

Regierungspräsidium Stuttgart

Südumgehung Plieningen

Verkehrsuntersuchung

Straßenhierarchieplan Analyse 2018

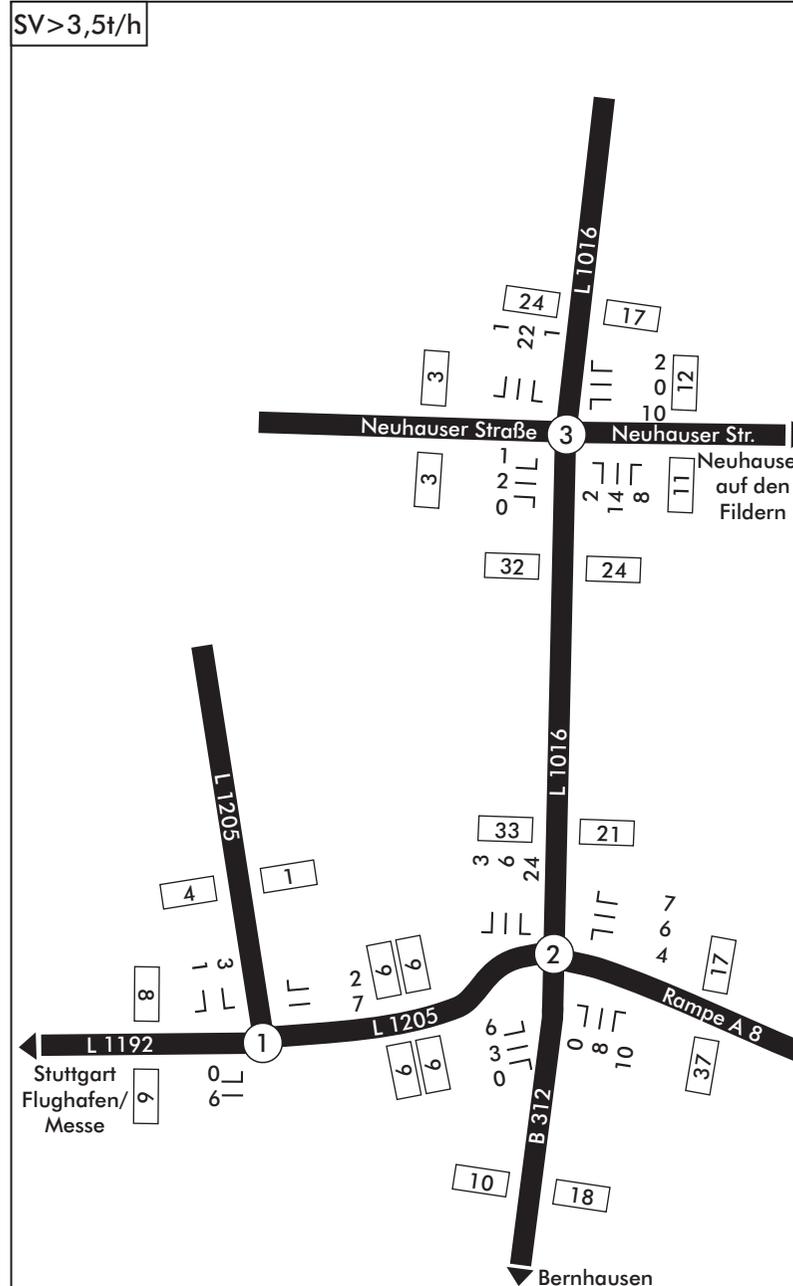
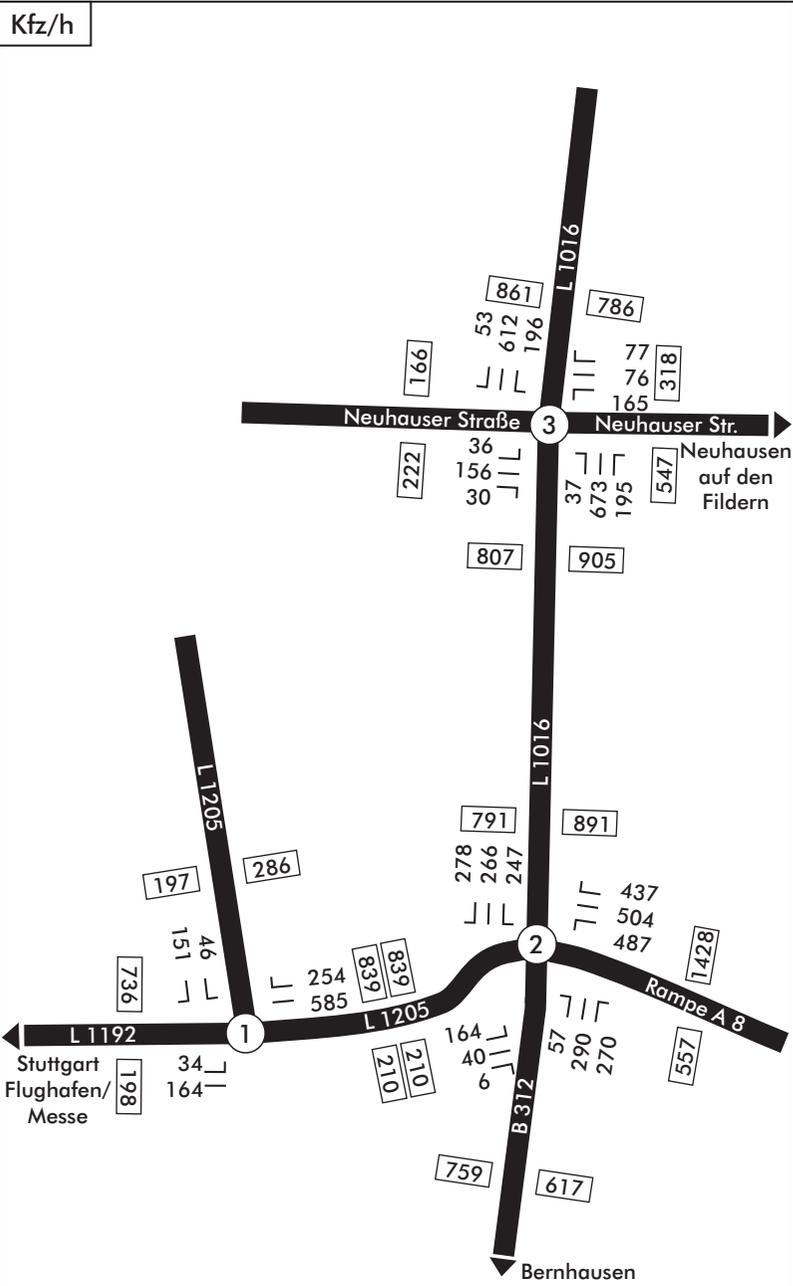
-  Fernverkehrsstraße/Autobahn
-  Regionale Hauptverkehrsstraße
-  Städt. Hauptverkehrsstraße/
Gemeindeverbindungsstraße
-  Hauptsammelstraße
-  Sammelstraße
-  Anliegerstraße/sonstige Straße
-  Einbahnrichtung

Kartengrundlage: www.openstreetmap.org



Plan

1



Regierungspräsidium Stuttgart

Südmumgebung

Plieningen

Verkehrsuntersuchung

Knotenströme [Kfz/h] bzw.

[SV > 3,5t/h]

Spitzenstunde Nachmittag

Analyse 2018

- ③ Knotennummer
- 112 Anzahl Kfz/SV je Fahrtrichtung*
- L 23 Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom
- ┌ 1 Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom
- └ 60
- (11) Für Leistungsfähigkeitsberechnung angesetzte Mindestgröße

Basis: Verkehrsmodell



Plan

5

Südmumgebung Plieningen

Verkehrsuntersuchung

Qualität des Verkehrsablaufs Spitzenstunde Vormittag

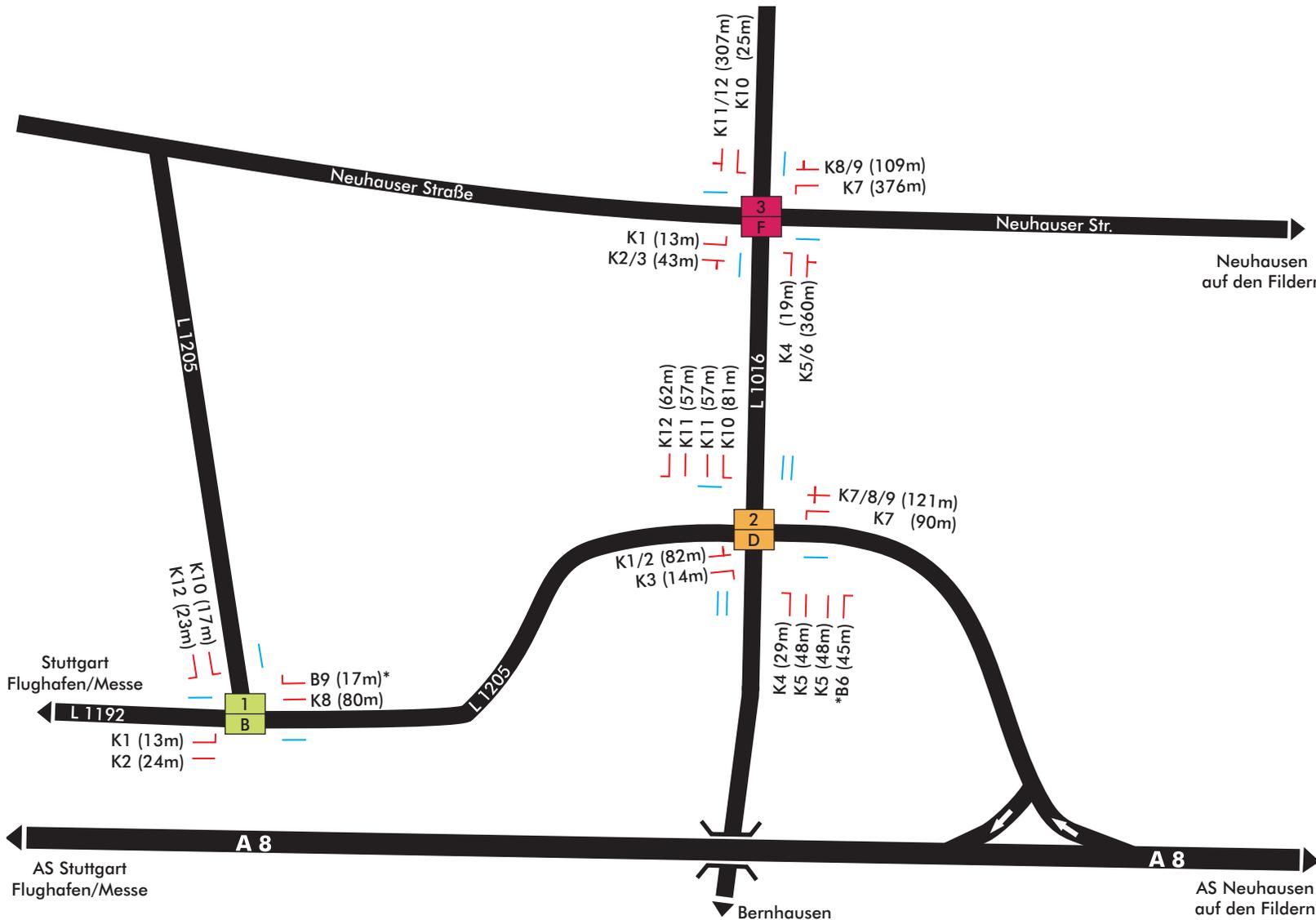
Analyse 2018

- 3 Knotennummer / QSV⁽¹⁾,
- D Knotenpunkt mit LSA-Regelung

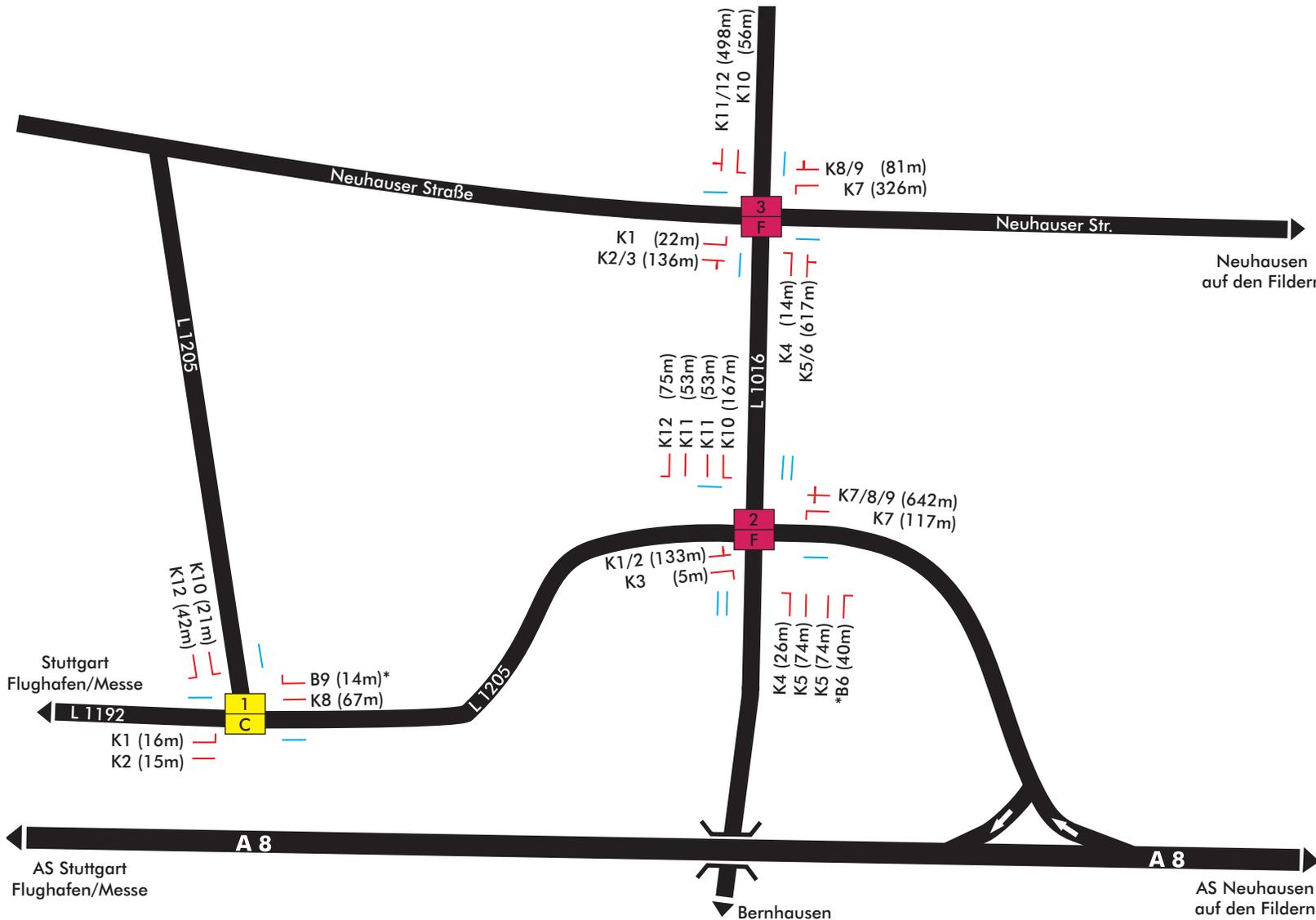
- Fahrstreifen in Knotenausfahrt
- Fahrstreifen in Knoteneinfahrt
- * Bedingt verträglicher Strom
- (12m) rechnerisch ermittelte Rückstaulänge bei 95% Sicherheit gegen Überstauung

QSV ⁽¹⁾	Qualität - Mittlere Wartezeit
A	QSV sehr gut. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
B	QSV gut. Die Wartezeiten sind kurz.
C	QSV befriedigend. Die Wartezeiten sind spürbar. Stau mit geringer Beeinträchtigung.
D	QSV ausreichend. Wartezeiten beträchtlich. Ständiger Reststau. Verkehrszustand noch stabil.
E	Die Wartezeiten sind sehr lang. Stau wird nicht mehr abgebaut. Die Kapazität wird erreicht.
F	Der Knotenpunkt ist überlastet. Wachsende Staus bilden sich.

⁽¹⁾ Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015



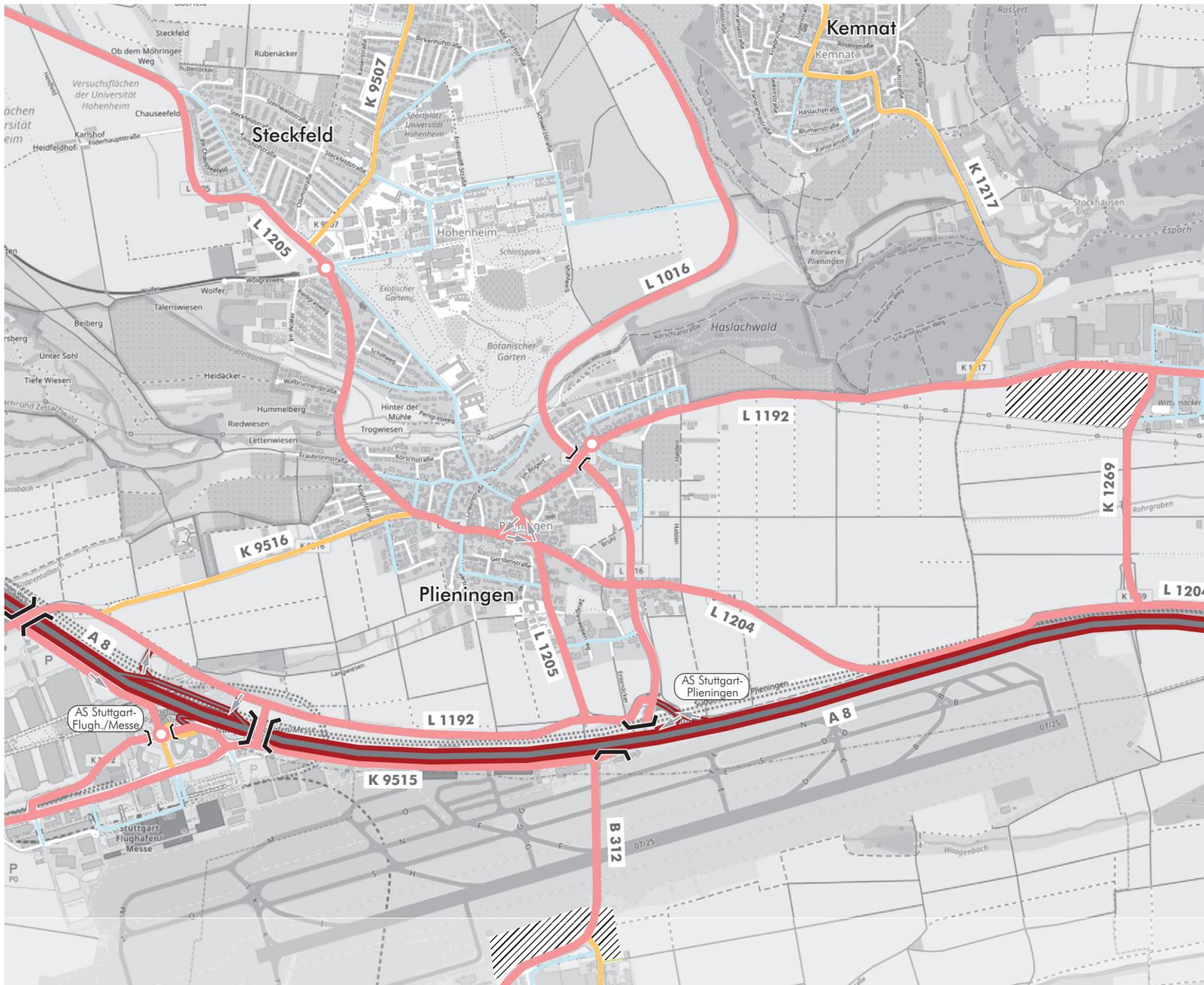
- 3 Knotennummer / QSV⁽¹⁾,
- D Knotenpunkt mit LSA-Regelung
- Fahrstreifen in Knotenausfahrt
- Fahrstreifen in Knoteneinfahrt
- * Bedingt verträglicher Strom
- (12m) rechnerisch ermittelte Rückstaulänge bei 95% Sicherheit gegen Überstauung



QSV ⁽¹⁾	Qualität - Mittlere Wartezeit
A	QSV sehr gut. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
B	QSV gut. Die Wartezeiten sind kurz.
C	QSV befriedigend. Die Wartezeiten sind spürbar. Stau mit geringer Beeinträchtigung.
D	QSV ausreichend. Wartezeiten beträchtlich. Ständiger Reststau. Verkehrszustand noch stabil.
E	Die Wartezeiten sind sehr lang. Stau wird nicht mehr abgebaut. Die Kapazität wird erreicht.
F	Der Knotenpunkt ist überlastet. Wachsende Staus bilden sich.

⁽¹⁾ Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015





-  Fernverkehrsstraße/Autobahn (verändert/unverändert)
-  Regionale Hauptverkehrsstraße (verändert/unverändert)
-  Städt. Hauptverkehrsstraße/ Gemeindeverbindungsstraße (verändert/unverändert)
-  Hauptsammelstraße (verändert/unverändert)
-  Sammelstraße (verändert/unverändert)
-  Anliegerstraße/sonstige Straße
-  Einbahnrichtung (veränd./unveränd.)
-  Neubaufäche Gewerbe

Kartengrundlage: www.openstreetmap.org



Plan

8

Südumgehung Plieningen

Verkehrsuntersuchung

Differenzbelastungen
Kfz/d - [DTV_{w6}]

Nullfall 2030 / Analyse 2018



- Belastungszunahme
- Belastungsabnahme
- 22,5 Differenzbelastung

Werte auf 100 gerundet

Differenzen < 400 Fzg. sind nicht dargestellt
bzw. beschriftet



Plan

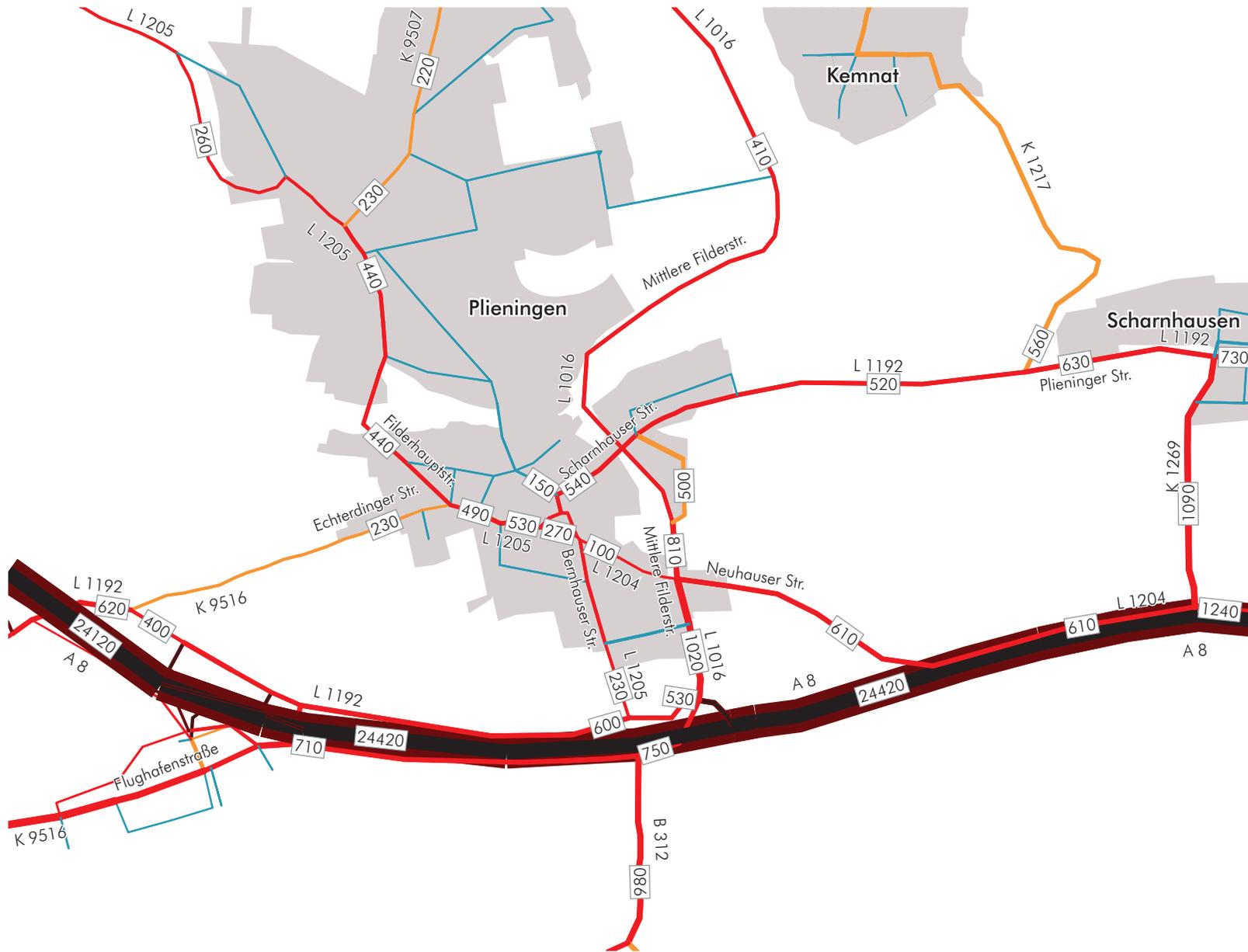
10

Südumgehung Plieningen

Verkehrsuntersuchung

Querschnittsbelastungen
SV > 3,5t/d - [DTVw6]

Nullfall 2030



250 SV-Belastung

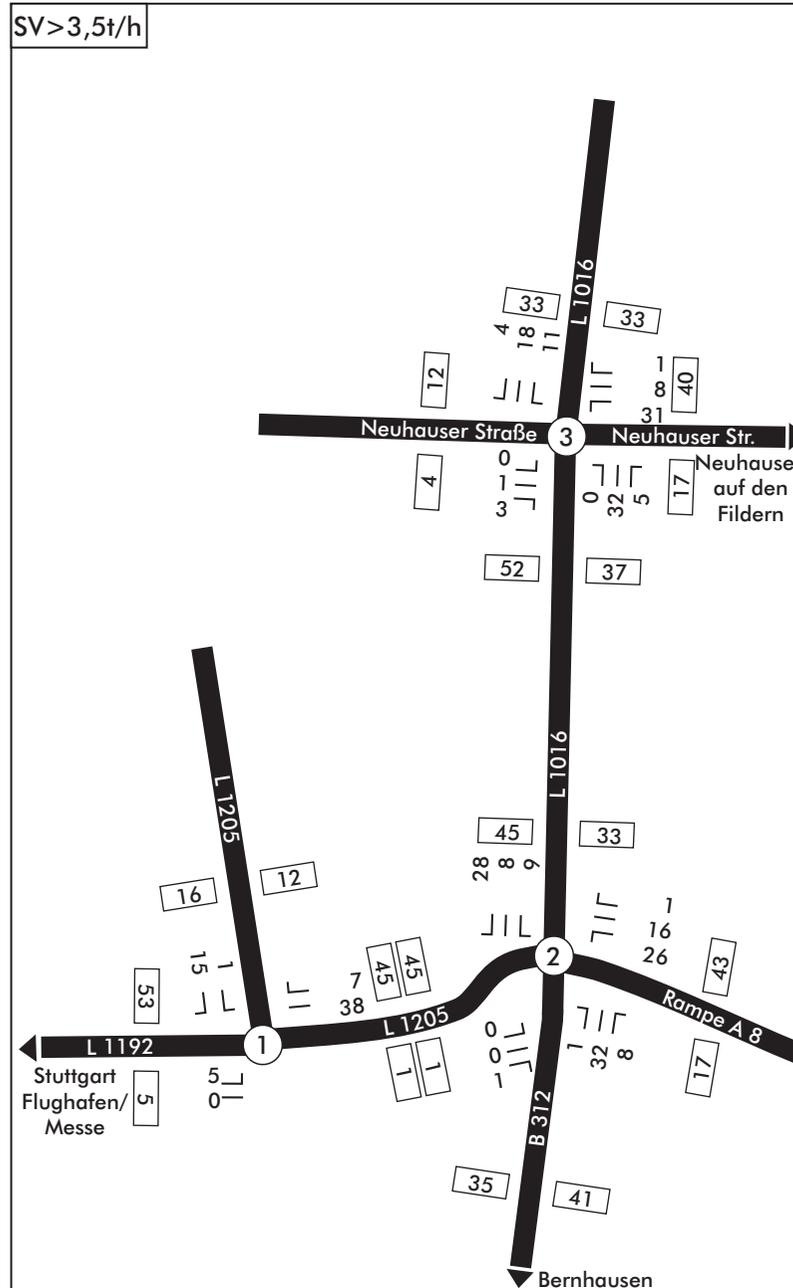
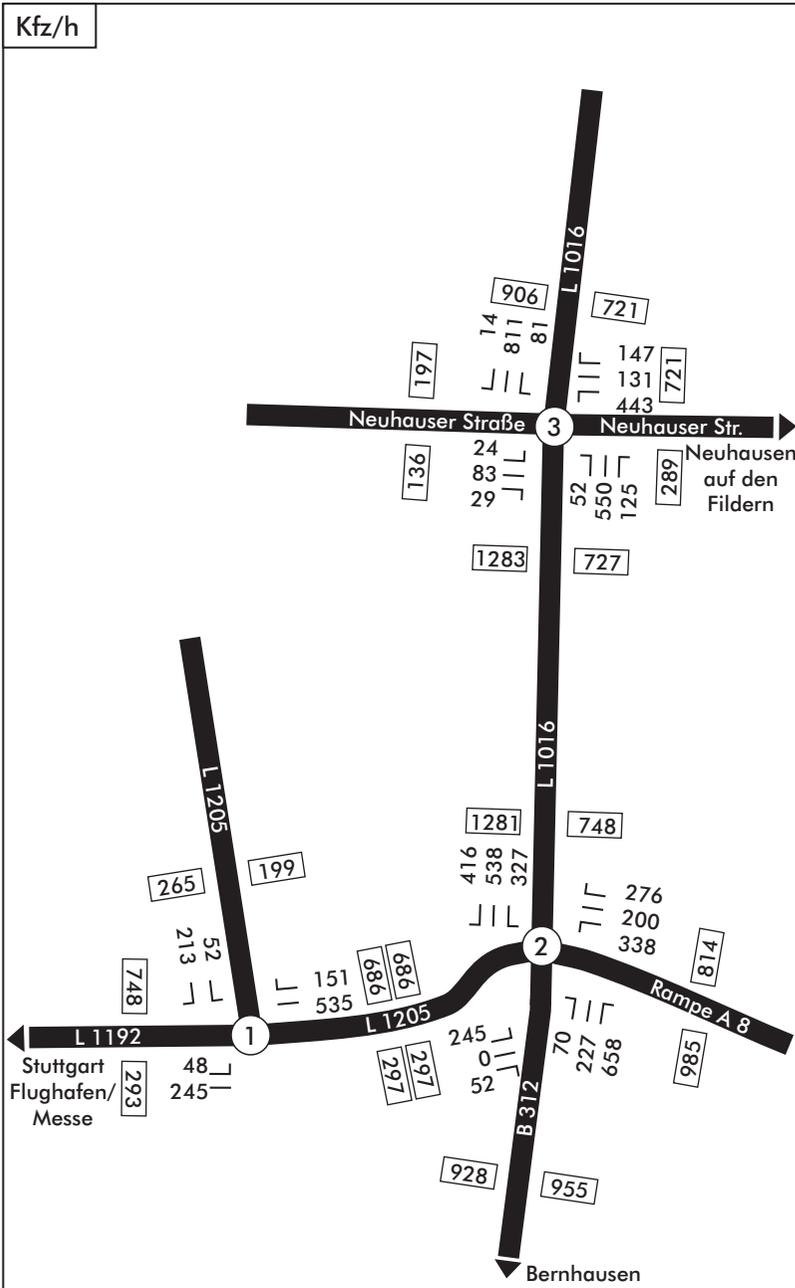
- Fernverkehrsstraße / BAB
- Überregionale Hauptverkehrsstraße
- Regionale Hauptverkehrsstraße
- Städtische Hauptverkehrsstraße/
Gemeindeverbindungsstraße
- Hauptsammelstraße
- Sammelstraße

Werte auf 100 gerundet



Plan

11



Regierungspräsidium Stuttgart

Südmumgebung Plieningen

Verkehrsuntersuchung

Knotenströme [Kfz/h] bzw.
[SV > 3,5t/h]
Spitzenstunde Vormittag

Nullfall 2030

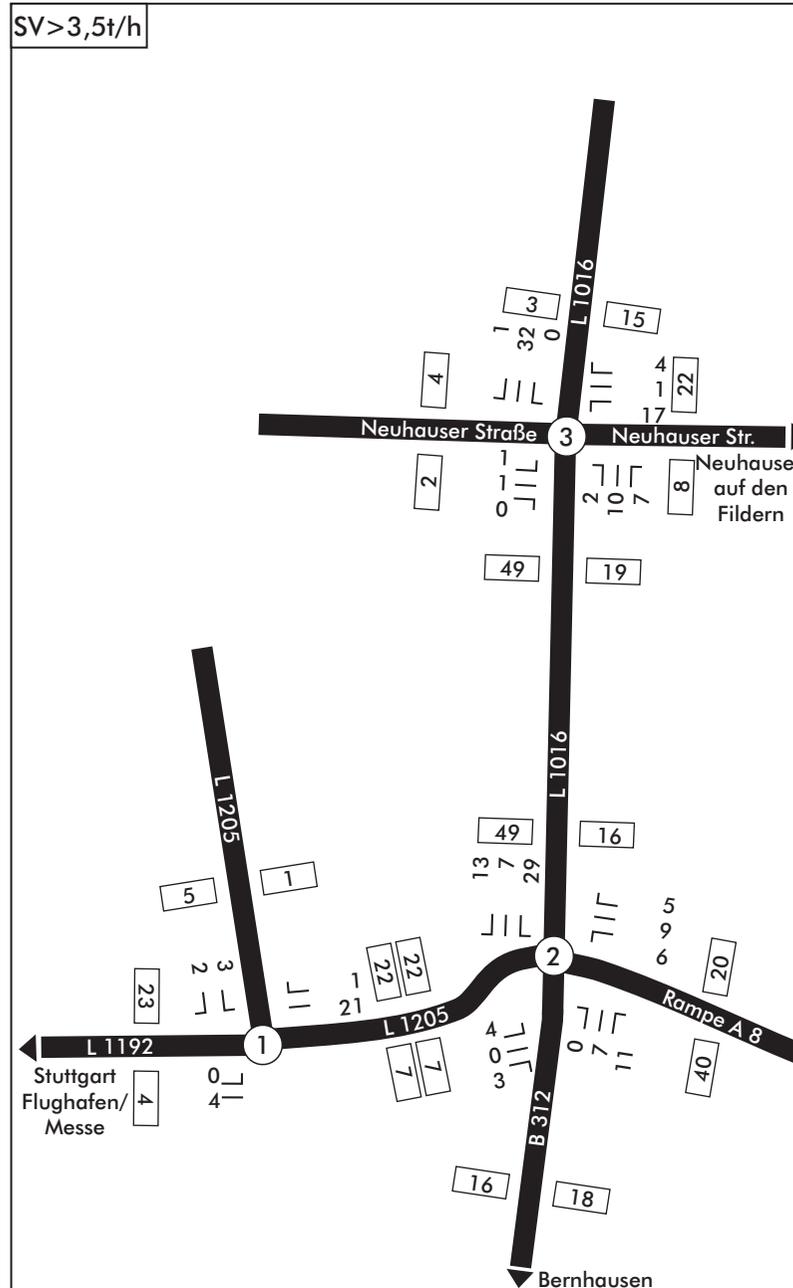
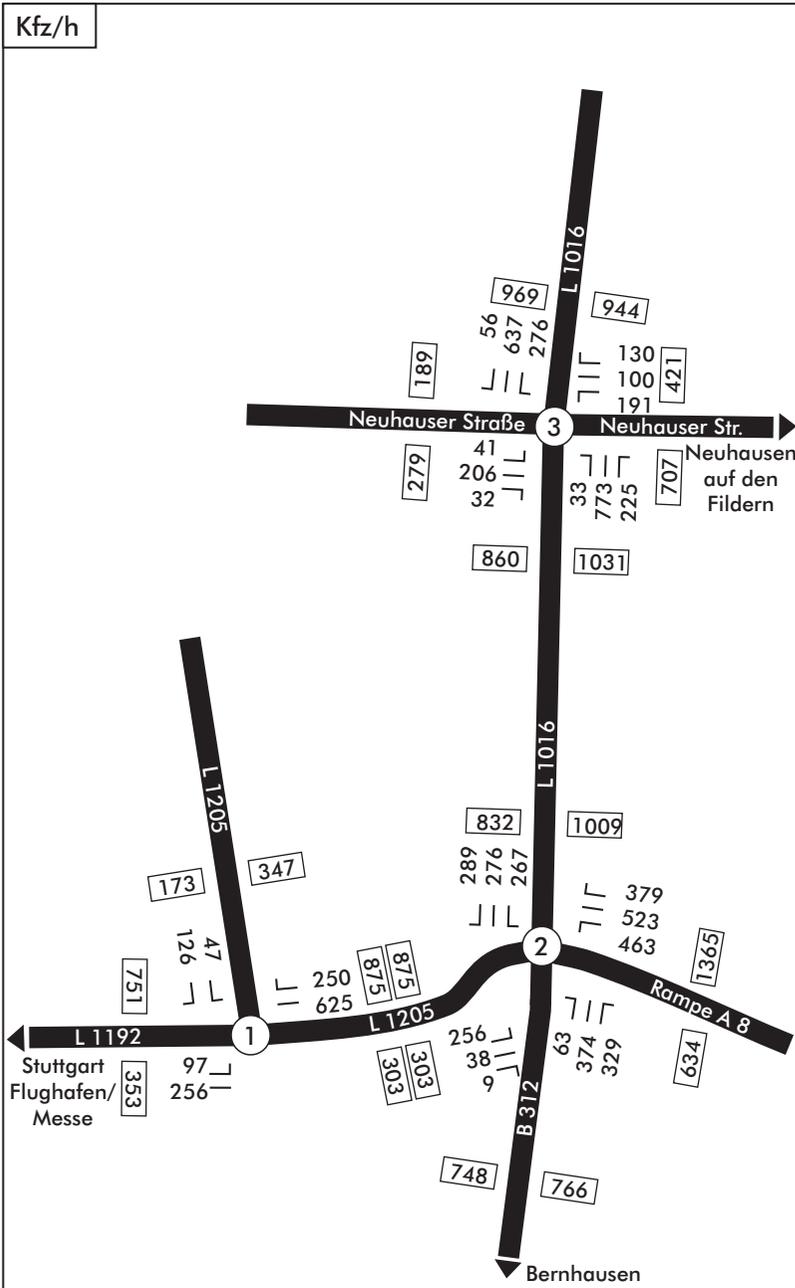
- 3 Knotennummer
- 112 Anzahl Kfz/SV je Fahrtrichtung
- 23 Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom
- 1 Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom
- 60 Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom

Basis: Verkehrsmodell



Plan

13



Regierungspräsidium Stuttgart

Südmumgebung Plieningen

Verkehrsuntersuchung

Knotenströme [Kfz/h] bzw.
[SV > 3,5t/h]
Spitzenstunde Nachmittag

Nullfall 2030

- 3 Knotennummer
- 112 Anzahl Kfz/SV je Fahrtrichtung
- 23 Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom
- 1 Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom
- 60 Anzahl Kfz/SV je Abbiegestrom

Basis: Verkehrsmodell



Plan

14

Südmumgebung Plieningen

Verkehrsuntersuchung

Qualität des Verkehrsablaufs Spitzenstunde Vormittag

Nullfall 2030

- 3 Knotennummer / QSV⁽¹⁾,
- D Knotenpunkt mit LSA-Regelung

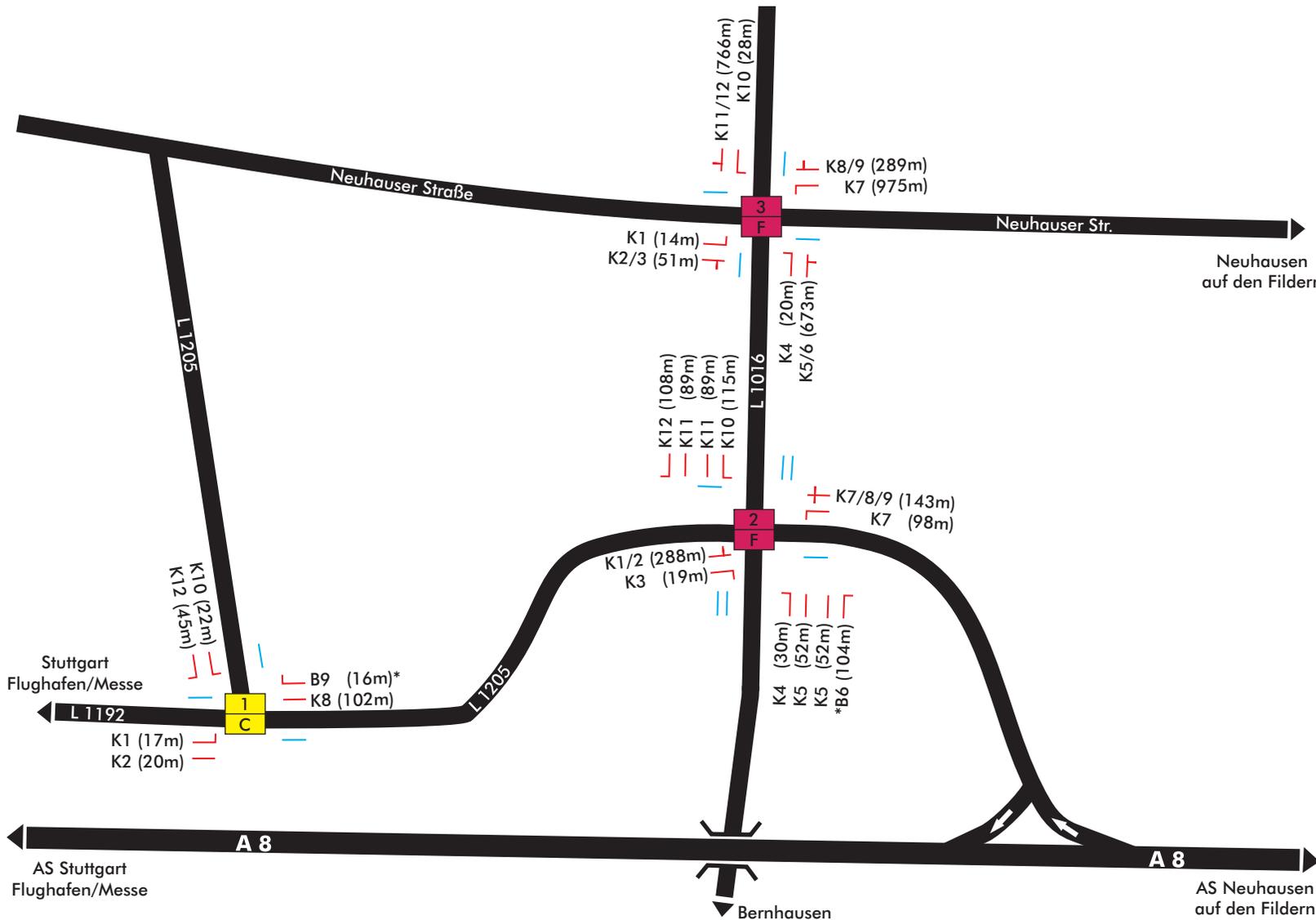
— Fahrstreifen in Knotenausfahrt

— Fahrstreifen in Knoteneinfahrt

* Bedingt verträglicher Strom
(12m) rechnerisch ermittelte Rückstaulänge bei 95% Sicherheit gegen Überstauung

QSV ⁽¹⁾	Qualität - Mittlere Wartezeit
A	QSV sehr gut. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
B	QSV gut. Die Wartezeiten sind kurz.
C	QSV befriedigend. Die Wartezeiten sind spürbar. Stau mit geringer Beeinträchtigung.
D	QSV ausreichend. Wartezeiten beträchtlich. Ständiger Reststau. Verkehrszustand noch stabil.
E	Die Wartezeiten sind sehr lang. Stau wird nicht mehr abgebaut. Die Kapazität wird erreicht.
F	Der Knotenpunkt ist überlastet. Wachsende Staus bilden sich.

⁽¹⁾ Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015



Südmumgebung Plieningen

Verkehrsuntersuchung

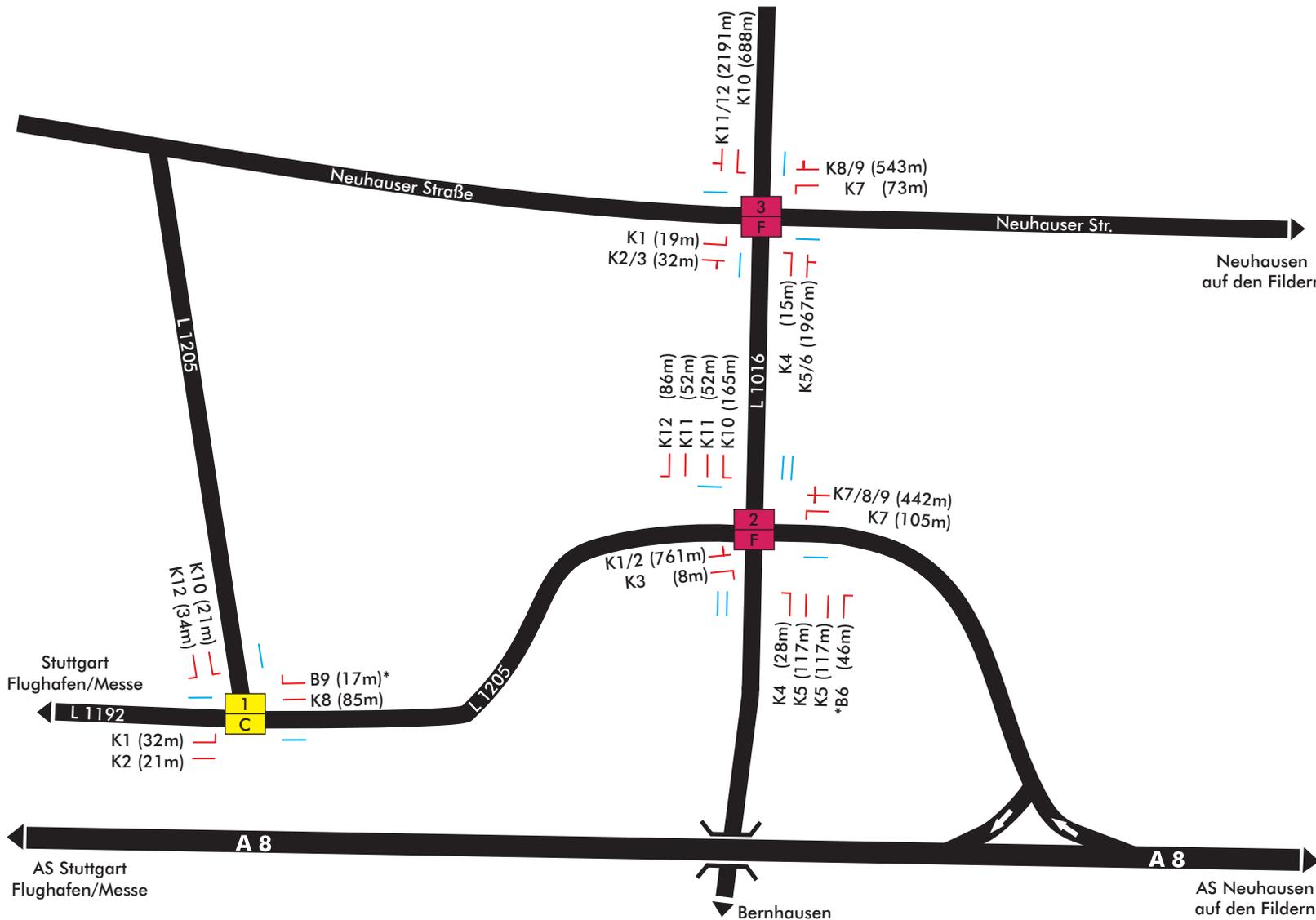
Qualität des Verkehrsablaufs Spitzenstunde Nachmittag

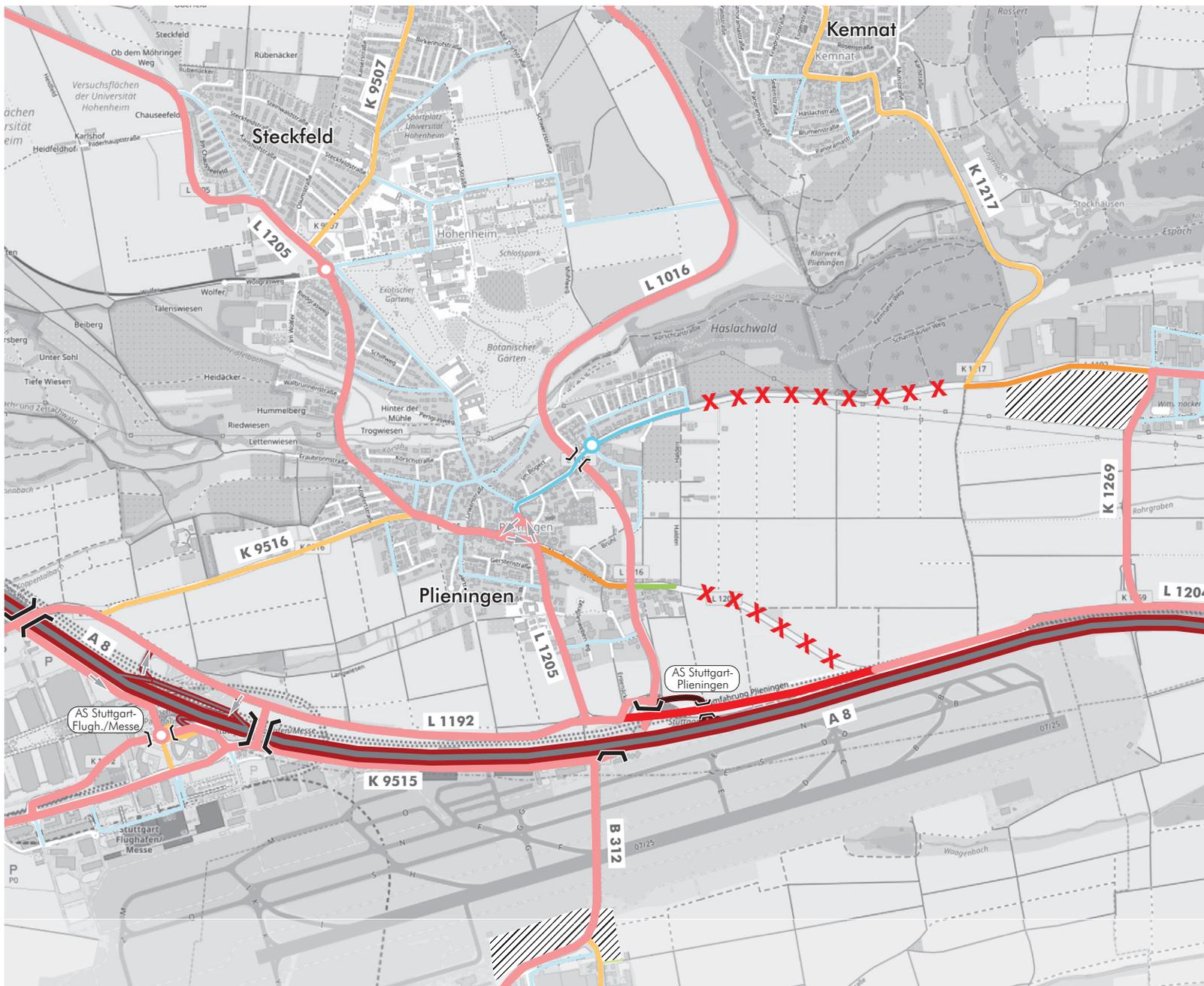
Nullfall 2030

- 3 Knotennummer / QSV⁽¹⁾,
- D Knotenpunkt mit LSA-Regelung
- Fahrstreifen in Knotenausfahrt
- Fahrstreifen in Knoteneinfahrt
- * Bedingt verträglicher Strom
- (12m) rechnerisch ermittelte Rückstaulänge bei 95% Sicherheit gegen Überstauung

QSV ⁽¹⁾	Qualität - Mittlere Wartezeit
A	QSV sehr gut. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
B	QSV gut. Die Wartezeiten sind kurz.
C	QSV befriedigend. Die Wartezeiten sind spürbar. Stau mit geringer Beeinträchtigung.
D	QSV ausreichend. Wartezeiten beträchtlich. Ständiger Reststau. Verkehrszustand noch stabil.
E	Die Wartezeiten sind sehr lang. Stau wird nicht mehr abgebaut. Die Kapazität wird erreicht.
F	Der Knotenpunkt ist überlastet. Wachsende Staus bilden sich.

⁽¹⁾ Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015





Netzkonzeption Planfall 2030

- Verlegung L1204 Südumgehung Plieningen
- Sperrung L1192

- Fernverkehrsstraße/Autobahn (verändert/unverändert)
- Regionale Hauptverkehrsstraße (verändert/unverändert)
- Städt. Hauptverkehrsstraße/ Gemeindeverbindungsstraße (verändert/unverändert)
- Hauptsammelstraße (verändert/unverändert)
- Sammelstraße (verändert/unverändert)
- Anliegerstraße/sonstige Straße
- Einbahnrichtung (veränd./unveränd.)
- Rückbau / Sperrung
- Neubaufäche Gewerbe

Kartengrundlage: www.openstreetmap.org



Plan

17

Südumgehung Plieningen

Verkehrsuntersuchung

Querschnittsbelastungen
Kfz/d - [DTVw₆]

Planfall 2030

10,2 Kfz-Belastung (in 1.000 Fzg.)

-  Fernverkehrsstraße / BAB
-  Überregionale Hauptverkehrsstraße
-  Regionale Hauptverkehrsstraße
-  Städtische Hauptverkehrsstraße/
Gemeindeverbindungsstraße
-  Hauptsammelstraße
-  Sammelstraße



Werte auf 100 gerundet



Plan

18

Differenzbelastungen
 Kfz/d - [DTVw₆]

Planfall 2030 / Nullfall 2030



- Belastungszunahme
- Belastungsabnahme
- 22,5 Differenzbelastung

Werte auf 100 gerundet

Differenzen < 400 Fzg. sind nicht dargestellt bzw. beschriftet

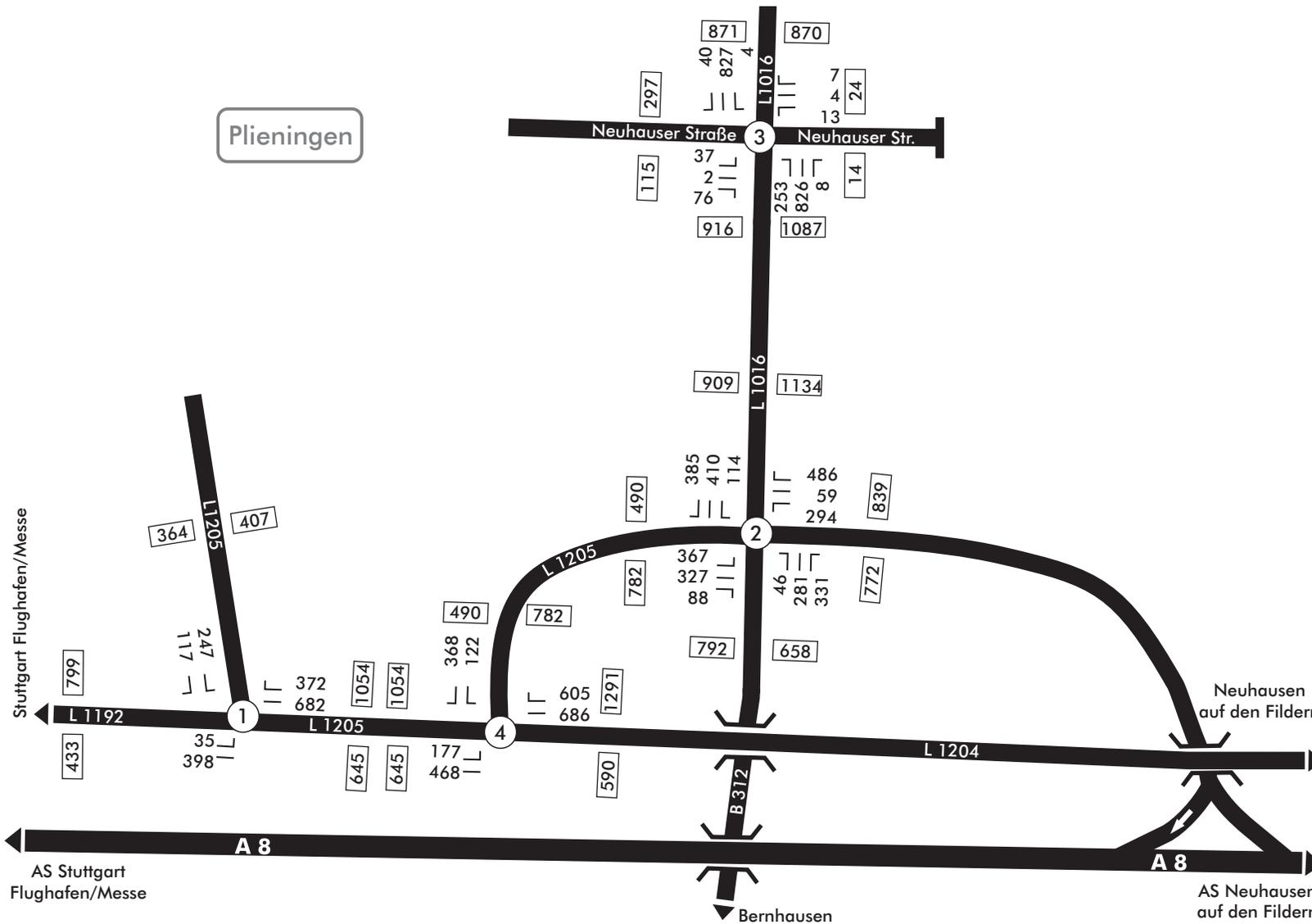


Südmumgebung Plieningen

Verkehrsuntersuchung

Knotenströme [Kfz/h]
Spitzenstunde Vormittag

Planfall 2030



Plieningen

③ Knotennummer

112 Anzahl Kfz je Fahrtrichtung

┌ 23
├ 1
└ 60 Anzahl Kfz je Abbiegestrom

Basis: Verkehrsmodell



Plan

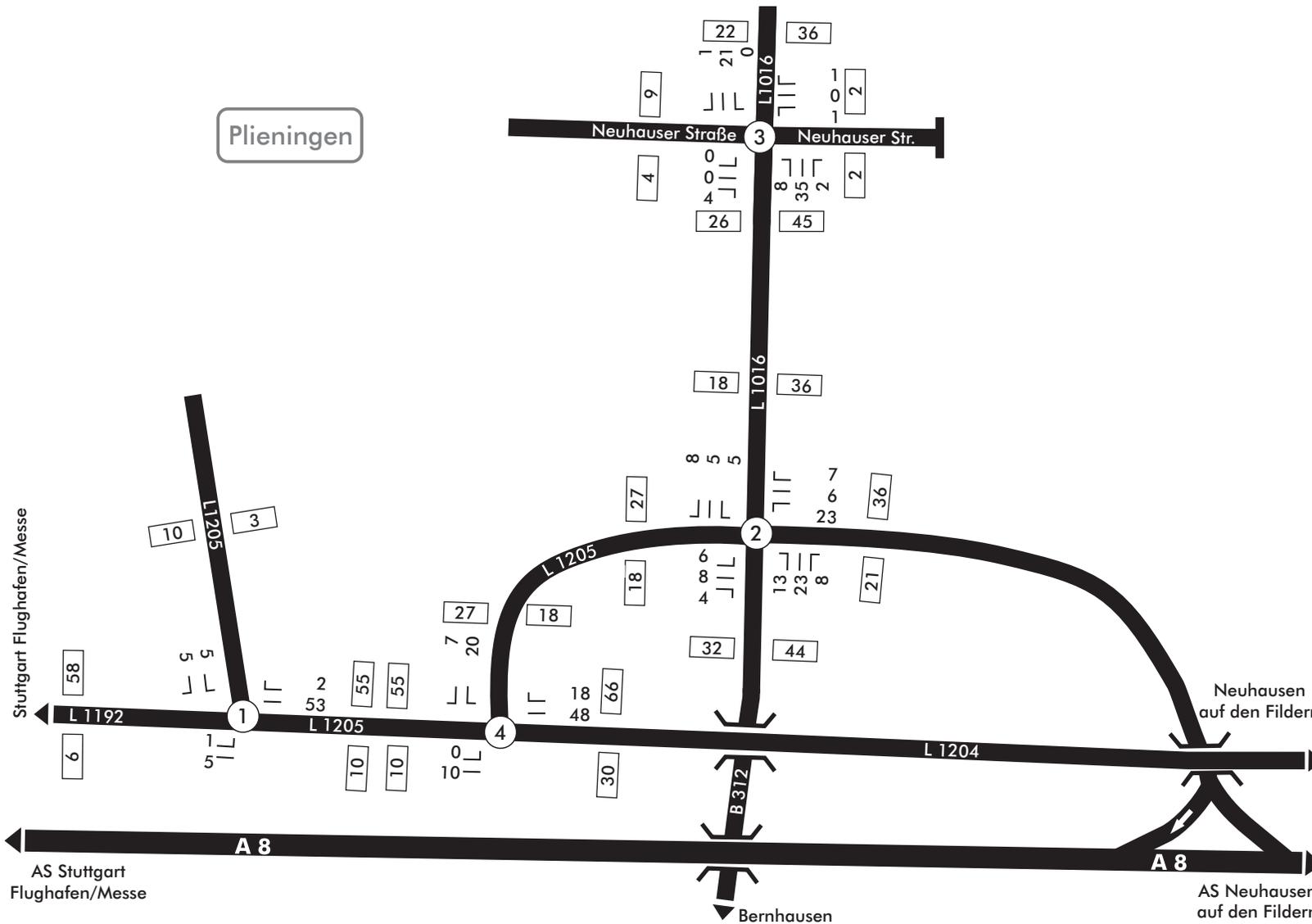
22

Südmumgebung Plieningen

Verkehrsuntersuchung

Knotenströme [SV > 3,5t/h]
Spitzenstunde Vormittag

Planfall 2030



Plieningen

③ Knotennummer

112 Anzahl SV je Fahrtrichtung

L 23 Anzahl SV je Abbiegestrom
1
60

Basis: Verkehrsmodell



Plan

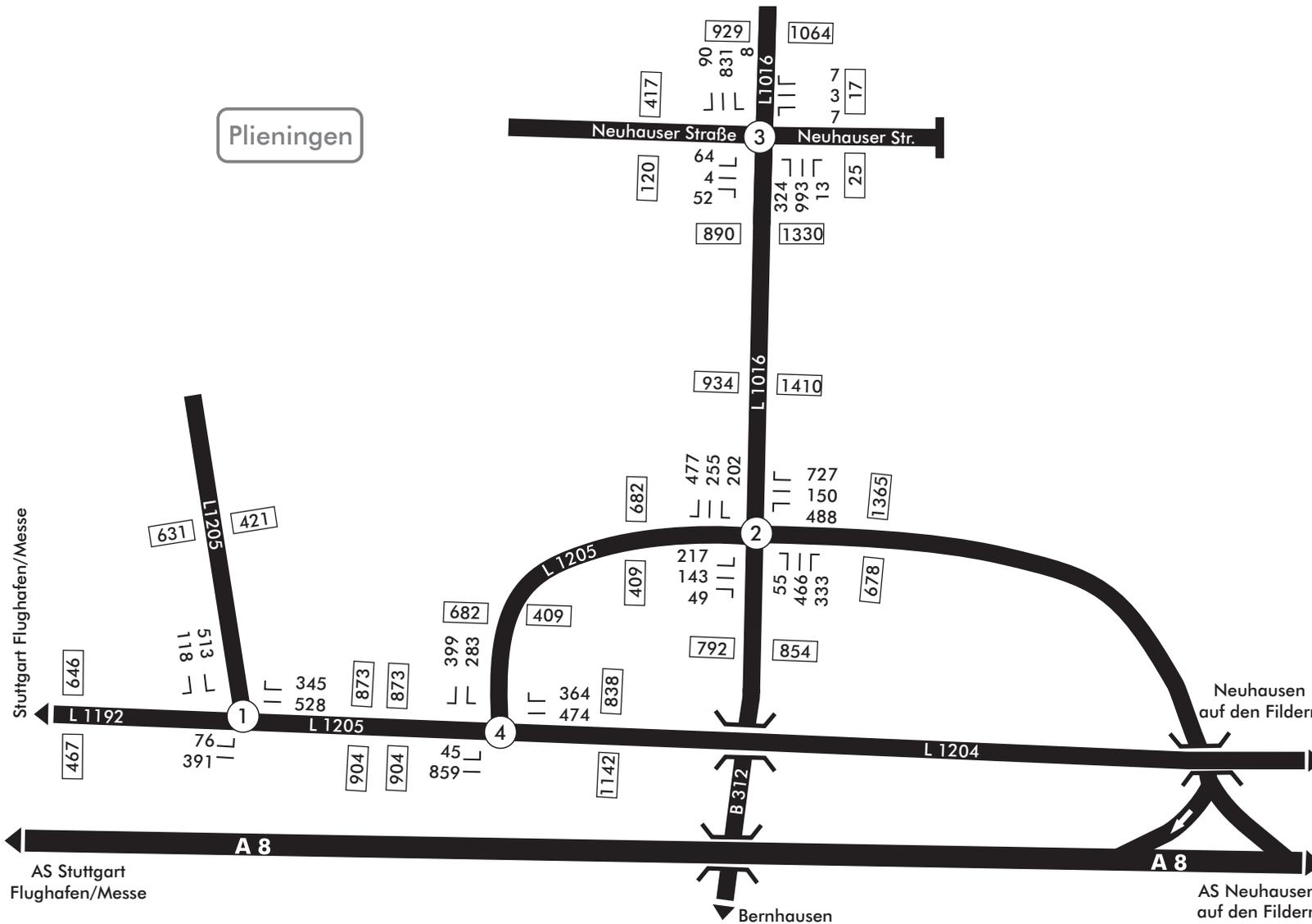
23

Südmumgebung Plieningen

Verkehrsuntersuchung

Knotenströme [Kfz/h]
Spitzenstunde Nachmittag

Planfall 2030



- ③ Knotennummer
- 112 Anzahl Kfz je Fahrtrichtung
- ┌ 23
- ├ 1
- └ 60 Anzahl Kfz je Abbiegestrom

Basis: Verkehrsmodell

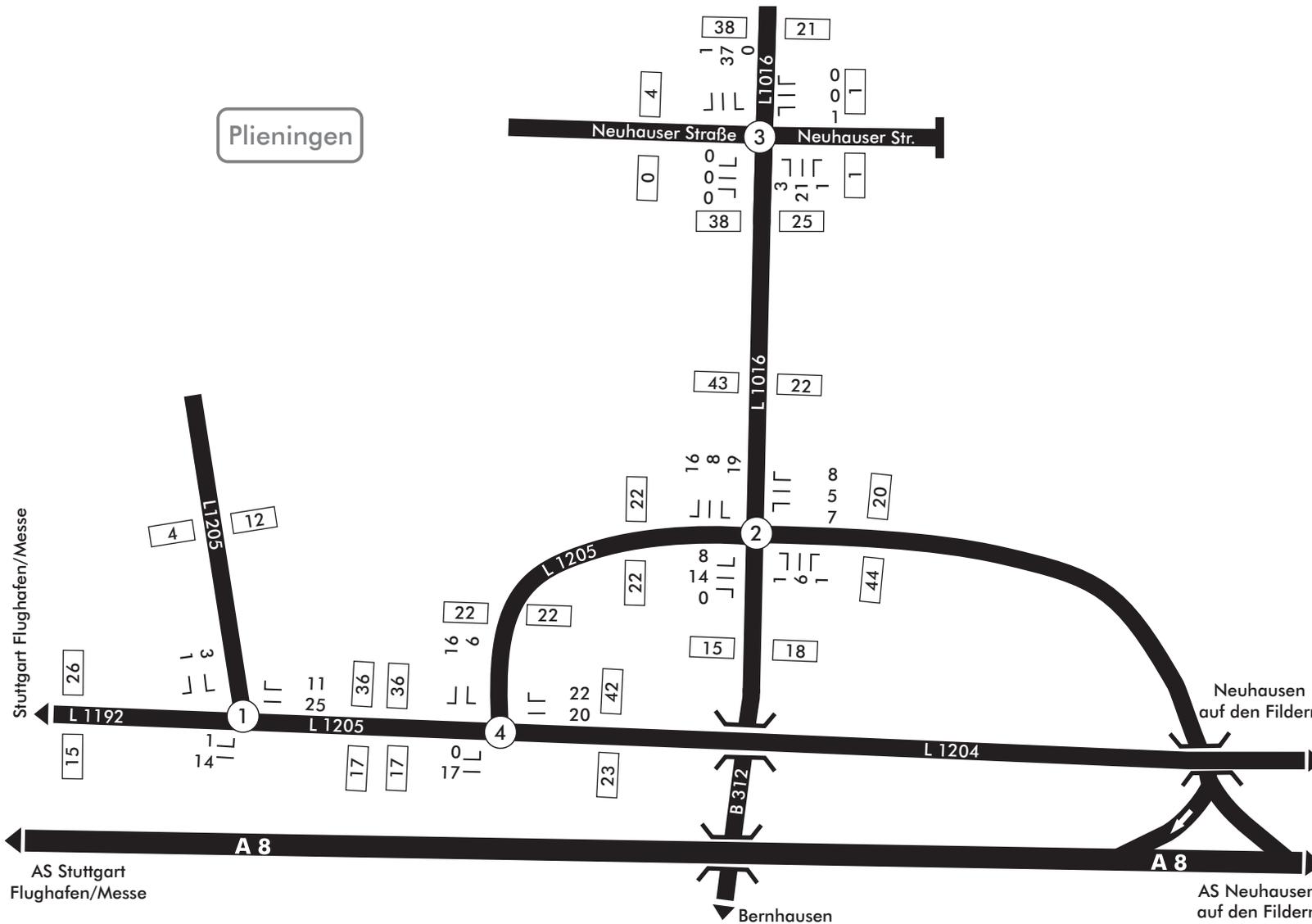


Südmumgebung Plieningen

Verkehrsuntersuchung

Knotenströme [SV > 3,5t/h]
Spitzenstunde Nachmittag

Planfall 2030



Plieningen

③ Knotennummer

112 Anzahl SV je Fahrtrichtung

L 23 Anzahl SV je Abiegestrom
— 1
└ 60

Basis: Verkehrsmodell



Plan

25

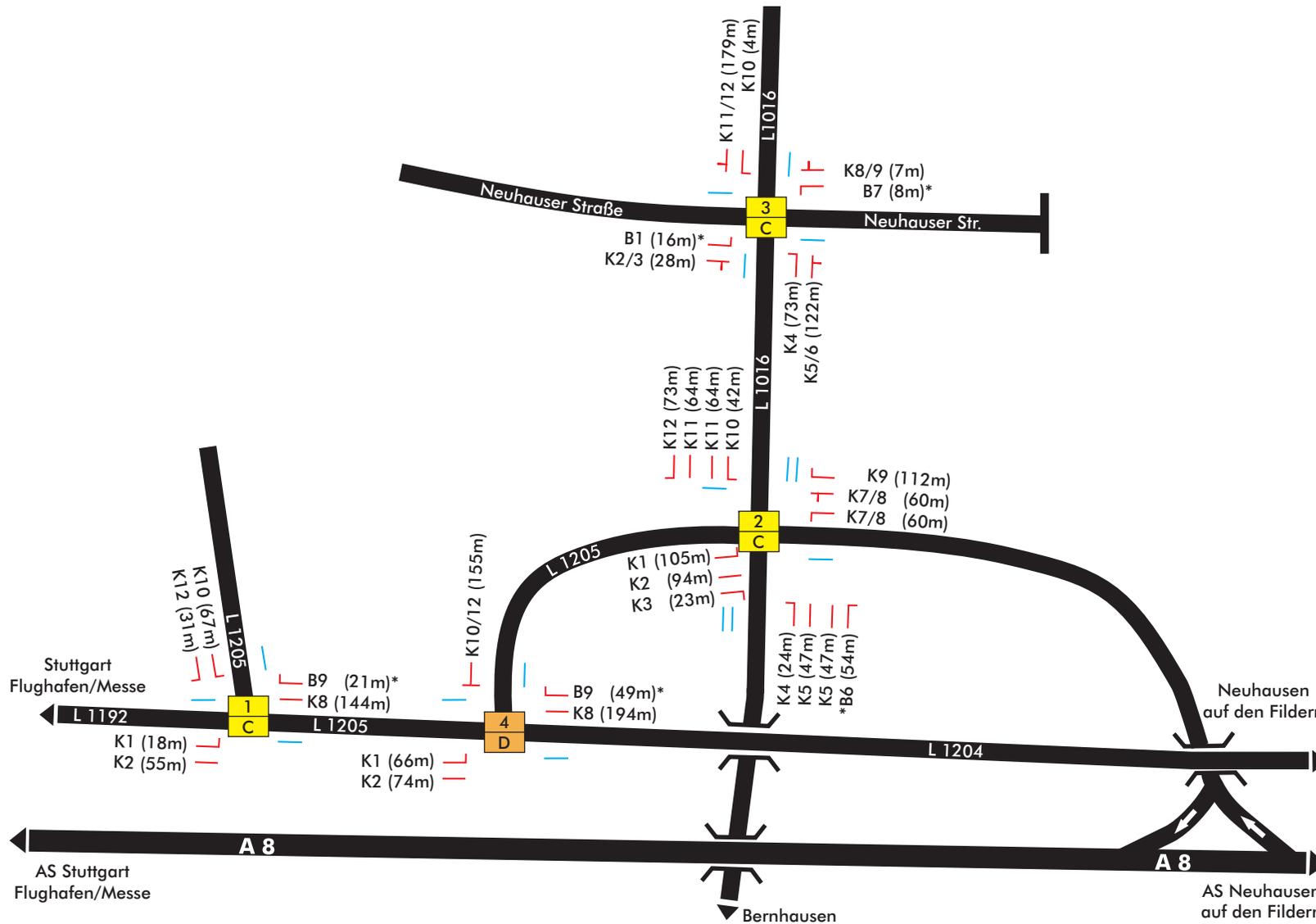
Südmumgebung Plieningen

Verkehrsuntersuchung

Qualität des Verkehrsablaufs Spitzenstunde Vormittag

Planfall 2030

- 3 Knotennummer / QSV⁽¹⁾,
- D Knotenpunkt mit LSA-Regelung
- Fahrstreifen in Knotenausfahrt
- Fahrstreifen in Knoteneinfahrt
- * Bedingt verträglicher Strom
- (12m) rechnerisch ermittelte Rückstaulänge bei 95% Sicherheit gegen Überstauung



QSV ⁽¹⁾	Qualität - Mittlere Wartezeit
A	QSV sehr gut. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
B	QSV gut. Die Wartezeiten sind kurz.
C	QSV befriedigend. Die Wartezeiten sind spürbar. Stau mit geringer Beeinträchtigung.
D	QSV ausreichend. Wartezeiten beträchtlich. Ständiger Reststau. Verkehrszustand noch stabil.
E	Die Wartezeiten sind sehr lang. Stau wird nicht mehr abgebaut. Die Kapazität wird erreicht.
F	Der Knotenpunkt ist überlastet. Wachsende Staus bilden sich.

⁽¹⁾ Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015



Südmumgebung Plieningen

Verkehrsuntersuchung

Qualität des Verkehrsablaufs Spitzenstunde Nachmittag

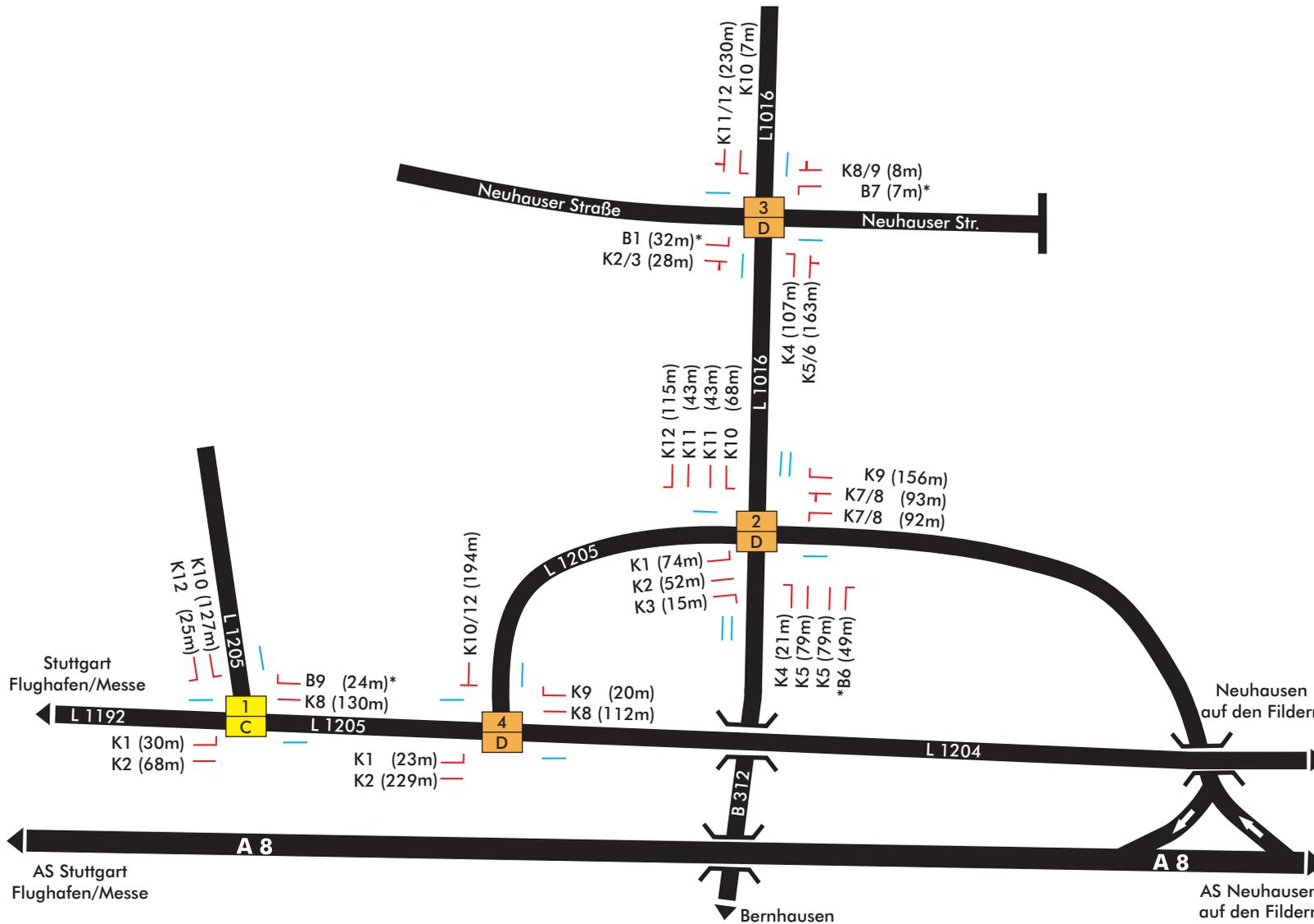
Planfall 2030

3 Knotennummer / QSV⁽¹⁾,
D Knotenpunkt mit LSA-Regelung

— Fahrstreifen in Knotenausfahrt

— Fahrstreifen in Knoteneinfahrt

* Bedingt verträglicher Strom
(12m) rechnerisch ermittelte Rückstaulänge
bei 95% Sicherheit gegen Überstauung



QSV ⁽¹⁾	Qualität - Mittlere Wartezeit
A	QSV sehr gut. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
B	QSV gut. Die Wartezeiten sind kurz.
C	QSV befriedigend. Die Wartezeiten sind spürbar. Stau mit geringer Beeinträchtigung.
D	QSV ausreichend. Wartezeiten beträchtlich. Ständiger Reststau. Verkehrszustand noch stabil.
E	Die Wartezeiten sind sehr lang. Stau wird nicht mehr abgebaut. Die Kapazität wird erreicht.
F	Der Knotenpunkt ist überlastet. Wachsende Staus bilden sich.

⁽¹⁾ Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015

