

Gemeinde Güntersleben

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

Verkehrsuntersuchung

Willkommen zum

Bürgerarbeitskreis „Verkehr 2“

am Mittwoch, 24. Juni 2015

VLi Verkehrsplanung Link

Dipl.-Ing. Christoph Link

Verkehrsplaner SRL / IfR

Vaihinger Landstraße 50

D-70195 Stuttgart

www.verkehrsplanung-link.de



Unser Arbeitsansatz:

Verkehr ist Ergebnis der Funktionstrennung und verstärkt diese.

Ziel ist eine nachhaltige Verkehrsplanung und Verkehrspolitik. Das heißt:

- **Verkehr vermeiden**
(Stadt der kurzen und langsamen Wege)
- **Verkehr verlagern**
(vom Kfz auf Umweltverbund)
- **Verkehr verträglich abwickeln**
(langsamer, leiser, sicherer, ökologischer)

Motorisierter Verkehr ist für ca. 20 – 25 % der CO₂-Emissionen verantwortlich

Kfz-Verkehr basiert fast ausschließlich auf Erdölenergie und ist deshalb nicht nachhaltig

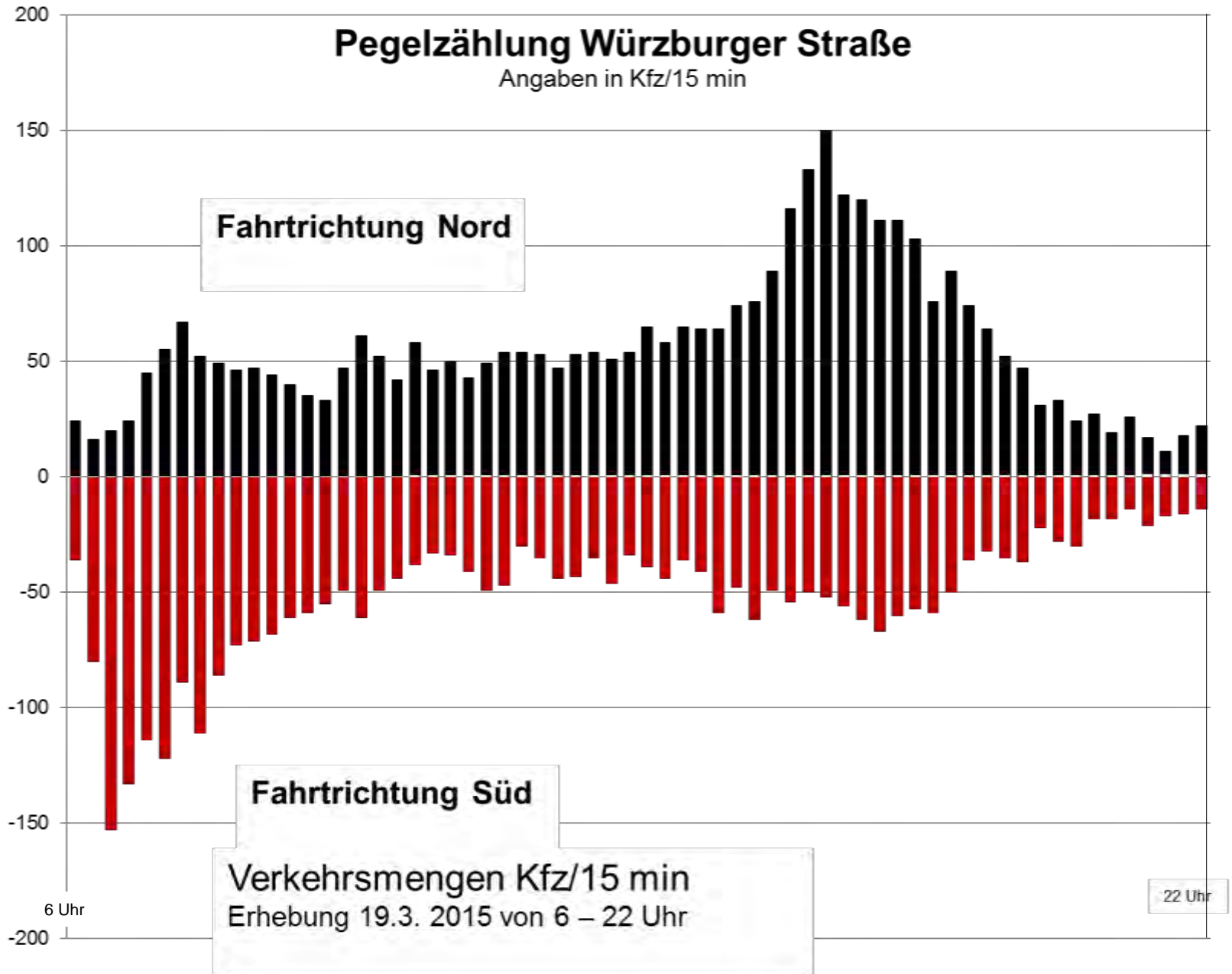
Klimaziele BRD:

- **minus 40 % CO₂ bis 2020 (gegenüber 1990)**
- **minus 80 % CO₂ bis 2050 (gegenüber 1990)**

Rückblick Verkehrsanalyse

Pegelzählung Würzburger Straße

Angaben in Kfz/15 min

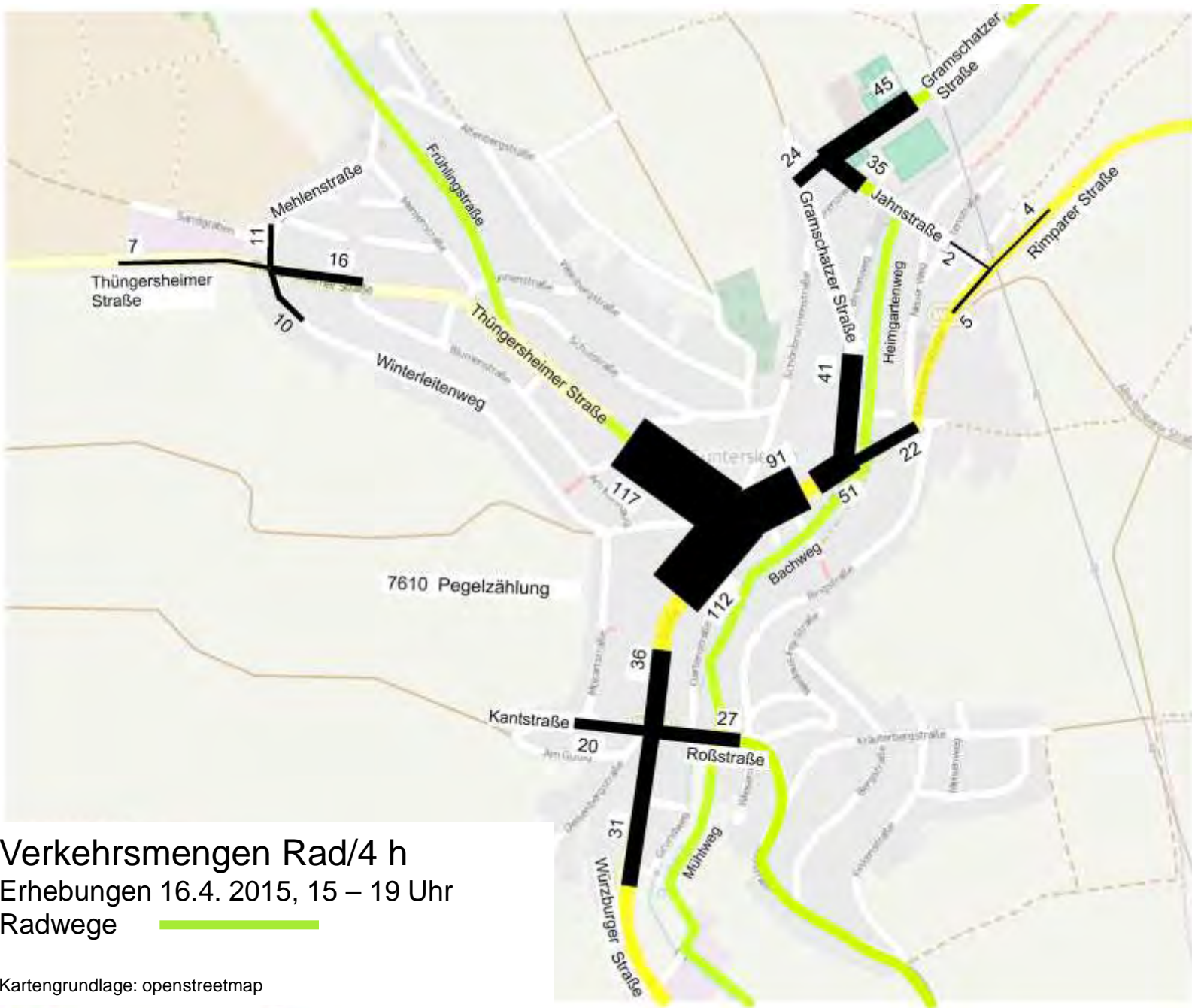




Verkehrsmengen Kfz/Tag
Erhebungen 19.3. und 16.4. 2015

Kartengrundlage: openstreetmap

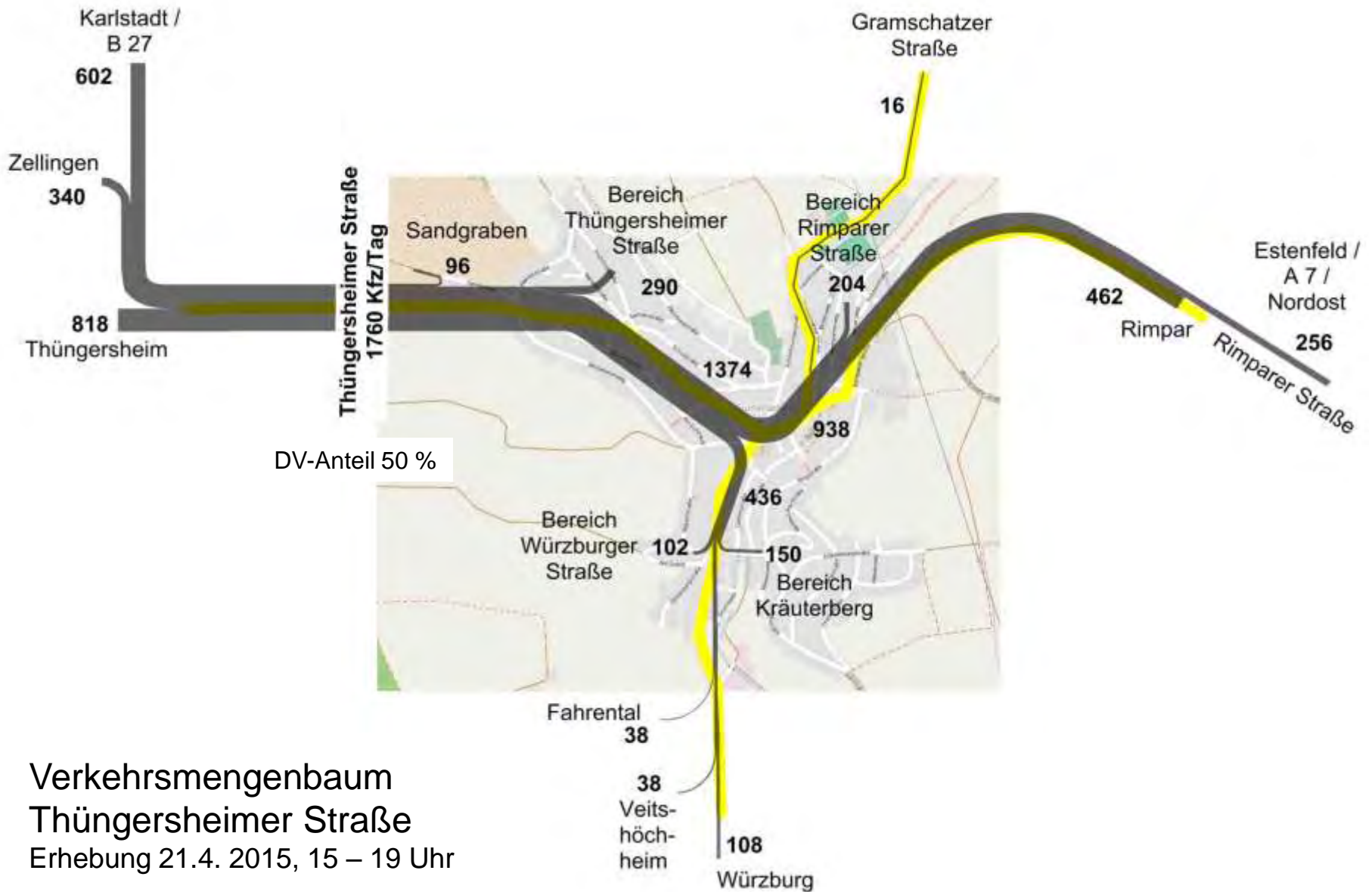


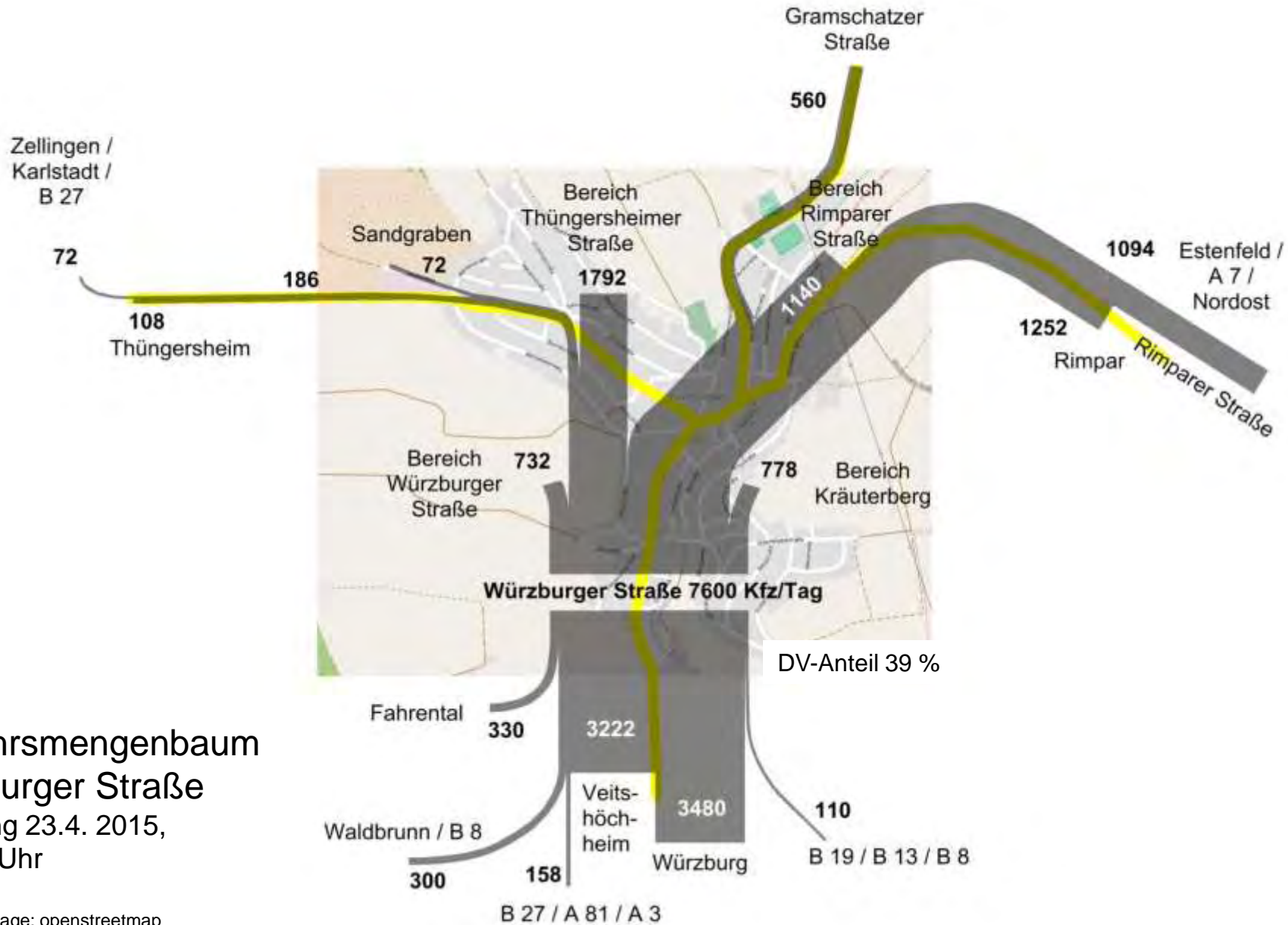


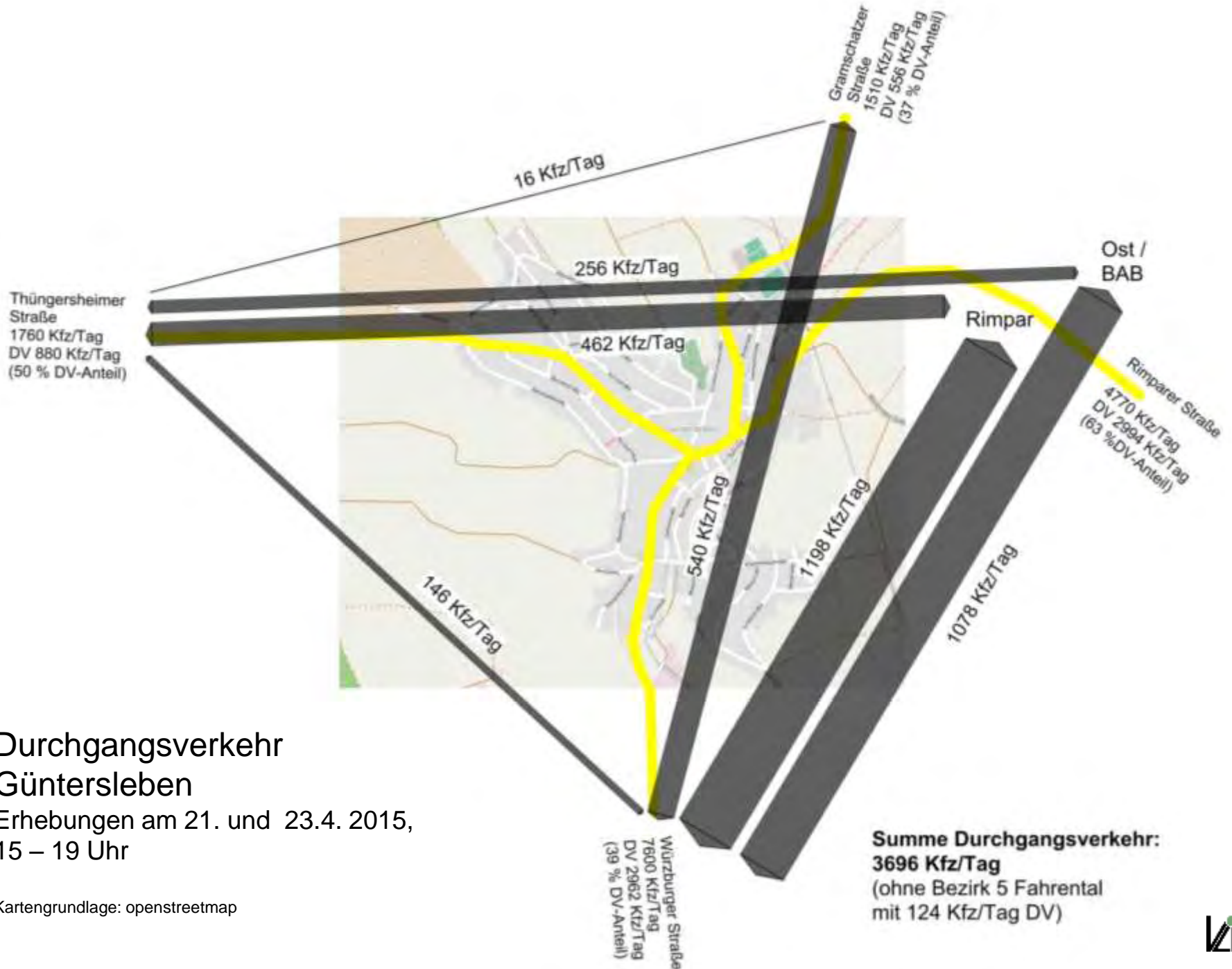
Verkehrsmengen Rad/4 h
 Erhebungen 16.4. 2015, 15 – 19 Uhr
 Radwege —————

Kartengrundlage: openstreetmap









Durchgangsverkehr Güntersleben

Erhebungen am 21. und 23.4. 2015,
15 – 19 Uhr

Kartengrundlage: openstreetmap

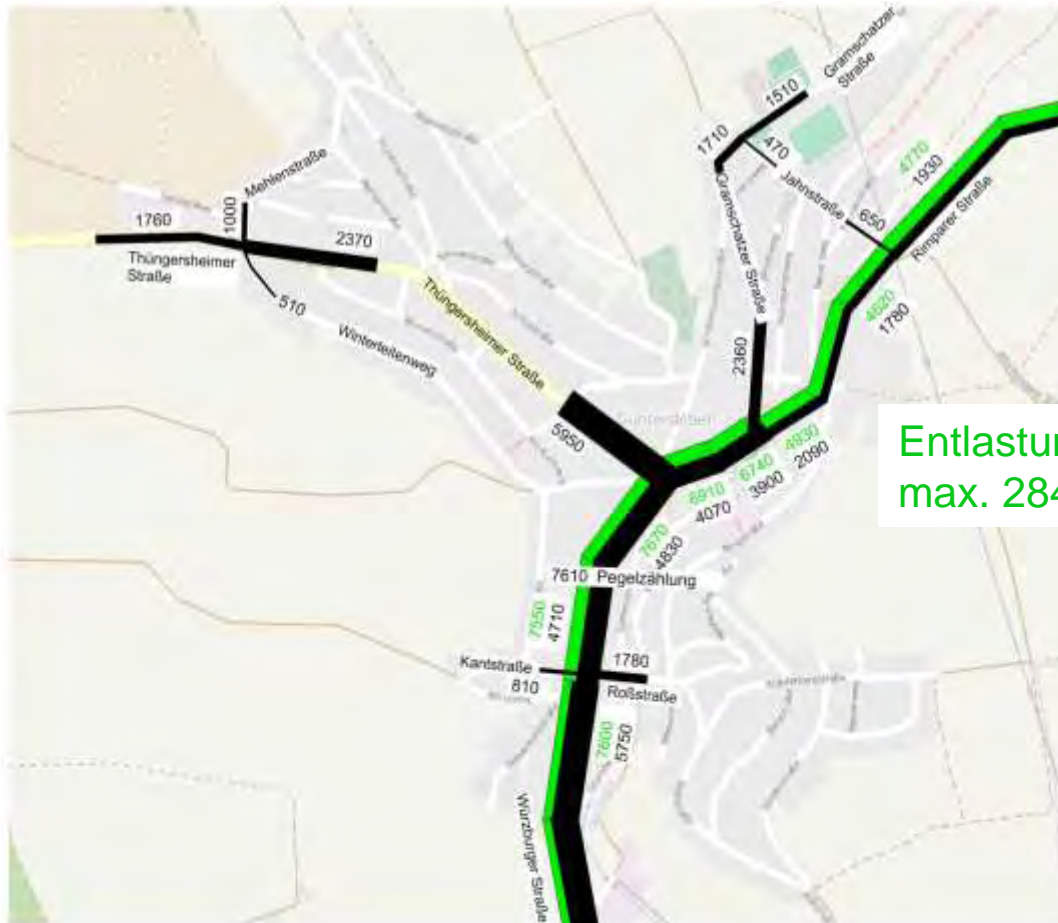




Verkehrsmengen Kfz/Tag und Durchgangsverkehr
Erhebungen am 21. und 23.4. 2015,
15 – 19 Uhr

Kartengrundlage: openstreetmap





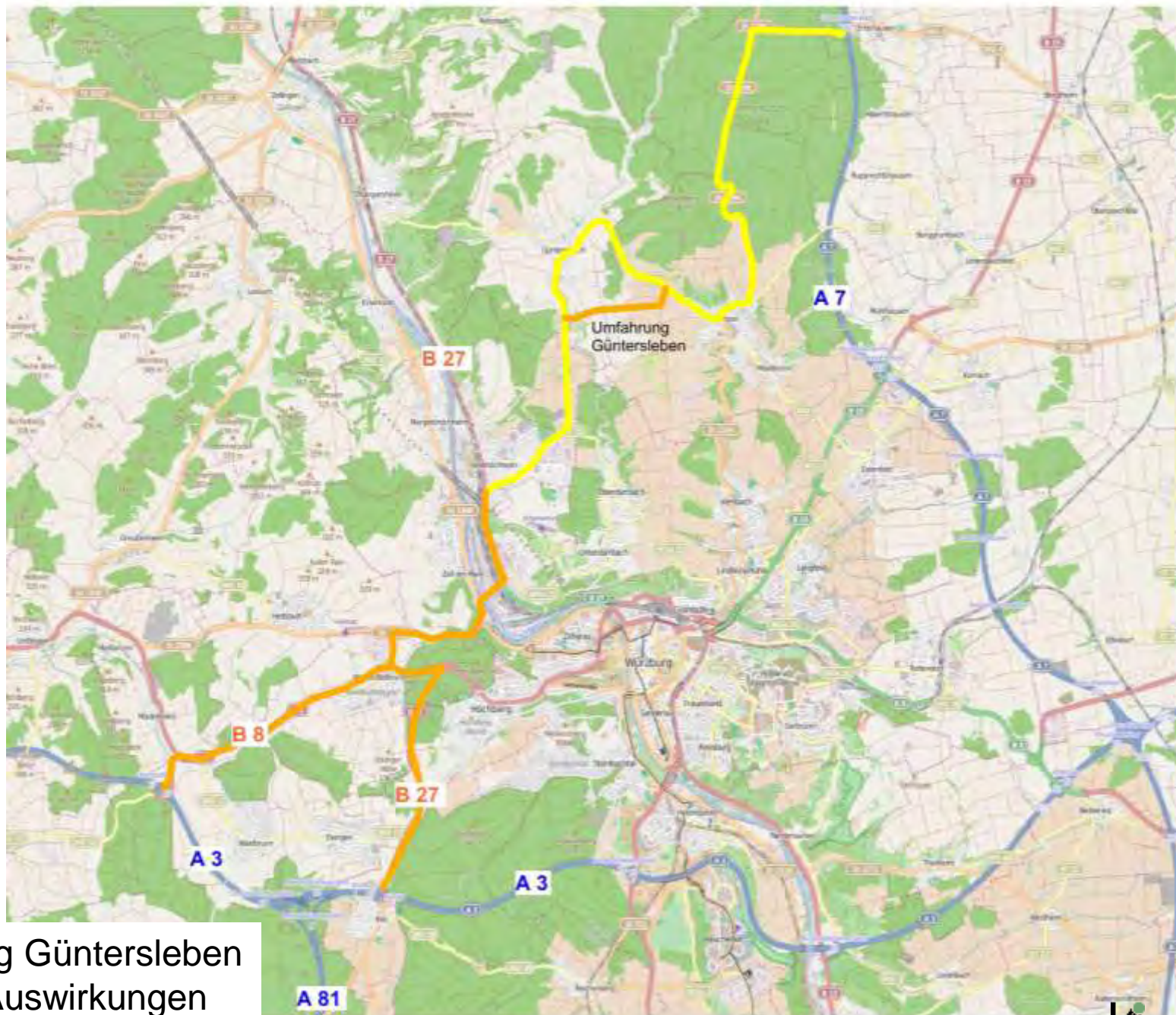
Entlastung
max. 2840 Kfz/24 h

Südumfahrung Güntersleben
Verkehrsverlagerung
Trassenvariante 1

Kartengrundlage: openstreetmap

Belastung
Variante 1: 2840 Kfz/24 h + x
Variante 2: 2280 Kfz/24 h + x





Südumfahrung Güntersleben Überörtliche Auswirkungen

Kartengrundlage: openstreetmap



Verkehrsbefragung Güntersleben 23.4.2015																								
Würzburger Straße B2																								
	nach	1	2	3	4	5	6		10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21				
von																								
1	Rimparer Str.					28		28	281	215								23	10	13	542	570		
2	Thüngersh.Str.					46		46	525	264								25	13	23	850	896		
3	Würzb.Str.		Binnenverkehr			18		18	185	139	Quellverkehr								8	8	8	348	366	
4	Kräuterberg					8		8	190	160								18	5	8	381	389		
5	Fahrental	28	46	18	8		3	103			10	27	10		8	3	4						62	165
6	Sandgraben					3		3	18	15													33	36
		28	46	18	8	103	3	206	1199	793	10	27	10	0	8	3	4	74	36	52	2216	2422		
10	Würzburg	281	525	185	190		18	1199			25	185	122	13	167	10	19					541	1740	
11	Veitshöchheim	215	264	139	160		15	793			19	347	132	28	292							818	1611	
12	Thüngersheim					10		10	25	19												44	54	
13	Rimpar					27		27	185	347								53	11	3	599	626		
14	Gramschatz					10		10	122	132								10	6		270	280		
15	Estenfeld	Zielverkehr						0	13	28	Durchgangsverkehr								3			44	44	
16	BAB Estenf.					8		8	167	292								10	26					
17	Zellingen					3		3	10													10	13	
18	Karlstadt B 27					4		4	19													19	23	
19	Waldbrunn B 2	23	25	8	18			74				53	10	3	10							76	150	
20	B 27 / A 81 / A 3	10	13	8	5			36				11	6									43	79	
21	B 19 / B 13 / B 8	13	23	8	8			52				3										3	55	
		542	850	348	381	62	33	2216	541	818	44	599	270	44		10	19	76	43	3	2962	5178		
		570	896	366	389	165	36	2422	1740	1611	54	626	280	44		13	23	150	79	55	5178	7600		

Südumfahrung Güntersleben
Überörtliche Auswirkungen





Neue Westanbindung Güntersleben Trassenvariante Strudelsgraben

Kartengrundlage: Topographische Karte 6125



Trassenvariante Strudelsgraben:

Länge Ausbaustrecke: 2,8 km
+ Anschluss B 27 (?)

Kosten ca. 9 Millionen € (ohne Anschluss B 27)

Probleme: Steinbruchverkehr, Naturschutzgebiet, Einfahrt B 27

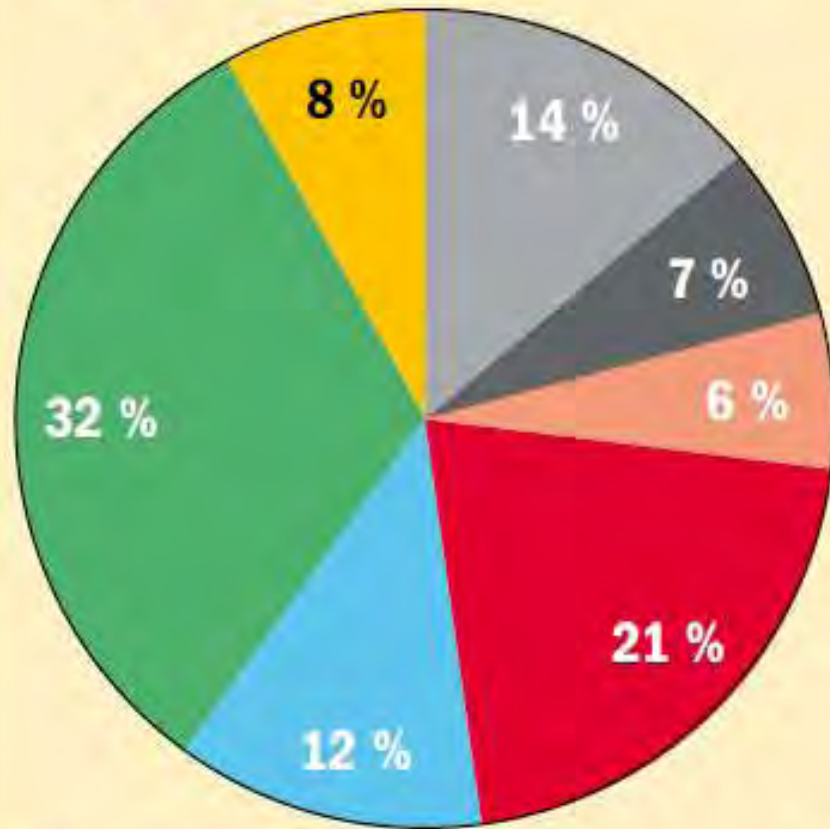
Zeitrelation:

Güntersleben Ortsmitte bis WÜ 3 / B 27 in Veitshöchheim
Bestand (WÜ 3) / Strudelsgraben B 27: ca 0,8

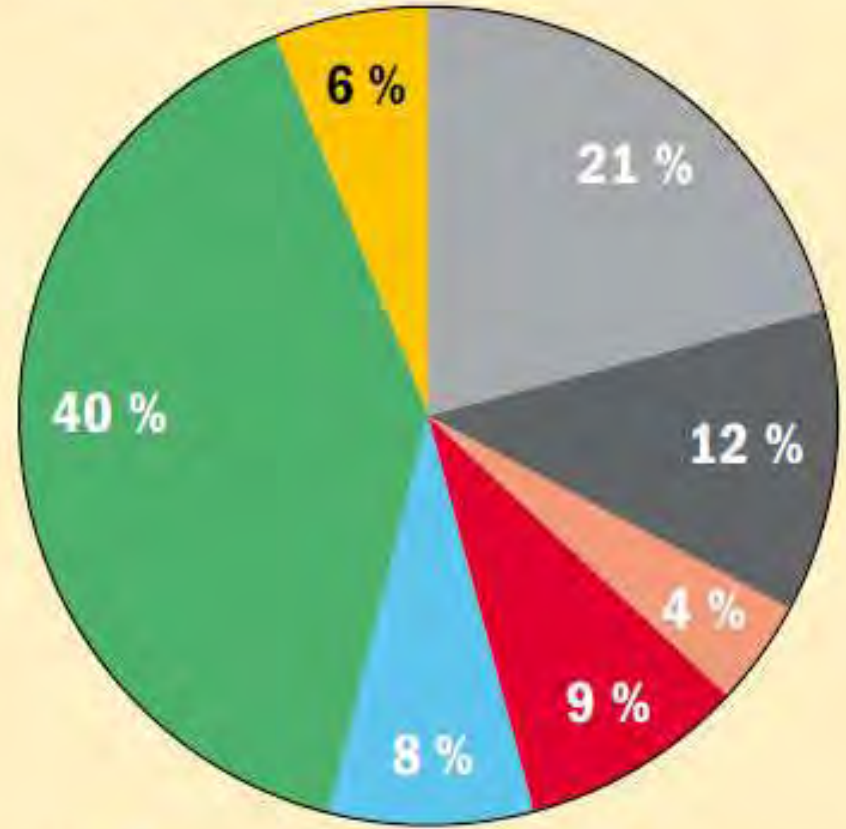
Bei VBBereich in Thüngersheimer Straße wäre die Fahrt von / nach Würzburg und den im Maintal liegenden Teil von Veitshöchheim für den westlichen Teil von Güntersleben über den Strudelsgraben schneller als über die WÜ 3.

Verlagerungspotential dann ca. 1500 Kfz/24 h
+ Bestand 1760 Kfz/24 h = 3260 Kfz/24 h

Prozentuale Verteilung der Anzahl der Wege nach dem Wegezweck



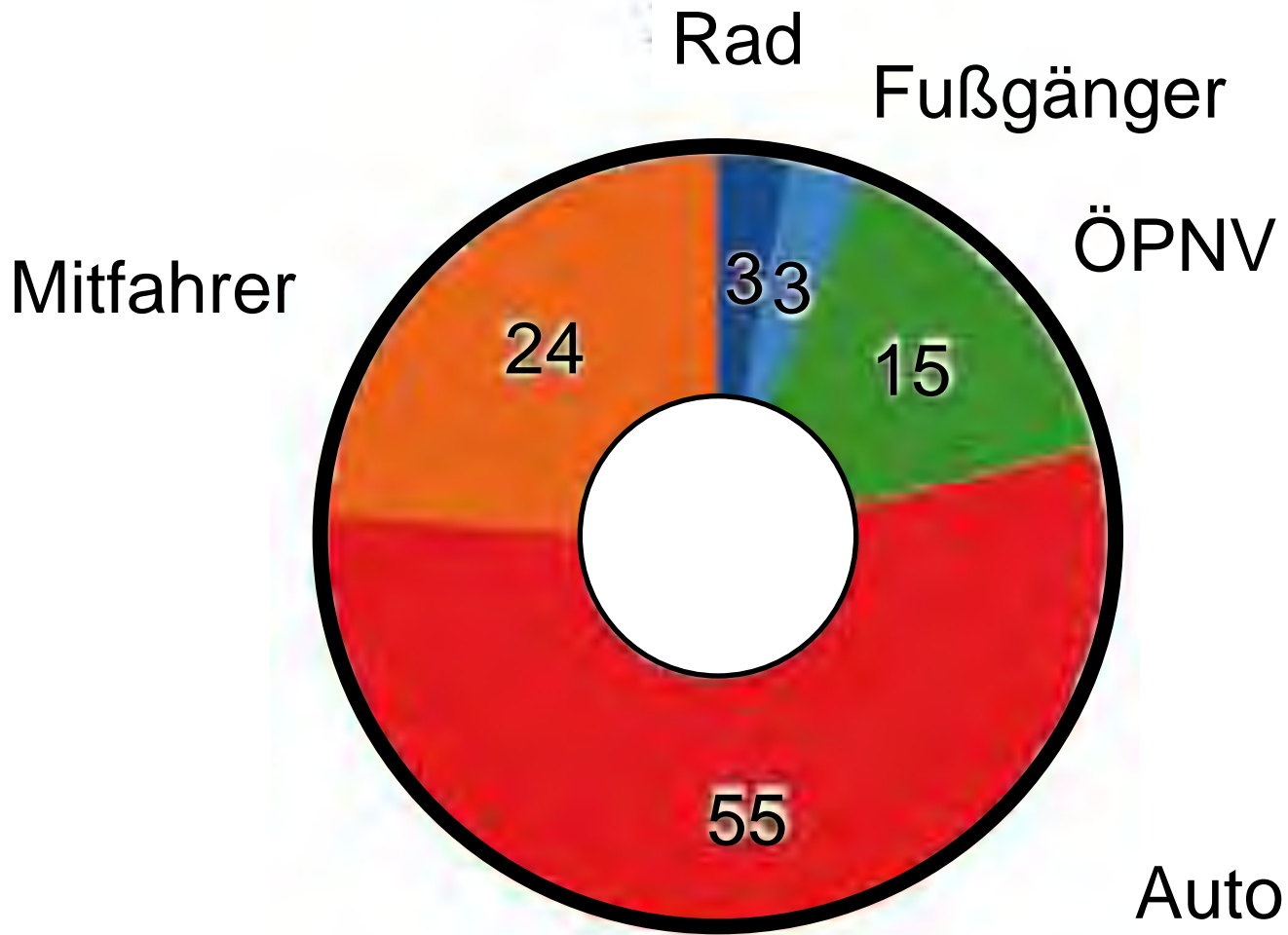
Prozentuale Verteilung der Verkehrsleistung der Wege nach dem Wegezweck



■ Arbeit ■ dienstlich ■ Ausbildung ■ Einkauf ■ Erledigung ■ Freizeit ■ Begleitung

Verkehrszweck:
Anteil Wege und Anteil Verkehrsleistung





Verkehrsleistung:
Anteil der Verkehrsmittel

Auto: 79 %

Was gibt es für verkehrsrechtliche und verkehrsplanerische Steuerungsinstrumente

- zur Minderung des Kfz-Verkehrsaufkommens
- zur Verlagerung auf den Umweltverbund (Busnutzer, Radfahrer, Fußgänger)
- zur verträglicheren Abwicklung des Verkehrs

Möglichkeiten der verkehrsrechtlichen Straßenwidmung:



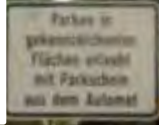
Innerortsstraße Tempo 50



Innerortsstraße Tempo 40 / 30 linear



Tempo-30-Zonenregelung / Wohngebietsstraße



Tempo-20-Zone („Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“, in der Regel mit Parkierungsregelung)

Möglichkeiten der verkehrsrechtlichen Straßenwidmung:



Tempo-10-Zone (in der Regel mit Parkierungsregelung)



Verkehrsberuhigter Bereich (Schrittgeschwindigkeit)



Fahrradstraße (max. Tempo 30)



Fußgängerzone

Möglichkeiten der verkehrsrechtlichen Straßenwidmung:



Begegnungszone
(Schweiz, Frankreich)
Tempo 20, Vorrecht Fußgänger



Shared Space
(„Straßenräume mit besonderem
Überquerungsbedarf“)
Gegenseitige Rücksichtnahme,
StVO § 1

Beispiel Tempo 30 linear



Beispiel Tempo-20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)



Beispiel Tempo-20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)



Sonderfall: Tempo 20 mit FGÜ



Sonderfall: Zuerst Tempo-30-Regelung, dann Verkehrsberuhigter Bereich



Sonderfall: Tempo-10-Zone



Beispiel Verkehrsberuhigter Bereich Z 325



Beispiel Verkehrsberuhigter Bereich Z 325



Beispiel Fahrradstraße (Tempo 30)



Beispiel Begegnungszone Tempo 20 (Schweiz)



„Shared Space“



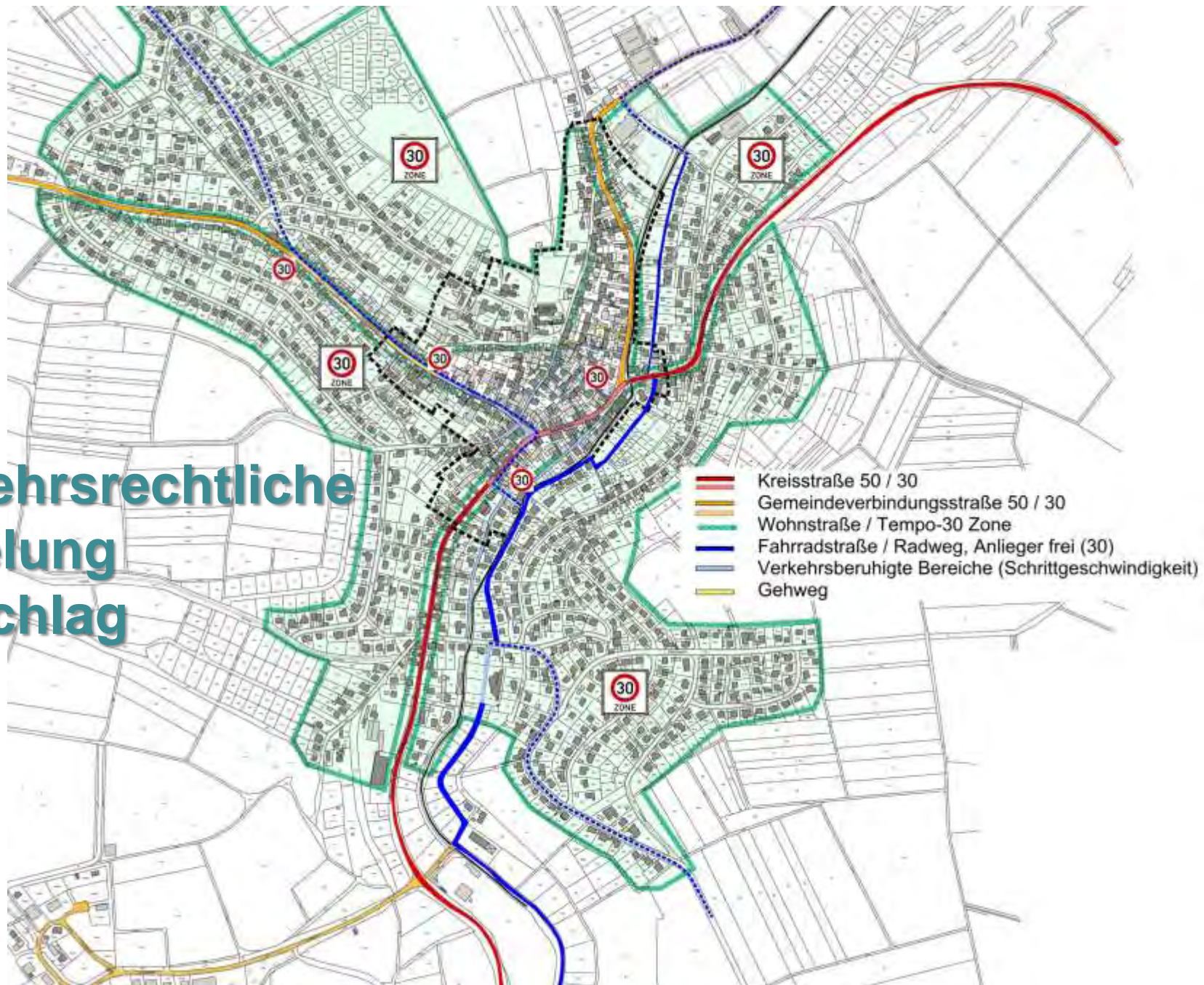
Verkehrsrechtliche Regelungen in Güntersleben

Bestand und Vorschlag

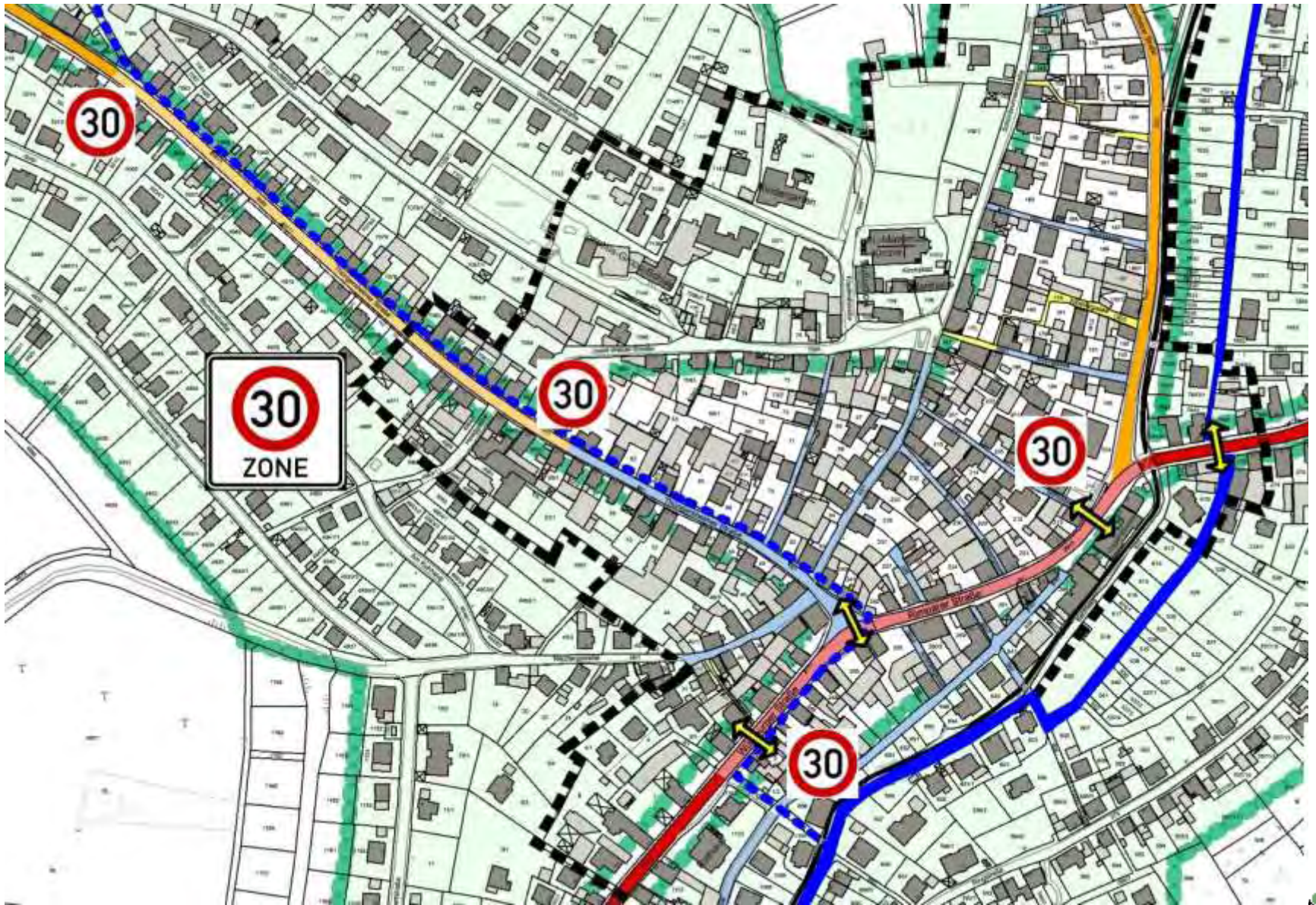
Verkehrsrechtliche Regelung Bestand



Verkehrsrechtliche Regelung Vorschlag



Vorschlag: Verkehrsrechtliche Regelung Ausschnitt



Thüngerheimer Straße

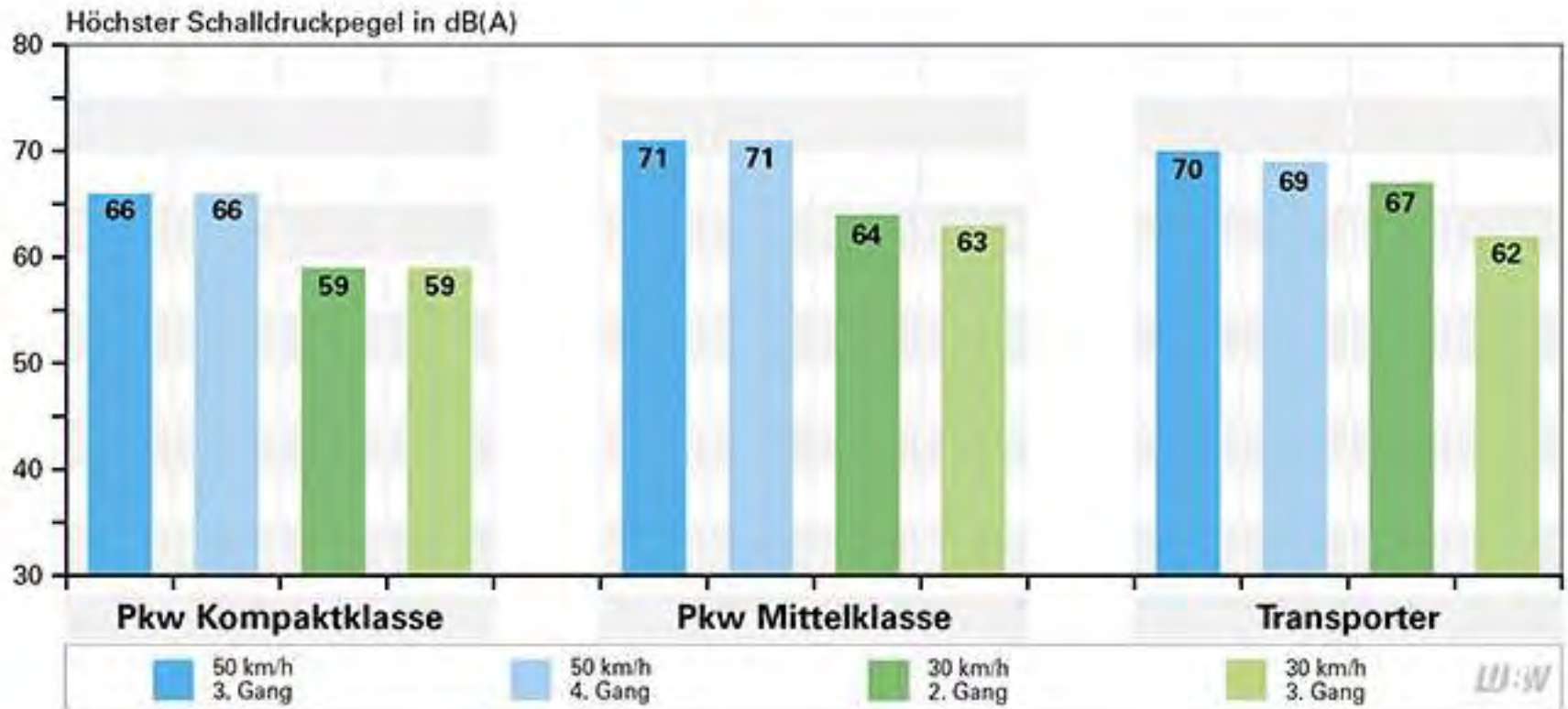
Kein Platz für ausreichend breite Gehwege

Langgasse

Typischer Verkehrsberuhigter Bereich

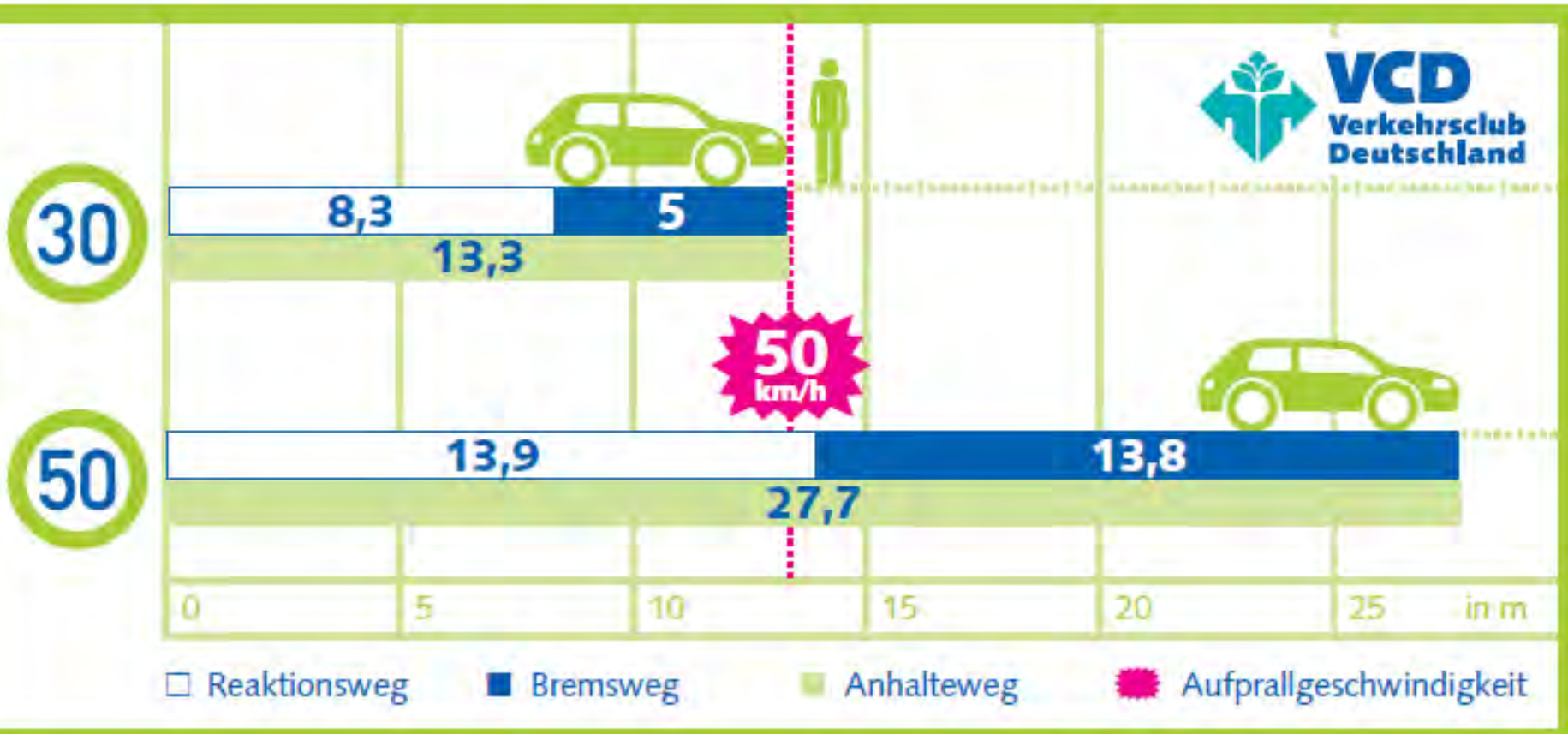


Lärminderung durch Tempo 30: bis zu 7 dB(A) leiser



*Tempo 30 macht den Verkehr leiser
(Quelle: Fachhochschule Jena 2010; Grafik: LUBW)*

Mehr Sicherheit durch Tempo 30: Geringerer Anhalteweg



Exkurs:

Ringschluss über Altenbergstraße zum Eichlohweg

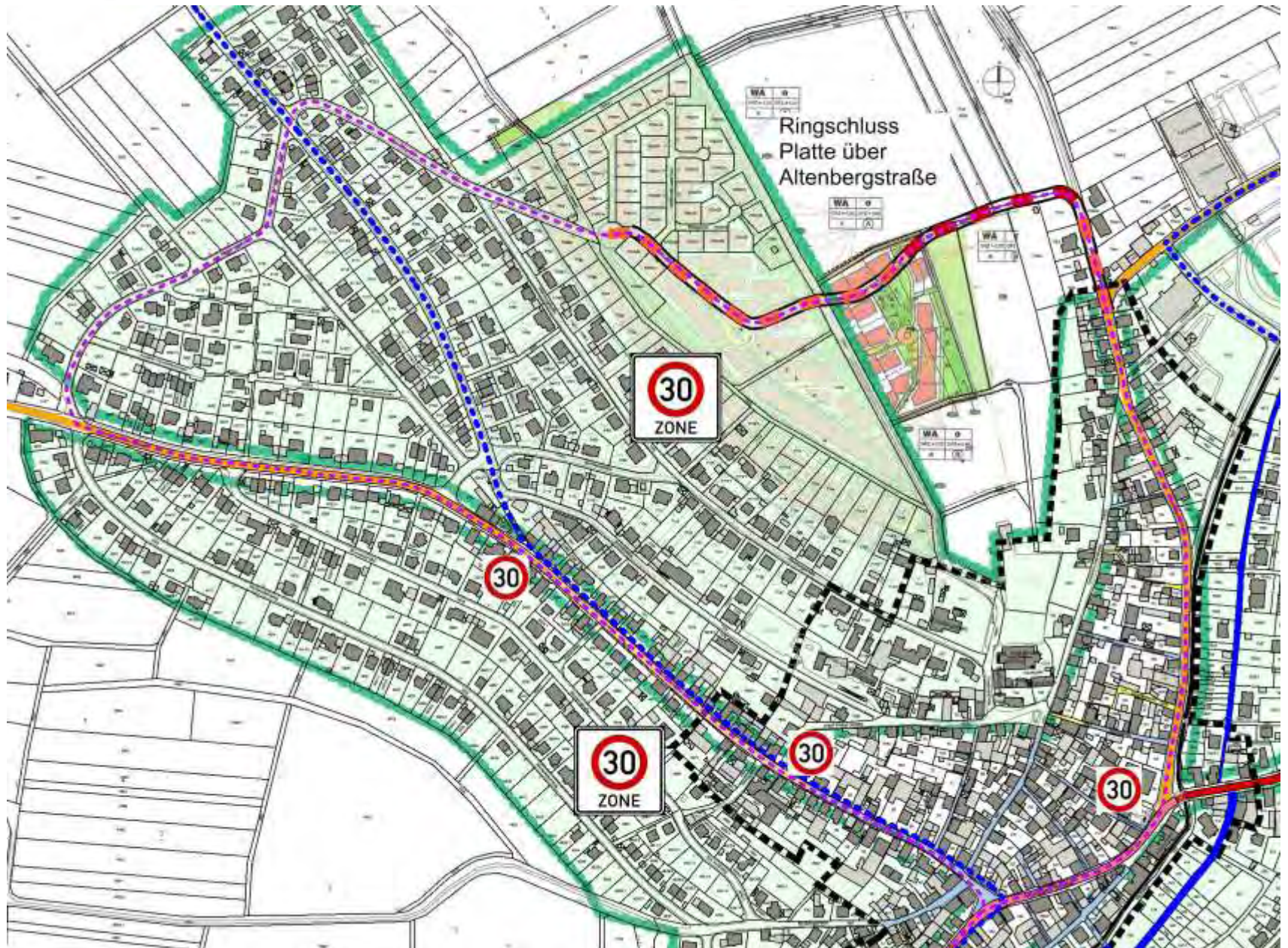
und

**Ring Gramschatzer Straße - Altenbergstraße -
Mehlenstraße - Winterleitenweg**

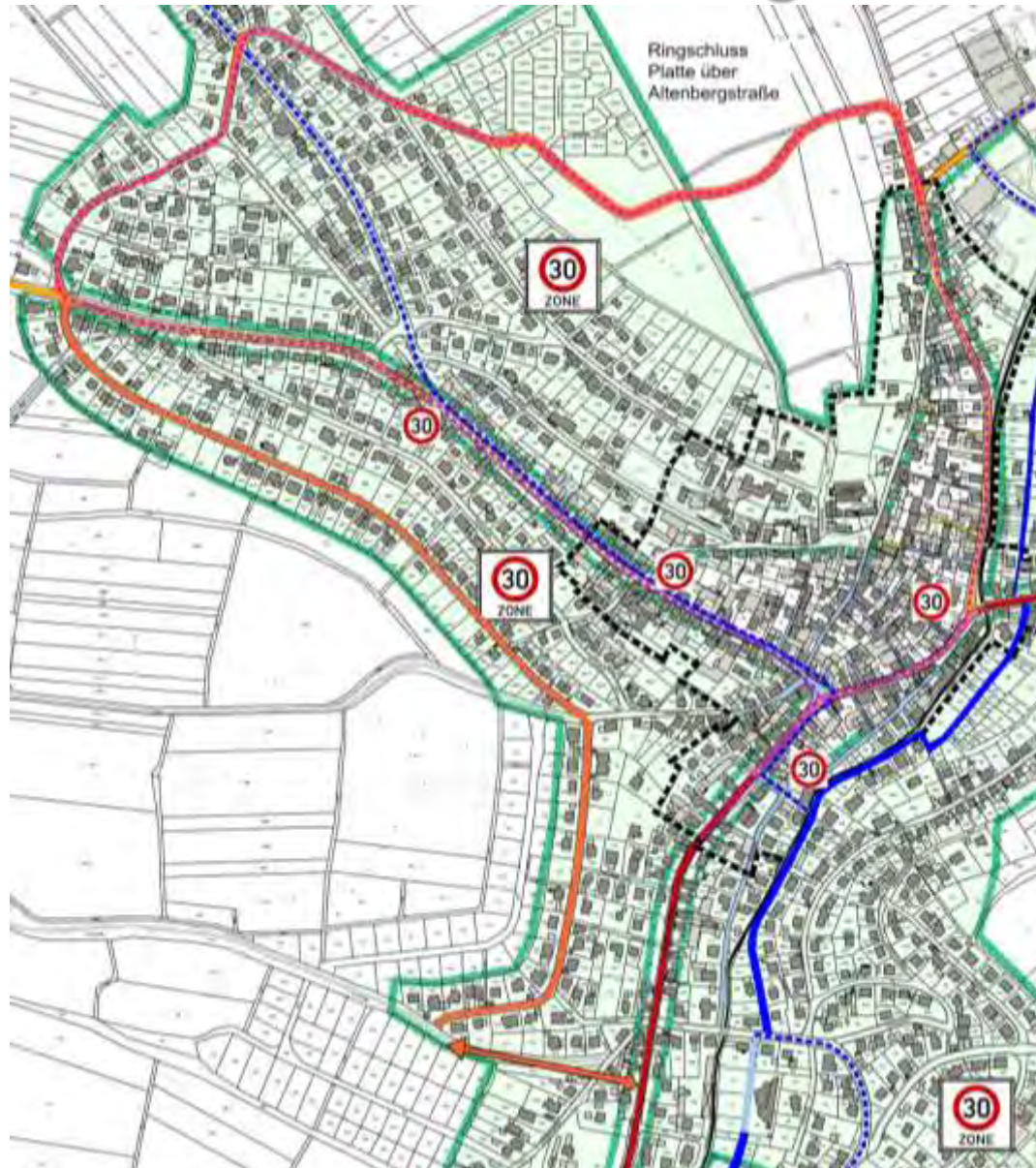
Ringschluss über Altenbergstraße



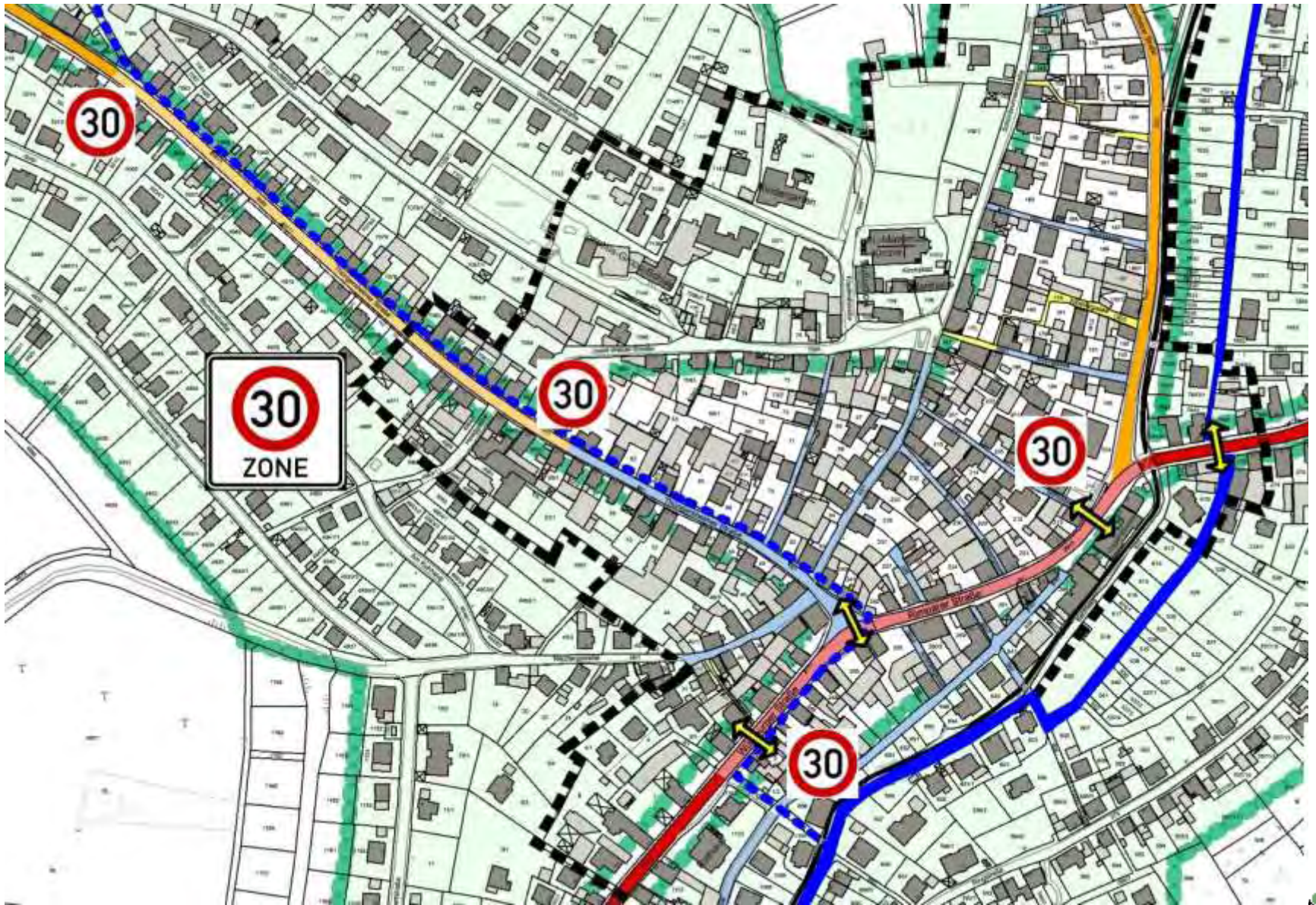
Ringschluss über Altenbergstraße mit Buslinie



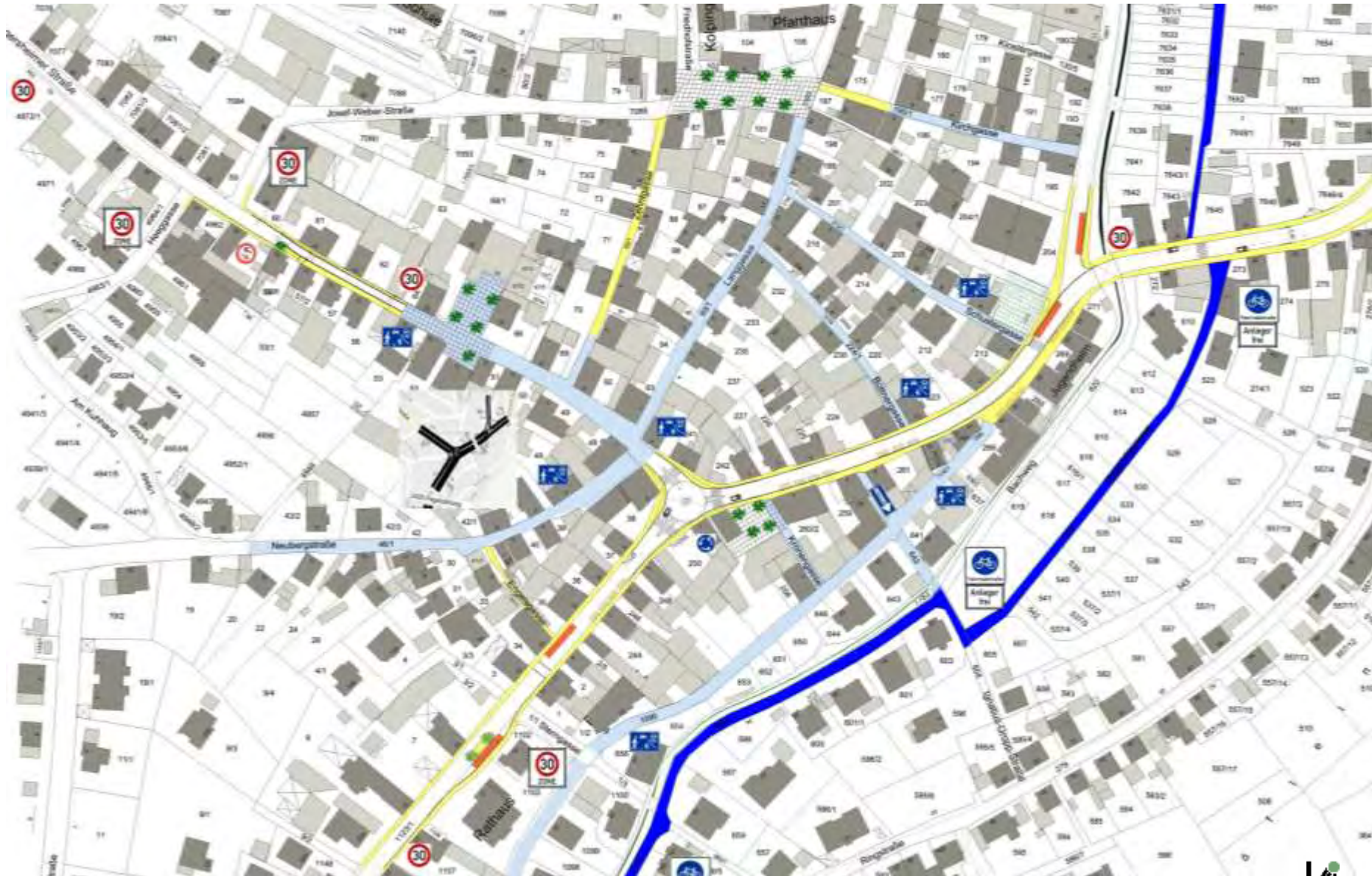
Ring Gramschatzer Straße - Altenbergstraße - Mehlenstraße - Winterleitengeweg



Vorschlag: Verkehrsrechtliche Regelung Ausschnitt



Verkehrsrechtliche Regelungen und Gestaltung



Verkehrsrechtliche Regelungen und Gestaltung

Frage Einbahnregelungen

Frage Parken auf Würzburger Straße,
Rimparer Straße und Thüngersheimer Straße



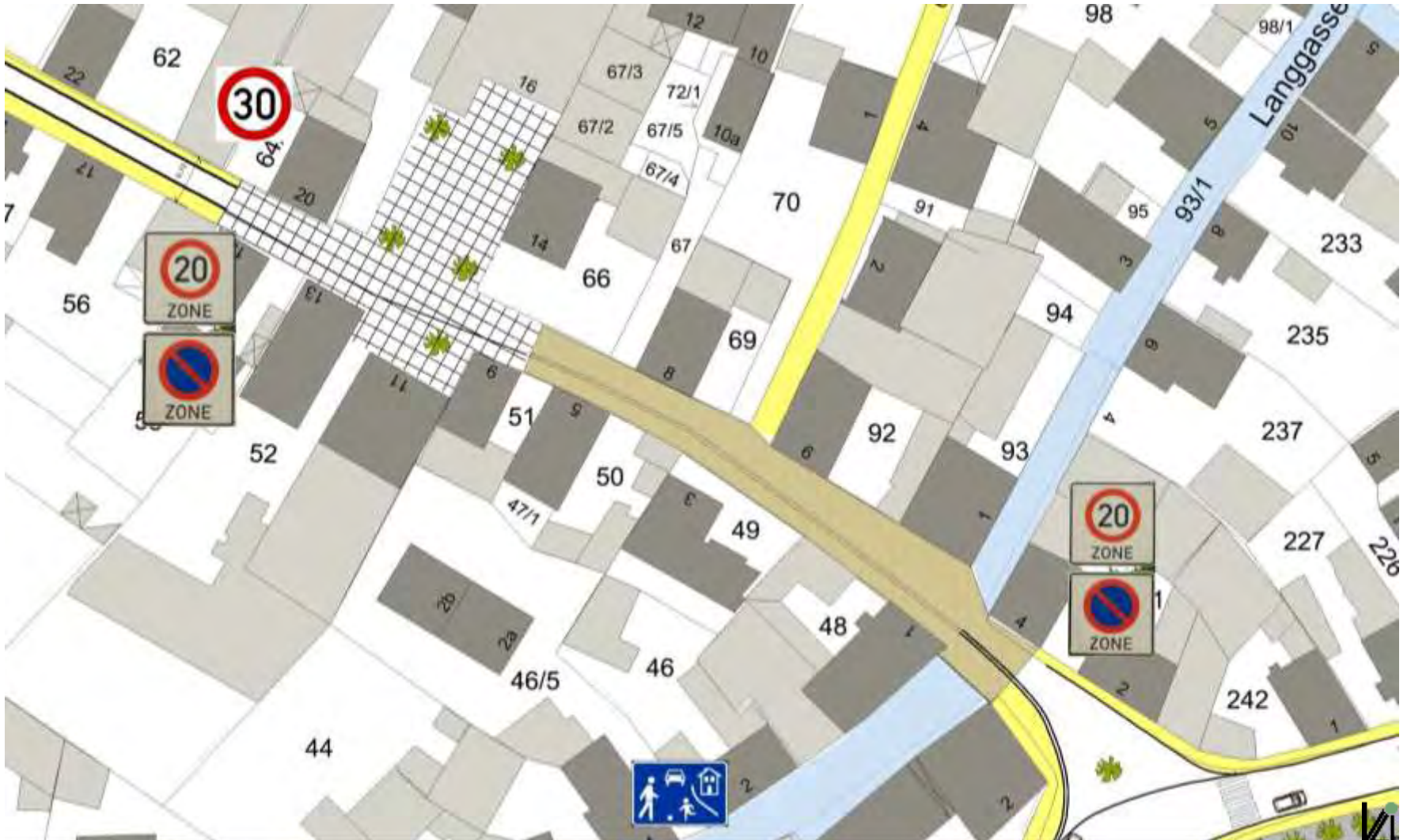
Regelquerschnitt WÜ 3:

6,50 m Fahrbahn und je 2,50 m Gehweg (11,50 m)

Bei Tempo 30: 6,0 m Fahrbahn

Fahrbahnbreite bei Bustrasse: mind. 6,0 m

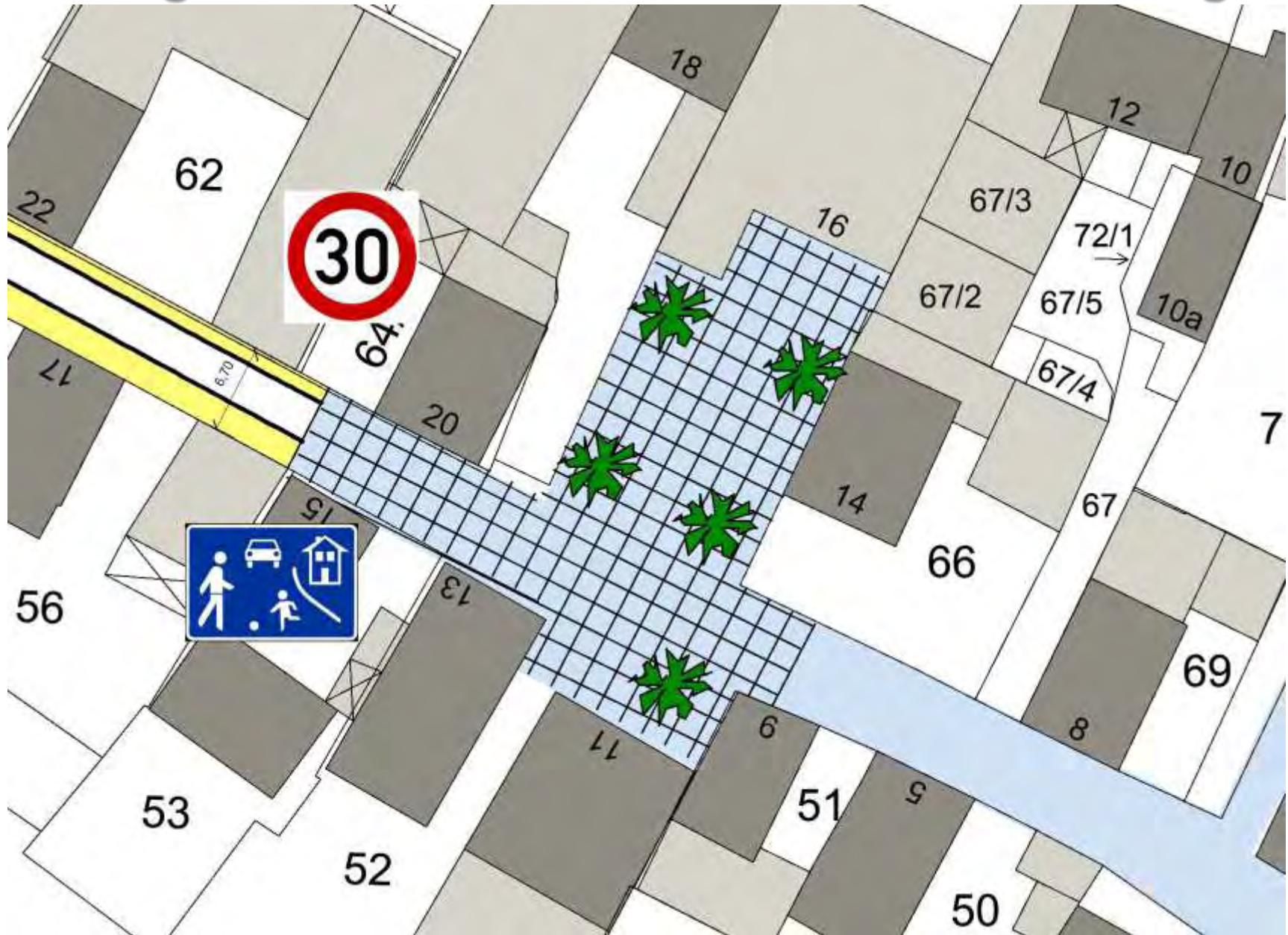
Thüngersheimer Straße: Variante: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20)



Thüngerheimer Straße: Variante: Verkehrsberuhigter Bereich



Thüngersheimer Straße: Zentrum Nahversorgung



Thüngersheimer Straße: Engstelle



Knotenpunkt Ortsmitte

Variante Minikreisverkehr



Knotenpunkt Ortsmitte

Beispiele Minikreisverkehr



Knotenpunkt Ortsmitte: Variante Fußgängerüberwege



Für Fußgänger stehen folgende Querungsmöglichkeiten zur Verfügung:

- die punktuelle Querung mit Vorrang (Fußgängerüberweg, signalisierte Fußgängerfurt),
- die punktuelle Querung ohne Vorrang (Querungsstelle mit baulicher Erleichterung wie Mittelinseln, abgesenkte Bordsteine, Anzeigen des Warteberreichs mit Poller),
- die flächige Querung mit Vorrang (Begegnungszone (CH) oder Verkehrsberuhigter Bereich (D))
- die flächige Querung ohne Vorrang (linienförmige, baulich unterstützte Querungshilfe).

Einsatzbereiche Querungshilfen

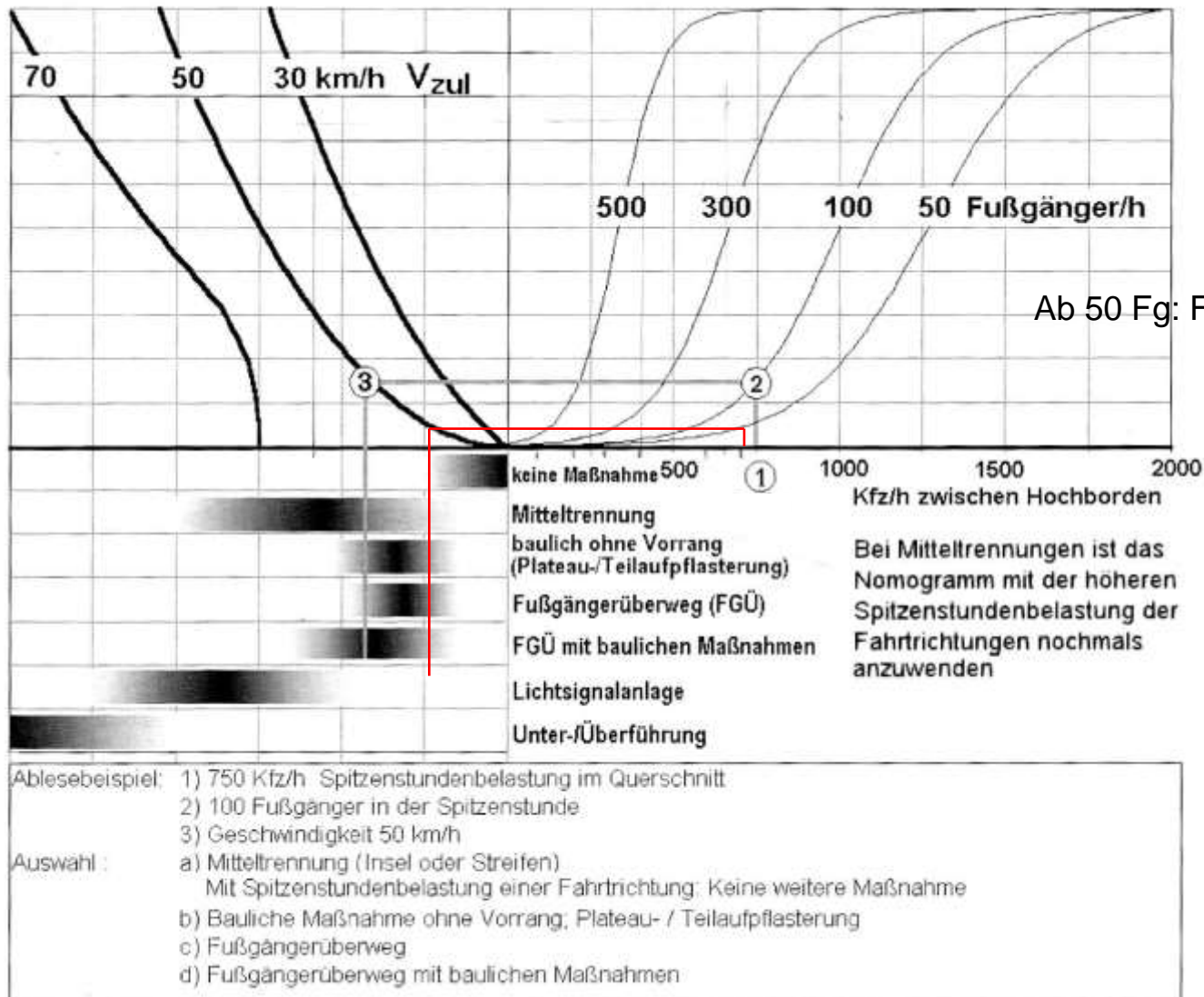
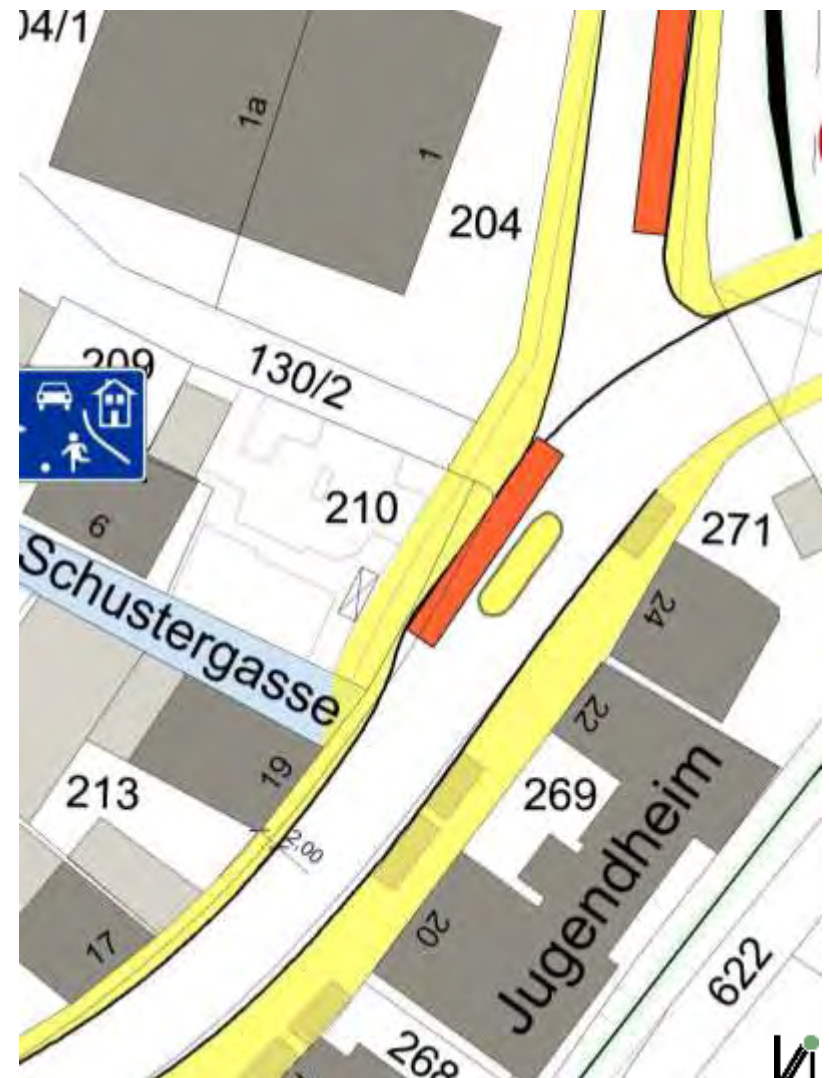


Bild 6: Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen < 8,50 m Fahrbahnbreite

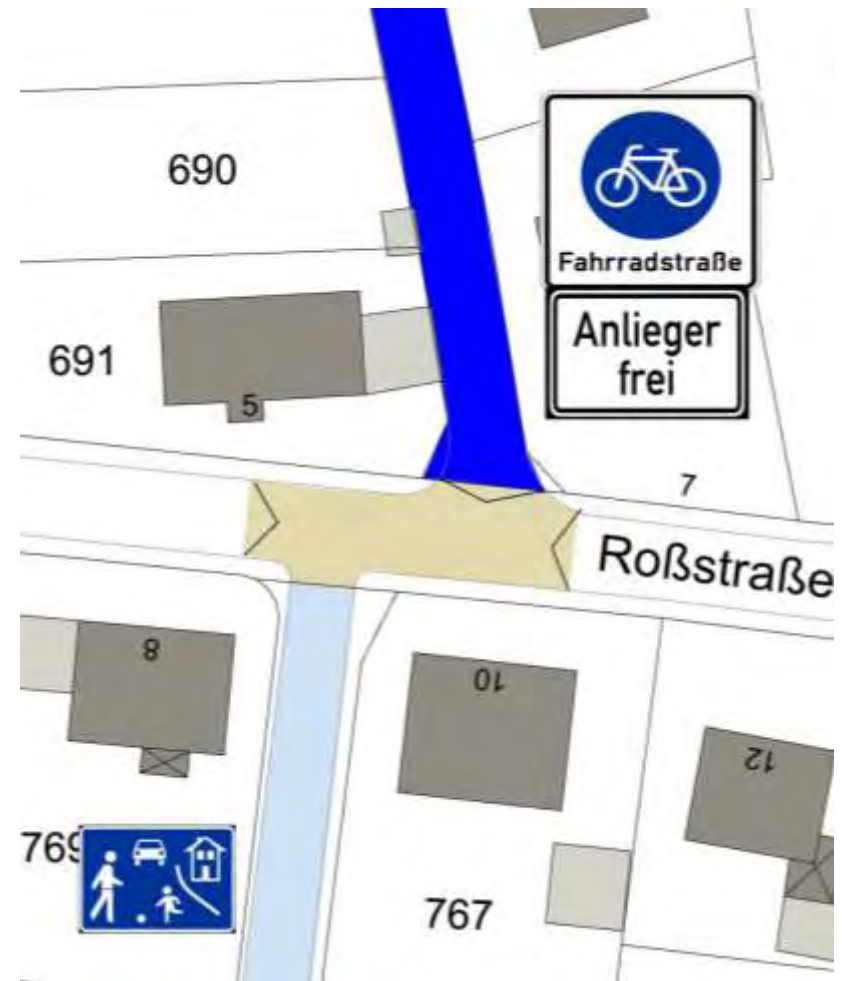
Querungshilfen: Fußgängerüberweg Kettenbrunnenplatz oder Mittelinsel



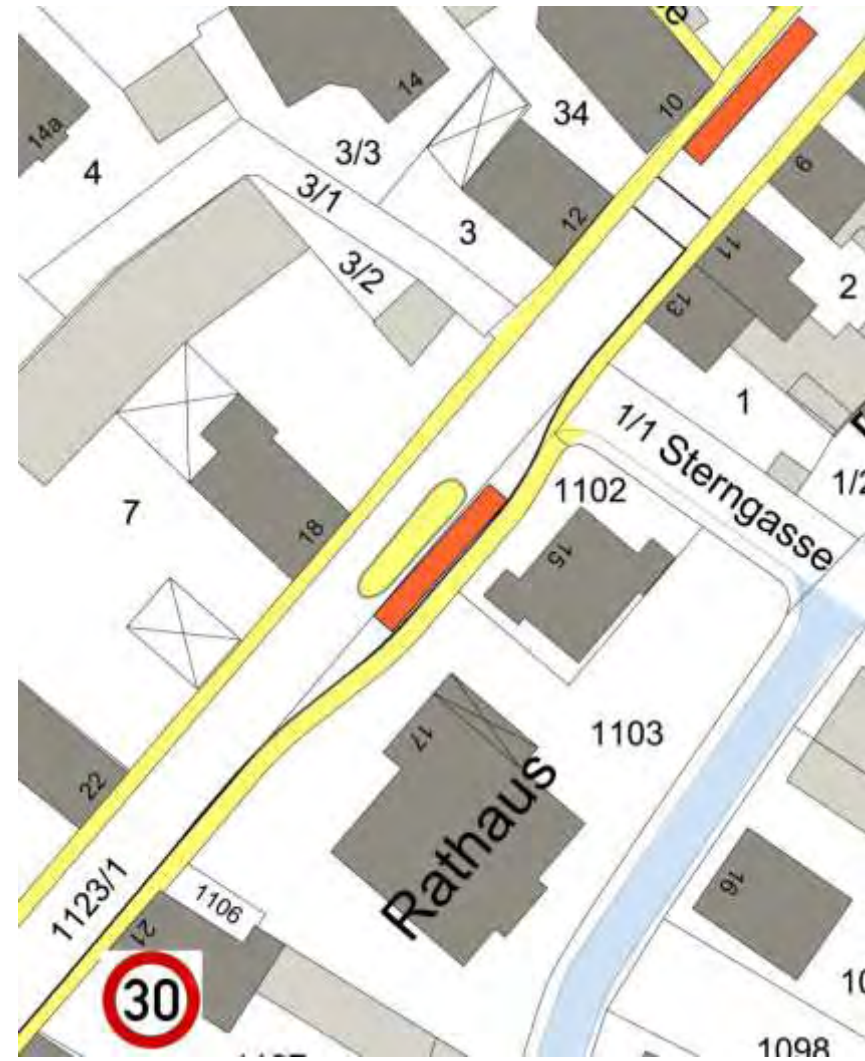
Querungshilfe Rimplarer Straße: FGÜ



Querungshilfen: Würzburger Straße, Roßstraße



Busbucht Rathaus: Varianten

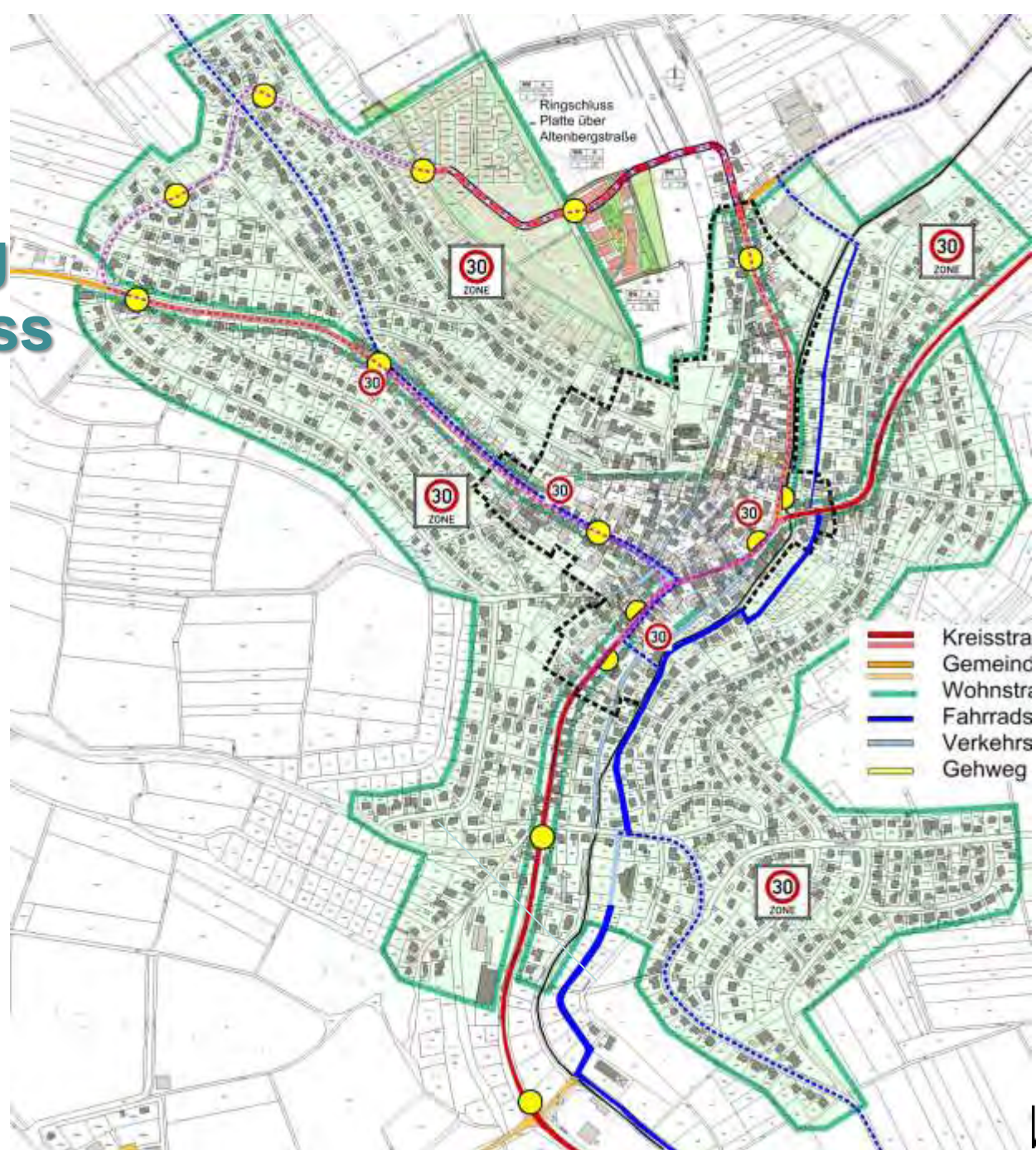


Förderung des Busverkehrs:

- Busbevorrechtigung z.B. Bushalt auf Fahrbahn, Busvorrecht an Signalanlagen
- Konsequenter Stundentakt
- Kürzere Taktzeiten (1/2-Stundentakt)
- Ortstarif Güntersleben (Kurzstrecke innerorts z.B. 50 Cent)
- Barrierefreier Zugang
- Bessere Flächenbedienung
- Kurze Wege zur Haltestelle
- Ausstattung Haltestelle: Regenschutz, Sitzgelegenheit, Tarifinformationen

Uhr	Wochen- und Feiertag	Samstag	Sonn- und Feiertag	Uhr
5:30	5:30			5
6:15	6:15	6:00		6
6:30	6:30	6:30	6:30	7
6:45	6:45	7:00		8
7:00	7:00	7:30	7:30	9
7:15	7:15	8:00		10
7:30	7:30	8:30	8:30	11
7:45	7:45	9:00		12
8:00	8:00	9:30	9:30	13
8:15	8:15	10:00		14
8:30	8:30	10:30	10:30	15
8:45	8:45	11:00		16
9:00	9:00	11:30	11:30	17
9:15	9:15	12:00		18
9:30	9:30	12:30	12:30	19
9:45	9:45	13:00		20
10:00	10:00	13:30	13:30	21
10:15	10:15	14:00		22
10:30	10:30	14:30	14:30	23
10:45	10:45	15:00		24
11:00	11:00	15:30	15:30	25
11:15	11:15	16:00		26
11:30	11:30	16:30	16:30	27
11:45	11:45	17:00		28
12:00	12:00	17:30	17:30	29
12:15	12:15	18:00		30
12:30	12:30	18:30	18:30	31
12:45	12:45	19:00		32
13:00	13:00	19:30	19:30	33
13:15	13:15	20:00		34
13:30	13:30	20:30	20:30	35
13:45	13:45	21:00		36
14:00	14:00	21:30	21:30	37
14:15	14:15	22:00		38
14:30	14:30	22:30	22:30	39
14:45	14:45	23:00		40
15:00	15:00	23:30	23:30	41
15:15	15:15	24:00		42
15:30	15:30	24:30	24:30	43
15:45	15:45	25:00		44
16:00	16:00	25:30	25:30	45
16:15	16:15	26:00		46
16:30	16:30	26:30	26:30	47
16:45	16:45	27:00		48
17:00	17:00	27:30	27:30	49
17:15	17:15	28:00		50
17:30	17:30	28:30	28:30	51
17:45	17:45	29:00		52
18:00	18:00	29:30	29:30	53
18:15	18:15	30:00		54
18:30	18:30	30:30	30:30	55
18:45	18:45	31:00		56
19:00	19:00	31:30	31:30	57
19:15	19:15	32:00		58
19:30	19:30	32:30	32:30	59
19:45	19:45	33:00		60
20:00	20:00	33:30	33:30	61
20:15	20:15	34:00		62
20:30	20:30	34:30	34:30	63
20:45	20:45	35:00		64
21:00	21:00	35:30	35:30	65
21:15	21:15	36:00		66
21:30	21:30	36:30	36:30	67

Vorschlag Busbedienung bei Ringschluss



Förderung Radfahren:

- Radinfrastruktur: Radwege örtlich und überörtlich, Tempo-30, Querungshilfen
- Radabstellanlagen, Radboxen
- Fahrradverleih
- Wegweisung, Übersichtskarten
- Reparaturhilfen, Werkstätten
- Rastplätze, Kiosk, Versorgung
- Werbung fürs Radfahren: E-Bikes, Pedelecs, Fahrradanhänger, Lastenfahrräder zum Ausleihen
- Werbung: Gesundheitsaspekt (Krankenkassen)
- Gemeinsame Radtouren



Förderung des Zu-Fuß-Gehens

- Gehwege ausreichend breit (2,5 m Regelbreite)
- Sichere Quermöglichkeiten
- Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten
- Kurze Fußwege innerorts
- Werbung für das Gehen: Gesundheitsaspekt (Krankenkassen)
- Interessante Wege anbieten: z.B. Gartenstraße als Verkehrsberuhigter Bereich
- Erhalt Nahversorgung in der Kommune



Was kann man erreichen?

Im Binnenverkehr: 10 % mehr Radfahrer,
10 % mehr Fußgänger
= 20 % weniger Kfz-Verkehr

Im Ziel- und Quellverkehr:
10 % mehr mit dem Bus
= 10 % weniger Kfz-Verkehr

Durchgangsverkehr:
Tempo 30 ist verträglicher, leiser und sicherer

Kritik, Vorschläge, Anregungen:

- entweder **jetzt**
oder unter
- **info@verkehrsplanung-link.de**

**Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit !**