



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY

STADT HUSUM

Bebauungsplan Nr. 116 „Alte Post“

Tiefgaragenzufahrt im Tunnelweg Verkehrliche Stellungnahme

Bearbeitungsstand: 29. November 2022

Auftraggeber:

Stadt Husum
Zingel 10
25813 Husum

c/o dl architekten PartG mbB
Eisenbahnstraße 8
25821 Bredstedt

Verfasser:

Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH
Havelstraße 33
24539 Neumünster
Telefon 04321 . 260 27 0
Telefax 04321 . 260 27 99

Dipl.-Ing. (FH) Michael Hinz

Projekt-Nr.: 121.2457

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung	3
2 Örtliche Situation	3
3 Bewertung der zukünftigen Situation.....	4
4 Schlussfolgerung	6

Änderungsindex

Lfd. Nr.	Bemerkung	Datum
1		
2		

1 AUFGABENSTELLUNG

Aufgrund des Längsgefälles des *Tunnelweges* sind eventuelle Konfliktsituationen zwischen dem die öffentliche Straße hinabfahrenden Radverkehr und der Tiefgaragenausfahrt des Wohnbauvorhabens im B-Plan Nr. 116 zu bewerten.

2 ÖRTLICHE SITUATION

1. Der *Tunnelweg* ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone (VZ 274.1-40), die bereits die *Beselerstraße* mit umfasst. Der Radverkehr wird konform mit der Straßenverkehrsordnung im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.
2. Im *Tunnelweg* ist auf der östlichen Straßenseite durch VZ 283-10, 283-30 und 283-20 ein absolutes Haltverbot bis zum Kurvenbereich angeordnet. Auf der westlichen Straßenseite besteht ein eingeschränktes Haltverbot durch VZ 286-20 und VZ 286-10 bis zu den derzeitigen Senkrechstellplätzen vor dem Postgebäude. Es schließt im Kurvenbereich ein absolutes Haltverbot mit VZ 283-20 an.
3. Der *Tunnelweg* ist an der *Beselerstraße* als Sackgasse durch VZ 357 ausgewiesen. Dies bedeutet, dass eine Zu- und Ausfahrt für den Kfz-Verkehr nur über die *Beselerstraße* möglich ist.
4. Das 100 m lange Gefälle im *Tunnelweg* verläuft auf 40 m Länge mit anfänglich -5,5% und flacht sich anschließend auf -2,6% auf rund 60 m Länge ab.
5. Die Fahrbahn des *Tunnelweges* hat eine Breite von rund 5,50 m zwischen den Borden.

3 BEWERTUNG DER ZUKÜNFTIGEN SITUATION

Bauliche Veränderung

Mit der geplanten Wohnbebauung ist mit dem Vorziehen des Fahrbahnrandes der ersatzlose Entfall der Senkrechtstellplätze vorgesehen. Hier soll die Anlage der Tiefgaragenrampe erfolgen. Sie liegt damit etwa in der Mitte des mit -2,6% Gefälle vorhandenen unteren Streckenabschnittes des *Tunnelweges* und damit etwa 15 m vor der Kurve in die Straße *Harmsens Koppel*.

Verkehrssituationen

1. Für den in der Tempo-30-Zone auf der Fahrbahn fahrenden Radverkehr stellt sich die Situation im *Tunnelweg* so dar, dass er das Gefälle zur Bahnunterführung auf der rechten, östlichen Straßenseite befährt. Durch das hier angeordnete absolute Haltverbot wird ruhender Verkehr durch Kfz unterbunden, sodass der Radverkehr geradlinig ohne an parkenden Fahrzeugen ausweichen zu müssen das Gefälle befahren kann. Da er auf ganzer Strecke in seinem Fahrstreifen verbleibt, verkehrt er auf der zur Tiefgaragenausfahrt abgelegenen Straßenseite. Von hier sind die Sichten auf die Tiefgaragenausfahrt gut gegeben.
2. Die neue Situation verbessert sich gegenüber heute durch den Entfall des Senkrechtparkens. In diesem wird auf sieben Plätzen sowohl vorwärts als auch rückwärts geparkt. Ausparkende Fahrzeuge benötigen dabei die gesamte Fahrbahnbreite des *Tunnelweges*, um aus dem jeweiligen Stellplatz auszufahren. Hier kann es daher heute, wegen der eingeschränkten Sichten, insbesondere beim Rückwärtsausparken zu Konflikten mit dem im Gefälle fahrenden Radverkehr kommen. Diese Konfliktsituation wird zukünftig entfallen.
3. Da der von der *Beselerstraße* kommende Radverkehr die Bahnunterführung als Ziel hat, fährt er im Kurvenbereich zu *Harmsens Koppel* geradeaus bzw. biegt vom Straßenverlauf nach links ab. Er muss verkehrsrechtlich folglich die Vorfahrt der von rechts kommenden Verkehre aus *Harmsens Koppel* beachten und daher vor der Kurve bremsen und die Geschwindigkeit reduzieren. Dies erfolgt aufgrund des Abstandes von 15 m etwa vor der Tiefgaragenausfahrt, sodass hier etwas niedrigere Geschwindigkeiten zu erwarten sind, als im oberen Abschnitt des Gefälles, das stärker geneigt ist.
4. Auf der westlichen Straßenseite des *Tunnelweges* ist bereits heute oberhalb des Senkrechtparkens ein eingeschränktes Haltverbot angeordnet. Da mit dem Entfall des Senkrechtparkens ein neuer Fahrbahnrand entsteht, ist es sinnvoll den Abschnitt des eingeschränkten Haltverbotes bis zum Beginn des absoluten Haltverbotes vor der Bahnunterführung zu verlängern. Mit dieser Maßnahme kann verhindert werden, dass Fahrzeuge südlich der Tiefgaragenausfahrt geparkt werden und dadurch die Sicht der

ausfahrenden Kraftfahrzeuge auf den *Tunnelweg* behindert wird. Denn bei einem dort abgestellten Fahrzeug wären ausfahrende Kraftfahrzeuge gezwungen dieses unter Nutzung des Gegenfahrstreifens zu umfahren. Nur eine solche Situation würde zu einem möglichen Konflikt mit dem im Gefälle fahrenden Radverkehr führen.

Daher sollte **mindestens das eingeschränkte Haltverbot bis zum absoluten Haltverbot verlängert werden.**

Besser wäre dagegen noch **das Ende des vorhandenen absoluten Haltverbots bis zum heutigen Anfang des eingeschränkten Haltverbots**, also über den Bereich des heutigen Senkrechtparkens zu **verlängern**. Mit dieser Regelung kann das Parken und Halten im Bereich der Tiefgaragenausfahrt besser unterbunden werden. Mit dieser Regelung kann auch der Straßenraum im Kurvenbereich vor der Bahnunterführung besser von eventuellen Kundenfahrzeugen der Bäckerei freigehalten werden.

5. Die Tiefgaragenrampe wird entsprechend der Anforderungen der der Garagenverordnung (§4 Abs. 2) so ausgebildet, dass zwischen der öffentlichen Verkehrsfläche, hier der Gehweg, und dem stärker geneigten Rampenteil ein bis maximal 5% geneigter flacherer Rampenteil mit einer Länge von 3,00 m vorgesehen wird. Dies erleichtert den von der Tiefgarage einfahrenden Fahrzeugen das Anfahren aus dem Stand und lässt gleichzeitig die seitlichen Sichten von eventuellen Einbauten, wie Stützwänden frei.
6. Durch die Sackgassenlage des *Tunnelweges* tritt der Quellverkehr der Wohnanlage an der Tiefgaragenausfahrt ausschließlich als Rechtseinbieger in Richtung *Beselerstraße* auf. Er gerät daher nicht mit dem im Gefälle zur Bahnunterführung fahrenden Radverkehr in Konflikt, da dieser auf dem abgelegenen Fahrstreifen des *Tunnelweges* fährt. Durch diese Konstellation entfällt ein wichtiger Konfliktpunkt in der Situation.
Der rechtseinbiegende Kfz-Verkehr hat als einzigen bevorrechtigten Verkehrsstrom den Quellverkehr aus *Harmsens Koppel* sowie den Radverkehr von der Bahnunterführung zur *Beselerstraße* zu beachten. Da dieser Radverkehr hier in einer zunächst leichten Steigung fährt liegen für ihn niedrigere Geschwindigkeiten vor, die die Sicherheit steigern.

4 SCHLUSSFOLGERUNG

Aus verkehrstechnischen Gesichtspunkten ist bei der zukünftigen Erschließung der Wohnanlage über eine Tiefgaragenzufahrt im *Tunnelweg* kein Gefahrenpunkt für Radverkehr zu erkennen.

Im Gefälle fahrende Radverkehre mit höherer Geschwindigkeit fahren auf der vom ruhenden Verkehr freigehaltenen östlichen Straßenseite und damit abseits der Tiefgaragenzufahrt. Die Sackgassenlage vermeidet zudem linkseinbiegenden Verkehr der Tiefgarage, sodass ein Konfliktpunkt mit dem im Gefälle fahrenden Radverkehr entfällt.

Die bereits heute vorhandene Reglementierung des ruhenden Verkehrs ist positiv hinsichtlich der Sicht im Straßenraum. Nach Umsetzung des Wohnbauvorhabens wird diesbezüglich **empfohlen das absolute Haltverbot (VZ 283-20) auf der westlichen Straßenseite bis zum heutigen Anfang des eingeschränkten Haltverbotes (VZ 286-10) zu verlängern.**

Aufgestellt: Neumünster, 29. November 2022

gez.

ppa. Michael Hinz

Dipl.-Ing. (FH)



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY
Havelstraße 33 • 24539 Neumünster
T: 04321-260 27-0 F: 04321-260 27-99