

Prüfung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Alexandrinenstraße

zu prüfende Vorschläge:

1. Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches östlich des Arsenal
2. Neugestaltung der Parkflächen mit einer abschnittswisen Schrägaufstellung im 45°-Winkel
3. Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h von der Knautstraße zur Moritz-Wiggers-Straße

zu 1.

Nur Straßen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion können als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden, was auch in der Gestaltung der Straße erkennbar sein muss (Ziff. I und II VwV-StVO zu den Zeichen 325.1 und 325.2). Zum einen kommt der Alexandrinenstraße jedoch keine übergeordnete Aufenthaltsfunktion zu, zum anderen sind die für verkehrsberuhigte Bereiche erforderlichen Umgestaltungen – darunter vor allem der niveaugleiche Ausbau der ganzen Straßenbreite und die Einengung der Fahrbahn durch bauliche Maßnahmen – hier schon aus Gründen des Denkmalschutzes weder sinnvoll noch realisierbar.

Dem Fahrzeugverkehr darf in verkehrsberuhigten Bereichen hingegen nur eine untergeordnete Bedeutung zukommen. Auch dies ist in der Alexandrinenstraße nicht der Fall. Im Jahr 2011 wurde für den Abschnitt zwischen der Arsenalstraße und der Straße Zum Bahnhof eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 2.400 Kraftfahrzeugen ermittelt. Die Verkehrsbelastung bewegt sich somit in ortsüblicher Höhe, das für verkehrsberuhigte Bereiche erforderliche sehr geringe Niveau wird allerdings deutlich überschritten.

Generell besteht am südlichen Ende der Alexandrinenstraße kein Anlass, die gegenwärtig geltende Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h abzusenken, da sie dem Schutz der Anwohner und der schwächeren Verkehrsteilnehmer bereits in ausreichendem Maße dient. Das Südufer des Pfaffenteiches ist ohnehin für einen großen Teil des Jahres – von Mai bis Ende September – für den Kfz-Verkehr weitgehend gesperrt und nur noch für Linienbusse und Taxis durchfahrbar, wodurch sich die Verkehrsstärke insbesondere in der südlichen Alexandrinenstraße verringert.

zu 2.

Aufgrund ihrer geringen Straßenbreite ist in der Alexandrinenstraße lediglich eine Schrägaufstellung im 45°-Winkel möglich. Bei der Verwendung größerer Winkel schrumpft die restliche Fahrbahn auf ein zu geringes Maß, um ein problemloses Einparken zu garantieren. Ein wesentlicher Zweck der Schrägaufstellung – die effiziente Flächennutzung – geht bei diesem Winkel jedoch nahezu vollständig verloren, da mit schrumpfender Winkelgröße sowohl die Straßenfrontlänge als auch die nicht nutzbare Verschnittfläche wachsen. Dieses Problem wird noch dadurch verstärkt, dass im Großteil der Alexandrinenstraße derzeit beidseitiges

Parken gestattet ist, eine Schrägaufstellung angesichts der geringen Straßenbreite aber nur eine einseitige Nutzung des Fahrbahnrandes durch den ruhenden Verkehr erlauben würde.

Allerdings bietet die Alexandrinenstraße ohnehin nur sehr wenige Abschnitte, in denen die Schrägaufstellung überhaupt realisierbar ist, da etwa Knoten- und Kurvenbereiche sowie Einfahrten zu Hinterhöfen freigehalten werden müssen. In dem Abschnitt von der Straße Zum Bahnhof bis zur Moritz-Wiggers-Straße liegen die Einfahrten beispielsweise so dicht beieinander, dass eine andere Ausrichtung der Stellplätze als die gegenwärtige Längsaufstellung dort nicht umsetzbar ist.

Hinzu kommt, dass zwischen der Arsenalstraße und der Straße Zum Bahnhof die Buslinie 11 über die Alexandrinenstraße verläuft. Eine abschnittsweise Schrägaufstellung würde hier auch das Vorankommen der Busse behindern. Abwägend ist das Interesse an einem möglichst reibungslos laufenden Buslinienverkehr höher zu bewerten.

Unter Berücksichtigung dieser Einschränkungen kommt somit letztendlich nur die nördliche Hälfte der Alexandrinenstraße für eine Schrägaufstellung in stark begrenztem Umfang in Frage. Zwischen der Brücke über den Aubach und der Reutzstraße – wo nach Abschluss der Bauarbeiten nur auf einer Straßenseite geparkt werden darf und keine Einfahrten gegen eine Änderung der Parkordnung sprechen – würde der Wechsel von der Längs- zur Schrägaufstellung sogar für einen geringen Stellplatzgewinn sorgen. Im südlich daran anschließenden Abschnitt von der Reutzstraße bis zur Straße Zum Bahnhof verringern Einfahrten und Knotenbereiche die möglichen Flächen einer Schrägaufstellung jedoch deutlich. Denkbar wäre hier lediglich ein kurzer, schräg ausgerichteter Stellplatzblock gegenüber der Fachschule für Sozialpädagogik. Vor dem Haupteingang der Fachschule ist das Halten auf der Landseite wegen der ausladenden Treppe und dem dadurch verschwenkten Gehweg auf einer Länge von etwa 45 m nicht gestattet. Eine Schrägaufstellung auf der Seeseite könnte dort ebenfalls zu einem – wenn auch sehr geringen – Gewinn führen.

Obwohl also ein großer Teil der Alexandrinenstraße von einer abschnittswisen Schrägaufstellung unberührt bliebe, wurde ein Szenario geprüft, in dem zumindest in den nördlichen zwei Straßenabschnitten jeweils ein Stellplatzblock im 45°-Winkel eingerichtet wird. Im Falle einer solchen Änderung der Parkordnung würde sich die Zahl der Stellplätze voraussichtlich in geringem Umfang erhöhen (siehe Tab. 1 und Skizzen mit theoretischer Parkordnung im Anhang).

Tab. 1: Vergleich der Stellplatzanzahl bei gegenwärtiger und theoretischer Parkordnung

Abschnitt	Stellplätze bei gegenwärtiger Parkordnung	Stellplätze bei theoretischer Parkordnung
1: Knaudtstraße – Reutzstraße	14	16,3
2: Reutzstraße – Zum Bahnhof	65,3	67,5
3: Zum Bahnhof – Moritz-Wiggers-Straße	60	60
4: Moritz-Wiggers-Straße – Arsenalstraße	19,3	19,3
gesamte Alexandrinenstraße	158,6	163,1

Anmerkung: Es handelt sich um eine vereinfachte Berechnung, in der nicht berücksichtigt wird, dass Parkscheinautomaten sowie Licht- und Schildmasten das Parken halbhoch auf dem Gehweg stellenweise verhindern.

Ob eine solche Änderung wenigstens im nördlichen Teil der Alexandrinenstraße den gewünschten Effekt der Verkehrsberuhigung mit sich bringen würde, ist allerdings nicht sicher. Eine abschnittsweise verengte Fahrbahn kann etwa dazu motivieren, während der Durchfahrt durch die schmale Fahrgasse zusätzlich zu beschleunigen, um die Engstelle möglichst schnell wieder verlassen zu können. Dies tritt insbesondere dann auf, wenn sich eigentlich

vorfahrtberechtigter Gegenverkehr nähert. Auch Trotzreaktionen in Form eines unnötig starken Beschleunigens nach Durchquerung der Fahrbahnverengung sind kein seltenes Phänomen. Angesichts des nicht unerheblichen Verkehrsaufkommens in der Alexandrinenstraße würden die Ausparkvorgänge zudem regelmäßig zu Beeinträchtigungen des nachfolgenden Verkehrs führen.

zu 3.

Die StVO nennt in § 45 Abs. 1 verschiedene Gründe einer Geschwindigkeitsbegrenzung, von denen zwei – der Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen sowie die Verhinderung außerordentlicher Schäden an der Straße – möglicherweise für die Alexandrinenstraße relevant sind und nachfolgend geprüft werden.

Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen dürfen laut Ziffer X VwV-StVO zu Zeichen 274 nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien-StV) angeordnet werden. Gleichwohl wird der Lärminderung in Wohngebieten geschlossener Ortschaften, aber außerhalb verkehrsberuhigter Bereiche, den Lärmschutzrichtlinien-StV zufolge mit Tempo 30-Zonen bereits ausreichend Rechnung getragen. Weitere straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kämen nur dann in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel dennoch über den geltenden Grenzen der Lärmschutzrichtlinien-StV bzw. der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) liegt. Nach bisherigen Untersuchungen in der Alexandrinenstraße erreicht der Verkehrslärm dort allerdings keine Größe, die eine weitere Absenkung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit rechtfertigen kann. Ohnehin scheint es sinnvoll, zunächst die Fertigstellung der Pflasterdecke und die höchstwahrscheinlich daraus resultierenden Verbesserungen abzuwarten.

Auch der bauliche Zustand der Straße liefert keinen hinreichenden Grund zur Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h. Zwar weist die Alexandrinenstraße in den südlichen Bereichen, in denen die Fahrbahn in absehbarer Zeit nicht erneuert wird, aufgrund von Senkungen einige Unebenheiten auf. Die Abnutzung der Straße ist dort aber nicht so weit fortgeschritten, dass bei einer Beibehaltung der gegenwärtigen Regelung außerordentliche Schäden drohen, zumal sich der Anteil des Schwerlastverkehrs in vertretbaren Höhen bewegt (Tab. 2) und schon seit 2005 eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h für Lastkraftwagen und Busse gilt. Darüber hinaus wurde das Busverkehrsaufkommen in der Alexandrinenstraße durch die Umlegung von Buslinien in den vergangenen Jahren bereits deutlich reduziert.

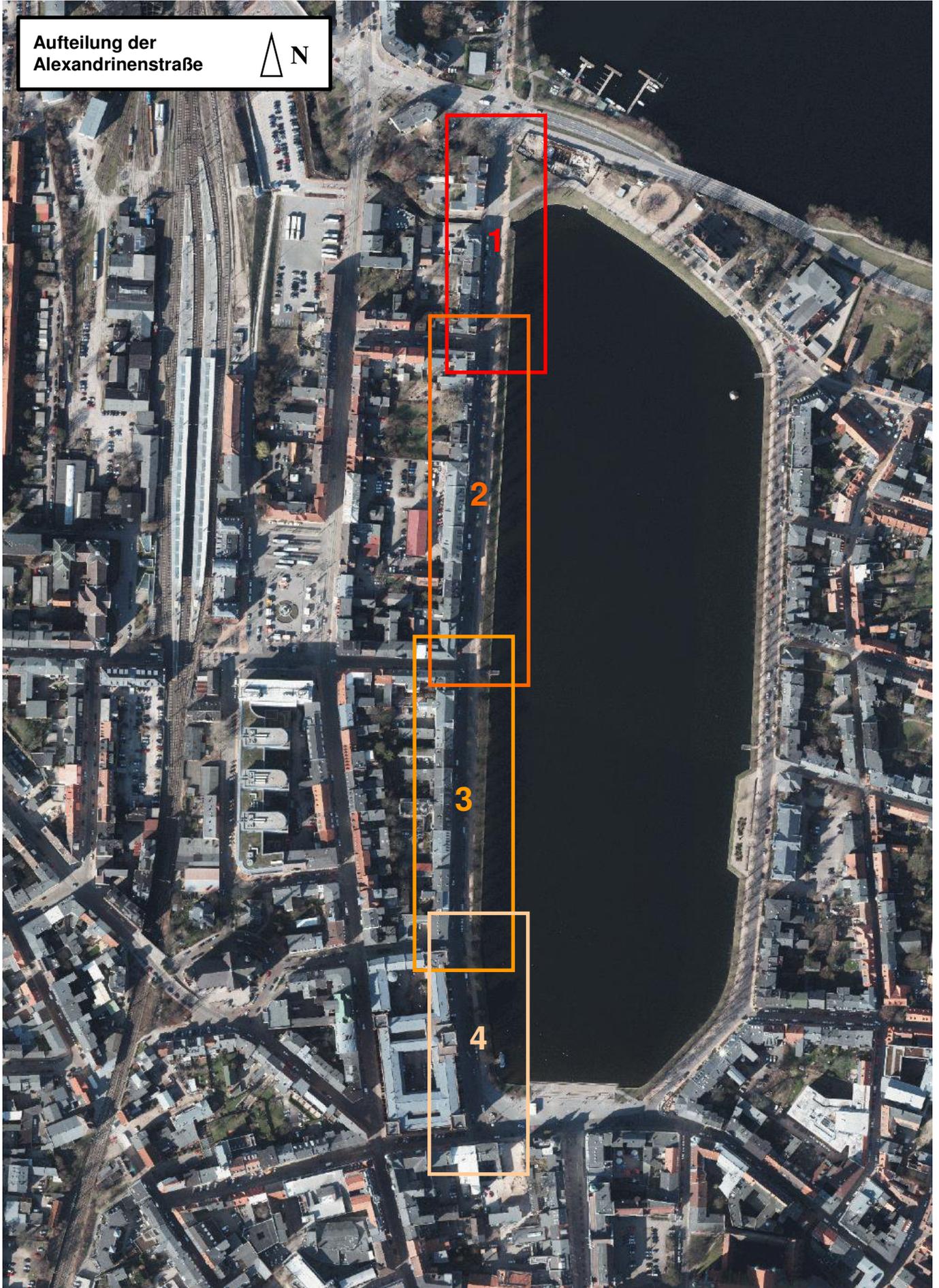
Tab. 2: Kfz-Verkehrsstärke entlang der Alexandrinenstraße (Stand 2011)

Abschnitt	DTV	Anteil SV	LKW / 24 h	Busse / 24 h
1: Knaudtstraße – Reutzstraße	3.200 Kfz	1,1 %	20	15
2: Reutzstraße – Zum Bahnhof	2.500 Kfz	1,2 %	10	20
3 + 4: Zum Bahnhof – Arsenalstraße	2.400 Kfz	3,3 %	10	70

Anmerkung: DTV: durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, aus 4-Stunden-Zählungen errechnet
SV: Schwerlastverkehr, d. h. Busse und LKW mit einer Gesamtmasse von mehr als 3,5 t

Einen Sonderfall für die Ausweisung von Abschnitten, in denen Höchstgeschwindigkeiten von weniger als 30 km/h zulässig sind, sieht § 45 Abs. 1d der StVO vor. Demnach ist die Einrichtung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen erlaubt, wobei in der Regel eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h gewählt wird. Voraussetzung hierfür ist aber eine übergeordnete Aufenthalts- und Einkaufsfunktion, die in der Alexandrinenstraße nicht gegeben ist.

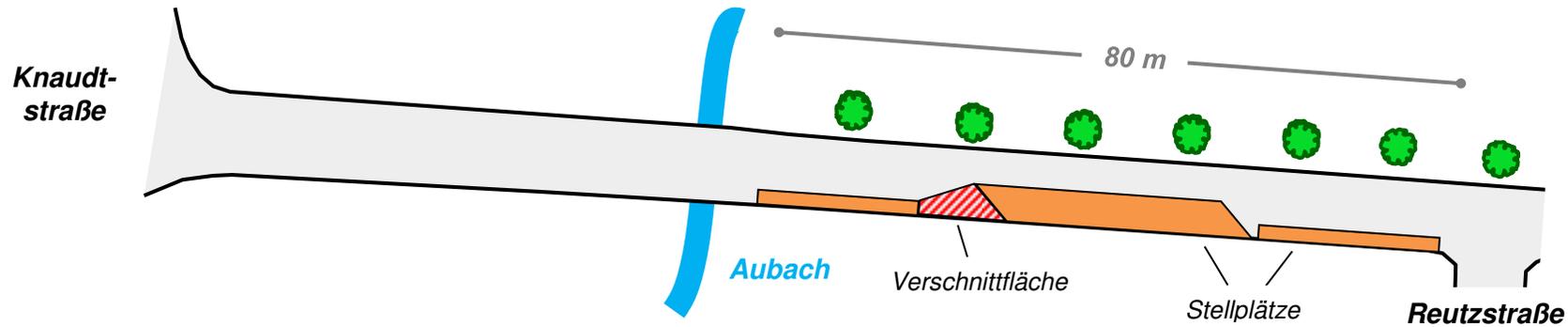
Aufteilung der
Alexandrinestraße





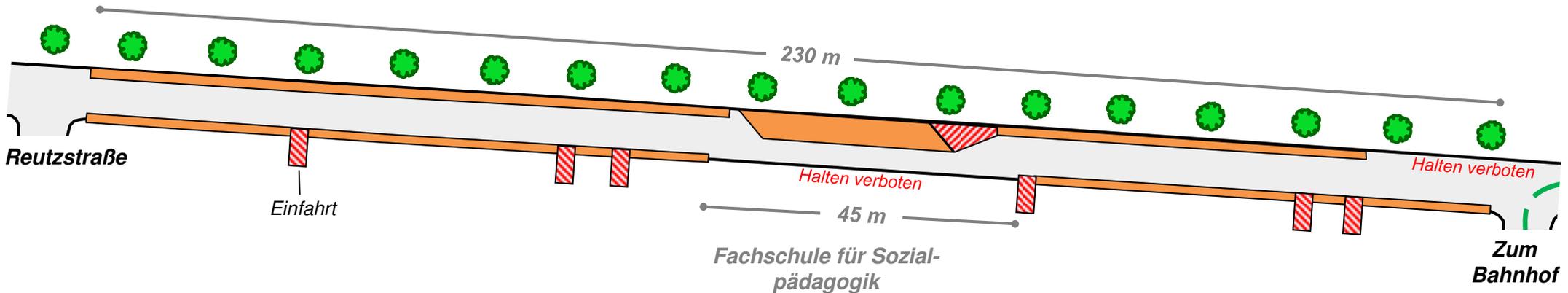
Abschnitt 1: Knaudtstraße – Reutzstraße

- Länge: 80 m (Aubachbrücke bis Reutzstraße)
Parkanordnung: Schrägaufstellung (45° / 50 gon), Landseite
Längsaufstellung auf der Fahrbahn, Landseite
Stellplätze: in Schrägaufstellung: **10 Plätze** auf 35,4 m + 8,9 m Verschnittfläche
in Längsaufstellung: **6,3 Plätze** auf 35,7 m



Abschnitt 2: Reutzstraße – Zum Bahnhof

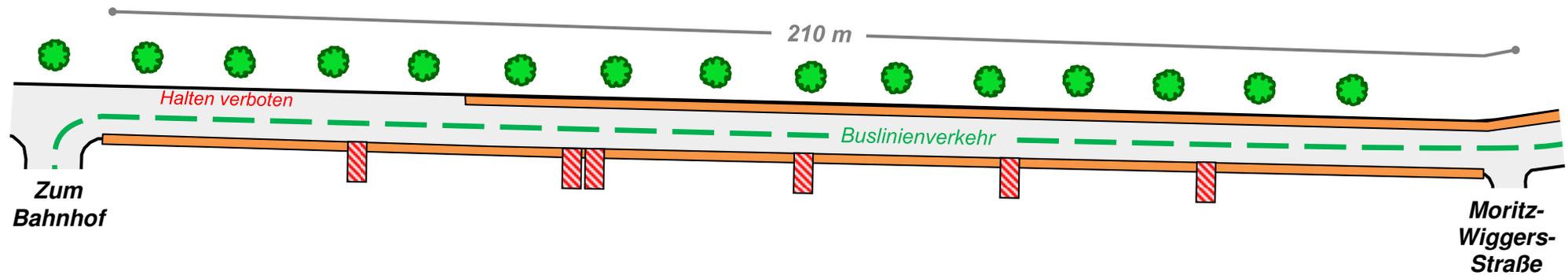
- Länge: 230 m
Parkanordnung: Schrägaufstellung (45° / 50 gon), Seeseite
Längsaufstellung auf der Fahrbahn, Seeseite
Längsaufstellung halbhoch auf dem Gehweg, Landseite
Stellplätze: in Schrägaufstellung: **10 Plätze** auf 35,4 m + 8,9 m Verschnittfläche
in Längsaufstellung: **57,5 Plätze** auf 327,7 m





Abschnitt 3: Zum Bahnhof – Moritz-Wiggers-Straße

Länge: 210 m
Parkanordnung: Längsaufstellung auf der Fahrbahn, Seeseite
Längsaufstellung halbhoch auf dem Gehweg, Landseite
Stellplätze: in Längsaufstellung: **60 Plätze** auf 342 m



Abschnitt 4: Moritz-Wiggers-Straße – Arsenalstraße

Länge: 110 m (Moritz-Wiggers-Straße bis Kurvenbeginn)
Parkanordnung: Längsaufstellung auf der Fahrbahn, Seeseite
Stellplätze: in Längsaufstellung: **19,3 Plätze** auf 110 m (davon 3 Behindertenparkplätze)

