

Workshop Leuchttürme der Umgebungslärmrichtlinie



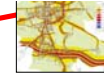
**Verschiebung des Modal-Splits
durch Neuanlage einer Straßenbahnhaltestelle**

Workshop 21.02.2012

Der Integrierter Ansatz

Lärmminderung

ein dickes Bündel
kleiner Schritte



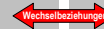
Maßnahmen auf
gesamstädtisches
Verkehrssystem
ausrichten

**örtliche Lärmminderungsmaßnahmen
und Maßnahmen an der Quelle**

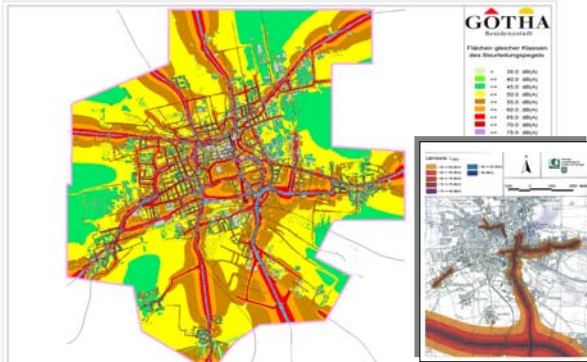
- Verbesserung der Fahrzeugtechnik
- Verstetigung und Verlangsamung
- Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung
- Bündelung / Verlagerung des Kfz-Verkehrs
- passive Lärmschutzmaßnahmen
- lärmoptimierte Fahrbahnoberflächen
- etc.

**nachhaltige Reduzierung der
Kfz-Verkehrsaufkommen**

- Veränderung des Modal-Split
- Förderung des Umweltverbundes
- Innenentwicklung / Siedlungsstrukturen
- Steuerung des ruhenden Verkehrs
- Prioritätensetzung
- etc.



Ausgangssituation - Lärmkartierung



Ausgangssituation - Straßenbahnnetz

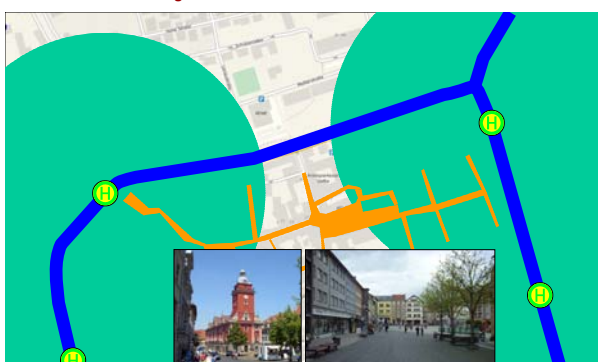


Historische Straßenbahnführung – Innenstadt Gotha



Quelle: Altbildereien Gotha

Innenstadterschließung der Straßenbahn – Vor dem Umbau



Kartierung: Scen:Stierfing und Mithras, CC-BY-SA: www.stierfing.de, <http://www.umweltplanung.de/planungsberatung/>

Bestandsituation Gartenstraße



Dr.-Ing. Diltmar Hunger Planungsbüro Stadt – Verkehr – Umwelt Dresden / Berlin SVU

Historische Straßenbahnführung – Haltestelle Gartenstraße 1965



Quelle: Altbildereien Gotha
Dr.-Ing. Diltmar Hunger Planungsbüro Stadt – Verkehr – Umwelt Dresden / Berlin SVU

Problemlage & Grundkonzept Gartenstraße



H Bushaltestelle vorhanden

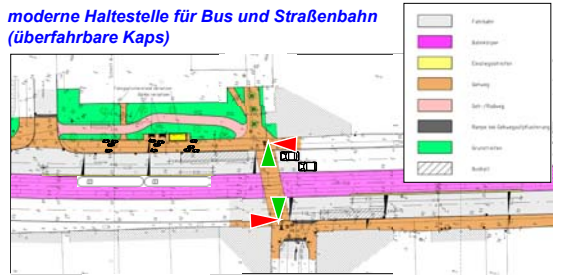
aber: wesentliche Lücke in der Verknüpfung zur Straßenbahn

- klassische Haltestellenanlage (Haltestelleninsel) nicht möglich
- Umgestaltung Gartenstraße in Diskussion aber kurzfristig nicht realisierbar
- besondere Haltestellenform notwendig

Lösung: dynamische Kaphaltestelle im Schatten der bestehenden Fußgänger-LSA Lutherstraße

Dr.-Ing. Diltmar Hunger Planungsbüro Stadt – Verkehr – Umwelt Dresden / Berlin SVU

Förderung ÖPNV und Fußverkehr zur Substitution von Kfz-Verkehr
moderne Haltestelle für Bus und Straßenbahn (überfahrbare Kaps)



- Phase 1:** Freigabe Kfz & Straßenbahn/Bus (Durchfahrt bzw. Einfahrt)
- Phase 2:** Sperrung Kfz & Straßenbahn (Halt Kfz, Ausstieg Straßenbahn, Querung für Fußgänger)

Entwurf mit versetzten Haltebereichen im Bestand
Integration der vorh. LSA, behindertengerechter Ausbau

Dr.-Ing. Diltmar Hunger Planungsbüro Stadt – Verkehr – Umwelt Dresden / Berlin SVU

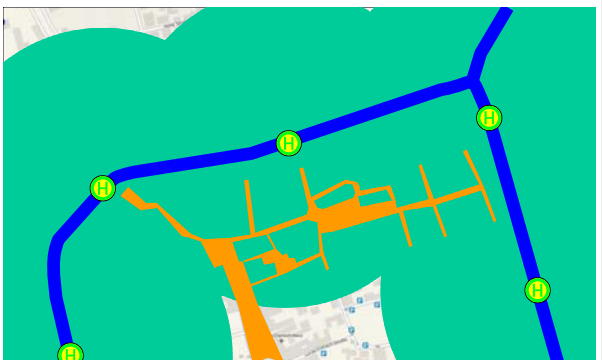
zeitlicher Planungs- & Realisierungsablauf

- 2000 Problemstellung – Bestandsanalyse LMP 2001
- Grundkonzept – LMP 2002
- Diskussion zur Realisierbarkeit
- Oktober 2004 Fachexkursion
- 2005 Entwurfsplanung 2005
- Ausführungsplanung 2006 / 2007
- Baubeginn Februar 2008
- Inbetriebnahme 18.08.2008
- 2010



Dr.-Ing. Diltmar Hunger Planungsbüro Stadt – Verkehr – Umwelt Dresden / Berlin SVU

Innenstadterschließung der Straßenbahn – Nach dem Umbau



Kartenanfrage: Stadt/Dresden/Inf und Mitherrnde, CC-BY-SA, http://www.openstreetmap.org, http://www.openstreetmap.org/changeset/217
Dr.-Ing. Diltmar Hunger Planungsbüro Stadt – Verkehr – Umwelt Dresden / Berlin SVU

Vorher / Nachher Situation - Haltestelle



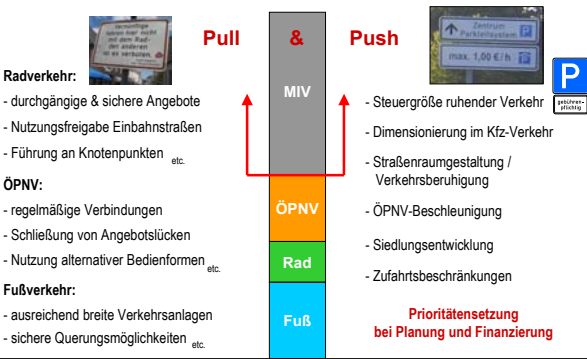
Dr.-Ing. Diltmar Hunger Planungsbüro Stadt – Verkehr – Umwelt Dresden / Berlin SVU

Vorher / Nachher Situation - Fußgängerquerung



Dr.-Ing. Diltmar Hunger Planungsbüro Stadt – Verkehr – Umwelt Dresden / Berlin SVU

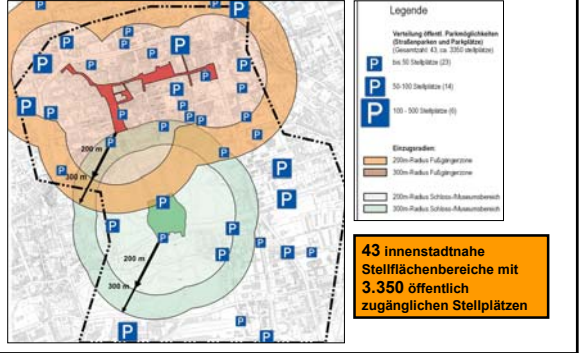
Modal-Split Veränderung



Dr.-Ing. Diltmar Hunger Planungsbüro Stadt – Verkehr – Umwelt Dresden / Berlin SVU

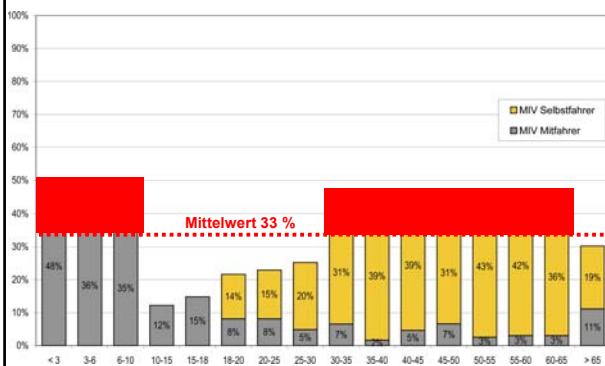
200 / 300 m – Entfernungen vom Zentrum (Fußgängerzone)

Erreichbarkeit des Geschäftsbereiches / Schloss



Dr.-Ing. Diltmar Hunger Planungsbüro Stadt – Verkehr – Umwelt Dresden / Berlin SVU

Beispiel: Pkw-Anteil nach Altersklassen



Dr.-Ing. Diltmar Hunger Planungsbüro Stadt – Verkehr – Umwelt Dresden / Berlin SVU

Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs Beispiele zur Radverkehrsförderung



Dr.-Ing. Diltmar Hunger Planungsbüro Stadt – Verkehr – Umwelt Dresden / Berlin SVU

Systemvorteil Umweltverbund



Quelle: Ausschnitt aus einem Poster der Stadt Münster

**Emissionen
pro Person**

Pkw (1,2 Personen)



Linienbus (16 Personen)



Linienbus (80 Personen)



Fahrrad / Fußgänger



In der Ruhe liegt die Kraft