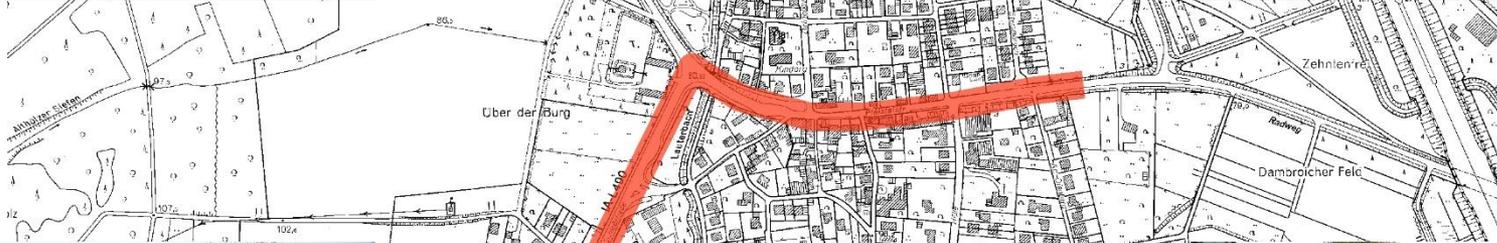


# **Straßenraumaufteilung Pleistalstraße (L 143) und Schloßstraße (L 490)**

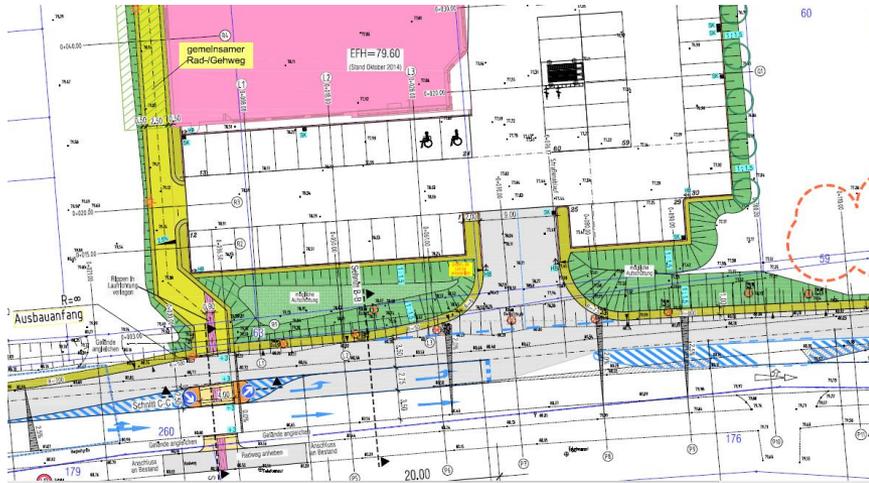
**Sankt Augustin Birlinghoven**

**Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss am 04.02.2015**

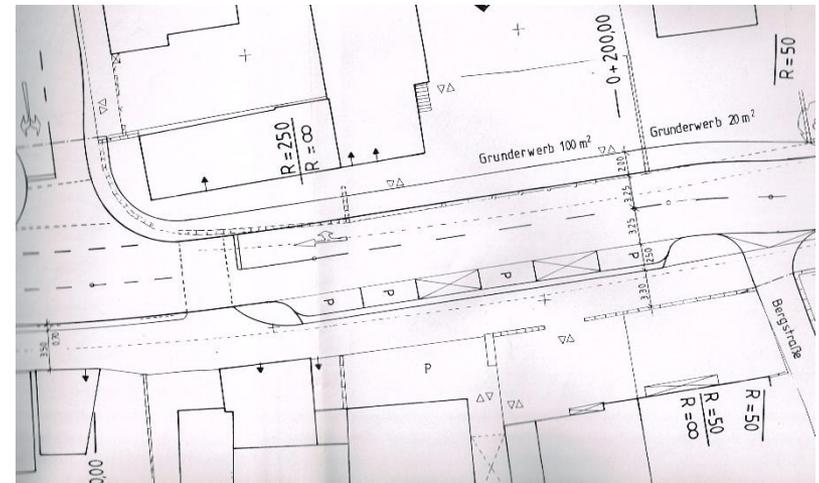
# Aufgabe



# Anlass & Historie



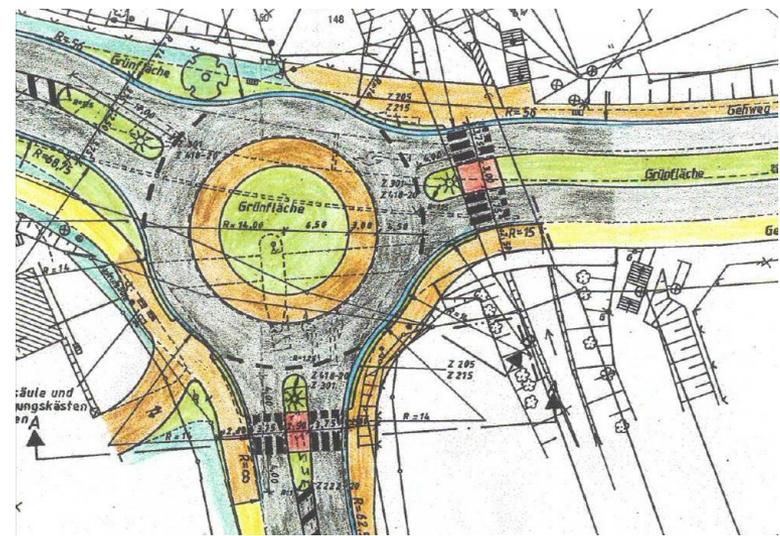
2014 – Planungen für Ansiedlung Nahversorger (**gesichert**)



1995 - Vorentwurf Pleistalstraße (**nicht absehbar**)  
(Entwurf Planungsbüro Südstadt AG)

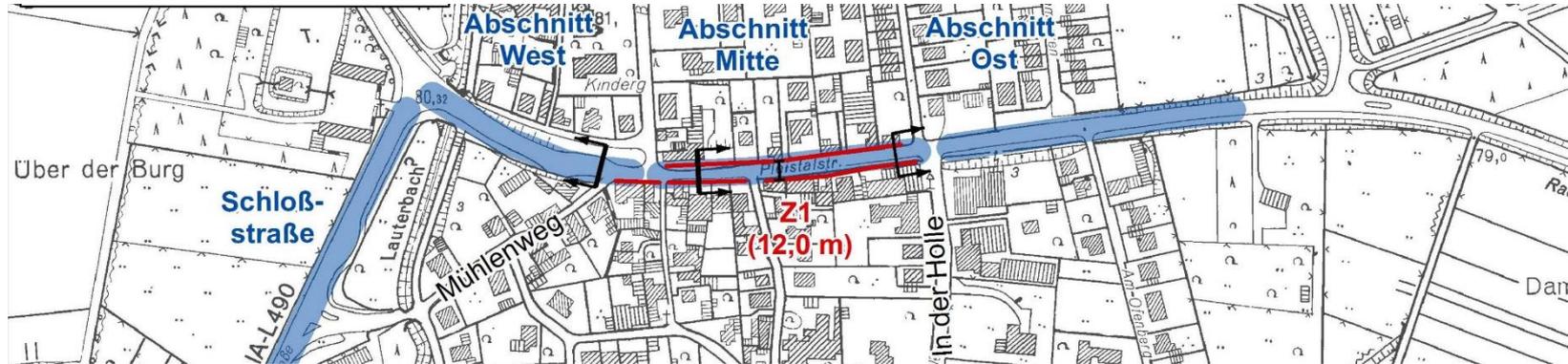


2014 – Ortsdurchfahrt Pleistalstraße



Kreisverkehr Pleistalstraße / Schloßstraße (**nicht absehbar**)  
(Entwurf Lorenz)

# Abschnitte

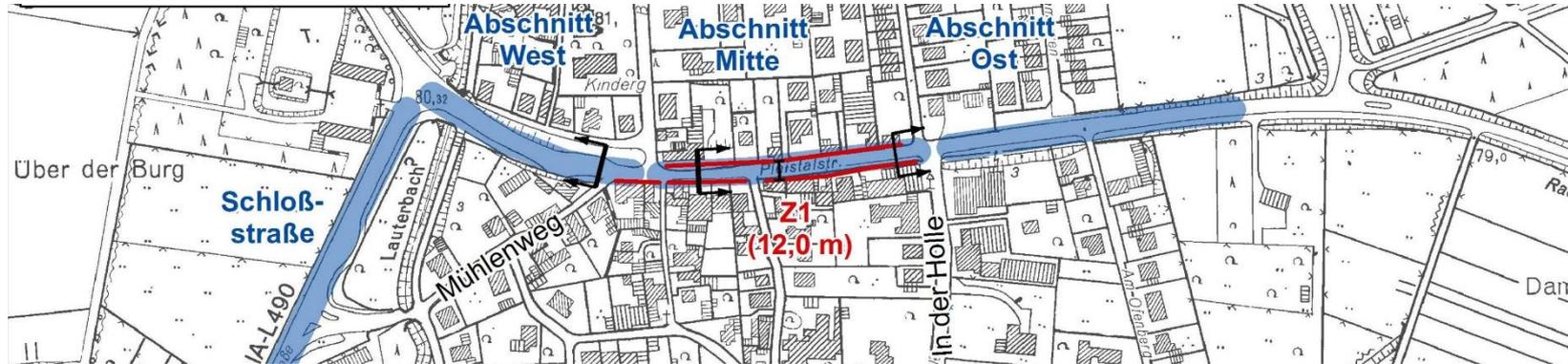


## Pleistalstraße - Abschnitt West

zwischen Schloßstraße und Mühlenweg

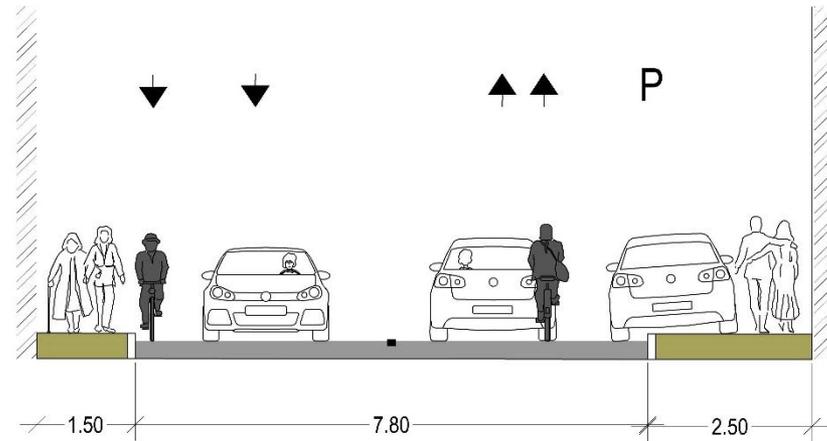


- ca. 10.000 Kfz/Tag
- funktional durch Einmündung Schloßstraße geprägt
- Linksabbiegers mit Sperrfläche > 100 Meter Länge
- Fuß- und Radverkehr wird im südlichen Seitenraum
- anbaufrei bzw. durch zurückgesetzte Bebauung geprägt
- **Außerortscharakter**

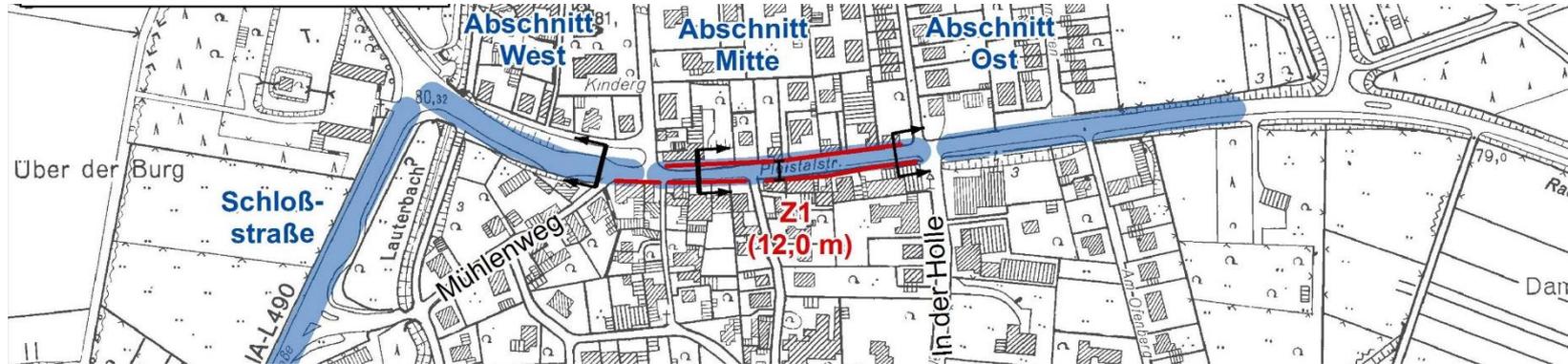


## Pleistalstraße - Abschnitt Mitte

zwischen Mühlenweg und In der Holle

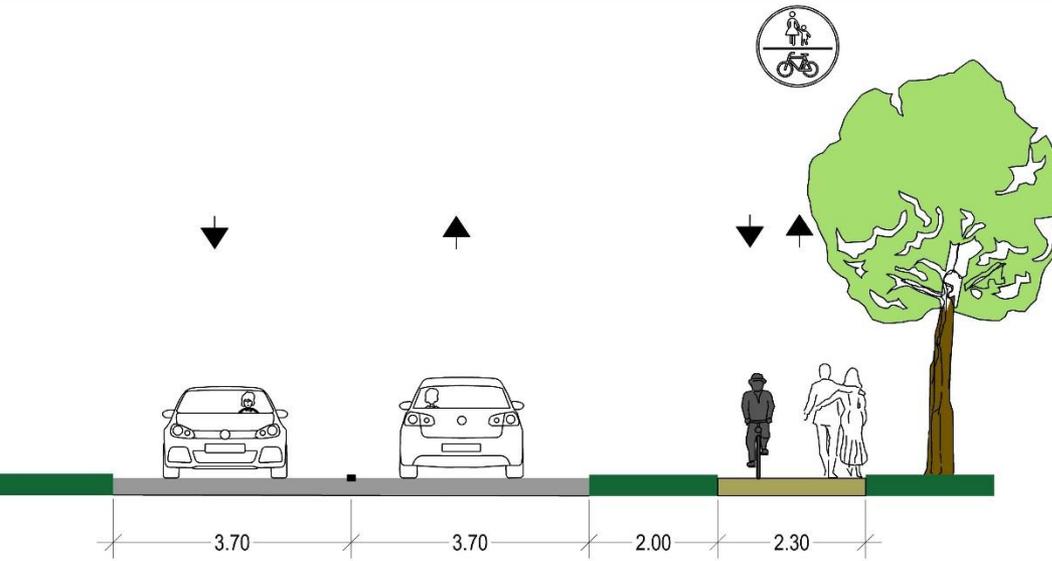


- dörflicher Charakter
- Gesamtbreite Straßenraum: ca. 12 Meter
- Fahrbahnbreite: ca. 7,8 m
- der Straßenraum ist zu schmal um alle Nutzungsansprüche zu berücksichtigen
- dominant: fließende Kfz-Verkehr
- übrigen Nutzungsansprüche werden nur sporadisch (Fußverkehr, Radverkehr) oder punktuell (Parken) sichtbar
- Netzlücke für den Radverkehr

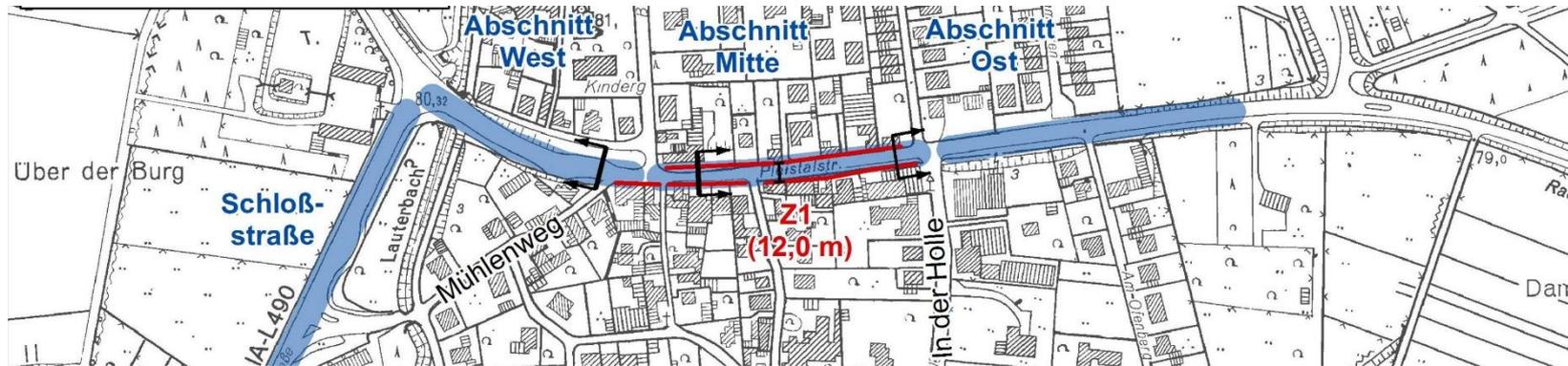


## Pleistalstraße - Abschnitt Ost

zwischen In der Holle und Ortsausgang

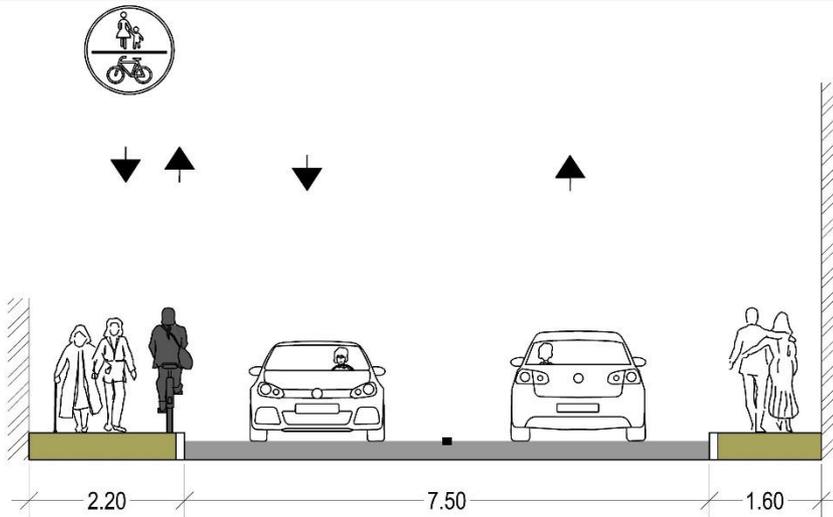


- fehlende Randbebauung
- den Grünstreifen einseitiger Geh-/Radweg
- Außerortscharakter
- Abschnitt wirkt bei aktueller Nutzungssituation stimmig, ist im Zuge des geplanten Nahversorgungsstandortes zu überprüfen



## Schloßstraße

Ortsdurchfahrt

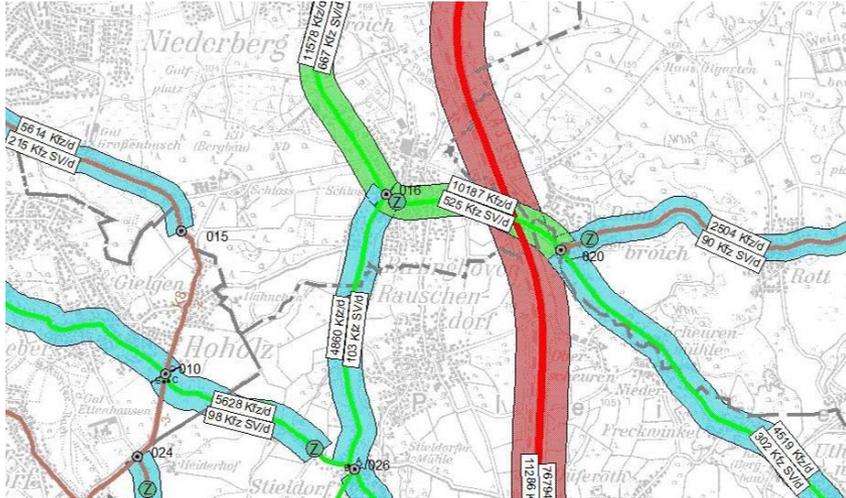


- ca. 5.000 Kfz/Tag
- nur auf einem kurzen Abschnitt direkt angebaut
- wenig akzentuierter Ortseingang
- im Mittelpunkt stehen weniger die Nutzungskonflikte als vielmehr überhöhte
- Art der Radverkehrsführung ist nicht durch die aktuelle VwV-StVO gedeckt und daher zu überprüfen

# **Nutzungs- ansprüche**

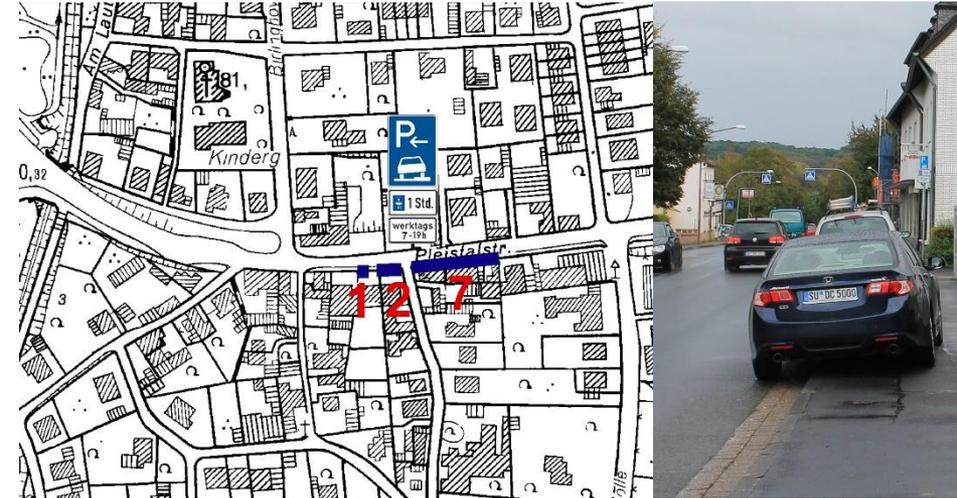
# Nutzungsansprüche I

## Kfz-Verkehr (fließend)



- die **Funktion als Landesstraße** wird von Pleistalstraße & Schloßstraße voll erfüllt
- Maßnahmen sind auf eine **Verträglichkeit** mit lokalen Anforderungen und die Einhaltung der zul. Höchstgeschwindigkeiten auszurichten

## Kfz-Verkehr (Parken)



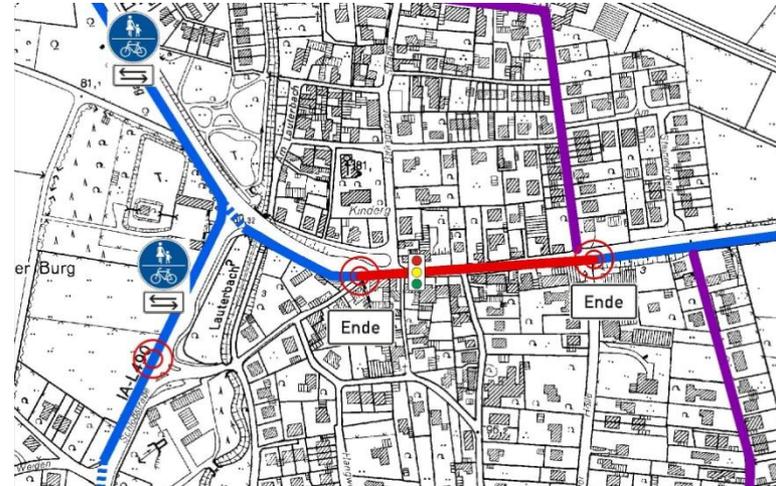
- gekipptes Parken (1 Stunde / 7.00 bis 19.00 Uhr)
- Parkraum für ca. 10 Pkw
- es werden überwiegend die Gehwegflächen belegt
- schwache Nachfrage  
(bei zwei Bestandaufnahmen die vormittags sowie am frühen Abend bis 18.00 Uhr durchgeführt wurden **maximal drei Pkw** dort geparkt)

## Fußverkehr



- Gehwege generell:  $\geq 2,5$  m
- in engen Ortsdurchfahrten: 1,50 m zulässig
- Mindestanforderungen werden im mittleren Abschnitt der Pleistalstraße kaum erfüllt
- Querungsangebot generell ausreichend
- es fehlt ein Querungsangebot (& Gehweg) im Bereich Pleistalstraße / Schloßstraße

## Radverkehr

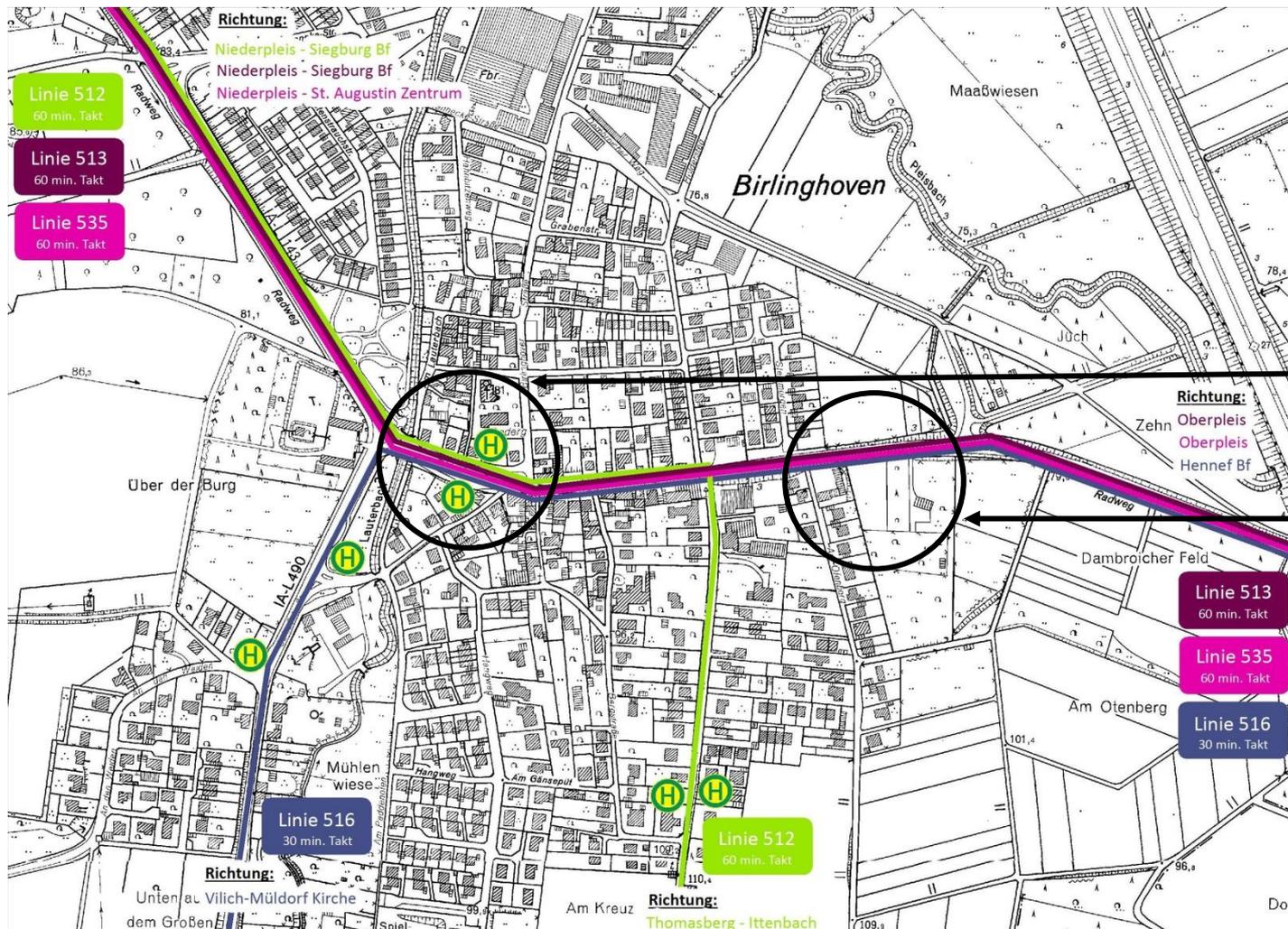


- Schloßstraße: benutzungspflichtige Radwege
  - in Gegenrichtung innerorts generell nicht zulässig
  - bei 5.000 Kfz/Tag nicht erforderlich
  - Gefahrenpunkt an Einmündung Neubaugebiet
- Pleistalstraße: Netzlücke für den Radverkehr

**Chance für Nahmobilität durch Nahversorger!**



## Busverkehr



barrierefreie  
Umgestaltung  
der Haltestellen

Bedarf für eine  
zusätzliche  
Haltestelle  
(Nahversorger)

# **Planungsvarianten Pleistalstraße & Maßnahme Schloßstraße**



## Pleistalstraße

- zusätzliche Bushaltestelle am östlichen Ortsausgang
- barrierefreier Umbau der Haltestelle „Pleistalstraße“
- zusätzliche Erschließung des Nahversorgungsmarkts für den Fuß- und Radverkehr (Prüfung Varianten: rückwärtig oder an der Pleistalstraße)
- Teil des Zielkonzepts: Kreisverkehr Pleistalstraße / Schloßstraße

## Schloßstraße

- Anlage von Schutzstreifen auf der Schloßstraße
  - zur richtlinienkonformen Führung des Radverkehrs
  - zur Kennzeichnung des Übergangs in die Ortsdurchfahrt



## vorhandene Fläche im mittleren Abschnitt

→ Straßenraumbreite: 12,0 Meter

## nach RASt 06 realisierbare Mindestanforderungen

→ Fahrbahn: 6,50 m

→ Gehweg: 2 x 2,50 Meter (2 x 1,50 Meter)

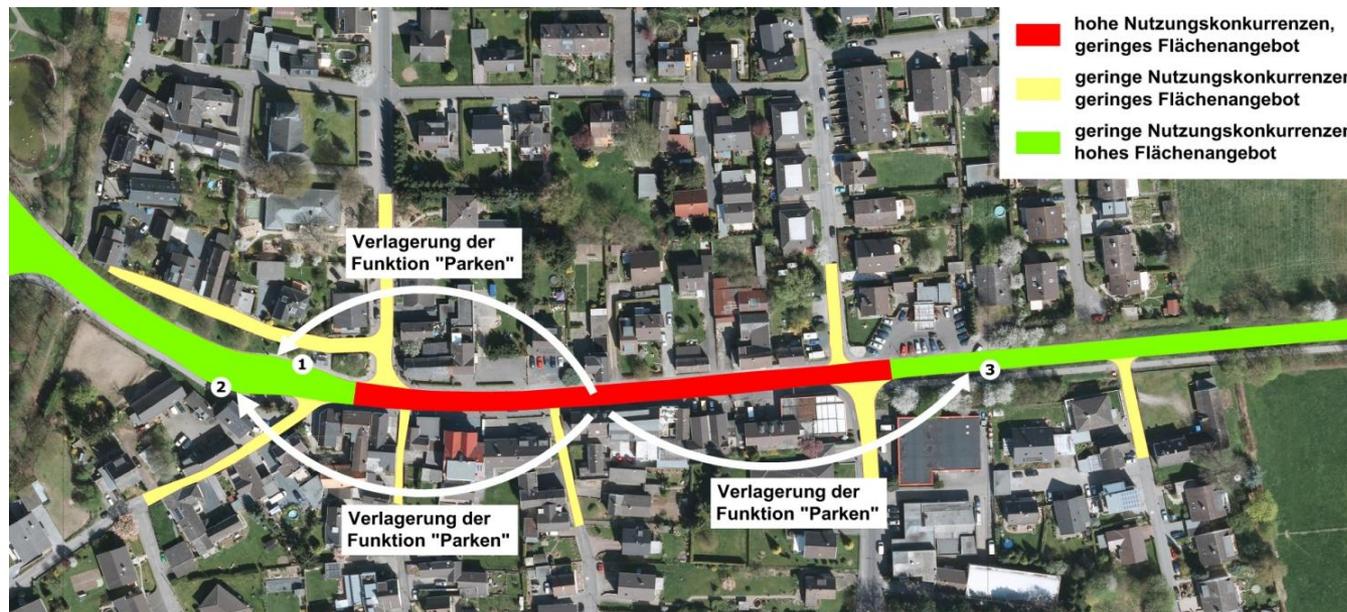
→ gesonderte Flächen für **Radverkehr** oder **Parken**  
sind nur bei reduzierten Gehwegmaßen möglich

# Planungsvarianten Pleistalstraße



→ 3 Planungsvarianten

→ die Varianten 1 und 2 erfordern ein Verlagern des Parkens sowie bauliche Eingriffe



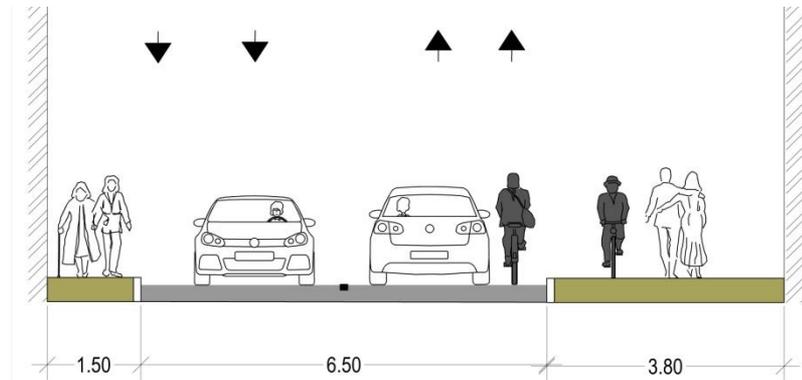
→ in Variante 3 bleiben die Grundprinzipien der Straßenraumnutzung unverändert (kleinere Anpassungen)

# Variante 1 „für attraktivere Nahmobilität“



Querschnitt Pleistalstraße / mittlerer Abschnitt

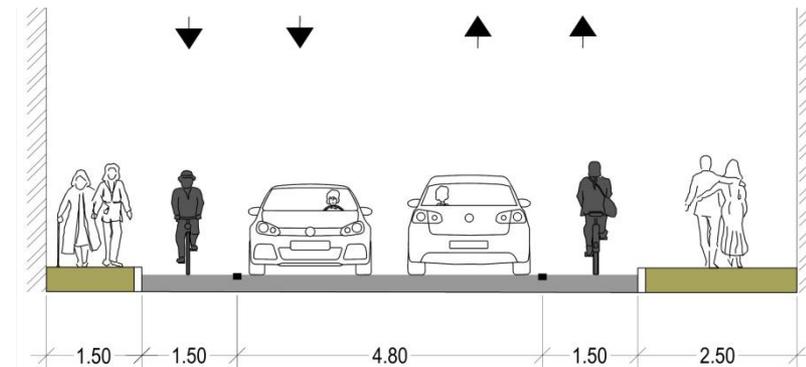
- Verlagerung des Parkens
- Verbreiterung des südlichen Seitenraums auf 3,50 – 4,0 Meter
- Kombinationslösung für den Radverkehr (Fahrbahn + Gehweg / Radfahrer frei)
- aufgrund der Netzanschlüsse ist zu erwarten, dass Radfahrer überwiegend den Seitenraum nutzen



# Variante 2 – Schutzstreifen für den Radverkehr



Querschnitt Pleistalstraße / mittlerer Abschnitt

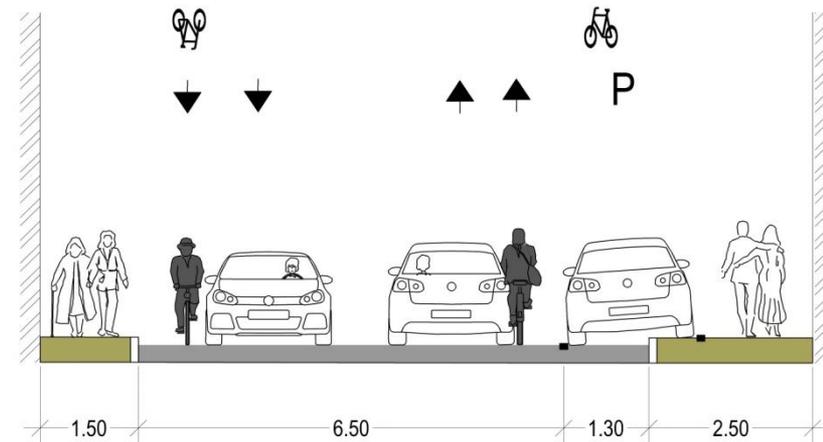


- Verlagerung des Parkens
- „doppelten Querungsmöglichkeit“ für den Radverkehr durch Mittelinsel am Nahversorger und Kreisverkehr Pleistalstraße / Schloßstraße
- Schutzstreifen für den Radverkehr
- Gehwege in Mindestbreite (2,50 m) werden vom Parken freigehalten

# Variante 3 – Anpassung des Bestandes



Querschnitt Pleistalstraße / mittlerer Abschnitt



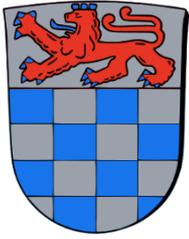
- Herstellung einer Fahrbahnüberleitung vor dem Mühlenweg im Zuge Haltestellenumbau
- Markierung Parkplätze, damit parkende Fahrzeuge nicht mehr fast vollständig die Gehwege belegen
- Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn um zu verdeutlichen, dass die Radfahrer dort „hingehören“



Variante Kriterium	Bestand	VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
Fußverkehr	--	++	o	-
Radverkehr	--	+	++	-
ÖPNV <i>(Haltestellen, Barrierefreiheit)</i>	--	++	++	++
Kfz-Verkehr <i>(fließend, Leistungsfähigkeit)</i>	++	+	+	+
Kfz-Verkehr <i>(Parken)</i>	+	-	-	+
städtebauliche Qualität <i>(Ortsbildung, Gestaltungsspielraum)</i>	--	+	-	--
Kosten	++	--	--	+

## → Vorzugsvariante Pleistalstraße **Variante 1**

- Schaffung einer Qualität für das „zu Fuß gehen“
- gestalterische Handlungsspielräume für den südlichen Seitenraum
- Belange des Radverkehrs sind unter Berücksichtigung der Netzanschlüsse gut berücksichtigt
- Verträglichkeit Fuß-/Radverkehr ist bei dem zu erwartenden Aufkommen gewährleistet



**Recht herzlichen Dank!**



Dipl.-Ing. Fabian Fohlmeister

AB Stadtverkehr GbR