



Rahmenplanung Buschbell-Hücheln / Ulrichstraße in Frechen

Digitale Bürgerinformationsveranstaltung

18. Mai 2021

Inhaltsübersicht – die heutigen Themen

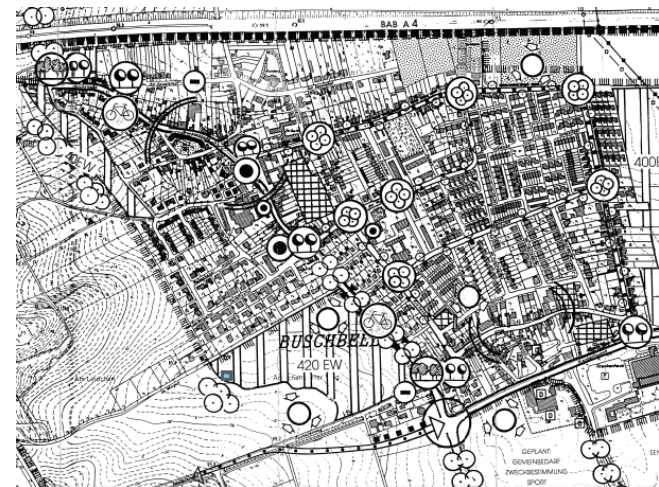
- Bisherige Bearbeitungsschritte S. 3
- Maßnahmenübersicht und Bewertung S. 7
- Entwurfsvarianten zur Kreuzung An der Vogtei S. 12
- Entwurfsvarianten zur Kreuzung Adam-Schall-Straße S. 20
- Entwurfsvarianten zur Kreuzung Burghofstraße S. 29
- Wie geht es weiter? S. 33



Rahmenplanung – Bisherige Bearbeitungsschritte

Ziele der Rahmenplanung

- Bestehende planerisch-konzeptionelle Überlegungen aus 1993 sollen auf Grundlage einer vereinfachten Bestandsanalyse auf die aktuellen Gegebenheiten hin fortgeschrieben werden.
 - Aufstellung eines aktualisierten Rahmenplans entlang der Ulrichstraße, der eine Entwicklungsperspektive zur Aufwertung des öffentlichen Raums und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität entwirft.
 - Für die zentralen Kreuzungsbereiche sollen detailliertere planerische Entwurfsskizzen erarbeitet werden
 - Der Rahmenplan soll die Anforderungen der Verkehrs- und Freiraumplanung vor dem Hintergrund eines sich verändernden Mobilitäts- und Aufenthaltsverhalten berücksichtigen.
- ➔ Der Rahmenplan als vorausschauende Gestaltung des öffentlichen Raums.



Ausschnitte aus der Rahmenplanung von 1993

Phase 1: Auftakt und Bestandsaufnahme / -analyse (2019)

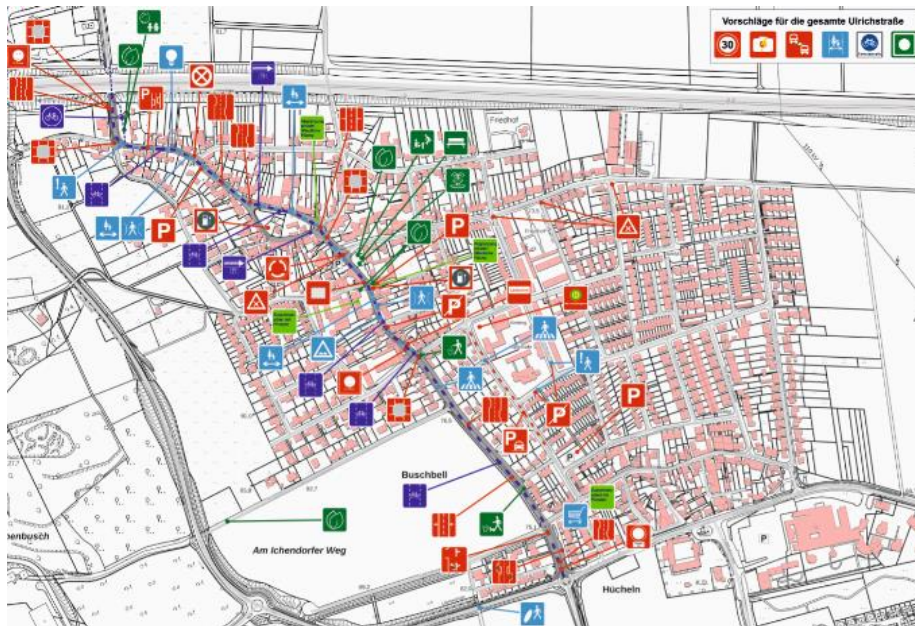
- Erste Ortsbegehungen und Verkehrszählungen fanden bereits im September/Oktober 2019 statt
- Ein öffentlicher Stadtteilrundgang mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern erfolgte im November 2019



Eindrücke aus dem Stadtteilrundgang vom
09.11.2019

Phase 2: Mängelanalyse, Chancen und Potentiale (2019/2020)

- Eine öffentliche Beteiligungsveranstaltung für Bürger und Bürgerinnen erfolgte im Dezember 2019
- Danach erfolgten eine Chancen- und Mängelanalyse sowie Bewertung und Abstimmung der Maßnahmevorschläge mit der Stadtverwaltung

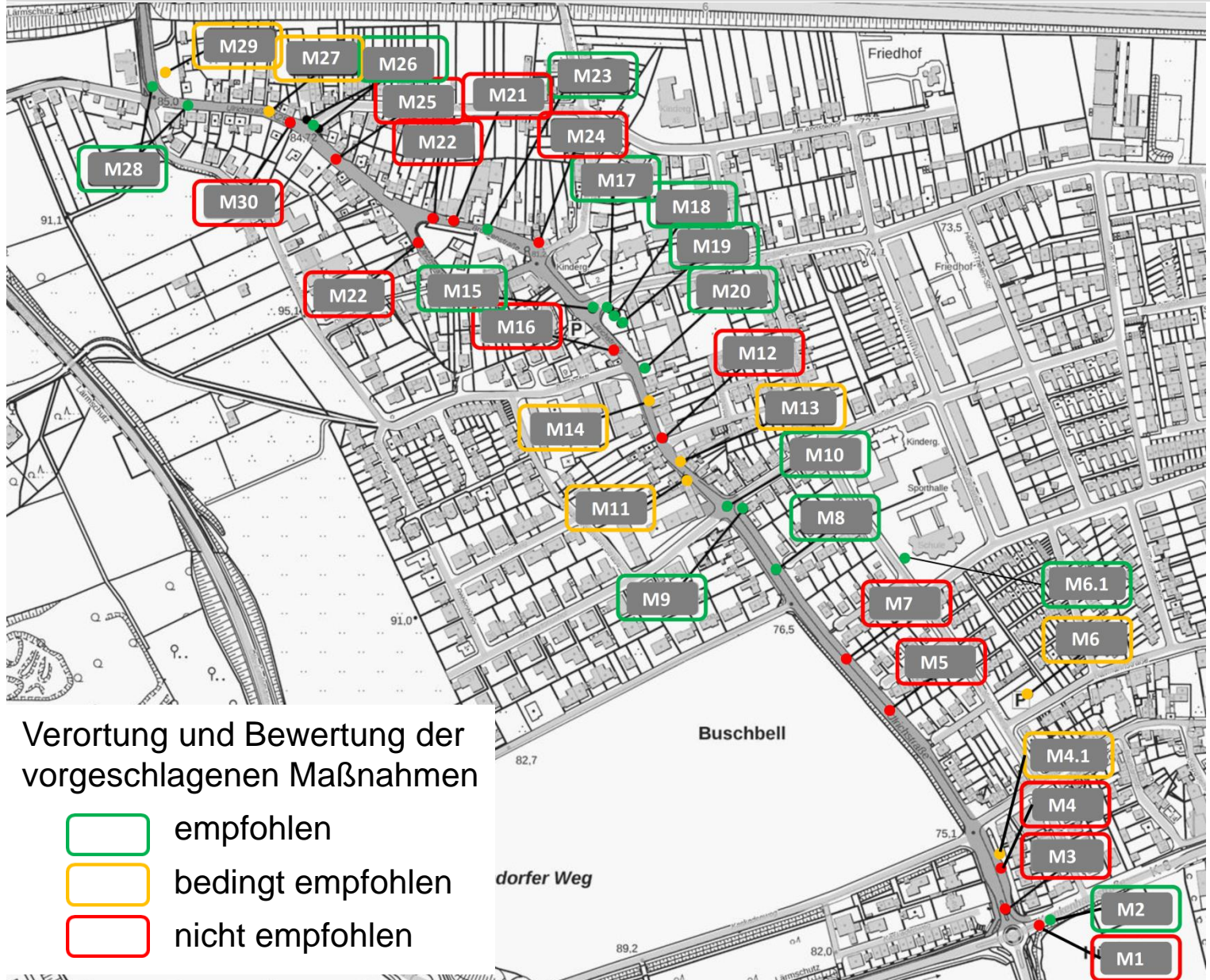


Gesamtübersicht der vorgeschlagenen Maßnahmen



Eindrücke aus Bürgerveranstaltung vom 11.12.2019

Maßnahmenübersicht und Bewertung

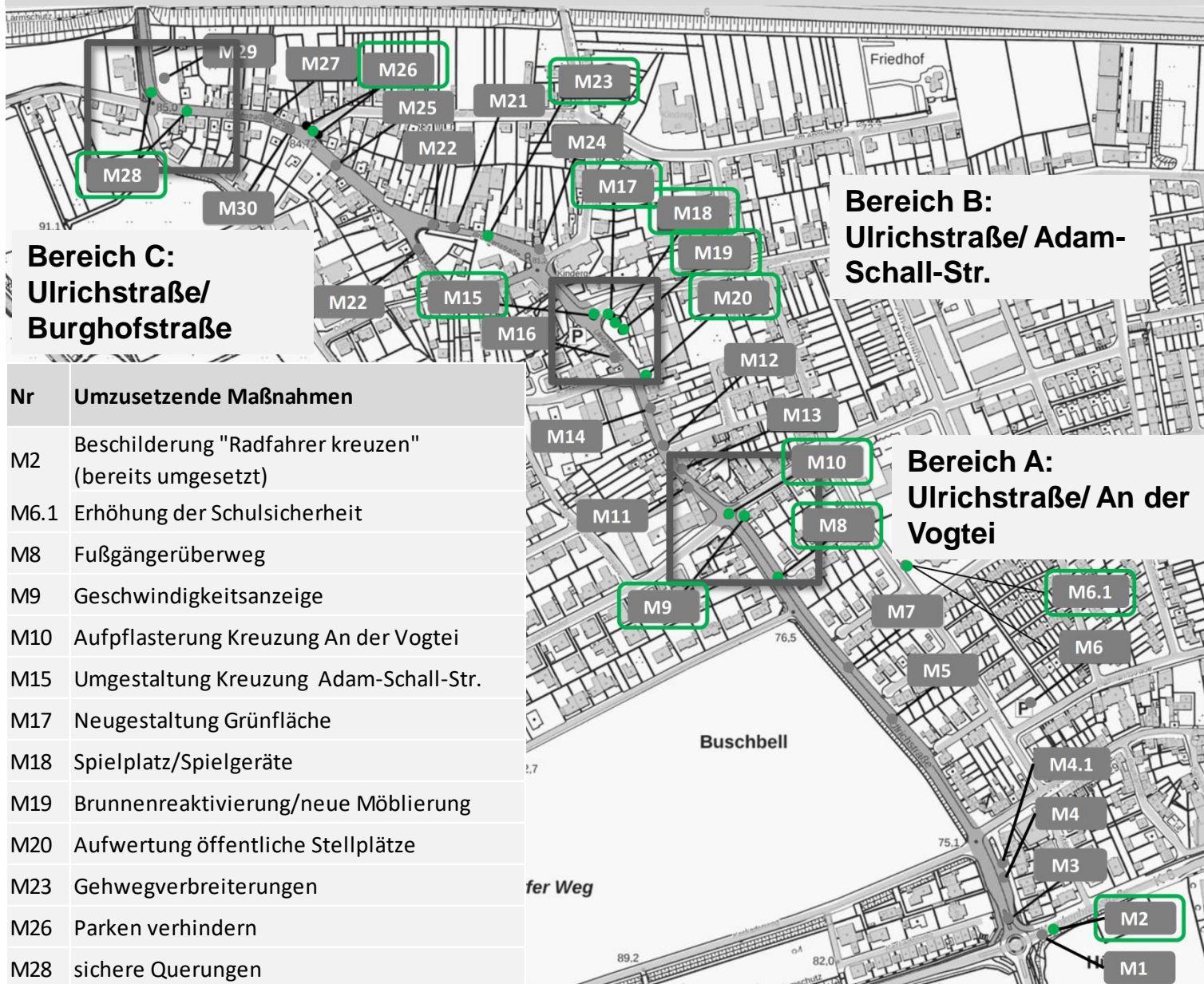


Verortung und Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen

- empfohlen
- bedingt empfohlen
- nicht empfohlen

Liste und Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen

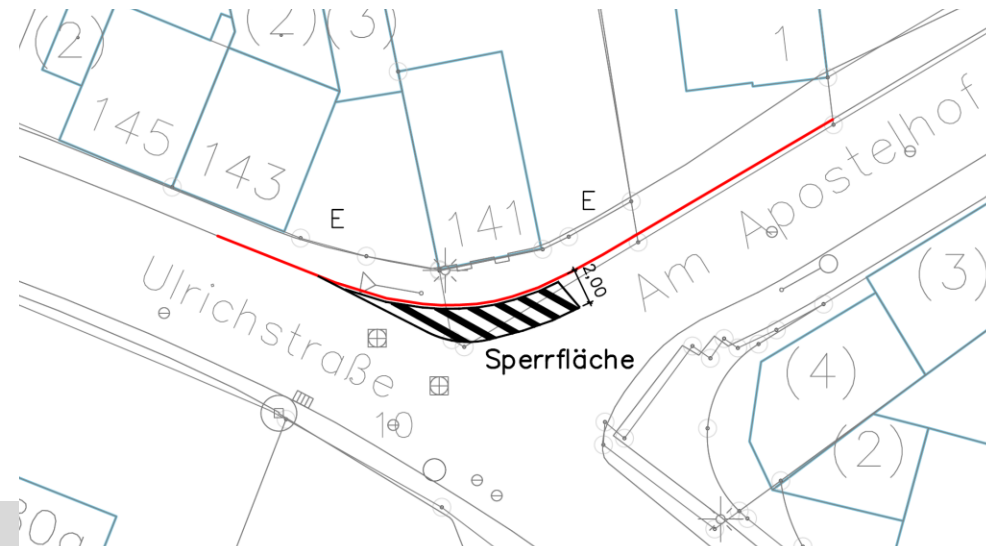
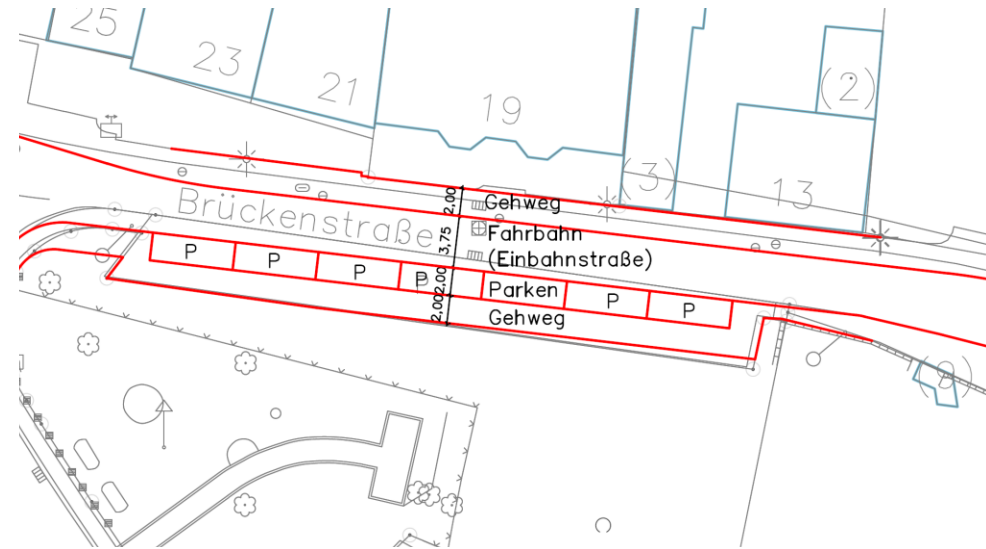
| Nr | Maßnahme | Umsetzung | Begründung | Nr | Maßnahme | Umsetzung | Begründung |
|-------|---|-------------------|--|-----|---|-------------------|---|
| M1 | Bodenschwellen am Kreisverkehr | nicht empfohlen | Keine Zustimmung durch den Rhein-Erft-Kreis | M15 | Umgestaltung Kreuzung Adam-Schall-Str. | empfohlen | Bereich in der Variantenbetrachtung |
| M2 | Beschilderung "Radfahrer kreuzen" | empfohlen | bereits umgesetzt | M16 | Fahrradschutzstreifen | nicht empfohlen | Bei Tempo-30 Schutzstreifen nicht erlaubt |
| M3 | Anlieger frei | nicht empfohlen | Nutzungen mit Besucherverkehr vorhanden | M17 | Neugestaltung Grünfläche | empfohlen | Bereich in der Variantenbetrachtung |
| M4 | Verlegung Bushaltestelle in Fahrbahnmitte | nicht empfohlen | Busse ermöglichen Ein- und Aussteigen nur zur rechten Seite | M18 | Spielplatz/Spielgeräte | empfohlen | Bereich in der Variantenbetrachtung |
| M4.1 | Umbau der Bushaltestelle zu einem Buskap | bedingt empfohlen | Führt evtl. zu Rückstau in den KVP | M19 | Brunnenreaktivierung/ neue Möblierung | empfohlen | Bereich in der Variantenbetrachtung |
| M5 | Tempo 30 | nicht empfohlen | Keine Zustimmung durch Rhein-Erft-Kreis außerhalb der OD | M20 | Aufwertung öffentliche Stellplätze | empfohlen | Bereich in der Variantenbetrachtung |
| M.6.1 | Erhöhung der Schulsicherheit | empfohlen | "weiche" Maßnahmen (z.B. Schülerlotsen, Elterninformation, Elternflyer) | M21 | Fahrradschutzstreifen auf Brückenstraße | nicht empfohlen | Bei Tempo-30 sind Schutzstreifen nicht erlaubt |
| M6 | Aufwertung Parkplatz Kirchenkamp | bedingt empfohlen | Nur Belagserneuerung, keine Änderung bei der Ausschilderung | M22 | Öffnung Einbahnstraße für Radverkehr | nicht empfohlen | Führt zu Unsicherheit im Kreuzungsbereich mit der Ulrichstraße |
| M7 | Fahrradschutzstreifen | nicht empfohlen | Ausreichend breiter Geh- und Radweg bereits vorhanden | M23 | Gehwegverbreiterungen | empfohlen | Umsetzung durch Neuordnung der Stellplätze (Längs- anstatt Senkrechtparken) |
| M8 | Fußgängerüberweg | empfohlen | Verbesserung Querungssituation; Reduzierung Fahrgeschwindigkeiten | M24 | Gestaltung öffentliche Fläche | nicht empfohlen | Nur kleine öffentliche Fläche, die wenig Spielraum für Gestaltung bringt |
| M9 | Geschwindigkeitsanzeige | empfohlen | kostengünstiges Mittel zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten | M25 | Fahrradschutzstreifen | nicht empfohlen | Bei Tempo-30 sind Schutzstreifen nicht erlaubt |
| M10 | Aufpflasterung Kreuzung An der Vogtei | empfohlen | Bereich in der Variantenbetrachtung | M26 | Parken verhindern | empfohlen | Einrichtung einer Sperrfläche am Kreuzungsbereich Am Apostelhof |
| M11 | Einengung Höhe Hs. Nr. 79 | bedingt empfohlen | Möglichkeit wird verwaltungsintern geprüft (ggf. Ausweisung Stellplatz) | M27 | Gehwegverbreiterungen | bedingt empfohlen | zu geringer Straßenquerschnitt, Gehwegverbreiterung nur auf einer Seite |
| M12 | Fahrradschutzstreifen | nicht empfohlen | Bei Tempo-30 sind Schutzstreifen nicht erlaubt | M28 | sichere Querungen | empfohlen | Bereich in der Variantenbetrachtung |
| M13 | Gehwegverbreiterungen | bedingt empfohlen | bei entsprechenden Querschnitten oder im Bereich von Fahrbahneinengungen | M29 | Gestaltung öffentliche Fläche | bedingt empfohlen | Möglichkeit für Nutzung und Gestaltung wird verwaltungsintern geprüft |
| M14 | Parken/Halten einschränken | bedingt empfohlen | kein vordringliches Problem, ggf. Versetzen von Blumenkübeln | M30 | Einengung höhe Hs. Nr. 180a | nicht empfohlen | Notwendigkeit in dem Bereich wird nicht gesehen |



Maßnahmenvorschläge: Prinzipskizzen zu M23 und M26

- **M23: Gehwegverbreiterungen**
 - Gehwegverbreiterungen (auf 2,00m) in Bereichen mit geringen Gehwegbreiten
 - in diesem Abschnitt zu erreichen durch Verringerung der Fahrbahnbreite und Änderung der Anordnung der Parkplätze
 - Führt zu Erhöhung der Verkehrssicherheit

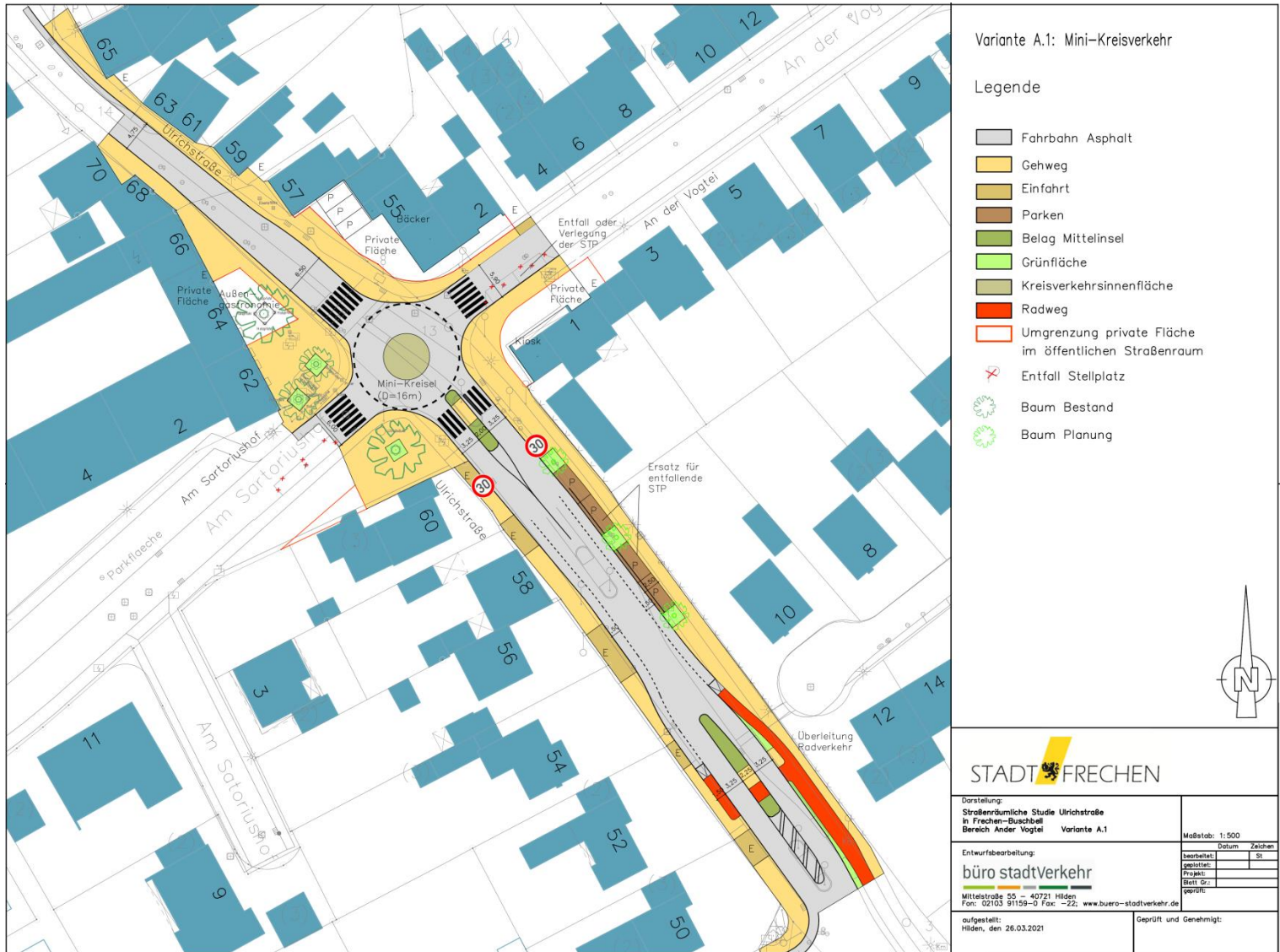
- **M26: Parken verhindern**
 - Das unerlaubte Parken im Kreuzungsbereich Apostelhof soll verhindert werden
 - Sperrflächenmarkierung (ggf. auch in Verbindung mit Pollern)





Entwurfsvarianten zur Kreuzung An der Vogtei

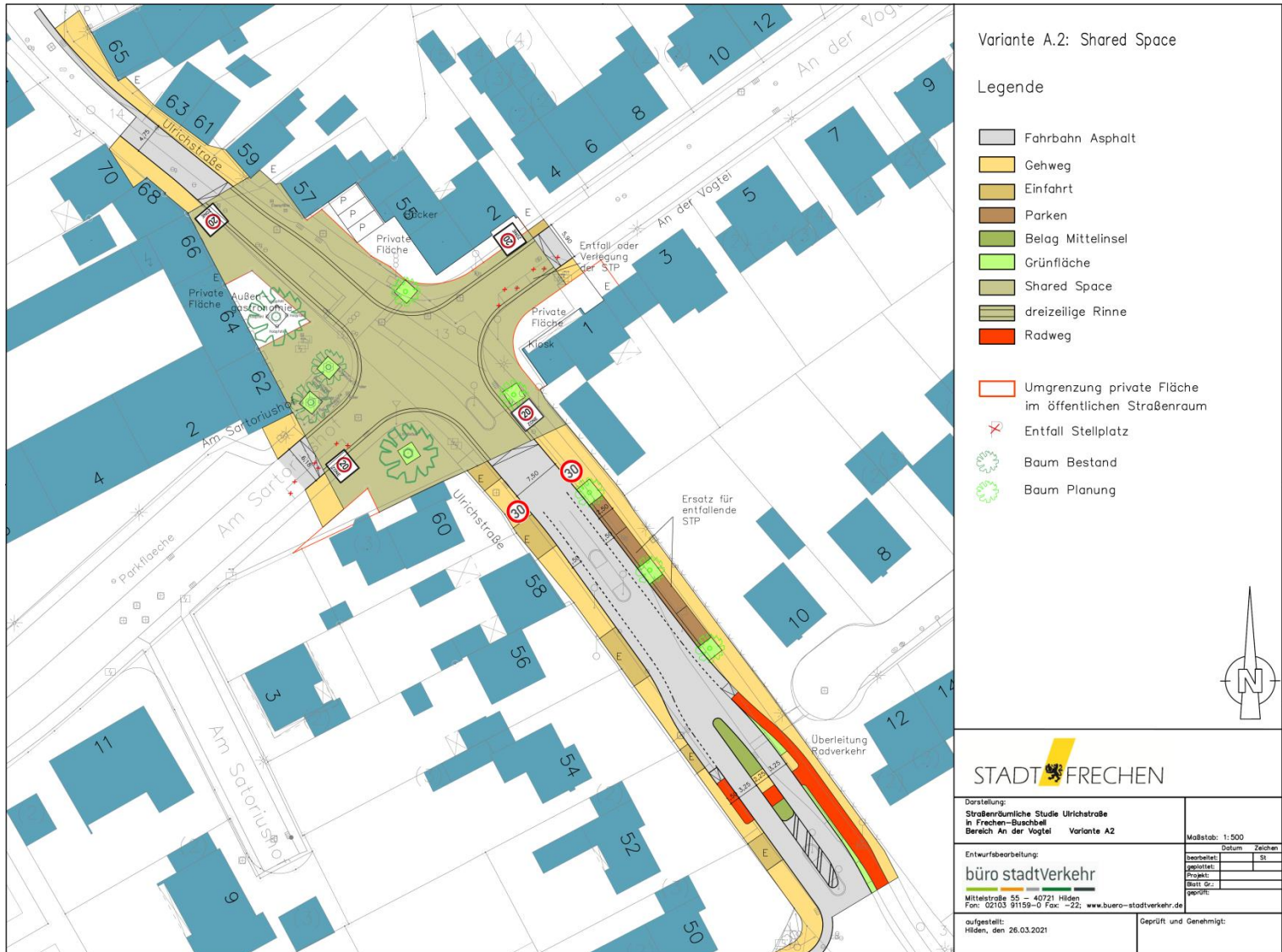
Bereich Ulrichstraße / An der Vogtei: Variante 1 mit Mini-Kreisverkehr



Bereich Ulrichstraße / An der Vogtei: Variante 1 mit Mini-Kreisverkehr

- **Straßenverkehr**
 - Tempo 30 ab Höhe Ulrichstraße Hs.-Nr. 60
 - Mini-Kreisel mit einem Durchmesser von 16,0m am Knotenpunkt
 - An erlaubte Fahrgeschwindigkeiten angepasste Querschnitte und Knotenpunktdimensionierung.
- **Radverkehr**
 - Überleitung des Radverkehrs mit Mittelinsel in Höhe Ulrichstraße Hs.-Nr. 52
 - Beidseitige Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mittels Radschutzstreifen
 - Bei Tempo 30 Führung auf der Fahrbahn und keine separaten Radverkehrsanlagen mehr
 - Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr auf der Fahrbahn
- **Fußverkehr**
 - Verbreiterung der Gehweg- und Aufenthaltsbereiche (z.B. an Stellen mit sehr geringen Gehwegbreiten)
 - Querungsmöglichkeit an allen Knotenpunktsarmen mittels FGÜ (Ulrichstraße zusätzlich mit Mittelinsel)
 - Querungsmöglichkeit durch Mittelinsel in Höhe Ulrichstraße Hs.-Nr. 52
- **Ruhender Verkehr**
 - Entfall von zwei Stellplätzen in der Straße An der Vogtei vor dem Kiosk um die Mindestbreite der Fahrgasse einhalten zu können. Entfall von zwei Stellplätzen in der Straße Am Sartoriushof.
 - Dafür: Anlage von vier Stellplätzen entlang der Ulrichstraße als Ersatz für wegfallende Stellplätze
- **Grobe Kostenschätzung: rd. 584.400,00 € netto (Baukosten + Planungskosten)**
 - ➔ Vorteil: Wirksame Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten, klare und sichere Radverkehrsführung, sichere Querungsmöglichkeiten am Knoten
 - ➔ Nachteil: Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr kann ggf. zu subjektivem Unsicherheitsgefühl für den Radfahrer führen

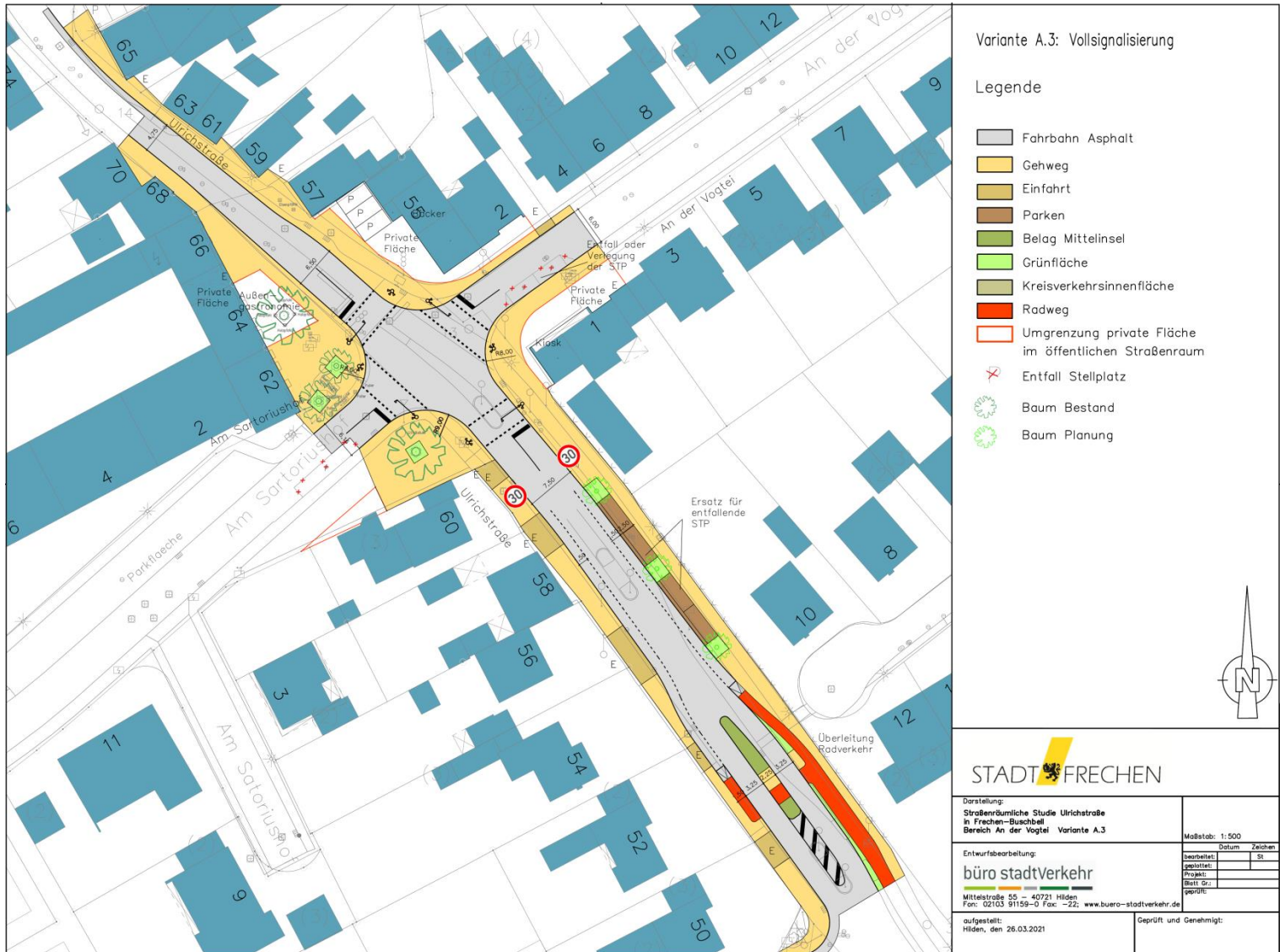
Bereich Ulrichstraße / An der Vogtei: Variante 2 mit Shared Space



Bereich Ulrichstraße / An der Vogtei: Variante 2 mit Shared-Space

- **Straßenverkehr**
 - Tempo 30 ab Höhe Ulrichstraße Hs.-Nr. 60
 - Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) im gesamten Kreuzungsbereich
 - Shared-Space im gesamten Kreuzungsbereich mit Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer
 - An erlaubte Fahrgeschwindigkeiten angepasste Straßenquerschnitte
- **Radverkehr**
 - Überleitung des Radverkehrs mit Mittelinsel in Höhe Ulrichstraße Hs.-Nr. 52
 - Beidseitige Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mittels Radschutzstreifen
 - Bei Tempo 30 und Shared-Space Führung auf der Fahrbahn ohne separate Radverkehrsanlagen
 - Gleichberechtigte Bewegungsmöglichkeit im gesamten Shared-Space Bereich
- **Fußverkehr**
 - Verbreiterung der Gehweg- und Aufenthaltsbereiche (z.B. an Stellen mit sehr geringen Gehwegbreiten)
 - Gleichberechtigte Bewegungsmöglichkeit im gesamten Shared-Space Bereich
 - Querungsmöglichkeit durch Mittelinsel in Höhe Ulrichstraße Hs.-Nr. 52
- **Ruhender Verkehr**
 - Entfall von zwei Stellplätzen in der Straße An der Vogtei vor dem Kiosk. Entfall von zwei Stellplätzen in der Straße Am Sartoriushof .
 - Dafür: Anlage von vier Stellplätzen entlang der Ulrichstraße als Ersatz für wegfallende Stellplätze
- **Grobe Kostenschätzung: rd. 707.700,00 € netto (Baukosten + Planungskosten)**
 - ➔ Vorteil: Wirksame Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten, klare und sichere Radverkehrsführung, gleichberechtigte und sichere Bewegungsmöglichkeiten aller Verkehrsteilnehmer im Shared-Space Bereich
 - ➔ Nachteil: Notwendige Akzeptanz des Shared-Space Konzepts

Bereich Ulrichstraße / An der Vogtei: Variante 3 mit Vollsignalisierung

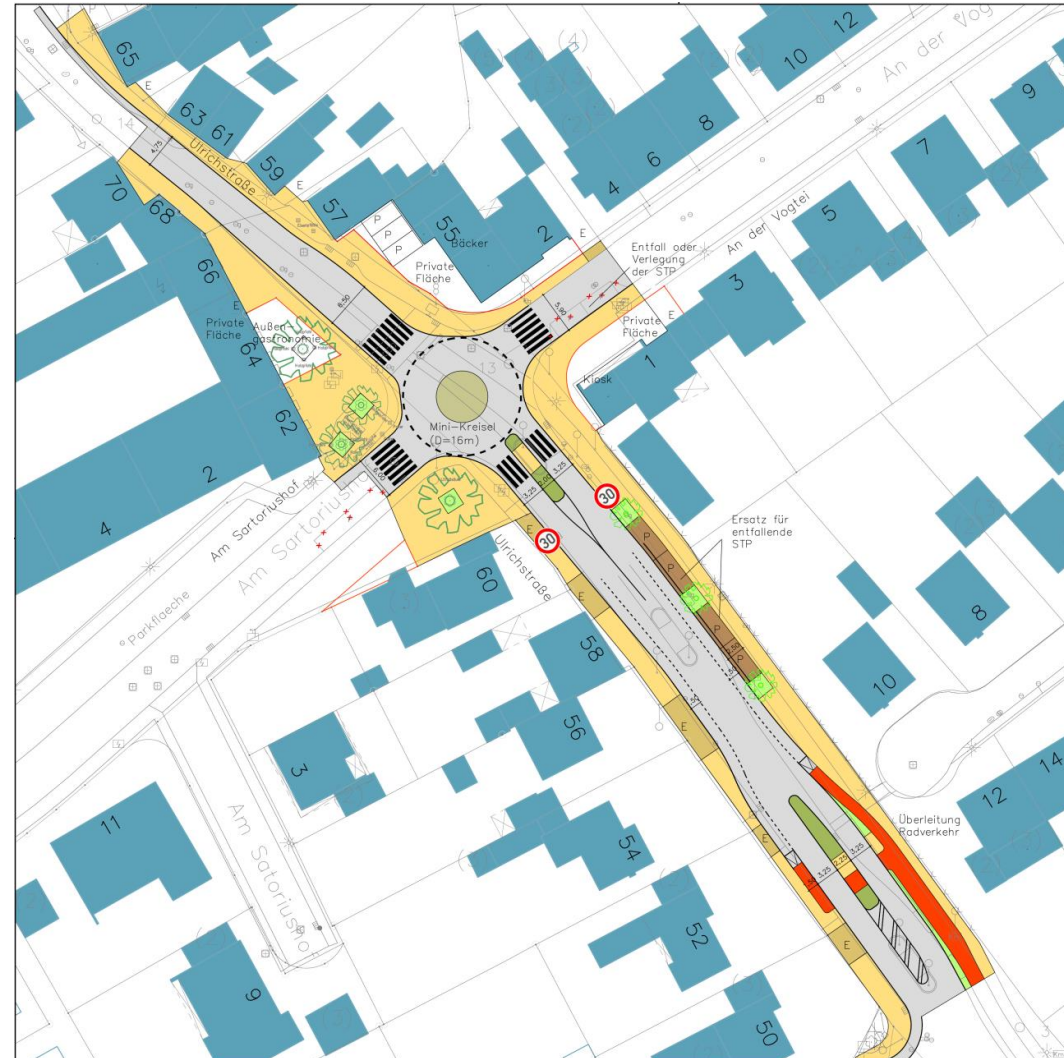


Bereich Ulrichstraße / An der Vogtei: Variante 3 mit Vollsignalisierung

- **Straßenverkehr**
 - Tempo 30 ab Höhe Ulrichstraße Hs.-Nr. 60
 - Signalisierung an allen Knotenpunktsarmen
 - An erlaubte Fahrgeschwindigkeiten angepasste Querschnitte und Knotenpunktdimensionierung
 - **Radverkehr**
 - Überleitung des Radverkehrs mit Mittelinsel in Höhe Ulrichstraße Hs.-Nr. 52
 - Beidseitige Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mittels Radschutzstreifen
 - Bei Tempo 30 Führung auf der Fahrbahn und keine separaten Radverkehrsanlagen mehr
 - **Fußverkehr**
 - Verbreiterung der Gehweg- und Aufenthaltsbereiche (z.B. an Stellen mit sehr geringen Gehwegbreiten)
 - Querungsmöglichkeit an allen Knotenpunktsarmen mittels signalisierten Fußgängerfurten
 - Querungsmöglichkeit durch Mittelinsel in Höhe Ulrichstraße Hs.-Nr. 52
 - **Ruhender Verkehr**
 - Entfall von zwei Stellplätzen in der Straße An der Vogtei vor dem Kiosk um die Mindestbreite der Fahrgasse einhalten zu können; Entfall von zwei Stellplätzen in der Straße Am Sartoriushof
 - Dafür: Anlage von vier Stellplätzen entlang der Ulrichstraße als Ersatz für wegfallende Stellplätze
 - **Grobe Kostenschätzung: rd. 814.400,00 € netto (Baukosten + Planungskosten)**
- ➔ Vorteil: Wirksame Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten, klare und sichere Radverkehrsführung, sichere Querungsmöglichkeiten am Knoten
- ➔ Nachteil: Vergleichsweise hohe Kostend durch Ampelanlage

Empfehlung der Umsetzung der Variante 1 – Mini-Kreisel

- Vergleichsweise kostengünstigste Variante
- Verbesserungen für Radfahrende und Zufußgehende
- Wirksame Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten
- Keine wiederkehrenden Kosten wie z.B. bei einer Ampelanlage
- Querung im südlichen Abschnitt kann ggf. als eigenständige Maßnahme zuerst umsetzen (Kosten für die Querungshilfe rd. 4.500 €)





Entwurfsvarianten zur Kreuzung Adam-Schall-Str.

Bereich Ulrichstraße / Adam-Schall-Str.: Variante 1 mit Mini-Kreisverkehr

- **Straßenverkehr**
 - Tempo 30 im gesamten Abschnitt
 - Mini-Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 16,0m
 - An erlaubte Fahrgeschwindigkeiten angepasste Straßenquerschnitte
 - Einrichtung einer Mobilstation und einer E-Ladestation für Elektrofahrzeuge
 - **Radverkehr**
 - Bei Tempo 30 Führung auf der Fahrbahn ohne separate Radverkehrsanlagen
 - **Fußverkehr**
 - Verbreiterung der Gehweg- und Aufenthaltsbereiche (z.B. an Stellen mit sehr geringen Gehwegbreiten)
 - Neugestaltung der Aufenthaltsbereiche (Platzgestaltung und Möblierung, Brunnenreaktivierung)
 - Querungsmöglichkeiten durch FGÜ an allen Knotenpunktsarmen
 - **Ruhender Verkehr**
 - Entfall oder Neuordnung einiger Stellplätze
 - Anlage neuer Stellplätze entlang der Ulrichstraße, nördlich des Kreuzungsbereichs
 - **ÖPNV**
 - Einrichtung von Buskaps
 - **Grobe Kostenschätzung: rd. 693.200,00 € netto (Baukosten + Planungskosten)**
- ➔ Vorteil: Buskaps „bremsen“ den übrigen Verkehr, Gestaltung des Platzbereichs verbessert die Aufenthaltsqualität, Entschärfung des Bereichs der Zufahrt zum Parkplatz durch Versetzung der Lage des Mini-Kreisels und des südlichen FGÜ, durch neue Lage kein ungebremstes „Durchfahren“ des KVP mehr möglich
- ➔ Nachteil: keine

Bereich Ulrichstraße / Adam-Schall-Str.: Variante 2 Rechts-vor-Links



Bereich Ulrichstraße / Adam-Schall-Str.: Variante 2 Rechts-vor-Links

- **Straßenverkehr**
 - Tempo 30 im gesamten Abschnitt
 - Rechts-vor-Links Regelung für den Knoten
 - An erlaubte Fahrgeschwindigkeiten angepasste Straßenquerschnitte
 - Einrichtung einer Mobilstation und einer E-Ladestation für Elektrofahrzeuge
 - **Radverkehr**
 - Bei Tempo 30 Führung auf der Fahrbahn ohne separate Radverkehrsanlagen
 - **Fußverkehr**
 - Verbreiterung der Gehweg- und Aufenthaltsbereiche (z.B. an Stellen mit sehr geringen Gehwegbreiten)
 - Querungsmöglichkeit durch Einengung südliche des Knotens
 - Neugestaltung der Aufenthaltsbereiche (Platzgestaltung und Möblierung, Brunnenreaktivierung)
 - **Ruhender Verkehr**
 - Entfall oder Neuordnung einiger Stellplätze
 - Anlage neuer Stellplätze entlang der Ulrichstraße, nördlich des Kreuzungsbereichs
 - **ÖPNV**
 - Einrichtung von Buskaps
 - **Grobe Kostenschätzung: rd. 680.600,00 € netto (Baukosten + Planungskosten)**
- ➔ Vorteil: Rechts-Vor-Links Regelung begünstigt Einhaltung von Fahrgeschwindigkeiten, Buskaps und Einengung „bremsen“ zusätzlich den Verkehr, Gestaltung des Platzbereichs verbessert die Aufenthaltsqualität, Entschärfung des Bereichs der Zufahrt zum Parkplatz durch Einengung als Querungsmöglichkeit nördlich der Zufahrt.
- ➔ Nachteil: Durch Rechts-vor-Links Regelung keine Bevorrechtigung des Busses mehr

Bereich Ulrichstraße / Adam-Schall-Str.: Variante 3 mit Aufpflasterung

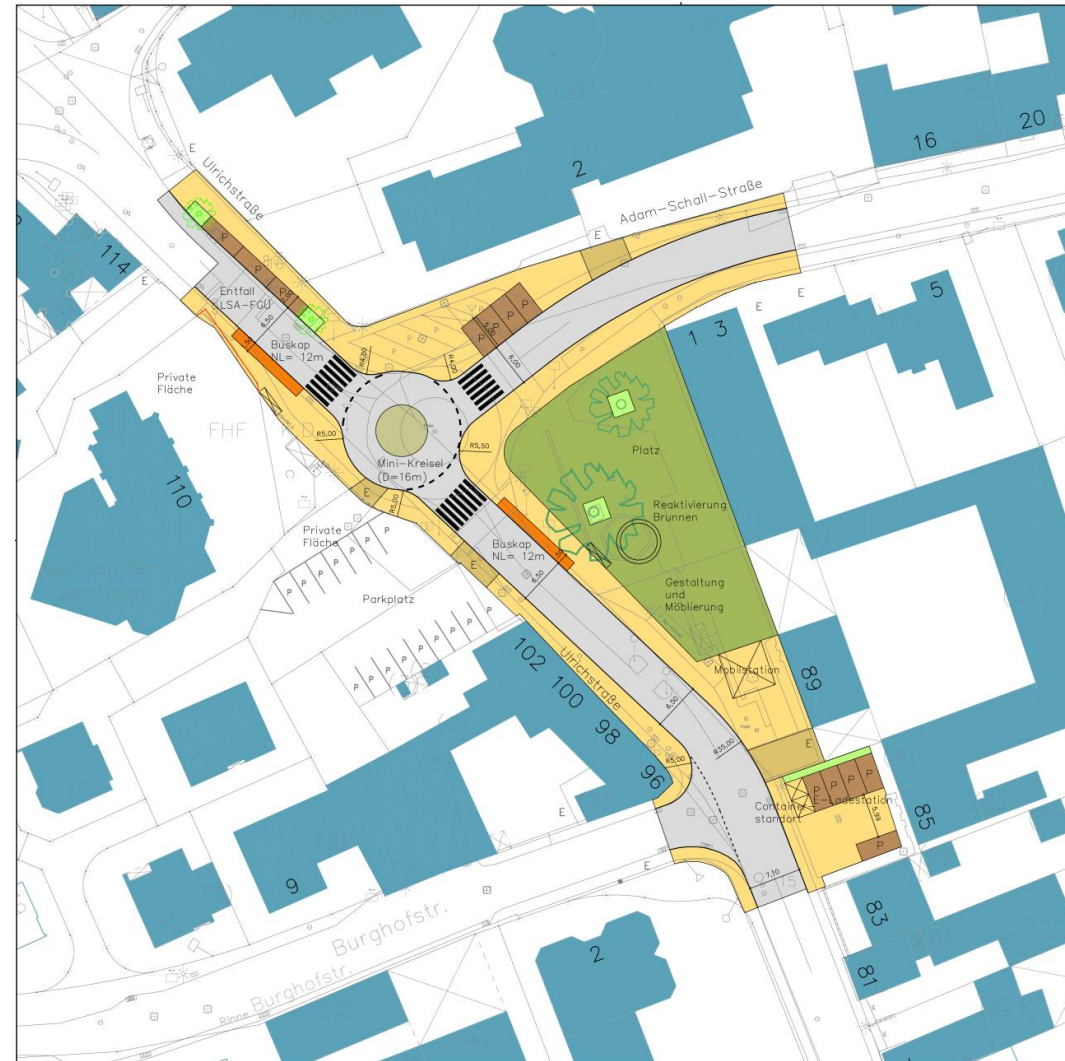


Bereich Ulrichstraße / Adam-Schall-Str.: Variante 3 mit Aufpflasterung

- **Straßenverkehr**
 - Tempo 30 im gesamten Abschnitt
 - Aufpflasterung des Kreuzungsbereichs
 - An erlaubte Fahrgeschwindigkeiten angepasste Straßenquerschnitte
 - Einrichtung einer Mobilstation und einer E-Ladestation für Elektrofahrzeuge
 - **Radverkehr**
 - Bei Tempo 30 Führung auf der Fahrbahn ohne separate Radverkehrsanlagen
 - **Fußverkehr**
 - Verbreiterung der Gehweg- und Aufenthaltsbereiche (z.B. an Stellen mit sehr geringen Gehwegbreiten)
 - Querungsmöglichkeit durch Einengung südlich des Knotens
 - Neugestaltung der Aufenthaltsbereiche (Platzgestaltung und Möblierung, Brunnenreaktivierung)
 - **Ruhender Verkehr**
 - Entfall oder Neuordnung einiger Stellplätze
 - Anlage neuer Stellplätze entlang der Ulrichstraße, nördlich des Kreuzungsbereichs
 - **ÖPNV**
 - Einrichtung von Buskaps
 - **Grobe Kostenschätzung: rd. 685.200,00 € netto (Baukosten + Planungskosten)**
- ➔ Vorteil: Aufpflasterung des Kreuzungsbereichs begünstigt Einhaltung von Fahrgeschwindigkeiten, Buskaps und Einengung „bremsen“ zusätzlich den Verkehr, Gestaltung des Platzbereichs verbessert die Aufenthaltsqualität, Entschärfung des Bereichs der Zufahrt zum Parkplatz durch Einengung als Querungsmöglichkeit südlich der Zufahrt
- ➔ Nachteil: keine

Empfehlung der Umsetzung der Variante 1 – Mini-Kreisel

- Mini-Kreisel als wiederkehrendes Element (Kontinuität bei der Gestaltung)
- Wirksame Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten durch neue Lage des Kreisverkehrs (kein ungebremstes „Durchfahren“ des Kreisverkehrs mehr möglich)
- Entschärfung des Bereichs der Parkplatzzufahrt durch neue Lage des Kreisverkehrs
- Verdoppelung der nutzbaren Platzfläche auf rd. 800qm (bei allen drei Varianten)



Bereich Ulrichstraße / Adam-Schall-Str.: Gestaltungsbeispiele

- **Ideen zur Gestaltung des Platzbereichs**
 - Erweiterung der nutzbaren Platzfläche von rund 300 qm auf rund 800 qm
 - Barrierearme Platzgestaltung
 - Bereiche zum Verweilen, zur Begegnung und zur Bewegung
 - Brunnenreaktivierung, z.B. als Wasserspiel
 - Sitzlinsen als Spiel- und Sitzmöglichkeit
 - Laufbahn als Spiel- und Bewegungselement
 - Neue Sitzmöglichkeiten, z.B. Rundbank
 - Verortung einer Mobilstation
 - Erarbeitung konkreter Entwürfe durch einen Freiraumplaner



Oben und Mitte: Riesengebirgsstraße in Bonn (Quelle: Bundesstadt Bonn)



Unten: Vorplatz Tannenbusch-Center in Bonn (Quelle: eigene)



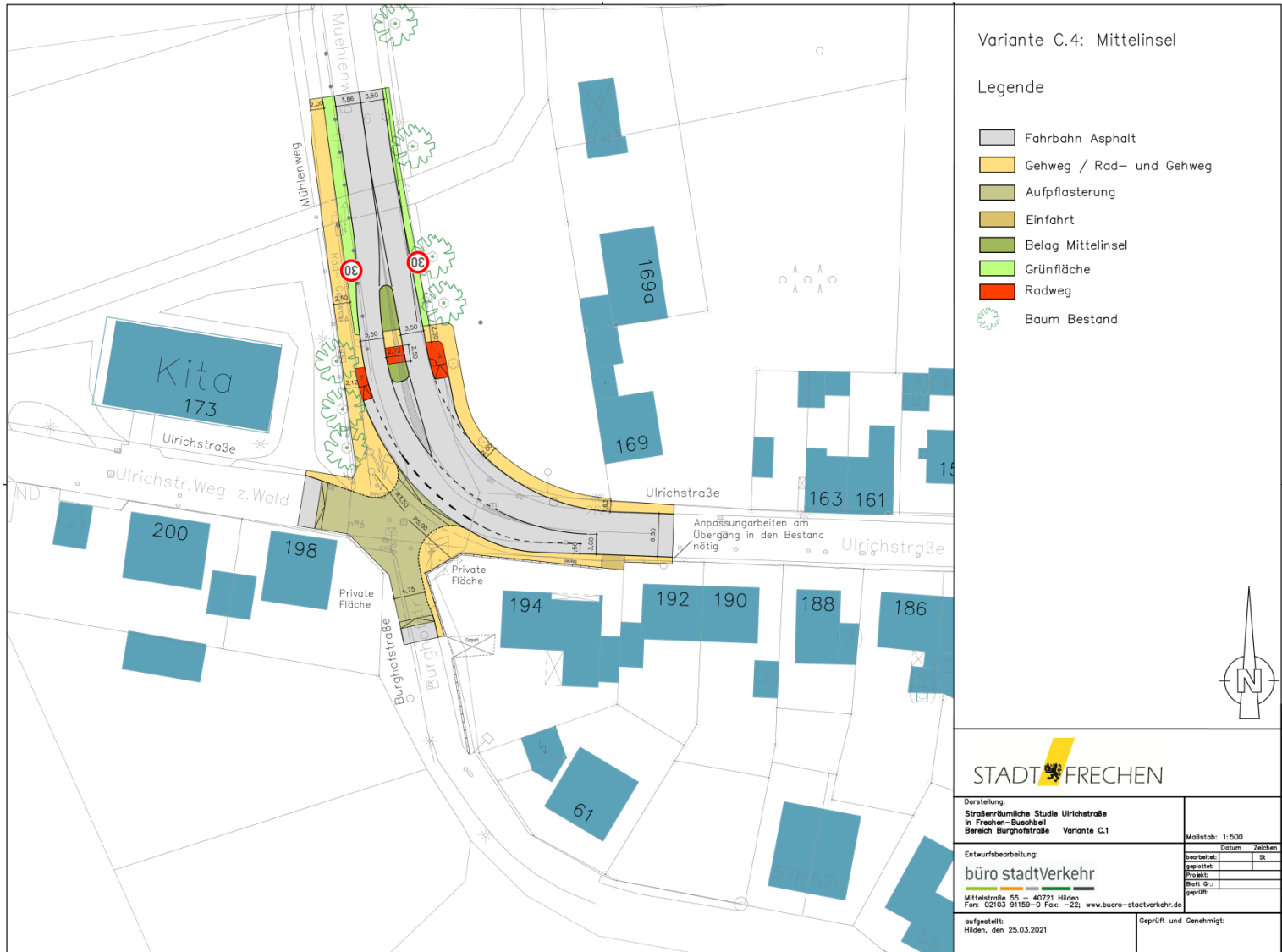
Mobilstation Wuppertal Nordstadt; Fahrradgarage für bis zu 12 Fahrräder (Quelle: eigene)





Entwurfsvariante zur Kreuzung Burghofstraße

Bereich Ulrichstraße / Burghofstraße: Variante mit Mittelinsel

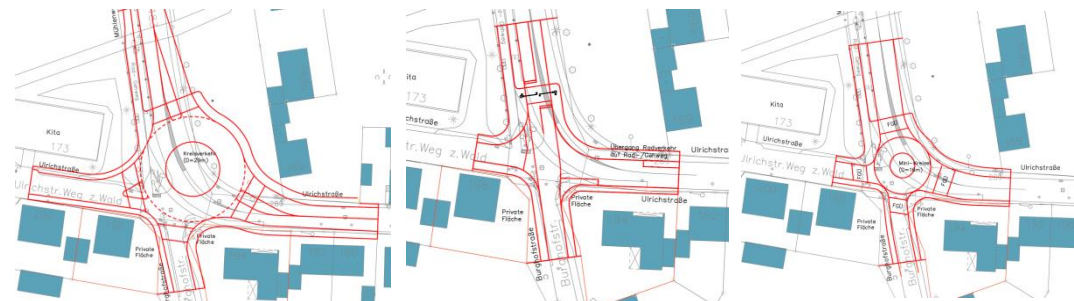


Bereich Ulrichstraße / Burghofstraße: Variante mit Mittelinsel

- **Straßenverkehr**
 - Tempo 30 im gesamten Abschnitt (Ab Höhe Kita-Grundstück, nördlich der Mittelinsel)
 - Aufpflasterung der Straße Ulrichstraße Weg z. Wald und Burghofstraße im Kreuzungsbereich
 - An erlaubte Fahrgeschwindigkeiten angepasste Straßenquerschnitte und Knotenpunktdimensionierung
 - **Radverkehr**
 - Bei Tempo 30 Führung auf der Fahrbahn ohne separate Radverkehrsanlagen
 - Zur sicheren Überquerung, Führung des Radverkehrs auf separate Radverkehrsanlage und Querungsmöglichkeit an der Mittelinsel, Überleitung des Radverkehrs auf den gemeinsamen Rad- und Gehweg im Bestand.
 - **Fußverkehr**
 - Wo möglich: Verbreiterung der Gehweg- und Aufenthaltsbereiche
 - Mittelinsel als Querungsmöglichkeit
 - **Grobe Kostenschätzung: rd. 292.100,00 € netto (Baukosten + Planungskosten)**
- ➔ Vorteil: Einrichtung der Mittelinsel bremst den Verkehrs aus Richtung norden und schafft eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer; klarere Führung des Radverkehrs; Aufpflasterung begünstigt Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer beim Queren
- ➔ Nachteil: Geringe Straßenquerschnitte lassen teilweise keine ausreichenden Gehwegbreiten zu; Kurvenbereich von den Sichtbeziehungen her problematisch, die Einhaltung von Fahrgeschwindigkeiten ist daher obligatorisch

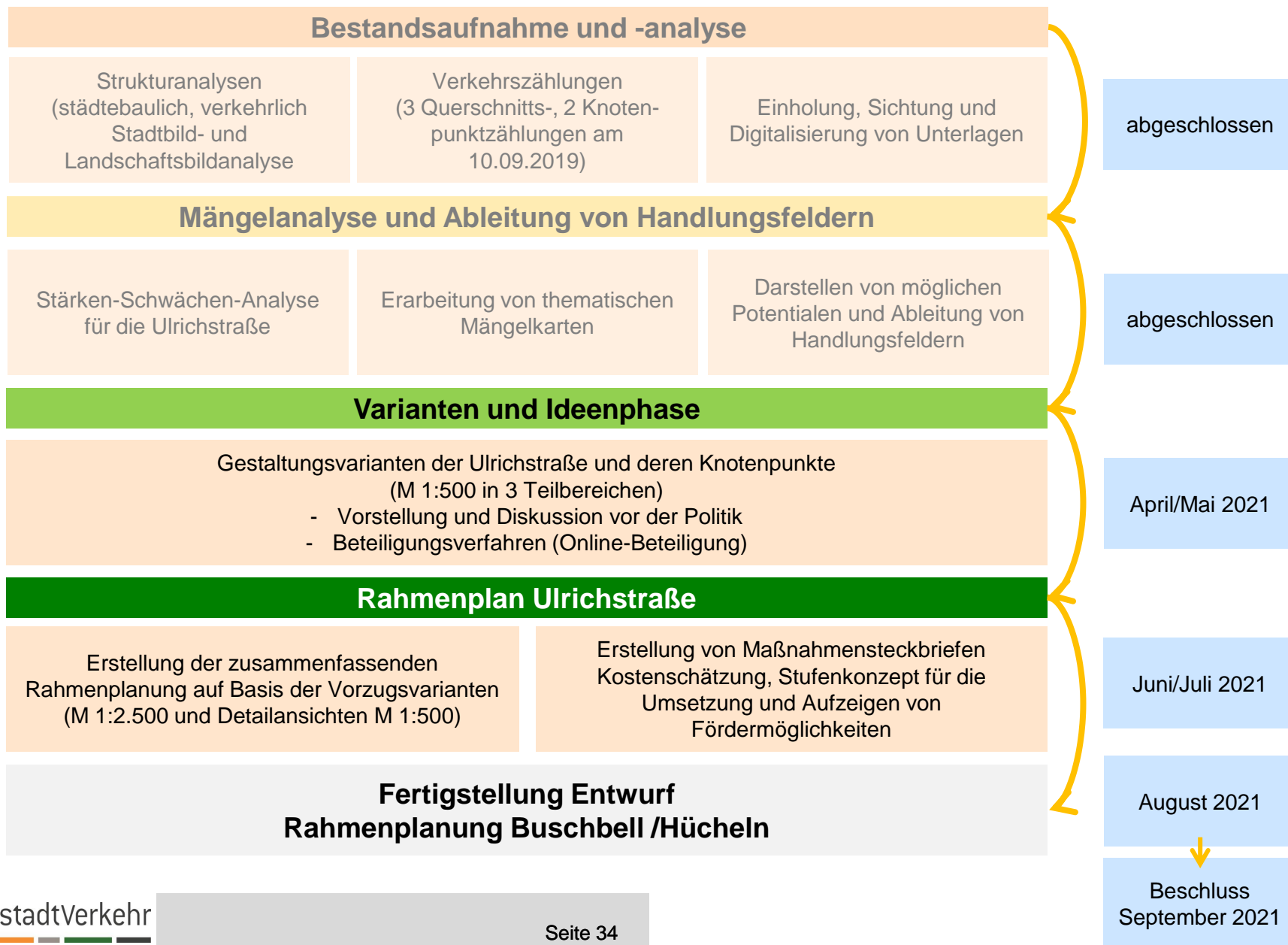
Empfehlung der Umsetzung der Variante mit Mittelinsel

- Wirksame Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten durch Einrichtung der Mittelinsel
- Schaffung einer sicheren Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer
- klarere Führung des Radverkehrs
- Aufpflasterung im Bereich Kita/Burghofstraße bremst dort den Verkehr zusätzlich
- Mehrere grob skizzierte Testvarianten wurden aufgrund ihrer Nachteile nicht weiter ausgearbeitet



Testvarianten: Kreisverkehr, geänderte Hauptverkehrsrichtung, Mini-Kreisel

Wie geht es weiter?



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

büro stadtVerkehr


Büro StadtVerkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Mittelstraße 55
D-40721 Hilden

Fon: 02103 / 91159 - 0
Fax: 02103 / 91159 - 22
www.buero-stadtverkehr.de

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm
E-Mail: stuhm@buero-stadtverkehr.de
02103 / 91159 - 0

M. Sc. Mira Isfort, Raumplanung
E-Mail: isfort@buero-stadtverkehr.de
02103 / 91159 – 13

Dipl.-Ing. Michaela Roudbar-Latteier
E-Mail: latteier@buero-stadtverkehr.de
02103 / 91159 – 16