



Weinstadt-Endersbach

Radverkehrskonzept, Verkehrsuntersuchung der K 1866 und Erschließung des Birkelareals

Gemeinderat

01. Februar 2018

Günter Bendias, brenner BERNARD ingenieure GmbH

Jürgen Karajan, KARA JAN • Ingenieure GmbH

Gliederung

1) Radverkehrskonzept für Weinstadt-Endersbach (brenner BERNARD ingenieure)

- Machbarkeit einer Radschnellverbindung
- Radverkehrskonzept für Weinstadt-Endersbach – wesentliche Ergebnisse
- Schwerpunktbereiche

2) Verkehrsuntersuchung der K 1866 in Weinstadt-Endersbach (KARAJAN Ingenieure)

3) Erschließung des Birkelareals (brenner BERNARD ingenieure)

- Ziele, Chancen und Erfordernisse
- Ausgangslage
- Mögliche Erschließungsvarianten
- Empfehlungen

Radverkehrskonzept für Weinstadt-Endersbach

Aufgabenstellung und Vorgehen

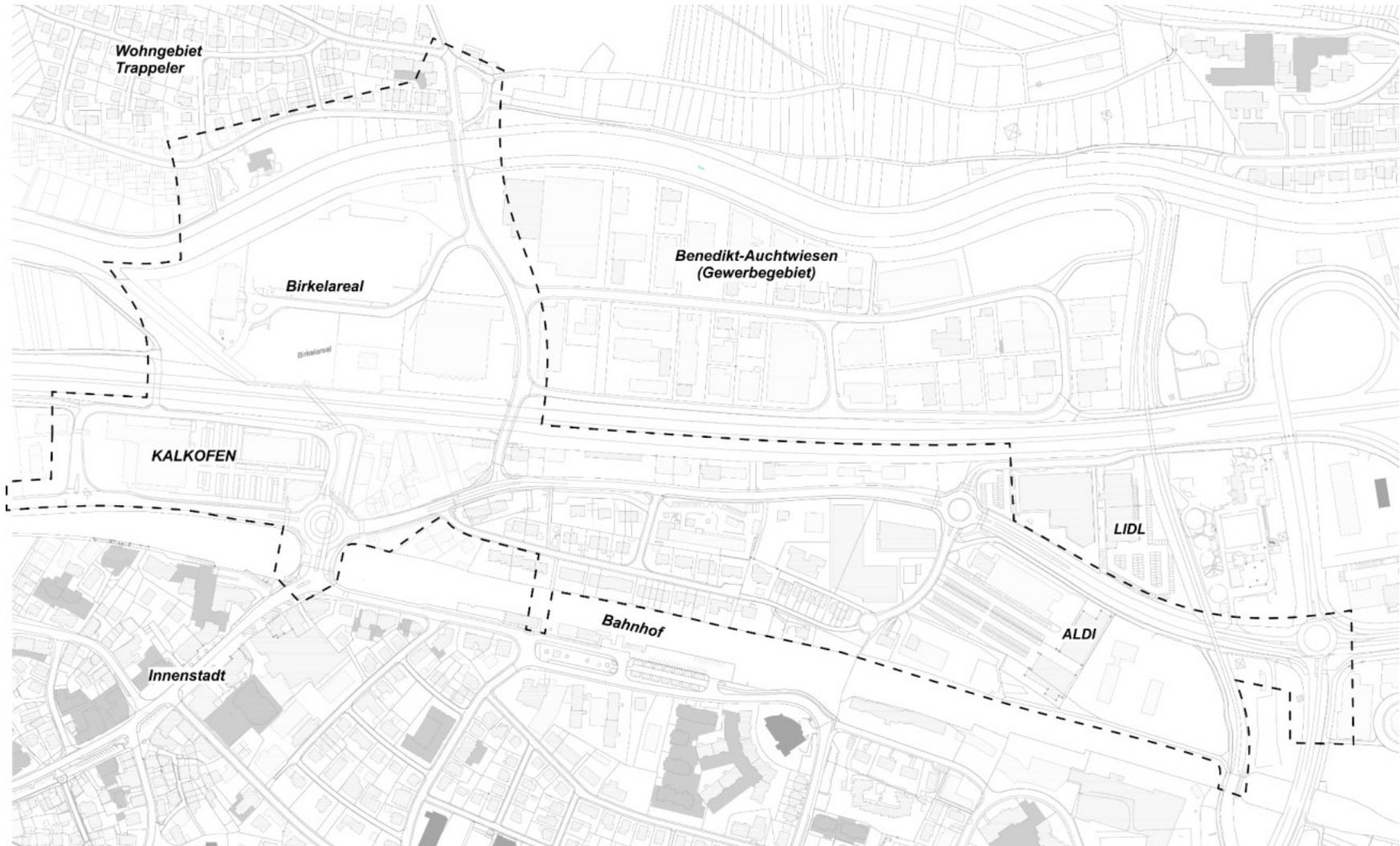
Aufgabe:

Erstellung eines Radverkehrskonzeptes zur Gestaltung einer **bedarfsorientierten, sicheren und attraktiven Radverkehrsinfrastruktur**

Vorgehen:

- Bestandsaufnahme
- Identifikation von Mängeln
- Planung der gesamten Radverkehrsführung im Untersuchungsgebiet
- Entwurf von Lösungsvarianten für besondere Problembereiche

Untersuchungsgebiet





Chancen:
Erhöhung der Verkehrssicherheit (z.B. auf der Schorndorfer Straße)



Chancen:
Verlagerung von Kfz- auf Radverkehr (z.B. durch Radschnellwege)



Chancen:
Schließung von Netzlücken (z.B. Innenstadt – Kalkofen – Trappeler)



Chancen:
Mehr Qualität für Fuß- und Radverkehr (z.B. bei der Anbindung des Kalkofens)



Chancen:
Behebung von punktuellen Mängeln (z.B. Sicherung von Pollern)

Wesentliche Ergebnisse der Analyse

Chancen

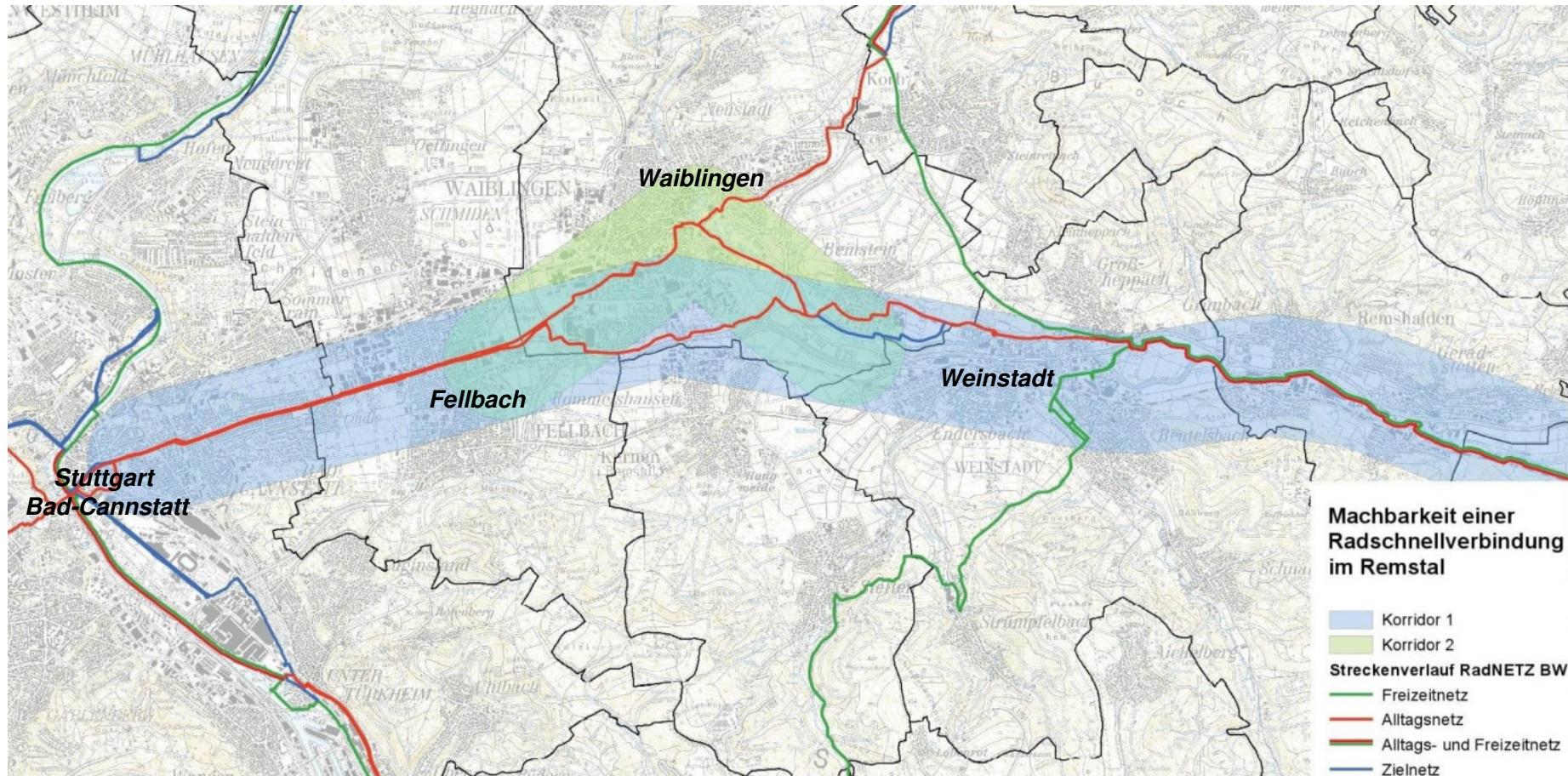
- Verlagerung von Kfz- auf Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Schließung von Netzlücken
- Erhöhung der Qualität für Fuß- und Radverkehr
- Behebung punktueller Mängel

Untersuchungsbereiche

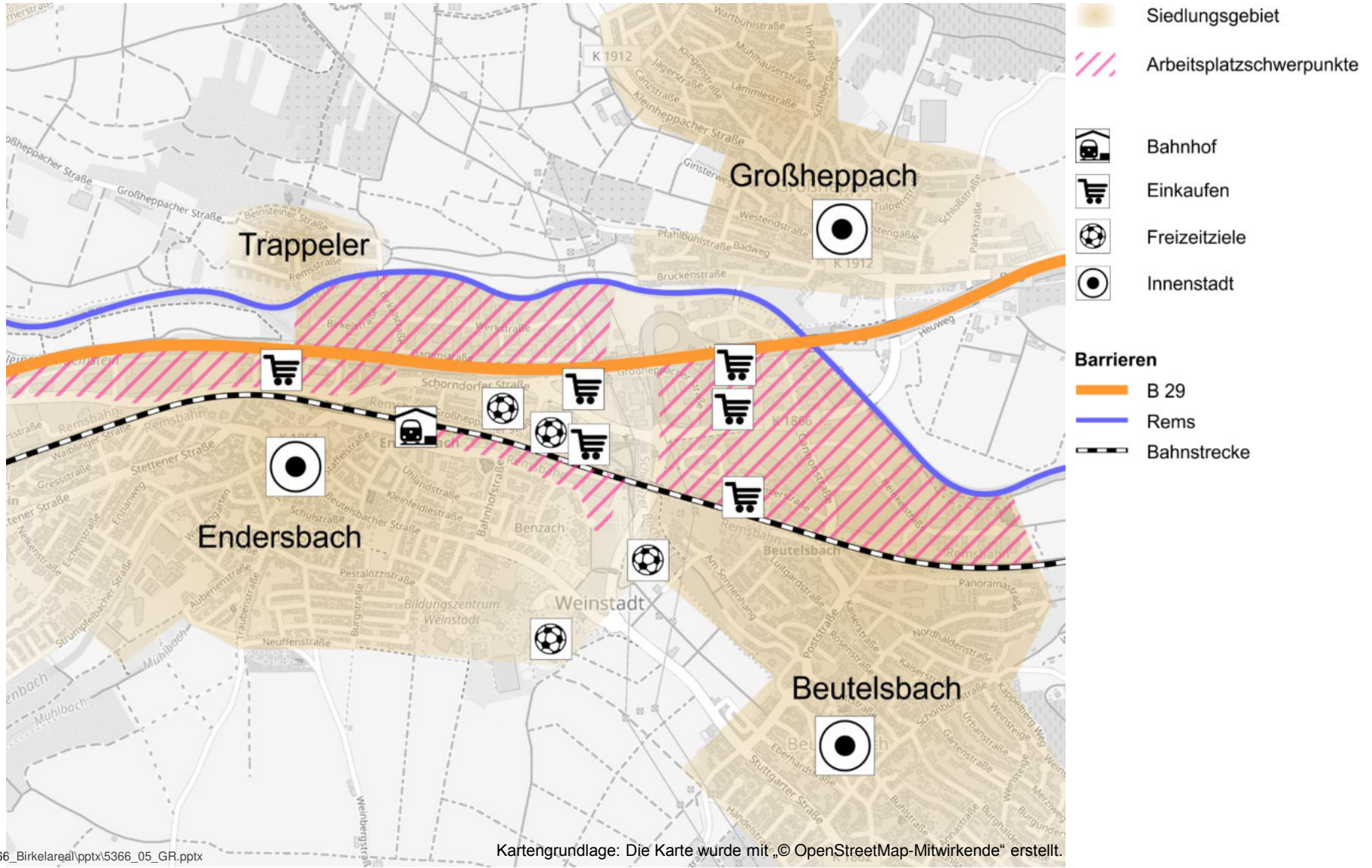
- Machbarkeit von Radschnellwegen
- z.B. auf der Schorndorfer Straße
- z.B. Anbindung Birkelareal, Anbindung Innenstadt – Kalkofen
- Vernetzung von Radverkehrsanlagen im Gesamtgebiet

Radschnellverbindung für Weinstadt

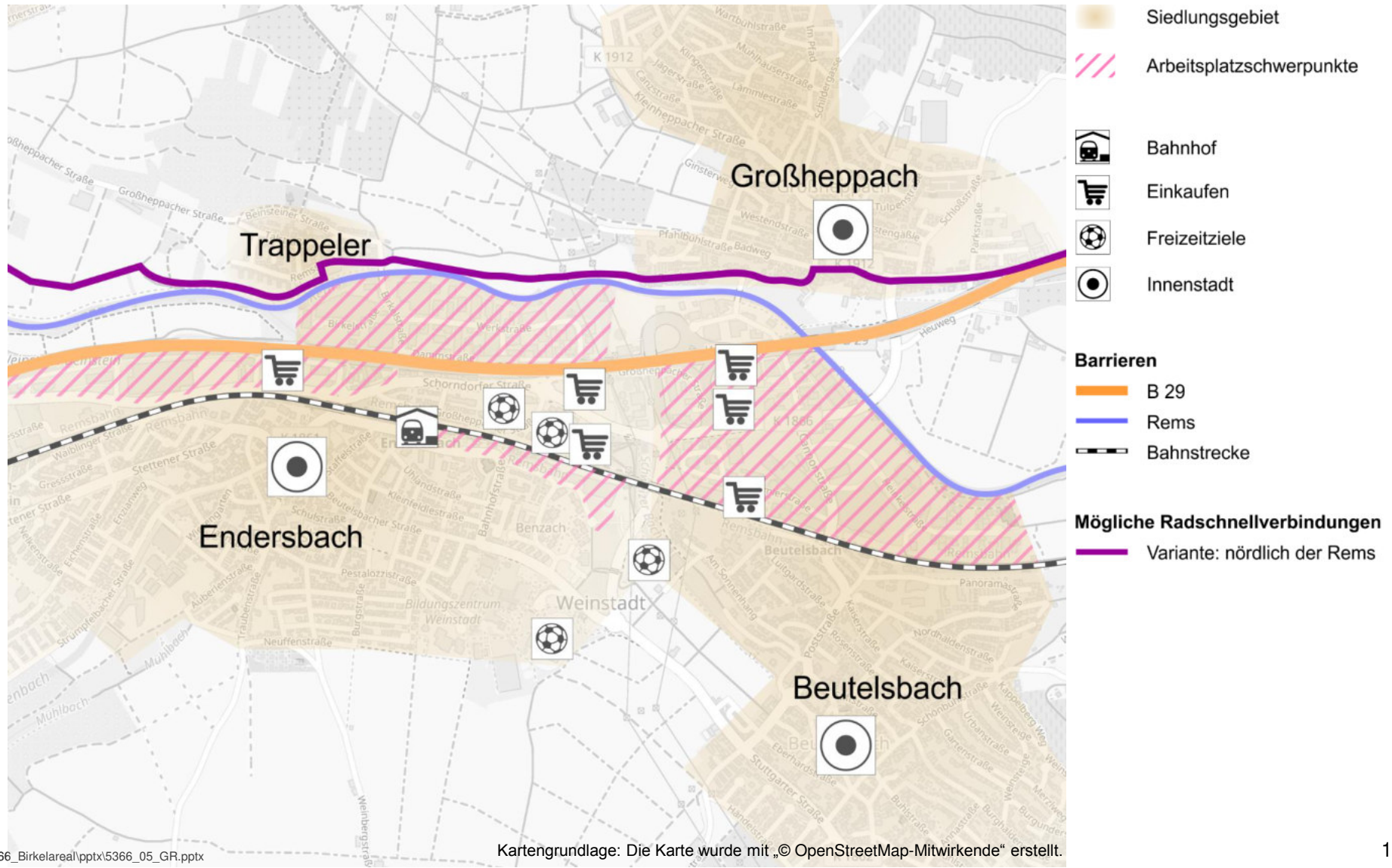
Radschnellwege Trassenverlauf im Remstal



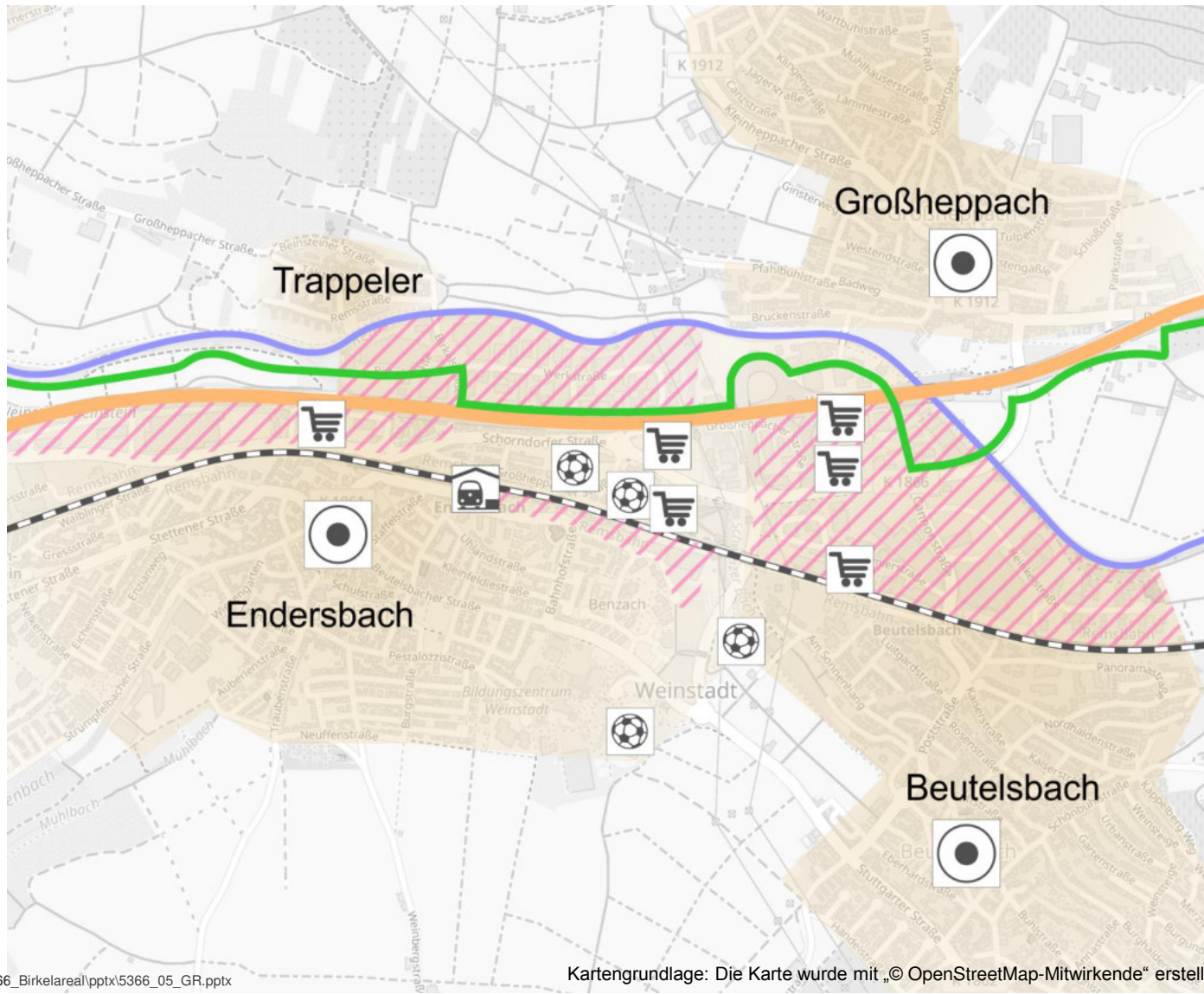
Quell- und Zielorte des Radverkehrs - Barrieren



Quell- und Zielorte des Radverkehrs

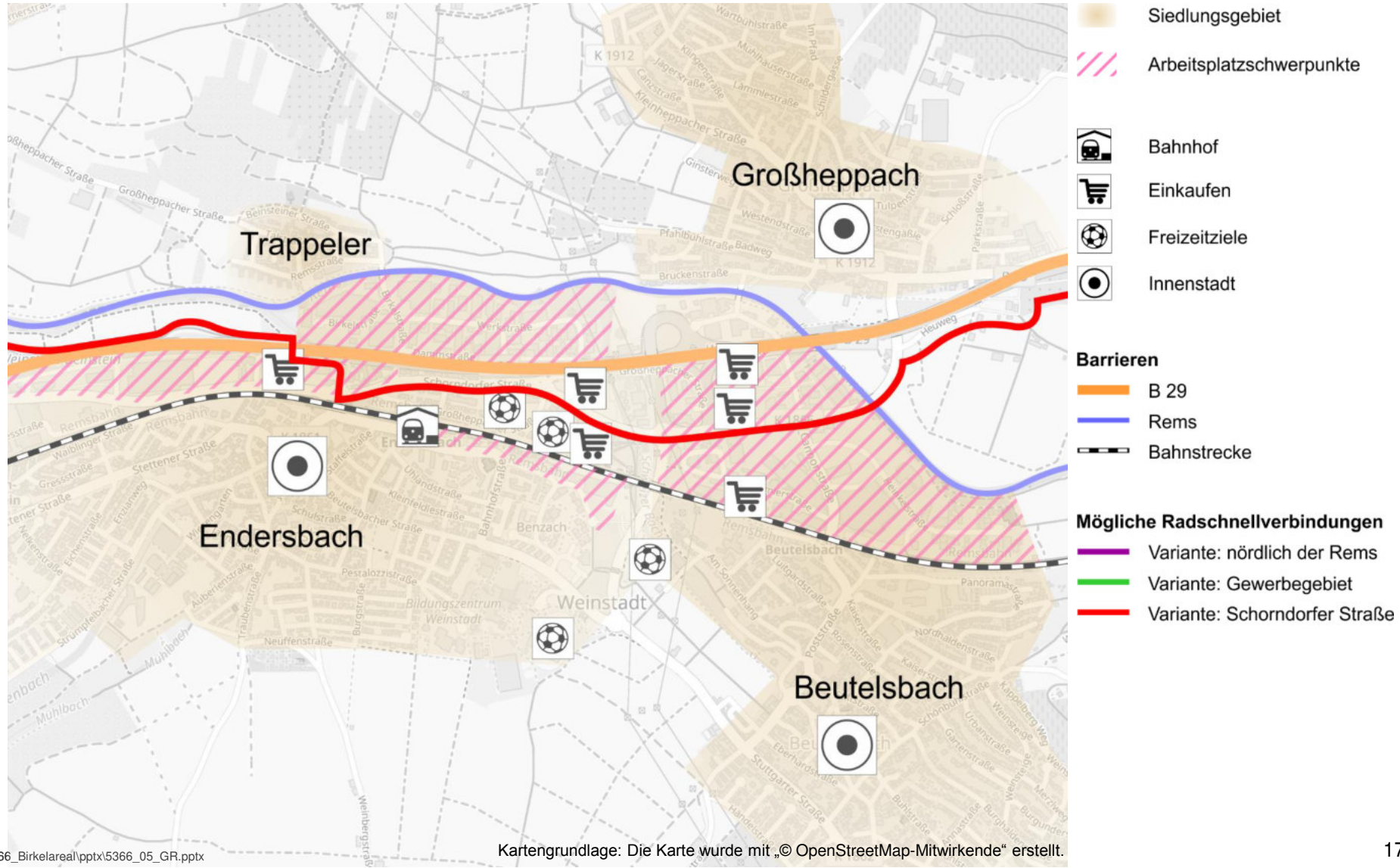


Quell- und Zielorte des Radverkehrs



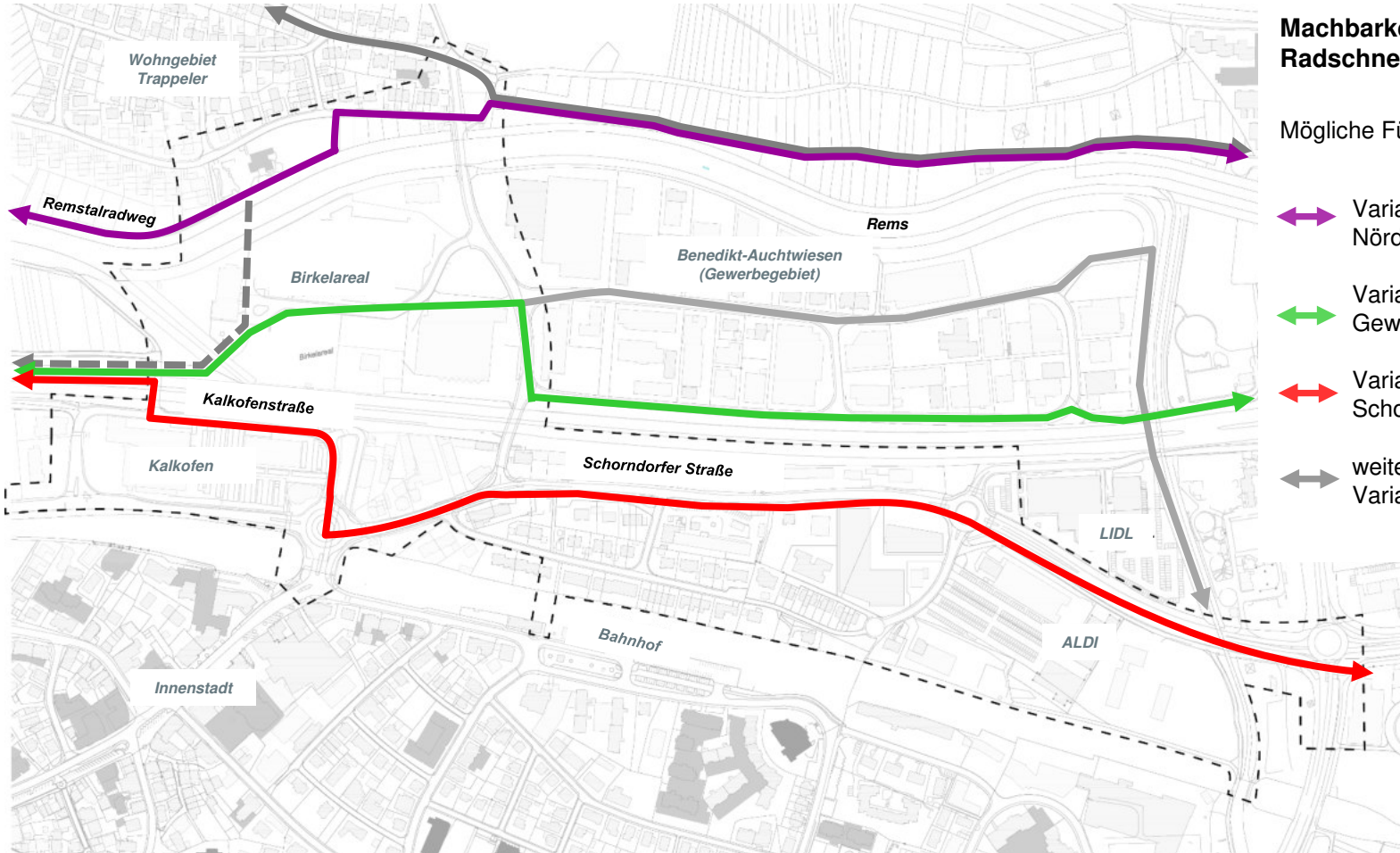
-  Siedlungsgebiet
-  Arbeitsplatzschwerpunkte
-  Bahnhof
-  Einkaufen
-  Freizeitziele
-  Innenstadt
- Barrieren**
 -  B 29
 -  Rems
 -  Bahnstrecke
- Mögliche Radschnellverbindungen**
 -  Variante: nördlich der Rems
 -  Variante: Gewerbegebiet

Quell- und Zielorte des Radverkehrs



Radschnellwege

Mögliche Lage in Weinstadt-Endersbach – geprüfte Varianten



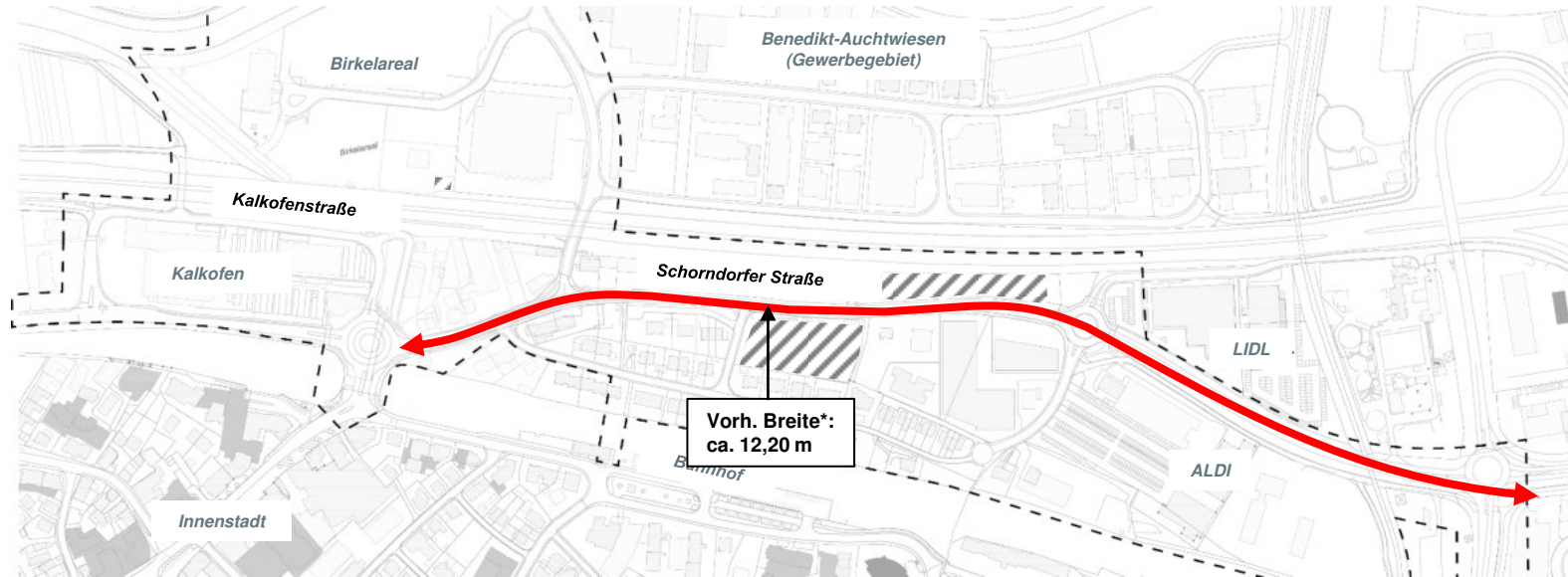
Machbarkeit einer Radschnellverbindung

Mögliche Führungen

- ↔ Variante: Nördlich der Rems
- ↔ Variante: Gewerbegebiet
- ↔ Variante: Schorndorfer Straße
- ↔ weitere geprüfte Variante

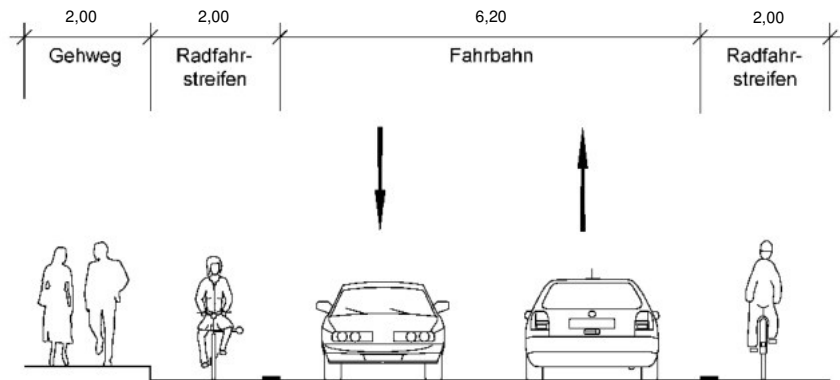
Radschnellwege

Mögliche Lage in Weinstadt-Endersbach – Schorndorfer Straße



* Breite des
Straßenraums innerhalb
der Katastergrenzen

Grundstücke im
städtischen Eigentum

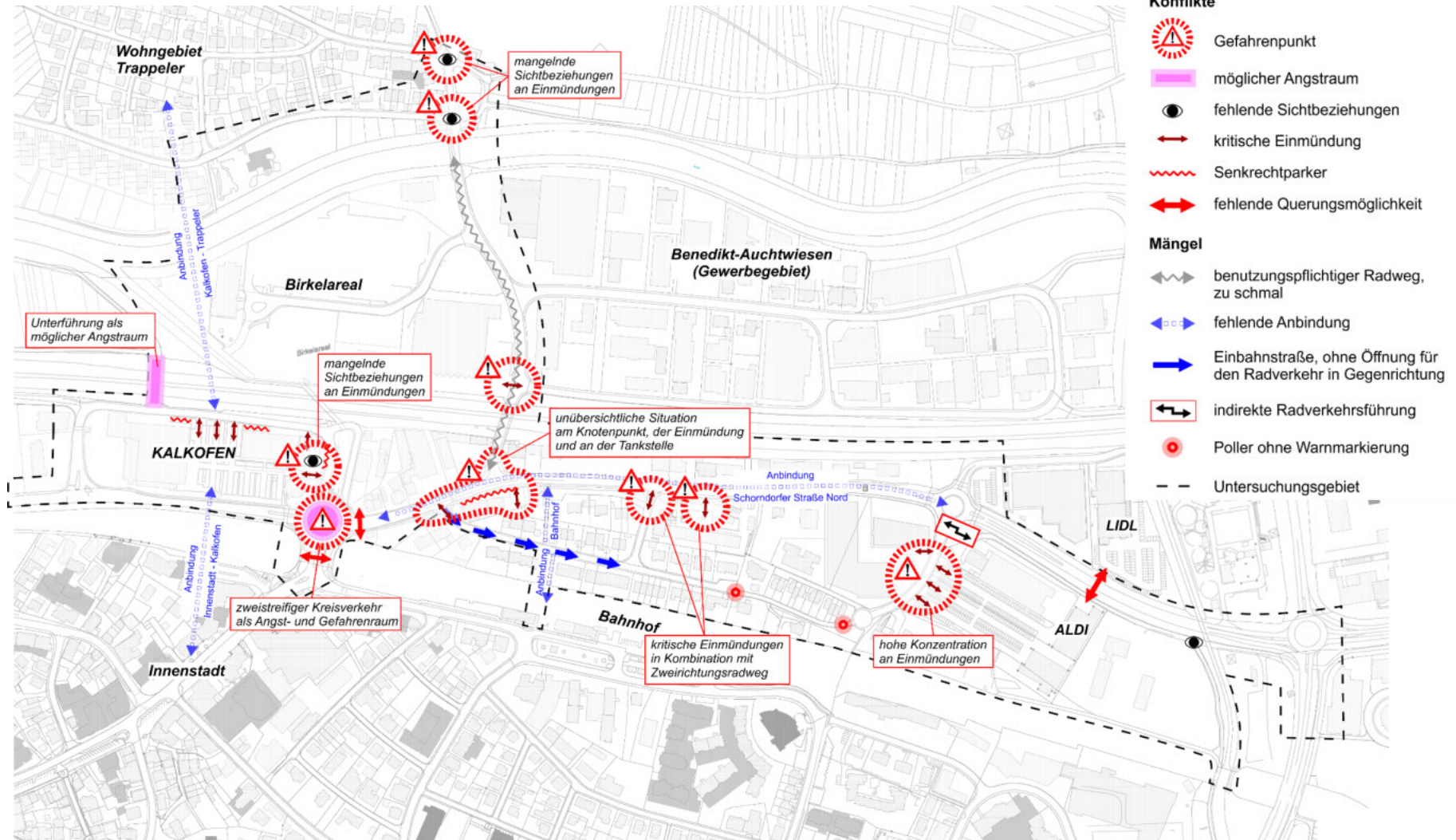


Engstellenlösung für Radfahrstreifen auf der
Schorndorfer Straße, Mindestmaße

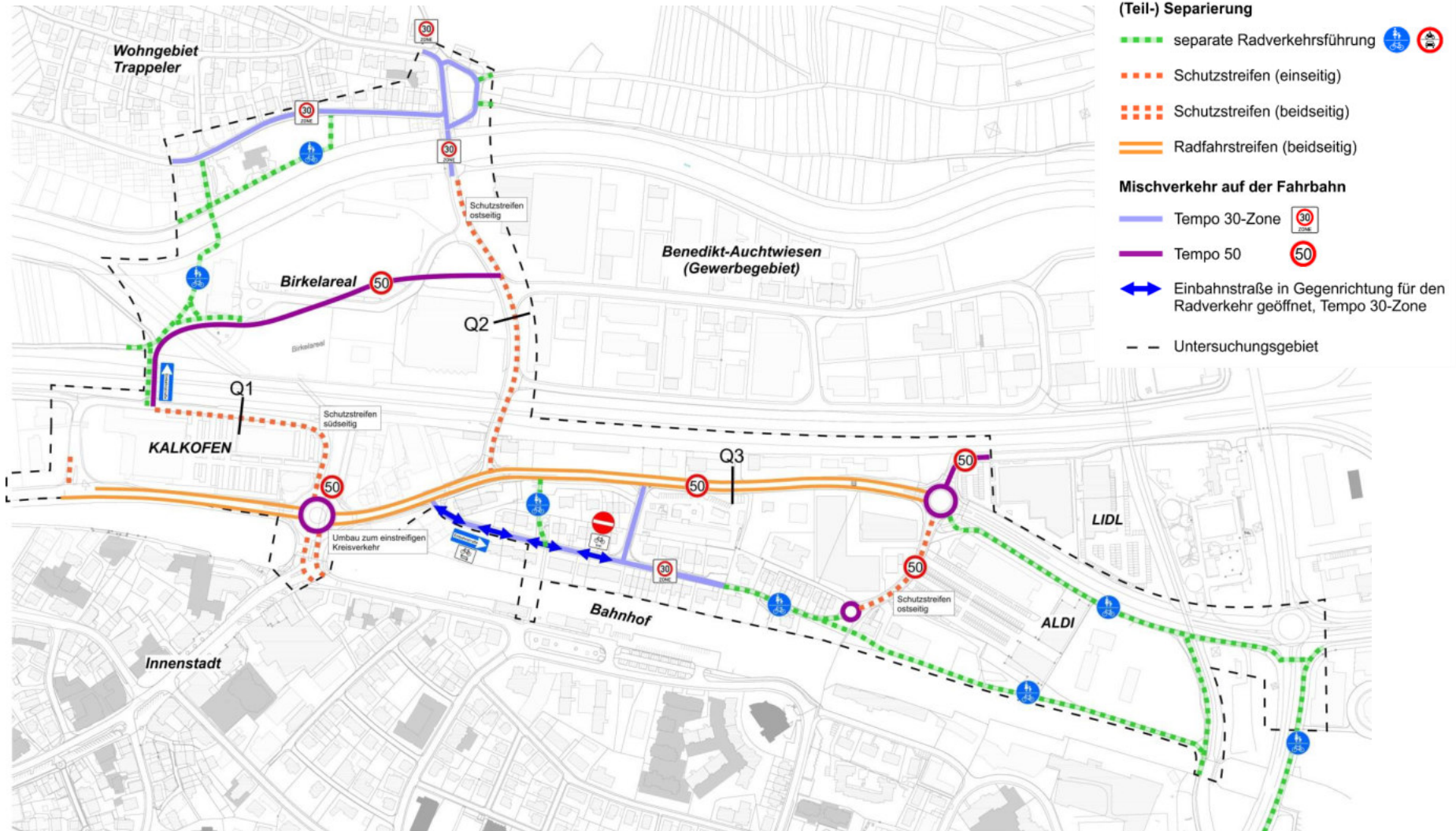
Realisierbare Breiten inkl. zweistreifiger Fahrbahn und
einseitigem Gehweg: 12,20 m

Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes

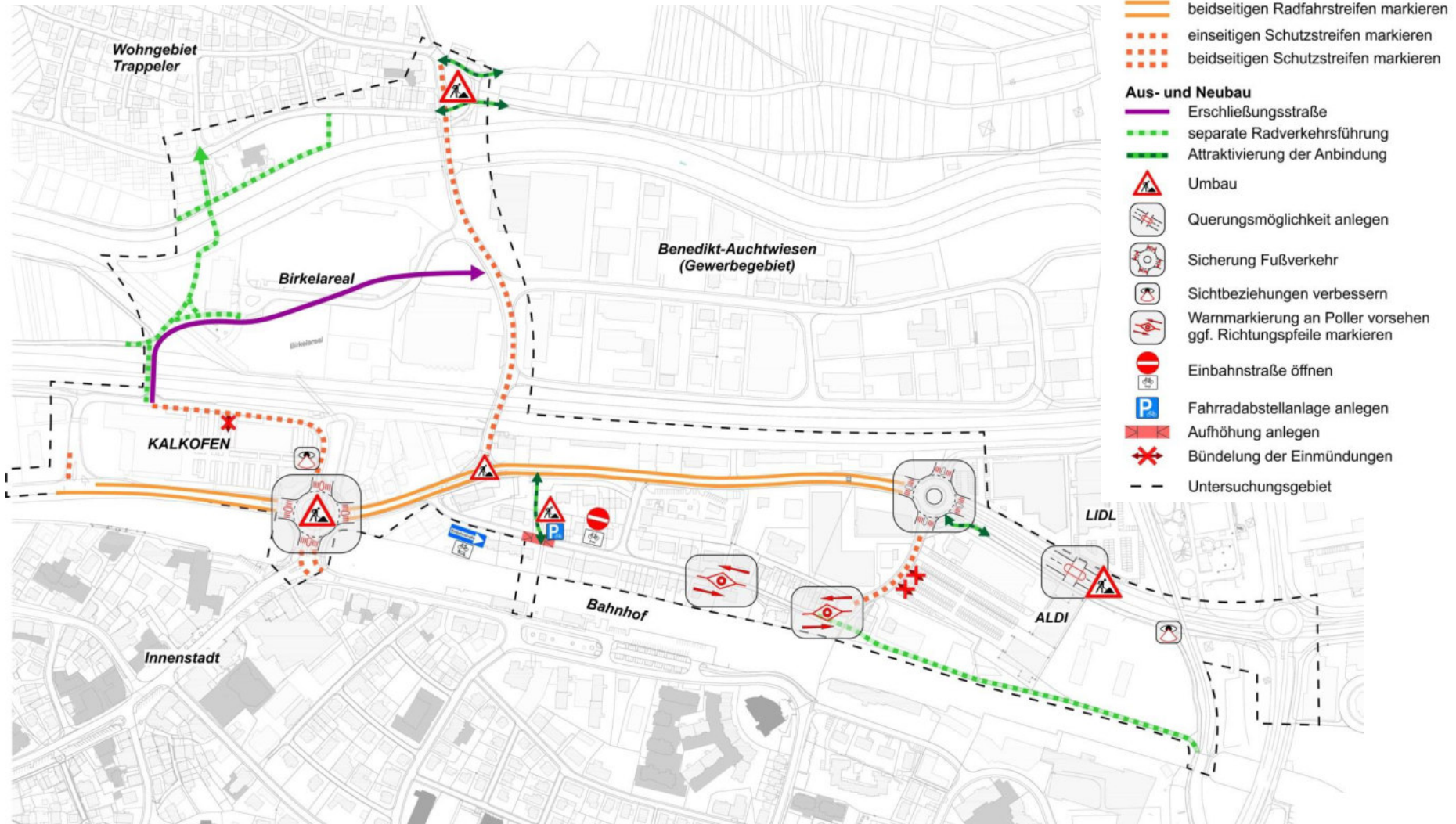
Ergebnisse – Mängelkarte



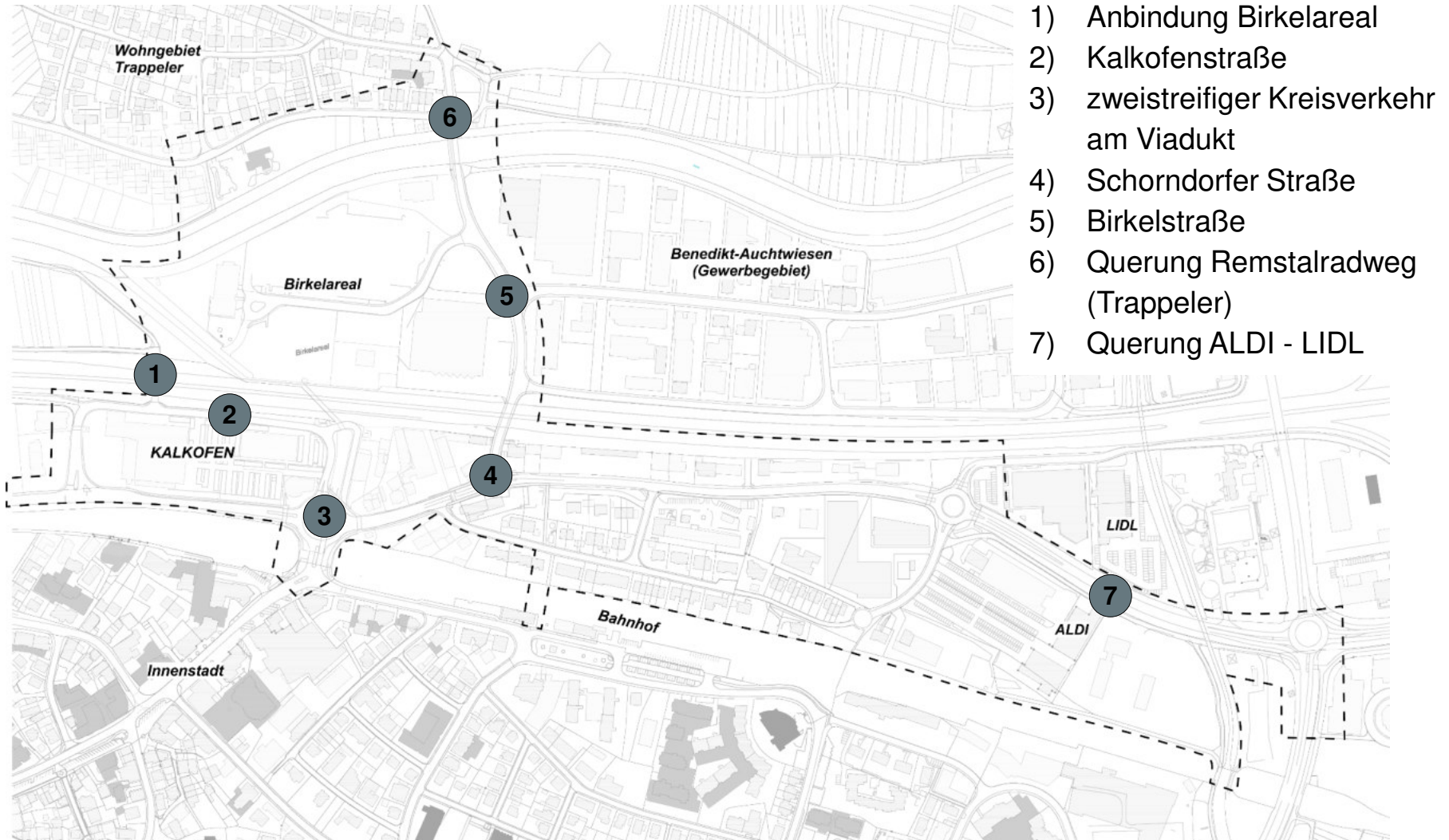
Ergebnisse – Geplante Radverkehrsführung



Ergebnisse – Maßnahmenkonzept



Schwerpunktbereiche

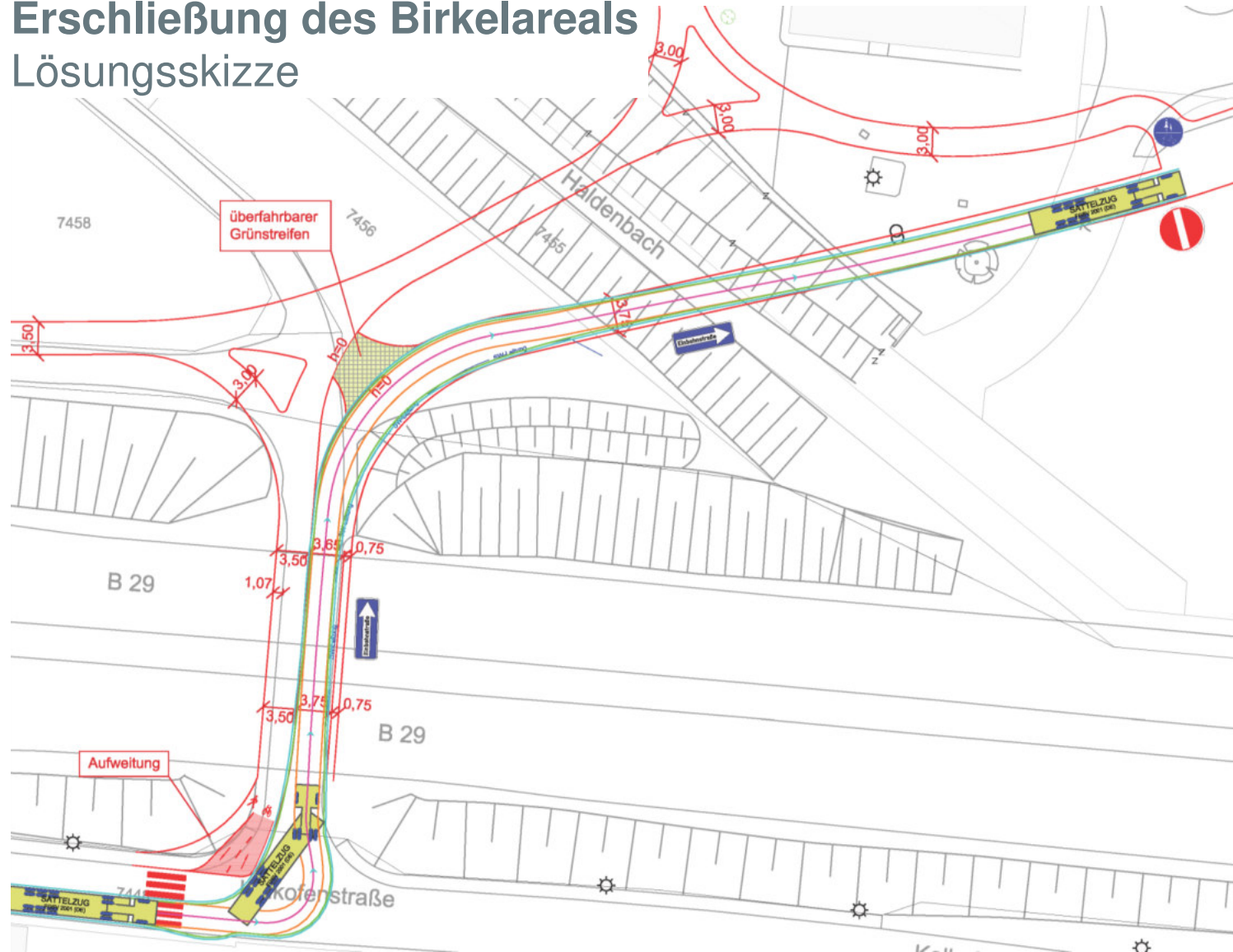


Schwerpunktbereich 1: Anbindung Birkelareal



Unterführung B29/ Kalkofenstraße – möglicher Angstraum

Erschließung des Birkelareals Lösungsskizze



Geplante Straße

Unterführung B 28

Variante 4 –
Einrichtungsverkehr
Fahrrichtung Norden

Kataster wurden von der Stadt Weinstadt zur Verfügung gestellt.

Schwerpunktbereich 2: Kalkofenstraße



Kalkofenstraße – Viele Längsparkplätze (Sicht beim Ausparken)



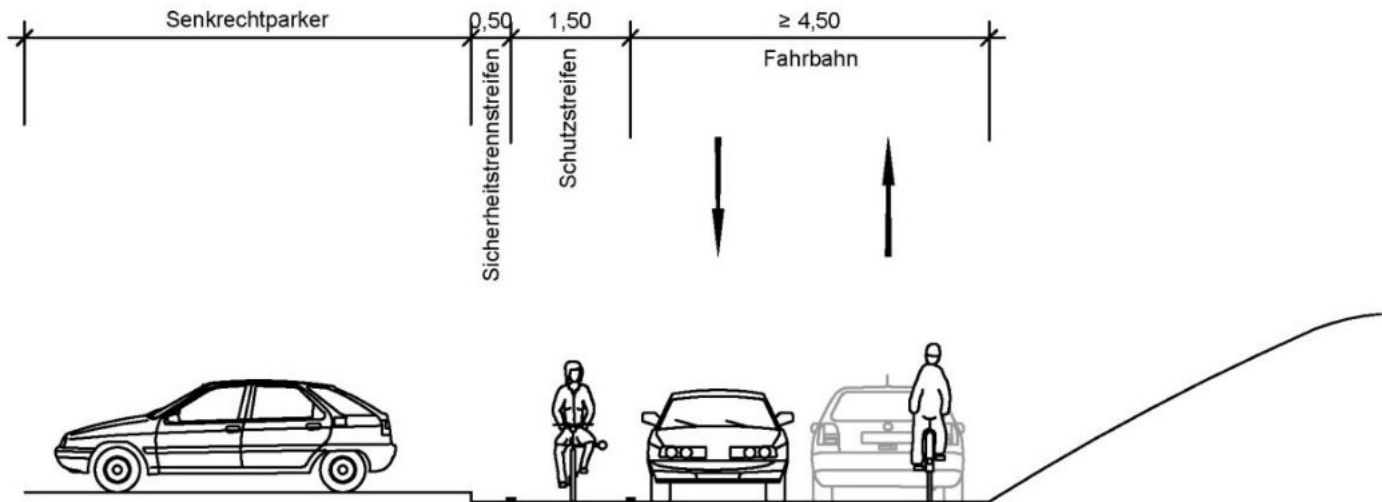
Kalkofenstraße – Einmündung mit eingeschränkter Sicht (Hecke)

Kalkofenstraße

Denkbarer Querschnitt – Markierung eines Schutzstreifens

Q1 - Kalkofenstraße

Variante A: Einseitiger Schutzstreifen

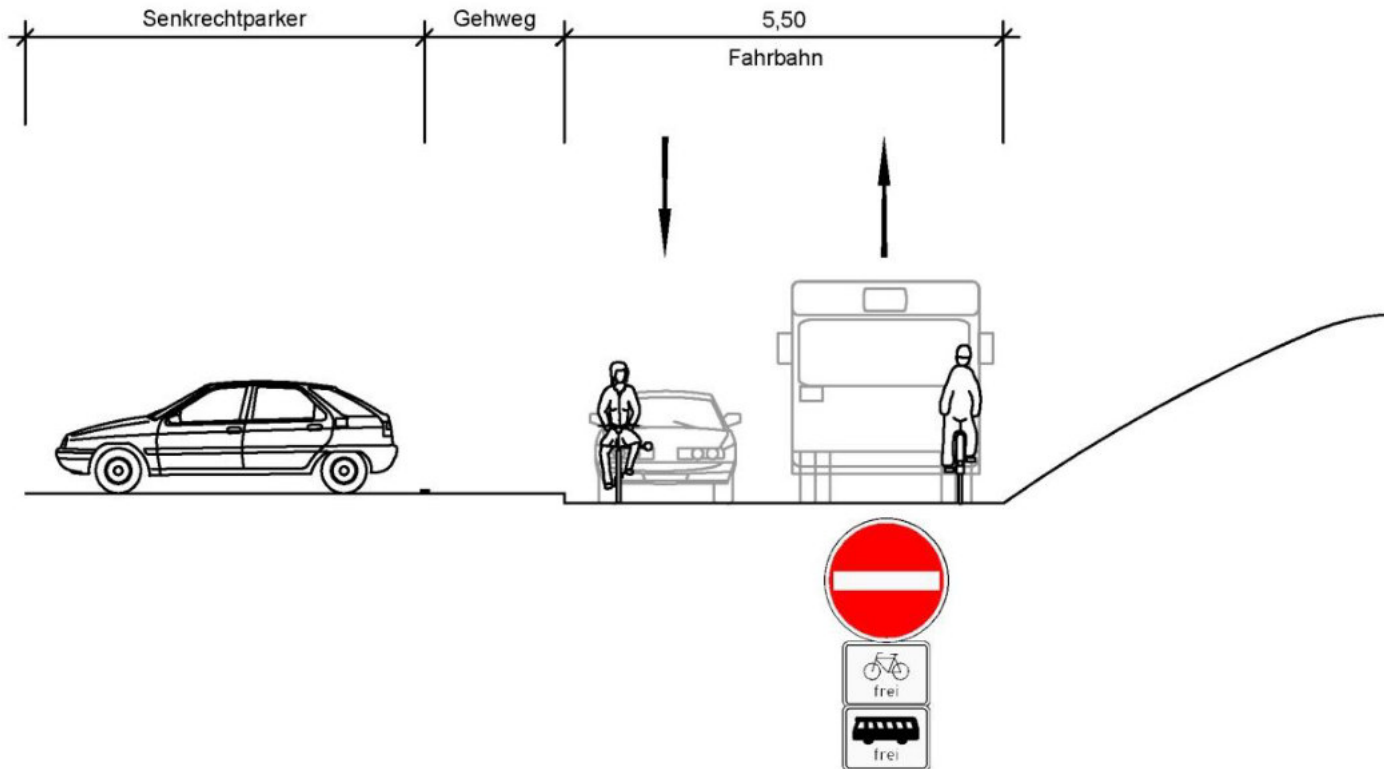


Kalkofenstraße

Denkbarer Querschnitt – Unechte Einbahnstraße

Q1 - Kalkofenstraße

Variante B: Unechte Einbahnstraße



Schwerpunktbereich 3: Kreisverkehr am Viadukt



Zweistreifiger Kreisverkehr – Möglicher Angstraum

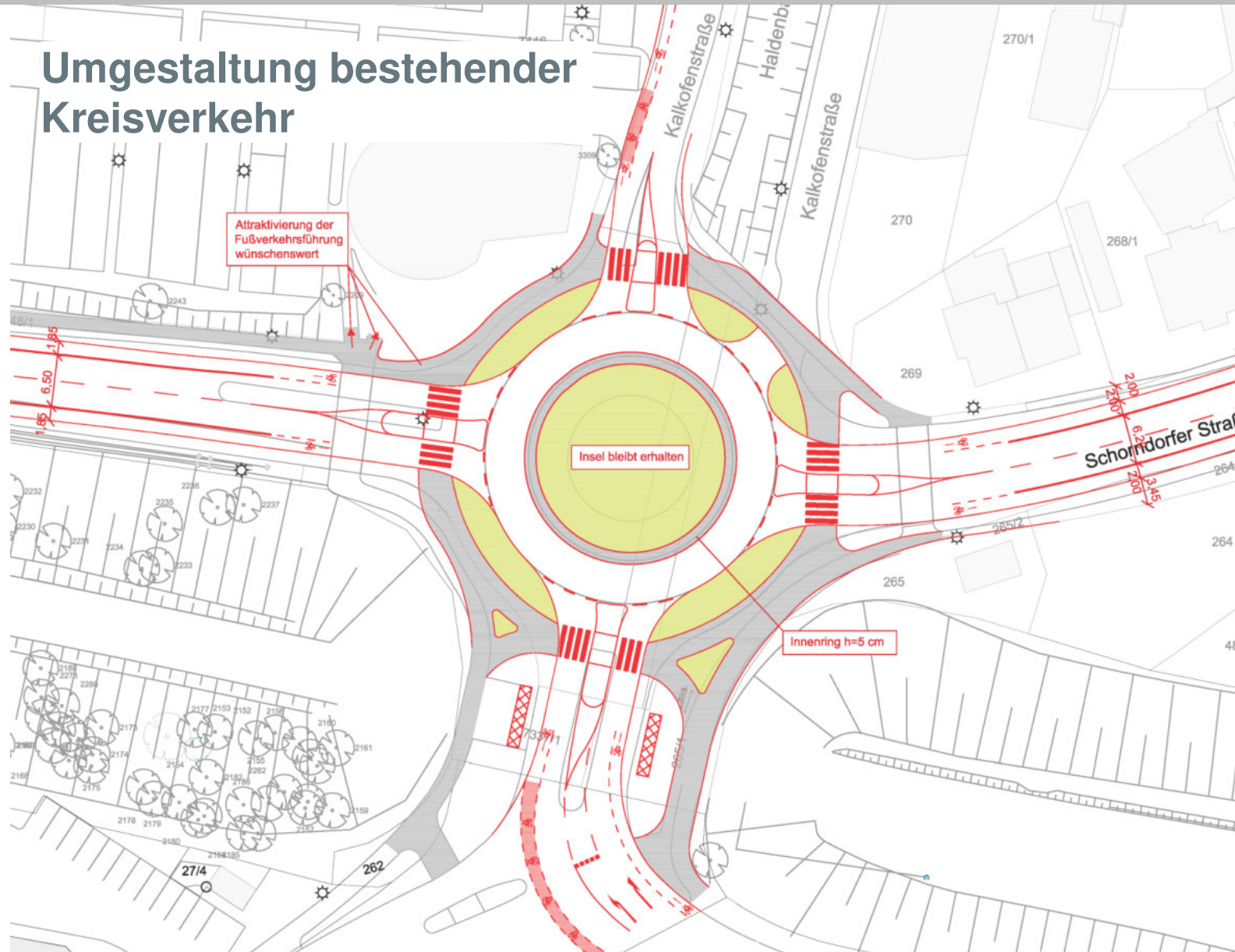


Zweistreifiger Kreisverkehr – Möglicher Angstraum



Zweistreifiger Kreisverkehr – Fehlen von Querungshilfen

Umgestaltung bestehender Kreisverkehr



Schwerpunktbereich 4: Schorndorfer Straße

Schwerpunktbereich Schorndorfer Straße Unfallauswertung

Legende

- Fahr Unfall (3 Stk.)
- Abbiege-Unfall (2 Stk.)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (6 Stk.)
- Sonstiger Unfall (1 Stk.)



Radfahrerunfälle im Untersuchungsgebiet von November 2013 bis Dezember 2016, Stadt Weinstadt



Mögliche Unfallursache Einbiegen/Kreuzen: Kurzzeitparker an der Tankstelle

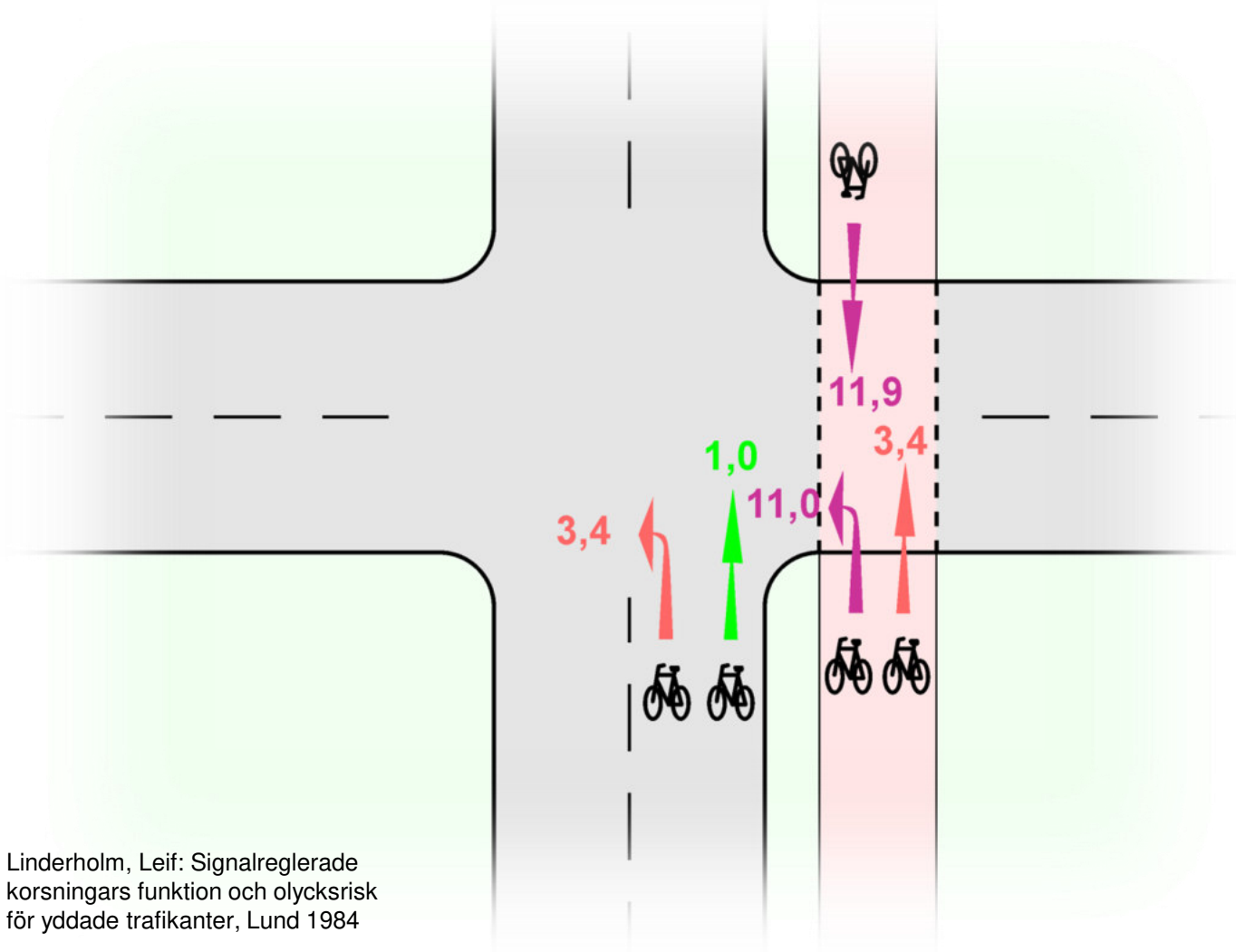


Mögliche Unfallursache Einbiegen/Kreuzen: Linksseitiger Radverkehr wird übersehen



Schorndorfer Straße – Neue Markierung der Furten

Relatives Unfallrisiko auf Radwegen an Kreuzungen



Quelle: Linderholm, Leif: Signalreglerade korsningars funktion och olycksrisk för yddade trafikanter, Lund 1984

Schwerpunktbereich Schorndorfer Straße

Führungsformen des Radverkehrs | Einsatzbereiche gemäß ERA

- I Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn
- II Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/
Radweg frei und Radwege ohne Benutzungspflicht
- III Regeleinsatzbereich für Trennen (Radwege,
Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege)
- IV Trennen von Kfz-Verkehr ist unerlässlich

Übergänge sind nicht als harte Grenze zu definieren.

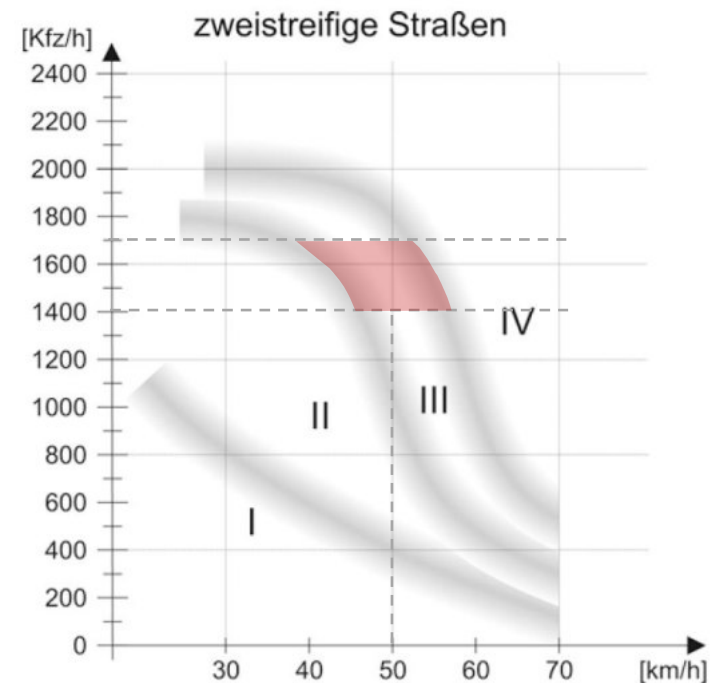
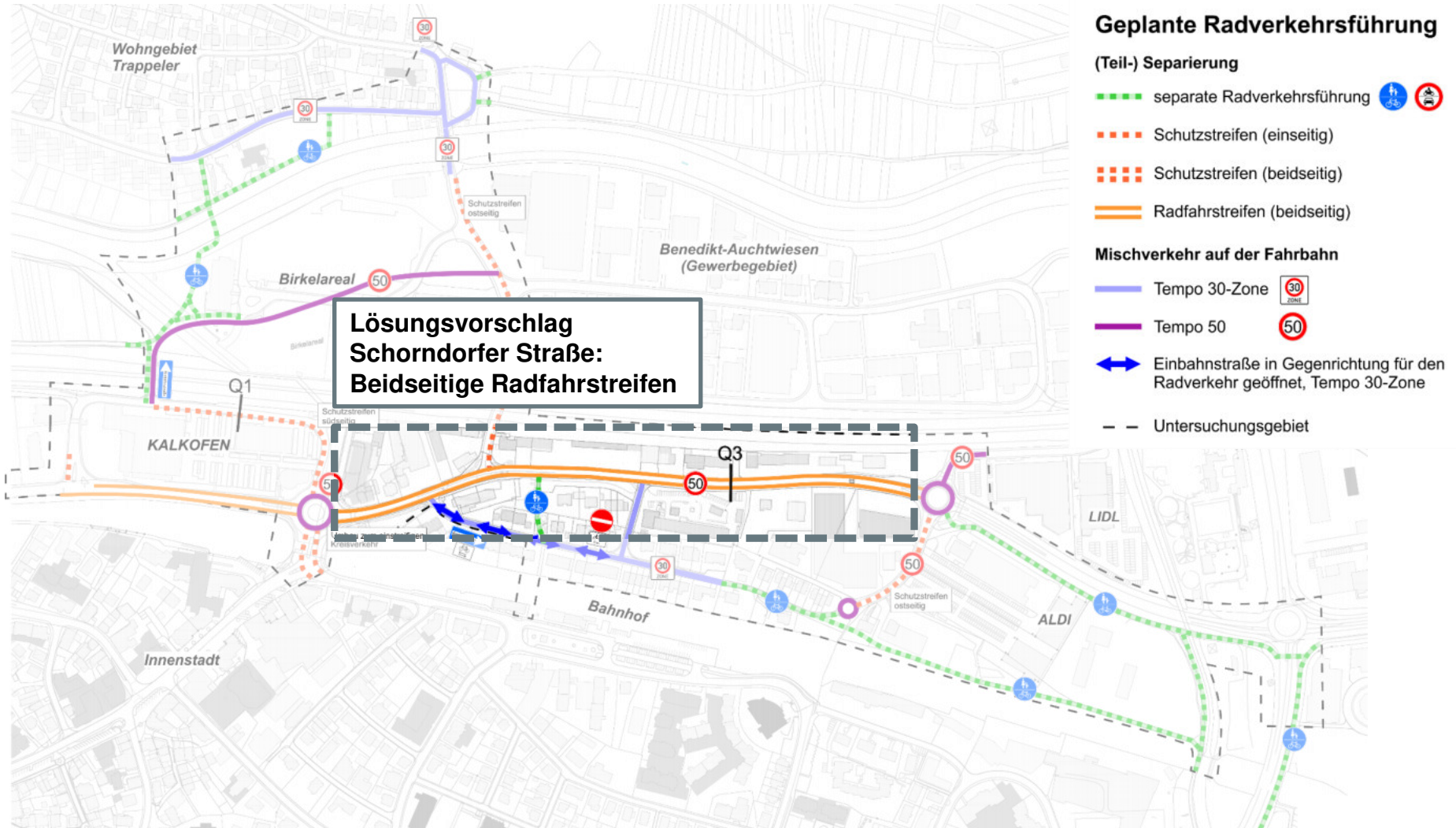
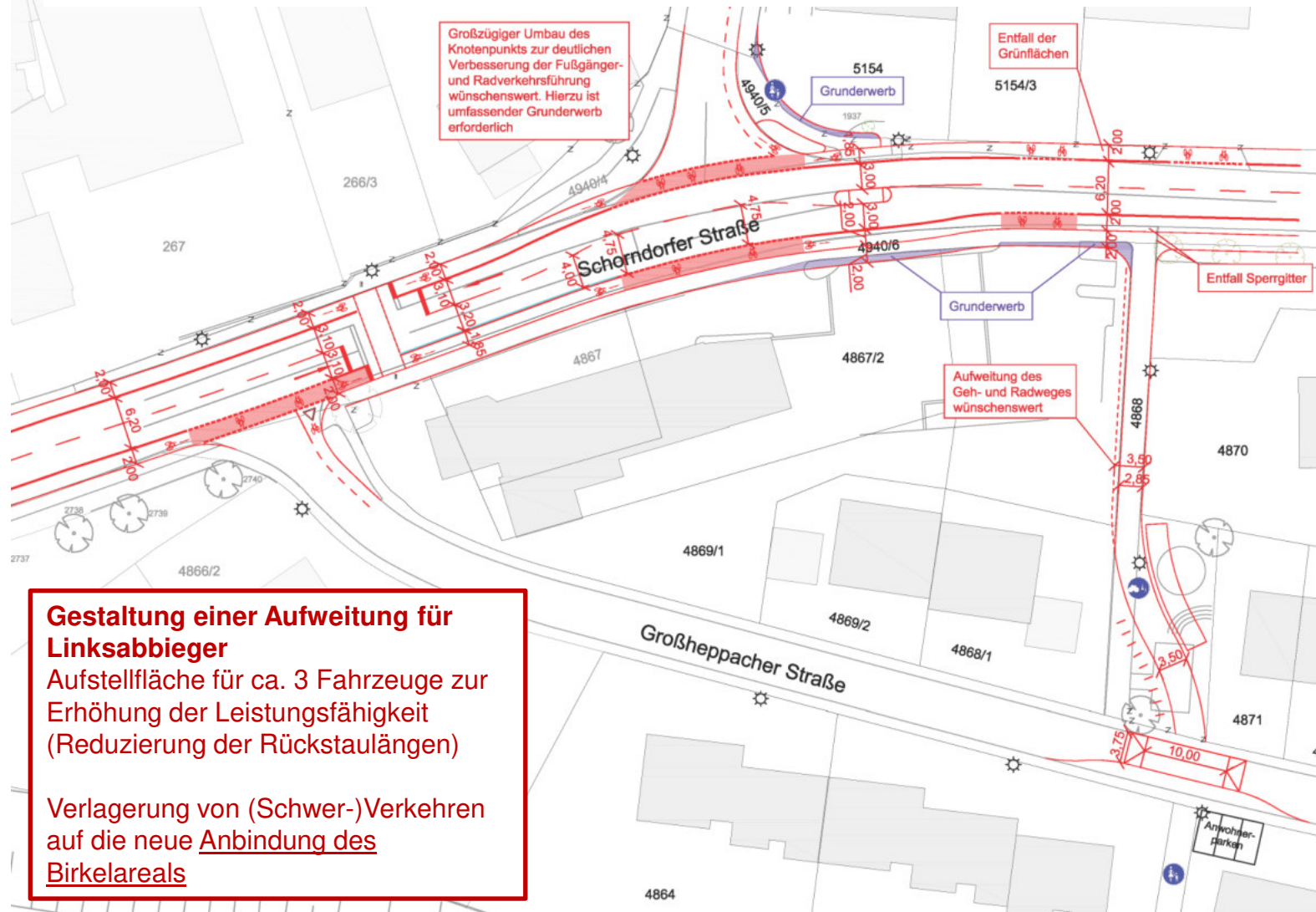


Bild 7: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien)

Schorndorfer Straße – Geplante Radverkehrsführung



Radfahrstreifen und Aufweitung für Linksabbieger

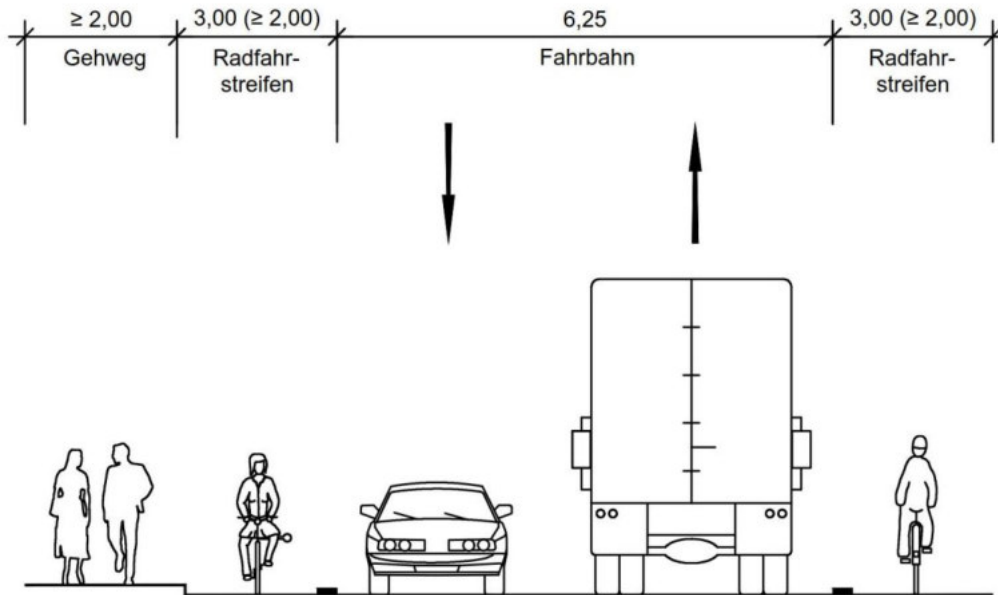


Schorndorfer Straße

Querschnitt mit Radfahrstreifen

Q3 - Schorndorfer Straße

Beidseitiger Radfahrstreifen



Schwerpunktbereich 5: Birkelstraße



Birkelstraße – Gemeinsamer Geh- und Radweg Stand April 2017



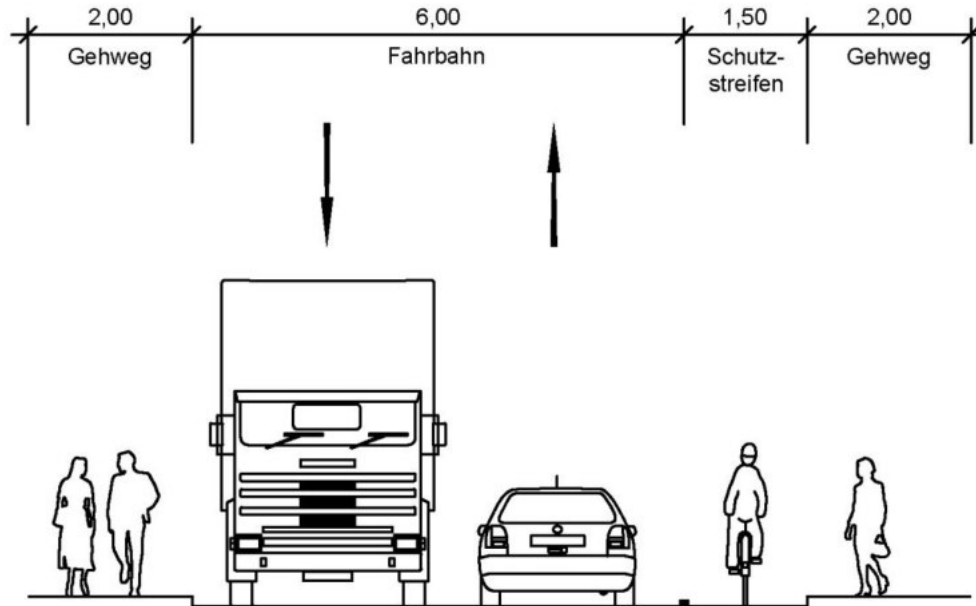
Birkelstraße – Fehlverhalten im Radverkehr

Lösungsvorschlag für die Birkelstraße

Querschnitt mit Schutzstreifen

Q2 - Birkelstraße

Einseitiger Schutzstreifen



Schwerpunktbereich 6:

Querung Remstalradweg/ Birkelstraße



Wirtschaftswege – Sichtbehinderung durch Mauer (Pumpwerk)

Sicherung der Querungsstelle Birkelstraße / Remstalradweg



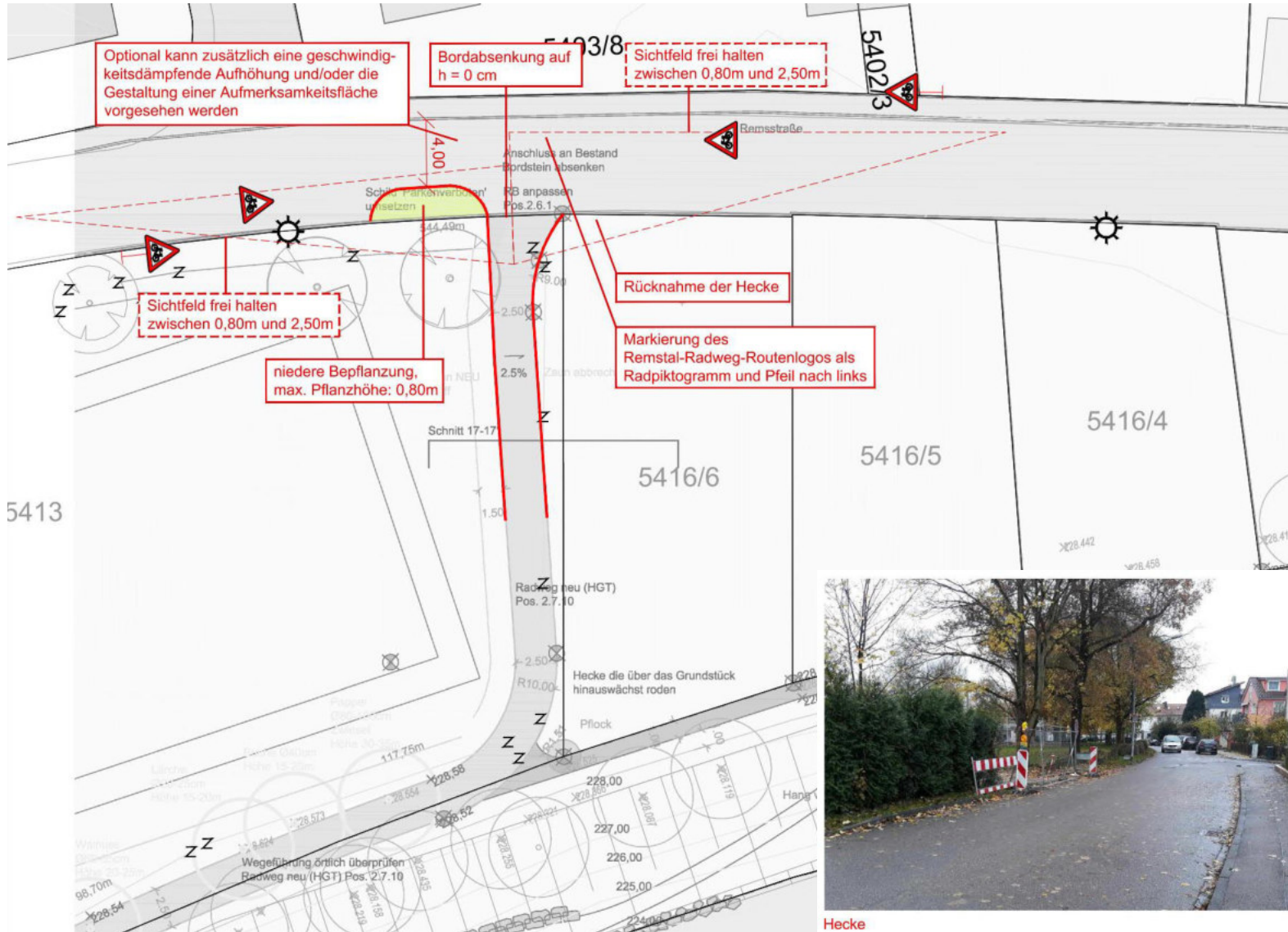
Kataster wurden von der Stadt Weinstadt zur Verfügung gestellt.

Mauer Pumpwerk



Beispiel einer Aufmerksamkeitsfläche mit Aufhöhung

Sicherung der Einmündung Remstalradweg/ Remsstraße



Hecke

Schwerpunktbereich 7: Querung LIDL – ALDI



ALDI und LIDL – Trennung durch Schorndorfer Straße

Sicherung der Querungsstelle ALDI/ LIDL



Weitere Maßnahmen

Weitere Maßnahmen

- Abbau von weiteren Konfliktstellen, u.a. Pkw-Zufahrten an Einkaufsbereichen (z.B. Kalkofen, ALDI etc.)
- Sicherung und Abbau von Barrieren (z.B. Sicherung der Poller auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg Großheppacher Straße)
- Schließung von Netzlücken, u.a. Trappeler – Kalkofen – Innenstadt, Anbindung Bahnhof
- Öffnung der Einbahnstraße Großheppacher Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung

Verkehrsuntersuchung der K 1866 in Weinstadt-Endersbach

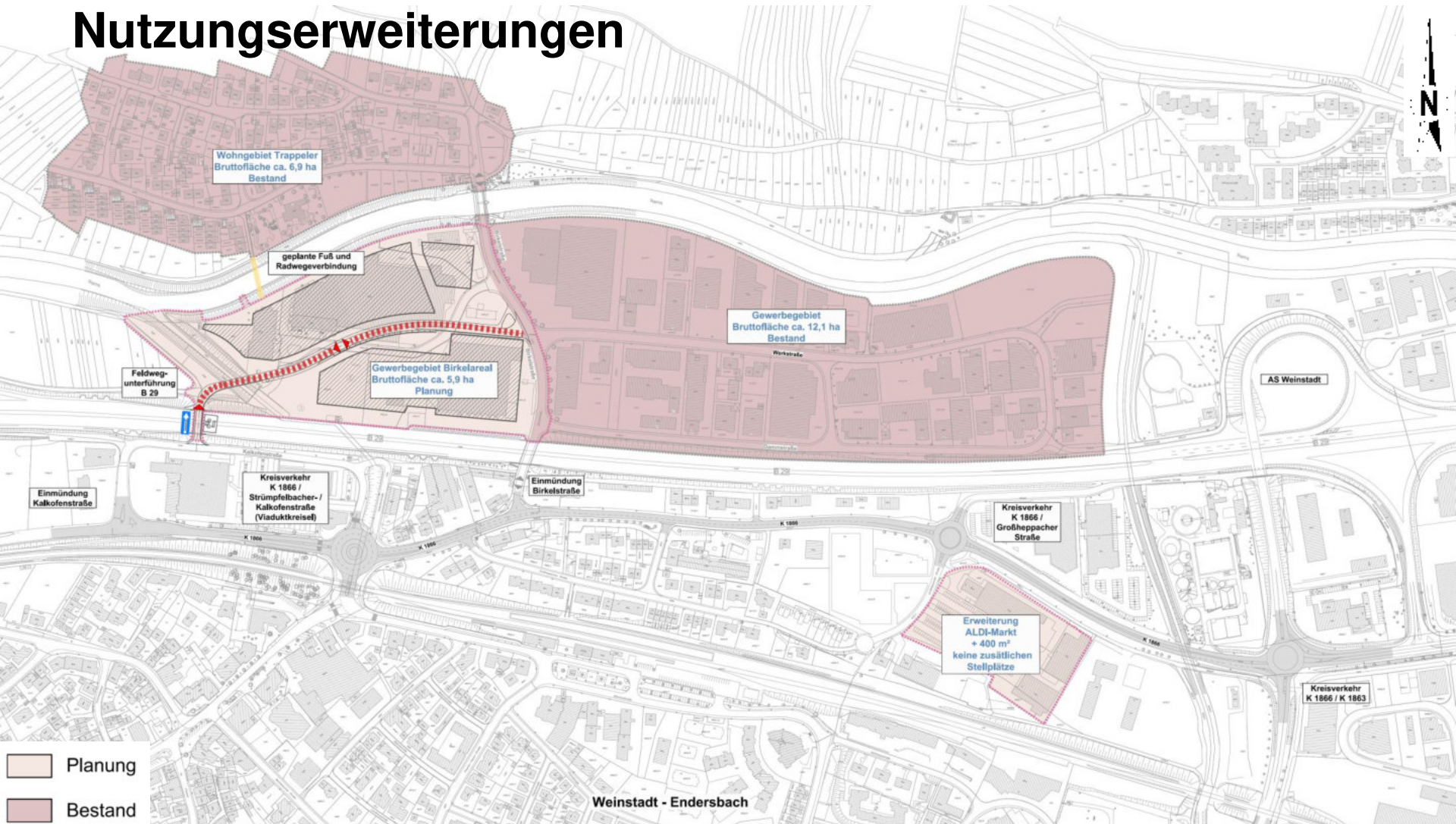


Vorstellung der Ergebnisse
Stadt Weinstadt
01. Februar 2018

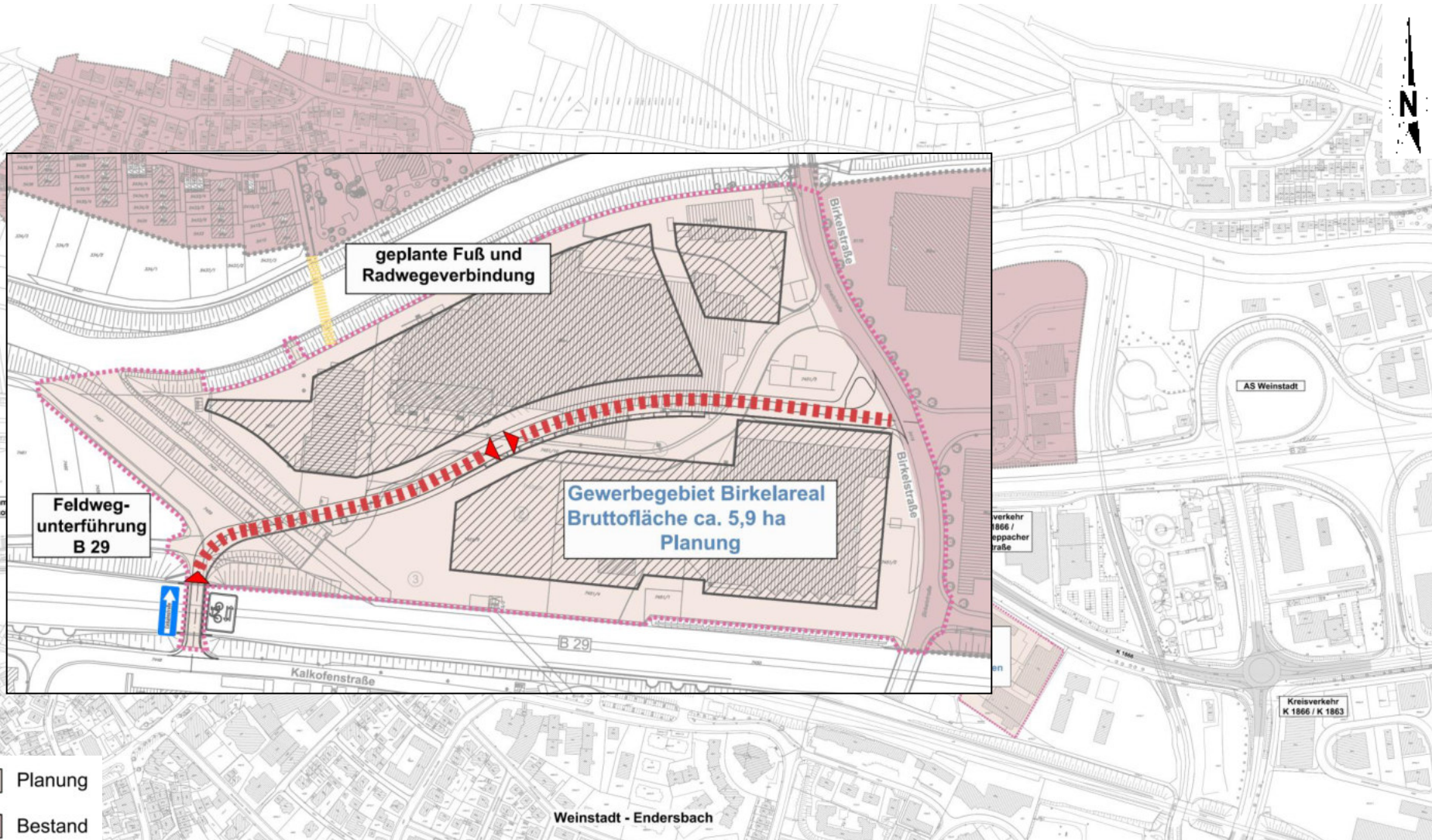
Gliederung

- Städtebauliche Entwicklung
- Bestandsanalyse Kfz-Verkehr
- Änderungen im Straßennetz von Weinstadt
- Verkehrliche Wirkungen bei Umsetzung des Radverkehrskonzepts und der städtebaulichen Entwicklung

Übersichtsplan Bestandssituation mit geplanten Nutzungserweiterungen



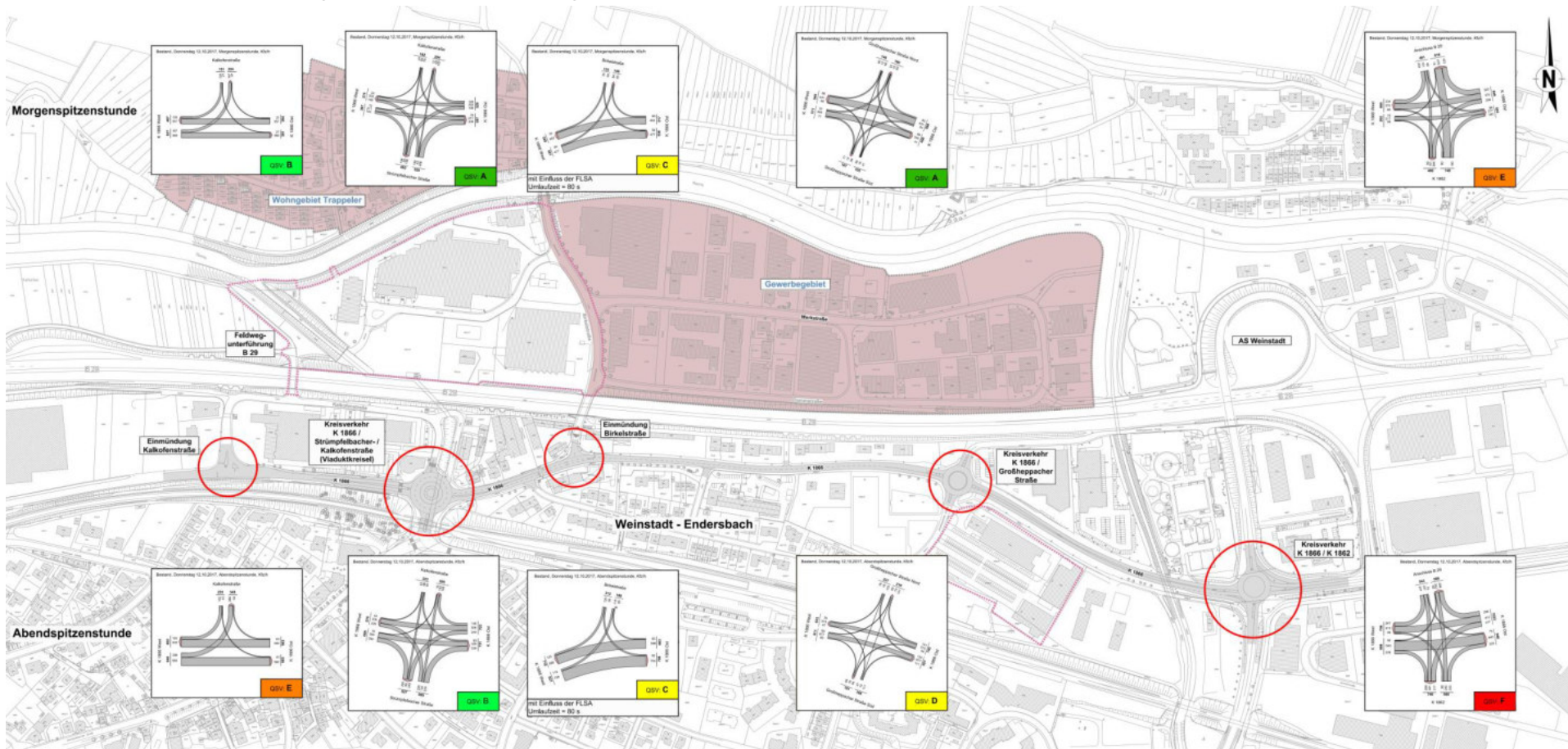
Geplante Nutzungserweiterung "Birkel-Areal"





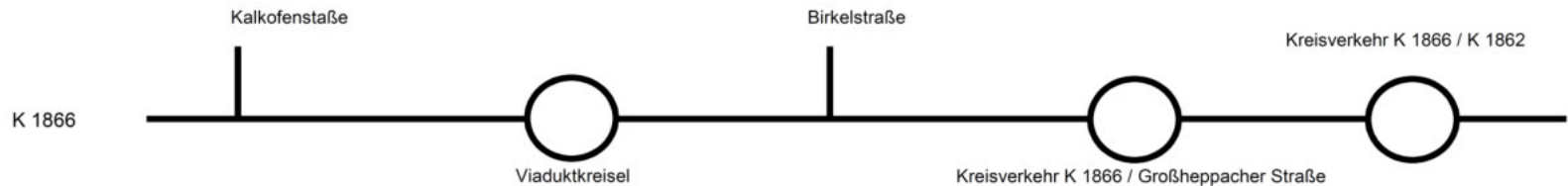
Verkehrsbelastungen Kfz-Verkehr 2017

Verkehrserhebungen am Donnerstag, 12.10.2017 von 6.00 - 10.00 Uhr und 15.00 – 19.00 Uhr



Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) - Bestand

QSV	A	B	C	D	E	F
Wartezeit	≤ 10 s	≤ 20 s	≤ 30 s	≤ 45 s	> 45 s	$q > c$

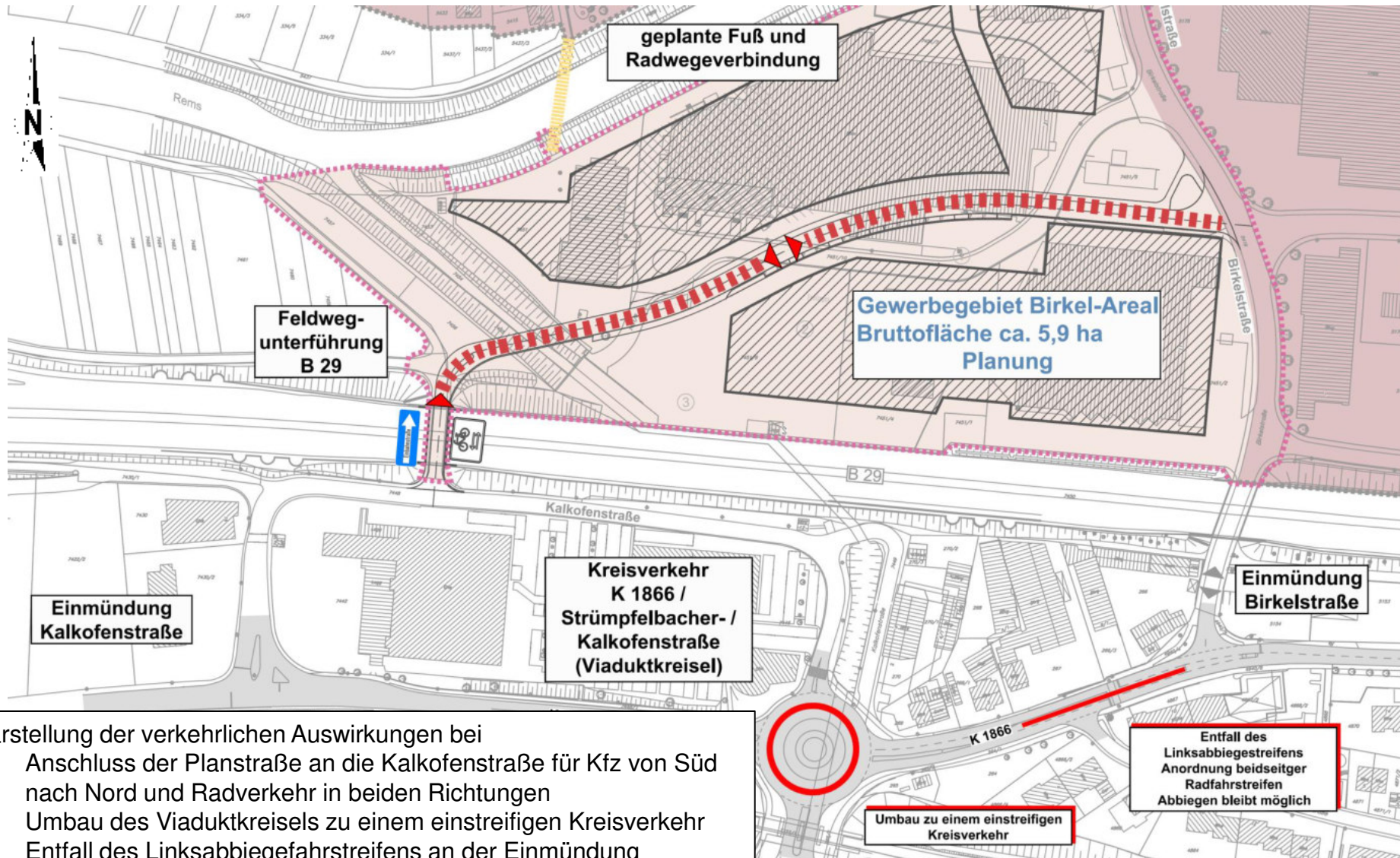


		Einmündung Kalkofenstraße	Kreisverkehr K 1866 / Strümpfelbacher- / Kalkofenstraße (2-streifig)	Einmündung Birkelstraße	Kreisverkehr K 1866 / Großheppacher Straße	Kreisverkehr K 1866 / K 1862
Donnerstag, 12.10.2017	Morgenspitzenstunde	B / 1.072 Kfz/h / 17 s	A / 1.578 Kfz/h / 7 s	C* / 1.213 Kfz/h / 23 s	A / 1.360 Kfz/h / 9 s	E / 2.471 Kfz/h / 69 s
	Abendspitzenstunde	E / 1.644 Kfz/h / 72 s	B / 2.229 Kfz/h / 16 s	C* / 1.696 Kfz/h / 23 s	D / 1.951 Kfz/h / 31 s	F / 3.030 Kfz/h / $q > c$
Samstag 14.10.2017	Mittagsspitzenstunde	-	B / 2.020 Kfz/h / 13 s	-	-	-

*mit Einfluss der FLSA
 $t_0 = 80$ s

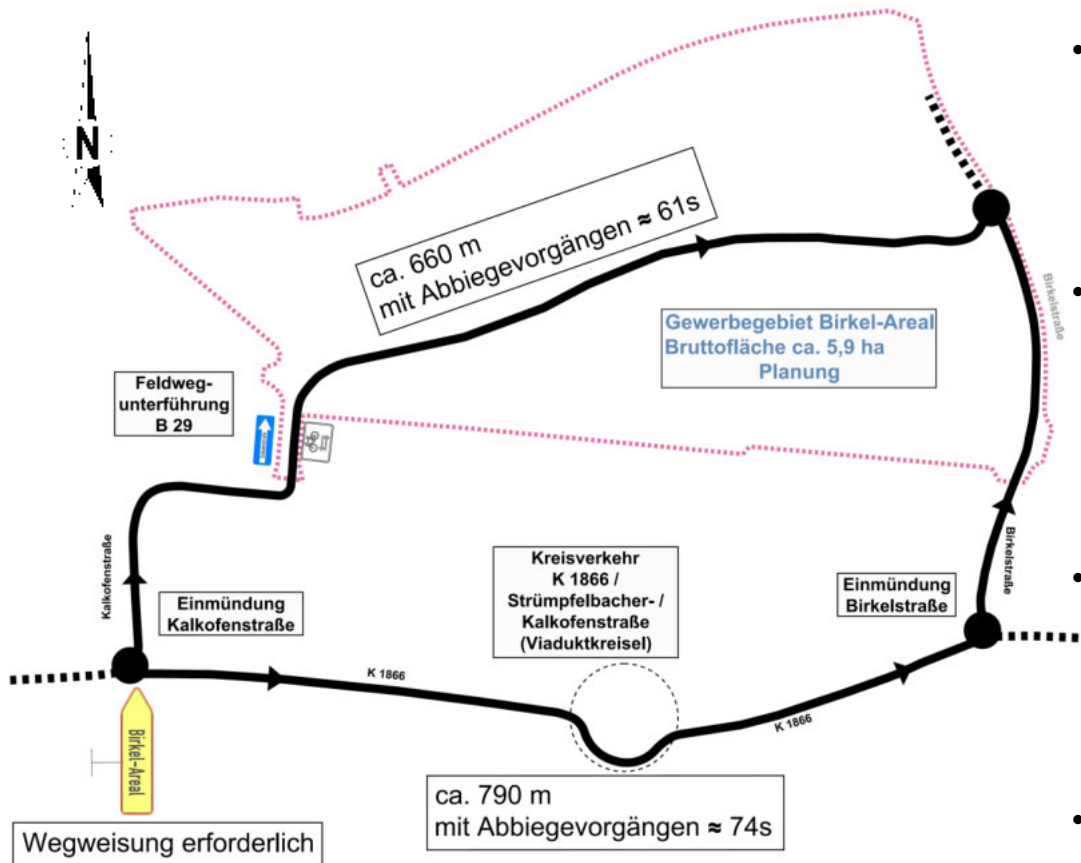
Verkehrsbelastungen 2002 – 2012 – 2017

		Einmündung Kalkofenstraße	Kreisverkehr K 1866 / Strümpfelbacher- / Kalkofenstraße	Einmündung Birkelstraße	Kreisverkehr K 1866 / Großheppacher Straße	Kreisverkehr K 1866 / K 1863
Werktag 15-19 Uhr Kfz/4h	26.09.2002 VEP	6.328	9.051	6.664	6.935	9.489
	26.04./10.05.2012	6.501	8.902	6.584	7.011	10.134
	12.10.2017	5.551	8.459	6.257	7.117	10.939



- Darstellung der verkehrlichen Auswirkungen bei
- Anschluss der Planstraße an die Kalkofenstraße für Kfz von Süd nach Nord und Radverkehr in beiden Richtungen
 - Umbau des Viaduktkeisels zu einem einstreifigen Kreisverkehr
 - Entfall des Linksabbiegefahrstreifens an der Einmündung Birkelstraße

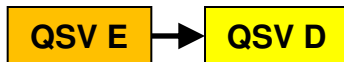
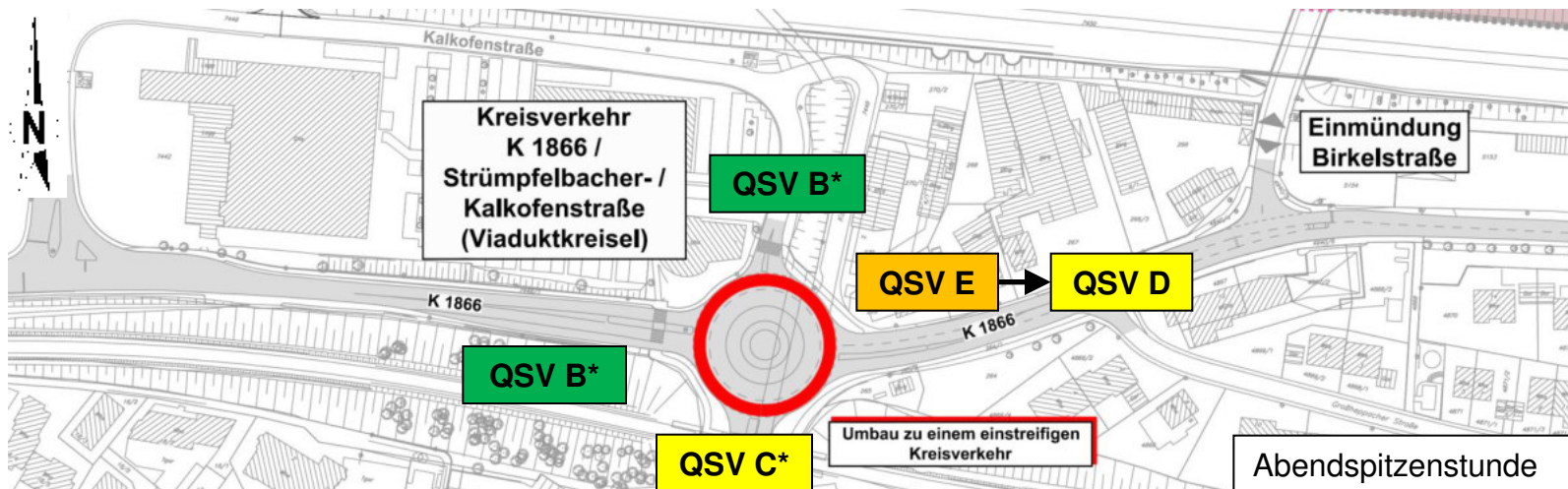
Verkehrsverlagerungen durch Öffnung der Kalkofenstraße in Richtung Birkel-Areal



- Es wird angenommen, dass alle Verkehrsteilnehmer aus Richtung Westen kommend mit dem Ziel Birkel-Areal den Anschluss über die Kalkofenstraße nutzen.
- 30 % des Verkehrsaufkommens aus Richtung Westen mit Ziel Wohngebiet Trappeler und bestehenden Gewerbegebiet verlagern sich vom Anschluss Birkelstraße auf den Anschluss Kalkofenstraße.
- Zusätzliche Verkehrsbelastungen durch die Erweiterung des ALDI-Markts (ca. + 400 m²) und die Entwicklung des Birkel-Areals (ca. 5,9 ha).
- Die induzierten Verkehrsbelastungen werden auf das Straßennetz umgelegt.

Einstreifiger Kreisverkehr - Viaduktkreisel

- In der Morgenspitzenstunde ist der einstreifige Kreisverkehr mit der Qualitätsstufe A zu bewerten.
- In der Abendspitzenstunde hat der Kreisverkehr die Kapazitätsgrenze erreicht (QSV E).



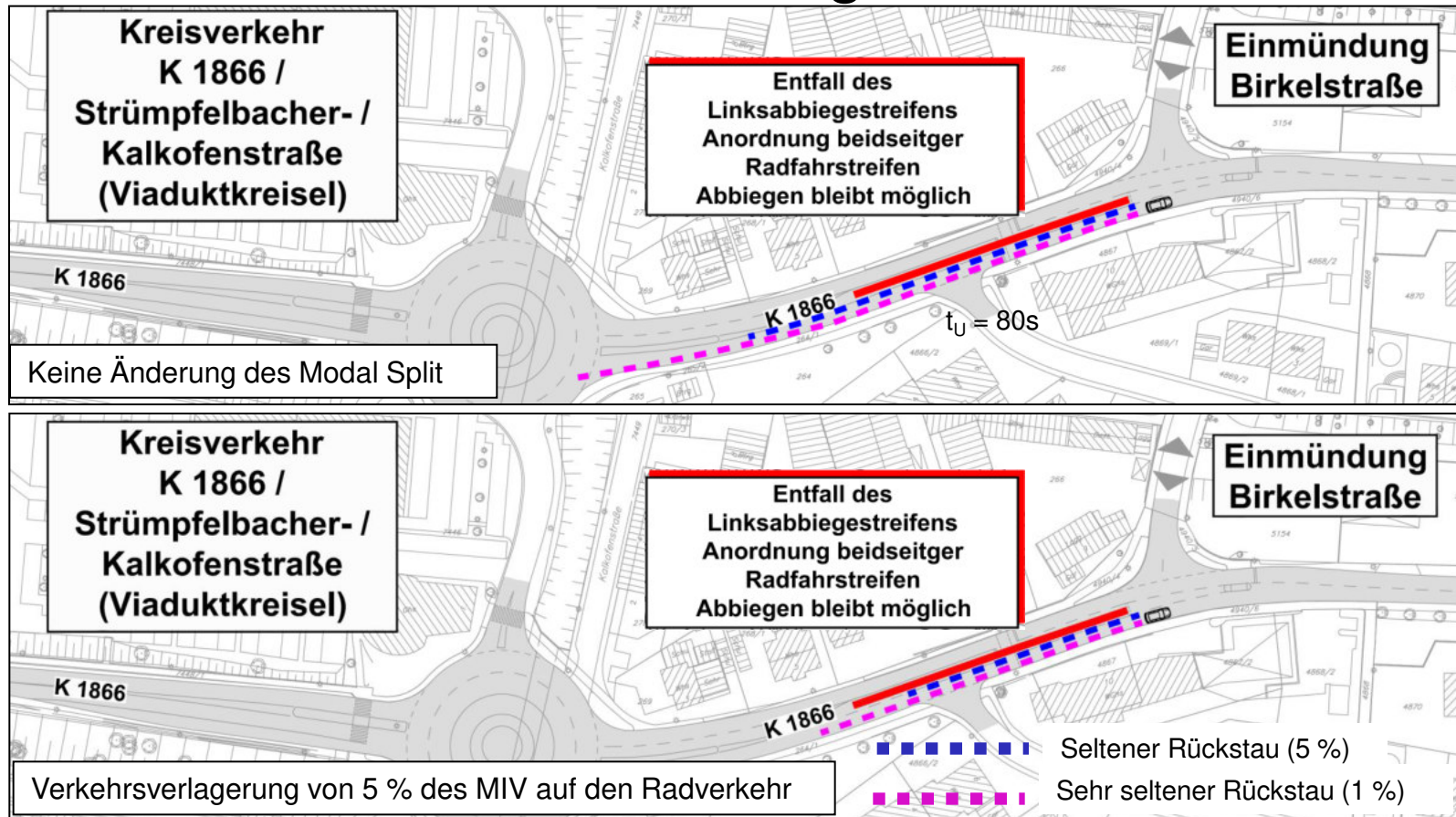
Veränderung der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs bei Verlagerung von 5 % des MIV auf den Radverkehr



Gleichbleibende Verkehrsqualität bei Verlagerung von 5 % des MIV auf den Radverkehr

Aus verkehrlicher Sicht kann ein einstreifiger Kreisverkehr nur bei Verkehrsverlagerungen auf den Rad- und Fußgängerverkehr empfohlen werden. Durch die Steigerung des Angebots für den Radverkehr wird eine Verkehrsverlagerung von 5 % des MIV auf den Radverkehr angesetzt. Bei Verlagerungen von 5 % vom MIV auf den Radverkehr kann die Qualitätsstufe D erreicht werden.

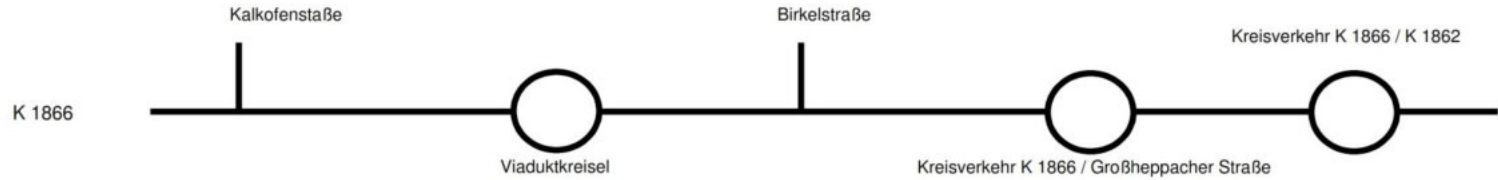
Verkehrliche Auswirkungen bei Entfall des Linksabbiegefahrstreifens an der Einmündung Birkelstraße



Soll der Linksabbiegefahrstreifen entfallen, ist aus verkehrlicher Sicht eine Verlagerung vom MIV auf den Radverkehr sowie eine Aufweitung für eine Warteposition an der Einmündung Birkelstraße erforderlich, um einen stabilen Verkehrsablauf in der Hauptrichtung zu gewährleisten.

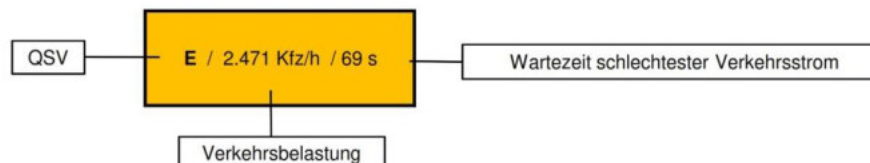
Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) - morgens

QSV	A	B	C	D	E	F
Wartezeit	≤ 10 s	≤ 20 s	≤ 30 s	≤ 45 s	> 45 s	$q > c$



	Erhebungstag Do, 12.10.2017	Einmündung Kalkofenstraße	Kreisverkehr K 1866 / Strümpfelbacher- / Kalkofenstraße (1-streifig)	Einmündung Birkelstraße	Kreisverkehr K 1866 / Großheppacher Straße	Kreisverkehr K 1866 / K 1862
Morgen- spitzenstunde	Bestand	B / 1.072 Kfz/h / 17 s	A / 1.578 Kfz/h / 7 s	C* / 1.213 Kfz/h / 23 s	A / 1.360 Kfz/h / 9 s	E / 2.471 Kfz/h / 69 s
	Planfall	C / 1.237 Kfz/h / 29 s	A / 1.638 Kfz/h / 10 s	C* / 1.335 Kfz/h / 23 s	A / 1.411 Kfz/h / 9 s	E / 2.511 Kfz/h / 87 s
	Planfall mit Verlagerung von 5 % des MIVs auf den Radverkehr	C / 1.175 Kfz/h / 24 s	A / 1.557 Kfz/h / 9 s	C* / 1.268 Kfz/h / 23 s	A / 1.340 Kfz/h / 8 s	D / 2.386 Kfz/h / 43 s

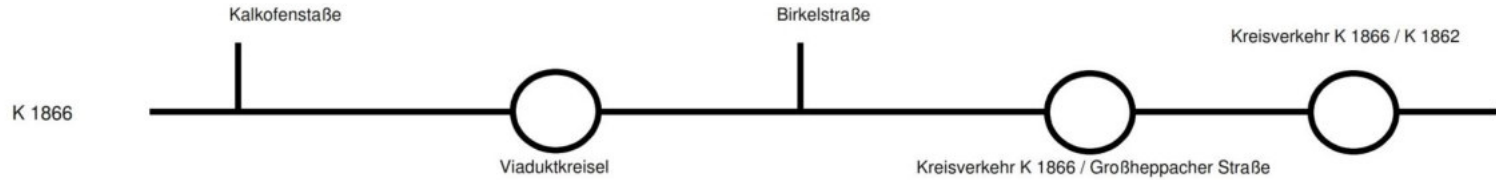
*mit Einfluss der FLSA
 $t_U = 80$ s



Stabiler Verkehrsablauf mit Ausnahme des Mittelanschlusses sowohl im Bestand als auch im Planfall.

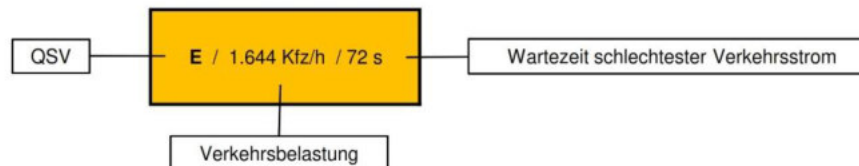
Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) - abends

QSV	A	B	C	D	E	F
Wartezeit	≤ 10 s	≤ 20 s	≤ 30 s	≤ 45 s	> 45 s	$q > c$



	Erhebungstag Do, 12.10.2017	Einmündung Kalkofenstraße	Kreisverkehr K 1866 / Strümpfelbacher- / Kalkofenstraße (1-streifig)	Einmündung Birkelstraße	Kreisverkehr K 1866 / Großheppacher Straße	Kreisverkehr K 1866 / K 1862
Abend- spitzenstunde	Bestand	E / 1.644 Kfz/h / 72 s	B / 2.229 Kfz/h / 16 s	C* / 1.696 Kfz/h / 23 s	D / 1.951 Kfz/h / 31 s	F / 3.030 Kfz/h / $q > c$
	Planfall	E / 1.731 Kfz/h / 150 s	E / 2.275 Kfz/h / 55 s	C* / 1.791 Kfz/h / 23 s	E / 2.070 Kfz/h / 65 s	F / 3.121 Kfz/h / $q > c$
	Planfall mit Verlagerung von 5 % des MIVs auf den Radverkehr	E / 1.644 Kfz/h / 95 s	D / 2.163 Kfz/h / 32 s	C* / 1.701 Kfz/h / 23 s	D / 1.966 Kfz/h / 36 s	F / 2.965 Kfz/h / $q > c$

*mit Einfluss der FLSA
 $t_U = 80$ s



Deutlich höhere Verkehrsbelastung im Vergleich zur Morgenspitzenstunde (ca. + 600 Kfz je Knotenpunkt). Ohne Reduktion der Verkehrsbelastung des MIVs sind fast alle Knotenpunkte an der Grenze der Leistungsfähigkeit bzw. haben diese überschritten. Vor allem die Verkehrsqualität am Viaduktkreisel verschlechtert sich im Vergleich zum Bestand deutlich. Mit einer Verlagerung von 5% des MIVs auf den Radverkehr können Rückstauungen und Wartezeiten reduziert werden.

Erschließung des Birkelareals

Ziele, Chancen und Erfordernisse



Interkommunale Gartenschau 2019 – „Das Tor zur Rems“



Anbindung Trappeler – Kalkofen – Innenstadt

Stadt Weinstadt

Städtebauliche Erneuerungsmaßnahme „Ehemaliges Birkel-Areal“

Gefördert mit Mitteln des Bundes, des Landes Baden-Württemberg und der Stadt Weinstadt



die **STEG**



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR FINANZEN UND WIRTSCHAFT

Ziele der Sanierungsmaßnahme

- Entwicklung eines hochwertigen Gewerbestandortes
- Verbesserung und Umbau der Gebietserschließung
- Einbindung der Rems und Aufwertung der Wegebeziehung
- Erweiterung des Freizeitangebotes im Einzelhandel und Gastgewerbe

Ihre Ansprechpartner

Stadt Weinstadt, Stadtbauamt
Poststr. 17, 71384 Weinstadt
Telefon 07151 / 693-0
info@weinstadt.de

Sanierungsträger

die **STEG Stadtentwicklung GmbH**
Olgastraße 54, 70182 Stuttgart
Telefon 0711 / 21068-0
info@steg.de

Planung

baldau
ARCHITEKTEN
STADTPLÄNER

Baldau Architekten und Stadtplaner GmbH
Geschäftsführer: Prof. Dr.-Ing. Gerd Baldau
Schreibersstraße 37 · 70372 Stuttgart
Tel. 0711 967 87-0 · Fax 0711 967 87-22
www.baldauarchitekten.de · info@baldauarchitekten.de

Erschließung des neuen Gewerbegebiets

Ziele, Chancen und Erfordernisse

Ziele

Erschließung der
interkommunalen
Gartenschau

Chancen

Anbindung zwischen
Trappeler, Kalkofen und
Innenstadt

Erfordernisse

Erschließung des
Gewerbegebiets

Ziele, Chancen und Erfordernisse

Ziele	Chancen	Erfordernisse
Erschließung der interkommunalen Gartenschau	→ Schaffung attraktiver Freizeitziele → Förderung von touristischem Fuß- und Radverkehr	
Anbindung zwischen Trappeler, Kalkofen und Innenstadt	→ Förderung von alltäglichem Fuß- und Radverkehr → Verlagerung von motorisiertem Verkehr auf Fuß-/ Radverkehr	
Erschließung des Gewerbegebiets	→ Verlagerung von (Schwer-)Verkehren aus der Schorndorfer Straße	

Ziele, Chancen und Erfordernisse

Ziele	Chancen	Erfordernisse
Erschließung der interkommunalen Gartenschau	→ Schaffung attraktiver Freizeitziele → Förderung von touristischem Fuß- und Radverkehr	<i>Schaffung einer attraktiven, sicheren Fuß- und Radverkehrserschließung</i>
Anbindung zwischen Trappeler, Kalkofen und Innenstadt	→ Förderung von alltäglichem Fuß- und Radverkehr → Verlagerung von motorisiertem Verkehr auf Fuß-/ Radverkehr	
Erschließung des Gewerbegebiets	→ Verlagerung von (Schwer-)Verkehren aus der Schorndorfer Straße	<i>Schaffung einer leistungsfähigen Erschließung für den (Schwer-)Verkehr</i>

Fuß- und Radverkehrsrelationen | Vergleich der Entfernungen



Bestandssituation

- Entfernung vom Trappeler zum Kalkofen:
für den Fußverkehr **ca. 550 m**
für den Radverkehr **ca. 750 m**
- Radverkehrsführung indirekt und umwegig,
z.T. Absteigen erforderlich

Legende

- Gemeinsame Geh-/Radwege
- Radfahrer absteigen
- - - schmaler Gehweg

Fuß- und Radverkehrsrelationen | Vergleich der Entfernungen



Geplante Fuß- und Radwegebrücke

- Entfernung für Fuß- und Radverkehr vom Trappeler zum Kalkofen **ca. 270 m**
- Chance einer kurzen, attraktiven Anbindung des Wohngebiets an das Einkaufszentrum

Erschließung des Birkelareals

Erschließungsvarianten

Mängel

Identifizierte Mängel-Kategorien



Gesamtbreite: ca. 8,00 m

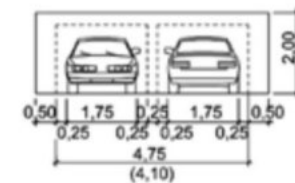
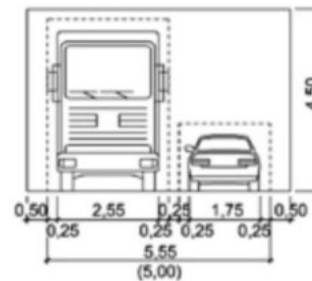
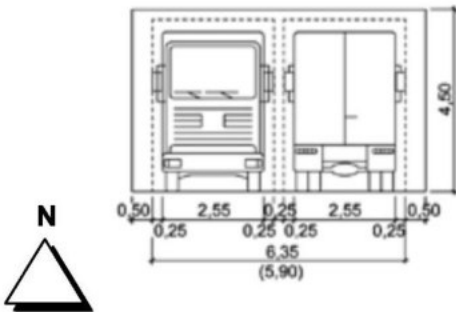
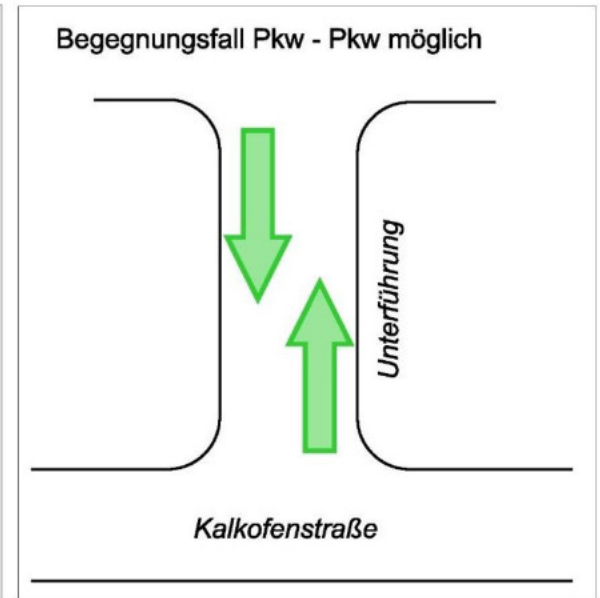
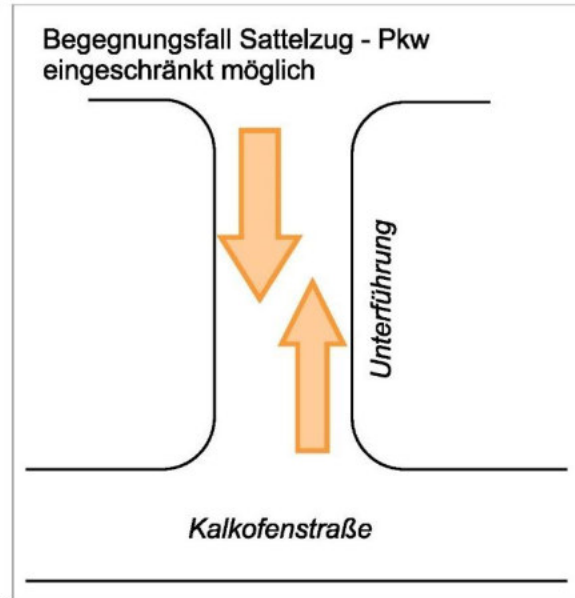
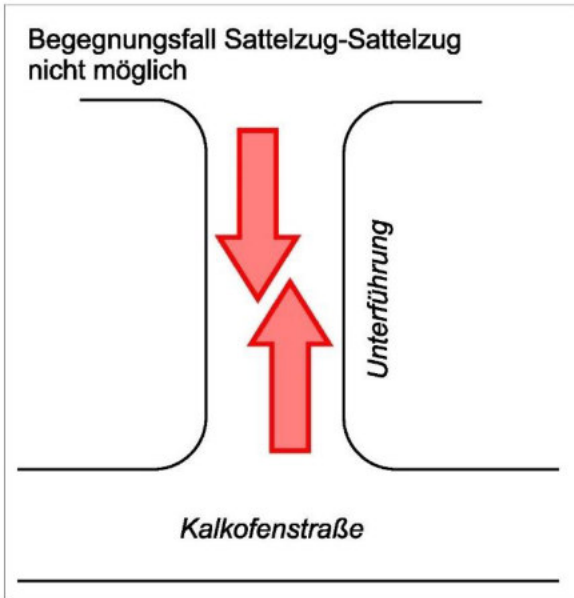
ca. 1,00 m

ca. 6,00 m

ca. 1,00 m

Unterführung B29/ Kalkofenstraße: Vorhandene Breiten

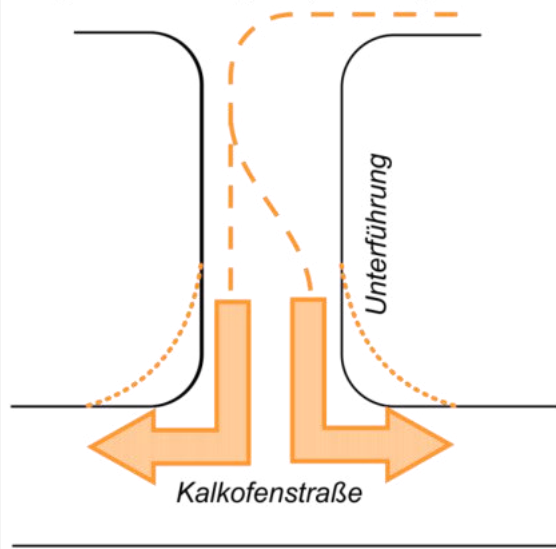
Mögliche Begegnungsfälle in der Unterführung



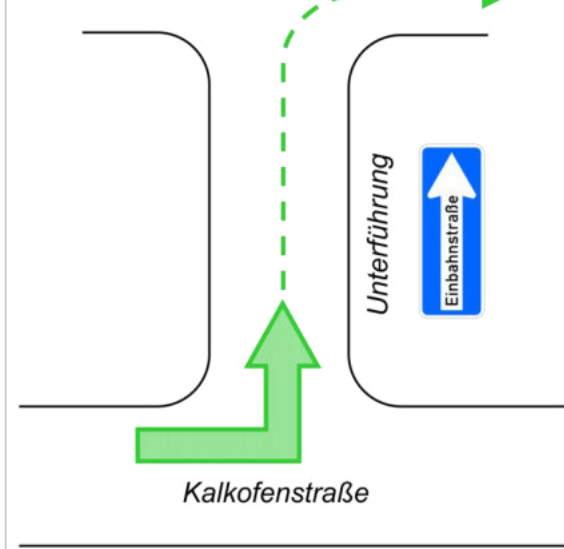
Mögliche Fahrrelationen durch Unterführung

— Lichter Raum
- - - Verkehrsraum

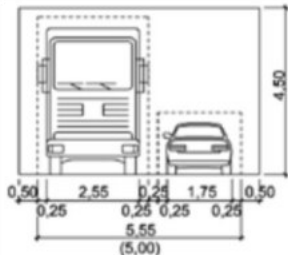
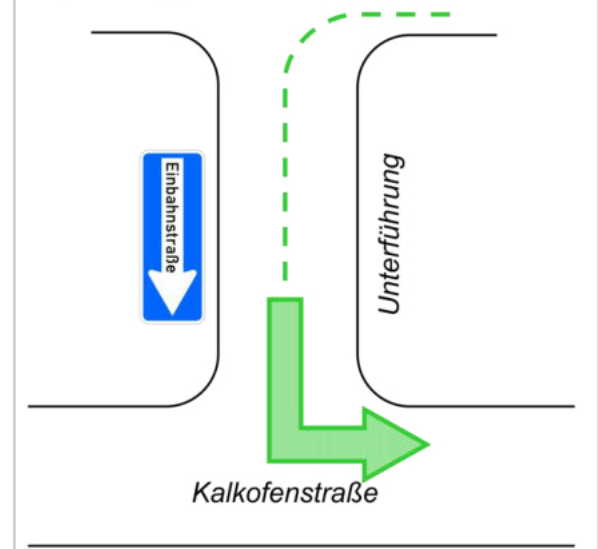
Fahrrelation bei Gegenverkehr
eingeschränkt möglich (Sattelzug)



Fahrrelation im Einrichtungsverkehr möglich
(Sattelzug)

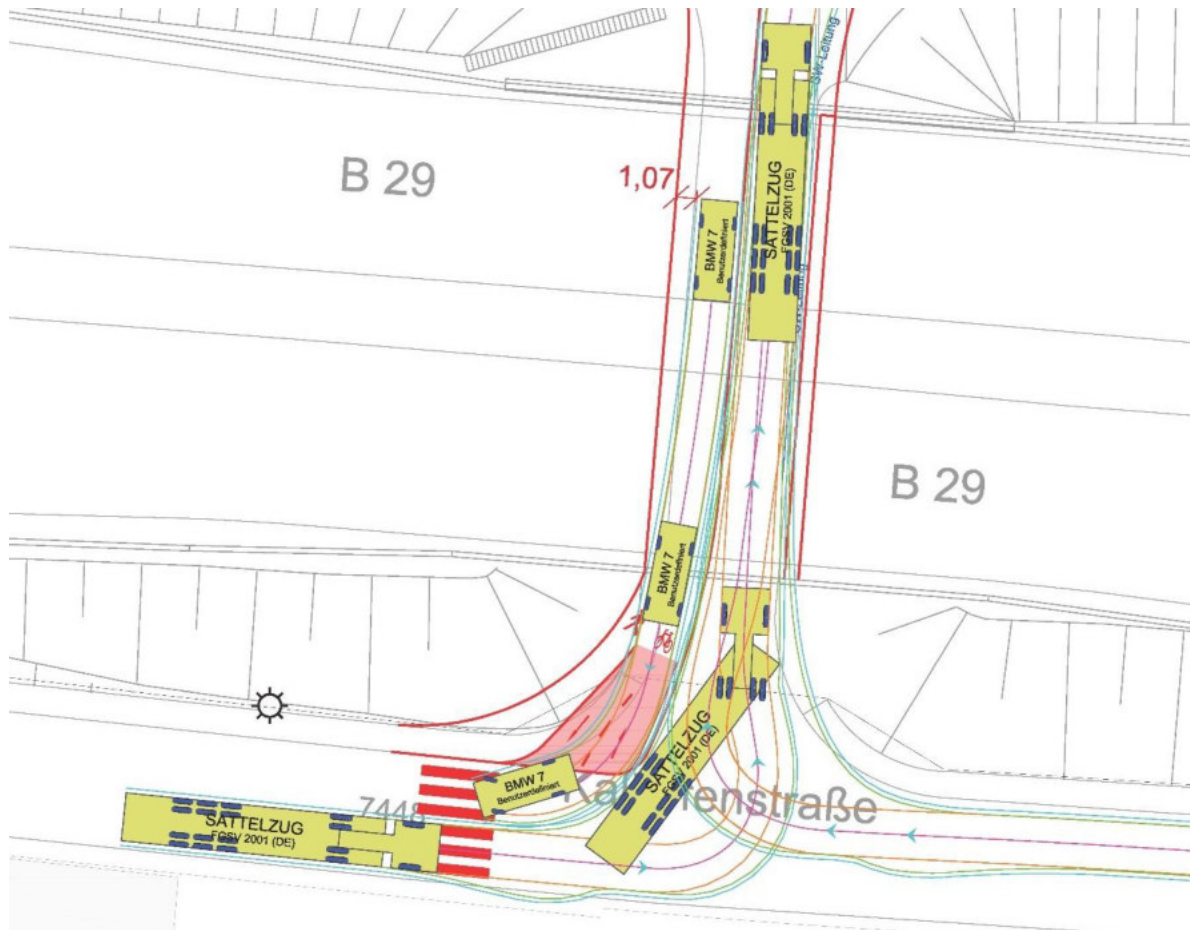


Fahrrelation im Einrichtungsverkehr möglich
(Sattelzug)



Bei Ausweisung einer **Einbahnstraße** können Sattelzüge
ohne Umbaumaßnahmen entweder links abbiegen oder
links einbiegen

Erschließung – Begegnungsverkehr Sattelzug - Pkw

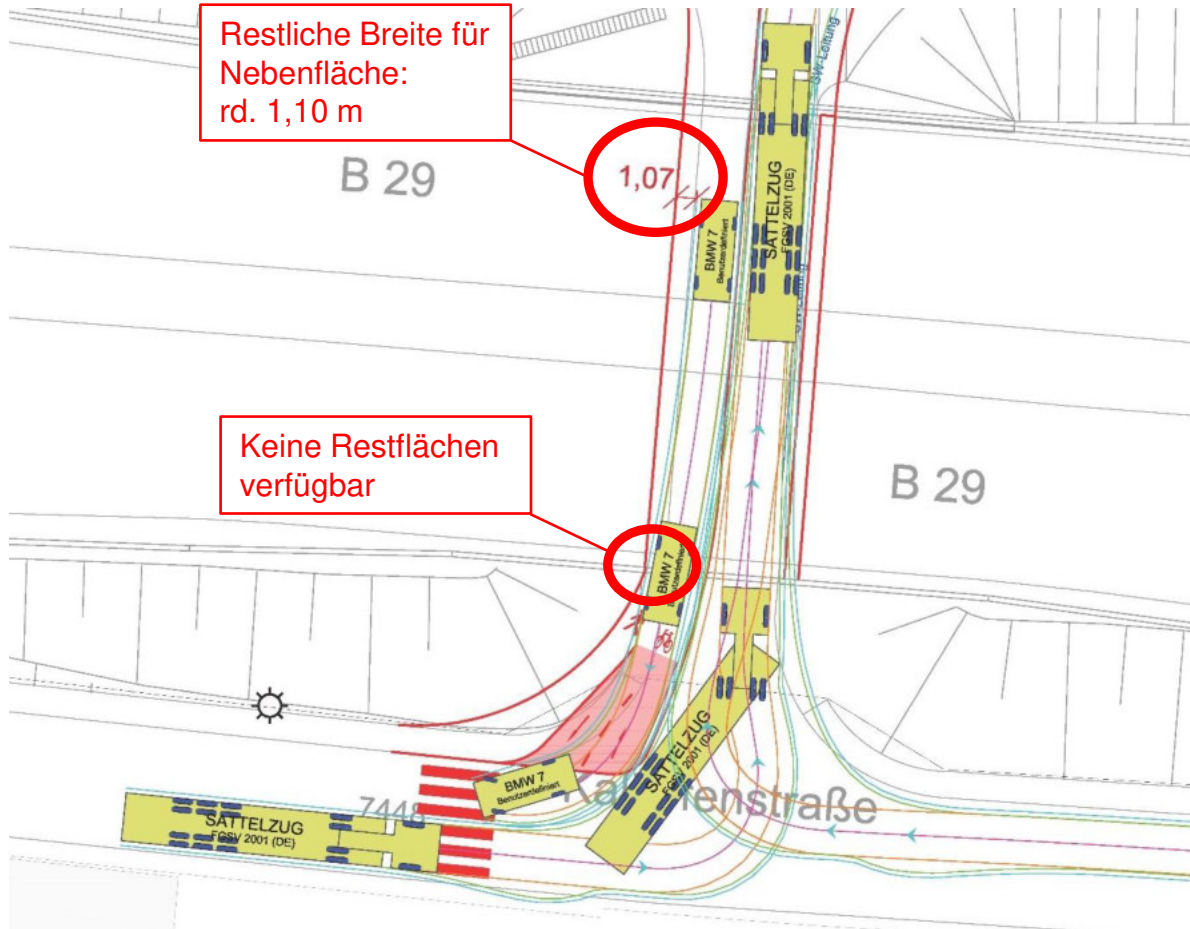


Geplante Straße

Unterführung B 29

Variante 4.2 –
Begegnungsverkehr Sattelzug - Pkw

Erschließung – Begegnungsverkehr Sattelzug - Pkw



Geplante Straße

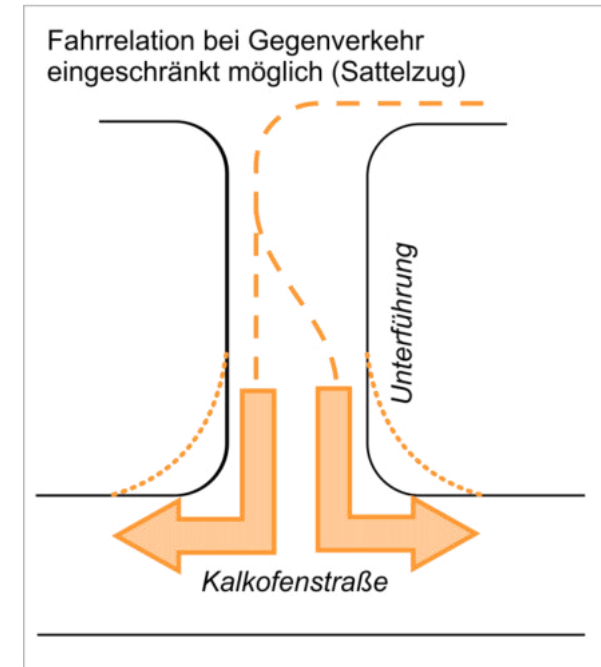
Unterführung B 29

Variante 4.2 –
Begegnungsverkehr Sattelzug - Pkw

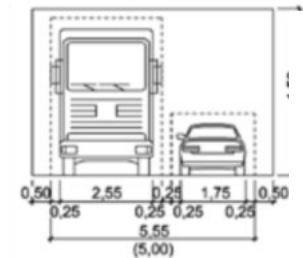
Mögliche Fahrrelationen durch Unterführung

Zulassen von Zweirichtungsverkehr:

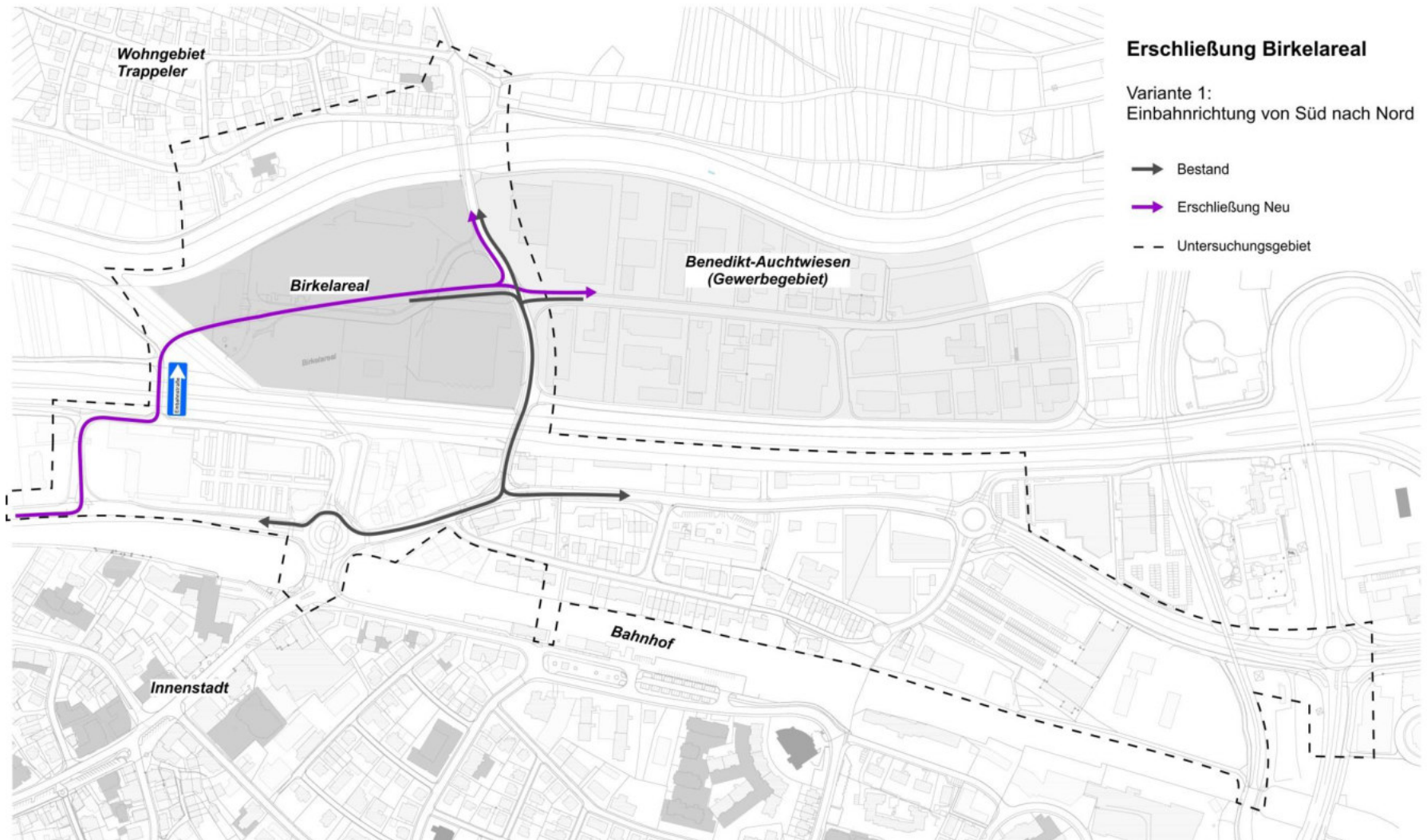
- Keine durchgängigen Nebenflächen für den Fuß- und Radverkehr verfügbar
- Durchfahrtsverbot für Sattelzüge in eine Richtung schwer durchzusetzen
- Bei Signalisierung: Rückstau in Kurvenbereiche mit schlechter Sicht



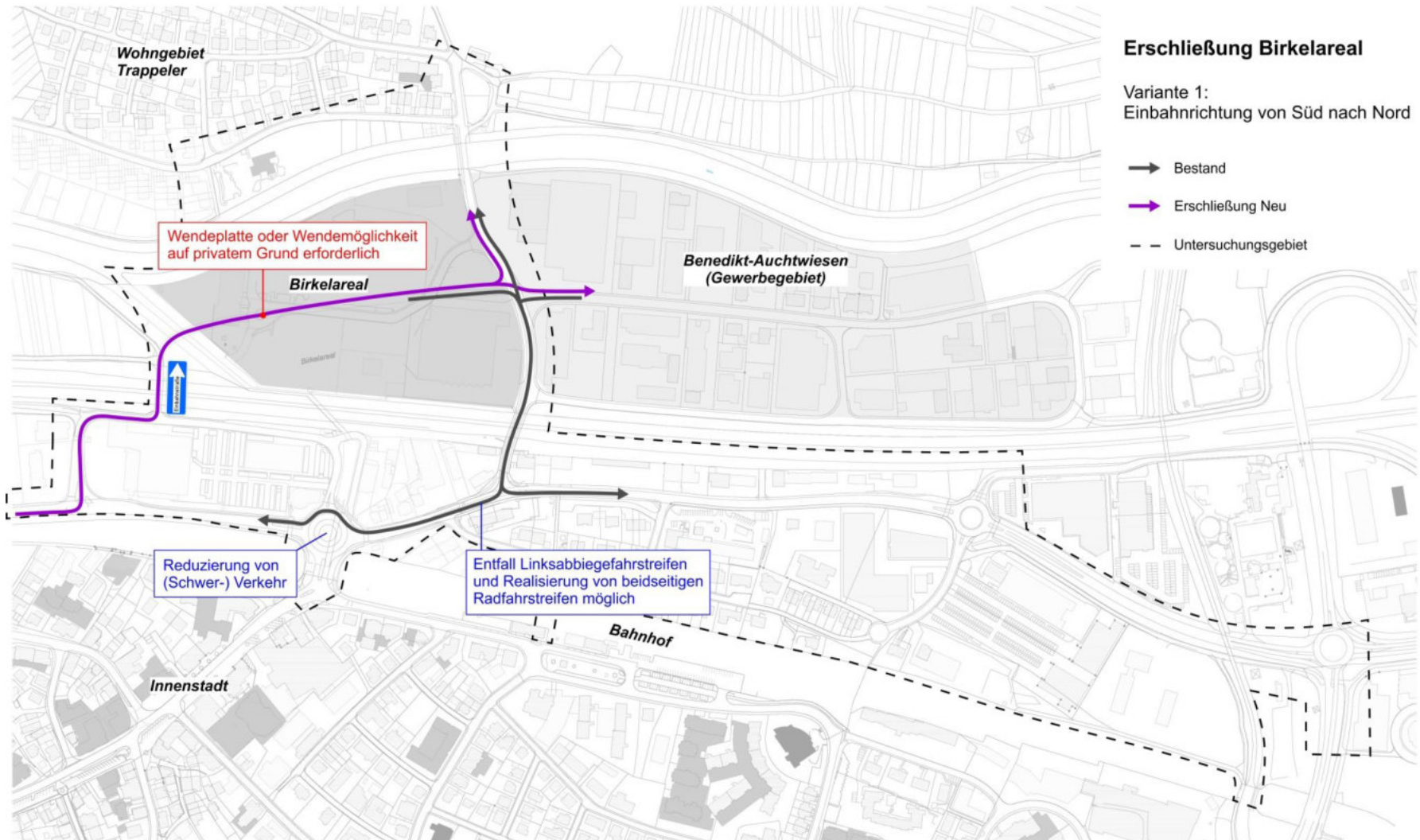
Empfehlung: Anordnung einer Einbahnstraße



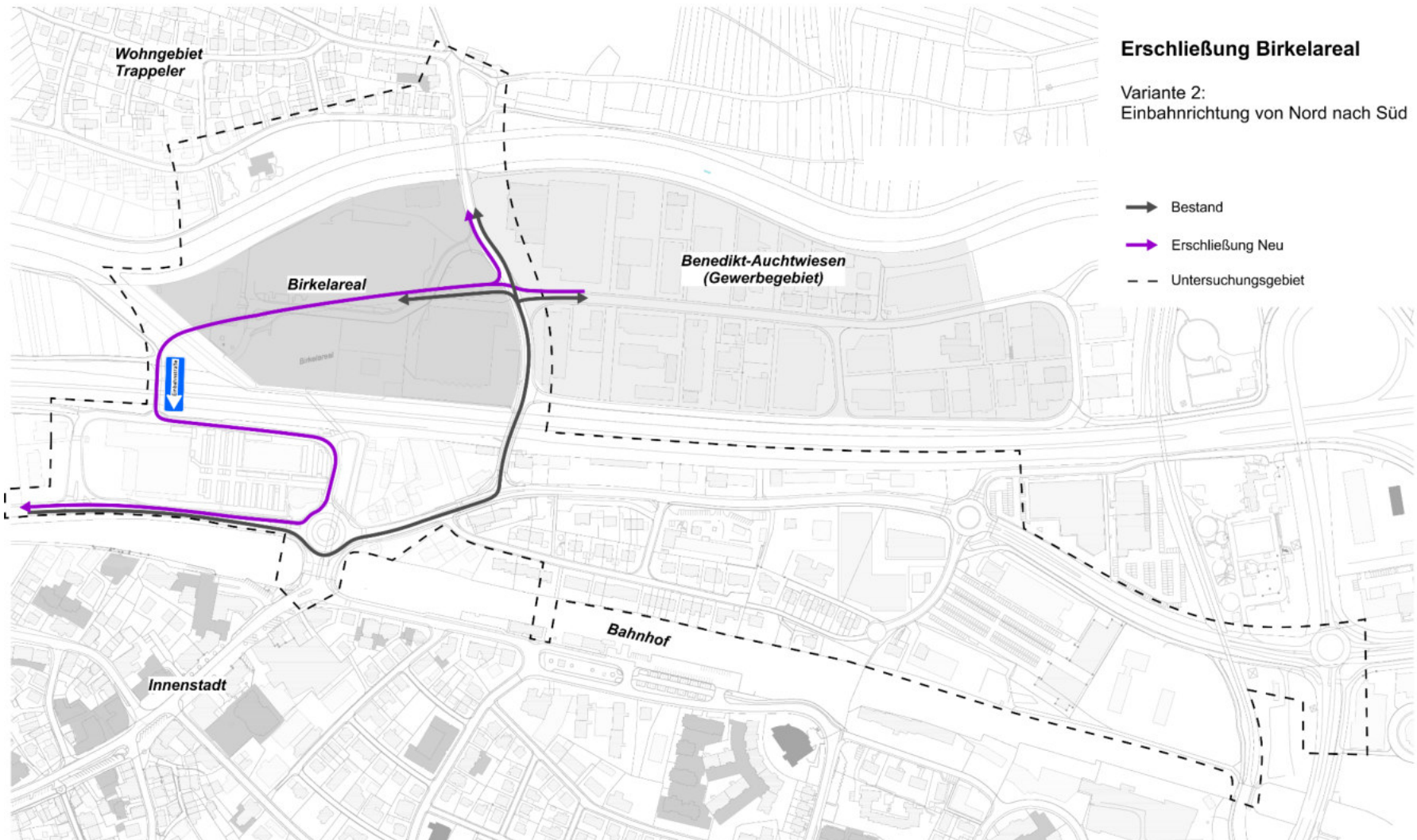
Erschließung – Einbahnstraße von Süd nach Nord öffnen



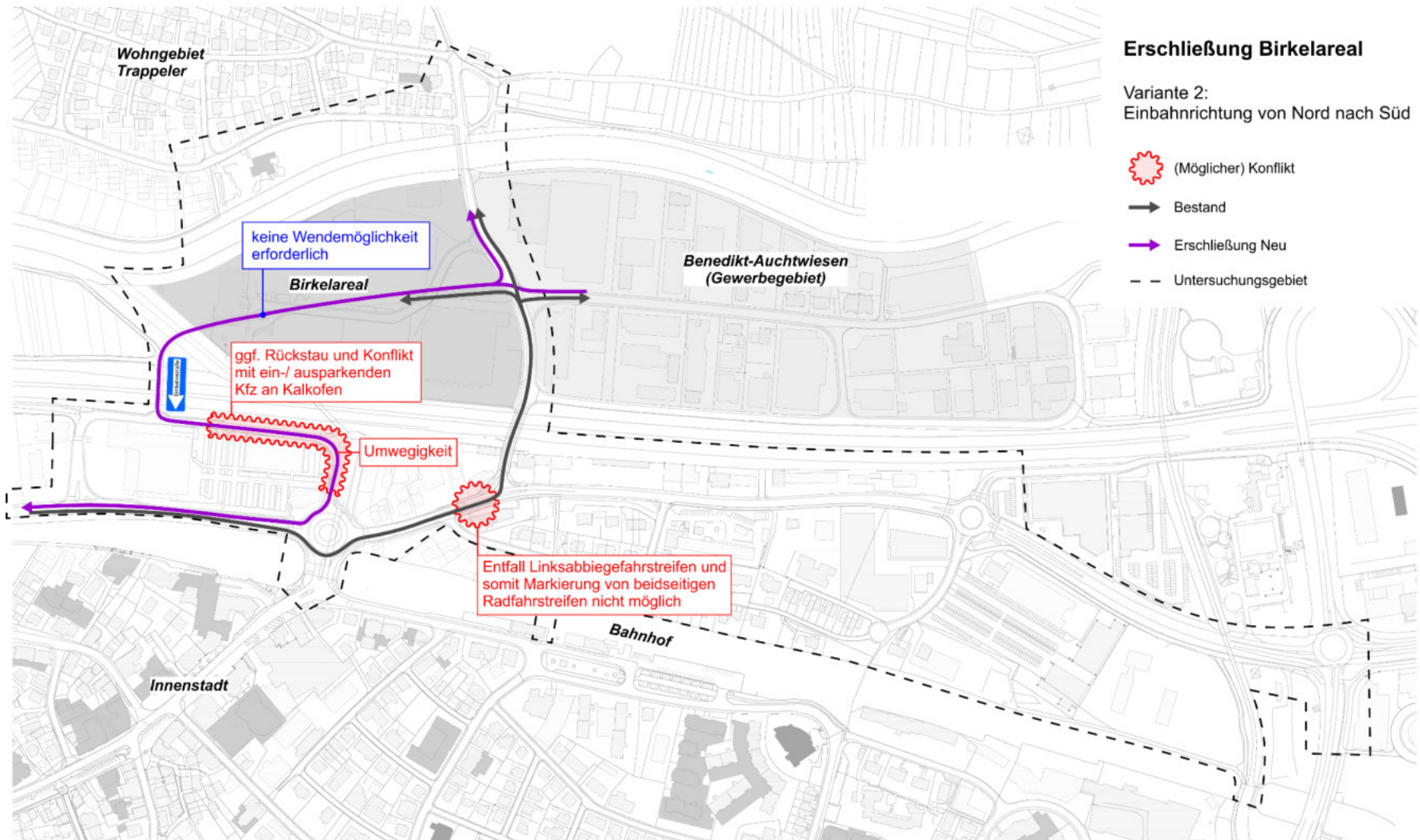
Erschließung – Einbahnstraße von Süd nach Nord öffnen



Erschließung – Einbahnstraße von Nord nach Süd öffnen



Erschließung – Einbahnstraße von Nord nach Süd öffnen



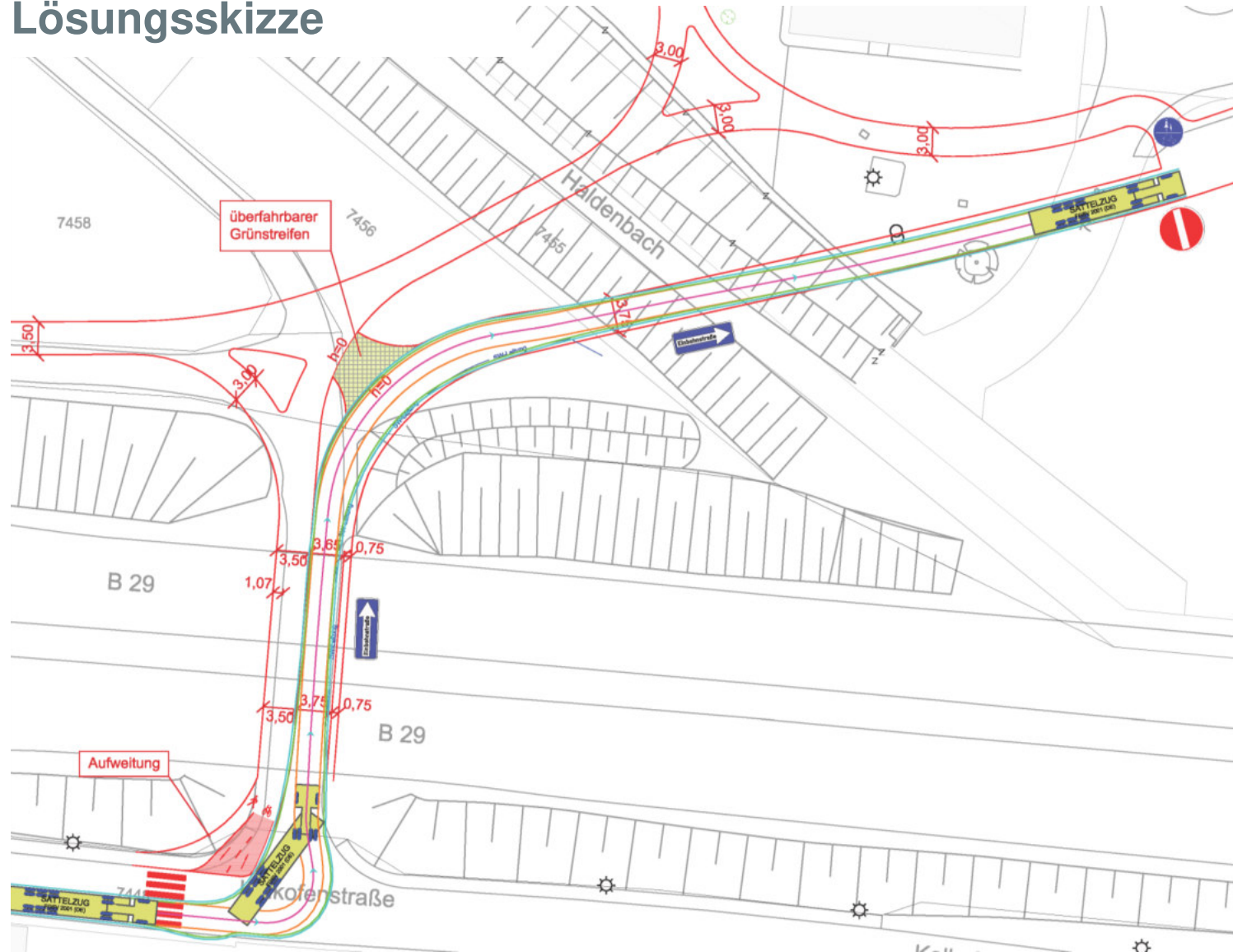
Vergleich der Erschließungsvarianten

	Zweirichtungsverkehr Pkw-SV (SV nach Süd)	Einbahnstraße nach Norden	Einbahnstraße nach Süden
Qualität und Sicherheit der Fuß- und Radverkehrsanbindung <i>(Trappeler – Kalkofen – Innenstadt, ikG)</i>			
Umsetzbarkeit des Radverkehrskonzepts			
Aufwand <i>(Aufweitung Unterführung, Wendeplatte, Umgestaltung Kreisverkehr am Viadukt)</i>			
Flächenanspruch/ -gewinn			
Erschließung Birkelareal - Direktheit für den Pkw-Verkehr - Direktheit für den Schwerverkehr	 	 	 
Verkehrsentslastung zentraler Bereiche			
Leistungsfähigkeit umliegender Knotenpunkte - ohne Aufsiedlung (Bestand) - mit Aufsiedlung und ohne Verlagerung des MIV auf den Radverkehr - mit Aufsiedlung und Verlagerung des MIV auf den Radverkehr	 ?	  	 ?

Empfehlung zur Erschließung des Birkelareals

- Realisierung einer **Einbahnstraßenregelung** für eine (komfortable) Anbindung des Fußverkehrs vom Trappeler an den Kalkofen
- Einbahnstraßenregelung **von Süd nach Nord**, da
 - geringere Umwegigkeit für den Schwerverkehr
 - keine zusätzliche Belastung des zweistreifigen Kreisverkehrs durch Schwerverkehr (Leistungsfähigkeit)
 - ansonsten keine Markierung von **Radfahrstreifen** auf der Schorndorfer Straße unter Rücknahme des Linksabbiegestreifens möglich ist (Unfallgefahr Zweirichtungsradweg)
 - Größte Chancen zur stadtverträglichen Umgestaltung von Straßenräumen
- Wendemöglichkeit auf privatem Grund bzw. über Parkierungsanlage erforderlich

Lösungsskizze



Geplante Straße

Unterführung B 29

Variante 4 –
Einrichtungsverkehr
Fahrrichtung Norden

Kataster wurden von der Stadt Weinstadt zur Verfügung gestellt.



Bw 395b
395.783





Inszenierung der Beleuchtung am Beispiel des RijnWaalpad, Niederlande



**Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit!**