

Umgestaltung der Sundgauallee

Bürgerinformation

Dr.-Ing. Reinhold Baier

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH, AACHEN

Mittwoch, 12. Februar 2014

Analyse 2009



Nutzungen



Abschnittsbildung



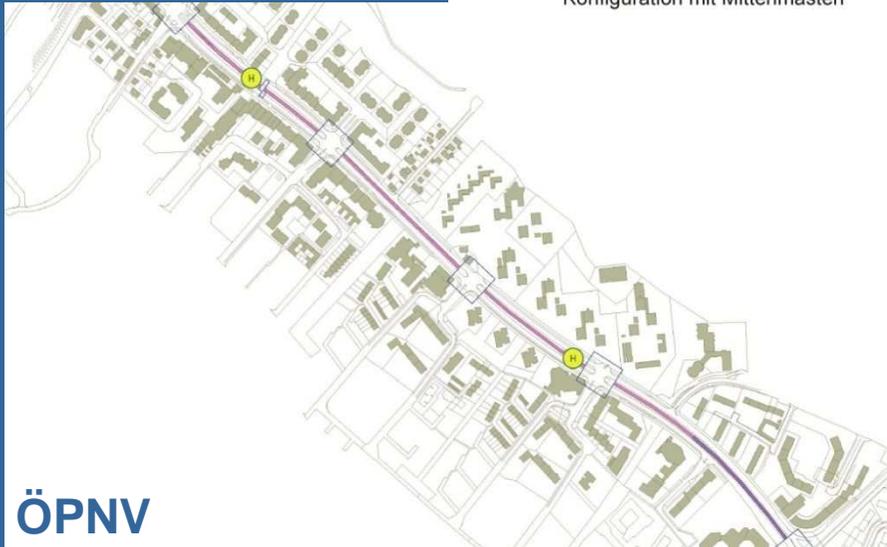
MIV – fließender Verkehr



Angebot ruhender Verkehr

Analyse 2009

ÖPNV - Linienführung Straßenbahn
Konfiguration mit Mittenmasten



ÖPNV

- Querungsachsen Radverkehr
- Radweg Zweirichtungsverkehr
- Radweg Einrichtungsverkehr
- Kombiniertes Geh-/Radweg
- Radfahrstreifen
- Signalisierte Knotenpunkte

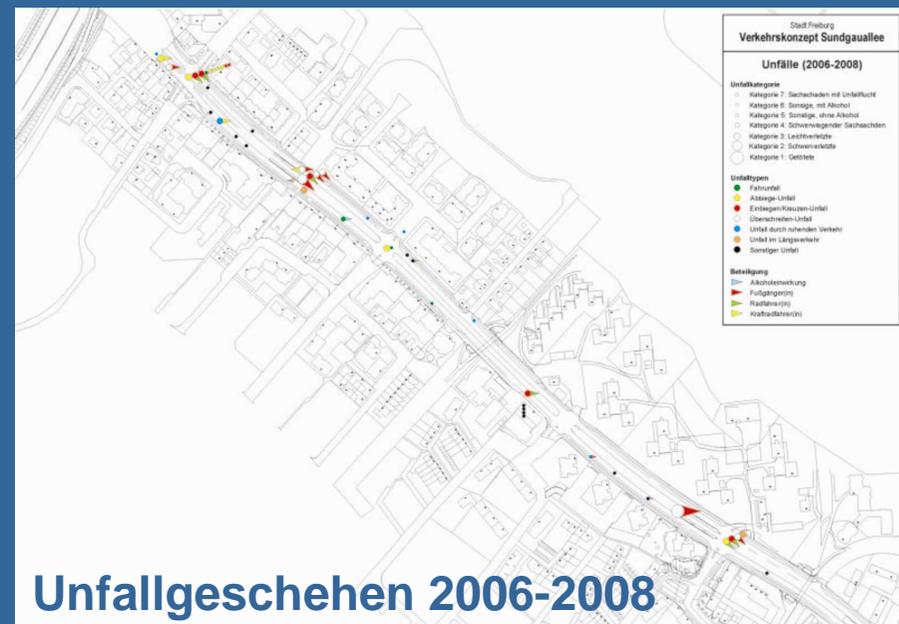


Radverkehr

- Gehwege
- Überquerungsstellen
- Signalisierte Knotenpunkte



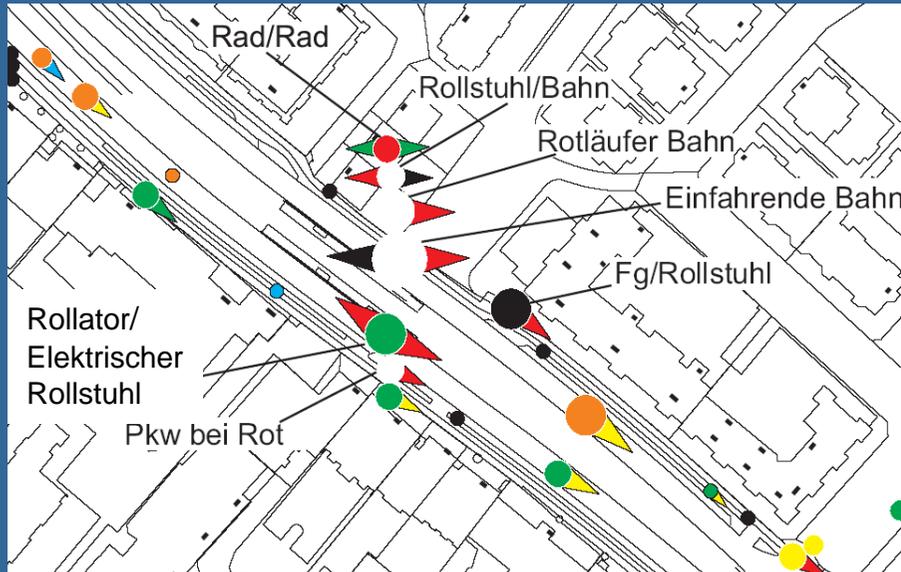
Fußgängerverkehr



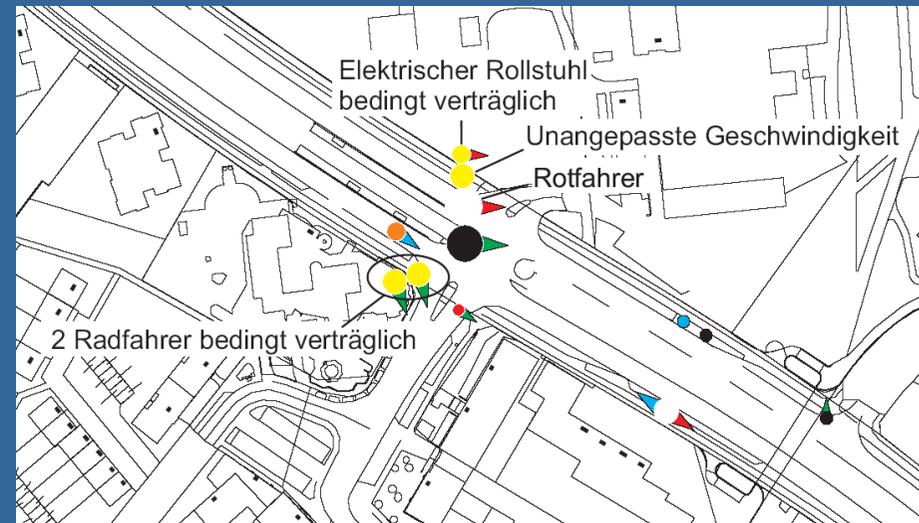
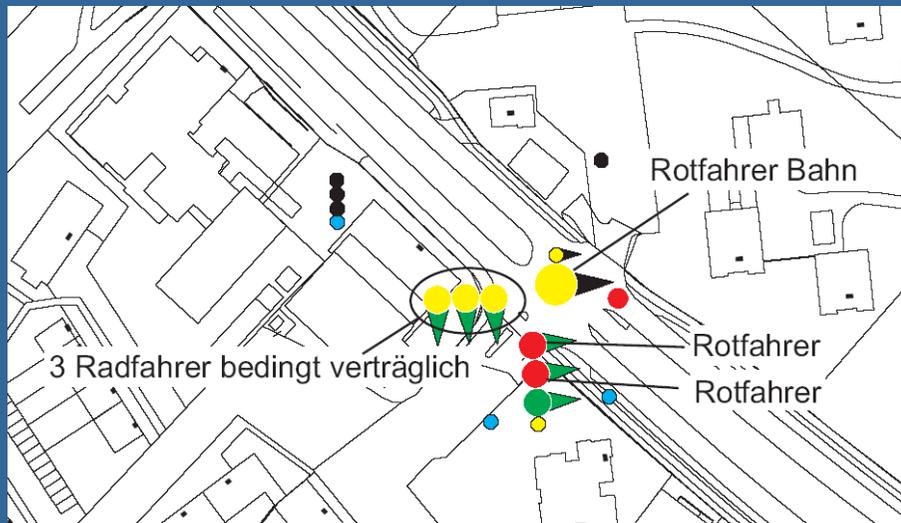
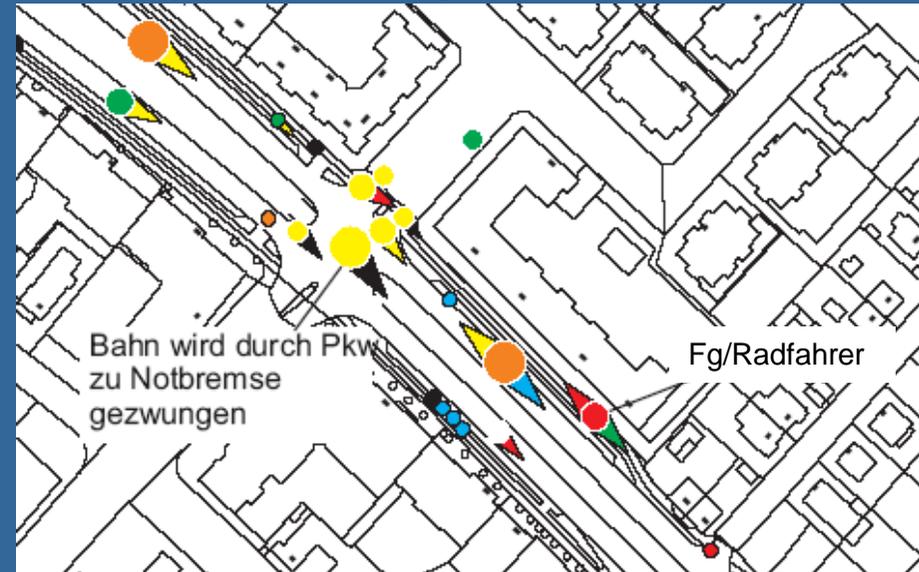
Unfallgeschehen 2006-2008

Unfallgeschehen 2009-2013

Betzenhauser Torplatz



Sundgauallee/Angelus-Silesius-Straße



Sundgauallee/Thannhauserstraße

Sundgauallee/Am Bischofskreuz

● STADT FREIBURG IM BREISGAU – UMGESTALTUNG DER SUNDGAUALLEE ●



**Auswertung der Querungen
im Haltestellenbereich**

**18-07-2013
7:00 bis 18:00 Uhr**

7071 insgesamt



● STADT FREIBURG IM BREISGAU – UMGESTALTUNG DER SUNDGAUALLEE ●

Auswertung der Querungen
im Haltestellenbereich

18-07-2013
7:00 bis 18:00 Uhr



20 %



5 %

Rotläufer insgesamt
an allen Querungen: 25 %





Handlungskonzept

Wesentliche Entwurfsmerkmale: Radverkehrsführung auf Schutzstreifen

- Schutzstreifen sind das Leitelement zur Radverkehrsführung in den technischen Regelwerken (RASt 2006, ERA 2010) und in der neuen Straßenverkehrsordnung.
- Sie dürfen nur bei Bedarf überfahren werden.
- Auf ihnen darf nicht geparkt, aber gehalten, geliefert und geladen werden.
- Sie haben sich als die sicherste Führungsform an Hauptverkehrsstraßen erwiesen.



Wichtiges Sicherheitselement: Sicherheitstrennstreifen

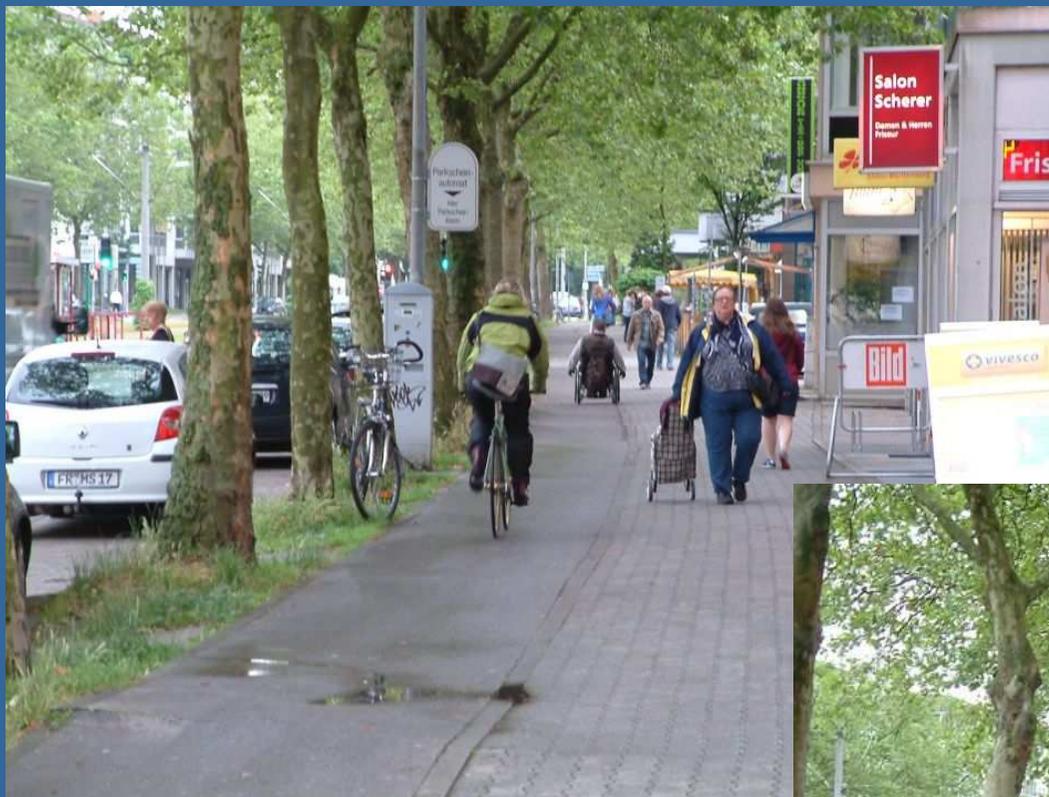
Parken

Bei angrenzenden Längsparkstreifen soll bei häufigem Parkwechsel ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m (bei Schrägparken 0,75 m) erkennbar sein. Dieser soll baulich (z. B. durch entsprechend breite Parkbuchten) oder durch Markierung hergestellt werden.

Quelle: FGSV, ERA 2010



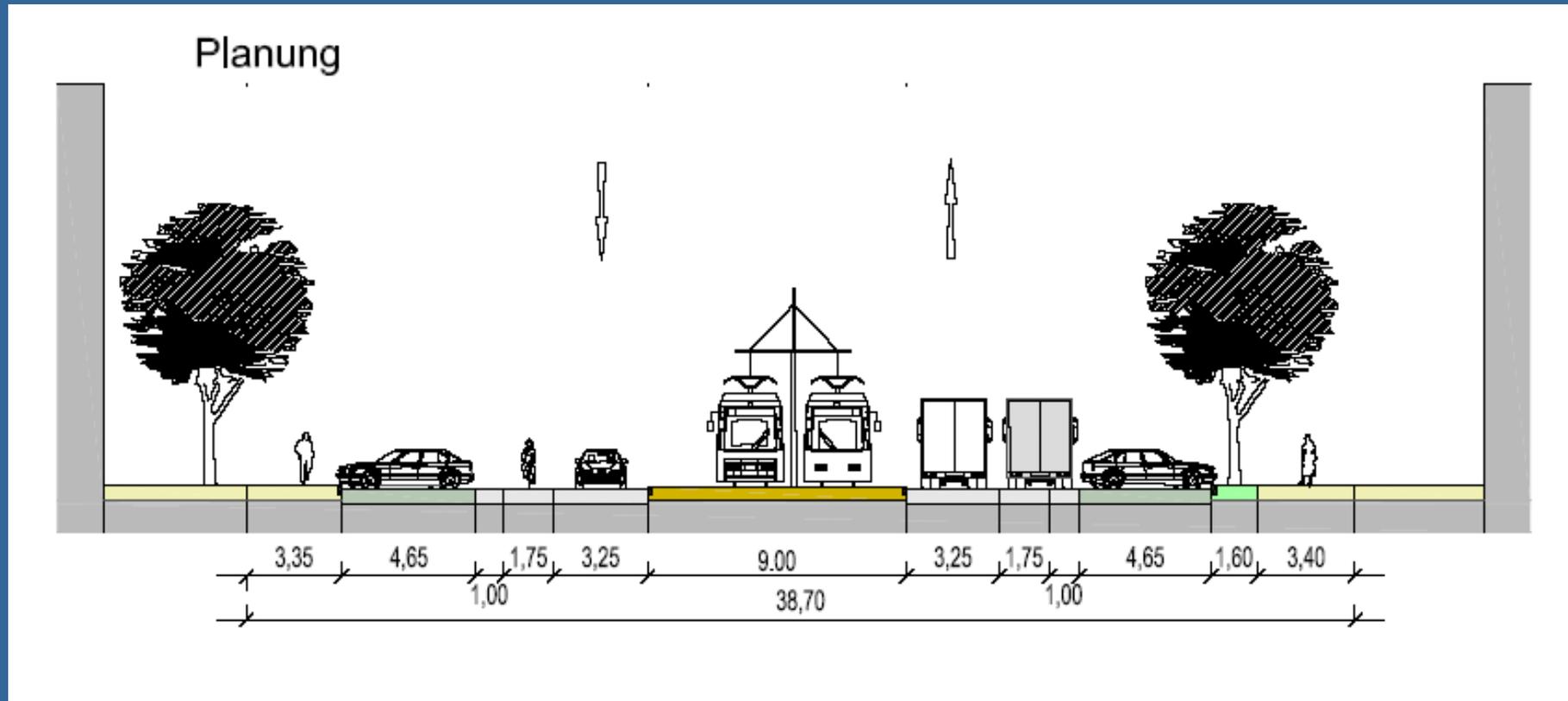
● STADT FREIBURG IM BREISGAU – UMGESTALTUNG DER SUNDGAUALLEE ●



Entlastung des Seitenraums von durchfahrenden Radfahrern, aber nutzbar für Einkäufer

Wesentliche Entwurfsmerkmale:

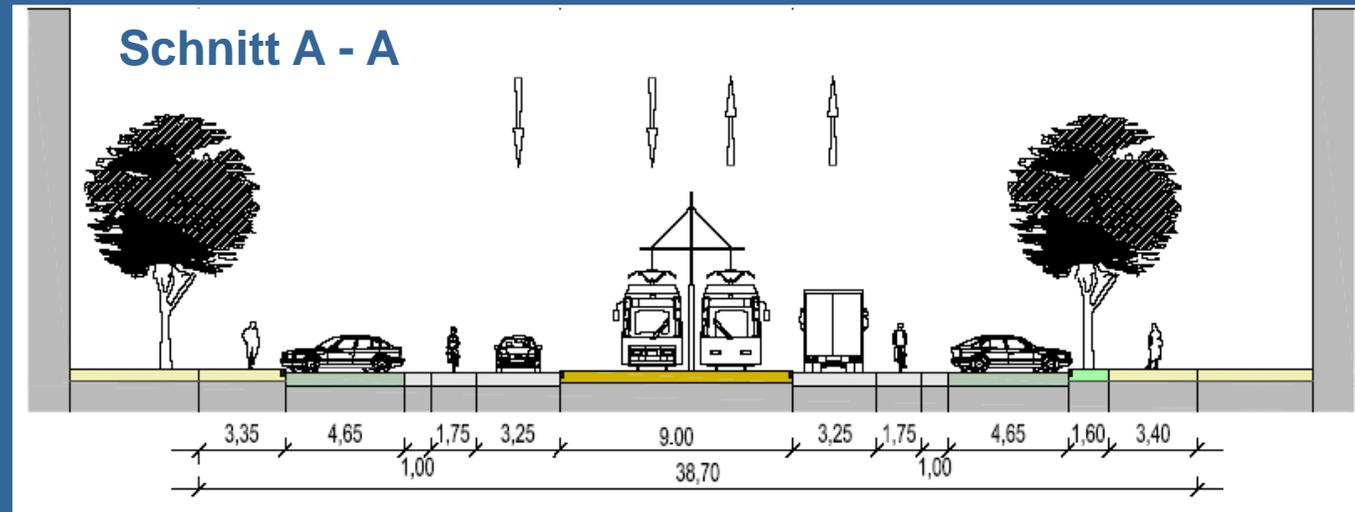
Ein Fahrstreifen in Standardbreite in jeder Richtung



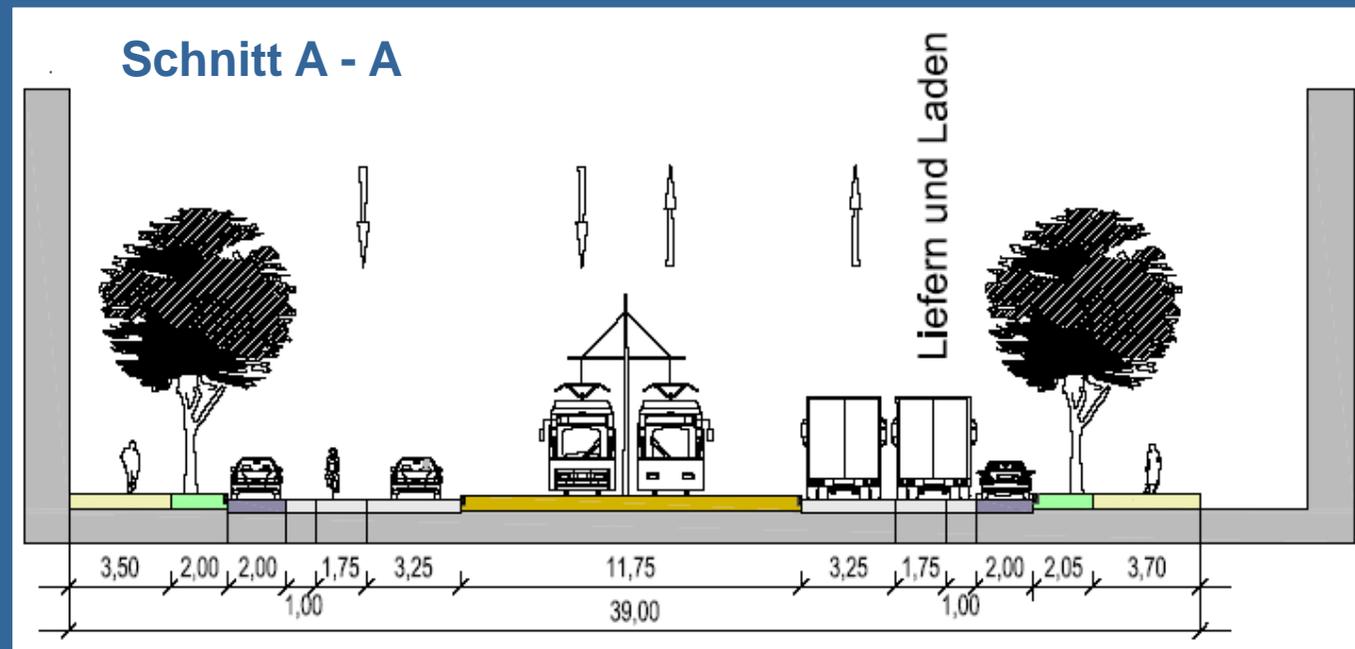
Mit der Planung ergeben sich in allen Streckenabschnitten gute Verkehrsqualitäten für den Kfz-Verkehr in beiden Richtungen.

Die beiden Varianten unterscheiden sich vor allem im westlichen Abschnitt:
Dietenbachstraße / Angelus-Silesius-Straße

Variante 1 Schrägparken

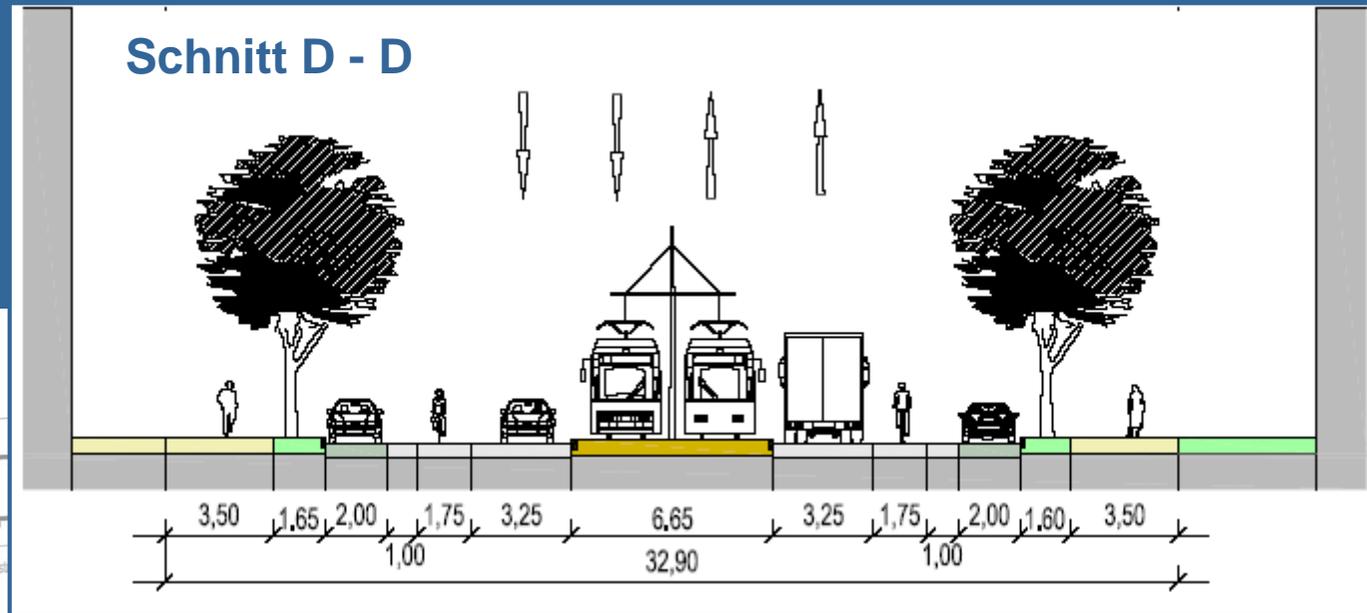


Variante 2 Längsparken



Die beiden Varianten unterscheiden sich kaum im mittleren Abschnitt:
Angelus-Silesius-Straße / Kussmaulstraße

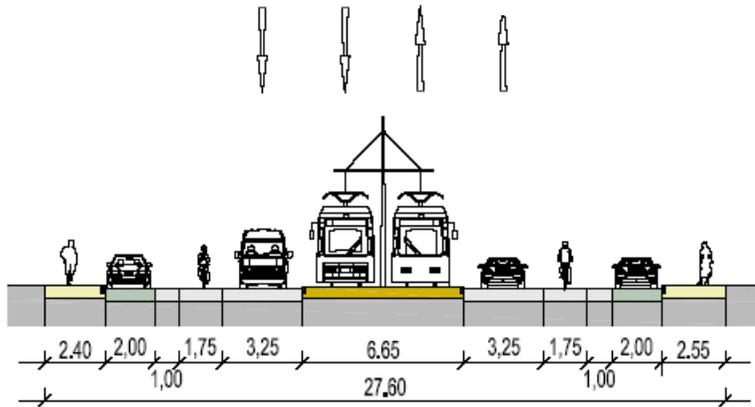
Variante 1: mit Umgestaltung der Straßeneinmündungen



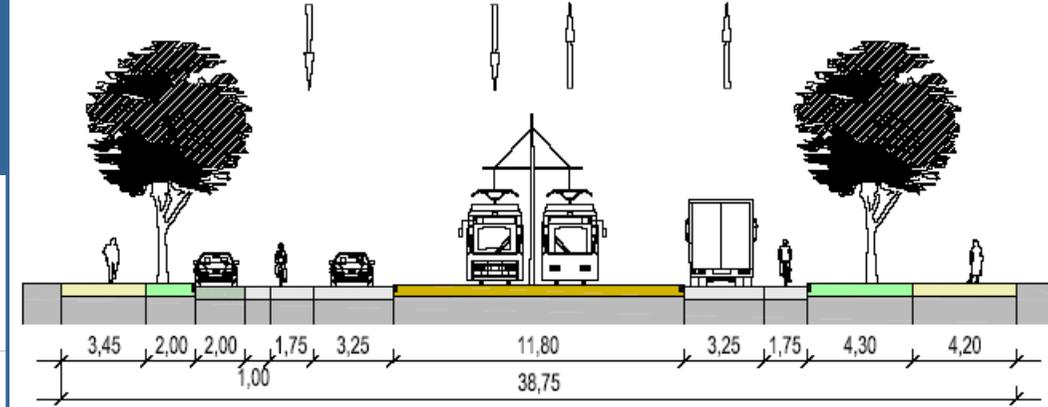
Die beiden Varianten unterscheiden sich kaum im östlichen Abschnitt:
Thannhauserstraße / Am Bischofskreuz

Variante 1: mit Umgestaltung der Straßeneinmündungen

Schnitt E - E

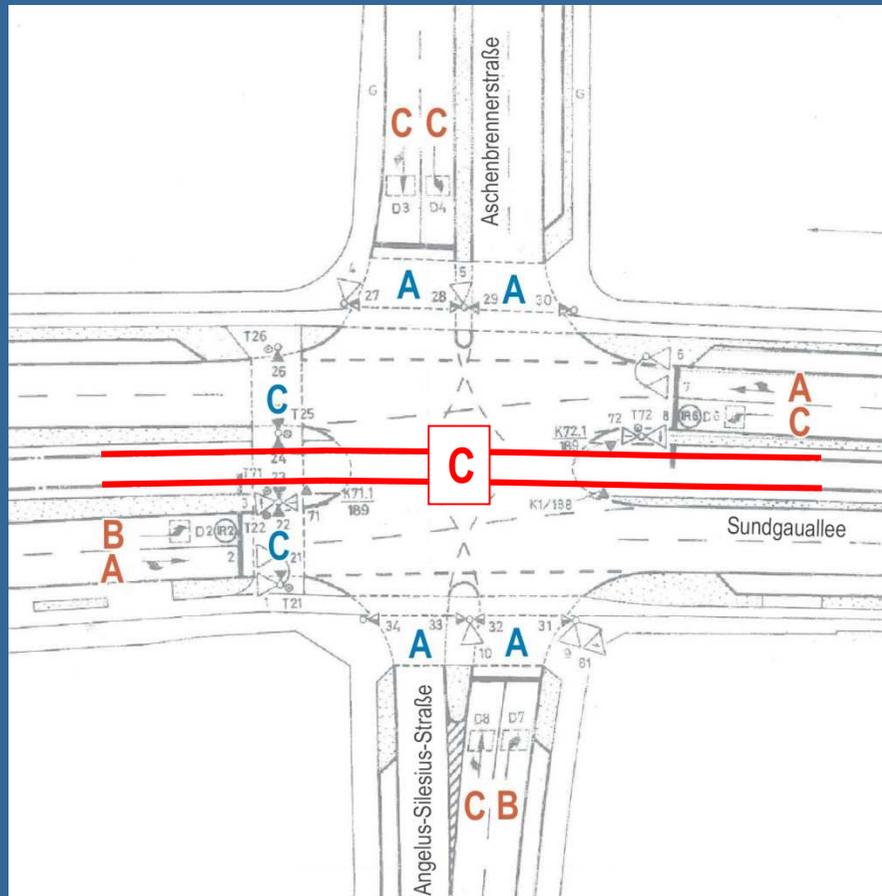


Schnitt F - F

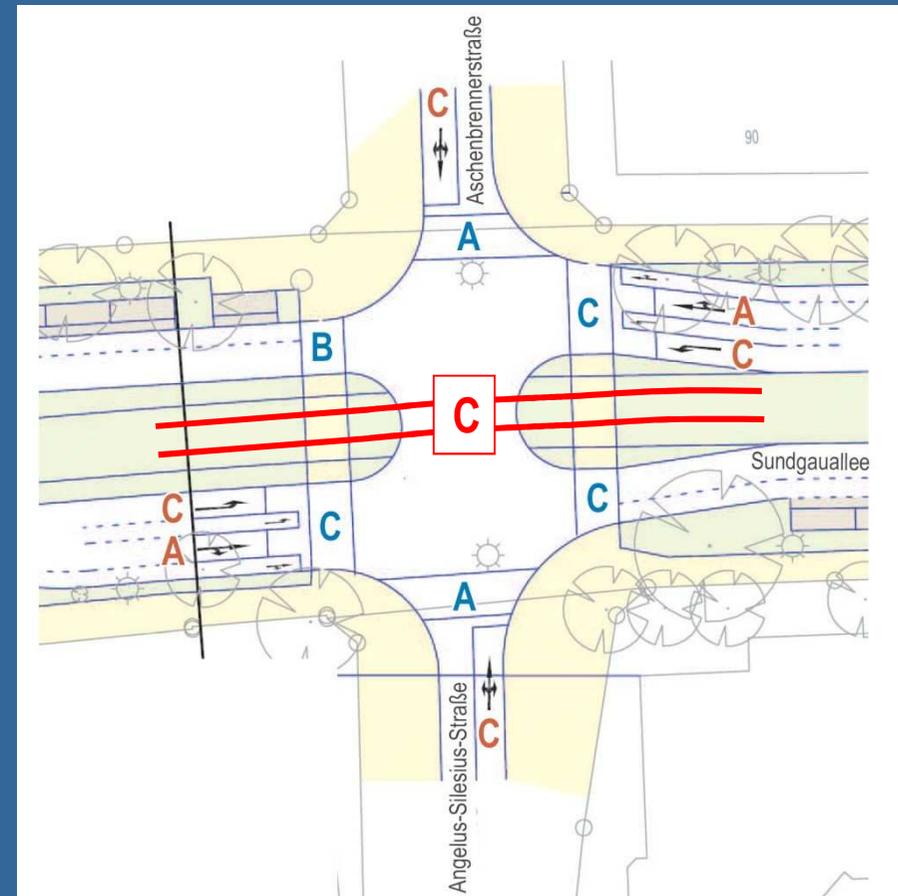


Verkehrsqualität Knotenpunkt Sundgauallee/Angelus-Silesius-Straße

Analyse/Variante 2



Variante 1



Die Umgestaltung der Straßeneinmündungen würde nur zu einer Veränderung der Qualitätsstufe für Rechtseinbieger mit geringfügiger Erhöhung der Rückstaulängen und Wartezeiten führen.

Die beiden Varianten unterscheiden sich deutlich im Bereich Betzenhauser Torplatz:

Variante 2: mit Beibehaltung der Haltestellenlage und Querungsbedingungen



**Die beiden Varianten unterscheiden sich deutlich im Bereich Betzenhauser Torplatz:
Variante 1: Auseinander gezogene Haltestelleninseln**



Die Anordnung von Querungsstellen im Bereich von Haltestellen jeweils „vor Kopf“ der haltenden Bahnen ist ein Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der den Gleisbereich querenden Fußgänger. Beide Bahnen sind dann „anfahrende Bahnen“ mit einer geringen Geschwindigkeit und gutem Blickkontakt zwischen Fußgängern und Fahrzeugführern.

Planung Betzenhauser Torplatz

Variante 1 entspricht dem besonderen Überquerungsbedarf durch:

- einen großzügigen Querungsbereich ohne Lichtsignalanlage,
- eine der städtebaulichen Situation angepassten Gestaltung,
- eine angepasste zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h



● STADT FREIBURG IM BREISGAU – UMGESTALTUNG DER SUNDGAUALLEE ●

Beispiel: Stadt Duisburg, Opernplatz



Beispiele für
Straßenräume mit
besonderem
Überquerungsbedarf

Beispiel: Stadt Ulm, Neue Straße



**Beispiele für
Straßenräume mit
besonderem
Überquerungsbedarf**

● STADT FREIBURG IM BREISGAU – UMGESTALTUNG DER SUNDGAUALLEE ●

Beispiel: Stadt Biel (CH), Zentralplatz



Beispiele für
Straßenräume mit
besonderem
Überquerungsbedarf

© BSV – FEBRUAR 2014



Den Anforderungen an Barrierefreiheit kann entsprochen werden. Sie werden in den weiteren Planungsschritten detailliert behandelt.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit