



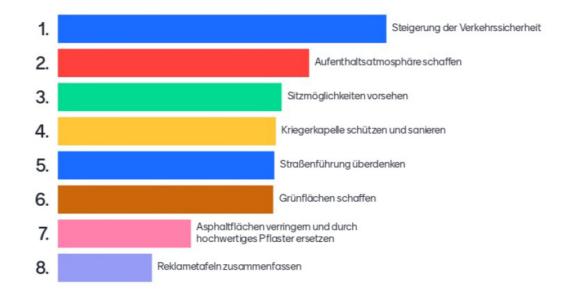
Bisheriger Sachstand

- 2019 Beginn der einfachen Dorferneuerung
- 2020 Digitale Bürgerbefragung
- 10. November 2022 Bürgerversammlung mit LA Thammer
- 4. April 2023 Bürgerversammlung



Digitale Bürgerbefragung Neugestaltung der Ortsmitte - Ihre persönlichen Prioritäten









Digitale Bürgerbefragung Neugestaltung der Ortsmitte - Ihre persönlichen Prioritäten









Im Rahmen von ersten Begehungen mit Bürgern und Planern sind folgende Projekte angesprochen worden. Erstellen Sie Ihre persönliche Rangfolge.









Im Rahmen von ersten Begehungen mit Bürgern und Planern sind folgende Projekte angesprochen worden. Erstellen Sie Ihre persönliche Rangfolge.



Mentimeter



Bestand Platz an der Kreuzung Brandlberg- / Keilbergstraße







Fotos vom Bestand

Dominanz des Straßenraums

wenig erlebbare Ortsmitte

Bedeutung im dörflichen Zusammenhang als Kriegerdenkmal

kaum erkennbare, spezifische Funktion im Ortsgefüge





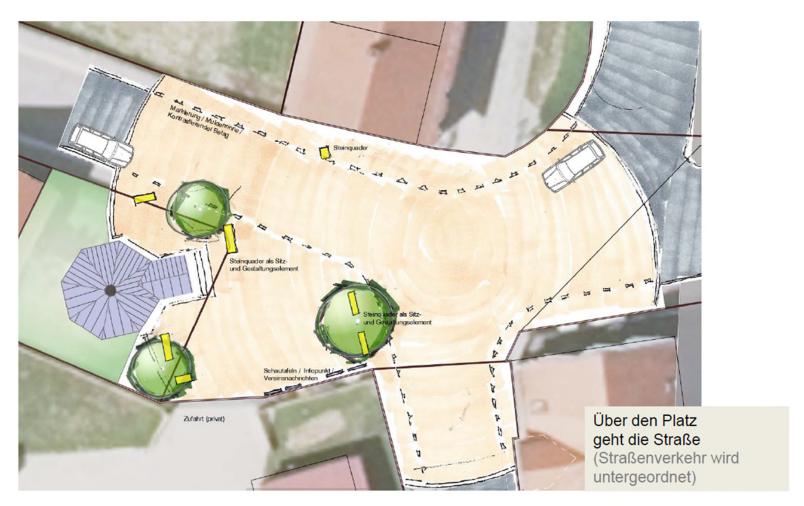






mögliche Planung: öffentliche Platzfläche bei der Kapelle - Variante













Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

15

2

5

Wichtigkeit der Ziele des Ausbaus

Alternative Radwegführung 2
Shared Space 7
Begrünung 5
Umbau Einmündung Am Steinert 5

Ruhender Verkehr Städtebauliche Aufwertung Stützmauern

Gehwegbreite

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Bewertung einzelner Planungselemente

Barrierefreier Gehweg

Radfahrstreifen (Parken nicht mehr möglich!!!)

Geh-und Radweg

Querungsstellen

Versätze

Minikreisverkehr

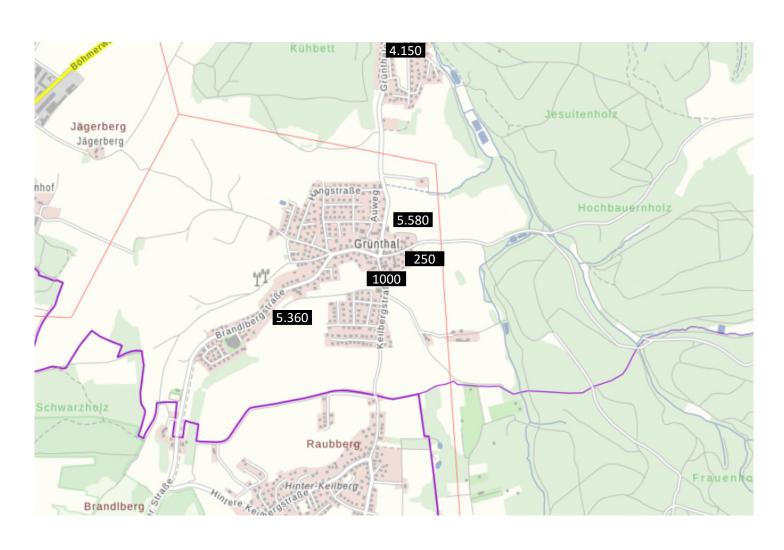
Kleiner Kreisverkehr

Sharde Space

		-
ja	nein	
1	4	Variante 1
21	14	Variante 2
20	1	Variante 3
13	13	
15	4	
7	14	
1	10	
8	14	



Verkehrszahlen 2021



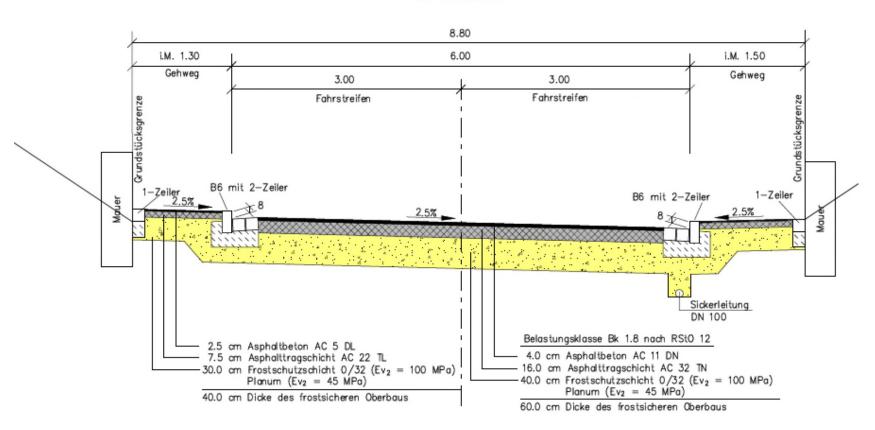


Die Ortsdurchfahrt





Brandlbergstraße







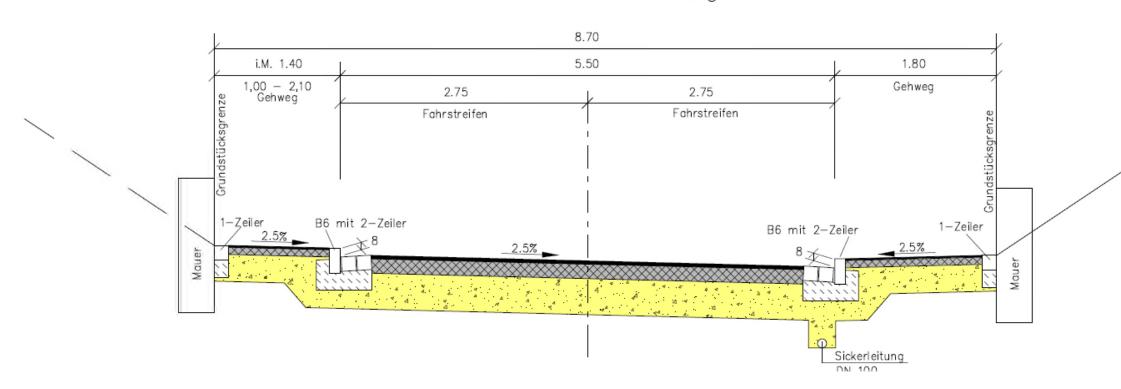








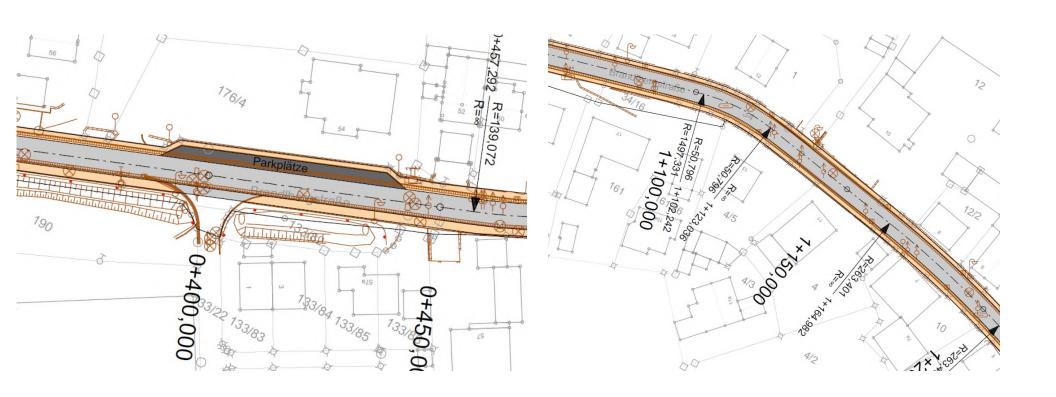
Brandlbergstraße Version 1 Barrierefreier Gehweg





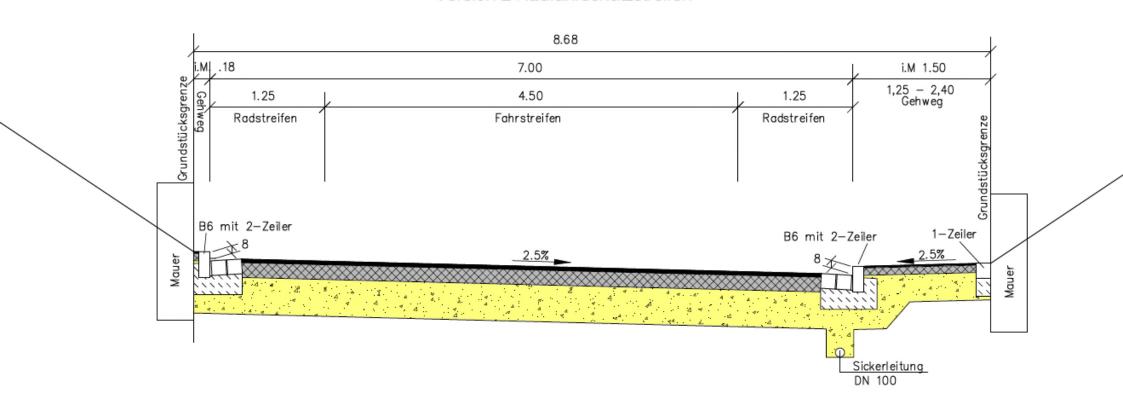








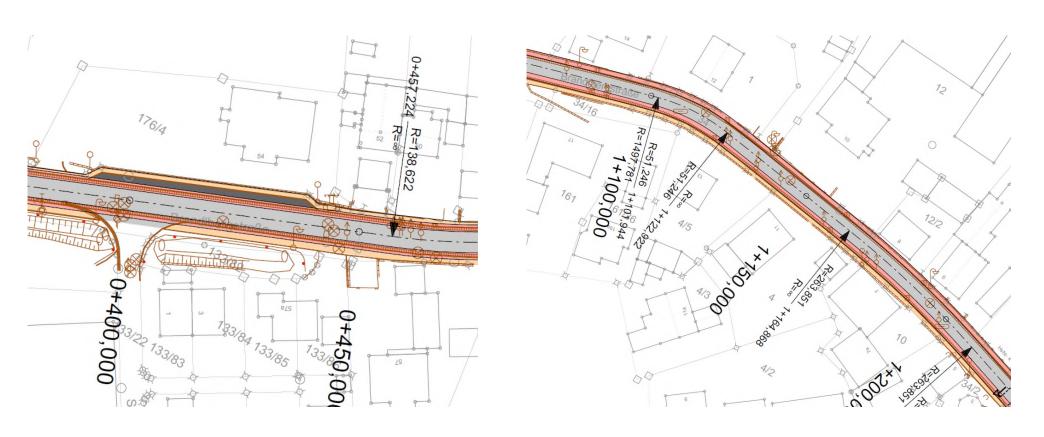
Brandlbergstraße Version 2 Radfahrschutzstreifen





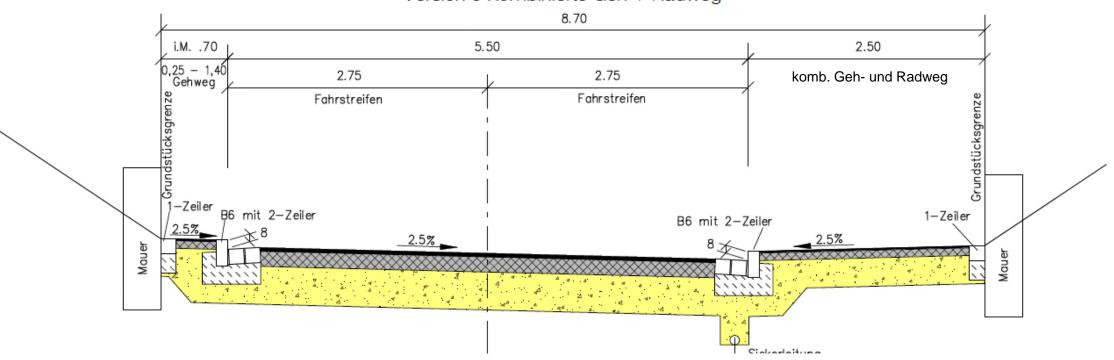










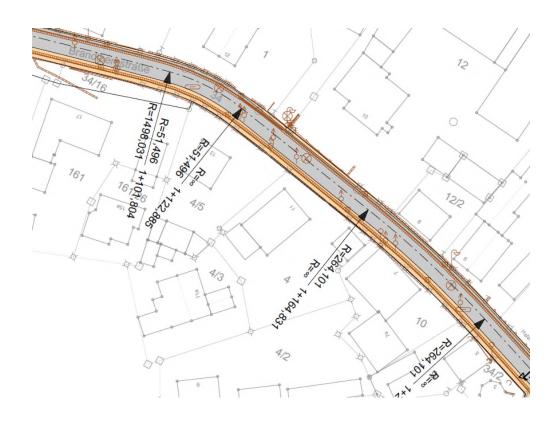






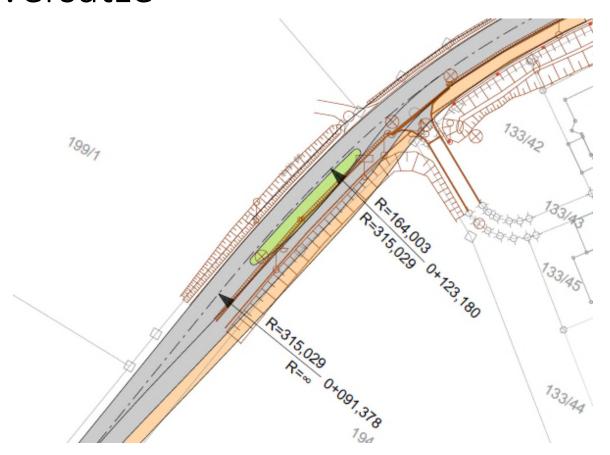








Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen Versätze





Geschwindigkeitsdämpfung im Ortseinfahrtbereich durch Mittelinsel mit deutlichem Fahrbahnversatz



EBB /

Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen Kleiner Kreisverkehr

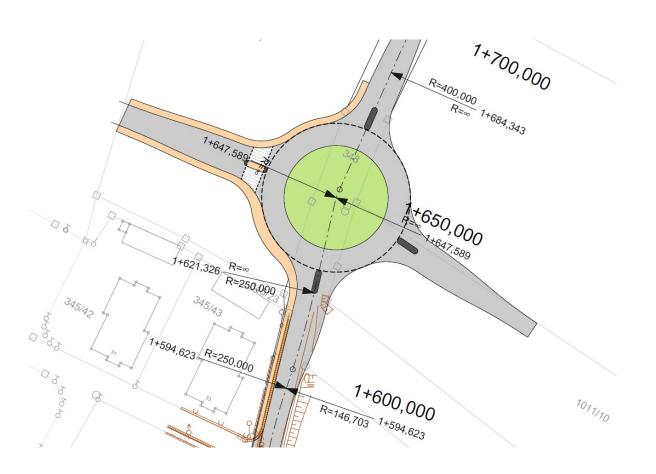


Tabelle 50: Außendurchmesser D von Kreisverkehren

Einsatzgrenzen	Minikreis- verkehr	Kleiner Kreis- verkehr
Mindestwert	13 m	26 m
Regelwert	_	30 m – 35 m
Obergrenze	22 m	40 m





Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen Minikreisverkehr



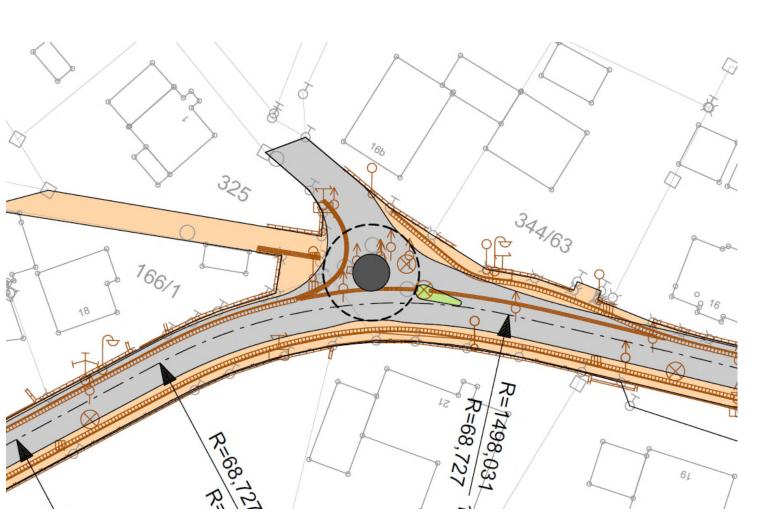


Tabelle 50: Außendurchmesser D von Kreisverkehren

Einsatzgrenzen	Minikreis- verkehr	Kleiner Kreis- verkehr
Mindestwert	13 m	26 m
Regelwert	_	30 m – 35 m
Obergrenze	22 m	40 m





Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen Shared Space





Tabelle 1: Orientierungswerte für Einsatzgrenzen des "Shared Space"-Gedankens bei Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf

Komplexitäts- stufe	Kraftfahrzeug- belastung	Schwer- verkehrs- belastung	Querungsdichte	Belastungsverhältnis Verkehrsbelastung querender Fußgänger- und Radverkehr (Fg + Rad/h) zu Längsverkehr bzw. Knoten- punktbelastung (Kfz/h)	Planerisch angestrebte Geschwin- digkeit (V ₈₅)	Länge
	[Kfz/h]	[SV/h]	[Fg&Rad/(100m · h)]	[-]	[km/h]	[m]
K 1, K 2	< 1.800*) im Querschnitt	< 80				
К 3	< 1.200**) Summe der Zuläufe am Knoten	< 50	> 200	> 0,5	20-30	< 500

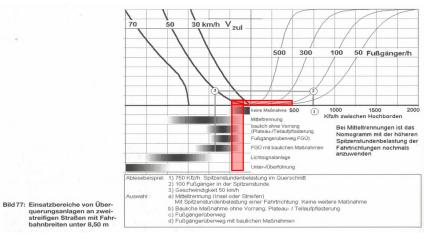
^{*)} Bei Streckenbelastungen über 1.000 Kfz/Spitzenstunde ist die Anlage eines mittigen Schutzraumes erforderlich **) Bei Minikreisverkehren ohne besonderen Nachweis

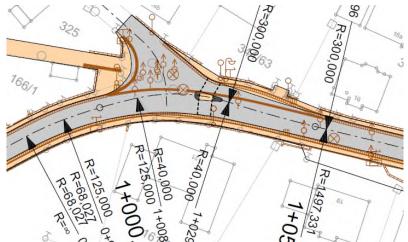


Bild 14: Punktuelle Gliederungselemente ohne lineare Wirkung



Verkehrssicherungsmaßnahmen Querungsstellen







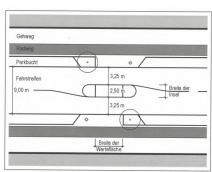


Bild 79: Beispiel für die Anlage einer Mittelinsel an überbreiten

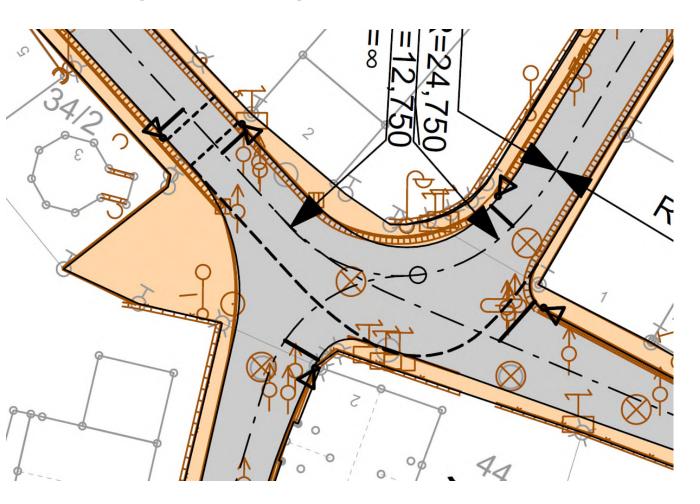
Tabelle 32: Mittelinseln und Warteflächen

Einsatzbereich	Breite der Insel	Breite der Wartefläche
Überquerungsanlage für Fußgänger	2,00 m	4,00 m
Überquerungsanlage für Radfahrer und Rollstuhlfahrer	2,50 m - 3,00 m	≥ 4,00 m





Verkehrssicherungsmaßnahmen Lichtsignalanlage











		Baukosten netto	Baunebenkosten netto	Investitionskosten netto	Investitionskosten brutto	
Variante 0	Straßenausbau	3.120.638,80€	407.243,36€	3.527.882,17€	4.198.179,78€	100%
Variante 1.1	Behindertengerechter Gehweg (Asphalt)	3.434.649,52€	448.221,76€	3.882.871,29€	4.620.616,83€	110%
Variante 1.2	Behindertengerechter Gehweg (Pflaster)	3.509.867,53€	458.037,71 €	3.967.905,24€	4.721.807,24€	112%
Variante 2	Radfahrstreifen	3.584.342,82€	467.756,74 €	4.052.099,55€	4.821.998,47€	115%
Variante 3.1	Kombinierter Geh- und Radweg (Asphalt)	3.465.699,52€	452.273,79€	3.917.973,31 €	4.662.388,24€	111%
Variante 3.2	Kombinierter Geh- und Radweg (Pflaster)	3.540.917,53€	462.089,74 €	4.003.007,27€	4.763.578,65€	113%
	Mehrkosten Minikreisverkehr	3.105,00€	405,20€	3.510,20€	4.177,14 €	
	Mehrkosten Shared Space	184.635,72€	24.094,96€	208.730,68€	248.389,51 €	

Zusammenfassung Variantenvergleich



	Nullvariante	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Variantenziel	Autogerecht	Fußgängergerecht	Radfahrergerecht	Kompromiss





		Nullvariante	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Variantenziel		Autogerecht	Fußgängergerecht	Radfahrergerecht	Kompromiss
Nutzbarkeit MIV	Straßennutzer	++	+	-	+
Nutzbarkeit SV	Straßennutzer	++	-		-
Nutzbarkeit Radfahrer	Straßennutzer	-		++	+
Nutzbarkeit Fußgänger	Straßennutzer	-	+		+
Barrierefreiheit	Straßennutzer	-	++		++
Verbesserung der Verkehrssicherheit	Straßennutzer	-	+	-	++





		Nullvariante	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Variantenziel		Autogerecht	Fußgängergerecht	Radfahrergerecht	Kompromiss
Nutzbarkeit MIV	Straßennutzer	++	+	-	+
Nutzbarkeit SV	Straßennutzer	++	-		-
Nutzbarkeit Radfahrer	Straßennutzer	-		++	+
Nutzbarkeit Fußgänger	Straßennutzer	-	+		+
Barrierefreiheit	Straßennutzer	-	++		++
Verbesserung der Verkehrssicherheit	Straßennutzer	-	+	-	++





		Nullvariante	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Variantenziel		Autogerecht	Fußgängergerecht	Radfahrergerecht	Kompromiss
Nutzbarkeit MIV	Straßennutzer	++	+	-	+
Nutzbarkeit SV	Straßennutzer	++	-		-
Nutzbarkeit Radfahrer	Straßennutzer	-		++	+
Nutzbarkeit Fußgänger	Straßennutzer	-	+		+
Barrierefreiheit	Straßennutzer	-	++		++
Verbesserung der Verkehrssicherheit	Straßennutzer	-	+	-	++





		Nullvariante	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Variantenziel		Autogerecht	Fußgängergerecht	Radfahrergerecht	Kompromiss
Nutzbarkeit MIV	Straßennutzer	++	+	-	+
Nutzbarkeit SV	Straßennutzer	++	-		-
Nutzbarkeit Radfahrer	Straßennutzer	-		++	+
Nutzbarkeit Fußgänger	Straßennutzer	-	+		+
Barrierefreiheit	Straßennutzer	-	++		++
Verbesserung der Verkehrssicherheit	Straßennutzer	-	+	-	++





		Nullvariante	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Variantenziel		Autogerecht	Fußgängergerecht	Radfahrergerecht	Kompromiss
Nutzbarkeit MIV	Straßennutzer	++	+	-	+
Nutzbarkeit SV	Straßennutzer	++	-		-
Nutzbarkeit Radfahrer	Straßennutzer	-		++	+
Nutzbarkeit Fußgänger	Straßennutzer	-	+		+
Barrierefreiheit	Straßennutzer	-	++		++
Verbesserung der Verkehrssicherheit	Straßennutzer	-	+	-	++





		Nullvariante	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Variantenziel		Autogerecht	Fußgängergerecht	Radfahrergerecht	Kompromiss
Nutzbarkeit MIV	Straßennutzer	++	+	-	+
Nutzbarkeit SV	Straßennutzer	++	-		-
Nutzbarkeit Radfahrer	Straßennutzer	-		++	+
Nutzbarkeit Fußgänger	Straßennutzer	-	+		+
Barrierefreiheit	Straßennutzer	-	++		++
Verbesserung der Verkehrssicherheit	Straßennutzer	-	+	-	++





		Nullvariante	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Variantenziel		Autogerecht	Fußgängergerecht	Radfahrergerecht	Kompromiss
Nutzbarkeit MIV	Straßennutzer	++	+	-	+
Nutzbarkeit SV	Straßennutzer	++	-		-
Nutzbarkeit Radfahrer	Straßennutzer	-		++	+
Nutzbarkeit Fußgänger	Straßennutzer	-	+	-	+
Barrierefreiheit	Straßennutzer	-	++	-	++
Verbesserung der Verkehrssicherheit	Straßennutzer	-	+	-	++
Zufahrt der Anwohner	Anlieger	++	+		-
Nutzbarkeit ruhender Verkehr	Anlieger	+	-		-
Geschwindigkeitsdämpfend	Anlieger	-	+	+	+





		Nullvariante	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Variantenziel		Autogerecht	Fußgängergerecht	Radfahrergerecht	Kompromiss
Nutzbarkeit MIV	Straßennutzer	++	+	-	+
Nutzbarkeit SV	Straßennutzer	++	-		-
Nutzbarkeit Radfahrer	Straßennutzer	-		++	+
Nutzbarkeit Fußgänger	Straßennutzer	-	+		+
Barrierefreiheit	Straßennutzer	-	++		++
Verbesserung der Verkehrssicherheit	Straßennutzer	-	+	-	++
Zufahrt der Anwohner	Anlieger	++	+		-
Nutzbarkeit ruhender Verkehr	Anlieger	+	-		-
Geschwindigkeitsdämpfend	Anlieger	-	+	+	+





		Nullvariante	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Variantenziel		Autogerecht	Fußgängergerecht	Radfahrergerecht	Kompromiss
Nutzbarkeit MIV	Straßennutzer	++	+	-	+
Nutzbarkeit SV	Straßennutzer	++	-		-
Nutzbarkeit Radfahrer	Straßennutzer	-		++	+
Nutzbarkeit Fußgänger	Straßennutzer	-	+		+
Barrierefreiheit	Straßennutzer	-	++		++
Verbesserung der Verkehrssicherheit	Straßennutzer	-	+	-	++
Zufahrt der Anwohner	Anlieger	++	+		-
Nutzbarkeit ruhender Verkehr	Anlieger	+	-		-
Geschwindigkeitsdämpfend	Anlieger	-	+	+	+





		Nullvariante	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Variantenziel		Autogerecht	Fußgängergerecht	Radfahrergerecht	Kompromiss
Nutzbarkeit MIV	Straßennutzer	++	+	-	+
Nutzbarkeit SV	Straßennutzer	++	-		-
Nutzbarkeit Radfahrer	Straßennutzer	-		++	+
Nutzbarkeit Fußgänger	Straßennutzer	-	+		+
Barrierefreiheit	Straßennutzer	-	++		++
Verbesserung der Verkehrssicherheit	Straßennutzer	-	+	-	++
Zufahrt der Anwohner	Anlieger	++	+	-	-
Nutzbarkeit ruhender Verkehr	Anlieger	+	-		-
Geschwindigkeitsdämpfend	Anlieger	-	+	+	+
Machbarkeit	Gemeinde	++	+		+
Baukosten o. Baunebenkosten brutto (Mio. €)	Gemeinde	3,71	4,09	4,27	4,12





		Nullvariante	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Variantenziel		Autogerecht	Fußgängergerecht	Radfahrergerecht	Kompromiss
Nutzbarkeit MIV	Straßennutzer	++	+	-	+
Nutzbarkeit SV	Straßennutzer	++	-		-
Nutzbarkeit Radfahrer	Straßennutzer	-		++	+
Nutzbarkeit Fußgänger	Straßennutzer	-	+		+
Barrierefreiheit	Straßennutzer	-	++		++
Verbesserung der Verkehrssicherheit	Straßennutzer	-	+	-	++
Zufahrt der Anwohner	Anlieger	++	+	-	-
Nutzbarkeit ruhender Verkehr	Anlieger	+	-		-
Geschwindigkeitsdämpfend	Anlieger	-	+	+	+
Machbarkeit	Gemeinde	++	+		+
Baukosten o. Baunebenkosten brutto (Mio. €)	Gemeinde	3,71	4,09	4,27	4,12

