

Variantenbeschreibung

Erschließungsmaßnahme Stöckenbergweg

1.) Abschnitt 1 Liebersbronner Straße bis Brinzinger Weg (Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+120)

Variante 1 (Planstand vom 26.05.2021)

- Der Straßenraum orientiert sich im Wesentlichen entlang der Grenzen des städtischen Grundstücks Flurstück 381 und den Planvorgaben des Bebauungsplanes von 1971/1999.
- Gehweg rechts, Breite 2,0 m.
- 3 Längsparkstände rechts zwischen Bau-km 0+029 und 0+057 mit zwei Baumquartieren.
- 4 Längsparkstände links zwischen Bau-km 0+061 und 0+094 mit zwei Baumquartieren.
- Fahrbahnbreite 5,0 m mit Engstelle zwischen Bau-km 0+029 und 0+057.
- Sicherheitsstreifen links, Breite 1,0 m.
- Der rechte Gehweg (mit Bordstein abgesetzt) dient dem fußläufigen Lückenschluss zwischen Liebersbronner Straße / Brinzingerweg bzw. Liebersbronner Straße / östlicher Stöckenbergweg (Schulwegsicherung / Verbindung zur Bushaltestelle).
- Die Straßenentwässerung erfolgt am rechten Fahrbahnrand über Straßenabläufe.

Variante 2 (Planstand vom 26.05.2021)

- Die Straßenraumbreite ist insgesamt geringer als die städtische Grundstücksfläche.
- Gehweg rechts, Breite 2,0 m.
- 3 Längsparkstände rechts zwischen Bau-km 0+029 und 0+057 mit zwei Baumquartieren.
- Fahrbahnbreite 4,75 m mit Engstelle zwischen Bau-km 0+029 und 0+057.
- Sicherheitsstreifen links, Breite 0,5 m.
- Keine Parkstände am linken Fahrbahnrand.
- Der rechte Gehweg (mit Bordstein abgesetzt) dient dem fußläufigen Lückenschluss zwischen Liebersbronner Straße / Brinzingerweg bzw. Liebersbronner Straße / östlicher Stöckenbergweg (Schulwegsicherung / Verbindung zur Bushaltestelle).
- Die Straßenentwässerung erfolgt am rechten Fahrbahnrand über Straßenabläufe.

Variante 3 (Planstand vom 26.05.2021)

- Die Variante orientiert sich an der Bestandssituation, d.h. keine separaten Gehwegflächen, sondern Mischflächen (Straßenraum steht Kfz-Verkehr und Fußgängern gemeinsam zur Verfügung).
- 3 Längsparkstände rechts zwischen Bau-km 0+029 und 0+057 mit zwei Baumquartieren.
- Fahrbahnbreite 4,50 m mit Engstelle zwischen Bau-km 0+029 und 0+057.
- Keine Parkstände am linken Fahrbahnrand.
- Die Straßenentwässerung erfolgt am rechten Fahrbahnrand über Straßenabläufe.

2.) Abschnitt 2 zwischen Brinzinger Weg und Alte Ränkelesgasse (Bau-km 0+120 bis Bau-km 0+240)

Dieser Abschnitt ist geprägt durch eine Straßenbreite von ca. 4,5 m Breite. Diese wird als Mischfläche genutzt. Ein eingeschränktes Halteverbot (Zeichen 286) ist in diesem Abschnitt linksseitig angeordnet. Zur Überwindung des Geländesprungs zwischen Straßenraum und Vorgärten der angrenzenden Wohnbebauung ist linksseitig auf städtischem Grund eine ca. 2,5 m bis 3,0 m breite und bis zu 1,5 m hohe Böschung vorhanden. Diese Böschung ist im Bebauungsplan als *Grünanlage als Bestandteil von Verkehrsanlagen* rechtlich angeordnet.

Variante 1 (Planstand vom 26.05.2021)

- Weitestgehende Beibehaltung der Böschungsfläche einschl. Böschungsfuß.
- Fahrbahnbreite 5,0 m.
- Neu: durchgehende Gehwegfläche, Breite 2,0 m. Der Gehweg kann nur mittels Grunderwerb mit Eingriffen in private Vorgärten umgesetzt werden.
- Straßenentwässerung entlang rechten Fahrbahnrand.

Variante 2 (Planstand vom 26.05.2021)

- Weitestgehende Beibehaltung der Böschungsfläche einschl. Böschungsfuß.
- Verkehrsberuhigter Bereich.
- Aufpflasterung am Beginn des verkehrsberuhigten Bereichs.
- Straßenraum als Mischfläche, Breite $\leq 4,75$ m (Straßenraum steht Kfz-Verkehr und Fußgängern gemeinsam zur Verfügung).
- Gegenüber Variante 1 entfällt der Gehweg ab Bau-km 0+135.
- Mittels neuem Baumquartier und vorhandener Baumpflanzungen Torwirkung am Beginn des verkehrsberuhigten Bereichs bei Bau-km 0+137 (Verengung der Fahrbahn auf 3,0 m Breite). Baumquartier begehbar ausbilden.
- Kein Grunderwerb nötig.

- Straßenentwässerung über Entwässerungsrinne (Breite 0,3 m) in der Fahrbahn. Die Rinne dient auch zur optischen Gliederung des Straßenraumes.

Variante 3 (Planstand vom 26.05.2021)

- Verkehrsberuhigter Bereich.
- Aufpflasterung am Beginn des verkehrsberuhigten Bereichs entsprechend Variante 2.
- Straßenraum als Mischfläche (Straßenraum steht Kfz-Verkehr und Fußgängern gemeinsam zur Verfügung).
- Verbreiterung des Straßenraums auf 5,0 m (anstatt 4,75 m entsprechend Variante 2).
- Breite von 5,0 m bedingt Eingriff in Böschungsfuß mit Schrammbord und teilweiser neuer Fußmauer (Höhe ca. 30 cm).
- Breite von 5,0 m ermöglicht Anordnung von 3 Stellplätzen.
- Im Bereich der Stellplätze einstreifige Verkehrsführung (3,0 m breite Engstelle) zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit.
- Zusätzliches Baumquartier bei Bau-km 0+205
- Prinzip der Straßenentwässerung entspricht der Variante 2.

3.) Abschnitt 3 zwischen Alte Ränkelesgasse und Gebäude Nr.45 (Bau-km 0+240 bis Bau-km 0+405)

Variante 1 (Planstand vom 26.05.2021)

- Straßenraumgesamtbreite 8,0 bis 10,0 m im Trennungsprinzip (getrennt in Straße, Gehweg, Parken mit Baumquartieren).
- Verkehrsberuhigter Bereich.
- Gehweg rechts, Breite 2,0 m.
- 7 Längsparkstände rechts, verteilt im Abschnittsbereich unter Beachtung der Grundstückszufahrten (Länge \geq 5,0 m, Breite 2,0 m) sowie 4 Baumquartiere.
- 4 Längsparkstände links (Länge \geq 5,0 m, Breite 2,0 m), davon zwei Parkstände derzeit auf Privatfläche (Abstimmungen zum Grunderwerb liegen bisher nicht vor).
- Baumquartiere im Gehwegbereich begehbar.
- Entwässerungsrinne, Breite 0,3 m. Die Rinne dient auch zur optischen Gliederung des Straßenraumes.
- Fahrbahnbreite zwischen 3,0 m und 5,7 m.

Variante 2 (Planstand vom 26.05.2021)

- Der Straßenraum orientiert sich im Wesentlichen entlang der Grenzen des städtischen Grundstücks Flurstück 2830 und den Planvorgaben des Bebauungsplanes von 1999.
- Straßenraumgesamtbreite 8,0 m (entspricht dem heutigen befestigten Straßenraum).
- Verkehrsberuhigter Bereich.

- Straßenraum als Mischfläche (Straßenraum steht Kfz-Verkehr und Fußgängern gemeinsam zur Verfügung).
- 11 Längsparkstände rechts (Länge $\geq 5,0$ m, Breite 2,0 m), verteilt im Abschnittsbereich unter Beachtung der Grundstückszufahrten sowie vier Baumquartiere (Mindestgröße 4,0 m x 2,5 m).
- 0,3 m breite Entwässerungsrinne, ungefähr in Straßenraummitte. Die Rinne dient auch zur optischen Gliederung des Straßenraumes.

Variante 3 (Planstand vom 26.05.2021)

- Der Straßenraum orientiert sich im Wesentlichen entlang der Grenzen des städtischen Grundstücks Flurstück 2830 und den Planvorgaben des Bebauungsplanes von 1999.
- Straßenraumgesamtbreite 8,0 m (entspricht dem heutigen befestigten Straßenraum).
- Verkehrsberuhigter Bereich.
- Straßenraum als Mischfläche (Straßenraum steht Kfz-Verkehr und Fußgängern gemeinsam zur Verfügung).
- 11 Längsparkstände rechts (Länge $\geq 5,0$ m, Breite 2,0 m), verteilt im Abschnittsbereich unter Beachtung der Grundstückszufahrten sowie vier Baumquartiere (Mindestgröße 4,0 m x 2,5 m).
- Anordnung weiterer 6 Stellplätze (Längs- und Senkrechtparkstände, Länge $\geq 5,0$ m, Breite 2,0 m), davon 1 Parkstand derzeit auf Privatfläche (Abstimmungen zum Grunderwerb liegen bisher nicht vor).
- Fahrbahneinengungen in Bereichen mit beidseitigen Parkmöglichkeiten führen zu einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit.
- 0,3 m breite Entwässerungsrinne, ungefähr in Straßenraummitte, u.a. als gestalterisches Element.

4.) Abschnitt 4 Bau-km 0+405 bis 0+510 (Bauende)

Variante 1 (Planstand vom 26.05.2021)

- Engstelle im Fahrbahnbereich Abschnitt Bau-km 0+405 bis 0+470 bleibt bestehen (Straßenraumbreite $\leq 3,50$ m).
- Getrennte Führung Fußgänger/Kfz, abgegrenzt mittels Bordstein.
- Gehwegbreite $\leq 1,5$ m mit Engstellen $\leq 1,25$ m Breite.
- Straßenentwässerung am Fahrbahnrand entlang Bordstein.

Variante 2 (Planstand vom 26.05.2021)

- Teilabschnitt A von 0+405 bis 0+465

- Engstelle bleibt bestehen.
- Straßenraum als Mischfläche (Straßenraum steht Kfz-Verkehr und Fußgängern gemeinsam zur Verfügung).
- Optische Gliederung des Verkehrsraum durch unterschiedliche Oberflächenmaterialien:
Pflaster (Breite ca. 1,5 m)

Überfahrbare Entwässerungsrinne (Breite 0,3 m)
Asphaltfläche (Breite ca. 3,2 m)

- Straßenentwässerung mittels Pflasterrinne.
- Aufpflasterung im Übergangsbereich zum Abschnitt 3.

- Teilabschnitt B von 0+465 bis 0+510

- Getrennte Führung Fußgänger/Kfz, abgegrenzt mittels Bordstein.
- Rechtsseitig vorhandene Fußmauern und Hecken vor/nach der Zufahrt Geb.48 bleiben bestehen, Gehwegbreite 1,5 m.
- Fahrbahnbreite 4,75 m.
- Linksseitig Schrammbord mit Sicherheitsstreifen ($\geq 0,5$ m) zur Abgrenzung des Straßenraums zu vorhandenen Bestandspflanzungen, Fußmauern, Hauseingängen, Zäunen.

Variante 3 (Planstand vom 26.05.2021)

- Getrennte Führung Fußgänger/Kfz, abgegrenzt mittels Bordstein.
- Gehwegbreite mindestens 1,50 m.
- Aufpflasterung im Übergangsbereich zum Abschnitt 3.
- Rechtsseitig vorhandene Fußmauern und Hecken vor/nach der Zufahrt Geb.44 bleiben bestehen.
- Fahrbahnverbreiterung auf städtischer Verkehrsfläche:
3,25 m bis 4,75 m zwischen 0+435 und 0+455
4,75 m bis Bauende
- Verbreiterung der Fahrbahn im Bereich des Brunnens (Bau-km 0+436) bedingt Neubau einer ca. 0,5 m hohen Stützmauer.
- Verbreiterung der Fahrbahn verbessert die Sichtverhältnisse.
- Linksseitig privat hergestellte Parkfläche (Bau-km 0+445) auf städtischem Grundstück entfällt.
- Linksseitig Schrammbord mit Sicherheitsstreifen ($\geq 0,5$ m) zur Abgrenzung des Straßenraums zu vorhandenen Bestandspflanzungen, Fußmauern, Hauseingängen, Zäunen.

5.) **Abschnitt 5 Wegeverbindung zwischen Liebersbronner Straße und Knotenpunkt Stöckenbergweg / Brinzingner Weg (Flurstücke 2833/5 und 2833)**

- Erneuerung des Weges auf städtischem Grundstück gemäß Bebauungsplan, dadurch entspricht die Lage des neuen Weges im östlichen Abschnitt nicht der heutigen Lage des Weges auf Privatflächen.
- Geplante Fahrbahnbreite von 4,5 m entspricht dem Mindestmaß der technischen Richtlinien (RStO 06) für einen Wohnweg. Durch beidseitige Pflasterung der Randbereiche mit jeweils 25 cm Breite erfolgt eine optische Einengung des Weges. Die Breite ermöglicht den verkehrssicheren Begegnungsfall PKW/Fußgänger.
- Der Weg soll weiterhin nur für Anliegerverkehr freigegeben werden.

- Weitere Varianten wurden verkehrstechnisch untersucht. Diese sind gegenüber dem Bebauungsplan stark abweichend, planungsrechtlich nicht abgedeckt und somit die Ausführung nicht möglich. Die Varianten werden nicht weiter verfolgt.