

5.2 Maßnahmenbeschreibung

5.2.1 Handlungsfeld: Kfz-Verkehr

SM_01 Neuorganisation der Bahnhofstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Die *Bahnhofstraße* (und südliche *Niederstraße*) vom *Knüll* bis zum *Kuhlenkamp (L 211)* weist eine komplexe, unübersichtliche und unregelmäßige Verkehrssituation auf. Dies entsteht zum einen durch die Häufung von Zielen der Daseinsvorsorge (Supermarkt, Drogerie, Apotheke, Bank, Blumengeschäft, Cafés, Restaurants, Buchhandlung, Bekleidungsgeschäft, Optiker, Bäckerei) und zum anderen durch den Verlauf sowie die Klassifizierung der Straße. Entlang der südlichen *Bahnhofstraße* verläuft die *L 211*, die dann nach Westen in den *Kuhlenkamp (L 211)* abknickt. In der Realität wird jedoch vermehrt durch die *Bahnhofstraße* weiter geradeaus gefahren, da hierüber weitere Teile der Gemeinde erreichbar sind. Gemeinsam mit dem erhöhten Verkehrsaufkommen durch die Häufung von Zielen der Daseinsvorsorge führt dies zu einer nachweisbaren relativen Häufung von Unfällen. Insbesondere ist eine Häufung von Unfällen mit Radverkehren identifizierbar. Es ist daher nicht überraschend, dass dieser Teil der *Bahnhofstraße* stark im Fokus der Öffentlichkeitsbeteiligungen lag.

Auf Grund der Häufung von Zielen der Daseinsvorsorge und einem hohen Anteil an Durchgangsverkehren eignet sich die Umwidmung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h können gemäß *StVO §45 Absatz 1d [1]* in Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion angeordnet werden. Durch die geringen Geschwindigkeiten verbessert sich die Verkehrssicherheit für Fußverkehre, zumal sich meist zugleich eine Minderung des motorisierten Durchgangsverkehrs ergibt. Als Netzelement für den Radverkehr sind verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche auch für das Fahrradfahren geeignet.

Aus verkehrsplanerischer Sicht wird empfohlen eine niveaugleiche Mischverkehrsfläche in beigem Pflaster (Bezug zum Strandbereich) zu schaffen, um den Kfz-Verkehr deutlich unterzuordnen. Diese Gestaltungsmöglichkeiten lassen sich optimal mit einem barrierefreien Straßenraum vereinbaren. Eine Anhebung der Fahrbahn auf Gehwegniveau mit entsprechender 1:20 Anrampung in den Einfahrtsbereichen, um den Fahrfluss des Linienverkehrs nicht zu beeinträchtigen, sorgt für eine optische Barriere und lenkt im Süden den Fokus auf den weiteren Verlauf der *L 211* über den *Kuhlenkamp (L 211)*. Die Nebenstraßen können mit einer Sinusrampe ausgebildet werden, da hier kein Linienbus verkehrt.

Im gesamten Bereich sollten ruhende Kfz-Verkehre reduziert werden. Die einzelne Markierung von Stellplätzen, insbesondere von Behindertenstellplätzen ist zweckmäßig. Vorhandene Pkw-Stellplätze sollten zum Teil zu Fahrradstellplätzen mit mehreren Anlehnbügel umfunktioniert werden. Dabei ist auf Stellplätze für Lastenfahräder zu achten. Eine ausreichende Abdeckung für ruhende Kfz-Verkehre

leistet der Parkplatz am Rathaus sowie der Edeka Parkplatz für dessen Einkaufsverkehre. Um zusätzlich eine Kfz-Verkehrsentlastung im der *Bahnhofstraße* zu schaffen, sollte der Edeka Parkplatz ausschließlich über den *Kuhlenkamp (L 211)* erschlossen werden. Die derzeitige Erschließung des Edekas stellt im Bestand eine potentielle Konfliktsituation dar, da Ein- und Ausfahrtsbereiche sehr eng und unersichtlich gestaltet sind. Mit dem Umbau der Bahnhofstraße wird es für Kfz-Verkehre unattraktiver hierrüber den Parkplatz anzufahren. So kann eine Verlagerung der Kfz-Verkehre auf das klassifizierte Straßennetz herbeigeführt werden.

Im nördlichen Bereich der *Bahnhofstraße*, am Schnittpunkt zur *Großen Mühlenstraße* existiert eine größere Freifläche. Hier ist eine fachplanerische städtebauliche Neugestaltung als Aufenthaltsplatz sinnvoll. Diese kann gestalterisch an das vom Strand und Meer geprägte Gemeindebild angepasst und in Anlehnung an die Ortsentwicklungsplanungen Kalifornien konzipiert werden. Als Beispiel können die Klinkerauswahl des Konzeptes für Kalifornien aufgegriffen werden, Dünenstränge einen Bezug zu Strand herstellen und Holzelemente Sitzbereiche gestalten.

Die Abbildung 5.1 zeigt die Gestaltungsmöglichkeiten für die *Bahnhofstraße* anhand von Beispielen aus anderen Geschäftsberuhigten Bereichen sowie anhand von Fotomontagen:

- Oben ist eine mögliche Gestaltungsrichtung in Anlehnung an die Ortsentwicklungsplanungen Kalifornien für den Platz am Schnittpunkt zur *Großen Mühlenstraße* aufgezeigt.
- Links darunter sind Möglichkeiten zur Stellplatzmarkierung mit anthrazitfarbenem Pflaster sowie Leiteinrichtungen für seheingeschränkte Personen ebenfalls in anthrazit aufgezeigt. Für die *Bahnhofstraße* sind aus platztechnischen Gründen Längsparkstände zu markieren.
- Für den Einmündungsbereich der *Kleinen Mühlenstraße* ist ein Beispiel für die Gestaltung der Übergänge zu den Nebenstraßen aufgeführt.
- Links unten ist eine Gestaltungsmöglichkeit zum Beginn des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches aufgeführt. Durch die Verwendung der Pflasterung sowie der durchgehenden Asphaltierung von der südlichen *Bahnhofstraße (L 211)* in den *Kuhlenkamp (L 211)* wird der weitere Verlauf der *L 211* deutlich erkennbar.
- Darüber ist im Querschnitt eine Fotomontage abgebildet, die die neuen Straßenraumverhältnisse veranschaulicht.

Ein weiterer Aspekt im Zuge der Maßnahme sollte die Verlängerung der Freigabezeit des Linksabbiegers aus der südlichen *Bahnhofstraße (L 211)* in den *Kuhlenkamp (L 211)* sein. In der Verkehrsbeobachtung konnte eine Überstauung der Mittelinsel festgestellt werden. Die Mittelinsel dient der Trennung der Linksabbieger in den *Kuhlenkamp (L 211)* und zuvor zur Tankstelle. Ein regelmäßiger Rückstau zeigt, dass Linksabbieger nicht leistungsfähig abgewickelt werden. Eine Verlängerung der Freigabezeit verbessert den Verkehrsfluss, verdeutlicht den Verlauf der *L 211* und führt zusätzlich zur Entlastung des Weiteren Verlaufes der *Bahnhofstraße*.



Abbildung 5.1: Gestaltungsempfehlungen zur Bahnhofstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich