

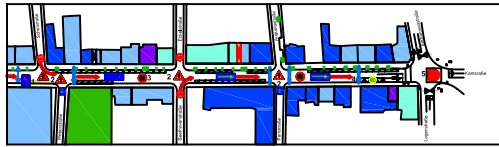
Verkehrsplanung 1

Gestaltung einer Hauptverkehrsstraße

Universität Kaiserslautern
 Fachgebiet Verkehrswesen
 Prof. Dr. Dipl.-Ing. H. Topp
 RU / SS 2001

Bearbeiter:
 Kerstin Felten 342 883
 Prof. Dr. Sebastian Hoffner 342 868
 Peter Thiede 343 361
 Marko Barth 333 147

Analyse der heutigen Straßensituation



- Geplante Verkehrsleistungen (Eigenschaften),**
 Verkehrsleistungen
- Übersichtlichkeit
 - Strukturalität
 - Gemessenheit
 - Lebensdauer
 - Ökonomie
 - Flexibilität
- Problempunkte**
- 10m
 - Nachstrassenführung in Kreuzungen
 - starke Mischverkehr
 - starke Fußgängerströme
 - sehr enger Straßennutzen in Kreuzungsbereichen
- Strukturmerkmale**
- Parkett in Straßennutzen
 - Stauraumzone

Motorisierter Individualverkehr
 - hohe Auslastung der Straße, vor allem in den Hauptverkehrszeiten
 - überhöhter Verkehr, wenn dieser Verkehr und Lastkraftwagen fließen
 - hohe Verkehrsdichte, hohe Inzidenz von Unfällen
 - schlechte Sichtverhältnisse in den Kreuzungen
 - sehr enger Straßennutzen in den Kreuzungen

Lärm
 - hoher Lärmpegel, vor allem in den Hauptverkehrszeiten
 - Lärm durch die hohen Geschwindigkeiten in den Kreuzungen

Gestaltung
 - unzureichende Orientierung durch die fehlende
 - unzureichende Orientierung durch die fehlende
 - unzureichende Orientierung durch die fehlende

radfahrer Verkehr
 - keine Ausweisung der Radwege
 - schlechte Sichtverhältnisse in den Kreuzungen
 - unzureichende Orientierung durch die fehlende

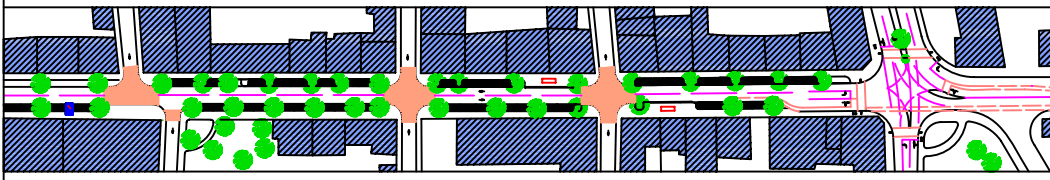
Radverkehr
 - keine Ausweisung der Radwege
 - schlechte Sichtverhältnisse in den Kreuzungen
 - unzureichende Orientierung durch die fehlende

Fußgänger
 - keine Ausweisung der Fußgängerwege
 - schlechte Sichtverhältnisse in den Kreuzungen
 - unzureichende Orientierung durch die fehlende

Öffentlicher Personennahverkehr
 - keine Ausweisung der Haltestellen
 - schlechte Sichtverhältnisse in den Kreuzungen
 - unzureichende Orientierung durch die fehlende

Öffentlicher Personennahverkehr
 - keine Ausweisung der Haltestellen
 - schlechte Sichtverhältnisse in den Kreuzungen
 - unzureichende Orientierung durch die fehlende

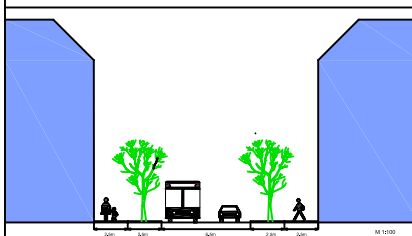
Konzept 1 : Eisenbahnstraße "Zweispurvariante"



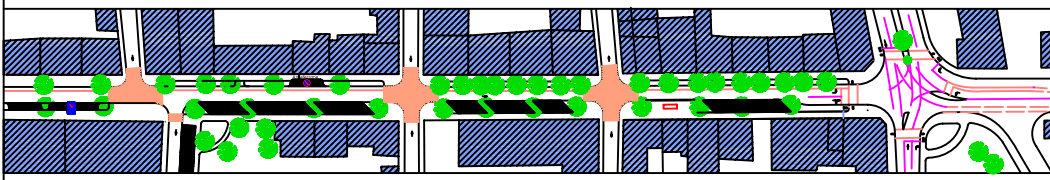
Konzept
 Bei der Zweispurvariante ist im gesamten Straßennutzen eine Verkehrsleistung vorgesehen. Der Radverkehr wird durch eine gesonderte Spur getrennt. Die Verkehrsleistung ist in den Einbahnstraßen über dem Straßennutzen zu gewährleisten. Die Verkehrsleistung ist in den Einbahnstraßen über dem Straßennutzen zu gewährleisten.



Schnitt "Zweispurvariante"



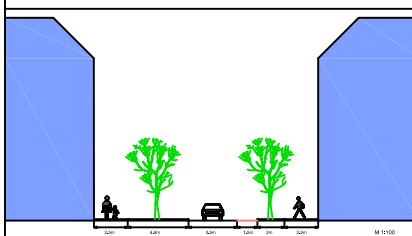
Konzept 2 : Eisenbahnstraße "Einspurvariante"



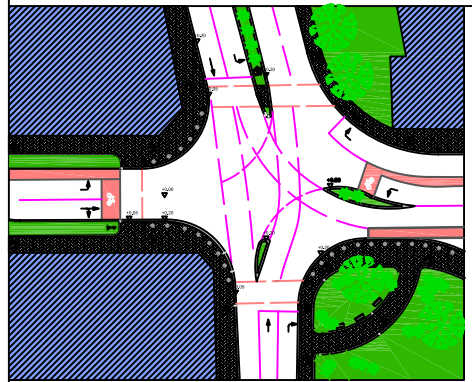
Konzept
 Bei der Einspurvariante ist im gesamten Straßennutzen eine Verkehrsleistung vorgesehen. Der Radverkehr wird durch eine gesonderte Spur in der Einbahnrichtung getrennt. Die Verkehrsleistung ist in den Einbahnstraßen über dem Straßennutzen zu gewährleisten. Die Verkehrsleistung ist in den Einbahnstraßen über dem Straßennutzen zu gewährleisten.



Schnitt "Einspurvariante"

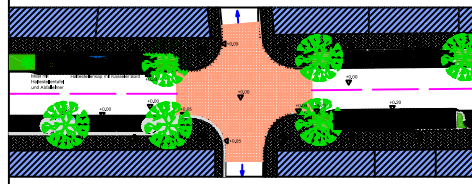


Detail "Einspurvariante"



- Legende**
- Einbahnstraße, ges.
 - Einbahnstraße, unges.
 - Einbahnstraße, ges.
 - Einbahnstraße, unges.
 - Einbahnstraße, ges.
 - Einbahnstraße, unges.

Detail "Zweispurvariante"



- Legende**
- Einbahnstraße, ges.
 - Einbahnstraße, unges.
 - Einbahnstraße, ges.
 - Einbahnstraße, unges.
 - Einbahnstraße, ges.
 - Einbahnstraße, unges.

Abschließende Gesamtbewertung :

Eine umfassende Erneuerung und Umgestaltung der Eisenbahnstraße erscheint uns unserer Sicht dringend geboten. Beide Konzepte zur Neugestaltung tragen zu einer wesentlichen Verbesserung der Situation in der Eisenbahnstraße bei. Aus unserer Sicht empfiehlt es sich, den Ausbau nach dem Vorschlag des Konzeptes 2 "Einspurvariante" vorzunehmen. Die Vorteile dieser Variante liegen in einer deutlichen Verbesserung der Situation des Fußgänger- und Radfahrer Verkehrs. Die besondere Bedeutung der Eisenbahnstraße als innerstädtische Einkaufs- und Wohnstraße wird durch diese Ausbaumaßnahmen ebenfalls erheblich verbessert und der Standort wirtschaftlich und sozial aufgewertet. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität der Straße ist deutlich besser in der "Einspurvariante" gegenüber der für den MVV günstigeren "Zweispurvariante". Aus ökonomischer Sicht schenkt uns der etwas höhere Kostenaufwand für den ausbaureifen Aufwand in der Entscheidungsbewertung eher unerheblich, da wir davon ausgehen, dass langfristige Vorteile für die Bürger und die Stadt durch die Stärkung der Wohn- und Einkaufsstruktur und daraus resultierenden Steuereinkommen die höheren kurzfristigen Investitionskosten amortisieren.