

Ausbau der Dachtmisser Straße, Variantenvergleich von Details

1. Insel in Höhe Einemhofer Weg, Blatt Alternativen 1:

Variante A:

Verzicht auf die Insel.

Vorteil: Im Gehwegverlauf deutlich bessere Breiten, eventuell auf der Südseite dadurch Möglichkeit, ein schmales Beet anzulegen.

Nachteil: Die Vorgabe, den Straßenverlauf nicht zu geradlinig auszubilden, wird hier unterlaufen. Keine Angebot der Straßenquerung.

Variante B:

Insel wie im Entwurf vorgesehen.

Vorteil: Geradliniger Verlauf wird unterbrochen. Querungsangebot für Fußgänger.

Nachteil: Sehr schmaler Gehweg neben der Insel, Grunderwerb erforderlich, wenn so ausgebaut werden soll. Ohne Grunderwerb beidseitig sehr schmaler, nicht „Regelkonformer“ Gehweg.

2. Gehwegbreite in Höhe Einmündung Einemhofer Weg, Blatt Alternativen 2:

Variante A:

Gehwegbreite 1,50 m.

Vorteil: Gehweg etwas breiter, aber nicht „Regelkonform“

Nachteil: Es wird eng für den dort stehenden Baum

Variante B:

Gehwegbreite 1,25 m.

Vorteil: Baum hat mehr Luft im Wurzelbereich.

Nachteil: Schmäler Gehweg.

3. Einmündung Führenweg schmaler herstellen, Blatt Alternativen 3:

Variante A:

Einfahrtsbreite 5,00 m. (statt Vorschlag 4,50 m, besser wären 5,50 m, aber dann muss Leuchte umgesetzt werden)

Vorteil: Klar definierte übersichtlichere Zufahrt, Entsiegelung von Pflasterfläche auf dem Parkplatz möglich (nicht dargestellt)

Nachteil: Verlust von mindestens 3 Stellplätzen. (Parkdruck hier unbekannt).

Variante B und C:

Einfahrtsbreite bleibt wie sie ist.

Vorteil: Stellplätze bleiben erhalten.

Nachteil: Ausfahrt sehr breit, eventuell Gefährdung von Radfahrern, da Ausfahrt nicht klar definiert.

4. Einfädelung Radfahrer Blatt Alternativen 3:

Variante A:

Radfahrer erhalten eigene Einfädelungsspur, die über Bordsteine von der Fahrbahn abgegrenzt wird.

Vorteil: Klar definierte Einfädelung; Größte Sicherheit für Radfahrer, da Fahrzeugverkehr und Einfädelung voneinander getrennt werden. „Landgewinnung“ muss nicht genutzt werden.

Nachteil: Fahrbahn muss um 1,50 m verbreitert werden. Hierdurch stärkere Gefährdung der auf der Nordseite stehenden Bäume, wobei der östliche Baum besonders zusätzlich betroffen sein wird.

Variante B:

Radfahrer werden früh an den Fahrbahnrand herangeführt, abgetrennt durch einen Sicherheitsstreifen. Einfädelung erfolgt durch abgesenkten Bordstein und Markierung in die 6,00 m breite Fahrbahnen.

Vorteil: Klar definierte Einfädelung; Große Sicherheit für Radfahrer, da Fahrzeugverkehr und Einfädelung voneinander getrennt werden. Keine Fahrbahnverbreiterung erforderlich. Relativ größerer Baumschutz.

Nachteil: „Landgewinnung“ der Anlieger muss genutzt werden. Beete an Querung müssen entfallen (können aber bei Verkürzung der Radfahrerführung auch erhalten werden). Gefährdung der Radfahrer durch unaufmerksame Autofahrer bei gleichzeitigem Auto-Gegenverkehr möglich, da die Fahrbahnbreite von 6,00 m für Einfädelung genutzt wird.

Variante C:

Radfahrer erhalten markierte Einfädelungsspur, Einfädelung erfolgt durch abgesenkten Bordstein und Markierung in die 6,00 m breite Fahrbahnen.

Vorteil: Erprobtes Modell aus Oldenburg. Keine Fahrbahnverbreiterung erforderlich. „Landgewinnung“ muss nicht genutzt werden.

Nachteil: Gefährdung der Radfahrer durch unaufmerksame Autofahrer bei gleichzeitigem Gegenverkehr möglich, da die Fahrbahnbreite von 6,00 m für Einfädelung genutzt wird.

5. Einfädelung der Radfahrer in Höhe Ostlandstraße (siehe Blatt Alternativen 4):

Eine Bemerkung in der Sitzung zielte in Richtung der Einfädelungen in Höhe der Ostlandstraße. Demnach sollen die Radfahrer hier auf der Straße fahren. Daher könnten diese Einfädelungen entfallen. Sollte bei der Planung des Geländes vor und neben dem Rathaus eine solche Regelung vorgegeben sein, ist der Hinweis ja berechtigt.

Hierzu ist eine abschließende Entscheidung erforderlich.

Variante A:

Einfädelung Nord:

Vorteil: Klar definierte Einfädelung. Wegen vorheriger Insel und 30 km/h bessere Sicherheit als bei ähnlicher Lösung am Ortsausgang. Trennung der Einfädelung von der Einmündung Brockwinkler Straße.

Nachteil: Gefährdung der Radfahrer durch unaufmerksame Autofahrer bei gleichzeitigem Auto-Gegenverkehr möglich, da die Fahrbahnbreite von 6,00 m für Einfädelung genutzt wird. Größere Versiegelung.

Einfädelung Süd:

Vorteil: Klar definierte Führung der Radfahrer auf den gepflasterten Bereich vor dem Rathaus.

Nachteil: Wenn dort die Radfahrer rausgehalten werden sollen, macht dies keinen Sinn.

Variante B: Entfall der Einfädelungen:

Einfädelung Nord:

Vorteil: Reduzierte Versiegelung auf der Nordseite.

Nachteil: Keine klare Führung der Radfahrer, wenn Gehweg vor und neben dem Gellersen Haus von Radfahrern genutzt werden darf. Einfädelung in Kombination mit Einmündung zur Brockwinkler Straße.

Einfädelung Süd:

Vorteil: Wenn dort die Radfahrer rausgehalten werden sollen, ist dies entbehrlich.

Nachteil: Klar definierte Führung der Radfahrer auf den gepflasterten Bereich vor dem Rathaus entfällt. Kein echter Nachteil, wenn nicht gewollt.

Aufgestellt, Oldenburg den 11.10.2022

INGWA-GmbH

gez. Werner