Anlage 1 zur Beschlussvorlage 0653/2025

Ferdinand-Stucker-Straße, Erläuterung der Varianten

Inhaltsübersicht:

Variante 1 – Abschnitt Süd	S. 2
Variante 1 – Abschnitt Nord	S. 4
Variante 2 – Abschnitt Süd	S. 6
Variante 2 – Abschnitt Nord	S. 7
Variante 3 – Abschnitt Süd	S. 9
Variante 3- Abschnitt Nord	S. 10
Variante 3.1 – Abschnitt Süd	S. 12
Variante 3.1 – Abschnitt Nord	S. 13

Variante 1 – Abschnitt Süd

Lageplan: Anlage 2a

Die Planung fokussiert sich auf die Herstellung sicherer und ausreichend breiter Fußverkehrsflächen sowie die Erhaltung des Baumes vor Haus Nr. 31.

Der Einmündungsbereich zur Kaule kann durch leicht veränderte Radien und Bordführungen in Hinblick auf eine sichere Querung und Sichtbeziehungen optimiert werden. Die Gehwege und somit die Aufstellflächen werden damit größer, die zu überquerende Fahrbahn schmaler. Kinder können sich so besser orientieren, werden besser gesehen und benötigen weniger Zeit, um die Fahrbahn zu überqueren. Zudem können sich die Abbiegegeschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge reduzieren. Die Querungsbereiche können mit barrierefreien Elementen und differenzierten bordhöhen (0cm und 6cm) für alle Nutzergruppen sicher und komfortabel gestaltet werden.

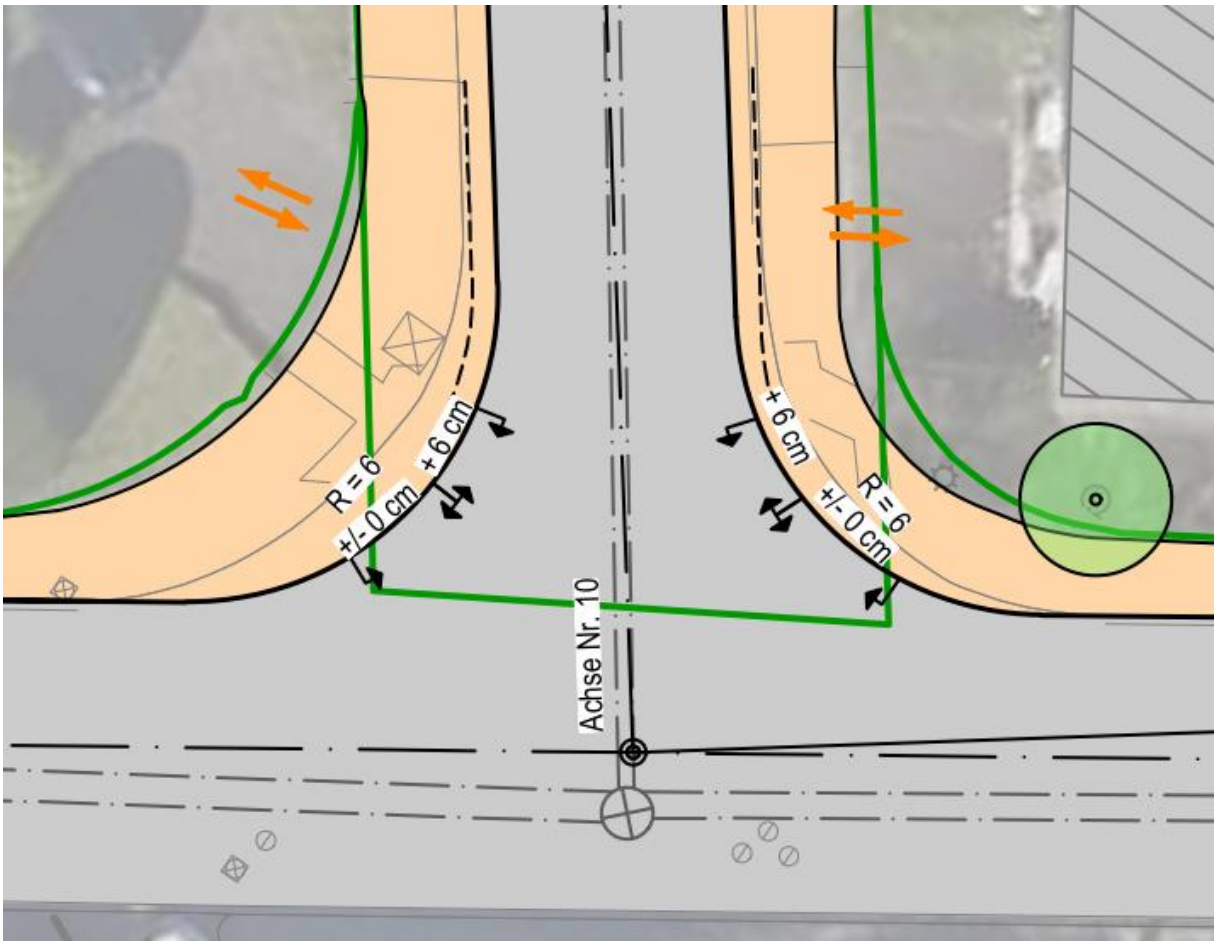


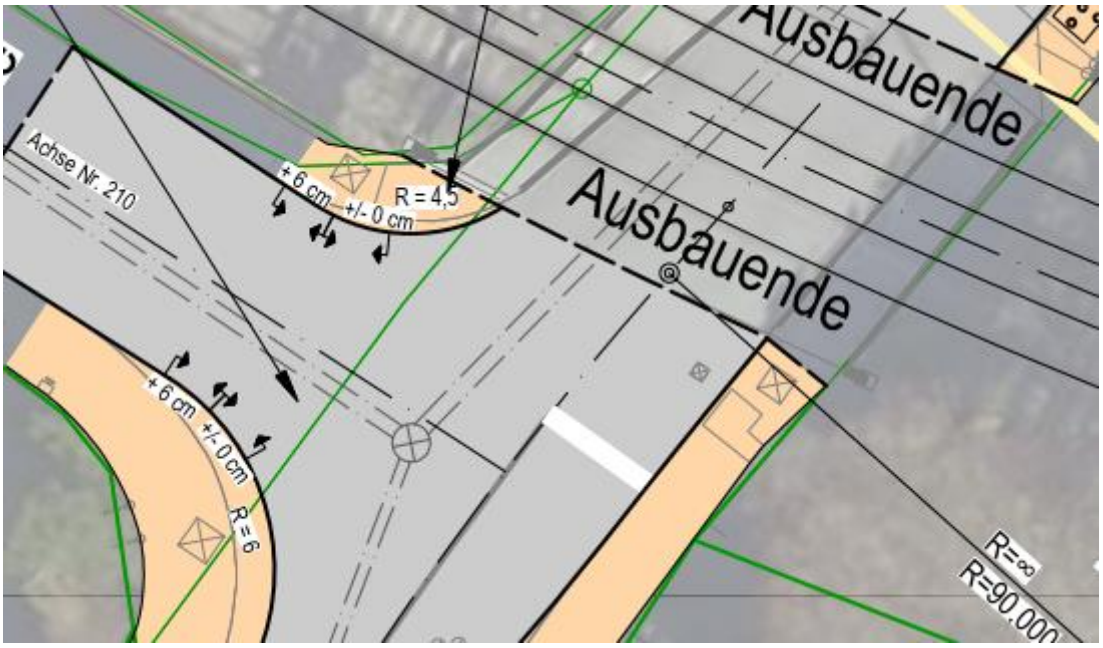
Abbildung 1: Einmündungsbereich Ferdinand-Stucker-Straße/ Handstraße. aus Lageplan 1, Variante 1 (Anlage 2a)

Die Gehwege entlang der Strecke können gegenüber dem Bestand verbreitert werden um das erforderliche Regelmaß von 2,50m möglichst durchgehend zu gewährleisten. Dieses Maß stellt neben den erforderlichen Begegnungsflächen auch einen ausreichenden Sicherheitsabstand zur Fahrbahn sicher. Die Fahrbahn würde damit von rund 5,50m auf etwa 4,50 bis 4,60m reduziert. Diese Breite ermöglicht weiterhin den für diesen Abschnitt relevanten Begegnungsverkehr PKW/ PKW und das sichere Begegnen mit dem Radverkehr. Dauerhaftes Parken auf der Fahrbahn wäre damit nicht mehr möglich. Die Restfahrbahnbreite neben parkenden Fahrzeugen wäre zu gering. Zudem stellen parkende Fahrzeuge im Bestand bereits eine Beeinträchtigung der Sicht auf querenden Fußverkehr sowie entgegenkommende Fahrzeuge dar und sollten in diesem Bereich in

Zukunft grundsätzlich vermieden werden. Halten zum Be- und Entladen, Paketlieferungen und ähnliche kurzzeitige Haltevorgänge wären weiterhin möglich. Private Zufahrten werden entsprechend dem Bestand in der Örtlichkeit berücksichtigt.

Abbildung 2: Beispielquerschnitt mit breiteren Gehwegen im Abschnitt Süd, aus Lageplan 1, Variante 1 (Anlage 2a)

Der Einmündungsbereich zur Dariusstraße kann durch Anpassungen der Radien und Gehwegbreiten analog zur Einmündung Kaule optimiert werden. Hier können Aufstellflächen und Sichtbeziehungen verbessert werden. Die Querungsstellen mit barrierefreien Elementen und Bordhöhen können für alle Nutzergruppen die Sicherheit und den Komfort erhöhen. Im Bereich des Bahnübergangs sind keine Anpassungen vorgesehen bzw. müssen in enger Abstimmung mit der KVB erfolgen.



Variante 1 – Abschnitt Nord

Lageplan: Anlage 2b

Diese Variante übernimmt viele Elemente und Gegebenheiten aus dem Bestand. Die Gehwege können in sehr geringem Umfang etwas verbreitert werden um die Fahrbahnbreite durchgehend auf 5,00m zu begrenzen. Der Bestandsquerschnitt der Verkehrsflächen würde in dieser Variante erhalten bleiben. Der Einmündungsbereich zur Johann-Bendel-Straße könnte durch den Einbau von differenzierten Bordhöhen und barrierefreien Elementen optimiert werden.

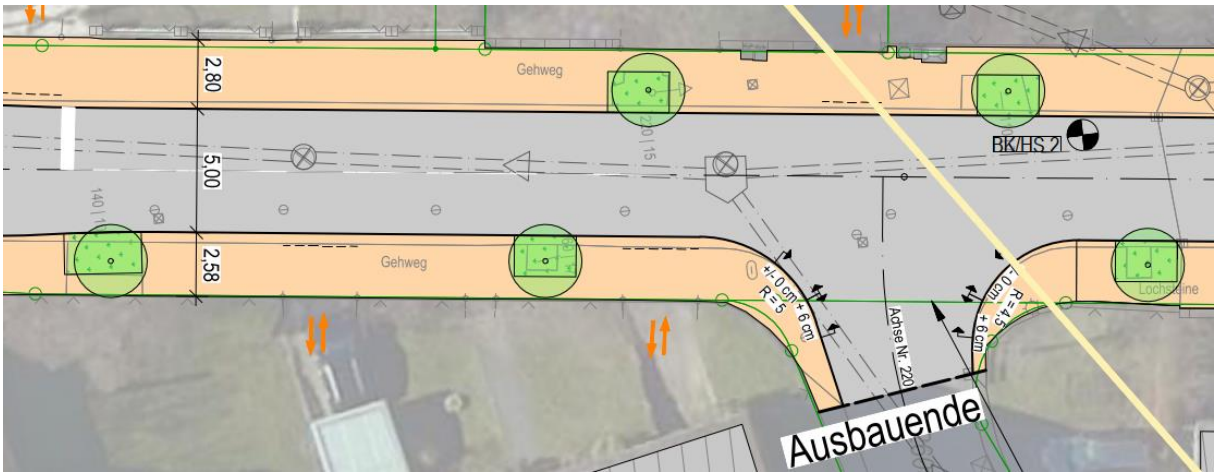


Abbildung 3: Regelquerschnitt im Abschnitt Nord mit Einmündung Johann-Bendel-Straße, aus Lageplan 2, Variante 1 (Anlage 2b)

Die Baumstandorte würden erhalten bleiben, die Baumbeete in geringem Umfang erweitert werden. Die Engstellen in den Gehwegen würden in beide Gehrichtungen erhalten bleiben. Die Parkstände, welche aktuell durch Markierungen gekennzeichnet sind, können durch bauliche Einfassungen – hier in Form von begrünten Inseln – deutlicher hervorgehoben und von der Fahrbahn abgetrennt werden. Damit entstünde auch eine dauerhafte Verschwenkung der Fahrbahn, welche zu geringen Geschwindigkeiten beitragen kann. Zusätzlich sieht die Planung drei weitere, bislang nicht markierte, Stellplätze im nördlichen Bereich vor. Die privaten Zufahrten wurden bei der Anordnung berücksichtigt. Anpassungen im Detail (zum Beispiel leichte Verschiebung der Stellplätze) können sich im weiteren Planungsprozess auf Basis von Schleppkurvenprüfungen noch ergeben.

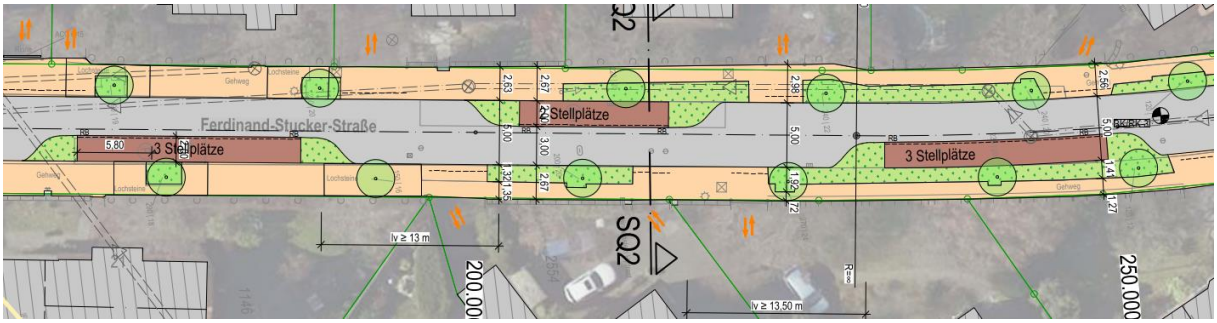


Abbildung 4: Anordnung der Stellplätze mit baulicher Einfassung, aus Lageplan 2, Variante 1 (Anlage 2b)

Der Einmündungsbereich Freiheit (nördliche Einmündung) kann durch Anpassungen der Radien in Hinblick auf die Barrierefreiheit, Sichtbeziehungen und Geschwindigkeitsdämpfung optimiert werden. Die Planung sieht am südlichen Knotenpunktarm eine Aufweitung des Seitenraums mit Engstelle vor. Damit wird die Rechts-vor-Links Regelung verdeutlicht und die Geschwindigkeit

reduziert. Gleichzeitig würde eine Querungsstelle mit sehr geringer Fahrbahnbreite entstehen. Vor allem Kinder profitieren von einer solchen Gestaltung im Einmündungsbereich. Zudem schließt hier der Fußweg zur Johann-Bendel-Straße an. Dieser kann im Zuge der Maßnahmen in der Ferdinand-Stucker-Straße saniert werden und mit einer erneuerten, wassergebundenen Bauweise als sicherer und komfortabler Fußweg genutzt werden.

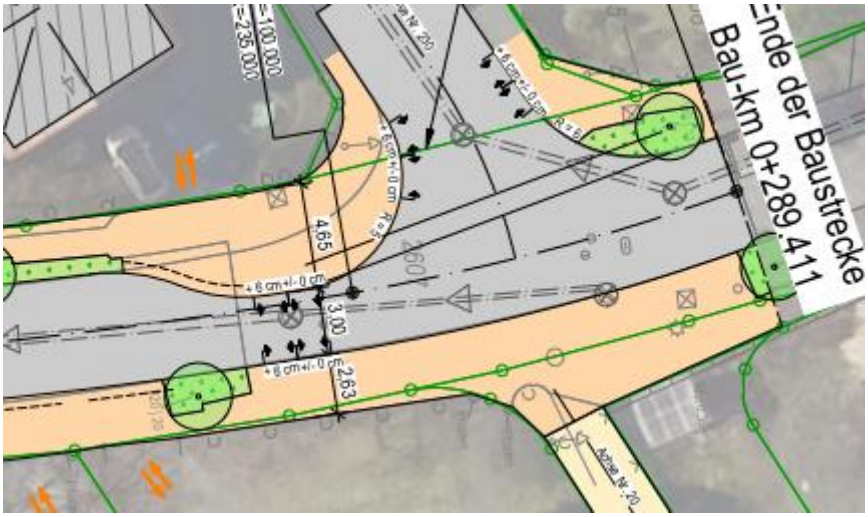


Abbildung 5: Einmündungsbereich Freiheit (nördlicher Teil) und Anschluss Fußweg Johann-Bendel-Straße, aus Lageplan 2, Variante 1 (Anlage 2b)

Variante 2 – Abschnitt Süd

Lageplan: Anlage 2c

Der Abschnitt Süd entspricht in Variante 2 der Planung aus Variante 1. Siehe Erläuterungen zu Variante 1 – Abschnitt Süd (Anlage 1, Seite 2 und Anlage 2a).

Variante 2 – Abschnitt Nord

Lageplan: Anlage 2d

Der Querschnitt und die Gestaltung von Variante 2 entsprechen zwischen Bahnübergang und Einmündung Johann-Bendel-Straße der Variante 1 (Siehe Anlage 1, Seite 4 und Anlage 2b). Zwischen der Einmündung Johann-Bendel-Straße und Freiheit (nördliche Einmündung) sieht die Planung der Variante 2 eine umfangreiche Änderung der Verkehrsflächen vor. Einseitig kann durch eine deutliche Verbreiterung der Gehwege eine durchgehend nutzbare und sichere Fußverkehrsanlage geschaffen werden. Zwischen den zu erhaltenden Baumstandorten und der Fahrbahn bestehen lediglich punktuelle Engstellen mit mindestens etwa 1,50m Restgehwegbreite. Dazwischen können deutlich breitere und für den Aufenthalt und sichere Begegnung ausreichende Flächen geschaffen werden. Die Bäume erhalten zu den Privatgrundstücken hin größere Entsiegelungen. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite geben die übrigen Baumstandorte die Mindestbreite des Seitenraums vor. Hier können zudem weitere Entsiegelungen bis an den Rand der öffentlichen Fläche realisiert werden. Zwischen den Baumstandorten kann die verbleibende Fläche zur Einrichtung von Längsparkständen genutzt werden. Dabei werden private Zufahrten und Zugänge berücksichtigt. Ein durchgehender Gehweg ist auf dieser Seite nicht möglich. Diese Variante stellt demnach in der Abwägung die einseitige Einrichtung eines möglichst richtlinienkonformen, einseitigen Gehweges über das Angebot von beidseitigen, nicht richtlinienkonformen Gehwegen. Die Fahrbahnbreite ergibt sich aus den Seitenraumbreiten und würde in dieser Planungsvariante 3,50m betragen. Diese Fahrbahnbreite erlaubt keinen Begegnungsverkehr durch Kraftfahrzeuge. Daher ist zusätzlich die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung, im bisherigen Planungsprozess in Richtung Kaule, erforderlich.

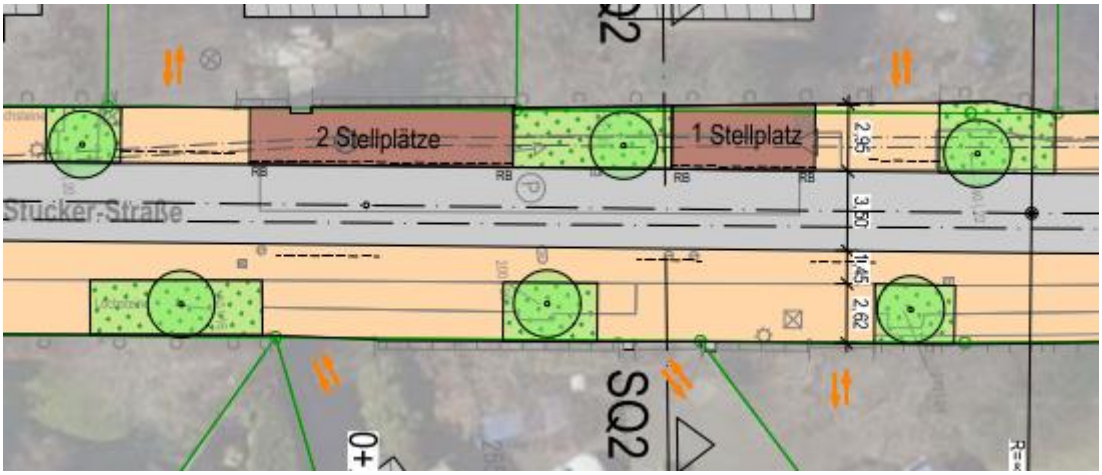


Abbildung 6: Planungsquerschnitt mit einseitigem Gehweg, aus Lageplan 2, Variante 2 (Anlage 2d)

Der Einmündungsbereich zur Freiheit (nördliche Einmündung) würde in dieser Variante mit barrierefreien Elementen, Radienanpassungen und dem Übergang in den Einrichtungsverkehr umgestaltet werden. Dabei profitiert der Fußverkehr, insbesondere Kinder, auch von der geringen Fahrbahnbreite im südlichen Knotenpunktarm bei der Überquerung der Fahrbahn. Der Fußweg zur Johann-Bendel-Straße kann durch die Erneuerung der wassergebundenen Decke ein sicherer und komfortabel nutzbarer Verbindungsweg für den Fußverkehr werden.

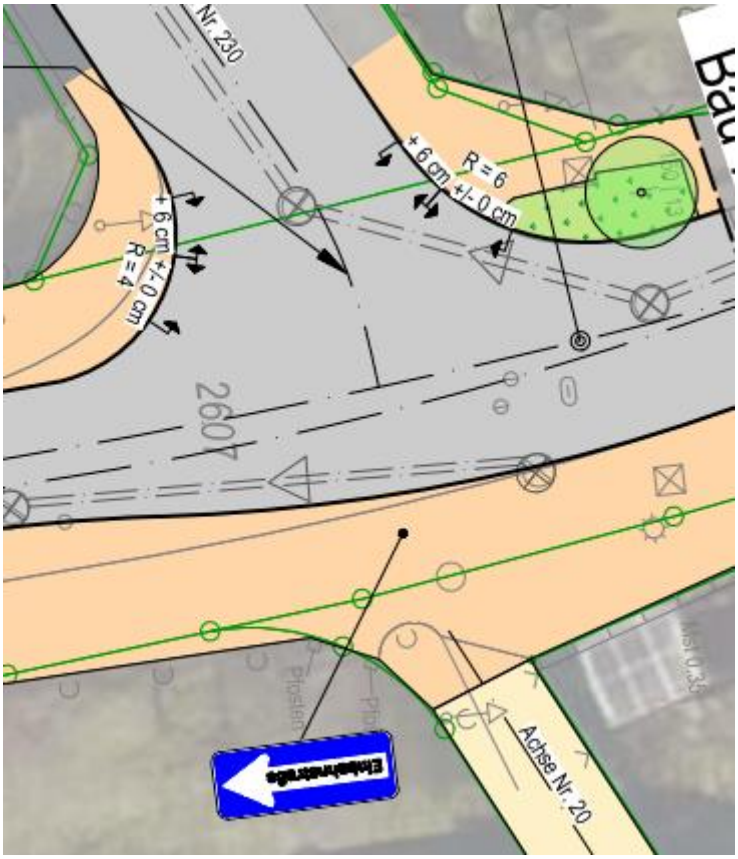


Abbildung 7: Einmündungsbereich Freiheit mit Beginn der Einbahnstraßenregelung, aus Lageplan 2, Variante 2 (Anlage 2d)

Variante 3 – Abschnitt Süd

Lageplan: Anlage 2e

Der Abschnitt Süd entspricht in Variante 3 der Planung aus Variante 1. Siehe Erläuterungen zu Variante 1 – Abschnitt Süd (Anlage 1, Seite 2 und Anlage 2a).

Variante 3 – Abschnitt Nord

Lageplan: Anlage 2f

Diese Variante ist in ihren Grundzügen aus den Eingaben und Anregungen der Öffentlichkeitsbeteiligung entstanden. Die Planung berücksichtigt ab der Einmündung Johann-Bendel-Straße einen niveaugleichen Ausbau der Verkehrsflächen in Form einer durchgehenden Pflasterung. Zwischen Bahnübergang und Johann-Bendel-Straße entspricht die Gestaltung der Variante 1 (Siehe Anlage 1, Seite 4 und Anlage 2b). Zwischen der Einmündung Johann-Bendel-Straße und Einmündung Freiheit (nördliche Seite) kann auf eine bauliche Trennung der Verkehrsarten verzichtet werden. Die Baumstandorte können zu den Grundstücksgrenzen und in Längsrichtung mehr Entsiegelung erhalten. Zwischen den Baumstandorten besteht die Möglichkeit mehrere Längsparkstände einzurichten. Zwischen den Baumstandorten und den Längsparkständen kann eine Mischverkehrsfläche eingerichtet werden. Die Entwässerung ist im aktuellen Planungsstand in Form einer asymmetrisch angeordneten Rinne vorgesehen. Damit kann der Eindruck einer „Mittellinie“ bzw. einzelnen Fahrstreifen vermieden und die gemeinsame Nutzung hervorgehoben werden. Die zwischen den Baumstandorten verbleibende Fläche von rund 5,00m erlaubt weiterhin das Befahren in beide Richtungen.

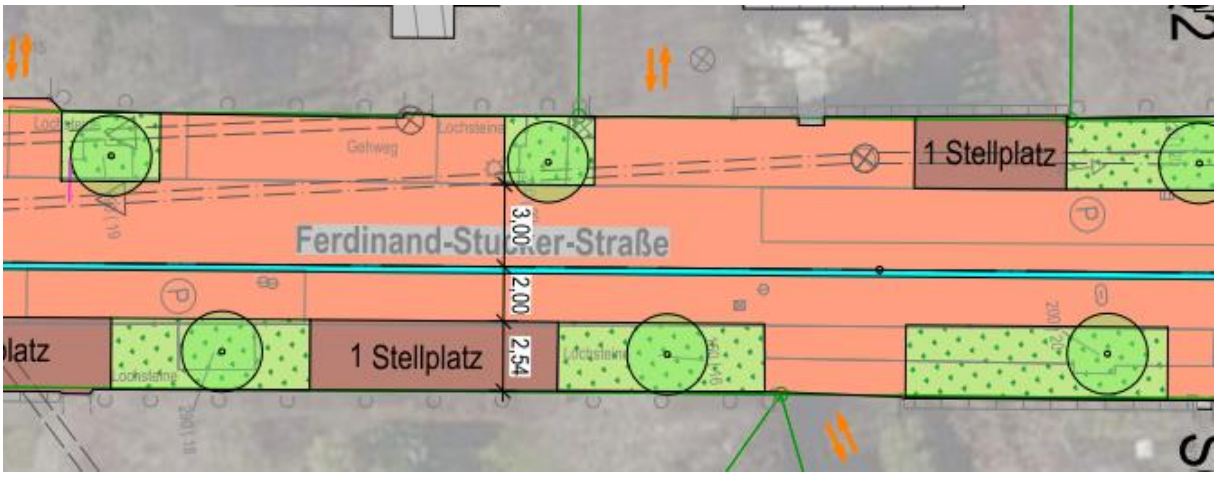


Abbildung 8: Niveaugleicher Ausbau, Mischverkehrsfläche, aus Lageplan 2, Variante 3 (Anlage 2f)

Der Einmündungsbereich Freiheit (nördliche Seite) kann in die durchgehende Pflasterung aufgenommen werden und als „Eingangstor“ in die neu gestaltete Ferdinand-Stucker-Straße dienen. Durch angehobene Pflasterung kann zudem eine Geschwindigkeitsdämpfung im Einmündungsbereich erreicht werden. Für den Fußverkehr entsteht im Einmündungsbereich und auch im weiteren Streckenverlauf der Mischverkehrsfläche eine komfortable und durchgehend nutzbare Verkehrsfläche ohne die bisherigen Engstellen und Hindernisse. Die Gestaltung und Anordnung des verkehrsberuhigten Bereichs würden an der Einmündung Johann-Bendel-Straße enden, um einen klar abgegrenzten Abschnitt zu erhalten. Eine Erweiterung bis zum Bahnübergang würde den Beginn/ das Ende in diesen Bereich verlagern und ggf. zu Missverständnissen bezüglich Vorrang und Verkehrsführung beitragen was im direkten Umfeld des Bahnübergangs vermieden werden sollte.

Abbildung 9: Einmünudngsbereich Freiheit (nördliche Seite) mit Pflasterung und Beginn der Mischverkehrsfläche, aus Lageplan 2, Variante 3 (Anlage 2f)

Die bestehende Verkehrsbelastung von etwa 600 bis 700 Kfz/ Tag und einer Spitzenbelastung von etwa 100 bis 150 Kfz/ Stunde ist in Kombination mit der entsprechenden baulichen Gestaltung Voraussetzung und Grundlage für die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs. In diesem Abschnitt würde demnach Schrittgeschwindigkeit gelten, die Aufenthaltsfunktion als besonders wichtig hervorgehoben. Durch die bestehenden Baumstandorte ergibt sich in Kombination mit der baulichen Gestaltung ein Gesamtbild was zur tatsächlichen Nutzung und dem vorgesehenen Betrieb der Ferdinand-Stucker-Straße passen würde.

Variante 3.1 – Abschnitt Süd

Lageplan: Anlage 2g

Als Untervariante zur Variante 3 sieht die Planung der Variante 3.1 eine Anpassung im Bereich des Bahnübergangs vor. Der restliche Abschnitt Süd entspricht weiterhin der Gestaltung aus Variante 1 (Siehe Anlage 1, Seite 4 und Anlage 2b).

Um den in Variante 3 vorgesehenen verkehrsberuhigten Bereich noch deutlicher hervorzuheben, den Durchgangsverkehr vollständig zu unterbinden und damit die Aufenthaltsfunktion und Verkehrssicherheit weiter zu optimieren, kann der Bahnübergang für den motorisierten Individualverkehr geschlossen werden. Das würde bedeuten, dass der Bahnübergang nur noch für den Fuß- und Radverkehr sowie Einsatz- und Rettungsfahrzeuge freigegeben wird. Dies ist im aktuellen Planungsstand über eine reine Beschilderungsmaßnahme vorgesehen. Um diese jedoch baulich und optisch zu unterstützen sind Pflasterflächen mit einem Bordeverlauf entlang der für den Kraftfahrzeugverkehr vorgesehenen Verkehrsführung möglich. Damit würde sich auf der Südseite des Bahnübergangs (zur Dariusstraße) eine eindeutige Fahrbahn entlang der Beziehung Dariusstraße – Kaule ergeben. Auf der Nordseite des Bahnübergangs könnte die bauliche Gestaltung und der verkehrsberuhigte Bereich bis an den Bahnübergang herangezogen werden da es aufgrund Sperrung des Bahnübergangs nicht zu den unter Variante 3 beschriebenen Konflikten kommen kann. Die mögliche Fahrbeziehung verläuft dann über die Freiheit wieder nach Norden in Richtung Kölner Straße.

Abbildung 10: Sperrung des Bahnübergangs und bauliche Gestaltung der Verkehrsführung, aus Lageplan 1, Variante 3.1 (Anlage 2g)

Variante 3.1 – Abschnitt Nord

Lageplan: Anlage 2h

Der nördliche Abschnitt entspricht in Variante 3.1 grundsätzlich der Variante 3. Aufgrund der Anpassungen im südlichen Abschnitt kann die „Lücke“ des verkehrsberuhigten Bereichs bis zum Bahnübergang geschlossen werden. Davon betroffen sind die Einmündungsbereiche Johann-Bendel-Straße und Freiheit (südliche Seite). Diese können in die niveaugleiche Gestaltung und Pflasterung integriert werden. Dadurch entfallen weitere Querungsstellen für den Fußverkehr. Zusätzlich können drei weitere Stellplätze am Rand der Verkehrsfläche eingerichtet werden. Aufgrund der Sperrung des Bahnübergangs kann die Verkehrsbelastung voraussichtlich deutlich gesenkt werden. Derzeit fahren noch rund 300 Fahrzeuge pro Tag aus Richtung Dariusstraße und Kaule in die Ferdinand-Stucker-Straße ein. Damit wird die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit erheblich verbessert. Da über die Dariusstraße eine fast umwegefreie Alternative in Richtung Kölner Straße besteht, ist nicht mit erheblichen Verkehrsverlagerungen zu rechnen.

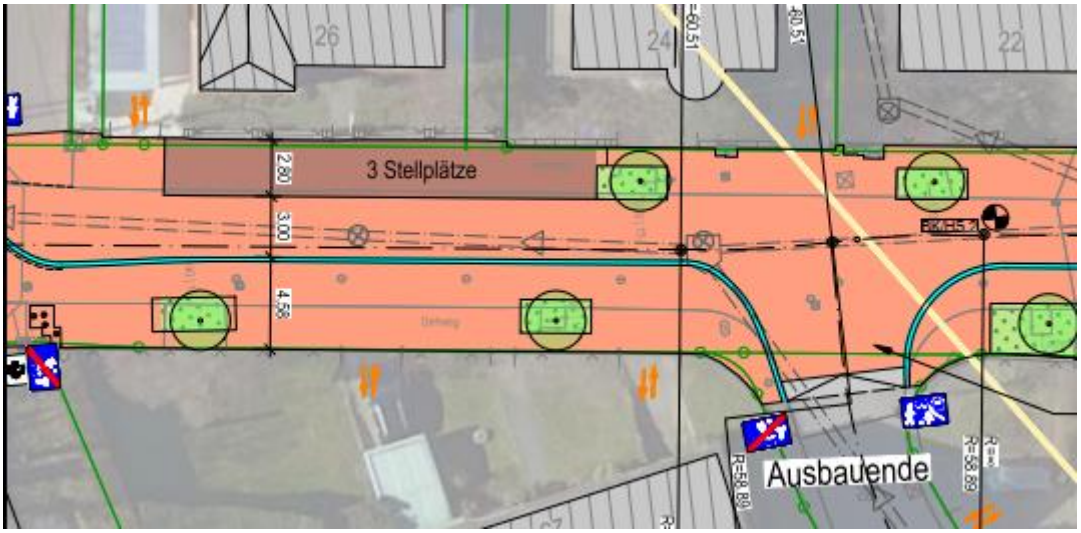


Abbildung 11: Erweiterung verkehrsberuhigter Bereich mit zusätzlichen Stellplätzen und Integration der beiden Einmündungen, aus Lageplan 2, Variante 3.1 (Anlage 2h)