

Vorlage

Beratungsfolge:

Beratendes/r Gremium / Ausschuss	Zuständigkeit
Innenstadtausschuss	zB
Verwaltungsausschuss	zB
Rat der Stadt Helmstedt	zB

Betreff:

Stadtsanierung Helmstedt;
- Bau der Verbindungsstraße Beek -

Sachdarstellung:

Stadtsanierung Helmstedt; - Bau der Verbindungsstraße Beek

Der Rat hat in seiner Sitzung am 06.07.2006 (V 99a/06) die Verwaltung beauftragt, den Bau einer Verbindungsstraße zwischen der Edelhöfe und dem Wallplatz im Jahr 2007 vorzusehen. *Nach Fertigstellung der Verbindungsstraße* soll in einem zeitlich begrenzten Verkehrsversuch die Verkehrsrichtung in der Magdeburger Straße gedreht werden. Die entsprechenden Haushaltsmittel sind im Haushaltsplan eingestellt worden. Der Verwaltungsausschuss hat außerdem zur Verfügung stehende Fördermittel für dieses Projekt gebunden.

Die SPD-Fraktion hat mit ihren Anträgen Nr. 1 und Nr. 2 vom 20.11.2006 an den Rat der Stadt für den 15.2.2007 (abgedruckt als Anlage 10 in der V 180/06 neben den bereits in der V 180 aufgegriffenen anderen Anträgen Nr. 3 bis 5 (Marktplatz) vom 20.11.2006) zur **Verkehrskonzeption Innenstadt** die oben zitierten Punkte bekräftigt.

In Absprache mit der Ausschussvorsitzenden sollen somit die bisher vorliegenden Teilaspekte und Vorlagen in einem Tagesordnungspunkt im Fachausschuss zum Thema "Verkehrskonzeption Innenstadt" behandelt werden. Dieser besteht aus den Teilen

- a) Stadtsanierung Helmstedt - Bau der Verbindungsstraße Beek - (vorliegende V 22/07) und
- b) V 180/06 Anträge auf Schließung des Marktplatzes bzw. Beendigung des dortigen Verkehrsversuches.

Bevor Aufträge für die konkrete ingenieurmäßige Ausbauplanung der Verbindungsstraße Beek erteilt werden, muss eine grundsätzliche Entscheidung über die Trassierung und

Dimensionierung dieser Straße erfolgen. Dazu hat die Verwaltung einige Varianten zur weiteren Diskussion entwickelt. Es handelt sich hierbei um Systemvarianten, die sich teilweise kombinieren lassen. Bei Bedarf sind weitere ähnliche Varianten denkbar.

Im rechtskräftigen Bebauungsplan aus dem Jahr 1996 ist eine Breite von 8,50 m (einschließlich Bürgersteigen) berücksichtigt worden (Anlage). Somit ist planerisch eine Fahrbahnbreite von 5,50 m und beidseitige Fußwege von jeweils 1,50 m realisierbar. Es ist aber nicht zwingend erforderlich, an diesem Mass festzuhalten, zumal eine Notwendigkeit für einen Zweirichtungsverkehr auf der geplanten Straße nicht besteht. Allenfalls für die wenigen Anliegergrundstücke würde das Befahren von beiden Seiten Sinn machen.

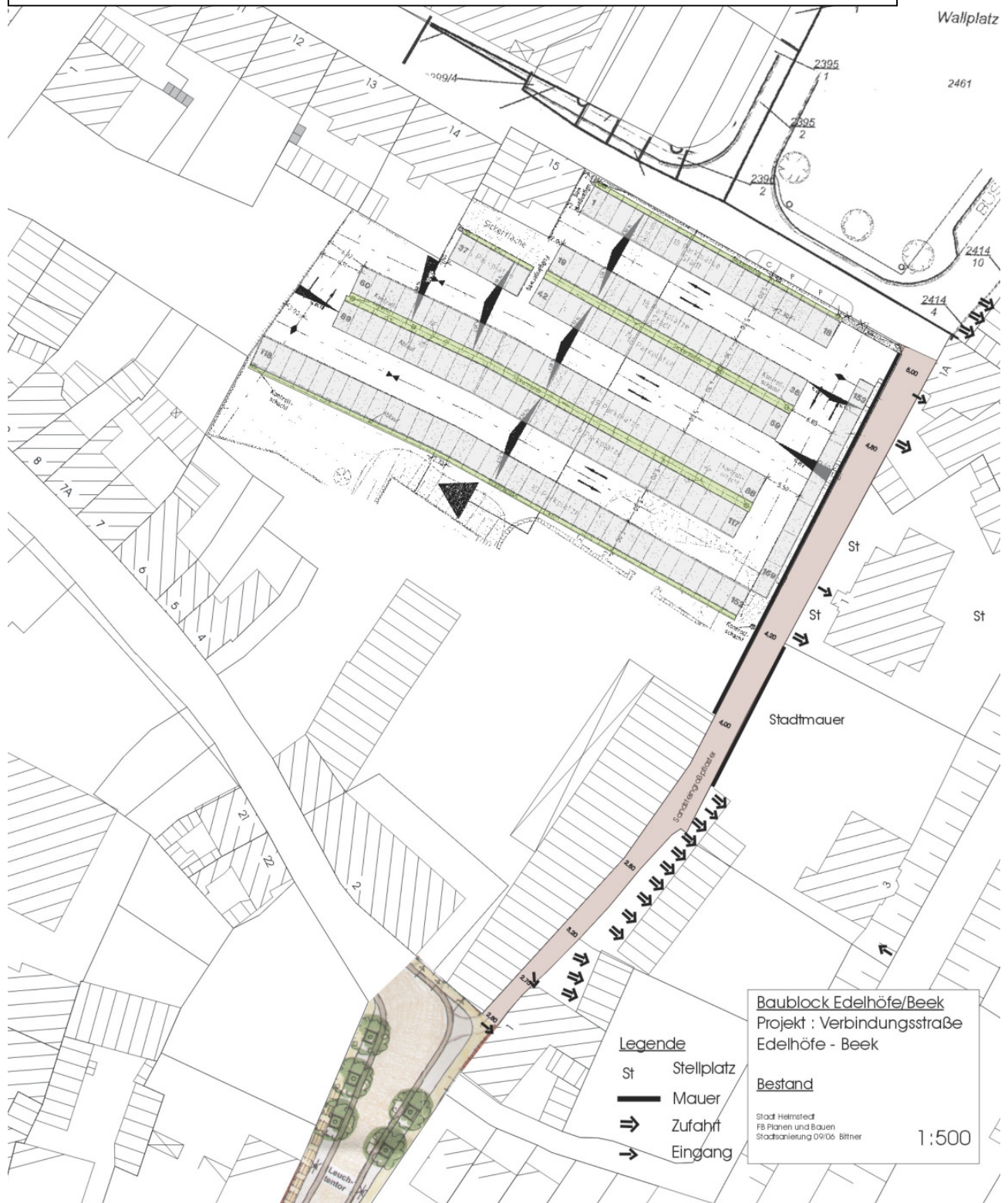
Die nicht veränderbare Engstelle mit Staugefahr im Bereich des Diekmannschen Wohnhauses in der Straße Edelhöfe sowie die nicht realisierbare Anlage einer Wendemöglichkeit im Kreuzungsbereich zum Papenberg sprechen zusätzlich für eine Einbahnregelung. Durchgangsverkehre in Nord-Süd-Richtung werden nach einer Umdrehung der Verkehrsrichtung auf der Magdeburger Straße generell nicht mehr möglich sein. Gestalterisch soll sich die Straße an den bereits durchgeführten Umgestaltungen im Sanierungsgebiet im Anschluss an die bereits fertiggestellten Edelhöfe und Papenberg orientieren.

Im Folgenden werden nach der Bestandsdarstellung 9 Varianten vorgestellt und kurz erläutert:

Bestand: Beek im östlichen Teilbereich

Kurzbeschreibung:

- Fußwegverbindung mit Anliegererschließung für PKW von Norden
- Zufahrten (Garagen) und Eingänge auf der östlichen Seite konzentriert
- Teilweise Begrenzung im mittleren Bereich durch die Stadtmauer
- Straßenbreiten von 5,00 m im Norden bis 2,70 m Süden
- Gestaltung mit Sandsteingroßpflaster



Variante 1a

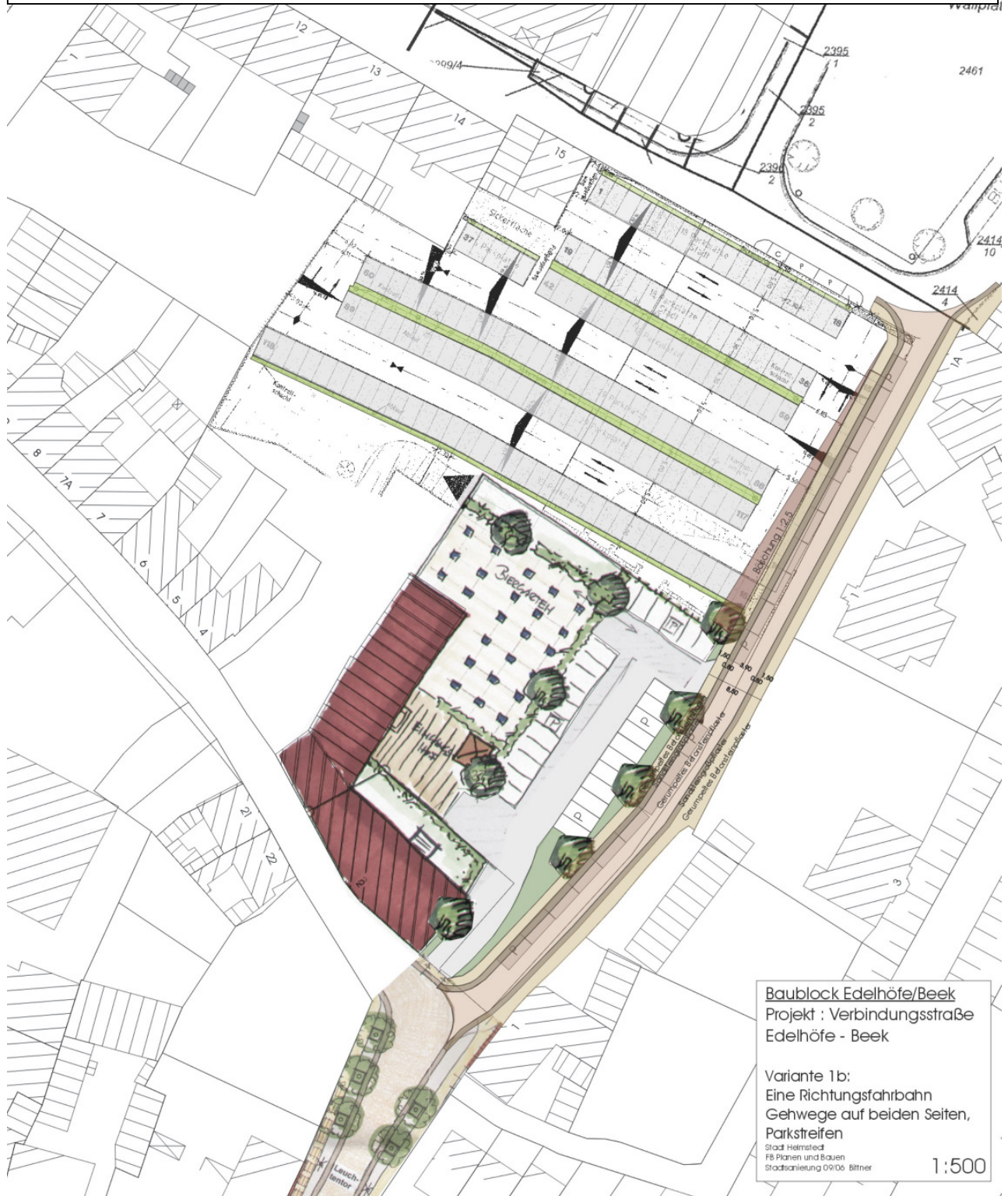
Variante 1b

Eine Richtungsfahrbahn durch einseitige Errichtung eines Parkstreifens auf der Westseite.
Gehwege auf beiden Seiten

Fahrbahnbreite 3,50 m, 2,00 Parkstreifen
Gehwege beidseitig 1,50 m
Gesamtbreite 8,50

Kurzbeschreibung:

Stellt eine Variante von 1a dar, mit zusätzlicher Darstellung einer möglichen Gestaltung der Restfläche unter Einbeziehung des Brennereigebäudes (Projekt Privatbrauerei).



Baublock Edelhöfe/Beek
Projekt : Verbindungsstraße
Edelhöfe - Beek

Variante 1b:
Eine Richtungsfahrbahn
Gehwege auf beiden Seiten,
Parkstreifen

Stadt Helmstedt
FB Planen und Bauen
Stadtplanung 09/06 Bittner

1:500

Variante 2a

Eine Richtungsfahrbahn
Gehwege auf beiden Seiten

Fahrbahnbreite 3,50 m,
Gehwege beidseitig 1,50 m
Gesamtbreite 6,50 m

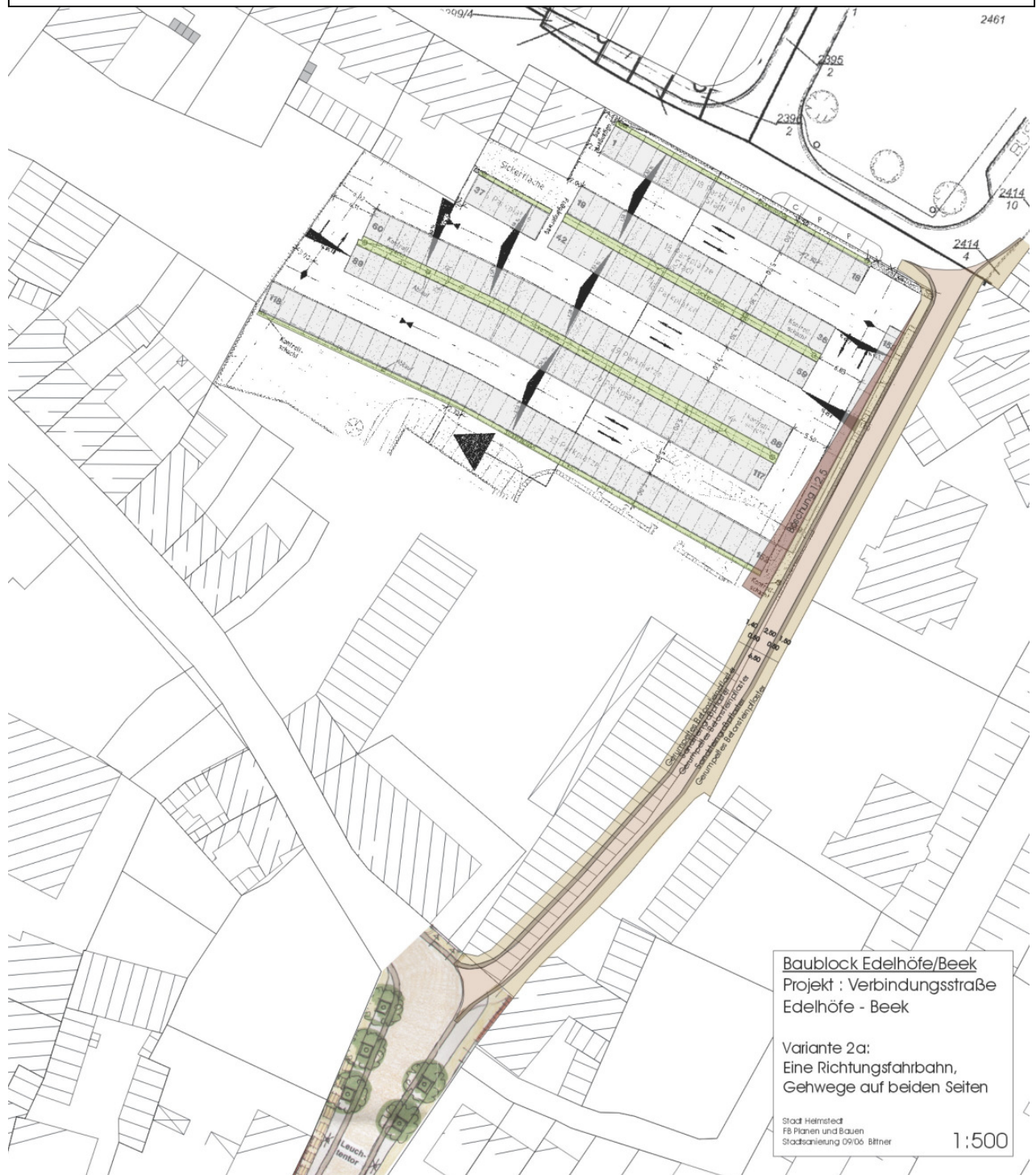
Kurzbeschreibung:

Flächensparende Umsetzung einer Verbindungsstraße, allerdings keine Parkmöglichkeiten neben der Straße für Anlieger.

Ein Abriss des Bullenstalles ist notwendig.

Komplette Umgestaltung des Beekes unter Verwendung der alten Materialien (Gosse).

Im Übergang zum „Avacon-Parkplatz“ wird aufgrund des Geländeversprunges der Ausbau einer Böschung notwendig.



Variante 2b

Fahrbahnbreite 3,50 m, Gehwege einseitig 1,50 m Gesamtbreite 5,00 m

Kurzbeschreibung:

Sparsamste Umsetzung einer Verbindungsstraße, allerdings keine Parkmöglichkeiten und eingeschränkte Erreichbarkeit der Grundstücke für die östlichen Anlieger, insbesondere für Fußgänger.

Ein Abriss des Bullenstalles ist notwendig.

Komplette Umgestaltung des Beekes unter Verwendung der alten Materialien (Gosse).

Im Übergang zum „Avacon-Parkplatz“ wird aufgrund des Geländeversprun- ges der Ausbau einer Böschung notwendig.



Variante 3

Zwei Richtungsfahrbahnen oder eine Richtungsfahrbahn und Parkstreifen	Fahrbahnbreite 5,50m, Gehweg 1,50 m
Erhalt der historischen Straße (Gehweg, Anlieger)	Alte Fahrbahn bis 4,00 m
Neuer Gehweg auf Westseite	Gesamtbreite 11,00

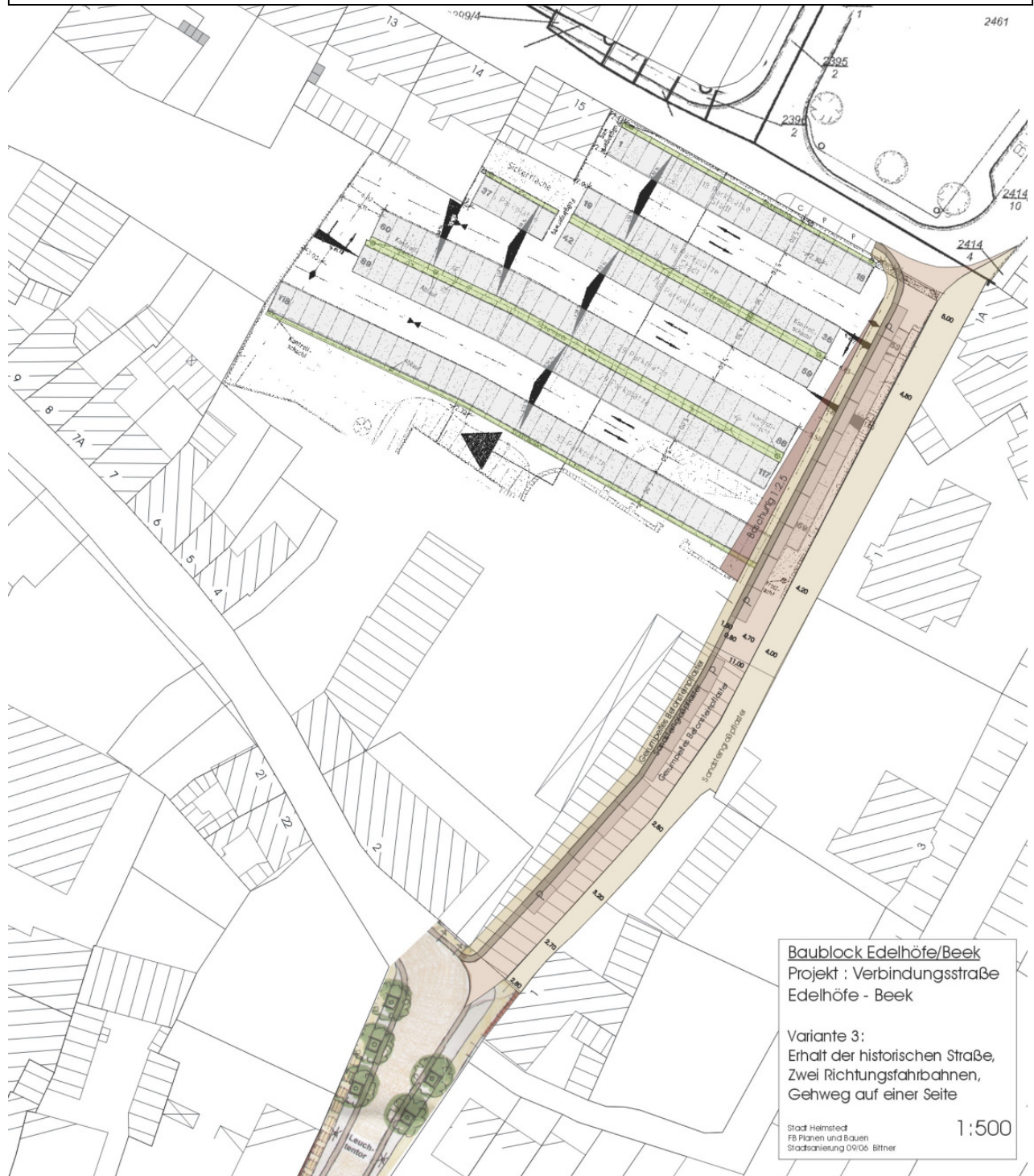
Kurzbeschreibung:

Hoher Flächenverbrauch durch großzügige Fahrbahnflächen.

Ein Abriss des Bullenstalles ist notwendig.

Weitgehender Erhalt der historischen Straße

Im Übergang zum „Avacon-Parkplatz“ wird aufgrund des Geländeversprunges der Ausbau einer Böschung notwendig.



Variante 4

Erhalt Bullenstall
Zwei Richtungsfahrbahnen oder eine
Richtungsfahrbahn und Parkstreifen
Gehwege auf beiden Seiten

Fahrbahnbreite 5,50m,
Gehwege beidseitig 1,50 m
Gesamtbreite 8,50

Kurzbeschreibung:

Erhalt des Bullenstalles, Zukauf Grundstücke Edelhöfe 1, Beek 3

Abriss Gebäude Edelhöfe 1

Im Übergang zum „Avacon-Parkplatz“ wird aufgrund des Geländeversprunges der Ausbau einer Böschung notwendig.



Variante 5a

Eine Richtungsfahrbahn
Fußgängerverbindungen nahezu vollständig auf
beiden Seiten

Fahrbahnbreite Nord- und Südbereich 5,50m,
Gehwege beidseitig 1,50 m, in der Engstelle im
Mittelbereich gibt es nur ein 1 m Schrammbord,
Gesamtbreite 8,50
Fahrbahnbreite an der Engstelle 4,00

Kurzbeschreibung:

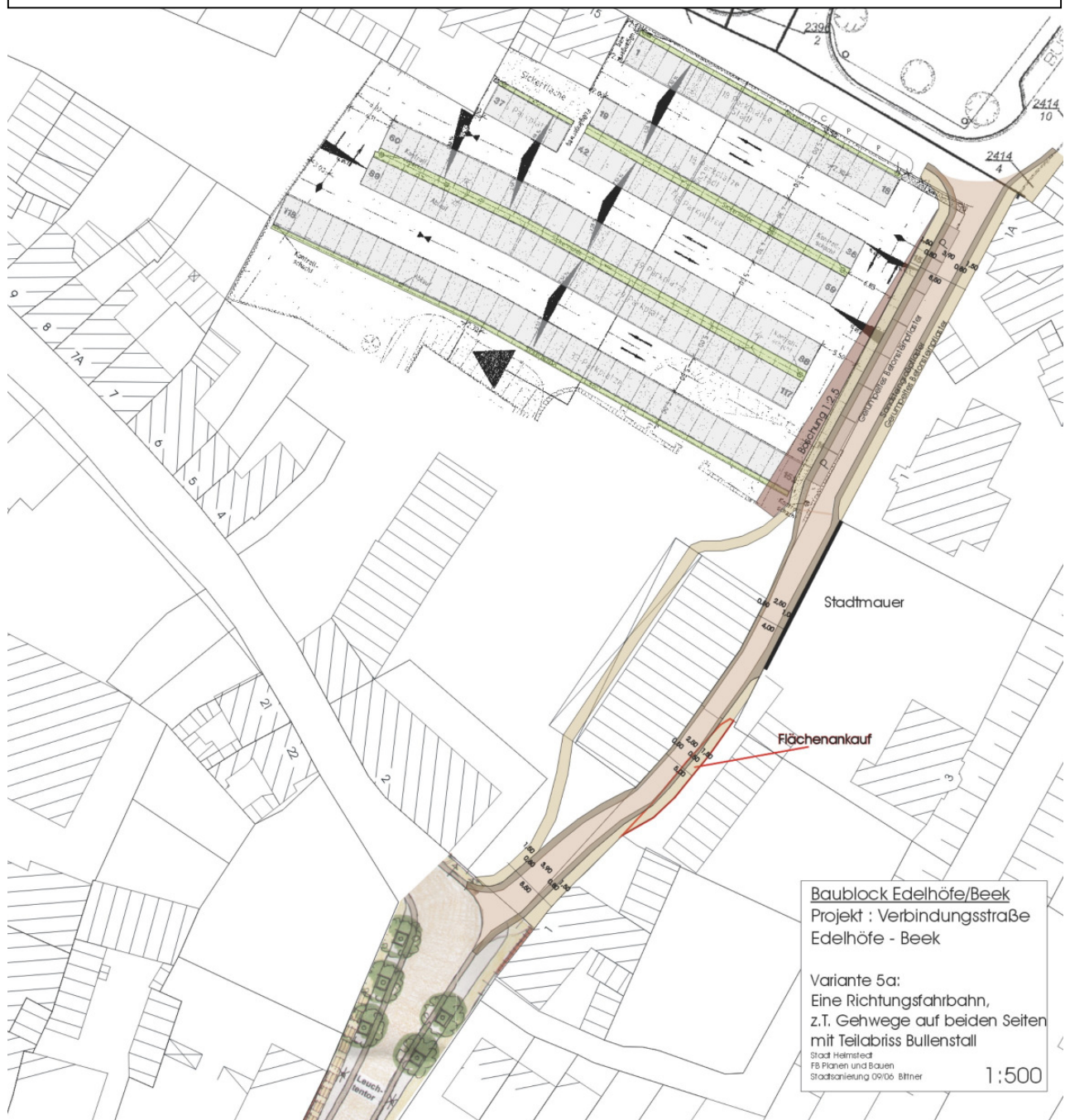
Teilabriss des Bullenstalles ist notwendig.

Fußwegeführung im Westen über die Hofstelle.

Fußwegeführung im Osten durch Zukauf im Bereich der Garagen bis auf die Engstelle mit der Stadtmauer realisierbar.

Komplette Umgestaltung des Beekes unter Verwendung der alten Materialien (Gosse).

Im Übergang zum „Avacon-Parkplatz“ wird aufgrund des Geländeversprunges der Ausbau einer Böschung notwendig.



Variante 5b

Eine Richtungsfahrbahn
Fußgängerverbindungen auf beiden Seiten

Fahrbahnbreite Nord- und Südbereich 5,50m,
Gehwege beidseitig 1,50 m, Gesamtbreite 8,50.
Engstelle im Mittelbereich
Fahrbahnbreite an der Engstelle 4,00

Kurzbeschreibung:

Stellt eine Variante von 5a dar, mit zusätzlicher Darstellung einer möglichen Gestaltung der Restfläche unter Einbeziehung des Brennereigebäudes (Projekt Privatbrauerei).

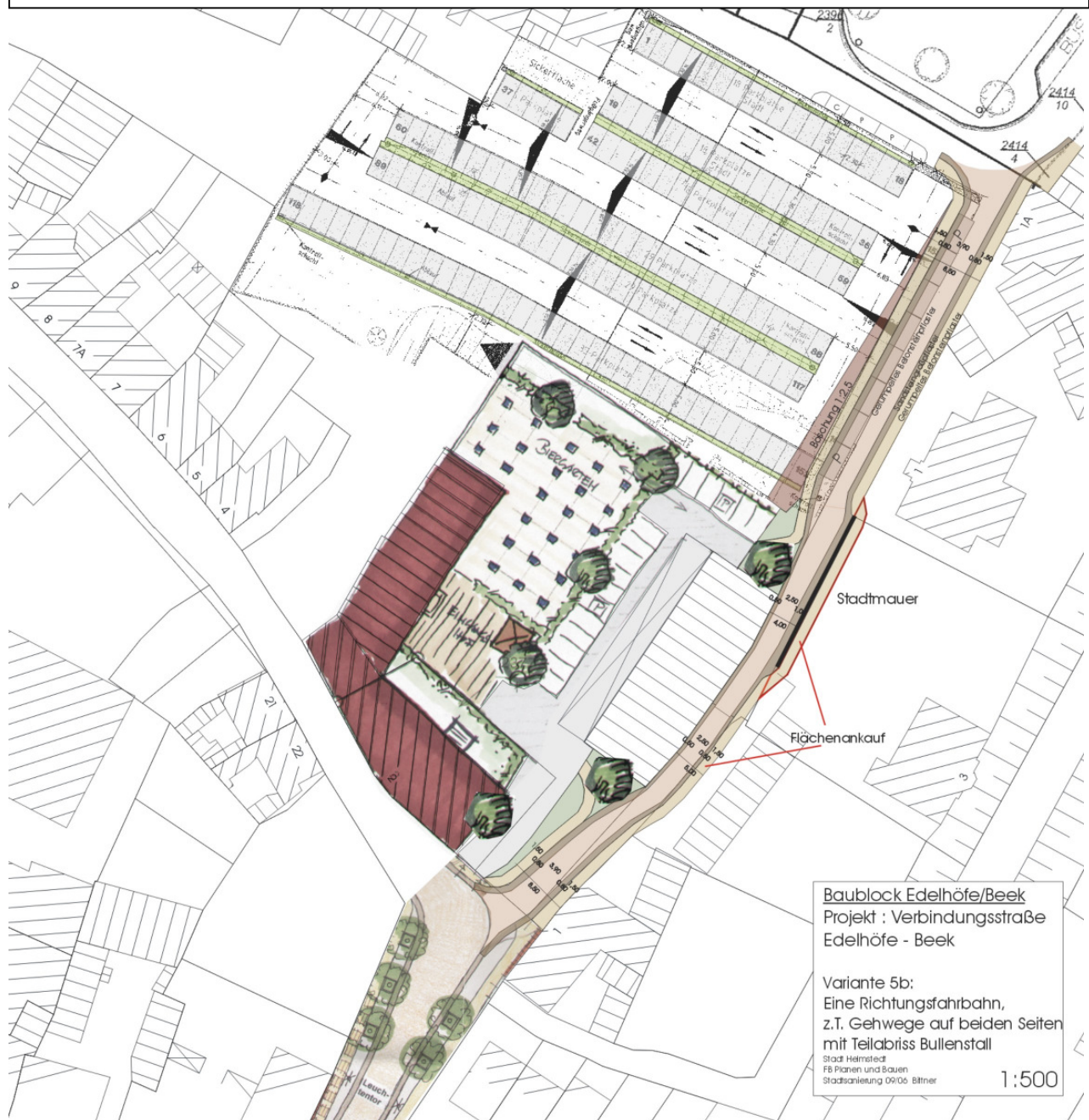
Teilabriss des Bullenstalles ist notwendig.

Fußwegeführung im Westen über die Hofstelle.

Fußwegeführung im Osten durch Zukauf im Bereich der Garagen/Stadtmauer, Führung des Fußweges hinter der Mauer.

Komplette Umgestaltung des Beekes unter Verwendung der alten Materialien (Gosse).

Im Übergang zum „Avacon-Parkplatz“ wird aufgrund des Geländeversprunges der Ausbau einer Böschung notwendig.



Variante 6

Eine Richtungsfahrbahn
Fußgängerverbindungen auf beiden Seiten

Ausbaustandard im Norden:
Fahrbahnbreite 5,50m,
Gehwege beidseitig 1,50 m
Gesamtbreite 8,50
Ausbaustandard im Süden:
Trassenbreite 3,50 m

Kurzbeschreibung:

Stellt eine Kombination von 1,1a,5a,5b im nördlichen Bereich mit einer Führung der südlichen Trasse durch die Hofstelle.

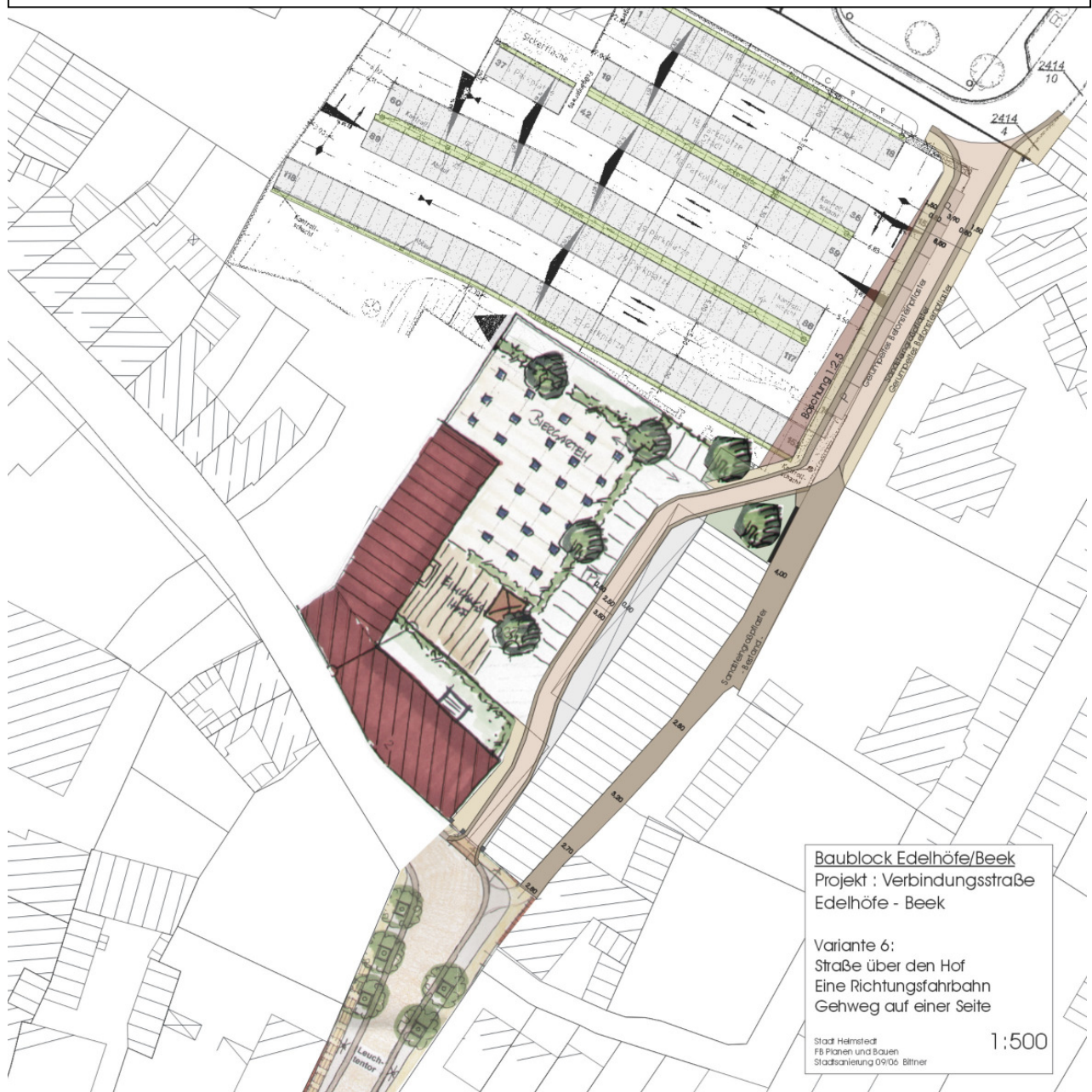
Abriss des Bullenstalles ist nicht notwendig.

Fußwegeführung im Westen über die Hofstelle.

Fußwegeführung im Osten durch den alten Beek und dann über neuangelegten Fußweg

Teilweise Umgestaltung des Beekes unter Verwendung der alten Materialien (Gosse).

Im Übergang zum „Avacon-Parkplatz“ wird aufgrund des Geländeversprunges der Ausbau einer Böschung notwendig.



Zusammenfassung und Abwägung:

Die Varianten 1a und 1b zeigen den Verlauf einer Trasse, die bei einer neu zu planenden Straßenverbindung unabhängig von vorhandenen Strukturen umzusetzen wäre. Die Alternativen mit den flächensparenden Varianten 2a, 2b sind funktional (keine Park- und Ausweichmöglichkeiten) in einer Innenstadt negativ zu beurteilen. Vorwiegend aus Gründen der Unterhaltung und des Flächenverbrauches wird Variante 3 nicht befürwortet. Variante 4 führt zu zusätzlichen Kosten für den Flächenzukauf und den Gebäudeabriss. Die Varianten 5a und 5b zeigen Möglichkeiten auf, mit Teilabriss und geringen Flächenzukäufen die vorhandenen Gebäude- und Grundstücksstrukturen in eine Trassenführung einzubinden. Städtebaulich weist die Variante 6 die Möglichkeit auf, stadträumliche und stadthistorische Strukturen zu erhalten. Dazu zählt neben dem Gebäudeensemble auch das Erscheinungsbild der Stadtmauer auf dem Grundstück Langer Wall 3. Bei einem unmittelbaren Verlauf der Straße neben der Mauer ist auf Grund von zu erwartenden Erschütterung mit Schäden zu rechnen, die ihren dauerhaften Erhalt erschweren. Nicht zu unterschätzen ist auch der natürliche Lärmschutz des Gebäudes für die östlich angrenzenden Grundstücke. Dadurch wird z.B. die Nutzung des Brennereigebäudes (z.B. Ansiedlung eines gastronomischen Betriebes) begünstigt. Letzteres gilt auch für die Varianten 4, 5a und 5b; bei den Varianten 1a, 1b, 2a, 2b müsste eine solche Abschirmung ggf. neu errichtet werden. Variante 6 bietet die Möglichkeit die verkehrlichen Anforderungen an die Straßenverbindung durch den Verkehrsversuch aufzuzeigen und hat zusätzlich den Charme einer Reduktion der notwendigen Investitionskosten in der Versuchsphase, da zunächst die Kosten für Abbruch, Unterbau und Pflasterung im Hofbereich entfallen. Nach Auswertung des Versuchs könnte somit eine der noch verbleibenden möglichen Varianten oder auch eine modifizierte Version der Variante 6 immer noch realisiert werden. Da im nördlichen Abschnitt zwischen Wallplatz und dem DRK eine Ausbaubreite von 8,50 (entsprechend Variante 1a) zu bevorzugen ist, kann hier schon ein endgültiger Ausbau erfolgen.

Die Verwaltung empfiehlt daher insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Richtungsumdrehung in der Magdeburger Straße zunächst nur in einem zeitlich begrenzten Verkehrsversuch erfolgen soll, die Trassierung wie in Variante 6 vorzunehmen. Nach Auswertung des Verkehrsversuches kann dann immer noch entschieden werden, ob die Variante langfristig beibehalten oder eine Umgestaltung des verbleibenden Südteiles nach dem Muster einer der verbleibenden o.a. Varianten vorgenommen werden soll.

Auf jedem Fall kann der beschlossene Bau der Verbindungsstraße sofort begonnen werden.

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausbau der Verbindungsstraße wird im nördlichen Teil bis zum DRK wie in Variante 1a bzw. 4, 5a, 5b und 6 dargestellt, ausgeführt.
2. Der Verkehrsversuch wird entsprechend Variante 6 für die Dauer von einem halben Jahr durchgeführt.
3. Nach Beendigung des Versuches und bei einer positiven Bewertung der Verkehrsdrehung soll eine der o.a. Varianten vollständig umgesetzt werden.