

VEP



FORTSCHREIBUNG DES VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANS KAMP-LINTFORT

FÜR DEN BEREICH DER INNENSTADT

Verkehrsentwicklungsplan Kamp-Lintfort

Oktober 2005
Auftraggeber
Stadt Kamp-Lintfort
Stadtplanungsamt
47462 Kamp-Lintfort

Bearbeitung:

Büro für Verkehrs- und Stadtplanung
BVS Rödel & Pachan
Kirchhoffstraße 80
47475 Kamp-Lintfort
Telefon: 0 28 42 / 47 03 88 und 0 28 04 / 88 20
Telefax: 0 28 04 / 88 20
e-mail: BVS-Roedel-Pachan@t-online.de



I	INHALTSVERZEICHNIS	SEITE
I.....	Inhaltsverzeichnis	2
1.....	Einführung	3
1.1.....	Anlass und Ziel der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Kamp-Lintfort.....	3
1.2.....	Stand der bisherigen Umsetzung des VEP 2000	3
2.....	Verkehrliches Leitbild für die Innenstadt	5
3.....	Erreichbarkeit Motorisierter Individualverkehr	8
3.1.....	Gestaltung Prinzenplatz	9
3.2.....	Verkehrsregelung Freiherr-vom-Stein-Straße	12
3.3.....	Öffnung der Fußgängerzone Moerser Straße	16
3.4.....	Kreuzung Friedrichstraße/ Montplanetstraße/ Königstraße	18
3.5.....	Öffnung der Friedrichstraße im Zweirichtungsverkehr	21
3.6.....	Wilhelmstraße	23
3.7.....	Ringstraße.....	31
4.....	Erreichbarkeit ÖPNV.....	35
4.1.....	Stadtbus Kamp-Lintfort.....	35
4.2.....	NiederrheinBahn	36
5.....	Erreichbarkeit Radverkehr	38
5.1.....	Instrumente	38
5.2.....	Qualitätsstandards	41
5.3.....	Vorgehensweise bei der Analyse des Radverkehrsnetzes	43
5.4.....	Zehn kurzfristig umsetzbare Maßnahmen für den Radverkehr	44
5.5.....	Beispiel: Oststraße.....	44
6.....	Erreichbarkeit Fußgängerverkehr	52
6.1.....	Fußgängerbereiche (auch „Fußgängerzonen“)	52
6.2.....	Verkehrsberuhigte Bereiche.....	52
6.3.....	Tempo 30-Zonen.....	52
6.4.....	Verbesserung der Überquerbarkeit von Straßen	53
6.5.....	Gestaltung des öffentlichen Raumes in der Innenstadt	54
.....	Anhang A	56
.....	Radverkehr, Datenblätter zu Lücken im Radverkehrsnetz.....	57
.....	Radverkehr, Datenblätter zu Knoten im Radverkehrsnetz	77
.....	Anhang B, Abbildungen aus dem Text in vergrößerter Form	90

1. Einführung

1.1 *Anlass und Ziel der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Kamp-Lintfort*

Der Rat der Stadt Kamp-Lintfort hat mit seinem einstimmigen Beschluss vom 19.12.2000 die Richtung für die Verkehrsentwicklung in Kamp-Lintfort vorgegeben. Demnach soll sich die künftige Verkehrsplanung in der Stadt an den im Szenario „Nachhaltiger Stadtverkehr“ dargestellten Zielen orientieren. Damit verbunden ist eine gezielte Förderung des sogenannten Umweltverbundes, also des Fußgänger- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs. Am 15.07.2003 hat der Planungs- und Verkehrsausschuss beschlossen, den Verkehrsentwicklungsplan für den Bereich der Innenstadt fortzuschreiben.

Das im Rahmen des Stadtmarketing-Prozesses erarbeitete Innenstadtentwicklungskonzept definiert „gute Erreichbarkeit“ und „leichte Orientierung“ als wesentliche Ziele und damit eine zentrale Aufgabe der Innenstadtentwicklung: „Kamp-Lintfort ist eine kompakte Stadt, eine Stadt der kurzen Wege. Die Erreichbarkeit der Innenstadt kann für alle Verkehrsteilnehmer auch noch verbessert werden. Der hohe Fahrradanteil ist ein Qualitätsmerkmal, das ausgebaut werden sollte. Die Orientierbarkeit für Besucher der Stadt muss verbessert werden.“

Der Betrachtungsmaßstab des Verkehrsentwicklungsplanes 2000 war auf die Gesamtstadt und alle Verkehrsarten bezogen. Aufbauend auf dem Verkehrsentwicklungsplan 2000 werden für den Bereich der Innenstadt die bereits erarbeiteten Handlungsempfehlungen und Maßnahmen nun weiter konkretisiert und ausgearbeitet als dies auf der Maßstabsebene des gesamtstädtischen Entwicklungsplanes bislang möglich war. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt und zur Verbesserung der Orientierung werden dabei Maßnahmenvorschläge für alle Verkehrsarten dargestellt und in die integrierte Betrachtung einbezogen.

Gerade der Stadtmarketingprozess hat gezeigt, dass sich viele verkehrliche Fragestellungen und Maßnahmenvorschläge vor allem auf den Bereich der Innenstadt fokussieren. Viele der Vorschläge können jedoch aufgrund ihrer Abhängigkeiten und Wirkungszusammenhänge nicht losgelöst betrachtet werden, sondern sind in den Gesamtkontext einzuordnen, so zum Beispiel verschiedene Varianten der Verkehrsregelung für die Freiherr-vom-Stein-Straße oder der Vorschlag, die Friedrichstraße im Abschnitt zwischen Moerser Straße und Königstraße wieder in beide Fahrrichtungen für den Kfz-Verkehr zu öffnen. Die VEP-Fortschreibung prüft diese Vorschläge hinsichtlich ihrer verkehrlichen Effekte auf Grundlage des Verkehrsprognosemodells. Zunächst soll jedoch die Fortschreibung auch dazu genutzt werden, den aktuellen Umsetzungsstand des Verkehrsentwicklungsplanes darzustellen (Kap. 1.2). Im Anschluss wird die Zielsetzung „gute Erreichbarkeit und leichte Orientierung“ in ein verkehrliches Leitbild für die Innenstadt übertragen (Kap. 2), aus dem sich dann die Maßnahmenvorschläge für die jeweiligen Verkehrsarten ableiten bzw. anhand dessen das verkehrliche Erfordernis und die Sinnhaftigkeit einzelner Maßnahmen beurteilt werden kann.

1.2 *Stand der bisherigen Umsetzung des VEP 2000*

Der Verkehrsentwicklungsplan und die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist auf einen Zeitraum von etwa zehn Jahre ausgerichtet. Von daher bietet die Fortschreibung des

VEP nach fünf Jahren auch Anlass für eine Zwischenbilanz. Die nachfolgende Abbildung stellt den derzeitigen Umsetzungsstand von Maßnahmen aus dem VEP dar. Weitere Projekte wie das Stadtbussystem oder die Niederrheinbahn wurden zwischenzeitlich ebenfalls intensiv planerisch-konzeptionell weiter verfolgt und für entsprechende Maßnahmen- und Förderprogramme gemeldet. Von daher ist festzustellen, dass sich das Planungsinstrument „Verkehrsentwicklungsplan“ in der Umsetzungspraxis in den vergangenen Jahren bewährt hat und maßgeblich zu einem zielgerichteten verkehrsplanerischen Handeln in der Stadt beigetragen konnte.

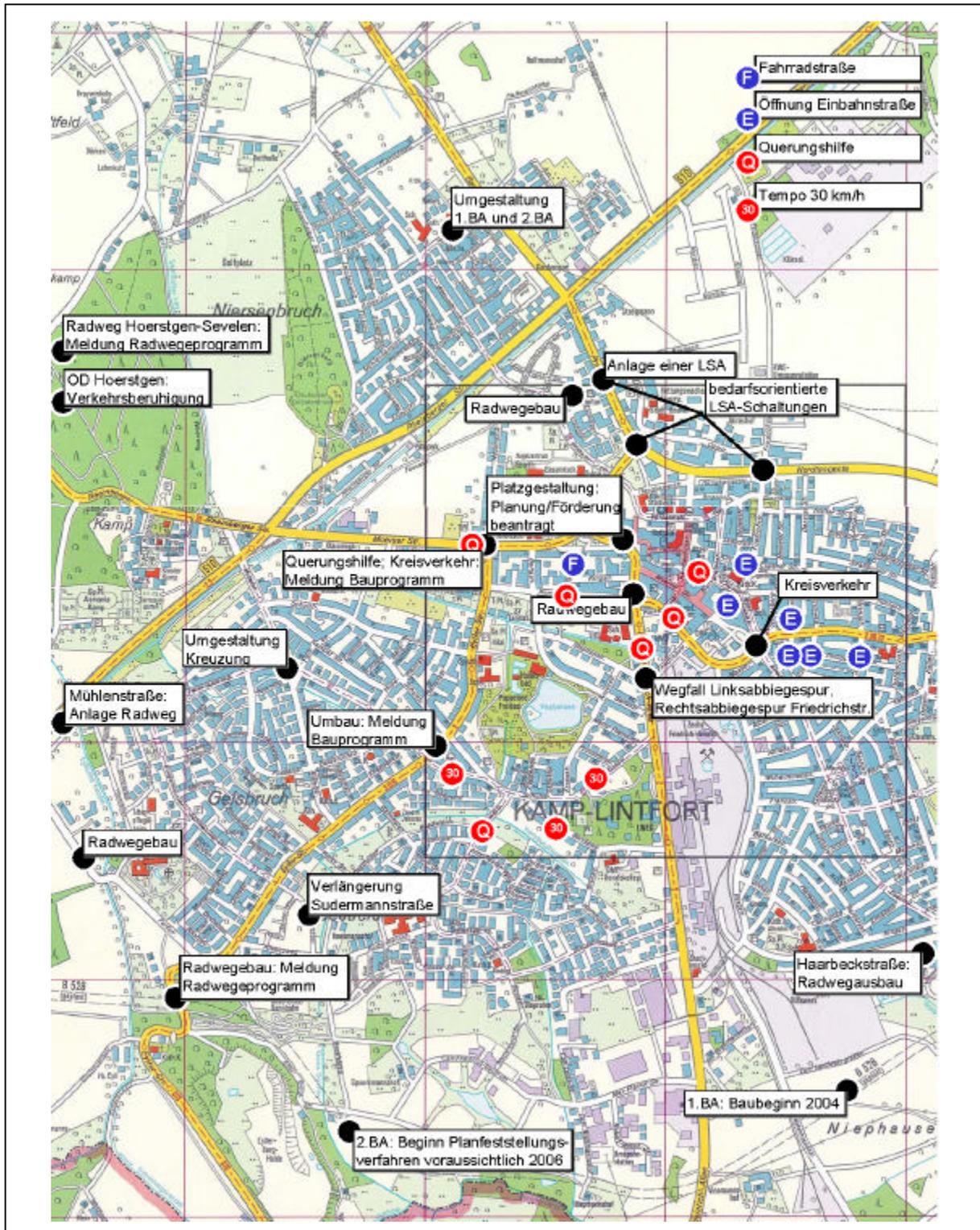
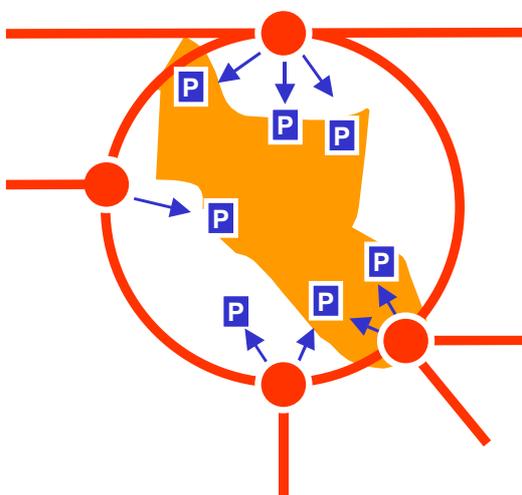


Abbildung 1: Umgesetzte Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2000

2. Verkehrliches Leitbild für die Innenstadt

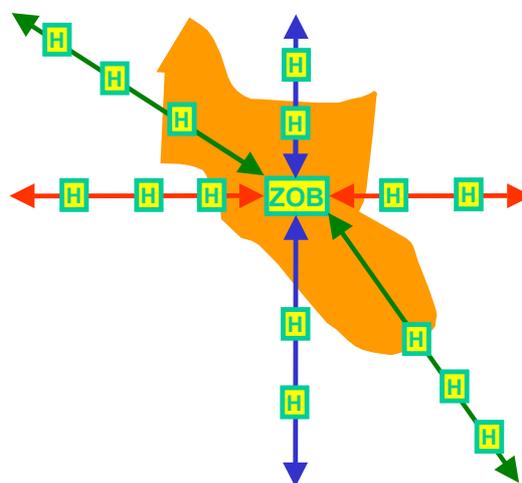
Das allgemeine Ziel, die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsarten und -teilnehmer und die Orientierung insbesondere für die Besucher der Stadt zu verbessern, gilt es zunächst in ein verkehrlich-räumliches Leitbild umzusetzen. Dabei geht das Leitbild von idealtypischen Erschließungssystemen für die einzelnen Verkehrsarten aus und führt diese dann integrativ zu einem Gesamtsystem für die Kamp-Lintforter Innenstadt zusammen. Aus dem verkehrlichen Leitbild leiten sich die entsprechenden verkehrlichen Entwicklungsziele für die einzelnen Teilräume der Innenstadt ab. Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplanes ist es u.a. die erforderlichen Maßnahmen zu formulieren, die sich aus den Entwicklungszielen ergeben. Das verkehrliche Leitbild dient aber auch als Orientierungsmaßstab für die Bewertung der Sinnhaftigkeit und des Erfordernisses von Maßnahmenvorschlägen. Für die einzelnen Verkehrsarten werden nachfolgend zunächst die idealtypischen Erschließungssysteme dargestellt.

Idealtypisches Erschließungssystem „Innenstadt“ für die einzelnen Verkehrsarten



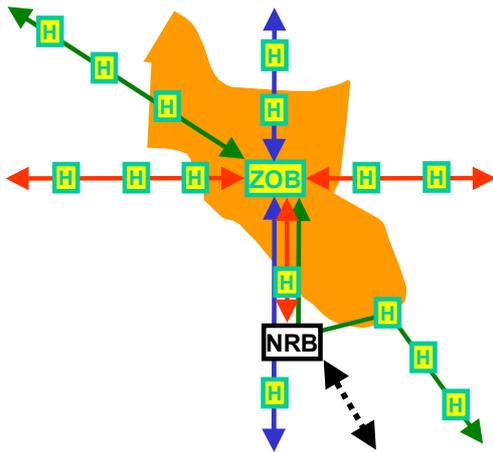
Motorisierter Individualverkehr

- Bündelung der Hauptverkehrsströme (insb. Durchgangsverkehr) auf ein Ringsystem um die Innenstadt; Vorhaltung des Innenstadtbereichs ausschließlich für Erschließungsverkehr
- großräumige Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf das Umgehungsstraßennetz (B 528, B 510, Nordtangente, A 57)
- verkehrsstädtebauliche Ausbildung von Stadteingängen als Orientierungspunkte mit Verteilerfunktion
- Ausbau des Parkplatzangebotes vorrangig im Süd-Osten der Innenstadt im Zuge der städtebaulichen Entwicklung der Bereiche ABC-Gelände, „drei weiße Riesen“ und nördliches Zechengelände
- Vermeidung von Parksuchverkehr durch direkte Erschließung und Parkleitsystem
- angebots- und nachfrageorientierte Parkraumbewirtschaftung



ÖPNV - Stufe 1

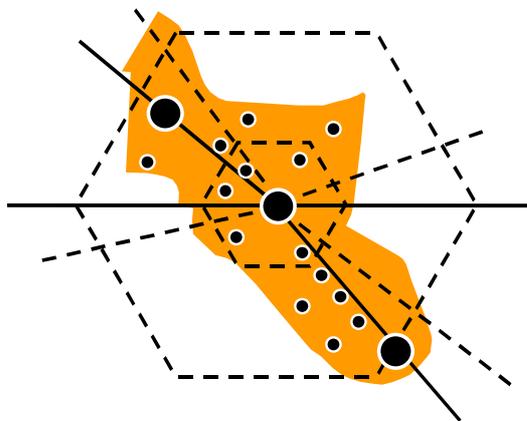
- Trennung von kommunalen und regionalen ÖPNV-Angeboten durch Einrichtung eines Stadtbus-Systems und „Straffung“ des Regionalliniennetzes
- Ausrichtung des Stadtbus-Systems auf die Innenstadt
- flächendeckende Erschließung der Wohngebiete; Erreichbarkeit der Innenstadt in maximal 15 Minuten
- Verknüpfung aller Linien an einem zentral gelegenen Rendez-vous-Haltepunkt, dessen Standort sich im Bereich der heutigen Haltestelle „Neues Rathaus“ befindet
- Ausbau des Rendez-vous-Haltepunktes zu einem funktional und städtebaulich attraktiven Verknüpfungspunkt inmitten der Innenstadt



ÖPNV - Stufe 2

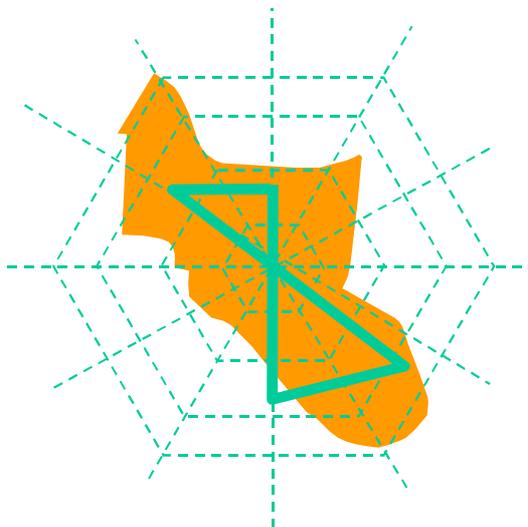
- Aktivierung der Zechenbahn für den SPNV mit einer direkten Anbindung an Moers und Duisburg (Niederrheinbahn)
- Endhaltpunkt der Niederrheinbahn im Bereich des nördlichen Zechengeländes am Rande der Innenstadt
- Einbindung des Haltepunktes in die städtebauliche Gesamtentwicklung des Bereichs
- Modifizierung des Stadtbus-Systems mit zusätzlicher Verknüpfung am SPNV-Haltepunkt

Radverkehr



- Ausbildung eines auf die Innenstadt ausgerichteten regionalen Haupttroutennetzes, dessen Routen sich aus dem landesweiten Radwegenetz ableiten und Kamp-Lintfort großräumig mit den Nachgemeinden verbinden (Beschilderung in Vorbereitung)
- Schaffung möglichst direkter Anbindungen der Stadtteile an die Innenstadt über ein lokales Haupttroutennetz
- Ergänzung durch attraktives Nebenroutennetz abseits des Haupterschließungsnetzes
- Schaffung eines möglichst „durchlässigen“ Erschließungssystems für den Radverkehr (z.B. durch Öffnung von Einbahnstraßen, Schließung von Netzlücken)
- Kombination größerer Abstellanlagen an zentralen Zielpunkten und flächendeckender, dezentraler kleinerer Anlagen vor Geschäften etc.

Fußgängerverkehr



- Rückgrat des Erschließungssystems für den Fußgängerverkehr in der Innenstadt sind die fußläufigen Bereiche, die sich heute zwischen den wichtigsten Bezugspunkten Rathausplatz, Prinzenplatz und Verkehrspavillon erstrecken.
- Entwicklungsziel ist ein attraktives fußläufiges System als Innenstadtrundweg unter Einbeziehung des ABC-Geländes im Süden
- besondere Berücksichtigung der Verkehrssicherheit der Fußgänger; Konfliktpunkte mit anderen Verkehrsteilnehmern sind zu minimieren
- Schaffung von Aufenthalts- und Gestaltqualität als wesentliche Anforderung an die Gestaltung fußläufiger Flächen und Bereiche
- „Kurze“ Wege und „Durchlässigkeit“ sind wesentliche Anforderungen an das fußläufige System in der Innenstadt.

Verkehrliches Leitbild für die Innenstadt von Kamp-Lintfort

Das unten dargestellte Leitbild fasst die idealtypischen Erschließungssysteme für die einzelnen Verkehrsarten zusammen und setzt diese in ein räumliches Gesamtsystem für die Kamp-Lintforter Innenstadt um. Dieses stellt neben der verkehrsräumlichen Gliederung auch wichtige Bezüge dar, die als Entwicklungsziel von Bedeutung sind. Das verkehrliche Leitbild stellt kein statisches Modell dar. Insbesondere im südlichen Bereich der Innenstadt mit dem ABC-Gelände, dem Areal der „drei weißen Riesen“ und dem angrenzenden Zechengelände wird sich die verkehrliche Entwicklung maßgeblich aus der dortigen städtebaulichen Entwicklung ableiten.

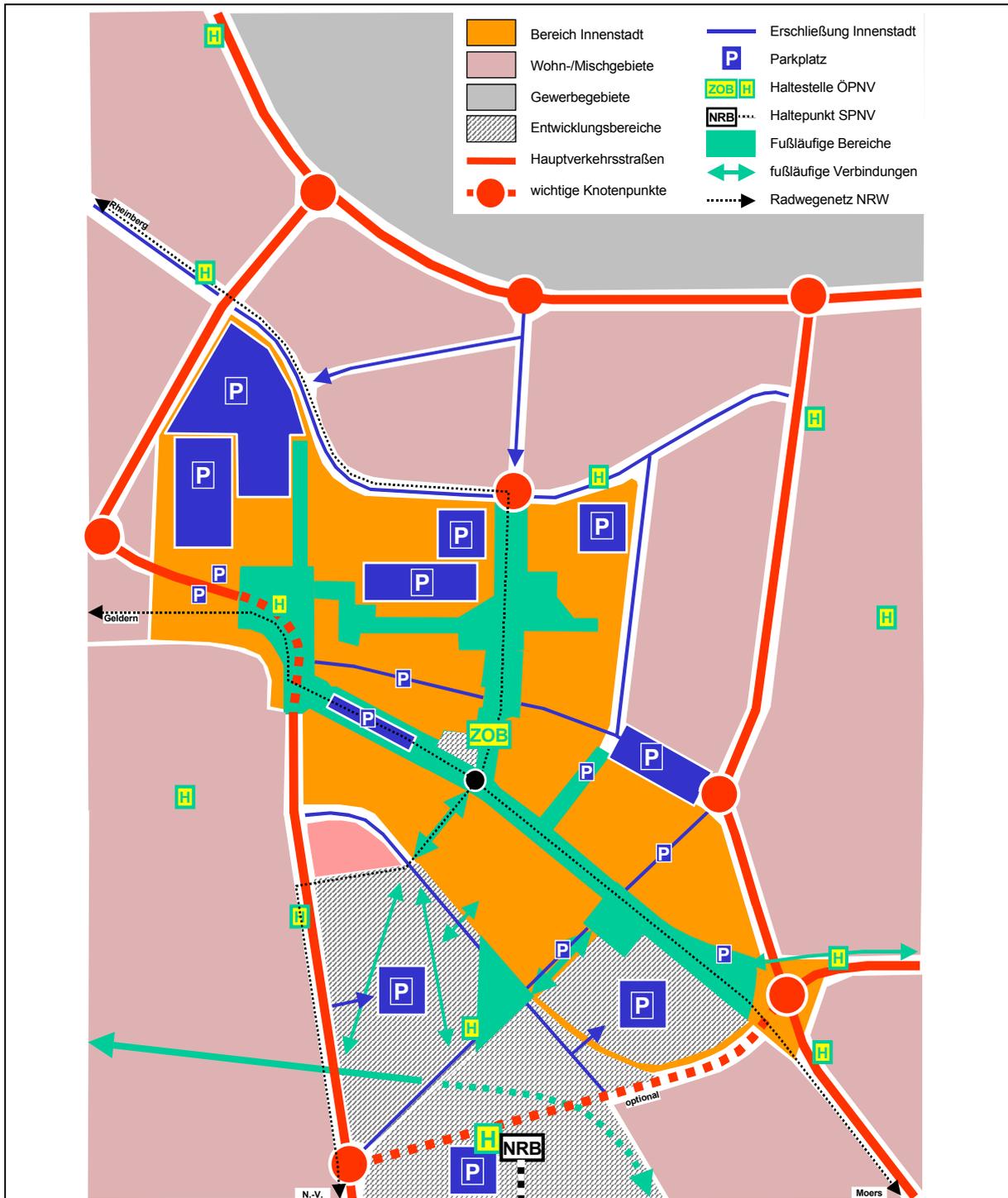


Abbildung 2: Verkehrliches Leitbild für die Innenstadt

3 Erreichbarkeit Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr hat für die Erschließung der Innenstadt von Kamp-Lintfort eine zentrale Bedeutung. Immerhin kommt fast jeder Zweite zum Einkaufen mit dem Auto in die Stadt (GMA-Bürgerbefragung, 2001). Trotz einer besonderen Förderung des Radverkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs wird eine Verlagerung vom Kfz auf diese Verkehrsmittel nur in einem begrenzten Rahmen umsetzbar sein. Aus diesem Grund stellt die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Kfz und die Funktionsfähigkeit und Sicherheit des motorisierten Straßenverkehrs eine zentrale Anforderung an die Verkehrsentwicklungsplanung dar.

Im Rahmen des VEP 2000 wurden auf Grundlage eines gesamtstädtischen Verkehrsprognosemodells die Auswirkungen auf die funktionale Gliederung des Straßennetzes überprüft und erforderliche Maßnahmen abgeleitet. Ebenso wurde das innerstädtische Parkraumangebot und die Belegung der einzelnen Parkplätze in der Innenstadt untersucht. Dies führte im Ergebnis u.a. zur Aufhebung der Parkscheinregelung im Bereich des Verkehrspavillons und zur Einführung der „Brötchentaste“, die den Besuchern und Kunden der Innenstadt in der ersten halben Stunde ein kostenfreies Parken ermöglicht.

Die Fortschreibung des VEP nimmt weitergehende verkehrsstädtebauliche Themen und Fragestellungen, die den Bereich der Innenstadt betreffen, auf und prüft diese vorrangig unter verkehrstechnischen Erfordernissen. Einige dieser Fragestellungen leiten sich aus konkreten Planungen ab (z.B. bei der Gestaltung des Prinzenplatzes), andere wiederum sind aus den Diskussionen des bisherigen Stadtmarketingprozesses hervorgegangen (z.B. Öffnung der Friedrichstraße im Zweirichtungsverkehr, Kreisverkehrsplatz an der Josefkirche). Die Themen im Einzelnen umfassen

- die Prüfung der verkehrlichen Anforderungen im Zusammenhang mit der Gestaltung des Prinzenplatzes (Kap. 3.1),
- die Prüfung verschiedener Alternativen für die Verkehrsregelung in der Freiherr-vom-Stein-Straße (Kap. 3.2),
- eine Nachbetrachtung der verkehrlichen Effekte durch die Öffnung der Fußgängerzone im oberen Bereich der Moerser Straße (Kap. 3.3),
- die verkehrstechnische Prüfung eines Kreisverkehrsplatzes an der Kreuzung Montplanetstraße / Friedrichstraße / Königstraße (Kap. 3.4),
- die Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen durch die Öffnung der Friedrichstraße im Zweirichtungsverkehr (Kap. 3.5),
- die Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an der Wilhelmstraße (Kap. 3.6) sowie
- die Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an der Ringstraße (Kap. 3.7).

Entsprechend dem integrierten Planungsansatz des Verkehrsentwicklungsplanes erfolgt die Betrachtung dieser Bereiche nicht isoliert für den motorisierten Individualverkehr sondern immer auch unter Berücksichtigung der Belange und Anforderungen der übrigen Verkehrsteilnehmer. Die Prüfungen und Empfehlungen beziehen sich in erster Linie auf die verkehrsplanerischen bzw. verkehrstechnischen Aspekte einer Maßnahme. Andere Belange, z.B. der Stadtentwicklung oder der Wirtschaftsförderung, bleiben unberücksichtigt, können aber bei einer Maßnahmenentscheidung mit von Bedeutung sein.

3.1 Gestaltung Prinzenplatz

Die Gestaltung des Prinzenplatzes zählt zu den wichtigsten und vordringlichsten Projekten der Innenstadtentwicklung in Kamp-Lintfort. Der Platzbereich wird heute maßgeblich und mehr als erforderlich durch seine Funktion für den Kfz-Verkehr bestimmt und lässt viel an städtebaulich-gestalterischer Qualität vermissen. Dies geht vor allem zu Lasten der Aufenthaltsfunktion des Platzes. Aus diesem Grund wurde die Gestaltung des Platzes bereits im VEP 2000 als vordringliche Maßnahme aufgenommen.

Verkehrliche Ziele der Platzgestaltung sind u.a.

- für den MIV der Rückbau der Fahrspuren auf das erforderliche Maß und eine Verkehrsberuhigung durch Tempo-30,
- für den ÖPNV die Verlagerung der südlichen Haltestelle Freiherr-vom-Stein-Straße auf den Platz und eine Dimensionierung der Haltestellen auf die Anforderungen des Stadtbussystems,
- für den Radverkehr die Sicherstellung der wichtigsten Wegebeziehungen und ein attraktives Angebot an Abstellanlagen,
- für Fußgänger die Verbesserung der Querbarkeit der Moerser Straße und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

Die Erarbeitung des Planentwurfs für den Prinzenplatz durch das Ing.-Büro *scape* aus Düsseldorf erfolgte zeitgleich zur Erarbeitung der VEP-Fortschreibung. Die Ergebnisse der verkehrlichen Prüfung sind daher bereits unmittelbar in die Planung mit eingeflossen. Von daher sind nachfolgend nur wesentliche Grundaussagen noch einmal in Kürze zusammengefasst.

Alternativenprüfung

Die Moerser Straße stellt eine wichtige innerstädtische Hauptverkehrsstraße dar. Die Spitzenbelastung zur nachmittäglichen Hauptverkehrszeit beträgt im Bereich des Prinzenplatzes rund 1.000 Kfz in der Stunde. Hochgerechnet sind dies ca. 10.000 Kfz am Tag. Im Vorfeld der Planung wurden anhand eines EDV-gestützten Verkehrsmodells die Auswirkungen einer Vollsperrung des Platzes für den Kfz-Verkehr geprüft. Die sich hieraus ergebenden Mehrbelastungen für andere Straßen, insbesondere die Konradstraße, sind zum Teil um ein Vielfaches höher als die Kfz-Belastungen im Status-Quo. Der unzureichende Ausbaustandard dieser Straßen wie auch die negativen und unvermeidbaren Auswirkungen auf die betroffenen Randnutzungen (z.B. Wohnen, Grünanlagen) machen die unverzichtbare Funktion der vorhandenen Straßenführung über den Prinzenplatz deutlich. Von daher muss bei der Gestaltung des Prinzenplatzes sowohl von der Beibehaltung der Straßenführung über den Platz als auch von den heutigen Verkehrsmengen ausgegangen werden.

Querschnittsgestaltung Moerser Straße

Gestaltungsmöglichkeiten bestehen jedoch hinsichtlich des Ausbaustandards. Die Moerser Straße ist im Bereich des Prinzenplatzes 11 m breit und damit deutlich überdimensioniert. Vorschlag für die Platzgestaltung ist es, die Straße auf zwei 3,25 m breite Fahrspuren zurückzubauen und durch einen 2 m breiten Mittelstreifen zu trennen. Der Mittelstreifen kann mehrere Funktionen übernehmen (Querungshilfe, Linksabbiegespur, Ausweichfläche im Bedarfsfall). Darüber hinaus entsteht durch den Rückbau mehr Fläche auf dem Platz. Der Rückbau der Fahrbahn trägt zur Verminderung der Kfz-Geschwindigkeiten und zur Verstärkung des Verkehrs im Bereich des Platzes bei.

Die erforderliche Länge der Linksabbiegespur zum Parkplatz in der Fußgängerzone Moerser Straße wurde auf Basis einer Knotenstromzählung ermittelt. Es wird eine Länge von 18 Metern (ausreichend für drei Pkw) zuzüglich einer Verziegungsstrecke benötigt.

Dimensionierung der Haltestellen

Ziel der Planung ist es auch, die südliche Bushaltestelle in Richtung Innenstadt, die sich heute etwas abseits im angrenzenden Grünbereich befindet, auf den Platz zu verlagern. Die Dimensionierung der Haltestellen richtet sich nach deren Frequentierung. Heute wird die Haltestelle Freiherr-vom-Stein-Straße von ca. vier Bussen pro Stunde mit unterschiedlichen Abfahrzeiten angedient. Morgens und mittags werden außerdem diverse Verstärkerfahrten eingesetzt, so dass die heutige Dimensionierung der vorhandenen Haltestellen für zwei Busse als notwendig zu erachten ist. Mit der möglichen Einführung des Stadtbus-Systems würde eine weitere Linie hinzukommen (SL 73: Niersenbruch - Innenstadt – Altsiedlung). Durch die Vertaktung der Linien zu den Rendezvous-Zeiten kann es möglich sein, dass bis zu drei Busse zeitgleich ein- und ausfahren. In der Praxis wird sich in der Regel durch eine verzögerte Abfahrt am Rendezvous-Punkt und die anschließende Lichtsignalanlage eine „Entzerrung“ ergeben. Daher ist auch mit Blick auf die Einführung des Stadtbus-Systems eine Dimensionierung der Haltestellen auf zwei Busse (einen Standardbus, einen Gelenkbus) ausreichend. Dies ist auch Ergebnis der Abstimmung mit der NIAG.

Haltestellenform

Auftrag aus den Beratungen des Planentwurfs im Gestaltungsbeirat und in der Bürgerversammlung ist eine Überprüfung der Ausgestaltung der Bushaltestellen auf dem Prinzenplatz. Der ursprüngliche Entwurf sieht die beidseitige Anordnung von Busbuchten vor. Die Platzgestaltung wird hiervon stark dominiert, wertvolle Aufenthaltsfläche geht verloren und die Querbarkeit der Straße für Fußgänger wird deutlich erschwert.

Für die Ausgestaltung der Haltestellen kommen zwei grundlegende Gestaltungsformen in Betracht. Bushaltebucht und/oder Buskap.

Durch eine Bushaltebucht wird der Verkehrsfluss auf der Straße am wenigsten beeinflusst. Bushaltebuchten können wegen der Stärke des Kraftfahrzeugverkehrs oder wegen betrieblicher Erfordernisse (z.B. bei längeren Haltezeiten) notwendig sein. Ihr Flächenbedarf ist jedoch sehr groß. Das parallele Anfahren an den Bord erfordert eine erhebliche Entwicklungslänge. Daneben bestehen Nachteile für den Fahrbetrieb (z.B. Zeitverlust beim Wiedereinfädeln in den übrigen Fahrverkehr, widerrechtlich parkende Kfz) und den Fahrkomfort (z.B. unangenehme Seitenbeschleunigung beim Anfahren und Verlassen der Bucht). Wegen dieser Nachteile sollen Busbuchten entsprechend den „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Verkehrs“ (EAÖ) nur an anbaufreien Hauptverkehrsstraßen angelegt werden, deren zulässige Kfz-Geschwindigkeit mehr als 50 km/h beträgt. An angebauten Hauptverkehrsstraßen empfehlen sich Busbuchten nur im Fall betriebsbedingter Aufenthaltszeiten und bei nicht akzeptablen Behinderungen für den fließenden Verkehr. Beide Fälle liegen hier nicht vor.

Dem gegenüber haben Haltestellenkaps aus Sicht des ÖPNV und der Straßenraumgestaltung überwiegend Vorteile: Sie ermöglichen ein dichtes Anfahren an den Bord, erleichtern das Freihalten des Haltestellenbereichs von parkenden Fahrzeugen, erfordern eine geringere Länge, brauchen weniger Fläche und sind kostengünstig herzustellen. Aus Sicht des Kfz-Verkehrs können Buskaps unter Umständen zu Störungen im Verkehrsablauf führen. Die Einsatzgrenzen für Haltestellenkaps ergeben sich daher aus der Kfz-Belastung, der Fahrzeugfolgezeit der Busse und aus den Fahrgastwechselzeiten. Bei Taktzeiten von 10 Minuten

und mehr sowie bei mittleren Aufenthaltszeiten sind entsprechend EAÖ Haltestellenkaps immer möglich, auch bei Verkehrsmengen von bis zu 750 Kfz/h und Richtung. Zum Vergleich: die Hauptlastrichtung (nachmittags stadtauswärts) weist ca. 600 Kfz in der Spitzenstunde auf.

Die Fahrzeugfolge der Busse auf dem Prinzenplatz ist vergleichsweise gering. Die Kfz-Mengen im Bereich des Platzes sind zwar relativ hoch, Ziel ist es aber, die Kfz-Geschwindigkeiten im Bereich des Platzes zu reduzieren. Von daher würde die Anlage von Buskaps mit Blick auf die angestrebte Platzgestaltung einen konsequenten Lösungsansatz darstellen. Vorteile sind u.a.,

- dass weniger Verkehrsfläche benötigt wird und mehr Platz- und Aufenthaltsfläche zur Verfügung steht,
- dass die Querbarkeit für Fußgänger verbessert wird; der für Fußgänger zu querende Straßenraum im Bereich der Bushaltestelle beträgt 8,50 m statt 14,50 m,
- dass die bereits heute vorherrschende Problematik parkender Kfz in der Bushaltestelle ausgeschlossen wird.

Für den Kfz-Verkehr wird es während der Haltevorgänge der Busse zum Rückstau kommen. Verkehrstechnisch ist dies durchaus vertretbar. Beobachtungen vor Ort ergaben, dass bei einem normalen Bushalt in der Regel zwischen null und acht Kfz einen Bus passieren. Mögliche vom Rückstau ausgehende Lärm- und Abgasbelastungen können sich situationsbedingt auf die Aufenthaltsqualität, z.B. im Bereich der Außengastronomie, auswirken, sind aber in Relation zum gesamten Verkehrsauskommen und der hiermit verbundenen Grundbelastung zu sehen und erscheinen von daher ebenfalls vertretbar. Die Anordnung der Buskaps sollte jedoch möglichst weit am westlichen Platzrand erfolgen.

Alternativ besteht die Möglichkeit, nur an der nördlichen Fahrbahnseite - wie bisher - eine Bushaltestelle vorzusehen. Hierdurch würde der befürchtete Kfz-Rückstau in Richtung Innenstadt entfallen. Am südlichen Fahrbahnrand, dort wo ohnehin nur wenig Fläche zur Verfügung steht, erscheint die Anlage eines Buskaps unproblematisch. Einerseits würde sich der Rückstau in den angrenzenden westlichen Grünbereich erstrecken und somit den Platz nicht beeinträchtigen. Andererseits liegen die Fahrgastzahlen hier deutlich niedriger. Die kombinierte Lösung Busbuch/Buskap wird auch von der NIAG favorisiert.



Abbildung 3: Gestaltung Prinzenplatz (Entwurfsstand 09/05); scape-Landschaftsarchitekten

Radverkehrsführung

Für den Radverkehr übernimmt der Prinzenplatz die Funktion eines Knotenpunktes. Von hier gelangt man in Richtung Wilhelmstraße und zum *real*-Markt, aber auch in die Fußgängerzone Moerser Straße. Außerdem treffen hier mehrere Haupttrouten von den Ortsteilen ins Zentrum zusammen. Die Führung des Radverkehrs über den Prinzenplatz erfolgt heute durch separate Radwege parallel zur Fahrbahn, die westlich des Platzes in die vorhandenen Grünflächen übergehen.

Die Hauptwegführung der Radwege soll auch künftig beibehalten werden. Nur für den Bereich des sogenannten „Steinernen Platzes“ wird aufgrund der vielfältigen Fahrbeziehungen empfohlen, auf separat ausgebaute bzw. markierte Radwege zu verzichten. Die heute zu beobachtende verträgliche Koexistenz zwischen Fußgängern und Radfahrern sollte auch weiterhin das Grundprinzip des Platzes sein. Ausgenommen ist die „Plataneninsel“ in der Platzmitte, die als reiner Aufenthaltsbereich für Fußgänger für Radfahrer gesperrt sein sollte. Fußgänger sollen sich hier absolut ungestört bewegen und aufhalten können. Dies muss deutlich in der Platzgestaltung zum Ausdruck kommen.

Ein für den Radverkehr kritischer Bereich befindet sich zwischen der Einmündung Freiherr-vom-Stein-Straße und der Einmündung der Fußgängerzone/Parkplatz. Heute besteht die Möglichkeit, den Radweg in diesem Abschnitt in beiden Richtungen zu nutzen. Mit ca. 6,50 m ist die hier verfügbare Breite für Radfahrer und Fußgänger jedoch relativ gering. Daher wird vorgeschlagen, die durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite der Moerser Straße gewonnene Fläche zur Anlage eines separaten Radweges westlich der vorhandenen Baumreihe zu nutzen (siehe Foto). Der Radweg ist für Radfahrer in nord-südlicher Fahrtrichtung benutzungspflichtig. Damit wird das Konfliktpotenzial im Bereich der Ein- und Ausfahrt zum Parkplatz reduziert. Auch gegenläufiger Radverkehr vom Prinzenplatz kommend in Richtung Fußgängerzone, der folglich in diesem Abschnitt die „falsche“ Seite nutzen würde, sollte aufgrund der Bedeutung der Fahrbeziehung weiterhin möglich sein. Daher wird vorgeschlagen, in dieser Richtung den Gehweg zwischen Grünstreifen und Gebäudefront für Radfahrer frei zu geben. Durch die Verkehrsregelung „Fußgängerweg – Radfahrer frei“ sind Radfahrer angehalten, sich rücksichtsvoll gegenüber Fußgängern zu verhalten, insbesondere hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeit (ggf. Schrittgeschwindigkeit).



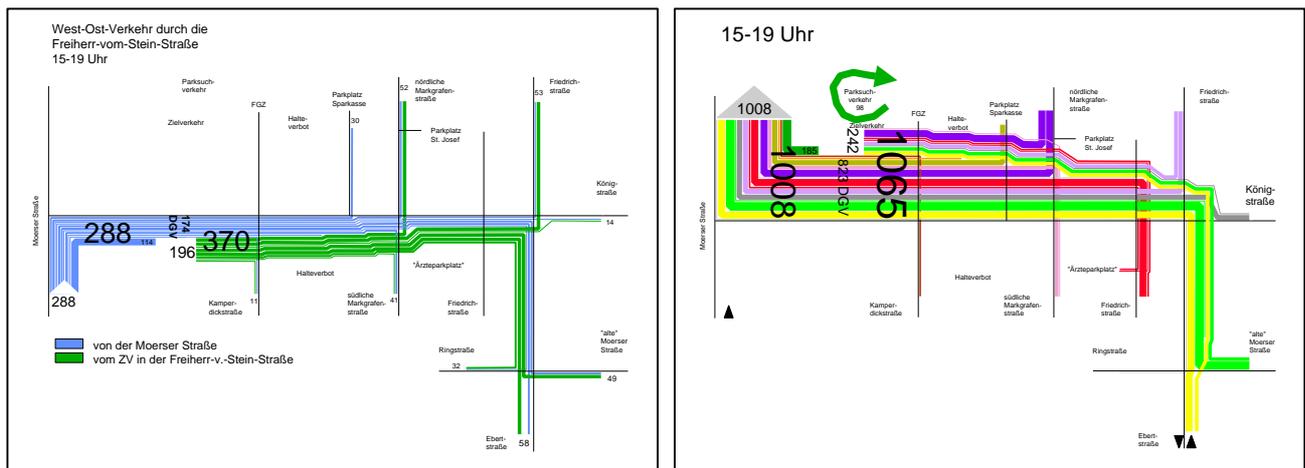
Abbildung 4: Darstellung der vorgeschlagenen Radverkehrsführung an der Einmündung Moerser Straße / Friedrich-Heinrich-Allee

3.2 Verkehrsregelung Freiherr-vom-Stein-Straße

Die Diskussion um die Funktion der Freiherr-vom-Stein-Straße im innerstädtischen Straßennetz wurde bereits im Rahmen von Verkehrsuntersuchungen in den 1990er Jahren eingehend analysiert und thematisiert. Aufgrund ihrer Erschließungsfunktion (z.B. Ärztehaus) und ihrer Entlastungswirkung wurde zum damaligen Zeitpunkt jedoch von einer Änderung der bisherigen Verkehrsregelung abgesehen.

Das Verkehrsaufkommen in der Freiherr-vom-Stein-Straße liegt laut Verkehrsprognosemodell bei ca. 3.000 Kfz/Weritag. Die Straße ist in beiden Richtungen befahrbar. An der Einmündung der Freiherr-vom-Stein-Straße in die Moerser Straße (Prinzenplatz) ist nur das Rechtsab- und -einbiegen erlaubt. Beobachtungen zeigen jedoch, dass durch das Umfahren der Mittelinseln auch widerrechtlich links in die Straße ein- bzw. ausgefahren wird.

Die Zusammensetzung des Verkehrs wurde bereits im Jahre 1996 detailliert untersucht. An der Einmündung in die Moerser Straße sind in West-Ost-Richtung 288 Kfz (15-19 Uhr) und in der Gegenrichtung mehr als 1.000 Kfz erfasst worden. Es bestehen vielfältige Verkehrsbeziehungen sowohl im Quell- und Zielverkehr als auch im „Durchgangsverkehr“, wie die Abbildungen 5 und 6 zeigen.



Abbildungen 5 und 6: Schematische Darstellung der Verkehrsströme in der Freiherr-vom-Stein-Straße (Untersuchung aus dem Jahre 1996. Vergrößerte Abbildungen finden sich im Anhang, Teil B)

Im Zusammenhang mit der Gestaltung des Prinzenplatzes stellt sich die Frage der Verkehrsregelung für die Freiherr-vom-Stein-Straße erneut. Die Straße mündet auf dem Platz in die Moerser Straße und trägt somit zu einer Zerschneidung des Platzes bei. Um die Trennwirkung möglichst gering zu halten, wird eine Reduktion auf einen Fahrstreifen und eine damit verbundene Einbahnstraßenregelung diskutiert. Mit Hilfe des Verkehrsprognosemodells können die Auswirkungen geprüft und dargestellt werden. Die entsprechenden Strompläne sind dem Bericht als Anhang beigefügt. Neben dem Staus Quo, also der Beibehaltung der heutigen Regelung, werden folgend drei weitere Varianten für die Verkehrsregelung in der Freiherr-vom-Stein gegenüber gestellt:

- Einbahnstraße in West-Ost-Richtung
- Einbahnstraße in Ost-West-Richtung
- „unechte Einbahnstraße“ (Sperrung der Einfahrt von der Moerser Straße aus)

Der Gegenüberstellung werden folgende Kriterien zugrunde gelegt:

- die *Erreichbarkeit* (Erreichbarkeit von Zielen in der Freiherr-vom-Stein-Straße, Zu- und Ausfahrsmöglichkeit in die Straße),
- die *verkehrlichen Effekte* (Erheblichkeit des Eingriffs und der Auswirkungen auf das innerstädtische Straßennetz insgesamt),
- die *Auswirkungen auf die Platzgestaltung* (Gestaltungsmöglichkeiten, die sich hieraus für den Platz ergeben, z.B. durch die Reduzierung der erforderlichen Fahrbahnbreite),
- die *Verkehrssicherheit* im Einmündungsbereich zur Moerser Straße sowie
- der *Verkehrsfluss* auf der Moerser Straße.

Einbahnstraße in West-Ost-Richtung

Durch die Einbahnstraßenregelung in West-Ost-Richtung darf die Freiherr-vom-Stein-Straße ausschließlich vom Prinzenplatz aus in Richtung Hardenbergstraße durchfahren werden. Da hierdurch der stärkste Verkehrsstrom gesperrt wird, ist mit massiven Verkehrsverlagerungen im gesamten innerstädtischen Verkehrsnetz zu rechnen. Dies zeigte auch die Berechnung der Netzfälle im Verkehrsprognosemodell (siehe Anhang).

Insbesondere die relativ starken Verlagerungen von Kfz-Verkehr auf Strecken mit empfindlichen Randnutzungen fallen dabei negativ ins Gewicht. Betroffen hiervon sind u.a. die Markgrafenstraße (Altenwohnheim), die Wilhelmstraße (Schule) und die Konradstraße. Auch verschlechtert sich hierdurch wesentlich die Erreichbarkeit der Ziele in der Freiherr-vom-Stein-Straße, da eine Zufahrtsmöglichkeit nur noch von der Moerser Straße aus besteht.

Auf die Gestaltungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität im Bereich des Prinzenplatzes hat diese Variante positive Auswirkungen. Die Straßenbreite im Bereich der Einmündung in die Moerser Straße kann auf eine Fahrspur (3,00 m) reduziert werden. Durch die wegfallende Fahrbeziehung verbessert sich zudem die Übersichtlichkeit im Einmündungsbereich und damit die Sicherheit querender Fußgänger und Radfahrer. Die Verkehrsmenge auf der Moerser Straße im Bereich des Platzes wird deutlich reduziert.

Einbahnstraße in Ost-West-Richtung

Durch die Einbahnstraßenregelung in Ost-West-Richtung darf die Freiherr-vom-Stein-Straße ausschließlich von der Hardenbergstraße in Richtung Prinzenplatz durchfahren werden. Damit wird der heute schwächere Verkehrsstrom unterbunden. Im Vergleich zur vorherigen Variante treten dementsprechend geringere Verlagerungseffekte ein. Auch erstrecken sich die unvermeidbaren Verkehrsverlagerungen vor allem auf das weniger empfindliche Hauptverkehrsstraßennetz.

Die Erreichbarkeit der Ziele in der Freiherr-vom-Stein-Straße bleibt aufgrund der Führung des Verkehrs im Einrichtungsverkehr problematisch, da Zielverkehr auf dem „Rückweg“ jeweils einen Umweg fahren muss.

Auf die Gestaltungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität im Bereich des Prinzenplatzes hat auch diese Variante positive Auswirkungen, da die Straßenbreite der Freiherr-vom-Stein-Straße im Bereich der Einmündung in die Moerser Straße ebenfalls auf eine Fahrspur reduziert werden kann.

„Unechte Einbahnstraße“

Bei der „unechten Einbahnstraße“ wird lediglich die Zufahrtsmöglichkeit von der Moerser Straße aus durch das Verkehrszeichen Z 267 (Verbot der Einfahrt) gesperrt. Innerhalb der Freiherr-vom-Stein-Straße besteht weiterhin Zweirichtungsverkehr mit beidseitiger Ausfahrtmöglichkeit.

Die Erreichbarkeit der Ziele in der Freiherr-vom-Stein-Straße wird von dieser Lösung am geringsten berührt. Der Zielverkehr kann nach Erledigung seiner Aktivität auf dem gleichen Weg zurückfahren, aus dem er gekommen ist; Wenden in der Freiherr-vom-Stein-Straße bleibt möglich. Dies hat zur Folge, dass bei dieser Lösung die geringsten Verlagerungs-/Verdrängungseffekte zu erwarten sind. Empfindliche Straßenräume werden nicht oder nur in geringem Maße Mehrbelastungen ausgesetzt.

Auf die Gestaltungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität im Bereich des Prinzenplatzes hat auch diese Variante positive Auswirkungen, da durch die wegfallende Zufahrtsmöglichkeit von der Moerser Straße aus, die Fahrbahn auch hier auf eine Fahrspur reduziert werden kann.

Variantenvergleich

Die wichtigsten Kriterien zur Beurteilung der Auswirkungen der unterschiedlichen Varianten sind in der nachfolgenden Tabelle noch einmal aufgeführt.

				
	Status quo	Einbahn West-Ost	Einbahn Ost-West	Sperrung Einfahrt
Erreichbarkeit Freiherr-vom-Stein-Straße	++ Zufahrtsmöglichkeit von beiden Seiten	- eingeschränkte Zufahrt eingeschränkte Ausfahrt	- eingeschränkte Zufahrt eingeschränkte Ausfahrt	+ eingeschränkte Zufahrt, beidseitige Ausfahrt
Verkehrliche Effekte Auswirkungen insgesamt	++ keine Auswirkungen	-- größte Auswirkungen auf Verkehrsverteilung	-	+
Verkehrliche Effekte auf Nebenstraßen (Konradstr., Friedrichstr., Markgrafenstr.)	++ keine	-	+	+
Auswirkungen auf Platzgestaltung Zufahrt Freiherr-vom-Stein-St.	- zwei Fahrspuren erforderlich	+ eine Fahrspuren erforderlich	+ eine Fahrspuren erforderlich	+ eine Fahrspuren erforderlich
Verkehrssicherheit Fuß- und Radverkehr bei Querung Freiherr-vom-Stein-Straße	- Zwei-Richtungsverkehr, größte Kfz-Menge	++ stärkste Reduzierung der Verkehrsmenge	+ Ein-Richtungsverkehr reduzierte Kfz-Menge	+ Ein-Richtungsverkehr reduzierte Kfz-Menge
Verkehrsfluss Kfz-Verkehr/Busverkehr auf Moerser Straße	- eingeschränkt durch ein- und ausfahrende Kfz	+ Rückstau noch möglich, Kfz-Menge deutlich reduziert	++ kein Rückstau auf der Moerser Straße	++ kein Rückstau auf der Moerser Straße

Abbildung 7: Gegenüberstellung der Kriterien zur Beurteilung der Varianten zum Umgang mit der Freiherr-vom-Stein-Straße

Es ist zu erkennen, dass die Variante „unechte Einbahnstraße“ durchgängig in allen Kriterien positiv bewertet wird. Alle anderen Varianten (einschließlich des Status quo) haben zwar jeweils positive aber auch gleichzeitig negative Auswirkungen.

Bei der Variante „unechte Einbahnstraße“ werden positive Effekte für die Platzgestaltung erzielt, die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss werden verbessert und die Erreichbarkeit der Ziele in der Freiherr-vom-Stein-Straße bleibt weiterhin gewährleistet. Gleichzeitig sind die Verdrängungseffekte in das Nebenstraßennetz sehr gering und auch insgesamt sind Verkehrszuwächse im sonstigen Verkehrsnetz moderat.

Hieraus leitet sich die Empfehlung ab, im Zuge der Gestaltung des Prinzenplatzes die Einfahrt von der Moerser Straße zu sperren und die Fahrbahn der Freiherr-vom-Stein-Straße im Platzbereich auf eine Fahrspur zu reduzieren. Diese Variante ist dem Planentwurf zum Prinzenplatz zugrunde gelegt worden.

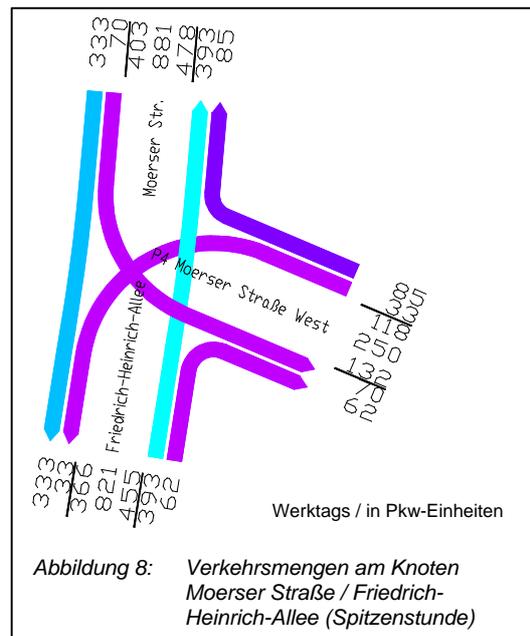
3.3 Öffnung der Fußgängerzone Moerser Straße

Im Bereich der „oberen“ Moerser Straße befindet sich der innerstädtische Parkplatz „P4“ mit ca. 65 Stellplätzen. Aufgrund seiner Lage inmitten des Geschäftsbereiches der Moerser Straße sind die Stellplätze beinahe ganztägig während der Geschäftszeiten gut belegt. Durch die gebührenpflichtige Bewirtschaftung wird der Parkplatz überwiegend durch Kurzzeitparker mit einer Parkzeit bis zu zwei Stunden genutzt. Die Umschlaghäufigkeit ist dementsprechend mit ca. 3 - 4 Kfz pro Stellplatz und Tag relativ hoch. Die Erschließung des Parkplatzes erfolgte bislang ausschließlich über die Zufahrt zur Friedrich-Heinrich-Allee.

Am 29.07.2003 hat der Rat der Stadt beschlossen, das ca. 50 m lange Teilstück der Moerser Straße zwischen Parkplatz und Kolkschenstraße - zunächst probeweise – wieder für den Kfz-Verkehr zu öffnen. Dieses war 1985 als Fußgängerbereich ausgewiesen worden. Im September 2003 wurde der Beschluss umgesetzt und die Moerser Straße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Kolkschenstraße für den Kfz-Verkehr freigegeben. Das Straßenstück ist als verkehrsberuhigte Zone (VZ 325) ausgewiesen; Radverkehr ist weiterhin im Zweirichtungsverkehr möglich. Ende 2004 wurde die hierfür erforderliche Widmungsverfügung um ein weiteres Jahr befristet verlängert.

Mit der Maßnahme sollte vor allem die Verkehrssituation im Einmündungsbereich der Friedrich-Heinrich-Straße verbessert werden.

Im Vorfeld der Öffnung wurden im Juli 2003 zur nachmittäglichen Hauptverkehrszeit an der Friedrich-Heinrich-Allee im Bereich der Einmündung des Parkplatzes Verkehrszählungen durchgeführt. Abbildung 8 zeigt das Verkehrsaufkommen zur Spitzenstunde, auf deren Grundlage im Weiteren die Berechnung der Leistungsfähigkeit erfolgte. Die Analyse der Daten zeigt, dass der Knoten grundsätzlich eine gute Leistungsfähigkeit besitzt. Leichte Rückstauerscheinungen zu Spitzenzeiten sind allerdings zu beobachten. Querender Fuß- und Radverkehr im Einmündungsbereich kann dies verstärken. Trotz dieses Konfliktpotentials stellt der Einmündungsbereich keinen expliziten Unfallschwerpunkt dar.



Verkehrliche Auswirkungen

Die Betrachtung der Maßnahme unter verkehrlichen Aspekten erfolgt im Wesentlichen im Hinblick darauf, welche Auswirkungen sich für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer bzw. –arten hierdurch ergeben. Die Öffnung der Moerser Straße ist aber auch mit Blick auf die Umsetzung anderer Planungen, wie z.B. der Einführung des Stadtbus-Systems oder der Gestaltung des Bereichs um den Busbahnhof, zu prüfen.

Im Kfz-Verkehr sind nach der Öffnung der Moerser Straße keine größeren Verkehrsverlagerungen zu beobachten. Die Nutzung der neuen Regelung ist vergleichsweise gering. Dies lässt darauf schließen, dass für viele Autofahrer die Ausfahrtmöglichkeit über die Friedrich-Heinrich-Allee selbst bei gelegentlichem Rückstau im Einmündungsbereich zeitlich und von der Wegstrecke her immer noch attraktiver ist, als eine Ausfahrt über die Kolkschenstraße und die Ringstraße.

Für den Radverkehr hat sich die Situation nur unwesentlich verändert. Die Fahrbeziehungen im Radverkehr sind von der neuen Regelung nicht betroffen. Im Gegensatz zur bisherigen Regelung gilt aber nun das Rechtsfahrgebot. Zu beobachten ist, dass dies von Radfahrern häufig missachtet wird. Eine konkrete Unfallgefährdung geht hiervon aber bislang nicht aus. Radfahrer müssen jetzt nicht nur Rücksicht auf Fußgänger nehmen, sondern insbesondere auch auf entgegenkommenden Kfz-Verkehr achten.

Am stärksten betroffen sind die Fußgänger, die sich bisher über den gesamten Straßenraum frei bewegen konnten und deren Bewegungsraum sich nunmehr auf die Randflächen beidseitig der Fahrbahn beschränkt. Zwar ist das Queren der Fahrbahn bei den bislang geringen Kfz-Verkehrsmengen unproblematisch, doch erfordert dies von Fußgängern eine erhöhte Aufmerksamkeit. Betroffen hiervon sind vor allem Kinder und ältere Menschen. Nach einer ersten Auswertung der Unfallstatistik durch die Polizei sind keine Unfälle bekannt geworden. Dennoch haben die potenziellen Konfliktpunkte insbesondere für Fußgänger zugenommen. Dies wirkt sich mitunter auch auf die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich aus.

Von der Regelung berührt ist ebenfalls der ÖPNV. Da bislang nur relativ wenig Kfz-Verkehr die Ausfahrtmöglichkeit über die Kolkschenstraße nutzt, hat dies bisher noch zu keiner Beeinträchtigung des Busverkehrs am Haltepunkt „Neues Rathaus“ geführt. Mit der Einführung eines Stadtbus-Systems würde sich die Zahl der dort verkehrenden Buslinien aber erhöhen. Auch ist es beabsichtigt, die geplante Rendezvous-Haltstelle räumlich zu konzentrieren. Gerade zu den halbstündlichen Rendezvous-Zeiten würden bis zu 8 Busse die Haltestelle nahezu zeitgleich anfahren bzw. von dort abfahren. Dies funktioniert nur bei einer reibungslosen Abwicklung der Ein- und Ausfahrt der Busse.

Schlussfolgerung/Empfehlung

In der Diskussion um den zunehmenden Attraktivitäts- und Bedeutungsverlust vieler Innenstädte ist die (Wieder-)Freigabe von Fußgängerzonen für den Kfz-Verkehr längst kein Tabuthema mehr. Doch erscheint es, dass dabei oftmals die grundlegenden und vielschichtigen strukturellen Probleme der Standorte ausgeblendet werden und sich die zum Teil sehr emotionale Diskussion allein auf die Frage der Erreichbarkeit der Geschäfte mit dem Auto reduziert.

Bei der Öffnung des Teilstücks der Moerser Straße stehen indes vor allem verkehrliche Aspekte im Vordergrund, nämlich die Verbesserung der Erreichbarkeit des vorhandenen Parkplatzes. Ziel der Maßnahme ist es, die Verkehrssituation an der Zu- und Ausfahrt zur Friedrich-Heinrich-Allee zu entlasten und damit zu verbessern. Verkehrstechnisch erforderlich ist die Regelung zwar nicht, so das Ergebnis der Leistungsfähigkeitsanalyse, doch lassen sich bislang auch keine gravierenden negativen Effekte erkennen. Hauptgrund hierfür ist, dass bisher vergleichsweise wenige Autofahrer die Ausfahrtmöglichkeit über die Kolkschenstraße nutzen, was vor allem auf die vorherrschenden Quell- und Zielbeziehungen zurückzuführen ist.

Wirkungsvoller ist daher, im Rahmen der Gestaltung des Prinzenplatzes auch die Verkehrsverhältnisse an der Zufahrt zur Moerser Straße zu verbessern. Der Entwurf von *scape* sieht hier durch eine stringenter Separation eine klarere Verkehrsführung sowohl für den Radverkehr als auch den Kfz-Verkehr vor.

Bei der Öffnung der Moerser Straße sind vor allem die Auswirkungen auf den Fußgängerverkehr maßgeblich. Entscheidend ist, dass Fußgänger hier funktional weiterhin Vorrang haben. Kfz-Verkehr und Radverkehr können möglich sein, müssen sich aber unterordnen.

Solange die Kfz-Mengen sich im bisherigen Rahmen bewegen und das Unfallgeschehen nicht auf ein tatsächliches Gefährdungspotential schließen lässt, erscheint die derzeitige Regelung aus verkehrlicher Sicht vertretbar. Gleichwohl sind die Verkehrsverhältnisse unter den zuvor genannten Gesichtspunkten regelmäßig zu beobachten.

Mit Blick auf die mögliche Umsetzung des Stadtbussystems, den Ausbau des Busbahnhofs, die städtebauliche Entwicklung der angrenzenden Grünfläche oder die Gestaltung der Fußgängerzone können sich die Rahmenbedingungen jedoch wieder grundlegend ändern. Von daher sollte die Stadt sich die Option unbedingt bewahren, in Abhängigkeit von der Realisierung dieser Planungen die Verkehrsregelung in der Moerser Straße entsprechend anzupassen.

3.4 Kreuzung Friedrichstraße/ Montplanetstraße/ Königstraße

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt wurde im Rahmen des Stadtmarketingprozesses vorgeschlagen, an der Kreuzung Josefkirche die vorhandene Lichtsignalanlage durch einen Kreisverkehrsplatz zu ersetzen und die Friedrichstraße wieder direkt an den Knotenpunkt anzubinden.

Der Kreuzungsbereich im Verlauf des Innenstadtringes stellt einen wichtigen Zugang und Eingangsbereich zur Innenstadt dar. Neben der Erschließung der Parkplätze an der Josefkirche und der Freiherr-vom-Stein-Straße dient der Knoten dem ÖPNV als Zufahrt zur zentralen innerstädtischen Bushaltestelle „Neues Rathaus“.

Der Knoten wird zurzeit durch eine Lichtsignalanlage geregelt. In der Königstraße wird der Verkehr über eine Mischspur abgewickelt. Die restlichen Kreuzungsäste verfügen über separate Linksabbiegestreifen. Die „untere“ Friedrichstraße wurde im Zuge des Innenstadtringausbaus Anfang der 1980er Jahre von der Kreuzung abgehängt. Dies war Voraussetzung, um die Verkehrsströme über die neue Straßentrasse zu leiten und die Friedrichstraße im zentralen Geschäftsbereich vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Der Knotenpunkt besitzt im Status quo gute Sicherheitseigenschaften für alle Verkehrsarten und eine gute Leistungsfähigkeit auf allen Verkehrsströmen. Durch die Öffnung der Friedrichstraße für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr konnten zuletzt die Verhältnisse für den Radverkehr hier noch verbessert werden.

Verkehrstechnisch sind für die Prüfung eines Kreisverkehrsplatzes zwei Kriterien maßgeblich:

- die baulich-ingenieurtechnische Machbarkeit und
- die verkehrliche Leistungsfähigkeit

Eine ingenieurtechnische Machbarkeitsprüfung erfolgte bereits durch das Tiefbauamt der Stadt. Dieser wurde ein Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 34 m zugrunde gelegt. Der Kreisverkehr an der Eyler Straße hat im Vergleich hierzu einen Durchmesser von 30 m, der Kreisverkehr am „Alten Rathaus“ hat einen Durchmesser von 37 m.

Das Ergebnis ist in der nachfolgende Planskizze dargestellt. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Anlage eines Kreisverkehrs am Knoten bautechnisch möglich ist. Dies gilt uneingeschränkt für die Beibehaltung der Einbahnregelung in der Friedrichstraße. Für den Fall, dass die bestehende Regelung aufgehoben werden soll, ist jedoch eine detaillierte Überprüfung, insbesondere der erforderlichen Kurvenradien, im Rahmen einer Vorplanung erforderlich.

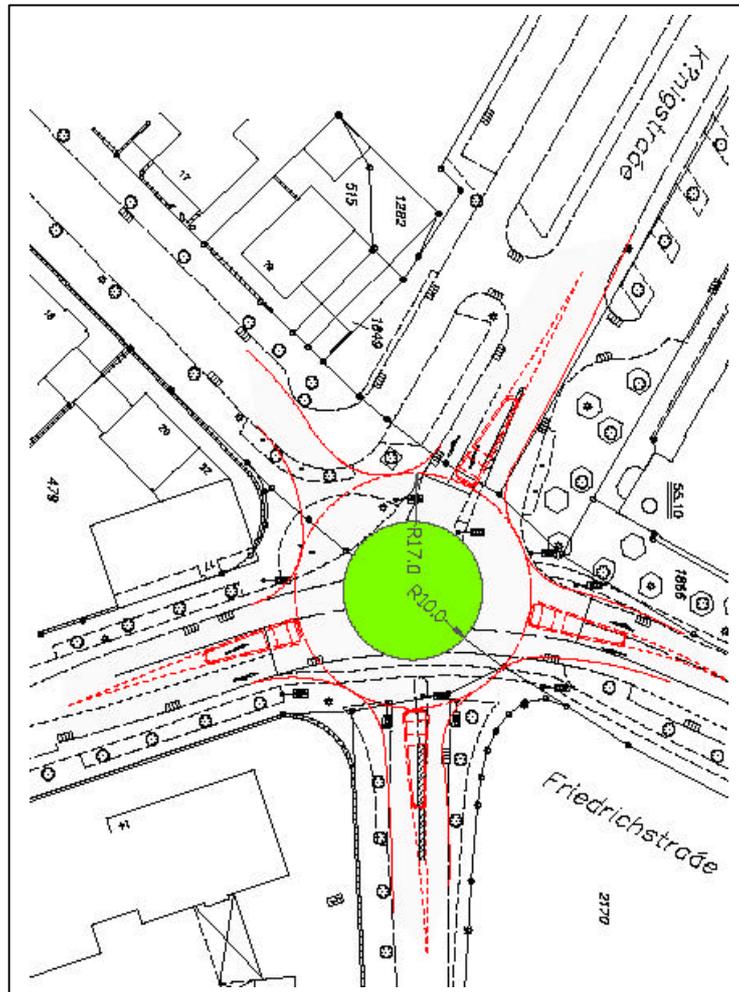


Abbildung 9: Planskizze „fünfarmiger Kreisverkehr“ an der Josefikirche (Montplanetstraße / Friedrichstraße / Königstraße)

Für die Prüfung der Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrsplatzes an dieser Stelle werden die Verkehrsmengen aus vorhandenen Zählungsdaten des VEP übernommen. Um die zeitliche Entwicklung seither entsprechend zu berücksichtigen, werden sämtliche Werte mit dem Faktor 1,1 (10% Verkehrswachstum) hochgerechnet. Hieraus ergibt sich für den Knoten eine Gesamtbelastung von 1.675 Kfz in der Spitzenstunde.

Bei der Leistungsfähigkeitsprüfung werden zwei Varianten der Knotenpunktgestaltung betrachtet. Die Anlage eines Kreisverkehrs

- als 4-armiger Knotenpunkt (Status Quo) sowie
- als 5-armiger Knotenpunkt mit direkter Anbindung der südlichen Friedrichstraße.

Die Prüfung erfolgt durch eine Simulation der Verkehrsabläufe mit einer EDV-Spezialsoftware. Diese Analyse zeigt, dass die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes auch bei der Anlage eines Kreisverkehrsplatzes grundsätzlich gegeben ist.

So bewegen sich die durchschnittlichen Wartezeiten bei einem 4-armigen Knotenpunkt an allen vier Armen unter 10 Sekunden. Die zu erwartenden Rückstaulängen liegen in 99% aller Fälle bei maximal fünf Fahrzeugen. Mögliche zu Spitzenzeiten auftretenden Rückstauererscheinungen bewegen sich somit in einem unkritischen Rahmen. Auch bei einem 5-armigen Knoten ist die Leistungsfähigkeit des Knotens voll gewährleistet. Obwohl bei den Berechnungen der Verkehr der Friedrichstraße zusätzlich auf die vorhandenen Verkehrsmengen aufgesattelt wird, können keine kritischen Wartezeiten oder Rückstaulängen festgestellt werden.

Schlussfolgerung / Empfehlung

Die verkehrstechnische Überprüfung hat gezeigt, dass die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes an der Kreuzung Josefkirche sowohl baulich als auch von der verkehrlichen Leistungsfähigkeit her grundsätzlich machbar ist.

Für die Betrachtung, inwieweit die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes hier auch zu empfehlen ist, sind weitere Kriterien einzubeziehen, u.a.:

- die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer,
- die Verbesserung der stadtgestalterischen Situation sowie
- die sich hieraus ableitende Kosten–Nutzen–Relation.

Die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes ist im allgemeinen immer dann sinnvoll, wenn sich hierdurch die Verkehrsverhältnisse für einzelne oder alle Verkehrsteilnehmer verbessern. Wie dargestellt, verfügt der Knoten auch mit der vorhandenen Lichtsignalanlage über eine gute Leistungsfähigkeit auf allen Verkehrsströmen. Auch erfüllt er unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit die Anforderungen in vollem Maße. Der Knoten stellt keinen Unfallschwerpunkt dar. Fußgänger und Radfahrer können den Kreuzungsbereich gut und sicher passieren. Somit kann festgehalten werden, dass die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes an der Kreuzung Friedrichstraße/ Montplanetstraße/ Königstraße verkehrstechnisch zwar grundsätzlich machbar jedoch verkehrlich nicht erforderlich ist. Eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ist hiermit nicht verbunden. Ein verkehrliches Erfordernis besteht ausschließlich unter der Voraussetzung, dass die südliche Friedrichstraße wieder in beide Fahrtrichtungen geöffnet und direkt an den Knoten angebunden wird. Die Frage der Öffnung der Friedrichstraße wird in Kapitel 3.5 gesondert behandelt.

Als stadtgestalterisches Element kann die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes an diesem Standort durchaus sinnvoll sein, sofern es gelingt, hierdurch die Stadteingangssituation gestalterisch aufzuwerten und zu betonen und damit die Orientierung zu verbessern. Maßgeblich wird hierbei die Ausgestaltung des Kreisverkehrsplatzes und dessen Umfeldes sein, bei der neben den verkehrstechnischen Aspekten vor allem auch städtebaulich-gestalterische Aspekte im Vordergrund stehen.

Letztlich wird die Sinnhaftigkeit eines Kreisverkehrsplatzes in Abwägung der Kosten–Nutzen–Relation zu entscheiden sein. Eine erste Kostenschätzung des Tiefbauamtes für den Bau eines solchen Kreisverkehrsplatzes beläuft sich auf ca. 400.000 € (Straßenbau, Begrünung, Umbau der Beleuchtung und Demontage der Signalanlage). Hierbei nicht enthalten sind Kosten für zusätzlichen gestalterischen Mehraufwand, z.B. eine besondere Gestaltung des Mittelkreises oder umliegender Flächen. Der Einsatz von Fördermitteln ist nicht möglich, da der heutige Ausbau dieses Straßenstücks bereits nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert wurde. Von daher muss die Stadt sich hier entscheiden, ob der stadtgestalterische Nutzen an dieser Stelle den Mitteleinsatz in Abwägung zu anderen verkehrli-

chen oder städtebaulichen Maßnahmen in der Innenstadt (z.B. Gestaltung Fußgängerzone) rechtfertigt. Von einer „kleinen Lösung“, bei der sich ein Ausbau auf das verkehrlich Notwendigste beschränken würde, wird abgeraten, da es hierbei nicht gelingen wird, die zuvor angeführten städtebaulichen bzw. stadtgestalterischen Qualitäten tatsächlich zu erzielen.

3.5 Öffnung der Friedrichstraße im Zweirichtungsverkehr

Eine weitere Anregung aus dem Stadtmarketingprozess ist die Öffnung der Friedrichstraße im Abschnitt zwischen Moerser Straße und der Kreuzung Josefkirche für den Zweirichtungsverkehr mit dem Ziel einer besseren Erreichbarkeit des innerstädtischen Geschäftsbereiches.

Wie bereits unter 3.4 dargestellt wurde die Friedrichstraße im Zuge des Innenstadtringausbaus Anfang der 1980er Jahre vom Kreuzungspunkt an der Josefkirche abgehängt und als Einbahnstraße ausgewiesen. Ziel war es, den Durchgangsverkehr vollständig auf den ausgebauten Innenstadtring über die Montplanetstraße und die Ringstraße zu leiten, sowie die Friedrichstraße im zentralen Geschäftsbereich zu entlasten und ausschließlich dem Erschließungsverkehr vorzuhalten. Trotz der Einbahnstraßenregelung und dem baulichen Verschwenk mit Anbindung an die Königstraße ist dies nur bedingt gelungen. Ein Großteil des Verkehrs konnte zwar verlagert werden, doch wie eine Zählung im Jahr 2003 gezeigt hat, nutzen rund 35% des Kfz-Verkehrs (d.h. ca. 850 von 2.400 Kfz/Tag) die Friedrichstraße ausschließlich zum „Durchfahren“. Jeder dritte Autofahrer steuert also schon heute gar kein Ziel in der Innenstadt an, sondern nutzt die Friedrichstraße um den längeren Fahrweg über den Innenstadtring „einzusparen“.

Mit der Öffnung der Friedrichstraße ist zu erwarten, dass sowohl die Gesamtverkehrsmenge als auch insbesondere der Anteil des Durchgangsverkehrs sich erhöhen wird. Aufgabe der VEP-Fortschreibung ist es, u.a. diese Aussagen mit Hilfe des Verkehrsprognosemodells zu quantifizieren. Die Berechnung erfolgt unter der Annahme, dass die Friedrichstraße direkt an einen Kreisverkehrsplatz an der Kreuzung Josefkirche angebunden wird und im Zweirichtungsverkehr befahrbar ist. Im Ergebnis würde sich das Verkehrsaufkommen auf der Friedrichstraße auf ca. 5.000 bis 6.000 Kfz/Tag (Abbildungen 10 und 11) erhöhen. Dies bedeutet eine Zunahme der Verkehrsaufkommens um mehr als das Doppelte und ist insbesondere auf eine massive Erhöhung des Durchgangsverkehrs zurückzuführen.

Dies hat Auswirkungen, die im Weiteren näher zu betrachten sind:

Die Fahrbahnbreite der Friedrichstraße zwischen Königstraße und Moerser Straße beträgt ca. 8,5 m. Auf beiden Seiten der Fahrbahn wird heute geparkt, sodass sich die verfügbare Fahrbahnbreite auf ca. 4,5 m bis 5 m reduziert. Die Nutzung des Straßenabschnitts im Zweirichtungsverkehr erfordert eine Fahrbahnbreite von ca. 6 m. Somit müssten zumindest auf einer Fahrbahnseite die vorhandenen Stellplätze entfallen. Betroffen hiervon sind 13 Stellplätze.

Die Radien und die Breite der Friedrichstraße im Bereich des Fahrbahnverschwenks auf die Königstraße sind zu gering, als dass die Straße hier im Zweirichtungsverkehr genutzt werden kann. Eine direkte Anbindung an den Knotenpunkt in Form einer 5-armigen-Kreuzung oder mittels Kreisverkehr ist daher notwendig und mit entsprechendem baulichen Aufwand verbunden (vgl. hierzu Kap.3.4).

nicht nur aus Gründen der Verkehrssicherheit äußerst problematisch. Die Verbindungsfunktion der Friedrichstraße im Hauptstraßennetz und die Trennwirkung, die von ihr ausgeht, würde gestärkt. Im Gegensatz dazu steht die eigentliche städtebaulich Zielsetzung, den Bereich Verkehrspavillon / „drei weiße Riesen“ stärker an den innerstädtischen Geschäftsbe- reich anzubinden.

Somit kann in Abwägung der positiven Effekte für die Erreichbarkeit der innerstädtischen Parkplätze auf der einen Seite und der negativen Auswirkungen insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr auf der anderen Seite eine Öffnung der Friedrichstraße aus verkehrlicher Sicht nicht empfohlen werden. Vielmehr wäre es bereits heute wünschenswert, den reinen Durchgangsverkehr wirkungsvoller aus der Friedrichstraße herauszuhalten, statt diese künftig noch durch zusätzlichen Durchgangsverkehr zu belasten. Hiervon hätten auch die Geschäfte in der Innenstadt keinen Nutzen. Auch wird empfohlen, die Querbarkeit der Friedrichstraße in Verlängerung der Fußgängerzone zu verbessern. Dies könnte baulich zum Beispiel durch eine Aufpflasterung des Kreuzungsbereichs erfolgen, dies könnte durch eine klare Vorrangregelung zugunsten der Fußgänger mittels Zebrastreifen erfolgen, dies könnte aber auch durch eine weitergehende Geschwindigkeitsbegrenzung für den Kfz-Verkehr im Kreuzungsbereich geschehen.

Mit Blick auf die Entwicklung des Areals um die „drei weißen Riesen“ werden sich neue Erschließungsoptionen für den Bereich ergeben. Hier lassen sich zur Zeit nur grundsätzliche Aussagen zur Verkehrserschließung machen, wie sie auch im verkehrlichen Leitbild dargestellt sind. Dabei sollten neu zu schaffende Parkplätze möglichst direkt vom Hauptstraßennetz aus erreichbar sein. Die Funktion der Friedrichstraße sollte weitgehend auf die Erschließungsfunktion reduziert werden und der fußläufige Bereich im Einklang mit der künftigen städtebaulichen und nutzungskonzeptionellen Entwicklung bis zum Verkehrspavillon ausgeweitet werden.

3.6 Wilhelmstraße

Die Wilhelmstraße bildet die nördliche Grenze der Kamp-Lintforter Innenstadt. Über die Wilhelmstraße werden wichtige innerstädtische Ziele erschlossen wie das Rathaus mit dem Rathausplatz oder das Geschäftszentrum um den *real*-Markt. Entlang der Straße befinden sich weitere Einrichtungen wie Post, Stadtwerke, Polizei, Agentur für Arbeit und die Wilhelm- schule, die allesamt wichtige innerstädtische Zielpunkte darstellen. Im Abschnitt zwischen Hangkamerstraße und Kamperdickstraße ist die Wilhelmstraße Bestandteil des Hauptver- kehrsstraßennetzes und Teil des landesweiten Radverkehrsnetzes NRW. Stadtgestalterisch wird die Straße heute vor allem durch die vorhandene und zum Teil überdimensionierte Ver- kehrsinfrastruktur bestimmt.

Aufgrund der erschließungsfunktionalen Bedeutung der Wilhelmstraße wird diese im Rah- men der VEP-Fortschreibung mit dem Ziel, die Verkehrsverhältnisse dort zu verbessern, ein- gehender betrachtet. Dabei gilt es eine Vielzahl verkehrlicher Aspekte und Anforderungen zu berücksichtigen. Einen wesentlichen Mangel stellen im Abschnitt zwischen Hangkamerstra- ße und Friedrichstraße vor allem die fehlenden Radverkehrsanlagen dar. Von daher steht der Radverkehr im Mittelpunkt der Betrachtung. Hiervon werden aber auch die Belange der anderen Verkehrsarten, insbesondere die des Kfz-Verkehrs, berührt.

Die Wilhelmstraße zwischen Hangkamerstraße und Friedrichstraße lässt sich verkehrlich- funktional und räumlich in drei Teilabschnitte gliedern:

- Abschnitt 1 zwischen Hangkamer Straße und Kamperdickstraße,
- Abschnitt 2 zwischen Kamperdickstraße und Markgrafenstraße und
- Abschnitt 3 zwischen Markgrafenstraße und Friedrichstraße.

Der Ausbau der Abschnitte 1 und 2 zwischen Hangkamerstraße und Markgrafenstraße stammt aus den siebziger Jahren. Hier wurde ein großzügiger Standardquerschnitt von mindestens 11,30 m (Fahrbahn) realisiert. Östlich der Markgrafenstraße (Abschnitt 3) bis zur Friedrichstraße ist die Fahrbahn dagegen nur 6,80 m breit.

Eine besondere Situation stellen die Knotenpunkte entlang des Straßenzuges dar. Gesehen betrachtet werden dabei

- der Knoten Wilhelmstraße / Hangkamerstraße,
- der Knoten Wilhelmstraße / Zufahrt Parkplatz *real*-Markt
- der Knoten Wilhelmstraße / Kamperdickstraße und
- der Knoten Wilhelmstraße / Markgrafenstraße.

Für den gesamten Straßenzug gibt es einen Vorentwurf des städtischen Tiefbauamtes, der im wesentlichen die Anlage beidseitiger hochbordgeführter Radwege vorsieht. Ergänzend hierzu stellt der VEP die Möglichkeit der Anlage von Schutzsteifen für den Radverkehr dar.

Nachfolgend werden die Vorschläge zur Ausgestaltung der einzelnen Knotenpunkte und Straßeraumabschnitte der Wilhelmstraße in ihrer räumlichen Abfolge erläutert. Die Darstellung beginnt westlich an der Einmündung der Hangkamerstraße.

Knoten Hangkamerstraße

Ziel an diesem Knotenpunkt ist es, den aus der Hangkamerstraße kommenden Radverkehr sicher über die Wilhelmstraße zu führen. Hierzu wird vorgeschlagen, die Fläche der vorhandenen Kfz-Linksabbiegespur von der Wilhelmstraße in die Hangkamerstraße, die aufgrund der geringen Abbiegeströme nicht erforderlich ist, für die Anlage einer Querungshilfe zu nutzen. Diese kann so positioniert werden, dass sich ein Linksabbieger bei Bedarf noch außerhalb des fließenden Verkehrs aufstellen kann.

Südlich des Knotens befindet sich heute eine Mittelinsel und eine lange Sperrfläche bis zur Zufahrt „*real*“. Hier bietet sich an, die Sperrfläche auf der gesamten Länge als Mittelinsel und Querungshilfe zu nutzen und umzugestalten.

Zufahrt Parkplatz *real*-Markt

Der Zufahrtbereich zum Parkplatz des *real*-Marktes ist durch eine besonders komplexe Verflechtungssituation zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr gekennzeichnet. Durch die vorhandenen Stellplätze direkt gegenüber der Zufahrt Wilhelmstraße besteht hier für den ein- und ausfahrenden Kfz-Verkehr eine Engstelle. Diese Situation wird durch das Ein- und Ausparken von Fahrzeugen auf dem Parkplatz noch verschärft.

Wie Abbildung 12 verdeutlicht, folgt der Radverkehr in diesem Bereich nicht den Bewegungslinien des Kfz-Verkehrs, sondern quert diese. Es besteht eine stark ausgeprägte

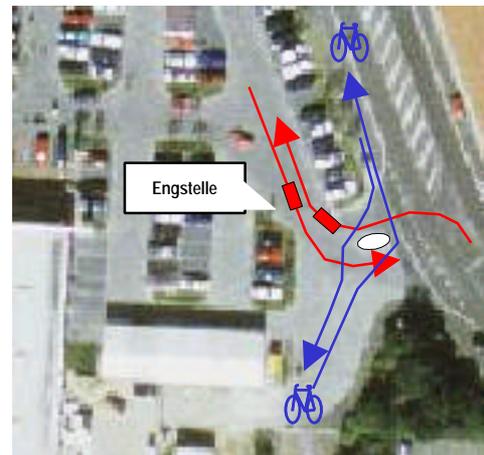
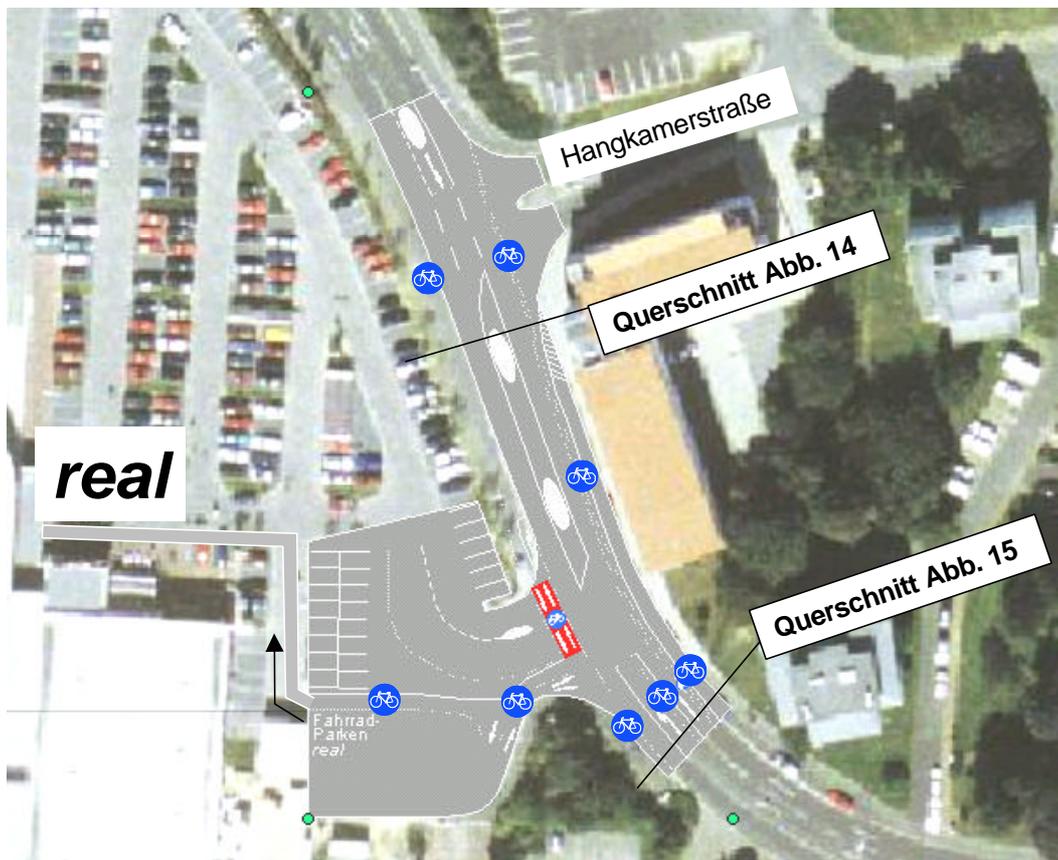


Abbildung 12: Wilhelmstraße / Zufahrt *real*, Situation im Status quo, Bewegungslinien des Kfz- und Radverkehrs

Radverkehrsbeziehung zwischen Wilhelmstraße (Schulzentrum) und dem Prinzenplatz bzw. der Innenstadt.

Somit entsteht eine für alle Verkehrsteilnehmer „ungeordnete“ und zum Teil unübersichtliche Verkehrssituation. Dies führt unweigerlich zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Ziel ist es daher, die Verkehrsabläufe im Einmündungsbereich zum „real“-Parkplatz klarer und sicherer zu regeln.

Hierzu ist der vom Prinzenplatz kommende Radverkehr zu bündeln und vom Kfz-Verkehr separiert an den Knotenpunkt heranzuführen. Im Einmündungsbereich wird die Anlage einer Radfahrerfurt vorgeschlagen. Die Furt ist mittels Roteinfärbung sowie Piktogrammen und Pfeilen deutlich kenntlich zu machen und in beide Richtungen zu öffnen. Der in Richtung Schulzentrum fahrende Radverkehr kann auf diese Weise die Querungshilfe nördlich der Einmündung erreichen und dort die Wilhelmstraße sicher queren. Allerdings muss dem Radfahrer unmissverständlich deutlich gemacht werden, dass die Nutzung des „linken“ Radweges nur auf diesem kurzen Abschnitt zwischen der Einmündung zum Parkplatz und der Querungshilfe erlaubt ist. An der Querungshilfe ist durch eine entsprechende Markierung und Beschilderung auf die Nutzungspflicht des rechten Schutzstreifens bzw. Radweges hinzuweisen.



Abbildungen 13: Wilhelmstraße zwischen Hangkamerstraße und Zufahrt real-Parkplatz, Entwurfsvorschlag

Die Abbildungen 13 und 14 zeigen den Vorschlag zur Ausgestaltung der Wilhelmstraße im Abschnitt zwischen Hangkamerstraße und der Zufahrt zum *real*-Markt. Für die östliche Straßenseite, wo zur Zeit Radverkehrsanlagen fehlen, sieht der Vorschlag die Markierung eines Schutzstreifens vor. Die Fahrbahn ist ausreichend breit, so dass der Kfz-Verkehr durch diese Maßnahme unbeeinflusst bleibt.

Querschnitt Wilhelmstraße südlich des Knotens mit der Hangkamerstraße

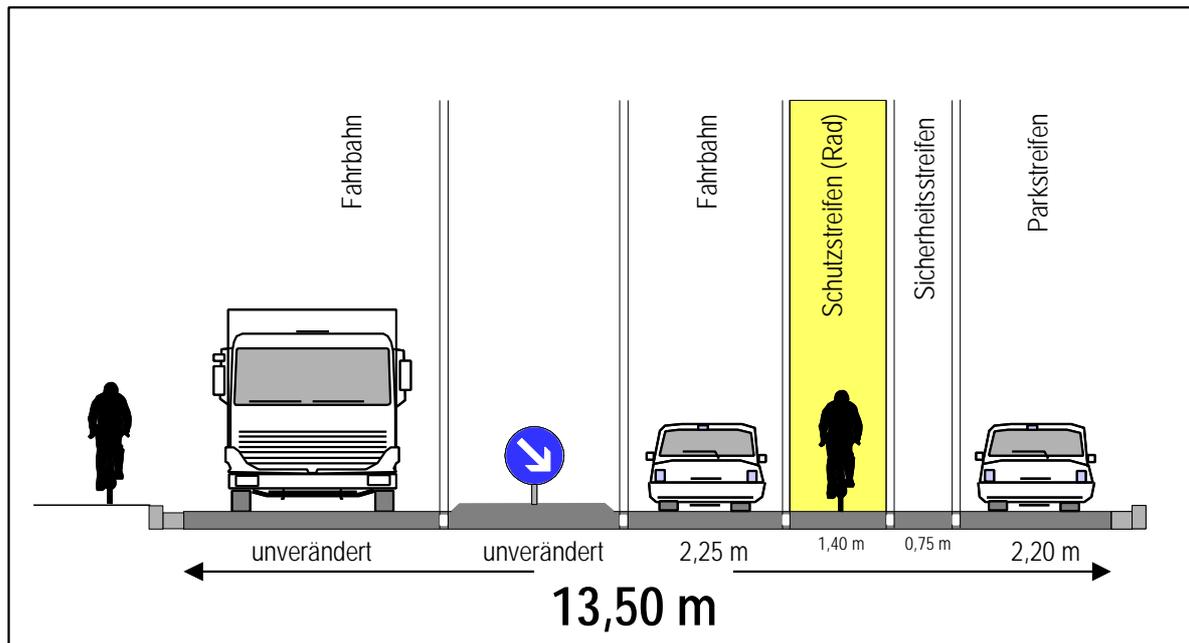


Abbildung 14: Gestaltung des Straßenquerschnitts bei der Alternative mit Schutzstreifen

Abschnitt 1 zwischen Hangkamer Straße und Kamperdickstraße

Von der Schanzstraße her kommend enden die vorhandenen Radverkehrsanlagen heute an der Einmündung der Hangkamerstraße bzw. an der Zufahrt zum *real*-Markt. Die Ausweisung eines zusätzlichen Bordsteinradweges auf dem vorhandenen Gehweg im weiteren Verlauf der Wilhelmstraße ist nach StVO aufgrund der begrenzten Gehwegbreiten (2,10 m / 2,40 m) nicht möglich. Auch die Ausweisung eines gemeinsamen Geh- und Radweges (Zeichen 239/240) ist problematisch. Unter anderem befinden sich auf der Südseite im Bewegungsraum des Radverkehrs Straßenlaternen und Verkehrszeichen. Außerdem grenzen hier Haustüren unmittelbar an den Gehsteig. Die Einfahrt zur Tiefgarage des Rathauses, drei teilweise stark frequentierte Parkplatzzufahrten sowie die Ausfahrt der genannten Tiefgarage stellen im Zuge eines Bordsteinradweges am Südrand der Straße weitere potenzielle Konfliktpunkte dar. Die Situation am nördlichen Straßenrand gestaltet sich ähnlich.

Grundsätzlich kommen für diesen Straßenabschnitt zwei Lösungsansätze in Betracht:

Der erste Lösungsansatz sieht den beidseitigen Ausbau und die Fortführung der hochbordgeführten Radwege bis zum Knoten Kamperdickstraße vor, wie sie auch im Vorentwurf des städtischen Tiefbauamtes für diesen Abschnitt dargestellt sind. Der Kostenaufwand hierfür wird mit ca. 180 TEUR veranschlagt. Für die Maßnahme können Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beantragt werden.

Als alternativer Lösungsansatz, der mit geringerem baulichem Aufwand verbunden ist und kurzfristig umgesetzt werden kann, bietet sich die Anlage von Schutzstreifen an, wie die nachfolgenden Abbildungen zeigen. Die heutige Fahrbahnfläche mit einer Breite von durchgängig (mindestens) 11,30 m bietet hierzu genügend Raum. Nach Auskunft des Tiefbauamtes sind markierte Radfahrstreifen oder Schutzstreifen jedoch nicht zuschussfähig.

Querschnitt Wilhelmstraße südlich des Knotens mit der „real“-Parkplatzzufahrt

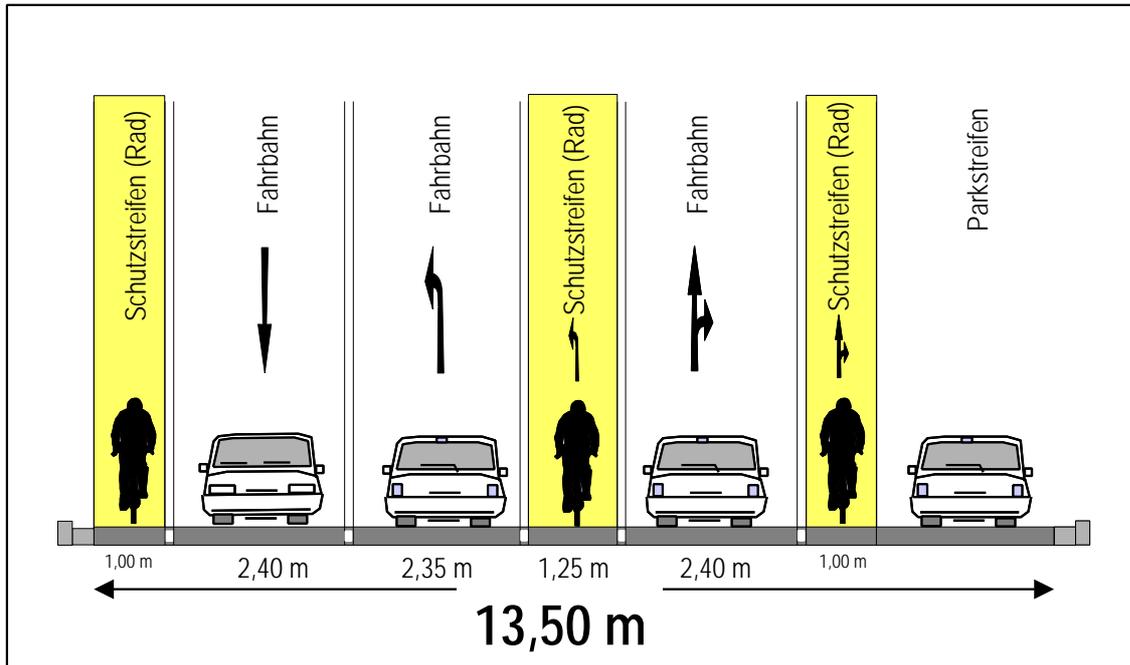


Abbildung 15: Gestaltung des Straßenquerschnitts bei der Alternative mit Schutzstreifen

Querschnitt Wilhelmstraße, Höhe Post

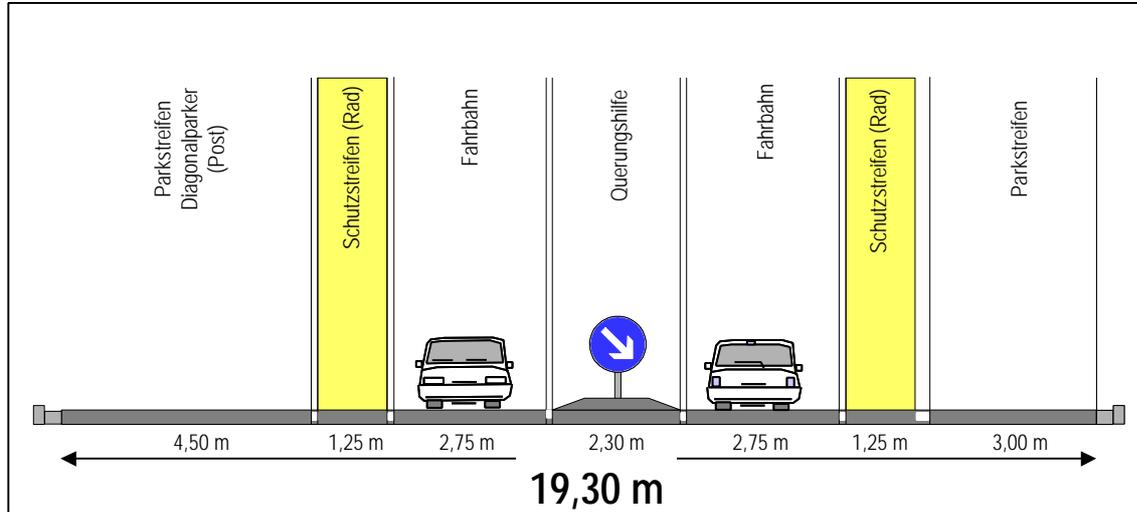
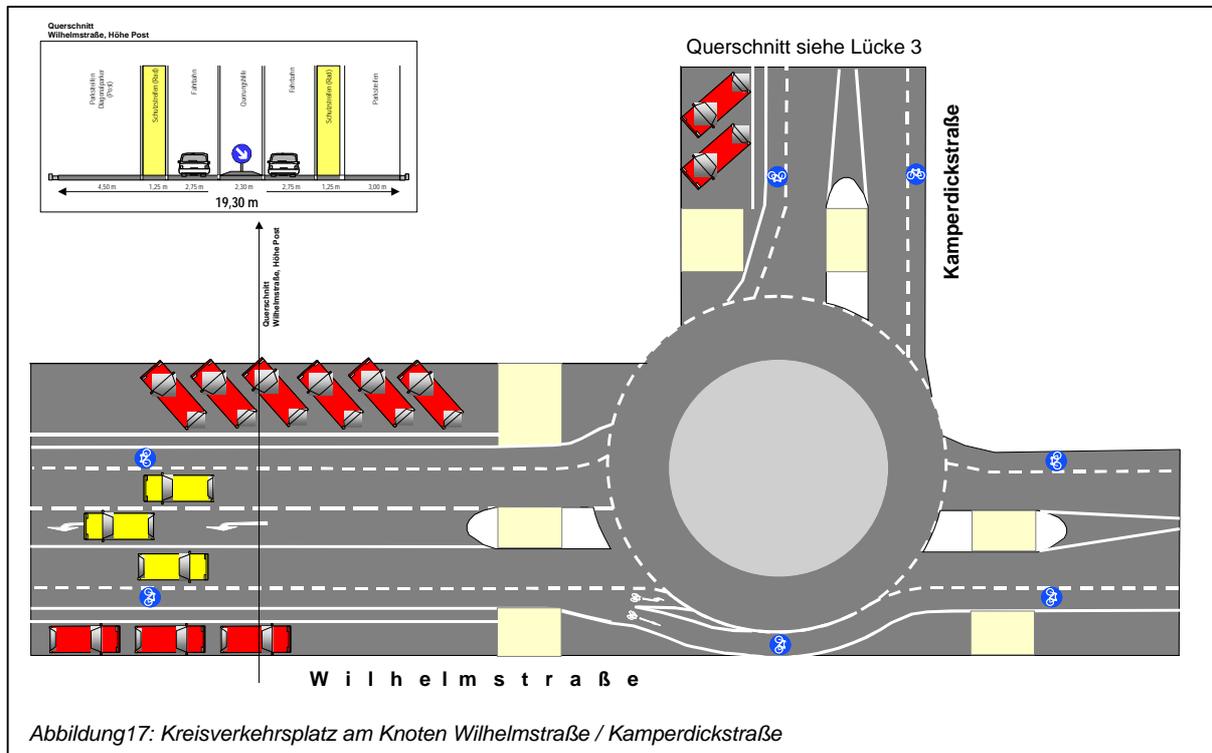


Abbildung 16: Gestaltung des Straßenquerschnitts bei der Alternative mit Schutzstreifen

Knoten Kamperdickstraße

Bei dieser Kreuzung handelt es sich um einen voll ausgebauten Knotenpunkt mit Linksabbiegestreifen. Der Straßenquerschnitt der drei Knotenäste beträgt jeweils ca. 11 Meter. An der westlichen Wilhelmstraße kommen Parkstreifen von vier Meter Breite hinzu. Diese großzügige Dimensionierung sowie die Ausstattung mit Abbiegespuren und Mittelinseln ist für eine Tempo 30-Zone eher untypisch und überdimensioniert. Auch steht die Anwendung der Rechts-vor-Links-Regelung an einem solchen Knotenpunkt im Gegensatz zum Ausbaustandard. Als problematisch sind insbesondere die fehlenden Radverkehrsanlagen und die unklare Vorfahrtsituation zu benennen.

Alternativ zum heutigen Ausbau sollte daher auch die Möglichkeit der Anlage eines Kreisverkehrs, eines sogenannten Minikreisverkehrs, wie er mittlerweile vielerorts Anwendung findet, geprüft werden. Dieser könnte bei entsprechender Gestaltung nicht nur zu einer klareren Verkehrssituation beitragen, sondern an dieser städtebaulich bedeutenden Stelle auch einen adäquaten und einladenden Stadteingang zur Innenstadt markieren. Folgende Planskizze stellt die Möglichkeit eines Kreisverkehrsplatzes dar:



Die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes bietet folgende Vorteile, die sowohl den Verkehrsablauf als auch das städtebauliche Erscheinungsbild betreffen:

- Die Vorfahrtsituation ist eindeutig geregelt.
- Die Leistungsfähigkeit des Knotens bleibt gewährleistet. Die Linksabbiegespur in die Kamperdickstraße kann zugunsten einer besseren Querbarkeit der Wilhelmstraße wegfallen.
- Der Parkplatz „Rathaus-Center“ kann eine Linksabbiegespur erhalten.
- Eine kurzfristig Realisierung ist im Wesentlichen durch Markierungen und kleinere bauliche Maßnahmen möglich.
- Langfristig besteht durch eine Umgestaltung die Möglichkeit, einen städtebaulichen Akzent zu setzen.
- Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) können bis an den Knoten herangeführt werden.
- Fußgänger können die Wilhelmstraße leichter und sicherer durch die Anlage von Fußgängerüberwegen queren.

Abschnitt 2 zwischen Kamperdickstraße und Markgrafenstraße

Östlich der Einmündung der Kamperdickstraße stehen 12,75 m Fahrbahnraum und am Südrand zusätzlich 4,00 m als Parkraum für Diagonalstellplätze zur Verfügung.



Abbildung 18: Wilhelmstraße zwischen Kamperdickstraße und Markgrafenstraße

Auch hier kommen zwei grundsätzliche Lösungsansätze in Betracht. Neben der Anlage von hochbordgeführten Radwegen bietet sich auch für diesen Abschnitt als Alternative die Markierung beidseitiger Schutzstreifen an. Um Gefahrensituationen vorzubeugen, ist der Schutzstreifen von den Parkständen am Südrand mit einem Sicherheitsstreifen von ca. 1 m abzusetzen. Im Bereich der südlichen (Schulbus-) Haltestelle kann der Schutzstreifen unterbrochen werden. Am nördlichen Fahrbahnrand ist heute nach Schulschluss Parken zulässig. Der Fahrbahnquerschnitt lässt hier auch mit Schutzstreifen weiterhin das Parken zu. Die Schutzstreifen sollten aber auch hier mit einem entsprechenden Sicherheitsstreifen an den Parkständen vorbeigeführt werden, wie der Querschnitt zeigt (Abbildung 19).

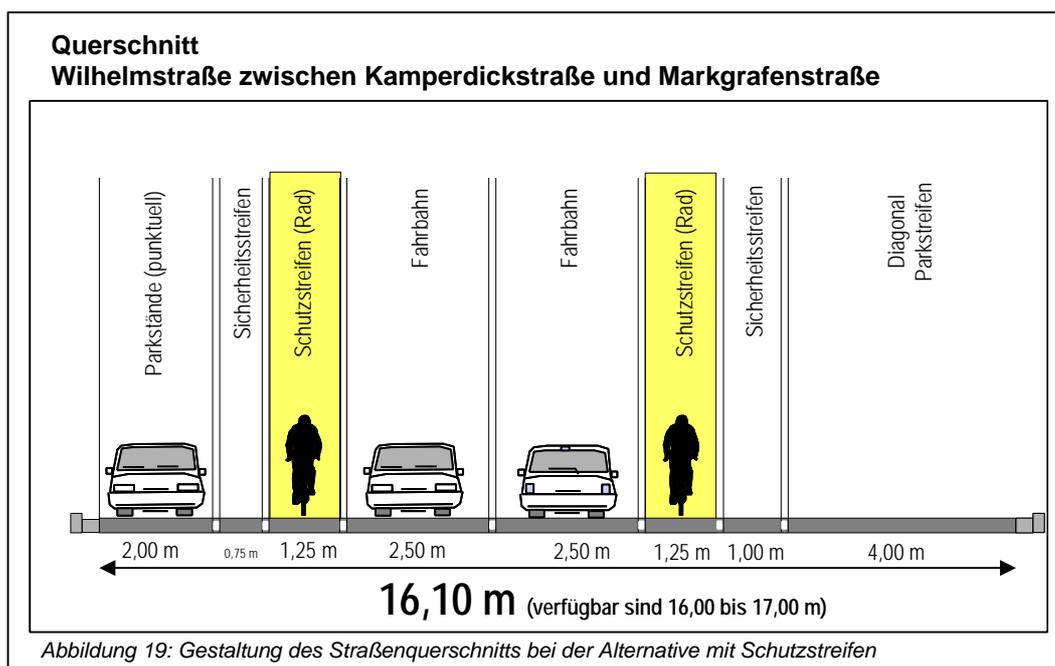


Abbildung 19: Gestaltung des Straßenquerschnitts bei der Alternative mit Schutzstreifen

Knoten Markgrafenstraße

Der Knoten wirkt ebenfalls überdimensioniert. Ein Rückbau der Verkehrsanlagen auf das notwendige Maß und eine gestalterische Aufwertung des Knotenpunktes wären wünschenswert. Da es sich hier um eine Tempo-30-Zone handelt, sind gesonderte Radverkehrsanlagen im Bereich des Knotenpunktes nicht erforderlich.

Abschnitt 3 zwischen Markgrafenstraße und Friedrichstraße

Die Raumsituation ist hier mit einem Straßenquerschnitt von ca. 15 m und einer Fahrbahnbreite von ca. 8,80 m beengter als in den vorherigen Abschnitten. Ebenso schränkt der vorhandene Baumbestand die Gestaltungsmöglichkeiten für zusätzliche Radverkehrsanlagen ein. Der Ausbauvorschlag des Tiefbauamtes sieht hier an der südlichen Fahrbahnseite einen markierten Radwegestreifen und an der nördlichen den Ausbau eines hochbordgeführten Radweges vor. Die vorhandenen Bäume an der nördlichen Straßenseite müssten hierfür entfernt werden; an der südlichen Straßenseite könnte der Baumbestand um weitere Pflanzungen ergänzt werden. Die geschätzten Ausbaurkosten betragen ca. 65 TEUR; die Maßnahme ist nach GVFG nicht förderfähig.

Der Straßenabschnitt befindet sich in einer Tempo 30-Zone. Das Erfordernis zur Anlage von Radverkehrsanlagen, zumal diese mit vergleichsweise hohem baulichem Aufwand verbunden sind, ist daher eher nachrangig zu betrachten.

Schlussfolgerung / Empfehlung

Insbesondere der Netzschluss zwischen den an der Hangkamerstraße bzw. der Einmündung *real*-Parkplatz endenden Radverkehrsanlagen bis zum Knotenpunkt Kamperdickstraße ist als vordringliche Maßnahme anzusehen. Die hier vorgeschlagene Lösung, Schutzstreifen anzulegen, hat den Vorteil, dass sie kurzfristig und mit vergleichsweise geringem Aufwand umsetzbar ist. Eine bauliche Lösung mit hochbordgeführten Radwegen sollte dann weiter verfolgt werden, wenn hierfür tatsächlich in absehbarer Zeit Zuschüsse nach GFVG zur Verfügung stehen. In Verbindung mit dem Ausbau der Radwege sollte dann aber auch unbedingt eine Verbesserung der stadtgestalterischen Qualität angestrebt werden. Eine besondere Bedeutung kommt hier dem Knotenpunkt mit der Kamperdickstraße zu, für den die Möglichkeit, einen Kreisverkehr anzulegen, sicherlich auch nur einen ersten Planungsansatz darstellt.

Allgemein besteht kaum ein Erfordernis in verkehrsberuhigten Tempo-30-Zonen gesonderte Radverkehrsanlagen anzulegen. Für den Abschnitt zwischen Kamperdickstraße und Markgrafenstraße wird dennoch aufgrund des überdimensionierten Ausbaustandards der Straße und der Konfliktpunkte mit dem ein- und ausparkenden Kfz-Verkehr die Anlage von Radverkehrsanlagen empfohlen. Welche der alternativen Lösungen für den Abschnitt in Betracht kommen, wird u.a. abhängig von der Gestaltung des Knotenpunktes Kamperdickstraße sein. Ziel sollte es aber sein, die Fahrbahflächen für den Kfz-Verkehr auf das erforderliche Maß zu reduzieren. Dies gilt auch für den Knotenpunkt mit der Markgrafenstraße.

Im Abwägung von Erfordernis und Aufwand sollte im Abschnitt zwischen Wilhelmstraße und Friedrichstraße auf die Anlage von Radverkehrsanlagen zunächst verzichtet werden.

Die erforderlichen Maßnahmen sind abhängig von der weiteren Planung und der Entscheidung, welche grundsätzliche Ausbauf orm für den Straßenzug weiter verfolgt werden soll. Im Rahmen der VEP-Fortschreibung lassen sich nur generelle Lösungsansätze skizzieren. Von daher sollte zunächst der Vorentwurf unter Berücksichtigung der verschiedenen Lösungsansätze und der stadtgestalterischen Anforderungen konkretisiert werden.

3.7 Ringstraße

Die Ringstraße bildet heute die südliche Grenze der Kamp-Lintforter Innenstadt. Am stärksten befahren ist sie im Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr „Altes Rathaus“ und der Friedrichstraße mit über 10.000 Kfz/Tag. Im Abschnitt zwischen Friedrichstraße und Friedrich-Heinrich-Allee sind es immerhin noch ca. 8.000 Kfz/Tag. Als Teil des Innenstadtringes und des Hauptverkehrsstraßennetzes hat die Ringstraße vor allem eine Verteilungs- und Verbindungsfunktion. Zwischen Friedrichstraße und Friedrich-Heinrich-Allee erschließt sie zudem auch zwei SB-Märkte und zwei Parkplätze mit jeweils ca. 50 Stellplätzen. Die Leistungsfähigkeit der Ringstraße und deren Knotenpunkte ist für den Kfz-Verkehr gut.

Im Rahmen der VEP-Fortschreibung wird die Ringstraße unter zwei Aspekten betrachtet: Zum einen hinsichtlich der Belange des Rad- und Fußgängerverkehrs; zum anderen mit Blick auf mögliche städtebauliche Entwicklungsperspektiven auf dem ABC-Gelände und im Bereich des nördlichen Zechengeländes.

Die Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Rad- und Fußgängerverkehr entlang des gesamten Straßenzuges sind im Einzelnen den Datenblättern im Anhang des Berichtes zu entnehmen. Eingehender betrachtet werden soll an dieser Stelle der Abschnitt zwischen Kolkshenstraße und Friedrichstraße, der aufgrund seiner Lage zwischen dem ABC-Gelände und dem innerstädtischen Geschäftsbereich von besonderer Bedeutung ist.

Die Fahrbahn der Ringstraße ist auf diesem Abschnitt ca. 10,40 m breit und wird in den Kreuzungsbereichen dreispurig aufgeweitet. Auf der Strecke dazwischen wird der Straßenraum außerdem für beidseitiges Parken auf markierten Parkstreifen genutzt. Der Parkraum wird gemäß der Parkraumanalyse im VEP 2000 stark nachgefragt. Die Auslastung der ca. 17 Stellplätze liegt im Tagesverlauf regelmäßig im Bereich zwischen 80 und 100 %. Radverkehrsanlagen fehlen auf diesem Abschnitt der Ringstraße. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der Verbindungsfunktion, die die Straße auch für den Radverkehr hat, ist zu prüfen, ob die Anlage von Radverkehrsanlage hier möglich ist. Betroffen hiervon wird auch der ruhende und fließende Kfz-Verkehr auf der Straße sein.

Der Maßnahmenvorschlag unterscheidet drei Realisierungsperspektiven:

- Die kurzfristige Perspektive geht von der derzeitigen baulichen Situation aus und legt für die Ringstraße eine andere Querschnittsaufteilung zugrunde.
- Die mittelfristige Perspektive steht im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung des ABC-Geländes.
- Die langfristige Perspektive steht im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung und der Erschließung des nördlichen Zechengeländes.

Kurzfristige Realisierungsperspektive

Der kurzfristige Umsetzungsvorschlag sieht vor, den ruhenden Verkehr aus dem Straßenraum herauszunehmen und den hierdurch gewonnenen Raum für die Anlage beidseitiger Schutzstreifen zu nutzen. Eine solche Lösung erscheint durchaus vertretbar, da für den ruhenden Verkehr auf dem Parkplatz des SB-Marktes und auf dem ABC-Gelände ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen. Ebenso haben Untersuchungen zum VEP 2000 gezeigt, dass ein Großteil der Stellplätze auf der Ringstraße von Dauerparkern genutzt wird, insbesondere auf der südlichen Straßenseite am ABC-Gelände. Die Maßnahme ist mit geringem Aufwand (Markierungsarbeiten) umsetzbar und würde eine konsequente Förderung des Radverkehrs darstellen.

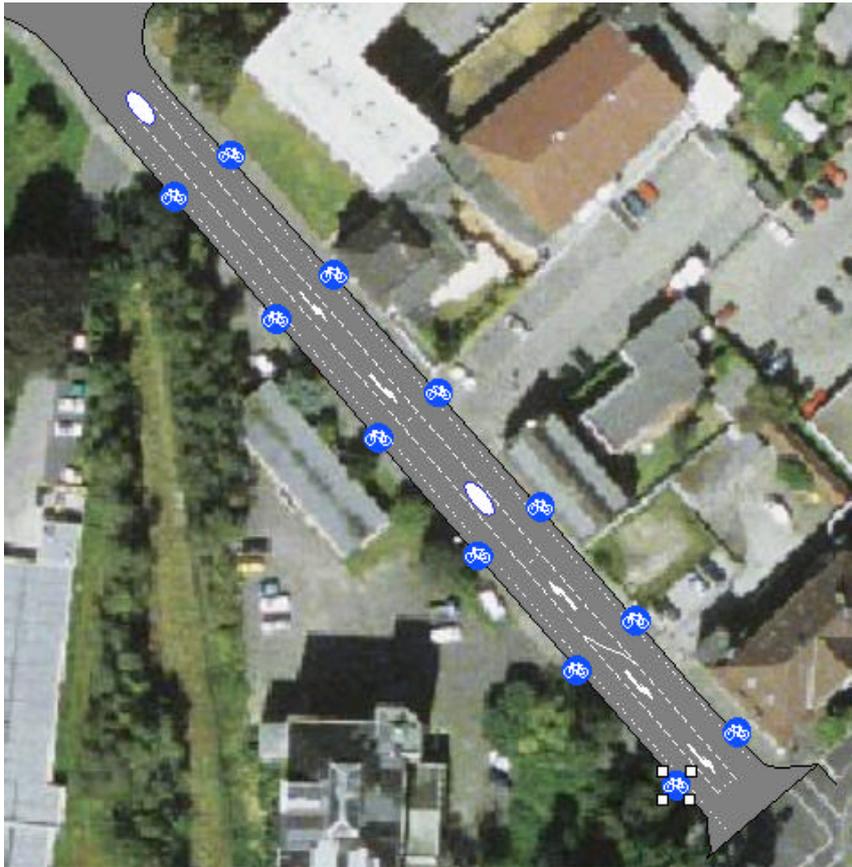


Abbildung 20: Straßenraumgestaltung Ringstraße zwischen Kamperdick- und Friedrichstraße

Um den Verkehrsfluss auf der Ringstraße nicht einzuschränken, könnten neben den Radverkehrsanlagen auch Linksabbiegespuren zum Parkplatz des SB-Marktes oder zum ABC-Gebäude vorgesehen werden. Ebenso besteht die Möglichkeit weitere Querungshilfen für Fußgänger anzulegen. Als Zwischenlösung kommt auch eine Wegnahme der Stellplätze nur auf einer Fahrbahnseite in Betracht. Hierdurch ließe sich zumindest einseitig ein durchgehender Schutzstreifen anlegen; auf der anderen Straßenseite müsste der Schutzstreifen im Bereich der Stellplätze unterbrochen werden.

Mittelfristige Realisierungsperspektive

Die mittelfristige Realisierungsperspektive sieht die Straßenraumgestaltung im Zusammenhang mit der künftigen städtebaulichen Entwicklung des ABC-Geländes. Voraussetzung hierfür ist es, die starke Trennwirkung der Ringstraße in diesem Abschnitt aufzulösen und eine bessere Anbindung des Areals und seiner Nutzungen an die Innenstadt zu ermöglichen (städtebauliche Integration). Dies erfordert eine weitergehende bauliche Umgestaltung der Straße, die neben den rein verkehrlichen Belangen auch Aspekte der Straßenraumgestaltung berücksichtigen sollte. Als Entwurfsprinzip bietet sich auch hier eine dreispurige Fahrbahnaufteilung an, bei der ein durchgehender Mittelstreifen verschiedene Funktionen (Querungshilfe, Linksabbiegespur, Ausweichfläche im Bedarfsfall) übernehmen kann.

Langfristige Realisierungsperspektive

Die langfristige Realisierungsperspektive ist im Zusammenhang mit einer möglichen Nachfolgenutzung und der städtebaulichen Entwicklung des Zechengeländes zu sehen. Sie sieht eine Verlegung der Ringstraße in den Bereich südlich des ABC-Geländes vor. Das verkehrliche Leitbild (vgl. Kap. 2, Abb. 2) berücksichtigt diese langfristige Entwicklungsoption, ohne die Linienführung oder den Anschluss an das vorhandene Straßennetz bereits festzulegen. Mit der „Südtangente“ könnten sich im Bereich der heutigen Ringstraße deutliche Entlastun-

gen vom Kfz-Verkehr ergeben. Voraussetzung hierfür ist aber, dass der Durchgangsverkehr künftig konsequent aus der Ringstraße herausgehalten wird (z.B. durch eine Netzünterbrechung) und diese ausschließlich dem Erschließungsverkehr vorbehalten bleibt. Für die Straßenraumgestaltung und die städtebauliche Integration des ABC-Geländes werden hierdurch weitergehende Handlungsmöglichkeiten geschaffen.

Das Erfordernis und die Sinnhaftigkeit einer Verlegung der Ringstraße wird maßgeblich von der städtebaulichen Entwicklung des Zechenareals und dessen Erschließungskonzeption abhängig sein. Die neue Straße gilt es dabei vor allem städtebaulich in die Entwicklung des Gesamtareals zu integrieren und nicht nur unter rein verkehrlichen Aspekten zu betrachten, die hier eher nachrangig sind.

Eine Planung zur Umgestaltung der Ringstraße sollte von vornherein die drei möglichen Realisierungsperspektiven mit berücksichtigen und einen stufenweisen Rückbau der Straße vorsehen bzw. ermöglichen. Die dreispurige Fahrbahngliederung bietet sich hierfür als geeignetes Entwurfsprinzip an, da hiermit sehr flexibel auf geänderte verkehrliche Rahmenbedingungen reagiert werden kann.

Knoten Friedrichstraße

Neben seiner Bedeutung im Hauptstraßennetz ist der signalisierte Knotenpunkt Friedrichstraße/Ringstraße auch Bestandteil des Kamp-Lintforter Radverkehrsnetzes. Zur Zeit existieren nur an der südlichen Friedrichstraße Radverkehrsanlagen, die aber unmittelbar vor/am Knotenpunkt enden.

Die Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten stellt einen besonderen Handlungsschwerpunkt der Radverkehrsförderung dar. Die nachfolgende Abbildung stellt dies beispielhaft für den Knotenpunkt Friedrichstraße/Ringstraße dar.

Die straßenbegleitenden Radwege auf dem südlichen Ast der Friedrichstraße genügen hinsichtlich ihrer Breite zum Teil nicht den Anforderungen der StVO. Aus diesem Grund, aber auch zu besserer Führung des Radverkehrs über den Knoten, sollte der Radverkehr an geeigneter Stelle südlich des Knotens auf Schutzstreifen überführt werden. Am Knoten sind gesonderte vorgezogene Aufstellbereiche für den Radverkehr zu schaffen, die dem Radfahrer ein sicheres Überqueren der Kreuzung ermöglichen.

Auf der nördlichen Friedrichstraße wird der Radverkehr wie bisher im Straßenraum nach dem Mischprinzip abgewickelt. Im unmittelbaren Kreuzungsbereich wird der Radverkehr allerdings aus Sicherheitsgründen auf Schutzstreifen geführt und mit einer aufgeweiteten Aufstellfläche bedacht.

Auf der Ringstraße wird der Radverkehr analog zur Abbildung 21 teilweise auf den Bordsteinwegen, teilweise im Straßenraum auf Schutzstreifen geführt.

Im Wesentlichen sind hierzu Markierungsarbeiten erforderlich. Von daher lässt sich die Maßnahmen zumindest teilweise recht kurzfristig umsetzen.

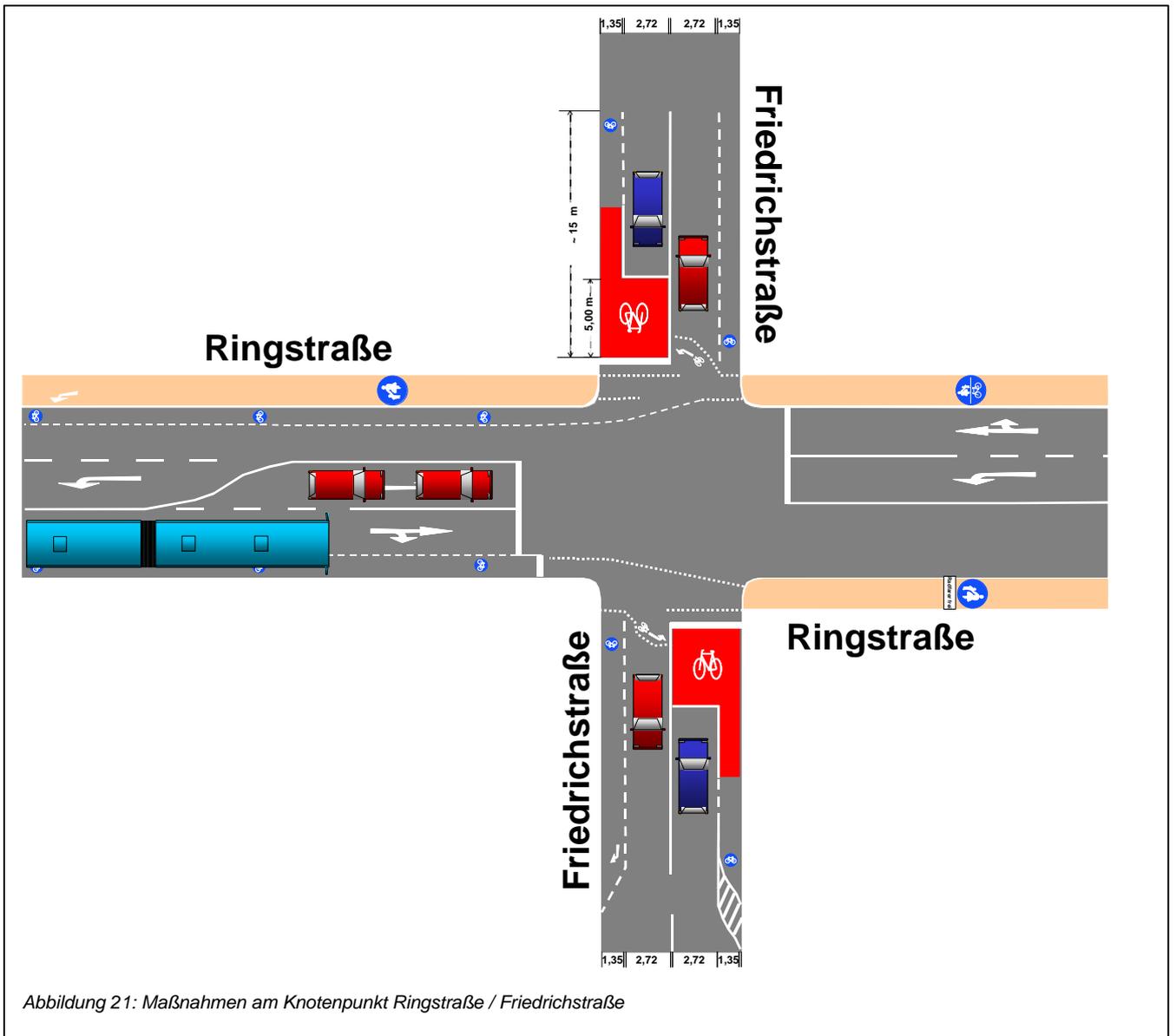


Abbildung 21: Maßnahmen am Knotenpunkt Ringstraße / Friedrichstraße

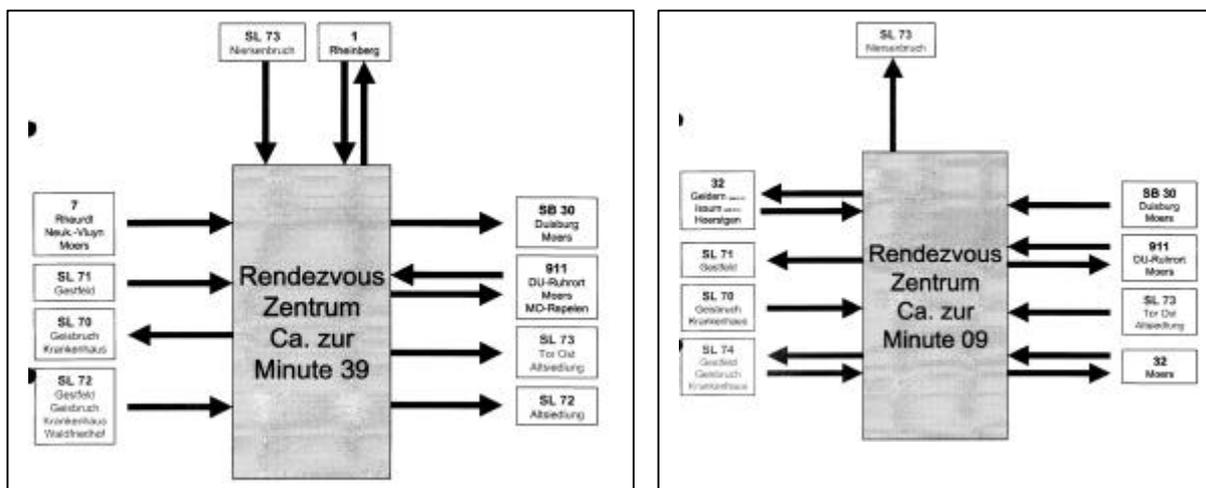
4 Erreichbarkeit ÖPNV

4.1 Stadtbus Kamp-Lintfort

Am 08.06 2004 hat der Rat der Stadt Kamp-Lintfort einstimmig das vom Ing.-Büro Rödel & Pachan vorgelegte Stadtbus-Konzept beschlossen und die Verwaltung beauftragt, mit dem Aufgabenträger Kreis Wesel und der NIAG die Umsetzung des Stadtbus-Systems auf Grundlage des vorgelegten Konzeptes vorzubereiten.

Das Konzept dient der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Kamp-Lintfort, insbesondere in der Innenstadt. Neben einer spürbaren Verbesserung der Mobilität für alle Personengruppen (der ÖPNV steht nahezu allen Einwohnern/innen offen) stärkt ein Stadtbuskonzept, da es auf die zentrale Innenstadt ausgerichtet ist, vor allem den innerstädtischen Geschäftsbereich und den dort ansässigen Einzelhandel. Zudem wird der Parksuchverkehr reduziert und der Besetzungsgrad der Stellplätze verringert. Ein weiterer Vorteil ist die Verbesserung der Umwelt- und Umfeldqualität; auch hier wiederum insbesondere im innerstädtischen Bereich.

Im Einzelnen wird dies erreicht durch häufigere und vor allem noch besser vertaktete Angebote. Ein zentraler Rendezvous-Punkt in der Innenstadt an der Haltestelle „Neues Rathaus“ dient der Verknüpfung aller Stadtlinien untereinander, so dass jeder Punkt in der Stadt mit maximal einem bequemen Umsteigevorgang erreicht werden kann. Zudem findet hier eine Verknüpfung mit allen Linien des Regionalverkehrs statt. Leicht merkbare Ankunfts- und Abfahrtszeiten erhöhen die Qualität für Einkäufer ebenso, wie gleichartige Betriebszeiten auf allen Linien. Letztere orientieren sich vor allem an den Öffnungszeiten des Einzelhandels.



Abbildungen 22 und 23: Darstellung der Anschlüsse an der zentralen Haltestelle „Neues Rathaus“

Das Konzept sieht vor, mit fünf neuen Stadtlinien zügige, direkte und vertaktete Verbindungen von allen Ortsteilen in die Innenstadt zu schaffen. Um diese erheblichen verkehrlichen Leistungen nicht gänzlich als Neuverkehr darzustellen, wird die innerörtliche Linie 2 als „Kompensationsmasse“ in das Konzept einbezogen. Des Weiteren werden regionale Linien von ihren kommunalen Erschließungsaufgaben befreit und direkter geführt. Dadurch werden diese Linien schneller und es stehen Einsparpotenziale zur Verfügung, da sich die Kilometerleistung der Regionallinien reduziert. Insgesamt sind folgende Stadtbuslinien vorgesehen:

- SL 70: Innenstadt – Geisbruch - Innenstadt
- SL 71: Innenstadt – Gestfeld - Innenstadt

- SL 72: Kamperbrück – Geisbruch – Gestfeld – Innenstadt - Altsiedlung
SL 73: Vierquartieren - Niersenbruch – Innenstadt – Altsiedlung
SL 74: Geisbruch – Innenstadt – Gewerbegebiet Nord

(Zu berücksichtigen ist, dass es sich bei den hier vergebenen Liniennummern lediglich um Arbeitstitel handelt. Die endgültige Nummerierung steht noch nicht fest).

Diese fünf Linien verkehren vom morgendlichen Berufsverkehr bis kurz nach Ladenschluss allesamt im 60-Minuten-Takt. Für die einwohnerstärksten Ortsteile Geisbruch und Gestfeld ergibt sich durch eine Überlagerung mehrerer Linien ein Angebot von drei Fahrten pro Stunde. Jeder bedeutende Ortsteil wird mindestens im 60-Minuten-Takt bedient.

Eine zweite Stufe des Konzeptes sieht zusätzliche Anrufsammeltaxizonen, für diejenigen Bereiche, die heute keine ÖPNV-Erschließung haben, vor. Des Weiteren werden auch in der Abendzeit vermehrte Leistungen angeboten. Zudem ist eine Linie vorgesehen, die sowohl das Gewerbegebiet Kamperbruch Nord, als auch die südlichen Gewerbebereiche (Zeche Friedrich-Heinrich, Siemens, Gewerbegebiet Süd und Gewerbegebiet Dieprahm) mit dem Zentrum verbindet, so dass sowohl auswärtige Pendler, die mit dem Regionalverkehr anreisen, als auch innerörtliche Pendler, die mit dem Stadtbus anreisen, viele wichtige Kamp-Lintforter Gewerbebetriebe mit dem öffentlichen Verkehr erreichen können. Aus wirtschaftlichen Gründen werden sämtliche Leistungen der zweiten Stufe als Anrufsammeltaxi oder als Taxibus gefahren, d.h. die Fahrten finden nur nach vorheriger Anmeldung durch den Kunden bei Bedarf statt. Die erste Einführungsstufe kommt voraussichtlich ohne den Einsatz von Taxibussen und Sammeltaxen aus.

Neben dem reinen verkehrlichen Angebot sind auch qualitative Merkmale hervorzuheben, beispielsweise komfortable, moderne, niederflurige Fahrzeuge auf allen Linien, sowie leicht lesbare Fahrplanmedien und eine Informationskampagne, welche die Benutzung des Stadtbusses für die Bürgerinnen und Bürger einfach und übersichtlich macht.

Die Umsetzung des Stadtbus-Systems stellt einen wichtigen Baustein zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt dar.

4.2 NiederrheinBahn

Die Stadt Kamp-Lintfort zählt zu den wenigen Städten ihrer Größenordnung in Nordrhein-Westfalen, die über keine SPNV-Anbindung verfügen. Die Nutzung der vorhandenen Güterstrecke zwischen dem Bergwerk West und Moers-Rheinkamp mit Anschluss an das regionale Schienennetz ist daher als Entwicklungsperspektive und -option für die Stadtentwicklung insgesamt als auch gerade für die Innenstadt von besonderer Bedeutung. Zumal in Kamp-Lintfort, im Gegensatz zu vielen anderen Gemeinden und Städten, wo sich der Bahnhof historisch bedingt oft ungünstig am Siedlungsrad befindet, die Bahnlinie direkt in die Stadtmitte führt.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass mit der projektierten SPNV-Anbindung nach Kamp-Lintfort die einmalige Chance besteht, mit relativ geringen Investitionskosten, angemessenen Betriebskosten und vertretbarem Zuschussbedarf ein zeitgemäßes, attraktives und zugleich wirtschaftlich tragfähiges SPNV-Angebot in der Stadt und der Region zu etablieren. Ergebnis der Studie ist aber auch, dass die gleichzeitige Benutzung der Schienenstrecke durch Kohle- und Bergezüge der RAG sowie durch Personen-

züge (Mischbetrieb) betriebstechnisch nicht möglich sein wird, die erforderlichen Investitionen für einen zweigleisigen Streckenausbau jedoch unvertretbar hoch sind. Von daher kommt eine SPNV-Verbindung nach Kamp-Lintfort erst nach Einstellung des bergbaulichen Eisenbahnbetriebs in Betracht.

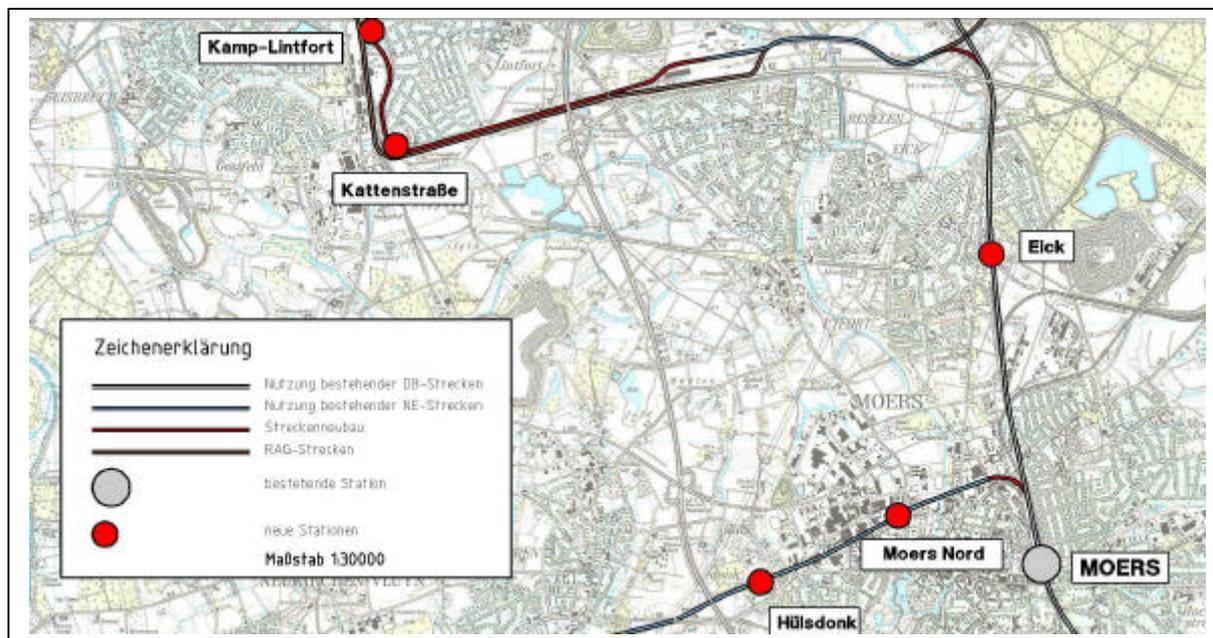


Abbildung 24: Linienführung der NiederrheinBahn (DE-Consult 12/2003)

Der SPNV-Anschluss stellt somit eine eher langfristige Entwicklungsperspektive für die Innenstadt dar, für die aber bereits heute „die Weichen gestellt“ werden müssen. Auf der einen Seite sind dies die formalen Aspekte in Verbindung mit der Aufnahme und Einstufung des Projektes im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) der Landes NRW. Auf der anderen Seite ist es die Berücksichtigung der Option bei der verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklung des Bereichs um den geplanten Endhaltepunkt auf dem nördlichen Zechengelände. Dies betrifft sowohl die Nutzung und bauliche Entwicklung des Areals als auch die Erschließung und fußläufige Anbindung des Haltepunktes von der Innenstadt aus.

Das Stadtbus-System berücksichtigt die Option NiederrheinBahn bereits. Durch die räumliche Nähe zwischen der Rendezvous-Haltestelle „Neues Rathaus“ und dem geplanten Endhaltepunkt der NiederrheinBahn ist es möglich, nahezu alle Busse zusätzlich auch zum künftigen Bahnhof zu führen. Nach dem bisherigen Planungsstand zeichnet sich ab, dass die Züge in Kamp-Lintfort eine längere Wende- bzw. Aufenthaltszeit von ca. 15 Minuten haben werden. Somit ist das Stadtbus-System gut vereinbar mit einer künftigen Entwicklungsoption NiederrheinBahn.



Abb.25: Blick vom Standort des geplanten Haltepunktes aus nach Süden

Der SPNV-Haltepunkt im Süden des ABC-Geländes Innenstadt bildet einen weiteren wichtigen – wenn auch zunächst längerfristigen - Baustein zur Verbesserung der Erreichbarkeit und der Erschließung der Kamp-Lintforter Innenstadt. Das verkehrlichen Leitbild (Kap. 2) berücksichtigt die Entwicklungsoption NiederrheinBahn entsprechend.

5 Erreichbarkeit Radverkehr

Seit der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes im Jahre 2000 sind bereits eine Vielzahl von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs umgesetzt worden. Zu nennen sind beispielhaft:

- der Neubau des Radweges zwischen Eyller Straße und B 510 an der Feldstraße,
- der Neubau des Radweges an der Friedrich-Heinrich-Allee zwischen Moerser Straße und Kolkschenstraße,
- der Neubau des Radweges an der Mühlenstraße zwischen B 510 und Friedhof,
- der Ausbau des Radwegs an der Haarbeckstraße,
- die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Pappelstraße,
- die Anlage von diversen Querungshilfen sowie
- die Öffnung von Einbahnstraßen.

Trotz der bisher umgesetzten und in Vorbereitung befindlichen Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs besteht bezüglich der Anbindung der Haupttrouten des Radverkehrs an die Innenstadt und der inneren Erschließung des Kernbereichs noch weitergehender Handlungsbedarf. Es soll daher im Rahmen der Fortschreibung des VEP eine vertiefende Betrachtung dieser Aspekte erfolgen. Ziel der Bearbeitung ist die Aufstellung eines Handlungskonzeptes mit wirksamen, wenn möglich kostengünstigen sowie kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen für den Bereich der Innenstadt. Dabei muss ein besonderer Schwerpunkt auf die Betrachtung der Durchgängigkeit der Netze im Innenstadtbereich gelegt werden.

5.1 Instrumente

Bordsteinradwege

Der Bordsteinradweg ist der in Kamp-Lintfort häufigste verwendete Typ einer Radverkehrsanlage. Er wird mit dem Verkehrszeichen 237 oder 241 beschildert und kann im Ein- oder Zweirichtungsverkehr gewidmet werden. Gemäß Straßenverkehrsordnung muss ein Radweg im Einrichtungsverkehr 2,00 m (mindestens 1,50 m) breit sein. Im Zweirichtungsverkehr sollte der Radweg 2,40 m breit sein (mindestens 2,00 m).



Abb. 26:
Zeichen 237 StVO, „Son-
derweg für Radfahrer“



Abb. 27: Zeichen 241
StVO, getrennter Rad- u.
Fußweg

Ein Bordsteinradweg gibt dem Nutzer ein hohes Sicherheitsgefühl, da „seinen“ Weg kein Auto mitbenutzen darf. Durch die Führung auf einem höheren Niveau ergeben sich im innerörtlichen Bereich bei älteren Anlagen jedoch häufig Probleme an Grundstückszufahrten und Knotenpunkten. Hier muss der Bordsteinradweg in der Regel auf das Straßenniveau abgesenkt werden. Dies führt zu Komfortverlusten. An Grundstückszufahrten und Knotenpunkten ist der Radfahrer durch die vom Straßenrand abgesetzte Führung außerdem häufig Gefahren durch den Kfz-Verkehr ausgesetzt.



Abb. 28: Bordsteinradweg an der Prinzenstr.

Neue (Bordstein-)Radwege sollten an schwach frequentierten Grundstückszufahrten in der Regel niveaugleich ausgeführt werden. An stärker befahrenen Zufahrten oder Einmündungen ist eine Absenkung auf Straßenniveau unumgänglich. Hier kann durch eine saubere bauliche Ausführung ein vertretbarer Fahrkomfort erzielt werden.

Selbstständig geführte Radwege



Abb. 29: Selbstständig geführter Radweg als Verbindung zwischen Friedrich- und Ringstraße

Selbstständig geführte Radwege haben eine vom Straßennetz unabhängige Trassenführung. Dies hat den Vorteil einer weitgehend konfliktfreien Fahrt. Da selbstständig geführte Wege häufig in Grünanlagen liegen, ist die Fahrt auf ihnen einerseits sehr angenehm, andererseits kann dieser Umstand aber auch zu einer Ablehnung solcher Routen führen, da sich die Nutzer abends dort nicht sicher fühlen.

Selbstständig geführte Radwege werden genauso ausgeschildert wie Bordsteinradwege (s.o.).

Auch bei selbstständig geführten Radwegen ist besondere Sorgfalt auf die Gestaltung der Kreuzungspunkte mit dem Kfz-Verkehr zu legen.

Gemeinsame Fuß- und Radwege

Wenn der Raum auf den Seitenanlagen für eigenständige Radwege nicht ausreicht, kann das Instrument des gemeinsamen Fuß- und Radweges zur Anwendung kommen. Die mit Zeichen 240 (StVO) beschilderten Wege teilen sich Fußgänger und Radfahrer nach dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme. Radfahrer müssen entsprechend vorsichtig und umsichtig fahren. Die Vor- und Nachteile des Bordsteinradweges (s.o.) gelten in ähnlicher Weise auch für den gemeinsamen Fuß- und Radweg. Die Mindestbreite für gemeinsame Fuß- und Radwege, die mit Zeichen 240 ausgeschildert werden, beträgt innerorts 2,50 m und außerorts 2,00 m.



Abb. 30: Zeichen 240 StVO, „gemeinsamer Fuß- und Radweg“

Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind auf der Straße markierte Sonderfahrspuren für den Radverkehr. Sie haben den Vorteil einer kostengünstigen „Installation“. Sie bieten ein hohes Maß an Sicherheit für den Radverkehr. Im Gegensatz zum Bordsteinradweg ist der Radfahrstreifen auf der Strecke und am Knotenpunkt ein sehr sicheres Instrument. Der Radfahrer ist auf dem Radfahrstreifen wesentlich präsenter und wird vom Autofahrer besser wahrgenommen. Voraussetzung für die Anlage von Radfahrstreifen ist ein ausreichend breiter Straßenraum, da der verbleibende Straßenraum genügend Platz für Lkw im Begegnungsverkehr zulassen muss (ca. 6,00 m).



Abb. 31: Radfahrstreifen an der Heinrichstraße

Da für einen Radfahrstreifen mindestens 1,50 m angesetzt werden müssen, benötigt man als Mindestbreite einen Straßenraum von 9,00 m. Halten am Straßenrand ist auf dieser Fläche nicht erlaubt.

Die Vorteile von Radfahrstreifen gegenüber baulich angelegten Bordsteinradwegen sind:

- die größere Sicherheit an Kreuzungen und Einmündungen,
- die geringeren Baukosten bei vorhandenen Straßen,
- die Möglichkeit bei Falschparkern auszuweichen,
- keine Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern,
- die Möglichkeit, sich jederzeit zum Linksabbiegen einzuordnen,
- die Reinigung und der Winterdienst können gemeinsam mit der Kraftfahrzeugfahrbahn erfolgen.

Schutzstreifen

Der Schutzstreifen ist der „kleine Verwandte“ des Radfahrstreifens. Auch er wird im Straßenraum markiert. Er hat die gleichen Vorteile wie der Radfahrstreifen (effizient, sicher, kostengünstig), unterscheidet sich aber in einigen Punkten entscheidend vom Radfahrstreifen:

- Der Schutzstreifen wird mit einer unterbrochenen Linie vom sonstigen Straßenraum abgetrennt und darf im Bedarfsfall vom Kfz-Verkehr mitbenutzt werden.
- Der Schutzstreifen selbst benötigt weniger Straßenraum.
- Der für den Kfz-Verkehr verbleibende Straßenraum kann geringer sein.

Für Schutzstreifen schreibt die Straßenverkehrsordnung eine Mindestbreite von 1,25 m vor.



Abbildung 32: Beispiel für einen Schutzstreifen (Aachen)

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen können in Erschließungsstraßen ausgewiesen werden, die eine besondere Bedeutung für den Radverkehr haben. In diesen Straßen genießt der Radverkehr Priorität. Kfz-Verkehr kann zugelassen werden, muss in der Fahrradstraße jedoch eine dem Radverkehr angepasste Geschwindigkeit wählen und ihm gegebenenfalls Vorrang einräumen. Fahrradfahrer dürfen in Fahrradstraßen nebeneinander fahren.

Gehweg mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“

In manchen Fällen ist die Anlage von Radverkehrsanlagen aus Platzgründen nicht ausführbar und eine Verlagerung des Radverkehrs auf die Gehwege mit Zeichen 240 StVO (gemeinsamer Geh- und Radweg) wäre möglich, ist jedoch aufgrund von mangelndem Komfort nicht wünschenswert. In solchen Fällen kann der Gehweg für Radfahrer freigegeben werden, um bspw. unsicheren Radfahrern eine Alternative zur Mitbenutzung der Fahrbahn zu eröffnen. Um mögliche Konflikte mit Fußgängern zu vermeiden, ist der Radfahrer gehalten, mit großer Umsicht und gegebenenfalls mit Schrittgeschwindigkeit zu fahren.

5.2 Qualitätsstandards

Neben dem weiteren Ausbau des Radverkehrsnetzes ist die Beibehaltung der vorhandenen bzw. die Schaffung einer besseren Qualität der vorhandenen Anlagen eine wesentliche Voraussetzung für eine hohe Nutzerzufriedenheit.

Furtmarkierungen

Radwegefurten sollten grundsätzlich mit einer Furtmarkierung (Blockmarkierung) versehen werden.

Die Roteinfärbung von Furten sollten nur sehr sparsam angewendet werden. Die Signalwirkung (Rot = Achtung!) geht verloren, wenn dieses Instrument „inflationär“ eingesetzt wird. Die Kosten für die Roteinfärbung sind nicht unerheblich und die Roteinfärbung nutzt sich bei Überfahren von Kfz ab, so dass auch in dieser Hinsicht ein sparsamer Einsatz sinnvoll erscheint.

Es sollte ein besonderes Konfliktpotenzial vorliegen, wenn eine Roteinfärbung vorgenommen wird, z.B.:

- bei Radwegen im Zweirichtungsverkehr,
- bei besonders unübersichtlichen Situationen sowie
- wenn häufig Konfliktsituationen beobachtet werden.



Abbildung 33: Furtmarkierung (Bocholt)

Bordsteinabsenkungen /Grundstückszufahrten

Bordsteinabsenkungen und Absenkungen im Bereich von Grundstückszufahrten führen häufig zu Einbußen im Komfort für den Radfahrer. Zufahrten von Privatgrundstücken sollten prinzipiell niveaufrei durchgepflastert werden.

Stärker befahrene Zufahrten bspw. von Tankstellen sollten mit einer Teilaufpflasterung versehen werden, d.h. die Verkehrsarten „näher sich einander an“. Die Kraftfahrzeuge müssen eine leichte Schwelle überwinden, die Fahrbahn der Radfahrer wird leicht abgesenkt, aber durchgepflastert.

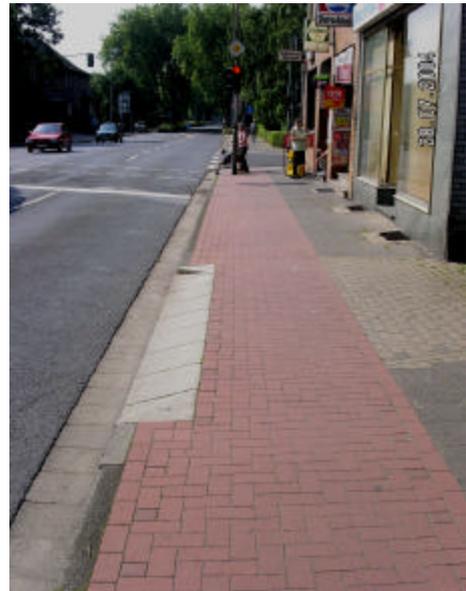


Abbildung 34: Niveaugleiche Durchführung eines Radweges: Beispiel für eine gelungene Lösung (Kamp-Lintfort)

Fahrbahnbelag

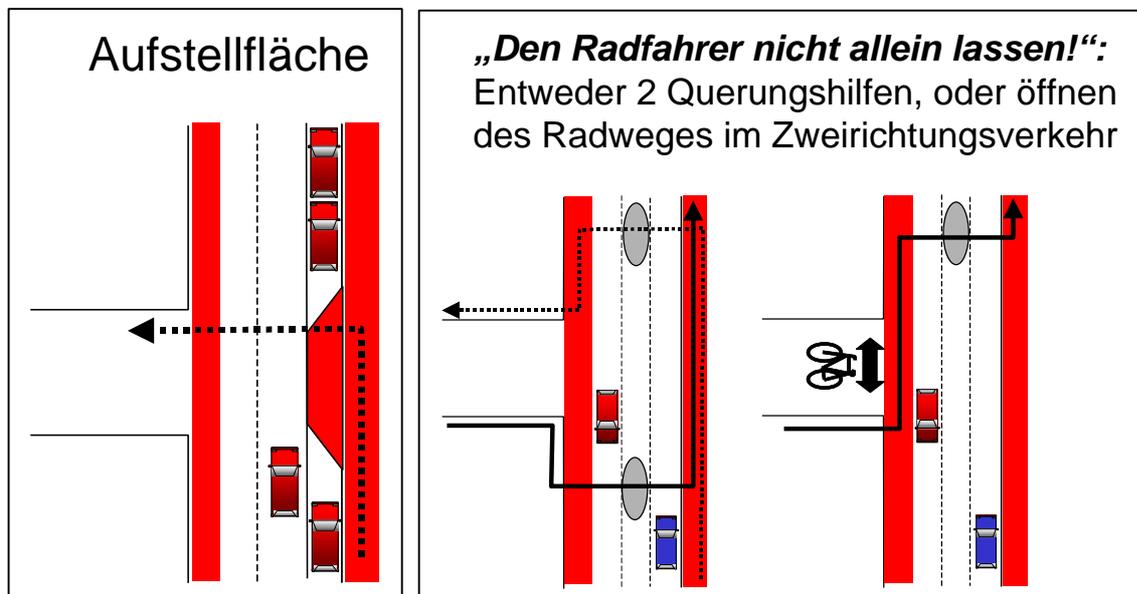
Eine möglichst glatte Fahrbahn ohne Wurzelaufbrüche, Schlaglöcher und andere Mängel ist nur durch regelmäßige Inspektion der Wegenetze zu gewährleisten.

Im bebauten Bereich ist das rote Rechteckbetonsteinpflaster (siehe Abb. 34) vor einigen Jahren zur Standardoberfläche für Kamp-Lintfort entwickelt worden. Einer bituminösen Oberfläche ist aufgrund der besseren Abrolleigenschaften prinzipiell der Vorzug zu geben. Hier sind jedoch wirtschaftliche, bauliche und gestalterische Aspekte in jedem Einzelfall gegeneinander sorgfältig abzuwägen. Unabhängig vom Belag ist die Qualität des Belages permanent zu kontrollieren und zu gewährleisten.

Querungshilfen

Ab einer Verkehrsbelastung von ca. 5.000 Kfz/Werktag ist die Querbarkeit von Straßen für Radfahrer und Fußgänger spürbar eingeschränkt. Insbesondere in Einmündungsbereichen ist daher das Erfordernis und die Möglichkeit der Anlage von Querungshilfen zu prüfen.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen zwei alternative Ausführungsformen von Querungshilfen in Einmündungsbereichen.



Abbildungen 35 und 36: Querungshilfen helfen dem Radfahrer. So erleichtert z.B. in Abbildung 35 eine „vorgezogene Aufstellfläche“ das Überqueren der Fahrbahn. Abbildung 36 zeigt, wie dem Radfahrer an Einmündungen durch den Einbau von Mittelinseln geholfen werden kann. Hierbei sind auch Details, wie z.B. das u.U. erforderliche Freigeben des Radweges in der Gegenrichtung zu beachten.

Die „vorgezogenen Aufstellflächen“ sind Bordsteinvorziehungen in die Fahrbahn hinein, in der Regel bis auf die Linie zwischen Fahrbahn und Parkstreifen. Durch eine „vorgezogene Aufstellfläche“ wird der Querungsweg für Radfahrer und Fußgänger verkürzt und der Sichtkontakt mit den Kraftfahrern verbessert.

Die Mittelinsel indes bietet den Vorteil, dass die Fahrbahn in zwei Zügen überquert werden kann. Beim Queren kann die Aufmerksamkeit zunächst auf Fahrzeuge aus einer Fahrtrichtung, auf dem nächsten Abschnitt dann auf Fahrzeuge aus der anderen Richtung konzentriert werden. Die Anlage von Mittelinseln sollte im Idealfall beidseitig der Einmündung erfolgen, so dass der Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen vorschriftsgemäß den „rechten“ Radweg nutzen kann. In Ausnahmefällen genügt die Anordnung einer Mittelinsel; Voraussetzung ist aber, dass die Furt im Zweirichtungsverkehr freigegeben wird (siehe Abbildung 36).

Orientierung und Wegweisung

Um die Erreichbarkeit der Innenstadt, die Orientierung und den Komfort für den Radverkehr zu verbessern, sollte das Radroutennetz mit einem einheitlichen Wegweisungssystem ausgestattet werden. Als Rückgrat für ein solches Wegweisungssystem sollte das „Radverkehrsnetz NRW“, das zur Zeit landesweit umgesetzt wird, genutzt werden. Dieses regionale Radwegenetz verbindet Kamp-Lintfort mit den umliegenden Gemeinden und Städten. Ausgewiesene Zielpunkte im Stadtgebiet sind die Innenstadt



Abbildung 37: Beispiel für die standardisierte Wegweisung im Radverkehrsnetz NRW

und das Kloster Kamp. Es bietet sich an, das regionale Routennetz durch ein kleinteiligeres, lokales Routennetz für den Radverkehr zu ergänzen. Dieses sollte neben den wichtigsten innerörtlichen Hauptwegebeziehungen (z.B. zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen) auch wichtige Ziele in der Stadt ausweisen (z.B. den Freizeitbereich Pappelsee, das Schulzentrum oder den Kulturpfad).

5.3 Vorgehensweise bei der Analyse des Radverkehrsnetzes in der Innenstadt

Der Untersuchungsraum wird im Norden durch die Oststraße, im Westen durch die Querspange, im Süden durch die Ringstraße und im Osten durch die Friedrich-/Montplanetstraße begrenzt. Dieser Raum entspricht weitgehend dem im Rahmen des Stadtmarketingprozesses definierten Innenstadtbereich und erscheint auch in dieser Arbeit als Abgrenzung geeignet. Wenn es inhaltlich sinnvoll ist, kann es in Einzelfällen vorkommen, dass über „den Tellerrand“ hinaus auch in angrenzende Bereiche hinein gearbeitet wird.

Der gesamte Untersuchungsraum wurde bereist und im Rahmen einer Fotodokumentation in seinem „heutigen“ Zustand festgehalten.

Lücken im Radverkehrsnetz

Alle Straßen ohne Radverkehrsanlagen werden als „Lücke im Netz“ definiert. In der Innenstadt können 15 Lücken erkannt werden. Diese werden in das Arbeitsprogramm aufgenommen. Für jede Lücke wird zunächst geprüft, ob diese Lücke Relevanz für den Radverkehr besitzt – das heißt, es wird der Frage nachgegangen, ob eine Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit besteht, Maßnahmen für den Radverkehr zu entwickeln. Anschließend wird geprüft, welche Maßnahmen ergriffen werden können, um eine Lösung für den Radverkehr zu erreichen. Dabei sind die Belange aller Verkehrsarten in die Abwägung einzubeziehen:

- fließender und ruhender Kraftfahrzeugverkehr,
- öffentlicher Verkehr,
- Schwerlastverkehr,
- Radverkehr,
- Fußgängerverkehr.

Auch die Aufenthaltsqualität an der Straße (Kinderspiel, sicherer Austritt aus Haustüren u.a.) ist in die Betrachtung einzubeziehen. Im Einzelfall können weitere Belange auftauchen, die zusätzlich Berücksichtigung finden müssen.

Nach der Analyse der Ausgangssituation wurden Maßnahmen entwickelt, die eine sichere, komfortable und attraktive Führung des Radverkehrs (sowie Regelungen für die anderen Verkehrsträger) bei vertretbarem finanziellen Aufwand ermöglichen.

Die planerischen Aussagen zu den „Lücken im Radverkehrsnetz“ im Innenstadtbereich sind der Übersichtlichkeit halber auf Datenblättern im Anhang (Anhang A) dargestellt.

Betrachtung der Knotenpunkte im Untersuchungsraum

Innerörtliche Knotenpunkte zählen zu den Hauptgefahrenstellen für den Radverkehr. Hier treffen Straßen und Wege mit unterschiedlichen Funktionen und unterschiedlich ausgestatteten Radverkehrsanlagen zusammen. Sicherheitsdefizite ergeben sich vor allem aufgrund der Belastungsverhältnisse und der Vielzahl der Verkehrsverflechtungen. Von daher sind die Knotenpunkte in der Innenstadt besonders betrachtet worden und die Ergebnisse der Überprüfung auf gesonderten Datenblättern im Anhang des Berichts (Anhang A) dargestellt.

5.4 Zehn kurzfristig umsetzbare Maßnahmen für den Radverkehr

Aus der Bearbeitung der Lücken und Knoten im Radwegenetz der Kamp-Lintforter Innenstadt resultieren eine Vielzahl von Maßnahmevorschlägen und Empfehlungen (Anhang A). Diese sind mit unterschiedlichem baulichen und finanziellem Aufwand verbunden; zum Teil sind die Maßnahmen noch mit anderen Straßenbaulastträgern abzustimmen. Für eine erste Umsetzungsstufe sind nachfolgend die Maßnahmen bzw. Teilmaßnahmen aufgeführt, die kurzfristig und mit verhältnismäßig geringem Aufwand realisiert werden können:

- Gewerbegebiet Nord (**Lücke 1**), hier die kurzfristig realisierbaren Lösungen an der Friedrich- und an der Kruppstraße
- Kamperdickstraße (**Lücke 3**), Anlage von Schutzstreifen und einer Querungshilfe
- Markgrafenstraße (**Lücke 5**), hier die Querungshilfe am Altenwohnheim
- Königstraße (**Lücke 8**), hier die Anbindung an die vorhandenen Radwege an der Montplanetstraße und an der Friedrichstraße durch Beschilderung (Gehweg „Radfahrer frei“) und Markierungen (Furten)
- Knoten Kamperdickstraße / Hangkammerstraße (**Lücke 15**), hier Absenkung Bordstein
- Knoten Friedrichstraße / Nordtangente (**Knoten 2**), Abstimmung mit Baulastträger hinsichtlich des Erfordernisses einer Anforderungstaste an der Lichtsignalanlage
- Bismarckplatz (**Knoten 4**), Bordsteinabsenkung
- Knoten Friedrichstraße / Laagdickstraße (**Knoten 6**), Anlage einer vorgezogenen Aufstellfläche auf dem Parkstreifen gegenüber der Einmündung als Querungshilfe
- Knoten Friedrichstraße / Kirchplatz / Eupener Straße (**Knoten 7**), Kennzeichnung der Furt
- Knoten Friedrichstraße / Ringstraße (**Knoten 12**), hier Markierung von Aufstellflächen („aufgeblasene Radstreifen“) und Schutzstreifen in der Friedrichstraße

5.5 Beispiel: Oststraße

Am Beispiel der Oststraße (Lücke 1) soll nachfolgend gezeigt werden, wie umfassend die Überlegungen sein müssen, wenn ein ganzer Straßenzug überplant werden soll.

An der Oststraße befinden sich keine Radverkehrsanlagen. Der vorhandene Straßenraum ist sehr großzügig dimensioniert. Der Straßenzug erschließt zwei Gewerbegebiete (Nord, Nord-Kamperbruch), wichtige Arbeitsplatz- sowie Versorgungsstandorte und damit wesentliche Ziele für den Radverkehr. Anhand von Verkehrsbeobachtungen und Zählungen der abgestellten Fahrräder auch vor den großflächigen Einzelhandels- und Fachmärkten lässt sich die Notwendigkeit, ein Angebot für den Radverkehr zu schaffen, belegen.

Der Straßenzug wird entsprechend der nachfolgenden Abbildungen in neun Einzelabschnitte gegliedert.

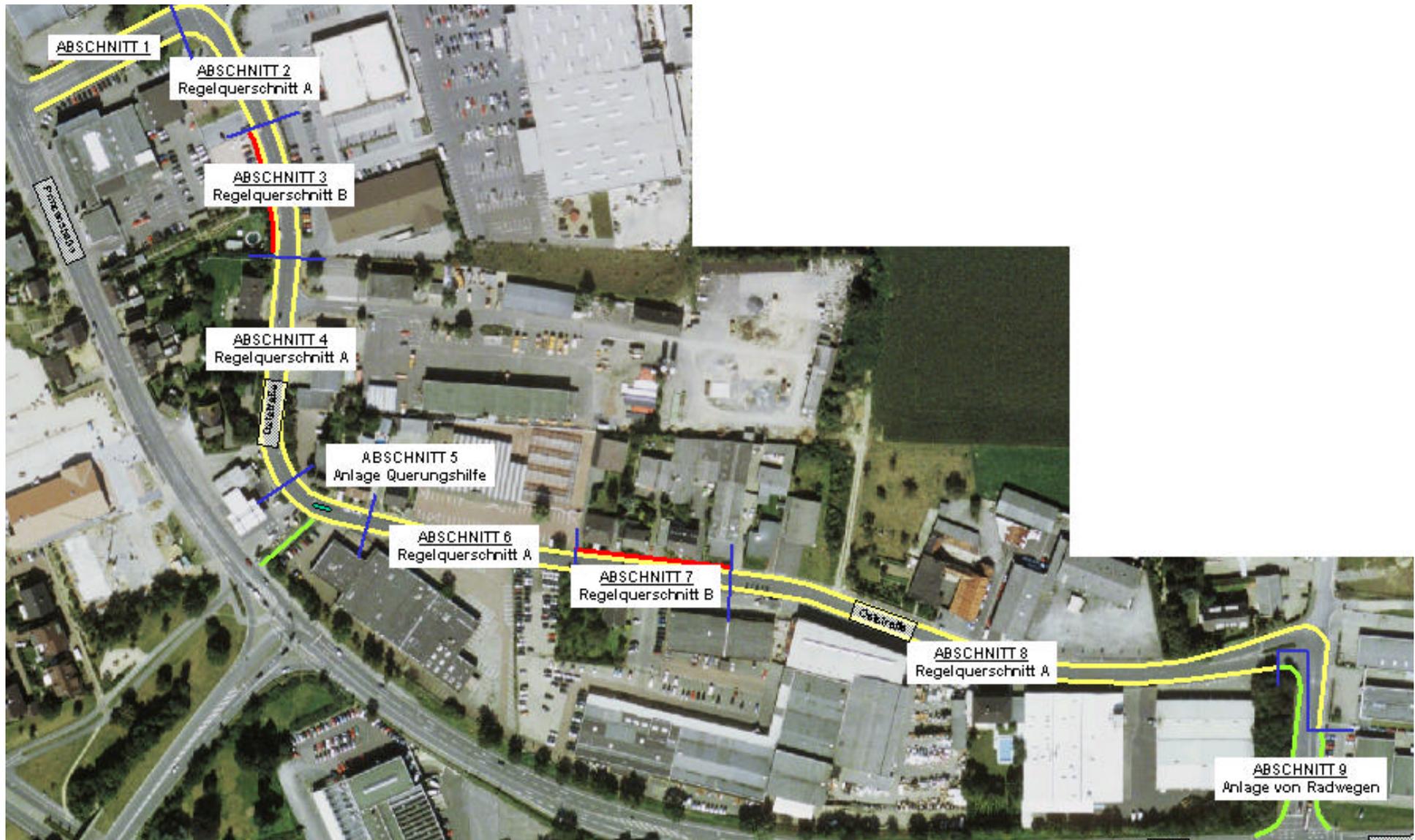


Abbildung 38: Untersuchungsabschnitte an der Oststraße (Lücke 1) im Überblick

Abschnitt 1:

Die beidseitig vorhandenen Gehwege weisen eine Breite von 1,80 m auf und genügen damit nicht den Anforderungen, die von der StVO an die Ausweisung eines gemeinsamen Rad- und Gehweges (mind. 2,50 m) gestellt werden. Aufgrund des geringen Fußgängeraufkommens wäre es grundsätzlich möglich und auch begründbar, hier die geforderten Mindestmaße zu unterschreiten und den Gehweg für eine gemeinsame Nutzung freizugeben. Empfohlen wird jedoch, die Gehwege mit der Beschilderung „Gehweg, Radfahrer frei“ kurzfristig für den Radverkehr zu öffnen. Damit behält der Fußgängerverkehr hier weiterhin Vorrang; für Radfahrer gilt ggf. Schritttempo. Eine Benutzungspflicht der Wege besteht für Radfahrer aber nicht; sie könnten zwischen Fahrbahn und Gehwegmitbenutzung wählen.

Als dauerhafte Lösung wird die Anlage von Schutzstreifen auf beiden Seiten der Fahrbahn sowie auf dem Linksabbiegestreifen empfohlen, wie im nachfolgenden Querschnitt dargestellt.

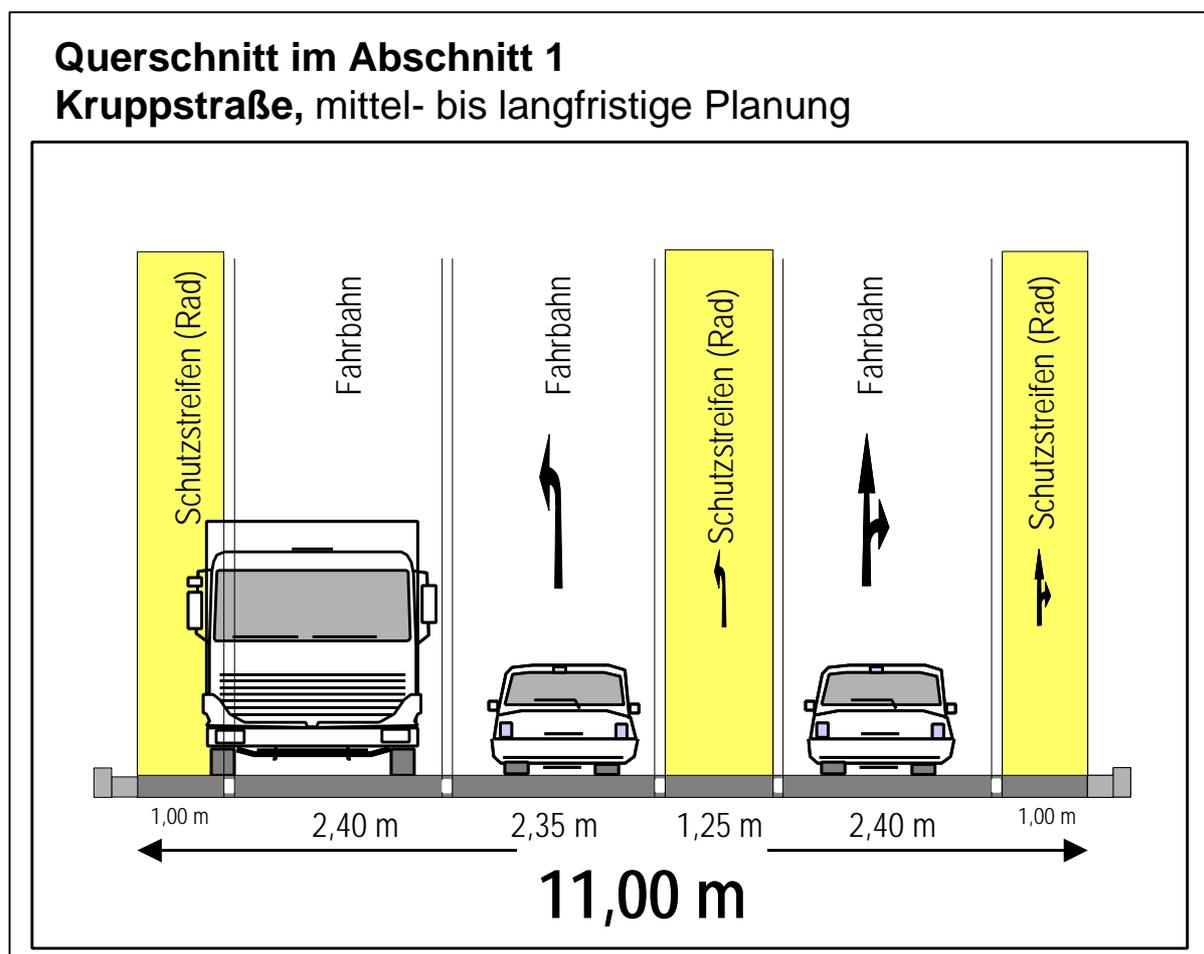


Abbildung 39: Straßenquerschnitt Kruppstraße für die mittel- bis langfristige Variante

Die Einfahrt aus der Schanzstraße in die Kruppstraße/Prinzenstraße sollte entsprechend der folgenden Abbildungen mittels Trennung der Richtungsverkehre an der Lichtsignalanlage erfolgen. Hierbei wird für das Linksabbiegen aus der Schanzstraße in die Prinzenstraße eine indirekte Abbiegelösung empfohlen. Das bedeutet, Linksabbieger werden zunächst geradeaus über die Kreuzung geführt und erhalten auf der anderen Seite des Knotens eine gesonderte Aufstellfläche, auf der sie die nächste Grünphase in Fahrtrichtung Prinzenstraße abwarten können. Für gesonderte Radverkehrsanlagen, die ein direktes Linksabbiegen in die Prinzenstraße ermöglichen, fehlt die Nachfrage.

Linksabbieger aus der Kruppstraße in die Prinzenstraße erhalten dagegen die Möglichkeit, sich auf einem Schutzstreifen am Linksabbiegestreifen des Kfz-Verkehrs vorbei zu bewegen und somit direkt einzubiegen.



Abbildungen 40 und 41: Querung der Prinzenstraße von der Schanz- und der Kruppstraße aus

Auf der Knotenpunktskizze sind die geschilderten Maßnahmen schematisch dargestellt.

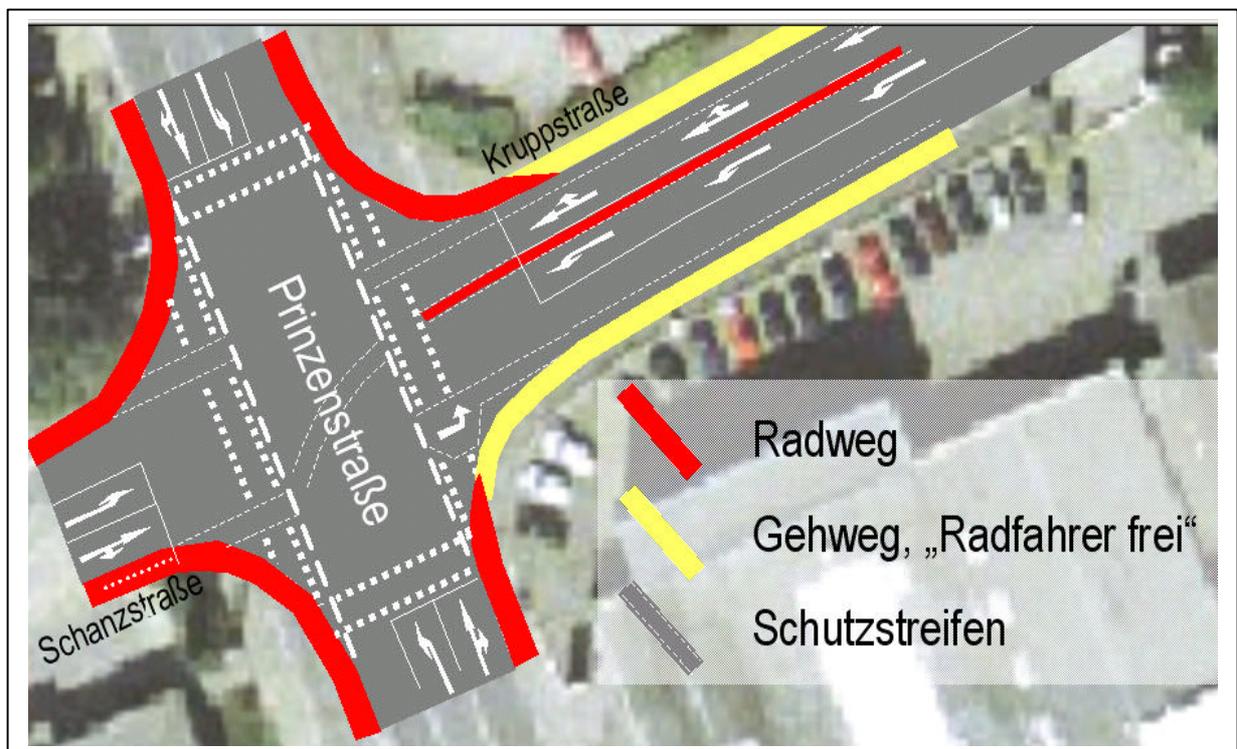


Abbildung 42: Knotenpunktskizze Prinzenstraße / Schanzstraße / Kruppstraße

Abschnitt 2

Im Kreuzungsbereich Kruppstraße / Oststraße sollten die Schutzstreifen dem Verlauf der Oststraße folgend fortgeführt werden. Voraussetzung hierfür ist eine Änderung der Vorfahrt-

regelung an diesem Knotenpunkt. Eine „abknickende“ Vorfahrt Kruppstraße / Oststraße würde außerdem den verkehrlichen Bedürfnissen und dem Ausbauzustand eher entsprechen als die heutige Regelung. Die Markierung der Schutzstreifen würde die neue Vorfahrtregelung optisch unterstützen.

Entsprechend Regelquerschnitt A wird der 8,50 m breite Straßenquerschnitt durch die beidseitigen Schutzstreifen von 1,50 m enger gefasst. Die verbleibende Fahrspurbreite von jeweils 2,75 m ist ausreichend breit für Pkw und Lieferwagen. Breitere Fahrzeuge können den Schutzstreifen mit benutzen.

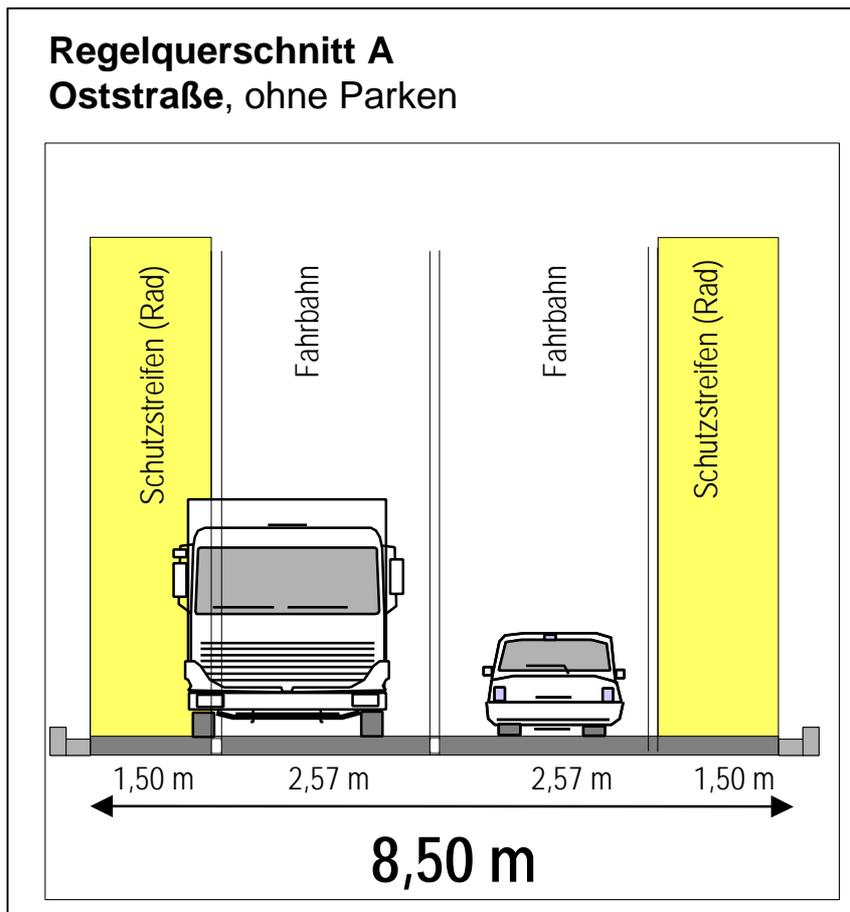


Abbildung 43: Straßenquerschnitt für die Bereiche ohne „Parken“

Abschnitt 3

Im Abschnitt 3 befinden sich am Fahrbahnrand einseitig abmarkierte Parkstände. Um die Schutzstreifen in diesem Abschnitt fortführen zu können, ist eine Umorganisation des Parkens erforderlich. Dabei sind die Parkstände in einer Breite von 0,5 m auf den Gehweg aufzuschultern. Hierzu sind die vorhandenen Bordsteine gegen ein „abgeschrägtes“ Bordsteinmodell zu ersetzen. Auf dem betroffenen Gehweg ist der 0,50 m breite Parkstreifen abzumarkieren. Damit ergibt sich die in Regelquerschnitt B dargestellte Straßenraumaufteilung.

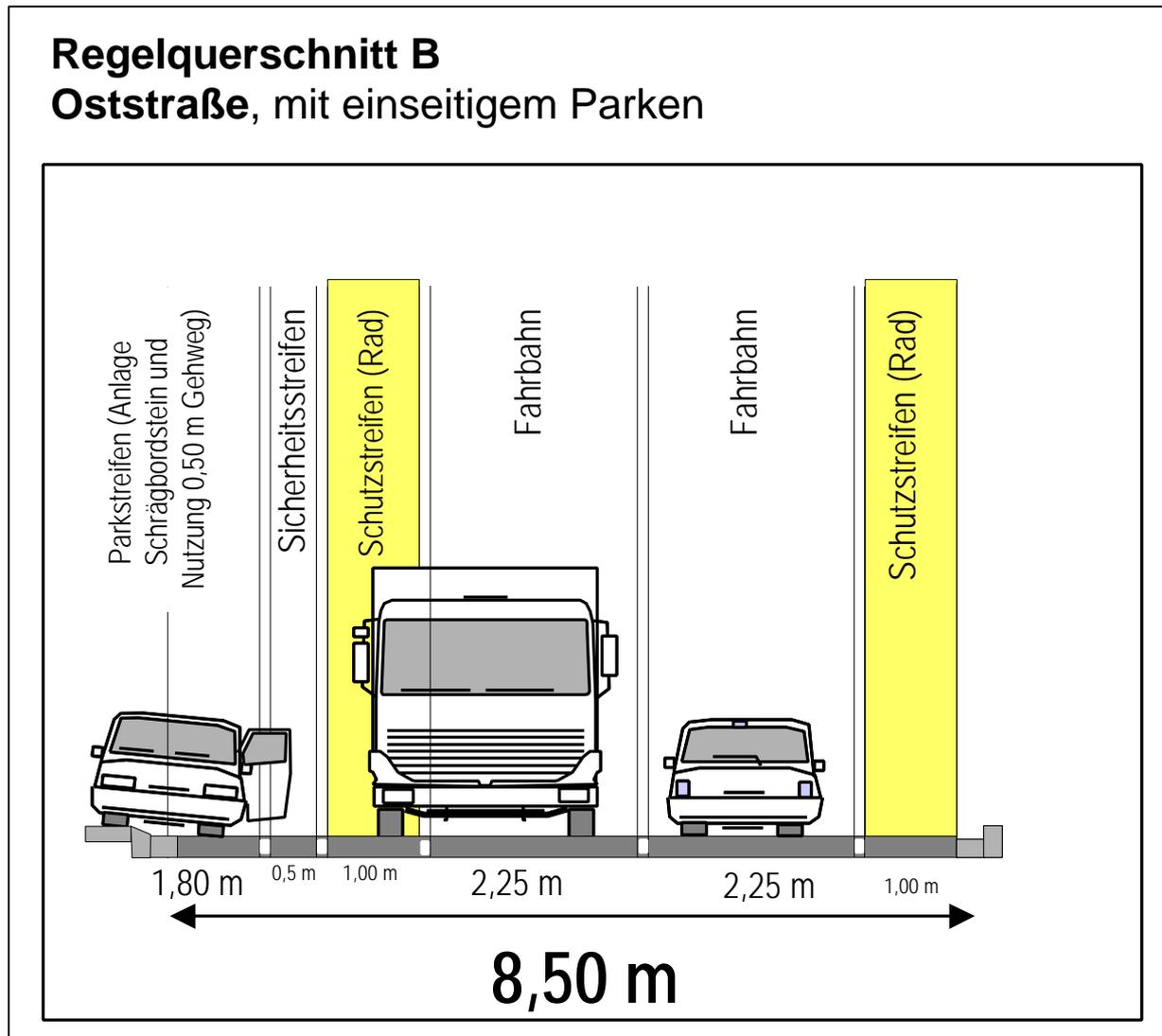


Abbildung 44: Straßenquerschnitt für die Bereiche ohne „Parken“

Der Übergang zwischen Regelquerschnitt A und B kann durch einen Verschwenk bzw. eine Verengung der Fahrbahnfläche gelöst werden. Nachfolgende Prinzipskizze (Abbildung 45) stellt die Gestaltung des Übergangs dar.

Da das aufgeschulterte Parken auf dem Gehweg auch mit baulichem Aufwand verbunden ist (Austausch der Bordsteine), wird als kurzfristige Maßnahme vorgeschlagen, die durchlaufenden Schutzstreifen hier im Bereich der Parkstände zu unterbrechen und den Radverkehr ohne Markierung auf der Fahrbahn weiter zu führen.

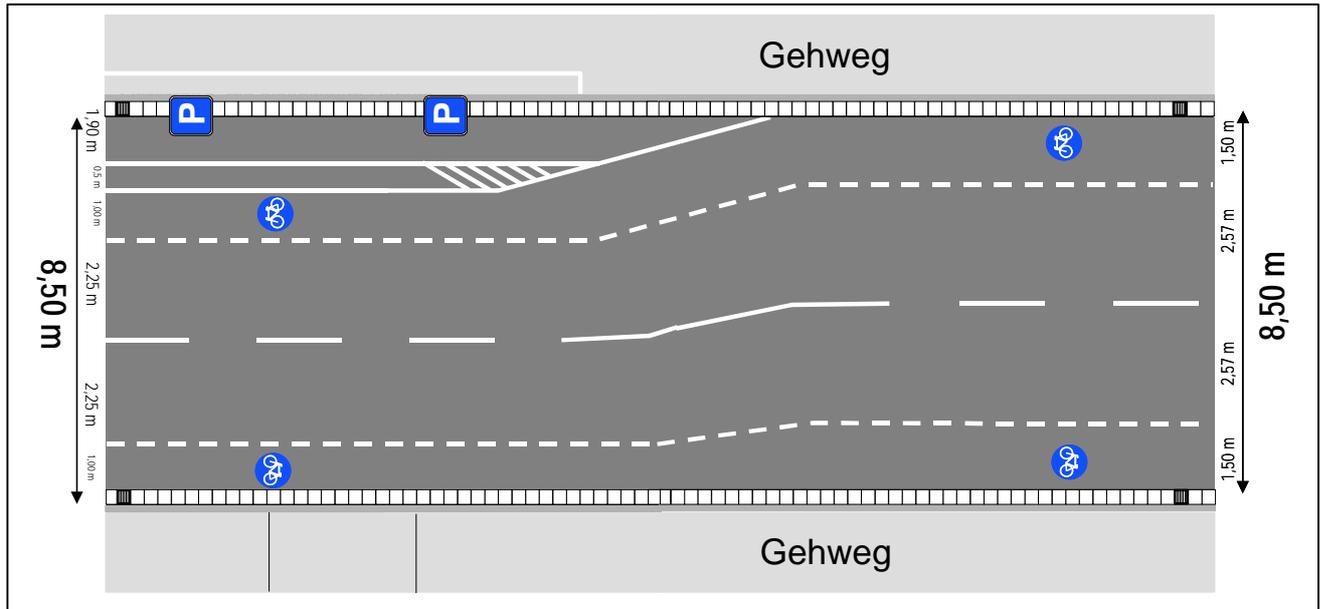


Abbildung 45: Übergang zwischen einem Querschnitt ohne „Parken“ und einem Abschnitt mit „Parken“

Abschnitt 4

Die Anlage von Schutzstreifen kann in diesem Abschnitt analog zu Regelquerschnitt A erfolgen.

Abschnitt 5

In diesem Abschnitt trifft die Fuß- und Radwegeverbindung von der Prinzenstraße auf die Oststraße. An dieser Stelle wird die Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe vorgeschlagen. Diese soll hier zwei Funktionen erfüllen: Einerseits soll sie Radfahrern und Fußgängern ein sicheres Queren der Oststraße im Kurvenbereich ermöglichen. Andererseits dient sie der Verkehrsberuhigung und unterstützt baulich die hier vorgeschriebene zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Die erforderliche Breite und Ausgestaltung der Querungshilfe sollte durch Fahrversuche (z.B. Feuerwehr, Busse) in der Praxis überprüft werden. Auch im Bereich der Mittelinsel können Schutzstreifen, wie im Regelquerschnitt B dargestellt, abmarkiert werden.

Abschnitt 6

Die Randnutzungen im Abschnitt 6 verfügen in der Regel über eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen auf den Grundstücken. Von daher wird empfohlen, in diesem Abschnitt auf straßenbegleitendes Parken zu verzichten und stattdessen, wie in Regelquerschnitt B dargestellt, beidseitig Schutzstreifen für den Radverkehr abzumarkieren.

Abschnitt 7

Dieser Abschnitt ist von stärkerem Parkdruck betroffen, der nicht vollständig auf die privaten Grundstücke verlagerbar ist. Von daher sollte hier nicht in Gänze auf straßenbegleitendes Parken zugunsten von Schutzstreifen verzichtet werden. Es wird eine analoge Vorgehensweise wie zu Abschnitt 3 vorgeschlagen.

Abschnitt 8

In Abschnitt 8 existiert kein Parkdruck, weil die Randnutzungen mit hinreichend Parkraum auf den Grundstücken ausgestattet sind. Damit ist die Situation in Abschnitt 8 vergleichbar mit der Situation in Abschnitt 6. Dementsprechend gelten hier auch die Empfehlungen zu Abschnitt 6.

Knoten Oststraße / Friedrichstraße (zwischen Abschnitt 8/9)

Die hier vorhandene begrünte Mittelinsel sollte zur Querungshilfe umfunktioniert werden. Zu diesem Zweck ist die Begrünung zu entfernen und eine Pflasterung einzubringen. Die Bordsteine sind auf der Insel und an den Straßenrändern abzusenken. In Fahrtrichtung „Aldi“ ist ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn zu markieren. In Fahrtrichtung Nordtangente wird der Radverkehr auf dem Bordsteinweg geführt.



Abbildungen 46 und 47: Fahrbahnteiler im Bereich der Einmündung der Oststraße in die Friedrichstraße

Abschnitt 9

Für Abschnitt 9 – Friedrichstraße – wird empfohlen, den Radverkehr auf den straßenbegleitenden Gehwegen zu führen. Diese haben eine Breite von jeweils ca. 3 Metern. Sie können somit mit Zeichen 240 beschildert und als gemeinsame Fuß- und Radwege ausgewiesen werden. Voraussetzung ist, dass ein sicheres Einfädeln vom Radweg auf die Straße bzw. vom Schutzstreifen auf den Fuß- und Radweg möglich wird. In Fahrtrichtung Friedrichstraße ist hierfür eine dem Radverkehr angepasste Bordsteinab-senkung ausreichend. Mit Hilfe einer entsprechenden Markierung wird der Radverkehr auf den Gehweg gelenkt. Auf dem Foto ist die Überleitung schematisch dargestellt. In entgegengesetzter Fahrtrichtung wird vorgeschlagen, den Radverkehr mittels einer „Radschleuse“ vom separaten Geh- und Radweg auf den Schutzstreifen auf der Fahrbahn zu führen.

Mittel- bis langfristig sind die „gemeinsamen Fuß- und Radwege“ in baulich angelegte Radwege (Zeichen 237 StVO) von 1,50 m Breite umzuwandeln, die einen guten Fahrkomfort bieten und Fuß- und Radverkehr separieren. Grundstückszufahrten sind niveaugleich aufzupflastern.



Abbildung 48: Foto von der Situation in der Friedrichstraße



Abbildung 48: Foto von der Situation in der Friedrichstraße

6 Erreichbarkeit Fußgängerverkehr

6.1 Fußgängerbereiche (auch „Fußgängerzonen“)

Jeder Weg „in die Stadt“, ob mit dem Auto, dem Bus oder dem Fahrrad oder zu Fuß beginnt und endet mit einem Fußweg. In gewachsenen Innenstadtlagen ist ein Fußgängerbereich daher häufig die attraktivste Form der Erschließung der (engen) Geschäftsbereiche. Die Fußgängerbereiche erschließen die Geschäftsbereiche vor allem dort in idealer Weise, wo aufgrund der Platzverhältnisse ein Miteinander von Autoverkehr und den anderen Verkehrsarten kaum realisierbar wäre.

In Fußgängerbereichen, die durch Anordnung des Zeichens 242/243 (Sinnbild „Fußgänger“ mit dem Zusatz „Zone“) ausgewiesen werden, sind grundsätzlich alle Verkehrsarten bis auf den Fußgängerverkehr ausgeschlossen. Es handelt sich daher um die wirksamste Maßnahme zur Verkehrsberuhigung, die allerdings auch mit dem weitest gehenden Eingriff in die Rechte der motorisierten Verkehrsteilnehmer und der betroffenen Anlieger verbunden ist. In Kamp-Lintfort sind die Fußgängerbereiche in der Regel für den Radverkehr freigegeben. Außerdem ist Lieferverkehr zulässig.

Auf diese Weise bieten bspw. die Moerser Straße (zwischen Kamperdick- und Friedrichstraße) ein Höchstmaß an Aufenthaltsqualität bei gleichzeitig guter Erreichbarkeit. Es gibt eine Vielzahl kostenfreier Parkmöglichkeiten, um in die Fußgängerbereiche zu gelangen. Auch für Personen, die mit dem Bus in die Innenstadt fahren, können optimal in diese Bereiche gehen. Radfahrer genießen in den für sie freigegebenen Bereichen das Privileg, weiterhin bis vor die Ladentüre zu fahren und dort zu „parken“.

6.2 Verkehrsberuhigte Bereiche

Die intensivste Form der Verkehrsberuhigung, ohne einzelne Verkehrsarten auszuschließen, ist die Errichtung verkehrsberuhigter Bereiche durch Aufstellen der Zeichen 325 bzw. 326 („Spielstraße“). Verkehrsberuhigte Bereiche sind immer dann sinnvoll, wenn die Aufenthaltsfunktion im Straßenraum gegenüber der Erschließungs- und Verbindungsfunktion deutlich überwiegt. An das Aufstellen der entsprechenden Verkehrszeichen sind Bedingungen geknüpft: So muss der Straßenraum in der Regel niveaugleich ausgebaut werden, Einbauten zur Erzielung der Schrittgeschwindigkeit sind wünschenswert, teilweise sogar erforderlich. Parken ist nur auf speziell dafür ausgewiesenen Flächen zulässig.

6.3 Tempo 30-Zonen

Die wichtigste Maßnahme zu einer flächenhaften und nicht nur einzelne Straßen betreffende Verkehrsberuhigung ist die Anordnung von Tempo 30-Bereichen. Das Ziel einer umfassenden / flächenhaften Anordnung ist in Kamp-Lintfort vollständig erreicht worden.

Allerdings ist die Umsetzung nicht immer dergestalt gelungen, dass die Straßen in einer Tempo 30-Zone in ihrem Erscheinungsbild, ihrem Ausbauzustand und ihrem Querschnitt eine niedrige Geschwindigkeit nahe legen und gleichartig sind.

6.4 Verbesserung der Überquerbarkeit von Straßen

Eine der wichtigsten Maßnahmen im Zuge von Fußwegeverbindungen ist die Sicherstellung der Überquerbarkeit von Straßen sowohl im Kreuzungsbereich als auch auf der Strecke.

Dabei sind auch die Ansprüche schwächerer Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Sehbehinderte usw. zu berücksichtigen. Wichtige Maßnahmen in diesem Zusammenhang sind Fahrbahnverengungen im Querungsbereich, Mittelinseln und abgesenkte Bordsteine. Diese sollen einerseits ein gefahrloses Überfahren mit dem Rollstuhl oder Kinderwagen ermöglichen, andererseits für Sehbehinderte ertastbar sein.

Falschparken im Querungsbereich muss verhindert werden. Geschieht dies mit Pollern, so ist darauf zu achten, dass Sehbehinderte nicht gefährdet werden.

In Kamp-Lintfort wird bereits an vielen Stellen durch Mittelinseln eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten erzielt. Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes wurden weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Überquerbarkeit erarbeitet. In der nachfolgenden Karte sind diese zusammenfassend dargestellt.

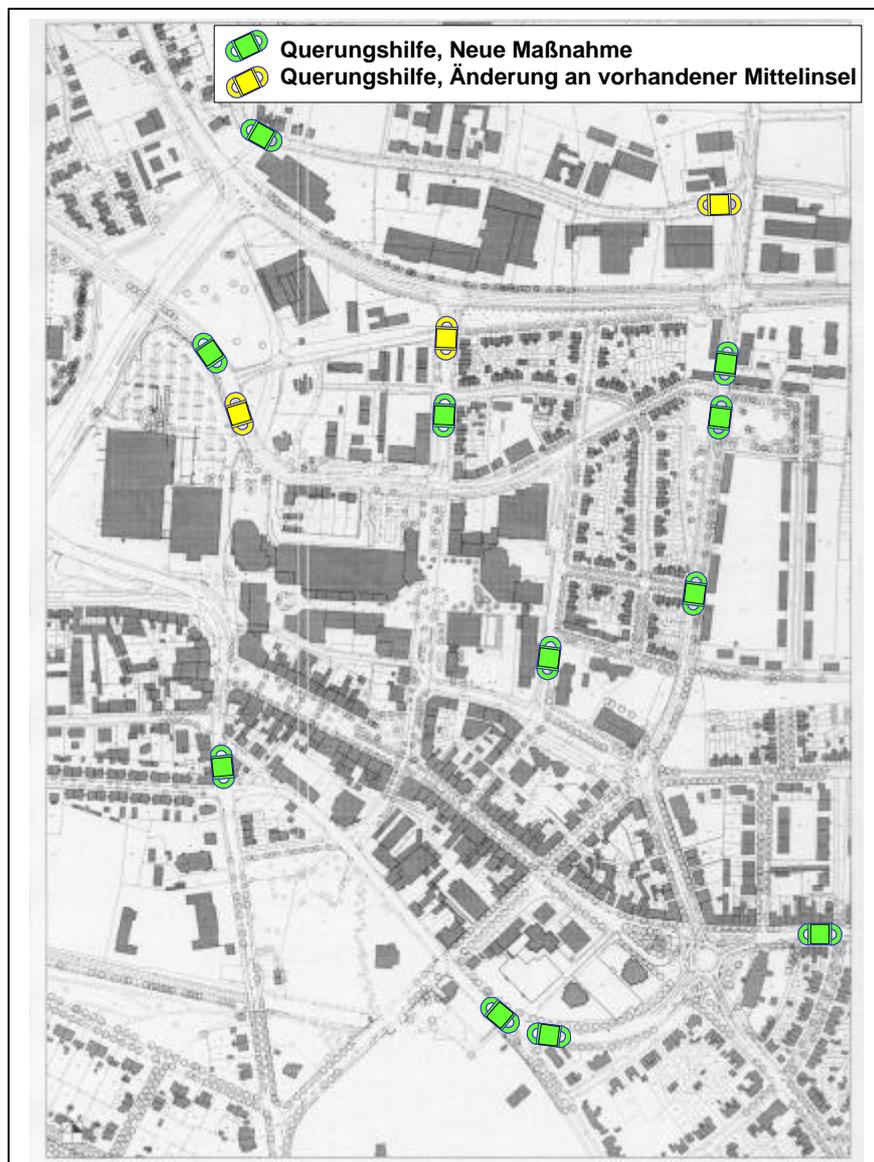


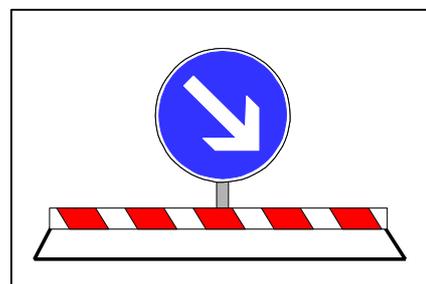
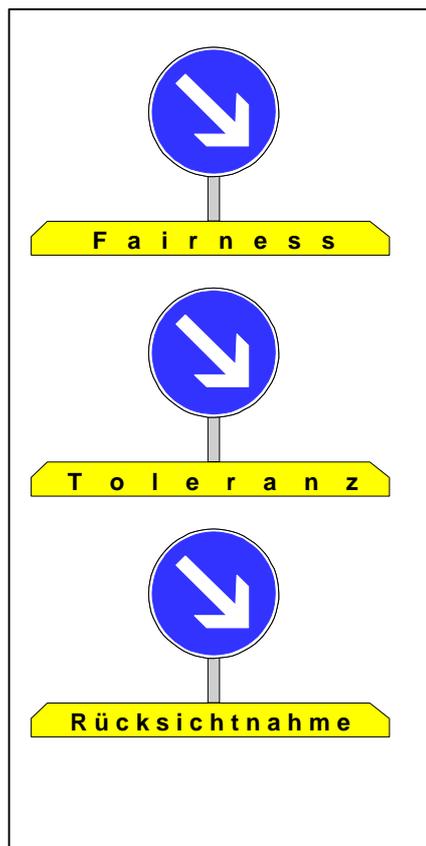
Abbildung 49: Maßnahmenvorschläge Querungshilfen

Mittelinseln erleichtern Fußgängern den Querungsvorgang erheblich. Beim Queren kann die Aufmerksamkeit zunächst auf Fahrzeuge aus einer Fahrtrichtung, auf dem nächsten Abschnitt dann auf Fahrzeuge aus der anderen Richtung konzentriert werden. (vgl. hierzu auch Kap. 5.2 - Querungshilfen)

Um diesen Sicherheitsgewinn für querende Fußgänger und Radfahrer zu bewahren oder zu optimieren, können einheitliche Gestaltungsgrundsätze für Mittelinseln hilfreich sein.

Die Sichtbarkeit von Personen auf der Insel oder am Fahrbahnrand sowie die Sicht der querenden Person auf den Verkehr muss höchste Priorität haben. Daher ist von Warnbaken oder Bewuchs auf Inseln oder am Fahrbahnrand in der Regel Abstand zu nehmen. Auch die Insel selbst sollte eindeutig erkennbar sein. Ein auffälliger weißer oder neongelber (reflektierender) Anstrich der Bordsteine kann hier hilfreich sein. Als besonderer „Hingucker“ könnten Aufschriften mit dem Motto „Partnerschaft im Verkehr“ aufgespritzt werden (vielleicht im Rahmen eines Projektes mit Schülern oder Auszubildenden des ASK).

Etwas nüchterner fällt eine Variante aus, in der der Bordstein weiß angestrichen und mit einem flachen Schild mit rot weißem Signalanstrich (retroreflektierend) installiert wird. Auf diese Weise wäre ein Wiedererkennungswert, verbunden mit hohem Aufmerksamkeitsgrad, zu erzielen.



6.5 Gestaltung des öffentlichen Raumes in der Innenstadt

Die funktionale und gestalterische Qualität der öffentlichen Räume ist ein wesentlicher Aspekt im Zusammenhang mit dem Fußgängerverkehr. Denn bei keiner anderen Art der Fortbewegung nimmt man seine Umgebung so wahr, wie beim zu Fuß gehen. Das Wohlbefinden beim zu Fuß gehen wird maßgeblich durch das Umfeld bestimmt, in dem man sich als Fußgänger bewegt. Dies trifft insbesondere für den Bereich der Innenstadt zu, wo das zu Fuß gehen häufig in Verbindung mit zahlreichen anderen Aktivitäten steht (schauen, kommunizieren, verweilen, sich aufhalten, etc.) Von daher kommt der Gestaltung der Plätze und Fußgängerzonen hier eine große Bedeutung zu. Bei der Gestaltqualität im öffentlichen Raum geht es aber nicht allein um „schöner aussehen“, sondern ganz konkret auch um Qualitätsanforderungen an die vielseitige Nutzbarkeit und Attraktivität der Räume, an die Überschaubarkeit und Orientierung sowie an die subjektive und objektive Sicherheit. Auch geht es darum, schon möglichst frühzeitig bei der Planung die Belange der verschiedenen Nutzergruppen (z.B. Mobilitätsbehinderte, Kinder, ältere Menschen) zu berücksichtigen.



Abbildung 50: Gestaltung Prinzenplatz (Entwurf *scape*-Landschaftsarchitekten, Düsseldorf)

Ein besonderes Qualitätsmerkmal der Kamp-Lintforter Innenstadt sind die großzügigen Fußgängerbereiche mit dem Prinzenplatz und dem Rathausplatz, der Fußgängerzone Moerser Straße und der Passage „Am Rathaus“. Doch ist deren Gestaltung mittlerweile „in die Jahre“ gekommen. Mit dem von den Düsseldorfer Landschaftsarchitekten *scape* erarbeiteten Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum der Innenstadt besitzt die Stadt eine hervorragende und umfassende Planungsgrundlage, die die oben genannten Aspekte aufgreift und in einem Gesamtkonzept für die Innenstadt einbindet.

Der Verkehrsentwicklungsplan umfasst im Wesentlichen die funktional-verkehrlichen Belange des Fußgängerverkehrs. Gleichwohl stellt die Umsetzung des Gestaltungskonzeptes insbesondere für den Fußgängerverkehr einen zentralen Baustein zur Verbesserung der Erreichbarkeit und der Orientierung in der Innenstadt dar.