

Konzeption zu einfachen Verbesserungen in der Nibelungen- / Wormser Straße

Standardlösungen

Mit den folgenden Standards zur Anpassung der Gestaltung des Straßenraumes wird das Ziel verfolgt,

- die Versorgung der Bäume zu verbessern,
- flexiblere Standorte wählen zu können z. B. bei Konflikten mit Versorgungsleitungen,
- die Orientierung und Gliederung für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern,
- behinderndes Abstellen von Fahrzeugen zu verhindern,
- die Entwässerung von Belagsflächen zur Wasserversorgung des Grüns, zur Kleinklimaverbesserung zu nutzen und dabei das Kanalnetz zu entlasten und etwas Notretentionsraum zu bilden,
- häufige Quellen von Belagsschäden beseitigen,
- die Gestaltsituation und den Unterhaltungsstand zu verbessern.

Übergang von Langsamfahrstreifen in Radweg und umgekehrt

Im Bereich von Einmündungen geht der Langsamfahrstreifen in einen Radweg, abgesetzt von der Fahrbahn, über. Dieser Versatz erschwert die Orientierung für die Radfahrer, er wird häufig mit Fahrzeugen eingeeengt oder blockiert. Die gezielte Vergrößerung der benachbarten Baumbeete erleichtert die Orientierung und wird fahrdynamisch geformt. Die Geh- und Radwegfläche kann in die verlängerten Beete entwässert werden. Die Versorgung der Bäume wird verbessert.

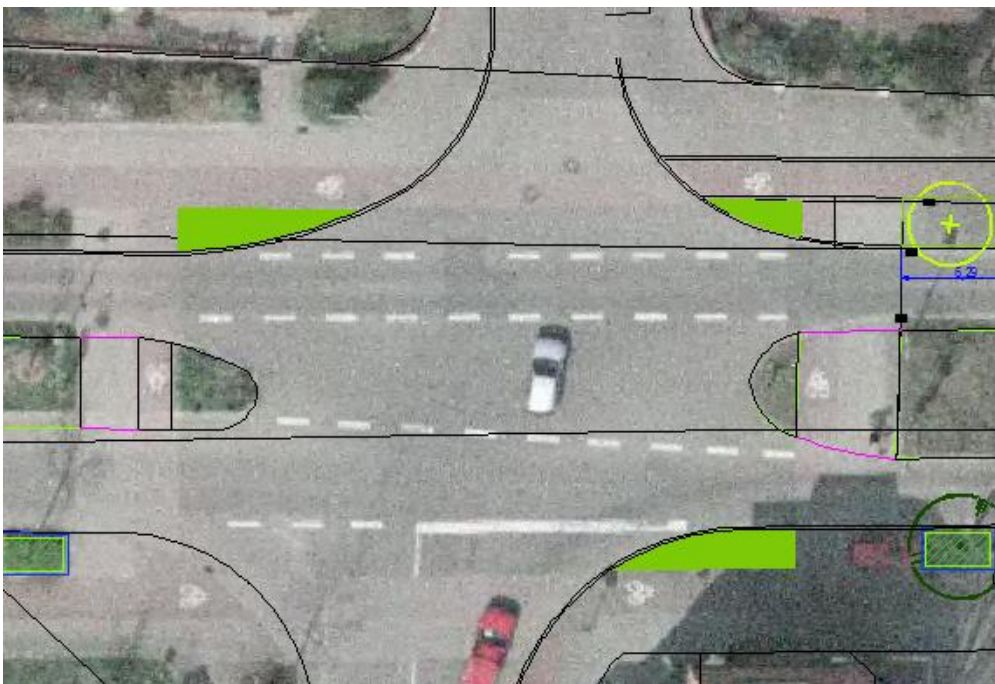
Der Langsamfahrstreifen kann eventuell aufgegeben werden, da die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen landwirtschaftliche Fahrzeugen zur zulässigen Geschwindigkeit von früher 50 km/h zu 20 km/h heute nicht mehr besteht und auch insgesamt fast keine Langsamfahrzeuge auftreten, die die befürchtete Ausbremsung des einspurigen Verkehrs verursachen würden. Damit würde die Spur dem Radverkehr vollständig zur Verfügung stehen. Richtungspfeile für den Spurwechsel betreffen nur noch eine Richtung oder sind entbehrlich.





Nach den Einmündungen ist die umgekehrte Situation gegeben und in gleicher Weise veränderbar. Die Fahrtrasse geht vom abgesetzten Radweg in den Langsamfahrstreifen über.

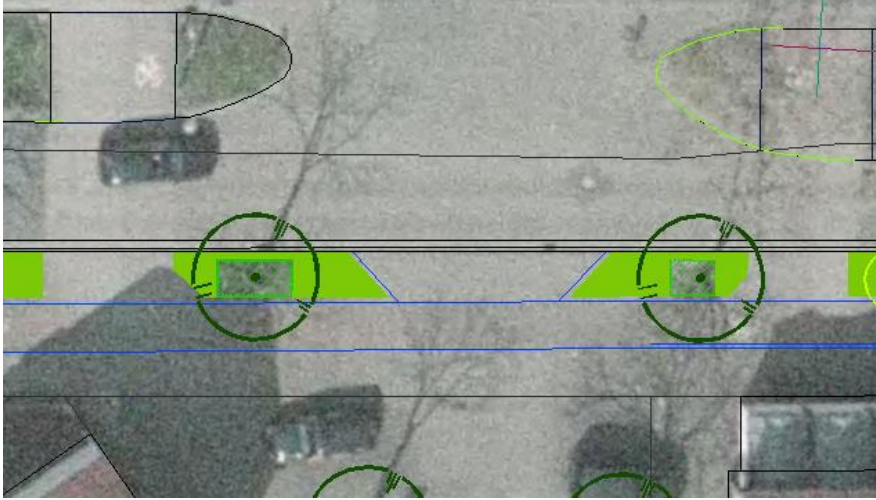
Einmündungen



Zwischen Einmündungen und Überwegen sind unterschiedlich große Dreiecksflächen gepflastert. Die flachen Bordsteine werden gern überfahren. In Verbindung mit den großzügigen Kurvenradien für große Fahrzeuge bilden die Einmündungen und Kreuzungen großflächige, befestigte Belagsflächen. Die Begrünung der größeren dieser Dreiecksflächen sorgt für bessere Orientierung. Die Wirkung als Überfahrungsschutz vergrößert den

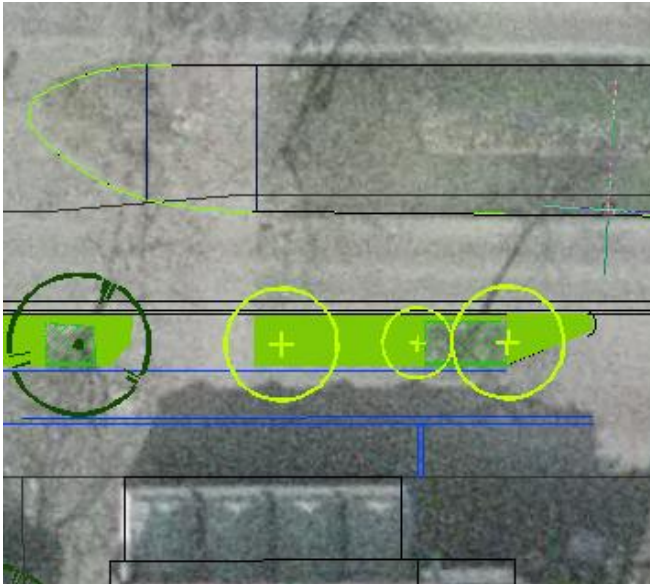
Sicherheitsbereich von Fußgängern und Radfahrern. Eine Versickerungsentwässerung der Geh- und Radwegeflächen dahinter wird möglich. Zusätzlich Baumstandorte kommen in Einzelfällen in Betracht bei ausreichenden Größen und Sichtverhältnissen.

Einmündungen an kleinen Anliegerstraßen



Bei den Einmündungen mit durchgehendem Bordstein befinden sich ebenfalls sehr große befestigte Flächen zwischen Bordstein und durchgehendem Radweg. Die Verlängerung der benachbarten Baumbeste ermöglicht es, den Fahrbereich für abbiegende KFZ deutlicher zu kennzeichnen. Behinderndes Parken und Halten wird verhindert. Beim Abbiegen kann weniger schnell gefahren werden. Dies erhöht die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer.

An Überwegen



Vor und auch nach Überwegen sind Flächen die aus Sicherheitsgründen nicht für das Beparken vorgesehen sind. Auch hier bietet sich die Entsiegelung an.

Inselflächen zusammenfassen



Einige Pflanzbeete liegen als kleine Inseln in großflächigen Pflasterflächen. Die Betonränder unter der Erde engen den Wurzelraum ein. Die Unterpflanzung ist Randstörungen ausgesetzt (Zertrampeln, Hundeschäden durch Scharren, Kot und Urin, Hitze, Frost und Austrocknung über den Beton). Die Zusammenfassung zu größeren Flächen ermöglicht eine stabilere, bessere und schönere Begrünung.

Die zu pflegende Fläche wird durch die Maßnahme zwar zunehmen, zusammenhängende Grünflächen sind jedoch dadurch leichter zu pflegen und unterhalten.

Größere Grünbereiche lassen sich auch besser für blühende Pflanzen im Sinne der Aktion „Vierenheim summt“ einsetzen.