

Gemeinde Schwieberdingen

Oberer Schulberg – Städtebauliche Erneuerung

Verkehrsuntersuchung

■ **Aufgabenstellung**

- **Neubebauung im Zuge der Städtebaulichen Erneuerung für max. 36 Wohneinheiten**
- **Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens mit max. 136 Kfz-Fahrten am Tag**
- **Prüfung von drei verschiedenen Erschließungsvarianten**
- **Prüfung der Eignung der Straßenräume**

- **Ergänzt ist eine Verkehrszählung im Bestand**
- **Ergänzt ist die Bewertung weiterer drei Erschließungsvarianten**

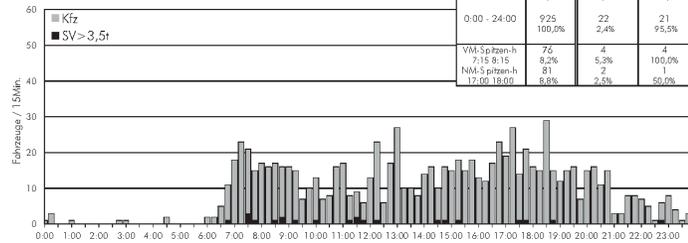
Zählstellenplan – Erhebung Donnerstag, 23.06.2022 – 24h-Knotenstromzählung



Tagesganglinie Q1 – Gartenstraße, westl. Ludwigsburger Str.

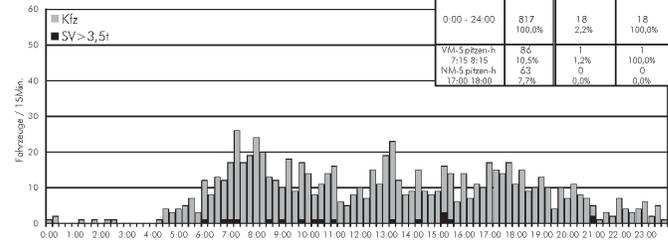
Q1: Gartenstraße
in Fahrrichtung West

ZEIT	Kfz	SV > 3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV)
6:00 - 10:00	211 22,8%	9 4,3%	9 100,0%
15:00 - 19:00	287 31,0%	4 1,4%	3 75,0%
6:00 - 22:00	881 95,2%	21 2,4%	20 95,2%
22:00 - 6:00	44 4,8%	1 2,3%	1 100,0%
0:00 - 24:00	925 100,0%	22 2,4%	21 95,5%
VM-Spitzen-h 7:15-8:15	76 8,2%	4 5,3%	4 100,0%
NM-Spitzen-h 17:00-18:00	81 8,8%	2 2,5%	1 50,0%

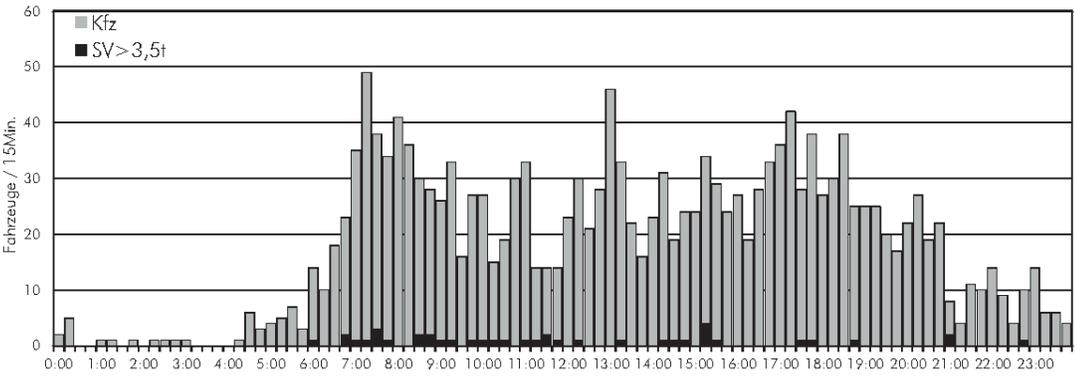


Q1: Gartenstraße
in Fahrrichtung Ost

ZEIT	Kfz	SV > 3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV)
6:00 - 10:00	247 30,2%	7 2,8%	7 100,0%
15:00 - 19:00	195 23,9%	4 2,1%	4 100,0%
6:00 - 22:00	751 91,9%	18 2,4%	18 100,0%
22:00 - 6:00	66 8,1%	0 0,0%	0 0,0%
0:00 - 24:00	817 100,0%	18 2,2%	18 100,0%
VM-Spitzen-h 7:15-8:15	85 10,5%	1 1,2%	1 100,0%
NM-Spitzen-h 17:00-18:00	63 7,7%	0 0,0%	0 0,0%



Querschnitt



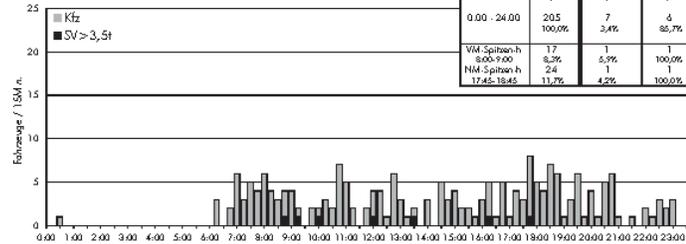
Max. 50 Fahrten in 15 Minuten (3,3 pro Minute)

ZEIT	Kfz	Krad	Pkw & Lkw	Bus	Lkw > 3,5t	Last-/Sattelz.	SV > 3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV)
6:00 - 10:00	458 26,3%	8 1,7%	434 94,8%	1 0,2%	15 3,3%	0 0,0%	16 3,5%	16 100,0%
15:00 - 19:00	482 27,7%	13 2,7%	461 95,6%	0 0,0%	7 1,5%	1 0,2%	8 1,7%	7 87,5%
6:00 - 22:00	1.632 93,7%	36 2,2%	1.557 95,4%	1 0,1%	37 2,3%	1 0,1%	39 2,4%	38 97,4%
22:00 - 6:00	110 6,3%	10 9,1%	99 90,0%	0 0,0%	1 0,9%	0 0,0%	1 0,9%	1 100,0%
0:00 - 24:00	1.742 100,0%	46 2,6%	1.656 95,1%	1 0,1%	38 2,2%	1 0,1%	40 2,3%	39 97,5%
VM-Spitzen-h 7:15-8:15	162 9,3%	1 0,6%	156 96,3%	0 0,0%	5 3,1%	0 0,0%	5 3,1%	5 100,0%
NM-Spitzen-h 17:00-18:00	144 8,3%	4 2,8%	138 95,8%	0 0,0%	1 0,7%	1 0,7%	2 1,4%	1 50,0%

Tagesganglinie Q2 – Kirchstraße, südl. Georgskirche

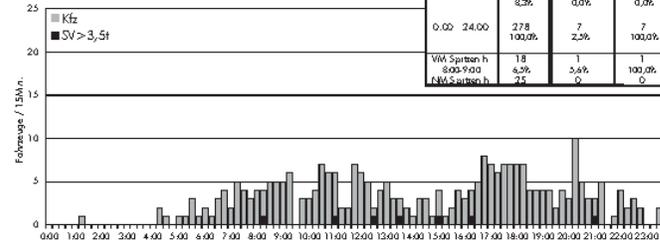
Q2: Kirchstraße
in Fahrtrichtung West

ZEIT	Kfz	SV > 3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV 1)
6:00 - 10:00	48 23,4%	2 4,2%	2 100,0%
15:00 - 19:00	61 29,8%	2 3,3%	1 50,0%
6:00 - 22:00	199 94,1%	7 3,6%	4 85,7%
22:00 - 6:00	12 5,9%	0 0,0%	0 0,0%
0:00 - 24:00	205 100,0%	7 3,4%	4 85,7%
VM Spitzen h 8:00-9:00	17 8,3%	1 5,9%	1 100,0%
NM Spitzen h 17:45-18:45	24 11,7%	1 4,2%	1 100,0%

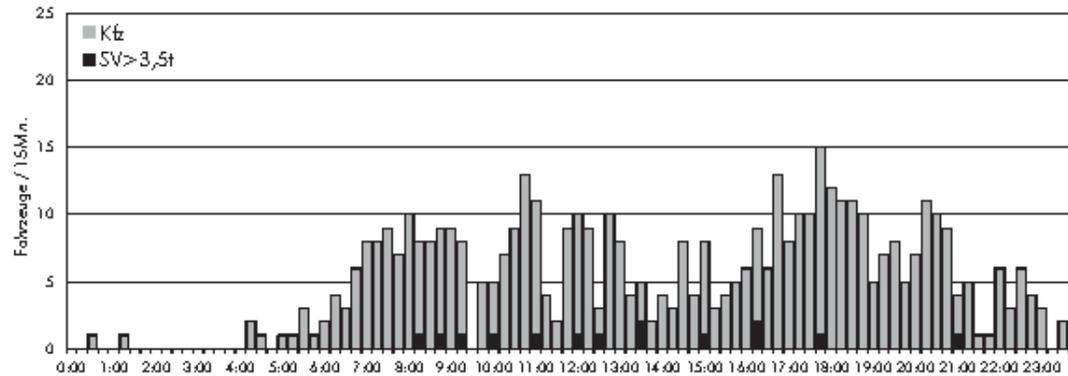


Q2: Kirchstraße
in Fahrtrichtung Ost

ZEIT	Kfz	SV > 3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV 1)
6:00 - 10:00	54 20,1%	1 1,8%	1 100,0%
15:00 - 19:00	80 28,8%	2 2,5%	2 100,0%
6:00 - 22:00	255 91,7%	7 2,7%	7 100,0%
22:00 - 6:00	33 6,3%	0 0,0%	0 0,0%
0:00 - 24:00	278 100,0%	7 2,5%	7 100,0%
VM Spitzen h 8:00-9:00	18 6,5%	1 5,4%	1 100,0%
NM Spitzen h 17:45-18:45	25 9,0%	0 0,0%	0 0,0%



Querschnitt

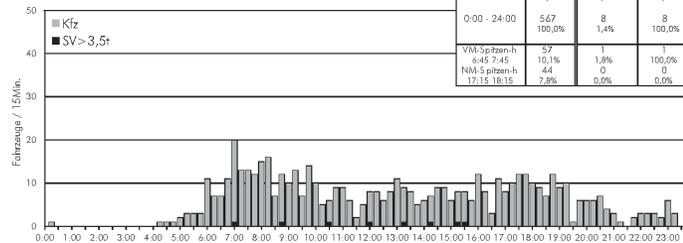


ZEIT	Kfz	Krad	Pkw & Lkw	Bus	Lkw > 3,5t	Last / Sattelz.	SV > 3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV 1)
6:00 - 10:00	104 21,5%	2 1,9%	99 95,2%	0 0,0%	3 2,9%	0 0,0%	3 2,9%	3 100,0%
15:00 - 19:00	141 29,2%	6 4,3%	131 92,9%	0 0,0%	3 2,1%	1 0,7%	4 2,8%	3 75,0%
6:00 - 22:00	448 92,8%	20 4,5%	414 92,4%	0 0,0%	13 2,9%	1 0,2%	14 3,1%	13 92,9%
22:00 - 6:00	35 7,2%	2 5,7%	33 94,3%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%
0:00 - 24:00	483 100,0%	22 4,6%	447 92,5%	0 0,0%	13 2,7%	1 0,2%	14 2,9%	13 92,9%
VM Spitzen h 8:00-9:00	35 7,2%	0 0,0%	33 94,3%	0 0,0%	2 5,7%	0 0,0%	2 5,7%	2 100,0%
NM Spitzen h 17:45-18:45	49 10,1%	2 4,1%	46 93,9%	0 0,0%	1 2,0%	0 0,0%	1 2,0%	1 100,0%

Tagesganglinie Q3 – Peter-von-Koblenz-Straße, westl. Markgröninger Straße

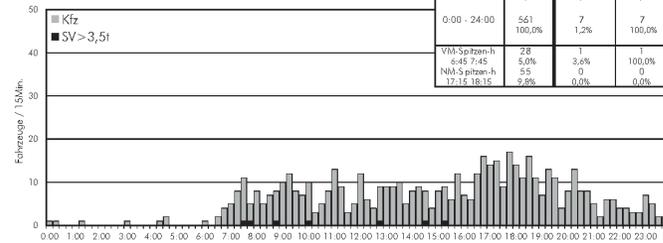
Q3: Peter-von-Koblenz-Str. in Fahrtrichtung Ost

ZEIT	Kfz	SV > 3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV)
6:00 - 10:00	128 33,2%	2 1,1%	2 100,0%
15:00 - 19:00	142 25,0%	2 1,4%	2 100,0%
6:00 - 22:00	531 93,7%	8 1,5%	8 100,0%
22:00 - 6:00	36 6,3%	0 0,0%	0 0,0%
0:00 - 24:00	567 100,0%	8 1,4%	8 100,0%
VM-Spitzen-h 6:45-7:45	57 10,1%	1 1,8%	1 100,0%
NM-Spitzen-h 17:15-18:15	44 7,9%	0 0,0%	0 0,0%

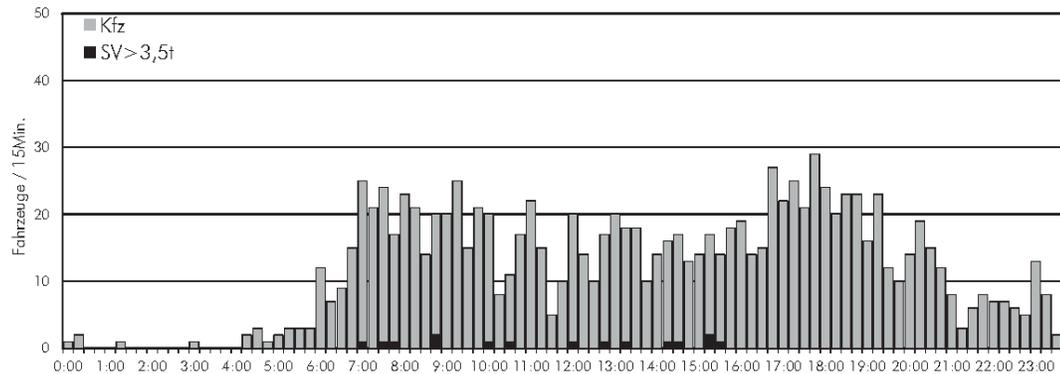


Q3: Peter-von-Koblenz-Str. in Fahrtrichtung West

ZEIT	Kfz	SV > 3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV)
6:00 - 10:00	101 18,0%	3 3,0%	3 100,0%
15:00 - 19:00	183 32,6%	1 0,5%	1 100,0%
6:00 - 22:00	524 93,4%	7 1,3%	7 100,0%
22:00 - 6:00	37 6,6%	0 0,0%	0 0,0%
0:00 - 24:00	561 100,0%	7 1,2%	7 100,0%
VM-Spitzen-h 6:45-7:45	28 5,0%	1 3,6%	1 100,0%
NM-Spitzen-h 17:15-18:15	55 9,8%	0 0,0%	0 0,0%

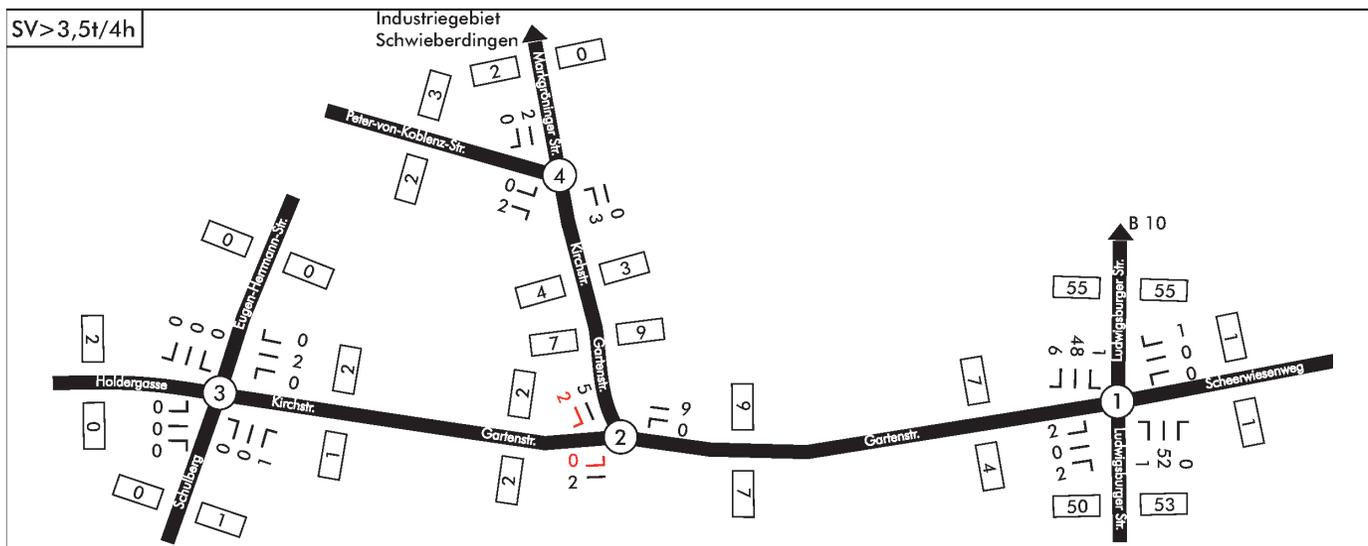
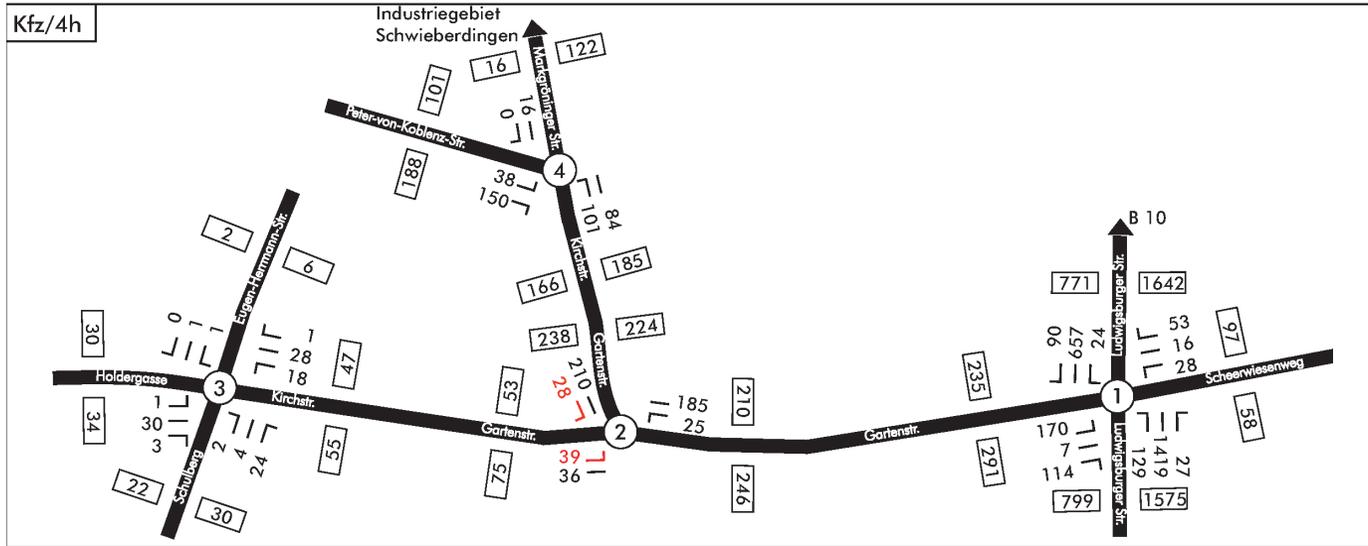


Querschnitt



ZEIT	Kfz	Krad	Pkw & Lfw	Bus	Lkw > 3,5t	Last-/Sattelz.	SV > 3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV)
6:00 - 10:00	289 25,6%	3 1,0%	281 97,2%	0 0,0%	5 1,7%	0 0,0%	5 1,7%	5 100,0%
15:00 - 19:00	325 28,8%	12 3,7%	310 95,4%	0 0,0%	3 0,9%	0 0,0%	3 0,9%	3 100,0%
6:00 - 22:00	1.055 93,5%	26 2,5%	1.014 96,1%	0 0,0%	15 1,4%	0 0,0%	15 1,4%	15 100,0%
22:00 - 6:00	73 6,5%	6 8,2%	67 91,8%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%
0:00 - 24:00	1.128 100,0%	32 2,8%	1.081 95,8%	0 0,0%	15 1,3%	0 0,0%	15 1,3%	15 100,0%
VM-Spitzen-h 6:45-7:45	85 7,5%	3 3,5%	80 94,1%	0 0,0%	2 2,4%	0 0,0%	2 2,4%	2 100,0%
NM-Spitzen-h 17:15-18:15	99 8,8%	6 6,1%	93 93,9%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%

Knotenstrombelastungen Analyse 2022 – Vormittag (6:00-10:00 Uhr)



④

Knotennummer

112

Anzahl Kfz/SV je Fahrrichtung

┌ 23

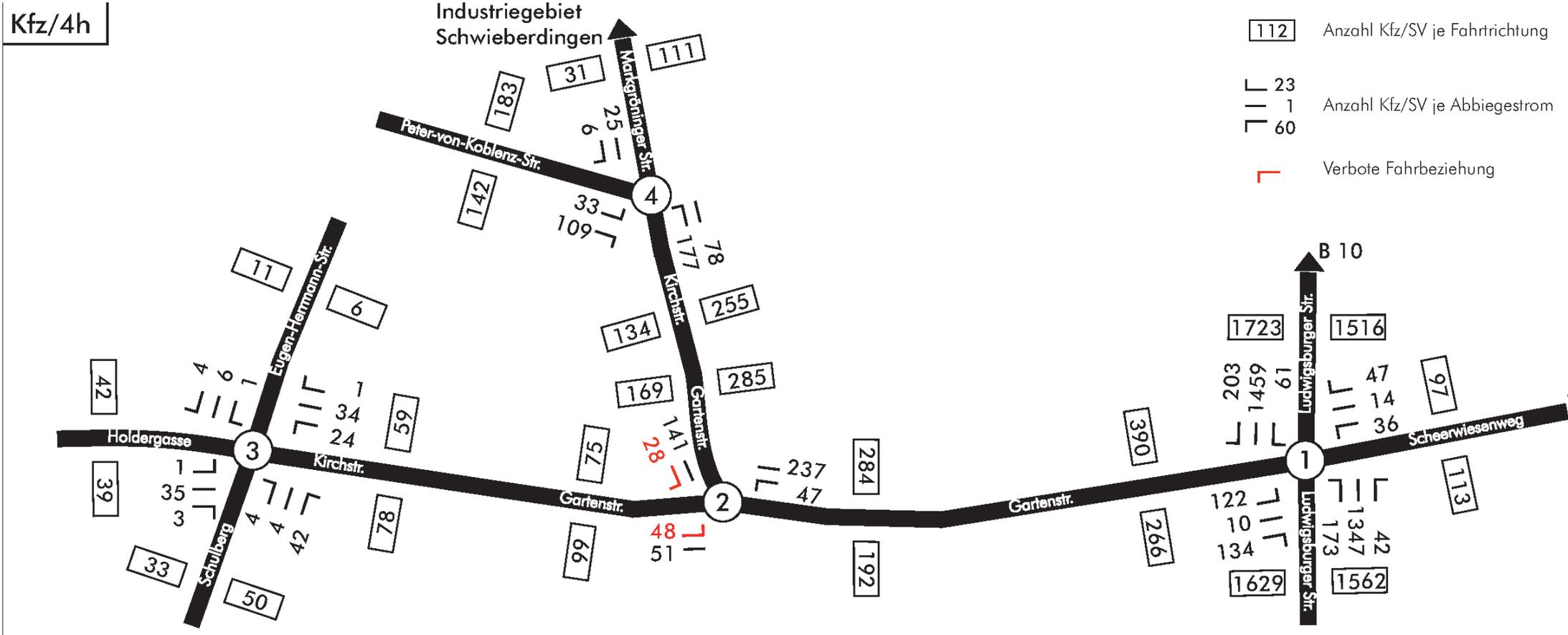
Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom

┌ 1

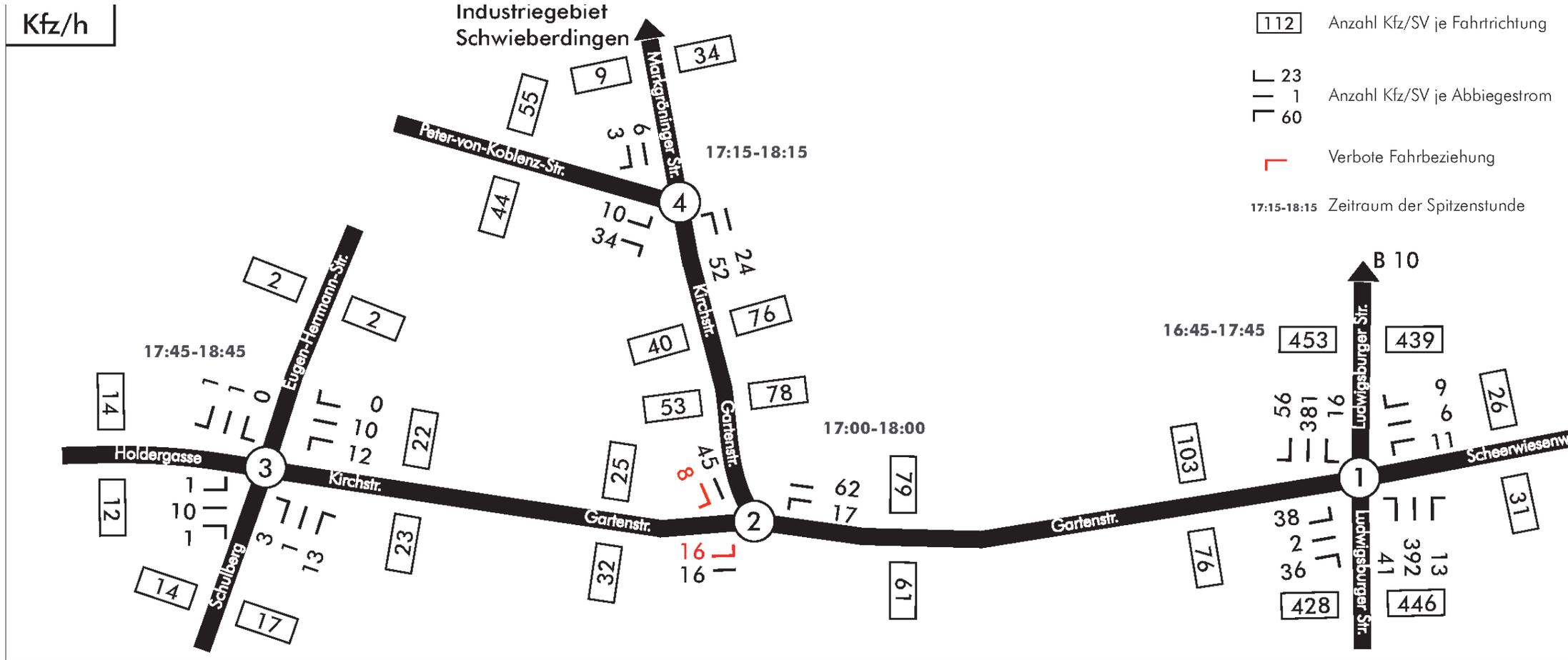
┌ 60

┌ Verbot Fahrbeziehung

Knotenstrombelastungen Analyse 2022 – Nachmittag (15:00-19:00 Uhr)



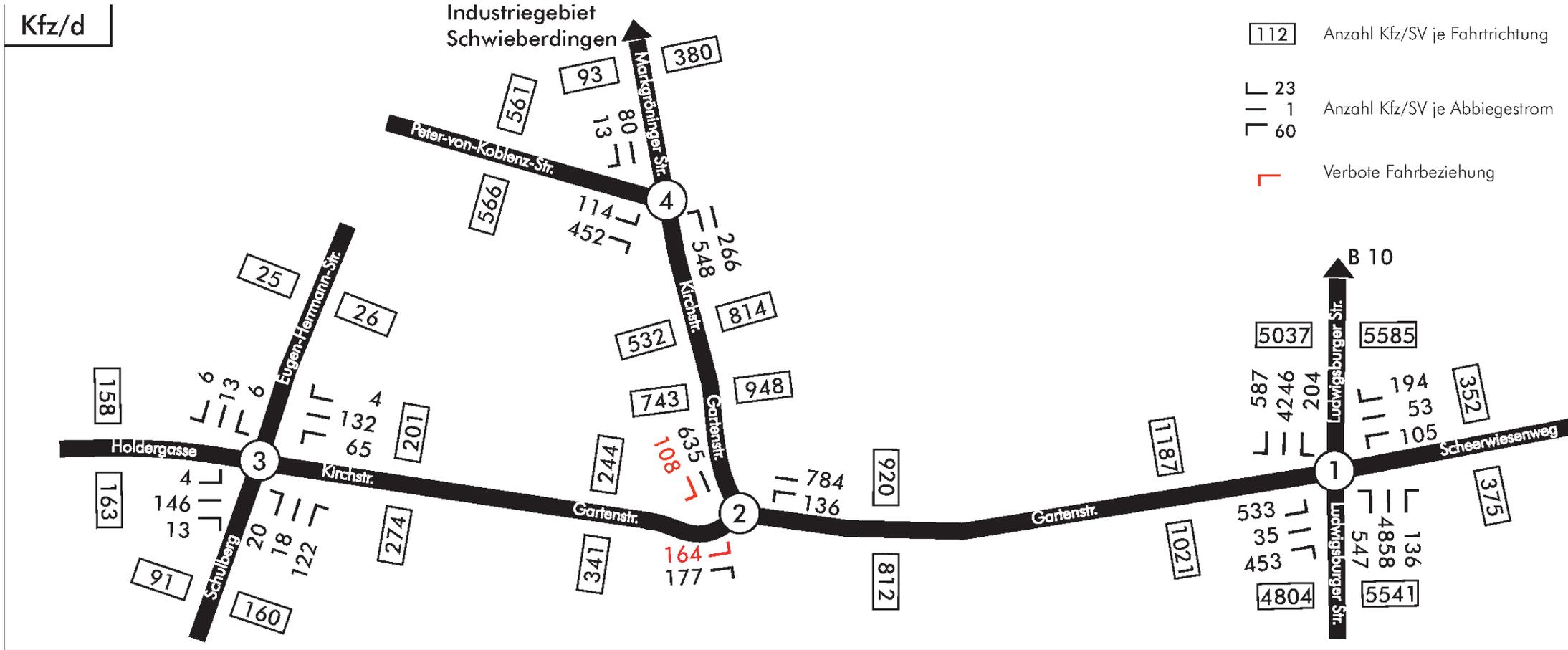
Knotenstrombelastungen Analyse 2022 – Spitzenstunde (nachmittags)



SV > 3,5t/h

Industriegebiet
Schwieberdingen

Knotenstrombelastungen Analyse 2022 – Gesamttag (0:00-24:00 Uhr)



SV > 3,5t/d

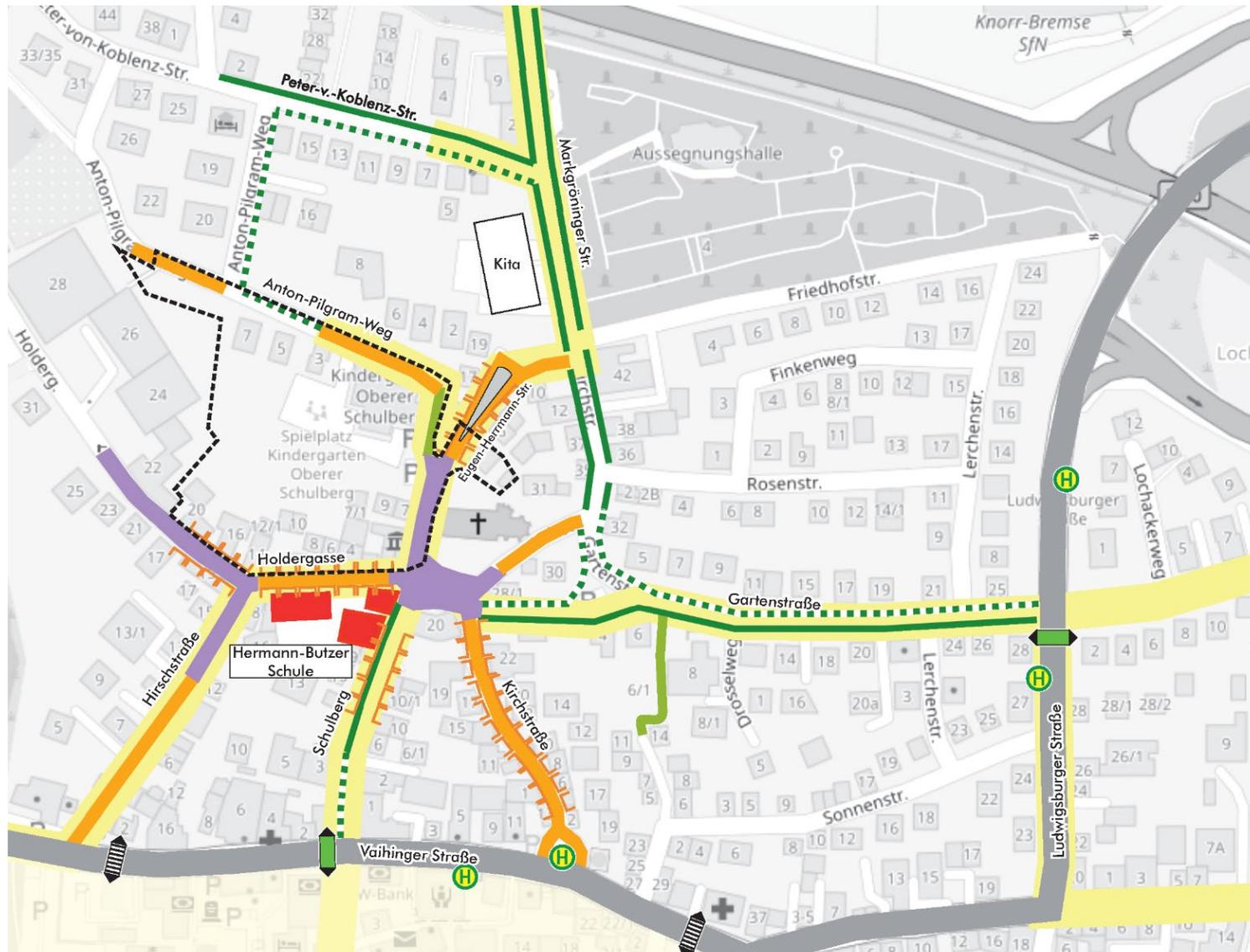


Bestand Erschließungsnetz – Motorisierter Individualverkehr



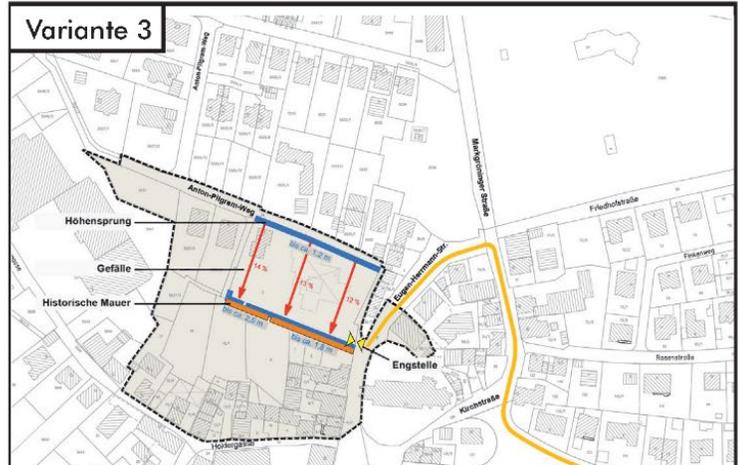
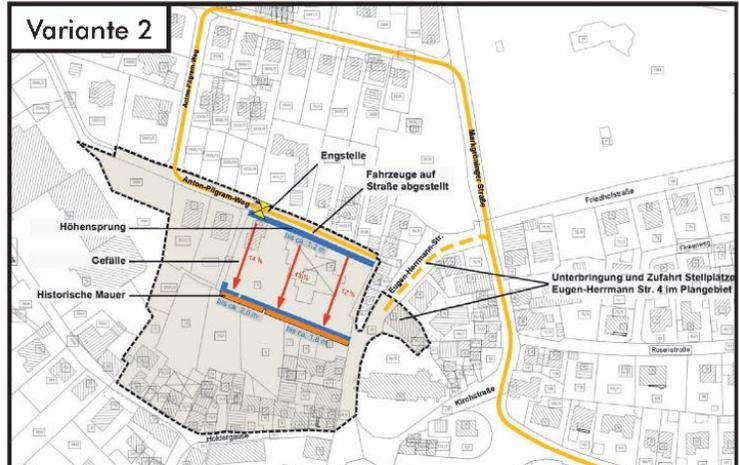
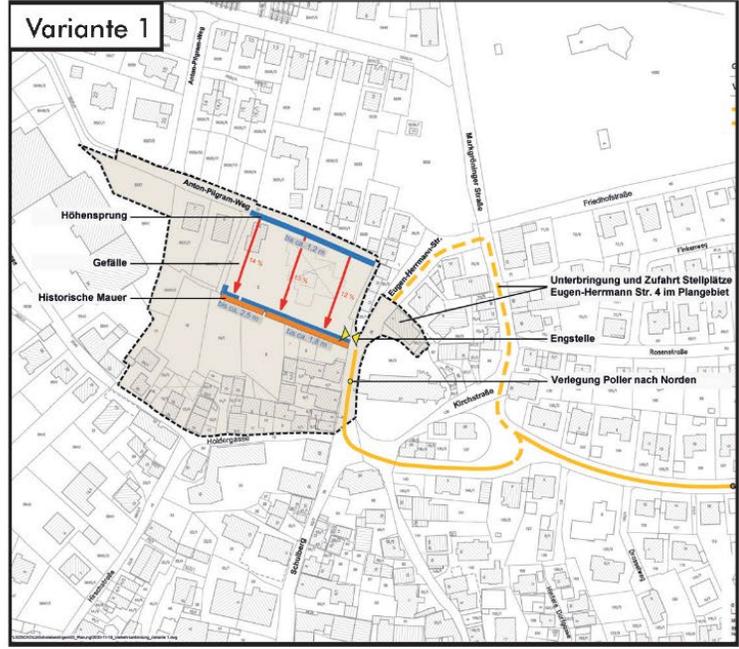
- Hauptverkehrsstraße
- Quartiersstraße - Sammelstraße
- Quartiersstraße - Wohnstraße
- Erschließungsweg
- sonstiges Straßennetz
- Durchfahrtsverbot per Poller/Schranke
- Verbot für Kfz, Anlieger frei
- Enger Straßenraum (starke Behinderung im Gegenverkehr)
- Enger Straßenraum durch parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand
- Einbahnstraße
- Vorgeschriebene Fahrrichtung
- Fahrbahntrennung
- Parken**
- Ausgewiesene Parkmöglichkeiten
- Ausgewiesene Parkmöglichkeiten mit Parkscheibe
- Parkplatz am Friedhof
- absolutes/eingeschränktes Halteverbot
- Erneuerungsgebiet

Bestand Erschließungsnetz – Fuß- und Radverkehr



- Fußweg
- Gehweg
- schmaler Gehweg
- Mischverkehrsfläche gepflastert
- Mischverkehrsfläche asphaltiert
- Schulwege Schwieberdingen
- Enger Straßenraum
- Fußgänger-LSA
- Fußgängerüberweg
- Bushaltestelle
- Ortskern mit Häufung Nahversorgung/ Einkauf
- Schule
- Hauptverkehrsstraße
- sonstiges Straßennetz
- Fahrbahntrennung
- Erneuerungsgebiet

Übersicht ursprüngliche Erschließungsvarianten

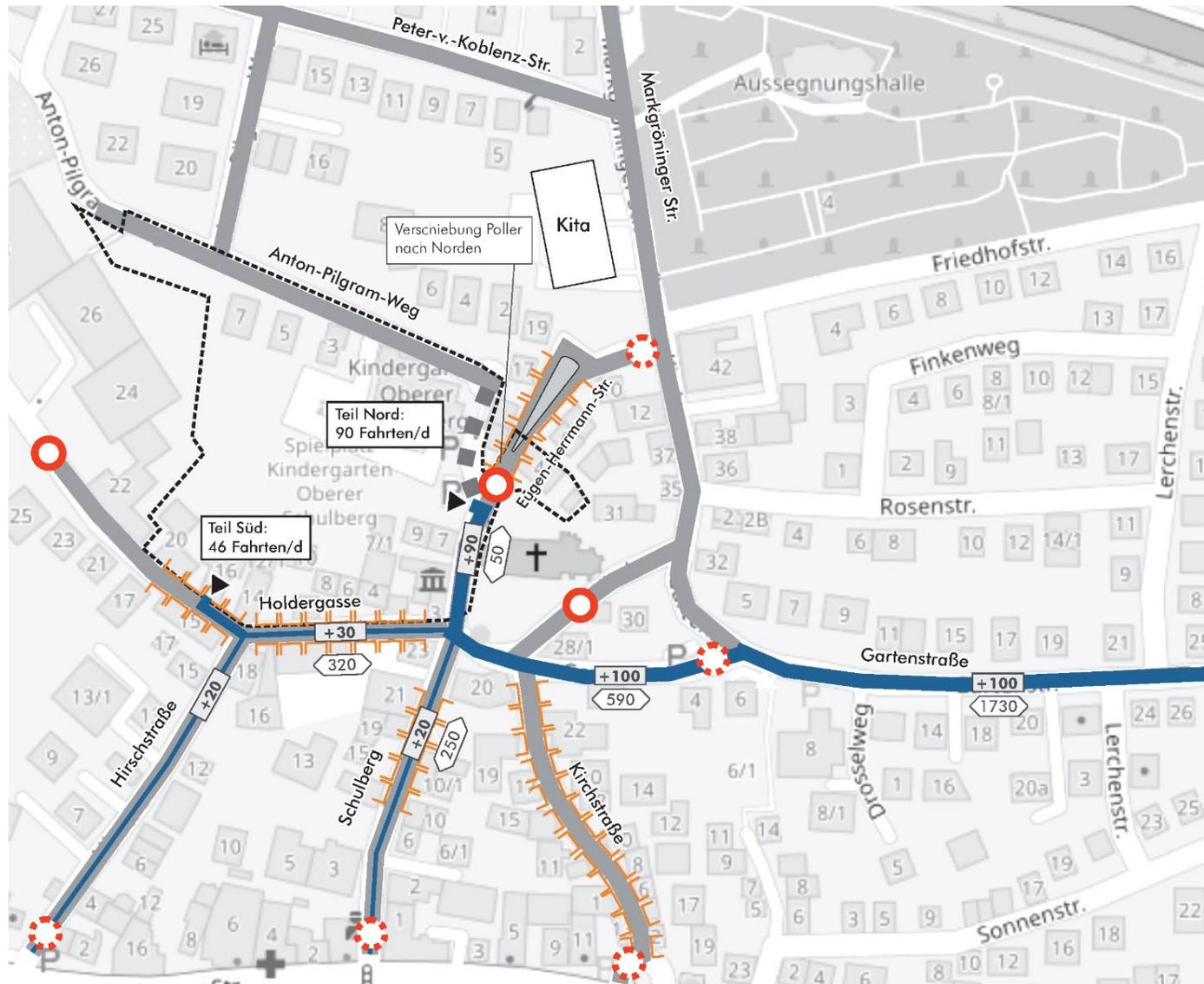


Netzkonzeption Variante 1: Erschließung über Kirchstr. / Gartenstr.



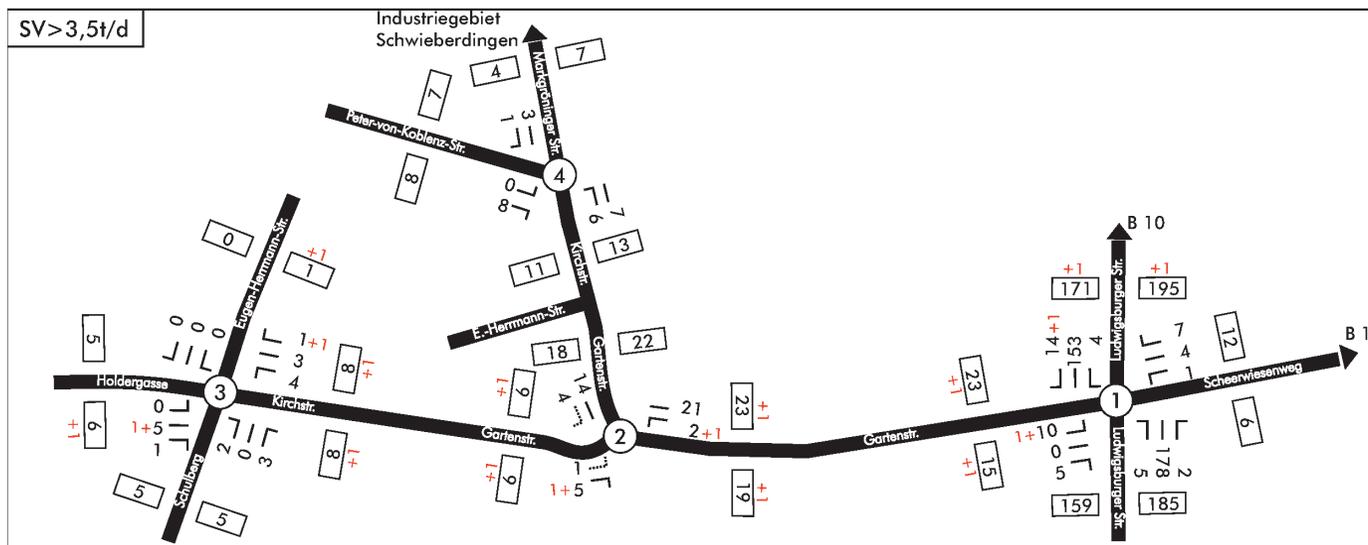
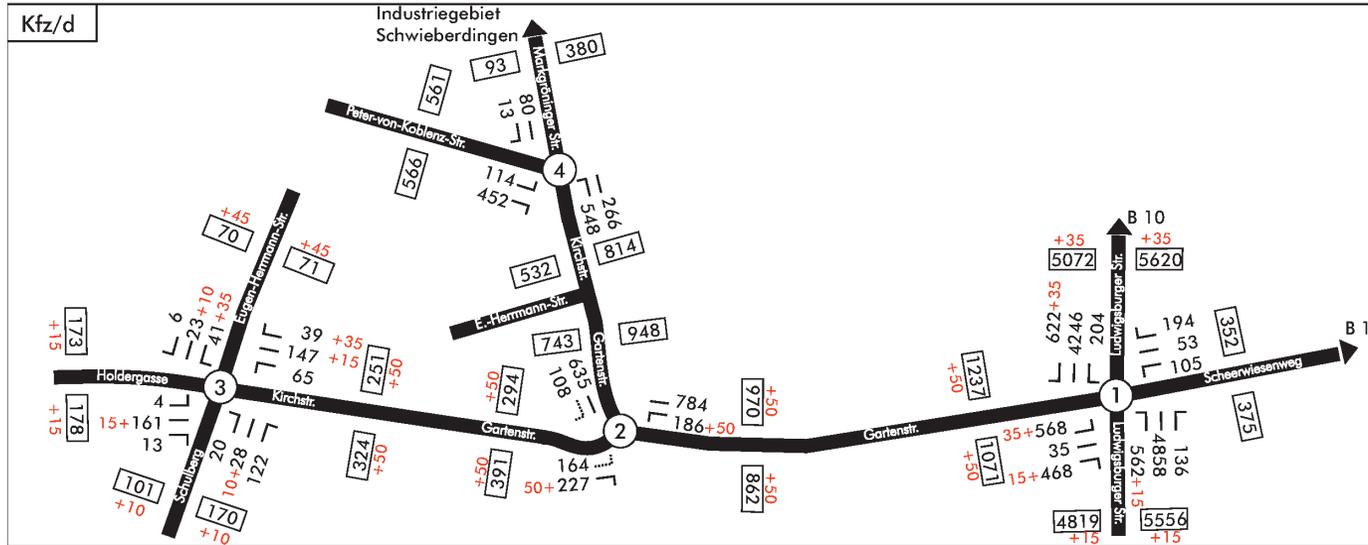
- Hauptverkehrsstraße (verändert / unverändert)
- Quartiersstraße - Sammelstraße (verändert / unverändert)
- Quartiersstraße - Wohnstraße (verändert / unverändert)
- Erschließungsweg (verändert / unverändert)
- sonstiges Straßennetz
- Umbau, für Müllfahrzeuge befahrbar
- Durchfahrtsverbot per Poller/Schranke (verändert / unverändert)
- Verbot für Kfz, Anlieger frei (Bestand)
- Enger Straßenraum (starke Behinderung im Gegenverkehr)
- geplante Engstelle / Poller
- Vorgeschriebene Fahrtrichtung (verändert / unverändert)
- Stauerkennung
- Zufahrt
- Fahrbahntrennung
- Erschließungsrouten Teil Nord
- Erschließungsrouten Teil Süd
- Erneuerungsgebiet

Verkehrsbelastungen Kfz/d – Erschließungskonzept Variante 1 (über Kirchstr. / Gartenstr.)



- Erschließung Neubebauung
- Erschließungsnetz Bestand
- Umbau, für Müllfahrzeuge befahrbar
- zusätzliche Querschnittsbelastung*
- bestehende Querschnittsbelastung*
- Enger Straßenraum (starke Behinderung im Gegenverkehr)
- Verbot für Kfz, Anlieger frei
- Durchfahrtsverbot per Poller/Schranke
- Zufahrt
- sonstiges Straßennetz
- Fahrbahntrennung
- Erneuerungsgebiet

Knotenstrombelastungen Kfz/d und SV>3,5t/d (0:00-24:00 Uhr) - Variante 1



④ Knotennummer

112 Anzahl Kfz/SV je Fahrtrichtung

┌ 23 Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom
├ 1
└ 60

+100 Differenzen Planfall / Analyse 2022

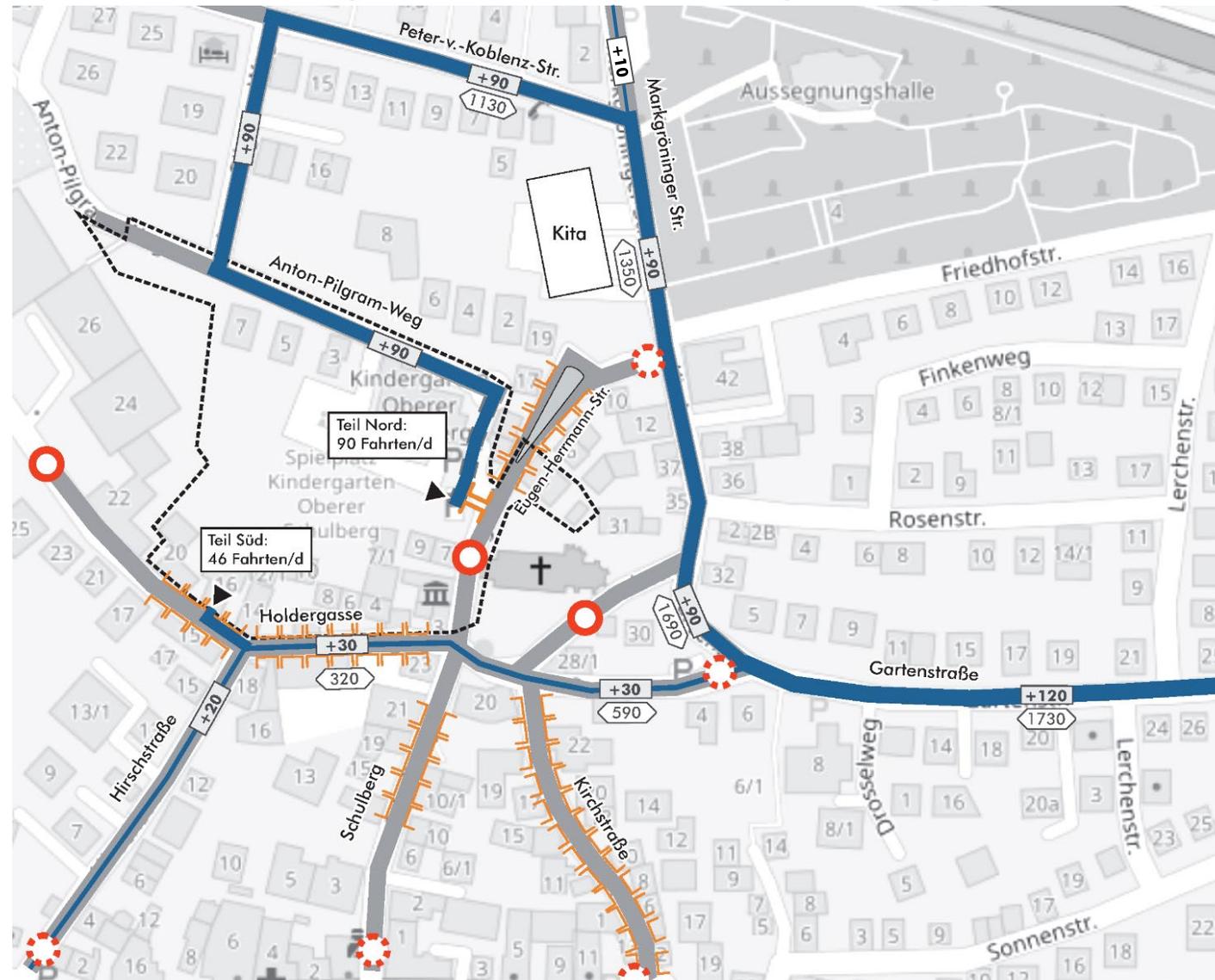
⋯ Verbote Fahrbeziehung

Netzkonzeption Variante 2: Erschließung über Anton-Pilgram-Weg / Peter-v.-Koblenz-Str.



- Hauptverkehrsstraße (verändert / unverändert)
- Quartiersstraße - Sammelstraße (verändert / unverändert)
- Quartiersstraße - Wohnstraße (verändert / unverändert)
- Erschließungsweg (verändert / unverändert)
- sonstiges Straßennetz
- Umbau, für Müllfahrzeuge befahrbar
- Durchfahrtsverbot per Poller/Schranke (verändert / unverändert)
- Verbot für Kfz, Anlieger frei (Bestand)
- Enger Straßenraum (starke Behinderung im Gegenverkehr)
- geplante Engstelle / Poller
- Vorgeschriebene Fahrtrichtung (verändert / unverändert)
- Stauerkennung
- Zufahrt
- Fahrbahntrennung
- Erschließungsrouten Teil Nord
- Erschließungsrouten Teil Süd
- Erneuerungsgebiet

Verkehrsbelastungen Kfz/d – Erschließungskonzept Var. 2 (über A.-Pilgram-Weg / P.-v.-Koblenz-Str.)



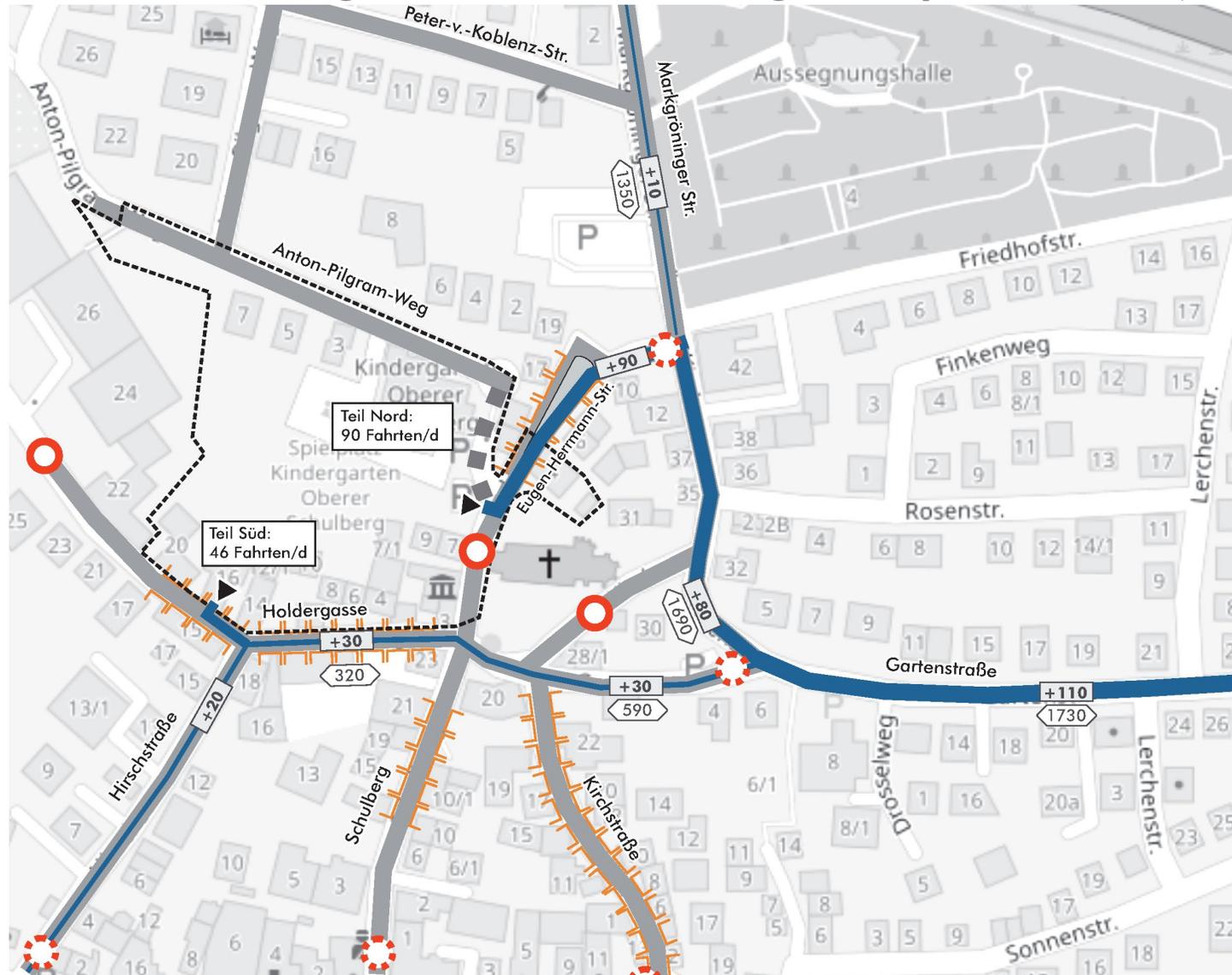
- Erschließung Neubebauung
- Erschließungsnetz Bestand
- Umbau, für Müllfahrzeuge befahrbar
- zusätzliche Querschnittsbelastung*
- bestehende Querschnittsbelastung*
- Enger Straßenraum (starke Behinderung im Gegenverkehr)
- geplante Engstelle / Poller
- Verbot für Kfz, Anlieger frei
- Durchfahrtsverbot per Poller/Schranke
- Zufahrt
- sonstiges Straßennetz
- Fahrbahntrennung
- Erneuerungsgebiet

Netzkonzeption Variante 3: Erschließung über Eugen-Herrmann-Str.



- Hauptverkehrsstraße (verändert / unverändert)
- Quartiersstraße - Sammelstraße (verändert / unverändert)
- Quartiersstraße - Wohnstraße (verändert / unverändert)
- Erschließungsweg (verändert / unverändert)
- sonstiges Straßennetz
- Umbau, für Müllfahrzeuge befahrbar
- Durchfahrtsverbot per Poller/Schranke (verändert / unverändert)
- Verbot für Kfz, Anlieger frei (Bestand)
- Enger Straßenraum (starke Behinderung im Gegenverkehr)
- geplante Engstelle / Poller
- Vorgeschriebene Fahrtrichtung (verändert / unverändert)
- Stauerkennung
- Zufahrt
- Fahrbahntrennung
- Erschließungsrouten Teil Nord
- Erschließungsrouten Teil Süd
- Erneuerungsgebiet

Verkehrsbelastungen Kfz/d – Erschließungskonzept Variante 3 (über Eugen-Herrmann-Str.)



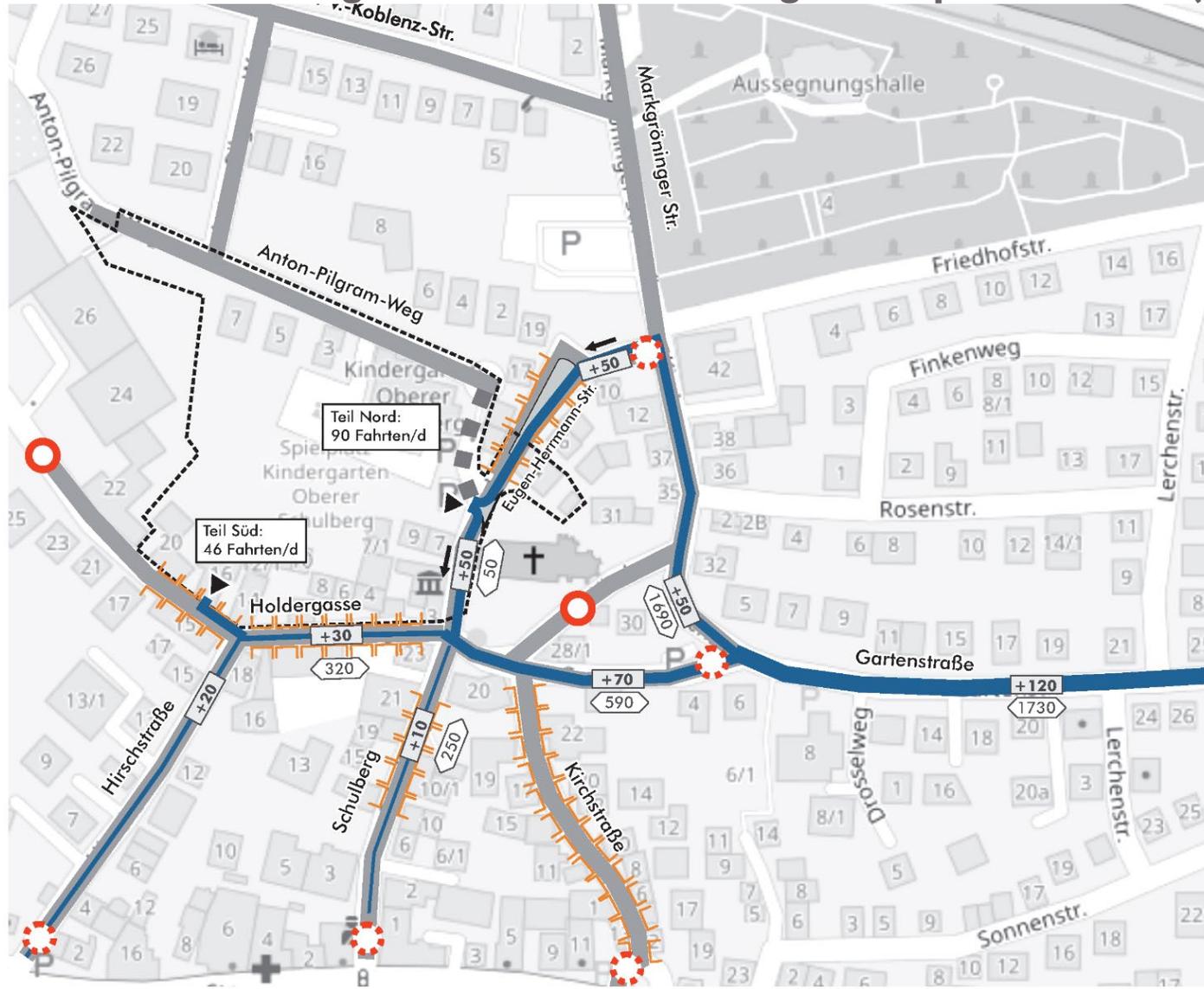
- Erschließung Neubebauung
- Erschließungsnetz Bestand
- Umbau, für Müllfahrzeuge befahrbar
- +110 zusätzliche Querschnittsbelastung*
- 1730 bestehende Querschnittsbelastung*
- Enger Straßenraum (starke Behinderung im Gegenverkehr)
- Verbot für Kfz, Anlieger frei
- Durchfahrtsverbot per Poller/Schranke
- Zufahrt
- sonstiges Straßennetz
- Fahrbahntrennung
- Erneuerungsgebiet

Netzkonzeption Variante 4: Erschließung über Eugen-Herrmann-Straße in Einbahnrichtung



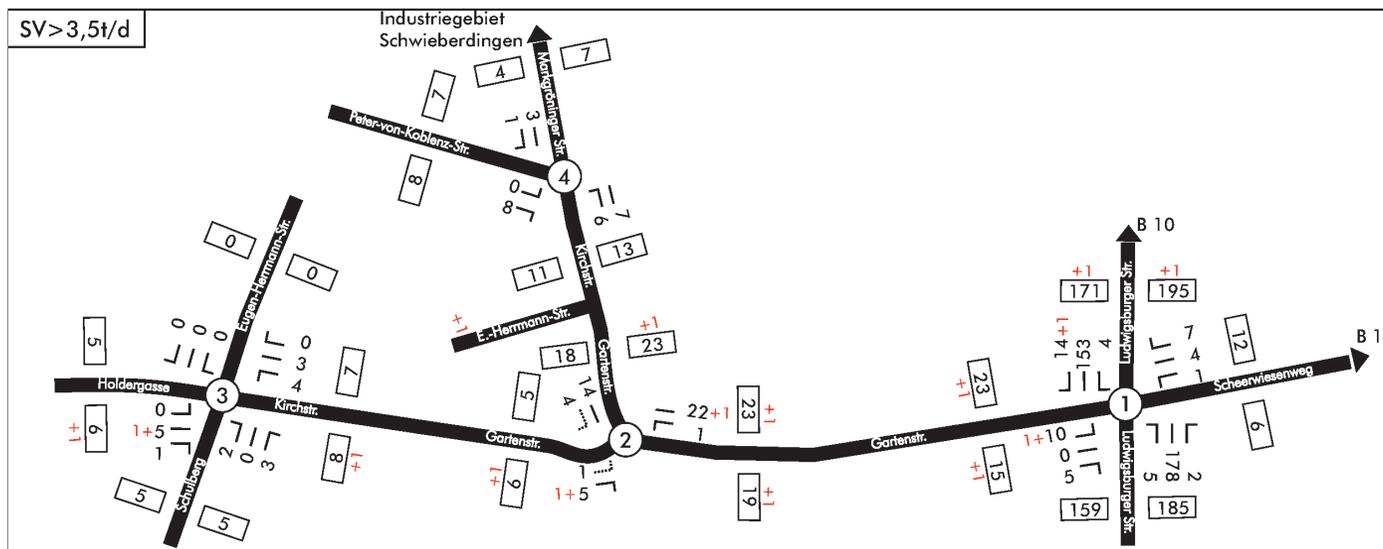
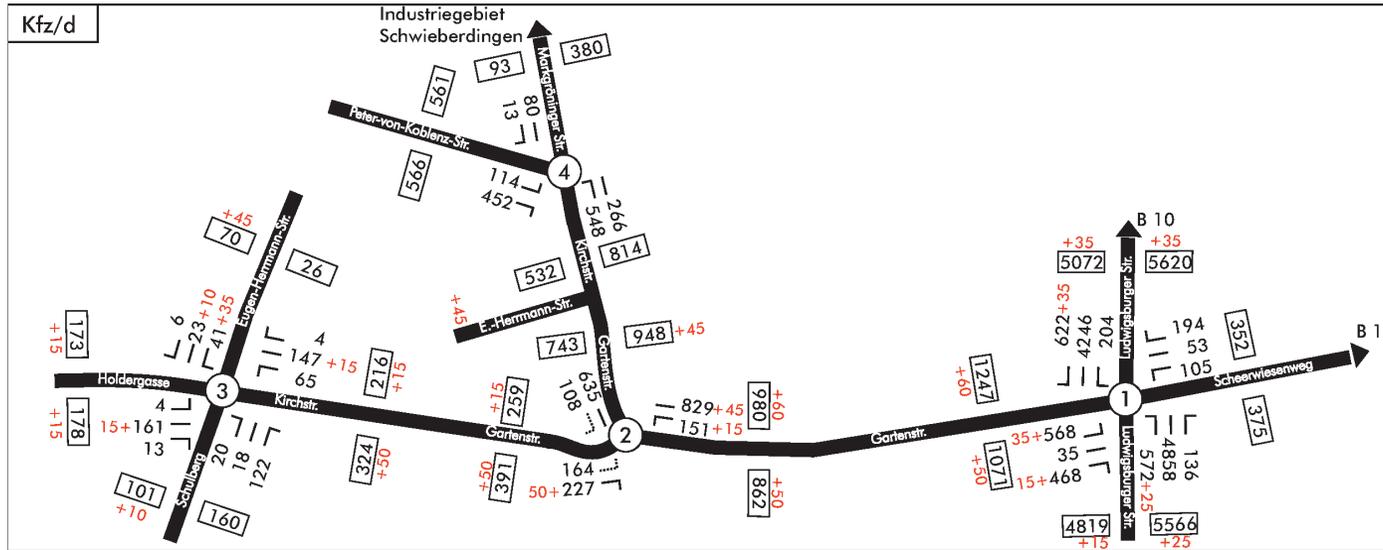
- Hauptverkehrsstraße (verändert / unverändert)
- Quartiersstraße - Sammelstraße (verändert / unverändert)
- Quartiersstraße - Wohnstraße (verändert / unverändert)
- Erschließungsweg (verändert / unverändert)
- sonstiges Straßennetz
- Umbau, für Müllfahrzeuge befahrbar
- Durchfahrtsverbot per Poller/Schranke (verändert / unverändert)
- Verbot für Kfz, Anlieger frei (Bestand)
- Enger Straßenraum (starke Behinderung im Gegenverkehr)
- geplante Engstelle / Poller
- Vorgeschriebene Fahrtrichtung (verändert / unverändert)
- Stauerkennung
- Zufahrt
- Fahrbahntrennung
- Erschließungsrouten Teil Nord
- Erschließungsrouten Teil Süd
- Erneuerungsgebiet

Verkehrsbelastungen Kfz/d – Erschließungskonzept Variante 4 (Eugen-Herrmann-Str. in Einbahnrichtung)



- Erschließung Neubebauung
- Erschließungsnetz Bestand
- Umbau, für Müllfahrzeuge befahrbar
- zusätzliche Querschnittsbelastung*
- bestehende Querschnittsbelastung*
- Enger Straßenraum (Begegnung Pkw/Pkw eingeschränkt möglich)
- Verbot für Kfz, Anlieger frei
- Durchfahrtsverbot per Poller/Schranke
- Einbahnstraße
- Zufahrt
- sonstiges Straßennetz
- Fahrbahntrennung
- Erneuerungsgebiet

Knotenstrombelastungen Kfz/d und SV > 3,5t/d (0:00-24:00 Uhr) - Variante 4



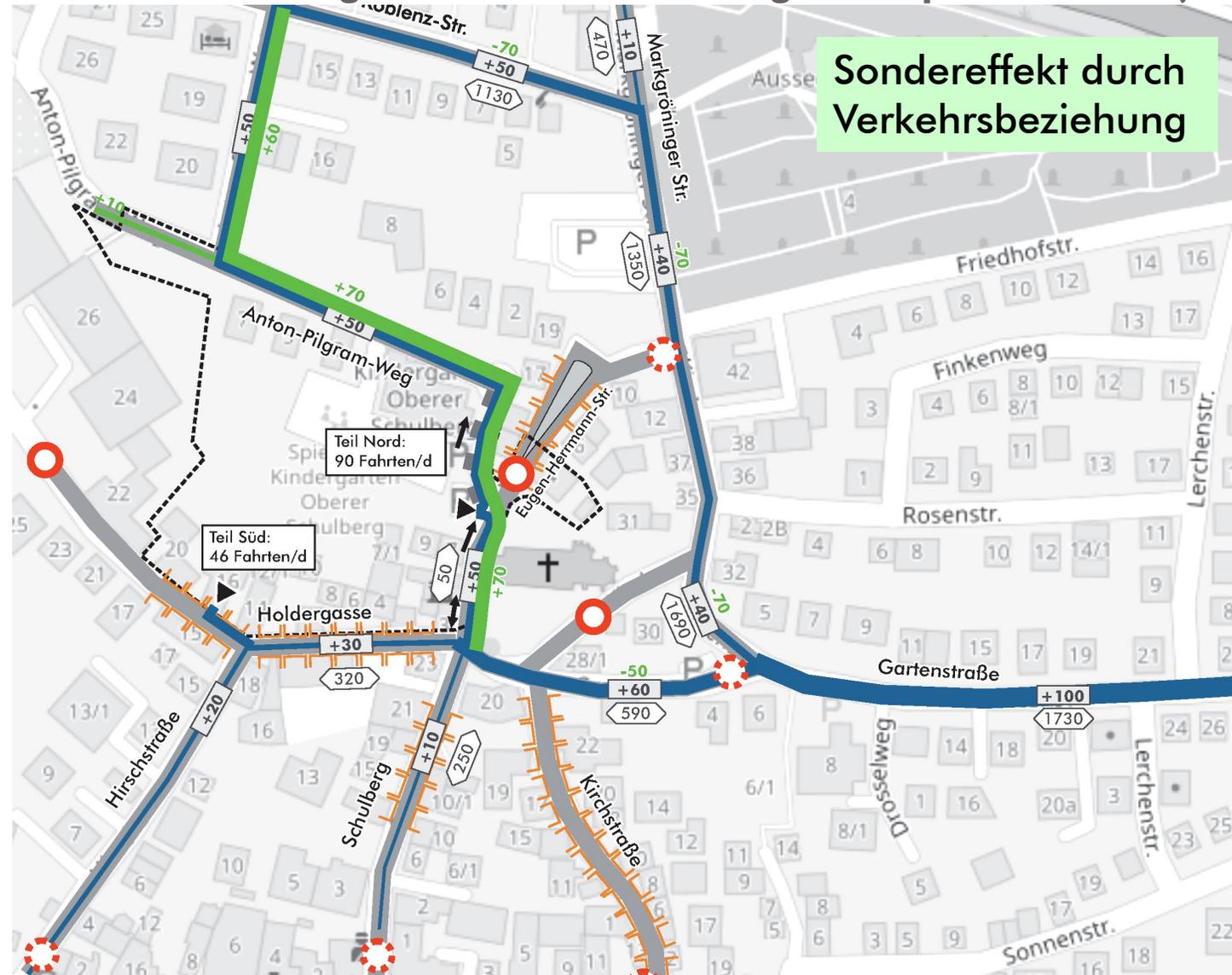
- 4 Knotennummer
- 112 Anzahl Kfz/SV je Fahrtrichtung
- 23 Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom
- 1
- 60
- +100 Differenzen Planfall / Analyse 2022
- Verbote Fahrbeziehung

Netzkonzeption Variante 5: Erschließung über Anton-Pilgram-Weg in Einbahnrichtung



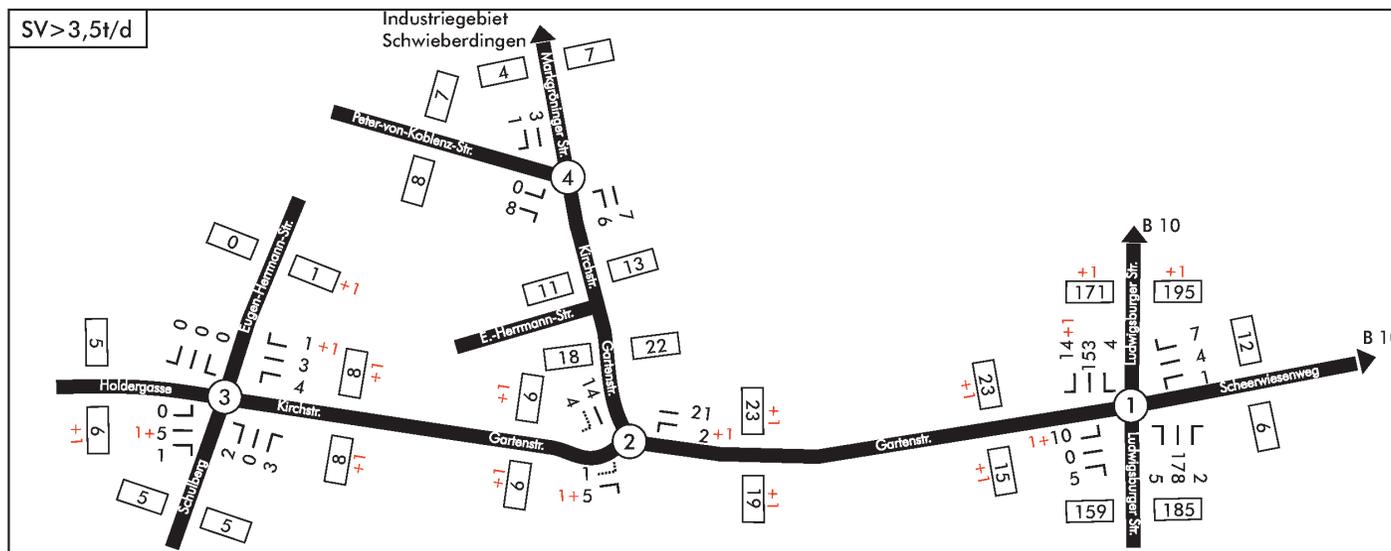
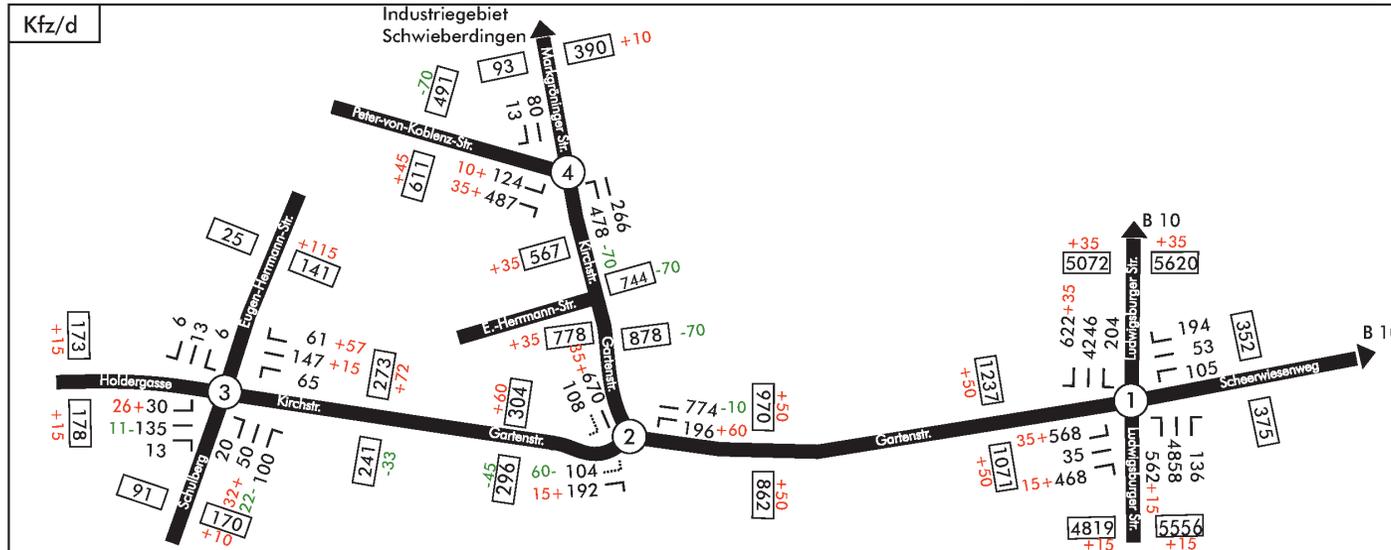
- Hauptverkehrsstraße (verändert / unverändert)
- Quartiersstraße - Sammelstraße (verändert / unverändert)
- Quartiersstraße - Wohnstraße (verändert / unverändert)
- Erschließungsweg (verändert / unverändert)
- sonstiges Straßennetz
- Umbau, für Müllfahrzeuge befahrbar
- Durchfahrtsverbot per Poller/Schranke (verändert / unverändert)
- Verbot für Kfz, Anlieger frei (Bestand)
- Enger Straßenraum (starke Behinderung im Gegenverkehr)
- geplante Engstelle / Poller
- Vorgeschriebene Fahrtrichtung (verändert / unverändert)
- Stauerkennung
- Zufahrt
- Fahrbahntrennung
- Erschließungsrouten Teil Nord
- Erschließungsrouten Teil Süd
- Erneuerungsgebiet

Verkehrsbelastungen Kfz/d – Erschließungskonzept Variante 5 (Anton-Pilgram-Weg in Einbahnrichtung)



- Erschließung Neubebauung
- Erschließung A.-Pilgram-Weg neu
- Erschließungsnetz Bestand
- Umbau, für Müllfahrzeuge befahrbar
- zusätzliche Querschnittsbelastung*
- bestehende Querschnittsbelastung*
- umgelegte Querschnittsbelastung* Erschließung Anton-Pilgram-Weg
- Enger Straßenraum (Begegnung Pkw/Pkw eingeschränkt möglich)
- Verbot für Kfz, Anlieger frei
- Durchfahrtsverbot per Poller/Schranke
- Einbahnstraße
- Zufahrt
- sonstiges Straßennetz
- Fahrbahntrennung
- Erneuerungsgebiet

Knotenstrombelastungen Kfz/d und SV > 3,5t/d (0:00-24:00 Uhr) - Variante 5



- 4 Knotennummer
- 112 Anzahl Kfz/SV je Fahrtrichtung
- 23 Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom
- 60
- +100 / -100 Differenzen Planfall / Analyse 2022
- Verbote Fahrbeziehung

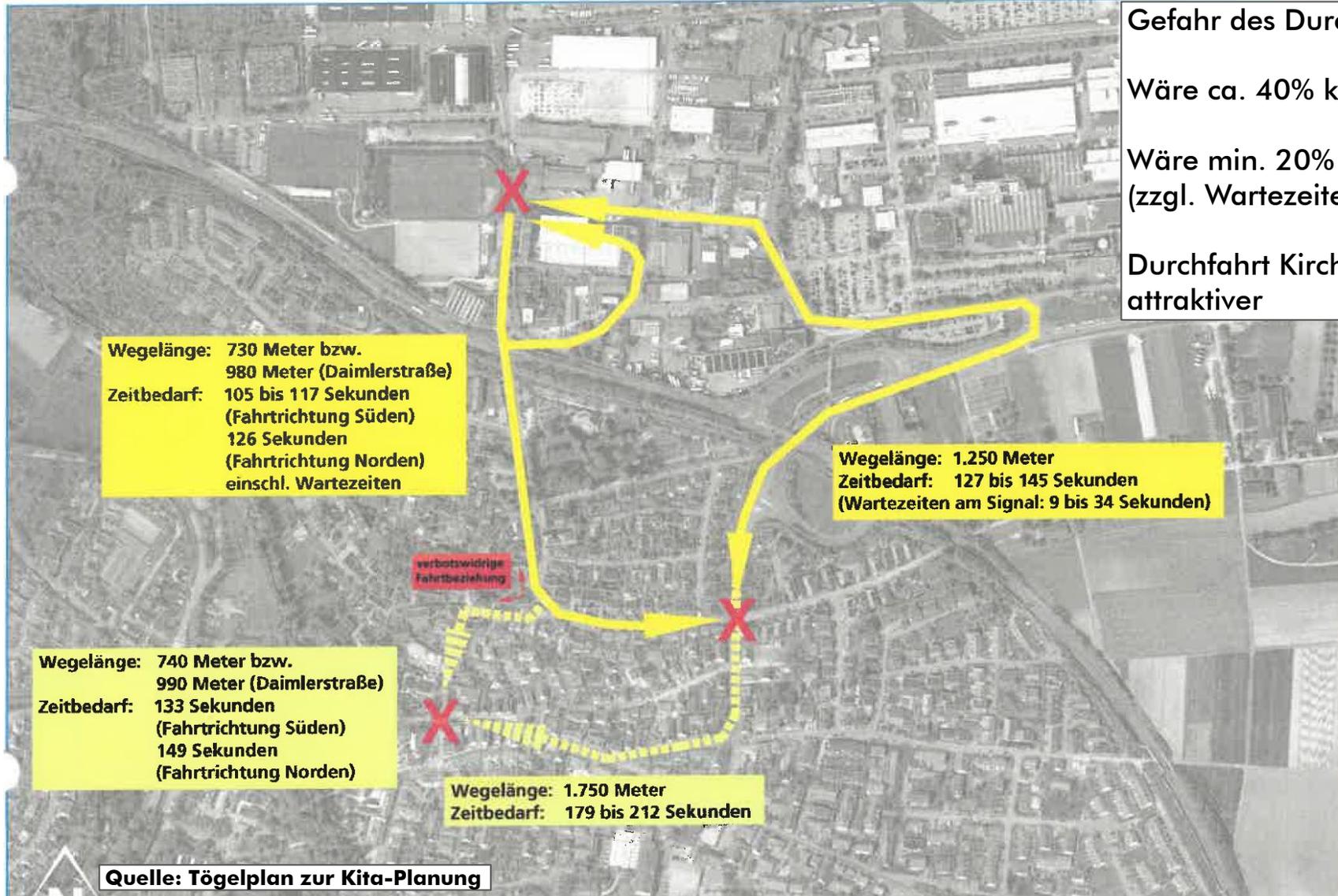
Netzkonzeption Variante 5b: Erschließung über Anton-Pilgram-Weg in Einbahnrichtung von Nord



Vergleichbare Wirkungen wie bei Variante 5

- Hauptverkehrsstraße (verändert / unverändert)
- Quartiersstraße - Sammelstraße (verändert / unverändert)
- Quartiersstraße - Wohnstraße (verändert / unverändert)
- Erschließungsweg (verändert / unverändert)
- sonstiges Straßennetz
- Umbau, für Müllfahrzeuge befahrbar
- Durchfahrtsverbot per Poller/Schranke (verändert / unverändert)
- Verbot für Kfz, Anlieger frei (Bestand)
- Enger Straßenraum (starke Behinderung im Gegenverkehr)
- geplante Engstelle / Poller
- Vorgeschriebene Fahrtrichtung (verändert / unverändert)
- Stauerkennung
- Zufahrt
- Fahrbahntrennung
- Erschließungsrouten Teil Nord
- Erschließungsrouten Teil Süd
- Erneuerungsgebiet

■ Untersuchung zu Variante 6 mit Öffnung der Verbindung zum Gewerbegebiet



Gefahr des Durchgangsverkehrs:

Wäre ca. 40% kürzer

Wäre min. 20% schneller
(zzgl. Wartezeiten an LSA)

Durchfahrt Kirchstraße/Schulweg ebenfalls attraktiver

Maßnahmenempfehlung / Hinweise zur Sicherheit

Kirchplatz



- Niveaugleicher Ausbau
- Aufenthaltsfunktion
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Reduzierung Stellplätze

Kirchplatz Richtung Eugen-Herrmann-Straße



- Niveaugleicher Ausbau
- Aufenthaltsfunktion
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Reduzierung Stellplätze

Bewertung im Bereich Kirche



Begegnungsfläche im Knotenpunkt !
Mischverkehrsfläche vor Kirche !

- Verkehrsaufkommen sehr gering
- Rücksichtnahmegebot durch Gestaltung erreicht

Google Earth

Schulberg



- Seltener Begegnungsverkehr
- Teils schmaler Gehweg

Quartier Holdergasse / Hirschstraße / Kirchstraße



- Niveaugleicher Ausbau
- Seltener Begegnungsverkehr
- Verkehrsberuhigter Bereich

Westliche Gartenstraße



- Ausbau nach Trennprinzip
- Ruhender Verkehr geordnet

Bewertung der westlichen Gartenstraße



Im Begegnungsfall nur ein Fahrstreifen !

- Verkehrsaufkommen sehr gering
- Steigt von 520 auf 590 Kfz/Tag (+13%)
- Situation wird durch Parker beruhigt
- Keine Maßnahme erforderlich

- Optional: Parkplätze markieren
- Optional 1 Ausweichbucht freihalten

Östliche Gartenstraße bei Ludwigsburger Straße



- Trennprinzip
- Erschließungsfunktion
- Ordnung Ruhender Verkehr
- Begegnungsflächen schaffen

Bewertung der Gartenstraße



Im Begegnungsfall nur ein Fahrstreifen !

- Parkplätze markieren
- 1-2 Ausweichbuchten freihalten

Google Earth

Bewertung der Peter-von-Koblenz-Straße



Im Begegnungsfall nur ein Fahrstreifen !

- Parkplätze markieren
- 1-2 Ausweichbuchten freihalten

Zusammenfassende Empfehlung

- **Im Bestand Verbesserung in der Gartenstraße durch Parkplatzmarkierungen**
- **Im Bestand Verbesserung für den Bereich Kirchplatz, Kirchstraße, Schulberg, Holdergasse und Hirschstraße und westliche Gartenstraße durch Verkehrsberuhigten Bereich sowie Parkplatzmarkierungen**
- **Im Bestand Verbesserung in der Peter-von Koblenz-Straße durch Parkplatzmarkierungen**
- **Einbindung in das Mobilitätsangebot gut umsetzbar (auch für Müllfahrzeug)**
- **Öffnung von Verkehrsbeziehung zum Gewerbegebiet ist nicht empfohlen**
- **Empfehlung für Variante 2, 4 oder 5 für den nördlichen Teilbereich des Oberen Schulbergs**
- **Das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die Entwicklungsmaßnahme wird die Situation nur unwesentlich beeinflussen / verändern**

Verkehr verträglich gestalten



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Modus Consult Gericke GmbH & Co. KG

Pforzheimer Straße 15 b
76227 Karlsruhe www.modusconsult.net