

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 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

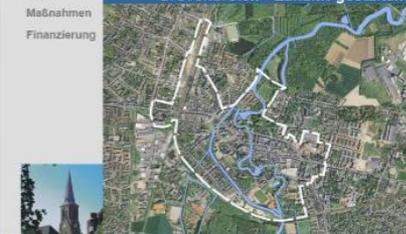


Stadt Grevenbroich – Dezernat III „Technik“

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) im Bereich **Wohnen & Bauen**

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

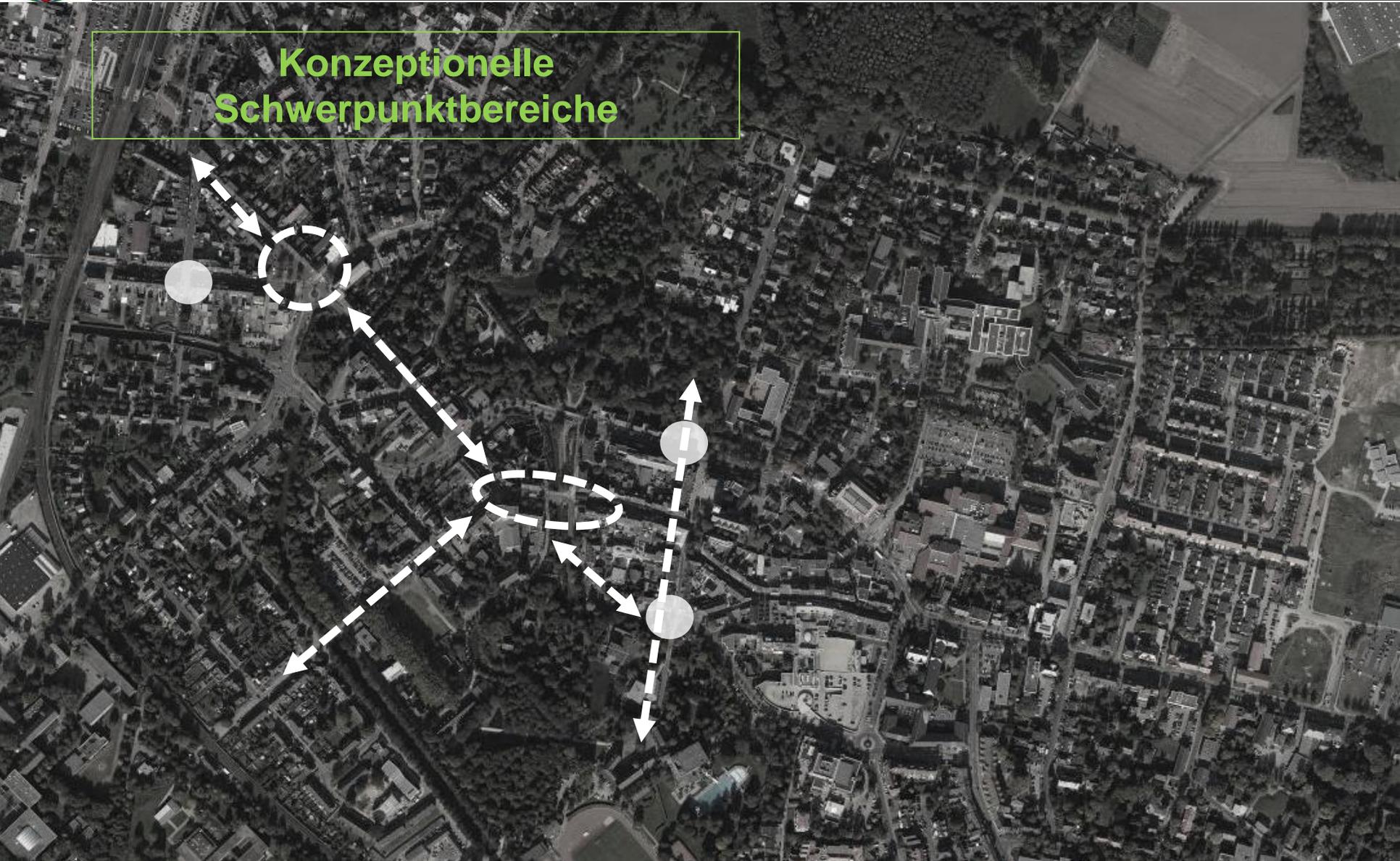


Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen



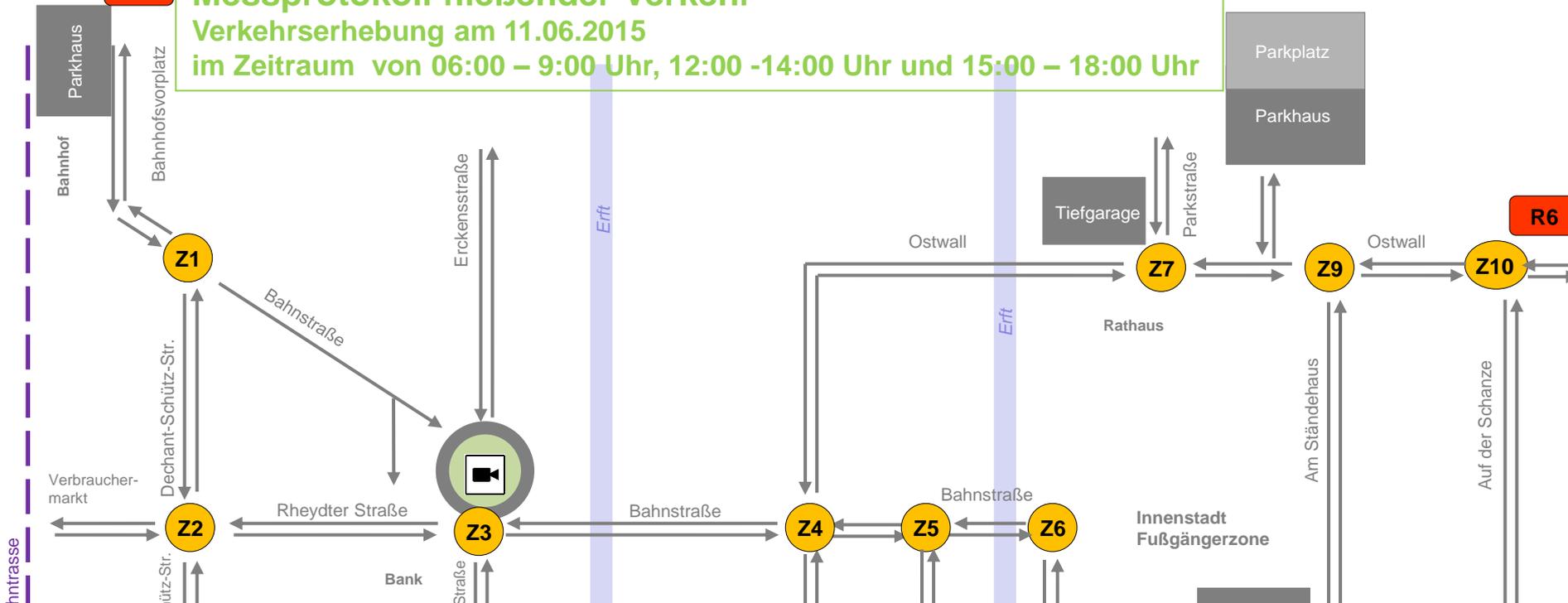


Konzeptionelle
Schwerpunktbereiche





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

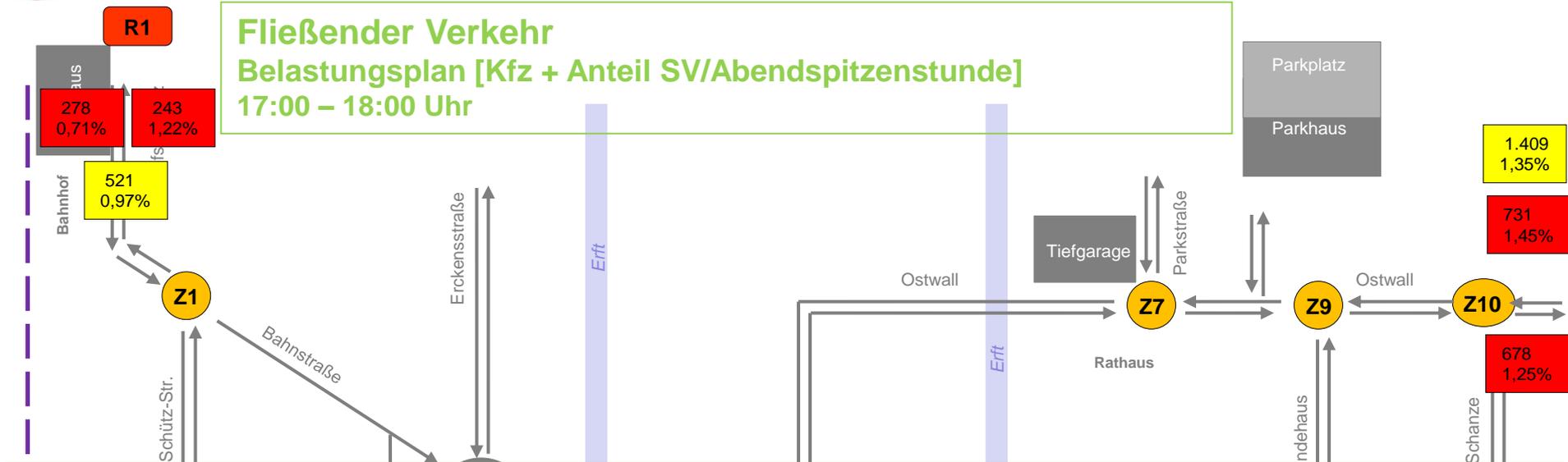
R5

R4

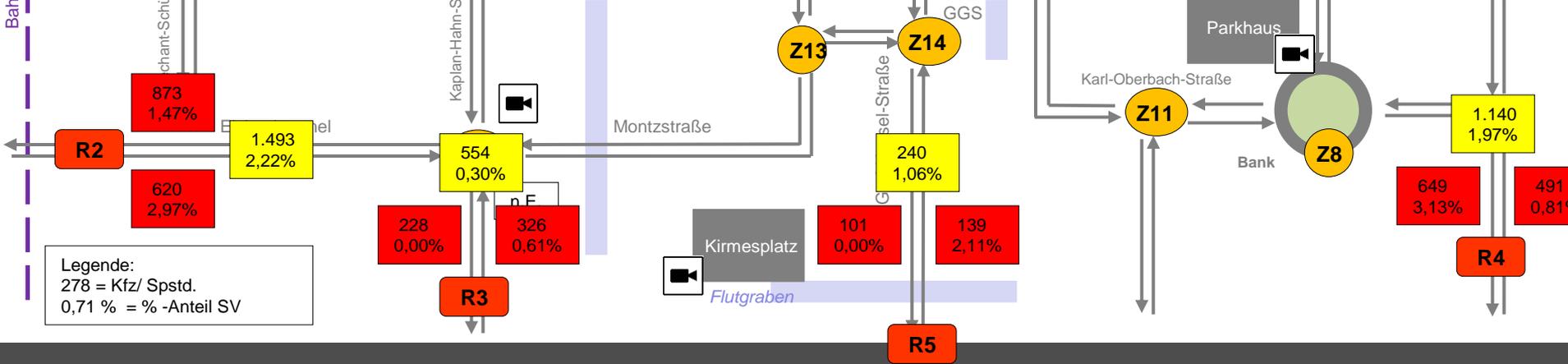
R6



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



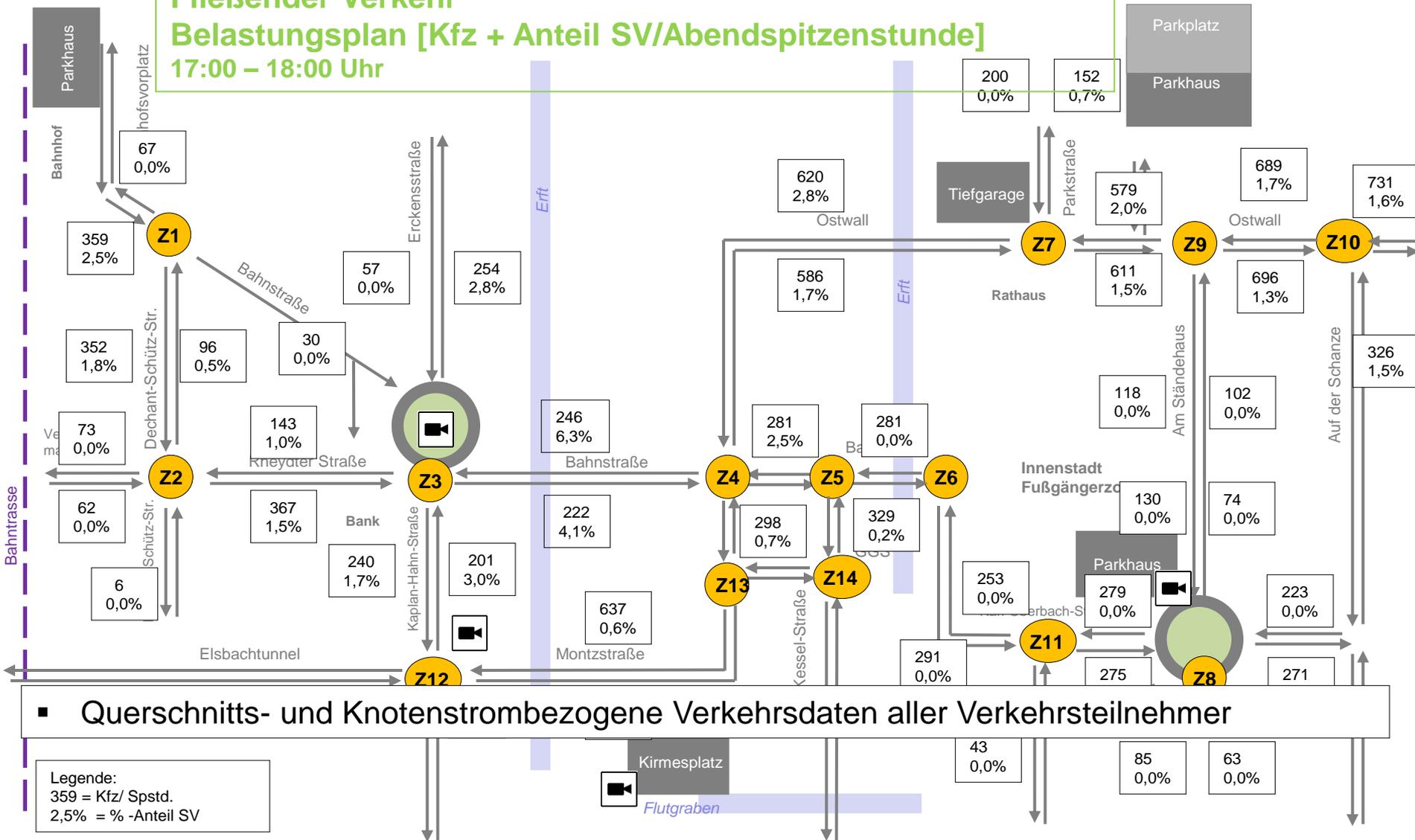
- Höchste Verkehrsbelastung über den Erhebungszeitraum
- Gleichmäßige Verteilung der Zu- und Abströme (Feierabendverkehr kombiniert mit Freizeitverkehr)
- Sehr geringer Anteil an Schwerlastverkehr (hauptsächlich nur ÖPNV)



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



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





Übergreifende Kernaussagen

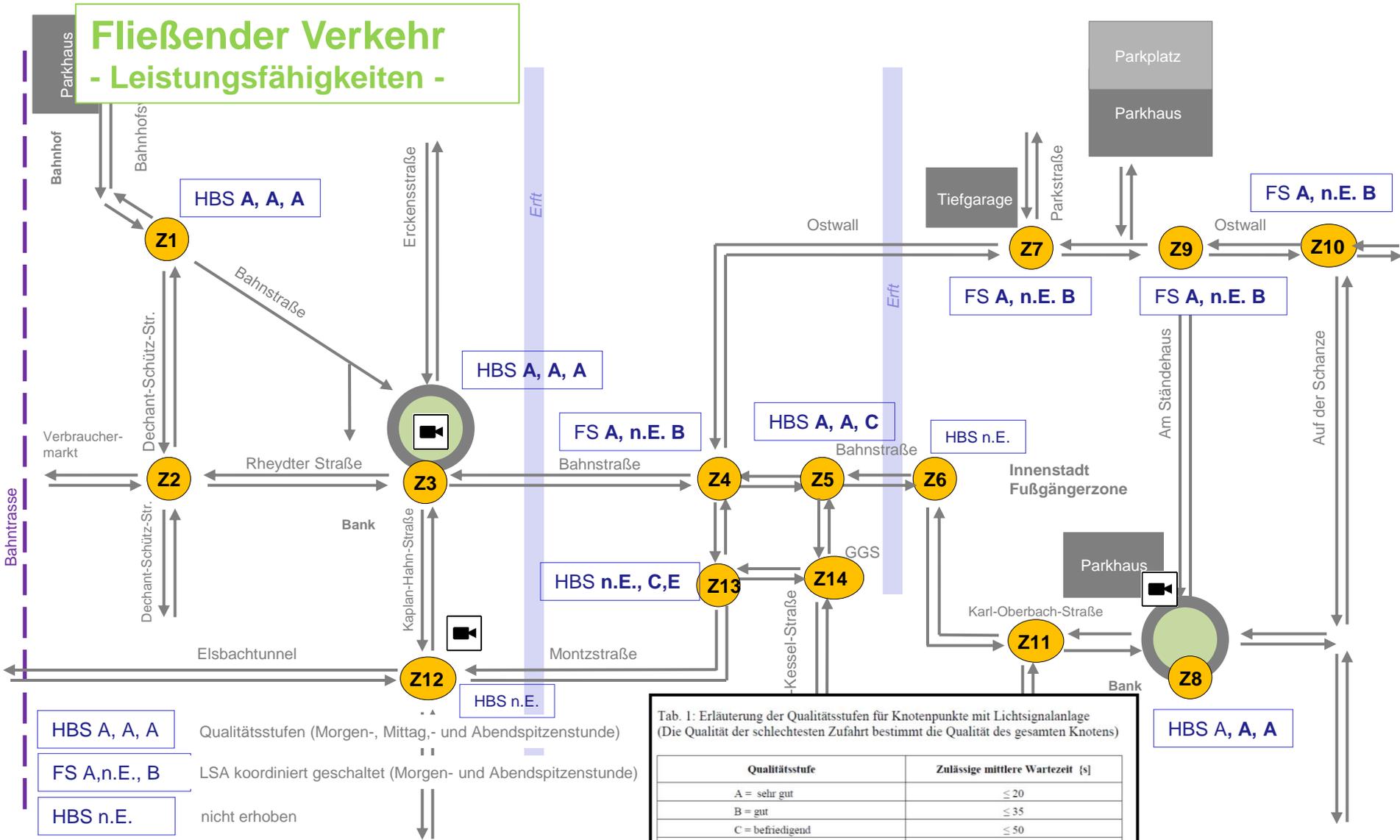


Fließender Verkehr:

- 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

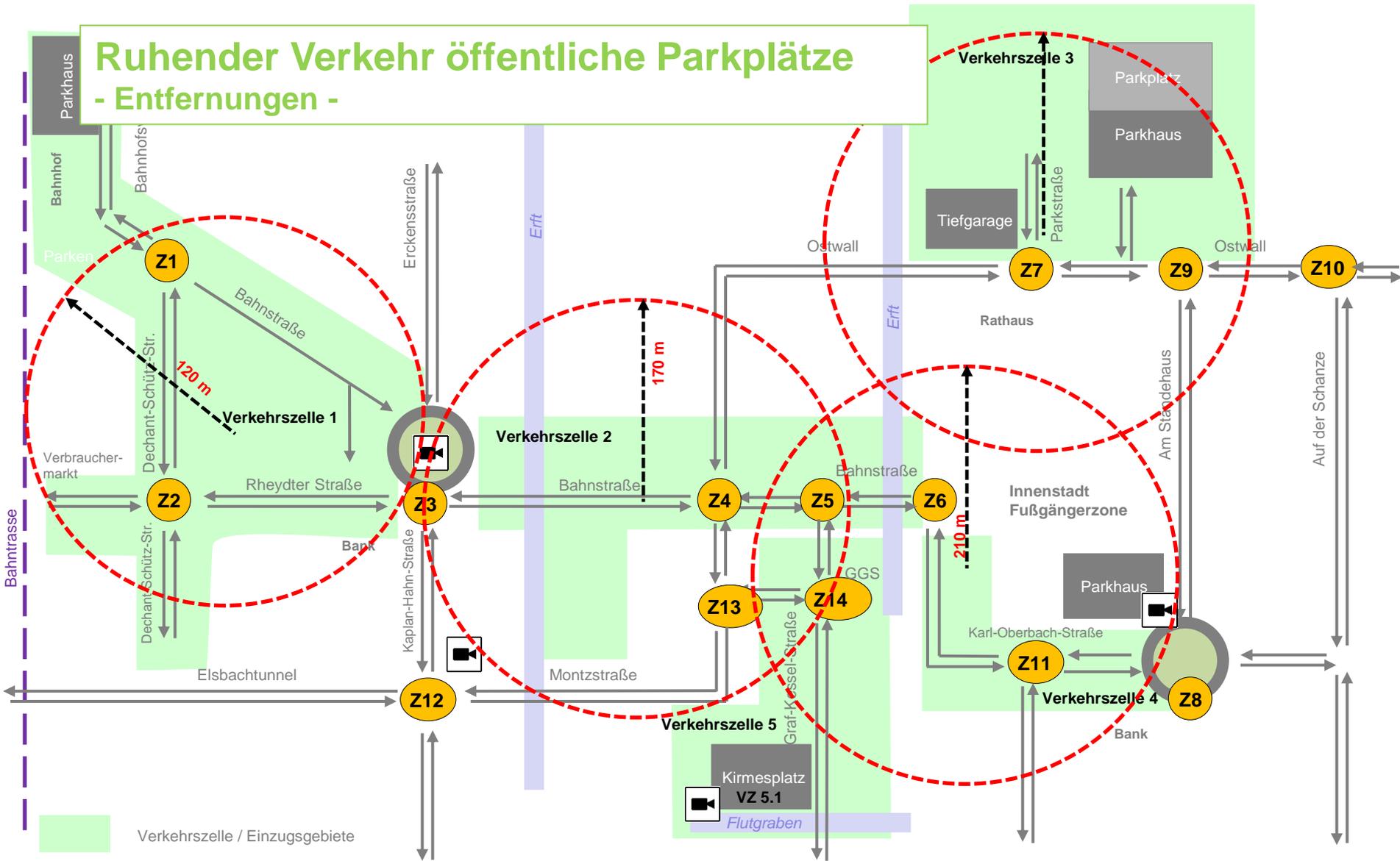
Ruhender Verkehr:

- 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:

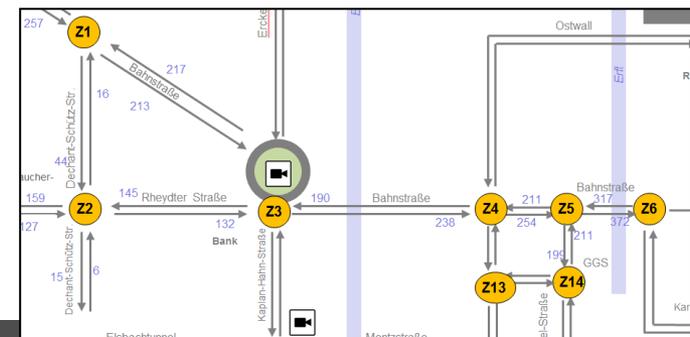


- Starker Fußgängerstrom zwischen westlichem Wohngebiet – Bahnstraße / Innenstadt
-- > ca. 60 % des erhobenen Gesamtfußgängeranteils
- Insbesondere morgens starke fußläufige Beziehung zwischen Kirmesparkplatz Richtung Innenstadt

Radverkehr:

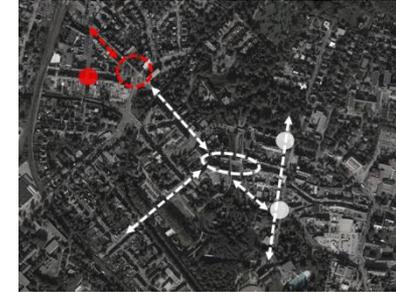


- Ca. 50 % der Radfahrer am Morgen aus Richtung der Unterführung (Wohngebiet) und Bahnhof haben Ziele in der Innenstadt / im östlichen Bereich der Stadt
- Starke Radverkehrsbeziehung Richtung Berufsbildungszentrum (BBZ)
- Nachmittags: Ziele befinden sich mehr im südlichen Bereich / unmittelbar in der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

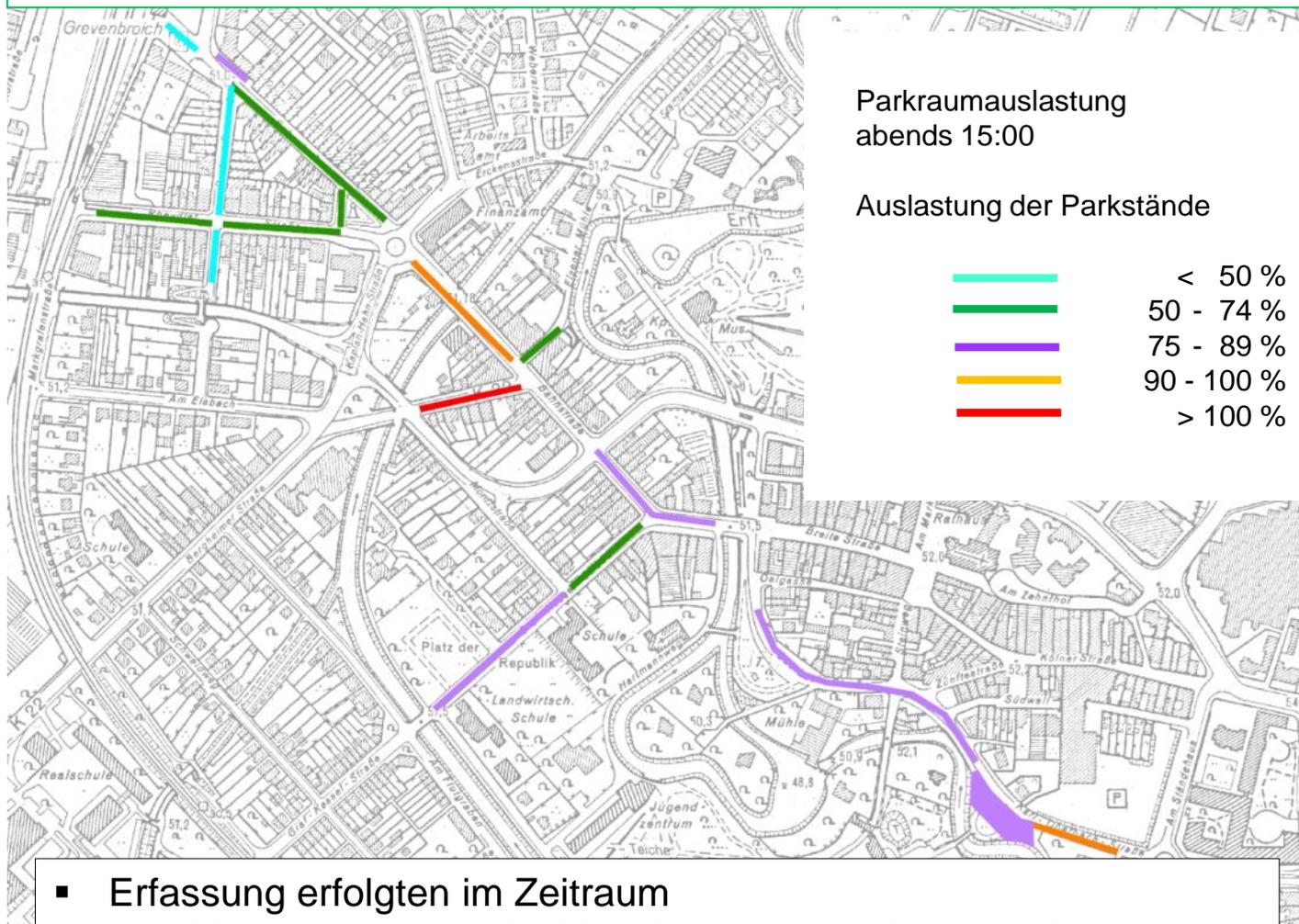
Ruhender Verkehr:

- 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





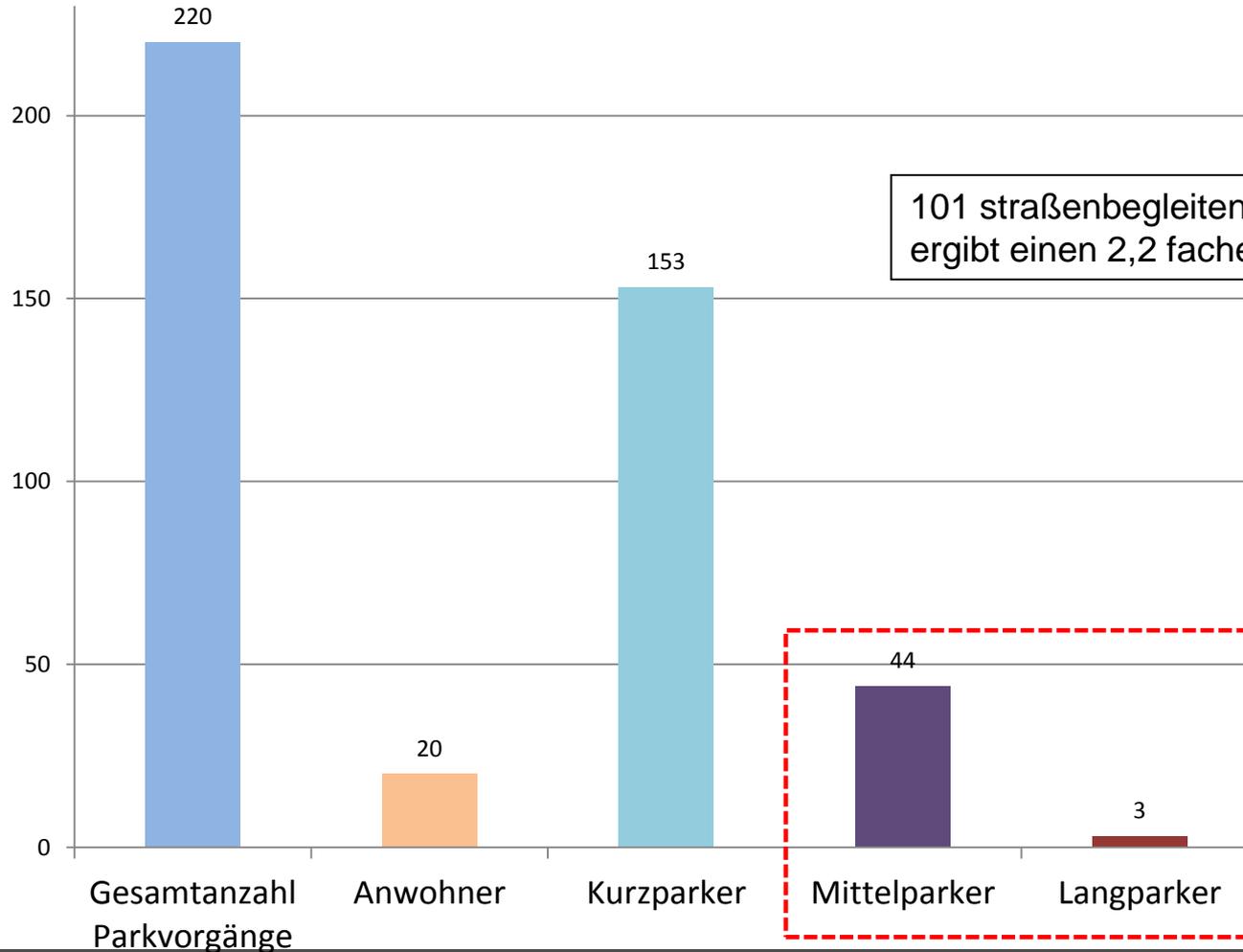
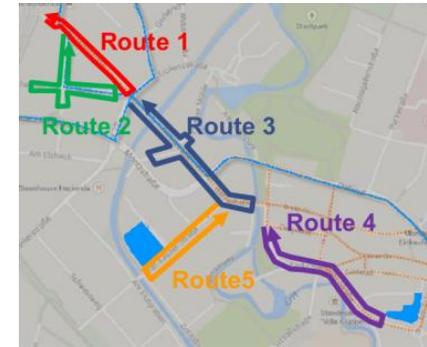
Ruhender Verkehr Öffentliche Parkplätze - Parkraumauslastung je Straßenzug-



- 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

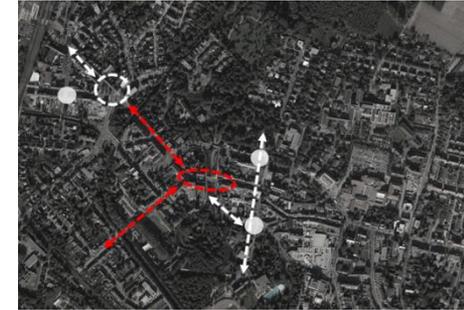


- Höchster Fußgängeranteil im gesamten Erhebungszeitraum in der Nachmittags-/ Abendzeit
- Deutlichere Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt ablesbar
- Insbesondere am Nachmittag hoher Anteil an fußläufigen Beziehungen über die gesamte Bahnstraße bis zur FGZ



- 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:

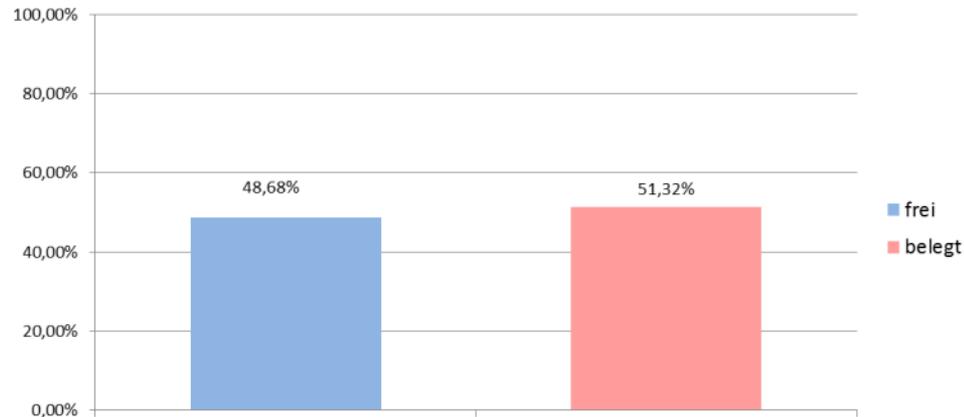
- Sehr geringer Umschlag auf den öffentlichen straßenbegleitenden Parkplätzen
=> Auslastung im Erhebungszeitraum $>75\% - < 90\%$, dabei 20 % Parkdauerüberschreitungen



Kirmesparkplatz, Graf-Kessel-Straße

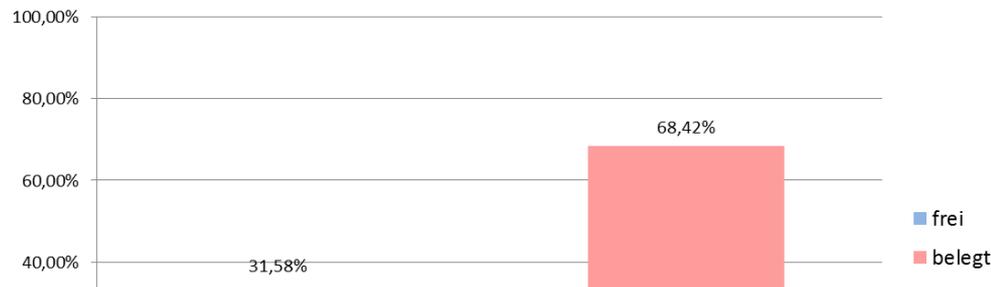
[6:00 - 10:00 Uhr, 13:00 - 17:00 Uhr], ca. 220 Parkplätze (Bestandteil Verkehrszelle 5)

Auslastung - Gesamt Verfügbar (ca. 220 Parkplätze)



Quelle: www.googlemaps.de

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:



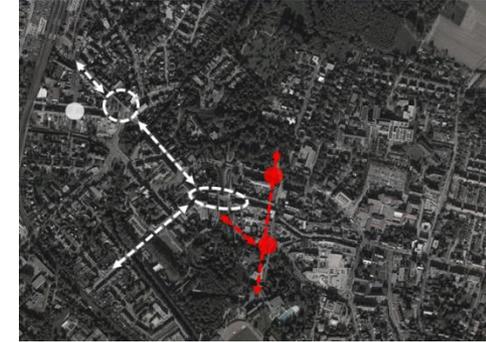
Querschnittsanteil

- 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

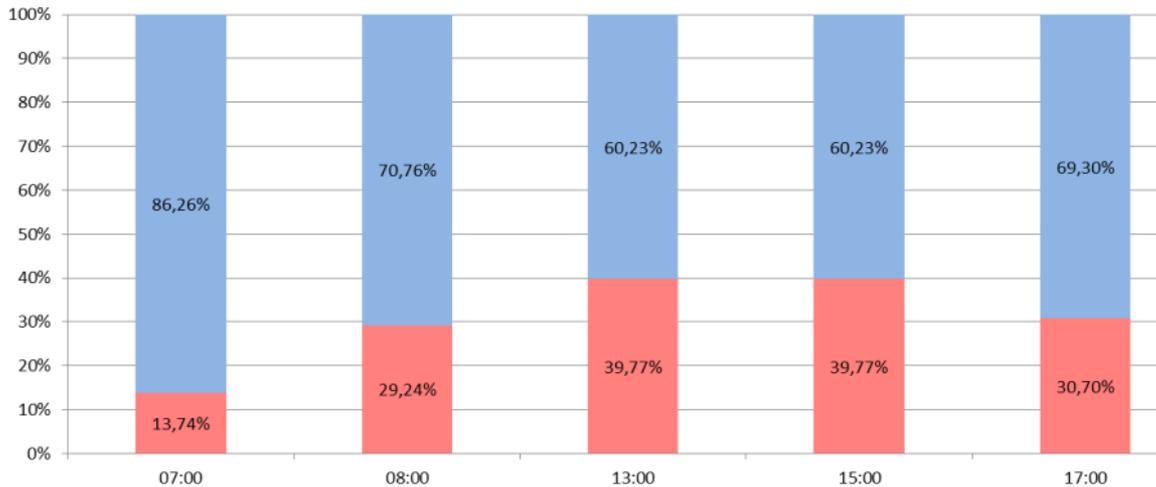
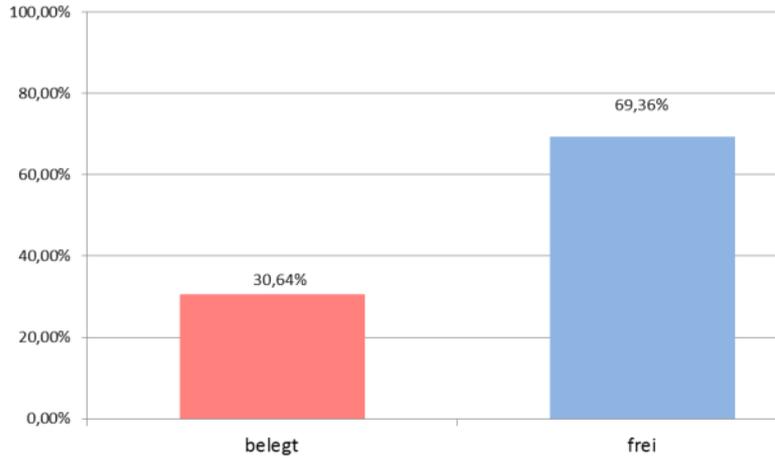
Ruhender Verkehr:

- 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

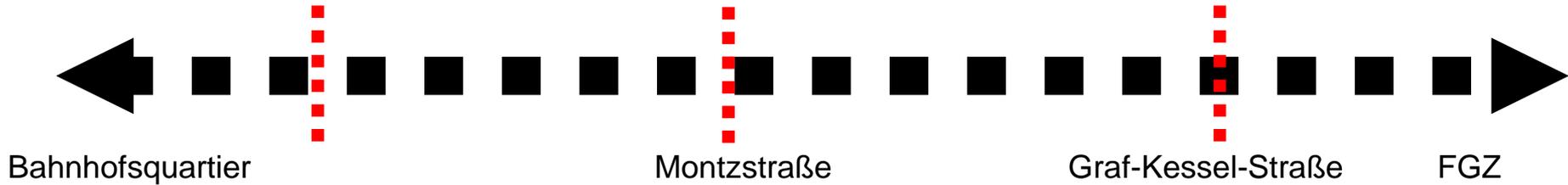


Konzeptionelle Ideen als Diskussionsgrundlage

(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



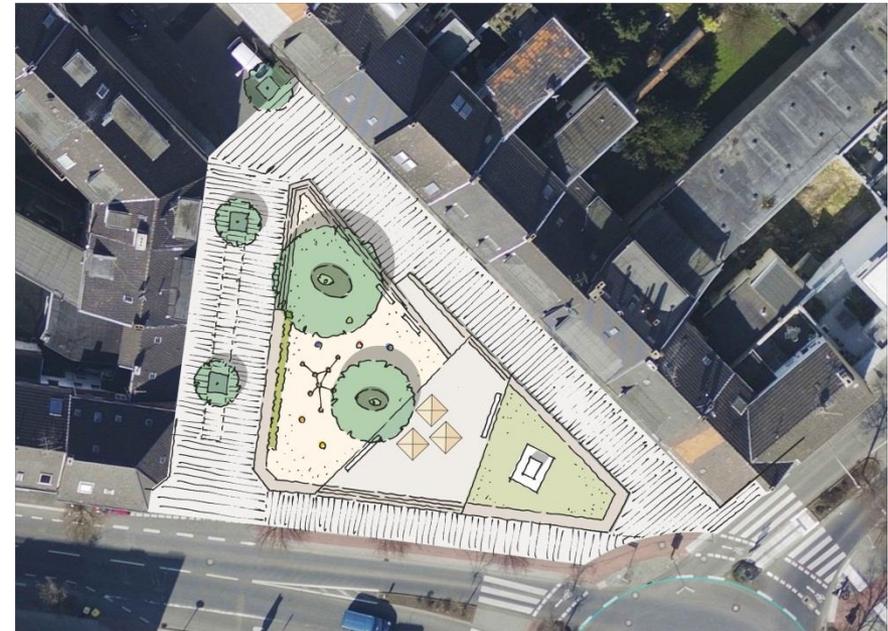
Bsp.: Stadt Wülfrath



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:

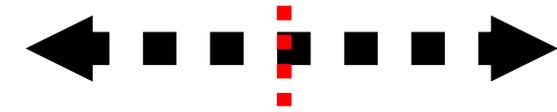
- Hierarchisierung von Stadträumen, Verbesserung der Orientierung
- Aufwertung der Nebenanlagen



Bsp.: Hansestadt Wipperfurth



Leitidee ISEK: Verknüpfung Bahnhofsquartier – FGZ



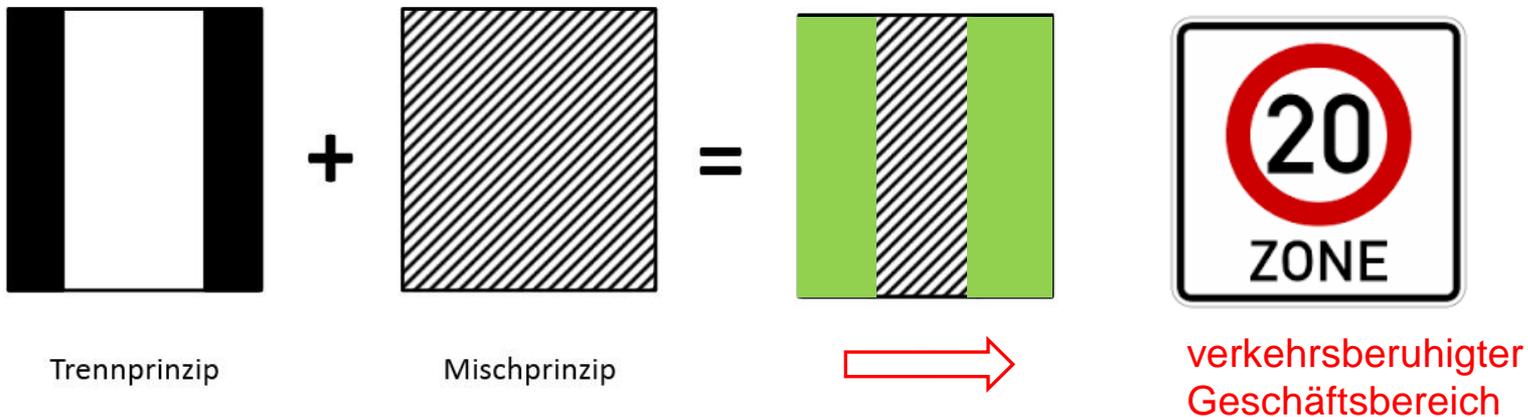
Bahnstraße 1. Teil

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

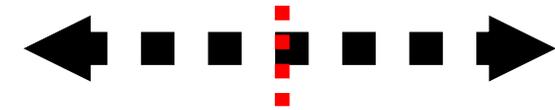


Quelle: Hansestadt Attendorf

Leitidee ISEK: Verknüpfung Bahnhofsquartier – FGZ

Zielsetzung:

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



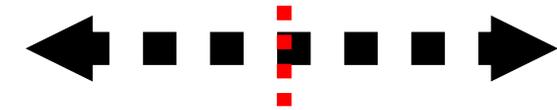
Bahnstraße 1. Teil



Bsp.: Stadt Baesweiler, Ortsteil Setterich



Leitidee ISEK: Verknüpfung Bahnhofsquartier – FGZ



Bahnstraße 1. Teil



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



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

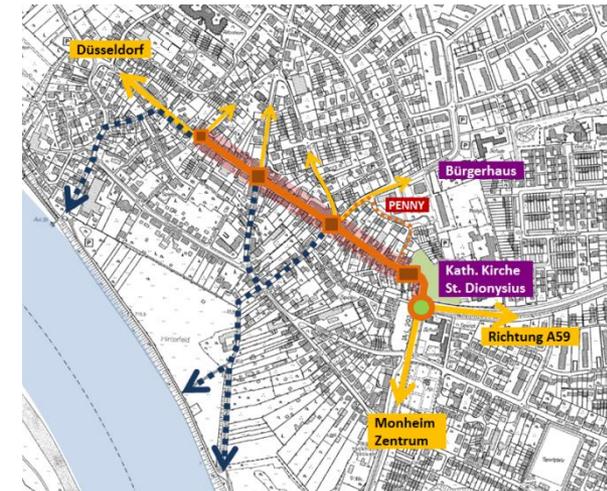


Beispiel: Impressionen – Akteursbeteiligung



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

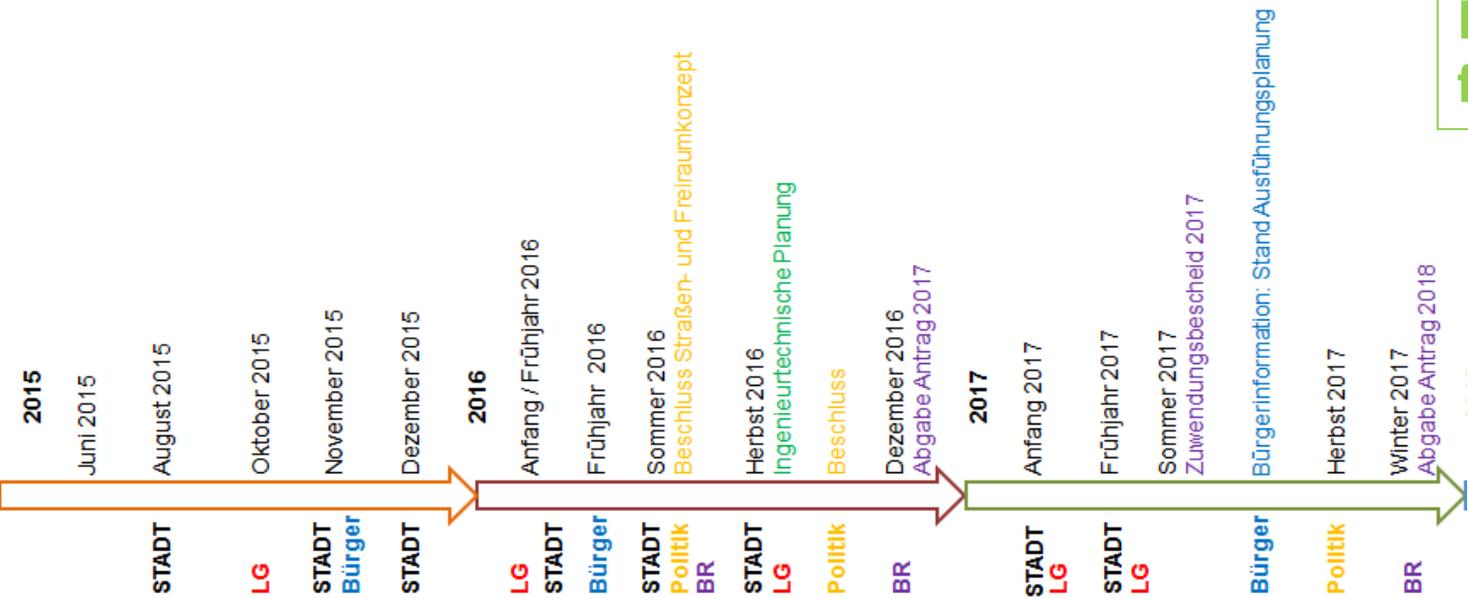
2017

- 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

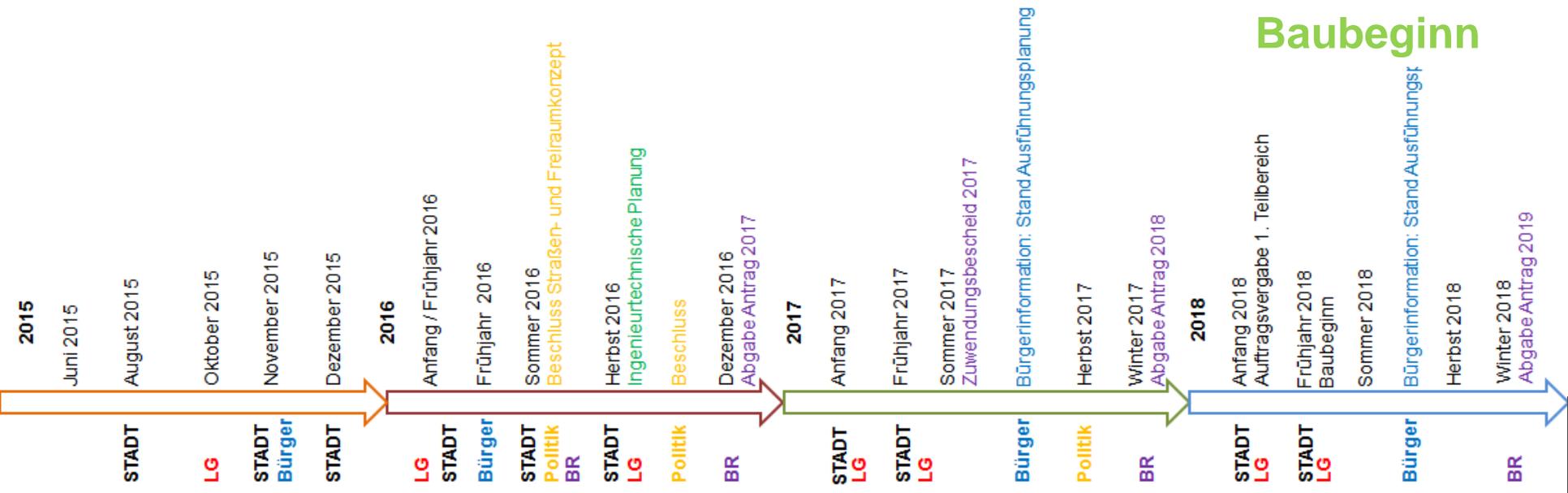
- Vertiefung Straßen- und Freiraumkonzept
- Planungsrunden/ -werkstätten
- Beschluss nach Überarbeitung aufgrund der Bürgeranregungen
- Vertiefung Bahnstraße (Ingenieurplanung)
- Erstellung Bewilligungsantrag 2017 Straßen- und Freiraummaßnahmen

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**