

Berichtsfassung

- Ausgangssituation
- Erste Analysen
- Diskussion der örtlichen Situation
- Bewertung der Problemlagen
- Maßnahmenspektrum und Empfehlungen
- Maßnahmenvorschläge



Vlotho

Verkehrskonzept und Bürgerbeteiligung Südspange

– Bericht zum Projekt Nr. 23002 –

Auftraggeber:
Vlothoer Wirtschaftsbetriebe
-Die Betriebsleitung-
Weserstraße 9
32602 Vlotho

Auftragnehmer:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:

Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:

Engelbert Stenkhoff

AUSGANGSSITUATION

Ausgangssituation

Die Stadt Vlotho beabsichtigt, im Einzugsbereich der Südspange zwei weitere Wohngebiete (Wohngebiet Galgenkamp/Südspange, Wohngebiet Berkenstein II) und an der Südspange eine weitere Kindertagesstätte zu entwickeln. An der Südspange liegen bereits heute neben verschiedenen Wohngebieten eine Kindertagesstätte, die Weser-Sekundarschule und die Sportanlagen des SC Vlotho.

Die ursprünglich als südliche Entlastungsstraße mit Funktion für Durchgangsverkehr gedachte Südspange endet im Osten an der Maasbeeker Straße und hat heute eher die Funktion einer Sammel- und Erschließungsstraße. Mit den geplanten Entwicklungen wird diese Funktion noch gestärkt. Der Ausbauzustand der Südspange entspricht in einzelnen Bereichen nicht dieser Funktion.

Vor dem Hintergrund bereits bestehender Unverträglichkeiten nicht nur auf der Südspange sondern auch im umgebenden Straßennetz haben sich Bürgerproteste entwickelt, die den neuen Wohnbauentwicklungen kritisch gegenüber stehen. So wird befürchtet, dass zunehmende Verkehrsbelastungen sich negativ auf die Verkehrssicherheit und die Umfeldqualität auswirken. Zudem werden mehrjährige Baustellenverkehre, so insbesondere in der Prof.-Lohmeyer-Straße, als starke Beeinträchtigung befürchtet. Eine alternative Erschließung ist zu betrachten.

Ausgangssituation

Im Rahmen dieser Untersuchung wurde die verkehrliche Entwicklung in dem definierten Untersuchungsraum – begrenzt durch Südspange und Valdorfer Straße (Teilabschnitt) – untersucht und Maßnahmen zur sicheren und verträglichen Verkehrsabwicklung erarbeitet, um eine weitgehende Akzeptanz weiterer Flächenentwicklungen zu ermöglichen.

Vor diesem Hintergrund wurde eine intensive Bürgerbeteiligung durchgeführt. Ein entsprechender Arbeitskreis wurde konstituiert. Dieser wurde in drei Schritten an der Aufstellung des Verkehrsgutachtens beteiligt:

- In einer ersten Diskussionsrunde wurden die entscheidenden Problemstellen herausgearbeitet und der bestehende Leidensdruck eingeordnet.
- In einer zweiten Diskussionsrunde wurden die Ziele und ersten Maßnahmenansätze besprochen und gewichtet.
- In einer dritten Diskussionsrunde wurden die Maßnahmen – aus Sicht des Arbeitskreises - finalisiert und priorisiert.

Untersuchungsgebiet



Untersuchungsgebiet



ERSTE ANALYSEN

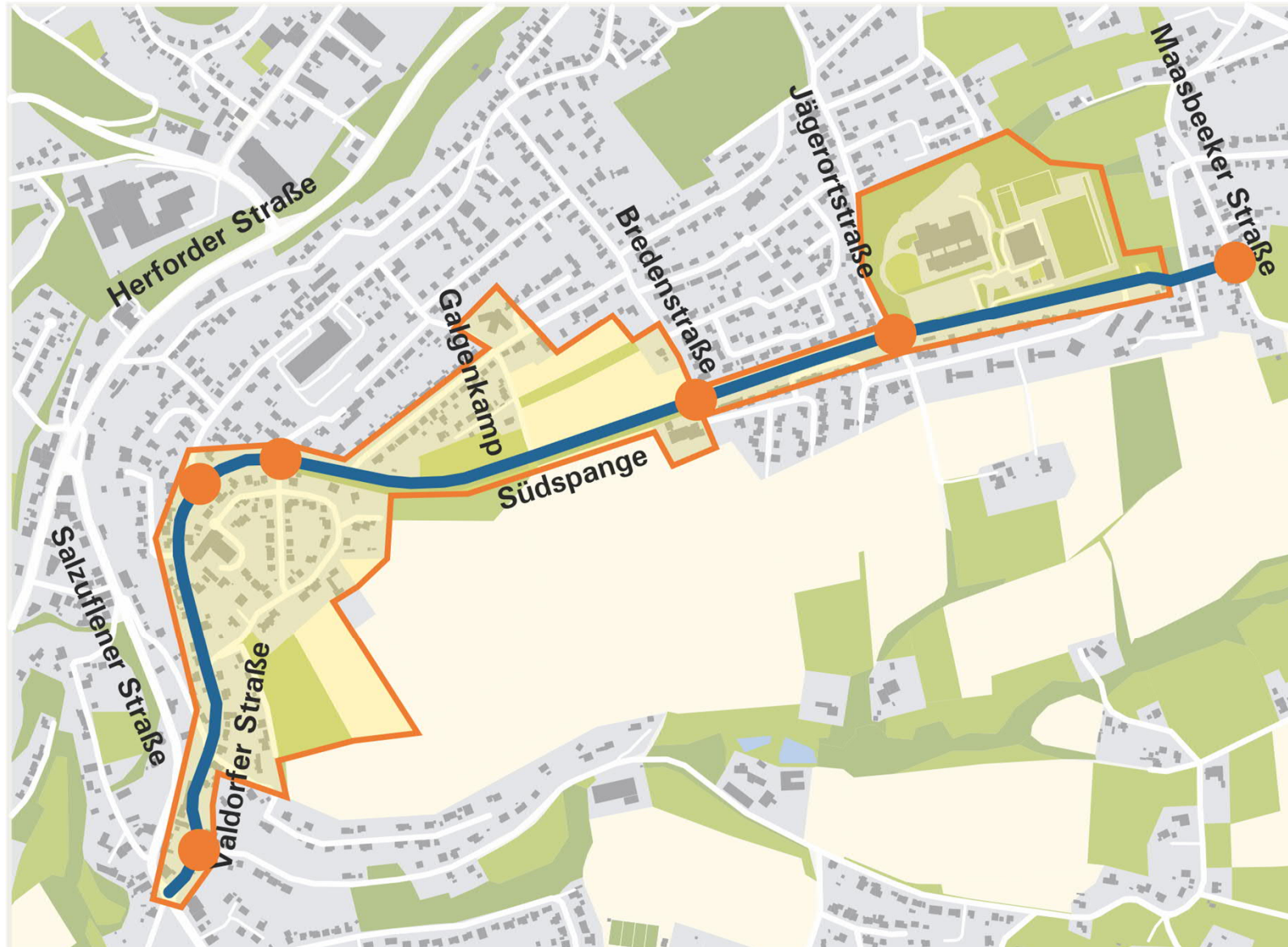
Erste Analysen

In Vorbereitung auf die Arbeitskreissitzung wurde im Vorfeld eine umfangreiche Verkehrserhebung im Untersuchungsgebiet durchgeführt. Die Erhebungen wurden am Dienstag, 14. Februar 2023 über 24 Stunden durchgeführt. Dabei wurde der Kfz-Verkehr sowie der Schwerverkehr (Lkw/ Lastzüge) ermittelt. Folgende Knotenpunkte wurde untersucht:

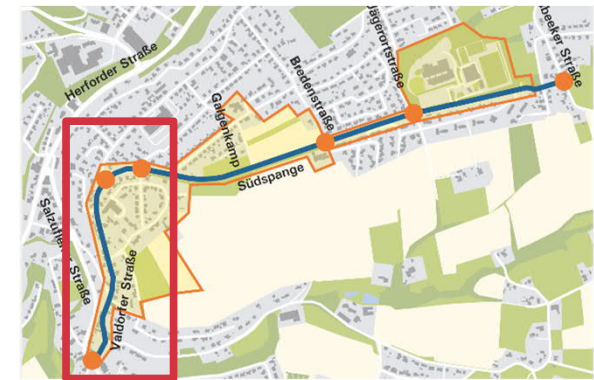
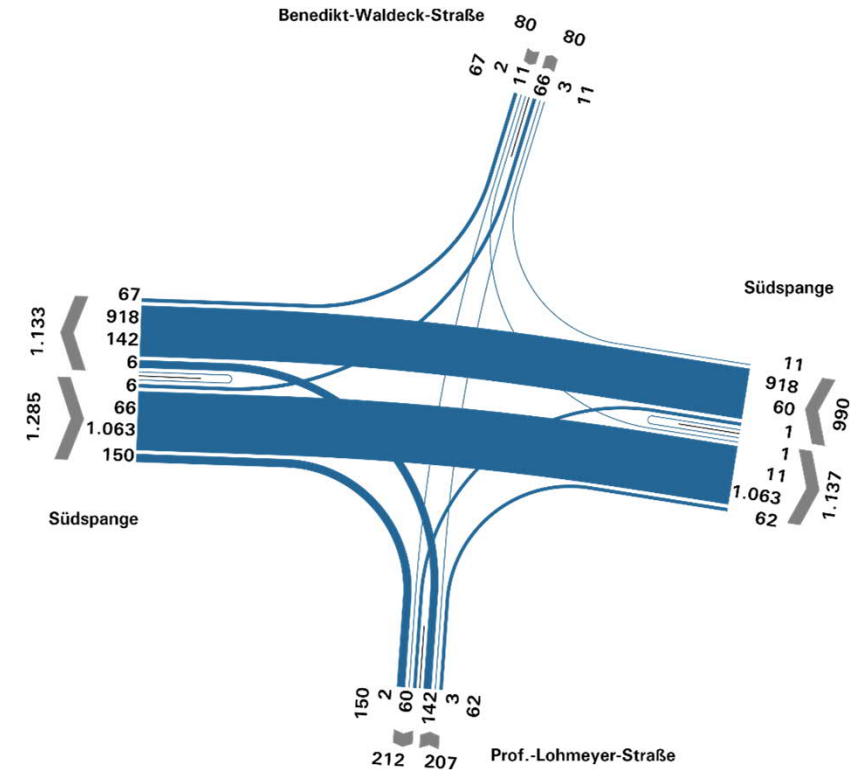
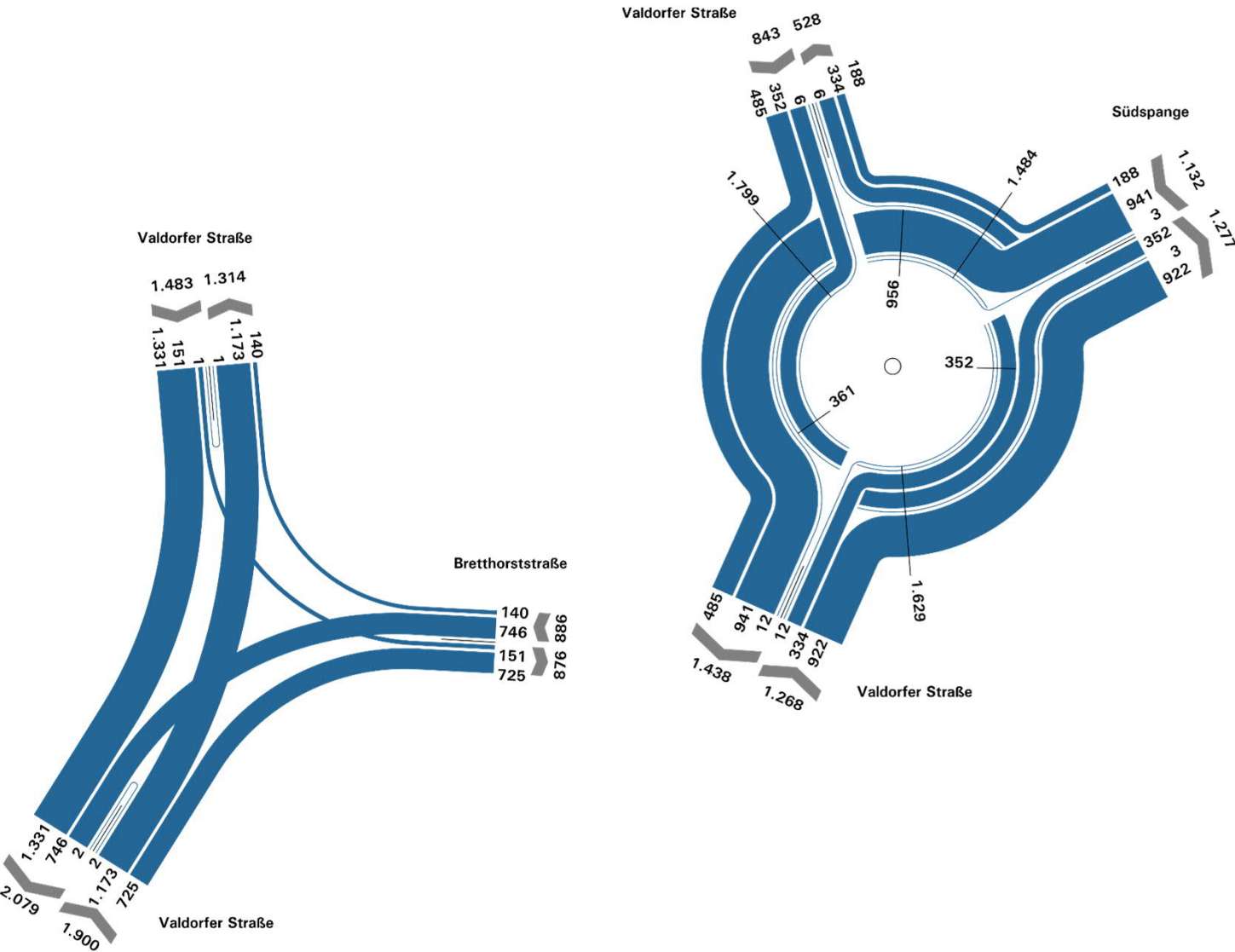
- Knotenpunkt Valdorfer Straße/ Bretthorststraße
- Kreisverkehr Valdorfer Straße/ Südspange
- Knotenpunkt Südspange/ Prof.-Lohmeyer-Straße
- Knotenpunkt Südspange/ Bredenstraße
- Knotenpunkt Südspange/ Jägerortstraße
- Knotenpunkt Südspange/ Maasbeeker Straße

In einem weiteren Schritt wurde auf Grundlage erster Annahmen der Stadt Vlotho zur zukünftigen Bebauung der beiden geplanten Baugebieten eine Verkehrserzeugung berechnet und sowohl für die vorhandenen Verkehre als auch die möglichen zukünftigen Verkehre eine Verkehrsmengenkarte erstellt.

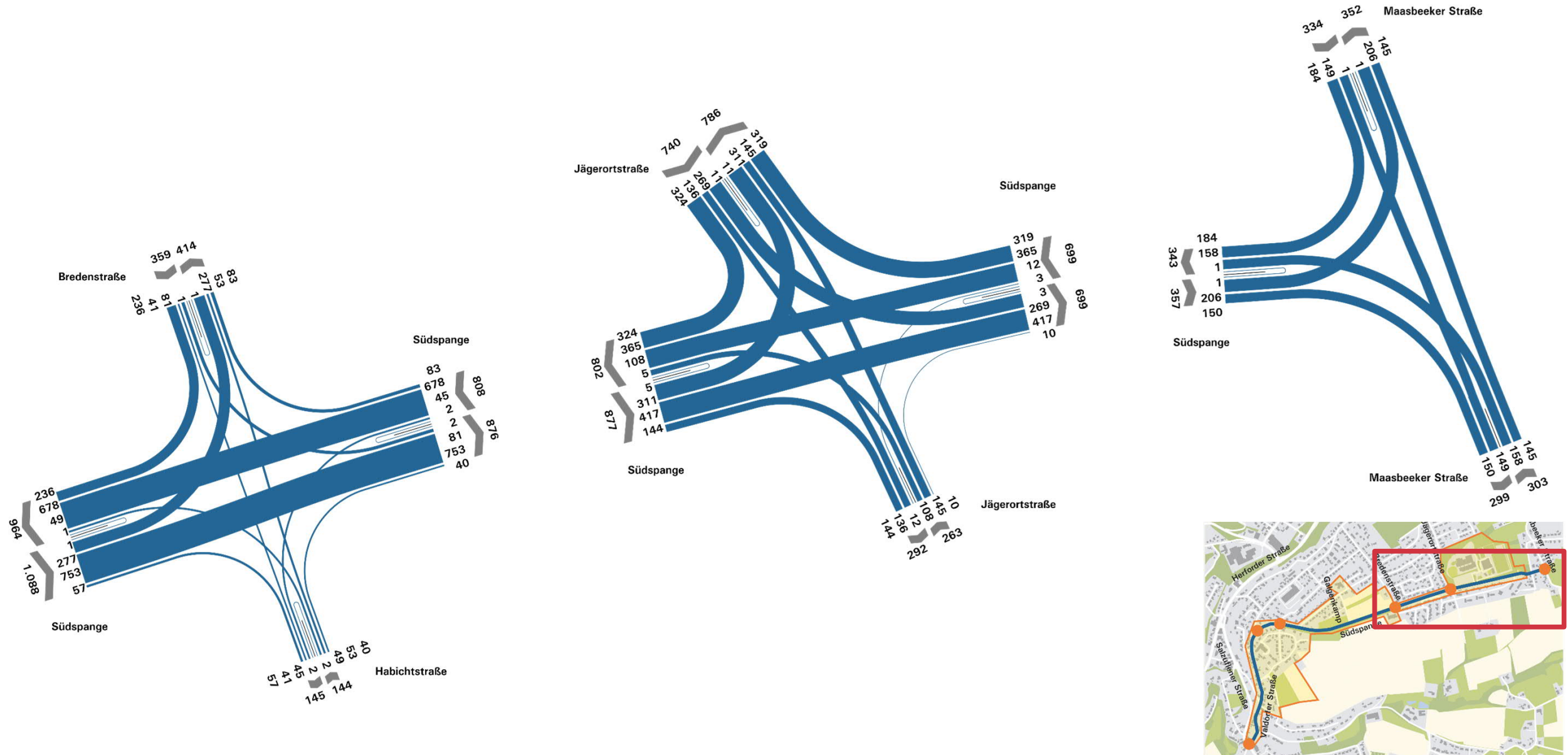
Verkehrserhebungen – betrachtete Knotenpunkte



Verkehrserhebungen – Tagesverkehr [Kfz/24h]

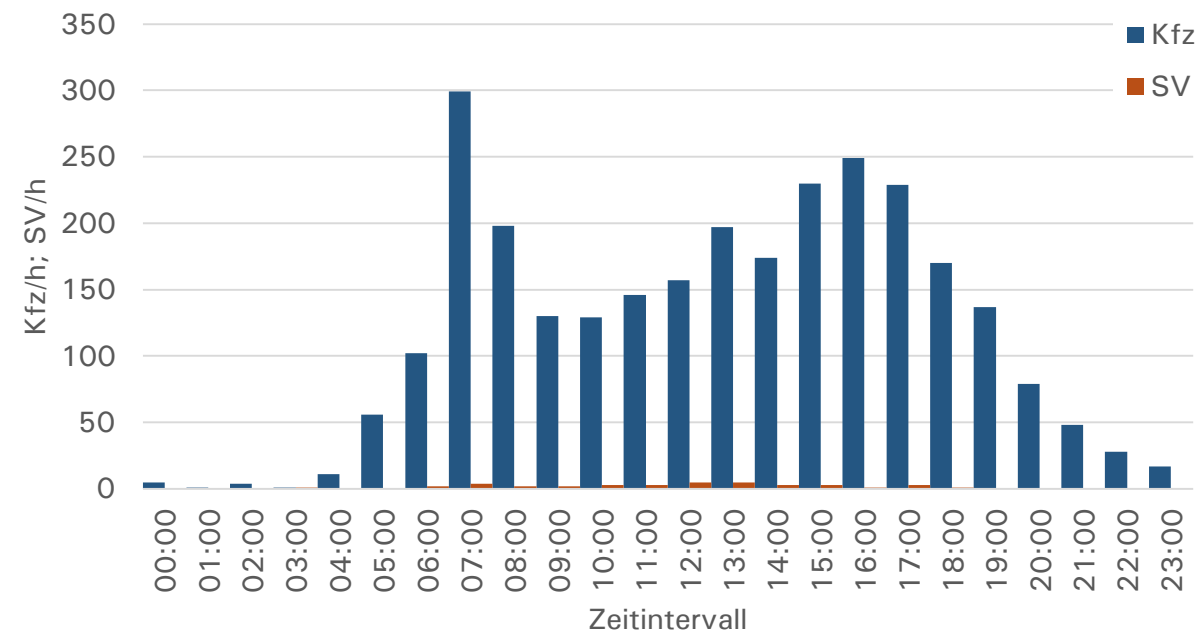


Verkehrserhebungen – Tagesverkehr [Kfz/24h]

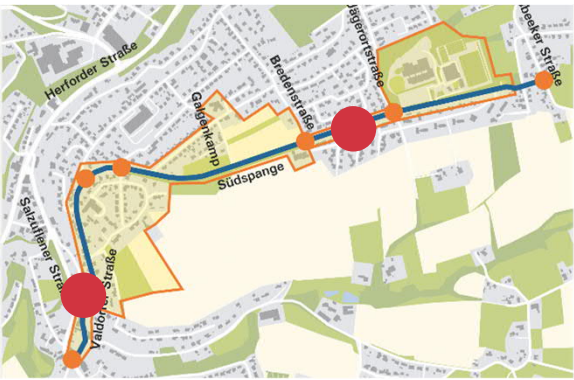
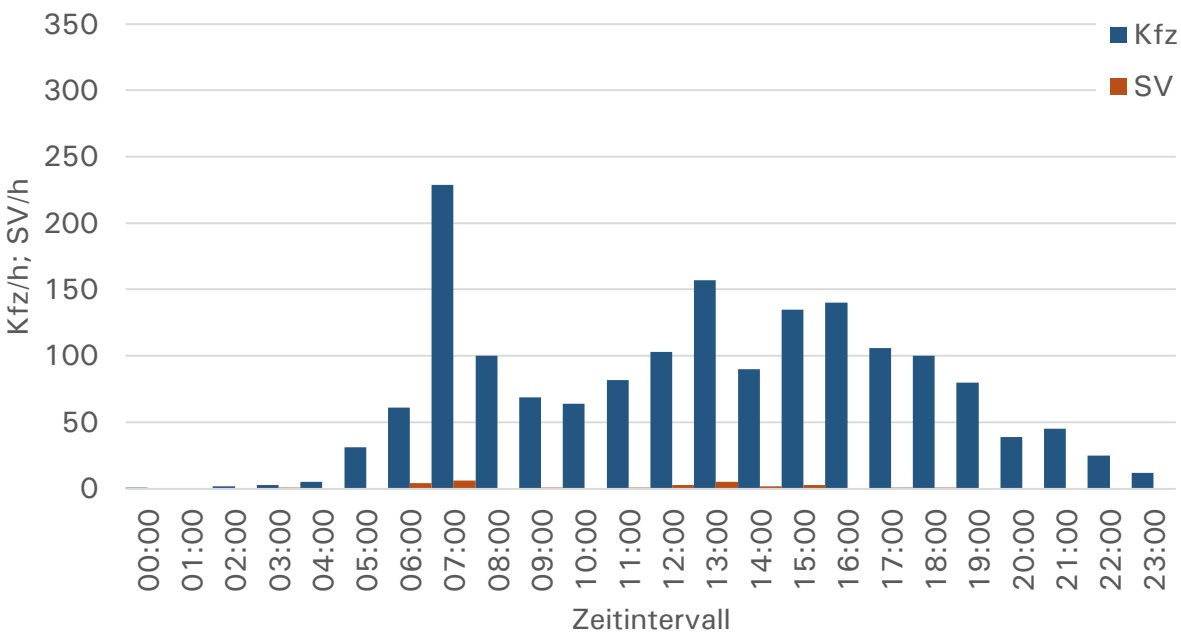


Verkehrserhebungen – Querschnittsbelastung [Kfz/h]

Querschnitt Valdorfer Straße



Querschnitt Südspange



Verkehrserzeugung – erste Annahme Stadt Vlotho



Baugebiet Galgenkamp

- etwa 80 Wohneinheiten
 - Reihenhäuser
 - Doppelhäuser
 - Mehrfamilienhäuser
- Kindertagesstätte im Osten des Baugebietes

Baugebiet Berkenstein II

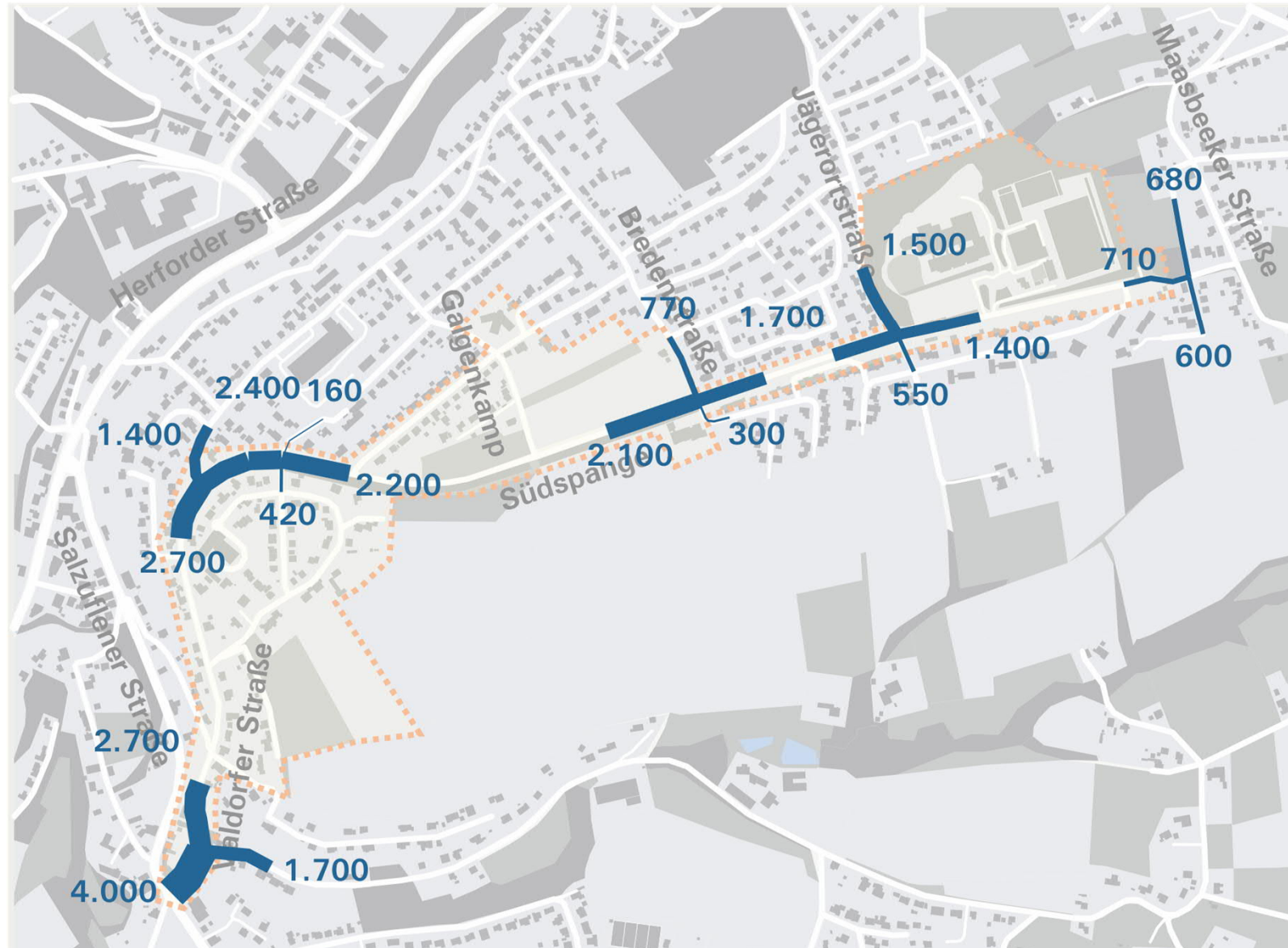
- etwa 55 Wohneinheiten
 - Einfamilienhäuser
 - Doppelhäuser

Verkehrserzeugung

- Berechnung der Einwohner- und Besucherverkehre
- Daten zur geplanten Größe der KiTa liegen noch nicht vor

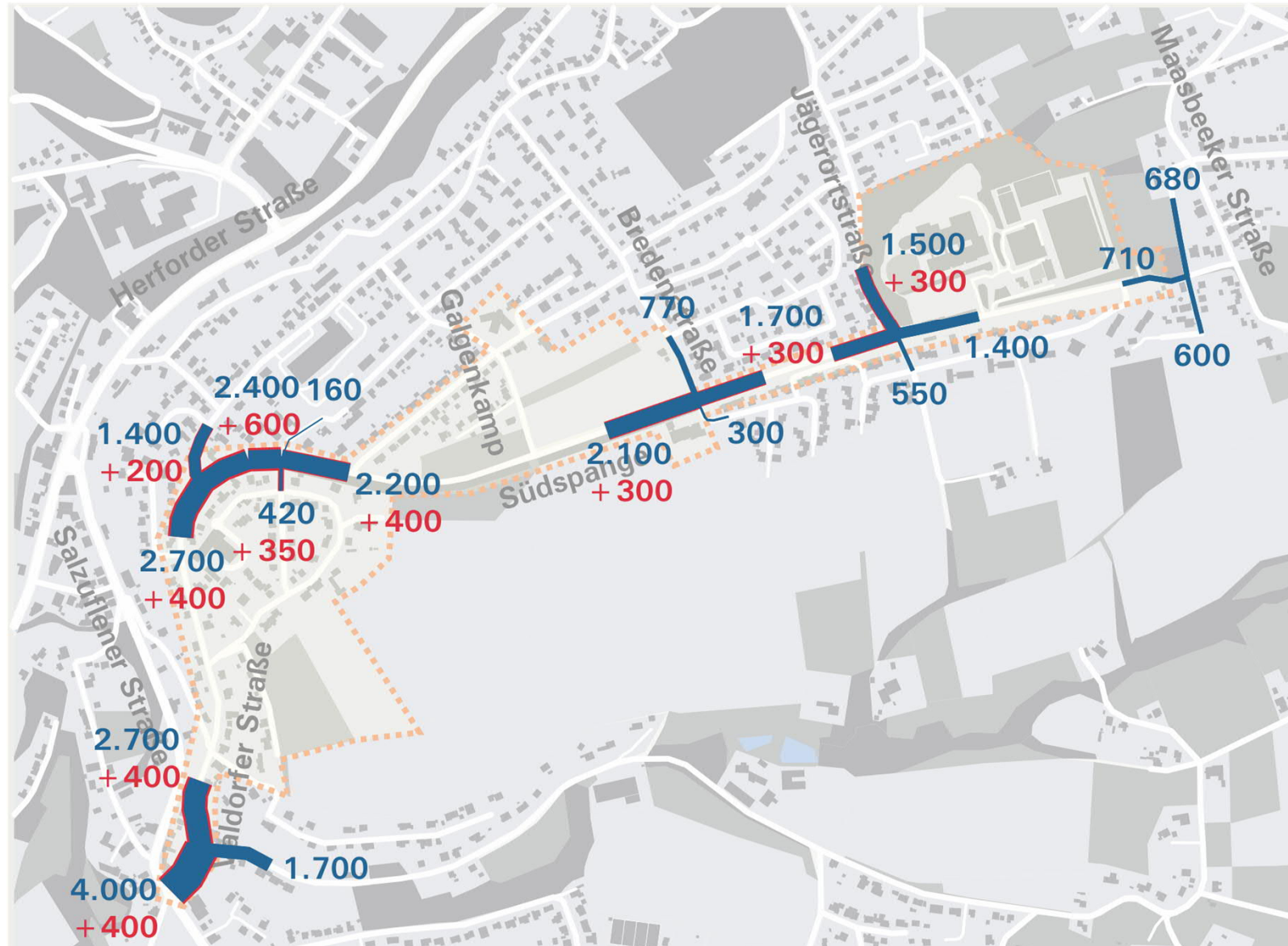
Wohngebiete ohne KiTa									
Nutzergruppe	Personen	Wege- häufigkeit	Anwesenheit	Wege insgesamt	MIV- Anteil	Besetzungsgrad	Ver-/ Entsorgung	Tages- verkehr	
		[Wege/Person]	[%]	[-]	[%]	[Pers./Pkw]	[LKW/Besch.]	[Kfz/24h]	
Wohnen Galgenkamp (80 WE)									
Einwohner*	280	3,5	-	980	75	1,5	-	441	
Besucher	10% der Wege/Einwohner		-	98	80	1,5		52	
Wirtschaftsverkehr							0,05	14	
Wohnen Berkenstein II (55 WE)									
Einwohner*	193	3,5	-	676	75	1,5	-	304	
Besucher	10% der Wege/Einwohner		-	68	80	1,5		36	
Wirtschaftsverkehr							0,05	10	
* 10% außerhalb des Quartiers								857	
								Quellverkehr	428
								Zielverkehr	428

Verkehrsmengen – Analyseverkehre [Kfz/24h]



— Analyseverkehre

Verkehrsmengen – Analyseverkehre + Neuverkehre [Kfz/24h]



- Analyseverkehre
- Neuverkehre

Erste Analysen – Zusammenfassung

Die Verkehrserhebungen zeigen, dass die Südspange überwiegend die Funktion einer Sammelstraße erfüllt. Zusätzlich werden die Quell- und Zielverkehre im Schülerverkehr der östlich gelegenen Weser-Sekundarschule über die Südspange und über die Jägerortstraße abgewickelt. Über die Valdorfer Straße werden die Verkehre der angrenzenden Wohngebiete, der Südspange und im südlichen Abschnitt der Bretthorststraße abgewickelt. Die Valdorfer Straße ist die westliche Anbindung nach Süden an die Salzuflener Straße und nach Norden an die Innenstadt.

Auf Grundlage der ersten Annahmen der Stadt Vlotho zur Entwicklung der geplanten Baugebiete wurden für das Baugebiet Galgenkamp Neuverkehre von etwa 500 Fahrten am Tag im Quell- und Zielverkehr berechnet. Dabei sind die zusätzliche Fahrten für die Hol- und Bringverkehre der geplanten KiTa noch nicht enthalten. Für das Baugebiet Berkenstein II wurden Neuverkehre von etwa 350 Fahrten am Tag im Quell- und Zielverkehr berechnet.

DISKUSSION DER ÖRTLICHEN SITUATION

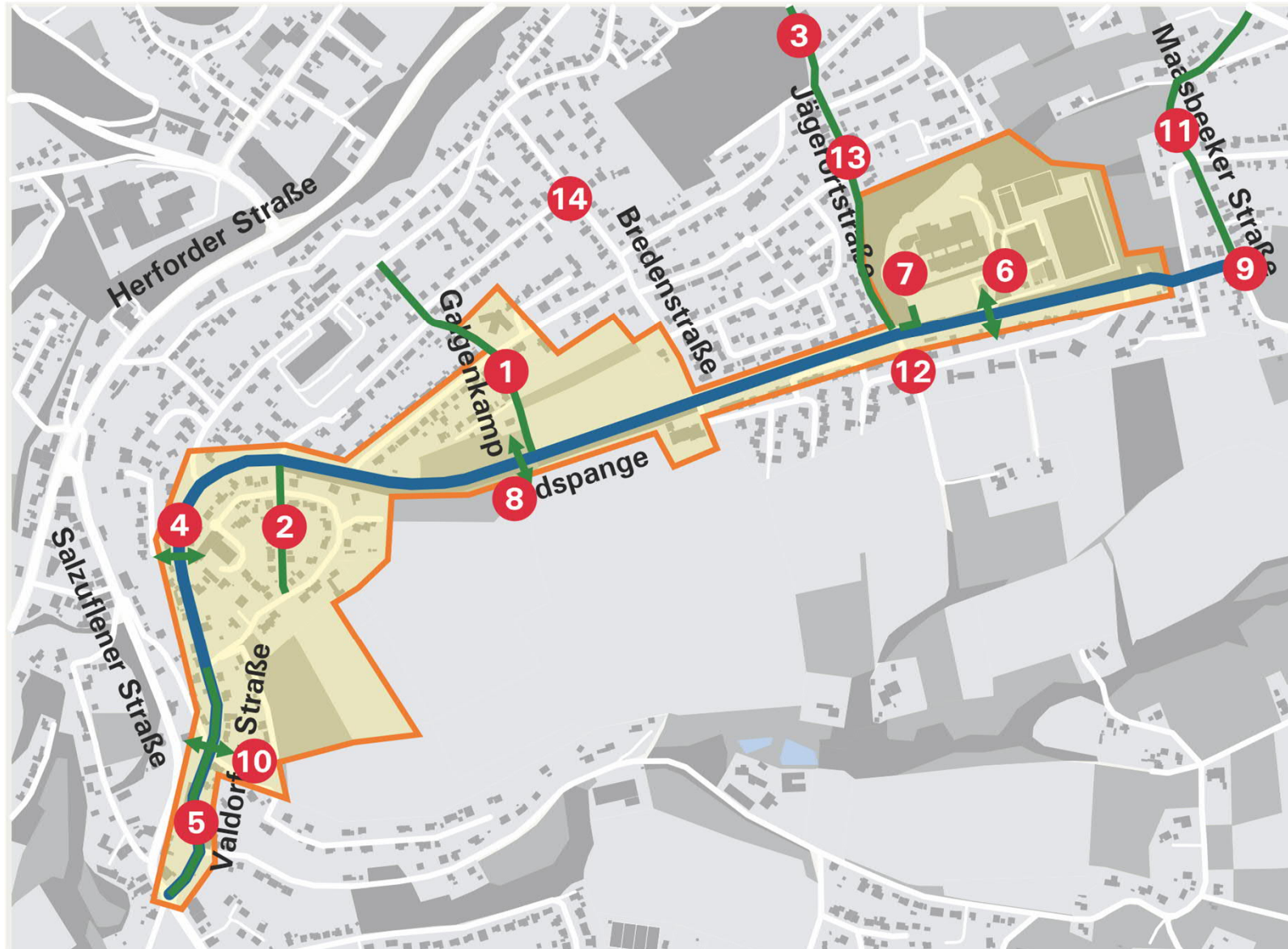
Diskussion der örtlichen Situation

Neben der Basisanalyse des Gutachters wurde am 2. März 2023 in der ersten Arbeitskreissitzung eine Diskussion der örtlichen Situation mit dem Ziel der lokalspezifischen Vertiefung der Defizite und Probleme geführt. Zu den Themen Fußverkehr, Radverkehr und Kfz-Verkehr haben die Beteiligten Problemlagen im Untersuchungsbereich geschildert und auf Übersichtskarten verortet.

Hierbei wurde deutlich das im Fußverkehr deutliche Defizite bei den vorhandenen Gehwegbreiten auftreten und Querungsstellen teilweise fehlen. Im Radverkehr fehlen vor Allem im Schülerverkehr Radabstellanlagen. Knotenpunkte sind für den Rad- und Fußverkehr teilweise schlecht einsehbar. Im Kfz-Verkehr werden die Fahrgeschwindigkeiten in der Südspange und der Valdorfer Straße teilweise als zu hoch empfunden. Die Nebenstraßen sind für den Begegnungsfall Bus/ Kfz abschnittsweise zu schmal.

Auf den Seiten 20 bis 23 wurden die Problempunkte im Fuß-, Rad-, und Kfz-Verkehr in den Übersichtskarten verortet und kategorisiert. Im Bereich der Weser-Sekundarschule wurden vom Gutachter während der Schulzeiten der Schülerverkehr sowie die Hol- und Bringverkehre beobachtet. Hier wurden Defizite wie fehlende Gehwege zum Schulgelände, unzureichende Gehwegbreiten und unklare Querungssituationen aufgenommen (vgl. Seite 21).

Analyse – Fußverkehr



- Fehlende Gehwege/ Seitenraum (1,2,7,9)
- Schlechte/ zu schmale Gehwege (3,5,11)
- Fehlende/ schlechte Querungsmöglichkeiten (4,6,8,10)
- Fehlende/ schlechte Barrierefreiheit (12,13,14)

Analyse – Fußverkehr

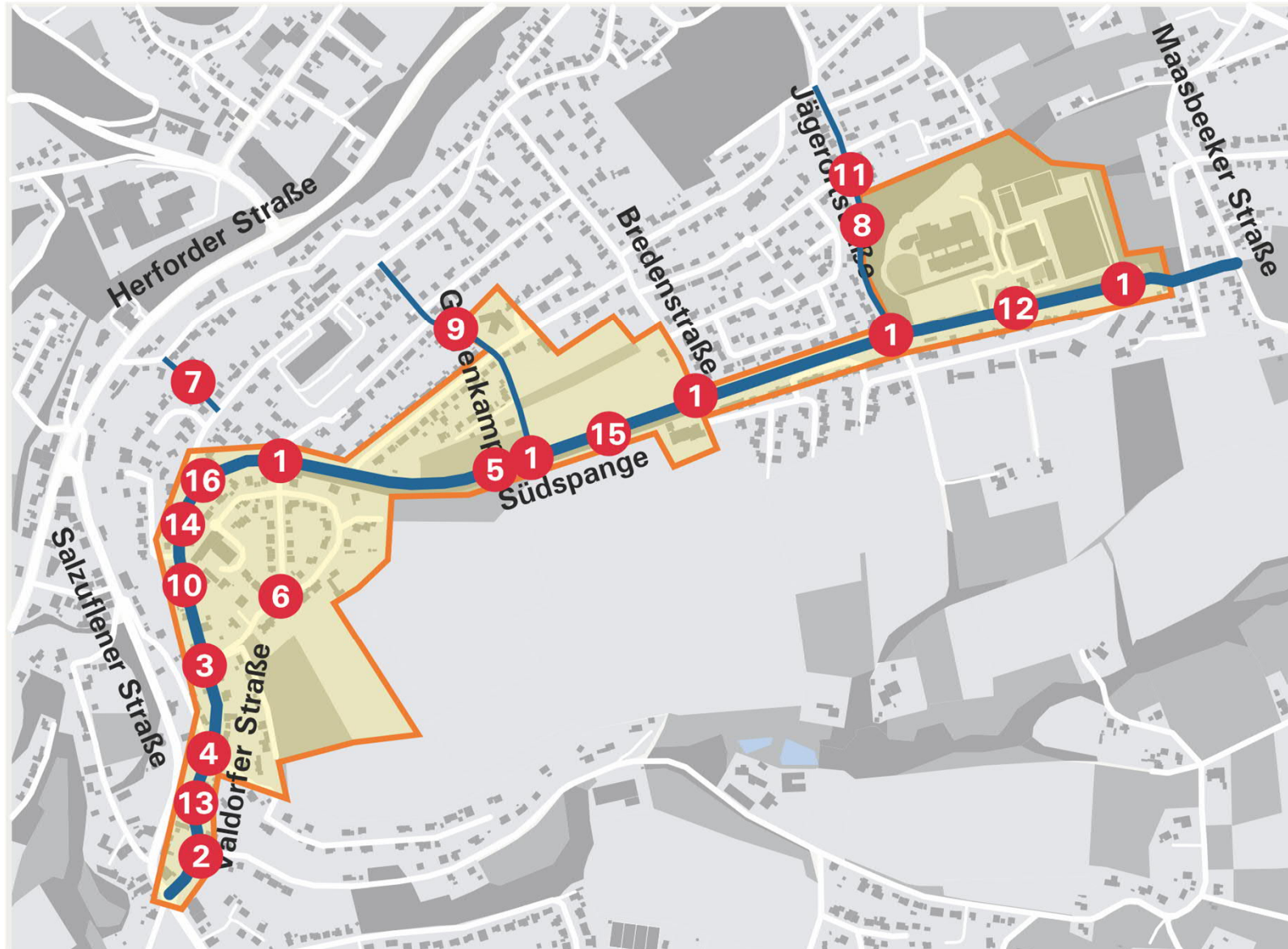


Analyse – Radverkehr



- Fehlende Radabstellanlagen (1,2,3)
- Schlechte Sichtbeziehungen/ fehlende Sichtdreiecke (4,6)
- Unsichere Radverkehrsführung (5)

Analyse – Kfz-Verkehr



- Fehlende Markierungen/ Haltelinien (1)
- Unübersichtlicher Knotenpunkt (2,4,16)
- Schmäler Straßequerschnitt/ Lkw Begegnung (3,4,8,9)
- Senkrechtparken führt zu Konflikten (5)
- Störenden Parken im Seitenraum (6)
- Hoher Parkdruck (10,11)
- Zu hohe Geschwindigkeiten (12, 13)
- Ausweichverkehre bei Stau A2 (7,14,15)

BEWERTUNG DER PROBLEMLAGEN

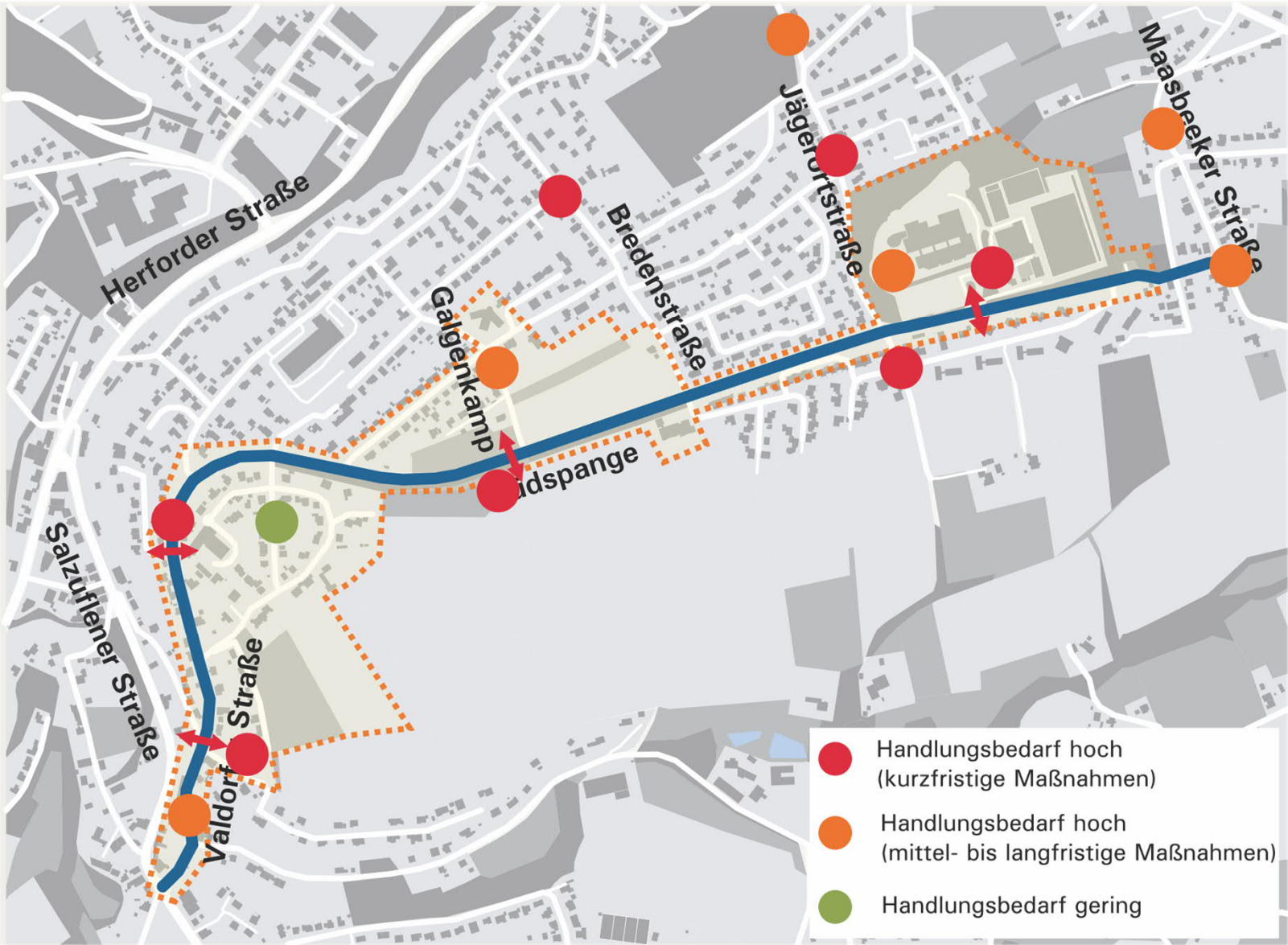
Bewertung der Problemlagen

Die aus dem Arbeitskreis aufgenommen Problemlagen und Defizite im Untersuchungsgebiet wurden anschließend hinsichtlich der Schwere und der Dringlichkeit gewichtet. Hier ist die Verkehrssicherheit als wichtigstes Kriterium definiert. Dazu zählen eine sichere Führung von Fuß- und Radverkehr vor Allem im Schülerverkehr, eine sichere Abwicklung im Hol- und Bringverkehre für Schule und KiTa, sichere Querungsstellen sowie eine gute Einsehbarkeit in Knotenpunktbereichen.

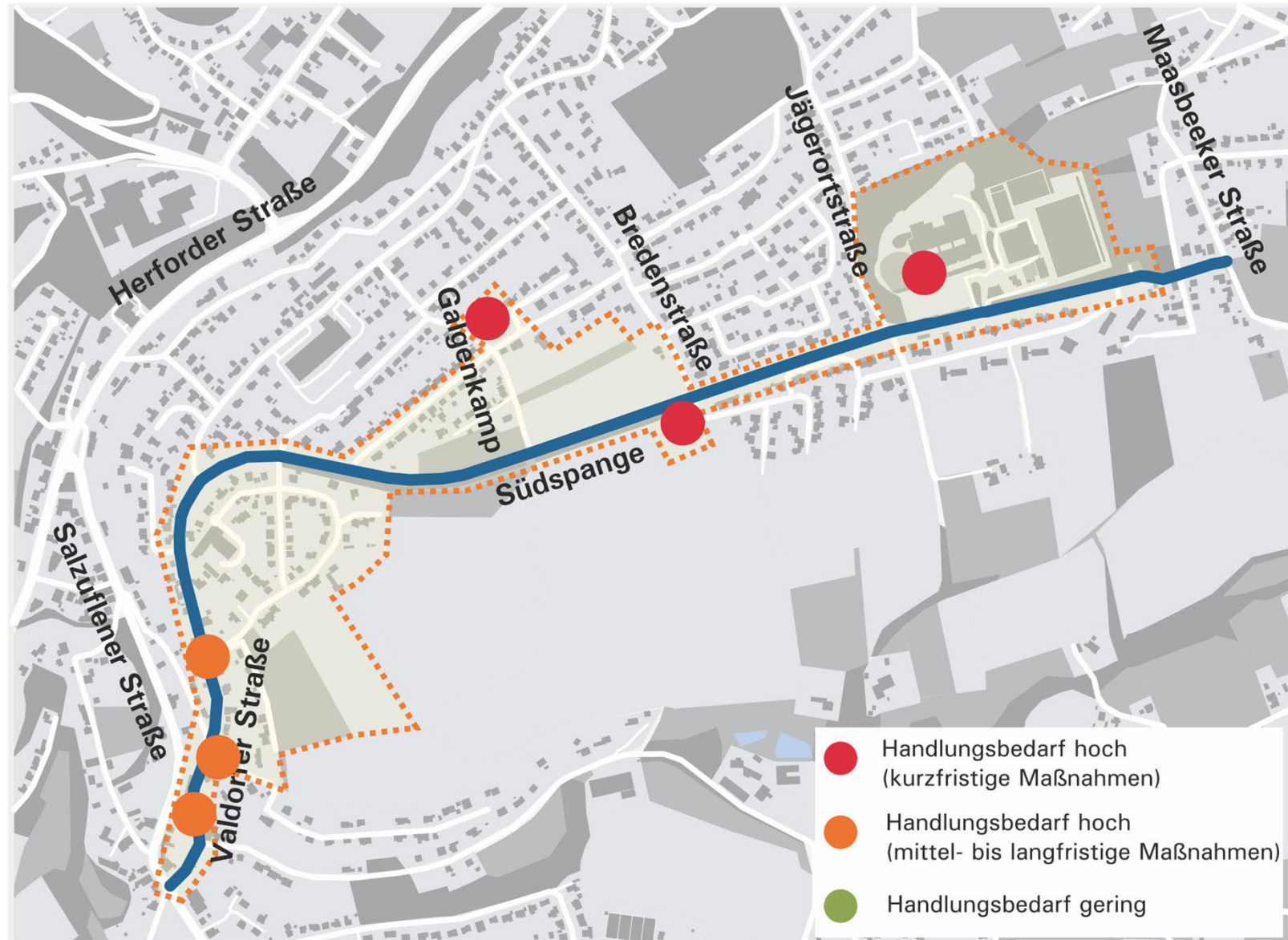
Ein weiteres Kriterium ist die Einschätzung einer möglichen zeitlichen Umsetzbarkeit von Maßnahmen. Maßnahmen mit einem geringen finanziellen und zeitlichen Aufwand sollen möglichst kurzfristig umgesetzt werden, Maßnahmen mit hohem Kostenaufwand und planerischen Vorlauf sollten mittel- bis langfristig umgesetzt werden.

Auf den Seiten 26 bis 31 wurde der Handlungsbedarf für alle Problempunkte nach Schwere und Dringlichkeit bewertet und dargestellt.

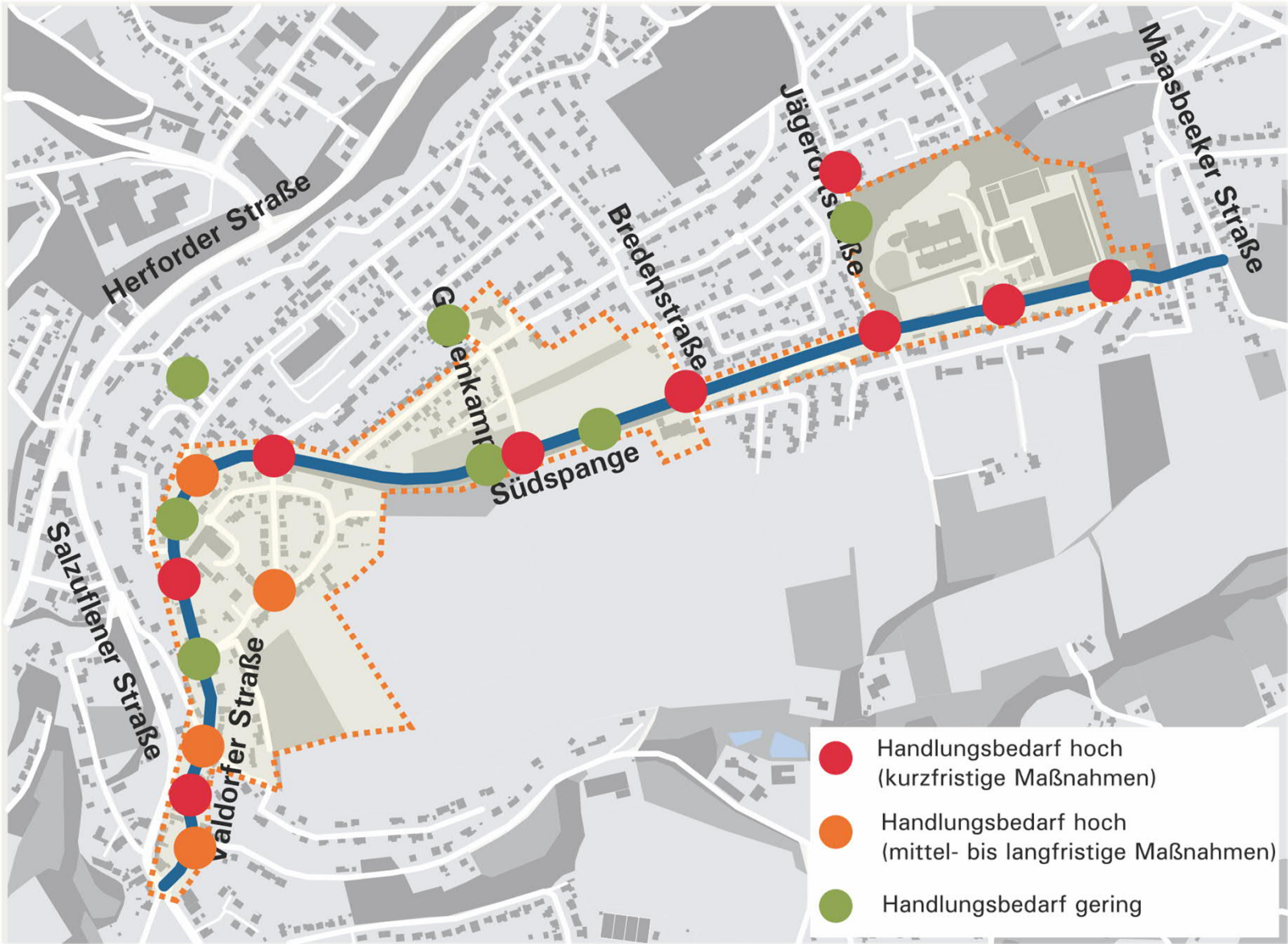
Bewertung – Fußverkehr



Analyse – Radverkehr



Analyse – Kfz-Verkehr



Bewertung der Problemlagen

 Handlungsbedarf hoch (kurzfristige Maßnahmen)

- Einrichtung/ Verbesserung von Querungsstellen
- Ausbau Barrierefreiheit
- Ausbau von Fahrradabstellanlagen
- Verbesserung Markierung
- Geschwindigkeitsreduzierungen/ -dämpfung
- Neuorganisation Parken



Bewertung der Problemlagen

● Handlungsbedarf hoch (mittel- bis langfristige Maßnahmen)

■ Ausbau/ Sanierung/ Verbreiterung von Gehwegen



■ Verbesserung von Sichtbeziehungen



■ Sanierung Fahrbahnoberflächen

■ Verbesserung von Sichtbeziehungen

■ Neuorganisation Parken in Wohnstraßen



Bewertung der Problemlagen

● Handlungsbedarf gering

■ Verkehrsberuhigung Wohnstraßen

■ Vermeidung von Ausweichverkehren

■ Verbesserung Begegnungsverkehre Pkw/ Lkw



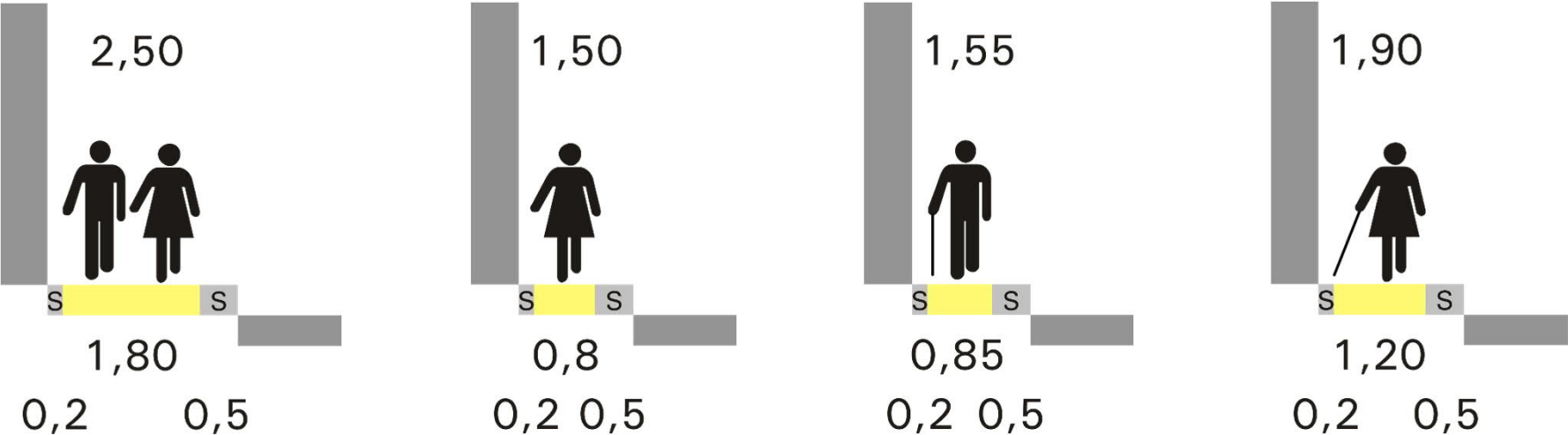
MASSNAHMENSPEKTRUM UND EMPFEHLUNGEN

Maßnahmenspektrum und Empfehlungen

In der zweiten Arbeitskreissitzung am 20. April 2023 wurden vom Gutachter Vorschläge zur Verbesserung der Problemlagen im Untersuchungsbereich vorgestellt und mit den Beteiligten diskutiert. Neben Vorschlägen zum regelhaften Ausbau von Geh- und Radwegen sowie Querungstellen, der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen und geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, wurde auch der „Blick über den Tellerrand“ gewagt und Ideen zur Umsetzung einer Begegnungszone im Bereich des Schulparkplatzes und ein Verkehrsversuch zur Umgestaltung der Südspange zu einer Fahrradstraße diskutiert. Am Ende wurden gemeinsame Empfehlungen für die weitere Bearbeitung von konkreten Maßnahmen erarbeitet:

- Einrichtung von Querungshilfen
- Ausbau Barrierefreiheit
- Ausbau/ Sanierung/ Verbreiterung von Gehwegen
- Ausbau von Radabstellanlagen
- Verkehrsversuch Fahrradstraße Südspange
- Oberflächensanierung
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Vorschläge für Straßenräume mit geringen Breiten

Gehwegbreiten und Verkehrsräume im Fußverkehr



Regelmaß 2,50 m

■ zwei Personen

1,50 m

■ Einzelne Person

1,55 m

■ Person mit Stock

1,90 m

■ Person mit Langstock

➡ **Ziel: Barrierefreiheit**



Quelle: FGSV, H BVA, 2011 (eigene Darstellung)

Barrierefreiheit

- Fehlende / geringe Höhenunterschiede: positiv für Mobilitätseingeschränkte, Kinderwagen, Gepäck...
- Taktil spürbare Trennung:
erforderlich für Sehbehinderte
 - Anlage geeigneter Überquerungsstellen mit Auffindestreifen und Richtungsfeldern
 - Leitsystem zur Orientierung in Längsrichtung (z.B. durch Pflasterstreifen vor den Gebäuden)
- Gesicherte Querungsstellen (z.B. Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage)



Begegnungszone

Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens

Ziel: Verbesserung der Verkehrssicherheit und Attraktivität für Fußgänger auch in höherbelasteten Hauptverkehrsstraßen und zentralen Plätzen

- Es soll nicht der Eindruck erweckt werden, die geltenden Verkehrsregeln seien aufgehoben
- Das Erscheinungsbild des Straßenraumes bewirkt, dass der Kraftfahrer eine geringe Geschwindigkeit wählt und auf den Vorrang gegenüber querungswilligen Fußgängern verzichtet
- Bereiche mit hoher Präsenz des Fuß- und Radverkehrs
- Verzicht auf Hochborde und einheitliche Oberflächengestaltung von Seitenräumen und Fahrbahn



Radverkehrsführung

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) wurden mit dem Ziel entwickelt, die Sicherheit, Attraktivität und Effizienz des Radverkehrs in Deutschland zu verbessern. Die ERA 2010 sind in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) als verbindliche Planungsgrundlage für Radverkehrsanlagen festgelegt.

Die wichtigsten Ziele der ERA 2010 sind die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Förderung des Radverkehrs, die Verbesserung des Verkehrsflusses und der Barrierefreiheit sowie die Förderung der Intermodalität.

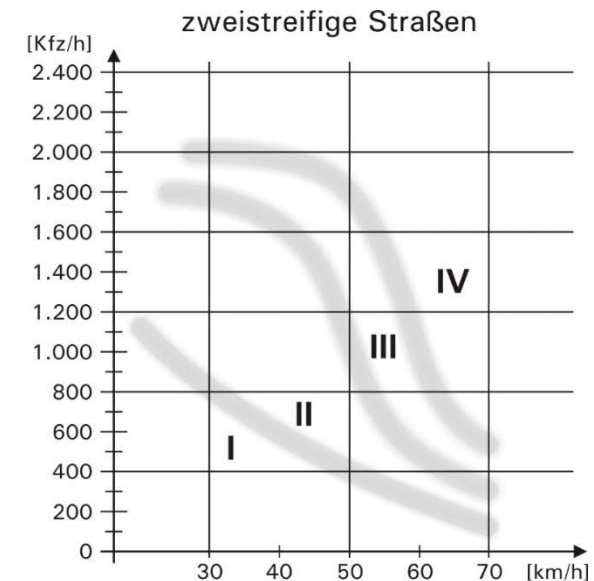


Radverkehrsführung

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

Die Eignung bestimmter Führungsformen hängt im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab. Beide Größen werden zu Belastungsbereichen zusammengefasst. Als Kraftfahrzeugbelastung wird dabei die Prognosebelastung in der werktäglichen Spitzenstunde für den Fahrbahnquerschnitt zugrunde gelegt. Als Geschwindigkeit dient die zulässige Höchstgeschwindigkeit.

Im Belastungsbereich I und II ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn grundsätzlich vertretbar – bei Klasse I ohne zusätzliche Angebote, bei Klasse II mit entsprechenden zusätzlichen Angeboten wie z. B. nicht benutzungspflichtige Führungen oder Schutzstreifen. Im Belastungsbereich III kann das Trennen des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen erforderlich sein. Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn soll nur bei günstigen Randbedingungen zur Anwendung kommen, gegebenenfalls mit Schutzstreifen oder flankierenden Maßnahmen. Im Belastungsbereich IV ist das Trennen aus Sicherheitsgründen geboten.



Radabstellanlagen

- leicht zugängliche, witterungs- und diebstahlgeschützte Fahrradabstellanlagen
- ausreichende Abstellmöglichkeiten (auch für Besuchende)
- Abstellmöglichkeiten für Lastenräder oder Anhänger
- Abstell- und Lademöglichkeiten für E-Bikes
- zusätzliche Service- oder Sharing-Angebote



Tempo-30/ Verkehrsberuhigte Bereiche

Tempo 30

- Innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ohne gesonderte Beschilderung
- Tempo 30
 - als Tempo 30-Zone
 - als Einzelbeschilderung
- Kombinierbar mit anderen Regelungen
- Kein Vorrang für Fußgänger und Radfahrer



Verkehrsberuhigter Bereich – „Spielstraße“

- Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt, eig. Fußgängervorrang
- Sehr geringe Geschwindigkeit (7 km/h)
- Für Straßen oder Bereiche mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und geringem Verkehr
- Gestaltung muss den Eindruck hoher Aufenthaltsfunktion vermitteln
- In der Regel niveaugleicher Ausbau

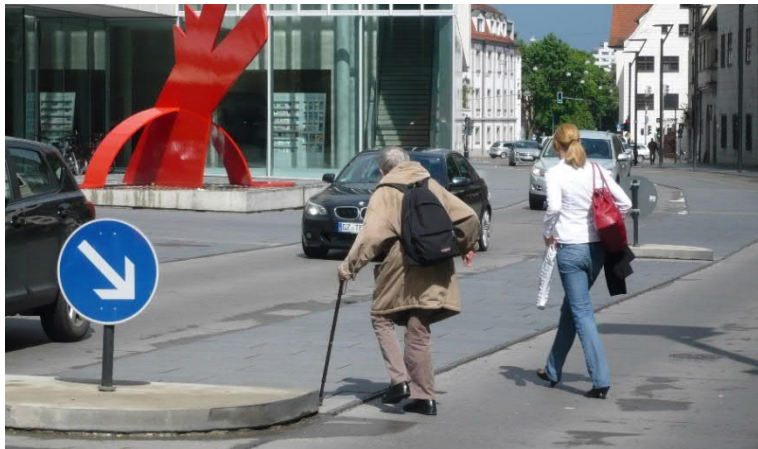
Geschwindigkeitsdämpfung

Fahrbahnverengung

Fahrbahnverengungen führen in der Regel auch zu Geschwindigkeitsreduzierungen. Durch die bauliche Einengung weist die Fahrbahn eine so geringe Querschnittsbreite auf, dass lediglich ein Fahrzeug die Engstelle befahren kann. Somit muss das entgegenkommende Fahrzeug bei einem Begegnungsfall anhalten.

Fußgängerüberweg

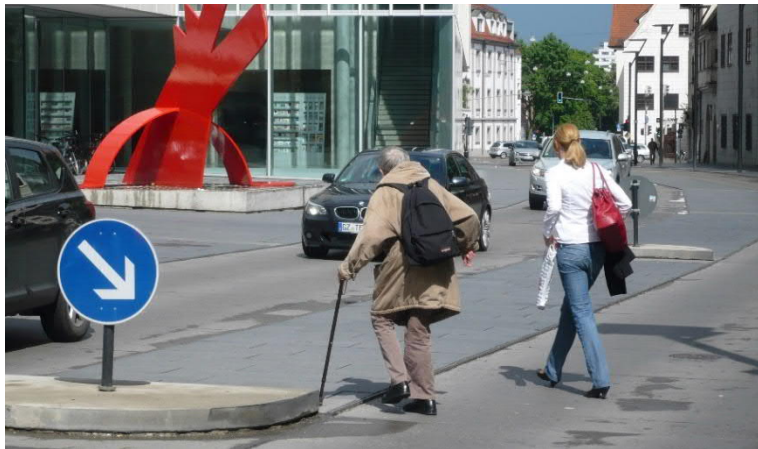
Erfahrungsgemäß sind Fußgängerüberwege bei richtiger Ausführung genauso sicher wie Signalanlagen. Zudem sind die Erstellungs- und Betriebskosten deutlich günstiger. Die Vorteile von Fußgängerüberwegen sind zahlreich. Bei Fußgängerüberwegen können sowohl die Kfz-Fahrer als auch Radfahrer und Fußgänger viel flexibler auf die verkehrlichen Situationen reagieren.



Geschwindigkeitsdämpfung

Geschwindigkeitstafeln

Geschwindigkeitstafeln können als wirksame geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme eingesetzt werden, um das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer zu beeinflussen und die Geschwindigkeiten zu reduzieren. Sie tragen dazu bei, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und das Unfallrisiko zu verringern. Die Sichtbarkeit von Geschwindigkeitstafeln erinnert die Fahrer kontinuierlich an die geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen und sensibilisiert sie für die Bedeutung der Einhaltung dieser Vorgaben. Durch das Einhalten angemessener Geschwindigkeiten können Unfälle reduziert werden, da Fahrzeuge besser kontrolliert werden können und die Bremswege kürzer sind. Dies ist besonders wichtig an Stellen mit hohem Fußgängerverkehr oder in Kurven und Gefahrenbereichen.



Geschwindigkeitsdämpfung

Lichtsignalanlagen

Eine mögliche Ausführungsform von Lichtsignalanlagen ist die Fußgängersignalanlage oder auch Bedarfsampel genannt. Eine besondere Form von Lichtsignalanlagen bietet die sogenannte „Schlafampel“. Diese Ampelanlage eignet sich besonders da, wo nur zu bestimmten Zeiten mit Querungen zu rechnen ist. Lichtsignalanlagen mit Dunkelschaltung sollen für den Rad- und Fußverkehr die Vorteile einer gesicherten Querung schaffen ohne ihn dabei zur Querung an der LSA zu zwingen.

Minikreisverkehr

Minikreisverkehre haben einen Außendurchmesser von lediglich 13 bis 22 m und werden vor allem auf Grund ihres geringen Flächenbedarfs gerne verwendet. Entgegen eines normalen Kreisverkehrs haben Minikreisverkehre den Vorteil, dass die Kreisinsel überfahrbar ausgebildet werden kann. So ist es dem Schwerverkehr gestattet, die Kreisinsel zu nutzen. Da die Verkehrsteilnehmer in Richtung Kreisverkehr Vorfahrt gewähren müssen, führt die bauliche Ausführung zu einer deutlichen Geschwindigkeitsreduzierung.

Fußgängerüberwege

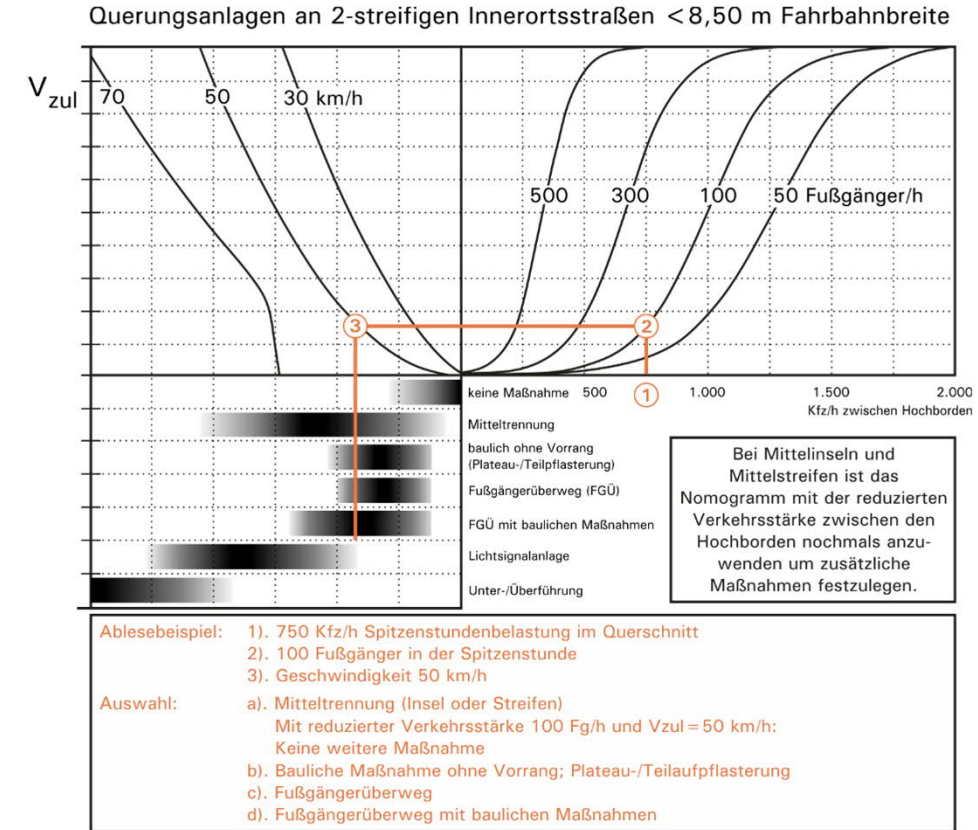
Einsatzbereiche von Querungsanlagen nach EFA 2002

Im Normalfall gelten für den Einsatz von Querungsanlagen für Fußgänger folgende Grundsätze:

- Wird ausreichend langsam gefahren ($V_{85} \leq 25$ km/h infolge geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen), so sind generell Querungsanlagen für Fußgänger entbehrlich.

Querungsanlagen sind in der Regel entbehrlich,

- wenn kein besonders ausgeprägter Querungsbedarf besteht,
- wenn die Kfz-Verkehrsstärke bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde beträgt oder
- die V_{zul} 50 km/h und die Kraftfahrzeugverkehrsstärke nicht mehr als 250 Kfz/h im Querschnitt beträgt.



Quelle: EFA (FGSV, 2002)

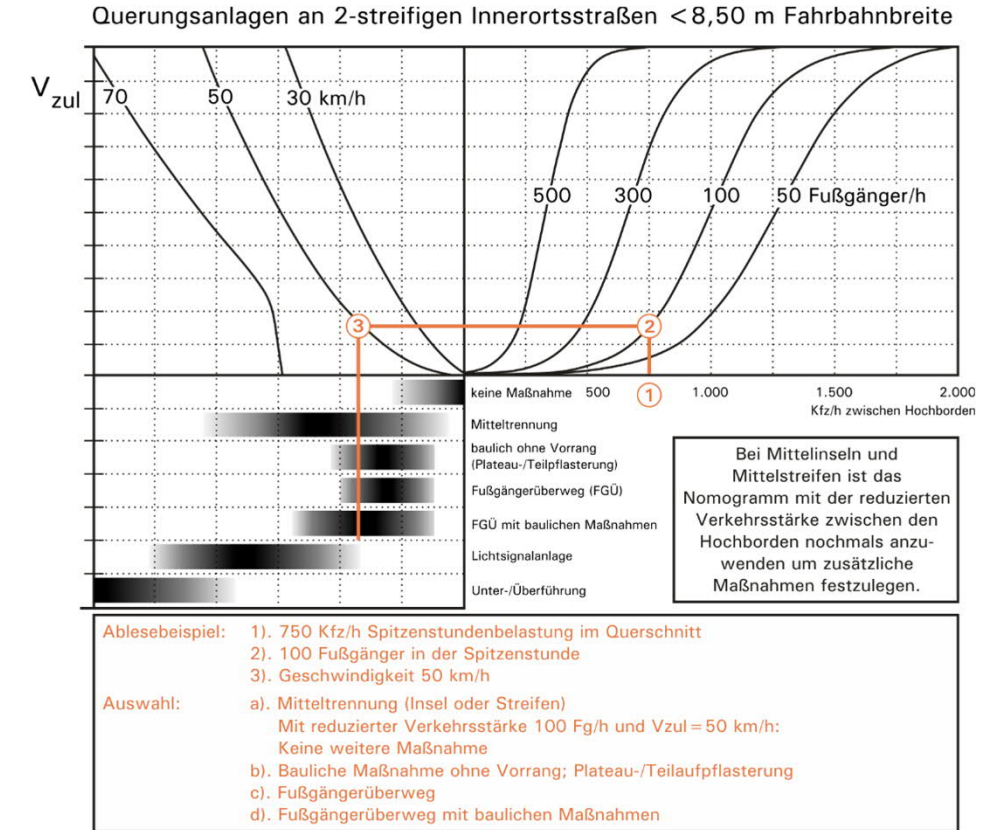
Fußgängerüberwege

Einsatzbereiche von Querungsanlagen nach EFA 2002

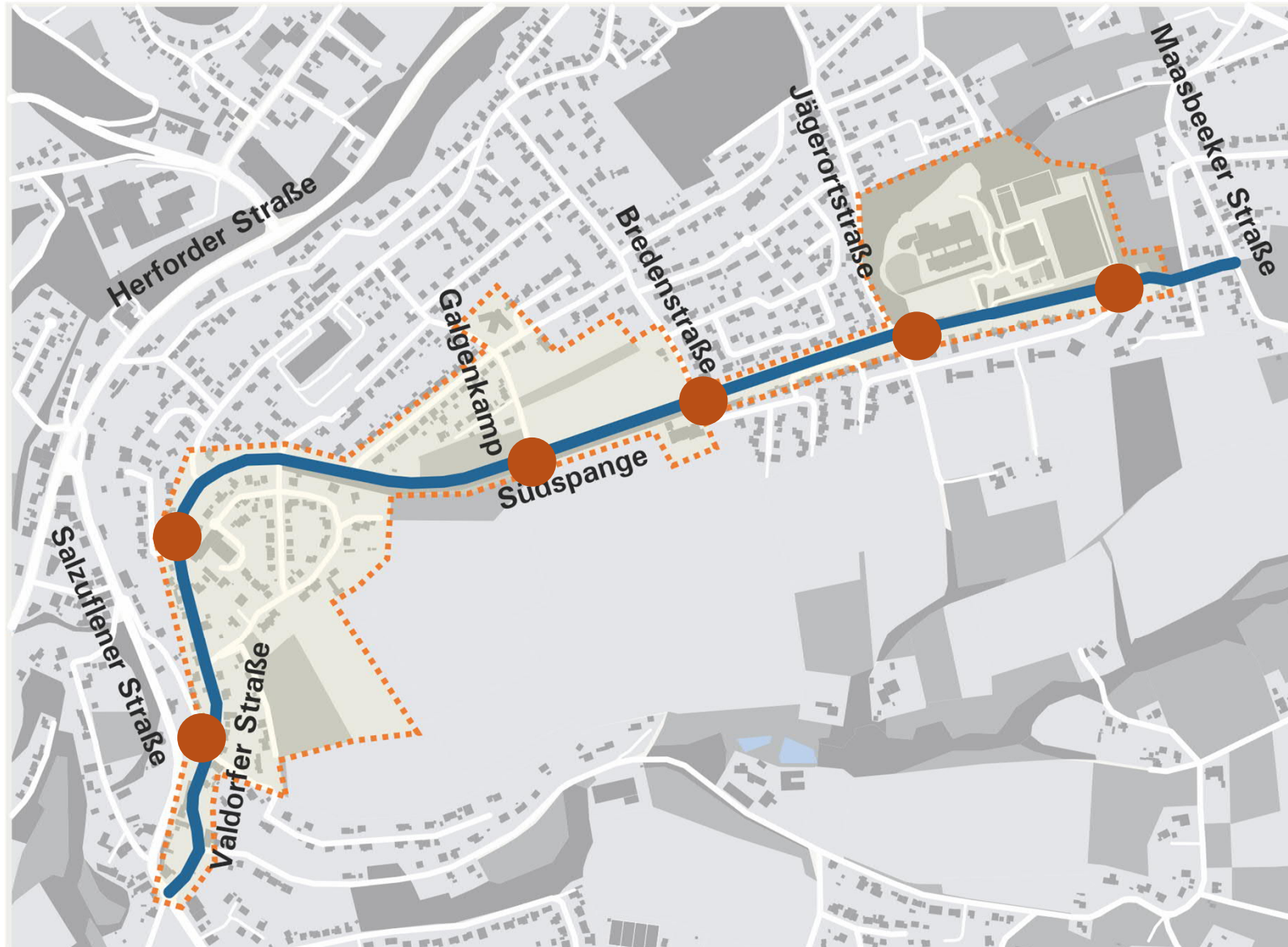
Querungsanlagen sind notwendig, wenn ausgeprägter Querungsbedarf vorliegt und

- die Verkehrsstärke mehr als 1000 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt beträgt und die Geschwindigkeit V_{zul} 50 km/h beträgt oder
- die Verkehrsstärke mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt beträgt und die Geschwindigkeit V_{zul} über 50 km/h liegt.

Querungsanlagen sind unabhängig von den Belastungen zweckmäßig, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern wie z.B. Kindern und älteren Menschen zu rechnen ist.

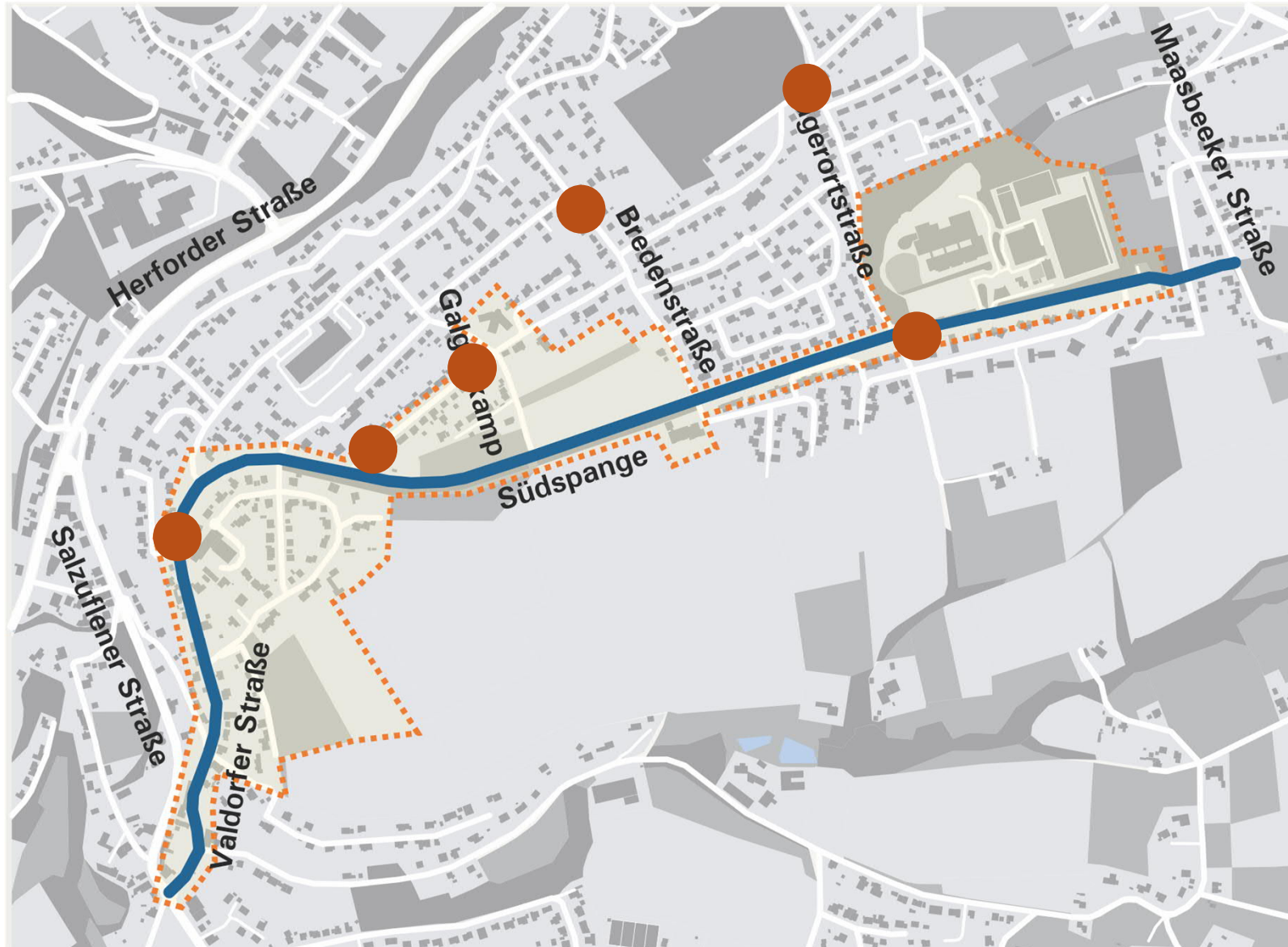


Quelle: EFA (FGSV, 2002)



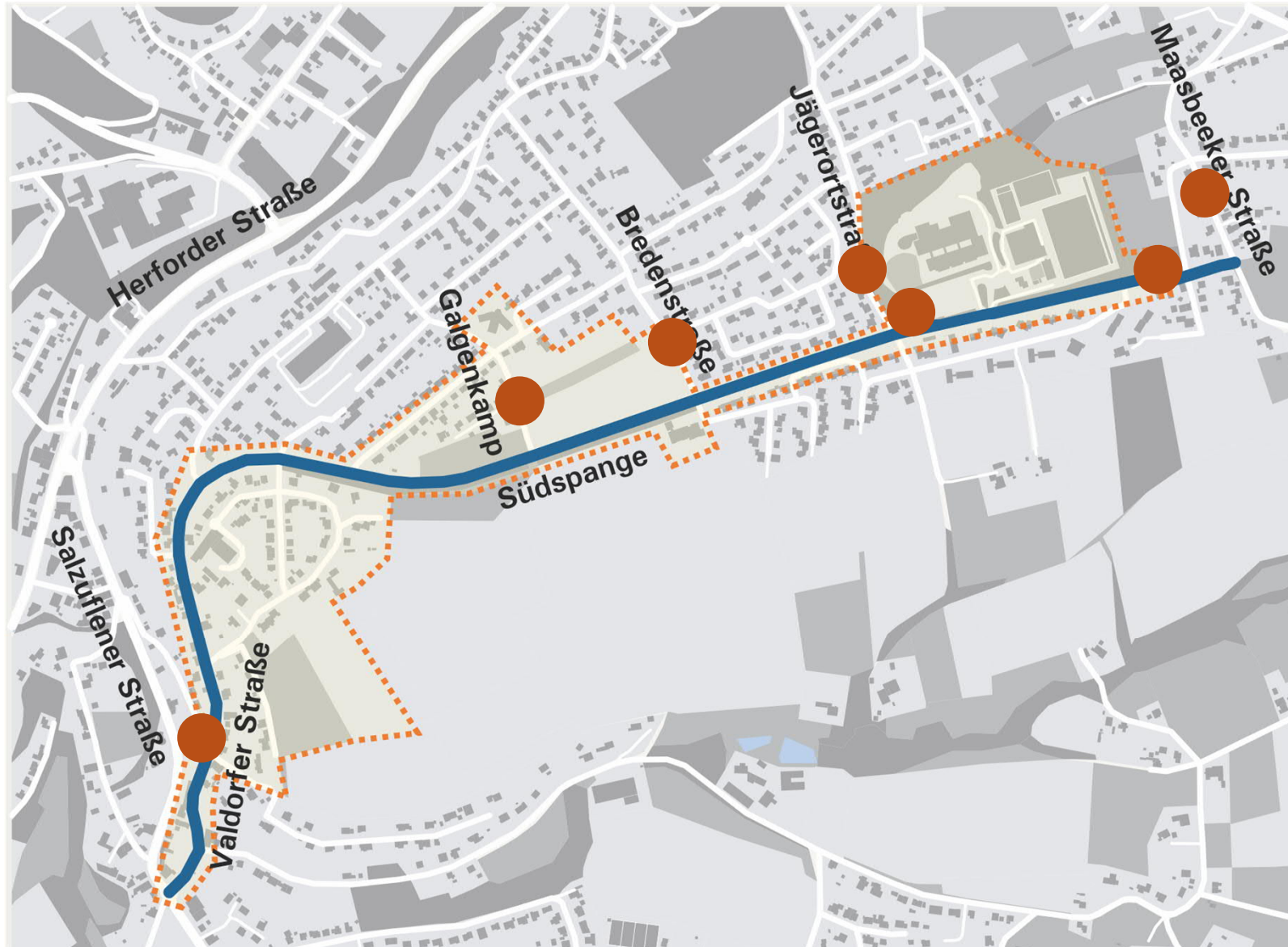
Einrichtung von Querungshilfen





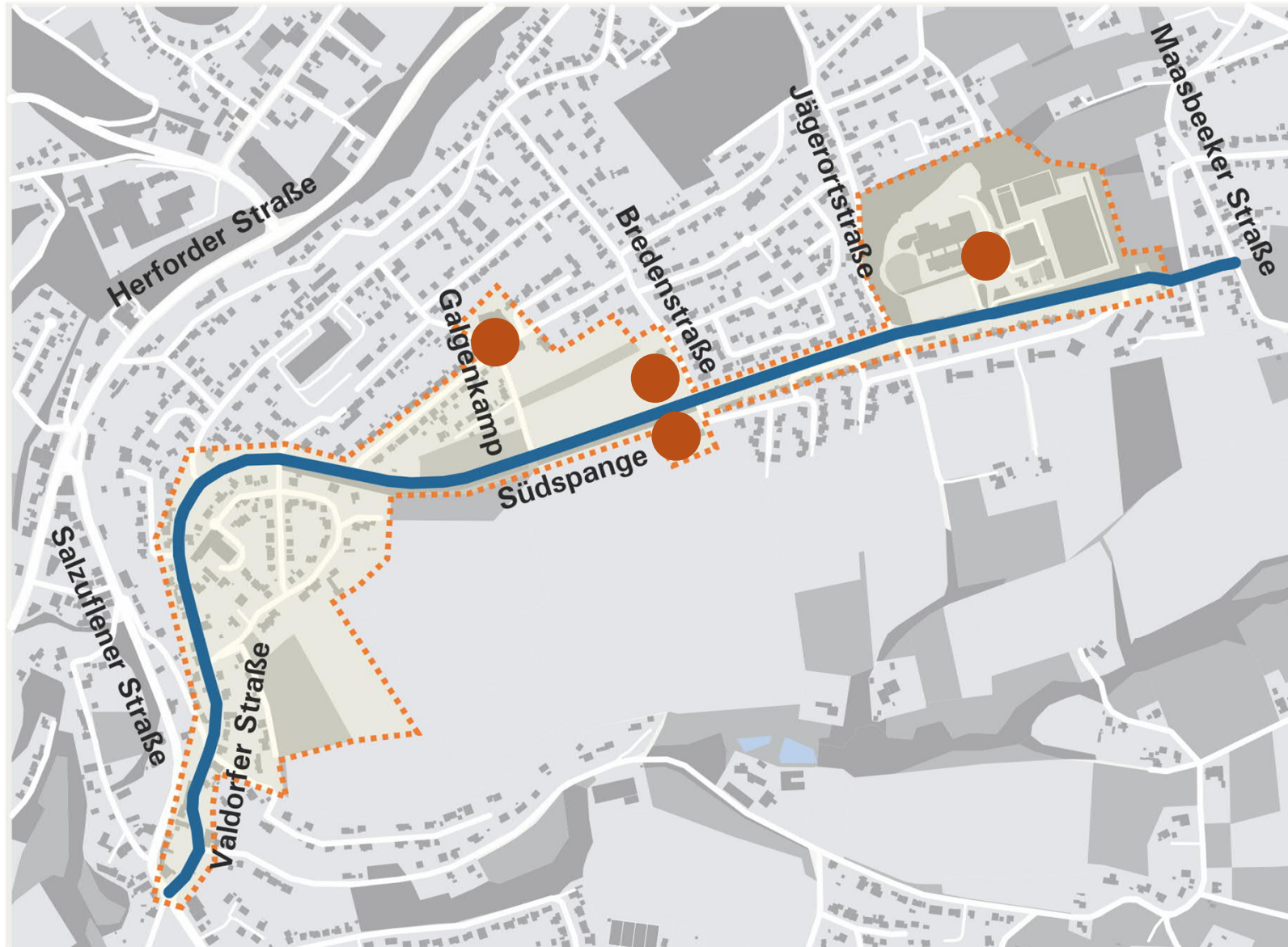
Ausbau der Barrierefreiheit





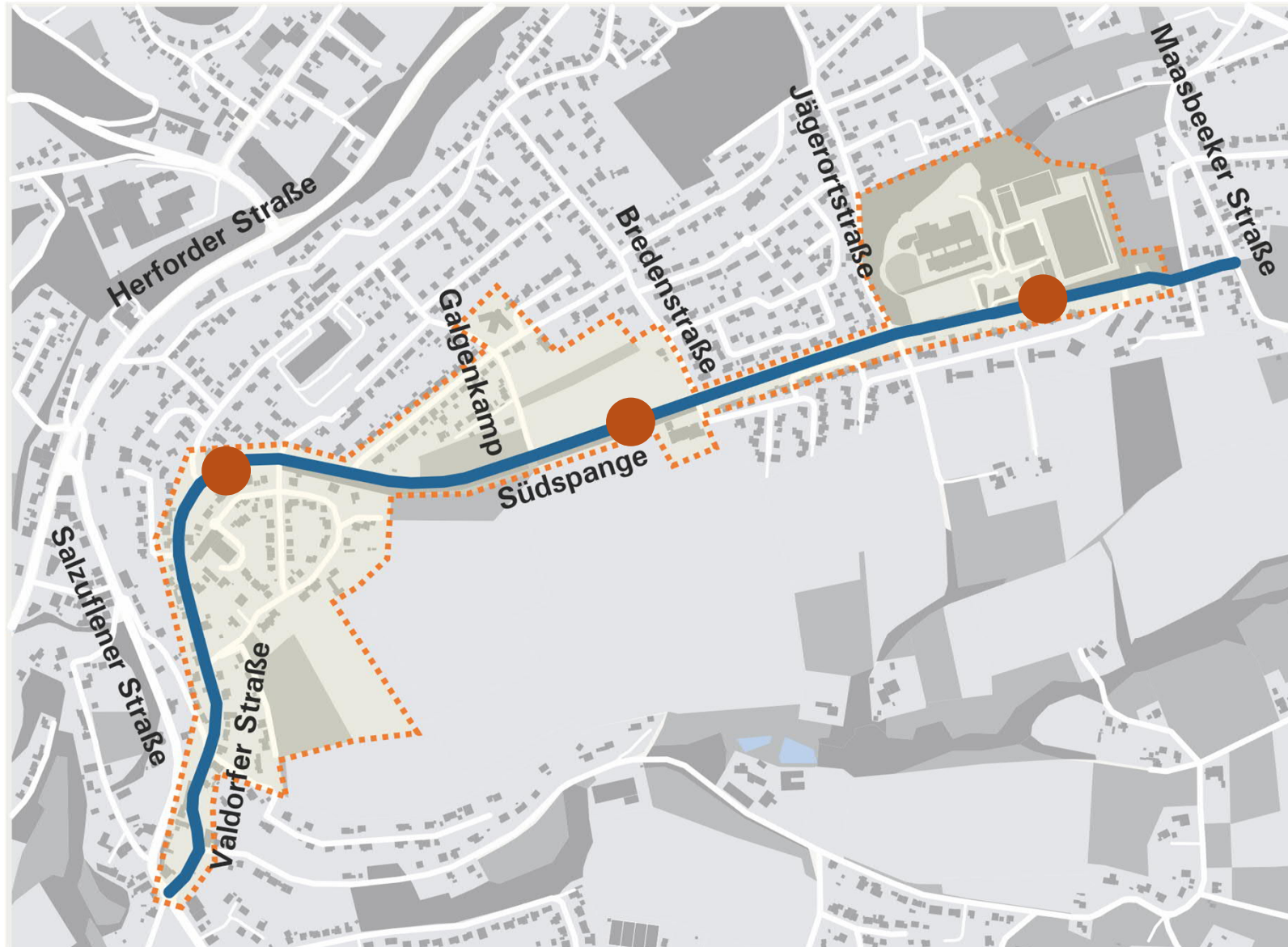
**Ausbau/ Sanierung/ Verbreiterung
von Gehwegen**





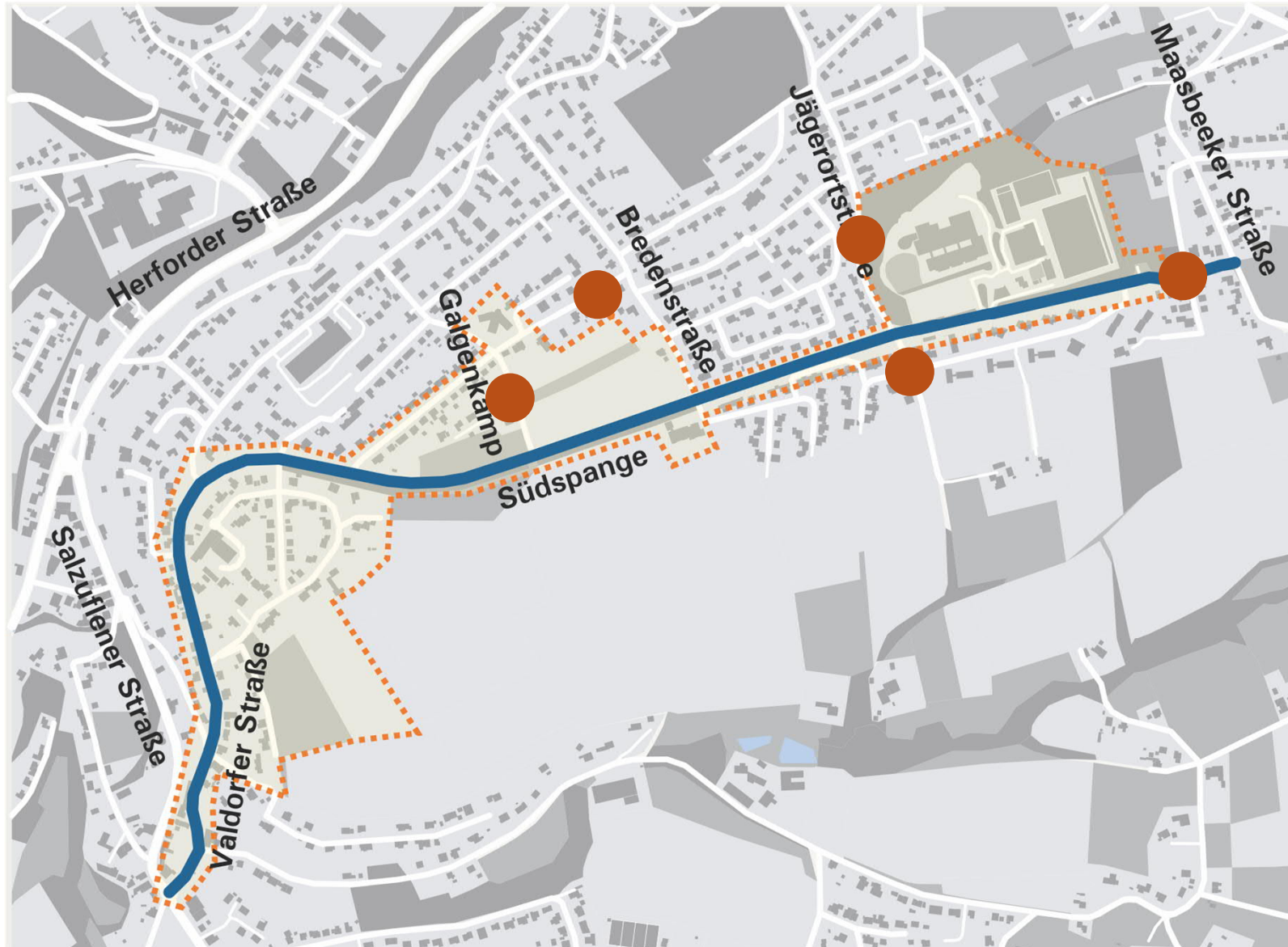
Ausbau von Radabstellanlagen





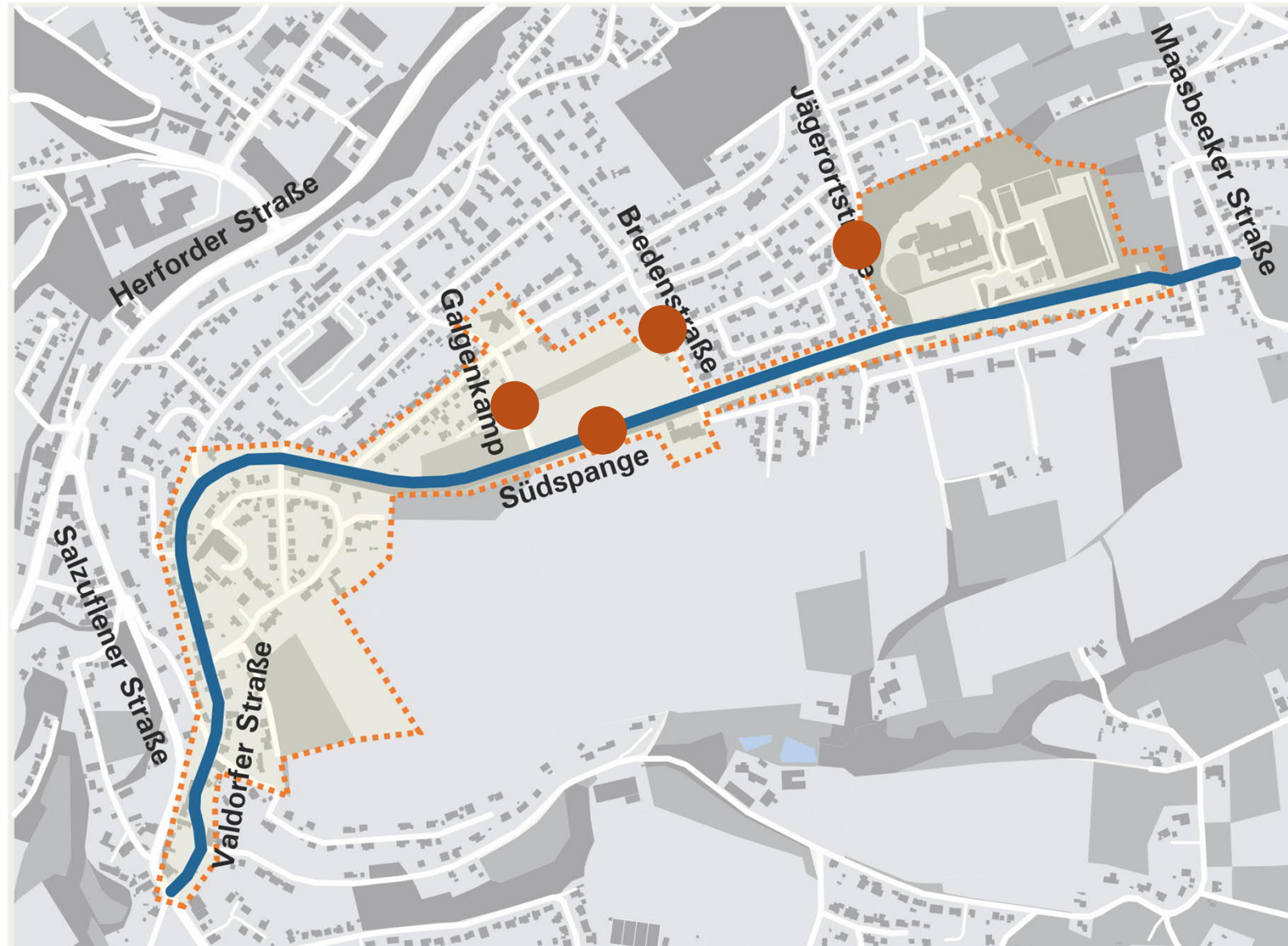
Verkehrsversuch Fahrradstraße Südspange





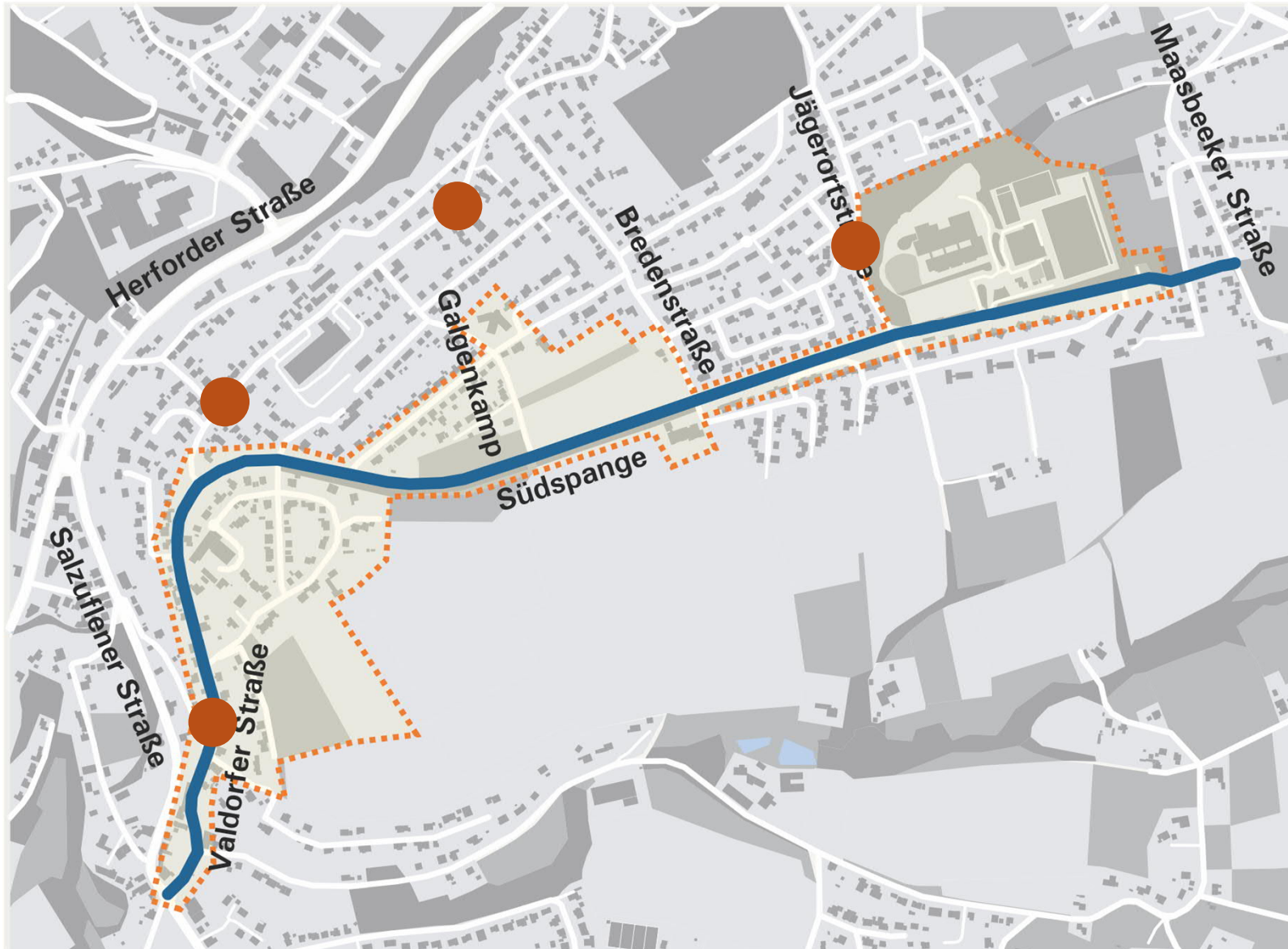
Oberflächensanierung





Geschwindigkeitsreduzierung





Vorschläge für Straßenräume mit geringen Breiten

- Durchfahrverbote für Lkw



- Haltverbote für Kfz



- Einbahnstraßenregelungen

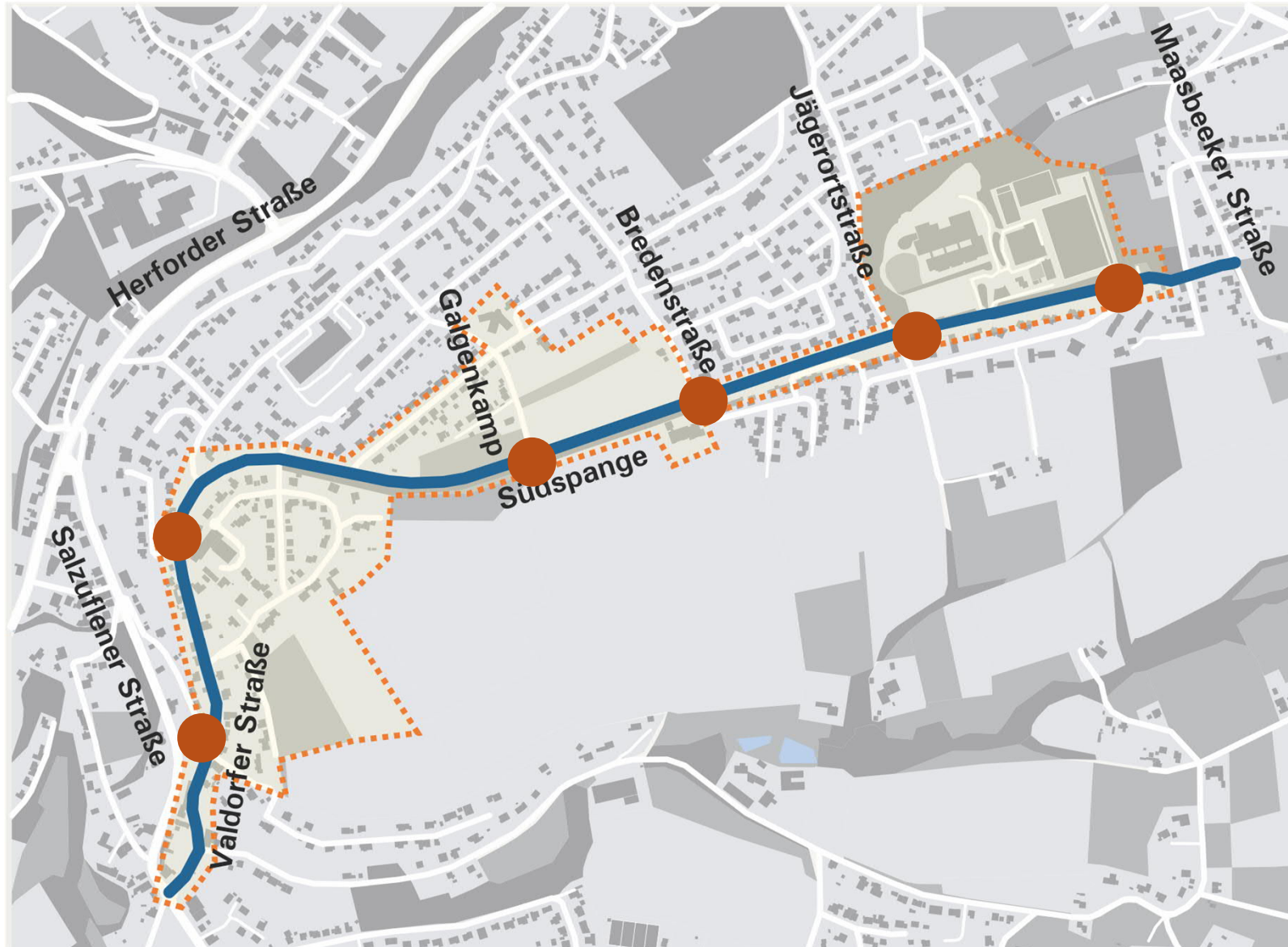


MASSNAHMENVORSCHLÄGE

Maßnahmenvorschläge Fuß- und Radverkehr

In der dritten Arbeitskreissitzung am 6. Juni 2023 wurden konkrete Maßnahmenvorschläge sowie ein Vorschlag zur Priorisierung der Umsetzung für den Untersuchungsbereich vorgestellt. Für den Fußverkehr wurde ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung von Querungen an Knotenpunkten entwickelt sowie ein Vorschlag zur künftigen direkten Anbindung der Gehwege über den Schulparkplatz. Im Bereich der KiTa soll zukünftig eine weitere KiTa nördlich der Südspange entstehen. Hierfür wurde ein Vorschlag zur zukünftigen Abwicklung von Hol- und Bringverkehren erarbeitet. Im Bereich des Schulparkplatzes soll das heutige Schrägparken auf der Fahrbahn für einen Gehweg entlang des Parkplatz aufgegeben und Längsparkstände eingerichtet werden.

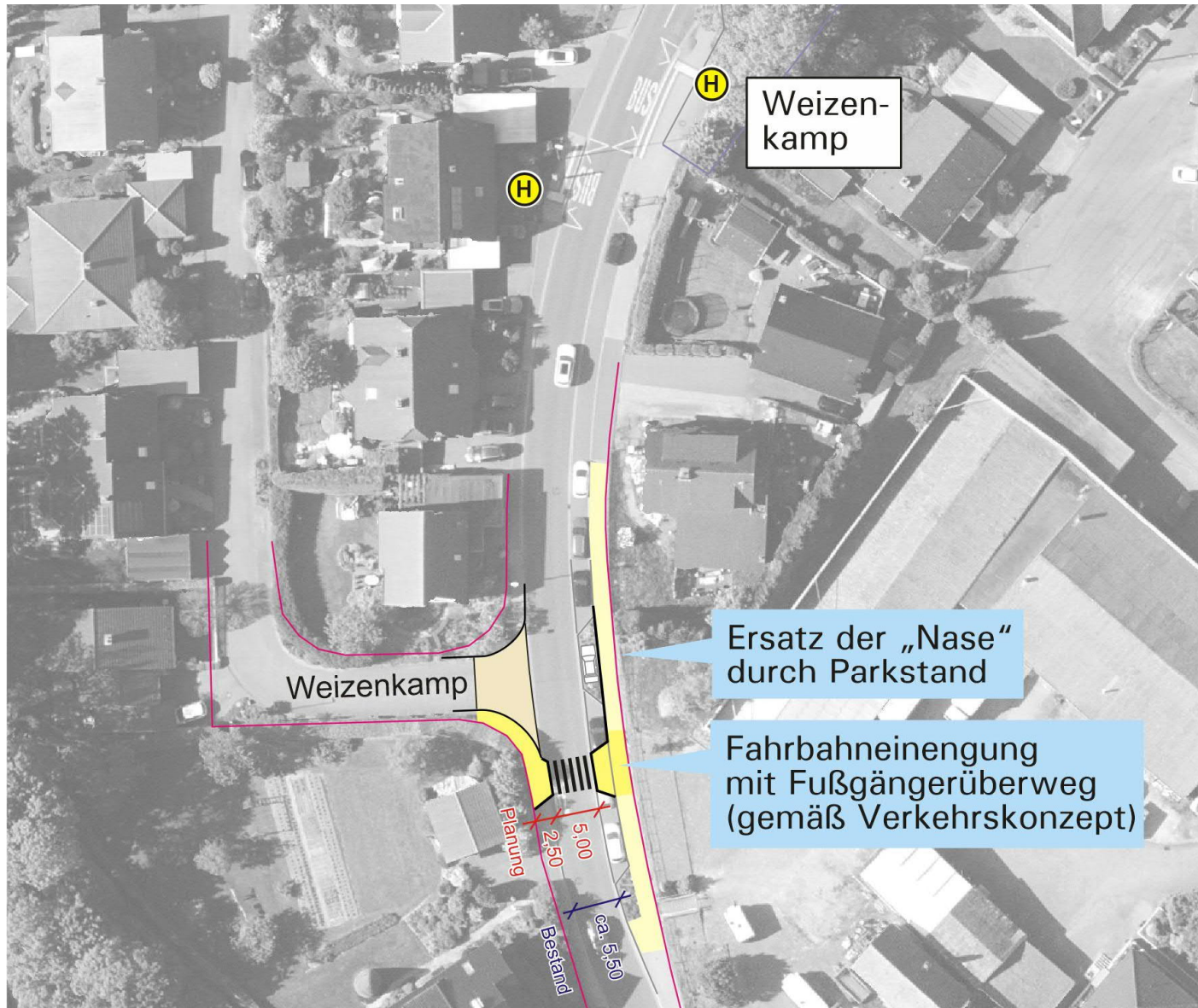
Für den Schülerverkehr mit dem Fahrrad sollen an der Weser-Sekundarschule attraktive Radverkehrsanlagen entstehen. Um eine attraktive und sichere Führung des Radverkehrs in der Südspange zu schaffen soll mit einem Verkehrsversuch die Südspange durch Beschilderung und Markierungen zu einer Fahrradstraße umgestaltet werden. Der Verkehrsversuch soll durch regelmäßige Erhebungen und Befragungen begleitet werden, um positive Entwicklungen weiter zu verstärken und mögliche Risiken frühzeitig zu erkennen und zu beheben.



Einrichtung von Querungshilfen

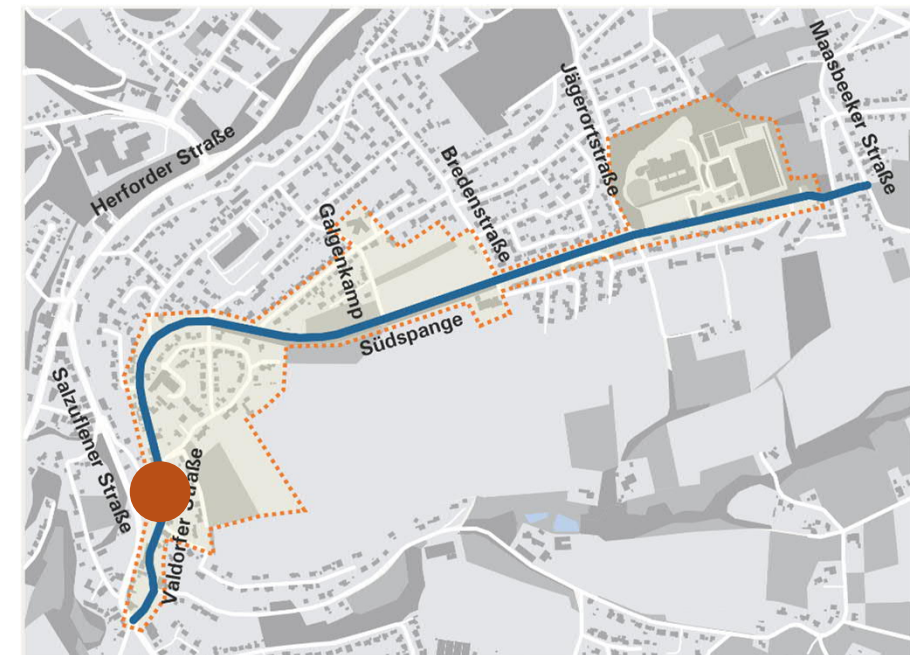


Maßnahmenvorschläge – Fußverkehr

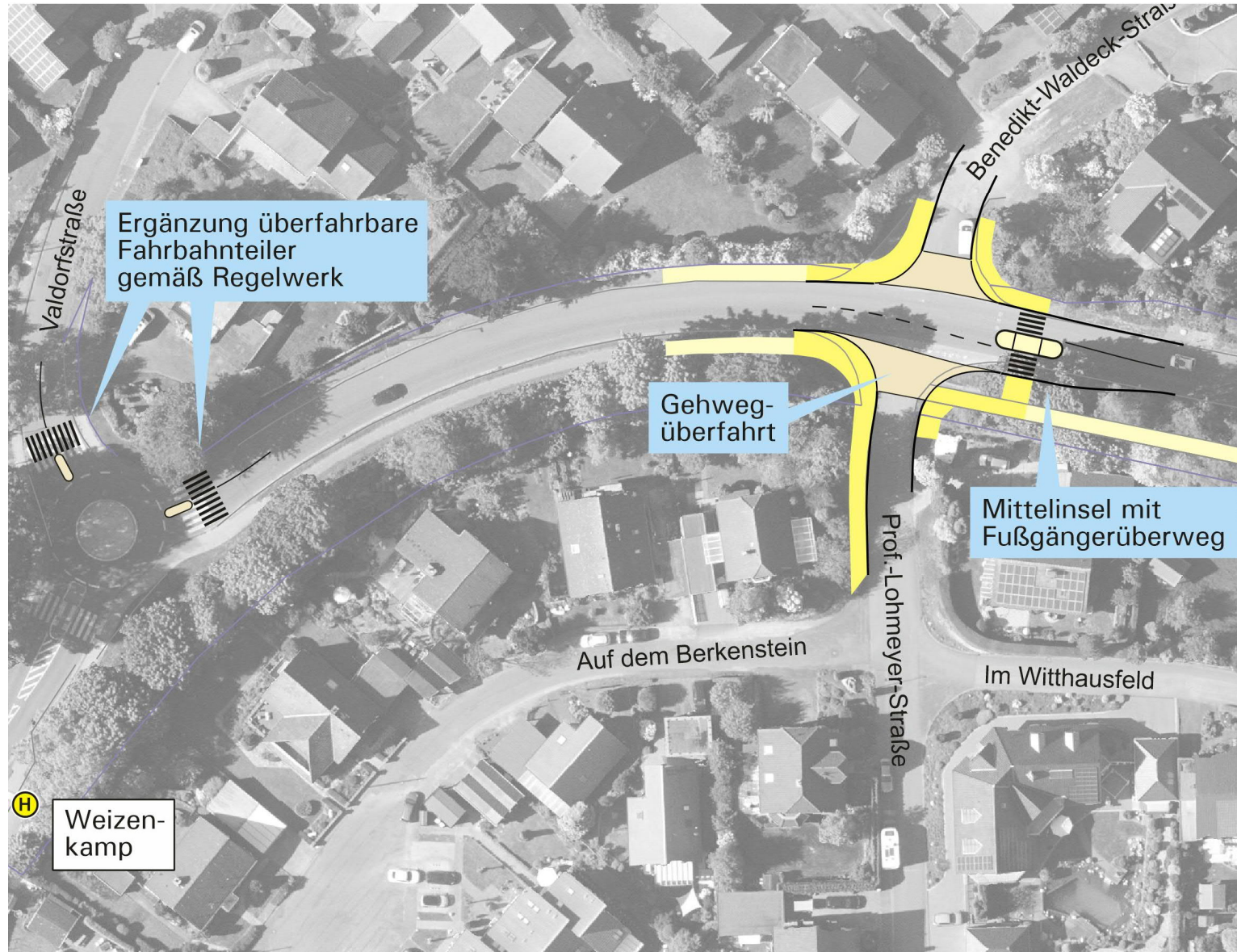


Valdorfer Straße – Weizenkamp

■ Fußgängerüberweg

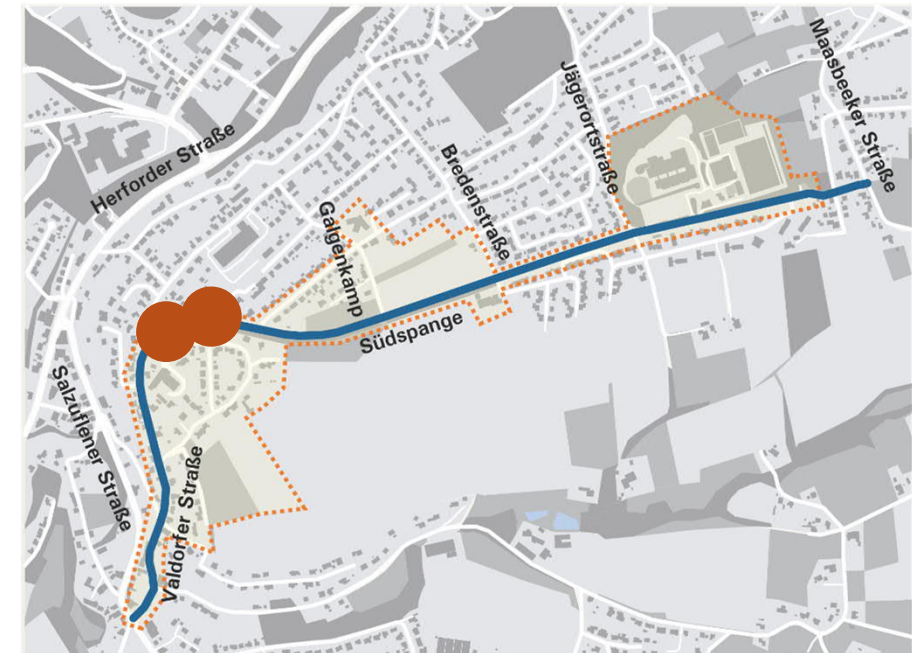


Maßnahmenvorschläge – Fußverkehr

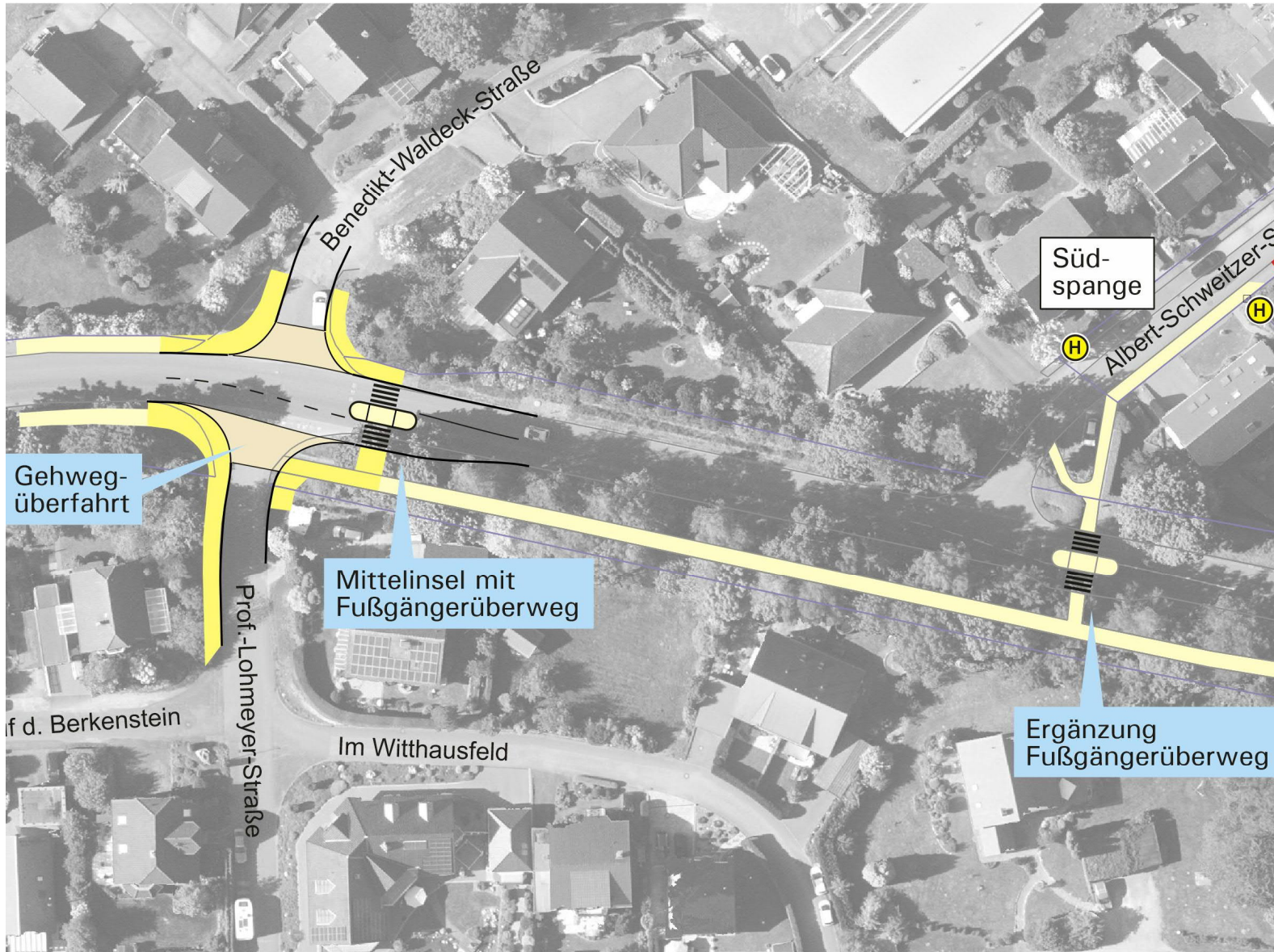


Südspange – Prof.-Lohmeyer-Str.

- Mittelinseln
- Fußgängerüberweg
- Gehwegüberfahrten

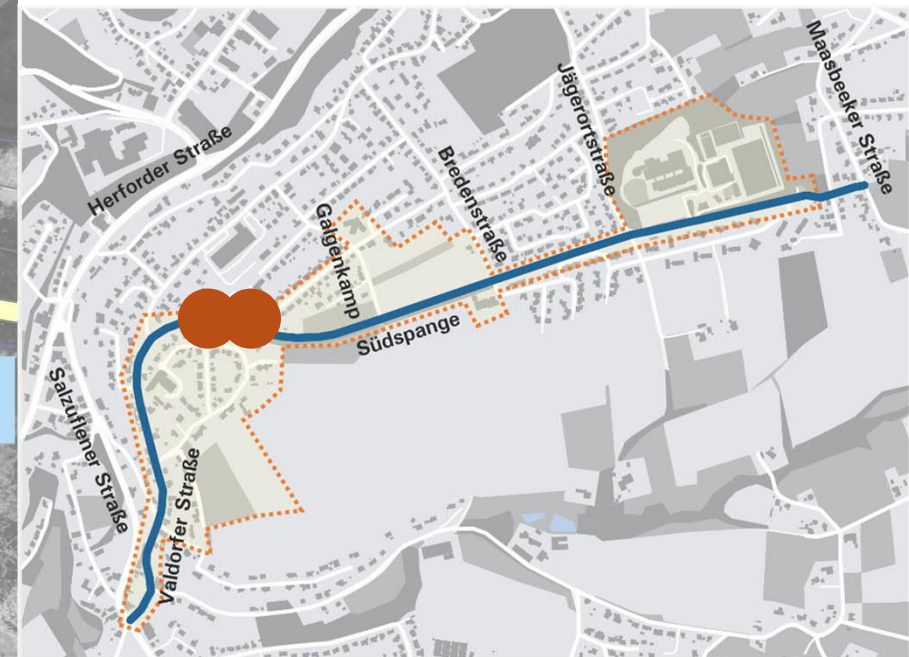


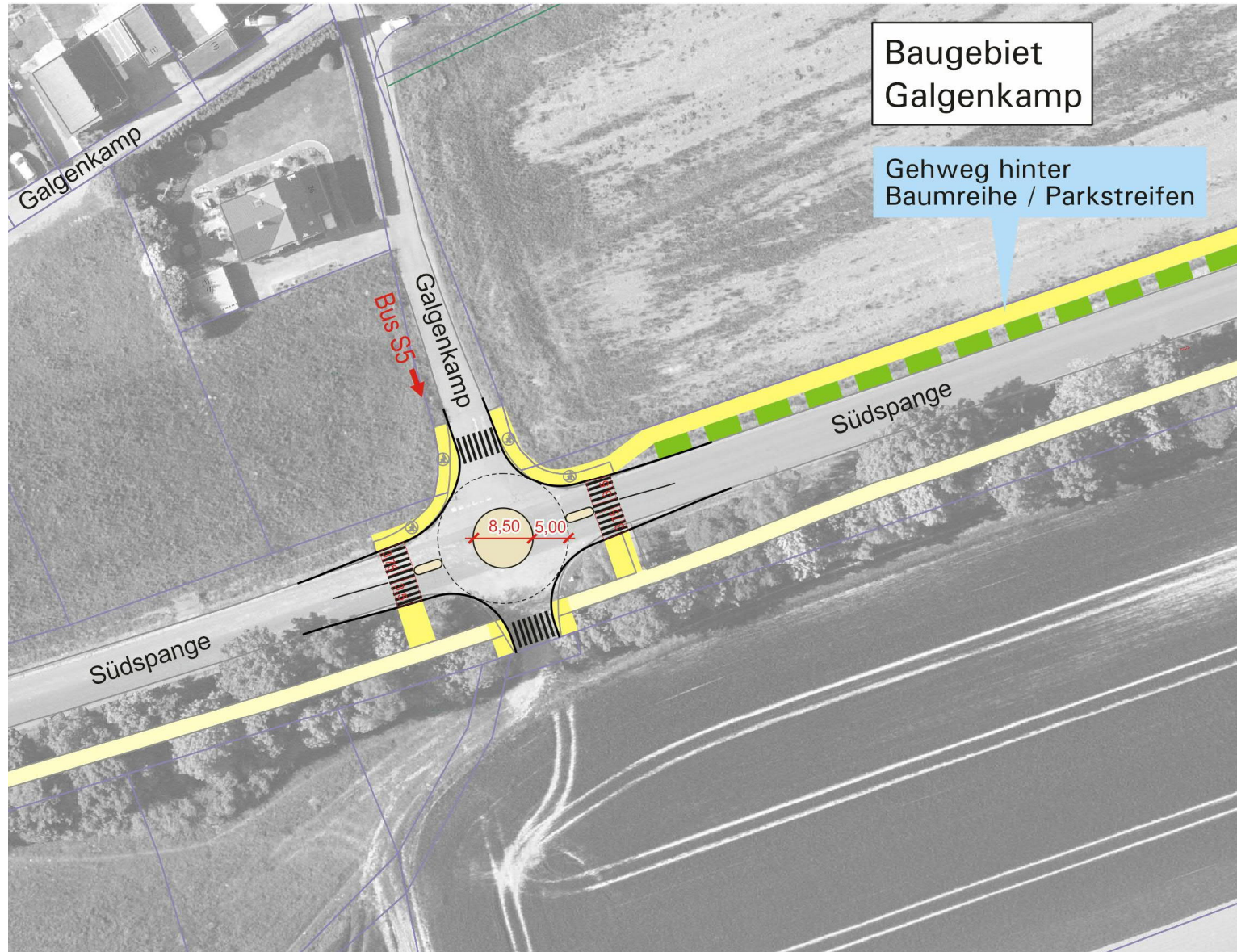
Maßnahmenvorschläge – Fußverkehr



Südspange – Prof.-Lohmeyer-Str.

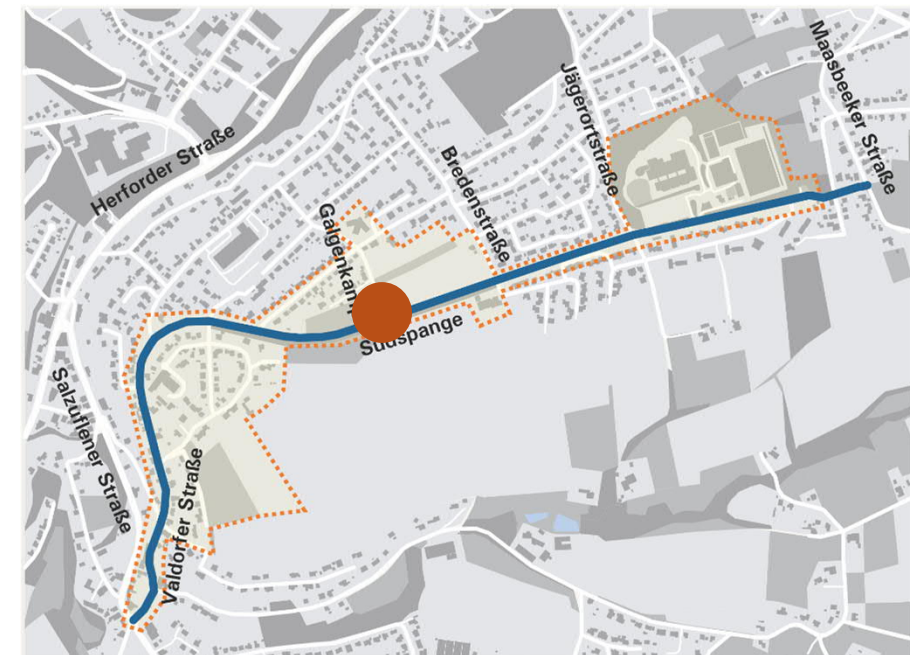
- Mittelinseln
- Fußgängerüberweg
- Gehwegüberfahrten

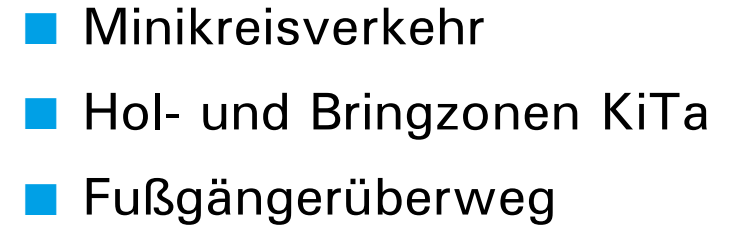




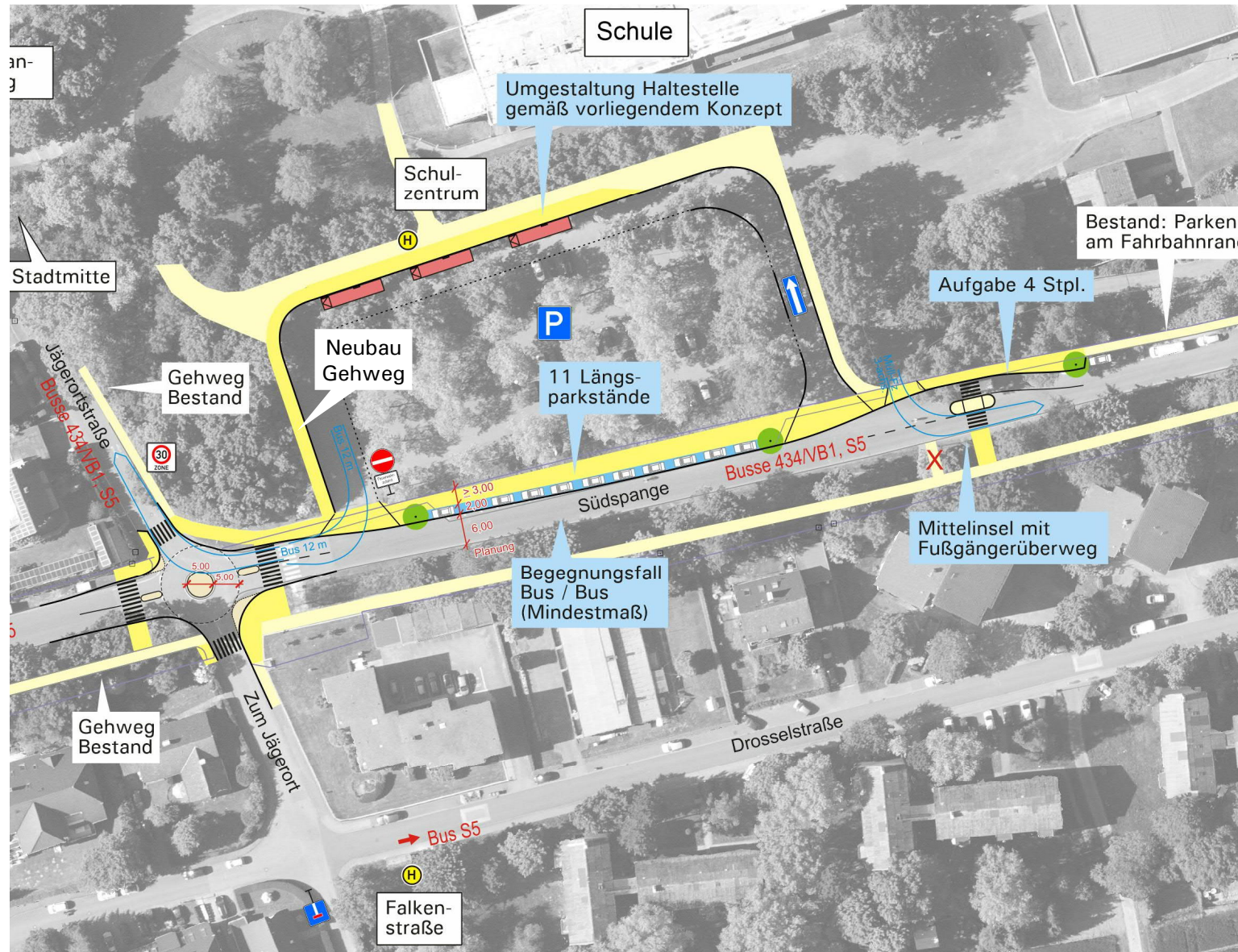
Südspange – Galgenkamp

- Minikreisverkehr
- Fußgängerüberweg



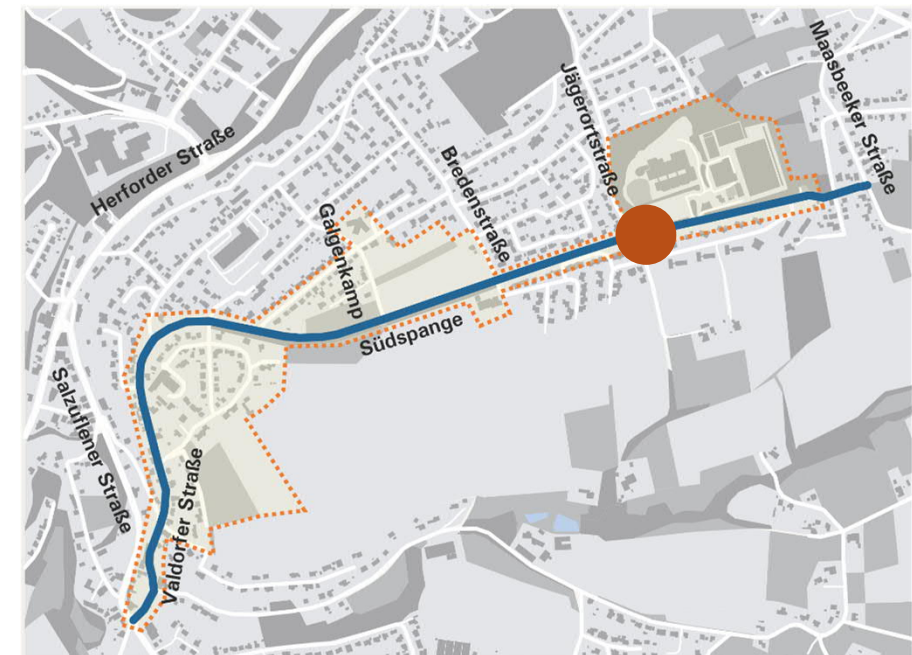


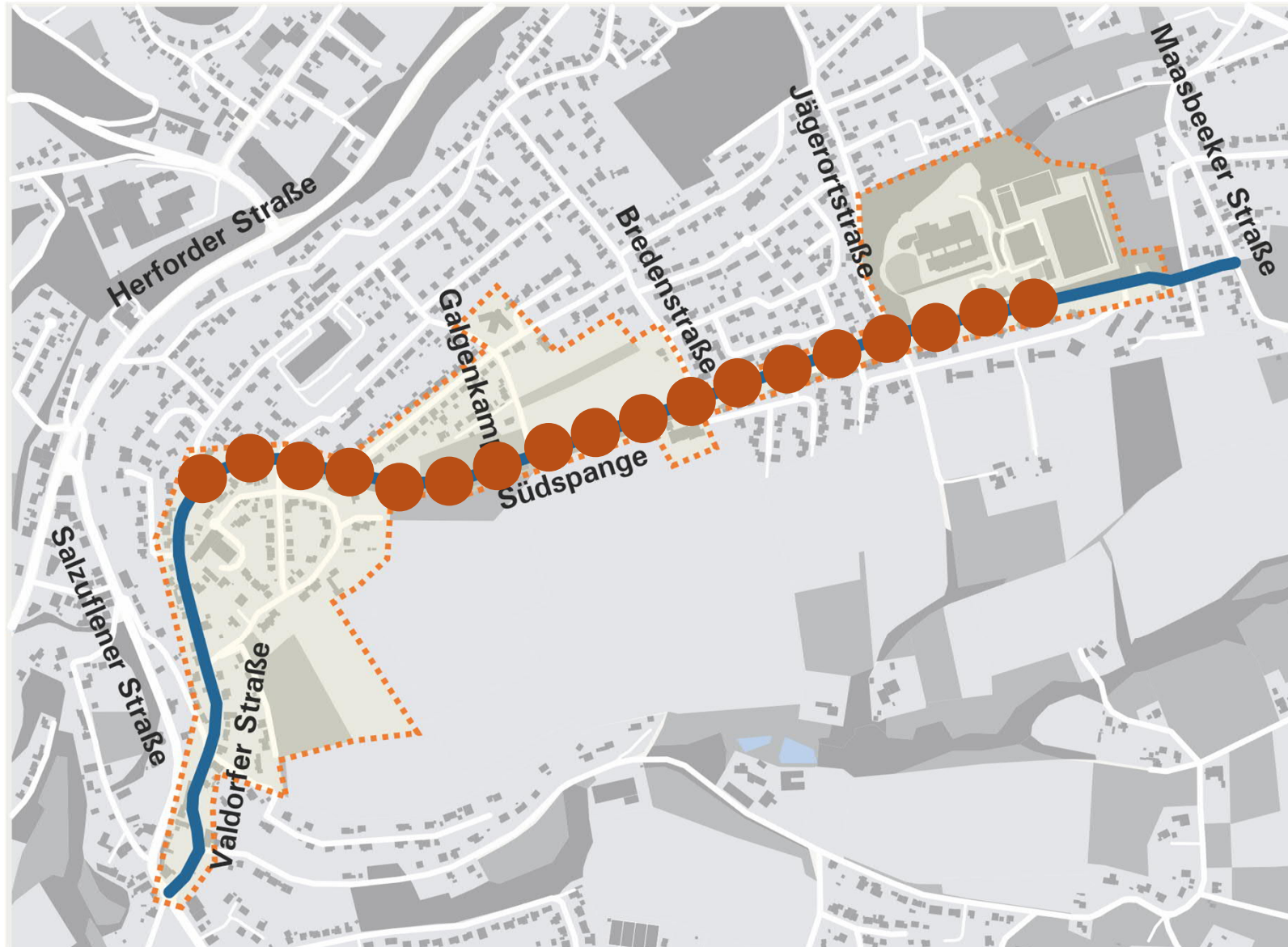
Maßnahmenvorschläge – Fußverkehr



Südspange – Jägerortstraße

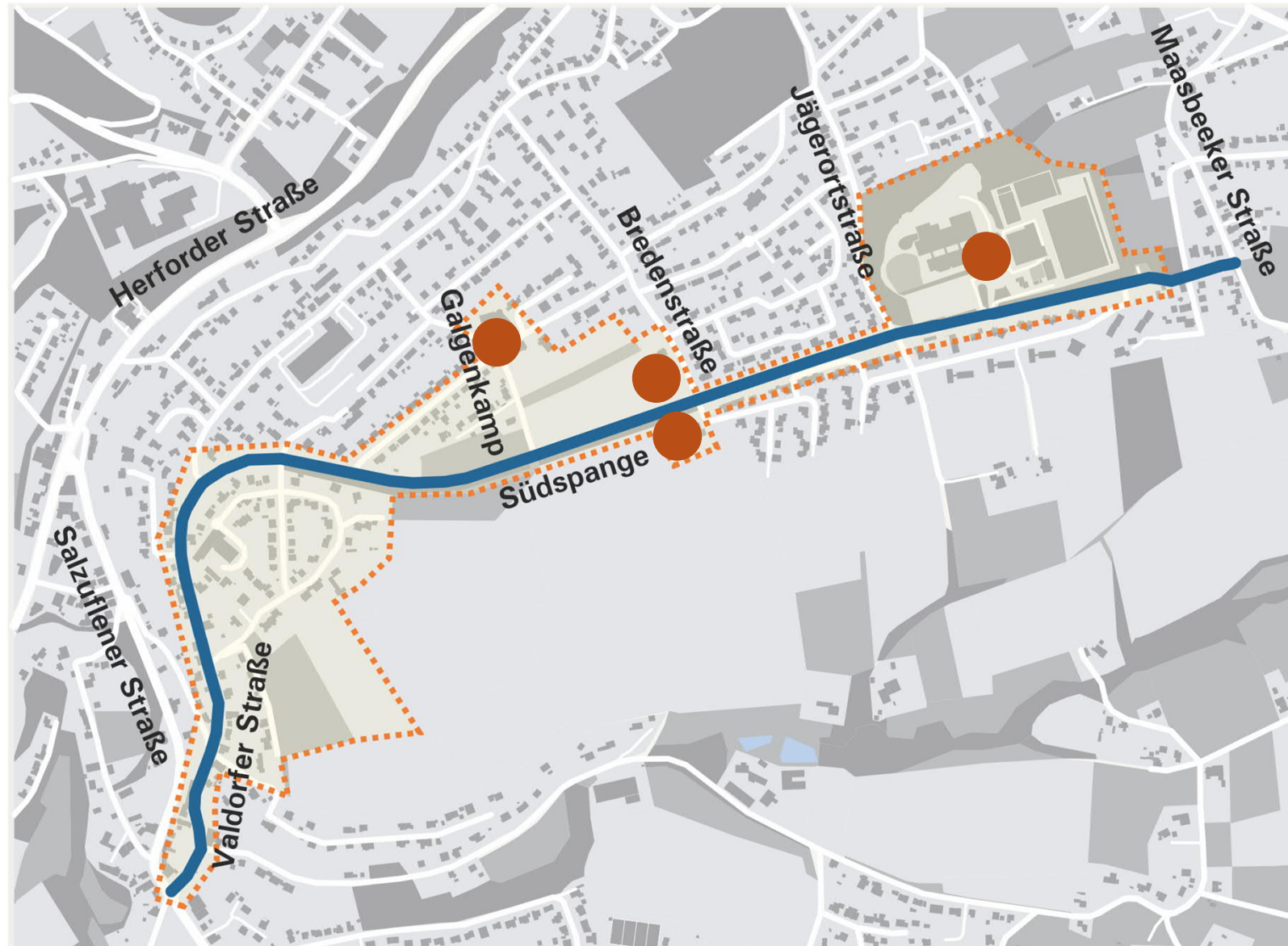
- Anbindung Schulgelände für den Fußverkehr
- Gehweg südlich Schulparkplatz
- Neuordnung Stellplätze





Verkehrsversuch Fahrradstraße Südspange





Ausbau von Radabstellanlagen

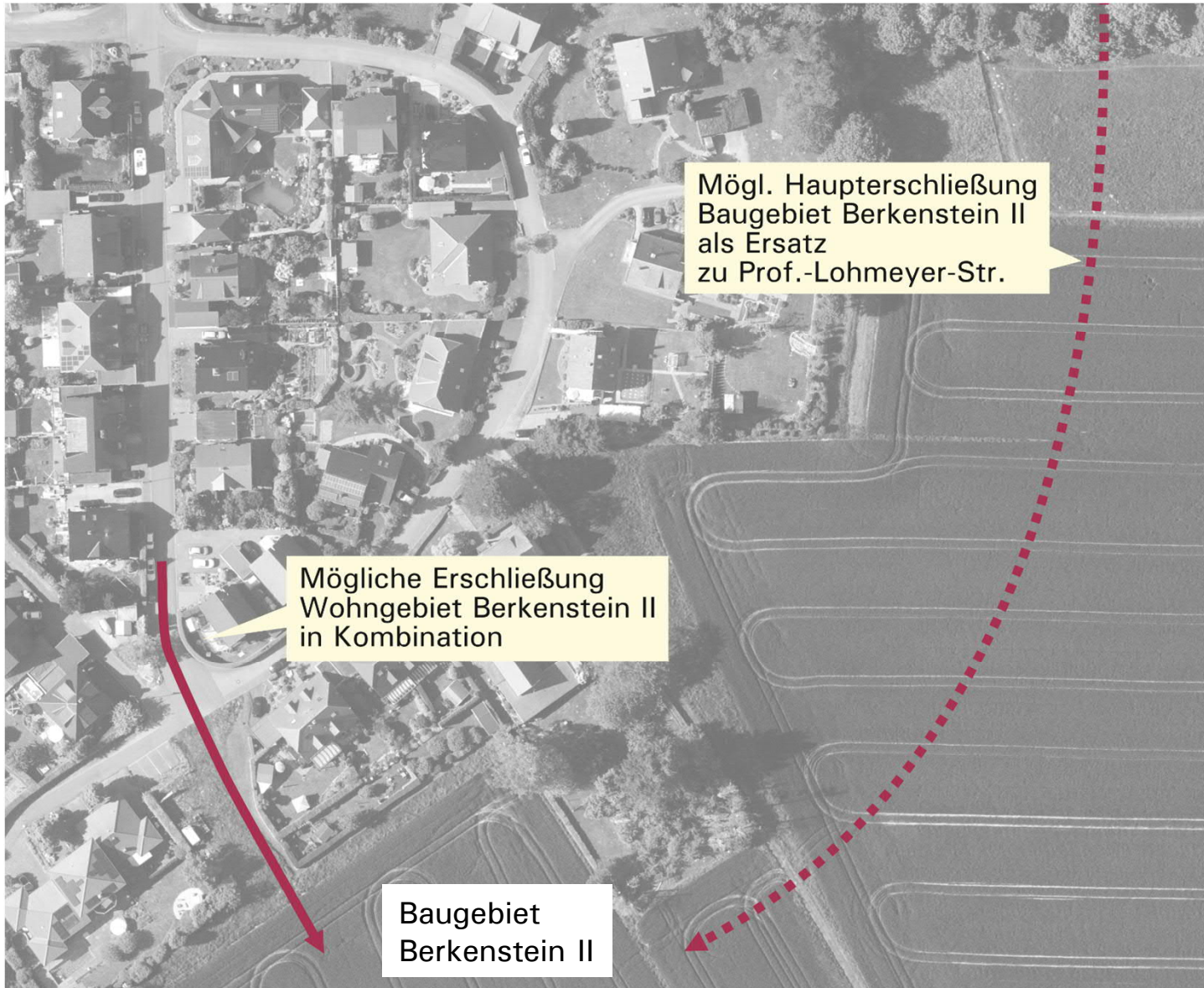


Maßnahmenvorschläge Kfz-Verkehr

Vor dem Hintergrund der Entwicklung der Baugebiete Galgenkamp und Berkenstein II sorgt vor Allem letzteres für große Sorgen in der zukünftigen Abwicklung von Baustellenverkehren mit schweren Lkw und den Neuverkehren des neuen Wohngebietes. Aktuell kann das zukünftige Baugebiet Berkenstein II nur über die Prof.-Lohmeyer-Straße erschlossen werden. Die Prof.-Lohmeyer-Straße weist als Wohnstraße einen eher schmalen Fahrbahnquerschnitt mit einem einseitigen Multifunktionsstreifen auf. Dieser wird abschnittsweise als Parkstreifen genutzt. Der Fußverkehr findet daher auf der Fahrbahn statt. Eine Erschließung von der Valdorfer Straße über die Straße Im Witthausfeld ist aktuell auf Grund zu geringen Ausbauzustandes nicht möglich. Die Prof.-Lohmyer-Straße ist in ihrer heutigen Form nicht als Erschließungsstraße für Baustellenverkehre geeignet. Für eine zukünftige Abwicklung von Neuverkehren des Wohngebietes bedarf es mindestens einer weiteren Anbindung.

Eine Anbindung von Berkenstein II über die nördlich angrenzenden Ackerflächen wurde untersucht, ist aber aufgrund fehlender Grunderwerbsmöglichkeiten aktuell nicht machbar. Ein Planfeststellungsbeschluss könnte hier Abhilfe schaffen und sollte geprüft werden.

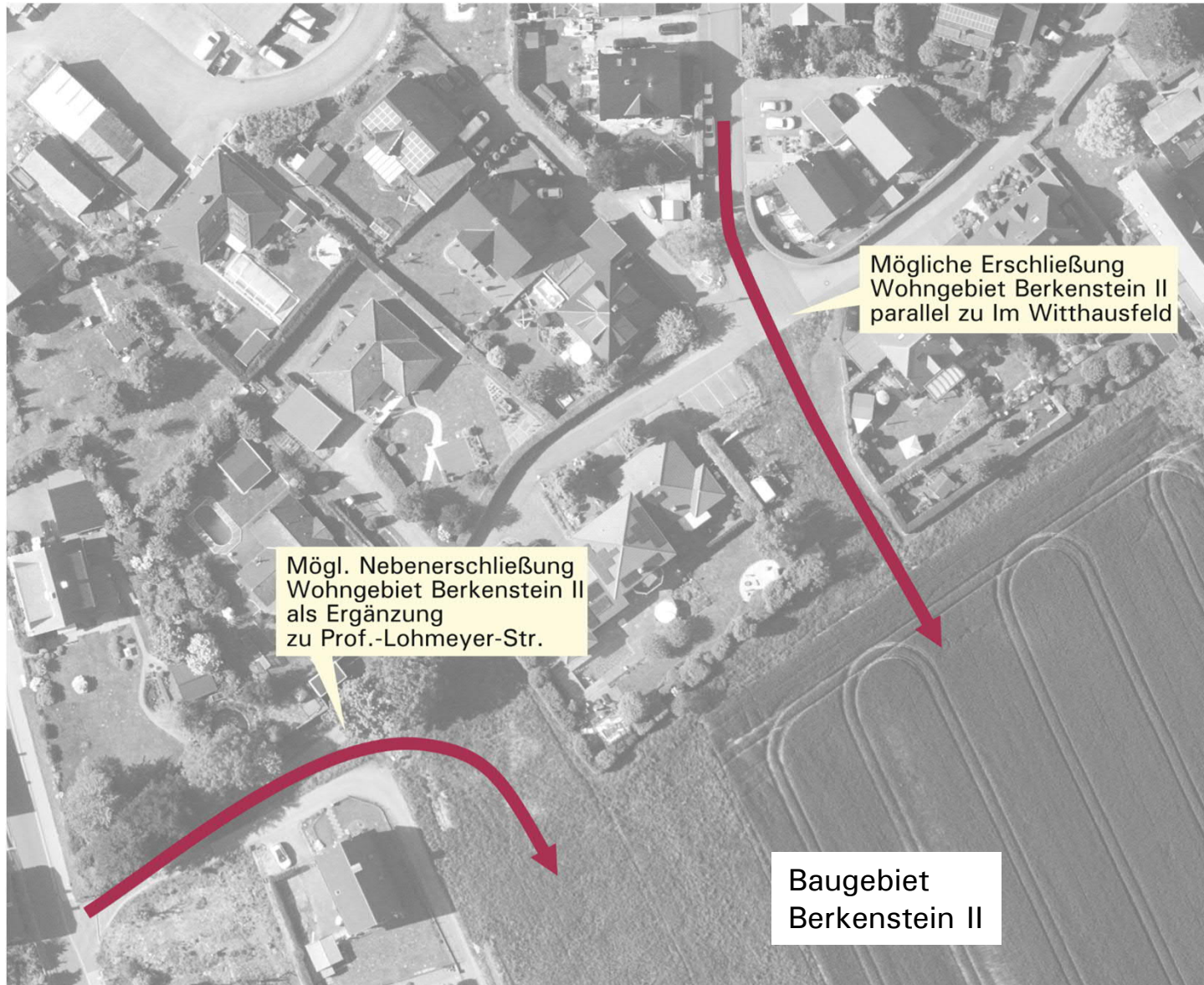
Mit einem Ausbau der Straße im Witthausfeld könnte eine direkte Anbindung an die Valdorfer Straße geschaffen werden. Hierfür sind aber detaillierte Planungen erforderlich.



Erschließung Berkenstein II

- Hapterschließung Baustellenverkehre über Osten
- Hapterschließung Wohngebiet über Osten, Kombination mit Prof.-Lohmeyer-Straße





Erschließung Berkenstein II

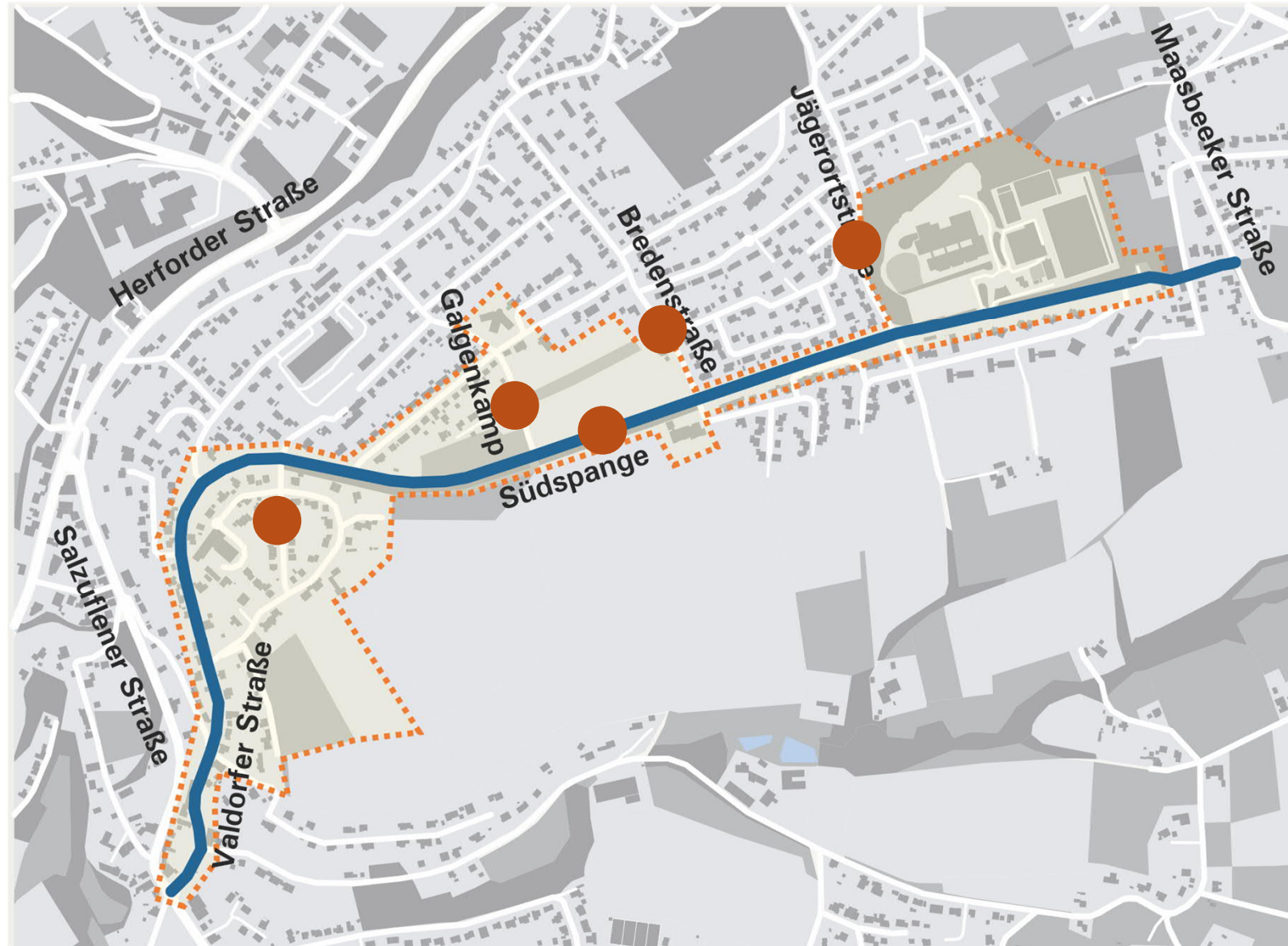
- keine Baustellenverkehre über Prof.-Lohmeyer-Straße
- Erschließung Wohngebiet Berkenstein II als Kombination



Maßnahmenvorschläge Kfz-Verkehr

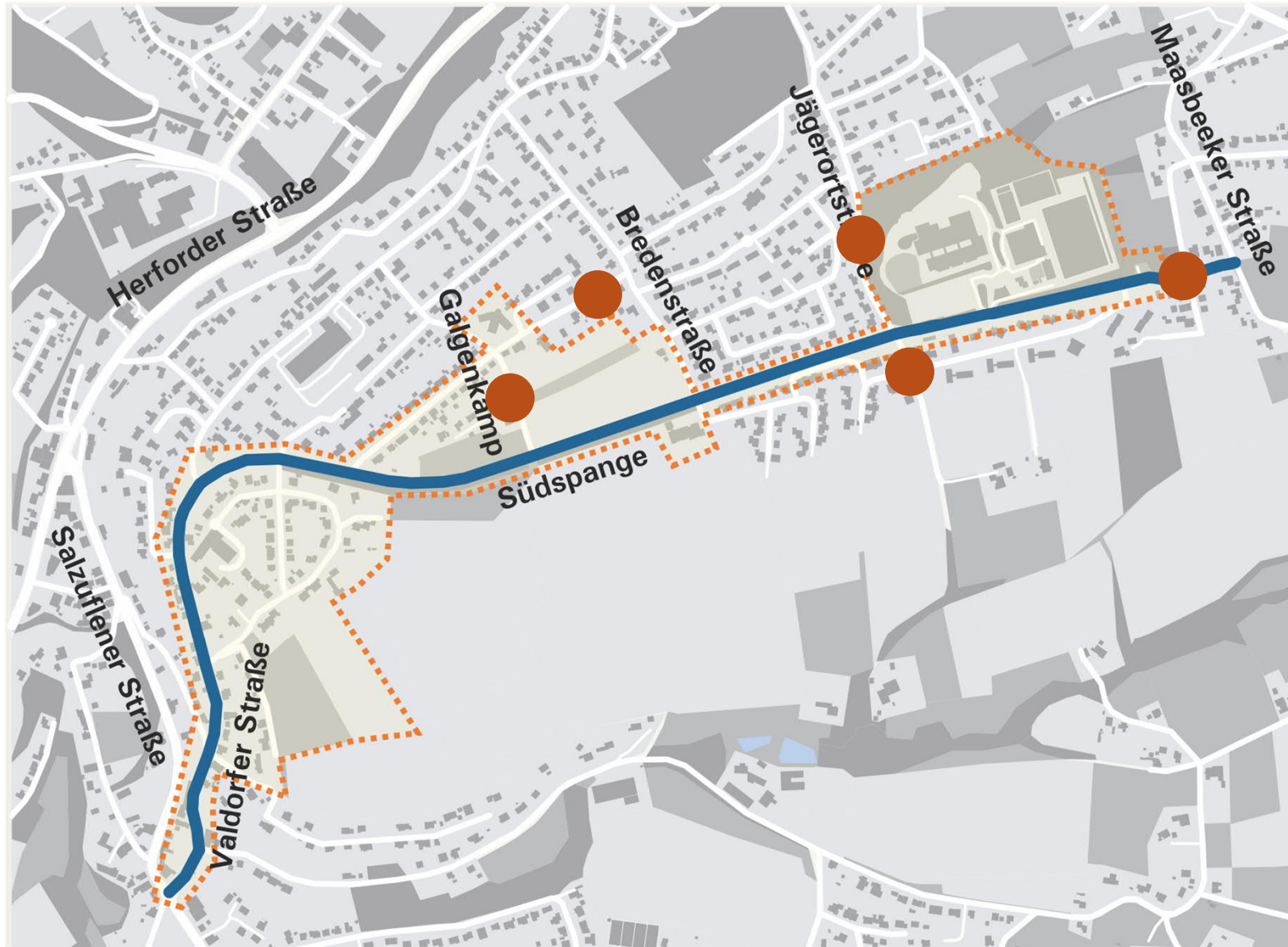
Im Untersuchungsbereich weisen gerade die Nebenstraßen Galgenkamp und Jägerortstraße massive Schäden am Fahrbahnbelag auf. Hier sollte zeitnah mit einer Oberflächensanierung begonnen werden. Vor dem Hintergrund der Entwicklung der Baugebiete Galgenkamp und Berkenstein II sollte die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen in den Nebenstraßen geprüft werden. Im Verlauf der Südspange kann mit dem Verkehrsversuch Fahrradstraße die Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr deutlich gesenkt werden.

In den Diskussionen wurde immer wieder über das Thema Reduzierung von Durchgangsverkehr gesprochen. Hierfür gibt es unterschiedliche Lösungen, um diesen zu reduzieren. Zur Vermeidung von Schwerverkehr können in sensiblen Bereichen Durchfahrverbote für Lkw verhängt werden. In Abschnitten mit sehr schmalen Querschnitten können Haltverbote Konflikte im Begegnungsfall Lkw <-> Pkw vermindern. Um Durchgangsverkehre großräumig zu verlagern, können auf bestimmten Straßen im Netz Einbahnstraßenregelungen eingerichtet werden. Hierfür bedarf es aber einer detaillierten Verkehrsanalyse und Netzplanung, um die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes zu erhalten und sensible Bereiche, wie Wohngebiete, KiTa und Schulen zu schützen.



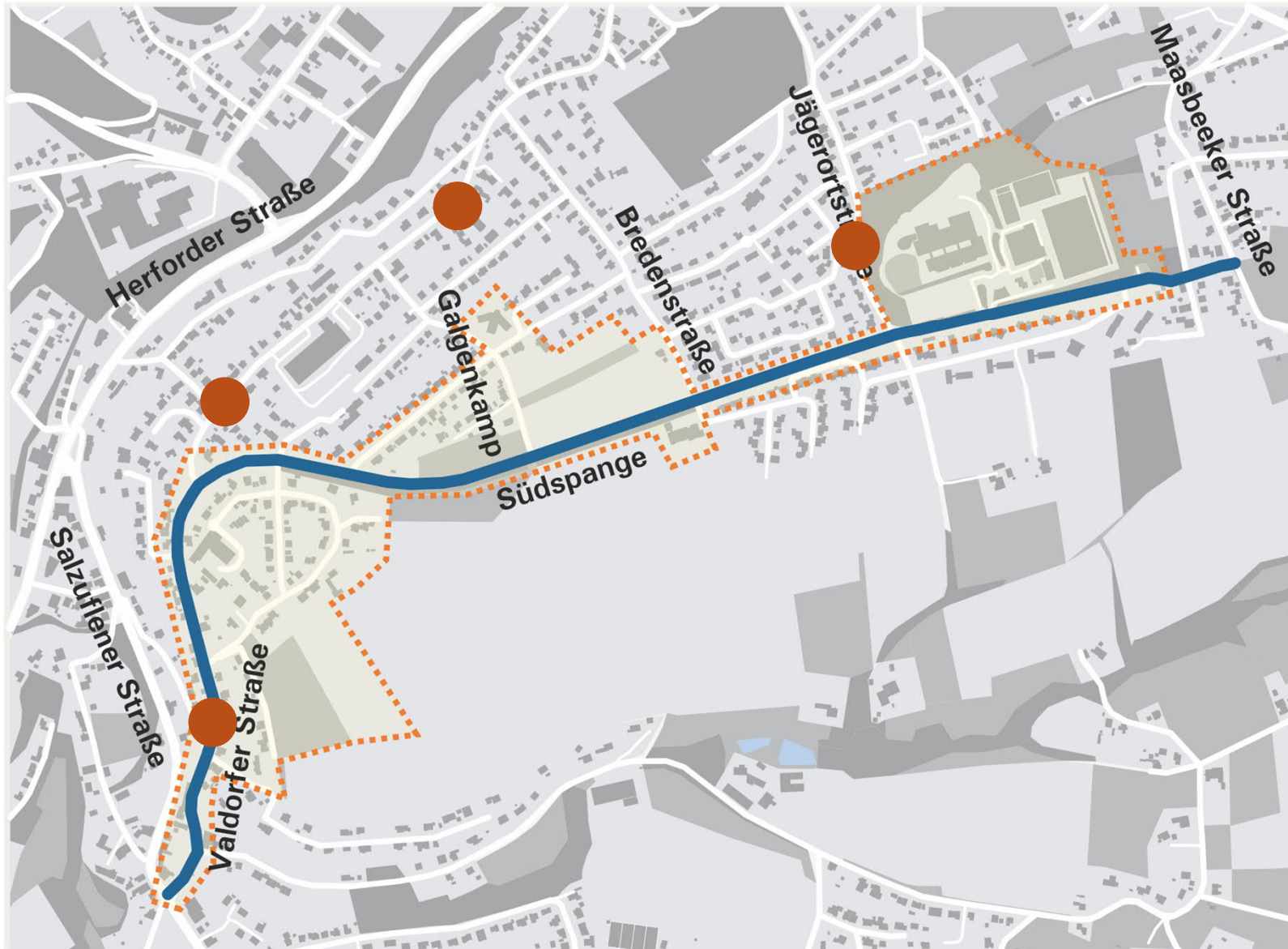
Geschwindigkeitsreduzierung





Oberflächensanierung





Diskussionsvorschläge für Straßenräume mit geringen Breiten

- Durchfahrverbote für Lkw



- Haltverbote für Kfz



- Einbahnstraßenregelungen



Vorschlag – Prioritätenliste

Kurzfristige Umsetzung

- Verkehrsversuch Fahrradstraße mit Beschilderung und Markierung
- Einrichtung von Fahrradabstellanlagen
- Oberflächensanierung

Kurz- bis mittelfristige Umsetzung

- Einrichtung von Querungshilfen/Fußgängerüberwege/Gehwegüberfahrten
- Umbau Knotenpunkte zu Kreisverkehren
- Einrichtung Gehwege im Bereich des Schulgeländes
- Einrichtung Fahrradstraße (nach Evaluation Verkehrsversuch)
- Geschwindigkeitsreduzierungen

Mittel- bis langfristige Umsetzung

- Erschließung Baugebiet Berkenstein II
- Verkehrsverlagerung Lkw-Verkehre

Fazit

In den ersten Diskussionen mit den Beteiligten vor Ort zeigte sich ein vielschichtiges Bild von Problemen und Sorgen. Wie kann der Fußverkehr vor Allem von Schülerinnen und Schülern sicher geführt werden. Wie kann die Situation im Radverkehr für die Alltagswege verbessert werden. Wie sollen zukünftig die Hol- und Bringverkehre für die KiTa abgewickelt werden. Welche Auswirkungen haben die geplanten Baugebietsentwicklungen für die Menschen vor Ort und wie können die Neuverkehre sicher geführt werden.

Das Verkehrskonzept Südspange zeigt hier Maßnahmenvorschläge auf, mit denen die verkehrliche Situation im Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr für Menschen vor Ort deutlich verbessert werden kann. Einige dieser Maßnahmen können mit einem geringen Investitionsaufwand relativ zeitnah umgesetzt werden. Für andere Maßnahmen wird für Planungsleistungen und Abstimmungen deutlich mehr Zeit benötigt.