

Ausbau Grevener Straße – Variantenvergleich

	1. Umbauvariante 2012	Bewertung	2. Bestandsvariante 1999	Bewertung
Gehwege	beidseitige Gehwege in einer Breite von 2,00 bis 3,25m,	0	Beidseitige Gehwege in einer Breite von 2,00m bis 3,00m,	0
Radwege	beidseitige Radwege in einer Breite von 1,60m zzgl. 0,50/0,75m Sicherheitstrennstreifen, Abbiegemöglichkeiten an allen Einmündungen	+	gepl. Radfahrstreifen Breite = 1,50m breit (entspricht nicht der ERA 2010 → 1,85m für Radfahrstreifen zzgl. 0,75m Sicherheitstrennstreifen zum Parkstreifen), keine direkten Abbiegemöglichkeiten an den Einmündungen	-
Parken	abschnittsweise beidseitige Parkstreifen in einer Breite von 2,00m und Sicherheitstrennstreifen (sh. Radwege)	+	keine Parkstreifen bei ERA konformen Radfahrstreifen möglich	-
Haltestellen	barrierefreier Ausbau der Haltestellen mit 16 cm Hochbord, Wartehallen an drei Haltestellen	+	barrierefreier Ausbau der Haltestellen mit 16 cm Hochbord, Wartehallen an zwei Haltestellen	0
Fahrstreifen	zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung, Abbiegestreifen und Wendefahrbahnen, alle Fahrtrichtungen berücksichtigt	+	in den Knotenpunkten Fahrstreifenaufweitung oder zwei Fahrstreifen, auf Strecke überwiegend ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung	-
Erschließung York-Center	Erschließung von Süden und nach Norden durch Wendefahrbahnen möglich	+	rechts rein/rechts raus - Regelung bleibt erhalten	-
Anbindung Catharina-Müller-Straße	Signalisierung der Einmündung, Anbindung von Süden und nach Norden möglich, neue Querungsstelle für Fußgänger u. Radfahrer	+	Signalisierung der Einmündung, Anbindung von Süden und nach Norden möglich, neue Querungsstelle für Fußgänger u. Radfahrer	+

0 neutral
+ positiv
- negativ

	1. Umbauvariante 2012	Bewertung	2. Bestandsvariante 1999	Bewertung
Kanalbau	Erneuerung Schmutzwasserkanal, Verlegung eines zusätzlichen Regenwasserkanals	0	Erneuerung Schmutzwasserkanal	0
Bebauung	neue Bebauung wurde an den Grenzen des B-Plan 379 ausgerichtet	+	durch die Ausrichtung der neuen Bebauung an den im B-Plan ausgewiesenen Baugrenzen entstehen große, nicht nutzbare Freiflächen zwischen Bebauung und Verkehrsfläche	-
Baumstandorte (vorhanden)	ein Naturdenkmal bleibt erhalten, alle übrigen Bäume entfallen, ein Stieleiche (Naturdenkmal) muss aufgrund ihres Zustandes gefällt werden	-	vorhandener Baumbestand einschl. eines Naturdenkmals bleiben erhalten, ein Stieleiche (Naturdenkmal) muss aufgrund ihres Zustandes gefällt werden	+
Baumstandorte (neu)	Neuanpflanzung von 41 Bäumen	+	keine Neuanpflanzungen möglich	-
Umsetzung B-Plan	Umsetzung entsprechend B-Plan (ausgenommen im Straßenabschnitt Höhe Hs.Nr.31)	0	Planung aus 1999 sollte Provisorium bis zur Umgestaltung der Grevener Straße nach B-Plan darstellen	0
Kosten	3.780.000,00 €	-	1.000.000,00 €	+
Refinanzierung	KAG Förderung	+	Förderung (allerdings keine erneute Förderung bei möglichem späteren Ausbau von Hochbordradwegen)	-

0 neutral
+ positiv
- negativ