

Verkehrliche Erläuterungen

1. Bestand

1.1 Verkehrsfunktion

Die Waldeyerstraße und Schmeddingstraße sind als Wohnsammelstraßen mit maßgeblicher Erschließungsfunktion einzustufen. Sie sind Bestandteil der Tempo-30-Zone West 9. Für den Radfahrrverkehr stellt der Straßenzug Waldeyerstraße – Schmeddingstraße ein Teilstück der Radwegebeziehung zwischen Roxel/Gievenbeck-Südwest und der Innenstadt dar.

Über die Waldeyerstraße und die Schmeddingstraße sind Schule, Sportplatz, Kindergarten, Jugendheim, Kirche, Einrichtungen des Uniklinikums und ein Schwes-ternwohnheim erschlossen. Zudem wird das neue Parkhaus der Zahnklinik über die Waldeyerstraße erschlossen.

Im Kreuzungsbereich Schmeddingstraße/Waldeyerstraße befinden sich mehrere Einkaufsmöglichkeiten, die von Radfahrern und Pkw-Fahrern aufgesucht werden.

Im Abschnitt zwischen Tondernstraße und Schmeddingstraße wird die Waldeyerstraße von der Stadtbuslinie 14 im 20-Minuten-Takt befahren.

1.2 Ausbaustandard

Die Waldeyerstraße verfügt im Abschnitt zwischen Kardinal-von-Galen-Ring und dem Beginn der Tempo-30-Zone in Höhe des Malmedyweges über beidseitig getrennte Rad- und Gehwege. Ab dem Beginn der Tempo 30-Zone müssen Radfahrer die Fahrbahn benutzen.

Im Abschnitt zwischen Malmedyweg und Schmeddingstraße verfügt die Waldeyerstraße zwischen den Bordsteinen über eine Breite von 6,70 m bis 7,00 m. In einigen Bereichen sind wechselseitig Parkstreifen auf der Fahrbahn markiert. Im Bereich der Parkstreifen verbleibt eine Fahrbahnbreite von 5,00 m.

Im Kreuzungsbereich Schmeddingstraße/Waldeyerstraße befinden sich zwei Fußgängerüberwege. In Höhe der Kirche befindet sich eine Fahrbahneinengung mit Fußgängerampelanlage.

Die Fahrbahnbreite der Schmeddingstraße beträgt zwischen 5,50 m und 6,00 m. Zwischen Theresiengrund und Soetenkamp sind zur Verkehrsberuhigung wechselseitig Pflanzscheiben vorhanden. Im Bereich der Pflanzscheiben beträgt die Fahrbahnbreite 4,20 m.

1.3 Verkehrsbelastung

Die Querschnittsbelastung der Waldeyerstraße beträgt in der Morgenspitzenstunde zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr 174 Kraftfahrzeuge und 120 Radfahrer. In der Abendspitzenstunde zwischen 16.00 Uhr und 17.00 Uhr beträgt die Belastung 233 Kraftfahrzeuge und 168 Radfahrer (Zähltag: Donnerstag, 22.04.2004).

Die Querschnittsbelastung der Schmeddingstraße beträgt in der Morgenspitzenstunde zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr 166 Kraftfahrzeuge und 206 Radfahrer. In der Abendspitzenstunde zwischen 16.00 Uhr und 17.00 Uhr beträgt die Belastung 226 Kraftfahrzeuge und 101 Radfahrer (Zähltag: Donnerstag, 22.04.2004).

Die Waldeyerstraße wird zwischen der Schmeddingstraße und der Tondernstraße von durchschnittlich 6 Bussen pro Stunde befahren (Buslinie 14).

Aus den ermittelten Querschnittsbelastungen ist gut zu erkennen, dass das Radverkehrsaufkommen auf der Schmeddingstraße und der Waldeyerstraße von großer Bedeutung ist. Die Fahrradfahrer nutzen den Straßenzug als Fahrradrouten zwischen den universitären Einrichtungen und im Umkreis des Stadtteils Sentrup und der Innenstadt.

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95) können Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 300 Kfz/h und etwa ebenso großer Radverkehrsbelastung als Fahrradstraßen umgewandelt werden.

2. Planung

Mit der Vorlage Nr. 316/99 hat der Planungsausschuss am 22.04.1999 das Konzept der Hauptradverkehrsachsen mit der Ausweisung weiterer Fahrradstraßen beschlossen. Das beschlossene Konzept wurde um die Darstellung der Verbindung Waldeyerstraße – Schmeddingstraße als Fahrradstraße ergänzt (Anlage 4). Damit wird deutlich, dass sich der Straßenzug gut in das bisherige System der Fahrradstraßen einfügt.

Die für die Ausweisung als Fahrradstraße erforderlichen Verkehrsschilder werden im Straßenzug Waldeyerstraße ab der Einmündung Malmedyweg bis zu der Kreuzung Schmeddingstraße und in der Schmeddingstraße im Abschnitt zwischen Waldeyerstraße und Roxeler Straße aufgestellt. Zusätzlich werden auf der Fahrbahn in regelmäßigen Abständen Radfahrerpiktogramme aufgetragen. Bauliche Veränderungen sind für die Ausweisung als Fahrradstraße nicht erforderlich.

Die Verkehrsbetriebe hatten sich im Rahmen der Ämterabstimmung gegen die Fahrradstraße ausgesprochen, da hierdurch zusätzliche Behinderungen für den Busverkehr befürchtet werden. Die Verwaltung ist der Auffassung, dass sich die Situation für den Busverkehr gegenüber der derzeitigen Tempo-30-Regelung nicht verschlechtert, da bauliche Maßnahmen im Straßenraum nicht geplant sind und Busse langsam fahrende Radfahrer weiterhin überholen können.