

**INGENIEURBÜRO
OSTERHAMMEL GMBH**

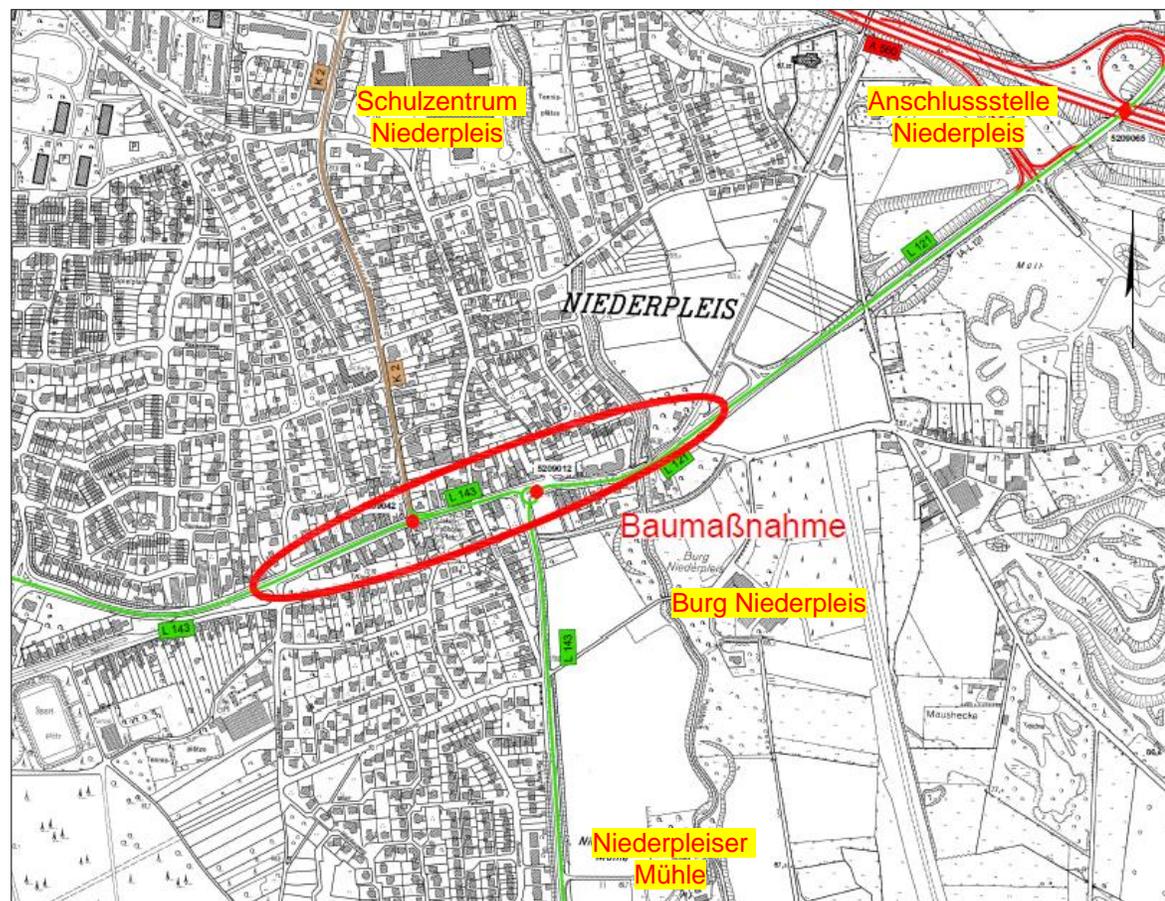
Umbau der Ortsdurchfahrt Sankt Augustin Niederpleis L 143

Ausschuss für Mobilität 27.09.2022 18:00 Uhr

Inhalt

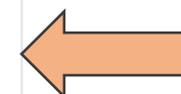
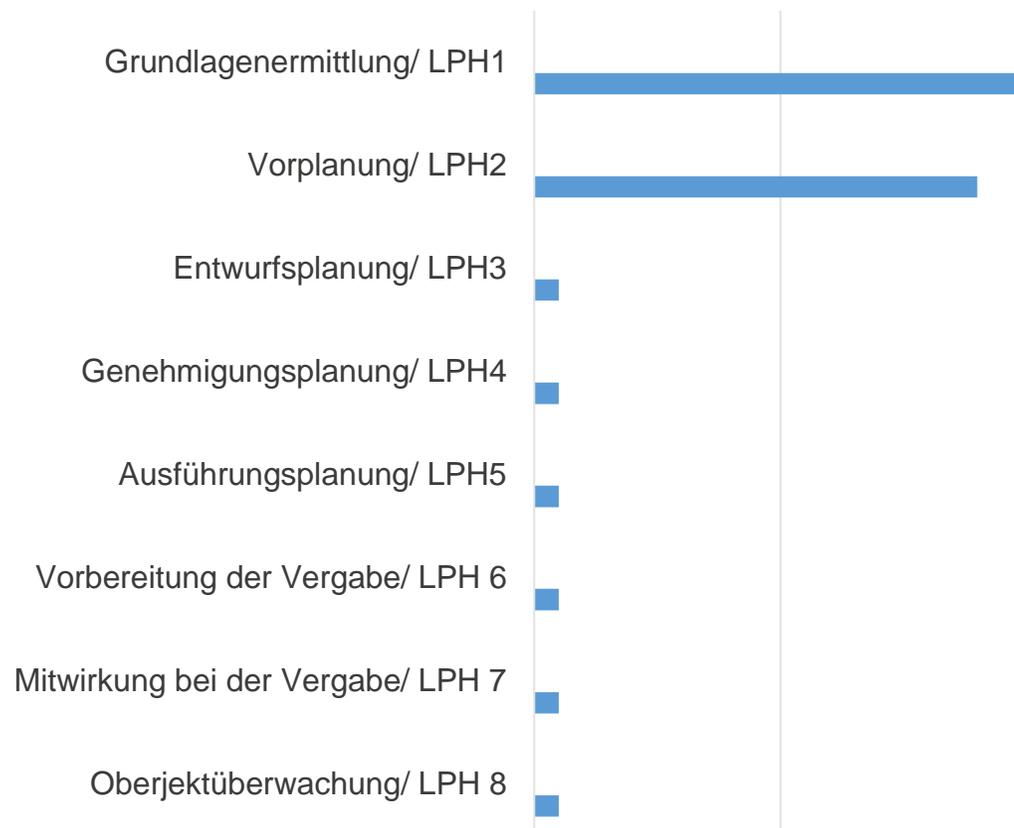
- Projekteckdaten
- Projektstand
- Situation im Bestand
- Vorgaben der Machbarkeitsstudie
- Vorgaben der Regelwerke
- Geplanter Ausbauumfang
- Vorteile der Planung
- Nachteil der Planung
- Kosten

Projekteckdaten



- Maßnahme zur Neuordnung des Straßenraums aufgrund von unzureichenden und nicht mehr zeitgemäßen Bedingungen für den Radverkehr
- Ortsdurchfahrt und damit Hauptachse durch den Stadtteil Niederpleis
- Unmittelbare Anbindung an BAB A 560 und dadurch an BAB A 3 und A 59
- angebaute Hauptverkehrsstraße mit Wohn- und Gewerbenutzung

Projektstand



- Aktueller Stand: Vorplanung
- Planungskonzept erarbeitet
- Abstimmung des Planungskonzepts mit Beteiligten
- Nachführen/ Einarbeiten der Anregungen

Situation im Bestand

- Ortsdurchfahrt, angebaute Hauptverkehrsstraße mit 2-3 geschossiger Wohn- und Geschäftsbebauung
- Fahrbahndecke sanierungsbedürftig
- Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
- Radverkehr im Mischverkehr, keine gesicherte Führung
- Unterdimensionierte Gehwegenanlagen
- Großzügiges Parkplatzangebot
- Bushaltestellen als Busbuchten, nicht barrierefrei ausgebaut

Situation im Bestand



L 143, Abs. 12, Stat. 0+170, gegen Stationierungsrichtung



L 143, Abs.11, Stat. 0+060, in Stationierungsrichtung

Vorgaben der Machbarkeitsstudie

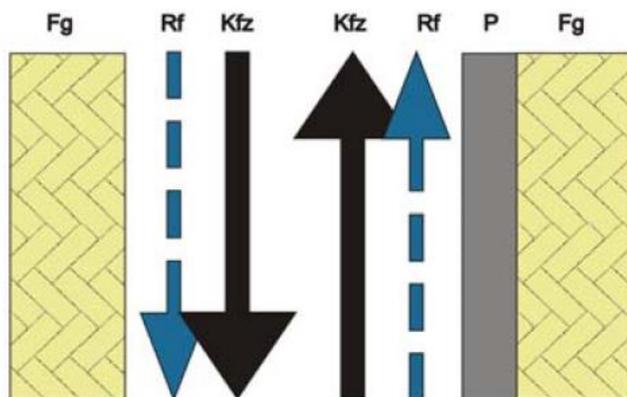
Variantenmatrix

Tabelle 3: Bewertung der Varianten zur Querschnittsaufteilung

Variante Kriterium	Bestand	VARIANTE I	VARIANTE II	VARIANTE III	VARIANTE IV
Fußverkehr (Längsverkehr, Barrierefreiheit)	--	--	++	+	0
Fußverkehr (Querverkehr, Barrierefreiheit)	-	-	+	+	++
Radverkehr	--	0	++	-	-
ÖPNV (Haltestellen, Barrierefreiheit)	-	+	+	+	+
Kfz-Verkehr (fließend, Leistungsfähigkeit)	++	+	+	-	-
Kfz-Verkehr (Parken)	++	++	-	+	-
städtebauliche Qualität (Ortsbildung, Gestaltungsspielraum)	--	--	0	+	+
Kosten	++	+	-	-	--

Vorgaben der Machbarkeitsstudie

Variante II



Grundprinzipien:

- Schutzstreifen in anspruchsgerechter Breite bieten eine gute Qualität für den Radverkehr / gliedern die Fahrbahn
- es werden Flächen für den Fußverkehr gewonnen (Aufenthaltsqualität, barrierefreie Bewegungsflächen)
- das Parken wird auf maximal einen Seitenraum beschränkt (die Zahl der Stellplätze wird reduziert)

AB Stadtverkehr ▪ Büro für Stadtverkehrsplanung, Januar 2014

Vorgaben der Regelwerke

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006 (RASt 2006)

- Linienbusverkehr, maßgebendes Bemessungsfahrzeug des Lichtraumprofils der Fahrbahn
- Die Regelbreite eines Schutzstreifens für den Radverkehr beträgt 1,50 m
- Zwischen Schutzstreifen für den Radverkehr muss mindestens 4,50 m Restfahrbahnbreite verbleiben

➤ 7,50 m Mindestfahrbahnbreite einschl. Schutzstreifen

Schmalstrichmarkierung (0,12 m breit, 1,00 m Länge, 1,00 m Lücke, Lage mittig zwischen den Verkehrsflächen)

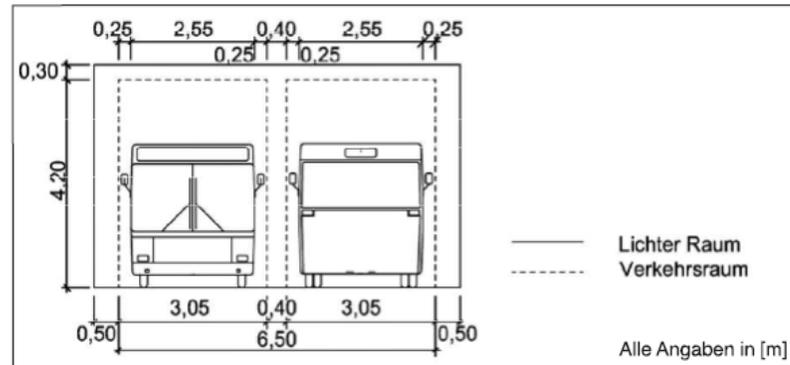


Bild 15: Grundmaße für Verkehrs- und lichte Räume von Linienbussen mit maximaler Fahrzeugbreite (W = 2,55 m) RASt 2006

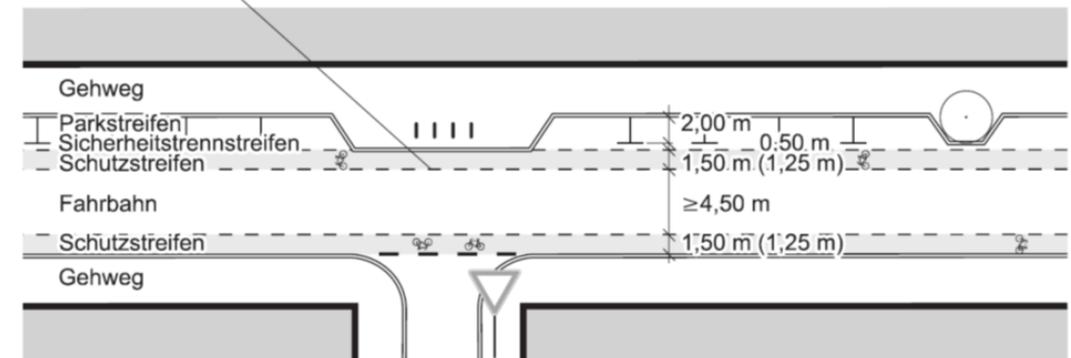


Bild 9: Mögliche Ausprägungen eines Schutzstreifens ERA 2010

Vorgaben der Regelwerke

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006 (RASt 2006)

- Regelbreite des Seitenraums beträgt 2,50 m
- Mindestbreite der Warteflächen an Haltestellen beträgt 2,50 m

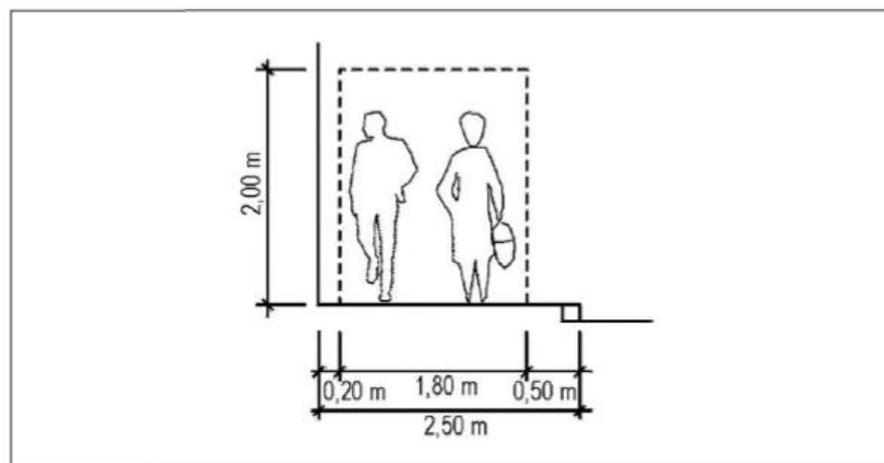
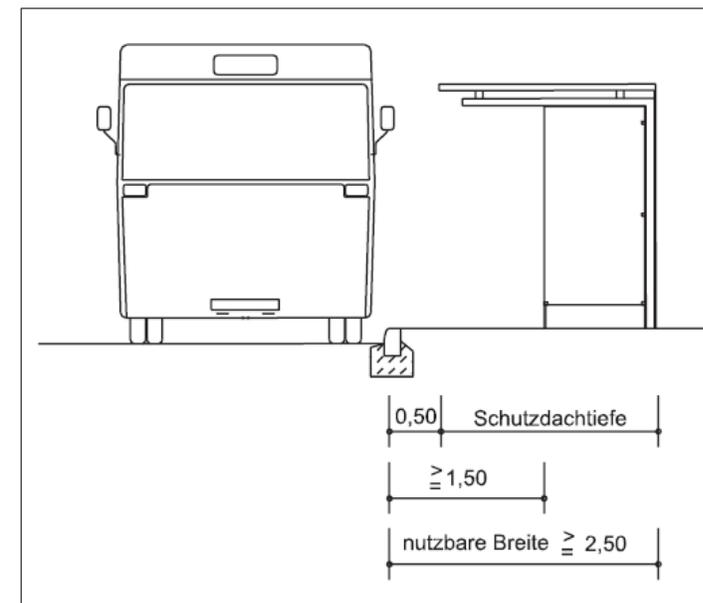


Bild 70: Regelbreite eines Seitenraums

RASt 2006



EAÖ 2013, Auszug aus Bild 123

Vorgaben der Regelwerke

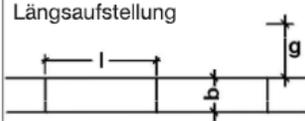
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006 (RASt 2006)

- Breite eines Parkstands für Parken in Längsaufstellung
 - 2,00 m

RASt 2006, Tab. 22

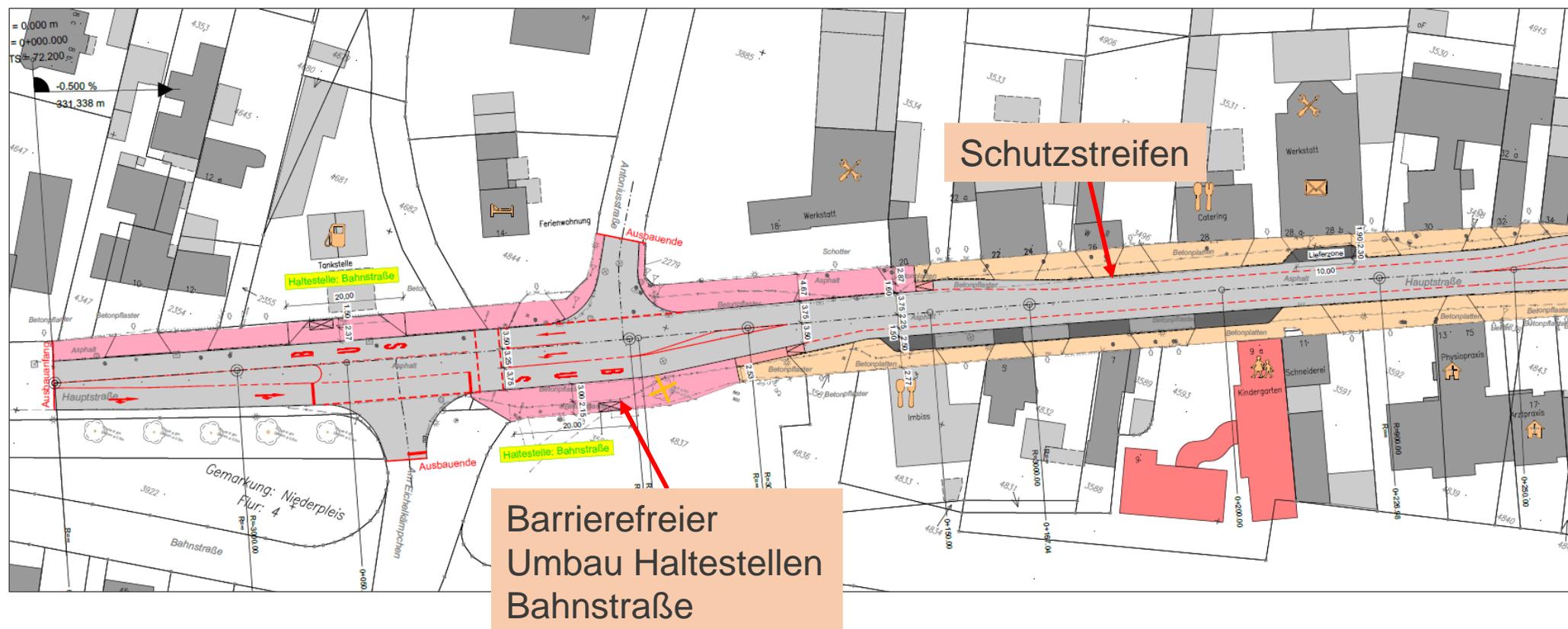
- Zwischen Längsparkstreifen und einem Schutzstreifen soll bei häufigem Parkwechsel ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m erkennbar sein.

ERA 2010, Kap. 3.2

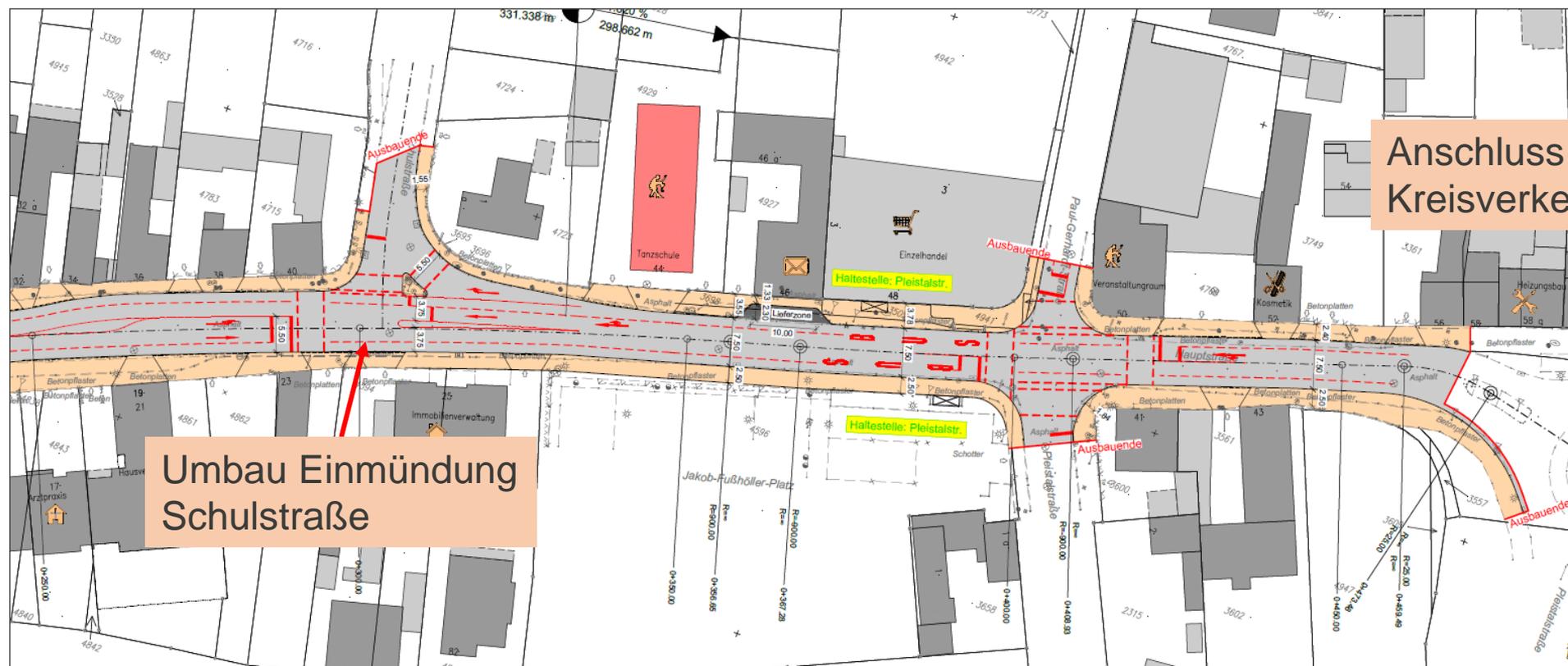
	Aufstell- winkel a [gon]	Tiefe ab Fahr- gassen- rand t - ü [m]	Breite des Überhang- streifens ü [m]	Breite des Park- stands b [m]	Straßenfrontlänge l [m]		Fahrstreifen bzw. Fahrbahnbreite g [m]	
					beim Einparken		beim Einparken	
					vorwärts	rückwärts	vorwärts	rückwärts
Längsaufstellung 	0			2,00	6,70 ¹⁾	5,70 5,20 ²⁾	3,25	3,50

RASt 2006, Auszug aus Tab. 22

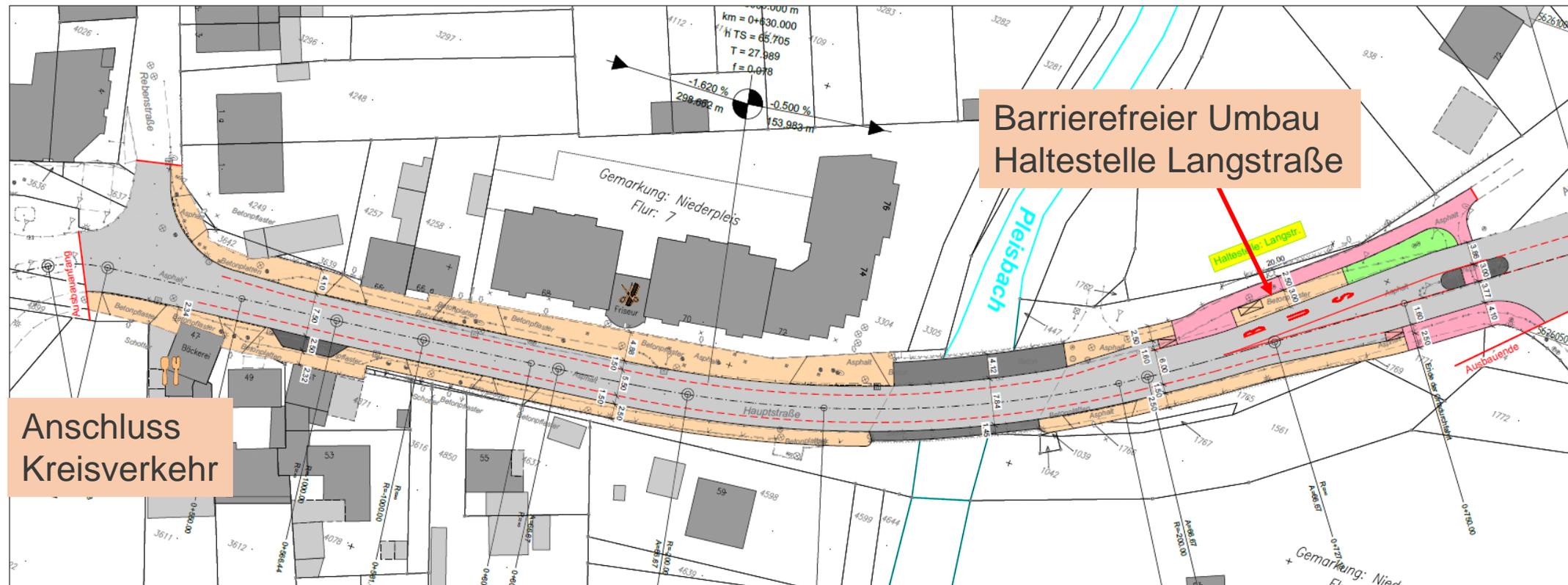
Geplanter Ausbauumfang



Geplanter Ausbauumfang



Geplanter Ausbauumfang



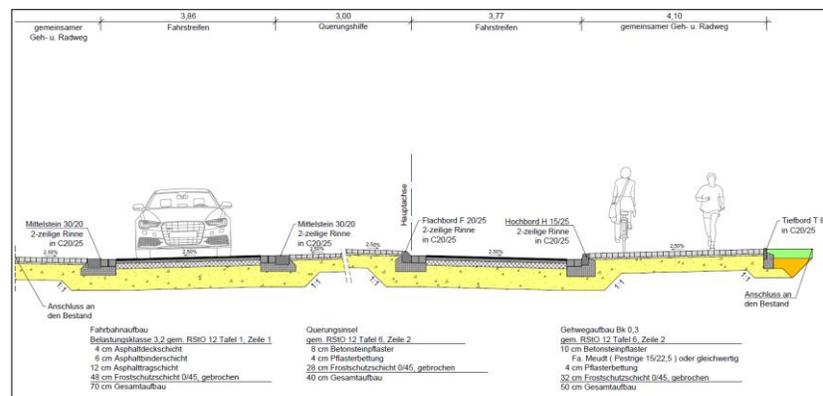
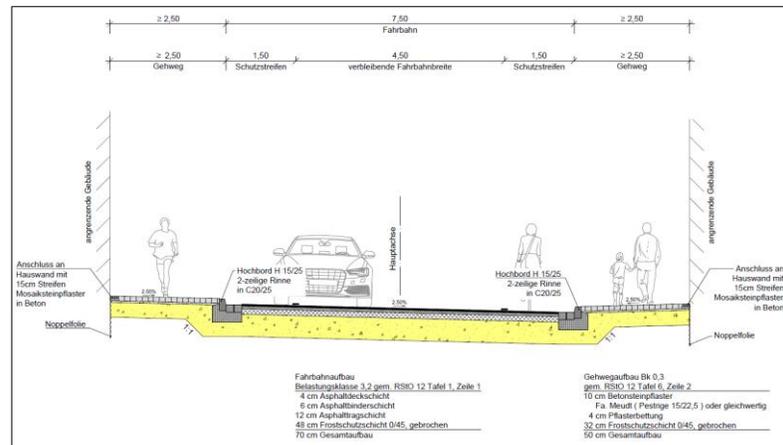
Anschluss
Kreisverkehr

Barrierefreier Umbau
Haltestelle Langstraße

Geplanter Ausbaumfang

- Ausbaulänge ca. 780 m
- Fahrbahnbreite 7,50 m → Begegnungsfall Lkw/Lkw möglich
- Beidseitige Anordnung von Schutzstreifen → gesicherte Radverkehrsführung
- Beidseitige Gehwegbreiten 2,50 m → ausreichend Platz für Begegnung auch für Rollstuhlfahrende oder Person mit Kinderwagen
- Umwandlung Busbuchten in Buskaps → Wartebereiche vergrößert, Barrierefreier Umbau gem. Gleichstellungsgesetz
- Parkbuchten in Flächen ohne Sicherheitsrisiko für den Radverkehr

Ausbaustandard



- Fahrbahnbreite 7,50 m einschl. beidseitiger Schutzstreifen mit 1,50 m (asphaltiert)
- Einfassung mittels Hoch-/Rundbordsteinen und zweizeiliger Betonsteinrinne zur Wasserführung
- Beidseitige Gehweg $\geq 2,50$ m (gepflastert)
- Abgrenzung zu Gebäuden mittels 3-zeiligem Naturgroßsteinpflasterband
- Parkplätze 2,50 m einschl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen (gepflastert)
- Wartebereich der Bushaltestellen $\geq 2,50$ m

Vorteile der Planung

- Regelwerkskonforme Breiten der Verkehrsanlagen, welche voraussichtlich auch den ERA 2022 entsprechen
- Ausbildung der Haltestellen als Haltestellenkaps
 - erhöhte Sicherheit für die Fahrgäste, durch mehr Platz im Seitenraum
 - mehr Sicherheit für den motorisierten Verkehr da keine Ein- und Ausfädelstellen des ÖPNV vorhanden ist
- Ausstattung des Straßenraums im Sinne der Barrierefreiheit
 - Erfüllung der Anforderungen aus dem Gleichstellungsgesetz
- Verringerung der Anzahl widerrechtlich auf dem Gehweg fahrende Radfahrende
- Schließung der Netzlücke des Radverkehrsnetzes zwischen "Am Eichelkämpchen" und der Brücke über den Pleisbach
- Aufwertung des Verkehrsmittels Fahrrad
- Nutzung der Flächen die im Bestand für Pkw-Abstellung genutzt werden für alternative Zwecke möglich
 - Begrünung, Fahrradabstellanlagen, Bänke
- Erhöhung der Lebensqualität durch gestalterisch aufgewertetes Stadtbild, gefahrloseres Fahrradfahren, problemloses Zufußgehen
- Moderne Straßenplanung im Sinne der Mobilitätswende

Nachteil der Planung

- Entfall von bis zu 34 Parkplätzen, trotz hohen Parkdrucks
- Nicht alle Parkplätze können voraussichtlich durch neue Parkplätze auf dem Jakob-Fußholler-Platz kompensiert werden
- Lieferzonen schränken Gehwegbreiten ein

Umbau der Ortsdurchfahrt Sankt Augustin Niederpleis im Zuge der L143	
Parkplatzbilanzierung	
18.07.2022	

	von Eichelkämpchen bis Pleistalstraße		von Pleistalstraße bis Langstraße	
	rechts	links	rechts	links
alt	15	17	2	7
neu	6	0	1	0

Parkplatzbilanzierung ohne Lieferzonen

Grobkostenschätzung

Stand 08/2022

Straßenbaukosten netto	2.225.000,- €
Straßenbaukosten brutto	2.647.750,- €

Zum jetzigen Zeitpunkt liegen keine Informationen zu den Baugrundverhältnissen vor. Es wird von einem unbelasteten Boden ausgegangen. Zudem sind keine Kosten für landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen oder Grunderwerb berücksichtigt. Die Grobkostenschätzung bezieht sich auf den Stand der Vorplanung.

Stellungnahme Straßen.NRW

- Bedenkenäußerung gegen
 - Schutzstreifen
 - Haltestellenkaps
 - Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr auf der Fahrbahn
- Vorschlag: Alternative Route über Bahnstraße



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



**INGENIEURBÜRO
OSTERHAMMEL GMBH**

Nümbrechter Straße 5
51588 Nümbrecht
Fon 02293 91 17-0
Fax 02293 91 17-30
Mail info@itp-gruppe.de