

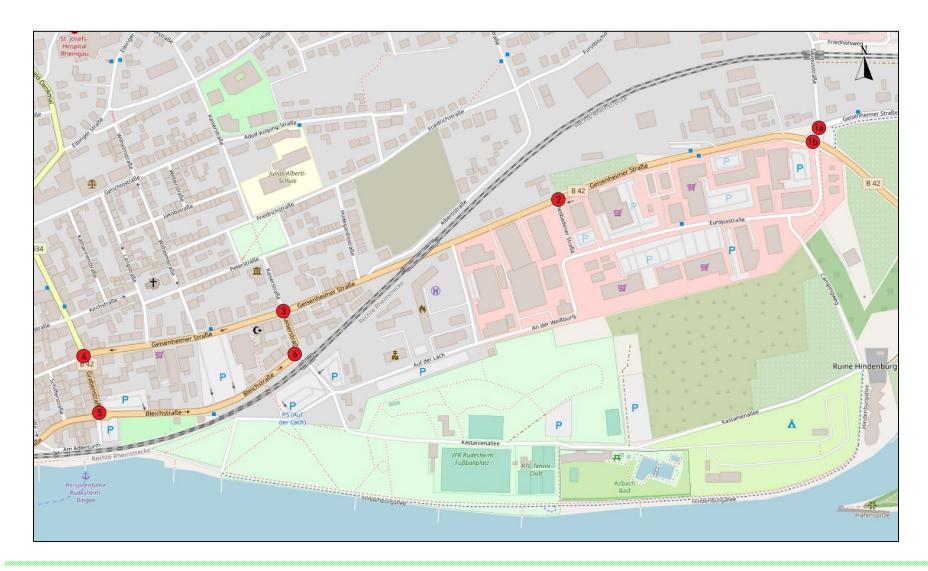
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

# Verkehrsgutachten Auf der Lach Rüdesheim am Rhein

Brilon Bondzio Weiser GmbH Universitätsstraße 142 – 44799 Bochum



## Untersuchungsgebiet





### **Auftragsumfang**

- Analyse und Bewertung der heutigen Verkehrssituation
  - Ortsbesichtigung
  - Verkehrserhebung an Knotenpunkten
  - Verkehrsbefragung und Parkraumerhebung (ausstehend)
  - Verkehrstechnische Berechnungen
  - Bewertung der Bestandssituation
- Aufbau eines Verkehrsmodells (Analyse, Prognose-Nullfall, Planfälle)
- Verkehrsuntersuchung einzelner Teilbereiche (u.a. Europadreieck, Einbahnstraßenring, Areal Hafenpark / Auf der Lach / Kastanienallee)
- Parkraumkonzept
- Maßnahmenentwicklung und –untersuchung mit dem Verkehrsmodell

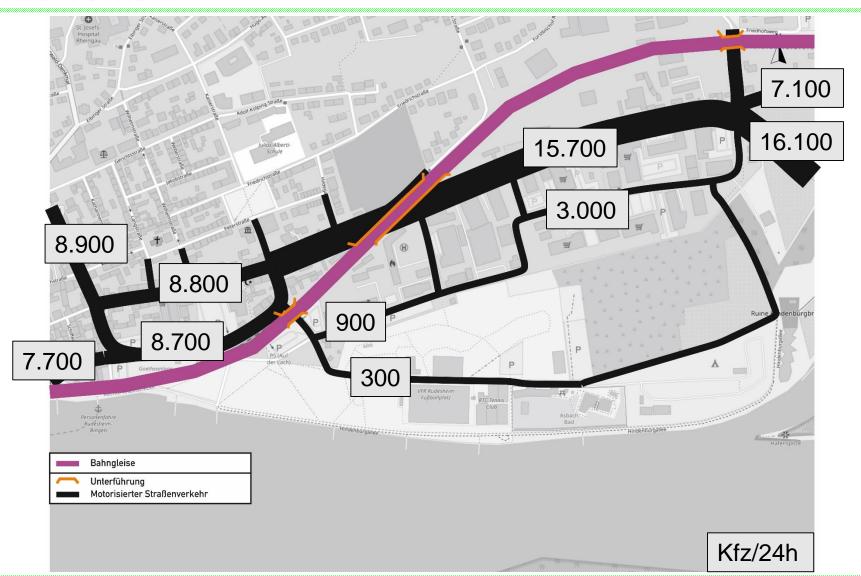


Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

# ANALYSE UND BEWERTUNG DER HEUTIGEN SITUATION

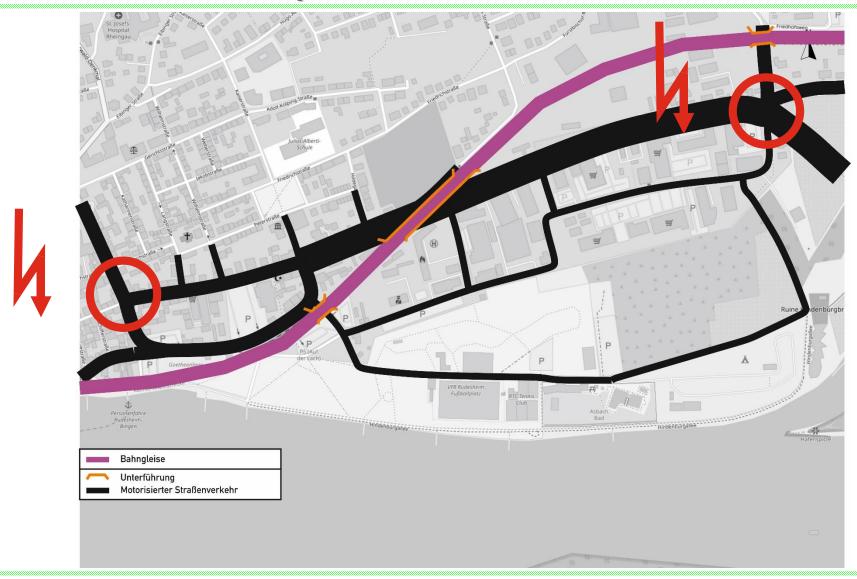
## Bestandsaufnahme Kfz-Verkehr





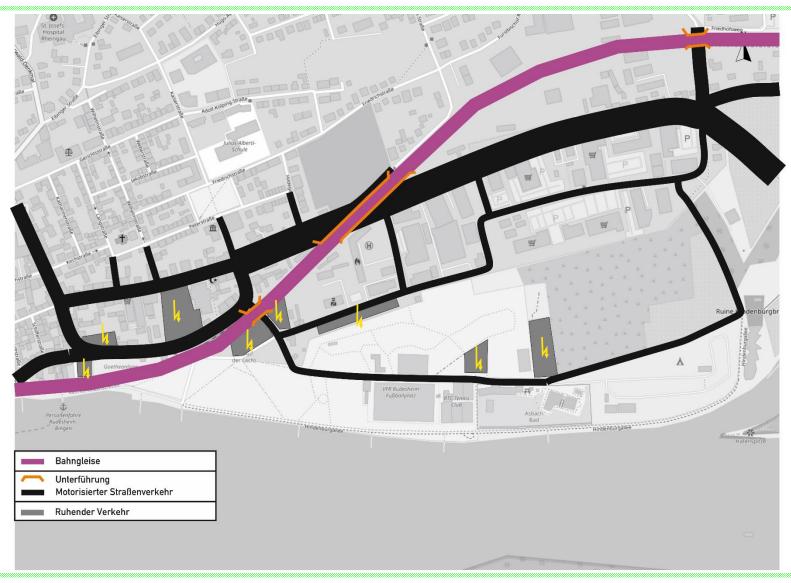
# **Bestand Probleme Knotenpunkte**





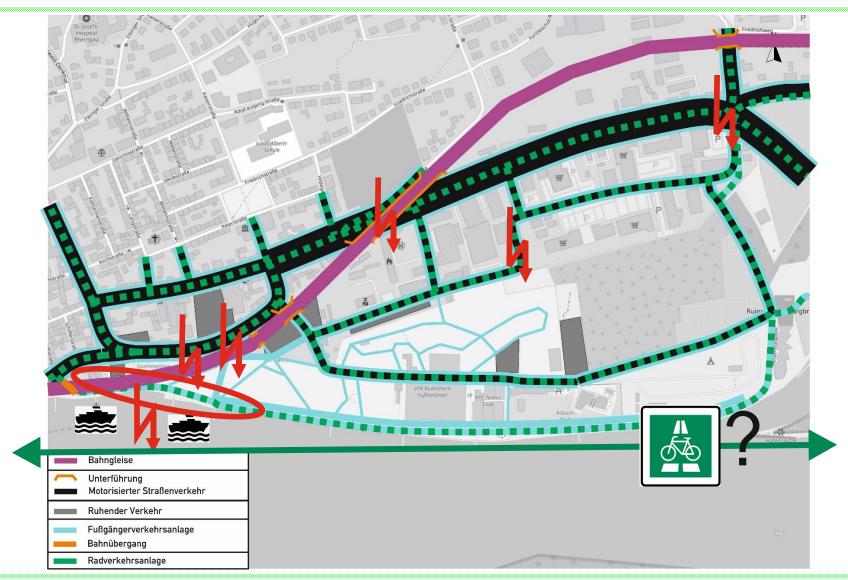
# **Bestand Probleme Ruhender Verkehr**





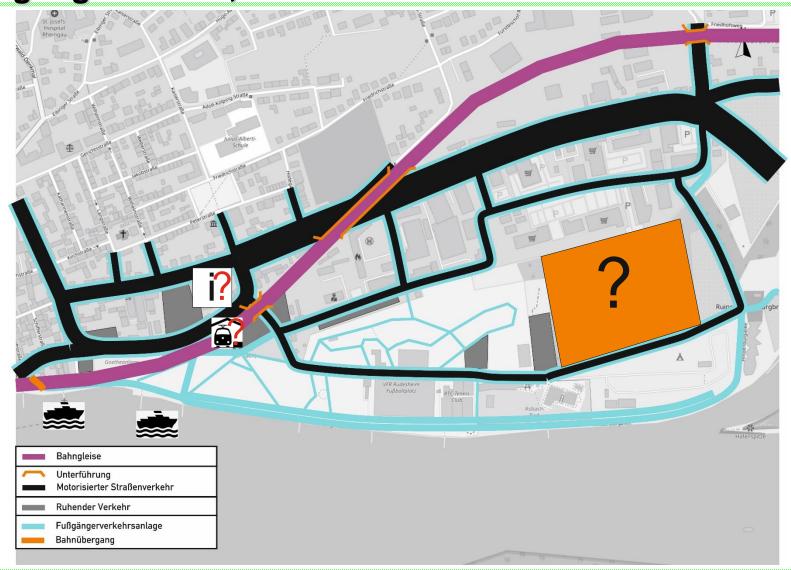
# **Bestand Probleme Fuß- und Radverkehr**





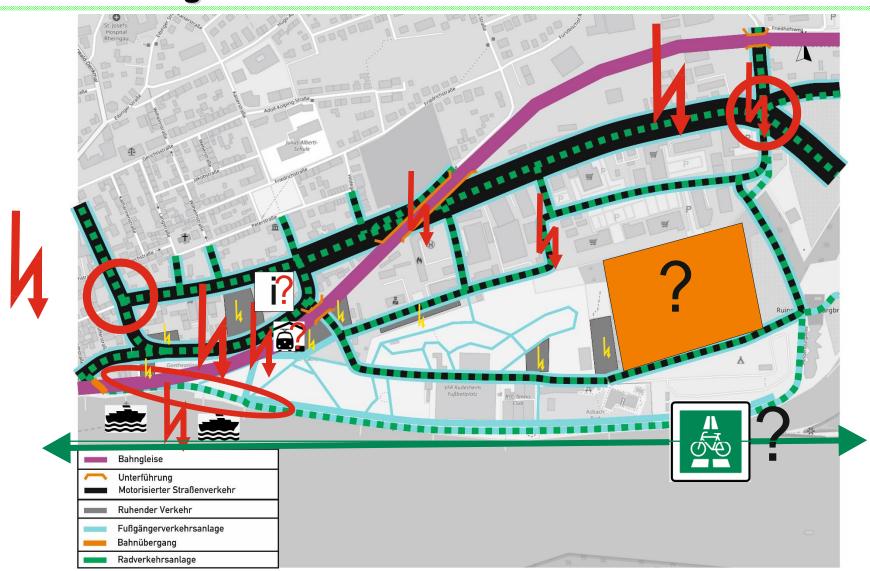


# Probleme Anbindung neuer Entwicklungen, Verlegung Bahnhof, Mobilitätsstation



# **Bestand Problemlage**





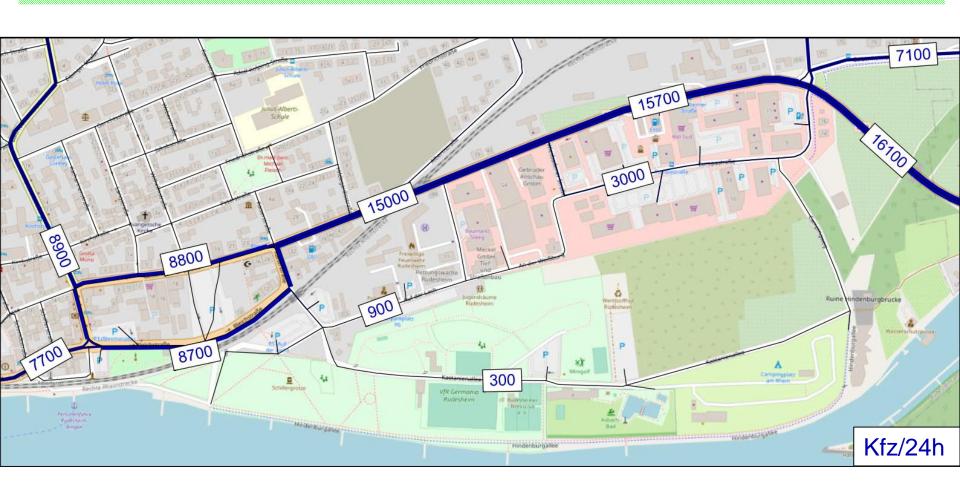


Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

## **VERKEHRSMODELL**

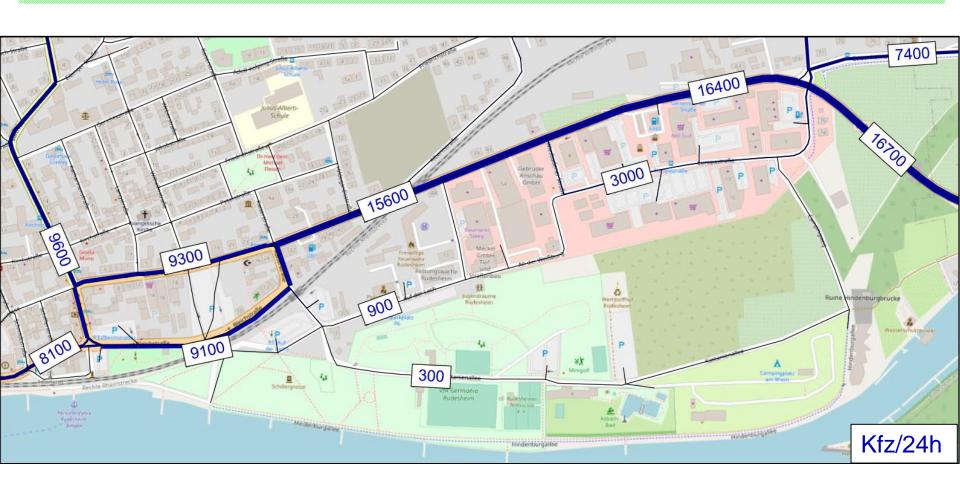
## Verkehrsmodell Analysefall





## Verkehrsmodell Prognose-Nullfall





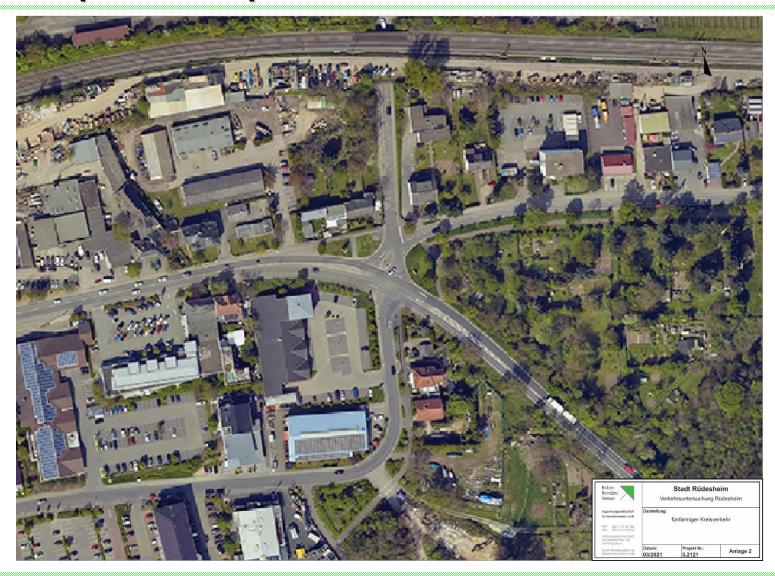


Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

## **EUROPADREIECK**

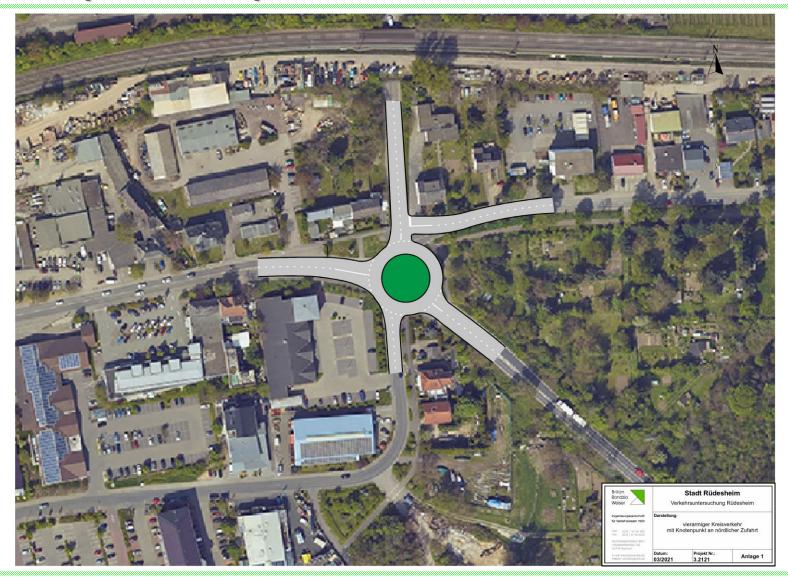


## **Knotenpunkt Europadreieck**





## **Knotenpunkt Europadreieck**





## **Knotenpunkt Europadreieck**



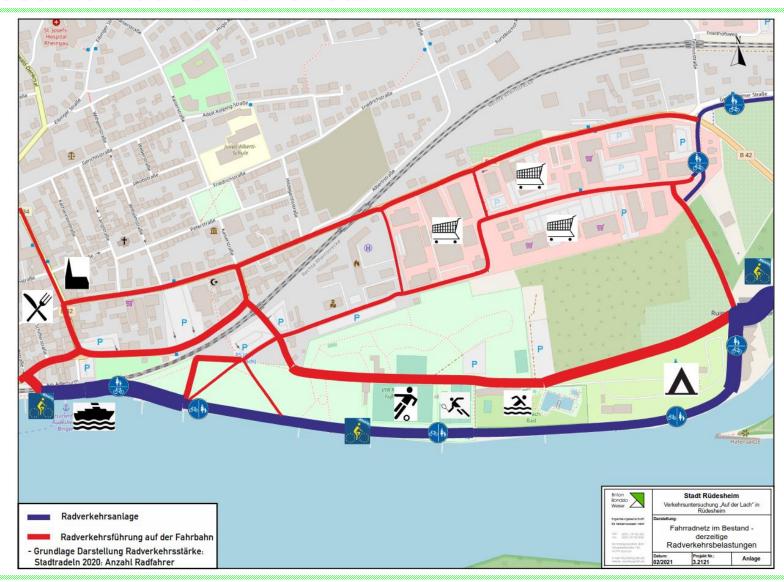


Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

## GEWERBEGEBIET AUF DER LACH / HAFENPARK & FÜHRUNG DES FUß- UND RADVERKEHRS

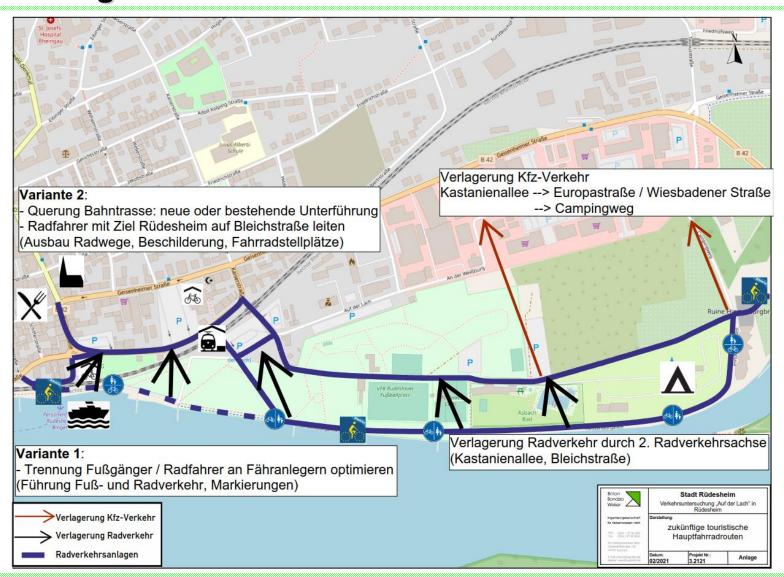


### **Bestand Radverkehrsnetz**





### Zukünftiges Radverkehrsnetz



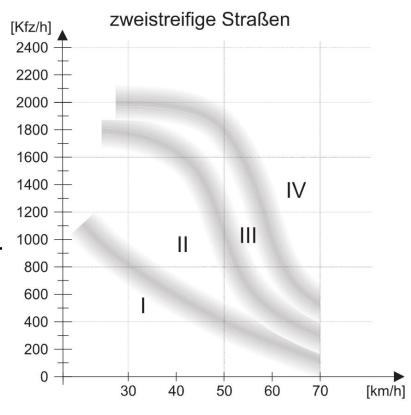


### Zukünftiges Radverkehrsnetz

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

- Unterscheidung zwischen Alltags- und Freizeitradverkehr
- Angebotsplanung
- Führung des Alltagsverkehr möglichst direkt und auch an Hauptverkehrsstraßen
- Führung des Freizeitradverkehrs mit nur geringen Umwegen und auf besonders sicheren und attraktiven Routen

### Einsatzbereiche nach ERA



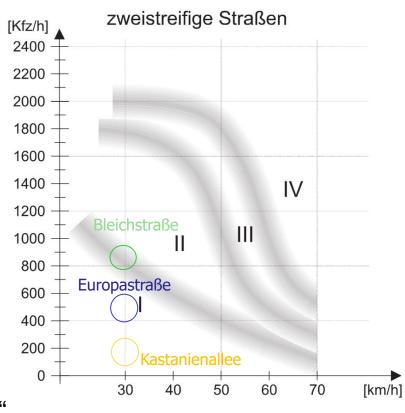


### Zukünftiges Radverkehrsnetz

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

- Unterscheidung zwischen Alltags- und Freizeitradverkehr
- Angebotsplanung
- Führung des Alltagsverkehr möglichst direkt und auch an Hauptverkehrsstraßen
- Führung des Freizeitradverkehrs mit nur geringen Umwegen und auf besonders sicheren und attraktiven Routen
- I: Mischverkehr
- II: Schutzstreifen / Gehweg "Radfahrer frei"
- III: Radfahrstreifen / -weg / Gem. Geh- und Radweg

### Einsatzbereiche nach ERA





## Verbesserungen im Bestand – Fuß- und Radverkehr Beispiel Querschnitt Kastanienallee

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

### **Bestand**





### Planung









Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

## AN DER WEIßBURG

# Querschnitt An der Weißburg Bestand

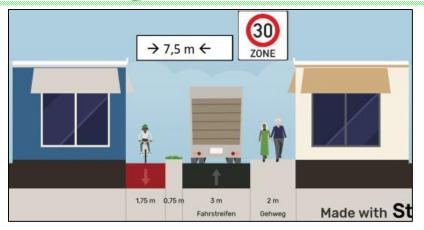


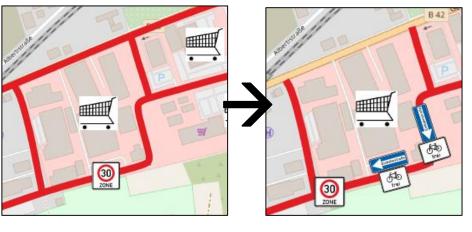


# Querschnitt An der Weißburg Planung



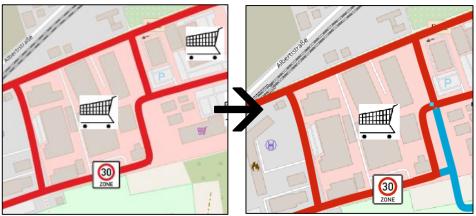
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH





### oder



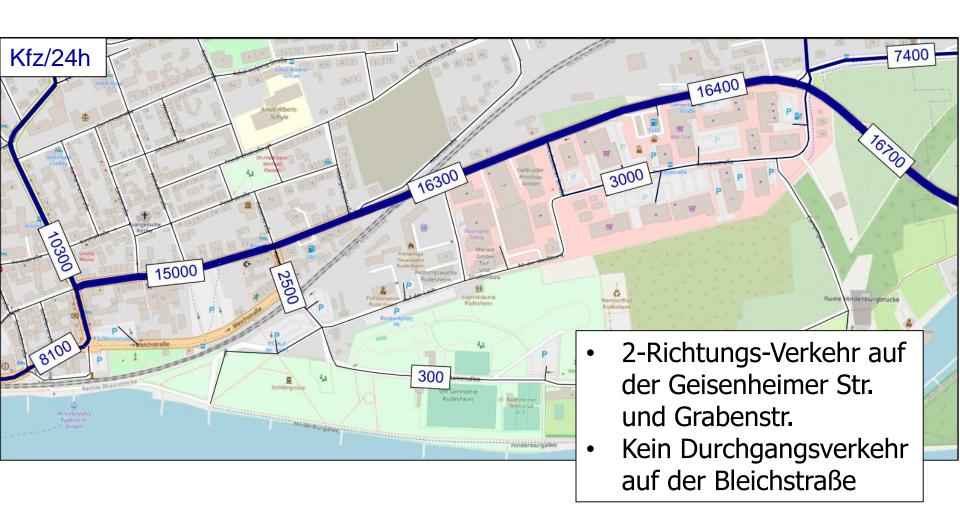




Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

# EINBAHNSTRAßENRING & NEUER BAHNHALTEPUNKT

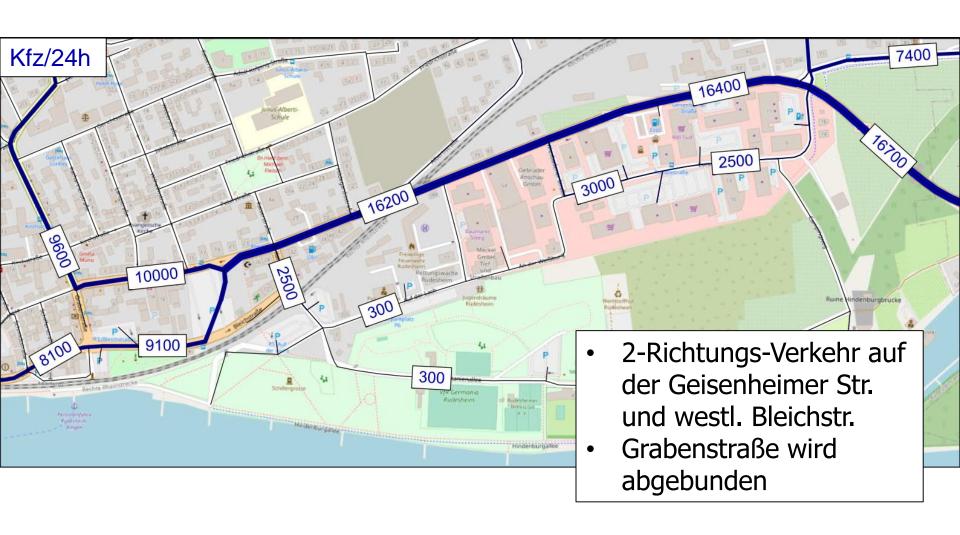






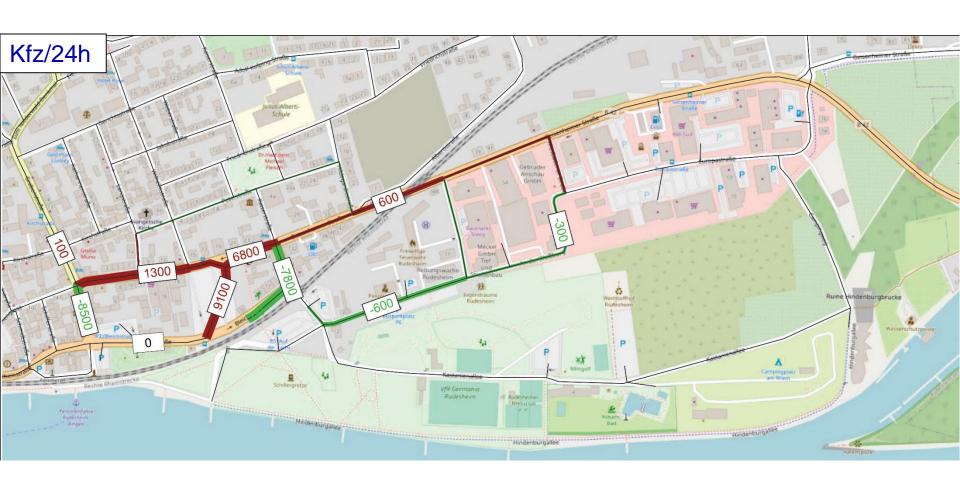






## Verkehrsmodell: Planfall 2 – Differenz ggü. Prognose-Nullfall







# Neuer Bahnhaltepunkt / Ankunftsbereich / Bleichstraße / Einbahnstraßenring – Variante 1



### Brilon Bondzio Weiser

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

# Neuer Bahnhaltepunkt / Ankunftsbereich / Bleichstraße / Einbahnstraßenring – Variante 1



?

#### Brilon Bondzio Weiser

## Neuer Bahnhaltepunkt / Ankunftsbereich / Bleichstraße / Einbahnstraßenring – Variante 2





### Bahnunterführung Fuß- und Radverkehr



Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

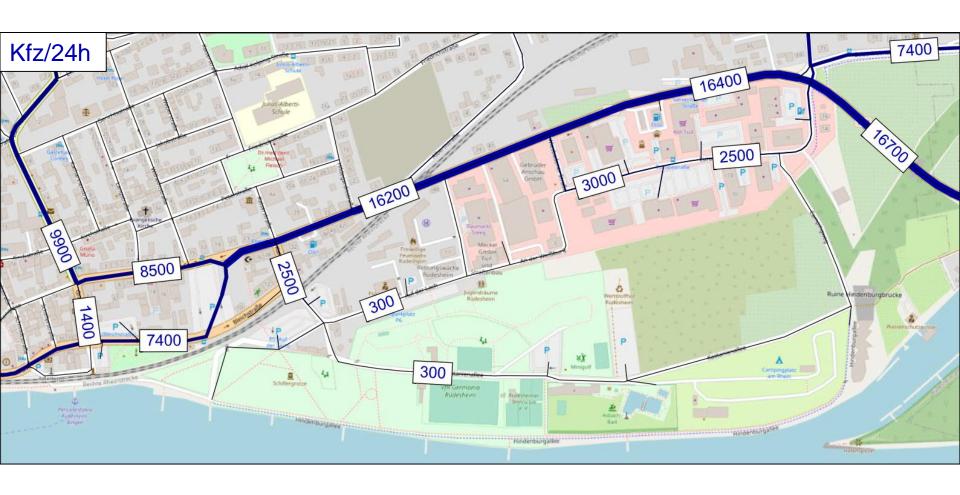
Tabelle 1: Maximal verträgliche Fußgänger- und Radfahrerbelastung in der Spitzenstunde

Nutzbare Gchwegbreite	Σ Radfahrer + Fußgänger	Davon Fußgänger
> 2,50 – 3,00 m	70	≥ 40
> 3,00 - 4,00 m	100	≥ 60
> 4,00 m	150	≥ 100

Generell ungeeignet für gemeinsame Führungen von Fußund Radverkehr sind Straßen:

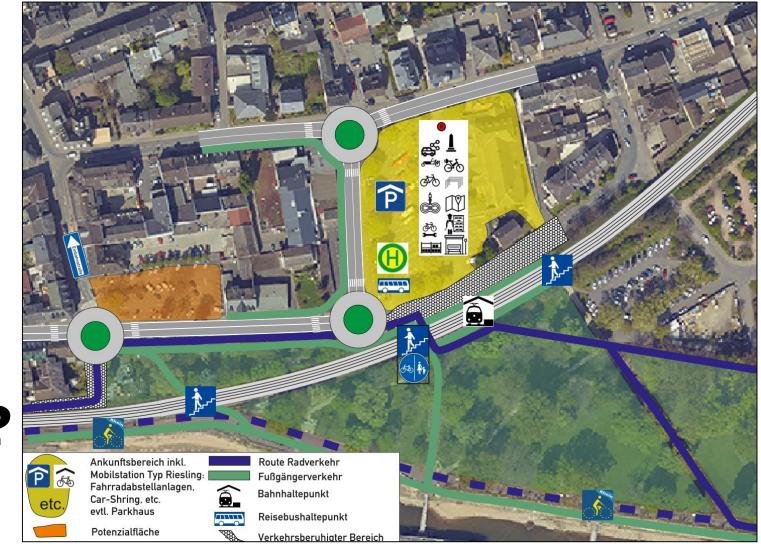
- mit intensiver Geschäftsnutzung
- mit einer überdurchschnittlich hohen Benutzung durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z. B. ältere Menschen, Behinderte, Kinder)
- im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs,
- mit starkem Gefälle (> 3 %)
- mit einer dichteren Folge von unmittelbar an (schmale)
   Gehwege angrenzenden Hauseingängen
- mit zahlreichen untergeordneten Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen sowie
- mit stärker frequentierten Bus- oder Straßenbahnhaltestellen
- mit nutzbaren Gehwegbreiten von weniger als 2,50 m.





#### Brilon Bondzio Weiser

# Neuer Bahnhaltepunkt / Ankunftsbereich / Bleichstraße / Einbahnstraßenring – Variante 2





### Beispiel Querschnitt Geisenheimer Straße

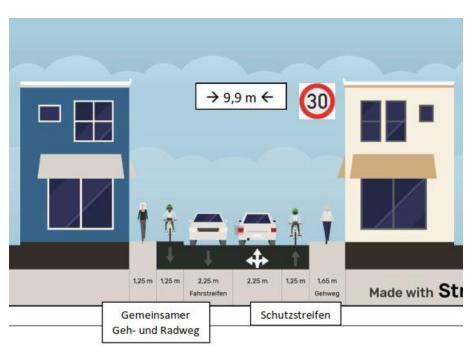
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

### **Bestand**

### **Planung**









### Beispiel Querschnitt Bleichstraße

Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

### **Bestand**



### Planung



### oder



# Neuer Bahnhaltepunkt / Ankunftsbereich / Mobilitätsstation







### Planfreie Führung des MIV

- Planfreie Führung vor dem neuen Ankunftsbereich kritisch aufgrund von Topographie, Neigung, Entwicklungslänge
- Im Zuge des städtebaulichen Wettbewerbs muss eine Lösung gefunden werden (z.B. ein "Ebenenkonzept" ist denkbar)
- Die Führung des MIV ist flexibel





### **Ausblick**

- Umfassende Verkehrserhebung in der Hochsaison ausstehend
- Ansätze für das Parkraumkonzept in Rüdesheim:
  - Bündelung des touristischen Verkehrs im zentralen Parkhaus
  - Verbesserte Wegweisung
  - Einheitliche Bewirtschaftung
  - Nutzergruppenspezifische Stellplatzangebote
- Definition von Szenarien
  - Untersuchung mit dem Verkehrsmodell
  - Verkehrstechnische Berechnungen
  - Maßnahmenkonzept



Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH

### Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit