

1. Veranlassung

Die Stadt Geilenkirchen hat das Ing.-Büro aus verkehrsplanerischer Sicht prüfen lassen, ob im Bereich der Martin-Heyden-Straße / Zufahrt zum Krankenhaus-Parkhaus eine Wendemöglichkeit für den aus Richtung Berliner Ring kommenden Kfz-Verkehr sinnvoll ist..

Da ab der Zufahrt zum Parkhaus die Martin-Heyden-Straße in ihrem weiteren Verlauf in Richtung Heinsberger Straße (Innenstadt) als Einbahnstraße verläuft, endet hier die Durchfahrt für den aus Richtung Berliner Ring kommenden Kfz-Verkehr, ohne dass eine adäquate Wendemöglichkeit vorhanden ist.

Aufgabe dieser verkehrstechnischen Untersuchung ist es, die Vor- und Nachteile einer Wendemöglichkeit aufzuzeigen und zu bewerten.

2. Vorhandene Situation

Die Martin-Heyden-Straße verläuft vom Berliner Ring (Burg Trips, Stadtrand) kommend in südwestlicher Richtung bis zur Heinsberger Straße (Innenstadt).

Über die Martin-Heyden-Straße können mehrere öffentliche Gebäude erreicht werden. Insbesondere sind hier das Krankenhaus mit dem dazugehörigen Parkhaus, die Realschule, der Kindergarten und die Stadtbücherei zu nennen.

Auf einem Teilstück von rd. 150 m ist die Martin-Heyden-Straße als Einbahnstraße ausgewiesen. Die Einbahnstraße beginnt unmittelbar hinter der Zufahrt zum Parkhaus nach einer scharfen Rechtskurve (angezeigt mit dem Verkehrszeichen 267 „Verbot der Einfahrt“).

Vom Berliner Ring kommend, wird der Kfz-fahrer bereits rd. 100 m vor der Einbahnstraße mittels Verkehrszeichens 267 „Verbot der Einfahrt“ mit Zusatzschild „100 m“ auf das Durchfahrtsverbot am Parkhaus hingewiesen.

Für den Kfz-Fahrer ist derzeit keine Wendemöglichkeit am Beginn der Einbahnstraße vorhanden. Hier bleibt ihm nichts anderes übrig, als entweder in der überbreiten Kurve oder unter Inanspruchnahme der Einfahrten des Kranken- bzw. Parkhauses zu wenden.

Aufgrund der vielen öffentlichen Gebäude, insbesondere dem Krankenhaus, entsteht durch den Besucherverkehr ein hoher Parkdruck entlang der Martin-Heyden-Straße. Durch den Neubau des kostenpflichtigen Krankenhaus-Parkhauses (nur die ersten 20 min sind kostenfrei) wurde dieser zwar erheblich entschärft, dennoch versuchen Besucher des Krankenhauses zunächst, eine kostenfreie Parkmöglichkeit (Parkzeit ist auf 1,5 h begrenzt) entlang der Martin-Heyden-Straße zu finden.

Im Zuge einer Ortsbesichtigung konnten Missachtungen des Verbotes der Einfahrt in die Einbahnstraße beobachtet werden. Dies kann zum einen auf die überhöhte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und zum anderen auf den ungünstigen, unmittelbar hinter dem Kurvenbereich befindlichen Standort des Verkehrszeichens 267 „Verbot der Einfahrt“ zurückgeführt werden.

Weiteren ist für den Kfz-Fahrer aufgrund der relativ breiten Fahrbahn in der Kurvenlage nicht sofort ersichtlich, dass hier eine Einbahnstraße beginnt. Die Fahrbahnbreite beträgt im Kurvenbereich rd. 11 m, im weiteren Verlauf der Einbahnstraße rd. 7,1 m. Das halbseitige Parken ist am Fahrbahnrand der Einbahnstraße erlaubt, die verbleibende nutzbare Fahrstreifenbreite für den Kfz-Verkehr beträgt rd. 5 m.

Ferner konnte beobachtet werden, dass die aus Richtung Heinsberger Straße (Innenstadt) kommenden Fahrzeuge mit relativ hoher Geschwindigkeit die abschüssige Straße heruntorfahren. Für denjenigen, der aus dem Parkhaus in die Martin-Heyden-Straße einbiegt, ist dies besonders ungünstig, da er aufgrund der Innenkurvenlage der Einfahrt nur beschränkte Sicht auf den Verkehr in der Einbahnstraße hat.

Blickrichtung 1: von der Heinsberger Straße in Richtung Krankenhaus
(Lage in der Einbahnstraße)



Blickrichtung 2a: aus Richtung Krankenhaus in Richtung Heinsberger Straße (Innenstadt)
(Lage vor der Einbahnstraße im Zufahrtsbereich zum Parkhaus)



Blickrichtung 2b: aus Richtung Krankenhaus in Richtung Heinsberger Straße (Innenstadt)
(Lage unmittelbar vor Beginn der Einbahnstraße)



3. Variantenbeschreibung

Im Zuge der Vorentwurfsplanung wurden zwei Gestaltungsvarianten der neuen Wendemöglichkeit entwickelt.

Die Wendemöglichkeiten unterscheiden sich im Wesentlichen durch den zugrunde gelegten Außendurchmesser und den damit verbundenen Flächenverbrauch. In der Variante 1 beträgt der Durchmesser $D = 13$ m und in der Variante 2 $D = 15$ m.

Die Wendemöglichkeit wird im Kurvenbereich zwischen dem Kindergarten und dem Parkhaus hergestellt. Die privaten Einfahrten (Krankenhaus bzw. Parkhaus) werden nicht an die Wendemöglichkeit angeschlossen.

Variante 1 - Wendemöglichkeit Durchmesser 13 m

Die Wendemöglichkeit wird so angelegt, dass möglichst nur die vorhandene Fahrbahnfläche genutzt wird. Die Wendemöglichkeit wird mit einem Außendurchmesser von 13 m so auf der alten Fahrbahnfläche platziert, dass Platz für einen mindestens 2,0 m breiten Gehweg verbleibt. Der Abstand der südlichen Gehweganlage bis zum dort vorhandenen Baum beträgt unverändert 2,0 m. Der Eingriff in den Bestand ist nur gering.

Die Fahrbahnbreite der Wendemöglichkeit beträgt 5,0 m, der Durchmesser der Mittelinsel beträgt 3,0 m.

Pkw können auf der Wendemöglichkeit in einem Zug wenden. Lieferwagen bzw. größere Fahrzeuge müssen jedoch auch weiterhin die angrenzenden Einfahrten des Kranken- bzw. Parkhauses zum Wenden mitbenutzen.

Die westliche Zufahrt (Einbahnstraße) zur Wendemöglichkeit wird, bezogen auf die alte Fahrbahnbreite, mittig auf 3,5 m eingeengt. Somit wird deutlicher erkennbar, dass es sich hier um eine einstreifige Richtungsfahrbahn handelt.

Die Einengung wird zudem genutzt, um hier einen gesicherten Überweg (Zebrastreifen) für den Fußgänger zu schaffen. An dem neuen Fußgängerüberweg werden Leitsysteme für Sehbehinderte angelegt. Insgesamt wird die Nebenanlage im Querungsbereich beidseitig verbreitert.

Parken entlang der Einbahnstraße ist auch weiterhin möglich.

Die Ein- und Ausfahrten der östlichen Zufahrt werden markiert. Die Breite der Zufahrt beträgt 3,75 m, die Breite der Ausfahrt 4,00 m.

Variante 2 - Wendemöglichkeit Durchmesser 15 m

Die Wendemöglichkeit wird mit einem Außendurchmesser von 15 m so auf der alten Fahrbahnfläche platziert, dass auf der nördlichen Seite Platz für einen mindestens 2,0 m breiten Gehweg verbleibt. Am südlichen Außenrand verbleibt ein Abstand zum dort vorhandenen Baum von rd. 0,90 m.

Aufgrund der größeren Flächeninanspruchnahme und der damit verbundenen Überbauung des Wurzelbereiches des Baumes durch die neue Wendefahrbahn, muss der vorh. Baum voraussichtlich entfallen.

Die Fahrbahnbreite der Wendemöglichkeit und der Durchmesser der Insel beträgt 5,0 m.

Pkw und Lieferwagen können auf der Wendemöglichkeit in einem Zug wenden. Größere Fahrzeuge müssen jedoch auch weiterhin die angrenzenden Einfahrten des Kranken- bzw. Parkhauses zum Wenden mitbenutzen.

Die westliche Zufahrt (Einbahnstraße) zur Wendemöglichkeit wird auf der südlichen Fahrbahnseite auf 3,5 m eingeengt. Somit wird deutlicher erkennbar, dass es sich hier um eine einstreifige Richtungsfahrbahn handelt.

Die Einengung wird zudem genutzt, um hier einen gesicherten Überweg (Zebrastreifen) für den Fußgänger zu schaffen. An dem neuen Fußgängerüberweg werden Leitsysteme für Sehbehinderte angelegt. Insgesamt wird die Nebenanlage im Querungsbereich einseitig verbreitert.

Parken entlang der Einbahnstraße ist auch weiterhin möglich.

Die Ein- und Ausfahrten der östlichen Zufahrt werden markiert. Die Breite der Zufahrt beträgt 3,75 m, die Breite der Ausfahrt 4,00 m.

4. Beurteilung der Varianten

Im Folgenden werden die wesentlichen Vor- und Nachteile der beiden Varianten aufgeführt.

Variante 1 - Wendemöglichkeit Durchmesser 13 m

Vorteile:

- bessere Verkehrsführung für das Wenden von Pkw
- die Erkennbarkeit auf den Beginn der Einbahnstraße wird verbessert
- gesicherter Fußgängerüberweg zwischen Parkhaus und Kindergarten/Krankenhaus
- Leitsysteme für Sehbehinderte können hergestellt werden
- geschwindigkeitsdämpfend für den aus Richtung Heinsberger Straße kommenden Kfz-Verkehr
- geringer Eingriff in den Bestand
- Baumbestand kann erhalten bleiben

Nachteile:

- Lieferwagen und größere Fahrzeuge (z.B. Müllfahrzeug) müssen weiterhin in den Einfahrten des Kranken- bzw. Parkhauses wenden

Variante 2 - Wendemöglichkeit Durchmesser 15 m

Vorteile:

- bessere Verkehrsführung für das Wenden von Pkw und Lieferwagen
- die Erkennbarkeit auf den Beginn der Einbahnstraße wird verbessert
- gesicherter Fußgängerüberweg zwischen Parkhaus und Kindergarten/Krankenhaus
- Leitsysteme für Sehbehinderte können hergestellt werden
- geschwindigkeitsdämpfend für den aus Richtung Heinsberger Straße kommenden Kfz-Verkehr

Nachteile:

- größere Fahrzeuge (z.B. Müllfahrzeug) müssen weiterhin in den Einfahrten des Kranken- bzw. Parkhauses wenden
- Baumbestand kann voraussichtlich nicht erhalten bleiben
- größerer Eingriff in den Bestand

5. Ergebniss

Aufgabe dieser Untersuchung ist es, die verkehrlichen Auswirkungen einer Wendemöglichkeit aufzuführen.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass durch die Herstellung einer Wendemöglichkeit kleinere Kfz nun eine klare Führung zum Wenden vorgeschrieben bekommen. Dies wird insgesamt zu einer besseren Abwicklung des Verkehrs und somit zur Verbesserung des Verkehrsflusses führen.

Durch die Anordnung der Wendemöglichkeit wird die Erkennbarkeit der Einbahnstraße verbessert. Die Ausfahrt aus der Einbahnstraße ist zukünftig wartepflichtig gegenüber dem wendenden Kfz-Verkehr.

Die Wendeanlage wirkt geschwindigkeitsdämpfend, da sie nur langsam durchfahren werden kann. Auf der Wendefahrbahn liegt das Geschwindigkeitsniveau deutlich unter 30 km/h. In diesem Geschwindigkeitsbereich können mögliche Unfälle, z.B mit aus dem Parkhaus einbiegenden Fahrzeugen, vermieden werden.

Die niedrigen Fahrgeschwindigkeiten sorgen dafür, dass die auftretenden Konfliktsituationen gut überblickt und deshalb besser bewältigt werden können. Außerdem wirken sie sich günstig auf die Sicherheit der querenden Fußgänger aus. Für den Sehbehinderten kann zur besseren Querung der Fahrbahn ein Leitsystem hergestellt werden.

Abzuwägen ist, welcher Durchmesser die Wendemöglichkeit erhalten soll. Fest steht, dass sowohl bei der Wendemöglichkeit mit einem Durchmesser von $D = 13 \text{ m}$ als auch bei der mit $D = 15 \text{ m}$ nicht alle Fahrzeugtypen wenden können. Der Durchmesser $D = 15 \text{ m}$ bietet jedoch den Vorteil, dass nicht nur Pkw, sondern auch Lieferwagen wenden können. Insgesamt ist durch den größeren Durchmesser eine bessere Verkehrsabwicklung möglich.

Größere Fahrzeuge (z.B. Müllfahrzeuge) müssen zum Wenden jedoch auch weiterhin die Einfahrten zum Parkhaus bzw. Krankenhaus mitbenutzen. Da dies jedoch nur selten auftritt und keine weiteren Flächen für eine noch größere Wendemöglichkeit zur Verfügung stehen, kann dies weiterhin toleriert werden.

Der Nachteil des größeren Durchmessers ist jedoch, dass hierdurch in den vorhandenen Baumbestand eingegriffen werden muss.

Bei der Wahl des Durchmessers der Wendemöglichkeit müssen jedoch nicht nur die verkehrlichen, sondern auch die ökologischen Auswirkungen berücksichtigt werden. Aus verkehrstechnischer Sicht sollte dem größeren Durchmesser $D = 15 \text{ m}$ Vorrang gewährt werden, aus ökologischer Sicht dem kleineren Durchmesser $D = 13 \text{ m}$.

Unabhängig, welcher Außendurchmesser letztendlich gewählt wird, wird er zu einer Verbesserung der heutigen Situation führen.

Aufgestellt:



**Am Forsthaus 32 – 52511 Geilenkirchen
Tel. 02451 - 72424
E-Mail: Gietemann@t-online.de**

Geilenkirchen, im Mai 2020

Im Auftrag

Dipl.- Ing. Wilms