



## ■ Gemeinde Neuhausen auf den Fildern

Verkehrsuntersuchung Kirchstraße

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

| 24.10.2023

# ■ Aufgabenstellung und Vorgehensweise **BERNARD** GRUPPE

## **Aufgabenstellung**

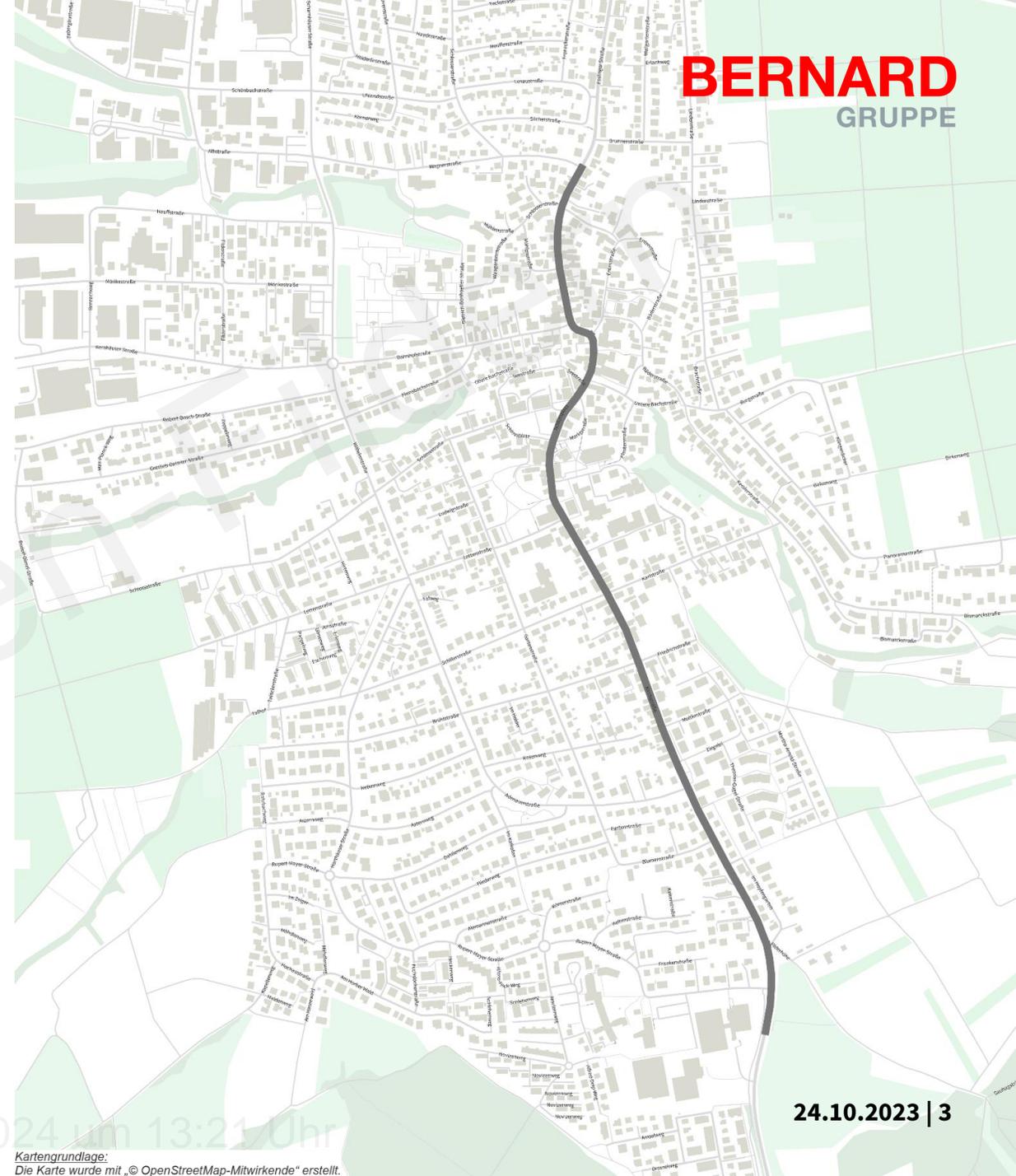
- Gemeinde Neuhausen a. d. Fildern plant Sanierung der Ortsdurchfahrt
- Verkehrssituation soll durch gezielte Umgestaltung des Straßenraums verbessert werden
- Verkehrsplanerische Beratung zu verkehrsrechtlichen und gestalterischen Aspekten

## **Vorgehensweise**

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

# ■ Untersuchungsgebiet

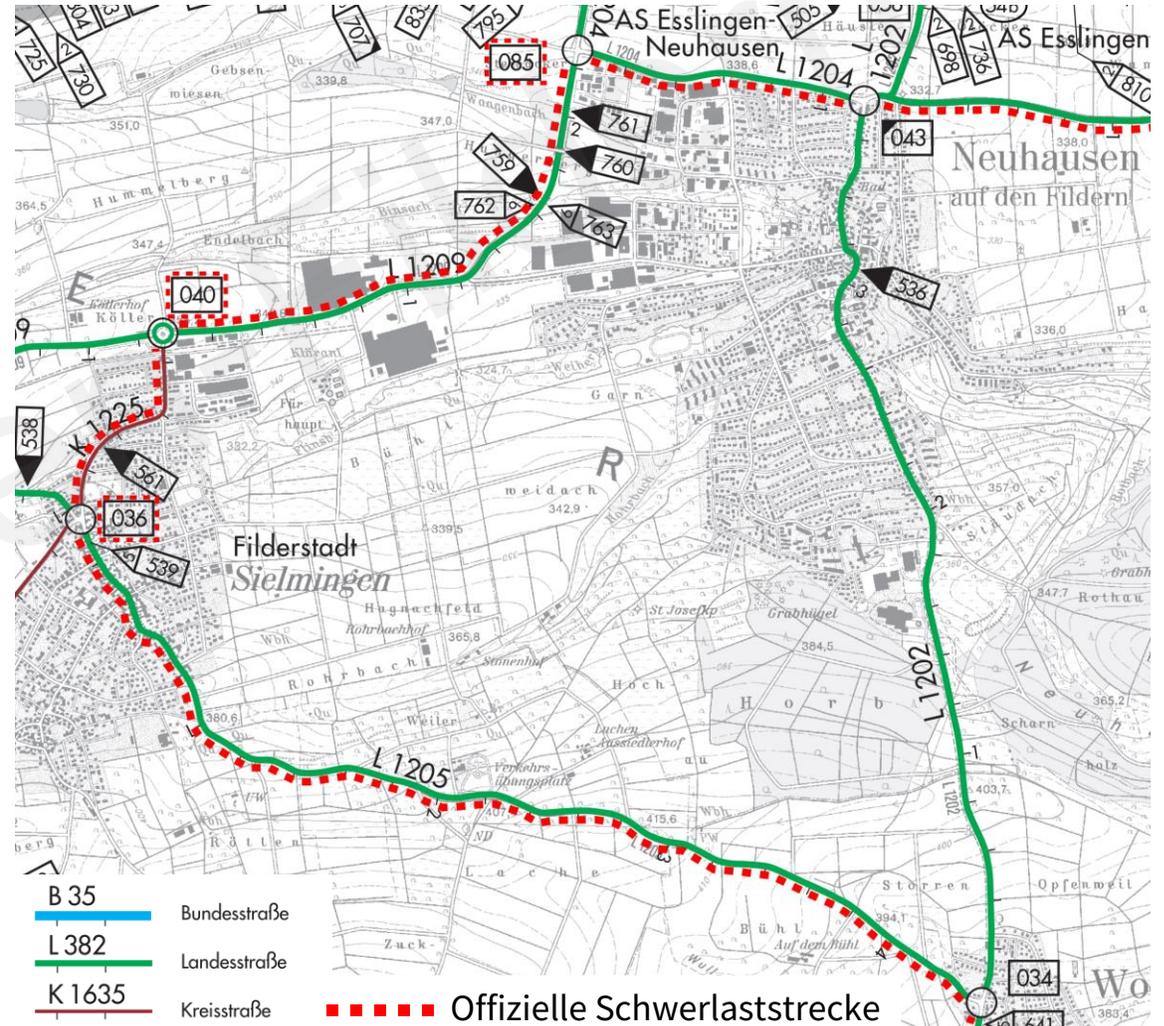
- Ortsdurchfahrt in Nord-Süd Richtung
- Landesstraße L 1202
- Ca. 9.600 Kfz/24h (SVZ BW 2019)
- Nutzung durch den Busverkehr
- Nutzung durch Schwertransporte



# ■ 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

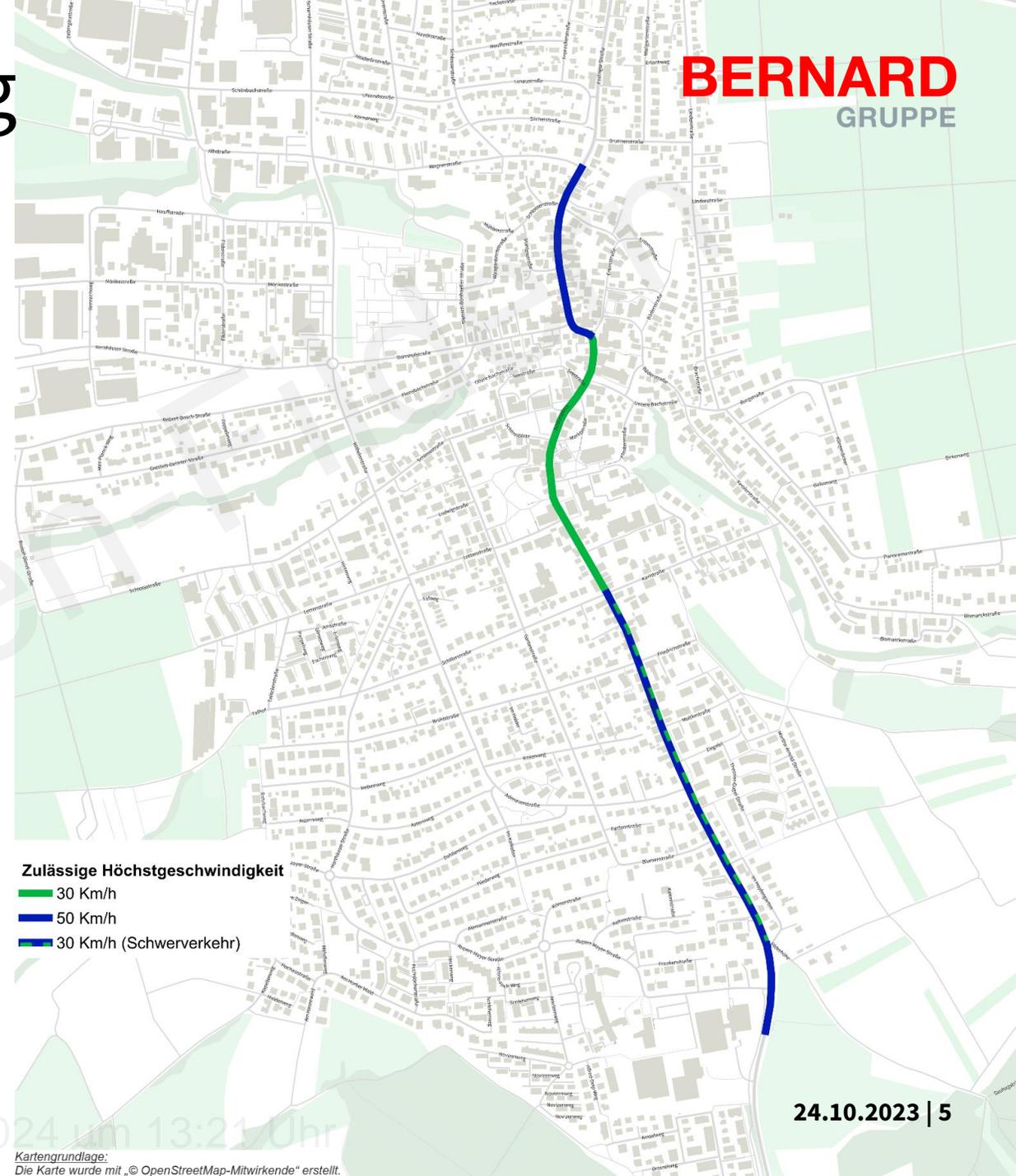
→ Abschließend mit dem RP Stuttgart zu klären



# ■ 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)



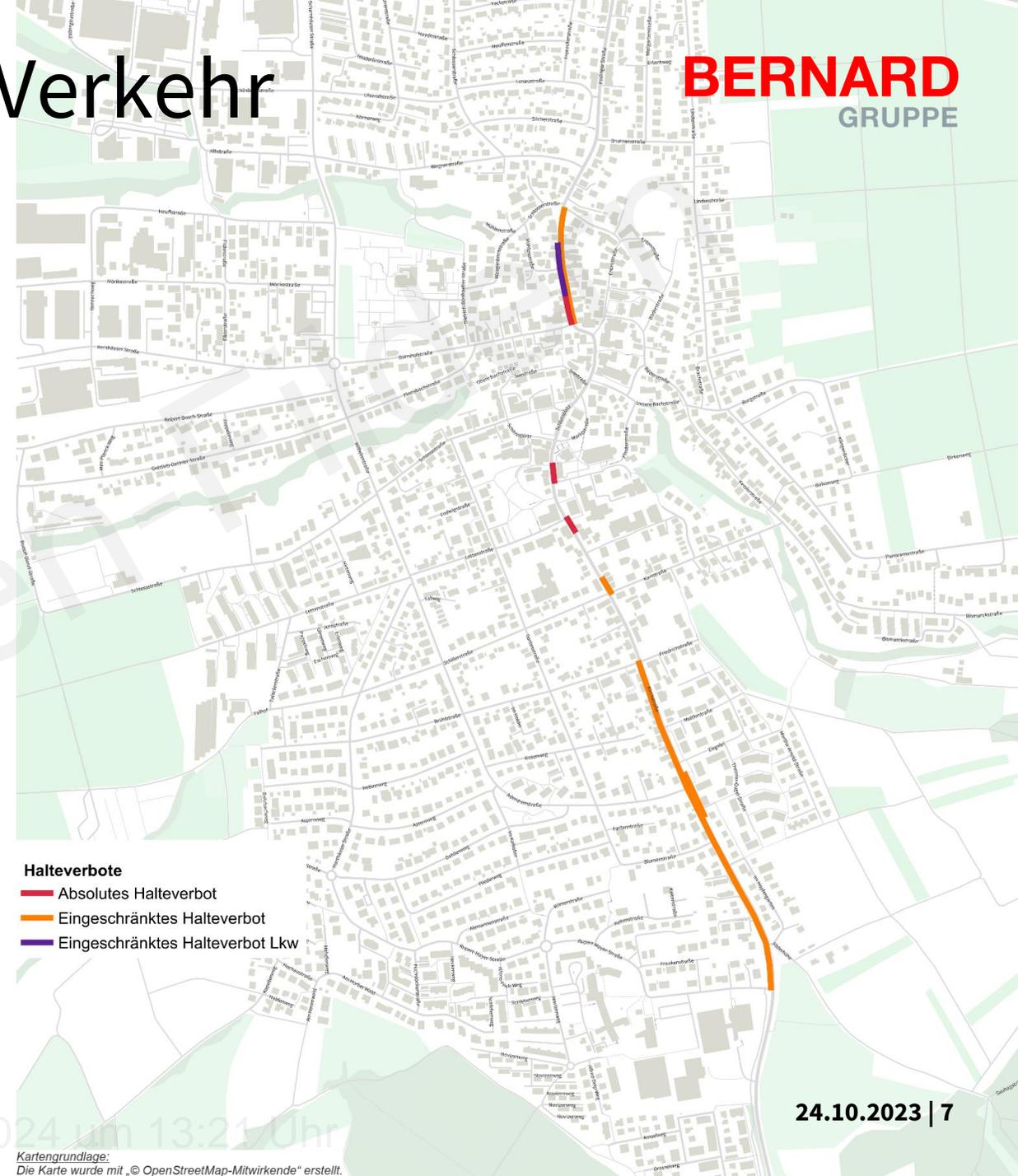
→ Es besteht keine eindeutige, rechtlich gesicherte Begründung

→ Die zuständige Verkehrsbehörde hat einen **Ermessensspielraum** zur Entscheidung

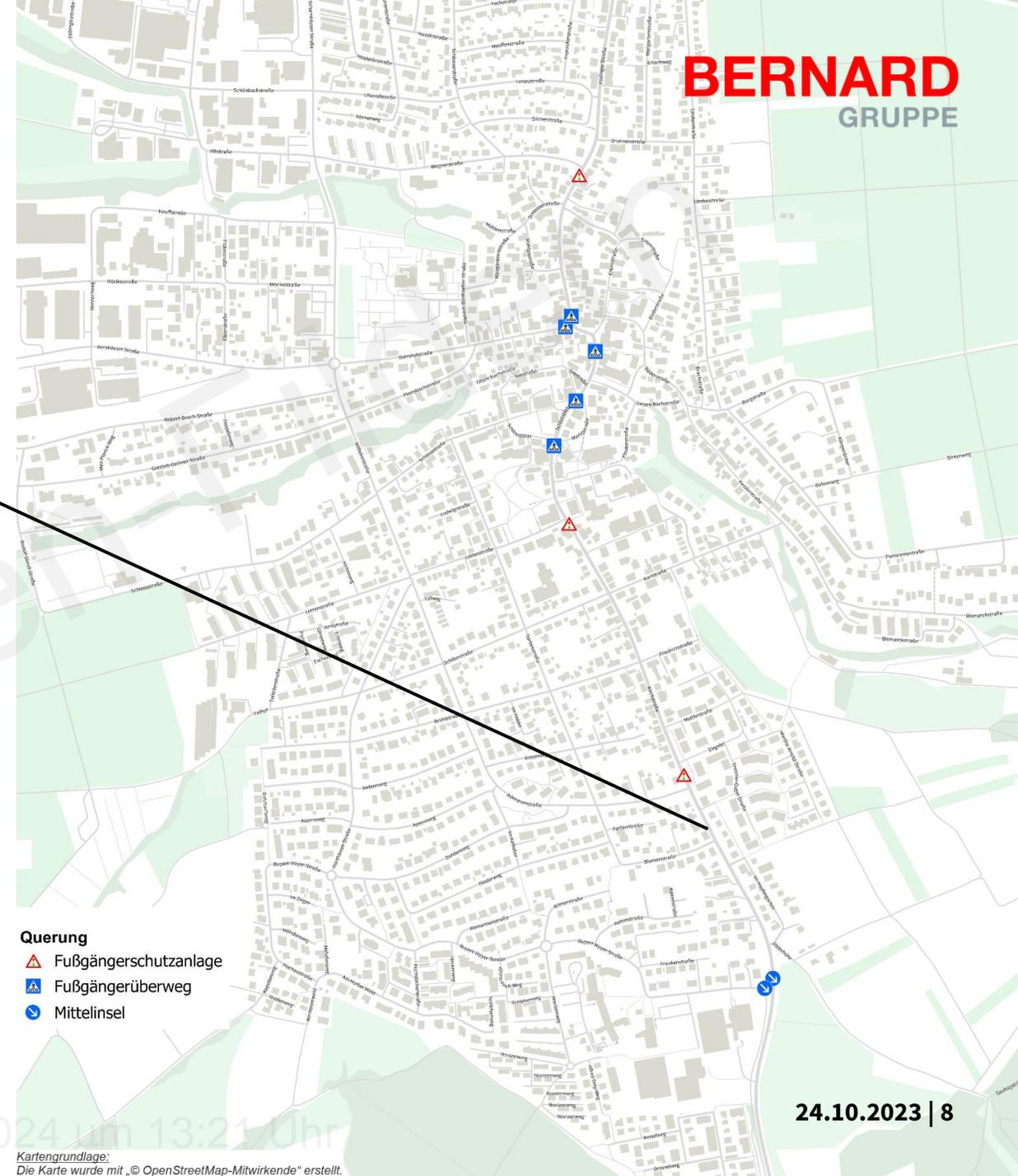
→ ggf. bestehen in Neuhausen Grundlagen für eine Temporeduzierung aufgrund von Lärm?

# ■ 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



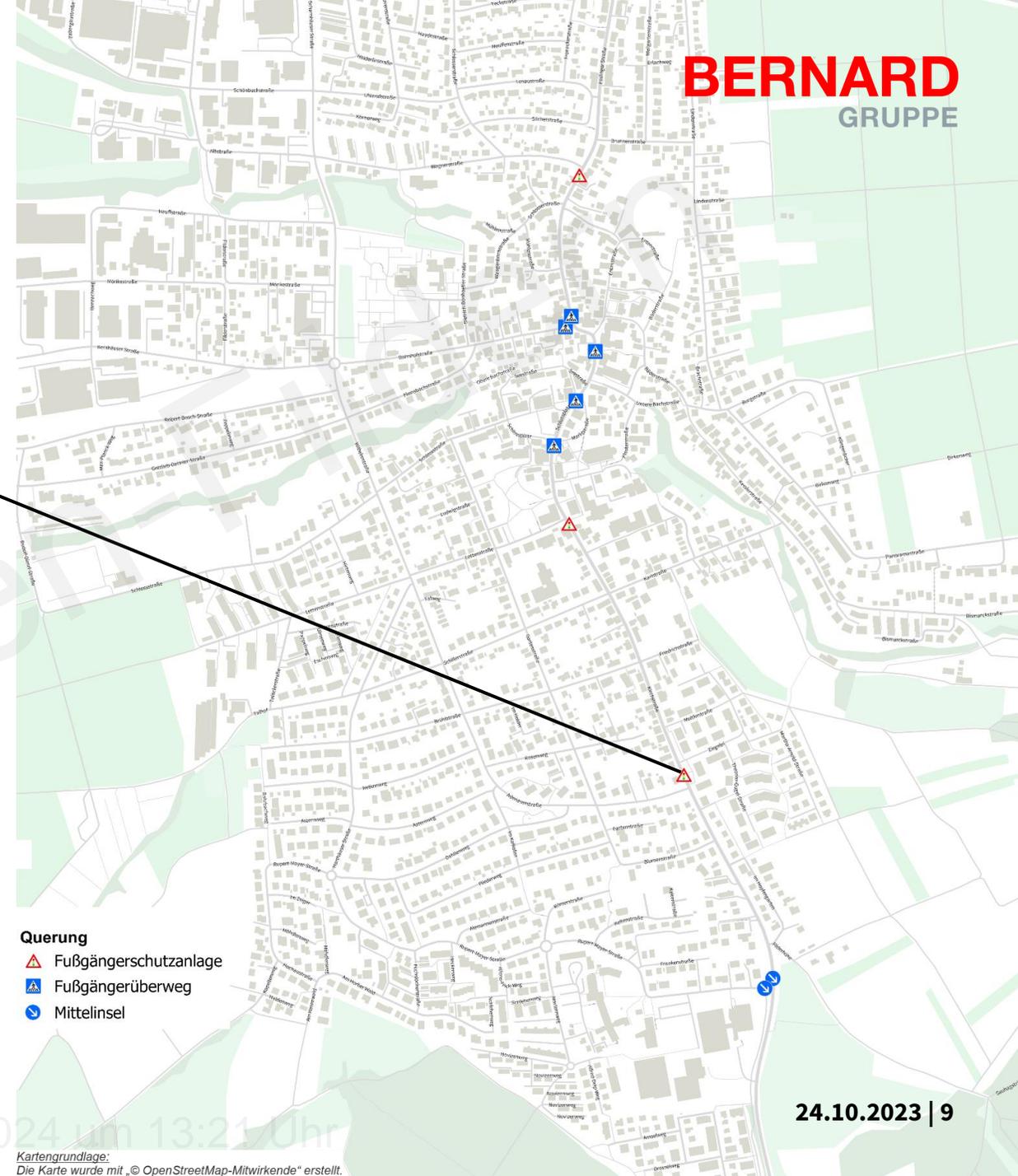
- Gehwegebreiten in der Kirchstraße häufig 1,5 m oder schmaler (eingeschränkte Barrierefreiheit)
- **Verbreiterung der Gehwege auf 2 m**

# ■ Querungsmöglichkeiten



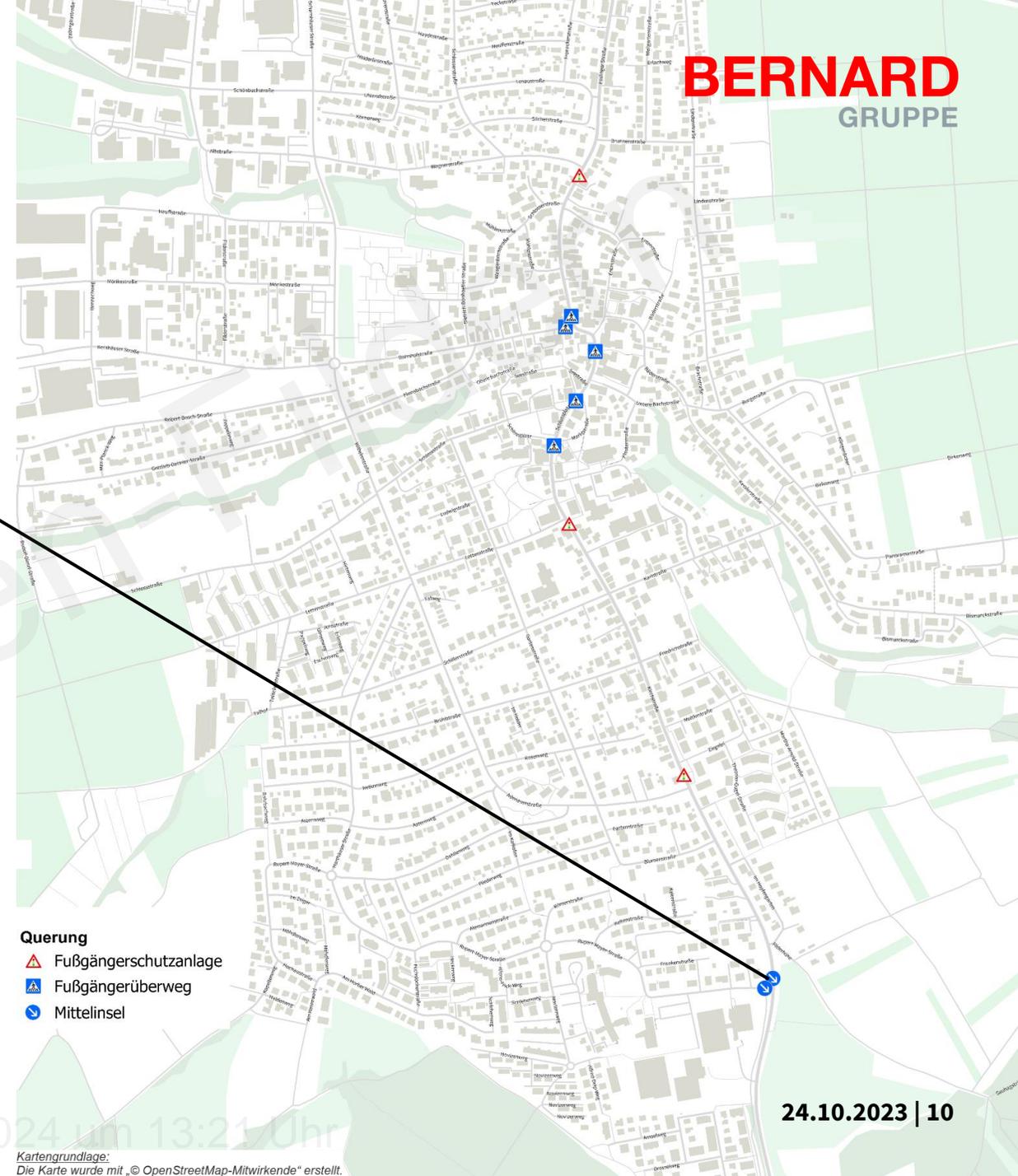
■ Zwei Fußgängerschutzanlagen im südlichen Abschnitt

→ **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**

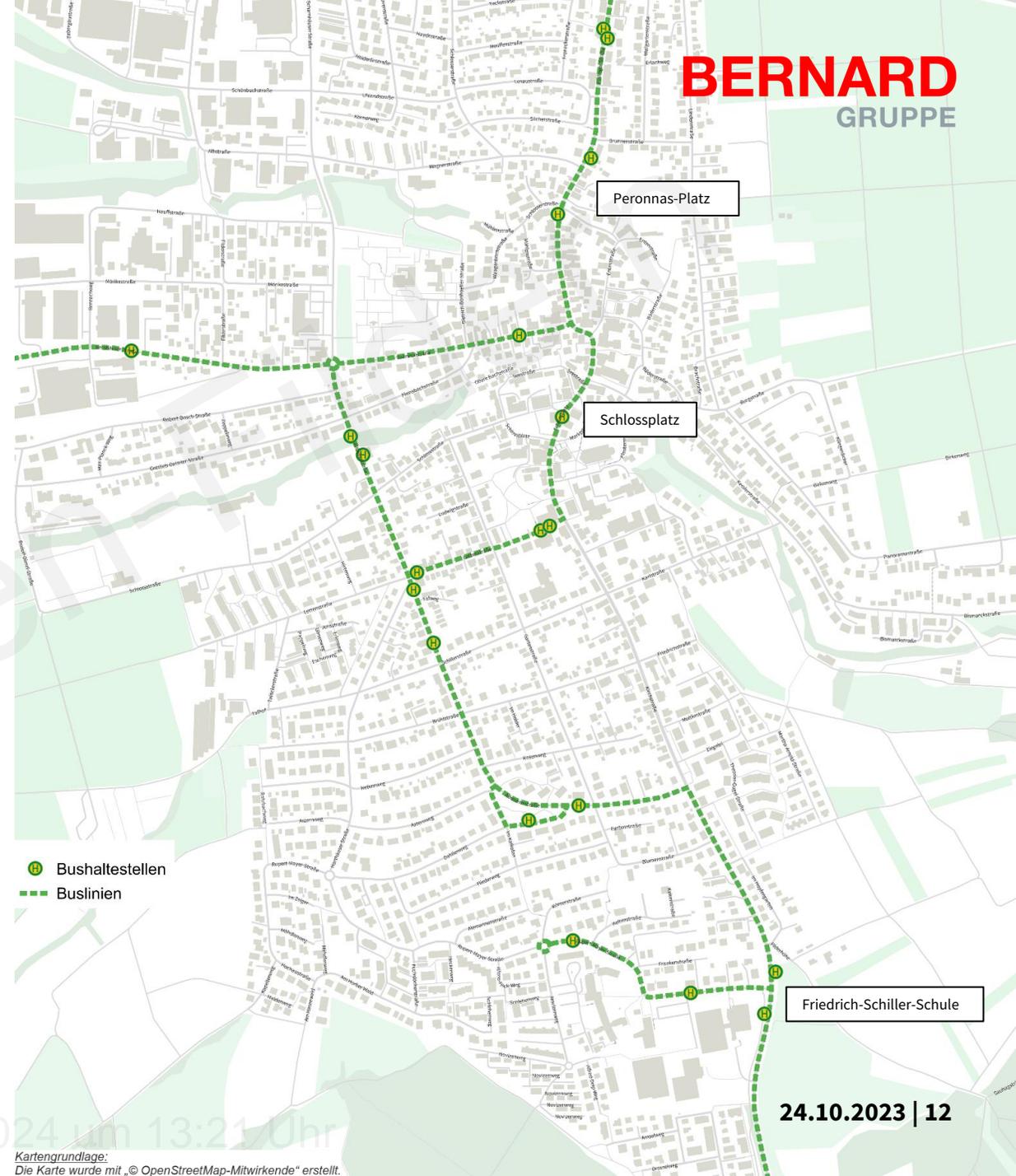
# ■ Schulwege

- 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

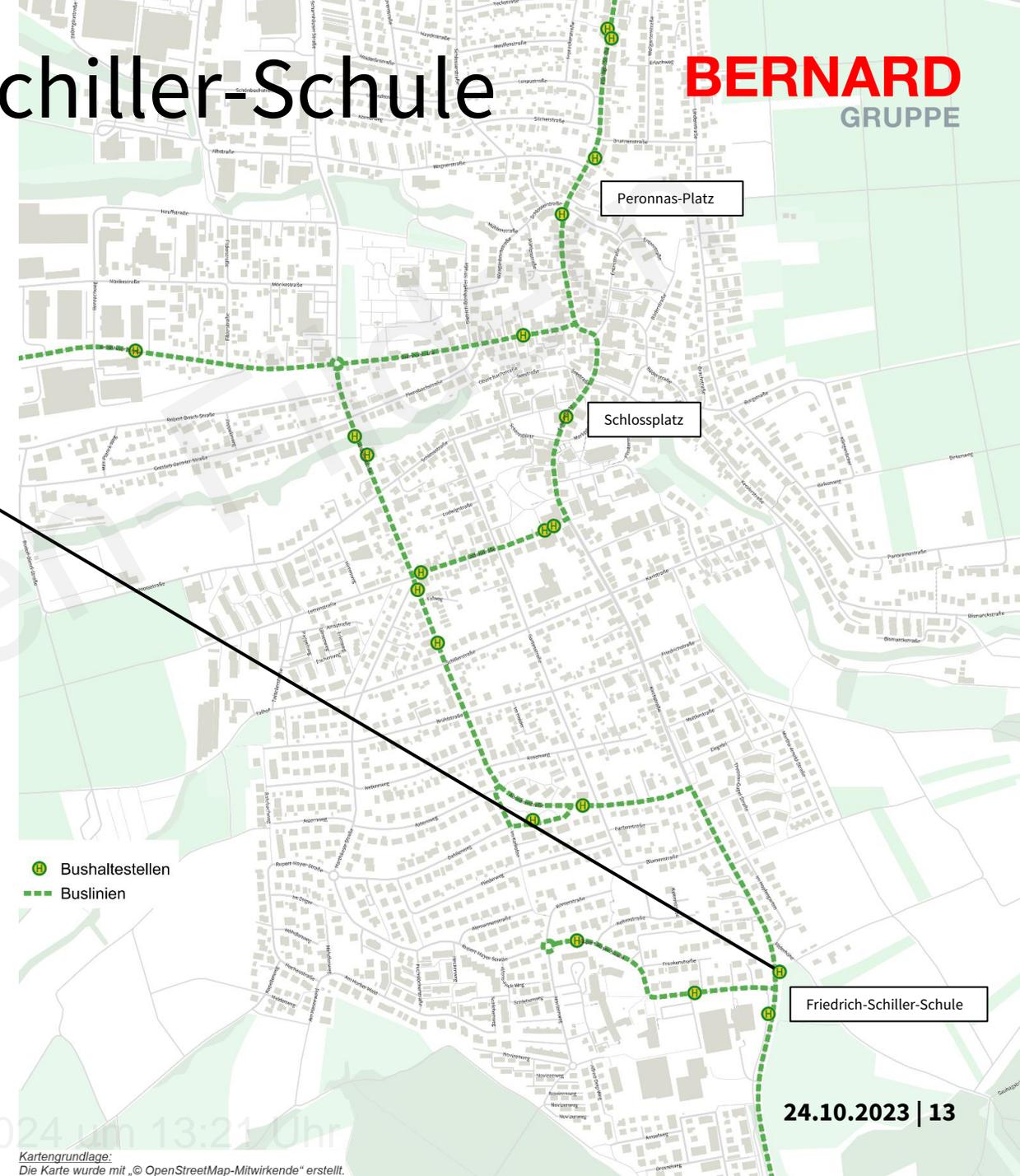


# ■ Busverkehr

- 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 ( $\geq 2$  m Breite)



## **Radverkehr**

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

→ **Querschnitt mit  $\varnothing$  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
- $\geq 2$  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



# ■ 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



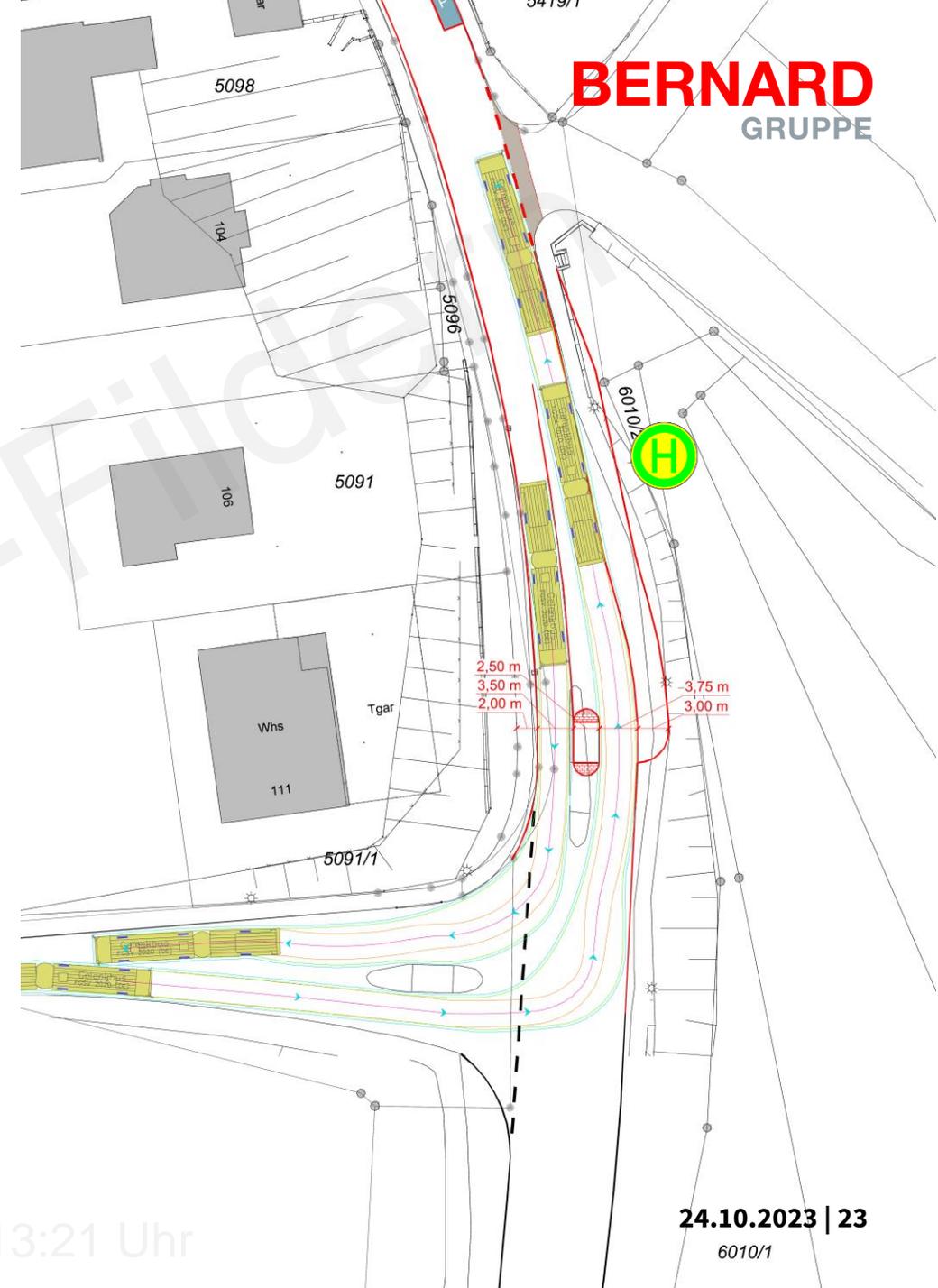
# ■ Begrünung im Straßenraum

- 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



**BERNARD**  
GRUPPE

### **Deutschland**

Josef-Felder-Straße 53  
81241 München

T +49 89 2000149 0

F +49 89 2000149 20

[info@bernard-gruppe.com](mailto: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](mailto:info@bernard-gruppe.com)