



BERNARD

GRUPPE

■ Mobilität in Weissach im Tal

**Willkommen zum
Bürger*innen Workshop**

2. Teil: Maßnahmenkonzeption
09.08.2022

Dipl.-Ing. Robert Wenzel
Naomi Schmidt, M.Sc.



■ **Programmablauf**

- 18:30 Uhr Begrüßung
- 18:45 Uhr Impulsvortrag „Integriertes Mobilitätskonzept – Maßnahmenkonzeption“
- 19:15 Uhr Arbeit an Themeninseln (2 Themenbereiche à 30 Minuten)
- 20:15 Uhr Zusammenfassung der Ergebnisse „get together“ und Maßnahmenpriorisierung
Verabschiedung und Ende des Workshops



Impulsvortrag

Verkehrsmodell und Prognose

Vorliegende Planungen

Maßnahmenkonzept (Vorschlag)

Integriertes Mobilitätskonzept, Untersuchungsschritte

Verkehrsanalyse und Basisprognose

-  Verkehrserhebungen und Bestandsaufnahmen
-  Mobilitäts- und Strukturentwicklung (Prognose), Erstellung Verkehrsmodell
-  Stärken-Schwächen-Analyse und verkehrliches Leitbild

Konzeption

-  Netzkonzeption und verkehrliche Wirkung von Straßennetzmaßnahmen
-  Maßnahmenentwicklung im Rad- und Fußverkehr sowie Parken und ÖPNV
-  Zielszenario und Realisierungskonzept

Beteiligung der Öffentlichkeit (begleitend zur Konzeptentwicklung)



Verkehrsmodell und Prognose

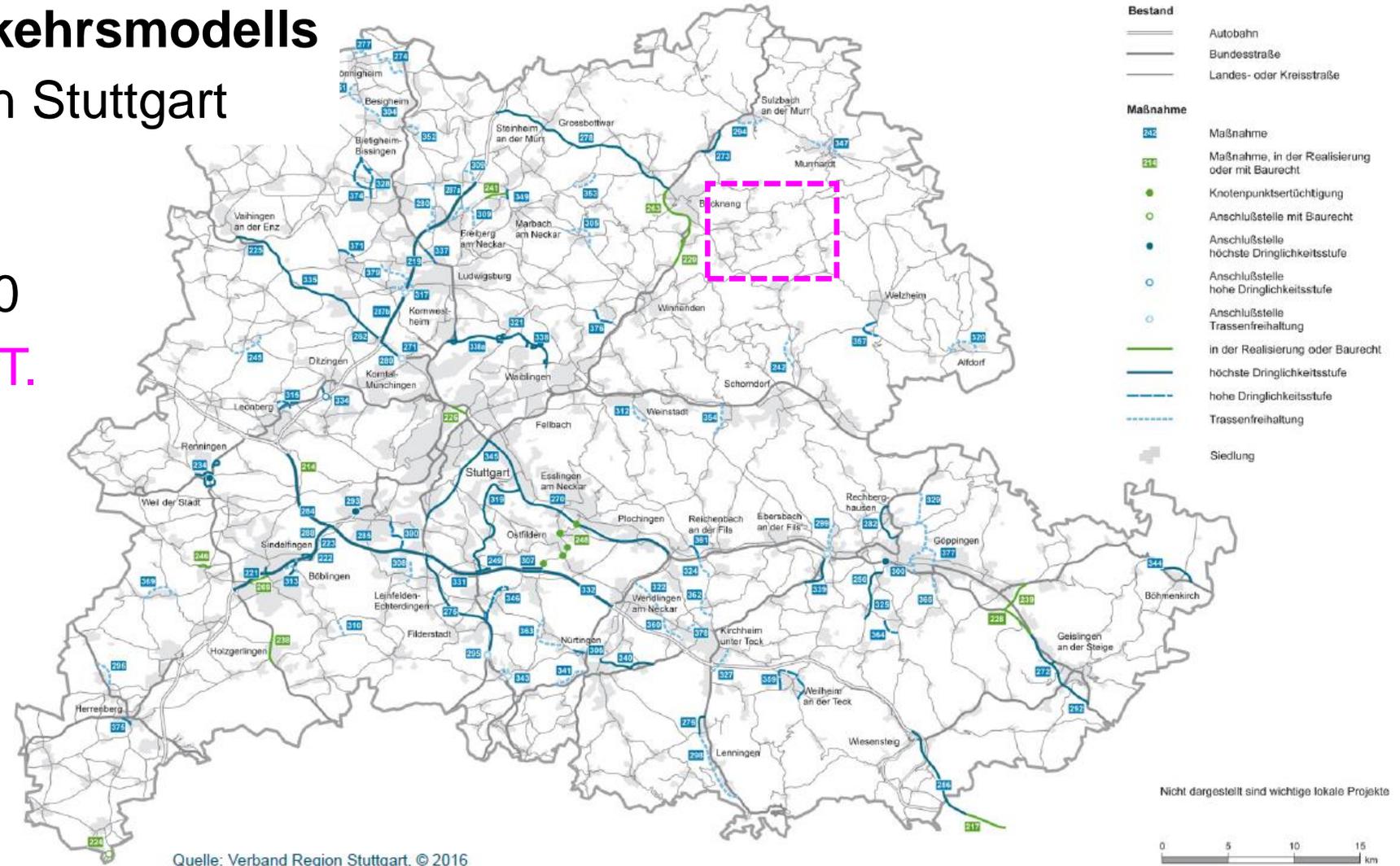


Entwicklung des Verkehrsmodells

Modell Verband Region Stuttgart

Analyseverkehr 2015
Prognosehorizont 2030

Ausschnitt Weissach i.T.





■ **Modellaufbau und Prognoseentwicklung**

■ **Bestand 2021**

- Heutiges Verkehrsangebot (Straßennetz) und heutige Verkehrsnachfrage

■ **Prognosenullfall 2035** (Basisprognose)

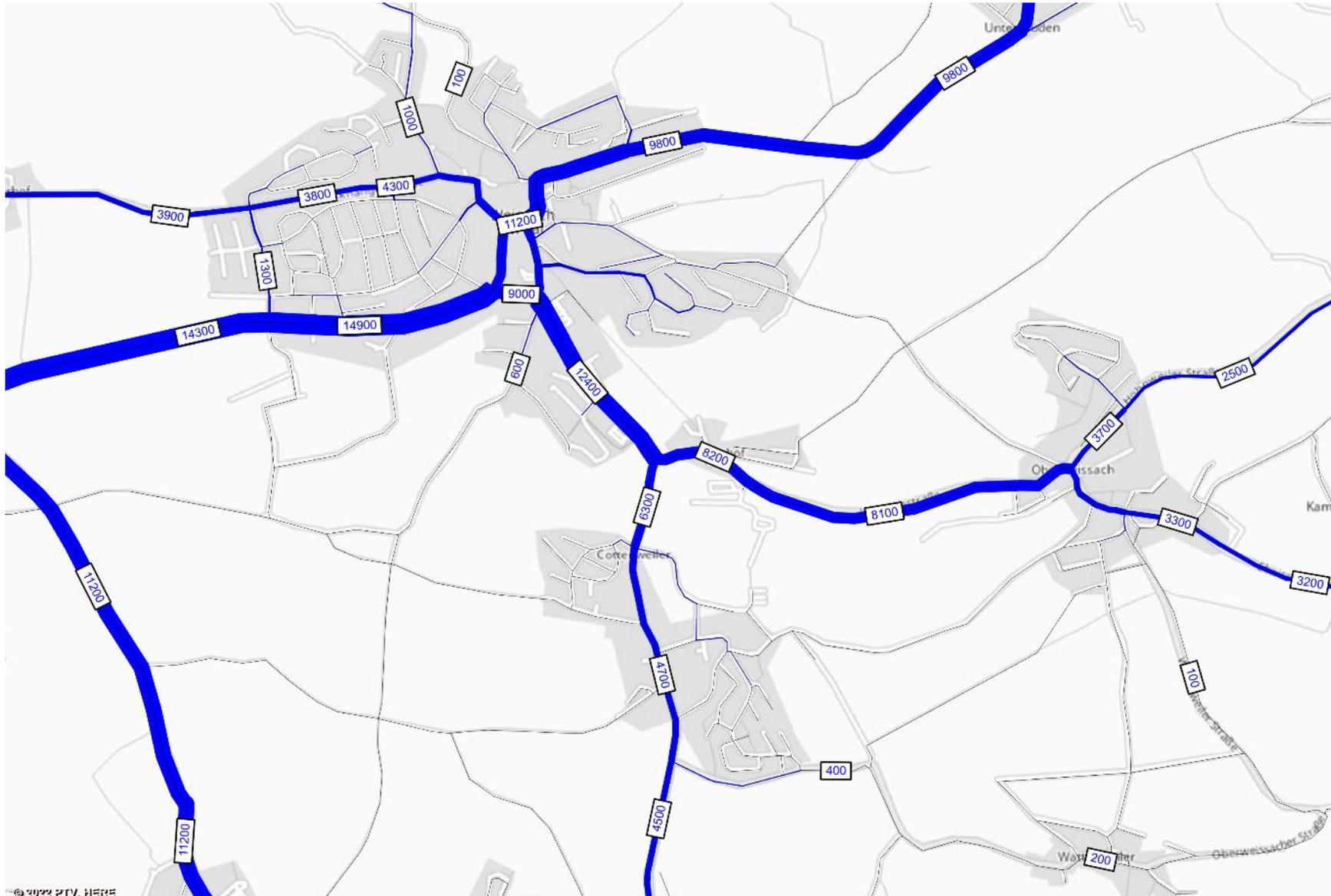
- Künftige Verkehrsnachfrage mit allgemeiner Verkehrsprognose (Mobilitätsentwicklung) und spezifischer Verkehrsprognose (geplante Umsiedelungen, z.B. Wohnen, Gewerbe, etc.)

■ **Planfälle 2035** (Basis ist der Prognosenullfall)

- Einzelbetrachtung von Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Einbahnstraßen, Netzergänzungen)

■ **Zielkonzept 2035** (Basis ist der Prognosenullfall)

- Gesamtbetrachtung der ausgewählten Infrastrukturmaßnahmen



Bestand 2021 Kfz-Verkehrsstärken

DTV_{W5} in Kfz/24 h

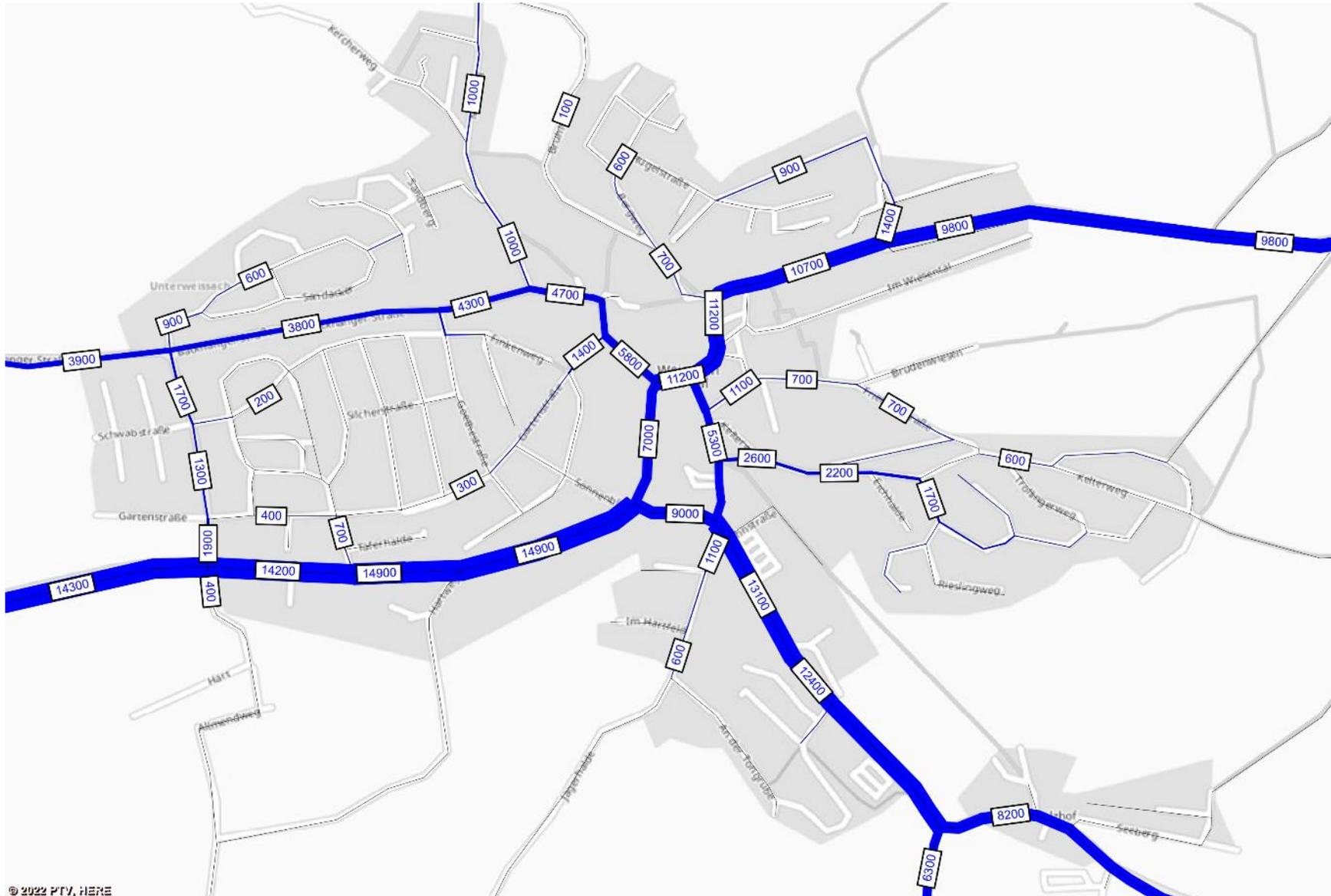
Gemeindegebiet



Bestand 2021
Kfz-Verkehrsstärken

DTV_{W5} in Kfz/24 h

Unterweissach



■ Allgemeine Verkehrsprognose, Mobilitätsentwicklung

- *Einwohnerentwicklung* *enthalten in der spezifischen Prognose*
- Motorisierungsentwicklung
- Entwicklung der Pkw-Jahresfahrleistung

		2019	2035	Veränderung	Rate
Motorisierung	[Pkw/1.000 EW]	510	510	0,0	0,0%
Pkw-Jahresfahrleistung	[Pkm/EW*Jahr]	13.900	13.900	0,0	0,0%
					0,0%

➤ **Hinsichtlich der Mobilitätsentwicklung ist von keiner Veränderung auszugehen.**

Quelle: Shell Pkw-Szenarien bis 2040-Fakten,Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität, 2014.



■ Spezifische Verkehrsprognose, geplante Aufsiedelungen (Stand 15.06.2022)



Quelle: Roosplan 14.06.2022



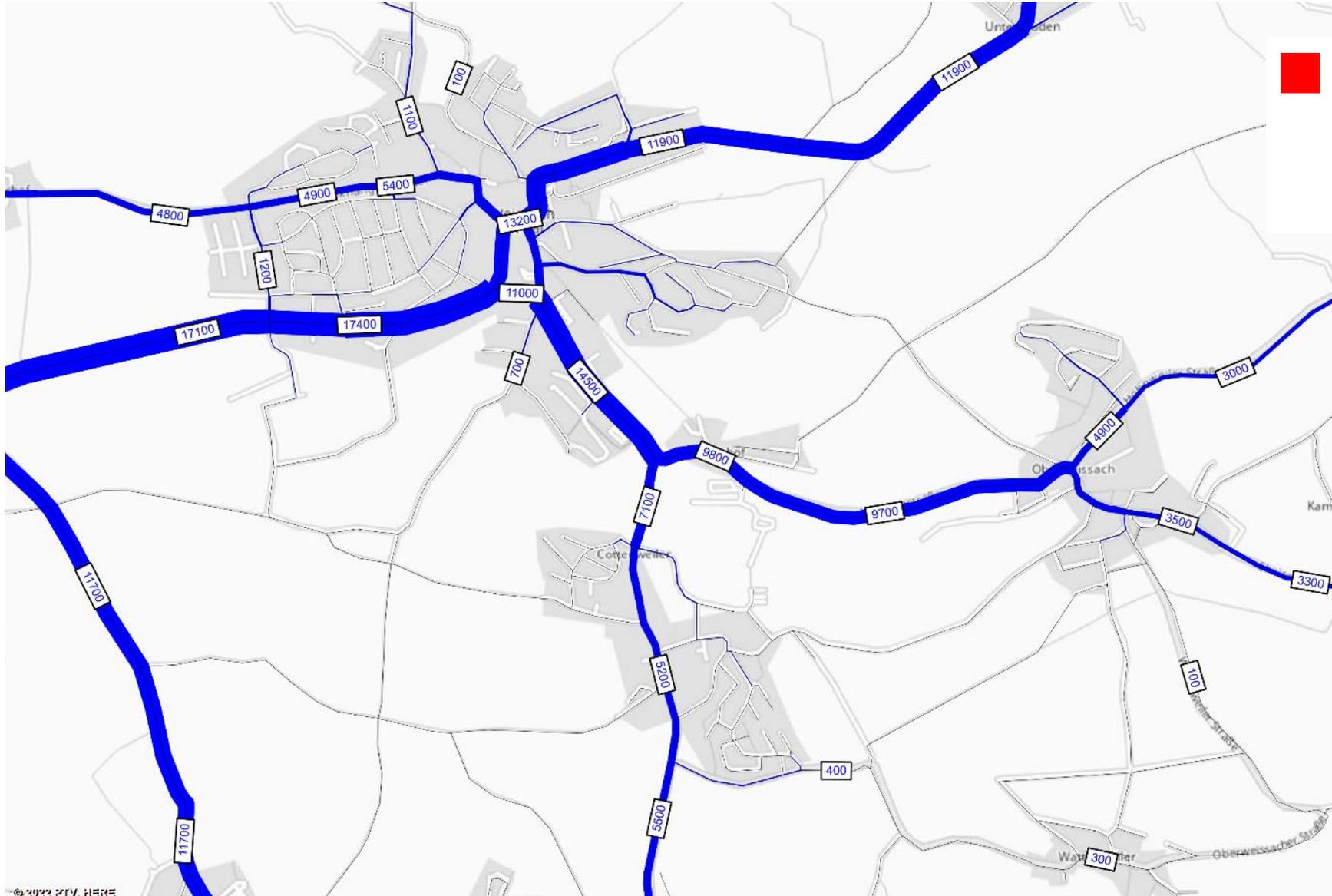
■ Spezifische Verkehrsprognose, geplante Aufsiedelungen (Stand 15.06.2022)

Insgesamt ca. 820 neue
Einwohner durch
zusätzliche
Wohnbauflächen
ca. 1.700 Kfz/24 h
Neuverkehr

Insgesamt ca. 6 ha
zusätzliche
Gewerbeflächen
ca. 900 Kfz/24 h
Neuverkehr

Quelle: Gemeinde Weissach im Tal

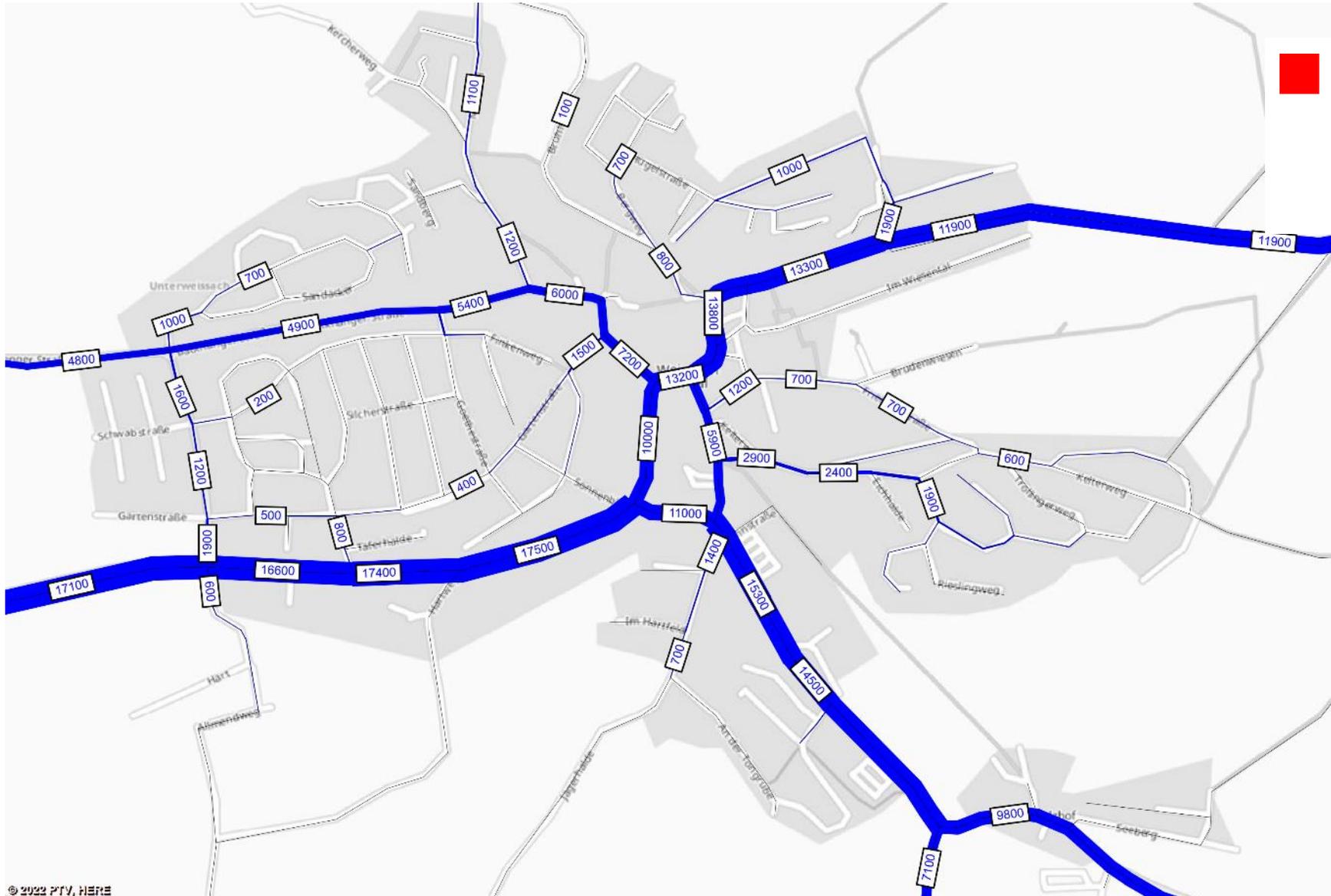
	Ortsteil	Größe in [ha]	Nutzung	Realisierung	
WOHNBAUFLÄCHEN					
1	Neubaugebiet "Obere Schelmenäcker	Oberweissach	0,5	30 Ew.	langfristig
2	Neubaugebiet Hochäcker	Bruch	0,15	76 Ew.	Langfristig
3	Neubaugebiet Hutzelgärten	Unterweissach	1,76	259 Ew.	Mittelfristig
4	Neubaugebiet Ebene	Unterweissach	0,44	81 Ew.	
5	Neubaugebiet Rauhklinge	Oberweissach	2,9	184 Ew.	Mittelfristig
6	Neubaugebiet Kuchenwiesenäcker	Cottenweiler	3,1	73 Ew.	
7	B-Plan Finkenweg/ Schwadengärten	Unterweissach	0,13	35 Ew.	Mittelfristig
8	Mittlere Hart	Unterweissach	0,64	38 Ew.	langfristig
9	1. Erweiterung Bachstraße	Cottenweiler	0,98	43 Ew.	Langfristig
GEWERBEFLÄCHEN					
1	Erweiterung Gewerbefläche Wanne	Unterweissach	0,28	14 Beschäftigte	Mittelfristig
2	Gewerbegebiet Gehrnklinge	Unterweisach	3,77	189 Beschäftigte	
3	Käfig	Cottenweiler	0,4	20 Beschäftigte	
4	Seemühle nördlich des Edeka	Unterweissach	0,29	15 Beschäftigte	
5	Ende Hohnweilerstr.	Oberweissach	1,2	60 Beschäftigte	
SONDERGEBIET					
1	Alte Kelter	Bruch	0,28	Veranstaltungen	Kurzfristig



■ Prognosenußfall 2035
Kfz-Verkehrsstärken

DTV_{W5} in Kfz/24 h

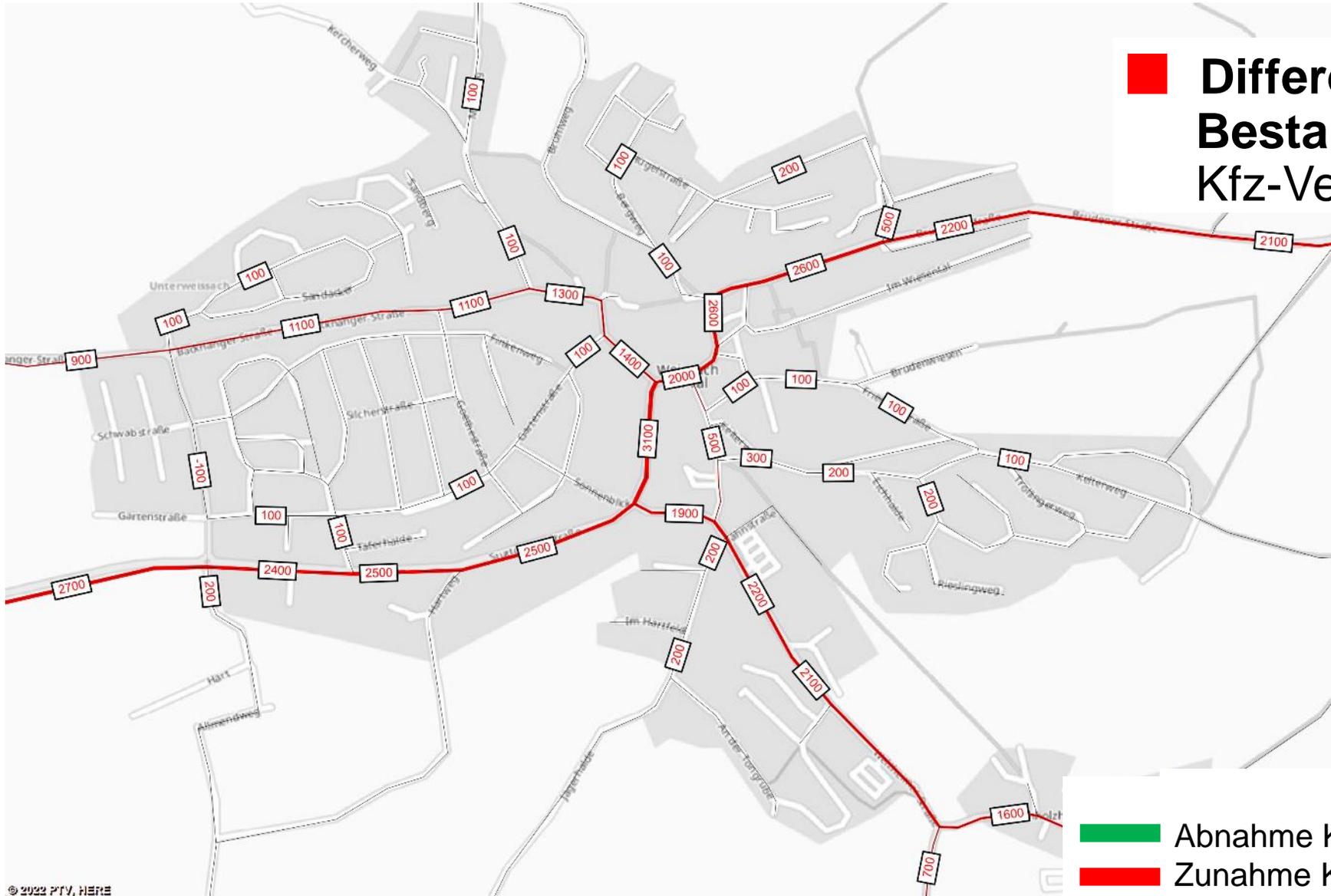
Gemeindegebiet



Prognosenullfall 2035
Kfz-Verkehrsstärken

DTV_{W5} in Kfz/24 h

Unterweissach



Differenz zwischen Bestand 2021 und PNF 2035 Kfz-Verkehrsstärken

DTV_{W5} in Kfz/24 h

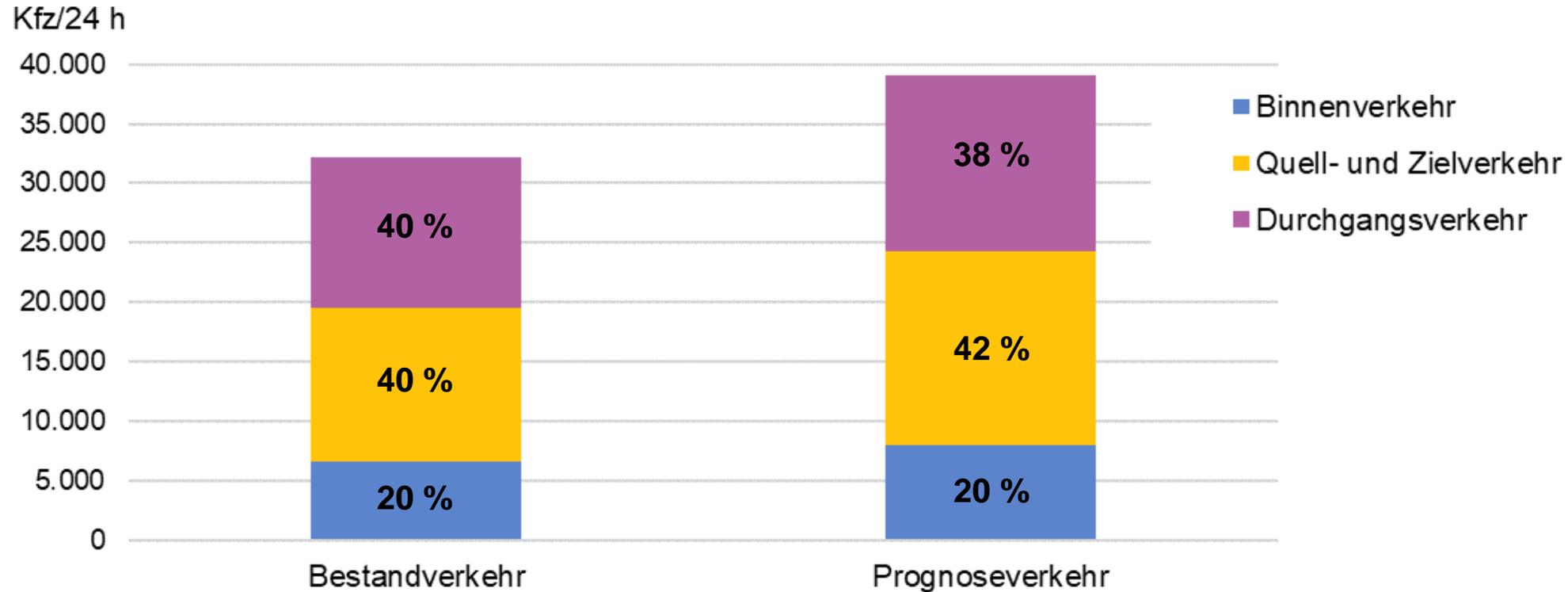
Unterweissach

- Flächig geringe Verkehrszunahmen im gesamten Gemeindegebiet
- Bündelung der Verkehrszunahmen auf den Hauptverkehrsstraßen

Abnahme Kfz/24 h
 Zunahme Kfz/24 h



Kfz-Verkehrsstruktur, Entwicklung vom Bestand 2021 zur Prognose 2035



- Anstieg des Gesamtverkehrs von heute ca. 32.000 Kfz/24 h auf künftig ca. 39.000 Kfz/24 h
- Leichte Anstiege im Quell-Ziel-Verkehr gegenüber dem Durchgangsverkehr



■ Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, Möglichkeiten und Ansätze

■ Räumliche Verlagerung: Verlagerung von Kfz-Fahrten innerhalb des Straßennetzes

- bewirkt durch Straßennetzmaßnahmen
- bewirkt durch Verkehrsregelungen, Verkehrsorganisation und Gestaltung
- bewirkt durch Maßnahmen im ruhenden Verkehr (Parkraumkonzept)

➤ Berechnung mittels Verkehrsmodell

■ Modale Verlagerungen: Verlagerung von Kfz-Fahrten hin zu alternativen Verkehrsmitteln

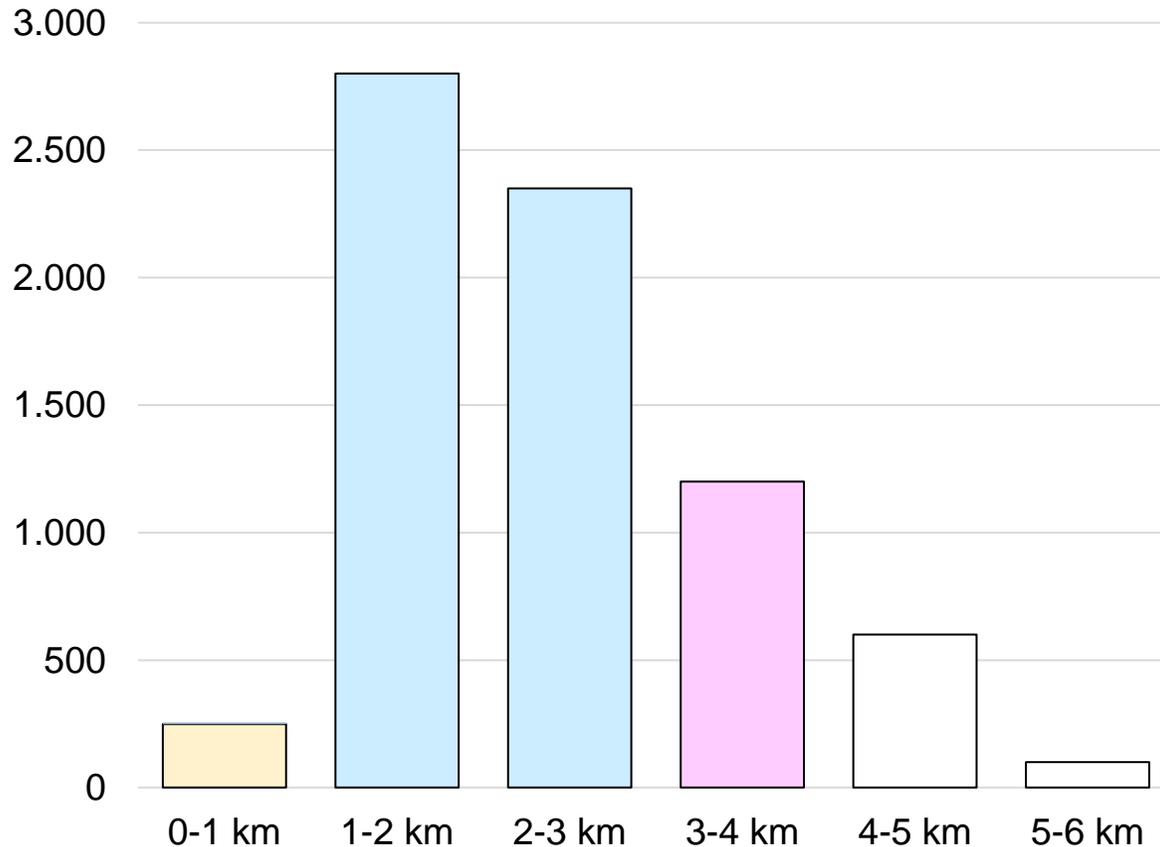
- bewirkt durch Maßnahmen im Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV
- unterstützt durch Verkehrsregelungen, Verkehrsorganisation und Gestaltung

➤ Abschätzung des Potenzials (kurze Fahrten sind potenziell modal verlagerbar)

➤ Abminderung der Kfz-Fahrten und Berechnung mittels Verkehrsmodell

Auswertung der Pkw-Fahrten 2035 (Binnenverkehr) nach Fahrtlängen

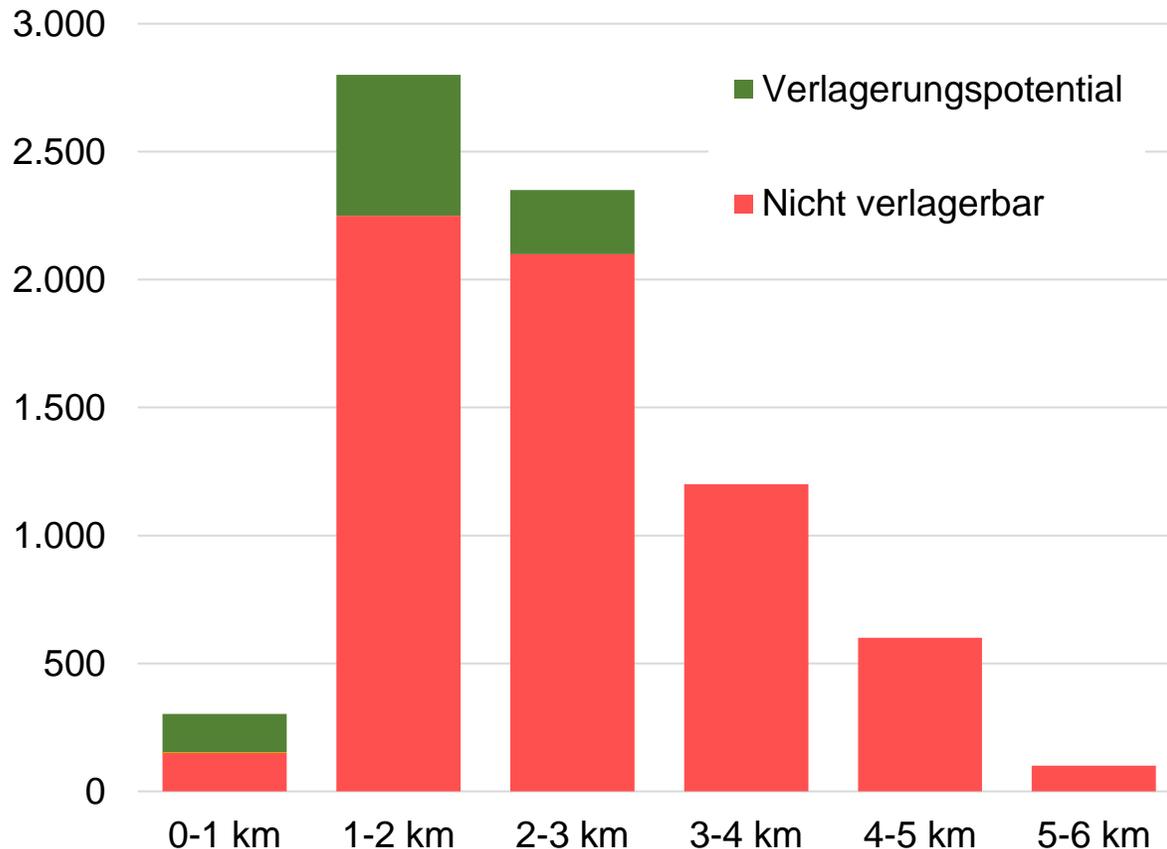
Potenzial zur modalen Verlagerung vom MIV auf den Nicht-Motorisierten Verkehr



Längenklasse	Gesamte Wege [Pkw/24 h]	Verlagerungs-potential
0 -1 km	300	50%
1 - 2 km	2.800	20%
2 - 3 km	2.350	10%
3 - 4 km	1.200	
4 - 5 km	600	
5 – 6 km	100	

Auswertung der Pkw-Fahrten 2035 (Binnenverkehr) nach Fahrtlängen

Potenzial zur modalen Verlagerung vom MIV auf den Nicht-Motorisierten Verkehr



Längenklasse	Gesamte Wege [Pkw/24 h]	Nicht verlagerbar [Pkw/24 h]	Verlagerungspotential [Pkw/24 h]
0 - 1 km	300	150	150
1 - 2 km	2.800	2.250	550
2 - 3 km	2.350	2.100	250
3 - 4 km	1.200	1.200	0
4 - 5 km	600	600	0
5 - 6 km	100	100	0
Summe	7.350	6.400	950

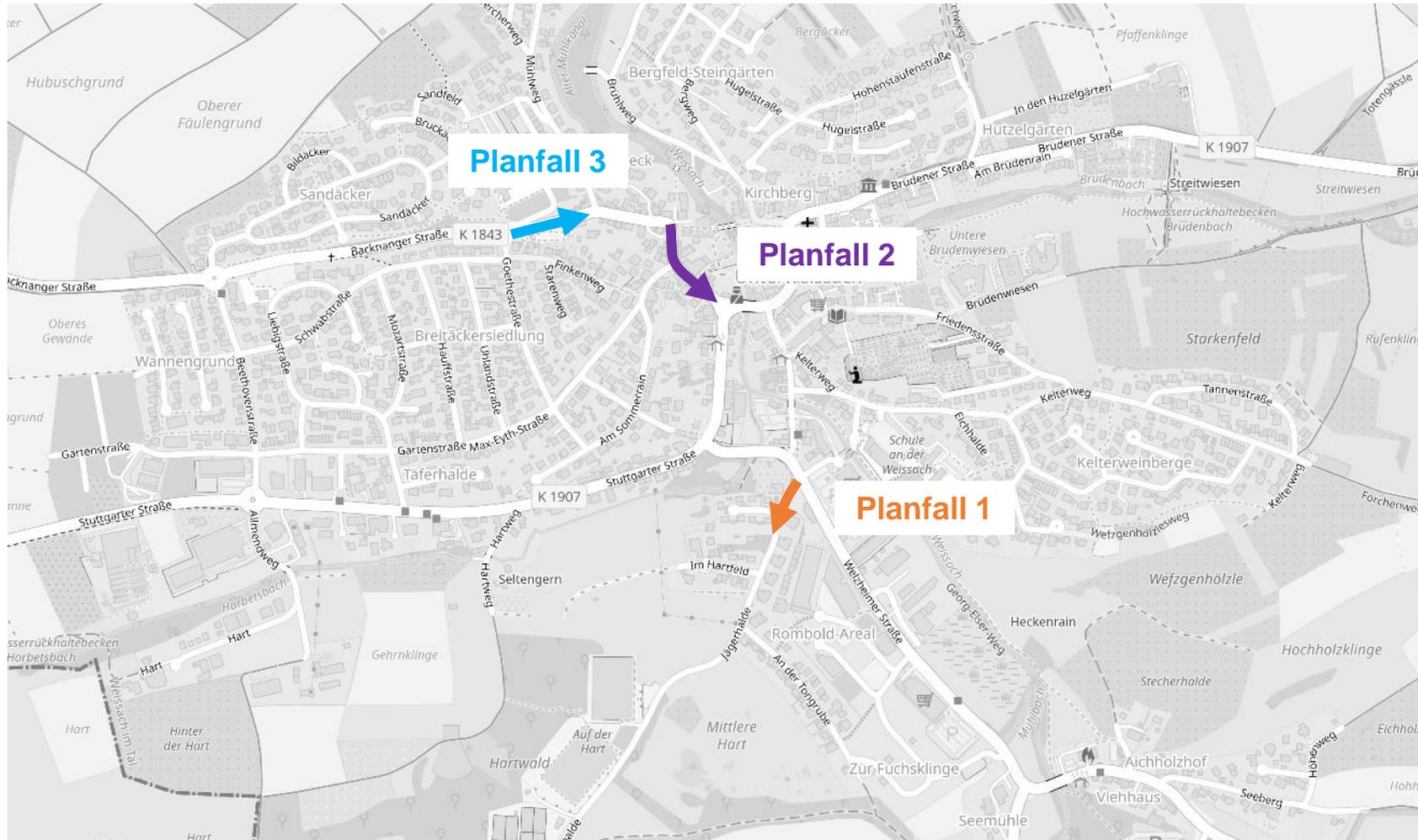


Straßennetzmaßnahmen

Berechnung der verkehrlichen Wirkung



Einbahnstraßenregelungen, Vorschläge aus Bürgerschaft und Gemeinde



Planfall 1:
Zwischen dem KP Jägerhalde/Welzheimer Straße und dem Erlenweg in Fahrtrichtung Süden

Planfall 2:
Gesamte Forststraße in Fahrtrichtung Osten

Planfall 3:
Zwischen dem KP Backnanger Straße/Goethestraße und dem Mühlweg in Fahrtrichtung Osten

Ermittlung der verkehrlichen Wirkung, Planfallberechnung

Bestand 2021

- Heutiges Verkehrsangebot (Straßennetz) und heutige Verkehrsnachfrage

Prognosenullfall 2035 (Basisprognose)

- Künftige Verkehrsnachfrage mit allgemeiner Verkehrsprognose (Mobilitätsentwicklung) und spezifischer Verkehrsprognose (geplante Aufsiedelungen, z.B. Wohnen, Gewerbe, etc.)

Planfälle 2035 (Basis ist der Prognosenullfall)

- Einzelbetrachtung von Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Einbahnstraßen, Netzergänzungen)

Zielkonzept 2035 (Basis ist der Prognosenullfall)

- Gesamtbetrachtung der ausgewählten Infrastrukturmaßnahmen

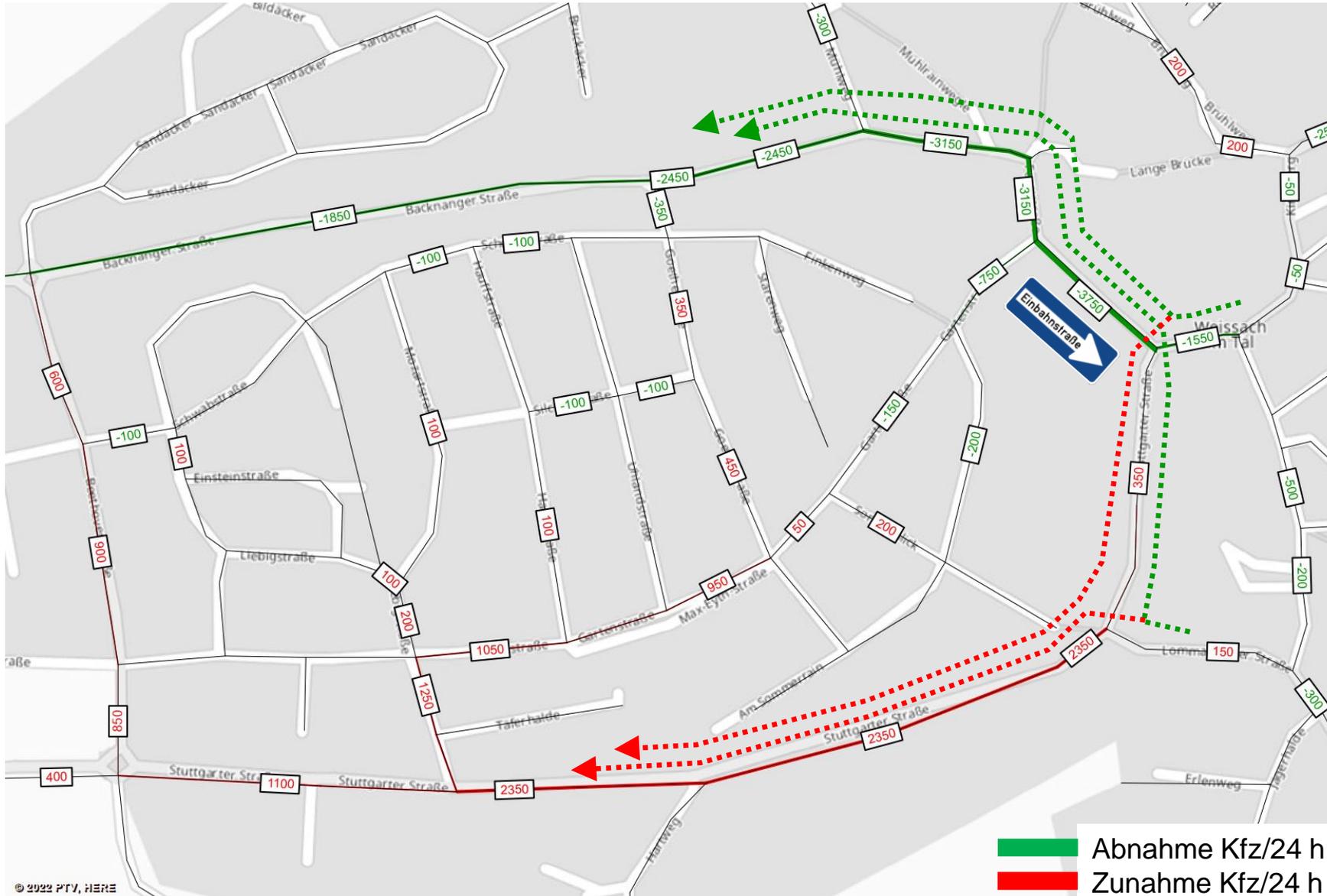
Differenz zwischen Planfall 1 und PNF 2035 Kfz-Verkehrsstärken

DTV_{W5} in Kfz/24 h

 Abnahme Kfz/24 h
 Zunahme Kfz/24 h



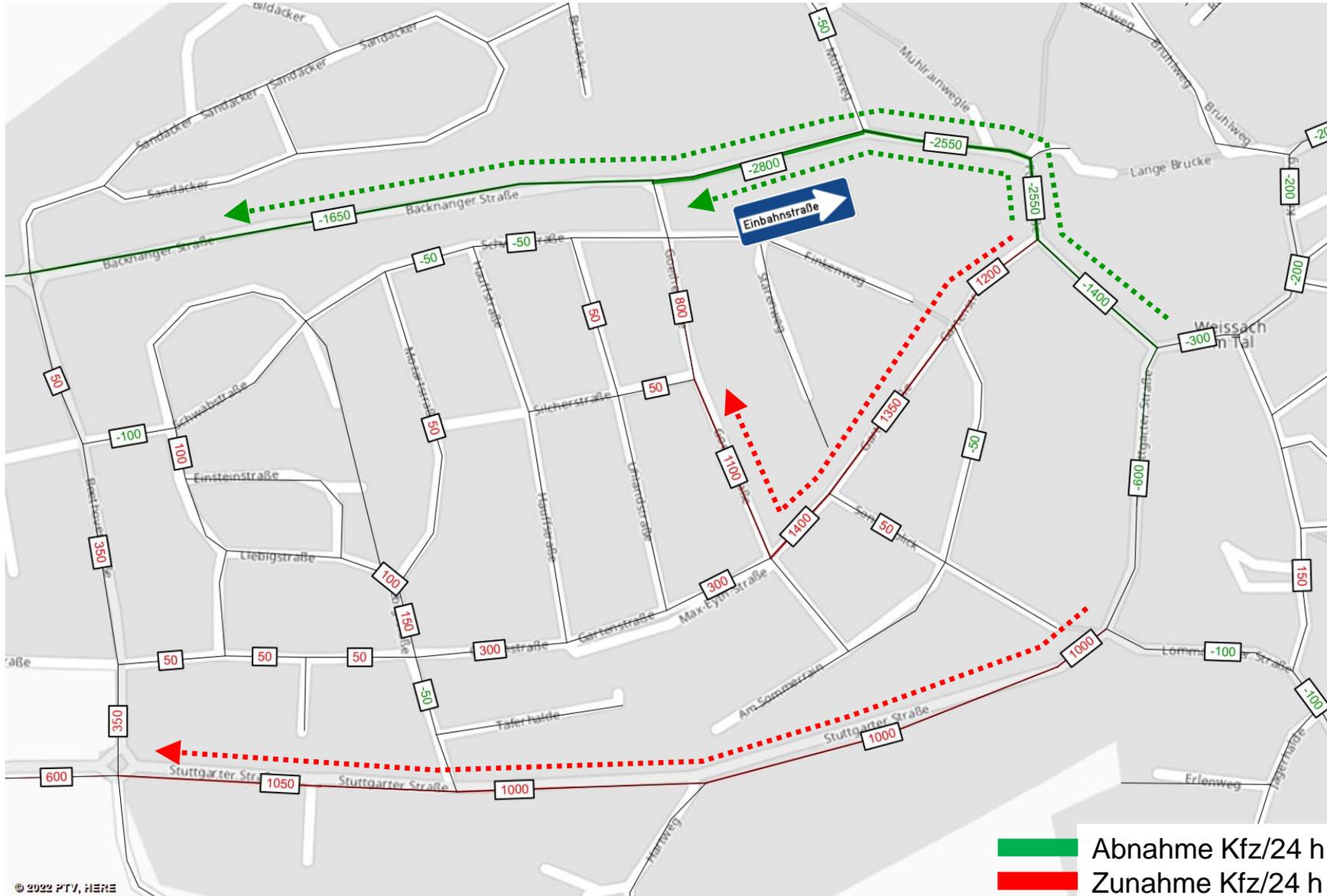
- Kleinräumige Verlagerungswirkungen mit Verkehrsabnahmen in der Jägerhalde und Verkehrszunahmen in der Alten Ziegeleistraße und Welzheimer Straße
- **Entlastung** des KP Welzheimer Straße/Jägerhalde und damit Steigerung der Leistungsfähigkeit
- **Umwege** für Quartiersbezogene Fahrten



Differenz zwischen Planfall 2 und PNF 2035
Kfz-Verkehrsstärken

DTV_{W5} in Kfz/24 h

- Entlastungen der Forststraße und Backnanger Straße
- Zunahmen auf der Stuttgarter Straße, Beethovenstraße, Täferhalde und westliche Gartenstraße
- Entlastung Marktplatz
- Verschärfung der Engpässe am Knotenpunkt Stuttgarter Str./Lommatzcher Str.
- Umwege für Quartiersbezogene Kfz-Fahrten



Differenz zwischen Planfall 3 und PNF 2035
Kfz-Verkehrsstärken

DTV_{W5} in Kfz/24 h

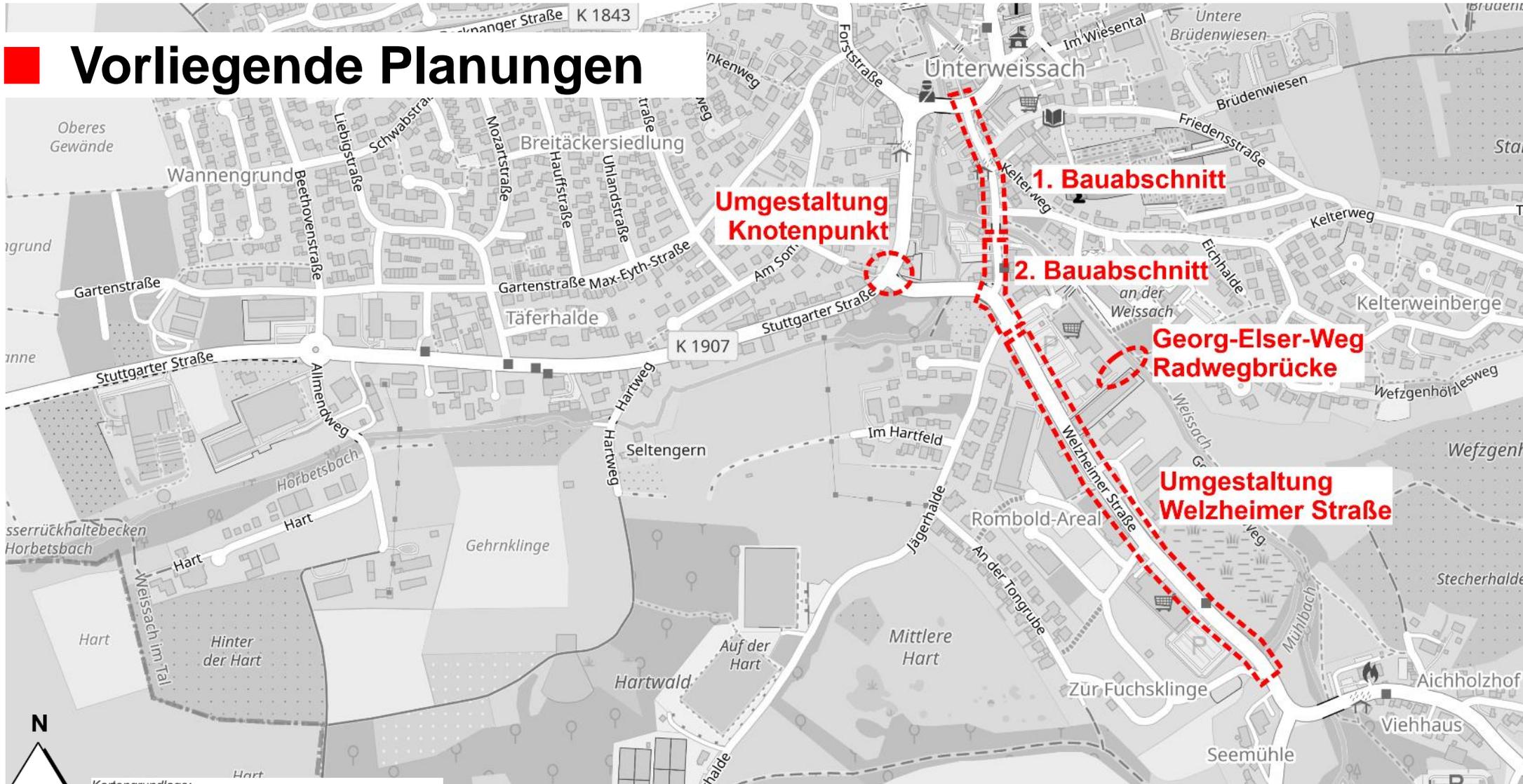
- Kleinräumige Verlagerung von der Backnanger Str. auf die östliche Gartenstraße
- Verlagerung von der Forststr. und Backnanger Str. auf die Stuttgarter Str.
- Entlastung Forststraße und Backnanger Straße
- Umwege Quartiersbezogener Fahrten führen zu Verkehrszunahmen in den Wohnstraßen



Vorliegende Planungen



Vorliegende Planungen

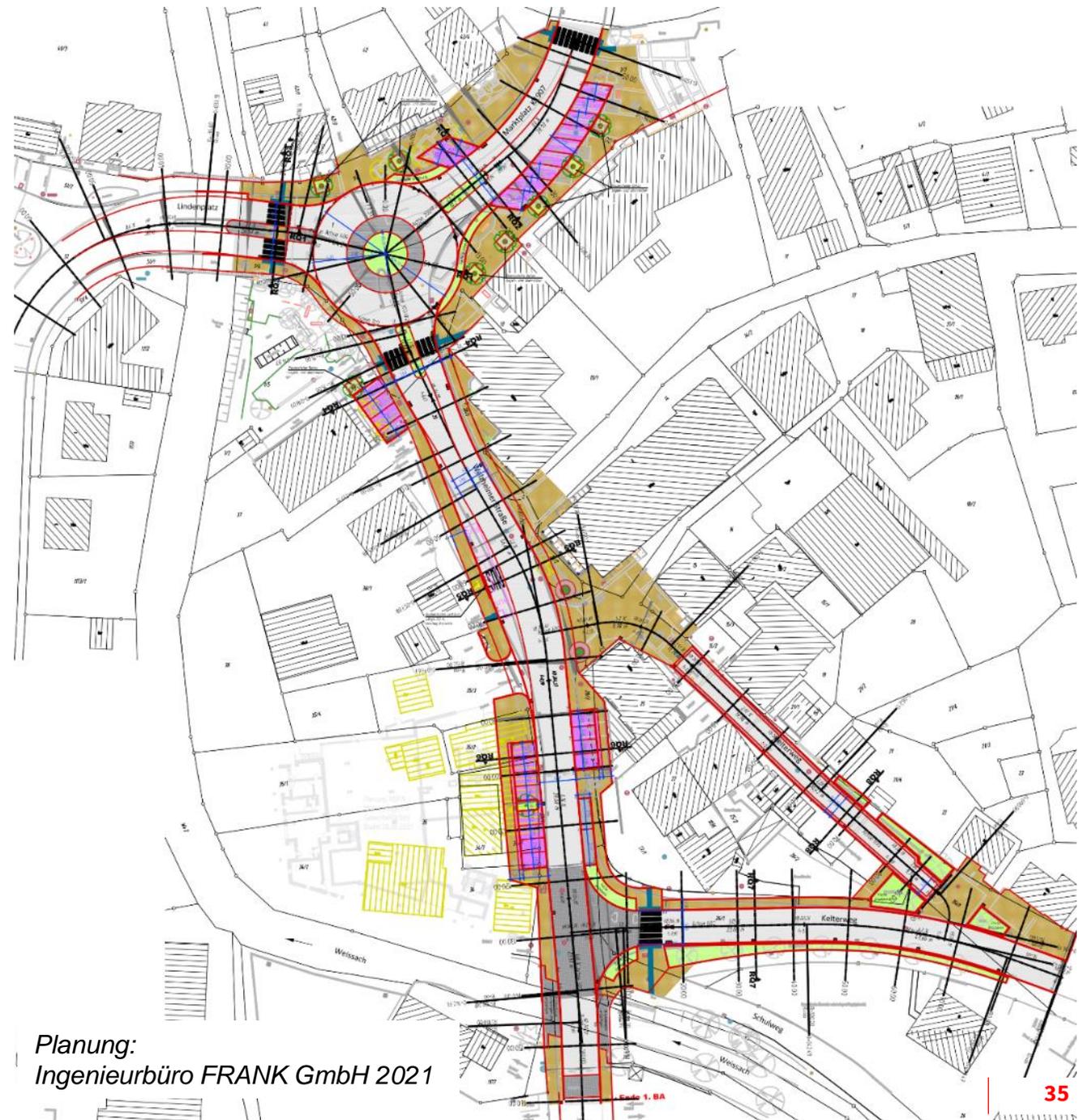


Kartengrundlage:
Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt.

Ortsmitte Unterweissach Nördliche Welzheimer Straße (1. Bauabschnitt)

Eigene Einschätzungen

1. Hoher Platzbedarf des Kreisverkehrs geht zu Lasten der Seitenbereiche
2. Dichtes Senkrechtparken am Marktplatz schränkt die Bewegungsmöglichkeiten für Fußgänger ein und gefährdet Radfahrer
3. Hoher Platzbedarf der Busbucht geht zu Lasten der Seitenbereiche



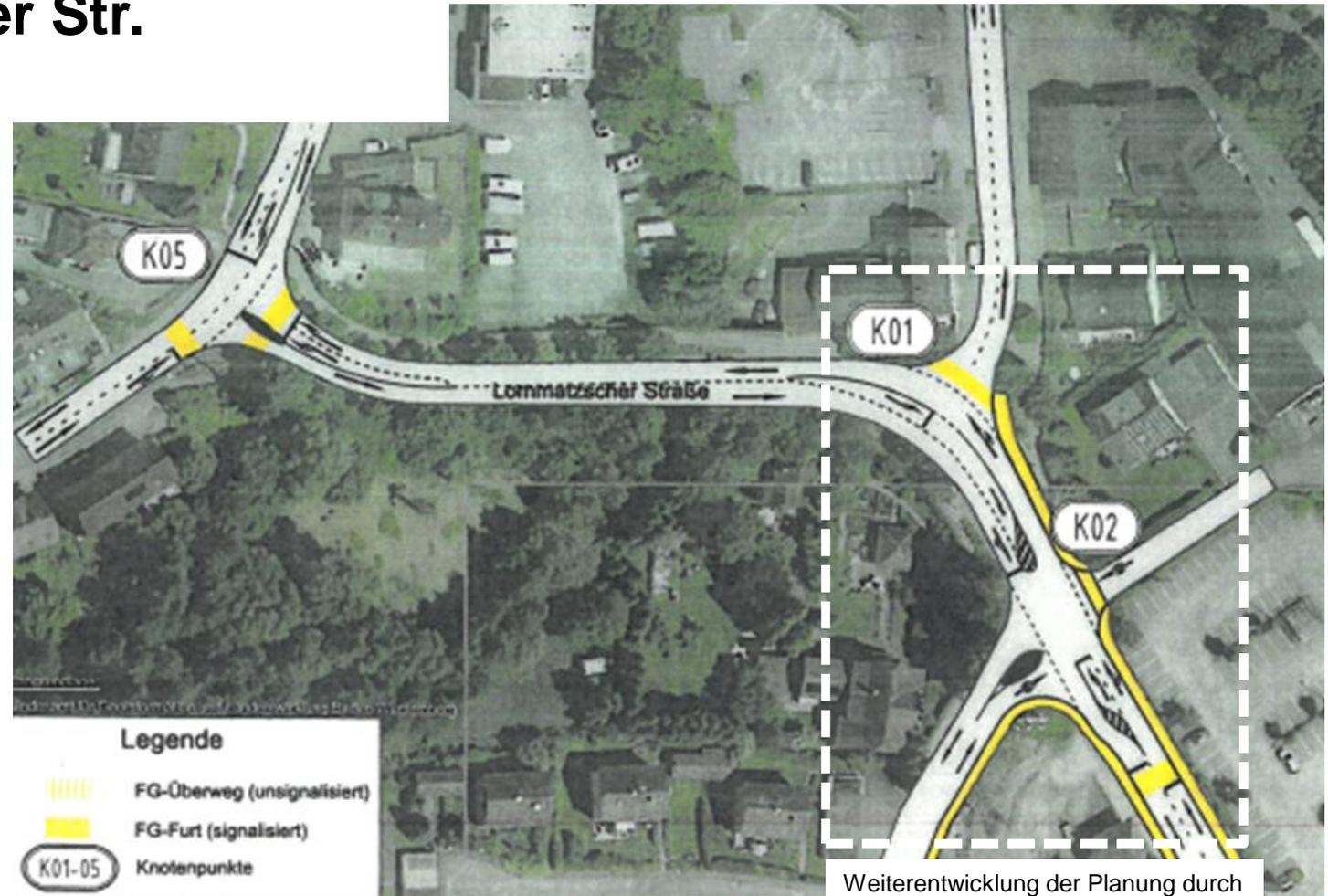
Planung:
Ingenieurbüro FRANK GmbH 2021



■ Knotenpunkt Lommatzcher Str./Welzheimer Str. (2. Bauabschnitt)

Eigene Einschätzungen

1. Separate Fahrspuren zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit
2. Umwegige Querung für Fußgänger auf Höhe Jägerhalde
3. Nicht-Berücksichtigung des Radverkehrs

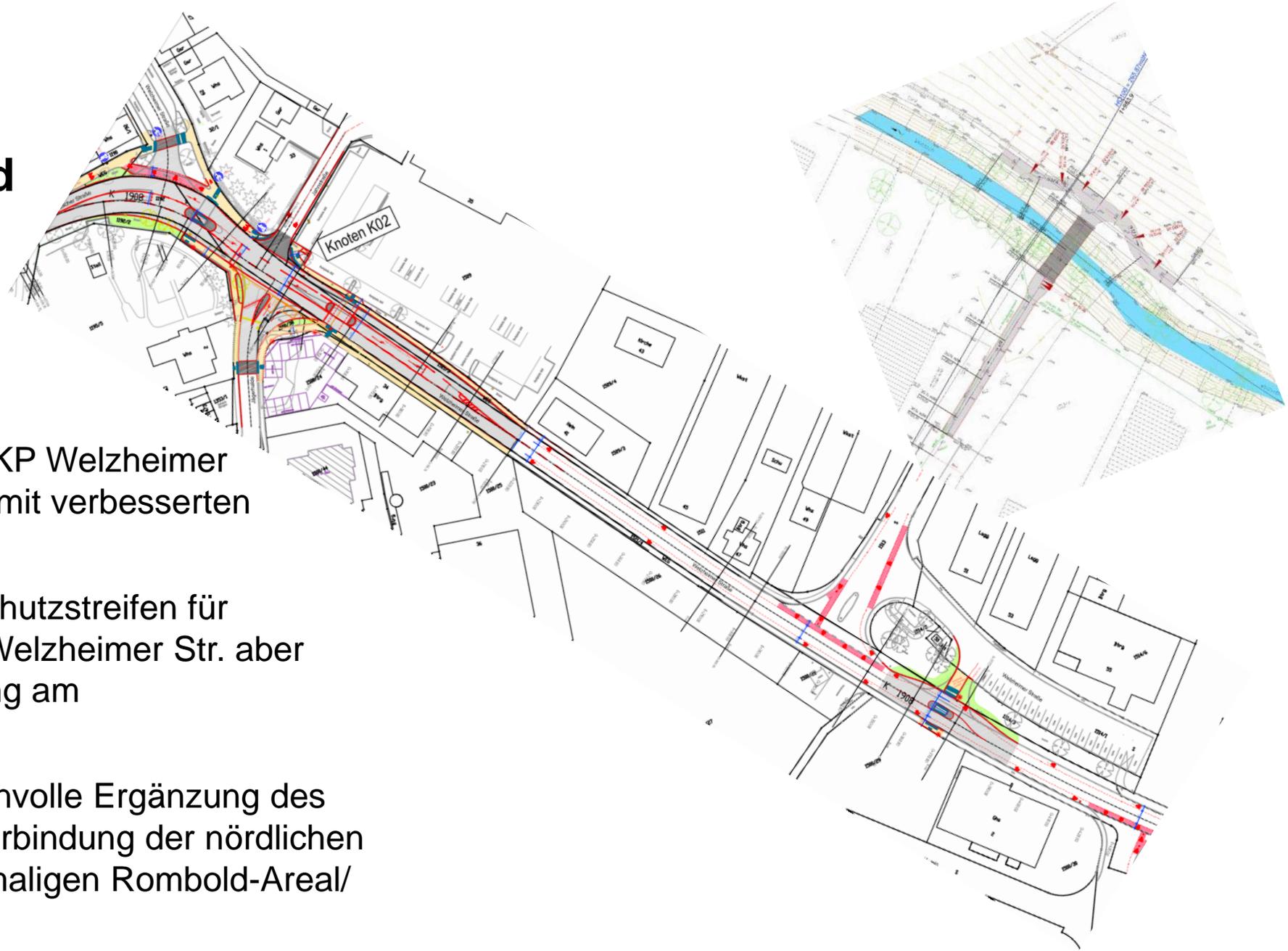


Weiterentwicklung der Planung durch
Ingenieurbüro Frank GmbH

■ **Welzheimer Str. und Radwegebrücke Georg-Elser-Weg**

Eigene Einschätzungen

1. Weiterentwicklung des KP Welzheimer Str./Lommatzcher Str. mit verbesserten Querungen
2. Anlegen beidseitiger Schutzstreifen für Radfahrer entlang der Welzheimer Str. aber ohne sichere Fortführung am Knotenpunktbereich
3. Radwegebrücke als sinnvolle Ergänzung des Radwegenetzes und Verbindung der nördlichen Quartiere mit dem ehemaligen Rombold-Areal/ Edeka





■ Vorliegende Planungen, Zusammenfassende Bewertung und Hinweise

■ Nördliche Welzheimer Str./Marktplatz (Bauabschnitt 1)

- KP Welzheimer Str./Marktplatz als kompakter Vorfahrtknoten (ohne separate Abbiegespuren), erreichbare Leistungsfähigkeit: Qualitätsstufe QSV D
- Anlegen von einander gegenüberliegenden Straßenrandhaltestellen (statt Busbuchten)
heute sind wegen betriebsbedingter Halte Busbuchten erforderlich > Empfehlung: Klärung mit dem VVS
- Neuordnung des Straßenrandparkens (vertiefende Betrachtung gemäß Parkraumkonzept)

■ Lommatzcher Straße mit angrenzenden Knotenpunkten Welzheimer Str. und Stuttgarter Str.

- Kompakte Vorfahrtknoten mit separaten Abbiegespuren (gemäß vorliegender Planungen)
- Ergänzung sicherer und attraktiver Radverkehrsführung bzw. -weiterführung

■ Welzheimer Straße

- Anlegen beidseitiger Schutzstreifen für Radfahrer und Radwegebrücke werden befürwortet



Maßnahmenkonzeption (Vorschlag)

Straßennetz und Geschwindigkeitsdämpfung

Musterlösung Gestaltung Ortseinfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

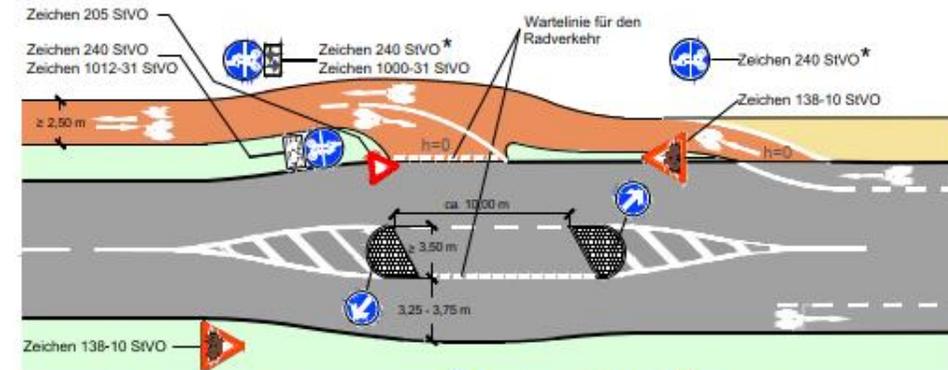
z.B. Ortseinfahrt Brüdener Straße

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (1)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegführung erforderlich.

Regelungen:

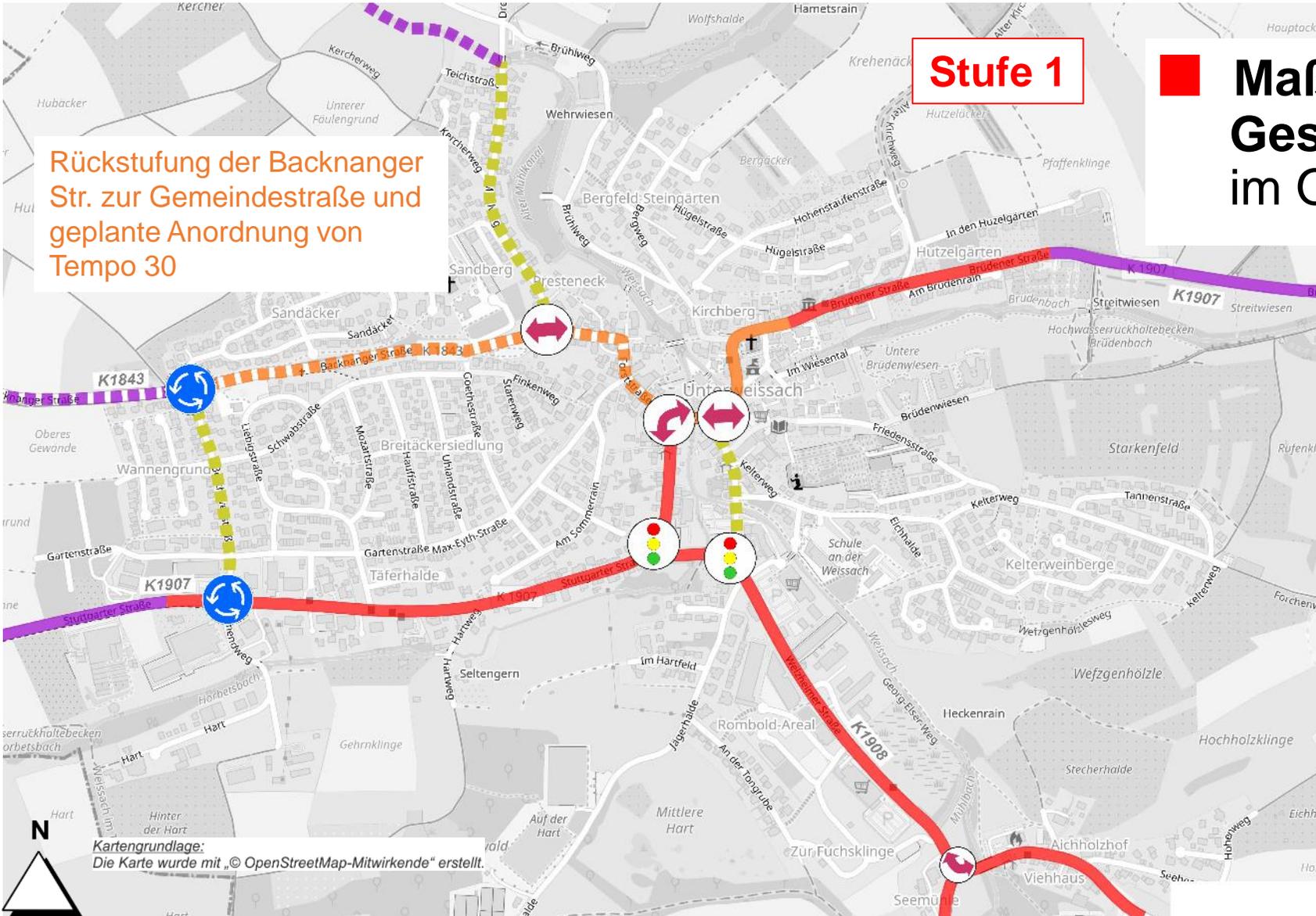
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- ab einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag; auch darunter, wenn die räumlichen Verhältnisse es zulassen

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr



Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung im Ortskern (Unterweissach)

Hierarchie des Straßennetzes

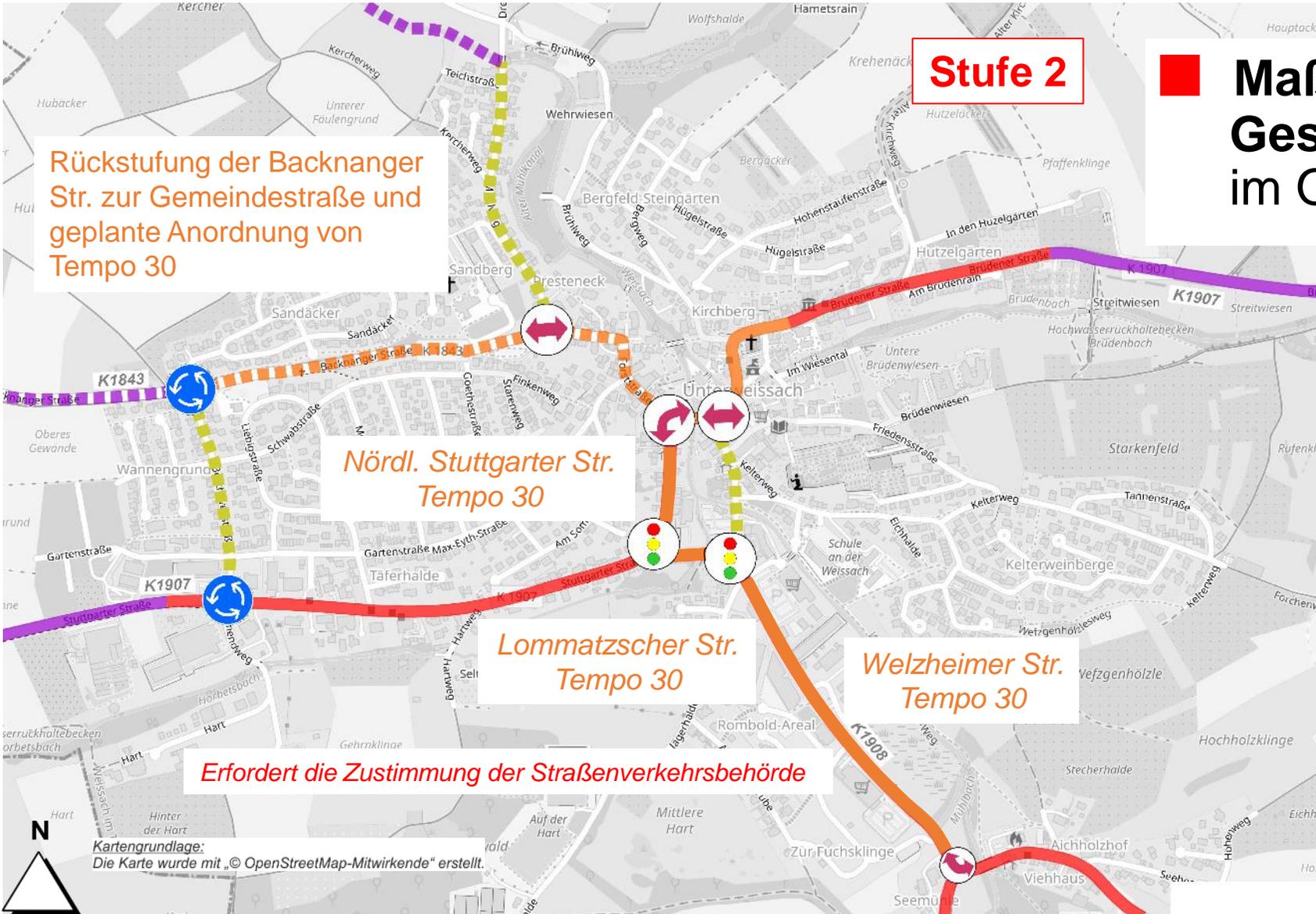
- MIV Vorbehaltsnetz 1. Ordnung
- - - MIV Vorbehaltsnetz 2. Ordnung

Geschwindigkeitsregelung

- Tempo 70/100
- Tempo 50
- Tempo 30
- Tempo 30 Zone

Knotenpunktregelung

- LSA-geregelter Knotenpunkt
- Vorfahrt-geregelter Knotenpunkt (mit Anzeige der Vorrangrichtung)
- Kreisverkehr



Rückstufung der Backnanger Str. zur Gemeindestraße und geplante Anordnung von Tempo 30

Stufe 2

Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung im Ortskern (Unterweissach)

Nördl. Stuttgarter Str.
Tempo 30

Lommatscher Str.
Tempo 30

Welzheimer Str.
Tempo 30

Erfordert die Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde

Hierarchie des Straßennetzes

- MIV Vorbehaltsnetz 1. Ordnung
- MIV Vorbehaltsnetz 2. Ordnung

Geschwindigkeitsregelung

- Tempo 70/100
- Tempo 50
- Tempo 30
- Tempo 30 Zone

Knotenpunktregelung

- LSA-geregelter-Knotenpunkt
- Vorfahrt-geregelter Knotenpunkt (mit Anzeige der Vorrangrichtung)
- Kreisverkehr

Kartengrundlage:
Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt.



■ Rahmenbedingungen zur Einführung von Tempo 30

■ Rechtlicher Anspruch auf Geschwindigkeitsreduzierung besteht:

- aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs [§45, Absatz 1 StVO]
 - aus Gründen des Schutzes angrenzender Nutzungen (z.B. KiGa/KiTa, Schulen, Alten- und Pflegeheimen und Krankenhäusern [§45, Absatz 9 StVO]
 - aus Gründen des Schutzes vor Lärm und Abgasen (Immissionsschutzgutachten erforderlich)
-
- Es besteht keine eindeutige, rechtlich gesicherte Begründung
 - Der zuständigen Verkehrsbehörde steht ein Ermessensspielraum zur Entscheidung zu, um bspw. städtebauliche Entwicklungen zu unterstützen
-
- **Empfehlung: Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt)**



Maßnahmenkonzeption (Vorschlag)

Radverkehr

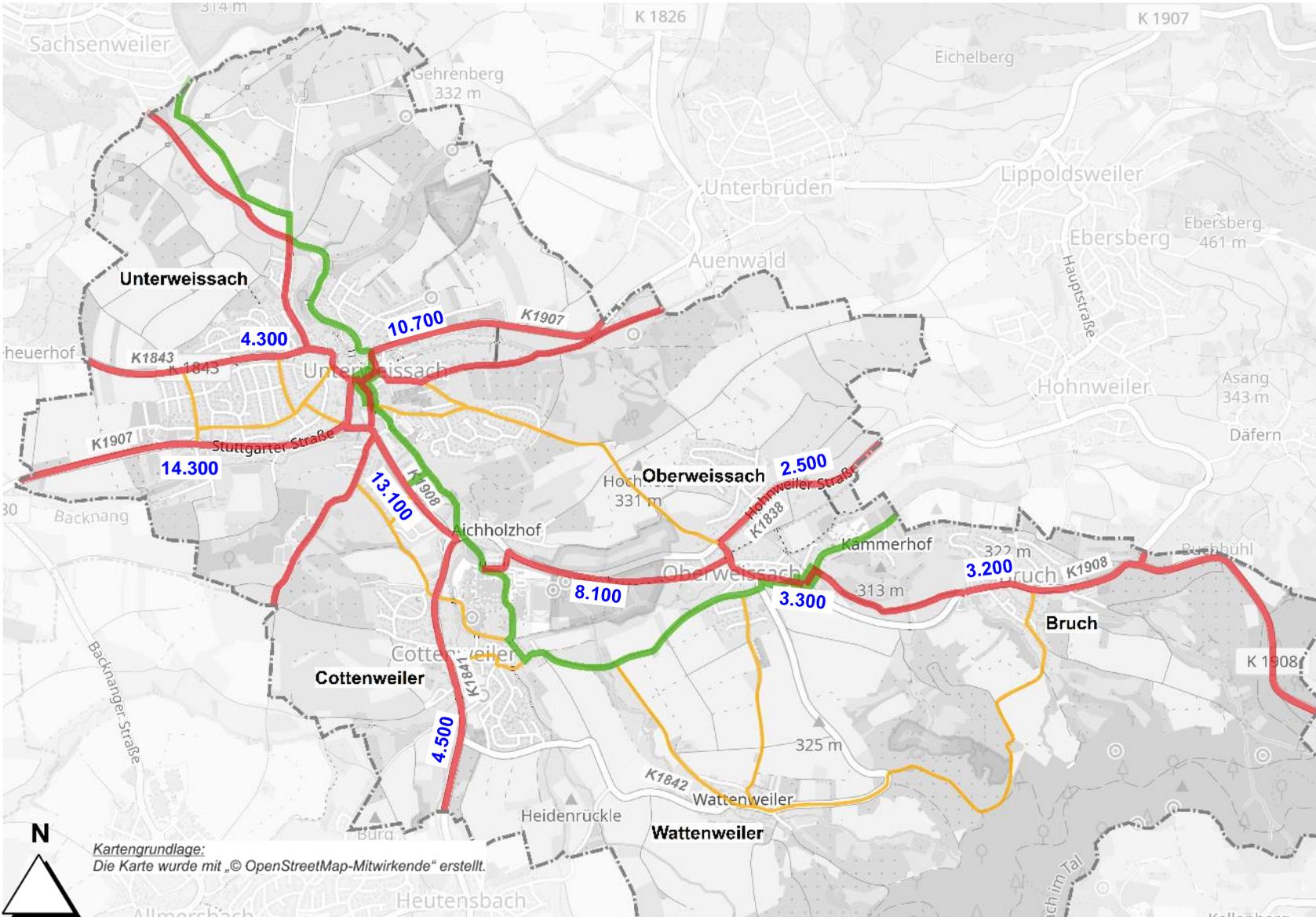


Radverkehrsnetz
Gemeindegebiet

Hierarchie des Netzes

-  Alltagsnetz
-  Freizeitnetz
-  Ergänzungsnetz

Kfz-Verkehrsstärken (Kfz/24 h)





Radverkehrsnetz
Unterweissach

Hierarchie des Netzes

-  Alltagsnetz
-  Freizeitnetz
-  Ergänzungsnetz

Kfz-Verkehrsstärken (Kfz/24 h)

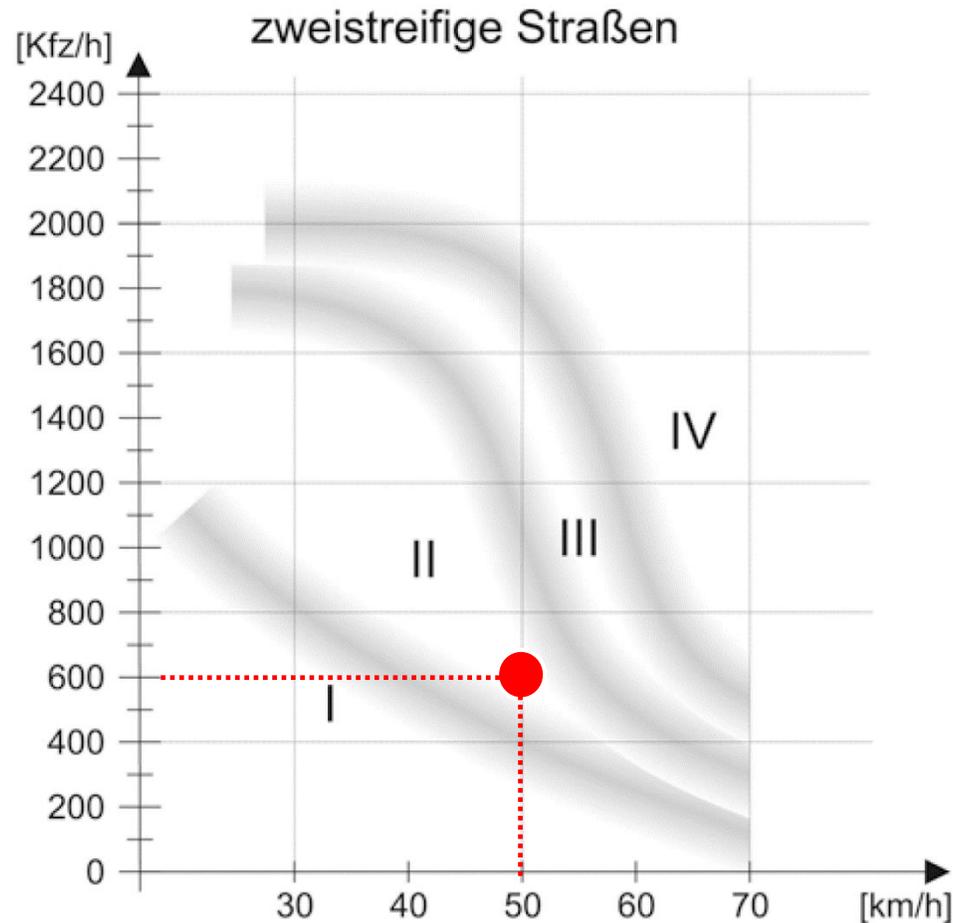


Kartengrundlage:
Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt.



Wahl einer geeigneten Führungsform für den Radverkehr

Verkehrliche Rahmenbedingungen



- I Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn
- II Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radfahrer frei und Radwege ohne Benutzungspflicht
- III Regeleinsatzbereich für Trennen (Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege)
- IV Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich

Ablesebeispiel: 600 Kfz/h bei 50 km/h

➤ **Belastungsbereich II**

Quelle: Empfehlung für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010

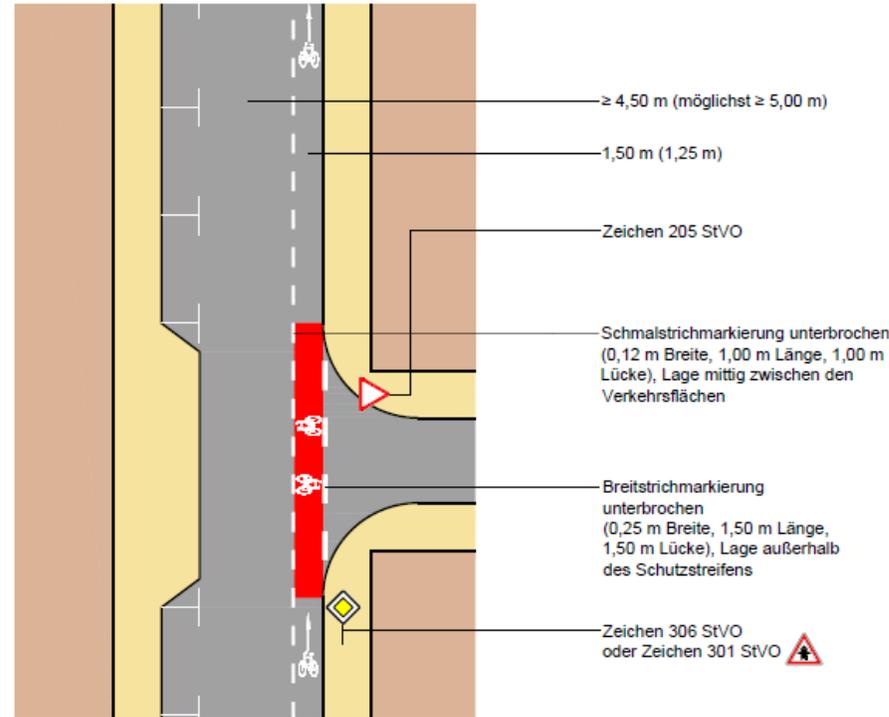


Wahl einer geeigneten Führungsform für den Radverkehr

Verkehrliche Rahmenbedingungen

Nr.	Lage	Steigung	Zul. Geschwindigkeit [km/h]	Kfz-Verkehrsstärke [Kfz/h]	Mangel
1	Stuttgarter Str. West		50	1.400	Unzureichende Radinfrastruktur
2	Stuttgarter Str. Nord		50	700	Unzureichende Radinfrastruktur
3	Forststr.		50	600	Unzureichende Radinfrastruktur
4	Backnanger Str.	Ja	50	400	Unzureichende Radinfrastruktur
5	Lindenplatz		30	1.100	Unzureichende Radinfrastruktur
6	Marktplatz		30	1.100	Unzureichende Radinfrastruktur
7	Kirchberg	Ja	30	1.100	Unzureichende Radinfrastruktur
8	Brüdener Str.		50	1.100	Unzureichende Radinfrastruktur
9	Welzheimer Str. Süd		50	1.300	Unzureichende Radinfrastruktur
10	Unterweissacher Str.		50	600	Unzureichende Radinfrastruktur
11	Heutensbacher Str.		50	500	Unzureichende Radinfrastruktur

Musterlösung Einseitige Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2

Anwendungsbereiche:

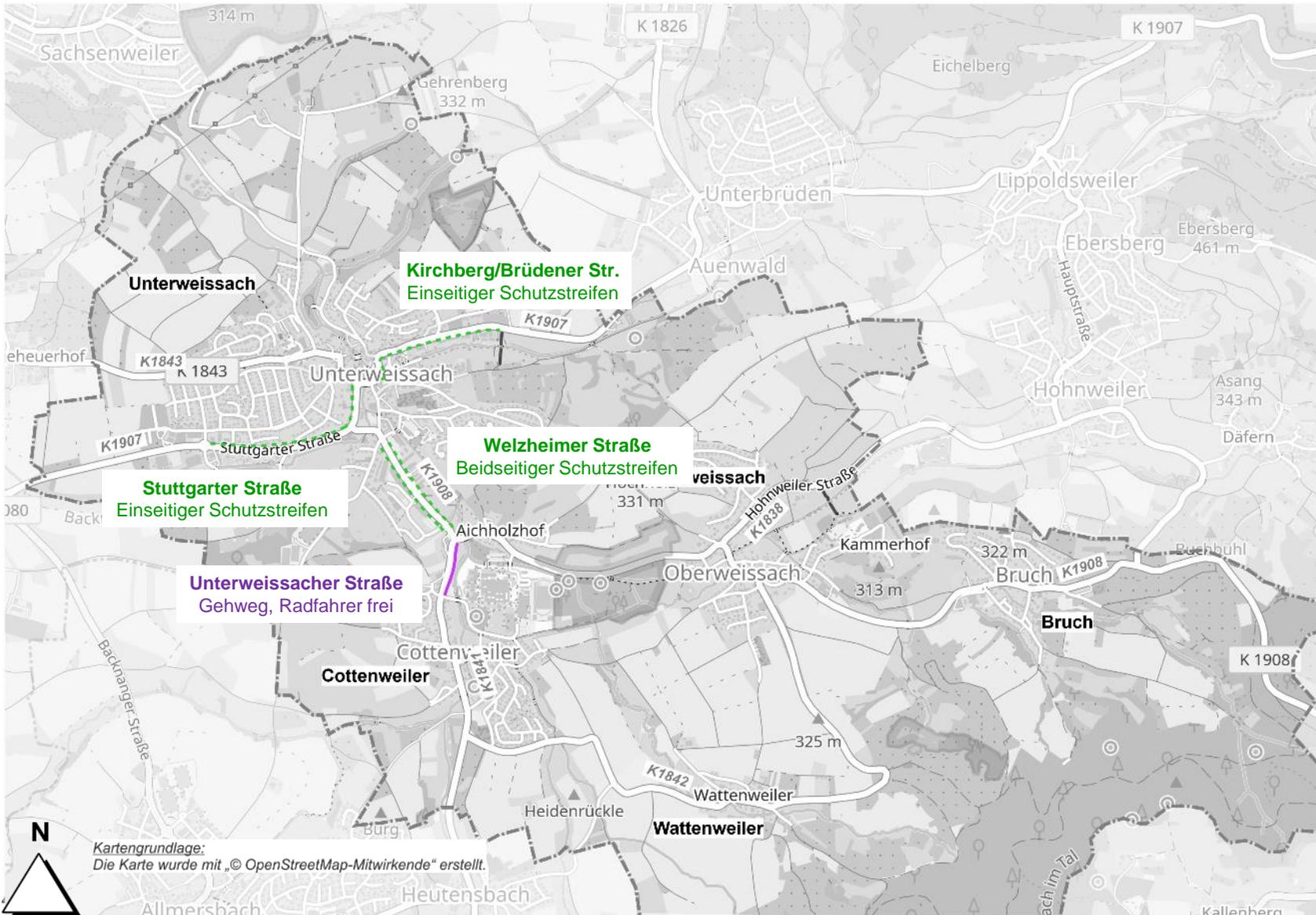
- innerorts ($\geq 30\text{km/h}$) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 5,75 - 7,50 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- bei der Wahl der Straßenseite sind Topographie, Parken im Seitenraum und Anzahl der Einmündungen/Zufahrten entscheidend (Schutzstreifen eher in der Bergauf-Richtung und/oder bei großer Anzahl an Zufahrten)
- Im Zuge von Steigungs- und Gefällstrecken sowie in Kurvenbereichen ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen (auf ca. 1,50 - 1,80 m)
- bei schmaler Kernfahrbahn besondere Anforderungen, siehe hierzu Musterblatt 3.2-8
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen und schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten



Maßnahmen
Radverkehr



-  Schutzstreifen für den Radfahrer
-  gemeinsamer Geh- und Radweg / Radfahrer frei



Maßnahmenkonzeption (Vorschlag)

ÖPNV, Ergänzende Angebote



■ Unzureichend ausgestattete und gestaltete Bushaltestellen

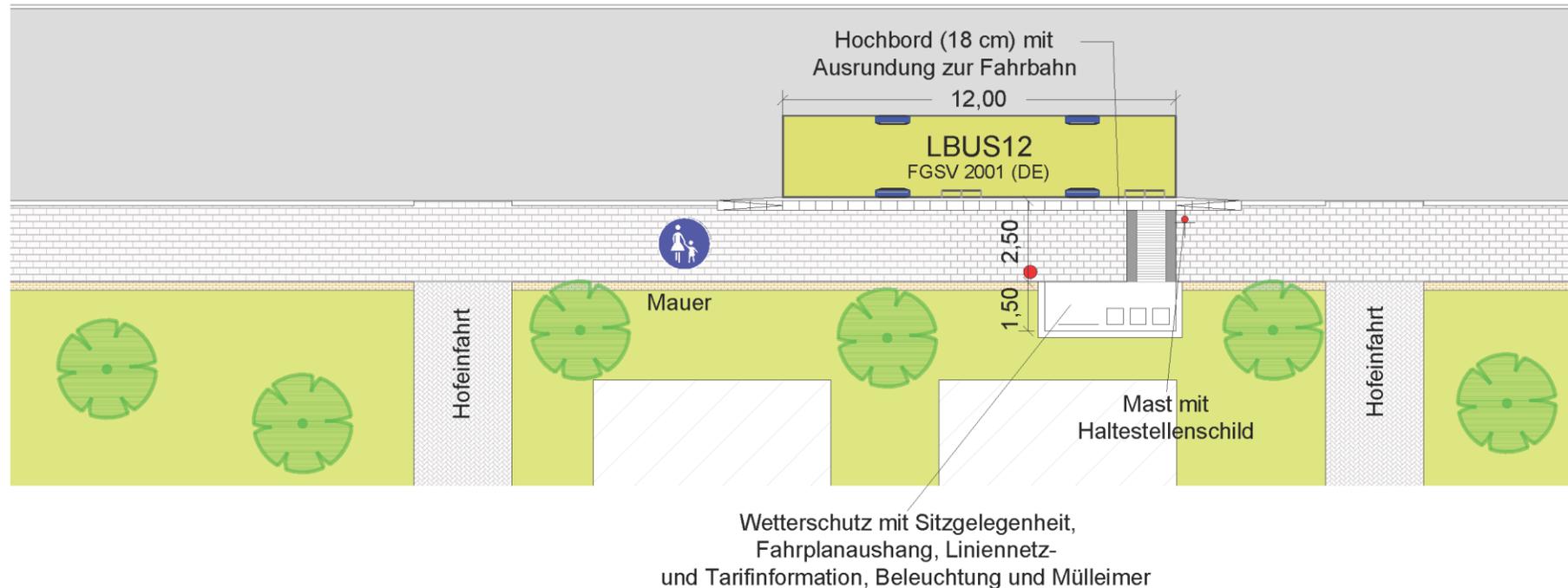


Schmale Seitenbereiche, geringe Ausstattung der Bushaltestelle Welzheimer Str. (Busbucht fraglich)



■ Umbau bestehender Busbuchten zu Straßenrandhaltestellen

- Zeitgewinne für den Busverkehr durch Bevorrechtigung und verbesserte Anfahrbarkeit
- Geschwindigkeitsdämpfung des fließenden Kfz-Verkehrs (durch Vorrangachtung des Busverkehrs)



Grundlage: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006.



Barrierefreie Ausstattung bestehender Bushaltestellen, Mindestkomponente

Hochbord



**Stufenloser
Übergang**



Manövrierfläche



**Taktile
Bodenindikatoren**



Quelle: VVS Barrierefreie Bushaltestellen -Empfehlungen und Grundlagen zur Einrichtung, 2021.



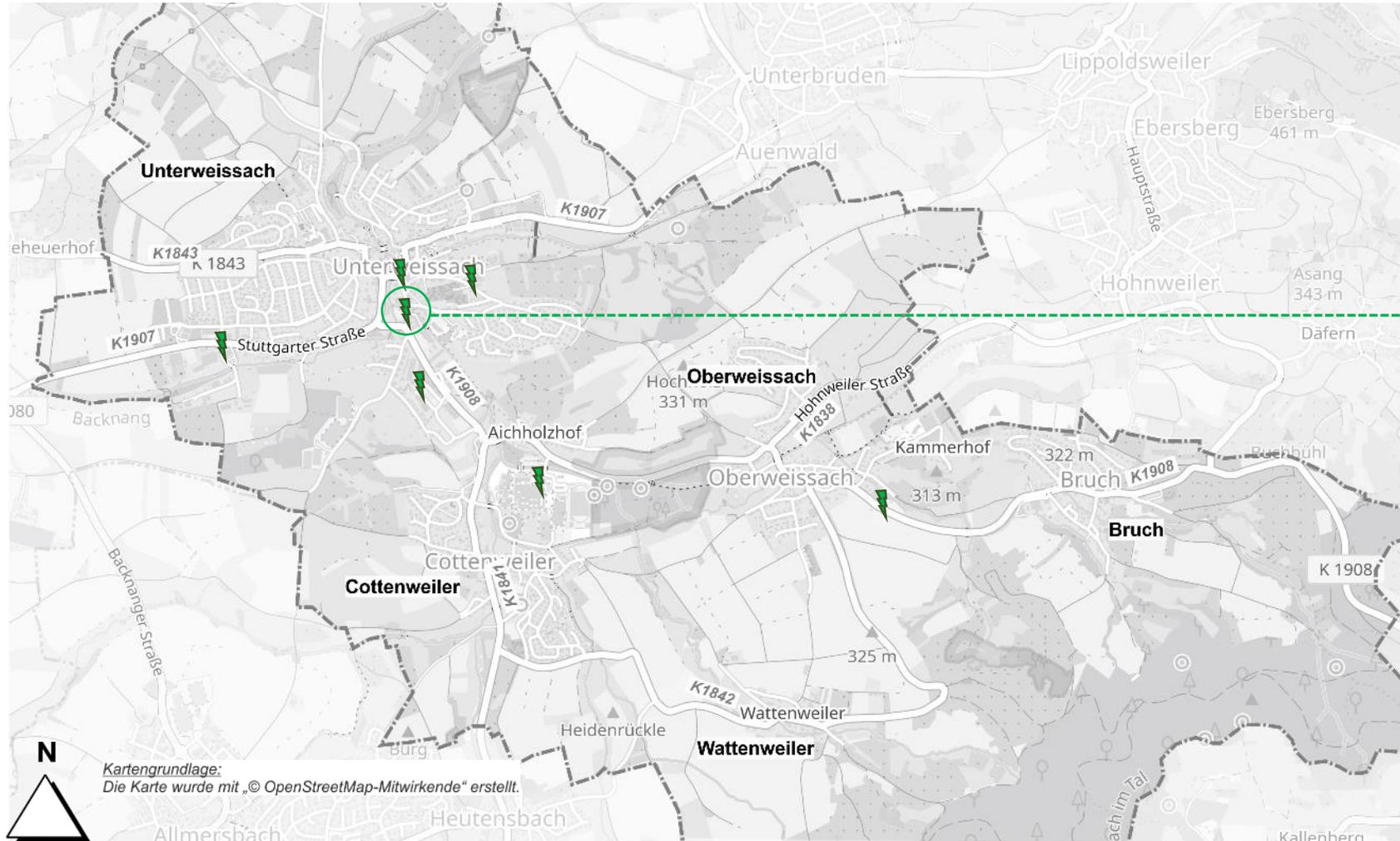
Ergänzende Mobilitätsangebote, Car-Sharing, Bike-Sharing, Mobilitätsstationen



Beispiel: Mobilitätsstationen in Offenburg mit Car- und Bikesharing Angeboten



Elektromobilität, potenzielle E-Lade-Punkte (gemäß Energiemobilitätskonzept)



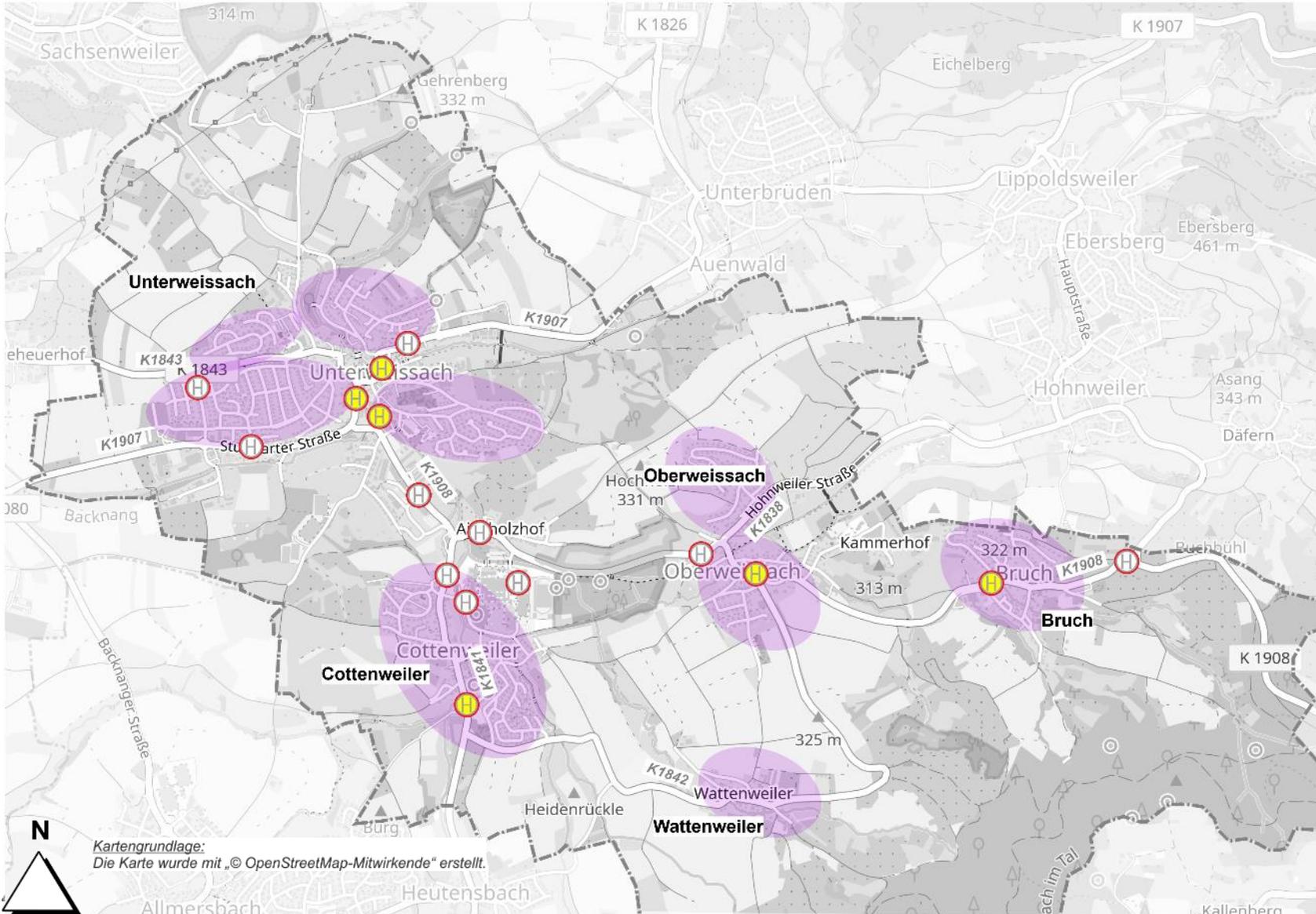
Bestehende E-Ladesäule



Quelle: Steinbacher Consult;
Energiemobilitätskonzept für die Gemeinden
Allmersbach im Tal, Auenwald, Weissach im Tal, 2019



Maßnahmen
ÖPNV, Ergänzungen



-  Carsharing und Bikesharing
-  Umgestaltung Bushaltestellen
(Barrierefreiheit und Witterungsschutz)
-  Umgestaltung Bushaltestellen &
Rückbau der Busbucht **Priorität 1**

Unter Beachtung der Untersuchung „Barrierefreie Bushaltestellen“ in der Gemeinde Weissach im Tal durch Riker + Rebmann in 2019



■ Maßnahmen, ÖPNV und Ergänzende Mobilitätsangebote

■ ÖPNV, Vorschläge und Einschätzung

- Beheben von Erschließungsdefiziten (z.B. Backnanger Str., Wattenweiler) durch ergänzende Buslinien, Buslinienveränderungen, Zusatzangebote, Shuttlebus im Ortskern, o.ä.
- Verdichtung des Bustaktes in den Abendstunden
- Abstimmung der Busabfahrtszeiten in Backnang nach Weissach i.T. auf die Ankünfte der S-Bahn
- Stadtticket von Backnang auf die Gemeinde Weissach im Tal ausweiten

➤ **Erfordernis: Abstimmung mit dem VVS in einer Arbeitsgruppe ÖPNV**

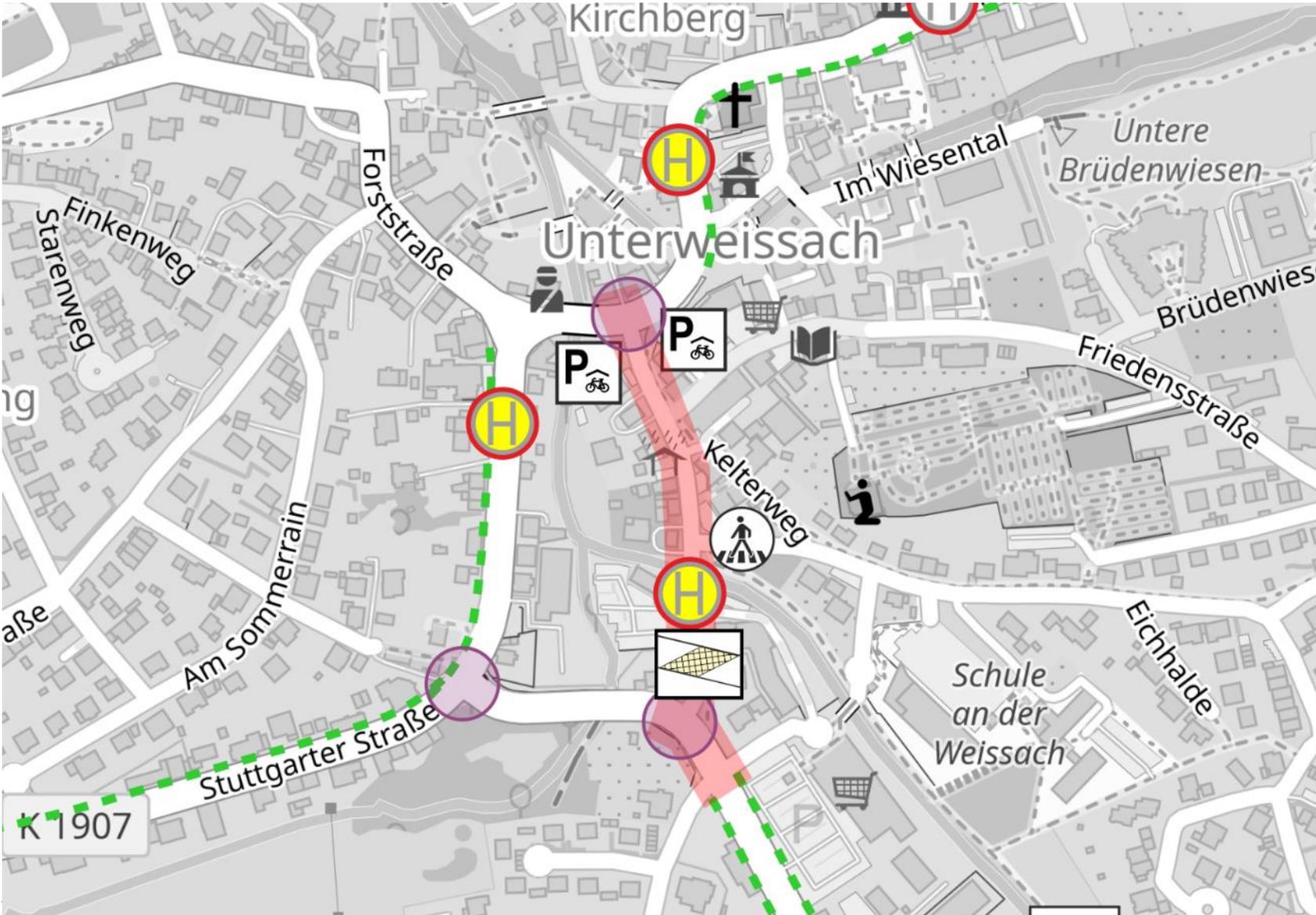
■ Ergänzende Mobilitätsangebote und Anreize:

- Ridepooling-App (Verabredung zu Fahrgemeinschaften)
- Anreize und Marketing (Aktionstage, Mobilitätsbeauftragter, „fahrradfreundliche Kommune“)
- Bewusstseinsbildung (Informationsveranstaltungen)



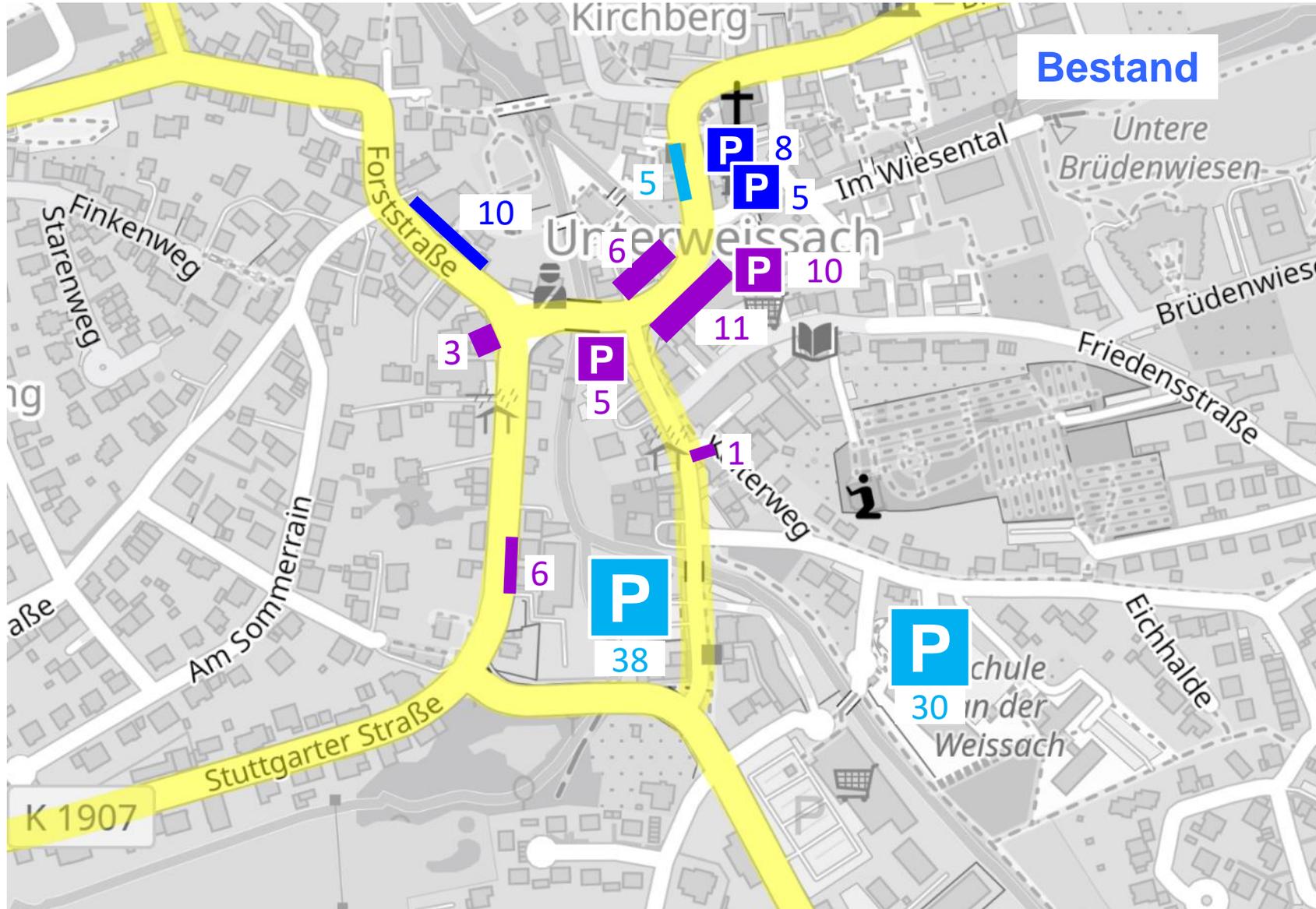
Maßnahmenkonzeption (Vorschlag)

Detail: Ortskern Unterweissach



Maßnahmen
Unterweissach
(Ortskern)

-  Schutzstreifen für den Radfahrer
-  Umgestaltung Knotenpunkte
-  Fahrradabstellplätze
-  gemeinsamer Geh- und Radweg / Radfahrer frei
-  Umgestaltung Bushaltestellen (Barrierefreiheit und Witterungsschutz)
-  Umgestaltung Bushaltestellen & Rückbau der Busbucht
-  Fußgängerüberweg
-  Aufpflasterung
-  Bauabschnitt 1 und 2

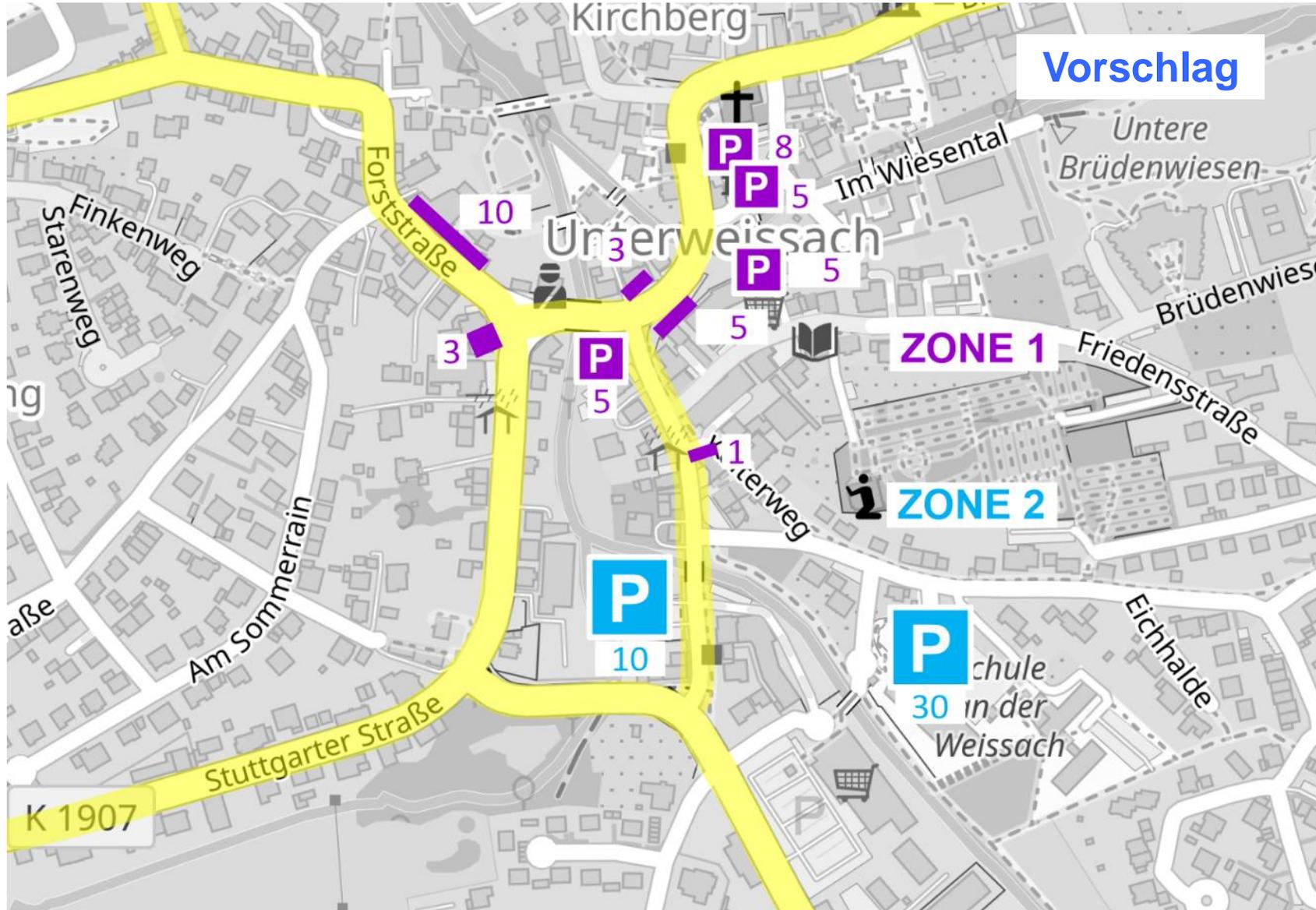


■ Parken Heute
Unterweissach
(Ortskern)

Stellplatzangebot und Regelung

- Parken für 1 Stunde
- Parken für 2 Stunden
- Parken zeitlich unbegrenzt

	Parkplatz	100 SP
	Längsparken	20 SP
	Senkrecht/Schrägparken	20 SP
	Private Kundenparkplätze	40 SP



■ Parken Künftig
Unterweissach
(Ortskern)

Stellplatzangebot und Regelung

- ZONE 1** Parken kostenlos und Parken für 1 Std.
- ZONE 2** Parken zahlungspflichtig und zeitlich unbegrenzt

	Bestand	Planung
Parkplatz	100 SP	60 SP
Längsparken	20 SP	20 SP
Senkrecht/Schrägparken	20 SP	5 SP
Private Kundenparkplätze	40 SP	40 SP
Davon in Zone 1	80 SP	60 SP



Workshop

Arbeit an Themeninseln



■ **Programmablauf**

- 18:30 Uhr Begrüßung
- 18:45 Uhr Impulsvortrag „Integriertes Mobilitätskonzept – Teil Maßnahmenkonzeption“
- **19:15 Uhr Arbeit an Themeninseln (2 Themenbereiche à 30 Minuten)**
 - 1. Kfz-Verkehr und Parken
 - 2. Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV und Ergänzende Angebote
- 20:15 Uhr Zusammenfassung der Ergebnisse „get together“ und Maßnahmenpriorisierung
Verabschiedung und Ende des Workshops



BERNARD
GRUPPE

Vielen Dank
für Ihre Teilnahme
und Mitwirkung

bernard-gruppe.com

L:\501425_Weissach\05_PPTX\501425_03.pptx

Ingenieure mit Verantwortung