

Bürgerinformation am Mittwoch den 24.09.2014

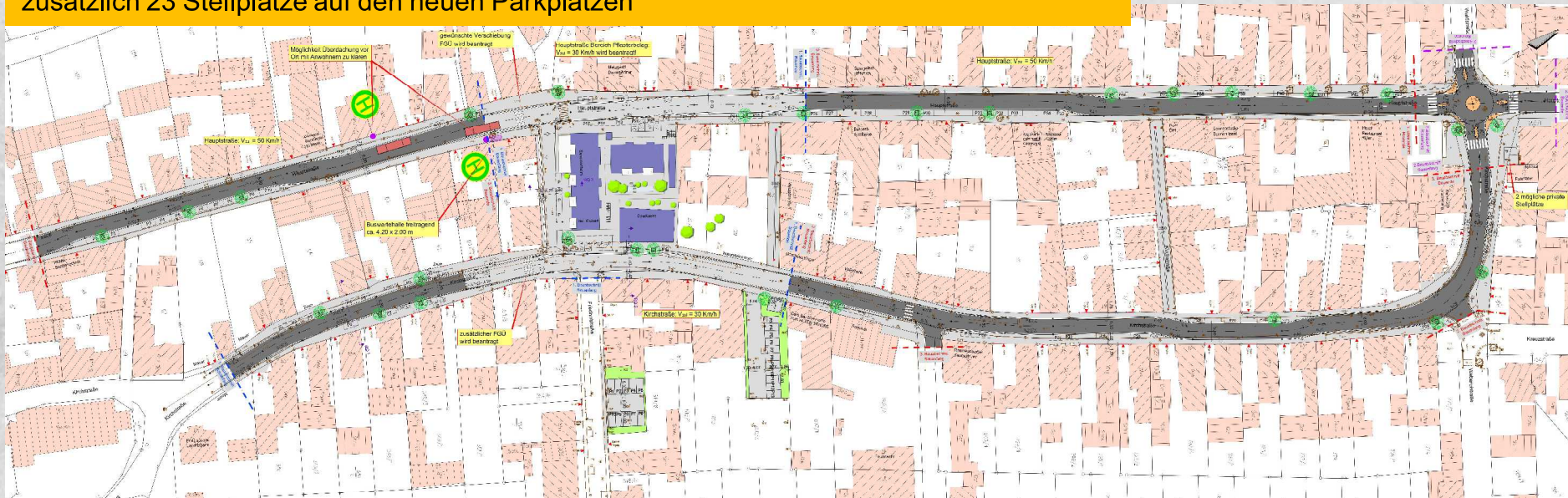


Top : Ortskernsanierung Neuthard

- Vorstellung aktueller Planungsstand

Bisheriges Plankonzept:

75 Stück 2m breite Längsparker im Straßenraum ausgewiesen für jeden Zweifelsfrei nutzbar
zusätzlich 23 Stellplätze auf den neuen Parkplätzen



Problem erforderliche Gesamtquerschnittsbreite für Grundkonzept Parken im Seitenraum:

Bedarf Parken einseitig: Gehweg 2*1,50m + Fahrbahn 5,50/6,00m + Parken 2,00m = **10,50 /11,00 m**

Bedarf Parken beidseitig: Gehweg 2*1,50m + Fahrbahn 5,50/6,00m + Parken 2*2,00m = **12,50 /13,00 m**

⇒ Nur in Kirchstraße 13m in einem kurzen Abschnitt möglich!

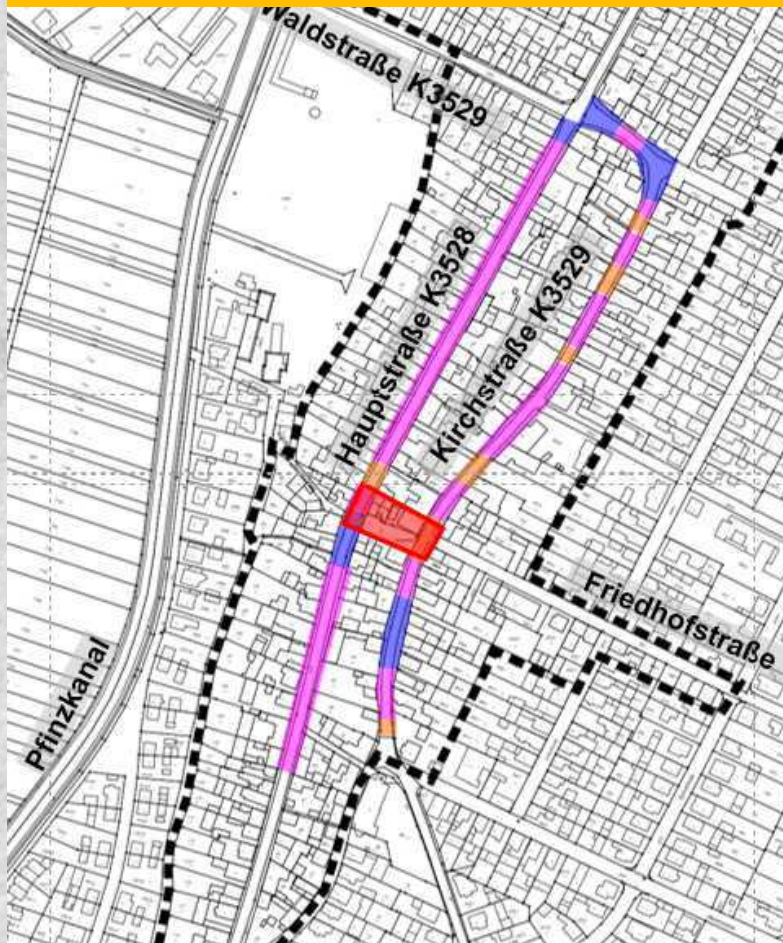
⇒ Ohne Verschwenk nur einseitige Parkplätze

Lageplan Übersicht – Bisheriger Planungsstand: wurde verworfen!



Anregungen Änderung:

- Generell Verschwenke reduzieren
- Mehr Parkplätze



Forderungen Busbetrieb:

Fahrbahnbreite 6,00m, Ausnahme 5,50m

- ⇒ Überwiegend nur einseitiges Parken möglich wegen der verfügbaren Querschnittsbreite
- ⇒ Verschwenk der Fahrbahn nötig, ansonsten nur Parkplätze auf einer Seite

Raumangebot:

< 10,50 (Keine Parkierung)

10,50m bis 12,50m (einseitig Parken)

> 12,50 (beidseitig Parken)

Lageplan Übersicht – Anpassung Bushaltestellen und Längsparken

Parkplatz?

Öffentlich Ausweisbar und damit für ALLE nutzbar?



Breite Restgehweg?

Abstand zu den Zufahrten?

Realität – Parkplätze, die nach den Regeln der Technik nicht ausweisbar sind

Parkplatz?

Öffentlich Ausweisbar und damit für ALLE nutzbar?



Ausreichend Durchgangsbreite?

Rollator?

Kinderwagen?

Realität – Parkplätze, die nach den Regeln der Technik nicht ausweisbar sind

⇒ Anlage eines Bereiches der mit 2m Breite ein ausreichendes Stehen im Seitenbereich ermöglicht.

OHNE Rücksicht auf die Zufahrten



Beispiel Amalienstraße Karlsdorf:

Positive Erfahrungen liegen vor

Streifen zur Parkierung

Keine Längsteilung

Kein Unterbrechen vor den Zufahrten

Alternatives Konzept – Amalienstraße Karlsdorf

⇒ Anlage eines Bereiches der mit 2m Breite ein ausreichendes Stehen im Seitenbereich ermöglicht.

OHNE Rücksicht auf die Zufahrten



Beispiel Amalienstraße Karlsdorf:

Positive Erfahrungen liegen vor

Streifen zur Parkierung

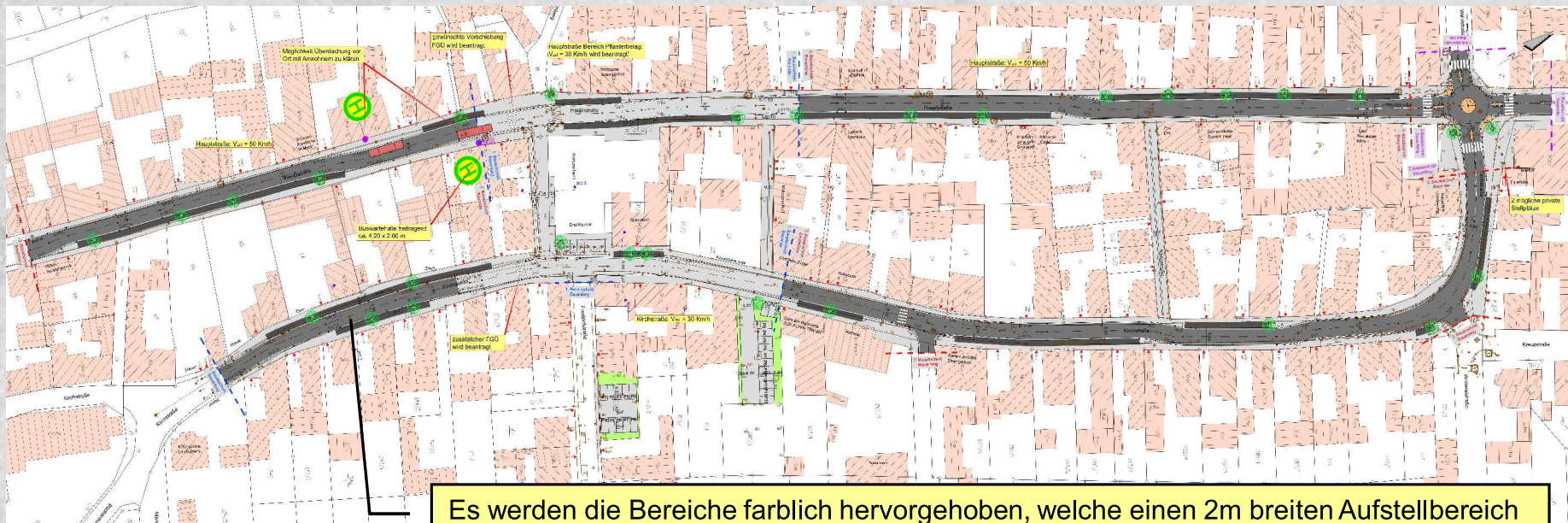
Keine Längsteilung

Kein Unterbrechen vor den Zufahrten

Alternatives Konzept – Amalienstraße Karlsdorf

⇒ Anlage eines Bereiches der mit 2m Breite ein ausreichendes Stehen im Seitenbereich ermöglicht.

OHNE Rücksicht auf die Zufahrten



Es werden die Bereiche farblich hervorgehoben, welche einen 2m breiten Aufstellbereich ermöglichen. **OHNE Ausklammerung der Zufahrten!**

Theoretisch mögliche Aufstellbereiche bei Gehwegrestbreite 1,50m (kurze Abschnitte auch darunter, mind. 1,20m) und durchschnittlicher Länge von 5,20m => 112 Stck. (zzgl. 23 Stck. Parkplätze)

⇒ Anlage eines Bereiches der mit 2m Breite ein ausreichendes Stehen im Seitenbereich ermöglicht.

OHNE Rücksicht auf die Zufahrten

FGÜ Verlegung wird beantragt

Hauptstraße Bereich Pflasterbelag:
V_{zul} = 30 Km/h wird beantragt!

Ohne Berücksichtigung Zufahrten
4 Stück (mit Berücksichtigung 2 Stck.)

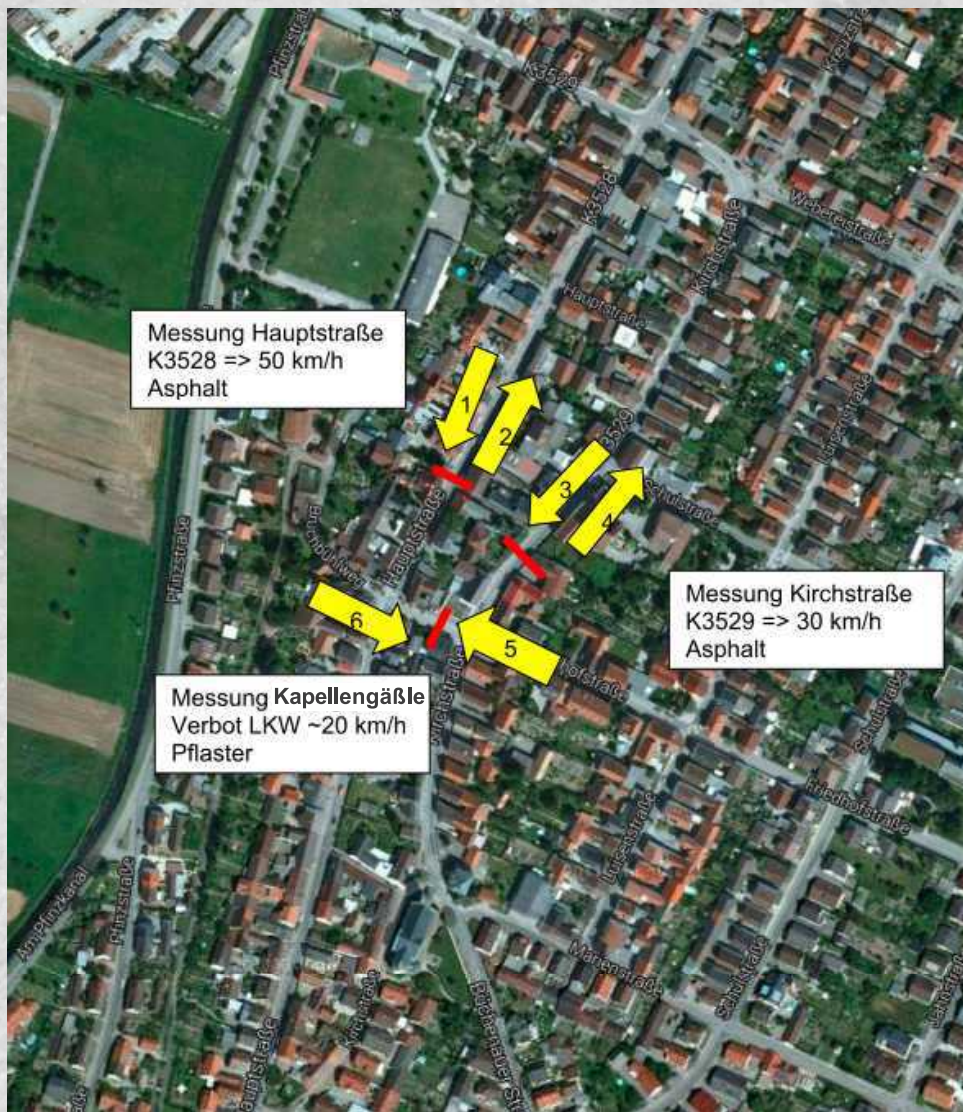
Ohne Berücksichtigung Zufahrten
11 Stück (mit Berücksichtigung 9 Stck.)

Es werden die Bereiche farblich hervorgehoben,
welche einen 2m breiten Aufstellbereich haben

Lage FGÜ und Bushaltestellen
⇒ Klärung Genehmigung mit Landkreis
⇒ Klärung Möglichkeit Aufstellung Überdachung mit Anwohnern

freitragend
10 m

Lageplan Ausschnitt betreutes Wohnen – Alternatives Konzept wie Karlsdorf Amalienstraße



Verkehrszahlen – Zählzeitraum 17.01. - 24.01.2014

Verkehrszahlen Mittelwert aus Di+Do
=> Repräsentativer Werktag

Hauptstraße

DTV (Gesamtverkehr): ~ 3.800 Fz/24h
 SV Anteil (5,5bis6,5m) ~ 9% SV/24h (350 Fz/24h)
 SV Anteil (>6,5m): ~ 8% SV/24h (300 Fz/24h)

Kirchstraße

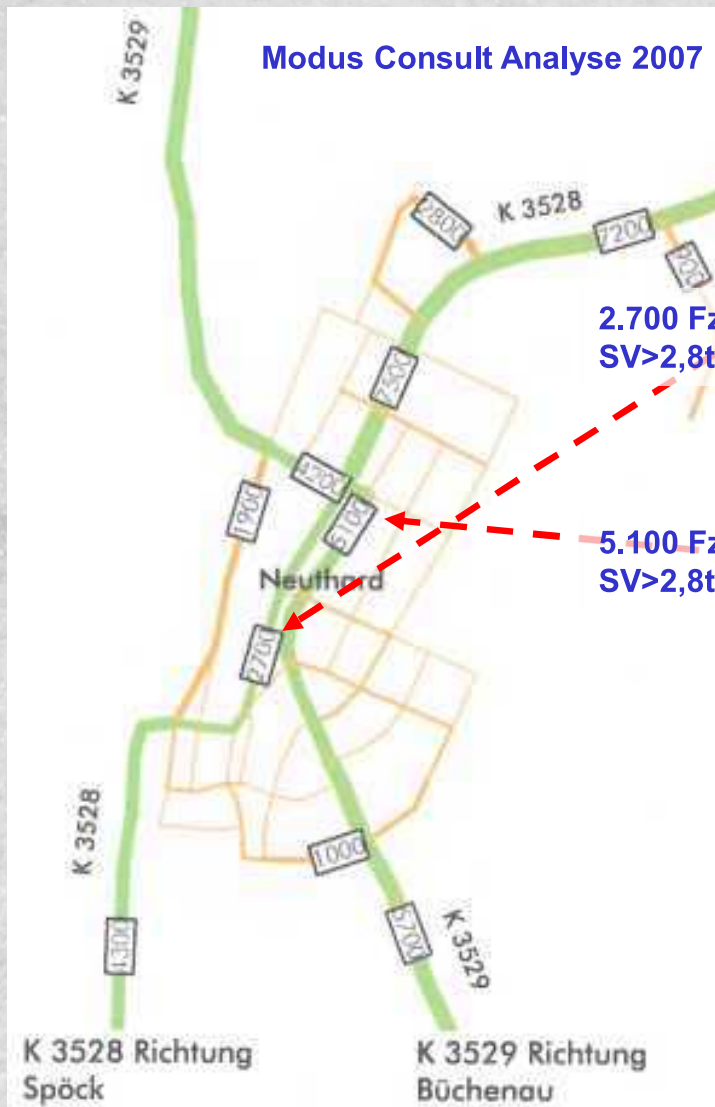
DTV (Gesamtverkehr): ~ 3.800 Fz/24h
 SV Anteil (5,5bis6,5m) ~10% SV/24h (364 Fz/24h)
 SV Anteil (>6,5m): ~ 6% SV/24h (244 Fz/24h)

Kapellengäßle

DTV (Gesamtverkehr): ~ 1.190 Fz/24h
 SV Anteil (5,5bis6,5m) ~18% SV/24h (219 Fz/24h)
 SV Anteil (>6,5m): ~ 9% SV/24h (106 Fz/24h)

Auffällig ist der überproportional hohe Anteil an kleinen SV-Fahrzeugen. Dies deckt sich mit den Zahlen des Büro Modus-Consult vom März 2008

Auffällig ist auch der hohe innerörtliche Verkehr im Kapellengäßle und der SV-Anteil



Vergleich Analyse 2007 mit Zählung 01/2014

Hauptstraße

DTV (Gesamtverkehr): ~ 3.800 Fz/24h

DTV (Gesamtverkehr): ~ 2.700 Fz/24h

⇒ Unterschiedliche Lage zu erfolgten Zählung
01/2014 + Verkehr aus Kirchgäßle!

SV Anteil (> 5,5m) ~ 17% SV/24h (650 Fz)

SV Anteil (> 5,5m) ~ 4% SV/24h (120 Fz)

Kirchstraße

DTV (Gesamtverkehr): ~ 3.800 Fz/24h

DTV (Gesamtverkehr): ~ 5.100 Fz/24h

SV Anteil (> 5,5m) ~ 16% SV/24h (608 Fz)

SV Anteil (> 5,5m) ~ 10% SV/24h (490 Fz)

Kapellengäßle (Nicht gezählt)

DTV (Gesamtverkehr): ~ 1.190 Fz/24h

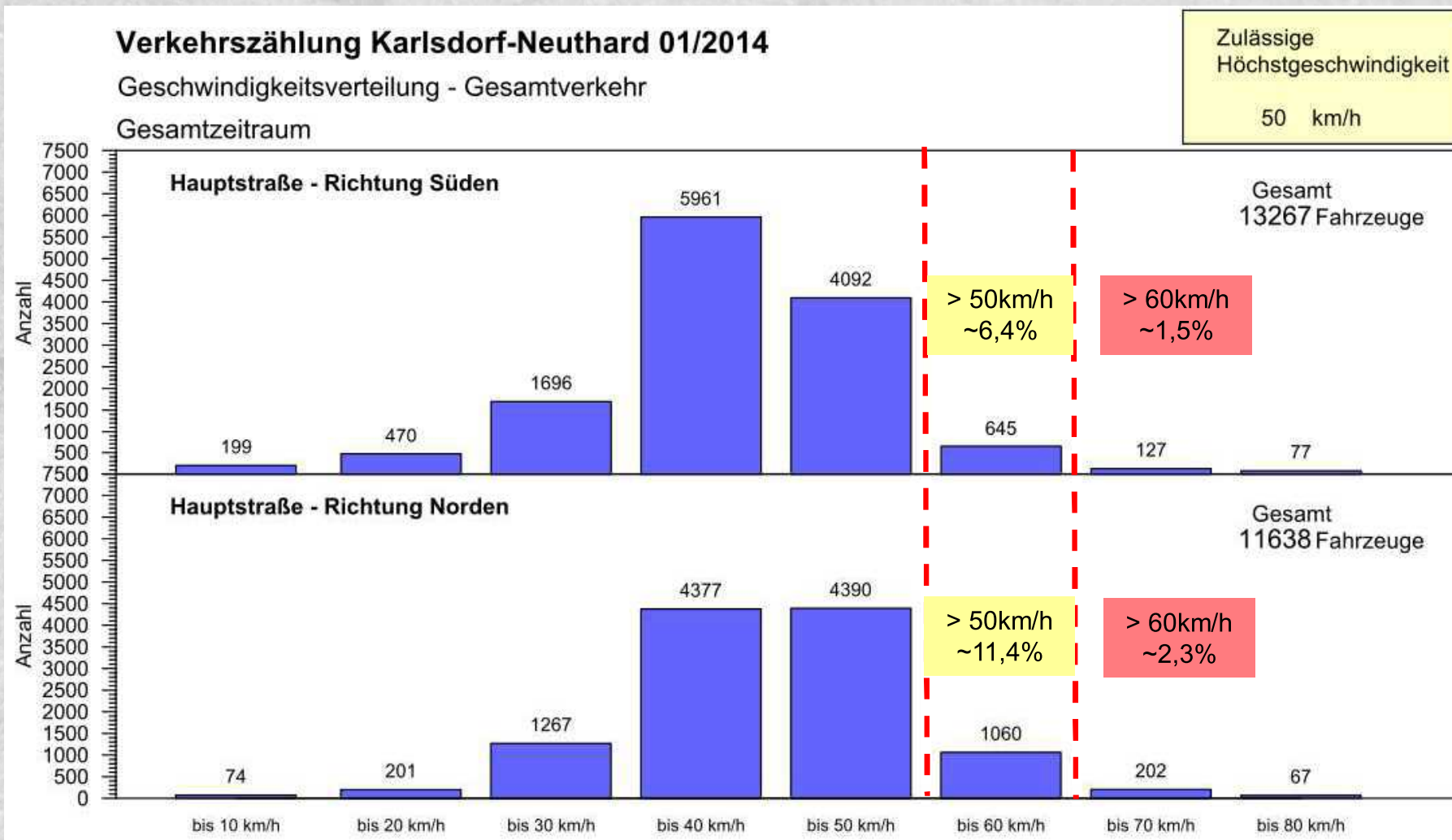
SV Anteil (> 5,5m) ~ 27% SV/24h

Generell:

- Zunahme kleine SV Fahrzeuge
- Verkehr Kirchstraße hat abgenommen

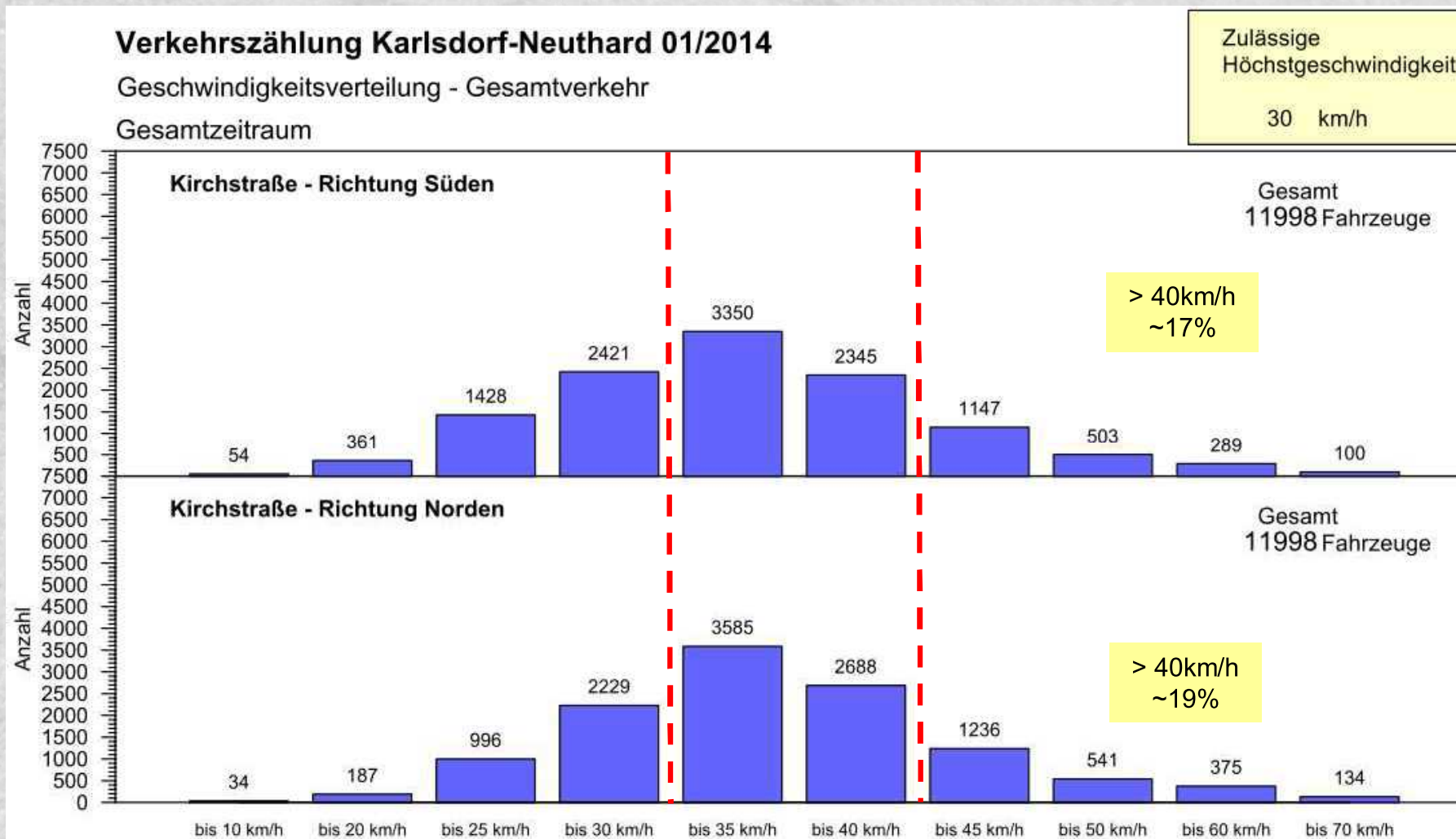
Verkehrszahlen – Vergleich 2007 und 2014

Messungen ergaben folgende Geschwindigkeitsverteilungen:



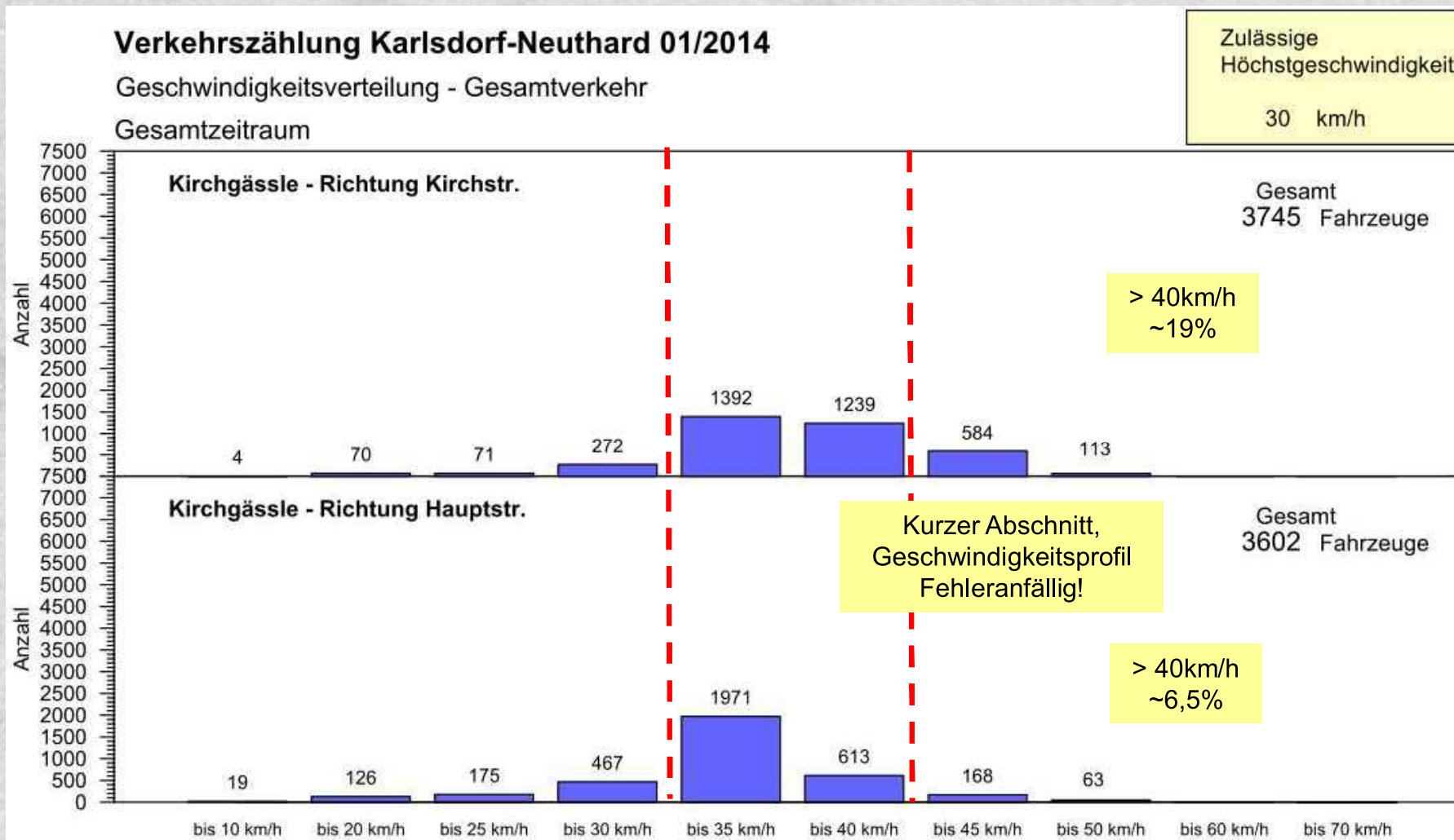
Hautstraße - Gefahrene Geschwindigkeiten im Messzeitraum

Messungen ergaben folgende Geschwindigkeitsverteilungen:



Kirchstraße - Gefahrene Geschwindigkeiten im Messzeitraum

Messungen ergaben folgende Geschwindigkeitsverteilungen:



Kapellengässle - Gefahrene Geschwindigkeiten im Messzeitraum

Geschwindigkeitsreduzierung innerorts auf Kreisstraßen:

Baulich wie Einengungen, Aufpflasterungen in Umsetzung meist nicht zielführend und unzulässig:

- Begegnungsfälle (Bus-Bus / Bus - PKW) sind einzuhalten
- Flächen für größere Fahrzeuge sind vorzuhalten
- Verkehrsfluss hat Vorrang
- Einbauten bremsen ab (aber nur im Begegnungsfall) führen aber auch zu zusätzlichen Belastungen durch Brems- und Anfahrvorgänge

Bereits baulich berücksichtigt:

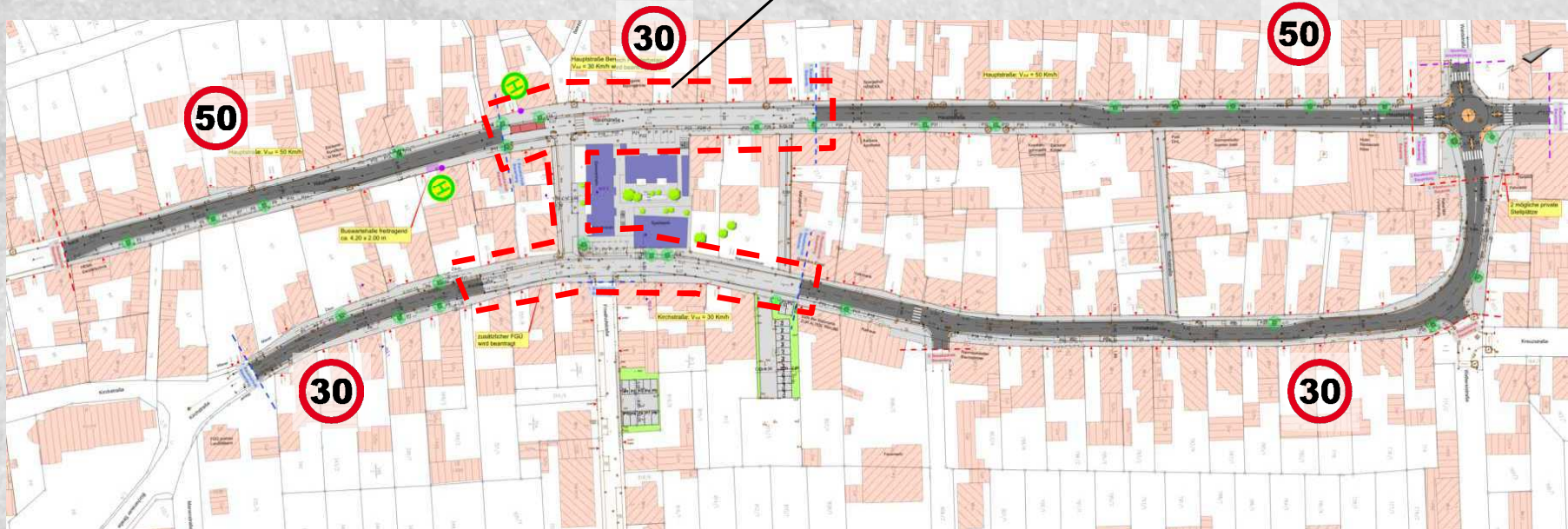
- Verschwenkungen der Fahrbahnränder => Dämpfung durch Änderung der geradlinigen Führung
=> Aber kontinuierlicher Verkehrsfluss durch Freihaltung des Fahrbahnbereiches
- Knoten K3528 / K3529 Mini-Kreisverkehr => Geschwindigkeitsniveau am KVP sinkt ~20-30 km/h
- Pflasterbeläge / Einheitlichere Farbliche Gestaltung / Platzwirkung
=> Geschwindigkeitsniveau sinkt üblicherweise ab

Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung

2. Verkehrsrechtliche Anordnung

- a) im Kapellengäßle
- b) Geschwindigkeitsbegrenzungen

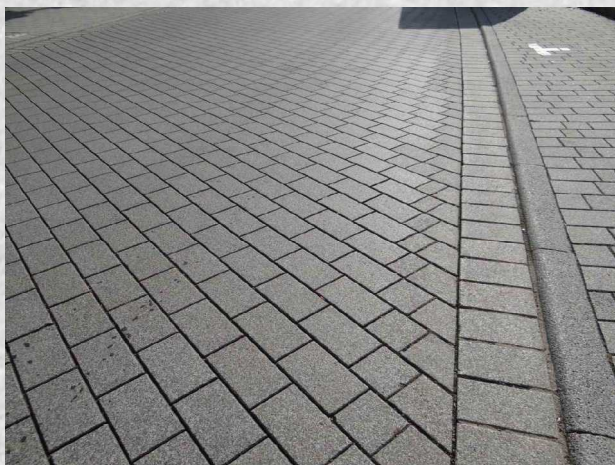
Tempo 30 auch auf der Hauptstraße
im Pflasterbereich wird beantragt



3. Pflasterbelag oder Asphaltstraße

Oberfläche im Platzbereich:

- Einheitlicher Pflasterbelag Granit grau sandgestrahlt bzw. Basalt als Markierung
- Bordstein, Rinne, Fahrbahn und Gehweg im gleichen Material
- Diagonale Verlegung günstig für Lärmentwicklung
- Bis Tempo 30 dominiert Motorengeräusch
=> Pflaster zu Asphalt anderes Geräusch aber kein wesentlicher Unterschied in der Lautheit!



Wichtig:

- Glatte, feinegeraute Oberflächenstruktur
- Fugen gleichmäßig, schmal
- Diagonale Verlegung
- Intakte Fugenfüllung!
- Kehren, nicht Saugkehren!

Bürgerinformation am Mittwoch den 24.09.2014



Top : Ortskernsanierung Neuthard
- Vorstellung der Planungsänderungen