

Anlage 1:

Beschreibung der Varianten:

Variante A:

Bei der Variante A liegt der Fokus auf dem Erhalt möglichst aller 47 Bestandsbäume in dem Planungsabschnitt. Entlang der Stadtbahnachse wurden Einschätzungen bezüglich möglicher zutreffender Maßnahmen zu den Bestandsbäumen getroffen. Um einen Baumschutz während der Ausführung und des Betriebs zu gewährleisten, wurde ein Mindestabstand von 1,50 m zwischen den Bestandsbäumen und jeglichem baulichen Eingriff als notwendig angesehen. Zu Bestandsbäumen, die im Bereich von Rampen oder Zuwegungen stehen, muss eine Minstdurchgangsbreite von 1,50 m eingehalten werden. Zwischen der Bahnsteigkante und festen Einbauten sind mindestens 1,50 m zu gewährleisten.

Die Variante A (s. Anlage 2) sieht für beide Haltestellen Seitenbahnsteige vor. Auf beiden Seiten der Bahnsteige sind rund 18 m lange Rampen vorgesehen, die aus einer maximalen Neigung von 6 % und jeweils 2 waagerechten Zwischenpodesten bestehen. Die nördliche Rampe in Fahrtrichtung Süd der Haltestelle Subbelrather Straße/Gürtel hat eine Breite von 4,40 m, da ein Baum (Baum 3) integriert wird. Die südliche Rampe der Haltestelle Nußbaumerstraße wird im Bereich der Bestandsbäume 11 und 12 ausgespart. Die nördliche Rampe wird für den Bestandsbaum 16 ausgespart. Da die Haltestellen durch 3 Schulen in unmittelbarer Umgebung hoch ausgelastet sind, werden die Bahnsteige verbreitert.

Der Bahnsteig der Haltestelle Subbelrather Straße/Gürtel in Fahrtrichtung Süd variiert zwischen 3,85 und 4,30 m Breite, da ein Bestandsbaum (Baum 1) im Haltestellenbereich erhalten werden soll. Der Bahnsteig in Fahrtrichtung Nord weist eine gleichbleibende Breite von 3,50 m auf. Nördlich und östlich der geplanten Haltestelle befinden sich 4 m breite signalisierte Querungsstellen für den Fußgängerverkehr. Diese werden in Z-Form ausgebildet und durch den Einsatz von Geländern wird eine sichere Führung der Fußgänger gewährleistet.

Die Bahnsteigbreite der Haltestelle Nußbaumerstraße beträgt in Fahrtrichtung Süden 4,60 m, da insgesamt drei Bestandsbäume (Bäume 13-15) integriert werden. Die beidseitige Querung für den Fußgängerverkehr wird entsprechend der Haltestelle Subbelrather Straße/Gürtel ausgeführt, lediglich für die nördliche Querung ist wegen des Schüleraufkommens eine Breite von 5,80 m vorgesehen. Beide Aufstellflächen im Bereich der nördlichen Querung, sind flächenmäßig großzügig gestaltet, da hier eine hohe Anzahl an Schülerverkehr zu berücksichtigen ist.

Der MIV wird in beide Richtungen auf einer einstreifigen 3,50 m breiten Fahrbahn geführt.

Das Parken auf den Seitenstreifen wird für beide Fahrtrichtungen wegfallen. Die Parkbuchten (34 Stellplätze) neben der 1. Baumreihe bleiben weiterhin bestehen. Durch diese Maßnahme kann ein vergrößerter Gehweg sowie ein baulicher Radweg oder ein Radfahrstreifen in den Straßenraum integriert werden. Der Gehwegbereich weist in 98 % der Strecke die Mindestgehwegbreite auf. Nur am Knotenpunkt Subbelrather Str./Ehrenfeldgürtel in Fahrtrichtung Nord kann die Mindestbreite nicht eingehalten werden. Aufgrund der einstreifigen Führung hat der Gehweg in den meisten Bereichen des betrachteten Abschnitts des Ehrenfeldgürtels eine nutzbare Breite von 2,50 m, die streckenweise bis zu über 4,20 m ansteigt.

Diese Variante kann sowohl mit einem baulichen Radweg, als auch mit Radfahrstreifen aufgeführt werden.

Da aufgrund der abzurückenden Gleise der Straßenraum der anderen Verkehrsarten reduziert werden muss und ein Abstand von 1,50 m zu den Bestandsbäumen einzuhalten ist, wird hier nur eine einstreifige Variante dargestellt.

Die verkehrlichen Auswirkungen (z. B. Rückstaubildung) müssen noch mit weiteren Planungsträgern in der Entwurfsplanung abgestimmt werden.

Im Folgenden werden aus Sicht der Verwaltung Vorteile der Variante A „Seitenbahnsteige und ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung“, gegenüber den bereits ausgeschlossenen Planungsvarianten, aufgelistet:

- Breitere Bahnsteige (ca. 3,50 m bis 4,30 m) und Zugangsbreiten (ca. 3,0 m bis 4,0 m)
- Verkehrssichere Querung der Gleise durch Z-Querungen und Aufstellflächen in der Mitte des Straßenraumes
- Breitere Gehwege (ca. 1,87 m bis 4,10 m; überwiegende Einhaltung der Mindestbreite von 2,50 m)
- Breitere bauliche Radwege / Radfahrstreifen (ca. 2,50 m) entlang des gesamten Straßenabschnittes
- Variante mit Erhalt der meisten Bäume
- Beachtung des Radverkehrskonzeptes
- Schritt in Richtung Verkehrswende durch Minimierung des Kfz-Verkehrs (ein Fahrstreifen) und Ausbau der Geh- und Radwege sowie der Bahnsteige

Die Planung der Variante A kann der folgenden Abbildung entnommen werden. Es handelt sich hierbei um eine Presseskizze, die den Lageplan in einer vereinfachteren und übersichtlicheren Darstellung wiedergibt.

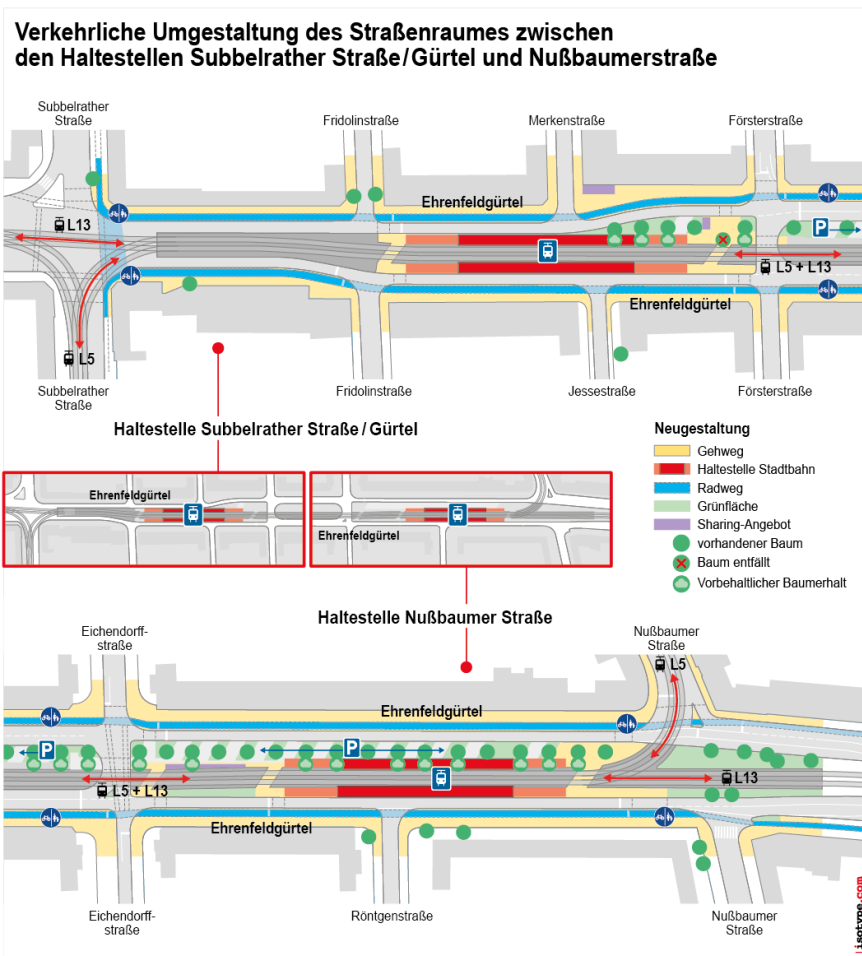


Abbildung 1: Presseskizze- vereinfachte Darstellung des Lageplans Variante A

Variante B:

Die Variante B beinhaltet eine zweistreifige Verkehrsführung. Diese Variante hat den Fokus auf eine möglichst hohe Leistungsfähigkeit im Verkehrsablauf des MIV. Obwohl der Fokus auf der Leistungsfähigkeit liegt, steht die städtebauliche Entwicklung mit der damit verbundenen Verkehrszunahme einer ausreichenden Leistungsfähigkeit an allen Knotenpunkten entgegen. Zwar kann der Rückstau gegenüber der einstreifigen Lösung reduziert, aber nicht vollständig vermieden werden. Der höhere Flächenbedarf für die zwei durchgehenden Fahrstreifen geht zu Lasten der Flächen, die für zu Fuß gehende und Radfahrende zur Verfügung stehen. Ruhender Verkehr entlang des Ehrenfeldgürtels in Fahrtrichtung der Autobahn ist in dieser Variante B ausgeschlossen, um zu Fuß gehenden und Radfahrenden eine angemessene Breite zur Verfügung zu stellen. Hinsichtlich des Baumschutzes schneidet diese Variante am schlechtesten unter den beschriebenen Varianten ab, da die Baumreihe entlang der heutigen Gleisachse komplett entfallen müsste.

Variante C:

Da die Verkehrssimulation der Vorzugsvariante einen Rückstau auf den Parkgürtel und der BAB (Bundesautobahn) ergab, wurde eine Alternativlösung ausgearbeitet, um den Rückstau zu minimieren. Die Alternativlösung (Variante C, Lageplan s. Anlage 3) beinhaltet in Fahrtrichtung Ehrenfeld zwei Fahrstreifen und in Fahrtrichtung Bundesautobahn ein Fahrstreifen.

Die Bahnsteigbreiten und Bahnsteiglänge sowie der Baumerhalt sind mit der Variante A

vergleichbar und können der Planungsbeschreibung der Variante A entnommen werden.

Eine Änderung gegenüber der Variante A ergibt sich in dieser Variante C in den Gehweg- und Radwegbreiten. Der Komfort wird für die zu Fuß gehenden und Radfahrenden vermindert. Die Fahrradwege können auf der zweistreifigen Straßenseite in Fahrtrichtung Ehrenfeld je nach Abschnitt nur noch in Breiten zwischen 1,60 m und 2,00 m realisiert werden und die Gehwege werden auf die Maße 1,85 m bis 3,60 m verringert. Somit können die Mindestbreiten von 2,50 m in der Variante C überwiegend nicht eingehalten und die Vorgaben des Radverkehrskonzepts nicht umgesetzt werden.

Bei der Mischvariante (Variante C) wird keine der einzelnen Verkehrsarten (Fußverkehr, Radverkehr, ÖV, MIV) oder ein Planungsaspekt grundsätzlich höher gewichtet als andere. Die Zielsetzung der Variante ist ein Kompromiss, bei der alle Verkehrsteilnehmenden ihren Beitrag leisten. Auch in dieser Variante werden zeitweise Einschränkungen mit Rückstau auf der Autobahn gemäß vorliegender Verkehrsprognose nicht zu vermeiden sein.

Alle drei Varianten können sowohl mit einem baulichen Radweg, als auch mit einem Radfahrstreifen realisiert werden.