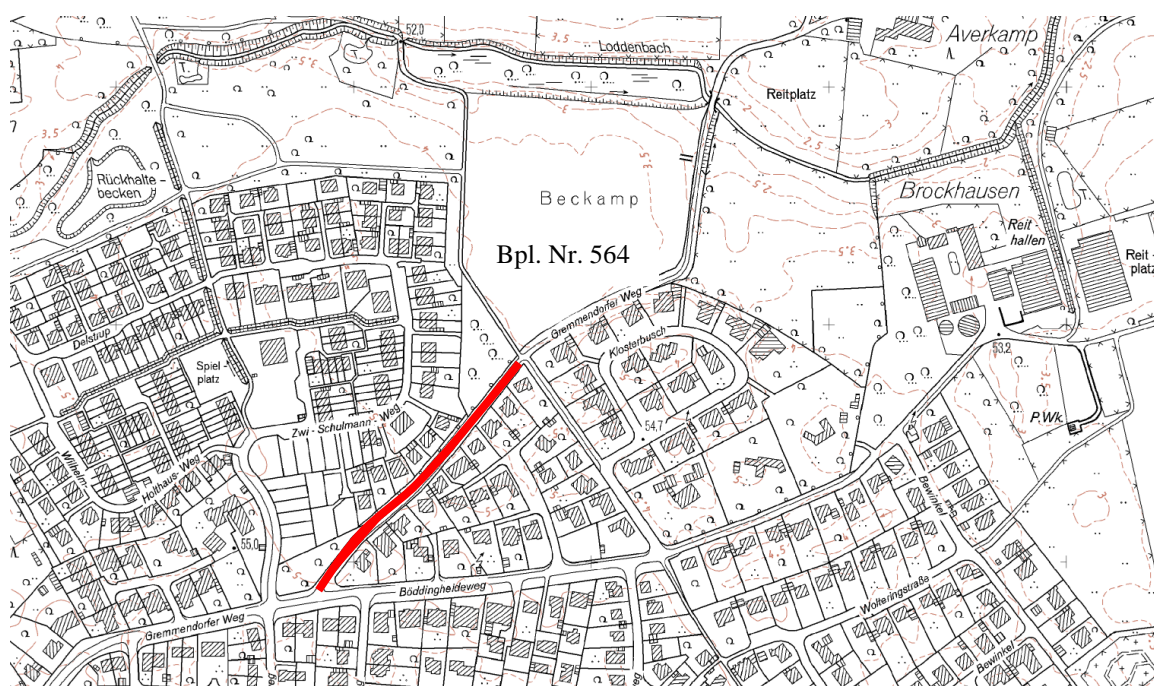


Abb. 1: Übersichtskarte

Der Gremmendorfer Weg dient vornehmlich der Erschließung des Reiterhofes Averkamp. Außer von landwirtschaftlichen Verkehren bzw. Pferdetransportern wird der Weg von Radfahrern sowie von Eltern, die ihre Kinder zur Reitschule bringen, genutzt. Die Verkehrsbelastung des Gremmendorfer Weges liegt augenscheinlich deutlich unterhalb von

500 Kfz/24h, so dass weitere Erhebungen wegen der geringen vorhandenen Verkehrsbelastung nicht notwendig sind.

Die angrenzenden Grundstücke nördlich und südlich des Gremendorfer Weges sind offiziell über den Zwi-Schumann-Weg bzw. über den Böddingheideweg erschlossen. Einige Anwohner auf der Südseite des Gremendorfer Weges haben sich dennoch Eingänge, Zufahrten und zum Teil auch Garagen gebaut, so dass der Gremendorfer Weg auch von Anwohnern genutzt wird. Der ehemals vorhandene Straßenseitengraben wurde dafür verrohrt und wird zum Teil auch zum Parken genutzt. Die verbleibende Fahrbahnbreite reicht in diesen Abschnitten nicht mehr aus, so dass insbesondere landwirtschaftliche Fahrzeuge in die unbefestigte Fläche auf der Nordseite gedrängt werden. Auch die Müllentsorgung erfolgt über den Gremendorfer Weg.

Die bestehende Entwässerung des Gremendorfer Weges erfolgt mit Dachprofil offen über Straßenseitengräben. Auf der Südseite ist der Straßenseitengraben allerdings nur noch in Abschnitten vorhanden.

Nördlich des Gremendorfer Weges zwischen der befestigten Fahrbahn und der Grenze zu den Privatgrundstücken ist eine geschützte Wallhecke kartiert. Durch die Grundstückseinfriedungen und Heckenpflanzungen der nördlich angrenzenden Grundstücke, z.B. durch Kirschlorbeerhecken, ist die geschützte Wallhecke nur noch in Fragmenten zu erkennen.

Der Gremendorfer Weg ist darüber hinaus durch alten Baumbestand geprägt. Die Bäume befinden sich überwiegend in öffentlichen Flächen, zum Teil aber auch in Privatflächen. Im Vorgriff auf einen möglichen Ausbau des Gremendorfer Weges wurde der Baumgutachter Herr Martin Rensing u.a. damit beauftragt, die Vorschäden an diesen Bäumen festzustellen. Im Ergebnis weisen einige Bäume zum Teil nicht unerhebliche Vorschäden auf, welche im Sinne eines nachhaltigen verkehrssicheren Zustandes nicht zu vernachlässigen sind.

Auf der Nordseite des Gremendorfer Weges ist eine Straßenbeleuchtung mit einem Leuchtenabstand von 55-70 m installiert.



Abb. 2: Vorhandener Zustand des Gremmdorfer Weges

Angrenzend an den Geltungsbereich des Bebauungsplan Nr. 564 befindet sich eine kleine Waldfläche, die durch Fuß- und Radwege durchkreuzt wird. Im Bereich des Gremmdorfer Weges laufen diese unbefestigten Wege zusammen. Südlich des Gremmdorfer Weges wird dieser Fuß- und Radverkehr über einen befestigten gemeinsamen Geh- und Radweg aufgenommen. Dieser Geh- und Radweg ist mit dem Wohngebiet Klosterbusch bzw. im weiteren Verlauf mit dem Böddingheideweg verknüpft. In der morgendlichen Spitzenstunde sind daher zahlreiche Radfahrer zu beobachten, die an dieser Stelle den Gremmdorfer Weg in Richtung Schulzentrum Wolbeck kreuzen.

Zusammenfassung der bestehenden Situation:

Der Gremmendorfer Weg im jetzigen Zustand entspricht nicht mehr den verkehrlichen Anforderungen. Der zurzeit befestigte Bereich mit einer Querschnittsbreite von ca. 3,5 m reicht nicht mehr aus, um Parken, landwirtschaftliche Verkehre und Besucherverkehre abwickeln zu können. Die Fahrzeuge werden in die angrenzenden, unbefestigten Flächen gedrängt. Da auf der Südseite außerdem zahlreiche Grundstücke über den Gremmendorfer Weg faktisch erschlossen sind und sogar die Müllentsorgung über den Gremmendorfer Weg erfolgt, ist aus verkehrstechnischer Sicht bereits jetzt eine Ertüchtigung des Gremmendorfer Weges zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke verkehrstechnisch sinnvoll.

Variantenvergleich

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Beteiligung des Landschaftsbeirates wurde angeregt, für die äußere Erschließung einige Varianten zu untersuchen und vergleichend gegenüberzustellen.

Variante 0 a – Ausbau des Gremmendorfer Weges mit Einengungen

Mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 m und einem nördlich liegenden Gehweg wird an zwei Stellen die Fahrbahn auf 3,50 m über eine Länge von 45 m und 60 m wechselseitig eingeengt.

Dadurch ist es möglich, sowohl die privaten und öffentlichen Gehölze südlich der Straße als auch die zum Teil in den öffentlichen Bereich ragenden Vorgärten anzuhalten. Zusätzlich führen die Einengungen zu einer Verkehrsberuhigung sowie zu einer Reduzierung der optisch wirksamen Trassenbreite.

Der Schutz und dauerhafte Erhalt der südlich liegenden Grundstücke macht in diesem Bereich jedoch trotz Einengung eine Verfüllung des nördlich liegenden Grabens auf eine Länge von ca. 140 m notwendig. Der Gehölzstreifen in diesem Bereich könnte damit nicht dauerhaft erhalten werden, so dass ca. 20 Bäume nördlich der Straße in diesem Teilabschnitt gerodet werden müssten.

Von den 20 Bäumen bilden ca. 2/3 der Gehölze den Abschluss eines nördlichen liegenden Waldstücks. Im Sinne der Landschaftsgestaltung erscheint es daher sinnvoll bei unvermeidbaren Gehölzrodungen, die südlich liegenden Einzelbäume vorrangig zu schützen, da der optisch wirksame Verlust der nördlichen Gehölze durch die weiterhin wirksame Raumkante des Waldes deutlich geringer wäre.

Vorteile:

- Nutzung einer bereits vorhandenen Verkehrsstrasse
- Anpassung des landwirtschaftlichen Erschließungsweges an die bereits aktuell vorhandene Nutzung als Wohnerschließung
- verkehrstechnisch sinnvolle Lösung, Begegnung Pkw-Lkw zum großen Teil möglich
- Einengungen erzeugen Geschwindigkeitsreduzierung
- kein Eingriff in das angrenzende Wohnumfeld
- Erhalt aller Bäume südlich der Straße

Nachteile:

- Beseitigung des Gehölzstreifens nördlich der Straße auf einer Länge von ca. 140 m

Bewertung (++):

Die Anpassungen erscheinen sinnvoll, die Auswirkungen auf den Gehölzbestand zu reduzieren. Der verbleibende Eingriff in einen Teilbereich des Gehölzstreifens ist unvermeidbar. Da dieser jedoch zum großen Teil im Bereich des Waldstücks erfolgt, ist die Beeinträchtigung des Landschafts- und Erholungsraumes minimiert. Die Variante stellt einen sinnvollen Kompromiss zwischen verkehrlicher Notwendigkeit und vertretbaren Eingriff in die vorhandenen Grünstrukturen dar.

Variante 0 b – Ausbau des Gremmendorfer Weges mit südlichem Gehweg

Bei grundsätzlich gleicher Planung der Variante 0 a bestünde die Möglichkeit, den Gehweg südlich der Fahrbahn anzuordnen und in allen Bereichen die tatsächliche Grundstücksgrenze anzuhalten.

Da der Gehweg grundsätzlich einen geringeren Aufbau hat und zudem bei der Nutzung als Gehfläche der Einsatz von Wurzelbrücken etc. flexibler berücksichtigt werden kann, ist die Beeinträchtigung eines Baumstandortes durch Neuversiegelung im Kronenbereich durch einen Gehweg geringer als beim Bau einer Fahrbahn.

Weiter könnte auf einen Schrammbord zwischen Straße und Zaun etc. an der südlichen Straßenkante verzichtet werden, da dieser durch den Gehweg ersetzt wird.

In dieser Variante müssten die südlichen liegenden, kleineren Bäume (4-5 Stück) im öffentlichen Bereich gerodet werden. Die Bäume auf Privatflächen können erhalten bleiben.

Der Gehölzstreifen einschließlich des Grabens auf der Nordseite bliebe erhalten. Es müssten lediglich punktuell Gehölze entnommen werden, sofern sich im Zuge der Baumaßnahme ergibt, dass eine Standsicherheit oder die Einhaltung des Lichtraumprofils nicht dauerhaft gewährleistet werden kann.

Vorteile:

- Nutzung einer bereits vorhandenen Verkehrsstrasse
- Anpassung des landwirtschaftlichen Erschließungsweges an die bereits aktuell vorhandene Nutzung als Wohnerschließung
- Einengungen erzeugen Geschwindigkeitsreduzierung
- kein Eingriff in das angrenzende Wohnumfeld
- Erhalt aller privaten Bäume südlich der Straße

Nachteile:

- Begegnung Pkw-Lkw nicht auf der gesamten Streckenlänge möglich
- Straßenquerung der Fußgänger aus Richtung des geplanten Wohngebietes notwendig

Bewertung (+++):

Die Anpassungen sind sinnvoll, um die Auswirkungen auf den Gehölzbestand zu reduzieren. Der verbleibende Eingriff in einen Teilbereich des Gehölzstreifens ist auf ein Minimum reduziert. Die Variante stellt einen Kompromiss zwischen verkehrlicher Notwendigkeit und maximaler Berücksichtigung der Grünstrukturen dar.

Variante 1 – Ausbau des Geh- und Radweges zwischen Gremmendorfer Weg und Klosterbusch

Vorteile:

- Erhalt aller Bäume im Gremmendorfer Weg

Nachteile:

- Schaffung einer neuen Straßenverbindung
- Eingriff in vorhandenes Wohnumfeld durch Verkehr und Lärm
- Gremmendorfer Weg als Sackgasse ohne Wendemöglichkeit
- landwirtschaftlicher Verkehr über den Klosterbusch notwendig, Begegnung PKW-LKW mit Einschränkung möglich
- Fällung von 4-5 privaten Einzelbäumen

Bewertung (--):

Die grundsätzliche Variante, die Erschließung nicht über den Gremmendorfer Weg, sondern über den Geh- und Radweg zum Klosterbusch zu realisieren, hätte zwar den Vorteil des möglichen Erhalts aller Gehölz im Gremmendorfer Weg. Die verkehrlichen Nachteile sowie die Beeinträchtigungen des Wohngebietes Klosterbusch sind jedoch so massiv, dass eine weitere Betrachtung dieser Variante nicht empfohlen werden kann.

Variante 2 – Ausbau des Geh- und Radweges zwischen Gremmendorfer Weg und Klosterbusch sowie des Gremmendorfer Weges als Einbahnstraße

Bewertung (---):

Die grundsätzliche Variante, die Erschließung nicht über den Gremmendorfer Weg, sondern auch über den Geh- und Radweg zum Klosterbusch als Einbahnstraße zu realisieren, bietet bei einer Vielzahl an Nachteilen nur geringe Vorteile, sofern die Radfahrer auch in Gegenrichtung fahren dürfen, da sich insgesamt nur eine Reduzierung der Fahrbahnbreite von 75 cm ergibt.

Von den untersuchten Varianten erhält die Variante 0 b die beste Bewertung. Für die weitergehende Erschließungsplanung wird diese Variante daher weiter verfolgt.