



■ Gemeinde Neuhausen auf den Fildern

Verkehrsuntersuchung Kirchstraße

Dipl.-Geogr. Dirk Kopperschläger
Patrick Ginal M.Sc.

| 24.10.2023

Aufgabenstellung

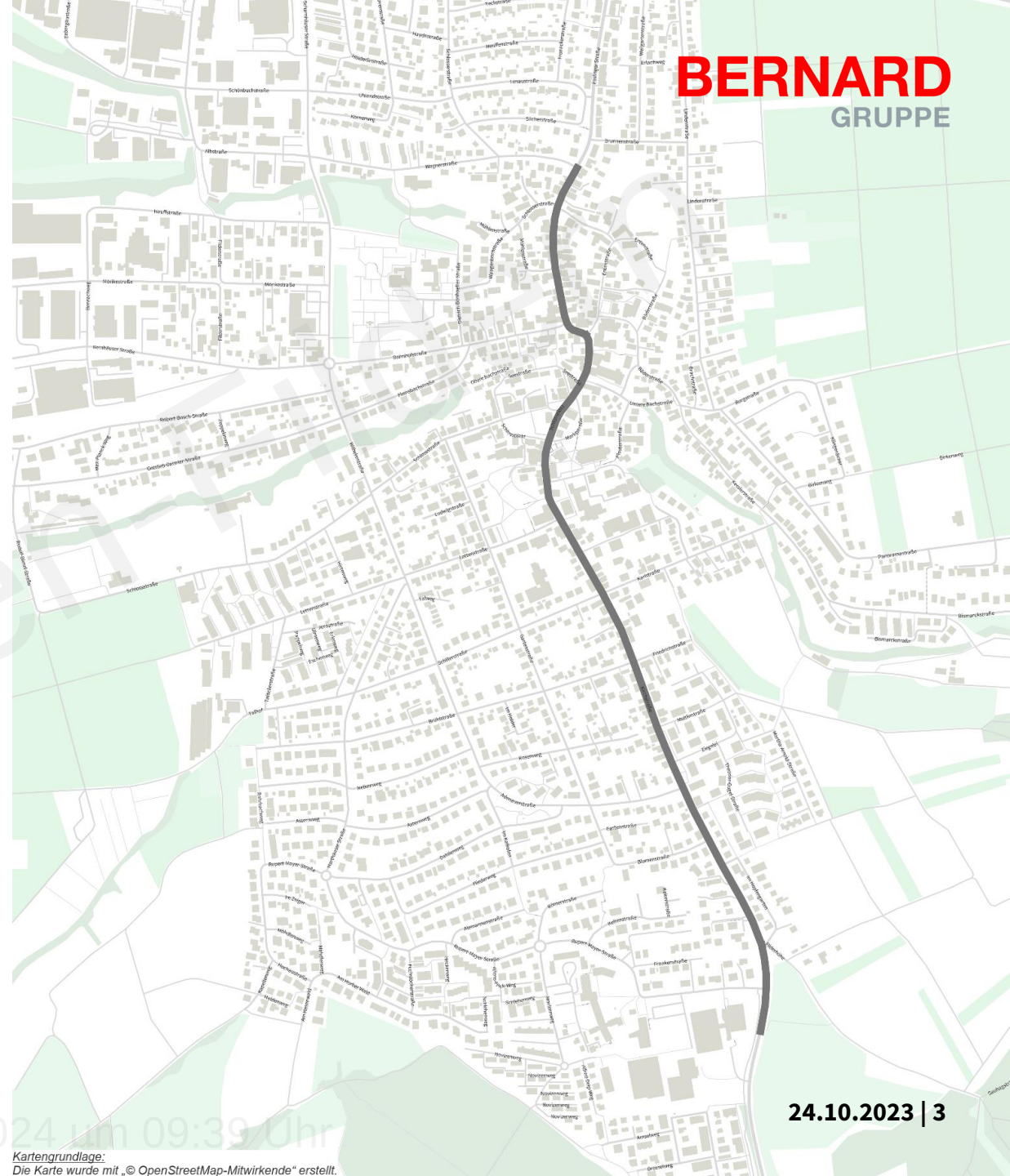
- Gemeinde Neuhausen a. d. Fildern plant Sanierung der Ortsdurchfahrt
- Verkehrssituation soll durch gezielte Umgestaltung des Straßenraums verbessert werden
- Verkehrsplanerische Beratung zu verkehrsrechtlichen und gestalterischen Aspekten

Vorgehensweise

- Analyse des Stadt- und Verkehrsraumes
- Aufbereitung der Rahmenbedingungen und Alternativen
- Erarbeitung von Gestaltungskonzepten

■ Untersuchungsgebiet

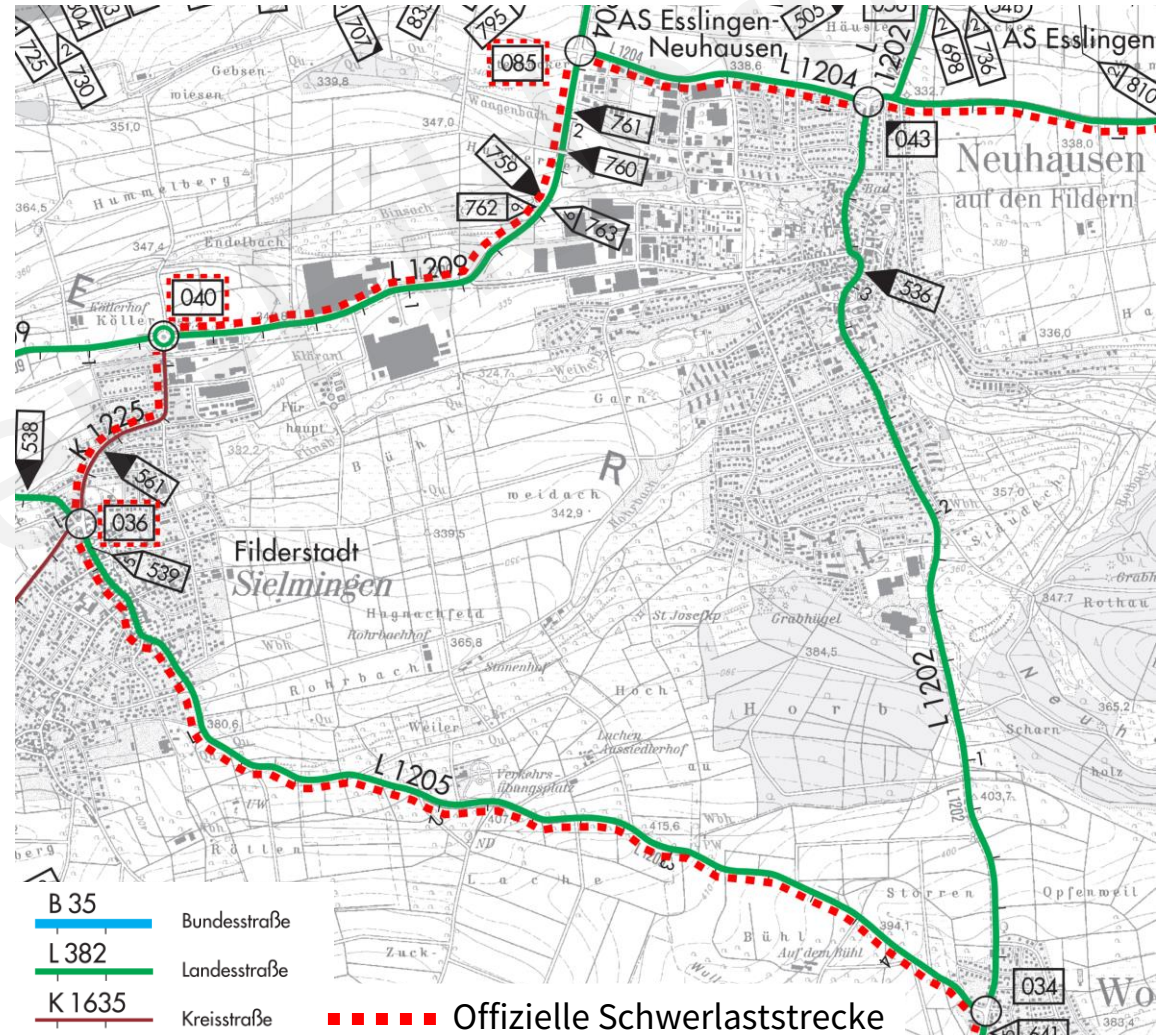
- Ortsdurchfahrt in Nord-Süd Richtung
- Landesstraße L 1202
- Ca. 9.600 Kfz/24h (SVZ BW 2019)
- Nutzung durch den Busverkehr
- Nutzung durch Schwertransporte



■ Grundlagen Schwerlaststrecke

- Laut Straßenverkehrsamt keine offiziell ausgewiesene Schwerlaststrecke in Neuhausen
- Schwertransporte werden dennoch bei Bedarf zugelassen
- Vom LRA kommunizierte Anforderungen:
 - Lichte Höhe 5,50 m
 - Belastung 218 t

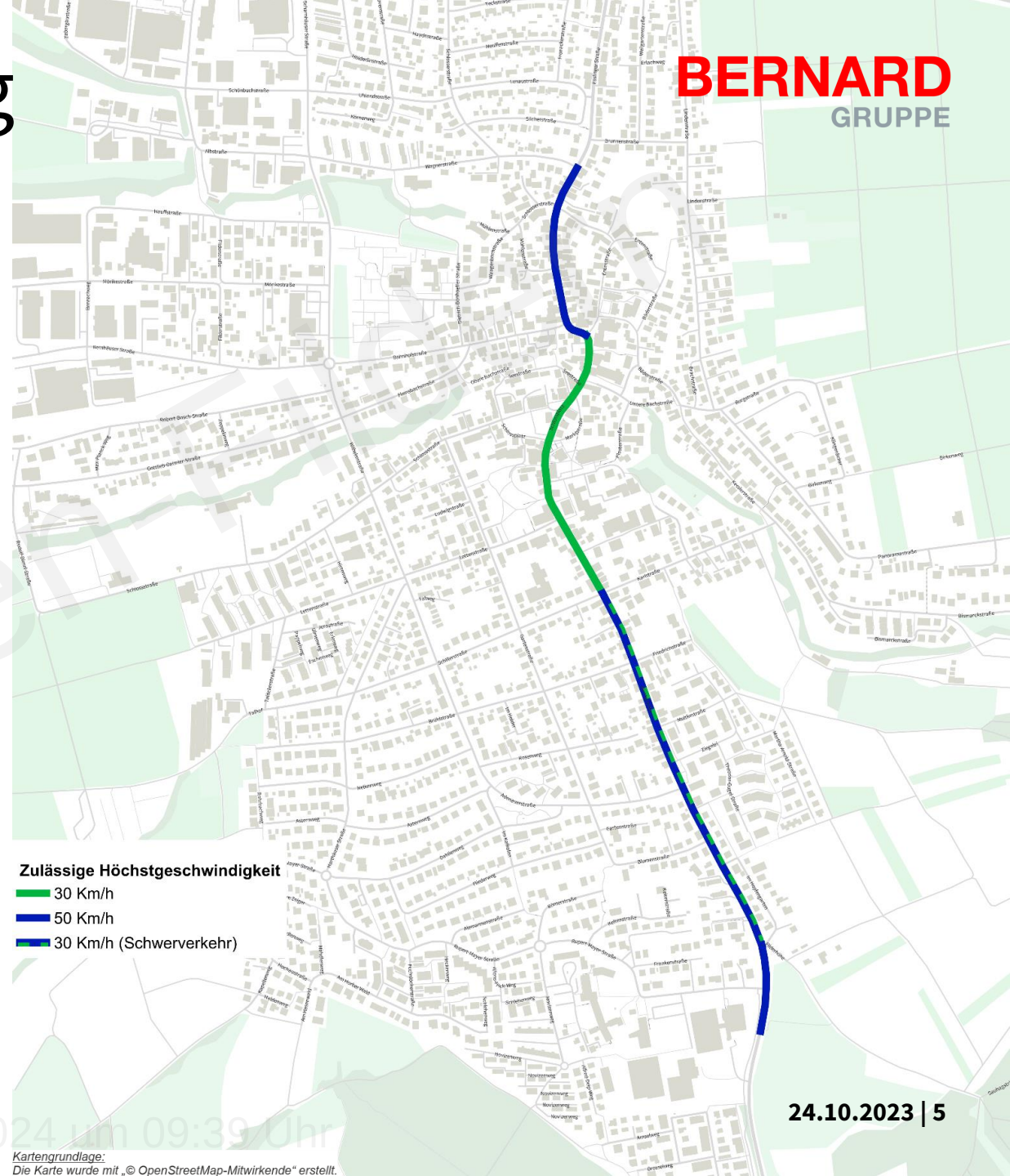
→ **Abschließend mit dem RP Stuttgart zu klären**



■ Geschwindigkeitsregelung

- Tempo 50 nördlich der Entenstraße
- Tempo 30 zwischen Entenstraße und Karlstraße
- Tempo 50 südlich der Karlstraße
(Tempo 30 ortseinwärts für Lkw)

→ ggf. Ausweitung des Tempo 30 Bereiches möglich



■ Rechtliche Vorgaben Tempo 30

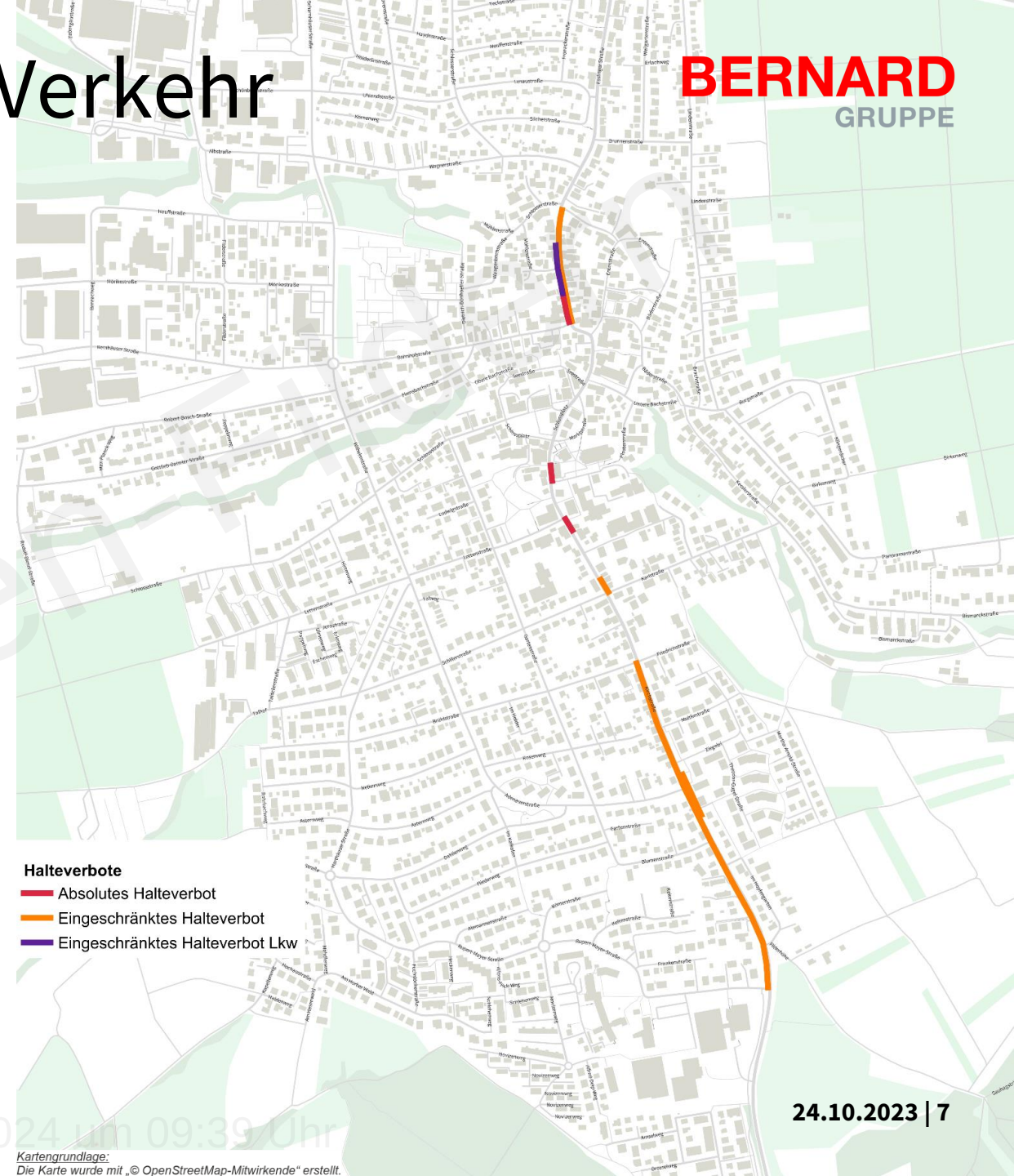
- aus Gründen der **Sicherheit** oder Ordnung des Verkehrs
- aus Gründen des Schutzes **angrenzender Nutzungen** (z.B. KiTa, Schule, Pflegeheim...)
- aus Gründen des Schutzes vor **Lärm und Abgasen** (Gutachten erforderlich)



- Es besteht keine eindeutige, rechtlich gesicherte Begründung
- Die zuständige Verkehrsbehörde hat einen **Ermessensspielraum** zur Entscheidung
- ggf. bestehen in Neuhausen Grundlagen für eine Temporeduzierung aufgrund von Lärm?

■ Regelungen im ruhenden Verkehr

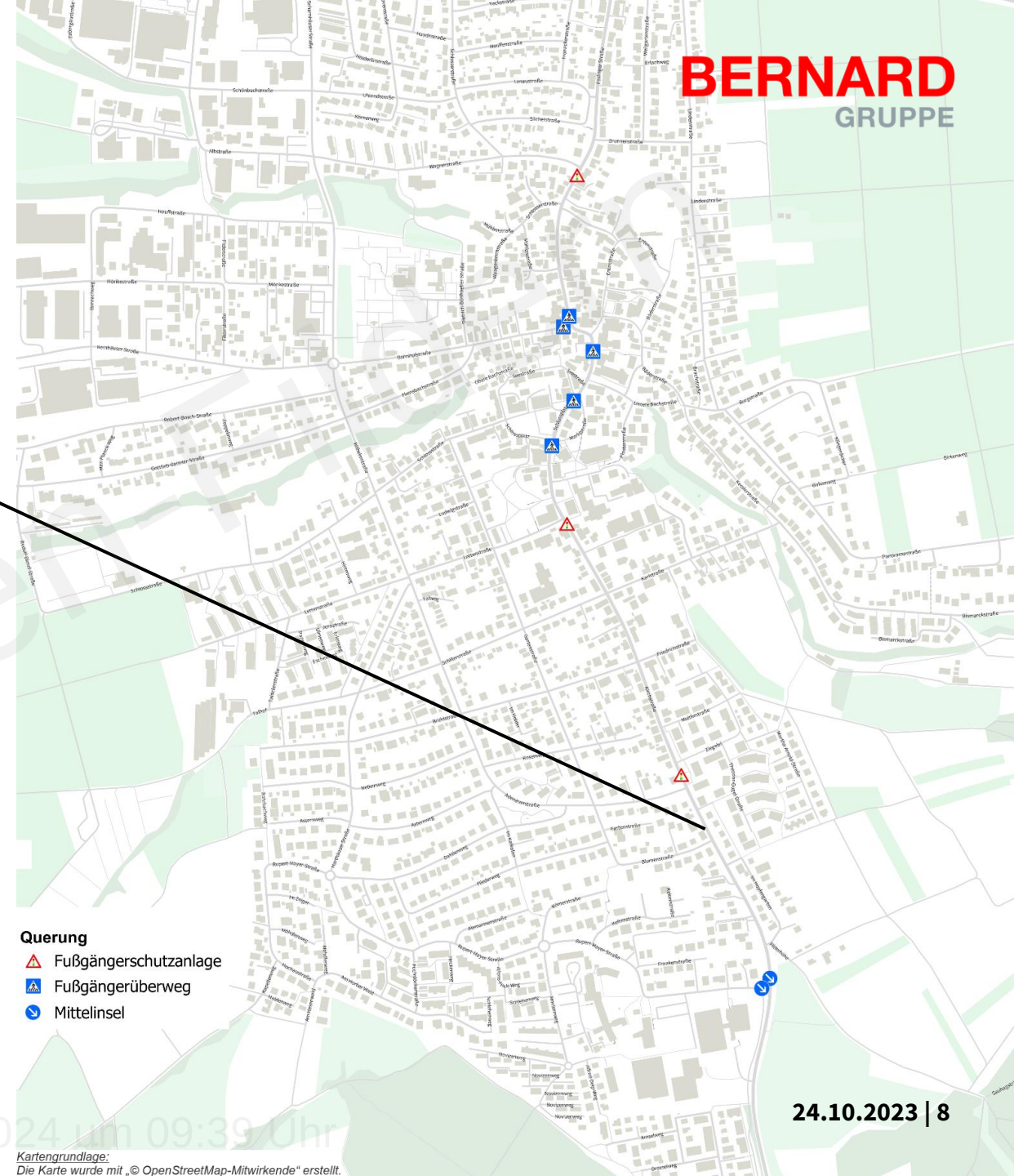
- Halteverbote zwischen Mühlenstraße und Bahnhofstraße
- Kurze Abschnitte mit Halteverboten im zentralen Bereich
- Südlich der Brühlstraße eingeschränktes Halteverbot auf der Westseite, Abschnittsweise auch auf der Ostseite



■ Gehwege – Kirchstraße



- Gehwegbreiten in der Kirchstraße häufig 1,5 m oder schmaler (eingeschränkte Barrierefreiheit)
- **Verbreiterung der Gehwege auf 2 m**



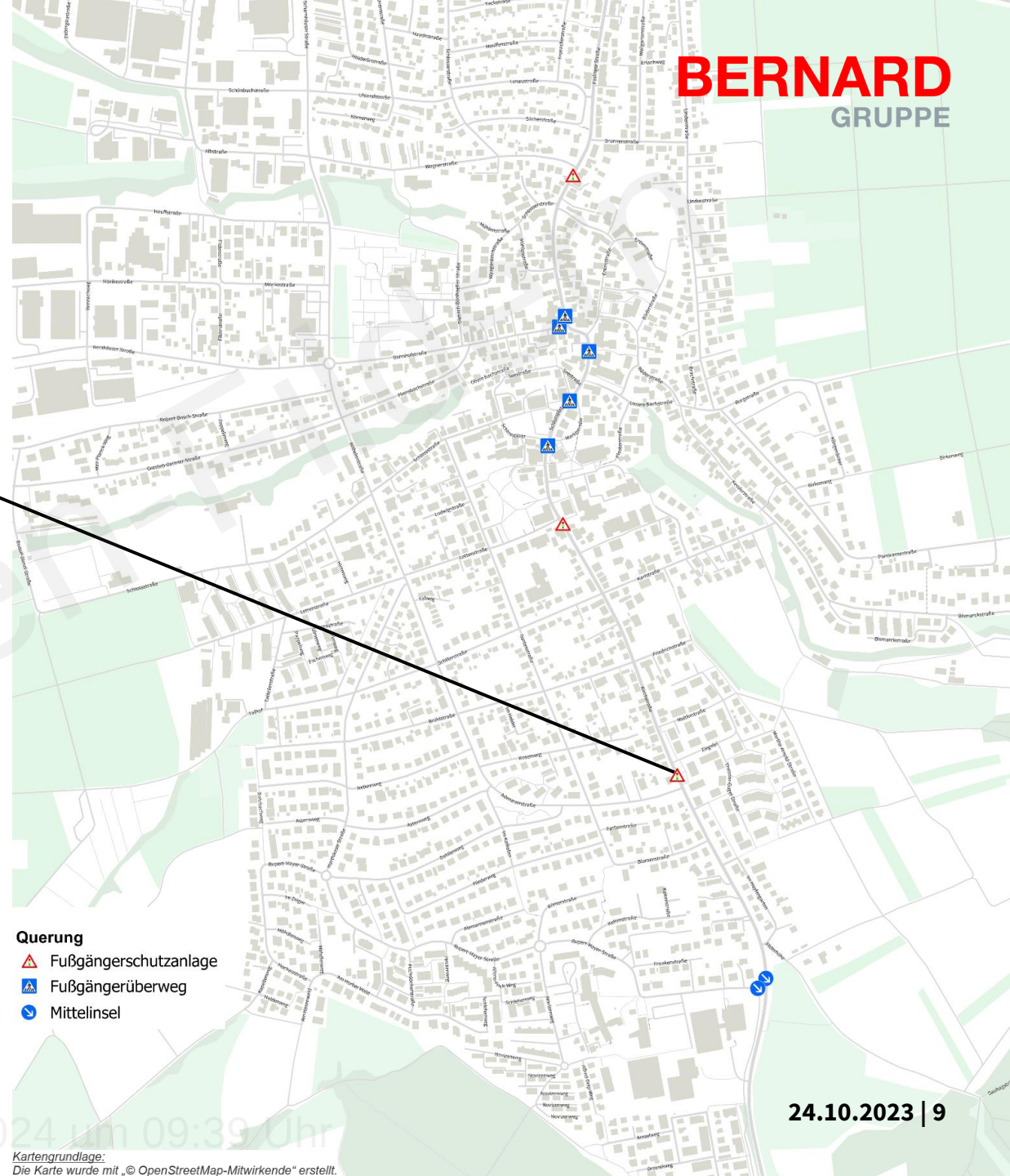
Querung
▲ Fußgängerschutzanlage
■ Fußgängerüberweg
● Mittelinsel

■ Querungsmöglichkeiten



■ Zwei Fußgängerschutzanlagen im südlichen Abschnitt

→ **Beibehaltung der bestehenden Anlagen**



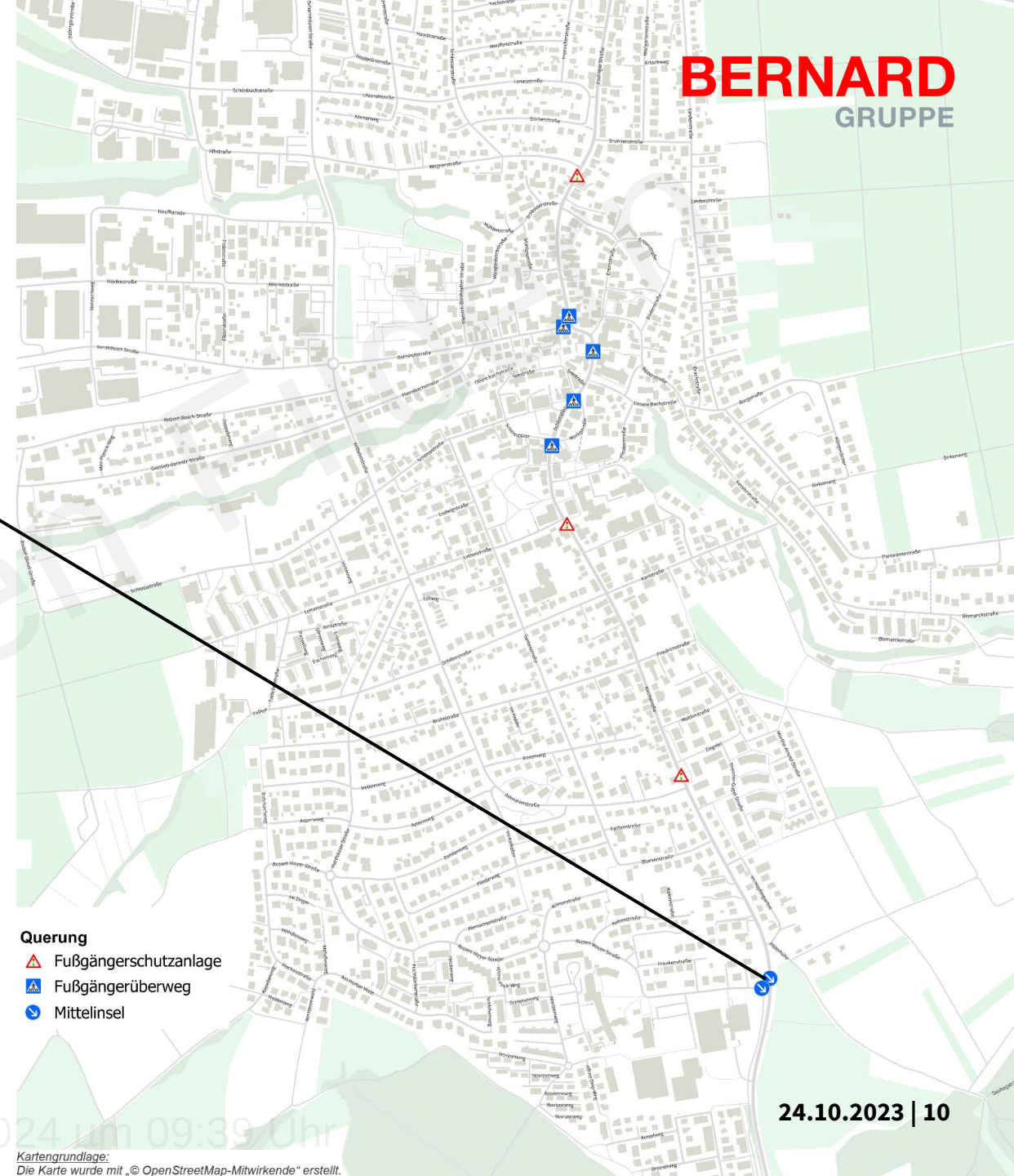
Querung

- ▲ Fußgängerschutzanlage
- ▲ Fußgängerüberweg
- Mittelinsel

■ Querungsmöglichkeiten



- Schmale Mittelinsel im Bereich der Busbucht zum Queren der Kirchstraße
 - Warten im Haltebereich notwendig
- **Schaffung einer regelkonformen Insel**



■ Schulwege

- Schulwege zur Mozartschule und Friedrich-Schiller-Schule entlang der Kirchstraße/Marktstraße
- Verlauf in der Kirchstraße auf dem westlichen Gehweg
- Nutzung der bestehenden Querungsmöglichkeiten für den Schulweg



■ Busverkehr

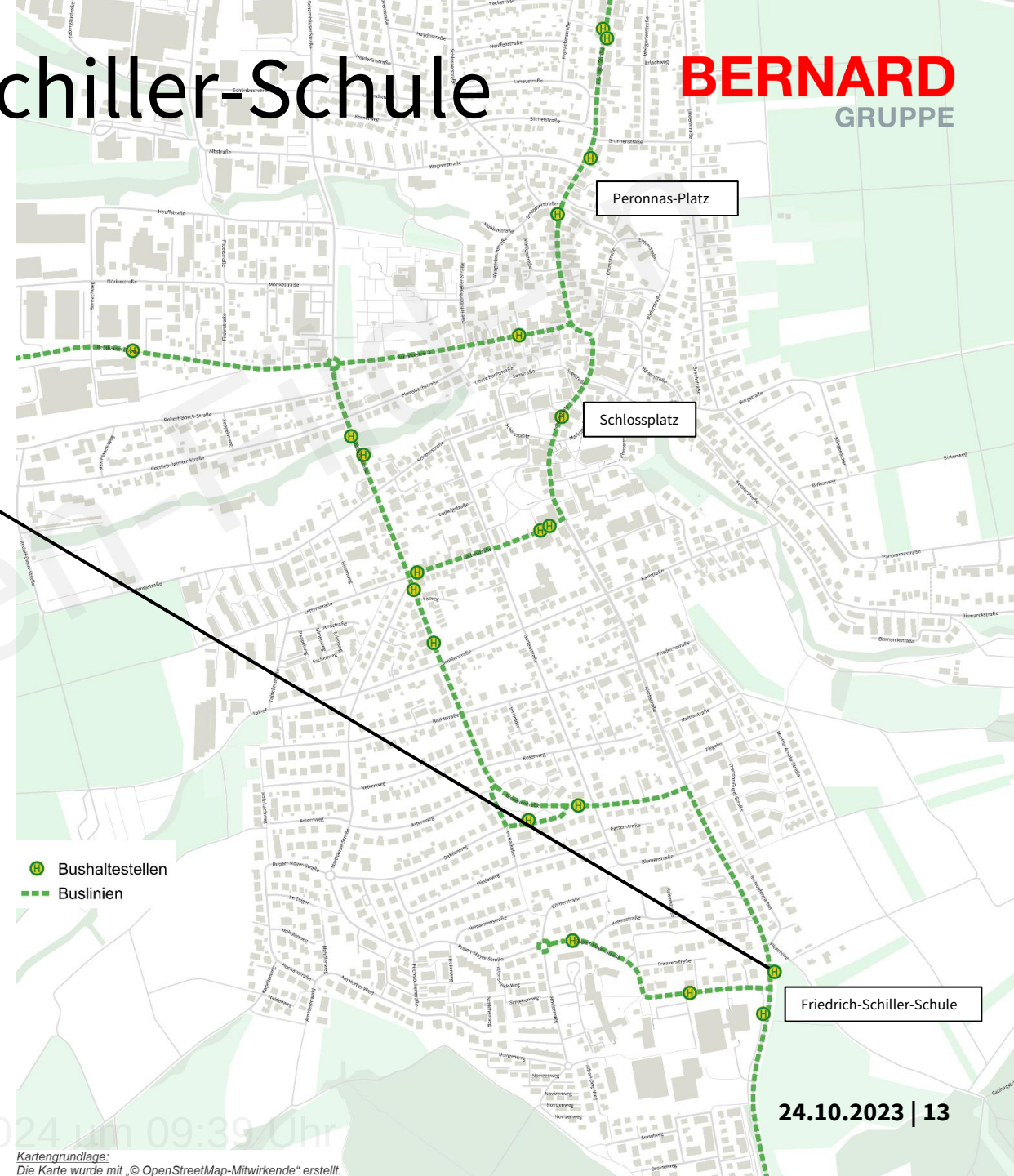
- Nutzung der Kirchstraße durch den Busverkehr
 - Nördlich der Einmündung Kirchstraße/Lettenstraße
 - Südlich der Einmündung Kirchstraße/Adenauerstraße
 - Buslinien 73, 120, 121, 816, 817
- Haltestellen im Untersuchungsgebiet
 - Peronnas-Platz
 - Schlossplatz
 - Friedrich-Schiller-Schule



■ Bushaltestelle Friedrich-Schiller-Schule



- Busbuchten
- Haltestelle nicht barrierefrei
- Umgestaltung in Halt auf der Fahrbahn
- Herstellung der Barrierefreiheit



■ Stärken-Schwächen-Analyse

Stärken

- Zahlreiche Querungsmöglichkeiten
- Tempo 30 und großzügige Platzgestaltung in der Marktstraße
- Geschwindigkeitsdämpfung bergabwärts durch Stellplätze

Schwächen

- Schmale Gehwege
- Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Kfz- und Radverkehr bergaufwärts

■ Nutzungsansprüche im Straßenraum



Fließender Kfz-Verkehr & ÖPNV

- Ausreichend breite Fahrbahn für Begegnungsverkehr (6,5 m Breite bei Busverkehr)



Ruhender Kfz-Verkehr

- Markierung von Stellplätzen (2 m Breite)



Fußverkehr

- Ausreichend breite, barrierefreie Gehwege (≥ 2 m Breite)



Radverkehr

- Sichere Infrastruktur für den Radverkehr (z.B. Schutzstreifen 1,5 m Breite) oder Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

→ **Querschnitt mit ø 10 m Breite zu schmal für die Summe aller Nutzungsansprüche**

→ **Entwicklung von Varianten mit Fokus auf bestimmte Nutzergruppen**

■ Varianten mit Fokus auf...



1. Fußverkehr & Parken

- 6,5 m Fahrbahnbreite
- Verbreiterung der Gehwege
- Markierung von Stellplätzen auf der Fahrbahn
- Verbesserung für den Radverkehr ggf. durch Tempo 30 möglich

→ **Praktikabelste Variante mit Möglichkeit zur Berücksichtigung aller Ansprüche**



2. Radverkehr & Parken

- 6,5 m Fahrbahnbreite
- Verschmälerung der Gehwege
- Markierung von Stellplätzen auf der Fahrbahn
- Einrichtung von Fahrradschutzstreifen in Bergaufrichtung

→ **Nicht empfohlen aufgrund fehlender Barrierefreiheit**



3. Fußverkehr & Radverkehr

- 6,5 m Fahrbahnbreite
- Verbreiterung der Gehwege
- Keine Stellplätze auf der Fahrbahn
- Einrichtung von Fahrradschutzstreifen in Bergaufrichtung

→ **Keine Geschwindigkeitsdämpfung in Bergabrichtung bei Entfall der Stellplätze**

■ Konzeption - Übersicht

Variante Fußverkehr & Parken

- 6,5m Fahrbahnbreite für den Begegnungsverkehr von Bussen
- ≥ 2 m Gehweg mindestens einseitig
- Integration bestehender Querungsmöglichkeiten
- Markierung von Stellplätzen auf der Fahrbahn
 - Halteverbotszone mit Parken nur in gekennzeichneten Flächen
- Bushaltestelle Friedrich-Schiller-Schule
 - Umwandlung der östlichen Busbucht in Halt auf der Fahrbahn
 - Schaffung einer richtlinienkonformen Mittelinsel



■ Konzeption – Kirchstraße

Variante Fußverkehr & Parken

- Durchgängiges Gehwegmaterial an Einmündungen
- Beibehaltung der bestehenden Stellplätze im Seitenraum
- Beibehaltung der bestehenden Signalanlage
- Markierung von Stellplätzen auf der Fahrbahn



BERNARD
GRUPPE

■ Konzeption – Kirchstraße

Variante Fußverkehr & Parken

- Entfall der bestehenden Bucht zugunsten des Seitenraumes
- Durchgängiges Gehwegmaterial an Einmündungen
- Markierung von Stellplätzen auf der Fahrbahn



■ Konzeption – Kirchstraße

Variante Fußverkehr & Parken

- Durchgängiges Gehwegmaterial an Einmündungen
- Beibehaltung der bestehenden Signalanlage
- Markierung von Stellplätzen auf der Fahrbahn



■ Konzeption – Kirchstraße

Variante Fußverkehr & Parken

- Durchgängiges Gehwegmaterial an Einmündungen
- Markierung von Stellplätzen auf der Fahrbahn die gleichzeitig der Geschwindigkeitsdämpfung dienen



BERNARD
GRUPPE

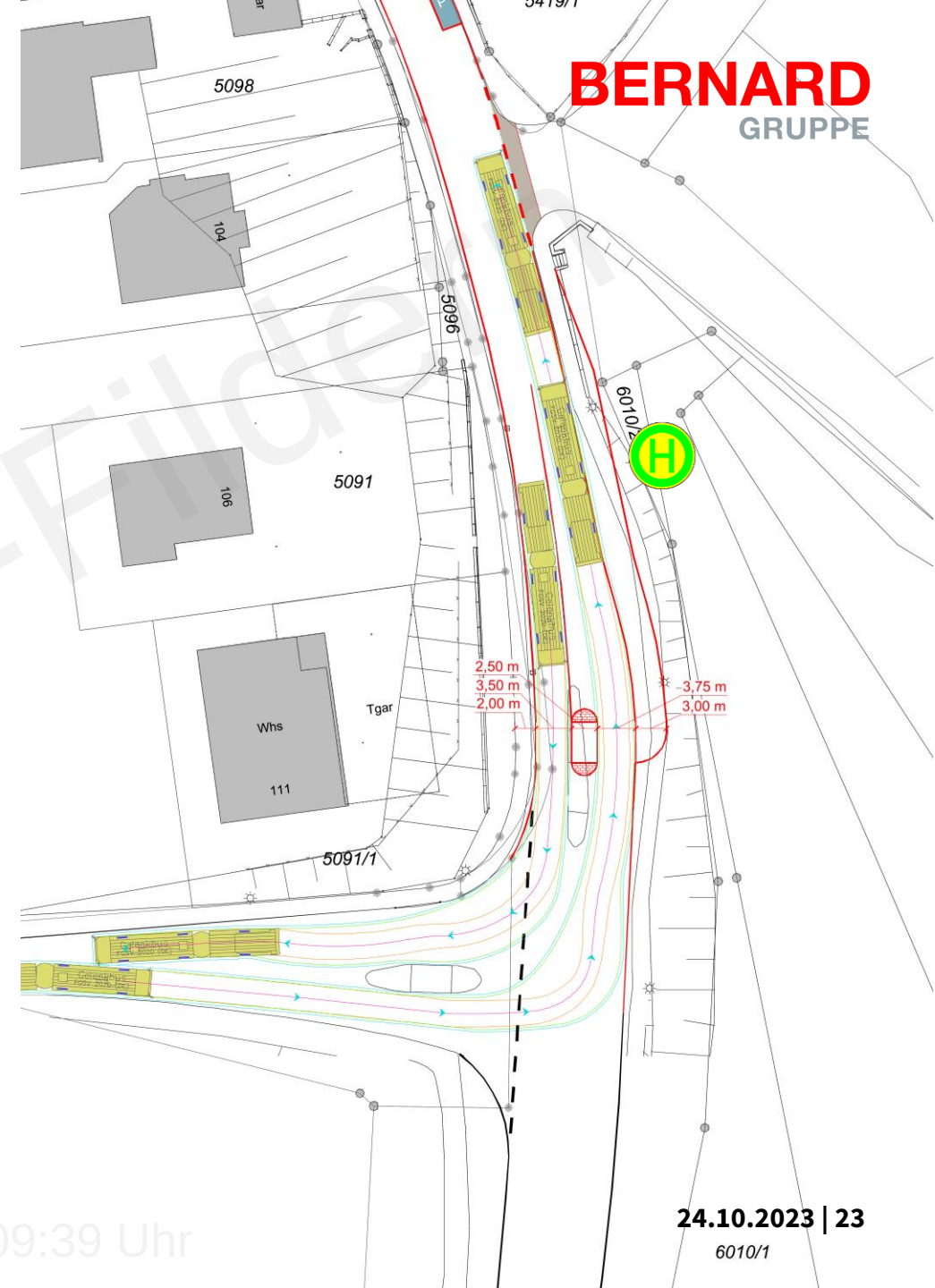
■ Begrünung im Straßenraum

- Pflanzung von Bäumen an ausgewählten Stellen im Bereich der markierten Stellplätze möglich?
 - Verminderung der Fahrbahnbreite und Lichtraumprofil
 - Betrachtung der Lage der bestehenden unterirdischen Leitungen erforderlich
- **ggf. Konflikt mit Schwerlaststrecke**
- **Abstimmung mit Regierungspräsidium notwendig**

Konzeption – Kirchstraße

Variante Fußverkehr & Parken

- Umwandlung des nördlichen Haltepunkts von einer Busbucht in einen Halt auf der Fahrbahn
- Barrierefreier Umbau am südlichen Haltepunkt
- Schaffung einer regelkonformen Mittelinsel zur Querung





BERNARD

GRUPPE

Deutschland

Josef-Felder-Straße 53
81241 München

T +49 89 2000149 0

F +49 89 2000149 20

info@bernard-gruppe.com

Österreich

Bahnhofstraße 19
6060 Hall in Tirol

T +43 5223 5840 0

F +43 5223 5840 201

info@bernard-gruppe.com