

1.0 Allgemeines

1.1 Ortslage

Die Altenberger Straße liegt in Niederkassel-Ranzel. Sie wird begrenzt von der Schulstraße im Norden und der Wachtelstraße im Süden und verläuft in etwa parallel zur Porzer Straße. Sie dient der Erschließung der angrenzenden Bebauung. Der hier geplante Abschnitt stellt einen Teilabschnitt der Straße zwischen dem Sonnenberger Weg im Norden und der Habichtstraße im Süden dar. Der Abschnitt zwischen Habichtstraße und Wachtelstraße der südlich des Ausbaubereichs folgt ist bereits 2014 ausgebaut worden. Öffentlicher Nahverkehr erfolgt in der Altenberger Straße nicht.

Die angrenzende Bebauung besteht aus einer reinen Wohnbebauung. Die Straße dient als Sammelstraße für die angrenzenden Wohngebiete und der Erschließung der angrenzenden Grundstücke.

1.2 Gegenwärtiger Zustand

Die Altenberger Straße ist über den gesamten Ausbaubereich mit einer bituminösen Fahrbahn versehen. Es sind beidseitig von der Fahrbahn abgetrennte Gehwege vorhanden. Diese sind weitgehend auch bituminös befestigt.

Die bestehende öffentliche Parzelle ist max. etwa 10,95 m und min. etwa 7,92 m breit. Die vorhandenen Fahrbahnbreiten sind im Ausbaubereich sehr unterschiedlich. Unmittelbar nach der Einmündung des Sonnenberger Weges beträgt die Breite etwa 4,85 m, im mittleren Ausbaubereich weitet sie sich bis auf etwa 8,70 m um kurz vor der Einmündung Habichtstraße dann sich auf etwa 5,60 m zu verringern.

Die Gehwege sind in der Regel etwa 1,30 m breit, wobei hier der westliche Gehweg Bereiche der privaten Parzellen nutzt. Ohne diese Gehwegüberbauung wäre er nur etwa 80 cm breit.

Der ruhende Verkehr vollzieht sich zur Zeit auf der Fahrbahn sowie auf den Grundstücken.

2.0 Ausbauplanung

2.1 Gestaltung

Der gesamte Ausbaubereich der Altenberger Straße soll als Trennverkehrsfläche gestaltet werden. Die Gestaltung als Trennverkehrsfläche resultiert aus der bestehenden Funktion als Wohnsammelstraße.

Hierzu wurden zwei Varianten erarbeitet.

In der Variante 1 ist im mittleren Abschnitt der Straße, in dem Bereich in dem die öffentliche Parzelle bis etwa 11,00 m aufgeweitet ist, ein auf der Westseite der Straße vorgesehener Längsparkstreifen geplant. Dieser soll durch einen Rundbord von der Fahrbahn getrennt in Pflasterbauweise hergestellt werden. Durch die Anordnung verschwenkt die Fahrbahn um 2,00 m nach Osten und schwächt hiermit den gradlinigen Eindruck der Straße. Am Anfang und Ende sowie in der Mitte des Streifens sind Grünflächen angeordnet. Diese sollten wenn möglich mit Bäumen bepflanzt werden. Gerade in dem Abschnitt sind auch nur wenige Bäume auf den privaten Grundstücken vorhanden. Die Bepflanzung bedarf jedoch der Zustimmung des Abwasserwerks der Stadt Niederkassel, da die Pflanzflächen über einer

Kanaltrasse liegen. Der Kanal liegt hier jedoch fast 3,00 m unter dem jetzigen Gelände, sodass eine Bepflanzung durchaus denkbar ist.

Vor und nach diesem sehr breiten mittleren Ausbaubereich verringert sich die öffentliche Parzelle auf etwa 8,00 m bzw. 8,45 m. Einen von der Fahrbahn getrennten Längsparkstreifen ist hier nicht einzurichten. Die beidseitig angeordneten Gehwege haben eine Breite von 1,50 m, die Fahrbahnbreite beträgt etwa 5,45 m bzw. 5,00 m.

Es ist eine bituminöse Fahrbahn vorgesehen. Der geplante Längsparkstreifen ist 2,00 m breit und soll gepflastert werden. Die beidseitig angeordneten Gehwege erhalten durchgängig eine Breite von je 1,50 m und werden ebenfalls gepflastert.

In der Variante 2 wird die Fahrbahn im mittlere Abschnitt durch einen Grünstreifen in zwei Richtungsfahrbahnen aufgeteilt. Der Streifen wird durch drei Durchfahrtszonen unterteilt, die den auf der Ostseite gelegenen Garagenzufahrten gegenüber liegen. Die hierdurch entstehenden vier Grüninseln sollten durch Baumpflanzungen den Straßenraum auch in der Vertikalen aufteilen. Vorteil dieser Variante ist das Entstehen eines Platzcharakters in dem aufgeweiteten Straßenbereich. Nachteil ist jedoch der weitgehende Wegfall von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum.

2.2 Querschnitt

Die Straße wird aufgrund ihrer Verkehrsbelastung in die Belastungsklasse 1.0 eingestuft. Die Gesamtaufbaustärke der Fahrbahn sowie des möglichen Längsparkstreifen beträgt in allen Bereichen 65 cm.

Die beidseitig angeordneten Gehwege erhalten einen Aufbau von 40 cm.

Die Fahrbahn soll bituminös befestigt werden. Der Längsparkstreifen ist mit 10 cm starkem Betonsteinpflaster auszuführen, die Gehwege sind mit einer 8 cm starken Pflasterdecke herzustellen.

Aufgrund des vorliegenden Bodengutachtens, ist unterhalb des Planums eine etwa 30 cm starke Bodenverbesserungsschicht notwendig.

Die Fahrbahn wird durch eine einzeilige Rinnenanlage und eine Hochbordanlage, die in Zufahrtsbereichen abgesenkt wird, von den Gehwegen getrennt. Der mögliche Längsparkstreifen ist mit einer Rundbordanlage von der Fahrbahn zu trennen. Die hintere Randeinfassung der Gehwege ist mit Tiefbordsteinen T10 geplant. Die Querneigungen betragen in der Regel 2,5%. Für die Fahrbahn ist je nach vorhandenen Randhöhen ein Dach- oder Einseitgefälle vorgesehen.

2.3 Maße, Längen, Fläche

Die Straße hat eine Ausbaulänge von gesamt etwa 185 m. Die Ausbaubreite beträgt minimal etwa 8,00 m und maximal etwa 10,90 m.

Die Gesamtausbaufäche ist etwa 1.730 qm groß

2.4 Grunderwerb

Für den vorgeschlagenen Straßenausbau der Variante 1 ist ein Grunderwerb von etwa 9,50 qm notwendig.