

# Stadt Emden

## Mitteilungsvorlage

öffentlich

---

**Dienststelle:**  
FD Stadtplanung

**Datum:**  
02.02.2005

**Vorlagen-Nr.:**  
14/801-01

**Beratungsfolge:**  
Ausschuss für Stadtentwicklung

**Sitzungstermin:**  
17.02.2005

---

**Betreff:**

Umbau des Knotenpunktes Petkumer Straße / Zum Nordkai  
- Vorstellung der Planung

**Inhalt der Mitteilung:**

Nach Erhalt des Zuwendungsbescheides nach dem GVFG für den Knotenpunkt Petkumer Str./Zum Nordkai wurde die Maßnahme öffentlich ausgeschrieben. Z. Zt. läuft diesbezügl. das Vergabeverfahren. Mit der Planung des Bauvorhabens wurde das Ing.-Büro Dr. Schwerdhelm & Tjardes GbR aus Schortens beauftragt. Der Entwurf wird mündlich vorgestellt.

1. bekannt gegeben am:

TOP:

Paraffe der Protokollführung

Der Straßenknoten Petkumer Straße / Zum Nordkai soll aus verkehrlichen Gründen aufgeweitet und mit einer Ampelanlage versehen werden (Anlage 1). Auftraggeber der Maßnahme ist der Bau- und Entsorgungsbetrieb der Stadt Emden.

## Vorgeschichte:

Bereits in einem Schreiben vom 09.12.1999 an die Bezirksregierung Weser-Ems wurde von der Stadt Emden darauf hingewiesen, dass die verkehrstechnischen Zustände des beschriebenen Knotenpunktes nicht den heutigen Sicherheitsanforderungen entsprechen.

Seitens der Stadt Emden wurden darauf hin Planunterlagen und Leistungsfähigkeitsberechnungen für einen Kreisverkehrsplatz angefertigt und mit der Straßenbauverwaltung abgestimmt.

Im Dezember 2000 wurde bei der Bezirksregierung Weser-Ems ein Antrag auf Aufnahme der Maßnahme in das Mehrjahresprogramm nach GVFG gestellt; im April 2001 wurde die Aufnahme seitens der Bezirksregierung bekannt gegeben.

Im Juni 2002 legte ein Ingenieurbüro aus Hannover eine gutachterliche Stellungnahme zum Kreisverkehr vor, die zu dem Ergebnis kam, dass die Planung noch einmal überdacht werden sollte. Im September 2002 legte das Ingenieurbüro IST aus Schortens einen verkehrstechnischen Vergleich zwischen den Varianten Kreisverkehr und Lichtsignalanlage (LSA) vor, in dem Vorteile zugunsten der LSA-Variante gesehen wurden.

## Darstellung der heutigen unzureichenden Verkehrsverhältnisse

Der heutige Knotenpunkt weist vier grundsätzliche Mängel auf:

### 1. Geschwindigkeitsniveau

Die Petkumer Straße ist in dem betrachteten Bereich vierstreifig ausgebaut, es existiert eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h; diese Geschwindigkeitsbeschränkung wird öfter als üblich missachtet, was entsprechende Kontrollen der Stadt Emden bestätigt haben.

### 2. Einbieger

Aufgrund der in der Hauptverkehrszeit starken Verkehrsbelastungen können die mittleren Wartezeiten insbesondere für Einbieger von der Straße Zum Nordkai in die Petkumer Straße sehr lang werden. Dies hat schon häufig zu gefährlichen Situationen durch einbiegende Fahrzeuge geführt, die nicht ausreichende Zeitlücken für den Einbiegevorgang nutzten.

### 3. Querende schwache Verkehrsteilnehmer

Aufgrund der oben beschriebenen schwierigen Verkehrsverhältnisse für den motorisierten Individualverkehr gestaltet sich die Querung des Einmündungsbereiches der Straße Zum Nordkai für Fußgänger und Radfahrer schwierig.

### 4. Hafengebäude

Wenn die Hafengebäude den Einmündungsbereich der Straße Zum Nordkai blockiert, führen die Stauungen oft zu ungeordneten Verkehrsverhältnissen.

## Planung

Grundsätzlich muss der Knotenpunkt zwei Zielvorstellungen Rechnung tragen:

### 1. Hauptachse Petkumer Straße

Die Petkumer Straße bildet eine Hauptachse des Verkehrssystems in Emden und muss diese Funktion auch bei zu erwartender Steigerung der Verkehrsbelastung weiterhin wahrnehmen können.

### 2. Anbindung Osthafen

Die Straße Zum Nordkai bildet die einzige Zufahrt zum östlichen Teil des Emders Seehafens. Diese Zufahrt muss daher für den vorhandenen und in Zukunft wahrscheinlich noch zunehmenden Schwer- und Containerverkehr ausreichend leistungsfähig sein. Insbesondere die Verkehrsbelastung vom und zum Hafen kann kurzfristigen starken Steigerungen und Schwankungen unterworfen sein, die zur Zeit nicht quantifiziert sind.

Die Petkumer Straße in Hauptrichtung muss weiterhin möglichst geringe Verlustzeiten für den Kfz-Verkehr bieten, andererseits soll der Ostteil des Hafens möglichst gut an das regionale und überörtliche Straßennetz angebunden werden.

Der geplante Ausbau muss sich in die Konzeption des gesamten Verkehrsnetzes einpassen. Die Verkehrssicherheit, insbesondere für Radfahrer und Fußgänger, soll durch den Umbau steigen. Zeitersparnisse sollen sich insbesondere für den den Hafen verlassenden Verkehr durch Verringerung der zum Teil langen Wartezeiten ergeben.

### Technische Gestaltung der Baumaßnahme

Die Knotenpunktgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die vorhandenen Achsen der Straßen bleiben erhalten. Der Querschnitt der Petkumer Straße wird nicht verändert; der vorhandene Aufbau bleibt erhalten, aufgrund der schlechten Qualität der vorhandenen Deckschicht wird diese abgefräst und erneuert. Der Querschnitt der Straße Zum Nordkai wird so aufgeweitet, dass mehrere einbiegende Fahrzeuge nebeneinander Platz finden.

Die Geh- und Radwegbreiten werden dem vorhandenen Bestand angepasst. Der Geh- und Radweg auf der Westseite des Knotenpunktes wird verlängert und mit einer Brücke über den Ems-Seiten-Kanal geführt, so dass eine Verbindung zum überörtlichen Radwegenetz entsteht. Der Geh- und Radweg auf der Ostseite der Petkumer Straße wird entsprechend der Breite auf der Westseite angepasst; der vorhandene Entwässerungsgraben wird dadurch etwas verschoben.

Grundsätzliche Änderungen des Wegenetzes, neue Kreuzungen oder Einmündungen sind im Rahmen dieser Maßnahme nicht geplant. Die Planungen des Straßenbauamtes Aurich zur Verlegung der B 210 sind jedoch berücksichtigt. Eine Einbindung dieses Knotenarmes aus nördlicher Richtung ist jederzeit möglich.

Der Knotenpunkt wurde nach RAS-K-1 für einen Lastzug als Bemessungsfahrzeug entwickelt. Transporte der FA. Enercon weisen zur Zeit eine maximale Transportlänge von 38,00 m bei einer Breite von 3,00 m auf. Nach Auskunft der Fa. Enercon können in Zukunft Transportlängen von 44,00 m möglich werden. Die Fahrbeziehungen aus dem Hafen in Richtung Norden und entgegengesetzt können bei diesen Längen über den Rechtsabbiegestreifen neben der Dreiecksinsel abgewickelt werden. Aus dem Hafen in Richtung Süden und entgegengesetzt müssen die Nebenanlagen mitbenutzt werden. Der Oberbau wird in diesen Bereichen entsprechend verstärkt.

## Technik

Der Knotenpunkt wird mit einer vollverkehrsabhängig gesteuerten LSA ausgestattet, die im Rahmen einer BÜSTRA-Abhängigkeit mit der Sicherung des Bahnüberganges (Lichtzeichenhalbschrankenanlage) gekoppelt wird. Bei der Planung der Sicherung des Bahnüberganges wurden die Abhängigkeiten vom Stellwerk südlich des Knotenpunktes berücksichtigt.

Die LSA wird mit dem Verkehrsrechner der Stadt Emden gekoppelt und verfügt über eine durch Funkbake gesteuerte ÖPNV-Bevorrechtigung.

## Öffentliche Verkehrsanlagen

Vom Umbau des Knotenpunktes sind zwei Bushaltestellen betroffen. Die Haltestelle in Fahrtrichtung Norden bleibt unverändert erhalten, während diejenige in Richtung Süden etwas weiter in Richtung Süden verlegt wird. Die dort vorhandene Zufahrt zu einem Autohändler wird dadurch ebenfalls verlegt.

## Natur und Landschaft

Durch den Umbau des Knotenpunktes werden Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet, die zu kompensieren sind. Diese Eingriffe werden durch die Ansaat artenreicher Grünflächen, der Anlage einer wechselfeuchten Rasenmulde sowie die Pflanzung von Laubbäumen im Bereich südlich der Straße Zum Nordkai im Planungsgebiet selbst ausgeglichen, so dass eine externe Kompensation erforderlich ist.

## Schallschutz

Ein für den Umbau des Knotens ausgearbeitetes schalltechnisches Gutachten weist aus, dass sich für die östliche Fassadenseite des Gebäudes Zum Nordkai 2 keine Folgemaßnahmen aus schalltechnischer Sicht ergeben.

## Bauplanungsrecht

Die geplante Straßenanlage befindet sich innerhalb des Geltungsbereiches des rechtskräftigen Bebauungsplanes D 17 und ist dort als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Hinsichtlich des Lärmgutachtens werden die dort getroffenen Annahmen akzeptiert. Eine Änderung des Bebauungsplanes ist somit nicht erforderlich.

## Brückenbauwerke

Die Fortführung des kombinierten Geh- und Radweges auf der Ostseite der Petkumer Straße in Richtung Norden wird über den Ems-Seiten-Kanal hinweg durch ein neues Brückenbauwerk (Anlage 2) realisiert. Diese Brücke erhält eine lichte Breite zwischen den Geländern von 3,00 m und wird in einem Abstand von der bestehenden Straßenbrücke geführt, um gegenseitige Beeinflussungen der Gründungskörper zu vermeiden. Ein seitliches „Anhängen“ der neuen Brücke an die bestehende ist aus statischen Gründen nicht möglich.

## Planungsstand

Aufgrund der unmittelbaren Nähe einer Eisenbahnanlage zum Knoten Petkumer Straße / Zum Nordkai und der damit verbundenen lichtsignaltechnischen Kopplung ist im Vorfeld ein Plangenehmigungsverfahren gem. § 18 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz durchzuführen. Dieses Verfahren ist zwischenzeitlich abgeschlossen.

Seit dem 25.11.2004 liegt der Stadt für den Umbau der Kreuzung ein Bewilligungsbescheid der Bezirksregierung vor. Zwischenzeitlich wurde die Ausschreibung der Maßnahme abgeschlossen; der Baubeginn erfolgt je nach Wetterlage im Frühjahr.