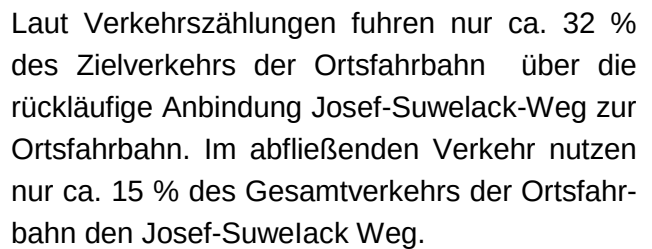


Bestandssituation

genutzt.



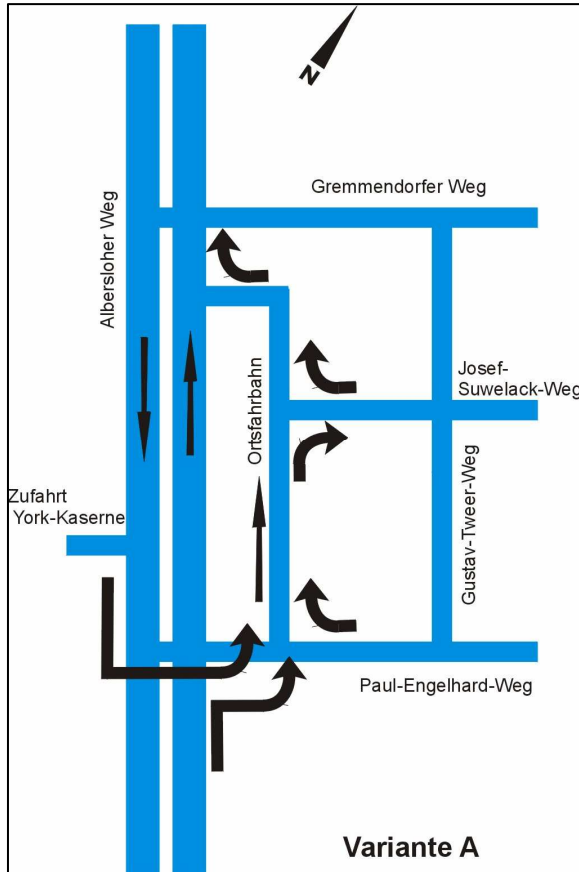
Als Ursächlich für die mit 15 % schwache Belastung des Josef-Suwelack-Weg im Abfluss ist vermutlich die gute Qualität der nördlichen Ausfahrt zum Albersloher Weg anzusehen.

Im Bereich der Ortsfahrbahn stehen momentan insgesamt 125 Stellplätze zur Verfügung. Durch die Parksituation in Senkrechteparkbuchten und durch Parken am östlichen Fahrbahnrand verbleibt außerhalb der Grundstückszufahrten noch eine ca. 4,70 m breite Fahrgasse mit Begegnungsverkehr. Die ca. 4,70 m breite Fahrgasse im Zweirichtungsverkehr in Verbindung mit häufigen Ein- und Ausparkvorgänge ist nicht unproblematisch und erfordert eine große Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer.

Im Rahmen der konzeptionellen Überlegung zur Verkehrsabwicklung in der Ortsfahrbahn wurden folgende Varianten betrachtet:

Variante A: Einbahnregelung von Süden nach Norden auf der gesamten Länge der Ortsfahrbahn, ohne eine neue Ausfahrt gegenüber der York-Kaserne

Bei diesem Lösungsansatz wird die Ortsfahrbahn optimal genutzt. Aufgrund des fehlenden Kfz-Gegenverkehrs wird die Verkehrsabwicklung deutlich vereinfacht. Für den gegenläufigen Radverkehr stehen dann auch ausreichend Bewegungsflächen zur Verfügung.



Die Erreichbarkeit der insgesamt 56 Stellplätze der Ortsfahrbahn zwischen Paul-Engelhardt-Weg und Josef-Suwelack-Weg ist bei diesem Lösungsansatz nur noch über die südliche Zufahrt Albersloher Weg/Paul-Engelhardt-Weg gegeben.

Laut der Verkehrserhebung aus dem Jahr 2003 sind davon 14 Pkw aus Richtung Norden in der Spitzenstunde betroffen, die dann voraussichtlich den Gustav-Tweer-Weg und Paul-Engelhardt-Weg zusätzlich belasten werden.

Im Abfluss ist der in südlicher Fahrtrichtung orientierte Verkehr der Ortsfahrbahn betroffen (ca. 40 Kfz in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit).

Sofern eine Ausfahrt zum Albersloher Weg mit einem Wendemanöver an einem der nördlich

gelegenen Knotenpunkte mit Linksabbiegespur (z.B. Erbdrostenweg) vernachlässigt wird, kann der Verkehr die Ortsfahrbahn dann nur auf folgenden Fahrtrouten verlassen:

- aus dem südlichen Teil der Ortsfahrbahn über Josef-Suwelack-Weg/Gustav-Tweer-Weg und Paul-Engelhardt-Weg zum Albersloher Weg in Richtung Süden
- aus dem nördlichen Teil der Ortsfahrbahn über Gremmendorfer Weg/Gustav-Tweer-Weg Paul-Engelhardt-Weg zum Albersloher Weg in Richtung Süden

Diese Fahrtrouten belasten dann das rückwärtige Wohngebiet mit zusätzlichem Einkaufs- und Zulieferverkehr. Dieser Lösungsansatz wird nach einer Prognose Mehrverkehr in der Größenordnung von ca. 55 Kfz/h im Wohngebiet erzeugen. Hier ist insbesondere der Gustav-Tweer-Weg betroffen, der nach seiner Umgestaltung mit wechselseitigem Parken und sehr schmaler Fahrgasse sowie in seiner Funktion als Tempo 30 Zone nicht geeignet ist, in nennenswertem Umfang gebietsfremden Verkehr aufzunehmen und sicher abzuwickeln.

Aufgrund der nachteiligen Veränderung der Erreichbarkeit der Stellplätze im südlichen Teil der Ortsfahrbahn und den zu erwartenden Auswirkungen auf den Straßen des Wohnquartiers wird eine durchgängige Einbahnregelung (ohne zusätzliche Ausfahrt der Ortsfahrbahn gegenüber der York-Kaserne) von der Verwaltung nicht empfohlen.

Das Diagramm zeigt eine Straßensituation mit folgenden Elementen:

- Albersloher Weg:** Eine vertikale, doppelt markierte Straße.
- Zufahrt York-Kaserne:** Ein horizontaler Auslass von der linken Seite der Albersloher Weg.
- Ortsfahrbahn:** Ein zentraler Bereich mit einem vertikalen Pfeil (Aufwärts) und einem horizontalen Pfeil (Rechts), flankiert von gebogenen Pfeilen, die den Verkehr lenken.
- Gremmendorfer Weg:** Eine horizontale Straße am oberen Rand.
- Josef-Suwelack-Weg:** Eine horizontale Straße in der Mitte rechts.
- Gustav-Tweeer-Weg:** Eine vertikale Straße auf der rechten Seite.
- Paul-Engelhard-Weg:** Eine horizontale Straße am unteren Rand.
- Nordpfeil:** Ein Pfeil, der nach oben zeigt, befindet sich oben rechts.

Variante B

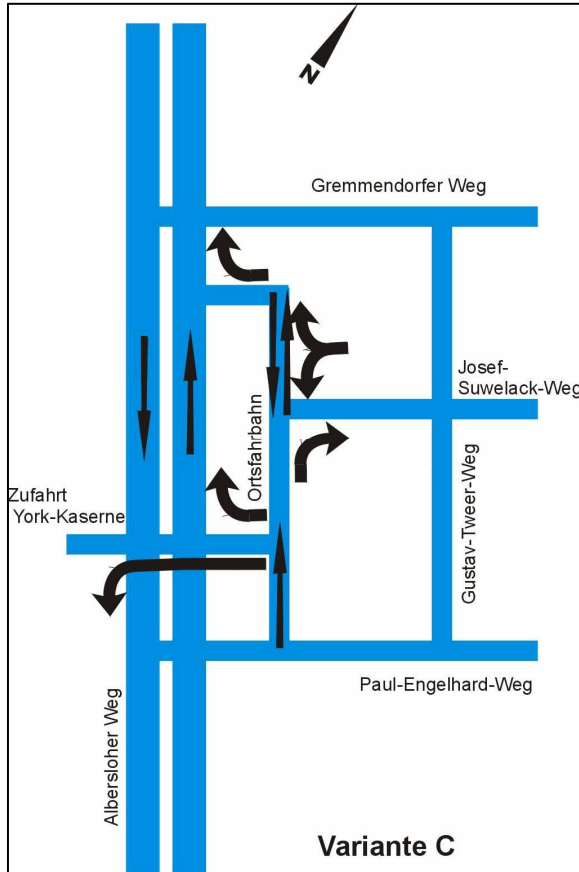
Da bei dieser Variante fast alle Fahrbeziehungen wie heute möglich bleiben, sind Verkehrsverlagerungen und damit Mehrverkehre auf den Straßen des Wohnquartiers östlich des Nahversorgungszentrums nicht oder nur im sehr geringen Umfang zu erwarten.

der York-Kaserne auftreten, wenn bei einer ca. 4,70 m breiten Fahrgasse während der Rotzeit Kraftfahrzeuge vor der Lichtsignalanlage warten und gleichzeitig Kraftfahrzeuge die Ortsfahrbahn zum Teil mit Begegnungsverkehr befahren wollen. Bei dieser Konstellation kann der Verkehr auf der Ortsfahrbahn kurzzeitig zum Erliegen kommen. Zusätzlich ist davon auszugehen, dass die Senkrechtparkbuchten im Nahbereich der Ausfahrt zeitweilig nicht nutzbar sind und für die Kundschaft des Nahversorgungszentrums unattraktiv werden.

Diese Erschließungsvariante wird wegen der geschilderten Probleme von der Verwaltung nicht empfohlen.

Variante C: Einbahnregelung vom Paul-Engelhard-Weg bis zur neuen Ausfahrt gegenüber der York-Kaserne (südlicher Teil), im nördlichen Teil Zweirichtungsverkehr wie im Bestand und einer neuen Ausfahrt gegenüber der York-Kaserne

Bei diesem Lösungsansatz wird die begrenzte Fahrfläche in der Ortsfahrbahn zumindest im südlichen Teil der Ortsfahrbahn optimal genutzt. Aufgrund des hier vermiedenen Kfz-Gegenverkehrs wird die Verkehrsabwicklung deutlich vereinfacht. Für den gegenläufigen Radverkehr werden ausreichend Bewegungsflächen zur Verfügung stehen. Für den Ausbau der neuen Ausfahrt gegenüber der York-Kaserne müssen 6 Stellplätze eingezogen werden. Die insgesamt 39 Stellplätze zwischen Paul-Engelhardt-Weg der neuen Ausfahrt sind bei diesem Lösungsansatz nur noch vom Paul-Engelhardt-Weg aus erreichbar. Nach der Verkehrserhebung aus dem Jahre 2003 sind davon 14 Pkw aus Richtung Norden betroffen, die in diesem Umfang voraussichtlich den Gustav-Tweer-Weg und Paul-Engelhardt-Weg zusätzlich belasten werden. Die Fahrmöglichkeiten für nach Süden orientierten Kunden der Ortsfahrbahn (ca. 40 Kfz in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit) würde nicht eingeschränkt. Die Einfahrt in das übergeordnete Straßennetz erfolgt lediglich an anderer Stelle als heute bei gleich bleibend guter Qualität.



Diese Variante wird vermutlich nur geringfügig Mehrverkehr –voraussichtlich ca. 14 Kfz/h- auf dem südlichen Teilstück des Gustav-Tweer-Weg erzeugen, der hier auch in den nach der Umgestaltung beengten Verhältnissen wegen der geringen Anzahl sicher abgewickelt werden kann.

Dieses Erschließungskonzept wird wegen der geschilderten Vorteile von der Verwaltung zur Umsetzung empfohlen.

Zu einem späteren Zeitpunkt erlaubt diese Variante auch den nördlichen Teil der Ortsfahrbahn mit einer Einbahnregelung für den Kfz-Verkehr zu versehen, wenn sich die eingeführte Einbahnregelung im südlichen Abschnitt bewährt hat und ausgeweitet werden soll.