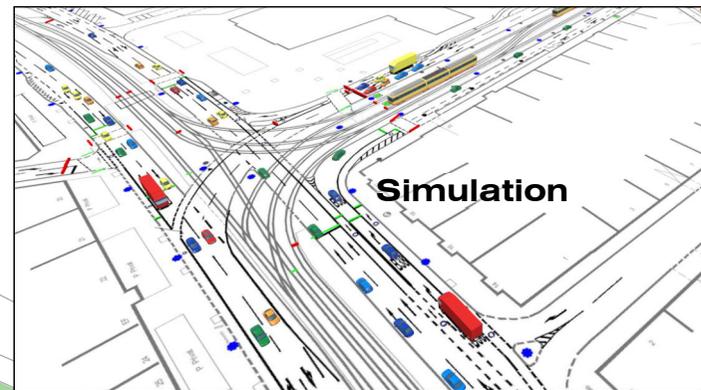


Differenzplots



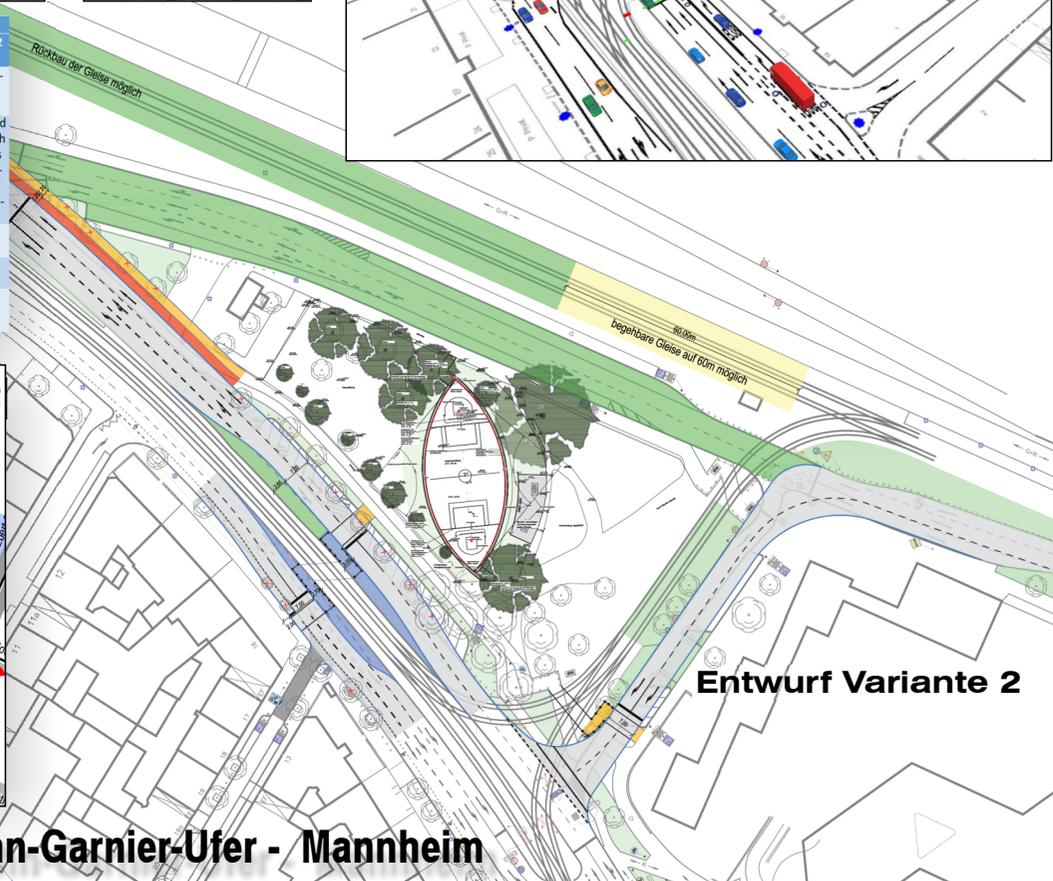
Simulation

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5
Fahstreifenreduzierung	wie heute	geringfügig erhöht im Bereich Hans-Böckler-Platz	Zweirichtungsverkehr Collinistraße	Großräumige Umleitung	Kombination aus 2 und 4
Beeinträchtigung Wohnbebauung (S. 8)	wie heute	geringfügig erhöht im Bereich Hans-Böckler-Platz	deutlich stärkere Beeinträchtigung im Bereich Collinistraße	Mehrverkehr Renzstr., Goethestr., Friedrichsring	Mehrverkehr Renzstr., Goethestr., Friedrichsring
Entlastung Wohnbebauung	wie heute, keine Entlastung	wie heute, keine Entlastung	entlastet wird der Bereich nördlich des Collini-Centers (zwischen dem Anlieferungsbereich und den Bahnschienen)	entlastet wird der Bereich nördlich des Collini-Centers (zwischen dem Anlieferungsbereich und den Bahnschienen)	etwas entlastet wird der Bereich nördlich des Collini-Centers (zwischen dem Anlieferungsbereich und den Bahnschienen)
Verkehrsmenge Collinistraße	9.000 Kfz/Tag (wie Bestand)	9.200 Kfz/Tag	13.600 Kfz/Tag	9.000 Kfz/Tag	9.000 Kfz/Tag
Verkehrsmenge Friedrichsring	18.300 Kfz/Tag (wie Bestand)	18.300 Kfz/Tag	18.300 Kfz/Tag	28.400 Kfz/Tag	24.500 Kfz/Tag
Verkehrsmenge Cahn-Garnier-Ufer nördlich Collini-Center	10.100 Kfz/Tag (wie Bestand)	10.300 Kfz/Tag	900 Kfz/Tag	600 Kfz/Tag	4.200 Kfz/Tag

Auswertung Varianten



Fahrbeziehungen Variante 2



Entwurf Variante 2

Machbarkeitsuntersuchung Rückbau Cahn-Garnier-Ufer - Mannheim

In der Stadt Mannheim sollte die Machbarkeit des Rückbaus der Straße „Cahn Garnier-Ufer“ und verschiedene Varianten zur Umlegung des Verkehrs geprüft werden. Hintergrund war eine aus dem Entwicklungskonzept Innenstadt stammende Idee, die Mannheimer Quadrate stärker an den Neckar anzubinden. Insgesamt standen fünf Varianten zur Diskussion.

Bearbeitungsprogramm:

- Darstellung von insgesamt 5 Varianten und erforderlicher Veränderungen an Knotenpunkten (z. B. Fahstreifenaufteilung)
- Beurteilung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr unter Berücksichtigung von ÖV, Fuß- und Radverkehrsbelangen
- Einzelfahrzeugsimulation ausgewählter Varianten
- Variantenbeurteilung bezüglich Verträglichkeit des Verkehrsaufkommens in den Straßenzügen, Trennwirkung, Verkehrsqualität, Rückstaulängen, Reisezeiten, Anzahl Parkplätze, Anzahl Bäume und Kosten.