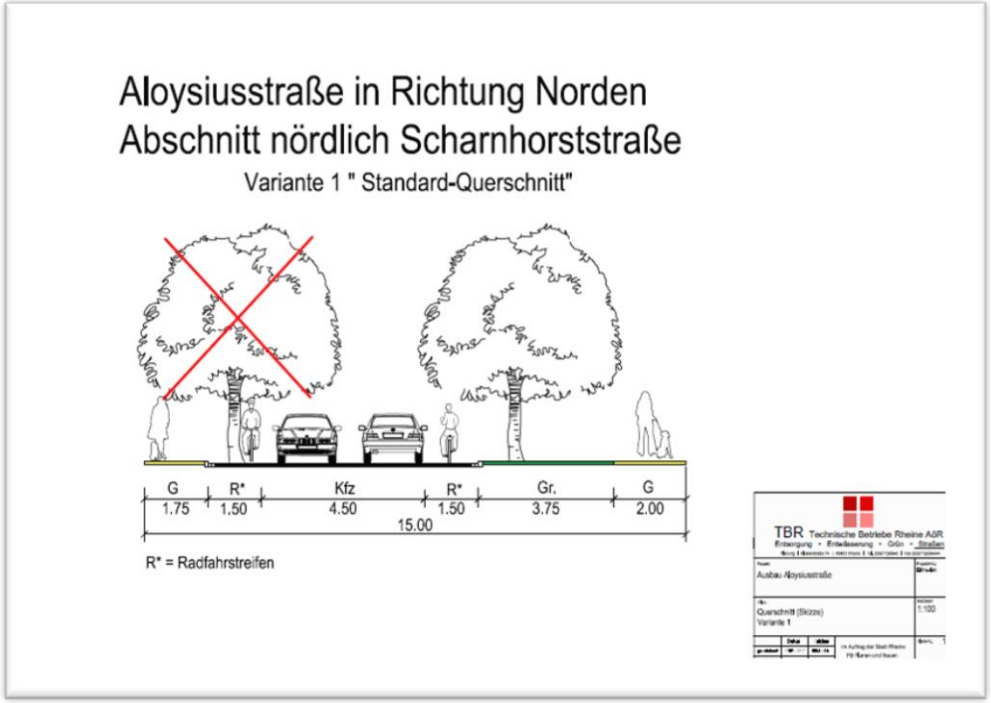
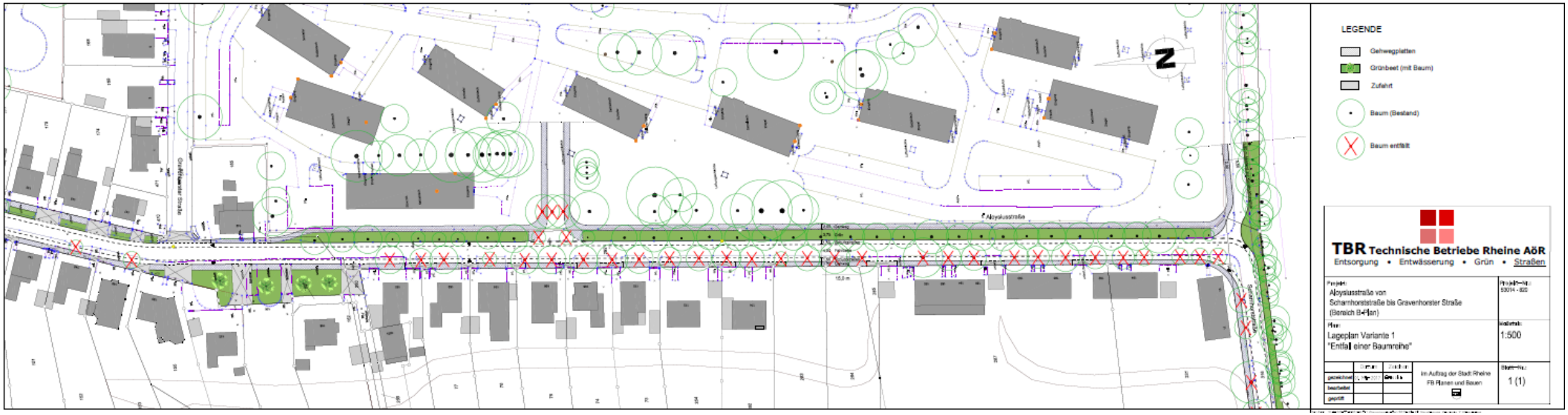
Aloysiusstraße / Variante 1

Konzept:
- Ein Straßenquerschnitt, der in vergleichbarer Form vielfach im Stadtgebiet wiederzufinden ist;
- der Regelquerschnitt wird mit einer Breite von 15 m vorgesehen,
- Fußgänger erhalten im Seitenbereich einen Gehweg,
- Radfahrer werden auf einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt,
- der 3,75 m breite Seitenstreifen soll die vorh. östliche Baumreihe aufnehmen.

Problematik:
- Die Trassierung dieser Variante, die aufgrund des Zwangspunktes der verbleibenden Baumreihe geradlinig verläuft, verleitet zum Fahren mit überhöhten Geschwindigkeiten.
- Dieser Querschnitt ist allerdings nur in der Umsetzung möglich, wenn die westliche Baumreihe der vorhandenen Lindenallee vollständig entfernt wird.
- Nach § 41 des neuen Landesnaturschutzgesetzes NRW sind die vorhandenen Baumreihen als besonders geschützte Allee zu bewerten.
- Die Straßenplanung hat daher so zu erfolgen, dass der Schutz und die Erhaltung beider Baumreihen nachhaltig gewährleistet ist.
- Bei Erschließung der östlich gelegenen Grundstücke wären zwischen der verbleibenden Baumreihe Grundstückszufahrten anzulegen, die weitere Baumstandorte gefährden würden.
- Daher scheidet die Variante 1 in der Umsetzung aus!

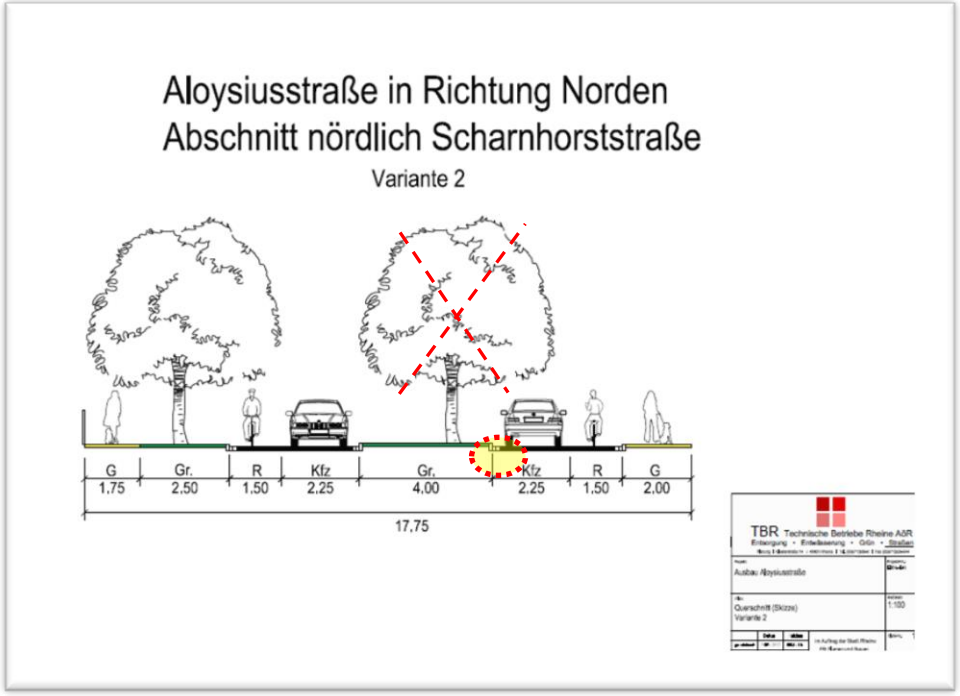


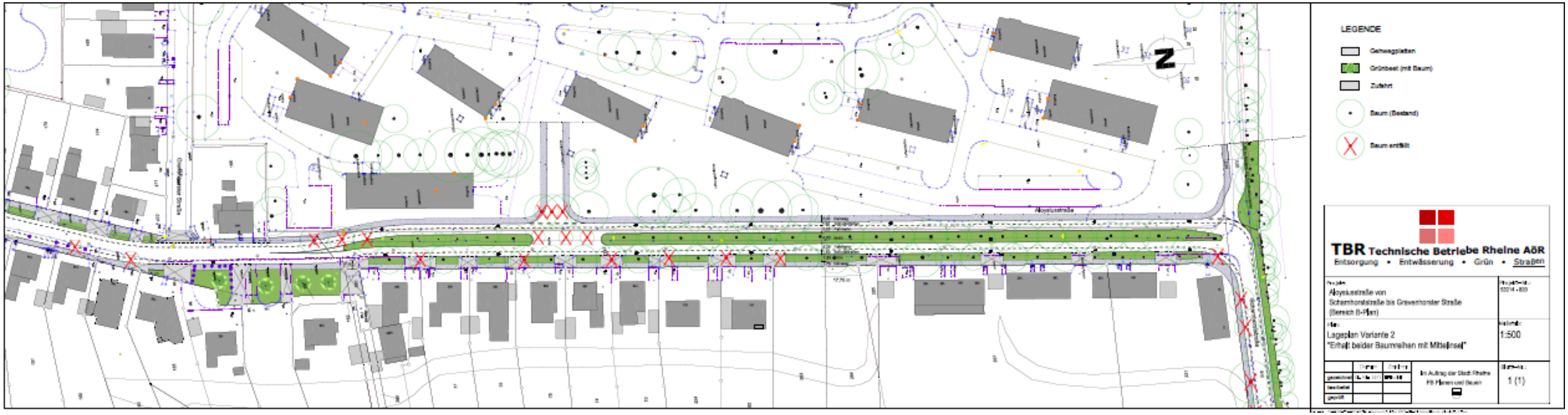


Aloysiusstraße / Variante 2

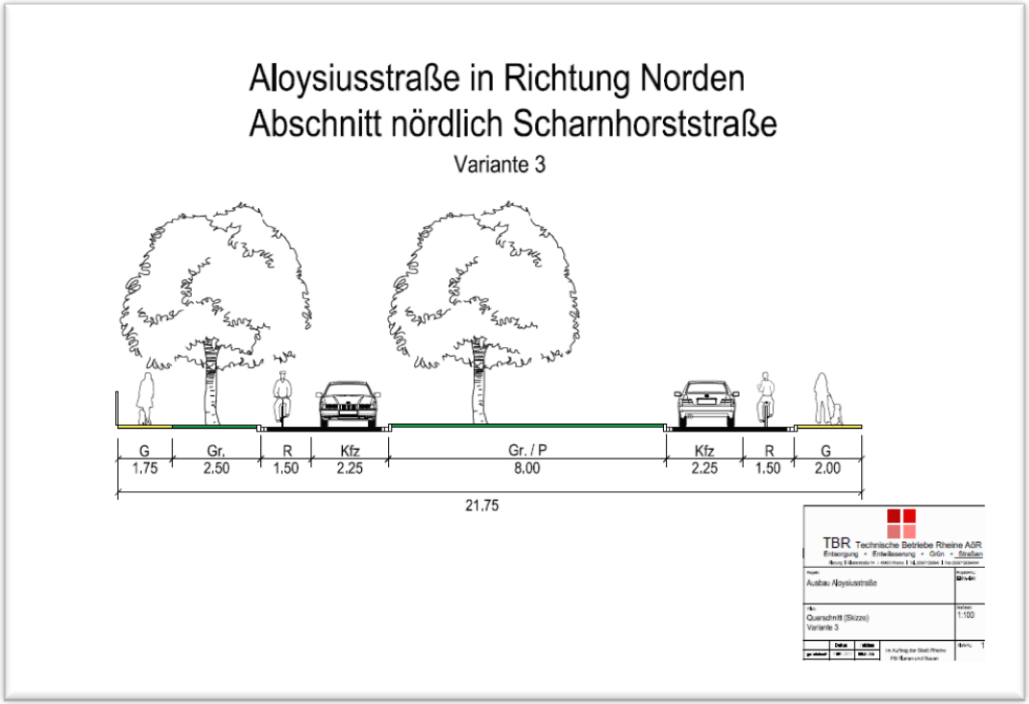
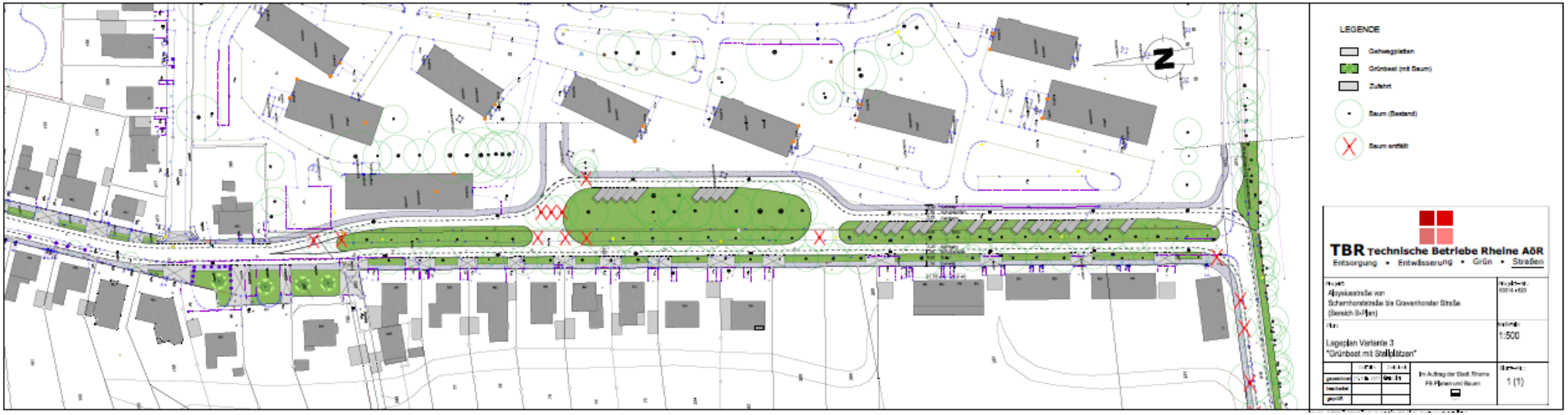
Konzept:
- Straßenraum in zwei Fahrbahnen in Einbahnrichtung mit je 3,75 m aufgeteilt,
- Fußgänger erhalten im Seitenbereich einen Gehweg,
- Radfahrer werden auf einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt,
- der 4,0 m breite Mittelstreifen soll die vorhandene östliche Baumreihe aufnehmen,
- die westliche Baumreihe bleibt ebenfalls erhalten.

Problematik:
- Da in diesem Entwurf die östliche Fahrbahn entlang der Baumreihe verläuft, die sich bisher mit ihrem Wurzelwerk in diesem Bereich ungehindert ausbreiten konnte, würden diese Wurzeln im Zuge der Tiefbaumaßnahme beseitigt oder beschädigt;
- daher kann der Erhalt dieser Bäume auch bei dieser Variante nicht gewährleistet werden.
- Somit scheidet die Variante 2 in der Umsetzung aus!





Aloysiusstraße / Variante 3

Konzept:
- Grundzüge der Planungsideen aus der Bürgerwerkstatt wurden übernommen,
- Straßenraum in zwei Farbahnen in Einbahnrichtung von je 3,75 m aufgeteilt,
- Fußgänger erhalten im Seitenbereich einen Gehweg,
- Radfahrer werden auf einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt,
- Mittelstreifen wird auf 8,0 m zum dauerhaften Schutz der vorhandenen östlichen Bäume aufgeweitet,
- im Mittelstreifen sind Schrägparkstände für den ruhenden Verkehr möglich,
- im mittleren Abschnitt erfolgt eine zusätzliche Aufweitung des Mittelstreifens zum Schutz der Bäume
- Grünfläche („Grüninsel“) kann als Erholungsfläche genutzt werden,
- die westl. Baumreihe entlang bestehender Bebauung bleibt ebenfalls erhalten;
- aufgrund der verschwenkten, geschwindigkeitsdämpfenden Linienführung und der Einbahnstraßensituation ist im Abschnitt zwischen der Gravenhorster Str. und der Scharnhorststr. eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgesehen;
- durch die weit voneinander abgerückten Einrichtungsfahrbahnen ergibt sich eine geringere Lärmbeeinträchtigung der anliegenden Wohnbebauung.

Die Variante 3 bietet eine Vielzahl von Vorteilen/Vorzügen und ist daher in den Bebauungsplan übernommen worden!