



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

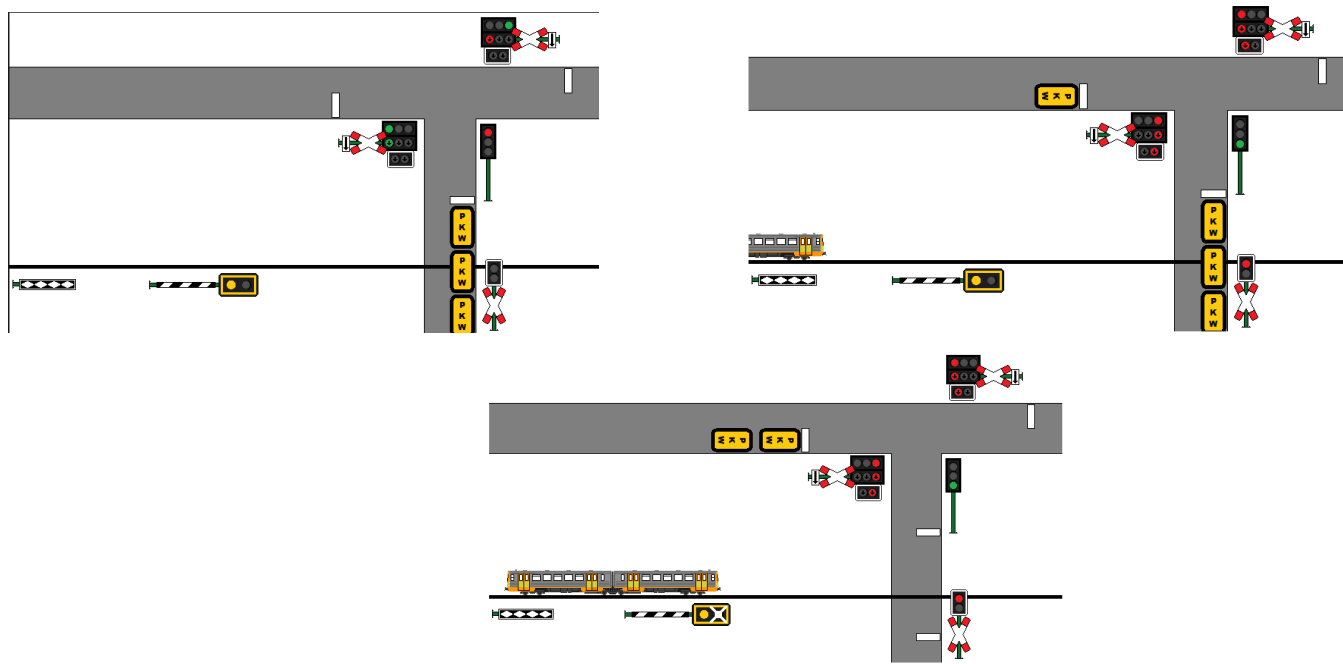
- Vorstellung des Prüfauftrages am 13.12.2018 im LRA
- Fazit der Veranstaltung → Weiterverfolgung einer Variante
- Information des Gemeinderates

Prüfung und Auswirkung einer Fußgängersignalanlage am BÜ



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

Bahnübergangssteuerungsanlagen (BÜSTRA)





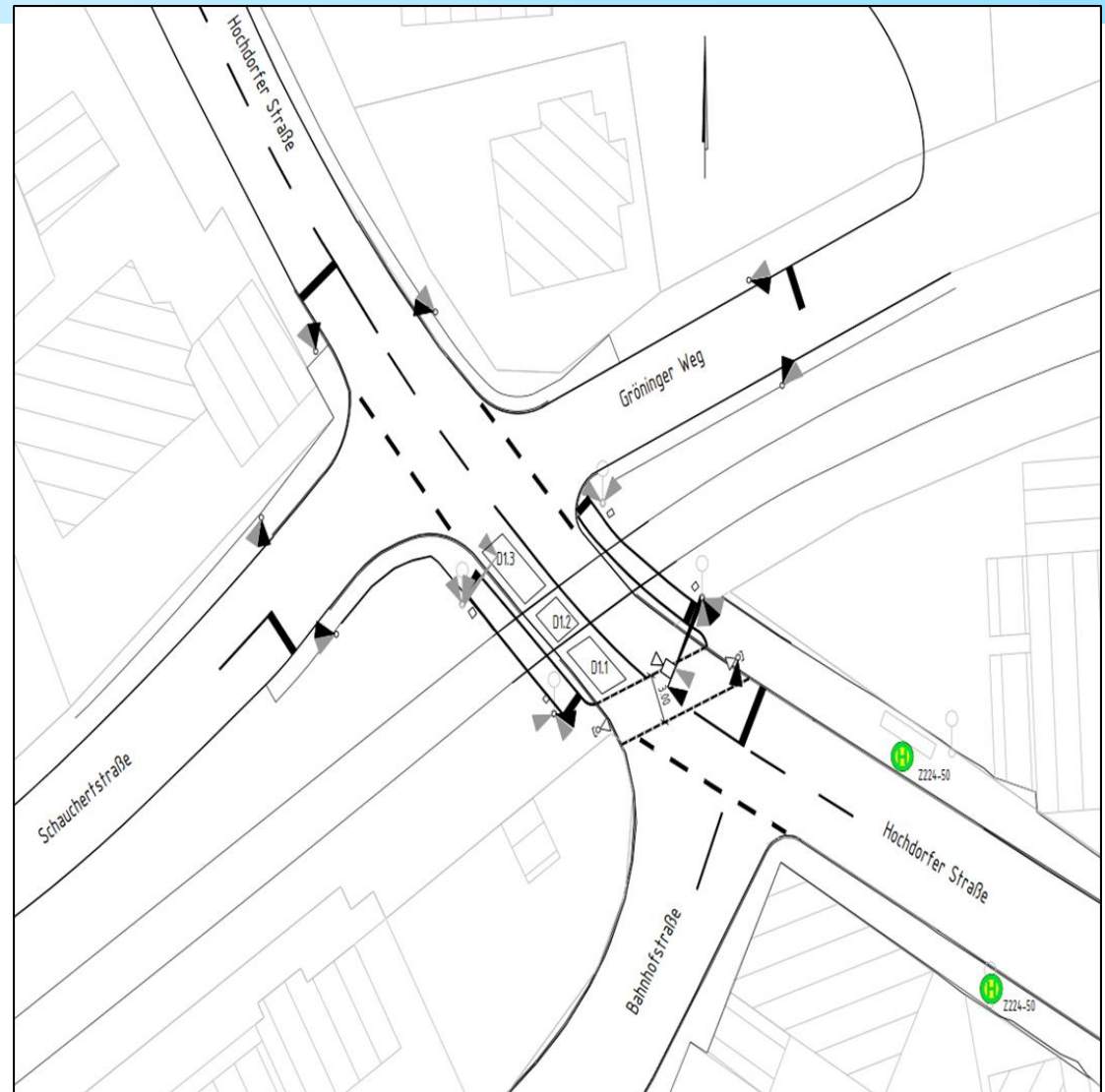
Signalisierte Fußgängerquerung am BÜ 11,3 über die L 1136 Hochdorfer Straße in Hemmingen (Württ.)

Leistungsfähigkeitsnachweis

Vorplanung

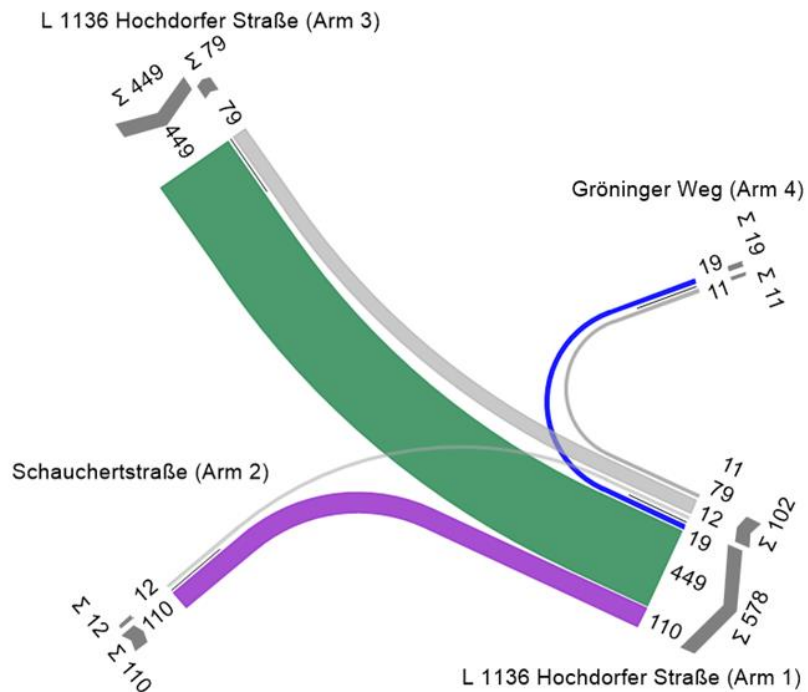
Auftraggeber:	Landratsamt Ludwigsburg Fachbereich Straßen Geschäftsteil Betrieb Hindenburgstraße 30/1 71638 Ludwigsburg
Ansprechpartner:	Dipl.-Ing. Kevin Groke Dipl.-Ing. Thomas Walz
Auftragnehmer:	SCHLOTHAUER & WAUER Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH Ehrenbergstraße 20 10245 Berlin
Bearbeiter: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

Signallageplan

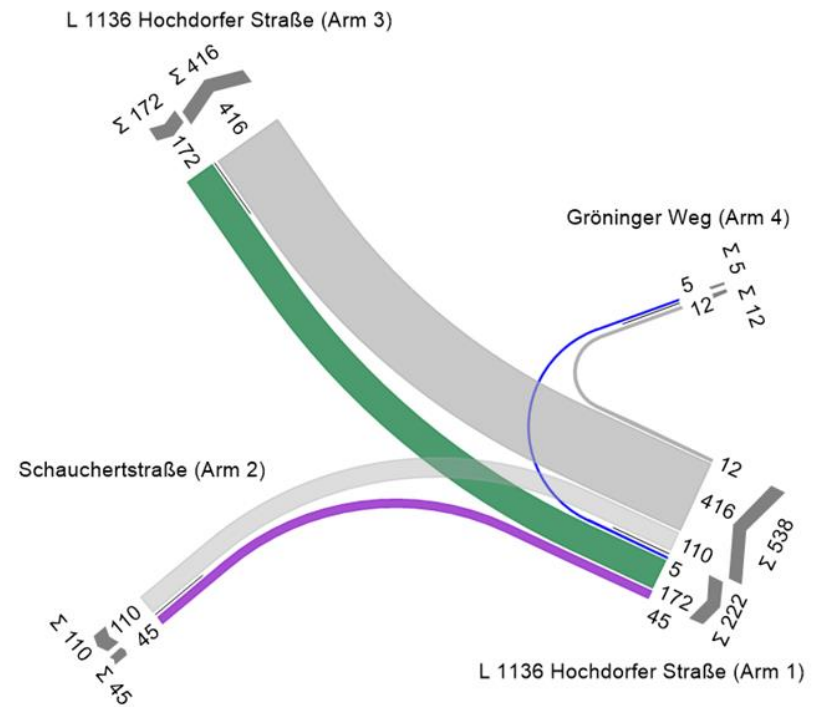


Bemessungsbelastungen

Morgenspitze



Nachmittagsspitze



Ergebnisse der Untersuchung

Allgemein

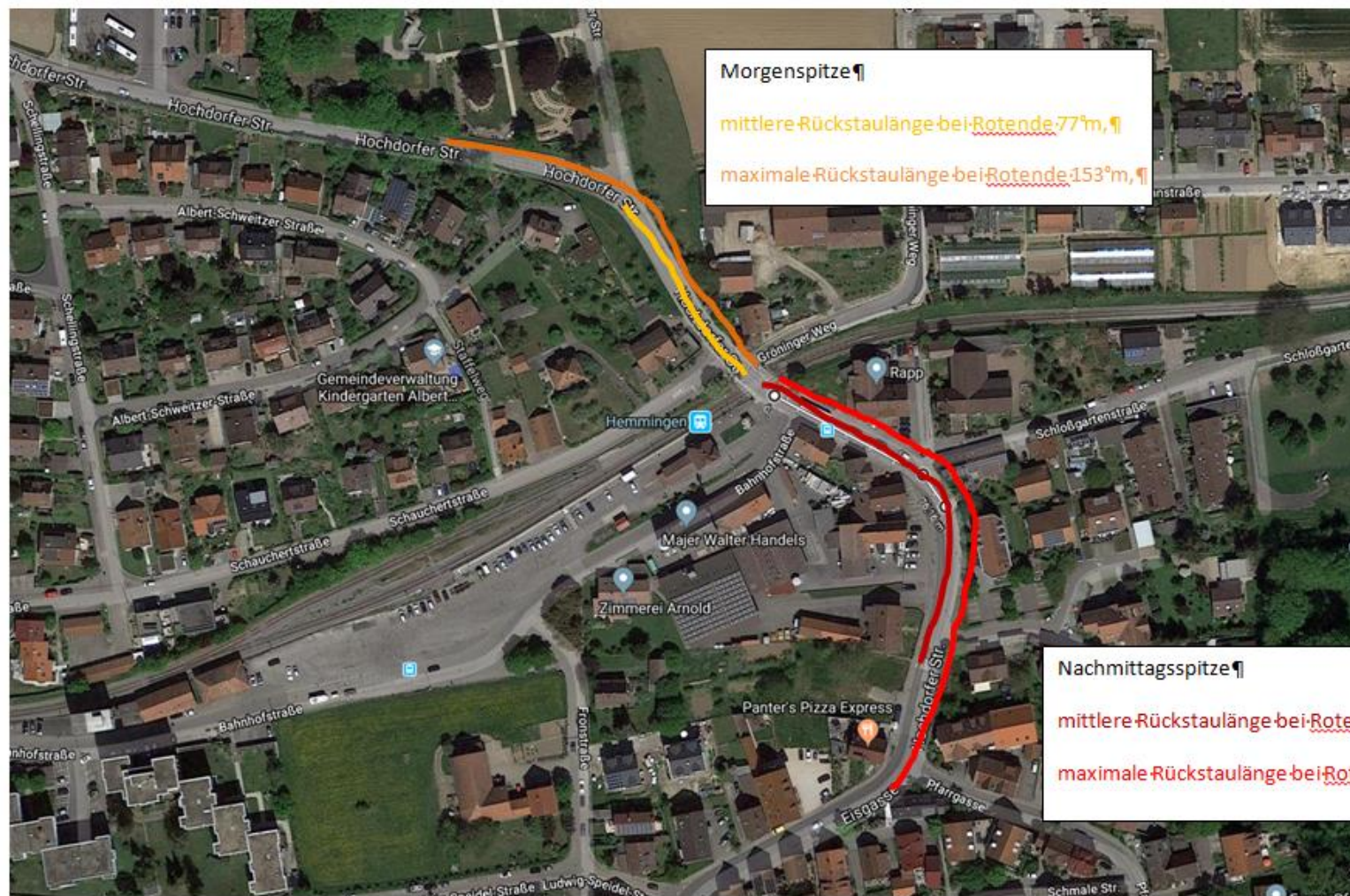
- Verlängerung der Sicherungszeit des BÜ um maximal 16 s sowie
- Längere maximale Sperrzeiten vor dem BÜ – Zufahrt Nord 204 s (+44 s) und Zufahrt Süd 204 s (+84 s)

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

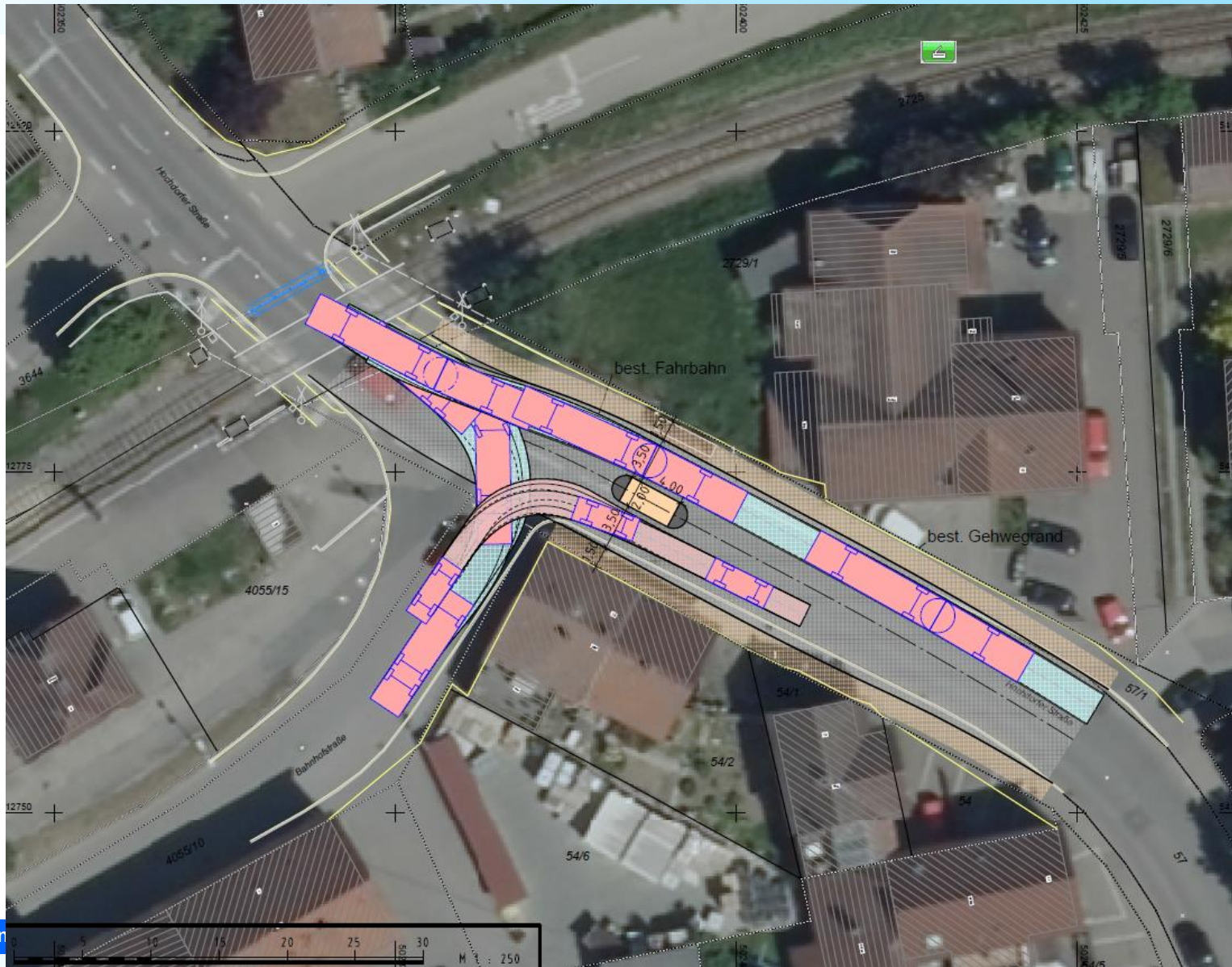
Zu beachten:

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

Variante 1



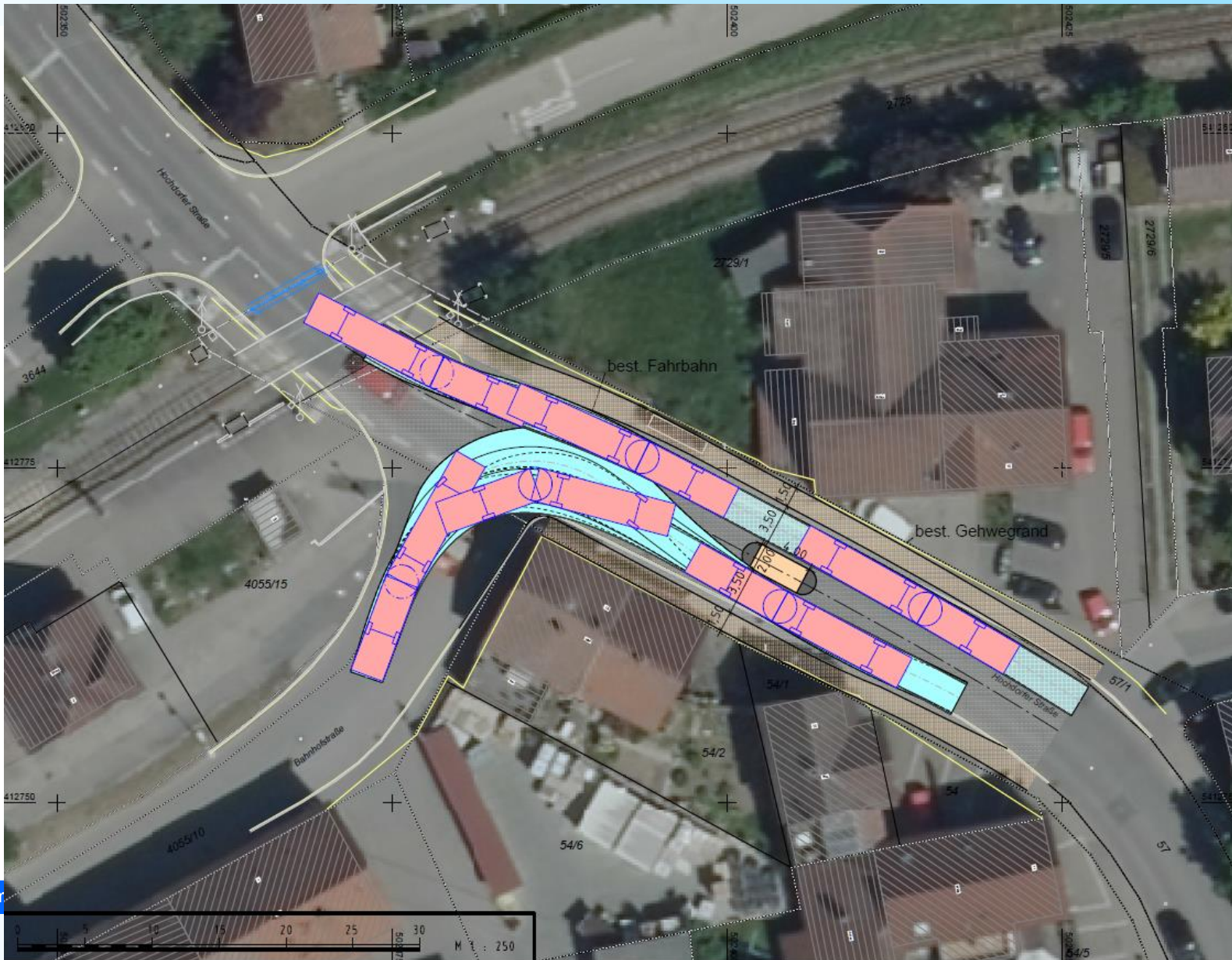
LANDKREIS
LUDWIGSBURG
G



Variante 2



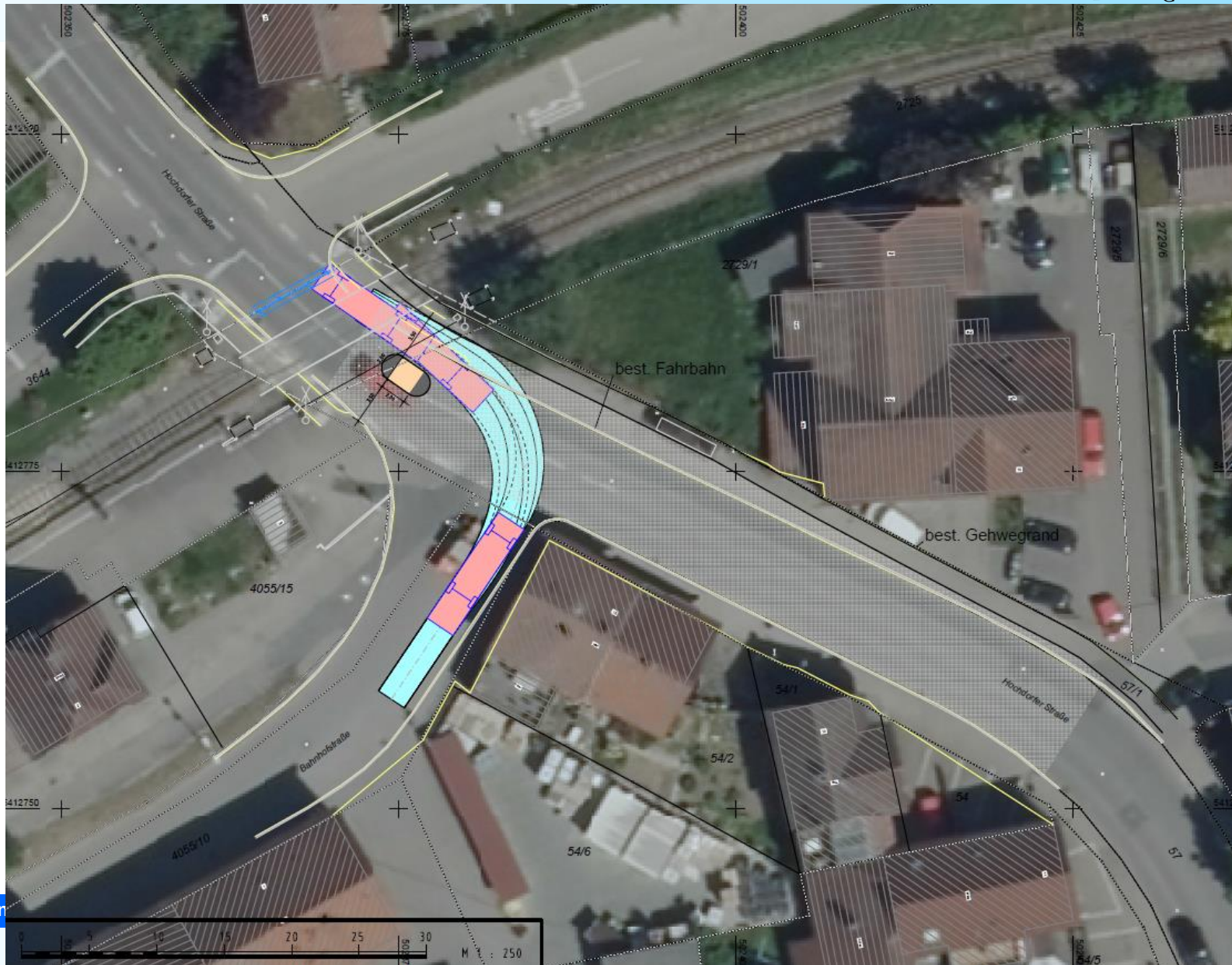
LANDKREIS
LUDWIGSBURG
G



Variante 3



LANDKREIS
LUDWIGSBURG
G



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.

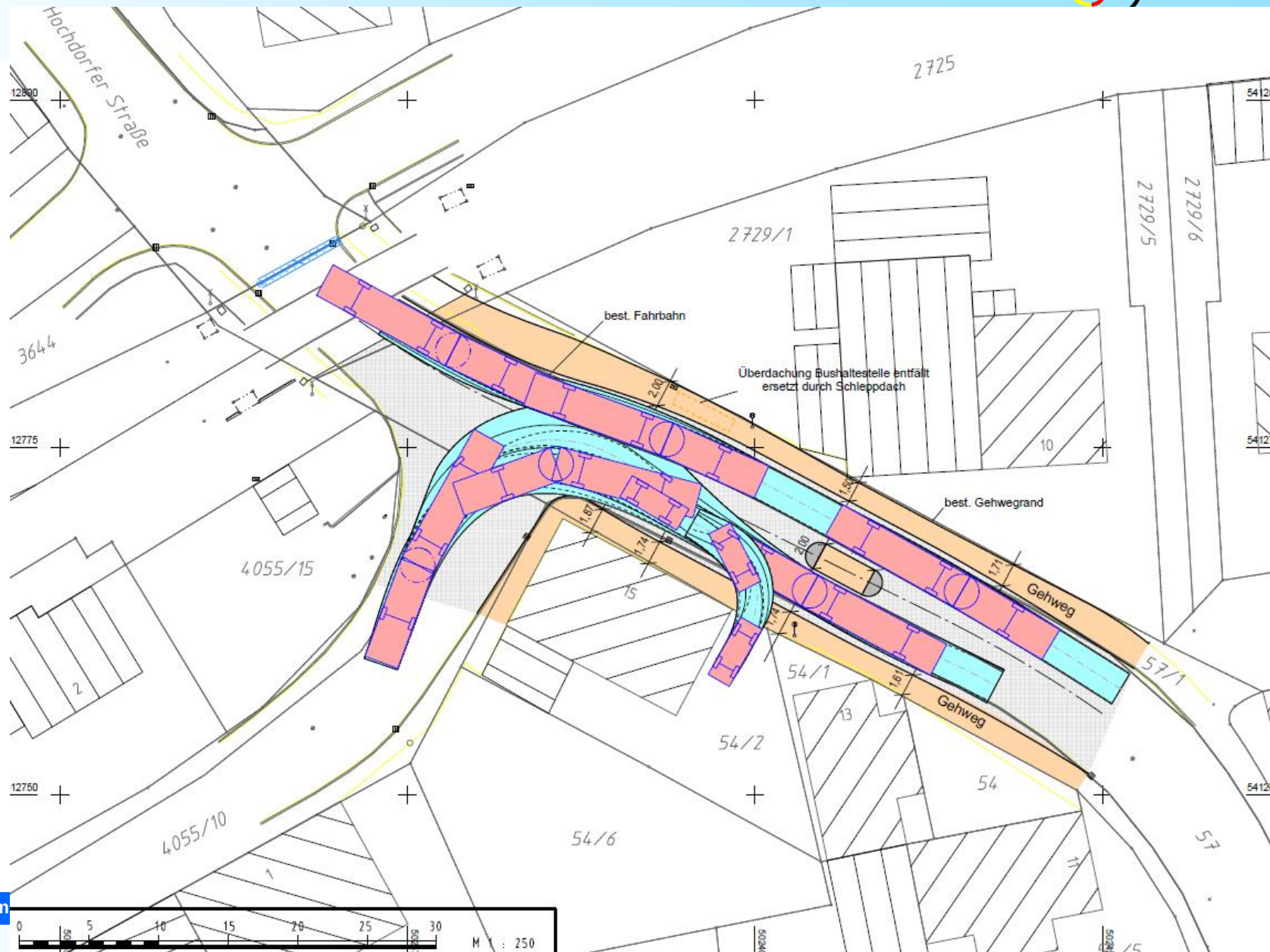
- LSA zu hohe Wartezeiten. Folge auf Busfahrplan, Schließzeiten, Abfahrtszeiten
Bahn, Rettungskräfte
 - Zu langer Rückstau. In Hinblick auf Belastungen mit Lärm, Feinstaub, etc., pers.
Reisezeit
 - Hohe Kosten
- Querungshilfe → Variante 2 modifiziert
- Liegt im Fußweg auch nach neuer Bahnquerung / Akzeptanz



- 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



Weitere Schritte

Erarbeitung einer Kostenteilung Land/ Gemeinde mit
Vereinbarung

Realisierung der Planung durch das LRA oder
Gemeinde



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit