

<b>Vorlage</b>	<b>Vorlage-Nr:</b> V 2002/022
<b>TOP: 3</b>	<b>Status:</b> öffentlich
	<b>AZ:</b>
	<b>Datum:</b> 06.02.2002
<b>Verkehrliche Anbindung/Funktion und Gestaltung der Weseler Landstraße im Zuge der weiteren Entwicklung Borken-West (Hovesath)</b>	
<b>- Sachstandsbericht</b>	
<b>Beteiligte Fachabteilungen:</b>	<b>Umwelt und Planung</b>
<b>Verfasser/in:</b>	Herr Dahlhaus
<b>Beratungsfolge:</b>	Sitzungsdatum Gremium
	<b>20.02.2002 Umwelt-, Planungs-, Bau- und Vergabeausschuss</b>

**Erläuterung:**

Nachdem auf der Grundlage des im Jahre 1993 beschlossenen Strukturkonzeptes zur Stadtentwicklung „Borken-West“ bereits der 1. Realisierungsabschnitt (B.P. BO 64 „Nina-Winkel-Straße“) nahezu bebaut und der 2. Realisierungsabschnitt (B.P. BO 65 „Weseler Straße“) derzeit im Bau ist, steht als nächste Entwicklungsstufe der Bereich südlich der Weseler Landstraße zur Diskussion.

Bevor jedoch detaillierte städtebauliche Planungen durchgeführt und diskutiert werden können, sind zunächst wesentliche Rahmenbedingungen der äußeren Erschließung zu klären. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Weseler Landstraße künftig eine der zentralen Erschließungsachsen für das Quartier „Hovesath“ und für den Borkener Südwesten darstellen wird und zudem nach wie vor auch als wichtige Einfahrt zu den bestehenden südlichen Wohnquartieren und zur Innenstadt dienen soll.

Nach Einschätzung der Verwaltung stellt die derzeitige Situation der Straße aufgrund ihrer geringen Breite (Fahrbahnquerschnitt zwischen 4,95 und 5,10 m, je nach Baumstandorte) bereits aufgrund der aktuellen Verkehrsbelastung und der Verkehrssicherheit ein Problem dar. Hinzu kommt, dass das Lichtraumprofil der Bäume mit zunehmenden Wachstum enger wird und schon heute ein massives Gefährdungspotential (insbesondere durch LKW verursacht) vorhanden ist. In Anbetracht des allgemeinen Verkehrswachstums und der absehbaren Verkehrszunahme durch die geplanten Entwicklungsabschnitte wurden nach ämterübergreifender Abstimmung erste Entwurfsskizzen zu dem Streckenabschnitt zwischen B 70 und L 896 (Weseler Straße, s. Anlage) erstellt, um diese im Verlauf der Sitzung entsprechend darzustellen.

Anhand dieser Vorentwurfsplanung sollen die besonderen Probleme, wie auch die stadtgestalterischen Zusammenhänge verdeutlicht werden.

Die Kernaussagen der Planung sind wie folgt zu beschreiben:

### **Städtebau und Verkehrsfunktion**

Die Weseler Landstraße ist die wichtigste Verbindungsachse und Stadteinfahrt zum Stadtkern für den Borkener Südwesten. Die Bedeutung dieser Achse wird aufgrund der angestrebten Siedlungsentwicklung weiter steigen. Damit ist die Allee nicht nur aus funktionalen Gesichtspunkten, sondern auch aus Sicht der städtebaulichen Gestalt als Identifikationsmerkmal für die künftig dort Wohnenden und für Besucher ein wichtiges städtebauliches Merkmal. Deshalb muss die Weseler Landstraße weitgehend in ihrer jetzigen Form erhalten bleiben.

Aufgrund o. g. Sicherheitsaspekte sowie den hoch anstehenden Wurzelhorizonten benötigen die flachen Baumwurzeln mehr Platz, damit die Bäume dauerhaft gesichert werden können. Sollte die noch durchzuführende Begutachtung der Bäume ergeben, dass einzelne Bäume abgängig sind (Standortfestigkeitsproblem, Krankheitsbefall u. ä.), so ist vorgesehen, diese durch Neupflanzungen zu ersetzen.

### **Maßnahmen / Künftige Straßengestalt**

Es wird vorgeschlagen, die Allee in ihrem jetzigen Charakter zu erhalten. Allerdings ist aus funktionaler Sicht die Anlage einer zusätzlichen Fahrspur auf der Südseite der vorhandenen Straßentrasse erforderlich.

Demnach ergibt sich in Abstimmung mit dem Fachbereich Tiefbau der folgende Straßenkörperquerschnitt (von Norden nach Süden): Der nördlich verlaufende kombinierte Fuß- / Radweg bleibt ebenso wie die vorhandene Baumreihe erhalten. Die vorhandene Fahrbahn wird saniert und mit einem Querschnitt von 3,75 m als Richtungsfahrbahn (stadtauswärts) vorgesehen, wobei die reduzierte Fahrbahnfläche dem Grünstreifen (Wurzelbereichen) zugeschlagen wird. Die südliche Baumreihe bleibt ebenfalls auf einem 5,0 m breiten Grünstreifen erhalten. Südlich davon erfolgt die Anlage einer neuen Richtungsfahrbahn (stadteinwärts), ebenfalls mit einem Querschnitt von 3,75 m. Den südlichen Abschluss bildet ein 0,75 m bis 1,50 m breiter Grünstreifen zwischen öffentlicher Verkehrsfläche und privaten Grundstücken.

Auf der Südseite des Straßenkörpers wird kein weiterer Fuß- / Radweg angelegt entsprechende Querungsstellen für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr aus dem künftigen Wohnquartier werden berücksichtigt.

Die Zahl der Anbindungen an die Weseler Landstraße werden auf das Mindeste beschränkt (weitgehende Anbaufreiheit), um den Eingriff in die vorhandene Baumsubstanz möglichst gering zu halten.

### **Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss nimmt den Sachstandsbericht zustimmend zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung der Weseler Landstraße auf der Grundlage der vorgestellten Planungen fortzuführen und die Entwicklungsplanungen für den 3. und 4. Realisierungsabschnitt auf die vorgestellte Gestaltung des Straßenquerschnitts abzustimmen.

**Anlagen:**

**Übersicht**

