



FRANZ
FISCHER
Ingenieurbüro GmbH

Straßenraumgestaltung Borner Straße

Informationsveranstaltung am 15.3.2018

Dipl.-Ing. Jens Klähnhammer

Inhalt

- **Eingangssituation und Ziele**
- **Bestandsanalyse**
- **Vorstellung der entwickelten Varianten**
 1. Teilumbau mit Radfahrerschutzstreifen
 2. Umfangreiche Umgestaltung
- **Variantenvergleich**
- **Diskussion & Fragen**



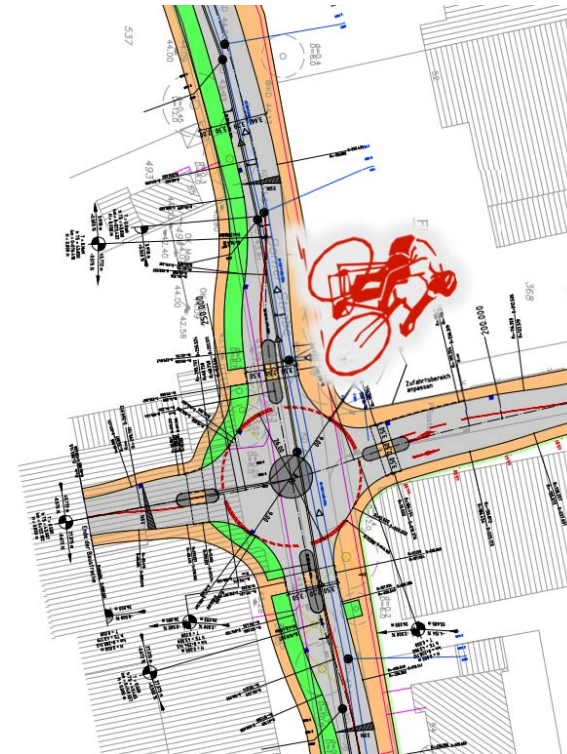
Eingangssituation und Ziele

Aufgabenstellung

- Grundlage: Planungen zum B-Plan Brü44
 - Führung des Radverkehrs am geplanten Knotenpunkt
 - Entwicklung einer Radverkehrskonzeption für die Borner Str.
- Umsetzung der Radverkehrskonzeption und Umgestaltung der Borner Straße
- Objektplanung für Verkehrsanlagen, Leistungsphasen 1-2 (Vorplanung)



- Untersuchte Varianten
 - Variante Schutzstreifen
 - Variante Umbau



Eingangssituation und Ziele

Wo stehen wir?



1. **Grundlagenermittlung**
- ↓
2. **Vorplanung**
- ↓
3. **Entwurfsplanung**
- ↓
4. **Genehmigungsplanung**
- ↓
5. **Ausführungsplanung**

Eingangssituation und Ziele

Wo stehen wir?

- Vorplanung
 - Grundlagenanalyse
 - Abstimmung der Aufgabenstellung
 - Konzeptionelle Erarbeitung verschiedener Varianten
 - Durchführung einer Kostenschätzung



1. Grundlagenermittlung



2. Vorplanung

3. Entwurfsplanung

4. Genehmigungsplanung

5. Ausführungsplanung

Bestandsanalyse

- Berücksichtigung wechselnder Straßenraumbreiten und Nutzungen



Bestandsanalyse

Bestand

- Gemeinsamer Geh- und Radweg
 - Einseitige Führung auf nördlicher Straßenseite
 - Wechselnde Breiten:
 - 1,85 – 3,70 m
 - Mindestbreite gemäß ERA: 2,50 m
+ 0,50 m Sicherheitsraum zur Fahrbahn
-
- Übergang Mischverkehr / Gemeinsamer Geh- und Radweg erfordert Queren der einmündenden Straße durch den Radverkehr



Bestandsanalyse

- Zweirichtungsverkehr erfordert erhöhte Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer
- Insbesondere an Knotenpunkten



Defizite

- Mindestbreite nur in Teilabschnitten gegeben
- Benutzungspflicht bei einseitiger gemeinsamer Führung nur auf der rechten Straßenseite
- Konflikte mit Kfz-Verkehr an Knotenpunkten



Bestandsanalyse

Anforderungen an die Planung

- Integration von Bestandsbäumen
- Sichere Ausbildung von Knotenpunkten und Querungsmöglichkeiten
- Berücksichtigung wechselnder Straßenraumbreiten und Nutzungen



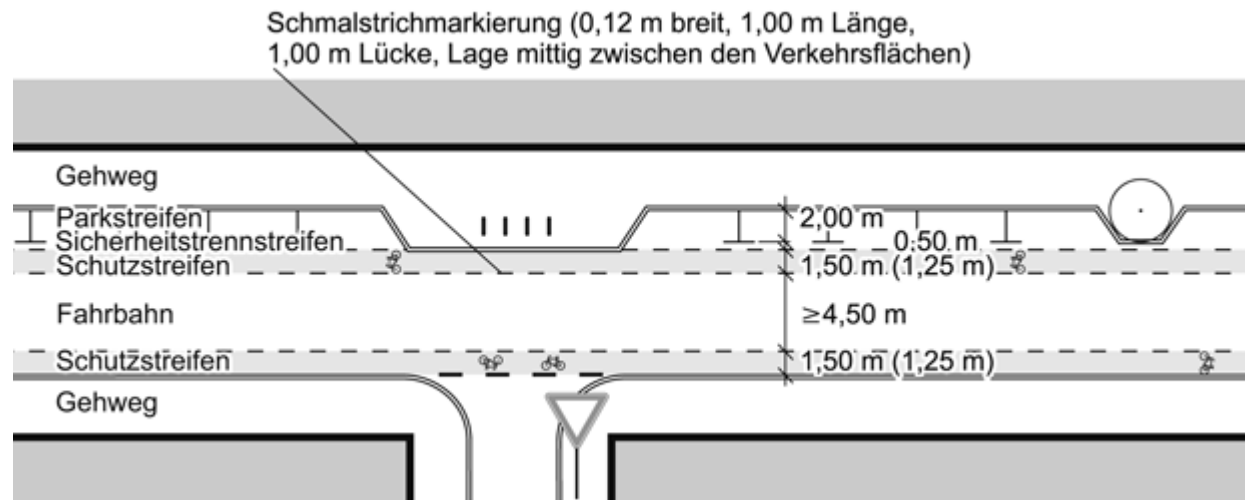
Vorstellung der entwickelten Varianten



Variante 1 – Anforderungen an Schutzstreifen

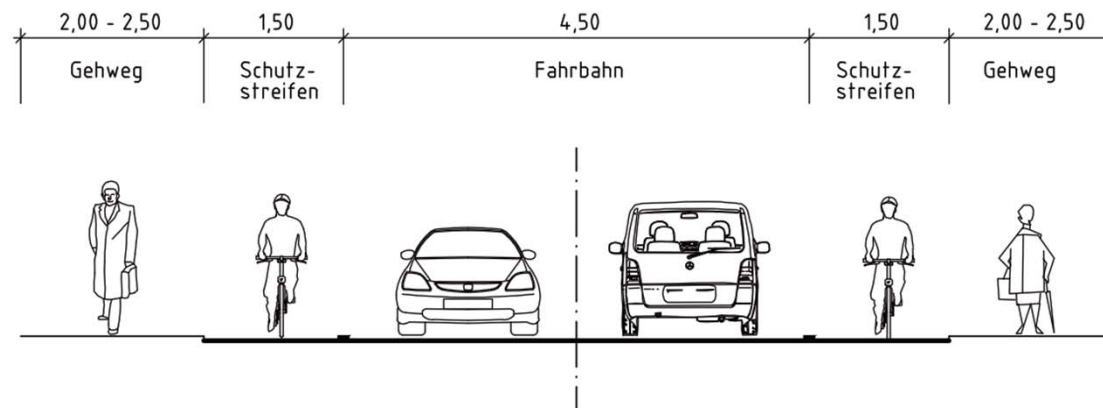
Teilumbau mit Schutzstreifen

- Mindestbreite: 1,25 m
- Regelbreite: 1,50 m
- Sicherheitstrennstreifen zu Parkplätzen: 0,50 m
- Mindestbreite der Restfahrbahn: 4,50 m



Variante 1 – Regelquerschnitt

Teilumbau mit Schutzstreifen



Vorteile

- Radfahrer bleibt stets im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs ✓
- Sichere Führungsform, auch an Knotenpunkten ✓

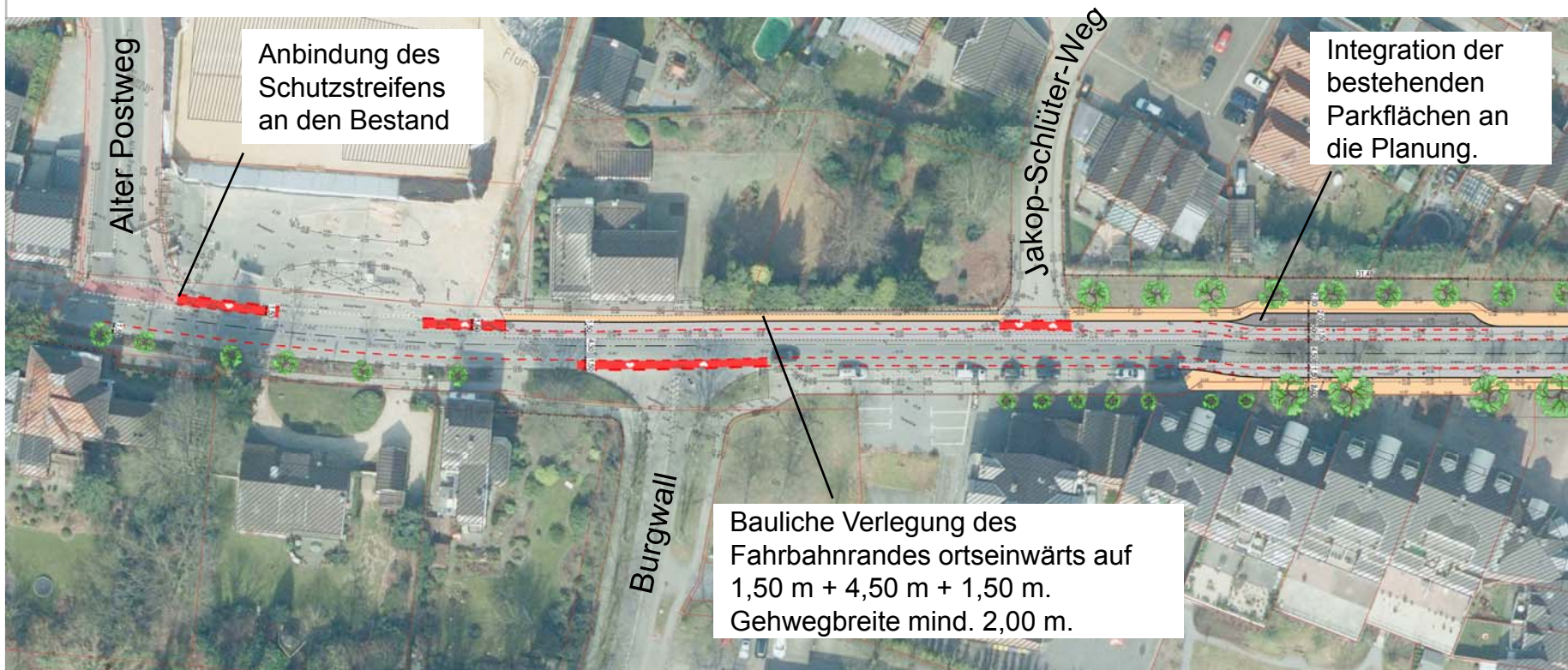
Problematiken

- Verbreiterung der Fahrbahn auf mindestens 7,50 m ist notwendig



Variante 1 – Lageplan 1

Teilumbau mit Schutzstreifen



Variante 1 – Lageplan 2

Teilumbau mit Schutzstreifen



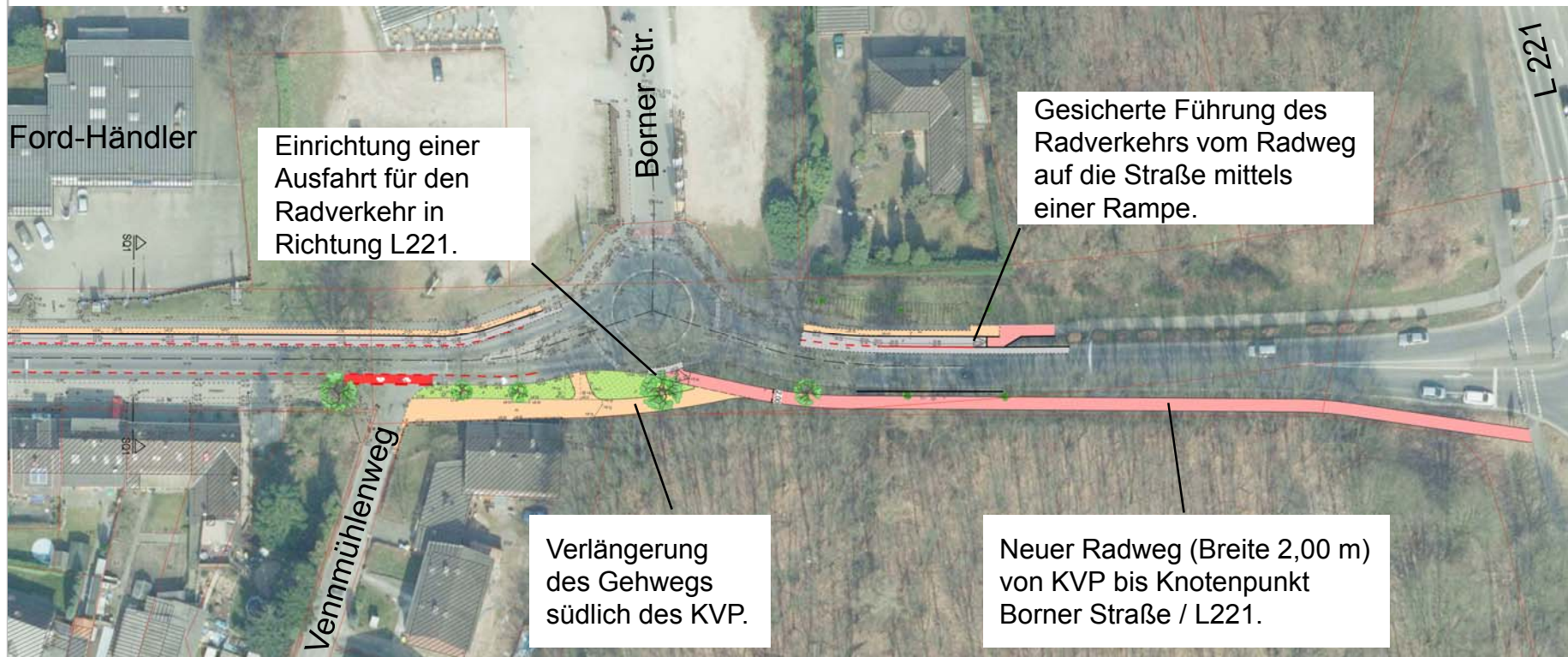
Variante 1 – Lageplan 3

Teilumbau mit Schutzstreifen



Variante 1 – Lageplan 4

Teilumbau mit Schutzstreifen



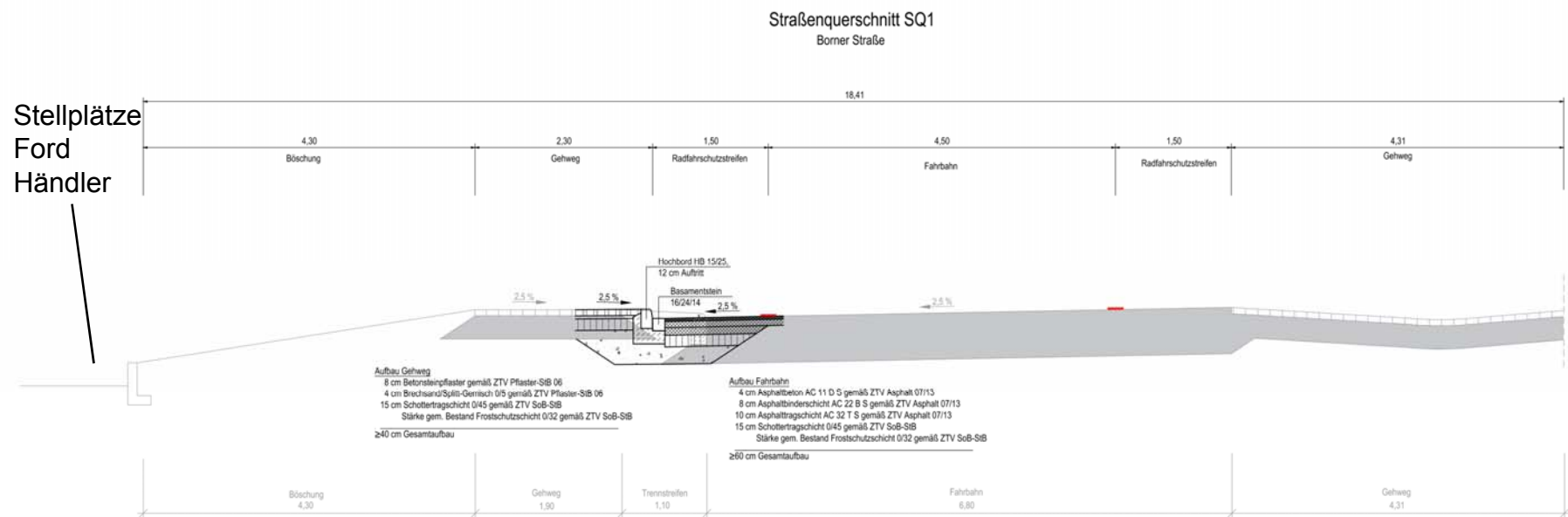
Verkehrsbeziehungen im Kreisverkehrsplatz Ortseingang

Gültig für beide Varianten



Variante 1 – Regelquerschnitt auf der Höhe des Ford Händlers

Teilumbau mit Schutzstreifen



Variante 2 – Anforderungen und Zwangspunkte

Umfangreiche Umgestaltung

- Regelbreite Gehweg: 2,50 m
- Fahrbahnbreite: 6,50 m
- Integration von Bestandsbäumen
- Begrenzung des Querschnitts durch private Flächen (Zwangspunkte)
- Zwangspunkt Ladezone
- Zwangspunkt Bushaltestellen

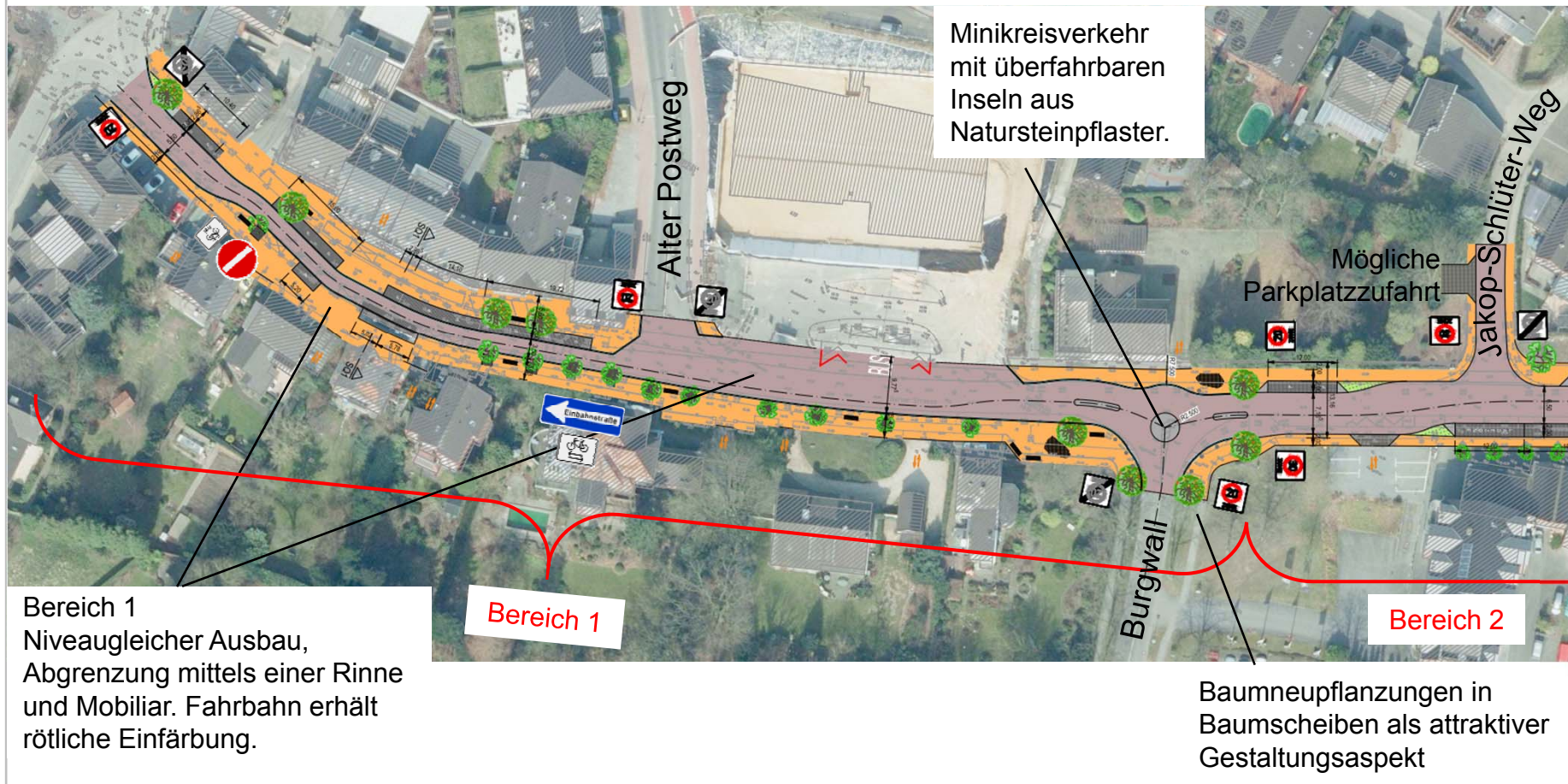


***Einteilung des Bestands in Bereiche,
um die charakteristischen
Nutzungsbereiche herauszustellen.***



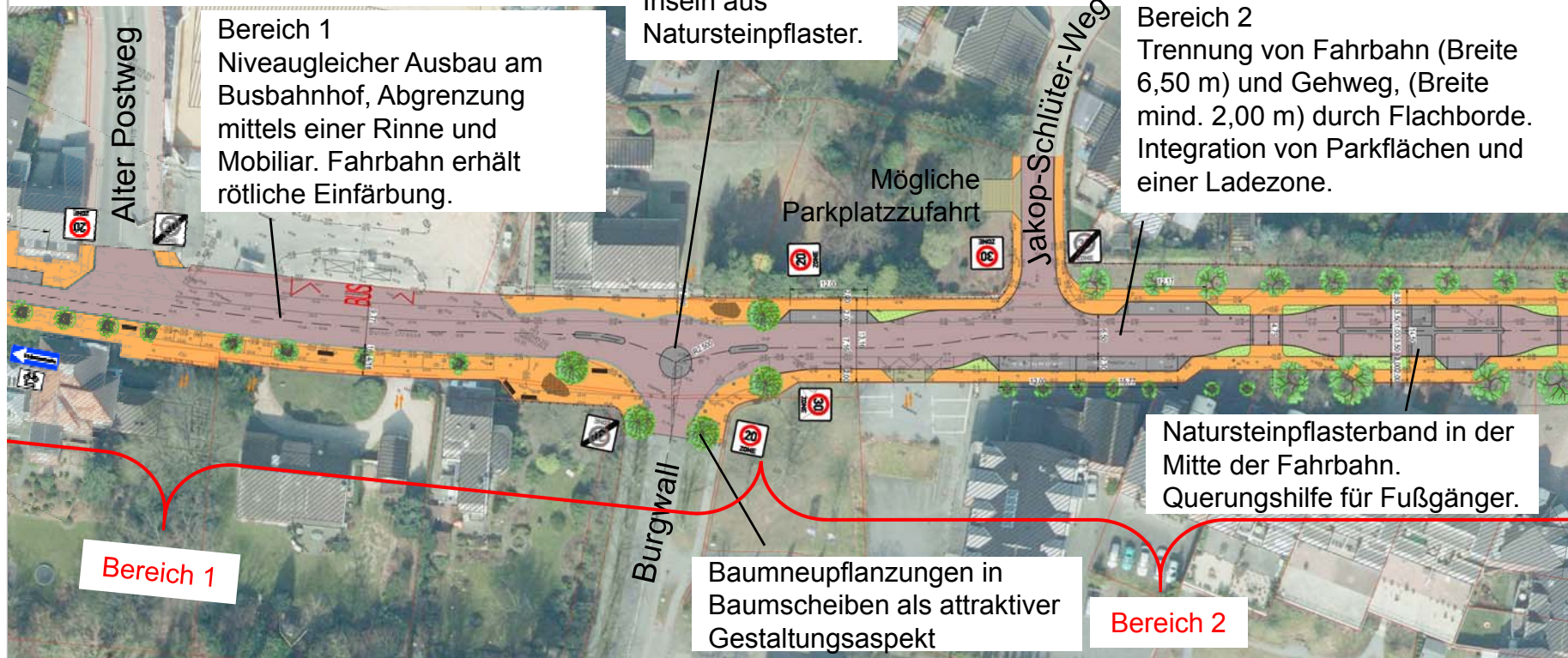
Variante 2 – Lageplan 1

Umfangreiche Umgestaltung



Variante 2 – Lageplan 1

Umfangreiche Umgestaltung

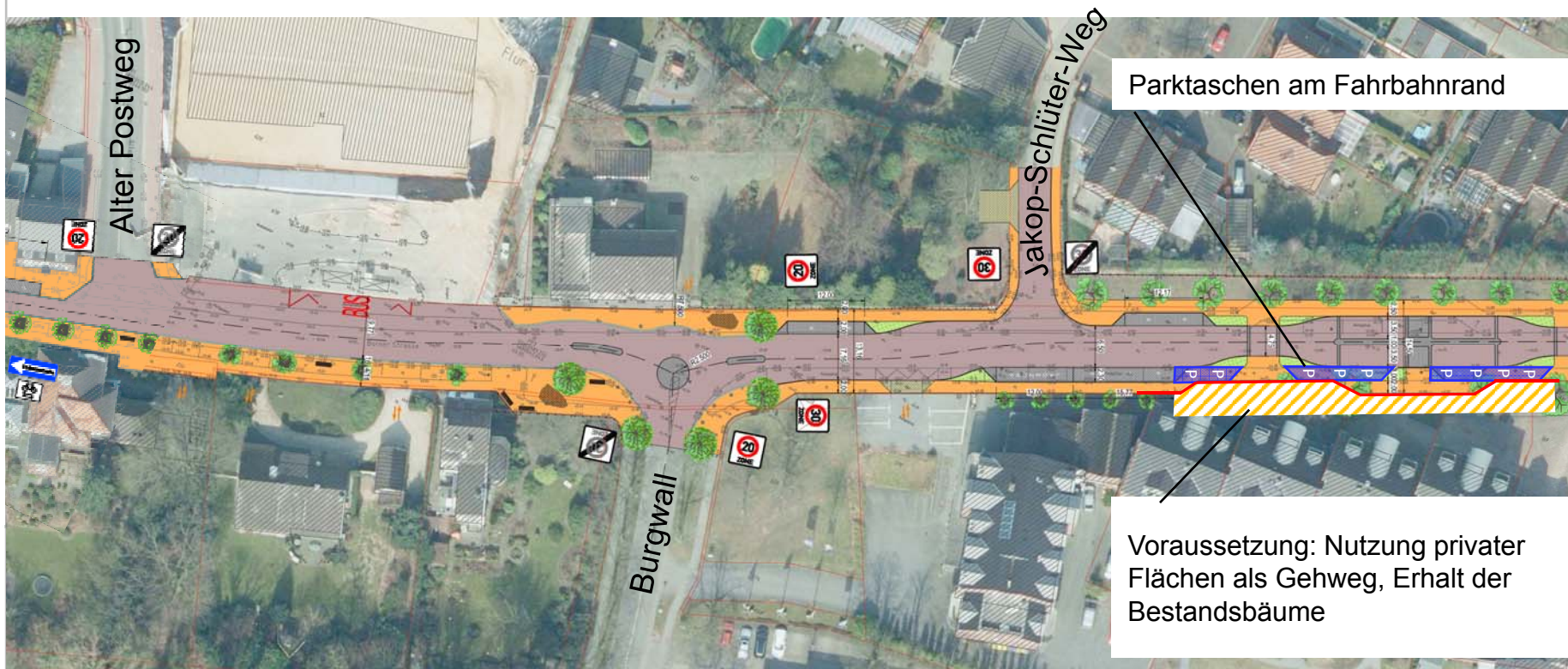


Parkplätze im Bereich Katharinenhof

Bestand: 16 **Variante 2:** 8 + Ladezone

Variante 2 – Lageplan 1 – Weitere Varianten der Parkraumgestaltung

Umfangreiche Umgestaltung



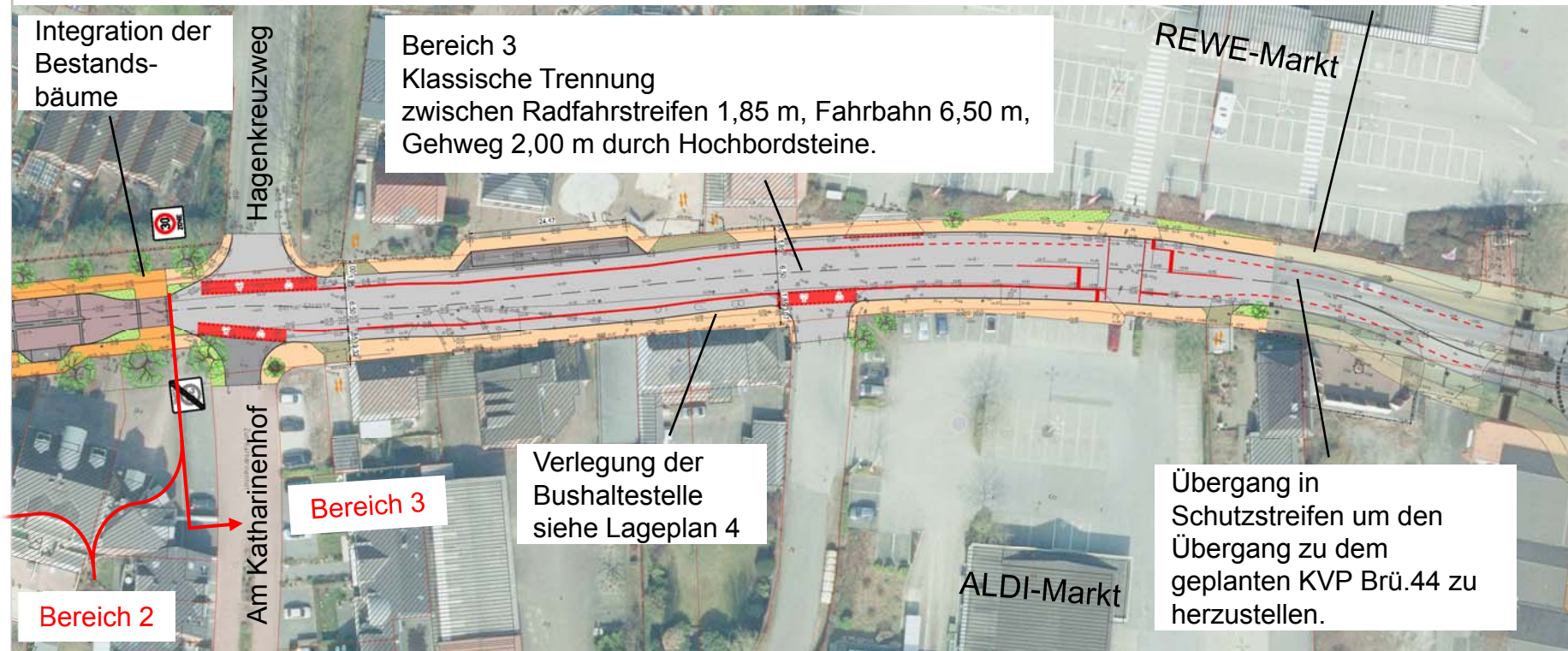
Parkplätze im Bereich Katharinenhof

Bestand: 16 **Darstellung:** 16 + Ladezone

Variante 2 – Lageplan 2

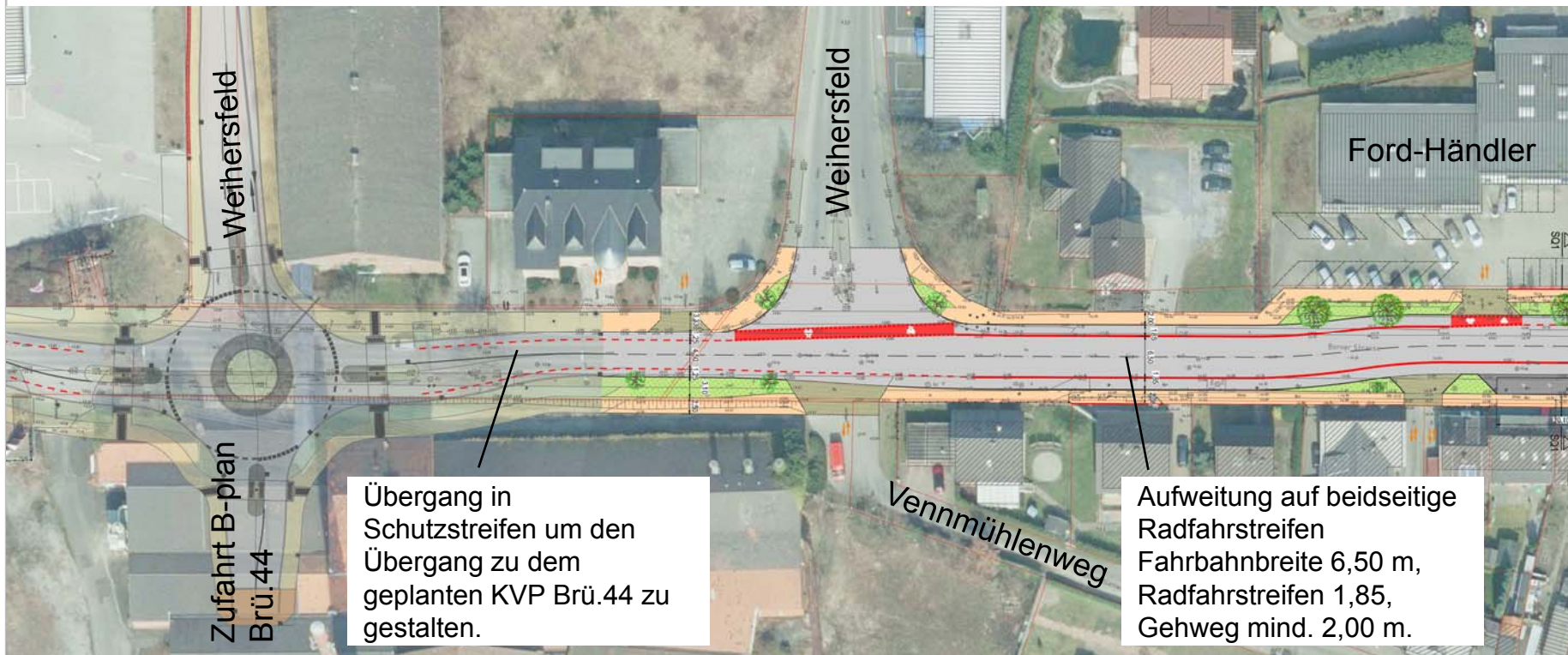
Umfangreiche Umgestaltung

Bei Umsetzung der Variante ist eine Anpassung der Ausführungsplanung des KVP zur optischen Aufwertung des Übergangs zu empfehlen



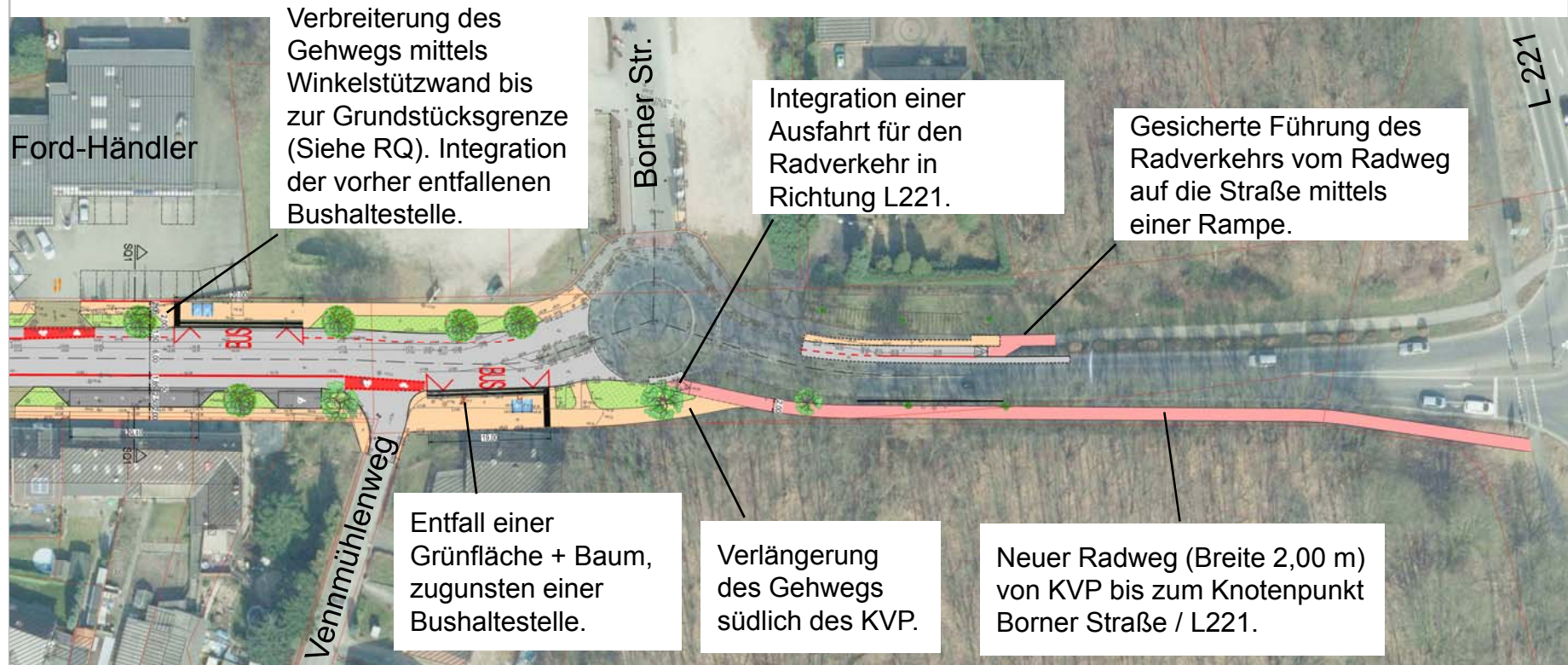
Variante 2 – Lageplan 3

Umfangreiche Umgestaltung



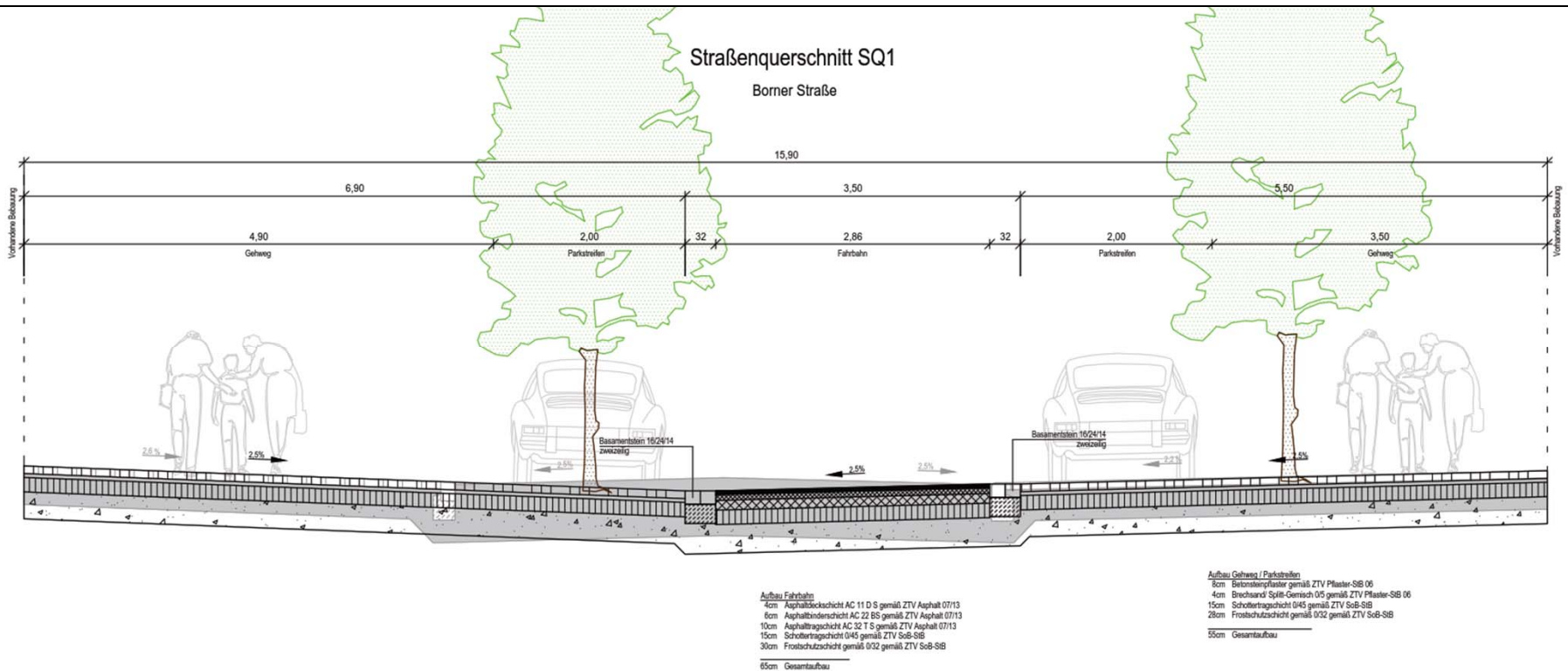
Variante 2 – Lageplan 4

Umfangreiche Umgestaltung



Variante 2 – Regelquerschnitt westlich des Busbahnhofs

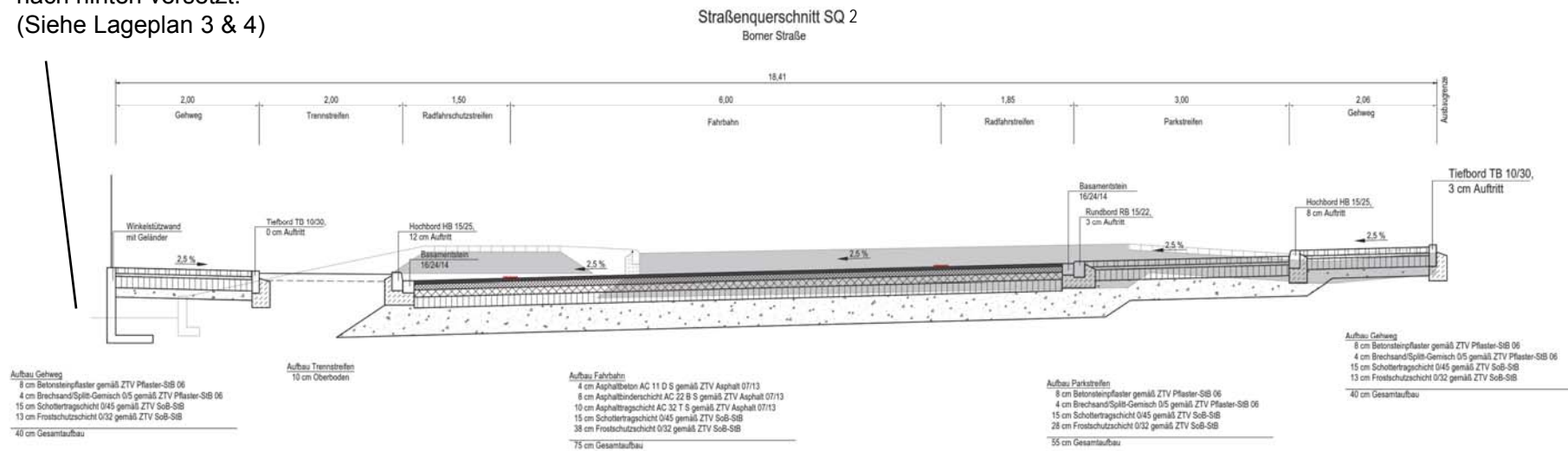
Umfangreiche Umgestaltung



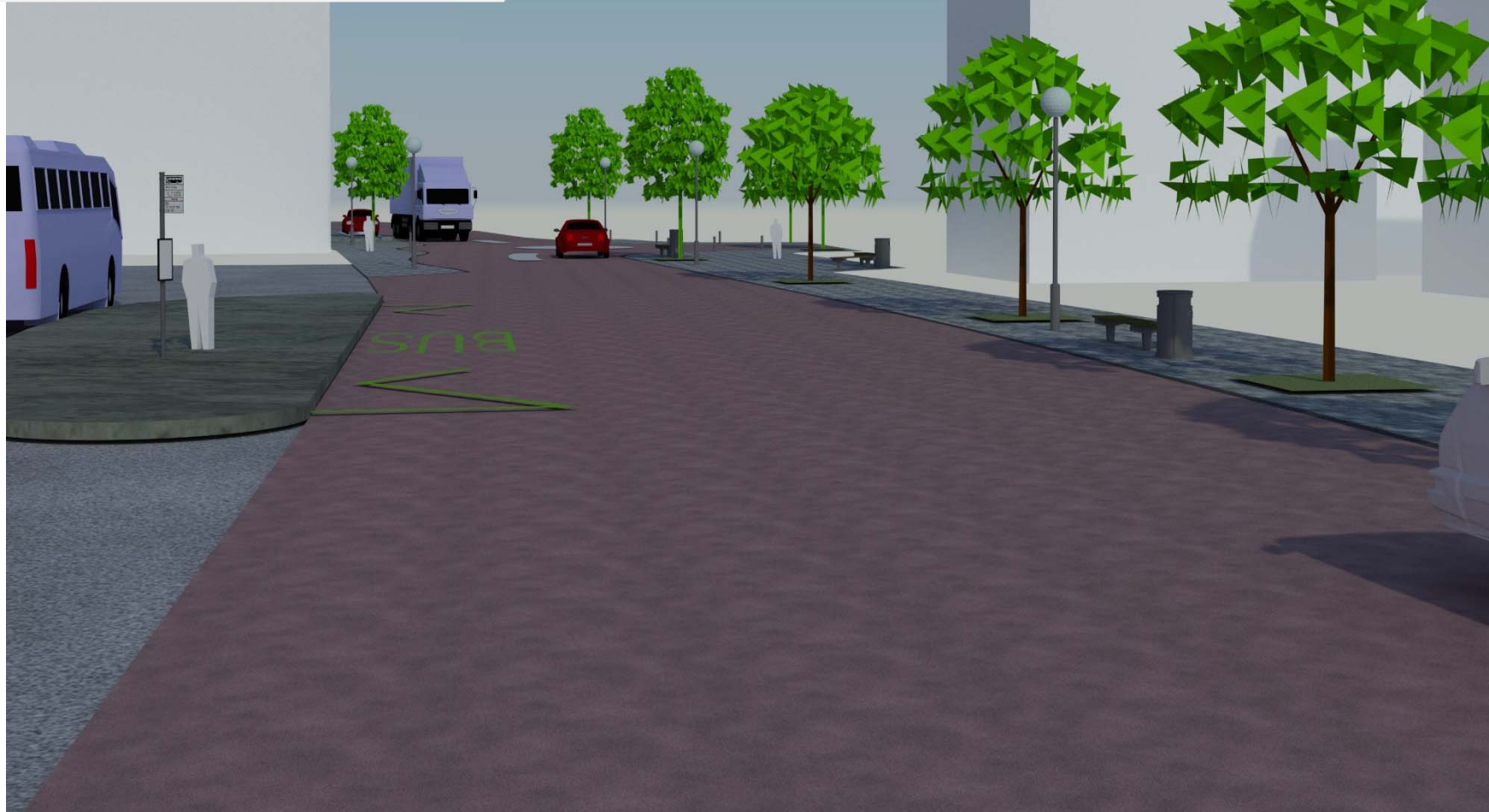
Variante 2 – Regelquerschnitt auf der Höhe des Ford Händlers

Umfangreiche Umgestaltung

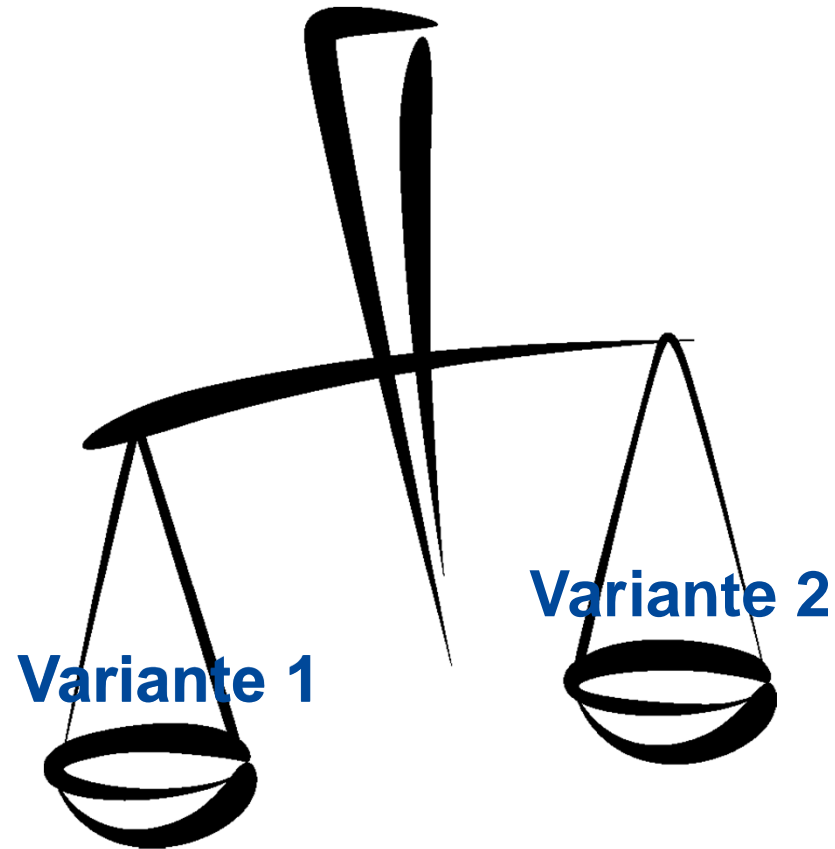
Anzahl der Stellplätze des Ford-Händlers können beibehalten werden, teilweise allerdings nach hinten versetzt.
(Siehe Lageplan 3 & 4)



Variante 2 – Visualisierung
Umfangreiche Umgestaltung



Vergleich – Tabellarische Gegenüberstellung



Vergleich – Kostenschätzung

	Variante 1 Schutzstreifen	Variante 2 Neugestaltung
Vorbereitende Arbeiten	35.155,00 €	163.091,00 €
Straßenbau	168.966,00 €	526.227,50 €
Ausstattung / Sonstiges	28.180,00 €	112.232,50 €
Baustelleneinrichtung	11.615,05 €	40.077,55 €
<i>Summe netto</i>	<i>243.916 €</i>	<i>841.628,55 €</i>
Summe brutto	290.260 €	1.001.538 €



Vergleich – Tabellarische Gegenüberstellung

Variante 1		Variante 2	
Pro	Contra	Pro	Contra
Kosten (~ 290.260 € brutto)	Keine Veränderungen am Umfeld (ggf. Gleichbleibende Problematiken)	Städtebaulich und gestalterisch Ansprechend	Kosten (~ 1.001.538 € brutto)
Kurzfristig umsetzbar, da Anpassungen nicht auf gesamter Länge	Nicht die gleichbietende Sicherheit für Radfahrer und Kraftfahrer im Vergleich zur Variante 2	Nachhaltige Lösung & Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Längere Bauzeit / höherer Abstimmungsaufwand, da Querschnittsanpassung auf gesamter Länge
Kein Grunderwerb / keine zusätzlichen Flächen werden in Anspruch genommen		Gewährleistet sicheres Radfahren auch bei viel Verkehr	
		Potential die Atmosphäre der Innenstadt hinauszutragen	

Vergleich – Gegenüberstellung

	Variante 1 Schutzstreifen	Variante 2 Neugestaltung
Gestalterische Qualität	-	+
Verkehrssicherheit	+	++
Leistungsfähigkeit	0	+
Komfort für Radfahrer	+	++
Barrierefreier Ausbau ÖPNV	-	+
Kosten	+	-
Bauzeit	+	-

Vergleich – Gegenüberstellung

	Variante 1 Schutzstreifen	Variante 2 Neugestaltung
Gestalterische Qualität	-	+
Verkehrssicherheit	+	++
Leistungsfähigkeit	0	+
Komfort für Radfahrer	+	++
Barrierefreier Ausbau ÖPNV	-	+
Kosten	+	-
Bauzeit	+	-

Empfehlung der Arbeitsgruppe

Diskussion & Fragen





Burggemeinde
Brüggen

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Kreative Ingenieurleistungen
für eine intakte Umwelt

**FRANZ
FISCHER**
Ingenieurbüro GmbH