

Querschnitterhebung
Zinserdreieck

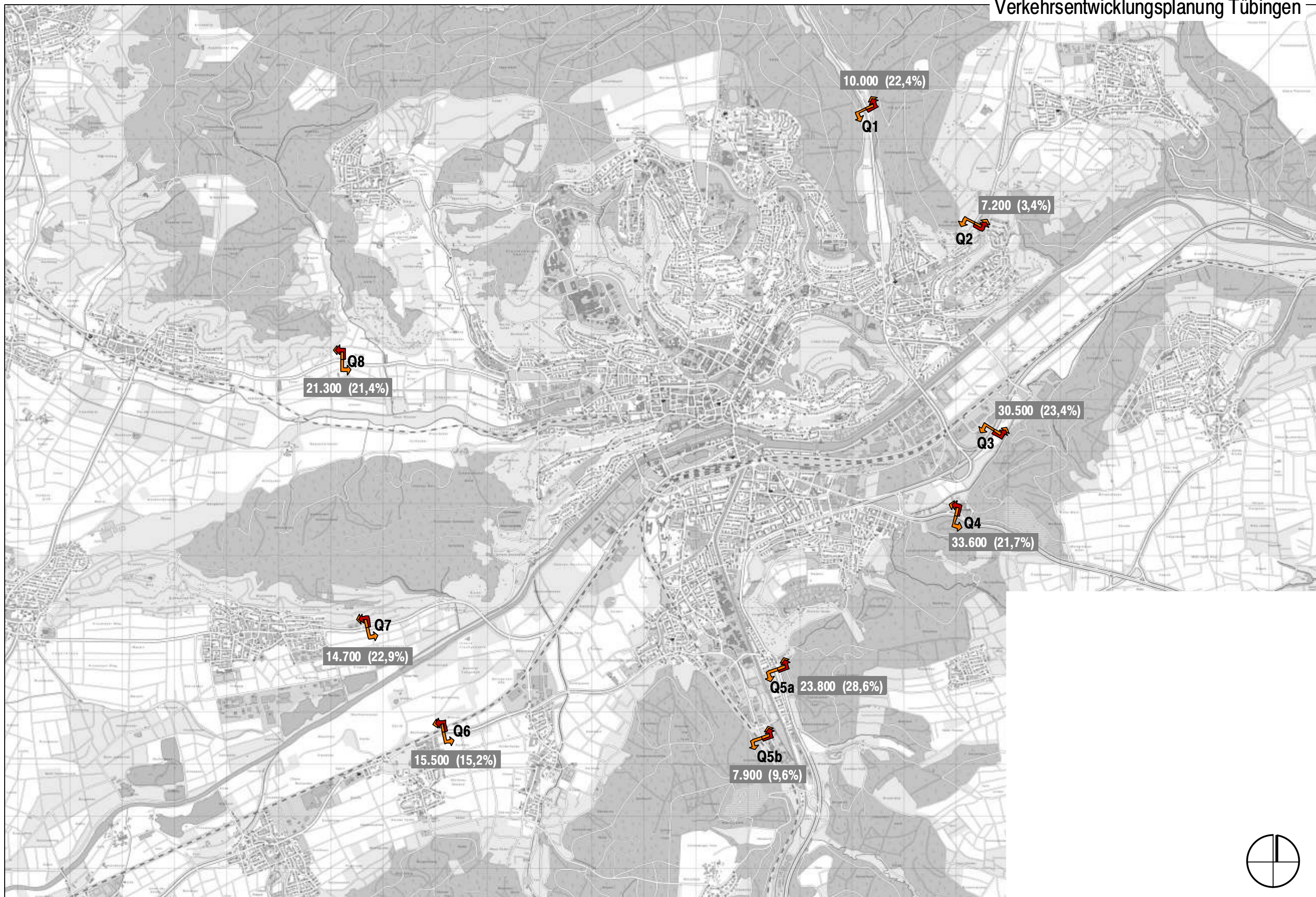
nur Richtung Eberhardsbrücke

Befragung 6.00 - 10.00 Uhr / 15.00 - 19.00 Uhr
Querschnittszählung 6.00 - 22.00 Uhr

1.301 Anzahl Datensätze aus Befragung
 3.163 Anzahl Kfz aus Zählung (nur 6.00 - 10.00 Uhr / 15.00 - 19.00 Uhr)
 41,4% Erfassungsquote in %

Befragungsstellen und Querschnittszählungen
 2008

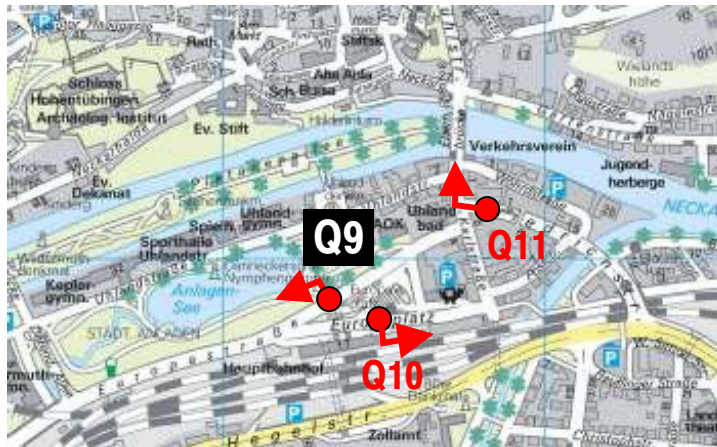




Befragung 6.00 - 10.00 Uhr / 15.00 - 19.00 Uhr
Querschnittszählung 6.00 - 22.00 Uhr

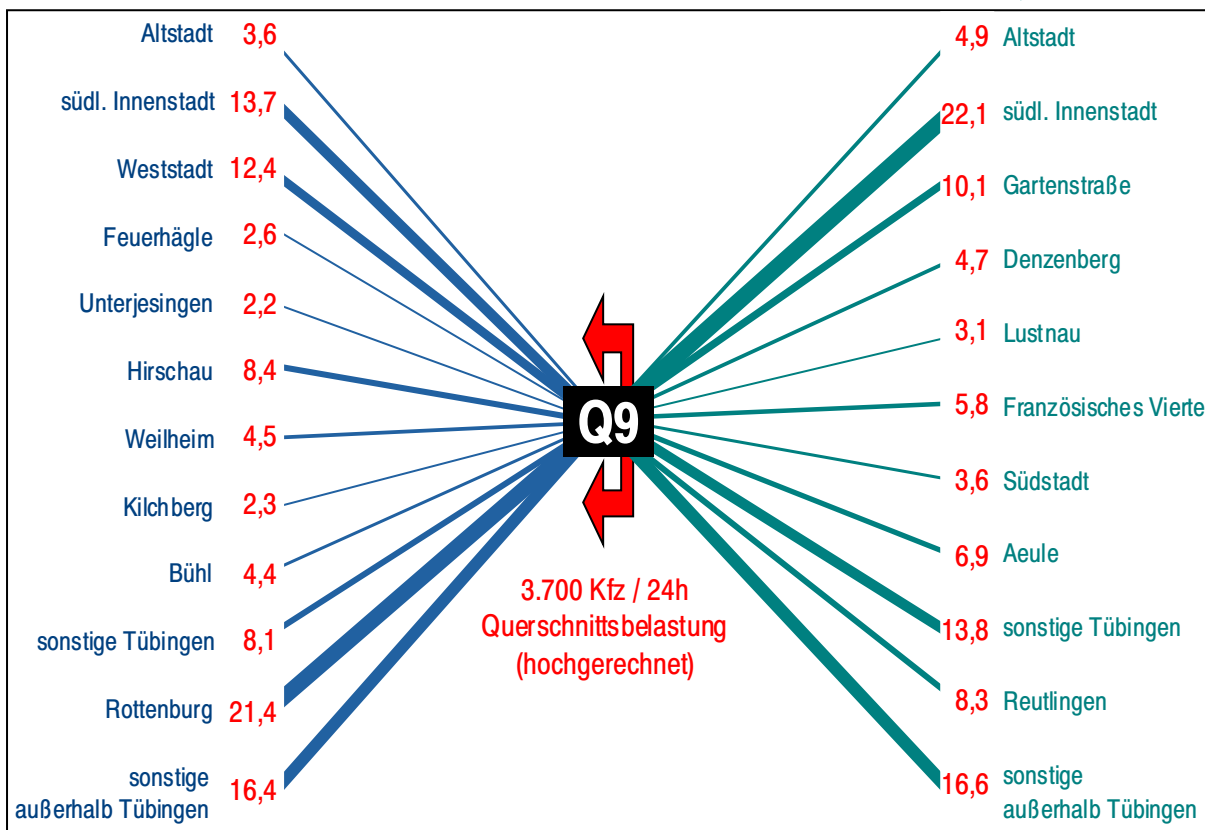
15.500 (15,2%)
 Kfz / Tag
 am Querschnitt
 (hochgerechnet)

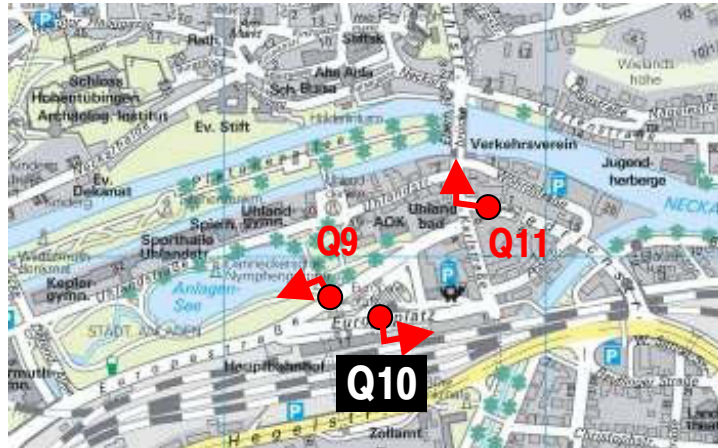
Verkehrsaufkommen am Kordon
 2008



Ziele:

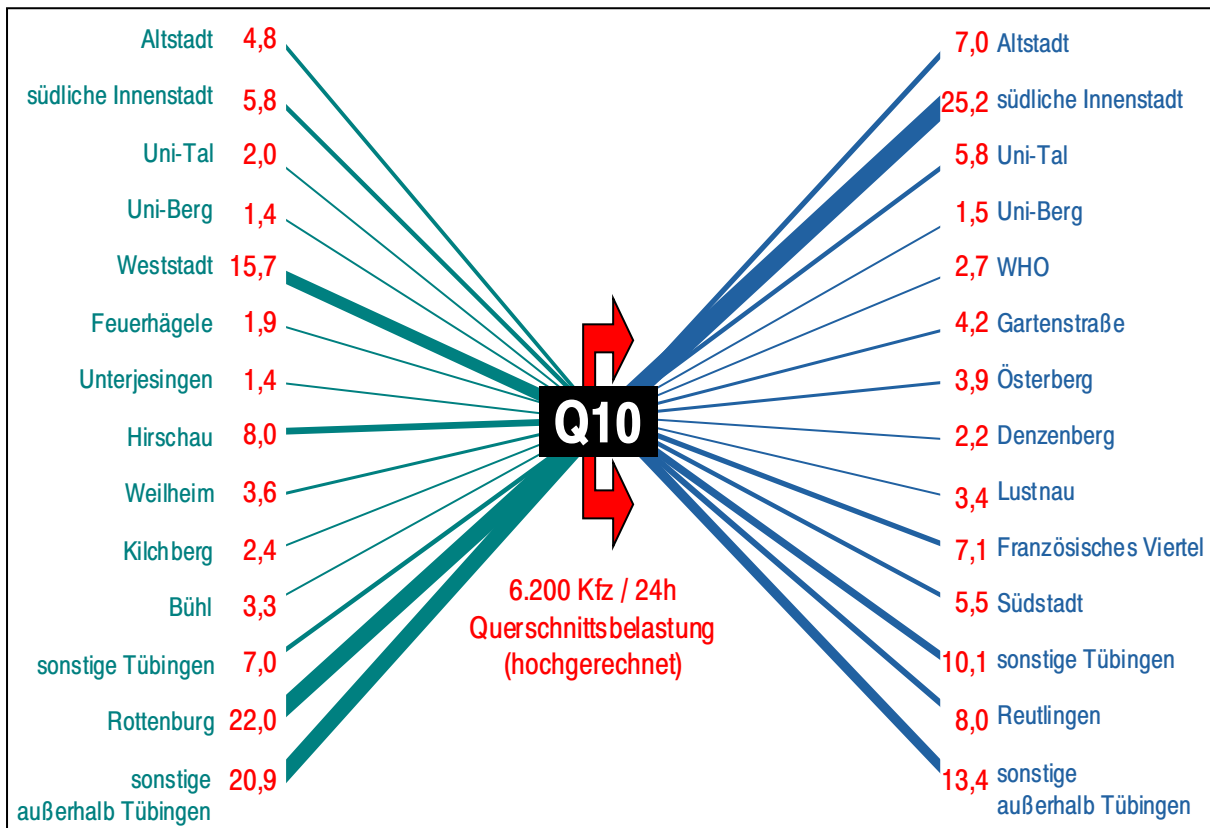
Quelle:

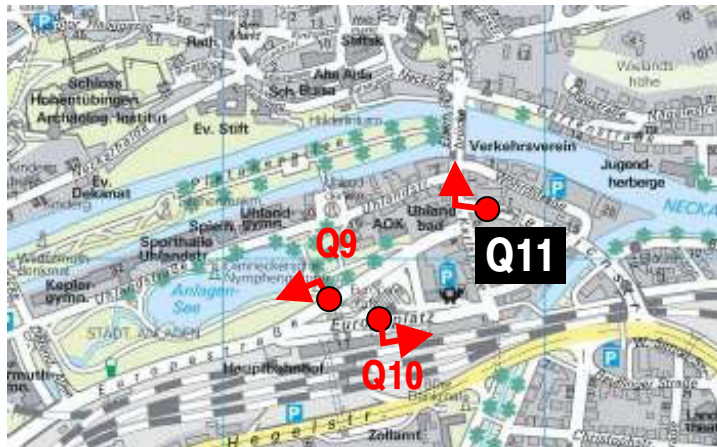




Quelle:

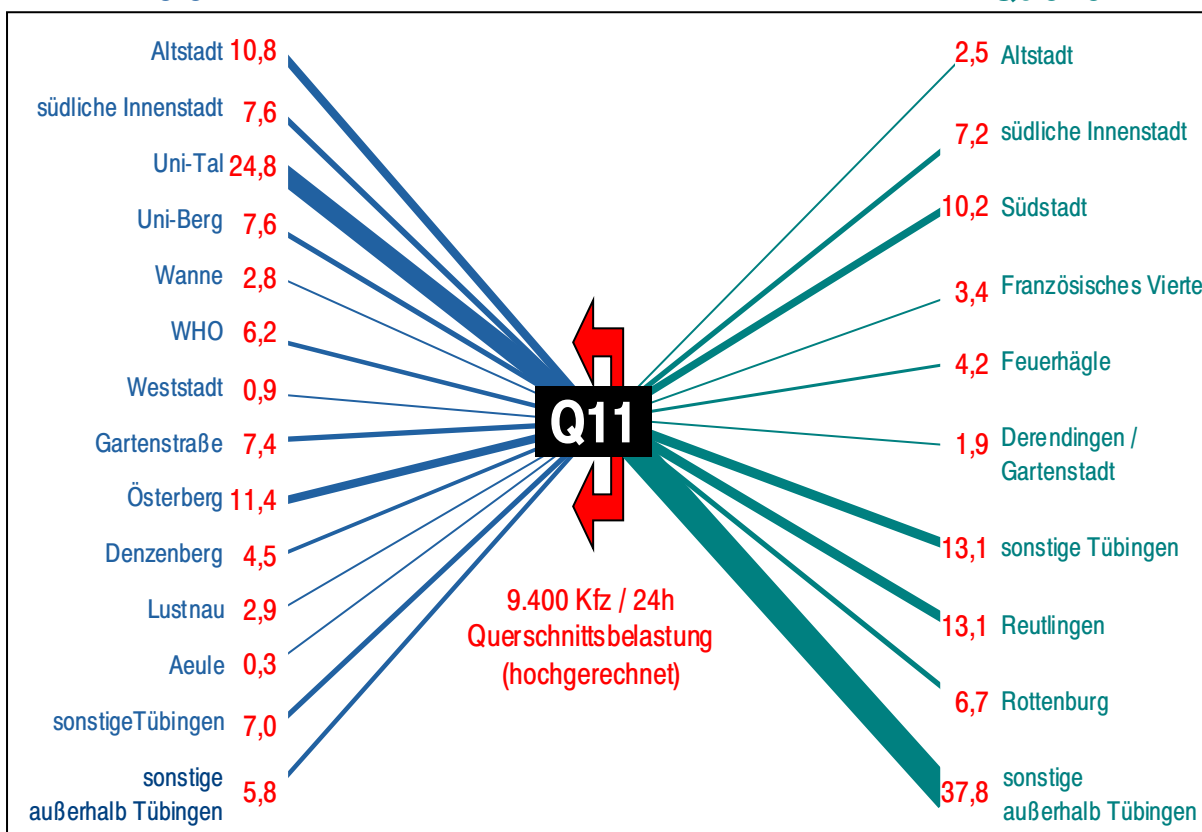
Ziele:

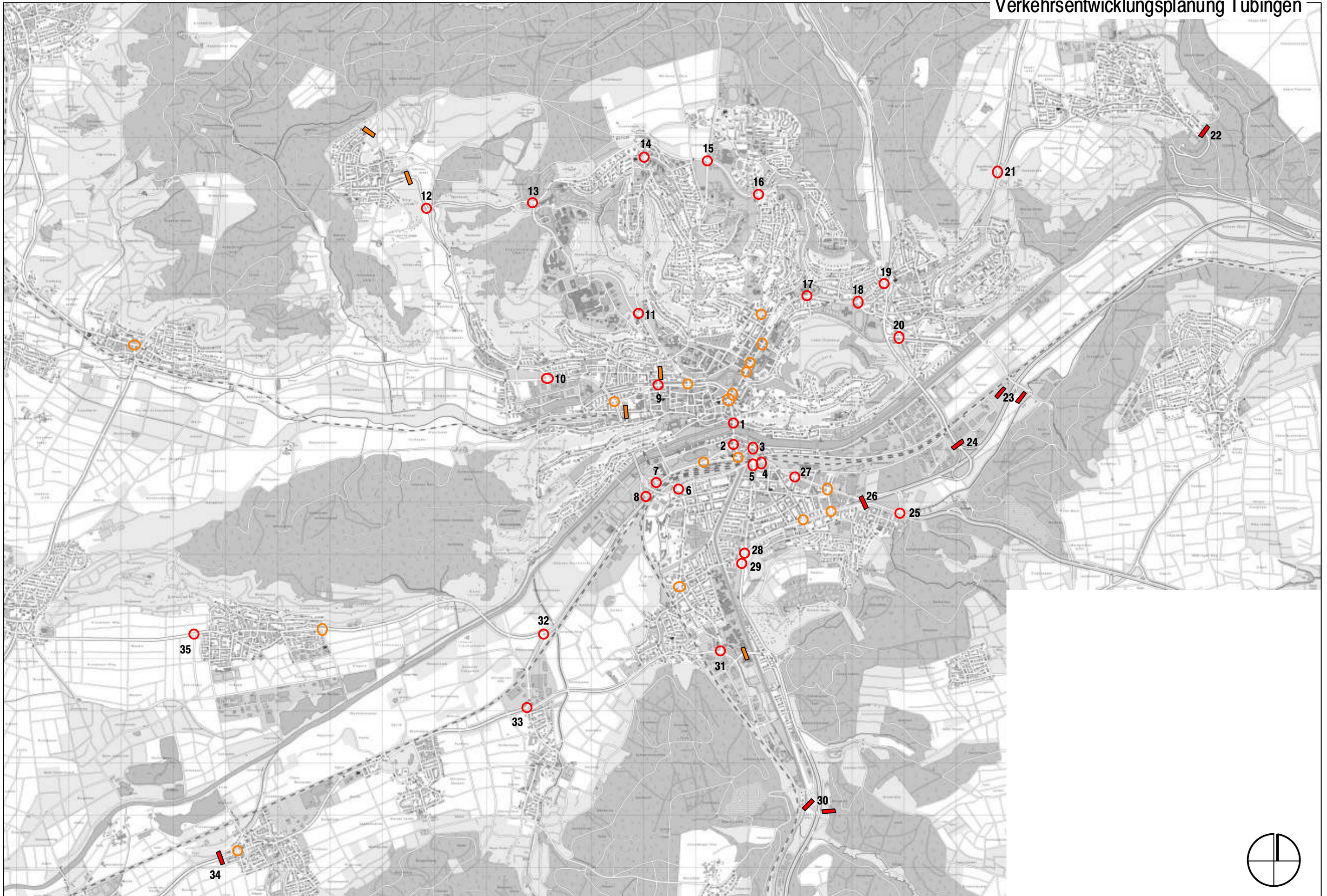








Ziele:

Quelle:





Vorhanden 2008 R+T

-   Knotenpunktzählung
-   Querschnittszählung

Lage der Zählstellen





100 10
Kfz/h davon Lkw/h

Knotenpunktbelastung
vormittägliche Spitzenstunde



Topp
Huber-Erlar
Hagedorn



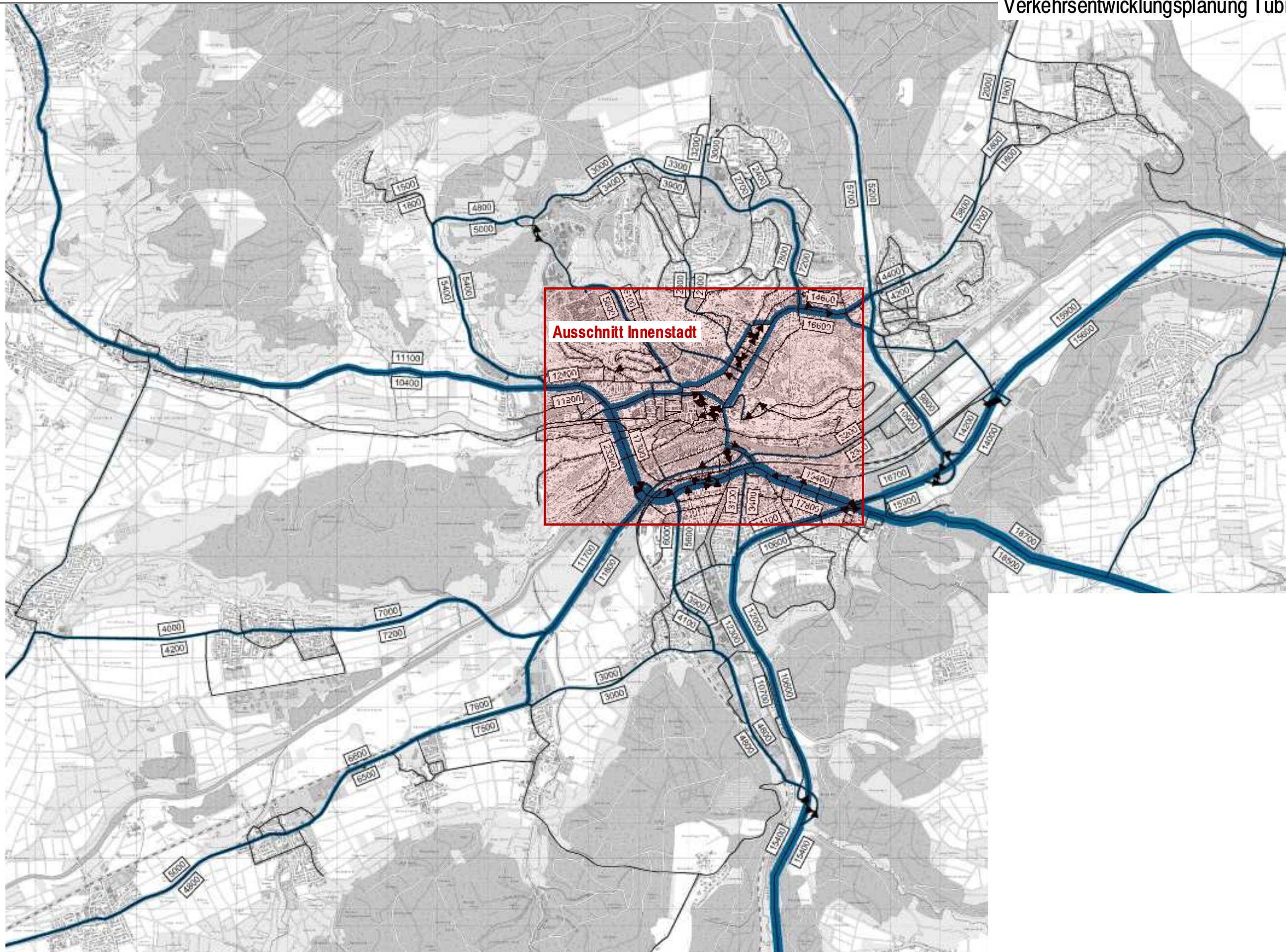
100 10
Kfz/h davon Lkw/h

Knotenpunktbelastung
nachmittägliche Spitzenstunde

Stand: 03.12.2008



Topp
Huber-Erler
Hagedorn

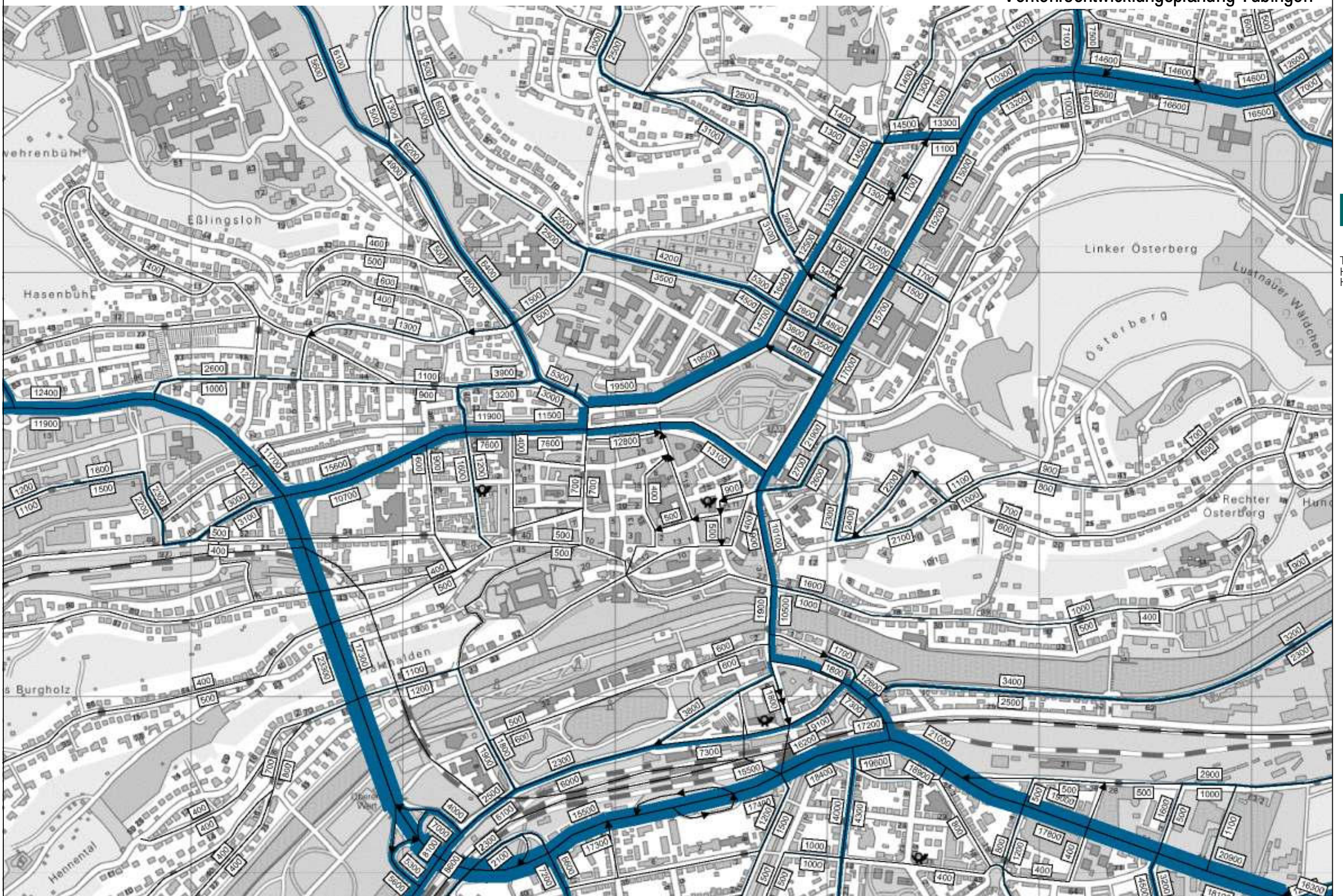


Ausschnitt Innenstadt

Kfz / 24h (Grundlage Modellrechnung)
dargestellt sind nur Belastungen >300Kfz /24h

Kfz-Verkehrsbelastungen
Gesamtstadt
Bestand

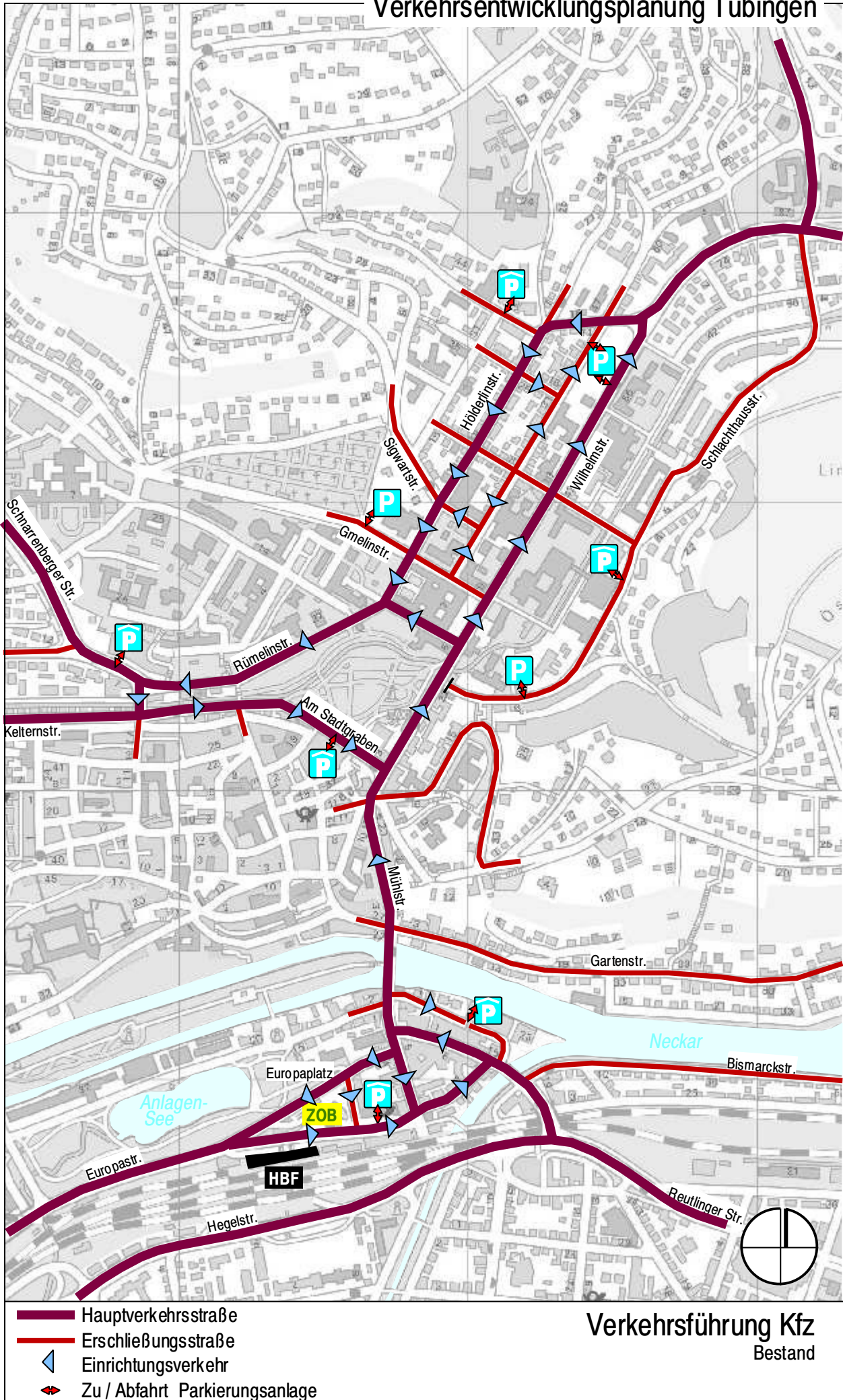
Stand: 19.01.2009

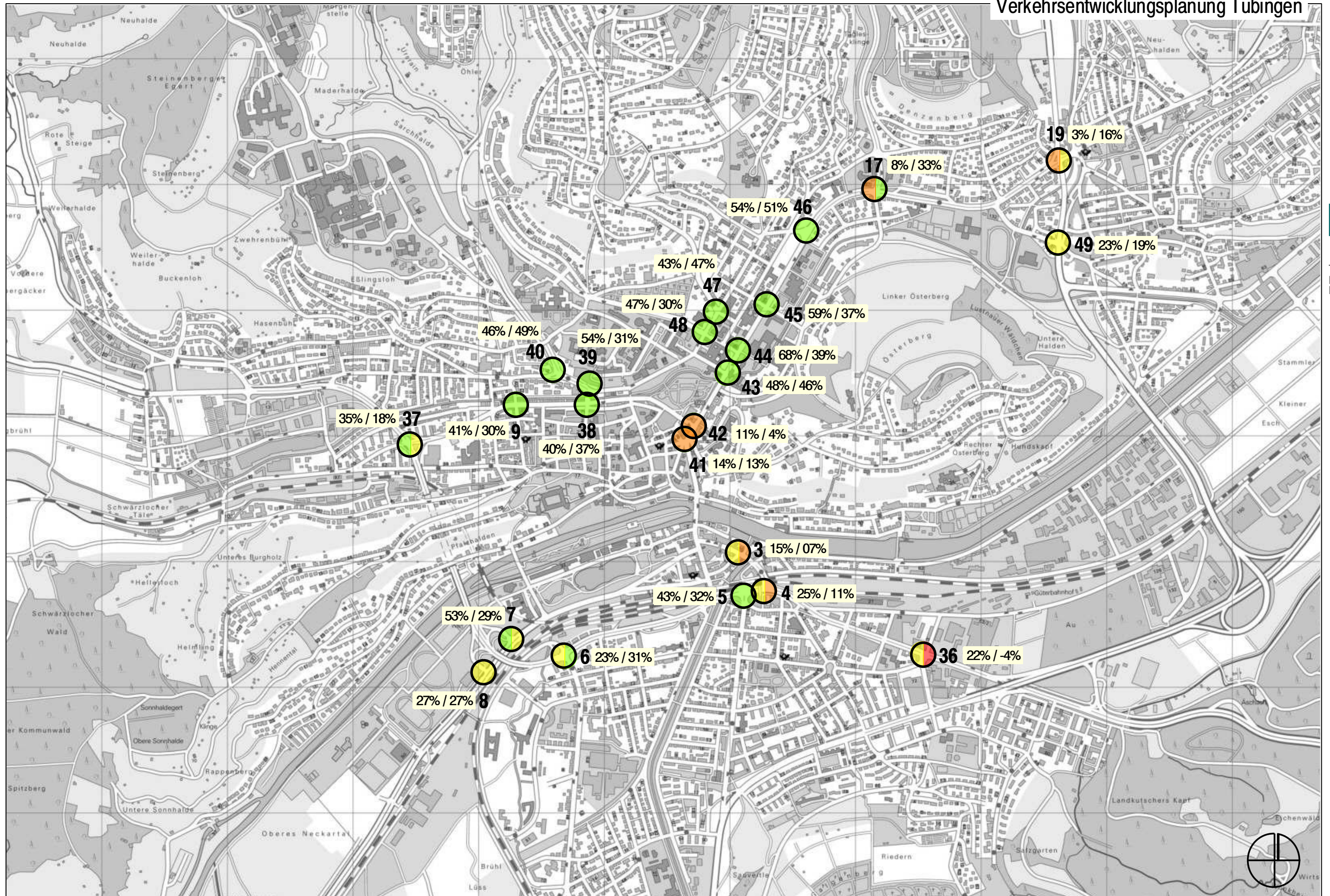


Kfz / 24h (Grundlage Modellrechnung)
dargestellt sind nur Belastungen >300Kfz /24h

Kfz-Verkehrsbelastungen
Innenstadt - Bestand

Stand: 19.01.2009





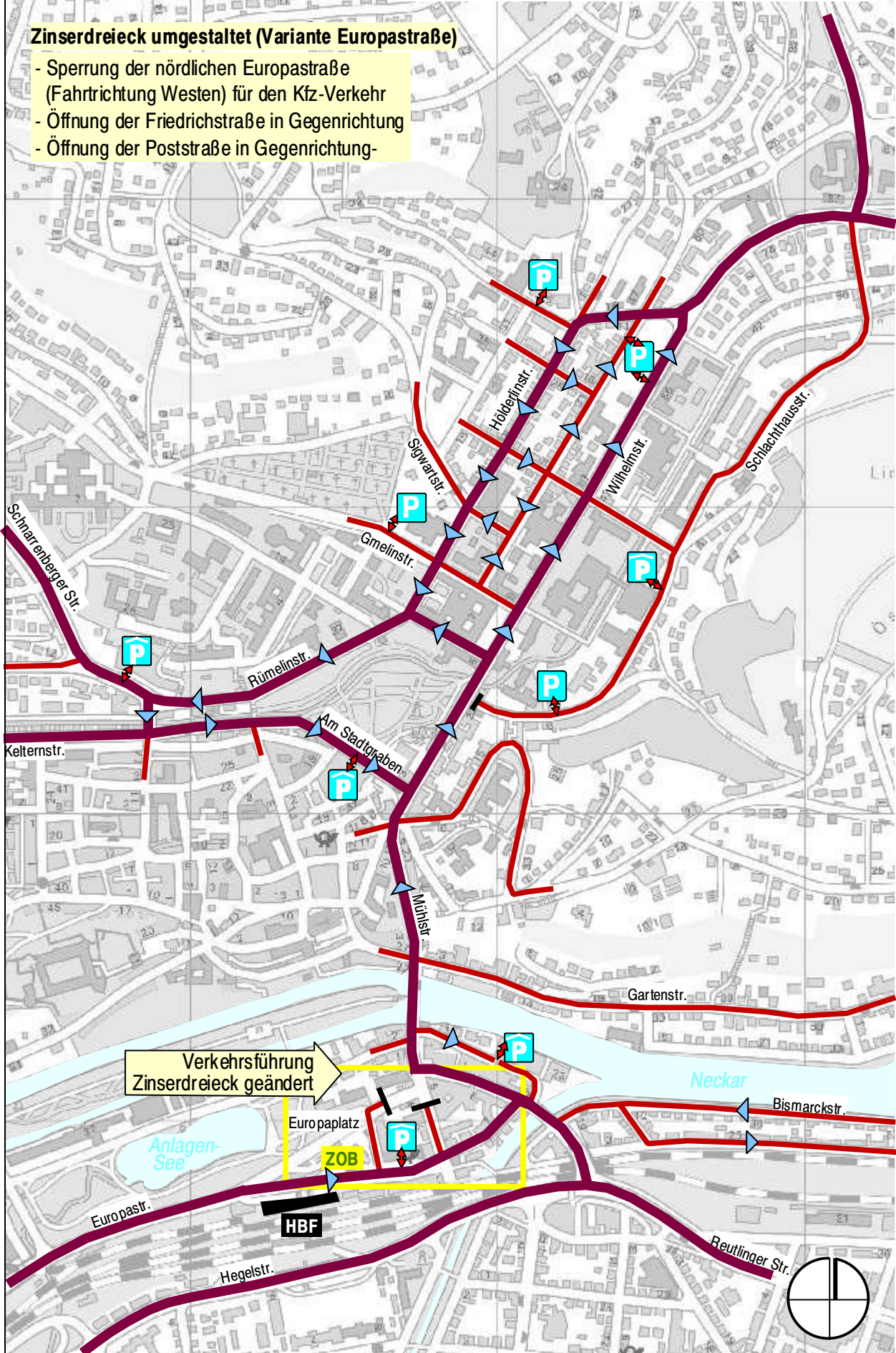
Leistungsfähigkeitsreserve nach Verfahren AKF
23% / 31%
vormittägliche Spitzenstunde / nachmittägliche Spitzenstunde

- 30 % und höher
- 15 % bis 29 %
- 0 % bis 14 %
- unter 0%

Leistungsfähigkeitsuntersuchung
Ringstraßennetz
Bestand

Zinserdreieck umgestaltet (Variante Europastraße)

- Sperrung der nördlichen Europastraße (Fahrrichtung Westen) für den Kfz-Verkehr
- Öffnung der Friedrichstraße in Gegenrichtung
- Öffnung der Poststraße in Gegenrichtung



Verkehrsführung
Zinserdreieck geändert

Europaplatz
ZOB

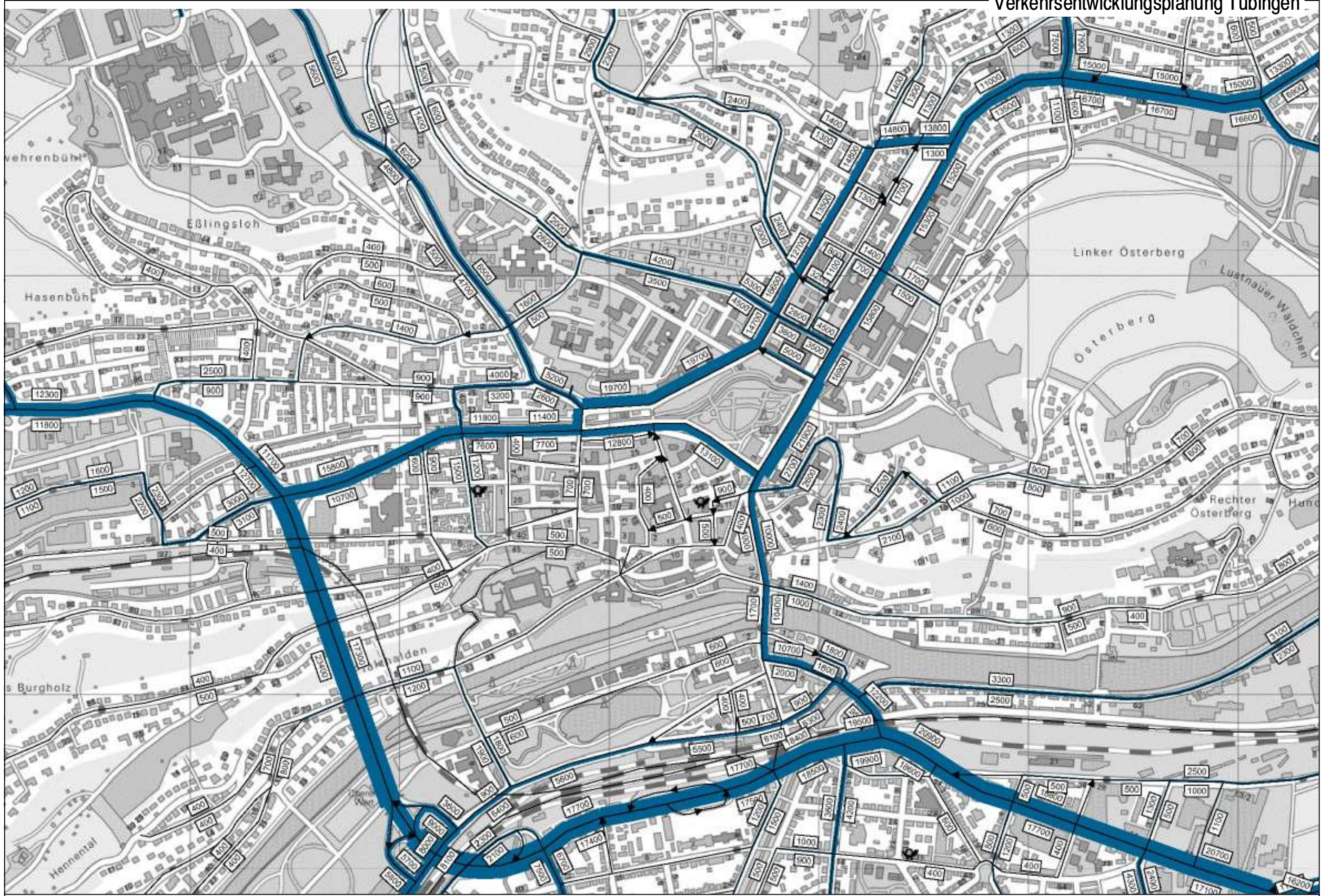
HBF

- Hauptverkehrsstraße
- Erschließungsstraße
- ▶ Einrichtungsverkehr
- ▶ Zu / Abfahrt Parkierungsanlage

Verkehrsführungskonzept MIV

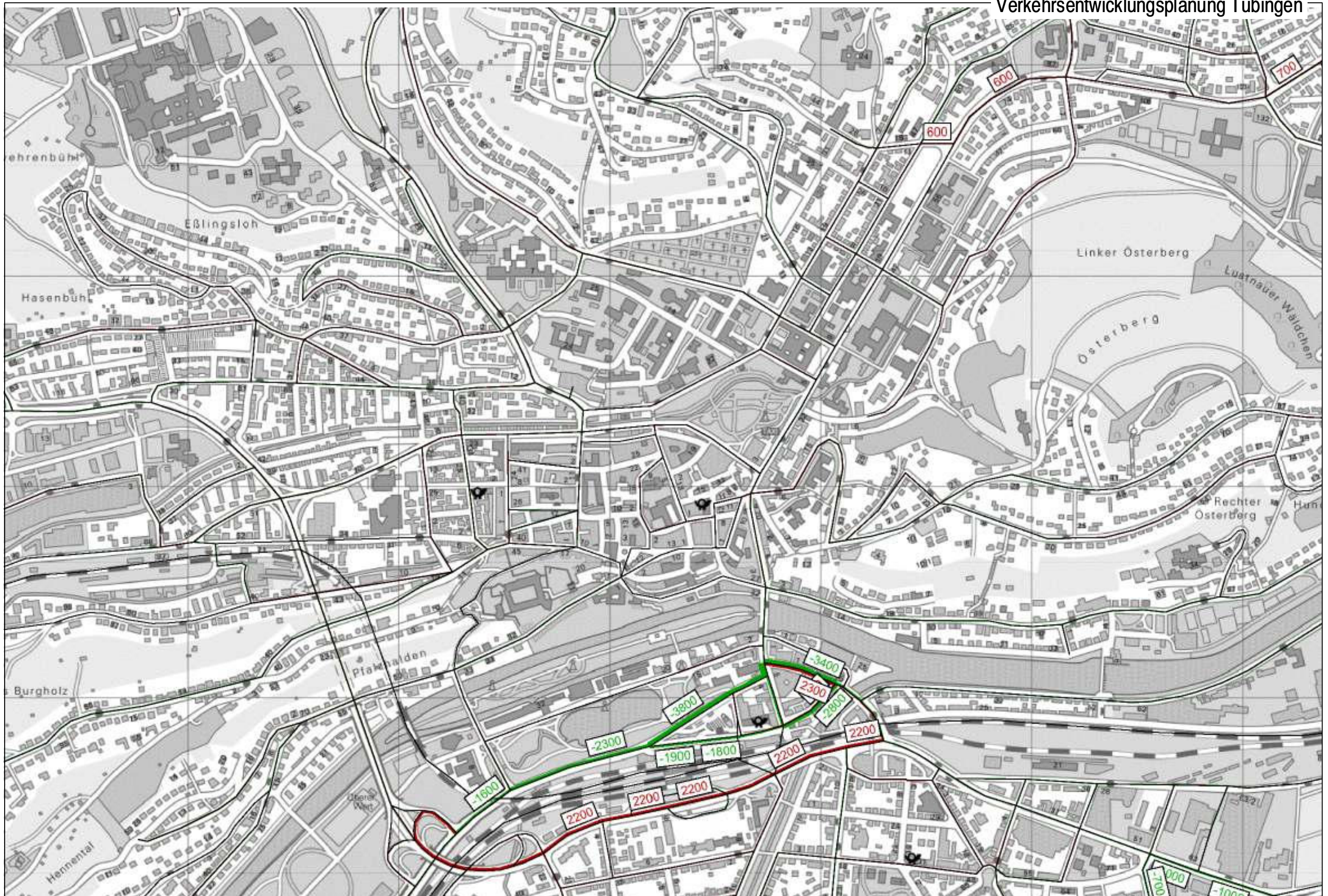
Nullfall

Zinserdreieck umgestaltet (Variante Europastraße)



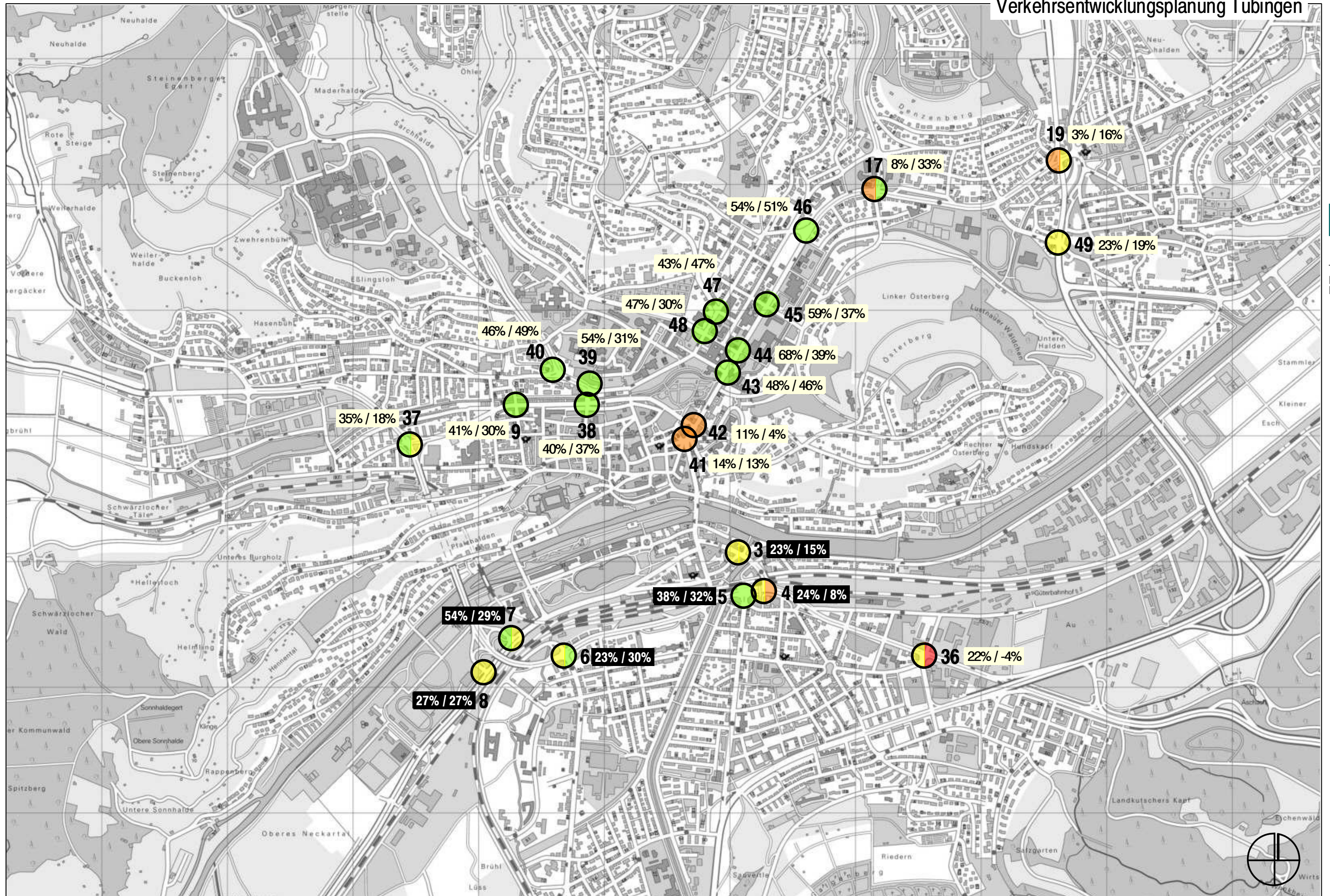
Kfz / 24h (Grundlage Modellrechnung)
dargestellt sind nur Belastungen >300Kfz /24h

Kfz-Verkehrsbelastungen
Innenstadt - Nullfall
Zinserdreieck umgestaltet (Variante Europastraße)



Kfz / 24h (Grundlage Modellrechnung)
dargestellt sind nur Belastungsänderungen >300Kfz /24h

Belastungsdifferenz
Innenstadt - Nullfall zu Bestand
Zinserdreieck umgestaltet (Variante Europastraße)



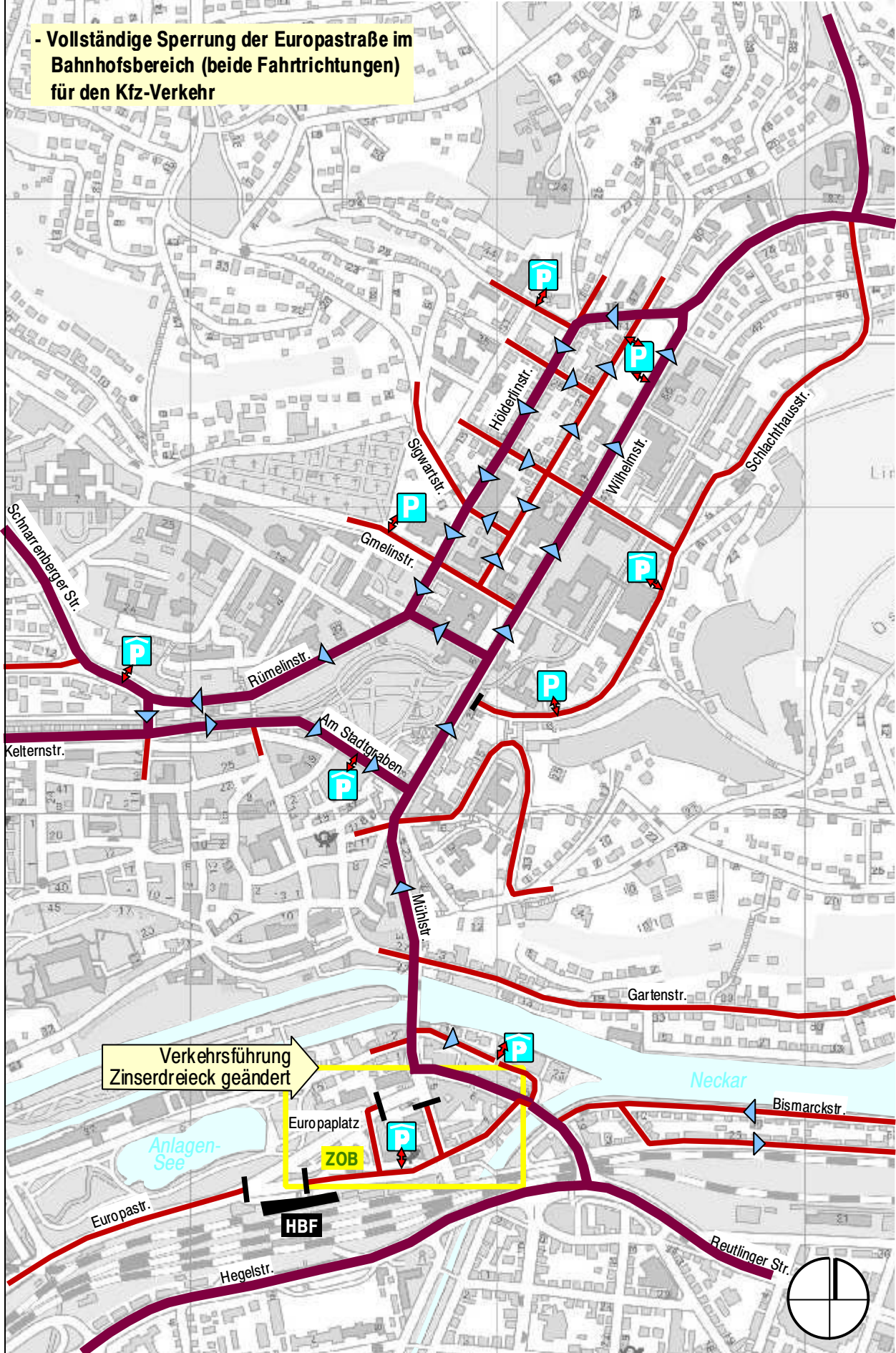
Leistungsfähigkeitsreserve nach Verfahren AKF
23% / 31%
vormittägliche Spitzenstunde / nachmittägliche Spitzenstunde

- 30 % und höher
- 15 % bis 29 %
- 0 % bis 14 %
- unter 0%

24% / 8% untersuchte KP im Nullfall

Leistungsfähigkeitsuntersuchung
Ringstraßennetz
Verkehrsbelastung Nullfall

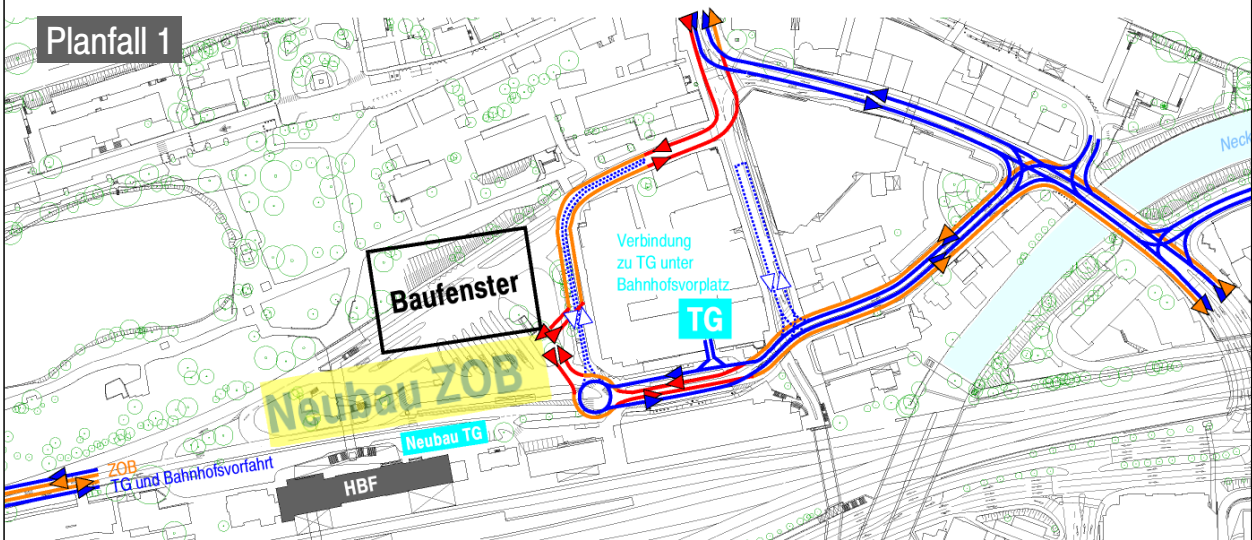
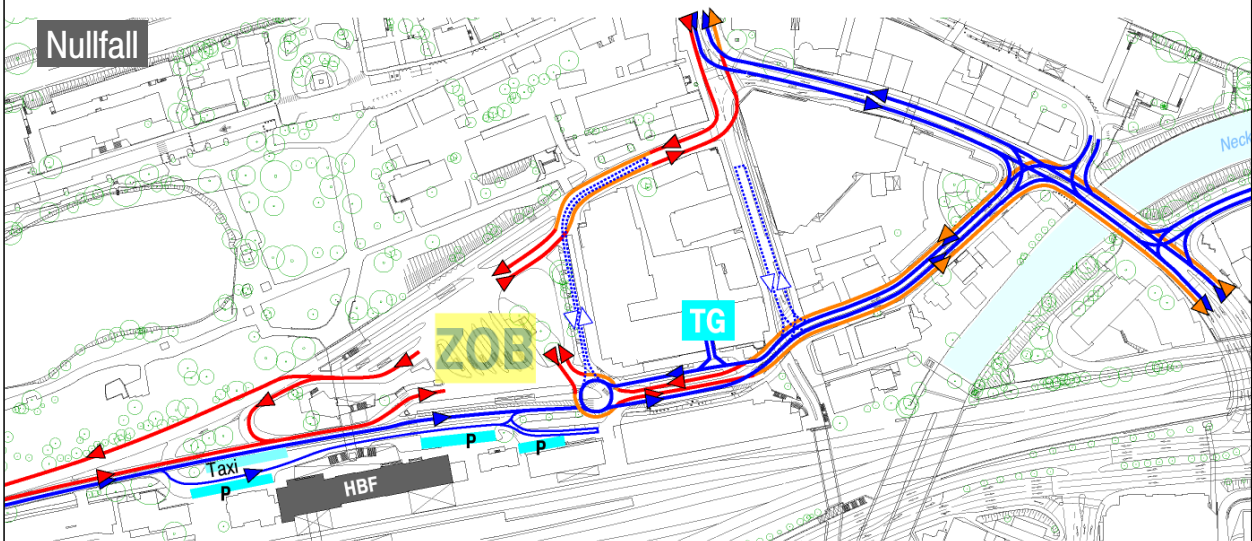
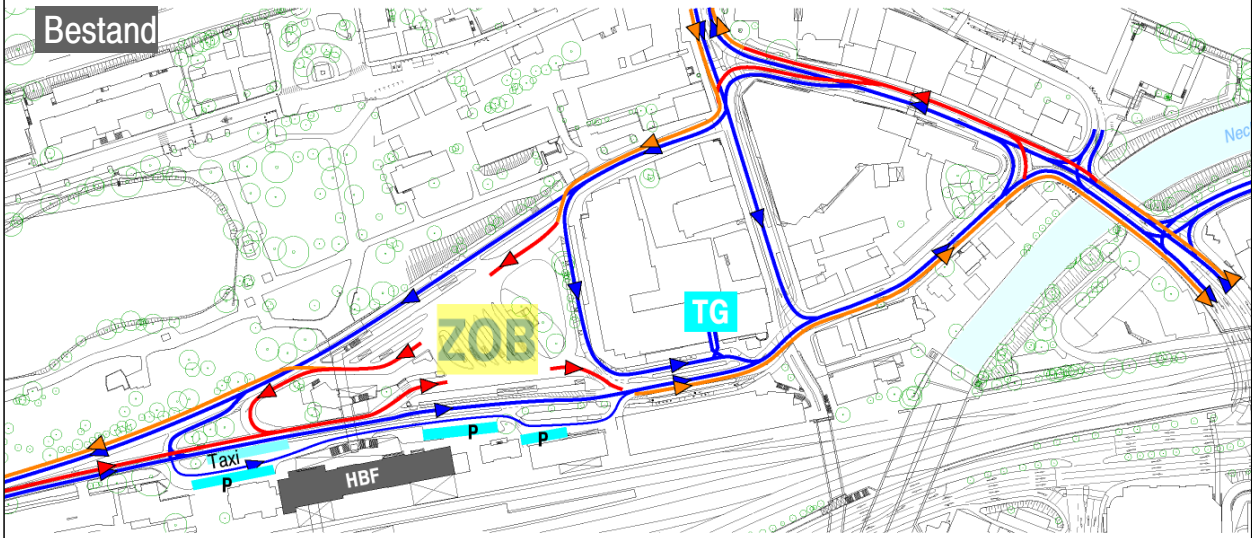
- Vollständige Sperrung der Europastraße im
Bahnhofsbereich (beide Fahrtrichtungen)
für den Kfz-Verkehr



Verkehrsführung
Zinserdreieck geändert

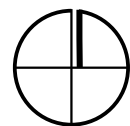
- Hauptverkehrsstraße
- Erschließungsstraße
- ▶ Einrichtungsverkehr
- ↔ Zu / Abfahrt Parkierungsanlage

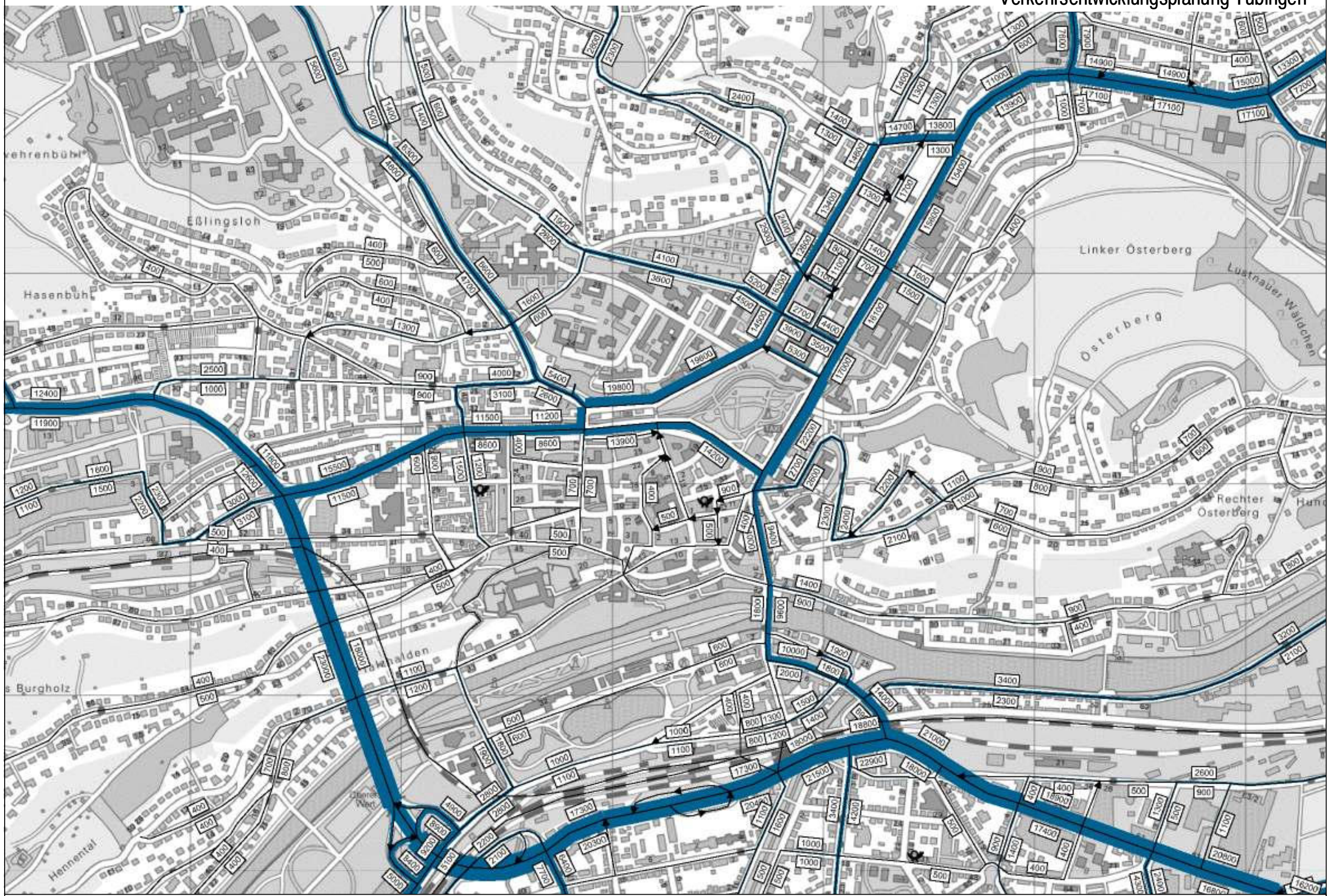
Verkehrsführungskonzept MIV
Planfall 1
Vollständige Sperrung der Europastraße



- Kfz-Verkehr
- - - - - Anlieger
- Busverkehr
- Busverkehr auf eigener Trasse

**Erschließungskonzept
Bahnhof**

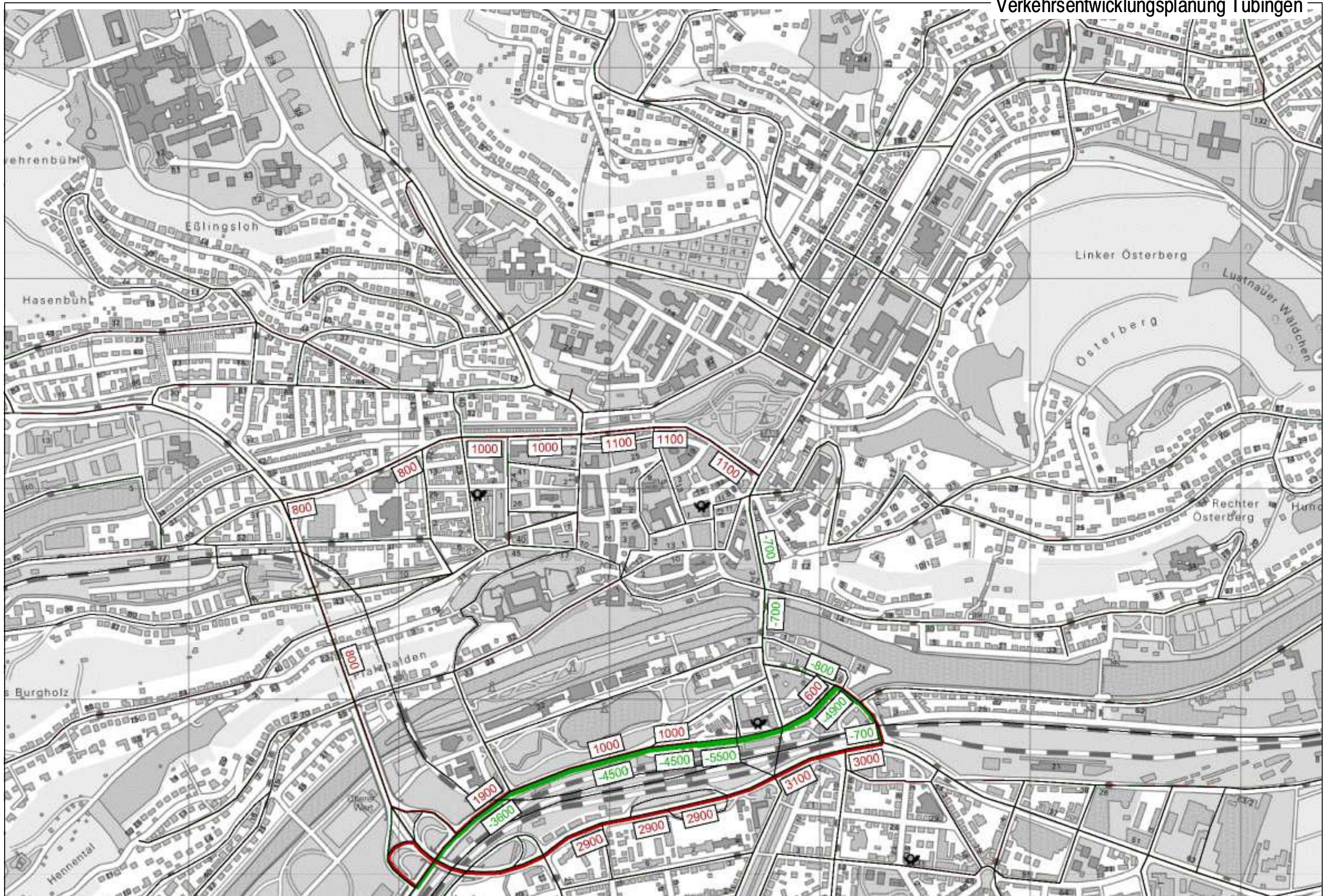




Kfz / 24h (Grundlage Modellrechnung)
dargestellt sind nur Belastungen >300Kfz /24h

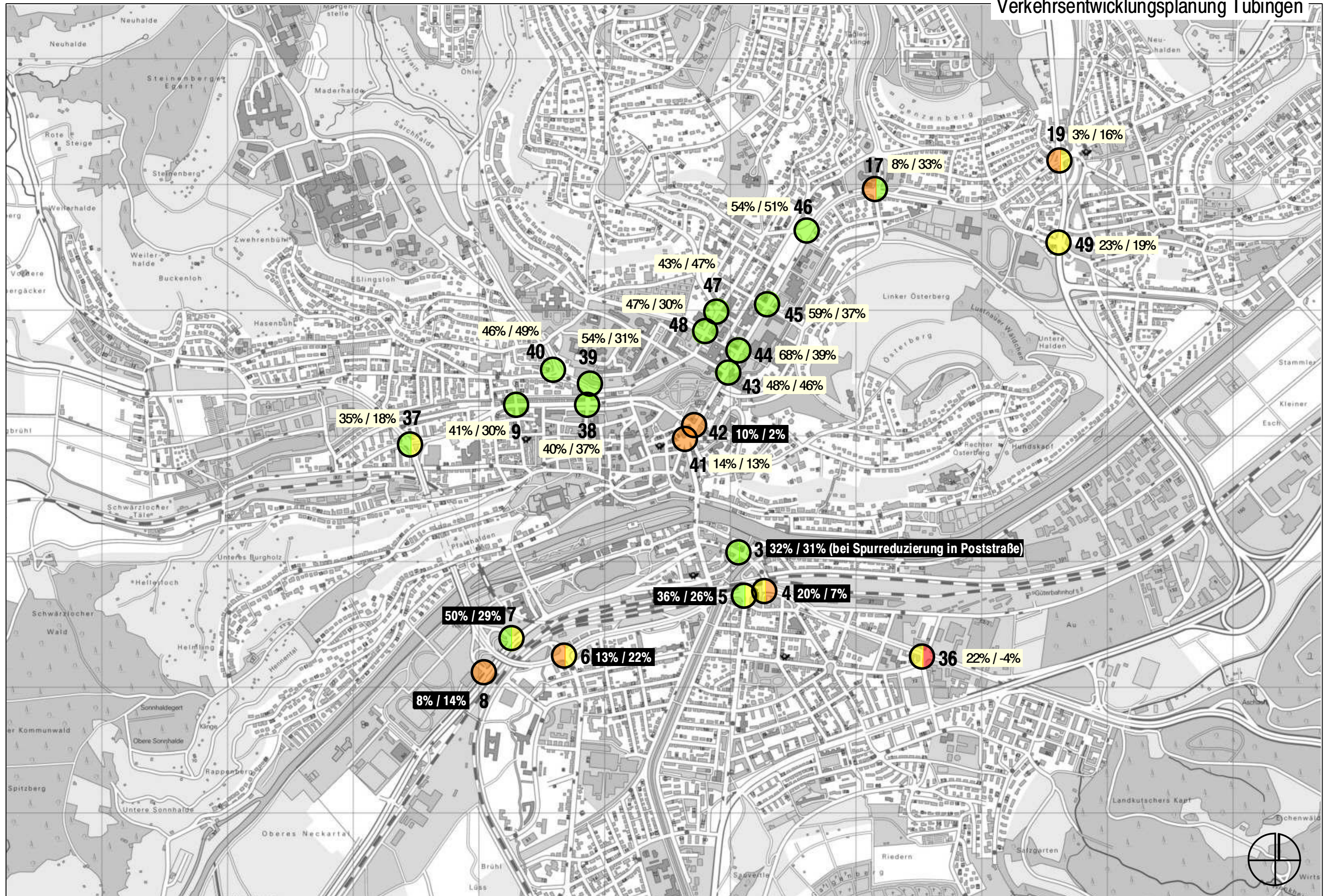
Kfz-Verkehrsbelastungen
Innenstadt - Planfall 1
Vollständige Sperrung der Europastraße

Stand: 19.01.2009



Kfz / 24h (Grundlage Modellrechnung)
dargestellt sind nur Belastungsänderungen >300Kfz /24h

Belastungsdifferenz
Innenstadt - Planfall 1 zu Nullfall
Vollständige Sperrung der Europastraße

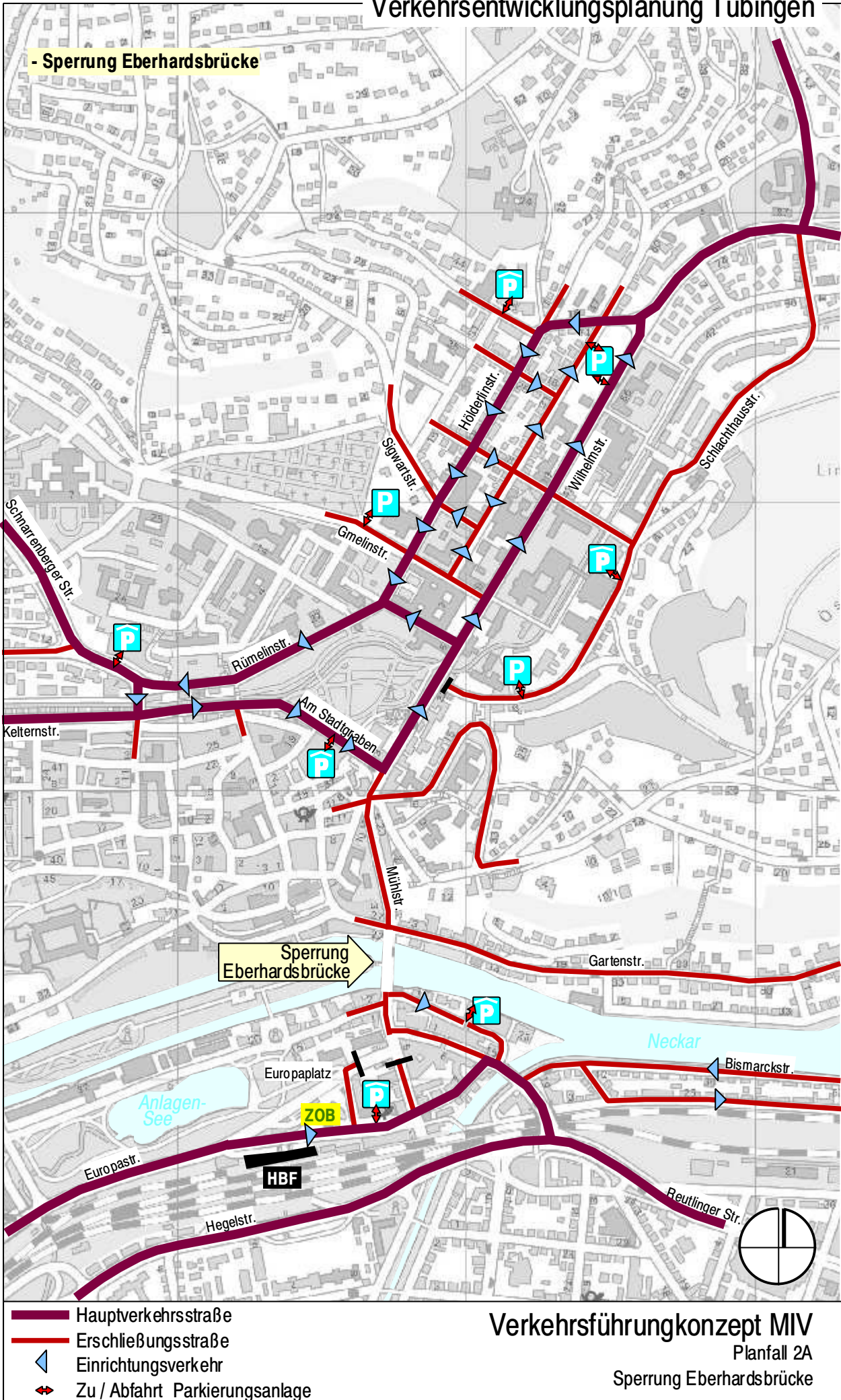


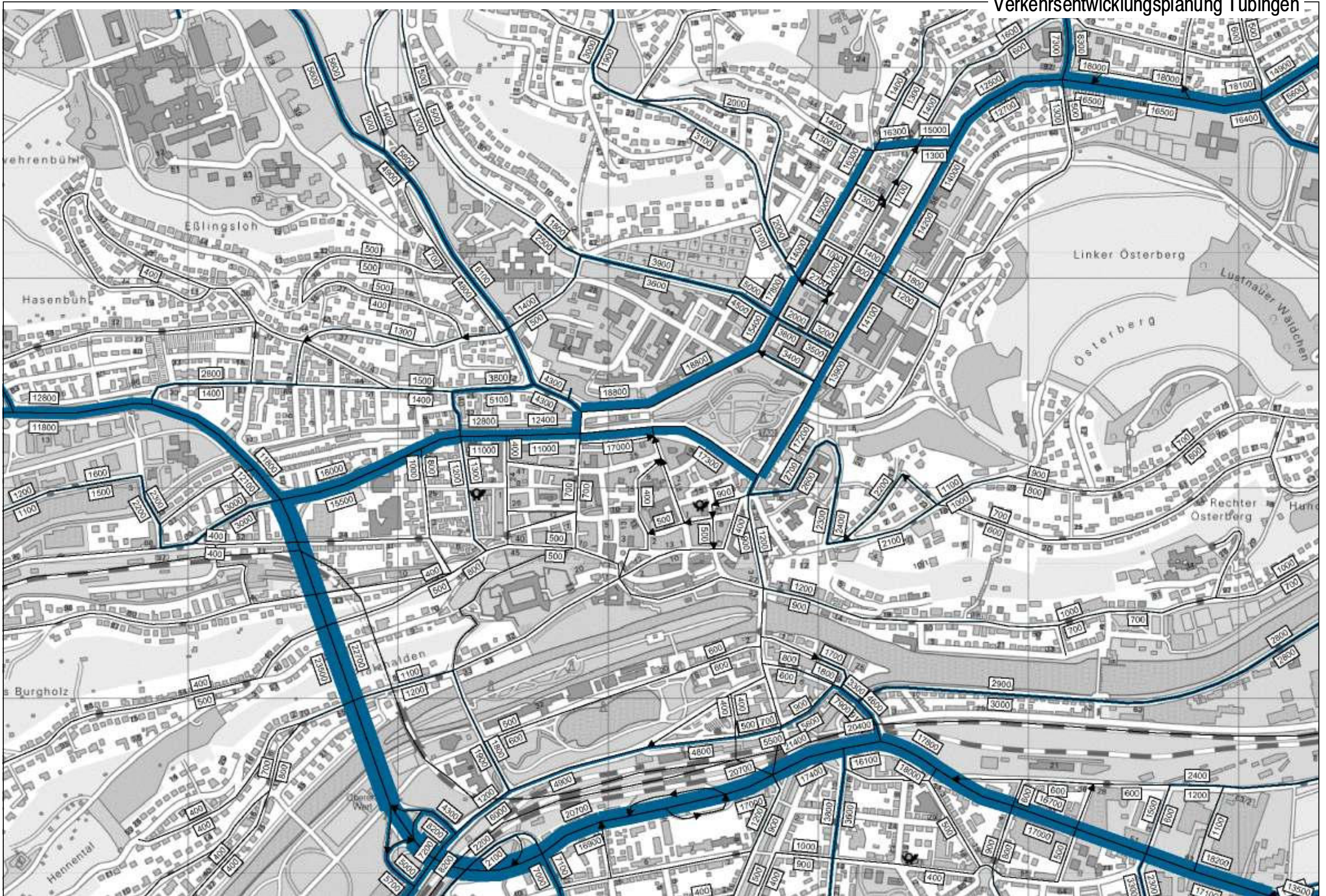
Leistungsfähigkeitsreserve nach Verfahren AKF
 23% / 31%
 vormittägliche Spitzenstunde / nachmittägliche Spitzenstunde

- 30% und höher
- 15% bis 29%
- 0% bis 14%
- unter 0%

8% / 14% untersuchte KP im Planfall 1

Leistungsfähigkeitsuntersuchung
 Ringstraßennetz
 Verkehrsbelastung Planfall 1

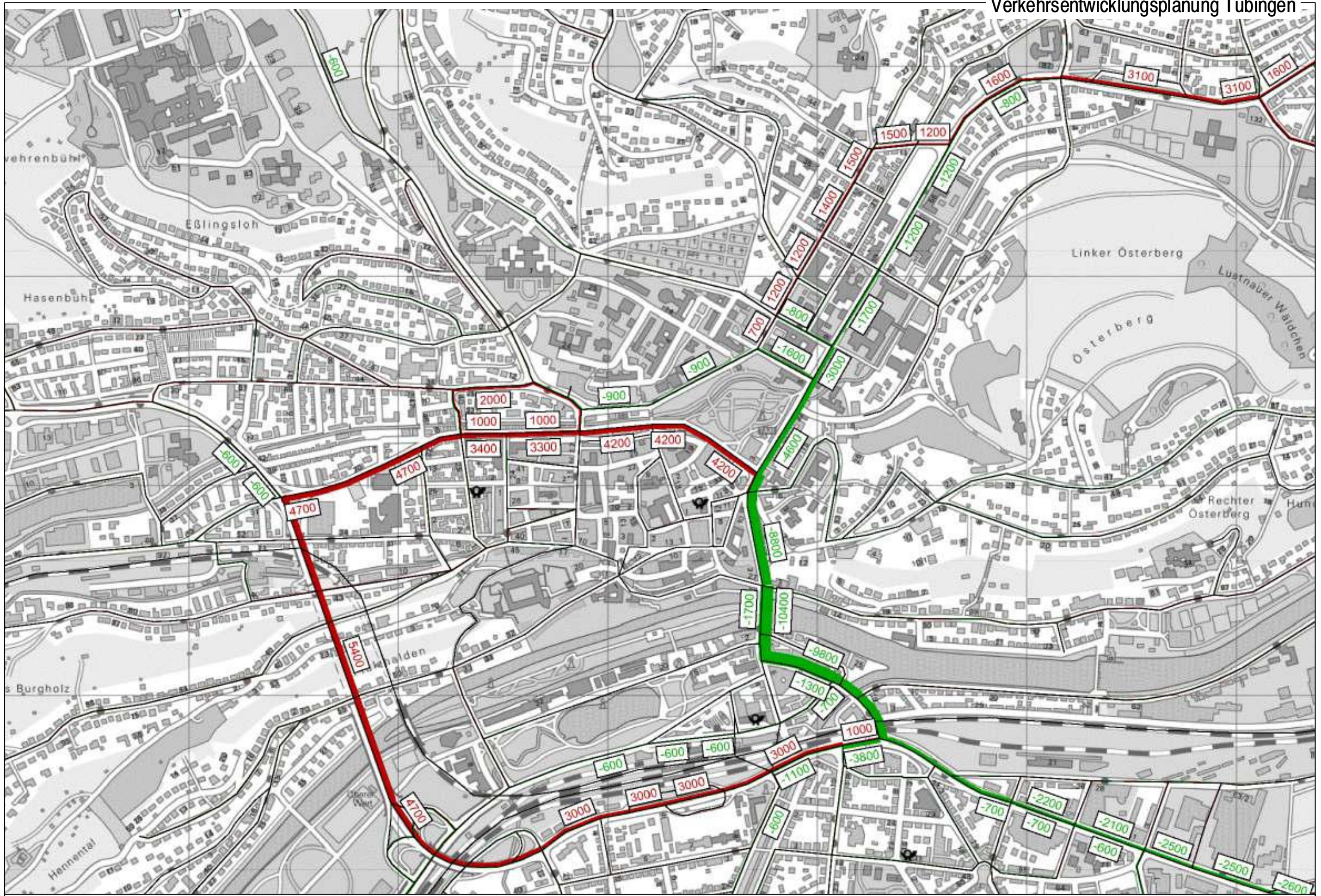




Kfz / 24h (Grundlage Modellrechnung)
dargestellt sind nur Belastungen >300Kfz /24h

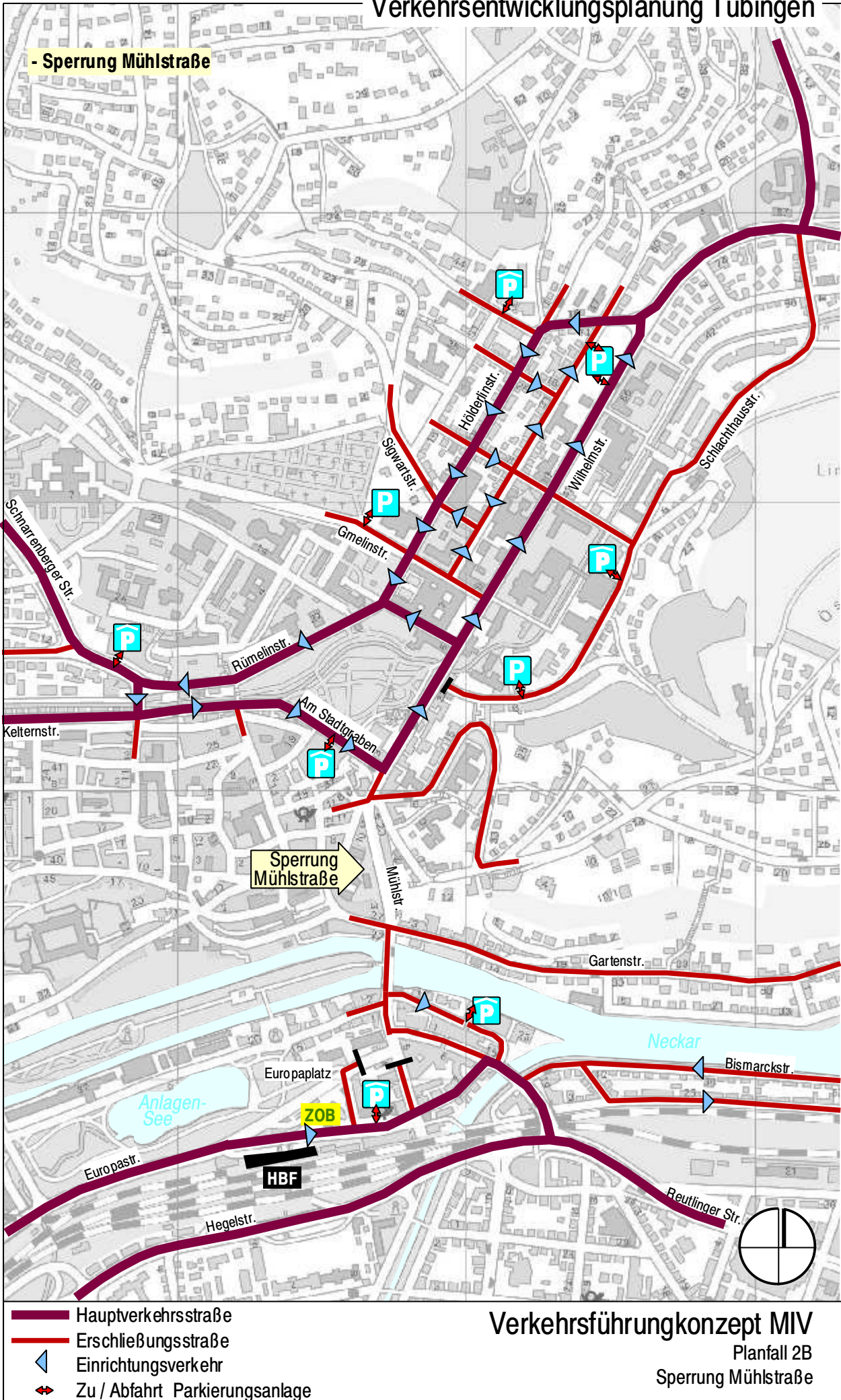
Kfz-Verkehrsbelastungen
Innenstadt - Planfall 2A
Sperrung Eberhardsbrücke

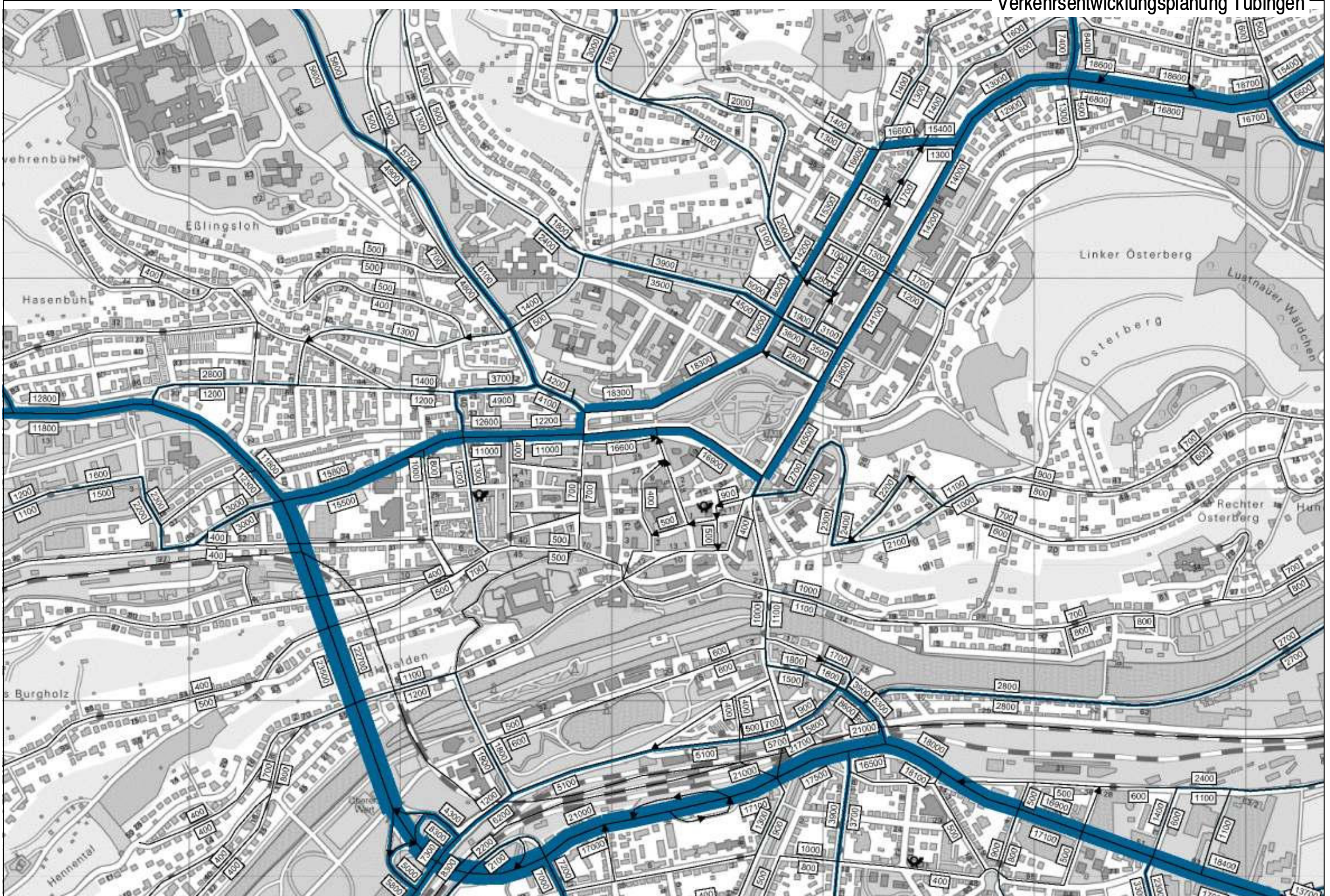
Stand: 19.01.2009



Kfz / 24h (Grundlage Modellrechnung)
dargestellt sind nur Belastungsänderungen >300Kfz /24h

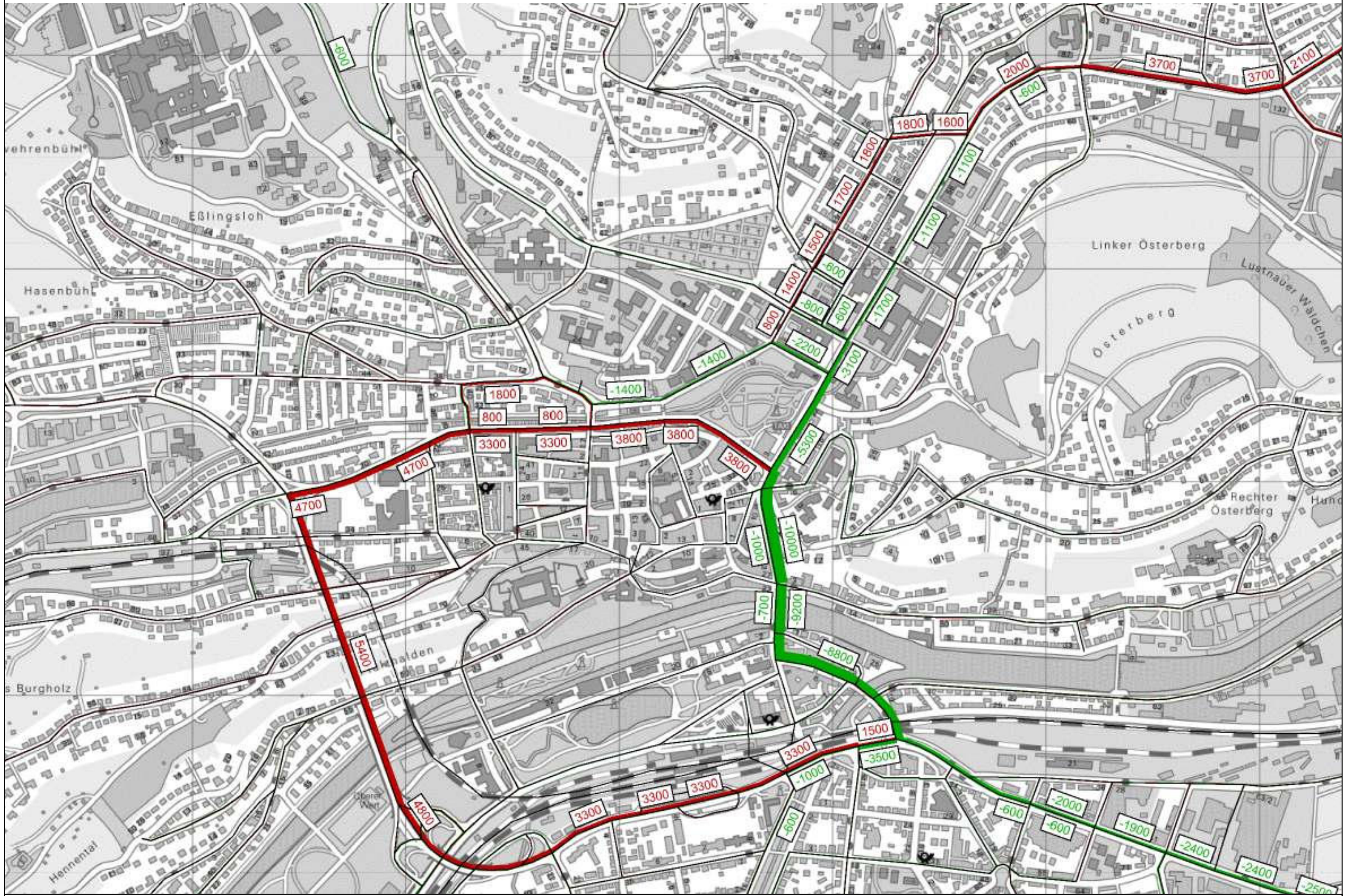
Belastungsdifferenz
Innenstadt- Planfall 2A zu Nullfall
Sperrung Eberhardsbrücke





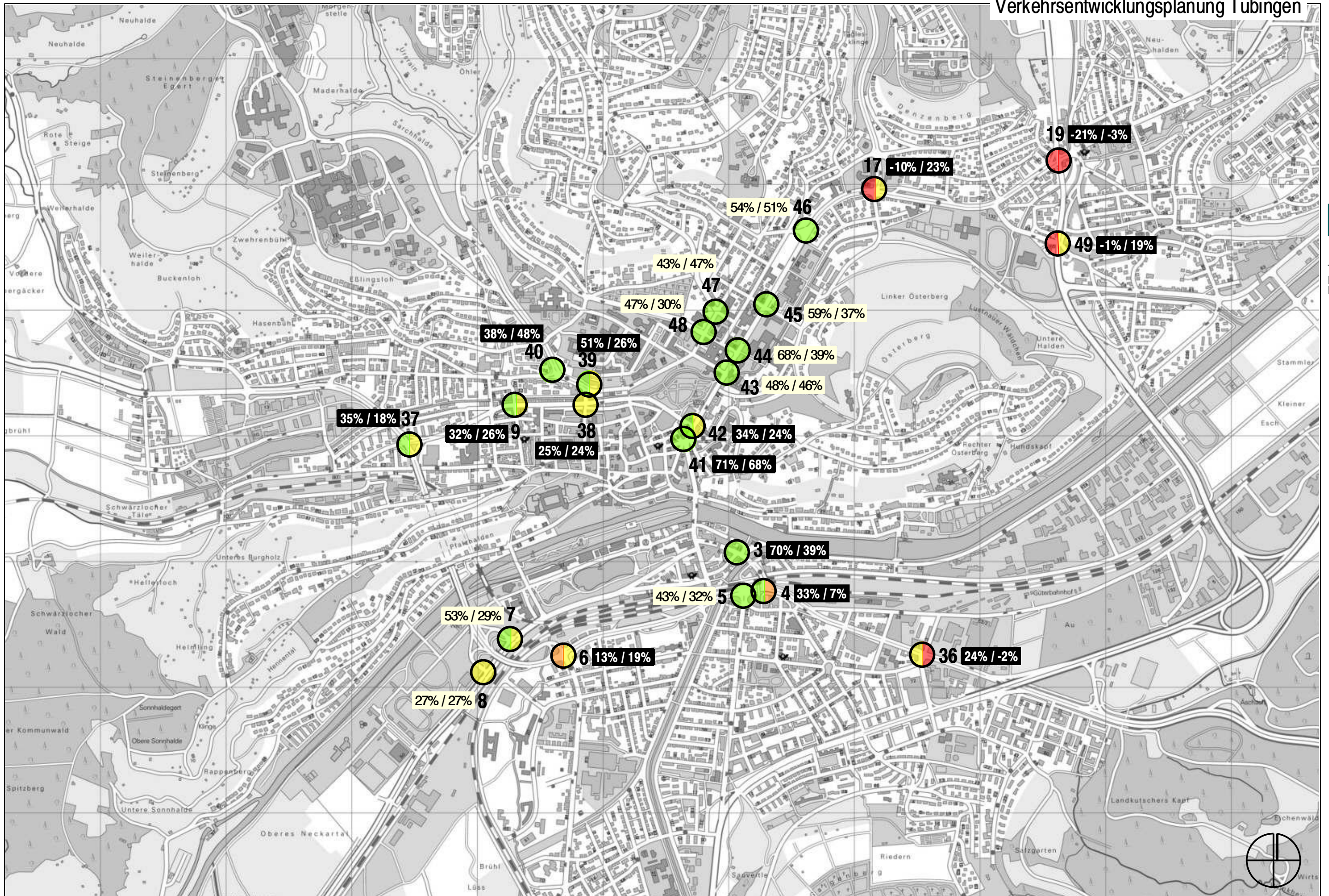
Kfz / 24h (Grundlage Modellrechnung)
dargestellt sind nur Belastungen >300Kfz /24h

Kfz-Verkehrsbelastungen
Innenstadt - Planfall 2B
Sperrung Mühlstraße



Kfz / 24h (Grundlage Modellrechnung)
dargestellt sind nur Belastungsänderungen >300Kfz /24h

Belastungsdifferenz
Innenstadt - Planfall 2B zu Nullfall
Sperrung Mülhstraße

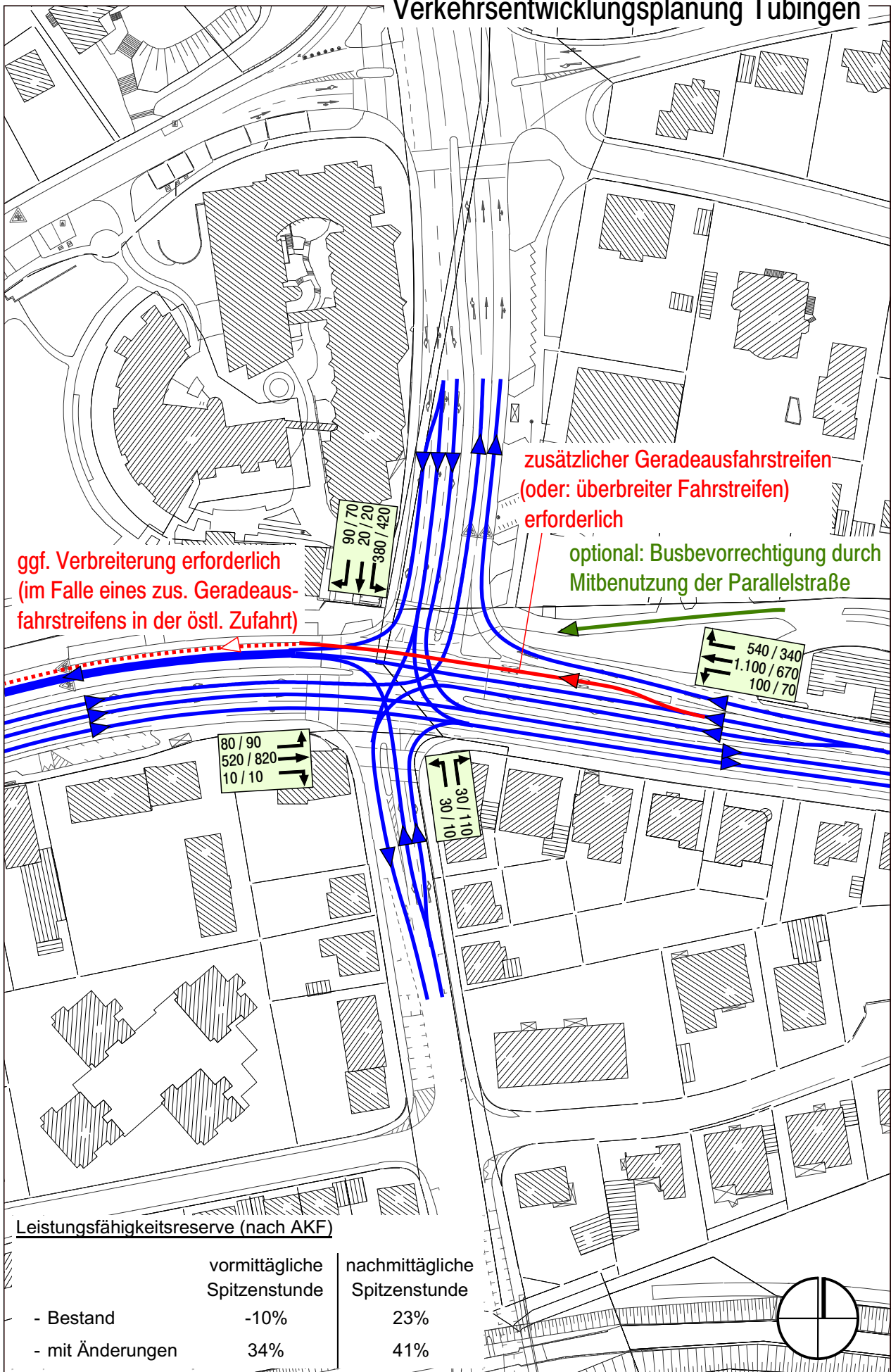


Leistungsfähigkeitsreserve nach Verfahren AKF
23% / 31%
vormittägliche Spitzenstunde / nachmittägliche Spitzenstunde

30% und höher
15% bis 29%
0% bis 14%
unter 0%

8% / 14% untersuchte KP im Planfall 2

Leistungsfähigkeitsuntersuchung
Ringstraßennetz
Verkehrsbelastung Planfall 2

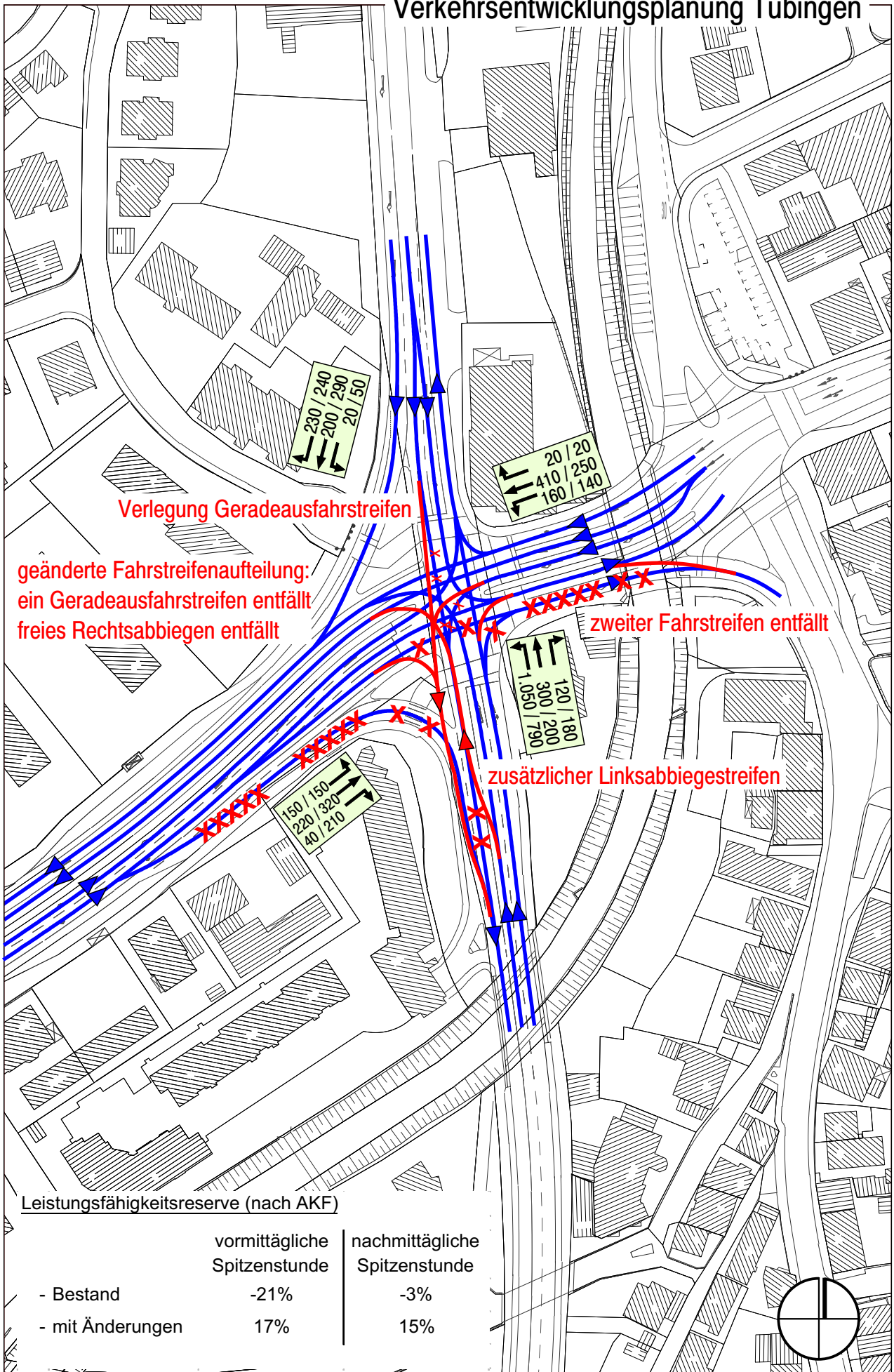


Leistungsfähigkeitsreserve (nach AKF)

	vormittägliche Spitzenstunde	nachmittägliche Spitzenstunde
- Bestand	-10%	23%
- mit Änderungen	34%	41%

190 / 50
Kfz pro Spitzenstunde
vormittags nachmittags

Erforderliche Maßnahmen
Knotenpunkt "Wilhelmstraße / Nordring"
Planfälle 2A und 2B

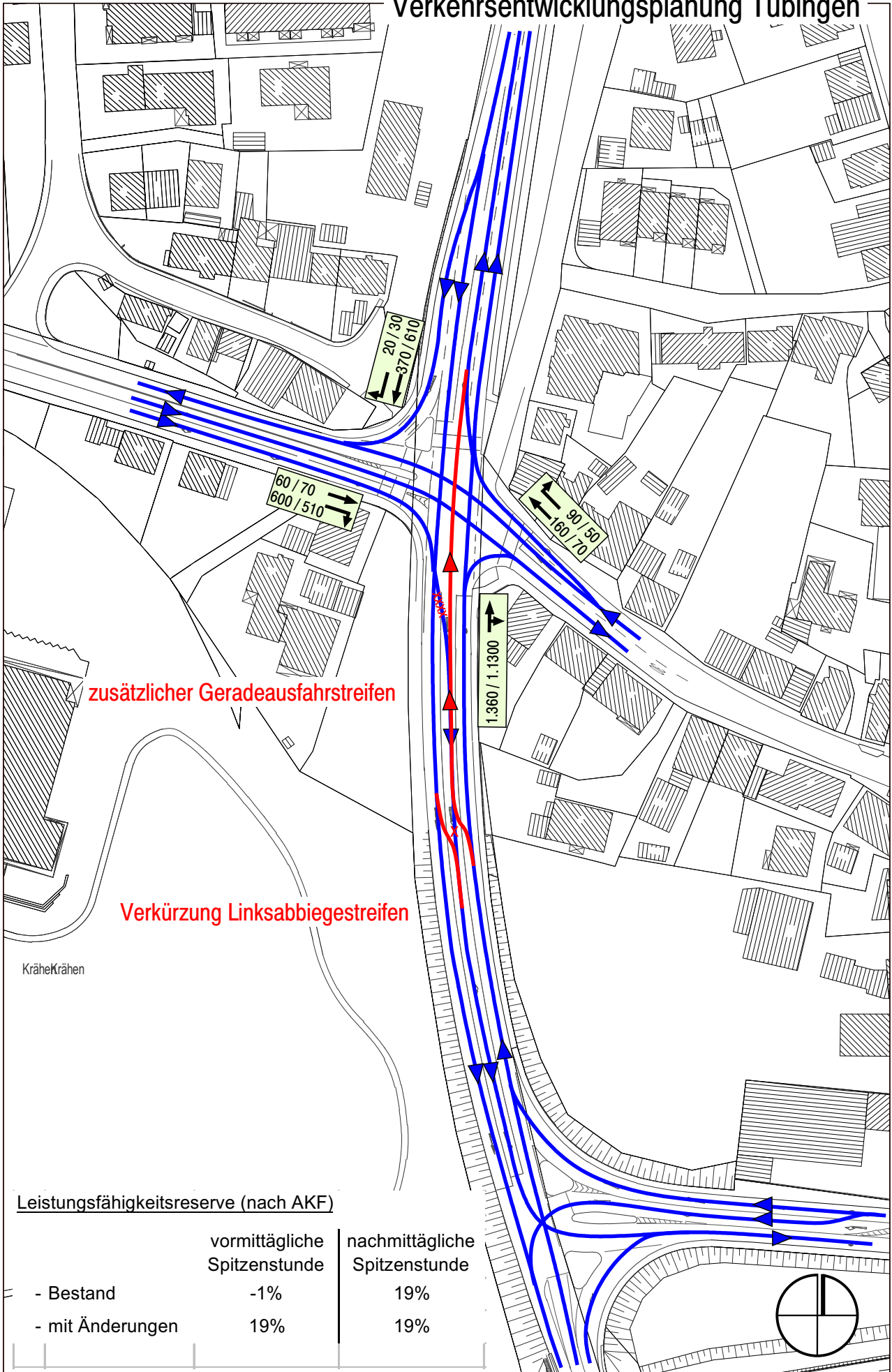


Leistungsfähigkeitsreserve (nach AKF)

	vormittägliche Spitzenstunde	nachmittägliche Spitzenstunde
- Bestand	-21%	-3%
- mit Änderungen	17%	15%

190 / 50
Kfz pro Spitzenstunde vormittags / Kfz pro Spitzenstunde nachmittags

Erforderliche Maßnahmen
Adlerkennung
Planfälle 2A und 2B



zusätzlicher Geradeausfahrstreifen

Verkürzung Linksabbiegestreifen

Leistungsfähigkeitsreserve (nach AKF)

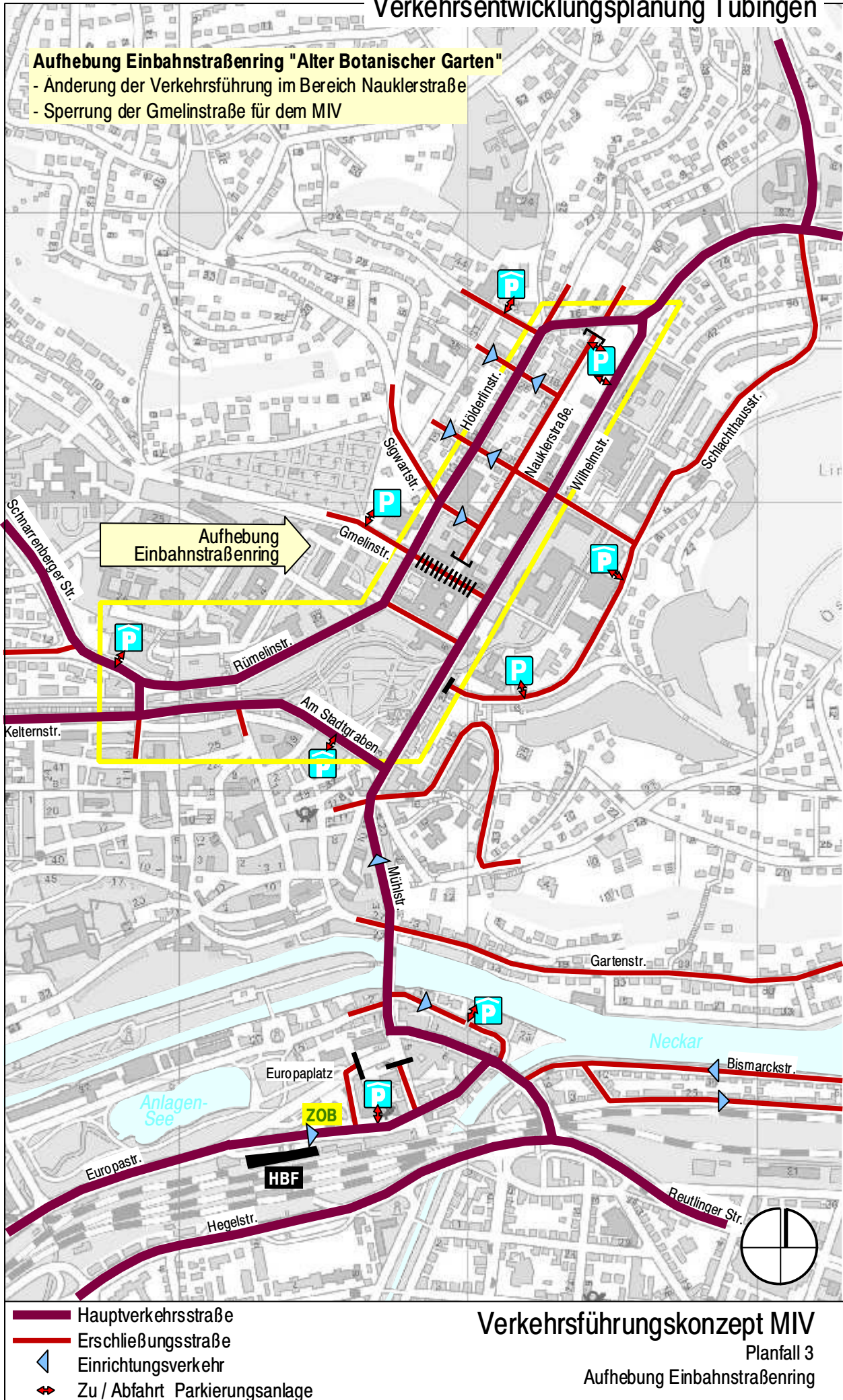
	vormittägliche Spitzenstunde	nachmittägliche Spitzenstunde
- Bestand	-1%	19%
- mit Änderungen	19%	19%

190 / 50
Kfz pro Spitzenstunde vormittags / Kfz pro Spitzenstunde nachmittags

Erforderliche Maßnahmen
Knotenpunkt "Stuttgarter Straße / Alberstraße"
Planfälle 2A und 2B

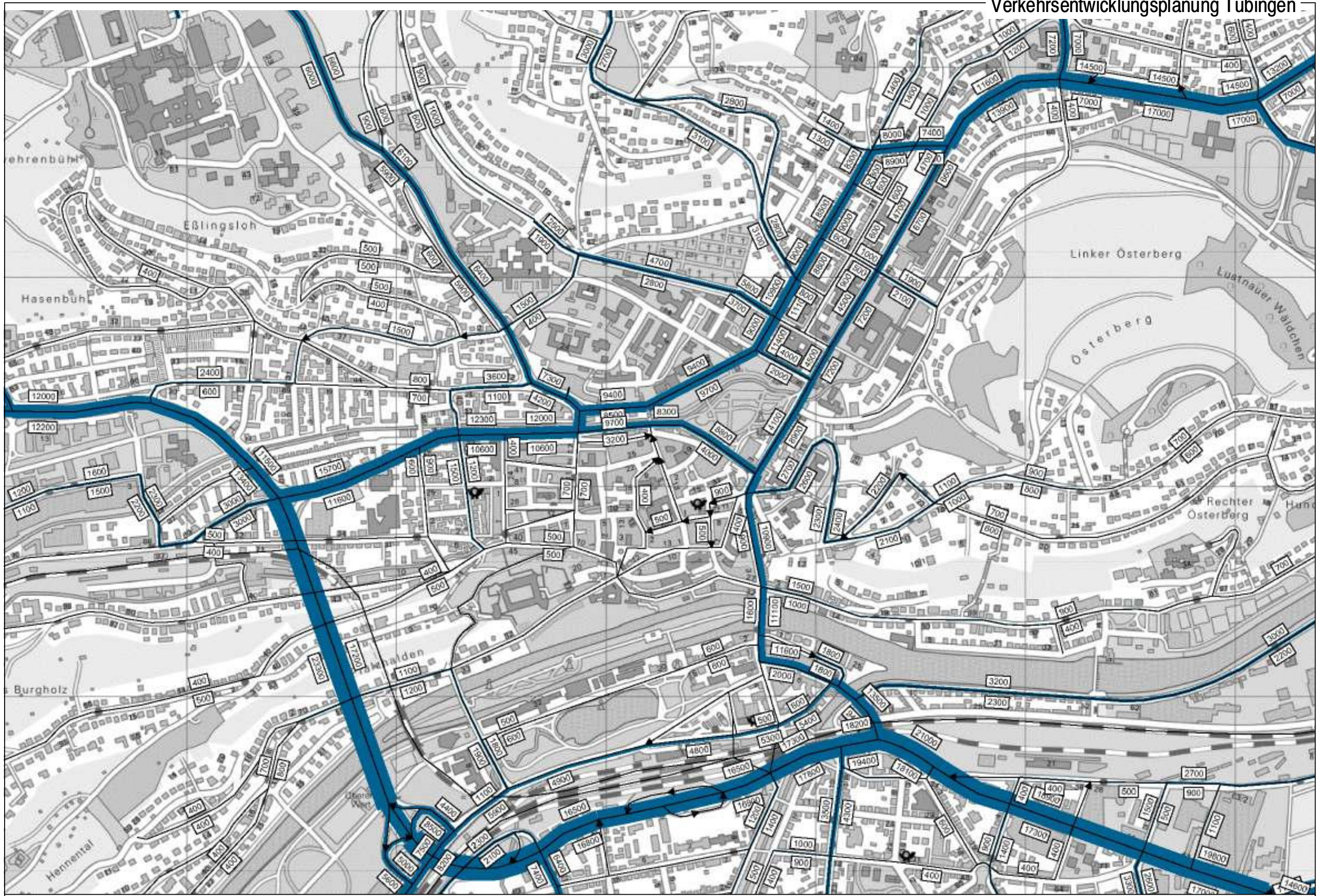
Aufhebung Einbahnstraßenring "Alter Botanischer Garten"

- Änderung der Verkehrsführung im Bereich Nauklerstraße
- Sperrung der Gmelinstraße für dem MIV



- Hauptverkehrsstraße
- Erschließungsstraße
- ◄ Einrichtungsverkehr
- ➔ Zu / Abfahrt Parkierungsanlage

Verkehrsführungskonzept MIV
Planfall 3
Aufhebung Einbahnstraßenring

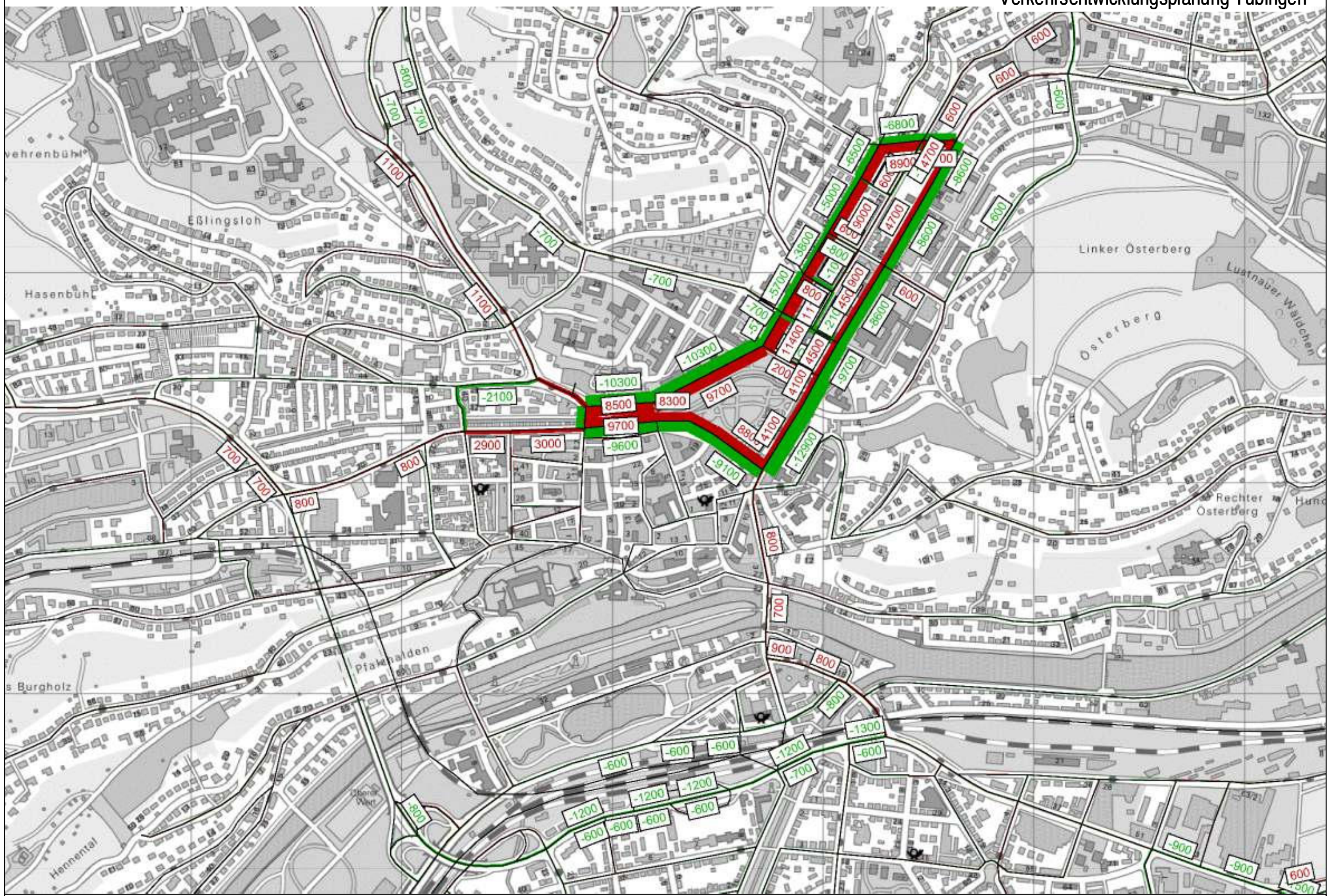


R+T
Topp
Huber-Erl
Hagedorn

Kfz / 24h (Grundlage Modellrechnung)
dargestellt sind nur Belastungen >300Kfz /24h

Kfz-Verkehrsbelastungen
Innenstadt - Planfall 3
Aufhebung Einbahnstraßerung

Stand: 20.01.2009

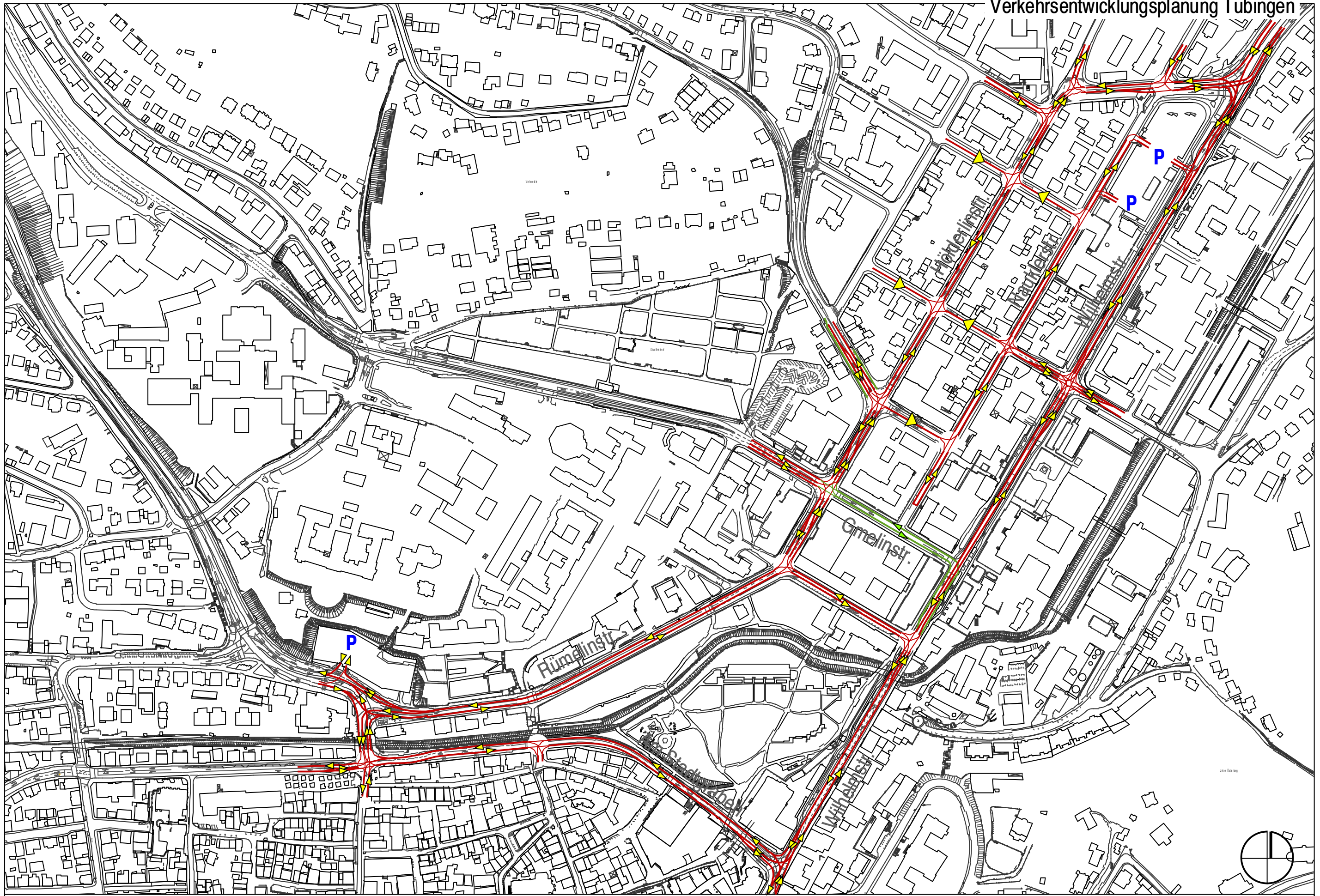


R+T
Topp
Huber-Erl
Hagedorn

Kfz / 24h (Grundlage Modellrechnung)
dargestellt sind nur Belastungsänderungen >300Kfz /24h

Belastungsdifferenz
Innenstadt - Planfall 3 zu Nullfall
Aufhebung Einbahnstraßenering

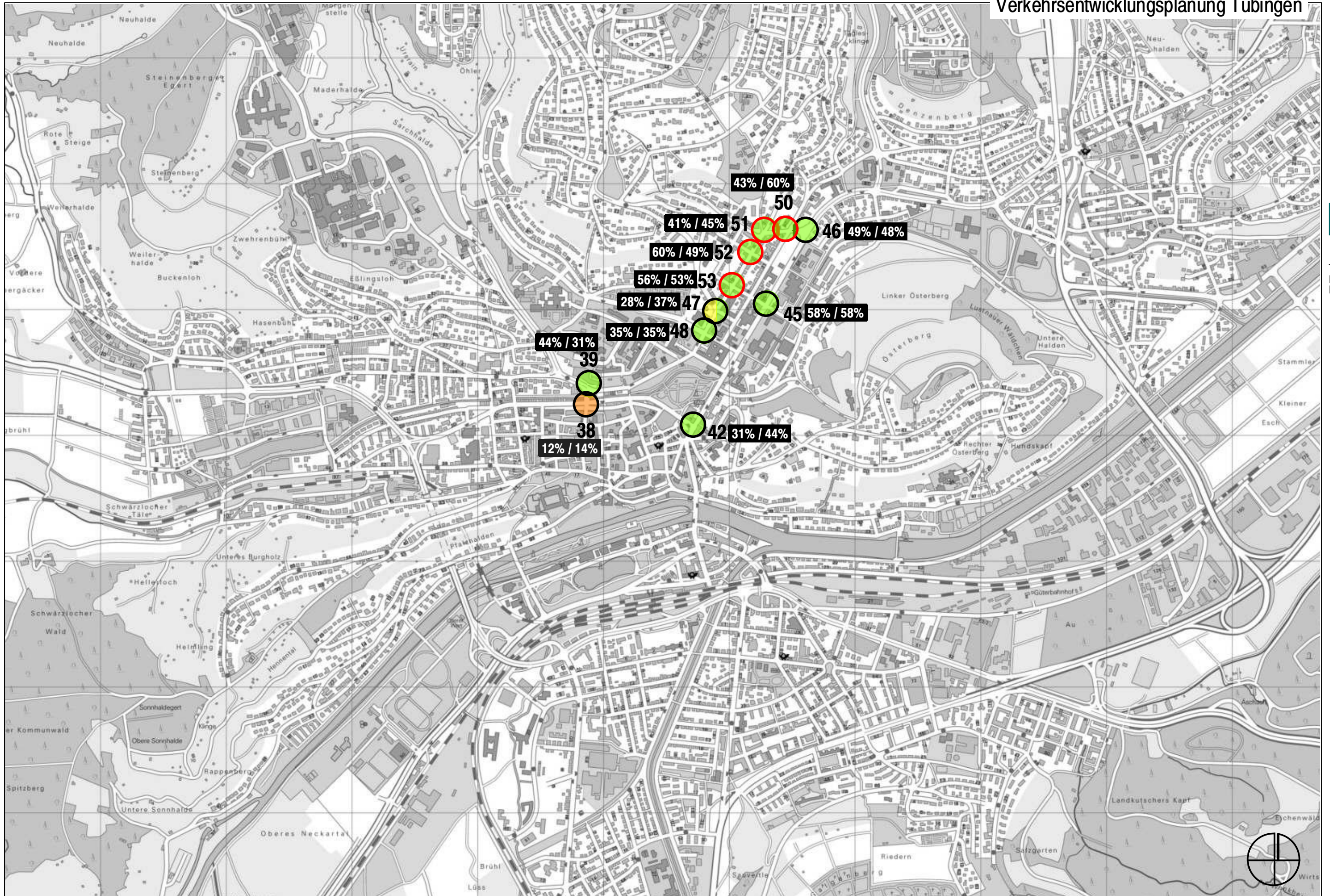
Stand: 20.01.2009



— allgemeiner Kfz-Verkehr
 — nur Busverkehr

Spurenplan
 Planfall 3





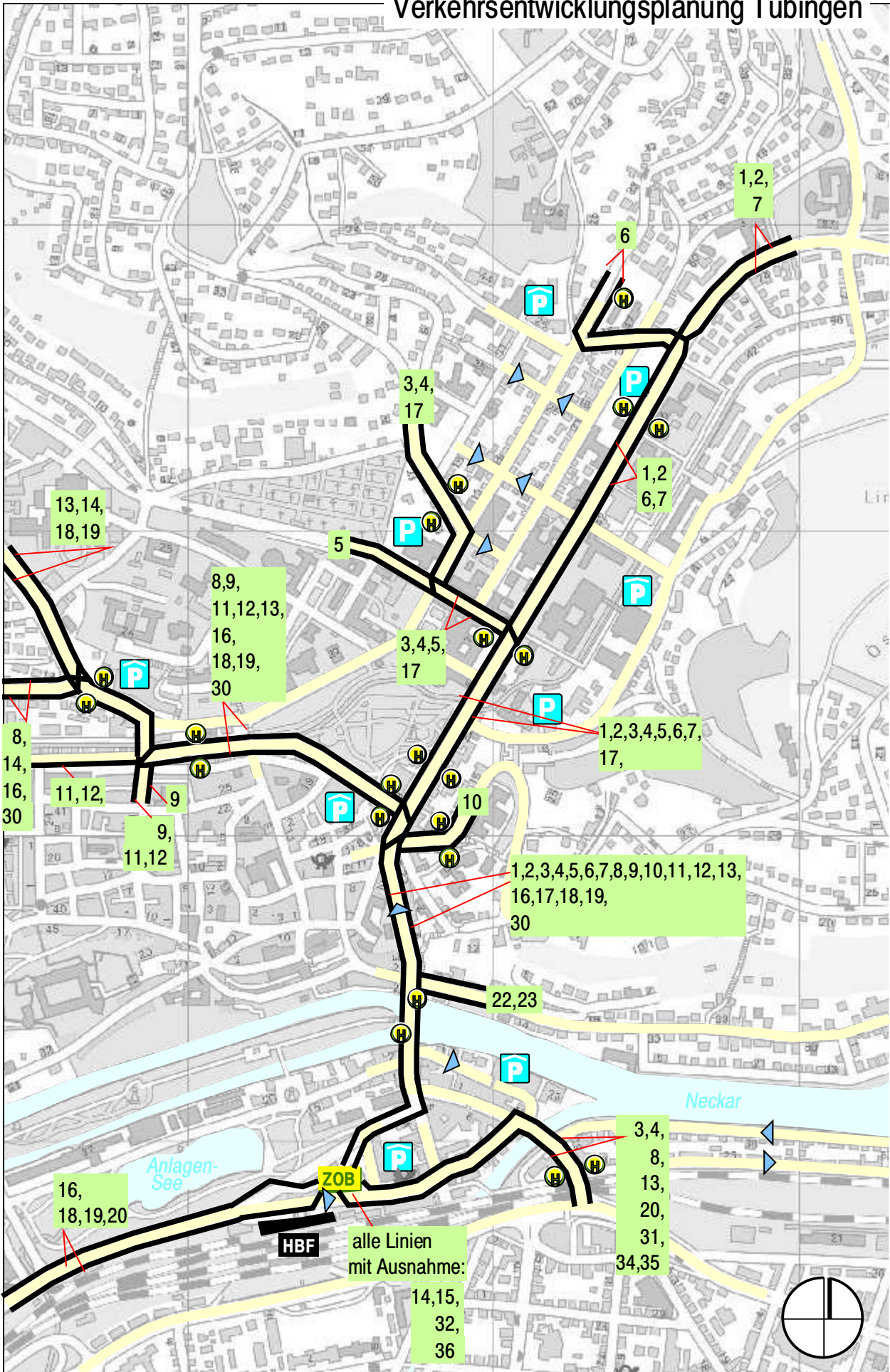
Leistungsfähigkeitsreserve der untersuchten KP nach Verfahren AKF

24% / 8%

vormittägliche Spitzenstunde / nachmittägliche Spitzenstunde

- 30% und höher
- 15% bis 29%
- 0% bis 14%
- unter 0%

Leistungsfähigkeitsuntersuchung
Ringstraßennetz
Verkehrsbelastung Planfall 3



◀ Einrichtungstraße

Ⓜ Haltestelle

— Linienbusverkehr

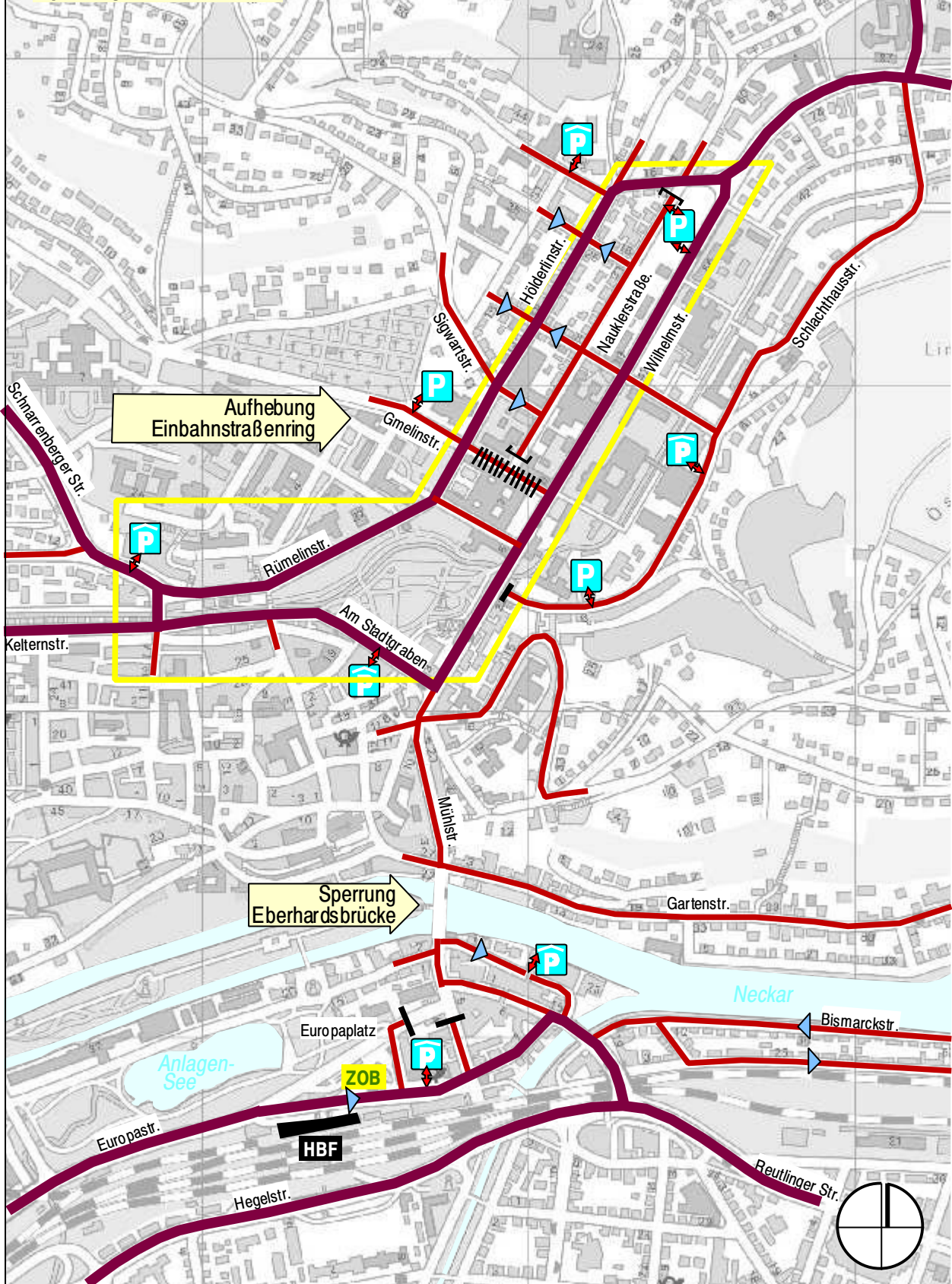
Verkehrsführung Bus
bei Aufhebung Einbahnstraßenring
Planfall 3

Stand: 20.01.2009

Aufhebung Einbahnstraßenring "Alter Botanischer Garten"

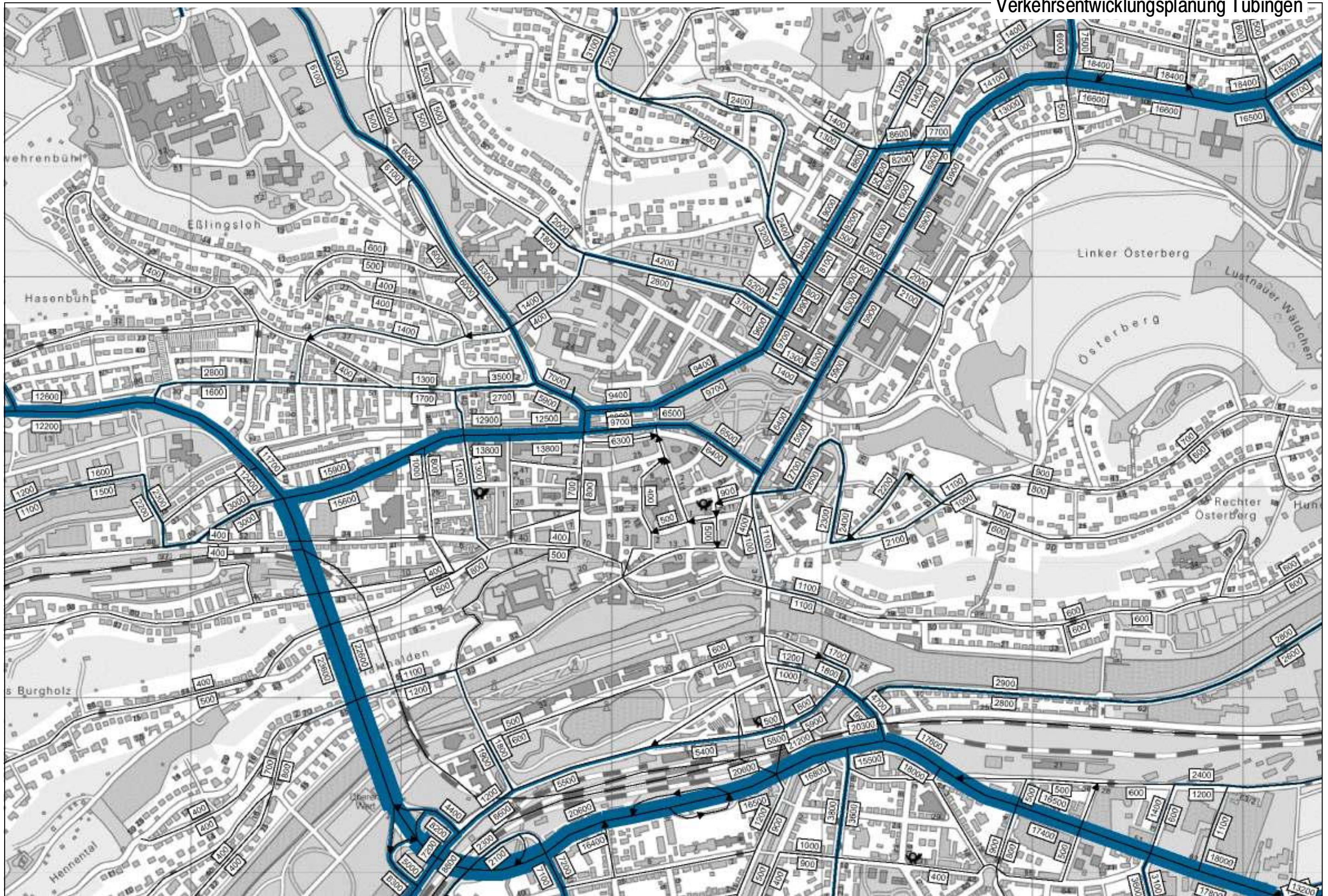
- Änderung der Verkehrsführung im Bereich Nauklerstraße
- Sperrung der Gmelinstraße für dem MIV

Sperrung Eberhardsbrücke



- Hauptverkehrsstraße
- Erschließungsstraße
- ◀ Einrichtungsverkehr
- P Zu / Abfahrt Parkierungsanlage

Verkehrsführungskonzept MIV
Planfall 4A
Aufhebung Einbahnstraßenring /
Sperrung Eberhardsbrücke

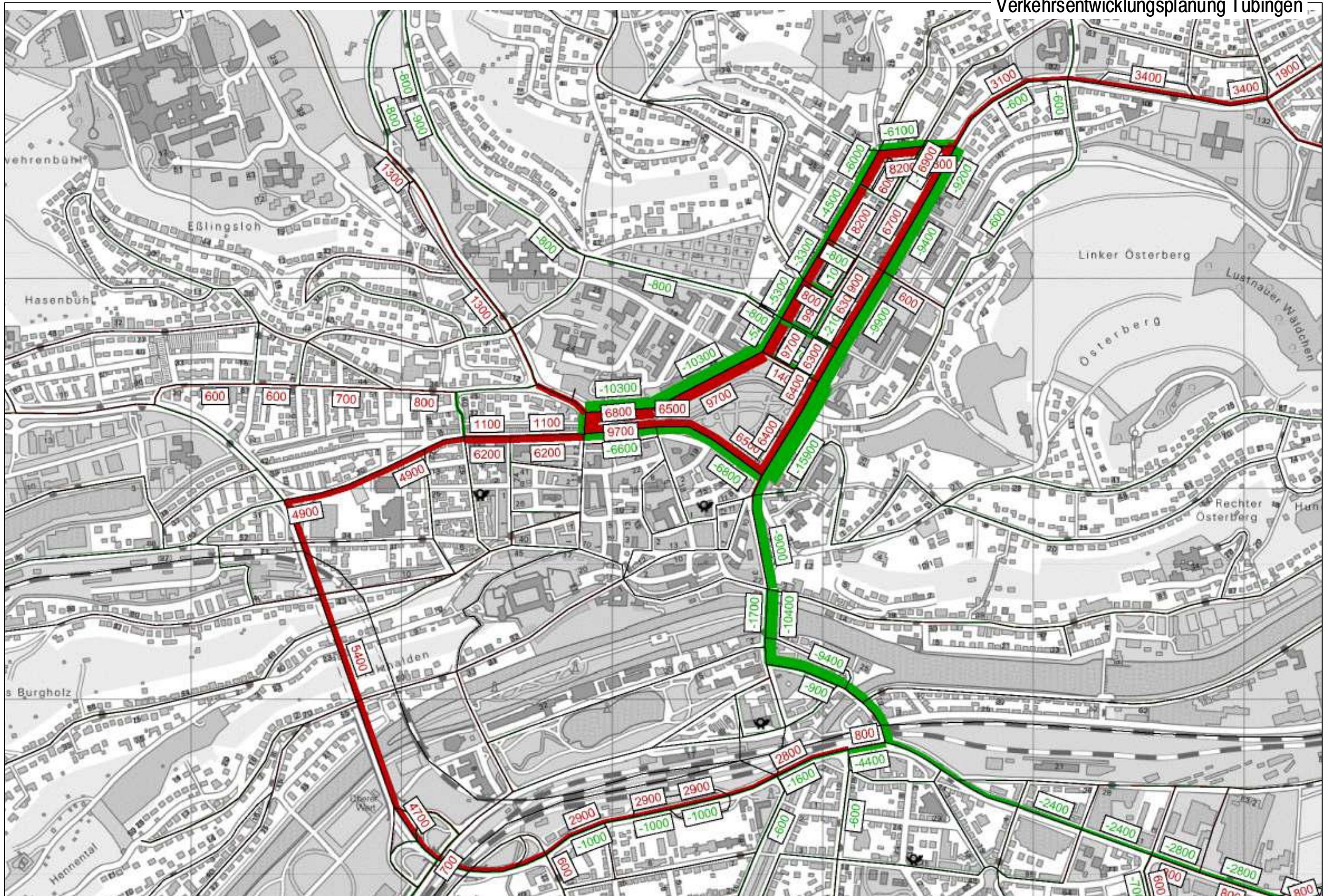


R+T
 Topp
 Huber-Erl
 Hagedorn

Kfz / 24h (Grundlage Modellrechnung)
 dargestellt sind nur Belastungen >300Kfz /24h

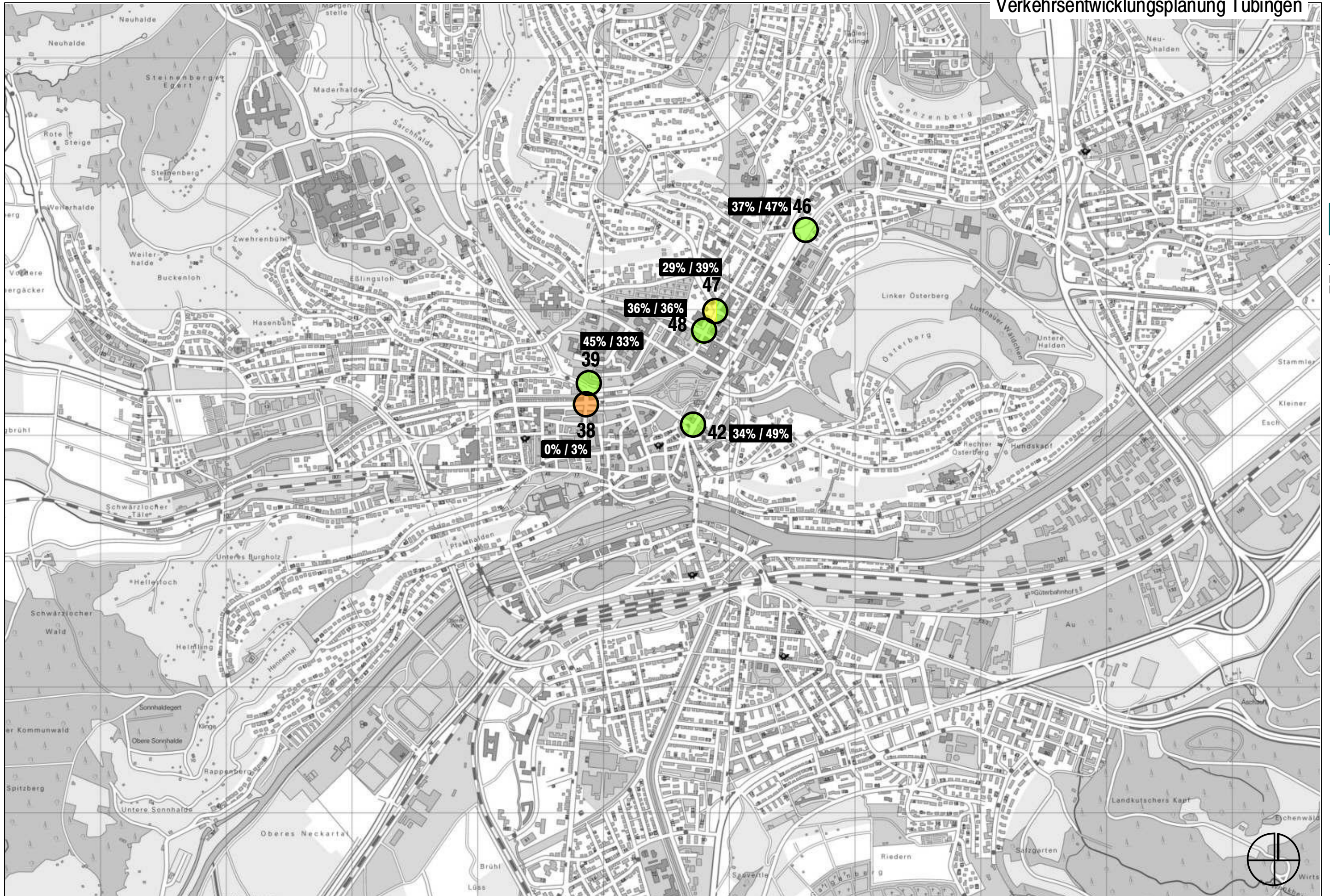
Kfz-Verkehrsbelastungen
 Innenstadt - Planfall 4A
 Aufhebung Einbahnstraßenring / Sperrung Eberhardsbrücke

Stand: 19.01.2019



Kfz / 24h (Grundlage Modellrechnung)
 dargestellt sind nur Belastungsänderungen >300Kfz /24h

Belastungsdifferenz
 Innenstadt - Planfall 4A zu Nullfall
 Aufhebung Einbahnstraßenring / Sperrung Eberhardsbrücke



Leistungsfähigkeitsreserve der untersuchten KP nach Verfahren AKF

24% / 8%

vormittägliche Spitzenstunde / nachmittägliche Spitzenstunde

- 30% und höher
- 15% bis 29%
- 0% bis 14%
- unter 0%

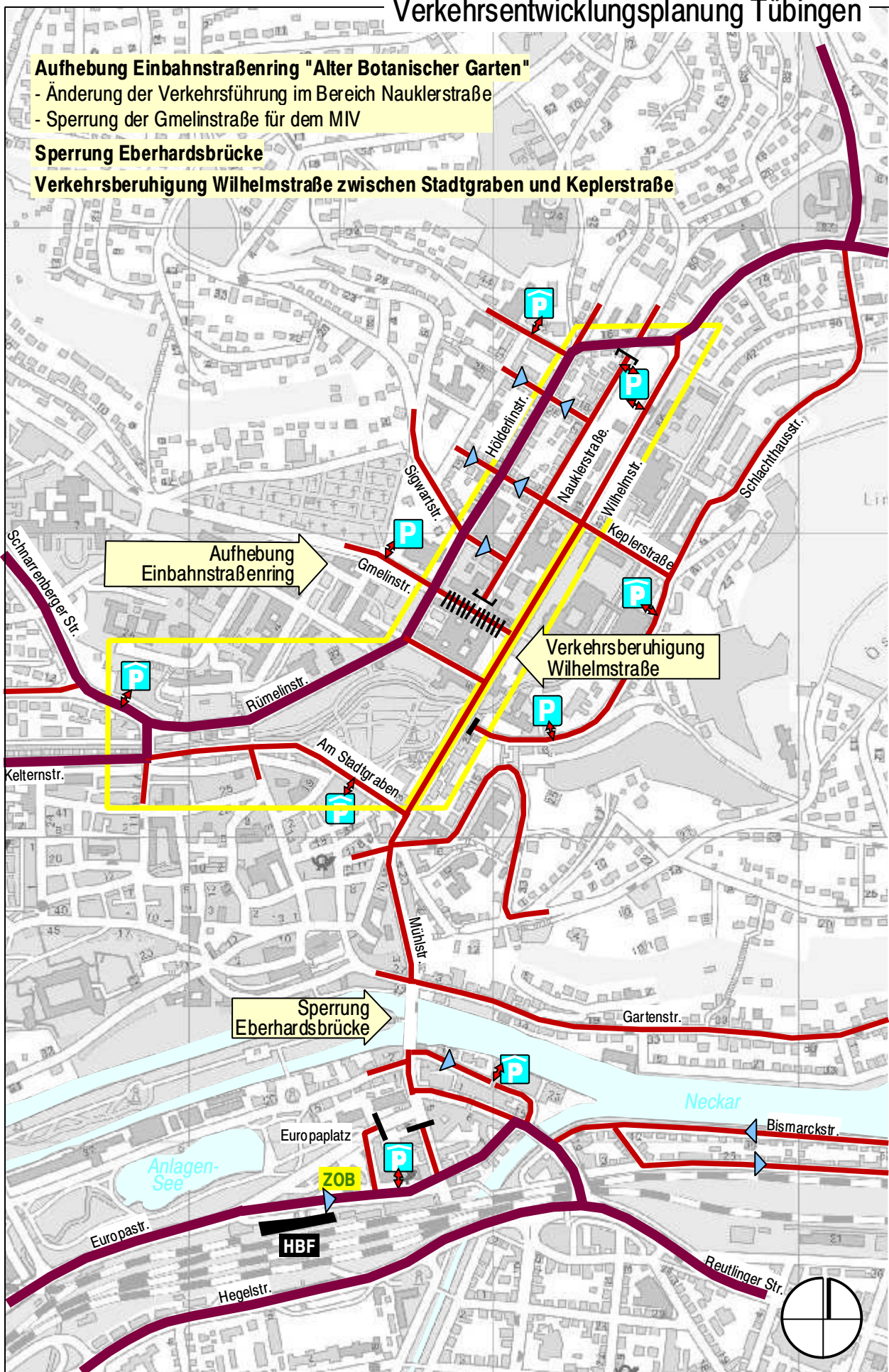
Leistungsfähigkeitsuntersuchung
Ringstraßennetz
Verkehrsbelastung Planfall 4A

Aufhebung Einbahnstraßenring "Alter Botanischer Garten"

- Änderung der Verkehrsführung im Bereich Nauklerstraße
- Sperrung der Gmelinstraße für dem MIV

Sperrung Eberhardsbrücke

Verkehrsberuhigung Wilhelmstraße zwischen Stadtgraben und Keplerstraße

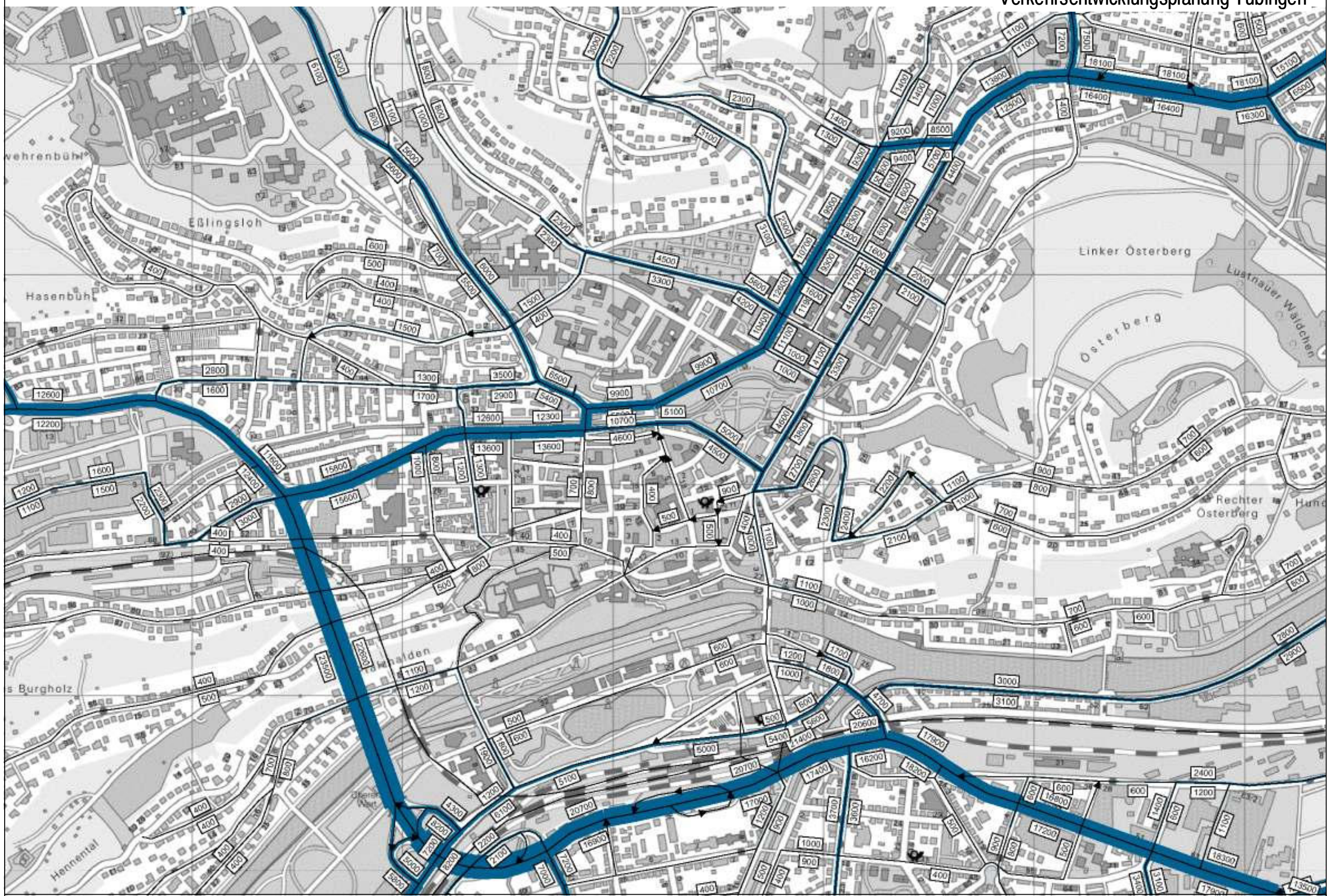


- Hauptverkehrsstraße
- Erschließungsstraße
- ◀ Einrichtungsverkehr
- ↔ Zu / Abfahrt Parkierungsanlage

Verkehrsführungskonzept MIV

Planfall 4B

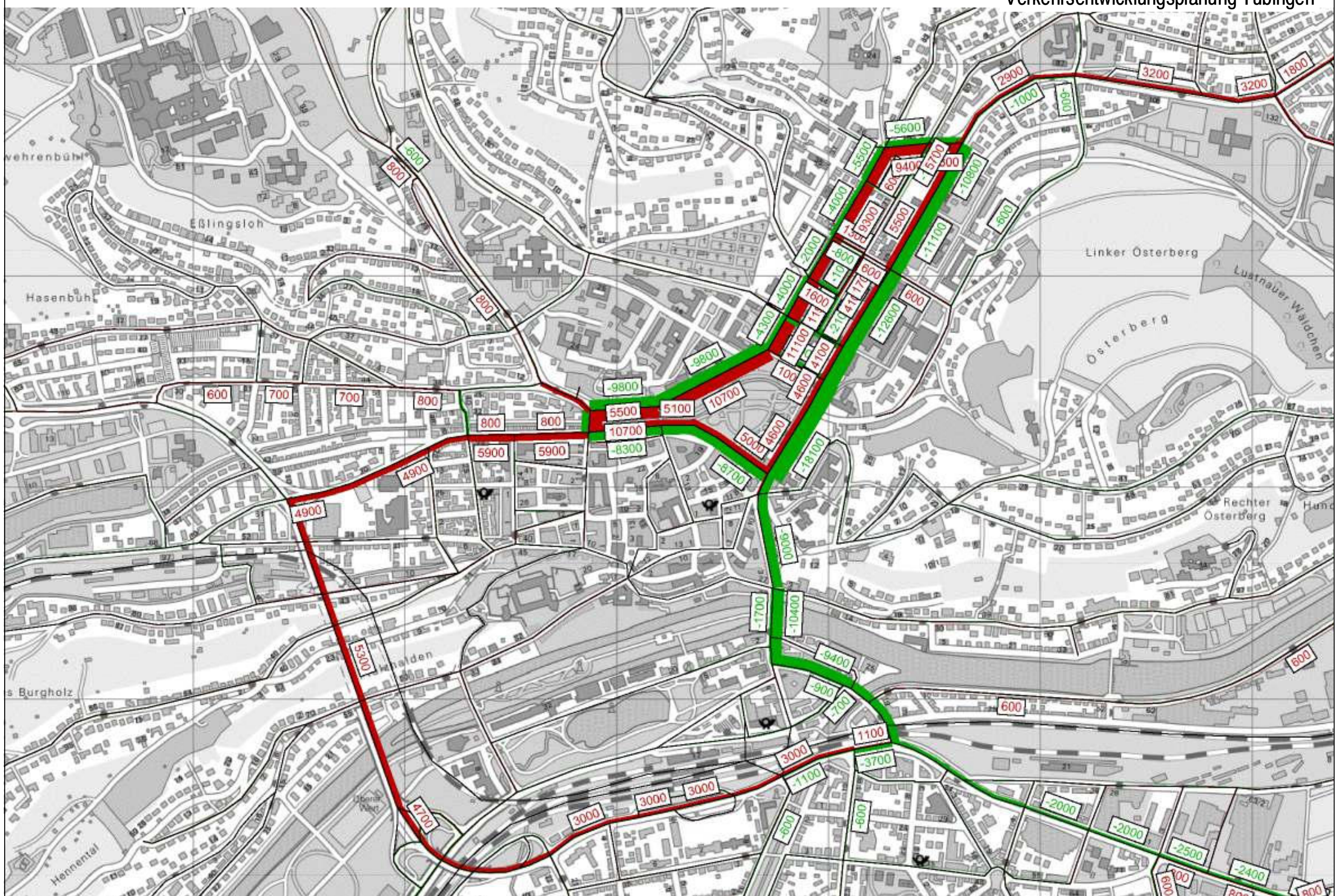
Aufhebung Einbahnstraßenring / Sperrung
Eberhardsbrücke / Verkehrsberuhigung Wilhelmstr.



Kfz / 24h (Grundlage Modellrechnung)
 dargestellt sind nur Belastungen >300Kfz /24h

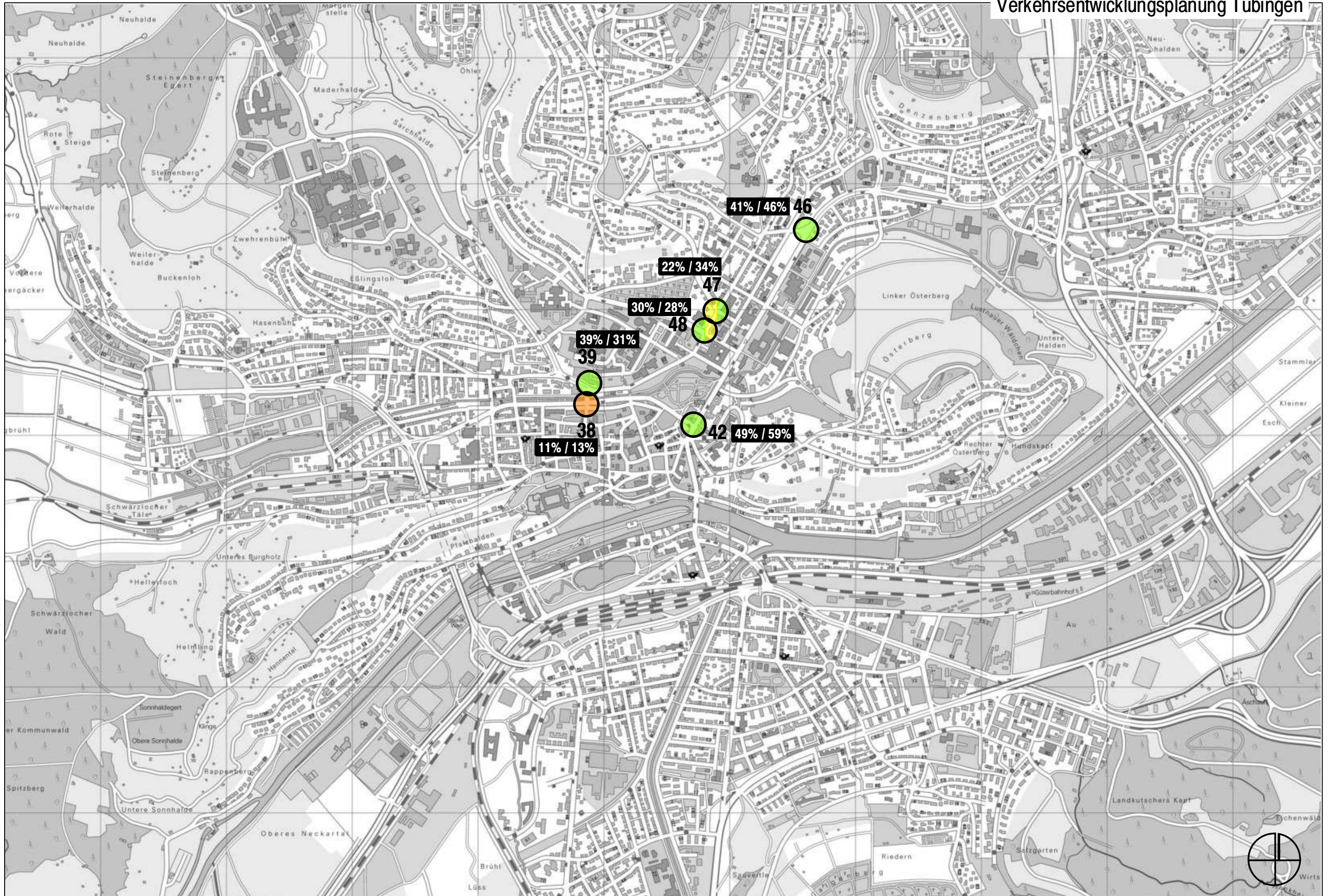
Kfz-Verkehrsbelastungen
 Innenstadt - Planfall 4B
 Aufhebung Einbahnstraßenring / Sperrung Eberhardsbrücke /
 Verkehrsberuhigung Wilhelmstraße

Stand: 19.01.2009



Kfz / 24h (Grundlage Modellrechnung)
 dargestellt sind nur Belastungsänderungen >300Kfz /24h

Belastungsdifferenz
 Innenstadt - Planfall 4B zu Nullfall
 Aufheb. Einbahnstraßenring / Sper. Eberhardsbrücke /
 Verkehrsberuhigung Wilhelmst.



Leistungsfähigkeitsreserve der untersuchten KP nach Verfahren AKF

24% / 8%

vormittägliche Spitzenstunde / nachmittägliche Spitzenstunde

- 30% und höher
- 15% bis 29%
- 0% bis 14%
- unter 0%

Leistungsfähigkeitsuntersuchung
Ringstraßennetz
Verkehrsbelastung Planfall 4B