

Zum Umbauvorhaben Hauptstraße/K39

Analyse und Vorschlag

In diesem Papier wird ein konkreter Vorschlag unterbreitet, wie die Belange der Radfahrenden und derjenigen, die zu Fuß unterwegs sind, gewahrt werden können, während gleichzeitig eine mäßige Verbreiterung der Fahrbahn realistisch erscheint.

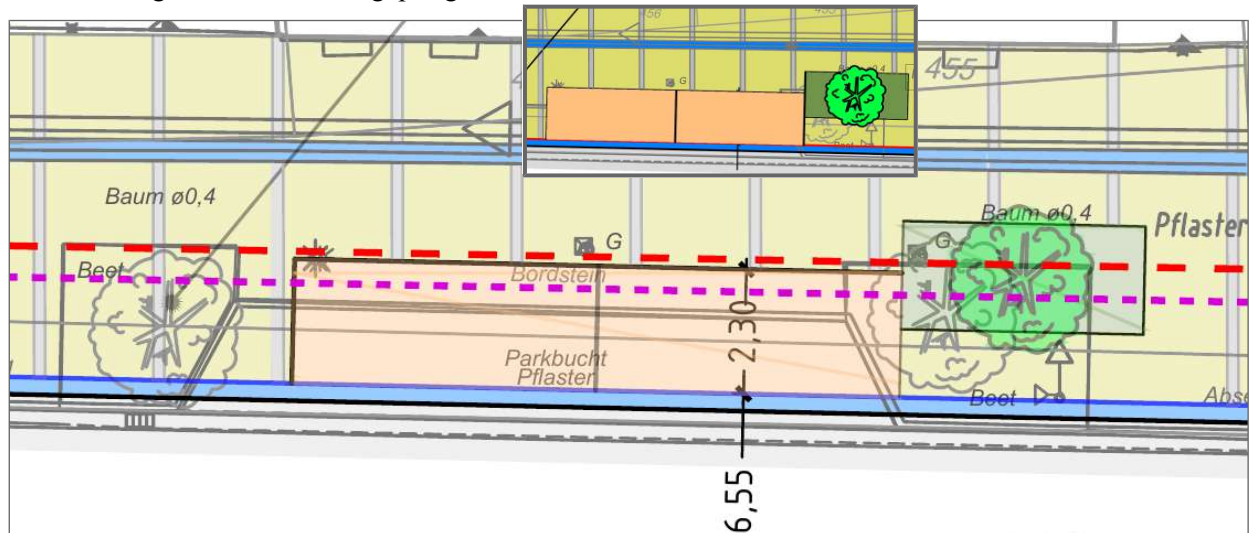
Grundlage bildet die Planzeichnung des Ingenieurbüros Dr. Jochims & Burtscheidt. Diese haben wir für bessere Transparenz und damit eine bessere Beschlussqualität nachbearbeitet. Gleich mehr dazu.

Sollte mehr Raum zur Verfügung stehen, so sollten bis zum Erreichen von „Sprunggrößen“ für z. B. Radverkehrsanlagen, Parkstände, Sonderfahrstreifen des ÖPNV, die zu einer anderen Querschnittsaufteilung führen, die **Flächenreserven zunächst immer dem Flächenangebot für Fußgängerverkehr und Aufenthalt und gegebenenfalls auch dem Radverkehr zu Gute kommen.**

Sollte weniger Raum zur Verfügung stehen, so kann die Eignung eines kleineren Querschnitts oder der **Verzicht** auf ein Querschnittselement, z. B. **Parkstreifen** geprüft werden. Die Reduzierung von Elementabmessungen in den empfohlenen Querschnitten ist zu vermeiden.

Die Richtlinie für Stadtstraßen (RASt 06) gibt übrigens allen Grund, Anpassungen vorzunehmen, wenn es um die Beschlussvorlage geht. Denn hier ist festgelegt, dass der Radverkehr nur bei Verkehrsstärken unter 400 Kfz/Std. (tagsüber) auf der Fahrbahn geführt wird (S.35). In diesem Fall ist die "Mindestlösung" somit die Freigabe auf dem Gehweg. Des Weiteren wird auf das nebenstehende Zitat aus S.33 verwiesen (*Hervorhebungen durch ProRad*).

Einige Flächen, die im Plan den Istzustand abdecken, haben wir sozusagen transparent gemacht. In dem nachfolgend abgebildeten Abschnitt der Hauptstraße ist das erkennbar. Zum Vergleich ist ein Ausschnitt aus dem Originaldokument eingepflegt.



Parkfläche, neues Baumbet und Baumkrone sind nun transparent. Man sieht nun sehr deutlich zwei Dinge:

- Die bisherige Parkbucht als Teil der Dokumentation des Istzustandes;
- die genaue Position und vor allen Dingen die Geometrie der bisherigen Baumbete.

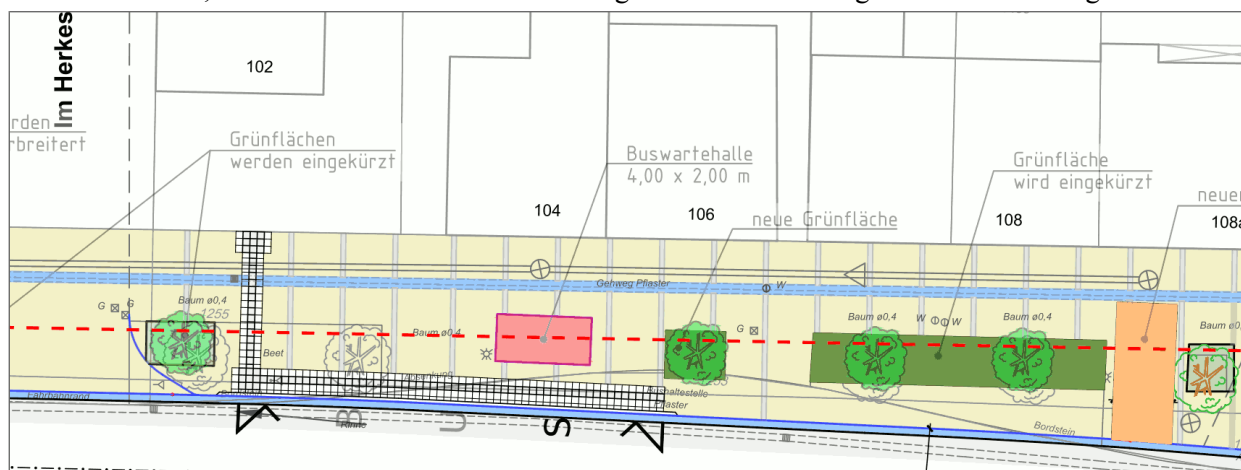
Aus dem zweiten Punkt lässt sich die **Basisforderung** von ProRad ableiten: weder die neuen Baumbete, noch weitere "Objekte" sollen die gestrichelte rote Linie (an den bisherigen Beetgrenzen entlang) überschreiten. Beim linken Baumbet verläuft die rote Linie sogar geringfügig im Baumbet-Bereich, weil der Querschnitt für Fußgänger und Radfahrende hier etwas geringer ist als rechts im Planausschnitt.

Die violette Linie ist als sekundäre rote Linie zu bewerten, die nur im Bereich der Parkbuchten zutrifft. Und zwar geht es um die für Radfahrende potenziell gefährliche *Dooring-Zone*. Da aber Radfahrende nur von links kommend nahe an der "roten Linie" fahren und hier beidseitiger Sichtkontakt mit Insassen

von Kfz besteht, ist das Kollisionsrisiko gering. Daher reichen 50 cm Sicherheitspuffer völlig aus. Aus dem obigen Planausschnitt jedenfalls geht hervor, dass im Ergebnis noch etwas Erweiterungsspielraum für eine breitere Fahrbahn vorhanden ist (bei unverändert auf 2,0 m verbleibender Parkbuchtbreite).

In diesem Abschnitt – rechts von *Im Herkesgarten* – sind drei problematische Objekte im Bezug auf die "rote Linie" erkennbar. Von links nach rechts:

- Das etwas längliche bisherige Baumbeet just rechts von der Einmündung von *Im Herkesgarten*, und das als Ersatz vorgesehene – kleinere – Baumbeet, überschreitet die rote Linie ebenfalls.
- Die Buswartehalle muss angesichts der Lage als Luxus betrachtet werden. Zumal es an sehr vielen Stellen ebenfalls keine Buswartehalle gibt.
- Der neu vorgesehene Parkplatz in Querrichtung ist sowohl für Fuß- als auch Radverkehr hinderlich; insbesondere im Hinblick auf die gemeinsame Nutzung in beiden Richtungen.



Betreffend der im Plan vorgesehenen Parkbuchtweiten (2,3 m) weisen wir darauf hin, dass die komplett erneuerten Parkbuchten an der Ostseite der Hauptstraße zwischen Mühlengasse und Mittelstraße "nur" 1,9 m breit sind.

Dieses Bild macht anschaulich, dass die Beete etwas genauer in einer Linie angelegt werden könnten.



Schließlich weisen wir darauf hin, dass wir auch Ideen zu der Einmündung von *Im Herkesgarten*, zum Bereich des Bahnübergangs und zur Mühlengasse hin haben. Das würden wir gerne kurzfristig persönlich erläutern.