

# Stadt Grevenbroich

**Integriertes Stadtentwicklungskonzept  
Innenstadt Grevenbroich**

**Bürgerversammlung**

am 17.11.2015 im Bernardussaal - Ratssaal



## Was erwartet Sie heute?



**Begrüßung durch Bürgermeister Klaus Krützen**



**Vorstellung der Verkehrsanalyse**

(zur Festlegung der Planungsparameter für die spätere Umgestaltung)



**Konzeptionelle Ideen als Diskussionsgrundlage**

(Entwicklungschancen an Beispielprojekten)



**Ausblick**

(nächste Schritte, Wie kann ich mich in den Prozess einbringen?)



**Fragen und Anregungen**

(ca. 60 min.)



## CIMA Beratung + Management GmbH – Innenstadtmanagement

bisher:

Herr Michael Karutz



ab sofort:

Herr Dr. Wolfgang Haensch und Frau Carina Rupp





## Planungsgruppe MWM – Projektteam



Dipl.-Ing. Bernd Niedermeier

- geboren 1976 in Wasserburg a. Inn
- Studienabschluss TU München
- 8 Jahre Mitarbeit im Büro IDENTITÄT & IMAGE Coaching AG
- Stadtplaner und Landschaftsarchitekt AKNW, Mitglied SRL
- **Büroleitung Städtebau und Bauleitplanung**



Dipl.-Ing. (FH) Jan Siebenmorgen

- geboren 1983 in Wipperfürth
- Studienabschluss HCU Hamburg, Fakultät Bauingenieurwesen
- 4 Jahre Mitarbeit im Büro ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg
- 4 Jahre projektleitende Tätigkeit bei MWM in den Bereichen Ingenieurplanungen für Verkehrs-/ Freianlagen sowie Verkehrskonzepte
- **Büroleitung Verkehrsplanung und Tiefbau**



## Was erwartet Sie heute?



**Begrüßung durch Bürgermeister Klaus Krützen**



**Vorstellung der Verkehrsanalyse**

(zur Festlegung der Planungsparameter für die spätere Umgestaltung)



**Konzeptionelle Ideen als Diskussionsgrundlage**

(Entwicklungschancen an Beispielprojekten)



**Ausblick**

(nächste Schritte, Wie kann ich mich in den Prozess einbringen?)



**Fragen und Anregungen**

(ca. 60 min.)

# Vorstellung der Verkehrsanalyse

(zur Festlegung der Planungsparameter für die spätere Umgestaltung)



## Worauf bauen wir auf ?



Stadt Grevenbroich

### Grevenbroich hat Zukunft!

#### Bürgerworkshop

Dialogforum zum aktiven Mitwirken, Mitentscheiden eines Zukunft-Konzeptes

#### Mitreden und mitgestalten

Beteiligen Sie sich an der Entwicklung der Innenstadt Grevenbroich! In diesem Workshop bekommen Sie die Gelegenheit Ihre Vorstellungen, Anregungen und Ideen zu äußern. In Gruppenarbeit werden unter der Moderation Visionen und Zielperspektiven erarbeitet.

#### Wann und Wo

Dienstag, 01.02.2011, 18:00 bis 21:00 Uhr  
im Alten Rathaus/Bernardussaal

#### Stärken

- historischer Stadtkern
- vereinzelte historische Gebäude mit stadt- bildprägender Wirkung
- Wohnstandort mit guter Nahversorgung und einer Dichte an sozialen Infrastruktureinrichtungen in fußläufiger Entfernung
- kompaktes Einzelhandelszentrum mit Fachgeschäften
- Qualitativ guter Geschäftsbesatz in der Fußgängerzone
- wenig Leerstände
- eigentümergeleitete Geschäfte/Filialen
- verkehrsgünstige Lage
- gute Erreichbarkeit der Innenstadt und der Bildungseinrichtungen
- zentrumnaher Bahnhof und ÖPNV-Verkehrsknotenpunkt
- gutes P+R-Angebot am Bahnhof
- gutes Parkraumangebot, Nähe zur Fußgängerzone
- gebührenfreie Parkplätze in Zentrumsnähe
- innerstädtische, vielfältige Grünanlagen
- innenstadtnaher Erholungsraum
- Alleinstellungsmerkmal „Erfit“
- Unmittelbare Anbindung an den Erftband

#### Chancen und Ziele

- Attraktivierung u. Aufwertung der Gebäudesubstanz
- Energetische Aufwertung (Klimaschutz)
- Schaffung von Stadteingängen
- Schließung von Baulücken/Baulücken und Brachflächenentwicklung
- Schaffung von Raumkanten
- Mobilisierung minder genutzter Flächen/Gebäude
- Verknüpfung der Standortfaktoren Wohnen, innerstädtische Infrastruktur, Arbeiten und Grün
- Schaffung Angebotsvielfalt im Einzelhandel
- Belebung des Montanushofes
- Stärkung des Einkaufsstandorts durch stärkere Verknüpfung von klein- und großflächigem Einzelhandel
- Potenzialausschöpfung der Ladenlokalflächen

#### Schwächen

- heterogene Baustruktur
- städtebauliche Brüche, fehlende Raumkanten Baulücken
- sanierungsbedürftige Fassaden/Gebäude
- Gestaltungsqualität der rückwärtigen Räume (Bahnhofsquartier, Fußgängerzone)
- zum Teil unattraktive Aufenthaltsflächen (Bsp. Platz der Deutschen Einheit, Zehnthof)
- unstrukturierte Ortseingänge West und Ost
- gestalterische Defizite im öffentlichen Raum, teilweise geringe Aufenthaltsqualität
- Nutzungsdefizite in den Gebäudestrukturen
- Barrierewirkung durch gestalterischen Kontrast (Steinweg, Bahnstraße)
- Teils unschöne Werbeanlagen, Außenbestuhlung, „Raucherzelte“
- Defizite in der Vermarktung, Innovation
- Defizite im Gastronomieangebot
- hoher Durchgangsverkehr (Bahnstraße, Montzstraße, Karl-Oberbach-Straße)
- räumliche Trennung Fußgängerzone / Bahnstraße, fehlende Fußgängerführung
- teilweise fehlende Verknüpfungsfunktionen (funktional/verkehrlich, gestalterisch)
- Verkehrssysteme veraltet und suboptimal
- Belastungen durch Emissionen an den Haupterschließungsachsen
- Schaffung einer zeitgemäßen/modernen Angebotsvielfalt im Einzelhandel für alle Generationen
- Stärkung der Werbegemeinschaft (integrativ)
- Weiterentwicklung der Innenstadt als attraktiver Wohnstandort für generationsübergreifendes Wohnen
- Verbesserung/Ausbau des Gastronomieangebotes
- Ausbau Fahrradfreundlicher Verkehr
- Verbesserung des Images der Stadt und der Identität der Bürger durch die Schärfung des Innenstadtpfils
- kulturelle Durchmischung
- Schaffung von Straßenbegleitgrün
- Stärkere Erlebbarmachung der Erft
- Attraktivierung des Freizeitangebotes für Jung und Alt (Jugend- und Kultureinrichtungen)



### INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT

#### „Innenstadt Grevenbroich“

Informationen zur Auftaktveranstaltung am 25.06.2015 um 19.00 Uhr im Bernardussaal

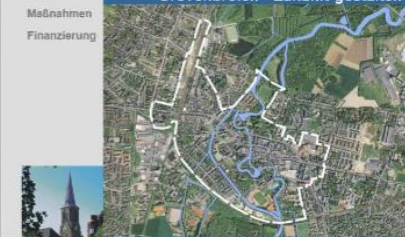


Stadt Grevenbroich – Dezernat III „Technik“

### INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT „Innenstadt Grevenbroich“

Leitbild  
Analysen  
Ziele  
Maßnahmen  
Finanzierung

#### Grevenbroich – Zukunft gestalten



09 2014

Informationen erhalten Sie über die Homepage der Stadt Grevenbroich ([www.grevenbroich.de](http://www.grevenbroich.de)) im Bereich **Wohnen & Bauen**

Projekt wird im Bundes/Länder Städtebauförderungsprogramm - Stadtbau West - mit dem Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert.

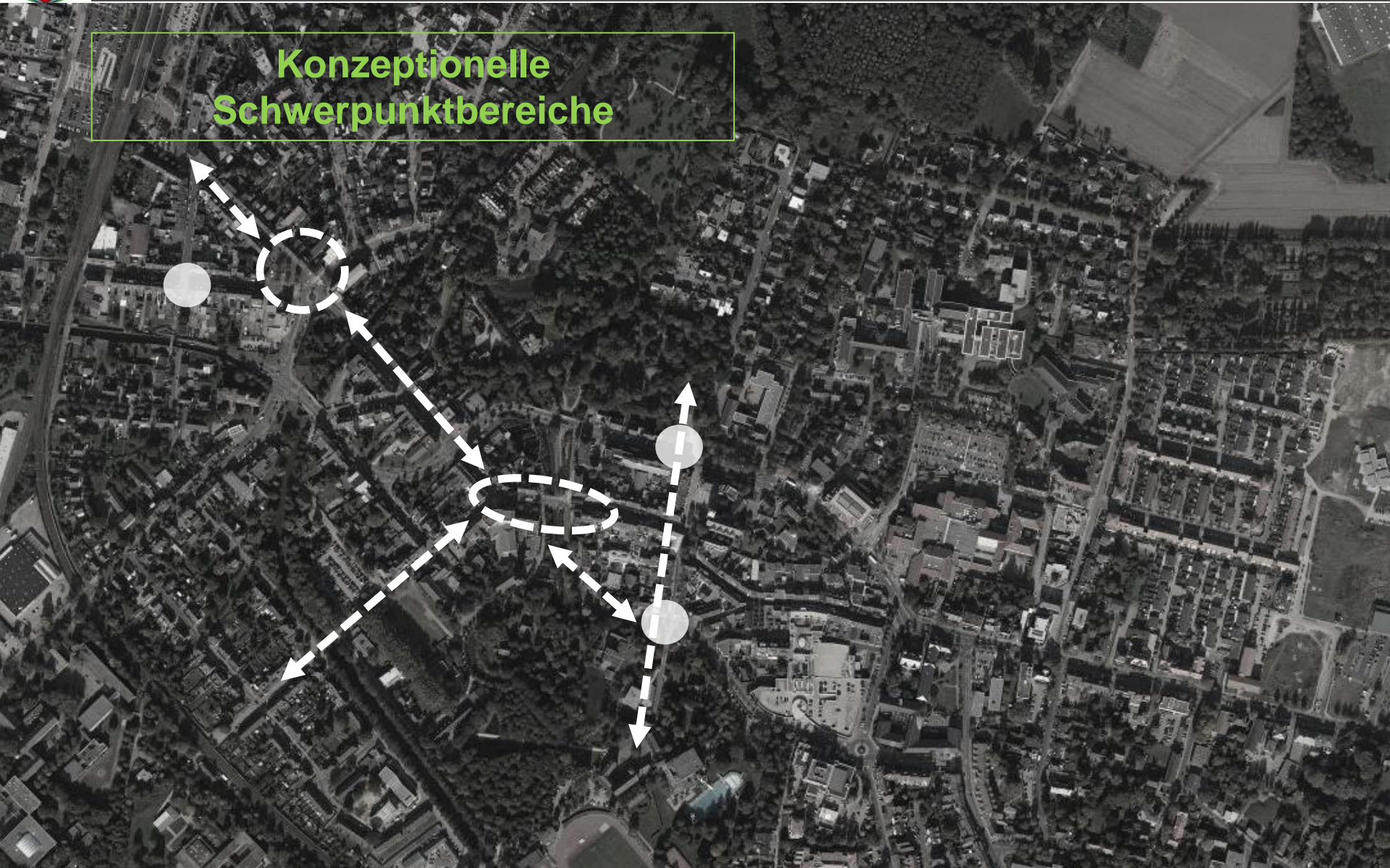


Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen





**Konzeptionelle  
Schwerpunktbereiche**







**R1** **Messprotokoll fließender Verkehr**  
**Verkehrserhebung am 11.06.2015**  
**im Zeitraum von 06:00 – 9:00 Uhr, 12:00 -14:00 Uhr und 15:00 – 18:00 Uhr**



- Verkehrserhebung der Knotenpunkte (manuell/ Video)
- Ergänzende Radarmessungen in den Einfallstraßen über 24 h
- Erfassung des ruhenden Verkehrs
- Erhebung der Fuß- und Radverkehre
- ca. 35 Zähler/innen inkl. freundlicher Unterstützung der Stadtverwaltung

**R2** Radarmessgeräte

**R3**

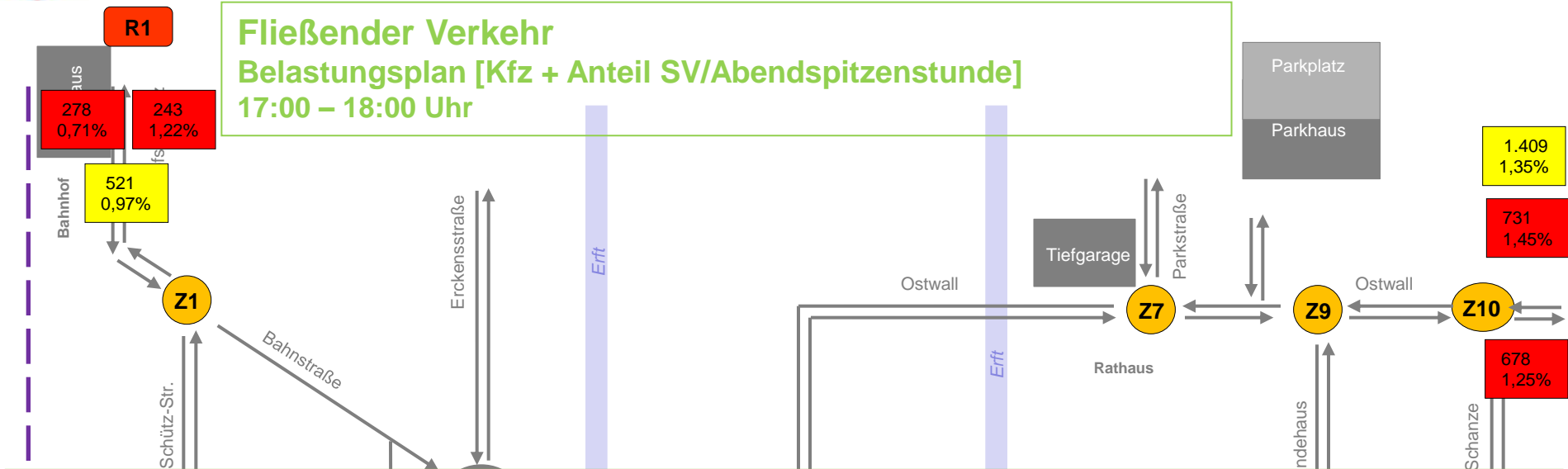
**R5**

**R4**

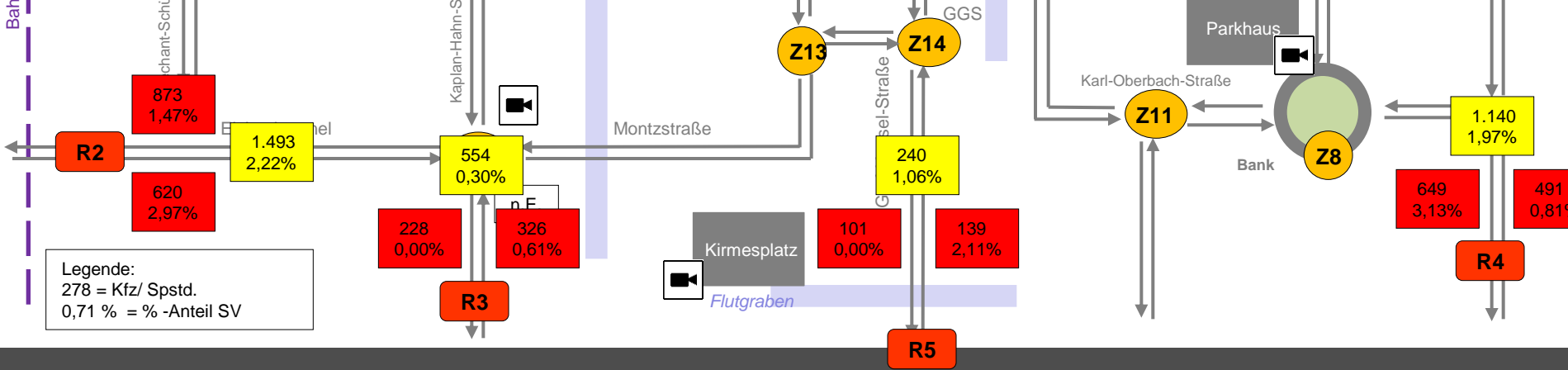
**R6**



## Fließender Verkehr Belastungsplan [Kfz + Anteil SV/Abendspitzenstunde] 17:00 – 18:00 Uhr



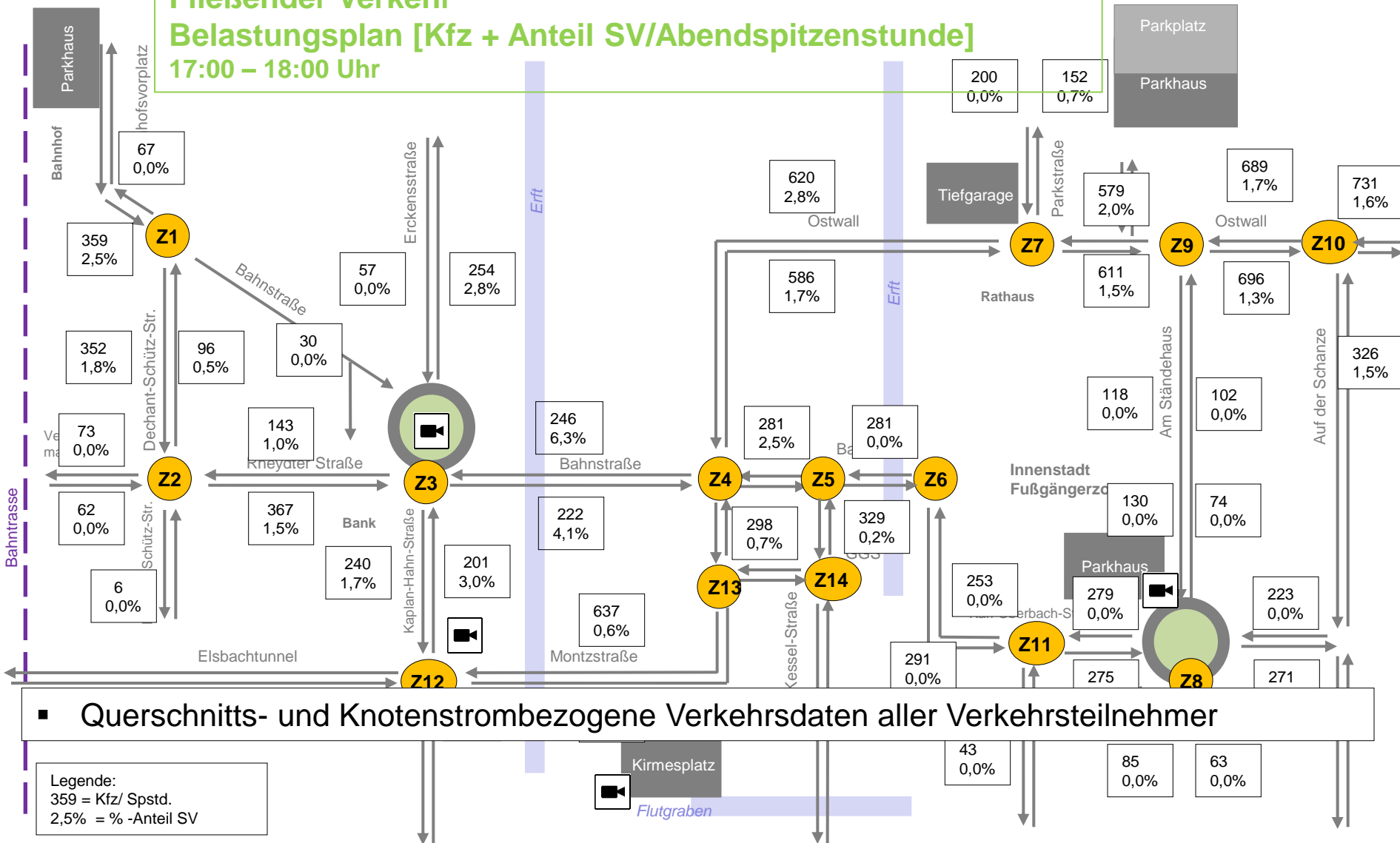
- Höchste Verkehrsbelastung über den Erhebungszeitraum
- Gleichmäßige Verteilung der Zu- und Abströme (Feierabendverkehr kombiniert mit Freizeitverkehr)
- Sehr geringer Anteil an Schwerlastverkehr (hauptsächlich nur ÖPNV)



Legende:  
278 = Kfz/ Spstd.  
0,71 % = %-Anteil SV



## Fließender Verkehr Belastungsplan [Kfz + Anteil SV/Abendspitzenstunde] 17:00 – 18:00 Uhr





## Übergreifende Kernaussagen

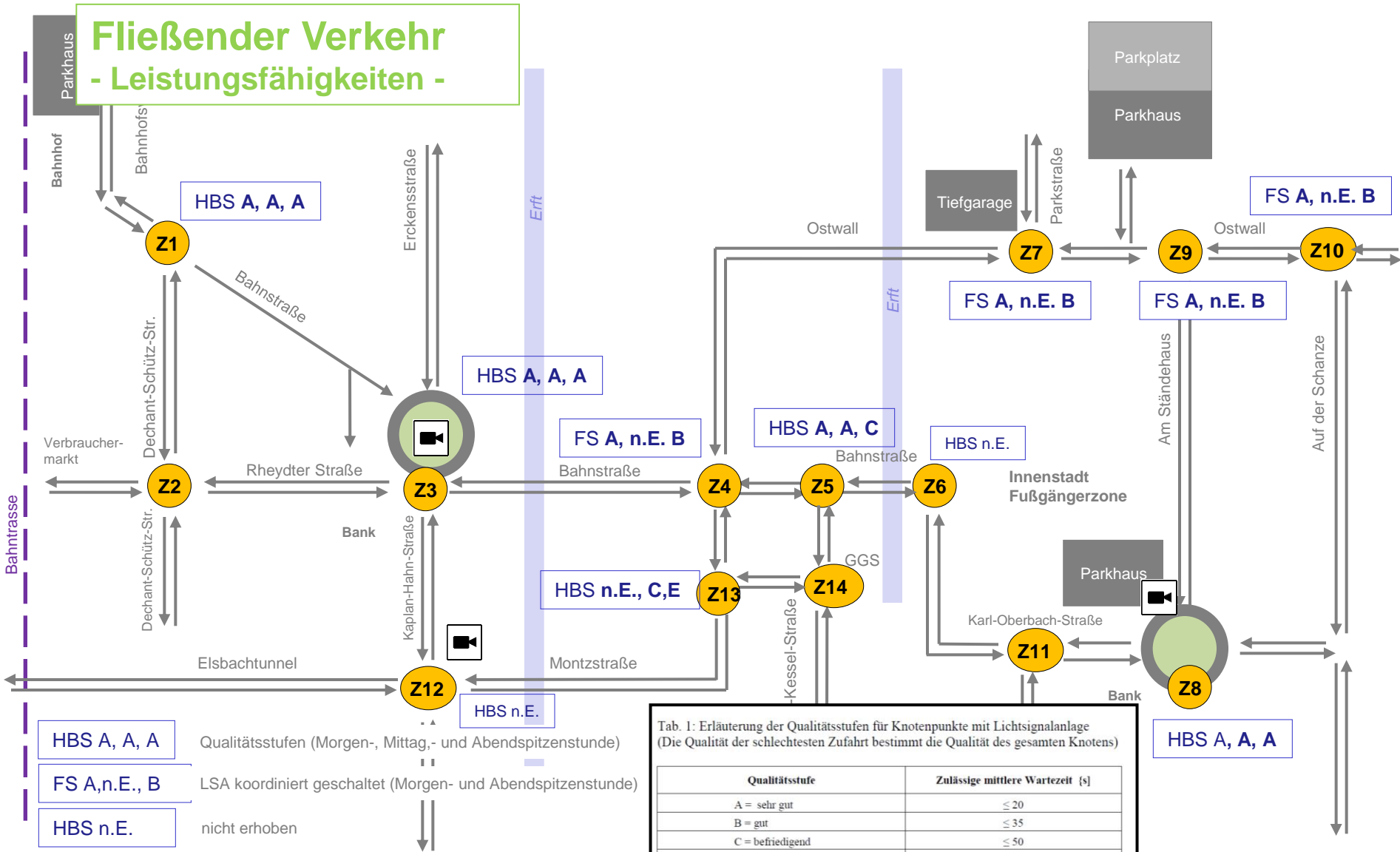


### Fließender Verkehr:

- Durchgangsverkehre fließen über das Hauptverkehrsstraßennetz
- Kaum Schwerlastverkehr in der Innenstadt
- In der Morgenspitzenstunde starker Zustrom stadteinwärts (Zielverkehr)
- Über den Tagesverlauf (Mittag/- Nachmittag- und Abendverkehre gleichmäßige Verkehrsanteile zwischen Zu-/ Abstrom)
- Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte: überwiegend im sehr guten – befriedigenden Bereich



## Fließender Verkehr - Leistungsfähigkeiten -



- HBS A, A, A** Qualitätsstufen (Morgen-, Mittag-, und Abendspitzenstunde)
- FS A, n.E., B** LSA koordiniert geschaltet (Morgen- und Abendspitzenstunde)
- HBS n.E.** nicht erhoben

Tab. 1: Erläuterung der Qualitätsstufen für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (Die Qualität der schlechtesten Zufahrt bestimmt die Qualität des gesamten Knotens)

Qualitätsstufe	Zulässige mittlere Wartezeit [s]
A = sehr gut	≤ 20
B = gut	≤ 35
C = befriedigend	≤ 50
D = ausreichend	≤ 70
E = mangelhaft	≤ 100
F = ungenügend	> 100

Aus: HBS - Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen; Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (Hrsg.), 2001



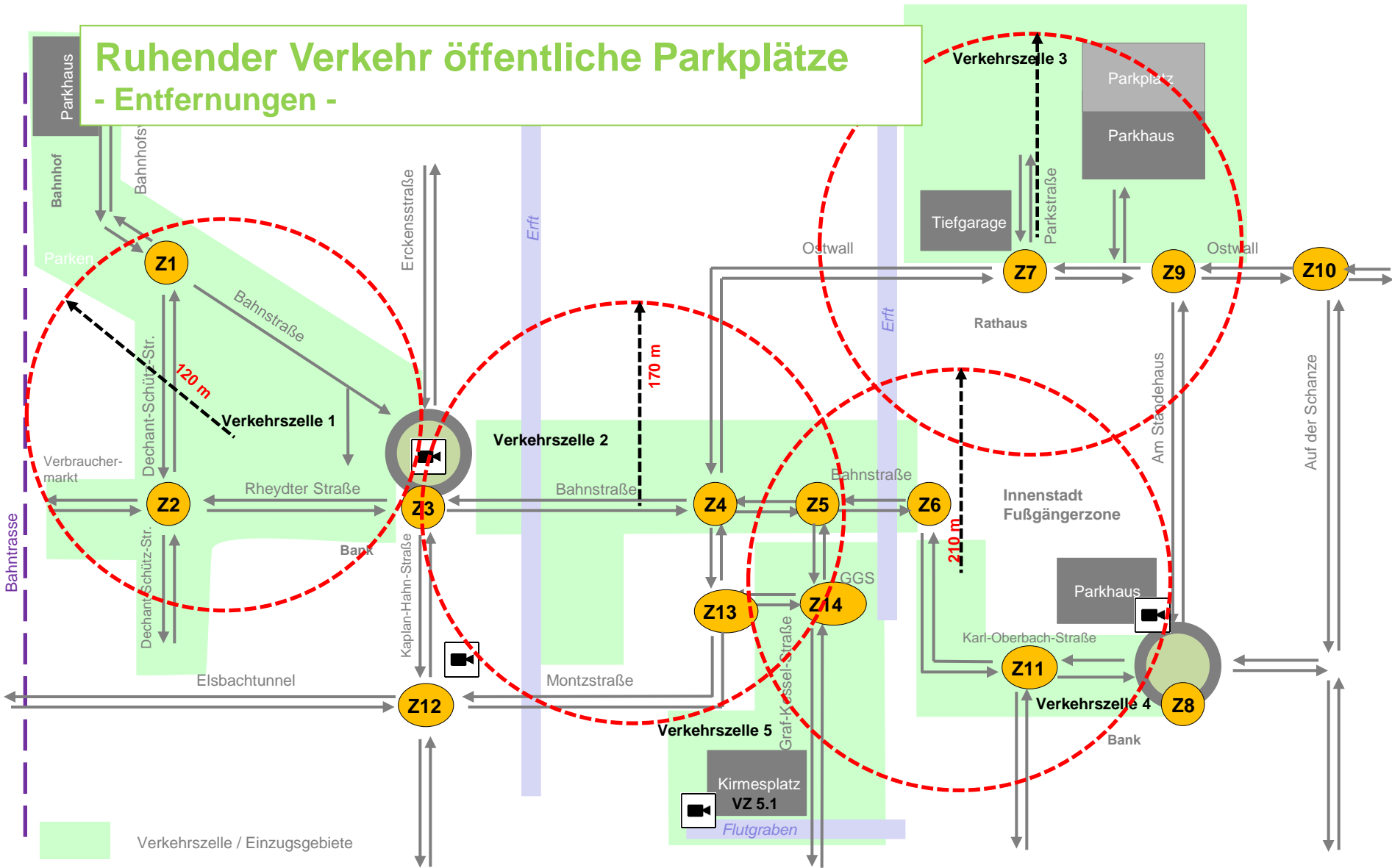
## Übergreifende Kernaussagen

### Ruhender Verkehr:

- Gesamtanzahl: Parkplätze straßenbegleitend und in Parkhäusern **ca. 2.670 Parkplätze**
- Deutliche Kapazitäten in den Parkhäusern und am Kirmesparkplatz
- Insbesondere im Bahnhofsquartier geringe Auslastung der straßenbegleitenden Parkplätze



## Ruhender Verkehr öffentliche Parkplätze - Entfernungen -





## Übergreifende Kernaussagen

### Fußverkehr:

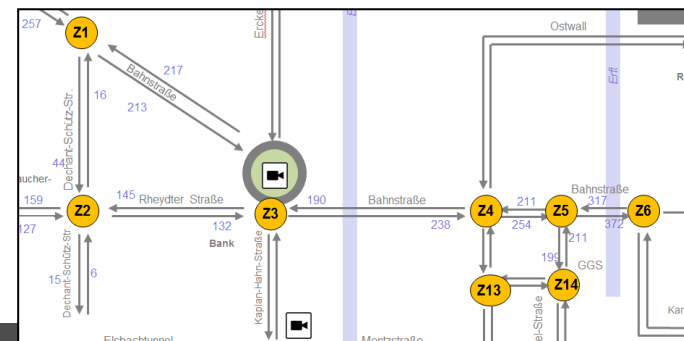


- Starker Fußgängerstrom zwischen westlichem Wohngebiet – Bahnstraße / Innenstadt  
-- > ca. 60 % des erhobenen Gesamtfußgängeranteils
- Insbesondere morgens starke fußläufige Beziehung zwischen Kirmesparkplatz Richtung Innenstadt

### Radverkehr:



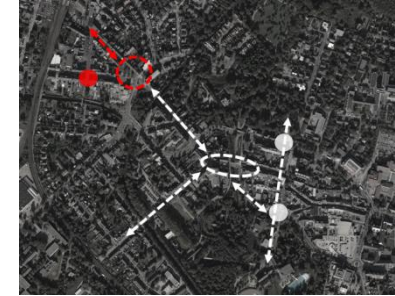
- Ca. 50 % der Radfahrer am Morgen aus Richtung der Unterführung (Wohngebiet) und Bahnhof haben Ziele in der Innenstadt / im östlichen Bereich der Stadt
- Starke Radverkehrsbeziehung Richtung Berufsbildungszentrum (BBZ)
- Nachmittags: Ziele befinden sich mehr im südlichen Bereich / unmittelbar in der Bahnstraße / Richtung Ostwall (Z4)







## Schwerpunktbereich Bahnhofsquartier



- Quartierseingang nicht erkennbar
- Fehlende Differenzierung in der Straßenraumgestaltung (Ausbauqualität/ Querschnitt der Einmündungsbereiche)
- Fehlende gestalterische Einbindung des Platzes der Deutschen Einheit
- Hochversiegelter Straßenraum



## Kernaussagen Schwerpunktbereich Bahnhofsquartier



### Fließender Verkehr:

- Verkehrsstärken: > 3.000 < 6.000 Kfz/24h  
=> Mischverkehrsfläche (sanfte Separation) möglich
- Deutliche Verbesserung des Stellenwertes des Rad- und Fußgängerverkehrs erforderlich
- Keine auffälligen Anteile von Durchgangsverkehr sowie Schwerlastverkehr
- Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte: sehr guten – befriedigenden Bereich

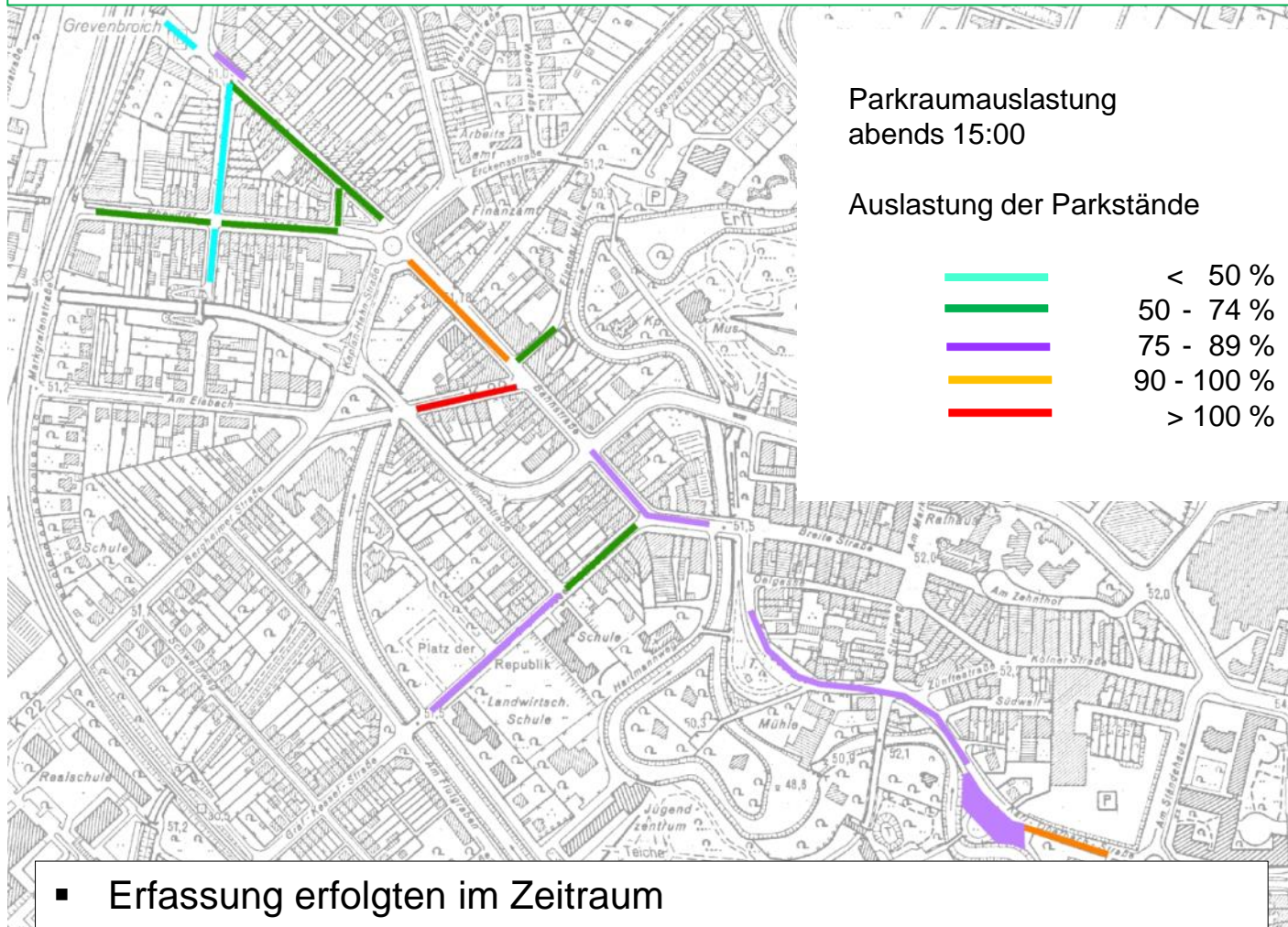
### Ruhender Verkehr:

- P&R Parkplatz nahezu über den gesamten Erhebungszeitraum ausgelastet
- Sehr geringer Umschlag auf den öffentlichen straßenbegleitenden Parkplätzen  
=> Auslastung im Erhebungszeitraum immer < 75 %, trotz 30 % Parkdauerüberschreitungen





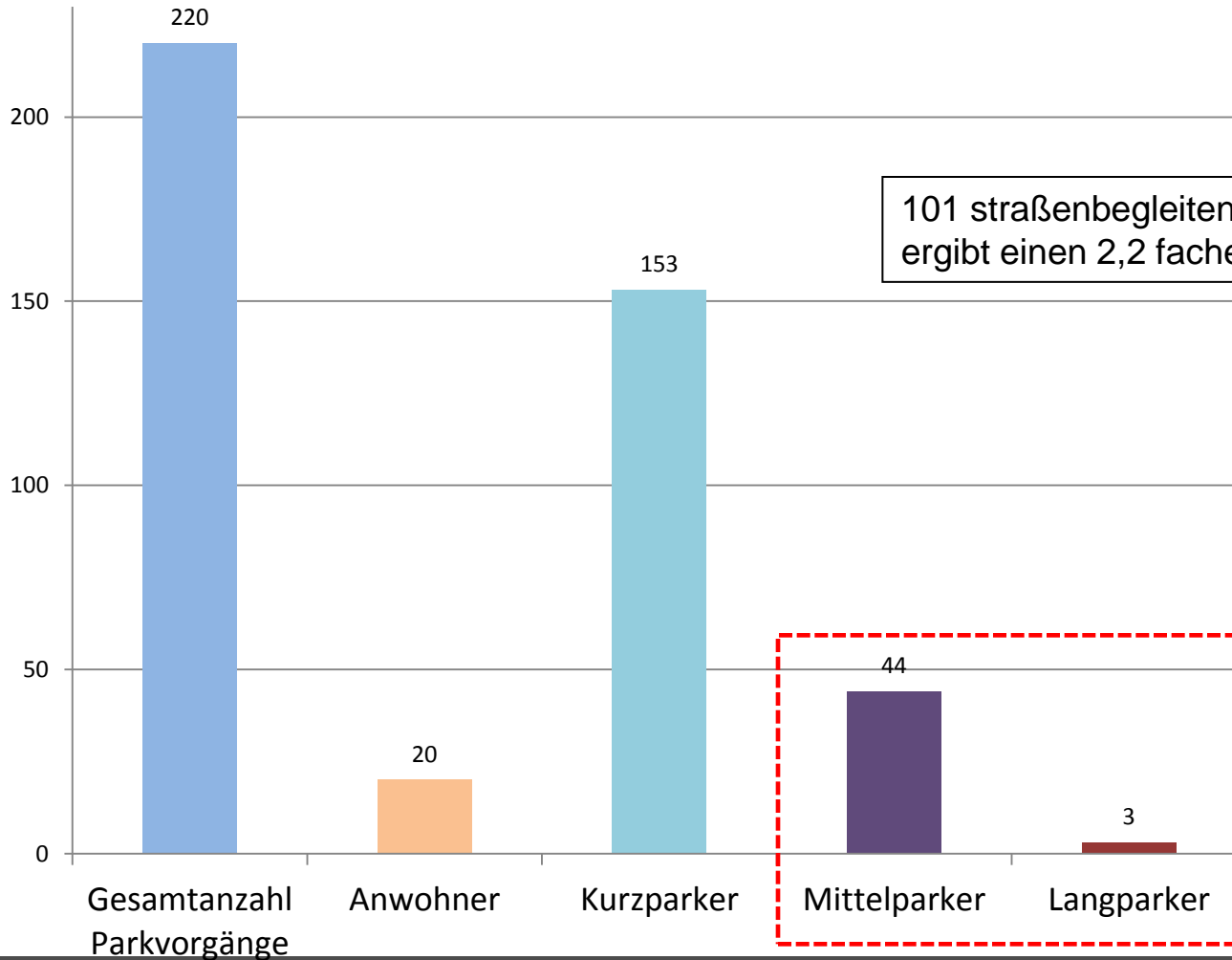
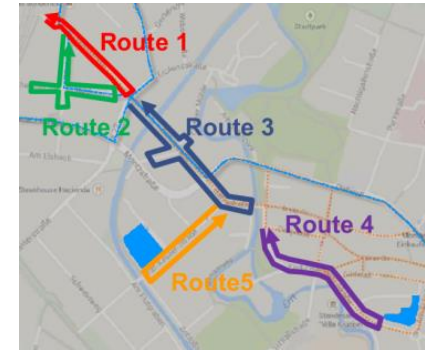
## Ruhender Verkehr Öffentliche Parkplätze - Parkraumauslastung je Straßenzug-



- Erfassung erfolgten im Zeitraum  
von 06:00 – 9:00 Uhr, 12:00 -14:00 Uhr und 15:00 – 18:00 Uhr



## Ruhender Verkehr Öffentliche Parkplätze - straßenbegleitende Parkvorgänge Route 2 -



101 straßenbegleitende Parkplätze ergibt einen 2,2 fachen Parkplatzumschlag

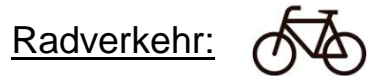
- Gesamtanzahl Parkvorgänge
- Anwohner
- Kurzparker
- Mittelparker
- Langparker



## Kernaussagen Schwerpunktbereich Bahnhofsquartier

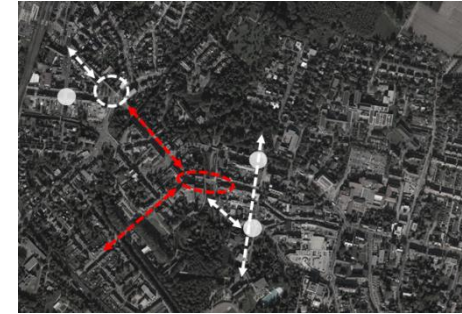


- Höchster Fußgängeranteil im gesamten Erhebungszeitraum in der Nachmittags-/ Abendzeit
- Deutlichere Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt ablesbar
- Insbesondere am Nachmittag hoher Anteil an fußläufigen Beziehungen über die gesamte Bahnstraße bis zur FGZ



- Starke Radverkehrsbeziehung aus dem westlich der Unterführung gelegenen Wohngebiet
- Starke Radverkehrsbeziehung Richtung BBZ
- Ca. 50 % der Radfahrer aus Richtung der Unterführung (Wohngebiet) und Bahnhof haben Ziele in der Innenstadt / im östlichen Bereich der Stadt

## Schwerpunktbereich Bahnstraße - FGZ



- Durchgangsstraßen, kein Innenstadtcharakter
- Funktion als Verbindungsachse zwischen Bahnhofsquartier – Fußgängerzone stark eingeschränkt
- Rein technisch-funktionale Gestaltung des Straßenraumes
- Fehlende Aufenthalts- und (Grün-)Gestaltungsqualität
- Kein Raum für Sondernutzungen





## Kernaussagen Schwerpunktbereich Bahnstraße - FGZ

### Fließender Verkehr:



- Verkehrsstärken:  $> 4.500 < 6.000$  Kfz/24h  
=> sanfte Separation/ verkehrsberuhigter Geschäftsbereich empfohlen
- Deutliche Verbesserung des Stellenwertes des Rad- und Fußgängerverkehrs erforderlich
- Verkehrsbelastungen über gesamte Bahnstraße konstant
- Hohe Verkehrsbelastung im Carrée Montzstraße/ Graf-Kessel-Straße
- Kaum Schwerlastverkehr neben dem ÖPNV (Busverkehr)
- Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte: Koordinierte LSA-Schaltung im guten Bereich

### Ruhender Verkehr:

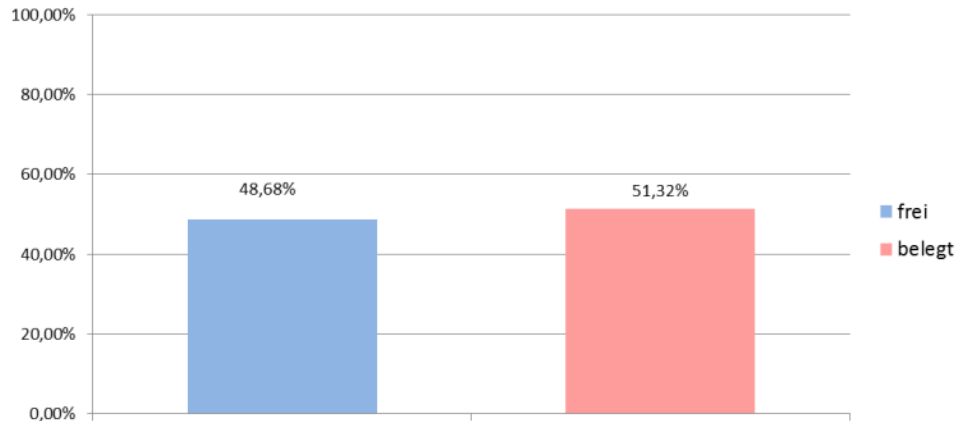
- Sehr geringer Umschlag auf den öffentlichen straßenbegleitenden Parkplätzen  
=> Auslastung im Erhebungszeitraum  $>75\% - <90\%$ , dabei 20 % Parkdauerüberschreitungen



## Kirmesparkplatz, Graf-Kessel-Straße

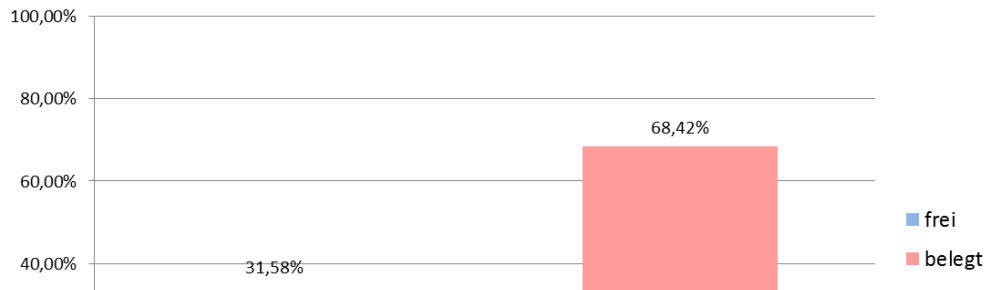
[6:00 - 10:00 Uhr, 13:00 - 17:00 Uhr], ca. 220 Parkplätze (Bestandteil Verkehrszelle 5)

Auslastung - Gesamt Verfügbar (ca. 220 Parkplätze)



Quelle: [www.googlemaps.de](http://www.googlemaps.de)

Auslastung - Spitzenstunde (14:00 - 15:00 Uhr)



**Problematik: fehlende Parkplatzmarkierung**

=> eine in der Mitte verlaufende Trennung würde bereits zur Verbesserung des Parkverhalten führen





## Kernaussagen Schwerpunktbereich Bahnstraße - FGZ

### Fußverkehr:



#### Querschnittsanteil

- Bahnstraße > 1.000 < 1.500 FG/ 8h (Erhebungszeitraum)  
Graf-Kessel-Straße ca. 900 FG/ 8h
- Starker Zustrom vom Parkplatz Kirmesparkplatz
- Insbesondere am Nachmittag hoher Anteil an fußläufigen Beziehungen über die gesamte Bahnstraße bis zur FGZ

### Radverkehr:



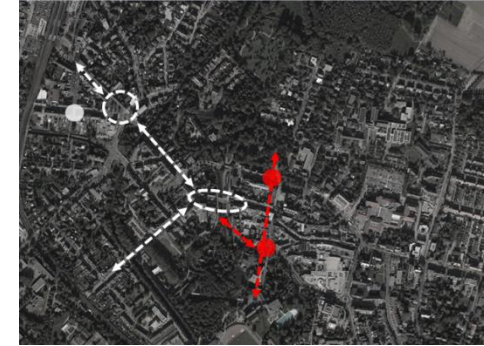
#### Querschnittsanteil

- Bahnstraße > 400 < 650 RF/ 8h (Erhebungszeitraum)
- Starker Zustrom über Graf-Kessel-Straße
- Mittags und nachmittags gleichmäßige Verteilung zw. Zu-/ Abstrom





## Schwerpunktbereich Östliche Innenstadt



- Mangelhafte Wegweisung (z.B. zum Parkplatzangebot, zu wichtigen Zielen im Zentrum)
- Kein erkennbarer Innenstadteingang auf Höhe der Schanze/ Ständehaus
- Keine klare Ablesbarkeit der Fußwegevernetzung (Nord- und Südachse)





## Kernaussagen Schwerpunktbereich östliche Innenstadt



### Fließender Verkehr:

#### Verkehrsstärken:

- Ostwall : > 12.000 Kfz/24h => Trennprinzip
- Karl-Oberbach-Straße: > 4.500 < 6.000 Kfz/24h => Empfehlung: sanfte Separation
- Geringer Schwerlastverkehrsanteil auch auf dem Ostwall
- Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte: Koordinierte LSA-Schaltung im guten Bereich mit ausreichend Reserven

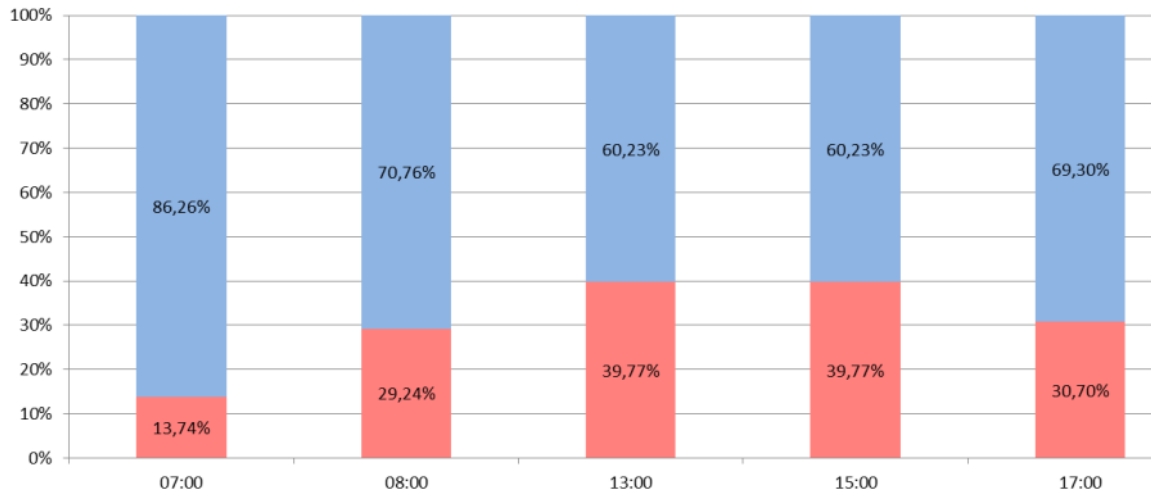
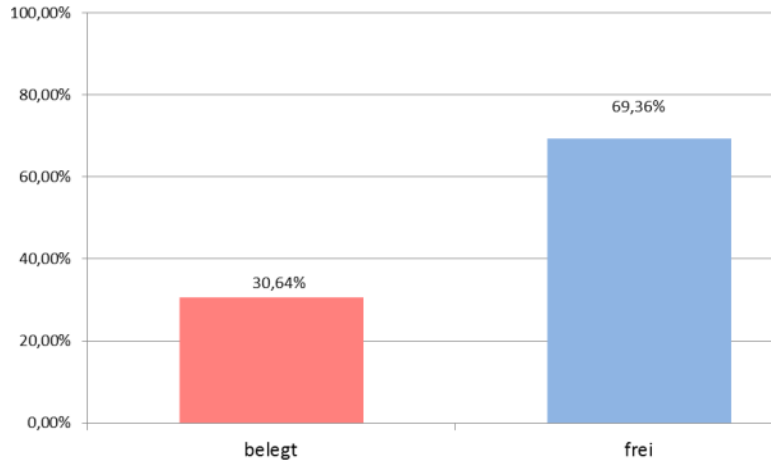
### Ruhender Verkehr:

- Geringe Auslastung der Parkhäuser (im Mittel > 50 % Kapazität)
- Unzureichende Ausschilderung der Parkhäuser im gesamten Innenstadtgebiet






## Ruhender Verkehr – Parkhäuser – Parkhaus Coensgalerie (Verkehrszelle 3)



■ freie Parkplätze  
■ belegte Parkplätze



## Kernaussagen Schwerpunktbereich östliche Innenstadt

Fußverkehr: 

Nord-Südachse (Messstellen Querung Ostwall und Karl-Oberbach-Straße/ Schlosstraße)

- Starke Fußgängerquerbeziehungen (5-fach so viele Fußgänger wie Radfahrer)
- Deutlich höherer Anteil NMIV als MIV in der Schlosstraße

Radverkehr: 

Querschnittsanteil

- Im Gegensatz zum Fußgängerverkehr kaum Radverkehr in der Schlosstraße
- Starke Radfahrbeziehung über Bahnstraße Richtung Ostwall am Nachmittag

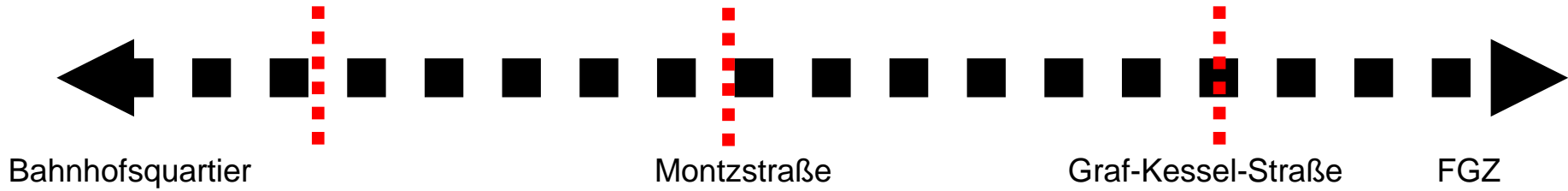


# Konzeptionelle Ideen als Diskussionsgrundlage

(Entwicklungschancen an Beispielprojekten)



## Leitidee ISEK: Verknüpfung Bahnhofsquartier – FGZ



**Entdecken Sie den historischen Stadtkern der Hansestadt Attendorn**  
-Folgen Sie dem blauen Band-

**Ihr Ziel „Alter Markt“** 

**Aktionsstreifen** 

**Wasserspiel** 



**Wasserspiel** 

**Mehrgenerationenplatz** 

**Ihr Standort**



Bsp.: Hansestadt Attendorn



## Leitidee ISEK: Verknüpfung Bahnhofsquartier – FGZ



### Zielsetzung:

- Attraktives Quartier mit Kulturangeboten und Außennutzungen
- Gestalterische Vernetzung durch Trittsteine zwischen Bahnhof und FGZ



Bsp.: Stadt Wülfrath

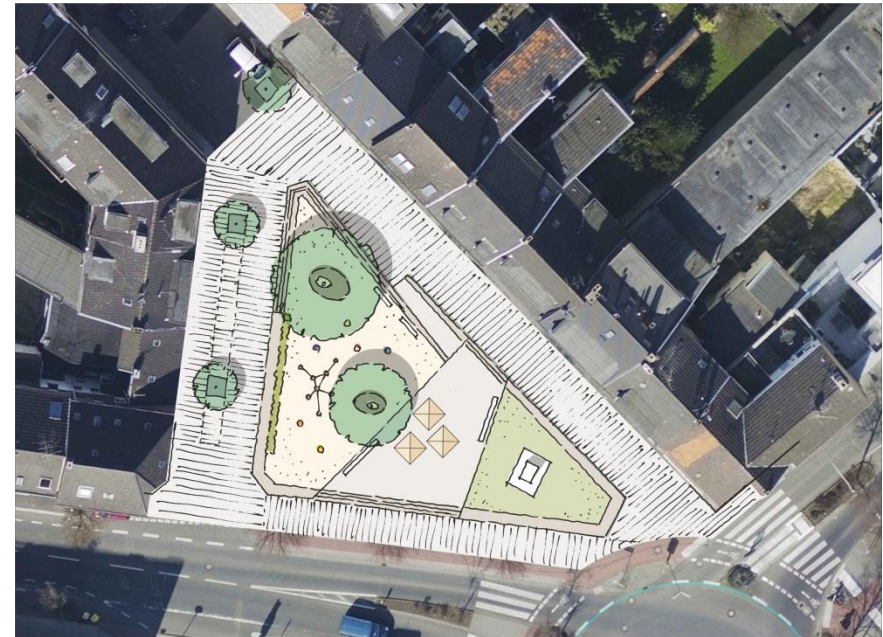
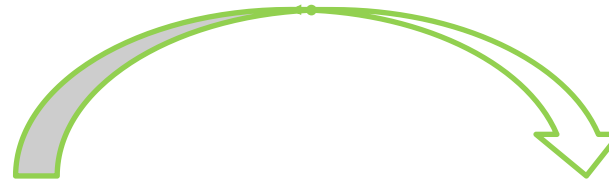




## Leitidee ISEK: Verknüpfung Bahnhofsquartier – FGZ

### Zielsetzung:

- Aufmerksamkeit schaffen (Quartierseingang)
- Umgestaltung von Freiräumen für multifunktionale Nutzung





## Leitidee ISEK: Verknüpfung Bahnhofsquartier – FGZ



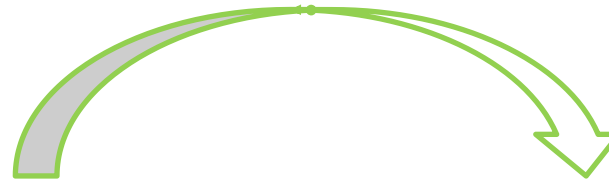
mögliche Umgestaltung



## Leitidee ISEK: Verknüpfung Bahnhofsquartier – FGZ

### Zielsetzung:

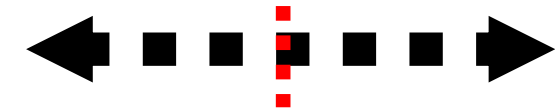
- Hierarchisierung von Stadträumen, Verbesserung der Orientierung
- Aufwertung der Nebenanlagen



Bsp.: Hansestadt Wipperfürth



## Leitidee ISEK: Verknüpfung Bahnhofsquartier – FGZ



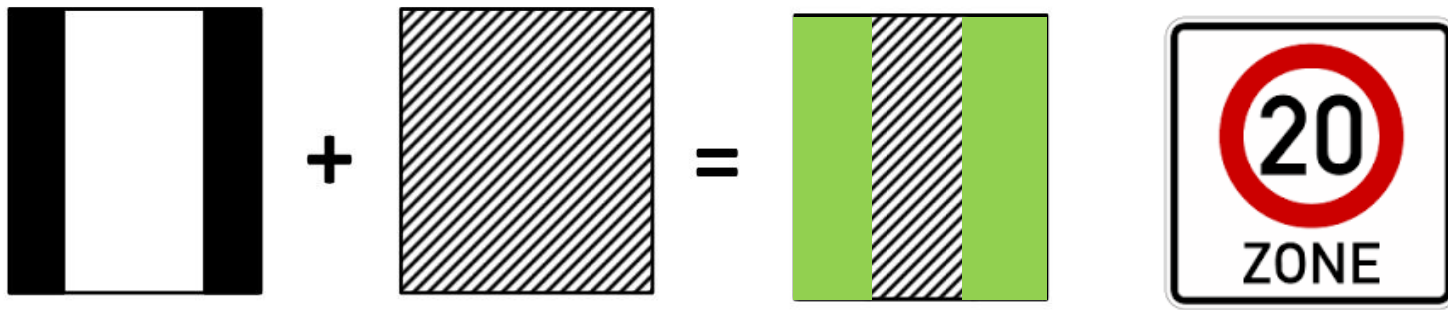
Bahnstraße 1. Teil

### Zielsetzung:

- Attraktive Innenstadtstraße mit Aufenthaltsqualität und Sondernutzungsflächen
- Gestalterische Vernetzung durch Trittsteine zwischen Bahnhof und FGZ

Herleitung: Lösungsansatz für den Straßenausbauquerschnitt

die Kombination macht den Unterschied



Trennprinzip

Mischprinzip

verkehrsberuhigter  
Geschäftsbereich

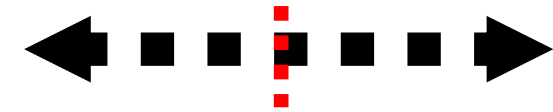
Quelle: Hansestadt Attendorf



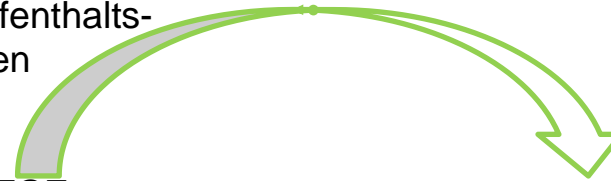
## Leitidee ISEK: Verknüpfung Bahnhofsquartier – FGZ

### Zielsetzung:

- Attraktive Innenstadtstraße mit Aufenthaltsqualität und Sondernutzungsflächen
- gestalterische Vernetzung durch Trittsteine zwischen Bahnhof und FGZ



Bahnstraße 1. Teil



Bsp.: Stadt Baesweiler, Ortsteil Setterich



## Leitidee ISEK: Verknüpfung Bahnhofsquartier – FGZ



Bsp.: Stadt Baesweiler, Ortsteil Setterich

## Leitidee ISEK: Verknüpfung Bahnhofsquartier – FGZ

### Zielsetzung:

- Differenzierung der Straßenraumgestaltung
- Anbindung FGZ: Aufwertung Straßenraum
- Schaffung von multifunktionalen und saisonal nutzbaren Flächen



Bsp.: Stadt Gevelsberg



Bahnstraße 2. Teil

Bsp.: Stadt Gevelsberg





## Leitidee ISEK: Verknüpfung Bahnhofsquartier – FGZ

### Zielsetzung:

- Differenzierung der Straßenraumgestaltung
- Aufwertung der Fußgängerachse – Anbindung FGZ
- Schaffung von multifunktionalen und saisonal nutzbaren Flächen



Bsp.: Stadt Wiehl

# Ausblick

(nächste Schritte, Wie kann ich mich in den Prozess einbringen?)



## Weitere Beteiligungsschritt bis zur konkreten Umsetzung

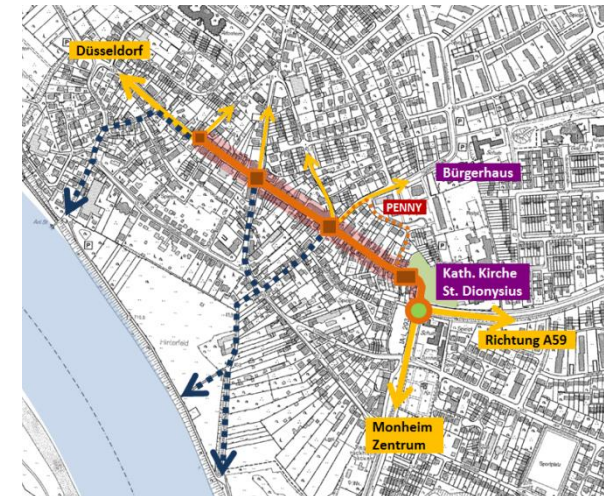


Beispiel: Impressionen – Akteursbeteiligung



## Weitere Beteiligungsschritt bis zur konkreten Umsetzung

Diskussionsgrundlagen  
Konzeptentwürfe der Planer und der Stadtverwaltung



**Ziel: Entwurf als Diskussionsgrundlage**

Bsp.: Stadt Monheim am Rhein



## Weitere Beteiligungsschritt bis zur konkreten Umsetzung

Beratung in der Bürgerschaft , Lenkungsgruppe und Politik



**Ziel: Einholen Anregungen und Vorstellungen für die weitere Planung**



## Weitere Beteiligungsschritt bis zur konkreten Umsetzung

**2015**

- Verkehrserhebung
- Verkehrskonzept Bestand
- Förderantragsmanagement (Umsetzungsfahrplan, Kosten, Maßnahmenkonkretisierung)
- Antragsstellung 2015
- Öffentlichkeitsarbeit und Rückmeldung
- Straßen- und Freiraumkonzept

**Schwerpunkt Verkehrsanalyse  
Planungsparameter festlegen**





# Weitere Beteiligungsschritt bis zur konkreten Umsetzung

## 2015

- Verkehrserhebung
- Verkehrskonzept Bestand
- Förderantragsmanagement (Umsetzungsfahrplan, Kosten, Maßnahmenkonkretisierung)
- Antragsstellung 2015
- Öffentlichkeitsarbeit und Rückmeldung
- Straßen- und Freiraumkonzept

## 2016

- Vertiefung Straßen- und Freiraumkonzept
- Planungsrunden/ -werkstätten
- Beschluss nach Überarbeitung aufgrund der Bürgeranregungen
- Vertiefung Bahnstraße (Ingenieurplanung)
- Erstellung Bewilligungsantrag 2017 Straßen- und Freiraummaßnahmen

Entwurfsplanung erarbeiten  
 Enge Beteiligungsmöglichkeiten  
 Straßenbaumaßnahmen zur  
 Förderung einreichen





# Weitere Beteiligungsschritt bis zur konkreten Umsetzung

## 2015

- Verkehrserhebung
- Verkehrskonzept Bestand
- Förderantragsmanagement (Umsetzungsfahrplan, Kosten, Maßnahmenkonkretisierung)
- Antragsstellung 2015
- Öffentlichkeitsarbeit und Rückmeldung
- Straßen- und Freiraumkonzept

## 2016

- Vertiefung Straßen- und Freiraumkonzept
- Planungsrunden/ -werkstätten
- Beschluss nach Überarbeitung aufgrund der Bürgeranregungen
- Vertiefung Bahnstraße (Ingenieurplanung)
- Erstellung Bewilligungsantrag 2017 Straßen- und Freiraummaßnahmen

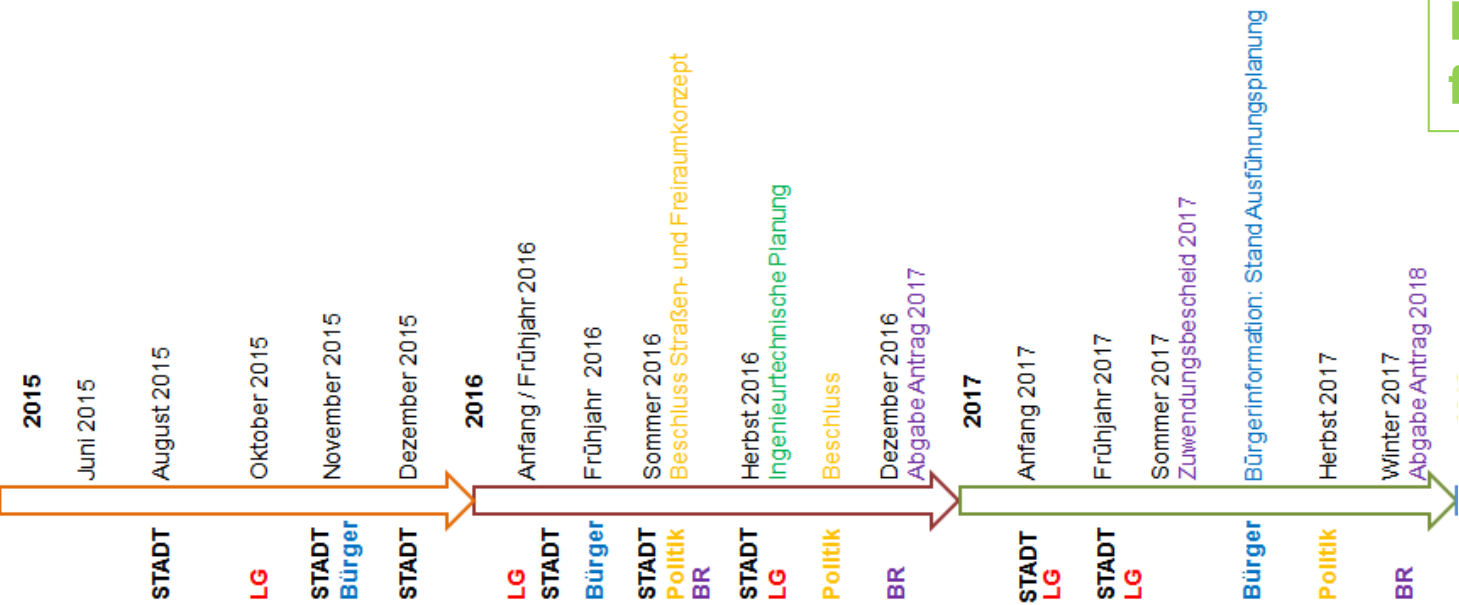
## 2017

- Vertiefung Straßen- und Freiraummaßnahmen
- Voruntersuchungen (Baugrund, Kanal, etc.)
- flankierende Maßnahmen
- Umsetzung Maßnahmen aus Bewilligung 2016
- Vertiefung ingenieurtechnische Planung Teilbereiche
- Baubeschlüsse
- Bürgerinformation: Stand Ausführungsplanung
- LV / Veröffentlichung

**Rückmeldung  
Förderung**

**Ausführungs-  
planung  
erstellen**

**Baufirma  
festlegen**







# Weitere Beteiligungsschritt bis zur konkreten Umsetzung

## 2015

- Verkehrserhebung
- Verkehrskonzept Bestand
- Förderantragsmanagement (Umsetzungsfahrplan, Kosten, Maßnahmenkonkretisierung)
- Antragsstellung 2015
- Öffentlichkeitsarbeit und Rückmeldung
- Straßen- und Freiraumkonzept

## 2016

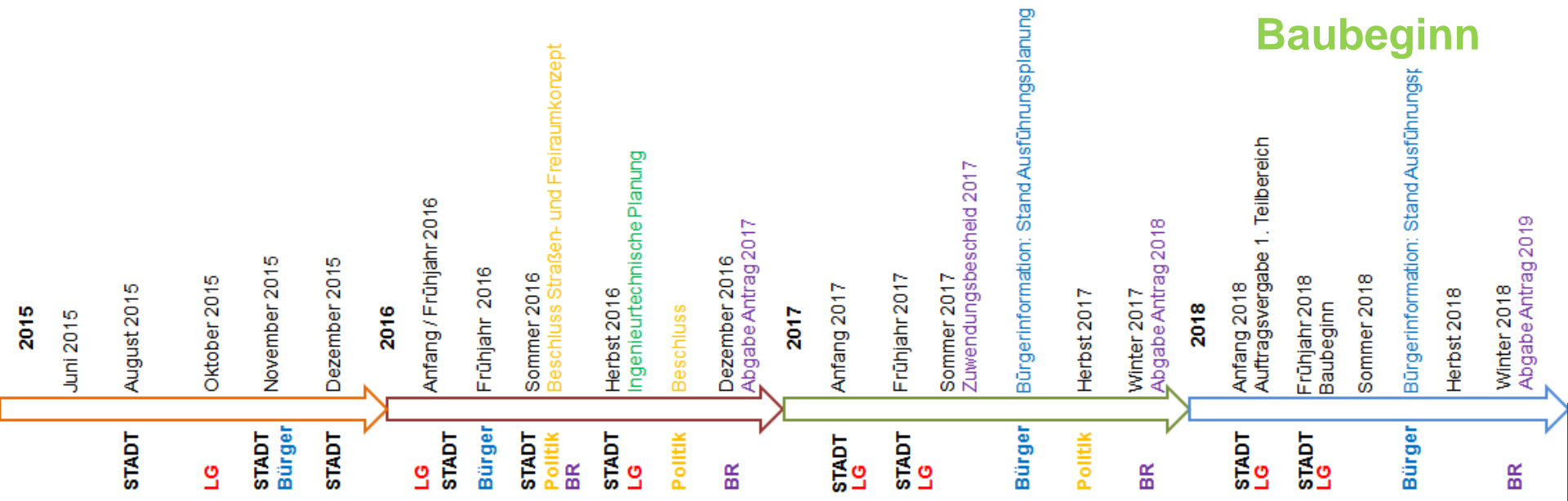
- Vertiefung Straßen- und Freiraumkonzept
- Planungsrunden/ -werkstätten
- Beschluss nach Überarbeitung aufgrund der Bürgeranregungen
- Vertiefung Bahnstraße (Ingenieurplanung)
- Erstellung Bewilligungsantrag 2017 Straßen- und Freiraummaßnahmen

## 2017

- Vertiefung Straßen- und Freiraummaßnahmen
- Voruntersuchungen (Baugrund, Kanal, etc.)
- flankierende Maßnahmen
- Umsetzung Maßnahmen aus Bewilligung 2016
- Vertiefung ingenieurtechnische Planung Teilbereiche
- Baubeschlüsse
- Bürgerinformation: Stand Ausführungsplanung
- LV / Veröffentlichung

## 2018

- Submission
- Auftragsvergabe
- Baubeginn 1. Teilbereich
- Konkretisierung Bauvorbereitung andere Teilbereiche



# Fragen und Anregungen

(ca. 60 min.)

**Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit**