

Sitzungsvorlage Nr. V/2018/1010

Zuständig: Fachbereich Tiefbau und Entsorgung
Verfasser: Bömer, Richard



Ahaus, 21.08.2018

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr	20.09.2018	TOP Ö	3
Rat	10.10.2018	TOP Ö	11

Beratungsgegenstand

Fortführung der Nordtangente bis zur Ikemannstraße
Antrag der CDU-Fraktion zur Mittelbereitstellung und Forcierung der Planung

Beschlussvorschlag

Der Rat beschließt auf Empfehlung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr die Mittelbereitstellung und Forcierung der Planung zur Fortführung der Nordtangente vom Kreisverkehr Graeser Straße / Nordring bis zum Kreuzungspunkt Wessumer Straße / Ikemannstraße. Als erster Schritt soll hierzu ein Verkehrsgutachten zu den Auswirkungen auf das Bestandsstraßennetz und zum Bedarf der geplanten Straße erstellt werden.

Sachdarstellung

Seit der Fertigstellung und der Verkehrsfreigabe der Nordtangente im Juni 2009 hat sich die Verkehrsbedeutung und Akzeptanz der heute als Nordring bezeichneten Umgehungsstraße stetig entwickelt. Die Verkehrsströme im Norden der Stadt werden zu großen Anteilen vom Nordring aufgenommen. Bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP 2013) wurde für den Bestand im Jahre 2010 eine Verkehrsbelastung (DTV) von 4700 Kfz/24 h berechnet.

Gemäß Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur aus dem Jahre 2014 wird der Güterverkehr gegenüber 2010 eine Zunahme von 38 Prozent (Tonnenkilometer) und der Personenverkehr um 13 Prozent (Personenkilometer) bis zum Jahr 2030 erfahren. Hieraus lässt sich ableiten, dass weitere Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssituation auch auf den Straßen der Stadt Ahaus geboten sind.

Auf dem Ringsystem für die Kernstadt Ahaus bestehend aus Nordring – Schumacherring - Adenauerring wird ein erheblicher Anteil des Durchgangsverkehrs um das Stadtgebiet geleitet und entsprechend der Zielorientierung der Fahrzeugführer verteilt. Die erforderliche Leistungsfähigkeit dieser Ringstraße kann nur durch ihre anbaufreie Bauweise erreicht bzw. erhalten werden. Besondere Vorteile bieten dabei höhenfreie Kreuzungspunkte wie z. B. die Kreuzung der Bahnstrecke Ahaus – Gronau im Verlauf des Nordringes.

Im Gegensatz zur anbaufreien Lage verläuft der innere Abschnitt des Adenauerrings, zwischen Wüllener Straße und dem Kreisverkehr Stadtpark, an empfindlichen Nutzungen tangential vorbei. Ebenso wie an den radial auf die Innenstadt zulaufenden Wessumer Straße (K 17) und der Graeser Straße (L 560), führen diese Nutzungen zur Anlage von Zufahrten, die wiederum den Verkehrsfluss behindern. Die Funktion zur Durchleitung von Verkehren und die generelle Leistungsfähigkeit der Straßen werden somit eingeschränkt.

Aus diesem Grunde sollten insbesondere die Durchgangsverkehre über anbaufreie Straßen geleitet werden.

Durch die in den vergangenen Jahrzehnten positive Entwicklung der Wohngebiete entlang der

Aa-Umflut ist die Kernstadt Ahaus mit den Ortsteilen Wessum und Wüllen näher zusammen gewachsen. Hierdurch werden auch Neuverkehre auf den aus westlicher Richtung radial auf die Innenstadt von Ahaus zulaufenden Straßenzügen Wessumer Straße (K 17), Vredener Dyk (L 560) und Wüllener Straße (L 572) erzeugt. Hier treten jedoch bereits bei der Bestandsbetrachtung während der Spitzenverkehrszeiten an den signalisierten Kreuzungen mit dem Adenauerring bzw. am Stadtparkkreisel hohe Wartezeiten und Staulängen auf. Die Verkehrssituation wird sich an diesen Kreuzungspunkten in Zukunft eher noch verschlechtern.

Darüber hinaus sind die hieraus betroffenen Straßen Adenauerring (Abschnitt von der Wüllener Straße bis zum Stadtpark) und Fuistingstraße durch hohe Verkehrsbelastungen gekennzeichnet, die neben den Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufes zu erheblichen Konflikten mit Fußgängern und Radfahrern führen. Außerdem stehen die heutigen Verkehrsmengen in keiner Weise im Einklang mit den angrenzenden Schulen.

Bei dieser Betrachtung liefert die radial auf die Innenstadt zulaufende Wessumer Straße (K17) einen wesentlichen Verkehrsanteil von 7350 Kfz/24 h (VEP 2013, Bestand 2010). Die Wartezeiten und Staulängen, insbesondere in den morgendlichen Spitzenstunden, sind täglich eine Belastung für alle Verkehrsteilnehmer. Zusammen mit den weiteren Verkehrszuflüssen über die übrigen Straßenäste führen diese am Kreisverkehrsplatz Stadtpark zu hohen Belastungen, mit einem Gefährdungspotential für die große Anzahl von Radfahrern an diesem Verkehrsknotenpunkt.

Diesen Sachverhalt und die Problemstellung greift der Antrag der CDU-Fraktion vom 22. Januar 2018 auf. Im Antrag wird vorgeschlagen, die Nordtangente vom Kreisverkehr Graeser Straße / Nordring bis zur Wessumer Straße / Abzweig Ikemannstraße zu verlängern.

Die Verlängerung der Nordtangente entspricht dem Gedanken, vorhandene innerörtliche Straßen mit empfindlichen Randnutzungen zu entlasten und stattdessen den Verkehr über anbaufreie Straßen zu leiten.

Hinzu kommt die Lage der angedachten Entlastungsstraße. Der aus dem gesamten Ortsteil Wessum in Richtung Gewerbegebiete und der Autobahn A 31 orientierte Verkehr könnte über diese Straße geführt werden. Die vorhandene Querverbindung Eichenallee (K20) wird aufgrund ihrer Lage, teilweise verlängerter Wege, und der Befahrbarkeit, behindert durch parkende Autos, nicht gut angenommen. Durch diese Einschränkungen auf der Eichenallee haben sich erhöhte Anteile von Durchgangsverkehren auf der Flörbachstraße und der Neustraße entwickelt. Hier wurde zwischenzeitlich von der städtischen Verkehrsbehörde der Durchgangsverkehr durch Verkehrszeichenregelung unterbunden. Eine alternative Wegeführung, wie vorgeschlagen durch die Verlängerung der Nordtangente, könnte die Verkehre aus dem Ortsteil Wessum in Richtung Autobahn A 31 bzw. Gewerbegebiete zusammenfassen und ableiten.

Neben den Verkehren aus dem Ortsteil Wessum werden durch die Anbindung der Ikemannstraße neue Verkehrsanteile auf die Wessumer Straße geführt. Nach der abgeschlossenen Entwicklung des Baugebietes Hoher Kamp West bis an die Wessumer Straße heran werden ca. 700 Wohneinheiten über die Ikemannstraße an das Hauptstraßennetz angebunden bzw. auf die Wessumer Straße geführt. Eine mögliche neue Entlastungsstraße könnte diesen Verkehr in Abhängigkeit vom Fahrziel zu einem großen Teil aufnehmen und erhielte auch hierdurch eine weitere Begründung.

Mit dem Vorschlag zum Bau einer Straße sind jedoch auch eine kritische Prüfung des Bedarfs und die Untersuchung von Alternativlösungen verbunden. Bevor über Trassenvarianten, Planungsschritte und Umsetzbarkeit gesprochen werden kann, ist der Bedarf im Gesamtstraßennetz zu untersuchen die Auswirkungen einer möglichen Straßenergänzung zu prognostizieren.

Bereits bei der im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes 1976 beschriebenen „Große Ringlösung“ um die Stadtteile Wessum, Ahaus und Wüllen wird neben einer Nord- und Südtangente zusätzlich eine Verbindung zwischen der K 17 und der L 560 im Norden von Wessum genannt. Die hier berechnete und gezeigte Entlastungswirkung für das Bestandsstraßennetz führte zu der Empfehlung, dass sich die Planungen der Stadt nicht allein auf eine Nordtangente beschränken dürfen. Ergänzend hierzu wurde empfohlen, möglichst frühzeitig die Voraussetzungen für die Trassierung einer Südtangente zu prüfen. Eine Umsetzung der angedachten Entlastungsstraße für den Ortsteil Wessum, als Teil der Großen Ringlösung, war derzeit im Norden von Wessum, ggf. im Bereich der ehemaligen AAE-Bahnlinie angedacht.

Die Empfehlung zum Bau der Entlastungsstraßen wurde im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes im Jahre 2013 weiter verfolgt. Zwischenzeitlich war die Nordtangente baulich umgesetzt und für den Verkehr freigegeben. Der Bedarf für den Bau einer Entlastungsstraße am nördlichen Siedlungsrand von Wessum konnte jedoch nicht aufgezeigt werden. Der VEP 2013 kommt zu dem Ergebnis, dass das vorhandene Straßennetz im Ortsteil Wessum den Verkehr aufnehmen kann. Die unerwünschten Verkehre zwischen der K 17 Hamalandstraße nach Osten in Richtung Graeser Straße auf den Querverbindungen Wirtschaftsweg Aversch, Neustraße und Flörbachstraße sollten in einer Detailuntersuchung weiterverfolgt werden. Insbesondere sollte die fehlende Akzeptanz zur Nutzung der Eichenallee K 20 untersucht werden. Durch den Vorschlag der CDU-Fraktion zum Bau einer neuen Straße, mit dem Potenzial zur Verlagerung von Verkehren, könnte die innerörtliche Eichenallee durch eine anbaufreie Straße ersetzt werden.

Als erster Schritt zur weiteren Vorgehensweise schlägt die Verwaltung vor, ein Gutachten mit aktuellen Verkehrsbelastungsdaten und der vorgeschlagenen Netzerweiterung in Form der Verlängerung der Nordtangente zu erstellen. Ohne den Nachweis des Bedarfs anhand eines Verkehrsgutachtens lässt sich eine neue Straße nicht verwirklichen. Ein Verkehrsgutachten ist auch die Grundlage für einen Förderantrag nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Wichtig sind in diesem Zusammenhang auch die Auswirkungen auf das Bestandsstraßennetz. Hier gilt es Verschlechterungen der heutigen Situation und eine unerwünschte Verlagerung von Durchgangs- oder Schleichverkehren in den angrenzenden oder auch betroffenen Straßen zu vermeiden.

Finanzielle Auswirkungen

Ja Nein

Budget:	Öffentliche Verkehrsflächen	12.01
Maßnahme:		

Im derzeitigen Planungsstand liegen keine Kosten zur Planung oder zum Bau der angeregten Straße vor.

Anlagen

Anlage 01 - Antrag der CDU-Fraktion vom 22. Januar 2018 zur Fortführung der Nordtangente bis zur Ikemannstraße