

Die Zeithstraße in Siegburg

Verkehrliche Machbarkeitsstudie

Offene Werkstatt am 11.09.2024



Die Umgestaltung der Zeithstraße

- 1) Unsere Aufgabe und Vorgehensweise
- 2) Beteiligung der Öffentlichkeit
- 3) Vision, Planungsprämissen und erste Variantenvorschläge
- 4) Offene Werkstatt

Unsere Aufgabe als Planungsbüro

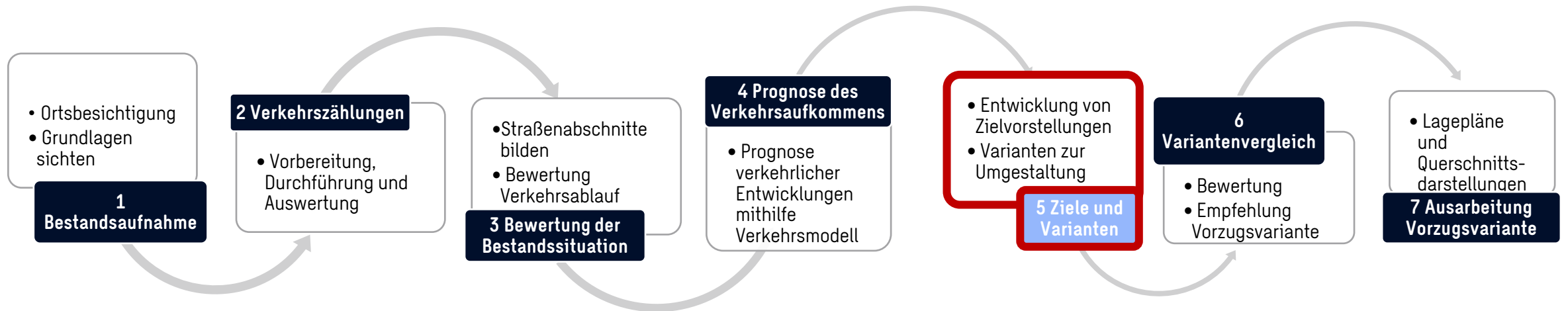
Erstellung einer **verkehrliche Machbarkeitsstudie** über die Möglichkeiten und Rahmenbedingungen für eine Umgestaltung der Zeithstraße



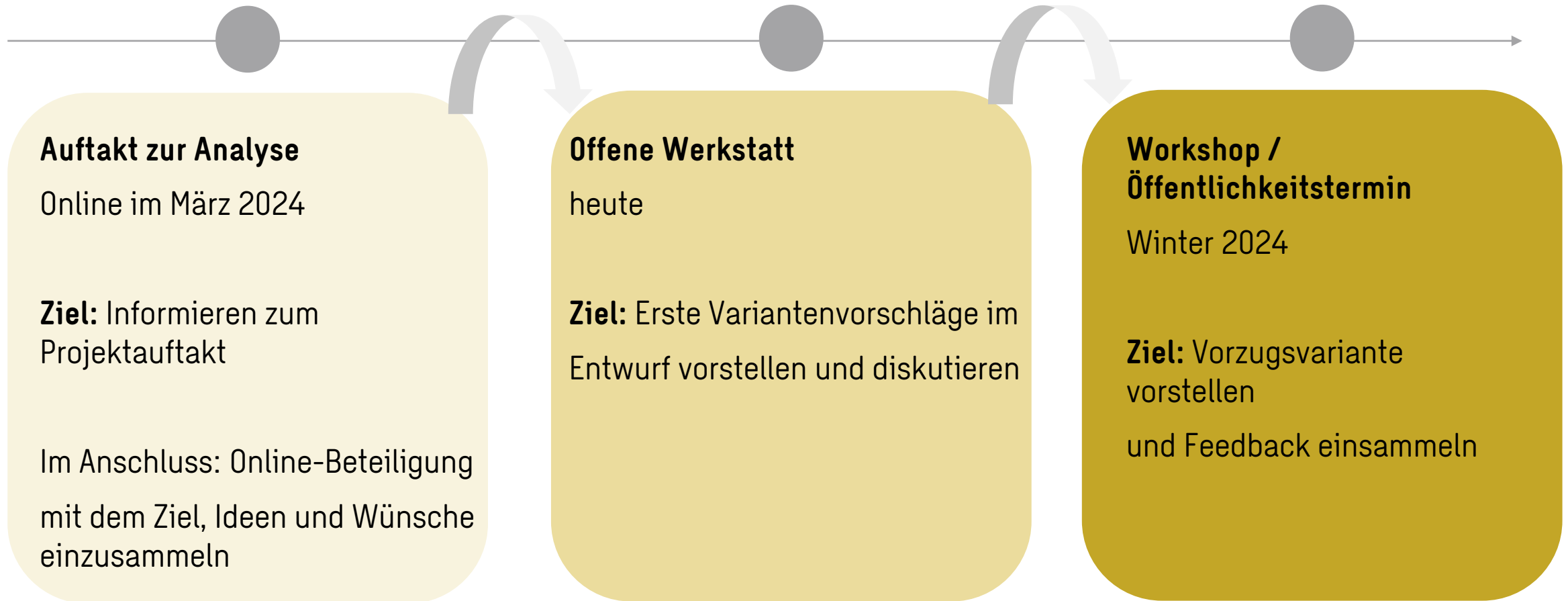
Technisch
und tiefbau-
planerisch

Gestalterisch
und
konzeptionell

Vorgehensweise



Beteiligung der Öffentlichkeit als relevanter Baustein



Ergebnisse der 1. Beteiligungsrunde

Themenblöcke

Grüne und Blaue
Infrastruktur



Schulmobilität

Fuß- und
Radverkehr

Öffentliche
Verkehrsmittel und
Mobilitätsangebot

Motorisierter
Individual Verkehr

Ergebnisse der 1. Beteiligungsrunde

Ausgewählte Wünsche und Ideen



- Etwas mehr Begrünung
- Vorhandene **Bäume besser pflegen**



- Verbot / bessere Regelung der **Elterntaxis**
- **Verkehrsberuhigung** zwischen Kreisverkehr bis Schulzentrum
- Weitere **Querung** der Straße

- Einrichtung von **geschützten Radfahrstreifen**
- Radverkehr und Kfz-Verkehr gleichberechtigten
- **Beschilderung** und Warnleuchten an Konfliktstellen
- Radwege **in beide Richtungen**

- Einrichten von **offiziellen E-Scooter-Zonen** zum Parken
- Überdenken der Lage der **Bushaltestellen**

- Geschwindigkeitskontrollen
- **Tempo 30**, insbesondere vor den Schulen
- **Kreisverkehr** Tönnisbergstraße/Zeithstraße

Warum sind Sie heute hier?



- Wir informieren Sie über das Projekt und den aktuellen Stand
- Wir zeigen erste Entwürfe als Diskussionsgrundlage
- Sie bringen Ihre Bedarfe, Bedenken und Wünsche zur Zukunft der Zeithstraße ein
- Wir sprechen gemeinsam über mögliche Ideen zu Straßenquerschnitten

Unsere Visionen

- Die Zeithstraße hält Wasser zurück
- Die Zeithstraße ist lebendig und grün
- Radfahren und Zufußgehen in der Zeithstraße machen Spaß
- Die Zeithstraße ist ein sicherer Schulweg
- Die Verkehrsteilnehmenden nutzen die Straße gleichberechtigt
- Die Zeithstraße lädt zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ein



Unsere Planungsprämissen

- Die Straße soll weiterhin eine wichtige Einfahrtsstraße für Siegburg bleiben
- Die Verkehrsarten sind weitgehend gleichberechtigt zu betrachten
- Der schnelle Busverkehr soll möglichst beibehalten werden
- Der Radverkehr ist möglichst vom Fußverkehr zu trennen
- Der Radverkehr soll weitgehend eigenständig geführt werden
- Der Radverkehr soll im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt werden
- Dort wo möglich sollen blau-grüne Infrastrukturen mitgedacht werden
- Geltende Richtlinien und Empfehlungen zur Straßenplanung sind zu berücksichtigen

Die Zeithstraße in Abschnitten

- 01 Kreisverkehr Wellenstraße/Neuenhof bis Oktopus
- 02 Oktopus bis Seidenbergstraße
- 03 Seidenbergstraße bis Am Stallberg
- 04 Am Stallberg bis Kreisverkehr Kaldauer Straße

Übersicht
Streckenabschnitte



Vorüberlegungen zur Radverkehrsführung



Mischverkehr



Schutzstreifen



Radfahrstreifen



Fahrradstraße



Baulich angelegter Radweg
Einrichtungsverkehr



Baulich angelegter Radweg
Zweirichtungsverkehr



Gehweg (Radfahrer frei)



Gemeinsamer Geh- und
Radweg

Vorüberlegungen zur Geschwindigkeit

- **Abschnittsweise Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30**
 - Verbesserung von Verkehrssicherheit und -verhalten
 - Flächengewinn für den Seitenraum
 - Lärminderung
- politische und rechtliche Prüfung ausstehend
- Planung vorerst mit Mindestbreite des Straßenraums für Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h

Vorüberlegungen zum Straßenraum

- **Erste Variantenvorschläge in Abwägung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden**

- **Variante 1:**

- möglichst Trennung von Fuß- und Radverkehr
- beidseitige Radfahrstreifen
- Fahrbahn für Bus/Kfz Begegnungsverkehr

- **Variante 2:**

- Südseite: Einrichtungsrادweg, teils zu Lasten des Gehwegs
- Nordseite Radfahrstreifen
- Fahrbahn für Bus/Kfz Begegnungsverkehr

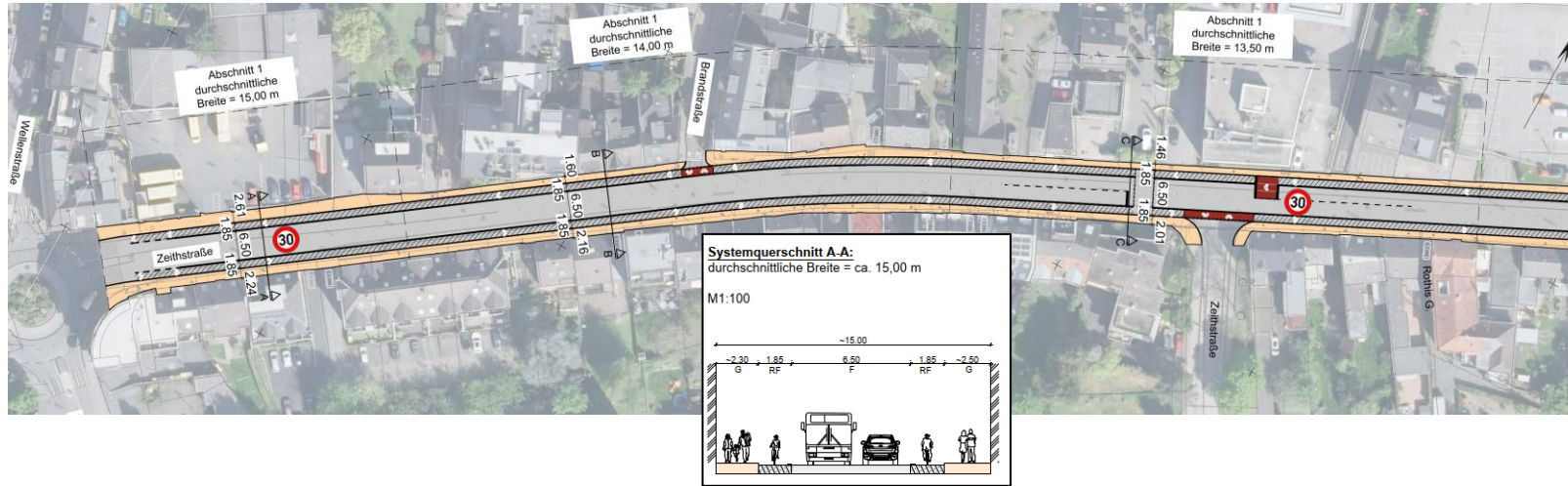
→ Varianten unterscheiden sich in Abschnitten jeweils zusätzlich z.B. an Knotenpunkten und Bushaltestellen

→ keine Variante ist die „perfekte“ Variante

→ Die Varianten sind erste Vorschläge und heute Diskussionsgrundlage

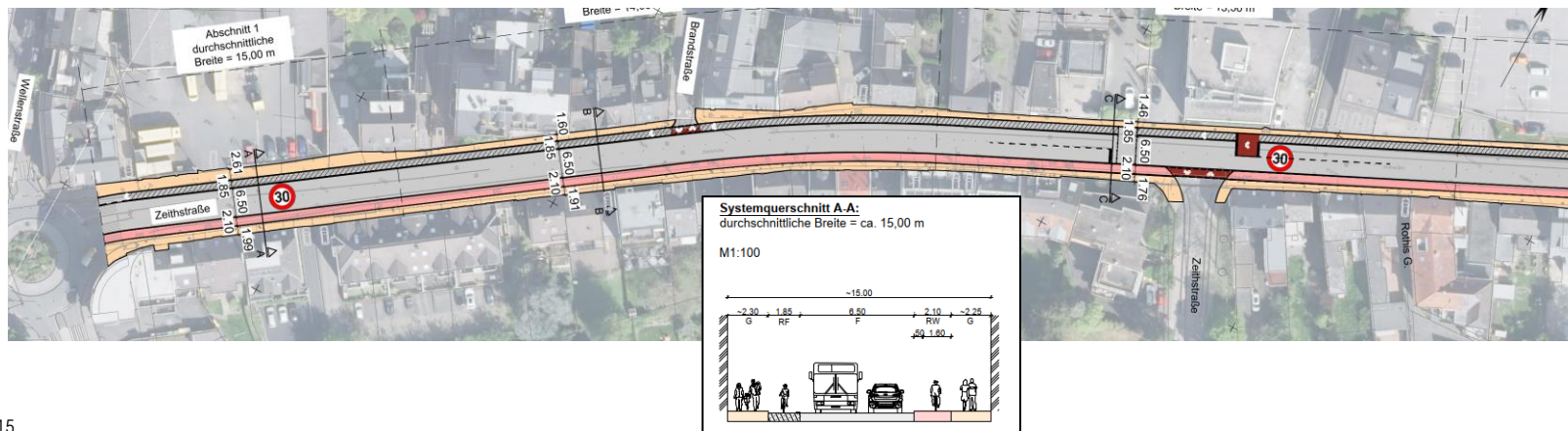
Kreisverkehr Wellenstraße/Neuenhof bis Oktopus

Variante 1 – beidseitiger Radfahrstreifen



- **Beidseitiger Radfahrstreifen**
- **Schulwege** berücksichtigt – südlicher Gehweg min. 1,80-2,00 m zu Lasten des nördlichen Seitenraumes
- **Sicheres Queren** für Radfahrende an Knotenpunkten

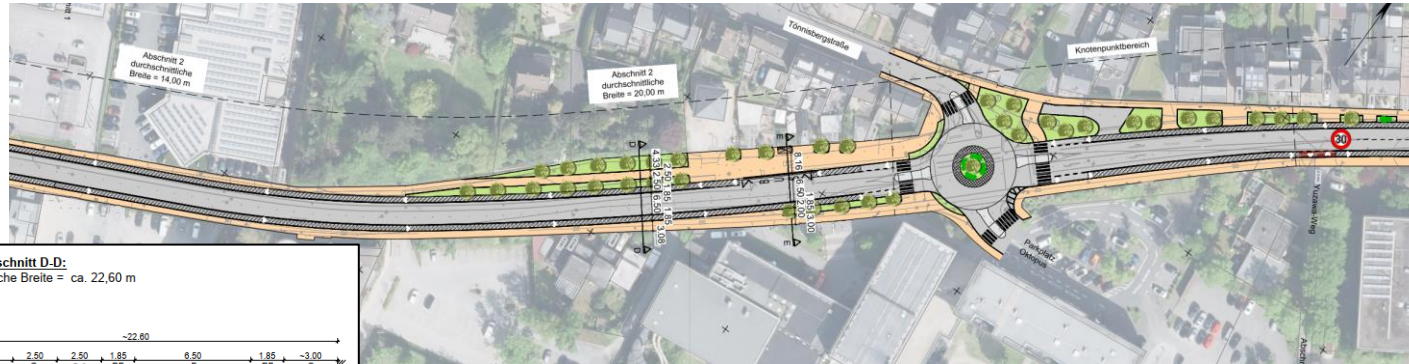
Variante 2 – Einrichtungradweg und Radfahrstreifen



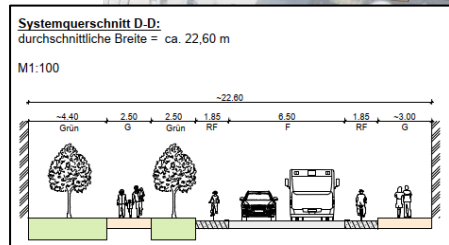
- **Einrichtungradweg** Südseite bergauf
- **Radfahrstreifen** Nordseite bergab
- **Sicheres Queren** für Radfahrende an Knotenpunkten

Oktopus bis Seidenbergstraße

Variante 1 – beidseitiger Radfahrstreifen



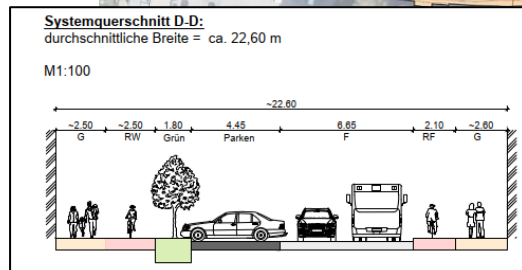
- Beidseitiger **Radfahrstreifen**
- KP Tönnisbergstraße/Zeithstraße wird zu **Minikreisverkehr**, Radverkehr fährt dort auf der Fahrbahn
- Reduzierung von Stellplätzen im Seitenraum, Anordnung von **Grünflächen**



Variante 2 – Einrichtungsrادweg und Radfahrstreifen

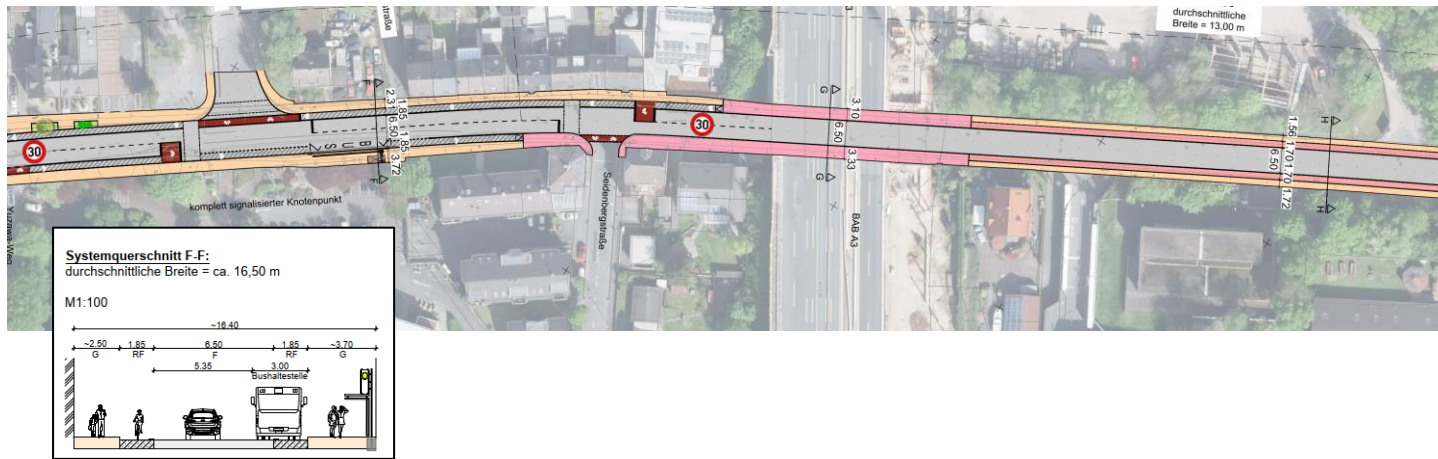


- **Einrichtungsrادweg** Südseite
- **Radfahrstreifen** Nordseite
- Schräganordnung von Stellplätzen, Anordnung von **Grünflächen** mit Bäumen
- Ausbau der Bushaltestelle zu **Buskap**
- **Erhalt 4-armiger Knotenpunkt**, Radfahrerfreundlicher Ausbau



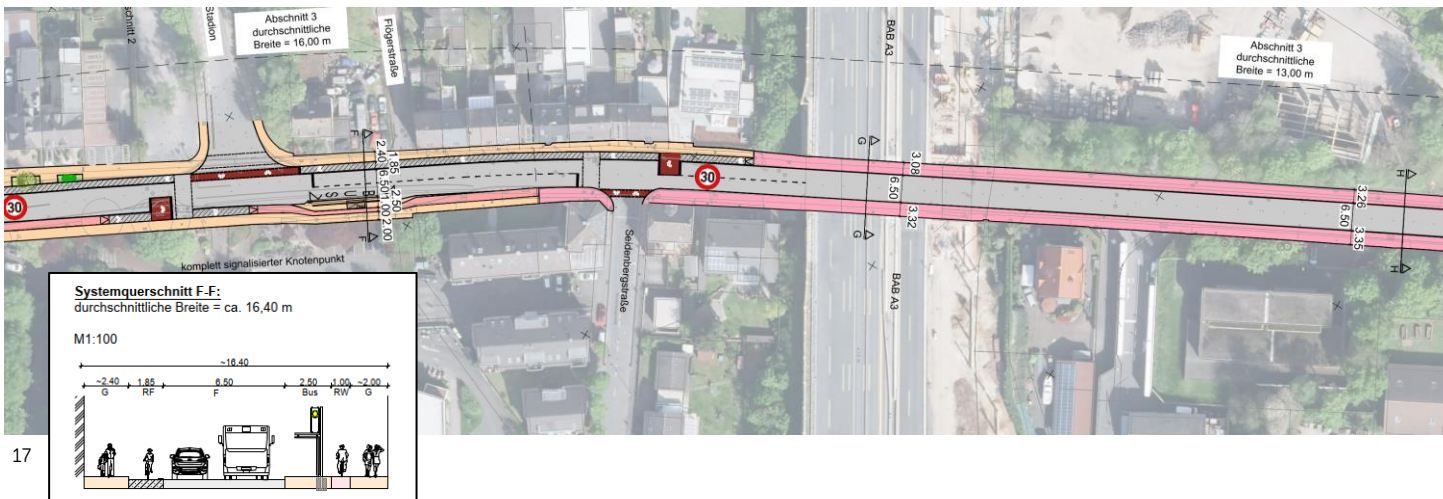
Seidenbergstraße bis Am Stallberg

Variante 1 – beidseitiger Radfahrstreifen



- Variierende **Querschnittsaufteilung**
 - a) in Fahrbahn, Radfahrstreifen und Gehweg
 - b) in Fahrbahn und gemeinsamer Geh- und Radweg (Bereich Brücke)
 - c) in Fahrbahn und getrennter Geh- und Radweg
- **Vorgezogene Aufstellfläche** und Markierungen für Radverkehr an Querungsstellen
- Bushaltestelle am Fahrbahnrand

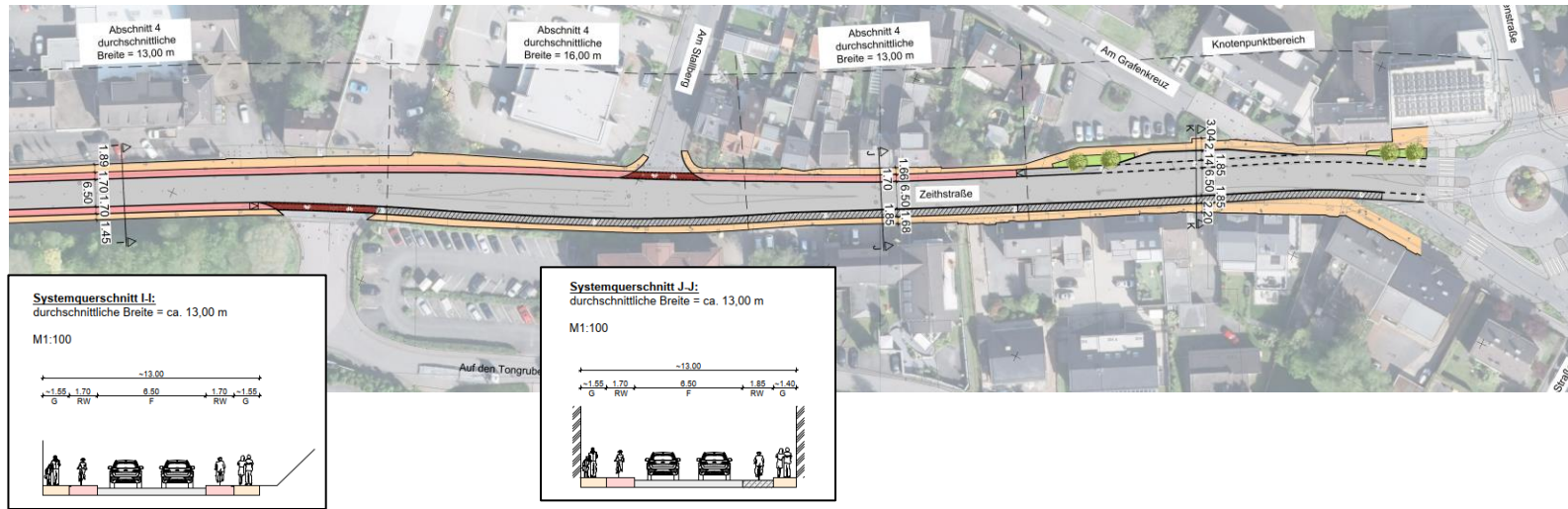
Variante 2 – Einrichtungradweg und Radfahrstreifen



- Variierende **Querschnittsaufteilung**
 - a) in Fahrbahn, Radfahrstreifen, Einrichtungradweg und Gehweg
 - b) in Fahrbahn und gemeinsamer Geh- und Radweg
- **Vorgezogene Aufstellfläche** und Markierungen für Radverkehr an Querungsstellen
- Bushaltestelle am Fahrbahnrand

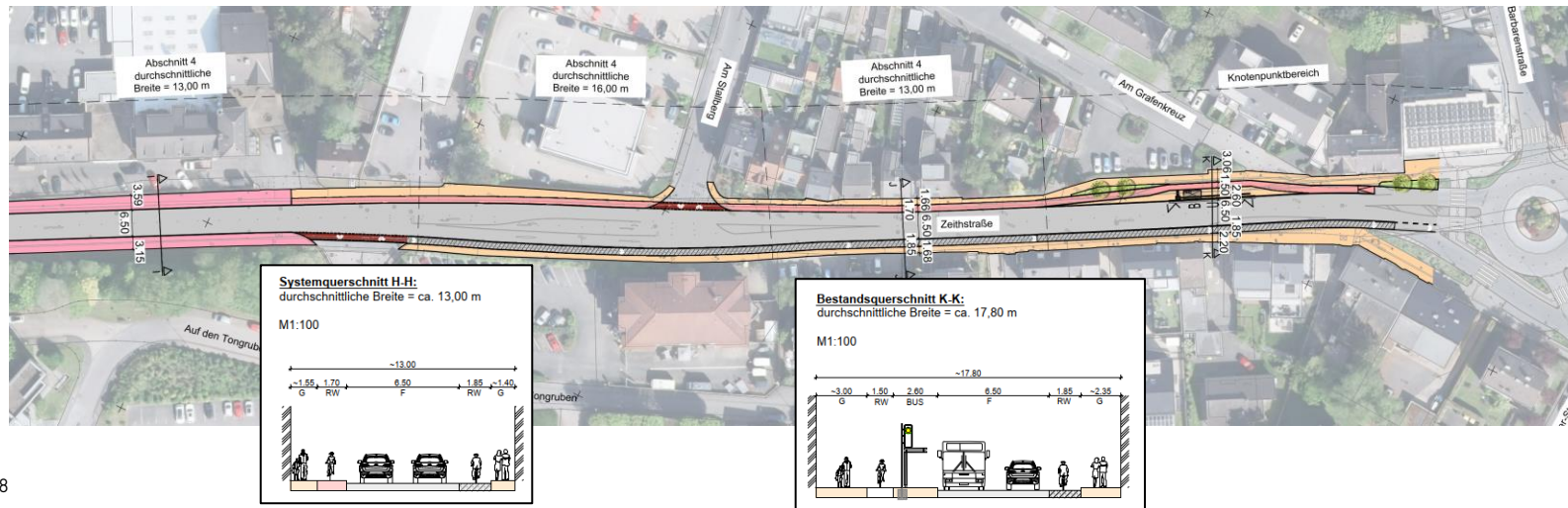
Am Stallberg bis Kreisverkehr Kaldauer Straße

Variante 1 – beidseitiger Radfahrstreifen



- **Querschnittsaufteilung**
 - a) in Fahrbahn und getrennter Geh- und Radweg
 - b) in Fahrbahn, Radfahrstreifen und Gehweg mit Grünfläche
 - c) in Fahrbahn, gemeinsamer Geh- und Radweg, Radfahrstreifen und Gehweg
- Bushaltestelle als **Busbucht** wie im Bestand

Variante 2 – Einrichtungsrادweg und Radfahrstreifen



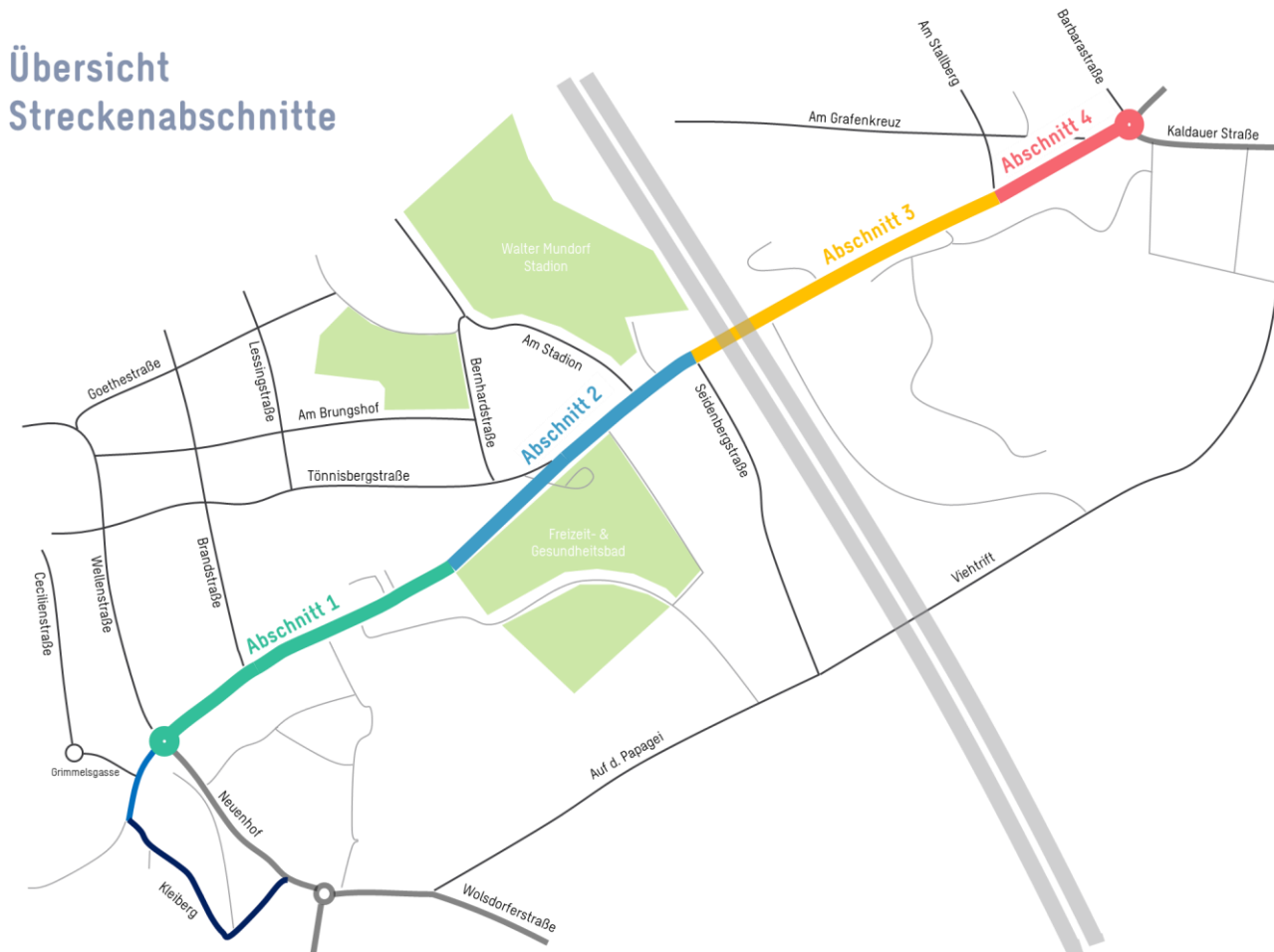
- **Querschnittsaufteilung**
 - a) in Fahrbahn, Radfahrstreifen, Einrichtungsrادweg und Gehweg
 - b) in Fahrbahn, gemeinsamer Geh- und Radweg
- Ausbau der **Bushaltestelle am Fahrbahnrand**
- Führung **Radverkehr hinter der Bushaltestelle**

Offene Werkstatt

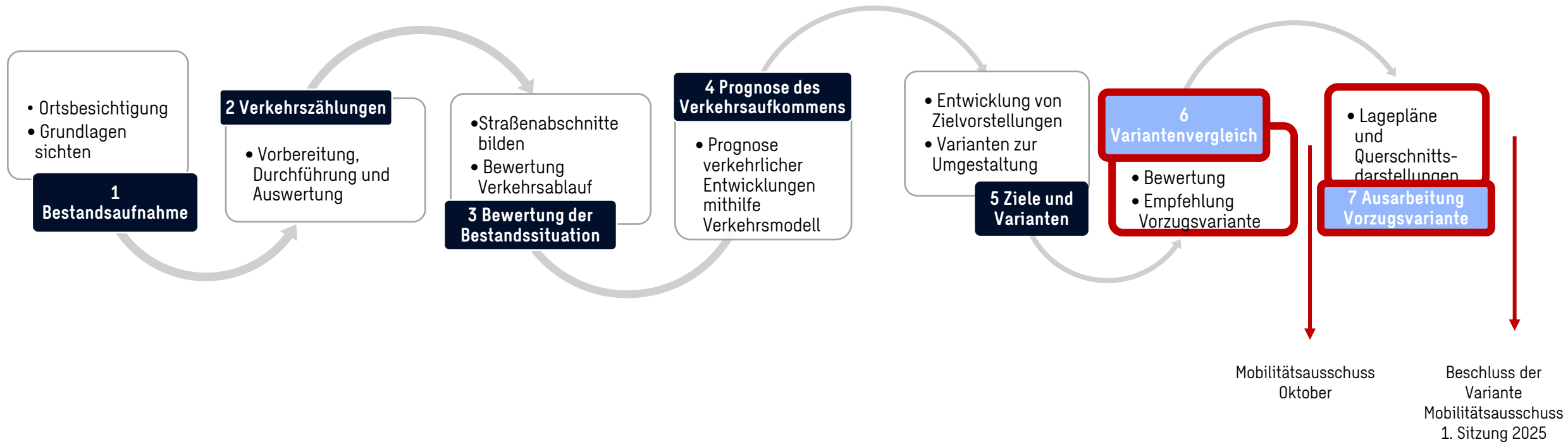
Arbeit an Stationen bis 18:50 Uhr

Station	Betreuung
Starkregen/Hochwasser/ Klimaschutz/Kanal	Jürgen Flierenbaum (Sweco), Michael Schmidem (Büro SMS- Ingenieure), Jana Unseld (Stadtverwaltung)
Abschnitt 01 Wellenstraße/Neuenhof bis Oktopus	Nils Böttge (Sweco) Johannes Breuer (Stadtverwaltung)
Abschnitt 02 Oktopus bis Seidenbergstraße	Michelle Ries (Sweco) Stephan Marks u. Oguz Cekin (Stadtverwaltung)
03 und 04 Seidenbergstraße bis Kreisverkehr Kaldauer Straße	Lennard Schmidt (Stadtverwaltung)
Allgemeines Anliegenmanagement und bisherige Eingaben	Nathalie Eischeid (Stadtverwaltung)

Übersicht Streckenabschnitte



Wie geht es weiter?



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

michelle.ries@sweco-gmbh.de

juergen.flierenbaum@sweco-gmbh.de

nils.boettge@sweco-gmbh.de

