

VERKEHRWESEN

Leistungskatalog und Bearbeitungshinweise

Phase 1: Analyse

Das Untersuchungsgebiet wird durch Verkehrsanlagen geprägt, durch die eine Orientierung oft schwer fällt: Für diese Verkehrsanlagen ist jeweils darzustellen, welche Funktionen die einzelnen Elemente im übergeordneten Netzzusammenhang haben (Regional- oder Nahverkehr bzw. Verbindung oder Erschließung jeweils für den Personen- und Güterverkehr). Außerdem ist zu untersuchen, welche der betrachteten Verkehrsanlagen in dieser Form erforderlich oder aber auch, zumindest in Teilen, überflüssig sind.

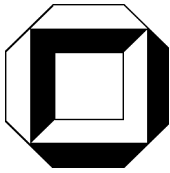
Weiterhin ist zu untersuchen, in welcher Weise das Gebiet für die einzelnen Verkehrsträger zugänglich, erreichbar und erschlossen ist. Insbesondere sind auch die neu nutzbaren d.h. frei werdenden Flächen zu betrachten und ggf. Ergänzungen der Netze zu diskutieren.

Für das Gebiet sind die vorhandenen Verkehrsanlagen in Bezug auf ihre Funktion verbal zu beschreiben. Die relevanten Verkehrsbelastungen auf den Netzelementen sind abzuschätzen und zu skizzieren. Die grundsätzlichen Nachfragebeziehungen der Ausgangslage im MIV sind in einer Quell-Ziel-Matrix darzustellen.

Defizite der verkehrlichen Erschließung sowie Konflikte zwischen konkurrierenden Anforderungen, wie z.B. zwischen Verkehrsträgern, Funktionen (Erschließung und Verbindung) und sonstigen Nutzungen (Wohnen und Freizeit) sind zu identifizieren und zu beschreiben. Bis zum Werkstatttermin hat eine Darlegung derselben zu erfolgen. Erste Lösungsansätze zur Beseitigung der Defizite sind als Varianten aufzuzeigen und daraus resultierende neue Konflikte darzustellen.

Phase 2: Konkretisierung

In der gewählten Vorzugsvariante sind für die neuen Nutzungen (→ Aufgabenstellung Städtebau) die Verkehrsnachfragevolumina zu bestimmen. Es ist zu berechnen, wie sich diese unter Berücksichtigung der Verkehrsangebots- und Anbindungsqualität sowie der Einzugsbereiche neuer Nutzungen auf die einzelnen Verkehrsträger aufteilen. Die Veränderungen sind in einer Quell-Ziel-Matrix für den MIV wiederzugeben.



Für die vorgesehenen zusätzlichen Nutzungen ist jeweils abzuschätzen, ob das Parkraumangebot ausreicht. Für Gewerbebetriebe und den Handel sind ggf. Lösungen zu erarbeiten, in welcher Weise der Güter- und Versorgungsverkehr funktionell gestaltet werden kann.

Für die Netze der einzelnen Verkehrsmittel ist darzustellen und nachzuweisen,

- welche Beziehungen unter den neuen Nutzungen ggf. zu stark belastet werden und für die demzufolge neue Lösungen zu entwickeln sind,
- in welchem Umfange Beziehungen zum Teil entbehrlich sind,
- wie jeweils andere Netzelemente ggf. aufgewertet und somit stärker belastet werden können und
- welche neuen Infrastrukturelemente erforderlich sind.

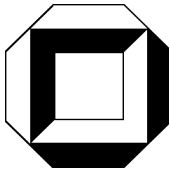
Für das neue Netz ist jeweils die Nachfrage dem Umfang nach zu bestimmen sowie in einem skizzenhaften Strombelastungsplan wiederzugeben. Anschließend sind Ideen zu entwickeln, in welcher Weise bestimmte Elemente in Bezug auf die Kapazität und Gestaltung umgestaltet werden können (→ Aufgabenstellung Straßenwesen).

Bis zur Zwischenpräsentation sind die Auswirkungen der zusätzlichen Nutzungen bzw. Umnutzungen auf das Nachfragevolumen darzulegen (Gesamtvolumen, Netz- und Knotenpunktbelastungen) und zu dokumentieren sowie die Erstfassung des Erläuterungsberichts zum 1. Testat vorzulegen und zu erläutern.

Phase 3:

Durch neue oder veränderte Nutzungen von Flächen (→ Aufgabenstellung Städtebau) und Umgestaltung von Netzelementen ergeben sich andere Nachfragebeziehungen und Belastungen von Netzelementen: In Absprache mit den betreuenden Instituten ist ein Bereich auszuwählen, für den eine detaillierte verkehrstechnische Ausarbeitung vorzunehmen ist (Berechnung der Knotenpunktbelastung, Skizze des Signallageplans im Maßstab 1:250 anschließend Berechnung eines LSA-Signalprogramms, Beurteilung der Leistungsfähigkeit).

Ferner ist für das Straßennetz im MIV ein Beschilderungsplan (M 1:1.000) auszuarbeiten, welcher aus unterschiedlichen Richtungen ein Erreichen der Ziele innerhalb und außerhalb des Gebietes erlaubt.



INSTITUT FÜR SIEDLUNGSWASSERWIRTSCHAFT
INSTITUT FÜR STÄDTEBAU UND LANDESPLANUNG
INSTITUT FÜR STRASSEN- UND EISENBahnWESEN
INSTITUT FÜR VERKEHRSWESEN

Projekt 2004
"Integriertes Planen"
im SS 2004

Generell sind alle Variantenüberlegungen, die getroffenen Annahmen und die Ergebnisse in dem integrierten Schlussbericht zu dokumentieren. Für die gewählten Varianten sind jeweils die Gründe für die Entscheidung zu erläutern.