



HANBRUCHER STRASSE 9
D-52064 AACHEN
TELEFON 0241 70550-0
TELEFAX 0241 70550-20
MAIL@BSV-PLANUNG.DE
WWW.BSV-PLANUNG.DE
UST-IDNR. DE 121 688 630

**Verkehrsplanerisches Konzept
für den Zentralort Tüddern
in der Gemeinde Selfkant**

Bearbeitung:

Hannes Uhlig

Aachen, im April 2014
Dokument 3

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung und Vorgehensweise	3
2	Analyse	4
3	Handlungskonzept	11
4	Konkretisierungen im Straßenraum	19

1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Die Gemeinde Selfkant hat einen Rahmenplan zur Erweiterung und Arrondierung des Zentralorts Tüddern¹ aufstellen lassen. Mit der Ansiedlung von neuem großflächigem Einzelhandel und Fachmärkten im Norden des Zentralorts muss damit gerechnet werden, dass die Ziel- und Quellverkehre nochmals deutlich zunehmen. Dieser durchaus gewünschte Kundenverkehr in Richtung des monostrukturellen, autoaffinen Versorgungsbereichs, soll in neu geordnete Bahnen gelenkt werden, um die Bewohner und Funktionen in dem gemischten Nutzungsbereich entlang der Sittarder Straße, - vor allem in dem zentralen Abschnitt vom Millemer Weg bis zur Straße Am Rathaus - , vor unverträglicher Kfz-Belastung zu schützen.



Abb. 1: Übersicht Zentralort Tüddern (Quelle: Google maps)

Im Zusammenhang mit der geplanten Ausweisung neuer Siedlungsflächen (u.a. weitere Wohnbebauung) sind auch erste verkehrliche Überlegungen angestellt worden. Dabei sind Ergänzungen im Hauptverkehrsstraßennetz angedacht worden, die von der

¹ Heinz Jähnen Pflüger, Gemeinde Selfkant, Ortserweiterung / Arrondierung Tüddern, 01.08.2013

Anlage her durchaus die Entschärfung der o.g. Problematik für die Sittarder Straße im Auge hat.

Die Aufgabenstellung des hier vorliegenden, verkehrsplanerischen Konzeptes für den Zentralort Tüddern sieht eine Überprüfung, gegebenenfalls Ergänzung und fachliche Weiterentwicklung zur konkreten Umsetzung der verkehrlichen Konzeption sowie der Straßenplanung vor. Die Bearbeitung gilt sowohl für die vorgesehenen Netzerweiterungen als auch für die weiteren relevanten Straßenzüge (zentraler Abschnitt der Sittarder Straße und der Straße Am Rathaus), in denen eher eine Verkehrsberuhigung im Fokus steht.



Abb. 2: Ortsdurchfahrt der L 228, Sittarder Straße (Quelle: NWSIP-online)

Ausgangspunkt war die umfassende Ortsbegehung zur Aufnahme der verkehrlichen und städtebaulichen Situation in der gesamten Ortslage einschließlich des neuen Entwicklungsbereichs, sowie die Erstellung der Plangrundlage mit Hilfe von Unterlagen des Geodatenmanagements des Kreises Heinsberg.

Die vorliegende Bearbeitung zeigt die Ergebnisse der Analyse, die Ergebnisse der Konzeption und schließlich die Pläne zur Konkretisierung des Handlungskonzeptes in der Örtlichkeit.

2 Analyse

In der Analyse wurde die jeweils bestehende Situation aller Verkehrsarten dargestellt und bewertet, zusätzlich wurden zur Einschätzung der Verträglichkeit in den einzelnen städtebaulichen

Bereichen die Nutzungen im Erdgeschoss innerhalb des Planungsbereichs aufgenommen und eingetragen.

- **Motorisierter Individualverkehr (MIV) – fließender Verkehr**

Die Analyse für den fließenden Verkehr des MIV gibt vorrangig die bestehende Netzhierarchie und die vorhandenen Regelungen innerhalb des relevanten Straßennetzes wieder. Zu den heutigen Hauptverkehrsstraßen zählen die Sittarder Straße als Landesstraße L 228 auf gesamter Länge zwischen K1 und Grenzübergang nach Sittard in den Niederlanden, und es zählt dazu der nördliche Abschnitt der Straße Am Rathaus zwischen Sittarder Straße und der Kreisstraße K 1. Straßen mit Sammelfunktion, die in die Sittarder Straße einmünden, sind die Geilenkirchener Straße, die Neustraße und die Millener Straße. Die Straße in der Fumme fungiert zurzeit als Stichstraße zur Erschließung des bestehenden Versorgungszentrums. Die Sittarder Straße ist in ihrem Verlauf vorfahrtsberechtigt, die Straße Am Rathaus in ihrem Verlauf ebenfalls gegenüber den darin einmündenden Straßen. Jeder der Knotenpunkte ist unsignalisiert, die Einmündung der Sittarder Straße in die K1 ist als kleiner Kreisverkehr ausgebaut.

Als zulässige Geschwindigkeit ist in den genannten Straßenzügen jeweils 50 km/h ausgeschildert. Bei der Verkehrszählung von Anfang September 2010 wurde am Donnerstag, den 02.09.2010 mit einer Querschnittsbelastung von 9097 Kfz/24h der höchste Wert erhoben. Der Lkw-Anteil lag an diesem Tag bei ca. 6,3%.

- **MIV- ruhender Verkehr**

In der Sittarder Straße sind der Sparkasse, der Apotheke, dem Reisebüro und dem Textilgeschäft auf den großflächigen Hausvorbereichen oder auf rückwärtigen Parkplätzen Angebote für den ruhenden Verkehr zugeordnet. Als fahrbahnbegleitende Längsparkstände sind direkt keine Flächen im Straßenraum ausgewiesen, ein Verbot ist jedoch auch nicht ausgeschildert. Mit dem heute fahrbahnbegleitenden Abstellen von Fahrzeugen wird die bestehende Fahrbahnbreite (ca. 7,55 m) auf ca. 5,55 m reduziert, das ist ausreichend für den Begegnungsfall Pkw/Pkw. Im Bereich der Sparkasse wird das Parken in der Fahrbahn zeitweise stark ausgedehnt, damit kann es, wie beobachtet, bei einer Lkw- oder Bus-Befahrung zu temporären Staubildungen kommen. Vor allem das Warten für den Linienbusverkehr sollte durch die funktionale Eindämmung eines unregelmäßigen Abstellens von Fahrzeugen minimiert werden.

- **Linienbusverkehr**

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird als Linienbusverkehr durch Tüddern geführt. Die Fahrwege führen über die Sittarder Straße, Straße Am Rathaus und Neustraße. Die Haltestellen liegen in der Straße Am Rathaus nördlich der Straße In der Fumme (hier in der Fahrbahn), in der Sittarder Straße im östlichen Abschnitt nahe des Ortseingangs und in dem westlichen Abschnitt nahe der Einmündung der Millener Straße jeweils in einer Busbucht. Es verkehren die Buslinien 435 (im 60'-Takt von 9:42-15:42 Uhr), die Buslinie 436 mit einer geringen Anzahl an Fahrtenangeboten und die Linie RFB MB 13 für die Relation Richtung Sittard.

Zusätzlich gibt es das Angebot eines Anruf-Busses bzw. MultiBusses bei entsprechender Nachfrage.

- Radverkehr

Für den Radverkehr gibt es zum Teil Angebote im Straßenraum. In der südwestlichen Sittarder Straße wird beidseitig auf einem markierten Schutzstreifen der Radverkehr in der Fahrbahn geführt. Dabei ist der Schutzstreifen in die Ortslage hinein auf der östlichen Straßenseite mit Schwellen zusätzlich abgetrennt und wird hinter Grünflächen in die Neustraße geführt. Auf der Südseite in der Sittarder Straße ist aus und in Richtung der K1 ein gemeinsamer Geh-/Radweg für beide Richtungen angelegt. Am Ende dieses Angebots fehlt jedoch eine Überquerungsstelle auf die Nordseite der Sittarder Straße. Ebenfalls aus und in Richtung K1 wird in der Verlängerung der Straße Am Rathaus der Radverkehr auf einem gemeinsamen Geh-/Radweg für beide Richtungen bis zur Straße In der Fumme geführt. In der Straße Am Rathaus selbst ist auf der westlichen Seite ein gemeinsamer Geh-/Radweg eingerichtet, der nahe an die Einmündung in die Sittarder Straße geführt wird. Ungefähr 30 m davor wird der Radfahrer auf die Fahrbahn geführt, die Markierung bis zum Knotenpunkt fehlt. Im Bereich der Ausfahrt der Tankstelle in der Straße Am Rathaus ist auf einem kurzen Abschnitt ein Schutzstreifen markiert.

- Fußgängerverkehr

Die Gehwege in dem zu untersuchenden Planungsbereich sind zum Teil mit ausreichender Breite angelegt, zum Teil fallen sie sehr schmal aus. In der Sittarder Straße, im Umfeld der Einmündung der Straße Zum Klüfgen ist der Gehweg auf der Nordseite abgepollert und damit gegen Parken gesichert. Überquerungsstellen gibt es in Form von Mittelinseln in dem östlichen und südwestlichen Abschnitt der Sittarder Straße nahe der jeweiligen Ortseingangsbereiche. Ebenfalls in der Sittarder Straße zwischen den Einmündungen der Straßen Zum Klüfgen bzw. Birkenderkamp ist eine Fußgängerüberweg (FGÜ, „Zebrastrifen“) mit beidseitiger Einengung angelegt.

- Nutzungen Erdgeschoss

Ein verstärktes Auftreten vielfältiger Nutzungen mit entsprechendem Kundenverkehr gibt es in dem zentralen Bereich der Sittarder Straße zwischen Millener Weg und der Straße Am Rathaus. Die Erreichbarkeit dieses Abschnittes soll sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Rad- und Fußgängerverkehr als gut eingestuft werden können. Die heutige Situation kann nicht als zufriedenstellend bewertet werden, da Angebote für den Radverkehr im Straßenraum und im ausreichenden Maße Überquerungsstellen für die den fußläufigen Verkehr nicht vorhanden sind.

Die öffentlichen Gebäude im Planungsbereich, das Rathaus und die Feuerwache, sind in der Straße Am Rathaus angesiedelt. Eine Verbesserung der Zuwegung zum Rathaus mit einem Überquerungsangebot im Knotenpunkt mit der Sittarder Straße wäre wünschenswert.

Fazit zur Analyse:

Die heutige Führung eines Großteil des Kfz-Verkehrs als Ziel- und Quellverkehr zum/vom Versorgungszentrum verläuft durch den mittleren Abschnitt der Sittarder Straße etwa vom Millener Weg bis zur Straße Am Rathaus und führt in diesem Straßenabschnitt mit dortigem Kundenverkehr und erwünschter Aufenthaltsfunktion zu zeitweise unverträglichen Verhältnissen.

Die Ursache liegt in dem starken, monofunktional ausgerichteten Verkehrsaufkommen mit einem proportional unverhältnismäßig hohen Anteil auswärtiger Fahrzeuge, vor allem aus Richtung der Niederlande. Selbstverständlich ist dieser Ziel- und Quellverkehr erwünscht und die gute Erreichbarkeit des Versorgungszentrums soll auch weiterhin, - wenn bei einer Erweiterung des Angebot auch durchaus verstärkt -, zu den heutigen und zukünftigen Ziele in diesem Einzelhandelsbereich auf einem hohen Niveau erhalten bleiben.

Eine Lösung der heute unverträglichen Konfliktsituation muss von daher vorrangig erreicht werden. Entsprechend muss eine Netzer-gänzung im westlichen Bereich der Ortslage neutrassiert werden und eine Verbindung in Richtung der Straße In der Fumme realisiert werden. Gleichzeitig wäre es sinnvoll, dass verkehrsberuhigende und geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen in dem bisherigen Verlauf der Erschließung in Richtung Versorgungszentrums eingeplant werden, um diese Verbindung für den reinen Durchgangsverkehr unattraktiv auszubilden. Es ist zu überprüfen, inwieweit bei dem Einsatz geeigneter Maßnahmen Elemente ausgewählt werden können, die mehrfach wirksame gleichzeitig auch Verbesserungen für den Radverkehr und den Fußgängerverkehr bewirken können.

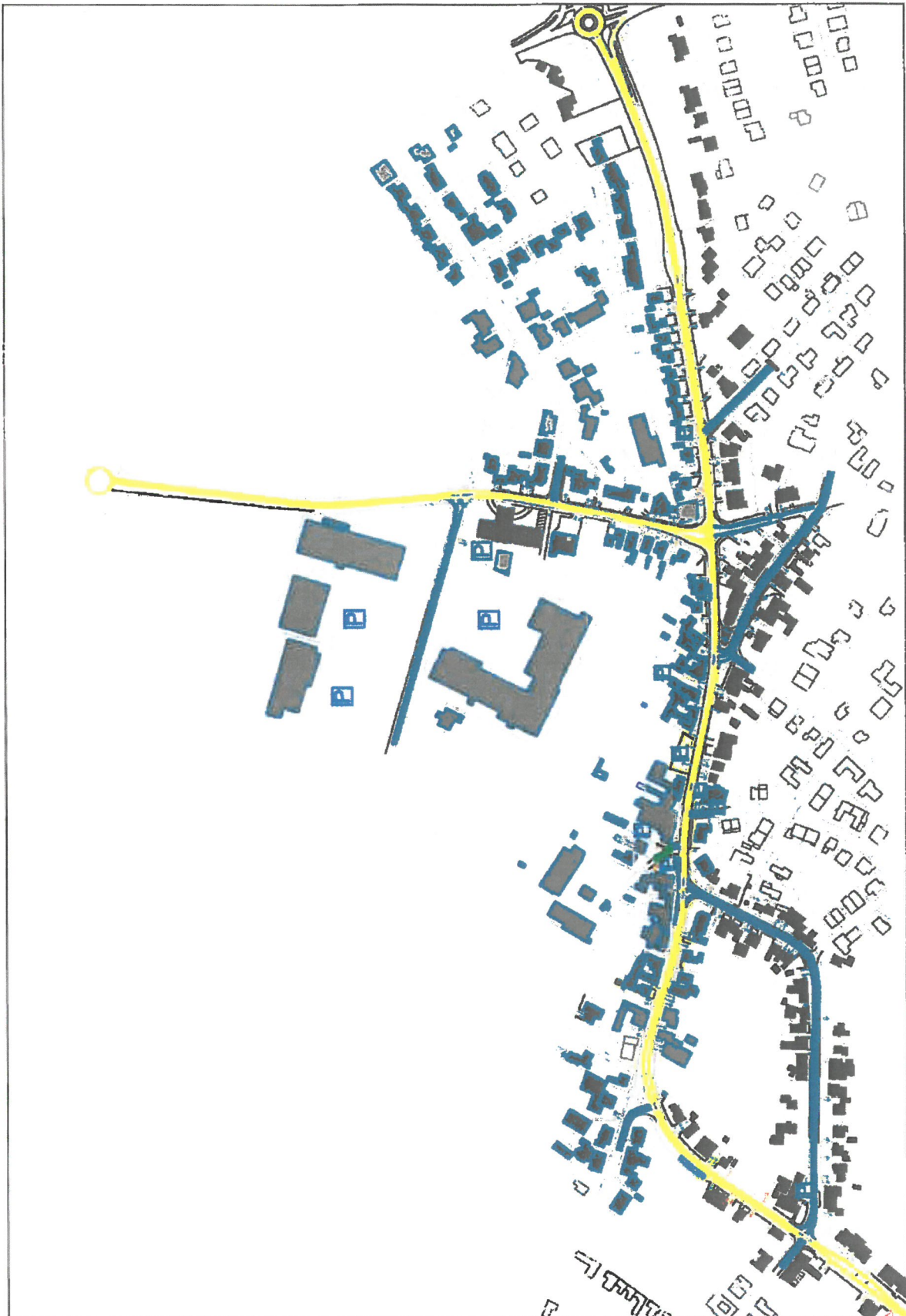


Abb. 3: Netzhierarchie: Hauptverkehrsstraße – gelb, Straßen mit Sammelfunktion – blau, Straßen mit verminderter Geschwindigkeit – grün; Angaben zum Angebot ruhender Verkehr im öffentlichen Straßenraum



Abb. 4: Verkehrsarten des Umweltverbundes: Linienbusführung – orange, Angebote Radverkehr – hellblau, Überquerungsstellen Fußgänger – grün

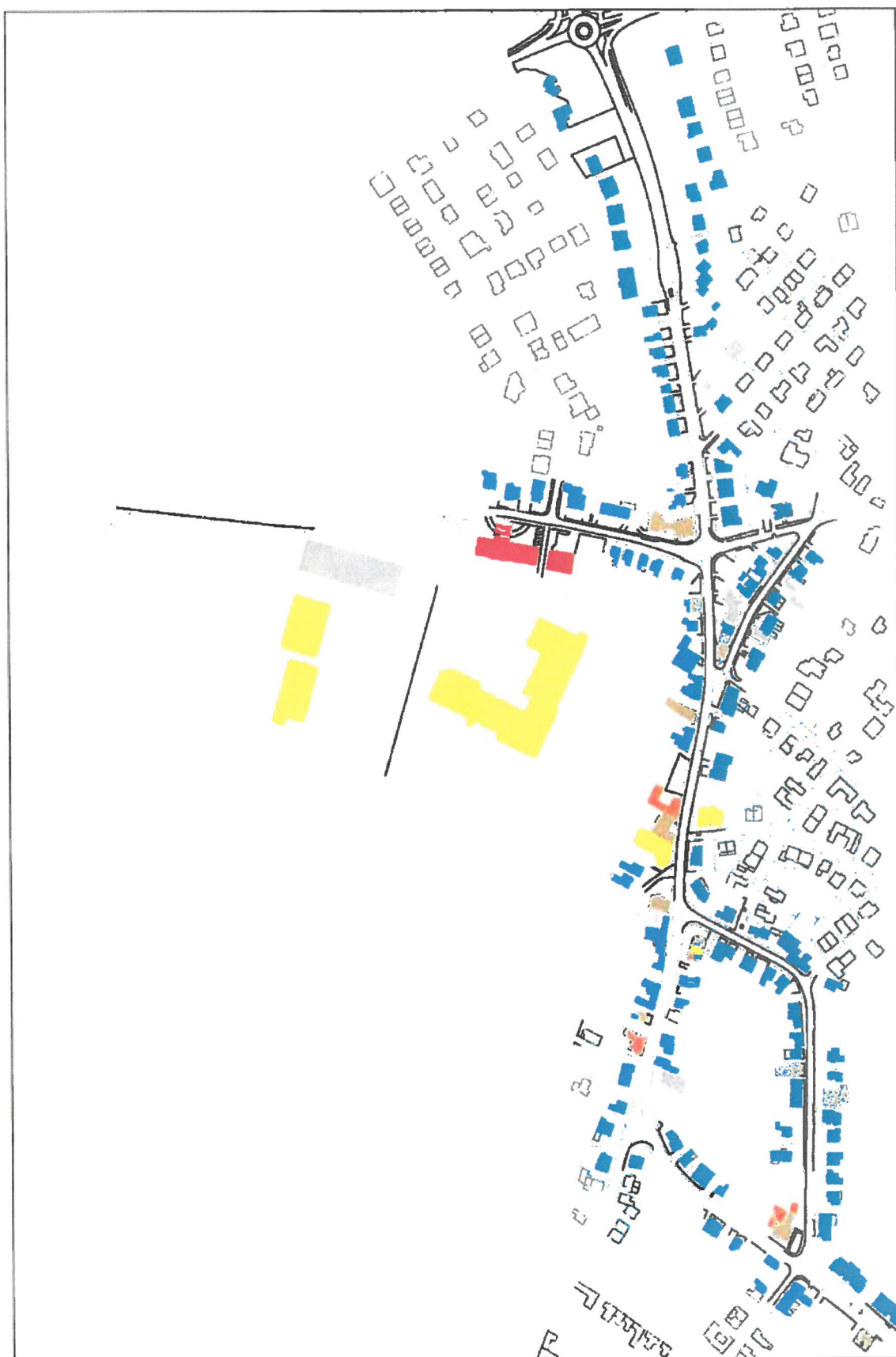


Abb. 5: Nutzungen im Erdgeschoss: Öffentliche Bauten – rot, Dienstleistung, - braun, Einzelhandel – gelb, Gastronomie – orange, Wohnen – blau, Gewerbe – dunkelgrau, Nebengebäude - hellgrau

Verkehrsplanerisches Konzept für den Zentralort Tüddern in der Gemeinde Selfkant

3 Handlungskonzept

Die Planungen im Handlungskonzept müssen für zwei Zielrichtungen entwickelt werden:

Die Netzerergänzungen mit guter funktionaler Leistungsfähigkeit für eine veränderte Verkehrsführung zu und vom Versorgungszentrum einerseits zwischen Sittarder Straße und der Straße In der Fumme auf dem nördlichen Millener Weg, und andererseits die Verlängerung der Straße In der Fumme bis zum nördlichen Millener Weg;

Spürbare, ablesbare Veränderungen in der heute befahrenen Routenführung zu und vom Versorgungszentrum durch die gezielte Entwicklung von geeigneten Maßnahmen, mit denen eine wirksame Verkehrsberuhigung in dem zentralen Abschnitt der Sittarder Straße und der Straße Am Rathaus erreicht werden kann.

• Netzerergänzungen

Die geplante neue Erschließung des Versorgungszentrums muss nicht allein den Kfz-Verkehr neu kanalisieren, diese Planung sollte gleichzeitig weitere funktionale Anforderungen enthalten:

- Die Festlegung verkehrlicher Regelungen entlang der neuen Streckenabschnitte und in den neuen Knotenpunkten, mit eindeutig Ablesbarkeit bezüglich der zukünftigen Verkehrsführung.
- Die städtebaulich, gestalterische Integration in das Umfeld.
- Die Einplanung verkehrlich funktionaler Angebote für alle Verkehrsteilnehmer, vor allem Angebote für den Rad- und Fußgängerverkehr.

Die Netzergänzung zwischen der Sittarder Straße und der Kreisstraße K 1, im Verlauf in etwa dem nördlichen Millener Weg folgend, wird durch den Abriss des Hauses Nummer 13 in der Sittarder Straße und dem entsprechenden Grunderwerb möglich gemacht. Die neue Straße wird in zwei Abschnitte unterteilt.

Der erste Abschnitt reicht von der Sittarder Straße bis zur Einmündung Zum Klüfgen (ca. 65 m lang). Die neue Straße wird hier durch einen beidseitig angebauten Bereich geführt. Entsprechend wird auf beiden Seiten neben der Fahrbahn ein Seitenraum angelegt, der jeweils für eine gemeinsame Nutzung von Fußgängern und Radfahrern eingerichtet wird. Auf der Ostseite ist ein gemeinsamer Geh-/Radweg vorgesehen, auf der Westseite soll der Gehweg mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ ausgeschildert werden. Hier wird zwischen Fahrbahn und Gehweg zum Lärm- und Sichtschutz ein baumbestandener Grünstreifen eingeplant, in den zusätzlich auch eine Hecke gepflanzt werden kann.

Nördlich der Einmündung Zum Klüfgen muss auf Grund der Grundstückszuschnitte ein Verschwenk in der Neutrassierung vorgenommen werden. Hier beginnt der zweite Abschnitt der neuen Straße. Er verläuft dort durch einen nicht angebauten Bereich und erhält auf beiden Seiten ein Bankette. Auf der Ostseite wird für beide Richtungen ein gemeinsamer Geh-/Radweg angelegt, der mit einem baumbestandenen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt wird. In dem angesprochenen Verschwenk der neuen Straße wird eine Überquerungsstelle eingerichtet. Die Mittelinsel dient

dem Queren von den beidseitigen Anlagen in den Seitenräumen zu der einseitigen Anlage in der nördlichen Weiterführung. Der zweite Abschnitt hat bis zur Einmündung in der Fummer eine Länge von ca. 195 m und zwischen in der Fummer und K 1 eine Länge von ca. 285 m.

In diesem Teil der Netzergänzung werden drei neue Knotenpunkte geplant.

In dem südlichen Knotenpunkt mit der Sittarder Straße muss die neue Richtung der Führung zum Versorgungszentrum ablesbar werden. Entsprechend wird die Knotengeometrie so ausgebildet, dass eine kontinuierliche Durchfahrt nach Norden ausgeführt wird. Demzufolge wird die östliche Sittarder Straße als einmündende Straße konzipiert und angelegt, obwohl die L 228 weiterhin auf der gesamten Sittarder Straße geführt wird. Diese Regelung ist mit Straßen NRW und dem Kreis Heinsberg abgestimmt. Die vorfahrtberechtigte Führung nach Norden in die neue Straße wird durch die Weiterführung des Schutzstreifens vor der Einmündung der östlichen Sittarder Straße und die Einplanung einer Mittelinsel in der östlichen Sittarder Straße verdeutlicht. Gezielt eingeplante Baumstandorte können als vertikale Elemente die gewünschte Richtungsvorgabe zusätzlich unterstützen.

In dem mittleren Knotenpunkt mit der Straße in der Fummer wird die Straße in der Fummer als einmündende Straße geführt, das bedeutet, die neue Straße wird auch hier vorfahrtberechtigt durchgeführt. Die vorgelagerte, durchgezogene Markierung der Radfahrspur aus dem gemeinsamen Geh-/Radweg unterstreicht die Netzhierarchisierung an dieser Stelle. Gegenüber der Straße in der Fummer ist in der Planung eine Erschließungsstraße für ein zukünftiges Wohngebiet angelegt. Für ein sicheres Überqueren aus diesem Gebiet ist in der neuen Straße eine Mittelinsel eingeplant. Gleiches ist auch in der Einmündung der Straße in der Fummer vorgenommen worden.

Der nördliche Knotenpunkt von neuer Straße und K 1 soll als kleiner Kreisverkehr ausgebildet werden, analog der östlich gelegenen Anlage in Verlängerung der Straße Am Rathaus. Eine weiterführende Detaillierung kann zurzeit noch nicht vorgenommen werden, da in diesem Bereich dazu wichtige Angaben fehlen.

Die Straße in der Fummer wird in der Verkehrskonzeption bis zur Neutrassierung nach Westen verlängert. Die Erweiterung der Straße hat eine Länge von ca. 160 m, die gesamte Länge der Straße in der Fummer beträgt damit ca. 375 m. In der Planung ist ein einheitlicher, kontinuierlicher Verlauf mit neuem Querschnitt dargestellt. Die Straße mit einer 6,50 m breiten Fahrbahn erhält auf der Südseite einen baumbestandenen Grünstreifen, in dem Längsparkstände eingetragen sind. Die jeweils erforderlichen Grundstückszufahrten und Ein- und Ausfahrten zu den beidseitig vorhandenen bzw. zu planenden Parkplätzen müssen in einer späteren Planungsphase festgelegt werden. In dem jetzigen Planungsstand sind Unterbrechungen des Grünstreifens und bei der Anlage der Längsparkstände als vorläufige Platzhalter eingetragen.

Der Knotenpunkt der Straße in der Fummer mit der Straße Am Rathaus ist in der vorliegenden Konzeption als Minikreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 20 m eingeplant worden. Auf

Grund von Katastergrenzen muss in der Straße in der Fummer ein Verschwenk in südliche Richtung erfolgen. Gegenüber der Straße in der Fummer ist zu einem neuen Wohngebiet eine Erschließungsstraße eingeplant. Die Achslage jede der zuführenden Straßen kann den Anforderungen entsprechend auf den Mittelpunkt des Kreisverkehrs ausgerichtet werden. Die Ablenkungen für den jeweils zufahrenden Verkehr sind bei einem Durchmesser von 11 m für die innere Kreisfläche und bei einer geplanten Kreisfahrbahn von 4,50 m Breite als gut einzustufen. Die innere Kreisfläche muss gut erkennbar und gewölbt mit rauer Oberfläche ausgeführt werden. Es bietet sich an, zur Einfassung der Kreisfläche einen Rundbord zu wählen, in dem zur besseren Erkennbarkeit während der Dunkelzeiten Reflektoren eingebaut werden sollten. Die Oberfläche kann mit Großpflaster ausgeführt werden, diese Gestaltung führt aus Erfahrung zu einer regelkonformen Befahrung der Kreisverkehrsanlage.

Mit den hier ausgeführten Erläuterungen zu den Netzergänzungen wird dargestellt, dass die hier vorliegende Planung sowohl eine verkehrstüchtige und leistungsfähige Anlage für den Kfz-Verkehr bietet (s. auch die Überprüfungen zur Befahrung mit den dynamischen Schleppkurven im Anhang), als auch die Anforderungen von Radfahrern und Fußgängern berücksichtigt und einlöst werden und die beide Straßenverläufe durch die begleitenden Baumpflanzungen auch aus gestalterischer Sicht in die Umgebung integriert werden kann.

- **Verkehrsberuhigung im zentralen Bereich der Sittarder Straße und in der Straße Am Rathaus**

Mit der Realisierung der Netzergänzungen wird die angestrebte Verlagerung eines Großteils des motorisierten Ziel- und Quellverkehrs in Richtung Versorgungszentrum erreicht werden.

Dennoch sollten auf dem bisher befahrenen Streckenverlauf entlang der zentralen Sittarder Straße und der Straße Am Rathaus Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durchgeführt werden. Für diese Maßnahmen sollten wirtschaftlich vertretbare und funktional mehrfach wirksame Elemente gewählt werden. Sie sollten durch die Realisierung z.B. dem Radverkehr oder Fußgängerverkehr dienen können und damit die Anforderungen einlösen können. Kostengünstige Maßnahmen sind z.B. Markierungsarbeiten und punktuelle Einbauten. Nachdem keine Zusage für eine Senkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h in dem zentralen Abschnitt der Sittarder Straße von Straßen NRW und dem Kreis Heinsberg gegeben wurde, ist die Einrichtung von Schutzstreifen auch in diesem Abschnitt sinnvoll.

Die Vorschläge in dem zentralen Abschnitt der Sittarder Straße (Länge ca. 420 m) sind im Einzelnen:

Markieren von Längsparkständen für eine Reihung von maximal 3 Fahrzeugen (18m Länge), damit keine längeren Staubildungen entstehen ist die Anzahl und Lage der Anordnung von Bedeutung, es sind 4 Parkreihen vorgesehen;

Markieren von Schutzstreifen, beidseitig oder einseitig vor Straßeneinmündungen, bei der Fahrbahnbreite von ca. 7,55 m ver-

bleibt bei einer beidseitigen Markierung von 1,50 m für die Funktionsstreifen eine Kernfahrbahn von 4,55 m, das ist regelkonform;

Einbau von je einer Engstelle (2,00 m Breite) auf Höhe der Einmündung der Neustraße und Geilenkirchener Straße für ein besseres Überqueren der Fahrbahn.

Die geplanten Engstellen werden jeweils auf der Südseite eingeplant, entsprechend der Einmündungen, die kurzen Parkreihen sind jeweils auf der Nordseite vorgesehen. Die Maßnahmen wechseln sich ab, so dass ein jeweiliger Versatz entsteht. Eine endgültige Festlegung der Maßnahmen muss vor der Ausführungsplanung erfolgen.

Die Vorschläge in der Straße Am Rathaus (ca. 185 m Länge) sind im Einzelnen:

3 Einengungen auf 4,50 m, die gleichzeitig auch für ein verbessertes Überqueren der Fahrbahn genutzt werden können; auf Grund der einmündenden Straße Im Blumental und die dort nahe gelegen Ein- und Ausfahrt der Feuerwehr können die einzelnen Maßnahmen nicht in gleichmäßigen Intervallen eingerichtet werden;

Je eine Mittelinsel ist den Knotenpunkten mit der Sittarder Straße und in der Fumme vorgesehen, die Breite ist mit jeweils 2,00 m geplant.

Außerhalb des zentralen Bereichs in der Sittarder Straße ist grundsätzlich die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen geplant.

In den beiden Ortseingangsbereichen sind langgestreckte Mittelinseln vorgesehen, die mit Baumpflanzungen ausgestattet werden sollen. In dem südwestlichen Bereich soll der Mittelinsel vor Einmündung der Neustraße/Kämpchen eine Einengung auf 4,50 m (ermöglicht bei verminderter Geschwindigkeit den Begegnungsfall Pkw/Pkw) folgen und damit als Überquerungsstelle fungieren. Unterbrechungen der Mittelinsel sollen hier weiterhin die Ein- und Ausfahrt in beiden Richtungen auf Höhe der dortigen Grundstückszufahrten zulassen. Bei der im östlichen Eingangsbereich vorgeschlagenen Mittelinsel soll analog zur bestehenden Insel für Fußgänger an dem anderen Ende der Insel das Überqueren für die Radfahrer funktional sicherer ausgeführt werden. Genau auf dieser Höhe endet bzw. beginnt der gemeinsame Geh-/Radweg auf der Südseite der Ortseinfahrt.

Fazit zur Analyse:

Die Verdeutlichung der Ortseingangsbereiche erhöht die Aufmerksamkeit der Autofahrer. Mit der Einrichtung der Schutzstreifen und der damit verbundenen Wegnahme der Mittenmarkierung wird erwartungsgemäß das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs gesenkt. Die Markierungen der Parkstände und die Einbauten von Engstellen mit den jeweils versetzten Anordnungen führen zu kleinen Widerständen für den Durchgangsverkehr und Erhöhen für die dortigen Bewohner die Qualität des Wohnumfeldes und erhöhen die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich.

- Für den MIV wird mit der Netzerweiterung eine verbesserte Erreichbarkeit des Versorgungszentrums geschaffen. Der Durchgangsverkehr wird zukünftig über die K1 und die „westliche Tangente“ in Richtung Sittard /Niederlande geführt. Eine entsprechende Ausschilderung soll diese Route unterstützen.
- Für den ruhenden Verkehr werden in dem zentralen Bereich legale Parkstände eingerichtet. In der Summe wird das Kontingent gehalten. In den Netzergänzungen werden weitere fahrbahnbegleitende Parkstände geplant. Je nach Bedarf kann das dargestellte Angebot erhöht oder reduziert werden.
- Das Angebot für den Linienbusverkehr bleibt unverändert.
- Für den Radverkehr wird sowohl in der Sittarder Straße (mit Schutzstreifen) als auch in den Straßen der Netzergänzung (auf gemeinsamen Geh-/Radwegen) ein kontinuierliches Angebot eingerichtet.
- Für die Fußgänger wird der Aufenthalt in dem zentralen Bereich der Sittarder Straße die Aufenthaltsqualität erhöht. Das Überqueren in der Sittarder Straße, in der Straße Am Rathaus und in den Straßen der Netzergänzungen wird verbessert bzw. neu geschaffen. Die Mittelinseln haben mindestens eine Breite von 2,00 m, das gilt dann auch für das Queren in der Straße Am Rathaus innerhalb des Knotenpunkts mit der Sittarder Straße.

Die Umsetzung der vorgesehenen Netzergänzungen ermöglicht im Zentralort Tüddern wieder einen Handlungsspielraum in dem innerstädtischen Geschäftsbereich, wie grundsätzlich in der Sittarder Straße. Das führt grundlegend zu einer Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität.

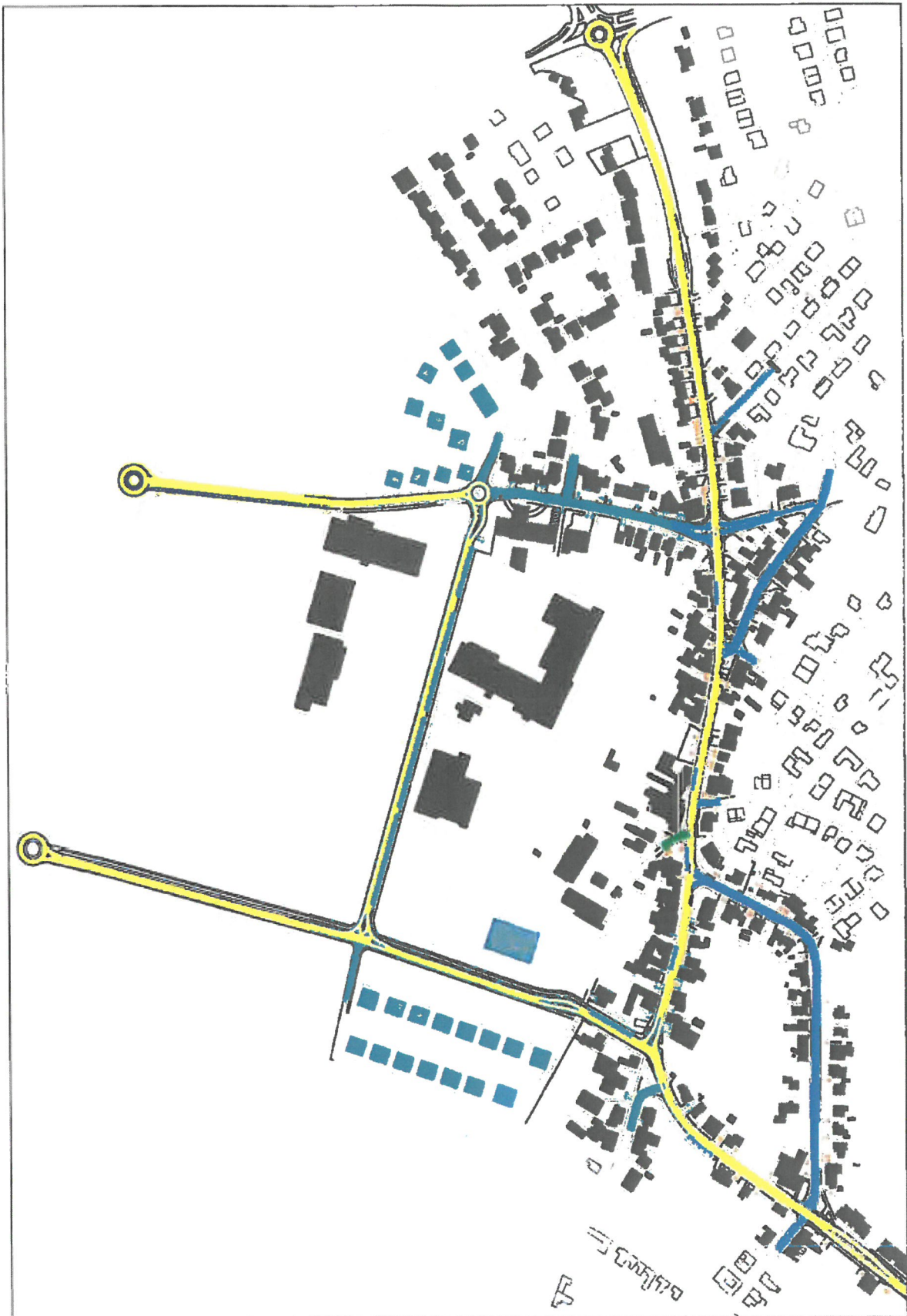


Abb. 6: Netzhierarchie: Hauptverkehrsstraße – gelb, Straßen mit Sammelfunktion – blau, Straßen mit verminderter Geschwindigkeit – grün; Angaben zum Angebot ruhender Verkehr im öffentlichen Straßenraum

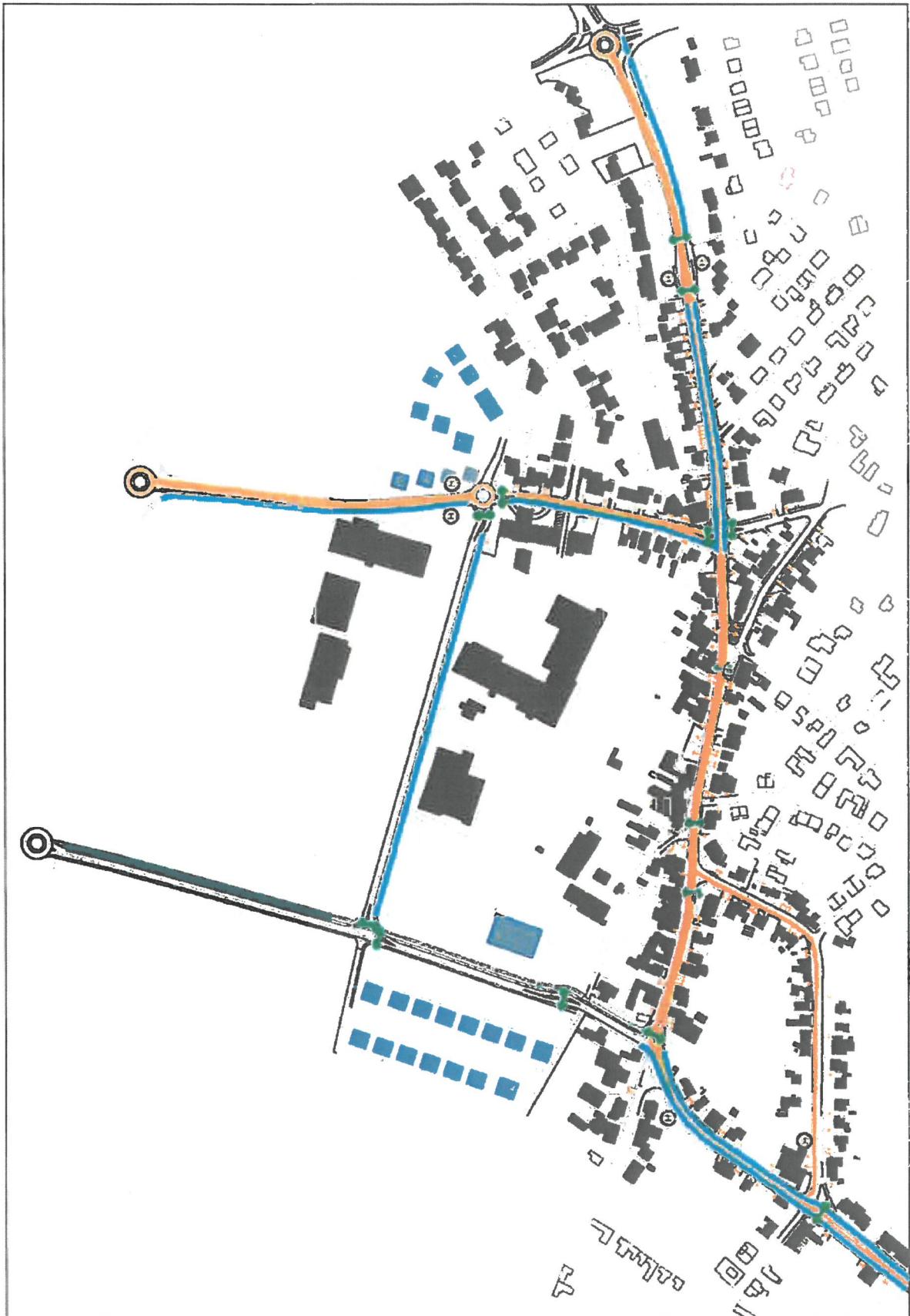


Abb. 7: Verkehrsarten des Umweltverbundes: Linienbusführung – orange, Angebote Radverkehr – hellblau, Überquerungstellen Fußgänger – grün

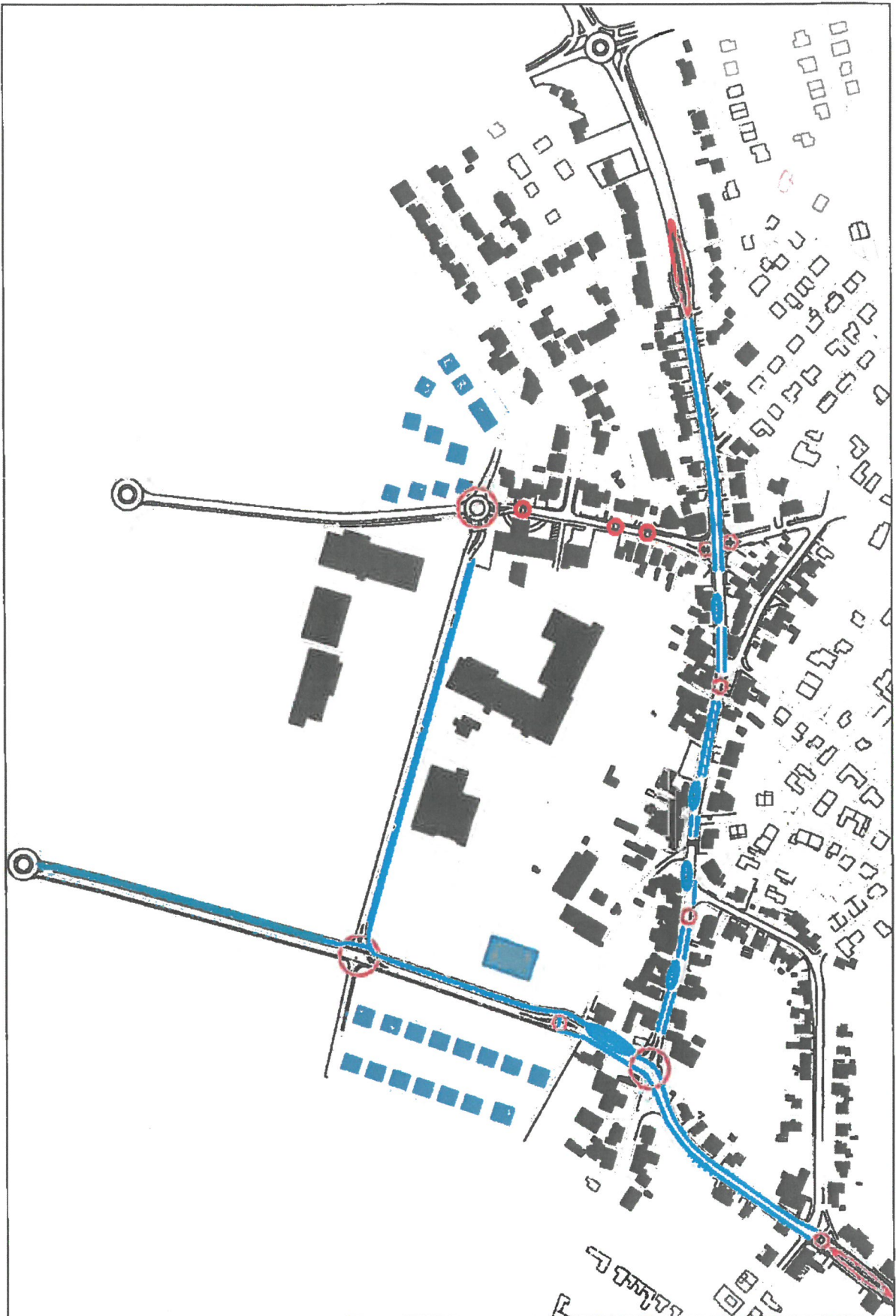


Abb. 8: Übersichtsplan zur Summe der einzelnen Maßnahmen in der Planung

Verkehrsplanerisches Konzept für den Zentralort Tüddern in der Gemeinde Selfkant

4 Konkretisierungen im Straßenraum



Abb. 9: Übersichtsplan zu den Konkretisierungen im Straßenraum

Verkehrsplanerisches Konzept für den Zentralort Tüddern in der Gemeinde Selfkant



Abb. 10: Konkretisierung Ortseingang Sittarder Straße im Südwesten

Verkehrsplanerisches Konzept für den Zentralort Tüddern in der Gemeinde Selfkant



Abb. 11: Konkretisierung Knotenpunkt Sittarder Straße/Neutrassierung und Fortführung der neuen Straße



Abb. 12: Konkretisierung Knotenpunkt Neutrassierung/In der Fumner und deren Fortführungen

Verkehrsplanerisches Konzept für den Zentralort Tüddern in der Gemeinde Selfkant

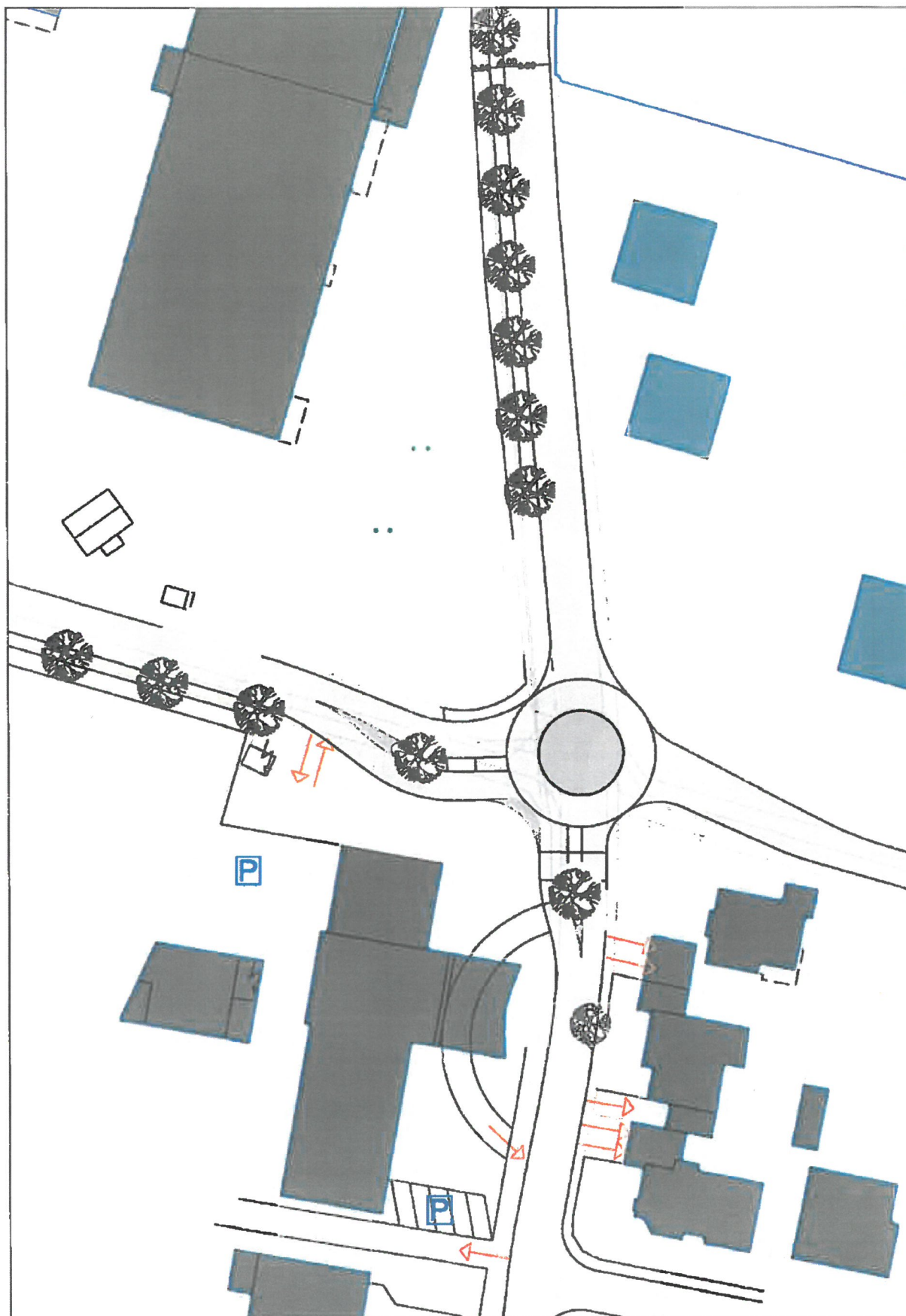


Abb. 13: Konkretisierung Knotenpunkt in der Fumme/Am Rathaus, Minikreisverkehr mit 20 m Durchmesser
Verkehrsplanerisches Konzept für den Zentralort Tüddern in der Gemeinde Selfkant



Abb. 14: Konkretisierung Sittarder Straße Ortszugang Ost

Verkehrsplanerisches Konzept für den Zentralort Tüddern in der Gemeinde Selfkant

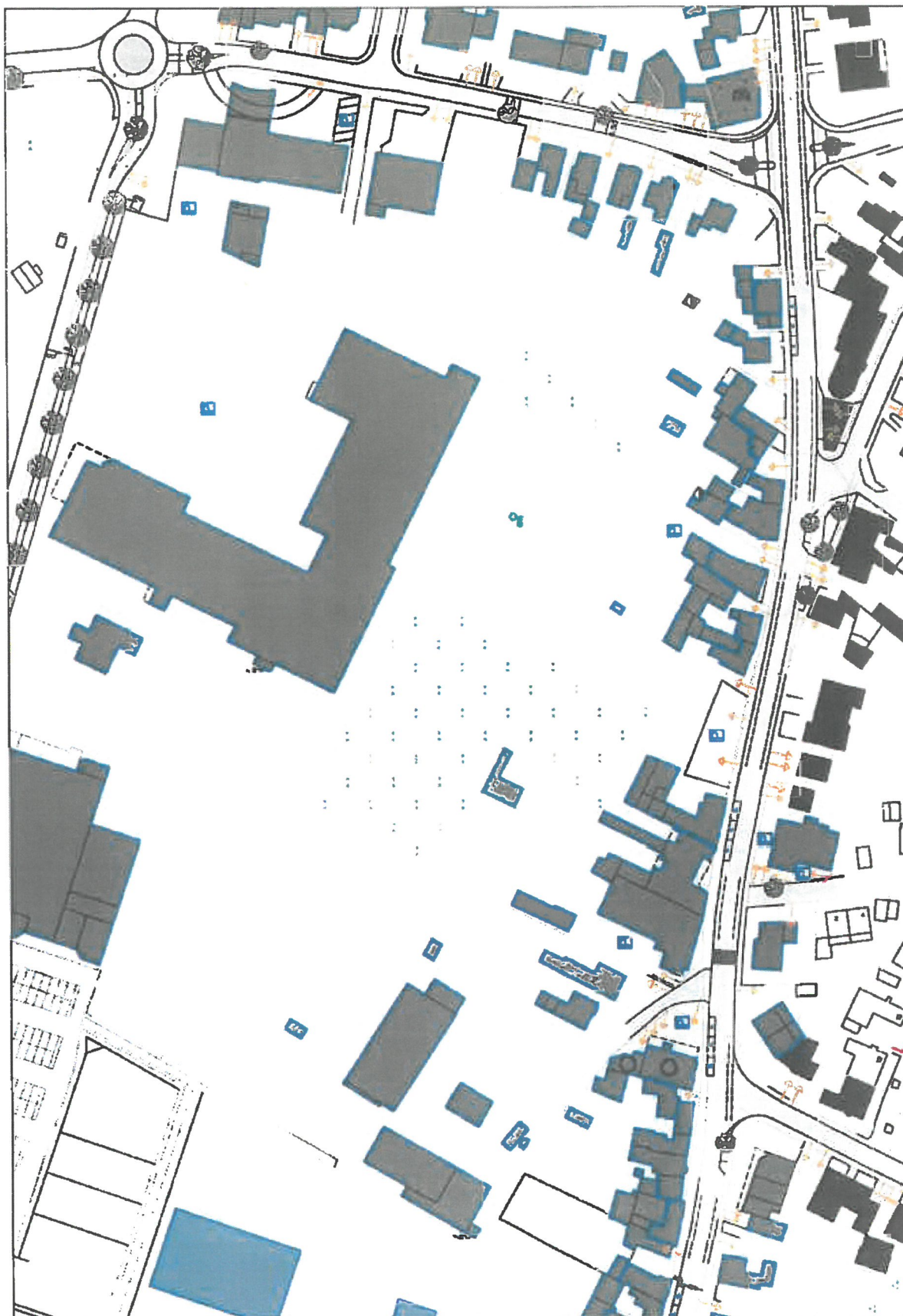


Abb. 15: Konkretisierung Verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Sittarder Straße Zentraler Bereich und in der Straße Am Rathaus

Verkehrsplanerisches Konzept für den Zentralort Tüddern in der Gemeinde Selfkant

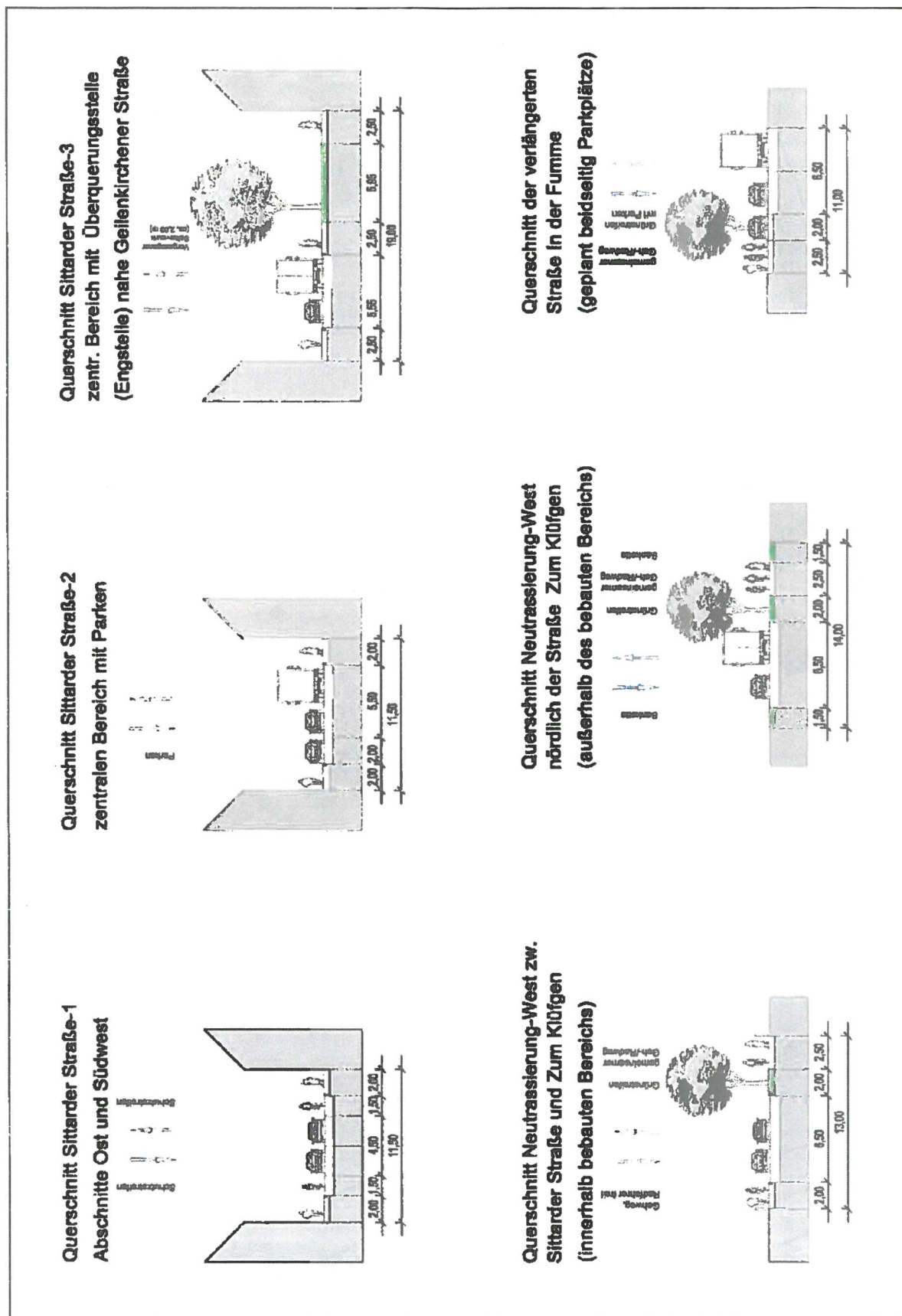


Abb. 16: Konkretisierung geplante Straßenquerschnitte Sittarder Straße, Neutrassierung, in der Fumme