

## **Erläuterungsbericht**

### **Erneuerung der Nollendorfstraße**

Im südlichen Bereich der Baumaßnahme erfolgt der Anschluss an die Kleiststraße, im nördlichen Bereich an die Max-Halbach-Straße.

#### **Bestehende Situation:**

Der historisch geprägte Straßenraum gliedert sich im Abschnitt von der Kleiststraße bis ca. Haus Nr. 73 in eine ca. 6,00m breite Fahrbahn und seitliche durch Bordsteine separierte Gehwege mit variablen Breiten von unter 1,50m.

Es wird an vielen Stellen mit Behinderung für den Fußgängerverkehr halbseitig auf den Gehwegen geparkt.

Im weiteren Verlauf bis zur Straße Buschkante hat der Querschnitt nur noch eine Breite von ca. 4,50m bzw. 4,80m und besteht aus einer durchgehenden Fahrbahn ohne Gehwege.

Von der Straße Buschkante bis zur Einmündung in die Max-Halbach-Straße ist der Straßenquerschnitt wieder separiert. Die Einmündung in die Max-Halbach-Straße erfolgt in einem spitzen Winkel. Im Einmündungsbereich befindet sich die Bushaltestelle Max-Halbach-Straße der Linie 138.

Die Baumaßnahme liegt zu einem großen Anteil im Denkmalbereich Heimaterde.

Die Fahrbahn ist gem. Zustandserfassung der Oberflächen und auch nach visuellem Eindruck sanierungsbedürftig. Für die Ermittlung des Zustands und der Schadstoffbelastung der vorhandenen Fahrbahn- und Gehwegaufbauten wurde ein Gutachten durch die Fa. IFB erbracht. Es wurden im gesamten Straßenverlauf insgesamt achtzehn Proben entnommen. Im Ergebnis ist eine grundhafte Erneuerung des Fahrbahnoberbaus erforderlich. Die entnommenen Proben weisen z.T. erhöhte Schadstoffgehalte auf. Diese Materialien sind ordnungsgemäß zu verwerten bzw. beseitigen.

#### **Geplante Maßnahme:**

Im Abschnitt von der Kleiststraße bis zur Einmündung der Straße Buschkante ist eine Neuordnung des Straßenquerschnitts als Mischverkehrsfläche vorgesehen.

Bei Beibehaltung der Separation ließe der schmale Querschnitt unter Berücksichtigung der für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf erforderlichen Breiten von Fahrgassen, Parken und Gehweg nur wenig Raum für Begegnungsverkehr zu, ohne die Anordnung der Stellflächen

deutlich zu reduzieren. Insbesondere auch für die Ausweisung von ausreichend breiten Fahrgassen für die Feuerwehr sowie deren Schleppkurven beim Ausweichen im Begegnungsfall müsste auf viele Stellplätze verzichtet werden.

Auch das Entwurfsprinzip der Mischverkehrsfläche führt zu einer Reduzierung von Stellflächen.

Die Anzahl an regulären Stellplätzen wird dabei jedoch kaum verringert. Das Falschparken muss aber zukünftig zugunsten der Fußgänger, Feuerwehr, usw. unterbunden werden.

In der Mischverkehrsfläche ergeben sich aufgrund der Nutzung des gesamten Querschnitts bessere Fahrmöglichkeiten für Rettungsfahrzeuge und Begegnungsmöglichkeiten, da auch der Bereich, der bei einer Separation dem Fußgängerverkehr vorbehalten wäre, mitgenutzt werden kann.

Die Gestaltung der Oberflächen wird vom Standard der Stadt Mülheim an der Ruhr abweichen und sich nach den denkmalschutzrechtlichen Auflagen richten. Es wurden bereits Vorgespräche mit der Unteren Denkmalschutzbehörde geführt. Insbesondere wird auf den Einsatz des standardmäßig verwendeten Pflasters in Mülheimer Rot zugunsten eines Grautones verzichtet. Zonierungen werden durch die Änderung der Verlegerichtung des Pflasters erfolgen.

Es ist eine wechselseitige Anordnung der Stellplätze vorgesehen. Die Standorte wurden insbesondere nach den Möglichkeiten in Bezug auf die frei zu haltende Zufahrten ausgewählt mit dem Ziel, die Anzahl zu optimieren und gleichzeitig durch die so entstehenden Versätze eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung zu erreichen.

Der Einmündungsbereich zur Kleiststraße wird neu gestaltet, zwei neue Pflanzstandorte können als Baumstandorte genutzt werden.

Im weiteren Verlauf der Straße lässt die vorhandene Lage der Versorgungsleitungen eine Pflanzung von Bäumen nicht zu. Um trotzdem, auch bei Tageszeiten mit wenig besetzten Stellplätzen die fahrdynamische Wirkung der Versätze zu sichern, sind kleine Aufpflasterungen vorgesehen.

Im Abschnitt von Haus Nr. 73 bis zur Straße Buschkante ist eine Mischverkehrsfläche aufgrund der geringen Breiten die einzige Möglichkeit, alle Funktionen zu berücksichtigen.

An der Einmündung der Straße Buschkante endet die Mischverkehrsfläche und geht in einen Abschnitt mit Separation über. Hier stehen der funktionale Charakter des Abschnitts sowie eine sichere Gestaltung der Einmündung in die Max-Halbach-Straße im Vordergrund.

Der spitze Winkel der Straßen zueinander ist für die Abwicklung der Verkehre und die Sichtbeziehungen ungünstig.

Mit der Erneuerung soll die verkehrliche Situation verbessert werden. Die Nollendorfstraße soll zukünftig rechtwinklig auf die Max-Halbach-Straße geführt werden. Die Andienung der drei Gartengrundstücke erfolgt über einen entsprechend dimensionierten Weg, der gleichzeitig als Erschließung der Haltestelle für den Fußgängerverkehr dient. Die Haltestelle wird barrierefrei ausgebaut.

Der vorhandene Baum im Einmündungsbereich soll erhalten werden. Für den Fußgängerverkehr wird eine Überquerungshilfe auf der Max-Halbachstraße vorgesehen.