

# Bahnhofsquartier Haltern am See

## Shared Space und Busbahnhof

### Variante 1A



#### GRÜNFLÄCHENBILANZ

- Planungsbereich: ca. 13.280 m<sup>2</sup>
- Grün-Bestand: ca. 2.830 m<sup>2</sup>
- Grün geplant: ca. 3.390 m<sup>2</sup>
- Zugewinn Grün: ca. 560 m<sup>2</sup>

#### VORTEILE

- „Rendezvous-Insel“ mit hoher Aufenthaltsqualität (Zentrierung des Busbahnhofs)
- flexible Busandienung
- optionale Bushaltestelle auf östlichem Bereich der Bus-Insel (in Hinblick auf Mobilitätswende)
- erhöhte Verkehrssicherheit durch Trennung von Radweg und Fahrbahn (Bereich südlich der Bus-Insel)
- größerer Abstand der südlichen Bushaltestellen zur nächstgelegenen Wohnbebauung als im Bestand und als in Variante 2

#### NACHTEILE

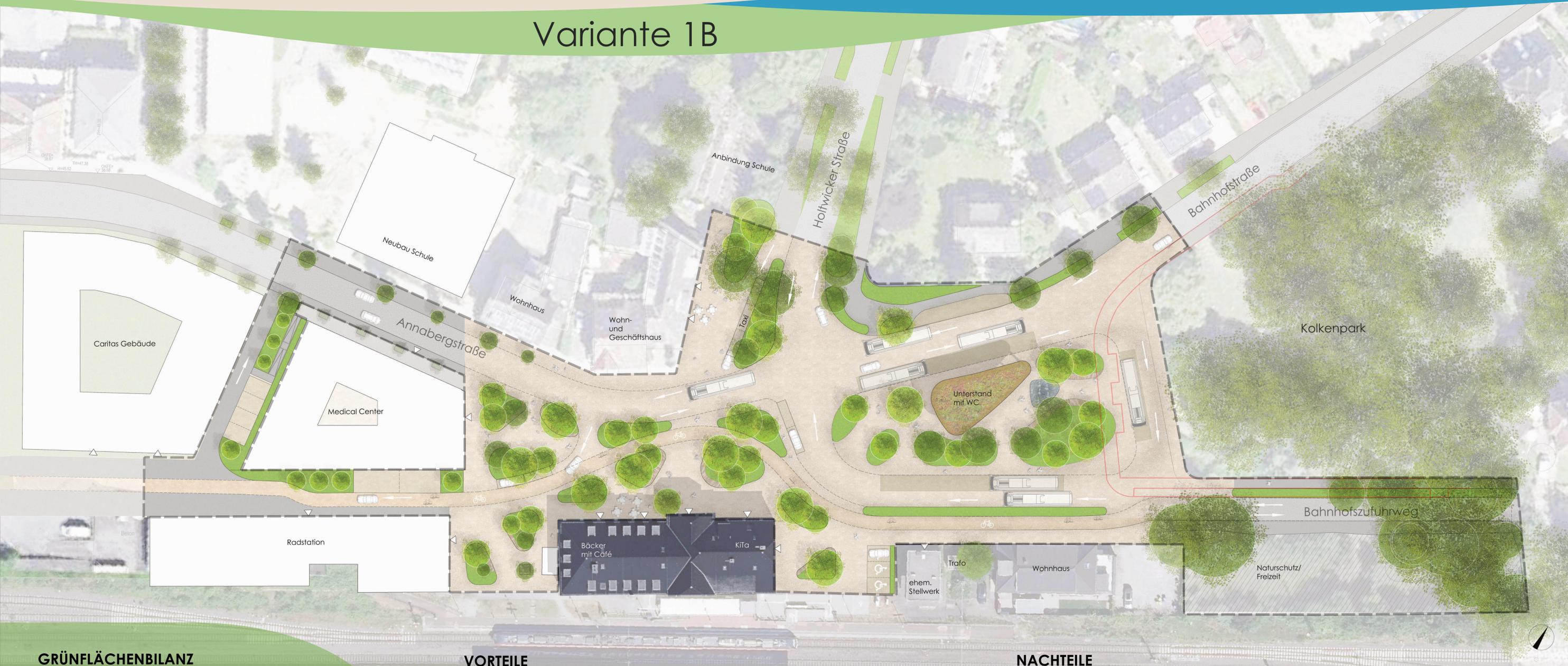
- hoher Platzbedarf, dadurch starkes Eingreifen in Kolkpark (Baumfällungen)
- Hoher Platzbedarf für Verkehrsraum im Bereich Kreuzung Annaberg-/ Bahnhofstraße / Holtwicker Straße



# Bahnhofsquartier Haltern am See

## Shared Space und Busbahnhof

### Variante 1B



#### GRÜNFLÄCHENBILANZ

- Planungsbereich: ca. 12.950 m<sup>2</sup>
- Grün-Bestand: ca. 2.555 m<sup>2</sup>
- Grün geplant: ca. 3.405 m<sup>2</sup>
- Zugewinn Grün: ca. 850 m<sup>2</sup>

#### VORTEILE

- „Rendezvous-Insel“ mit hoher Aufenthaltsqualität (Zentrierung des Busbahnhofs)
- flexible Busandienung
- erhöhte Verkehrssicherheit durch Trennung von Radweg und Fahrbahn (Bereich südlich der Bus-Insel)
- geringerer Platzbedarf als Variante 1A
- größerer Abstand der südlichen Bushaltestellen zur nächstgelegenen Wohnbebauung als im Bestand und als in Variante 2

#### NACHTEILE

- höherer Platzbedarf als Variante 2, dadurch Eingreifen in Kolkpark (Baumfällungen)
- keine optionale Bushaltestelle (in Hinblick auf Mobilitätswende)



# Bahnhofsquartier Haltern am See

## Shared Space und Busbahnhof

### Variante 2



#### GRÜNFLÄCHENBILANZ

- Planungsbereich: ca. 12.680 m<sup>2</sup>
- Grün-Bestand: ca. 2.305 m<sup>2</sup>
- Grün geplant: ca. 3.140 m<sup>2</sup>
- ➔ Zugewinn Grün: ca. 835 m<sup>2</sup>

#### VORTEILE

- geringerer Platzbedarf als Variante 1A und Variante 1B, dadurch geringerer Eingriff in Kolkpark (Baumfällungen)
- hohe Flexibilität für Ergänzung Bussteig auf Ostseite, am Kolkpark (in Hinblick auf Mobilitätswende)
- weniger Querungen von KFZ und Fußgängern bzgl. Bus-Nutzung
- Bus-Andienung entspricht südlich und östlich stark der Bestandssituation

#### NACHTEILE

- verteilte Bushaltestellen am Rand des Busbahnhofs, dadurch weniger Freiraumqualität und schlechtere Orientierung für Reisende (keine „Rendezvous-Situation“)
- Radweg unmittelbar neben südlichem Bussteig (potenzieller Konfliktraum)
- Lage der südlichen Bushaltestellen näher an nächstgelegener Wohnbebauung als in Varianten 1A / 1B