

Hauptstraße | Wehr

Zentraler verkehrsberuhigter Geschäftsbereich



Bild 1 | Die Hauptstraße nach dem Umbau: deutliche Verbesserungen hinsichtlich Fußverkehr, Aufenthaltsfunktionen und Gestaltungsqualität bei stark beengten Platzverhältnissen

Projektdaten

- Kleinstadt mit ca. 12.600 Einwohnern in Baden-Württemberg
- ca. 400 m langer Straßenzug
- Verkehrsstärken werktags:
 - Rd. 5.500-6.000 Kfz/24h
 - Rd. 400 Radfahrende/24h
 - Rd. 5 Linienbusse/24h
- Planung: BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen
- Baukosten: ca. 1,25 Mio. €
- Förderung: Sonderprogramm SIWA BW
- Verkehrsfreigabe 2003

Lage und städtebauliches Umfeld

Die Hauptstraße liegt im Zentrum von Wehr und erstreckt sich als Hauptgeschäftsstraße der Kleinstadt in Nord-Süd-Richtung. Der umgestaltete Abschnitt ist durch eine gewachsene Baustruktur geprägt, die sich durch eine geschlossene Bebauung mit Vor- und Rücksprüngen, Aufweitungen und einseitig angelagerten Plätzen charakterisiert. Auffällig ist die Asymmetrie des Straßenraums, die sich durch sehr unterschiedlich

verlaufende Baufluchten auf der Ost- und der Westseite der Hauptstraße ergibt. Die Straßenraumbreite schwankt entsprechend zwischen 10,60 m und 17,80 m.

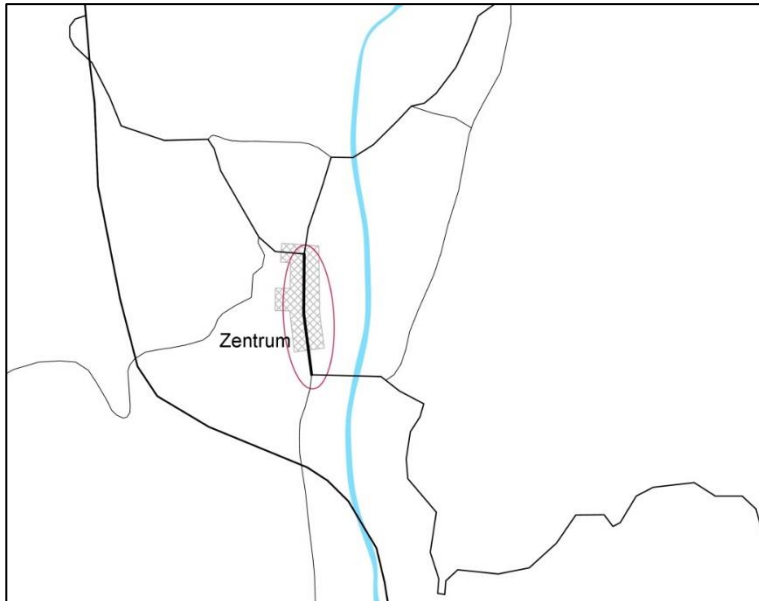


Bild 2 | Lage im Straßennetz: Hauptgeschäftsstraße im Zentrum von Wehr

Planerische Rahmensetzungen

Vor Fertigstellung der Umgehungsstraße B 518n war die Hauptstraße Teil der Ortsdurchfahrt der B 518. Die Kfz-Verkehrsbelastung war auch aufgrund von innerstädtischem Durchgangsverkehr erheblich. Lediglich ein Anteil von 13 % des Kfz-Verkehrs hatte Quelle und Ziel in der Hauptstraße selbst. Haltestellen des Linienbusverkehrs befinden sich außerhalb des umgestalteten Abschnitts und waren daher nicht Gegenstand der Entwurfsplanung.

Einhergehend mit dem Bau eines ersten Teilabschnitts der B 518n wurde ein verkehrsstädtebauliches Konzept entwickelt, um die verkehrlichen und städtebaulichen Rahmensetzungen und das planerische Lösungsspektrum für eine Umgestaltung der Hauptstraße zu ermitteln. Ziel war es, Ansätze für eine weitere verkehrliche Entlastung zu finden, mit der sich gleichzeitig die Funktion der Hauptstraße als zentraler Geschäftsbereich von Wehr wirksam stärken ließe. Insgesamt fünf Lösungsvarianten bewegten sich in einem weiten Spektrum zwischen vorrangig straßenverkehrsrechtlichen Regelungen (Änderung der Vorfahrtsregelung, Einrichtung einer Einbahnstraße) und einer Umwidmung der Straße zu einem Fußgängerbereich. Von den Gutachtern präferiert wurde eine Umgestaltung auf Basis der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereichs.

Die Angebot-Nachfrage-Relation im ruhenden Verkehr stellte sich in der Diskussion vor Ort als eine wesentliche „Stellschraube“ für die Entwurfsplanung dar. Aus diesem Grund war ein Parkraumkonzept, basierend auf einer differenzierten Analyse des Angebots und der Nachfrage im ruhenden Verkehr im fußläufigen Umfeld der Hauptstraße, Gegenstand des ausgearbeiteten Gesamtkonzeptes.

In einem nachfolgenden Gutachten wurden konkrete Umsetzungsmöglichkeiten für die nach der Vorbewertung empfohlene Lösung entwickelt. Auch hier stellte der Umgang mit dem öffentlichen Parkangebot im Straßenraum einen wichtigen Aspekt dar. Untersucht und bewertet wurde dabei auch eine von der örtlichen Servicegemeinschaft (Handel etc.) eingebrachte Variante.

Nachdem als straßenverkehrsrechtlicher Rahmen für die Umgestaltung ein „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ (Tempo 20-Zone mit Haltverbotszone) mehrheitlich befürwortet und entsprechend verbindlich festgelegt war, konnte die Umgestaltungsplanung erstellt werden. Die B 518n war zu diesem Zeitpunkt noch nicht komplett fertiggestellt.

Problemdimensionen

Vor dem Bau der Umgehungsstraße (B 518n) stellte die Hauptstraße in Verlängerung der Öflinger Straße die schnellste Nord-Süd-Verbindung innerhalb des Stadtgebietes dar. Die Kfz-Verkehrsbelastung war entsprechend hoch und der städtebaulichen Situation, dem engen Straßenraum wie auch den vorhandenen Nutzungen nicht angemessen. Die Problemsituation stellte sich wie folgt dar:

- erhebliche Verkehrsbelastungen mit 1.000-1.200 Kfz in der Spitzenstunde bei einem Schwerververkehrsanteil von 4-5 %
- 87 % Durchgangsverkehrsanteil, davon 15 % aus überörtlichen und 72 % aus innerstädtischen Fahrbeziehungen
- spürbare Lärm- und Abgasbelastungen durch den fließenden Kfz-Verkehr
- eine das Straßenbild dominierende, überdimensionierte Fahrbahn von 7,50 m Breite bei variierenden Gehwegbreiten, die in längeren Abschnitten Werte von 2,50-3,00 m teils deutlich unterschritten (Bild 3)
- weitere Einengungen der nutzbaren Gehwegbreiten durch parkende Fahrzeuge, Geschäftsauslagen, Beschilderung und feste Einbauten (Bilder 4 und 5)
- mangelhafte Bedingungen auch für Radfahrende und Zuzußgehende beim Überqueren der Fahrbahn
- nicht zuletzt ein Mangel an attraktiven Aufenthaltsflächen und Gestaltungselementen

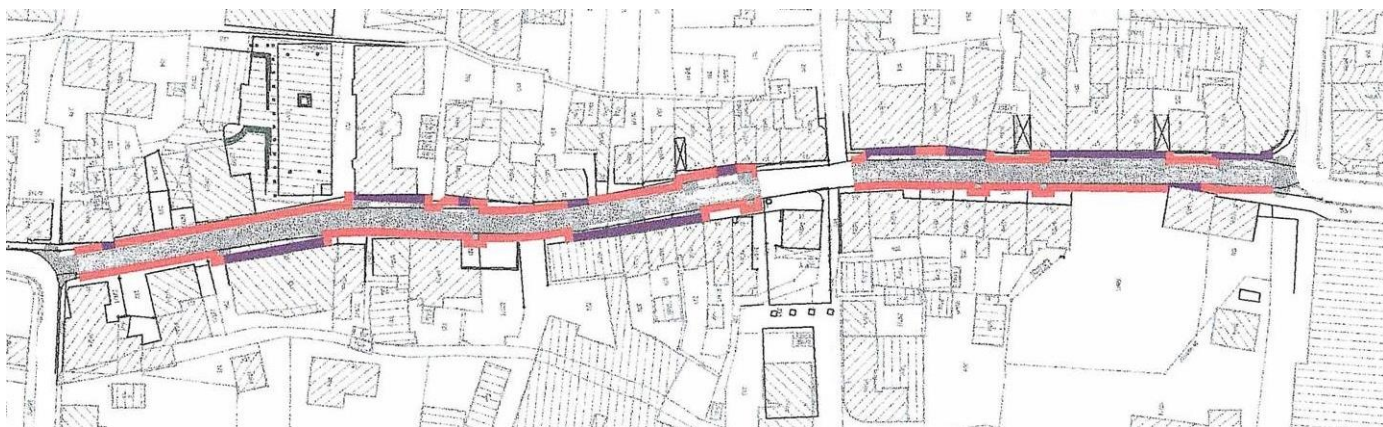


Bild 3 | Vorher-Situation: längere Abschnitte mit Gehwegbreiten von weniger als 3,00 m (lila) selbst ohne Berücksichtigung temporär weiter einschränkender (Fehl!)Nutzungen



Bilder 4 und 5 | Vorher-Situation: überdimensionierte Fahrbahn und schmale Gehwege, weitere Einschränkung der nutzbaren Gehwegbreiten durch erlaubtes Längsparken, Geschäftsauslagen, Beschilderung etc.

Gestaltungsziele

Ziel der Planung war eine verkehrsberuhigte Umgestaltung der Hauptstraße mit folgenden wesentlichen Aspekten:

- Funktionale und gestalterische Attraktivierung und Profilierung der Hauptstraße als zentraler Geschäftsbereich von Wehr, auch unter Einbindung der anliegenden Plätze
- Verbesserung der Bedingungen für Zufußgehende, Radfahrende, Aufenthalt und anrainende Nutzungen
- Unterstützung der Entlastungswirkung der B 518n, insbesondere zur weiteren Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Hauptstraße

Entwurfskonzept

Das im Jahr 2003 umgesetzte Entwurfskonzept (Bilder 6 bis 8) zeichnet sich durch folgende Merkmale aus:

- straßenverkehrsrechtliche Ausweisung der Hauptstraße als „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ mit den StVO-Zeichen 274 (hier: „Tempo 20-Zone“) und 290 („Haltverbotszone“); die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist damit auf 20 km/h beschränkt und es gilt ein eingeschränktes Haltverbot, das Halten bis drei Minuten, Ein- und Aussteigen sowie Be- und Entladen auf der Fahrbahn erlaubt
- 6,00 m breite Fahrbahn, in die 0,50 m breite, vierzeilige Bordrinnen einbezogen sind
- abwechslungsreich gestaltete Seitenbereiche mit einer durchgängigen Breite von 3,00 m und mehr
- Integration von einmündenden Nebenstraßen, Wegen, Durchgängen und angrenzenden Platzbereichen in die Seitenraumgestaltung, unter besonderer Hervorhebung des Bereichs um das „Storchehus“
- Einbindung von Wasserspielen in den Seitenraum, deren Gestaltung auf die Wehrer Stadtgeschichte Bezug nimmt und die durch einen rund 110 m offenen Wasserlauf verbunden sind
- weitgehender Verzicht auf öffentliche Parkstände im Straßenraum zugunsten von Parken in Sammelanlagen im fußläufigen Umfeld der Hauptstraße
- Veränderung der Verkehrsführung an den Eingangsknotenpunkten zum umgestalteten Abschnitt (untere Hauptstraße/Waldstraße sowie Schopfheimer/Todtmooser Straße) durch Anordnung von abknickenden Vorfahrten mit gestalterischer Betonung durch Pflasterbeläge in der Fahrbahn





Bilder 6 und 7 | Die neugestaltete Hauptstraße im Lageplan: schmale Fahrbahn mit breiten Rinnen, variierende Seitenraumbreiten von mindestens 3,00 m unter Einbindung der Seitenplätze, Wasserspiele mit Wasserlauf im zentralen Abschnitt, weitgehender Verzicht auf öffentliche Parkstände im Straßenraum

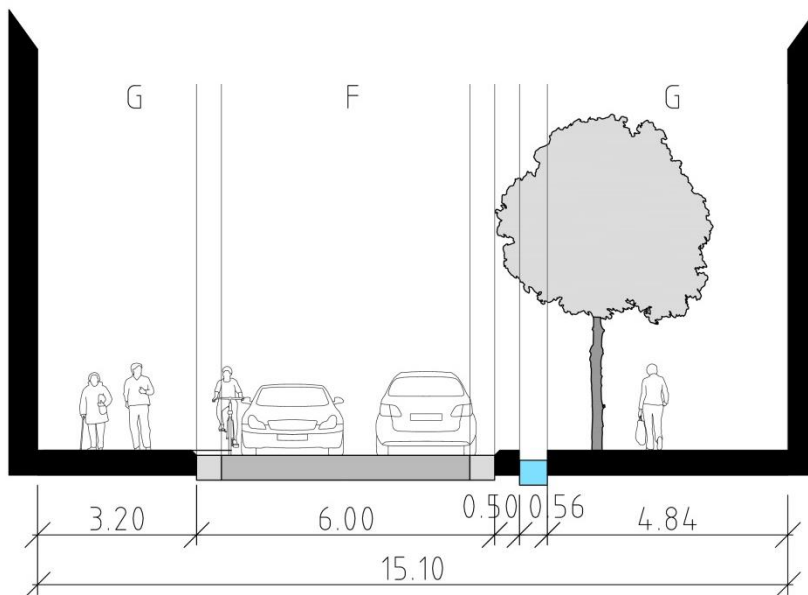


Bild 8 | Straßenquerschnitt im zentralen Abschnitt der Hauptstraße: schmale Fahrbahn mit integrierten breiten Rinnen, Seitenräume mit ausreichend breiten Gehflächen, Baumpflanzung sowie Wasserlauf als gefasstes offenes Gerinne

Wichtige Gestaltungselemente

■ Einfahrbereiche

In beiden Einfahrbereichen (Bilder 9 und 10) wurde die Verkehrsführung in eine abknickende Vorfahrt verändert, um der Hauptstraße im städtischen Straßennetz eine nachgeordnete Funktion zuzuweisen. Pflasterungen auf Fahrbahnniveau, die den Kurvenverlauf der abknickenden Vorfahrt betonen sowie quer verlaufende Pflasterbänder im Seitenraum sollen deren Wirkung zusätzlich unterstützen.



Bilder 9 und 10 | Gestaltung der Eingangsbereiche: abknickende Vorfahrtsregelungen und unterstützende Pflasterflächen in der Fahrbahn sowie Pflasterbänder im Seitenraum betonen die untergeordnete Funktion der Hauptstraße im innerstädtischen Straßennetz

■ Fahren und Parken

Straßenverkehrsrechtlich gelten aufgrund der Anordnung eines „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs“ im gesamten umgestalteten Abschnitt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h und ein Zonenhaltverbot (Bild 11). Nachträglich – in Bild 11 noch nicht umgesetzt – wurde der gesamte Abschnitt zusätzlich für Lkw-Verkehr über 3,5 t, Lieferverkehr ausgenommen, gesperrt.



Bild 11 | Straßenverkehrsrechtliche Regelung: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20-Zone mit Zonenhaltverbot

Die Fahrbahn besteht aus einer 5,00 m breiten Asphaltfahrfäche und beidseitig 0,50 m breiten, vierzeiligen Bordrinnen (Bild 12). Der helle, 0,30 m breite Granitbordstein ist durchgängig auf 3 cm abgesenkt. Er ist als Begrenzung zwischen Fahrbahn und Seitenräumen gut sichtbar – auch im Sinne eines wahrnehmbaren Kontrastes für Sehbeeinträchtigte – und bietet zugleich weitgehende Barrierefreiheit beim Überqueren der Fahrbahn.



Bild 12 | Gestaltung der Fahrbahn: vierzeilige Bordrinnen und helle Granitbordsteine verschmälern visuell die Fahrbahnbreite, die geringe Bordhöhe bietet durchgängig weitgehende Barrierefreiheit beim Überqueren

Parken ist im gesamten Abschnitt auf 13 Längsparkstände beschränkt, die werktags von 6-18 Uhr bei 30 Minuten Höchstparkdauer mit Parkscheibe bewirtschaftet werden (Bild 13). Neben der Tiefgarage unter dem direkt an der Hauptstraße liegenden Talschulplatz sind in fußläufiger Entfernung auf Parkplätzen weitere kostenfreie öffentliche Stellplätze vorhanden. Liefer- und Ladevorgänge finden auf der Fahrbahn statt (Bild 14).

Das Parkraumangebot im Straßenraum war von Anfang an ein Gegenstand der Diskussion. Nachdem im ursprünglichen Ausführungsentwurf lediglich neun Parkstände, teils Schwerbehinderten vorbehalten, realisiert wurden, kam das Thema seit etwa Mitte 2011 erneut in Diskussion. Nach einem entsprechenden Ratsbeschluss wurde die Anzahl der verfügbaren Parkstände auf 22 erhöht. Nachher-Untersuchungen

kamen jedoch zu dem Ergebnis, dass dadurch einerseits der Verkehrsfluss im Straßenraum deutlich beeinträchtigt wurde und zudem auch die Nachfrage nach dem zusätzlichen Parkraum geringer ausfiel als erwartet. Aus diesen Gründen wurde Mitte 2016 im Rahmen einer Fahrbahndeckensanierung die Anzahl der Parkstände wieder auf 13 verringert. Die vier zusätzlichen Parkstände wurden gleichzeitig durch bauliche Veränderungen (Bild 15) in das Straßenbild gestalterisch eingepasst.



Bild 13 | Parken im Straßenraum: beschränktes Angebot auf gestalterisch markierten Flächen, mit Parkscheibe bewirtschaftet und auf 30 Minuten Parkdauer beschränkt



Bild 14 | Lieferverkehr: Ladevorgänge auf der Fahrbahn, mehr lässt die verfügbare Straßenbreite nicht zu, die Begegnung zweier Lkw funktioniert bei eingeschränkter Geschwindigkeit dennoch gut

An ausgewählten Stellen wird die Fahrbahn punktuell oder auf kurzen Abschnitten eingengt.

In Höhe des mittleren von drei Wasserspielen, zugleich etwa die Mitte des umgestalteten Straßenabschnitts, erfolgt auf einer Länge von rd. 25,00 m eine einseitige Einengung auf 5,00 m, die Platz für drei Längsparkstände schafft (Bild 15). Daneben bleibt ein Gehbereich von rd. 3,00 m Breite verfügbar. Damit Kraftfahrzeuge im Begegnungsfall nicht in den Seitenraum ausweichen, wurden auf der gegenüber liegenden Seite Poller platziert.



Bild 15 | Einengung der Fahrbahn: 5 m Breite bleiben neben Längsparkständen und Wasserspiel (im Hintergrund), Poller auf der Gegenseite verhindern ein Ausweichen auf den Gehweg im Begegnungsfall

Am Rande des Talschulplatzes, der mit den historischen Gebäuden der Talschule und der Steinplastik „Europa“ des Freiburger Bildhauers Peter Wernet eine besondere Bedeutung für Wehr hat und unter anderem für Märkte und Stadtfeste wie z. B. „Sommer in Wehr“ oder „Laubenfest“ genutzt wird, verläuft eine die Hauptstraße überquerende Fußgängerachse, die für Schulkinder eine besondere Bedeutung hat.

Ursprünglich – im Entwurfsplan (vgl. Bild 7) noch erkennbar – war zur Sicherung der Überquerbarkeit der Hauptstraße an dieser Stelle eine Furt mit Fußgängersignalanlage vorgesehen. Auf diese konnte jedoch bereits im Zuge der Beratungen zur Entwurfs- und Ausführungsplanung vor Ort zugunsten der funktional wie städtebaulich besser geeigneten Lösung einer Einengung mit beidseitiger Vorziehung des Seitenraums und niveaugleicher Pflasterung der Fahrbahn verzichtet werden (Bild 16). Unterstützend für die Sichtbarkeit nachts wirkt die Wahl des Standortes der Straßenbeleuchtung unmittelbar neben der Überquerungsstelle.



Bild 16 | Überquerungsstelle im Zuge einer quer verlaufenden Fußgängerachse (Schulweg): Einengung mit vorgezogenen Seitenräumen, differenzierter Hell-Dunkel-Farbgebung der Oberflächenmaterialien und direkter Beleuchtung – hier die 2003 realisierte Form

Im Rahmen einer Fahrbahndeckensanierung in der Hauptstraße im Jahr 2016 wurde die Überquerungsstelle daher stärker eingengt, um die Sicherheit insbesondere für Schulkinder und ältere Menschen – die Seniorenresidenz Adler liegt direkt daneben – zu erhöhen und das Geschwindigkeitsniveau im Bereich des Talschulplatzes weiter zu senken. Sie ist nun nur noch einstreifig befahrbar und Poller verhindern ein Befahren der Seitenräume (Bilder 17 und 18). Die gute Sichtbarkeit der Überquerungsstelle ergibt sich einerseits durch die deutliche Verschwenkung des Bordsteinverlaufs, andererseits durch den Wechsel von „hell“ – hier Bordstein, Pflasterrinne und Pflasterung der Fahrbahn in der Engstelle – und „dunkel“ – hier Material- und Farbwahl im Seitenraum neben der Engstelle sowie Asphaltfahrbahn davor und dahinter.



Bilder 17 und 18 | Gleiche Überquerungsstelle in heutiger Ausbauf orm: nur noch einstreifig befahrbare Engstelle mit Pollern zur Verhinderung des seitlichen Überfahrens

Radfahrende werden im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Aufgrund des an die Tempo 20-Zone angepassten, niedrigen Geschwindigkeitsniveaus im fließenden Kfz-Verkehr wurde dies bereits nach kurzer Eingewöhnungszeit von Radfahrenden durchweg akzeptiert (Bild 19).



Bild 19 | Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn: hohes Maß an Akzeptanz vor dem Hintergrund der Tempo 20-Regelung und entsprechend niedrigem Geschwindigkeitsniveau im fließenden Kfz-Verkehr bereits kurz nach Verkehrsfreigabe

■ Niveaugleiche „Mitte“

Im Bereich der Kreuzung zweier Nebenstraßen (Storchenstraße, Kirchstraße) und des unmittelbar angrenzenden Vorplatzes des „Storchehus“, dem 1547 erbauten, ältesten Gebäude in der Hauptstraße, wurde die Fahrbahn niveaugleich zu den Seitenräumen gepflastert (Bilder 20 und 21 sowie Bild 1). Das Pflastermaterial ist dem Seitenraum angepasst. Es entsteht eine Art kurzer „Shared Space“, der die besondere städtebauliche Situation betonen und den hier bestehenden Überquerungs- und Aufenthaltsbedarf sichtbar machen soll.

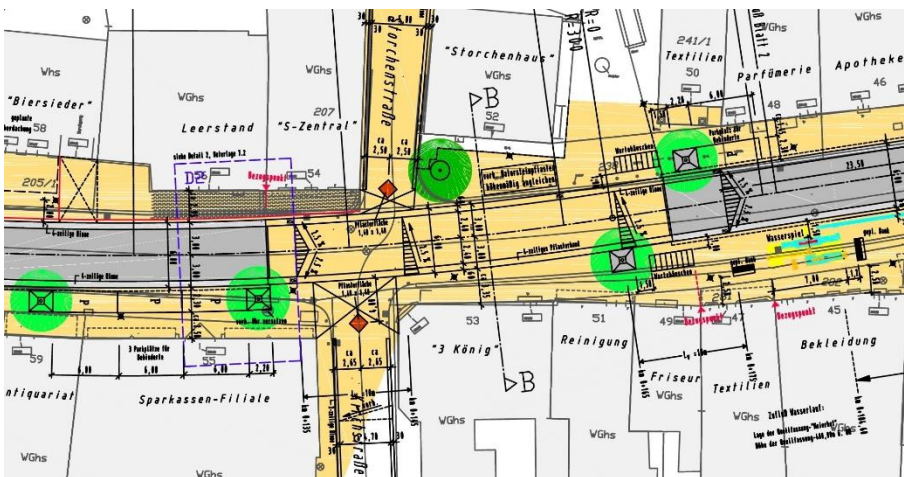


Bild 20 | Zentraler Abschnitt mit besonderer Überquerungs- und Aufenthaltsfunktion: durchgehende Pflasterung der Fahrbahn auf Gehwegniveau in einem dem Seitenraum angepassten Material (die im Plan dargestellten „Wartehäuschen“ wurden nicht realisiert)



Bild 21 | Kreuzung und Vorplatz am historischen „Storchehus“ von Norden betrachtet: die auf Seitenraumniveau in ähnlichem Material geplasterte Fahrbahn betont die besondere Querungs- und Aufenthaltsfunktion

■ Seitenraumgestaltung

Durch die gegenüber vorher deutlich verschmälerte Fahrbahn wurden im Seitenraum wertvolle Flächen gewonnen, die vielseitig genutzt werden (Bilder 22 und 23). Trotz Auslagen und Aufstellern der anliegenden Geschäfte oder Außengastronomie verbleiben eine für den kleinstädtischen Maßstab ausreichende nutzbare Gehwegbreite und Flächen zum Verweilen.





Bilder 22 und 23 | *Seitenraumgestaltung und -nutzung: Attraktivierung des Geschäftsbereichs, Flächen für Außengastronomie und insgesamt eine deutliche Steigerung der Aufenthaltsqualität*

■ Gestaltungselement Wasser

Die im Seitenraum untergebrachten drei Wasserspiele (Bilder 24 bis 26) nehmen historisch Bezug auf das Gestaltungselement Wasser, welches auch im Stadtwappen von Wehr enthalten ist und einen hohen Identitätswert für die Stadt hat: Die Wehra fließt ca. 150 m östlich parallel zur Hauptstraße, Papier- und Textilindustrie waren in überkommenen Zeiten wichtige Wirtschafts- und Produktionsbereiche. Auch mythologische Bezüge wurden bei der Gestaltung verwendet (siehe die „Hexen“ in Bild 25). Neben ihrem künstlerischen und stadtbildprägenden Charakter laden die Wasserspiele in der warmen Jahreszeit – wie schon beim Eröffnungsfest zur Fertigstellung der neuen Hauptstraße im Jahr 2003 (Bild 26) – auch tatsächlich zum Spielen ein.

Im Jahr 2012, d. h. rund 10 Jahre nach Fertigstellung, wurden die Wasserspiele aufgrund normalen Verschleißes saniert und sind seither unverändert in Betrieb.





Bilder 24 bis 26 | Wasserspiele im Straßenraum: charakterbildende Gestaltungselemente an drei Standorten im Straßenseitenraum mit künstlerischer Anmutung und historisch-mythologischen Bezügen, auch zum Bespielen geeignet

Das Gestaltungselement des „Bächle“ verbindet die drei Wasserspielstandorte in Form eines rund 110 m langen, in einem Betonformstein (Maße: 56 x 32 x 100 cm) gefassten offenen Gerinnes (Bild 27). Im Bereich von Grundstückszufahrten und kurzen Abschnitten mit erhöhtem Überquerungsbedarf wird die Rinne durch Gitterroste begehr bzw. befahrbar gemacht (Bild 28) und schützt ansonsten gleichzeitig den Seitenraum vor unerwünschten Kurzparkvorgängen. In einigen wenigen Fällen gerieten allerdings Pkw bei Fahr- und Parkmanövern mit dem Rad in die Betonrinne und es kam zu Sachschäden. Aus diesem Grund wurde im Jahr 2015 deren Tiefe durchgängig um 12 cm auf 20 cm reduziert.

In der kühlen Jahreszeit werden weite Teile des Gerinnes mit Holzelementen abgedeckt. Wie Bild 29 verdeutlicht, ist damit der Schutz vor Parkvorgängen nicht mehr gegeben.



Bild 27 | Gestaltungselement „Bächle“: offenes Gerinne zwischen den Wasserspielen, in einem hochwertigen Beton-Formstein gefasst



Bild 28 | Gestaltungselement „Bächle“: übergeh- und überfahrbare Gitterroste im Bereich von Grundstückszufahrten und notwendigen fußläufigen Übergängen



Bild 29 | Gestaltungselement „Bächle“: übergeh- und überfahrbare Holzabdeckung in der kühlen Jahreszeit bietet keinen Schutz mehr vor unerwünschten Parkvorgängen

Abstimmung und Beteiligung

Die Entwicklung des verkehrsstädtebaulichen Konzeptes zur Hauptstraße wurde von einem Arbeitskreis aus Stadtverwaltung sowie Vertretern der Ratsfraktionen, des Arbeitskreises Stadtmarketing und der Servicegemeinschaft Wehr begleitet. Die 1998 vorgelegten Ergebnisse, die auch eine erste Umgestaltungs-skizze für eine Hauptstraße ohne öffentliche Parkstände umfasste, wurden in schriftlichen Bürgerinformationen veröffentlicht und in nachfolgenden örtlichen Gesprächsterminen und einer Bürgerversammlung eingehend beraten. Begründet durch die dabei äußerst kontrovers geführte Diskussion erfolgte im Rahmen eines Folgeprojektes 1999 die Entwicklung unterschiedlicher Entwurfsvarianten und deren vergleichende Bewertung. Bis hin zum letztendlich 2003 umgesetzten Entwurfskonzept wurden Zwischenergebnisse wiederholt in den genannten Konstellationen vorgetragen und diskutiert. Letztlich konnte dadurch eine Qualität und Funktionalität der Umgestaltung erzielt werden, die zu Beginn der Planung nicht unbedingt zu erwarten war.

Die auch danach fortlaufende öffentliche Diskussion um das öffentliche Kurzparkangebot im Straßenraum wurde in den Folgejahren sensibel behandelt. Vorteilhaft war dabei, dass nach Erweiterung des Angebots von neun auf 22 Parkstände im Jahr 2011 eine Evaluation durchgeführt wurde, die letztlich zu einer – dann im Zuge der notwendig gewordenen Fahrbahndeckenerneuerung baulich realisierten – Zurücknahme des Angebots auf eine Größenordnung von 13 Parkständen führte.

Wirkungen

■ Verkehrssicherheit

In den Jahren 2014 bis 2016 wurde im umgestalteten Abschnitt der Hauptstraße lediglich ein Alleinunfall mit Personenschaden polizeilich registriert: In der Fahrbahneinengung in Höhe der Seniorenresidenz Adler kollidierte nach deren Reduzierung auf eine einstreifige Engstelle im Jahr 2016 ein Pkw mit einem der neu eingebauten Poller, der Fahrer wurde dabei leicht verletzt. Unfälle mit Beteiligung von Zufußgehenden und Radfahrenden waren im betrachteten Zeitraum nicht zu verzeichnen.

■ Nutzungsaspekte

Mit der Umgestaltung wurde ein Straßenraum geschaffen, der den Anforderungen eines kleinstädtischen Zentrums trotz der beengten Raumsituation funktional wie gestalterisch in hohem Maße gerecht wird. Die

Hauptstraße hat durch die gewählten Gestaltungselemente, insbesondere auch durch die Wasserspiele mit „Bächle“ ein ganz eigenes Profil erhalten, das in der Bevölkerung wie auch touristisch zu einer hohen Akzeptanz und Attraktivität der gewählten Lösung beigetragen hat. Die späteren baulichen Änderungen – vier zusätzliche Parkstände, stärkere Einengung der zentral am Talschulplatz gelegenen Überquerungsstelle, Einbau von Pollern zum Schutz von Gehwegabschnitten neben Einengungen vor Befahren und Beparken, Reduzierung der Bautiefe des „Bächle“ – wurden sensibel in das vorliegende Gestaltungsprinzip eingefügt.

Das geltende Lkw-Fahrverbot (Fahrzeuge über 3,5 t) mit Ausnahme des Lieferverkehrs wird weitgehend eingehalten. Der Schwerverkehrsanteil liegt bezogen auf den 24h-Wert der Kfz-Verkehrsstärke bei rund einem Prozent.

Als Manko bleibt lediglich festzustellen, dass Kurzparkvorgänge im Straßenraum vereinzelt auch außerhalb der gekennzeichneten Flächen weiterhin stattfinden. Der durch die anspruchsvolle Umgestaltung in Verbindung mit der gewählten verkehrsrechtlichen Regelung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs erreichten Qualität tut dies augenscheinlich jedoch keinen wesentlichen Abbruch. Die Einrichtung einer zweiten Personalstelle für die Parküberwachung und die damit erzielte erhöhte Präsenz des Gemeindevollzugsdienstes in der Hauptstraße soll zudem dem Falschparken entgegenwirken.

Quellenhinweise

Bilder 12, 13, 15, 17, 18: Stadt Wehr, alle übrigen Abbildungen: BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen

Planerische Grundlagen und Entwurfsplanung

BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen: Verkehrsstädtebauliches Konzept Hauptstraße (1997), Studie zur Umgestaltung der Hauptstraße – Variantenentwicklung und vergleichende Bewertung (1998) sowie Entwurfsplanung (2000)

Kontakt

Stadt Wehr | Stadtbauamt | Hauptstraße 16 | 79664 Wehr

Email: stadt@wehr.de

Sicheres Kontaktformular: <http://www.wehr.de/kontakt/223/de/kontakt.html>