
STADT WÖRTH

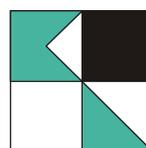
VERKEHRUNTERSUCHUNG Altort

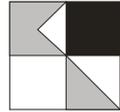
städtebauliches Entwicklungskonzept

-Erläuterungsbericht-

Karlsruhe, im Dezember 2015

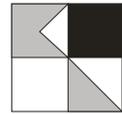
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





INHALTSVERZEICHNIS

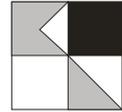
	Seite
1. Ausgangssituation	1
2. Grundlagen	1
3. Verkehrsprognose	2
4. Variantenbeurteilung	3
5. Parkraumerhebung	4
6. Entwicklungskonzept	6
7. Zusammenfassung	10



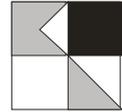
ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage

- 1 Verkehrsanalyse - Übersichtslageplan
- 2 Verkehrsanalyse - Klassifizierte Straßen
- 3 Verkehrsanalyse
werktäglicher Gesamtverkehr aus Knotenpunktszählung [Kfz/24h]
mit Bussen im Liniennahverkehr am 14.03.2013
- 4 Verkehrsanalyse 2015 - Belastungsplan
werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Analyse-Nullfall
- 5 Verkehrsprognose 2030 – Belastungsplan
werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Prognose-Nullfall
- 6 Verkehrsprognose 2030 – Belastungsvergleich
werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Prognose-Nullfall zu Analyse-Nullfall
- 7 Verkehrsprognose 2030 – Belastungsplan
werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante mit Tempo 30 Bahnhofstraße
- 8 Verkehrsprognose 2030 – Belastungsvergleich
werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante mit Tempo 30 Bahnhofstraße zu Prognose-Nullfall
- 9 Verkehrsprognose 2030 – Belastungsplan
werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante mit Tempo 30 Ludwigstraße und Luitpoldstraße



-
- 10 Verkehrsprognose 2030 – Belastungsvergleich
werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante mit Tempo 30 Ludwigstraße und Luitpoldstraße zu Prognose-Nullfall
 - 11 Verkehrsanalyse
Gesamtverkehr über Befragungsstelle 1 am 13.11.2008
Schematisierte Verkehrsverteilung
 - 12 Verkehrsprognose 2030 – Belastungsplan
werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante mit Tempo 30 Ludwigstraße und Luitpoldstraße und Bahnhofstraße
 - 13 Verkehrsprognose 2030 – Belastungsvergleich
werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante mit Tempo 30 Ludwigstraße und Luitpoldstraße und Bahnhofstraße
zu Prognose-Nullfall
 - 14 Verkehrsanalyse – Bereich Parkraum
 - 15 Verkehrsanalyse – Parkraumerhebung
Bestand am 29.09.2015
 - 16 Verkehrsanalyse – Parkraumerhebung
Auslastung, Parkbereiche ohne private Stellplätze am 29.09.2015
 - 17 Verkehrsanalyse – Parkraumerhebung
Auslastung, Parkbereiche ohne private Stellplätze am 29.09.2015
 - 18 Verkehrsanalyse – Parkraumerhebung
Auslastung, Parkbereiche ohne private Stellplätze am 29.09.2015
 - 19 Verkehrsanalyse – vorgeschlagene Maßnahmen



Entsprechend dem Auftrag der Stadt Wörth wird auf der Grundlage unserer Angebote vom 11. Mai und 16. September 2015 nachstehender Bericht zu der verkehrlichen Untersuchung im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Entwicklungskonzept „Altort-Wörth“ vorgelegt.

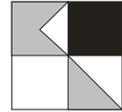
1. Ausgangssituation

Die Stadt Wörth will unter anderem nach der Bahnübergangsbeseitigung im Zuge der Zügel- und Ottstraße den zentralen Bereich im Altort (Ludwigstraße, Luitpoldstraße, Bahnhofstraße und Ottstraße) städtebaulich neu ordnen. Insbesondere wegen bereits vorliegenden bedeutenden und konkreten Straßenplanungen bzw. Straßenumgestaltungsmaßnahmen (Hanns-Martin-Schleyer-Str. im Bereich Bahnhof, Bahnhofstr. und Ottstr. einschl. Nebenstraßen) sowie der angedachten Bebauung in der Herren-/Moltkestraße und deren verkehrlichen Auswirkungen auf den gesamten Altort Wörth soll ein Verkehrskonzept als Vorbereitung zu einem Altort-Rahmenplan erstellt werden. Es sollen im Rahmen der Bearbeitung Vorschläge zur grundsätzlichen Möglichkeit von Umgestaltungsmaßnahmen des Verkehrsraums hinsichtlich angepassten Verkehrsregelungen sowie Umgestaltung der Verkehrsflächen gemacht werden. In diesem Zusammenhang war es zudem erforderlich eine Parkraumerhebung durchzuführen, um den heute bestehenden Bedarf zu ermitteln und aus diesem das zukünftige Angebot ableiten zu können. Hierauf aufbauend sind Aussagen zu den verkehrlichen Auswirkungen der geplanten bzw. vorgeschlagenen Maßnahmen zu treffen.

Der Untersuchungsbereich ist in **Anlage 1** dargestellt. Dieser umfasst den gesamten Altort von Wörth. Die klassifizierten Straßen im Untersuchungsgebiet sind als Auszug aus der Straßenkarte LBM Rheinland-Pfalz in **Anlage 2** aufgetragen. Aufgrund der verkehrlichen Besonderheit, dass aus der Ludwigstraße nicht in die Hanns-Martin-Schleyer-Straße links eingebogen werden darf, sind sowohl Ludwigstraße und Hanns-Martin-Schleyer-Straße als auch Bahnhofstraße als Landesstraße 540 klassifiziert. Somit ist es im Weiteren erforderlich sämtliche Planungskonzeptionen im Altort eingehend mit dem Straßenbaulastträger abzustimmen. Im Bereich Ludwigstraße wird derzeit ein Wohn- und Geschäftshaus realisiert, das ebenfalls in die Gesamtkonzeption einbezogen werden soll.

2. Grundlagen

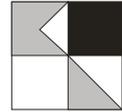
Als Grundlage dieser verkehrlichen Untersuchung dient zum einen das aktuelle Verkehrsmodell der Stadt Wörth sowie neuere Verkehrszählungen, die beispielsweise im Zusammenhang mit der Überprüfung der Verkehrserzeugung des Maximiliancenters in Maximiliansau durchgeführt wurden. Es wurden zudem auch die aktuellen Verkehrszäh-



lungen eingearbeitet, die im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zur BÜ-Beseitigung Zügelstraße / Ottstraße im März 2013 erhoben wurden. Diese sind in **Anlage 3** dargestellt. Der laufend fortgeschriebene Analyse-Nullfall wurde auf das Analysejahr 2015 fortgeschrieben und kalibriert. Hierzu wurden weitere aktuelle Stromzählungen und Strukturdaten, soweit vorhanden, in das vorhandene Verkehrsmodell und die Matrix der Verkehrsbeziehungen eingearbeitet. Dies gilt auch für die überregionalen Verkehrsströme im Zuge der B 9 und der A 65 / B 10. Der Analyse-Nullfall 2015 für des engere Untersuchungsgebiet Stadt Würth „Altort“ ist in **Anlage 4** aufgetragen. Die Bahnhofstraße ist aktuell mit ca. 3.000 Kfz/24 h und die Ludwigstraße / Luitpoldstraße mit ca. 5.100 bis 6.600 Kfz/24 h jeweils im Querschnitt belastet.

3. Verkehrsprognose

Hierauf aufbauend wurde eine aktualisierte Verkehrsprognose für das Zieljahr 2030 aus den bestehenden Verkehrsprognosen erstellt, die im Rahmen umfangreicher Verkehrsuntersuchungen zum Altort und der Bahnübergangsbeseitigung erarbeitet wurden. Dabei werden sämtliche Flächenentwicklungen entsprechend aktuellem Flächennutzungsplan der Stadt Würth berücksichtigt. Die Motorisierungsentwicklung wurde analog zur Verkehrsuntersuchung zur Fortschreibung der BÜ-Beseitigung Zügelstraße / Ottstraße angesetzt. In der Prognose enthalten ist auch die voraussichtliche Verkehrserzeugung aus der Umnutzung des Baggerseegeländes südlich der Bahnlinie. Es ist darauf hinzuweisen, dass sämtliche Berechnungen ohne den Neubau der zweiten Rheinbrücke durchgeführt wurden, da sich diese Maßnahme nur sehr geringfügig auf den Altort Würth auswirken wird. Der Prognose-Nullfall 2030 ist in **Anlage 5** aufgetragen. Der Belastungsvergleich zum Analyse-Nullfall ist in **Anlage 6** dargestellt. Hieraus ergibt sich, dass die Ludwigstraße bzw. Luitpoldstraße im Bereich des Altorts von Würth mit ca. 5.500 bis ca. 7.500 Kfz/24 h belastet sein wird. Die Bahnhofstraße weist Verkehrsbelastungen im Jahr 2030 von etwas über 3.000 Kfz/24 h auf. Hieraus resultieren Verkehrszunahmen gegenüber dem heutigen Belastungszustand von ca. 600 bis 700 Kfz/24 h im Bereich der Ludwigstraße / Luitpoldstraße. Die Verkehrszunahmen im Bereich der Bahnhofstraße liegen mit ca. 200 Kfz/24 h deutlich unter diesem Wert. Im Bereich Altort liegen im Zuge der L 540 somit grundsätzlich städtebaulich verträgliche Gesamtbelastungen vor, wobei jedoch darauf hinzuweisen ist, dass der vorhandene Querschnitt der Ludwig- und Luitpoldstraße ein störungsfreies Begegnen von Kraftfahrzeugen nicht zulässt. Dies wird auch dadurch gewollt verstärkt, dass für ruhenden Verkehr Stellplätze eingezeichnet wurden, die zu Engstellen im Bereich der Ortsdurchfahrt führen. Diese können nur von einem Fahrzeug befahren werden und führen somit zu einer Verkehrsberuhigung. Aus diesem Grund wurde

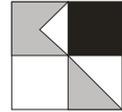


auch bereits im Zuge der L 540 im Ortskern eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h angeordnet.

4. Variantenbeurteilung

In einem ersten Arbeitsschritt werden unterschiedliche Varianten mit geänderter Verkehrsregelung im Bereich Bahnhofstraße und Ludwigstraße / Luitpoldstraße auf ihre verkehrlichen Auswirkungen hin untersucht, um hierüber Aussagen zur möglichen Funktion und Gestaltung im städtebaulichen Entwicklungskonzept treffen zu können. In einer ersten Variante wurde dabei davon ausgegangen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Zuge der Bahnhofstraße auf 30 km/h begrenzt wird. Nach aktuellem Kenntnisstand verweigert der LBM jedoch seine Zustimmung zur Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Zuge der L 540. Der entsprechende Belastungsplan der Verkehrsverteilung ist in **Anlage 7** und der Belastungsvergleich zum Prognose-Nullfall 2030 in **Anlage 8** aufgetragen. Insbesondere aus dem Belastungsvergleich ergibt sich, dass durch die hier berücksichtigte Maßnahme nur relativ moderate Verkehrsverlagerungen im engeren Untersuchungsgebiet stattfinden werden. Diese betreffen vornehmlich die Fahrtrichtung von der Hanns-Martin-Schleyer-Straße Ost zur L 540 Luitpoldstraße Nord. Es zeigt sich, dass hier ca. 600 Kfz/24 h aus der Bahnhofstraße auf die Hanns-Martin-Schleyer-Straße und weiter die Ludwigstraße verlagert werden. In Gegenrichtung sind deutlich geringere Verkehrsverlagerungen festzustellen, da von der Ludwigstraße aus nicht in die Hanns-Martin-Schleyer-Straße links eingebogen werden darf. Verkehrszählungen haben hier jedoch ergeben, dass trotz Verbot einige Verkehrsteilnehmer links abbiegen, sodass auch im Verkehrsmodell unter realistischer Betrachtung der Verkehrsströme eine leichte Verlagerung auf diese Verkehrsrelation stattfinden wird, die jedoch deutlich geringer ausfällt als in Gegenrichtung. Es ergibt sich somit, dass grundsätzlich zur Unterstützung der städtebaulichen Umgestaltung eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Zuge der Bahnhofstraße, die heute als L 540 klassifiziert ist, verkehrlich und städtebaulich verträglich ist. Es sind hierdurch keine maßgeblichen Auswirkungen auf das nachgeordnete Verkehrsnetz festzustellen.

Alternativ hierzu wurde untersucht, welche verkehrlichen Auswirkungen eine Ausweitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf die gesamte Ludwigstraße und Luitpoldstraße von der Hanns-Martin-Schleyer-Straße bis zur Heilbachstraße hätte. Der Belastungsplan der Verkehrsverteilung ist in **Anlage 9** und der Belastungsvergleich zum Prognose-Nullfall in **Anlage 10** aufgetragen. Aus dem Belastungsvergleich zum Prognose-Nullfall zeigt sich, dass durch diese Maßnahme eine Verlagerung von Verkehrsströmen von der L 540 Luitpoldstraße / Ludwigstraße auf die B 9 resultieren kann. Dies ergibt sich



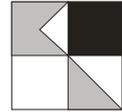
daraus, dass trotz der B 9 östlich der bebauten Ortslage von Wörth auch weiterhin Durchgangsverkehre aus dem Bereich Jockgrim in Richtung Maximiliansau bzw. Karlsruhe durch den Altort verlaufen. Dieses Verlagerungspotenzial kann auch aus der Verkehrsspinne der Verkehrsbefragung vom 13.11.2008 im Zuge der L 540 zwischen Jockgrim und Wörth abgeleitet werden. Die Verkehrsspinne der Verkehrsbefragung des Jahres 2008 ist in **Anlage 11** aufgetragen. Von im Jahr 2008 erfassten 1.900 Kfz/24 h fuhren ca. 350 Kfz über die L 540 in Richtung Maximiliansau und Karlsruhe. Neben den Verlagerungseffekten auf die B 9 kann zudem festgestellt werden, dass auch eine leichte Verlagerung von Verkehrsströmen aus dem Wohngebiet westlich der L 540 auf die Ottstraße und die Teilortsumgehung Abtswald erfolgt. Verkehrliche Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Zuge L 540 Luitpoldstraße / Ludwigstraße führen zu Verkehrsverlagerungen auf Alternativstrecken, die diesen zusätzlichen Verkehr grundsätzlich aufnehmen können. Es bestehen somit grundsätzlich Möglichkeiten, die Verkehrsbelastungen im zentralen Ortskern zu reduzieren, wobei dies auch durch städtebauliche Umgestaltungen forciert werden müsste.

In **Anlage 12** und **13** ist eine Variante dargestellt, bei der sowohl die Bahnhofstraße als auch die Ludwigstraße und Luitpoldstraße im zuvor beschriebenen Abschnitt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgelegt ist und städtebauliche Umgestaltungsmaßnahmen berücksichtigt sind. Grundsätzlich können beide Maßnahmen sowohl getrennt voneinander als auch gemeinsam umgesetzt werden, da diese sich nur geringfügig verkehrlich beeinflussen. Es ist wiederum eine Verlagerung von Verkehrsströmen auf die B 9 und die Hanns-Martin-Schleyer-Straße sowie auf die Teilortsumfahrung im Zuge der Abtswaldstraße festzustellen.

Aus verkehrlicher Sicht sollte somit eine Ausweitung der 30 km/h Beschränkung bei gleichzeitigen städtebaulichen Umstrukturierungen umgesetzt werden, um diesen Effekt im Bereich der hochsensiblen Ortsdurchfahrt des Altortes herstellen zu können. In diesem Zusammenhang ist wieder darauf hinzuweisen, dass es hierzu einer Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger - LBM bedarf.

5. Parkraumerhebung

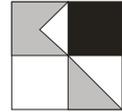
Im Laufe der Bearbeitung wurde ersichtlich, dass für die städtebaulichen Umplanungen im Altort im Bereich Bahnhofstraße, Ludwigstraße, Luitpoldstraße und Ottstraße auch eine Erhebung des vorhandenen Parkraums und insbesondere die Auslastung zur Ermittlung der Bedarfe notwendig ist. Der Untersuchungsraum zur Parkraumerfassung mit Bereichseinteilung ist in **Anlage 14** dargestellt. Die Auslastung der Einzelbereiche wurde in



insgesamt sieben Rundgängen ermittelt. Der derzeitige Bestand an Stellplätzen wird unterschieden in nicht markierte, markierte, Kunden- sowie Behindertenstellplätze und ist in **Anlage 15** tabellarisch aufgetragen. In dieser Aufstellung ist bereits der Parkplatz südlich der Ägidiuskirche aufgetragen. Hier sollen kurzfristig ca. 12 Stellplätze realisiert werden. Wie bereits erwähnt, wurde in sieben Rundgängen mit Beginn um 7:00 Uhr und Ende um 19:00 Uhr die Auslastung in den einzelnen Bereichen ermittelt und dem Parkraumangebot gegenübergestellt. Grundsätzlich ergibt sich, dass aktuell ein ausreichendes Angebot an Stellplätzen im gesamten Untersuchungsgebiet Altort vorhanden ist. Bei ca. 360 Stellplätzen ergibt sich über das Tagesmittel eine Auslastung von ca. 55 %. Die höchste mittlere Gesamtauslastung wurde in den Rundgängen um 11 Uhr und 19 Uhr mit ca. 60 % festgestellt. Die Ergebnisse der Rundgänge sind wiederum in tabellarischer Auflistung der **Anlage 16** zu entnehmen.

Für die Bahnhofstraße ergibt sich, dass vor allem der Abschnitt zwischen Ludwigstraße und Königstraße sehr stark ausgelastet ist. Dies betrifft insbesondere die Zeitbereiche ab 15 Uhr. Hier kann eine Auslastung von teilweise über 90 % festgestellt werden. Aber auch in den restlichen Zeiten lag eine sehr hohe Auslastung des zur Verfügung stehenden Parkraumes in diesem Abschnitt der Bahnhofstraße vor. Dies bedeutet, dass auch zukünftig hier aufgrund der vorhandenen Nutzungen im Bereich Ludwigstraße und Luitpoldstraße sowie auf der Bahnhofstraße der vorhandene Parkraum weiterhin angeboten werden bzw. nur leicht angepasst werden sollte. Im Bereich der Ludwig- und Luitpoldstraße sind aufgrund der städtebaulichen Situation deutlich weniger Stellplätze vorhanden, die jedoch sehr stark ausgelastet sind. Der Bereich der Ludwigstraße zwischen Bahnhofstraße und Hanns-Martin-Schleyer-Straße ist durch Nutzungen im Dienstleistungssektor geprägt. Neben der Bahnhofstraße weist auch die Dammstraße eine relativ konstante Auslastung durch ruhenden Verkehr auf, wobei hier die stärksten Auslastungen unmittelbar in dem Einmündungsbereich zur Bahnhofstraße festgestellt werden können. Gleiches gilt für die Königstraße, die ebenfalls eine relativ hohe Auslastung aufweist, was vornehmlich auf die vorhandenen Nutzungen und eventuell die Dammschule zurückgeführt werden kann.

Für die Ottstraße ergibt sich, dass vor allem der Abschnitt zwischen Ludwigstraße und Herrenstraße durch die angrenzenden Nutzungen Dienstleistungen und Einzelhandel geprägt ist und über den Tagesverlauf eine sehr starke Auslastung der vorhandenen Stellplätze vorlag. Im weiteren Abschnitt der Ottstraße bis zur Abtswaldstraße ist dahingegen schon deutlich weniger ruhender Verkehr feststellbar, wobei hier die nachmittäglichen Zeitbereiche ab 17 Uhr durch Anwohnerparken eine relativ hohe Auslastung haben. Für



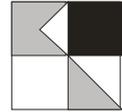
die Herrenstraße ist ebenfalls über den Gesamttagungsverlauf eine sehr hohe Auslastung der zur Verfügung stehenden Stellplätze feststellbar. Diese liegt teilweise bei über 100 %, was bedeutet, dass hier auch regelwidrig Fahrzeuge abgestellt werden.

Der Parkplatz in der Ludwigstraße (Auslastung Tagesmittel 71 %) ist relativ stark ausgelastet. Der Parkplatz an der Ludwigstraße liegt zentral und somit nahe an den relevanten Nutzungen. Der Parkplatz an der Luitpoldstraße war vor allem im Tageszeitbereich von 11:00 bis 17:00 Uhr nahezu nicht belegt. Der relativ große Parkplatz im Bereich Ottstraße weist vor allem in der Mittagszeit eine relativ hohe Auslastung aus. Diese liegt bei knapp 80 %, wobei hier davon auszugehen ist, dass dies ebenfalls auf Kunden der angrenzenden Nutzungen bzw. auf die Fahrzeuge der Berufstätigen zurückgeführt werden kann. Die grafische Darstellung der Auslastung kann für die jeweiligen Rundgänge und das Tagesmittel den **Anlagen 17** und **18** entnommen werden. Auch aus diesen Darstellungen zeigt sich ein deutlicher Parkdruck im Bereich Ludwig- und Bahnhofstraße.

Als Ergebnis der Parkraumerhebung ist somit festzustellen, dass im zukünftigen städtebaulichen Entwicklungskonzept auch weiterhin das Stellplatzangebot im Zuge der Ludwigstraße und Luitpoldstraße sowie der westlichen Bahnhofstraße zwischen Königstraße und Ludwigstraße beibehalten werden sollte. Es ist hier aufgrund der Nutzungen Dienstleistung und Einzelhandel mit entsprechendem Kundenverkehr aber auch durch Beschäftigtenverkehr ein deutlicher Parkdruck feststellbar, der entsprechend im städtebaulichen Entwicklungskonzept berücksichtigt werden sollte. Grundsätzlich ist es im Zuge der westlichen Bahnhofstraße auch vorstellbar, dass im Abschnitt zwischen Königstraße und Ludwigstraße das Stellplatzangebot leicht eingeschränkt wird, da im Bereich zwischen Dammstraße und Königstraße noch Reserven vorhanden sind. Sämtliche Aussagen beziehen sich auf Normalwerktage ohne Veranstaltungsverkehr.

6. Entwicklungskonzept

Im Rahmen der hier vorgelegten verkehrlichen Untersuchung zum städtebaulichen Entwicklungskonzept werden noch keine genaueren Aussagen zur Gestaltung der Verkehrsräume gemacht. Es werden vielmehr allgemeine Aussagen getroffen, wie durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen und verkehrsrechtliche Anordnungen Verbesserungen im städtebaulichen Umfeld entstehen können. Sämtliche hier vorgeschlagene Maßnahmen müssen im Weiteren noch auf Umsetzbarkeit im Verkehrsraum geprüft werden. Zudem müssen intensive Abstimmungen mit dem LBM als Straßenbaulastträger erfolgen, da vornehmlich die L 540 betroffen ist.



Neben dem eigentlichen Untersuchungsbereich Ottstraße, Ludwigstraße, Luitpoldstraße und Bahnhofstraße werden auch Aussagen zu möglichen Umgestaltungsmaßnahmen im Bereich der Hanns-Martin-Schleyer-Straße gemacht. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind in **Anlage 19** aufgetragen.

Im Bereich Bahnhof (L 540 Bahnhofstraße / Hanns-Martin-Schleyer-Straße) wurden bereits konzeptionelle Überlegungen zur Umgestaltung des Knotenpunktes der westlichen Rampe an die B 9 angestellt.

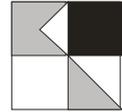


Eine mögliche Konzeption ist die Umgestaltung zum Kreisverkehr mit Reduzierung der Verkehrsflächen. Dies könnte zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit in diesem Abschnitt bis zur Bahnhofstraße beitragen.

Gleiches gilt für den Knotenpunkt Bahnhofstraße / Hanns-Martin-Schleyer-Straße, der ebenfalls aufgrund seiner Dimensionierung für schwächere Verkehrsteilnehmer Defizite aufweist. Auch hier kann beispielsweise der Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz erfolgen, für den ebenfalls Planungsüberlegungen bestehen.



In diesem Abschnitt sollte zudem im weiteren Verlauf der Hanns-Martin-Schleyer-Straße bis zum Kreisverkehr (Herrenstraße / Abtswaldstraße / Hanns-Martin-Schleyer-Straße) eine Neuregelung zur Führung des Radverkehrs umgesetzt werden, da derzeit die Radfahrer auf der südlichen Seite der Hanns-Martin-Schleyer-Straße im Zweirichtungsverkehr gemeinsam mit Fußgängern geführt werden. Zur Verbesserung kann hier die getrennte Anlage von Radwegen bzw. Radfahrstreifen je Fahrtrichtung erfolgen.



Im Weiteren wird vorgeschlagen, die Bahnhofstraße in ihrem gesamten Bereich umzugestalten, um die effektive Fahrbahnbreite zu reduzieren, was eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h unterstützen würde. Begleitend hierzu könnte auch eine Verbreiterung der Gehwege in der Bahnhofstraße zwischen Hanns-Martin-Schleyer-Straße und Ludwigstraße erfolgen, wobei das Stellplatzangebot für den ruhenden Verkehr wenn überhaupt nur geringfügig reduziert werden sollte.



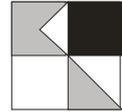
geschwindigkeit von 30 km/h unterstützen würde. Begleitend hierzu könnte auch eine Verbreiterung der Gehwege in der Bahnhofstraße zwischen Hanns-Martin-Schleyer-Straße und Ludwigstraße erfolgen, wobei das Stellplatzangebot für den ruhenden Verkehr wenn überhaupt nur geringfügig reduziert werden sollte.

Im Bereich des Knotens Ludwigstraße / Bahnhofstraße sollte geprüft werden, inwieweit hier ein Umbau des Einmündungsbereichs der Bahnhofstraße in die Ludwigstraße erfolgen kann, um auch hier eine städtebaulich passende und vor allem verkehrlich sichere Gestaltung zu finden. Hier könnte beispielsweise der Umbau des Knotenpunktes zu einem Minikreisel erfolgen. Dies muss jedoch noch im Weiteren geprüft werden.



Im Zuge der Ludwigstraße Höhe St. Ägidius Kirche bestehen ebenfalls bereits konkrete Planungen zur Umgestaltung und zum Einbau einer Querungshilfe nach Genehmigung durch den LBM. Von hier aus könnte auch der Umbau der Gesamtfläche zwischen Forlacher Straße bis südlich der

Pfarrstraße im Bereich St. Ägidius Kirche mit Shared-Space Charakter gesehen werden, wobei hier flächige niveaufreie Querungen entstehen könnten. Zur Sicherung der Flächen



für den längs gerichteten Fußverkehr müssten jedoch Maßnahmen getroffen werden, so dass hier ein Befahren durch motorisierten Verkehr nicht stattfindet.



Um eine gewisse Eingangssituation in den städtebaulich sensiblen Bereich der Ludwigstraße und Luitpoldstraße zwischen Forlacher Straße und Bahnhofstraße zu verdeutlichen, sollte auch der Knotenpunkt der Luitpoldstraße mit der Forlacher Straße entsprechend umgestaltet werden.

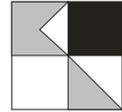
Als grundsätzliche Maßnahme zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen im engeren Untersuchungsgebiet wird auch die Sperrung der Forlacher Straße zwischen Anschluss Würth Nord und bebauter Ortslage vorgeschlagen. Die verkehrlichen Auswirkungen hierzu wurden bereits im Verkehrsgutachten 2008 dargestellt und erläutert. Diese Maßnahme würde zu einer leichten Umverteilung von Ziel- und Quellverkehrsströmen führen, was jedoch insbesondere im Bereich der Altrheinstraße und Forlacher Straße zu einer Verkehrs-entlastung führen würde. Dieser Anschluss ist lediglich für Pkw freigegeben und nur von relativ geringer Bedeutung für die Gesamtstadt Würth. Der Anschluss Würth Nord dient vor allem der Anbindung des Mercedes-Benz Werkes Würth.

Aufgrund der geänderten Verkehrssituation und der hieraus resultierenden Verkehrsab-



nahme im Bereich Ottstraße durch Neubau der Abtswaldstraße im Rahmen der Bahn-übergangs-beseitigung sind hier auch städtebauliche Anpassungen möglich, die zu einer Umverteilung der Verkehrsflächen und einer städtebaulichen Aufwertung der Straße beitragen können. Grund-

sätzlich ist hier von relativ geringem Begegnungsverkehr Pkw / Lkw auszugehen. Wie bereits erwähnt, sollte insbesondere im Bereich westlich der Ludwigstraße der vorhandene Parkraum beibehalten werden. Im weiteren Verlauf der Ottstraße, insbesondere west-



lich der Herrenstraße, ist bereits deutlich geringerer Parkdruck feststellbar, sodass hier auch eine leichte Reduzierung der zur Verfügung stehenden Stellplätze erfolgen könnte.

7. Zusammenfassung

Die Stadt Würth will nach der Bahnübergangsbeseitigung im Zuge der Zügel- und Ottstraße den zentralen Bereich im Altort (Ludwigstraße, Luitpoldstraße, Bahnhofstraße und Ottstraße) städtebaulich neu ordnen.

Da es sich bei den untersuchten Straßen vornehmlich um die Landesstraße L 540 handelt, ist grundsätzlich eine Abstimmung mit dem LBM als Straßenbaulastträger erforderlich.

Aus verkehrlicher Sicht sollte eine Ausweitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h bei gleichzeitigen städtebaulichen Anpassungen im Altort umgesetzt werden, um Verkehrsbelastungen im Bereich der hochsensiblen Ortsdurchfahrt des Altortes erreichen zu können.

Die Parkraumuntersuchung ergab einen deutlichen Parkdruck im Bereich Ludwig- und Bahnhofstraße. Daher sollte im zukünftigen städtebaulichen Entwicklungskonzept auch weiterhin das Stellplatzangebot im Zuge der Ludwigstraße und Luitpoldstraße sowie der westlichen Bahnhofstraße beibehalten werden. Eine leichte Reduzierung der Stellplätze in der westlichen Bahnhofstraße ist jedoch denkbar, da im weiteren Verlauf noch Reserven bestehen.

Im Rahmen der städtebaulichen Umstrukturierung wurden Knotenpunkte und Strecken im Untersuchungsgebiet vornehmlich im Zuge der L 540 Bahnhofstraße, Hanns-Martin-Schleyer-Straße, Ludwigstraße und Luitpoldstraße definiert, die konzeptionell überarbeitet werden könnten.

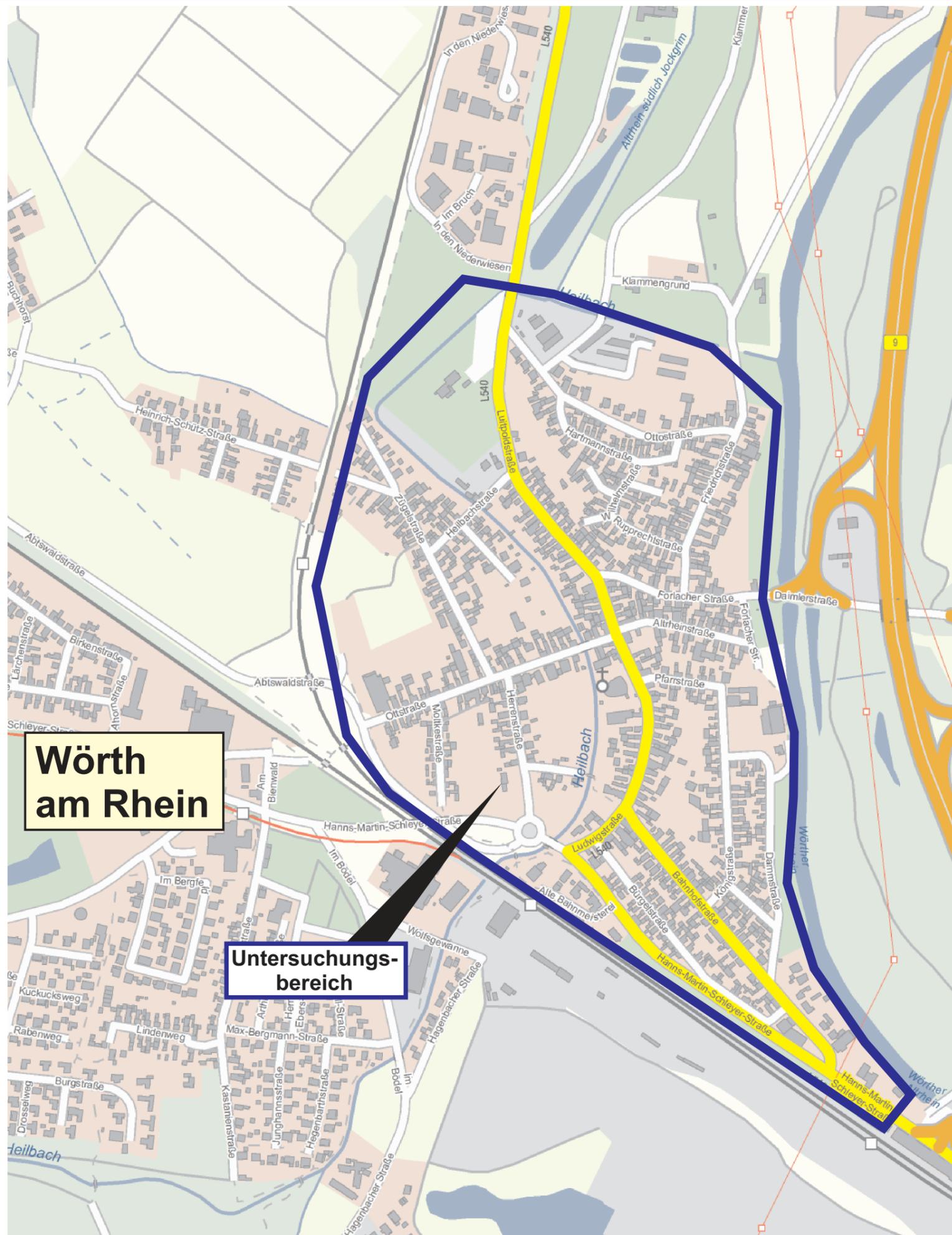
Sämtliche hier vorgeschlagene Maßnahmen müssen jedoch im Weiteren noch auf Umsetzbarkeit im Verkehrsraum geprüft werden.

Dateiname: RK-VU_Altort_2016-01-18

Datum: 18.01.2016

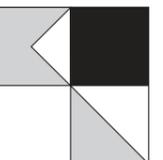
VERKEHRSANALYSE

Übersichtslageplan

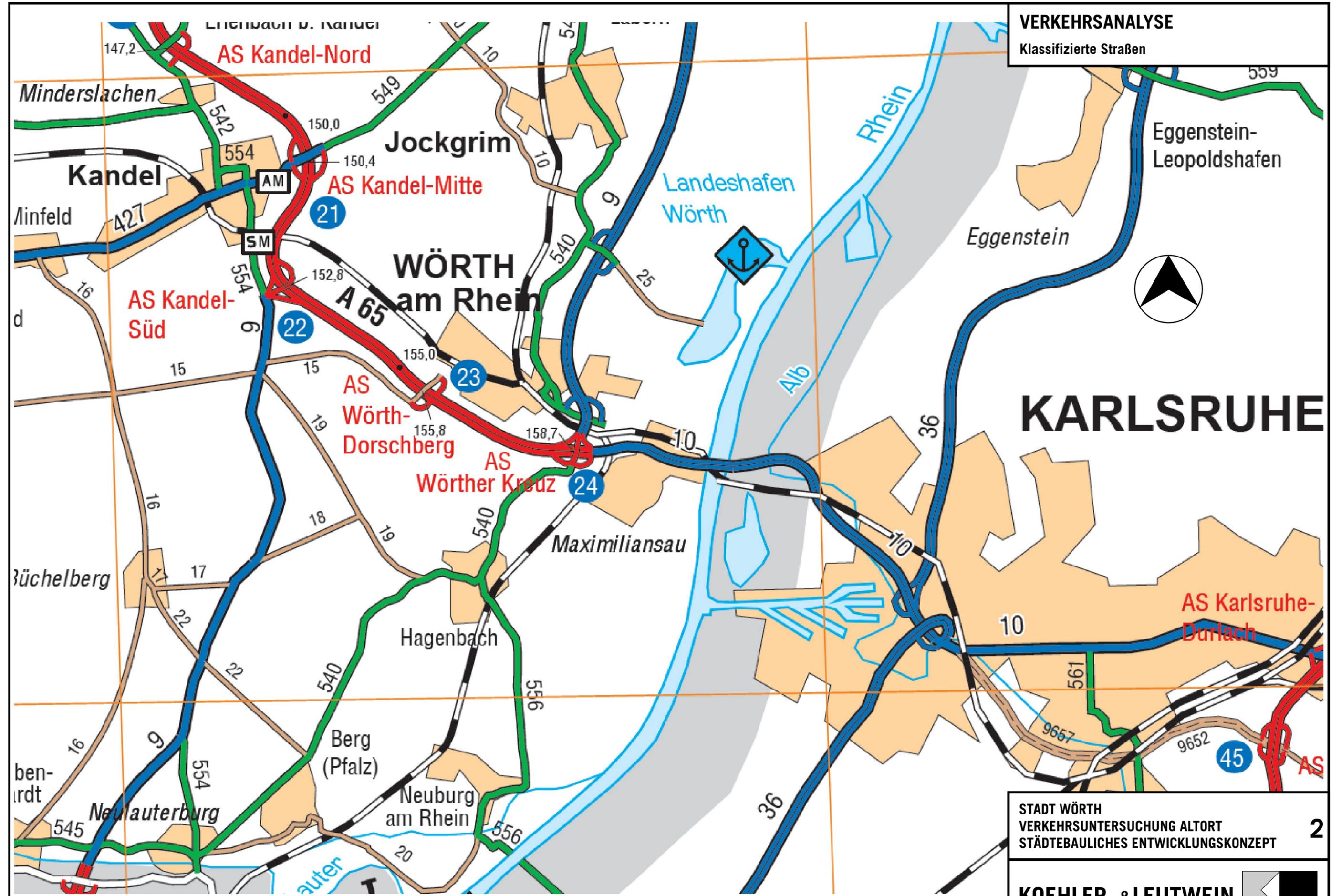


STADT WÖRTH
VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTORT
STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE
Klassifizierte Straßen



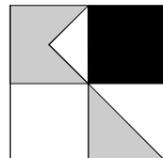
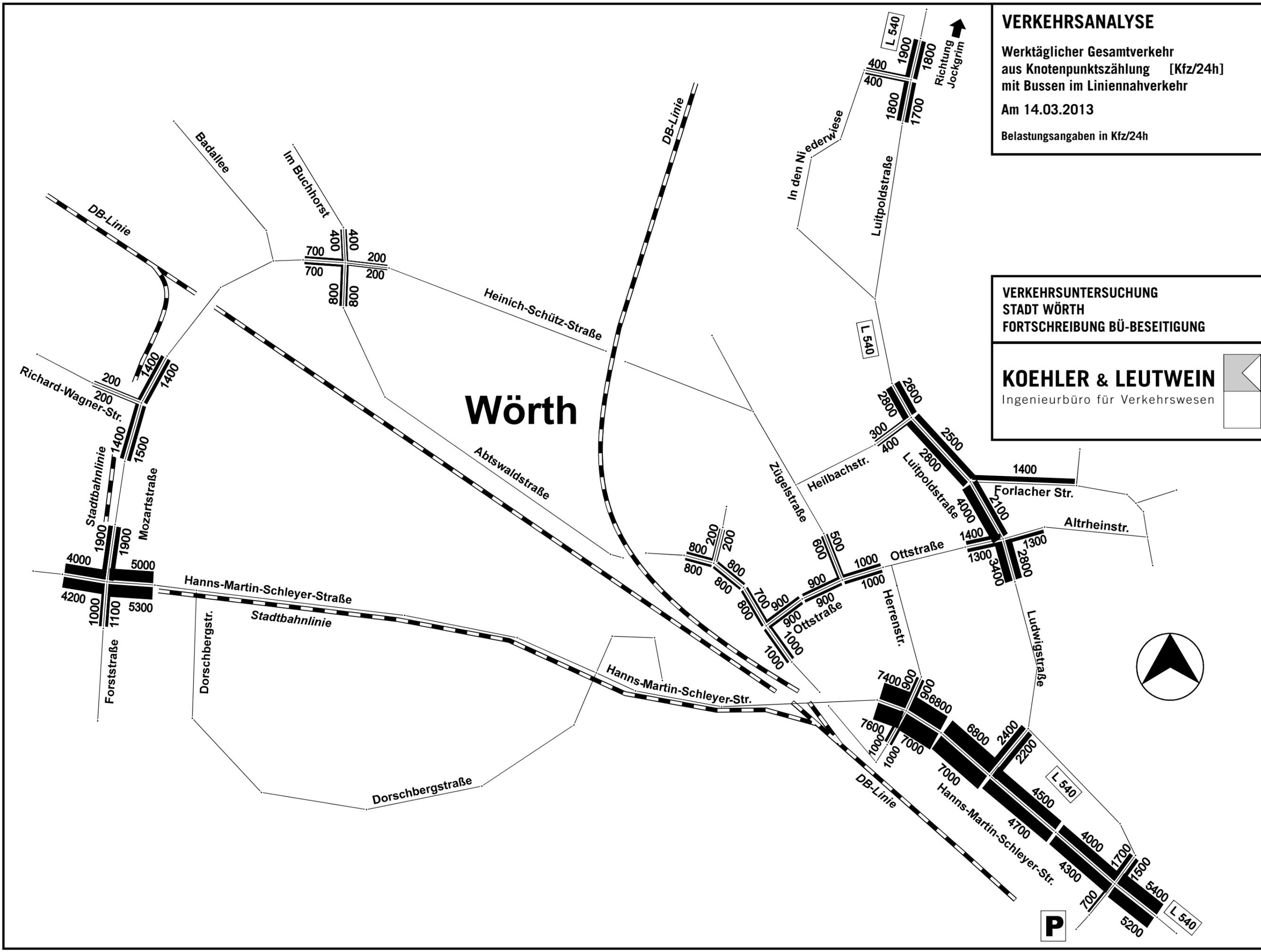
STADT WÖRTH
VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTORT
STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT **2**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE
 Werktäglicher Gesamtverkehr
 aus Knotenpunktzählung [Kfz/24h]
 mit Bussen im Liniennahverkehr
 Am 14.03.2013
 Belastungsangaben in Kfz/24h

VERKEHRSUNTERSUCHUNG
 STADT WÖRTH
 FORTSCHRIBUNG BÜ-BESEITIGUNG **3**

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen

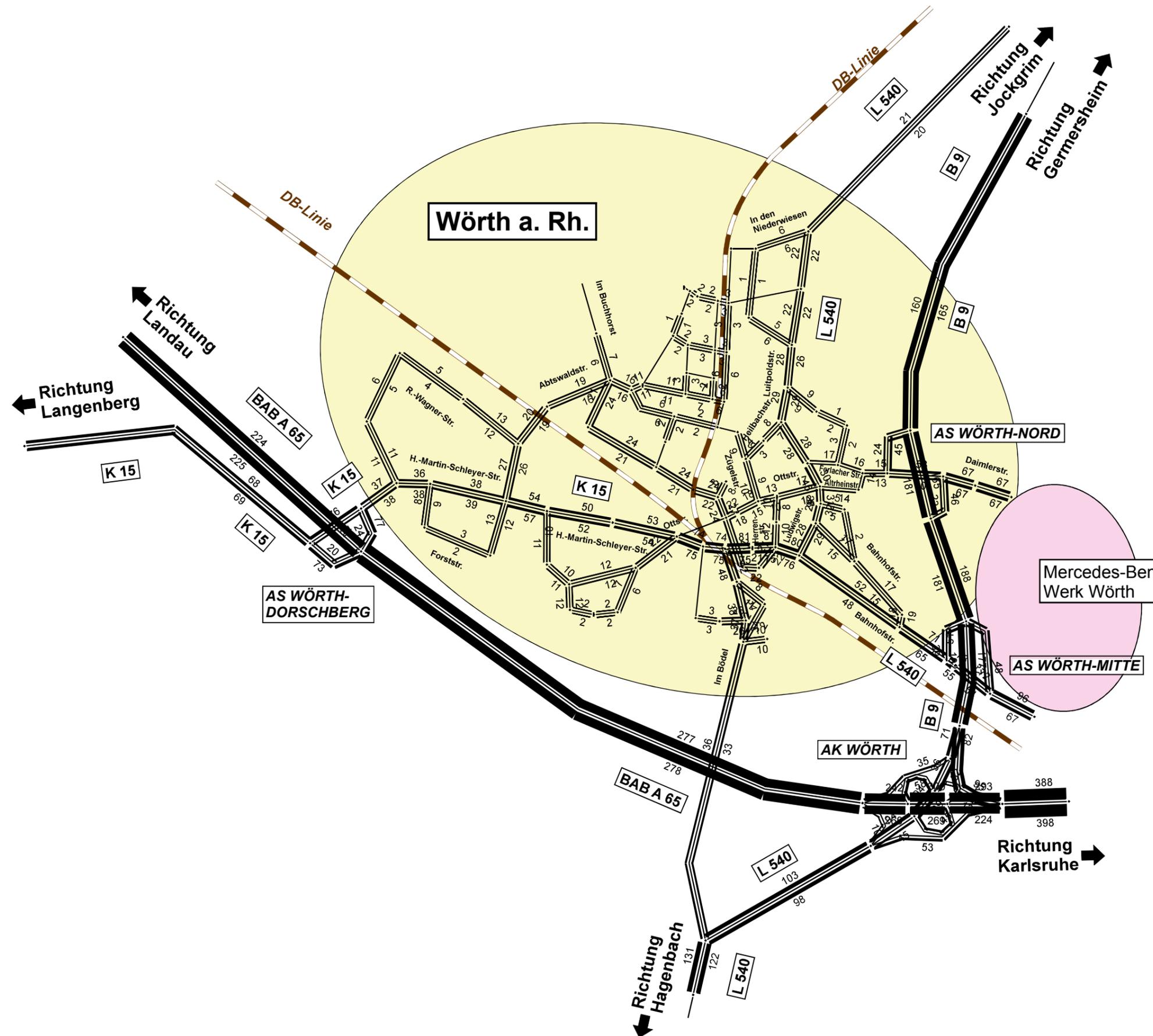



VERKEHRSPROGNOSE 2030

Belastungsplan
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Prognose-Nullfall

Belastungsangaben in 100 Kfz/24h

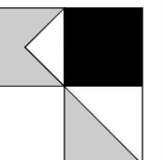


Stand 12/15

STADT WÖRTH
VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTORT
STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

5

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

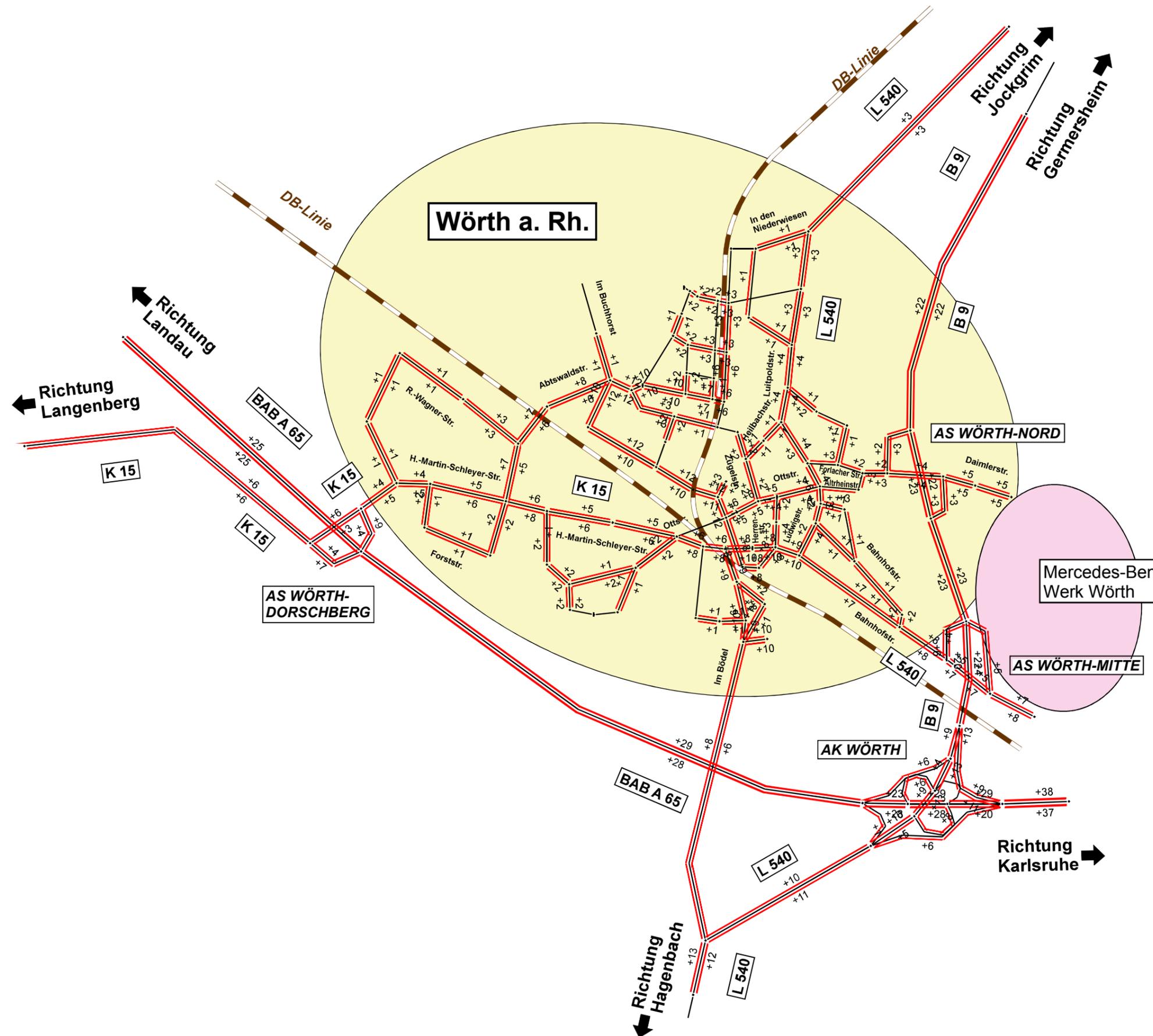


VERKEHRSPROGNOSE 2030

Belastungsvergleich
 Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Prognose-Nullfall
 zu
 Analyse-Nullfall

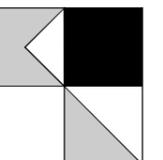
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



Stand 12/15

STADT WÖRTH
 VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTORT
 STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen

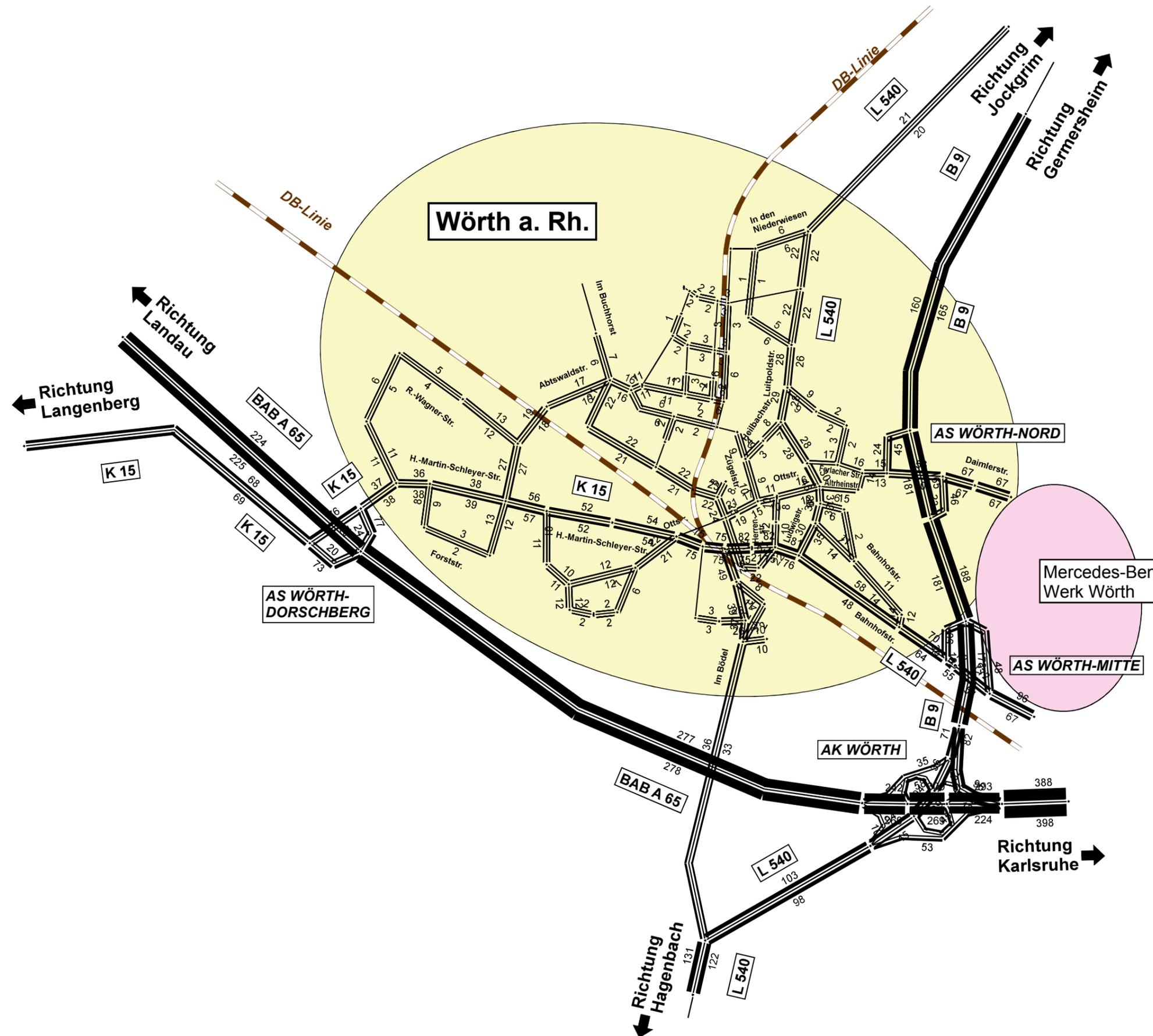


VERKEHRSPROGNOSE 2030

Belastungsplan
 Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Variante
 - mit Tempo 30 Bahnhofstraße

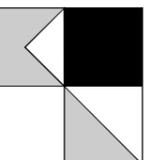
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



Stand 12/15

STADT WÖRTH
 VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTORT
 STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen

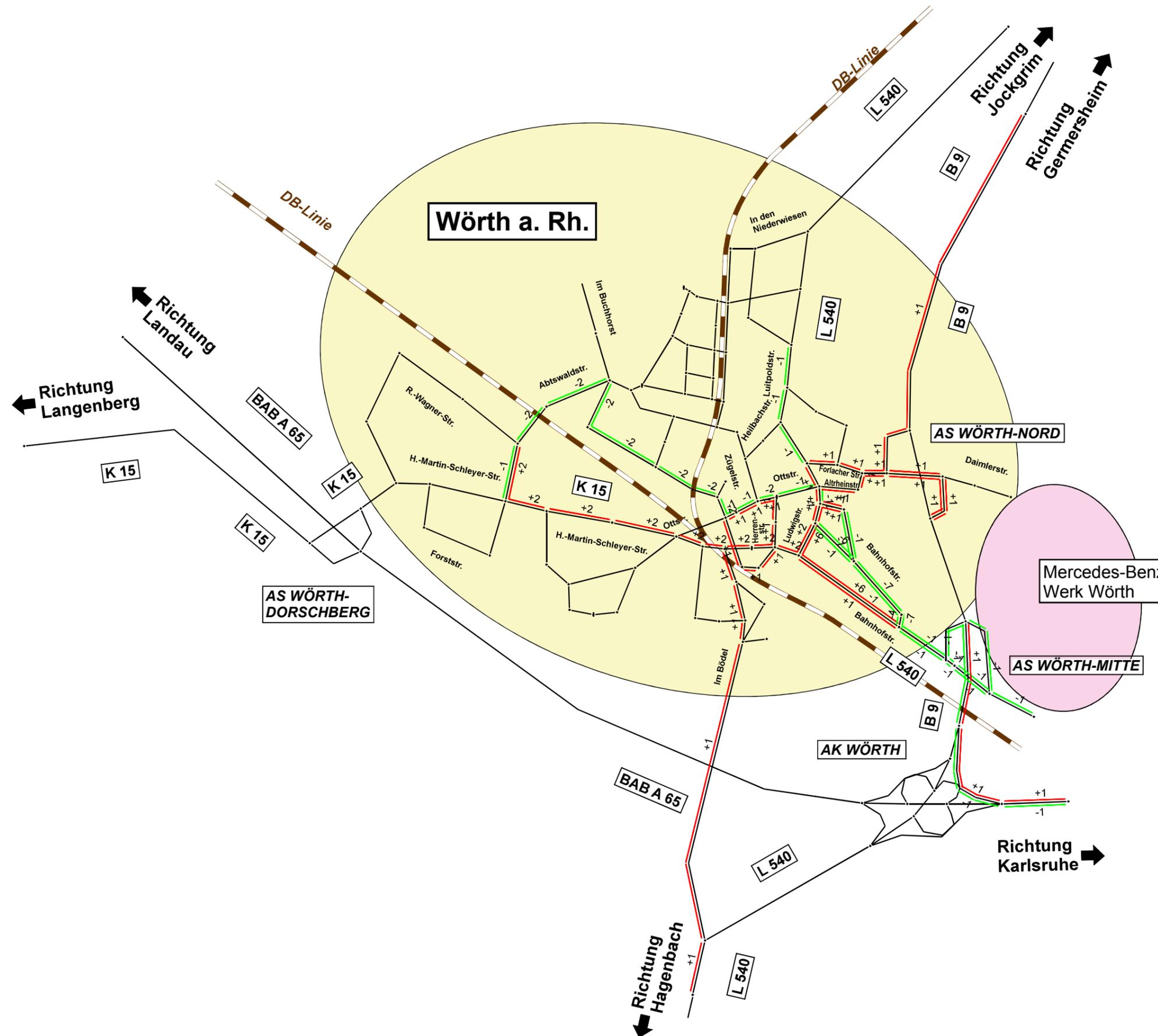


VERKEHRSPROGNOSE 2030

Belastungsvergleich
 Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Variante
 - mit Tempo 30 Bahnhofstraße
 zu
 Prognose-Nullfall

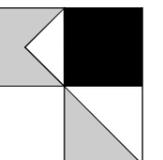
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



Stand 12/15

STADT WÖRTH
 VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTORT
 STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen

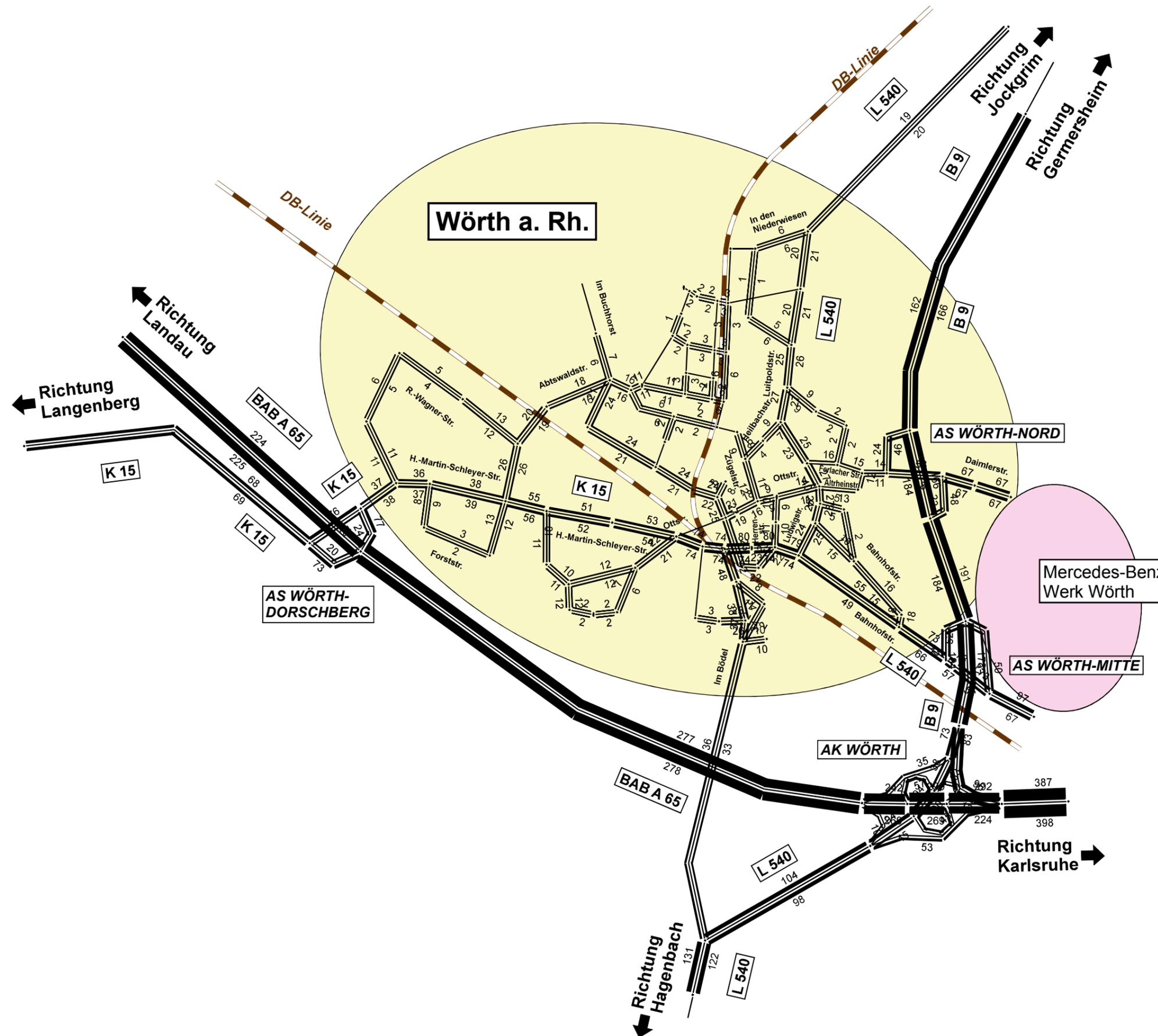


VERKEHRSPROGNOSE 2030

Belastungsplan
 Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Variante
 - mit Tempo 30 Ludwigstraße und Luitpoldstraße

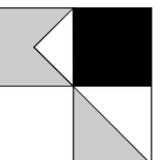
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



Stand 12/15

STADT WÖRTH
 VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTORT
 STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen



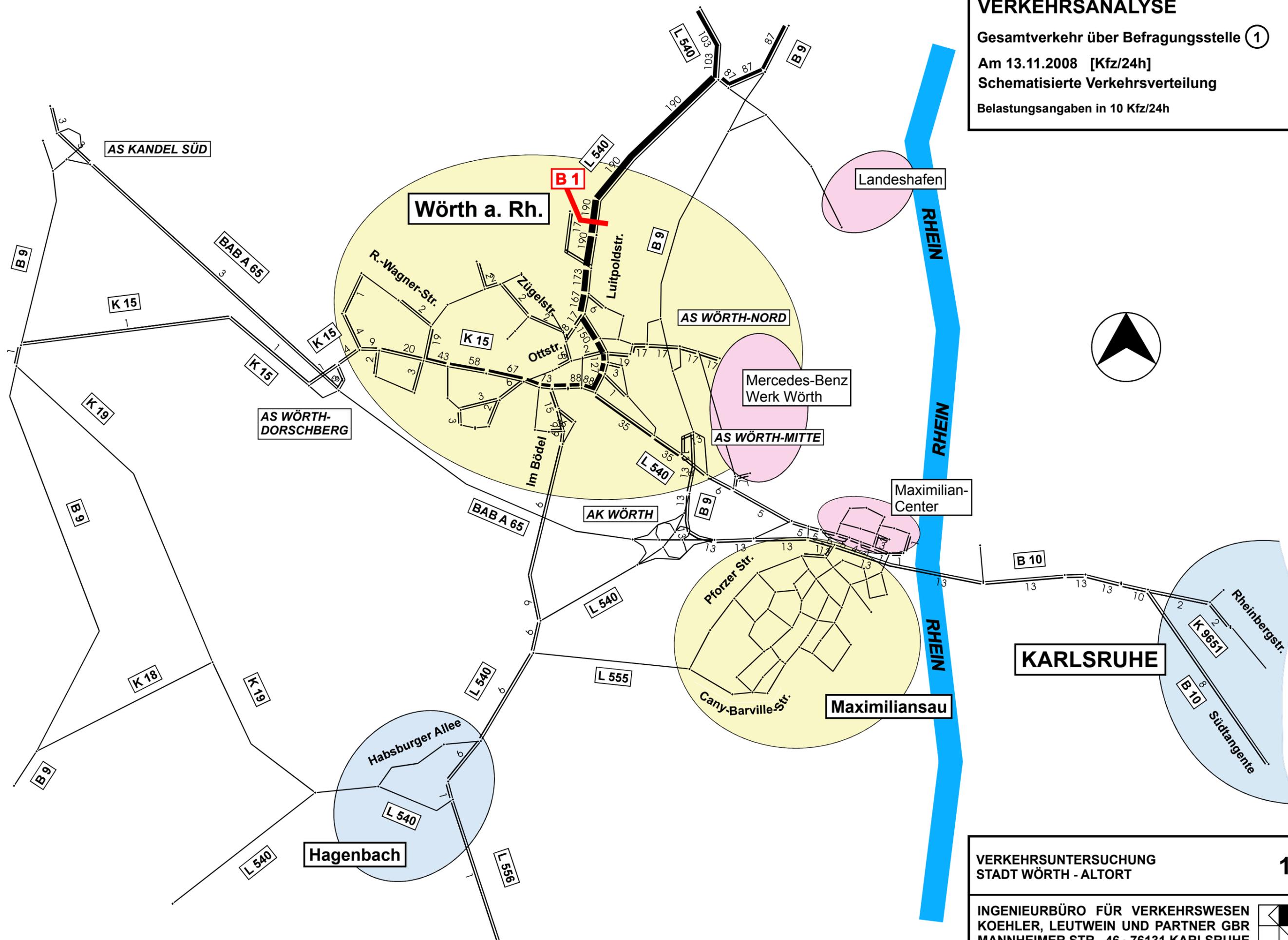
VERKEHRSANALYSE

Gesamtverkehr über Befragungsstelle ①

Am 13.11.2008 [Kfz/24h]

Schematisierte Verkehrsverteilung

Belastungsangaben in 10 Kfz/24h



VERKEHRSUNTERSUCHUNG
STADT WÖRTH - ALTORT

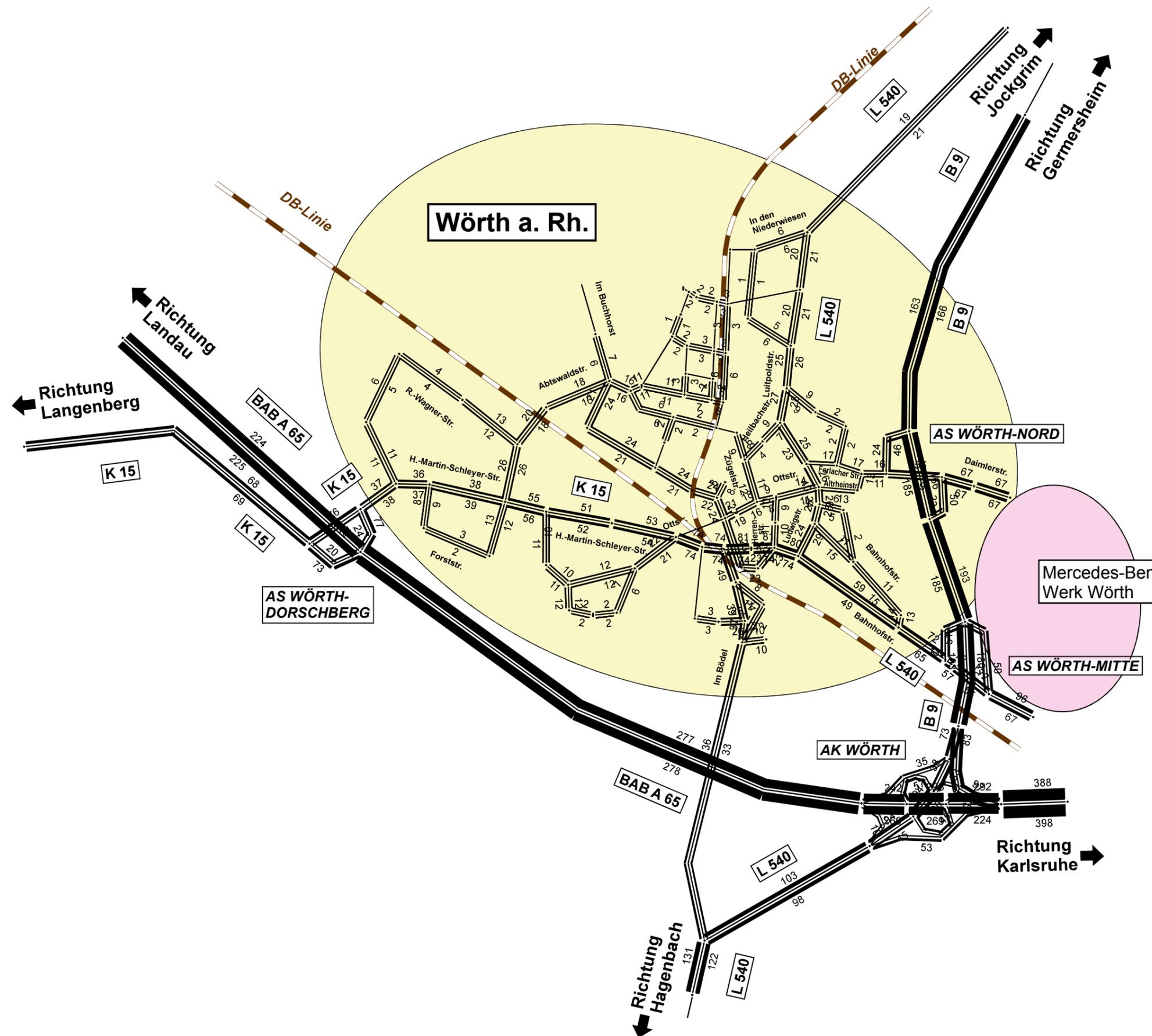


VERKEHRSPROGNOSE 2030

Belastungsplan
 Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Variante
 - mit Tempo 30 Ludwigstraße und Luitpoldstraße
 und Bahnhofstraße

Belastungsangaben in 100 Kfz/24h

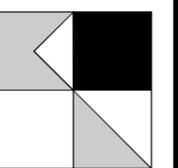


Stand 12/15

STADT WÖRTH
 VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTORT
 STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

12

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen



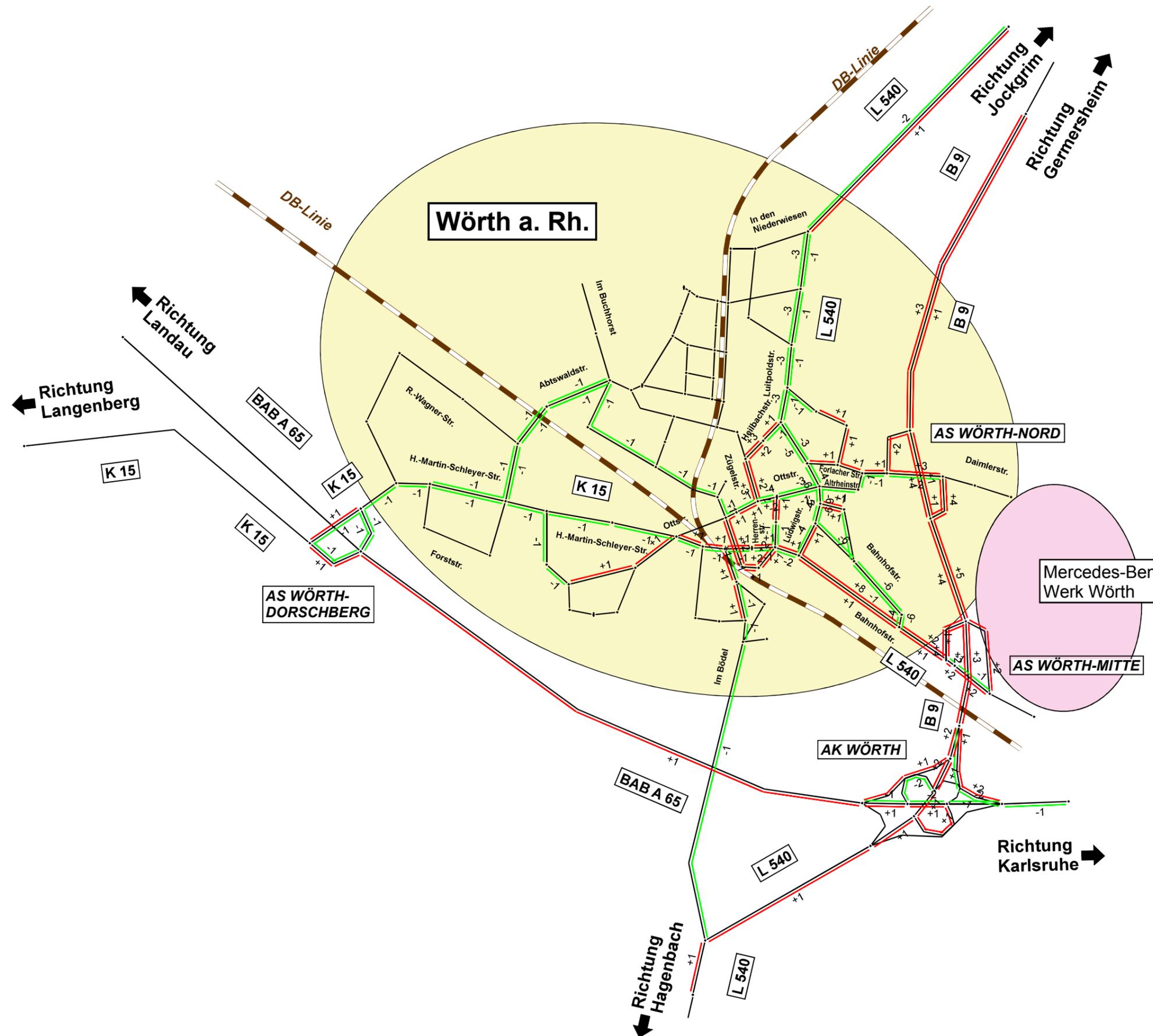
VERKEHRSPROGNOSE 2030

Belastungsvergleich
 Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Variante
 - mit Tempo 30 Ludwigstraße und Luitpoldstraße
 und Bahnhofstraße

ZU
 Prognose-Nullfall

Belastungsangaben in 100 Kfz/24h

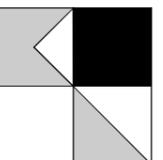


Stand 12/15

STADT WÖRTH
 VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTORT
 STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

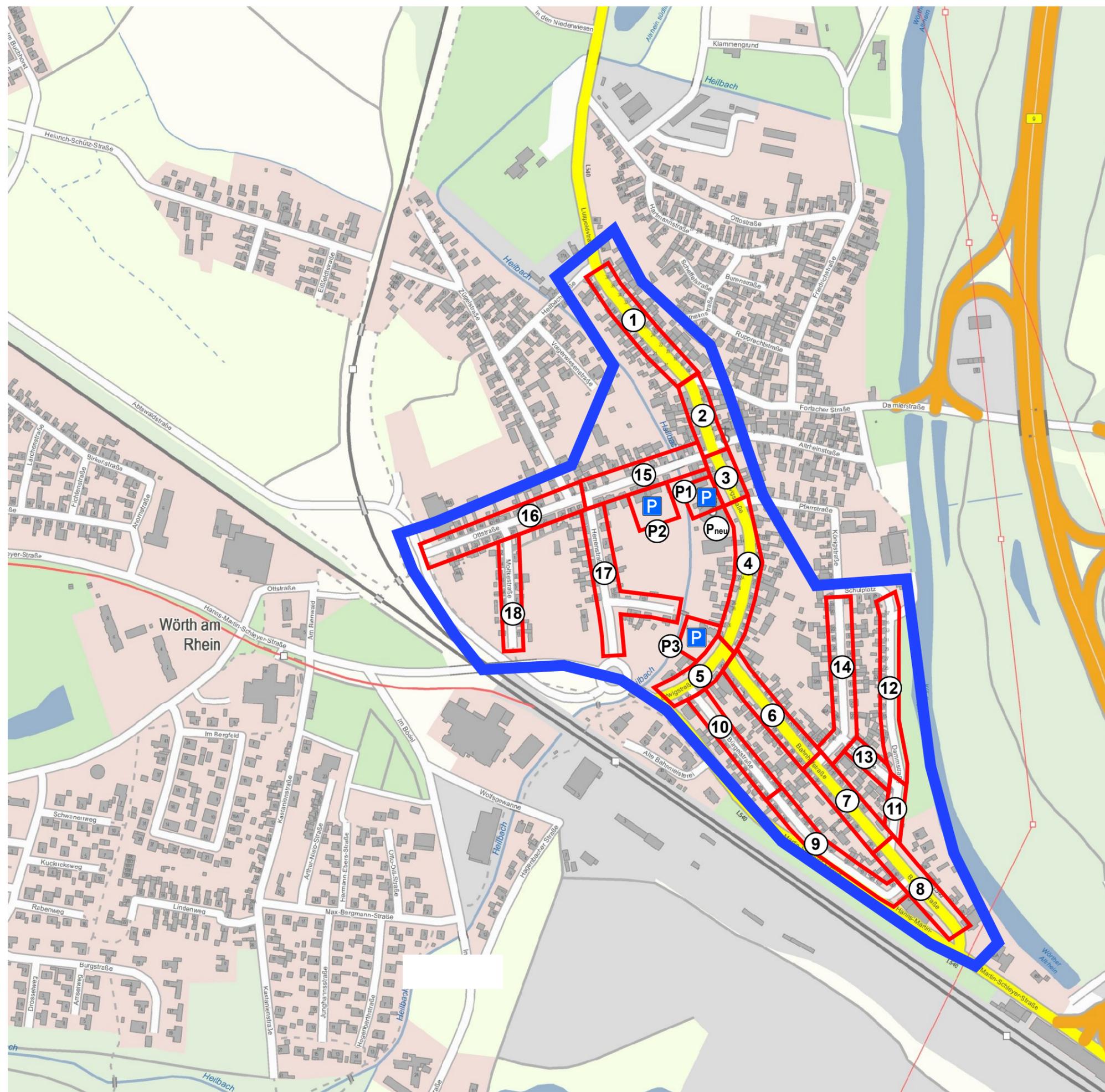
13

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE

Bereich Parkraumerhebung



STADT WÖRTH
VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTORT
STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

14

KOEHLER & LEUTWEIN

Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Bereich	Strasse	Abschnitt	nicht markiert	markiert	Kunde	für Behinderte	eingeschränktes Halteverbot	Verkehrswidrig	Summe gesamt
B01	Luitpoldstr.	zw. Heilbach u. Forlacher Str.		8					8
B02	Luitpoldstr.	zw. Forlacher Str. u. Altheinstr.		2					2
B03	Ludwigstr.	zw. Ottstr. u. Pfarrstr.		2					2
B04	Ludwigstr.	zw. Pfarrstr. u. Bahnhofstr.		5	2				7
B05	Ludwigstr.	zw. Bahnhofstr. u. Bürgerstr. + P			10				10
B06	Bahnhofstr.	zw. Königstr. u. Ludwigstr.	28						28
B07	Bahnhofstr.	zw. Dammstr. u. Königstr.	29						29
B08	Bahnhofstr.	zw. H.-M.-Schleyer-Str. u. Dammstr.	12						12
B09	Bürgerstr.	zw. Ludwigstr. u. Bahnhofstr.	26						26
B10	Bürgerstr.	zw. Ludwigstr. u. Bahnhofstr.	17		12				29
B11	Dammstr.	zw. Bahnhofstr. u. "Dammstr."	8						8
B12	Dammstr.	zw. "Dammstr." u. Schulplatz	22						22
B13	"Dammstr."	zw. Königstr. u. Dammstr.	9						9
B14	Königstr.	zw. Schulplatz u. Bahnhofstr.	20						20
B15	Ottstr.	zw. Ludwigstr. u. Herrenstr.		11					11
B16	Ottstr.	zw. Herrenstr. u. Abtswaldstr.		17	4				21
B17	Herrenstr.		14						14
B18	Moltkestr.		17						17
P1	Ludwigstr.	Parkplatz			16				16
P2	Ottstr.	Parkplatz		49	7	1			57
P3	Ludwigstr.	Parkplatz (privat)			9				9
	Summe		202	94	60	1	0	0	357

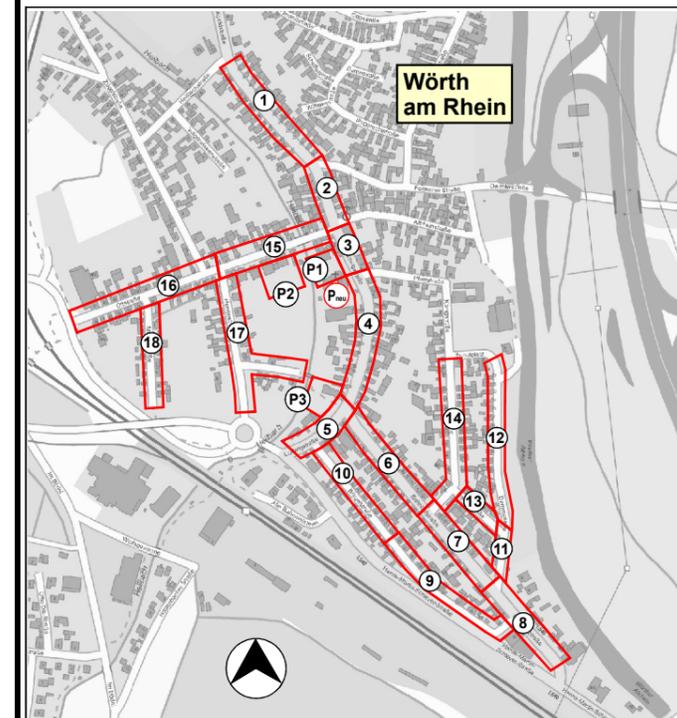
Pneu	Ludwigstr.	Parkplatz südlich Ägidiuskirche	12						
------	------------	---------------------------------	----	--	--	--	--	--	--

VERKEHRSANALYSE

Parkraumerhebung

Bestand

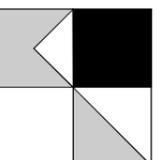
Am Mittwoch, 29.09.2015



STADT WÜRTH
VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTORT
STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

15

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



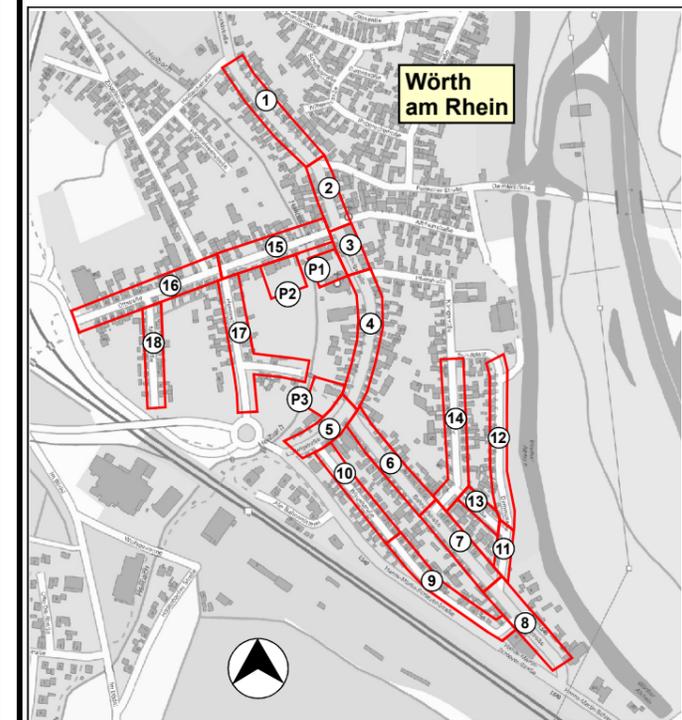
VERKEHRSANALYSE

Parkraumerhebung

Auslastung Parkbereiche ohne private Stellplätze

Am Mittwoch, 29.09.2015

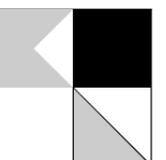
Bereich Auswertung	Strasse	Abschnitt	Stellpl. öff. Bereich	07:00		09:00		11:00		13:00		15:00		17:00		19:00		Tagesmittel	
				Anz.	%	Anz.	%												
B01	Luitpoldstr.	zw. Heilbach u. Forlacher Str.	8	1	13%	1	13%	4	50%	0	0%	1	13%	3	38%	6	75%	2	29%
B02	Luitpoldstr.	zw. Forlacher Str. u. Altrheinstr.	2	2	100%	0	0%	2	100%	2	100%	0	0%	3	150%	4	200%	2	93%
B03	Ludwigstr.	zw. Ottstr. u. Pfarrstr.	2	0	0%	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	2	100%	2	100%	1	43%
B04	Ludwigstr.	zw. Pfarrstr. u. Bahnhofstr.	7	2	29%	6	86%	5	71%	6	86%	5	71%	5	71%	3	43%	5	65%
B05	Ludwigstr.	zw. Bahnhofstr. u. Bürgerstr. + P	10	2	20%	3	30%	5	50%	4	40%	7	70%	5	50%	1	10%	4	39%
B06	Bahnhofstr.	zw. Königs tr. u. Ludwigstr.	28	19	68%	19	68%	21	75%	18	64%	27	96%	26	93%	24	86%	22	79%
B07	Bahnhofstr.	zw. Dammstr. u. Königs tr.	29	13	45%	10	34%	9	31%	15	52%	13	45%	14	48%	18	62%	13	45%
B08	Bahnhofstr.	zw. H.-M.-Schleyer-Str. u. Dammstr.	12	3	25%	3	25%	10	83%	10	83%	9	75%	4	33%	3	25%	6	50%
B09	Bürgerstr.	zw. Ludwigstr. u. Bahnhofstr.	26	12	46%	12	46%	14	54%	11	42%	10	38%	10	38%	14	54%	12	46%
B10	Bürgerstr.	zw. Ludwigstr. u. Bahnhofstr.	29	17	59%	15	52%	15	52%	16	55%	12	41%	15	52%	12	41%	15	50%
B11	Dammstr.	zw. Bahnhofstr. u. "Dammstr."	8	8	100%	8	100%	8	100%	8	100%	6	75%	5	63%	7	88%	7	89%
B12	Dammstr.	zw. "Dammstr." u. Schulplatz	22	12	55%	8	36%	7	32%	7	32%	8	36%	11	50%	10	45%	9	41%
B13	"Dammstr."	zw. Königs tr. U. Dammstr.	9	5	56%	3	33%	2	22%	5	56%	3	33%	2	22%	6	67%	4	41%
B14	Königs tr.	zw. Schulplatz u. Bahnhofstr.	20	21	105%	16	80%	20	100%	16	80%	22	110%	21	105%	23	115%	20	99%
B15	Ottstr.	zw. Ludwigstr. u. Herrenstr.	11	2	18%	8	73%	11	100%	3	27%	7	64%	8	73%	9	82%	7	62%
B16	Ottstr.	zw. Herrenstr. u. Abtswaldstr.	21	2	10%	5	24%	8	38%	4	19%	5	24%	14	67%	16	76%	8	37%
B17	Herrenstr.		14	9	64%	10	71%	15	107%	13	93%	9	64%	15	107%	7	50%	11	80%
B18	Moltkestr.		17	8	47%	6	35%	9	53%	9	53%	6	35%	9	53%	7	41%	8	45%
P1	Ludwigstr.	Parkplatz	16	10	63%	11	69%	11	69%	11	69%	14	88%	11	69%	12	75%	11	71%
P2	Ottstr.	Parkplatz	57	8	14%	31	54%	44	77%	23	40%	25	44%	29	51%	27	47%	27	47%
P3	Ludwigstr.	Parkplatz (privat)	9	4	44%	3	33%	5	56%	3	33%	6	67%	7	78%	3	33%	4	49%
	Summe		357	160	45%	178	50%	225	63%	186	52%	195	55%	219	61%	214	60%	197	55%



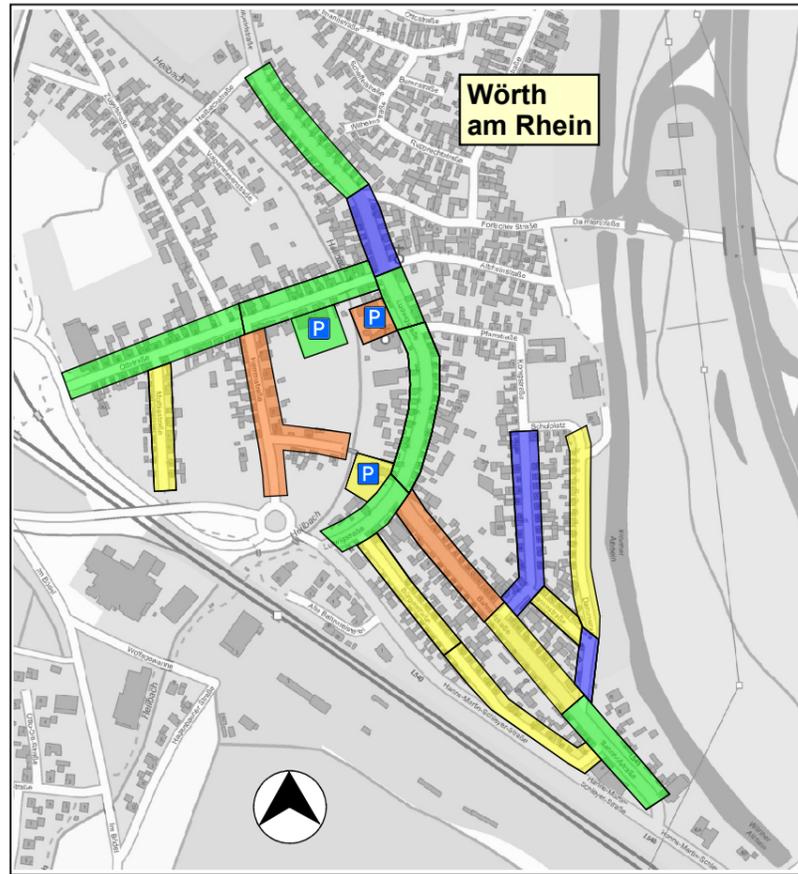
STADT WÖRTH
VERKEHRUNTERSUCHUNG ALTORT
STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

16

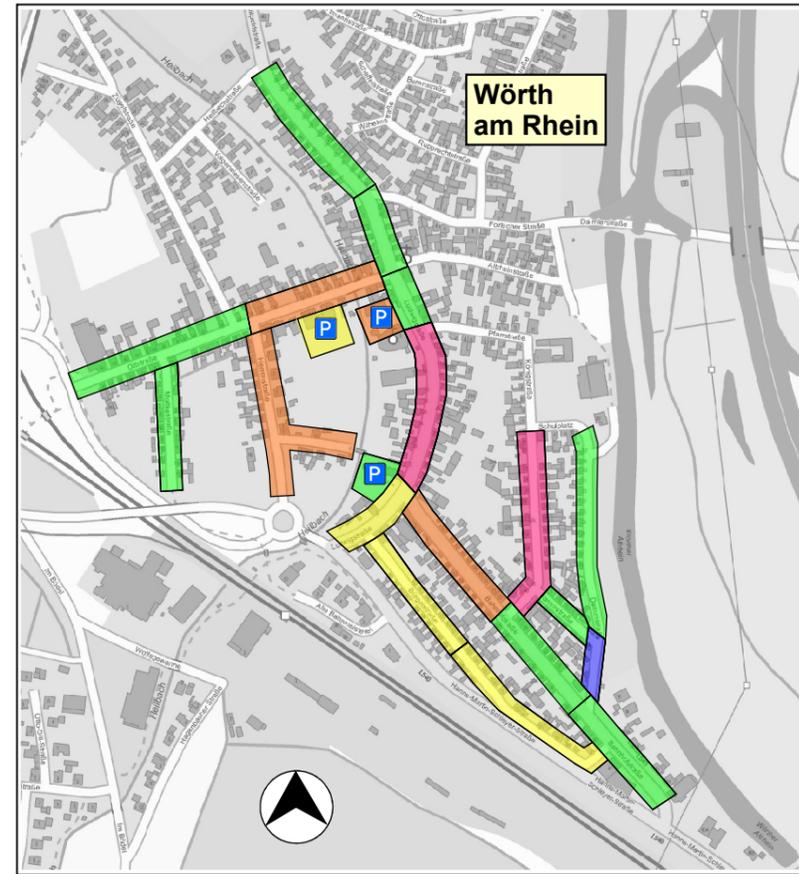
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



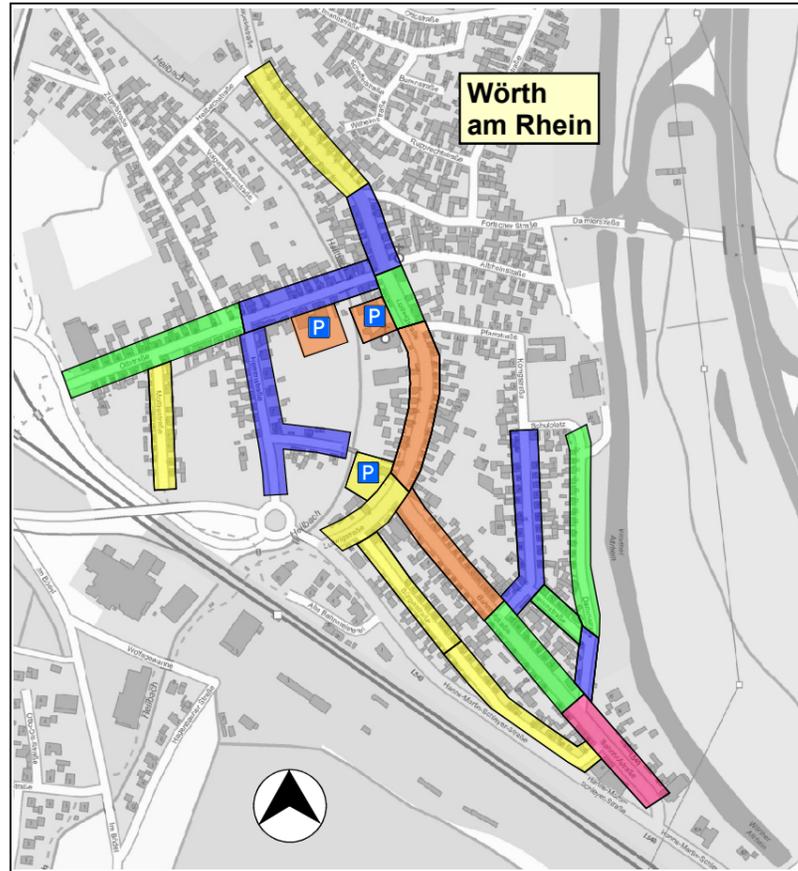
Rundgang 07.00 Uhr



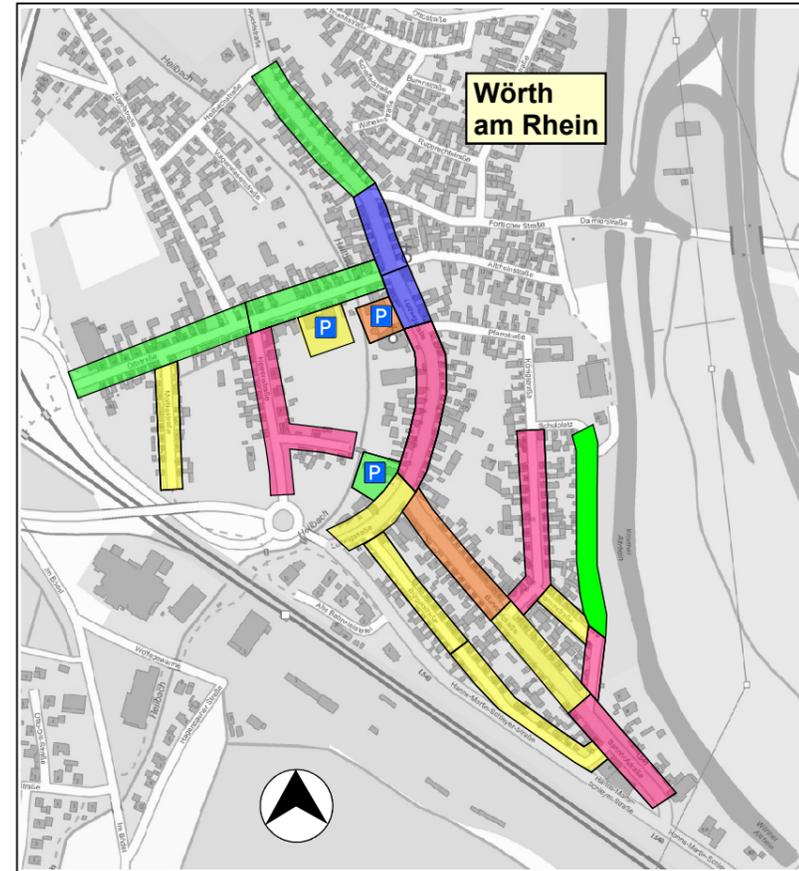
Rundgang 09.00 Uhr



Rundgang 11.00 Uhr



Rundgang 13.00 Uhr



VERKEHRSANALYSE

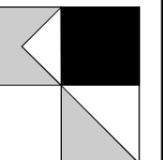
Parkraumerhebung

Auslastung Parkbereiche ohne private Stellplätze

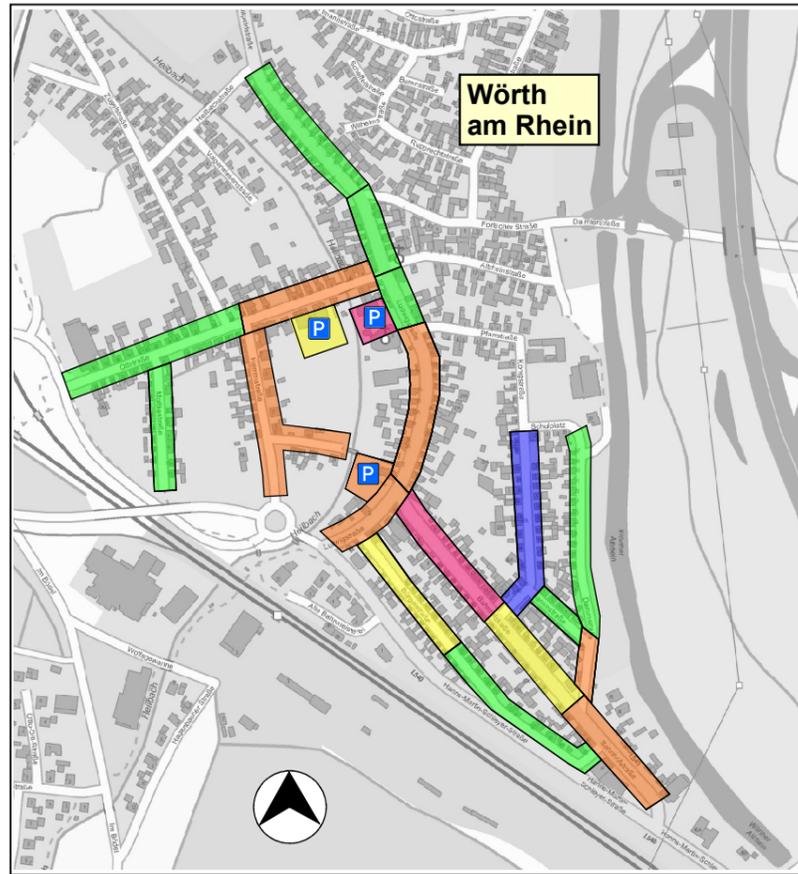
Am Mittwoch, 29.09.2015

Legende

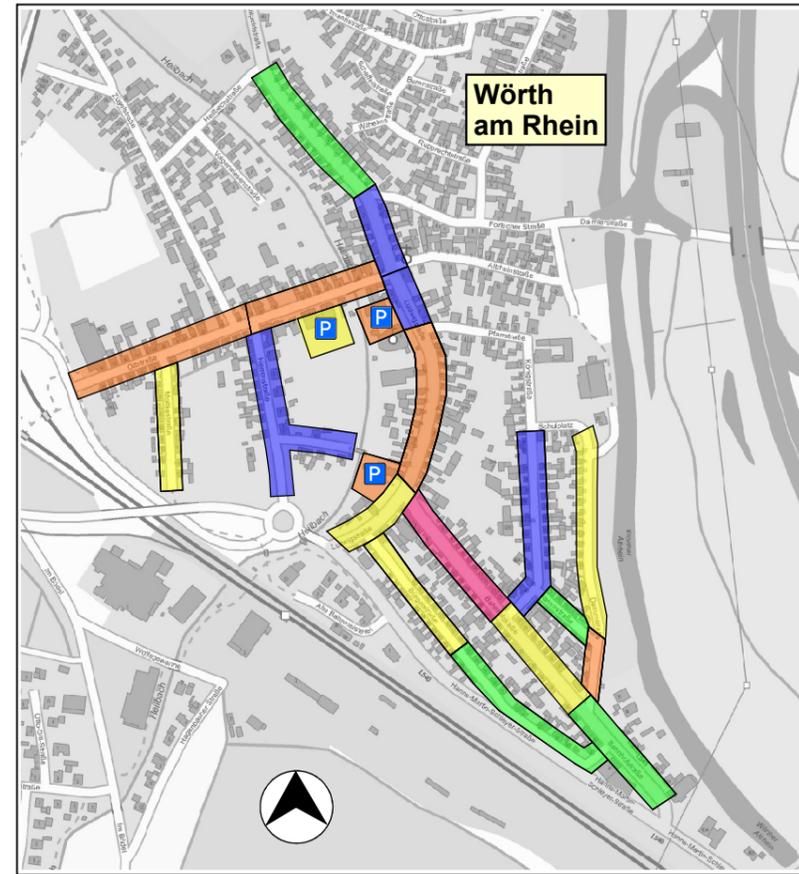
- Auslastung 0% - 39%
- Auslastung 40% - 59%
- Auslastung 60% - 79%
- Auslastung 80% - 99%
- Auslastung über 100%



Rundgang 15.00 Uhr



Rundgang 17.00 Uhr



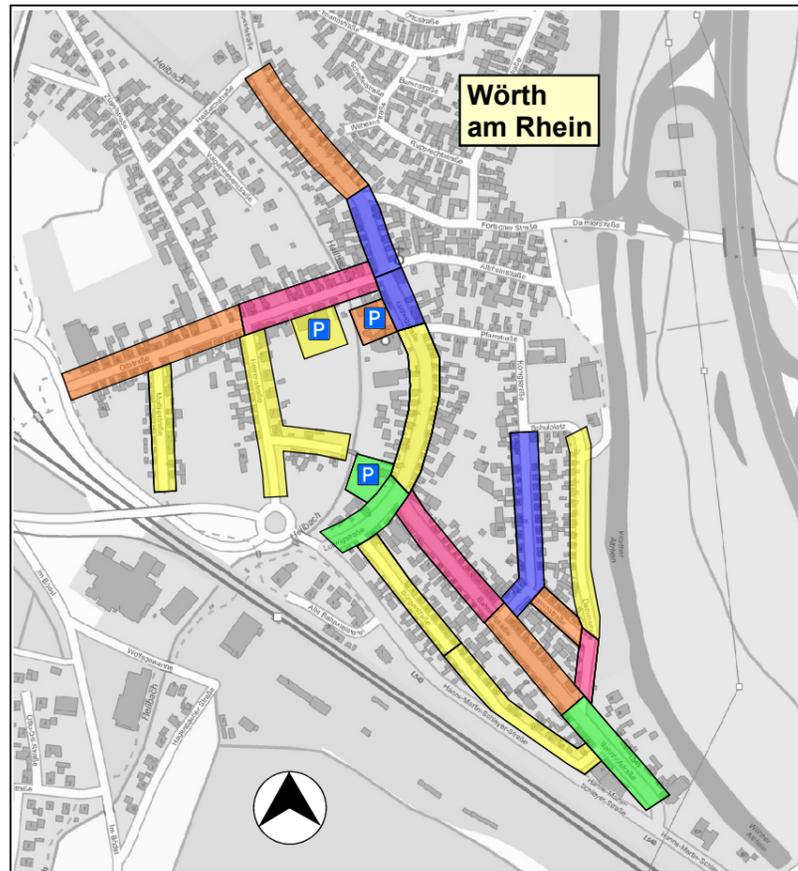
VERKEHRSANALYSE

Parkraumerhebung

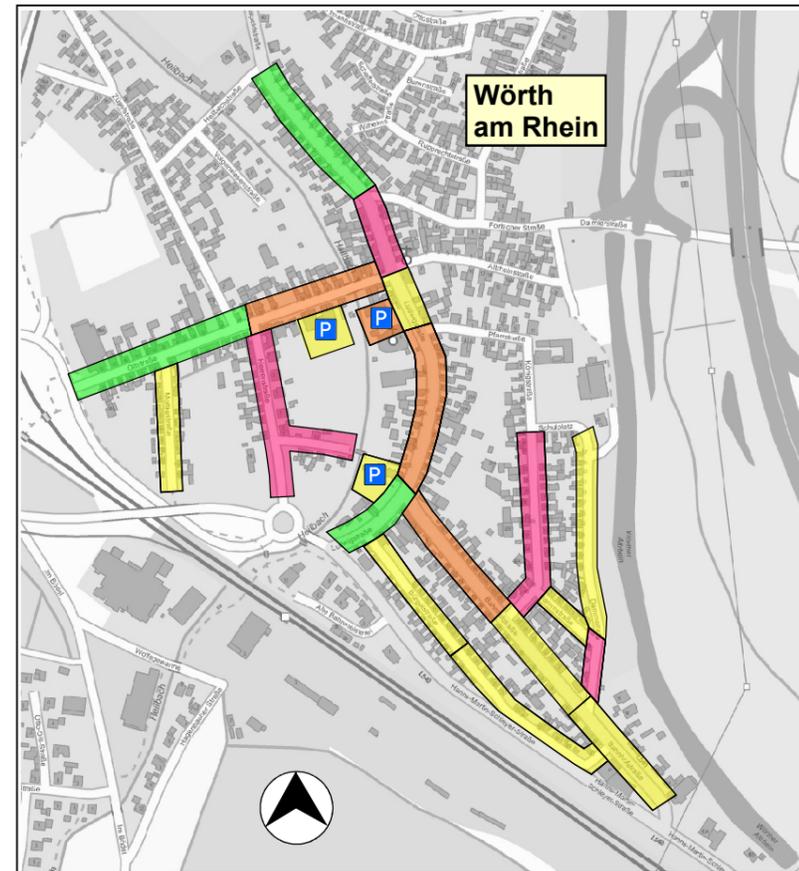
Auslastung Parkbereiche ohne private Stellplätze

Am Mittwoch, 29.09.2015

Rundgang 19.00 Uhr

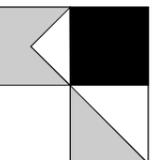


Durchschnittliche Belegung



Legende

- Auslastung 0% - 39%
- Auslastung 40% - 59%
- Auslastung 60% - 79%
- Auslastung 80% - 99%
- Auslastung über 100%



VERKEHRSANALYSE

Vorgeschlagene Maßnahmen



Legende

- Sperrung MIV
- Neugestaltung Straßenraum
- Umbau Knotenpunkt
- Verkehrsberuhigung Shared Space
- Radwege

STADT WÖRTH
VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTORT
STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

19

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

