Beteiligungsverfahren Borgweg

Senatsprogramm Busbeschleunigung

Planungs-Workshop I am 14.10.2016

Heinrich-Hertz-Schule, Grasweg 72-76

LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Hamburg

Ablauf: Information und Beteiligung

17:00 Begrüßung

17:15 Präsentation aktueller Stand, Spielräume und grundlegende Lösungsansätze

17:35 Einführung in die Arbeitsphase

17:45 Arbeitsphase in vier Gruppen

19:00 Pause (Snacks und Getränke)

19:30 Präsentation der Gruppen-Ergebnisse im Plenum

20:00 Diskussion der Lösungsansätze

20:45 Fazit und Ausblick

21:00 Ende

Tipps für die Zusammenarbeit

Nur eine/r spricht zurzeit.

Versetzen Sie sich in die Perspektive der anderen.

Lösungen entwickeln, ausprobieren, weiterdenken.

Immer an den Nutzen denken.

Bleiben Sie fair zu den Menschen.

Haben Sie Spaß!

Rahmenbedingungen

- aktives und offenes Beteiligungsverfahren
- vorgelagert zum eigentlichen Planungs- und Entscheidungsprozess
- Letztentscheidung liegt nicht in diesem Verfahren
- Ergebnis: Vorzugsvariante

Zielsetzung

- Beteiligungsverfahren im Rahmen des Senatsprogramms Busbeschleunigung
- Verbesserung der Situation für den Busverkehr
- Mehrwerte für weitere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schaffen (z. B. Radverkehr)

Ablauf des Beteiligungsverfahrens

- 5 Schritte:
  - Gespräche vor Ort
  - Auftaktveranstaltung
  - Planungs-Workshop (Lösungswege erörtern)
  - Planungs-Workshop (Varianten diskutieren)
  - Abschlussveranstaltung

- Ergebnis fließt in den formellen Planungs- und Entscheidungsprozess ein

Gliederung

LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

HERAUSFORDERUNGEN

Zusammenfassung bisheriger Analysen
und des 1. Bürgerworkshops

GRUNDLAGEN

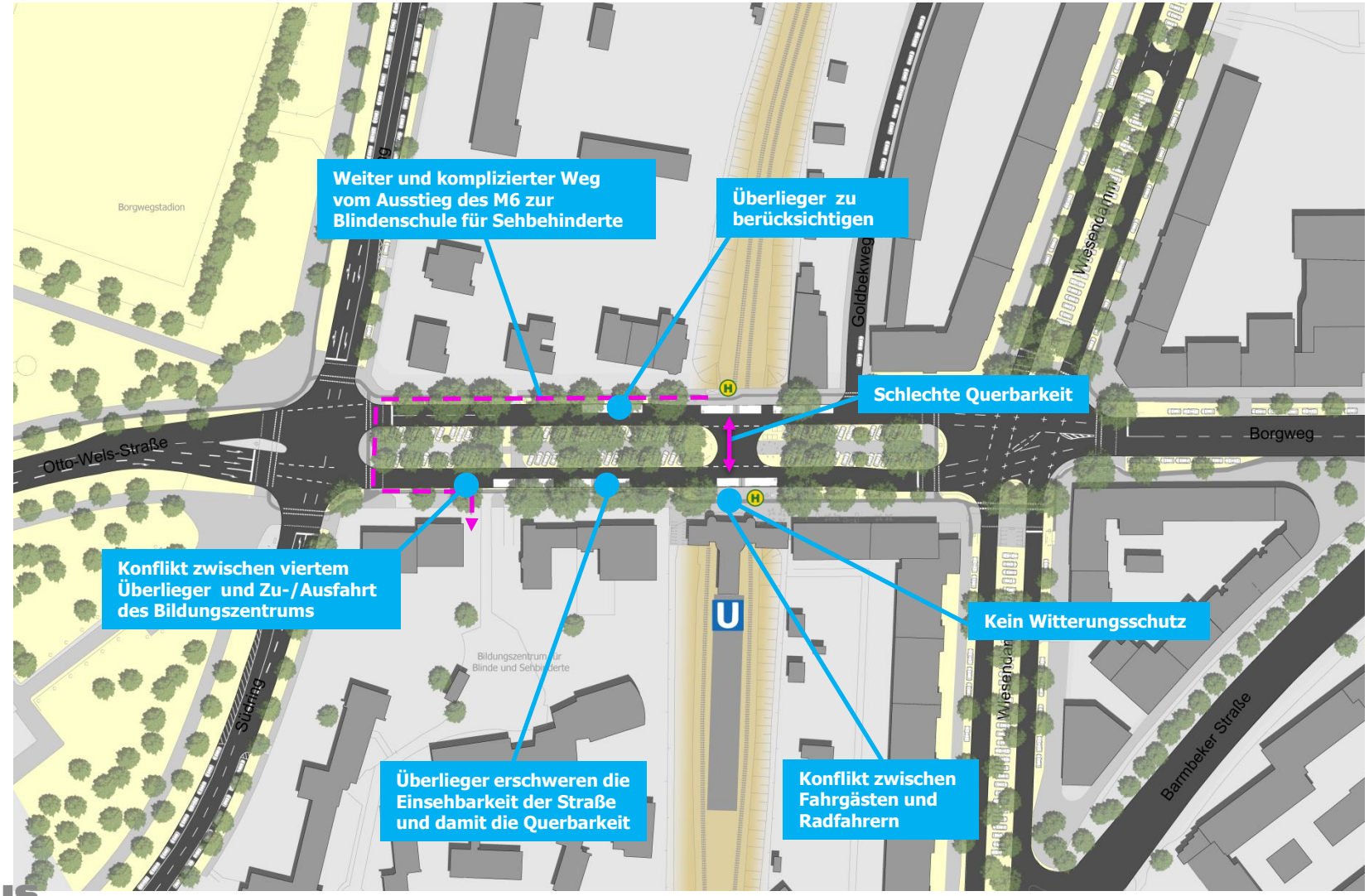
Räumliche Anforderungen (ÖPNV, Radverkehr,
Ruhender Verkehr, Querschnitte, Verkehrsführung)

ARGUS
STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Herausforderungen

LSBG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg

ÖPNV

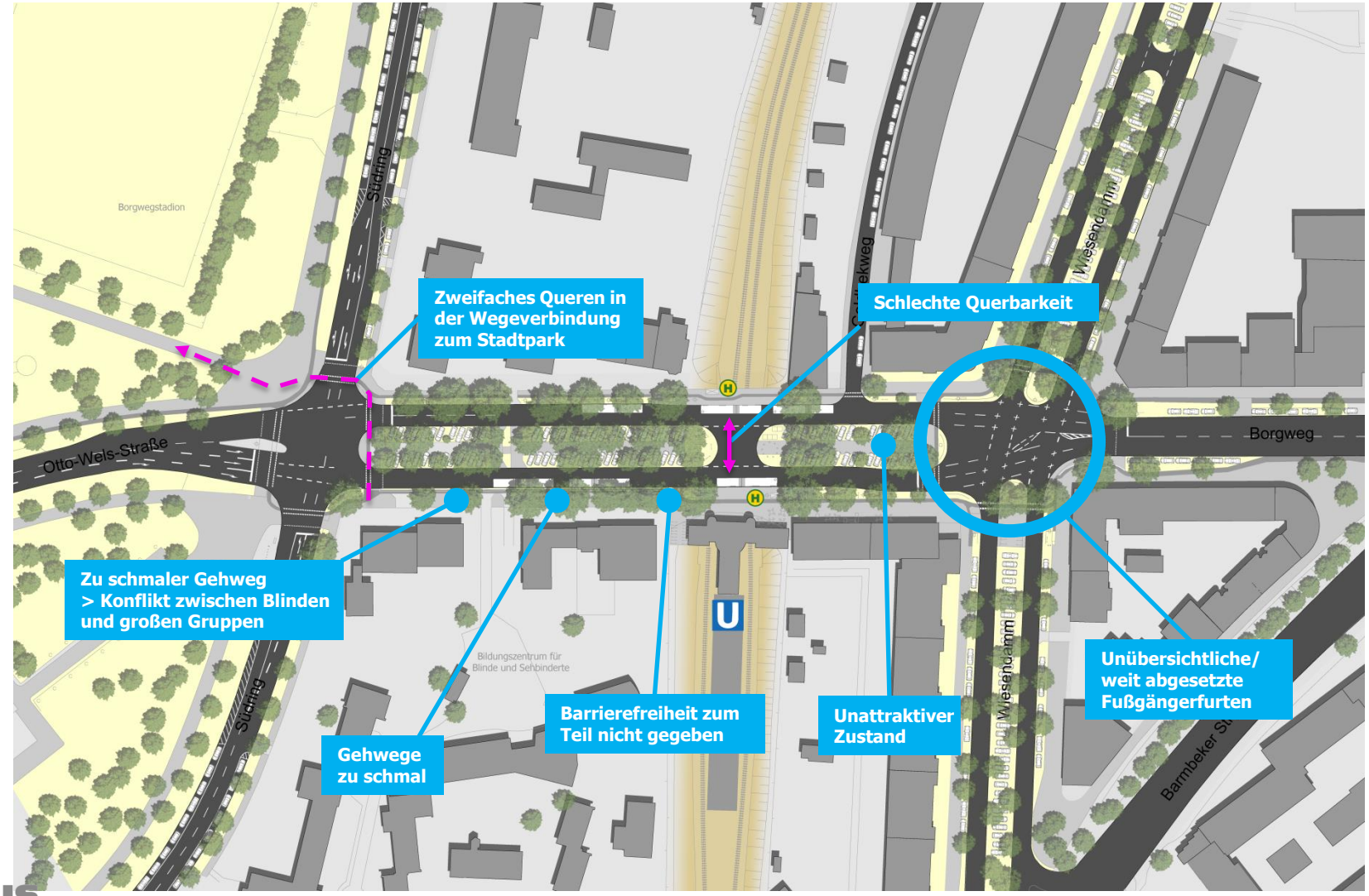


ARGUS STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Herausforderungen

LSBG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg

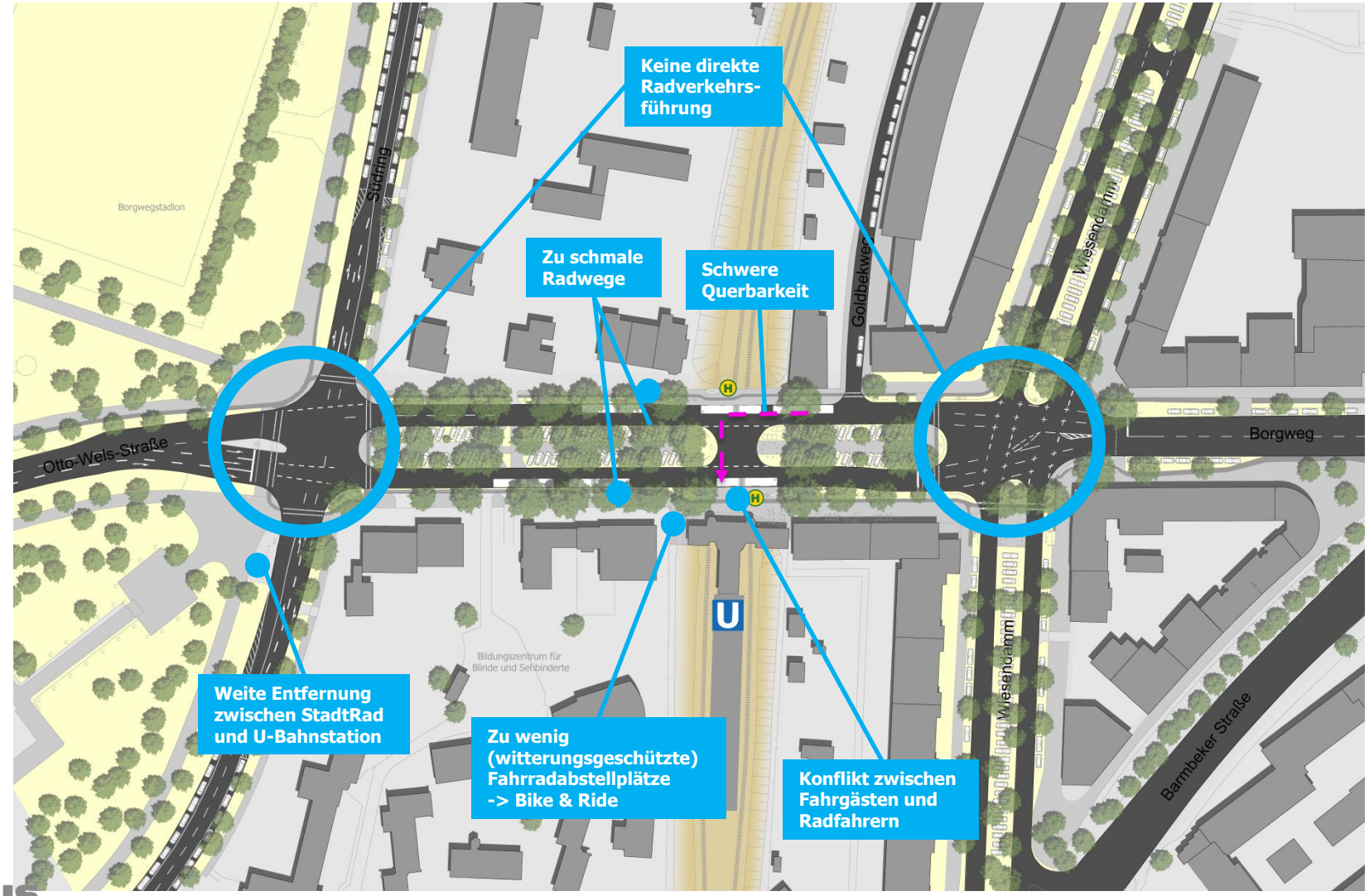
Fußgänger



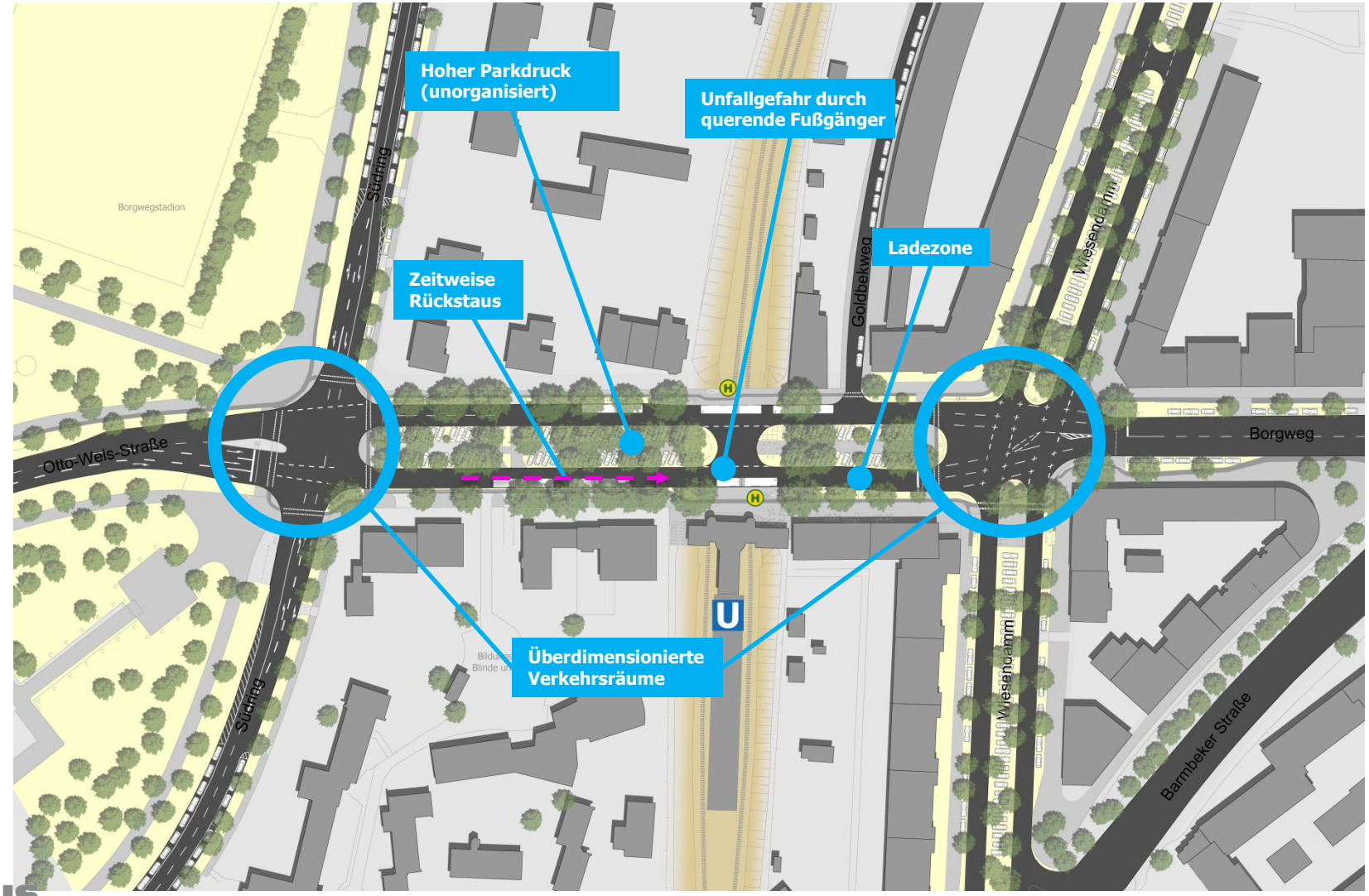
ARGUS STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Herausforderungen

Radverkehr



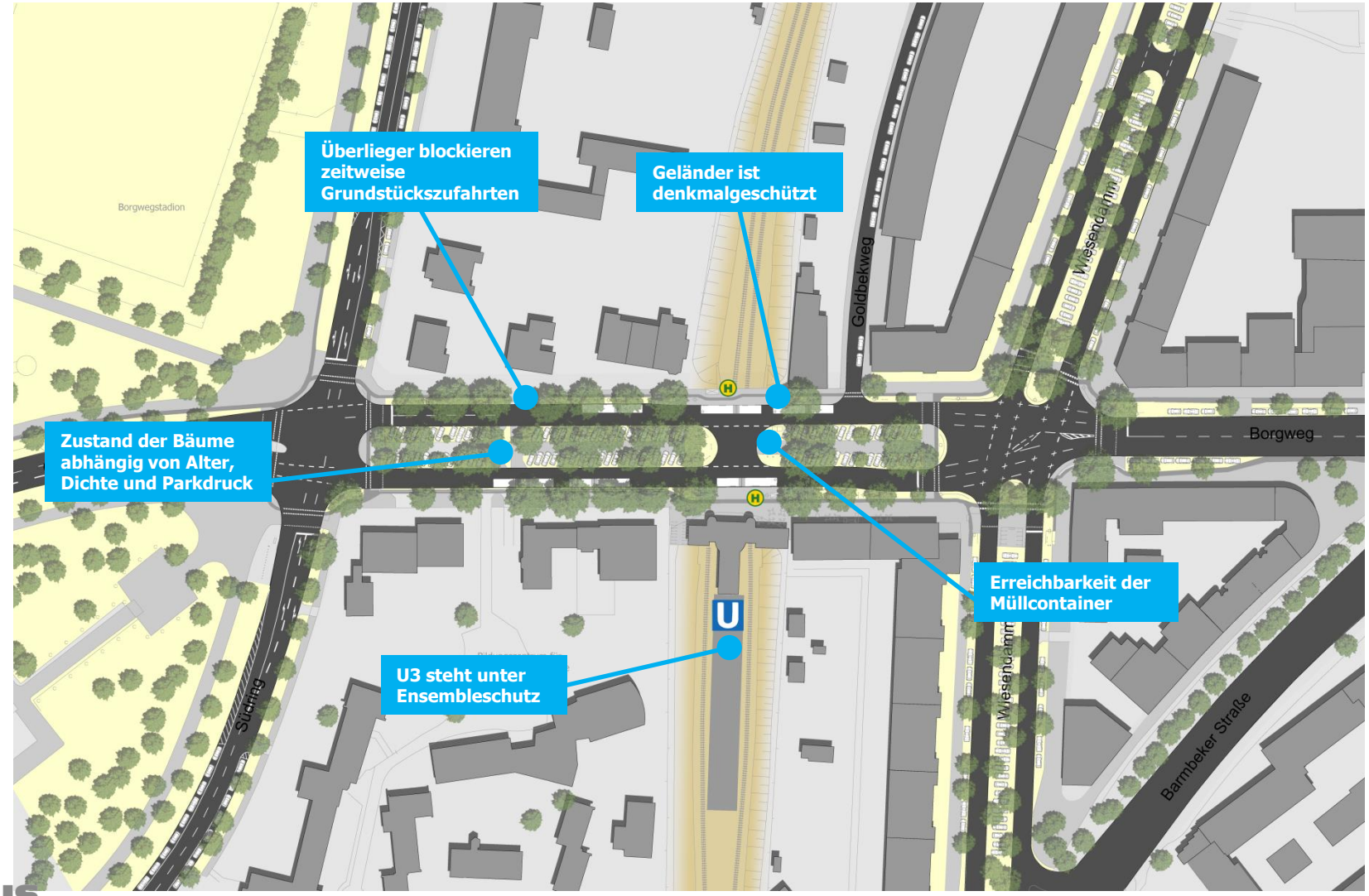
MIV (Motorisierter Indivualverkehr)



Herausforderungen

LSBG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg

Sonstiges



ARGUS
STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Gliederung

LSBG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg

HERAUSFORDERUNGEN

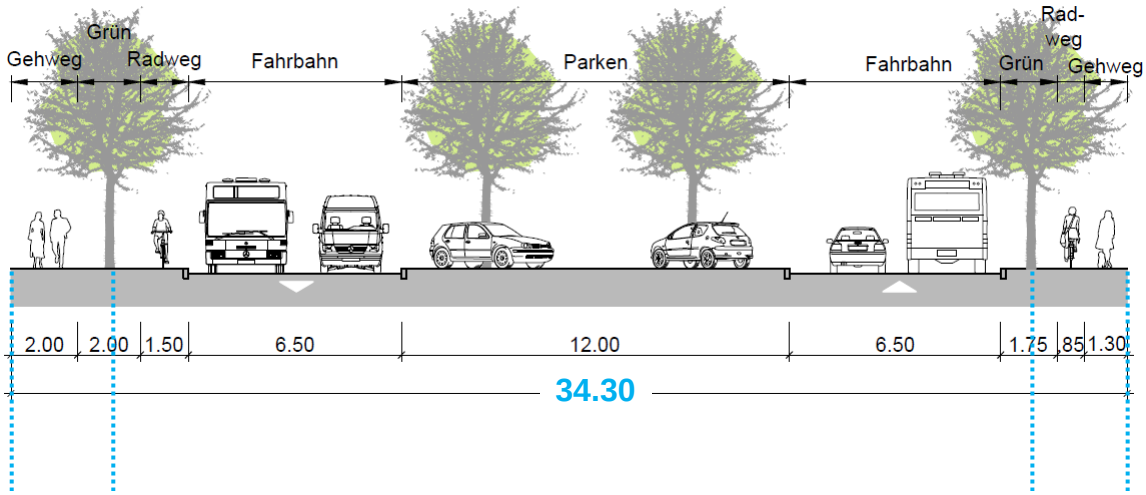
Zusammenfassung bisheriger Analysen
und des 1. Bürgerworkshops

GRUNDLAGEN

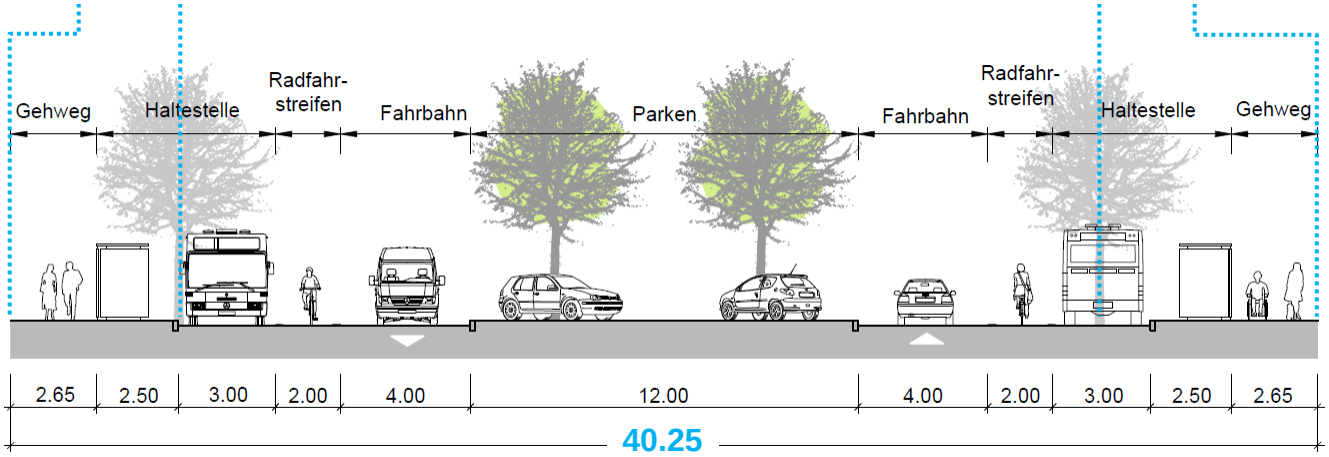
Räumliche Anforderungen (ÖPNV, Radverkehr, Ruhender Verkehr, Querschnitte, Verkehrsführung)

Räumliche Anforderungen

Querschnitt im Bestand



Theoretischer Querschnitt unter Berücksichtigung aller Anforderungen

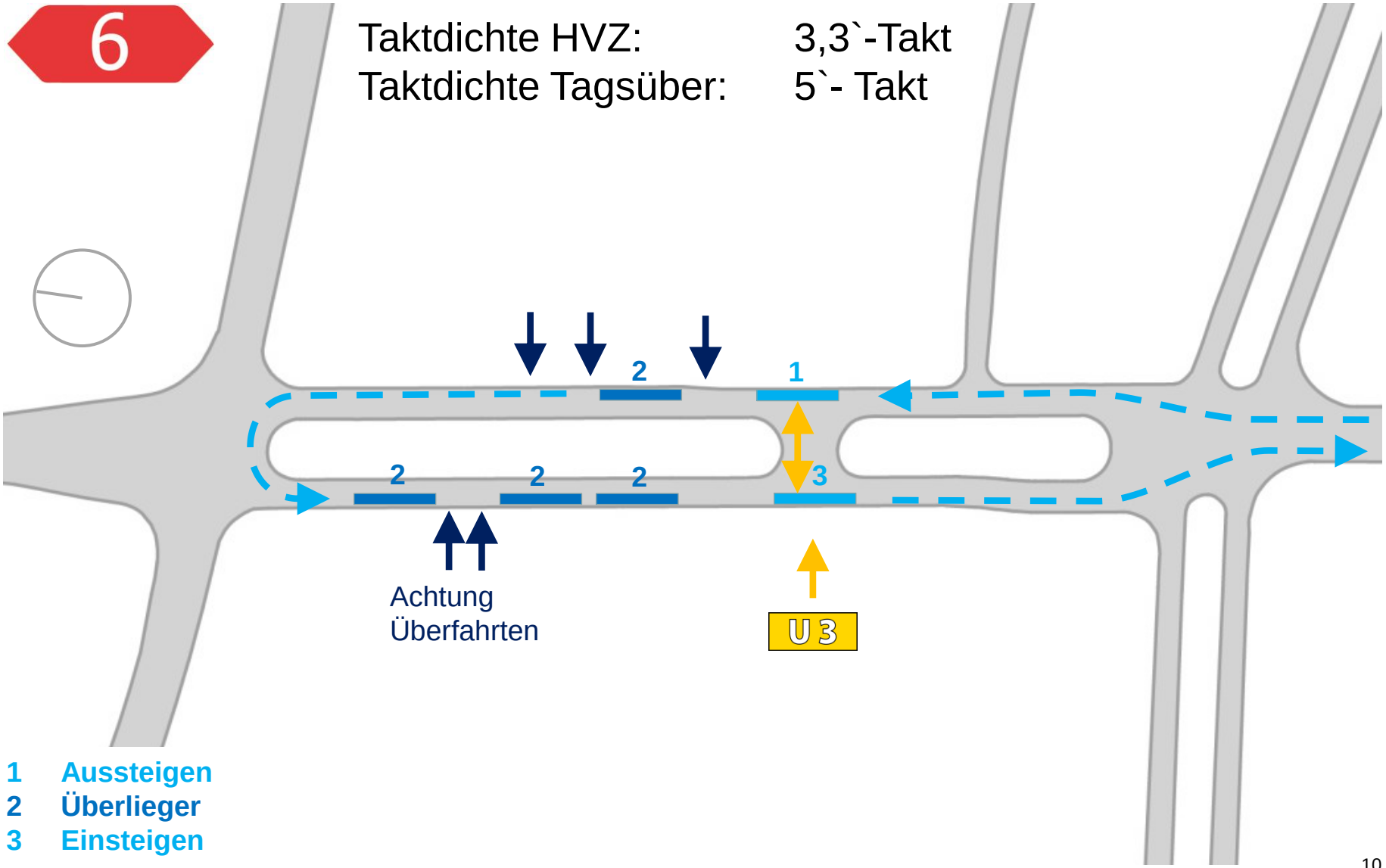


Anforderungen | ÖPNV

LSBG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg

6

Taktdichte HVZ: 3,3`-Takt
Taktdichte Tagsüber: 5`- Takt



1 Aussteigen
2 Überlieger
3 Einsteigen

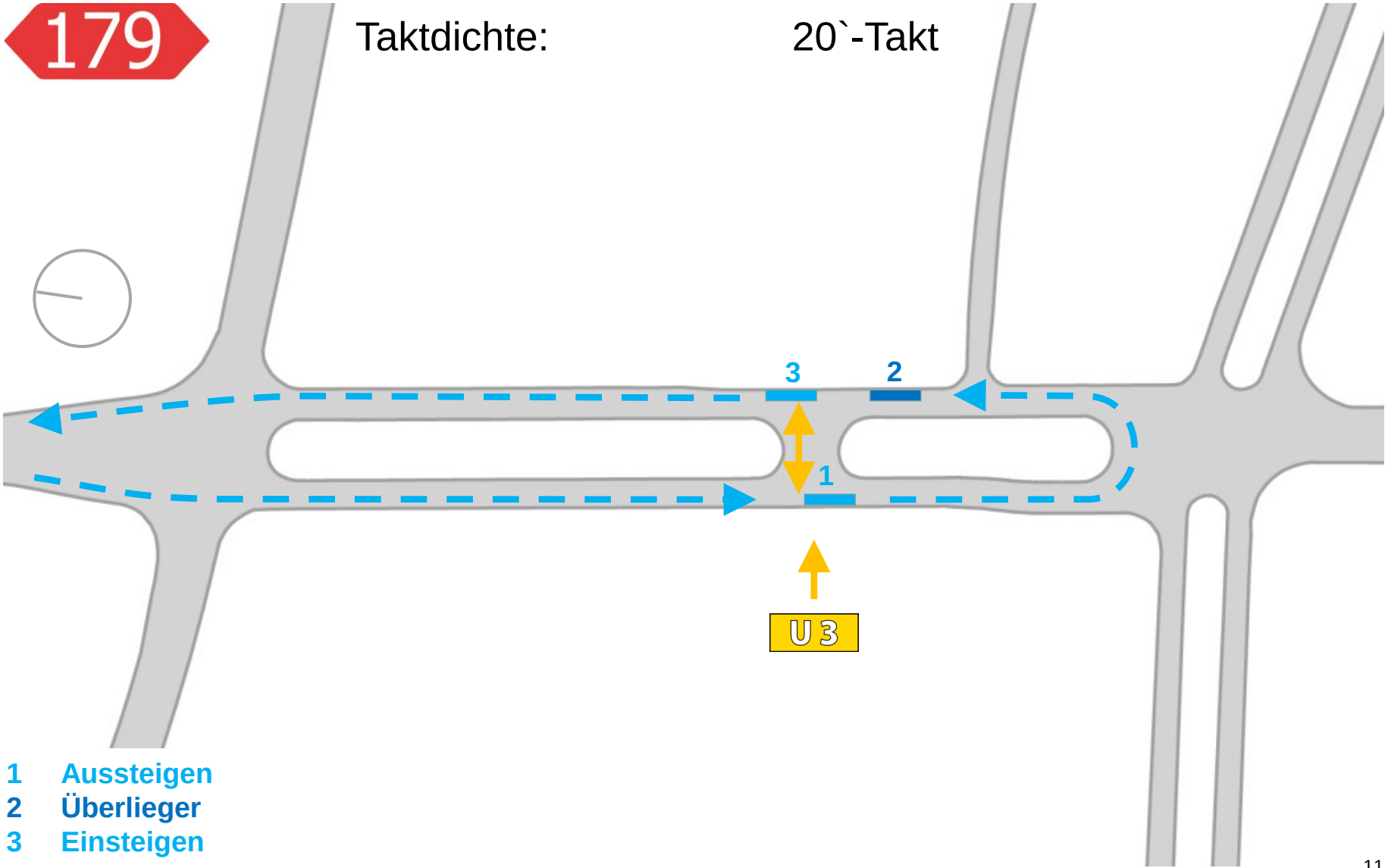
ARGUS
STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Anforderungen | ÖPNV

LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

179

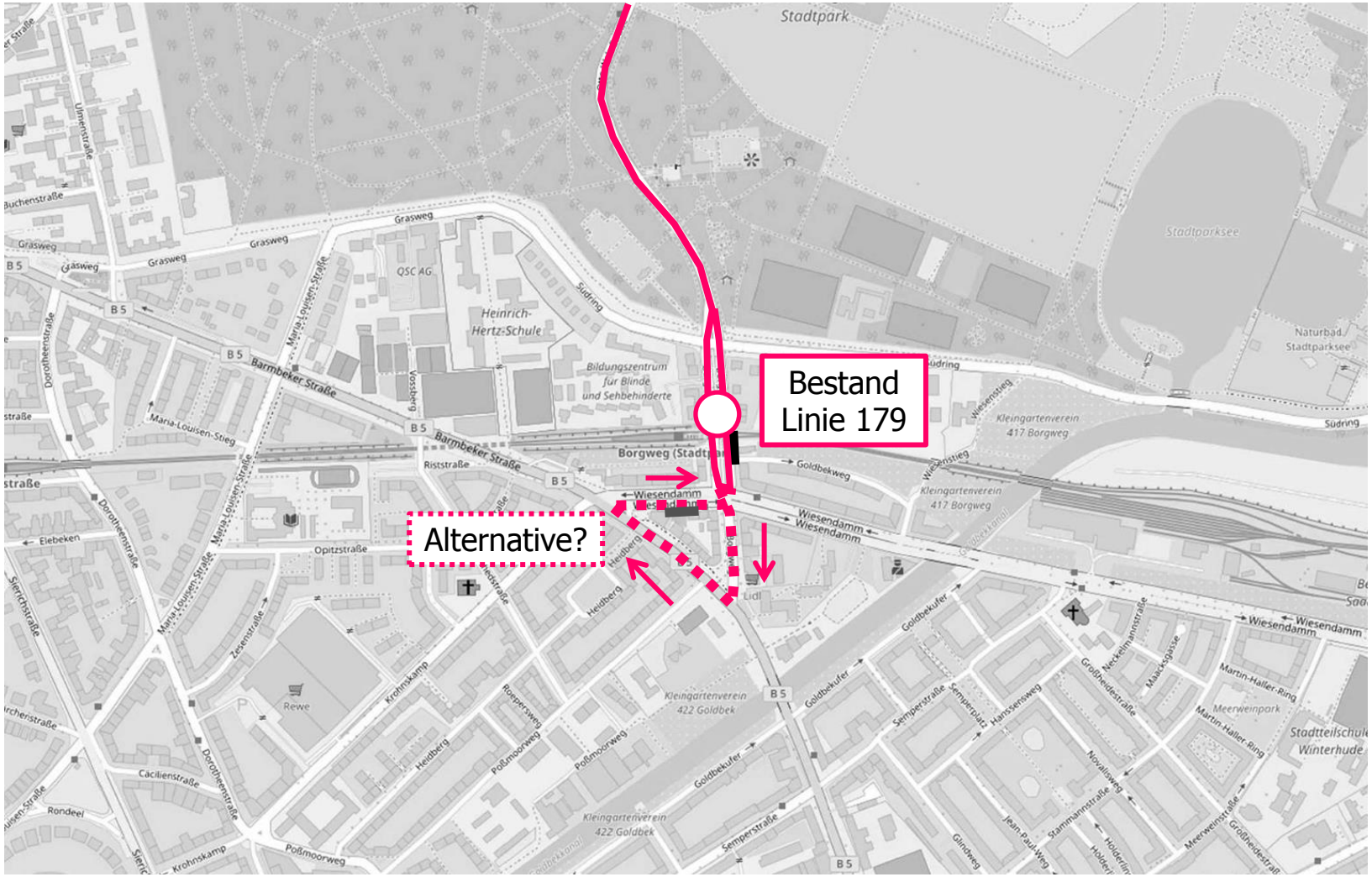
Taktdichte: 20`-Takt



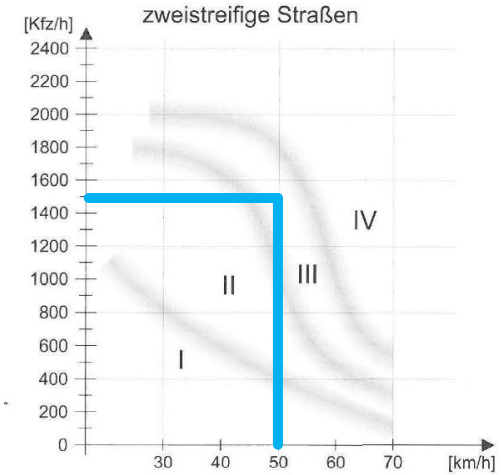
1 Aussteigen
2 Überlieger
3 Einsteigen

ARGUS
STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Alternativen zur Führung und Position der Überlieger prüfen



Allgemeine Anforderungen



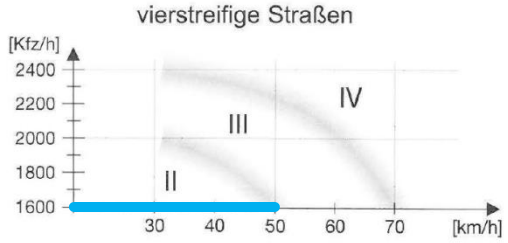
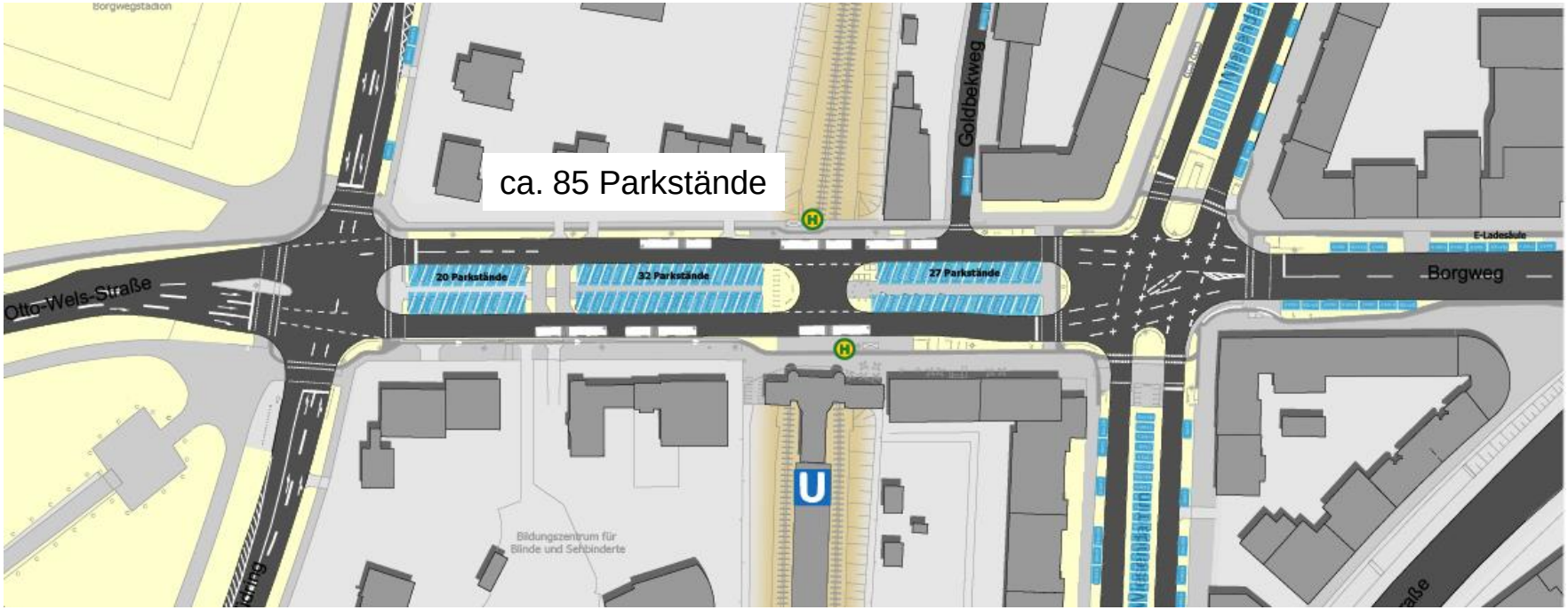


Tabelle 8: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	– Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	3.1	– bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden – bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein – bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	– Schutzstreifen – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht – Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ – Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	3.2 3.1 und 3.6 3.1 und 3.4 3.2 und 3.6 3.2 und 3.4	– bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein – bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	– Radfahrstreifen – Radweg – gemeinsamer Geh- und Radweg	3.3 3.4 3.6	– bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden

Quelle: FGSV: ERA, Ausgabe 2010

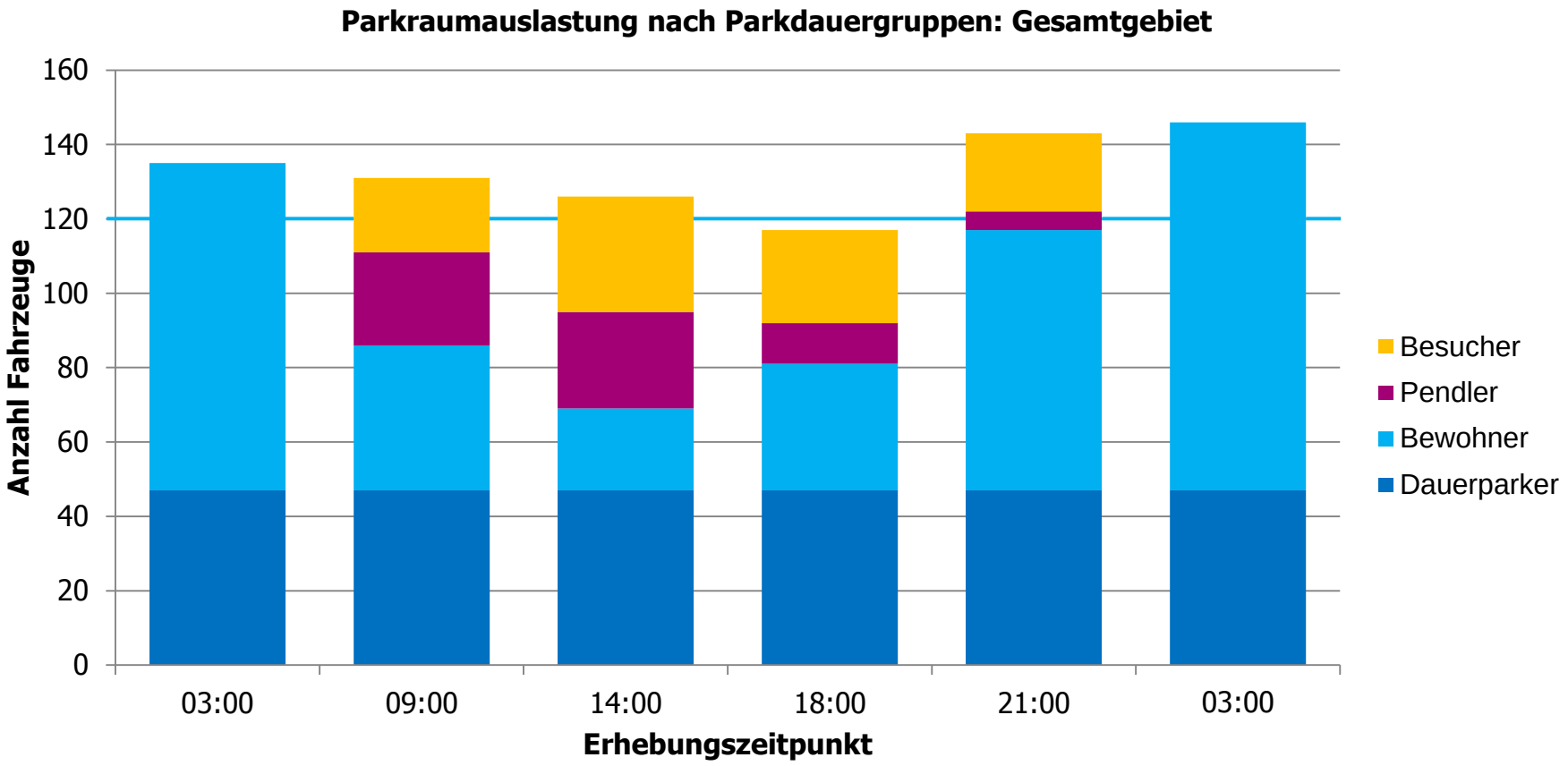
Aktuelle Situation



Parkraum

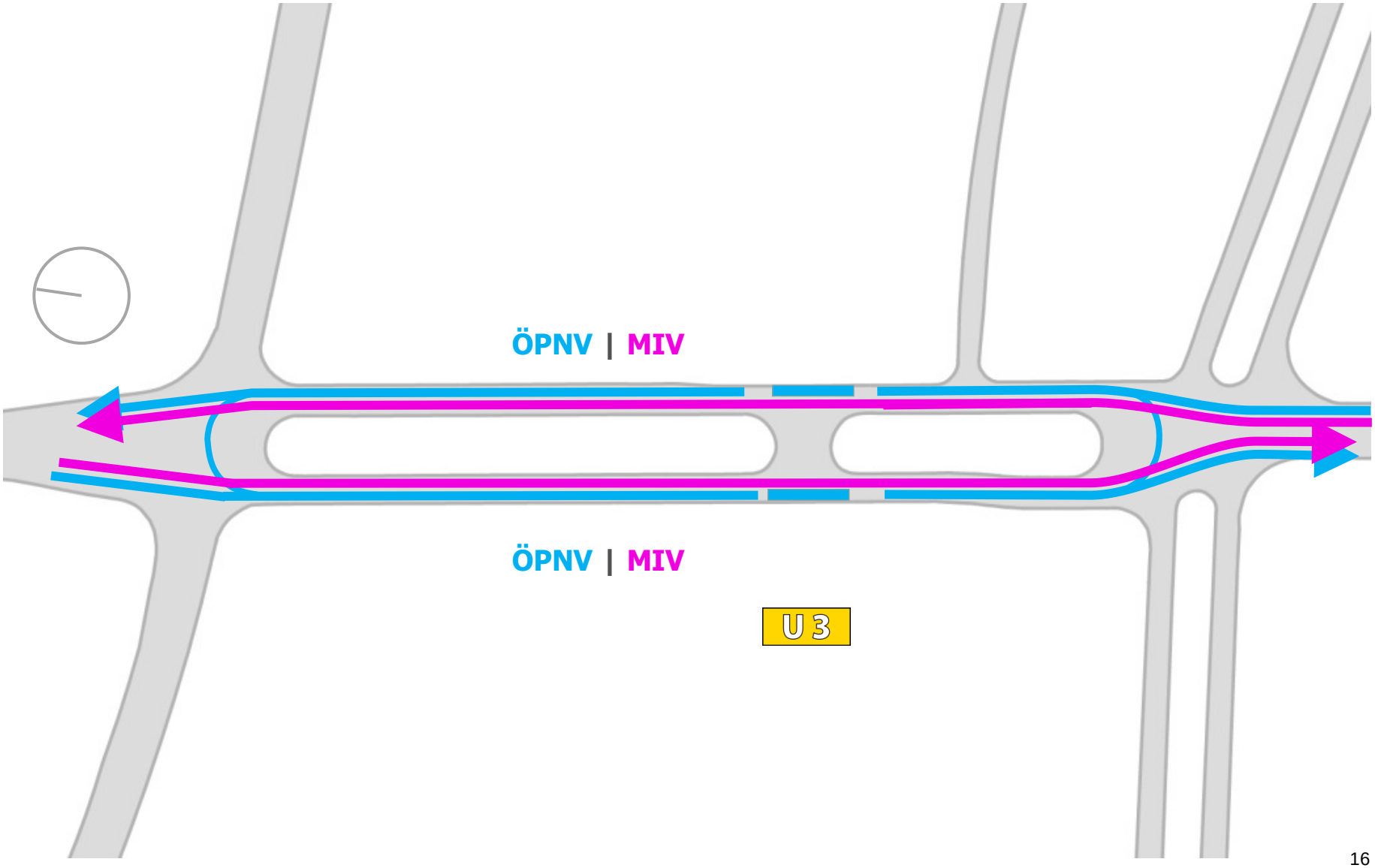
- Anzahl legaler Parkstände:
  ca. 120 (nicht markiert!) im gesamten Betrachtungsraum
- Mittellage: Schräg- und Senkrechtparken
- Seitenlage: Längsparken
- Keine Bewirtschaftungsform

Anforderungen | Ruhender Verkehr



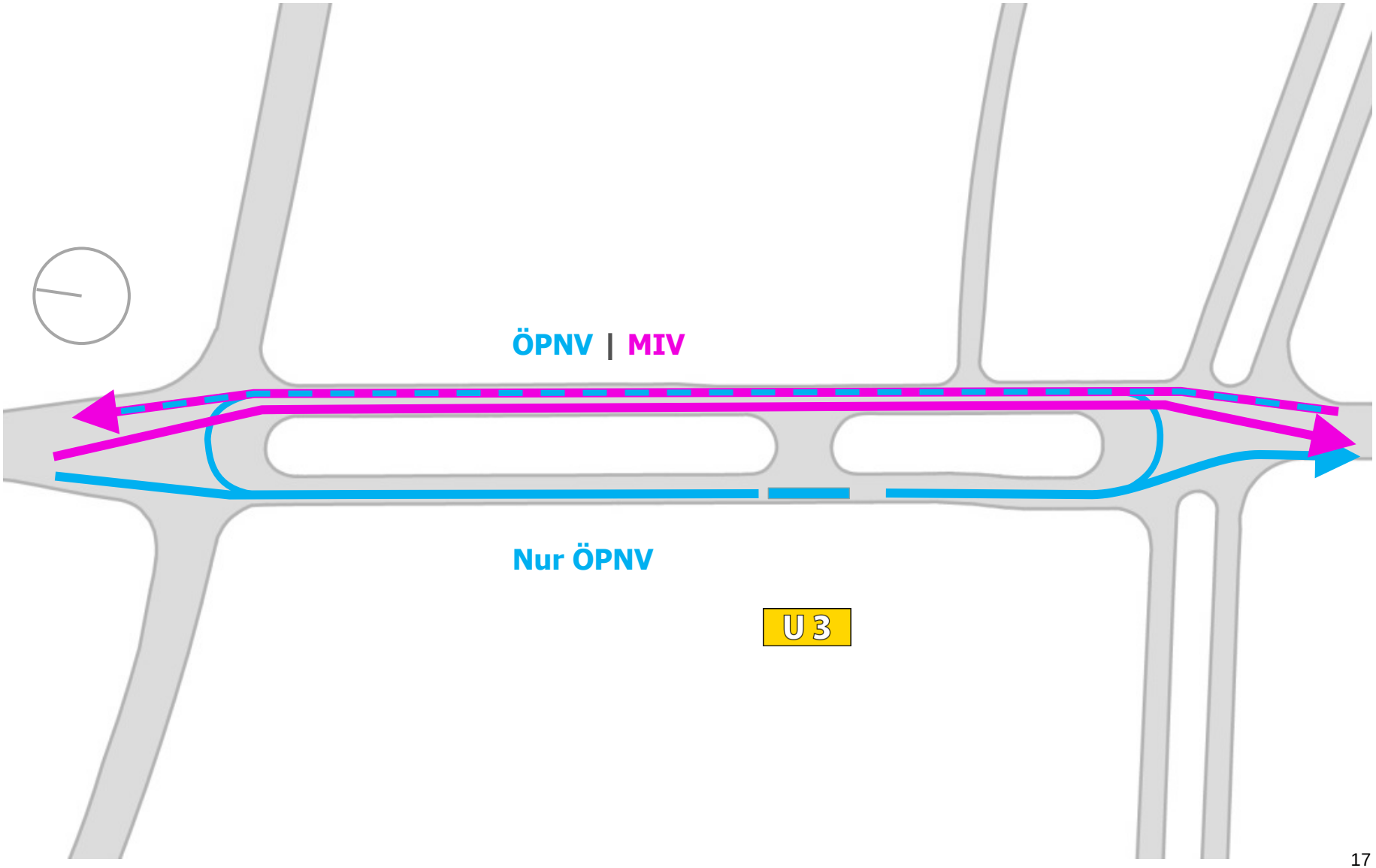
Verkehrsführung im Bestand

LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg



Alternative Verkehrsführung (Option)

LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Was ist fest? Was ist flexibel?

Vielen Dank!

Wie geht es weiter?

Planungs-Workshop 2

- gemeinsam Planungsvarianten diskutieren
- Ende Januar 2017 (Termin wird rechtzeitig bekannt gegeben)

Abschluss-Veranstaltung: Frühjahr 2017

via-bus.hamburg.de/beteiligungsprozess-borgweg/