

Anlage 02 zur Vorlage 0561/2023

Kurzbeschreibung der Varianten für Szenario 1 – Maßnahmen innerhalb der bestehenden Verkehrsflächen:

1-1:

Die Variante 1-1 zeigt mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsflächen für den Fußverkehr und Radverkehr sowie Anpassungen der Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs. Besonders die stark beengte Gehwegfläche an der nordöstlichen Ecke wird behoben. Die Verkehrsqualität des Kfz-Verkehrs sinkt aufgrund der Engstelle von aktuell B auf C und E in der Morgen- und Abendspitze.

- Aufweitung der Gehwegfläche auf der Nordseite (Ecke Waatsack)
- Einrichtung einer Engstelle mit folgenden Funktionen: Aufstellfläche für linksabbiegenden Radverkehr in die Odenthaler Straße, Verbreiterung der Aufstellfläche vor der Fußgängerfurt und Reduzierung der Querungslänge für den Fußverkehr. Die Engstelle wird in die Signalisierung des Knotenpunktes einbezogen.
- Vorgezogene Aufstellfläche für den Radverkehr an der östlichen Zufahrt inklusive Hinführung über einen Schutzstreifen
- Rad-Piktogramme an allen Knotenpunktarmen beidseitig der Fahrbahn

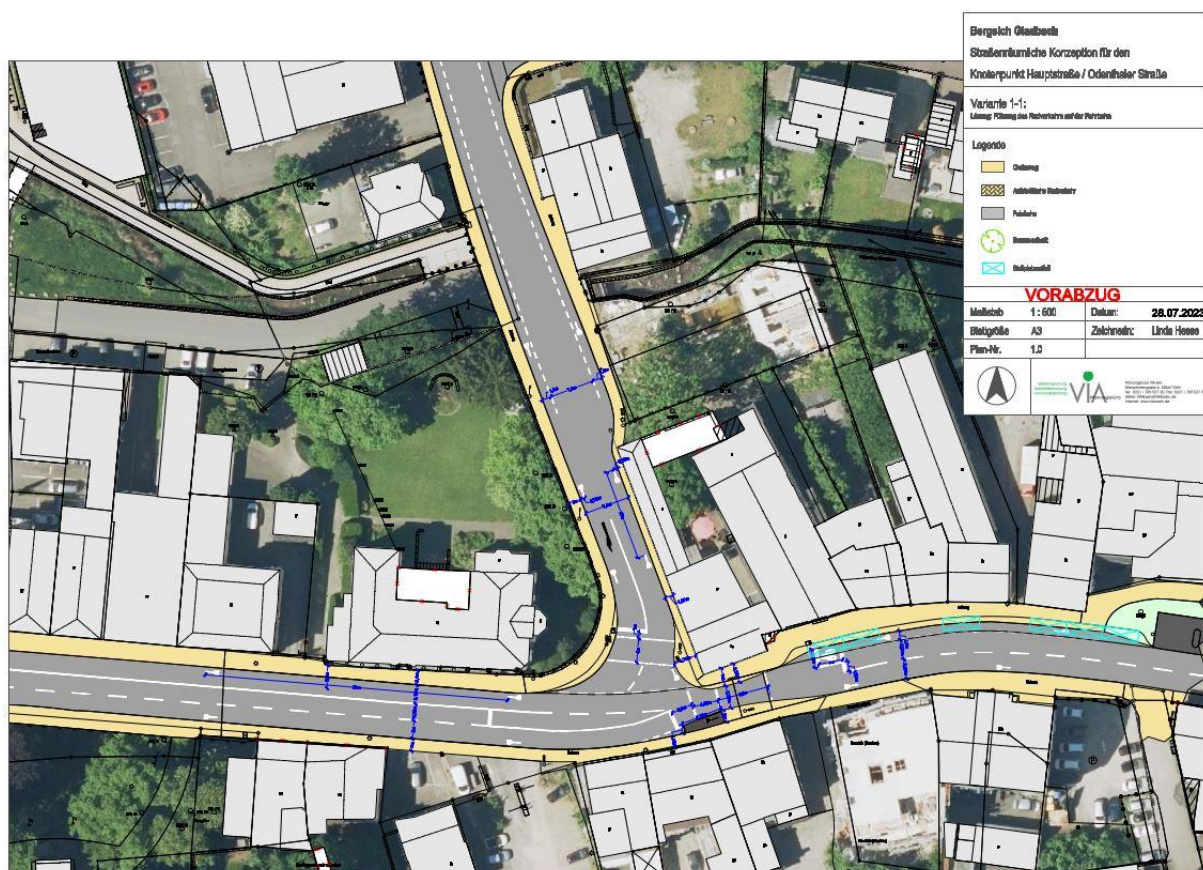


Abbildung 1: Variante 1-1

1-2:

Die Variante 1-2 nimmt die nach aktuellen Richtlinien fehlende Fußverkehrsfurt am westlichen Knotenpunktarm auf. Auch die Aufweitung des Gehwegs an der nordöstlichen Ecke ist enthalten. Die Verkehrsführung am Knotenpunkt bleibt grundsätzlich unverändert. Aufgrund der zusätzlichen Fußverkehrsfurt reduziert sich die Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr von B auf E in den Spitzenstunden morgens und abends.

- Zusätzliche Fußgängerfurt am westlichen Knotenpunktarm
- Aufweitung der Gehwegfläche auf der Nordseite (Waatsack)
- Vorgezogene Aufstellfläche für den Radverkehr an der östlichen Zufahrt inklusive Hinführung über einen Schutzstreifen
- Rad-Piktogramme an allen Knotenpunktarmen beidseitig der Fahrbahn

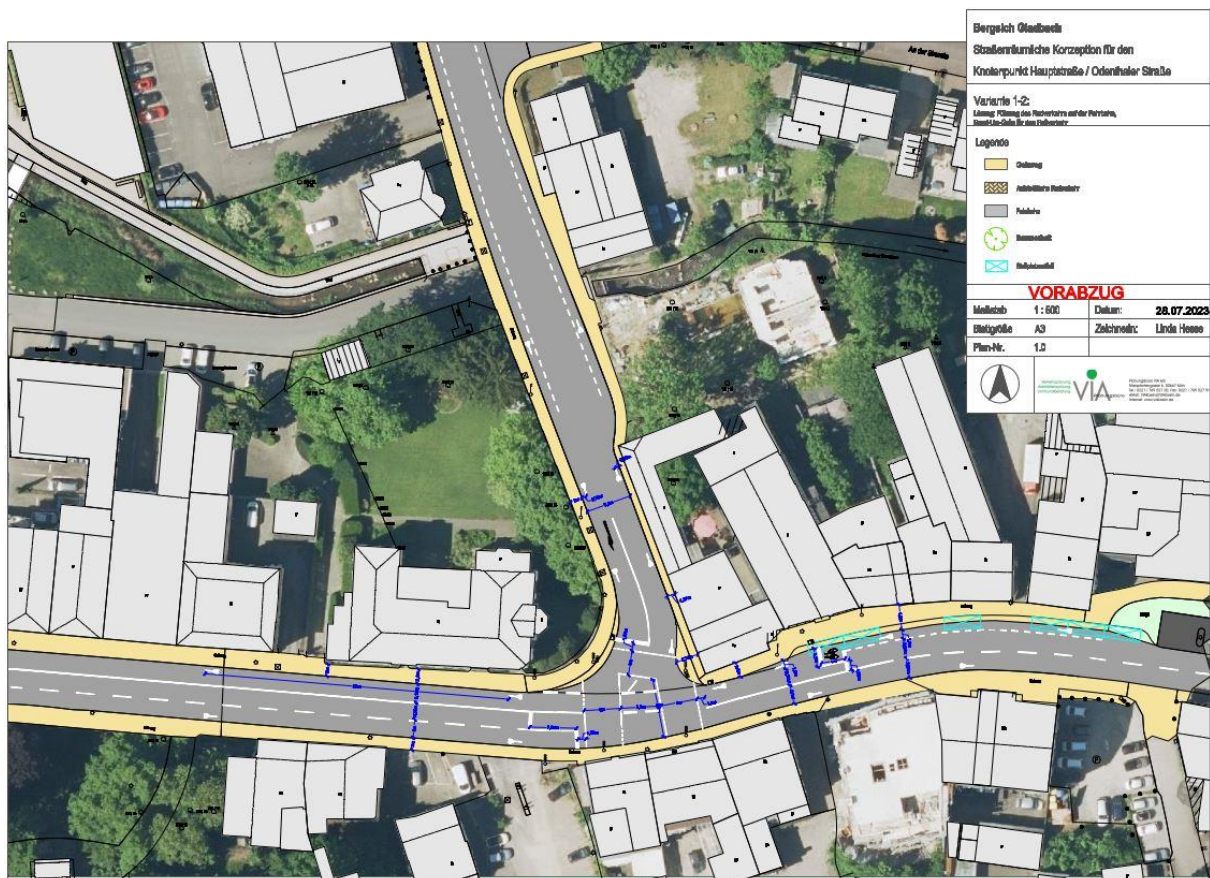


Abbildung 2: Variante 1.2

Kurzbeschreibungen der Varianten für Szenario 2 – Maßnahmen unter Voraussetzung der Flächenerweiterung nach Süden:

Alle Varianten aus Szenario 2 enthalten die in Szenario 1 geplante Aufweitung der Gehwegfläche auf der Nordseite sowie die Maßnahmen für den Radverkehr – vorgezogene Aufstellfläche und Schutzstreifen von Osten kommend sowie Rad-Piktogramme an allen Knotenpunktarmen.

3-1:

In dieser Variante wird der Radverkehr durchgehend auf Fahrbahnniveau geführt. Im Bereich des Knotenpunktes wird ein zusätzlicher Aufstellbereich für indirektes Linksabbiegen in die Odenthaler Straße eingerichtet. Vor- und nach dem Knotenpunkt wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Der Gehweg auf der Südseite wird mit durchgehend mind. 2,50m regelkonform ausgebaut. Die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität des Kfz- Verkehrs bleibt gegenüber der Bestandssituation unberührt (Stufe B).

- Aufweitung der Verkehrsflächen nach Süden
- Markierung Radverkehrsführung im Knotenpunkt inklusive Aufstellfläche für indirektes Linksabbiegen
- Aufweitung der Gehwegfläche auf der Nordseite (Ecke Waatsack)
- Vorgezogene Aufstellfläche für den Radverkehr an der östlichen Zufahrt inklusive Hinführung über einen Schutzstreifen
- Rad-Piktogramme an allen Knotenpunktarmen beidseitig der Fahrbahn

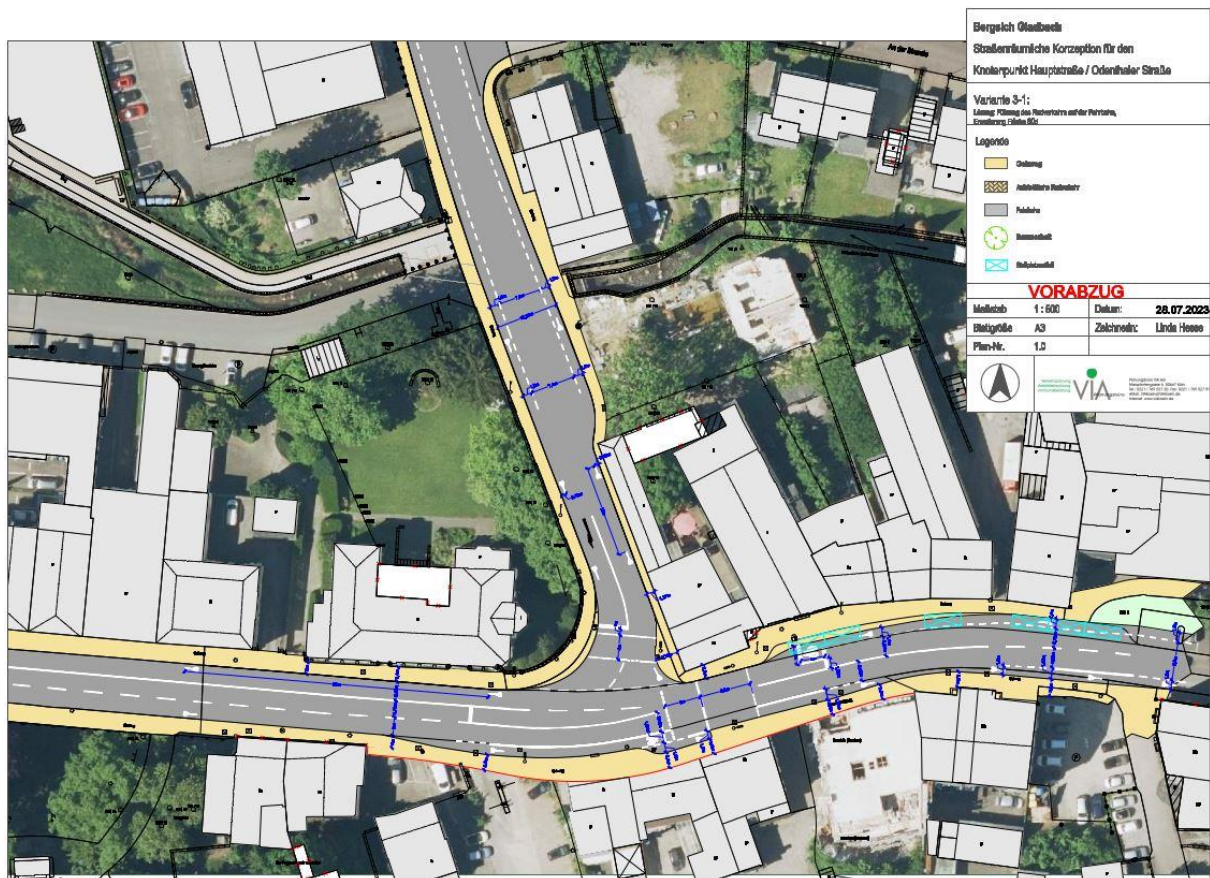


Abbildung 3: Variante 3-1

3-2a:

Diese Variante nutzt die minimal erforderliche Flächenerweiterung nach Süden. Hier wird der Radverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg entlang dem Knotenpunkt geführt. Der Radverkehr erhält eine Aufstellfläche zum indirekten Linksabbiegen in die Odenthaler Straße. Die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität des Kfz- Verkehrs bleibt gegenüber der Bestandssituation unberührt (Stufe B).

- Aufweitung der Verkehrsflächen nach Süden
- Einrichtung eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Südseite
- Aufweitung der Gehwegfläche auf der Nordseite (Ecke Waatsack)
- Vorgezogene Aufstellfläche für den Radverkehr an der östlichen Zufahrt inklusive Hinführung über einen Schutzstreifen
- Rad-Piktogramme an allen Knotenpunktarmen beidseitig der Fahrbahn

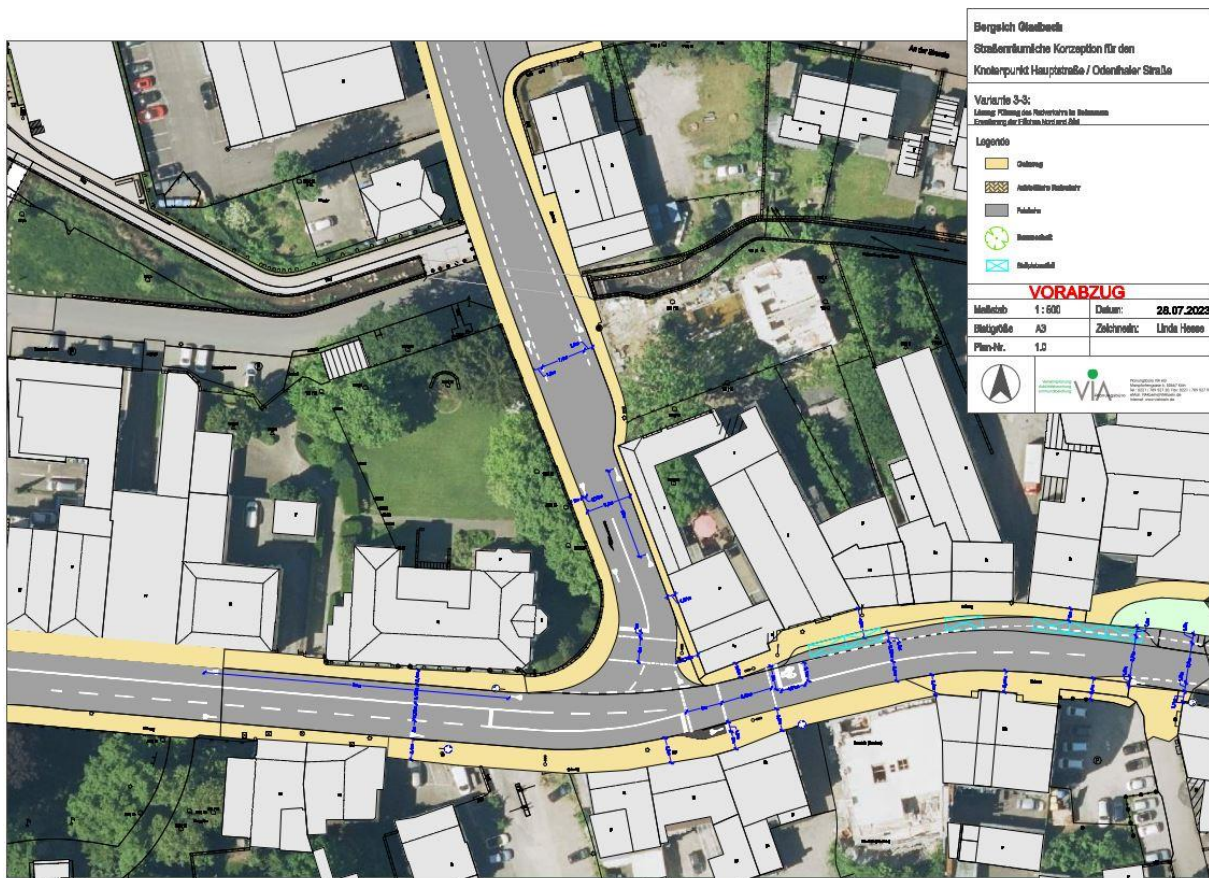


Abbildung 4: Variante 3.2a

3-2b:

Diese Variante nutzt die maximale Flächenerweiterung nach Süden. Der Radverkehr wird auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg entlang dem Knotenpunkt geführt. Der Radverkehr erhält eine Aufstellfläche zum indirekten Linksabbiegen in die Odenthaler Straße. Die neben der Mindestbreite des gemeinsamen Geh- und Radwegs zusätzlich verbleibende Fläche kann flexibel genutzt werden. Im Beispiel ist eine Begrünung enthalten. Möglich ist auch die Erweiterung der Gehwegfläche, Nutzung von Anliegern oder Installation von Fahrradabstellanlagen. Die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität des Kfz- Verkehrs bleibt gegenüber der Bestandssituation unberührt (Stufe B).

- Aufweitung der Verkehrsflächen nach Süden
- Einrichtung eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Südseite
- Zusätzlich flexibel nutzbare Fläche am südlichen Gehweg
- Aufweitung der Gehwegfläche auf der Nordseite (Ecke Waatsack)
- Vorgezogene Aufstellfläche für den Radverkehr an der östlichen Zufahrt inklusive Hinführung über einen Schutzstreifen
- Rad-Piktogramme an allen Knotenpunktarmen beidseitig der Fahrbahn

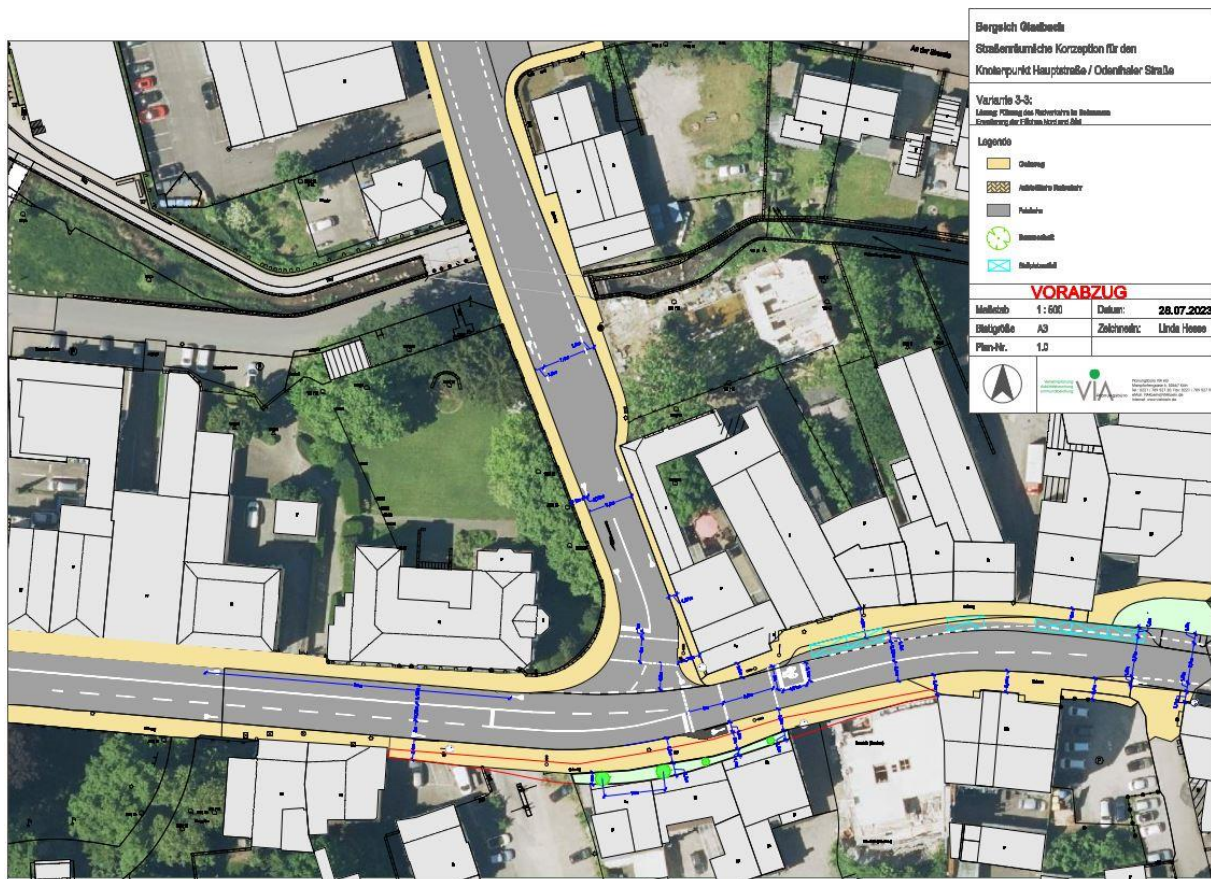


Abbildung 5: Variante 3.2b

Weitere Hinweise zum Verkehrsgutachten:

Bushaltestelle:

Im Gutachten wird auf das Defizit einer fehlenden Bushaltestelle eingegangen. Wie auf Seite 31 und 32 beschrieben wird, ist die Versorgungslücke zwischen dem Knotenpunkt Odenthaler Straße mit den dort umliegenden Haltestellen und der Haltestelle Sonnenweg mit etwa 700m sehr groß. Es wird daher empfohlen, in diesem Bereich eine zusätzliche Haltestelle anzulegen. Da diese sich außerhalb des zu untersuchenden Plangebiets befindet, im nahen Umfeld des Knotenpunktes ist eine Haltestelle nicht realisierbar, wird die Bushaltestelle im Verkehrsgutachten nicht weiter thematisiert. Die Einrichtung einer Bushaltestelle sollte zu gegebener Zeit separat behandelt werden.

Ausfahrt Parkhaus auf die Hauptstraße

Die Ausfahrt des Parkhauses erfolgt künftig auf die Hauptstraße. Hierfür sind Anpassungen an der Einmündung erforderlich. Die notwendige Aufweitung wurde bereits durch Erweiterung der Verkehrsfläche nach Westen vorbereitet. Entsprechende Verkehrsplanungen werden während des Weiteren Planungsprozesses für die Parkhauserweiterung vorgenommen.

Frühere Untersuchungen und Szenarien:

- Linksabbiegespur aus der Odenthaler Straße
In einem früheren Stadium wurde als Variante auch die Erweiterung der Verkehrsflächen nach Westen entlang der Odenthaler Straße in Betracht gezogen. Da hierfür die bestehende Mauer versetzt werden müsste, dies aus Gründen des Denkmalschutzes jedoch nicht möglich ist, wurde diese Variante nicht weiterverfolgt.
- Rechtsabbiegespur in die Odenthaler Straße
Die Erweiterung der Verkehrsflächen in der Hauptstraße wurde in früheren Untersuchungen zur Einrichtung eines Rechtsabbiegers in die Odenthaler Straße vorgeschlagen. Nach aktuellen Richtlinien und in Hinblick auf heutige Anforderungen an Verkehrsräume, sind die neuen Flächen möglichst der Nahmobilität zuzuordnen. Durch die in den Planungsvarianten vorgeschlagenen Maßnahmen wird die Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr überhaupt erst auf das Mindestmaß ausgebaut. Für die städtebauliche Entwicklung des Areals „Alte Feuerwache“ bietet die bessere Anbindung des Rad- und Fußverkehrs außerdem mehr Vorteile als der für die direkte Erschließung nicht relevante Rechtsabbieger in die Odenthaler Straße.