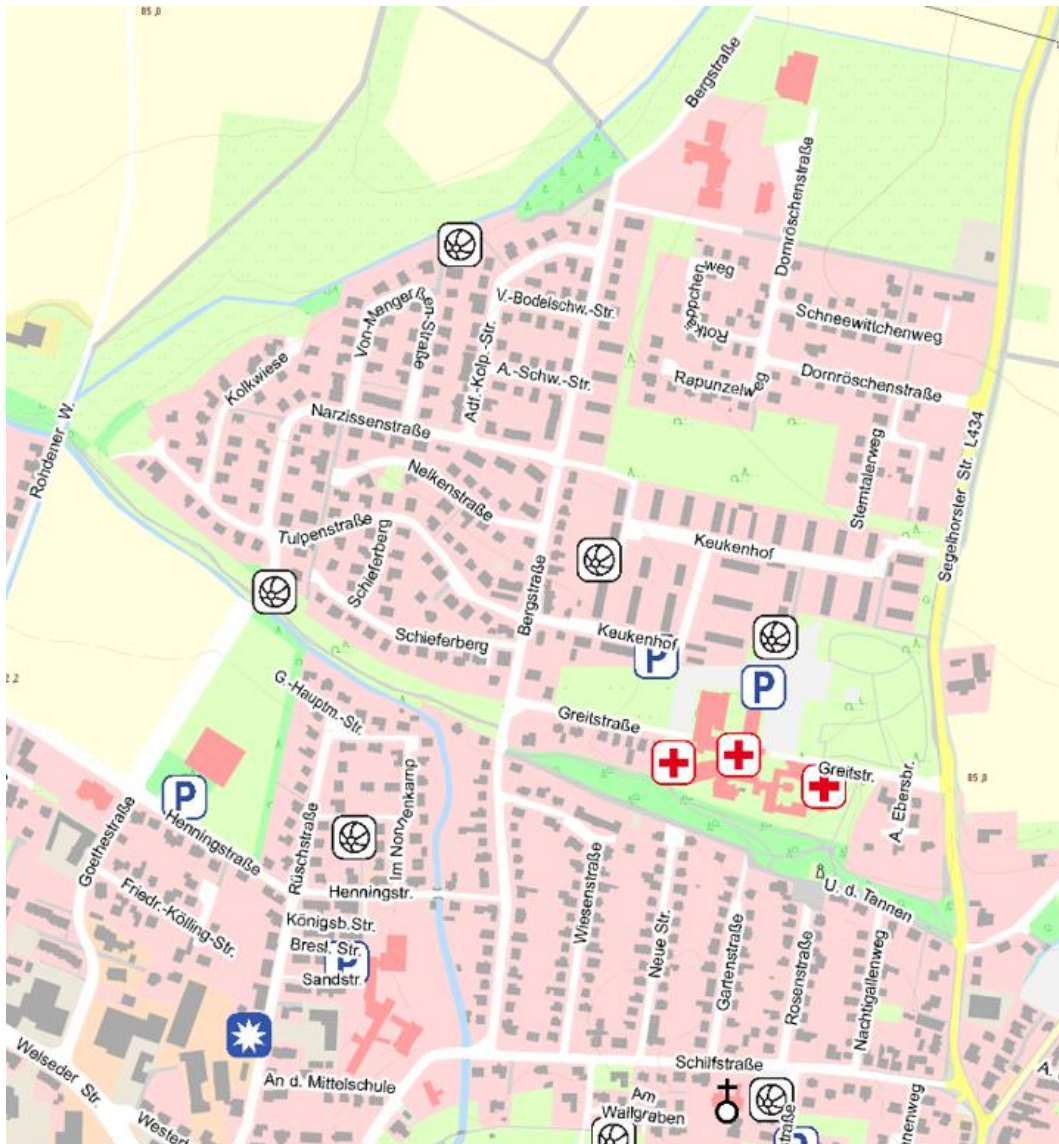




Verkehrstechnische Stellungnahme zum Ausbau der Bergstraße im Auftrag der Stadt Hessisch-Oldendorf

(1) Die Stadt Hessisch Oldendorf plant im Jahr 2018 und in den Folgejahren den Ausbau der Bergstraße. Vorgesehen sind derzeit 3 Bauabschnitte. Aufgrund der besonderen Bedeutung der Straße (Wohnstraße sowie Sammelstraße und Zubringer zur Grundschule am nördlichen Ende der Straße) sollen im Rahmen dieser Stellungnahme Hinweise und Empfehlungen zur Gestaltung des Straßenquerschnitts gegeben werden.

(2) Zu berücksichtigen sind die Breiten für die Fahrbahn und die Fußwege unter Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs (hoher Parkdruck im Verkehrsraum).





(3) Die Bergstraße ist Teil einer Tempo-30-Zone. Die hier mit dem Kfz oder dem Fahrrad fahrenden oder zu Fuß gehenden Verkehrsteilnehmer sind fast ausschließlich ortskundig. Die bestehenden Verkehrsregelungen sind demnach bekannt. Dies bedeutet natürlich nicht zwangsläufig, dass sich auch alle Verkehrsteilnehmer exakt an die Regelungen halten.

(4) Die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr ist asphaltiert. Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind nicht vorhanden. Die Kreuzungen und Einmündungen sind optisch nicht hervorgehoben.



Einmündungsbereich Schilfstraße



Bergstraße, Abschnitt Schilfstraße - Henningstraße



Bergstraße, Abschnitt Schieferberg - Tulpenstraße/ Keukenhof



Bergstraße, Abschnitt Narzissenstraße - Albert-Schweitzer-Straße

(5) Der Straßenquerschnitt zwischen den Grundstücken ist je nach Abschnitt ca. 8 bis 9 m breit. Die Bergstraße verfügt derzeit über eine Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr von ca. 5,00 bis 5,50 m, Die Gehwege sind beidseitig ca. 1,25 bis 1,75 m breit (in einzelnen Abschnitt auch breiter).

(6) Auf allen Abschnitten der Bergstraße sind wechselseitig Pkw abgestellt. Aufgrund der häufigen Grundstücksanbindungen sind die möglichen Parkbereiche in Teilen der Bergstraße auch ohne Markierung in der Praxis bereits vorgegeben.



(7) Bedingt durch die wechselseitig parkenden Pkw wird der Verkehrsraum für den fließenden Kfz-Verkehr eingengt, wodurch die gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert werden.

(8) Aufgrund der freizuhaltenden Grundstücksausfahrten ist die verbleibende Durchfahrt zwischen den wechselseitig parkenden Fahrzeugen zum Teil nur schmal. Pkw können hier mit verlangsamter Geschwindigkeit gut passieren. Lkw (auch Rettungsfahrzeuge) müssen an diesen Stellen mit deutlich verminderter Geschwindigkeit fahren, was in Wohnstraßen oder gar Wohnwegen aber üblich ist. Grundsätzlich kann es vorkommen, dass Pkw so abgestellt werden, dass die auch rechtlich erforderliche Durchfahrtbreite für Rettungskräfte nicht eingehalten wird. Im Rahmen der durchgeführten Verkehrsbeobachtungen war dies aber nicht der Fall.

(9) Fußgänger können die vorhandenen Gehwege nutzen. Die Breite von ca. 1,25 bis 1,75 m ist in bestehenden Wohnquartieren üblich. Die Straße ist zentraler Schulweg. Kinder nutzen die Gehwege zu beiden Fahrbahnseiten.

(10) Der Fahrradverkehr kann und sollte in der Tempo-30-Zone auf der Fahrbahn erfolgen. Dabei gilt, dass Kinder bis 10 Jahren den Gehweg benutzen dürfen, Kinder bis 8 Jahren auch mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren müssen.

(11) Im Rahmen des Ausbaus der Straße könnte der Straßenraum umgestaltet werden. Im Folgenden sollen mögliche Varianten dargestellt und bewertet werden.

(12) Die Markierung der Parkstände würde den ruhenden Verkehr besser ordnen. Es könnte dann verhindert werden, dass Pkw so abgestellt werden, dass die Durchfahrt für Rettungskräfte zu schmal wird. Aufgrund der zu berücksichtigenden Fahrkurven und der erforderlichen Länge der Parkstände gemäß Richtlinien würden dadurch aber zahlreiche in der Praxis nutzbare Parkstände entfallen.

(13) Die Parkstände müssen so markiert werden, dass alle Pkw in ihren unterschiedlichen Größen dort parken können. Teilweise reicht die Länge zwischen zwei Grundstücksanbindungen aber nicht aus, um hier einen richtigen Stellplatz auszuweisen. Ein kleinerer Pkw könnte hier dann zwar in der Praxis parken, dies wäre aber rechtlich nicht zulässig.

(14) Durch eine Markierung würde sich der Parkdruck entsprechend weiter erhöhen. Es wäre zu erwarten, dass Pkw eben auch etwas über die Begrenzungen hinaus abgestellt werden. Die markierte Fahrgasse würde dadurch wiederum eingengt.

(15) Es wird deshalb empfohlen, die derzeitige Parkregelung ohne Markierung der Parkstände beizubehalten.

(16) Eine Verbreiterung der Gehwege würden Fußgängern und Fahrrad fahrenden Kindern mehr Platz und Komfort bieten und wäre damit zu begrüßen. Allerdings würde hierdurch der Verkehrsraum für den Kfz-Verkehr stark eingengt. Insbesondere in den Abschnitten mit häufigen wechselseitigen Grundstückszu-



fahrten würden zahlreiche zur Verfügung stehende Stellplätze entfallen. Diese wären nicht mehr nutzbar, da ansonsten keine ausreichende Fahrgasse (insbesondere für Rettungskräfte) verbleibt.

(17) Aufgrund des vorhandenen Parkdrucks ist zu befürchten, dass Fahrzeuge bei einem knapperen Parkplatzangebot verstärkt so abgestellt werden, dass Rettungsfahrzeuge hier nicht mehr passieren können.

(18) Eine Verbreiterung der Gehwege wäre demnach grundsätzlich wünschenswert, könnte aber im Kfz-Verkehr zu spürbaren Problemen führen und ist deshalb nicht sinnvoll.

(19) Die Verbreiterung des Gehweges auf einer Seite wäre möglich, wenn zugleich der Gehweg auf der anderen Fahrbahnseite schmaler wird oder sogar ganz entfällt.

(20) Allerdings nutzen die Fußgänger inklusive der Schulkinder beide Fahrbahnseiten. Eine Bevorzugung einer Fahrbahnseite würde dazu führen, dass Fußgänger und eben auch die Schulkinder die Fahrbahnseite aus diesem Grund wechseln würden oder sogar müssten.

(21) Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es aber wesentlich sinnvoller, dass Schulkinder die Straßenseite dort wechseln, wo es am sichersten ist. Beim Einüben des Schulweges können die Eltern den Kindern sichere Stellen aufzeigen.

(22) Beide Gehwege sollten deshalb eine vergleichbare Breite aufweisen. Die Bevorzugung einer Straßenseite ist nicht sinnvoll.

(23) Innerhalb der Tempo-30-Zone können die Kreuzungen und Einmündungen farblich hervorgehoben werden, um die Rechts-vor-Links-Regelung zu verdeutlichen. Allerdings sind die Verkehrsteilnehmer fast ausschließlich ortskundig. Gerade ortunkundige Verkehrsteilnehmer fahren auch entsprechend vorsichtig und langsam. Eine zusätzliche Markierung der Kreuzungen und Einmündungen ist demnach nicht erforderlich.

(24) Fazit: Aufgrund der zur Verfügung stehenden Breite des Straßenraumes zwischen den Grundstücksgrenzen ist eine optimale Aufteilung des Verkehrsraumes gemäß Richtlinien nicht möglich. Hierzu tragen auch die wechselseitigen Grundstückszufahrten in unterschiedlichen Abständen bei, die eine Ordnung des ruhenden Verkehrs erschweren.

(25) Grundsätzlich wäre eine andere Aufteilung der Verkehrsflächen möglich. Dies führt aber immer zu Einschränkungen an anderen Stellen und für andere Verkehrsteilnehmer. Es wird deshalb empfohlen, die derzeitige Aufteilung des Straßenraumes mit den vorhandenen Breiten der Fahrbahn und der Gehwege im Wesentlichen beizubehalten.

Hannover, 06.02.2018
Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias