

STADT BALINGEN

VERKEHRSUNTERSUCHUNG ZUR ERSCHLIESSUNG DES QUARTIERS KARLSTRASSE / MÖRIKESTRASSE

ERGÄNZENDE STELLUNGNAHME ZU ANREGUNGEN IM RAHMEN DER BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT AM BEBAUUNGS- PLANVERFAHREN "KARLSTRASSE / MÖRIKESTRASSE"

(Stand. 12. Mai 2015)

1. AUFGABENSTELLUNG

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplan "Karlstraße / Mörikestraße" wurde angeregt zu überprüfen, ob eine Änderung der Fahrtrichtung der bestehenden Einbahnrichtungen in der Mörikestraße und/oder der Kleemeistereistraße dazu beitragen könnte, dass die Verkehrsabläufe im Quartier zwischen der Karlstraße im Norden und der Paulinenstraße im Süden vereinfacht und optimiert werden können.

Nachfolgend werden ergänzend zur Verkehrsuntersuchung mit Stand vom 15.01.2015 die Chancen und Risiken einer Änderung der bestehenden Fahrtrichtungen dargestellt und bewertet.

2. STELLUNGNAHME

Generell ist anzumerken, dass die bestehenden absoluten Verkehrsbelastungen in der Mörikestraße und der Kleemeistereistraße sowie in der Hindenburgstraße (nördl. Mörikestraße) als gering einzustufen sind und auch unter Berücksichtigung der angestrebten innerstädtischen Nachverdichtung im Untersuchungsgebiet keine planerisch relevanten Verkehrszunahmen in diesen Straßenabschnitten auftreten – unabhängig davon, ob die Mörikestraße als Zufahrt erhalten bleibt (Planfall 1) oder von der Bahnhofstraße abgehängt wird (Planfall 2, vom 15.01.2015).

Die verkehrlichen Konsequenzen, die sich aus einer Änderung der Einbahnrichtung der Mörikestraße und Kleemeistereistraße ergeben, wurden stufenweise überprüft, so dass jede Maßnahme für sich bzw. im Zusammenhang beurteilt werden kann:

- Planfall 1 – Beibehaltung bisheriges Straßennetz (Status Quo)
- Planfall 1.1 – Änderung Fahrtrichtung Mörikestraße in Richtung Bahnhofstraße

Seite: 2

Stadt Balingen –VU zur Erschließung Karl- / Mörikestraße"
 "Erg. STN zu Anregungen ... (Stand 12.05.2015)

- Planfall 1.2 – Änderung Fahrtrichtung Kleemeisterstraße in Ri. Paulinenstraße
- Planfall 1.3 – Änderung Fahrtrichtung sowohl in der Mörikestraße als auch in der Kleemeisterstraße (PF 1.1 + 1.2)

Die Ergebnisse der Verkehrsumlegungen sind nachfolgend tabellarisch verglichen gegenübergestellt:

STRASSENQUERSCHNITT KFZ/24H	PLANFALL 1	PLANFALL 1.1	PLANFALL 1.2	PLANFALL 1.3
Karlstraße, westlich	5.100	4.800	5.200	5.400
Karlstraße, östlich	2.800	2.400	3.000	3.100
Mörikestraße, westlich	400	900	800	600
Kleemeistereistraße	850	850	800	700
Hindenburgstraße nördl. Mörikestraße	1.500	1.400	1.400	1.200
Hindenburgstraße südlich Karlstraße	2.800	2.500	2.300	2.000

Für die einzelnen Planfallvarianten werden folgende Vor- / Nachteile abgeleitet:

2.1**Planfall 1.1 – Änderung der Fahrtrichtung Mörikestraße**

- Die Änderung der Fahrtrichtung in der Mörikestraße hätte zur Folge, dass sich das Verkehrsaufkommen im Vergleich zu Planfall 1 (Status Quo) mehr als verdoppeln würde. Wie bereits erläutert, ist aber die "Absolutbelastung" der Mörikestraße dennoch als gering einzustufen.
- Auch wenn die Realisierung des Kreisverkehrs L 365 Bahnhofstraße / Paulinenstraße / Wilhelmstraße / Friedrichstraße dazu beigetragen hat, dass die Verkehrsabläufe im Knotenbereich optimiert werden konnten, kann die Änderung der Fahrtrichtung in der Mörikestraße unter Umständen dazu führen, dass sich Eckverkehre aus Richtung Paulinenstraße in Richtung Friedrichstraße über die dann durchgängig befahrbare Kleemeistereistraße / Mörikestraße im Rechts-Rechts-Verkehr orientieren. Das Verlagerungspotenzial wird zwar aufgrund der hohen Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs als relativ gering eingestuft, gewisse Verlagerungseffekte von Fahrtströmen können jedoch nicht völlig ausgeschlossen werden.
- Als problematisch wird vor allem eingestuft, dass bei der Ausfahrt aus der Mörikestraße in die Bahnhofstraße der durchgehende Gehweg der Bahnhofstraße durch wartepflichtige Fahrzeuge blockiert wird und damit auch die innerstädtischen Fußgängerströme in der Bahnhofstraße negativ beeinflusst werden.

Die Änderung der Fahrtrichtung in der Mörikestraße führt daher zu keiner Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Quartier Karl- / Mörikestraße, sondern zur Verschlechterung der Situation für die bedeutenden Fußgängerströme im Bereich Bahnhofstraße / Mörikestraße.

2.2

Planfall 1.2 – Änderung der Fahrtrichtung Kleemeistereistraße

- Durch die Änderung der Fahrtrichtung der Kleemeistereistraße müssen sich die Zielverkehre des Quartiers aus Richtung Paulinenstraße kommend neu orientieren. Die Verkehrsbelastung in der Mörikestraße würde sich in diesem Fall ebenfalls in etwa verdoppeln.
- Im Gegensatz zu Planfall 1.1 wirkt sich dies jedoch nicht in dem Maße negativ auf die Fußgängerströme in der Bahnhofstraße aus, da die in die Mörikestraße einfahrenden Fahrzeuge gegenüber den Fußgängern wartepflichtig sind und den Gehbereich nicht blockieren.
- Die Verkehrsbelastung in der Kleemeistereistraße wird aufgrund der Änderung der Fahrtrichtung keine relevante Zunahme erfahren.
- Es sind zudem auch keine Verdrängungseffekte über die dann durchgängig in Fahrtrichtung Paulinenstraße befahrbare Mörikestraße – Kleemeistereistraße zu erwarten, da die verkehrsrechtlich untergeordneten Linksabbiegeströme so hohe Widerstände darstellen, dass die Route über den bestehenden Kreisverkehr Bahnhofstraße / Paulinenstraße in der Regel weiterhin deutlich attraktiver ist.
- Auch bei der Ausfahrt aus der Kleemeistereistraße in die Paulinenstraße können Fußgängerströme beeinträchtigt werden, wobei diese im Vergleich zur Bahnhofstraße eine geringere Bedeutung haben.

Insgesamt muss jedoch auch bei diesem Planfall festgestellt werden, dass eine Änderung der Fahrtrichtung Kleemeistereistraße zu keiner erkennbaren Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Quartier Karl- / Mörikestraße beiträgt. Die Nachteile sind zwar nicht so gravierend wie bei Planfall 1.1, daraus lässt sich jedoch keine Begründung für die Änderung der Fahrtrichtung der Kleemeistereistraße ableiten.

2.3

Planfall 1.3 – Kombination Planfall 1.1 + 1.2

- Auch die Änderung der Fahrtrichtung sowohl in der Mörikestraße als auch der Kleemeistereistraße führt zu keiner relevanten Verbesserung der Verkehrsverteilung der Ströme innerhalb des Quartiers.
- Als verkehrskonzeptionell nachteilig ist vor allem auch die Tatsache, dass dann die Zufahrt zum Quartierbereich ausschließlich über die Karlstraße und die Hindenburgstraße (südlich Karlstraße) erfolgen muss.

In Verbindung mit den erläuterten Beeinträchtigungen der wichtigen Fußgängerströme in der Bahnhofstraße stellt sich daher auch dieses Erschließungsszenario als nicht verfolgenswert dar.

Seite: 4

Stadt Balingen –VU zur Erschließung Karl- / Mörikestraße"
"Erg. STN zu Anregungen ... (Stand 12.05.2015)

Zusammenfassend wird daher aus verkehrsplanerischer Sicht festgestellt, dass eine Änderung der Fahrrichtungen in der Mörikestraße und/oder der Kleemannsstraße zu keiner relevanten Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen würde und in Anbetracht der erkennbaren Konflikte für wichtige Fußgängerströme nicht zur Weiterverfolgung empfohlen werden kann.

Ludwigsburg, 12. Mai 2015



Dipl.-Ing. (FH) A. Weber

Anlage

- Verkehrsprognose Planfall 1
- Verkehrsprognose Planfall 1.1
- Verkehrsprognose Planfall 1.2
- Verkehrsprognose Planfall 1.3

STADT BALINGEN VU QUARTIER KARL-/MÖRIKESTRASSE







