

Entwicklung eines ganzheitlich orientierten Bewertungsverfahrens für den Umbaubedarf von Ortsdurchfahrten

Dr.-Ing. Peter Bischoff



Gliederung

	Seite
1. Aufgabenstellung und Zielsetzung	1
2. Allgemeine methodische Vorgehensweise	2
3. Problemanalyse und derzeitiger Erkenntnisstand	3
3.1 Problemanalyse für Ortsdurchfahrten	3
3.1.0 Vorbemerkungen	3
3.1.1 Analyse der Problemlage in Ortsdurchfahrten	3
3.1.1.1 Analyse aufgrund vorliegender Forschungsarbeiten und Veröffentlichungen	3
3.1.1.2 Qualitative Analyse der Wirkungszusammenhänge	7
3.1.2 Mängel in Ortsdurchfahrten	15
3.2 Derzeitiger Erkenntnisstand in bezug auf Bewertungsverfahren	17
3.2.0 Vorbemerkungen	17
3.2.1 Grundlagen zu Bewertungsverfahren	17
3.2.1.1 Einführung	17
3.2.1.2 Typologie von Bewertungsverfahren	20
3.2.2 Erste Bewertungsansätze	22
3.2.3 Bautechnisch orientierte Bewertungsansätze	26
3.2.4 Verkehrlich orientierte Bewertungsansätze	31
3.2.4.1 Bewertungsverfahren im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP)	31
3.2.4.2 Bewertungsverfahren im Rahmen der RAS-N	46
3.2.4.3 Bewertungsverfahren im Rahmen der RAS-W	51
3.2.4.4 Sonstige Bewertungsansätze	56
3.2.5 Erweiterung der verkehrlich orientierten Bewertungsansätze	61
3.2.5.0 Vorbemerkungen	61
3.2.5.1 Stärkere Berücksichtigung umfeldorientierter Belange	61
3.2.5.2 Stärkere Berücksichtigung straßenraumgestalterischer Belange	73
3.2.5.3 Stärkere Berücksichtigung aller verkehrlichen Belange	86

3.2.6	Zusammenfassung	89
3.2.6.1	Diskussion von Einzelaspekten	89
3.2.6.2	Anforderungen an ein ganzheitlich orientiertes Bewertungsverfahren	101
3.2.6.3	Gesamtergebnis	104
4.	Entwicklung eines ganzheitlich orientierten Bewertungsverfahrens für den Umbaubebedarf von Ortsdurchfahrten	113
4.1	Methodischer Ansatz	113
4.2	Erarbeitung eines Zielsystems	117
4.2.0	Vorbemerkungen	117
4.2.1	Zugrundeliegende Werthaltung	117
4.2.2	Diskussion möglicher Zielsysteme	119
4.2.3	Auswahl eines Zielsystems	122
4.3	Beschreibung der Bewertungskriterien	125
4.3.0	Vorbemerkungen	125
4.3.1	Überschreiten-Unfälle	136
4.3.2	Unfälle mit Personenschäden	137
4.3.3	Schwerverletzte Personen	138
4.3.4	Radfahrer-Unfälle	139
4.3.5	Gesamt-Unfälle	139
4.3.6	Kraftfahrzeug-Geschwindigkeiten	140
4.3.7	Betriebsablauf (ÖPNV)	142
4.3.8	Verkehrsablauf	143
4.3.9	Qualität im Radlängsverkehr	144
4.3.10	Qualität im Fußgängerlängsverkehr	145
4.3.11	Erschließungsfunktion	146
4.3.12	Lärmimmission	147
4.3.13	Abgasimmission	148
4.3.14	Schwingungen	150
4.3.15	Funktionale Trennwirkung	151
4.3.16	Aufenthaltswirkung	152
4.3.17	Flächenversiegelung	154
4.3.18	Verkehrsflächen	154
4.3.19	Kompensationsqualität	155

4.3.20	Erlebbarkeit von Orientierung	156
4.3.21	Erlebbarkeit von ortsgerechter Gestalt	158
4.3.22	Erlebbarkeit eines historisch gewachsenen Straßenraumes	159
4.3.23	Erlebbarkeit eines Quartierbezuges	160
4.3.24	Erlebbarkeit der gestalterischen Verknüpfung von Straßenseiten	161
4.3.25	Erlebbarkeit von Gestaltqualität	161
4.4	Datenbeschaffung für die Einflußgrößen	163
4.4.1	Einführung	163
4.4.2	Diskussion möglicher Reduzierungen von Einflußgrößen	164
4.4.3	Beschreibung der Einflußgrößen	165
4.4.4	Zusammenfassung	176
4.4.4.1	Ordnungsgrößen	176
4.4.4.2	Verwendungshäufigkeit der Einflußgrößen	176
4.4.4.3	Gesamtergebnis	179
4.5	Prinzipieller Ablauf der Bewertung	180
4.5.0	Vorbemerkungen	180
4.5.1	Soll-Ist-Vergleich	180
4.5.2	Einstufung der Bewertungsergebnisse	185
4.5.2.0	Vorbemerkungen	185
4.5.2.1	Quantitative Einstufung der Bewertungsergebnisse	186
4.5.2.2	Qualitative Einstufung der Bewertungsergebnisse	187
4.5.3	Entscheidungsvorbereitung	189
4.6	Entwicklung eines DV-Programmsystems und Dokumentation	193
4.6.1	DV-Programmsystem "UVO"	193
4.6.2	Dokumentation	202