

Gemäß dem Haushaltsplanentwurf der Stadt ist geplant, die Bahnstraße im Jahr 2016 erstmalig herzustellen. Die Bahnstraße gehört mit zu den sanierungsbedürftigsten Straßen auf dem Radevormwalder Stadtgebiet. Für den erstmaligen Ausbau werden die Grundstückseigentümer nach den Bestimmungen des Baugesetzbuchs (BauGB) mit 90 % an den Ausbaurkosten beteiligt.

#### Bauausschuss am 18.02.2015:

Für den Straßenquerschnitt gibt es die zwei folgenden Planungskriterien, das sog. Mischprinzip und das sog. Trennprinzip:

1. Trennprinzip oder Separationsprinzip:

Im Gegensatz zum Mischprinzip bleibt beim Trennprinzip die verkehrsrechtliche Trennung der Verkehrsarten weiterhin bestehen. Jedem Funktionsbereich werden abgegrenzte Flächen im Straßenraum zugewiesen. Die Fahrbahn ist durch Borde baulich vom Gehsteig getrennt. Es überwiegt die Erschließungs- und Verbindungsfunktion.

2. Mischprinzip:

Beim Mischprinzip wird die Verkehrsfläche nicht in abgegrenzte Funktionsbereiche unterteilt. Der Gesamtstraßenraum wird als Mischfläche niveaugleich ausgebaut und steht den unterschiedlichen Nutzungen gleichermaßen zur Verfügung. Die Aufenthalts- und Erschließungsfunktion überwiegt. Die maximal zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h und die Verkehrsstärke sollte unter 200 Kfz/h liegen.

Die Art, wie die Verkehrsteilnehmer geführt werden, hängt von der anzustrebenden Geschwindigkeit des Fahrzeugverkehrs und den Ansprüchen vor allem der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer ab. Gemäß dem FB SO ist die Bahnstraße inklusive der angrenzenden Straßen in eine Zone 30 eingeordnet. Des Weiteren liegt die Verkehrsfrequenz in diesem Bereich der Bahnstraße unter 200 Kfz/h. Aus diesem Grund können beide Verkehrsprinzipien zur Anwendung kommen.

#### Variante 1a: Trennprinzip

Der Gesamtquerschnitt liegt zwischen 6,60 m und max. 9,0 m.

Auf der Seite der vorh. Bebauung wird ein Gehweg angeordnet. Die Gehwegbreite liegt zwischen 1,85 m und 2,63 m. Die Fahrbahnbreite beträgt in der Regel 4,50 m (in einem Teilbereich auf einer Länge von ca. 50 m auch 5,0 m). Es entstehen insgesamt 16 ausgewiesene Parkplätze. Bei dieser Fahrbahnbreite ist das Parken am Fahrbahnrand nicht möglich. Der Ausbau der Fahrbahn erfolgt in Asphaltbauweise, der Gehweg und die Parkflächen werden in Univerbundpflaster ausgeführt.

#### Variante 1b: Trennprinzip (breitere Fahrbahn)

Entspricht der Variante 1b, nur die Fahrbahnbreite wird in den Bereichen, wo die Möglichkeit besteht, auf mindestens 5,0 m verbreitert (Verringerung der Gehwegbreite). Dadurch ist es möglich, auch am Fahrbahnrand mit einem PKW zu parken. Eine Verbreiterung der Fahrbahn birgt aber auch die Gefahr der höheren Geschwindigkeit.

Der Teilabschnitt zwischen Weidenweg und Bahnhofstraße (Sackgasse) soll in beiden Varianten im Mischsystem und der komplette Querschnitt in Pflasterbauweise ausgeführt werden.

#### Variante 2: Mischsystem

Der Gesamtquerschnitt beträgt hier in der Regel 6,50 m.

Die Ausführung des gesamten Straßenquerschnitts erfolgt mit einem Univerbundpflaster.

Es wird ein sog. alternierendes Parken angeordnet. Es entstehen im Vergleich zu den Varianten 1a und 1b 12 Parkplätze zusätzlich. Im Bereich der Parkplätze beträgt die Fahrbahnbreite dann 4,50 m.

Es erfolgt keine Trennung zwischen den unterschiedlichen Nutzern.

Um den geplanten Baubeginn (Sommer 2016) einhalten zu können, wird eine Entscheidung benötigt, da auf der Grundlage der gewählten Ausbauvariante auch noch das bebauungsplanersetzen Verfahren nach § 125 Bau GB durchgeführt werden muss.