



Sitzung AUT am 05.02.2019

**L 1136 Hochdorfer Straße in  
Hemmingen  
Querungsmöglichkeiten**



# Ablauf

- Zusammenfassung Historie
- Prüfung und Auswirkung einer Fußgängersignalanlage am BÜ
- Prüfung einer Querungshilfe
- Fazit



# Zusammenfassung Historie

- Oktober 2016 erste Verkehrsschau: Einrichtung Querungsmöglichkeit des Neubaugebietes Halde
- 2017 Information des Verkehrsministeriums durch die Gemeinde
- 2018 verschiedenen Zählungen
- 2018 Termin beim Verkehrsministerium

→ Prüfauftrag

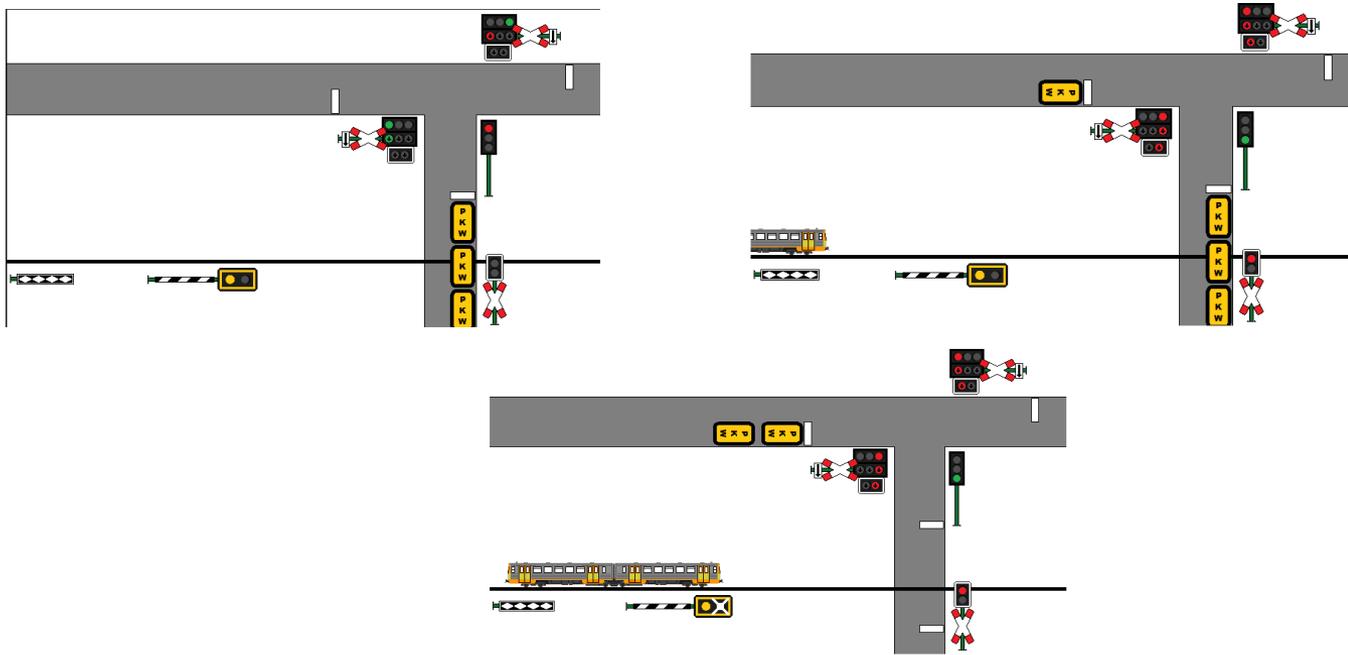
- Vorstellung des Prüfauftrages am 13.12.2018 im LRA
- Fazit der Veranstaltung → Weiterverfolgung einer Variante
- Information des Gemeinderates

# Prüfung und Auswirkung einer Fußgängersignalanlage am BÜ



Ein Signalisierung unmittelbar an einen BÜ muss durch eine BÜSTRA gesichert sein.

## Bahnübergangssteuerungsanlagen (BÜSTRA)





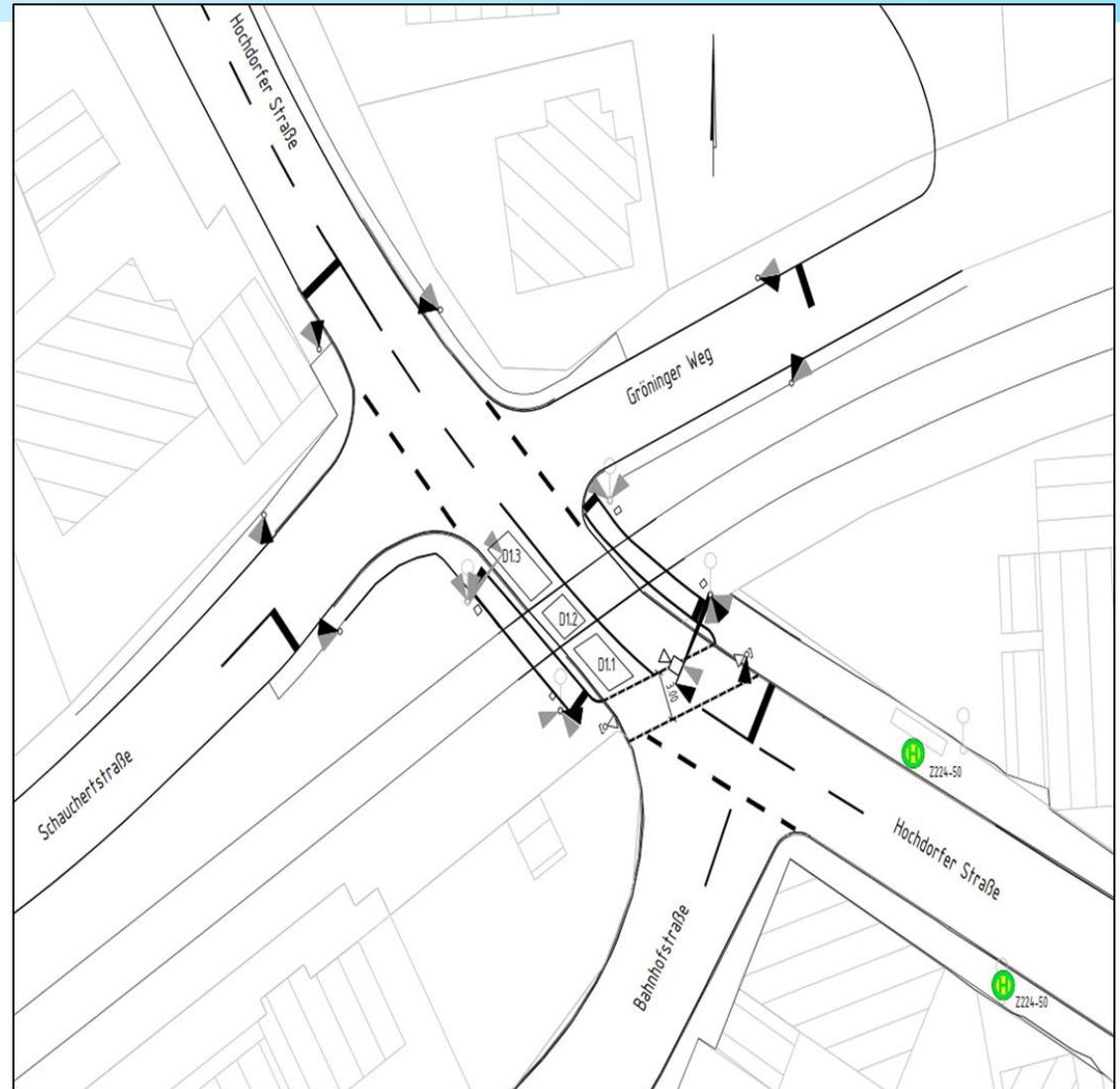
## Signalisierte Fußgängerquerung am BÜ 11,3 über die L 1136 Hochdorfer Straße in Hemmingen (Württ.)

### Leistungsfähigkeitsnachweis

#### Vorplanung

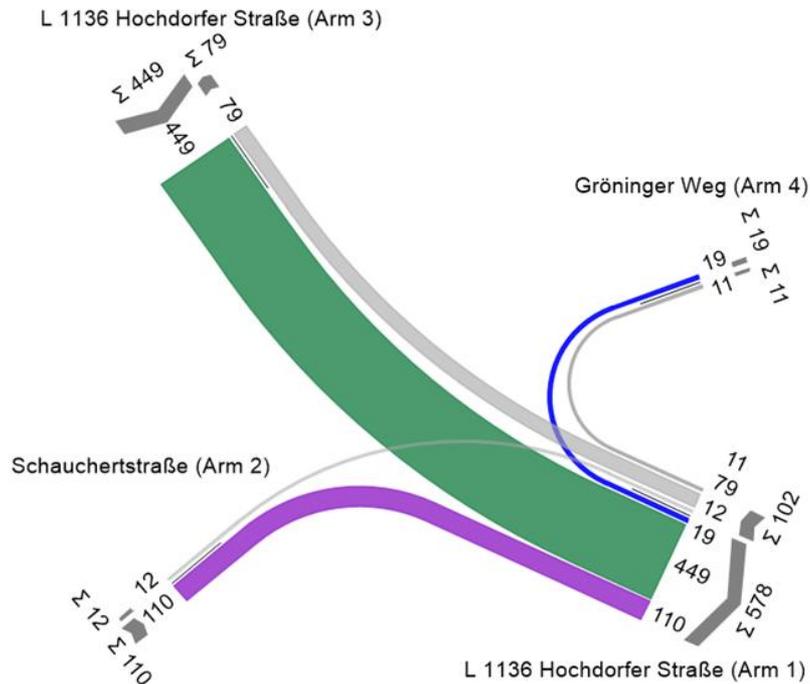
Auftraggeber:	Landratsamt Ludwigsburg Fachbereich Straßen Geschäftsteil Betrieb Hindenburgstraße 30/1 71638 Ludwigsburg
Ansprechpartner:	Dipl.-Ing. Kevin Groke Dipl.-Ing. Thomas Walz
Auftragnehmer:	SCHLOTHAUER & WAUER Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH Ehrenbergstraße 20 10245 Berlin
Bearbeiter:	Dipl.-Ing. Thomas Scholz
Projektnummer:	2018-0539
Datum:	14. Dezember 2018

# Signallageplan

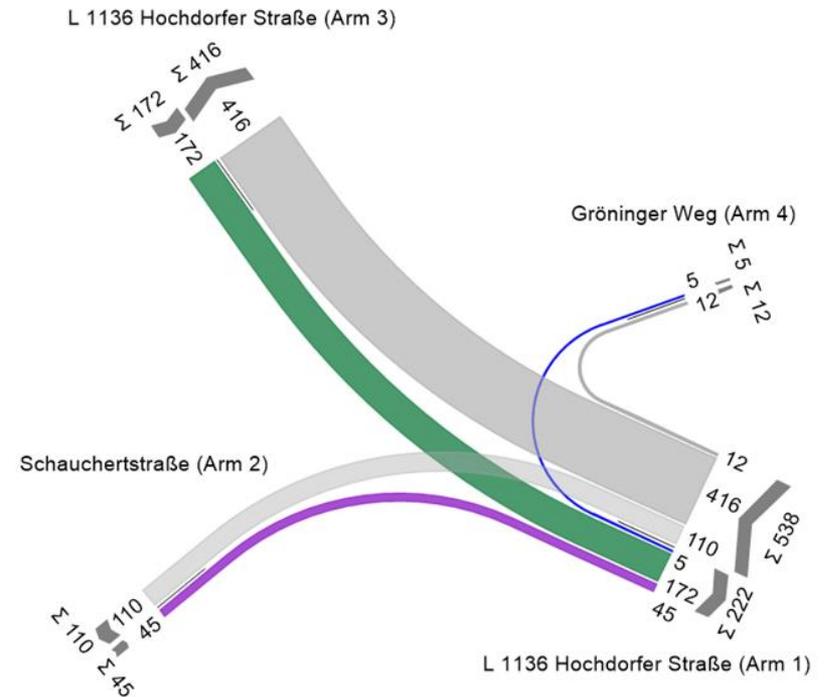


# Bemessungsbelastungen

## Morgenspitze



## Nachmittagsspitze





# Ergebnisse der Untersuchung

## Allgemein

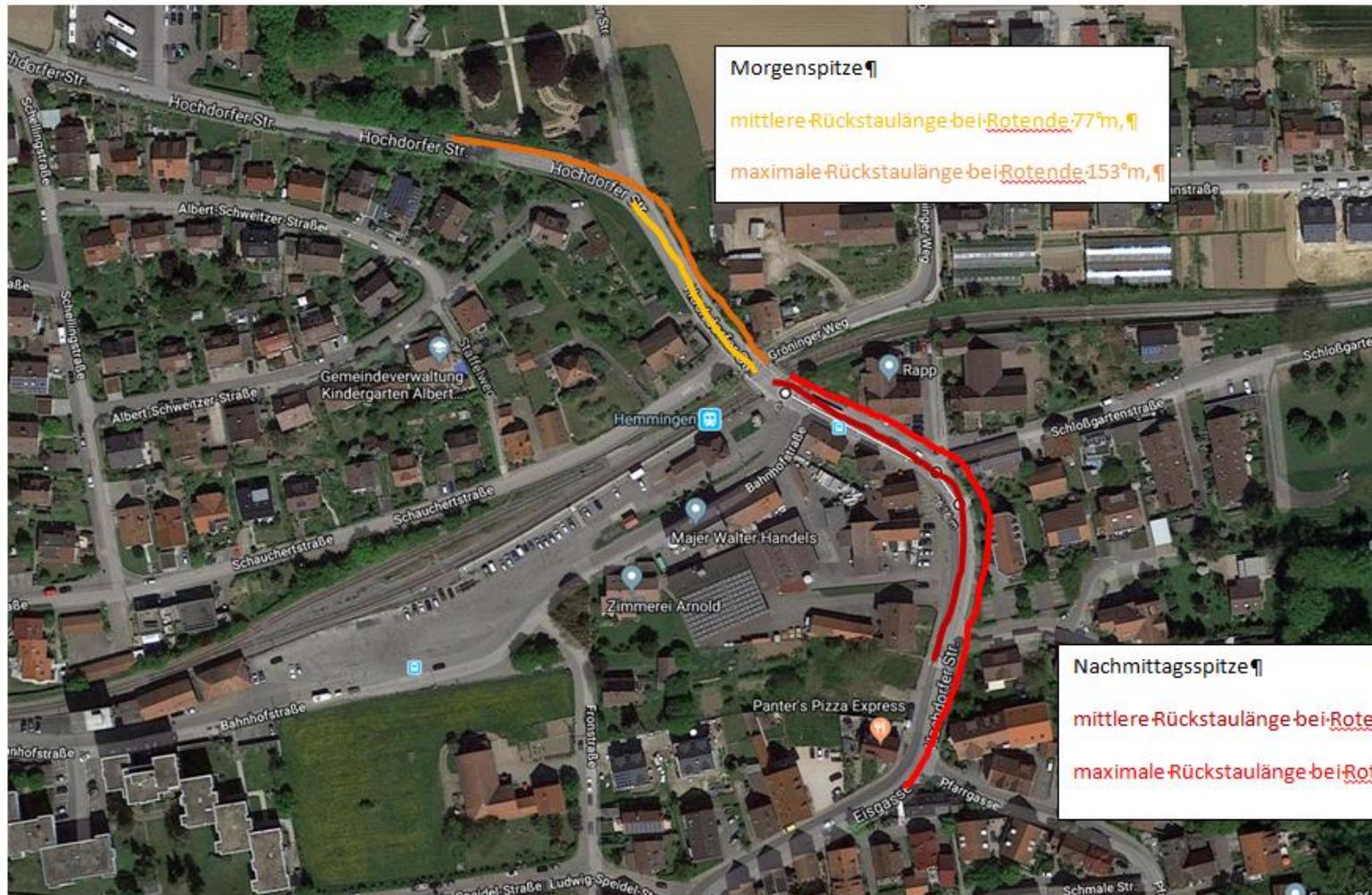
- Verlängerung der Sicherungszeit des BÜ um maximal 16 s sowie
- Längere maximale Sperrzeiten vor dem BÜ – Zufahrt Nord 204 s (+44 s) und Zufahrt Süd 204 s (+84 s)

## Morgenspitze

- maximale Sperrzeit für den Fußverkehr von 54 s , Qualitätsstufe D,
- Zufahrt L 1136 Nord
  - mittlere Wartezeit von 38 s - Qualitätsstufe C,
  - mittlere Rückstaulänge bei Rotende 77 m,
  - maximale Rückstaulänge bei Rotende 153 m,

## Nachmittagsspitze

- maximale Sperrzeit für den Fußverkehr von 63 s - Qualitätsstufe D,
- Zufahrt L 1136 Süd
  - mittlere Wartezeit von 52 s - Qualitätsstufe D,
  - mittlere Rückstaulänge bei Rotende 141 m,
  - maximale Rückstaulänge bei Rotende 183 m

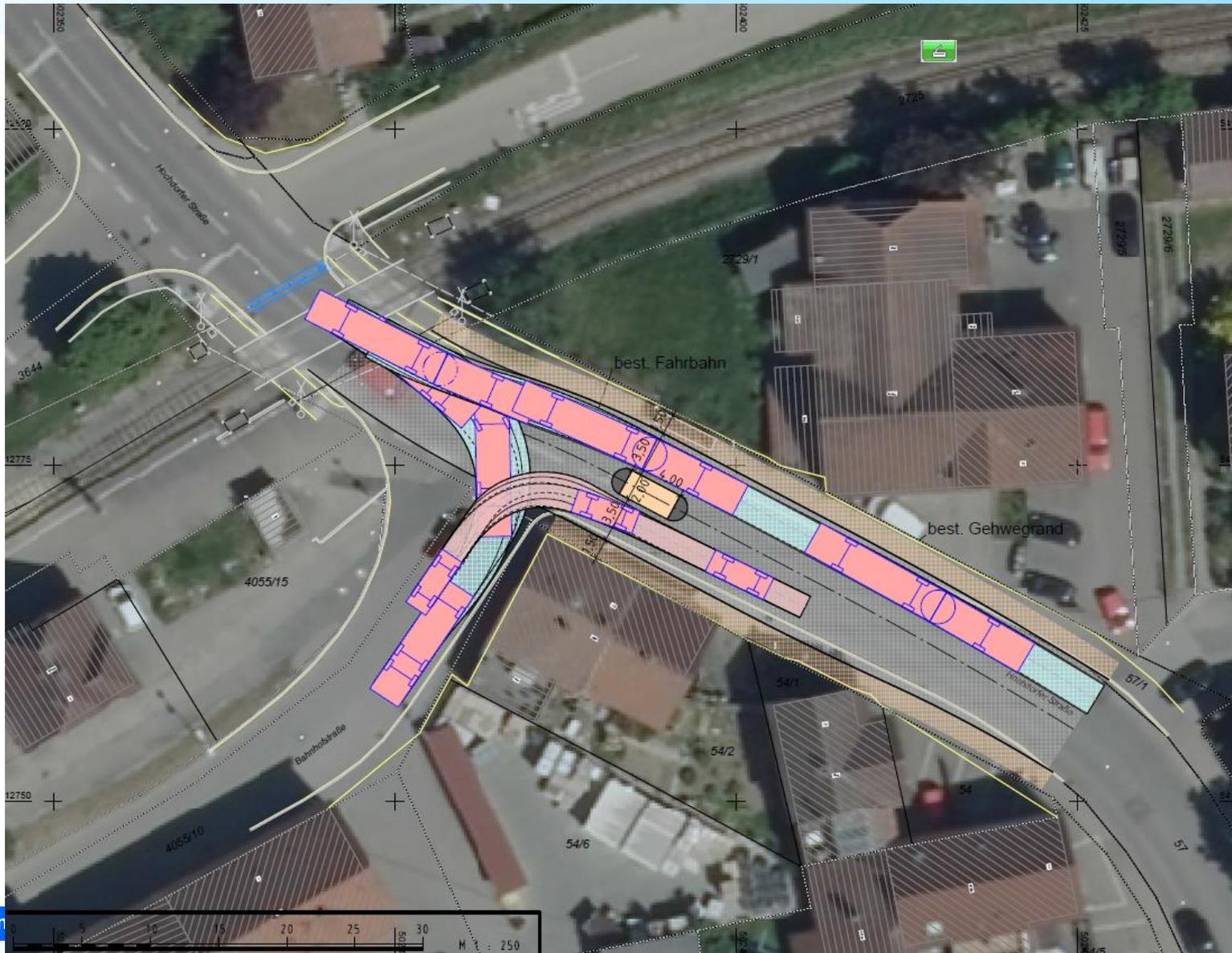


# Prüfung einer Querungshilfe

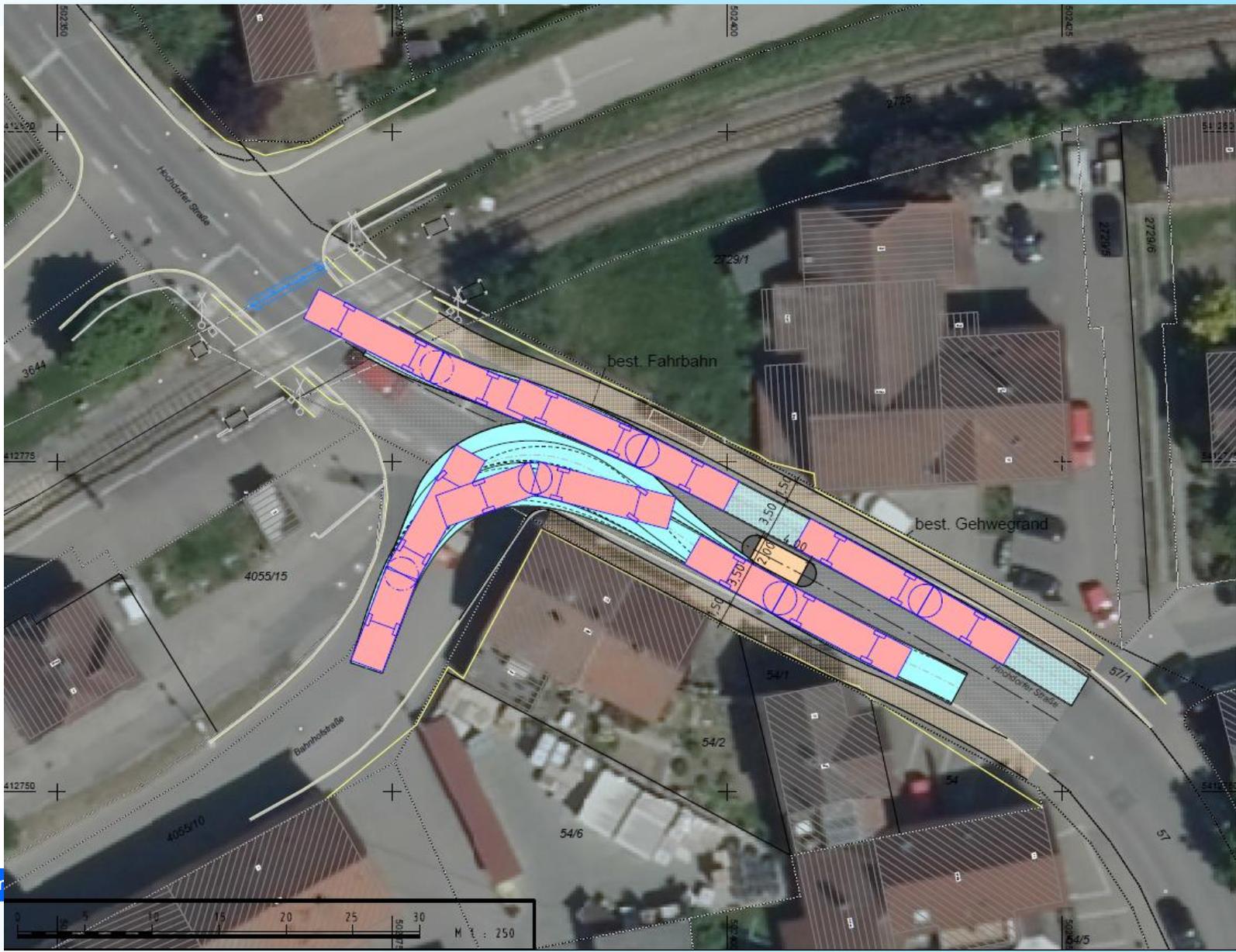
Zu beachten:

- Geometrie im Straßenraum
- Schleppkurven
- Zufahrten
- Annahme der Querungshilfe durch die Fußgänger
- ÖPNV
- Sicherheit

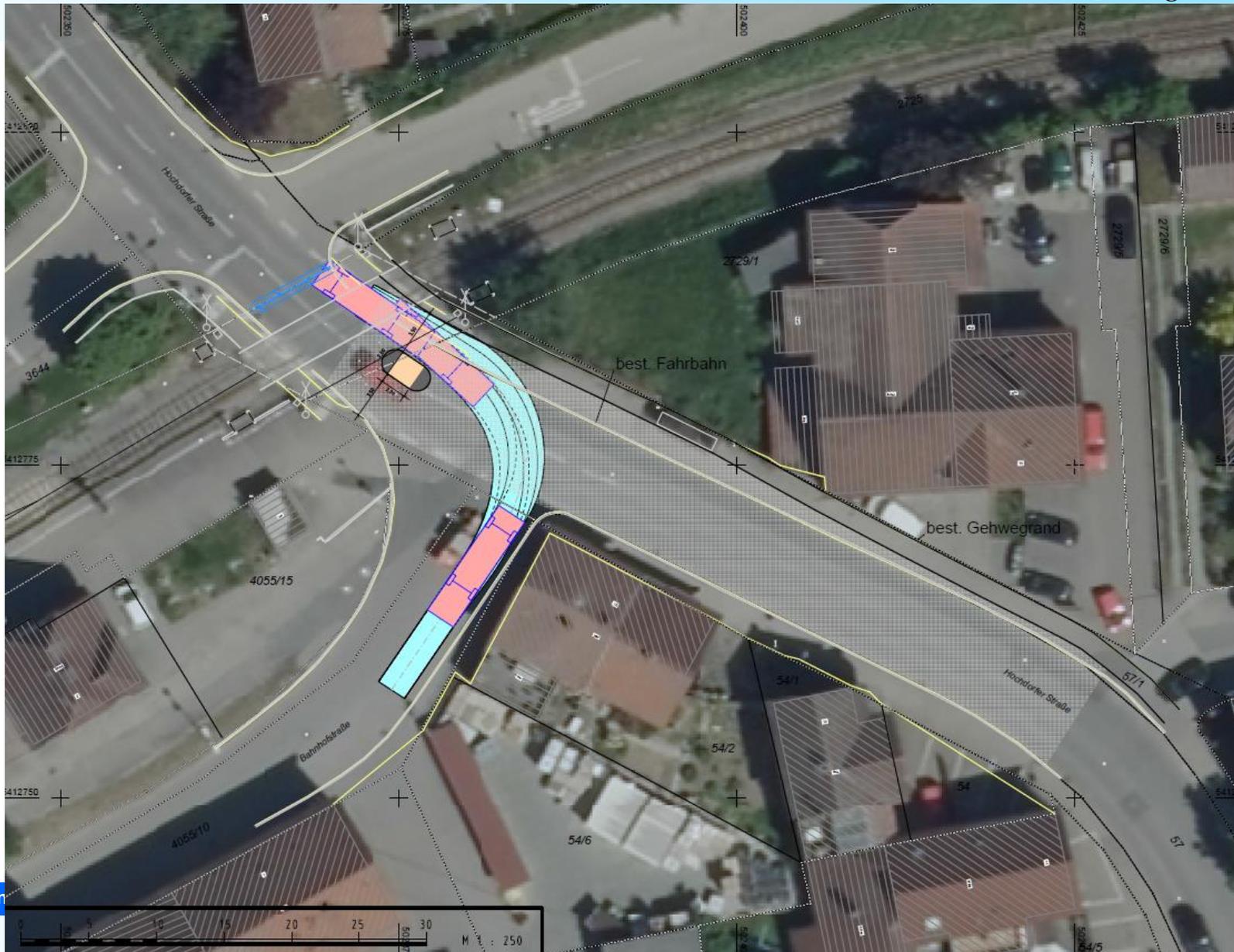
# Variante 1



# Variante 2



# Variante 3



**Diskussion mit allen Beteiligten** (Gemeinde Hemmingen; RPS Ref. 46, 45, 47.4; OVR, RBS, Flattich; WEG, Polizeidirektion LB, LRA Verkehr, Straßen)

## Gründe für die Entscheidung Variante 2 mod.

- LSA zu hohe Wartezeiten. Folge auf Busfahrplan, Schließzeiten, Abfahrtszeiten  
Bahn, Rettungskräfte
- Zu langer Rückstau. In Hinblick auf Belastungen mit Lärm, Feinstaub, etc., pers.  
Reisezeit
- Hohe Kosten
- Querungshilfe → Variante 2 modifiziert
- Liegt im Fußweg auch nach neuer Bahnquerung / Akzeptanz

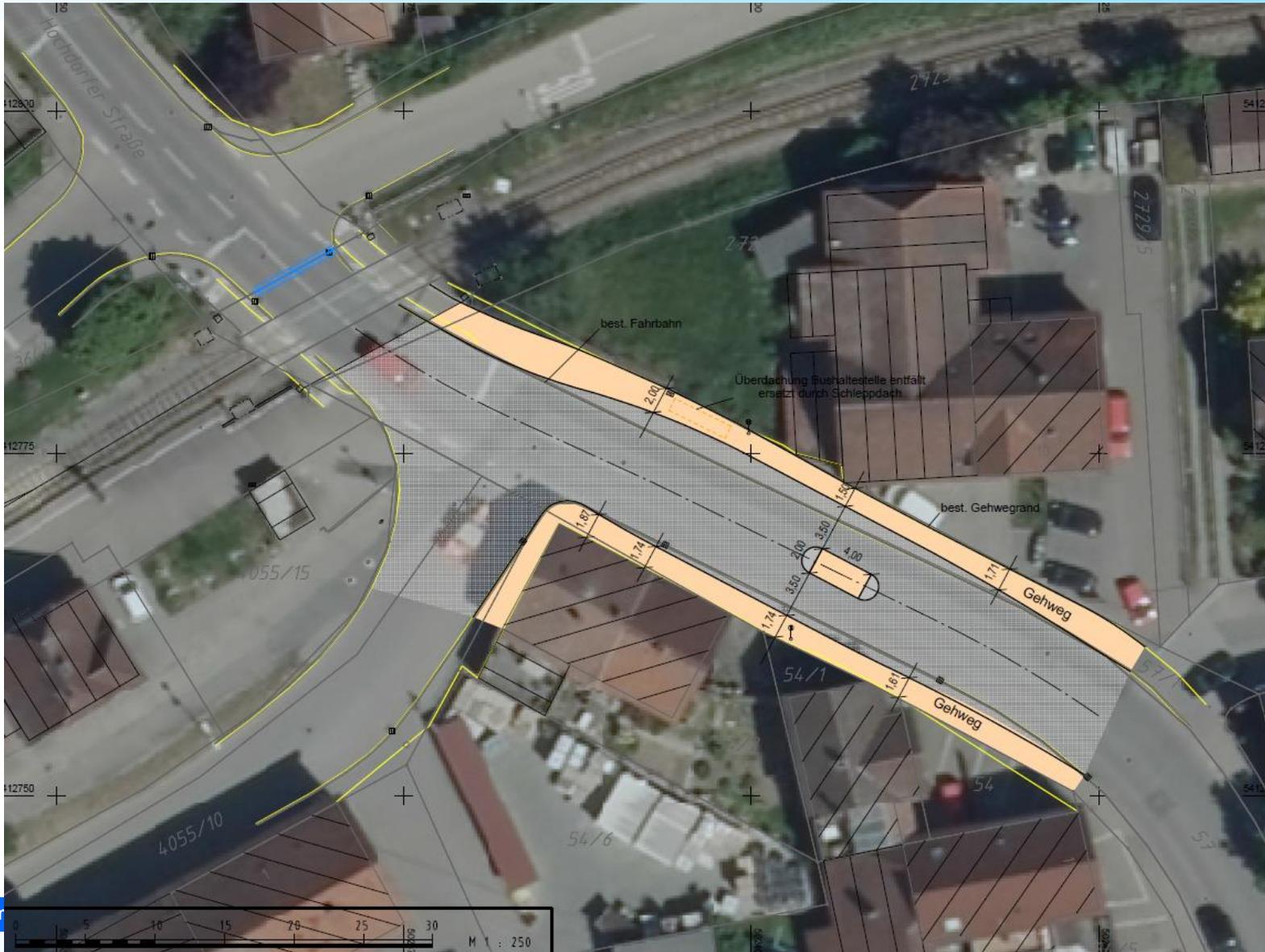
- Gesichertes Queren auch für Busmitfahrer durch Unterbinden der Überholer
- Bushaltestellen können beibehalten werden
- Bus- und Lieferverkehr kann von Bahnhofstraße einfahren. Es ändert sich nichts zum Status quo



## Weiteres Vorgehen vereinbart

- Planung der Querungsinsel etwas zurückversetzt durch das LRA
- Vorstellung der Ergebnisse und der Variante 2 mod. im Gemeinderat Hemmingen
- Erarbeitung einer Kostenteilung Land/ Gemeinde mit Vereinbarung
- Realisierung der Planung durch das LRA

# Variante 2 mod







# Weitere Schritte

Erarbeitung einer Kostenteilung Land/ Gemeinde mit Vereinbarung

Realisierung der Planung durch das LRA oder Gemeinde



# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit