

● ● ● **Verkehrsentwicklungsplan Schorndorf**

Bürgerworkshop

Mittwoch, 18. November 2015

Dr.-Ing. Volker Mörgenthaler

Dipl.-Ing. (FH) Werner Frey

M. Sc. Tanja Witte

M. Sc. Mara Sefrin

Dipl.-Wirt.Ing. (FH) Dominik Bertsch



Agenda

- Informationsphase
 - Unfallanalyse
 - Verkehrsmodell
 - Verkehrsleitbild
- Workshop-Phase
 - Szenarien, Planfälle, Maßnahmen



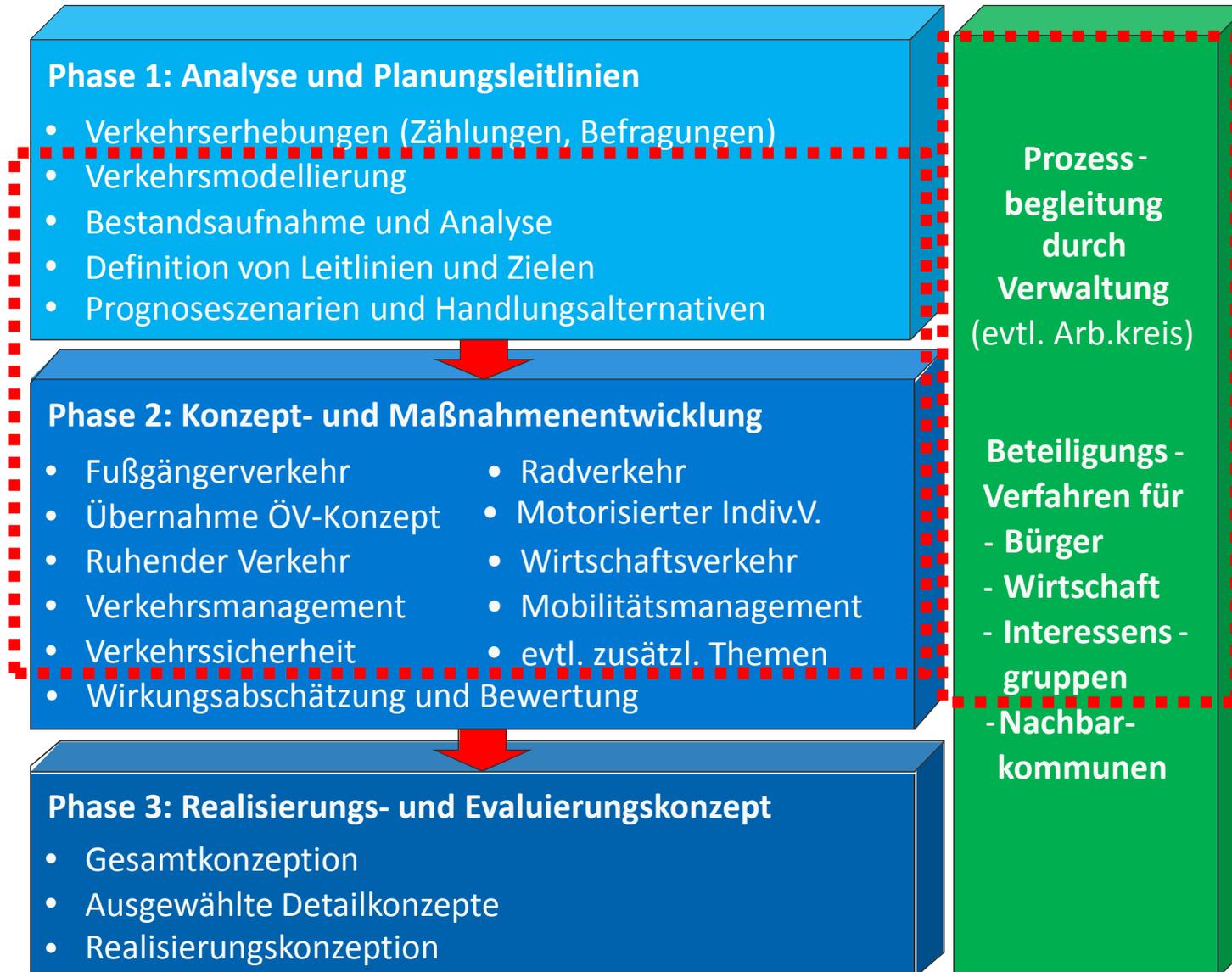
VERKEHRENTWICKLUNGS-
PLAN SCHORNDORF

Bürgerworkshop
18. November 2015

Folie 2

● ● ● **Informationsphase**

Vorgehensweise und aktueller Stand

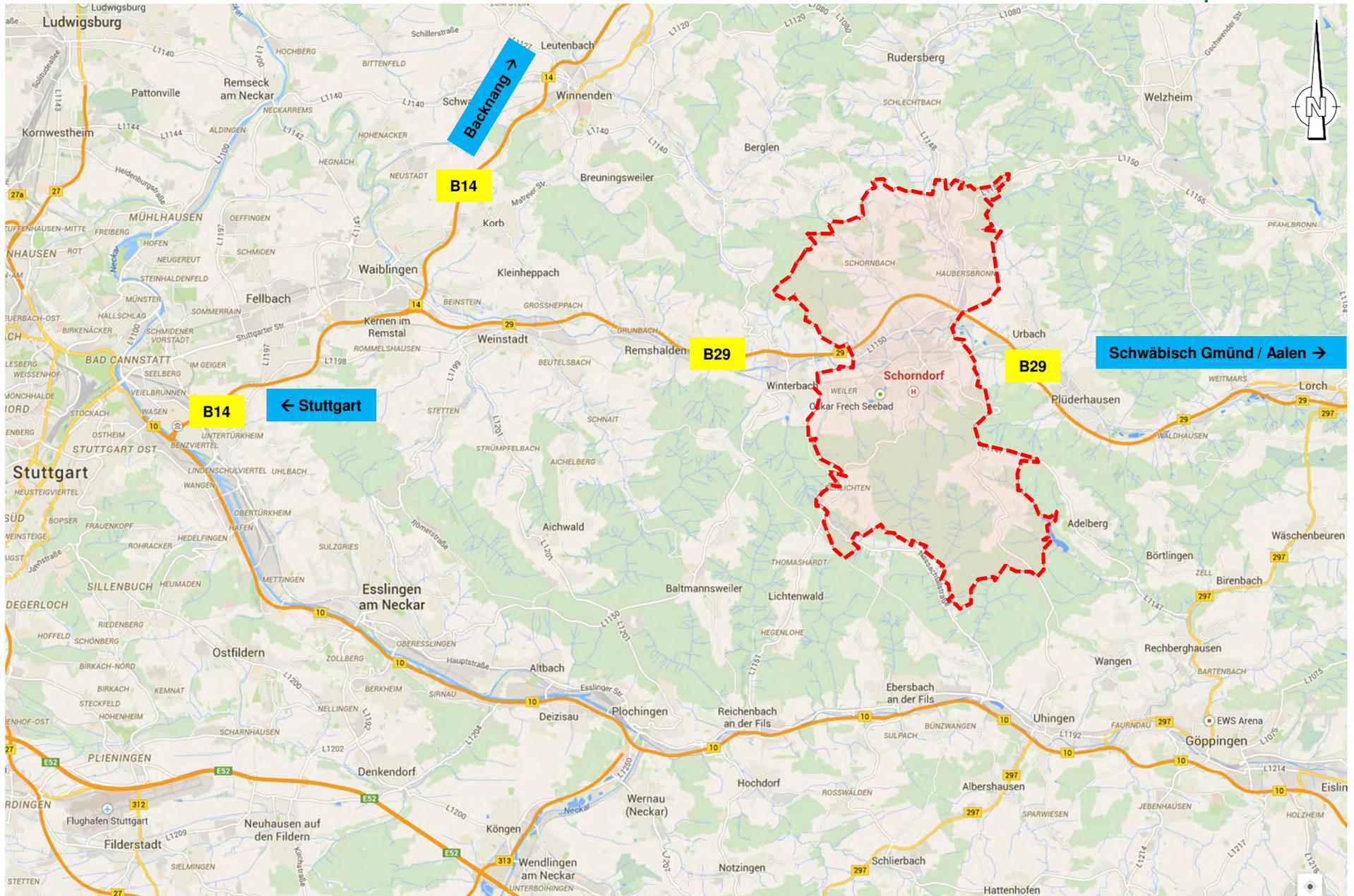


Zeitplan



Pos.	Phase	2014						2015						2016													
		JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ	JAN	FEB	MRZ	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ	JAN	FEB	MRZ	APR	MAI	JUN	JUL	
3.1	Erhebungen																										
3.2	Verkehrsmodell + Umfeldanalyse																										
3.3	Verkehrsanalyse + Bewertung																										
3.4	Verkehrsleitbild + zukünftige Entw.																										
3.5	Konzept- und Maßnahmenentwicklung																										
3.6	Wirkungen und Bewertung																										
3.7	VEP-Aufstellung																										
3.8	Realisierungskonzept																										
3.9	Termine, Berichte, Präsentationen		P				A				A				A	GB					A	GB			A	GBK	
P - Prj.Start, A - Abstimmung, G - Gremiensitzung, B - Bericht, K - Kurzfassung																											

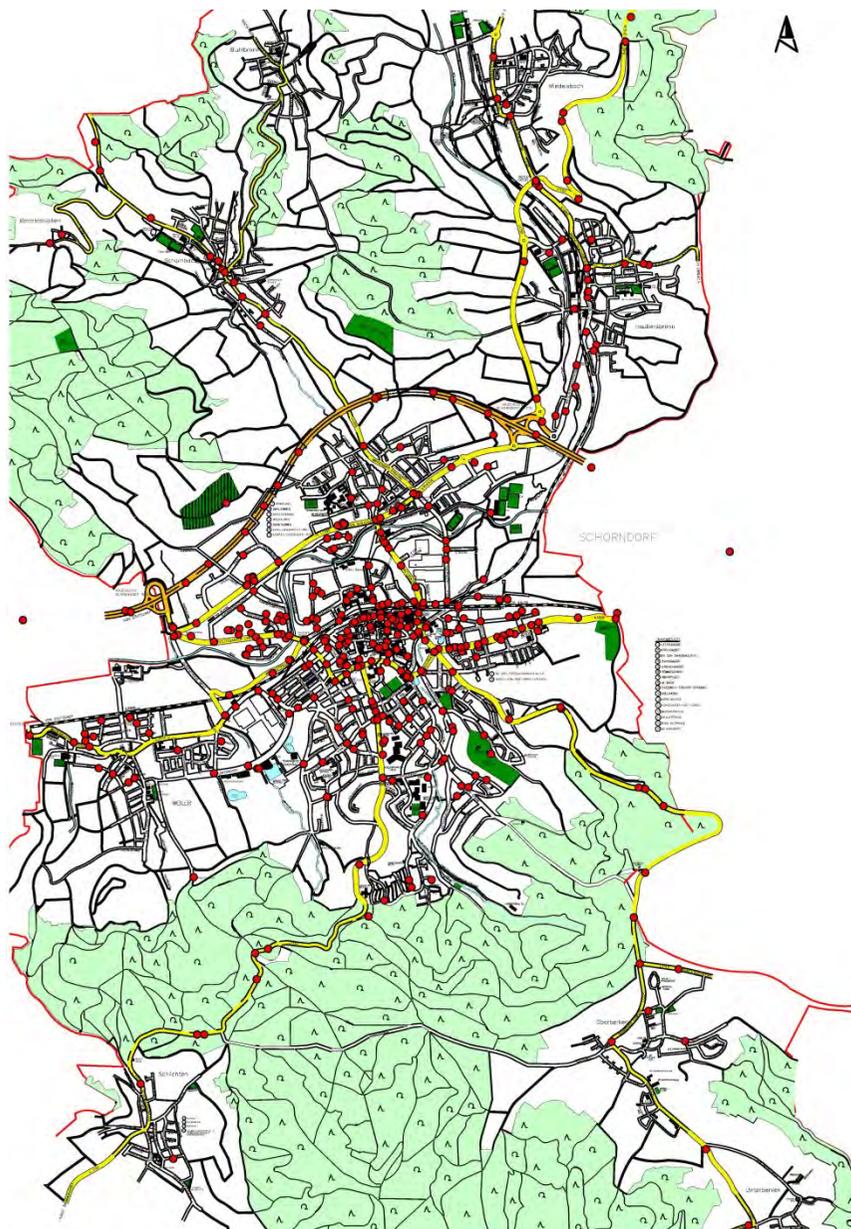
Untersuchungsraum



● ● ● **Unfallanalyse**

Unfälle in Schorndorf Übersicht 2014

- Insgesamt gab es 2014 im Stadtgebiet Schorndorf 491 Unfälle



BIT | INGENIEURE



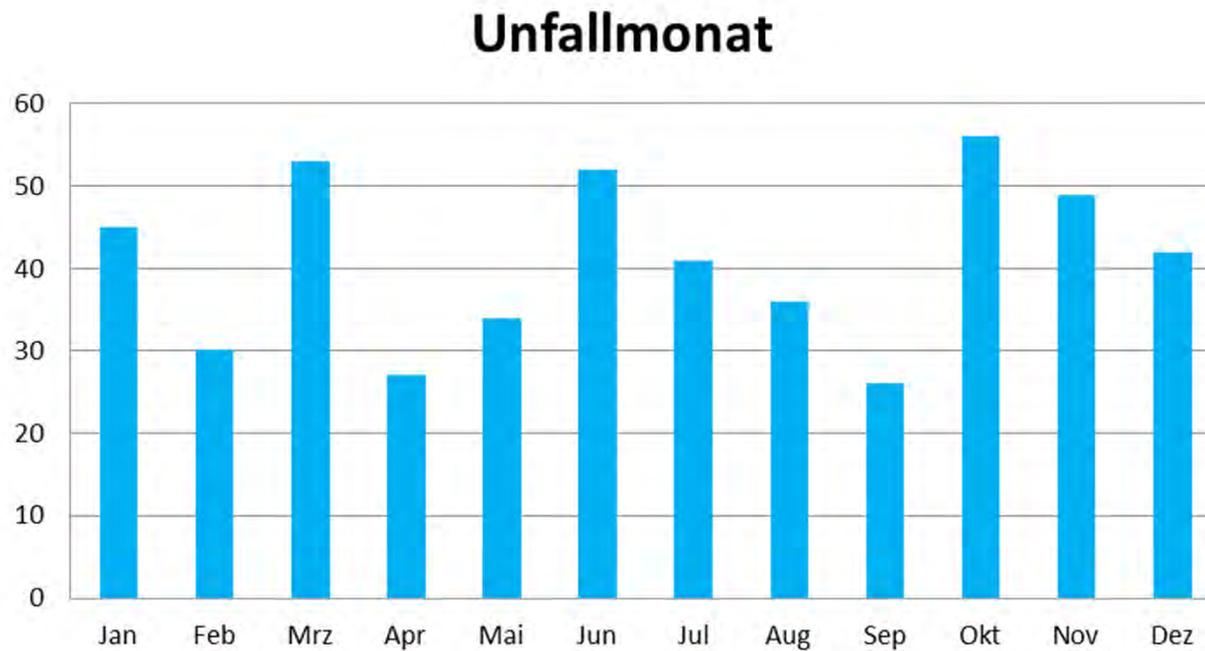
● Unfall in 2014

VERKEHRENTWICKLUNGS-
PLAN SCHORNDORF

Bürgerworkshop
18. November 2015

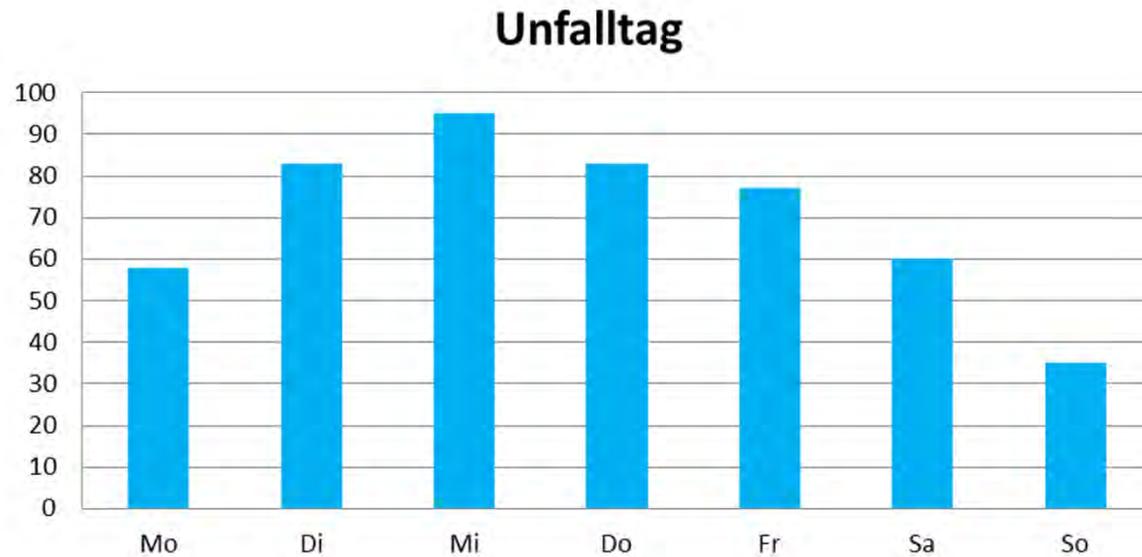
Folie 8

Unfälle in Schorndorf



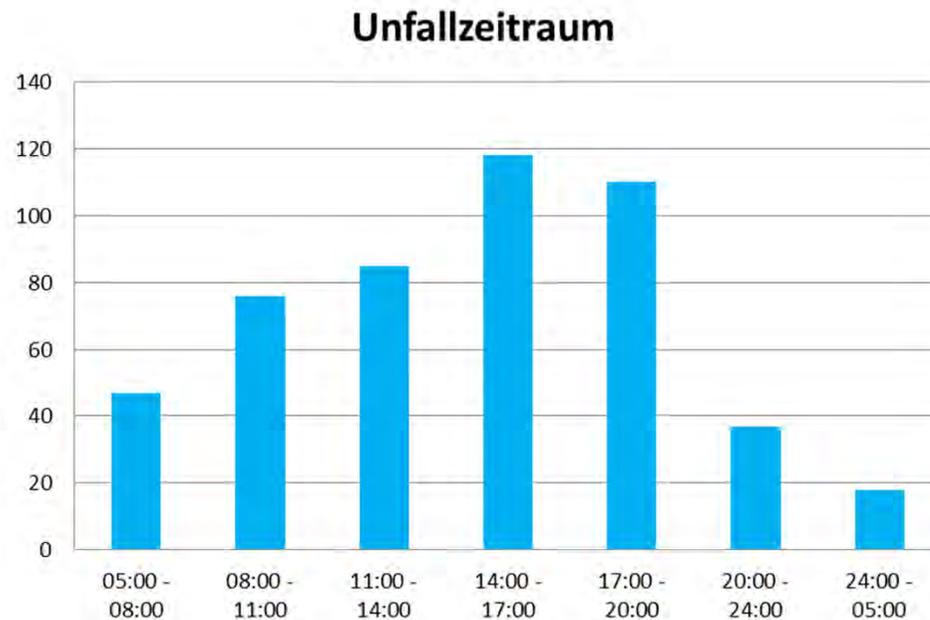
- Im Innenstadt-Bereich wurden die meisten Unfälle im ersten Halbjahr des Jahres registriert.
- Insgesamt sind März, Juni und Oktober die unfallstärksten Monate.

Unfälle in Schorndorf



- Insgesamt fanden die meisten Unfälle an einem Mittwoch statt.
- Zum Wochenende nimmt die Anzahl der Unfälle ab.

Unfälle in Schorndorf



- Insgesamt fanden die meisten Unfälle am Nachmittag und in der Dämmerung statt.
- In den Einfahrtstraßen zur Kernstadt sind die Unfälle häufig am Morgen.

Unfälle in Schorndorf

Zeitlicher Verlauf an Wochentagen

Absolute Häufigkeitsverteilung

	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Summe
00:00 - 05:00	2	1	2	1	1	4	7	18
05:00 - 08:00	5	10	13	11	6	1	1	47
08:00 - 11:00	9	13	16	13	8	15	2	76
11:00 - 14:00	8	12	16	14	15	10	10	85
14:00 - 17:00	13	17	18	22	21	18	9	118
17:00 - 20:00	15	26	24	15	19	9	2	110
20:00 - 24:00	6	4	6	7	7	3	4	37
Summe	58	83	95	83	77	60	35	491

Tagesverteilung je Zeitbereich

	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Summe
00:00 - 05:00	11%	6%	11%	6%	6%	22%	39%	100%
05:00 - 08:00	11%	21%	28%	23%	13%	2%	2%	100%
08:00 - 11:00	12%	17%	21%	17%	11%	20%	3%	100%
11:00 - 14:00	9%	14%	19%	16%	18%	12%	12%	100%
14:00 - 17:00	11%	14%	15%	19%	18%	15%	8%	100%
17:00 - 20:00	14%	24%	22%	14%	17%	8%	2%	100%
20:00 - 24:00	16%	11%	16%	19%	19%	8%	11%	100%
Summe	12%	17%	19%	17%	16%	12%	7%	100%

Zeitverteilung je Tag

	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Summe
00:00 - 05:00	3%	1%	2%	1%	1%	7%	20%	4%
05:00 - 08:00	9%	12%	14%	13%	8%	2%	3%	10%
08:00 - 11:00	16%	16%	17%	16%	10%	25%	6%	15%
11:00 - 14:00	14%	14%	17%	17%	19%	17%	29%	17%
14:00 - 17:00	22%	20%	19%	27%	27%	30%	26%	24%
17:00 - 20:00	26%	31%	25%	18%	25%	15%	6%	22%
20:00 - 24:00	10%	5%	6%	8%	9%	5%	11%	8%
Summe	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

- Am Dienstag zwischen 17 und 20 Uhr ereignen sich in absoluten Zahlen die meisten Unfälle.
- 0- 5 Uhr ereignen sich am Wochenende die meisten Unfälle.
- 5-14 Uhr fanden die meisten Unfälle mittwochs statt.
- 14-17 Uhr und 20-24 Uhr ereignen sich donnerstags und freitags die meisten Unfälle.
- 17-20 Uhr fanden die meisten Unfälle dienstags statt.

- Am Montag, Dienstag und Mittwoch ereignen sich die meisten Unfälle zw. 17-20 Uhr.
- Am Donnerstag, Freitag und Samstag fanden die meisten Unfälle zw. 14-17 Uhr statt.
- Sonntags ereigneten sich zwischen 11-14 Uhr die meisten Unfälle.

Unfälle in Schorndorf

Zeitliche Verteilung im Monatsverlauf

Absolute Häufigkeitsverteilung

	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Summe
00:00 - 05:00	1			1		2	5	1	2	1	2	3	18
05:00 - 08:00	6	1	5	3	3	7	4	2	2	5	4	5	47
08:00 - 11:00	6	7	6	6	1	3	7	7	8	10	8	7	76
11:00 - 14:00	9	7	11	1	2	10	6	9	2	13	8	7	85
14:00 - 17:00	10	9	12	5	16	13	5	10	8	10	12	8	118
17:00 - 20:00	11	5	16	8	9	12	10	6	2	12	11	8	110
20:00 - 24:00	2	1	3	3	3	5	4	1	2	5	4	4	37
Summe	45	30	53	27	34	52	41	36	26	56	49	42	491

Zeitliche Verteilung im Monatsverlauf

	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Summe
00:00 - 05:00	6%	0%	0%	6%	0%	11%	28%	6%	11%	6%	11%	17%	100%
05:00 - 08:00	13%	2%	11%	6%	6%	15%	9%	4%	4%	11%	9%	11%	100%
08:00 - 11:00	8%	9%	8%	8%	1%	4%	9%	9%	11%	13%	11%	9%	100%
11:00 - 14:00	11%	8%	13%	1%	2%	12%	7%	11%	2%	15%	9%	8%	100%
14:00 - 17:00	8%	8%	10%	4%	14%	11%	4%	8%	7%	8%	10%	7%	100%
17:00 - 20:00	10%	5%	15%	7%	8%	11%	9%	5%	2%	11%	10%	7%	100%
20:00 - 24:00	5%	3%	8%	8%	8%	14%	11%	3%	5%	14%	11%	11%	100%
Summe	9%	6%	11%	5%	7%	11%	8%	7%	5%	11%	10%	9%	100%

Zeitliche Verteilung je Monat

	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Summe
00:00 - 05:00	2%	0%	0%	4%	0%	4%	12%	3%	8%	2%	4%	7%	4%
05:00 - 08:00	13%	3%	9%	11%	9%	13%	10%	6%	8%	9%	8%	12%	10%
08:00 - 11:00	13%	23%	11%	22%	3%	6%	17%	19%	31%	18%	16%	17%	15%
11:00 - 14:00	20%	23%	21%	4%	6%	19%	15%	25%	8%	23%	16%	17%	17%
14:00 - 17:00	22%	30%	23%	19%	47%	25%	12%	28%	31%	18%	24%	19%	24%
17:00 - 20:00	24%	17%	30%	30%	26%	23%	24%	17%	8%	21%	22%	19%	22%
20:00 - 24:00	4%	3%	6%	11%	9%	10%	10%	3%	8%	9%	8%	10%	8%
Summe	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

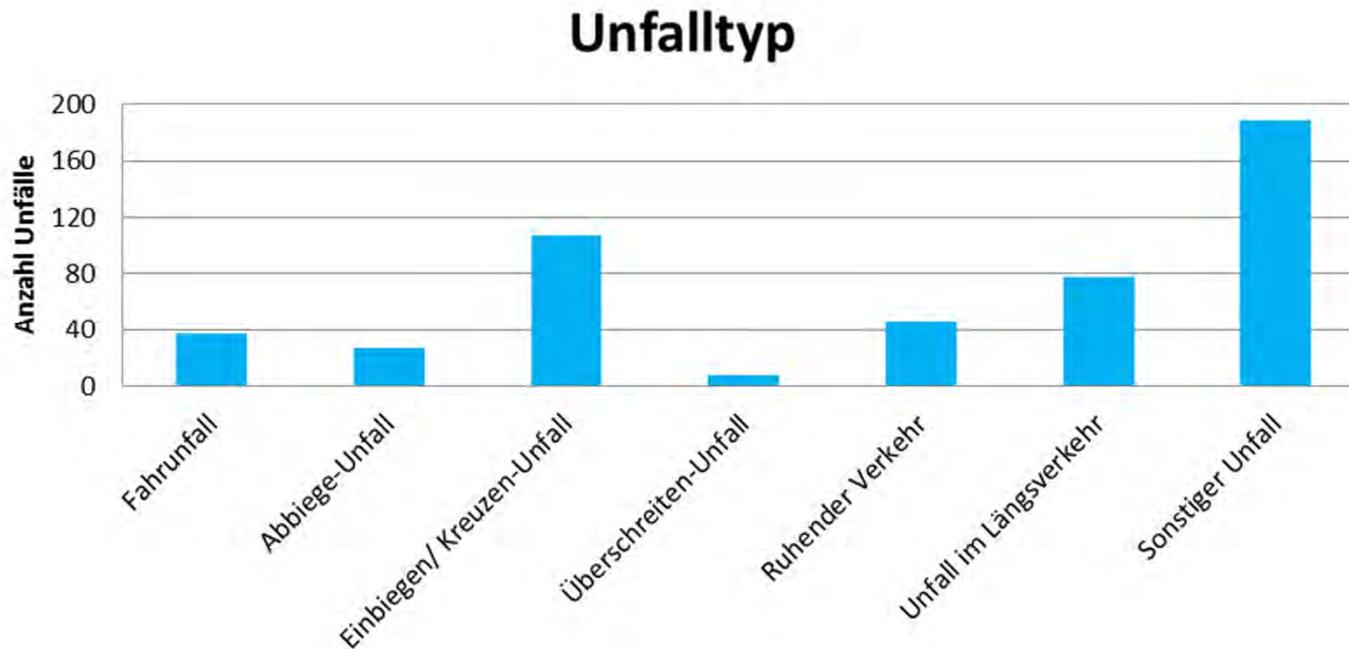
- Im Januar, März, April, Juli und Dezember ereignen sich die meisten Unfälle zw. 17-20 Uhr.
- Im Februar, Mai, Juni, August, September sowie November finden die meisten Unfälle zwischen 14-17 Uhr statt.
- Im September ereignen sich viele Unfälle auch zwischen 8-11 Uhr, im Oktober zw. 11-14 Uhr.

- In absoluten Zahlen fanden im März zw. 17-20 Uhr und im Mai zw. 14-17 Uhr die meisten Unfälle statt.
- Von 0-5 Uhr ereignen sich die meisten Unfälle im Juli.
- Zw. 5-8 Uhr finden die meisten Unfälle in Juni statt.
- Zw. 8-14 Uhr und von 20-24 Uhr ereignen sich im Oktober die meisten Unfälle.
- Zw. 14-17 Uhr finden die meisten Unfälle im Mai statt.
- Von 17-20 Uhr ereignen sich im März die meisten Unfälle.

VERKEHRSENTWICKLUNGS-
PLAN SCHORNDORF

Bürgerworkshop
18. November 2015

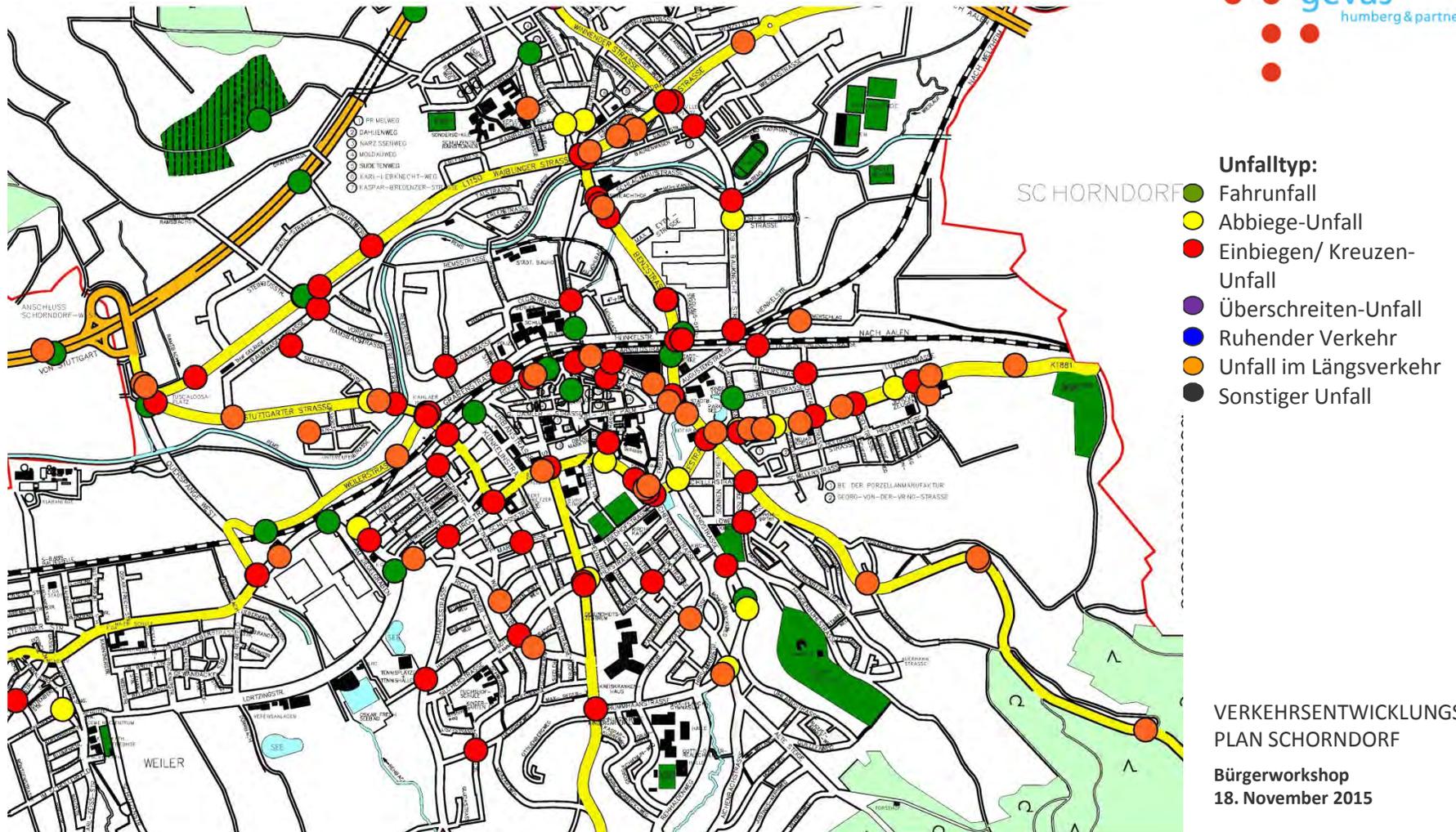
Unfälle in Schorndorf



- Einbiegen-/ Kreuzen-Unfälle häufen sich vorwiegend im Kern- und Innenstadtbereich (häufig Rechts-vor-Links-Regelungen).
- An Gmünder Straße erfolgten hauptsächlich Abbiege-Unfälle.

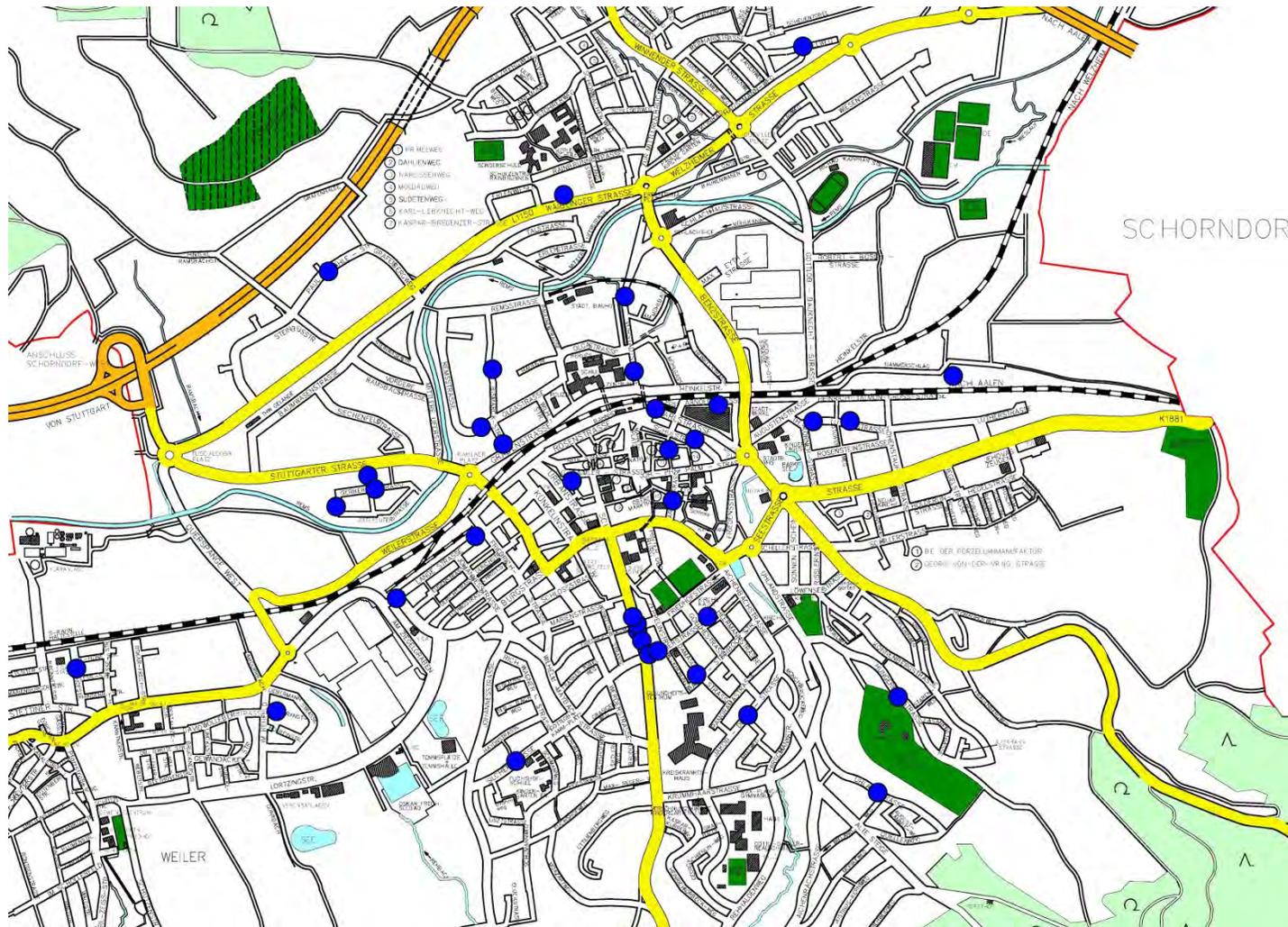
Unfälle in Schorndorf

Unfalltyp – Fahr-, Abbiege-, Einbiege-/Kreuzen-, Längsverkehrsunfälle



Unfälle in Schorndorf

Unfalltyp – Ruhender Verkehrsunfall



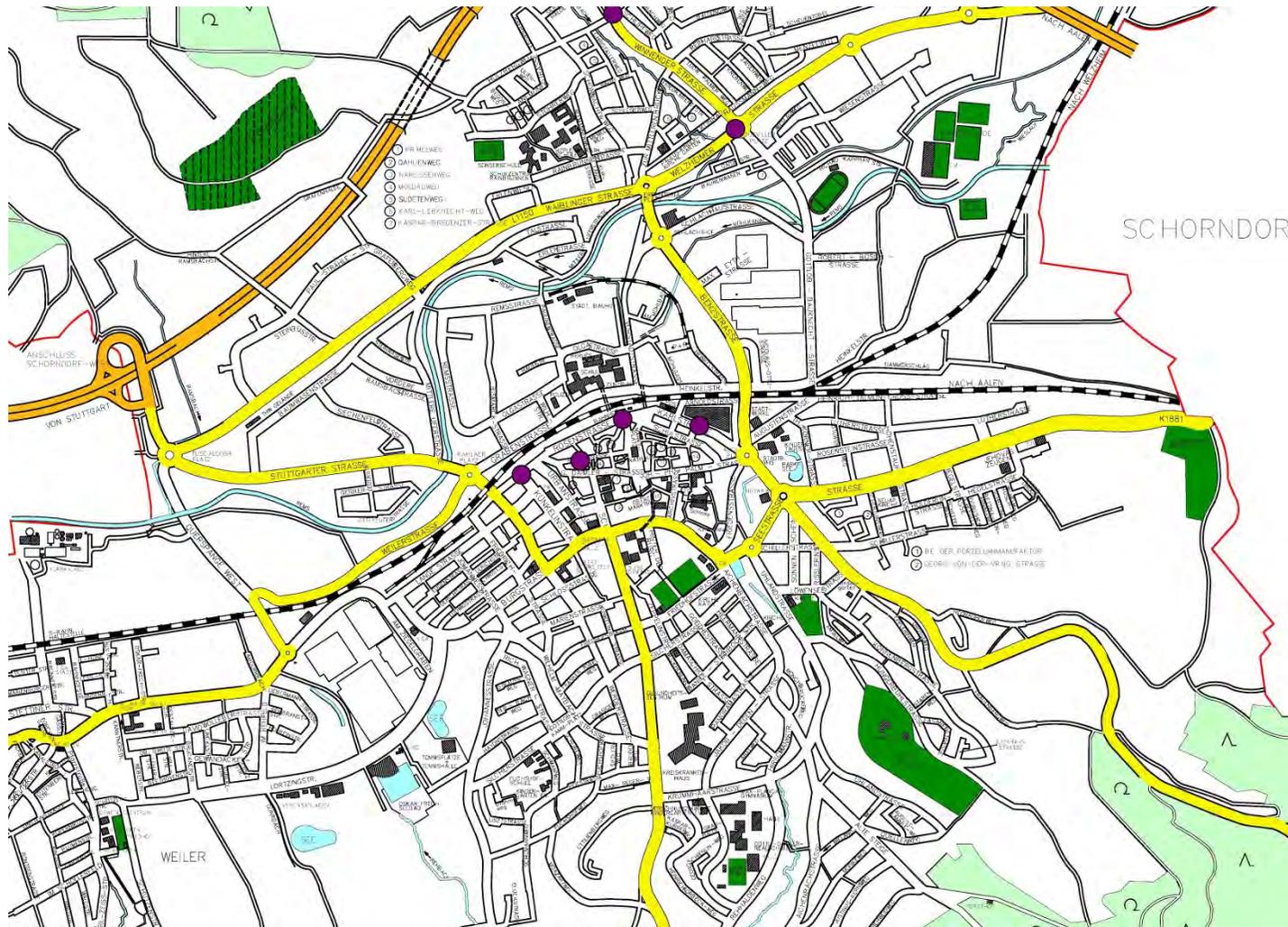
- Unfalltyp:**
- Fahrerunfall
 - Abbiege-Unfall
 - Einbiegen/ Kreuzen-Unfall
 - Überschreiten-Unfall
 - Ruhender Verkehr
 - Unfall im Längsverkehr
 - Sonstiger Unfall

VERKEHRSENTWICKLUNGS-
PLAN SCHORNDORF

Bürgerworkshop
18. November 2015

Unfälle in Schorndorf

Unfalltyp – Überschreiten-Unfall

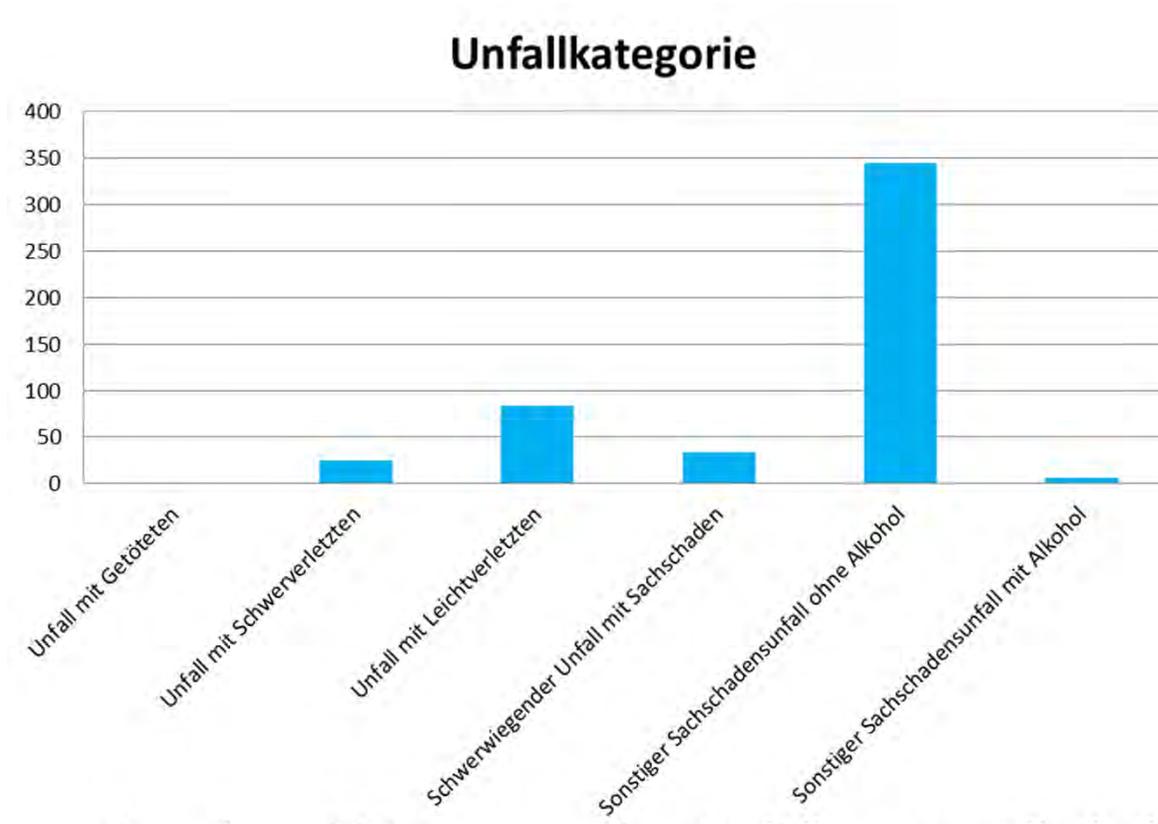


- Unfalltyp:**
- Fahrerunfall
 - Abbiege-Unfall
 - Einbiegen/ Kreuzen-Unfall
 - Überschreiten-Unfall
 - Ruhender Verkehr
 - Unfall im Längsverkehr
 - Sonstiger Unfall

VERKEHRSENTWICKLUNGS-
PLAN SCHORNDORF

Bürgerworkshop
18. November 2015

Unfälle in Schorndorf



- Allgemein gab es 2014 nur wenige Unfälle unter Alkoholeinfluss in Schorndorf (in der Innenstadt sogar nur ein Unfall).
- In ganz Schorndorf gab es keinen Unfall mit Getöteten und nur wenige mit Schwerverletzten.

Unfälle in Schorndorf

Unfallkategorie - Verletzte



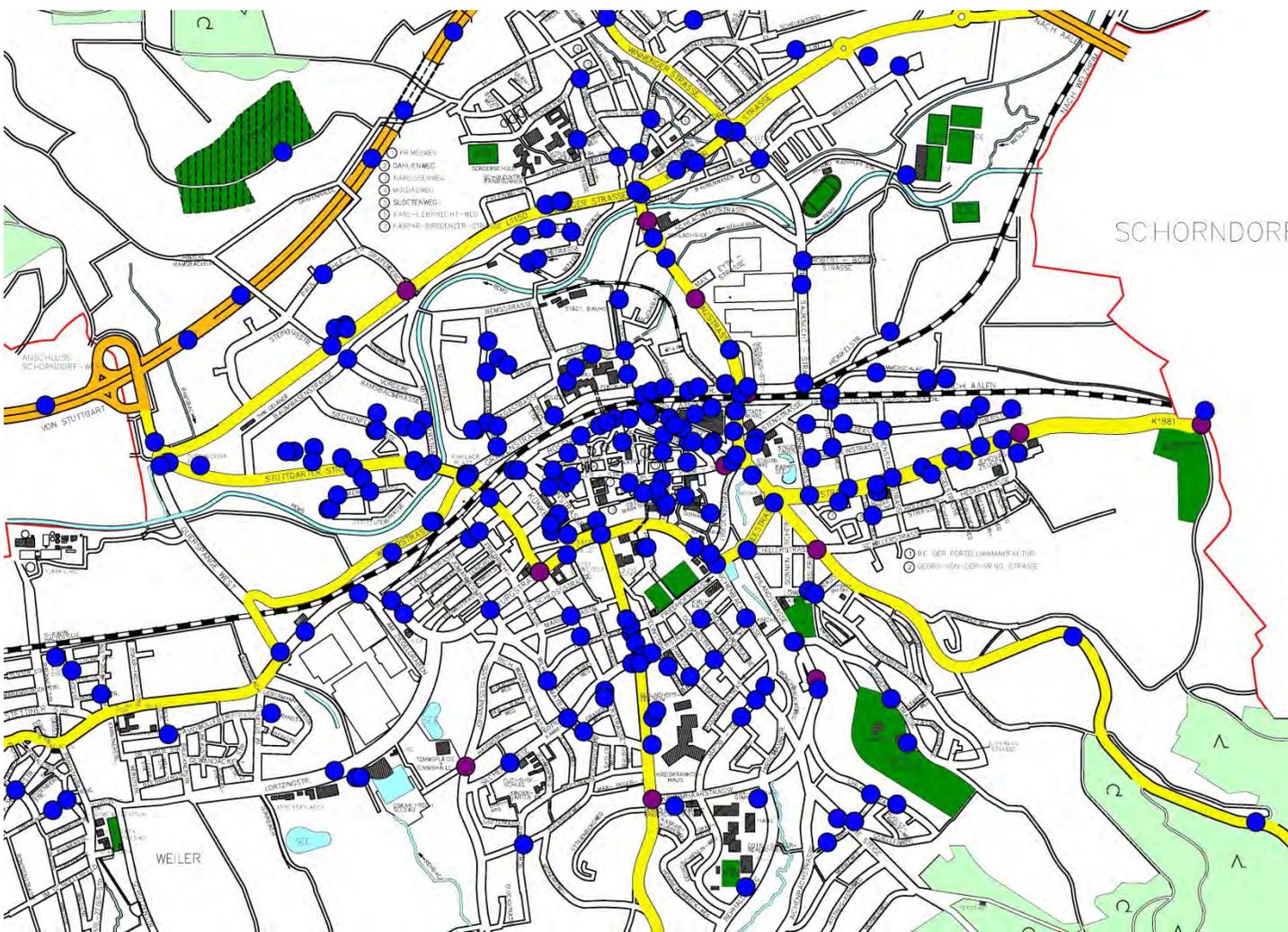
- Unfallkategorie:**
- Unfall mit Getöteten
 - Unfall mit Schwer-
verletzten
 - Unfall mit Leicht-
verletzten
 - Schwerwiegender Unfall
mit Sachschaden
 - Sonstiger Sachschadens-
unfall ohne Alkohol
 - Sonstiger Sachschadens-
unfall mit Alkohol

VERKEHRENTWICKLUNGS-
PLAN SCHORNDORF

Bürgerworkshop
18. November 2015

Unfälle in Schorndorf

Unfallkategorie - Sachschäden



- Unfallkategorie:**
- Unfall mit Getöteten
 - Unfall mit Schwer-
verletzten
 - Unfall mit Leicht-
verletzten
 - Schwerwiegender Unfall
mit Sachschaden
 - Sonstiger Sachschaden-
unfall ohne Alkohol
 - Sonstiger Sachschaden-
unfall mit Alkohol

VERKEHRENTWICKLUNGS-
PLAN SCHORNDORF

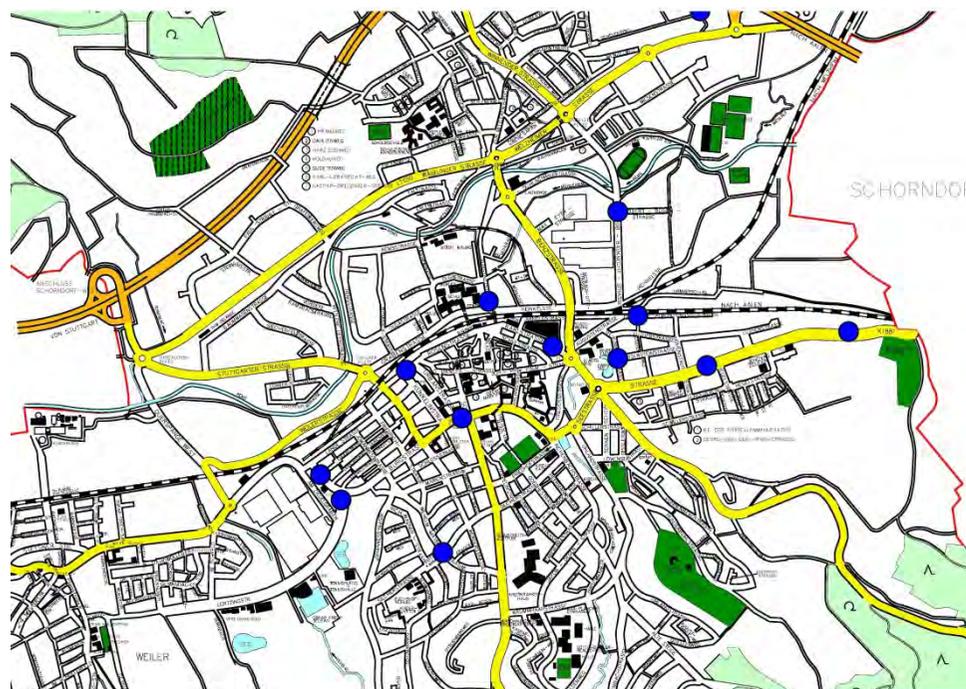
Bürgerworkshop
18. November 2015

Unfälle in Schorndorf

Unfallbeteiligte

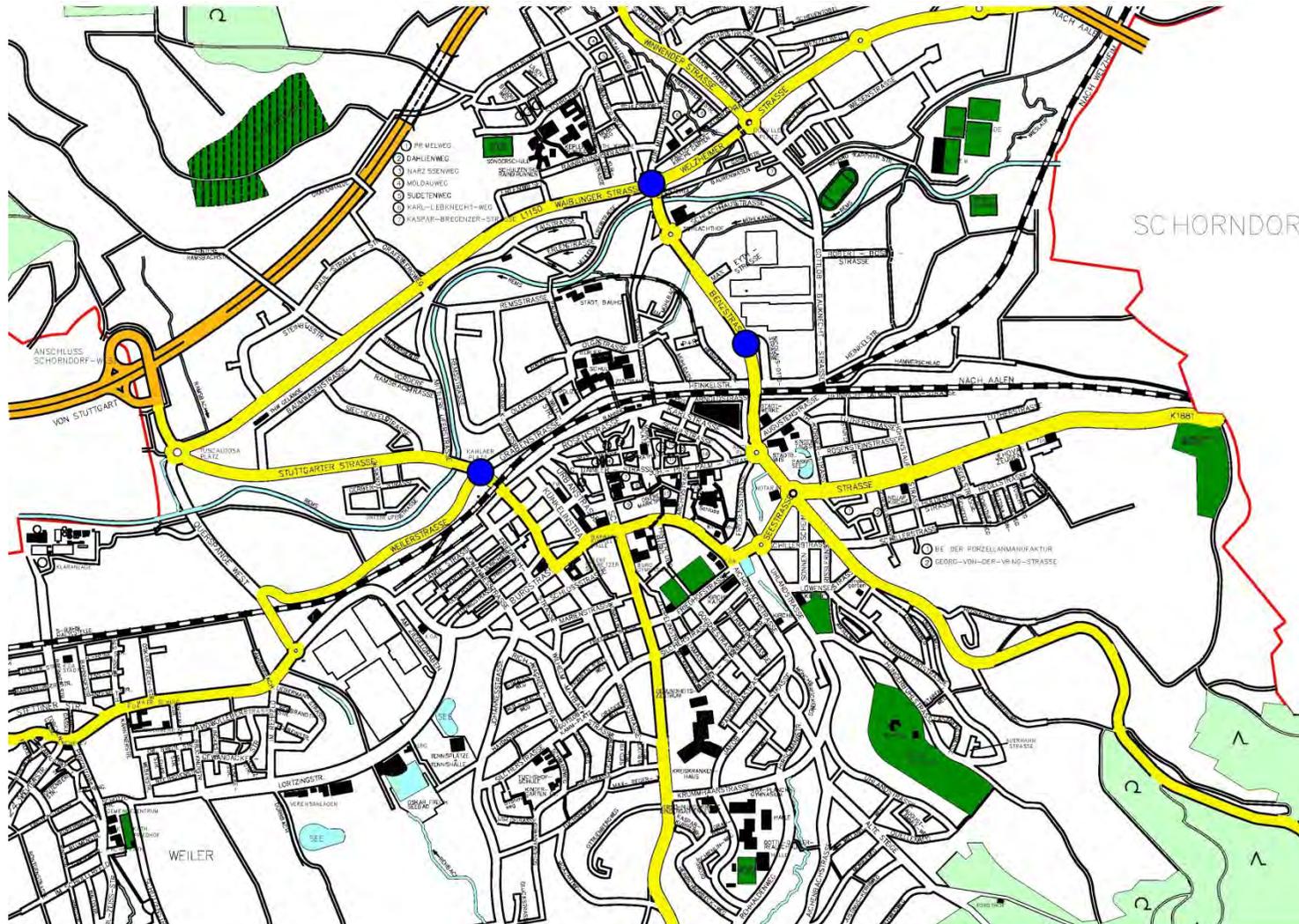
- Insgesamt gab es vorwiegend Unfälle mit Pkw-Beteiligung in Schorndorf
- Bei fast 160 Unfällen (von 491 Unfällen gesamt) ist der Unfallbeteiligte unbekannt (z.B. wegen Fahrerflucht)
- Im Jahr 2014 gab es insgesamt 19 Fahrradunfälle (davon war bei 13 Unfällen auch ein Pkw beteiligt)

Fahradunfälle
in der Kernstadt
von Schorndorf



Unfälle in Schorndorf

Unfallhäufungspunkte



Unfallhäufung:
Benzstraße/ Nikolaus-Otto-Straße:
11 Unfälle, 2 Leichtverletzte
Kahlaer Platz:
7 Unfälle, 2 Leichtverletzte
Erretereria Platz:
7 Unfälle, 2 Leichtverletzte
Haubersbronn
(L1148/L1150):
6 Unfälle, 2 Leichtverletzte

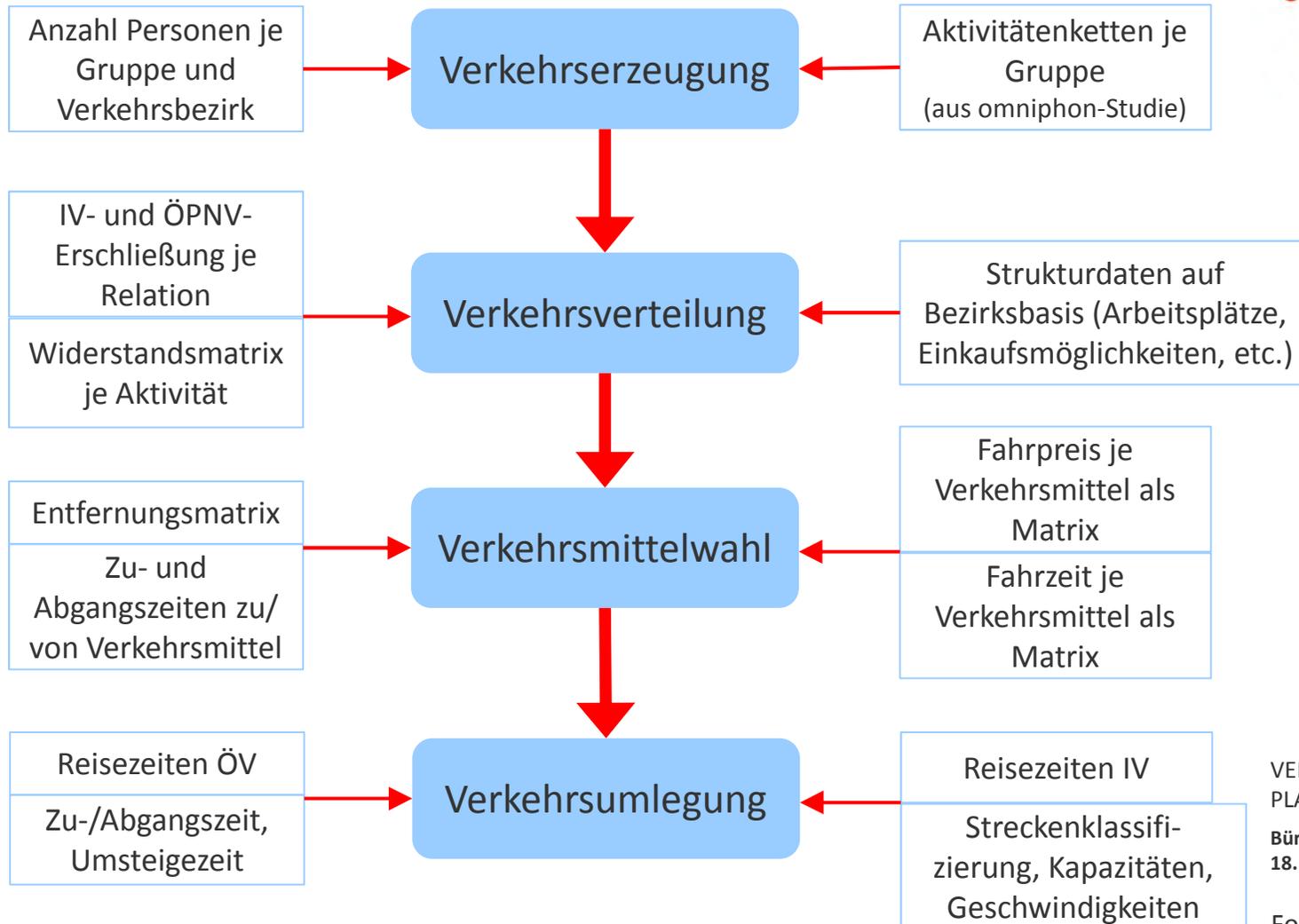
VERKEHRSENTWICKLUNGS-
PLAN SCHORNDORF

Bürgerworkshop
18. November 2015

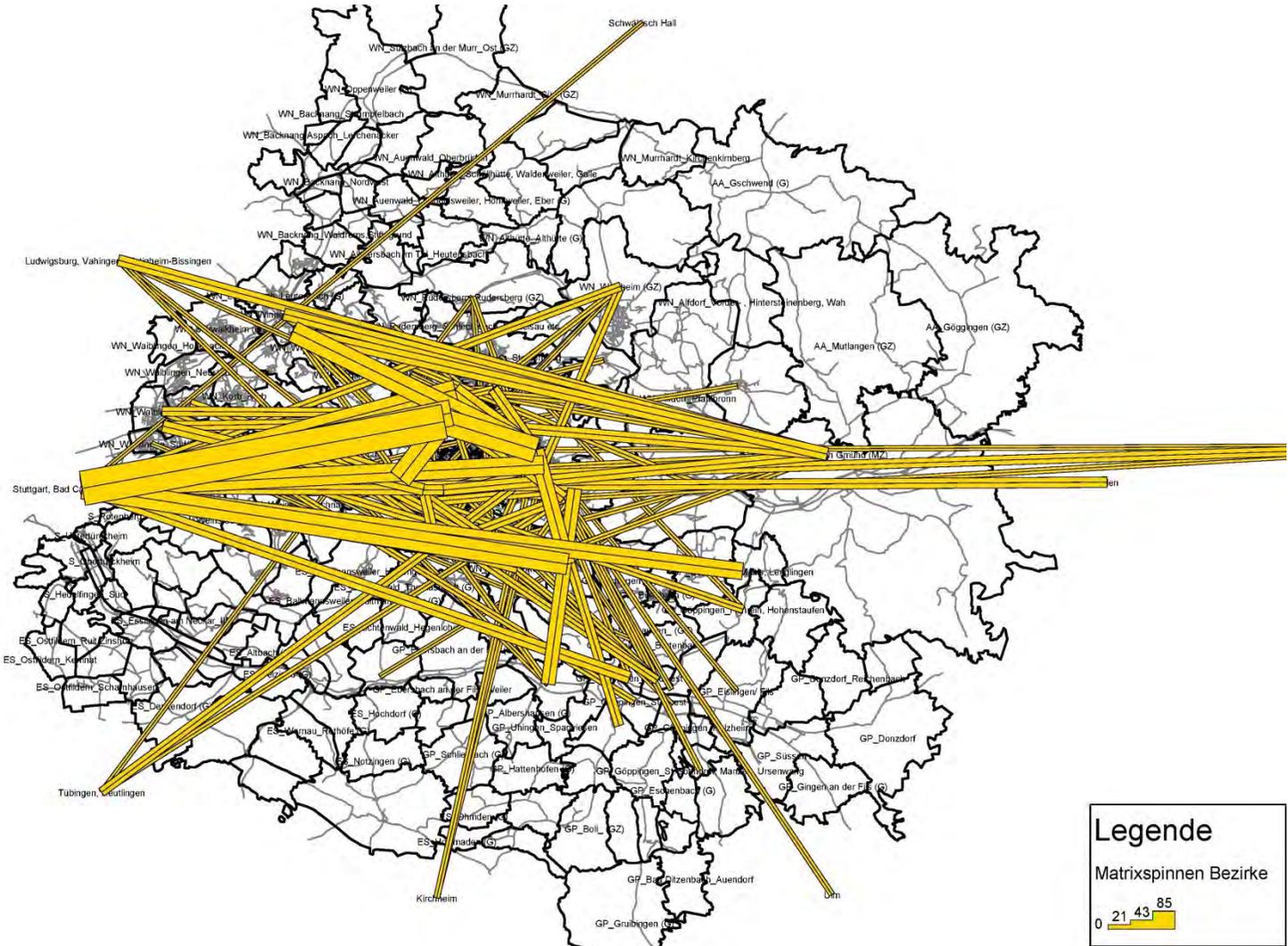
Folie 22

● ● ● Verkehrsmodellierung

Verkehrsmodell - Aufbau



Verkehrsmodell – Durchgangsverkehr in [Pkw/24 h]



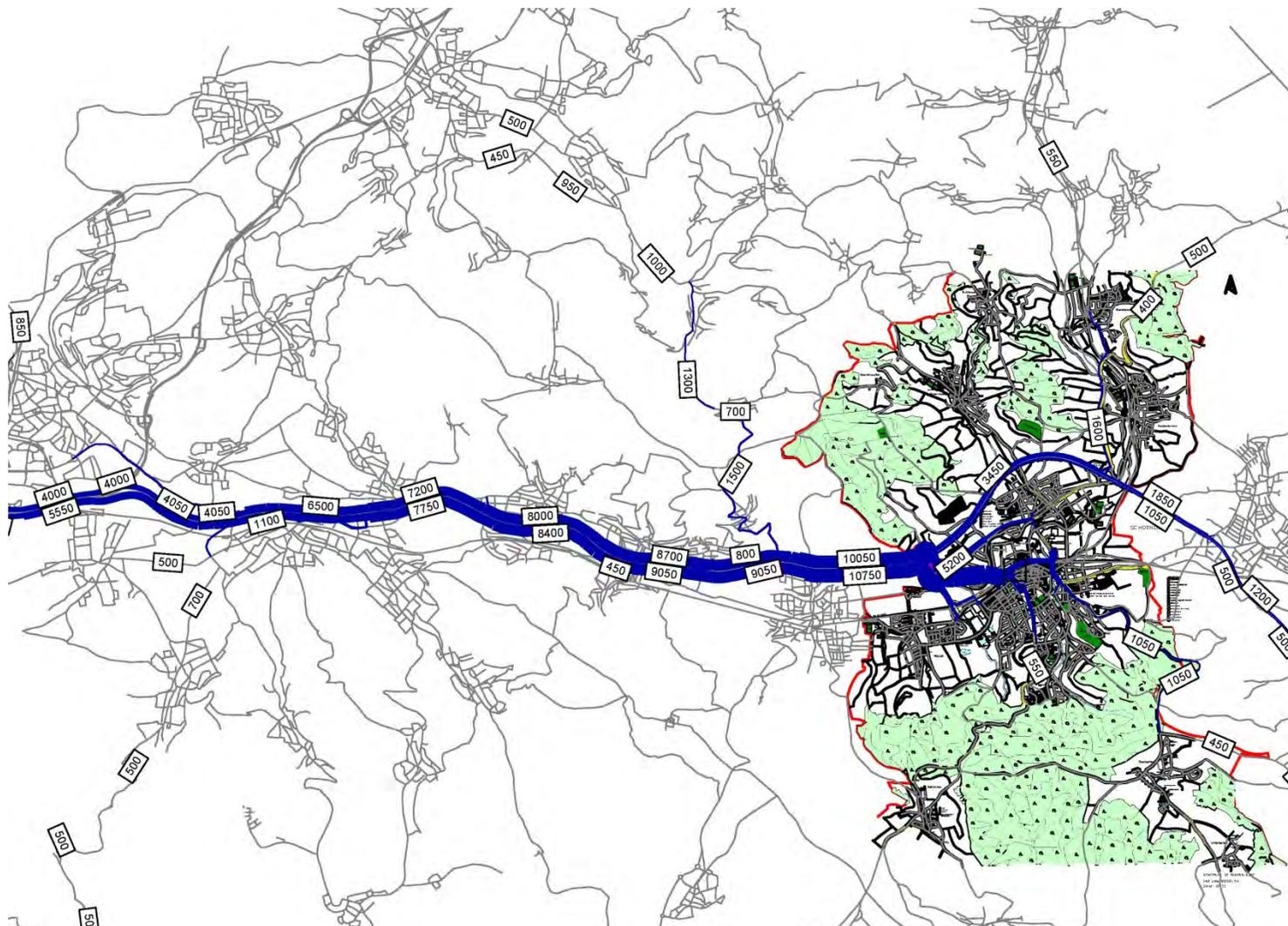
VERKEHRENTWICKLUNGS-
 PLAN SCHORNDORF

Bürgerworkshop
 18. November 2015

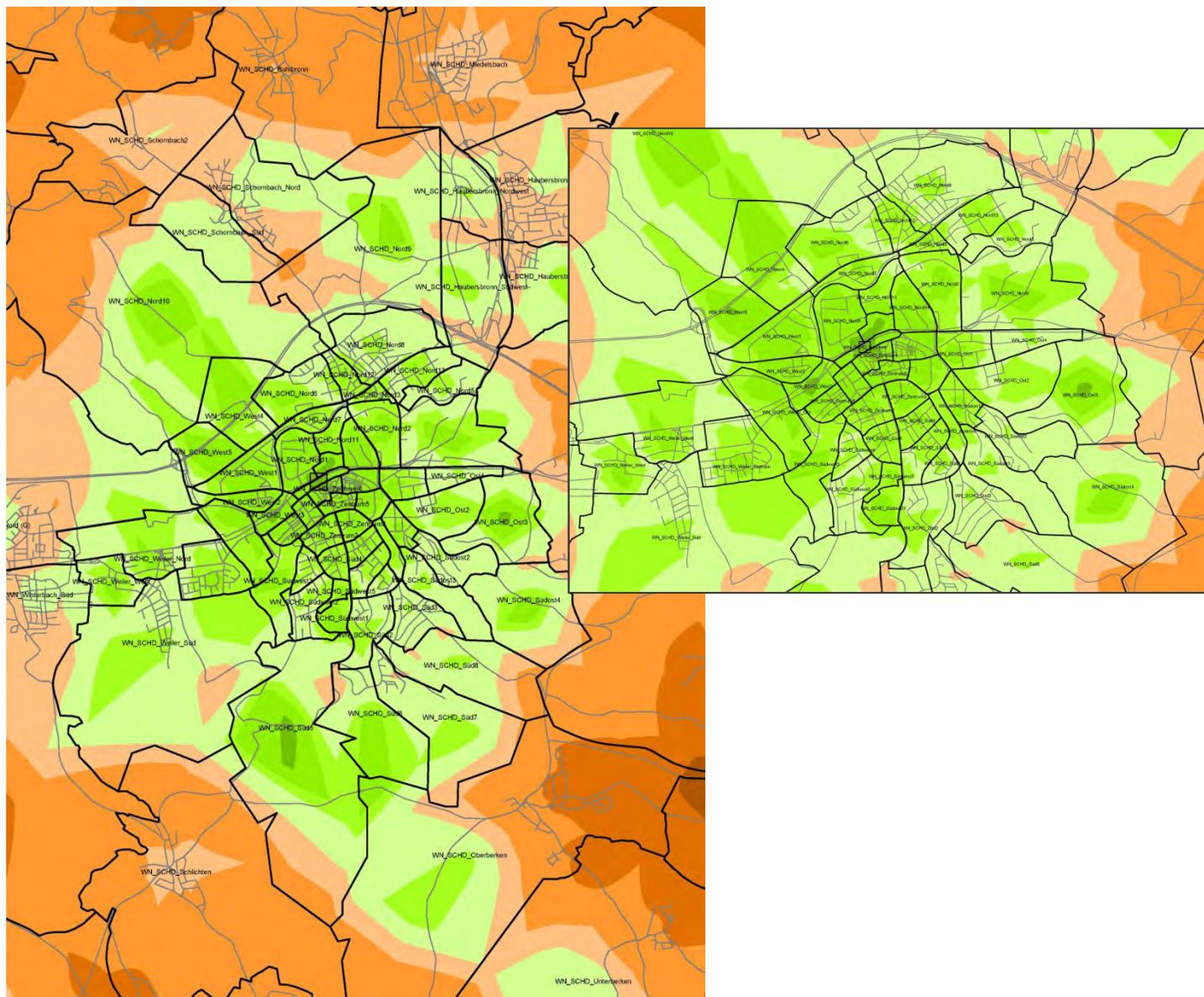
Verkehrsmodell – Quell- und Zielverkehrsbeziehungen in [Pkw/24 h]



Verkehrsmodell – Spinne Kordonbefragungsstelle 1 (B29) in [Pkw/24h]



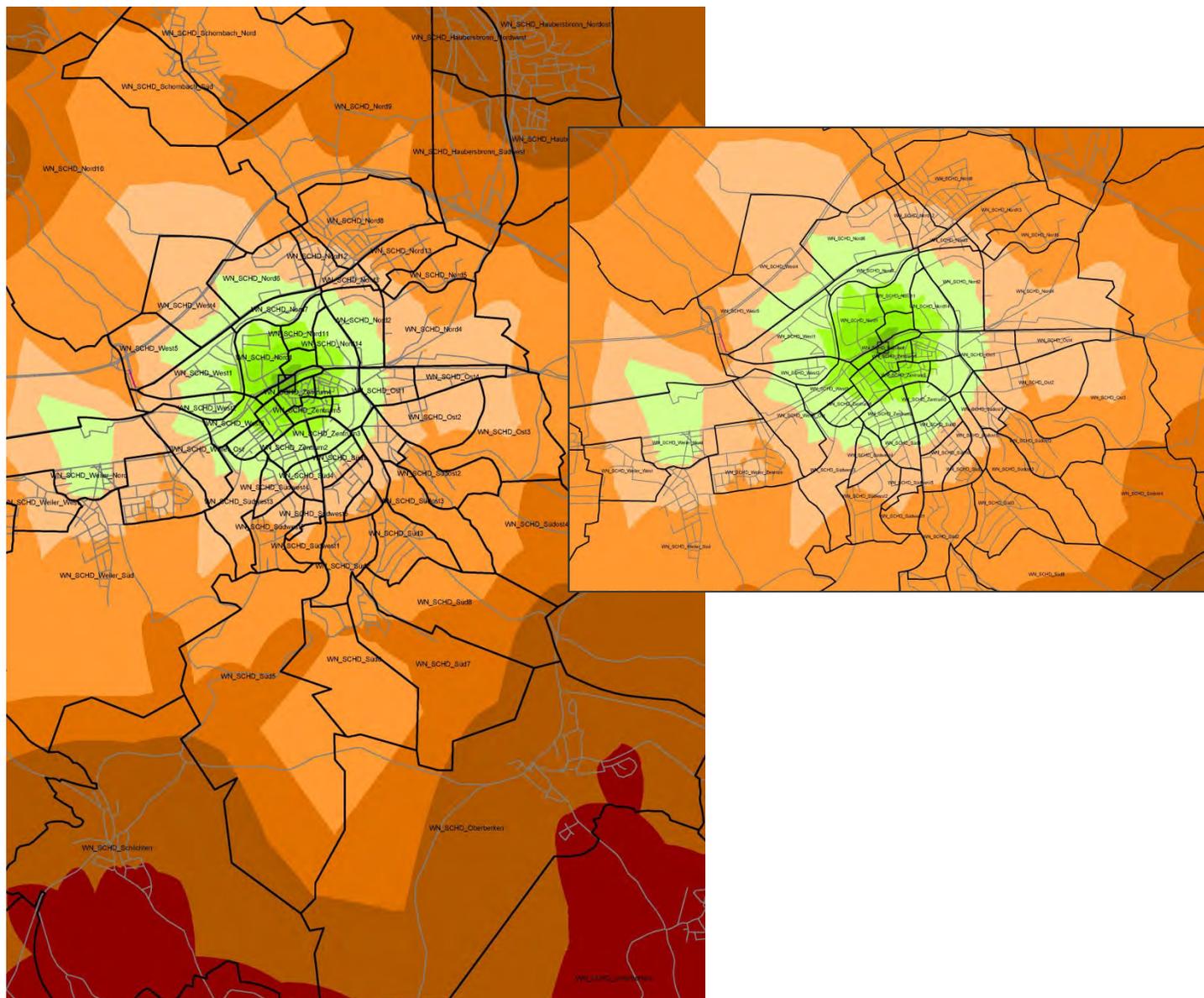
Verkehrsmodell – Erreichbarkeit Bahnhof mit dem IV in [min]



Erreichbarkeitsklassen:

- ≤ 2 min
- ≤ 5 min
- ≤ 8 min
- ≤ 10 min
- ≤ 15 min
- ≤ 20 min
- ≤ 30 min
- ≤ 40 min
- ≤ 60 min
- > 60 min

Verkehrsmodell – Erreichbarkeit Innenstadt mit dem ÖV in [min]



Erreichbarkeitsklassen:

- ≤ 2 min
- ≤ 5 min
- ≤ 8 min
- ≤ 10 min
- ≤ 15 min
- ≤ 20 min
- ≤ 30 min
- ≤ 40 min
- ≤ 60 min
- > 60 min

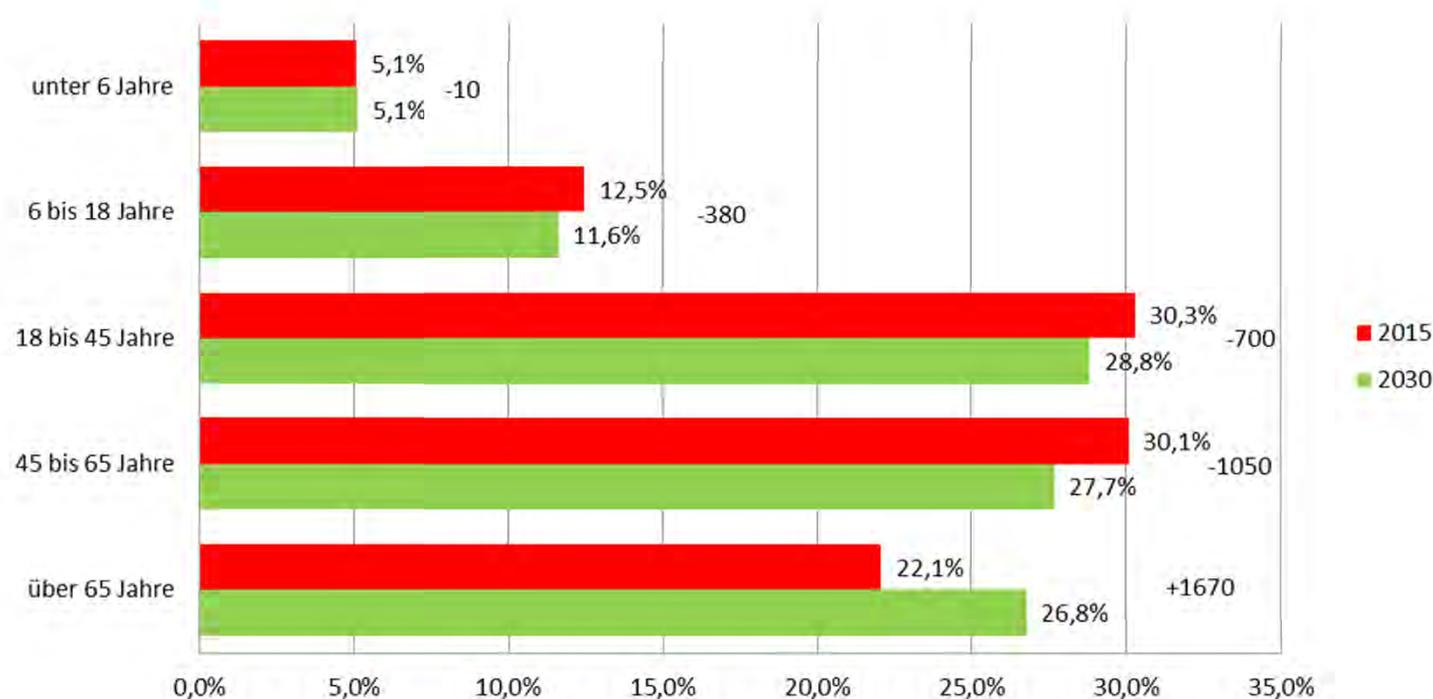
VERKEHRENTWICKLUNGS-
PLAN SCHORNDORF

Bürgerworkshop
18. November 2015

Folie 31

Verkehrsprognose

Datengrundlage Bevölkerungsprognosen



- Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Statistischen Landesamt Ba.Wü.
 - 2015: 38.360 Einwohner
 - 2030: 37.890 Einwohner (- 470 Einwohner)
- Insgesamt nehmen die Altersgruppen von 6 bis 65 Jahren ab, während die über 65-Jährigen von 22% auf 27% zunehmen.
- Prognoseberechnung enthält deutlich geringere Zuzugsannahmen!



● ● ● **Verkehrsleitbild**

Aufbau Verkehrsentwicklungsplan



● Verkehrsleitbild

- Ziele
- Leitsätze

● Szenarien

= Veränderung der Strukturdaten und des Verkehrsverhaltens

- Basisszenario: indisponible Maßnahmen und mittlere Prognoseansätze
- Reduktionsszenario
- Gestaltungsszenario



● Planfälle

= Veränderung des Verkehrsangebots (Straßenbau, ÖV-Fahrplan, Tarif), werden Szenarien zugeordnet und aus Maßnahmen gebildet.

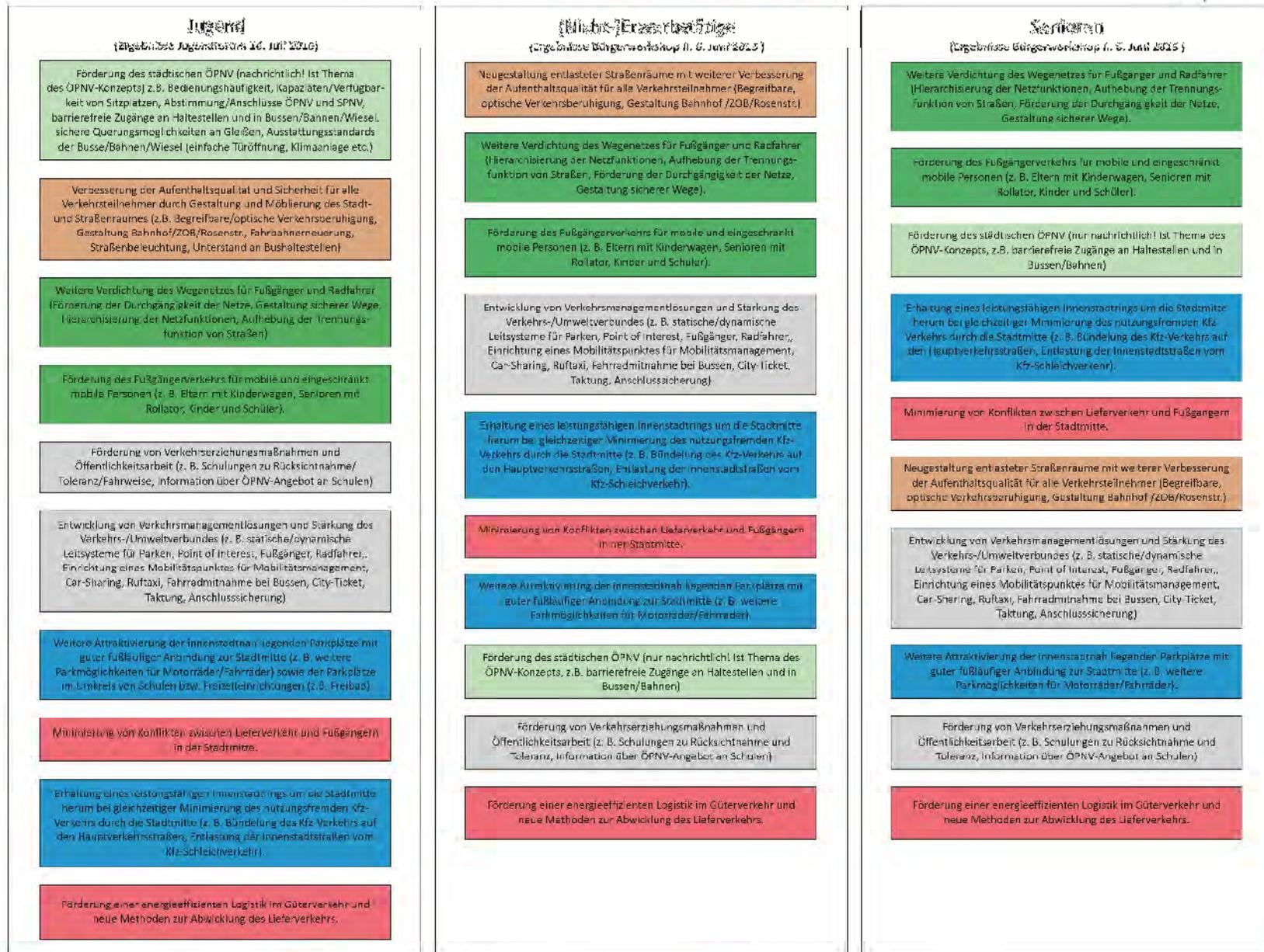
● Maßnahmen

- sind konkret umsetzbare Handlungen (Instrumentenbaukasten)
- es gibt Maßnahmen und Maßnahmenbündel
- Maßnahmen sollen messbar sein (z. B. Zeit, Menge, Kosten)

VERKEHRSENTWICKLUNGS-
PLAN SCHORNDORF

Bürgerworkshop
18. November 2015

Verkehrsleitbild (Reihung der einzelnen Altersgruppen)



Fuß-/Radverkehr

Kfz-Verkehr (inkl. Park-Verkehr)

Wirtschaftsverkehr

ÖPNV

Verkehrspädagogik/-management

Aufenthalt/Sicherheit

wichtig

weniger wichtig

Verkehrsleitbild - Vorschlag Stadtverwaltung

Verwaltung Stadt Schorndorf

Neugestaltung entlasteter Straßenräume mit weiterer Verbesserung der Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmer (Begreifbare, optische Verkehrsberuhigung, Gestaltung Bahnhof /ZOB/Rosenstr.)

Förderung des städtischen ÖPNV (nur nachrichtlich! Ist Thema des ÖPNV-Konzepts, z.B. barrierefreie Zugänge an Haltestellen und in Bussen/Bahnen)

Erhaltung eines leistungsfähigen Innenstadtrings um die Stadtmitte herum bei gleichzeitiger Minimierung des nutzungsfremden Kfz-Verkehrs durch die Stadtmitte (z. B. Bündelung des Kfz-Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen, Entlastung der Innenstadtstraßen vom Kfz-Schleichverkehr).

Weitere Attraktivierung der innenstadtnah liegenden Parkplätze mit guter fußläufiger Anbindung zur Stadtmitte (z. B. weitere Parkmöglichkeiten für Motorräder/Fahrräder).

Weitere Verdichtung des Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer (Hierarchisierung der Netzfunktionen, Aufhebung der Trennungsfunktion von Straßen, Förderung der Durchgängigkeit der Netze, Gestaltung sicherer Wege).

Förderung des Fußgängerverkehrs für mobile und eingeschränkt mobile Personen (z. B. Eltern mit Kinderwagen, Senioren mit Rollator, Kinder und Schüler).

Minimierung von Konflikten zwischen Lieferverkehr und Fußgängern in der Stadtmitte.

Erweiterung des Verkehrsnetzes durch die Entwicklung des innerstädtischen Verkehrsnetzes (z. B. Fußläufer/ergonomische Lieferverträge (Tourenplan, Point of Interest, Fußgänger, Radfahrer), Bündelung eines mehrkriteriigen für die Effizienzmanagement, Controlling, Verkehr, Fahrzeugmanagement System, City-Ticker, Taktung, Anschlussicherung)

Förderung von Verkehrserziehungsmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit (z. B. Schulungen zu Rücksichtnahme und Toleranz, Information über ÖPNV-Angebot an Schulen)

Förderung einer energieeffizienten Logistik im Güterverkehr und neue Methoden zur Abwicklung des Lieferverkehrs.

wichtig

weniger wichtig

BIT | INGENIEURE



VERKEHRSENTWICKLUNGS-
PLAN SCHORNDORF

Bürgerworkshop
18. November 2015

Folie 38

- ● ● **Szenarien, Planfälle, Maßnahmen**

Aufbau Verkehrsentwicklungsplan

● Verkehrsleitbild

- Ziele
- Leitsätze

● Szenarien

= Veränderung der Strukturdaten und des Verkehrsverhaltens

- Basisszenario: indisponible Maßnahmen und mittlere Prognoseansätze
- Reduktionsszenario
- Gestaltungsszenario



● Planfälle

= Veränderung des Verkehrsangebots (Straßenbau, ÖV-Fahrplan, Tarif), werden Szenarien zugeordnet und aus Maßnahmen gebildet.

● Maßnahmen

- sind konkret umsetzbare Handlungen (Instrumentenbaukasten)
- es gibt Maßnahmen und Maßnahmenbündel
- Maßnahmen sollen messbar sein (z. B. Zeit, Menge, Kosten)

Szenarien



Im VEP werden durch Veränderung der Strukturdaten und des Verkehrsverhaltens drei Szenarien untersucht, um der angestrebten umweltverträglichen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung möglichst nahe zu kommen:

- Das „**Basisszenario**“ beschreibt die derzeit formulierte und absehbare integrierte Verkehrsplanung der Stadt Schorndorf. Das Szenario unterstellt außerdem, dass die derzeit bekannten Vorgaben aus der Kreis-, Landes-, Bundes- und Europapolitik umgesetzt werden. Das Basisszenario dient als Vergleichsszenario.
- Das „**Reduktionsszenario**“ baut auf dem Basisszenario auf. Untersucht werden spezielle Maßnahmen, von denen erwartet werden kann, dass sie die umweltverträgliche Mobilität maximal umsetzen, auch zu Ungunsten des Kfz-Verkehrs. Das Szenario ist ein „extremes“ Szenario und soll die „untere“ Bandbreite aller untersuchten Szenarien aufzeigen.
- Das „**Gestaltungsszenario**“ reagiert auf die beiden o. g. Szenarien. Umgesetzt werden sollen Maßnahmen, mit denen die gewünschte Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Schorndorf erreicht werden kann. Die Wirkungen des Szenarios können über/unter dem Basisszenario liegen.

VERKEHRENTWICKLUNGS-
PLAN SCHORNDORF

Bürgerworkshop
18. November 2015

Maßnahmen

- Zur Erreichung der Ziele und Erfüllung des Verkehrsleitbildes steht eine Vielzahl von Maßnahmen (Instrumentenbaukasten) zur Verfügung.
- Jede der Maßnahmen soll bezüglich Zielerreichung messbar sein.
- Die Maßnahmen lassen sich in die Bereiche „MIV“, „ÖPNV“ und „NMIV“ einteilen.
- Die Maßnahmen sollen über das Verkehrsplanungsmodell steuerbar sein und deren Wirkungen ermittelt und beschrieben werden können.



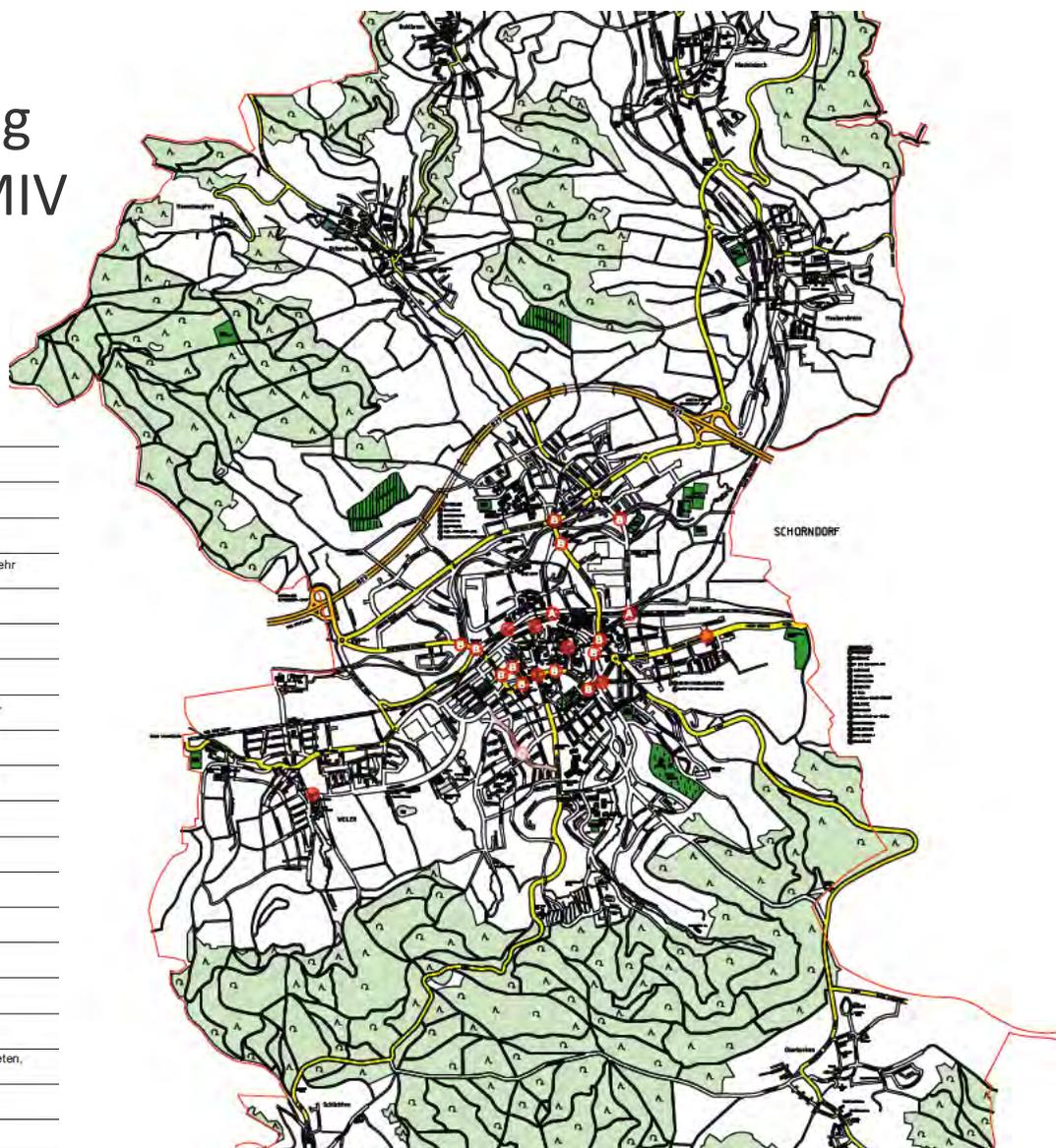
Planfälle und enthaltene Maßnahmen

- Planfall 1 – Attraktivierung ÖPNV und NMIV
 - Maßnahmen ÖPNV
 - Maßnahmen Radverkehr
 - Maßnahmen Fußgängerverkehr
- Planfall 2 – Leistungsfähiger Innenstadtring
 - Reduzierung Durchgangsverkehr Rosenstraße / Karlstraße
 - Erhöhung Kapazität Grabenstraße
 - Optimierung Innenstadtstraßennetz
- Planfall 3 – Hierarchisierung Straßennetz
 - Hauptverkehrsstraßen Tempo 50
 - Übriges Straßennetz Tempo 30
- Planfall 4 – Ertüchtigung Straßennetz
 - Keine Ostumgehung oder Westumgehung
 - Innenstadtstraßenring Weiler
 - Umfahrung Miedelsbach
 - Verlängerung Hammerschlagstraße

Planfall 1

Attraktivierung ÖPNV und NMIV

BIT | INGENIEURE



Maßnahmen - Beispiele

- Kreuzungsfreies Führen von Straße und Bahn (A)
- Wechselwegweisung und Zufussdosierung
- Neue Bedienungsformen wie Anrufsammeltaxis, Minibusse, Taxiverkehr
- Weiterentwicklung von Verkehrskooperation und Verbänden
- Ausbau des Streckennetzes der Stadtbahn
- Höhere Bedienungshäufigkeit anstatt großer Fahrzeuge
- Anerkennung von Fahrscheinen verschiedener Verkehrsunternehmer
- Busfahrstreifen, Busschleusen, Buspriorisierung
- Abstimmung von Fahrplänen verschiedener Verkehrsunternehmen
- Anlage von Fußgängerzonen
- Anlage von verkehrsberuhigten Bereichen
- Tempo-30-Zonen/Tempo-20-Zonen (C)
- Vernetzung zwischen Fahrrad und ÖPNV
- Schaffung einer Nord-Süd- bzw. West-Ost-Route
- Schaffung von Überquerungshilfen (B)
- Separat geführte Wege entlang der Hauptverkehrsstraßen
- Schaffen von Fahrradabstellanlagen, Schließfächern etc. in Baugebieten, an Gebäuden und an Haltestellen
- Öffnung von Einbahnstraßen für Fahrräder
- Niveaugleiches Queren von Straßen (B)
- Hierarchisierung des Geh- und Radwegenetzes
- Verbreitern schmaier Gehwege

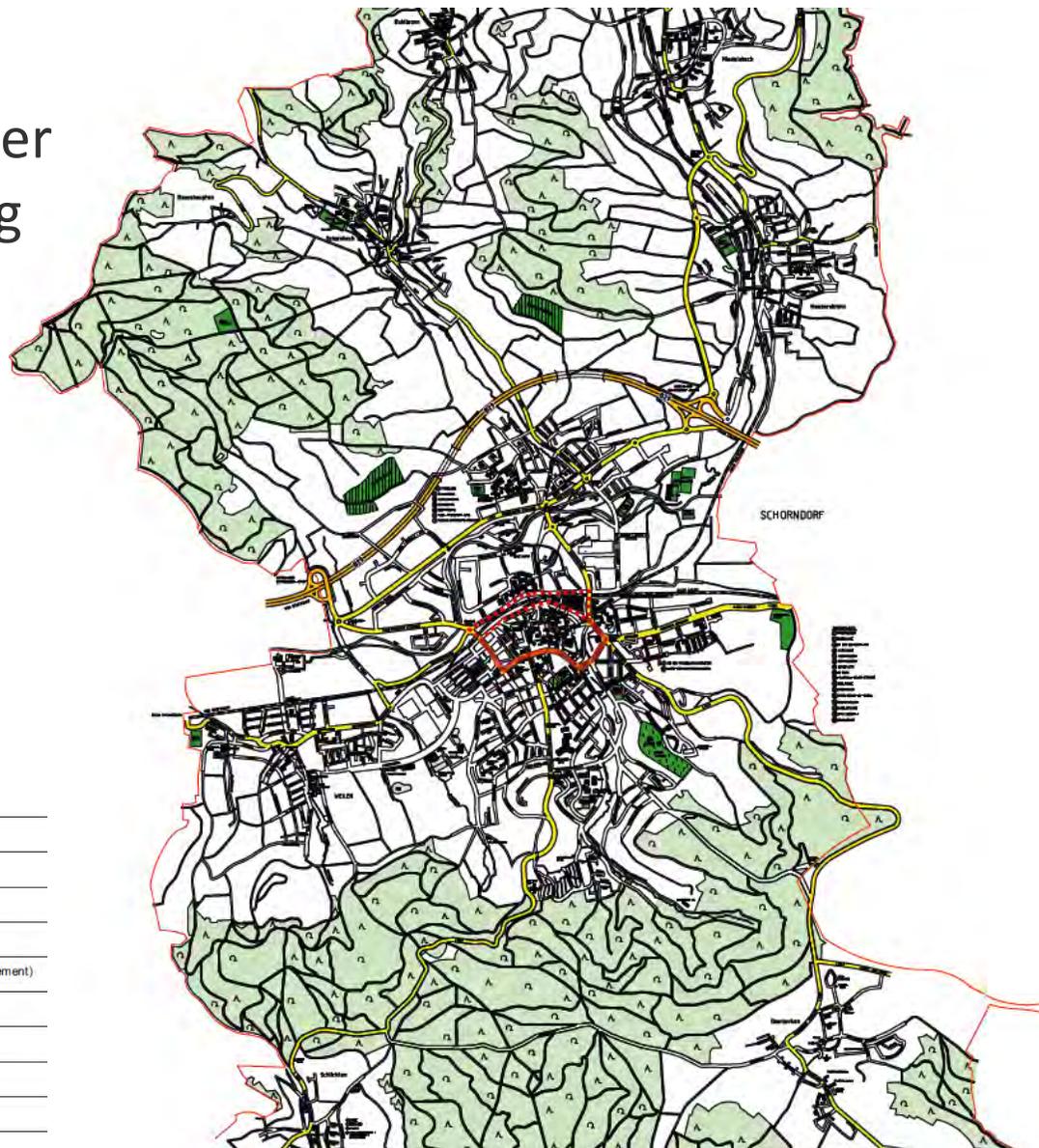
VERKEHRENTWICKLUNGS-
PLAN SCHORNDORF

Bürgerworkshop
18. November 2015

Folie 44

Planfall 2

leistungsfähiger Innenstadtring



Maßnahmen - Beispiele
• Neubau von Straßen
• Aus- / Umstraßen (Bsp. Grabenstraße)
• Rückbau von Straßen
• Statische und dynamische Wegweisung (z. B. für Parkraum-Management)
• Neubau von Parkplätzen, Parkhäusern
• Erfüchtigung von bestehenden Parkierungseinrichtungen
• Bündelung des MIV auf Hauptverkehrsstraßen (HVS)
• Verkehrsabhängige Lichtsignalsteuerungen
• Situationabhängige Geschwindigkeitsbeeinflussung

BIT | INGENIEURE



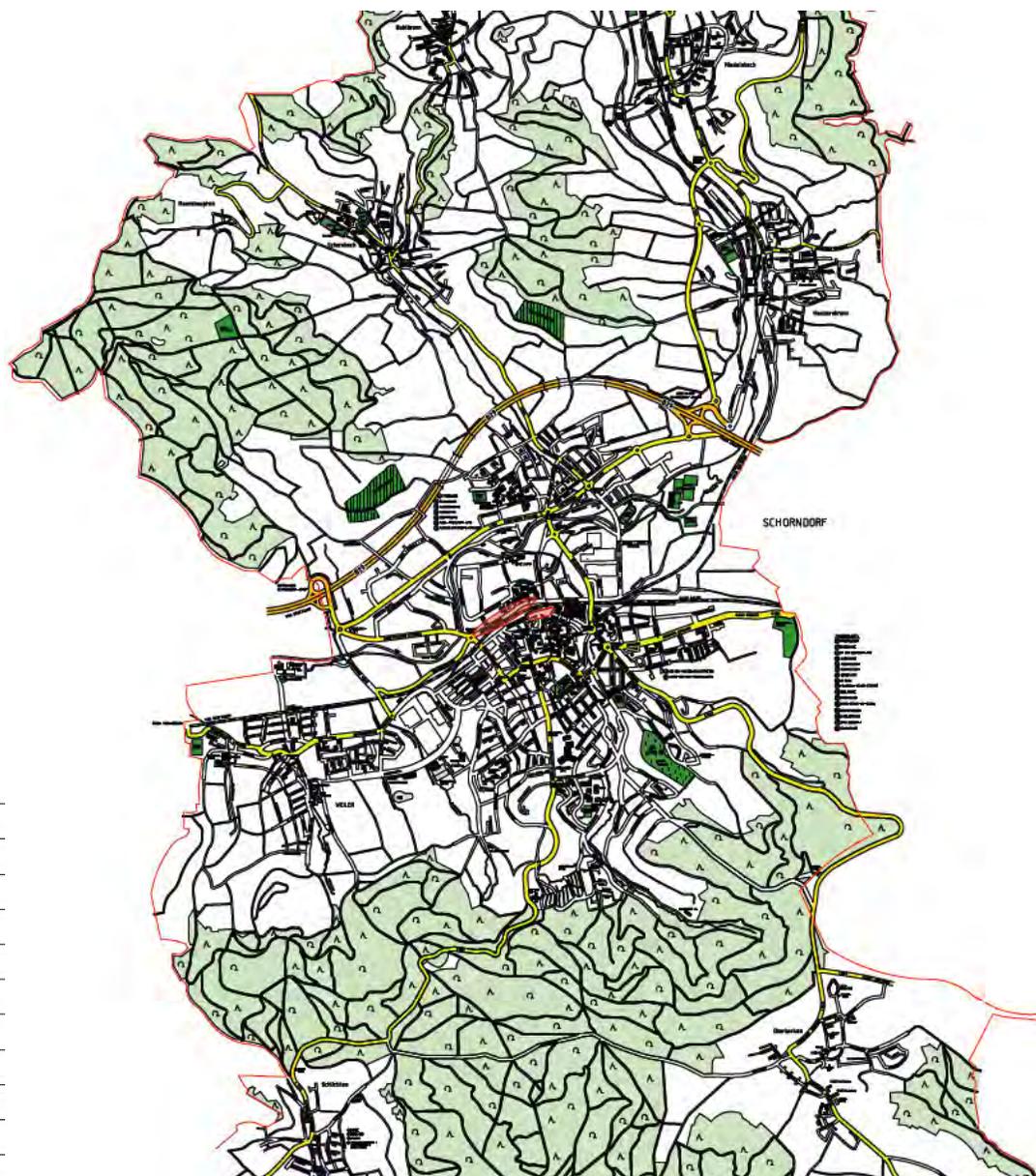
VERKEHRSENTWICKLUNGS-
PLAN SCHORNDORF

Bürgerworkshop
18. November 2015

Planfall 4

Ertüchtigung Straßennetz

BIT | INGENIEURE



Maßnahmen - Beispiele

- Neubau von Straßen (Bsp. Medelsbach)
- Aus-/ Umstraßen (Bsp. Grabenstraße)
- Rückbau von Straßen
- Beseitigung von Schlaglöchern
- Erneuerung der Fahrbahnmarkierung
- Ertüchtigung von bestehenden Parkieranlagen
- Tätigen von Baumaßnahmen außerhalb der Hauptverkehrszeiten
- Verkehrsabhängige Lichtsignalsteuerungen
- Situationabhängige Geschwindigkeitsbeeinflussung
- Koordination von Lieferfahrten

VERKEHRSENTWICKLUNGS-
PLAN SCHORNDORF

Bürgerworkshop
18. November 2015

Ablauf Workshop-Phase

- Vorstellung der Planfälle
- Aufteilung auf die Planfälle
- Je Planfall an den Stellwänden
 - Diskussion der Maßnahmen
 - Ergänzung weiterer Maßnahmen
- Vorstellung der weiteren Maßnahmen im Plenum
- Priorisierung / Bewertung der weiteren Maßnahmen durch Workshop-Teilnehmer



Ausblick / Weitere Schritte im VEP

- Zusammenstellung der Maßnahmen und Planfälle
- Bewertung der Maßnahmen, Planfälle und Szenarien im Modell und anhand weiterer nicht-modellierbarer Größen (z.B. Zukunftsfähigkeit)
- Abstimmung Ergebnisse mit Stadtverwaltung
- ggfs. Verdichtung der Planfälle
- Vorstellung in politischen Gremien bzw. im Verkehrsbeirat
- Entwicklung Details und Realisierungskonzept Verkehrsentwicklungsplan
- Beschlussfassung in politischen Gremien
- Abschließende öffentliche Informationsveranstaltung



VERKEHRENTWICKLUNGS-
PLAN SCHORNDORF

Bürgerworkshop
18. November 2015

Folie 48

- ● ● **Workshop-Phase**
 - Diskussion der Maßnahmen
 - Ergänzung weiterer Maßnahmen

 - Vorstellung der weiteren Maßnahmen für alle
 - Bewertung / Priorisierung der Maßnahmen

● ● ● Verkehrsentwicklungsplan Schorndorf

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT.

FÜR FRAGEN STEHEN WIR IHNEN GERNE ZUR VERFÜGUNG.

Dr.-Ing. Volker Mörgenthaler

Dipl.-Ing. (FH) Werner Frey

M. Sc. Tanja Witte

M. Sc. Mara Sefrin

Dipl.-Wirt.Ing. (FH) Dominik Bertsch

