

### 8.1.1 Daruper Straße



Daruper Straße, Blick nach Nordwesten



Schmale Seitenräume entlang der Daruper Straße

#### Merkmale:

- ca. 17.000 Kfz/24h (im Zuge der Ortsumgehung voraussichtlich ca. 10.000 Kfz/24 h)
- 3-streifiger Querschnitt (Fahrbahnbreite 9,90 m)
- Busroute
- straßenbegleitende Radwege
- zu schmale Gehwege, vor allem im südlichen Seitenraum
- erhaltenswerter Baumbestand
- Nutzungen: Wohnen, Gewerbe, Gastronomie

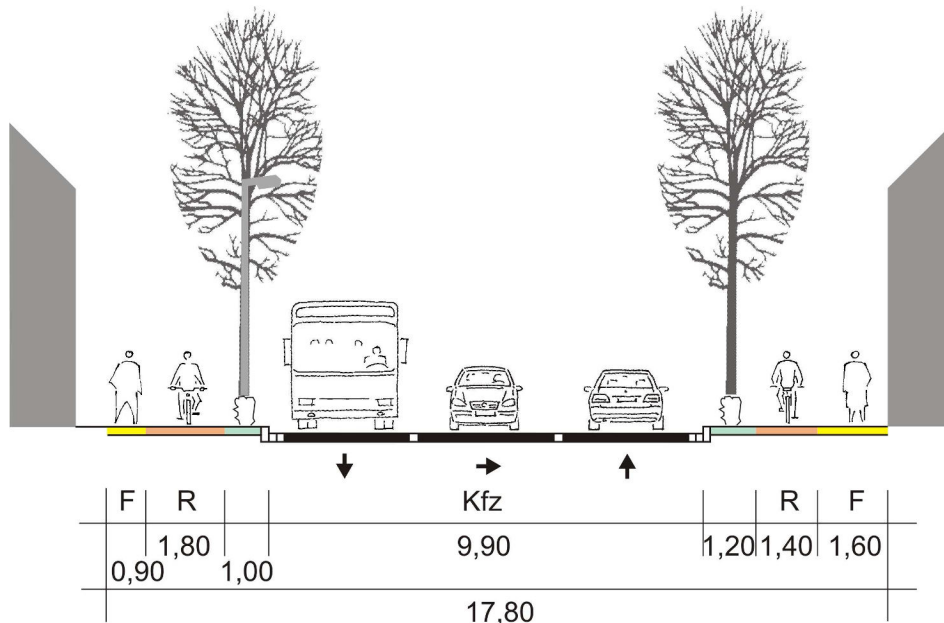


Abb. 50 Bestandsquerschnitt Daruper Straße

### Querschnittvariante 1:

- Beibehaltung des 3-streifigen Querschnittes unter Erhalt der Borde
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr mit deren Umsetzung sich breitere Gehwege ergeben

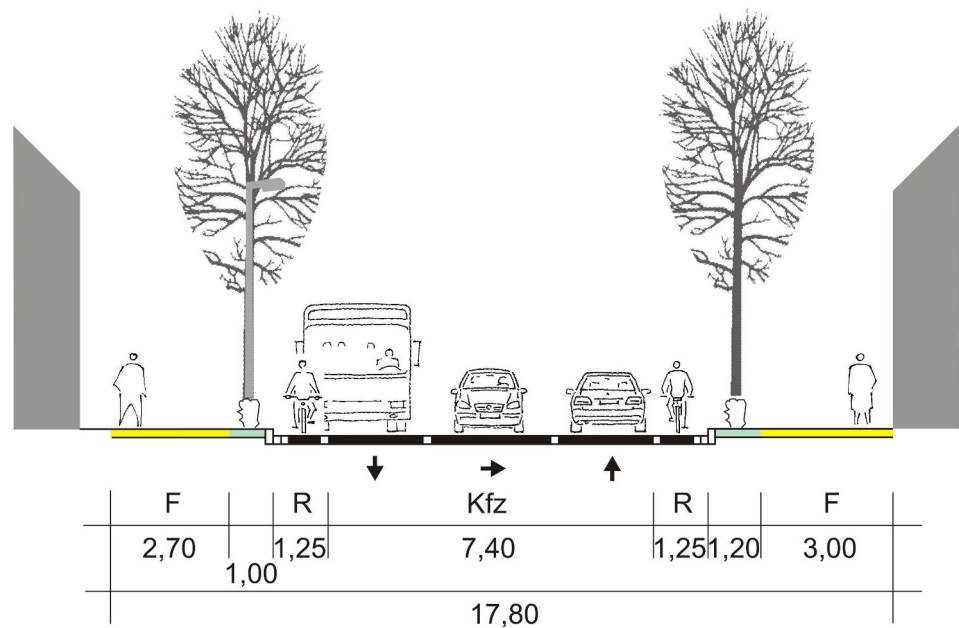


Abb. 51 Querschnittvariante 1: Markierung von Schutzstreifen

### Querschnittvariante 2:

- Beibehaltung des 3-streifigen Querschnittes, Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 9,10 m
- Versetzen der Borde
- Aufgabe der Bäume
- Anlage von Radfahrstreifen

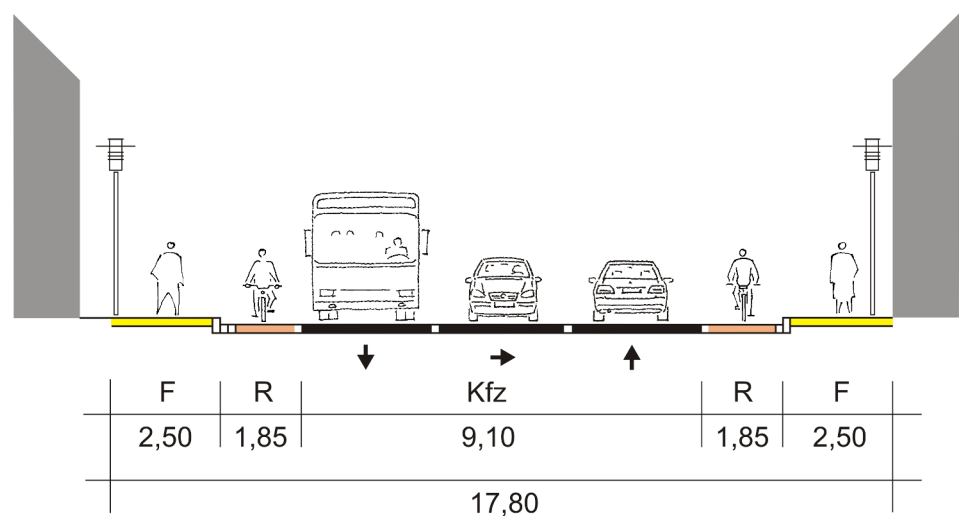


Abb. 52 Querschnittvariante 2: Radfahrstreifen, Aufgabe der Bäume

Die Querschnittvarianten 3 bis 5 lassen sich nur im Zuge des Umbaus der Knotenpunkte Daruper Straße/Heriburgstraße/Oberstockumer Weg, Daruper Straße/Schlaunstraße/Niederstockumer Weg und Daruper Straße/Potthof/Dülmener Straße zu Minikreisverkehren realisieren, da sie nur eine 2-streifige Fahrbahn vorsehen. Die Umgestaltung der Knotenpunkte zu Minikreisverkehren sind in Abb. 56 und Abb. 57 dargestellt.

### Querschnittvariante 3:

- Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 2 Fahrstreifen unter Erhalt der Borde
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr mit deren Umsetzung sich breitere Gehwege ergeben

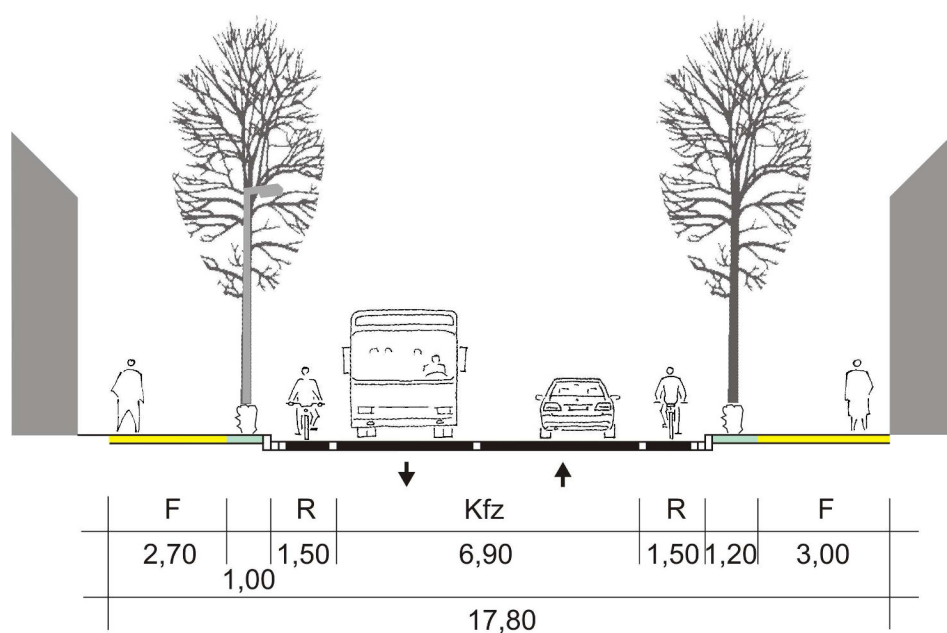


Abb. 53 Querschnittvariante 3: Markierung von Schutzstreifen

#### Querschnittvariante 4:

- Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 2 Fahrstreifen (Breite jeweils 3,95 m) unter Erhalt der Borde
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr mit deren Umsetzung sich breitere Gehwege ergeben
- Anlage eines 2,00 m breiten, gepflasterten Mittelstreifens, der als linienhafte Überquerungshilfe genutzt werden kann und somit die Trennwirkung zwischen nördlichem und südlichem Fahrbahnrand reduziert
- Aufgabe des Grünstreifens und Schutz der Bäume durch begehbare Baumscheiben

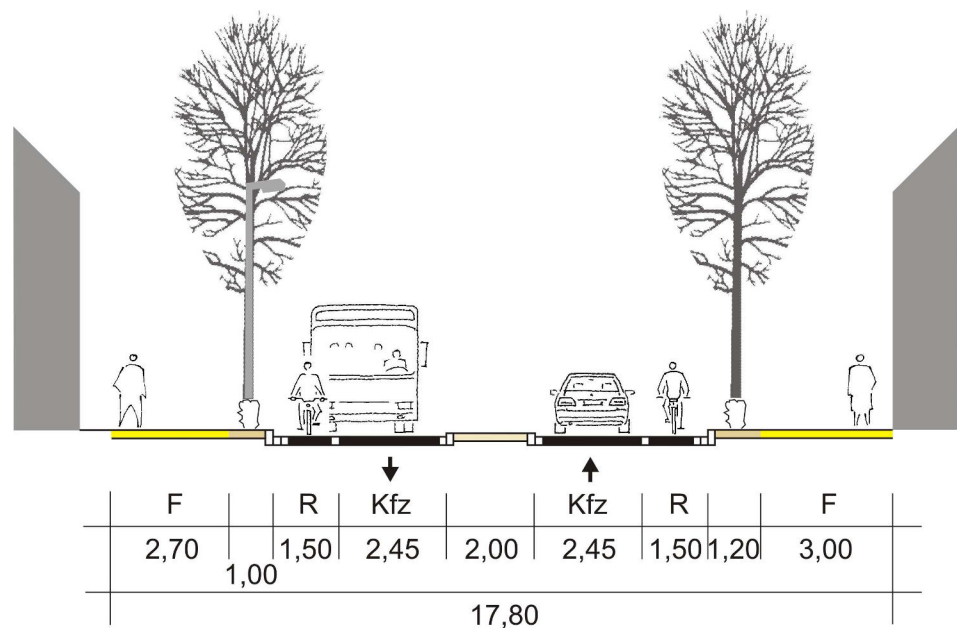


Abb. 54 Querschnittvariante 4: Anlage eines gepflasterten Mittelstreifens, Markierung von Schutzstreifen

### Querschnittvariante 5:

- Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 2 Fahrstreifen (Breite 6,50 m)
- Vorziehen der Borde
- Anlage von neuen straßenbegleitenden Radwegen zwischen bestehenden Bäumen und Fahrbahn
- breitere Gehwege durch Verlegen der Radwege

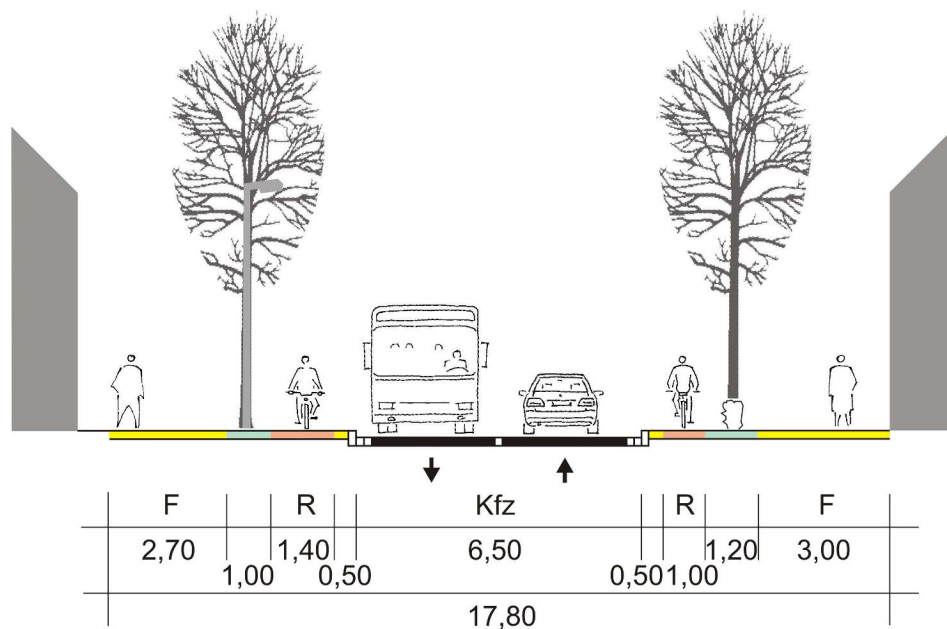


Abb. 55 Querschnittvariante 5: Anlage von straßenbegleitenden Radwegen

### Knotenpunktumgestaltung Variante 1:

- Umgestaltung des Knotenpunktes Daruper Straße/Heriburgstraße/Oberstockumer Weg zu einem Minikreisverkehr ( $d = 20,00 \text{ m}$ ) in Kombination mit Querschnittvariante 5
- Führung des Radverkehrs auf straßenbegleitenden Radwegen, im Kreisverkehrsbereich wird der Radverkehr sicher auf die Fahrbahn geführt
- Fußgängerüberwege in allen Kreiszufahrten
- Füllung der Lücken im Baumbestand

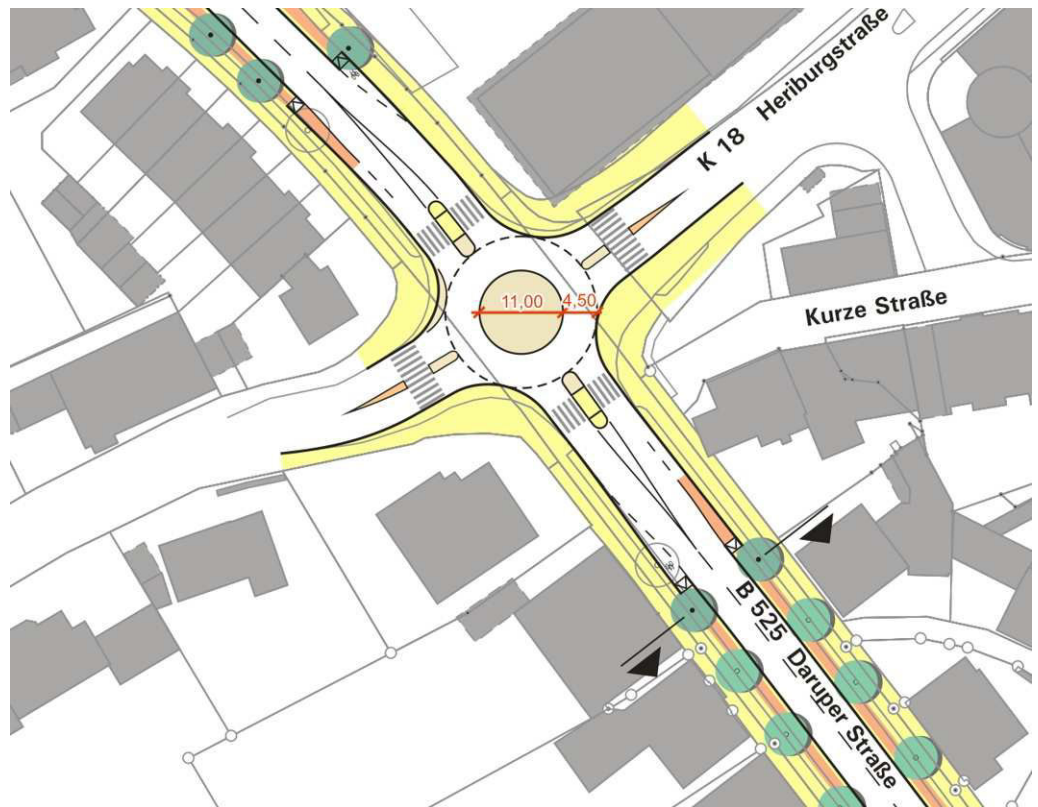


Abb. 56 Knotenpunktumgestaltung Variante 1: Minikreisverkehr in Kombination mit Querschnittvariante 5

### Knotenpunktumgestaltung 2:

- Umgestaltung der Knotenpunkte Daruper Straße/Schlaunstraße/Niederstockumer Weg und Daruper Straße/Potthof/Dülmener Straße zu Minikreisverkehren ( $d = 20,00 \text{ m}$ ) in Kombination mit Querschnittvariante 4
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr
- Fußgängerüberwege in allen Kreiszufahrten
- Anlage eines 2,00 m breiten gepflasterten Mittelstreifens der als linienhafte Überquerungshilfe genutzt werden kann
- Füllung der Lücken im Baumbestand
- Fortführung der Schutzstreifen in den Kreiszufahrten Potthof und Dülmener Straße (vgl. Abb. 59, Abb. 60 und Abb. 64)



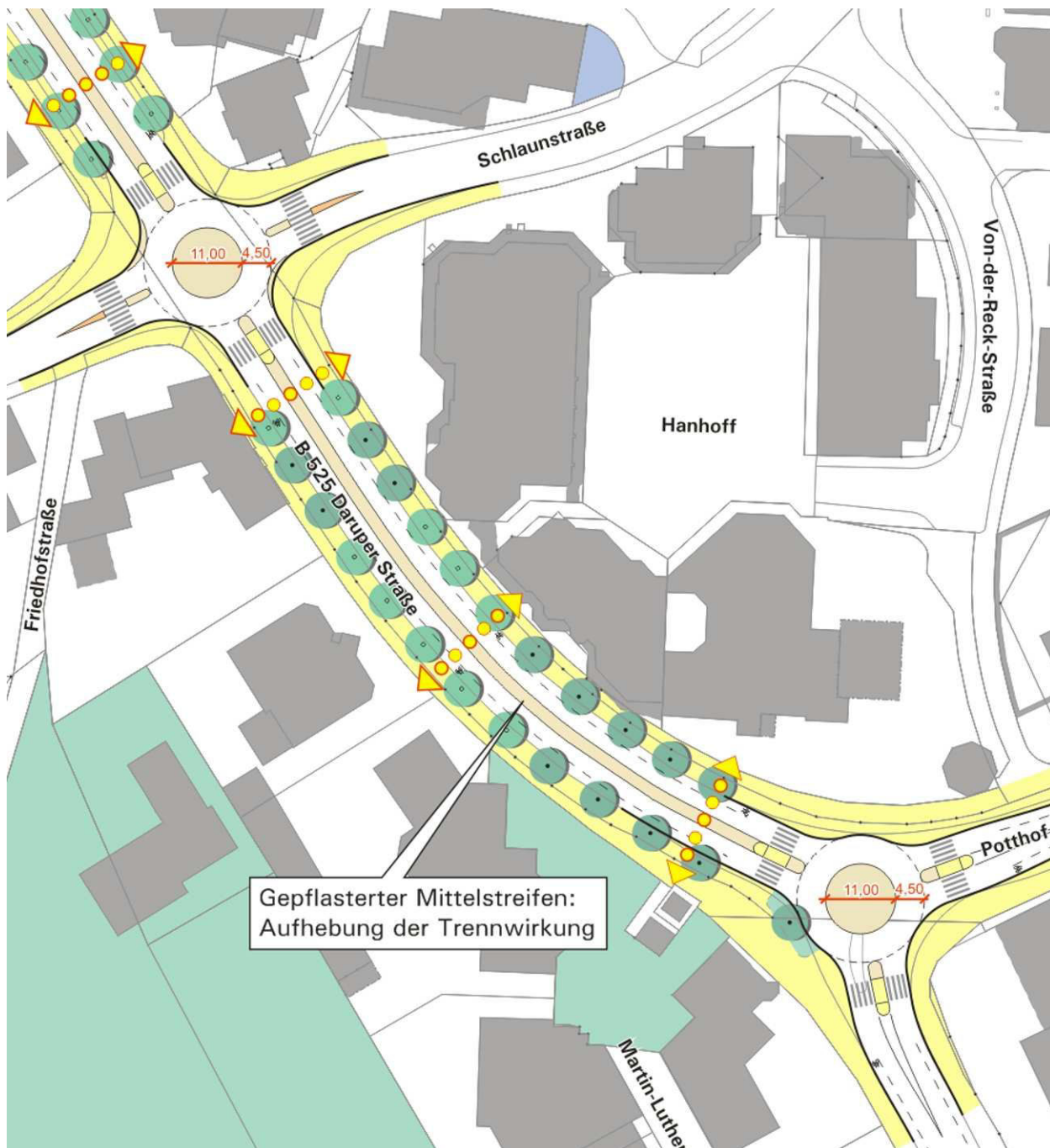


Abb. 57 Knotenpunktgestaltung Variante 2: Minikreisverkehre in Kombination mit Querschnittvariante 4

## 8.1.2 Mauritzstraße/Potthof



Mauritzstraße, Blick nach Nordwesten, Parken beidseitig am Fahrbahnrand in Parkbuchten



Nördlicher Seitenraum entlang der Straße Potthof

### Merkmale:

- ca. 16.000 Kfz/24h (im Zuge der Ortsumgehung ca. 10.000 Kfz/24h)
- 2-streifiger Querschnitt (Fahrbahnbreite 6,50 m), teilweise ohne Mittelmarkierung
- Busroute
- straßenbegleitende Radwege (abschnittsweise sehr schmal)
- zu schmale Gehwege
- Längsparken in Parkbuchten
- stellenweise Baumbestand
- Nutzungen: Wohnen, Gewerbe, Gastronomie

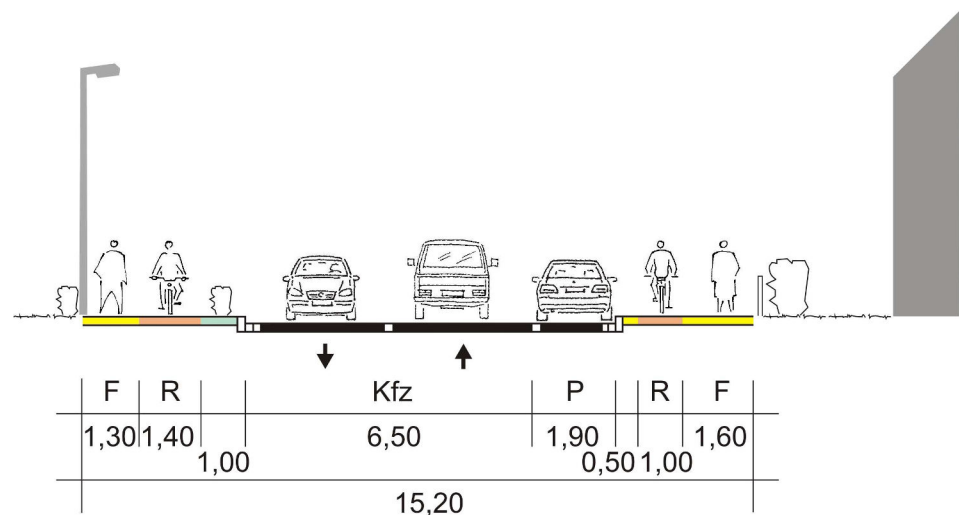


Abb. 58 Bestandsquerschnitt Potthof



#### Querschnittvariante 1a:

- Beibehaltung des 2-streifigen Querschnitts
- Versetzen der Borde
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr
- Durch Verlagerung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau bietet sich die Möglichkeit zur Anlage breiterer Gehwege
- Längsparken in Parkbuchten

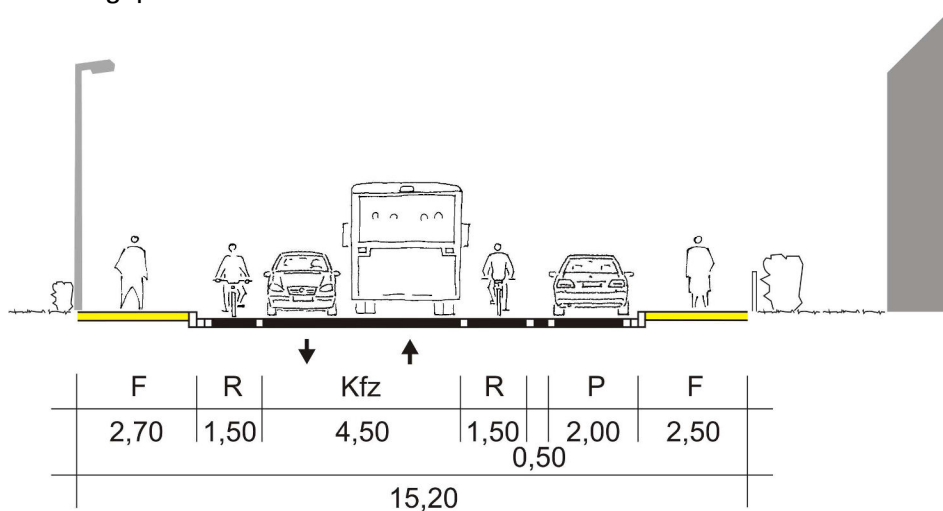


Abb. 59 Querschnittvariante 1a: Markierung von Schutzstreifen, Längsparken am Fahrbahnrand

#### Querschnittvariante 1b:

- Verbreiterung der Fahrbahnfläche auf 7,50 m
- Versetzen der Borde
- Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr
- Durch Verlagerung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau bietet sich die Möglichkeit zur Anlage breiterer Gehwege
- Längsparken im Seitenraum

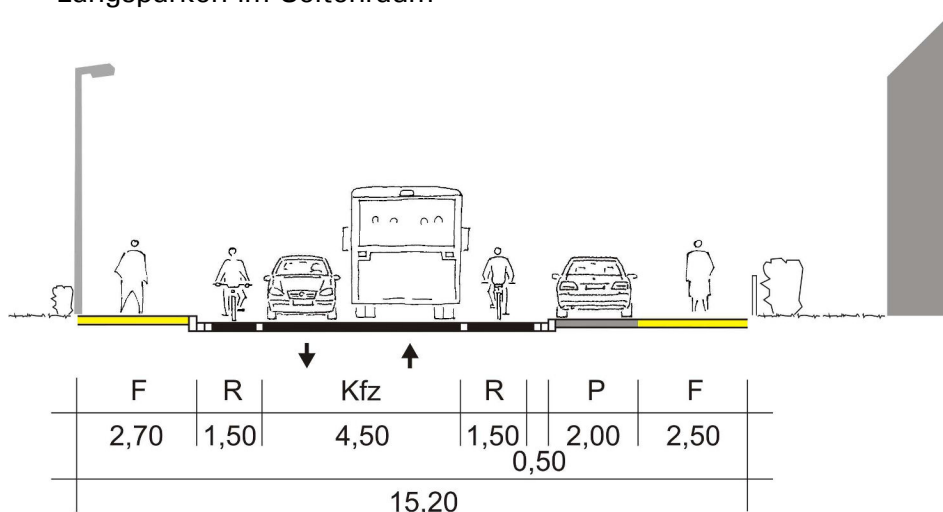


Abb. 60 Querschnittvariante 1b: Markierung von Schutzstreifen, Längsparken im Seitenraum

### Querschnittvariante 2:

- Versetzen der Borde
- Markierung von Radfahrstreifen
- Durch Verlagerung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau bietet sich die Möglichkeit zur Anlage breiterer Gehwege
- Aufgabe der Parkstände

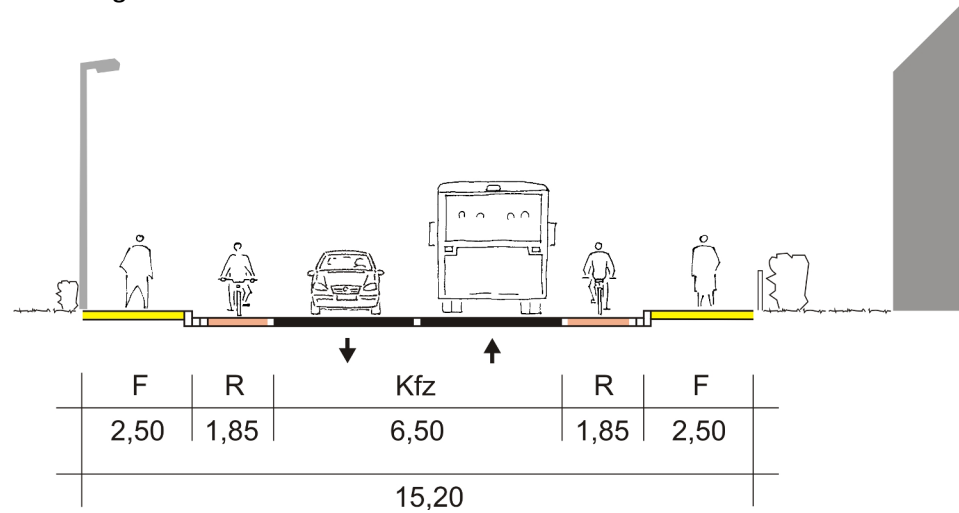


Abb. 61 Querschnittvariante 2: Radfahrstreifen, Aufgabe der Parkstände