AZ: IV 61-23-10-05

Drucksache Nr.: 1231/2003/DS

=====

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Bau-, Planungs- und Umwelt- ausschuss	28.06.2007	Ö	Endg. entsch. Stelle

Berichterstatter:

OBM / Erster Stadtrat

Verhandlungsgegenstand:

**Erneuerung der Wasbeker Straße zwi-
schen Bahnhofstraße / Am Teich und Han-
saring (K 17)**

**- Gestaltungsplan Variante 3 (Beschluss
vom 10.05.2007)**

A n t r a g :

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss
nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur
„Gestaltungsvariante 3 – Beibehaltung der
Einbahnstraße mit Parkstreifen und abgesetz-
ten Zwei-Richtungs-Radweg“ zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Zunächst allgemeine Verwaltungskosten

Begründung:

1. Sachstand

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss hat in der Sitzung am 10.05.2007 zu TOP 7. „Erneuerung der Wasbeker Straße zwischen Bahnhofstraße / Am Teich und Hansaring (K 17)“ u. a. Folgendes beschlossen:

„Beibehaltung der bestehenden Einbahnstraßenregelung stadtauswärts (**Variante 2**) mit folgenden zwei Maßgaben:

- a) Parkstreifen auf der Fahrbahn von 2 m Breite, rechtsseitig, stadtauswärts
- b) Radweg mit gegenläufigem Radverkehr von 2,50 m Breite, abgesetzt von der Fahrbahn, linksseitig, stadtauswärts.“

Die Verwaltung hat die beschlossenen Maßgaben in den Gestaltungsplan „Variante 3“ eingearbeitet.

2. Gestaltungsplan Variante 3

Die Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung in Verbindung mit dem an der Südseite der Wasbeker Straße auszubauenden Zwei-Richtungs-Radweg bedeutet eine Verschiebung der Fahrbahnachse. Die bestehende Fahrbahnbreite von 6,0 m (Regelquerschnitt) ist beizubehalten, damit Linienbusse an den haltenden Lieferfahrzeugen (Lkw) vorbeifahren können. Die 2,0 m breiten Parkstreifen sind in den Regelquerschnitten der Fahrbahn zugeordnet, so dass in den Abschnitten mit Parkstreifen eine Fahrgasse von 4,0 m verbleibt. Die Regelquerschnitte (A – F) der einzelnen Abschnitte sind als Anlagen beigefügt.

Hinsichtlich der Detailplanung und der Verkehrsführung bzw. verkehrlichen Auswirkungen ist auf folgende Punkte hinzuweisen:

a) Knotenpunkt Hansaring / Wasbeker Straße

An dem Knotenpunkt Wasbeker Straße / Hansaring wird nur die Knotenzufahrt aus Richtung Innenstadt gegenüber dem Bestand verändert. Mit dem Zwei-Richtungs-Radweg werden dann zusätzlich die Fahrradfahrer links neben der Fahrbahn an den Knoten herangeführt. Für diese links fahrenden Fahrradfahrer müssen insgesamt vier Fahrbeziehungen beachtet werden, und zwar

- Rechtsabbieger in den Hansaring Richtung Norden
- Geradeausfahrer in die Wasbeker Straße, Wechsel zur rechten Fahrbahnseite
- Halblinksfahrer in den Brunnenkamp und
- Linksabbieger in den Hansaring, Richtung Süden.

Nach den Richtlinien für die Anlage von Lichtsignalanlagen sind die links fahrenden Radfahrer wie die rechts fahrenden bei der Lichtsignalsteuerung zu berücksichtigen. Eine sichere Führung der Fahrradfahrer ist nur mit einer eigenen Phase in den Signalprogrammen gegeben. Eine gleichzeitige Freigabe mit dem Kfz-Verkehr aus der Wasbeker Straße ist nicht möglich, weil einerseits die rechts abbiegenden und geradeaus fahrenden Fahrradfahrer von links nach rechts zwei Fahrstreifen kreuzen müssen und andererseits aus der gleichen Richtung kommender links abbiegender Kraftfahrzeugverkehr nicht mit links fahrenden Radfahrern gemeinsam signalisiert werden sollen.

Aufgrund der relativ hohen Verkehrsbelastung an diesem Knotenpunkt kann dem Radverkehr höchstens die Mindestfreigabezeit von 5 Sekunden zugewilligt werden. Hinzu zu rechnen ist noch eine Räumzeit von 4 – 5 Sekunden, so dass von der gesamten Freigabezeit aller Zufahrten von 65 Sekunden (90er Umlauf) 9 – 10 Sekunden für den Radverkehr reserviert werden müssen. Die Leistungsfähigkeit des Knotens wird dadurch um rd. 15 % gemindert.

Nach einer überschlägigen Leistungsfähigkeitsberechnung liegt die heutige Auslastung dieses Knotenpunktes in der Spitzenstunde bei rd. 95 %, so dass sich vorübergehend ein merklicher Stau ergeben kann, der sich jedoch wieder zurückbildet. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Bei einer Verminderung der Leistungsfähigkeit um rd. 15 % wird die Auslastung auf über 100 % ansteigen, so dass mit Staus zu rechnen ist, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Der Knotenpunkt wäre in den Hauptverkehrszeiten überlastet und die Wartezeiten würden hohe Werte erreichen, die nicht mehr hinnehmbar sind.

b) Abschnitt Hansaring – Wilhelmstraße

Die Breite des Straßenraumes beträgt in diesem Abschnitt 11,80 m. Aufgrund des Zwei-Richtungs-Radweges und der erforderlichen zwei Aufstellstreifen (je 3,0 m) vor der Einmündung in den Hansaring bzw. der Fahrgasse (4,0 m) und Parkstreifen 2,0 m) verbleibt für die Gehwege jeweils eine Breite von 1,65 m. Die Regelquerschnitte A – A (Anbindung an den Hansaring) und B – B (Haus-Nr. 62 / 67) sind als Anlagen 2 und 3 beigefügt.

c) Abschnitt Wilhelmstraße – Eisenbahnbrücke

Die Regelquerschnitte C – C (Haus-Nr. 44 / 49) und D – D (Eisenbahnbrücke) sind als Anlagen 4 und 5 beigefügt. In diesem Abschnitt ist auf die Häufung der Grundstücks- und Parkplatzüberfahrten über den Zwei-Richtungs-Radweg mit entsprechendem Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und Kfz-Verkehr hinzuweisen.

d) Abschnitt Eisenbahnbrücke – Fabrikstraße

Der Regelquerschnitt E – E (Haus-Nr. 27 / 34) ist als Anlage 6 beigefügt. In diesem Abschnitt ist auf die Ein- und Ausfahrt des Museum-Parkplatzes über den Zwei-Richtungs-Radweg mit entsprechendem Konfliktpotenzial hinzuweisen.

e) Abschnitt Fabrikstraße – Bahnhofstraße

Die Breite des Straßenraumes beträgt in diesem Abschnitt 15,0 m, so dass nach Abzug des Zwei-Richtungs-Radweges, der Fahrgasse und des Parkstreifens Gehwege mit einer Breite von 3,25 m verbleiben. Der Regelquerschnitt F – F (Haus-Nr. 5 / 12) ist als Anlage 7 beigefügt. Die vorhandene Busstelle ist in Verbindung mit dem Parkstreifen zu einer Busbucht auszubauen. Anzumerken ist, dass in diesem Abschnitt der funktionierende Fahrbahn begleitende Radweg stadtauswärts zurückgebaut wird.

f) Knotenpunkt Wasbeker Straße / Bahnhofstraße / Am Teich / Kleinflecken / Schleusberg

Die Verkehrsführung an diesem Knotenpunkt wird im Wesentlichen beibehalten, ausgenommen die nunmehr linksseitige Radverkehrsführung in Richtung Wasbeker Straße. Fahrradfahrer aus den Richtungen Bahnhofstraße und Am Teich benutzen jeweils die Fahrbahn. Sie müssen in der Knotenausfahrt Wasbeker Straße von der rechten Fahrbahnseite (Rechtsfahrge-

bot) auf den linksseitigen Zwei-Richtungs-Radweg wechseln. Dieser Bereich beinhaltet erhebliches Konfliktpotenzial zwischen Kfz- und Radverkehr.

Eine lichtsignalgesicherte Führung des Radverkehrs mit Vorlauf ist nur möglich, wenn in den Knotenzufahrten Bahnhofstraße und Am Teich entsprechende Aufstellflächen für den Radverkehr neben oder vor dem Kfz-Verkehr geschaffen werden. Durch einen Vorlauf des Radverkehrs, der jeweils aufgrund der langen Einfahrwege relativ lang sein müsste, würde auch an diesem Knotenpunkt die Leistungsfähigkeit erheblich gemindert. Der Knotenpunkt wäre in den Hauptverkehrszeiten überlastet und die Wartezeiten würden hohe Werte erreichen, die nicht akzeptabel sind.

3. Fazit

Der Gestaltungsplan Variante 3 (Beschlusslage) beinhaltet aus Sicht der Verwaltung im Wesentlichen folgende Problembereiche:

- Führung und Signalisierung des Radverkehr im Knotenpunktsbereich Hansaring / Wasbeker Straße und dadurch bedingt eine Verminderung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes für den Kfz-Verkehr um rd. 15 %. Der Knotenpunkt wäre in den Hauptverkehrszeiten überlastet und die Wartezeiten würden hohe Werte erreichen, die nicht akzeptabel sind.
- Geringe Gehwegbreiten (1,65 m) im gesamten Abschnitt zwischen Hansaring und Wilhelmstraße, und nicht nur im Bereich der Aufstellstreifen vor dem Hansaring.
- Potenzielle Konfliktbereiche an den Ein- und Ausfahrten der Grundstücke und insbesondere der Park- bzw. Stellplätze Schleusberg und Wandmaker.
- Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt Bahnhofstraße / Am Teich / Kleinflecken / Schleusberg mit Wechsel von der rechten Fahrbahnseite (Rechtsfahrgebot) zum linksseitigen Zwei-Richtungs-Radweg an der Wasbeker Straße beinhaltet erhebliches Konfliktpotenzial.
- Parkstreifen, die baulich gestaltet sind, fixieren die Nutzung. Bei sich ändernden Nutzungsanforderungen ist eine flexible Anpassung nicht gegeben.
- Das Halten von Anlieferfahrzeugen (z. B. Paketdienste) ist in den Abschnitten mit der 4,0 m breiten Fahrgasse nicht möglich bzw. führt zu Behinderungen des Kfz-Verkehrs.

Die Verwaltung hatte den Bau-, Planungs- und Umweltausschuss in der Sitzung am 01.02.2007 zwei Gestaltungsvarianten (Pläne und Erläuterungen) zur Beratung und Freigabe zur Durchführung eines Beteiligungsverfahrens vorgelegt, und zwar die „Variante 1 - Öffnung für den IV in beiden Fahrtrichtungen“ und „Variante 2 – Einbahnregelung mit gegenläufigem Radverkehr“.

Dem Bau-, Planungs- und Umweltausschuss wurden in der Sitzung am 10.05.2007 die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens zur Beratung vorgelegt, einschließlich einer Bewertung der Varianten durch die Verwaltung und der Empfehlung, die „Variante 1 – Öffnung für den IV in beiden Fahrtrichtungen“ der weiteren Planung zugrunde zu legen.

Nach dem Ausschussbeschluss vom 10.05.2007 soll nunmehr die vorhandene Einbahnrichtung der Wasbeker Straße beibehalten werden.

Unter dieser Voraussetzung wird empfohlen, die „Variante 2 - Einbahnregelung mit gegenläufigem Radverkehr“ zu realisieren. Dabei soll der gegenläufige (stadteinwärts führende) Radverkehr nicht auf der Fahrbahn geführt werden.

Im Auftrag

Unterlehberg
Oberbürgermeister

Arend
Erster Stadtrat

Anlagen:

1. Übersichtsplan Wasbeker Straße, Abschnitt Hansaring bis Knoten Schleusberg
2. Regelquerschnitt A – A: Knotenzufahrt Wasbeker Straße zum Hansaring
3. Regelquerschnitt B – B: Höhe Haus-Nr. 62 / 67
4. Regelquerschnitt C – C: Höhe Haus-Nr. 44 / 49
5. Regelquerschnitt D – D: Höhe Eisenbahnbrücke
6. Regelquerschnitt E – E: Höhe Haus-Nr. 27 / 30
7. Regelquerschnitt F – F: Höhe Haus-Nr. 5 / 12