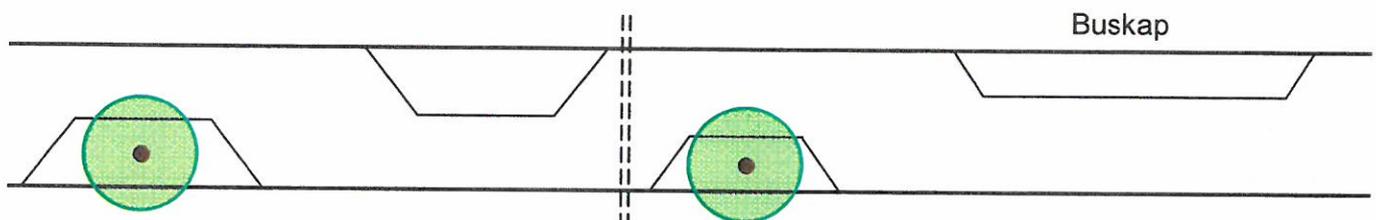


Bewertung der Varianten

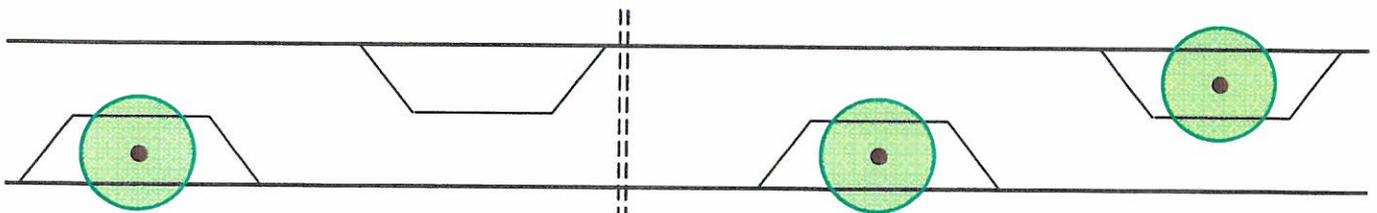
Versetzte Fahrbahnverengung mit Buskap: (Variante 1)

- + Verringerung der Geschwindigkeit in beide Fahrrichtungen auf beiden Straßenseiten
- + Geschwindigkeit wird auch bei fehlendem Gegenverkehr verringert
- + mehr zur Verfügung stehender Warteraum durch das Buskap
- + wenn ein Bus hält muss er sich nicht in den Verkehr einfädeln sondern fährt an der Spitze der Kolonne → Bevorzugung des ÖPNV
- Mehraufwand durch Buskap (im Vergleich zu Variante 2)
- Geschwindigkeitsreduzierung wenn diese eventuell gar nicht gewünscht ist (z.B. abends, bei Nacht)



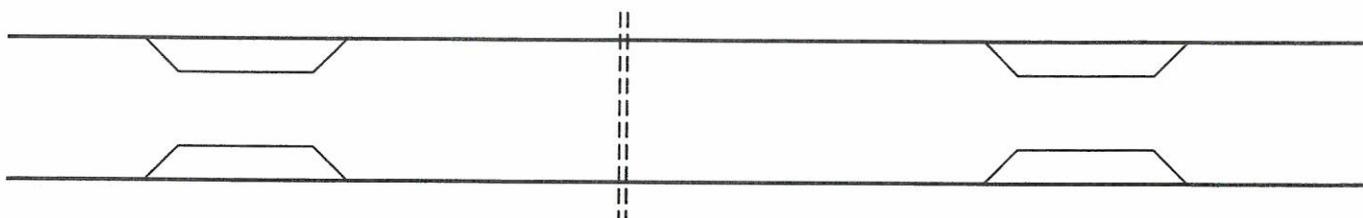
Versetzte Fahrbahnverengung: (Variante 2)

- + Verringerung der Geschwindigkeit in beide Fahrrichtungen auf beiden Straßenseiten
- + Geschwindigkeit wird auch bei fehlendem Gegenverkehr verringert
- Geschwindigkeitsreduzierung wenn diese eventuell gar nicht gewünscht ist (z.B. abends, bei Nacht)



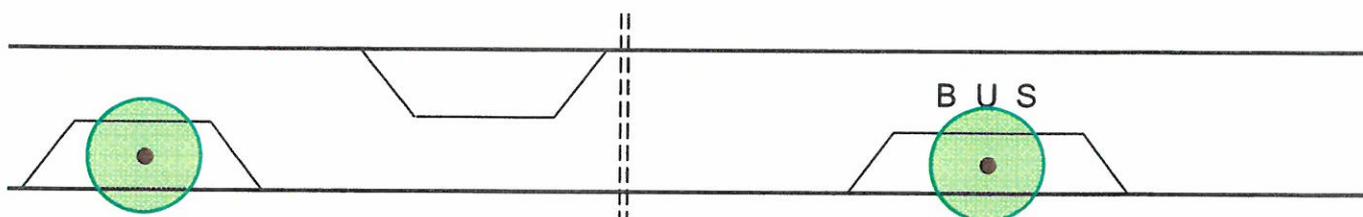
Fahrbahnverengung, nicht versetzt: (Variante 3)

- Geschwindigkeitsreduzierung nur bei Gegenverkehr
- + keine Geschwindigkeitsreduzierung wenn diese eventuell gar nicht gewünscht ist (z.B. abends, bei Nacht)
 - nicht effektiv wenn kein Gegenverkehr vorhanden ist
 - kann zu erhöhter Unfallgefahr führen, da Fahrzeuge bei Gegenverkehr beschleunigen könnten, um noch schnell durch die Engstelle zu gelangen



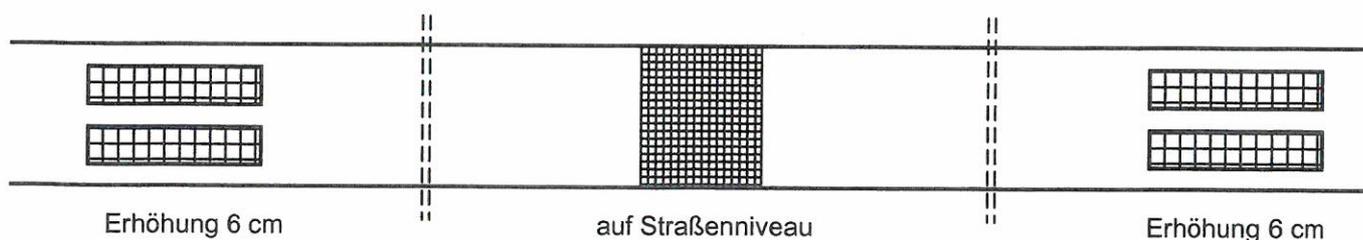
Versetzte Fahrbahnverengung und einseitige Einengung am Bushalt: (Variante 4)

- + wenn ein Bus hält muss er sich nicht in den Verkehr einfädeln sondern fährt an der Spitze der Kolonne → Bevorzugung des ÖPNV
- wenn kein Bus an der Haltestelle steht, werden die von der Neustraße aus kommenden Fahrzeuge nicht gebremst



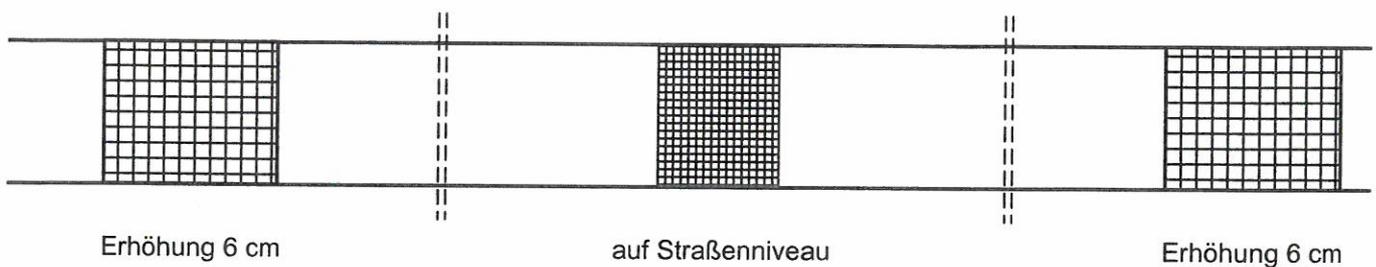
Eingangs geteilte Plateaufpflasterung und mittige Granitgroßpflasterfläche: (Variante 5)

- + bessere Befahrbarkeit mit Linienbussen (im Vergleich zu Variante 6)
- + Geschwindigkeitsreduktion auch ohne Gegenverkehr
- Lärmentwicklung



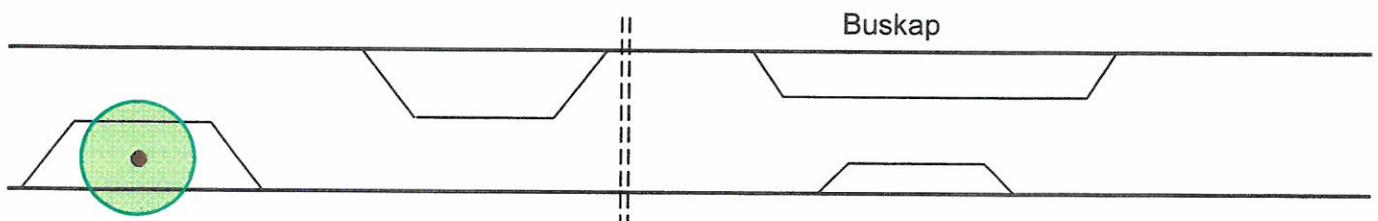
Im Eingangsbereich Plateauaufpflasterung und mittige
Granitgroßpflasterfläche:
(Variante 6)

- + Geschwindigkeitsreduktion auch ohne Gegenverkehr
- Lärmentwicklung
- schlechtere Befahrbarkeit mit Linienbussen (im Vergleich zu Variante 5; Komfortverlust)



Versetzte Fahrbahneinengung und Buskap mit Verengung:
(Variante 7)

- + Geschwindigkeitsreduktion auch ohne Gegenverkehr auf der Seite Georgstraße
- + Bevorzugung des ÖPNV
- + mehr zur Verfügung stehender Warteraum durch das Buskap
- Keine Geschwindigkeitsreduktion ohne Gegenverkehr auf der Seite Richtung Neustraße



Tabellarische Gegenüberstellung der Varianten

Variante:	1	2	3	4	5	6	7
Geschwindigkeitsreduzierung auch ohne Gegenverkehr	+	+	-	0	+	+	0
Ausreichend starke Reduktion der Geschwindigkeit	0	+	0	0	+	+	0
Geschwindigkeitsreduzierung aller Fahrzeuge (beide Richtungen und Straßenseiten)	0	+	+	-	+	+	-
Einfluss auf den ÖPNV	+	0	0	0	0	-	+
Einfluss auf Unfallgefahr	0	0	-	-	0	0	-
Keine Lärmentwicklung	0	0	0	0	-	-	0
	2	3	-1	-2	2	1	-1