



Erläuterungsbericht

Die Gemeinde Bohmte plant, den vorhandenen Geh- und Radweg an der Wehrendorfer Str. – L 85 umzubauen. Das Ingenieurbüro Westerhaus wurde beauftragt, ein Konzept auszuarbeiten, welches die sichere Benutzung des Geh- und Radweges entsprechend den heutigen Erfordernissen ermöglicht. Für die Planung wurde eine Vermessung durchgeführt. Als Planungsgrundlage wurden folgende Richtlinien zugrunde gelegt.

- Richtlinie für die Anlagen von Stadtstraßen - (RASt 06)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen - (EFA 02)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - (ERA 10)
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA 11)
- Bodenindikatoren im öffentlichen Raum (DIN 32984)

Vorhandene Situation:

Entlang der Landesstraße L 85 ist auf kompletter Baulänge ein kombinierter Geh-/ Radweg in einer Breite von 2,20 m vorhanden. Auf etwa 125 m Länge befindet sich auf derselben Seite ein Längsparkstreifen mit einer Breite von 2,50 m. Der Geh-/ Radweg wechselt zwischen Hochbordführung und von der Fahrbahn abgesetztem Geh-/ Radweg. Parallel zur L 85 verläuft eine Bahntrasse der VLO Gleise, welches für den Gütertransport genutzt wird. Auf Höhe der Südstraße befindet sich ein Fahrbahnteiler, der für den Übergang von Fußgänger und Radfahrer hergestellt wurde. Entlang der L 85 auf der Seite der Bahngleise befinden sich Schutzplanken und dahinter eine Hecke. Der Geh-/ Radweg ist überwiegend in Plattenbauweise und zum Teil in Pflasterbauweise hergestellt worden.

Aufgrund der gegenwärtigen Situation mit den unterschiedlichen Oberflächenstrukturen im Trassenverlauf und der gemeinsamen Nutzung zwischen Fußgänger und Radfahrer auf geringer Geh-/ Radwegbreite treten Beeinträchtigungen in der Verkehrssicherheit auf. Dies hat zur Folge, dass Radfahrer zur Vermeidung von Verkehrsgefährdungen auf die Fahrbahn ausweichen.

Variantenuntersuchung

Das Ziel ist, durch Umgestaltungsmaßnahmen die Akzeptanz und die Verkehrssicherheit der Nutzer zu erhöhen. Hierfür wurden vom Ingenieurbüro Westerhaus zwei Varianten ausgearbeitet und untersucht.

- 1a. Getrennte Führung des Geh- und Radweges (Westseite)
- 1b. Getrennte Führung des Geh- und Radweges als barrierefreier Ausbau
2. Kombiniertes Geh-/ Radweg barrierefrei (Westseite)

Variante 1a:

Es ist vorgesehen, am Knotenpunkt Bremer Str./ Wehrendorfer Str. den kombinierten Geh-/ Radweg beizubehalten und ab dem Beginn der vorhandenen Parkbucht in eine getrennte Führung des Geh-/ Radweges überzugehen. Hierfür ist die vorhandene Längsparkbucht auf kompletter Länge aufzulösen. Ebenso sind vorhandene Bäume im Gehweg zu entfernen. Der östlich vom Fahrbahnteiler gelegene Gehweg sollte auf 2,50 m angepasst werden. Es wird empfohlen, im Bereich der Einmündung die Randeinfassung des Geh- und Radweges mit Flachborden auszuführen. Vorhandene Beleuchtungsanlagen sind zu versetzen. Die für die Planung vorgesehenen Breiten betragen:



Querschnitt (Mindestmaße nach RAS 06)

- | | | |
|-----------------------|-------|---------|
| - Gehweg | | 1,80 m |
| - Radweg | | 1,60 m |
| - Sicherheitsstreifen | mind. | 0,50 m |
| - Fahrbahn | | 7,50 m |
| - Gesamtbreite | mind. | 11,40 m |

Um diesen Querschnitt auf kompletter Baulänge umzusetzen, ist die vorhandene Situation zwischen Südstraße und Clamorstraße zu verändern. Aufgrund der Verbreiterung des Geh-/ Radweges von 2,20 m im Bestand auf 3,90 m in der Planung ist der Fahrbahnrand der Landesstraße L 85 in diesem Bereich anzupassen. Zusätzlich muss die vorhandene Mittelinsel, die zur sicheren Überquerung des Fußgängers dient, zurückgebaut werden. Um die sichere Überquerung der Fußgänger weiterhin zu gewährleisten, ist eine Fußgängerampel als Bedarfsampel vorzusehen. Die signalisierte Überquerungsstelle mit akustischer Zusatzeinrichtung bieten – vor allem blinden und sehbehinderten - Menschen die größte Sicherheit und die beste Orientierungsmöglichkeit. Aufgrund des Bahnüberganges in unmittelbarer Nähe und den vorhandenen Signalgebern (zwei Leuchtfelder und ein Ausleger) der Bahn, wird hier empfohlen, die vorhandenen Bahnsignalgeber mit der geplanten Fußgängerampel zu koppeln. Dadurch wird das Überqueren der Fahrbahn für Fußgänger bei Durchfahren eines Zuges unterbunden. Das Signal würde trotz Betätigung des Schalters „Rot“ zeigen. Ein Überqueren der Fahrbahn ist während des Zugverkehrs deshalb nicht möglich. Der Wartebereich ist ohne Schranken ausgestattet und bietet somit keinen Schutz für Fußgänger. Der Fußgängerüberweg ist mit einer markierten Fußgängerfurt in einer Breite von 2,00 m auszubilden (da dieser auf den Bestand geführt werden muss). Im Einmündungsbereich der Südstraße muss lediglich die Ausrundung der Aufweitung auf der Nordseite angepasst werden. Die vorhandene Hecke zwischen Wehrendorfer Str. in Höhe Hausnr. 24 und der Südstraße muss entfernt und Schutzplanken (falls benötigt – sollte mit der Straßenmeisterei und der NLStBV geklärt werden) versetzt oder entfernt werden. Die Schleppkurven für ein Müllfahrzeug (3-achsig), welches aus der Südstraße in die Wehrendorfer Straße einbiegt und im Einmündungsbereich Bremerstraße/ Wehrendorfer Str. L 85 wurden nachgewiesen (s. Anlage 4).

Um die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen, ist eine höhengleiche Führung des Geh- und Radweges im Einmündungsbereich der Clamorstraße geplant. Mit Hilfe von einem Rampenstein wird die Erhöhung des Geh- und Radweges ermöglicht.

Im weiteren Verlauf hinter der Zufahrt Clamorstraße wird ebenfalls der Querschnitt in der Breite beibehalten. Hierfür ist der vorh. Trennstreifen mit Hecken und diversen Bäumen zu entfernen. Die vorhandene Entwässerungsrinne am vorhandenen Radweg ist an den geplanten Fahrbahnrand zu versetzen. Ebenfalls sind in diesem Bereich die Beleuchtungsanlagen zu versetzen. Die getrennte Führung wird noch vor dem Schotterweg/ Asphaltweg aufgelöst und in einen kombinierten Geh-/ Radweg übergeführt, da der Zustand des sich auf Hochbord anschließenden Abschnittes bis zum Gleis der VLO keine Mängel aufweist und somit keinerlei Instandsetzungen notwendig sind. Des Weiteren gestaltet sich ein notwendiger Grunderwerb in diesem Bereich sehr schwierig. Eine Verschwenkung der Fahrbahn in zwei Richtungen ist auf einer so kurzen Strecke (ca. 100 m zu der Gleisüberquerung) nur mit sehr großem Aufwand möglich.

Variante 1b:

Diese Variante sieht den barrierefreien Ausbau des Geh- und Radweges vor. Hierbei bleibt die Trassenführung wie in Variante 1a bestehen. Ergänzend dazu werden hier ein Begrenzungsstreifen zwischen Gehweg und Radweg und der barrierefreie Umbau der Überquerungsstellen vorgesehen.



Diese befinden sich zum einen an der Einmündung L 85 Wehrendorfer Str./ Bremer Str. (vorhandene Mittelinsel) und in Höhe der Südstraße (geplante Fußgängerbedarfsampel).

Variante 2:

Bei dieser Variante ist auf kompletter Länge die gemeinsame Nutzung des Geh-/ Radweges vorgesehen. Aufgrund der Tatsache, dass der kombinierte Geh-/ Radweg in beide Richtungsfahrbahnen genutzt wird, ist ein Radweg in 3,00 m Breite vorgesehen. Im Bereich zwischen Südstraße und Clamorstraße wird auf das Mindestmaß für einen kombinierten Geh-/ Radweg im innerörtlichen Bereich von 2,50 m zurückgegangen. Eine Verbreiterung auf 3,00 m ist lediglich durch Grunderwerb auf der Westseite, Auflösen der Fahrbahnteiler oder durch Reduzierung der Fahrbahnbreite in Fahrtrichtung Bohmte möglich. Auch bei dieser Variante entfällt der vorhandene Längsparkstreifen. Stattdessen kann ein Grünbeet vorgesehen werden.

Im Bereich zwischen Hausnr. 24 und Hausnr. 26 ist der vorh. Trennstreifen mit Hecken und diversen Bäumen zu entfernen. Die vorhandene Entwässerungsrinne am vorhandenen Radweg ist an den Fahrbahnrand zu versetzen. Der geplante Geh-/ Radweg ist zum Fahrbahnrand zu verlegen und auf Hochbord auszuführen. Auch hier erfolgt kein Ausbau auf 2,50 m Gehwegbreite vor Haus Nr. 26 aus den oben genannten Gründen. Es ist zudem wie eine punktuelle Engstelle zu sehen.

Bramsche, den 11.04.2019

- Ingenieurbüro Westerhaus