



| | | | | |
|--|--|------------------|---------------|-------------|
| Beschlussvorlage Aktenzeichen: | Vorlagennummer.: BV/192/2018 Sachbearbeiter/in: Manfred Buers | | | |
| Verkehrsuntersuchung der Kreuzung Emsstraße/Mehringer Straße/Lindenstraße | | | | |
| Beratungsfolge: | | | | |
| Gremium | Datum | Sitzungsart | Zuständigkeit | Reihenfolge |
| Ausschuss für Gemeindeentwicklung | 08.11.2018 | öffentlich | Entscheidung | 1 |
| Verwaltungsausschuss | 11.12.2018 | nicht öffentlich | Entscheidung | 2 |

Darlegung des Sachverhaltes:

Eine Aufweitung der Eisenbahnunterführung im Zuge der Emsstraße auf zwei Fahrspuren und beidseitigem Fuß- und Radweg ist in absehbarer Zeit nicht zu erwarten. Da die Bahn keine Ambitionen hat, die Unterführung zu erneuern, wäre der Straßenbaulastträger Gemeinde auch der Kostenträger für die o.g. Maßnahme. Da diese Maßnahme im zweistelligen Millionenbereich zu finanzieren wäre, scheint eine zeitnahe Realisierung aussichtslos.

Gleichwohl ist die Verkehrsführung für Fußgänger, Radfahrer und Fahrzeuge unbefriedigend. Das „Nadelöhr Unterführung“ ist nur einspurig und kann daher für Fahrzeuge nur wechselweise, organisiert durch eine beidseitige Lichtsignalanlage organisiert werden. Ein schmaler, einseitiger Fußweg wird regelwidrig auch als Fahrradweg genutzt, Begegnungsverkehr ist kaum möglich und führt immer wieder zu Gefährdungen der Gehwegnutzer.

Östlich der Unterführung schließt sich eine Straßenkreuzung an, die die Straßen Emsstraße, Mehringer Straße und Lindenstraße zusammenführt. Auch hier sorgt – unter Einbindung der Unterführungs-Signalisierung – eine Lichtsignalanlage für eine Regelung des Verkehrs. Zur Querung der Emsstraße gibt es signalisierte Fußgänger-/Fahrradfahrerquerungen. Gleiches gilt für die Querung der Mehringer Straße (hier sogar mit Mittelinsel/Furt). Die gesicherte Querung der Lindenstraße ist nicht möglich, da hier weder ein Überweg noch eine entsprechende Signalisierung angelegt ist.

Die kombinierten Ampeln führen zu langen Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer. In der Steuerung ist noch keine Lösung gefunden worden, allen Interessen gerecht zu werden. Insbesondere Fahrradfahrer und Fußgänger müssen tlw. mehrere Ampeln mit langen Wartezeiten queren, um den Weg in den und aus dem Ortskern zu finden.

Zur Entlastung des Ortskerns ist eine Östliche Umgehungsstraße gebaut worden, die kurz vor der Fertigstellung steht. Diese soll insbesondere LKW-Verkehr um den Ortskern herumleiten. Aber auch Durchgangsverkehre sollten die Strecke nutzen. Damit ist sie eine wichtige neue Verbindung zwischen der Anschlussstelle Salzbergen, der A30 und dem südlich gelegenen Industriegebiet sowie für den regionalen Verkehr zwischen Emsbüren, Spelle und Rheine sowie Neuenkirchen hergestellt.

Es besteht daher ein Interesse, durch die Straßenführung ortsunkundigen Verkehrsteilnehmern den Weg zur OKE zu weisen. Dazu ist nach Meinung der Gemeinde die o.g. Kreuzung aufzulösen und die Verbindung Mehringer Straße und Emsstraße in östlicher Richtung vorfahrtsberechtigt, vorzugsweise ohne Lichtsignalanlage herzustellen.

Auch muss durch die Straßenführung deutlich werden, dass die Lindenstraße nur noch untergeordnete Bedeutung (zur Erreichung des dort im weiteren Verlauf anliegenden Wohnviertels, einiger weniger Geschäfte und vor allem des Bahnhofs) hat. Die Lindenstraße sollte daher von der jetzigen Kreuzung getrennt oder eine Einfahrt zumindest erschwert werden.

Auch bei neuer Verkehrsführung sollen Fußgänger und Radfahrer in und aus dem Ort sicher geführt werden. Dabei sollte wenn möglich auf Lichtsignalanlagen weitestgehend verzichtet werden, um lange Wartezeiten zu vermeiden. Fahrradverkehr soll zudem zur Entlastung des Gehweges mit den Fahrzeugen durch den Tunnel geschleust werden. Es ist davon auszugehen, dass eine Signalisierung der Unterführungsquerung erhalten bleiben muss. Fahrradfahrer sollten daher Gelegenheit haben, sich vor dem wartenden Fahrzeugverkehr vor den Ampeln aufzustellen und mittels eigenem Signal mit zeitlichem Vorsprung vor den Kraftfahrzeugen durch die Unterführung geführt werden. Auf der westlichen Seite ist eine sogenannte „Schleuse“ bereits eingerichtet. Die zusätzliche Signalisierung ist beauftragt.

Entlang der K319 und der K327 führt der überregionale, stark frequentierte Ems-Radweg. Es soll durch die Führung der Radfahrer erreicht werden, dass diese von der vorgegeben Route abweichen und den Weg in den Ortskern zur den dortigen Geschäften und Gastronomien finden.

Vor diesem Hintergrund hat der Landkreis Emsland als wesentlicher Straßenbaulastträger für den Kreuzungsbereich das Büro IPW Ingenieurplanung Wallenhorst beauftragt, Konzepte für Straßen-, Gehweg- und Radfahrführungen für den Kreuzungsbereich zu entwickeln.

Es werden sechs Varianten vorgeschlagen:

- 1 Rückbau Einmündung Lindenstraße mit klarer Führung Radfahrer und Fußgänger und Einbindung in die Signalisierung
Baukosten rd. 95.000 Euro
- 2 Abknickende Vorfahrt; Baukosten rd. 60.000 Euro
- 3 Abknickende Vorfahrt und Rückbau Einmündung Lindenstraße mit klarer Führung Radfahrer und Fußgänger wie in Variante 1 , Baukosten rd. 155.000 Euro

- 4 Kompletter Umbau und Auflösung Kreuzung in zwei Einmündungen mit LSA
Baufläche rd. 6.300 m²; Baukosten rd. 950.000 Euro
- 5 Kompletter Umbau und Auflösung Kreuzung in zwei Einmündungen mit LSA erweiterte signaltechnische Sicherung Radfahrer/Fußgänger;
Baufläche rd. 6.300 m²; Baukosten rd. 950.000 Euro
- 6 Kompletter Umbau und Auflösung Kreuzung in zwei Einmündungen ohne LSA
Baufläche rd. 6.300 m²; Baukosten rd. 900.000 Euro
Zusätzlich: Querungshilfe Radfahrer / Fußgänger Mehringer Straße - Wieschebrink
Baukosten rd. 20.000 Euro, ohne Verbreiterung und Deckenerneuerung
Baukosten rd. 60.000 Euro, mit Verbreiterung und Deckenerneuerung

Bewertungen:

Varianten 1 bis 3

unterscheiden sich hinsichtlich Verkehrswirksamkeit und Verkehrsqualität praktisch nicht

- Situation für Fußgänger und Radfahrer bleibt (weitgehend) unverändert

Varianten 4 bis 6

weisen eindeutige Führung Mehringer Str. - OKE auf, Verkehrsqualität besser als Varianten 1 bis 3

Variante 4:

nicht signalisierte Querungen an Emsstr. und Lindenstr.; - teilweise nicht eindeutige / unvorteilhafte Verkehrsführung für Fußgänger / Radfahrer

Variante 5:

nicht signalisierte Querung an Lindenstr.

Variante 6

Verkehrsqualität der Einmündung K 312 / K 319 besser als bei den übrigen Varianten

Verkehrssicherheit für Kfz durch unsignalisierte Einmündung K 312 / K 319 schlechter als in den anderen Varianten

- nicht signalisierte Querungen an Emsstr. und Lindenstr.;
- teilweise nicht eindeutige / häufig wechselnde Verkehrsführung für Fußgänger / Radfahrer

Fazit:

Für den Kfz-Verkehr ist Variante 6 vorteilhaft (kürzere Wartezeiten)

Für Radfahrer / Fußgänger sind Varianten 1 bis 3 sowie 5 und 6 vorteilhaft (Wegelängen)

Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer ist bei den Varianten 1 bis 3 und 5 besser als bei Varianten 4 und 6

Die Kosten sind bei den Varianten 1 bis 3 deutlich geringer als bei den Varianten 4 bis 6

Um Klarheit über die tatsächlichen Fahrzeugfrequenzen zu bekommen, soll nach vollständiger Öffnung der OKE eine neue Frequenzmessung vorgenommen werden. Auf dieser Datengrundlage sollen die Varianten nochmals neu bewertet werden.

Stellungnahme der Kämmerei:

Die Verkehrsuntersuchung wird durch den Landkreis Emsland finanziert. Auch der Umbau der Kreuzung soll durch den Landkreis finanziert werden, wobei der Landkreis Mittel aus dem Entflechtungsgesetz einwerben möchte. Ob die Gemeinde, die ja mit zwei Straßen in eigener Trägerschaft auch betroffen ist, sich noch an den Kosten beteiligen muss, bleibt abzuwarten. Mittel sind hier weder im Haushalt 2019 noch in der mittelfristigen Finanzplanung eingeplant.

Beschlussempfehlung:

Der Verwaltungsausschuss favorisiert Variante _____ und beauftragt die Verwaltung diese Variante mit dem Landkreis Emsland weiter zu verhandeln.