

6.4.1. Sanierung Wesloer Landstraße und ERA-Standards

Sanierung von Rad- und Gehwegen
unter Berücksichtigung ERA- und EFA-
konformer Standards
am Beispiel Wesloer Landstraße



Sanierung von Rad- und Gehwegen am Beispiel Wesloer Landstraße

Planungsgrundsätze

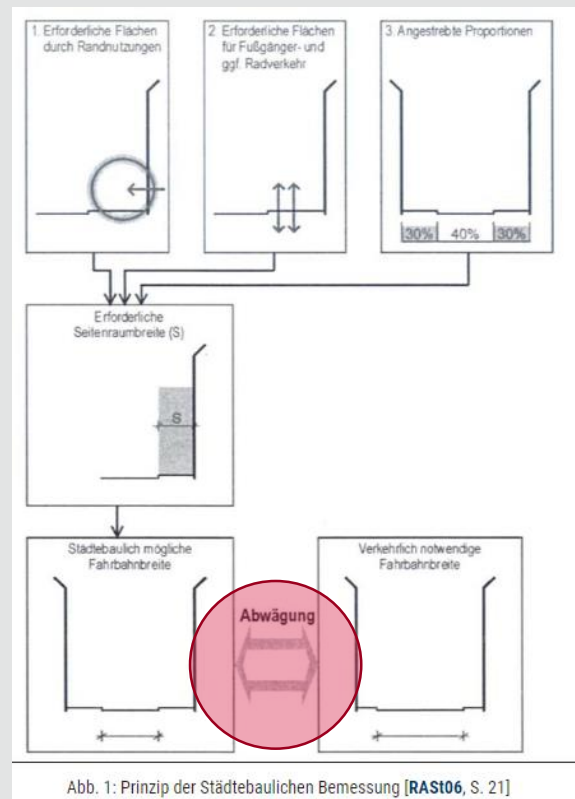
Entwurfsvorgang unter Berücksichtigung der RAST 06 (Seite 21, Bild 10) sowie ESG:

Planung des Straßenraums von außen nach innen

Flächenverhältnis

30% Seitenflächen :
40% Fahrbahn :
30% Seitenflächen

Abwägung städtebaulicher und verkehrstechnischer Belange



Radwegbreiten

2,00m Einrichtungsrادweg
zzgl. 0,75m SiS zu Fb/Längsparken
zzgl. 1,10m SiS bei Senkrechtparken

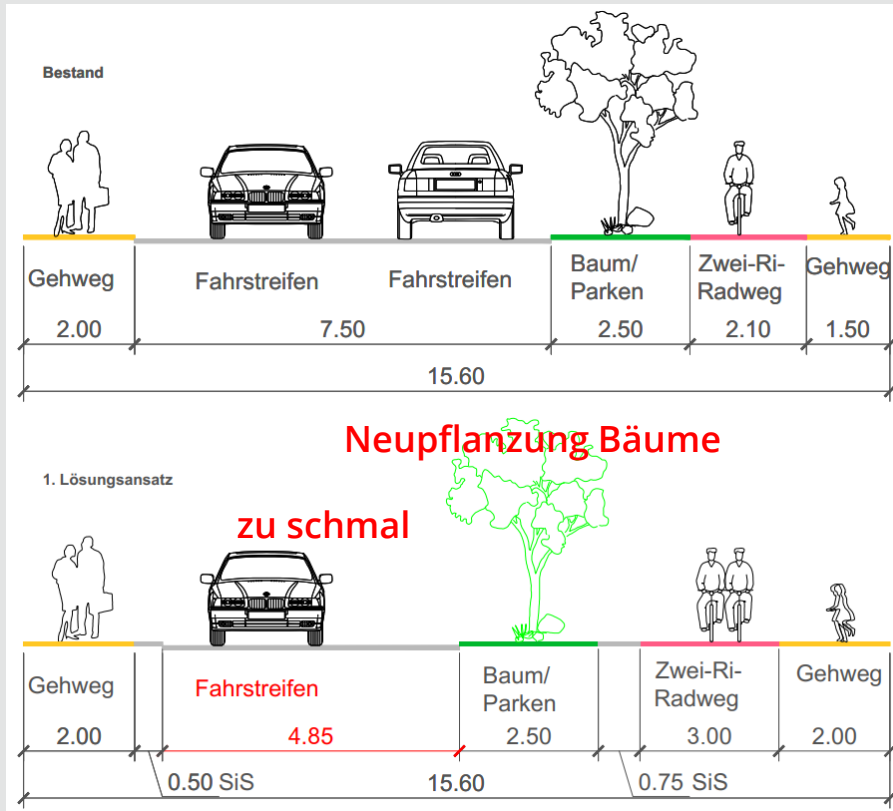
3,00m Zweirichtungsradweg
zzgl. 0,75m SiS
zzgl. 1,10m SiS bei Senkrechtparken

1,85m Radfahrstreifen
zzgl. 0,50m SiS zu Längsparken
0,75m SiS bei Senkrechtparken

Gemeinsamer Geh-Radweg
je nach Summe $R_f + F_g$ ab 2,50m
aufwärts
zzgl. 0,75m SiS zu Fb/Längsparken
zzgl. 1,10m SiS bei Senkrechtparken

Sanierung von Rad- und Gehwegen am Beispiel Wesloer Landstraße

1. Lösungsansatz: ERA-/EFA-konforme Herstellung der Nebenanlagen



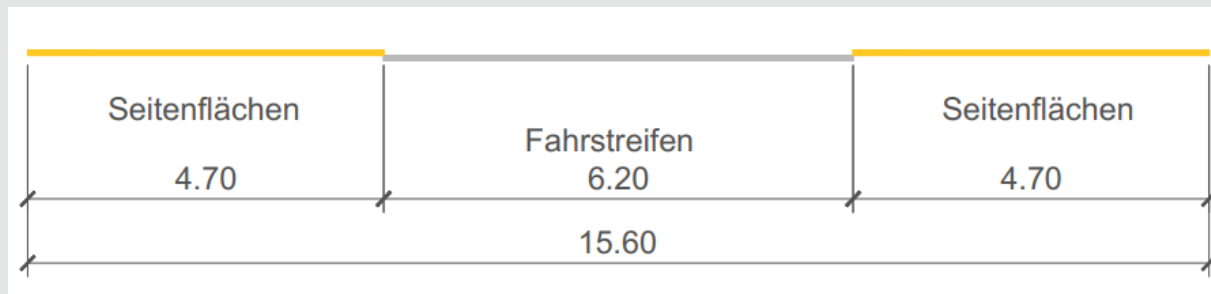
Keine Sanierung bei ausschließlicher Betrachtung der Seitenräume – Zwangspunkt Baumstandorte
Keine Sanierung gem. Masterplan und gleichzeitige Berücksichtigung ERA/EFA möglich

Sanierung von Rad- und Gehwegen am Beispiel Wesloer Landstraße

2. Lösungsansatz: Nutzungsansprüche + Abwägung

Ermitteln der Nutzungsansprüche und anschließende
Abwägung verkehrstechnischer und städtebaulicher Belange gem. RAST 06

- Verkehrsaufkommen aller Verkehrsarten
- Fußgänger Längsverkehr
- Wartende Fußgänger an BHS/Ampeln – Aufstellflächen
- In Teilen Mobilitätseingeschränkte Personen (Marliwerkstätten) erhöhter Flächenbedarf
- Radverkehr in beiden Richtungen (Veloroute/Haupttradverbindung)
- Verbindungsstraße Typ entspr. RIN HS3, HS4 mit hohem Anteil Durchgangsverkehr
- SV überdurchschnittlich, Erschließung zu Gewerbegebiet Gleisdreieck und Richtung Schlutup
- ÖPNV-Achse
- Vorhandener Baumbestand inkl. Wurzelbereiche – Klimaresilienz
usw
- Städtebaulicher Ansatz u.a. 30:40:30 – 4,70m : 6,20m : 4,70m = 15,60m



Abwägungsprozess – führt automatisch zur Betrachtung des gesamten Querschnitts

Sanierung von Rad- und Gehwegen am Beispiel Wesloer Landstraße

2. Lösungsansatz: Nutzungsansprüche + Abwägung

Fazit:

Eine optimale Planung inklusive Einhaltung/Erfüllung regelkonformer Verkehrsanlagen für alle Verkehrsteilnehmer:innen ist zu prüfen, abzuwägen, jedoch auch zeitintensiv.

Fazit in Bezug auf Masterplan:

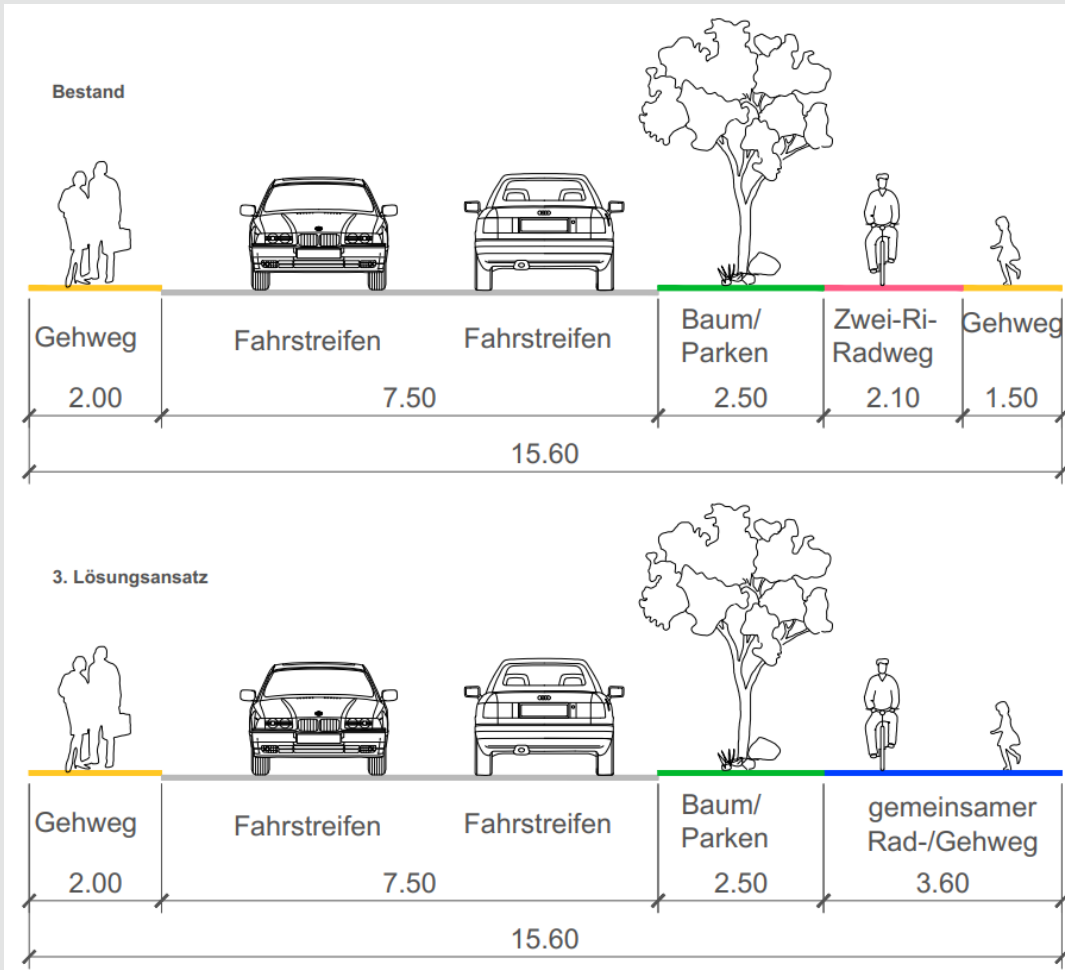
Eine kurzfristige regelkonforme Umplanung des Verkehrsraums ist im Rahmen des Sanierungsprogramms Masterplan nicht zu leisten.

Es können keine Bordsteine verschoben und keine Bäume gefällt werden.

Somit verbleibt nur die Betrachtung der vorhandenen Seitenraumbreite.

Sanierung von Rad- und Gehwegen am Beispiel Wesloer Landstraße

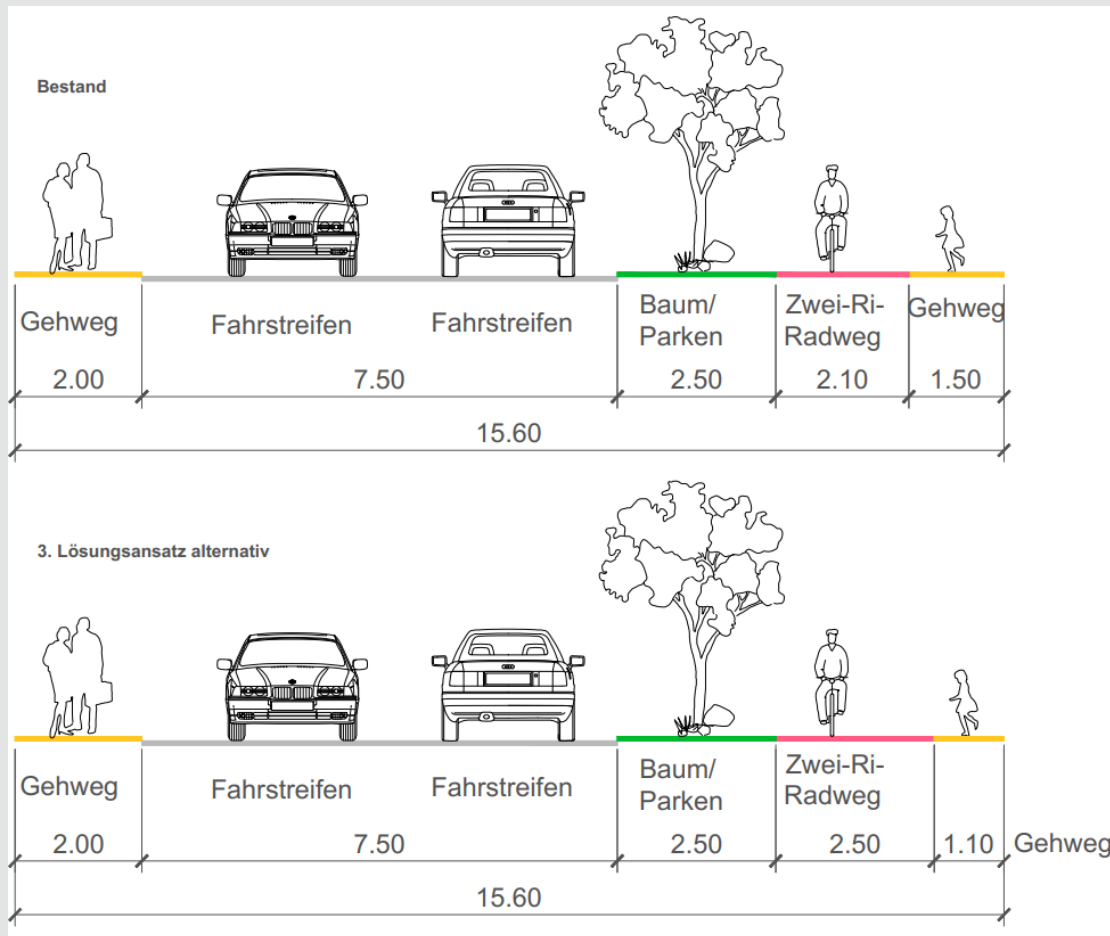
3. Lösungsansatz: Umplanung ausschließlich im Seitenraum



Nachteile:
Zweirichtungsradweg und
Fußgänger in Mischfläche
große Unfallgefahr, kein SiS

Sanierung von Rad- und Gehwegen am Beispiel Wesloer Landstraße

3. Lösungsansatz: Umplanung ausschließlich im Seitenraum Alternative



Nachteile:
1,10m Gehweg für die Ansprüche zu schmal,
Mindestgehwegbreite 2,00m,
zzgl. 1,00m-2,00m weitere Nutzungsansprüche, kein SiS

Sanierung von Rad- und Gehwegen am Beispiel Wesloer Landstraße

Gesamtfazit:

Ohne vertiefte Untersuchung des gesamten Straßenraums/-querschnitts keine regelwerkskonforme Flächenaufteilung möglich.

Bei Umsetzung des Masterplans müssen in den meisten Fällen RASSt-/ERA-/EFA-ferne Lösungen akzeptiert werden.