

Einführung Rahmenplanung StadtGOLD

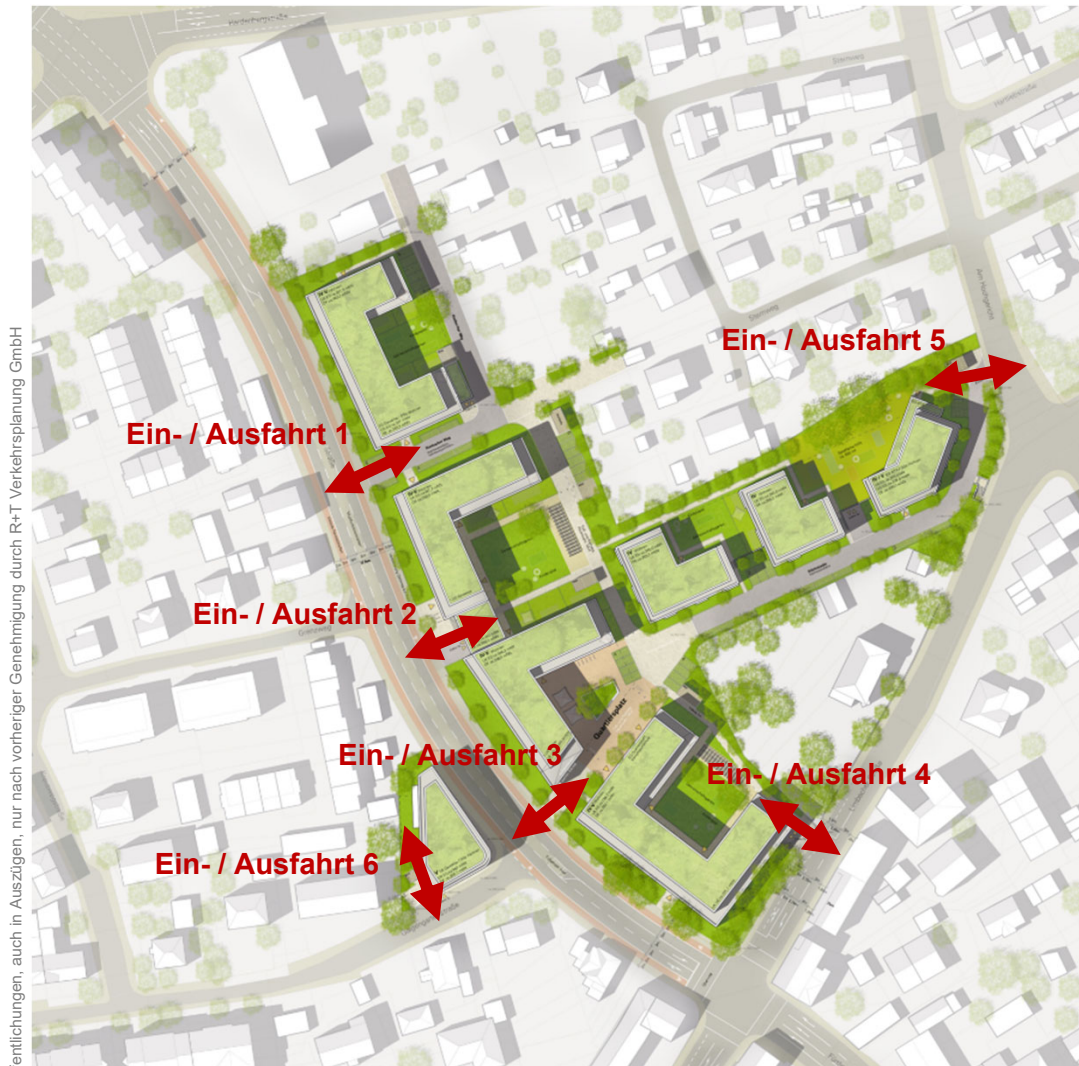


Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

Schwabach – Verkehrsuntersuchung Rahmenplan StadtGOLD

Kfz-Verkehrsmengen

Neuverkehr der entstehenden Nutzungen des Plangebiets



Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

Ein- / Ausfahrt 1

- Vormittägliche Spitzenstunde: ~ 10 Kfz-Fahrten
- Nachmittägliche Spitzenstunde: ~ 19 Kfz-Fahrten

Ein- / Ausfahrt 2 Tiefgarage

- Vormittägliche Spitzenstunde: ~ 25 Kfz-Fahrten
- Nachmittägliche Spitzenstunde: ~ 42 Kfz-Fahrten

Ein- / Ausfahrt 3 Kurzzeitstellplätze Bäckerei

- Vormittägliche Spitzenstunde: ~ 32 Kfz-Fahrten
- Nachmittägliche Spitzenstunde: ~ 25 Kfz-Fahrten

Ein- / Ausfahrt 4 Tiefgarage

- Vormittägliche Spitzenstunde: ~ 13 Kfz-Fahrten
- Nachmittägliche Spitzenstunde: ~ 16 Kfz-Fahrten

Ein- / Ausfahrt 5

- Vormittägliche Spitzenstunde: ~ 37 Kfz-Fahrten
- Nachmittägliche Spitzenstunde: ~ 32 Kfz-Fahrten

Ein- / Ausfahrt 6 Tiefgarage

- Vormittägliche Spitzenstunde: ~ 7 Kfz-Fahrten
- Nachmittägliche Spitzenstunde: ~ 9 Kfz-Fahrten

Einführung Rahmenplanung StadtGOLD



Verkehrsablauf an den Knotenpunkten

Prognose Planfall – Verkehrsführungsvariante 1 - zweistreifig



Linksabbiegeproblematik im Bereich des Plangebiets

Beispiel Karlstraße in Ulm (B19)



Quelle: Klaus Kümmerle



Quelle: Stadt Ulm

Verkehrsablauf an den Knotenpunkten

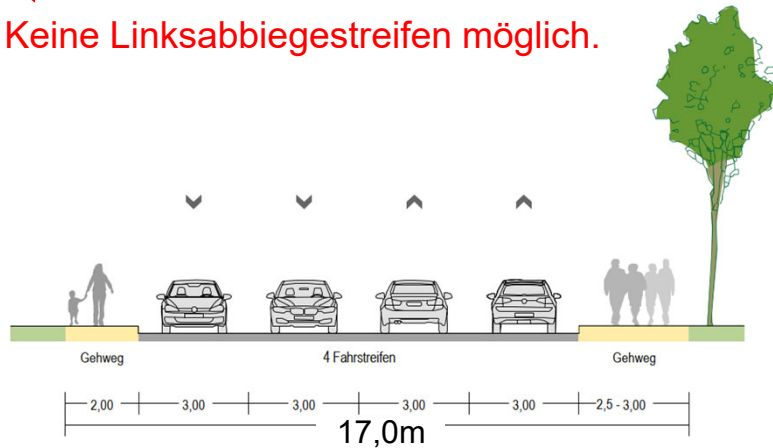
Prognose Planfall – Verkehrsführungsvariante 2 - dreistreifig



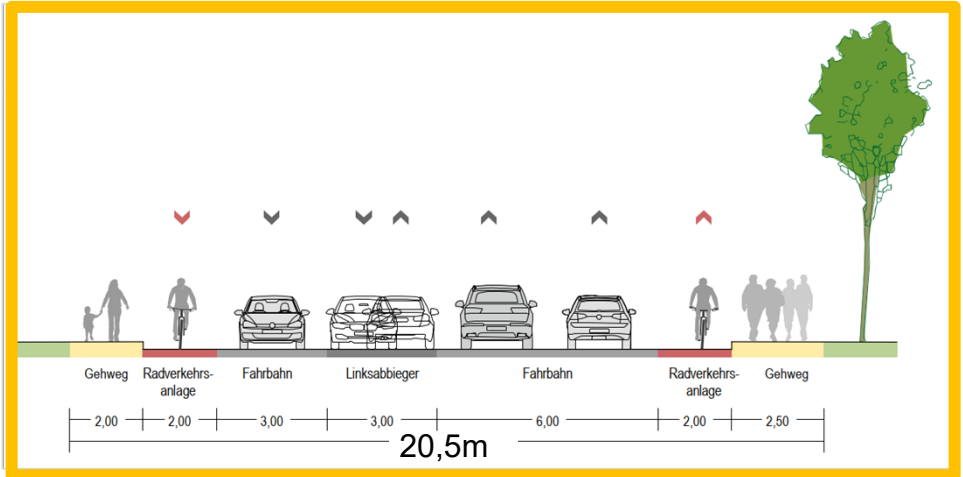
Vergleich der Varianten

~~Bestand~~

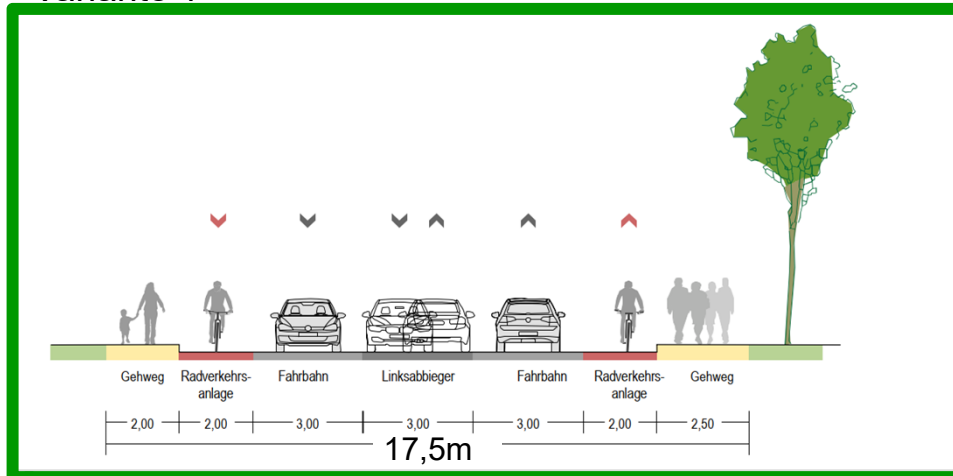
Keine Linksabbiegestreifen möglich.



Variante 2



Variante 1



~~Variante 3~~

Querschnitt nicht durchgehend möglich.
An den Knotenpunkten muss die
Fahrstreifenanzahl reduziert werden.



R+T Verkehrsp

Veröffentlich

Vergleich der Varianten

	Bestand	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Anzahl durchgehender Fahrstreifen	vier	zwei	drei	vier
Linksabbiegestreifen an den Knotenpunkten	nein	ja	ja	Ja, wenn Reduzierung der Fahrstreifenanzahl im Bereich der KP
Linksabbiegen ins Plangebiet möglich	nein	ja	ja	ja
Flächenverbrauch	17,0m	17m – 18,5m	20,0m – 21,5m	20,0m – 24,5m
Anbindung des Plangebiets	Keine Aufstellmöglichkeit für LAB. Nur rechts-rein-rechts-raus möglich	Aufstellmöglichkeit für LAB. Alle Fahrbeziehungen möglich	Aufstellmöglichkeit für LAB. Ggf. nur rechts raus an den Knotenpunkten	Aufstellmöglichkeit für LAB. Nur rechts raus aus dem Plangebiet
Leistungsfähigkeit	Ja, aber nicht mehr RiLSA konform	Ja, Aufweitung Hardenbergstr. notwendig (Entfall von Stellplätzen)	Ja	Ja, ähnlich wie Variante 2 (aufgrund Fahrstreifenanzahl)
Fußgängerquerung	Nur an KP	an den KP sowie Mittelinseln	an den KP sowie FSA	an den KP sowie FSA
Radverkehrsanlagen	-	Eigene RVA	Eigene RVA	Eigene RVA