



BS INGENIEURE

Straßen- und Verkehrsplanung

Objektplanung

Schallimmissionsschutz

Stadt Besigheim

Bahnhofsareal / Enzterrassen

Verkehrsuntersuchung

Zwischenbericht

6667

VORABZUG

**Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen der Umgestaltung des Enzwegs in
Besigheim**

Auftraggeber: Stadt Besigheim
Marktplatz 12
74354 Besigheim

Projektleitung: Dipl.-Ing. F. P. Schäfer
Bearbeitung: Patrick Lutz / Janina Noack

Ludwigsburg, März 2023

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33
info@bsingenieure.de
www.bsingenieure.de

VORABZUG

INHALT

1. AUFGABENSTELLUNG	3
2. VERKEHRSANALYSE 2022	4
2.1 Verkehrserhebungen	4
2.2 Verkehrsbelastungen	5
3. KÜNFTIGE VERKEHRSFÜHRUNG	6
3.1 Neugestaltung Enzplatz und künftige Verkehrsführung	6
3.2 Konfliktplan	6
3.3 Maßnahmenplan	7
LITERATUR	10
PLANVERZEICHNIS	11

VORABZUG

1. AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Besigheim schafft mit der Umgestaltung des Enzufers Randbedingungen, die es erforderlich machen, die Verkehrsführung innerhalb des Bahnhofsareals zu überprüfen, um gegebenenfalls Straßenräume neu gestalten zu können.

Das Bahnhofsareal selbst hat sich in den vergangenen Jahren bereits zunehmend zu einem interessanten Bereich für Wohnen, Handel und Dienstleistungen entwickelt.

Wenn in einem letzten Schritt der Umgestaltung der Enzweg künftig als Erschließungsstraße entfällt, wird sich der Verkehr andere Wege in Richtung der dort vorhandenen Nutzungen suchen müssen. Davon besonders betroffen ist der auf den Bahnhof gerichtete Busverkehr.

Das bisherige kommunale Ziel der Erhöhung des P+R-Stellplatzangebots am Bahnhof wird dabei jedoch nicht mehr weiterverfolgt.

Gegenstand der zu erstellenden Verkehrsuntersuchung ist das Bahnhofsareal bestehend aus der Bahnhofstraße, der Weinstraße, der Steinbachstraße und der Gustav-Siegle-Straße (Planungsraum). Darüber hinaus wird der Knotenpunkt Löchgauer Straße (L 1115)/Bahnhofstraße in die Untersuchung einbezogen (Untersuchungsraum).

Ziel der Untersuchung ist die Erarbeitung eines Konzepts zur Verkehrsführung mit der Prämisse der Umgestaltung von Bahnhofstraße und des Bahnhofsumfelds.

In diesem Rahmen ist zu prüfen, ob an der Bahnhofstraße ein Minikreisverkehr zu einer Verbesserung des Verkehrsablaufs im Quartier führt.

Darüber hinaus ist im Bereich des Enzwegs die Führung des Fußgängerverkehrs über die Bahnhofstraße zu konzipieren.

Die vorläufigen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung werden hiermit vorgelegt.

Ludwigsburg, März 2023

BS INGENIEURE

VORABZUG

2. VERKEHRSANALYSE 2022

2.1

Verkehrserhebungen

Zur Analyse der heutigen Verkehrsverhältnisse im Untersuchungsbereich wurden an den folgenden Knotenpunkten die Verkehrsmengen erhoben:

- KP 01: Bahnhofstraße/Bahnhofstraße
- KP 02: Bahnhofstraße/Hauptstraße/Enzweg
- KP 03: Enzweg/Steinbachstraße

Die Zählungen fanden am Donnerstag, den 16. November 2022 in der Zeit von 06.00 bis 10.00 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr statt.

Bei den Erhebungen wurden Videokameras eingesetzt. Die Witterungsverhältnisse waren zum Zeitpunkt der Erhebungen normal, sodass keine witterungsbedingten negativen Beeinflussungen des Verkehrsablaufs zu beobachten waren.

Bei den Erhebungen wurden die Verkehrsmengen nach Fahrtrichtung und Kfz-Arten in 15-Minuten-Intervallen erfasst. Die Differenzierung nach 15-Minuten-Intervallen dient der Ermittlung der sogenannten **Maximalen Gleitenden Spitzenstunde** (MGS). Die Maximale Spitzenstunde bezieht sich auf die Stunde im tageszeitlichen Verlauf, innerhalb der das maximale Verkehrsaufkommen von einem Knotenpunkt bewältigt werden soll.

Zur Darstellung der Verkehrsstärken werden im nachfolgenden Bericht die Einheiten Kraftfahrzeuge (Kfz) und Pkw-Einheiten (Pkw-E) verwendet. Mit der Einheit Kfz wird die Gesamtheit aller Fahrzeuge ohne Unterscheidung nach Pkw, verschiedenen Lkw, Motorrädern und Sonderfahrzeugen bezeichnet.

Die Einheit Pkw-Einheiten wird meist im Zusammenhang mit der o. g. maximalen gleitenden Spitzenstunde verwendet. Sie unterscheidet sich von der Einheit Kfz dadurch, dass hier alle Fahrzeuge gemäß ihrer Größe in Pkw umgerechnet werden.

So entspricht i. d. R. 1 Lkw rd. 2 Pkw-Einheiten, ein Motorrad rd. 0,5 Pkw-Einheiten. Anhand der Einheit Pkw-E/h erfolgen die Berechnungen zur Ermittlung der erreichbaren Verkehrsqualität oder zur Bemessung eines Knotenpunktes.

PLAN 01

Die genaue Lage der Zählstandorte kann Plan 01 entnommen werden.

VORABZUG

2.2

Verkehrsbelastungen

Die Verkehrsbelastungen der Maximalen Spitzenstunde sind maßgebend für die Ermittlung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität sowie für die Dimensionierung der Knotenpunkte. In einem ersten Arbeitsschritt wurden aus den gezählten Werten die maßgebenden Spitzenstundenbelastungen [Pkw-E/h] des Normalwerktags ermittelt.

PLAN 02+03

Die Analyseverkehrsbelastungen 2022 der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde eines Normalwerktags können den Querschnitt- und Strombelastungsplänen 02 und 03 entnommen werden.

Dort werden auch die jeweiligen knotenpunktbezogenen Spitzenstunden dokumentiert. Die morgendliche Spitzenstunde reicht von 09.00 bis 10.00 Uhr, die nachmittägliche Spitzenstunde liegt zwischen 16.00 und 17.00 Uhr bzw. 17.00 bis 18.00 Uhr.

Im Einzelnen erhält man für die morgendliche und die nachmittägliche Spitzenstunde die folgenden Knotenpunktbelastungen.

Tabelle 01: Summe und Vergleich der Knotenpunktbelastungen Analyse 2022,
Spitzenstunden (MGS) morgens und nachmittags
am Normalwerktag [Pkw-E/h]

Knotenpunkt		Analyse 2022	
		Spitzenstunde morgens [Pkw-E/h]	Spitzenstunde nachmittags [Pkw-E/h]
KP 01	Bahnhofstraße/Bahnhofstraße	557 (100 %)	675 (121 %)
KP 02	Bahnhofstraße/Hauptstraße/Enzweg	297 (100 %)	494 (166 %)
KP 03	Enzweg/Steinbachstraße	63 (100 %)	73 (116 %)

Der Vergleich der Analyseverkehrsbelastungen 2022 zeigt, dass die Verkehrsbelastungen des Nachmittags um bis zu 66 % über den Belastungen des Morgens liegen.

Dabei ist anzumerken, dass sich die in der Tabelle 01 dargestellten Verkehrsbelastungen mit maximal 675 Pkw-E/h auf einem niedrig zu bezeichnenden Niveau bewegen.

Zum Vergleich weist der benachbarte Knotenpunkt Löchgauer Straße (L 1115)/Bahnhofstraße laut unserer Erhebungen aus dem Jahr 2017 in der nachmittäglichen Spitzenstunde eine Verkehrsbelastung von 1.650 Pkw-E/h auf.

Das Ingenieurbüro Schlothauer hat im Auftrag des Straßenbaulastträgers ebenfalls im November 2022 Verkehrserhebungen u. a. an den Knotenpunkten Löchgauer Straße (L 1115)/Bahnhofstraße und B 27/Riedstraße durchgeführt. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Zwischenberichts lagen hierzu jedoch noch keine Ergebnisse vor.

VORABZUG

3. KÜNFTIGE VERKEHRSFÜHRUNG

3.1

Neugestaltung Enzplatz und künftige Verkehrsführung

Durch die Neugestaltung des Enzplatzes entfällt der südliche Enzweg als Verbindung zwischen Bahnhof- und Steinbachstraße.

Infolgedessen kann in Richtung Bahnhof nur noch über die Bahnhofstraße, die Gustav-Siegle-Straße und die Steinbachstraße gefahren werden. In der gleichen Weise gilt dies für den Kunden- und Andienungsverkehr des an der Bahnhofstraße befindlichen Drogeriemarkts, sofern er auf den im Hinterhof befindlichen Kundenparkplatz fahren möchte.

3.2

Konfliktplan

Auf der Grundlage dieser geplanten Verkehrsführung wurden zum Nachweis der Befahrbarkeit bzw. der Identifizierung von Zwangs- und Konfliktpunkten dynamische Schleppkurvenuntersuchungen durchgeführt.

Als Bemessungsfahrzeug wurden den Richtlinien für Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen (RBSV) [1] der Standardgelenkbus (Länge 18.00 m), der Transporter/Lieferwagen (Länge 6,84 m) und der Pkw (Länge 4.88 m) herangezogen.

PLAN 04

Die Ergebnisse der Schleppkurvensimulationen sowie die sich daraus ergebenden Zwangs- und Konfliktpunkte sind auf Plan 04 dargestellt.

Die Erschließung des Kunden- und Andienungsbereichs des Drogeriemarkts ist nahezu konfliktfrei möglich. Lediglich in der Zu- und Ausfahrt des Bereichs selbst und am Knotenpunkt Gustav-Siegle-Straße/Steinbachstraße muss im (seltenen) Begegnungsfall von 2 Transportern/Lieferfahrzeugen auf Sicht gefahren werden. Dies ist nach unserer Meinung jedoch ohne Einschränkung der Erschließungsqualität und Verkehrssicherheit möglich.

Ein wesentlicher Konfliktpunkt ergibt sich jedoch durch den künftig notwendigen Begegnungsverkehr zweier Busse in der Bahnhofstraße. Im heutigen Zustand fährt der Bus über den Enzweg und die Steinbachstraße in Richtung Bahnhof, d. h. es gibt im Bahnhofsareal keinen unmittelbaren Begegnungsverkehr zwischen in Richtung Bahnhof fahrenden und aus Richtung Bahnhof kommenden Bussen. Dies ändert sich mit der Sperrung des Enzwegs.

Die Schleppkurvensimulation zeigt, dass aufgrund der vorhandenen Querschnittbreite im vorderen Abschnitt der Bahnhofstraße dieser Begegnungsverkehr nicht möglich ist.

Bereits bei der Einfahrt des Busses in die Bahnhofstraße kommt es ggf. zu einem Überfahren des dort vorhandenen Fahrbahnteilers. Aus Sicht der Gutachter entsteht dort durch die vorhandene Verkehrsführung (abknickende Vorfahrt) mit den im Knotenpunktbereich Bahnhofstraße/Bahnhofstraße angeordneten Stellplätzen ein Konfliktpunkt im Hinblick auf die künftige Führung der Busse.

VORABZUG

Ferner entstehen durch die künftige Führung des Busverkehrs Zwangspunkte im Zuge der Einfahrt in die Gustav-Siegler-Straße bzw. beim Einbiegen von der Gustav-Siegler-Straße in die Steinbachstraße.

Einen weiteren Konfliktpunkt stellt die künftige Querung der Bahnhofstraße zwischen dem Enzplatz und der Enzterrasse durch den Fußgänger- und Radverkehr dar. Es ist davon auszugehen, dass die künftige Gestaltung dazu führt, dass dort direkt ein Querungsbedarf entsteht, der über den bestehenden, jedoch außerhalb der Achse liegenden Fußgängerüberweg nicht mehr abgedeckt werden kann.

3.3 Maßnahmenplan

PLAN 05-1 Die aus Sicht der Gutachter erforderlichen Maßnahmen zur Entschärfung der zuvor genannten Zwangs- und Konfliktpunkte sind inkl. Maßketten auf Plan 05-1 (Maßnahmenplan) dargestellt. Der Bereich des Enzwegs, der künftig nicht mehr vom Kfz-Verkehr genutzt werden kann, ist vorläufig als Fußgängerzone dargestellt.

Umgestaltung Querschnitt Bahnhofstraße

Zunächst ist im vorderen Bereich der Bahnhofstraße der befahrbare Querschnitt auf das gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) [3] erforderliche Maß von 6,50 m zu verbreitern, sodass der Begegnungsfall Bus/Bus möglich ist. Hierzu müssen die in Richtung stadtauswärts angeordneten Stellplätze (Höhe VR Bank) entfallen. Die in Fahrtrichtung Bahnhof bestehenden Stellplätze bleiben erhalten.

Durch den Entfall der Stellplätze entsteht eine befahrbare Querschnittbreite von 7,38 m. Dies bedeutet, dass ein ca. 0,90 m breiter Streifen entsteht, der beispielsweise zur Verbreiterung des Gehwegs oder Anordnung eines Pflanzstreifens genutzt werden kann.

Umgestaltung KP Bahnhofstraße/Bahnhofstraße / Kreisverkehr

Der Knotenpunkt Bahnhofstraße/Bahnhofstraße muss aus Sicht der Gutachter anhand der Erfordernisse eines sicheren und leistungsfähigen Verkehrsablaufs angepasst werden. Hierzu wurde ein Entwurf zur Umgestaltung des gesamten Bereiches zu einem Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 20 m erstellt. Gemäß dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren [2] handelt es sich hierbei um einen Minikreisverkehr mit einer durch den Schwerverkehr überfahrbaren Mittelinsel.

Die Prüfung dieses Konzepts hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs hat für die maßgebenden Verkehrsbelastungen der nachmittäglichen Spitzenstunde eine Verkehrsqualität der Stufe A (sehr gut) ergeben.

Der maximale Rückstau entsteht in der Zufahrt Bahnhofstraße Süd, also zwischen dem konzipierten Kreisverkehr und dem Anschluss an die Löchgauer Straße, mit einer Länge von 2 Fahrzeugen, also ca. 12 m.

Der Abstand der beiden Knotenpunkte beträgt rund 40 m. Folglich kommt es in dieser Fahrtrichtung zu keiner gegenseitigen negativen Beeinflussung des Verkehrsablaufs.

VORABZUG

Umgestaltung Parkierung

Im Zuge der Umgestaltung des Knotenpunkts zu einem Kreisverkehr ist auch die bestehende Stellplatzsituation umzuplanen.

Der Fortbestand der heutigen direkten Erschließung der Stellplätze von der Bahnhofstraße ist im Zuge des dort zusätzlich entstehenden Busverkehrs aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht zu empfehlen.

Aus diesem Grund wurde ein Vorschlag erarbeitet, der eine sichere Erschließung und regelkonforme Stellplätze abbildet. Dadurch verringert sich jedoch das Stellplatzangebot von heute 12 auf künftig 6 Stellplätze (inkl. 1 Stellplatz für mobilitätseingeschränkte Personen).

Über den geplanten Parkplatz erfolgt auch die Andienung der dort vorhandenen Bäckerei. Die genaue Andienungssituation mit Durchfahrt in den Hofbereich muss noch geprüft werden.

Nachweis der Befahrbarkeit der Maßnahmenvorschläge

PLAN 05-2

Der Nachweis der Befahrbarkeit des Kreisverkehrs sowie des konzipierten Parkplatzes wird wiederum über Schleppkurvensimulationen erbracht. Die Ergebnisse dieser Simulationen sind auf Plan 05-2 dargestellt.

Gestaltung der Fußgänger- und Radverkehrsquerung zwischen Enzweg und Enzterrassen

Die Bahnhofstraße ist ab der Löchgauer Straße als **Tempo 20-Zone** (Parken nur in gekennzeichneten Flächen) beschildert. Der Gebietscharakteristik folgend handelt es sich um einen **verkehrsberuhigten Geschäftsbereich**.

Die Ausbildung eines sogenannten **Shared Space** ist mangels einer verkehrsrechtlichen Regelung über die StVO in Deutschland nicht möglich. Das deutsche Verkehrsrecht kennt die Bevorrechtigung des Fußgängerverkehrs nur in Form der Fußgängerzone. Dort müsste dann der Radverkehr ganztags zugelassen werden. Dem Kfz-Verkehr kann der Zugang nur zeitweise als Lieferverkehr ermöglicht werden.

In Österreich und der Schweiz besteht die Möglichkeit, eine **Begegnungszone** auszuweisen, bei der Fußgänger gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt sind, diese jedoch nicht unnötig behindern dürfen. Diese Regelung wurde in Deutschland bislang nicht eingeführt, weil sie mit dem deutschen Verkehrsrecht nicht vereinbar ist.

Es besteht jedoch die Möglichkeit für Straßenräume mit besonderem Querungsbedarf entsprechende Maßnahmen vorzusehen [4].

Es ist das Ziel, schwächere Verkehrsteilnehmer zu stärken, jedoch die im deutschen Verhaltensrecht verankerte Separation beizubehalten.

VORABZUG

Die Stärkung der Rücksichtnahme der Kfz-Fahrer auf die Fußgänger und den Radverkehr soll durch gestalterische Maßnahmen erfolgen:

- Einheitliche Oberflächengestaltung (Fahrbahn und Fußgängerbereich)
- Gliederungselemente (niedrige Borde, Muldenrinnen, Pollerreihen, Gitter etc.)
- Evtl. Ausbildung mittiger Schutzräume

Die planerischen und verkehrlichen Voraussetzungen hierfür sind:

- Punktuelle Anordnung über einen kurzen Abschnitt (< 500m)
- Geringe Fahrgeschwindigkeit und hervorragende Sichtverhältnisse sollten vorhanden sein (der ruhende Verkehr sollte verlagert werden)
- Hohe Verkehrsbelastungen durch Fußgänger und Radfahrer (sollten das Straßenbild bestimmen/prägen)
- Kfz-Verkehrsbelastungen, die nicht im Grenzbereich einer zweistreifigen Straße liegen (< 1.200 Kfz/h)
- Eine nicht zu hohe Lkw-Verkehrsbelastung

Aus Sicht der Gutachter sind diese Voraussetzungen im Wesentlichen erfüllt.

Es wird daher vorgeschlagen, den Bereich zwischen Enzweg und Enzterrasse durch eine Teil- oder Plateauaufpflasterung in Anlehnung an die RAST 06 umzugestalten.

Die RAST 06 macht hinsichtlich der möglichen Anrampung und Höhe entsprechende Vorgaben. Bei einer Befahrbarkeit durch Gelenkbusse ist eine Anrampung von 1:25 (oder flacher) vorzusehen, der Bereich muss eine Mindestlänge von 12.00 m aufweisen und kann zwischen 5 und 8 cm erhöht sein.

Die Aufpflasterung sollte die Oberflächengestaltung des Enzwegs übernehmen, so dass für den Kfz-Verkehr der Eindruck eines Platzes entsteht.

Gleichzeitig ist es erforderlich, den Straßenrand per Pflasterband oder Flachbord für den Fußgänger- und Radverkehr so eindeutig zu kennzeichnen, dass die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen, beispielsweise auch für sehbehinderte Menschen eindeutig wahrnehmbar sind und eine eindeutige und verkehrssichere Situation entsteht.

Auf dem Plan 05 ist dieser Bereich zunächst symbolisch und noch nicht planerisch vertieft gekennzeichnet.

VORABZUG

LITERATUR

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Richtlinien für Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der
Befahrbarkeit von Verkehrsflächen (RBSV)
FGSV, Köln 2020

- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren
FGSV, Köln 2006

- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
FGSV, Köln 2006

- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf /
Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens
FGSV, Köln 2014

VORABZUG

PLANVERZEICHNIS

- PLAN 01 Zählstellenplan
- PLAN 02 Querschnitt- und Strombelastungsplan [Pkw-E/h] Analyse 2022
Spitzenstunde Normalwerkttag morgens
- PLAN 03 Querschnitt- und Strombelastungsplan [Pkw-E/h] Analyse 2022
Spitzenstunde Normalwerkttag nachmittags
- PLAN 04 Konfliktplan
- PLAN 05-1 Maßnahmenplan
- PLAN 05-2 Maßnahmenplan mit Schleppkurvensimulation

Stadt Besigheim
Bahnhofsareal
Verkehrs- und Parkraum-
untersuchung

Zählstellenplan

- 1** Knotenpunktzählstelle [Kfz/4h]
Zählzeitbereich 06.00 - 10.00 Uhr
und 15.00 - 19.00 Uhr

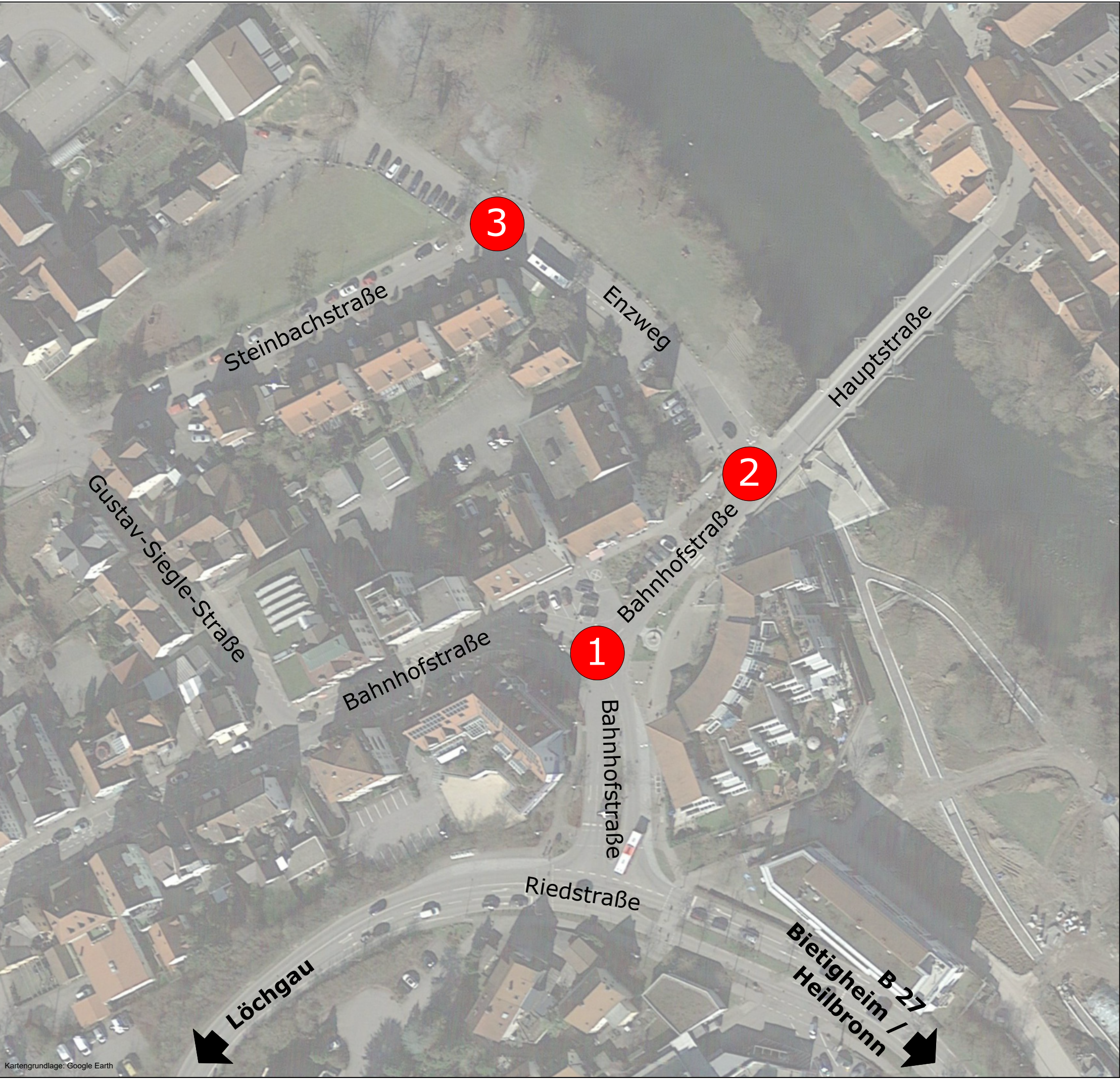
Grundlage: Eigene Verkehrserhebung vom
Donnerstag, den 16.11.2022

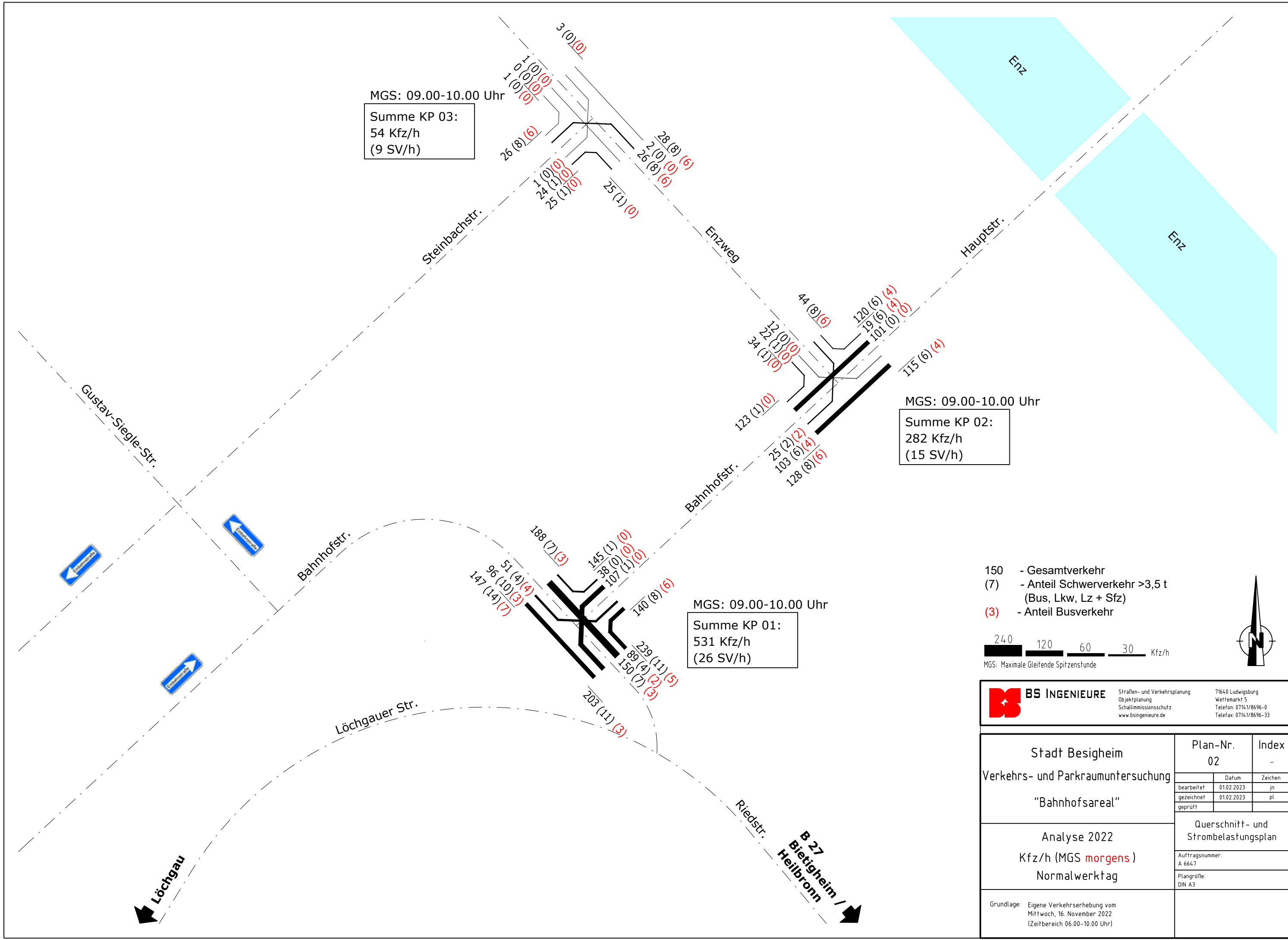


BS INGENIEURE

A 6647-01
2022

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33





MGS: 09.00-10.00 Uhr
Summe KP 03:
54 Kfz/h
(9 SV/h)

MGS: 09.00-10.00 Uhr
Summe KP 02:
282 Kfz/h
(15 SV/h)

MGS: 09.00-10.00 Uhr
Summe KP 01:
531 Kfz/h
(26 SV/h)

- 150 - Gesamtverkehr
- (7) - Anteil Schwerverkehr >3,5 t
(Bus, Lkw, Lz + Sfz)
- (3) - Anteil Busverkehr

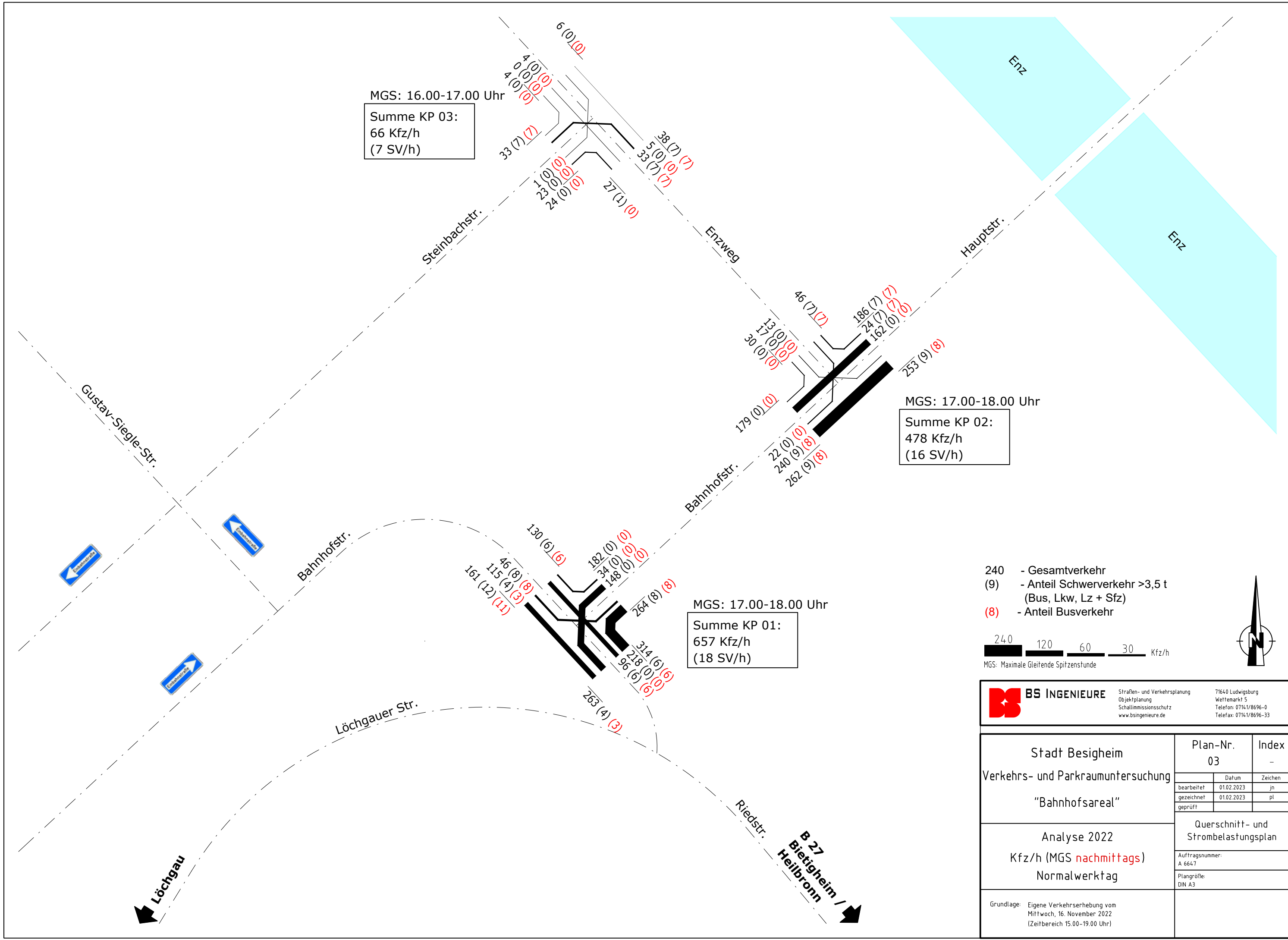


**BS INGENIEURE**

Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionsschutz
www.bsingenieure.de

71640 Ludwigsburg
Weltmarkt 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

Stadt Besigheim Verkehrs- und Parkraumuntersuchung "Bahnhofsareal"	Plan-Nr. 02		Index -
		Datum	Zeichen
	bearbeitet	01.02.2023	jn
	gezeichnet	01.02.2023	pl
	geprüft		
Analyse 2022 Kfz/h (MGS morgens) Normalwerktag	Querschnitt- und Strombelastungsplan		
	Auftragsnummer: A 6647		
	Plangröße: DIN A3		
Grundlage:	Eigene Verkehrserhebung vom Mittwoch, 16. November 2022 (Zeitbereich 06.00-10.00 Uhr)		

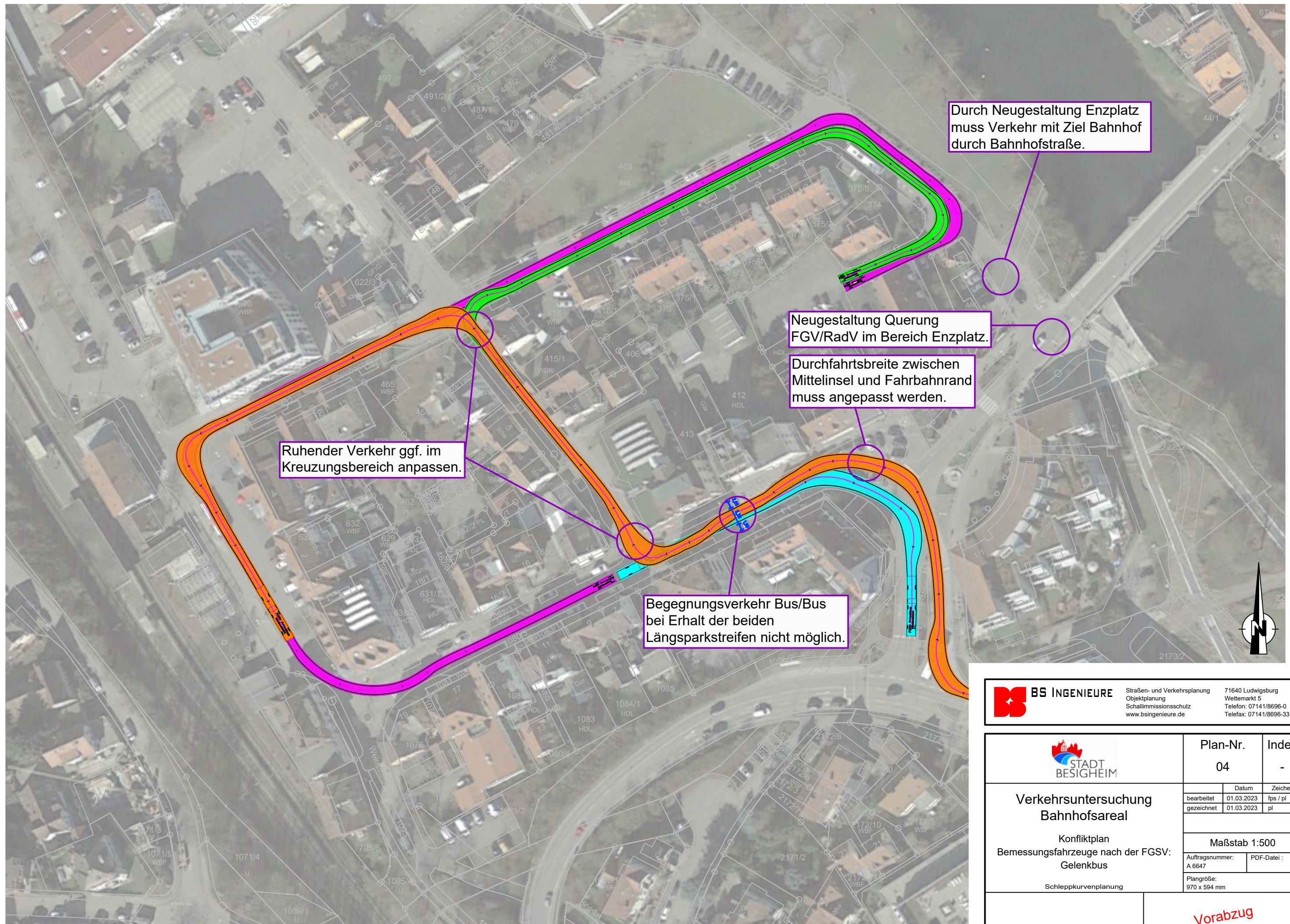




BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionsschutz
www.bsingenieure.de

71640 Ludwigsburg
Weltmarkt 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

Stadt Besigheim Verkehrs- und Parkraumuntersuchung "Bahnhofsareal"	Plan-Nr. 03	Index -												
	<table><tr><td></td><td>Datum</td><td>Zeichen</td></tr><tr><td>bearbeitet</td><td>01.02.2023</td><td>jn</td></tr><tr><td>gezeichnet</td><td>01.02.2023</td><td>pl</td></tr><tr><td>geprüft</td><td></td><td></td></tr></table>		Datum	Zeichen	bearbeitet	01.02.2023	jn	gezeichnet	01.02.2023	pl	geprüft			Querschnitt- und Strombelastungsplan
		Datum	Zeichen											
	bearbeitet	01.02.2023	jn											
gezeichnet	01.02.2023	pl												
geprüft														
Analyse 2022 Kfz/h (MGS nachmittags) Normalwerktag	Auftragsnummer: A 6647													
	Plangröße: DIN A3													
Grundlage: Eigene Verkehrserhebung vom Mittwoch, 16. November 2022 (Zeitbereich 15.00-19.00 Uhr)														



Durch NeugestaltungENZplatz muss Verkehr mit Ziel Bahnhof durch Bahnhofstraße.

Neugestaltung Querung FGV/RadV im BereichENZplatz.

Durchfahrtsbreite zwischen Mittelinsel und Fahrbahnrand muss angepasst werden.

Ruhender Verkehr ggf. im Kreuzungsbereich anpassen.

Begegnungsverkehr Bus/Bus bei Erhalt der beiden Längsparkstreifen nicht möglich.

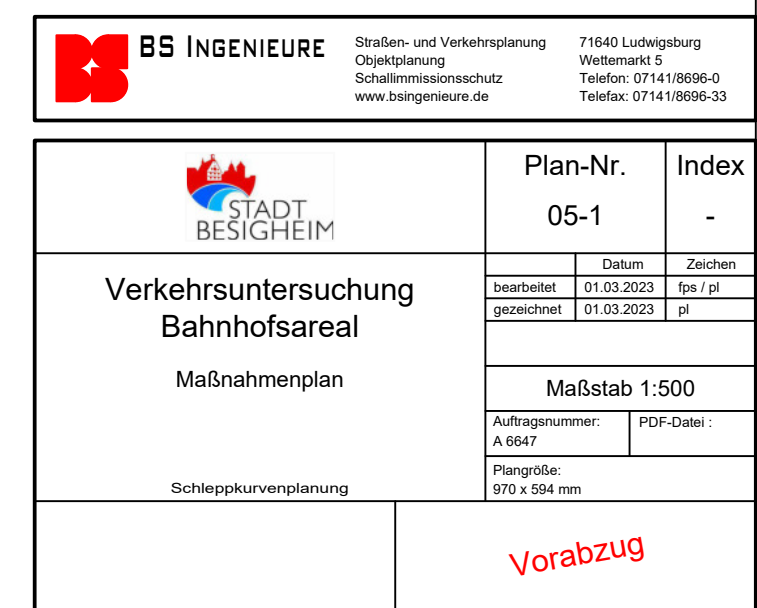


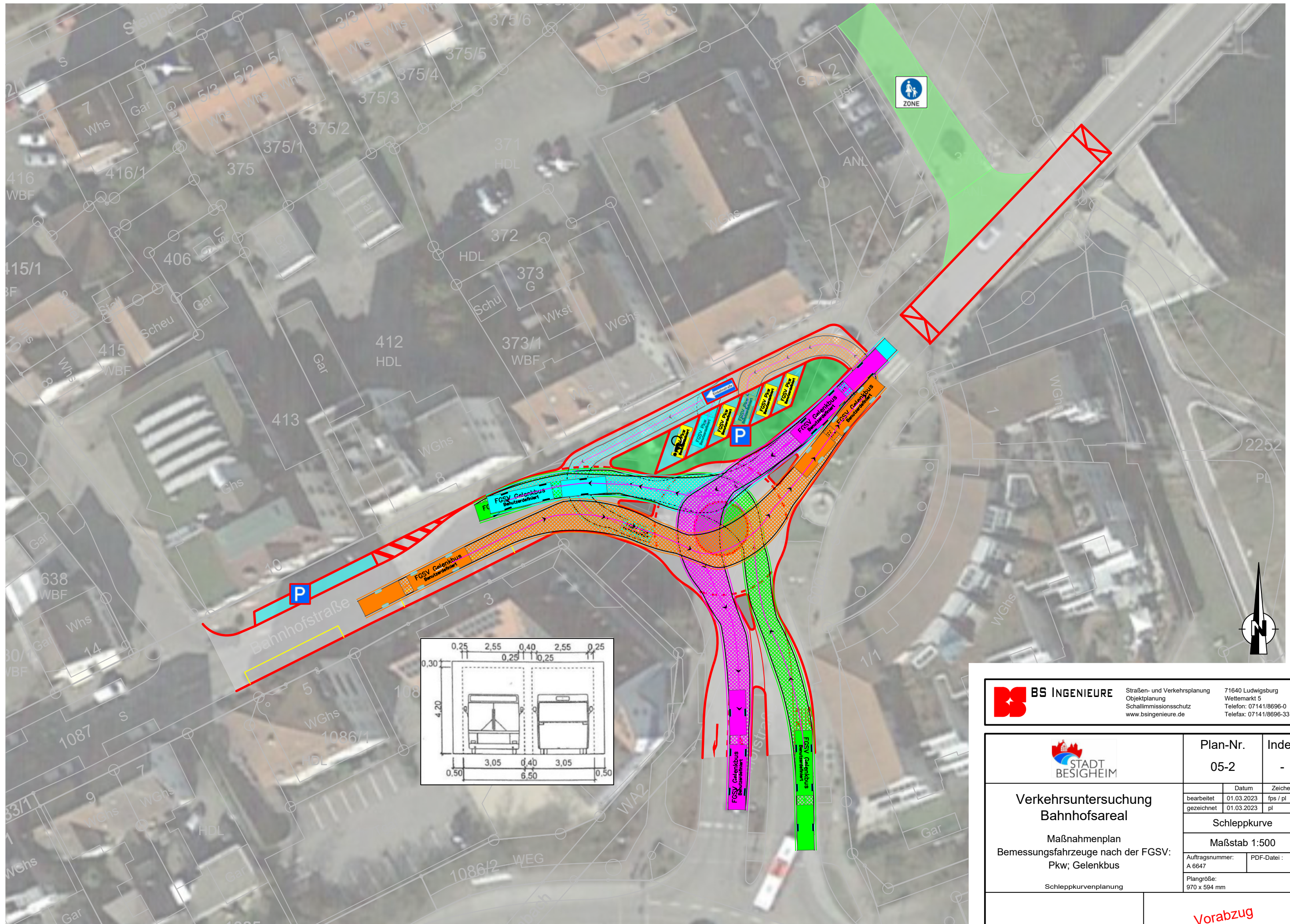
BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionsschutz
www.bsingenieure.de

71640 Ludwigsburg
Wettermarkt 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

 Verkehrsuntersuchung Bahnhofsareal Konfliktplan Bemessungsfahrzeuge nach der FGSV: Gelenkbus Schleppkurvenplanung	Plan-Nr. 04	Index -
	Datum bearbeitet 01.03.2023 gezeichnet 01.03.2023	Zeichen fps / pl pl
	Maßstab 1:500	
	Auftragsnummer: A 6647 Plangröße: 970 x 594 mm	PDF-Datei :

Vorabzug





BS INGENIEURE Straßen- und Verkehrsplanung Objektplanung Schallimmissionsschutz www.bsingenieure.de 71640 Ludwigsburg Wettermarkt 5 Telefon: 07141/8696-0 Telefax: 07141/8696-33		
STADT BESIGHEIM Verkehrsuntersuchung Bahnhofsareal Maßnahmenplan Bemessungsfahrzeuge nach der FGSV: Pkw; Gelenkbus Schleppkurvenplanung	Plan-Nr.	Index
	05-2	-
	bearbeitet	Datum
	gezeichnet	Zeichen
	Schleppkurve	
	Maßstab 1:500	
	Auftragsnummer:	PDF-Datei :
	Plangröße:	
Vorabzug		