



Varianten Verkehrserschließung IGS

AFL 09.07.2014





Rahmenbedingungen zur Auswahl von Lagevarianten

PGT

Umwelt
und Verkehr
mbH

Schäftsführung:
Dipl.-Ing. R. Losert
Dipl.-Ing. H. Mazur



Grundstücksverfügbarkeit

Lagegunst zu Zielen

Entwicklungspotentiale

Erschließungsqualität

Kosten

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig



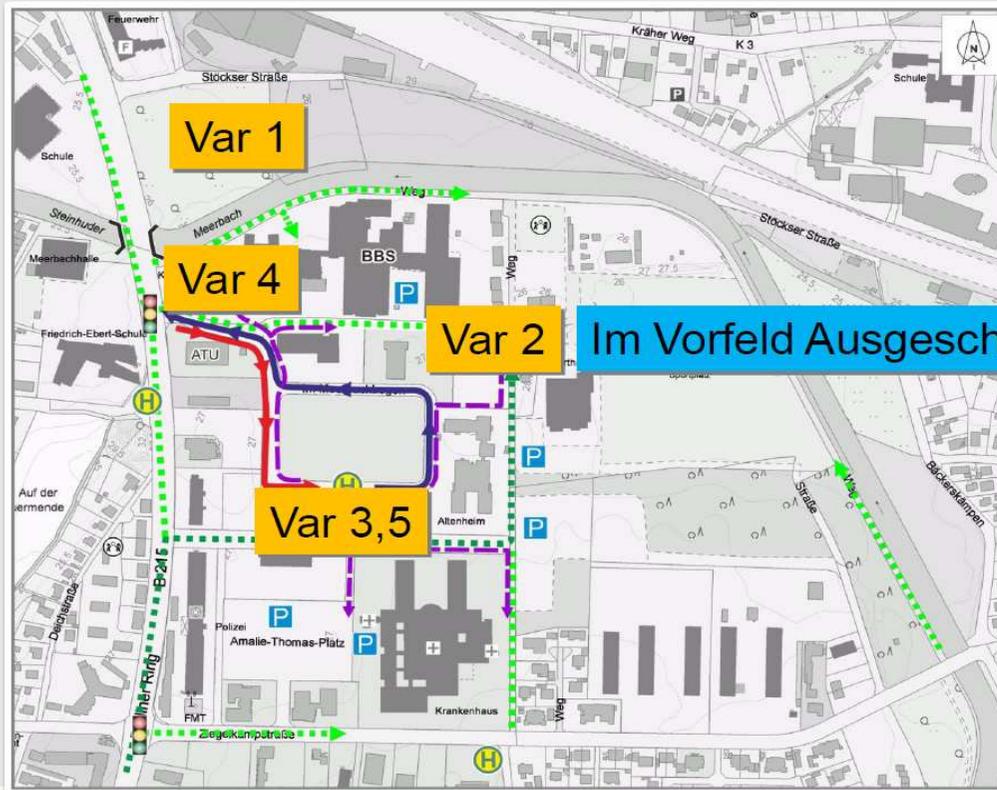
Variantenstudie ZOB IGS 26. Juni 2014

www.pgt-hannover.de
Sedansstraße 48 30161 Hannover
post@pgt-hannover.de





Varianten zur Lage



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig

PGT

**Umwelt
und Verkehr
GmbH**

Geschäftsführung:
Dipl.-Ing. R. Losert
Dipl.-Ing. H. Mazur



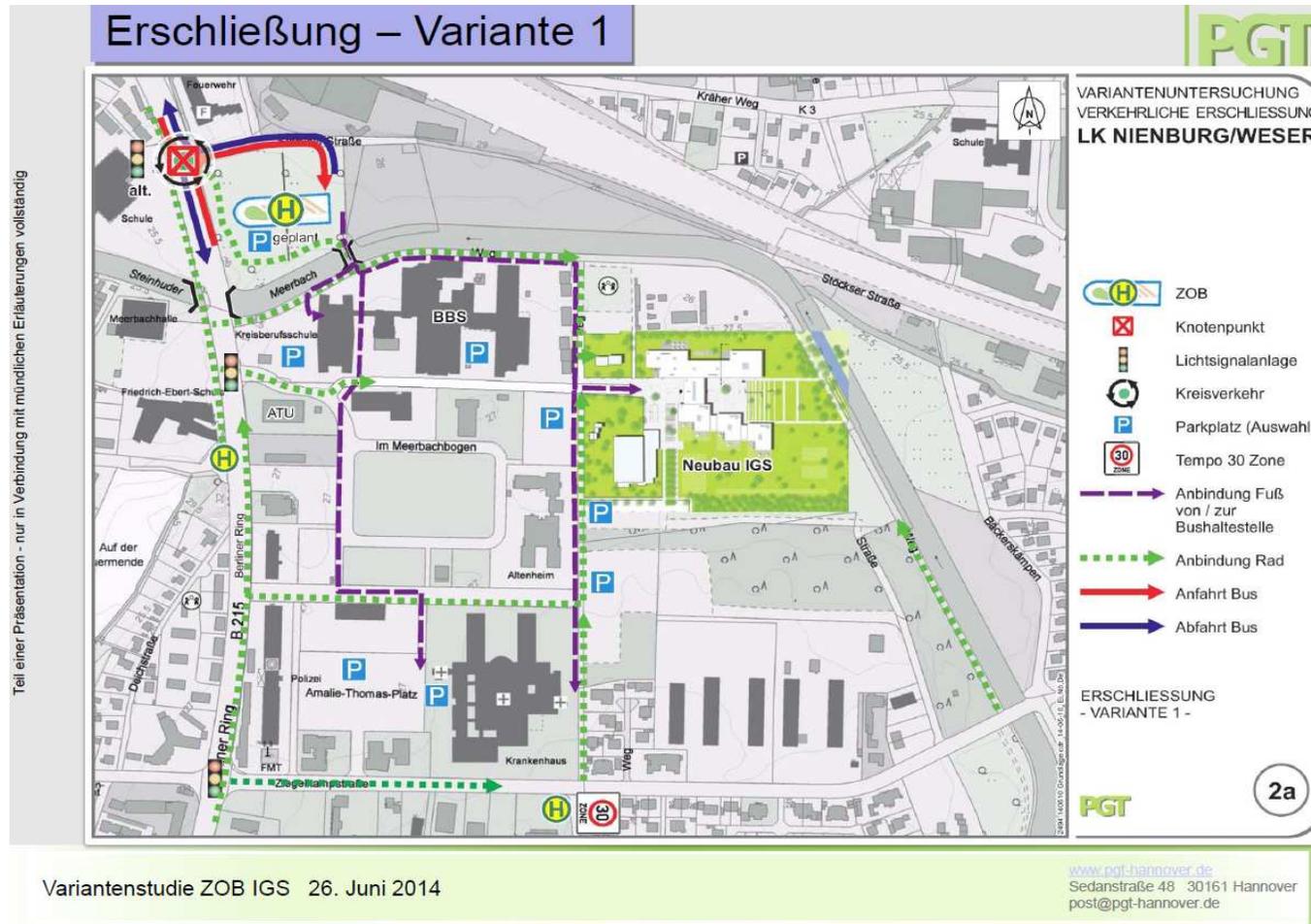
Variante studie ZOB IGS 26. Juni 2014

www.pgt-hannover.de
Sedanstraße 48 30161 Hannover
post@pgt-hannover.de





Variante 1 (nördlich Meerbach)



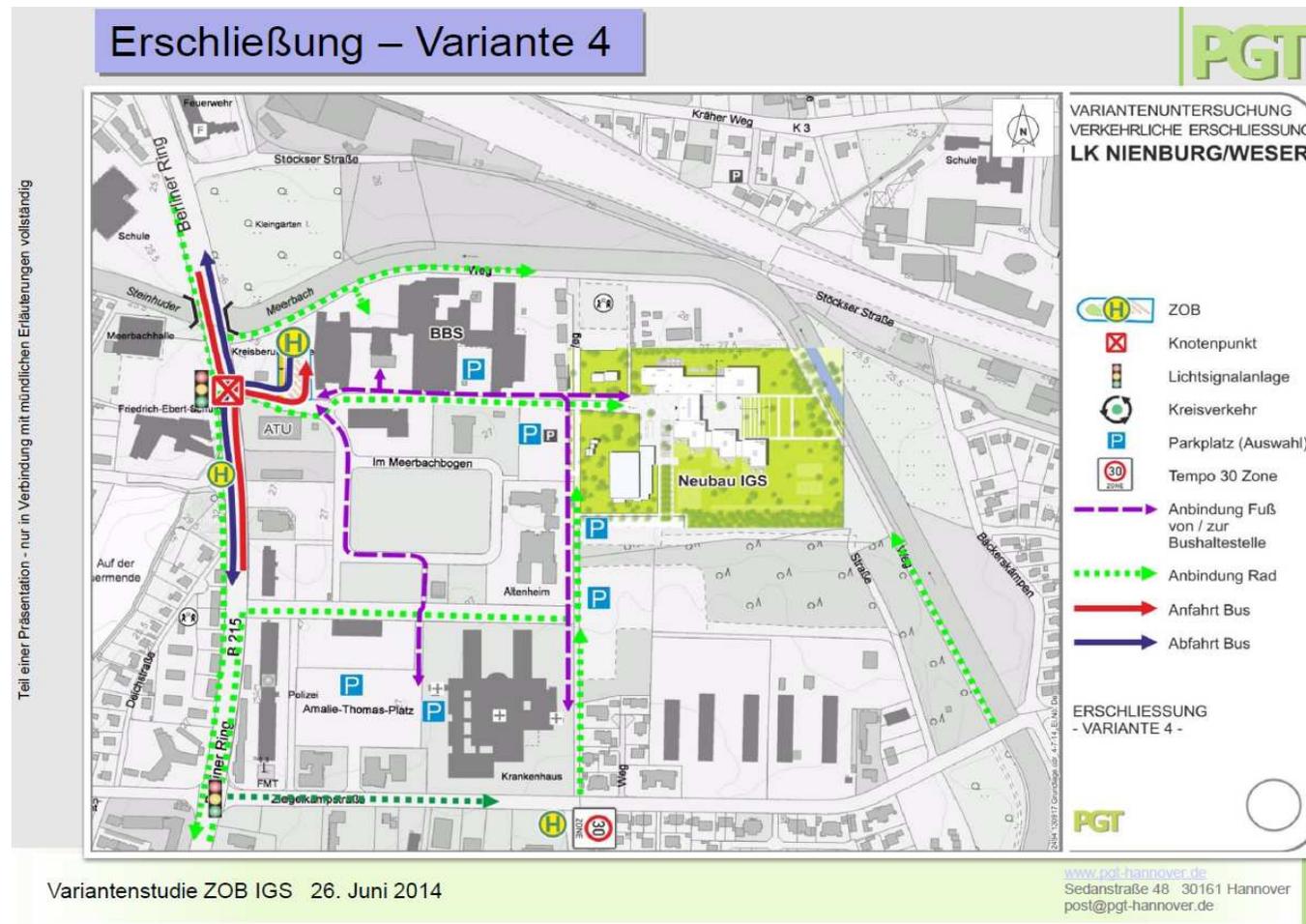


Variante 1 (nördlich Meerbach)

- ist nicht entwicklungsfähig und erschließt nur die Schulen
- kann die Schülerströme nicht trennen
- ist in der Herstellung teurer, hinsichtlich Fahrtkilometer günstiger
- verlängert den Weg zur IGS (Wegezeiten)
- ist verkehrlich leistungsfähig



Variante 4 (direkt neben den BBS)



Variantenstudie ZOB IGS 26. Juni 2014



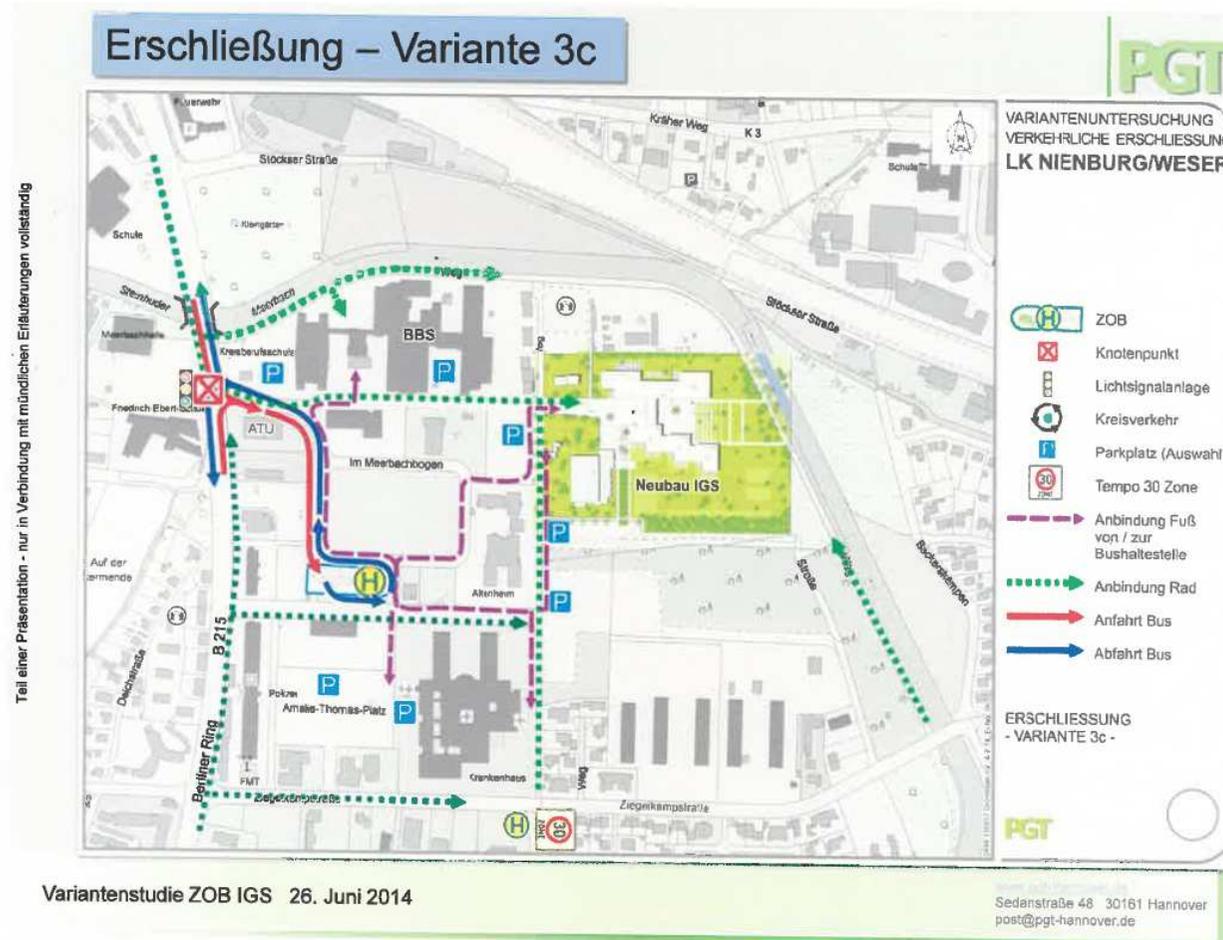


Variante 4 (direkt neben den BBS)

- führt zum Entfall der Parkmöglichkeiten vor den BBS
- liegt direkt am A-Trakt der BBS
- beeinträchtigt den Schulbetrieb an den BBS
- kann die Schülerströme nicht trennen
- ist verkehrlich noch leistungsfähig



Variante 3 (südlich im Meerbachbogen)



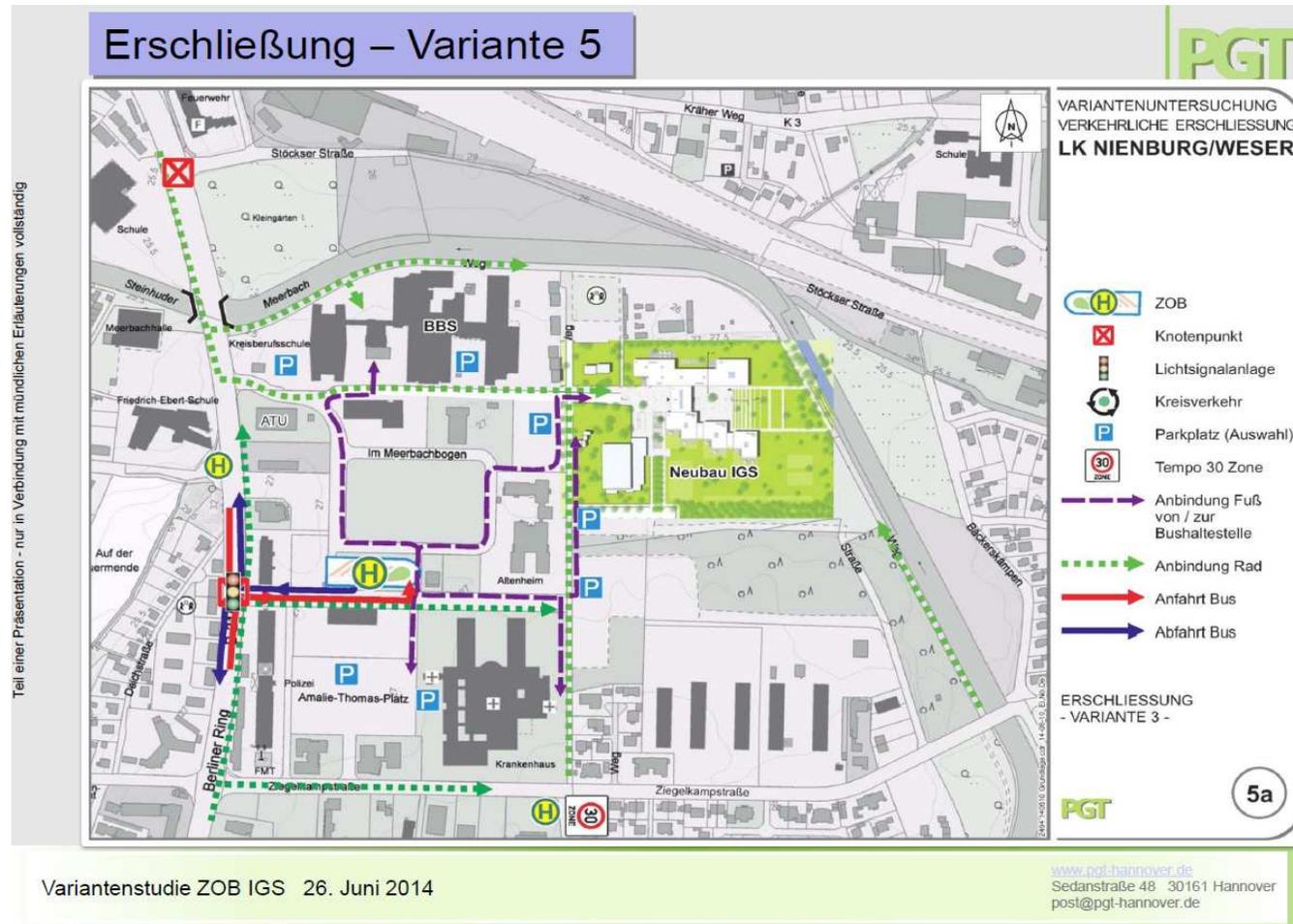


Variante 3 (südlich im Meerbachbogen)

- ist entwicklungsfähig (Entwicklungsmöglichkeit zu Variante 5 mit Erschließung über die Grüntangente bzw. Knotenpunktverlegung)
- vitalisiert das Quartier (zusätzliche regionale Busanbindung)
- kann die Schülerströme gut trennen
- bietet kurze Wege auch zur IGS
- ist in der Herstellung günstiger, generiert aber Mehrkilometer
- erreicht die Grenze der Leistungsfähigkeit, überschreitet sie aber nicht



Variante 5 (nur als mögliche Entwicklung)





Verkehrliche Bewertung der Knotenpunkte

Kriterium	Variante 1 (V1) ZOB nördl. Meerbach mit Brücke	Variante 1 b (V1b) ZOB und Parken nördlich Meerbach mit Brücke	Variante 3c (V3c) Meerbachbogen über vorhandene Ampelkreuzung	Variante 4 (V4) ZOB vor der BBS über vorhandene Ampelkreuzung	Variante 5 (V5) Meerbachbogen Busverkehr über die Grüntangente	Gewicht
Teil einer Präsentation	Leistungsfähig und komfortabel +	Leistungsfähig und komfortabel aber LAB verlängern, Ggf. Teilsignalisierung o/+	Leistungsfähigkeitsgrenze erreicht o/-	Noch leistungsfähig o	Leistungsfähig und komfortabel, LAB- verlängerung Meerbachbogen, noch leistungsfähig o	

PGT

Umwelt und Verkehr GmbH

Geschäftsführung:
Dipl.-Ing. R. Losert
Dipl.-Ing. H. Mazur



Variantenstudie ZOB IGS 26. Juni 2014

www.pgt-hannover.de
Sedanstraße 48 30161 Hannover
post@pgt-hannover.de





Zusammenfassung der Bewertungen

Vorläufige Zusammenfassung

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig

Var 1b	(Doppel) ZOB, komplexe LSA Steuerung	--
Var 4	Lage kritisch vor Schule, Überlagerung Rad/Fuß/Bus/IV, komplexe LSA Steuerung	--
Var 3c	Optimale Lage, Überlagerung Rad/Fuß/Bus/IV, Leistungsgrenze erreicht	o
Var 5	Optimale Lage, Entzerrung der Verkehre	+

PGT

**Umwelt
und Verkehr
GmbH**

Geschäftsführung:
Dipl.-Ing. R. Losert
Dipl.-Ing. H. Mazur





Variante 3 (südlich im Meerbachbogen)

