

Verkehrssituation Hauptstraße



Verkehrssituation Hauptstraße

Planungsanlass

Anlass der Untersuchung ist ein Auftrag aus den politischen Gremien vom Oktober 2019.

Darin wurde die Verwaltung gebeten zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, die unterschiedlichen Ansprüche der Verkehrsteilnehmer im Bereich der Hauptstraße zwischen Hanssenstraße und dem Waldwiesenweg besser zu koordinieren.

Es wurde in diesem Zusammenhang ausgeführt, dass speziell der Kurvenbereich in der Hauptstraße stadtauswärts, nach der Aufhebung der 30 km/h Beschränkung, für Pkw-Fahrer schwer einsehbar ist. Die gleiche Situation wurde in der Kurve vor der Einmündung des Waldwiesenweges bemängelt.

Verkehrssituation Hauptstraße

Bestandssituation

Die Hauptstraße als Kreisstraße (K 10) klassifiziert und hat somit neben der Erschließung auch eine regional bedeutsame Verbindungsfunktion.

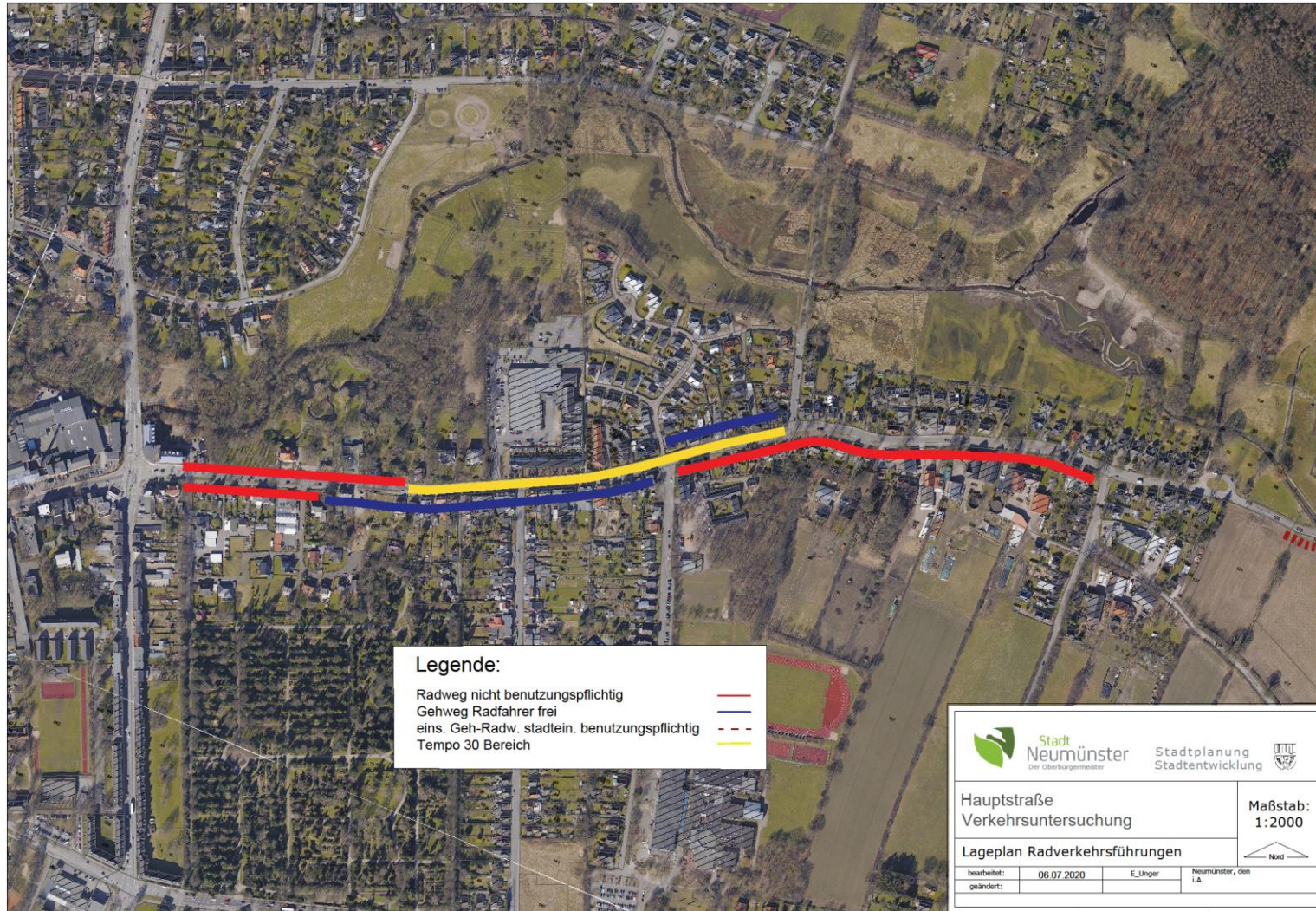
Die Verkehrsbelastung ist hinsichtlich der durchschnittlichen Belastung eher moderat.



Bild 2.3: Analyse 2019 – DTV, DTV_{SV}

Verkehrssituation Hauptstraße

Bestandssituation Radverkehrsführung



Verkehrssituation Hauptstraße

Bestandssituation Radverkehrsführung

Radverkehrsführung



Verkehrssituation Hauptstraße

Bestandssituation
Tempo 30 km/h- Beschilderung



Verkehrssituation Hauptstraße

Bestandssituation
Tempo 30 km/h –Beschilderung



Verkehrssituation Hauptstraße

Bestandssituation Ruhender Verkehr



Verkehrssituation Hauptstraße

Bestandssituation
Ruhender Verkehr

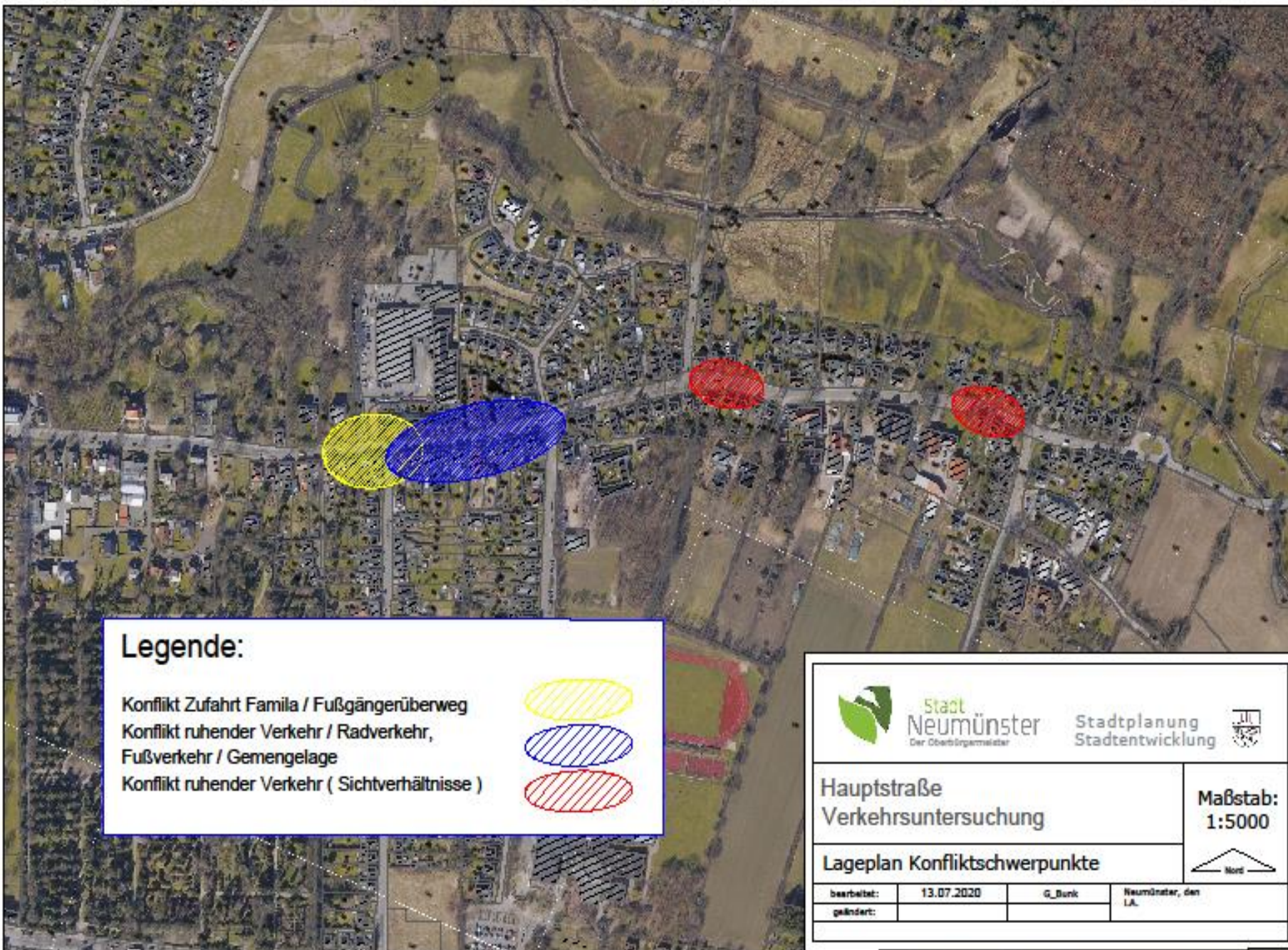


Hier: Unübersichtliche Situationen durch leicht kurvigen Straßenverlauf

Verkehrssituation Hauptstraße

Straßenbäume als Sichthindernis beim Fußgängerüberweg





Legende:

- Konflikt Zufahrt Famila / Fußgängerüberweg
- Konflikt ruhender Verkehr / Radverkehr,
Fußverkehr / Gemengelage
- Konflikt ruhender Verkehr (Sichtverhältnisse)



Stadt
Neumünster
Der Oberbürgermeister

Stadtplanung
Stadtentwicklung



Hauptstraße
Verkehrsuntersuchung

Maßstab:
1:5000

Lageplan Konfliktschwerpunkte

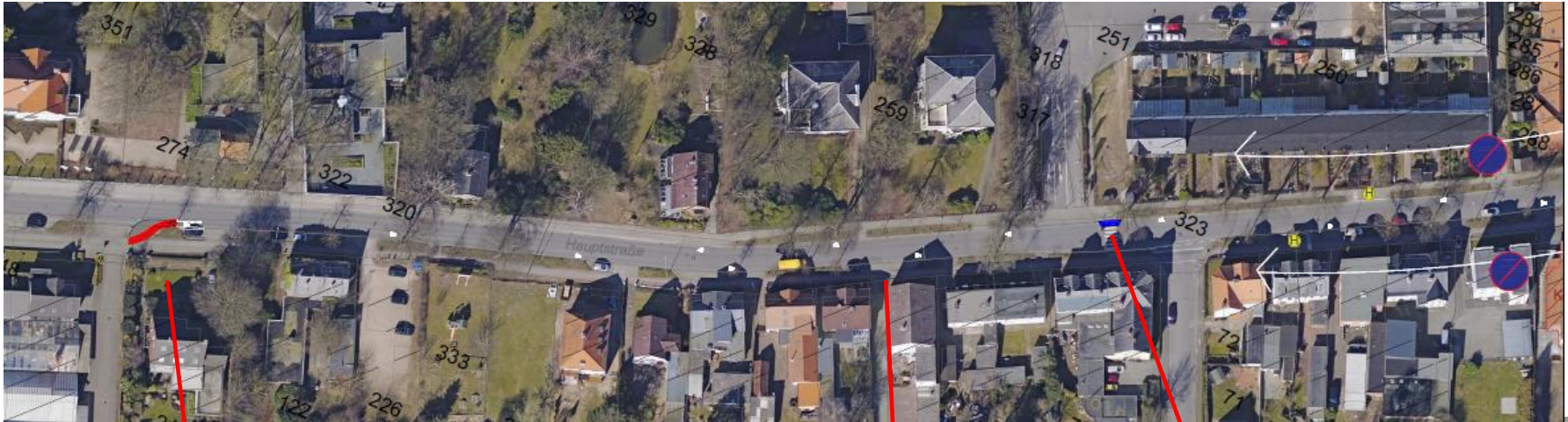


bearbeitet:	13.07.2020	G_Bunk	Neumünster, den
geändert:			L.A.

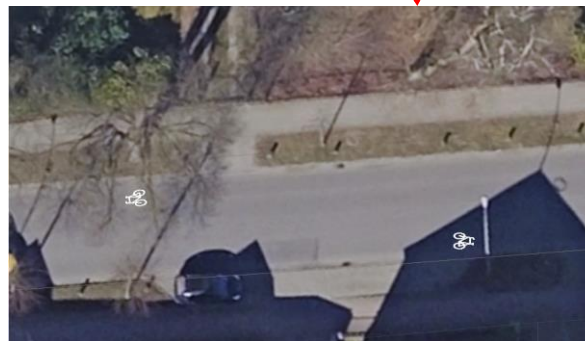
Vorgeschlagene Maßnahmen in der Hauptstraße



Vorgeschlagene Maßnahmen in der Hauptstraße



Aufleitung Radverkehr

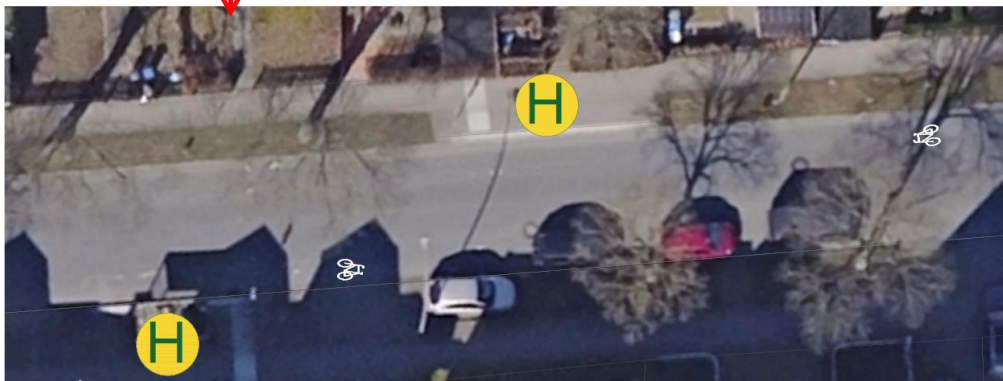


Beidseitige Fahrradpiktogramme

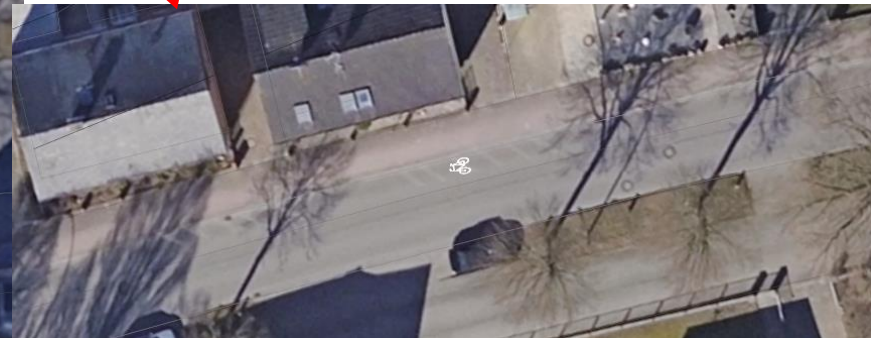


Vorgezogene Wartefläche

Vorgeschlagene Maßnahmen in der Hauptstraße

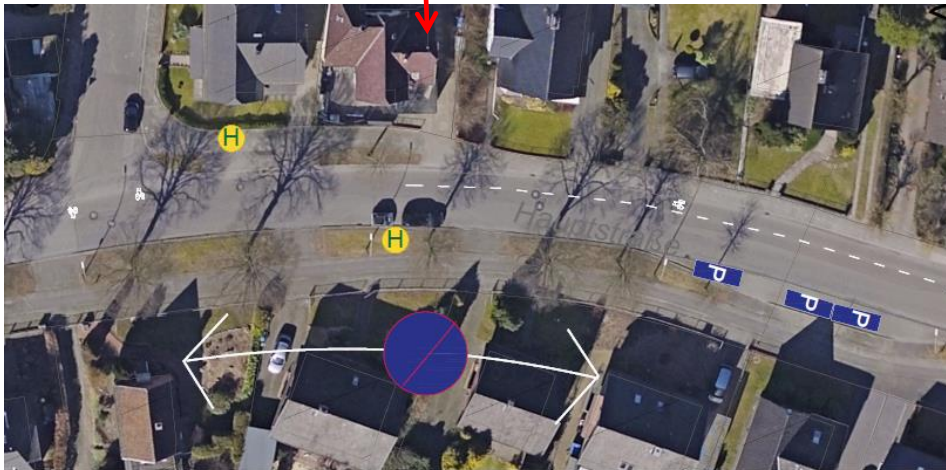


Beidseitige Fahrradpiktogramme und Haltverbot

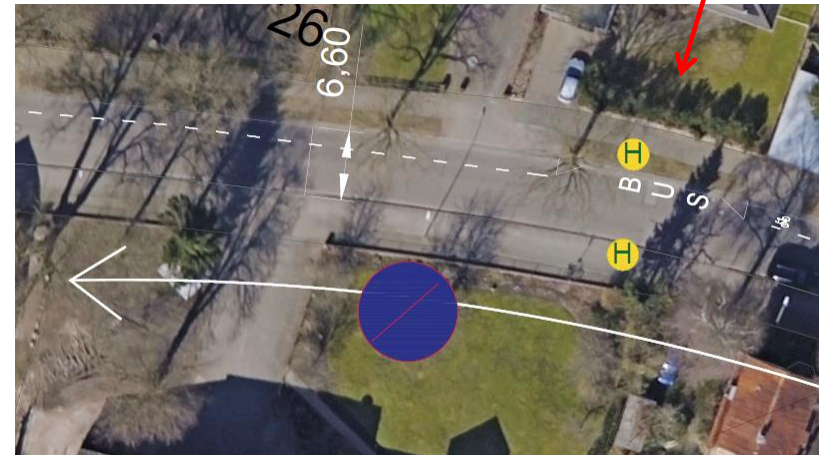


Südlich Radweg, nördlich Piktogramme

Vorgeschlagene Maßnahmen in der Hauptstraße



Busbucht als Parkstreifen, nördl. Fahrradschutzstreifen



5m Kernfahrbahn, 1,60 m Schutzstreifen 15

Vorgeschlagene Maßnahmen in der Hauptstraße

Varianten Ortseingang



Variante 1

Beginn Schutzstreifen am Ortseingang,
zusätzlich Querungshilfe/ Fahrbahnsteiler
als Geschwindigkeitsbremse

Variante 2

Beginn
Schutzstreifen
am Ortseingang,
ohne Fahrbahnsteiler



Vorgeschlagene Maßnahmen in der Hauptstraße

Beschilderung Tempo 30 km/h

Tempo 30 km/h zum Schutz der dortigen KITA und Grundschule auf Grundlage der maßgeblichen rechtlichen Bestimmungen

Bereich zwischen Hanssenstraße und der Stichstraße zur Klosterstraße als Tempo 30 km/h festlegen

Eindeutige Beschilderung gemäß aktueller StVO und Verwaltungsvorschriften anordnen, d.h. klare Hinweise auf KITA und Schule und zeitliche Begrenzungen vornehmen

Beispiel für eine Beschilderung:



Vorgeschlagene Maßnahmen Hauptstraße

Festes Geschwindigkeitsdisplay



Vorgeschlagene Maßnahmen Hauptstraße

Ausblick übergreifendes Konzept Eyecatcher an sensiblen Nutzungen



Verkehrssituation Hauptstraße

Vorgeschlagene Maßnahmen

Überprüfung der Tempo 30 km/h Bereiche

- Bereichsbegrenzung
- Zeitliche Begrenzung
- Schilderaustausch

Verbesserung der Radverkehrsführung

- Markierung eines nördlichen Fahrradschutzstreifens im östlichen Abschnitt
 - Markierung von beidseitigen Piktogrammketten in Teilabschnitten

Verbesserung der Fußverkehrsführung

- Aufhebung des Benutzungsrechts des Gehweges für RadfahrerInnen
 - Vorgezogene Wartefläche am Zebrastreifen

Ordnung des ruhenden Verkehrs

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Einrichtung von Haltverbotsbereichen
 - Dauerhafte Nutzung der Busbuchten als Parkstreifen

Und sonst noch..?

- Feste Geschwindigkeitsdisplays (Einbindung Schule..?)
- Eyecatcher auf Höhe KITA und Schule im Rahmen des Mobilitätskonzeptes?

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !