

Anlage 1 Steckbriefe der Wohnsammelstraßen der Stadt Biberach

Als Beurteilungsgrundlage wurde pro Straße bzw. Straßenabschnitt ein Steckbrief erarbeitet:

Bestandsaufnahme:

- Beschreibung
- Länge
- Lageplan
- Querschnitt
- Foto
- Verkehrsbeobachtung im Sommer / Herbst 2015: jeweils viertelstündlich (morgens bzw. in der Nachmittagsspitze ab 15.30 Uhr bei gutem Wetter); dargestellt jeweils der Wert in der Nachmittagsspitze

Analyse:

- Unfallzahlen 01/2011- 08/2014; falls signifikant mit Angabe der Unfallbeteiligten
- Verkehrsbelastung nach Umlegungsmodell (Analyse 2009 / Prognose 2030)
- Verkehrszählung per Messgerät 2014/15
- Definition Verkehrsaufkommen (Kfz/Tag): hoch > 5000; mittel: 2500 -5000; gering < 2500
- Schwerverkehrsanteil (SV) in % eines durchschnittlichen Tages
- Geschwindigkeitsmessung mit Angabe der v 85, d.h. der Geschwindigkeit, die von 85% der Kfz-Fahrer eingehalten wird
- Anzahl der Fußgänger bzw. Radfahrer: hoch > 15 mittel >8-14 gering <8; Unterscheidung in querende bzw. längslaufende Fußgänger; daher Doppelzählung möglich, wenn erst nach einer längeren Strecke gequert oder abgebogen wird;
- Verkehrsbedeutung der Straße
- Einschätzung des Lärms, soweit vorhanden
- Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung (rechtlich, zeitlich, Verkehrsverdrängung und notwendige Begleitmaßnahmen)

Steckbriefe der Wohnsammelstraßen:

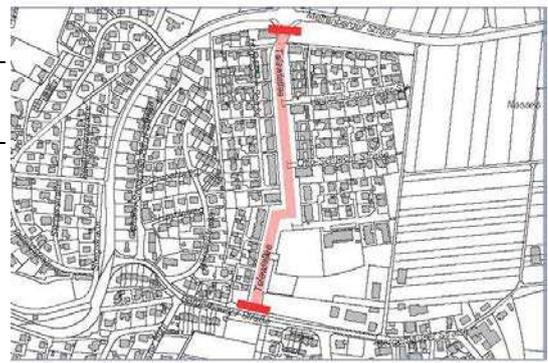
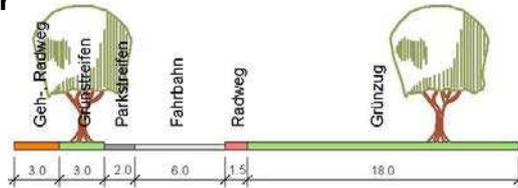
1.	Telawiallee
2.1	Bergerhauser Straße – Abschnitt Talfeld
2.2	Bergerhauser Straße -- Abschnitt Bergerhausen
3.1	Theodor-Heuss-Straße -- Süd (Bereich Bachlangen)
3.2	Theodor-Heuss-Straße -- Mitte (Bereich Sandberg)
3.3	Theodor-Heuss-Straße -- Nord (Bereich Bergerhausen)
4.	Sandgrabenstraße
5.1	Birkendorfer Straße -- Süd
5.2	Birkendorfer Straße -- Nord
6.	Ernst-Boehringer-Straße
7.1	Haberhäusle Straße -- Ost
7.2	Haberhäusle Straße -- West (Bereich Gewerbel)
8.1	Hochvogelstraße -- Ost (Bereich BePo)
8.2	Hochvogelstraße -- West
9.1	Krummer Weg -- Nord
9.2	Krummer Weg -- Süd
10.	Fünf Linden (Bereich Jarekstraße)
11.1	Steigmühlstraße -- Nord (Bereich Kutzberger Weg)
11.2	Steigmühlstraße -- Süd (Bereich Wolfental)
12.	Wolfentalstraße
13.1	Rollinstraße -- Nord (Bereich Landratsamt)
13.2	Rollinstraße -- Mitte (Bereich Pflegeheim)
13.3	Rollinstraße -- Süd (Bereich Mühlweg bis WaldseerStr.)
14.	Saudengasse
15.	Danzigbrücke
16.	Mühlweg
17.	Vallenceallee
18.	Astiallee
19.1	Schlierenbachstraße -- Ost (Bereich östl. Eichendorfweg)
19.2	Schlierenbachstraße -- West (Bereich westl. Eichendorfweg)
20.	Mittelbergstraße Abschnitt bis Wetterkreuzstraße
21.1	Wetterkreuzstraße -- Ost
21.2	Wetterkreuzstraße -- West (Bereich westl. Amriswilstraße)
22.	Amriswilstraße
23.	Höfener Straße Ortsteil Mettenberg

Steckbrief 1 „Telawiallee“

Abschnitt: gesamte Straße
Länge der Strecke: ca. 500 m

Streckenführung: geradlinig;
in Höhe des Platzes zwei 90°-Kurven

Infrastruktur



Radfahrwege: gemeinsamer Geh-Radweg + Radweg
Querungshilfen: -
Busverkehr: Halbstundentakt
Halten auf Fahrbahn
Anzahl der Stellplätze im Straßenraum: 45 längs



Städtebaulicher Gesamteindruck

Geschosswohnungsbau + Einfamilienhäuser
geschlossene Bauweise; Allee mit Grünzug;
Wohnnutzung in %: 80
Bes. Nutzung: Ladenbereich geplant

Unfälle: seit 01.01.2011 keine Unfälle

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 2000 (Verbindungsweg)
Kfz/24h Messung 2014: 2000 SV-Anteil: 3,2
Prognose 2030: 1700

Anzahl Radfahrer ¼ h: längs: 5 quer-
Anzahl Fußgänger ¼ h: 5 -

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v 85= 52 / 54

Verkehrsbeobachtung: sehr ruhig, große Abstände zwischen Kfz; keine Konflikte; keine direkten Zufahrten zu Grundstücken; keine Beeinträchtigung der Aufenthaltsfunktion im geplanten Grünzug und Quartiersplatz

Verkehrsbedeutung der Straße: Die Telawiallee hat im Gesamtstraßennetz die zusätzliche Funktion als Verbindungsstraße von den Baugebieten der Theodor-Heuss-Straße über die geplante Querspange „Am Blosenberg“. Daher wurde eine Verkehrsbelastung von ca. 5000 Kfz/Tag prognostiziert und im Bebauungsplan auf die zukünftige Lärmbelastung mit Festsetzungen reagiert.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt

Eine „Schalltechnische Untersuchung von 2007“ weist Überschreitungen des Tagwertes für WA um ca. 6 dB(A) und des Nachtwertes um ca. 8 dB(A) bei einer prognostizierten Verkehrsbelastung von ca. 5.000 Kfz/Tag auf; Vorschrift im BP passive Schallschutzmaßnahmen umzusetzen;

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

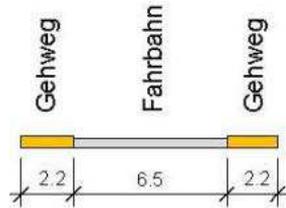
Verkehrsrechtlich: auf Beschilderung: Teil einer T-30-Zone; 2 zusätzliche Schilder; weiterhin rechts vor links der Anliegerstraßen; VB-Bereich 30 m zurückverlegen
Fahrzeitverlängerungen ca. 24 s; Buslinie 5; kein Wirtschaftsverkehr
Verkehrsverdrängung: voraussichtlich auf Mettenberger Straße
notwendige Begleitmaßnahmen: Umbau und Geschwindigkeitsmessungen erforderlich

Steckbrief 2.1 „Bergerhauser Straße – Abschnitt Talfeld“

Abschnitt: Mettenberger Straße – Telawiallee
Länge der Strecke: ca. 200 m

Streckenführung: geradlinig; leichte Kurven

Infrastruktur



Radfahrwege: teilweise gemeinsamer Geh-Radweg
Querungshilfen: ein FGÜ
Busverkehr: -
Anzahl der Stellplätze im Straßenraum: 6 längs



Städtebaulicher Gesamteindruck

Geschosswohnungsbau + Einfamilienhäuser
offene + geschlossene Bauweise;
Wohnnutzung in %: 90
Bes. Nutzung: -

Unfälle: 1 Unfall; Pkw/Pkw

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 5.100
Kfz/24h Messung 2014: 4.600
Prognose 2030: 6.400

SV-Anteil: 1,6 %

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	2	quer	2
Anzahl Fußgänger ¼ h:		2		1

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 54 / 55

Verkehrsbeobachtung: mittleres Verkehrsaufkommen vor allem in den Verkehrsspitzen; wenige Fußgänger; keine Konflikte; Querungsmöglichkeit mit FGÜ an der Einmündung

Verkehrsbedeutung der Straße: Die Bergerhauser Straße ist in diesem Abschnitt eine Kreisstraße und hat überörtliche Bedeutung, da sie die Ortslagen von Winterreute und Bergerhausen mit der Kernstadt verbindet. Es handelt sich um eine Vorfahrtsstraße – teilweise mit direkten Zufahrten auf die Grundstücke.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt
- es liegen keine Informationen vor

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrssrechtlich: auf Beschilderung – der Abschnitt würde Teil einer T-30-Zone; keine zusätzliche Schilder nötig; bisher Vorfahrtsstraße, sollte im Zuge einer Geschwindigkeitsreduzierung geändert werden in rechts vor links der Anliegerstraßen
Fahrzeitverlängerungen ca. 10 s; Wirtschaftsverkehr geringfügig betroffen
Verkehrsverdrängung: nicht anzunehmen
notwendige Begleitmaßnahmen: Geschwindigkeitsmessungen und Umbau erforderlich

Steckbrief 2.2 „Winterreuter Straße – Abschnitt Bergerhausen“

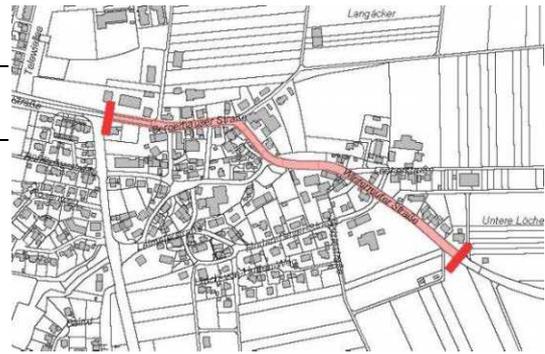
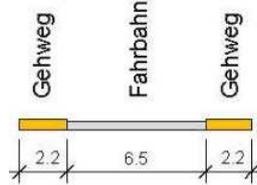
Abschnitt: Theodor-Heuss-Straße - östl. Ortsende
Länge der Strecke: ca. 600 m

Streckenführung: kurvig

Infrastruktur

Radfahrwege: -
Querungshilfen: -
Busverkehr: -

Anzahl der Stellplätze im Straßenraum:
Straßenrandparken möglich



Unfälle: 4 Unfälle; Pkw/Pkw 3 an Einmündung; Lkw an Querungshilfe

Städtebaulicher Gesamteindruck

Misch-(Dorf-)gebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern
offene Bauweise;
Wohnnutzung in %: 60
Bes. Nutzung: Landwirtschaftliche Betriebe;
Kinderspielplatz; Gemeindesaal

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 5.900
Kfz/24h Messung 2014: 3.700
Prognose 2030: 5.600

SV-Anteil: 1,6 %

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	1	quer	-
Anzahl Fußgänger ¼ h:		-		3

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 50 / 49

Verkehrsbeobachtung: mittleres Verkehrsaufkommen vor allem in den Verkehrsspitzen; wenige Fußgänger; keine Konflikte;

Verkehrsbedeutung der Straße: Die Winterreuter Straße ist in diesem Abschnitt eine Kreisstraße und hat überörtliche Bedeutung, da sie die Ortslagen von Winterreute und Bergerhausen mit der Kernstadt verbindet. Es handelt sich um eine Vorfahrtsstraße – i.d.R mit direkten Zufahrten auf die Grundstücke.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt
- es liegen keine weiteren Informationen vor

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

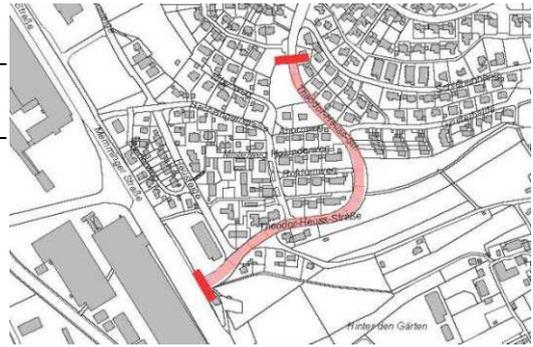
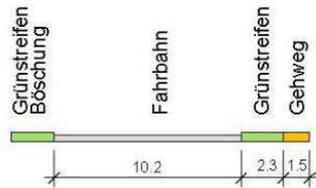
Verkehrssrechtlich: auf Beschilderung – der Abschnitt könnte in die T-30-Zone der Ortsmitte mit integriert werden; keine zusätzliche Schilder nötig; bisher Vorfahrtsstraße, sollte im Zuge einer Geschwindigkeitsreduzierung in rechts vor links geändert werden
Fahrzeitverlängerungen ca. 29 s; landwirtschaftl. Verkehr betroffen
Verkehrsverdrängung: möglicherweise zurück auf B 312 nach Begradigung
notwendige Begleitmaßnahmen: Geschwindigkeitsmessungen und Umbau erforderlich (z.B. Querungshilfen; Schutzstreifen)

Steckbrief 3.1 „Theodor-Heuss-Straße – Abschnitt Süd“

Abschnitt: Memminger Straße Hugo-Häring-Straße
Länge der Strecke: ca. 600 m

Streckenführung: weiträumige Kurven; Steigung

Infrastruktur



Radfahrwege: Schutzstreifen geplant in 2015
Querungshilfen: 2 (eine zu schmal)
Busverkehr: Halbstundentakt;
Busbucht beidseitig
Anzahl der Stellplätze im Straßenraum: -



Städtebaulicher Gesamteindruck

Wohngebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern
offene Bauweise; teilweise Außenbereich
Wohnnutzung in %: 70
Bes. Nutzung: Einkaufsmarkt

Unfälle: 6 Unfälle; 4 x Pkw;
1x Radfahrer; 1x Motorroller

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 6.700
Kfz/24h Messung 2014: 4.900
Prognose 2030: 8.100

SV-Anteil: 2,8 %

Anzahl Radfahrer ¼ h: längs: 5 quer: -
Anzahl Fußgänger ¼ h: 3 -

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 62 / 62

Verkehrsbeobachtung: mittleres Verkehrsaufkommen vor allem in den Verkehrsspitzen; wenige Fußgänger; keine Konflikte; Radfahrer auf Gehwegen

Verkehrsbedeutung der Straße: Die Theodor-Heuss-Straße ist eine großzügig ausgebaute Wohnsammelstraße mit wenig Querungsverkehr. Es handelt sich um eine Vorfahrtsstraße – mit wenigen direkten Zufahrten auf die Grundstücke.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt
- es liegen keine weiteren Informationen vor

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

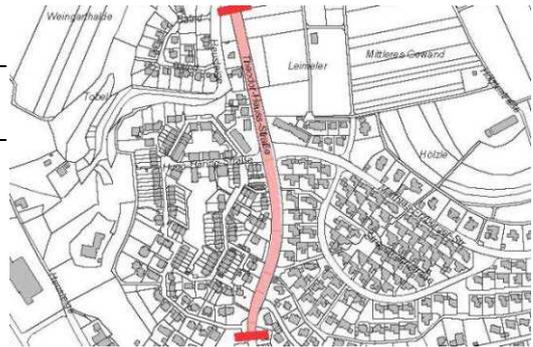
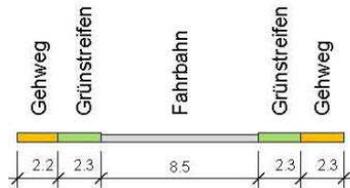
Verkehrsrrechtlich: auf Beschilderung – Einbezug in die angrenzenden 30-er-Zonen; bisher Vorfahrtsstraße, ist im Zuge einer Geschwindigkeitsreduzierung in rechts vor links zu ändern wird aufgrund des Ausbaustandards zu Geschwindigkeits- und Vorfahrtsübertretungen führen
Fahrzeitverlängerungen: ca. 29 s, Buslinie 5
Verkehrsverdrängung: keine
notwendige Begleitmaßnahmen: Durch die größtenteils nicht angebaute Straße wird eine tatsächliche Geschwindigkeitsreduzierung schwer durchzusetzen sein. Es werden einige stationäre Geschwindigkeitsmessungen oder ein Umbau erforderlich.

Steckbrief 3.2 „Theodor-Heuss-Straße – Abschnitt Mitte“

Abschnitt: Hugo-Häring-Straße - Heusteige
Länge der Strecke: ca. 500 m

Streckenführung: gerade; Steigung

Infrastruktur



Radfahrwege: Schutzstreifen geplant in 2015
Querungshilfen: 2 (eine zu schmal)
Busverkehr: Halbstundentakt; 1x Busbucht beidseitig; 1x Halten auf Fahrbahn beidseitig
Anzahl der Stellplätze im Straßenraum: -



Städtebaulicher Gesamteindruck

Wohngebiet mit Einfamilienhäusern
offene Bauweise;
Wohnnutzung in %: 100
Bes. Nutzung: Kindergarten und Spielplatz Sandberg

Unfälle: 1 Unfälle; 1 x Pkw/ Motorrad an Einmündung

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 5.300
Kfz/24h Messung 2014: 4.200 SV-Anteil: 3,6 %
Prognose 2030: 6.700

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	3	quer	-
Anzahl Fußgänger ¼ h:		5		3

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 63 / 68

Verkehrsbeobachtung: mittleres Verkehrsaufkommen vor allem in den Verkehrsspitzen; wenige Fußgänger und Radfahrer; keine Konflikte;

Verkehrsbedeutung der Straße: Die Theodor-Heuss-Straße ist eine großzügig ausgebaute Wohnsammelstraße mit wenig Querungsverkehr. Es handelt sich um eine Vorfahrtsstraße, ohne direkte Zufahrten auf die Grundstücke in diesem Abschnitt.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt
- es liegen keine weiteren Informationen vor

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

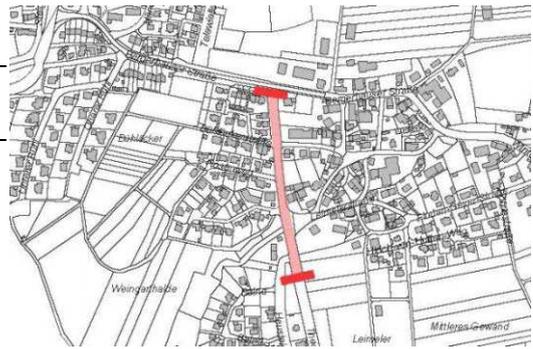
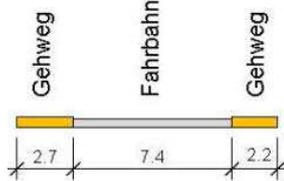
Verkehrsrechtlich: auf Beschilderung – Einbezug in die angrenzenden 30-er-Zonen; bisher Vorfahrtsstraße, ist im Zuge einer Geschwindigkeitsreduzierung in „rechts vor links“ zu ändern; wird aufgrund des Ausbaustandards zu Geschwindigkeits- und Vorfahrtsübertretungen führen; Fahrzeitverlängerungen ca. 24 s, Buslinie 5 betroffen;
Verkehrsverdrängung: keine
notwendige Begleitmaßnahmen: Durch die nicht angebaute Straße wird eine tatsächliche Geschwindigkeitsreduzierung schwer durchzusetzen sein.
Es werden stationäre Geschwindigkeitsmessungen oder ein Umbau erforderlich.

Steckbrief 3.3 „Theodor-Heuss-Straße – Abschnitt Nord“

Abschnitt: Heusteige – Bergerhauser Straße
Länge der Strecke: ca. 400 m

Streckenführung: gerade; Steigungen

Infrastruktur



Radfahrwege: Schutzstreifen geplant in 2015
Querungshilfen: 1 (Höhe Bergerhauser Straße)
Busverkehr: Halbstundentakt;
1x Halten auf Fahrbahn
Anzahl der Stellplätze im Straßenraum: -



Städtebaulicher Gesamteindruck

Dorf- und Wohngebiet mit Einfamilienhäusern
offene Bauweise; teilweise unbebaut
Wohnnutzung in %: 80
Bes. Nutzung: -

Unfälle: 2 Unfälle; 1 x Pkw/ Kraftrad an Einmündung; 1 Pkw allein

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 3.700
Kfz/24h Messung 2014: 3.400
Prognose 2030: 4.700

SV-Anteil: 1,6 %

Anzahl Radfahrer ¼ h: längs: 4
Anzahl Fußgänger ¼ h: 2

quer: -
1

gemessene Geschwindigkeit in km/h:

v85= 61 / 61

Verkehrsbeobachtung: mittleres Verkehrsaufkommen vor allem in den Verkehrsspitzen; wenige Fußgänger und Radfahrer; keine Konflikte;

Verkehrsbedeutung der Straße: Die Theodor-Heuss-Straße ist eine großzügig ausgebaute Wohnsammelstraße mit wenig Querungsverkehr. Es handelt sich um eine Vorfahrtsstraße, mit direkten Grundstückszufahrten.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt
- es liegen keine weiteren Informationen vor

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrsrrechtlich: auf Beschilderung – Einbezug in die angrenzenden 30-er-Zonen;
bisher Vorfahrtsstraße, ist im Zuge einer Geschwindigkeitsreduzierung in „rechts vor links“ zu ändern; wird aufgrund des Ausbaustandards zu Geschwindigkeits- und Vorfahrtsübertretungen führen;

Fahrzeitverlängerungen: ca. 19 s; Buslinie 5

Verkehrsverdrängung: keine

notwendige Begleitmaßnahmen: Es werden stationäre Geschwindigkeitsmessungen oder ein Umbau erforderlich.

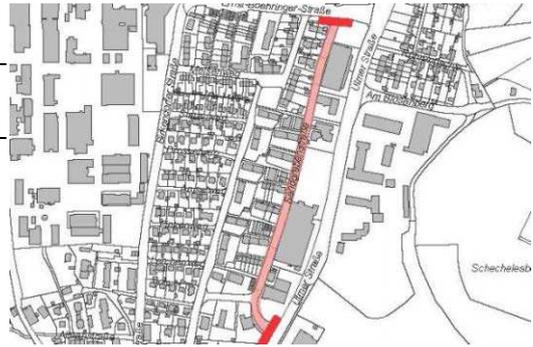
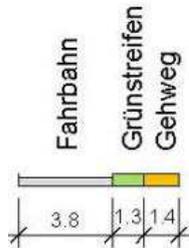
Steckbrief 4 „Sandgrabenstraße“

Abschnitt: -
Länge der Strecke: ca. 600 m

Streckenführung: gerade

Infrastruktur

Gehweg: nur einseitig
Radfahrwege: -
Querungshilfen: -
Busverkehr: -
Anzahl der Stellplätze im Straßenraum: 18 längs



Unfälle: 3 Unfälle; 1 x Pkw/Pkw; 2 Pkw/Radfahrer Kind

Städtebaulicher Gesamteindruck

westl. verdichtet Wohngebiet; Einkaufsmärkte, GE
offene Bauweise bzw. abweichende Bauweise
Wohnnutzung in %: 50
Bes. Nutzung: Einkaufsmarkt, ev. Gemeindehaus

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 1.300
Kfz/24h Messung 2014: 2.200
Prognose 2030: 1.600

SV-Anteil: 1,9 %

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	1	quer	1
Anzahl Fußgänger ¼ h:		4		6

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 49 / 48

Verkehrsbeobachtung: geringes Verkehrsaufkommen;
Fußgänger zum Einkaufsmarkt und wenige Radfahrer; keine Konflikte;

Verkehrsbedeutung der Straße: Die Sandgrabenstraße ist eine Anliegerstraße mit Zufahrts- und Querungsverkehr durch Fußgänger zum Einkaufsmarkt. Es handelt sich um eine Vorfahrtsstraße, mit vielen Grundstückszufahrten.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt
- es liegen keine weiteren Informationen vor

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

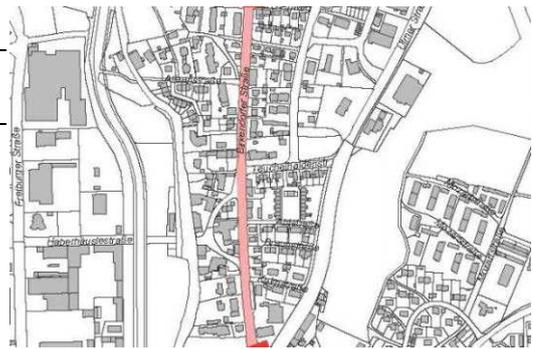
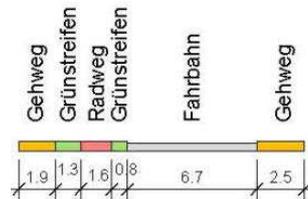
Verkehrssrechtlich: auf Beschilderung – 2 zusätzliche Schilder;
Fahrzeitverlängerungen: ca. 29 s;
Verkehrsverdrängung: keine
notwendige Begleitmaßnahmen: temporäre Geschwindigkeitsmessungen

Steckbrief 5.1 „Birkendorfer Straße - Süd“

Abschnitt: Ulmer Straße – Lerchenweg
Länge der Strecke: ca. 600 m

Streckenführung: gerade

Infrastruktur



Gehwege: beidseitig
Radfahrwege: Abschnitt Lerchenweg-Haberhäusle einseitiger Zweirichtungsradschweg
Querungshilfen: FGÜ; LSA (Ulmer Str.)
Busverkehr: 30-min-Takt; Halten auf Fahrbahn
Anzahl der Stellplätze im Straßenraum: 8 längs, 18 senkrecht



Städtebaulicher Gesamteindruck

Mischgebiet (ehem. Dorfkern)
offene Bauweise
Wohnnutzung in %: 80
Bes. Nutzung: Grundschule, Kindergärten, Lernen fördern e.V. ; Kirche

Unfälle: 8 Unfälle; 6 x Pkw/Pkw;
2 Radfahrer-Selbstunfälle

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 4.000 – 7.500
Kfz/24h Messung 2014: 4.300
Prognose 2030: 5.000 – 6.800

SV-Anteil: 4,3 %

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	22	quer	3
Anzahl Fußgänger ¼ h:		4		4

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 59 / 58

Verkehrsbeobachtung: mittleres Verkehrsaufkommen in Spitzenzeiten hoch; viele Radfahrer; keine Konflikte; LKW-Anteil hoch durch Anbindung GE Freiburger Straße über Haberhäuslestr.

Verkehrsbedeutung der Straße: Die Birkendorferstraße ist eine Wohnsammelstraße und dient der Erschließung der Fa. Boehringer. Es liegt eine starke Radverkehrsnutzung vor Bestandteil des Alltagsnetzes des Landes und des touristischen Donau-Bodensee-Radweges. Kinder und Jugendliche laufen parallel bzw. queren diesen Straßenabschnitt zur Grundschule, den Kindergärten bzw. dem Verein „Lernen Fördern e.V.“ Es handelt sich um eine Vorfahrtsstraße mit vielen direkten Grundstückszufahrten.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt; - es liegen keine weiteren Informationen vor

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

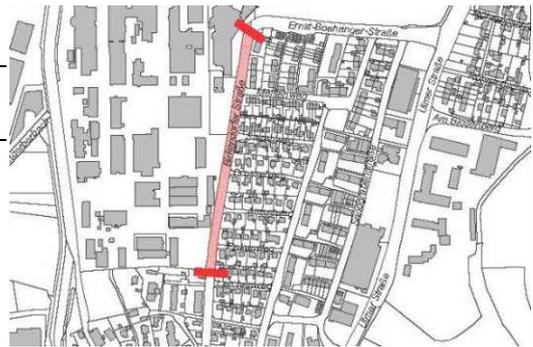
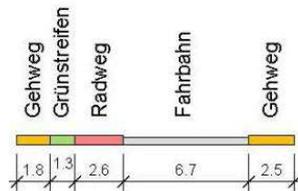
Verkehrsrechtlich: Einbezug in die umliegenden 30-er-Zonen; Wechsel der Vorfahrtsberechtigung;
Fahrzeitverlängerung: ca. 29 s; Buslinie 7 und Wirtschaftsverkehr betroffen
Verkehrsverdrängung: ja, wünschenswert auf Ulmer Straße bzw. NWU
notwendige Begleitmaßnahmen: temporäre Geschwindigkeitsmessungen + Straßenumbau mit Verengungen, durch Stellplätze; weitere Behinderung des ÖV

Steckbrief 5.2 „Birkendorfer Straße - Nord“

Abschnitt: Lerchenweg - Ernst-Boehringer-Straße
Länge der Strecke: ca. 400 m

Streckenführung: gerade

Infrastruktur



Gehwege: beidseitig
Radfahrwege: einseitiger Zweirichtungsradweg
Querungshilfen: 1 FGÜ;
Busverkehr: 30-min-Takt; Halten auf Fahrbahn
Anzahl der Stellplätze im Straßenraum: -



Städtebaulicher Gesamteindruck

östl. Wohnbebauung, westl. Gewerbe
offene bzw. abweichende Bauweise
Wohnnutzung in %: 50
Bes. Nutzung: -

Unfälle: keine Unfälle registriert

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 3.100
Kfz/24h Messung 2014: 4.000 SV-Anteil: 4,1 %
Prognose 2030: 4.100

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	22	quer	3
Anzahl Fußgänger ¼ h:		18		-

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 61 / 59

Verkehrsbeobachtung: mittleres Verkehrsaufkommen in Spitzenzeiten; viele Radfahrer; keine Konflikte

Verkehrsbedeutung der Straße: Die Birkendorfer Straße ist eine Wohnsammelstraße und dient der Erschließung der Fa. Boehringer. Es liegt eine starke Radverkehrsnutzung vor – Bestandteil des Alltagsnetzes des Landes und des touristischen Donau-Bodensee-Radweges. Es handelt sich um eine Vorfahrtsstraße mit wenigen direkten Grundstückszufahrten.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt
- es liegen keine weiteren Informationen vor

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

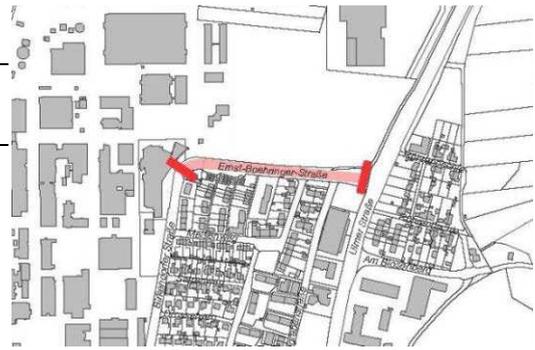
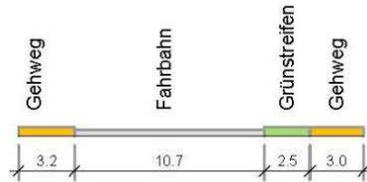
Verkehrsrechtlich: Einbezug in die umliegenden 30-er-Zonen; Wechsel der Vorfahrtsberechtigung;
Fahrzeitverlängerungen: ca. 19 s; Buslinie 7 und Wirtschaftsverkehr betroffen
Verkehrsverdrängung: ja, wünschenswert auf Ulmer Straße
notwendige Begleitmaßnahmen: aufgrund des geraden Straßenverlaufs reichen temporäre Geschwindigkeitsmessungen nicht. Straßenumbau mit Verengungen, durch Stellplätze und stationäre Messungen wären erforderlich. Dadurch weitere Behinderung des ÖV.

Steckbrief 6 „Ernst-Boehringers Straße“

Abschnitt: Birkendorfer Straße – Ulmer Straße
Länge der Strecke: ca. 300 m

Streckenführung: gerade, abknickende Straße
im Westen

Infrastruktur



Gehwege: beidseitig
Radfahrwege: Radfahrer frei auf Gehweg
Querungshilfen: 1 FGÜ; 1 Querungshilfe
Busverkehr: 30-min-Takt; Haltestellen einseitige
Bucht + Halten auf Fahrbahn
Anzahl der Stellplätze im Straßenraum: -



Unfälle: 2 Unfälle; 2 x Pkw/Pkw Abbiegen

Städtebaulicher Gesamteindruck

Gewerbegebiet, Stellplatzanlage nördliche Seite
GE, Stellplatzanlagen und Wohnbebauung südl. Seite
offene Bauweise; Wohnnutzung in %: 25
Bes. Nutzung: -

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 2.200 – 7.200
Kfz/24h Messung 2014: 3.400 SV-Anteil: 4,1 %
Prognose 2030: 3.100 – 8.500

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	9	quer	1
Anzahl Fußgänger ¼ h:		7		11

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 56/54

Verkehrsbeobachtung: mittleres ab Ausfahrt Boehringers hohes Verkehrsaufkommen in Spitzenzeiten; viele Radfahrer; keine Konflikte;

Verkehrsbedeutung der Straße: Die Ernst-Boehringers-Straße ist eine Sammelstraße mit geringem Wohncharakter und dient vorrangig der Erschließung der Fa. Boehringers bzw. des Gewerbegebietes an der Sandgrabenstraße.
Es liegt eine starke Radverkehrsnutzung vor – Bestandteil des Alltagsnetzes des Landes- und Donau-Bodensee-Radweges. Fußgängerquerungen liegen zwischen Werksgelände und Wohnbebauung bzw. Einkaufsmarkt vor. Es handelt sich um eine Vorfahrtsstraße ohne direkte Grundstückszufahrten. Teilweiser Ausbau mit Abbiegespuren.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt
- es liegen keine weiteren Informationen vor

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrsrechtlich: problematisch ohne Rückbau der Abbiegespuren
Fahrzeitverlängerungen: ca. 14 s; Buslinie 7 und Wirtschaftsverkehr betroffen
Verkehrsverdrängung: Zufahrt Boehringers
notwendige Begleitmaßnahmen: kompletter Straßenumbau notwendig, führt zu weiterer Behinderung des ÖV

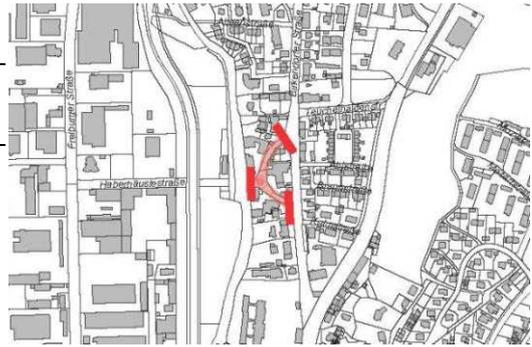
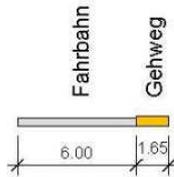
Steckbrief 7.1 „Haberhäuslestraße - Ost“

Abschnitt: Birkendorfer Straße – Abzweigungsbereich
Länge der Strecke: ca. 100 m

Streckenführung: zwei kurze Halbbogen mit abknickender Vorfahrt

Infrastruktur

Gehwege: einseitig
Radfahrwege: Radfahrer -
Querungshilfen: -
Busverkehr: 30-min-Takt (nördl. Seite)
Anzahl der Stellplätze im Straßenraum: -



Unfälle: 1 Unfall; 2 Kinder Radfahrer/Fußgänger

Städtebaulicher Gesamteindruck

Dorfgebiet, Umnutzung ehem. landwirtschaftlicher Gebäude für Dienstleistung; Wohnnutzung in %: 30
offene Bauweise;
Bes. Nutzung: „Lernen Fördern e.V.“;
Kinder- und Jugend- Einrichtung

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 1400
Kfz/24h Messung 2014: 2.150 (südl. Ast) SV-Anteil: 9,7 %
Prognose 2030: 1.600 -2.000

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	2	quer	1 (nur südl. Ast)
Anzahl Fußgänger ¼ h:		1		1 (nur südl. Ast)

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 38 / 42

Verkehrsbeobachtung: gering, relativ hoher SV-Anteil durch GE-Freiburger Straße; möglicherweise Abkürzungsverkehr anstelle NWU; kaum Radfahrer und Fußgänger; keine Konflikte

Verkehrsbedeutung der Straße: Die Haberhäuslestraße verbindet das Gewerbegebiet Freiburger Straße mit den Hauptverkehrsstraßen auf der östlichen Talseite. Sie hat nur geringe Erschließungsfunktion mit einigen direkten Zufahrten. Die Geschwindigkeit ist bedingt durch die Kurven mit ca. 40 km/h moderat.

Die Verbindung ist im nördlichen Bereich Bestandteil des Alltagsnetzes des Landes und Donau-Bodensee-Radweges. Fußgängerquerungen wurden wenige beobachtet. Die Grundstücke werden direkt von der Straße angefahren.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt - es liegen keine weiteren Informationen vor

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

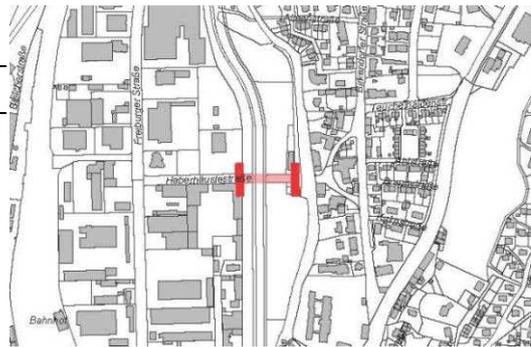
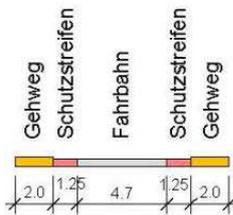
Verkehrsrechtlich: Aufstellung von 3 Schildern;
Fahrzeitverlängerung: ca. 5 s; Buslinie 7 und Wirtschaftsverkehr betroffen
Verkehrsverdrängung: Zufahrt GE muss bestehen bleiben, deshalb geringe Auswirkung, möglicherweise werden Ausweichverkehre auf NWU und Ulmer Straße umgelenkt
notwendige Begleitmaßnahmen: wenig; Verkehrsmessung aufgrund Kurven nicht möglich

Steckbrief 7.2 „Haberhäuslestraße - West“

Abschnitt: Riß – Rißkanal – Haberhäuslestr. 17
Länge der Strecke: ca. 100 m

Streckenführung: gerade

Infrastruktur



Gehwege: beidseitig

Radfahrwege: Schutzstreifen

Querungshilfen: -

Busverkehr: 30-min-Takt

Anzahl der Stellplätze im Straßenraum: -

Städtebaulicher Gesamteindruck

Rißinsel, unbebaut;

Wohnnutzung in %: 20

offene Bauweise;

Bes. Nutzung: Grünzug entlang Riß als wichtiges

Erholungsgebiet; Spiel- und Bolzplatz;



Unfälle: 2 Unfälle; 1xRadfahrer/Pkw; 1x Selbstunfall Radfahrer; 1x Pkw/Pkw

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 2700

Kfz/24h Messung 2014: 4.200 SV-Anteil: 5,4 %

Prognose 2030: 3.500

Anzahl Radfahrer ¼ h: längs: 9 quer 8

Anzahl Fußgänger ¼ h: 2 16

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 59/59

Verkehrsbeobachtung: Verkehrsaufkommen gering mit relativ hohen SV-Anteil durch GE-Freiburger Straße; möglicherweise Abkürzungsverkehr anstelle NWU; hoher Radfahrer- und Fußgängeranteil; Querung im Verlauf des Grünzugs; Konflikte beim Queren wurden von Sehbehinderten gemeldet.

Verkehrsbedeutung der Straße: Die Haberhäuslestraße verbindet das Gewerbegebiet Freiburger Straße mit den Hauptverkehrsstraßen auf der östlichen Talseite. Sie hat nur geringe Erschließungsfunktion mit wenigen direkten Zufahrten.

Die Verbindung ist Bestandteil des Alltagsnetzes des Landes und Donau-Bodensee-Radweges. Fußgängerquerungen wurden in Höhe des Grünzuges viele beobachtet.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt - es liegen keine weiteren Informationen vor

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrssrechtlich: Gesamtbetrachtung Haberhäuslestraße: Aufstellung von 3 Schildern;

Fahrzeitverlängerung: ca. 9,6 s; Buslinie 7 und Wirtschaftsverkehr betroffen

Verkehrsverdrängung: Zufahrt GE muss bestehen bleiben, deshalb geringe Auswirkung, möglicherweise werden Ausweichverkehre auf NWU und Ulmer Straße umgelenkt

notwendige Begleitmaßnahmen: Umbau; Geschwindigkeitsmessung

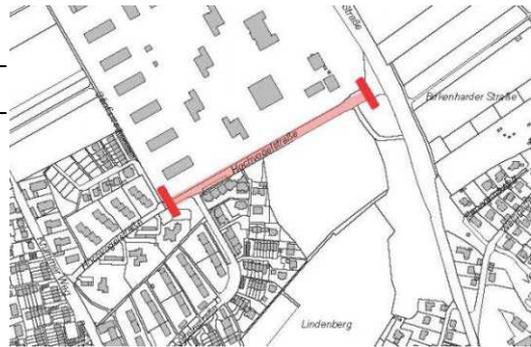
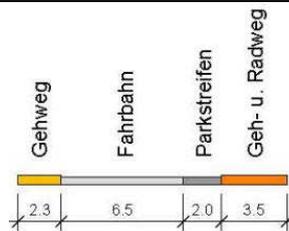
Steckbrief 8.1 „Hochvogelstraße-Ost“

Abschnitt: Säntisweg – Birkenharder Straße
Länge der Strecke: ca. 400 m

Streckenführung: gerade, ansteigend

Infrastruktur

Querschnitt Neuplanung
in Höhe Baugebiet
Hochvogelstraße



Gehwege: einseitig; Planung beidseitig
Radfahrwege: - südl. Gehweg, Radfahrer frei
Querungshilfen: eine Mittelinsel (Birkenharder Str.)
Busverkehr: 30-min-Takt
Anzahl der Stellplätze im Straßenraum:
Randparken; Senkrechtstellplätze privat



Unfälle: 1x Sachschaden bei ruhendem Verkehr

Städtebaulicher Gesamteindruck

nördl. Seite: Bereitschaftspolizei; südl. Seite geplante
Wohnbebauung verdichteter Geschossbau
Wohnnutzung in %: 50
offene Bauweise
Bes. Nutzung: -

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 2.100
Kfz/24h Messung 2014: 2.400 SV-Anteil: 2,8 %
Prognose 2030: 3.100

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	4	quer	2
Anzahl Fußgänger ¼ h:		3		2

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 49 / 55

Verkehrsbeobachtung: Verkehrsaufkommen gering; mittlerer Radfahrer- und Fußgängeranteil;
Konflikte: durch alternierendes Parken auf der Fahrbahn Einengung mit Behinderung für den
Busverkehr

Verkehrsbedeutung der Straße: Die Hochvogelstraße verbindet als Wohnsammelstraße das
Wohngebiet Weißes Bild mit der Birkenharder Straße und der NWU. Sie hat nur wenige direkte
Zufahrten. Zukünftig wird die Verkehrsbelastung durch den Neubau der Kliniken und dem Aus-
bau der Baugebiete Hochvogelstraße und Hauderboschen zunehmen. Verbindung des Wohnge-
bietes mit Quartiersschwerpunkt, Schule, Kindergarten, Stadtteilhaus und Einzelhandel.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt

für das Neubaugebiet liegt eine schalltechnische Untersuchung vormittags bis zu 58,9 dB(A) und
nachts 51,5 dB(A) an der nördlichen Randbebauung. (Richtwerte WA 55/45 dB(A)).

Festsetzungen im Bebauungsplan zur Gebäudeausrichtung bzw. für passive Schallschutz-
maßnahmen.

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrsrrechtlich: Einbezug in angrenzende T-30-Zonen

Fahrzeitverlängerung: ca. 19 s; Buslinie 2

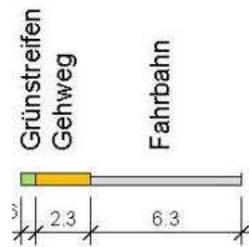
Verkehrsverdrängung: -keine, möglicherweise Schleichverkehre vom Grünen Weg, Fünf Linden
notwendige Begleitmaßnahmen: Straßenverengung, Messungen

Steckbrief 8.2 „Hochvogelstraße-West“

Abschnitt: Säntisweg – Krummer Weg
Länge der Strecke: ca. 200 m

Streckenführung: gerade, ansteigend

Infrastruktur



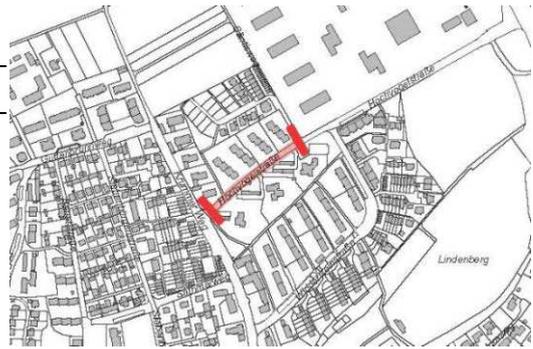
Gehwege: einseitig

Radfahrwege: -

Querungshilfen: -

Busverkehr: 30-min-Takt einseitig

Anzahl d. Stellplätze im Straßenraum: am Rand 8-11



Unfälle: 1x Sachschaden bei ruhendem Verkehr

Städtebaulicher Gesamteindruck

Wohnbebauung verdichteter Geschossbau

Wohnnutzung in %: 100

Bauweise: offen, quer verlaufende Grünbereiche

Bes. Nutzung: -

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 1.900
Kfz/24h Messung 2014: 2.300
Prognose 2030: 2.800

SV-Anteil: 2,8 %

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	3	quer	0
Anzahl Fußgänger ¼ h:		4		2

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 49 / 50

Verkehrsbeobachtung: Verkehrsaufkommen gering; mittlerer Radfahrer- und Fußgängeranteil; Konflikte: durch alternierendes Parken auf der Fahrbahn Einengung mit Behinderung für den Busverkehr und Pkw-Verkehr - wirksam als Geschwindigkeitsbremse

Verkehrsbedeutung der Straße:

Die Hochvogelstraße verbindet als Wohnsammelstraße das Wohngebiet Weißes Bild mit der Birkenharder Straße und der NWU. Sie hat nur einige direkte Sammelzufahrten von Stellplatzhöfen. Zukünftig wird die Verkehrsbelastung durch den Neubau der Kliniken und dem Ausbau der Baugebiete Hochvogelstraße und Hauderboschen zunehmen. Verbindung des Wohngebietes mit Quartiersschwerpunkt, Schule, Kindergarten, Stadtteilhaus und Einzelhandel.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt - es liegen keine weiteren Informationen vor

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrsrrechtlich: Einbezug in angrenzende T-30-Zonen, rechts vor links unproblematisch
Fahrzeitverlängerung: ca. 10 s; Buslinie 2

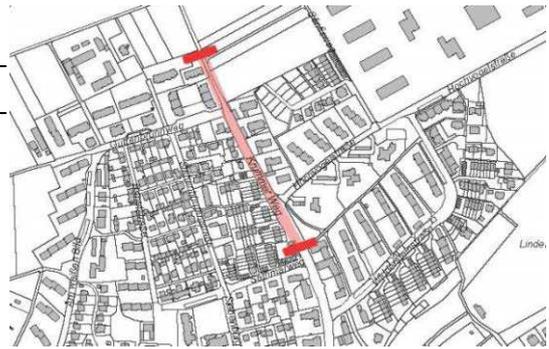
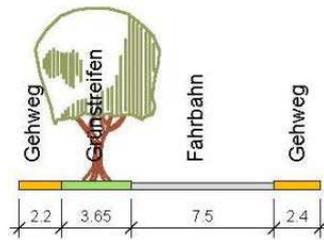
Verkehrsverdrängung: -keine, möglicherweise Schleichverkehre vom Grünen Weg, Fünf Linden
notwendige Begleitmaßnahmen: alternierendes Parken kennzeichnen, Messungen

Steckbrief 9.1 „Krummer Weg - Nord“

Abschnitt: Sathmarweg – Gutenbrunnweg
Länge der Strecke: ca. 400 m

Streckenführung: gerade, leichte Steigung

Infrastruktur



Gehwege: beidseitig

Radfahrwege: -

Querungshilfen: FGÜ – Höhe Spielplatz Sathamarweg

Busverkehr: 30-min-Takt beidseitig

Anzahl d.Stellplätze im Straßenraum: 40 längs



Unfälle: 3x Pkw/Pkw jeweils Sachschaden mit ruhendem Verkehr

Städtebaulicher Gesamteindruck

Wohnbebauung verdichteter Geschossbau

Wohnnutzung in %: 100

Bauweise: offen großzügige Grünbereiche

Bes. Nutzung: Spielplatz, Laden

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 1.900

Kfz/24h Messung 2014: 1.600

Prognose 2030: 2.600

SV-Anteil: 2,8 %

Anzahl Radfahrer ¼ h: längs: 6

quer: 2

Anzahl Fußgänger ¼ h: 16

13

gemessene Geschwindigkeit in km/h:

v85= 41 / 46

Verkehrsbeobachtung: Verkehrsaufkommen gering; mittlerer Radfahrer- und hoher Fußgängeranteil konzentriert auf FGÜ; Konflikte: keine

Verkehrsbedeutung der Straße:

Der Krumme Weg erschließt als Wohnsammelstraße das Wohngebiet Weißes Bild.

Im nördlichen Teil halbiert sich das Verkehrsaufkommen gegenüber dem südlichen Teilabschnitt. Auf die Fahrbahn münden einige direkte Sammelzufahrten von Garagenhöfen ein.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt

- es liegen keine weiteren Informationen vor

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrsrrechtlich: Einbezug in angrenzende T-30-Zonen, rechts vor links unproblematisch

Fahrzeitverlängerung: ca. 10 s; Buslinie 2 betroffen

Verkehrsverdrängung: -keine

notwendige Begleitmaßnahmen: Rückbau, Kontrollen

Steckbrief 9.2 „Krummer Weg - Süd“

Abschnitt: Sathmarweg – Gaisentalstraße
Länge der Strecke: ca. 500 m

Streckenführung: gerade, mittlere Steigung

Infrastruktur

Gehwege: beidseitig

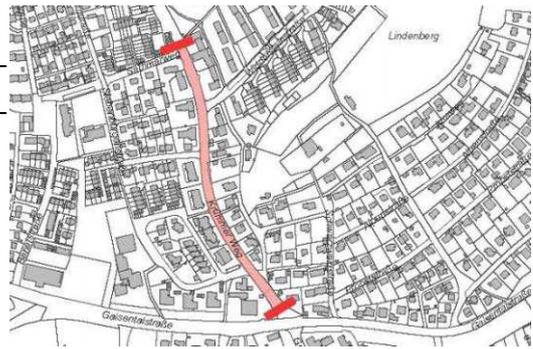
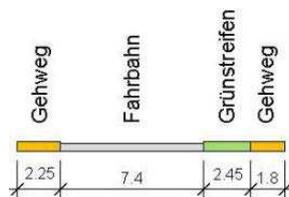
Radfahrwege: -

Querungshilfen: 2 FGÜ – Höhe Friedenskirche;

1x mit Querungshilfe; Schulweg

Busverkehr: 30-min-Takt beidseitig, 2 Busbuchten

Anzahl der Stellplätze im Straßenraum: 34 längs
teilweise auf Fahrbahn, teilweise Parkbuchten



Unfälle: 5x Pkw / Pkw/ davon 4x Sachschaden bei ruhendem Verkehr

Städtebaulicher Gesamteindruck

Wohnbebauung verdichteter Geschossbau

Wohnnutzung in %: 70

Bauweise: offen mit Vorgärten, Gärten

Bes. Nutzung: Laden; Kirche

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 4.700
Kfz/24h Messung 2014: 4.400
Prognose 2030: 5.600

SV-Anteil: 1,2 %

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	10	quer	1
Anzahl Fußgänger ¼ h:		23		3

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 53/51

Verkehrsbeobachtung: Verkehrsaufkommen mittel; mittlerer Radfahrer- und hoher Fußgängeranteil; hoher Parkdruck abends; Konflikte: keine

Verkehrsbedeutung der Straße: Der Krumme Weg erschließt als Wohnsammelstraße das Wohngebiet Weißes Bild. Im nördlichen Teil halbiert sich das Verkehrsaufkommen gegenüber dem südlichen Teilabschnitt. Im nördlichen Bereich viele direkte Zufahrten, teilweise Senkrechtstellplätze auf privaten Grundstücken. Im südlichen Bereich wenige direkte Zufahrten.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt
- es liegen keine weiteren Informationen vor

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrsrrechtlich: Einbezug in angrenzende T-30-Zonen, rechts vor links unproblematisch

Fahrzeitverlängerung: ca. 19 s; Buslinie 2 und Wirtschaftsverkehr betroffen

Verkehrsverdrängung: -keine, möglicherweise weniger Schleichverkehre vom Grünen Weg, Fünf Linden über Hochvogelstraße zur NWU werden auf Riedlinger Straße und NWU zurück verlagert

notwendige Begleitmaßnahmen: kompletter Umbau erforderlich, um den Straßencharakter zu ändern, Messungen

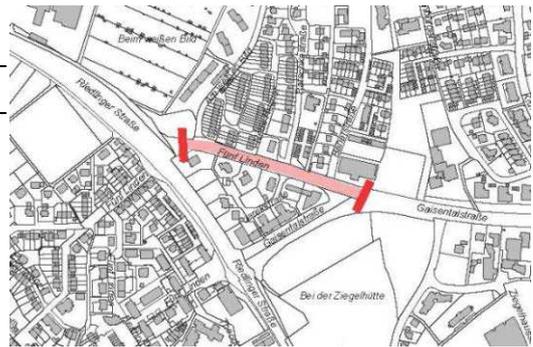
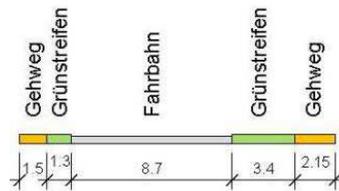
Steckbrief 10 „Fünf Linden“

Abschnitt: Gaisentalstraße – Brücke B 312

Länge der Strecke: ca. 400 m

Streckenführung: gerade, mittlere Steigung

Infrastruktur



Gehwege: beidseitig

Radfahrwege: -

Querungshilfen: 2 Querungshilfen; Schulweg

Busverkehr: 30-min-Takt einseitig, keine Haltestelle

Anzahl d.Stellplätze im Straßenraum:

13 auf Fahrbahn



Städtebaulicher Gesamteindruck

Wohnbebauung verdichteter Geschossbau

Wohnnutzung in %: 80

Bauweise: offen; einseitig Geschosswohnungsbau bzw. Einfamilienhäuser, stark eingegrünt

Bes. Nutzung: -

Unfälle: 3x Pkw / Pkw/ davon 1x Sachschaden bei ruhendem Verkehr

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 3.100

Kfz/24h Messung 2014: 2.800

Prognose 2030: 3.500

SV-Anteil: 1,3 %

Anzahl Radfahrer ¼ h: längs: 8 quer 11

Anzahl Fußgänger ¼ h: 8 3

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 54 / 50

Verkehrsbeobachtung: Verkehrsaufkommen gering; mittlerer Radfahrer- und Fußgängeranteil; Parkdruck abends; Konflikte: keine

Verkehrsbedeutung der Straße: Dieser Abschnitt der Straße „Fünf-Linden“ erschließt als Wohnsammelstraße die Wohngebiete Weißes Bild und Fünf Linden.

Es gibt keine direkten Grundstückszufahrten.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt
- es liegen keine weiteren Informationen vor

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrssrechtlich: Einbezug in angrenzende T-30-Zonen, rechts vor links unproblematisch

Fahrzeitverlängerung: ca. 19 s; Buslinie 1 betroffen

Verkehrsverdrängung: keine, kompletter Umbau erforderlich, um den Straßencharakter zu ändern, Messungen

Steckbrief 11.1 „Steigmühlstraße - Nord“

Abschnitt: Riedlinger Straße – Grünzug Wolfental
Länge der Strecke: ca. 200 m

Streckenführung: gerade, mittlere Steigung

Infrastruktur

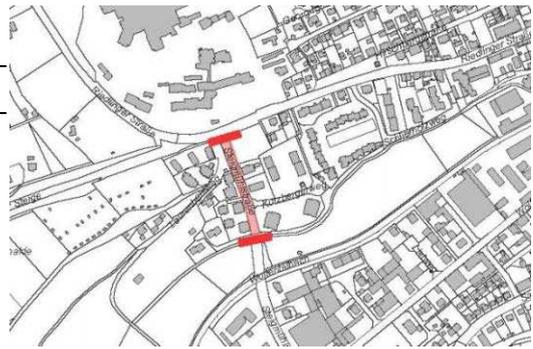
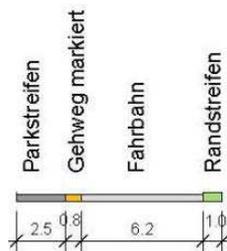
Gehwege: keine, z.Z. einseitig abmarkierte Gehwegfläche; fehlender Endausbau

Radfahrwege: -

Querungshilfen: -

Busverkehr: -

Anzahl d.Stellplätze im Straßenraum: 20 längs



Unfälle: 2x Fahrrad; 1x Selbstunfall; 1x Fahrrad/Moped

Städtebaulicher Gesamteindruck

Wohnbebauung stark verdichteter Geschossbau

Wohnnutzung in %: 100

Bauweise: Straßenrandbebauung;

östl. Seite mit Grünflächen

Bes. Nutzung: angrenzend Grünzug Wolfental

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 3.700
Kfz/24h Messung 2014: 3.900
Prognose 2030: 5.100

SV-Anteil: 2,4 %

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	12	quer:	3
Anzahl Fußgänger ¼ h:		8		2

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 53/56

Verkehrsbeobachtung:

Verkehrsaufkommen mittel; hoher Radfahrer- und mittlerer Fußgängeranteil; hoher Parkdruck abends; Konflikte: fehlende Gehwege; Querung versus erhöhte Geschwindigkeit

Verkehrsbedeutung der Straße:

Die Steigmühlstraße erschließt das angrenzende Wohngebiet Laurenbühl und Kutzberger Weg sowie das Gewerbegebiet Wolfentalstraße. Die Straße übernimmt eine wichtige Umleitungsfunktion, wenn es zu Sperrungen oder Überlastungen im Straßenzug der B 312 (Riedlinger Straße / Kolpingstraße) kommt. Verkehrssteigerung von 1900 Kfz/Tag auf 6000 Kfz/Tag in Richtung Innenstadt. Der Straßenabschnitt weist einige direkte Zufahrten zu Sammelstellplätzen oder Tiefgaragen auf.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt

Da laut schalltechnischer Untersuchung vom Februar 2007 Überschreitungen der Richtwerte nach DIN 18005 von bis zu 11,6 dB(A) errechnet wurden, wurden für die Neubaumaßnahmen im BP Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz festgesetzt.

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrsrrechtlich: Änderung in rechts vor links bei Laurenbühlweg und Kutzberger Weg
Fahrzeitverlängerung: ca. 10 s; Wirtschaftsverkehr betroffen

Verkehrsverdrängung: -keine

notwendige Begleitmaßnahmen: kompletter Umbau erforderlich, um den Straßencharakter zu ändern, Messungen

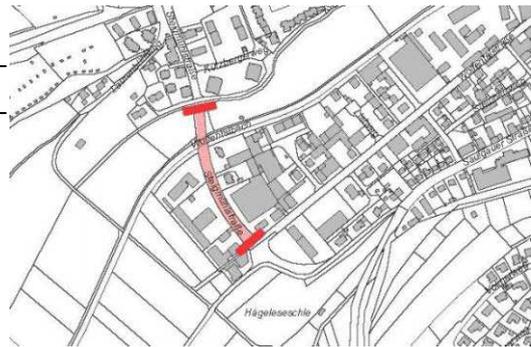
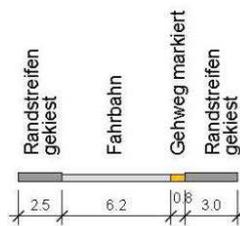
Steckbrief 11.2 „Steigmühlstraße - Süd“

Abschnitt: Grünzug Wolfental – Wolfentalstraße

Länge der Strecke: ca. 250 m

Streckenführung: gerade, eben

Infrastruktur



Gehwege: keine, z.Z. einseitig abmarkierte Gehwegfläche; fehlender Endausbau

Radfahrwege: -

Querungshilfen: -

Busverkehr: -

Anzahl d.Stellplätze im Straßenraum: 16 längs



Städtebaulicher Gesamteindruck:

Grünzug Wolfental, Gewerbegebiet

Gewerbenutzung in %: 80

Bauweise: abweichend; gewerblich überprägt

Bes. Nutzung: Grünzug Wolfental zur Naherholung

Unfälle: 3x Kfz; 1x Pkw/Pkw; 1x Ölspur Moped; 1x ruhender Verkehr

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 3.200

Kfz/24h Messung 2014: 3.800

Prognose 2030: 4.500

SV-Anteil: 3,1 %

Anzahl Radfahrer ¼ h: längs: 9 quer 2

Anzahl Fußgänger ¼ h: 5 2

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 54 / 53

Verkehrsbeobachtung: Verkehrsaufkommen mittel; hoher Radfahrer- und mittlerer Fußgängeranteil; Parkdruck vorrangig abends; Konflikte: fehlende Gehwege; Querung versus erhöhte Geschwindigkeit

Verkehrsbedeutung der Straße: Dieser Abschnitt der Steigmühlstraße erschließt das Gewerbegebiet Wolfentalstraße. Die Straße übernimmt eine wichtige Umleitungsfunktion, wenn es zu Sperrungen oder Überlastungen im Straßenzug der B 312 (Riedlinger Straße / Kolpingstraße) kommt.

Verkehrssteigerung von 1900 Kfz/Tag auf 6000 Kfz/Tag in Richtung Innenstadt. Der Straßenabschnitt weist direkte Zufahrten auf die Gewerbegrundstücke auf.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt

- es liegen keine Informationen vor

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrssrechtlich: abzulehnen, da Gewerbegebietsstraße

Fahrzeitverlängerung: ca. 12 s; Wirtschaftsverkehr betroffen

Verkehrsverdrängung: - keine, nur bei Tempo 30 im gesamten Gewerbegebiet

notwendige Begleitmaßnahmen: kompletter Umbau erforderlich, um den Straßencharakter zu ändern, Messungen

Steckbrief 12 „Wolfentalstraße“

Abschnitt: -

Länge der Strecke: ca. 700 m

Streckenführung: gerade, eben

Infrastruktur

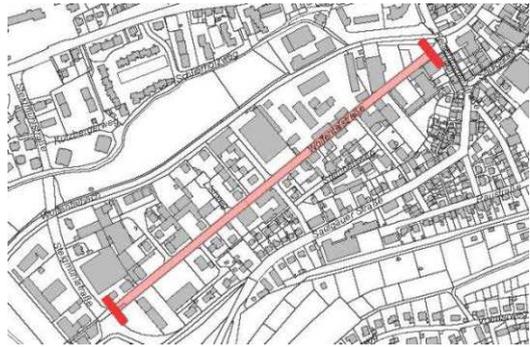
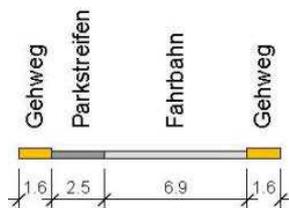
Gehwege: beidseitig

Radfahrwege: -

Querungshilfen: 1 Mittelinsel

Busverkehr: -

Anzahl d.Stellplätze im Straßenraum: 34 Parkbuchten



Städtebaulicher Gesamteindruck

Wohnbebauung Betriebswohnungen, vereinzelt

Wohnnutzung in %: 20

Bauweise: gewerbl. geprägt, abweichend

Bes. Nutzung: Baubetriebshof

Unfälle: 6x Pkw-Unfälle

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 3600

Kfz/24h Messung 2014: 2.500
Prognose 2030: 5.000

SV-Anteil: 3,0 %

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	16	quer	5
Anzahl Fußgänger ¼ h:		15		10

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 51 / 54

Verkehrsbeobachtung:

Verkehrsaufkommen mittel; hoher Radfahrer- und Fußgängeranteil;

Konflikte: wird als Abkürzung mit überhöhter Geschwindigkeit genutzt

Verkehrsbedeutung der Straße:

Die Wolfentalstraße erschließt das Gewerbegebiet Wolfental. Die Straße übernimmt eine wichtige Umleitungsfunktion, wenn es zu Sperrungen oder Überlastungen im Straßenzug der B 312 (Riedlinger Straße / Kolpingstraße) kommt. Verkehrssteigerung von 1900 Kfz/Tag auf 6000 Kfz/Tag in Richtung Innenstadt. Der Straßenabschnitt weist viele direkte Grundstückszufahrten auf.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt

- es liegen keine weiteren Informationen vor

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrsrechtlich: Änderung in Zone mit rechts vor links oder zusätzliche Beschilderung an jeder Nebenstraße

Fahrzeitverlängerung: ca. 24 s; Wirtschaftsverkehr betroffen

Verkehrsverdrängung: keine; Rückverlagerung von Abkürzungsverkehr auf B 312

notwendige Begleitmaßnahmen: kompletter Umbau erforderlich, um den Straßencharakter zu ändern, Messungen

Steckbrief 13.1 „Rollinstraße-Nord“

Abschnitt: Zeppelinring - Königsbergallee

Länge der Strecke: ca. 400 m

Streckenführung: gerade, eben

Infrastruktur

Gehwege: beidseitig

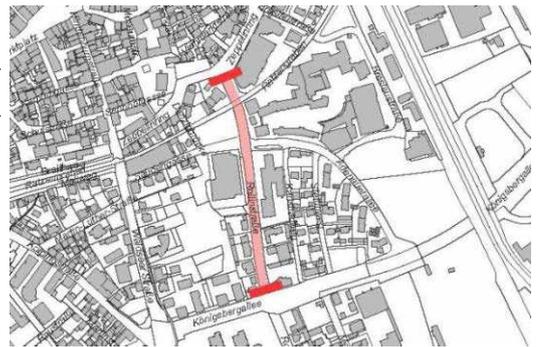
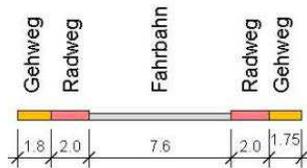
Radfahrwege: beidseitig

Querungshilfen: 2 FGÜ

(Schulbereich) 1 LSA

Busverkehr: Schulbus-, Überlandlinienverkehr; lange Haltestelle für 3 Busse vor LRA einseitig

Anzahl d.Stellplätze im Straßenraum: -



Unfälle: 6x; 2x Kfz/Rad; 3x Pkw/Pkw; 1x Pkw/Moped

Städtebaulicher Gesamteindruck

Dienstleistung; Schulen; verdichtete Wohnbebauung

Wohnnutzung in %: 20

Bauweise: große Baukörper entlang Straße

Bes. Nutzung: Schulen, Landratsamt, Tankstelle,

Zulassungsstelle

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 6.400

Kfz/24h Messung 2014: 7.200

Prognose 2030: 7.900

SV-Anteil: 5 %

Anzahl Radfahrer ¼ h: längs: 19 quer: 16

Anzahl Fußgänger ¼ h: 38 19

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 59 / 59

Verkehrsbeobachtung:

Verkehrsaufkommen hoch; sehr hoher Radfahrer- und Fußgängeranteil;

Konflikte: Abbiegen / Kreuzen an der Kreuzung Adenauerallee / Saudengasse; von den Schulen auf linker Seite fahrende Radfahrer über den FGÜ; Rückstau zu Schulschluss durch Elternbringe- und Abholverkehre sowie Querung am FGÜ; mit v85 = 59 km/h wird mit hoher Innerortsgeschwindigkeit gefahren.

Verkehrsbedeutung der Straße:

Die Rollinstraße erschließt in diesem Abschnitt vorrangig innerstädtische Dienstleistungs- und Schulgebäude. Parallel Entlastungsfunktion für die Waldseer Straße und Aufnahme von Schleichverkehr aus angrenzenden Wohnstraßen. Der Abschnitt weist einige direkte Zufahrten zur Tankstelle, zur Zulassungsstelle und Sammelstellplätzen auf.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt

- es liegen keine weiteren Informationen vor.

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrsrrechtlich: Ausweisung als Teil der angrenzenden Tempo-30-Zone;

weniger Beschilderung

Fahrzeitverlängerung: ca. 19 s; Busverkehr, Tankstellen- und Wirtschaftsverkehr betroffen

Verkehrsverdrängung: in angrenzende Wohnstraßen (Karlsbadweg / Stettinweg)

notwendige Begleitmaßnahmen: kompletter Umbau erforderlich, um den Straßencharakter zu ändern, stationäre Messungen

Steckbrief 13.2 „Rollinstraße-Mitte“

Abschnitt: Zeppelinring - Königsbergallee

Länge der Strecke: ca. 250 m

Streckenführung: gerade, eben

Infrastruktur

Gehwege: beidseitig

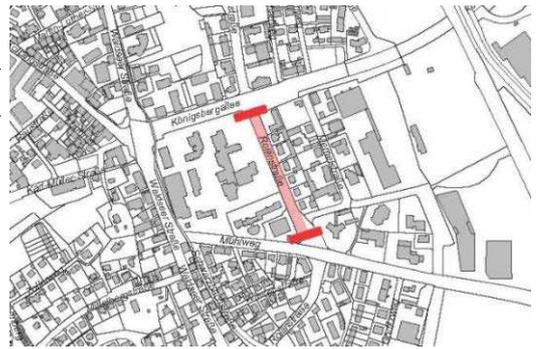
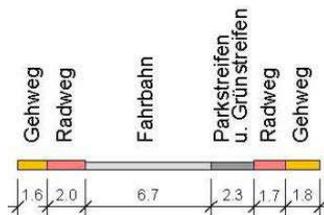
Radfahrwege: beidseitig

Querungshilfen: 1 LSA; 1

Mittelinsel bei Kreiselpark

Busverkehr: Schul- + Linienbushaltestelle beidseitig

Anzahl d. Stellplätze im Straßenraum: 5 in Parkbucht



Unfälle: 2; Lkw/Seniorin; Pkw- Eisglätte

Städtebaulicher Gesamteindruck

Wohnen in Zweifamilienhäusern und im Bürgerheim

Wohnnutzung in %: 70

Bauweise: offene Straßenrandbebauung;

Westseite vorgelagerte Parkplatzanlage

Bes. Nutzung: Bürgerheim; Kindertagesstätte

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 8.100

Kfz/24h Messung 2014: 6.700

Prognose 2030: 9.500

SV-Anteil: 3,9 %

Anzahl Radfahrer ¼ h: längs: 11

quer: -

Anzahl Fußgänger ¼ h: 18

3

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 58 / 59

Verkehrsbeobachtung:

Verkehrsaufkommen hoch; hoher Radfahrer- und Fußgängeranteil;

Konflikte: mit v85= 59 km/h wird mit hoher Innerortsgeschwindigkeit gefahren; Hintergrund: LSA zeigt noch 9s grün, wenn Radfahrersignal bereits rot, dies führt zu Beschleunigung.

Verkehrsbedeutung der Straße:

Die Rollinstraße erschließt in diesem Abschnitt die angrenzenden Grundstücke mit direkten Zufahrten und übernimmt Quell-/ Ziel- und Binnenverkehr in richtung Innenstadt. Für Senioren stellt die Straße ein Hindernis dar, dass nur an den Enden geschützt überquert werden kann.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt

- es liegen keine weiteren Informationen vor.

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrssrechtlich: Ausweitung bzw. Einbezug in die angrenzenden Tempo-30-Zonen;

Fahrzeitverlängerung: ca. 12 s; Busverkehr betroffen

Verkehrsverdrängung: in angrenzende Wohnstraßen (Memelstraße/Adenauerallee)

notwendige Begleitmaßnahmen: kompletter Umbau erforderlich, um den Straßencharakter zu ändern, stationäre Messungen

Steckbrief 13.3 „Rollinstraße-Süd“

Abschnitt: Mühlweg – Waldseer Straße

Länge der Strecke: ca. 250 m

Streckenführung: langgezogene Kurve, eben

Infrastruktur

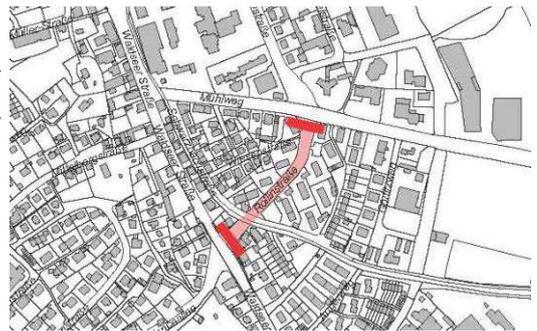
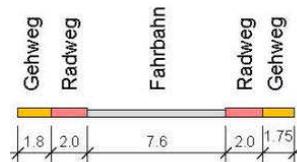
Gehwege: beidseitig

Radfahrwege: beidseitig

Querungshilfen: 1 LSA; Querungshilfe am Kreisel

Busverkehr: -

Anzahl d.Stellplätze im Straßenraum: Straßenrandparken



Unfälle: 4x; 3x Pkw/Pkw Aus-/Einfahrt Schwarzbachstraße; 1x Rad-Selbstunfall

Städtebaulicher Gesamteindruck

verdichteter Geschosswohnungsbau

Wohnnutzung in %: 90

Bauweise: Baukörper im 45°-Winkel zur Straße

Bes. Nutzung: kirchliche Einrichtung

Verkehrsbelastung: Analyse 5100: 6.400
Kfz/24h Messung 2014: 5.200
 Prognose 2030: 6.400

SV-Anteil: 2,2 %

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	19	quer	16
Anzahl Fußgänger ¼ h:		38		19

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 48 / 50

Verkehrsbeobachtung:

Verkehrsaufkommen hoch; sehr hoher Radfahrer- und Fußgängeranteil; Konflikte: Querung Fußgänger und Radfahrer aus der Schwarzbachstraße

Verkehrsbedeutung der Straße:

Die Rollinstraße erschließt in diesem Abschnitt die angrenzenden Wohnquartiere und verbindet die Innenstadt mit den südlichen Stadtteilen. Es bestehen einige direkte Zufahrten zu Grundstücken mit teilweise Senkrechtparkplätzen zur Straße.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt

- es liegen keine weiteren Informationen vor.

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrsrrechtlich: wenig Beschilderung erforderlich,

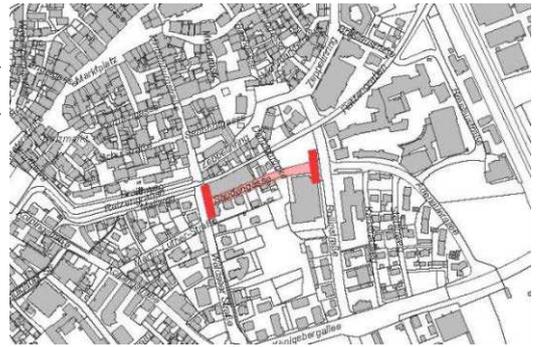
Fahrzeitverlängerung: ca. 12 s

Verkehrsverdrängung: nicht zu erwarten

notwendige Begleitmaßnahmen: kompletter Umbau erforderlich, um den Straßencharakter zu ändern, stationäre Messungen erforderlich

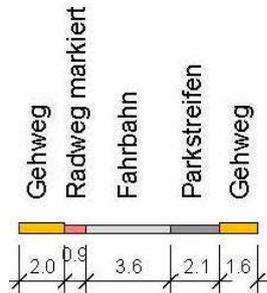
Steckbrief 14 „Saudengasse“

Abschnitt: -
 Länge der Strecke: ca. 200 m
 Streckenführung: gerade, eben



Infrastruktur

Gehwege: beidseitig
 Radfahrwege: einseitig,
 entgegen Einbahnrichtung
 Querungshilfen: -



Busverkehr: Schulbus-, Über-
 landlinienverkehr; Halten auf Fahrbahn einseitig
 Anzahl d.Stellplätze im Straßenraum: 7

Städtebaulicher Gesamteindruck

verdichtete Wohnbebauung und Dienstleistung,
 Parkplatz
 Wohnnutzung in %: 25
 Bauweise: große Baukörper, Straßenrandbebauung,
 Parkplatz offen
 Bes. Nutzung: Kino, Landratsamt,



Unfälle: 2x Pkw/Pkw jeweils mit ruhen-
 dem Verkehr

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 1.300
 Kfz/24h Messung 2014: 1.000 SV-Anteil: 1,9 %
 Prognose 2030: 1.400

Anzahl Radfahrer ¼ h: längs: 26 quer: 11
 Anzahl Fußgänger ¼ h: 8 20

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 41

Verkehrsbeobachtung:

Verkehrsaufkommen gering; für Busse ist das Einbiegen schwierig; hoher Radfahreranteil längs und quer; hoher Fußgängeranteil vor allem kreuzend vom Bürgerpark / LRA Richtung Innenstadt; Konflikte: -

Verkehrsbedeutung der Straße:

Die Saudengasse verbindet die Waldseer Straße mit der Rollinstraße und erschließt den Park-
 platz vor dem Landratsamt. Der Abschnitt weist vier direkte Grundstückszufahrten Tiefgaragen
 oder Stellplätzen auf.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt
 - es liegen keine weiteren Informationen vor.

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrssrechtlich: Beschilderung
 Fahrzeitverlängerung: ca. 10 s; Busverkehr betroffen
 Verkehrsverdrängung: -
 notwendige Begleitmaßnahmen: kein Umbau erforderlich,

Steckbrief 15 „Danzigbrücke“

Abschnitt: -

Länge der Strecke: ca. 50 m

Streckenführung: gerade, eben

Infrastruktur

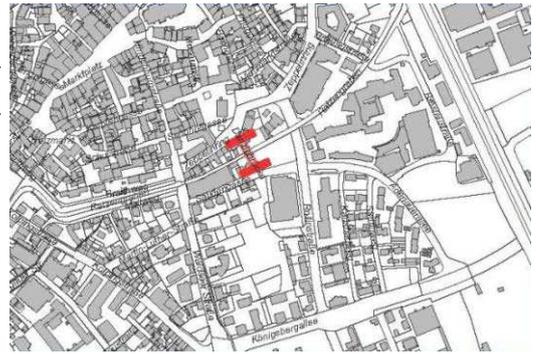
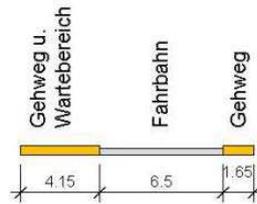
Gehwege: beidseitig

Radfahrwege: -

Querungshilfen: -

Busverkehr: Schulbus-, Überlandlinienverkehr; Halten auf Fahrbahn einseitig

Anzahl d.Stellplätze im Straßenraum: -



Städtebaulicher Gesamteindruck

Dienstleistung; Wohnen; Parken

Wohnnutzung in %: 70

Bauweise: Straßenrandbebauung, Parken offen

Bes. Nutzung: Grünverbindung Ratzengraben

Unfälle: -

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: -

Kfz/24h Messung 2014: 710
Prognose 2030: -

SV-Anteil: 7,8 %

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	14	quer	6
Anzahl Fußgänger ¼ h:		11		59

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 31 / 36

Verkehrsbeobachtung: Verkehrsaufkommen hoch; hoher Radfahrer- und Fußgängeranteil, vor allem querend von Innenstadt über Parkplatz zu den Schulen oder LRA;

Konflikte: Radfahrer -von Süden kommend- fahren auf schmalen Gehweg um die Ecke weiter, um im Schutz des FGÜ sicher zu queren; Konflikt mit Fußgängern

Verkehrsbedeutung der Straße: Die Danzigstraße ist eine kurze Verbindungsstraße zwischen Landratsamt und Innenstadt, mit wichtiger Verteilerfunktion im Busverkehr bzw. Optimierung der An- und Ausfahrt der Viehmarkttiefgarage (z.B. rechts raus aus TG und über Danzigbrücke, Saudengasse, Rollinstraße nach Norden wenden) bzw. des Prkplatzes vor dem Landratsamt. Die Grundstücke werden durch direkte Zufahrten erschlossen.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt

- es liegen keine weiteren Informationen vor.

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrssrechtlich: nur in Verbindung mit der Saudengasse sinnvoll

zeitlich: -

Verkehrsverdrängung: keine

notwendige Begleitmaßnahmen: -

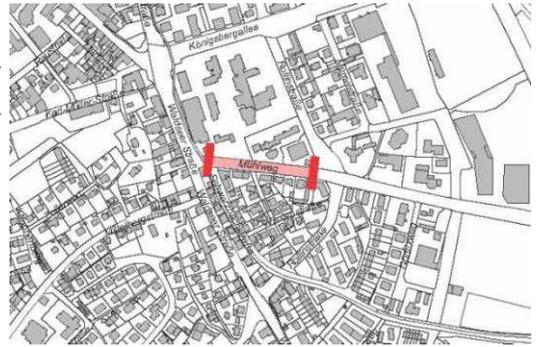
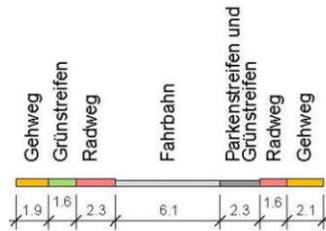
Steckbrief 16 „Mühlweg“

Abschnitt: -
Länge der Strecke: ca. 200 m

Streckenführung: gerade, eben

Infrastruktur

Gehwege: beidseitig
Radwege: beidseitig



Querungshilfen:
2 Mittelinseln (Kreisel / Waldseer Straße)
Busverkehr: vereinzelt Schulbusverkehr
Anzahl d.Stellplätze im Straßenraum: 8 längs



Städtebaulicher Gesamteindruck

verdichtete Wohnbebauung, Kinderkrippe, Bürgerheim
Wohnnutzung in %: 80
Bauweise: große Baukörper Straßenrandbebauung, aufgelockert auf Bürgerheimseite
Bes. Nutzung: Bürgerheim

Unfälle: keine

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 1.300
Kfz/24h Messung 2014: 2.500 SV-Anteil: 1,2 %
Prognose 2030: 1.600

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	12	quer	0
Anzahl Fußgänger ¼ h:		12		9

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 53 / 48

Verkehrsbeobachtung:

Verkehrsaufkommen gering; mittlerer Radfahrer- und Fußgängeranteil in Längsrichtung; durch das Bürgerheim höherer Anteil an Senioren als Radfahrer und Fußgänger bei Besuchen, Spaziergängen
Konflikte: -

Verkehrsbedeutung der Straße:

Der Mühlweg erschließt in diesem Abschnitt zu Fuß die Kinderkrippe und eine Stellplatzanlage am Bürgerheim, sowie die Wohngebäude. Der Abschnitt weist wenige direkte Zufahrten auf. Gleichzeitig übernimmt der Mühlweg eine Verbindungsfunktion von den westlichen Baugebieten zur Dollingerschule bzw. dem Arbeitsplatzschwerpunkt Süd Liebherr / Handtmann.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt

- es liegen keine weiteren Informationen vor.

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrsrechtlich: Einbezug in angrenzenden Tempo-30-Zone möglich
Fahrzeitverlängerung: ca. 10 s; Busverkehr – einzelne Schulkurse - betroffen
Verkehrsverdrängung: keine
notwendige Begleitmaßnahmen: Umbau erforderlich, um den Straßencharakter zu ändern, ev. reicht alternierendes Parken, stationäre Messungen

Steckbrief 17 „Valenceallee“

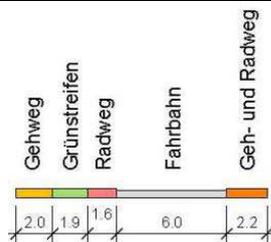
Abschnitt: -

Länge der Strecke: ca. 600 m

Streckenführung: fast gerade, langgezogene Steigung



Infrastruktur



Gehwege: beidseitig

Radwege: einseitig bergab, bergauf gemeinsamer Gehweg mit Radfahrer frei

Querungshilfen: 2 FGÜ mit Mittelinseln, 1 LSA

Busverkehr: 1 Buslinie bergab im Halbstundentakt; Busbucht beidseitig

Anzahl d.Stellplätze im Straßenraum: 4 längs



Städtebaulicher Gesamteindruck

Grünbereiche, Wohnbebauung teilweise verdichtet
Wohnnutzung in %: 80

Bauweise: Straßenrandbebauung Vorgartenzone oder Gärten

Bes. Nutzung: Kinderspielplatz, öffent. Grünfläche

Unfälle: 7x; 4x Pkw/Pkw (Mittelbergstr.); 1x Kfz/Rad; 1x Rad Selbstunfall; 1x FGÜ Kind/Kraftroller

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 6.300
Kfz/24h Messung 2014: 7.400
Prognose 2030: 7.700

SV-Anteil: 2,2 %

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	8	quer:	6
Anzahl Fußgänger ¼ h:		5		3

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 60 / 61

Verkehrsbeobachtung:

Verkehrsaufkommen hoch; mittlerer Radfahrer- und Fußgängeranteil;
Konflikte: Einbiegen von Mittelbergstraße (siehe Unfälle) – hohe Innerortsgeschwindigkeit;
Radfahrer bergab hohe Geschwindigkeit auf mit Kante von der Fahrbahn getrenntem Weg

Verkehrsbedeutung der Straße:

Die Valenceallee übernimmt eine wichtige Sammel- und Erschließungsfunktion mit hohem Verkehrsaufkommen für die Baugebiete Mittelberg, Hühnerfeld und den Ortsteil Rindenmoos. Die Straße weist einige direkte Grundstückszufahrten auf.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt

- es liegen keine weiteren Informationen vor.

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrsrrechtlich: mit diesem Ausbaustand nicht ausweisbar

Fahrzeitverlängerung: ca. 19 s; Busverkehr betroffen,

Verkehrsverdrängung: in Mittelberg- und Schlierenbachstraße

notwendige Begleitmaßnahmen: kompletter Umbau erforderlich, um den Straßencharakter zu ändern, stationäre Messungen

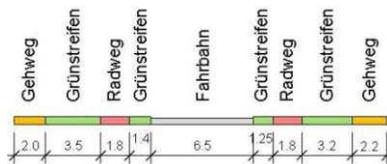
Steckbrief 18 „Astiallee“

Abschnitt: -

Länge der Strecke: ca. 800 m

Streckenführung: gerade, eben

Infrastruktur



Gehwege: beidseitig

Radfahrwege: beidseitig

Querungshilfen: 3 FGÜ mit Mittelinseln

Busverkehr: 2 Buslinien stadteinwärts; halbstündlich;

2 Haltestellenbuchten einseitig

Anzahl d.Stellplätze im Straßenraum: auf Fahrbahn



Städtebaulicher Gesamteindruck

verdichtete Wohnbebauung, Gewerbe

Wohnnutzung in %: 80

Bauweise: Reihenhäuser, Geschosswohnungsbau, Gärten, Hecken zur Straße; mit Hecken gegliederte Baumallee

Bes. Nutzung: Ladenzentrum, Lebensmittelgeschäfte,

Unfälle: 7x; 2x Kfz/Kfz; 2x Rad-Selbstunfall; 1 Pkw/Fahrrad; 1x Pkw/Fußgänger

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 3.600

Kfz/24h Messung 2014: 4.900

Prognose 2030: 4.300

SV-Anteil: 2,6 %

Anzahl Radfahrer ¼ h: längs: 7 quer 1

Anzahl Fußgänger ¼ h: 12 -

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 56 / 59

Verkehrsbeobachtung:

Verkehrsaufkommen mittel; mittlerer Radfahrer- und Fußgängeranteil;

Konflikte: mit v85= 59 km/h wird mit hoher Innerortsgeschwindigkeit gefahren, Gestaltung mit der Trennung der Verkehrsarten durch Grünstreifen und Hecken fördert die hohe Geschwindigkeit.

Verkehrsbedeutung der Straße:

Die Astiallee übernimmt als Gemeindeverbindungsstraße nach Rindenmoos zusätzlich die klassische Sammelstraßenfunktion, indem der Verkehr von der Astiallee in die Erschließungsstraßen vom Hühnerfeld verteilt wird. Die Astiallee weist keine direkten Zufahrten zu Grundstücken auf.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt

- es liegen keine weiteren Informationen vor.

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrsrechtlich: Ausweisung als Tempo-30-Zone aufgrund des Ausbaus nicht möglich

Fahrtzeitverlängerung: ca. 38 s

Verkehrsverdrängung: Amriswilstraße

notwendige Begleitmaßnahmen: kompletter Umbau erforderlich, um den Straßencharakter zu ändern, stationäre Messungen

Steckbrief 19.1 „Schlierenbachstraße-Ost“

Abschnitt: Rißegger Straße - Eichendorffweg

Länge der Strecke: ca. 400 m

Streckenführung: langgestreckte Kurve, eben

Infrastruktur

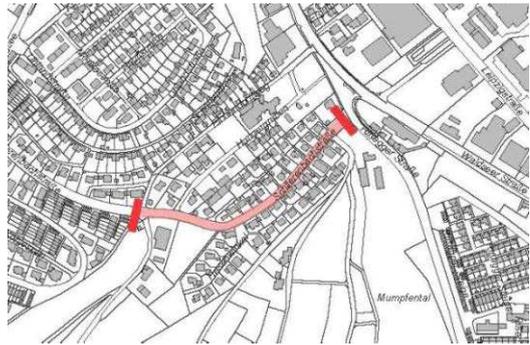
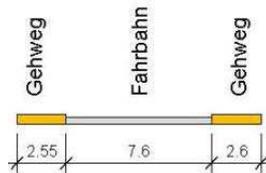
Gehwege: beidseitig

Radfahrwege: -

Querungshilfen: 1 FGÜ (Berliner Platz)

Busverkehr: Linienverkehr halbstündig; 1 Busbucht einseitig, 2(3) x Halten auf Fahrbahn beidseitig

Anzahl der Stellplätze im Straßenraum:
16 auf Fahrbahn



Unfälle: 5x; 4x Pkw/Pkw im ruhenden Verkehr; 1x Pkw/Moped

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 4.900
Kfz/24h Messung 2014: 3.200
Prognose 2030: 5.500

SV-Anteil: 4,8 %

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	10	quer	2
Anzahl Fußgänger ¼ h:		7		-

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 58 / 59

Verkehrsbeobachtung:

Verkehrsaufkommen mittel; mittlerer Radfahrer- und Fußgängeranteil; Konflikte: durch Fahrbahnparken im Kurvenbereich unübersichtlich und teilweise kein Begegnungsverkehr mehr möglich; Verzögerungen im Busverkehr; Radfahrer fahren teilweise auf den Gehwegen; mit v85= 59 km/h wird mit hoher Innerortsgeschwindigkeit gefahren

Verkehrsbedeutung der Straße:

Die Schlierenbachstraße erschließt in diesem Abschnitt direkt die Grundstücke bzw. die Wohngebietsstraßen. Sie ist Bestandteil des Busliniennetzes, um den Mittelberg mit den Versorgungsmärkten in der Waldseer Straße zu verbinden. Verkehr vom Mittelberg oder Hühnerfeld nach Süden fließt vorrangig über die Schlierenbachstraße ab und führt am Knoten Rißegger Straße zu einem Unfallschwerpunkt.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt

- es liegen keine weiteren Informationen vor.

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrsrrechtlich: Ausweisung als Teil der angrenzenden Tempo-30-Straßen; rechts vor links führt zu Verkehrsverlangsamung

zeitlich: Fahrzeitverlängerungen, ca. 19 s; Busverkehr betroffen

Verkehrsverdrängung: auf Valenceallee, auf Eichendorffweg

notwendige Begleitmaßnahmen: Markierung rechts vor links, um auf die Vorfahrtsänderung hinzuweisen, temporäre Messungen

Steckbrief 19.2 „Schlierenbachstraße-West“

Abschnitt: Valenceallee - Eichendorffweg

Länge der Strecke: ca. 300 m

Streckenführung: gerade, mittlere Steigung

Infrastruktur

Gehwege: beidseitig

Radwege: -

Querungshilfen: 1 FGÜ (Berliner Platz)

Busverkehr: Linienverkehr; halbstündig; Haltestelle auf Fahrbahn - beidseitig

Anzahl d. Stellplätze im Straßenraum: 13



Unfälle: 4x; 2x Kfz/Kfz im ruhenden Verkehr

Städtebaulicher Gesamteindruck

verdichtete Wohnbebauung, Ladenzentrum am Berliner Platz

Wohnnutzung in %: 80

Bauweise: Reihenhäuser senkrecht zur Straße; Baukörper zurückgesetzt in Gärten

Bes. Nutzung: Ladenzentrum

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 5.000
Kfz/24h Messung 2014: 4.000
Prognose 2030: 5.600

SV-Anteil: 7,4 %

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	12	quer:	-
Anzahl Fußgänger ¼ h:		20		2

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 53 / 47

Verkehrsbeobachtung:

Verkehrsaufkommen mittel; mittlerer Radfahrer- und Fußgängeranteil; Konflikte: starker Parkdruck; durch Fahrbahnparken unübersichtlich und teilweise kein Begegnungsverkehr mehr möglich; Verzögerungen im Busverkehr; Radfahrer fahren teilweise auf den Gehwegen; mit v85= 59 km/h wird mit hoher Innerortsgeschwindigkeit gefahren.

Verkehrsbedeutung der Straße:

Die Schlierenbachstraße erschließt in diesem Abschnitt direkt die Grundstücke bzw. die Wohngebietsstraßen. Sie ist Bestandteil des Busliniennetzes, um den Mittelberg mit den Versorgungsmärkten in der Waldseer Straße zu verbinden. Verkehr vom Mittelberg oder Hühnerfeld nach Süden fließt vorrangig über die Schlierenbachstraße ab und führt am Knoten Rißegger Straße zu einem Unfallschwerpunkt.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt
- es liegen keine weiteren Informationen vor.

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrsrrechtlich: Tempo-30-Zone- Beschilderung, keine Nebenstraßen

Fahrzeitverlängerung: ca. 19 s; Busverkehr betroffen,

Verkehrsverdrängung: auf Valenceallee

notwendige Begleitmaßnahmen: Umbau alternierendes Parken, um den Straßencharakter zu ändern, stationäre Messungen

Steckbrief 20 „Mittelbergstraße- Abschnitt Berliner Platz - Wetterkreuzstraße“

Abschnitt: -

Länge der Strecke: ca. 150 m

Streckenführung: gerade, leichte Steigung

Infrastruktur

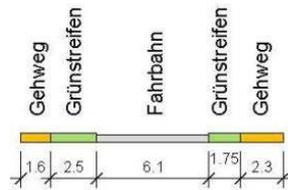
Gehwege: beidseitig

Radwege: -

Querungshilfen: 1 FGÜ (Berliner Platz)

Busverkehr: Linienverkehr einseitig; keine Haltestelle

Anzahl d.Stellplätze im Straßenraum: 8



Unfälle: 1x Pkw/Pkw ruhender Verkehr;
Unfälle beim Einbiegen Valenceallee

Städtebaulicher Gesamteindruck

verdichtete Wohnbebauung

Wohnnutzung in %: 100

Bauweise: Straßenrandbebauung einseitig; senkrecht zur Straße stehende Reihenhäuser einseitig

Bes. Nutzung: -

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 4.000
Kfz/24h Messung 2014: 3.200
Prognose 2030: 5.100

SV-Anteil: 2,6 %

Anzahl Radfahrer ¼ h: längs: 3 quer 2
Anzahl Fußgänger ¼ h: 5 2

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 49 / 50

Verkehrsbeobachtung:

Verkehrsaufkommen mittel; geringer Radfahrer- und Fußgängeranteil;

Konflikte: Abbiegevorgänge an der Kreuzung Berliner Platz unfallträchtig – siehe Statistik Valenceallee; mit v85= 49/50 km/h Geschwindigkeit angemessen.

Verkehrsbedeutung der Straße:

Die Mittelbergstraße verknüpft die Wohnstraßen mit dem übergeordneten Verkehrsnetz. Sie ist in diesem Abschnitt Bestandteil des Buslinienetzes und nimmt Schleichverkehr vom Mittelberg über Saulgauer Straße zur Riedlinger Straße auf. Ab der Wetterkreuzstraße ist sie als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Sie erschließt direkt Sammelgaragen der Anliegergrundstücke.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt

- es liegen keine weiteren Informationen vor.

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrssrechtlich: Einbezug in die angrenzenden Tempo-30-Zone möglich

Fahrzeitverlängerung: ca. 7 s; Busverkehr betroffen

Verkehrsverdrängung: -

notwendige Begleitmaßnahmen: Umbau erforderlich, um den Straßencharakter zu ändern

Steckbrief 21.1 „Wetterkreuzstraße - Ost“

Abschnitt: Mittelbergstraße - Amriswilstraße

Länge der Strecke: ca. 600 m

Streckenführung: langgezogene Kurve,
mittlere Steigung

Infrastruktur

Gehwege: beidseitig

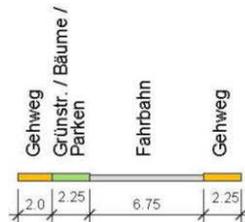
Radwege: -

Querungshilfen: 2 FGÜ (jeweils Abschnittende)

Busverkehr: -

Anzahl d.Stellplätze im Straßenraum:

11 auf Fahrbahn; 5 Längsparker



Unfälle: 5x; 4x Pkw/unbekannt im ruhenden Verkehr; 1x Pkw Alkohol

Städtebaulicher Gesamteindruck

aufgelockerte Wohnbebauung

Wohnnutzung in %: 95

Bauweise: Ein-bis Zweifamilienhäuser in Gärten

Bes. Nutzung: Kindergarten, Spielplatz

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 3.000

Kfz/24h Messung 2014: 2.500

Prognose 2030: 4.100

SV-Anteil: 8 %

Anzahl Radfahrer ¼ h:	längs:	2	quer:	-
Anzahl Fußgänger ¼ h:		1		1

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 58 / 60

Verkehrsbeobachtung:

Verkehrsaufkommen mittel; geringer Radfahrer- und Fußgängeranteil;

Konflikte: -

Verkehrsbedeutung der Straße:

Die Wetterkreuzstraße verknüpft die Wohnstraßen mit dem übergeordneten Verkehrsnetz. Sie nimmt Abkürzungsverkehr vom Mittelberg über die Saulgauer Straße zur Riedlinger Straße auf. Sie erschließt direkt die angrenzenden Anliegergrundstücke.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt

- es liegen keine weiteren Informationen vor.

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrsrrechtlich: Einbezug in angrenzende Tempo-30-Zone möglich; Abbau Beschilderung; rechts vor links

Fahrzeitverlängerung: ca. 19 s; Wirtschaftsverkehr betroffen;

Verkehrsverdrängung: -

notwendige Begleitmaßnahmen: kompletter Umbau erforderlich, um den Straßencharakter zu ändern, stationäre Messungen bei diesem hohem Geschwindigkeitsniveau.

Steckbrief 21.2 „Wetterkreuzstraße - West“

Abschnitt: Amriswilstraße – Saulgauer Straße

Länge der Strecke: ca. 100 m

Streckenführung: gerade, eben

Infrastruktur

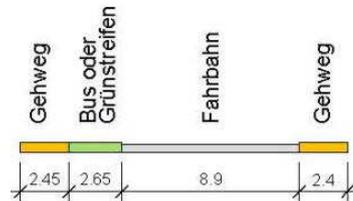
Gehwege: beidseitig

Radwege: -

Querungshilfen: -

Busverkehr: Linienverkehr; halbstündig; Busbucht einseitig

Anzahl d.Stellplätze im Straßenraum: -



Unfälle: 2x Pkw/Pkw

Städtebaulicher Gesamteindruck

verdichtete Wohnbebauung; Freiraum

Wohnnutzung in %: 70

Bauweise: Baukörper von Straße zurückgelagert durch Gärten

Bes. Nutzung: -

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 4.200

Kfz/24h Messung 2014: 4.300

Prognose 2030: 5.700

SV-Anteil: 5,7 %

Anzahl Radfahrer ¼ h: längs: 5 quer: 6

Anzahl Fußgänger ¼ h: 6 1

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 52 / 48

Verkehrsbeobachtung:

Verkehrsaufkommen mittel; mittlerer Radfahrer- und Fußgängeranteil;

Konflikte: Querung durch Radfahrer vom Radweg Saulgauer Straße kommend

Verkehrsbedeutung der Straße:

Die Wetterkreuzstraße verknüpft die Wohnstraßen mit dem übergeordneten Verkehrsnetz. Sie nimmt Abkürzungsverkehr vom Mittelberg über die Saulgauer Straße zur Riedlinger Straße auf. Keine direkten Zufahrten zu Anliegergrundstücken.

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt

- es liegen keine weiteren Informationen vor.

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrssrechtlich: kein Einbezug in Tempo-30-Zone möglich

Fahrzeitverlängerung: ca. 5 s; Bus- und Wirtschaftsverkehr betroffen

Verkehrsverdrängung: -

notwendige Begleitmaßnahmen: kompletter Umbau erforderlich, um den Straßencharakter zu ändern, Geschwindigkeitsmessungen auf diesem kurzen Teilstück nicht möglich

Steckbrief 22 „Amriswilstraße“

Abschnitt: -

Länge der Strecke: ca. 650 m

Streckenführung: langgestreckte Kurve, eben

Infrastruktur

Gehwege: beidseitig

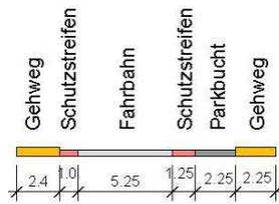
Radfahrwege: Schutzstreifen

Querungshilfen: 1 FGÜ (Höhe Wetterkreuzstraße)

2x Mittellinseln

Busverkehr: Linienverkehr, halbstündig; 1x Busbucht, 1x Halten auf Fahrbahn einseitig

Anzahl d.Stellplätze im Straßenraum: 60 Parkstreifen



Städtebaulicher Gesamteindruck

verdichtete Wohnbebauung,

Wohnnutzung in %: 90

Bauweise: große Baukörper zurückgesetzt von der Straße in großzügigen Grünflächen

Bes. Nutzung: Kindergarten, Spiel- und Bolzplatz

Unfälle: 3x Pkw/Pkw

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 1.900

Kfz/24h Messung 2014: 2.000

Prognose 2030: 2.400

SV-Anteil: 3,8 %

Anzahl Radfahrer ¼ h: längs: 8 quer 1

Anzahl Fußgänger ¼ h: 5 1

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 54 / 52

Verkehrsbeobachtung:

Verkehrsaufkommen gering; mittlerer Radfahrer- und geringer Fußgängeranteil;

Konflikte: -

Verkehrsbedeutung der Straße:

Die Amriswilstraße erschließt das Wohngebiet Hühnerfeld und das Gewerbegebiet Hermann-Volz-Straße mit der WTB-Tennishalle. Die Straße weist direkte Zufahrten zu Sammelstellplätzen oder Tiefgaragen auf. Sie wird von Rindenmoos kommend als direkte Zufahrt zu den westlichen Baugebieten genutzt (geringer Durchgangsverkehr).

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt

- es liegen keine weiteren Informationen vor.

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

Verkehrsrechtlich: Einbezug in angrenzende Tempo-30-Zone möglich

Fahrzeitverlängerung: ca. 21 s; Bus- und Wirtschaftsverkehr betroffen

Verkehrsverdrängung: -

notwendige Begleitmaßnahmen: kompletter Umbau erforderlich, um den Straßencharakter zu ändern, stationäre Messungen

Steckbrief 23 „Höfener Straße“ Ortsteil Mettenberg

Abschnitt: -

Länge der Strecke: ca. 450 m

Streckenführung: kurze Steigung, eben, leicht kurvig

Infrastruktur

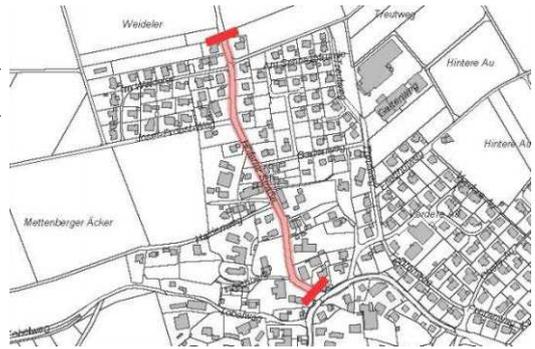
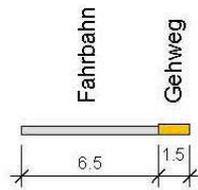
Gehwege: einseitig

Radwege: -

Querungshilfen: -

Busverkehr: -

Anzahl d. Stellplätze im Straßenraum: Straßenrand



Städtebaulicher Gesamteindruck

lockere Wohn-/ Mischbebauung, ehem. Dorfgebiet

Wohnnutzung in %: 70

Bauweise: dörfliche, offene Struktur mit großen landwirtschaftl. Gebäuden, stark begrünt durch Gärten, Streuobstwiesen

Bes. Nutzung: -

Unfälle: -

Verkehrsbelastung: Analyse 2009: 1.400

Kfz/24h Messung 2014: 1.450

Prognose 2030: 1.400

SV-Anteil: 2,3 %

Anzahl Radfahrer ¼ h: längs: 2

quer: -

Anzahl Fußgänger ¼ h: 1

-

gemessene Geschwindigkeit in km/h: v85= 58 / 60

Verkehrsbeobachtung: Verkehrsaufkommen niedrig; geringer Radfahrer- und Fußgängeranteil; kein Parkdruck

Konflikte: -

Verkehrsbedeutung der Straße: Gemeindeverbindungsstraße Mettenberg - Barabein; Wohnsammelstraße mit vielen direkten Grundstückszufahrten; landwirtschaftlicher Verkehr; wird als Abkürzungsstrecke von Mettenberg zur B30-Auffahrt bei Barabein genutzt;

Einschätzung Lärm: kein Lärmschwerpunkt

- es liegen keine weiteren Informationen vor.

Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:

verkehrsrechtlich: Das Geschwindigkeitsniveau v85 liegt bei knapp 60 km/h; Änderung der Vorfahrt erforderlich in rechts-vor-links; durch geradlinigen Ausbau keine Einhaltung von T 30 zu erwarten

Fahrzeitverlängerung: ca. 21s; betrifft vorrangig landwirtschaftlichen Verkehr

Verkehrsverdrängung: -

notwendige Begleitmaßnahmen: punktueller Umbau, Straßenverengung