

VERKEHRSGUTACHTEN

HOCHSTRASSE / WALLSTRASSE

SONSBECK

BVS Rödel & Pachan
47475 Kamp-Lintfort

www.bvs-verkehrsplanung.de
info@bvs-verkehrsplanung.de
02842-470388

Bearbeitung: Februar – Oktober 2014



Rödel & Pachan

INHALTSVERZEICHNIS

Inhalt

| | |
|---|----|
| Aufgabenstellung | 1 |
| Analyse Verkehrssituation Hochstraße | 3 |
| Vorgehensweise | 3 |
| Kfz-Verkehr | 4 |
| Fußgängerverkehr | 8 |
| Radverkehr | 12 |
| Maßnahmen gegen die Trennwirkung der Hochstraße | 13 |
| Wallstraße | 17 |
| Empfehlung | 19 |
| Hochstraße | 19 |
| Wallstraße | 19 |

Aufgabenstellung

ANALYSE VERKEHRSSITUATION HOCHSTRASSE

Die Hochstraße (L 480) ist eine zentrale Verkehrsachse in der Gemeinde Sonsbeck. Sie erfüllt im gesamten Verlauf zwischen Weseler Straße (L 460) und Kevelaerer Straße (L 491) die wichtigen Verkehrsfunktionen Verbindung und Erschließung. Im Streckenverlauf kommt punktuell an einigen Stellen durch Außengastronomie oder Bushaltestellen die Aufenthaltsfunktion hinzu.

Auf Höhe der Marktstraße verstärken sich die Anforderungen an den Straßenraum weiter. Folgende Funktionen kommen hier zum Tragen:

- Verbindung (Fahrverkehr),
- Erschließung (ruhender Verkehr)
- Aufenthalt (Gastronomie, Verweilen, Treffpunkt für ein kurzes Gespräch)

Durch die Überlagerung der Ansprüche auf engem Raum treten diese Funktionen miteinander in Konkurrenz. Dies äußert sich in Situationen, die im täglichen Erleben zum Teil zumindest subjektiv kritisch empfunden werden.

Um die Lage objektiv beurteilen zu können, wurde das Ingenieurbüro BVS Rödel & Pachan beauftragt, diese zu analysieren.

Hierzu ist eine gute Kenntnis der Verkehrsmengen und der Verkehrsabläufe erforderlich. Daher wurden umfassende Erhebungen zum Kraftfahrzeugverkehr, Rad- und Fußgängerverkehr durchgeführt. Da diese per Video dokumentiert wurden, ist es möglich, die erhobenen Zeiträume nicht nur mengenmäßig auszuwerten, sondern auch qualitative Aussagen zur derzeitigen Situation zu machen.

AUFZEIGEN VON VERBESSERUNGSMÖGLICHKEITEN

Aufgabe des Gutachters ist es, nach Analyse der vorgefundenen Umstände im Bedarfsfalle verbessernde Maßnahmen vorzuschlagen.

Basierend auf der Bestandsaufnahme sollen Möglichkeiten zum Beispiel zu einer Minderung der Trennwirkung der Hochstraße oder zur Führung des Radverkehrs und zur Ordnung des ruhenden Verkehrs dargelegt und diskutiert werden. Abschließend werden hierzu Empfehlungen aus Expertensicht gemacht.

EXKURS: WALLSTRASSE

Neben der Hochstraße hat sich die Wallstraße zu einem kleinen „nebenzentralen“ Bereich entwickelt.

AUFGABENSTELLUNG

Die dort befindlichen gut frequentierten Nutzungen ziehen Zielverkehr an. Es ist u.a. zu prüfen, ob aufgrund des begrenzten Raumes Konflikte zwischen ruhendem und fließendem Verkehr sowie Kfz- und Fußgängerverkehr zu erkennen sind. Im Rahmen des Verkehrsgutachtens für die Hochstraße soll daher auch dieser Problempunkt betrachtet werden.

ERKENNEN VON ENTWICKLUNGSPOTENZIALEN

Im Rahmen der Bearbeitung wird an einigen Stellen über den Tellerrand der bisher genannten Themen geschaut. Dazu zählen Fragen der Parkraumbewirtschaftung und Ansätze zur Vermeidung von Lkw-Durchgangsverkehr. Insofern sollen auch in diesen Punkten Möglichkeiten zur weiteren verkehrlichen Entwicklung für die Gemeinde Sonsbeck aufgezeigt werden.

Analyse Verkehrssituation Hochstraße

Die Hochstraße wurde Anfang der 1990er Jahre in ihrer jetzigen Gestalt hergestellt. Sie verfügt über ein optisch auch heute noch ansprechendes Erscheinungsbild und ist weitgehend barrierefrei ausgebaut.

Der Ausbau wurde für die MindestmaÙe im Kfz-Verkehr vorgenommen. Ein Begegnungsfall zweier Lkw ist somit nur mit verminderter Geschwindigkeit möglich. Als weitere geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen sind vier Mittelinseln sowie ein Fahrbahnverschwenk eingebaut worden.

Fußgängern stehen im Längsverkehr durchgehende Gehwege zur Verfügung. An vier Stellen stehen Mittelinseln zur Verfügung, die als Querungshilfe dienen.

Langsamer Radverkehr wird auf dem Gehweg geduldet, zügiger Radverkehr nutzt den Straßenraum.

Es wurde bei den Verkehrsbeobachtungen im engeren Untersuchungsraum ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau beobachtet. Das Miteinander im Verkehr funktioniert sowohl im Straßenraum und auch auf den Nebenanlagen sehr gut.

Vorgehensweise

Als Untersuchungsbereich wurde in Absprache mit der Gemeinde Sonsbeck ein Abschnitt der Hochstraße ca. 70 Meter südlich und nördlich der Einmündung Marktstraße definiert. Die Verkehrserhebung wurde an einem repräsentativen Werktag durchgeführt (Donnerstag, 03.4.2014). Es wurden zwei Videokameras installiert, die einen guten Überblick über den fraglichen Straßenabschnitt gewährten.

Der Aufnahmezeitraum von 7-19 Uhr deckt die vor- und nachmittägliche Hauptverkehrszeit sowie insbesondere die Phasen Einkaufsverkehr und Schülerverkehr vollständig ab.

Abbildung 1: Aufnahmestandorte der beiden Videokameras
(Aufnahmezeitraum 7-19 Uhr)



ANALYSE VERKEHRSSITUATION HOCHSTRAÙE

Kfz-Verkehr

Ergebnisse der Videoanalyse

Bei der Zählung des Kfz-Verkehrs wurde der Knotenpunkt Hochstraße / Marktstraße erfasst. Am Knotenpunkt wurden folgende Verkehrsmengen gezählt:

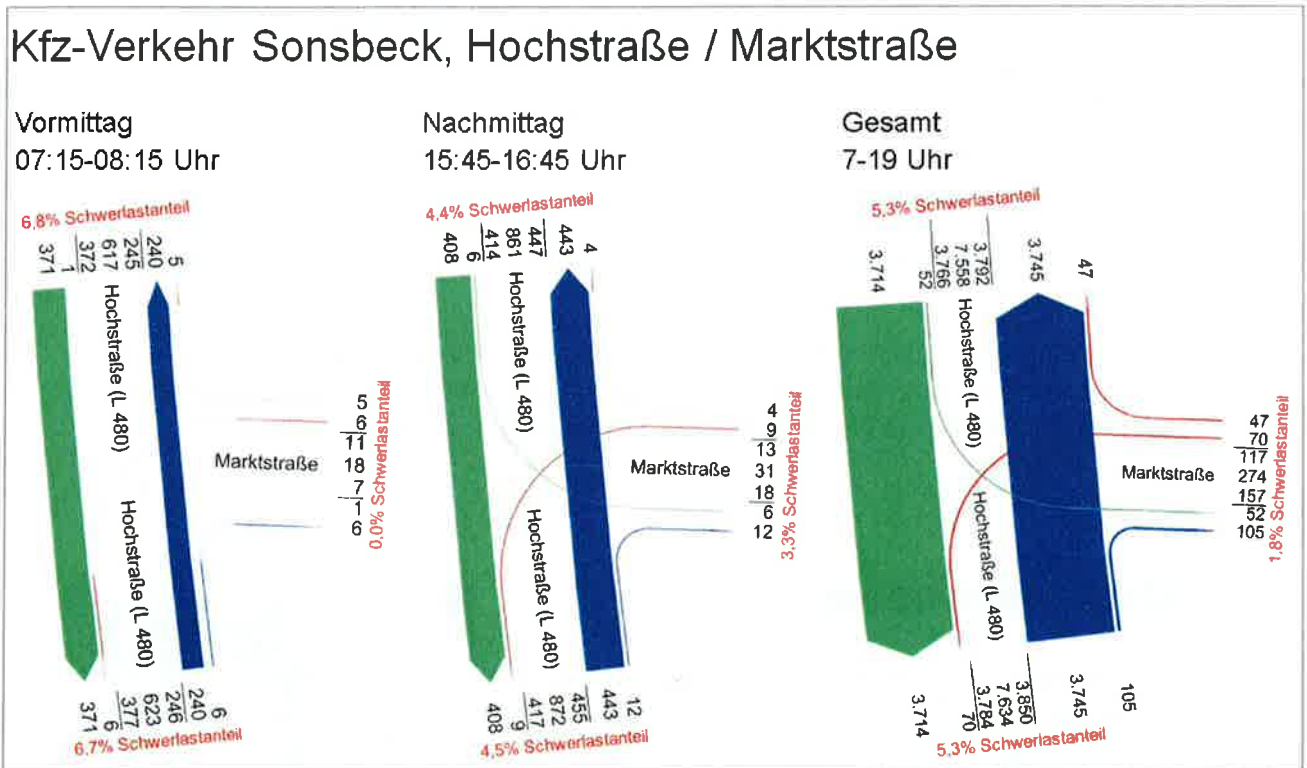


Abbildung 2: Dargestellt sind die vor- und nachmittägliche Spitzenstunde sowie der Gesamtverkehr 7-19 Uhr

Die am Analysetag vorgefundene Verkehrssituation ist repräsentativ, das zeigt ein Blick auf die während einer Radarzählung im Wochengang erfassten Verkehrsmengen zwischen 7 und 19 Uhr. In der nachfolgenden Tabelle ist der Fahrbahnquerschnitt auf Höhe der evangelischen Kirche dargestellt.

| Ergebnisse 7-19 Uhr | | | |
|---------------------|---------|---------|-------|
| | Ri. XAN | Ri. GEL | Summe |
| Di., 06.05. | 3716 | 3631 | 7347 |
| Mi., 07.05. | 3598 | 3507 | 7105 |
| Do., 08.05. | 3819 | 3665 | 7484 |
| Fr., 09.05. | 3777 | 3768 | 7545 |

Tabelle 1: Querschnittszählung 7-19 Uhr Höhe ev. Kirche

Radarzählungen / weitere Zählungen

An verschiedenen Querschnitten wurden zusätzliche Verkehrszählungen mittels Radargerät oder mittels stichprobenhafter Zählung vorgenommen, um einen Einblick in die Verkehrssituation auch außerhalb des engeren Untersuchungsraumes zu bekommen.

- an der evangelischen Kirche
- Filderstraße / Parkplatzzufahrt Alttorplatz
- Zufahrt Parkplatz REWE

Querschnitt evangelische Kirche

Die Ergebnisse an der evangelischen Kirche dienen in erster Linie als Kontrollwerte für den Erhebungstag mit der videogestützten Zählung.

| Ri. XAN | Ri. GEL | Sum. | |
|---------|---------|-------------|----|
| 4445 | 4467 | 8912 | Di |
| 4359 | 4311 | 8670 | Mi |
| 4674 | 4506 | 9180 | Do |
| 4646 | 4675 | 9321 | Fr |

Querschnitt Filderstraße / Alttorplatz

An der Filderstraße und an der Zufahrt zum Alttorplatz wurde ermittelt, wieviel Verkehr diese Nebenstraße der Hochstraße als Quell- und Zielverkehr zum Gesamtverkehr auf der Hochstraße zuführt.

Dies waren an einem Dienstag 1.162 in der Filderstraße sowie 166 an der Zufahrt Alttorplatz. Am darauffolgenden Mittwoch waren es 1.443 bzw. 202 Kfz.

Geht man davon aus, dass sich diese 1.328 bzw. 1.645 Fahrzeuge zur Hälfte auf beide Richtungen in der Hochstraße verteilen (ca. 720 bzw. 820 von / nach Norden und Süden), so trägt die Filderstraße / der Alttorplatz fast 10% zum Gesamtverkehr auf der Hochstraße bei.

Diese Beispiele zeigen, dass ein (großer) Teil des Verkehrs auf der Hochstraße aus Quell- und Zielverkehr besteht und sie sind ein Beleg für die vorhandene Vitalität des Einkaufs- und Dienstleistungsstandortes im Zentrum Sonsbecks.

ANALYSE VERKEHRSSITUATION HOCHSTRAÙE

Zufahrt Parkplatz REWE

An dieser Zufahrt fanden stichprobenhafte Zählungen statt. So wurden zwischen 10 und 11 Uhr 209 Kfz (109 rein, 100 raus) gemessen. Es ist daher davon auszugehen, dass hier ca. 2000 Kfz-Bewegungen an einem Werktag stattfinden.

Bei einer hälftigen Aufteilung des Verkehrs Richtung Norden und Süden entspricht diese Verkehrsmenge ebenfalls ca. 10% des Verkehrs, der auf der Hochstraße gezählt wurde. Dieses Beispiel zeigt – wie auch die Ergebnisse von der Filderstraße – wie sich das Gesamtverkehrsaufkommen auf einer solchen Hauptverkehrsstraße zusammensetzt.

Wallstraße

Die Wallstraße wurde zu einem späteren Zeitpunkt in die Untersuchung einbezogen, weil hier aufgrund des eingeschränkten Fahrbahnquerschnitts (ca. 4m) und des relativ starken Quell- und Zielverkehrs Probleme gesehen werden. Als Teilergebnis wurden auch hier die Verkehrsmengen erfasst. Zwischen 9 und 18 Uhr passieren 500 Kfz die Wallstraße.

Weitere Nebenstraßen

Die Marktstraße hat im Querschnitt ein Verkehrsaufkommen von ca. 300 Kfz / Tag. Sie repräsentiert einen Straßentyp mit geringer Sammelfunktion und überwiegendem Anliegerverkehr und daraus folgendem niedrigerem Verkehrsaufkommen als in der Wallstraße (Geschäftsnutzung) oder der Filderstraße (Funktion als Sammelstraße)

Die Kirchstraße ähnelt vom Charakter her der Marktstraße, hat aber eine etwas stärkere Sammelfunktion. Sie ist auch noch beeinflusst vom Quell- und Zielverkehr für den Geschäftsbereich an der Hochstraße und hat daher mit ca. 500-600 Kfz / Tag ein höheres Verkehrsaufkommen als die Marktstraße.

Zusammenfassung

In die Hochstraße zwischen Weseler und Kevelaerer Straße münden 11 Nebenstraßen ein, die örtlichen Quell- und Zielverkehr auf die Hochstraße bringen. Hinzu kommen die Quellen und Ziele im Verlauf der Hochstraße (Versorger, Dienstleister und Wohnplätze). All diese Verkehrserzeuger bringen es überschlägig auf folgende Verkehrsmengen:

- Nebenstraßen: 5400 Kfz / Werktag
- REWE: 2000 Kfz / Werktag

ANALYSE VERKEHRSSITUATION HOCHSTRAÙE

- Weitere (SB-Markt Netto): 1000 Kfz / Werktag
- Kleinflächige Versorger und Dienstleister: 2000 Kfz / Werktag
- Bewohner entlang der Hochstraße: 1500 Kfz / Werktag
- Summe: 11.900 Kfz / Werktag

Diese überschlägige Berechnung zeigt auf, welche Verkehrsmenge von den Nutzungen entlang der Hochstraße insgesamt erzeugt wird. Der erzeugte Gesamtverkehr von 11.900 Kfz am Werktag, reduziert sich an einem bestimmten Straßenabschnitt selbstverständlich. So ist davon auszugehen, dass zum Beispiel an der Hochstraße auf Höhe der Marktstraße etwa 5.000 Kfz dem Quell- und Zielverkehr zuzuordnen sind. Dies entspricht mehr als der Hälfte des Gesamtverkehrs an dieser Stelle.

Schwerlastanteil

Am Tag der Zählung wurden zwischen 7 und 19 Uhr am Querschnitt „Hochstraße nördlich der Kirchstraße“ folgende Verkehrsmengen erfasst

- Leichte Lkw: 227 Kfz (3,0%)
- Bus: 62 Kfz (0,8%)
- Schwere Lkw: 115 Kfz (1,5%)
- Pkw: 7.048 Kfz (93,3%)
- Krafträder: 106 Kfz (1,4%)
- **Summe: 7.558 Kfz (100%)**

Dem Schwerlastverkehr sind 404 Kfz-Fahrten zuzuordnen. Dies entspricht einem Schwerlastanteil von 5,3 %. Dieser Schwerlastverkehr setzt sich wie folgt zusammen:

- Leichte Lkw (Lieferfahrzeuge bis ca. 7,5 t, Pkw mit Anhänger)
- Buslinien- und Schulbusverkehr sowie damit verbundene Leerfahrten
- Schwere Lkw (Lkw über 7,5t und leichte Lkw mit Anhänger)

Der Buslinienverkehr dient der Versorgung der örtlichen Bevölkerung mit öffentlichem Nahverkehr. Dementsprechend sind diese 62 Fahrten des Schwerlastverkehrs nicht aus dem Ortskern zu verlagern.

Es verbleiben 342 Kfz-Fahrten. Es ist davon auszugehen, dass ein großer Teil der leichten Lkw dem Quell- und Zielverkehr zuzurechnen ist (ca. 50% oder 110 Kfz).

Dies ist vermutlich auch für einen Teil der schweren Lkw (geschätzt ca. 20% oder 25 Fahrten) anzunehmen, da sie die Versorgung beispielsweise mit Heizöl sicherstellen, SB-Märkte beliefern oder örtliches Gewerbe, Landwirtschaft oder Baustellen beschicken.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Schwerlastverkehr im Durchgangsverkehr ca. 200 Kfz umfasst. Der größere Teil dieser Fahrten wird von Lieferwagen und kleineren Lkw bis 7,5 t abgedeckt. Nur etwa 90 schwere Lkw im Durchgangsverkehr sind tatsächlich auf mögliche UmgehungsstraÙen zu verlagern, das sind in jeder Stunde neun bis zehn Ereignisse.

Fazit:

Das Verkehrsaufkommen auf der HochstraÙe im Bereich der MarktstraÙe ist zu einem größeren Teil (>50%) durch am Ort erzeugten Verkehr geprägt. Eine wesentliche und spürbare Entlastungswirkung ist somit durch UmgehungsstraÙen nur bedingt erzielbar, zumal die realisierbaren UmgehungsstraÙenvarianten immer nur eine von vielen Verkehrsbeziehungen bedienen können.

Ziel der verkehrsplanerischen Maßnahmen muss daher ggfs. in erster Linie das Erzielen einer besseren Verträglichkeit des Verkehrs sein.

Gleichwohl sollte darüber hinaus eine Verlagerung des Schwerlastverkehrs mittelfristig angestrebt werden. Eine Führung des Lkw-Verkehrs mittels Leitsystem ist auf der vorhandenen Infrastruktur nicht realisierungsfähig. Erst wenn die im Bedarfsplan des Landes angemeldete „OW1“ realisiert ist, könnte an eine Verlagerung des Lkw-Verkehrs gedacht werden.

Um eine zeitnahe Umsetzung dieser Möglichkeit zu erzielen, könnte möglicherweise in einem ersten Bauabschnitt der nördliche Teil der OW1 beschleunigt gebaut werden. Bei Umsetzung einer Neubaustrecke zwischen Xantener StraÙe und Balberger StraÙe könnte der vorhandene WildpaÙweg genutzt werden, um die beschleunigte Verkehrsführung bis zur L 491 zu ermöglichen und so Verlagerungseffekte zu erreichen. Dies würde auch den saisonal erhöhten Schwerlastverkehr (Rübenkampagne) aus der Ortsdurchfahrt heraushalten.

Fußgängerverkehr

Es wurde untersucht, wie viele Fußgänger und (schiebende) Radfahrer die HochstraÙe etwa 70 Meter (siehe Abbildung 1) nördlich und südlich der MarktstraÙe überqueren.

Mit Hilfe der Videoaufnahmen konnte für jeden einzelnen Querungsfall die genaue Lage der Querungsstelle und die erforderliche Wartezeit bis zu einer ausreichenden Zeitlücke im Kfz-Verkehr dokumentiert werden.

ANALYSE VERKEHRSSITUATION HOCHSTRAÙE

In Abbildung 4 sind die Bewegungslinien der Übersichtlichkeit halber schematisch dargestellt und die Hauptwegebeziehungen mit Blockpfeilen abgebildet. Es war deutlich zu erkennen, dass die Querung in der Regel so gewählt wurde, dass ein möglichst kurzer Weg zum Ziel (Bäcker, Bank, Apotheke etc.) erreicht wird.

Von Bedeutung für die Analyse ist die weite Streuung der Querungsstellen beinahe auf der gesamten beobachteten Strecke. Es sind zwar Schwerpunkte zu erkennen, aber auch diese sind vielfältiger Natur und liegen weit auseinander.

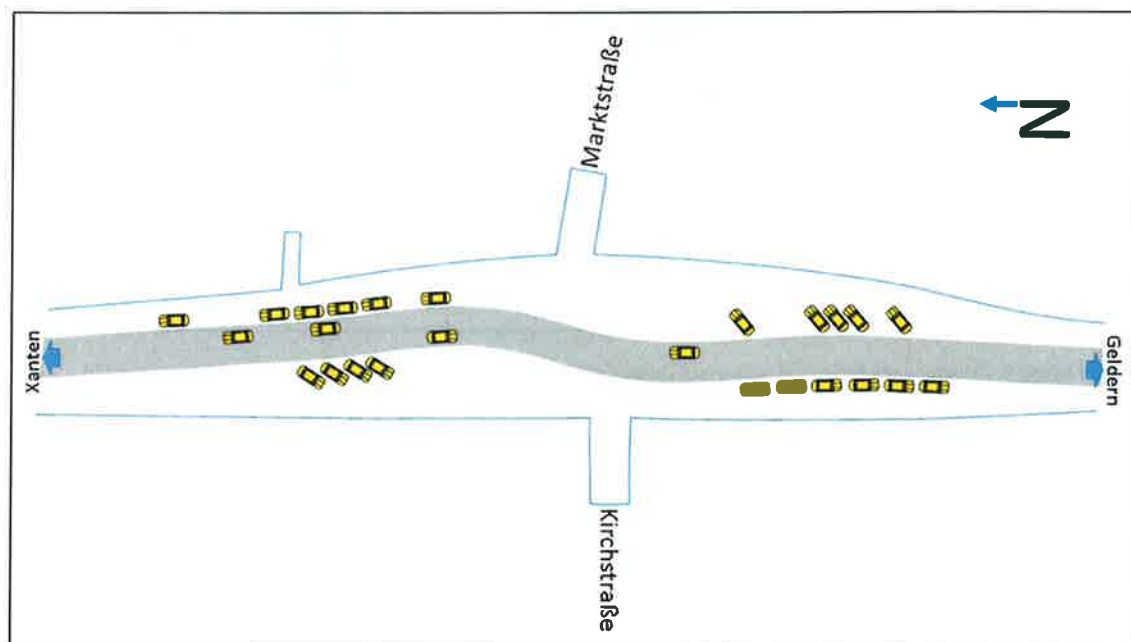


Abbildung 3: HochstraÙe, Untersuchungsraum zur Analyse des Querverkehrs

ANALYSE VERKEHRSSITUATION HOCHSTRAÙE

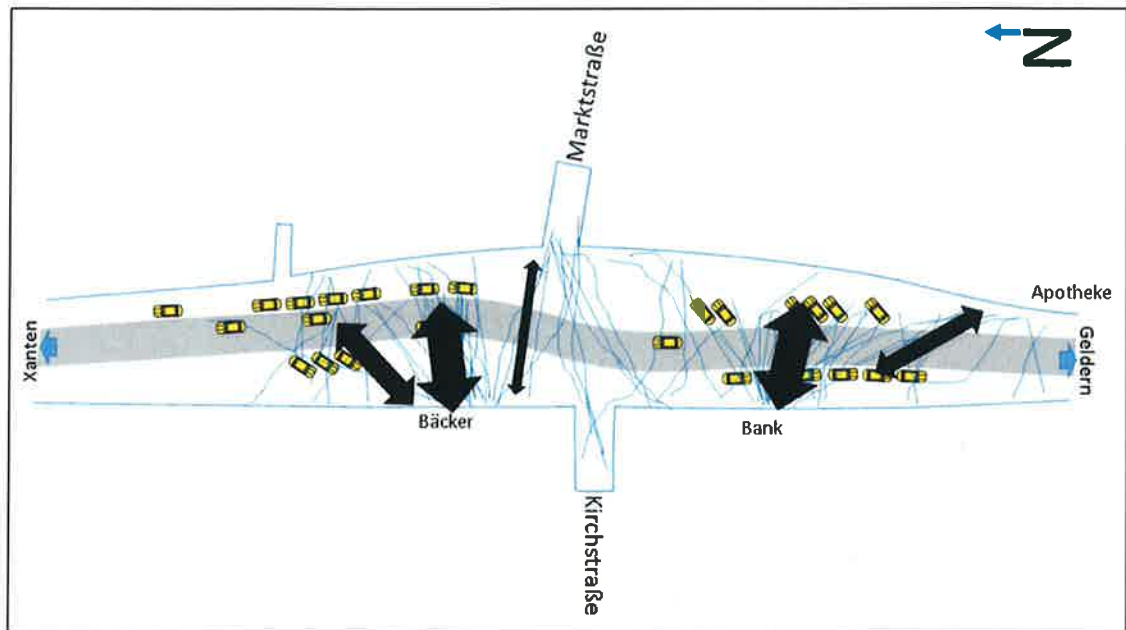


Abbildung 4: Erhebung der Bewegungslinien bei Querung der Hochstraße, schematische Darstellung der Hauptwegebeziehungen

ANALYSE VERKEHRSSITUATION HOCHSTRAÙE

Im Tagesverlauf wurde auf dem Untersuchungsabschnitt zwischen 7 und 19 Uhr insgesamt 1095 Mal die Straße überquert.

In den meisten Fällen haben Autofahrer Querungsbedarf (51% der Fälle nördlich der Marktstraße, 62% südlich). In weniger als einem Drittel der Fälle sind Fußgänger betroffen und Radfahrer stellen 10% bzw. 18% der Personen, die die Fahrbahn überqueren.

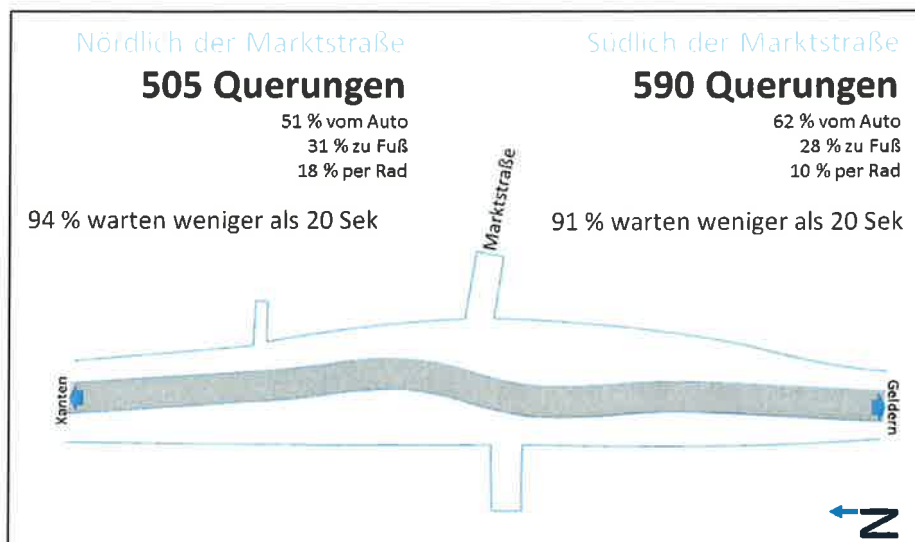


Abbildung 5: Anzahl der Fahrbahnquerungen über die Hochstraße nördlich und südlich der Marktstraße

Die Verteilung der Fahrbahnquerungen auf den Tagesverlauf zeigt die Bedeutung des Standortes als Einzelhandels- und Dienstleistungsbereich (siehe Abbildung 6).

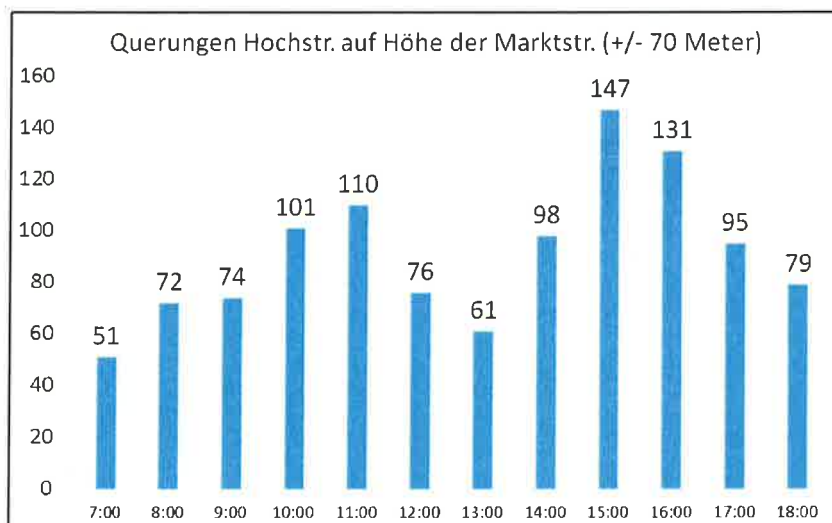


Abbildung 6: Verteilung der Querungen im Tagesverlauf

ANALYSE VERKEHRSSITUATION HOCHSTRAÙE

Die Verteilung der Wartezeiten (Abbildung 7) zeigt, dass 1011 von 1095 Querenden weniger als 20 Sekunden warten müssen - dies entspricht 92%.

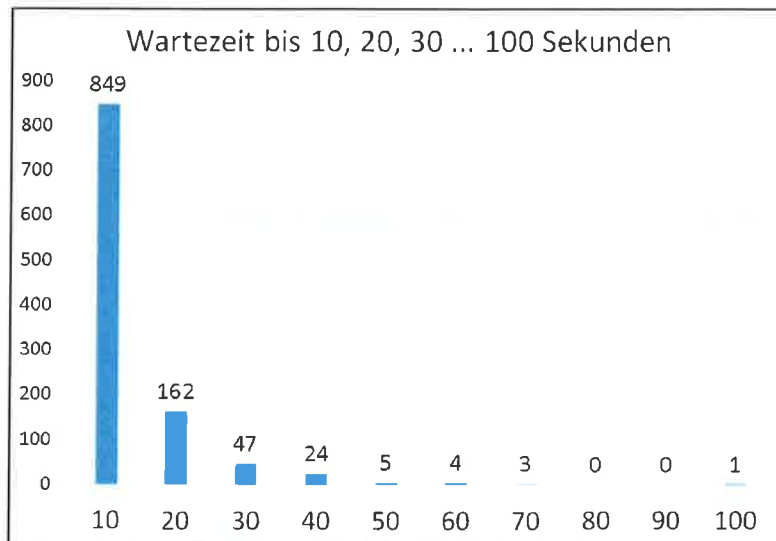


Abbildung 7: Verteilung der Wartezeiten (Lesen: 849 warten 0-10 Sekunden, 162 warten 11-20 Sek. usw.)

Radverkehr

Der Radverkehr wird in der Ortsdurchfahrt aus Sicht der Straßenverkehrsordnung auf der Straße geführt. Tatsächlich nutzen die meisten Radfahrer die Nebenanlagen. Dort befindet sich ein informeller Radweg, der durch eine rot abgeplasterte Fläche erkennbar ist. Radverkehr ist hier nur geduldeter Gast, aber wie die Videoanalyse gezeigt hat, funktioniert dies sehr gut. Radfahrer fahren rücksichtsvoll und mit niedriger Geschwindigkeit, Fußgänger treten gegebenenfalls einen Schritt zurück.

MAßNAHMEN GEGEN DIE TRENNWIRKUNG DER HOCHSTRAßE

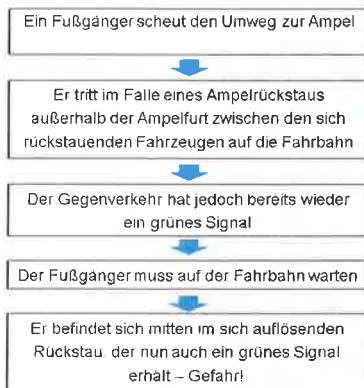
Maßnahmen gegen die Trennwirkung der Hochstraße

Fußgängerampel

Eine Fußgängerampel ist im Streckenverlauf, also nicht am Knotenpunkt immer dann eine sinnvolle Lösung, wenn

- a) eine große Anzahl Querungsfälle vorliegt und diese
- b) an einer Stelle gebündelt werden können. Klassische Beispiele für die einer Bündelung wären der Aus- bzw. Eingang eines Veranstaltungs- oder Einkaufsgebäudes oder einer Parkplatzanlage
- c) es schwierig ist, Zeitlücken im fließenden Verkehr zu finden
- d) „schwache“ Verkehrsteilnehmer – also z.B. Kinder oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen - in starkem Maße betroffen sind

Im vorliegenden Fall liegt zwar ein großes Querungsbedürfnis (a) vor, eine Bündelung der Fälle (b) an einem Punkt erscheint jedoch nicht möglich, da die 1095 beobachteten Fußgänger- und Radfahrerquerungen auf einer Länge von ca. 140 Metern stattfinden. Aufgrund der Umwegempfindlichkeit der Fußgänger ist zu befürchten, dass die Mehrzahl der Querungen außerhalb der Fußgängerampel stattfinden würde. Dies kann im Sinne der Verkehrssicherheit erfahrungsgemäß fatale Folge haben:



Der Bau eines Systems, das zur Sicherheit angelegt wird, führt im vorliegenden Fall dann zu Behinderungen des Kfz-Verkehrs und zu Gefährdungen der Fußgänger.

Das Finden von Zeitlücken (c) ist laut Wartezeitenanalyse unproblematisch, siehe Abbildung 7. Es kann auch nicht die Rede davon sein, dass ein hoher Anteil schwacher Verkehrsteilnehmer (d) im Untersuchungsraum die Straße überquert.

Aus verkehrstechnischer Sicht kann die Anlage einer Fußgängerampel im vorliegenden Fall nicht empfohlen werden.

MAßNAHMEN GEGEN DIE TRENNWIRKUNG DER HOCHSTRAßE

Anlage eines Fußgängerüberweges („Zebrastreifen“)

Ein Fußgängerüberweg (FGÜ) löst – wie die Ampelanlage – Sperrzeiten für den Kfz-Verkehr aus, da Fußgänger nach §26 StVO hier Vorrang haben. Auch bei einem FGÜ sind somit Rückstauereignisse im Kfz-Verkehr zu erwarten. Allerdings werden sich die Sperrzeiten auf die tatsächliche Querungszeit beschränken, so dass eine geringere Rückstauwahrscheinlichkeit zu erwarten ist.

Angesichts des beobachteten starken Fußgängerquerverkehrs ist ein FGÜ daher eine sinnvolle Regelung zum Abbau der Trennwirkung der Hochstraße.

Hierbei ist auf eine frühzeitige Erkennbarkeit der Überquerungsstelle zu achten. Sichtbehinderungen durch stationäre Einrichtungen, aber auch durch parkende Kraftfahrzeuge sind in den freizuhaltenden Bereichen zu vermeiden. Frei zu haltende Bereiche im Sinne der Richtlinie (RASt 06) sind bei 50 km/h 20 Meter auf Fahrzeuge „von links“ und 15 Meter auf Fahrzeuge „von rechts“. Bei 30 km/h reduzieren sich die Werte auf 10 bzw. 5 Meter. Die Werte beziehen sich jeweils auf die Mitte des FGÜ („Zebrastreifen“)

Eine sinnvolle Lage des FGÜ ist eine Stelle etwa 10 Meter nördlich der Marktstraße. Aufgrund der Anzahl der Fahrbahnquerungen weist dieser Standort eine vergleichsweise hohe Bündelungswirkung auf. Nach einer Prüfung der Sichtfelder ist kein Eingriff in den Parkraum erforderlich, obwohl Sichtfelder für 50 km/h angewendet wurden.

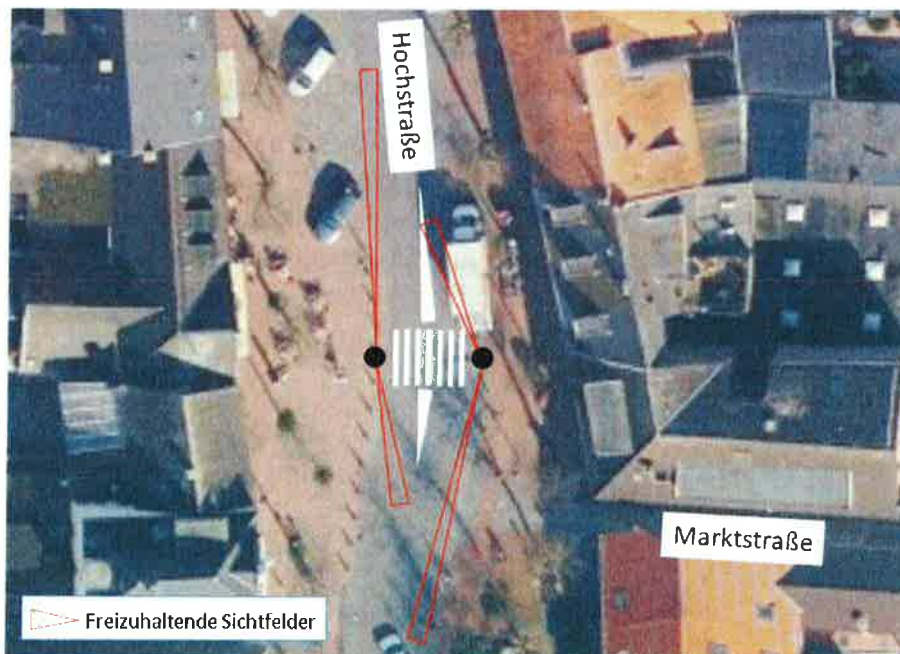


Abbildung 8: Lage eines möglichen Fußgängerüberwegs unter Einhaltung der erforderlichen Sichtfelder

MAßNAHMEN GEGEN DIE TRENNWIRKUNG DER HOCHSTRAßE



Abbildung 9: Mögliche Gestaltung / Markierung des Fußgängerüberweges

Querungshilfe an einer Mittelinsel

Ähnlich wie an anderen Stellen im Verlauf der Hochstraße könnte auf Höhe der Marktstraße auch eine Querungshilfe angelegt werden.

Jedoch ist – ähnlich wie bei der Ampellösung - nicht möglich, die große Anzahl der weit gestreut stattfindenden Fahrbahnquerungen so zu bündeln, dass die Verkehrsteilnehmer den Nachteil des Umweges in Kauf nähmen.

Ein Nachteil der Ampel kommt bei einer Mittelinsel nicht zum Tragen. Es bilden sich keine Rückstauereignisse. Insofern wäre eine Mittelinsel eine tragfähige verkehrstechnische Lösung.

Sie würde jedoch die Platzverhältnisse im Untersuchungsraum stark verändern. Der Bau einer Mittelinsel wäre nur zu Lasten von Parkraum, und Platz für die Außengastronomie möglich.

MAßNAHMEN GEGEN DIE TRENNWIRKUNG DER HOCHSTRAßE

Geschwindigkeitsniveau absenken

Ein großer Anteil der Querungen von Fußgängern und Radfahrern findet auf der Hochstraße auf einer längeren Strecke statt. Mit einer Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus kann in all diesen Fällen eine Steigerung der Verkehrssicherheit erreicht werden.

Die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit macht es leichter, Lücken im fließenden Verkehr zu finden und sicherer die Straße zu queren. Kommt es doch einmal zu einer Konfliktsituation, so ist es für den Kraftfahrzeugführer wesentlich leichter, dieses Ereignis zu beherrschen, und die Gefährdung für die Fußgänger sinkt.

Wallstraße

Verkehrszählung, Stromverfolgung

In der Wallstraße gibt es eine Reihe von Einzelhandelsnutzungen mit einer nennenswerten Kundenfluktuation.

Der Straßenraum ist zum Teil ohne Hochborde (südlicher Straßenrand) ausgebaut, für den Kfz-Verkehr stehen ca. 4,00 m zur Verfügung. In Fahrtrichtung Hochstraße ist Parken in Längsaufstellung vorgesehen.

Zu prüfen war, wie sich die Verkehrsabläufe in der Wallstraße darstellen.

Am Zähltag wurden die in Abbildung 10 dargestellten Verkehre erfasst. Im Querschnitt lag die Verkehrsstärke bei 535 (Querschnitt nahe der Hochstraße) bzw. 499 Kfz (Querschnitt nahe der Herrenstraße).

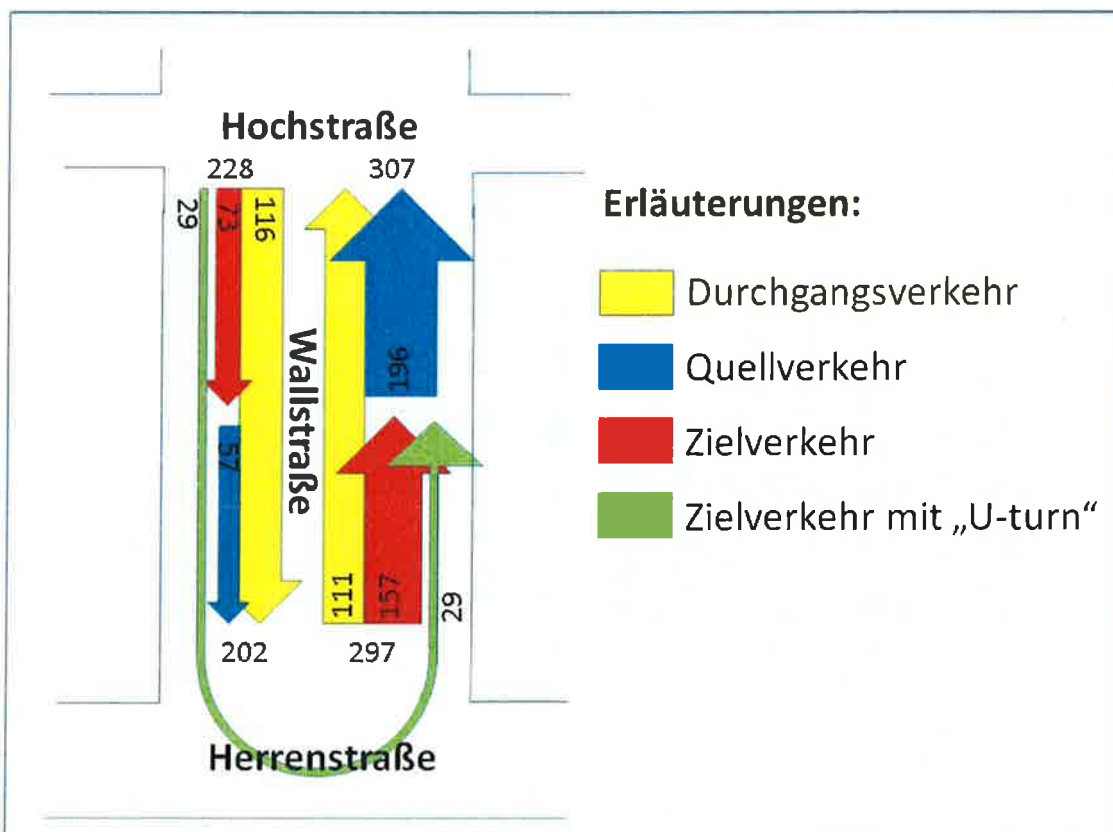


Abbildung 10: Verkehrsmengen (Kfz) in der Wallstraße (24.6.2014, 9-18 Uhr) und der „Charakter“ der Fahrt

Die Fahrten sind in mehr als der Hälfte der Fälle (ca. 55%) Quell- und Zielverkehr. Der restliche Verkehr fährt „durch“.

Ruhender Verkehr, Parkdauer

Am südlichen StraÙenrand ist das Parken auf 12 Stellplätzen (plus ein Behindertenparkplatz) möglich. Das Parken ist zwischen 9 und 19 Uhr mit Parkscheibe auf eine Stunde Parkdauer beschränkt. Die Auslastung des Parkraumes ist Abbildung 11 zu entnehmen.

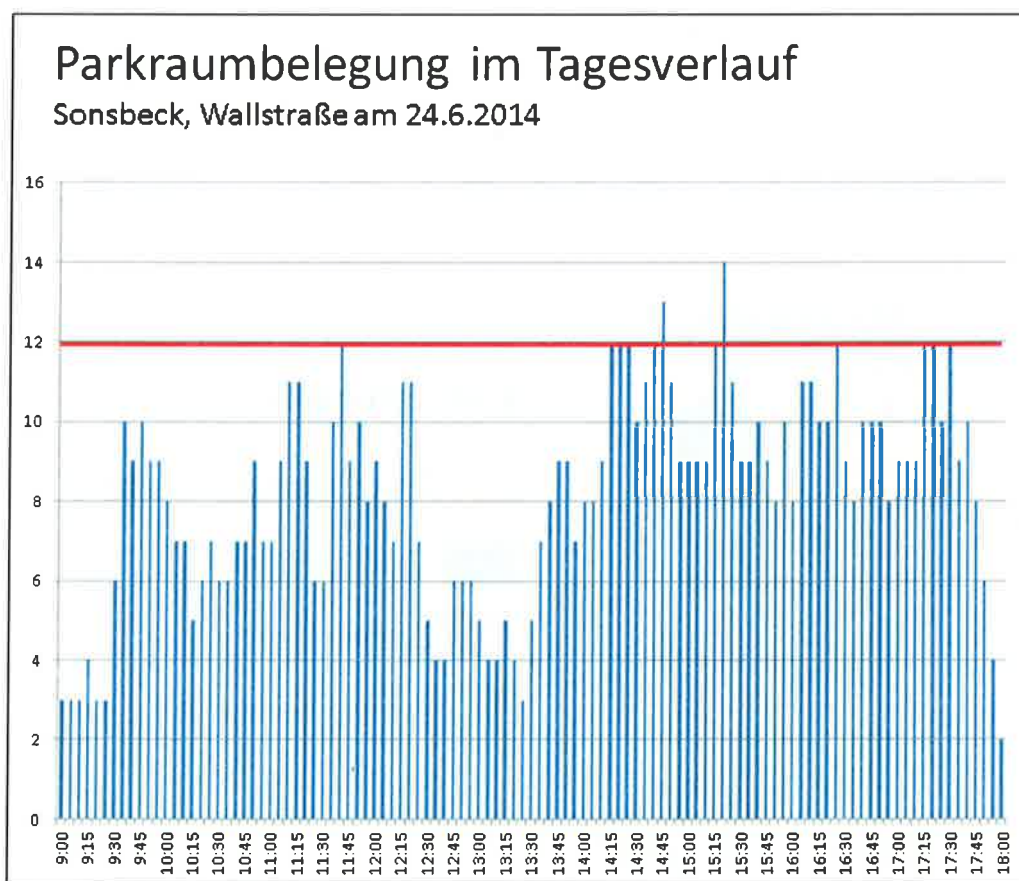


Abbildung 11: In der WallstraÙe sind 12 Stellplätze und ein Behindertenstellplatz verfügbar

Die durchschnittliche Parkdauer beträgt bei 206 gemessenen Fällen 14 Minuten. In 20 Fällen wird die zulässige Parkdauer überschritten.

Auch wenn nur in 10% der Parkvorgänge die zulässige Parkdauer überschritten wird, liegt darin ein Problem. In einem Fall wurde ein Parkstand 2 Stunden und 44 Minuten blockiert.

WALLSTRAÙE

Legt man die durchschnittliche Parkdauer zugrunde, so nimmt dieser eine RegelverstoÙ Parkzeit in Anspruch, die für 11 Kurzzeitparkvorgänge genügt hätte. Beim „Vordrehen“ der Parkscheibe geraten Planer und Ordnungsbehörden an ihre Grenzen. Es ist die Vernunft des Einzelnen in einer Anliegergemeinschaft gefordert.

| Parkdauer in der Wallstraße | Anzahl Fälle |
|-----------------------------|--------------|
| bis 0,5 Std | 181 |
| bis 1 Std | 5 |
| bis 1,5 Std | 11 |
| bis 2 Std | 5 |
| bis 2,5 Std | 3 |
| bis 3 Std | 1 |
| Summe | 206 |

Neben den Parkdauerverstößen wurde in 18 Fällen ein Parkverhalten festgestellt, das nicht regelkonform war (Parken in Fahrtrichtung links, Parken auf dem Gehsteig).

Verkehrsabläufe

Es kam im gesamten Tagesverlauf zu 31 Begegnungen von zwei Kraftfahrzeugen, keine davon war „kritisch“ oder „gefährlich“.

Der Radverkehr und Fußgängerverkehr besitzen eine große Präsenz. Etwa 20% aller Fahrten in der Wallstraße werden mit dem Fahrrad durchgeführt. Fußgänger nutzen auch den Straßenraum zum Gehen.

Über den gesamten Untersuchungszeitraum kam es nur zu einer ansatzweise problematischen Verkehrssituation, als sich mehrere Fahrzeuge begegneten. In dieser Situation wurde deutlich, dass der auf den Begegnungsfall Pkw/Pkw dimensionierte Verkehrsraum unter bestimmten Umständen recht schnell an seine Kapazitätsgrenzen geraten kann.

Die Wallstraße als Einbahnstraße

Bei Einrichtung einer Einbahnstraße würde der Verkehr, der die gesperrte Fahrtrichtung zurzeit nutzt, gezwungen, über eine parallele Straße (z.B. Kirchstraße, An der Stau) zur Wallstraße zu fahren. Dies beträfe den „Durchgangsverkehr“ in Höhe von ca. 115 Kfz (9-18 Uhr) vollständig, da er in beiden Fahrtrichtungen etwa gleich stark ist. Der Quell- und Zielverkehr kommt in etwas größerer Zahl von / in Richtung Hochstraße. Die betroffenen

Parallelstraßen könnten den zusätzlichen Verkehr problemlos aufnehmen. An den jeweiligen Knotenpunkten mit der Hochstraße sind längere – allerdings vertretbare - Wartezeiten für den (in die Hochstraße) einbiegenden Kfz-Verkehr zu erwarten.

Rein technisch wäre die Einrichtung einer Einbahnstraße also realisierbar. Es fehlt jedoch ein Anlass für diese Maßnahme. Die Wallstraße funktioniert – abgesehen von wenigen Ausnahmen – verkehrlich unproblematisch. Der vergleichsweise enge Straßenraum führt zu einem sehr niedrigen Geschwindigkeitsniveau, was für das relativ starke Fußgänger- und Radfahreraufkommen (Schulweg) von Vorteil ist.

Eine gewisse Entlastungswirkung hinsichtlich des Parkdrucks ist durch die Einhaltung der Bewirtschaftungsregeln und durch die Maßnahmen auf dem Alttorplatz zu erreichen. Siehe Kapitel „Empfehlung“.

Empfehlung

Hochstraße

Es wurde erkannt, dass im Untersuchungsbereich sehr starke Querbeziehungen im Fuß- und Radverkehr vorhanden sind. Diese Fahrbahnquerungen finden jedoch sehr verteilt auf einem längeren Straßenabschnitt von ca. 150 m statt. Daraus folgt die Empfehlung, ca. 70-100 m nördlich und südlich der Marktstraße eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h beim Kreis Wesel zu beantragen.

Die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird es auch bei höherem Verkehrsaufkommen leichter machen, Lücken im fließenden Verkehr zu finden und sicherer die Straße zu queren. Kommt es doch einmal zu einer engen Situation, ist es für den Kraftfahrzeugführer wesentlich leichter, diese Situation zu beherrschen. Daher ist davon auszugehen, dass sich die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit positiv auf den Verkehrssicherheit aller Beteiligten auswirken wird.

Zusätzlich wird empfohlen, einen Fußgängerüberweg (FGÜ, Zebrastreifen) nördlich der Marktstraße anzulegen.

Die Kombination der Maßnahmen „30 km/h + FGÜ“ bietet für den Fußgänger-Querverkehr Vorteile. Einerseits können im Streckenverlauf außerhalb des Fußgängerüberweges leichter Zeitlücken für die Querung der Fahrbahn gefunden werden. Zusätzlich dazu hat der Fußgänger im Bereich des FGÜ Vorrang, so dass sich für schwächere Verkehrsteilnehmer hier eine Möglichkeit der verlässlichen Überquerung der Hochstraße ergibt.

Wallstraße

Ein Bedarf zum verkehrsplanerischen Eingreifen konnte am Erhebungstag nicht festgestellt werden.

Eine Maßnahme, die zu einer Entlastung hinsichtlich des Parkdrucks in der Wallstraße zu Spitzenzeiten beitragen könnte, wäre das Einrichten einiger Kurzzeitparkplätze auf dem Alttorplatz im „vorderen“ Bereich nahe der Hochstraße. Der Alttorplatz wird für das Dauerparken zwar benötigt, aber er besitzt ausreichend Kapazität für ca. 10-15 Stellplätze für das Kurzzeitparken.

