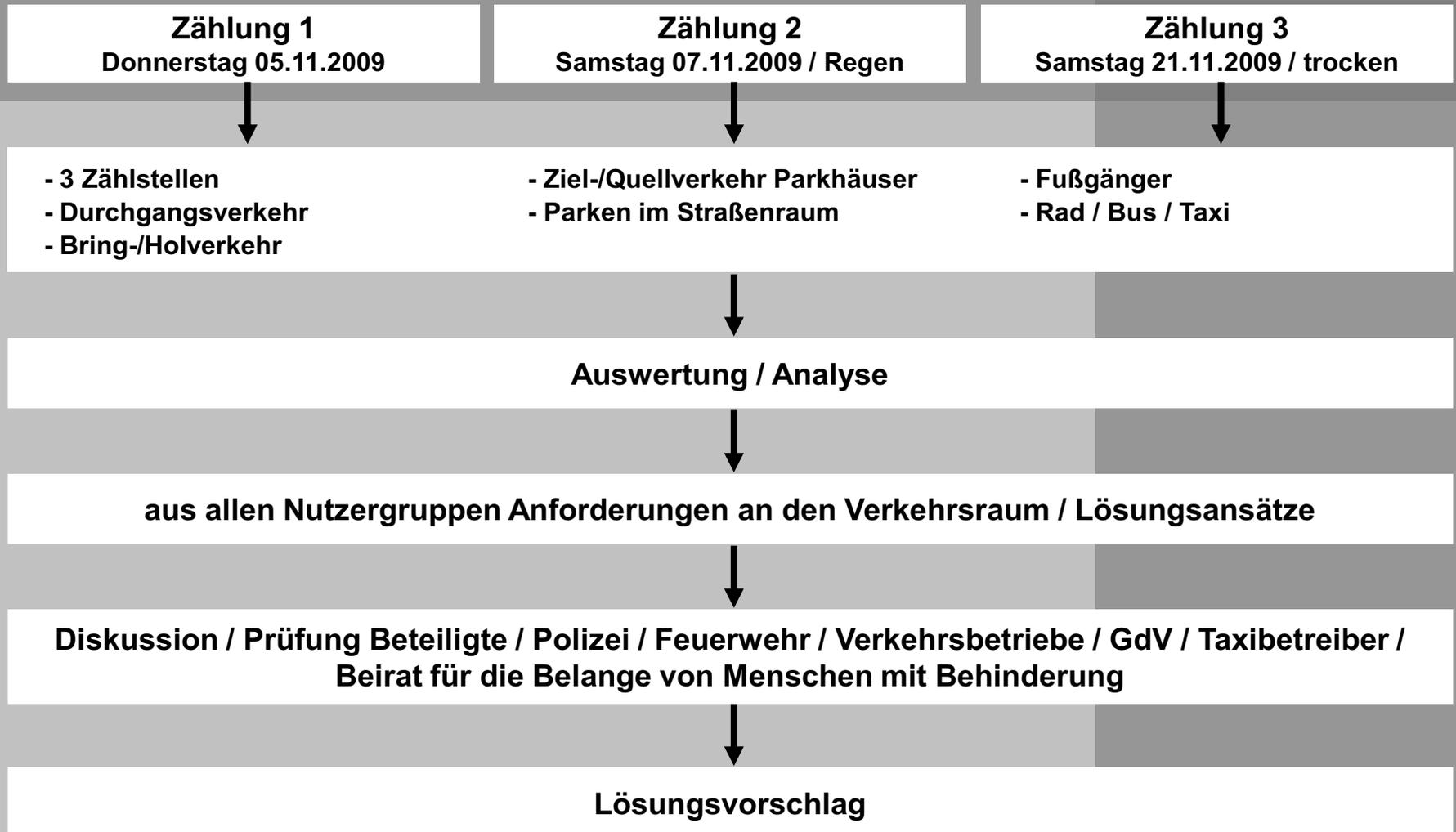


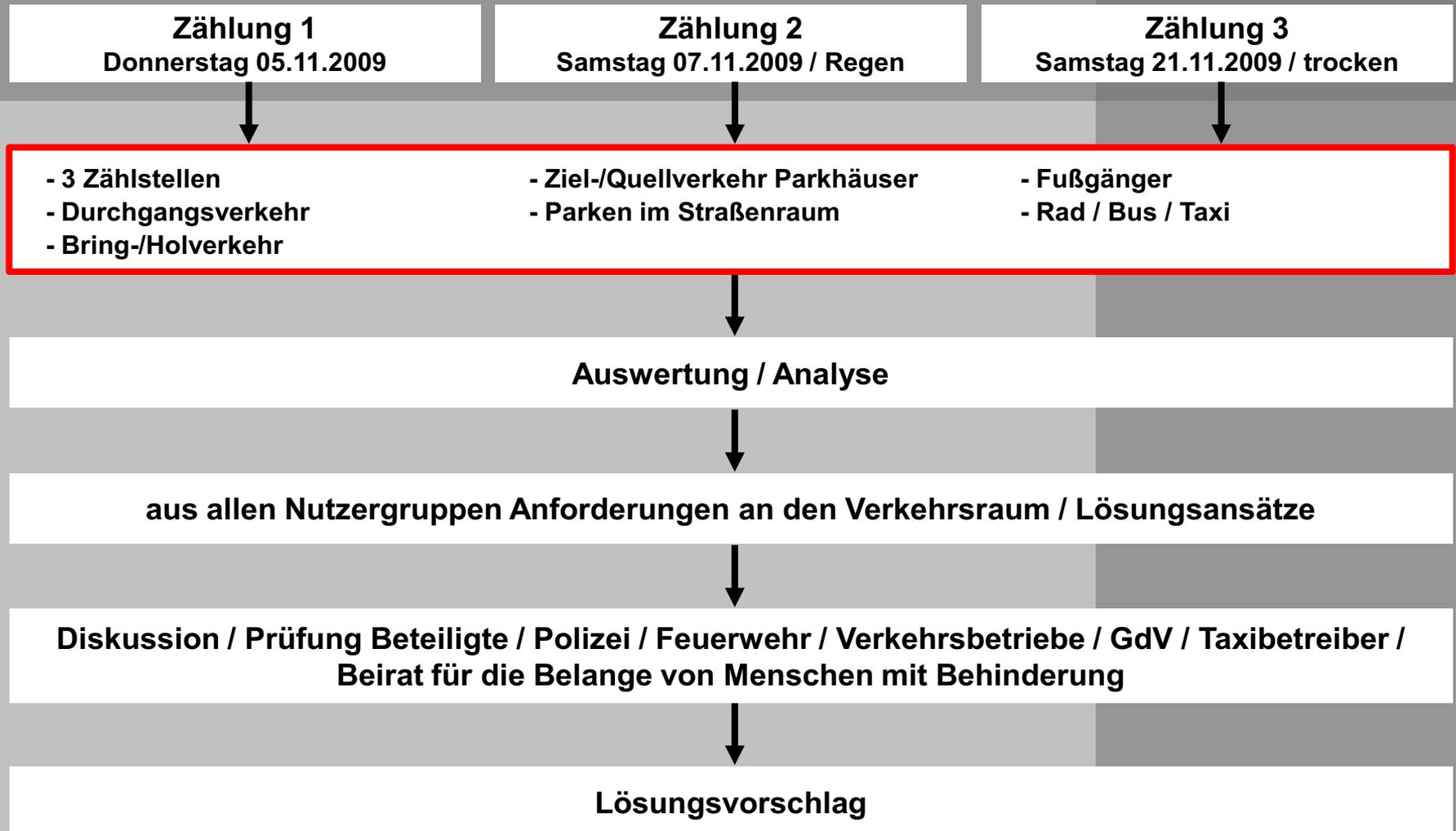
# Umgestaltung Stationsstraße

**5. Sitzung des Ausschusses  
für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr  
am 24.06.2010**

**Peter Sienko - ISAPLAN Ingenieur GmbH  
Peter Gwiasda - Planungsbüro VIA eG**

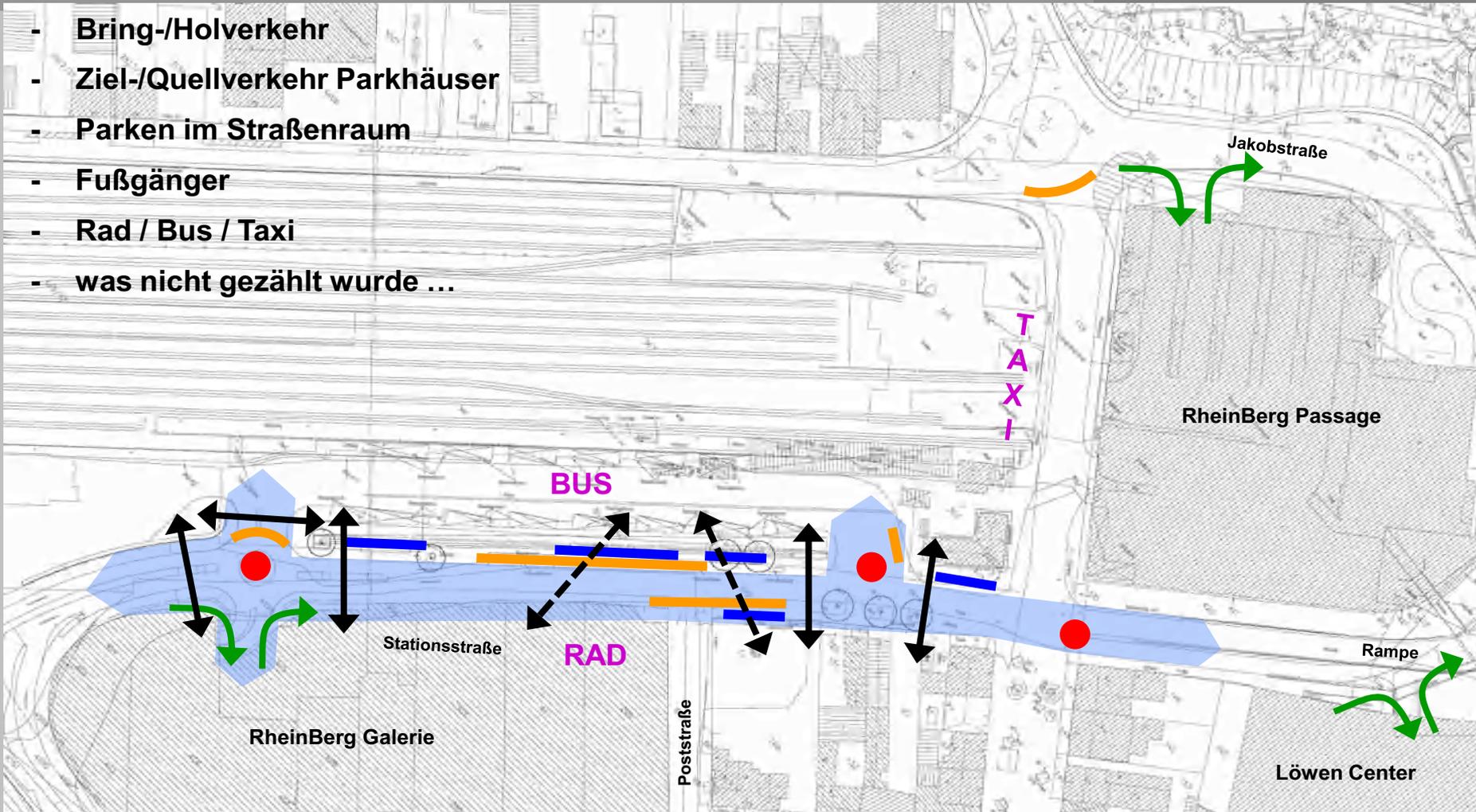
# Untersuchungsverlauf



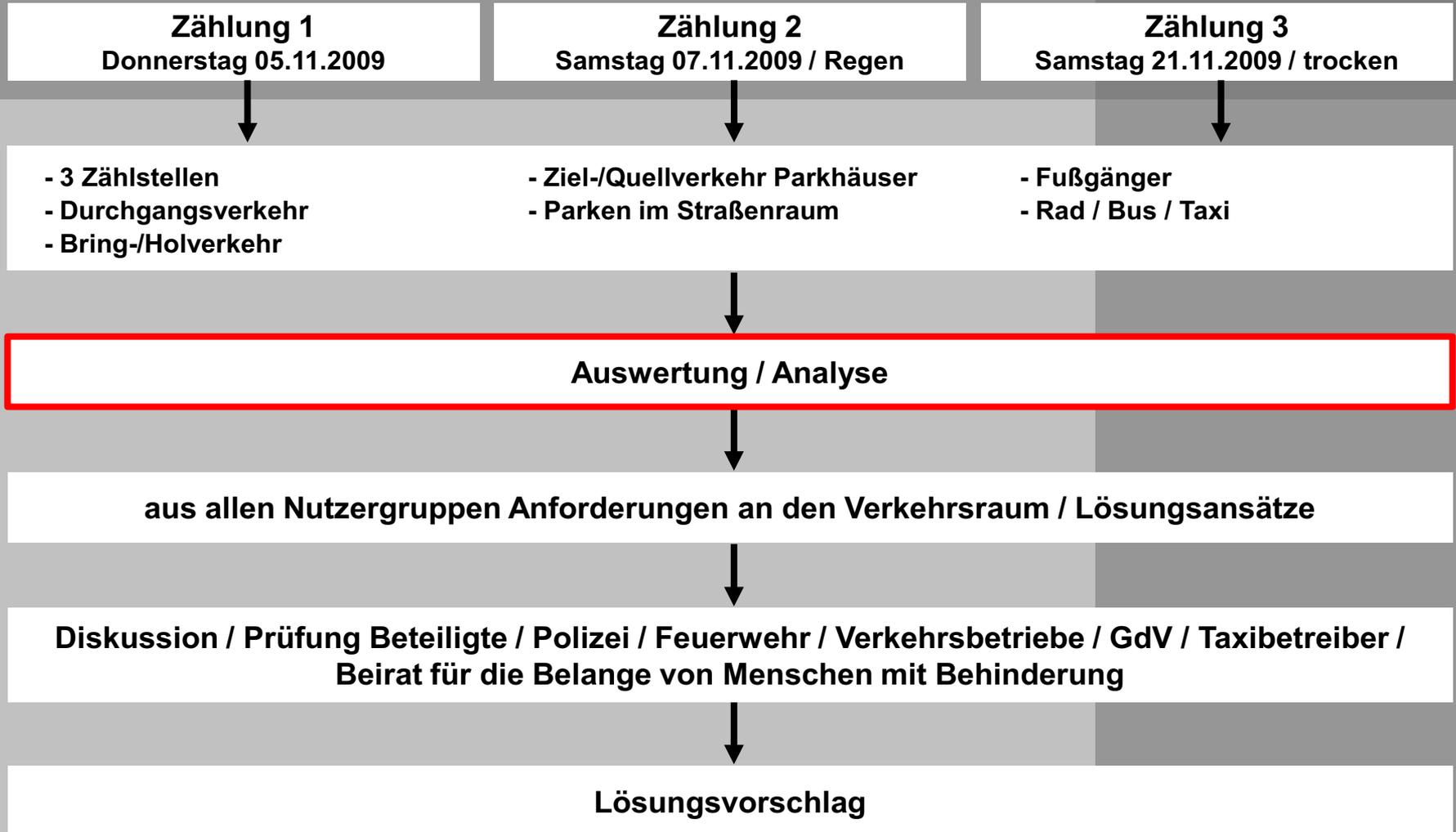


## ... gezählt wurden

- 3 Zählstellen (Standorte)
- Durchgangsverkehr
- Bring-/Holverkehr
- Ziel-/Quellverkehr Parkhäuser
- Parken im Straßenraum
- Fußgänger
- Rad / Bus / Taxi
- was nicht gezählt wurde ...



# Untersuchungsverlauf



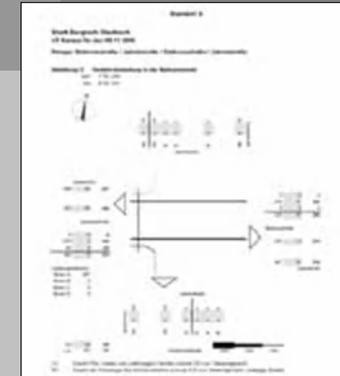
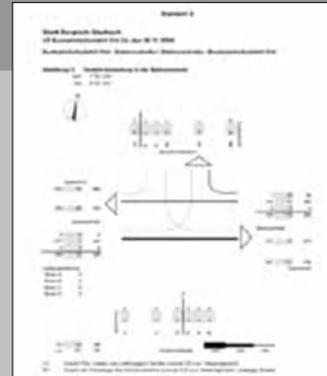
# Auswertung / Analyse

## Standort 1

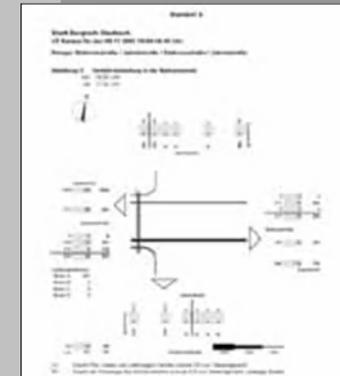
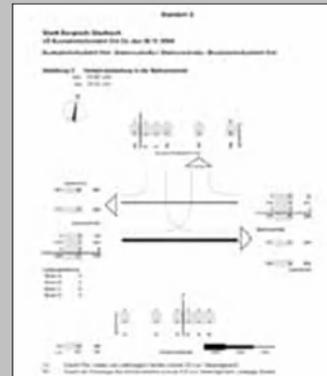
## Standort 2

## Standort 3

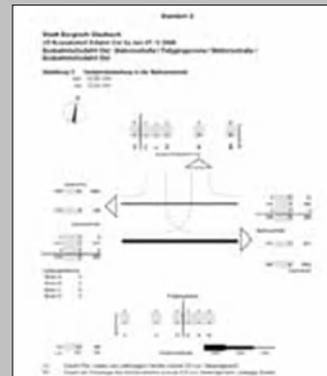
**Zählung 1**  
Do 05.11.2009  
Spitze 9:00-10:00



**Zählung 1**  
Do 05.11.2009  
Spitze 16:30-17:30



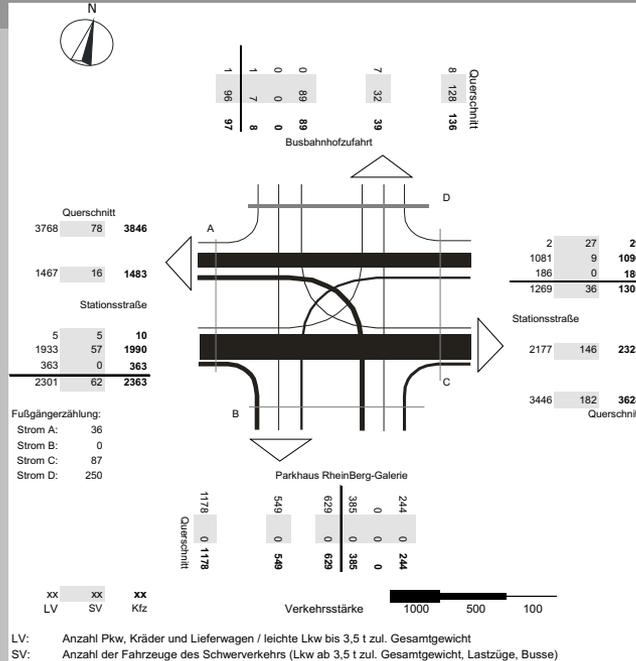
**Zählung 2**  
Sa 07.11.2009  
Spitze 12:00-13:00



# Auswertung / Analyse - Fließender Verkehr

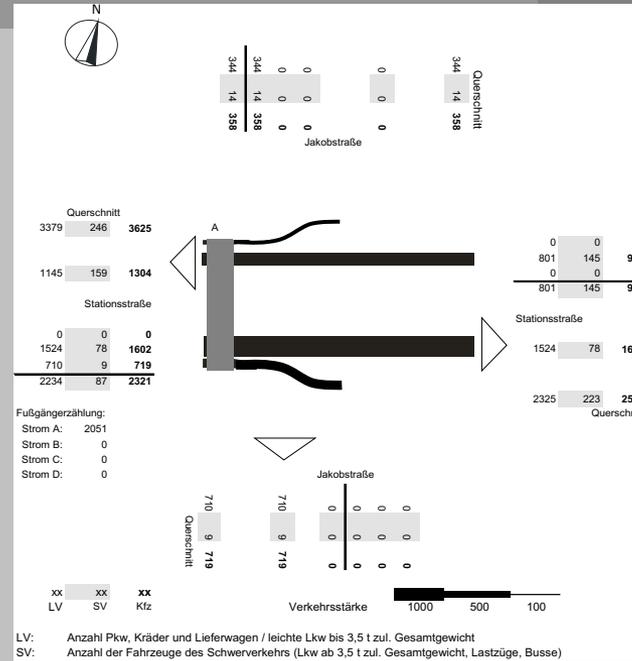
Donnerstag 05.11.2009, 15:00 – 19:00

## Minikreisel



Stundengruppe 15:00-19:00 Uhr: 4.394 Kfz  
Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr: 1.173 Kfz/h  
Tagesbelastung etwa 12.000 Kfz

## Rampe



Stundengruppe 15:00-19:00 Uhr: 3.625 Kfz  
Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr: 930 Kfz/h

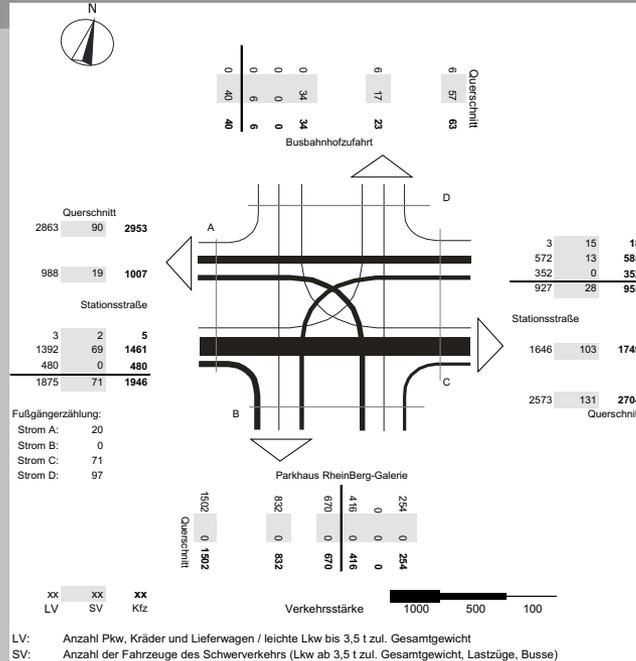
⇒ es zeigt sich eine hohe Asymmetrie auf den beiden Hauptrichtungen

⇒ der Knoten Minikreisel ist wegen des starken Parkverkehrs in und aus Richtung Kreisell Driescher Kreuz stärker belastet als der Knoten an der Rampe

# Auswertung / Analyse - Fließender Verkehr

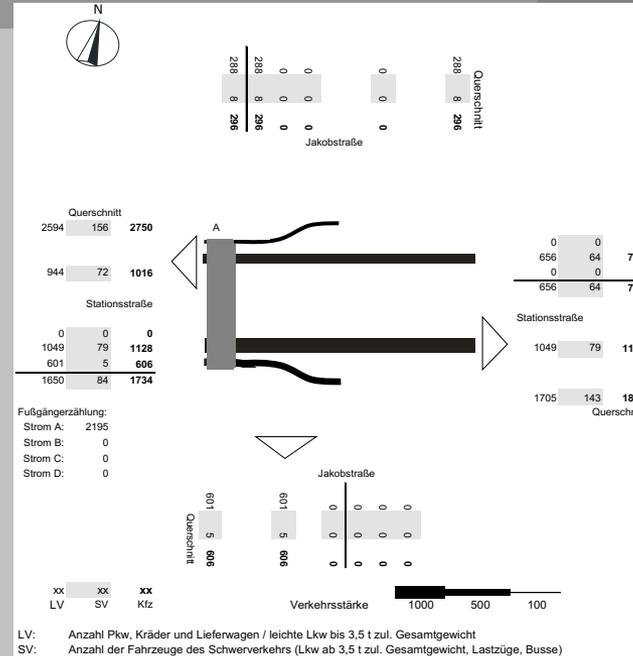
Samstag 07.11.2009, 10:00 – 13:00

## Minikreisel



Stundengruppe 10:00-13:00 Uhr: 3.611 Kfz  
 Spitzenstunde 12:00-13:00 Uhr: 1.350 Kfz/h

## Rampe

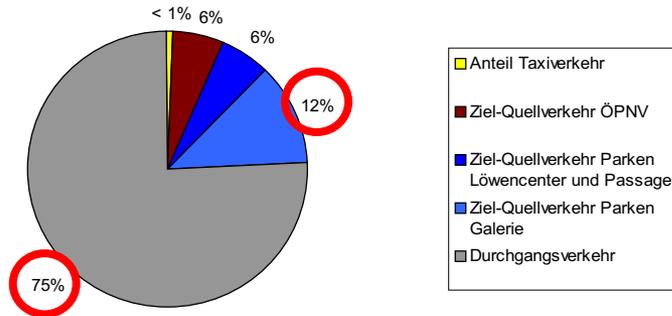


Stundengruppe 10:00-13:00 Uhr: 2.750 Kfz  
 Spitzenstunde 12:00-13:00 Uhr: 1.035 Kfz/h

- ➔ auch samstags ist der Minikreisel durch den Parkverkehr in und aus Richtung Kreisler Driescher Kreuz am stärksten belastet
- ➔ wiederum zeigt sich eine Asymmetrie der Hauptrichtungen
- ➔ Samstag vormittag sehr ähnliche Belastung wie Donnerstag nachmittag

# Auswertung / Analyse - Fließender Verkehr

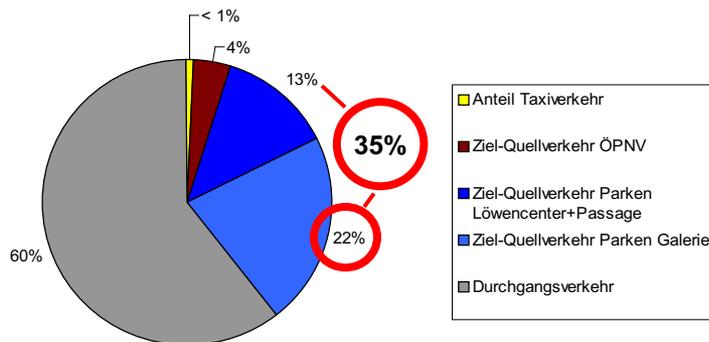
Durchschnittlicher Ziel-/Quellverkehr und Durchgangsverkehr auf der Stationsstraße  
Donnerstag, den 05.11.2009 15:00-19:00 Uhr



⇒ der Durchgangsverkehr ist mit 75% donnerstags am höchsten

⇒ der Ziel-/Quellverkehr Parken ist samstags mit 35% am höchsten

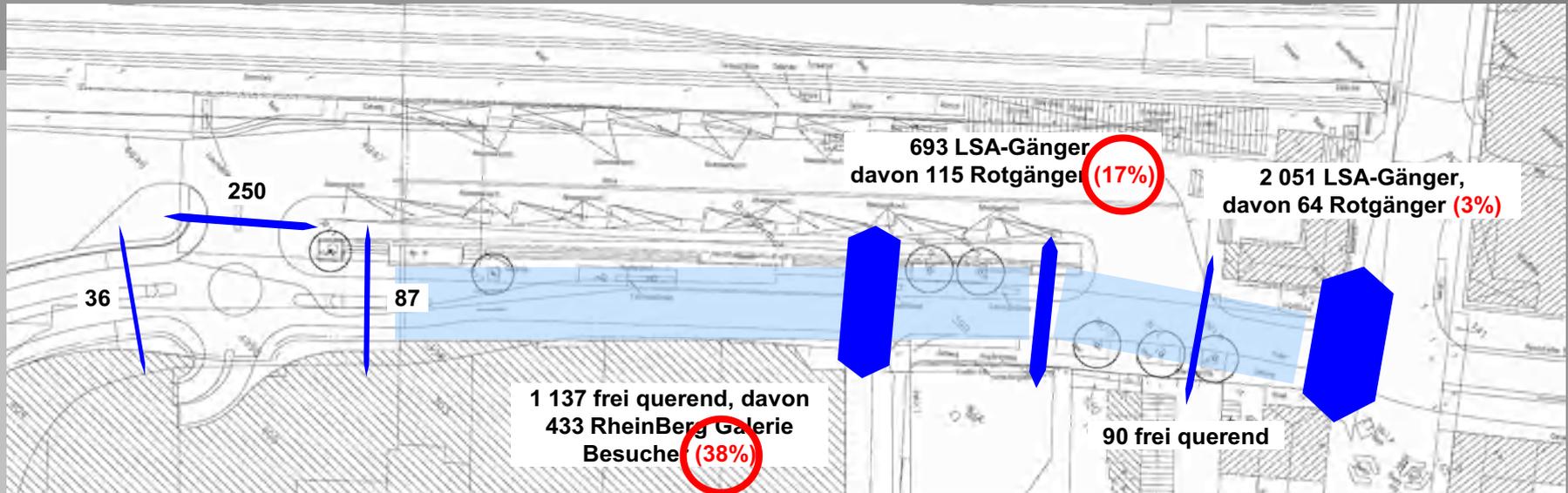
Durchschnittlicher Ziel-/Quellverkehr und Durchgangsverkehr auf der Stationsstraße  
Samstag, den 07.11.2009 10:00-13:00 Uhr



⇒ zu jeder Zeit wird die Parkierungsanlage RheinBerg Galerie am stärksten frequentiert

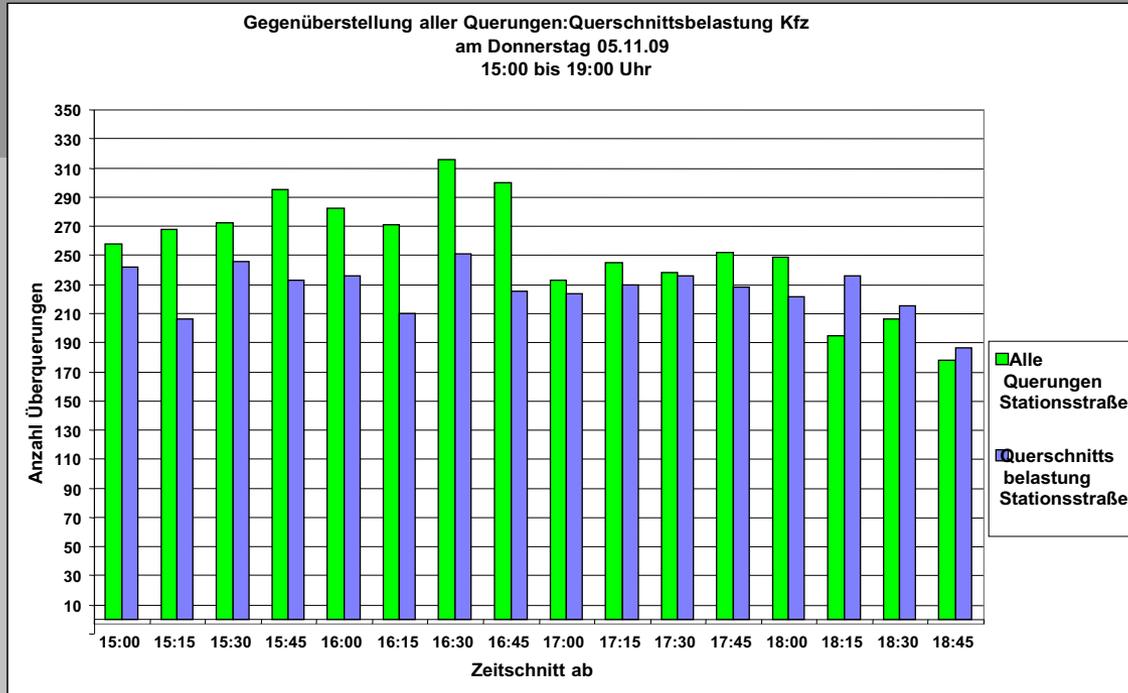
# Auswertung / Analyse - Fußgänger

Donnerstag 05.11.2009, 15:00 – 19:00



- ⇒ bereits heute wird die Stationsstraße von fast 40% aller Fußgänger „frei“ gequert
- ⇒ und das in den Spitzenstunden
- ⇒ der Rotläuferanteil ist sehr hoch
- ⇒ der Kundenanteil von S-Bahn zur Galerie ist hoch (433 / 38%)
- ⇒ im gleichen Zeitabschnitt fahren 549 Pkw in die RheinBerg Galerie (!)

# Auswertung / Analyse - Fußgänger



⇒ im Schnitt laufen etwa genauso viele Fußgänger über die Stationsstraße, wie Kfz auf ihr fahren

⇒ Prioritätenverteilung muss überdacht und berücksichtigt werden

# Auswertung / Analyse - Parken

## Parkhäuser

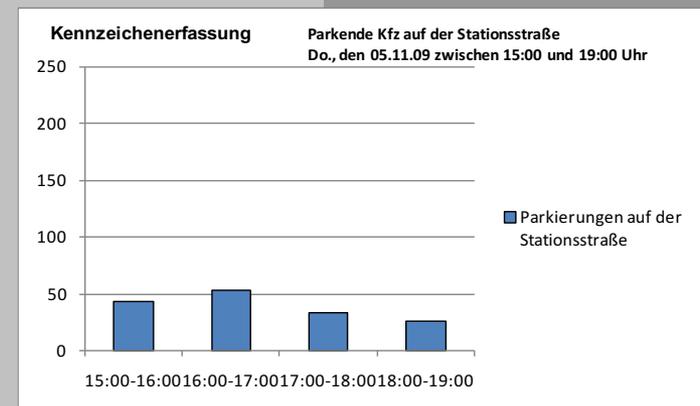
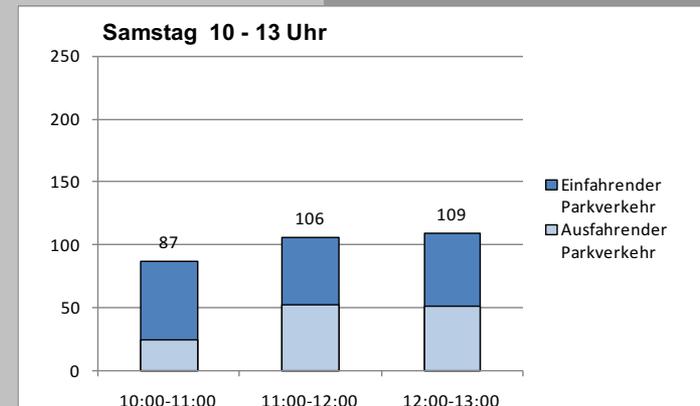
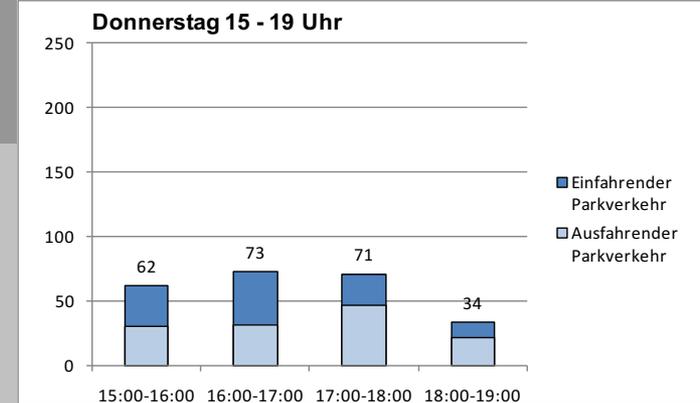


## Straßenraum



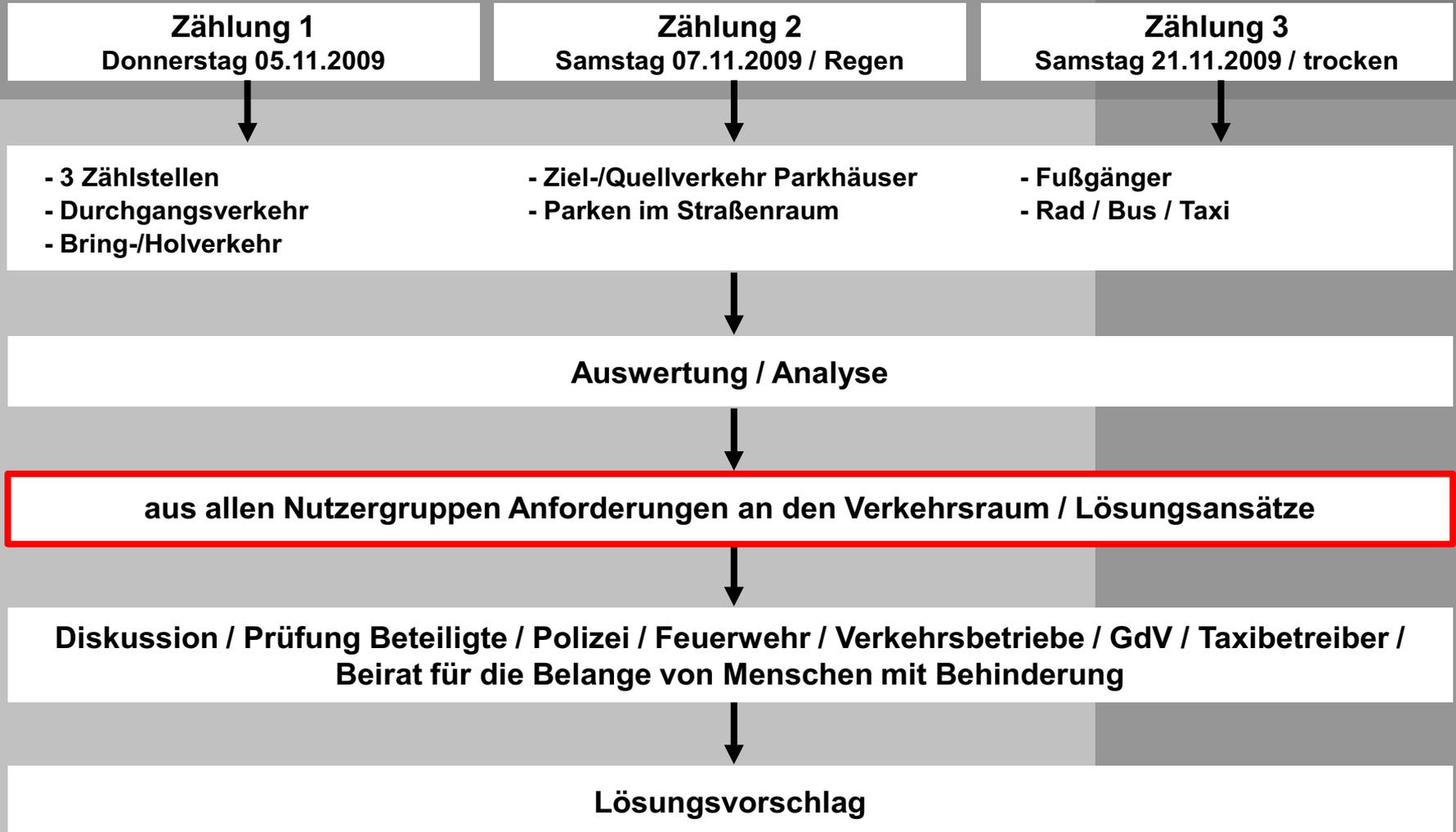
⇒ Annahme Parkhäuser gut

⇒ im Straßenraum viel Bring-/Holverkehr

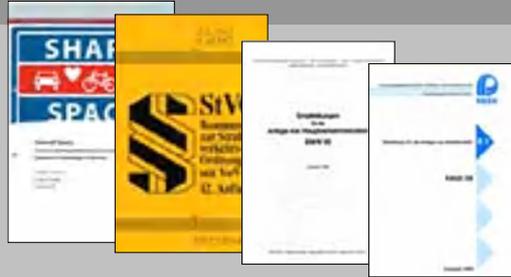


- ⇒ die Tagesbelastung des fließenden Verkehrs liegt bei ca. 12 000 Kfz / Tag
- ⇒ für den Kfz-Verkehr erfüllt die Stationsstraße eine Verbindungsfunktion und eine Erschließungsfunktion
- ⇒ der Durchgangsverkehrsanteil (Verbindungsfunktion) ist mit ca. 60% bis 75% recht hoch
- ⇒ eine Entlastung vom Kfz-Durchgangsverkehr ist wünschenswert und möglich
- ⇒ extrem hoher Anteil an Fußgängerquerverkehr
- ⇒ im Zeitfenster Donnerstag 15:00-19:00 → 4 394 Kfz und 4 094 querende Fußgänger
- ⇒ im Zeitfenster Samstag 10:00-13:00 → 3 627 Kfz und 3 983 (!) querende Fußgänger
- ⇒ Fußgängerquerverkehr heute bereits etwa 40% „frei und flächig“
- ⇒ der Ziel- und Quellverkehr zu den Parkieranlagen macht an Samstagen mehr als ein Drittel der Kfz-Verkehrsbelastung aus, die Orientierung liegt eindeutig zum Kreisel Driescher Kreuz

# Untersuchungsverlauf



Ansatz 1 →



... selbst nachsehen

Ansatz 2 →



... abgucken

→ beides gemacht

## Heutige Verkehrsflächen und ihre Funktionen im Überblick



- ⇒ im Bereich der Stationsstraße überlagern sich die verkehrlichen Anforderungen auf engem Raum
- ⇒ Bahnhof, Busbahnhof, Taxistand, Bring-/Holverkehr, Kfz-Ziel- und Durchgangsverkehr sowie Fußgänger und Radfahrer müssen auf engem Raum miteinander auskommen
- ⇒ besondere aber nicht unübliche Situation

... und gebaute Beispiele

Statistik der Deutschen Verkehrsgesellschaft e.V. 39

## Deutschland, Duisburg, Opernplatz



| Unfallkategorie  | U (GT) | U (SV) | U (LV) | U (S) | Gesamt |
|------------------|--------|--------|--------|-------|--------|
| Zeitraum         |        |        |        |       |        |
| 2003 - 2006      | 0      | 1      | 1      | 15    | 17     |
| 02/2007 - 7/2009 | 0      | 0      | 4      | 5     | 9      |
| UKD vorher       |        |        |        |       | 37     |
| UKD nachher      |        |        |        |       | 90     |



**Gestaltung mit Mittelstreifen**



7 km/h  
19.700 Kfz/Tag  
Mittelstreifen  
Taktile Elemente teilweise  
**Verkehrssicherheit keine Aussage**

Unfallforschung  
der Verkehrsgesellschaft  
**GDV**

Statistik der Deutschen Verkehrsgesellschaft e.V. 44

## Schweiz, Biel, Zentralplatz



| Unfallkategorie   | U (GT) | U (SV/LV) | U (S) | Gesamt |
|-------------------|--------|-----------|-------|--------|
| Zeitraum          |        |           |       |        |
| 2/1996 - 6/2001   | 0      | 6         | 4     | 10     |
| 12/2002 - 11/2007 | 0      | 5         | 9     | 14     |
| UKD vorher        |        |           |       | 88     |
| UKD nachher       |        |           |       | 79     |



**Weiche Separation der Geh- und Fahrlächen  
mit taktile erfassbaren Aufmerksamkeitsstreifen**



20 km/h  
12.000 Kfz/Tag  
Taktile Elemente teilweise  
**Verkehrssicherheit unverändert**

Unfallforschung  
der Verkehrsgesellschaft  
**GDV**



➡ besondere aber nicht unübliche Situation

Deutsches Institut für Fernstudien (DIPF)

## Deutschland, Duisburg, Opernplatz

| Unfallkategorie | U (GT) | U (SV) | U (LV) | U (S) | Gesamt |
|-----------------|--------|--------|--------|-------|--------|
| Zertraut        |        |        |        |       |        |
| 2003 - 2006     | 0      | 1      | 1      | 15    | 17     |
| 02/07 - 7/2009  | 0      | 0      | 4      | 5     | 9      |
| UKD vorher      |        |        |        |       | 37     |
| UKD nachher     |        |        |        |       | 90     |

**Gestaltung mit Mittelstreifen**

7 km/h  
19.700 Kz/Tag  
Mittelstreifen  
Taktile Elemente teilweise  
Verkehrssicherheit keine Aussage

Deutsches Institut für Fernstudien (DIPF)

## Schweiz, Biel, Zentralplatz

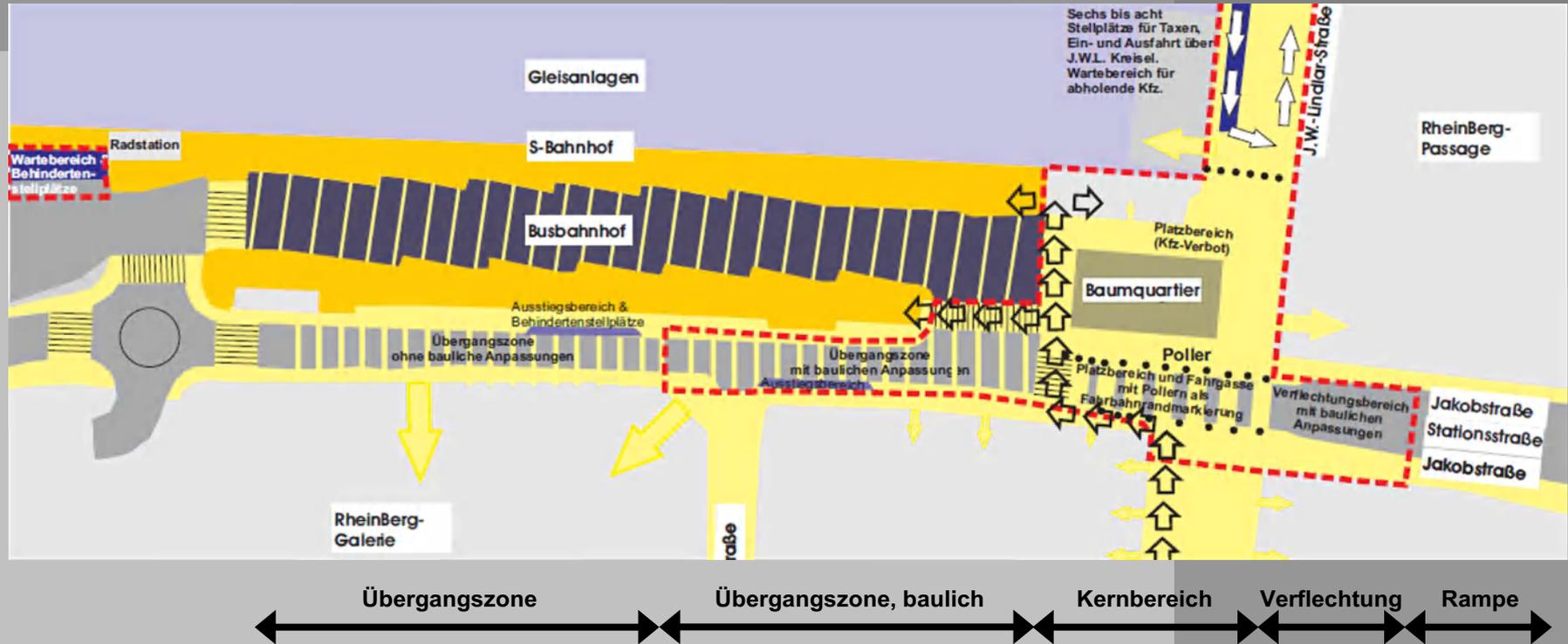
| Unfallkategorie   | U (GT) | U (SV) / U (LV) | U (S) | Gesamt |
|-------------------|--------|-----------------|-------|--------|
| Zertraut          |        |                 |       |        |
| 7/1996 - 6/2001   | 0      | 6               | 4     | 10     |
| 02/2002 - 11/2007 | 0      | 5               | 6     | 11     |
| UKD vorher        |        |                 |       | 88     |
| UKD nachher       |        |                 |       | 79     |

**Weiche Separation der Geh- und Fahrflächen mit taktile erfassbaren Aufmerksamkeitsstreifen**

20 km/h  
12.000 Kz/Tag  
Taktile Elemente teilweise  
Verkehrssicherheit unverändert



## Künftige Zonierung der Stationsstraße



- ⇒ durch die vorgeschlagenen Maßnahmen ergibt sich künftig eine Zonierung der Stationsstraße
- ⇒ der eigentliche Kernbereich mit der überfahrbaren Platzfläche wird durch eine Zonierung eingeleitet
- ⇒ Wettbewerbsergebnis lässt sich gestalterisch integrieren

# Anforderungen / Lösungsansätze



⇒ aus dem Wettbewerb erfolgt eine einheitliche Gestaltung des Kernbereiches



# Anforderungen / Lösungsansätze



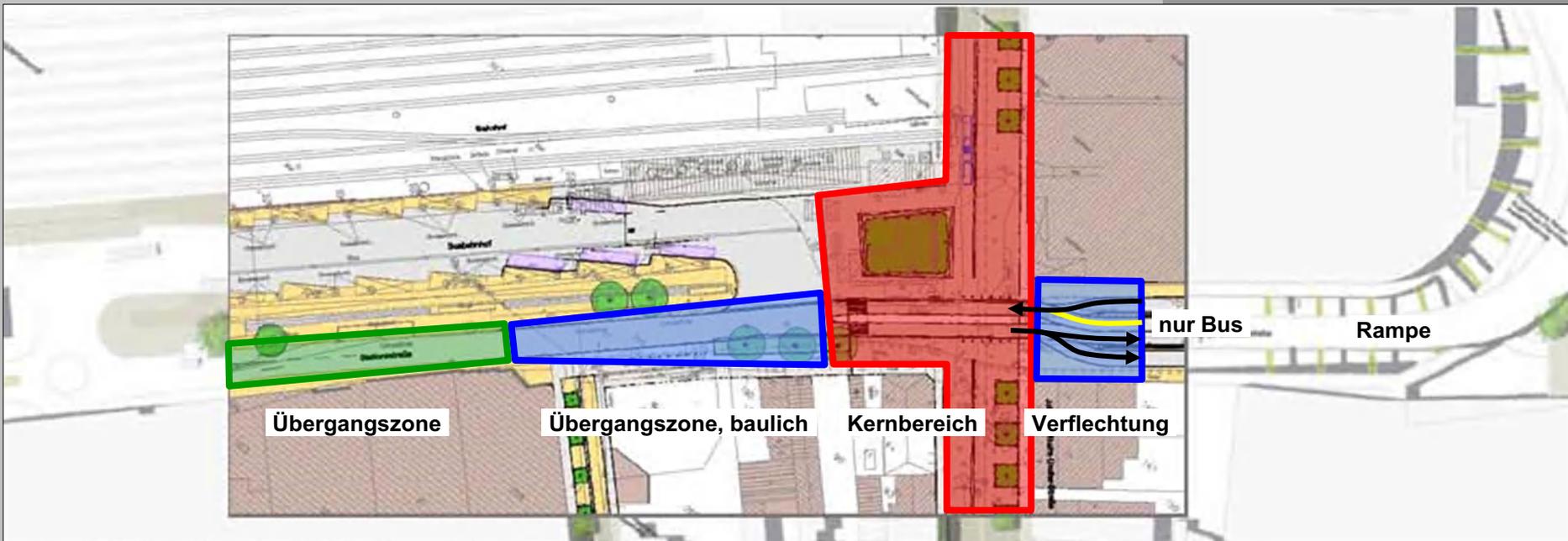
- ⇒ die Fußgänger erhalten „gesicherte“
- ⇒ und „freie“ Querungsmöglichkeiten



# Anforderungen / Lösungsansätze



- ⇒ Sicht aufeinander ist elementare Randbedingung
- ⇒ Zielgeschwindigkeit Kfz < 20 km/h
- ⇒ Zonierung wichtig
- ⇒ Kfz Rampe runter über JWL-Kreisel



# Anforderungen / Lösungsansätze

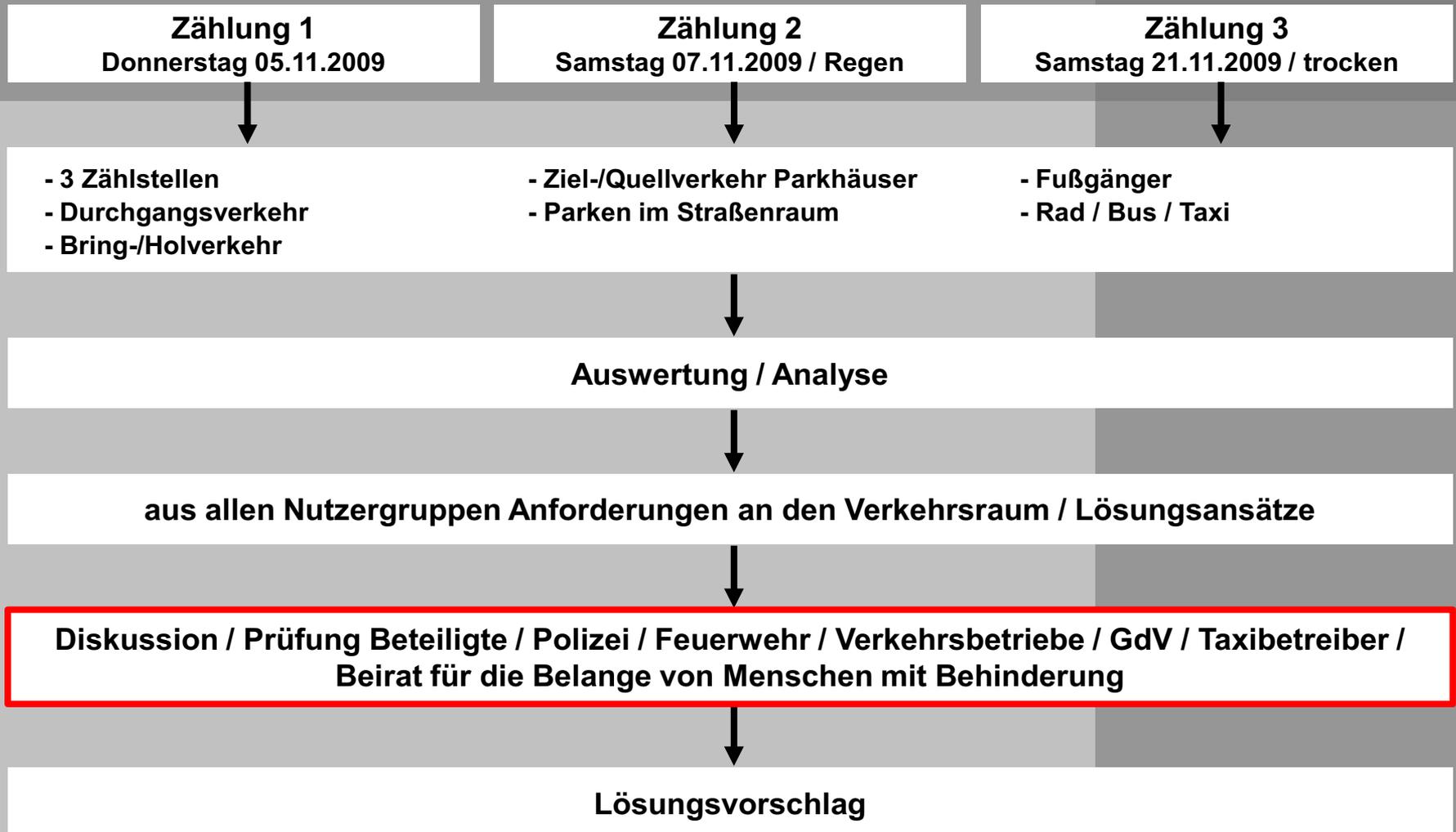


- ⇒ Taxen haben 6-8 Haltepositionen in der JWL-Straße
- ⇒ zusätzlich westlich Kreisel
- ⇒ Hol-/Bringverkehr am JWL-Kreisel und in Stationsstraße





# Untersuchungsverlauf



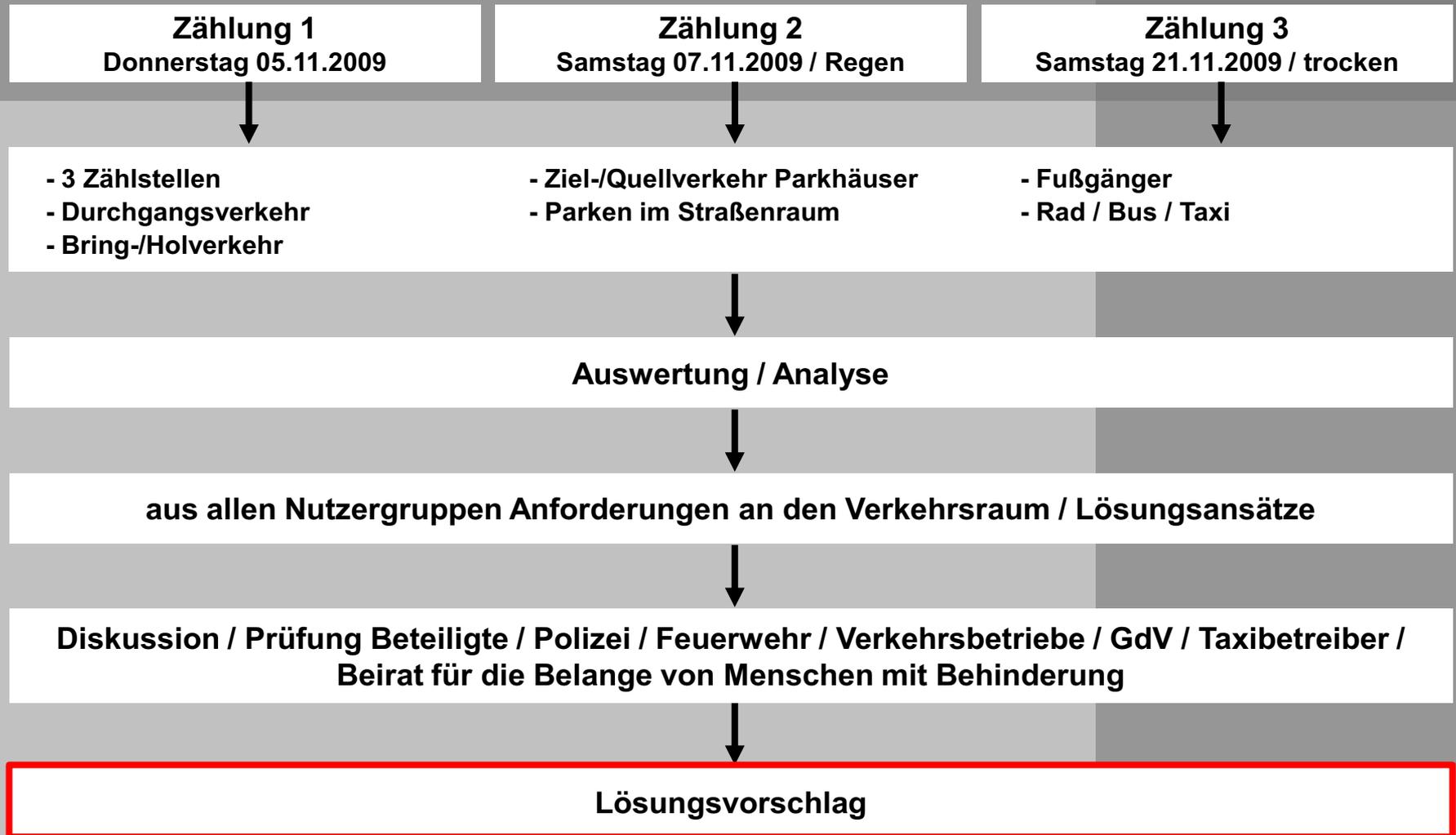
⇒ Polizei  
⇒ Feuerwehr  
⇒ Verkehrsbetriebe  
⇒ GdV  
⇒ Taxibetreiber  
⇒ Beirat für die Belange von Menschen mit Behinderung

## Stellungnahmen zu:

- Zonierung
- Verkehrsregelung
- Rampe
- Querung Zentralbereich
- Barrierefreie Querung
- Taxiverkehr

⇒ Anregungen geliefert  
⇒ z.T. Bedenken geäußert / keine Bedenken geäußert / begrüßt / zugestimmt  
⇒ Bedenken konnten z.T. zerstreut werden  
⇒ die Anregungen werden, soweit machbar, berücksichtigt  
⇒ größtenteils besteht Einverständnis

# Untersuchungsverlauf



# Lösungsvorschlag



**Vielen Dank !**