

Erläuterungsbericht

Engstelle Wolbecker Str. zwischen Bremer Str. und Linnebornstiege

Verkehrsbelastung:

Die Wolbecker Str. weist einen DTV von 12.900 Kfz/24h auf. Der Lkw-Anteil liegt bei ca. 8,5%. In den Spitzenstunden beträgt der Radverkehr je Fahrtrichtung zwischen 70 und 80% des Kfz-Aufkommens .

Situationsbeschreibung:

Auch nach Abschluss der Kanalarbeiten in der Wolbecker Str. ist die unzureichende Radverkehrsführung im o.g. Bereich erhalten geblieben. Der Verwaltung liegen mehrere Anträge vor hier kurzfristige Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten.

Der hierzu erarbeitete Vorschlag, der im wesentlichen die StVO-konforme Neuanlage des südlichen Radweges beinhaltet, ist geprägt durch die restriktiven Rahmenbedingungen, die in diesem Engstellenbereich vorhanden sind.

Hierzu zählen:

- Der notwendige, eigentlich zweispurige Aufstellbereich vor der Kreuzung Bremer Str., der bereits heute auf 5,60m Breite reduziert ist und lediglich die richtungsbezogene zweispurige Aufstellmöglichkeit innerhalb einer überbreiten Fahrspur ermöglicht.
Eine weitere Reduzierung der Fahrspurbreite ist nur sehr begrenzt möglich.
- Dies trifft ebenfalls auf die östlich anschließende Fahrspurbreite zu, die sich an der engsten Stelle dieses Straßenabschnitts auf 4,40m verjüngt. Diese Breite ist notwendig, um sowohl die Verkehrsspitzen noch ausreichend abwickeln zu können, als auch die Voraussetzung, das eingeräumte Lade- und Lieferrecht zwischen 8 und 15 Uhr auf der nördlichen Straßenhälfte aufrecht zu erhalten.
Eine wesentliche Reduzierung der Fahrspurbreite ist somit ebenfalls ausgeschlossen.
- Die stadtauswärtige Fahrspur variiert von 4,50m auf Höhe der Bremer Str., 4,20m im Bereich der Engstelle (zw. Haus-Nr. 20/22 bzw. 29/31), bevor sie sich wieder vor der Linnebornstiege auf über 5m aufweitet.
Östlich der Engstelle befindet sich analog das o.g. Lade- und Lieferrecht.
Eine gleichmäßigere Fahrspurbreite ist grundsätzlich erstrebenswert, jedoch reicht der potentiell zur Verfügung stehende Platz nicht aus, um StVO-konforme Nebenanlagen zu errichten:
Die überbreite Fahrspur resultiert primär aus der zeitlich befristeten Lade- und Lieferzone!
- Während die nördlichen Nebenanlagen mit mind. 2m Gehweg und max. 1,77m Radweg zumindest noch ansatzweise ausreichend dimensioniert sind, trifft dies auf die südlichen Geh- und Radwegbreiten überhaupt nicht zu: Selbst die Summe von 1,06m schmalen

Gehweg und 1,18m engem Radweg ist für den Fußgänger- **und** Radverkehr unzureichend und der Situation unangemessen(*alle Maße beziehen sich auf die o.g. Engstelle*).

Folglich bedarf es der notwendigen StVO-konformen Flächenbereitstellung von je mind. 1,50m Geh- und Radweg, zzgl. des erforderlichen Sicherheitsstreifens zur Fahrbahn von 0,50m.

Planung - Im Detail:

Die nördlichen Geh- und Radwegbreiten werden grundsätzlich in ihrer Dimensionierung als noch vertretbar angesehen. Lediglich auf Höhe der Lichtsignalanlage Bremer Str. ist der Radweg von heute 1,30m auf bis zu 1,90m zu verbreitern.

Ansonsten beschränkt sich der Entwurf auf die Nebenanlagen im südlichen Bereich (*alle baulichen Änderungen sind im Plan farbig hervorgehoben*):

Die Radwegflächen sind durchgängig mit 1,50m und 0,50m Sicherheitsstreifen als 2,00m breiter Radweg im Plan dargestellt. Der Gehweg reduziert sich lediglich im Engstellenbereich auf 1,50m Breite. Mit der ausreichenden Dimensionierung des Radweges können Beeinträchtigungen des Gehwegbereiches weitestgehend ausgeschlossen werden.

Aufgrund der o.g. restriktiven Rahmenbedingungen ist diese Verbesserung jedoch nur zu erreichen, wenn auf das bestehende südliche Lieferrecht im Bereich zwischen Bremer Str. und Linnebornstiege verzichtet wird.

Der beigefügte Plan beinhaltet daher nicht nur die notwendigen bautechnischen Eingriffe zur Anlage von ausreichend dimensionierten Nebenanlagen, sondern auch alternative Lade- und Lieferzonen auf der Südseite in unmittelbarer Nähe.

Es handelt sich dabei um:

1. Die westlich der Bremer Str. gelegene, insgesamt 24m lange kürzlich reaktivierte Parkbucht vor dem Gelände des ehemaligen Pro-Marktes (Wolbecker Str. 16), die aufgrund der zwischenzeitlich verbesserten Radverkehrsführung / Signalschaltung wieder für den ruhenden, bzw. den liefernden Verkehr zur Verfügung steht.
Hierzu bedarf es lediglich der analogen Ausweisung als Lieferzone.
2. Die Umwandlung des östlich der Linnebornstiege gelegenen Parkstreifens vor den Gebäuden Wolbecker Str. 30 –34. Dieser 33m lange Streifen bietet durchschnittlich 6 Pkw's Platz und wird begrenzt durch die sich östlich anschließenden Verkehrsflächen der Bushaltestelle. Die Wandlung wird von hier aus für vertretbar erachtet, da die vorhandenen Parkplätze bereits heute primär als Kundenparkplätze für die örtlichen Geschäfte genutzt werden. Für Lade- und Liefertätigkeiten stehen künftig grundsätzlich diese Plätze auch dem Individualverkehr zur Verfügung.
Hierzu bedarf es lediglich der analogen Ausweisung als Lieferzone.

Alternativ

- 1a. Zum Standort vor dem ehemaligen Pro-Markt besteht alternativ auch die Möglichkeit eine entsprechende Ladezone in der Bremer Straße vor Haus Nr. 3 einzurichten. Die Entfernung zur den Ladengeschäften der Wolbecker Str. ist in etwa vergleichbar. Ein Queren der Bremer Straße mit Ladegut wird hierbei vermieden, allerdings bedarf es der Anlieferung aus südlicher Richtung über die Bremer Str..

Diese Alternative wurde im Rahmen der Bürgeranhörung ebenfalls vorgestellt, traf aber auf keine positive Resonanz. Sie wird daher von der Verwaltung nicht weiter verfolgt.

Zum Schutz der neuen Radverkehrsanlage vor Falschparkern und zur Aufrechterhaltung des fließenden Verkehrs empfiehlt die Verwaltung in stadtauswärtiger Richtung den Einbau eines 16 cm Hochbordes, durch den ein Auffahren auf die Nebenanlage wirkungsvoll vermieden wird.

Alternativplanung Radfahrstreifen / Schutzstreifen

Als kurzfristig umzusetzende Maßnahme wurde die im SPD-Antrag angeregte Abmarkierung eines Radfahrstreifens auf der Südseite geprüft. In diesem Fall würde der vorh. Radweg dem Gehwegbereich zugeschlagen und auf der Fahrbahn eine Fläche für den Radverkehr abmarkiert, die nicht vom Kfz-Verkehr benutzt werden darf.

Gem. StVO ist für die Anlage von Radfahrstreifen, die nicht überfahren werden dürfen, u.a. eine Breite von 1,85m erforderlich, mindestens jedoch 1,50m. Dieser Raum kann innerhalb der bestehenden Fahrbahnflächen de facto nicht zur Verfügung gestellt werden.

Lediglich ein 1,25m schmaler Schutzstreifen könnte am bestehenden Fahrbahnrand ausgebildet werden, der sich erst nach der Engstelle auf 2,00m vor der Einmündung zur Linnebornstiege aufweiten könnte. Der Schutz- bzw. Angebotsstreifen könnte jedoch vom Kfz-Verkehr legal mit benutzt werden.

Nach den Verwaltungsvorschriften zu Zeichen 340 Straßenverkehrsordnung ist die Anlage eines Schutzstreifens nur dann möglich, wenn die Verkehrsbelastung (in der Regel über 10.000 Kfz/24 Stunden) und die Verkehrsstruktur (in der Regel Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr unter 5 Prozent bzw. unter 500 Lkw/24 Stunden) unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Umstände dieses zulässt.

Angesichts der vorherrschenden Verkehrsbelastung des Kfz- und des Radverkehrs in der örtlichen Situation ist dies keine akzeptable Alternative. Es werden erhebliche verkehrssicherheitstechnische Bedenken gesehen.

Der bislang frei rechts-abbiegende Radverkehr aus der Bremer Str. müsste zudem entweder auf Höhe der Fußgängerquerung der Wolbecker Str. in den schmalen Radfahrstreifen oder unter Mitbenutzung der Radfahrtschleuse signalgeregelt geführt werden.

Insofern ist das Versetzen des Bordsteins zwingende Voraussetzung um eine gesicherte Radverkehrsführung zu erreichen.

Alternativplanung alternierende Liefermöglichkeit:

Ebenfalls wurde geprüft, die eingeräumten Liefermöglichkeiten zwischen Bremer Str. und Linnebornstiege alternierend auszuweisen, um sie in dem betr. Straßenabschnitt belassen zu können:

Hierzu sollte die vorhandene beidseitige Liefermöglichkeit zwischen 8.00 und 15.00 Uhr gesplittet werden, indem beispielsweise stadteinwärts das Laden und Liefern auf den Zeitraum zwischen 8.00 und 11.00 Uhr eingeschränkt wird um zwischen 12.00 Uhr und 15.00 Uhr auf der gegenüberliegenden Seite (stadtauswärts) die Liefertätigkeiten zu ermöglichen.

Nach näherer Prüfung musste festgestellt werden, dass diese Option die gravierenden Nachteile beinhalten, dass aufgrund der reduzierten Fahrspurbreite auf der Südseite ein kontinuierliches Ausweichen in die Gegenfahrbahn des fließenden Verkehrs erforderlich würde, sobald

Fahrzeuge stadtauswärts, also in den Nachmittagsstunden, am Fahrbahnrand halten. Dies würde zwangsläufig dazu führen, dass sowohl die erforderliche zweispurige Aufstellmöglichkeit für Pkw's in Richtung stadteinwärts nicht mehr zur Verfügung stünde, als auch die Möglichkeit, dass der stadtauswärtige Verkehr durch das zweireihige Aufstellen des stadteinwärts gerichteten Verkehrs nicht mehr frei abfließen könnte und in den Kreuzungspunkt der Bremer Str. zurückstauen würde.

Diese Alternative setzt zudem zwingend das absolute Befolgen der tageszeitlich-wechselnden Parkmöglichkeit durch die Verkehrsteilnehmer voraus, da ein entsprechender Verstoß das Kollabieren dieses hoch-frequentierten Straßenabschnitts hervorrufen würde, dessen Folge sich unverzüglich in das angrenzende Straßennetz ausbreiten würde.

Die o.g. Nachteile werden als so gravierend angesehen, dass dieser Ansatz nicht weiterverfolgt wird.

Gez. Drubel