

Verkehrskonzept Markt Bürgstadt

Ergebnisse

14. März 2023



Dirk Stein, Planungsbüro VIA, Köln

1

Verkehrszählung

15 Zählstellen:

- 10 Knotenpunkte
- 5 Querschnitte
- 3 Zählstellen: 0–24 Uhr
- 12 Zählstellen: 6–19 Uhr
- Hochrechnung der nicht ganztags erhobenen Zählstellen mit den 24-Stunden-Zählungen

3 Zähltage:

- Di 21.6.2022
- Do 23.6.2022
- Do 21.7.2022



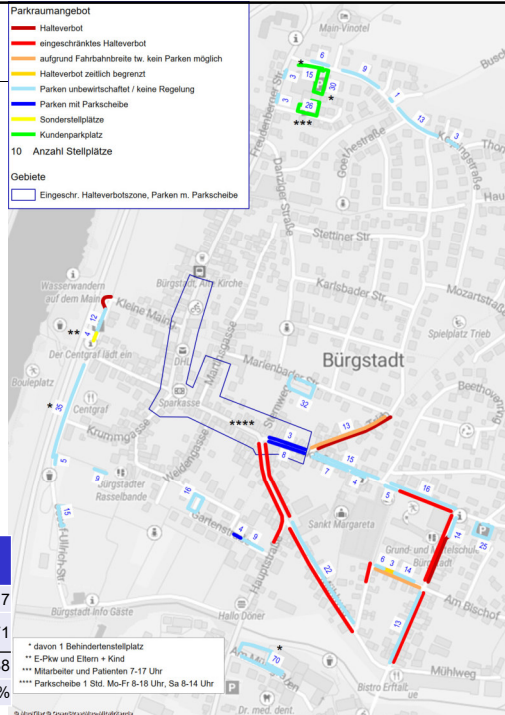
2

Parkraumangebot

- Insgesamt erhoben: 488 Stellplätze
- 47 Abschnitte in 12 Bereichen

Bereich	Kapazität
Josef-Ullrich-Str.	80
Gesundheitszentrum	83
Kolpingstr.	26
Sternparkplatz	32
Streckfuß/Trieb	60
Streckfuß (Parkscheibe)	11
Tabakhalle	25
Jahnstr.	27
Pfarrer-Stoll-Str./Schulstr.	23
Mühlweg	22
Bürgerzentrum	70
Gartenstraße	29

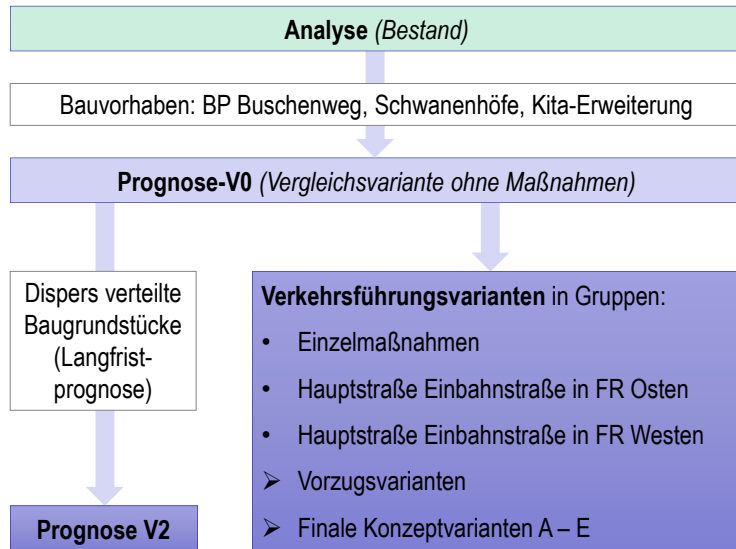
Kapazität	unbewirtschaftet	Parkscheibe	Sonderstellplätze	Summe
Öffentlich	400	11	6	417
Kunden + Besucher	66	3	2	71
Summe	466	14	8	488
Anteil	95%	3%	2%	100%



Konzept fließender Verkehr – Ziele

- **Verkehrsbelastung vermindern**
 - insbesondere in der Ortsmitte
 - Zuwachs durch Bauvorhaben begrenzen und kanalisieren
- **Durchgangsverkehr minimieren**
 - Ableitung möglichst auf Umgehungsstraße
- **Verkehrsablauf verbessern**
 - Reduzieren von Begegnungsverkehr Kfz-Kfz in engen Straßenräumen
- **Erreichbarkeit erhalten**
 - Notwendigkeit von Umwegfahrten minimieren





5

Verkehrsführungsvarianten

Alle Varianten beinhalten:

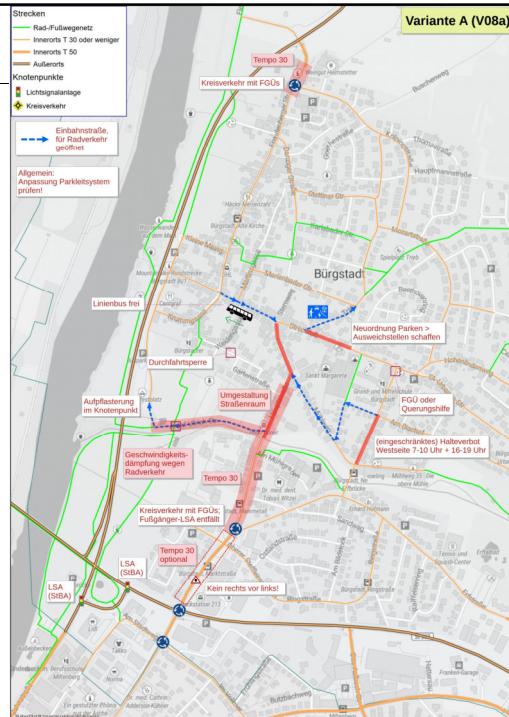
- Kreisverkehr Freudenberger Str./ Kolpingstraße
- Kreisverkehr Hauptstraße/ Sandweg
- Tempo 30 Hauptstraße – Miltenberger Straße
- Tempo 30 Freudenberger Str. am Ortseingang
- Einbahnregelung Pfarrer-Stoll-Str. – Schulstraße

6

Konzept fließender Verkehr – Var. A

Variante A (V08a)

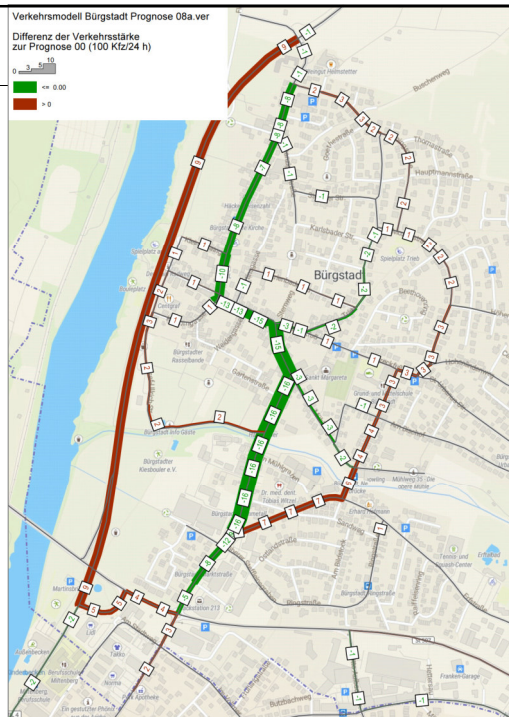
- Einbahnstraßen: Hauptstraße, Trieb, Josef-Ullrich-Straße, Pfarrer-Stoll-Straße, Schulstraße
- Hauptstraße: Linienbusverkehr in beide Richtungen zulassen (wie heute)
- Durchfahrtsperre Gartenstraße, um Schleichverkehr zu verhindern
- Tempo 30 kann (fast) im gesamten Ortsbereich nördlich der St2309/ St507 eingerichtet werden
- KP Miltenberger Str./ Marktstraße: Bei rechts vor links Gefahr des Rückstaus in den Kreisverkehr
- Lkw müssen in Richtung Norden über die Staatsstraße fahren, der geringe innerörtliche Schwerververkehr ebenfalls oder über Mozartstraße



Konzept fließender Verkehr – Var. A

Verkehrliche Wirkung

- Deutliche Entlastung von Freudenberger Straße und Hauptstraße (800-1.600 Kfz/24 h)
- Verlagerung von 900 Kfz/24 h auf die Umgehungsstraße
- Leichte bis mittlere Zunahme auf dem Streckenzug Sandweg (700 Kfz/24 h) – Jahnstraße (300-400 Kfz/24 h) – Höhenbahnweg (300-400 Kfz/24 h) – Mozartstraße (200 Kfz/24 h) – Kolpingstraße (200-300 Kfz/24 h)
- Weitere Veränderungen sind eher gering, z.B. Trieb/Königsberger Straße: -200 Kfz/24 h

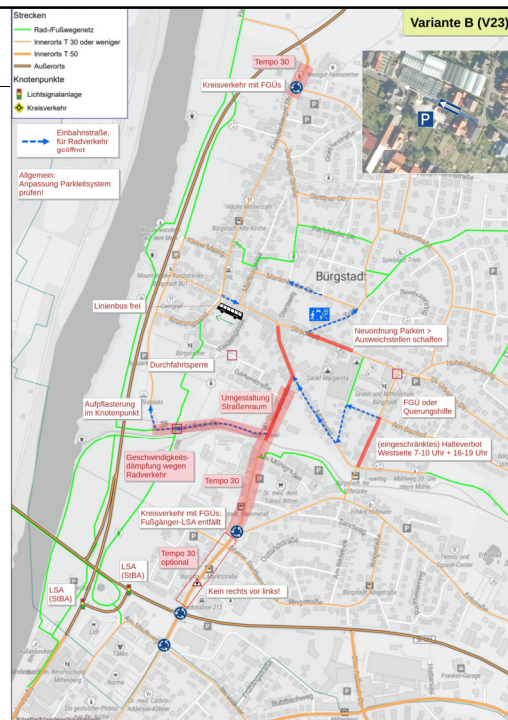


Konzept fließender Verkehr – Var. B

Variante B (V23)

- Einbahnstraßen: Hauptstraße, Trieb, Josef-Ullrich-Straße, Pfarrer-Stoll-Straße, Schulstraße
- Einbahnregelung Marienbader Straße, um Mehrbelastung zu vermeiden
- Hauptstraße: Linienbusverkehr in beide Richtungen zulassen (wie heute)
- Durchfahrtsperre Gartenstraße, um Schleichverkehr zu verhindern
- Tempo 30 kann (fast) im gesamten Ortsbereich nördlich der St2309/ St507 eingerichtet werden
- KP Miltenberger Str./ Marktstraße: Kein rechts vor links (Rückstaugefahr)
- Lkw müssen in Richtung Norden über die Staatsstraße fahren, der geringe innerörtliche Schwerververkehr ebenfalls oder über Mozartstraße

9

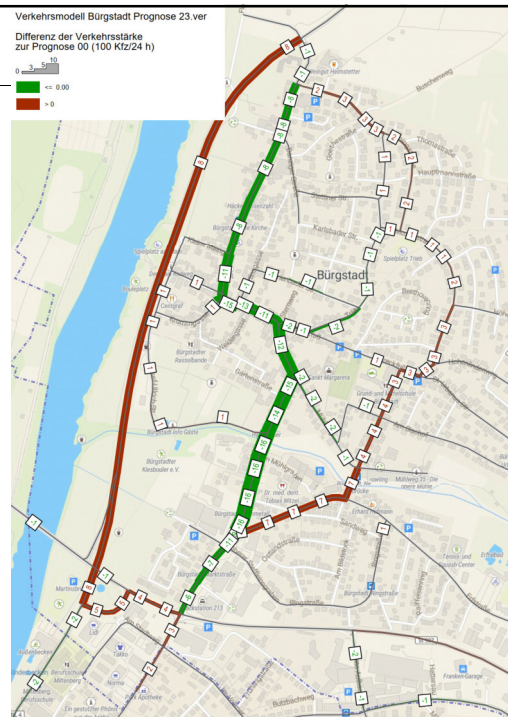


Konzept fließender Verkehr – Var. B

Verkehrliche Wirkung

- Deutliche Entlastung von Freudenberger Straße und Hauptstraße (800-1.600 Kfz/24 h)
- Verlagerung von 800 Kfz/24 h auf die Umgehungsstraße
- Leichte bis mittlere Zunahme auf dem Streckenzug Sandweg (700 Kfz/24 h) – Jahnstraße (300-400 Kfz/24 h) – Höhenbahnweg (300 Kfz/24 h) – Mozartstraße (100 Kfz/24 h) – Kolpingstraße (200-300 Kfz/24 h)
- Weitere Veränderungen sind eher gering, z.B. Trieb: -200 Kfz/24 h
- Die verkehrliche Wirkung ist der Variante A sehr ähnlich!

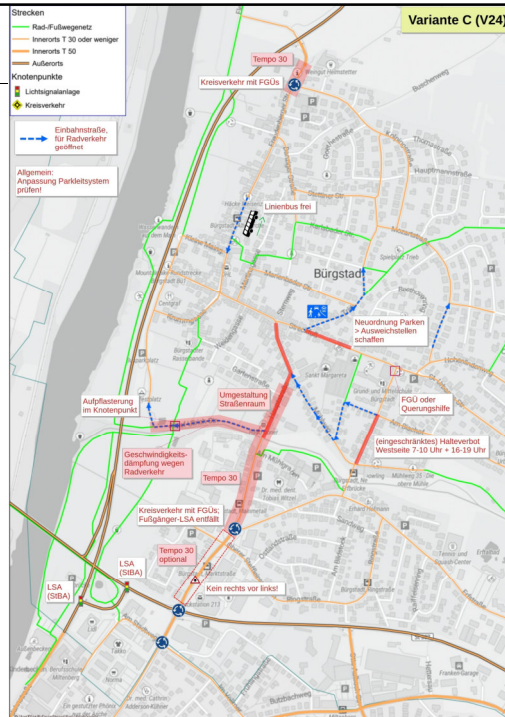
10



Konzept fließender Verkehr – Var. C

Variante C (V24)

- Einbahnstraßen: Freudenberger Straße, Trieb/Königsberger Straße, Höhenbahnweg, Josef-Ullrich-Straße, Pfarrer-Stoll-Straße, Schulstraße
- Freudenberger Straße: Linienbusverkehr in beide Richtungen zulassen (wie heute)
- Tempo 30 kann (fast) im gesamten Ortsbereich nördlich der St2309/ St507 eingerichtet werden
- KP Miltenberger Str./ Marktstraße: Bei rechts vor links Gefahr des Rückstaus in den Kreisverkehr
- Lkw müssen in Richtung Norden über die Staatsstraße fahren, der geringe innerörtliche Schwerverkehr ebenfalls oder über Mozartstraße

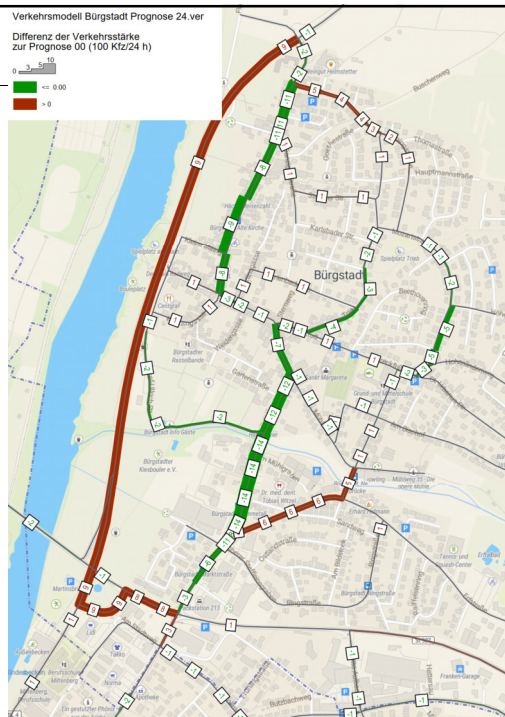


11

Konzept fließender Verkehr – Var. C

Verkehrliche Wirkung

- Deutliche Entlastung von Freudenberger Straße (800-1.100 Kfz/24 h) und Hauptstraße (700-1.400 Kfz/24 h), aber kaum Entlastung im Zentrum
- Verlagerung von 900 Kfz/24 h auf die Umgehungsstraße
- Leichte bis mittlere Zunahme auf dem Sandweg (600 Kfz/24 h)
- Höhenbahnweg: Abnahme um 500 Kfz/24 h
- Kolpingstraße: Zunahme um 100-500 Kfz/24 h
- Entlastung Trieb: 400 Kfz/24 h
- Entlastungswirkung Freudenberger Str. – Hauptstraße etwas geringer als in Variante A, aber geringere Zunahme auf Sandweg – Jahnstraße und Kolpingstraße!

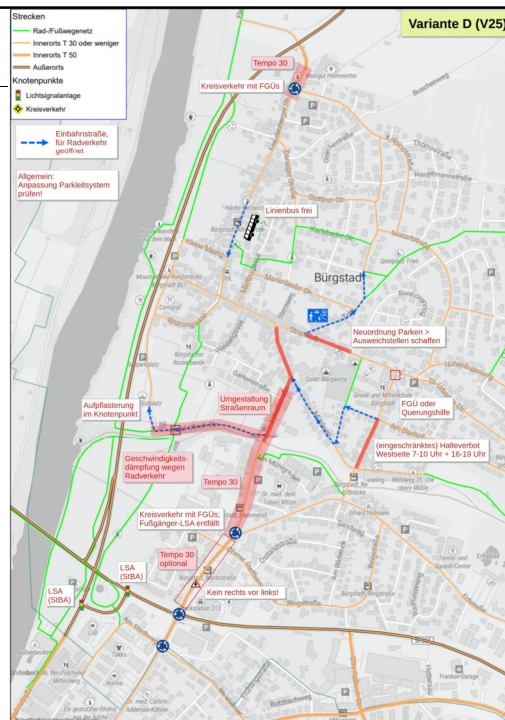


12

Konzept fließender Verkehr – Var. D

Variante D (V25)

- Einbahnstraßen: Freudenberger Straße, Trieb/Königsberger Straße, Josef-Ullrich-Straße, Pfarrer-Stoll-Straße, Schulstraße
- Freudenberger Straße: Linienbusverkehr in beide Richtungen zulassen (wie heute)
- Tempo 30 kann (fast) im gesamten Ortsbereich nördlich der St2309/ St507 eingerichtet werden
- KP Miltenberger Str./ Marktstraße: Bei rechts vor links Gefahr des Rückstaus in den Kreisverkehr
- Lkw müssen in Richtung Norden über die Staatsstraße fahren, der geringe innerörtliche Schwerverkehr ebenfalls oder über Mozartstraße



13

Konzept fließender Verkehr – Var. D

Verkehrliche Wirkung

- Deutliche Entlastung von Freudenberger Straße (1.200-1.400 Kfz/24 h) und Hauptstraße (1.100-1.800 Kfz/24 h), aber geringe Entlastung im Zentrum
- Verlagerung von 600 Kfz/24 h auf die Umgehungsstraße
- Deutliche Zunahme auf dem Sandweg (1.000 Kfz/24 h)
- Höhenbahnweg: Zunahme um 300 Kfz/24 h
- Kolpingstraße: Zunahme um 100-300 Kfz/24 h
- Entlastung Trieb: 400 Kfz/24 h
- Entlastungswirkung Freudenberger Str. – Hauptstr. z.T. höher als in Variante A, aber stärkere Zunahme auf Sandweg – Jahnstraße!

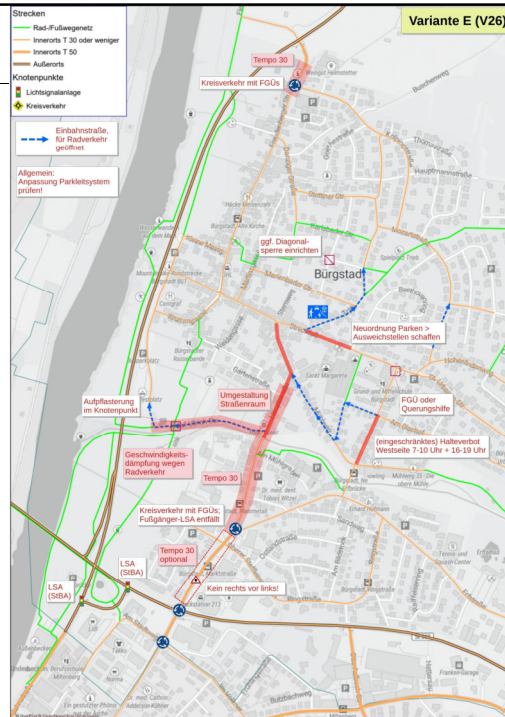


14

Konzept fließender Verkehr – Var. E

Variante E (V26)

- Einbahnstraßen: Trieb/Königsberger Straße, Josef-Ullrich-Straße, Pfarrer-Stoll-Straße, Schulstraße, Höhenbahnweg
- Tempo 30 kann (fast) im gesamten Ortsbereich nördlich der St2309/ St507 eingerichtet werden
- KP Miltenberger Str./ Marktstraße: Bei rechts vor links Gefahr des Rückstaus in den Kreisverkehr
- Um Schleichverkehr zu verhindern, sollte ggf. eine Diagonalsperre am Knoten Breslauer Str./ Leipziger Str. eingerichtet werden

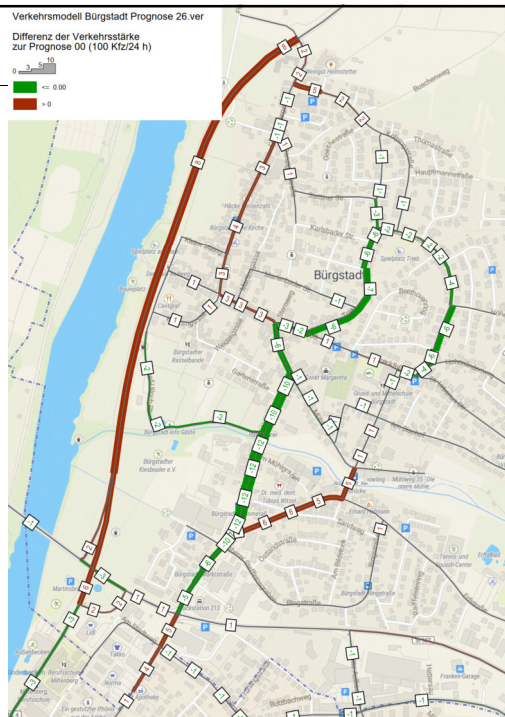


15

Konzept fließender Verkehr – Var. E

Verkehrliche Wirkung

- Auf Freudenberger Straße und Hauptstraße im Zentrum Zunahme um 300-400 Kfz/24 h, südlich Streckfuß Abnahme um bis zu 1.200 Kfz/24 h
- Keine Entlastung im Zentrum!
- Verlagerung von 800 Kfz/24 h auf die Umgehungsstraße
- Deutliche Zunahme auf dem Sandweg (600 Kfz/24 h)
- Höhenbahnweg: Abnahme um 600 Kfz/24 h
- Kolpingstraße: Zunahme um 200-500 Kfz/24 h
- Entlastung Trieb: 600 Kfz/24 h



16

Konzept fließender Verkehr



Übersicht der Maßnahmen in den Varianten

	A	B	C	D	E
Variante Nr.:	V08a	V23	V24	V25	V26
Verkehrsnachfrage					
Schwanenhöfe, Kita-Erweiterung, BP Buschenweg	x	x	x	x	x
Langfristig: Aufsiedlung aller freien Bauplätze					
Einbahnstraßen					
Mühlweg	x	x	x	x	x
Hauptstraße (Rathaus - Streckfuß) FR Westen					
Hauptstraße (Rathaus - Streckfuß) FR Osten	x				
Hauptstraße (Rathaus - Martingasse) FR Osten		x			
Freudenberger Str. (nördlich Kl. Maingasse) FR Süden			x	x	
Trieb FR Osten	x	x	x	x	x
Trieb/Königsberger Straße FR Norden			x	x	x
Marienbader Straße (Breslauer Str. - Danziger Str.)		x			
Pfarrer-Stoll-Straße FR Westen	x	x	x	x	x
Schulstraße FR Süden	x	x	x	x	x
Jahnstraße (Pfr.-Stoll-Str. - Mühlweg) FR Süden					
Josef-Ullrich-Str. FR Westen	x	x	x	x	x
Höhenbahnweg FR Norden			x		x
Lichtsignalanlagen					
LSA an den Knotenpunkten St2309 / St2310 / MIL4	x	x	x	x	x
FGÜ-LSA Sandweg	-	-	-	-	-
Kreisverkehre					
Freudenberger Str./ Kolpingstr.	x	x	x	x	x
Hauptstr./ Sandweg	x	x	x	x	x
Sonstige Maßnahmen					
Miltenerberger Str., Hauptstr. T 30 nördlich Sandweg	x	x	x	x	x
Freudenberger Straße T 30 am Ortseingang	x	x	x	x	x

17

Konzept fließender Verkehr



Verkehrliche Wirkung im Vergleich:

- Angegeben ist die prognostizierte Verkehrsstärke am Gesamtwerktag
- ... und die Differenz zur Vergleichsvariante V00
- ... sowie die prozentuale Veränderung (Be-/Entlastung) im Vergleich zu V00.

Bewertung anhand der Verkehrsstärke:

	Bewertungskriterien	Punkte
	Absolute Veränderung <= 100 Kfz	0
Abnehmende Belastung	Relative Veränderung <= -95%	10
	Relative Veränderung -94% bis -85%	9
	usw.	usw.
Gleichbleibende Belastung	Relative Veränderung -14% bis -5%	1
	Relative Veränderung -4% bis 4%	0
Zunehmende Belastung	Relative Veränderung 5% bis 14%	-1
	usw.	usw.
	Relative Veränderung 85% bis 94%	-9
	Relative Veränderung >= 95%	-10
	St2310: Absolute Veränderung	1 je 100 Kfz

Gewichtung Josef-Ullrich-Straße:
0,25, da größtenteils anbaufrei

Konzept fließender Verkehr



Verkehrliche Wirkung im Vergleich

Variante Nr.:	A	B	C	D	E
V08a	V23	V24	V25	V26	V26
Verkehrsstärke (Kfz/24 Stunden)					
St2310 (Freudenberger Str. - Martinsbrücke)	11.000	10.900	11.100	10.800	10.900
Veränderung zu V00	800	700	900	600	700
Veränderung zu V00 in %	8%	7%	9%	6%	7%
Freudenberger Straße (Lauersend - Kolpingstr.)	1.900	1.900	1.600	1.400	2.600
Veränderung zu V00	-800	-800	-1.100	-1.300	-100
Veränderung zu V00 in %	-30%	-30%	-41%	-45%	-4%
Hauptstraße (Weidengasse - Streckfuß)	1.600	2.000	3.000	2.500	3.300
Veränderung zu V00	-1.400	-1.000	0	-500	300
Veränderung zu V00 in %	-47%	-33%	0%	-17%	10%
Hauptstraße (Alte Erfbrücke)	3.200	3.200	3.400	3.000	3.600
Veränderung zu V00	-1.600	-1.600	-1.400	-1.800	-1.200
Veränderung zu V00 in %	-33%	-33%	-29%	-35%	-25%
Große Maingasse	700	700	700	800	700
Veränderung zu V00	100	100	100	200	100
Veränderung zu V00 in %	17%	17%	17%	33%	17%
Josef-Ullrich-Straße (Wohnmobilstpl.)	600	500	200	200	200
Veränderung zu V00	200	100	-200	-200	-200
Veränderung zu V00 in %	50%	25%	-50%	-50%	-50%
Kolpingstraße (Lönsstraße)	1.700	1.700	1.800	1.700	1.600
Veränderung zu V00	300	300	400	300	200
Veränderung zu V00 in %	24%	24%	29%	21%	16%
Stettiner Straße	600	700	800	700	700
Veränderung zu V00	-100	0	100	0	0
Veränderung zu V00 in %	-16%	0%	14%	0%	0%
Mozartstraße (Spielplatz)	1.400	1.400	1.200	1.400	1.100
Veränderung zu V00	100	100	-100	100	-200
Veränderung zu V00 in %	8%	8%	-8%	8%	-15%
Marienbader Straße (Stern-Parkplatz)	500	300	500	500	300
Veränderung zu V00	100	-100	100	100	-100
Veränderung zu V00 in %	25%	-25%	25%	25%	-25%
Trieb	300	-300	-300	-400	-700
Veränderung zu V00	-300	-300	-400	-500	-700
Veränderung zu V00 in %	-27%	-27%	-36%	-45%	-64%
Streckfuß (St. Margareta)	1.500	1.400	1.400	1.600	1.500
Veränderung zu V00	200	100	100	300	200
Veränderung zu V00 in %	15%	8%	8%	23%	15%
Jahnstraße (Neue Erfbrücke)	3.100	3.200	3.000	3.500	3.000
Veränderung zu V00	700	800	600	1.100	600
Veränderung zu V00 in %	25%	33%	25%	40%	25%
Sandweg	3.600	3.600	3.500	3.900	3.500
Veränderung zu V00	700	700	600	1.000	600
Veränderung zu V00 in %	24%	24%	21%	34%	21%

Bewertung

Variante Nr.:	A	B	C	D	E
V08a	V23	V24	V25	V26	V26
Umgehungsstraße (St2310)	8	7	9	6	7
Freudenberger Straße	3	3	4	5	0
Hauptstraße (Ortsmitte)	5	3	0	2	-1
Hauptstraße (Alte Erfbrücke)	3	3	3	4	3
Große Maingasse	0	0	0	-3	0
Josef-Ullrich-Straße	-1	0	1	1	1
Kolpingstraße	-2	-2	-3	-2	-1
Stettiner Straße	0	0	0	0	0
Mozartstraße	0	0	0	0	2
Marienbader Straße	0	0	0	0	0
Trieb	3	3	4	5	6
Streckfuß	-2	0	0	-2	-2
Jahnstraße	-3	-3	-3	-5	-3
Sandweg	-2	-2	-2	-3	-2
Ringstraße	0	0	0	0	0
SUMME	12	12	13	8	10

- Die Varianten weisen alle eine gute Bewertung in Bezug auf die Be-/Entlastung auf.
- Die Variante D schneidet etwas schlechter ab als die Varianten A-C, da weniger Verkehr auf die Umgehungsstraße verlagert wird und einige innerörtliche Straßen etwas mehr belastet werden als in der Vergleichsvariante V00.
- Die Variante E weist ebenfalls eine gute Bewertung auf, die Ortsmitte wird jedoch nicht entlastet.

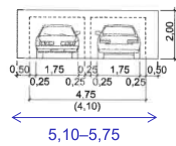
Konzept fließender Verkehr



Variante A	Variante B	Variante C	Variante D	Variante E
Vorteile				
Stärkste Entlastung Hauptstraße im zentralen Bereich		-	Starke Entlastung Hauptstr. im zentr. Bereich	-
Hohe Verkehrsverlagerung auf Umgehungsstraße	Mittlere bis hohe Verkehrsverlagerung auf Umgehungsstraße	Höchste Verkehrsverlagerung auf Umgehungsstraße	Mittlere bis hohe Verkehrsverlagerung auf Umgehungsstraße	Mittlere bis hohe Verkehrsverlagerung auf Umgehungsstraße
Deutliche Entlastung der Freudenberger Straße				-
Deutliche Entlastung der Hauptstraße südlich des zentralen Bereichs				-
Entlastung Trieb				
-	-	Entlastung Höhenbahnweg	-	Entlastung Höhenbahnweg
Zentraler Bereich der Hauptstraße aus allen Richtungen ohne Umwegfahrten erreichbar				
-	-	West-Ost-Achse Große Maingasse – Hauptstraße – Streckfuß bleibt in beiden Richtungen befahrbar		
Nachteile				
Nördliche Freudenberger Straße und Gesundheitszentrum aus dem Ortskern (z.T.) nur mit Umweg erreichbar				-
Hauptstr. (Zentrum) aus Ri. Süden nur mit Umweg erreichbar	Einbahnstr. Marienbader Str. erforderlich	-	-	-
Mehrbelastung des Streckenzuges Sandweg – Brückenstraße				
Mehrbelastung Jahnstraße		-	Mehrbelastung Jahnstr.	-
Durchfahrtsperre Gartenstraße zur Vermeidung von Schleichverkehr erforderlich		-	-	Ggf. Diagonalsperre Breslauer/ Leipziger Str.

Konzept fließender Verkehr – Hauptstraße

- Entlang des Straßenzugs Hauptstraße – Miltenberger Straße sind größtenteils nicht ausreichend breite Nebenanlagen vorhanden.
→ geringe Attraktivität für Fußgänger
- Der Fahrbahnquerschnitt beträgt in der Regel 6,00–6,50 m.
- Es sollte geprüft werden, ob zumindest nördlich des Sandwegs/ nördlich Mainmetall (hohes Lkw-Aufkommen) ein Fahrbahnquerschnitt von z.B. 5,50 m mit überfahrbarem Rand realisiert werden kann.
- Erweiterung T-30-Zone



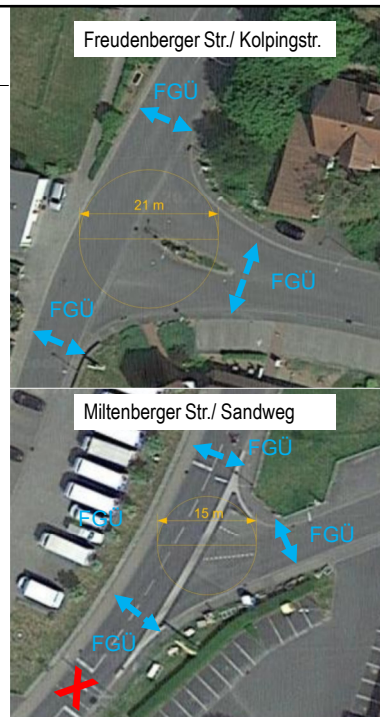
Bürgstadt, Germany by kaenguru, licensed under CC-BY-SA

- Umbau ist bereits geplant!

21

Konzept fließender Verkehr – Knotenpunkte

- An den Knotenpunkten Freudenberger Straße/ Kolpingstraße und Miltenberger Straße/ Sandweg ist die Einrichtung von Minikreisverkehren (Ø 13–22 m) geometrisch möglich.
- Hierdurch ist eine Verbesserung der Verkehrsqualität für die Linksabbieger aus den Nebenstraßen (Sandweg, Kolpingstraße) zu erwarten.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- FGÜs an allen Zufahrten → Erleichterung der Querung für Fußgänger
- Ein Verzicht auf die Fußgänger-LSA auf der Miltenberger Straße ist daher möglich.
- Der Minikreisverkehr am Sandweg könnte etwas größer dimensioniert werden, wenn Teile des Wiesengrundstücks in Anspruch genommen würden.



22

Konzept fließender Verkehr – Josef-Ullrich-Straße

Bestand:

- Fahrbahn ca. 4,00 m breit
- unübersichtliche Kurvenführung
- keine Ausweichmöglichkeit

Vorschlag:

- Einbahnregelung mit Fahrtrichtung Main
- Radverkehr in beide Richtungen frei
- Zur Geschwindigkeitsdämpfung Einbau von Schwellen oder „Kölner Tellern“ mit Lücke für den Radverkehr
- Aufpflasterung in Höhe der F/R-Brücke
- Auswirkung des Konzepts: leichte Mehrbelastung (200 Kfz/24 h)



23

Konzept fließender Verkehr – Trieb

Bestand:

- Fahrbahn ca. 4,00 m breit, Gehweg sehr schmal oder nicht vorhanden
- Gesamtbreite ca. 5,00–6,50 m
- Durch abgestellte Pkw ist die Restfahrbahnbreite z.T. zu schmal

Vorschlag:

- Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs – Gleichberechtigung Fuß, Rad, Kfz
- Einbahnführung in Richtung Norden aufgrund geringerer Geschwindigkeiten bergauf
- Prüfen, ob einzelne Parkstände markiert werden können
- Prüfen, ob Kundenparkplatz der Raiffeisen-Volksbank außerhalb der Geschäftszeiten für das Anwohnerparken freigegeben werden kann
- Nicht ausgelasteter Sternparkplatz in 200–300 m Entfernung
- Auswirkung des Konzepts: Entlastung um ca. 200 Kfz/24 h



24

Parkraumkonzept – Ziele



- **Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage**
 - Bessere Verteilung der geparkten Pkw auf die vorhandenen Stellplätze
 - Stärkere Zuordnung des Parkraums zu den Nutzer:innengruppen
 - Punktuell neue Stellplätze schaffen
- **Reduzierung des Parkens im Straßenraum**
 - Schaffung von Anreizen zur besseren Ausnutzung des privaten Parkraums
 - Potenziale zur Verbesserung des Verkehrsablaufs schaffen
 - Punktuelle Neuordnung des Parkens im Straßenraum
- **Hol- und Bringeverkehr an der Grund- und Mittelschule**
 - Verbesserung des Verkehrsablaufs
 - Mehr Kurzzeit-Parkmöglichkeiten zum Holen und Bringen einrichten

25

Parkraumkonzept



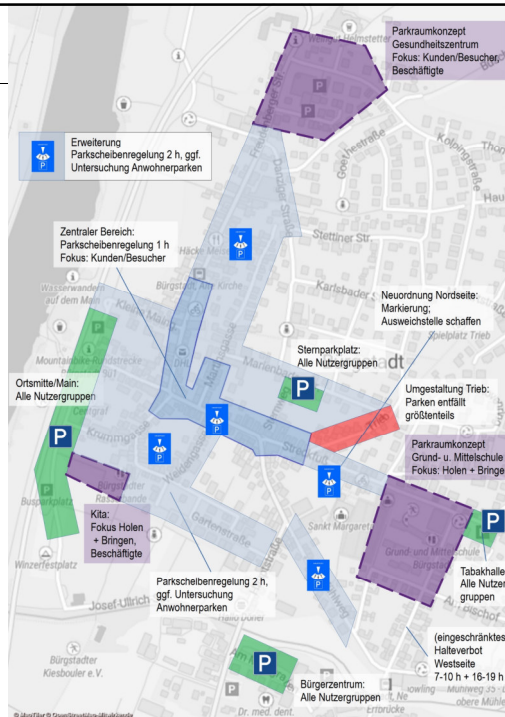
- **Alternative 1:** Einrichtung einer Bewohnerparkzone in einem eng abgegrenzten Bereich, um den Aufwand möglichst gering zu halten (z.B. nur Gartenstraße + Mühlweg)
- **Alternative 2:** Einrichtung einer Zone mit Parkscheibenregelung:
max. 2 Stunden, Mo-Fr 8–18 Uhr, Sa 8–14 Uhr (Zeitbereich wie Hauptstraße)
Wirkung ähnlich wie beim Bewohnerparken:
 - Gebietsfremde Dauerparker werden verdrängt
 - Anreiz, den Pkw (mindestens tagsüber) auf eigenem Grundstück abzustellen
 - Schaffung freier Kapazitäten
 - Kurzzeitparken auch für Anwohner:innen tagsüber möglichaber:
 - Dauerhaftes Abstellen der Pkw der Anwohner:innen unter der Woche bereits ab 16 Uhr möglich
 - (Fast) kein Verwaltungsaufwand
 - Kaum Beschilderungsaufwand, da Zonenregelung

26

Parkraumkonzept

Bereiche mit unterschiedlichen Regelungen:

- Zentrum: Parkscheibe 1 h
- Umgebend: Parkscheibe 2 h / ggf. Anwohnerparken in Kombination mit Parkscheibenregelung → Untersuchungsbedarf !
- Außen: keine Regelung, Langzeitparken bleibt möglich
- spezielle Regelungen für Gesundheitszentrum, Schule und Kita



27

Parkraumkonzept – Gesundheitszentrum



- Ziel: Schaffung einer Überlaufkapazität für die Spitzennachfrage, bessere Nachfrageverteilung
- Parkscheibenregelung auf Teil der Kolpingstraße
- Parkscheibenregelung für nördlichen Parkplatz des Gesundheitszentrums anregen
- Einrichtung von Parkständen in der Freudenbergger Straße südlich Lauersend prüfen



28

Parkraumkonzept – Grund- und Mittelschule

- Ziel: Hol- und Bringe-
verkehre besser abwickeln
- Kapazität für Holen+Bringen
wird erhöht (34 Stpl.)
- Einbahnstraßen ordnen den
Verkehrsablauf
- Nachteil für Radverkehr:
z.T. Senkrechtparken
- Lehrpersonal muss z.T. auf
P Tabakhalle ausweichen



29

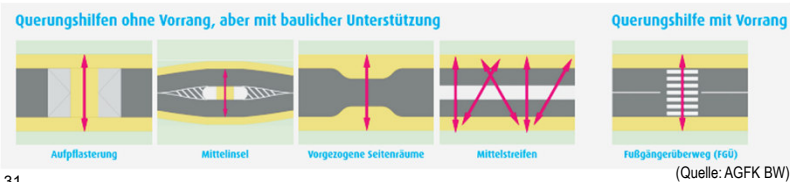
Parkraumkonzept – Grund- und Mittelschule

- **Restriktive Variante:** Durchfahrtsperre an der Einfahrt Pfarrei-Stoll-Straße
- Sperrung z.B. zwischen 7:45 Uhr und 8:15 Uhr; zusätzlich mittags?
- Linienbus benötigt technische Einrichtung zur Öffnung
- Während der Sperrzeit können Anwohner:innen nur ausfahren, nicht einfahren
- Haltekapazität in der Pfarrei-Stoll-Straße entfällt
- P Jahnstraße als Elternhaltestelle nutzen



30

- FGÜ oder Querungshilfe?
- Empfehlungen für die Anlage von Fußgängerkehranlagen (EFA):
 - Querungsanlagen sind in der Regel entbehrlich, wenn bei $v = 30 \text{ km/h}$ die Verkehrsstärke nicht mehr als 500 Kfz in der Spitzenstunde beträgt, aber:
 - unabhängig von den Belastungen zweckmäßig, wenn regelmäßig mit *schutzbedürftigen Fußgängern* wie z.B. Kindern und älteren Menschen zu rechnen ist.
- R-FGÜ: FGÜ in Tempo-30-Zonen sind *in der Regel* entbehrlich.
 - d.h. im Einzelfall zulässig, wo es notwendig ist!
- Alternative zum FGÜ: Querungshilfe
- FGÜ oder Querungshilfe: schafft Barrierefreiheit



31

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

32