

Büro für integrierte Planung
Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg

Leitlinien zur Straßenraum- und Platzgestaltung im zentralen Be- reich der Gemeinde Weeze

**Arbeitsstand 23.03.2012
nur zum internen Gebrauch**

**Büro für integrierte Planung
Steinstraße 14 f
44534 Lünen
bip@holz-rau.de**

Leitlinien zur Straßenraum- und Platzgestaltung

Die Umgestaltung des Cyriakusplatzes und die Kommunalisierung der Landesstraßen 5 und 361 sind Anlass, die bisherige Straßenraumgestaltung und Verkehrsregelung in der Innenstadt von Weeze zu überprüfen. Die Ziele sind eine erhöhte Qualität der Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr sowie für den Aufenthalt bei weiterhin guter Erreichbarkeit und Nutzbarkeit auch für den Pkw-Verkehr. Gleichzeitig ist zu prüfen, ob die Anzahl der erforderlichen Verkehrszeichen reduziert werden kann. Das vorliegende Arbeitspapier skizziert den hier sinnvoll erscheinenden Rahmen.

1 Netzstruktur

Die Ansprüche an die Straßenräume sind vielfältig. Auf den Straßen findet der Fuß-, Rad- und Kraftfahrzeugverkehr statt. Haltestellen des ÖPNV und Stellplätze stellen Flächenansprüche. Gleichzeitig dienen Straßen dem Aufenthalt, der Kommunikation sowie dem Kinderspiel. Auch Mobilitätsbeeinträchtigte stellen spezifische Ansprüche an die Gestaltung der Verkehrsflächen. Hinzu kommen Auslagen von Geschäften, Tische und Stühle der Gastronomie und Sitzgelegenheiten zum Ausruhen. Bäume können Schatten spenden und das Kleinklima verbessern, benötigen aber ebenfalls Flächen. Die Bedeutung der einzelnen Ansprüche resultiert aus der spezifischen Straßenraumsituation, vor allem aus den anliegenden Nutzungen und der Bedeutung der Straße oder des Straßenabschnittes im Verkehrsnetz, im Netz des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs sowie des ÖPNV.

Ausgangssituation

Das Straßennetz der Gemeinde Weeze wird geprägt durch eine Drei-Viertel-Umfahrung der Stadt, die durch die B9 (Gocher Straße) sowie die L361 (Willy-Brandt-Ring) gebildet wird und im Nordwesten nicht geschlossen ist. Diese Umfahrung nimmt den überörtlichen Verkehr auf und gewährleistet gleichzeitig die Anbindung des Flughafens.

Die Stadtmitte wird durch drei Straßenabschnitte an diesen Teilring angebunden. Diese haben grob eine T-Form und übernehmen die Funktion von Sammelstraßen. Das T wird gebildet durch den von Osten kommenden Straßenzug Fährsteg, Roggenstraße, Kardinal-Galen-Straße (L5), von Süden kommend durch die Kevelaer Straße sowie von Westen kommend durch die Karl-Arnold-Straße (L5n) übergehend in die Kardinal-Galen-Straße. Die Landesstraße L5 und L5n sollen zukünftig kommunalisiert werden.

Im innersten Bereich bilden die Petersstraße und die Kardinal-Galen-Straße eine innere Umfahrung des Bereichs Cyriakusplatz und nördliche Kevelaer Straße. Das weitere innerstädtische Netz hat ausschließlich Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion. Das Straßennetz ist somit klar hierarchisiert.

Abhängig von diesen Straßenraumfunktionen sind Straßenraumgestaltung und Verkehrsregelung aufeinander abzustimmen. Da die Straßenraumgestaltung im Wesentlichen unverändert bleiben soll, stellt sich vor allem die Frage nach der Verkehrsregelung.

Das Zentrum von Weeze ist aufgrund der geringen Distanzen (in der maximalen Ausdehnung beträgt der Radius des Ortes knapp 1000 Meter) für den größten Teil der Ortsbevölkerung bequem zu Fuß und mit dem Rad zu erreichen. Damit kann eine fußgänger- und radfahrerfreundliche Gestaltung des Verkehrsnetzes in Weeze maßgeblich zur Attraktivierung der Ortsmitte beitragen.

2 Möglichkeiten der Geschwindigkeits- und Parkregelung

Die für die Straßenraumsituation relevanten Verkehrsregelungen betreffen vor allem die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und das Parkreglement:

Geschwindigkeitsregelungen

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts beträgt 50 km/h. Da die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs eine der entscheidenden Größen für die Beeinträchtigung und Gefährdung vor allem des Fuß- und Radverkehrs sowie für die Beeinträchtigung von anderen Nutzungen des Straßenraums (Aufenthalt, Kommunikation und Spiel) und von anliegenden Nutzungen ist, sind abweichend von Tempo 50 innerorts auch andere Geschwindigkeitsregelungen möglich.

Gleichzeitig hängt der benötigte Verkehrsraum für den Kfz-Verkehr von den Geschwindigkeitsregelungen ab und umgekehrt beeinflusst die konkrete Straßenraumgestaltung, insbesondere die Gestaltung der Flächen für den Kfz-Verkehr das Geschwindigkeitsniveau und die Akzeptanz von Geschwindigkeitsregelungen.

Abweichend von Tempo 50 bestehen folgende Möglichkeiten zur verträglicheren Verkehrsabwicklung im zentralen Ortsbereich:



Streckengeschwindigkeitsbegrenzung

Zeichen 274 legt die zulässige Höchstgeschwindigkeit streckenbezogen fest. In begründeten Fällen kann innerhalb geschlossener Ortschaften auch auf Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 angeordnet werden. Im Gegensatz zur Zonengeschwindigkeitsbegrenzung ist eine Wiederholung des Verkehrszeichens nach jedem Knotenpunkt erforderlich. Die Vorfahrtregelung ist von diesem Zeichen nicht betroffen.



Zonengeschwindigkeitsbegrenzung

Die Zonengeschwindigkeitsbegrenzung legt die zulässige Höchstgeschwindigkeit flächenhaft fest und erfordert eine Ausschilderung an den jeweiligen Zu- und Ausfahrten. Die am häufigsten verwendete Regelung ist die Tempo 30-Zone insbesondere in Wohngebieten und in Gebieten mit hoher Fußgänger- und Radverkehrsdichte nach § 45 Abs. 1c der StVO. In Tempo 30-Zonen gilt rechts vor links. Hauptverkehrsstraßen werden normalerweise nicht in diese Zonenregelung einbezogen.

Es sind dabei auch andere Geschwindigkeitsbegrenzungen möglich. So können in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden (§ 45 Abs. 1d StVO).

Die Altstadt von Dinkelsbühl ist beispielsweise als Tempo 10-Zone ausgewiesen. Die Zonenregelung, auch die Tempo 10-Zone, ist mit einer Trennung von Fahrbahn und Gehweg verbunden. Kinderspiel auf der Fahrbahn ist nicht zulässig. Eine einheitliche Zonengeschwindigkeitsbegrenzung der gesamten Innenstadt unter Einbeziehung der Landesstraßen wäre mit einer geringen Anzahl von Verkehrsschildern möglich. Tempo 30-Zonen sind teilweise bereits angeordnet.

Es besteht grundsätzlich die Möglichkeit am jeweils rechten Straßenrand zu parken. Davon abweichende Parkregelungen bedürfen einer zusätzlichen Anordnung und damit Ausschilderung (Möglichkeiten s.u.).



Verkehrsberuhigter Bereich

Die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereich (Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO) mit den Verkehrszeichen 325.1 und 325.2 verlangt Schrittgeschwindigkeit. Der gesamte Straßenraum dient der gemeinsamen Nutzung und steht auch dem Kinderspiel offen. Eine Trennung der Verkehrsarten erfolgt im Idealfall nicht, auch wenn viele verkehrsberuhigte Bereiche in älteren Bestandsnetzen baulich angelegte Gehwege aufweisen, sollte es keine „Fahrbahn“ in Abgrenzung vom Fußgänger- oder Spielraum geben. Geparkt werden darf nur auf dafür gekennzeichneten Flächen. Vor allem die Straßen der Altstadt von Weeze sind zurzeit als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und entsprechen in ihrer Gestaltung dieser Regelung. Der verkehrsberuhigte Bereich erfordert eine Ausschilderung an den jeweiligen Zu- und Ausfahrten. Innerhalb des Bereichs gilt wie in Tempo 30-Zonen rechts vor links.

Abweichend von der üblichen Ausweisung mit VZ 325, die in Wohngebieten erfolgt, ist auch der zentrale Platz in Kevelaer, der häufig dem Shared-Space-Konzept zugerechnet wird, als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen.



kein Verkehrszeichen der StVO

Shared Space

Das vielerorts diskutierte Shared-Space-Konzept ist als solches bisher nicht in der StVO verankert. Es soll ohne explizite Regelungen ein verträgliches Miteinander im Verkehr, auch durch eine reduzierte Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr, erreichen. Die Straßenräume nach dem Shared-Space-Prinzip werden so gestaltet, dass die Verkehrssituation eher unübersichtlich erscheint und die daraus resultierende Verunsicherung zu besonders rücksichtsvollem und vorsichtigen Fahren führt. Die wesentliche Verkehrsregel bildet §1 StVO, der die gegenseitige Rücksichtnahme vorschreibt.

Shared Space kann im Prinzip als Verkehrsberuhigung ohne explizite Ausschilderung aufgefasst werden und wird in Bereichen mit intensiven Nutzungsansprüchen, auch mit einem im Vergleich zu den durch Zeichen 325 ausgewiesenen verkehrsberuhigten Bereichen hohem Kfz-Verkehrsaufkommen, erprobt. Im Idealfall sollen derartige Bereiche keine spezifische Ausschilderung erhalten. Im Grundsatz ist damit überall das Rechtsparken erlaubt, es sei denn, es erfolgt eine Ausschilderung als Haltverbotszone.

In der Diskussion wird aber immer wieder die Kombination mit einer Zonen-Geschwindigkeitsbegrenzung zur Sprache gebracht. Dies gilt auch für die Anordnungsmöglichkeiten von Haltverboten bzw. -erlaubnissen. Eine abschließende Regelung in der StVO zeichnet sich noch nicht ab.

Parkreglements

Für die Organisation des Parkens sind die Anzahl der Stellplätze und die Art der Parkreglements relevant. Nach der Umgestaltung des Cyriakusplatzes liegt die Anzahl der öffentlichen Stellplätze weitgehend fest. Die Einrichtung weiterer privater Stellplätze könnte erfolgen, wenn sich eine zusätzliche Geschäftsnutzung an der Ecke Kevelaer Straße/Petersstraße etabliert. Insgesamt ist aber eine wesentliche Veränderung der Stellplatzanzahl nicht absehbar.

Nutzungsregelungen mit Einfluss auf die Parkraumsituation sind Halte- und Parkverbote, Parkdauerbeschränkungen und Parkgebühren. Halte- und Parkverbote reduzieren die Anzahl der Stellplätze. Parkdauerbeschränkungen und Parkgebühren verbessern

die Möglichkeiten für Kurzparkvorgänge (vor allem zum Einkauf), in dem sie die dauerhafte Belegung der Stellplätze unterbinden.

Die aktuelle Situation in Weeze umfasst teilweise Parkdauerbeschränkungen, die gegebenenfalls weiter systematisiert werden können. Parkgebühren werden nicht erhoben.

- Im verkehrsberuhigten Bereich der Altstadt darf entsprechend der StVO-Regelung nur auf markierten Stellplätzen geparkt werden.
- Im weiteren betrachteten Straßennetz gilt die grundsätzliche Regelung, nach der das Parken am rechten Fahrbahnrand zulässig ist. Dies ist teilweise durch Halte- und Parkverbote untersagt. Hinzu kommen zeitliche Beschränkungen.

Alternativ lässt die STVO die Einrichtung von Haltverboten für eine Zone zu.



Eingeschränktes Haltverbot für eine Zone

Neben der Anordnung von Halt- und Parkverboten sowie von Parkdauer- und Gebührenregelungen gibt es die Möglichkeit flächenhaft „Parkverbotszonen“ (eingeschränktes Haltverbot für eine Zone) einzurichten. Innerhalb der gekennzeichneten Zone gilt das eingeschränkte Haltverbot auf allen öffentlichen Verkehrsflächen, sofern nicht abweichende Regelungen durch Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen oder Markierungen getroffen sind. So eröffnet das Zusatzschild „Parken auf gekennzeichneten Flächen frei“ mit entsprechenden Markierungen die Möglichkeit das Parken mit geringem Aufwand örtlich und flächenhaft zu regeln. Dabei bleibt auch die Kombination mit einer Zeitdauerbeschränkung möglich.

Bemerkungen zur Radverkehrsführung

Erfahrungen mit der zunehmenden Nutzung des Fahrrades, mit dem Bemühen vieler Städte und Gemeinden, den Radverkehr zu fördern, sowie die aktuelle Rechtsprechung zur Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen haben zu einem Umdenken bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen geführt. Die Radverkehrsführung im Seitenraum auf Radwegen oder gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr tritt nach den aktuellen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA“ (FGSV 2010) gegenüber einer Führung auf der Fahrbahn auch auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen deutlich zurück. Als vorrangige Formen der Radverkehrsführung werden abhängig vor allem vom Kfz-Verkehrsaufkommen, der zulässigen Geschwindigkeit und der Fahrbahnbreite die Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr, die Abmarkierung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen empfohlen. Die höhere Sicherheit dieser Formen der Radverkehrsführung gegenüber der Führung im Seitenraum resultiert aus der besseren Sichtbarkeit des Radverkehrs vor allem in Abbiegesituationen.

Bei Verkehrsmengen bis zu 400 Kfz/h und Tempo 50 bzw. bis zu 800 Kfz/h und Tempo 30 wird für zweistreifigen Straßen die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn im Mischverkehr empfohlen (ebenda S. 19ff.). Als problematisch gelten allerdings bei Kfz-Verkehrsstärken von mehr als 400 Kfz/h Fahrbahnbreiten zwischen 6,00 und 7,00 m (teilweise Fährsteg und Roggenstraße), da hier Radfahrer bei der gleichzeitigen Begegnung zweier Pkw mit geringem Sicherheitsabstand überholt werden. Geringere Fahrbahnbreiten vertragen dagegen Verkehrsstärken bis zu 700 Kfz/h. Bei Fahrbahnbreiten von 7,50 m und mehr können alternativ Schutzstreifen (Breite jeweils 1,5 m) abmarkiert werden.

Kommentar [V1]: Bitte überprüfen

3 Vorschläge zur Verkehrsregelung des zentralen Straßennetzes

Die folgenden Ausführungen formulieren einen Vorschlag für die Geschwindigkeits- und Parkregelung im Kernbereich von Weeze. Sie basieren auf einer Inaugenscheinnahme der Straßenräume und Gesprächen mit der Gemeindeverwaltung. Es wurden keine verkehrstechnischen Erhebungen und detaillierten Bestandsaufnahmen durchgeführt. Diese werden für den Straßenzug der L5 und L5n für spätere Detailplanungen empfohlen. Die Vorschläge werden im Folgenden erläutert und in einem Plan zusammengefasst.

Parkregelung

Hinsichtlich der Parkregelung wird die Einrichtung einer Haltverbotszone für den zentralen Bereich vorgeschlagen, der zwischen der Niersbrücke im Straßenzug Fährsteg und Roggenstraße, der Eisenbahnunterquerung der Karl-Arnold-Straße sowie der Kreuzung Kevelaer Straße und Petersstraße liegt. Um nicht nur den kurzen Einkauf, sondern auch den Aufenthalt im Zentrum attraktiver machen, erscheint eine Erhöhung der Parkdauer auf einheitlich zwei Stunden sinnvoll. Ergänzend sollten zusätzliche Fahrradstände die Bedingungen für den Radverkehr zielnah verbessern.

Straßenzug Fährsteg, Roggenstraße und Kardinal-Galen-Straße

Der Fährsteg und die Roggenstraße dienen als Sammelstraße für den nördlichen Bereich von Weeze sowie als nördliche Anbindung an die B9. Die Kardinal-Galen-Straße setzt die Roggenstraße mit stärkerem Geschäftsbesatz fort. In der aktuellen Situation ist das Verkehrsaufkommen relativ hoch und es gilt Tempo 50.

Als Element der Geschwindigkeitsdämpfung ist für den Fährsteg alternierendes Parken angeordnet. Die Gehwege sind schmal. Im Bereich der Roggenstraße erweitert sich der Straßenraum ein wenig. Dabei wird der Radverkehr wie auch in der Kardinal-Galen-Straße als Radweg auf dem Gehweg geführt, obwohl in diesem Bereich die Mindestmaße erkennbar unterschritten sind. Eine Radwegebenutzungspflicht, wie bisher ausgewiesen, erscheint nicht begründbar. Es bestehen erkennbare Konflikte zwischen den Ansprüchen des Radverkehrs, dem Fußverkehr und den Geschäftsnutzungen.





Maßnahmenvorschläge

Der Straßenzug Fährsteg, Roggenstraße und Kardinal-Galen-Straße weist eine Verkehrsbelastung auf, die nach Augenschein (Verkehrszählung empfehlenswert) eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn zulässt. Problematisch ist diese Radverkehrsführung allerdings in Abschnitten mit einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m (s.o.).

Es wird empfohlen:

Im Abschnitt **Fährsteg und Roggenstraße** sollten die alternierenden Stellplätze aufgehoben werden. Der Radverkehr ist auf der Fahrbahn im Mischprinzip zu führen.

In den Abschnitten, in denen die Fahrbahn breiter als 7,50 m ist (**bitte im Kartenmaterial kontrollieren, ob überhaupt**), sollten Schutzstreifen für den Radverkehr markiert werden. In den Abschnitten, in denen die Fahrbahn zwischen 6,00 und 7,00 m breit ist, sollte als längerfristige Perspektive die Fahrbahn zu Gunsten des Gehwegs verschmälert werden.

Die Benutzungspflicht des in der Roggenstraße bestehenden Radweges, der die Mindestmaße unterschreitet, ist nicht zu begründen und daher aufzuheben. Der bestehende Radweg kann zur Verbreiterung des Gehweges genutzt werden oder als nicht benutzungspflichtiger Radweg erhalten bleiben.

Ergänzend bleibt die Einführung einer abschnittswisen Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 insbesondere für den Abschnitt eine Option, in der die Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m beträgt. Bei einer Länge des Abschnittes Wasserstraße bis Bahnstraße von etwa 500 m ist selbst bei kompletter Ausweisung von Tempo 30 mit einer Ver-

längerung der Fahrzeit von nicht einmal 30 Sekunden zu rechnen.

Im Abschnitt **Kardinal-Galen-Straße** ist ebenfalls die Führung auf der Fahrbahn empfehlenswert. Die Abmarkierung eines Schutzstreifens ist auch hier ab 7,50 m Breite (**bitte überprüfen, ob**) möglich. Die Benutzungspflicht des Radweges im Seitenraum sollte im Hinblick auf die Geschäftsauslagen und die Führung im Bereich zwischen Kevelaer Straße und Bahnstraße aufgehoben werden.

Ergänzung

Mit der Ausweisung einer Parkverbotszone gehören auch die Gebiete nördlich der Roggenstraße zur Parkverbotszone. Hier ist zu entscheiden, bis wohin die Parkverbotszone und die Parkdauerbeschränkung gelten sollen.

Knotenpunkt Kardinal-Galen-Straße/Kevelaer Straße und nördliche Kevelaer Straße

Der Knotenpunkt Kardinal-Galen-Straße und Kevelaer Straße bedarf aus mehreren Gründen besonderer Aufmerksamkeit:

- Er bildet den Übergang zwischen dem Straßenzug Roggenstraße/Kardinal-Galen-Straße als Sammelstraße und der Kevelaer Straße als Haupteinkaufsstraße in Weeze.
- Entsprechend gibt es einen starken Querungsbedarf im Fußverkehr sowie starke Abbiegebeziehungen des Rad- und Kfz-Verkehrs in die Kevelaer Straße.
- Außerdem wechselt die Radverkehrsführung in diesem Bereich die Fahrbahnseite.



Der Knotenpunkt Kardinal-Galen-Straße und Kevelaer Straße ist zurzeit stark durch den Verkehr geprägt. Ziel einer Umgestaltung sollte es sein, hier anstelle eines „Knotenpunktes“ einen „Platz“ zu schaffen. Eine solche Umgestaltung kann den Charakter des neugestalteten Cyriakusplatzes aufnehmen, Anregungen aus Kevelaer nutzen und sollte in der straßenräumlichen Situation nicht die Trennung der Verkehrsarten, sondern die gemeinsame Nutzung des Raumes betont. Die Umgestaltung kann die Einmündungen der Kevelaer Straße und der Bahnstraße sowie die Kevelaer Straße bis zur Wasserstraße einschließen. Kurzfristig kann bereits die Aufhebung der Linksabbiegespur auf der Kardinal-Galen-Straße die Verkehrsdominanz ein wenig mindern.

Der Bereich sollte als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen werden. Damit wird die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu Gunsten des Aufenthalts, des Fußverkehrs sowie des Radverkehrs auf der Fahrbahn auf Tempo 20 reduziert. Dies ist auch die Voraussetzung, um die erforderliche Radverkehrsquerung Querung in den Einmündungsbereich der Bahnstraße zu verschieben.



Petersstraße und Bahnstraße

Der Straßenzug Petersstraße und Bahnstraße kann als Umfahrung des zentralen Abschnittes der Kevelaer Straße genutzt werden. Er sollte ebenfalls in die Haltverbotszone einbezogen werden.



Kevelaer Straße zwischen Kardinal-Galen-Straße und Petersstraße

Die Kevelaer Straße und der Cyriakusplatz bilden (zukünftig) den Geschäftsschwerpunkt von Weeze. Die erfolgte Umgestaltung des Cyriakusplatzes wirkt dabei bereits geschwindigkeitsdämpfend und bezieht die Kevelaer Straße in den Platz ein. Eine für diesen Straßenzug angemessene Verkehrsregelung ist der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich als Tempo 20-Zone. Im Bereich des Cyriakusplatzes kann alternativ auch der verkehrsberuhigte Bereich VZ 325 auf die Kevelaer Straße ausgedehnt werden.



Bei einer Umgestaltung des Knotenpunktbereichs Kevelaer Straße/Kardinal-Galen-Straße sollte auch der Abschnitt zwischen der Kardinal-Galen-Straße und dem Cyriakusplatz dem neuen Charakter angepasst werden.

Kreuzung Petersstraße und Kevelaerstraße

Die Gestaltung der Kreuzung Petersstraße und Kevelaerstraße entscheidet mit über den Verkehrsverlauf im zentralen Bereich und sollte die Umfahrung der Kevelaer Straße nahe legen. Dies sollte sowohl über die Gestaltung (z. B. durch einen aus der Kevelaer

Straße in die Petersstraße leitenden weichen Bordstein und Schaffung einer Torsituation) als auch über die Verkehrsregelung erfolgen (Abstufung der Geschwindigkeitsregelung). Eine mögliche Umgestaltung des Knotenpunktes darf sich nicht beschleunigend auf den abbiegenden Verkehr auswirken.



Altstadt von Weeze

Die Altstadt von Weeze ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Die Gestaltung der Straßenräume entspricht in geradezu idealtypischer Weise dieser Verkehrsregelung und schafft ein verträgliches Miteinander aller Verkehrsarten in den schmalen Straßenräumen. Die Regelung sollte beibehalten werden und auf den Cyriakusplatz (ggfs. einschließlich des anliegenden Abschnitts der Kevelaer Straße ausgedehnt werden. Längerfristig ist zu überprüfen, ob der verkehrsberuhigte Bereich VZ 325 mit entsprechender Umgestaltung der Kevelaer Straße vom Cyriakusplatz bis zur Karl-Arnold-Straße gelten soll.





Zusammenfassung

Die folgend zusammengefassten Vorschläge beziehen sich auf den zentralen Bereich der Gemeinde Weeze, der zwischen der Niersbrücke im Straßenzug Fährsteg und Roggenstraße, der Eisenbahnunterquerung der Karl-Arnold-Straße sowie der Kreuzung Kevelaer Straße und Petersstraße liegt.

Kurzfristig mögliche Maßnahmen

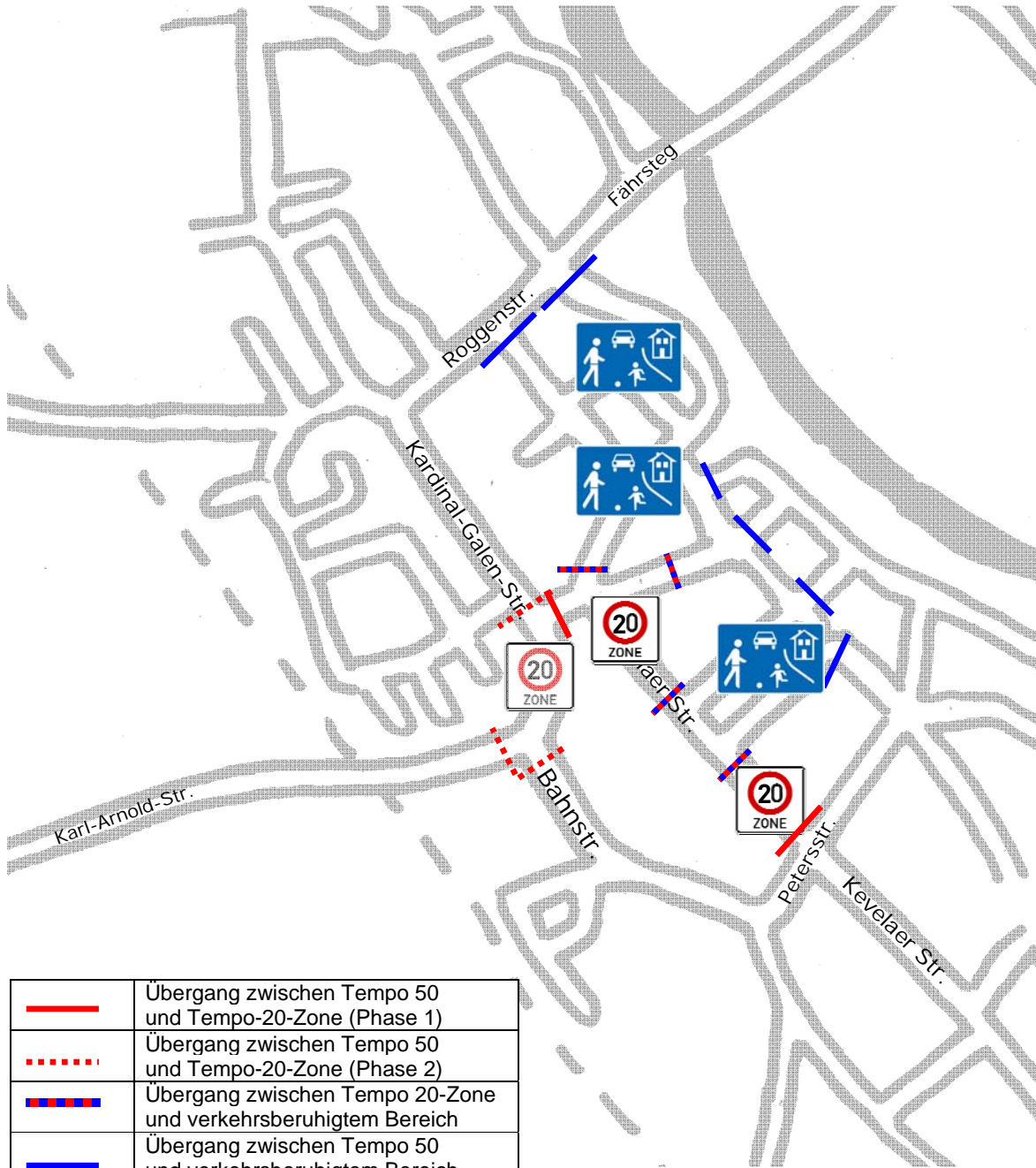
- Ausweisung des zentralen Bereichs der Gemeinde Weeze als Halteverbotszone
- Vereinheitlichung der Parkdauerbeschränkung auf zwei Stunden
- Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in der Kevelaer Straße
- Die Ausdehnung des verkehrsberuhigten Bereichs VZ 325 auf den Cyriakusplatz einschließlich oder ohne den angrenzenden Abschnitt der Kevelaer Straße
- Umgestaltung des Knotenpunktes Kevelaer Straße/Petersstraße mit einfachen Mitteln (weicher Bordstein, Schaffung einer Torsituation zum Beispiel durch Baumpflanzung und Verengung) in Verbindung mit der Anordnung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs für die Kevelaer Straße verbunden sein.





Mittelfristig (spätestens mit der Kommunalisierung der L5 und L5n, ergänzende Untersuchung und Befassung empfohlen)

- Aufhebung des alternierenden Parkens auf dem Straßenzug Fährsteg-Roggenstraße
- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Roggenstraße und der Kardinal-Galen-Straße.
- Markierung von Schutzstreifen und eine möglicherweise abschnittsweise Tempo 30-Regelung (Bereiche mit Fahrbahnbreite 6,00 bis 7,00 m)
- Verringerung der Fahrbahnbreite von 6,00 bis 7,00 auf unter 6,00 m.

Längerfristige Optionen

- Ergänzende Umgestaltungen der Kevelaer Straße nördlichen des Cyriakusplatzes zum verkehrsberuhigten Bereich VZ 325
- Umgestaltung des Bereichs Karl-Arnold-Straße einschließlich der beiden Einmündungen zu einem städtischen Platz und Verschiebung der Radverkehrsquerung von der Einmündung Kevelaer Straße zur Einmündung Bahnstraße



	Übergang zwischen Tempo 50 und Tempo-20-Zone (Phase 1)
	Übergang zwischen Tempo 50 und Tempo-20-Zone (Phase 2)
	Übergang zwischen Tempo 20-Zone und verkehrsberuhigtem Bereich
	Übergang zwischen Tempo 50 und verkehrsberuhigtem Bereich
Alternative	Beschränkung des verkehrsberuhigten Bereichs VZ 325 auf den Cyriakusplatz

