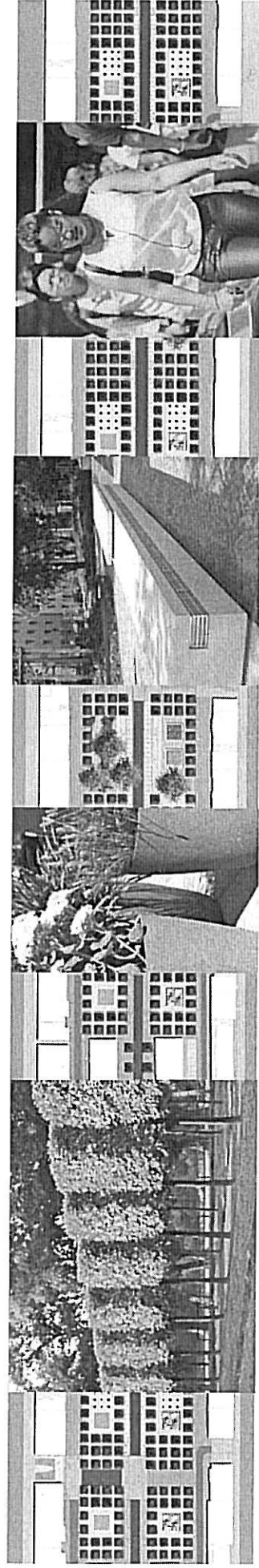


Entwurf / Präzisierungen zur Verkehrsführung

Große Straße Süd Ahrensburg

BPA-Sitzung am 02.07.2008



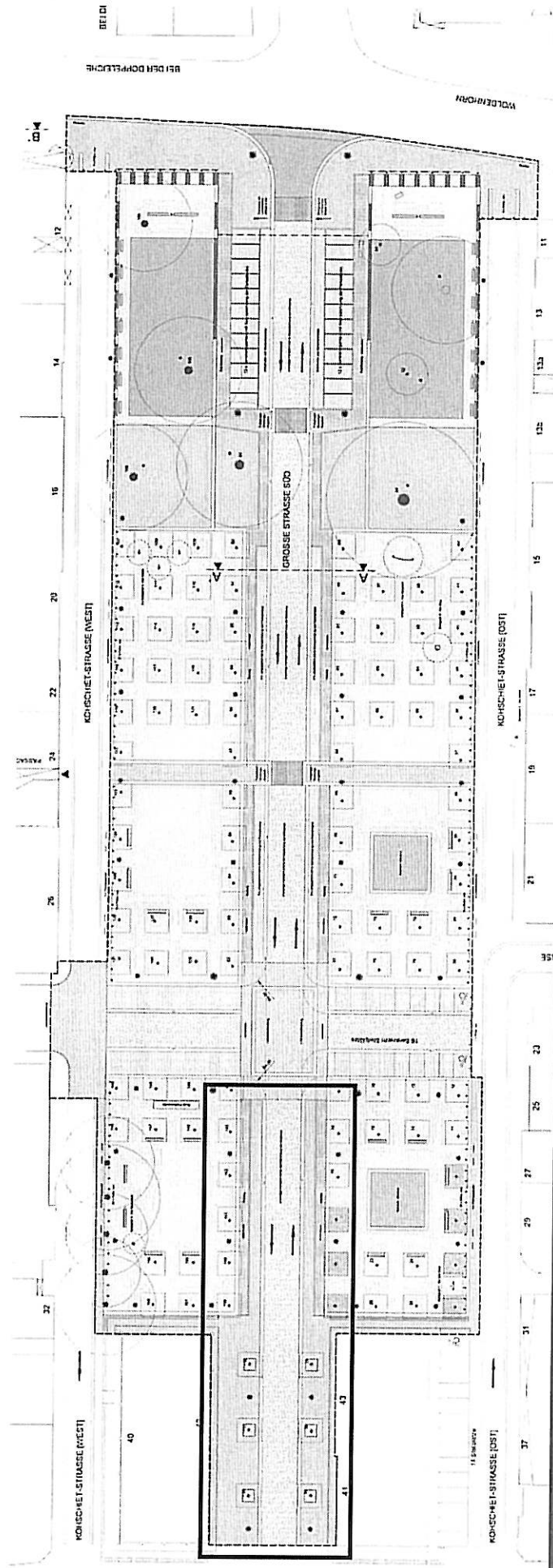
Inhalte

1. Grundlagen für die verkehrlichen Untersuchungen
2. Ziele und Aufgabenstellungen
3. Rahmenbedingungen und Maßgaben
4. Varianten-Betrachtung und Empfehlung
5. Vorschau: Planungskoordination / Zeitplan

17

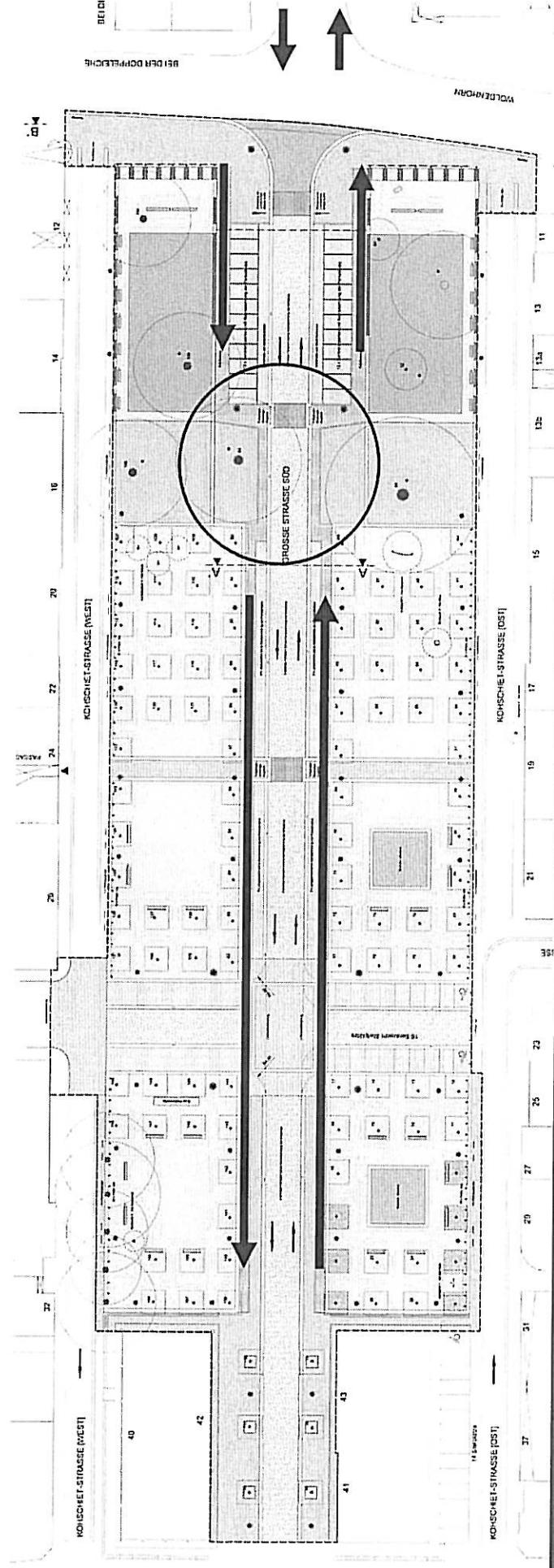
Ausgangslage / Ergebnisse (UWA-BPA 07.05.08)

- 1. Bauabschnitt: Ausweisung eines „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches“ im Abschnitt zwischen Klaus-Groth-Straße und Lohe / Rathausstraße (Aufhebung des separaten Radweges zugunsten einer Mischverkehrsfläche)



Ziele und Aufgabenstellung

- Fortschreibung der Verkehrsplanungen zur Gewähr eines „rechtlich gesicherten Miteinanders von Fußgänger-, Radfahr-, Bus- und Autoverkehr
- Analyse von Schwachstellen und Risiko-Bereichen
- Optimierung der Radwegeführung



Rahmenbedingungen und Maßgaben

Basisdaten

Verkehrsstärke Große Straße / Klaus-Groth-Straße			
Aktuelle Verkehrsstärke (DTV) *	4.500 Kfz / Tag	Spitze	 Kfz / Stunde
Prognostizierte Frequentierung **	6.000 Kfz / Tag	Spitze	 Kfz / Stunde

* Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (nach Angaben der Stadt Ahrensburg)

** nach Inbetriebnahme EKZ (nach Angaben der Stadt Ahrensburg)

Verfügbare Straßenraumbreiten (maximal)		Begrenzender Faktor
Große Straße Süd	Südlicher Abschnitt (zwischen den Torbauten) ¹	8.30 m
	Mittlerer Abschnitt (Bereich Linden-Karree) ²	14.60 m
	Nördlicher Abschnitt (Solitärbaum-Bestand) ³	(max. 22.50 m)
Klaus-Groth-Straße		15.10 – 19.50 m
		Baumreihe (Linden)
		Linden-Karree
		Solitäräume
		Gebäudefluchten

¹ Abstand zwischen den Torbauten = 20.50m / Fahrbahnbreite (Bestand) = 6.00 m

² Ausbaubreite (Bestand) = 13.50 m / Fahrbahnbreite (Bestand) = 6.95 m / Angaben bezogen auf Bestandsquerschnitt Höhe Schnitt AA'

³ Ausbaubreite (Bestand) = 15.00 m / Fahrbahnbreite (Bestand) = 7.10 m / Angaben bezogen auf Bestandsquerschnitt Höhe Schnitt BB'

Rahmenbedingungen und Maßgaben

Richtlinien und Empfehlungen

Einsatzgrenzen für Mischverkehr auf der Fahrbahn (ERA 95) *			
Verkehrsstärke (DTV) in [Kfz/d]	≤ 15.000	5.000 – 10.000	< 5.000
Geschwindigkeit V85 in [km/h]	≤ 40 – 50	≤ 50	≤ 60
Verkehrsstärke aktuell			4.500
Geschwindigkeit V85 aktuell			≤ 60
Verkehrsstärke (Planung / Prognose)		~ 6.000	
Geschwindigkeit (Planung / Prognose)		≤ 50	

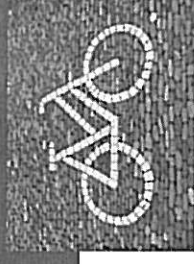
Trennung wird empfohlen bei:

- Überschreitung o.a. Einsatzgrenzwerte
- Straßen mit mehr als 10.000 Kfz/d sowie auf Straßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h o. mehr
- bei überdurchschnittlich starkem Schwerlastverkehr

* Die ERA 2008 ist derzeit in Endbearbeitung und wird voraussichtlich erst in 2009 veröffentlicht (gem. Angaben BASt 06-2008)

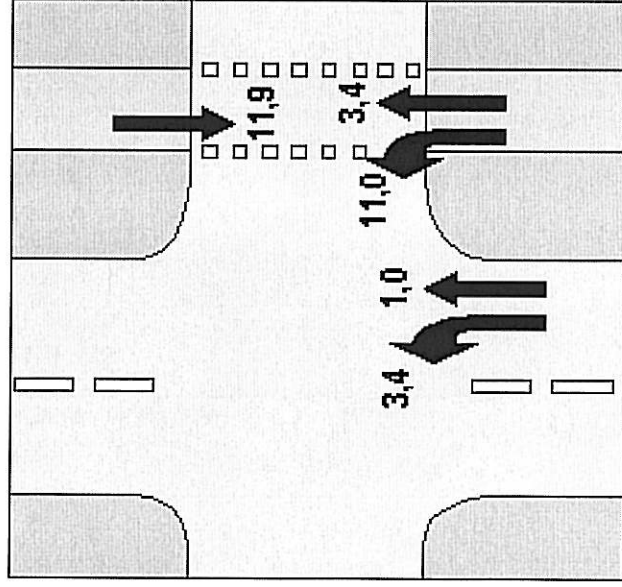
Richtlinien und Empfehlungen

7



Rahmenbedingungen und Maßgaben

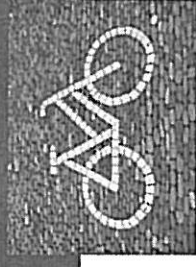
Verkehrssicherheit / Radfahrer



Radfahrstreifen vs. baulich getrennter Radweg

Unfallgefährdung für Radfahrer an Kreuzungspunkten (in Relation zum Geradeausfahren auf Radfahrstreifen Faktor = 1.0)

- | | |
|-------------|---|
| 3,4 - fach | Linksabbiegen auf der Fahrbahn |
| 3,4 - fach | Geradeaus auf baulich getrenntem Radweg |
| 11,0 - fach | Linksabbiegen von baulich getrenntem Radweg |



Rahmenbedingungen und Maßgaben

Verkehrssicherheit / Radfahrer



RADFAHRSTREIFEN

- ist ein für den Radverkehr bestimmter, von der Fahrbahn nicht baulich, sondern mit Zeichen „Fahrbahnbegrenzung“ (durchgezogene weiße Linie) abgetrennt und mit dem Zeichen „Radweg“ gekennzeichnete Teil der Straße
- es besteht Benutzungspflicht !



SCHUTZSTREIFEN FÜR RADFAHRER

- soll nur Anwendung finden, wenn ein Radweg oder Radfahrstreifen nicht möglich ist
- ist ein Angebotsstreifen, der durch Leitlinien markiert wird
- Benutzungspflicht nur durch Rechtsfahrgebot
- als „Schonraum“ für Radfahrer und „Reservefläche“ für große Fahrzeuge



RADWEG

- baulich angelegter Radweg
- Benutzungspflicht beschränkt, z. B. wenn Nutzung nicht zumutbar ist (Schnee)

Planungsvarianten - Diskussion

Planungsvariante 1

- Untersuchungsziel: In welcher Art und Weise lässt sich eine verkehrssichere **separate Radwegführung** im Einklang mit allen anderen Verkehrsführungen und unter Berücksichtigung des verfügbaren Straßenquerschnitts herstellen ?

Planungsvariante 2

- Untersuchungsziel: In welcher Art und Weise kann der **Radfahrerverkehr** in einer verkehrsberuhigten **Mischverkehrsfläche mit dem Kfz-Verkehr** verkehrssicher geführt werden ? Welche Konsequenzen ergeben sich in Bezug auf den beschränkt verfügbaren Straßenquerschnitt ?

Vorgehensweise

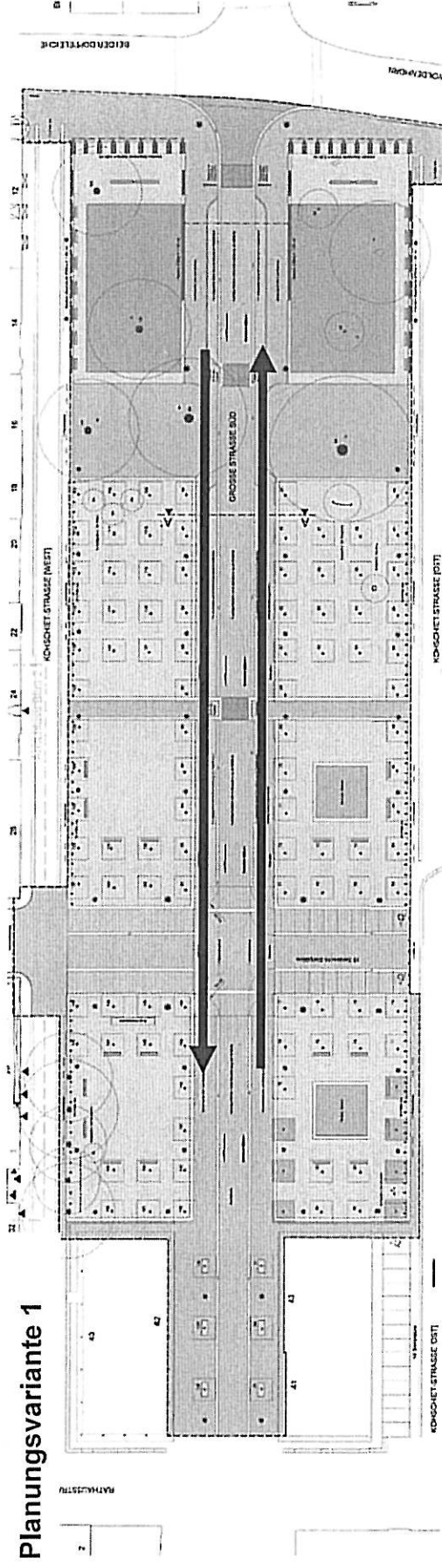
- Betrachtung verschiedener Alternativen (im kritischen mittleren Abschnitt, Höhe Schnitt AA')
- Bewertung der Alternativen (Kriterien: Einhaltung von Richt- und Empfehlungswerten, Risiko-Betrachtung für die verschiedenen Verkehrsbeteiligten, Verkehrsräumliche Zusammenhänge, Funktions- und Gestaltkonzept u.a.)
- Klärungen und Abstimmungen mit der Stadt, der Verkehrsaufsicht und dem Verkehrsplaner (26.06.2008)

Richtlinien / Empfehlungen / Verweise

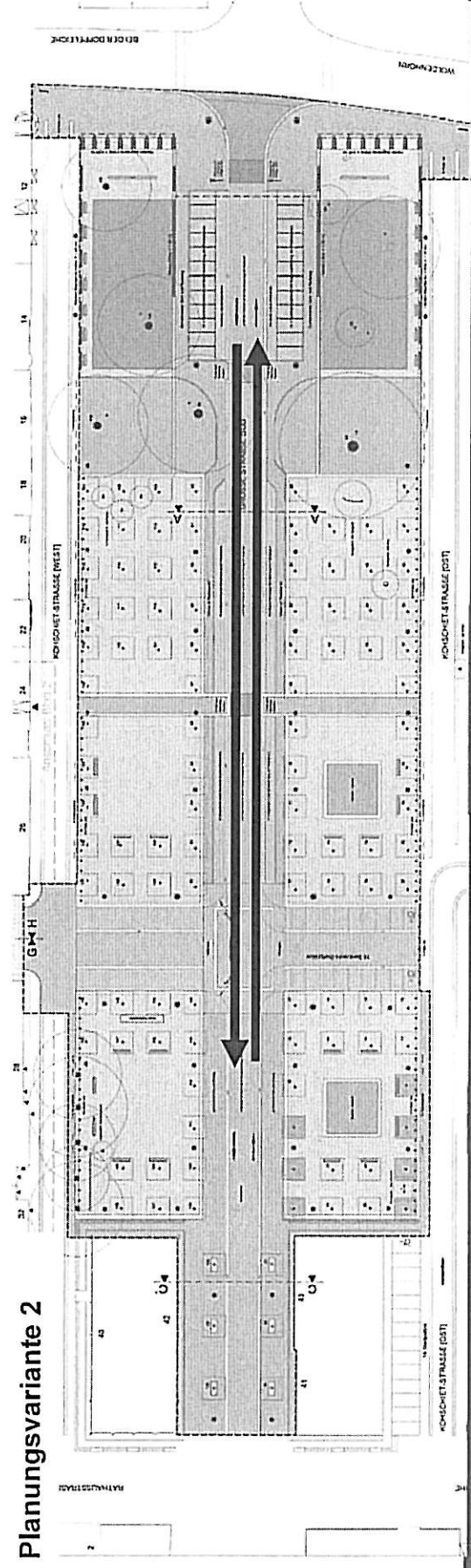
- ¹ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- ² Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95, FGSV)
- ³ Empfehlungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs (EAR 05)

Planungsvarianten - Diskussion

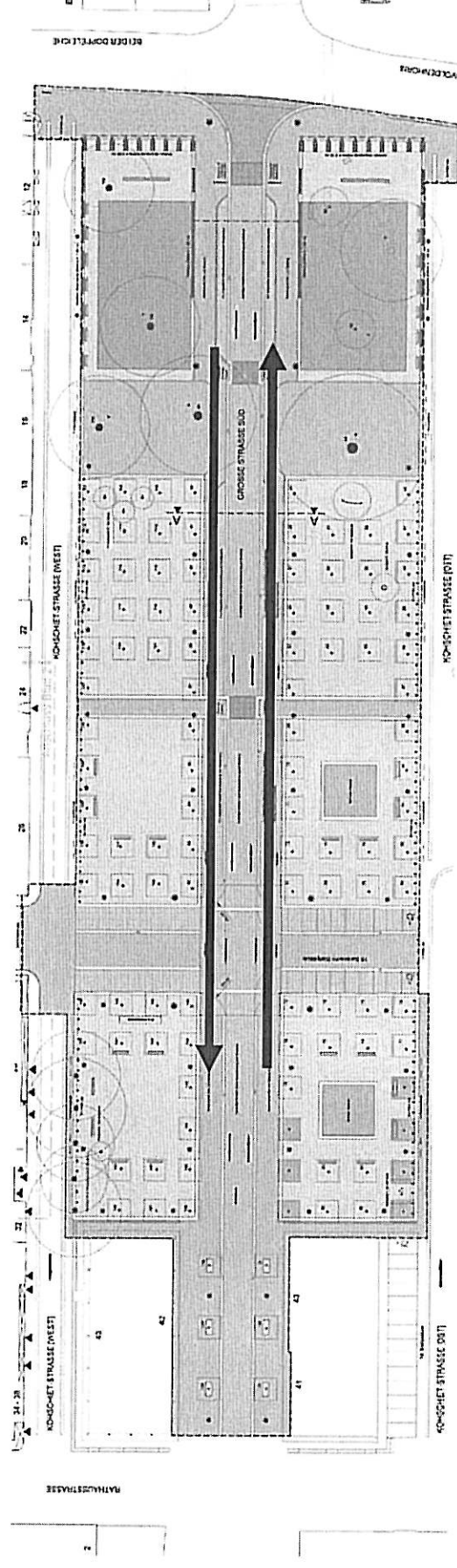
Planungsvariante 1



Planungsvariante 2



Planungsvariante 1



Separate straßenbegleitende Radwegführung (ERA 95 Kap. 4.2.2 ff.)

Planungsvariante 1a Gemeinsamer Geh- und Radweg



Gemeinsamer Geh- und Radweg	Längsparken	Fahrstreifen	Längsparken	Gemeinsamer Geh- und Radweg
mind. 2.50 m ⁽¹⁾	mind. 1.80 m ⁽³⁾	Empfohlene Fahrgassenbreite (Fahrstreifen) beim Einparken ⁽¹⁾ (3) vorwärts 3.25 m (6.50 m) rückwärts 3.50 m (7.00 m)	mind. 1.80 m ⁽³⁾	mind. 2.50 m ⁽¹⁾
opt. 3.00 m ⁽¹⁾	opt. 2.00 m ⁽³⁾		opt. 2.00 m ⁽³⁾	opt. 3.00 m ⁽¹⁾
zzgl. Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung 0.75 m ⁽¹⁾		Mindestmaße für Verkehrsräume und lichte Räume von Linienbussen bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen ⁽¹⁾ mind. 6.00 m		zzgl. Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung 0.75 m ⁽¹⁾
2.50 m (!)	1.80 m (!)	6.00 m (!)	1.80 m (!)	2.50 m (!)
14.60 m				
Bewertung	- Die Variante operiert mit Mindestbreiten für alle Funktionsräume und wird daher aus verkehrsplanerischer Sicht generell und grundsätzlich als Planungsalternative ausgeschlossen. - Auch für den beidseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg können die empfohlenen Mindestbreiten nicht erreicht werden, zudem ist der erforderliche Sicherheitsraum zu den Längsparkern nicht gegeben. - Die empfohlene Fahrgassenbreite für das Einparken in den Längsparkständen wird nicht erreicht. Die Längsparkstände verfügen nur über eine kritische Mindestbreite (die in der Praxis kaum eingehalten wird). - Die Variante kann nicht empfohlen werden. Sie birgt Risiken für alle Verkehrsbeteiligte.			

Planungsvariante 1b Gehweg mit „Radfahrer frei“



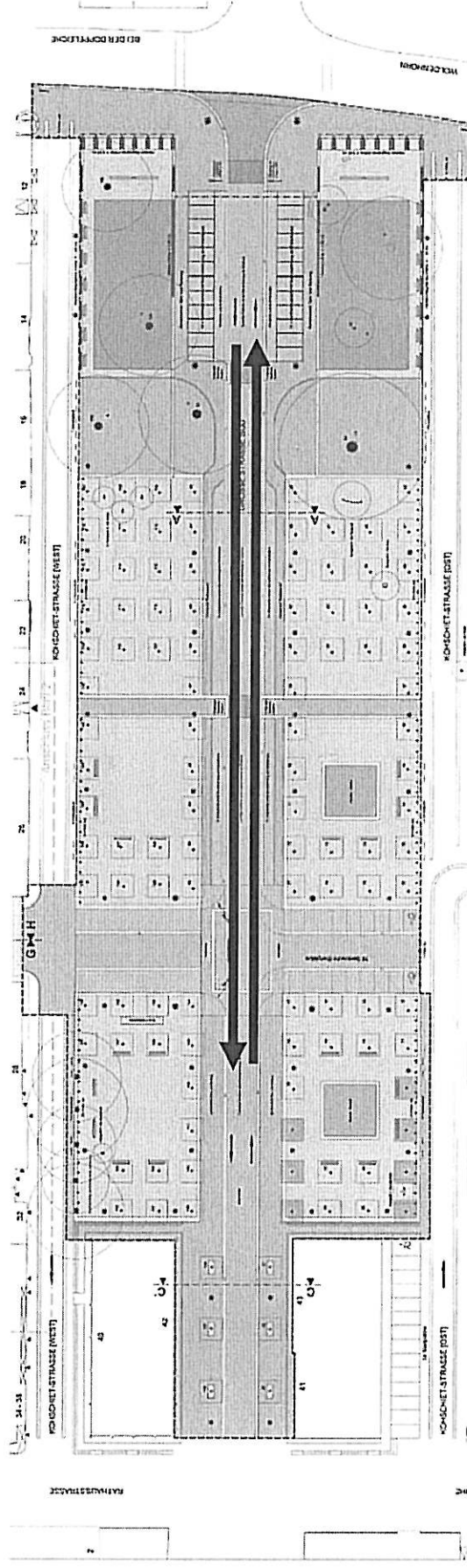
Gehweg mit „Radfahrer frei“	Längsparken	Fahrstreifen	Längsparken	Gehweg mit „Radfahrer frei“
mind. 2.50 m ⁽¹⁾	mind. 1.80 m ⁽³⁾	Empfohlene Fahrgassenbreite (Fahrstreifen) beim Einparken ⁽¹⁾ ⁽³⁾ vorwärts 3.25 m (6.50 m) rückwärts 3.50 m (7.00 m)	mind. 1.80 m ⁽³⁾	mind. 2.50 m ⁽¹⁾
opt. 3.00 m ⁽¹⁾	opt. 2.00 m ⁽³⁾		opt. 2.00 m ⁽³⁾	opt. 3.00 m ⁽¹⁾
zzgl. Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung 0.75 m ⁽¹⁾		Mindestmaße für Verkehrsräume und lichte Räume von Linienbussen bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen ⁽¹⁾ mind. 6.00 m		zzgl. Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung 0.75 m ⁽¹⁾
2.55 m (!)	2.00 m	5.50 m (!!!)	2.00 m	2.55 m (!)
14.60 m				
Bewertung	- In Änderung gegenüber Variante 1a wurde hier die Breite für die Längsparkstände verbessert und für den Radfahrer lediglich eine Mitnutzungsmöglichkeit („mit Radfahrer frei“) auf dem beidseitigen Gehweg ausgewiesen. Auch hier kann kein auskömmlicher Sicherheitsraum zu den Längsparkern bereitgestellt werden und wird im Zuge der verengten Fahrbahn zugleich ein Begegnungsfall Bus-Bus dauerhaft ausgeschlossen !!! - Bei der gegebenen Fahrstreifenbreite hat der Radfahrer keine echte Wahlfreiheit (wie es „Radfahrer frei“ vermuten lässt) und ist vorrangig auf die Mitnutzung des Gehweges angewiesen. Für eine Mitnutzung der Fahrbahn durch den Radfahrer ist die Fahrgasse zu eng und werden verschiedene Risiken (keine hinreichenden Ausweichmöglichkeiten bei Ein- bzw. Ausparkvorgängen; generell erschwertes Überholen für alle Teilnehmer u.a.) deutlich erhöht. - Die Variante kann wichtige Planungsanforderungen nicht erfüllen und so nicht empfohlen werden.			

Planungsvariante 1c Radweg



Radweg (Einrichtungsverkehr)	Längsparken	Fahrrstreifen	Längsparken	Radweg (Einrichtungsverkehr)
mind. 0.80 m ^{(1) (2)}	mind. 1.80 m ⁽³⁾	Empfohlene Fahrgassenbreite (Fahrrstreifen) beim Einparken ^{(1) (3)} vorwärts 3.25 m (6.50 m) rückwärts 3.50 m (7.00 m)	mind. 1.80 m ⁽³⁾	mind. 0.80 m ^{(1) (2)}
opt. 1.00 m ^{(1) (2)}	opt. 2.00 m ⁽³⁾		opt. 2.00 m ⁽³⁾	opt. 1.00 m ^{(1) (2)}
zzgl. Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung 0.75 m ⁽¹⁾		Mindestmaße für Verkehrsräume und lichte Räume von Linienbussen bei eingeschränkten Bewe- gungsspielräumen ⁽¹⁾ mind. 6.00 m		zzgl. Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung 0.75 m ⁽¹⁾
zzgl. Sicherheitsraum zu benachbarten Einbauten 0.25 m ⁽¹⁾				zzgl. Sicherheitsraum zu benachbarten Einbauten 0.25 m ⁽¹⁾
2.00 m	2.00 m	6.50 m	2.00 m	2.00 m
14.50 m				
Bewertung	- Fahrrstreifen (Fahrgassen) und Längsparkstände weisen die empfohlenen Grundbreiten auf. - Die Radwege mit Einrichtungsverkehr können mit den erforderlichen Sicherheitsmaßen ausgestattet werden. Die somit eingeführte Benutzungspflicht erübrigt die Frage nach einer Mitnutzung der Fahrbahn und scheidet dortige potenzielle Verkehrskonflikte von vornherein aus. Ein begleitender Gehweg wird nicht angeboten! - Der grundsätzliche Vorbehalt gegenüber einer separierten Radwegeführung (praxisbelegtes höheres Sicherheitsrisiko für den Radfahrer, insbesondere in Kreuzungs- und Knotenpunkten) bleibt bestehen. Mit der Festlegung des BPA zur Herstellung einer Mischverkehrsfläche im südlichen Abschnitt der Großen Straße, bliebe die hier dargestellte Querschnittsausgestaltung ohnehin weitestgehend auf den mittleren Abschnitt beschränkt. - Die Variante ist grundsätzlich umsetzbar. In der Risiko-Betrachtung und im Hinblick auf eine weitestgehend offene gesamtstädtische Verkehrsentwicklung kann sie jedoch nur eingeschränkt empfohlen werden.			

Planungsvariante 2



Mischverkehr auf der Fahrbahn

Planungsvariante 2

- „Auf verkehrsarmen Straßen und auf Straßen mit geringen Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr (z. B. Tempo-30-Zonen) kann der Radverkehr im Allgemeinen komfortabel und hinreichend sicher auf der Fahrbahn fahren.“ (RASt 06, s. Kap. 6.1.7.2)

Für die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn grundsätzlich geeignet (nach RAST 06)				
Fall	Fahrbahnbreite	Verkehrsstärke		Anmerkung
A	bis 6.00 m	gering	bis 500 Kfz / h	----
B	> 7,00 m	mittel	800 – 1.000 Kfz / h	Schwerverkehrsanteil < 5% (ERA)

Planungsvariante 2a Schutzstreifen



Gehweg	Längsparken	Schutzstreifen	Fahrtstreifen	Schutzstreifen	Längsparken	Gehweg
opt. 1.80 m ⁽¹⁾	mind. 1.80 m ⁽³⁾ opt. 2.00 m ⁽³⁾	mind. 1.25 m ^{(1) (2)} opt. 1.50 m ^{(1) (2)}	4.50 m	mind. 1.25 m ^{(1) (2)} opt. 1.50 m ^{(1) (2)}	mind. 1.80 m ⁽³⁾ opt. 2.00 m ⁽³⁾	opt. 1.80 m ⁽¹⁾
zzgl. Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung 0.50 m ⁽¹⁾		Empfohlene Fahrgassenbreite (Fahrtstreifen) beim Einparken ^{(1) (3)} vorwärts 3.25 m (6.50 m) rückwärts 3.50 m (7.00 m)				zzgl. Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung 0.50 m ⁽¹⁾
zzgl. Sicherheitsraum zu benachbarten Einbauten 0.20 m ⁽¹⁾		Mindestmaße für Verkehrsräume und lichte Räume von Linienbussen bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen ⁽¹⁾ mind. 6.00 m				zzgl. Sicherheitsraum zu benachbarten Einbauten 0.20 m ⁽¹⁾
1.50 m (l)	2.00 m	1.50 m	4.50 m	1.50 m	2.00 m	1.50 m (l)
14.50 m						

Bewertung	- Die Längsparkstände weisen die empfohlene Grundbreite auf. Die Fahrgassenbreite insgesamt (incl. Schutzstreifen) erfüllt die Empfehlungswerte deutlich und ist komfortabel. - Zugunsten eines optimalbreiten Schutzstreifens auf der Fahrbahn (Angebotsstreifen für den Radverkehr) muss die Breite des Gehweges geringer als empfohlen ausgeprägt werden. In der Folge kann hier eine Mitnutzung für Radfahrer nicht angeboten werden. Insofern wird der Radfahrerverkehr auf die Straße verwiesen. - Die Variante ist grundsätzlich umsetzbar. Die Ausprägung des Schutzstreifens kann im vorgestellten Gestalt- und Materialkonzept nicht idealtypisch (klassisch) abgebildet werden (Linienführung, Piktogramme u.a.) und ist so u.U. für den Radfahrer nicht so schnell zu identifizieren. Danach und mit Verweis auf den relativ schmalen Fußweg kann die Variante nur eingeschränkt empfohlen werden.
-----------	---

Planungsvariante 2b Radfahrstreifen



Gehweg	Längsparken	Radfahrstreifen	Fahrstreifen	Radfahrstreifen	Längsparken	Gehweg
	mind. 1.80 m ⁽³⁾ opt. 2.00 m ⁽³⁾	mind. 1.00 m ^{(1) (2)} opt. 1.60 m ^{(1) (2)}	6.50 m	mind. 1.00 m ^{(1) (2)} opt. 1.60 m ^{(1) (2)}	mind. 1.80 m ⁽³⁾ opt. 2.00 m ⁽³⁾	
		zzgl. Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung 0.75 m ^{(1) (2)}	Empfohlene Fahrgassenbreite (Fahrstreifen) beim Einparken ^{(1) (3)} vorwärts 3.25 m (6.50 m) rückwärts 3.50 m (7.00 m) Mindestmaße für Verkehrsräume u. lichte Räume von Linienbussen bei eingeschr. Bewegungsspielraum ⁽¹⁾ mind. 6.00 m	zzgl. Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung 0.75 m ^{(1) (2)}		
		2.00 m	6.50 m	2.00 m		
entfällt !!!	2.00 m	10.50 m		2.00 m		entfällt !!!
		14.50 m				

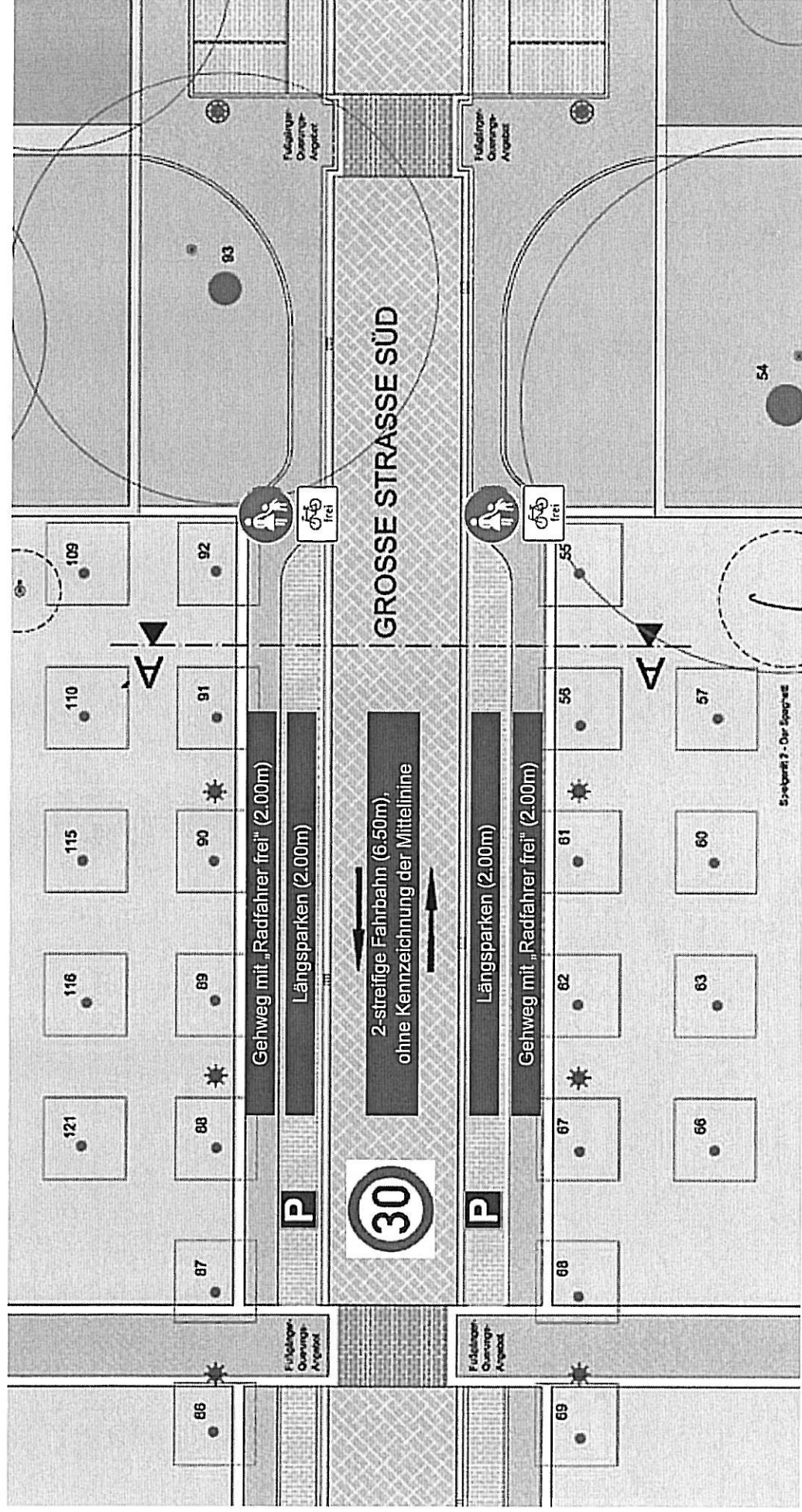
Bewertung	- Die Längsparkstände weisen die empfohlene Grundbreite auf. Die Fahrgassenbreite incl. Radfahrstreifen (optisch abzusetzender Teil der Straße) fällt insgesamt sehr großzügig aus und erfüllt die Empfehlungswerte. - Zugunsten eines optimalbreiten Radfahrstreifens auf der Fahrbahn muss jedoch auf die Anlage eines Gehweges verzichtet werden. Für diesen besteht generelle Benutzungspflicht, sodass die Mischverkehrsregelung verpflichtend wird. In diesem Fall kann für den Radfahrer auch seitlich kein Alternativangebot eröffnet werden. - Mit der Aufhebung eines seitlichen Gehweges wird eine wichtige Planungsvorgabe nicht erfüllt. Mit dem Radfahrstreifen wird zudem eine normative Regelung eingeführt, die weitere Konsequenzen und Regelbedarfe für den Gesamttraum (z. B. Fahrradübergänge, Beschilderung etc.) nach sich zieht. Der eher restriktive Charakter läuft den Grundgedanken eines funktional und gestalterisch offenen Lösungsprinzips zuwider. Aus vorgenannten Erwägungen kann diese Variante nicht empfohlen werden.
-----------	--

Planungsvariante 2c ohne Flankierung

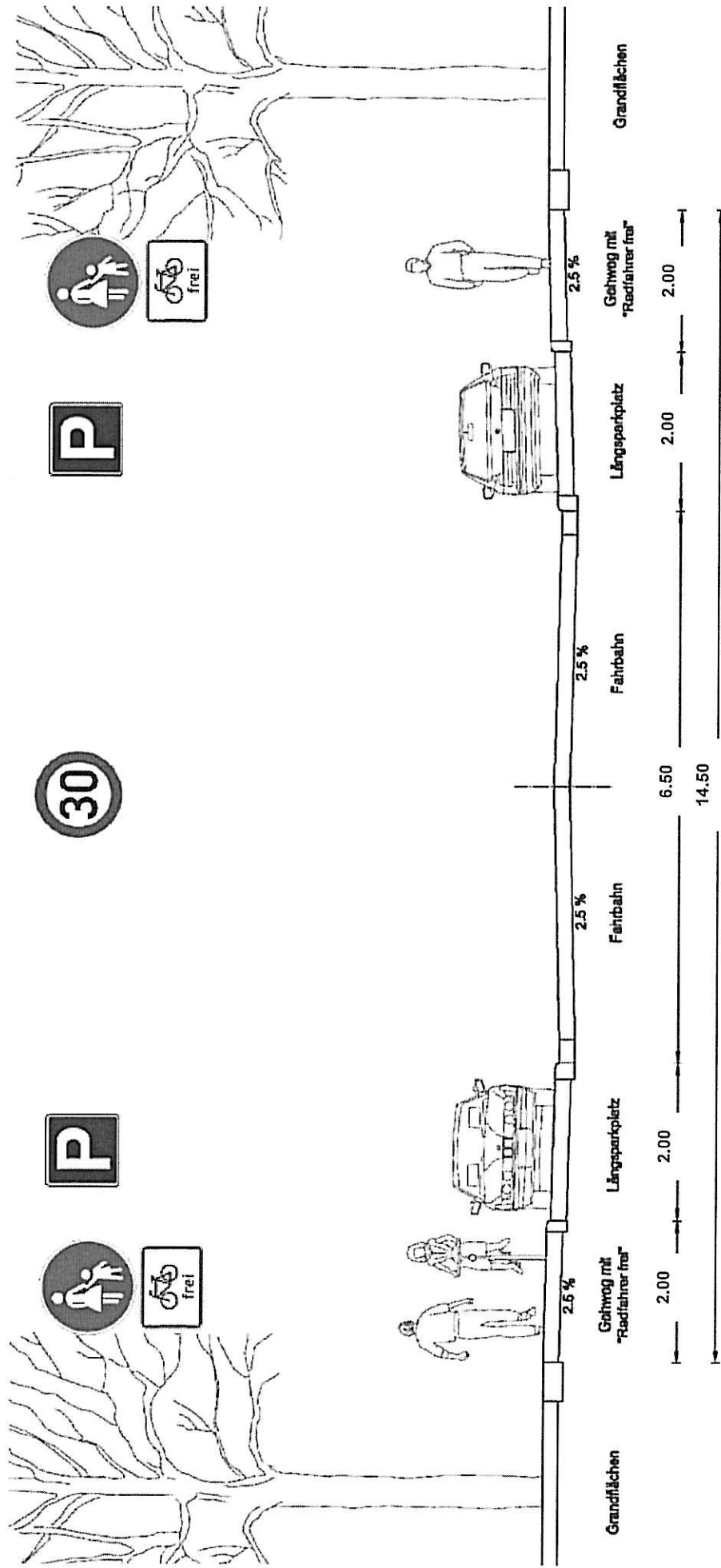


Mischverkehr (Wahl zw. Fahrbahn u. Gehweg)	Längsparken	Fahrstreifen	Längsparken	Mischverkehr (Wahl zw. Fahrbahn u. Gehweg)
mind. 2.50 m ⁽¹⁾	mind. 1.80 m ⁽³⁾	Empfohlene Fahrgassenbreite (Fahrstreifen) mit Einparken ⁽¹⁾ ⁽³⁾ vorwärts 3.25 m (6.50 m) rückwärts 3.50 m (7.00 m) Bei Fahrstreifenbreiten von 3.50 m können Überholvorgänge durch Pkw bezogen auf Radfahrer noch auf dem gleichen Fahrstreifen stattfinden ⁽²⁾	mind. 1.80 m ⁽³⁾	mind. 2.50 m ⁽¹⁾
opt. 3.00 m ⁽¹⁾	opt. 2.00 m ⁽³⁾		opt. 2.00 m ⁽³⁾	opt. 3.00 m ⁽¹⁾
zzgl. Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung 0.75 m ⁽¹⁾				zzgl. Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung 0.75 m ⁽¹⁾
zzgl. Sicherheitsraum zu benachbarten Einbauten 0.25 m ⁽¹⁾				zzgl. Sicherheitsraum zu benachbarten Einbauten 0.25 m ⁽¹⁾
2.00 m (!)	2.00 m	6.50 m	2.00 m	2.00 m (!)
14.50 m				
Bewertung	- Die Fahrgasse verfügt insgesamt über eine komfortable Breite, die ein verkehrssicheres Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer zulässt und unterstützt. Die Längsparkstände weisen die empfohlene Grundbreite auf. - Die empfohlenen Mindestbreiten für die beidseitigen Mischverkehrsflächen (Gehweg mit „Radfahrer frei“) können nicht hergestellt werden. Insofern wird dem Radfahrer die angebotene Mitnutzung der Fahrbahn nahegelegt. Da diese Variante in allen anderen Punkten vergleichsweise deutliche Vorzüge anbietet (großzügiger und weil unzergliedert, multifunktional nutzbarer Straßenraum; offenes Lösungsprinzip für die Verkehrsraumgestaltung; wenig Zwangspunkte und Regelungsbedarfe etc.), wird in diesem Fall eine bewußte Abweichung vom Regemaß für den Gehweg mit „Radfahrer frei“ in Kauf genommen (s. Abstimmung Polizei, Verkehrsaufsicht), um dem „bedürftigen“ Radfahrer ein alternatives Mitnutzungsangebot jenseits der Straße zu eröffnen. - Unter Verweis auf o.g. Punkte wird dieser Lösungsvorschlag als Vorzugsvariante empfohlen.			

Planungsvariante 2c ohne Flankierung



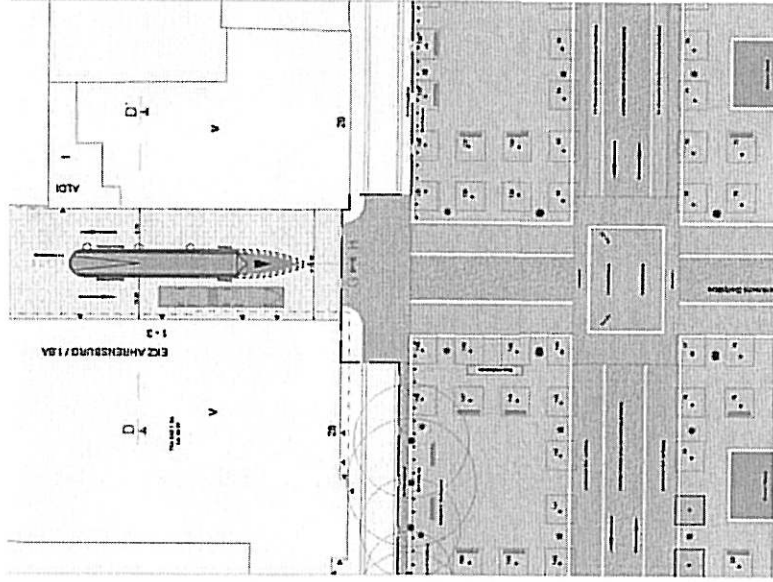
Planungsvariante 2c ohne Flankierung



Stellplatz-Bilanz für die Planungsvarianten

Standorte	Bestand	Planungsvariante 1 nur Längsparken im nördlichen Abschnitt	Planungsvariante 2 Längs- und Senkrechtparken im nördlichen Abschnitt
Große Straße zwischen Woldenhorn und Klaus-Groth-Straße	17	30	46
Große Straße zwischen Klaus-Groth-Straße und Rathausstr.	11	0	0
Seitliche Zufahrt Königstraße	11	16	16
Kohschieß-Straße / Ost (privat)	8	14	14
gesamt	47	60 (64)	76 (82)

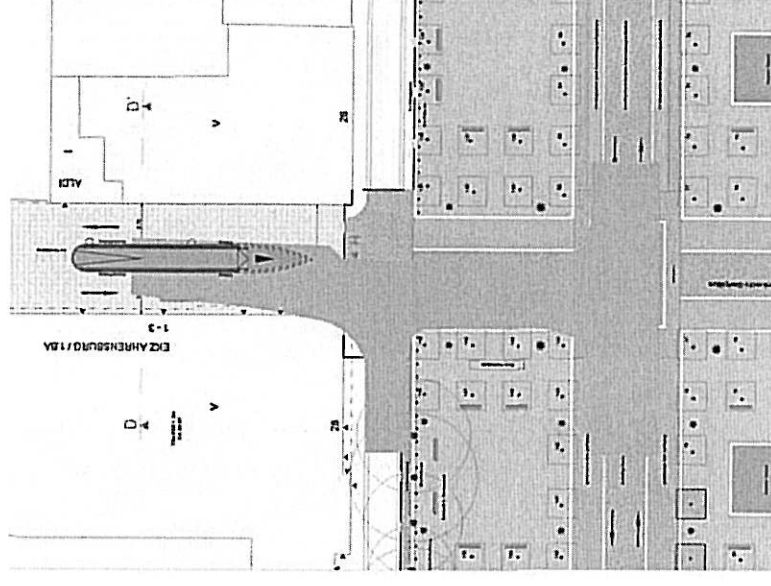
Aufweitung im Bereich der verlängerten Klaus-Groth-Straße



Stand der aktuellen Planung

Planungsziele

- Stärkung der stadträumlichen Beziehungen / Sichtbeziehungen
- Großzügige funktionelle Verbindung (Einkaufen / Flanieren)
- Entspannung des verkehrskritischen Übergangsbereiches für Anlieger-, Liefer- und Radverkehr, incl. Andienung Kohlschiet West
- Fortschreibung des Grundprinzips zur weitestgehend entwicklungsoffenen Gestaltung innerstädtischer Straßenräume (Flexibilität : Nutzungsänderungen)
- Offenhalten multifunktionaler Nutzungsoptionen für die entstehenden Seitenräume (Service-Fläche z. B. für Stadtfest, ergänzende Stellplatzangebote u.a.)



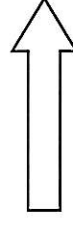
Planung mit überlagerter Bestandssituation

Fazit: Vor dem Hintergrund langfristiger städtebaulicher Überlegungen und Zielstellungen (s.o.) wird eine Aufweitung für den verlängerten Abschnitt der Klaus-Groth-Straße ganz unabhängig von einer evtl. Buslinienführung durch die Klaus-Groth-Straße argumentiert.

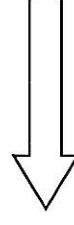
Planungskoordination / Vorschlag zur Arbeitsweise

Entwurfsplanung
▪ Funktionale und gestalterische Grundkonzeption ▪ Prinzip-Lösungen zu Kernfragen (Ruhender Verkehr, Freiflächengestaltung, nördlicher Raumabschluss, verkehrsräumliche Gliederung, Baumbestand, Materialität u.a.)
HILA

Ausführungsplanung
▪ Verkehrsplanerische Detaillierungen (Ausbauplanung mit Aussagen u.a. zu Radien, Bordabsenkungen, Höhenabwicklung, Regeldecks, Querschnitte, Straßen- und Wegebautbau) ▪ Leitungsanfragen / Genehmigungen ▪ Definition Material- und Ausstattungsprogramm ▪ Detaillierung Freiflächenplanung ▪ Koordinierter Projekt- und Bauablaufplan ▪ Präzisierung und Fortschreibung der Kosten
Verkehrsplaner / HILA



Interfraktionelle
Planungsgruppe



Verkehrskonzept Innenstadt
▪ Untersuchung zu ÖPNV-Netzvarianten (Linienführung Bus / Haltestellen) ▪ Verkehrsberuhigung Innenstadt (z. B. Zonierungen) ▪ Koordiniertes Parkraumangebot
Stadt / Verkehrsplaner

Rahmen-Terminplan (Eckdaten)

Projekt - Termine	
07. Dezember 2007	1. Sitzung Planungsgruppe - Entwurf
13. März 2008	Koordinierungstermin zum Entwurf
20. März 2008	2. Sitzung Planungsgruppe – Abschluss Entwurf
bis 24.04.2008	Beschlussvorlage zum Entwurf
07. Mai 2008	UWA / BPA Beschlussfassung Entwurf
02. Juli 2008	BPA Prinzipien der Verkehrsführung Freigabe Ausführungsplanung *
Juli 2008	Beginn Ausführungsplanung
(?)	Planungsgruppe – Ausführungsplanung (?)
September 2008	Abschluss Ausführungsplanung
September 2008	BPA Vorstellung der Ausführungsplanung
Herbst-Winter 2008	Ausschreibung / Vergabe
Frühjahr 2009	vorauss. Baubeginn
Dezember 2009	vorauss. Bauende

