



Stadt Leipzig

Umgestaltung Dieskastraße zwischen Gerhard-Ellrodt-Straße und Antonienstraße

Öffentliche Informationsveranstaltung zum Stand der Vorplanung

Datum: 13.06.2016

Vortrag von: Torben Heinemann,

Stadt Leipzig, Dezernat VI, Verkehrs- und Tiefbauamt
Abt. Generelle Planung



Übersichtsplan

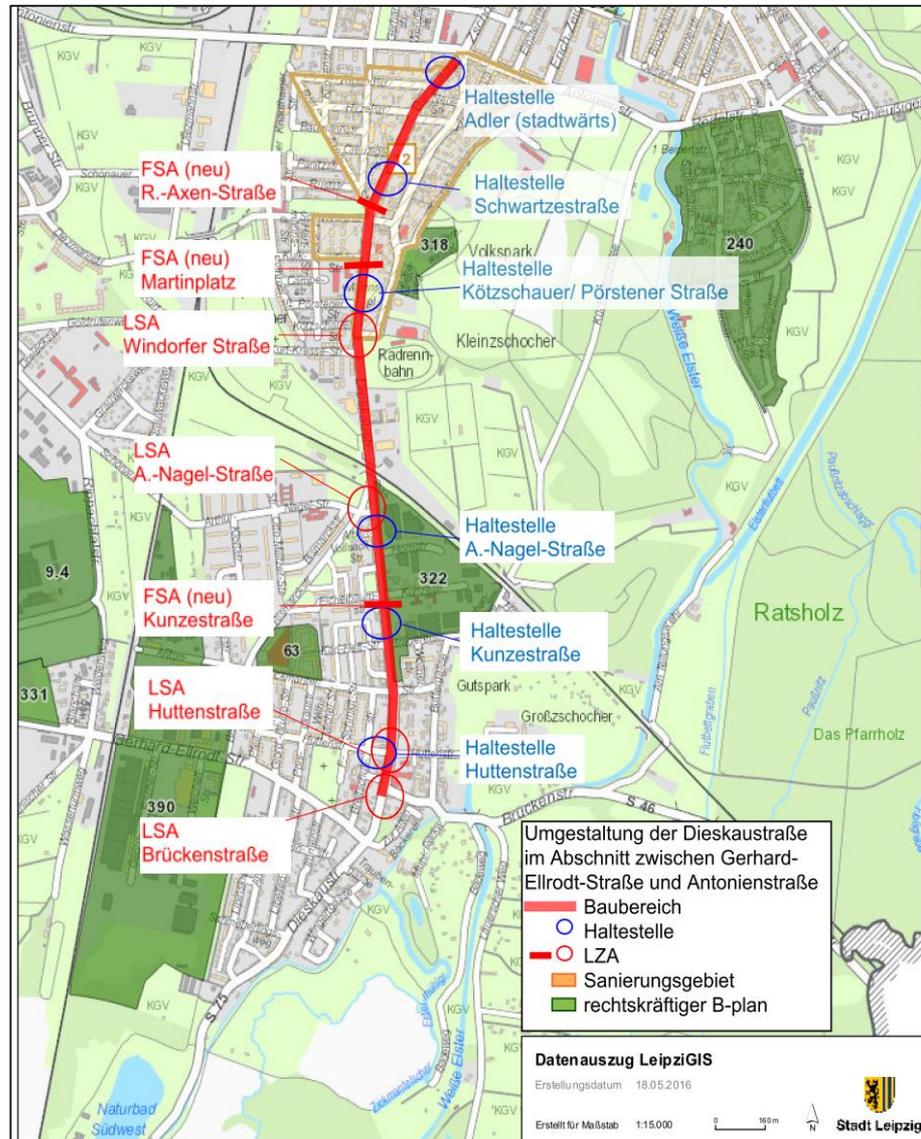
(Quelle: Stadt Leipzig, Amt für Geoinformation und Bodenordnung, Luftbild 2015)



© Stadt Leipzig, Amt für Geoinformation und Bodenordnung, GeoBasis-DE/BKG
Kontakt: gd@leipzig.de

Umgestaltung Dieskastraße

Übersichtsplan Baumaßnahme



Grundlagen

- „Integriertes Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2020“ (SEKo), (RB IV-1595/09 vom 20.05.2009)
- Stadtentwicklungsplan „Verkehr und öffentlicher Raum“ (STEP) mit Beschluss Ratsversammlung am 25.02.2015 (DS-00523/14-DS-008)
- Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020 (RB V-1261/12 vom 20.06.2012)
- „Lärmaktionsplan der Stadt Leipzig 2012“ (RB V-1914/13 vom 11.12.2013)
- „Mittelfristiges Investitionsprogramm im Straßen- und Brückenbau 2013 - 2020“ mit Beschluss Ratsversammlung am 18.09.2013 (RB IV-1774/13), Anlage 2/Liste 2/Position 42
- Sanierungsgebiet Kleinzschocher Beschluss Nr. 69/94 vom 14.09.1994: förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes, erneut beschlossen mit Beschluss-Nr. RBV-1629/13 vom 19.06.2013
- Ratsbeschluss RBIV-1166/02 i. V. m. Ratsbeschluss zur Vorlage DS-00156/14 „Neue Brückenstraße“
- Ratsbeschluss zur Vorlage A-00190/14-NF-002 „Optimierte Verkehrslösung für den Straßenbereich Dieskau-/Arthur-Nagel-/Bismarckstraße“



vorangegangene/ tangierende Untersuchungen

- Vorplanung Dieskaustraße G.-Ellrodt-Straße bis Neue Straße (2011, Varianten 1-3)
- Vorplanung Antonienstraße zwischen Klingenstraße und Erich-Zeigner-Allee (Umgestaltung Adler, Vorplanung Stand 08/2012, Planung ruht)
- Vorplanung Rolf-Axen-Straße (derzeit in Bearbeitung), Bau geplant 2017/18
- Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung (EÜ) Dieskaustraße durch DB AG, Bau geplant 2018

Umgestaltung Dieskaustraße



Untersuchungsbereich

- Baulänge ca. 2,4 km
- Querschnittsbreite zwischen 12,25 m und max. 19,70 m Straßenraum im Bestand
- Innergemeindliche Hauptverkehrsstraße als angebaute Hauptverkehrsstraße (HS III mit regionaler Verbindungsfunktion)
- Straßenbahnlinie 3 verkehrt im 10 min. Takt, die Nachtbuslinie N1 ist vorhanden
- Buslinie 65 im südlichen Planungsbereich
- 6 Haltestellenstandorte für Straßenbahn, zusätzlich 2 Bushaltestellen
- Radverkehr: Verkehrswegekategorie IR III, innergemeindliche Radverkehrsverbindung (Hauptroute des Alltagsradverkehrs)



vorhandene Situation



- bauliche, verkehrsorganisatorische und stadtgestalterische Mängel mit Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit und Sicherheit
- vorhandener Straßenzustand tw. nicht wünschenswert
- nur teilweise separate Radverkehrsanlagen vorhanden
- keine Bäume im Straßenraum vorhanden
- Haltestellen am Fahrbahnrand, nicht behindertengerecht
- Zustand der Gleisanlagen der LVB schlecht

Verkehrsbelastung

■ Analyse DTV Kfz und Radverkehr

- Brückenstraße - A.-Nagel-Straße 11.800 - 12.950 Kfz/ 24h, 430-680 Rad/ 24h
- A.-Nagel-Straße – Windorfer Straße 22.350 Kfz/ 24h, 1.330 Rad/ 24h
- Windorfer Straße – R.-Axen-Straße 12.400 Kfz/ 24h, 560 Rad/ 24h
- R.-Axen-Straße bis Antonienstraße 5.750 Kfz/ 24h, 300 Rad/ 24h

– Prognose 2025 DTV Kfz

- Brückenstraße - A.-Nagel-Straße 11.300 - 12.300 Kfz/ 24h
- A.-Nagel-Straße – Windorfer Straße 20.100 Kfz/ 24h
- Windorfer Straße – R.-Axen-Straße 11.600 Kfz/ 24h
- R.-Axen-Straße bis Antonienstraße 7.900 Kfz/ 24h



Zielstellung der geplanten Baumaßnahme

- grundhafter Ausbau der Dieskaustraße auf einer Länge von ca. 2.400 m zwischen Gebäuden bzw. Baukanten
- Schaffung separater Radverkehrsanlagen
- Erneuerung der straßenbündigen Gleise, barrierefreier Ausbau der Haltestellen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- klare Strukturierung des Straßenraums mit übersichtlicher Führung aller Verkehrsteilnehmer unter Gewährleistung der Sichtbeziehungen
- sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer
- stadtgestalterische Aufwertung des Straßenraumes, Pflanzung von 64 Straßenbäumen und ggf. weiteren Bäumen nach Abstimmung in der Planung
- Schaffung eines Angebotes für ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum, dafür ist Grunderwerb erforderlich
- Koordinierung von Leitungsbaumaßnahmen der Versorgungsunternehmen



Variantenuntersuchung – Varianten 1 bis 3 (Vorplanung 2011)

- Gehwegbreiten in Abhängigkeit der weiteren Querschnittsanforderungen von 2,0 m bis 2,50 m
- Herstellung von Radfahrstreifen mit dem Regelmaß gemäß RAST 06 in einer Breite von 1,85 m,
- alternativ Schutzstreifen für den Radverkehr in einer Breite von 1,25 m
- abschnittsweise einseitig größere Fahrbahnbreiten zur Gewährleistung einer Andienung im Bereich von Schutzstreifen
- Querschnitt ohne Radverkehrsanlagen in Teilabschnitten des Untersuchungsbereiches als bestandsnahe Lösung mit Parken einseitig am Fahrbahnrand
- einseitiges Parken bei entsprechender Querschnittsbreite
- Einordnung von Bäumen in breiteren Querschnittsbereichen bzw. alternative Fahrbahnbreiten
- unterschiedliche Haltestellenformen als überfahrbare Kaps oder Haltestellen mit angehobener Radfahrbahn



Variantenuntersuchung – Varianten 1 bis 3 (Vorplanung 2011)

- Knotenpunktgestaltung A.-Nagel-Straße mit veränderter Geometrie und Haltestellenanordnung und Flächeneingriff (im Rahmen der örtlichen Möglichkeiten)
- Einordnung von baulichen Querungshilfen für Fußgänger
- Anbindung südlich mit ursprünglich geplanter „Neuer Brückenstraße“ im Bereich der G.-Ellrodt-Straße, in Verbindung mit dem Rückbau der Einmündung Brückenstraße (Erhalt als untergeordnete Anbindung)
- Untersuchungsbereich der Planungen 2011 endet an Neue Straße, Abschnitt bis Antonienstraße ist nicht Bestandteil der Untersuchung

Variante 1 (Vorplanung 2011)

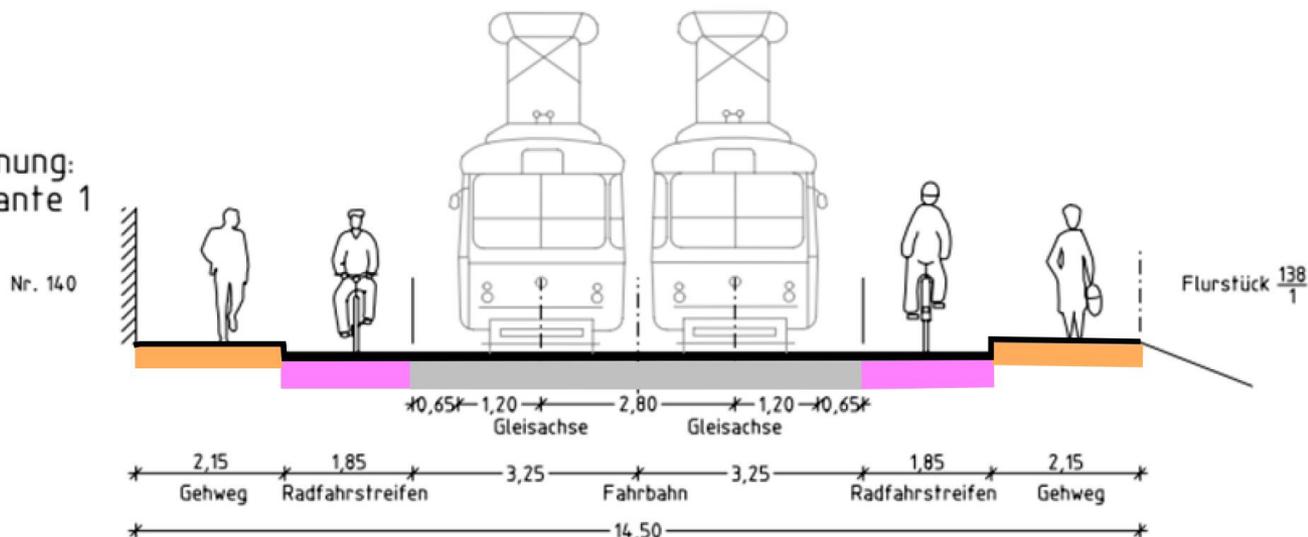
- 1,85 m Radfahrstreifen beidseits,
- >2,00 m Gehwege beidseits,
- 6,50 m Fahrbahn/ Gleisanlage
- EÜ Dieskaustraße-Windorfer Straße Querschnitt ohne Bäume/ Grünstreifen, Fahrbahn/ Gleisanlage 11,50 m
- behindertengerechte Haltestellen: als angehobene Radfahrbahn, an der A.-Nagel-Straße als überfahrbare Kaps (nördlich)
- bestandsnaher Ausbau Knotenpunkt A.-Nagel-Straße, Bismarckstraße abgehängen
- bauliche Querungshilfen in der Dieskaustraße
- Abschnitte ohne Parken, Abschnitt mit Parken auf der Westseite bis Schwarzestraße, anschließend Parken auf der Ostseite bis zum Bauende Neue Straße

Umgestaltung Dieskaustraße



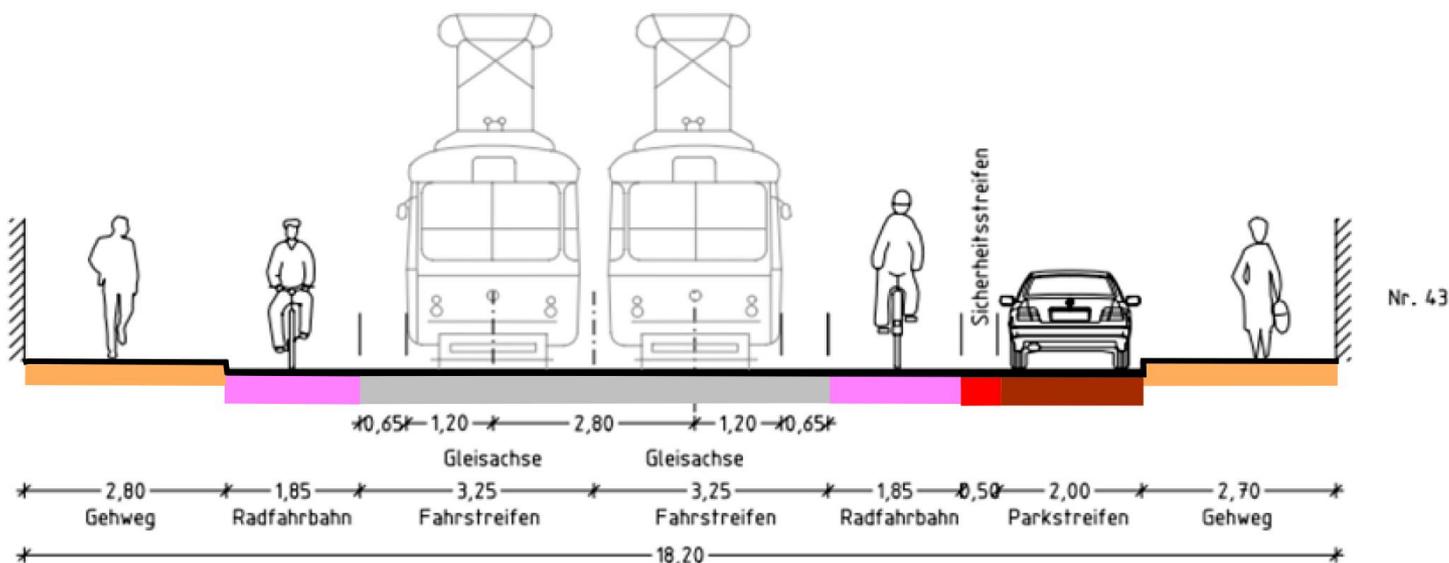
Variante 1

Planung:
Variante 1



Planung:
Variante 1
und
Variante 2

Nr. 2
(Creuziger Straße)



Variante 2 (Vorplanung 2011)

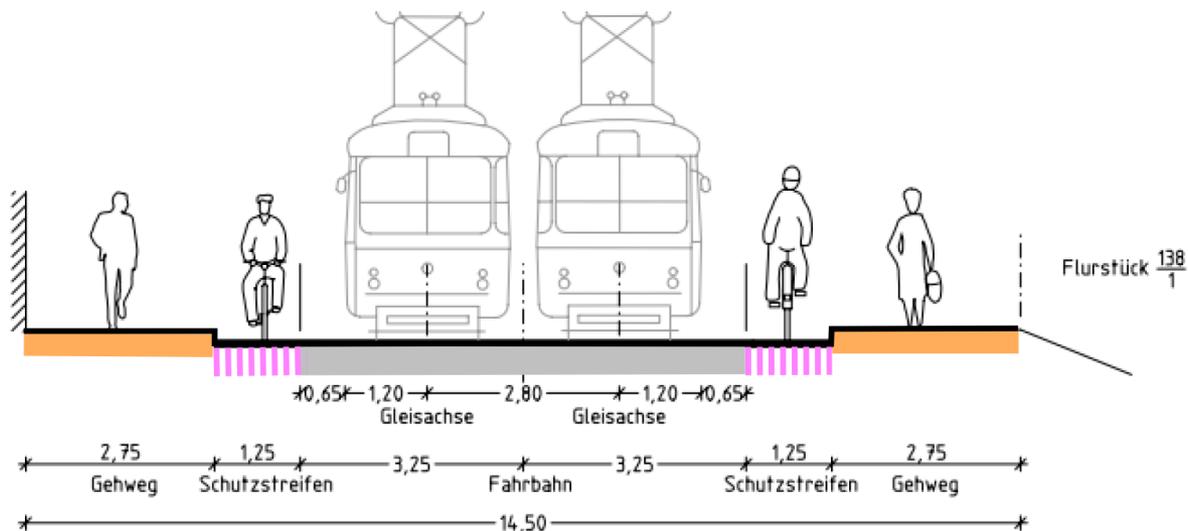
- 1,25 m Schutzstreifen (bis A.-Vollsack-Straße) bzw. 1,85 m Radfahrstreifen (ab A.-Vollsack-Straße),
- >2,00-2,50 m Gehwege beidseits,
- 6,50 m Fahrbahn/ Gleisanlage
- EÜ Dieskaustraße-Windorfer Straße Querschnitt mit Bäumen/ Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg
- behindertengerechte Haltestellen: als angehobene Radfahrbahn, diese an der A.-Nagel-Straße (versetzt nördlich/ südlich der LSA), Schwarzestraße als überfahrbares Kap
- Ausbau A.-Nagel-Straße mit Eingriff in Flächen vor Wohnbebauung A.-Nagel-Straße, Bismarckstraße abgehängt
- Anbindung Neue Brückenstraße berücksichtigt, Brückenstraße nur Erschließungsfunktion,
- Abschnitte ohne Parken, Abschnitt nördlich Windorfer Straße bis Bauende Neue Straße Parken Ostseite

Umgestaltung Dieskaustraße

Variante 2

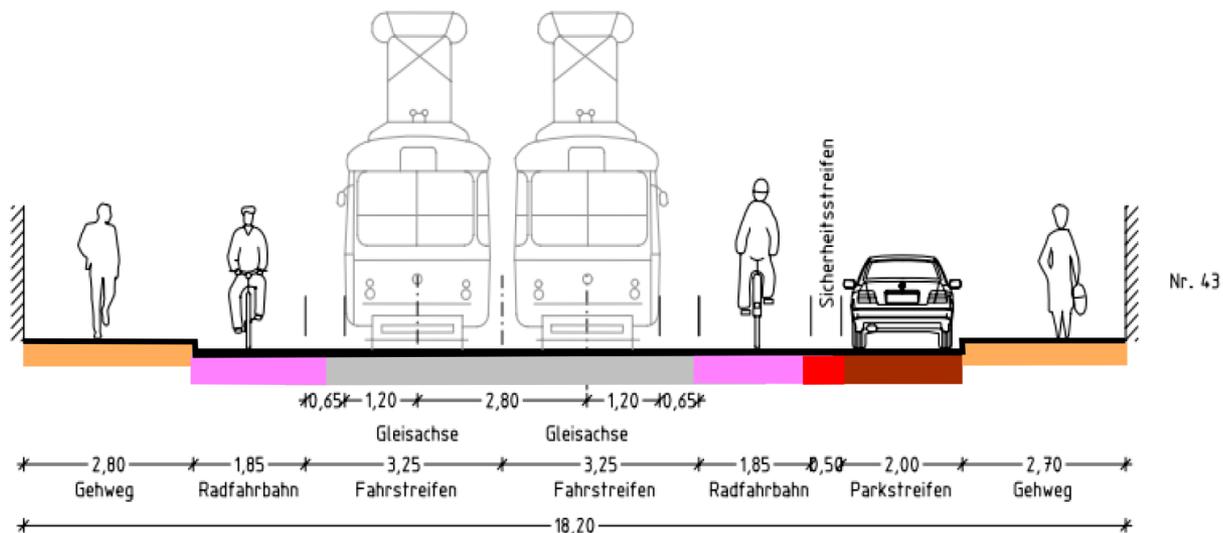
Planung:
Variante 2

Nr. 140



Planung:
Variante 1
und
Variante 2

Nr. 2
(Creuziger Straße)



Variante 3 (Vorplanung 2011)

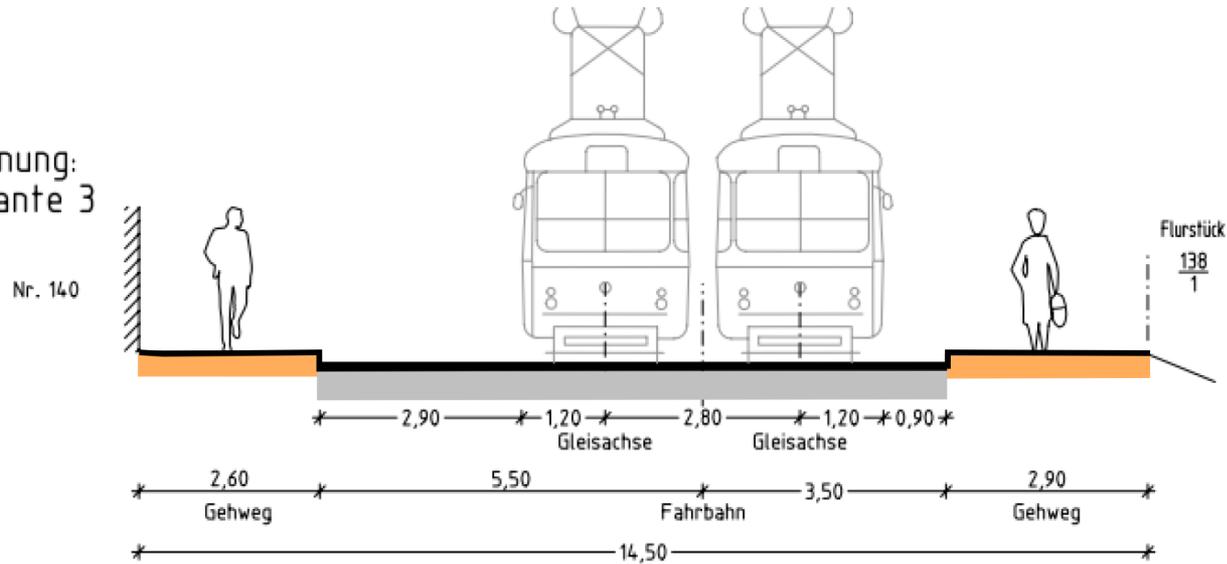
- 1,25 m Schutzstreifen bis Huttenstraße, bestandsnaher Ausbau ohne Radverkehrsanlagen bis A.-Nagel-Straße, Kombination 1,85 m Radfahrstreifen und 1,50 m Schutzstreifen ab A.-Nagel-Straße,
- >2,00 -2,50 m Gehwege,
- 9,00 m Fahrbahn/ Gleisanlage (5,50 m+3,50 m),
6,85 m Fahrbahn/ Gleisanlage (3,25 m+3,60 m)
- EÜ Dieskaustraße-Windorfer Straße Querschnitt mit Bäumen/ Grünstreifen an Gehweghinterkante
- behindertengerechte Haltestellen: als angehobene Radfahrbahn, als Kap, angehobene Radfahrbahn oder überfahrbares Kap, diese an der A.-Nagel-Straße südlich der LSA,
- Ausbau A.-Nagel-Straße nach N verschoben, Bismarckstraße abgehangen
- Anbindung Neue Brückenstraße,
- Abschnitte ohne Parken bzw. am Fahrbahnrand, nördlich Windorfer Straße bis Bauende Neue Straße Parken Westseite/Halten auf Schutzstreifen Ostseite

Umgestaltung Dieskaustraße

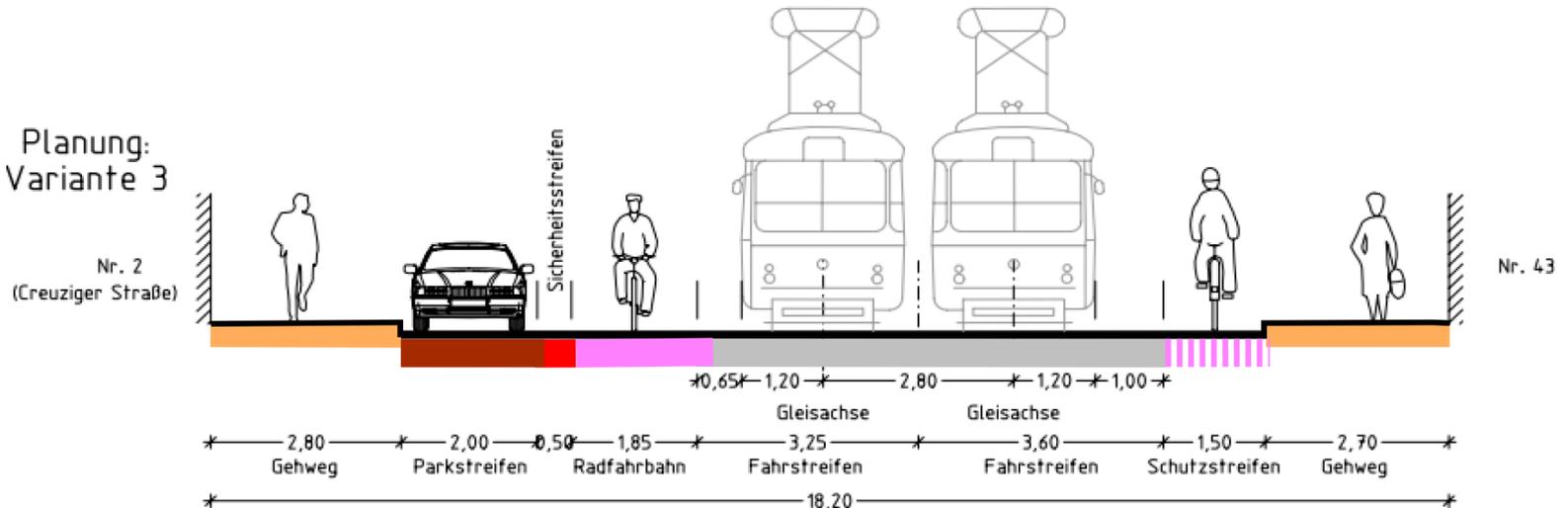


Variante 3

Planung:
Variante 3



Planung:
Variante 3



Ergebnis:

aus den untersuchten 3 Varianten konnte keine Vorzugsvariante benannt werden, da

- gegensätzliche Anforderungen für Querschnittsausbildung
Priorisierung einzelner Verkehrsarten erfolgt jeweils mit der Folge, Einschränkungen anderer Verkehrsteilnehmer vorzunehmen:
 - Breite der Gehwege
 - Anordnung von Radverkehrsanlagen
 - Möglichkeiten von Stellflächen
 - Lage der Haltestellen
- weiterführende Forderungen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit (Knotenpunktgestaltung, Verkehrsablauf) vorhanden sind
- die Notwendigkeit der Kombination einzelner Variantenbestandteile, z. B. der Haltestellenanordnung und –querschnitt besteht
- mögliche Stellplatzanzahlen insgesamt zu gering sind
- Berücksichtigung aktueller Planungsansätze einschl. Förderkriterien (speziell LVB GmbH) und verkehrsrechtlicher Vorgaben bzw. Möglichkeiten



Aktueller Planungsstand: Variante 4 mit grundsätzlichem Planungsansatz von

- beidseits 2,50 m breiten Gehwegen
- 1,60 m breiten Radfahrstreifen mit 0,50 m Sicherheitstrennstreifen bei 2,00 m breiten Parkflächen (ggf. einseitig)
- 6,50 m Fahrbahn mit Straßenbahn (Fahrstreifenbreite damit je 3,25 m)
- behindertengerechte Straßenbahnhaltestellen als angehobene Radfahrbahn mit > 2,50 m breitem Gehweg/ Warteflächen
- Grunderwerb und ggf. erforderlich Baumfällungen, wenn Erhalt der Standorte nicht möglich ist für die Herstellung von Stellflächen im öffentlichen Straßenraum bzw. Haltestellenanordnung

Umgestaltung Dieskaustraße



Aktueller Planungsstand: Variante 4 mit grundsätzlichem Planungsansatz von

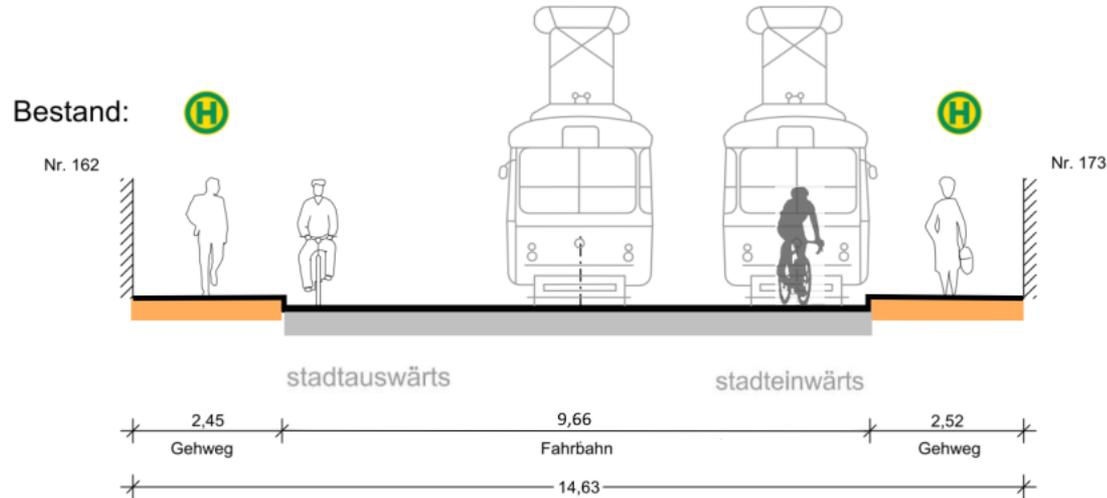
- aktuelles Beispiel: Haltestelle mit angehobener Radfahrbahn



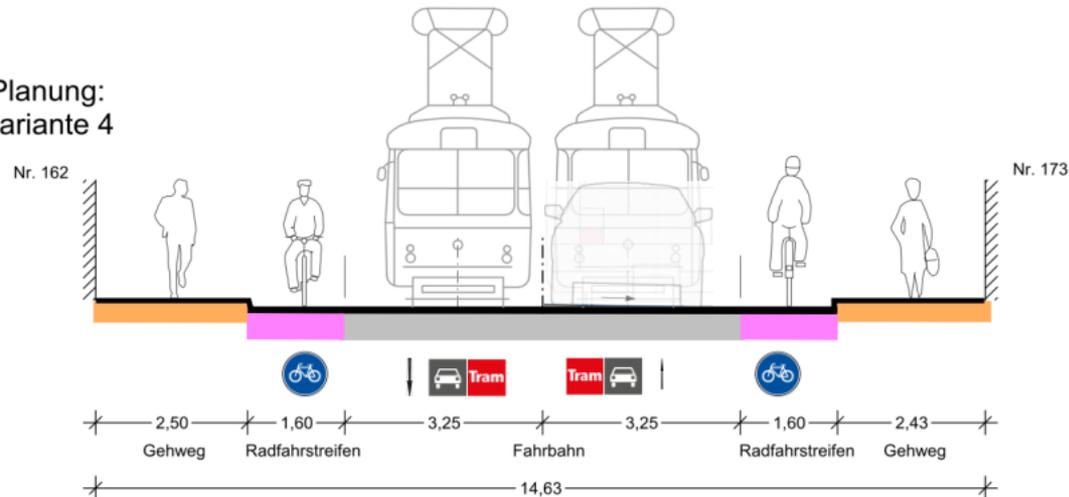
Umgestaltung Dieskaustraße



■ Querschnitt Bereich Brauereistraße bis Kunzestraße, in Höhe Nr. 162



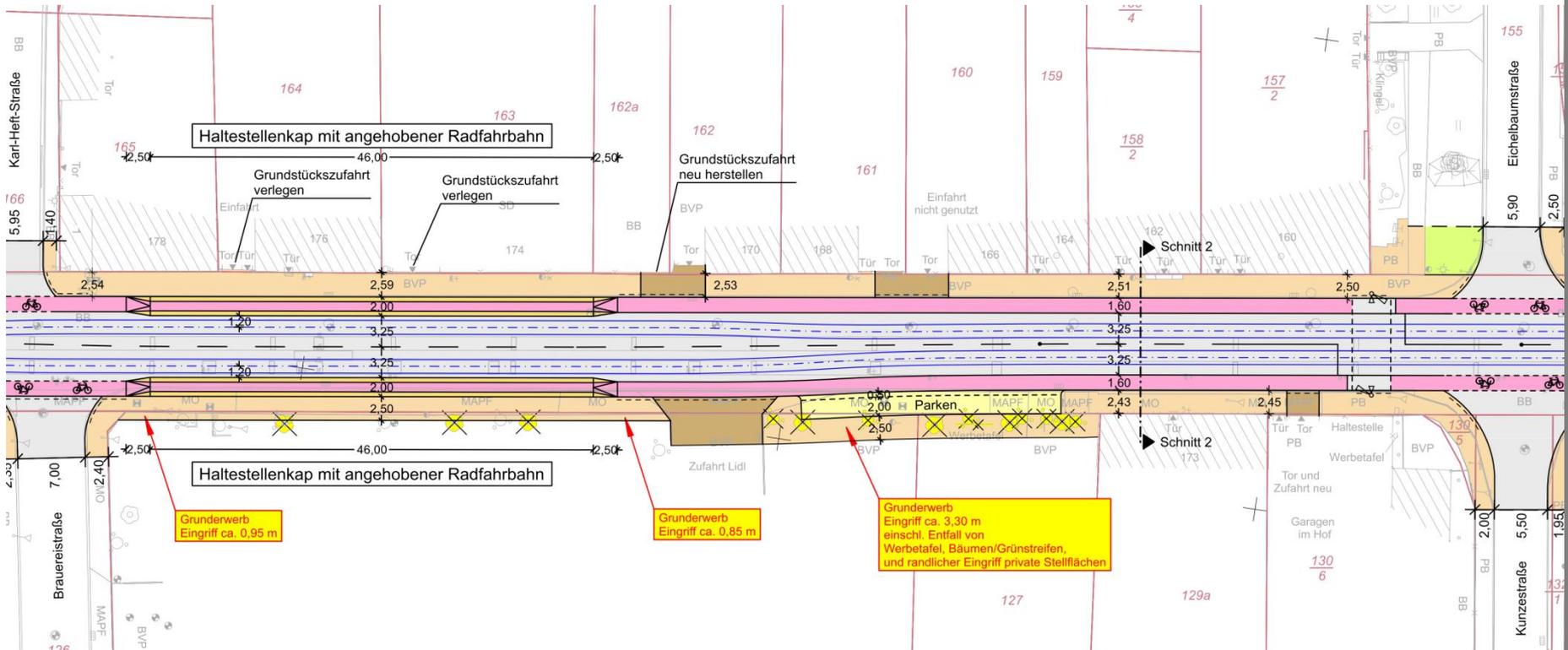
Planung: Variante 4



Umgestaltung Dieskastraße



Aktueller Planungsstand: Variante 4



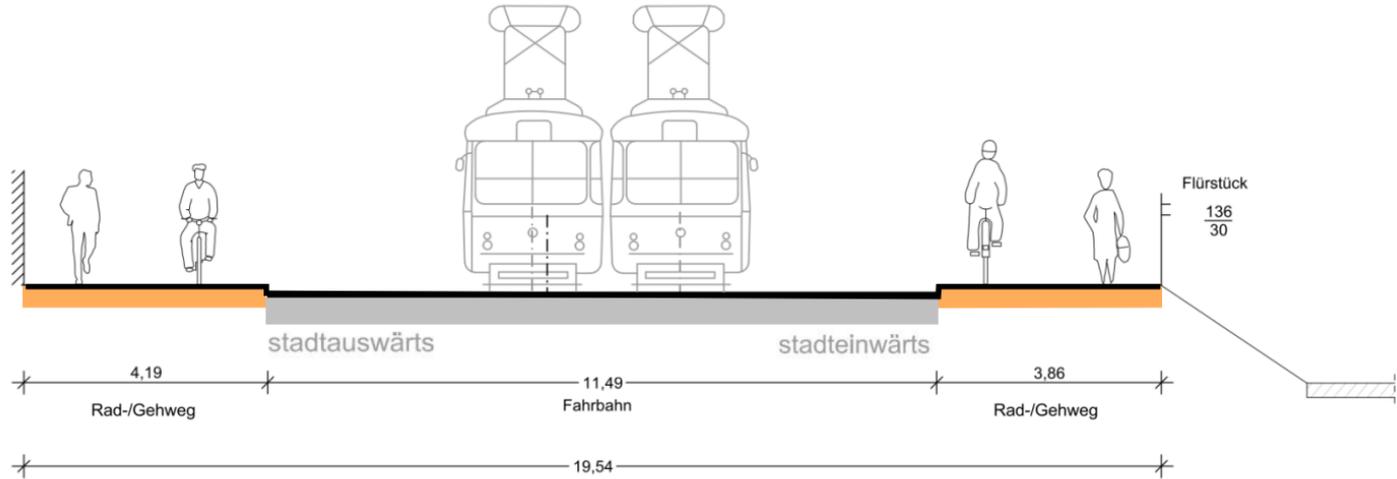
Umgestaltung Dieskaustraße



■ Querschnitt Haltestelle A.-Nagel-Straße

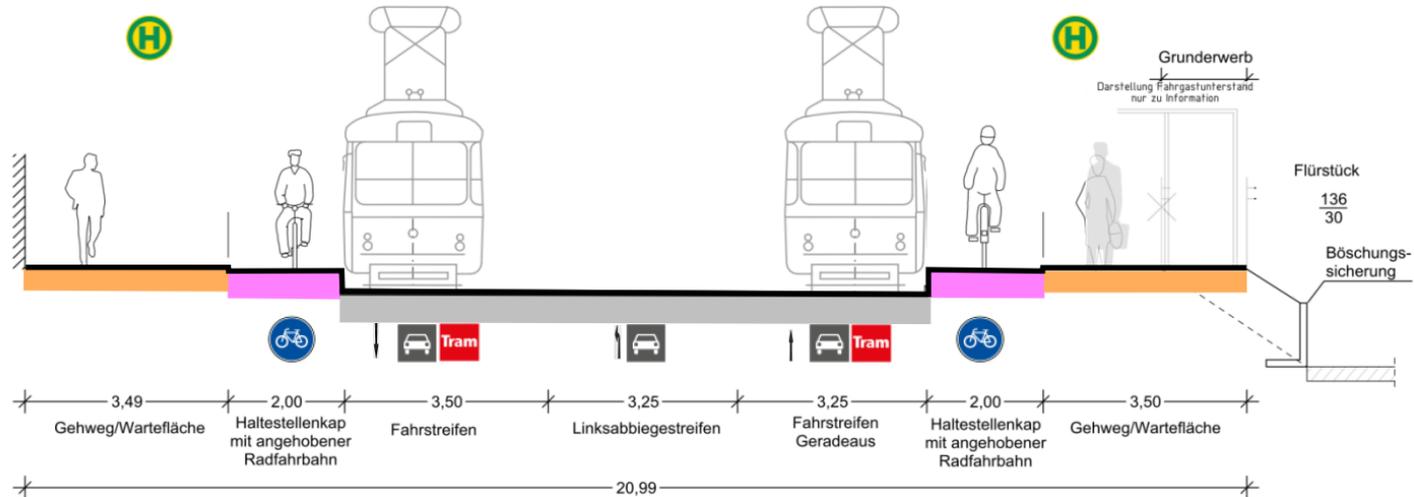
Bestand:

Nr. 128



Planung:
Variante 4

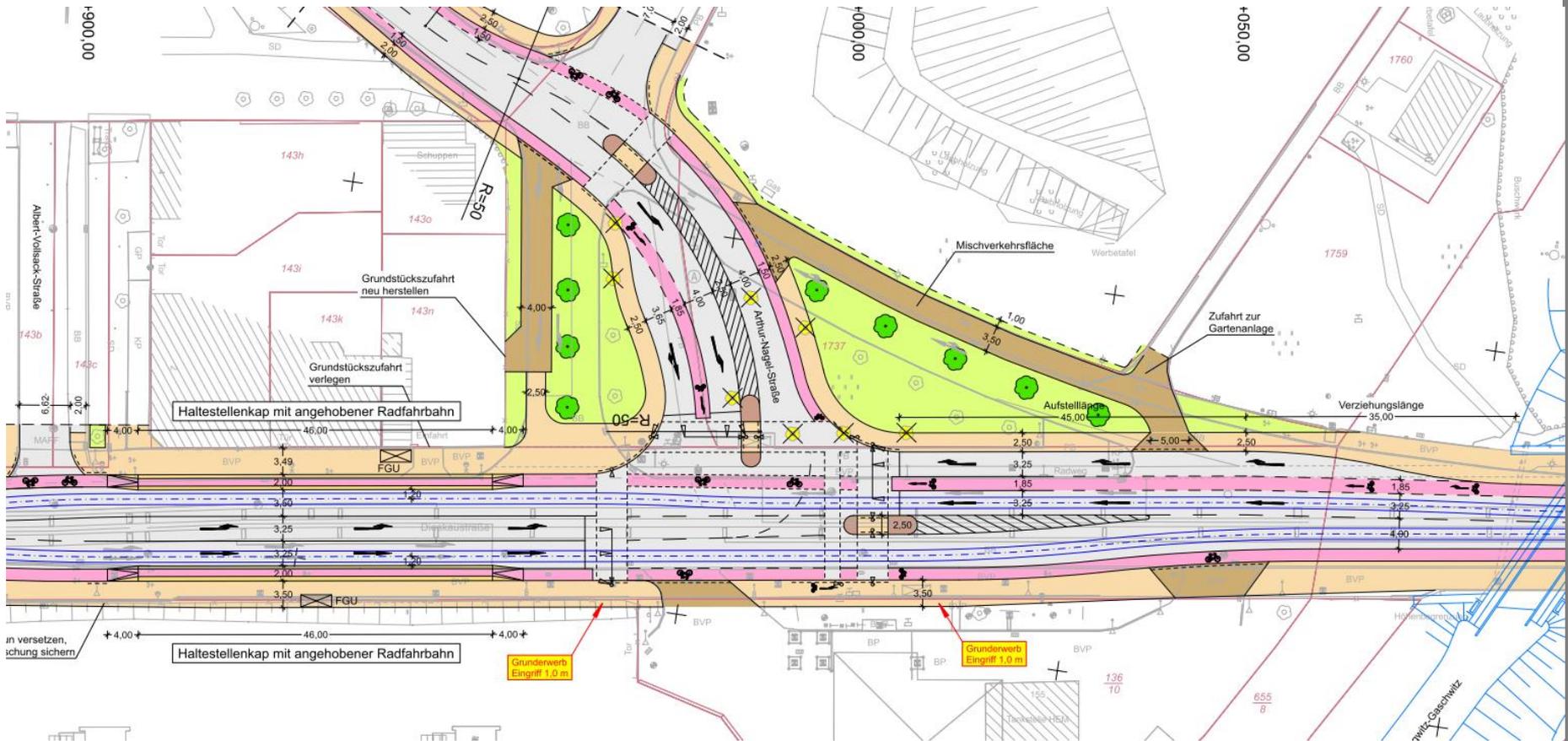
Nr. 128



Umgestaltung Dieskaustraße



Aktueller Planungsstand: Variante 4



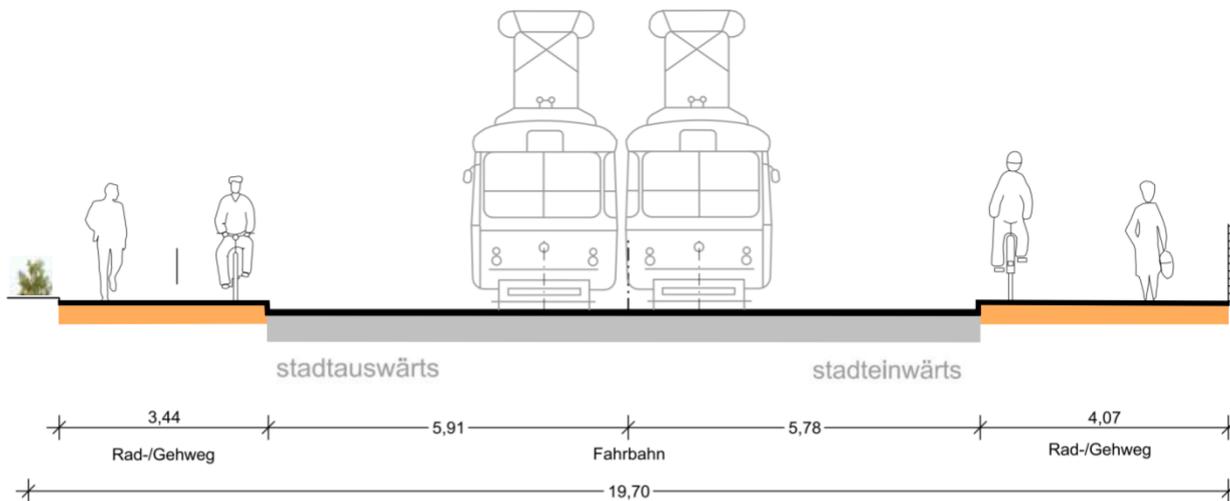
Umgestaltung Dieskaustraße

■ Querschnitt EU Dieskaustraße bis Windorfer Straße

Bestand:

Flurstück
1191
1

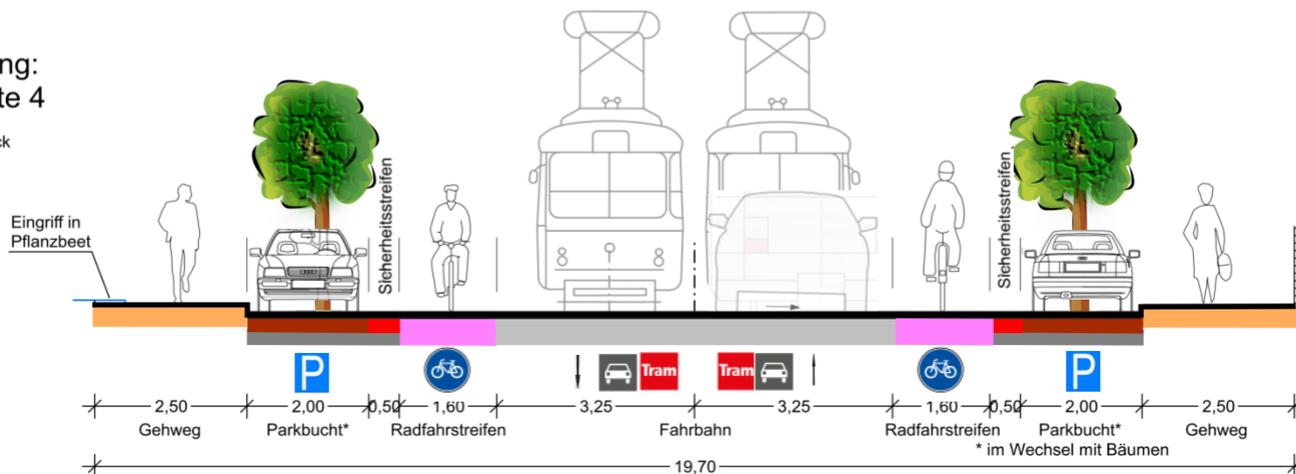
Flurstück
651
4



Planung:
Variante 4

Flurstück
1191
1

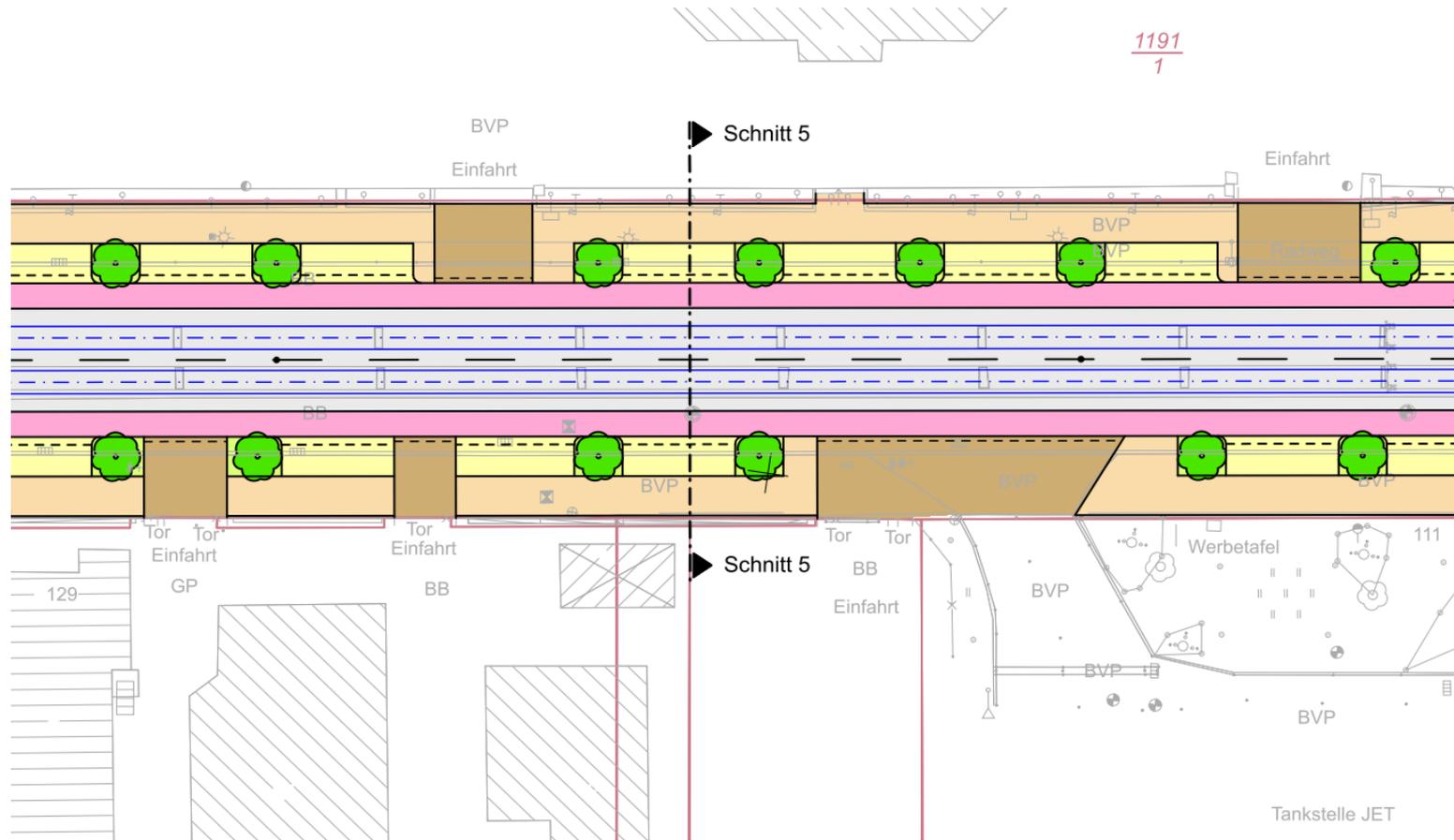
Flurstück
651
4



Umgestaltung Dieskaustraße



Aktueller Planungsstand: Variante 4

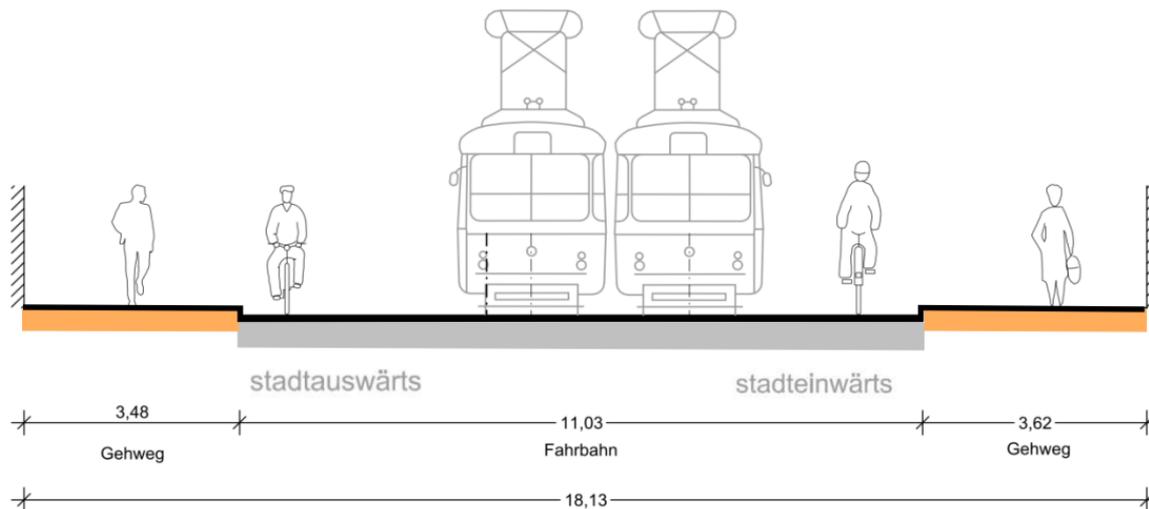


Umgestaltung Dieskaustraße

■ Querschnitt Kreuziger Straße und Altranstädter Straße

Bestand:

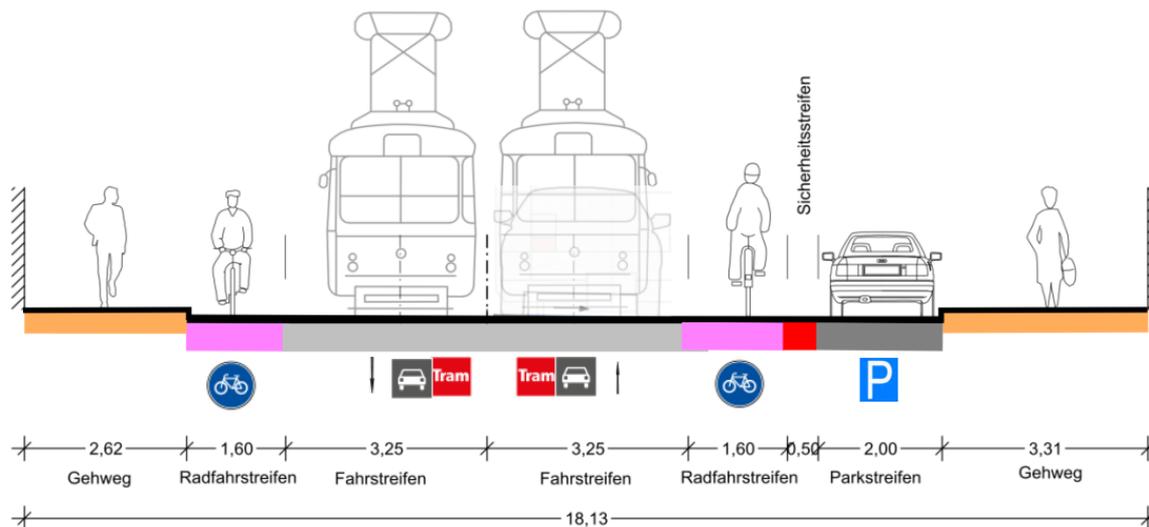
Nr. 2
(Kreuziger Straße)



Nr. 4

Planung:
Variante 4

Nr. 2
(Kreuziger Straße)

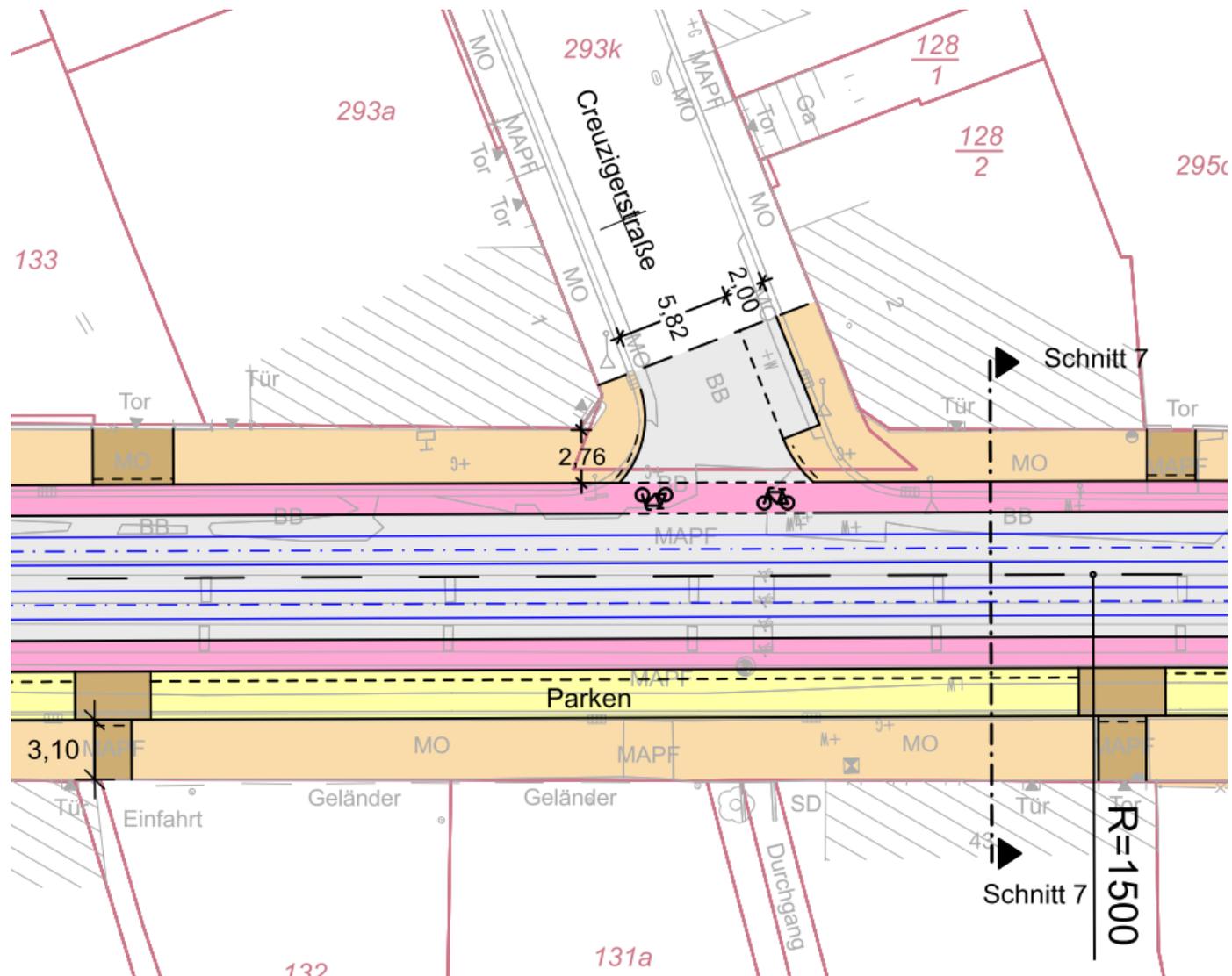


Nr. 43

Umgestaltung Dieskastraße



Aktueller Planungsstand: Variante 4



Ruhender Verkehr

IST-Zustand

- *190 Stellplätze* ohne zeitliche Einschränkungen, zusätzlich stehen
- *46 Stellplätze* mit zeitlichen Beschränkungen bzw. eingeschränktem Halteverbot an Wochentagen
- **236 Stellplätze** am Fahrbahnrand der Dieskaustraße nutzbar

Variantenuntersuchung

- | | |
|---------------------|---|
| ■ Variante 1 | 77 Stellplätze* |
| ■ Variante 2 | 70 Stellplätze* |
| ■ Variante 3 | 126 Stellplätze* |
| ■ Variante 4 | 167 Stellplätze (einschließlich Grunderwerb) |

Kosten

Die vorläufig geschätzten **Gesamtkosten** der Variante 4 belaufen sich auf ca. **16,4 Mio. € brutto** mit einem geschätzten Stadtanteil in Höhe von ca. **7,7 Mio. € brutto**.

- Die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen ist gemäß Kommunalabgabengesetz (KAG) in Höhe von 25% der umlagefähigen Kosten erforderlich.
- Für die Maßnahme sollen mit entsprechendem Planungsfortschritt durch die LVB GmbH und die Stadt Leipzig getrennte Fördermittelanträge für ihre jeweiligen Finanzierungsanteile gestellt werden.
- Die Kostenteilung ist zwischen Stadt Leipzig und der LVB GmbH entsprechend zu vereinbaren.



Grunderwerb und Baurecht

- Für die beschriebenen erforderlichen Eingriffe ist Grunderwerb notwendig.
- Sollte ein freihändiger Grunderwerb sowie die Abstimmungen zur Verlegung zu Grundstückszufahrten nicht erfolgreich ausgeführt werden können, dann ist entsprechendes Baurechtsverfahren durchzuführen.
- Für die Straßenbahnbetriebsanlagen ist ein Baurechtsverfahren nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erforderlich.



geplantes weiteres Verfahren:

- 13.06.2016: Öffentlichkeitsbeteiligung zum erreichten Planungsstand
- Weiterführung der Planung ist nach Auswertung der Hinweise der Öffentlichkeit vorgesehen, bei Bedarf erfolgt eine weitere Detailplanung für die Vorzugsvariante
- Bearbeitung der Vorzugsvariante als Ergebnis der Vorplanung einschl. der Öffentlichkeitsbeteiligung mit dem Ziel, unter Einbeziehung des Fachausschusses für Stadtentwicklung und Bau diese von der Ratsversammlung zu beschließen.
- Ratsbeschluss zur Bestätigung der Vorzugsvariante für die weitere Planung im IV. Quartal 2016



■ Variante 4

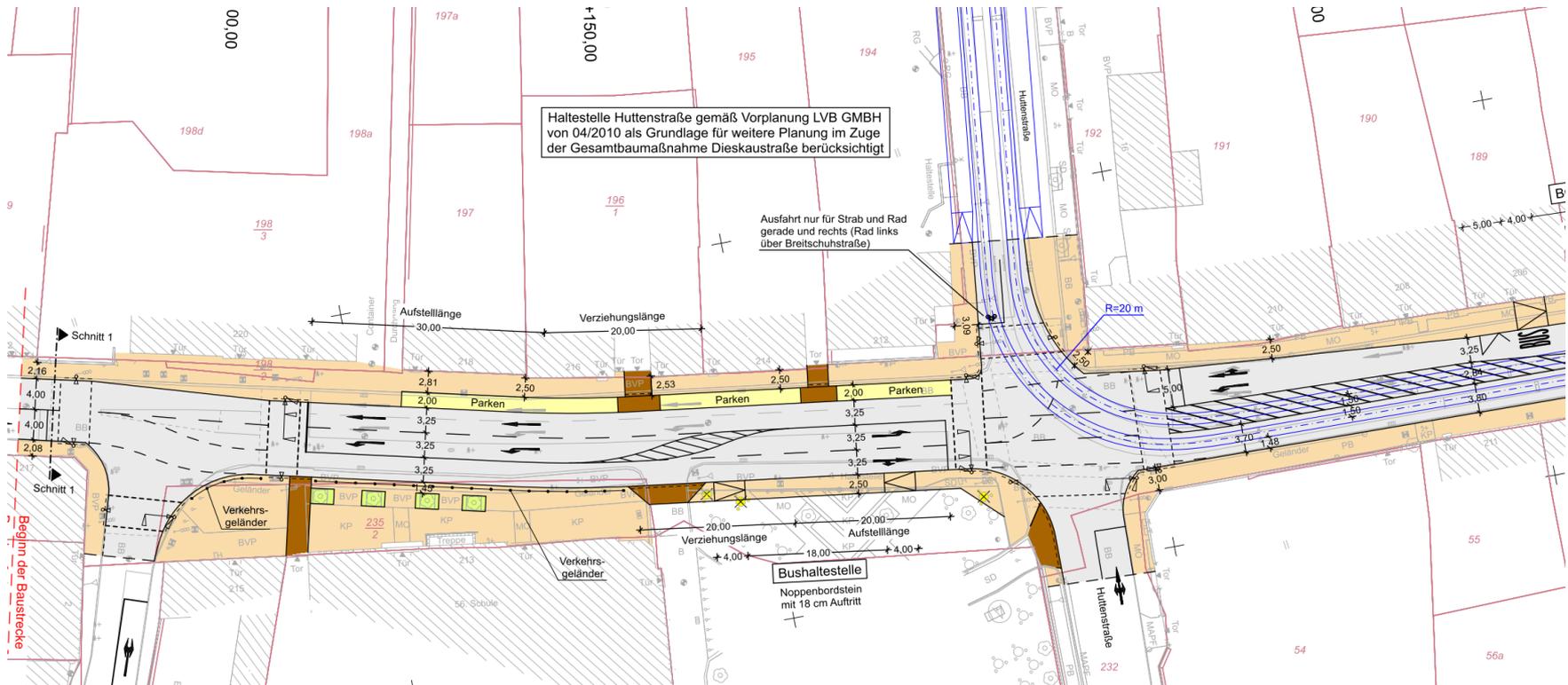
- [Gesamtlageplan](#)
- [Haltestelle Huttenstraße](#)
- [Blatt 1](#)
- [Blatt 2a](#)
- [Blatt 3](#)
- [Blatt 4](#)
- [Blatt 5](#)
- [Blatt 6](#)
- [Blatt 7](#)

(Hyperlink öffnet separates pdf)

Umgestaltung Dieskastraße



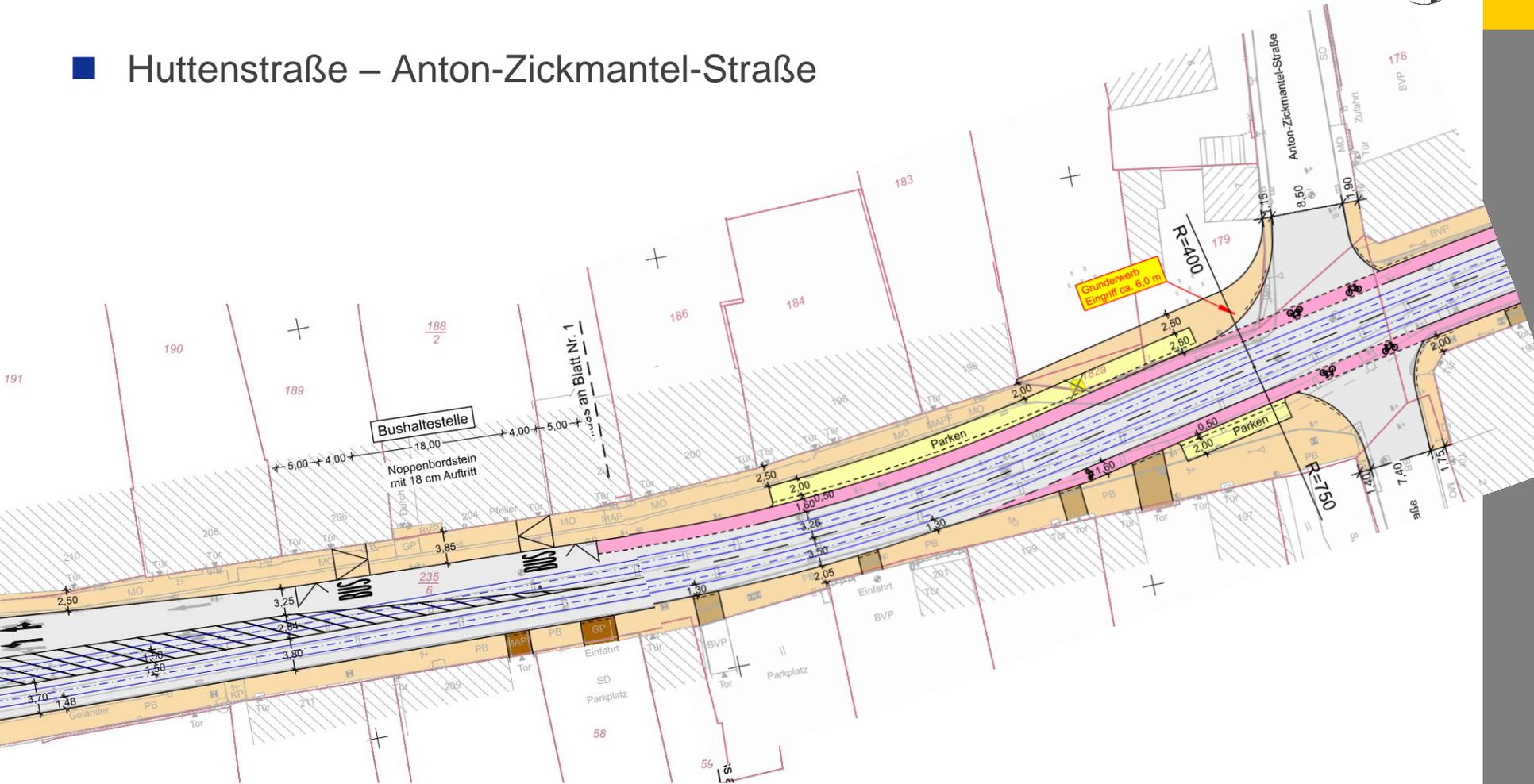
■ Brückenstraße - Huttenstraße



Umgestaltung Dieskaustraße



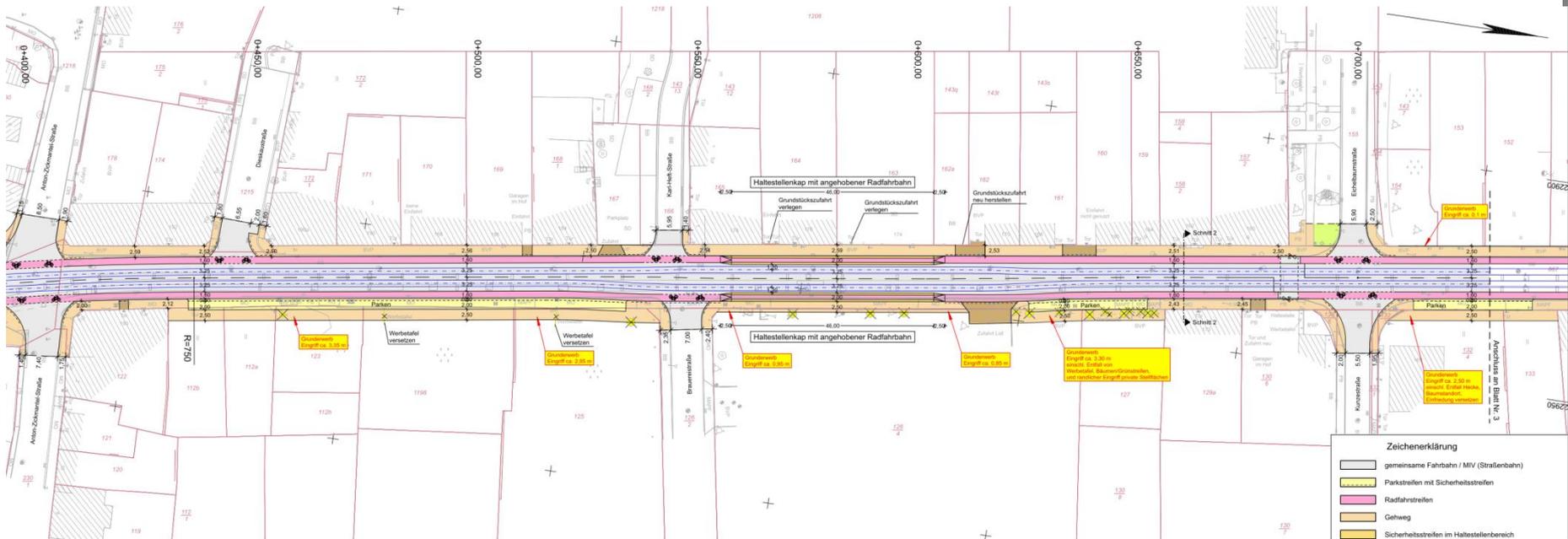
■ Huttenstraße – Anton-Zickmantel-Straße



Umgestaltung Dieskaustraße



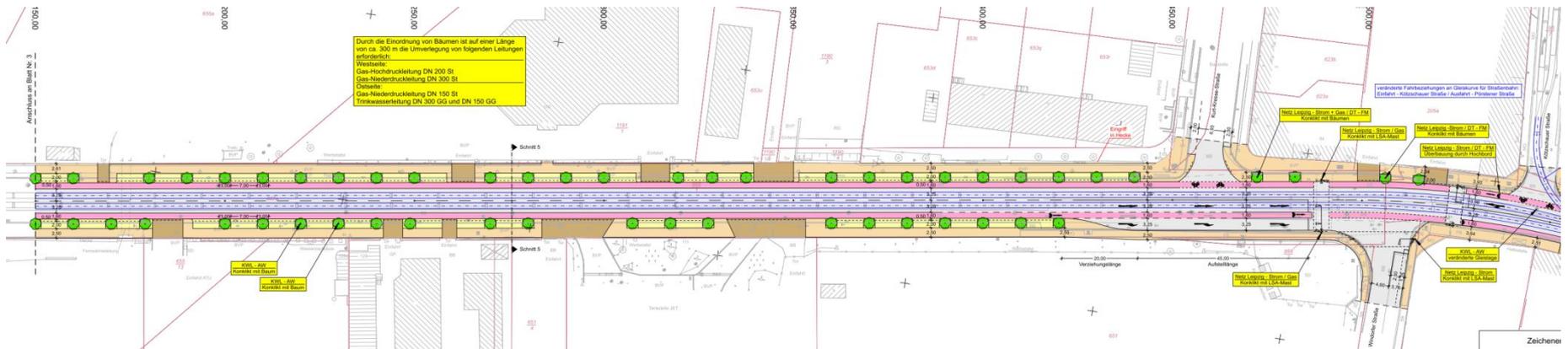
Anton-Zickmantel-Straße - Kunzestraße



Umgestaltung Dieskaustraße



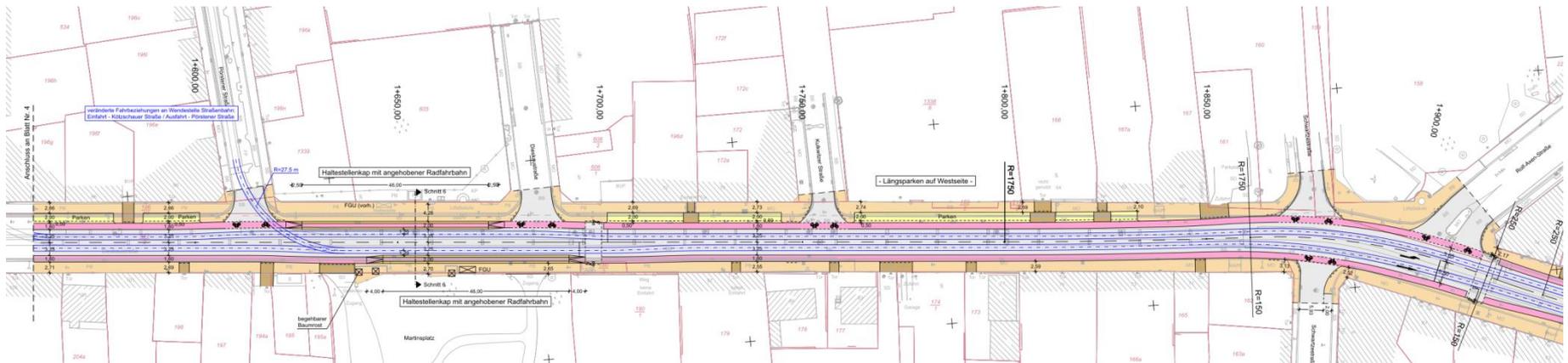
■ EÜ Dieskaustraße- Windorfer Straße



Umgestaltung Dieskaustraße



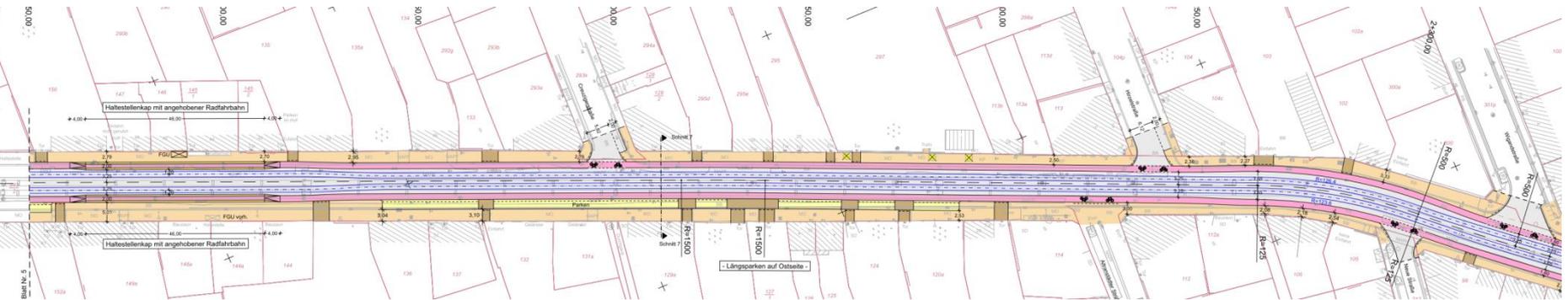
■ Windorfer Straße – Rolf-Axen-Straße



Umgestaltung Dieskaustraße



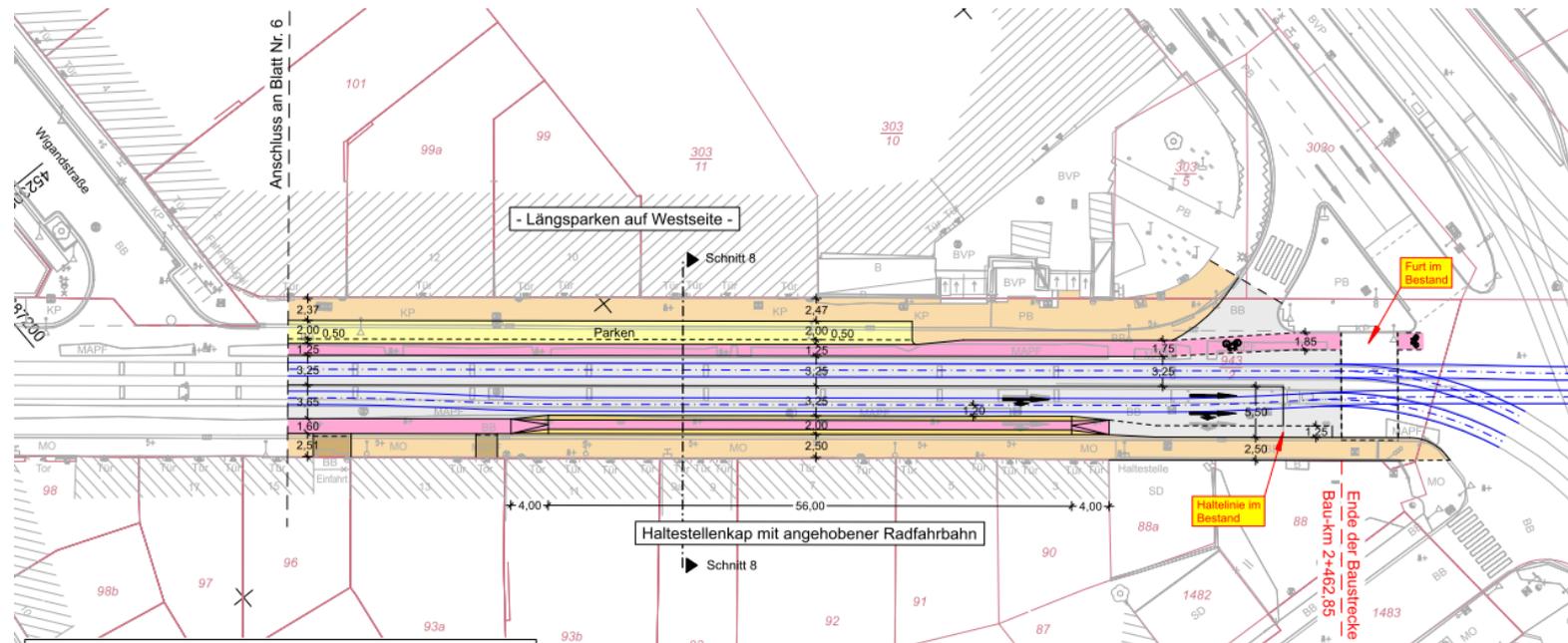
■ Rolf-Axen-Straße bis Wigandstraße



Umgestaltung Dieskaustraße



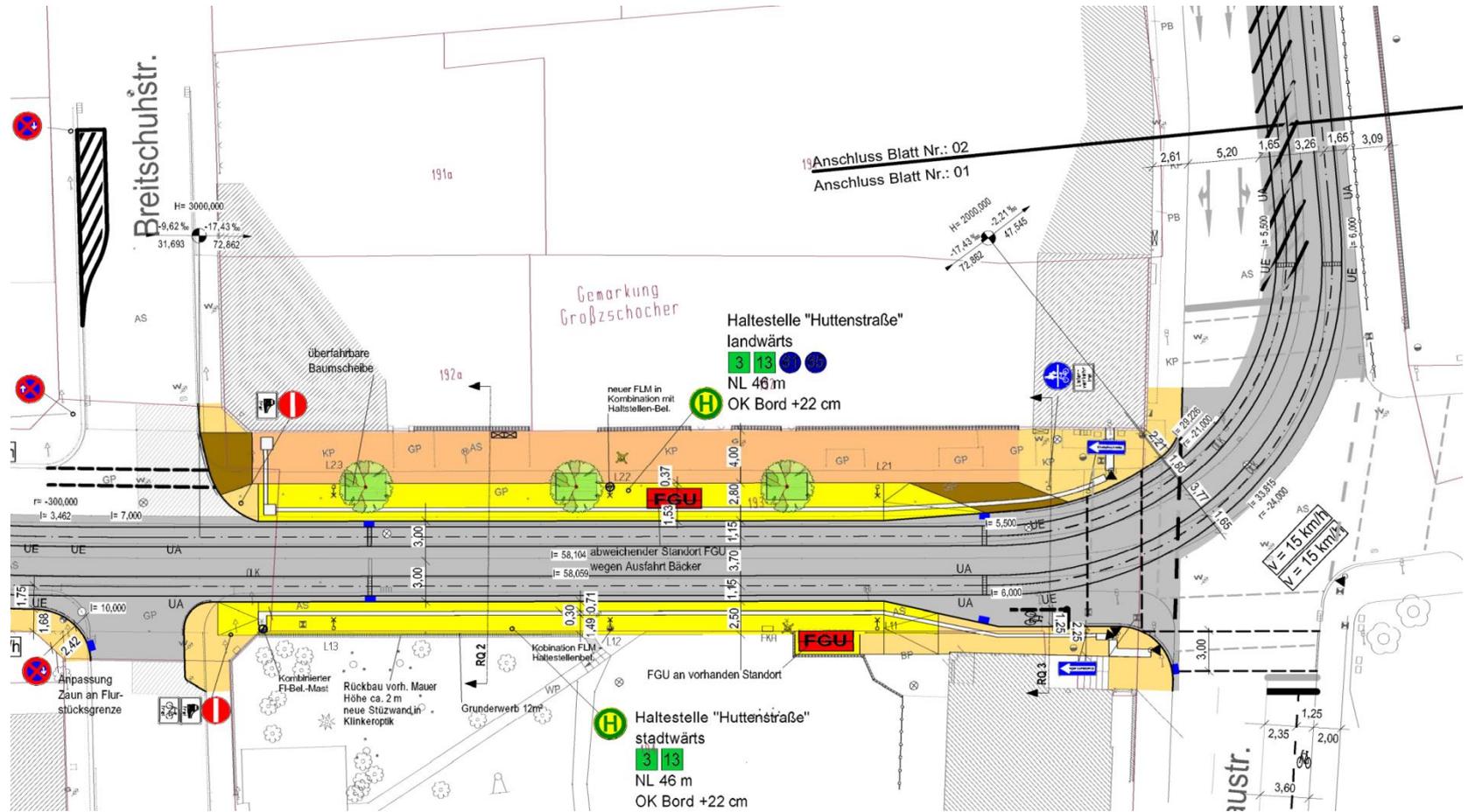
■ Wigandstraße - Antonienstraße



Umgestaltung Dieskaustraße



Haltestelle Huttenstraße





Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit!





Stadt Leipzig

Dezernat VI, VTA
04092 Leipzig

Tel.: +49 (341) 123-3449

Fax.: +49 (341) 123-3455

www.leipzig.de

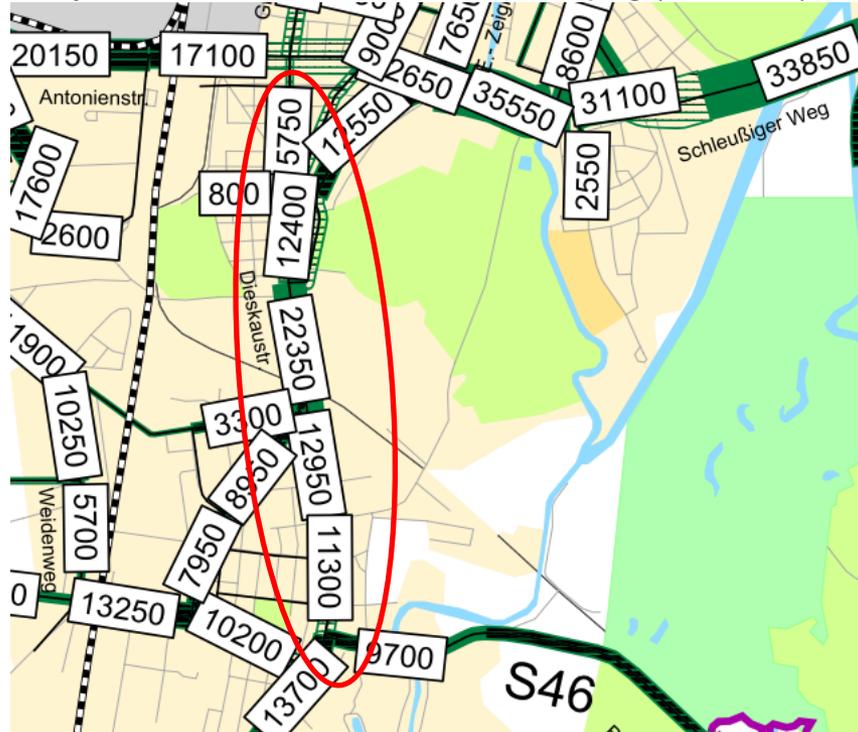


Umgestaltung Dieskaustraße

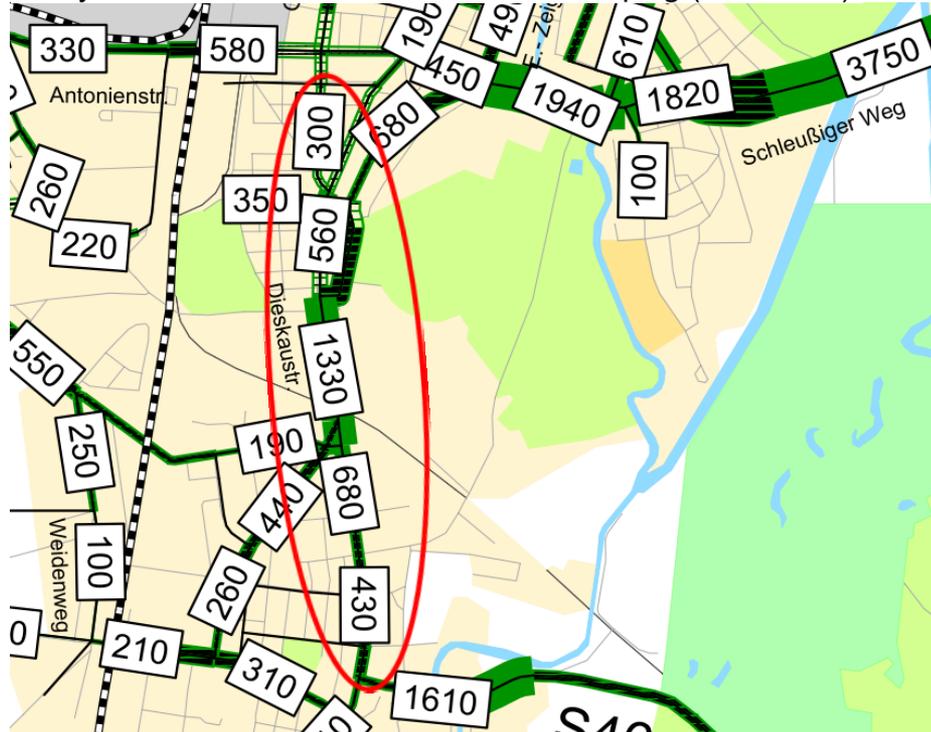


Verkehrsbelastung – Analyse Kfz und Radverkehr

Analyse 2014/2015: Kfz-Verkehr Stadt Leipzig (Zählwerte)



Analyse 2014/2015: Rad-Verkehr Stadt Leipzig (Zählwerte)



Verkehrsbelastung – Prognose 2025

Verkehrsbelastung $DTV_{\text{Mo-Fr}}$ [Kfz/24h] in den einzelnen Abschnitten:

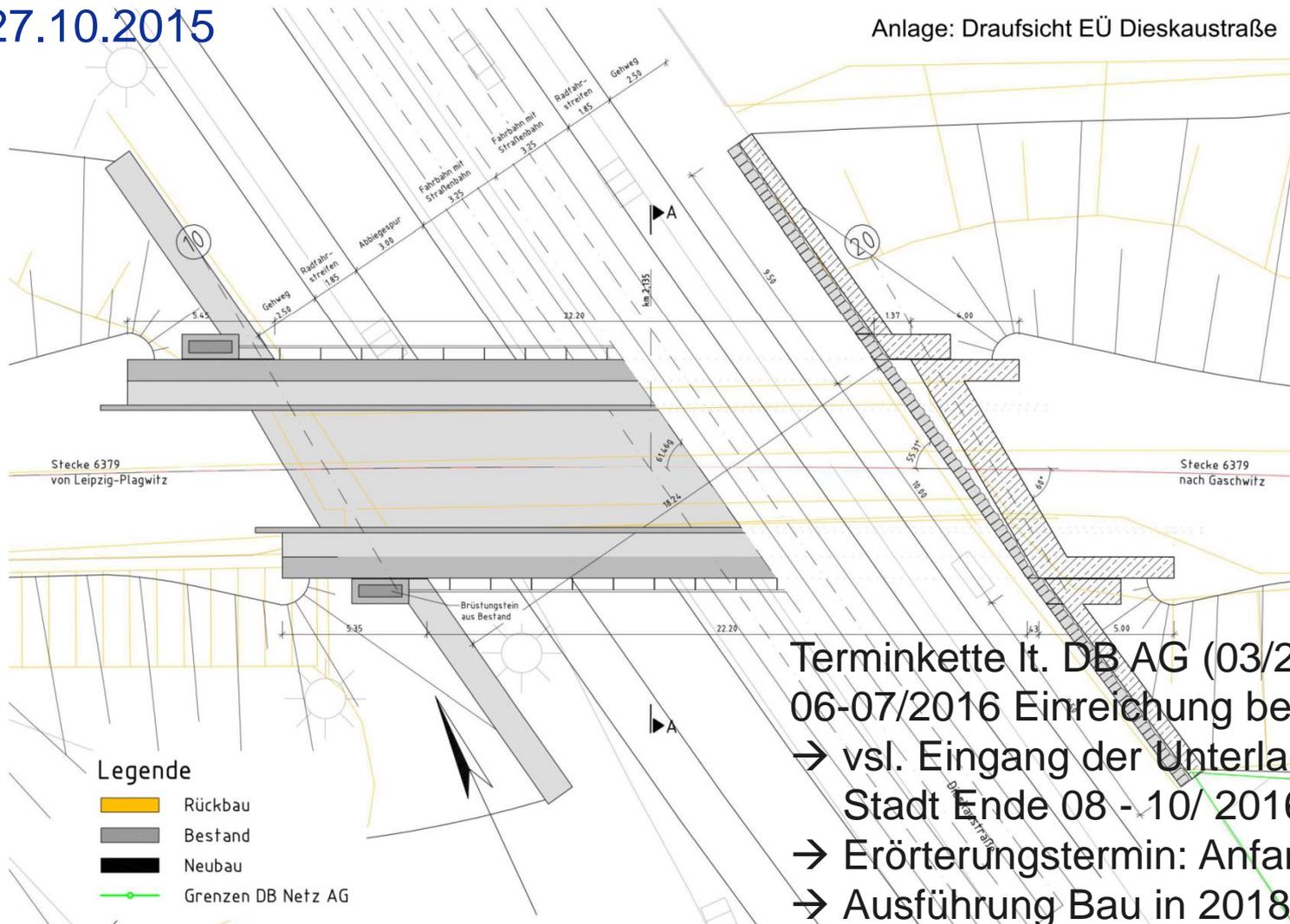
| | |
|-------------------------------------|------------|
| – Antonienstr.-Hirzelstr. | ca. 7.900 |
| – Hirzelstr.-Rolf-Axen-Str. | ca. 7.000 |
| – Rolf-Axen-Str.-Schwartzestr. | ca. 11.600 |
| – Schwartzestr.-Windorfer Str. | ca. 11.400 |
| – Windorfer Str.-A.-Nagel-Str. | ca. 20.100 |
| – A.-Nagel-Str.-Eichelbaumstr. | ca. 12.300 |
| – Eichelbaumstr.-A.-Zickmantel-Str. | ca. 11.700 |
| – A.-Zickmantel-Str.-Huttenstr. | ca. 12.100 |
| – Huttenstr.-Brückenstr. | ca. 11.800 |

Umgestaltung Dieskastraße



EÜ Dieskastraße, Planungsstand gem. Information des FA vom 27.10.2015

Anlage: Draufsicht EÜ Dieskastraße



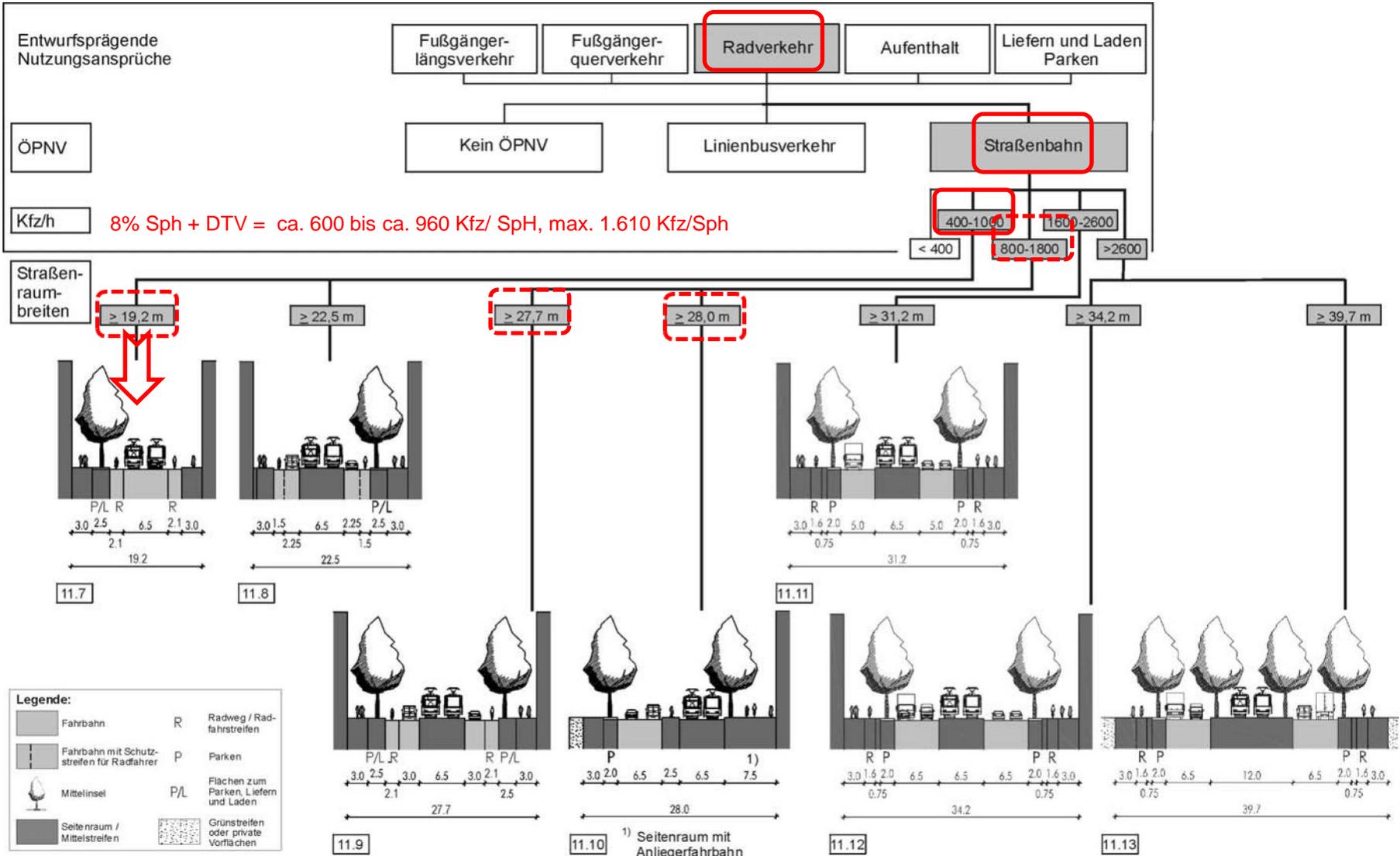
Terminkette lt. DB AG (03/2016)
06-07/2016 Einreichung bei EBA
→ vsl. Eingang der Unterlagen bei der Stadt Ende 08 - 10/ 2016
→ Erörterungstermin: Anfang 2017
→ Ausführung Bau in 2018
(EÜ Küchenholzallee läuft vsl. parallel)

Umgestaltung Dieskastraße



Planungsansatz RASt 06 – empfohlene Querschnitte

Bild 38: Empfohlene Querschnitte für die Typische Entwurfsituation: Verbindungsstraße

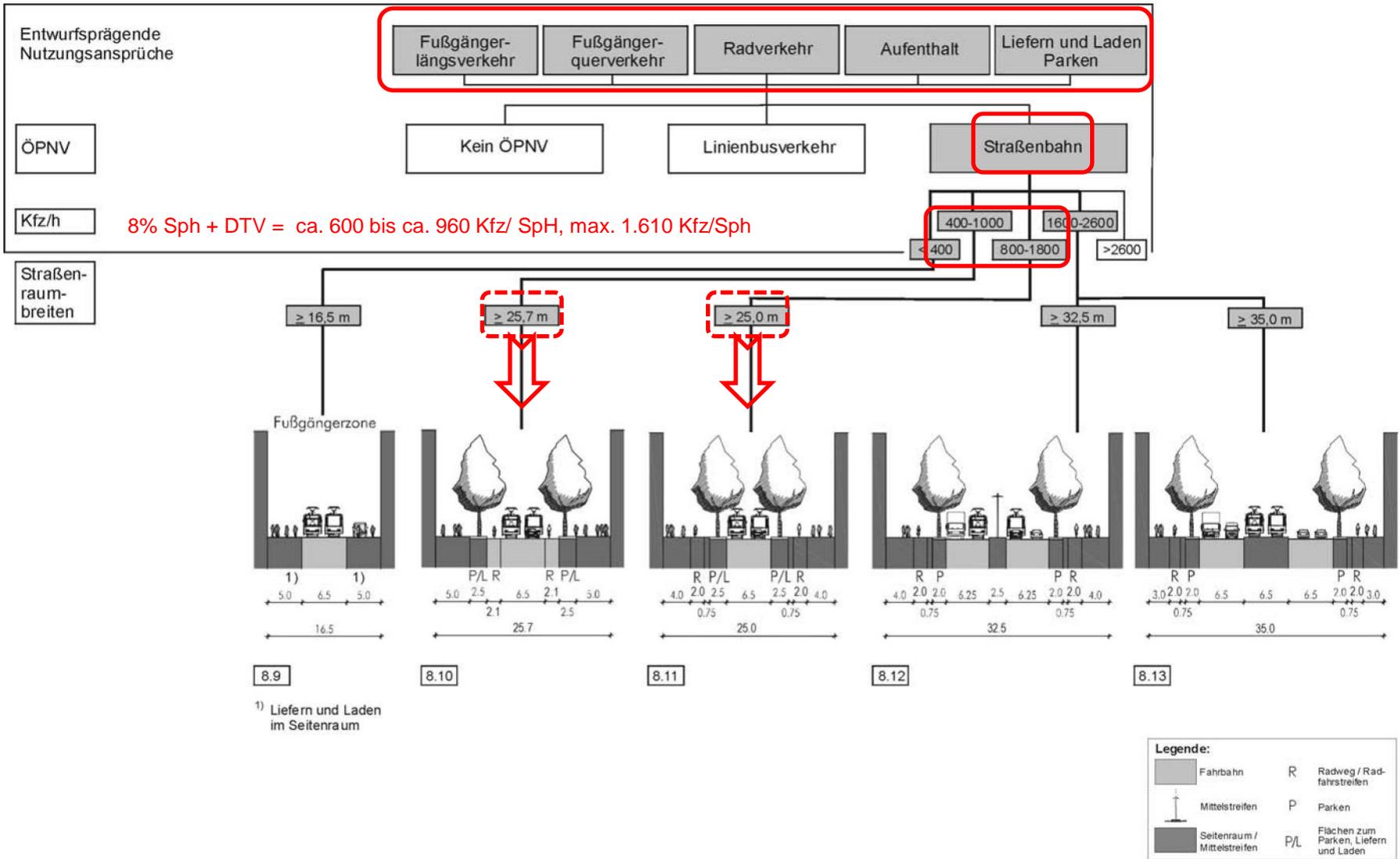


Umgestaltung Dieskaustraße



Planungsansatz RASt 06 – empfohlene Querschnitte

Bild 34: Empfohlene Querschnitte für die Typische Entwurfssituation: Hauptgeschäftsstraße



Planungsansatz RASt 06 – Entwurfselemente

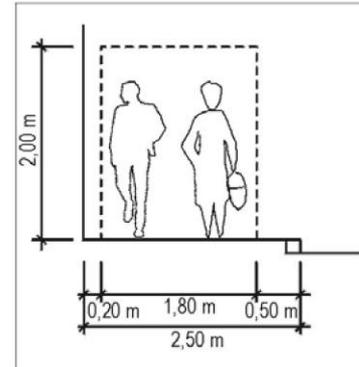
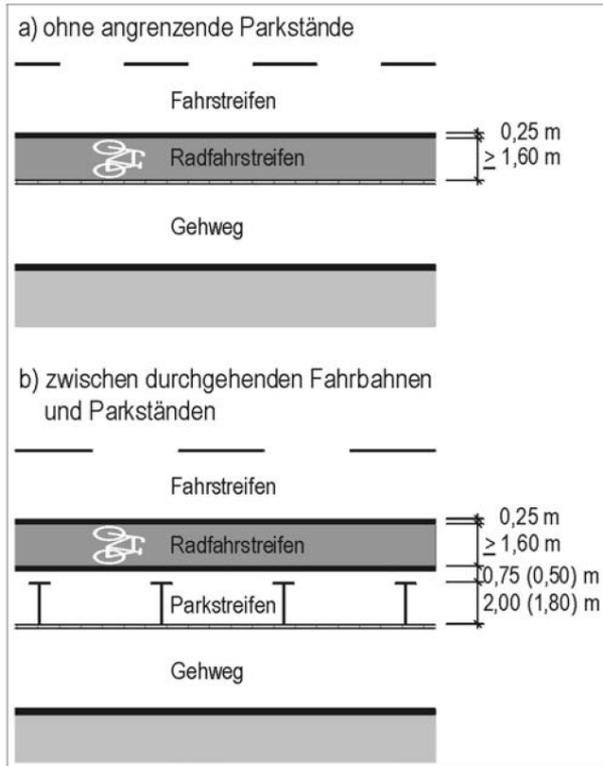


Bild 70: Regelbreite eines Seitenraums

Wie in Bild 70 dargestellt ergibt sich daraus im Regelfall eine Seitenraumbreite von 2,50 m. Diese kann sich je nach Entwurfssituation verbreitern. Für weitere Standardfälle sind Seitenraumbreiten den Typischen Entwurfssituationen zu entnehmen.

Bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit an baulich oder umfeldbedingten Zwangspunkten (z. B. an Engstellen im Zuge von Ortsdurchfahrten), ist zu berücksichtigen, dass bei Breiten unter 2,50 m das Begegnen von Fußgängern nur unter Inanspruchnahme der Sicherheitsräume oder Einschränkung des Verkehrsraums möglich ist.

Bild 72: Beispiele für Abmessungen von Radfahrstreifen und von angrenzenden Verkehrsräumen

Sicherheitstrennstreifen zwischen Radfahrstreifen und Parkständen sollen – zumindest bei Mindestabmessungen von Parkständen – grundsätzlich vorgesehen werden.

VwV StVO

Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

–Auszug–

Benutzungspflichtige Radwege sind mit Zeichen 237 gekennzeichnete baulich angelegte Radwege und Radfahrstreifen, mit Zeichen 240 gekennzeichnete gemeinsame Geh- und Radwege sowie die mit Zeichen 241 gekennzeichneten für den Radverkehr bestimmten Teile von getrennten Rad- und Gehwegen.

...

Das Zeichen 295 ist in der Regel in Breitstrich (0,25 m) auszuführen.

...

Radfahrstreifen (einschließlich Breite des Zeichens 295)

| | |
|------------|--------|
| möglichst | 1,85 m |
| mindestens | 1,50 m |

Planungsansatz RASt 06 – Entwurfs-elemente

Tabelle 7: Zweistreifige Fahrbahnen

| Anwendungsbe-reich | Fahrbahnbreite Hauptverkehrs-straßen | Fahrbahnbreite Erschlie-ßungsstraßen |
|--|--|--------------------------------------|
| Regelfall | 6,50 m* | 4,50 m – 5,50 m |
| Mit Linienbusverkehr | 6,50 m* | 6,50 m |
| Geringer Linienbus-verkehr mit geringem Nutzungsanspruch** | 6,00 m | 6,00 m |
| Geringe Begeg-nungshäufigkeit Lkw-Verkehr | 5,50 m (bei ver-minderter Ge-schwindigkeit) | – |
| Große Begegnungs-häufigkeit Bus- oder Lkw-Verkehr | 7,00 m | – |
| Schutzstreifen für Radfahrer | 7,50 m mit beid-seitig 1,50 m Schutzstreifen 7,00 m mit beid-seitig 1,25 m Schutzstreifen*** bei beengten Ver-hältnissen | – |

* Bei diesem Maß sind in der Regel benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen vorzusehen

** z. B. ausschließlich Erschließungsfunktion

*** nicht neben Parkstreifen mit häufigen Parkwechseln.

6.1.10.2 Gemeinsame Führung von Straßenbahn und Kraftfahrzeugverkehr

Die an Hauptverkehrsstraßen prinzipiell anwendbaren Formen von Bahnkörpern finden sich in Tabelle 38.

Tabelle 38: Bahnkörper

| Form | | Abgrenzung |
|----------------------------|---|--|
| Straßenbündiger Bahnkörper | ohne räumliche Trennung der Straßenbahn von den übrigen Verkehrsarten | Abgrenzung durch Leitlinien (Zeichen 340 StVO) |
| | mit räumlicher Trennung der Straßenbahn von den übrigen Verkehrsarten | Abgrenzung durch Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295 StVO) oder Sperrflächen |
| Besonderer Bahnkörper | mit geschlossenem Oberbau* | Abgrenzung mit Bord |
| | Ausführung in Beton, Asphalt oder Pflaster | Befahrbarkeit durch Linienbusse in Abstimmung mit technischer Aufsichtsbehörde möglich |
| | mit geschottertem Oberbau | Abgrenzung in der Regel mit Bord |
| | mit begrüntem Oberbau (Rasengleis) | |

* siehe auch Merkblatt für die Ausführung von Verkehrsflächen in Gleisbereichen von Straßenbahnen, Ausgabe 2006, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2006.

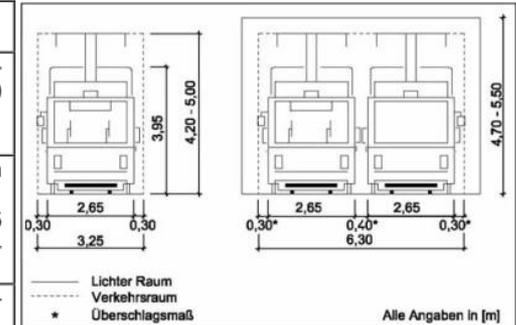


Bild 13: Grundmaße für Verkehrs- und lichte Räume von Straßenbahnen mit maximaler Fahrzeugbreite (W = 2,65 m)

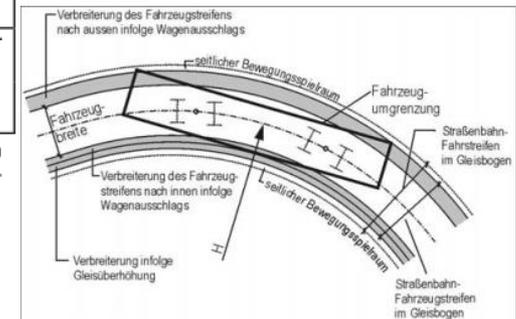


Bild 14: Beispiel für die Verbreiterung der Verkehrs- und lichten Räume von Straßenbahnen in Bögen