

Willkommen zur 2. Stadtteilwerkstatt



in Braunschweig Kanzlerfeld

27.11.2012

Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Telefon 0511.3584-450
Telefax 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Aufgabenstellung

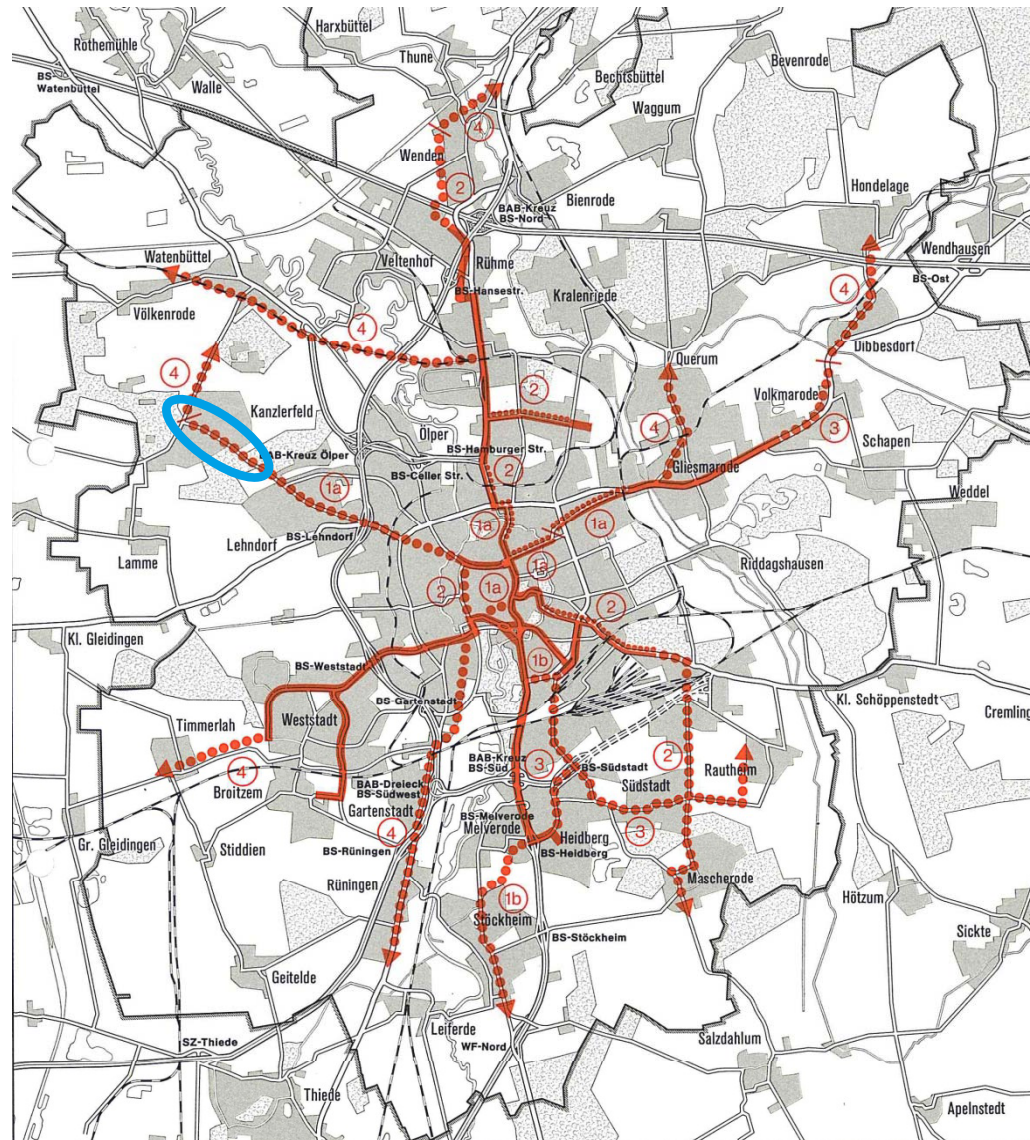
- Verkehrliche, städtebauliche und straßenräumliche Bestandsaufnahme
- Zusammenstellung der wesentlichen Mängel und Potenziale
- Entwicklung eines Konzeptes zur städtebaulichen Integration der Ortsdurchfahrt/Bundesallee in 2 Varianten
 - Variante 1: mit Stadtbahn (Endausbau)
 - Variante 2: als erste Realisierungsstufe
- Bewertung der verkehrlichen Funktionalität
- Überschlägige Ermittlung der Umbaukosten

Stadtteilwerkstatt Kanzlerfeld am 09.10.2012

Ziele	Punkteverteilung
Kreisverkehr am Knotenpunkt Bundesallee/K 80	78
Erhalt und Verstärkung des parkähnlichen Charakters	74
Verbesserung der Wegeverbindung durch das „Pawelsche Holz“	65
Fahrgeschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr reduzieren	19
Verbesserung der Situation im Radverkehr	15
Gestaltung der Ortseingänge verdeutlichen	14
Aufhebung der Trennwirkung der durch die Bundesallee	12
Außerortscharakter der Ortsdurchfahrt/Bundesallee aufheben	10
Optimierung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte	8
Verbesserung der Situation im Fußgängerverkehr	2



Stadtbahnverlängerung – Beschluss 1992



- Bestand
- Ausbaustrecke
- Neubaustrecke
- ① Prioritätsstufe

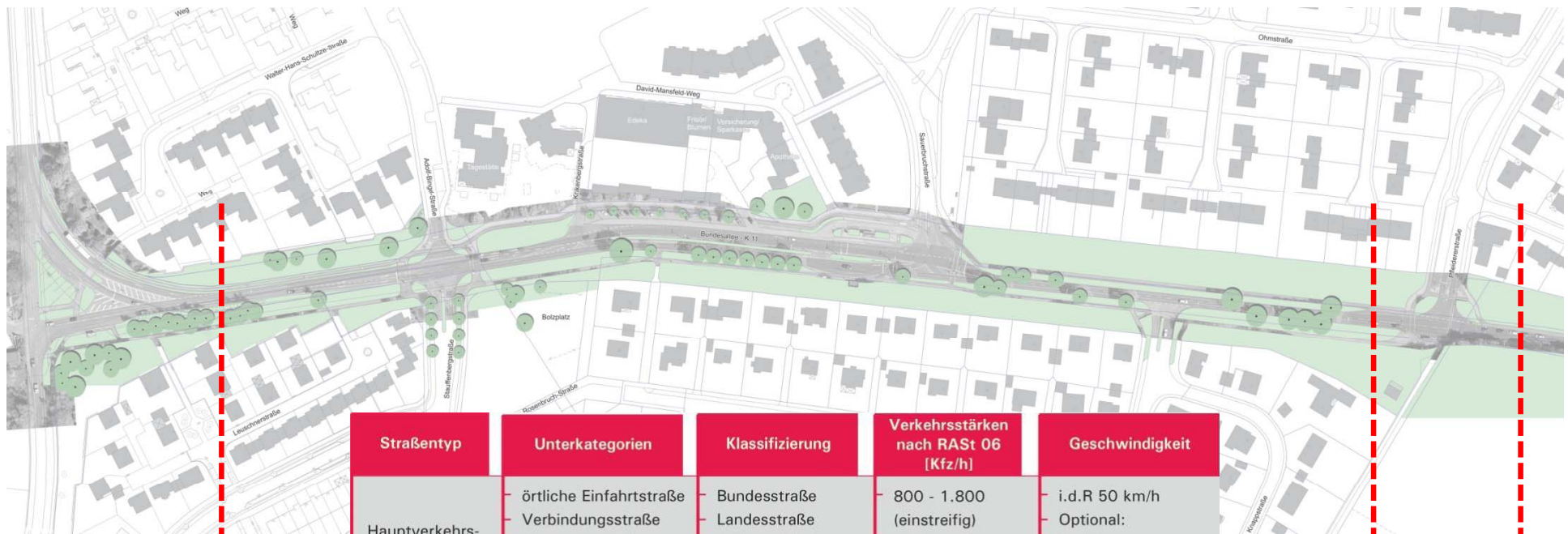
Kartographie: Stadt Braunschweig, Vermessungsamt 1992
 Thematische Daten: Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsplanung
 Stand: Ratsbeschluss vom 12. Mai 1992
 Informationen zur Verkehrsplanung Nr. 1/92



Prioritätenkonzept
Stadtbahnplanung

Kraftfahrzeugverkehr

Querschnittverkehrsstärke auf der Bundesallee (Spitzenstunde)



Straßentyp	Unterkategorien	Klassifizierung	Verkehrsstärken nach RAS 06 [Kfz/h]	Geschwindigkeit
Hauptverkehrsstraßen	örtliche Einfahrtstraße	Bundesstraße	800 - 1.800 (einstreifig)	i. d. R 50 km/h
	Verbindungsstraße anbaufreie Straße Hauptgeschäftstraßen	Landesstraße Kreisstraßen verkehrswichtige Gemeindestraße	800 - 2.600 (zweistreifig)	Optional: verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone)

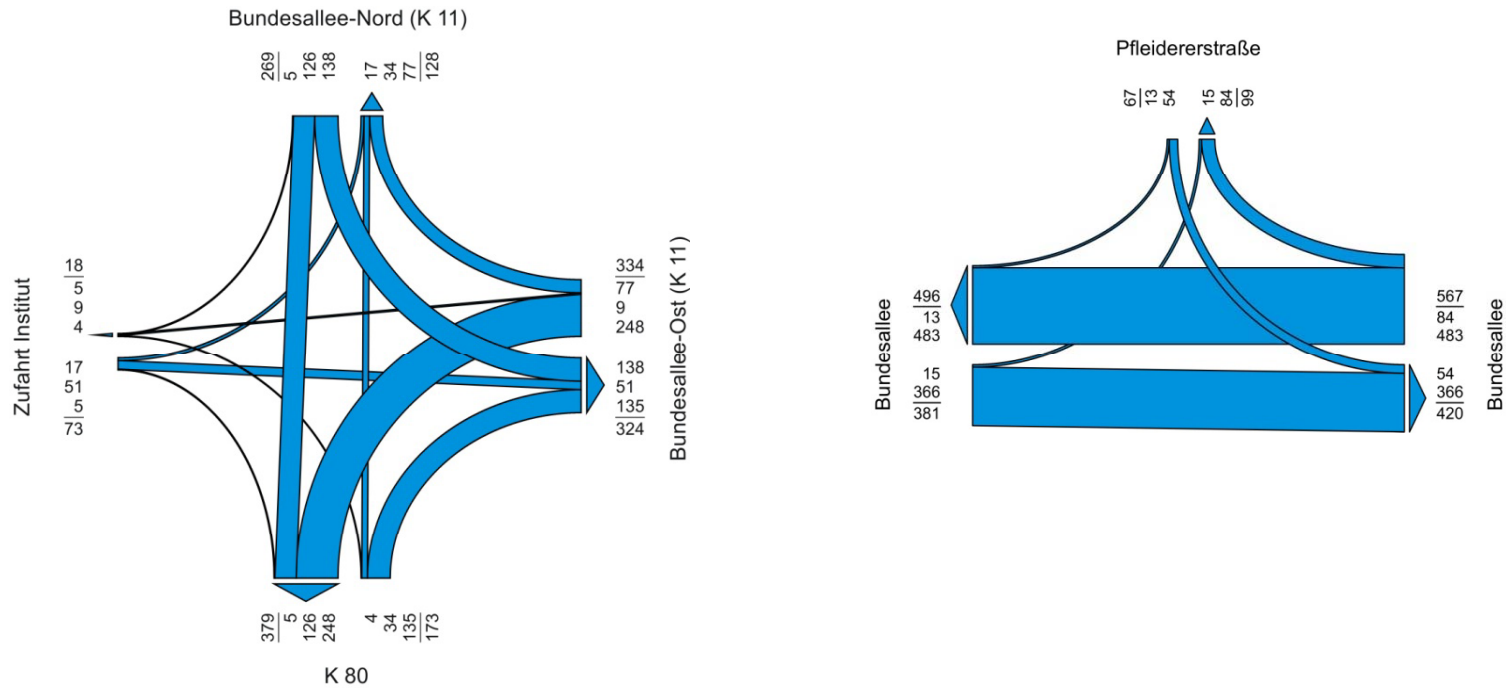
östlicher Ortseingang:
700 Kfz/h

westlich Pfeidererstraße:
900 Kfz/h

östlich Pfeidererstraße:
1.000 Kfz/h

Kraftfahrzeugverkehr

Verkehrsbelastung in der nachmittäglichen Spitzenstunde

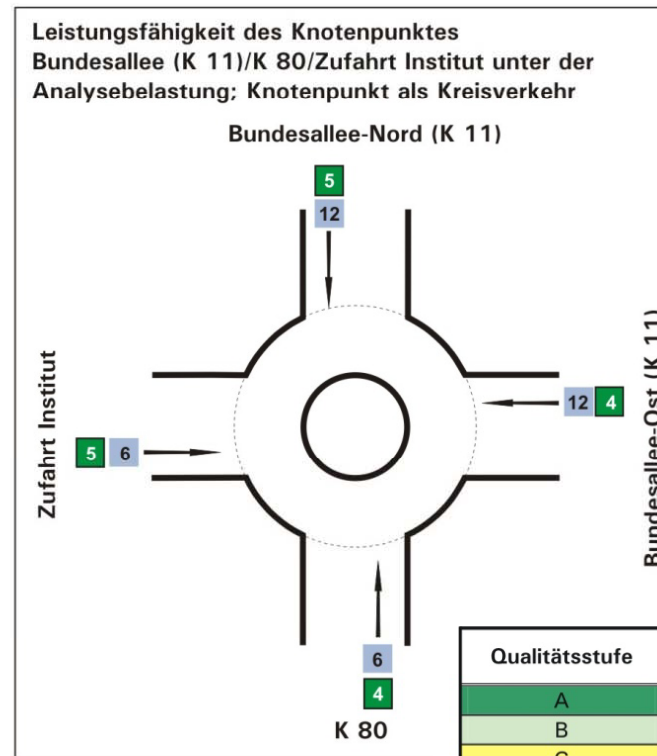
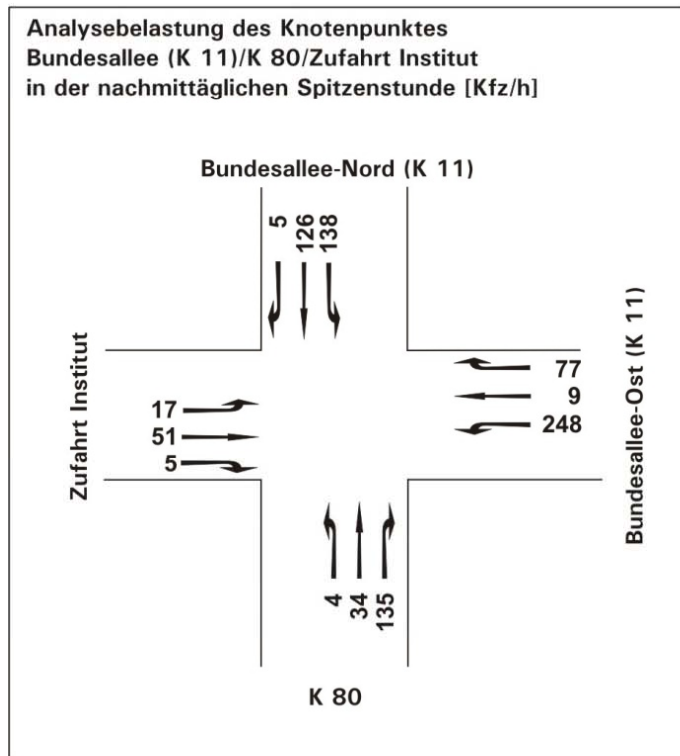


- Der Lkw-Anteil liegt innerhalb der Ortschaft bei unter 5 %

Knotenpunkt Bundesallee/K 80

Umgestaltung zu einem Kreisverkehr - Leistungsfähigkeit

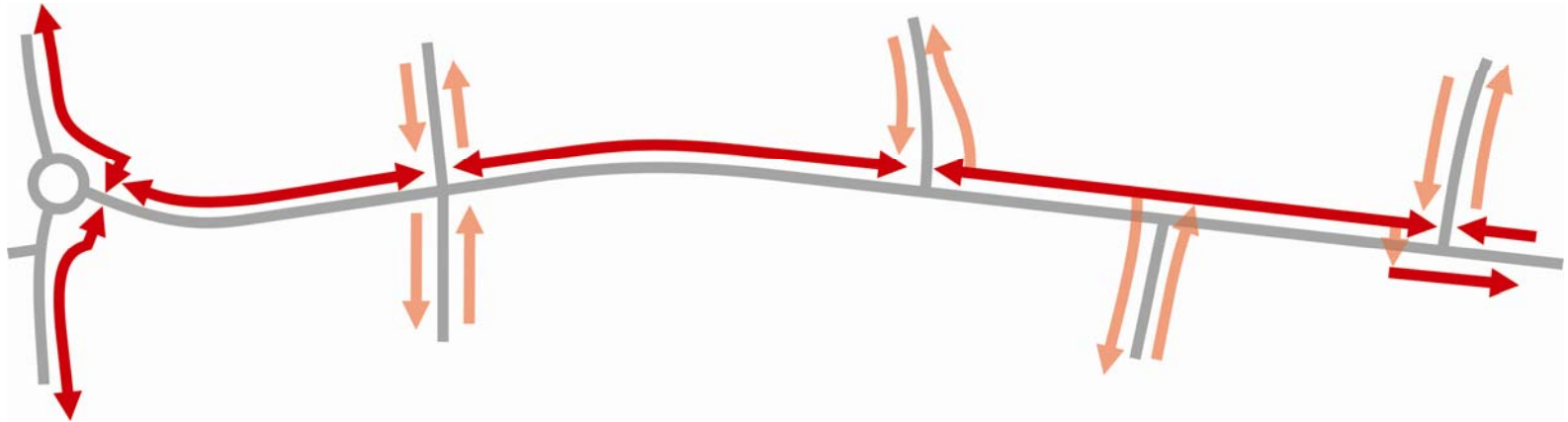
Belastungsfall: Analyseverkehrsstärke
 (Belastungswerte aus Verkehrserhebung Oktober 2012)



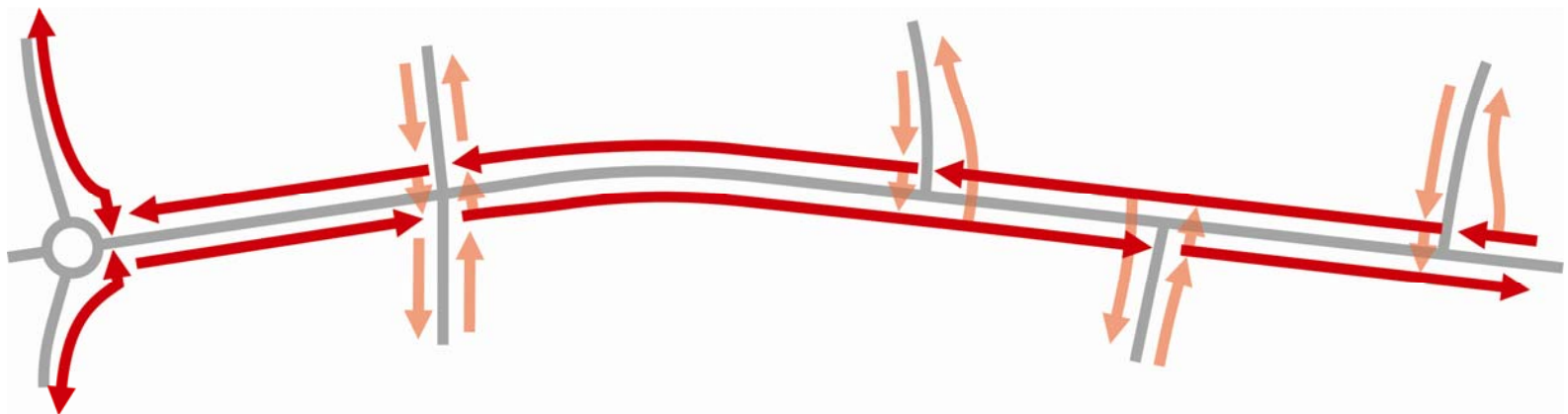
Qualitätsstufe	vorfahrt geregelter Knotenpunkt	signalisierter Knotenpunkt
A	≤ 10 s	≤ 20 s
B	≤ 20 s	≤ 35 s
C	≤ 30 s	≤ 50 s
D	≤ 45 s	≤ 70 s
E	> 45 s	≤ 100 s
F	Auslastung > 1	> 100 s

Exkurs: Radverkehrsführung

■ Einseitige Radverkehrsanlagen



■ Beidseitige Radverkehrsanlagen



Exkurs: Radverkehrsführung

Radfahrstreifen und straßenbegleitende Radwege im Vergleich

■ Vorteil Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau

- der Radfahrer bleibt im Blickfeld des Kraftfahrzeugverkehrs
- keine Konflikte mit Fußgängern im Seitenraum
- bietet in Kombination mit einstreifigen Richtungsfahrbahnen im Notfall Raum zum Überholen

■ Vorteil Radweg / gemeinsamer Geh-/Radweg im Seitenraum

- stärkeres subjektives Sicherheitsempfinden bei älteren Menschen und Kindern
- optisch schmalere Fahrbahn
- geringerer Flächenbedarf beim gemeinsamen Geh-/Radweg

Untersuchungsgebiet



Bestandssituation



- überdimensionierter und unübersichtlicher Knotenpunkt – mit Blickfang



- wahrnehmbarer Ortseingang?

Bestandssituation



- Außerortscharakter durch das Fehlen straßenraumprägender Bebauung für Kfz-Verkehr...



- ...und auch für Fuß- und Radverkehr

Bestandssituation



- schmale gemeinsame Geh- und Radwege trotz großer Flächenverfügbarkeit



- Überquerungsbedarf

Bestandssituation



- Haltestellen entsprechen nicht dem heutigen Standard!



- große Flächeninanspruchnahme durch nicht-genutzte Doppel-Haltestelle

Bestandssituation

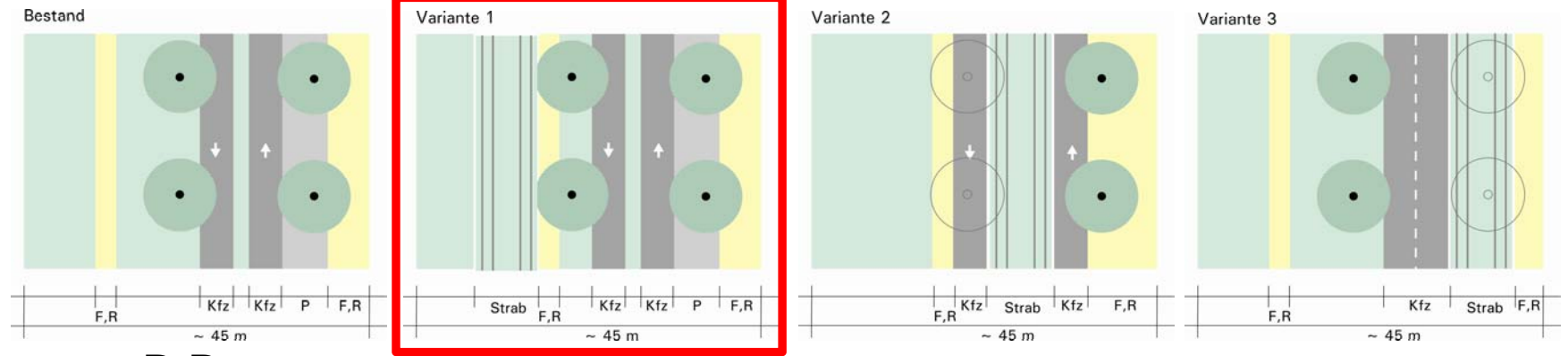


■ Lageplanausschnitt des Untersuchungsgebietes

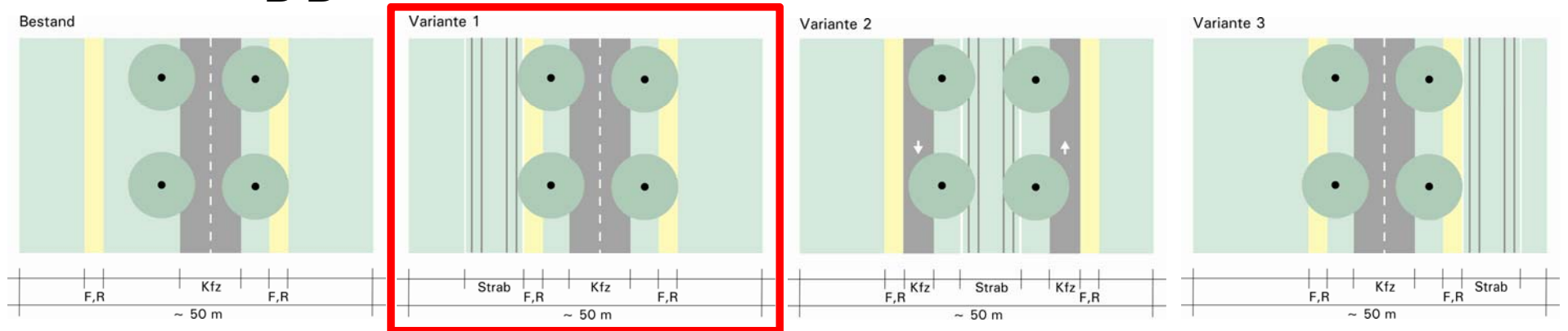
Stadtbahnverlängerung – Lage der Gleistrasse



A-A



B-B



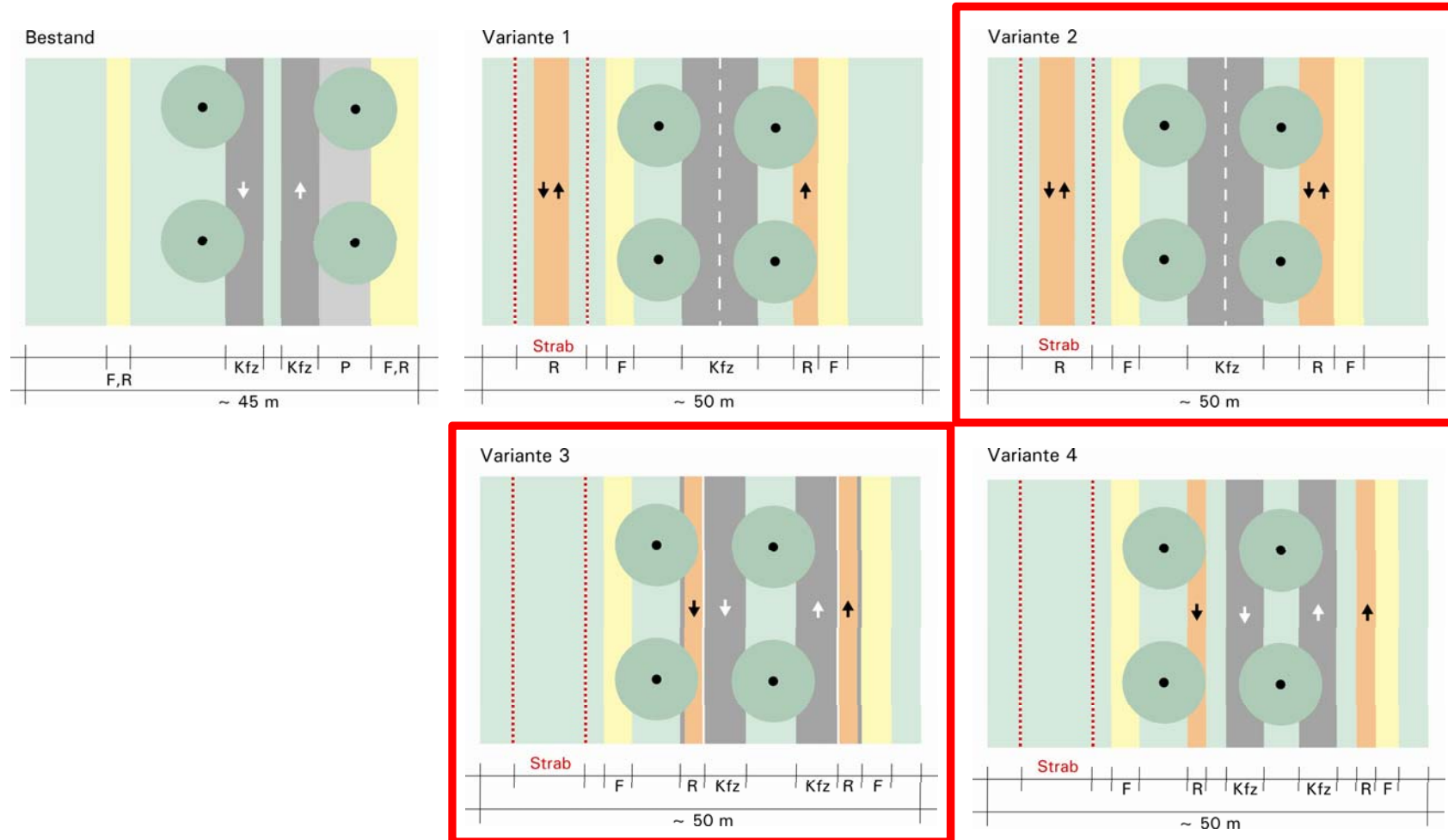
Querschnittgestaltung - Restriktionen

- Freihalten einer Trasse im südlichen Seitenraum für die geplante Verlängerung der Stadtbahn
- Erhalten des alten, wertvollen Baumbestandes entlang der Bundesallee

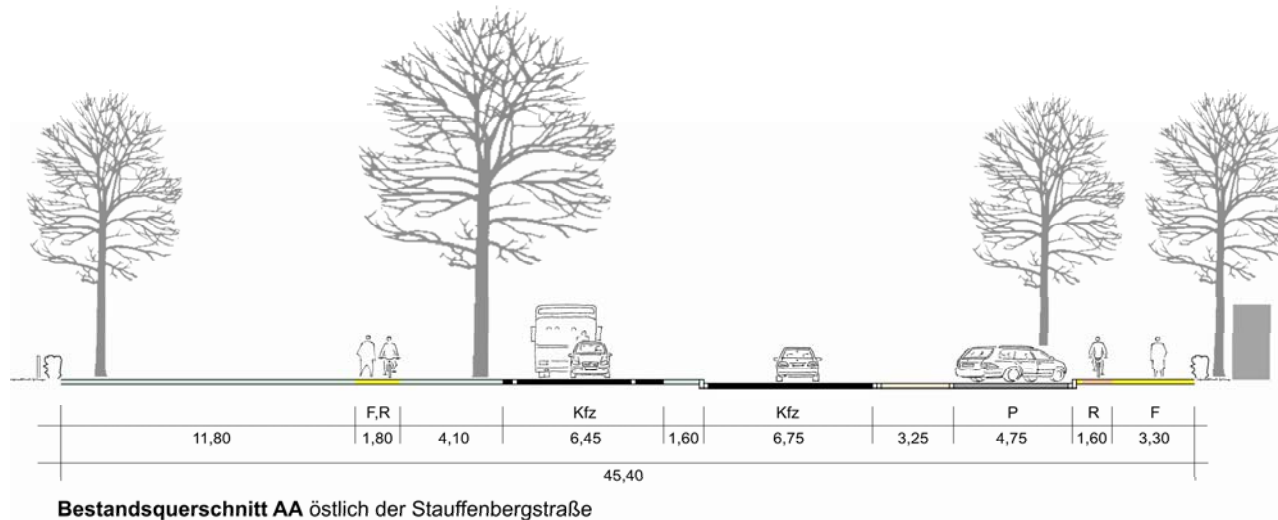


Querschnittsdiskussion

- Gestaltungsoptionen unter Berücksichtigung der Stadtbahntrasse und des Baumbestandes

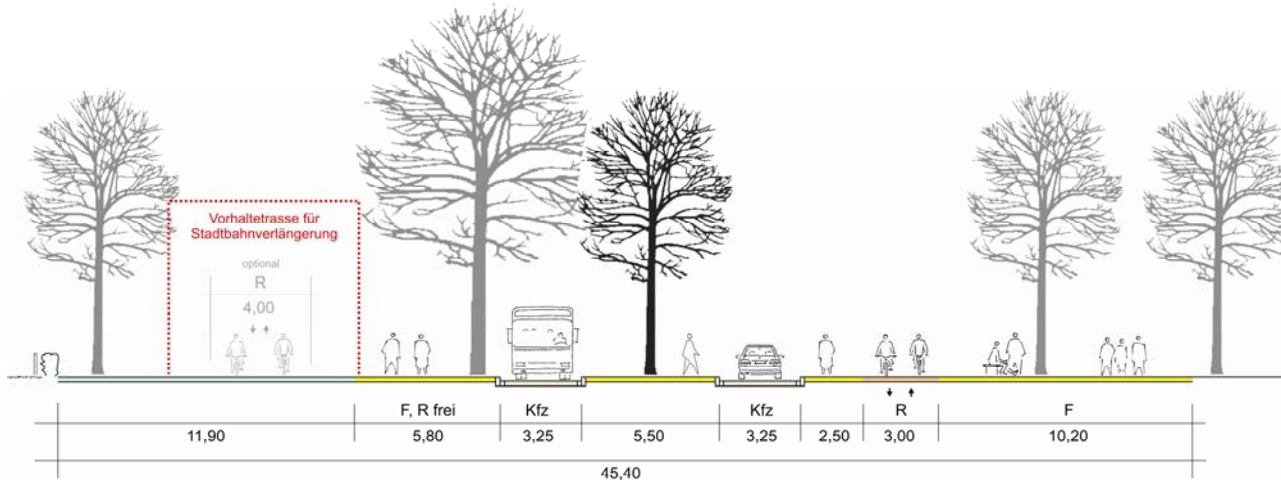


Querschnittsdiskussion – im Bereich des Nahversorgers

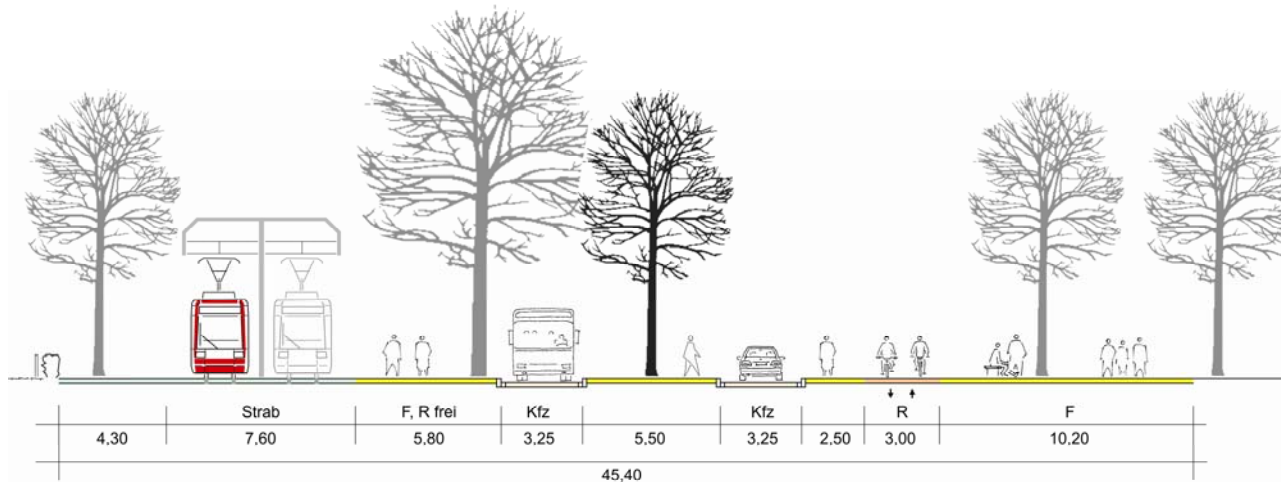


- großzügige Grünflächen im südlichen Seitenraum
- schmaler gemeinsamer Geh- und Radweg im südlichen, separater Radweg im nördlichen Seitenraum
- Schrägparken am nördlichen Fahrbahnrand
- Baumbestand

Querschnittsdiskussion – im Bereich des Nahversorgers



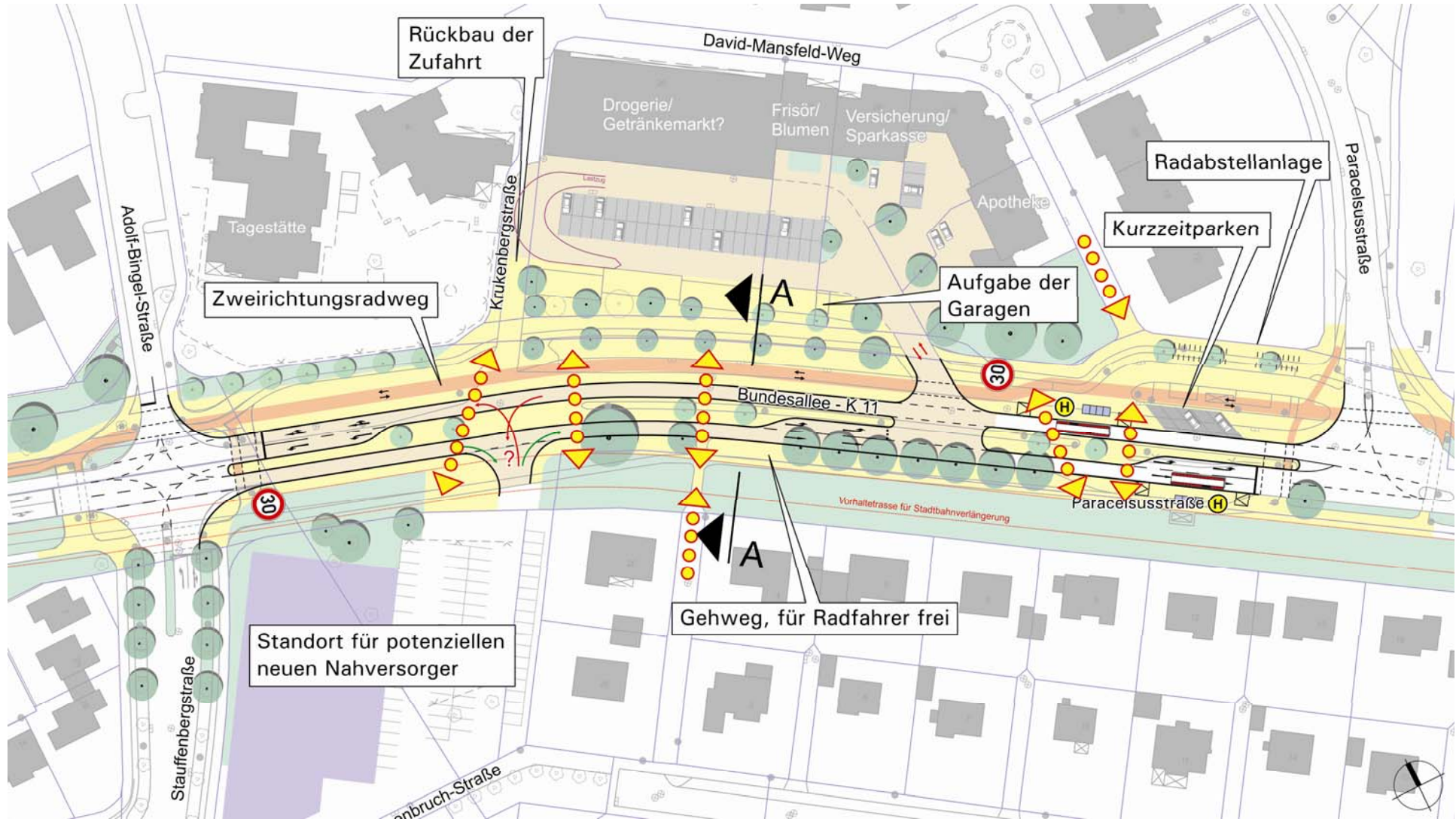
Querschnittvariante 02a Gehweg, Radfahrer frei im südlichen, Zweirichtungsradweg im nördlichen Seitenraum, breiter Mittelstreifen mit Baumpflanzung, Asphaltfärbung (ohne Stadtbahn)



Querschnittvariante 02b Gehweg, Radfahrer frei im südlichen, Zweirichtungsradweg im nördlichen Seitenraum, breiter Mittelstreifen mit Baumpflanzung, Asphaltfärbung (mit Stadtbahnverlängerung in Seitenlage)

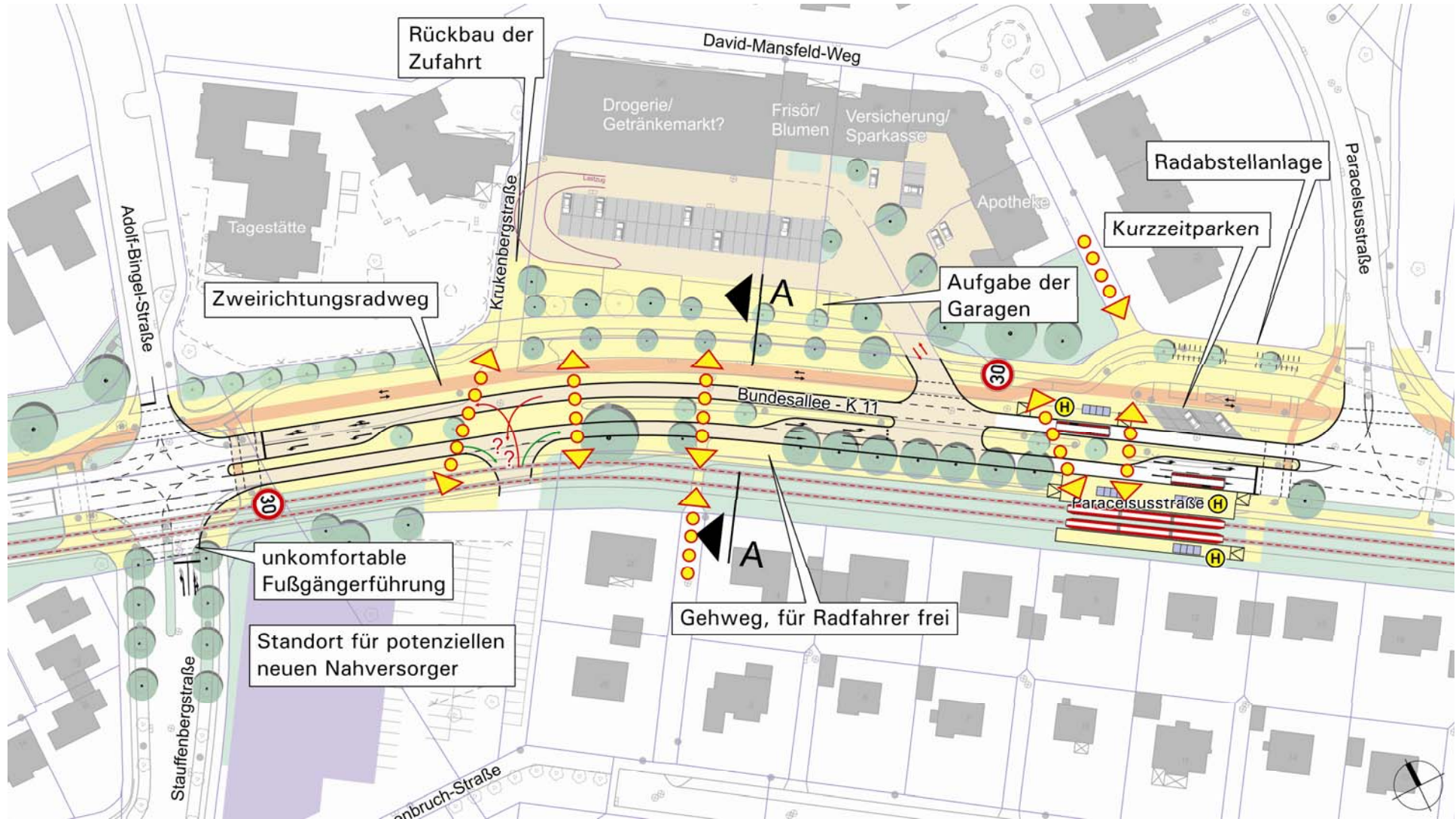
Lageplanausschnitt – im Bereich des Nahversorgers

Variante 02a

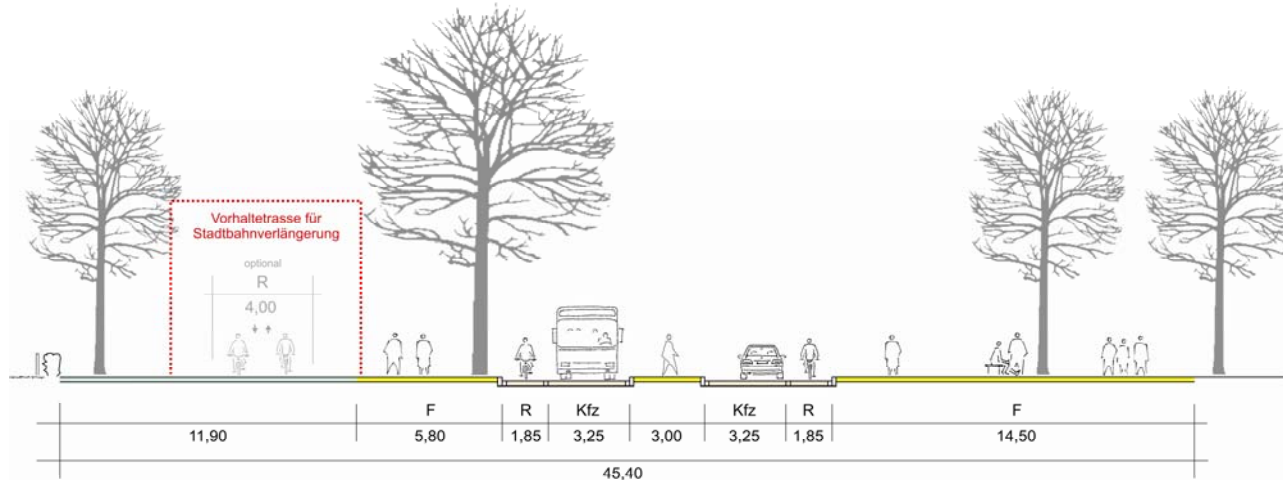


Lageplanausschnitt – im Bereich des Nahversorgers

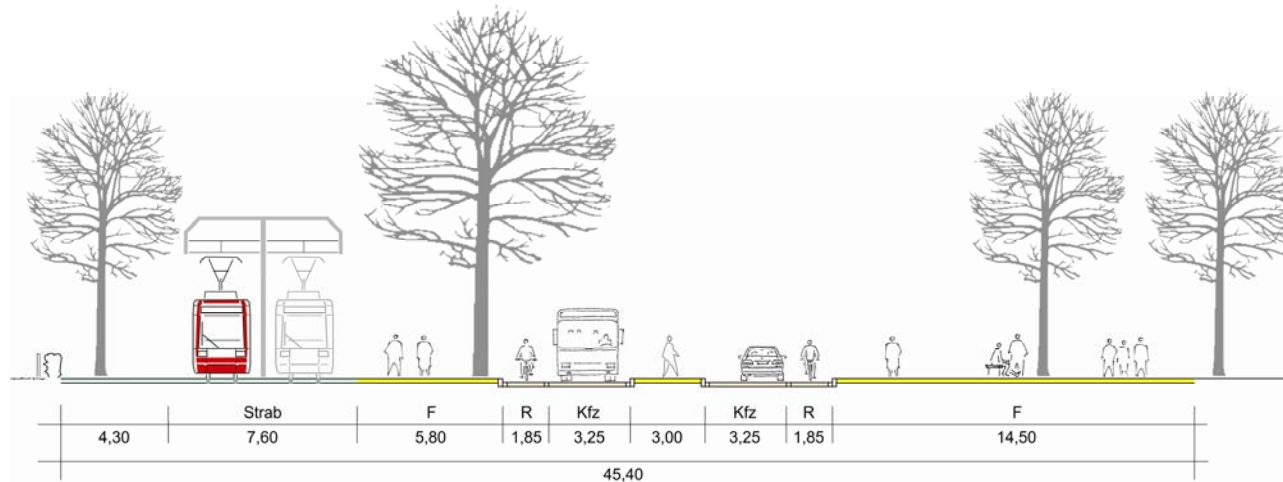
Variante 02b



Querschnittsdiskussion – im Bereich des Nahversorgers



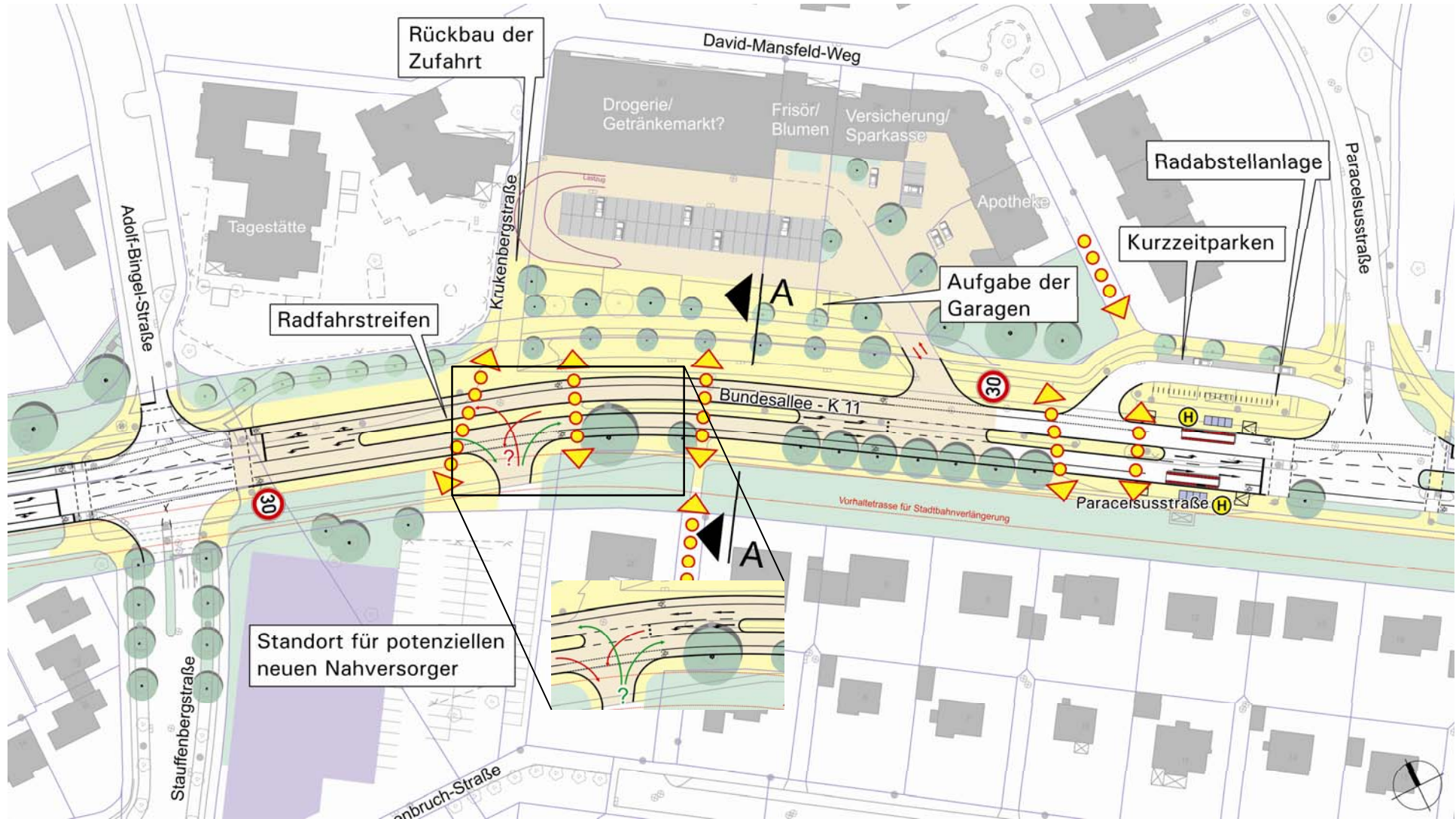
Querschnittvariante 03a Radfahrstreifen, Mittelstreifen, Asphaltfärbung (ohne Stadtbahn)



Querschnittvariante 03b Radfahrstreifen, Mittelstreifen, Asphaltfärbung (mit Stadtbahnverlängerung in Seitenlage)

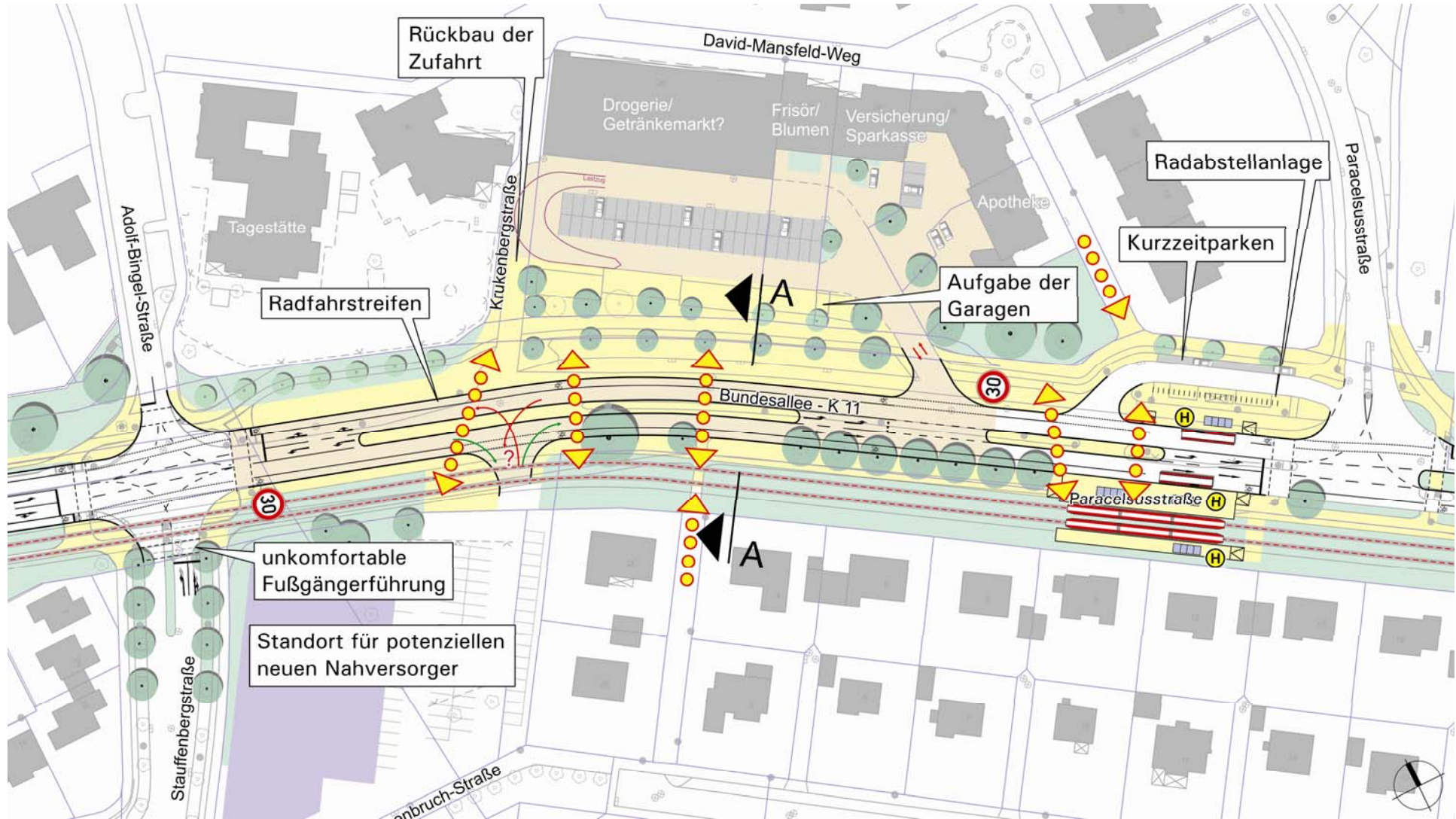
Lageplanausschnitt – im Bereich des Nahversorgers

Variante 03a



Lageplanausschnitt – im Bereich des Nahversorgers

Variante 03b



Visualisierung – im Bereich des Nahversorgers

Variante 03a

Bestand



Visualisierung – im Bereich des Nahversorgers

Variante 03a

Vision



Gestaltungsmöglichkeiten – im Bereich des Nahversorgers



■ Beispiel Ulm

Gestaltungsmöglichkeiten – im Bereich des Nahversorgers



■ Beispiel Köniz (CH)

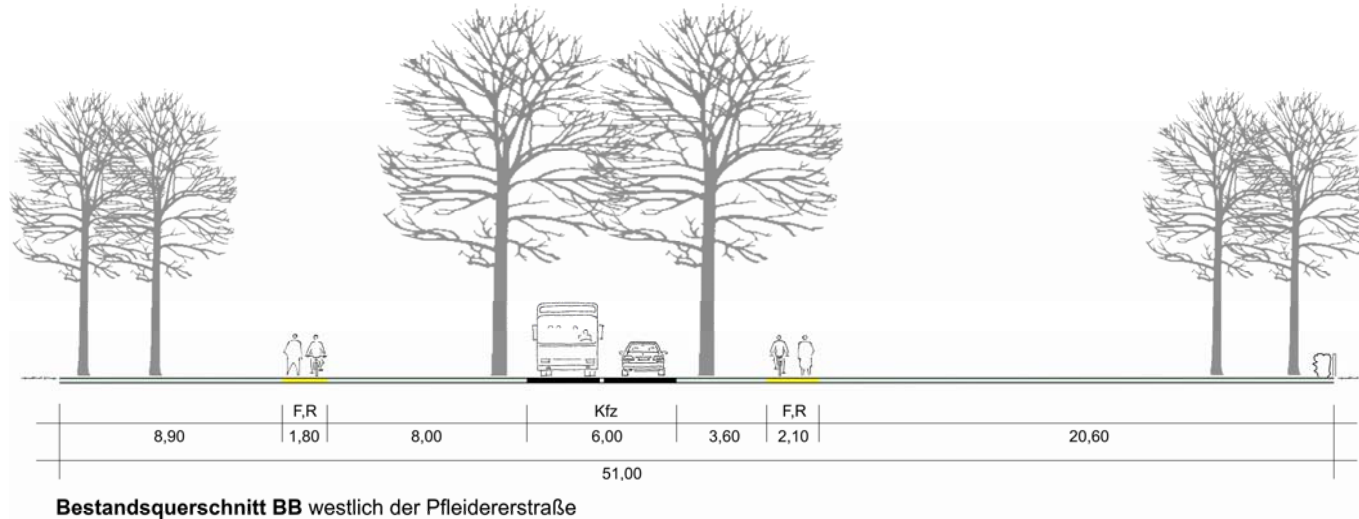
Gestaltungsmöglichkeiten – im Bereich des

Neubaus



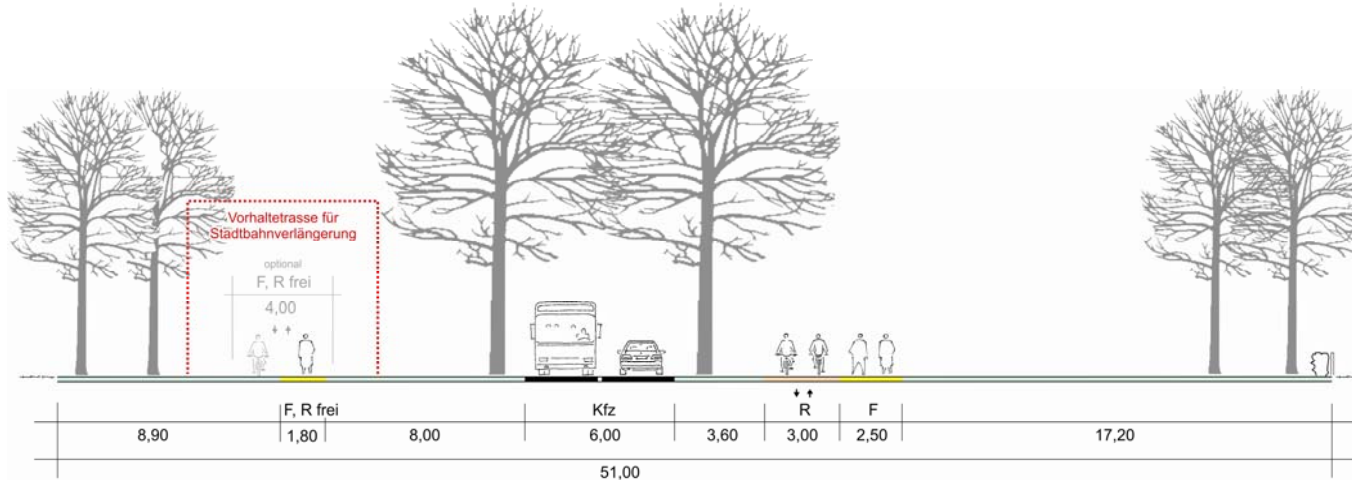
■ Beispiel Wunstorf

Querschnittsdiskussion – westlich der Pfeleidererstraße

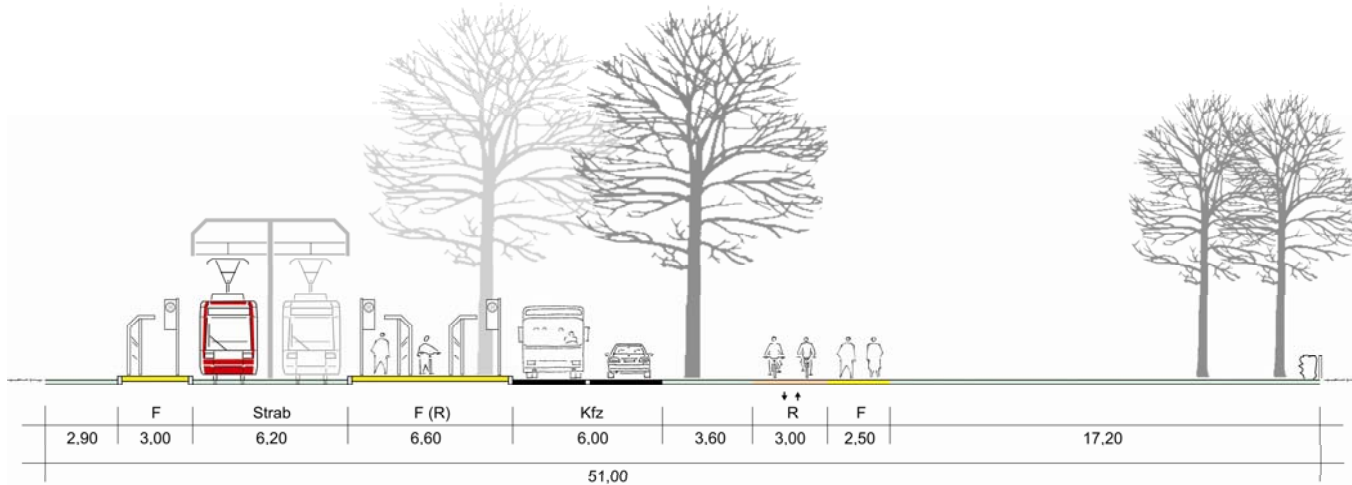


- großzügige Grünflächen
- schmale gemeinsame Geh- und Radwege
- Baumbestand

Querschnittsdiskussion – westlich der Pfeleidererstraße



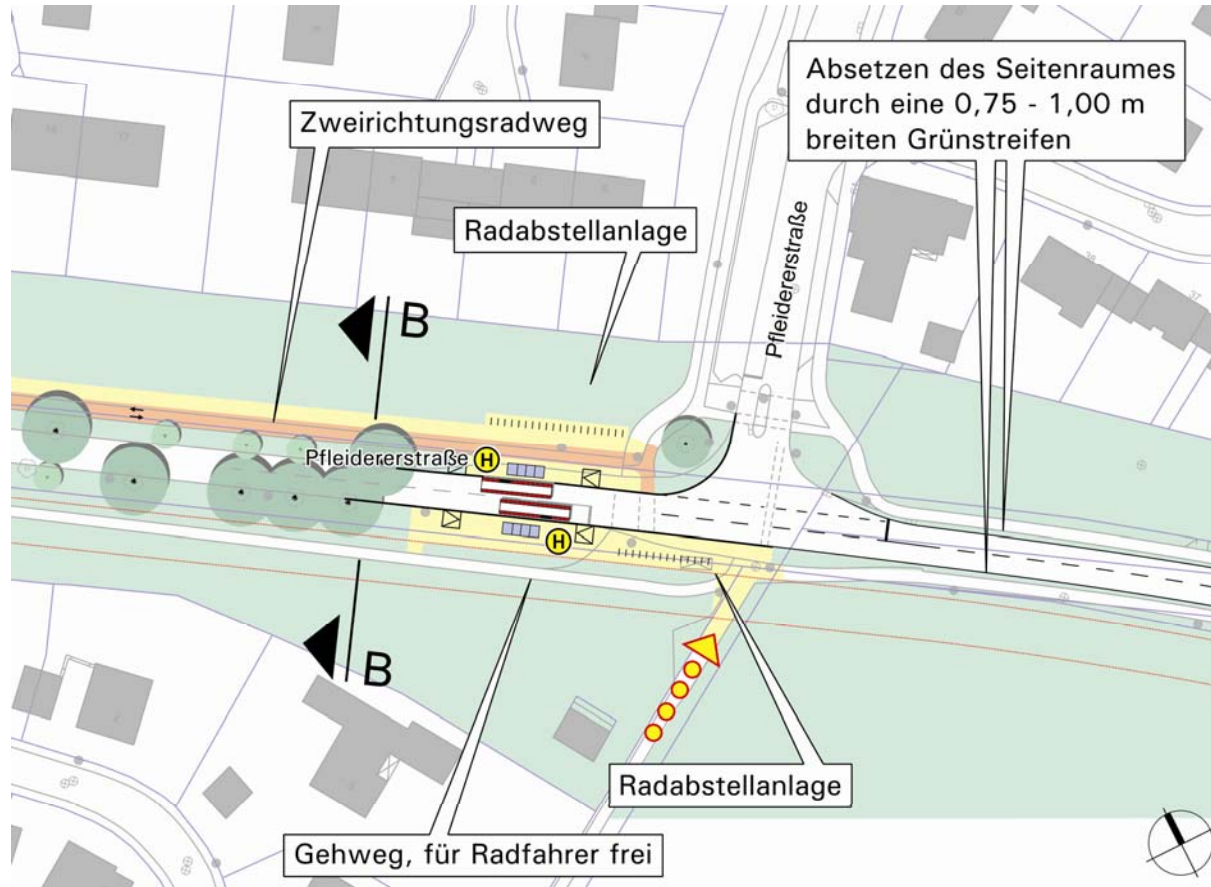
Querschnittvariante 02a Zweirichtungsradweg im nördlichen, Gehweg, Radfahrer frei im südlichen Seitenraum (ohne Stadtbahn)



Querschnittvariante 02b Zweirichtungsradweg im nördlichen, Gehweg, Radfahrer frei im südlichen Seitenraum (mit Stadtbahn in Seitenlage)

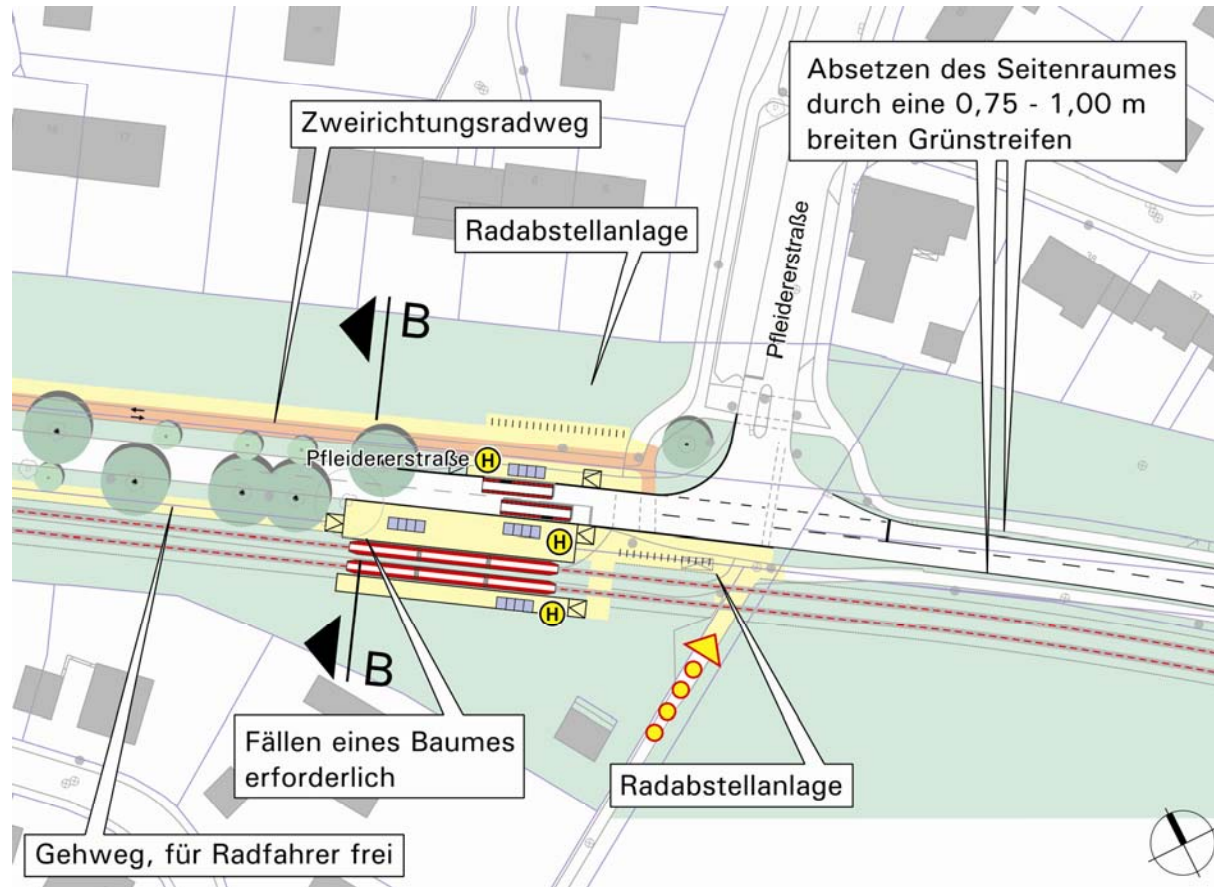
Lageplanausschnitt – im Bereich Pfeleidererstraße

Variante 02a

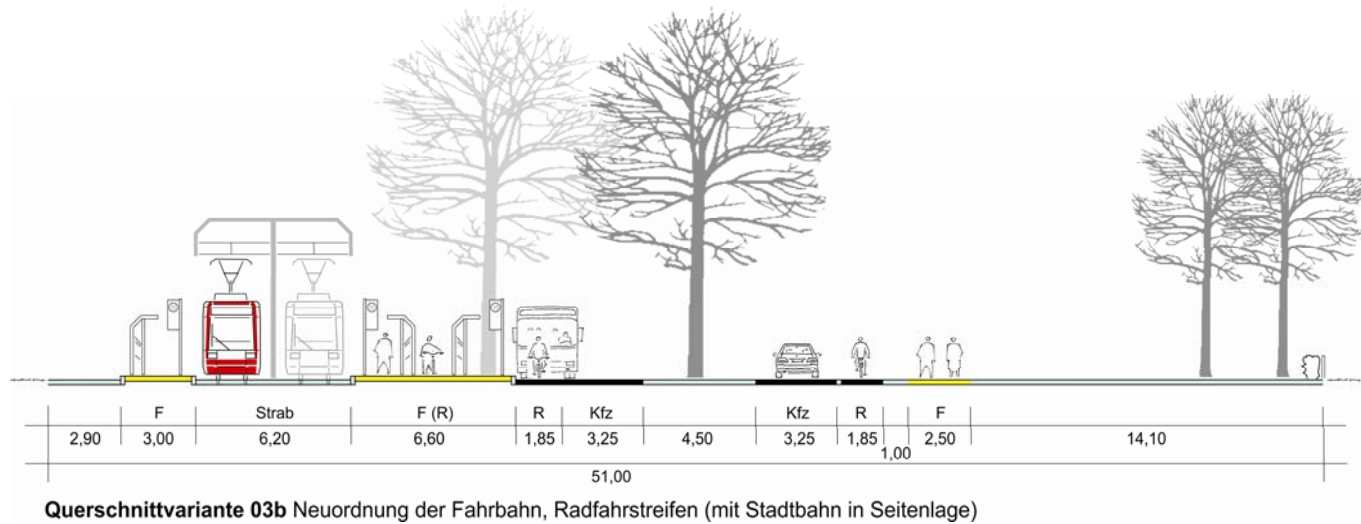
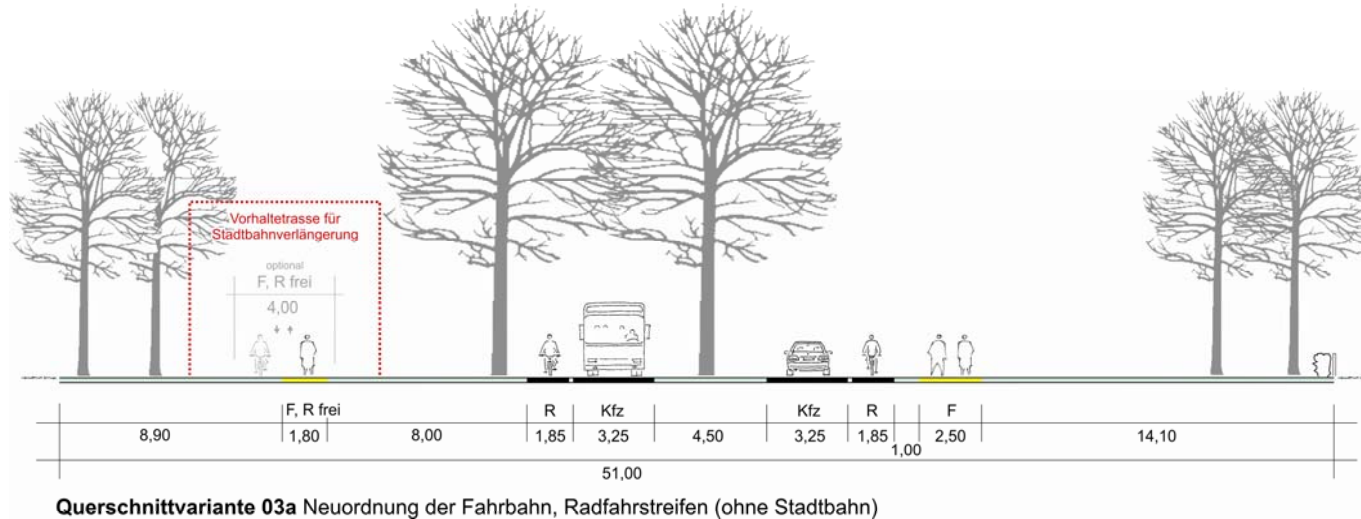


Lageplanausschnitt – im Bereich Pfeleidererstraße

Variante 02b

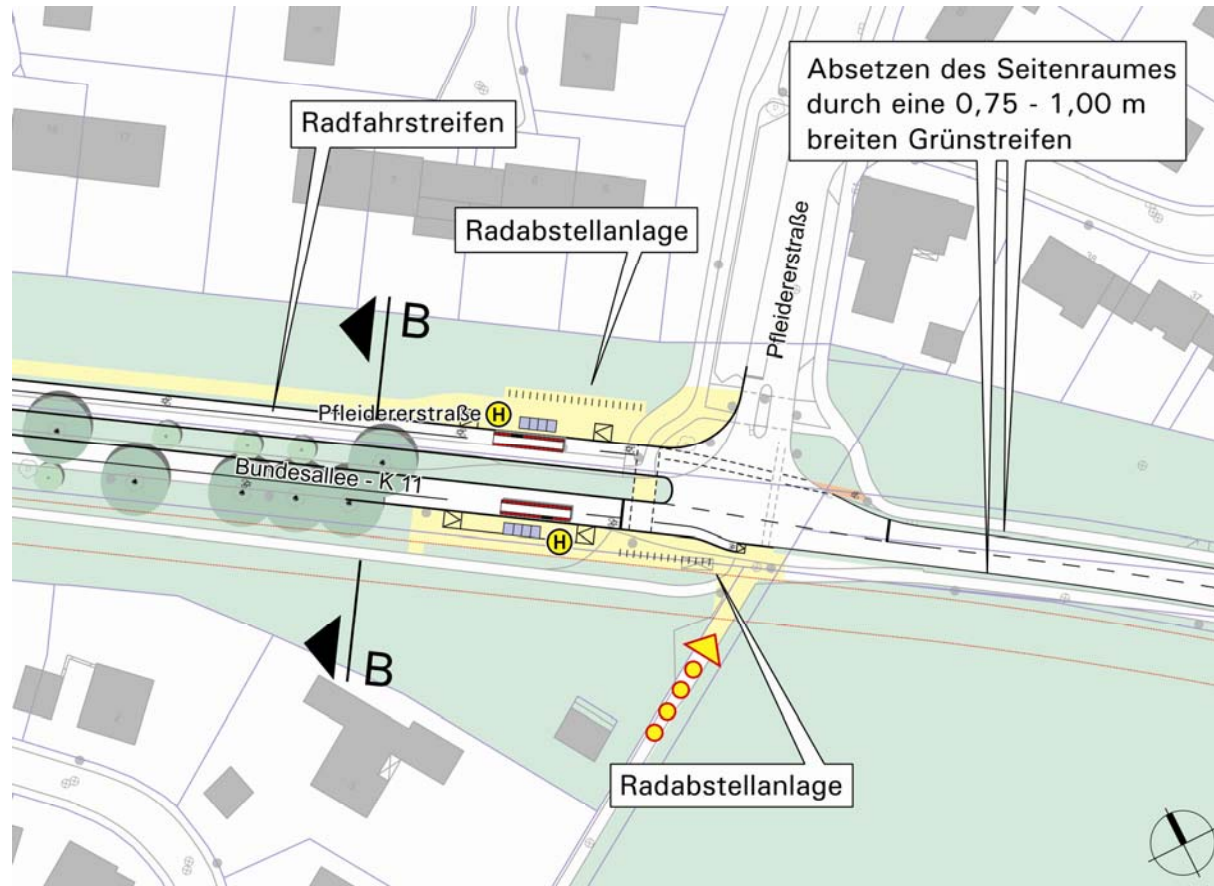


Querschnittsdiskussion – westlich der Pfeleidererstraße

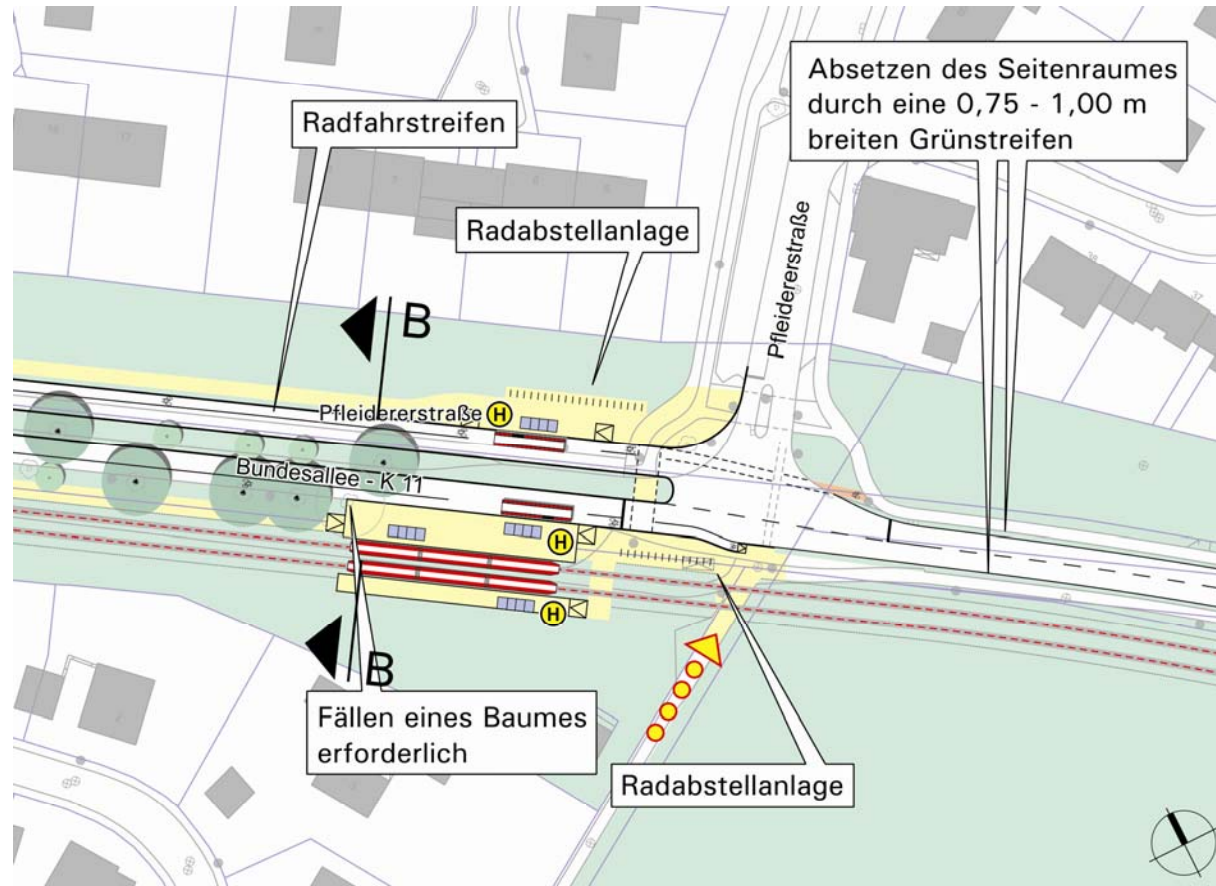


Lageplanausschnitt – im Bereich Pfeleidererstraße

Variante 03a



Lageplanausschnitt – im Bereich Pfeleidererstraße Variante 03b



Knotenpunkt Bundesallee/K 80 – Bestandssituation



Lageplanausschnitt – Knotenpunkt Bundesallee/K 80

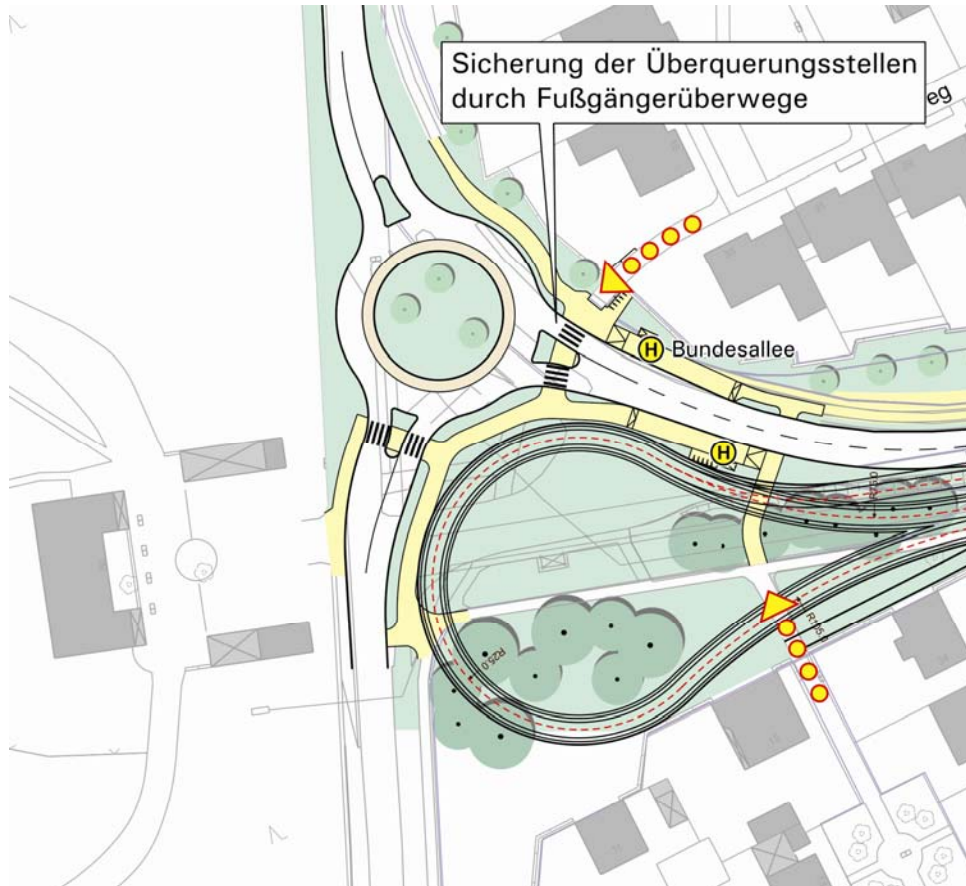
Variante 02a



Planung Kreisverkehr: Stadt Braunschweig

Lageplanausschnitt – Knotenpunkt Bundesallee/K 80

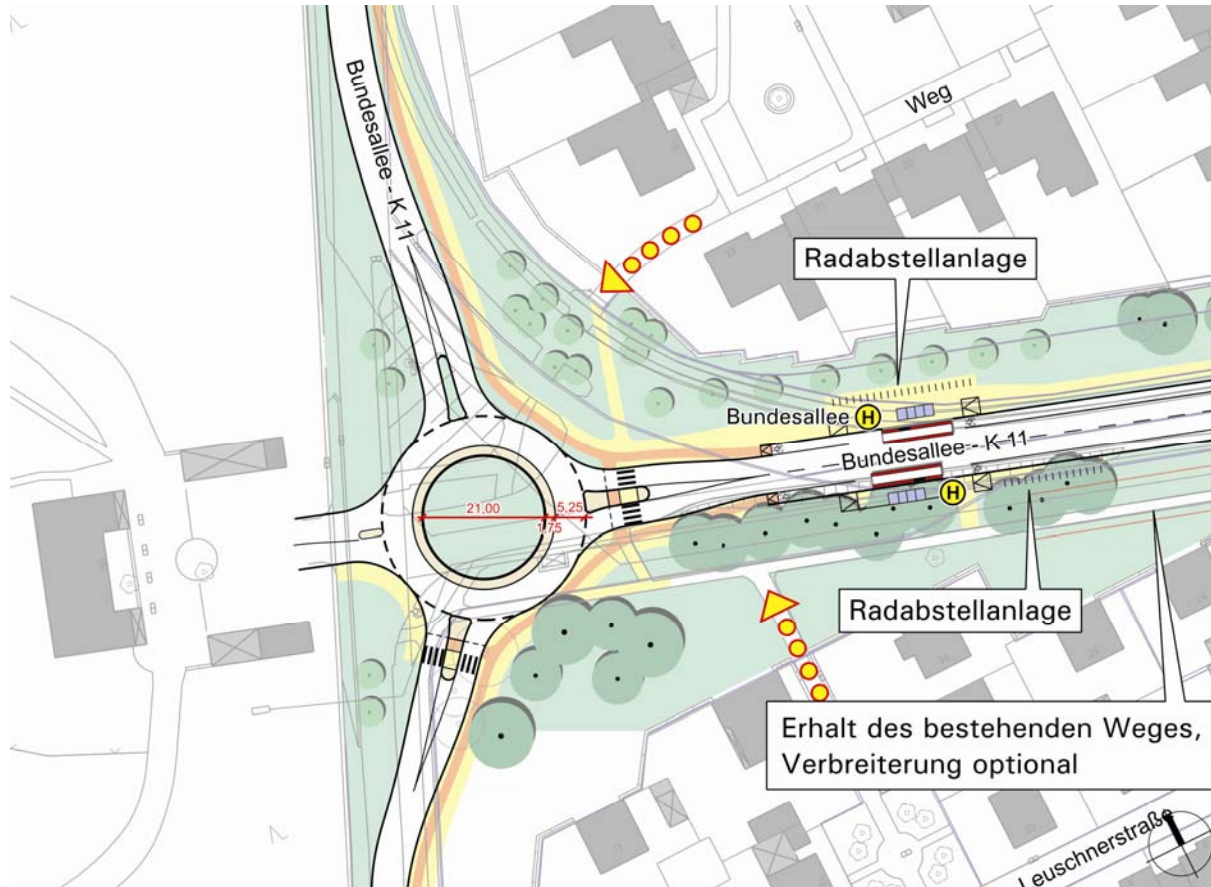
Variante 02b



Planung Kreisverkehr: Stadt Braunschweig

Lageplanausschnitt – Knotenpunkt Bundesallee/K 80

Variante 03a



- Stadtbahnführung ungeklärt



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!