

GEMEINDE URBACH

Mobilitätskonzeption



Auftraggeber:



Gemeinde Urbach
Konrad-Horschuch-Straße 12
73660 Urbach

Auftragnehmer:



PRAXL + PARTNER
BERATENDE INGENIEURE GMBH

Karl-Benz-Straße 19
70794 Filderstadt
www.praxl-ing.de

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|--|--|-----------|
| 1 | AUFGABENSTELLUNG | 4 |
| 2 | VERKEHRLICHE GRUNDLAGEN | 5 |
| 2.1 | Bestandssituation | 5 |
| 2.2 | Verkehrsbelastungen | 6 |
| 3 | VERKEHRSANALYSE 2023..... | 6 |
| 3.1 | Verkehrliche Konflikte im Hauptstraßennetz | 6 |
| 3.2 | Mängelanalyse Fuß- und Radverkehr | 8 |
| 3.3 | Untersuchung Ruhender Verkehr | 9 |
| 3.4 | Untersuchung Öffentlicher Verkehr | 16 |
| 4 | BÜRGERBETEILIGUNG..... | 18 |
| 4.1 | Durchführung | 18 |
| 4.2 | Ergebnisse | 18 |
| 5 | MOBILITÄTSKONZEPTION 2025 - 2030..... | 19 |
| 5.1 | Maßnahmenentwicklung Verkehrsberuhigung | 19 |
| 5.2 | Maßnahmenentwicklung Fuß- und Radverkehr | 20 |
| 5.3 | Parkraumkonzeption | 24 |
| 5.4 | ÖV - Konzeption | 25 |
| 6 | ZUSAMMENFASSUNG | 27 |
| LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS | | 31 |
| ANLAGEN | | 32 |
| ANALYSE 2023 | | 32 |
| KONZEPTION 2025-2030 | | 33 |

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

| | |
|------------------|---|
| DTV _w | <u>D</u> urchschnittlicher <u>t</u> äglicher <u>V</u> erkehr <u>w</u> erktags |
| Kfz | <u>K</u> raftfahrzeug |
| SV | <u>S</u> chwerverkehr |
| MIV | <u>M</u> otorisierter <u>I</u> ndividualverkehr |
| ÖPNV | <u>Ö</u> ffentlicher <u>P</u> ersonen <u>n</u> ahverkehr |
| LSA | <u>L</u> ichtsignalanlage |
| Rfs | <u>R</u> adfahrstreifen |

1 AUFGABENSTELLUNG

Die Gemeinde Urbach hat Praxl+Partner Beratende Ingenieure GmbH mit der Erstellung einer aktuellen, multimodalen Verkehrskonzeption beauftragt.

Bisher liegen der Gemeinde verschiedene Verkehrsuntersuchungen vor, die jedoch jeweils eine thematische Zielsetzung bzw. einen Verkehrssektor behandelten, wie etwa die Untersuchung zu einer südlichen Entlastungsstraße oder das Radverkehrskonzept Urbach.

Mit der nun vorliegenden Mobilitätskonzeption verfolgt Urbach einen übergreifenden verkehrlichen Ansatz, der folgende Schwerpunkte umfassen soll:

- Identifizierung von verkehrlichen Problem- und Konfliktpunkten im Hauptstraßennetz vor dem Hintergrund angestrebter Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- Erfassung von Mängeln und Problempunkten im Zuge der Hauptachsen des Fuß- und Radverkehrs (soweit nicht bereits im Radverkehrskonzept dokumentiert)
- Analyse der bestehenden Parkraumsituation in Schwerpunktbereichen des Ruhenden Verkehrs
- Analyse der Angebotsqualität sowie von Schwächen des bestehenden ÖV-Angebots im Raum Urbach
- Einbeziehung von Kritikpunkten und Lösungsansätzen aus der Bevölkerung im Rahmen eines Bürgerworkshops
- Erarbeitung geeigneter konzeptioneller Maßnahmen für die genannten Schwerpunktthemen Verkehrsberuhigung, Fuß- und Radverkehr, Ruhender Verkehr sowie Öffentlicher Verkehr unter Berücksichtigung der gegenseitigen thematischen Verzahnung

Eine aktuelle Analyse des fließenden Kfz-Verkehrs, Prognoseberechnungen oder die quantitative Untersuchung von Planfällen im Straßennetz sind nicht Gegenstand der vorliegenden Mobilitätskonzeption. Das bedeutet auch, dass für die Mobilitätskonzeption von weiterhin bestehenden hohen Verkehrsbelastungen der innerörtlichen Hauptachsen K 1880 und K 1881 auszugehen ist, die insbesondere auch durch den starken Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung (Plüderhausen – Schorndorf) geprägt ist.

Die oben genannten Schwerpunktthemen - die im weitesten Sinne dem Umweltverbund zugeordnet werden können - werden sowohl im Hinblick auf die Problem- und Konfliktanalysen als auch die Maßnahmenvorschläge durch Beiträge des Gemeinderats (im Rahmen einer Klausursitzung) sowie Workshopergebnisse im Rahmen der offenen Bürgerbeteiligung ergänzt.

Abschließend wird ein thematisch gegliedertes Maßnahmenkonzept erarbeitet und in Form thematischer Karten sowie einer differenzierten Maßnahmenliste einschließlich Grobkostenschätzung ausgearbeitet. Mit dabei berücksichtigt sind laufende Planungsmaßnahmen der Gemeinde Urbach insbesondere in Bezug auf den Ausbau von Bushaltestellen im Hinblick auf Barrierefreiheit und andere Qualitätsstandards.

2 VERKEHRLICHE GRUNDLAGEN

2.1 Bestandsituation

Urbach wird von Nord nach Süd von der K 1880 (Haubersbronn - Plüderhausen) sowie in Ost-West-Richtung von der K 1881 (Schorndorf - Urbach) als Hauptverkehrsachsen erschlossen bzw. durchschnitten. Der höchstbelastete Knotenpunkt ist hierbei der Kreisverkehr K 1881 Schorndorfer Straße / K 1880 Mühlstraße / K 1880 Hauptstraße in der Ortsmitte. Die Anbindung an das regionale bzw. überregionale Straßennetz erfolgt über die Anschlussstelle Urbach der am südlichen Ortsrand verlaufenden B 29.

Im regionalen Schienenverkehr ist Urbach über den MEX 13 Aalen-Stuttgart im Halbstundentakt an das Oberzentrum Stuttgart und die Mittelzentren Waiblingen, Schorndorf und Schwäbisch Gmünd angebunden. Weiterhin verkehren in Urbach die Buslinien 243 (Schorndorf-Urbach Wittumstraße-Plüderhausen, 60-min-Takt), 248 (Schorndorf-Urbach Ortsmitte-Plüderhausen, 30-min-Takt) und 249 (Schorndorf-Urbach Banrain-Urbach Bahnhof, 60-min-Takt).

Im regionalen Radwegenetz verläuft der Remstalradweg südlich an Urbach vorbei. Weiterhin existieren - mit Schwerpunkt auf den Freizeitverkehr - Radrouten im Außenbereich sowie einzelne Streckenabschnitte mit ausgewiesener Radverkehrsführung innerorts.

Derzeit ist noch kein durchgängiges Wegweisungssystem vorhanden, es existieren jedoch an einigen Stellen Wegweisungselemente. Seitens Büro Brenner Bernard liegt für Urbach ein Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2018 [1] vor, das im Weiteren mit in die konzeptionellen Überlegungen eingeflossen ist.

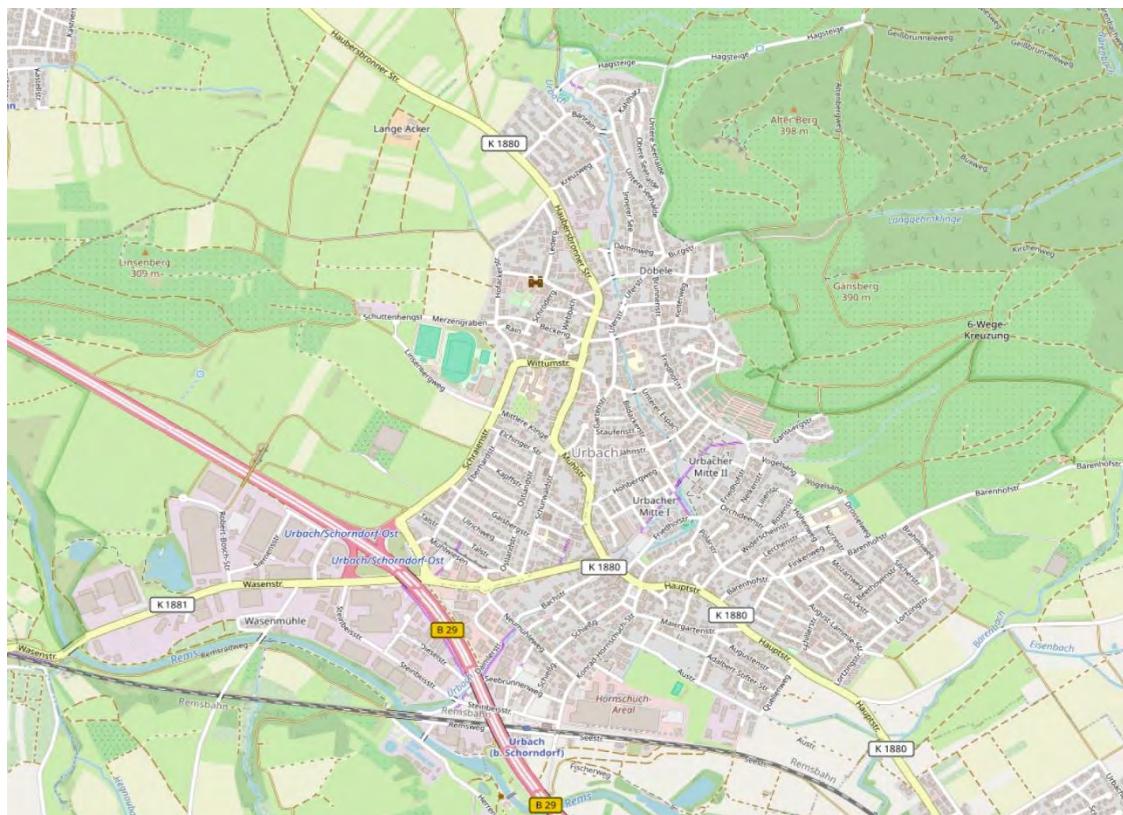


Abb. 1: Übersicht verkehrliche Hauptachsen in Urbach

2.2 Verkehrsbelastungen

Die K 1880 und K 1881 zeigen als Haupterschließungsachsen innerorts die höchste Verkehrsbelastung. Weiterhin ist auch im Zuge der westlichen Ortsrandstraße (Schraienstraße) eine hohe Verkehrsbelastung zu verzeichnen.

Aus der Verkehrsuntersuchung „Verkehrserhebungen und Verkehrsanalyse 2014“, BS Ing. [2] lassen sich für die Hauptachsen folgende werktägliche Querschnittsbelastungen angeben:

- K 1881 Schorndorfer Straße: ca. 12.800 Kfz/24h
- K 1880 Hauptstraße (Zentrum): ca. 11.400 Kfz/24h
- K 1880 Hauptstraße (Ortseingang): ca. 9.200 Kfz/24h
- K 1880 (Mühlstraße): ca. 7.900 Kfz/24h
- K 1881 Schraienstraße: ca. 5.200 Kfz/24h

Für den zentralen Knotenpunkt in der Ortsmitte (Kreisverkehr Schorndorfer Straße / Mühlstraße / Hauptstraße) lässt sich somit eine Knotenpunktbelastung von 13.000 Kfz/24h (Summe einfahrender Verkehr) ermitteln.

3 VERKEHRSANALYSE 2023

Die Analyse in Bezug auf die verkehrlichen Konflikte im Kfz-, Fuß- und Radverkehr sowie zum Thema Verkehrsberuhigung wurde mittels vor-Ort-Begehungen im April 2023 durchgeführt.

Die Erhebungen zum Ruhenden Verkehr erfolgten für die festgelegten Schwerpunktbereiche am 18.04.2023.

3.1 Verkehrliche Konflikte im Hauptstraßennetz

Die maßgebenden verkehrlichen Probleme und Konflikte wurden im Zuge von Begehungen im April 2023 erfasst. Hierbei wurden Tage mit guter Witterung ausgewählt, um ein repräsentatives Aufkommen im Fuß- und Radverkehr als Beobachtungsgrundlage vorzufinden.

Folgende Konflikttypen wurden erfasst (**Anlagen 1.1 - 1.2**):

Gefahrenstellen

Aufgrund der historisch gewachsenen beengten Bebauungssituation in Urbach bei gleichzeitig hohem Verkehrsaufkommen im Hauptstraßennetz sind im Hauptstraßennetz einige Gefahrenstellen zu verzeichnen. Im Grundsatz handelt es sich um die unübersichtlichen Knotenpunkte Mühlstraße / Wittumstraße, Burgstraße / Untere Seehalde, Mühlstraße / Gartenstraße, Hauptstraße / Widerscheinstraße (Unfallschwerpunkt) sowie die Querungssachse Schraienstraße / Talstraße.

Unfallstellen mit Beteiligung des Fuß- und Radverkehrs

Unfallstellen finden sich im Norden von Urbach in den Querungsbereichen Hauptstraße / Beckengasse / Hohenackerstraße und Wittumstraße / Übergang zur Kirchgasse.

Im südlichen Bereich zeigt sich ein Unfallschwerpunkt im Zuge der Hauptstraße zwischen Widerscheinstraße und Bärenhofstraße sowie am Ortseingang östlich der Lortzingstraße.

Eine vergleichbare Situation zeigt die ebenfalls hochbelastete Schorndorfer Straße zwischen Schurwaldstraße und Querspange zur Anschlussstelle B 29.

Weiterhin sind einzelne Unfallstellen im untergeordneten Straßennetz zu verzeichnen, beispielsweise am Knotenpunkt Friedhofstraße / Polarstraße.

Konflikte zwischen Kfz und Fußgängern

Weitere Konflikte zwischen Kfz und Fußgängern - ohne registrierte Unfälle - wurden infolge häufig schmaler Gehwege und teilweise ungesicherter Querungen im Zuge der Burgstraße, Brunnenstraße, Mühlstraße, Hauptstraße und Schrainerstraße festgestellt.

Zu hohe Geschwindigkeiten

Schwerpunktmäßig wurde ein zu hohes Geschwindigkeitsniveau am nördlichen (Haubersbronner Straße) sowie am östlichen Ortseingang (Hauptstraße) beobachtet. Weitere Streckenabschnitte mit hohen Geschwindigkeiten betreffen die Schrainerstraße, Mühlstraße (südlich Wittumstraße) sowie den Bereich Bärenhofstraße / A.-Lämmle-Straße / Lortzingstraße.

Unzureichende Sichtbeziehungen

Schlechte Sichtbeziehungen mit der Folge potenzieller verkehrlicher Konflikte bestehen im Knotenpunktbereich Untere Seehalde / Burgstraße / Brunnenstraße, im Einmündungsbereich Haubersbronner Straße / Schlossstraße (Doppeleinmündung im Kurvenbereich), in Teilen der Hofackerstraße, der Einmündung Mühlstraße / Wittumstraße sowie im Zuge der östlichen Hauptstraße im Kurvenbereich zwischen Widerscheinstraße und Bärenhofstraße.

Engstellen im Verkehrsraum

Engstellensituationen sind häufig in Bereichen mit ungünstigen Sichtbeziehungen zu finden. Insofern sind hier die oben genannten Bereiche relevant. Zusätzlich ist der Abschnitt der Schorndorfer Straße zwischen den Kreisverkehren Neumühlweg und Mühlstraße / Hauptstraße aufgrund der für diese Straßenfunktion unzureichenden Fahrbahnbreite als Engstelle erfasst.

Parkdruck / Falschparken

Bereiche mit sichtbarem Parkdruck (anhand hoher Auslastung des Parkraums sowie beobachteter Falschparker) befinden sich im Hauptstraßennetz von Urbach insbesondere in der Mühlstraße, abschnittsweise auch in der Hofackerstraße.

Weiterhin existieren im untergeordneten Straßennetz weitere Streckenabschnitte mit hoher Auslastung bzw. Parkdruck, die jedoch nicht im Rahmen der verkehrlichen Konflikte, sondern im Zuge der Analyse des Ruhenden Verkehrs erfasst wurden.

3.2 Mängelanalyse Fuß- und Radverkehr

Im Zuge der aktuellen Mängelanalyse wurden die Hauptrouten im Rad- und Fußverkehr betrachtet (**Anlagen 2.1 – 2.2**). Im Radverkehr betrifft dies das Hauptnetz 1. und 2. Ordnung aus dem Radverkehrskonzept Urbach 2018 [1].

Mit Blick auf den Radverkehr zeigen viele Streckenabschnitte im Hauptnetz erhebliche Mängel, insbesondere Konflikte zwischen Radverkehr und dem fließenden und Ruhenden Kfz-Verkehr. Im Hauptnetz 1. Ordnung zeigt sich, dass die Nord-Süd-Achse Haubersbronner Straße / Mühlstraße für den Mischverkehr Kfz / Rad bei einer Belastung von ca. 7.900 Kfz/24h bzw. überschlägig 700 Kfz/h nach ERA [3] nicht mehr geeignet ist. Zudem treten regelmäßig Behinderungen durch parkende Kfz auf.

Eine ähnliche Situation besteht im Zuge der West-Ost-Achse Schorndorfer Straße / Hauptstraße, wo infolge der vorliegenden Querschnittsbelastung > 1.000 Kfz/h die Führung der Radfahrer im Mischverkehr selbst bei einer durchgehenden Tempo-30-Regelung (derzeit nur abschnittsweise) entsprechend ERA [3] ausscheiden muss. Gleichzeitig lassen die begrenzten Straßenräume der genannten Achsen keine der für die Situation empfohlenen Führungsformen (z.B. Schutzstreifen oder Radfahrstreifen) zu.

Weitere derzeit noch konflikträchtige Routen, die sich jedoch infolge der schwächeren Verkehrsbelastung sowie der bestehenden Tempo-30-Regelung für Mischverkehr eignen, sind die alternative Nord-Süd-Achse Banrain - Untere Seehalde - Friedhofstraße sowie die K.-Hornschuch-Straße. In diesen Straßenzügen bestehen häufige Behinderungen und teilweise Gefährdungen für den Radverkehr infolge der auf der Fahrbahn parkenden Kfz.

Bei Konflikten zwischen dem Rad- und dem Fußverkehr ist vorrangig der Bereich des Markts mit der anschließenden Wegeachse zur Urbacher Mitte II zu nennen. Der Radverkehr im Zuge der Hauptachse Brunnenstraße quert überwiegend südlich des Markts die Hauptstraße und befindet sich anschließend in einem Geschäftsbereich mit intensiver Fußgängernutzung. Hier wird die geltende Regelung (Durchfahrtsverbot für den Radverkehr bzw. Radverkehr absteigen) überwiegend mit der Folge verkehrlicher Konflikte ignoriert.

Unsichere Querungen bzw. fehlende gesicherte Querungsstellen wurden häufig gleichermaßen für den Fuß- und Radverkehr erfasst.

Ein Schwerpunkt hierbei sind die Querungsmöglichkeiten der Haubersbronner Straße / Mühlstraße zwischen Kreisverkehr und nördlichem Ortskern. Da sowohl in der Achse Burgstraße - Schlossstraße, der Achse Webbach als auch im Einmündungsbereich der Gartenstraße und des Hohbergwegs eine sichere Querungsmöglichkeit fehlt, ist die Trennwirkung der Mühlstraße für den Fuß- und Radverkehr derzeit groß.

Weiterhin fehlen im Zuge der Wittumstraße neben dem vorhandenen Fußgängerüberweg an der Schule Querungsmöglichkeiten an den Einmündungen Hofackerstraße und Mühlstraße. Im Zuge der Schraienstraße sind die wichtigen Verbindungen Mittlere Klinge / Wittumhalle (Sportanlagen) sowie Talstraße - Wirtschaftswegenetz ungesichert. Im Bereich der Hauptstraße besteht an den

Einmündungen Bärenhofstraße sowie Quellenweg (Bushaltestelle) Bedarf für gesicherte Querungen.

Mängel in Bezug auf die Führung der Fußgänger im Längsverkehr fallen überwiegend mit Engstellen bzw. unzureichenden Wegebreiten zusammen.

Im Zuge des betrachteten Hauptstraßennetzes sind hier insbesondere die Mühlstraße im nördlichen Ortskern, die Schorndorfer Straße sowie die Hauptstraße im Abschnitt zwischen Höfle und Widerscheinstraße zu nennen. In den genannten Bereichen betragen die Gehwegbreiten häufig nur 1,50 m (teilweise noch darunter) und lassen damit vor dem Hintergrund der hohen Verkehrsbelastungen keine sichere Führung der Fußgänger zu.

3.3 Untersuchung Ruhender Verkehr

Die Analyse der bestehenden Parkraumsituation im Untersuchungsgebiet sieht entsprechend den EVE (Empfehlungen für Verkehrserhebungen) [4] Belegungs- und Parkdauererfassungen der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum vor.

Die Durchführung der Erhebung erfolgte entsprechend den methodischen Vorgaben der EVE (Normalwerktag außerhalb der Ferienzeit im Zeitraum März bis Oktober) am Donnerstag, 18.04.23 im Zeitraum zwischen 7 Uhr (Beginn erster Rundgang) bis 21 Uhr (Ende letzter Rundgang). Die Belegungserfassung wurde im genannten Zeitraum insgesamt 8-mal wiederholt, um über die hierdurch erfasste Parkdauerverteilung Auskunft über die relevanten Nachfragegruppen Einwohner, Besucher, Beschäftigte und Kunden zu erhalten.

Für die tatsächlichen Bestandszahlen der Parkstände im Öffentlichen Raum mit den entsprechenden Parkraumregelungen liegt eine grobe Zählung / Übersicht der Gemeinde Urbach aus dem Jahr 2019 vor. Ergänzend erfolgten zur Aktualisierung der Bestandszahlen Erfassungs-rundgänge im Untersuchungsgebiet (**Anlage 3.1**).

Untersuchungsgebiet:

Im Zuge der beauftragten Parkraumuntersuchung wurde Urbach in folgende 5 Untersuchungsbereiche A-D unterteilt, wobei Gebiet A um die Hofackerstraße erweitert wurde:

- A Schlossbereich + nördlicher Ortskern (Haubersbronner Straße – Ledergasse – Hofackerstraße – Schlossstraße – Beckengasse – Burgstraße – Uferstraße – Brunnenstraße – Hohenackerstraße – Mühlstraße – Gartenstraße)
- B Urbach Rewe, neue Ortsmitte (Friedhofstraße – Walter-Bautel-Straße – Mühlstraße – Hauptstraße)
- C1 Freibadparkplatz (Hagsteige, Freibad)
- C2 Haag-Parkplatz
- D Parkplatz Bärenbachtal

Stellplatzbelegung (Anlagen 3.2 – 3.3)

Zur Ermittlung der Belegung der vorhandenen Parkstände, der Dauer der Parkvorgänge und somit zum Umfang der Stellplatznachfrage, wurden am Dienstag, den 18.04.2023 Erhebungen des Ruhenden Verkehrs vorgenommen.

Nach den EVE [4] hängt die Aussagedichte der Parkraumbelegung von den zu wählenden Zeitintervallen ab. Um Aussagen zu über den Tag verteilten Belegungsintensitäten zu treffen, sind 4-6 Begehungen erforderlich, die in zeitlich möglichst gleichen Abständen erfolgen. Hierzu sind Ablaufrouten in möglichst gleichen Zeitintervallen vorzugeben und die Begehungs frequenz sollte 90 Minuten nicht überschreiten. Ansonsten könnte es innerhalb der Frequenz zu zeitlich systematischen Verhaltensänderungen kommen. Die Belegung ergibt mit der Kapazität (Anzahl der vorhandenen Stellplätze) die Auslastung (Auslastung = Belegung / Kapazität).

Die EVE [4] schlagen folgende, in der Praxis bewährte, Untergliederung der Auslastung vor:

- > 90 % Auslastung: sehr hoher Parkdruck
- 80-90 % Auslastung: hoher Parkdruck
- 70-80 % Auslastung: mittlerer Parkdruck
- < 70 % Auslastung: geringer Parkdruck
- < 60 % Auslastung: kein Parkdruck

Geparkte Fahrzeuge wurden in den Zeiträumen 07.00 - 10.00 Uhr, 12.00 - 13.00 Uhr, 16.00 - 19.00 Uhr sowie in einer Späterhebung um 20.00 Uhr in 60 min - Intervallen in insgesamt 8 wiederkehrenden Rundgängen mittels der Kfz - Kennzeichen erfasst.

Die Erhebung an einem Dienstag gibt als repräsentativer Normalwerktag außerhalb der Ferienzeit eine durchschnittliche Stellplatznachfrage wieder.

Die maximale Stellplatzbelegung für das Vormittags- und Nachmittagsintervall ist nach Untersuchungsbereichen zusammengefasst und in Anlage 3.2 und 3.3 graphisch dargestellt. Die Belegungskennwerte für die einzelnen Straßen - sowie aggregiert für die Untersuchungsgebiete A-C - zeigen die nachfolgenden Tabellen 1-3.

Bei der angegebenen Zahl der vorhandenen Stellplätze handelt es sich um die im Rahmen der Belegungsanalyse erfasste Situation in den Straßenräumen (Anlage 3.1).

Diese Werte sind durch folgende Einflüsse geringfügigen Schwankungen unterworfen:

- Fahrzeuggröße und Fahrzeugabstand von Längsparkern am Fahrbahnrand
- Temporäre Störeinflüsse wie Baustellen und Falschparker

Insgesamt besitzen die genannten Störeinflüsse im Untersuchungsgebiet jedoch nur einen geringen Einfluss auf das Ergebnis der Belegungsanalyse.

Tabelle 1: Stellplatzbelegung Erhebung Gebiet A

| A Straße | Vorh. Stellplätze | Maximale Belegung | | Prozentuale Auslastung | |
|------------------------------|----------------------|-------------------|--------|------------------------|--------|
| | | Vorm. | Nachm. | Vorm. | Nachm. |
| Hofackerstraße | 19 | 11 | 12 | 58% | 63% |
| Falschparker | | | | | |
| Haubersbronner Straße | 22 | 19 | 17 | 91% | 77% |
| Falschparker | | 1 | | | |
| Brunnenstraße | 5 | 2 | 3 | 120% | 180% |
| Falschparker | | 4 | 6 | | |
| Burgstraße | 21 | 17 | 16 | 86% | 76% |
| Falschparker | | 1 | | | |
| Beckengasse | 52 | 28 | 30 | 54% | 58% |
| Falschparker | | | | | |
| Uferstraße | 15 | 2 | 7 | 82% | 74% |
| Falschparker | | 2 | 2 | | |
| Hohenackerstraße | 11 | 9 | 11 | 82% | 109% |
| Falschparker | | | 1 | | |
| Marktweg | 2 | 1 | 1 | 50% | 50% |
| Falschparker | | | | | |
| Mühlstraße | 4 | 4 | 4 | 100% | 100% |
| Falschparker | | | | | |
| Kirchgasse | 1 | 0 | 1 | 100% | 400% |
| Falschparker | | 1 | 3 | | |
| Kirchplatz | 13 | 6 | 9 | 46% | 85% |
| Falschparker | | | 2 | | |
| Webbach | 3 | 3 | 3 | 100% | 133% |
| Falschparker | | | 1 | | |
| Schrödergasse | 13 | 8 | 9 | 69% | 77% |
| Falschparker | | 1 | 1 | | |
| Ledergasse | 21 | 5 | 10 | 24% | 48% |
| Falschparker | | | | | |
| Schlossstraße | 63 | 39 | 38 | 63% | 62% |
| Falschparker | | 1 | 1 | | |
| Gartenstraße | 24 | 19 | 21 | 79% | 92% |
| Falschparker | | | 1 | | |
| Summe A | 289 | 173 | 192 | 64% | 73% |
| Falschparker A | | 12 | 20 | | |

Tabelle 2: Stellplatzbelegung Erhebung Gebiet B

| B Straße | Vorh. Stellplätze | Maximale Belegung | | Prozentuale Auslastung | |
|-----------------------------|----------------------|-------------------|--------|------------------------|--------|
| | | Vorm. | Nachm. | Vorm. | Nachm. |
| Mühlstraße | 22 | 14 | 8 | 64% | 36% |
| Falschparker | | | | | |
| Friedhofstraße | 34 | 23 | 26 | 68% | 76% |
| Falschparker | | | | | |
| Grünlandstraße | 12 | 7 | 8 | 58% | 67% |
| Falschparker | | | | | |
| Walter-Beutel-Straße | 29 | 12 | 10 | 41% | 34% |
| Falschparker | | | | | |
| Summe B | 97 | 56 | 52 | 58% | 54% |
| Falschparker B | | | | | |

Tabelle 3: Stellplatzbelegung Erhebung Gebiet C

| C Straße | Vorh. Stellplätze | Maximale Belegung | | Prozentuale Auslastung | |
|---------------------------------|----------------------|-------------------|--------|------------------------|--------|
| | | Vorm. | Nachm. | Vorm. | Nachm. |
| Hagsteig Wanderparkplatz | 10 | 1 | 7 | 10% | 80% |
| Falschparker | | | 1 | | |
| Freibadparkplatz | 51 | 4 | 4 | 8% | 8% |
| Falschparker | | | | | |
| Grünlandstraße | 22 | 0 | 0 | 0% | 0% |
| Falschparker | | | | | |
| Hagparkplatz | 30 | 8 | 9 | 27% | 30% |
| Falschparker | | | | | |
| Summe C | 113 | 13 | 20 | 12% | 19% |
| Falschparker C | | | 1 | | |

Aus der Belegungsanalyse lassen sich folgende Aussagen treffen:

- Der Belegungsgrad der 3 Gebiete liegt in den Spitzenzeitbereichen sowohl Vormittags als auch Nachmittags unter $\frac{3}{4}$ der Vollauslastung. In Gebiet A und B zwischen 54% und 73%, in Gebiet C beim Freibad sogar unter 20% Stellplatzbelegung.

Entsprechend EVE besteht somit überwiegend ein geringer bis mittlerer Parkdruck (Verhältnis der belegten Stellplätze zur Summe verfügbarer öffentlicher Stellplätze je Zone). Dabei kommt es kaum zu zeitlicher Belegungsschwankung zwischen den Erhebungsschnitten Vormittag und Nachmittag, es herrscht somit eine nahezu konstante Auslastung über den Tag. Lediglich Gebiet A weist eine Differenz von 9% auf.



- Die Auswertungen zeigen, dass tageszeitabhängig Überlastungen einzelner Straßen / Wege (z. B. Webbach, Kirchgasse, Mühlstraße, Hohenackerstraße, Brunnenstraße) bestehen. Hierbei handelt es sich insbesondere um kürzere Straßenabschnitte, in denen keine bis wenige öffentliche Stellplätze vorhanden sind oder um längere Wohnstraßen, die gut ausgelastet sind, da auf die Strecke gesehen weniger Stellplätze zur Verfügung stehen bzw. diese nicht markiert sind.

Dabei zeigt der hohe Belegungsgrad eine in den Spitzenzzeitbereichen (nahezu) vollständige Auslastung des vorhandenen Parkraums auf. In Einzelfällen kann es vorkommen, dass die Anzahl der Parkvorgänge höher ist als die Anzahl der vorhandenen Stellplätze. Dies bedeutet, dass in den betreffenden Bereichen Falschparker zu verzeichnen sind und es in diesen Bereichen auch zu Überlastungen kommen kann. In diesen Fällen könnte allerdings auf weniger ausgelastete, in akzeptabler Laufentfernung befindliche, Straßen zum Parken ausgewichen werden.

Parkdauerverteilung (Anlagen 3.4 – 3.5)

Laut EVE [2] ist die Kfz-Kennzeichen-Erfassung eine bewährte Methode, um die Parkdauer im Ruhenden Verkehr zu ermitteln. Dies erfolgt mittels Notierens der Kennzeichen der im Untersuchungsgebiet abgestellten Kfz innerhalb eines definierten Zeittakts (aus Datenschutzgründen werden nur Teilkennzeichen erfasst). Bei der Parkraumuntersuchung in Urbach ist ein 60-Minuten Takt ausreichend, da die vorhandene, recht homogene Siedlungsstruktur mit ohne dominierende Gewerbenutzung, Geschäfts- und Einkaufsbereiche (Einkaufszentrum am Marktplatz verfügt über eigene Parkplätze) nur einen geringen Anteil an Fahrzeugen mit sehr kurzer Parkdauer aufweist.

Die Parkdauerverteilung wird in den EAR [5] in Kurz- und Langparker unterschieden. Kurzparker parken ihr Fahrzeug weniger als 3 Stunden, wohingegen Langparker mehr als 3 Stunden parken.

Diese prinzipielle Trennung wird entsprechend EVE [4] nochmals untergliedert in:

- „Ultra-Kurzparker“: bis 30 Minuten
- Kurzzeitparker: bis 3h
- Mittelzeitparker: 3-6 h
- Langzeitparker: 6-10 h
- Dauerparker: >10h

Im Fall Urbach wurde diese Untergliederung, aufgrund der gewählten Erfassungsintervalle, geringfügig angepasst. Die Mittelzeitparker werden einer Parkdauer zwischen 3 und 8 Stunden und die Langzeitparker einer Parkdauer von mehr als 8 Stunden zugeordnet.

Die erhobenen Kennzeichen wurden mittels MS Excel ausgewertet. Hierbei wurde in 6 Parkdauer-Klassen unterteilt und noch separat die „über Nacht Parker“ dokumentiert (siehe folgende Tabellen 4 - 6).

Tabelle 4: Parkdauerverteilung Erhebung Gebiet A

| A Straße | „Ultrakurz“ | Kurzzeit | | | Mittelzeit | Langzeit | Nacht |
|------------------------------|-------------|----------|-----|-----|------------|-----------|------------|
| | <1h | 1h | 2h | 3h | 3-8h | 8h (tags) | über Nacht |
| Hofackerstraße | 5 | 2 | 1 | 0 | 2 | | 11 |
| Parker-%-Anteil | 24% | 10% | 5% | 0% | 10% | | 52% |
| Ledergasse | 4 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 6 |
| Parker-%-Anteil | 31% | 8% | 8% | 0% | 8% | | 46% |
| Schlossstraße | 36 | 7 | 9 | 2 | 11 | 1 | |
| Parker-%-Anteil | 55% | 11% | 14% | 3% | 17% | | 2% |
| Haubersbronner Straße | 3 | 5 | 3 | 0 | 5 | 3 | 15 |
| Parker-%-Anteil | 9% | 15% | 9% | 0% | 15% | | 53% |
| Burgstraße | 11 | 1 | 1 | 0 | 4 | 0 | 16 |
| Parker-%-Anteil | 33% | 3% | 3% | 0% | 12% | | 48% |
| Schrödergasse | 6 | 3 | 1 | 1 | 1 | 0 | 7 |
| Parker-%-Anteil | 32% | 16% | 5% | 5% | 5% | | 37% |
| Webbach | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Parker-%-Anteil | 25% | 25% | 13% | 0% | 0% | | 38% |
| Kirchplatz | 7 | 1 | 3 | 0 | 1 | 0 | 8 |
| Parker-%-Anteil | 35% | 5% | 15% | 0% | 5% | | 40% |
| Beckengasse | 26 | 6 | 5 | 5 | 7 | 3 | 22 |
| Parker-%-Anteil | 35% | 8% | 7% | 7% | 9% | | 34% |
| Kirchgasse | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Parker-%-Anteil | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | | 0% |
| Rain | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Parker-%-Anteil | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | | 0% |
| Mühlstraße | 2 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 3 |
| Parker-%-Anteil | 25% | 0% | 13% | 0% | 25% | | 38% |
| Marktweg | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Parker-%-Anteil | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | | 0% |
| Gartenstraße | 16 | 0 | 4 | 4 | 4 | 0 | 14 |
| Parker-%-Anteil | 38% | 0% | 10% | 10% | 10% | | 33% |
| Uferstraße | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 5 |
| Parker-%-Anteil | 11% | 0% | 11% | 11% | 11% | | 56% |

| | | | | | | | |
|-------------------------|-----|----|----|----|-----|------|-----|
| Brunnenstraße | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| Parker-%-Anteil | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% | |
| Hohenackerstraße | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 10 |
| Parker-%-Anteil | 45% | 0% | 0% | 0% | 0% | | 55% |
| Summe A | 132 | 28 | 31 | 13 | 39 | 11 | 120 |
| Parker-%-Anteil A | 35% | 7% | 8% | 3% | 10% | | 35% |

Tabelle 5: Parkdauerverteilung Erhebung Gebiet B

| B Straße | „Ultrakurz“ | Kurzzeit | | | Mittelzeit | Langzeit | Nacht |
|-----------------------------|-------------|----------|----|-----|------------|-----------|------------|
| | <1h | 1h | 2h | 3h | 3-8h | 8h (tags) | über Nacht |
| Mühlstraße | 16 | 0 | 2 | 4 | 4 | 0 | 2 |
| Parker-%-Anteil | 57% | 0% | 7% | 14% | 14% | | 7% |
| Friedhofstraße | 9 | 4 | 2 | 1 | 5 | 0 | 25 |
| Parker-%-Anteil | 20% | 9% | 4% | 2% | 11% | | 54% |
| Grünlandstraße | 2 | 2 | 0 | 0 | 5 | 0 | 4 |
| Parker-%-Anteil | 15% | 15% | 0% | 0% | 38% | | 31% |
| Walter-Beutel-Straße | 7 | 1 | 1 | 0 | 4 | 1 | 10 |
| Parker-%-Anteil | 29% | 4% | 4% | 0% | 17% | | 46% |
| Summe B | 34 | 7 | 5 | 5 | 18 | 1 | 41 |
| Parker-%-Anteil B | 31% | 6% | 5% | 5% | 16% | | 38% |

Tabelle 6: Parkdauerverteilung Erhebung Gebiet C

| C Straße | „Ultrakurz“ | Kurzzeit | | | Mittelzeit | Langzeit | Nacht |
|--------------------------------|-------------|----------|----|----|------------|-----------|------------|
| | <1h | 1h | 2h | 3h | 3-8h | 8h (tags) | über Nacht |
| Hagsteige Wanderparkpl. | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| Parker-%-Anteil | 31% | 31% | 0% | 0% | 0% | | 38% |
| Freibadparkplatz | 10 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| Parker-%-Anteil | 77% | 0% | 0% | 0% | 8% | | 15% |
| Hagsteige Süd | 7 | 1 | 2 | 0 | 1 | 6 | 5 |
| Parker-%-Anteil | 32% | 5% | 9% | 0% | 5% | | 50% |
| Summe C | 22 | 6 | 2 | 0 | 2 | 9 | 10 |
| Parker-%-Anteil C | 43% | 12% | 4% | 0% | 4% | | 37% |

Da es sich bei den Gebieten überwiegend um Wohnquartiere mit recht homogener Siedlungsstruktur handelt, treten nur geringe Abweichungen zwischen den aggregierten Werten der Parkzonen auf. Der Anteil der Kurzzeitparker (einschließlich Ultrakurzparken) liegt entsprechend der bewohnerfokussierten Nutzungsstruktur mit 42% bis 46 % unter dem Anteil der Mittelzeit / Langzeitparker.

Den vergleichsweise geringsten Anteil an Mittelzeit- bzw. Langzeitparkern besitzt Gebiet C, welches mit dem Freibad- und Wanderparkplatz auch Spaziergänger und somit eher Kurzparker beinhaltet.

Innerhalb der einzelnen Untersuchungsgebiete treten teilweise größere Unterschiede im Hinblick auf die Parkdauerverteilung auf. Entsprechend den vorherigen Ausführungen unter dem Punkt Stellplatzbelegung können hier bei kurzen Straßenabschnitten mit geringem Parkraumangebot bereits einzelne Parkvorgänge das Ergebnis stark beeinflussen.

3.4 Untersuchung Öffentlicher Verkehr

Die Analyse des bestehenden ÖV-Angebots erfolgte anhand der Bewertungskriterien

- Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Anschluss an wichtige Ziele
- Fahrplanangebot / Takt / Übergänge
- Haltestellenabdeckung bzw. -zugang
- Mängel, Problemstellen und Behinderungen

Anschluss an den SPNV und wichtige Ziele

Der Bahnhof Urbach ist ein Haltepunkt des MEX 13 Stuttgart – Aalen und ist an die Linie 249 als innerörtlicher Zu- und Abbringer angebunden.

Weiterhin besteht über die Buslinien 243, 248 und 249 Anschluss an die S2 in Schorndorf. Die Verbindung nach Plüderhausen wird über die Linien 243 und 248 bedient. Verbindungen in weitere Nachbarorte wie etwa Haubersbronn erfordern einen Umstieg in Schorndorf.

Die wichtigsten öffentlichen Einrichtungen, Gewerbe- und Einzelhandelsschwerpunkte sind an das Busliniennetz angebunden bzw. befinden sich im Einzugsbereich der Haltestellen.

Fahrplanangebot / Takt / Übergänge

Der MEX 13 verkehrt in Richtung Schorndorf / Waiblingen / Stuttgart sowie Schwäbisch Gmünd / Aalen werktags zwischen 5 und 24 Uhr im Halbstundentakt (Samstags und Sonntags in den Kernzeiten) und stellt damit ein attraktives Angebot im Regionalverkehr dar. In Schorndorf besteht ein Übergang auf die im 15 Min-Takt verkehrende S2.

Über die Buslinie 249, die auch den Norden Urbachs (Gebiet Banrain / Seehalde) erschließt, besteht ein Zu- und Abbringerangebot zum bzw. vom MEX 13. Die Übergangszeit beträgt im Zubringerverkehr fahrplanmäßig 7 Minuten (in Fahrtrichtung Stuttgart), im Abbringerverkehr 4 Minuten (aus Fahrtrichtung Stuttgart). In bzw. aus Fahrtrichtung Aalen betragen die Übergangszeiten 13 Minuten bzw. 12 Minuten.

Nachteilig ist, dass die Linie 249 nur im Stundentakt verkehrt und damit auch nur für jeden zweiten MEX ein innerörtlicher Anschluss vorhanden ist.

Die zwischen Schorndorf und Plüderhausen verkehrende Linie 243, die in Urbach den Bereich Wittumhalle / Wittumschule / nördlicher Ortskern mit erschließt, besitzt ebenfalls nur einen Stundentakt. Dadurch, dass diese beiden Linien eine ähnliche Fahrplanlage haben, entsteht an Haltestellen mit Doppelbedienung dennoch keine Taktverdichtung.

Als schnelle, direkte Verbindung Schorndorf – Urbach – Plüderhausen besitzt die, in Urbach nur über die Schorndorfer Straße / Hauptstraße verkehrende, Linie 248 eine Taktverdichtung (30 Min-Takt) in den Hauptverkehrszeiten (insgesamt 8 werktägliche Verdichterfahrten). Durch den Fahrplanversatz von 14 bzw. 17 Minuten gegenüber den anderen Buslinien entsteht zumindest im Bereich Gewerbegebiet Wasenstraße sowie im Zentrum (Haltestelle Hauptstraße) ein verdichtetes Fahrplanangebot. Die Linie 248 verkehrt allerdings Samstags und Sonntags nicht.

Anlage 4.1 zeigt das bestehende Liniennetz in Urbach mit dem aktuellen Fahrplanangebot in der Übersicht.

Haltestellenabdeckung bzw. -zugang

Ausgehend von einem Radius des Einzugsbereichs der Bushaltestellen von 400 m ergibt sich für Urbach eine relativ gute Abdeckung durch die bestehenden Haltestellenstandorte.

Erschließungslücken befinden sich vorwiegend im Osten Urbachs (östliche Hohenackerstraße, Bereich Friedhof, Bereich Brahmsweg) sowie im mittleren Bereich des Gewerbegebiets an der Steinbeisstraße.

Die Übersicht der Haltestellen mit ihren Einzugsbereichen sowie den genannten Erschließungslücken findet sich in **Anlage 4.2**.

Mängel, Problemstellen und Behinderungen

Schwächen bzw. Mängel im Fahrplanangebot und der Haltestellenabdeckung wurden bereits in den vorigen Punkten aufgeführt. Weitere Probleme im Busverkehr betreffen insbesondere Zeitverluste auf den Linienwegen, die zu Fahrplaninstabilität und verpassten Anschlägen führen.

Die durchgeföhrte Problemanalyse ergab, dass diese Zeitverluste in Urbach vorrangig die durch Wohngebiete führende Linie 249 betreffen und auf häufige Behinderungen durch parkende Fahrzeuge zurückzuführen sind (**Anlage 4.3**).

Kritische Straßenzüge sind hierbei die Hofackerstraße, Untere Seehalde, Burgstraße, Mühlstraße, Bärenhofstraße sowie der Bereich Schiessgasse / K.-Hornschuch-Straße nördlich des Bahnhofs.

Zudem entstehen Zeitverluste beim Abbiegen aus untergeordneten Straßen, da derzeit keine Busbevorrechtigung im Urbacher Liniennetz existiert. Betroffene Knotenpunkte mit Beschleunigungspotenzial sind Mühlstraße / Wittumstraße, K.-Hornschuch-Straße / Hauptstraße und Bärenhofstraße / Hauptstraße.

4 BÜRGERBETEILIGUNG

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wird das Ziel verfolgt, Bürgerinnen und Bürger in den Prozess der Mobilitätsstrategie mit einzubinden.

Zum einen soll die vorgenommene fachliche Verkehrsanalyse durch wahrgenommene verkehrliche Probleme, Mängel und Konflikte aus Bürgersicht ergänzt werden, um damit ein vollständigeres Bild des verkehrlichen Status Quo zu erhalten.

Zum anderen sollen Ziele und Maßnahmenvorschläge aus Bürgersicht mit in die Konzeption einfließen, um durch bessere Mobilitätsangebote die Attraktivität für die jeweiligen Nutzer zu steigern und dadurch einen Beitrag zu einer stadtverträglichen Mobilitätsentwicklung und zum Klimaschutz zu leisten.

4.1 Durchführung

Die Bürgerbeteiligung wurde aus diesem Grund als öffentliches Workshopformat am Donnerstag, 21. September in der Auerbachhalle mit folgenden Themenschwerpunkten durchgeführt.

- Information über die Zwischenergebnisse aus der laufenden Mobilitätsplanung.
- Diskussion der aktuellen Verkehrsthemen in Urbach und Erfahrungsaustausch mit anderen Bürgerinnen und Bürgern, Planern und Verwaltung.
- Einbringen eigener Vorschläge aus Bürgersicht in den Planungsprozess.

Die Beiträge aus der Bürgerschaft wurden thematisch geordnet und mittels Kärtchen an den Stellwänden dokumentiert.

4.2 Ergebnisse

Die Ergebnisse wurden zunächst in der Originalfassung fotografiert und im zweiten Schritt in den Bereichen Mängel / Probleme / Konflikte sowie Maßnahmenvorschläge zugeordnet.

Weiterhin erfolgte die Unterteilung in die Themenbereiche

- Fuß- und Radverkehr
- Verkehrliche Konflikte

- Ruhender Verkehr
- ÖPNV

In Bezug auf die Maßnahmenvorschläge erfolgte eine zusätzliche Einordnung von Vorschlägen zum Thema Verkehrsberuhigung sowie zu allgemeinen relevanten Verkehrsthemen außerhalb des Umfangs der vorliegenden Mobilitätskonzeption.

Zusammenfassend sind die Workshopergebnisse zum Bereich Mängel / Probleme / Konflikte in den **Anlagen 5.1 - 5.3** und zu den Maßnahmenvorschlägen in **Anlage 5.4** dargestellt.

5 MOBILITÄTSKONZEPTION 2025 - 2030

Bei der Maßnahmenentwicklung wurde zwischen verkehrsrechtlichen und organisatorischen, Markierungs-, baulichen und signaltechnischen Maßnahmen unterschieden sowie der ÖV-Angebotsplanung. Manche Maßnahmen können mehreren Kategorien zugeordnet werden. Es ist weiterhin zu beachten, dass nicht alle in der Maßnahmenübersicht (**Anlage 9**) aufgelisteten Maßnahmen skizziert wurden, sondern nur exemplarisch für einige Bereiche ein Konzeptentwurf erstellt und in der Übersicht der punktuellen Maßnahmen zu jeder Maßnahmenkategorie in die Übersichtskarte eingezeichnet sind.

5.1 Maßnahmenentwicklung Verkehrsberuhigung

Überhöhte Geschwindigkeiten im Ort, hohes Verkehrsaufkommen im Zuge der Kreisstraßen und zusätzlich schmale Gehwege und lückenhafte, teilweise unsichere Radverbindungen führen zu einer Verbesserungswürdigen Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr. Zur Verbesserung dieser Situation wurden im Rahmen der Mobilitätskonzeption 2025-2030 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung entwickelt, auf die im Folgenden eingegangen wird. Die Maßnahmen sind **Anlage 6.2** (und **Anlage 7.1**, Blatt 4-6) zu entnehmen.

Einige der Maßnahmen, wie z. B. die Querungsanlagen in der Schraienstraße und Hauptstraße, sind ebenfalls dem Kapitel Fuß- und Radverkehr zuzuordnen. Verkehrsberuhigend wirkende Parkstreifen mit Baumscheiben wie in der Lortzingstraße sind im vorliegenden Konzept dem ruhenden Verkehr zugeordnet, dienen allerdings zugleich als verkehrsberuhigende, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen.

Ein weit verbreitetes und auch hier genutztes Mittel der Verkehrsberuhigung ist die Plateau-Aufpflasterung in ausgewählten Straßen, womit eine Verbesserung der Sicherheit und indirekt auch Lärmbreduzierung bezweckt wird. Sie sind so geplant, dass die dort verkehrenden Linienbusse problemlos über bzw. „um“ die Plateaus fahren können (Anrampung im Verhältnis 1:25). Die Plateaus können als Flächen oder alternativ als Einzel- oder Doppelplateau (ab Straßenbreite 6,00 m) ausgebildet werden und haben in diesem Fall die Maße B = 1,70 m, L = 3,00-5,00 m und H = 0,10 m. Einzel- oder Doppelplateaus werden z. B. für Banrain, August-Lämmle-Straße und Bärenhofstraße vorgeschlagen.

In sensiblen Ortskernbereichen mit Mischnutzung, wie der Mühlstraße, wird mittels einer flächigen, farbigen Aufpflasterung (Belagwechsel – mehrere Varianten möglich, siehe **Anlage 6.1**) eine

Verbesserung der Sicherheit für andere Verkehrsteilnehmer, Geschwindigkeitsdämpfung, Lärmreduzierung sowie die Betonung des Ortskerns mit seinen vielfältigen Querungsbeziehungen erreicht.

Des Weiteren sollen Tempo-30-Regelungen mittels Bodenmarkierung ersichtlicher werden und zu höherer Sicherheit und Lärmreduzierung beitragen, so auch im Bereich der recht schmalen Hauptstraße, um dort die Sicherheit der Fußgänger zu erhöhen.

Die Schlossstraße und Beckengasse sind in der vorliegenden Mobilitätskonzeption, u. A. aufgrund des Seniorenheims und Bäckers, als verkehrsberuhigte Straßen vorgesehen, um die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit in diesen Mischverkehrs-Bereichen zu stärken.

Zur Vermeidung überhöhter Geschwindigkeiten im Bereich der Ortseingänge und damit einhergehend einer besseren Sicherheit werden an den Kreisstraßen im Norden (Haubersbronner Straße) sowie im Süd-Osten Urbachs (Hauptstraße) Wächterampeln vorgeschlagen, die in der Ruheposition dunkel geschalten sind und mittels Detektoren bei Fahrzeugen mit erhöhter Geschwindigkeit auf Rot schalten. Damit dienen sie als Geschwindigkeitskontrolle. Bei Bedarf können diese Lichtsignalanlagen mit Querungshilfen gekoppelt werden.

Eine weitere Maßnahme der Verkehrsberuhigung in Verbindung mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Schaffung von mehr Raum für Fuß- und Radverkehr ist das Einrichten von Einbahnstraßen, in denen der Radverkehr auch in Gegenrichtung zugelassen ist. Diese Konzeption ist für die begrenzten Straßenräume der Bachstraße, Schießgasse, Brunnenstraße und Uferstraße vorgesehen. Zusätzlich kommt für die Bach- und Uferstraße auch die Umgestaltung als Fahrradstraße (Variante) infrage (s. Kapitel 5.2).

Allgemeine Anmerkung (Klärung mit Verkehrsbehörde vorgeschlagen):

Kurz vor den Ortseingängen Urbachs, von Haubersbronn und Plüderhausen kommend, wird die Geschwindigkeitsbegrenzung von aktuell zuvor 70 km/h aufgehoben, sodass mit sehr hoher Geschwindigkeit auf den Ort zugefahren wird. Diese Aufhebung ist in ihrer Sinnhaftigkeit zu überdenken, da mit geringerer Geschwindigkeitsdifferenz zur Ortschaft eine deutlich geringere Ortseinfahrgeschwindigkeit und damit einhergehend höhere Sicherheit erreicht wird.

5.2 Maßnahmenentwicklung Fuß- und Radverkehr

Ausgehend vom bestehenden Radverkehrskonzept 2018 wurde auf Grundlage der Analyseergebnisse ein angepasstes Radverkehrsnetz entwickelt, welches die Hauptnetze 1. und 2. Ordnung weiterentwickelt und integriert. Die **Anlagen 6.3 und 6.4** zeigen die geplante Konzeption der Fuß- und Radverkehrsnetze, während in **Anlage 6.1** die Einzelmaßnahmen des Fuß- und Radverkehrs zusammengefasst sind.

Im Konzept von 2018 verläuft das Hauptnetz 1. Ordnung im Zuge der Nord-Süd-Achse auf der viel befahrenen und konfliktreichen Haubersbronner Straße / Mühlstraße und auch die Ost-West-Verbindung liegt auf einer konfliktreichen Hauptverkehrsachse (Hauptstraße, Schorndorfer Straße) mit einer Umfahrungsmöglichkeit im Süden übers Industriegebiet / Hornschuch-Areal. Dazwischen liegen Verbindungen 2. Ordnung.

Diese Führung auf hoch frequentierten Straßen ohne Schutz- bzw. Radfahrstreifen sowie teils mangelnden Querungs- und ungesicherten Abbiegemöglichkeiten entspricht unter den bestehenden Randbedingungen nicht den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und erschwert das sichere Radfahren in Urbach, weshalb Routenanpassungen im Sinne von Parallelführungen zu den Kreisstraßen in der Maßnahmenkonzeption aufgegriffen wurden.

Für das Rad routennetze wurden 2 Hauptvarianten entwickelt, die sich in der Hinsicht unterscheiden, dass es in Variante 1 neben der Führung im Hauptnetz 1. Ordnung in Nord-Süd-Richtung (über Banrain, Untere Seehalde, Uferstraße, Gartenstraße, Bildackerstraße, Polarstraße und August-Lämmle-Straße) eine zweite Achse des Hauptnetzes 1. Ordnung (über die Hofackerstraße, Schraienstraße, Elchinger Straße, Ostlandstraße Neumühleweg, Konrad-Hornschuch-Straße) gibt. In Variante 2 ist diese Alternativroute im Westen funktional abgestuft (nur Hauptnetz 2. Ordnung). Die übrigen Radachsen (Ost-West-Achse und Hauptnetz 2. Ordnung) sind in beiden Varianten identisch.

Im Vergleich zum Radverkehrskonzept 2018 wurde die Nord-Süd-Radachse von der Haubersbronner Straße / Mühlstraße auf die westlich und in Variante 1 auf geringer belastete Straßen verlegt, um Konflikte zu minimieren und für alle Zielgruppen (Berufsverkehr, Schülerverkehr, Einkaufsverkehr, Freizeitverkehr) eine sichere und hinreichend zügige Führung zu ermöglichen.

Gleiches erfolgt auf der Ost-West-Achse. Hier wurde die Radverkehrsführung von der Schorndorfer Straße auf den Neumühleweg verlegt. Über die geplante Einbahnstraße Bachstraße und über den Kreisverkehr weiter in die Friedhofstraße besteht der Anschluss an die Nord-Süd-Achse.

Die Bach- sowie die Uferstraße (Regelung Anlieger frei entfällt) könnten in diesem Zuge als Fahrradstraßen (**Anlage 6.1** Einzelmaßnahme 16 Blatt 16+17) gestaltet werden, um die Bedeutung des Radverkehrs in diesen Bereichen weiter zu stärken. In den Straßen ist zu prüfen, ob die Geländerhöhe zum Urbach für die Anordnung einer Fahrradstraße ausreichend ist oder ob das Geländer erhöht oder ggf. erneuert werden muss. Alternativ könnte bei ausreichender Breite ein Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Geländer als Sicherheitsabstand dienen. Des Weiteren kann die Fahrbahnoberfläche in der Fahrradstraße farbig von den umliegenden Straßen abgehoben werden, um die Bedeutung des Radverkehrs in dieser Straße zu verdeutlichen.

Im weiteren Verlauf der Ost-West-Achse wird als Vorzugsvariante die Führung des Radverkehrs statt über den engen, hoch belasteten Straßenraum der Hauptstraße über die Maiergartenstraße und Konrad-Hornschuch-Straße mit Anschluss sowohl an den Bahnhof als auch nach Westen an den Neumühleweg empfohlen.

Für die Radverkehrsführung aus dem Kreisverkehr in Richtung Friedhofstraße sind 2 Detailvarianten erstellt worden. So wird mit Hilfe einer separaten Führung auf der Abbiegespur und vorgezogener Radaufstelltasche der Abbiegevorgang für den Radverkehr optimiert (**Anlage 6.1**, Blatt 11+12). Hier ist eine Führung über den Marktplatz wegen des hohen Konfliktpotenzials mit dem Fußgängerverkehr nicht möglich.

Die Fußgängerzone am Marktplatz sollte aufgrund der Aufenthaltsqualität und Nutzung durch Einzelhandel, Eisdiele/Café und Springbrunnen (im Sommer vor allem zum Kinderspiel genutzt) weiterhin bestehen bleiben und die Fußgänger geschützt werden. Hierzu wurden exemplarische Varianten ausgearbeitet, die das Überfahren des Marktplatzes mit dem Fahrrad in der Attraktivität

mindern sollen (s. **Anlage 6.1** Maßnahme 11 (B) Variante M1–M3 Blatt 13-15). Selbstverständlich ist auch eine Kombination verschiedener Elemente möglich, es sollen die vorhandenen Möglichkeiten aufgezeigt werden.

Da die Radfahrenden mit Ziel Einkauf (Rewe, Lidl, Bäcker) höchstwahrscheinlich nicht den geringen „Umweg“ über die Friedhofstraße fahren werden (auch weil die Radabstellanlage direkt vor den Geschäften steht), sind folgende Maßnahmen zur Konfliktminimierung zu diskutieren:

- Verstärkte Kontrollen im Hinblick auf das Überfahren des Marktplatzes (v.a. in den Spitzenzeiten). Diese Variante erfordert allerdings zusätzlichen Personaleinsatz.
- das Überfahren des Marktplatzes bspw. mit zusätzlichen, enger beieinanderstehenden Sitzmöglichkeiten oder Blumenkübeln oder für Anlieger / Marktbeschicker zu öffnende Schranken zu erschweren und damit unattraktiver zu gestalten. Aufgrund der Ansprüche an die Barrierefreiheit sollte allerdings eine breitere Zufahrtsmöglichkeit bestehen bleiben – in der gezeigten Variante ist dies neben der Apotheke (im Fall des Durchfahrens relativ geringe Beeinträchtigung / Gefährdung der Fußgänger - siehe **Anlage 6.1** Maßnahme 11 Variante M1+M2, Blatt 13+14).
- die Überfahrt in geregelter Art und Weise zuzulassen, z. Bsp. mittels Abgrenzungen zur großen Aufenthaltsfläche und dem Hauptgeschehen des Marktplatzes und möglicher Durchfahrt am östlichen Rand auf der Apothekenseite (s. **Anlage 6.1** Maßnahme 11 M3, Blatt 15). Hier besteht allerdings die Gefahr, dass die Radfahrer trotz Abgrenzung versuchen könnten den direkten Weg mitten über den Platz zu nehmen. Außerdem wäre zu prüfen inwieweit diese Sperrelemente das Marktgeschehen und die Marktbeschicker beeinträchtigen würden.
- die Radabstellanlage an die Parkplatzeinfahrt zu verlegen, sodass die Route über die Friedhofstraße attraktiver wird, um das Rad zum Einkaufen abzustellen. Dies stellt die kostengünstigste Variante dar. Das Queren des Parkplatzes ist analog dem Einkauf mit Kfz zu bewerten (vergleichbares Konfliktpotenzial).

Aus planerischer Sicht ist an dieser Stelle die Querung / Durchfahrt für den nicht einkaufsbezogenen, allgemeinen Radverkehr allerdings aufgrund von Sicherheitsdefiziten und hohem Konfliktpotenzial nicht zu empfehlen. Die Hauptradachse sollte, wie in **Anlage 6.1** Blatt 10-12, über die Friedhofstraße (Umgehung des Marktplatzes) erfolgen.

Weiterhin wurde das Hauptnetz 1. Ordnung im Süden Urbachs um den aktuell bereits viel von Radfahrern genutzten Remsweg und die Daimlerstraße erweitert. Wie bereits erwähnt, wird vorgeschlagen, die aufgrund der hohen Verkehrsbelastung zu schmale, radfahrerunfreundliche Hauptstraße über die Maiergartenstraße zu umfahren.

Für die Einmündung Hauptstraße / Maiergartenstraße finden sich in **Anlage 6.1**, Blatt 4b zwei mögliche signalgesteuerte Maßnahmen, um die Querung für den Radverkehr komfortabler und vor allem sicherer zu gestalten. **Anlage 6.1** Blatt 4a gibt eine Übersicht über die beiden Varianten.

Weitere Maßnahmenvorschläge im Radroutennetz sind:

- die Verbreiterung und Markierung von Geh- und Radwegen (z. B. Einzelmaßnahme 7, Schorndorfer Straße – **Anlage 6.1**, Blatt 8).
- Radbrücke über den Urbach als Verbindung von Hohbergweg und Am Himmelreich, um den Radverkehr von Nordosten auf das Hauptnetz 1. Ordnung zu lenken.
- Radschutzstreifen bergauf in der Schraienstraße, um den Radverkehr dort gesichert zu führen oder als Alternativroute zur Schraienstraße die parallel verlaufende, weniger und langsamer befahrene Eberhardstraße anzubieten / auszuweisen.
- Hinweisschilder an kritischen Kreuzungspunkten des Radverkehrs wie z. B. der Einmündung Bachstraße / Neumühleweg, Banrain / Haubersbronner Straße und der Abbiegebeziehung von der Schraienstraße in die Talstraße.
- Ausbau der Geh- und Radverbindung im Hölderlinweg (Nordteil) sowie der Schurwaldstraße (südlich der Schorndorfer Straße). In diesen Abschnitten ist Grunderwerb von Privat erforderlich.

Die Hauptrouten des Fußgängerverkehrs überlagern sich teils mit denen des Radverkehrs. Wie in der Konflikt- und Mängelanalyse beschrieben, fehlt es allerdings in kritischen Bereichen an sicheren Querungsmöglichkeiten und ausreichend breiten Gehwegen. Bei der Maßnahmenentwicklung wurden daher Lösungen für sichere Querungen im Zuge der Hauptrouten erarbeitet.

So sind für die Kreuzung Schraienstraße / Mittlere Klinge / Linsenbergweg (Verbindung Ortskern – Wittumhalle) sowie an der Einmündung Quellenweg / Hauptstraße jeweils zwei gesicherte Querungsvarianten aufgezeigt - mittels LSA oder über eine Fußgängerinsel (Anlage 6.1, Einzelmaßnahme 2 und 5). Auch in der Haubersbronner Straße und Wittumstraße sind ein Fußgängerüberweg und eine Querungshilfe skizziert (**Anlage 6.1**, Einzelmaßnahme 6a und 6b).

Um die Attraktivität des nördlichen Ortskerns und die Aufenthaltsqualität für Fußgänger in diesem Quartier zu steigern, soll ein verkehrsberuhigter Bereich in der Schlossstraße und Brunnenstraße (Kapitel 5.1 – Verkehrsberuhigung und **Anlage 6.1**, Blatt 9 - Einzelmaßnahme 9) eingerichtet werden.

Generell wird aufgrund der Vielzahl festgestellter Behinderungen durch widerrechtlich parkende Fahrzeuge auf Gehwegen eine klare Parkmarkierung (siehe Kap. 5.3) und verstärkte Verkehrsüberwachung empfohlen, um Behinderungen und Sicherheitsprobleme im Fuß- und Radverkehr zu reduzieren.

5.3 Parkraumkonzeption

Die im Zuge der Parkraumkonzeption entwickelten Maßnahmen konzentrieren sich auf den nördlichen Ortskern (Untersuchungsbereich A).

Hier sieht die Parkraumkonzeption vor, die Stellplatzanzahl im öffentlichen Straßenraum von 289 auf 240 Stellplätze zu reduzieren – 49 Stellplätze entfallen damit in Untersuchungsbereich A (**Anlage 7.2**). Mit den in diesem Kapitel beschriebenen Maßnahmen soll das Straßenraumparken durch klare Kennzeichnung geordnet und damit auch der Falschparkeranteil reduziert werden.

Durch die Herstellung ausreichend langer Ausweichzonen zwischen den markierten Parkstreifen können auch bestehende Verkehrsbehinderungen – vor allem im Busverkehr – reduziert sowie Straßenräume entlastet und besser für andere Verkehrsteilnehmer nutzbar werden. Exemplarische Einzelmaßnahmen sind **Anlage 7.1** zu entnehmen und befinden sich z. B. in der Bärenhofstraße, August-Lämmle-Straße und Hofackerstraße. In der Lortzingstraße sind zusätzlich zu den Parkstreifen Baumscheiben geplant, die bei reduzierter Fahrbahnbreite den Straßenraum aufwerten und damit auch als verkehrsberuhigende Maßnahmen dienen.

Die **Ersatzkapazität für die entfallenden Stellplätze soll in zwei geplanten Quartiergaragen** (Standortvorschlag Hofackerstraße und Mühlstraße) geschaffen werden. Parkdruck innerhalb des Untersuchungsgebiets kann somit auch bei perspektivisch hinzukommenden Nutzungen vermieden werden.

Die Quartiergaragen werden konzeptionell so bemessen, dass die in den umliegenden Straßen entfallenden Stellplätze plus das aus der Parkraumanalyse (in den Spitzenstunden) resultierende Stellplatzdefizit plus ein Reservepuffer von 25 % für weitere mögliche Nutzungen darin untergebracht werden können.

Für die Quartiergaragen ist eine gemischte Nutzungsstruktur vorgesehen:

1h-Kurzparken soll für Erledigungen kostenfrei sein und Pauschalen für Dauerparker wie Anwohner etc. eingerichtet werden, sodass die Nutzung der Quartiergaragen für mehrere Nutzergruppen attraktiv wird.

Folgende Zielkapazitäten der Quartiergaragen wurden mit dem genannten Ansatz ermittelt:

- Hofackerstraße: 65 Stellplätze
- Mühlstraße: 35 Stellplätze

Damit stehen entsprechend der Parkraumkonzeption 49 entfallenden Stellplätzen 100 geplante Stellplätze im Quartier gegenüber.

Des Weiteren wird das Konzept der in Abschnitten bereits vorhandenen Parkdauerbeschränkung aufgegriffen und auf einen Teil der Schlossstraße und Burgstraße erweitert. Das neue Parkraumkonzept sieht in allen betroffenen Straßen (auch den aktuell zeitlich beschränkten) eine Parkdauer-Beschränkung von 1h vor, um die Fehlnutzung der für den Einzelhandel wichtigen Kurzzeitparkplätze durch andere Nutzergruppen (Anwohner, Beschäftigte) zu verringern.

Im Bereich des nördlichen Ortskerns wird eine Gebührenregelung im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung als nicht nötig und sinnvoll erachtet, da die gesteckten Ziele zur Ordnung des Straßenraumparkens auch mit den vorgeschlagenen Maßnahmen erreicht werden können, kein genereller Parkdruck besteht und Parkgebühren die Attraktivität des Quartiers verringern würden.

Für Bereich B (Geschäftszentrum um den Marktplatz) besteht aufgrund der Analyseergebnisse keine Notwendigkeit für die Aufstellung eines Parkraum- und Bewirtschaftungskonzepts. Hier besteht für den überwiegenden Teil des Einkaufsverkehrs ein attraktives Stellplatzangebot auf privaten Parkplätzen, Parkdruck in den Straßenräumen konnte – abgesehen von punktuellen Problemen - nicht festgestellt werden.

In Bereich C1 werden für den Freibadparkplatz alternativ zwei Maßnahmen im Rahmen der Parkraum- bzw. Bewirtschaftungskonzeption vorgeschlagen, um das Fremdparken bei Freibadbetrieb zu reduzieren:

- Var. 1: Parkdauerbeschränkung (Mo-So 8-20 Uhr, 10h Parkdauer) oder
- Var. 2: Zusätzliche Gebührenregelung mittels Parkscheinautomat. Für die Einwohner Urbachs könnte hierbei eine Saisonkarte / ein Dauerparkticket eingeführt werden. So könnten die Urbacher vergünstigt parken, wogegen auswärtige Besucher der Parkscheinregelung unterliegen. Diese Regelung könnte bei Bedarf auch für weitere „touristische“ Parkplätze (z. B. Parkplatz „Am Haag“) eingeführt werden.

Eine ergänzende Maßnahme zur Ordnung des Ruhenden Verkehrs an lokalen Brennpunkten sind Poller. Sie können z. B. im Einmündungsbereich Friedhofstraße / Polarstraße sowie in der Mühlstraße zur Fahrbahnbegrenzung dienen und verhindern das Überfahren des Fußweges. Dadurch wird die Sicherheit für Fußgänger gewährleistet sowie Konflikte im motorisierten Verkehr (Behinderung durch parkende Fahrzeuge auf der Straße, Sichtfeldeinschränkung) verringert. Außerdem dienen sie an der Kreuzung Friedhofstraße / Polarstraße auch als Geschwindigkeitsdämpfer in der Kurve und tragen so zur Verkehrsberuhigung und damit einhergehend zur Verkehrssicherheit bei.

5.4 ÖV - Konzeption

Grundlage der ÖV-Konzeption bilden die Planungsziele

- Abbau von Verspätungen / Fahrplanstabilität
- Verbesserung der Anschlusssituation Bahn / Bus am Bahnhof Urbach
- Schließung vorhandener Lücken in der ÖV-Anbindung
- Angebotserweiterung in Bereichen mit Stundentakt

Die genannten Hauptziele können mit dem bestehenden Busliniennetz (Linien 243, 248, 249) nicht erreicht werden, da die hierfür notwendigen Linienwege im Nebenstraßennetz für Standardlinienbusse bzw. Gelenkbusse nur eingeschränkt befahrbar sind. Darüber hinaus würden sich hierdurch die Umlaufzeiten der bestehenden Linien deutlich verlängern.

Daher sieht die ÖV-Konzeption als Kernelement die Einführung einer **Citybus-Ringlinie** in Urbach vor (siehe Maßnahmenübersicht ÖV in **Anlage 8.1**). Die Linienführung erschließt bislang nicht bzw. unzureichend angebundene Bereiche wie das Gewerbegebiet an der Steinbeisstraße sowie die östlichen Randbereiche von Urbach (**Anlage 8.2**). Gleichzeitig wird durch die Anbindung des Bahnhofs nun ein Zu- und Abbringerangebot im 30 Min-Takt (entsprechend dem Taktfahrplan des MEX 13) geschaffen und damit eine wesentliche Verbesserung erreicht. Im Status Quo verkehrt nur die Linie 249 im Stundentakt über den Bahnhof.

Im Zuge der geplanten Citybus-Ringlinie sind 5 zusätzliche Bushaltestellen in Urbach geplant (Steinbeisstraße, Eberhardstraße, Brunnenstraße, Friedhof und Polarstraße). Variantenabhängig können weitere Haltestellen hinzukommen (**Anlage 8.2**).

Insgesamt wurden 4 Varianten der künftigen Liniennetzentwicklung in die Betrachtung einbezogen. Dabei sieht die Variante 1 (mit 2 Untervarianten, die sich im Linienweg bzw. dem Fahrtenangebot unterscheiden – siehe **Anlage 8.2**) die Citybus-Ringlinie als zusätzliches Angebot zu den bestehenden Buslinien vor. Auf einigen wichtigen Streckenästen kann dadurch eine spürbare Taktverdichtung und damit auch Verkürzung der Gesamtreisezeit erreicht werden. Variante 2 (**Anlage 8.3**) sieht dagegen den Entfall der Buslinie 249 vor. Die Anbindung des Bahnhofs wird in diesem Fall ausschließlich von der Citybus-Ringlinie übernommen.

Nachstehende Tabelle 7 zeigt eine Gegenüberstellung wesentlicher Kriterien der untersuchten Buslinienkonzeptionen:

Tabelle 7: Buslinienkonzeption – Variantenübersicht

| Variante / Angebotskriterien | Bestand | Var. 1 | Var. 1 B | Var. 1 C | Var. 2 |
|-------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Geplante Buslinien | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 |
| Anzahl Haltestellen in Urbach | 23 | 23 | 25 | 25 | 22 |
| Anzahl Buslinien am Bahnhof | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 |
| Fahrtenpaare Bahnhof | 19 19 14 | 59 55 46 | 59 55 46 | 59 55 46 | 40 36 32 |
| Fahrtenpaare Wasenstraße | 61 38 33 | 61 38 33 | 61 38 33 | 61 38 33 | 42 19 19 |
| Fahrtenpaare Steinbeisstraße | - | 40 36 32 | 40 36 32 | 40 36 32 | 40 36 32 |
| Fahrtenpaare Wittumhalle | 38 38 33 | 78 74 65 | 78 74 65 | 78 74 65 | 59 55 51 |
| Fahrtenpaare Schloss | 19 19 14 | 59 55 46 | 59 55 46 | 59 55 46 | 40 36 32 |
| Fahrtenpaare Seehalde | 19 19 14 | 40 36 32 | 40 36 32 | 40 36 32 | 40 36 32 |
| Fahrtenpaare Hölderlinweg | 38 38 33 | 38 38 33 | 38 38 33 | 38 38 33 | 19 19 19 |
| Fahrtenpaare Friedhof | - | 40 36 32 | 40 36 32 | 40 36 32 | 40 36 32 |
| Fahrtenpaare Quellenweg | 23 0 0 | 63 36 32 | 63 36 32 | 63 50 44 | 63 36 32 |
| Fahrtenpaare Friedenskirche | 19 19 19 | 59 55 51 | 19 19 19 | 19 19 19 | 59 55 51 |
| Fahrtenpaare Bärenhofstraße | - | - | 40 36 32 | 40 36 32 | - |

Anmerkung: Werte für Fahrtenpaare Werktag / Samstag / Sonntag

Insgesamt erhöht Variante 1 in allen Untervarianten das bestehende Fahrtenangebot deutlich und schließt die heute noch vorhandenen Erschließungslücken in Urbach. Während jedoch die Basisvariante 1 im Südosten Urbachs dem Linienweg der Linie 243 (über die A.-Lämmle-Straße) folgt, sehen die Untervarianten 1 B und 1 C eine bessere Erschließung dieses Quartiers über die Schleife Silcherstraße vor. Variante 1 C unterstellt zudem einen Angebotsausbau im Zuge der Linie 248 mit Samstags- und Sonntagskursen.

Der Entfall der Linie 249 in Variante 2 ermöglicht eine Betriebskosteneinsparung im Vergleich zu Variante 1. Infolge der Citybus-Ringlinie bestehen bei dieser Konzeption ebenfalls keine Erschließungslücken mehr, allerdings liegt das Fahrtenangebot auf einigen wichtigen Teilstrecken und für einige Ziele in Urbach deutlich unterhalb des Niveaus von Variante 1.

In Abschnitten, in denen der Entfall der Linie 249 nicht durch den Citybus kompensiert werden kann (Bereich der Haltestellen Feuerwehr und Hölderlinweg), kommt es in Variante 2 zu einer Verschlechterung gegenüber dem Status Quo-Angebot.

Einen wesentlichen Ansatz innerhalb der ÖV-Konzeption stellt darüber hinaus die Reduzierung bestehender Behinderungen im Zuge der Linienwege mit dem Ziel der Beschleunigung und Verbesserung der Fahrplanstabilität dar.

Durch die Neuordnung und Reduzierung des Parkens an den Straßenrändern in insgesamt 8 Schwerpunktabschnitten (Bereich Hofackerstraße, Bereich Untere Seehalde / Burgstraße, Bereich K.-Hornschuch-Straße, Bereich Bärenhofstraße) kann die Zahl der Haltevorgänge bei Gegenverkehr deutlich reduziert sowie in allen Abschnitten ausreichend dimensionierte Ausweichzonen geschaffen werden.

Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten treten an wartepflichtigen Knotenpunkten für Linienbusse spürbare Wartezeiten auf. Diese sollen durch signaltechnische Busbeschleunigungsmaßnahmen vermieden und damit ein weiterer Beitrag zur Fahrplanstabilität geleistet werden.

Die Busbeschleunigungsmaßnahmen werden an den Knotenpunkten Mühlstraße / Wittumstraße, K.-Hornschuch-Straße / Hauptstraße sowie Bärenhofstraße / Hauptstraße vorgeschlagen.

6 ZUSAMMENFASSUNG

Die bestehenden verkehrlichen Probleme und Konflikte in Urbach können vor dem Hintergrund eines zu erwartenden weiteren Einwohnerzuwachses im Raum Schorndorf – Urbach – Plüderhausen sowie der historisch bedingt begrenzten innerörtlichen Straßenräume nur durch eine in sich abgestimmte Zielstrategie für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, die Verbesserung des Fuß- und Rad routennetzes sowie den Ausbau des ÖPNV-Angebots reduziert werden. Dies gilt umso mehr, als derzeit nicht von verkehrlichen Entlastungen (insbesondere des Durchgangsverkehrs im Zuge der K 1880 / K 1881) ausgegangen werden kann.

Mit dem Maßnahmenpaket zur Stärkung des Umweltverbunds sollen für die Bürgerinnen und Bürger Anreize geschaffen werden, tägliche Wege - insbesondere auch innerorts - verstärkt mit Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Rad / zu Fuß / ÖPNV) zurückzulegen und somit eine Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens in Urbach zu erreichen.

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Innerhalb des Ortsbereichs von Urbach soll mit nachstehenden, situationsangepassten Maßnahmen ein geringeres Geschwindigkeitsniveau und damit auch eine größere Verkehrssicherheit erreicht werden:

- Geschwindigkeitsabhängige Lichtsignalanlagen (Wächterampeln) an den Ortseingängen Haubersbronner Straße und Hauptstraße (beides K 1880)
- Belagwechsel / Aufpflasterungen in Ortskernbereichen mit starker Trennwirkung der K 1880
- Baulich geordnetes Parken mit Begrünungselementen in Sammelstraßen mit ausreichender Breite
- Schwellen bzw. Teilaufpflasterungen in Straßenabschnitten, für die größere Straßenraumgestaltungen unverhältnismäßig sind
- Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs im Umfeld des Schlosses

Verbesserung des Fuß- und Rad routennetzes

Die Verbesserungsmaßnahmen im innerörtlichen Fußwegenetz konzentrieren sich entsprechend dem Ergebnis der Problem- und Konfliktanalyse vorwiegend auf die Einrichtung sicherer Querungsstellen im Hauptstraßennetz. Ergänzend werden Problemstellen im Fußgängerlängsverkehr insbesondere durch die Reduzierung bzw. Verhinderung des Parkens in den Seitenräumen entschärft.

Das geplante Radverkehrsnetz (Hauptrouten 1. und 2. Ordnung) baut insbesondere bezüglich der Anschlüsse an die überörtlichen bzw. regionalen Radrouten auf das bestehende Radverkehrskonzept 2018 auf. Allerdings sprechen die Ergebnisse der aktuellen Problem- und Konfliktanalyse sowie die relevanten Regelwerke dafür, die innerörtlichen Hauptrouten nicht im Mischverkehr auf der K 1880 bzw. K 1881 zu führen.

Daher wird im vorliegenden Konzept die Nord-Süd-Hauptachse (Haubersbronn-Urbach-Plüderhausen) über Banrain / Seehalde und im Anschluss relativ zentrumsnah über die Achse Uferstraße / Bildäckerstraße / Polarstraße / A.-Lämmle-Straße geführt. Die West-Ost-Hauptachse (Schorndorf-Urbach-Plüderhausen) umgeht die Schorndorfer Straße und Hauptstraße als Vorzugsvariante südlich über Neumühleweg, K.-Hornschuch-Straße und Maiergartenstraße.

Im südlichen Ortskernbereich sieht die Konzeption infolge der nicht auflösbaren Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr im Bereich des Marktplatzes die Hauptroute 1. Ordnung über Friedhofstraße und Bachstraße (künftig für Kfz-Einbahnverkehr) und in der Fortsetzung über den Remsweg bis zum Remstalradweg südlich der Bahntrasse vor.

In den Querungsbeziehungen Hauptstraße / Maiergartenstraße, Hauptstraße / Friedhofstraße / Bachstraße sowie Neumühleweg / Bachstraße ist mittels Beschilderung, baulicher und signaltechnischer Maßnahmen eine Verbesserung der Radverkehrsführung und der Sicherheit vorgesehen.

Verbesserung des ÖPNV-Angebots

Zentraler Ansatz der ÖPNV-Konzeption ist, die bestehenden Schwächen im Status Quo (Erschließungslücken, Verspätungen) durch die Einführung einer Citybus-Ringlinie auszugleichen. Durch den geplanten 30-Min-Takt können Anschlüsse an jeden Metropolexpress (MEX 13) hergestellt werden anstatt wie derzeit nur an jeden zweiten Zug.

Die teilweise von den bestehenden Linienwegen abweichende Führung an den Ortsrändern erschließt mit zusätzlichen Haltestellen bislang schlecht angebundene Bereiche in Urbach. Ermöglicht wird dies durch den Einsatz kleinerer Fahrzeuge (19-Sitzer, perspektivisch mit Elektroantrieb).

Weitere Elemente innerhalb der ÖPNV-Konzeption sind der Abbau bestehender Behinderungen durch parkende Fahrzeuge (siehe auch Parkraumkonzeption) sowie signaltechnische Beschleunigungsmaßnahmen an 3 Knotenpunkten.

Parkraumkonzeption

Die Parkraumkonzeption konzentriert sich entsprechend den im Rahmen der Analyse erfassten Straßenabschnitten mit Parkdruck auf den Untersuchungsbereich A (Bereich Schloss / nördlicher Ortskern).

Zugunsten von Verbesserungen für den Fußverkehr sowie den ÖPNV soll die Anzahl der vorhandenen Stellplätze im Straßenraum in Untersuchungsbereich A entsprechend der Parkraumkonzeption um insgesamt ca. 50 Stellplätze sinken.

Als Ausgleichsmaßnahme ist vorgesehen, in Bereichen mit hohem Parkdruck Quartiergaragen zu bauen (nördliche Mühlstraße – Standort Feuerwehrhaus sowie südliche Hofackerstraße).

Diese bieten mit einer abgeschätzten Kapazität von 35 (Standort Mühlstraße) bzw. 65 (Standort Hofackerstraße) Stellplätzen neben dem reinen Ersatzbedarf auch noch Kapazitätsreserven für künftige Nutzungen im Quartier (z. B. Erweiterung des Pflegeheims Alexanderstift).

Die Quartiergaragen sollen entsprechend der Nachfrage einen Anteil festvermieteter Anwohnerstellplätze und darüber hinaus weitere Besucherparkplätze bieten.

Ergänzend ist in Untersuchungsbereich A ein Ausbau der Parkraumbewirtschaftung mittels Parkdauerregelung in der Schlossstraße und Burgstraße Bestandteil der Parkraumkonzeption. In beiden Straßenzügen profitieren Einzelhandels- bzw. Dienstleistungsbetriebe von geplanter Parkdauerbegrenzung auf 1 Stunde, die die Fehlnutzung des knappen Parkraums (z.B. durch Anwohner) vermeidet.

Für den Untersuchungsbereich C1 (Freibad) wird ebenfalls eine Parkdauerbeschränkung (auf 10 Stunden) vorgeschlagen, um die derzeit zu beobachtenden Langzeitparker zu verdrängen und dadurch mehr verfügbare Stellplätze für Freibadbesucher zu schaffen. Alternativ kann eine zusätzliche Gebührenregelung Fremdparken reduzieren sowie Anreize für die Anfahrt mit Rad oder Bus schaffen.

Im Untersuchungsbereich B (neue Urbacher Mitte) sind - abgesehen von punktuellen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit - keine Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung

geplant. Zum Einen besteht auf Grundlage der aktuellen Analyse derzeit in keinem der untersuchten Straßenräume Parkdruck, zum Anderen zeigt auch die geringe Anzahl der erfassten Falschparker, dass in diesem Bereich derzeit – auch aufgrund des bestehenden privaten Parkraumangebots des Einzelhandels - kein Handlungsdruck besteht.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass das vorgeschlagene Maßnahmenpaket im Zuge der weiteren Planungsschritte teilweise, insbesondere betreffend die K 1880 und K 1881, einer Abstimmung mit bzw. Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises bedarf.

Aufgestellt: Filderstadt, 26.04.2024

Dipl.-Ing. Steffen Eckert / M. Eng. Franziska Lieb

TABELLENVERZEICHNIS

- Tab. 1: Stellplatzbelegung Erhebung Gebiet A
- Tab. 2: Stellplatzbelegung Erhebung Gebiet B
- Tab. 3: Stellplatzbelegung Erhebung Gebiet C
- Tab. 4: Parkdauerverteilung Erhebung Gebiet A
- Tab. 5: Parkdauerverteilung Erhebung Gebiet B
- Tab. 6: Parkdauerverteilung Erhebung Gebiet C
- Tab. 7: Buslinienkonzeption - Variantenübersicht

LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

- [1] Brenner Bernard Ingenieure GmbH
Radverkehrskonzept Urbach
Aalen, 2018
- [2] BS Ingenieure
Gemeinde Urbach
Verkehrserhebungen und Verkehrsanalyse 2014
Ludwigsburg, 2014
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
Ausgabe 2010
Köln, 2010
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)
Ausgabe 2012
Köln, 2012
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Empfehlungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs (EAR)
Ausgabe 2023
Köln, 2023

ANLAGEN

ANALYSE 2023

1 Konflikterfassung im Hauptstraßennetz

Anlage 1.1 Verkehrliche Konflikte Bereich Urbach Nord

Anlage 1.2 Verkehrliche Konflikte Bereich Urbach West / Ost

2 Mängelanalyse Fuß- und Radverkehr

Anlage 2.1 Mängelübersicht Fuß- und Radverkehr Bereich Urbach Nord

Anlage 2.2 Mängelübersicht Fuß- und Radverkehr Bereich Urbach West / Ost

3 Untersuchung Ruhender Verkehr

Anlage 3.1 Übersicht und Stellplatzbestand Öffentlicher Parkraum

Anlage 3.2 Stellplatzbelegung Öffentlicher Parkraum Bereich Urbach Nord

Anlage 3.3 Stellplatzbelegung Öffentlicher Parkraum Bereich Urbach Süd / Ost

Anlage 3.4 Parkdauerverteilung Öffentlicher Parkraum Bereich Urbach Nord

Anlage 3.5 Parkdauerverteilung Öffentlicher Parkraum Bereich Urbach Süd / Ost

4 Untersuchung Öffentlicher Verkehr

Anlage 4.1 ÖV-Liniennetz mit Fahrtenangebot

Anlage 4.2 Haltestelleneinzugsbereiche

Anlage 4.3 Problemstellen im Busverkehr

5 Bürgerbeteiligung

Anlage 5.1 Verkehrliche Konflikte Bereich Urbach Nord und West / Ost (Blatt 1-2)

Anlage 5.2 Übersicht der Mängel und Problemstellen Fuß- und Radverkehr (Blatt 1-2)

Anlage 5.3 Übersicht der Mängel und Problemstellen ÖV (Blatt 1-2)

Anlage 5.4 Übersicht der Verbesserungsvorschläge (Blatt 1-5)



KONZEPTION 2025-2030**6 Maßnahmenentwicklung Fuß- und Radverkehr + Verkehrsberuhigung**

- Anlage 6.1** Übersicht + Einzelmaßnahmen (Blatt 1 - 17)
Anlage 6.2 Übersicht Verkehrsberuhigung + Einzelmaßnahme 8
Anlage 6.3 Vorschlag Hauptrouten Fuß- und Radverkehr Variante 1
Anlage 6.4 Vorschlag Hauptrouten Fuß- und Radverkehr Variante 2

7 Maßnahmenentwicklung Ruhender Verkehr

- Anlage 7.1** Übersicht + Einzelmaßnahmen (Blatt 1 - 11)
Anlage 7.2 Parkraumkonzeption - Bewirtschaftungskonzept

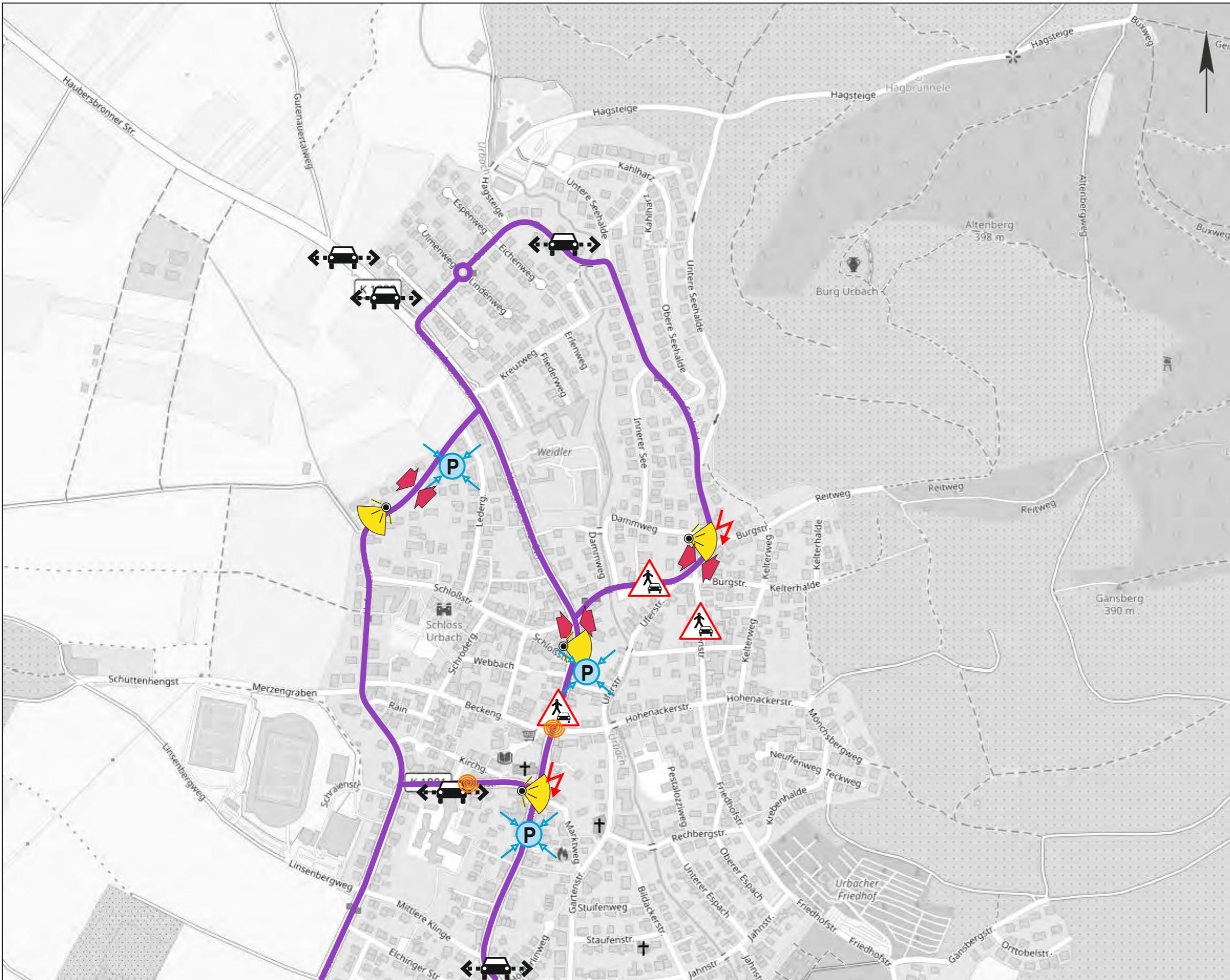
8 Maßnahmenentwicklung ÖPNV + ÖV-Konzeption

- Anlage 8.1** Übersicht
Anlage 8.2 Variante 1 (Blatt 1-3)
Anlage 8.3 Variante 2

9 Maßnahmenvorschläge und Kostenschätzung (tabellarische Übersicht, Blatt 1-4)

MOBILITÄTSKONZEPTION

ANALYSE 2023



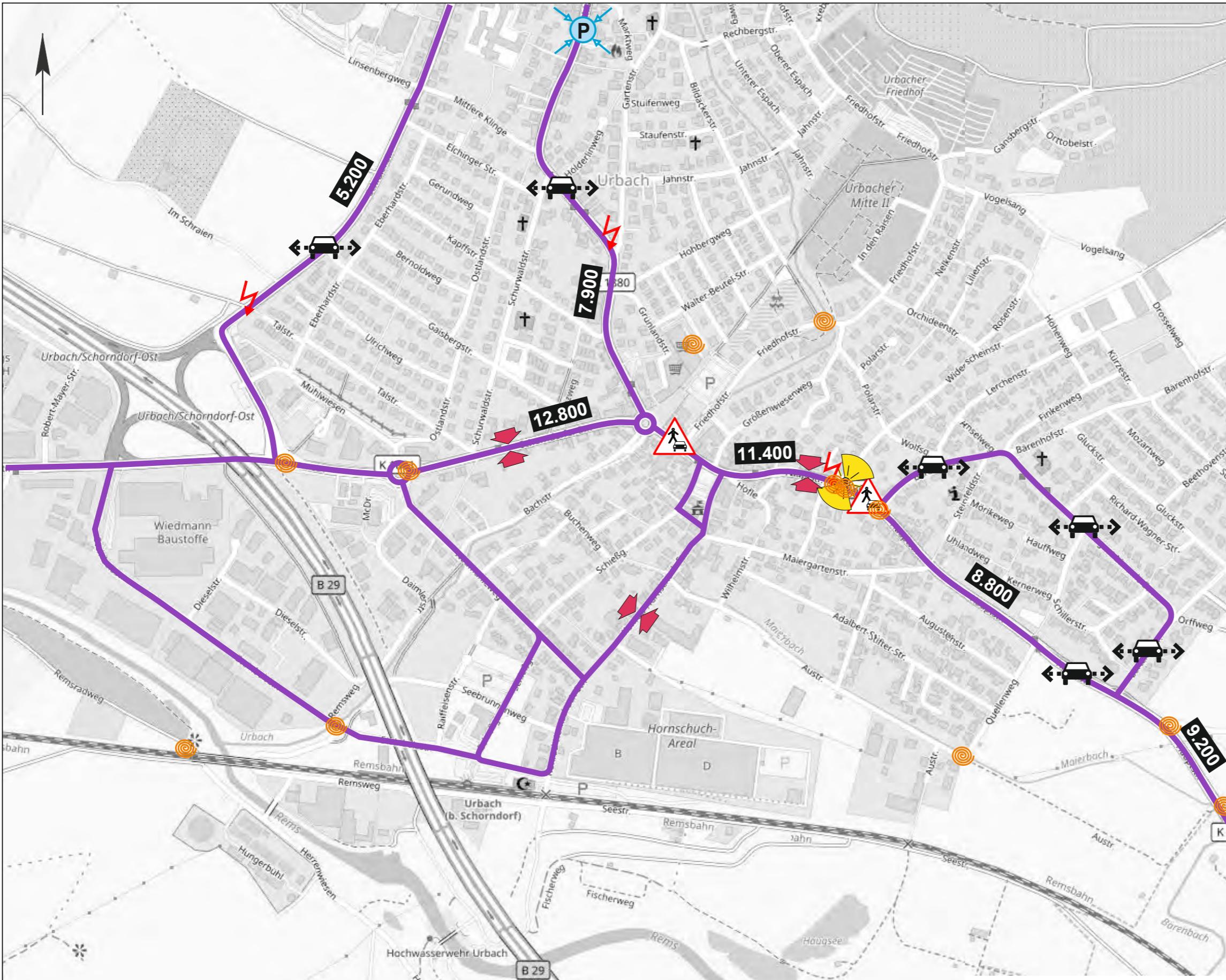
Verkehrliche Konflikte Bereich Urbach Nord

Legende

- Haupt- und Sammelstraßennetz
- Konfliktanalyse
 - ⚡ Gefahrenstelle
 - ⚠ Konflikte zw. Kfz- und Fußgängerverkehr
 - ❗ Engstellen im Verkehrsraum
 - ↔ zu hohe Geschwindigkeiten
 - ⚠ unzureichende Sichtbeziehungen
 - ⚠ Parkdruck / Falschparken
 - 🌀 Unfallstellen mit Beteiligung Rad- & Fußverkehr (Polizei Aalen)

MOBILITÄTSKONZEPTION

ANALYSE 2023



Verkehrliche Konflikte Bereich Urbach West / Ost

Legende

- Haupt- und Sammelstraßennetz
- Konfliktaanalyse**
- Gefahrenstelle
- Konflikte zw. Kfz- und Fußgängerverkehr
- Engstellen im Verkehrsraum
- zu hohe Geschwindigkeiten
- unzureichende Sichtbeziehungen
- Parkdruck / Falschparken
- Unfallstellen mit Beteiligung Rad- & Fußverkehr (Polizei Aalen)

Verkehrsbelastung

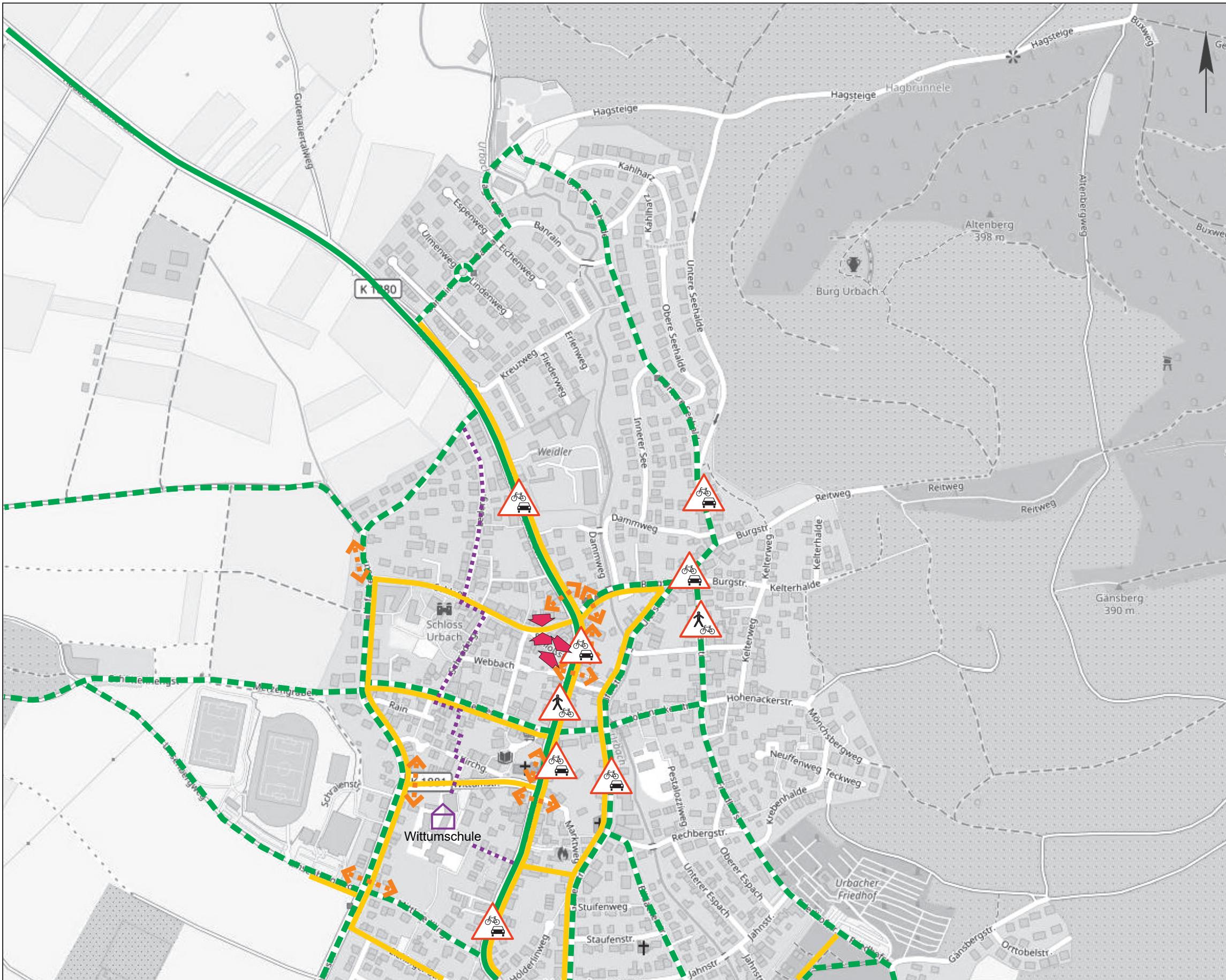
11.400 Querschnittsbelastungen [Kfz/24h] (Analyse 2014)

MOBILITÄTSKONZEPTION

ANALYSE 2023



Mängelübersicht Fuß- und Radverkehr Bereich Urbach Nord



| Legende | |
|--|--|
| Hauptrouten Fußgängerverkehr | |
| Schulweg | |
| Radverkehrsnetz | |
| Hauptnetz 1. Ordnung (Radverkehrskonzept 2018) | |
| Hauptnetz 2. Ordnung (Radverkehrskonzept 2018) | |
| Konfliktanalyse | |
| fehlende, gesicherte Querung | |
| Konflikte zw. Kfz- und Radverkehr | |
| Konflikte zw. Rad- und Fußgängerverkehr | |
| Engstellen im Fußverkehr | |

Anlage 2.1

MOBILITÄTSKONZEPTION ANALYSE 2023



Mängelübersicht

Fuß- und Radverkehr

Bereich Urbach West / Ost

Legende

- Hauptrouten Fußgängerverkehr
 - Schulweg

Radverkehrsnetz

 - Hauptnetz 1. Ordnung (Radverkehrskonzept 2018)
 - Hauptnetz 2. Ordnung (Radverkehrskonzept 2018)

Konfliktanalyse

-  fehlende, gesicherte Querung
 -  Konflikte zw. Kfz- und Radverkehr
 -  Konflikte zw. Rad- und Fußgängerverkehr
 -  Engstellen im Fußverkehr

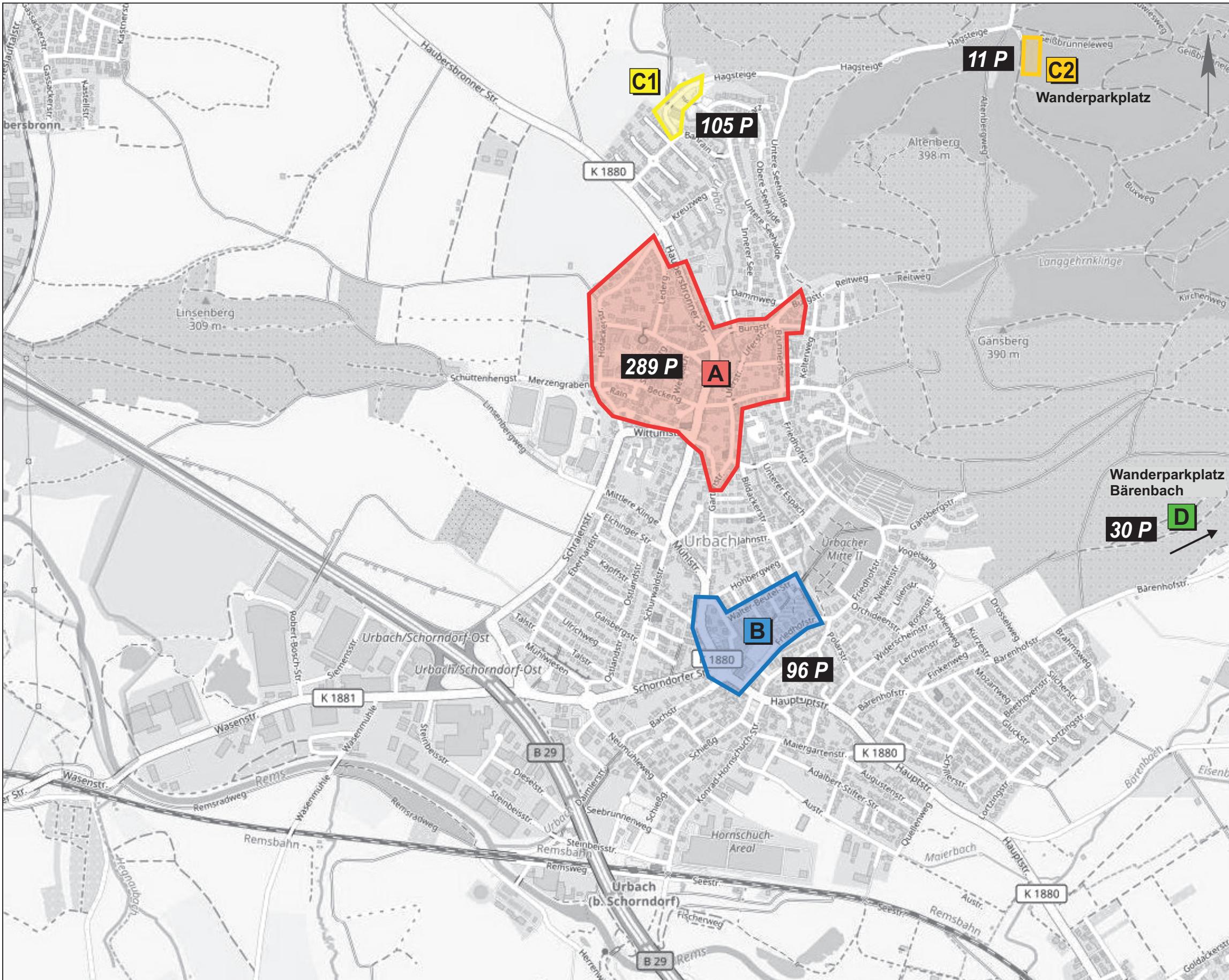


Anlage 2.2

Stand: September 2023

MOBILITÄTSKONZEPTION

ANALYSE 2023



Übersicht und Stellplatzbestand Öffentlicher Parkraum

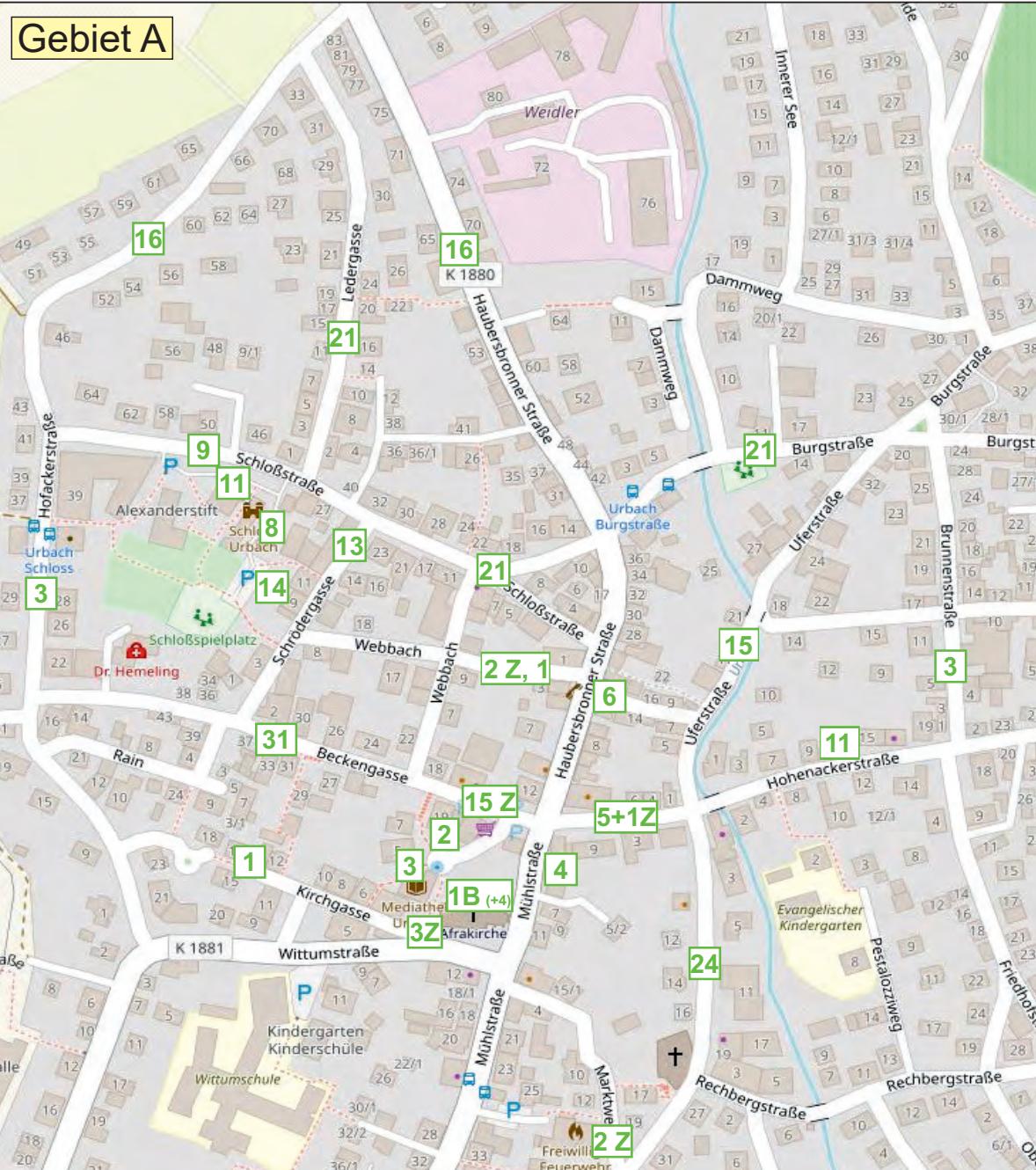
Legende

- A** — Untersuchungsbereich
- 68 P** — Stellplatzbestand 2023

Anlage 3.1
Blatt 1

MOBILITÄTSKONZEPTION

ANALYSE 2023



MOBILITÄTSKONZEPTION

ANALYSE 2023

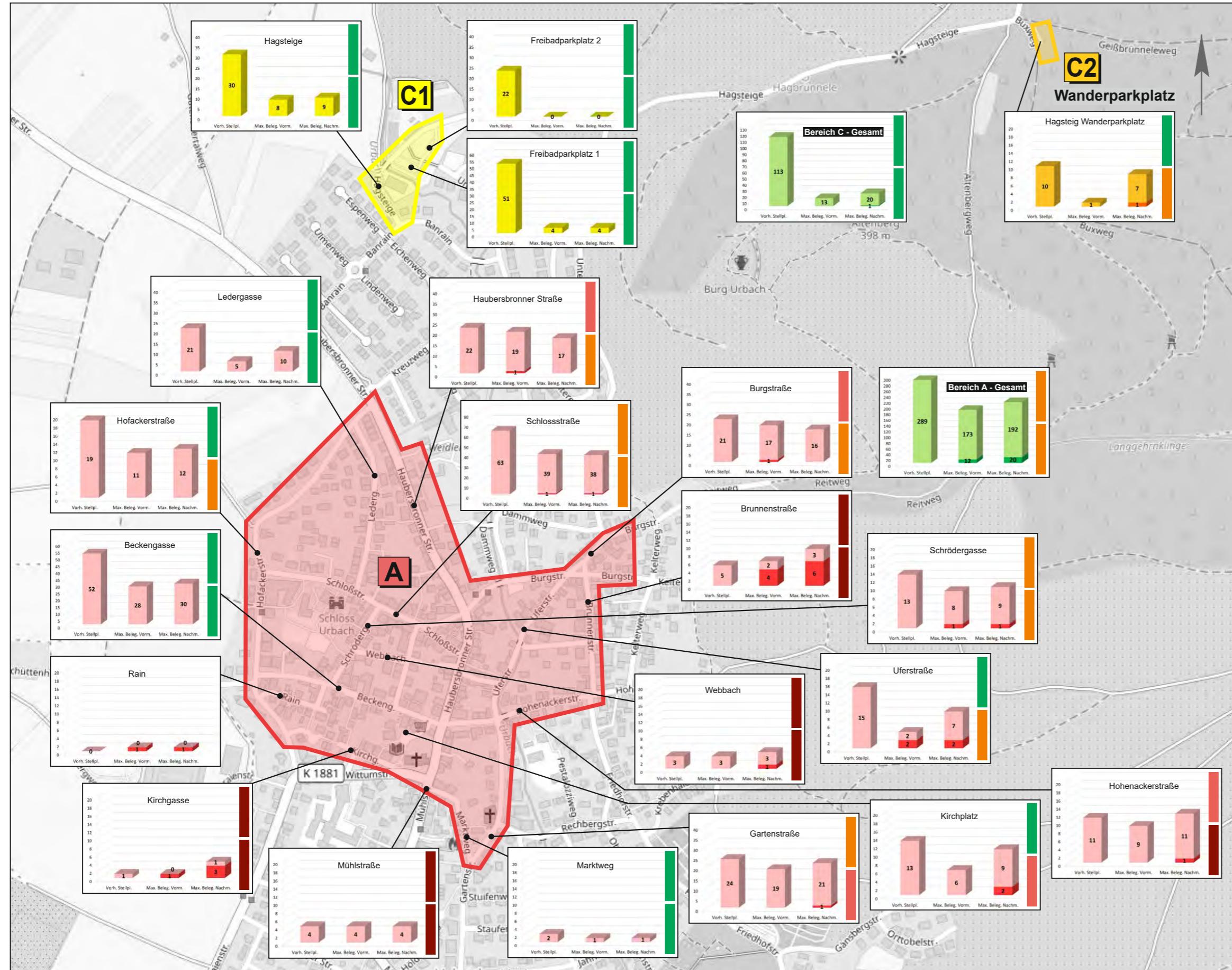


Stellplatzbestand Öffentlicher Parkraum Gebiet C1, C2 + D

Legende

- XX Stellplatzbestand Erhebung
- 1 R reservierte Parkplätze
- 1 B Behindertenparkplätze
- 1 Z zeitlich begrenzte Parkplätze
- 1 freie Parkplätze

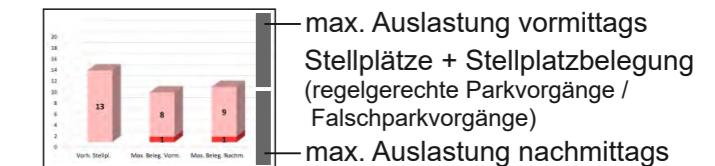
MOBILITÄTSKONZEPTION ANALYSE 2023



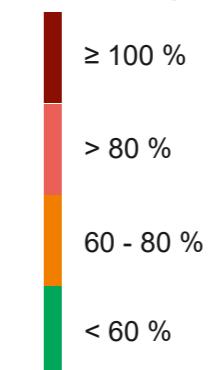
Stellplatzbelegung Öffentlicher Parkraum Bereich Urbach Nord

Legende

A — Untersuchungsbereich



Auslastung

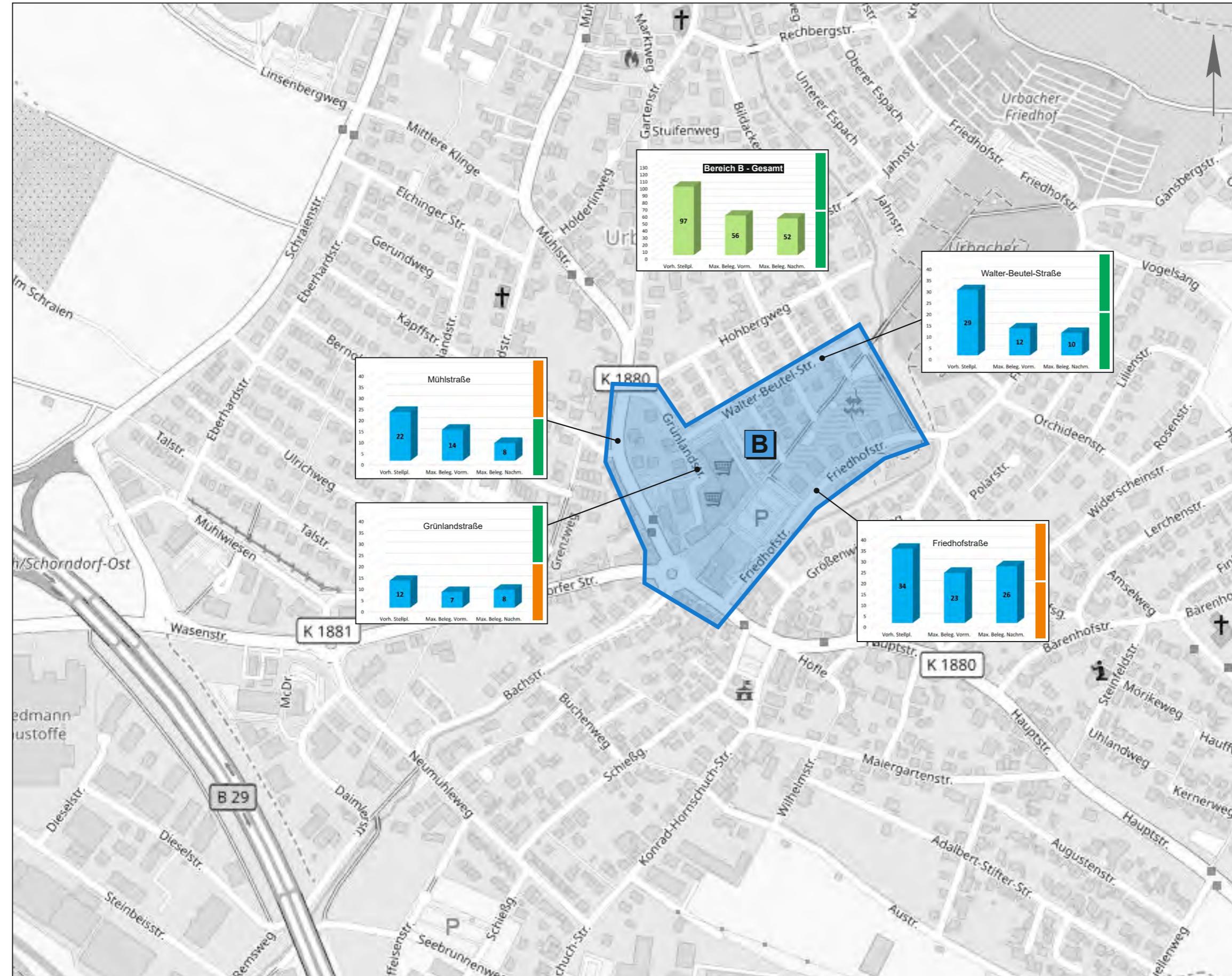


Anlage 3.2

Stand: September 2023

MOBILITÄTSKONZEPTION

ANALYSE 2023



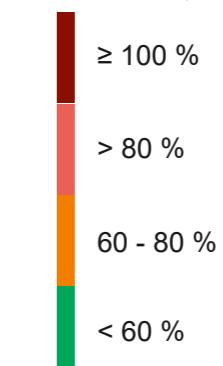
Stellplatzbelegung Öffentlicher Parkraum Bereich Urbach Süd / Ost

Legende

B — Untersuchungsbereich

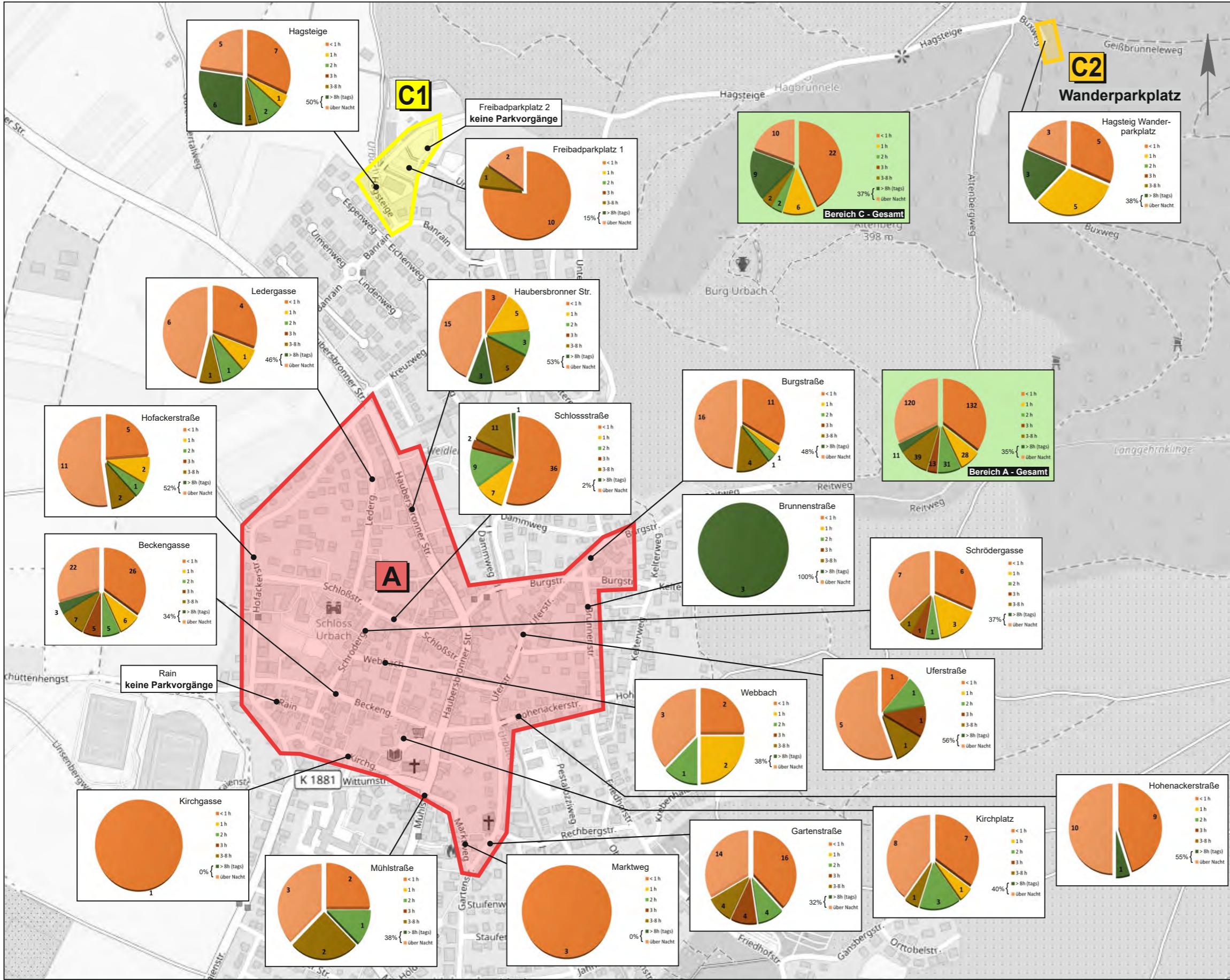


Auslastung



MOBILITÄTSKONZEPTION

ANALYSE 2023



Parkdauerverteilung Öffentlicher Parkraum Bereich Urbach Nord

Legende

A — Untersuchungsbereich

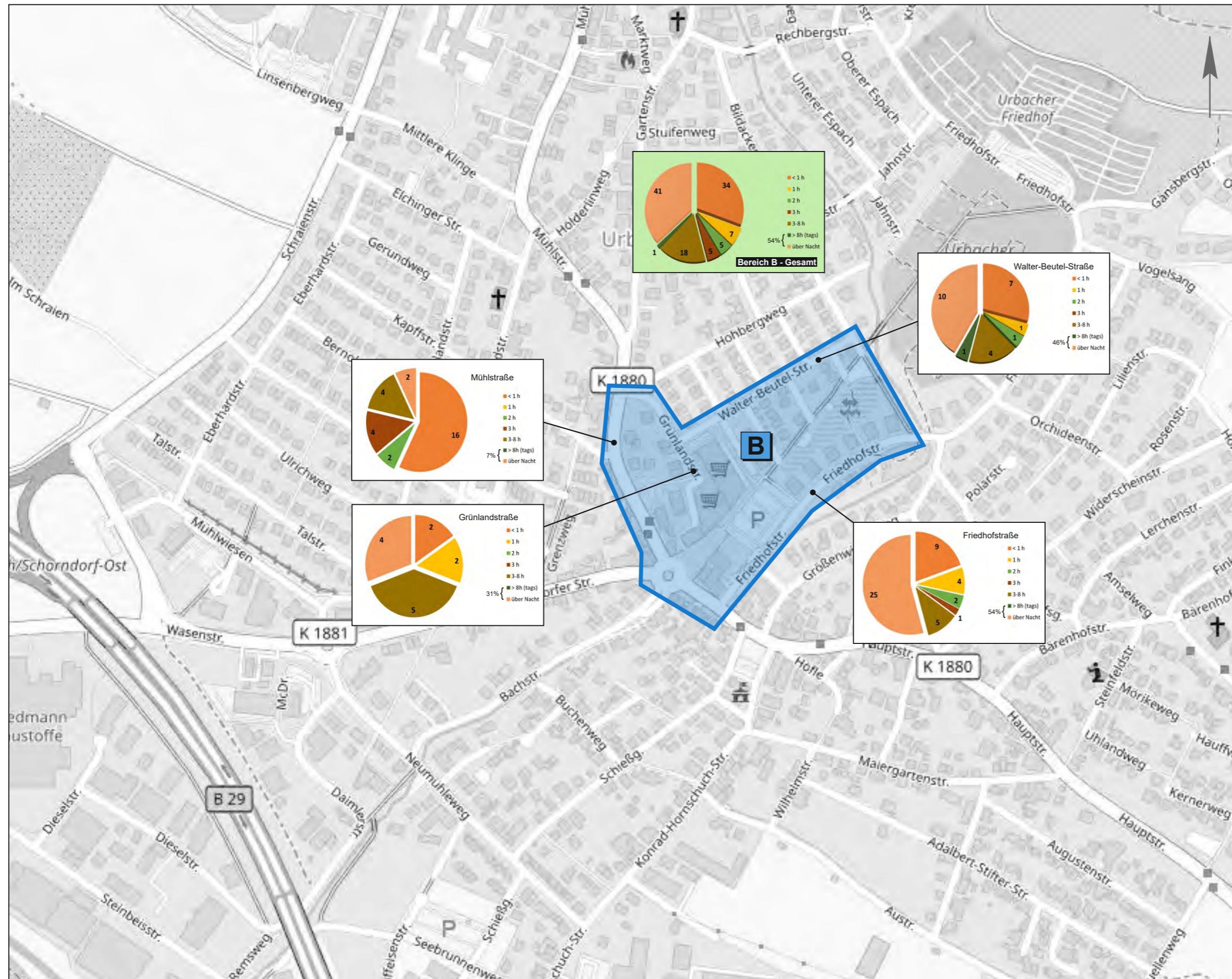


Anlage 3.4

Stand: Mai 2023

MOBILITÄTSKONZEPTION

ANALYSE 2023



Parkdauerverteilung Öffentlicher Parkraum Bereich Urbach Süd / Ost

Legende

B — Untersuchungsbereich



Anlage 3.5

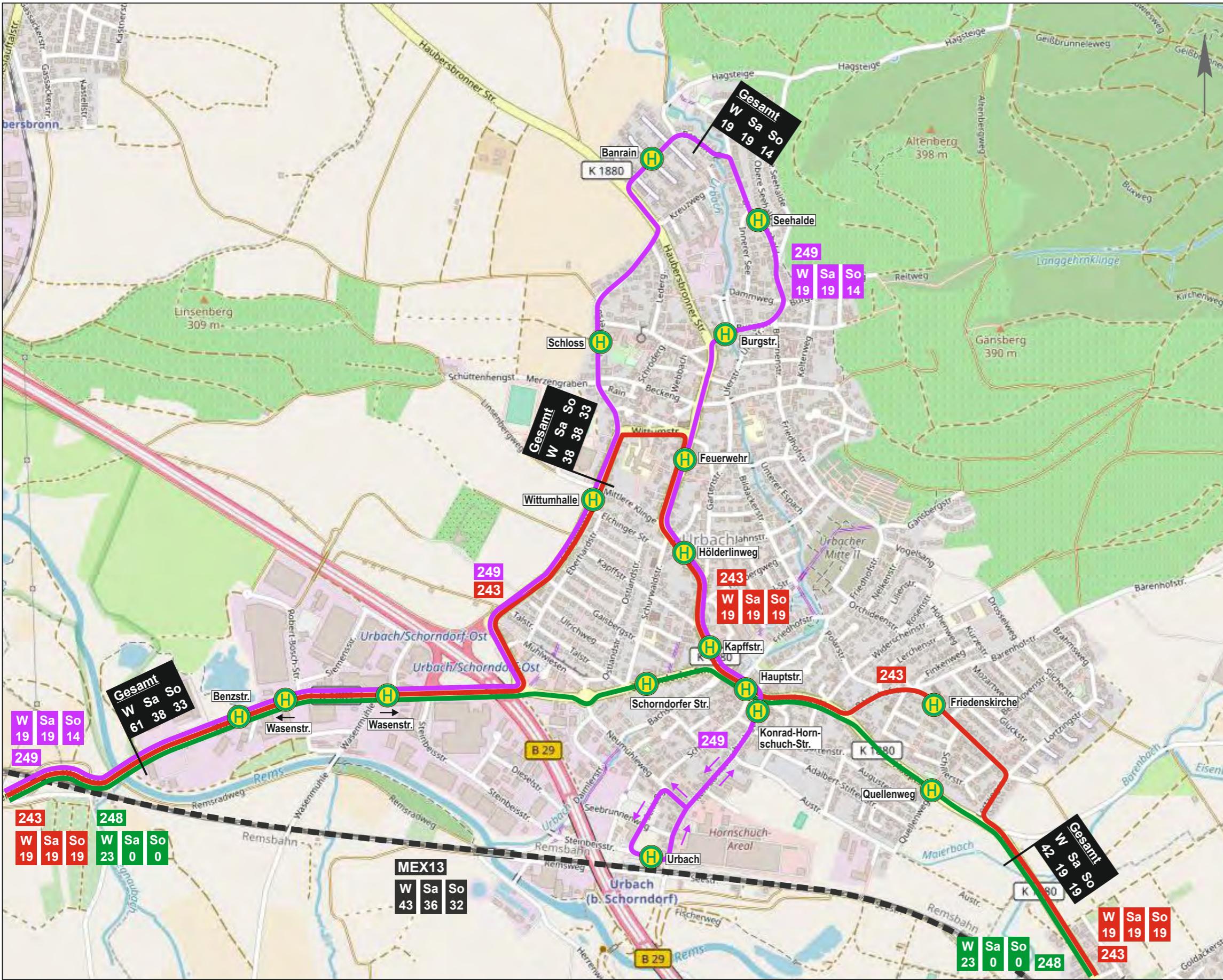
Stand: Mai 2023

MOBILITÄTSKONZEPTION

ANALYSE 2023



ÖV-Liniennetz mit Fahrtenangebot



Legende

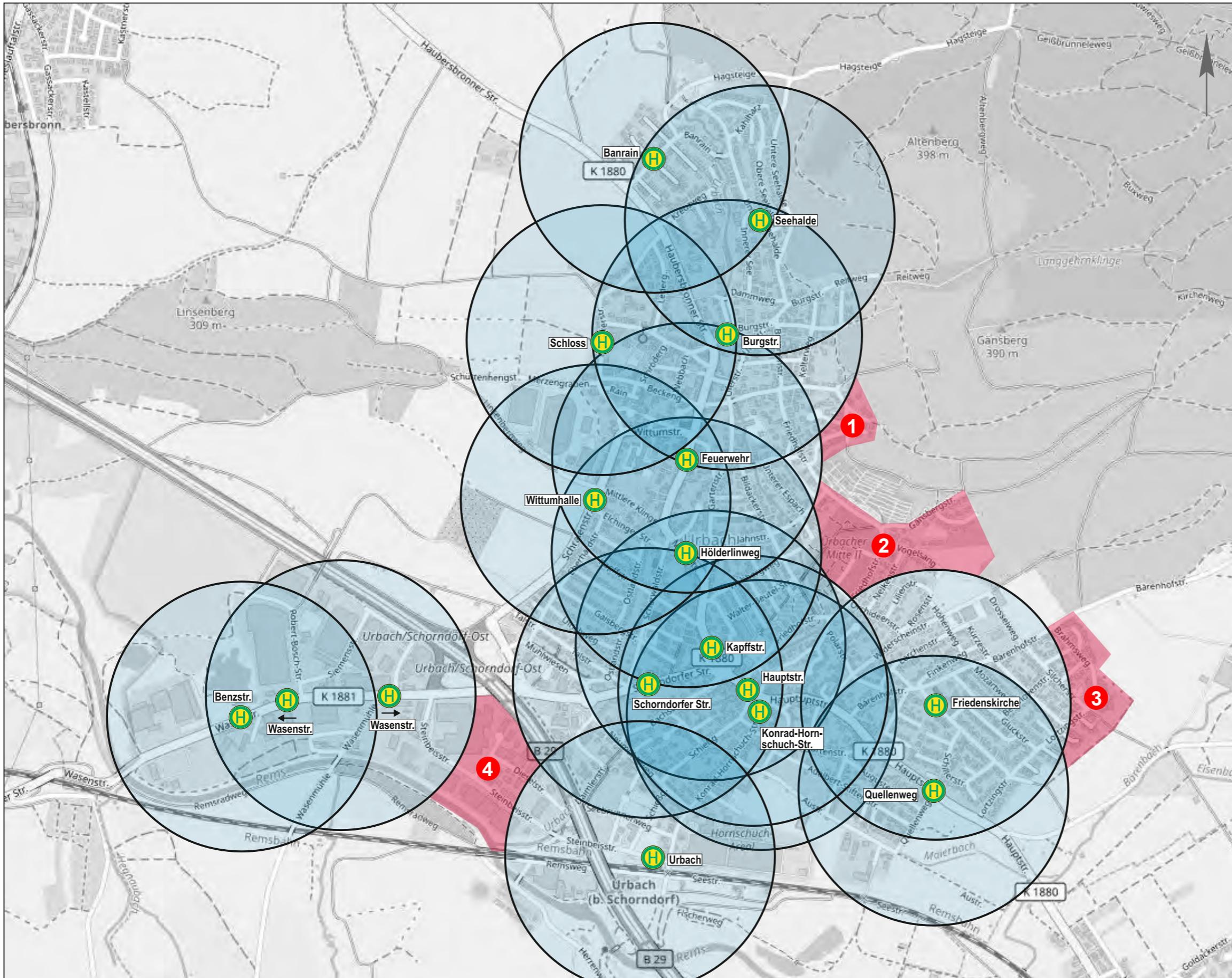
- Haltestelle (Green circle with 'H')
- Buslinie 243 (Red line)
- Buslinie 248 (Green line)
- Buslinie 249 (Purple line)
- Bahnlinie MEX13 (Black dashed line)
- Fahrtenpaare (Fahrtendaten) (Box with W, Sa, So values)

Anlage 4.1

Stand: April 2023

MOBILITÄTSKONZEPTION

ANALYSE 2023



Haltestelleneinzugsbereiche

Legende

- Haltestelle
- Einzugsbereich Radius 400 m
- Erschließungslücken
- 1 Hohenackerstraße
- 2 Friedhof
- 3 Brahmsweg
- 4 Dieselstraße

Anlage 4.2



PRAXL + PARTNER
BAUINNOVATION GMBH

Stand: März 2023

MOBILITÄTSKONZEPTION ANALYSE 2023



Problemstellen im Busverkehr

Legende

-  Buslinie 243
 -  Buslinie 248
 -  Buslinie 249
 -  Bahnlinie MEX13

Problemstellen



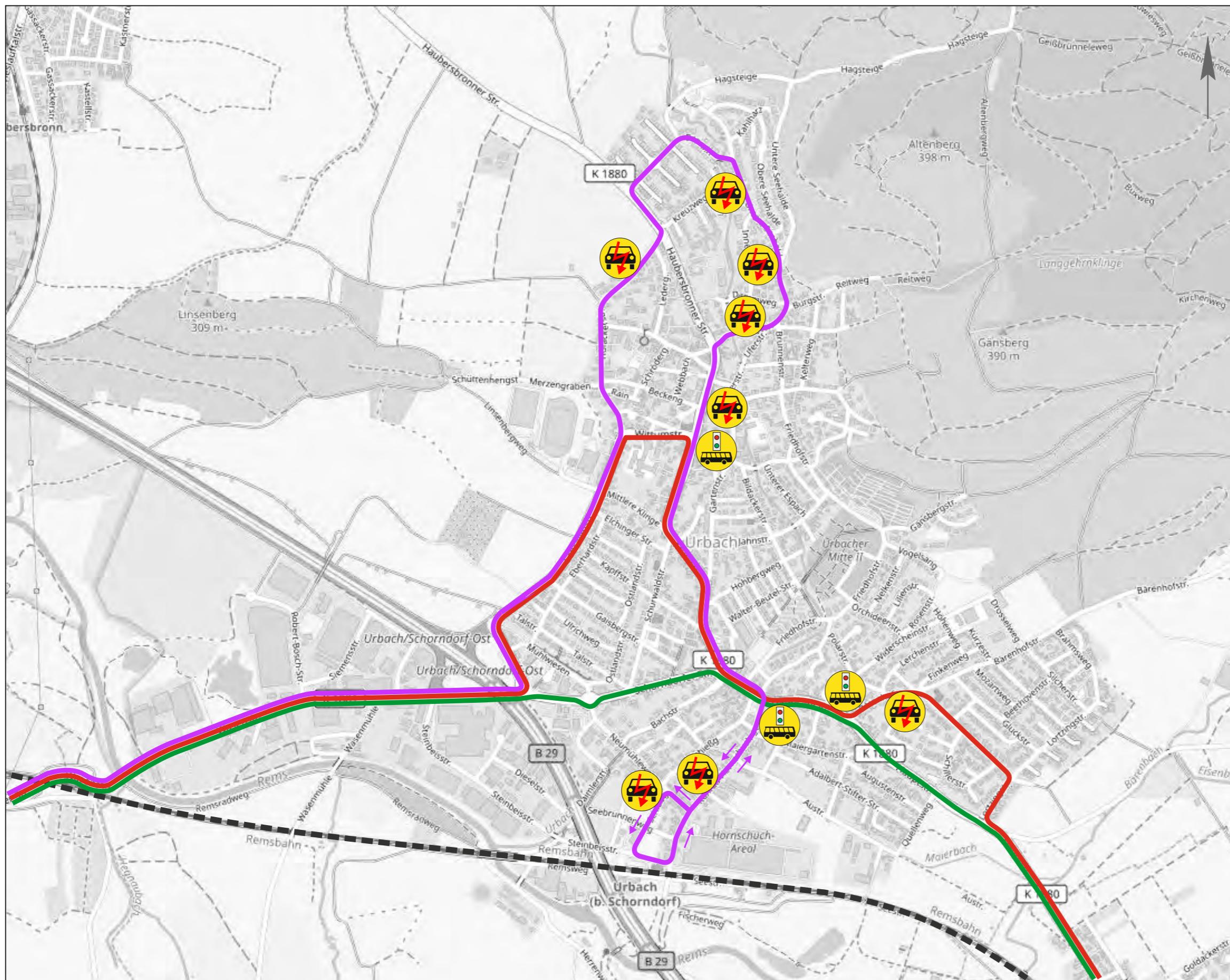
Behinderungen durch parkende Fahrzeuge



fehlende Busbevorrechting

Anmerkung:

viele Bushaltestellen nicht barrierefrei!

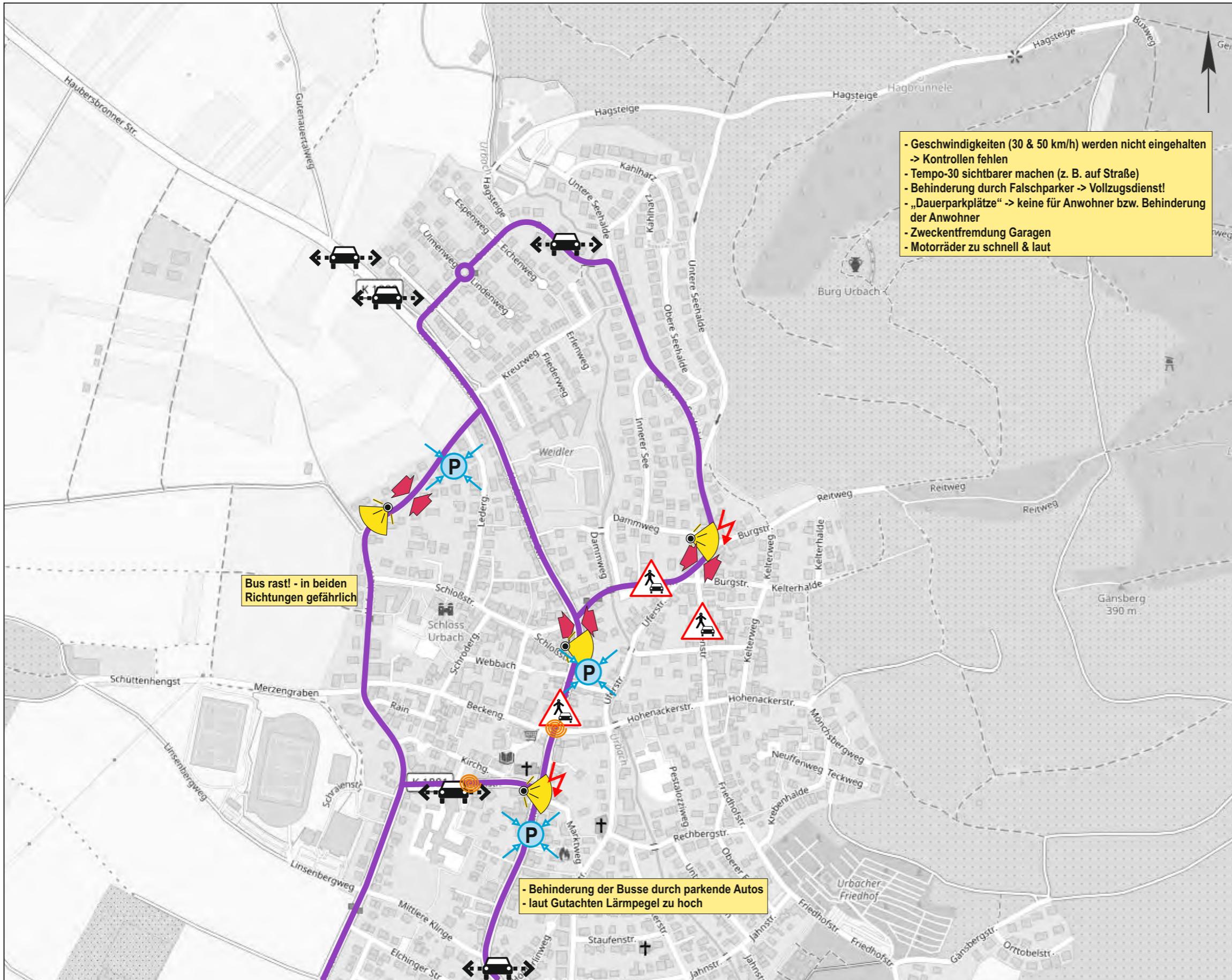


Anlage 4.3

Stand: Mai 2023

MOBILITÄTSKONZEPTION

ERGEBNISSE BÜRGERWORKSHOP



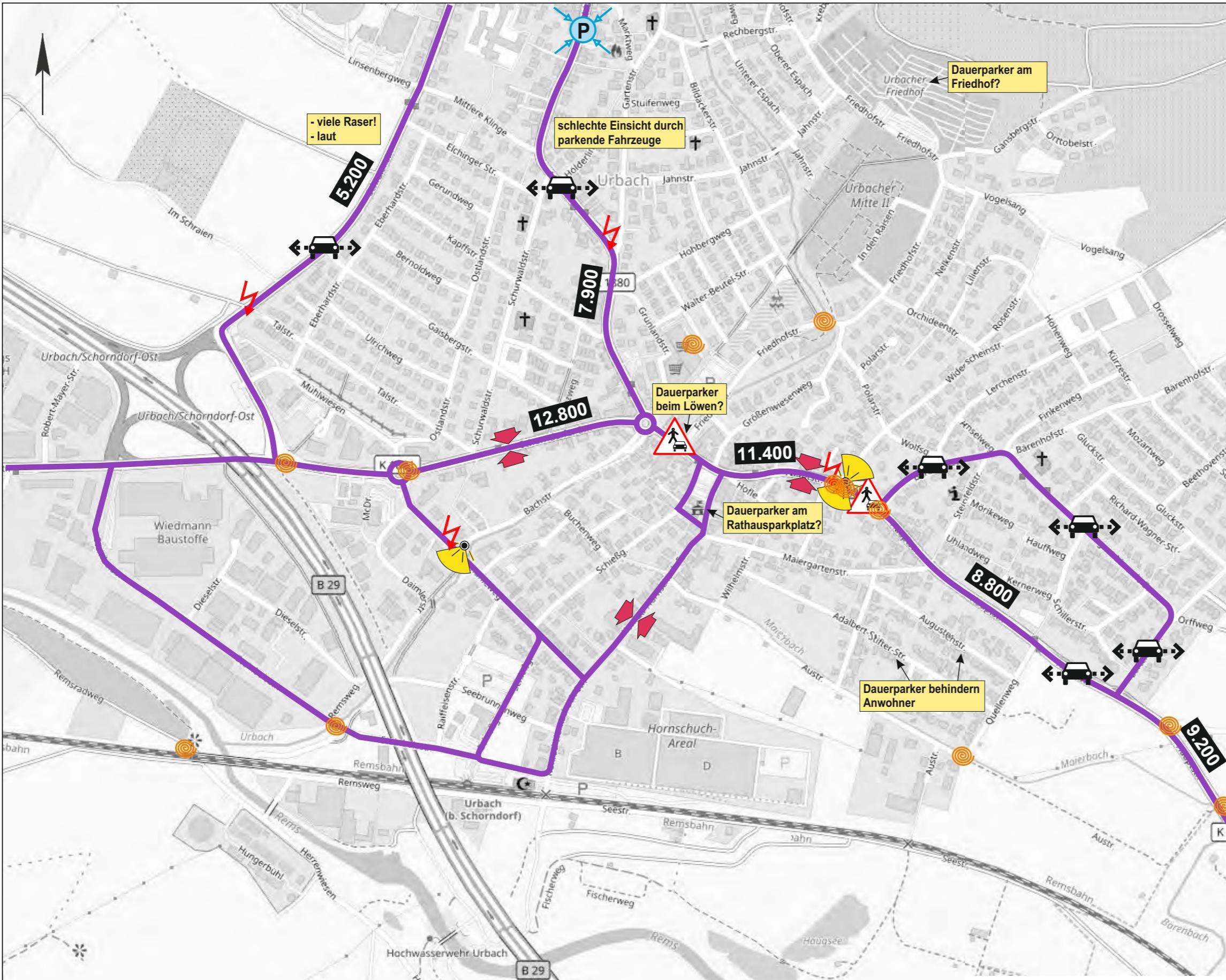
Verkehrliche Konflikte Bereich Urbach Nord

Legende

- Haupt- und Sammelstraßennetz** (Purple line)
- Gefahrenstelle** (Red lightning bolt icon)
- Konflikte zw. Kfz- und Fußgängerverkehr** (Red triangle with car and pedestrian icon)
- Engstellen im Verkehrsraum** (Red double-headed arrow icon)
- zu hohe Geschwindigkeiten** (Black double-headed arrow icon)
- unzureichende Sichtbeziehungen** (Yellow lightning bolt icon)
- Parkdruck / Falschparken** (Blue circle with P icon)
- Unfallstellen mit Beteiligung Rad- & Fußverkehr (Polizei Aalen)** (Orange spiral icon)
- Anmerkungen aus Bürgerworkshop** (Yellow box)

MOBILITÄTSKONZEPTION

ERGEBNISSE BÜRGERWORKSHOP



Verkehrliche Konflikte Bereich Urbach West / Ost

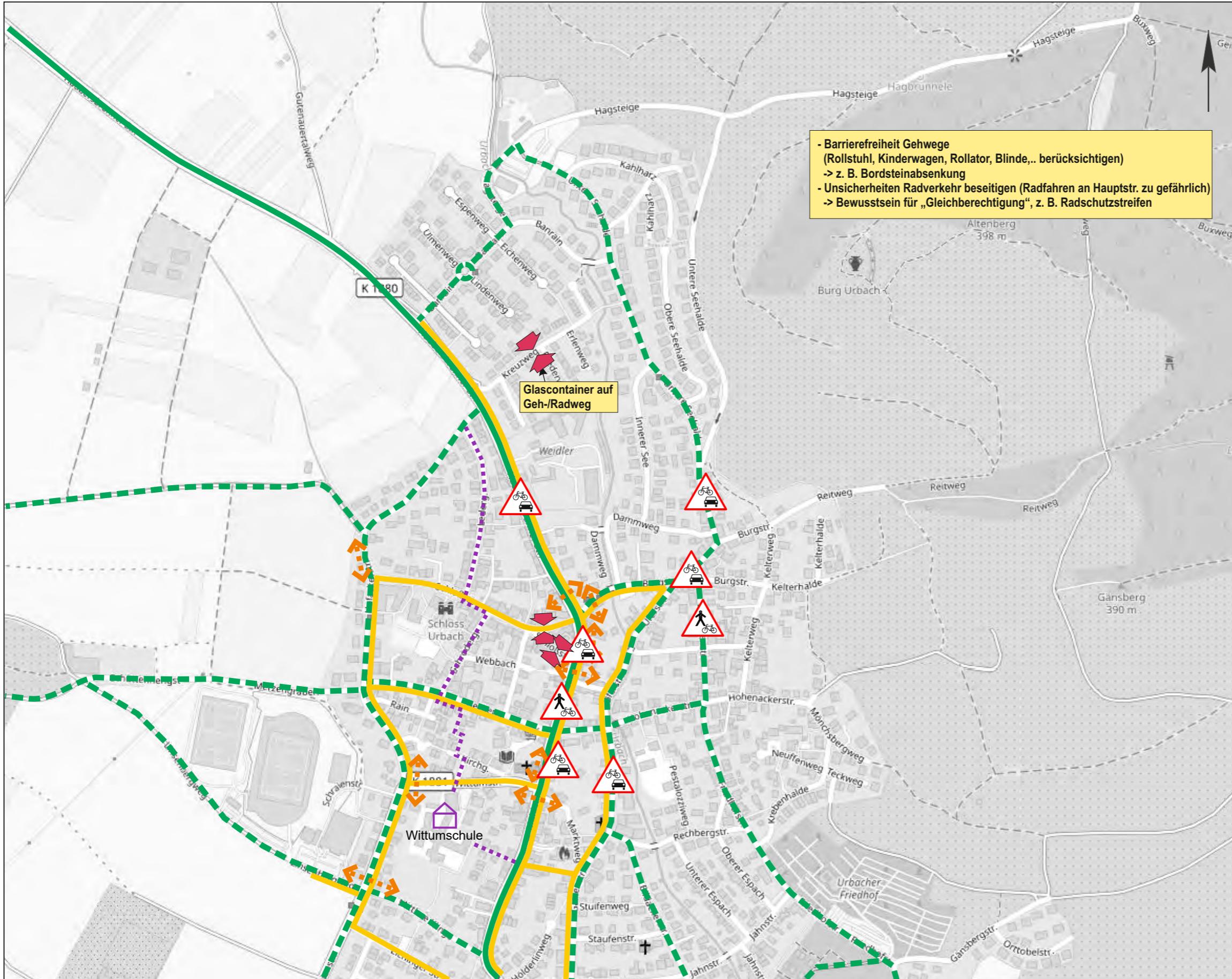
- Legende**
- Haupt- und Sammelstraßennetz
 - Konfliktanalyse
 - Gefahrenstelle
 - Konflikte zw. Kfz- und Fußgängerverkehr
 - Engstellen im Verkehrsraum
 - zu hohe Geschwindigkeiten
 - unzureichende Sichtbeziehungen
 - Parkdruck / Falschparken
 - Unfallstellen mit Beteiligung Rad- & Fußverkehr (Polizei Aalen)
 - Anmerkungen aus Bürgerworkshop

Verkehrsbelastung

11.400 Querschnittsbelastungen [Kfz/24h] (Analysen 2014)

MOBILITÄTSKONZEPTION

ERGEBNISSE BÜRGERWORKSHOP



Mängelübersicht Fuß- und Radverkehr Bereich Urbach Nord

Legende

- | | |
|---|--|
| Hauptrouten Fußgängerverkehr | |
| Schulweg | |
| Radverkehrsnetz | |
| Hauptnetz 1. Ordnung | |
| Hauptnetz 2. Ordnung | |
| Konfliktanalyse | |
| fehlende, gesicherte Querung | |
| Konflikte zw. Kfz- und Radverkehr | |
| Konflikte zw. Rad- und Fußgängerverkehr | |
| Konflikte zw. Kfz- und Fußgängerverkehr | |
| Engstellen im Fußverkehr | |
| Anmerkungen aus Bürgerworkshop | |

**Anlage 5.2
Blatt 1**

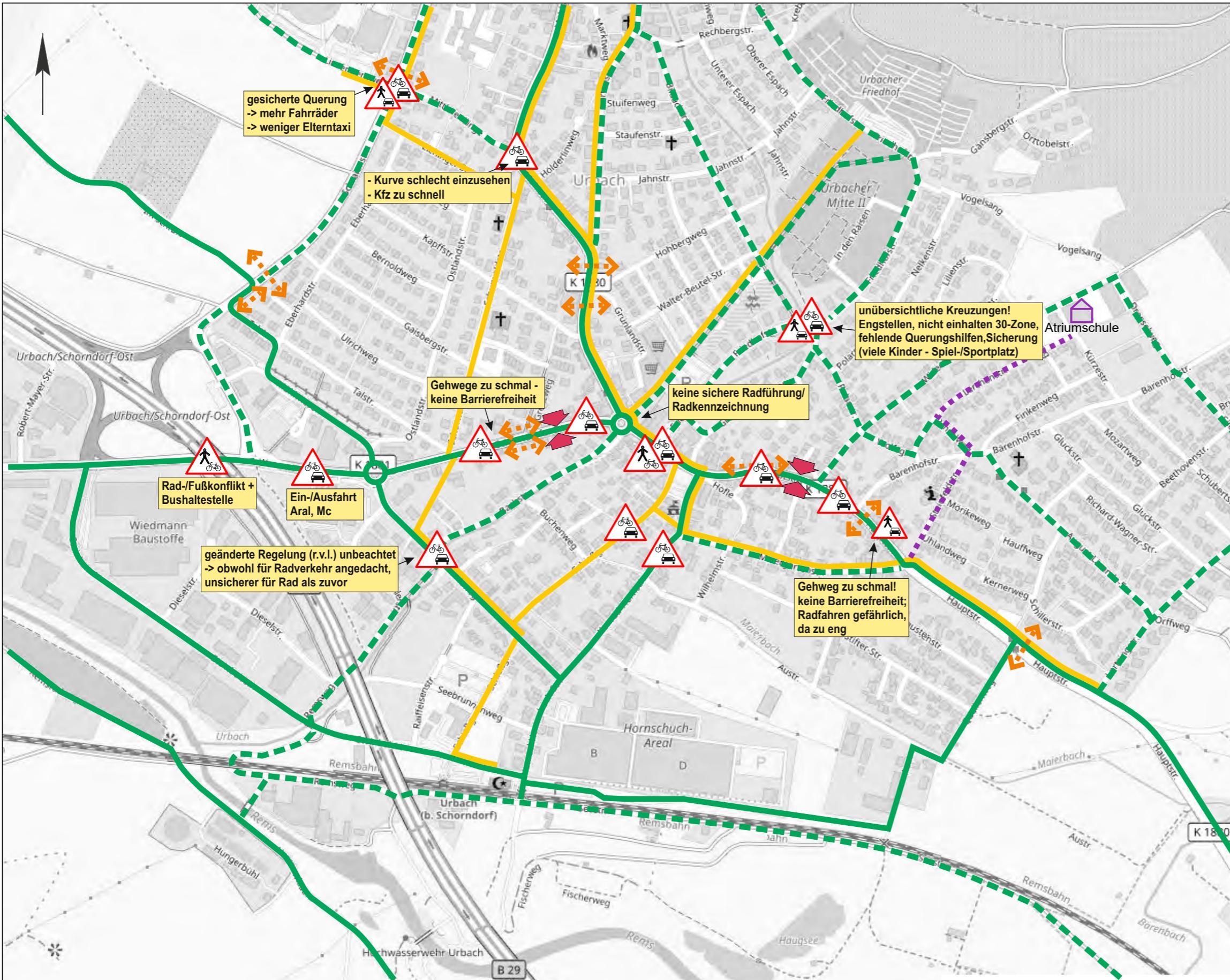
Stand: November 2023

MOBILITÄTSKONZEPTION

ERGEBNISSE BÜRGERWORKSHOP



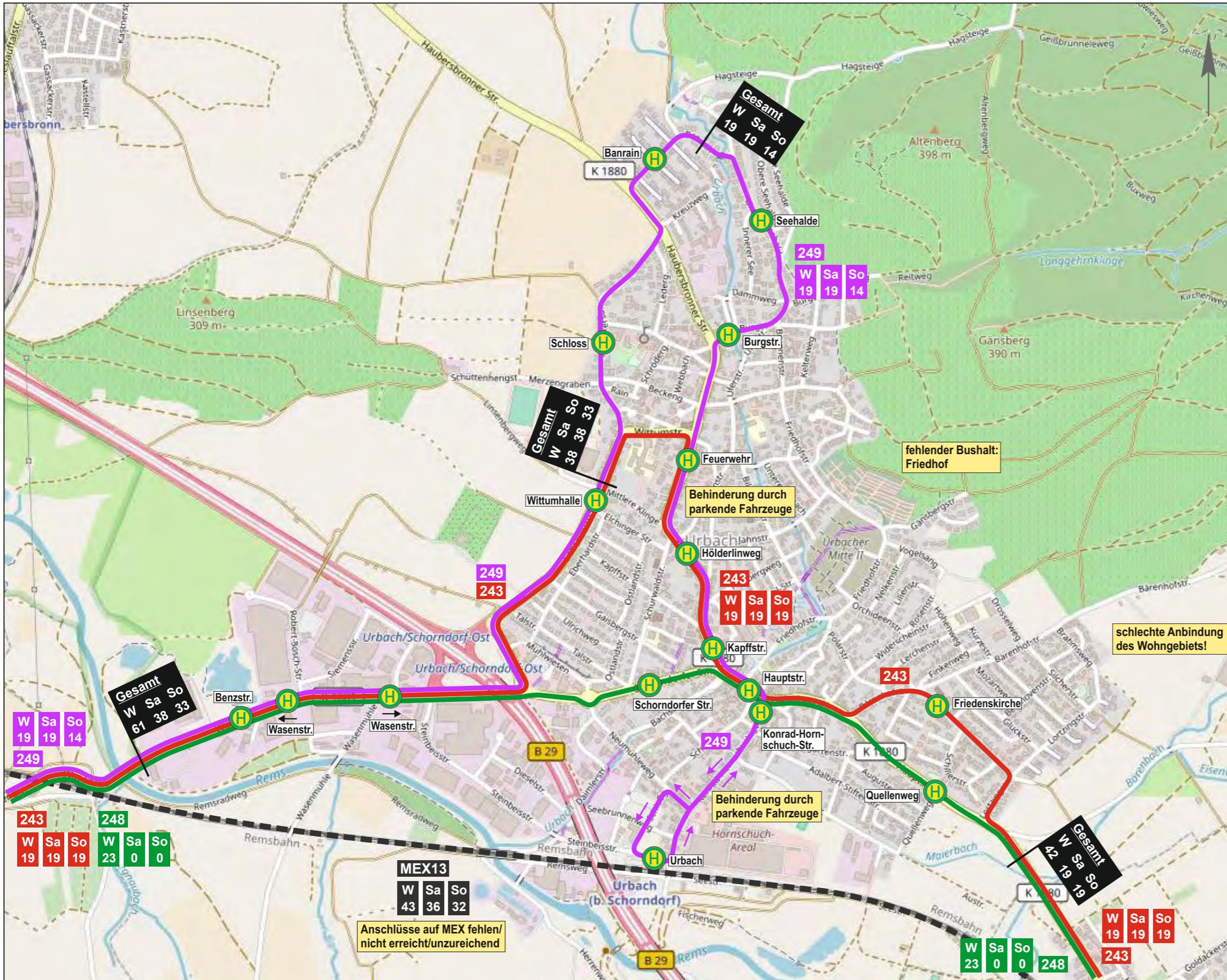
Mängelübersicht Fuß- und Radverkehr Bereich Urbach West / Ost



| Legende | |
|--|---|
| — | Hauptrouten Fußgängerverkehr |
| ··· | Schulweg |
| Radverkehrsnetz | |
| — | Hauptnetz 1. Ordnung |
| - - - | Hauptnetz 2. Ordnung |
| Konfliktanalyse | |
| ↔ | fehlende, gesicherte Querung |
| ◐ | Konflikte zw. Kfz- und Radverkehr |
| ◑ | Konflikte zw. Rad- und Fußgängerverkehr |
| ◓ | Konflikte zw. Kfz- und Fußgängerverkehr |
| ↔ | Engstellen im Fußverkehr |
| | Anmerkungen aus Bürgerworkshop |

MOBILITÄTSKONZEPTION

ERGEBNISSE BÜRGERWORKSHOP



**ÖV-Liniennetz
mit Fahrtenangebot +
Mängeln**

Legende

- Haltestelle (Green circle with H)
- Buslinie 243 (Red line)
- Buslinie 248 (Green line)
- Buslinie 249 (Purple line)
- Bahnlinie MEX13 (Black dashed line)
- Fahrtenpaare (Fahrtenangebot Werktag/Samstag/Sonntag)

| | | |
|----|----|----|
| W | Sa | So |
| 19 | 19 | 19 |
- Anmerkungen aus Bürgerworkshop (Yellow box)

Anlage 5.3

Stand: November 2023

MOBILITÄTSKONZEPTION

ERGEBNISSE BÜRGERWORKSHOP



Maßnahmenvorschläge

| Bereich | Maßnahmenvorschlag | Örtlichkeit | Wirkungsweise |
|----------------------------|--|---|---|
| Rad- und Fußverkehr | 1 Fahrradstraßen | Hauptachsen des Radverkehrs, insbes. Bachstraße | Verbesserung der Radverkehrsführung |
| | 2 Mehr sichere Radwege | Hauptachsen des Radverkehrs (auch Mittlere Klinge) | Verbesserung der Radverkehrsführung |
| | 3 Radweg Haubersbronn - Plüderhausen | Durchquerung Urbach | Verbesserung der Radverkehrsführung |
| | 4 Mehr Fahrradüberwege | Allgemein Innerorts | Verbesserung der Sicherheit |
| | 5 Bordabsenkung an Querungen | Allgemein Innerorts | Verbesserung von Sicherheit und Komfort |
| | 6 Schilder „Achtung Radverkehr“ | Kreuzung Neumühlweg / Bachstraße | Verbesserung der Sicherheit |
| | 7 Verbesserung Querung Bachstraße - Marktplatz | Querungsstelle am Kreisverkehr | Verbesserung von Sicherheit und Komfort |
| | 8 Verbesserung Radverb. Neue Mitte - Friedhof | Querung Bereich Spielplatz | Verbesserung der Sicherheit |
| | 9 Radschutzstreifen | Hauptachsen des Radverkehrs, insbes. Schraienstr. | Verbesserung von Sicherheit und Komfort |
| | 10 Getrennte Routen Kfz- und Rad- / Fußverkehr | Schorndorfer Str. / Wasenstr. (Führung über Neumühlweg) | Konfliktvermeidung, Verb. der Fuß- und Radverkehrsführung |

MOBILITÄTSKONZEPTION

ERGEBNISSE BÜRGERWORKSHOP



Maßnahmenvorschläge

| Bereich | Maßnahmenvorschlag | Örtlichkeit | Wirkungsweise |
|---------------------------|---|---|---|
| Verkehrsberuhigung | 1 Permanente Tempo-kontrollen, Blitzer | Ortsgebiet, vorrangig Ortseingänge | Verbesserung der Sicherheit, Lärmreduzierung |
| | 2 Mehr Einbahnstraßen (Radverkehr frei) | Ortsgebiet | Reduzierung der Verkehrsbelastung, mehr Sicherheit |
| | 3 Verkehrsberuhigte Umgestaltung | Hauptstraßen, Ortsdurchfahrten | Verbesserung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität |
| | 4 Tempo-30-Regelung sichtbarer machen | Bodenmarkierung in betreffenden Bereichen | Verbesserung der Sicherheit, Lärmreduzierung |
| | 5 Bodenwellen, Plateaus, Einengungen | Tempo-30-Bereiche | Verbesserung der Sicherheit, Lärmreduzierung |
| | 6 Shared Space, auch bei neuen Gebieten | Beispiel Schraienwiesen | Verkehrsberuhigung, Förderung Umweltverbund |
| | 7 Eingefärbte Fahrbahn in sensiblen Bereichen | Beispiel Mühlstraße | Betonung von Querungen, Geschwindigkeitsdämpfung |
| | 8 Poller zur Fahrbahn-abgrenzung | Kreuzung Polar- / Friedhofstr. | kein Überfahren des Fußwegs -> Verbesserung der Sicherheit |
| | | | |
| | | | |

MOBILITÄTSKONZEPTION

ERGEBNISSE BÜRGERWORKSHOP



Maßnahmenvorschläge

| Bereich | Maßnahmenvorschlag | Örtlichkeit | Wirkungsweise |
|-------------------------|---|---|---|
| Ruhender Verkehr | 1 Gebührenregelung für öffentliche Parkbereiche | Ortsgebiet, insbes. an den Hauptverkehrsstraßen | Reduzierung des Straßenraumparkens |
| | 2 Parkverbot in der Haubersbronner und Mühlstr. | Ortsdurchfahrt K 1880 | Reduzierung Verkehrsbehinderungen (auch im ÖV) |
| | 3 Reduzierung der Stellplätze Zufahrt Bahnhof | K.-Hornschuch-Str. | Reduzierung Verkehrsbehinderungen (auch im ÖV) |
| | 4 Quartiersgaragen | Bereich Schloss und neue Gebietsentwicklungen | Zusätzl. Parkraumangebot, Entlastung der Straßenräume |
| | 5 Zweckentfremdung von Garagen thematisieren | Ortsgebiet | Entlastung der Straßenräume |
| | 6 Bewohnerparkregelung | Ortsgebiet | Vermeidung von Fehlnutzungen |
| | 7 Verkehrsüberwachung im Ruhenden Verkehr | Ortsgebiet | Reduzierung des Falschparkeranteils, Sicherheit |
| | 8 Öffentl. Parkplätze nur in gekennz. Bereichen | Ortsgebiet | Reduzierung von Falschparken und Behinderungen |
| | 9 Keine Parkplätze auf der Kurveninnenseite | Hauptstraßen, insbesondere Mühlstraße | Verbesserung der Verkehrssicherheit |
| | | | |

MOBILITÄTSKONZEPTION

ERGEBNISSE BÜRGERWORKSHOP



Maßnahmenvorschläge

| Bereich | Maßnahmenvorschlag | Örtlichkeit | Wirkungsweise |
|---------|---|--|--|
| ÖPNV | 1 Kein Fahrbahnparken im Zuge von Busrouten | Alle Busrouten, insbesondere in Tempo-30-Bereichen | Weniger Behinderungen, bessere Pünktlichkeit |
| | 2 Neue Bushaltestelle nördlich A.-Lämmle-Str. | Gebiet Lortzingstr. / Brahmsweg | Bessere Gebietsanbindung, an den ÖPNV |
| | 3 Neue Bushaltestelle Friedhof | Nordöstl. Wohnquartiere | Bessere Gebietsanbindung an den ÖPNV |
| | 4 Citybus 30min-Takt auf jeden MEX | Citybus-Ringlinie | Zuverlässiger Taktanschluss Bus-Bahn |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | t |
| | | | |

MOBILITÄTSKONZEPTION

ERGEBNISSE BÜRGERWORKSHOP



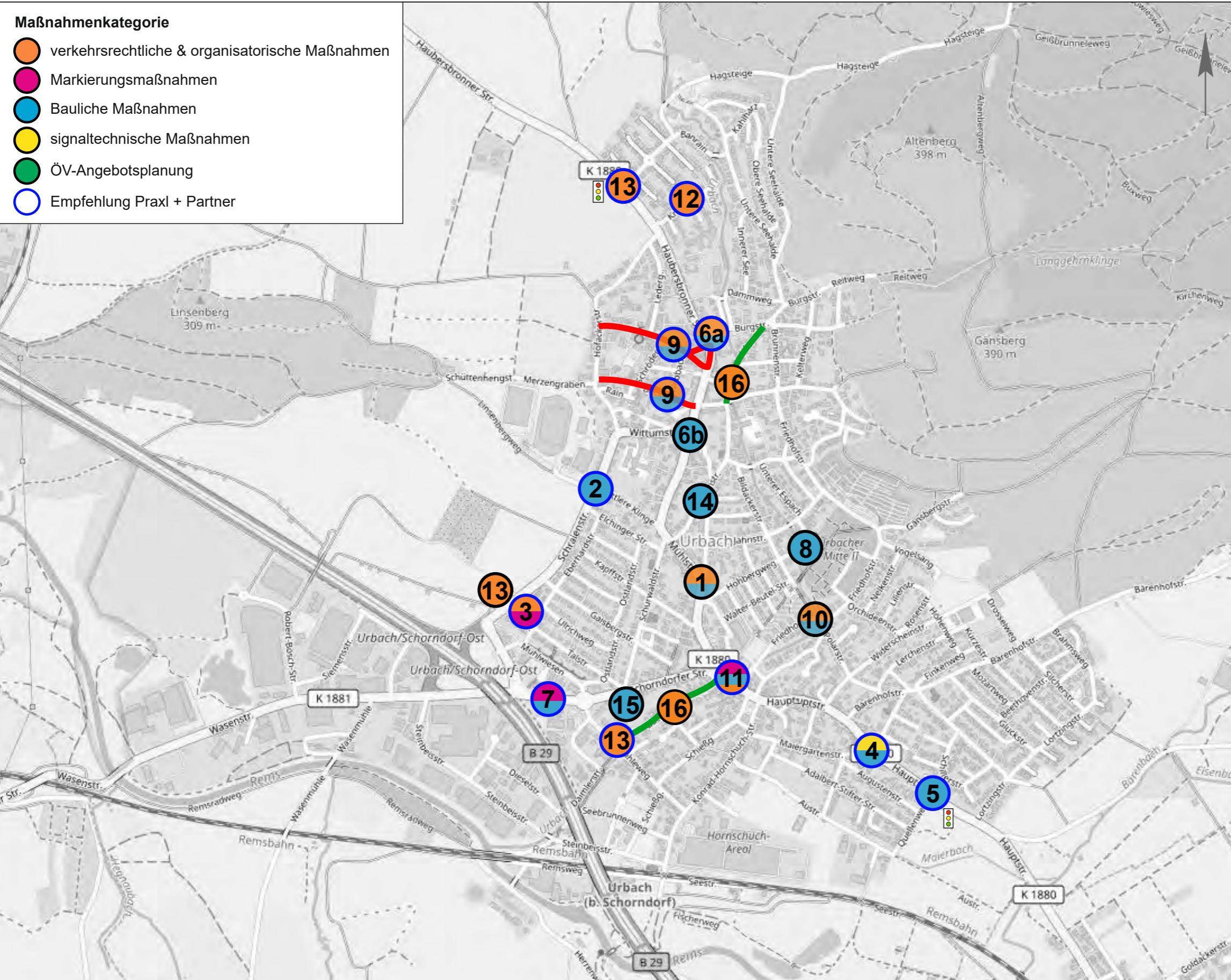
Maßnahmenvorschläge

| Bereich | Maßnahmenvorschlag | Örtlichkeit | Wirkungsweise |
|------------------|--|--|--|
| ALLGEMEIN | 1 Ortsumfahrung über Hornschuch-Gelände | Fortsetzung Steinbeisstr. östlich Bahnhof | Entlastung Ortsmitte vom Durchgangsverkehr |
| | 2 Keine weiteren Straßen | Ortsgebiet | Keine weitere Versiegelung durch Verkehrsflächen |
| | 3 Reduzierung des motorisierten Verkehrs | Ortsgebiet | Reduzierung der Verkehrsbelastung im Straßennetz |
| | 4 B 29 für Plüderhausen attraktiver machen | Überörtliche Maßnahme | Reduzierung des Durchgangsverkehrs in Urbach |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030

| Maßnahmenkategorie |
|---|
| verkehrsrechtliche & organisatorische Maßnahmen |
| Markierungsmaßnahmen |
| Bauliche Maßnahmen |
| signaltechnische Maßnahmen |
| ÖV-Angebotsplanung |
| Empfehlung Praxl + Partner |



Maßnahmenentwicklung Fuß- und Radverkehr

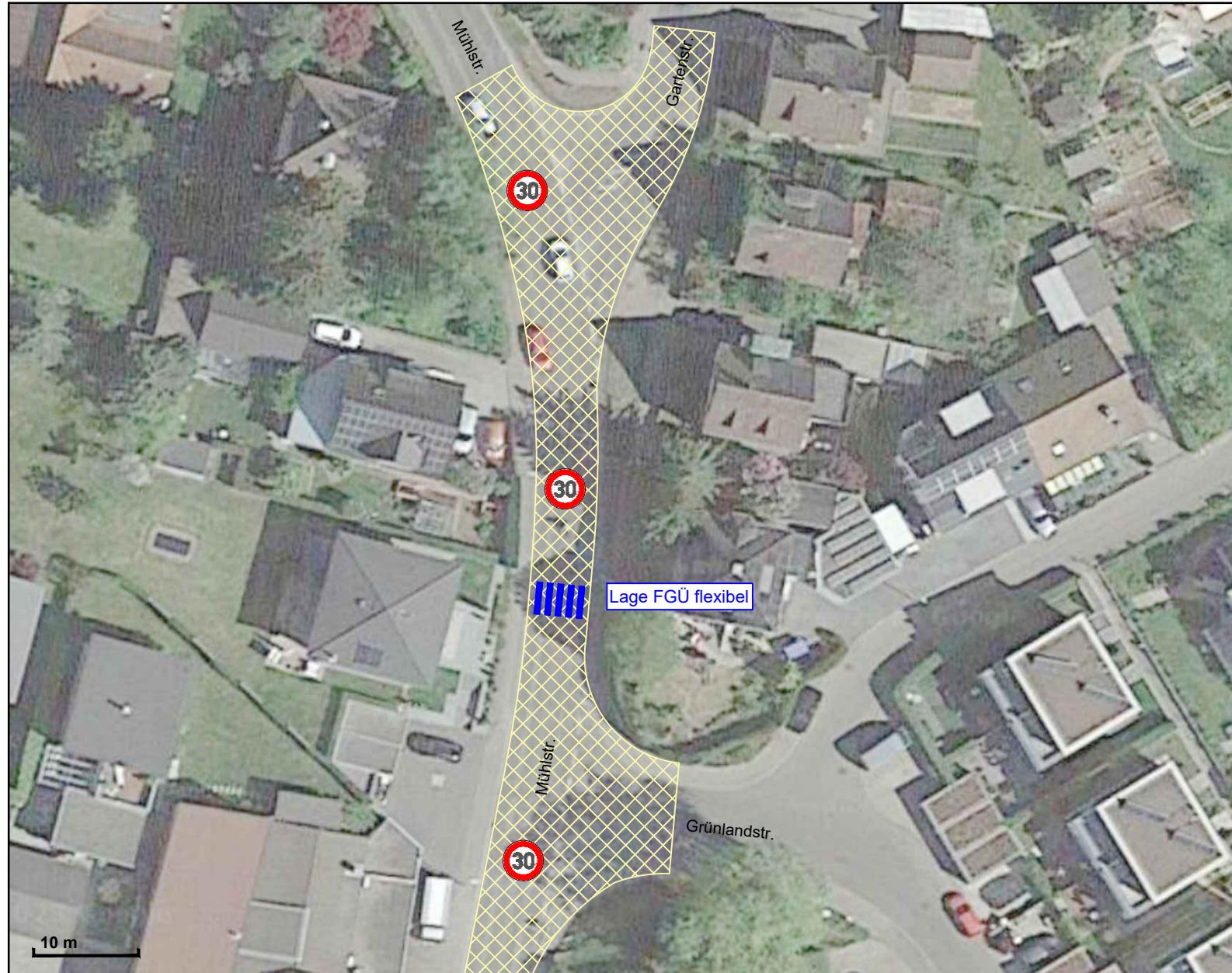
Übersicht punktuelle Maßnahmen

Einzelmaßnahmen

- 1 FGÜ/Aufpflasterung / Tempo-30 Bodenmarkierung
- 2 Gesicherte Querung
- 3 Radschutzstreifen (bergauf) B=1,50m
- 4 Radverkehrsführung
- 5 Querungshilfe / LSA?
- 6a FGÜ + Verengung (bereits in Bau)
- 6b Querungshilfe
- 7 Markierung, Verbreiterung Fuß- & Radweg
- 8 Radbrücke (über den Urbach) Achse Hohbergweg
- 9 Verkehrsberuhigter Bereich + Gehwegverbreiterung
- 10 FGÜ + Verengung
- 11 separate Führung Abbieger Radverkehr, Regelung Marktplatz
- 12 Gehwege freihalten
- 13 Hinweisschild „Achtung Radfahrer“
- 14 Ausbau Geh- und Radverbindung Hölderlinweg (Grunderwerb)
- 15 Ausbau Geh- und Radverbindung Schurwaldstraße (Grunderwerb)
- 16 Fahrradstraße

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



Maßnahmenentwicklung Fuß- und Radverkehr + Verkehrsberuhigung

Einzelmaßnahme 1 Mühlstraße Süd

Legende

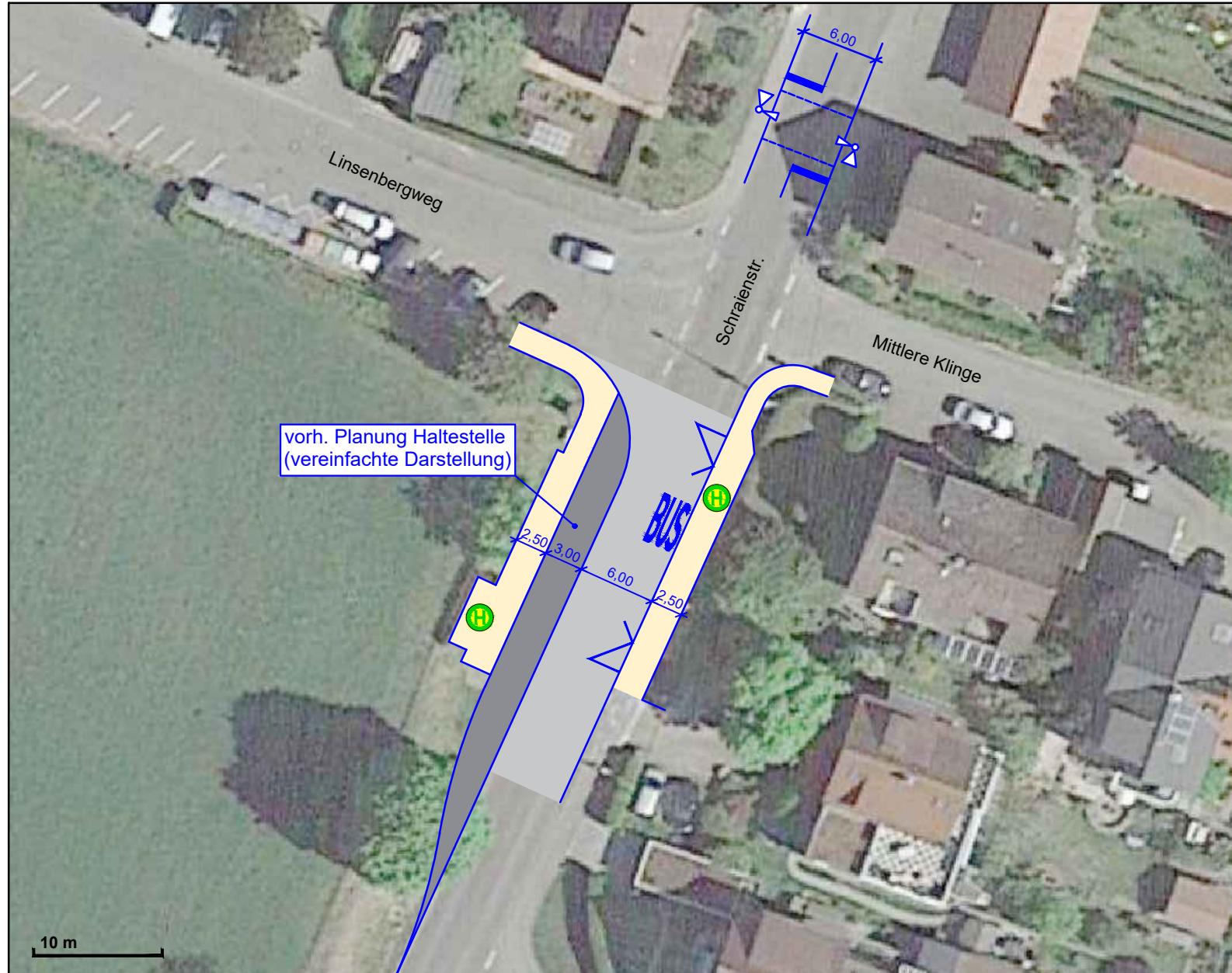
- Aufpflasterung
- Variante 1:
2 cm Bord + Materialwechsel
- Variante 2:
Anrampung auf +10 cm
- alternativ:
andersfarbiger Asphalt



Anlage 6.1
Blatt 1

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



**Maßnahmenentwicklung
Fuß- und Radverkehr
+ Verkehrsberuhigung**

**Einzelmaßnahme 2
Schraienstraße (Wittumhalle)**

Variante 1

Legende

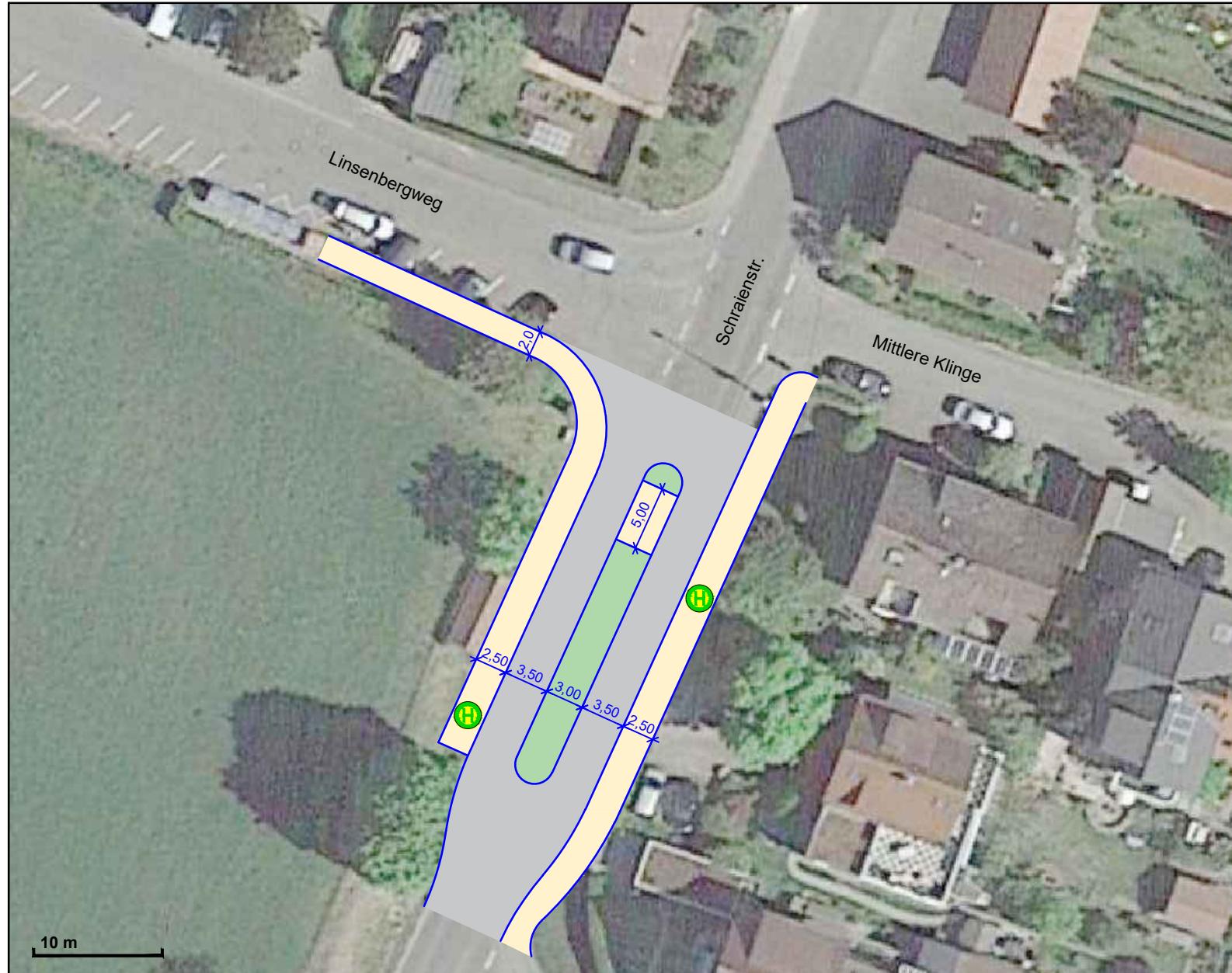
- [Gray box] Straße
- [Dark gray box] Busbucht
- [Yellow box] Gehweg
- [Green box] Grünfläche



**Anlage 6.1
Blatt 2**

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



**Maßnahmenentwicklung
Fuß- und Radverkehr
+ Verkehrsberuhigung**

**Einzelmaßnahme 2
Schraienstraße (Wittumhalle)**

Variante 2

Legende

- Straße
- Gehweg
- Grünfläche

Flächenverfügbarkeit noch nicht überprüft.



MOBILITÄTSKONZEPTION

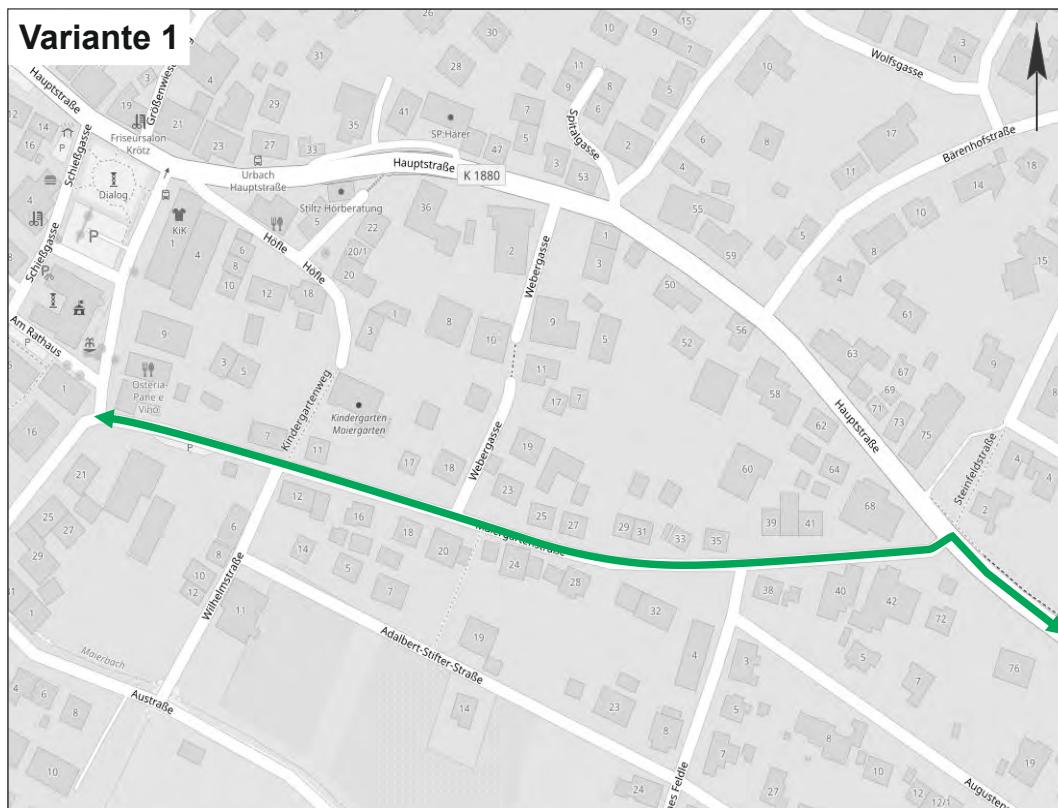
Konzeption 2025-2030

Variantendarstellung Radverkehrsführung

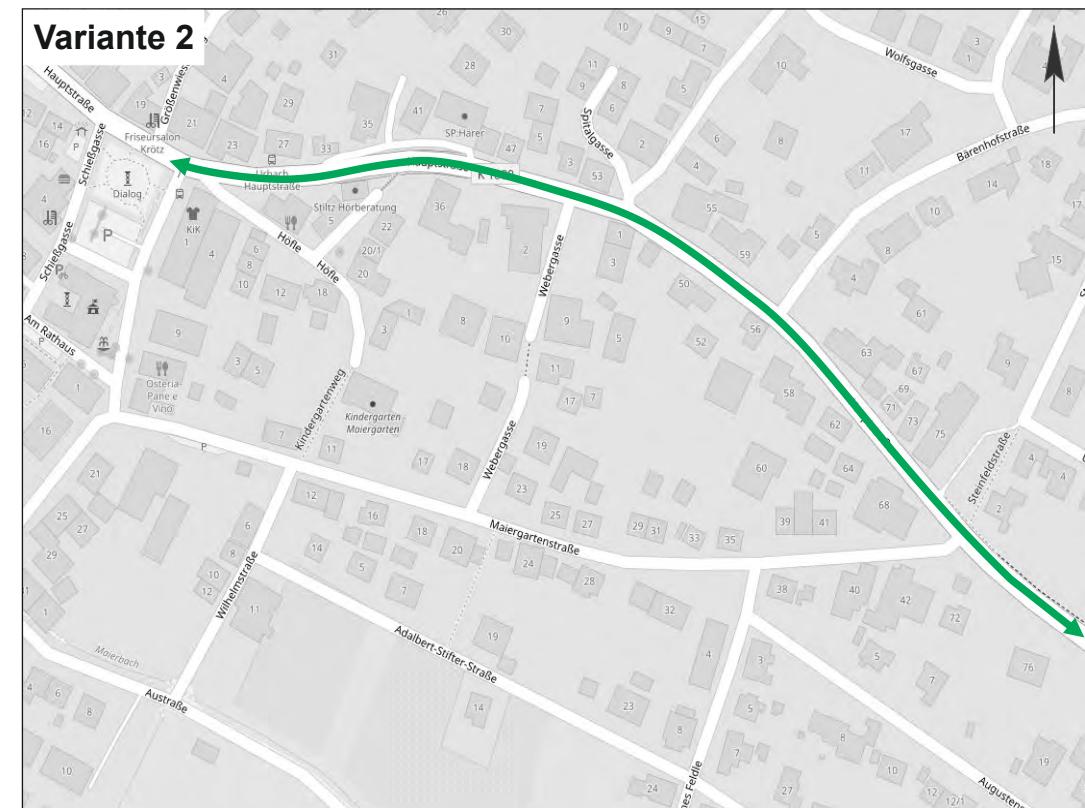
Bereich Urbach Hauptstraße - Maiergartenstraße



Variante 1



Variante 2



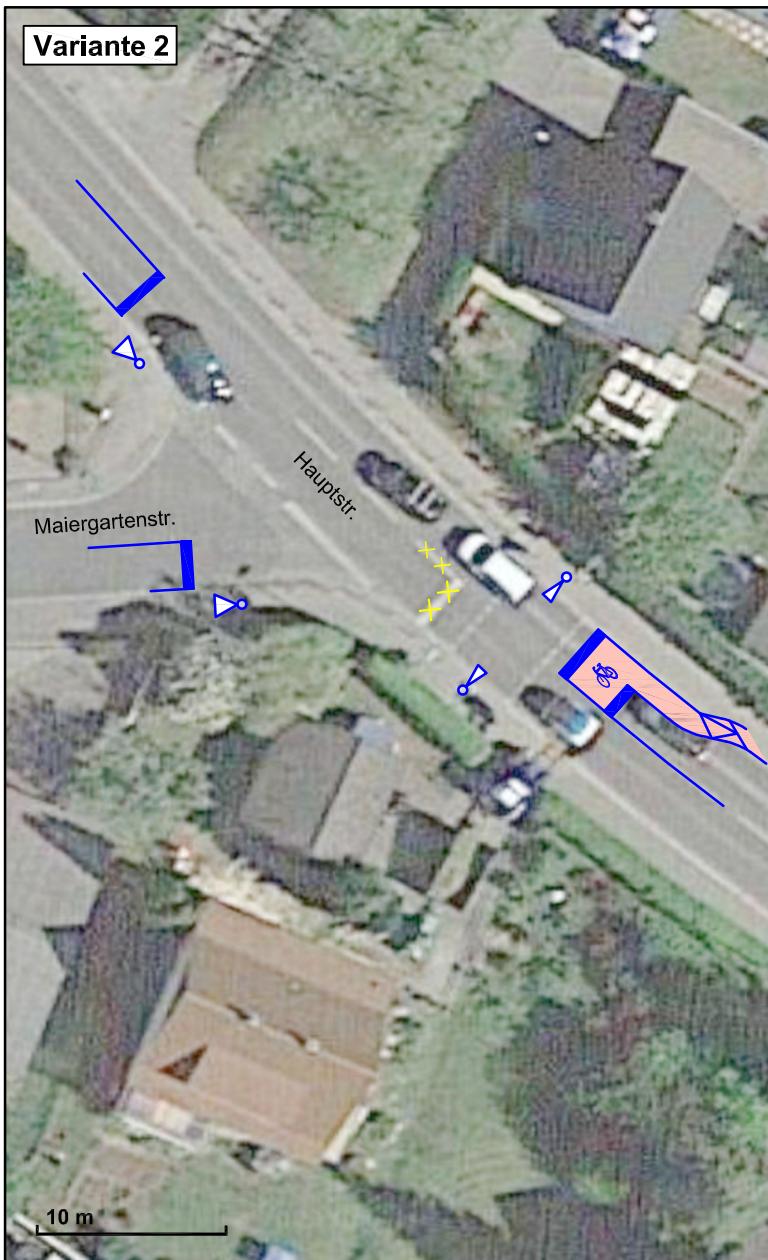
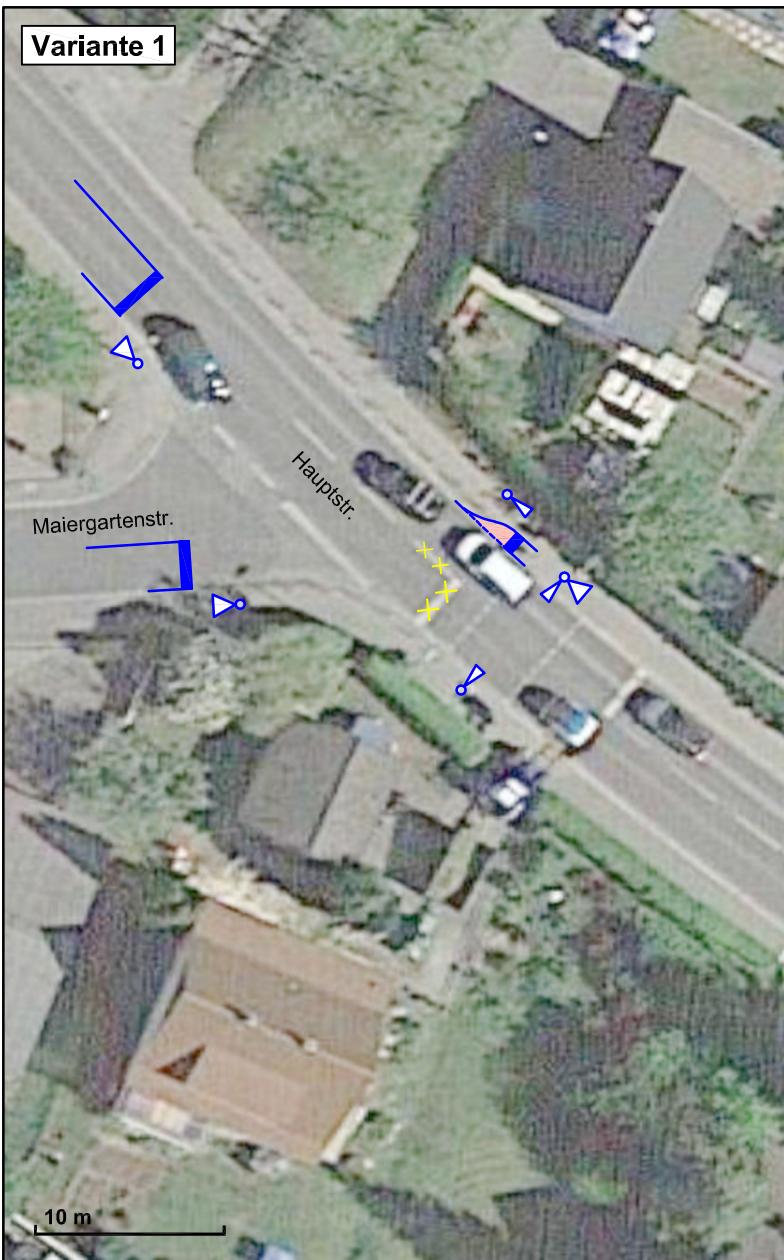
→ 2 Abbiegevarianten für Variante 1 sind in Einzelmaßnahme 4 dargestellt.

Legende

— Radverkehrsführung

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



**Maßnahmenentwicklung
Fuß- und Radverkehr
+ Verkehrsberuhigung**

**Einzelmaßnahme 4
Hauptstraße/Maiergartenstraße.**

Legende

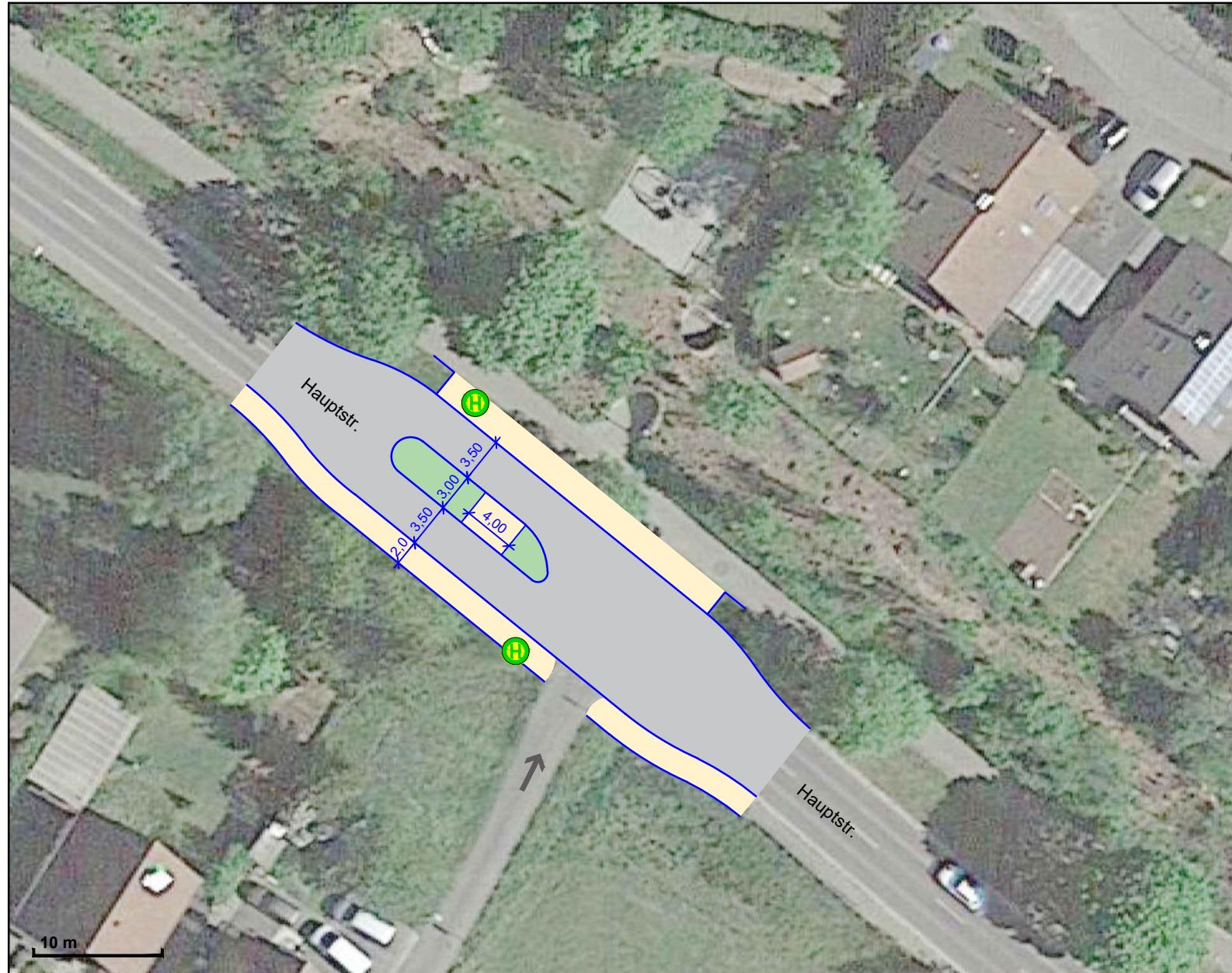
- Radverkehrsführung
- Vollsignalisierung des Knotenpunkts mit Radsignalisierung

Anmerkung:
Maiergartenstraße als künftige Hauptachse im Radverkehr.



MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



**Maßnahmenentwicklung
Fuß- und Radverkehr
+ Verkehrsberuhigung**

Einzelmaßnahme 5
Hauptstraße/Quellenweg

Variante 1

Legende

- Straße
- Gehweg
- Grünfläche



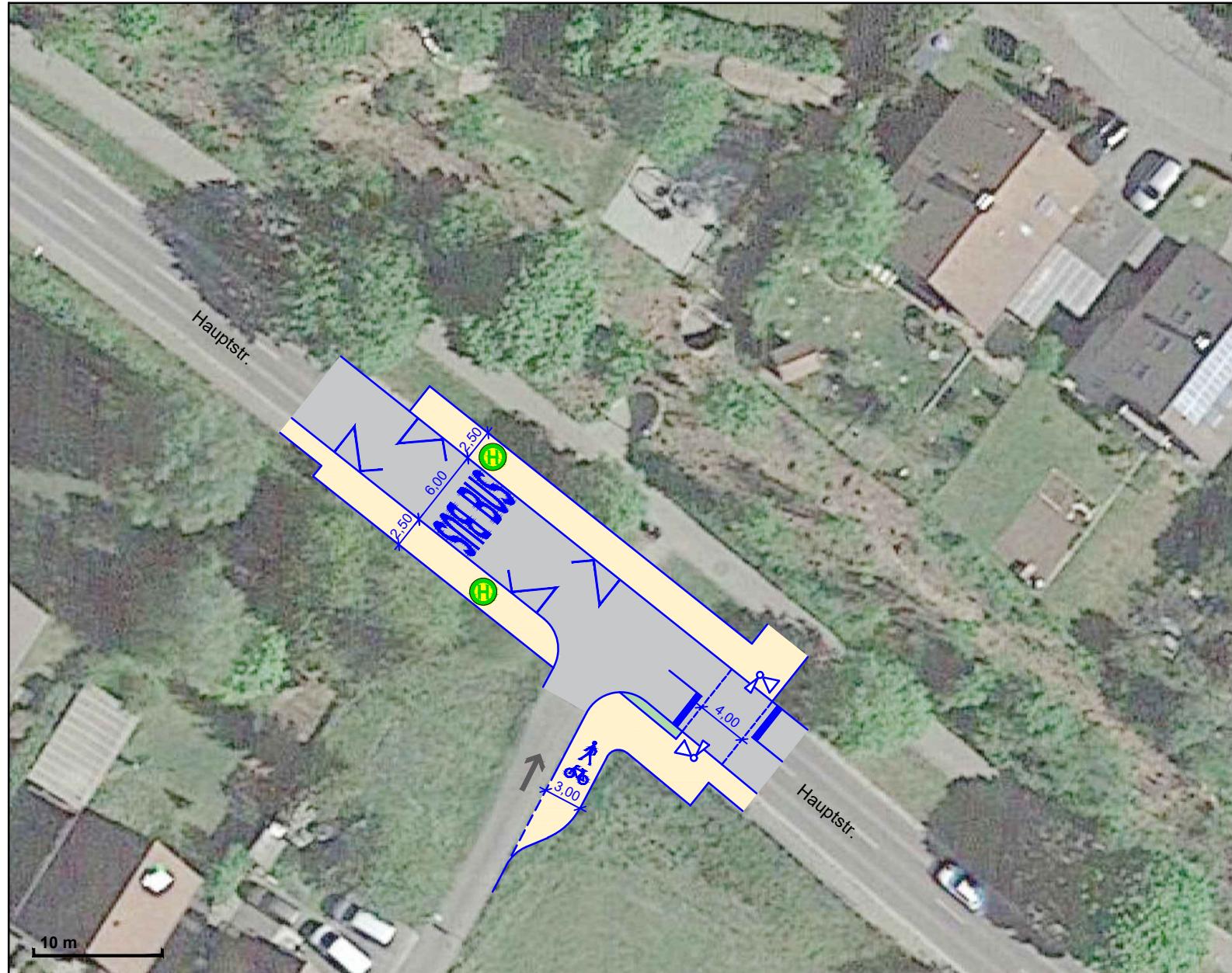
**Anlage 6.1
Blatt 5**



Stand: November 2023

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



**Maßnahmenentwicklung
Fuß- und Radverkehr
+ Verkehrsberuhigung**

**Einzelmaßnahme 5
Hauptstraße/Quellenweg**

Variante 2

Legende

- [Grey Box] Straße
- [Yellow Box] Gehweg
- [Green Box] Grünfläche



**Anlage 6.1
Blatt 6**



Stand: November 2023

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030

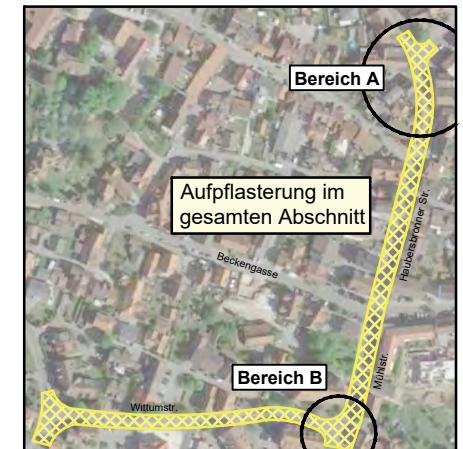


Maßnahmenentwicklung Fuß- und Radverkehr

Einzelmaßnahme 6 Mühlstr. - Haubersbronner Str. Zentrum

Legende

- [Grey Box] Straße
- [Hatched Box] Pflaster (überfahrbar)
- [Yellow Box] Gehweg
- [Green Box] Grünfläche



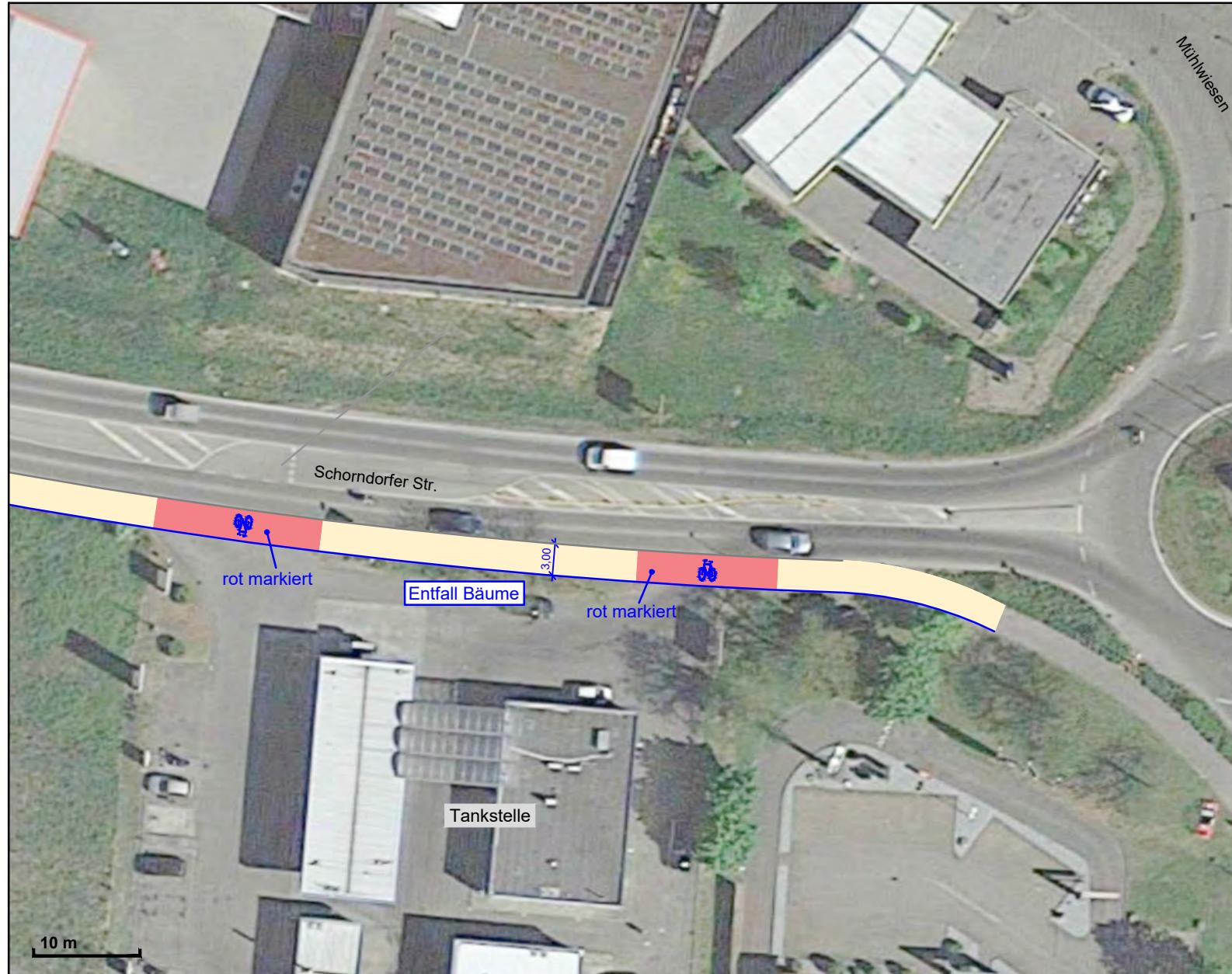
Anlage 6.1 Blatt 7



Stand: November 2023

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



Maßnahmenentwicklung Fuß- und Radverkehr

Einzelmaßnahme 7 Schorndorfer Straße

Legende

Gemeinsamer Geh- u. Radweg



**Anlage 6.1
Blatt 8**



Stand: November 2023

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



Maßnahmenentwicklung Fuß- und Radverkehr + Verkehrsberuhigung

Einzelmaßnahme 9 Historischer Ortskern

Legende

- Verkehrsberuhigter Bereich,
Parken nur an gekenn-
zeichneten Stellen
- künftige Parkbereiche



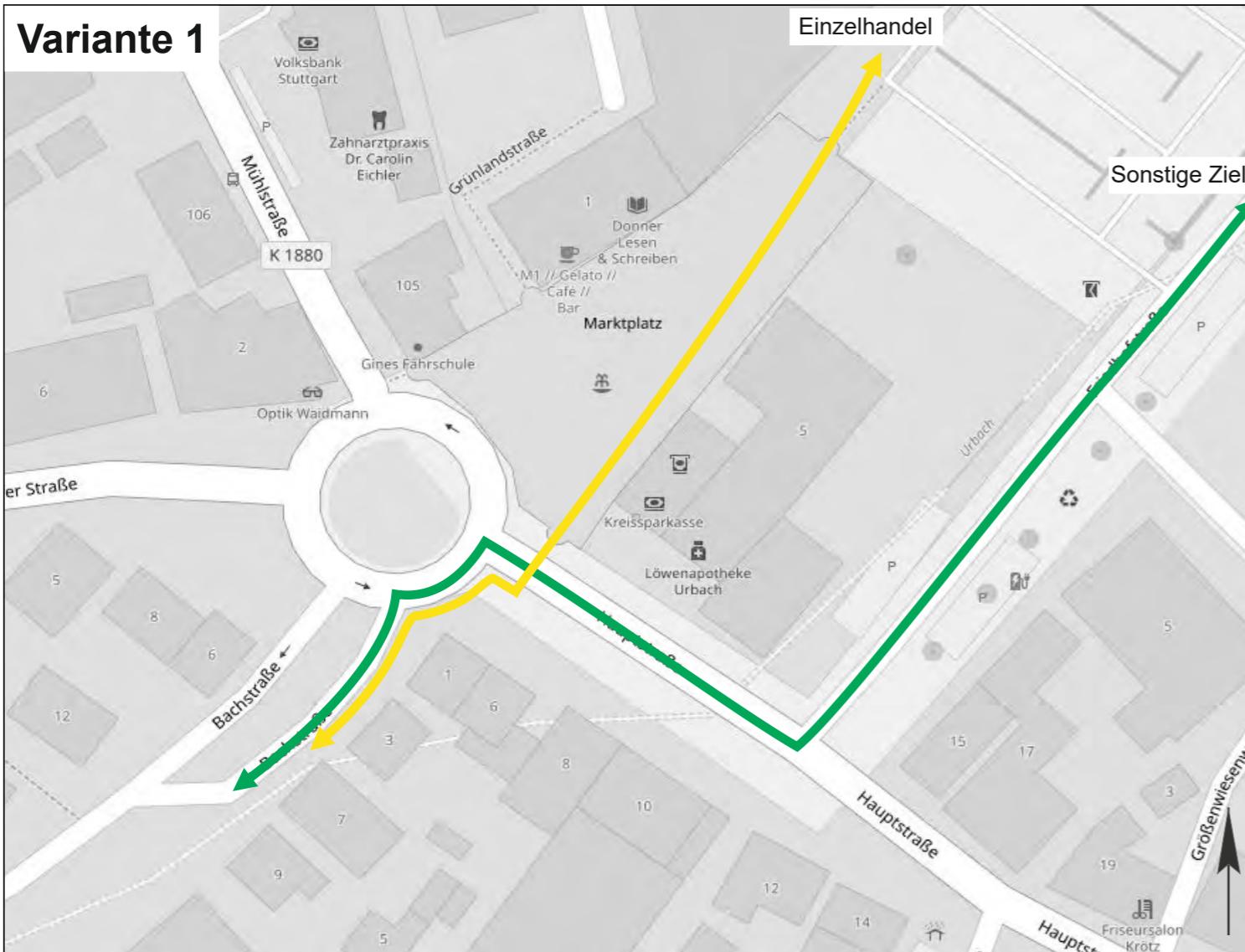
Anlage 6.1
Blatt 9

MOBILITÄTSKONZEPTION

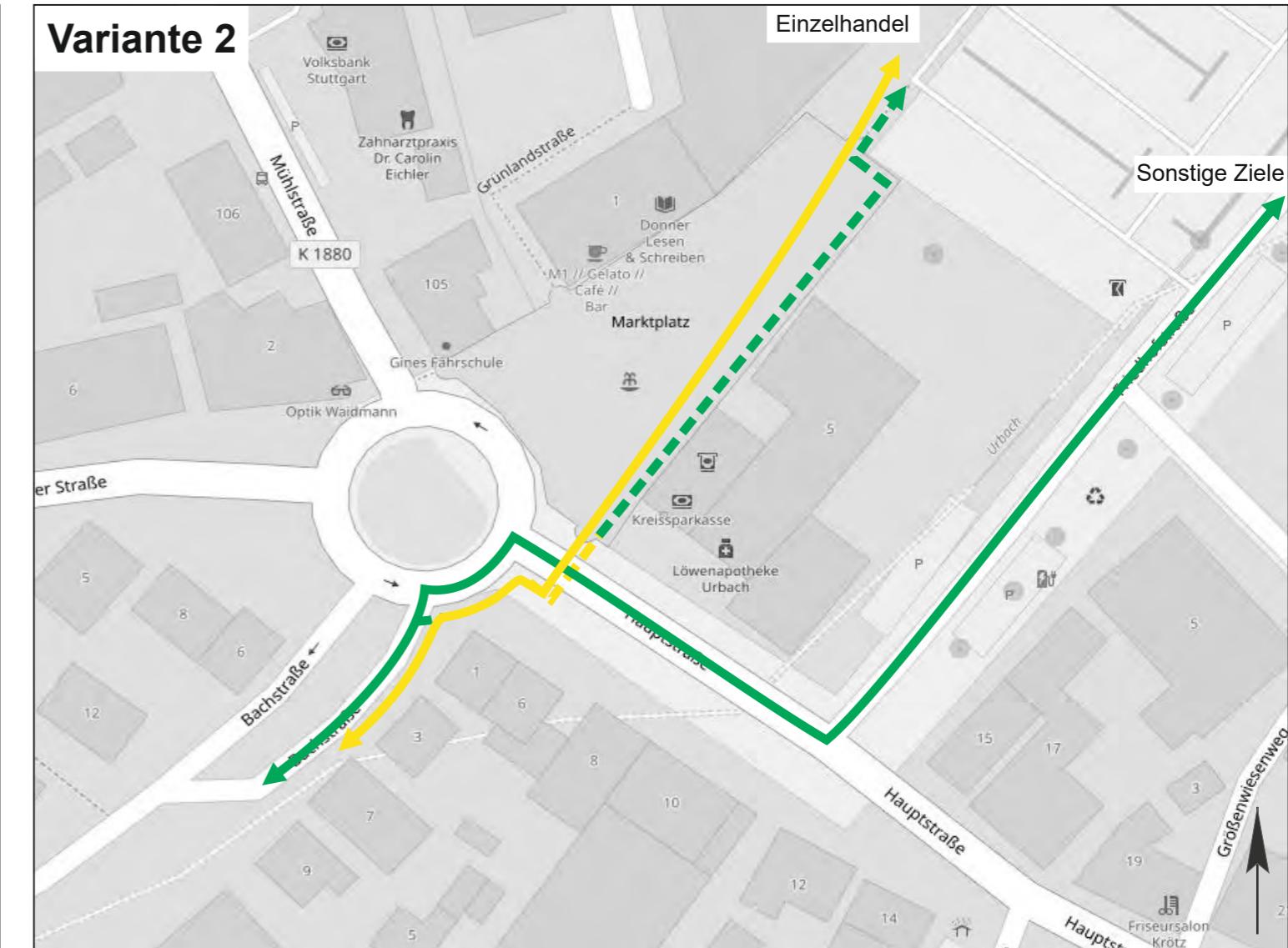
Konzeption 2025-2030

Variantendarstellung Radverkehrsführung

Bereich Urbach Marktplatz



- 2 Abbiegevarianten für Variante 1 sind in Einzelmaßnahme 11 dargestellt.
- Marktplatzregelung s. Maßnahme 11 (B) M1 & M2



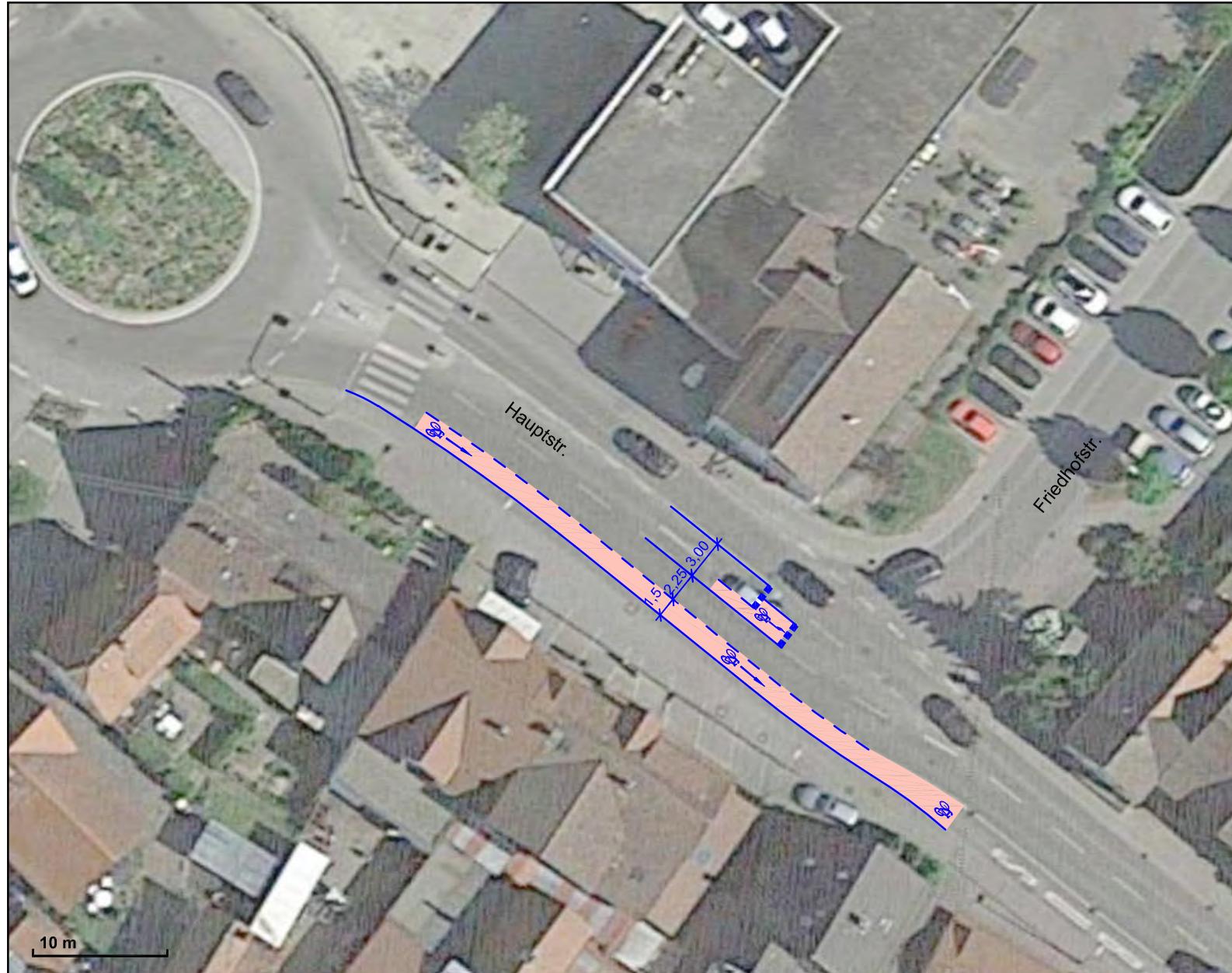
- s. Maßnahme 11 (B) M3

Legende

- Radverkehrsnetz Hauptradachse
- - - Radverkehrsführung Einzelhandel
- Fußgänger (Rad schiebend)

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



Maßnahmenentwicklung Fuß- und Radverkehr

Einzelmaßnahme 11
Hauptstraße/Friedhofstraße

Variante 1

Legende

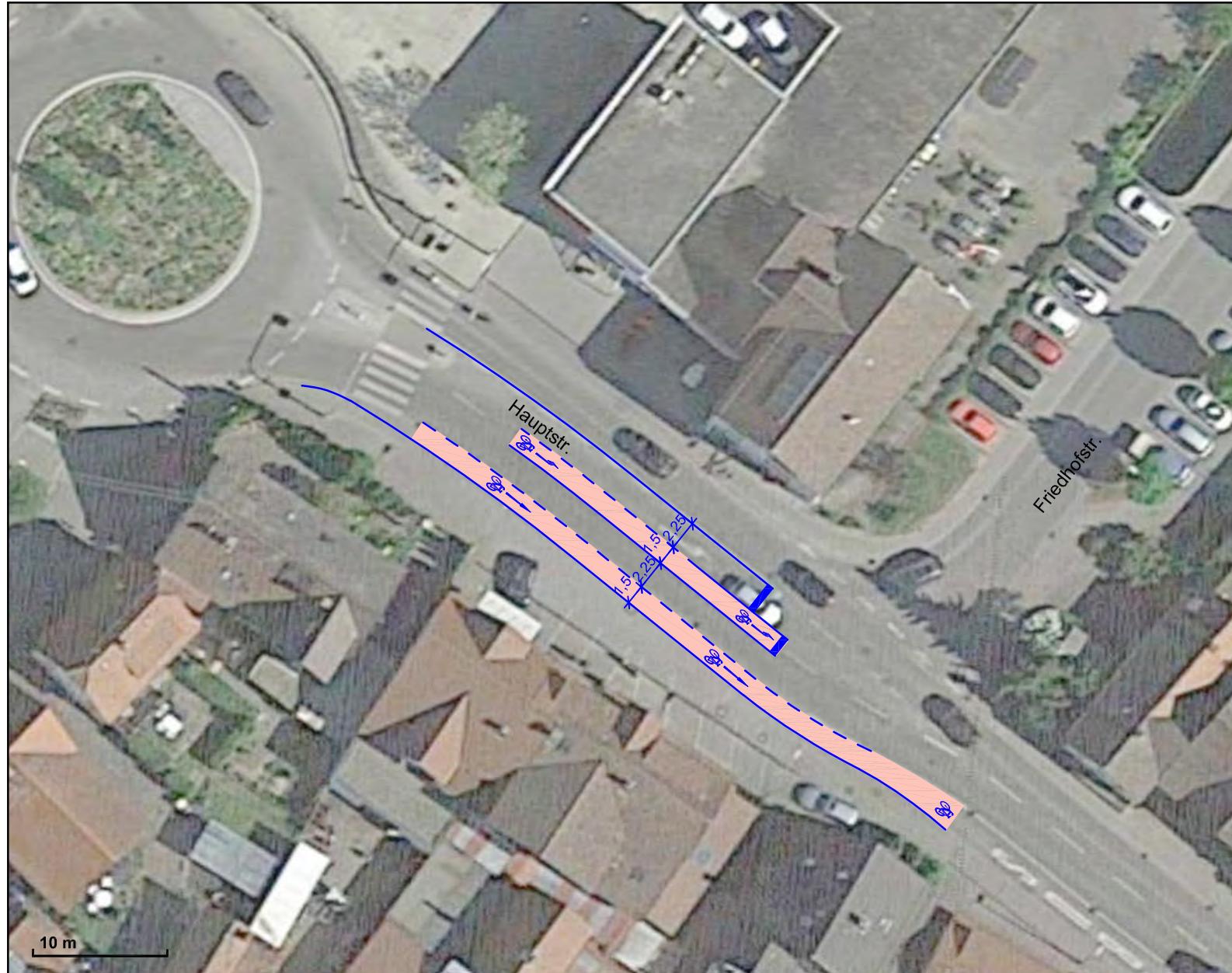
Radverkehrsführung



**Anlage 6.1
Blatt 11**

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



Maßnahmenentwicklung
Fuß- und Radverkehr

Einzelmaßnahme 11
Hauptstraße/Friedhofstraße

Variante 2

Legende

Radverkehrsführung



Anlage 6.1
Blatt 12

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



Variante M1 zu Rad- und Fußverkehr Maßnahme 11 (B)

Variante M1 korrespondiert mit der Radverkehrsführung Maßnahme 11 Variante 1 (Radverkehrsführung über Friedhofstraße, kein Radfahren über den Marktplatz gestattet - Radfahrer absteigen)

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030

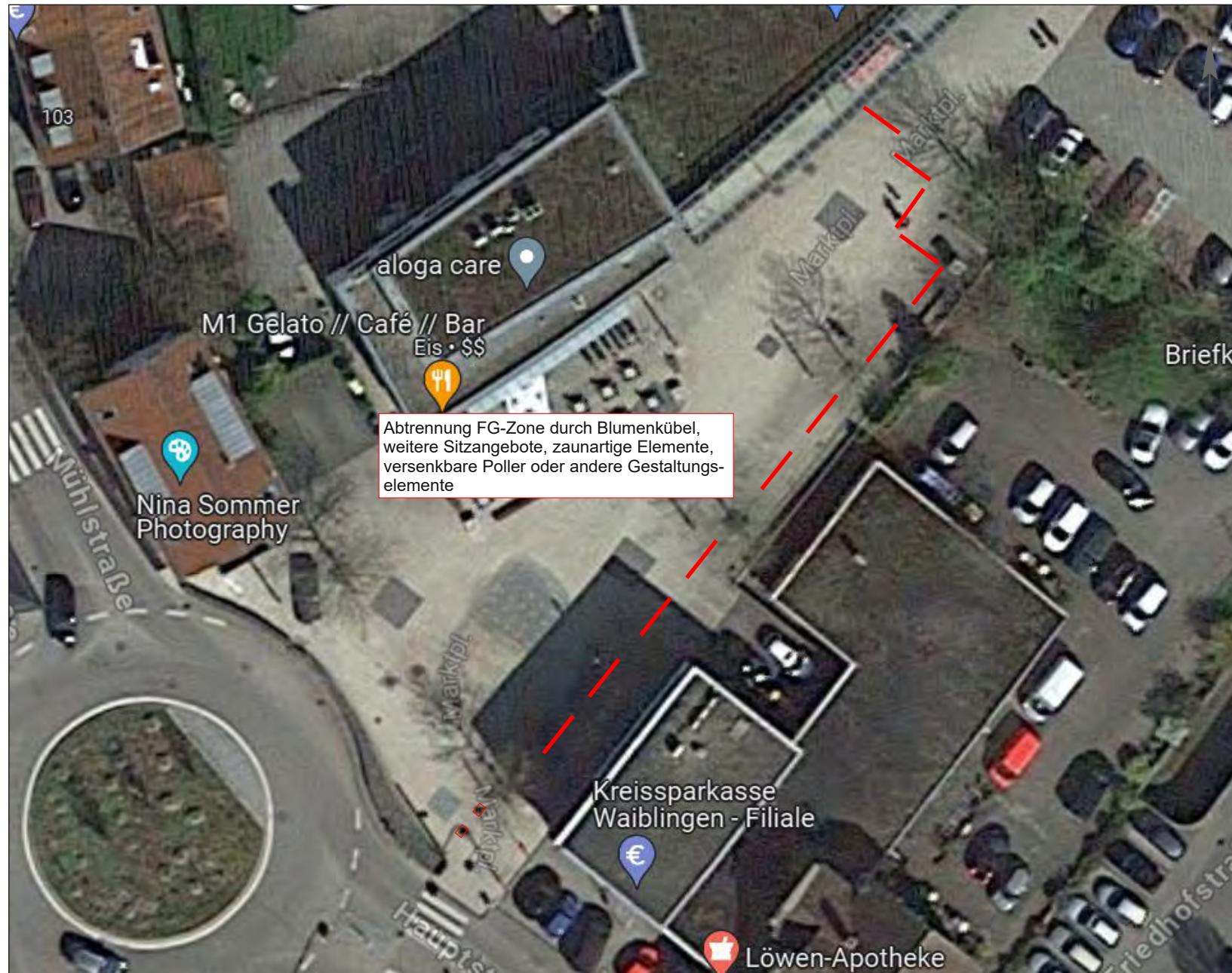


Variante M2 zu Rad- und Fußverkehr Maßnahme 11 (B)

Variante M2 korrespondiert mit der Radverkehrsführung Maßnahme 11 Variante 1 (Radverkehrsführung über Friedhofstraße, kein Radfahren über den Marktplatz gestattet - Radfahrer absteigen)

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



Variante M3 zu Rad- und Fußverkehr Maßnahme 11 (B)

Variante M3 korrespondiert mit der Radverkehrsführung Maßnahme 11 Variante 2 (Radverkehrsführung zum Einzelhandel seitlich über Marktplatz gestattet, zu sonstigen Zielen Führung über die Friedhofstraße)

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



Maßnahmenentwicklung Fuß- und Radverkehr

Einzelmaßnahme 16 Uferstraße

Legende

Fahrradstraße

Piktogramm bzw.
Verkehrszeichen

Anmerkungen:

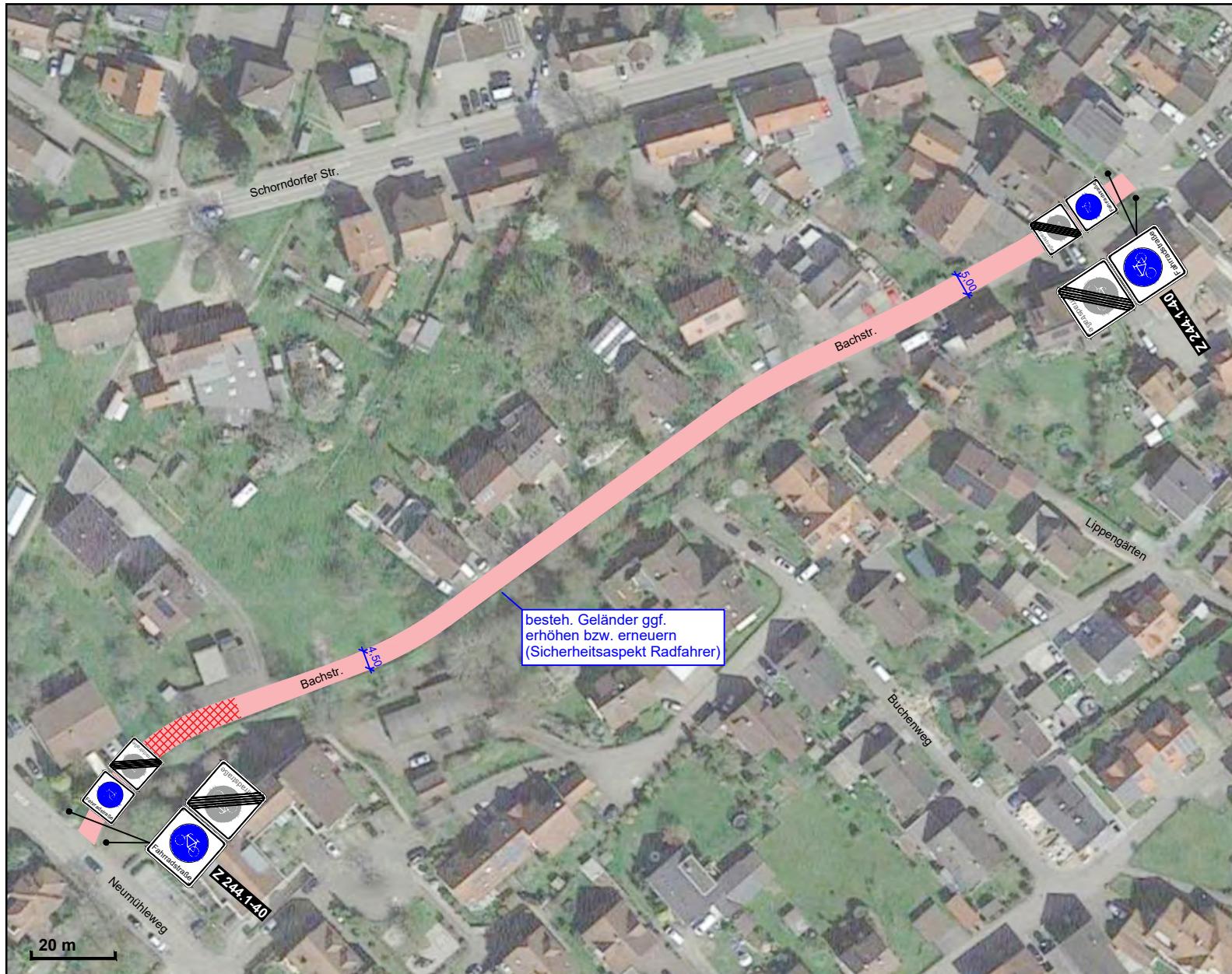
- Parken reduzieren → keine Engstellen
- Fahrbahnoberfläche neu herstellen (ggf. farbig abheben)

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030

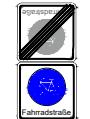


Maßnahmenentwicklung Fuß- und Radverkehr



Einzelmaßnahme 16 Bachstraße

Legende

- Fahrradstraße
- Deckensanierung
-  Piktogramm bzw. Verkehrszeichen
-  Fahrradstraße

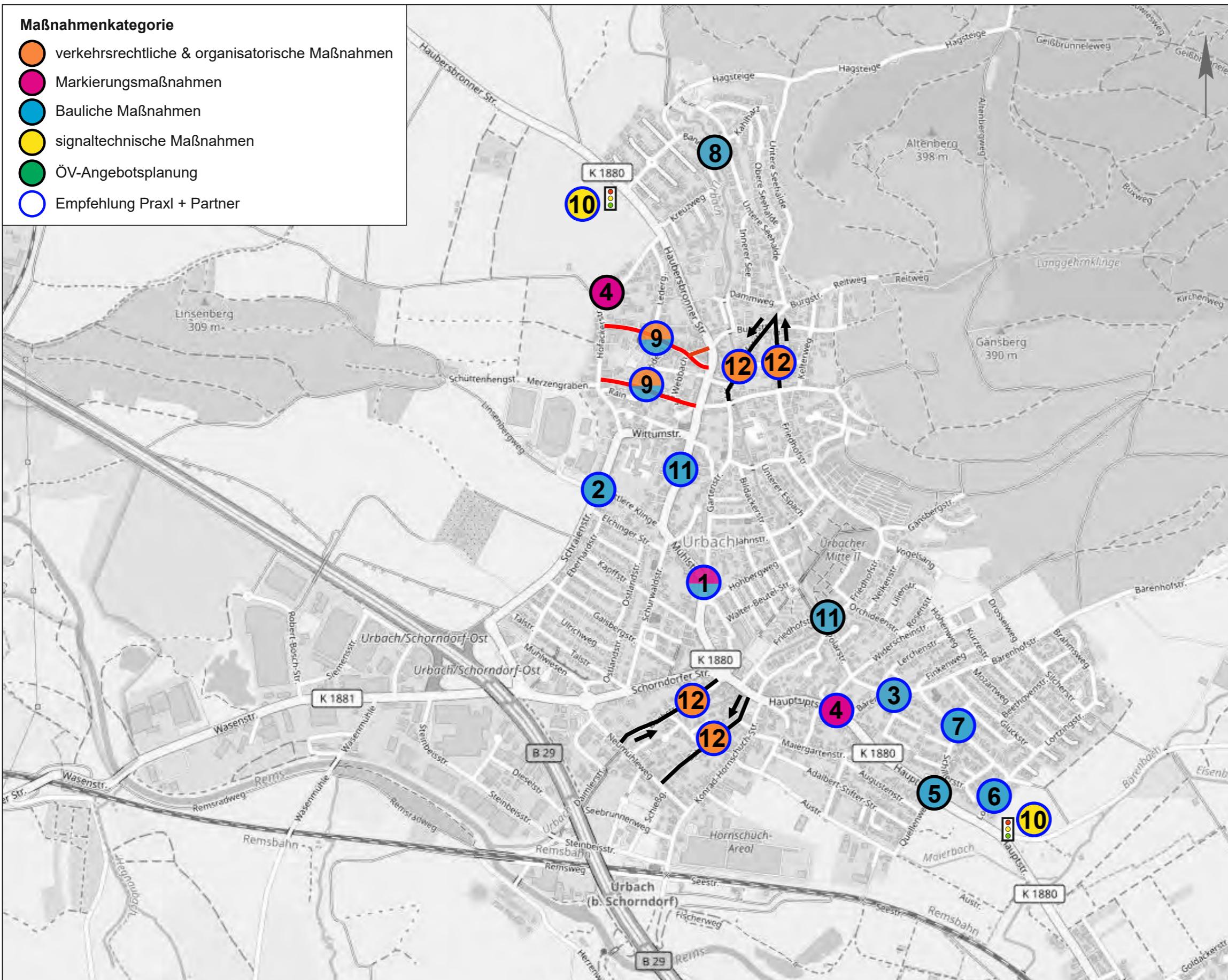
Anmerkung:

- Fahrbahnoberfläche neu herstellen bzw. sanieren (ggf. farbig abheben)

**Anlage 6.1
Blatt 17**

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



Maßnahmenentwicklung Verkehrsberuhigung

Übersicht punktuelle Maßnahmen

Einzelmaßnahmen

- Aufpflasterung, farbig abheben + Tempo 30
- Gesicherte Querung
- Plateau-Aufpflasterung + Markierungen entfernen
- Tempo 30 - Bodenmarkierung
- Gesicherte Querung
- Plateau-Aufpflasterung + Baumscheibe
- Plateau-Aufpflasterung + Baumscheibe
- Plateau-Aufpflasterung + Baumscheibe
- Verkehrsberuhigter Bereich (Umfeld Schloss)
- Wächterampel ggf. mit Querungsmöglichkeit
- Poller zur Fahrbahnabgrenzung
- Einbahnstraße mit Radverkehr frei

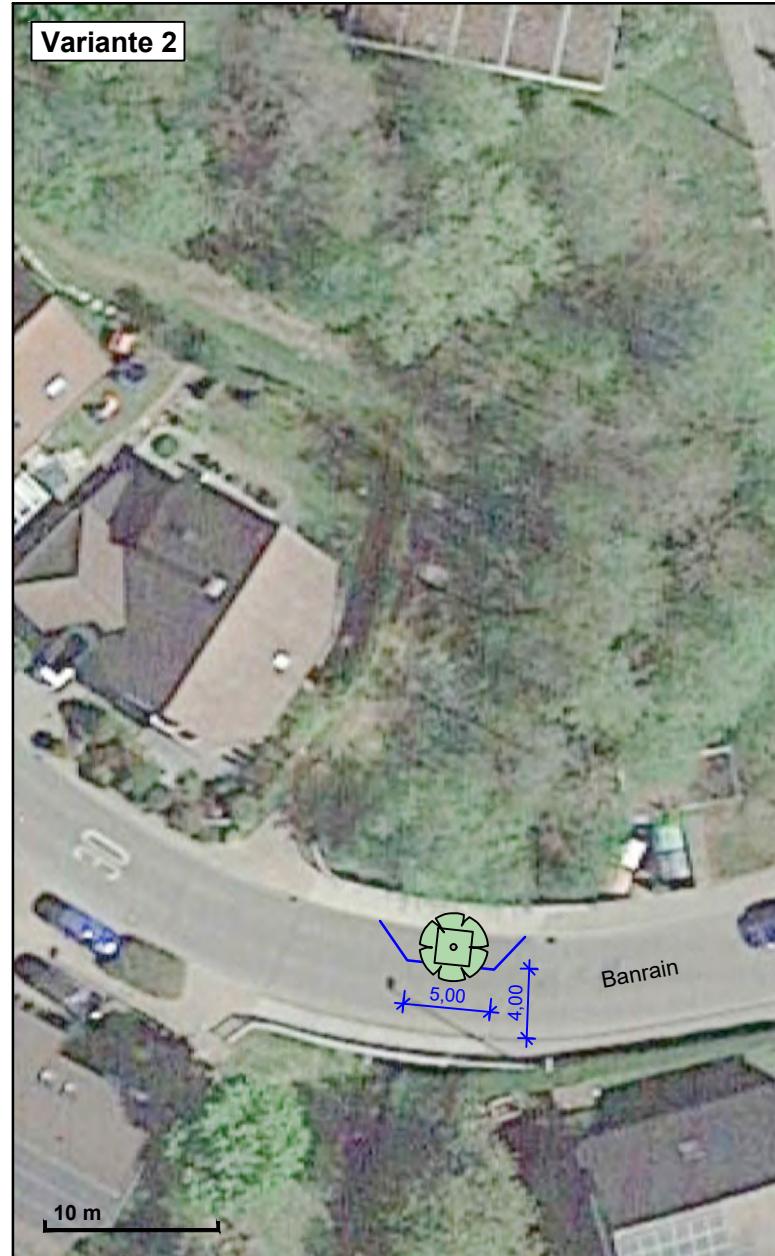
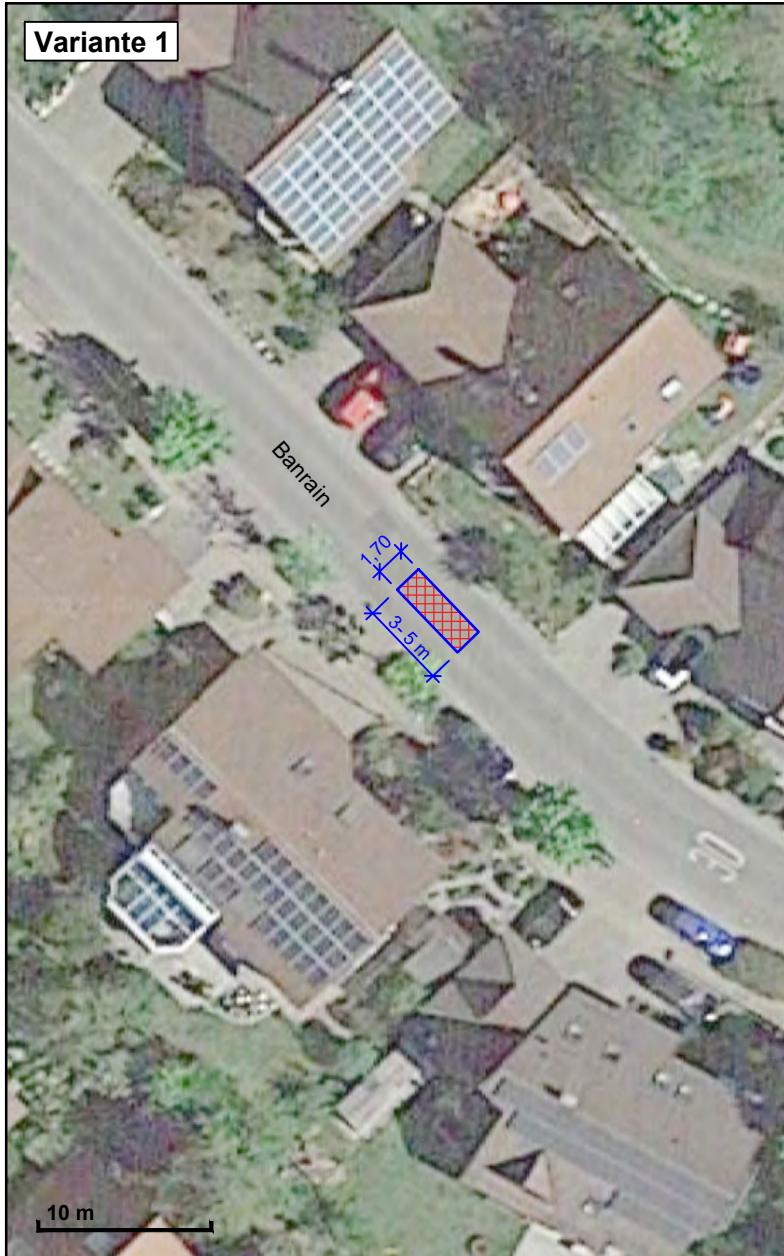


Anlage 6.2

Stand: November 2023

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



Maßnahmenentwicklung Verkehrsberuhigung

Einzelmaßnahme 8 Banrain

Legende

Plateau-Aufpflasterung
Höhe: 5 cm
Anrampe: 1 : 25

Baum mit Baumscheibe

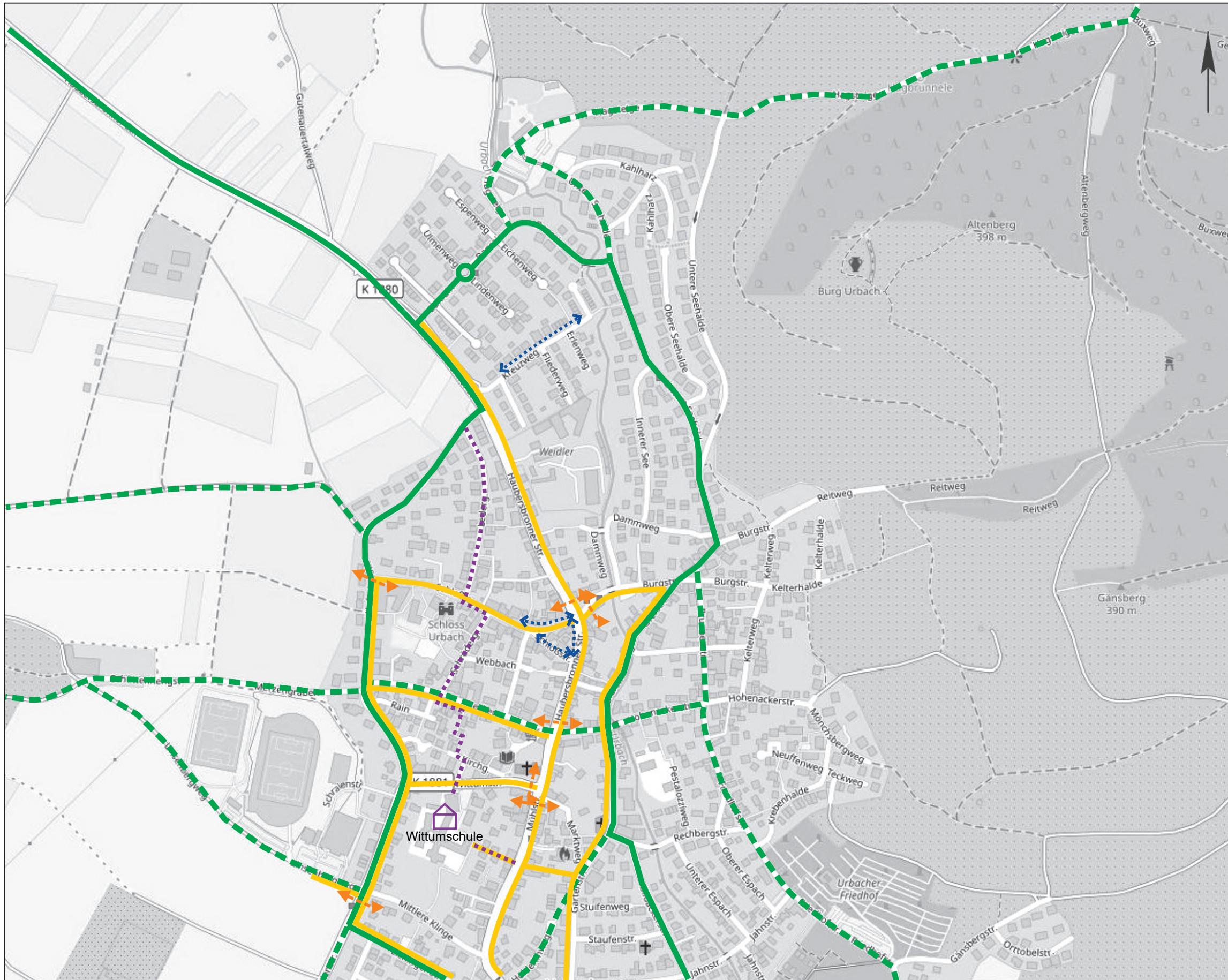


Anlage 6.2 Blatt 1

Stand: November 2023

MOBILITÄTSKONZEPTION

Konzeption 2025-2030



Vorschlag Fuß- und Radverkehrsnetz Bereich Urbach Nord - Variante 1 -

Legende

- Hauptrouten Fußgängerverkehr
- Schulweg
- Radverkehrsnetz
- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Maßnahmen zur Sicherheit des Fuß-/Radverkehrs - Querungshilfen, Markierungen (s. Maßnahmenübersicht)
- Maßnahmen zur Sicherheit des Fuß-/Radverkehrs (s. Maßnahmenübersicht)

MOBILITÄTSKONZEPTION

Konzeption 2025-2030



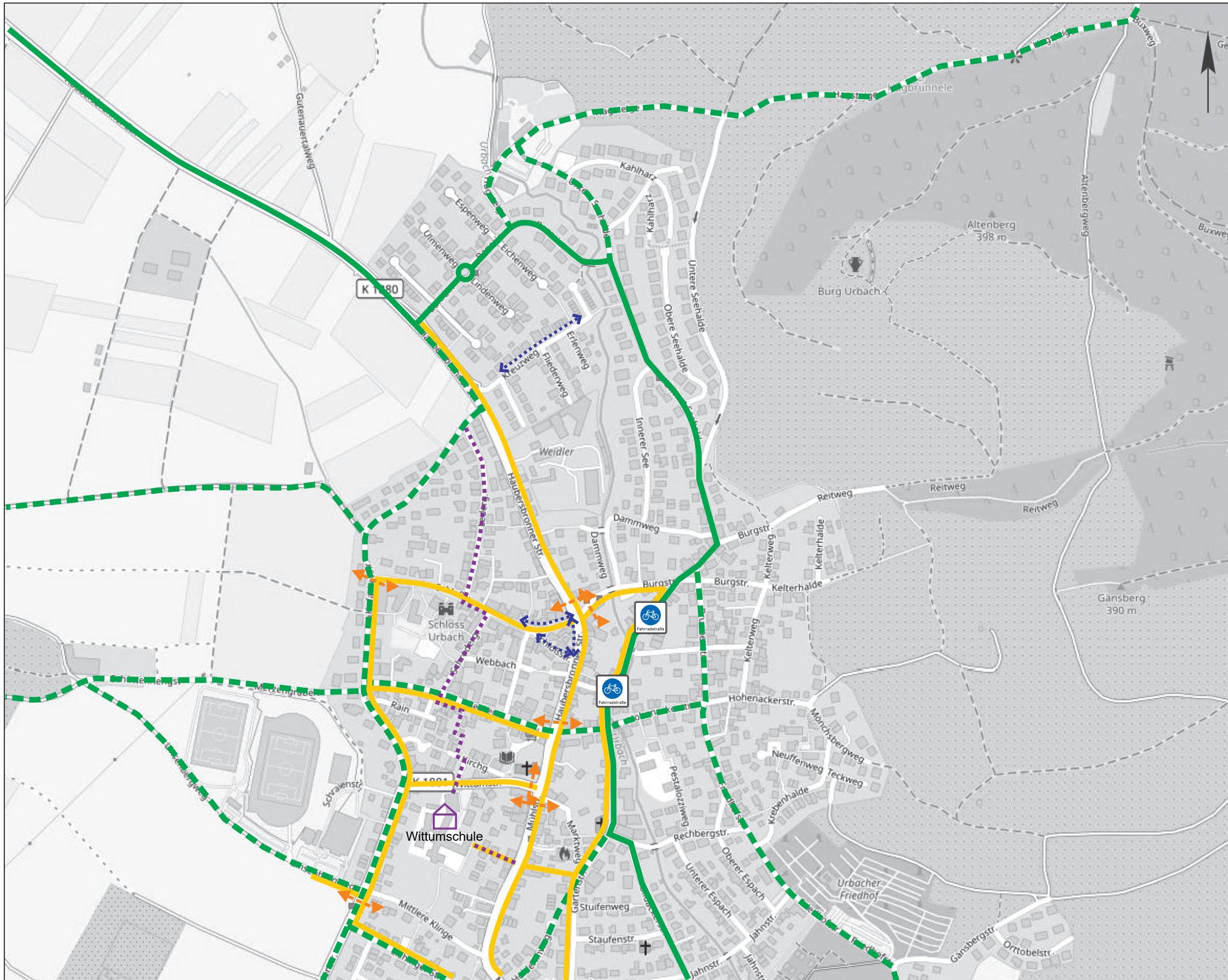
Vorschlag Fuß- und Radverkehrsnetz Bereich Urbach West / Ost - Variante 1-

Legende

- Radverkehrsnetz**
 - Hauptrouten Fußgängerverkehr:** Yellow lines.
 - Schulweg:** Purple dotted lines.
- Hauptnetz 1. Ordnung:** Solid green lines.
- Hauptnetz 2. Ordnung:** Dashed green lines.
- Maßnahmen zur Sicherheit des Fuß-/Radverkehrs - Querungshilfen, Markierungen (s. Maßnahmenübersicht):** Orange arrows pointing to specific road markings.
- Maßnahmen zur Sicherheit des Fuß-/Radverkehrs (s. Maßnahmenübersicht):** Blue arrows pointing to specific road markings.

MOBILITÄTSKONZEPTION

Konzeption 2025-2030



Vorschlag Fuß- und Radverkehrsnetz Bereich Urbach Nord - Variante 2 -

Legende

- Hauptrouten Fußgängerverkehr
- Schulweg
- Radverkehrsnetz
- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Maßnahmen zur Sicherheit des Fuß-/Radverkehrs - Querungshilfen, Markierungen (s. Maßnahmenübersicht)
- Maßnahmen zur Sicherheit des Fuß-/Radverkehrs (s. Maßnahmenübersicht)

MOBILITÄTSKONZEPTION

Konzeption 2025-2030



Vorschlag Fuß- und Radverkehrsnetz Bereich Urbach West / Ost - Variante 2 -

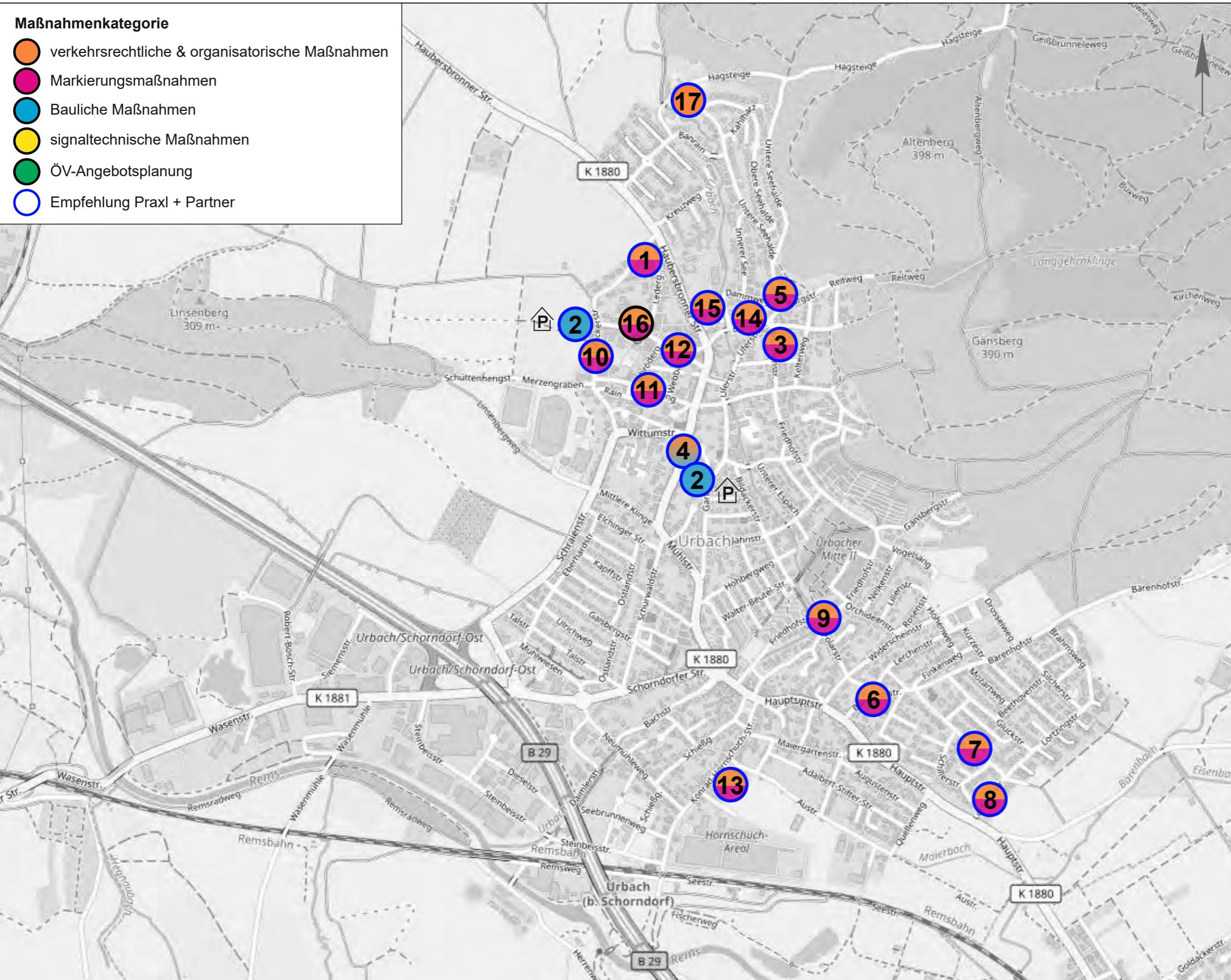
Legende

- Hauptrouten Fußgängerverkehr
- Schulweg
- Radverkehrsnetz**
- Hauptnetz 1. Ordnung
- - - Hauptnetz 2. Ordnung
- Maßnahmen zur Sicherheit des Fuß-/Radverkehrs - Querungshilfen, Markierungen (s. Maßnahmenübersicht)
- Maßnahmen zur Sicherheit des Fuß-/Radverkehrs (s. Maßnahmenübersicht)

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030

| Maßnahmenkategorie |
|---|
| verkehrsrechtliche & organisatorische Maßnahmen |
| Markierungsmaßnahmen |
| Bauliche Maßnahmen |
| signaltechnische Maßnahmen |
| ÖV-Angebotsplanung |
| Empfehlung Praxl + Partner |



Maßnahmenentwicklung Ruhender Verkehr

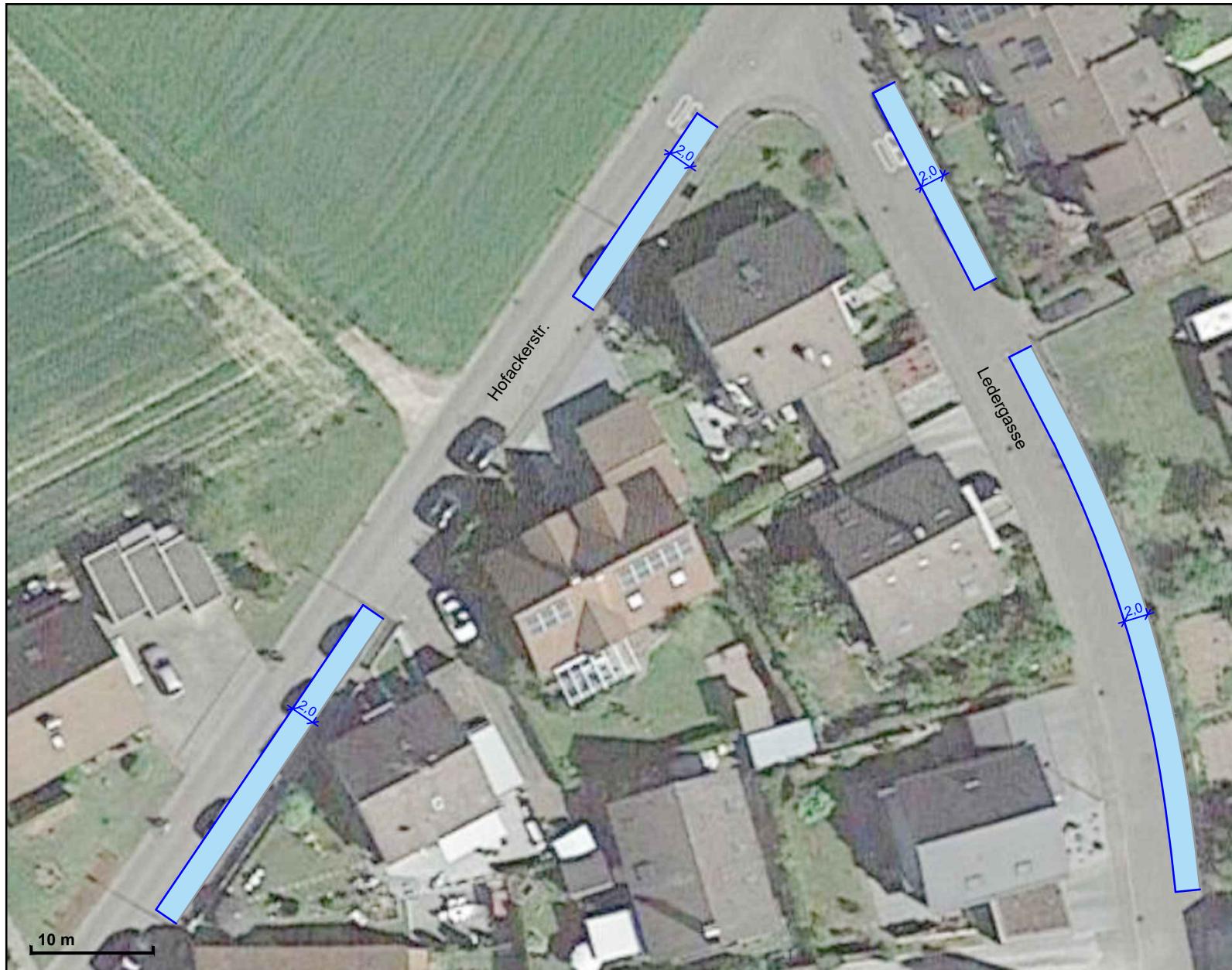
Übersicht punktuelle Maßnahmen

Einzelmaßnahmen

- 1 Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken
- 2 Quartiergaragen Mühlstr. und Hofackerstr.
- 3 Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken
- 4 Poller + Reduzierung Straßenraumparken
- 5 Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken
- 6 Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken
- 7 Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken
- 8 Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken
- 9 Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken
- 10 Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken
- 11 Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken
- 12 Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken
- 13 Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken
- 14 Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken
- 15 Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken
- 16 Parkraumbewirtschaftung Bereich Schloss (Parkdauerregelung)
- 17 Parkraumbewirtschaftung Bereich Freibad (Parkdauer- und Gebührenregelung)

MOBILITÄTSKONZEPTION

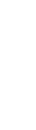
KONZEPTION 2025-2030



Maßnahmenentwicklung Ruhender Verkehr

Einzelmaßnahme 1 Hofackerstraße/Ledergasse

Legende



Anlage 7.1
Blatt 1



Stand: November 2023

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



Maßnahmenentwicklung Ruhender Verkehr

Einzelmaßnahme 3 + 4
Brunnenstraße - Mühlstraße

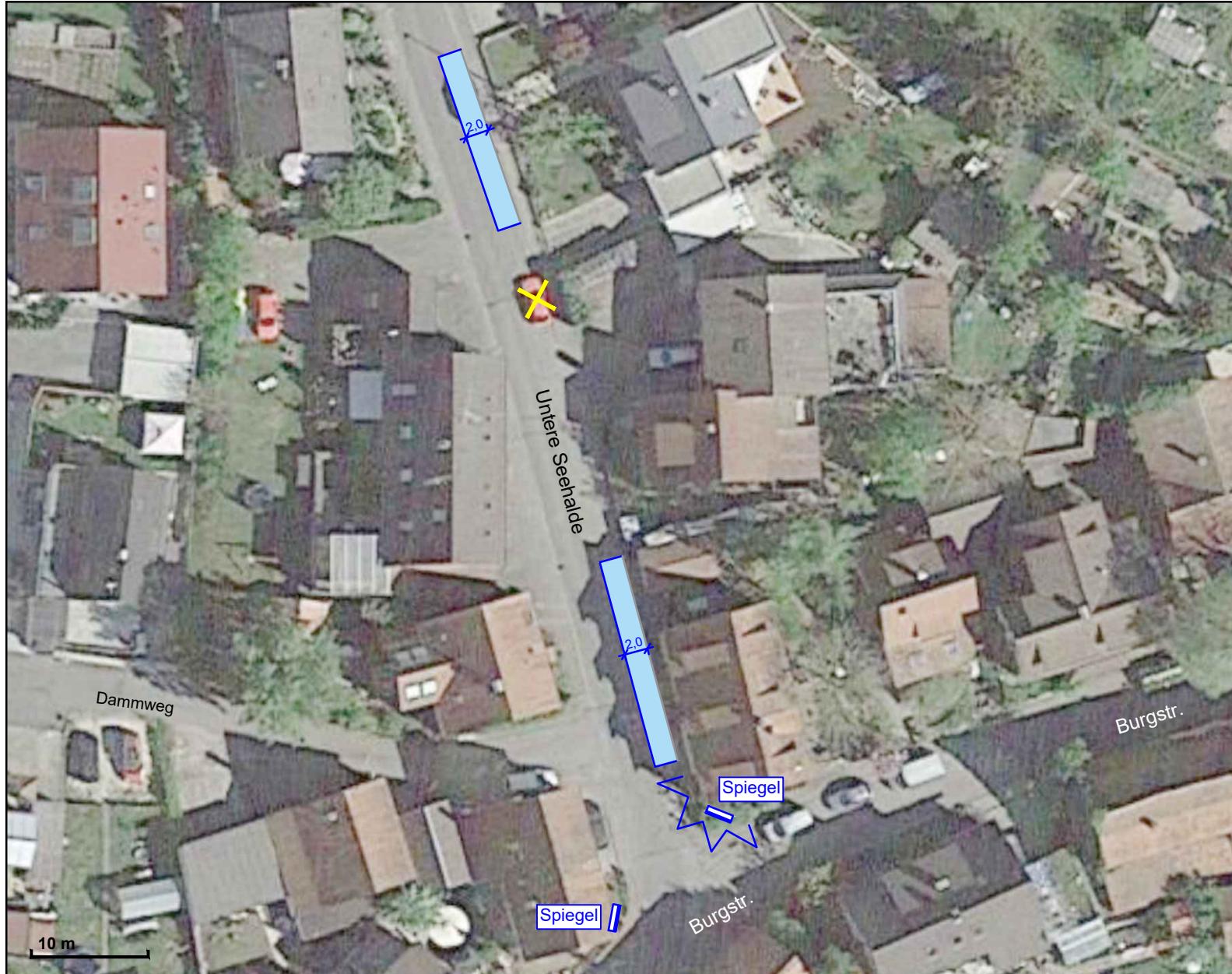
Legende

- Parkstreifen
- feste Poller
(Durchfahrtsbreite vorhanden)
- versenkbare Poller



MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



Maßnahmenentwicklung Ruhender Verkehr

Einzelmaßnahme 5 Untere Seehalde/Burgstraße

Legende

Parkstreifen



MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



Maßnahmenentwicklung Ruhender Verkehr

Einzelmaßnahme 6 Bärenhofstraße/Wolfsgasse

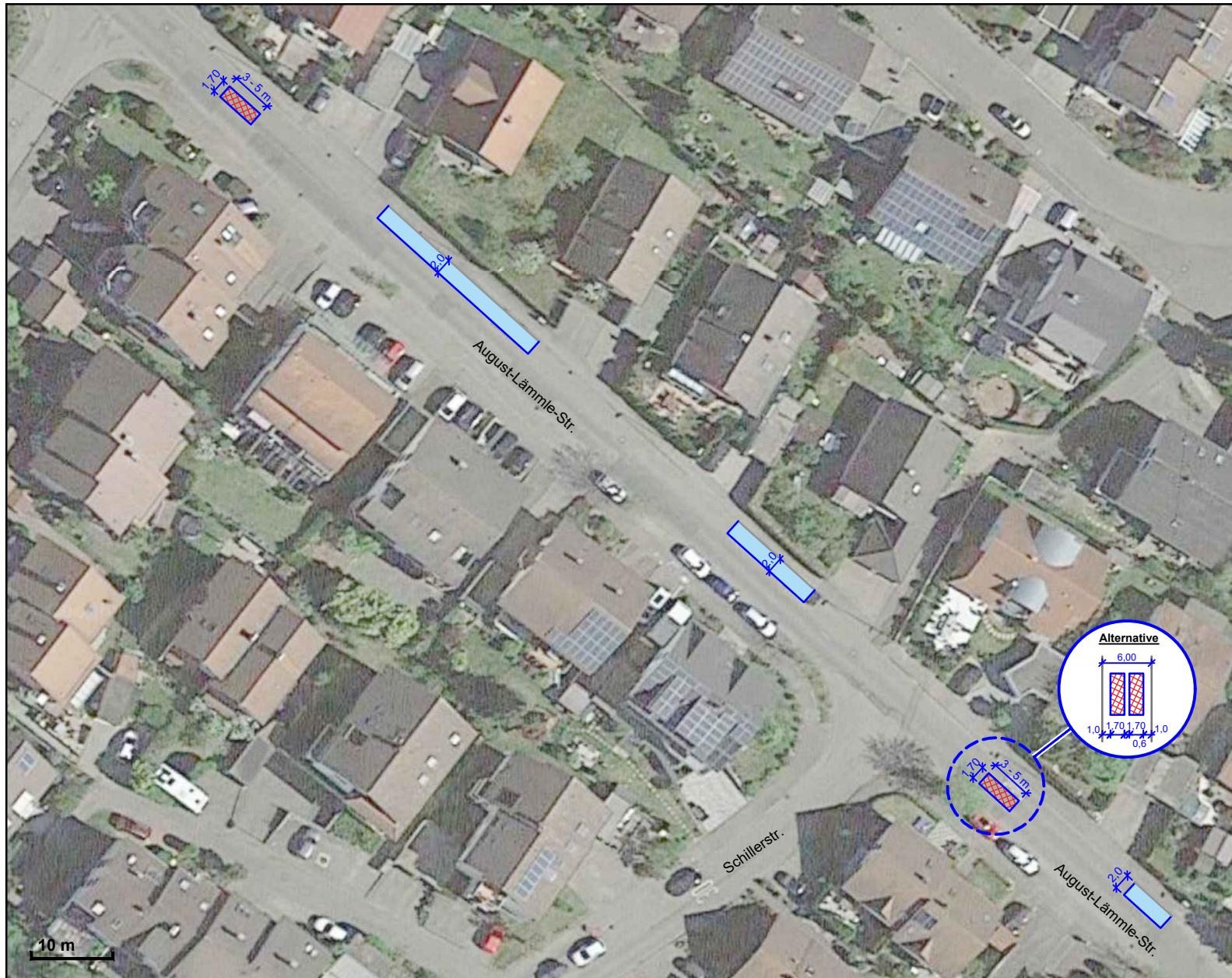
Legende

- Parkstreifen
- Plateau-Aufpflasterung
Höhe: + 10 cm
Anrampe: 1 : 25



MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



Maßnahmenentwicklung Ruhender Verkehr

Einzelmaßnahme 7 August-Lämmle-Str./Schillerstr.

Legende

- Parkstreifen
- Plateau-Aufpflasterung
Höhe: + 10 cm
Anrampe: 1 : 25



MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030

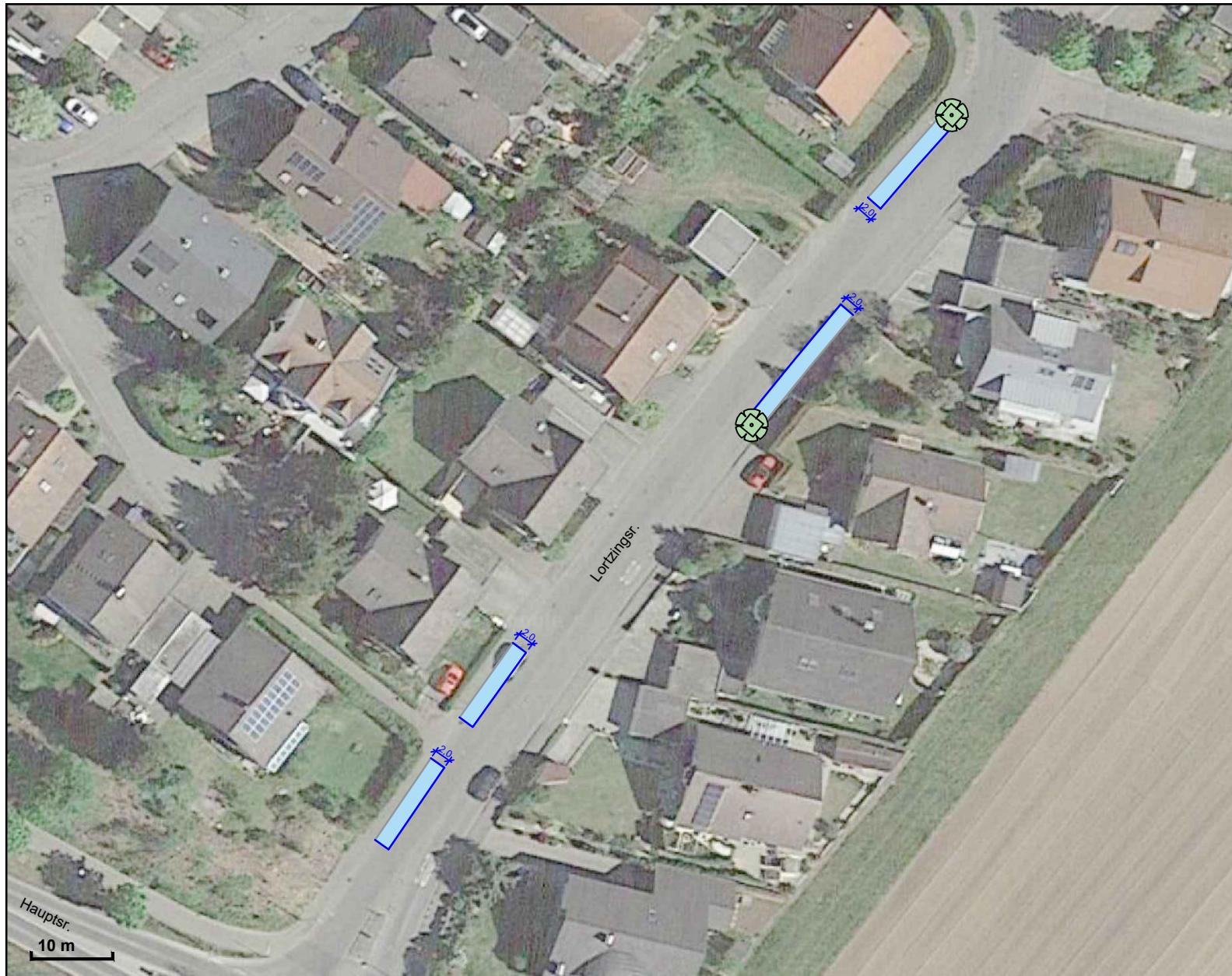
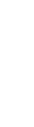


Maßnahmenentwicklung Ruhender Verkehr

Einzelmaßnahme 8 Lortzingstraße

Legende

- Parkstreifen
- Plateau-Aufpflasterung
Höhe: + 10 cm
Anrampung: 1 : 25
- Baum mit Baumscheibe



MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



Maßnahmenentwicklung Ruhender Verkehr

Einzelmaßnahme 9 Friedhofstraße/Polarstraße

Variante 1:
optimierte Bordkante

Variante 2:
Sperrmarkierung
○ feste Poller



MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



Maßnahmenentwicklung Ruhender Verkehr

Einzelmaßnahme 10 Hofackerstraße

Legende

Parkstreifen



MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



Maßnahmenentwicklung Ruhender Verkehr

Einzelmaßnahme 13 Konrad-Horschuch-Straße

Legende

Parkstreifen



Anlage 7.1
Blatt 9



Stand: November 2023

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030

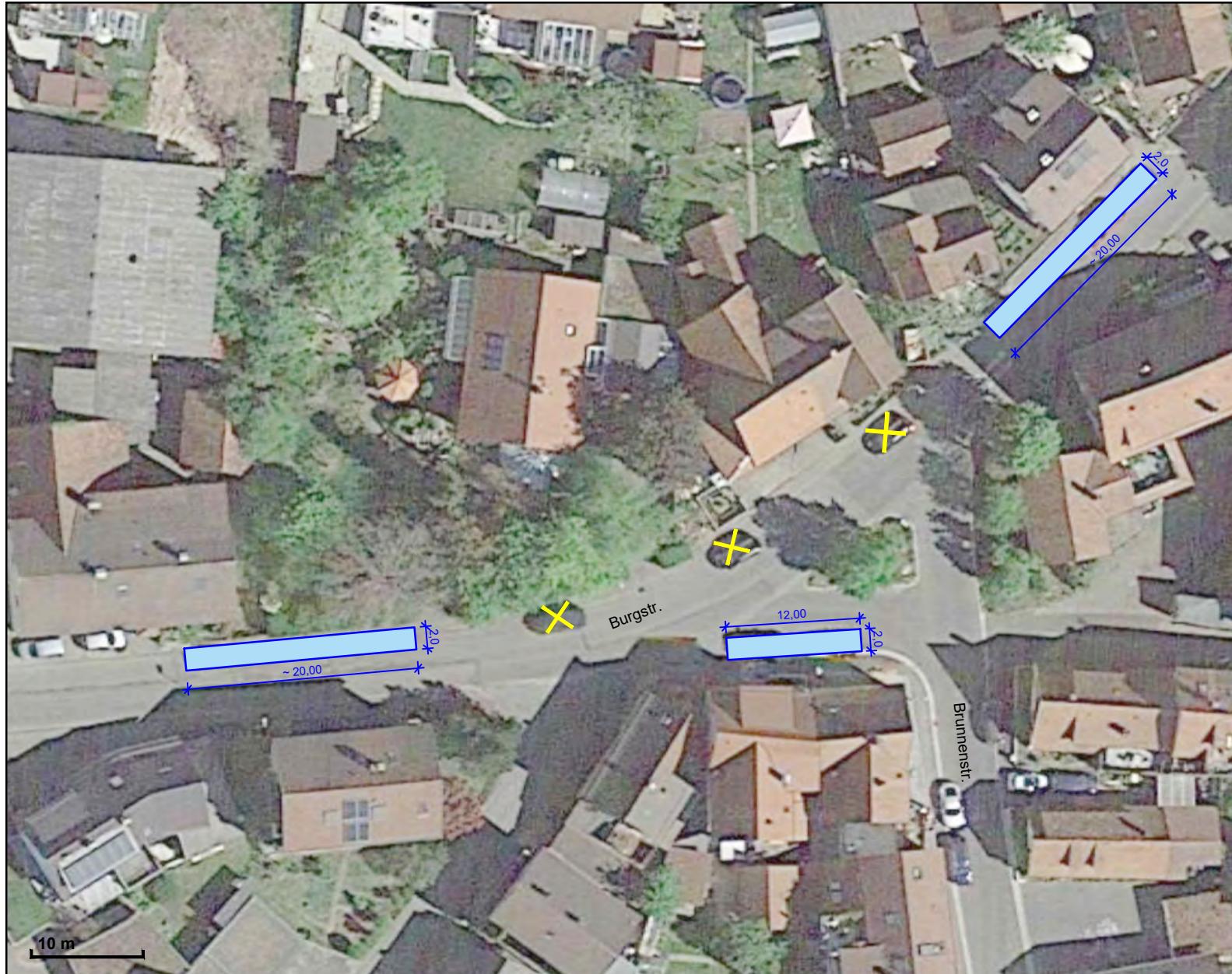


Maßnahmenentwicklung Ruhender Verkehr

Einzelmaßnahme 14 Burgstraße

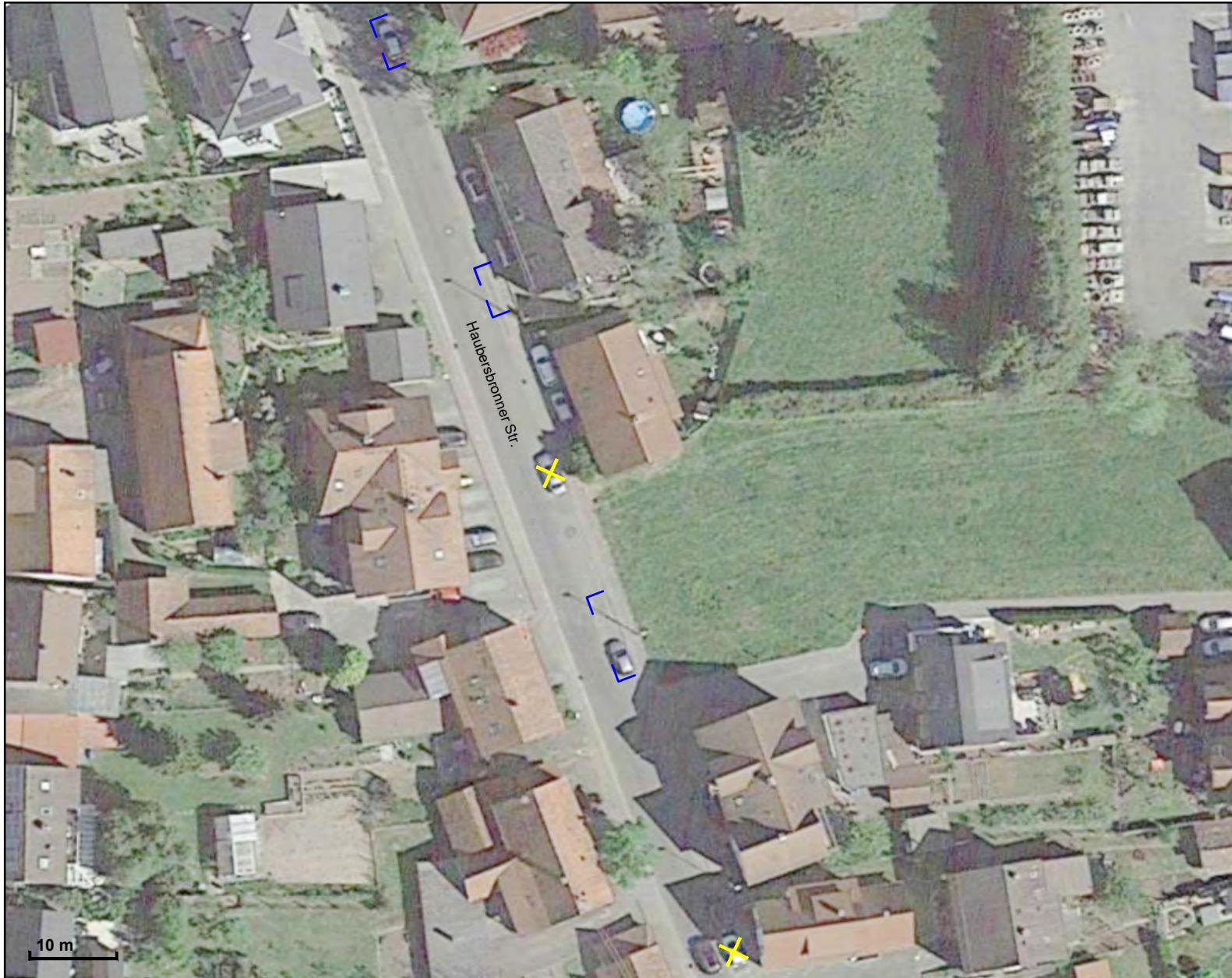
Legende

Parkstreifen



MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



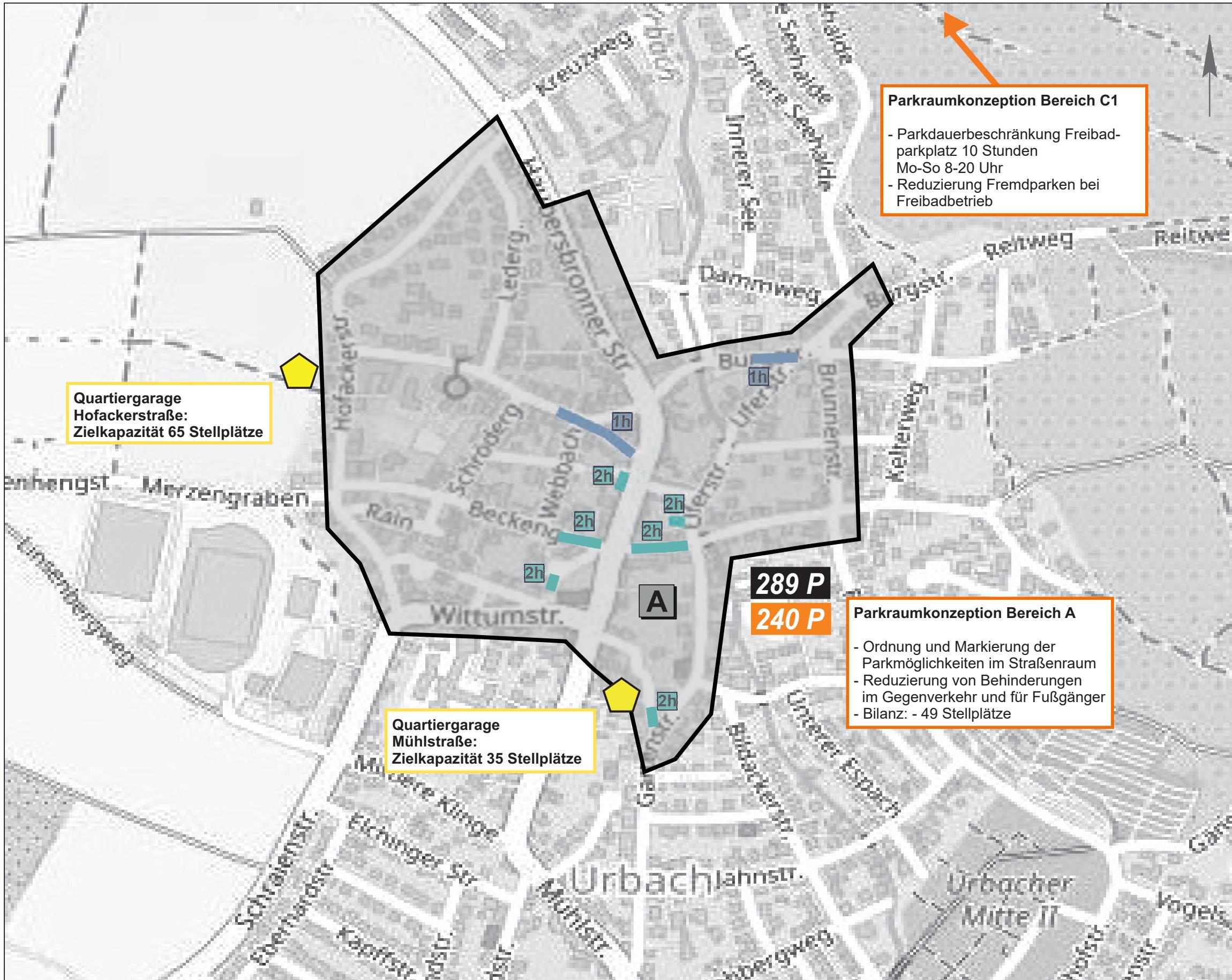
**Maßnahmenentwicklung
Ruhender Verkehr**

**Einzelmaßnahme 15
Haubersbronner Straße**



MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



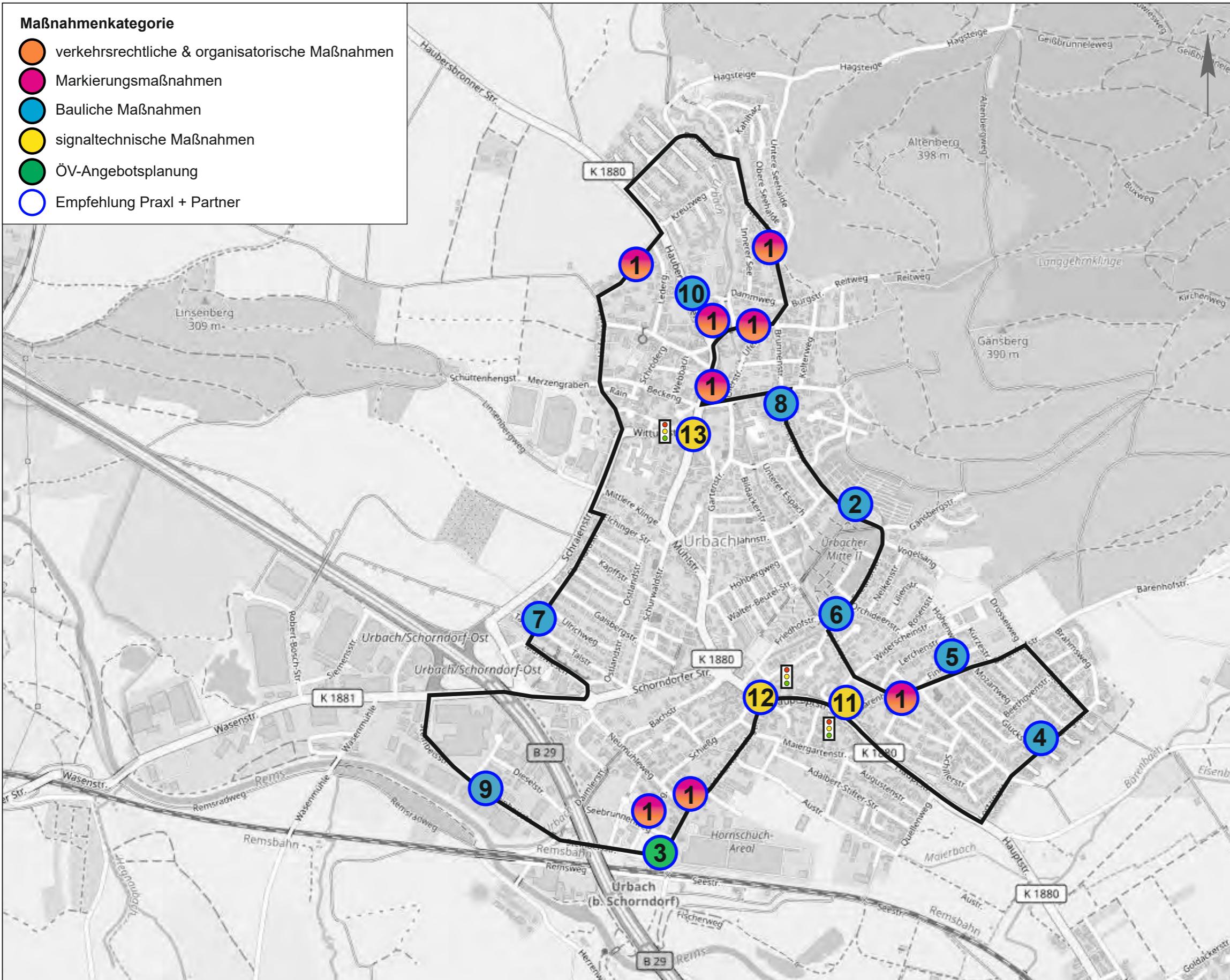
Stellplatzanzahl
Parkraumkonzept
Öffentlicher Parkraum
- Bewirtschaftungskonzept -

VORABZUG

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030

| Maßnahmenkategorie |
|---|
| verkehrsrechtliche & organisatorische Maßnahmen |
| Markierungsmaßnahmen |
| Bauliche Maßnahmen |
| signaltechnische Maßnahmen |
| ÖV-Angebotsplanung |
| Empfehlung Praxl + Partner |



Maßnahmenentwicklung ÖPNV

Übersicht punktuelle Maßnahmen

Einzelmaßnahmen

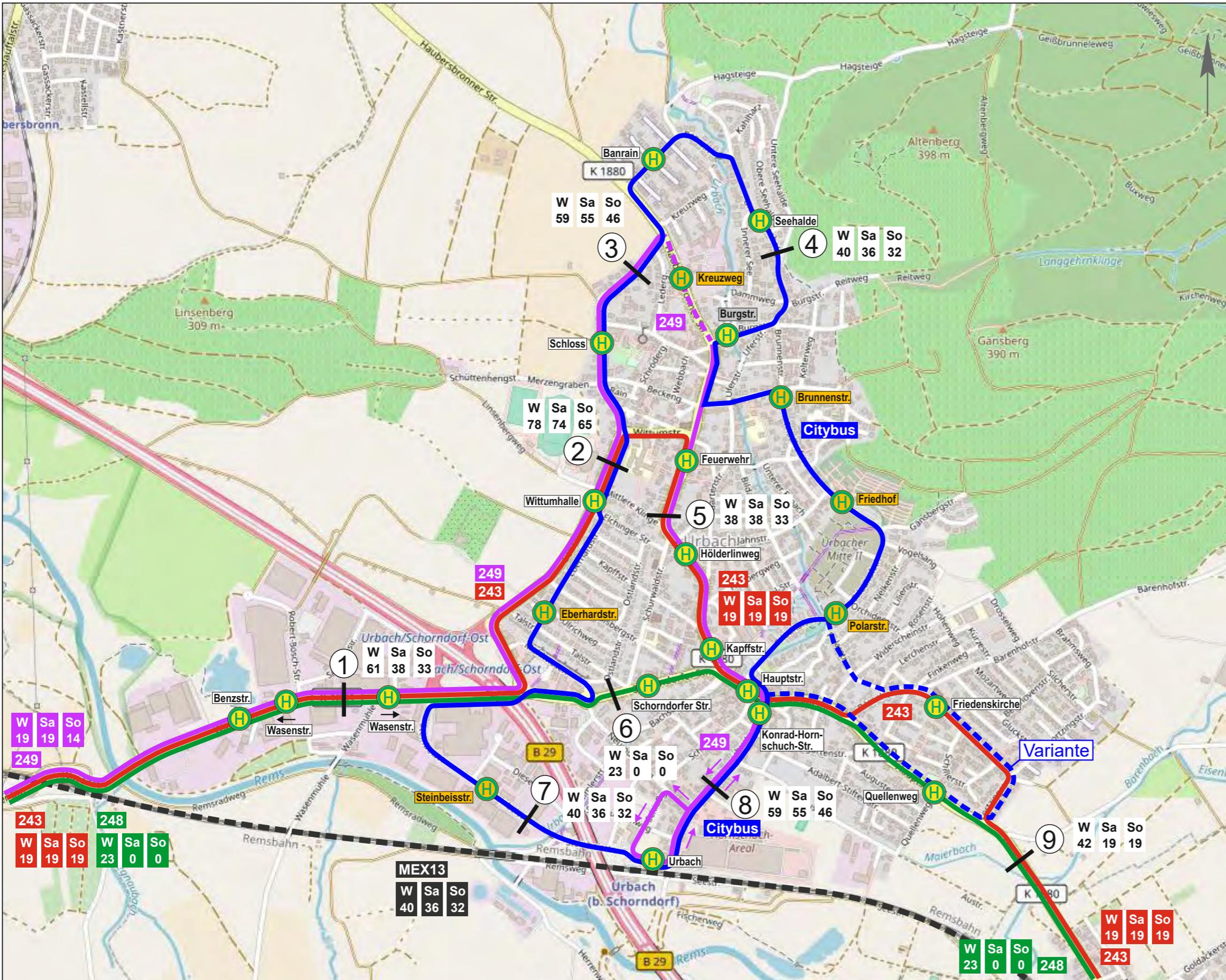
- 1: Reduzierung + Ordnung Fahrbahnparken
 - 2: neue Citybus-Haltestelle Friedhof
 - 3: Citybus Ringlinie 30-Min-Takt auf MEX
 - 4: neue Citybus-Haltestelle Lortzingstraße
 - 5: neue Citybus-Haltestelle Bärenhofstr.
 - 6: neue Citybus-Haltestelle Polarstr.
 - 7: neue Citybus-Haltestelle Eberhardstr.
 - 8: neue Citybus-Haltestelle Brunnenstr.
 - 9: neue Citybus-Haltestelle Steinbeisstr.
 - 10: neue Bushaltestelle Linie 249 Kreuzweg
 - 11: Busbeschleunigung Bärenhofstr.
 - 12: Busbeschleunigung Konrad-Horschuch-Str.
 - 13: Busbeschleunigung Wittumstr.
- Citybus-Linienführung

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



ÖV-Konzeption Variante 1 - geänderte Führung 249 -



- Legende**
- Haltestelle Bestand / Neu
 - Buslinie 243
 - Buslinie 248
 - Buslinie 249 (geänderte Führung)
 - Bahnlinie MEX13
 - Citybus Neu (Variante)
 - Fahrtenpaare (Fahrtenangebot Werktag/Samstag/Sonntag)
 - Querschnitt Fahrtenpaare

9

Anlage 8.2
Blatt 1

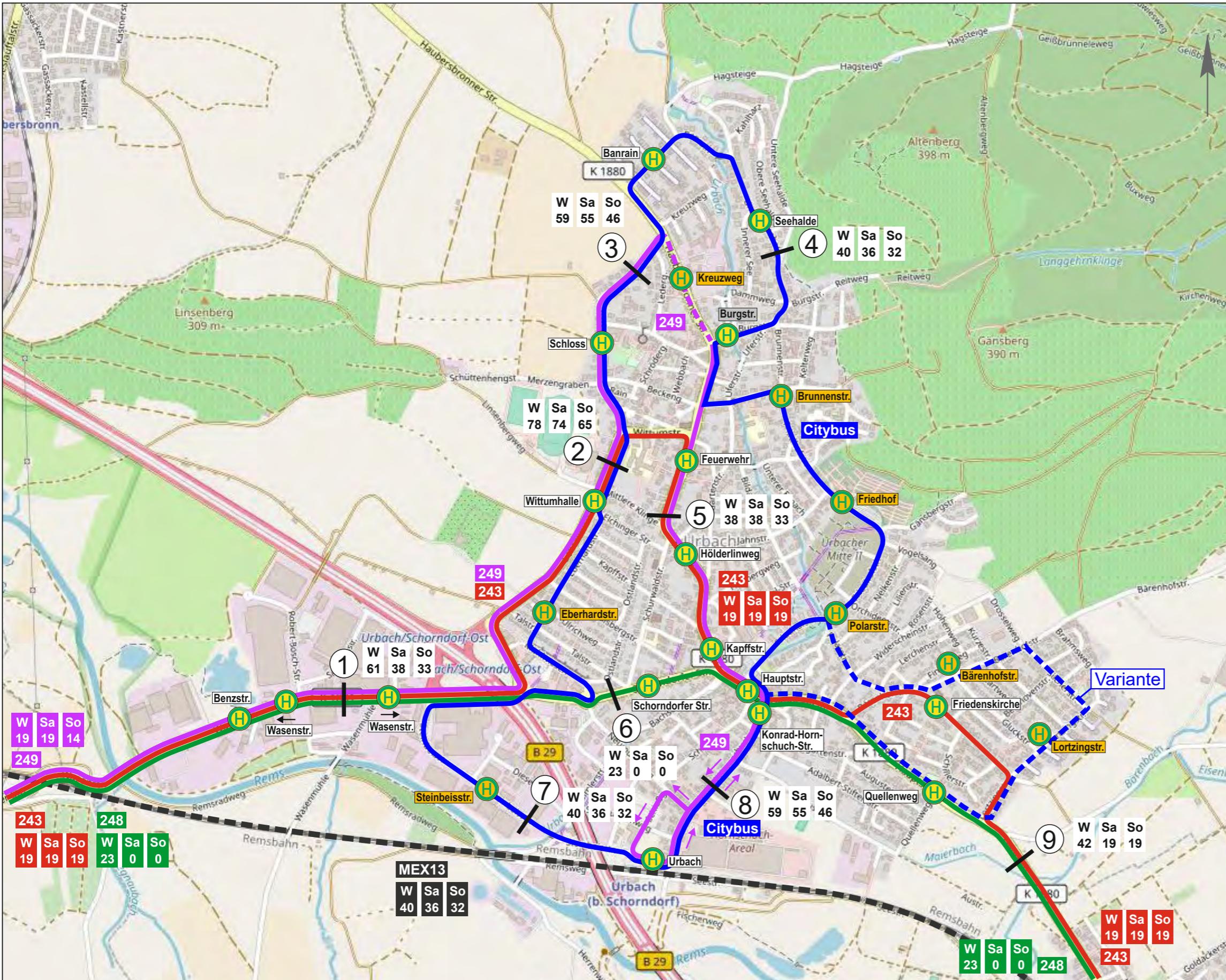
Stand: August 2023

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



ÖV-Konzeption Variante 1B - geänderte Führung 249 -

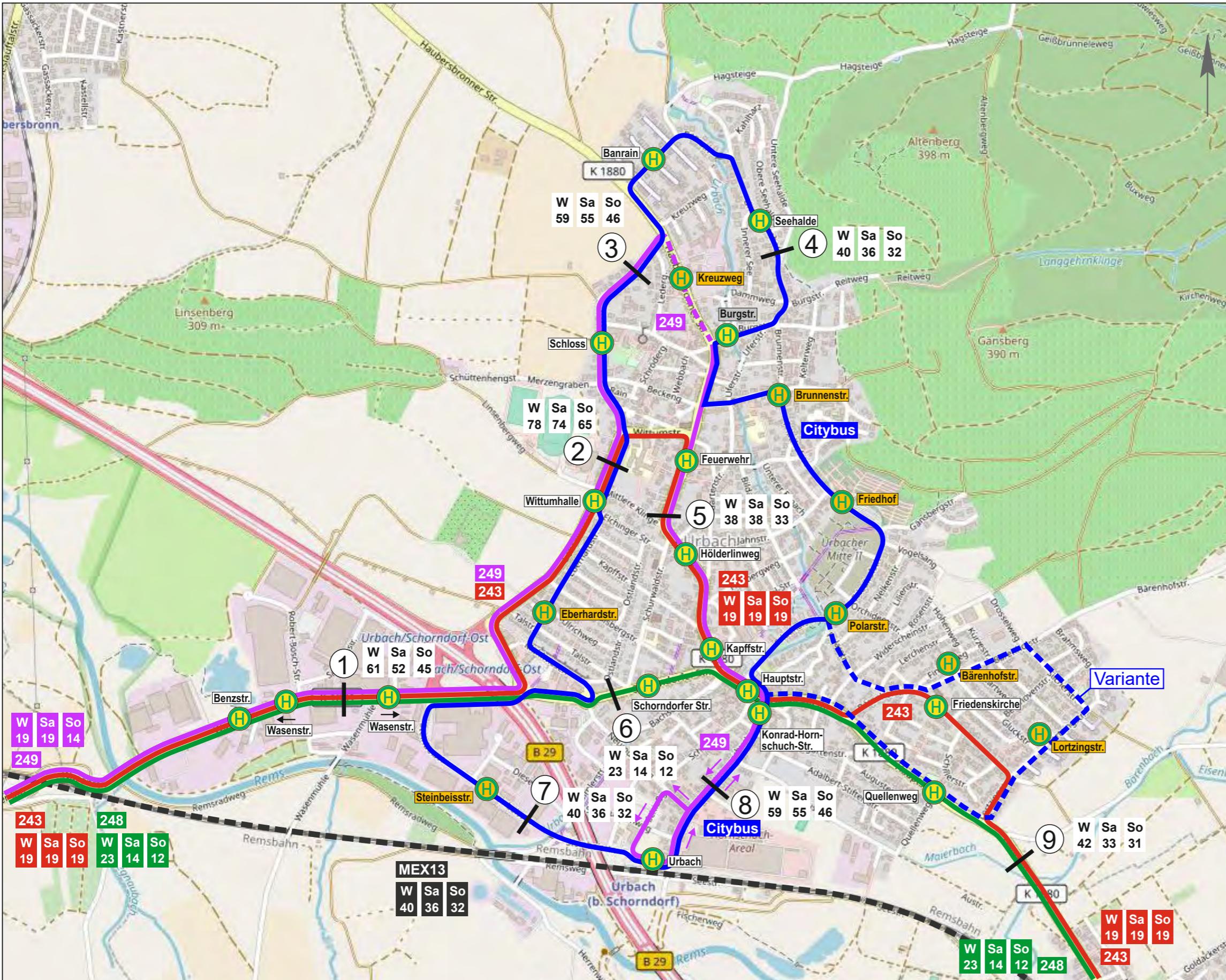


MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



ÖV-Konzeption Variante 1C - Fahrplanangebot 248 -



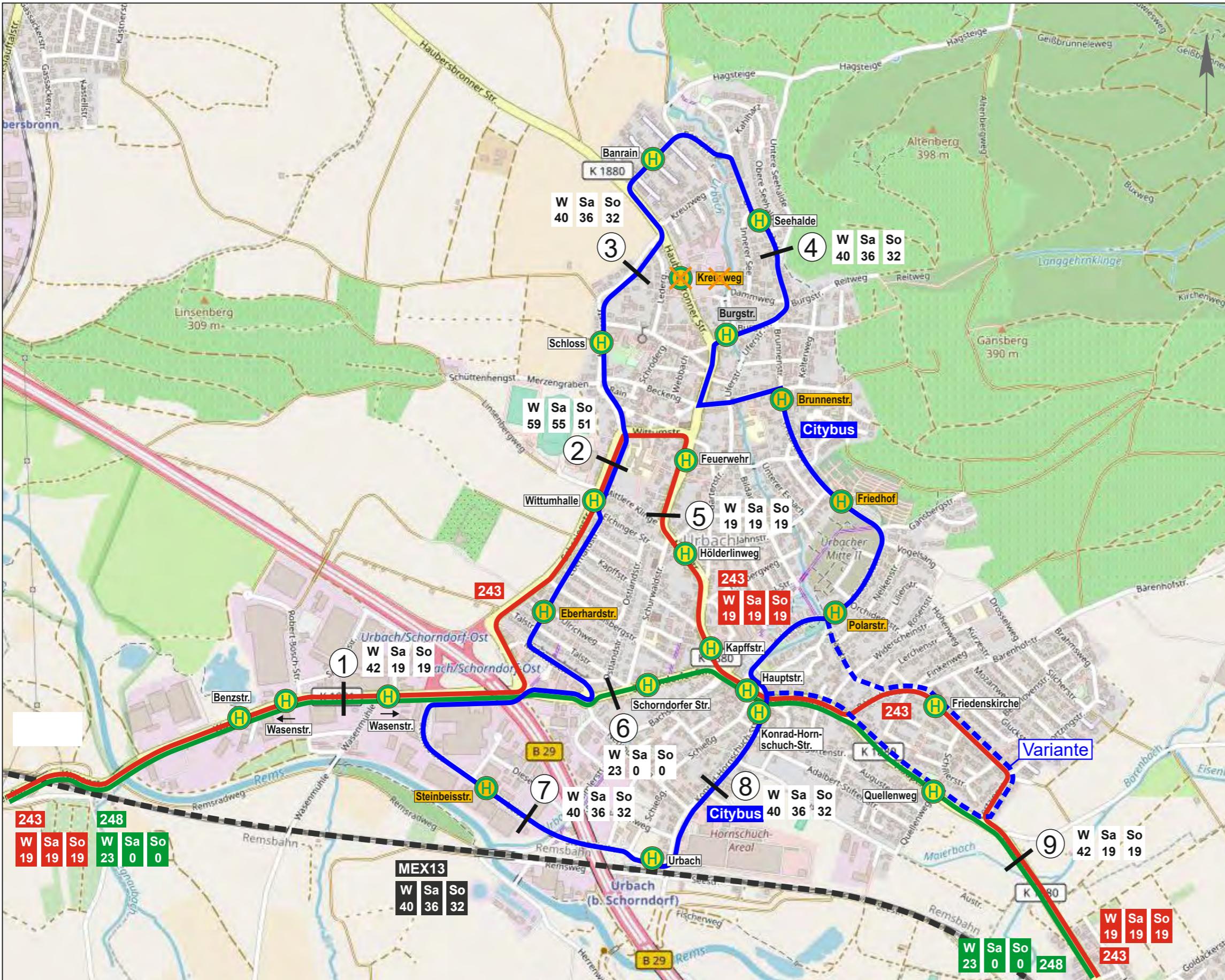
Anlage 8.2
Blatt 3

MOBILITÄTSKONZEPTION

KONZEPTION 2025-2030



ÖV-Konzeption Variante 2



- Legende**
- (H) Haltestelle Bestand / Neu
 - Buslinie 243
 - Buslinie 248
 - - - Bahnlinie MEX13
 - Citybus Neu (auf MEX abgestimmt)
 - W Sa So Fahrtenpaare (Fahrtenangebot Werktag/Samstag/Sonntag)
 - Querschnitt Fahrtenpaare

Anlage 8.3

Stand: August 2023

Mobilitätskonzeption

Konzeption 2025-2030 - Maßnahmen

| Nr. | Maßnahmenvorschlag | Verortung | Wirkungswise | Maßnahmenkategorie | Umsetzungszeitraum | Empfehlung P+P | geschätzte Kosten |
|---------------------|-----------------------|---|--|--|---|---|---|
| Rad- und Fußverkehr | 1* | Querungshilfe (FGÜ, FG-Insel, Verengung, LSA) | Mühlstr. Haubersbronner Str. Wittumstr., Mühlstr. Schraienstr. Hauptstr. | Verbesserung von Sicherheit und Komfort Verbesserung von Sicherheit und Komfort | verkehrsrechtliche und organisatorische + bauliche Maßnahmen bauliche Maßnahmen verkehrsrechtliche und organisatorische Maßnahmen + Markierungmaßnahmen verkehrsrechtliche und organisatorische Maßnahmen verkehrsrechtliche, signaltechnische + bauliche Maßnahmen Markierungmaßnahmen + bauliche Maßnahmen bauliche Maßnahmen bauliche Maßnahmen verkehrsrechtliche und organisatorische + bauliche Maßnahmen Markierungmaßnahmen + bauliche Maßnahmen verkehrsrechtliche und organisatorische Maßnahmen verkehrsrechtliche und organisatorische Maßnahmen verkehrsrechtliche und organisatorische Maßnahmen verkehrsrechtliche und organisatorische Maßnahmen | mittelfristig mittelfristig mittelfristig mittelfristig mittelfristig kurzfristig mittelfristig mittelfristig mittelfristig kurzfristig mittelfristig mittelfristig mittelfristig mittelfristig mittelfristig | 465.000,00 € 7.000,00 € 11.000,00 € 60.000,00 € 180.000,00 € 5.000,00 € 115.000,00 € 25.000,00 € 130.000,00 € x x x x x x x x x x x x |
| | 6a | | | Verbesserung von Sicherheit und Komfort | | x | 7.000,00 € |
| | 6b | | | Verbesserung von Sicherheit und Komfort | | | 11.000,00 € |
| | 2 | | | Verbesserung von Sicherheit und Komfort | | x | 60.000,00 € |
| | 5 | | | Verbesserung von Sicherheit und Komfort | | x | 180.000,00 € |
| | 3A | Radschutzstreifen | Schraienstr. bergauf | Verbesserung von Sicherheit und Komfort | | | 5.000,00 € |
| | 3B | Alternative Radverkehrsführung | Eberhardstraße | | | | |
| | 4 | gesicherte Radverkehrsführung | Hauptstr./Maiergartenstr. | Verbesserung der Radverkehrsführung, Sicherheit und Komfort | | mittelfristig | x (für Hauptroute) |
| | 7 | Verbreiterung + Markierung Rad- & Fußverkehr | Schorndorfer Str. vor Tankstelle und Mc | Verbesserung von Sicherheit und Komfort | | kurzfristig | x |
| | 8 | Brücke für Radverkehr | Am Himmelreich/Hohbergweg | Verbesserung Radverkehrsführung, Verbesserung der Sicherheit | | | 130.000,00 € |
| | 9 | Gehwegverbreiterung | Schlossstr. | Verbesserung von Sicherheit und Komfort | | mittelfristig | |
| | 9 | verkehrsberuhigter Bereich | Schlossstr., Brunnenstr. | Verbesserung von Sicherheit und Komfort | | | 150.000,00 € |
| | 11 A | separate Führung + Markierung Abbieger Radverkehr (2 Varianten) | Hauptstr. - Marktplatz | Verbesserung von Sicherheit und Komfort | | kurzfristig | x |
| | 11 B | Fahrradregelung Durchfahrt (s. 3 verschiedene Varianten) | Marktplatz | Verbesserung Anbindung, Sicherheit der Fußgänger | | kurzfristig | |
| | 12 | Gehwege freiräumen/frei halten | Kreuzweg | Verbesserung von Sicherheit und Komfort | | kurzfristig | x |
| | 13 | Hinweisschilder "Achtung Radverkehr" | kritische Knoten, u.A. Kreuzung Neumühleweg/Bachstr., Schraienstr./Talstr. | Verbesserung der Sicherheit | | kurzfristig | x |
| | 14 | Ausbau Geh- und Radverbindungen (Grunderwerb nötig) | Hölderlinweg | Verbesserung Radverkehrsführung | | | Grunderwerb |
| | 15 | | Schurwaldstraße | Verbesserung Radverkehrsführung | | | Grunderwerb |
| | 16 | Fahrradstraße | Bachstraße Uferstraße | Verbesserung Radverkehrsführung, Sicherheit und Komfort Verbesserung Radverkehrsführung, Sicherheit und Komfort | | mittelfristig | x |
| - | Bordabsenkung | Kreuzungen des Radverkehrs, Querung FG - Urbach | | Verbesserung von Sicherheit und Komfort | | mittelfristig | x |
| - | Neues HauptROUTennetz | Urbach | | Verbesserung Radverkehrsführung, Verbesserung der Sicherheit | | mittelfristig | x |

Mobilitätskonzeption

Konzeption 2025-2030 - Maßnahmen

| | Nr. | Maßnahmenvorschlag | Verortung | Wirkungswise | Maßnahmenkategorie | Umsetzungszeitraum | Empfehlung P+P | geschätzte Kosten |
|------------------|-------|---|---|---|--|--------------------|----------------|-----------------------|
| Ruhender Verkehr | 1 | markierte Parkstreifen (keine Parkplätze auf Kurveninnenseite, Reduzierung, Parkverbote,..) | Ledergasse | Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken | verkehrsrechtliche und organisatorische Maßnahmen + Markierungsmaßnahmen | kurzfristig | x | 2.000,00 € |
| | 3 | | Brunnenstr. | Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken | | kurzfristig | x | 1.000,00 € |
| | 5 | | Untere Seehalde/Burgstr. | Reduzierung Verkehrsbehinderungen (auch ÖV), höhere Sicherheit | | kurzfristig | x | 2.000,00 € |
| | 6 | | Bärenhofstr./Wolfsgasse | Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken | | kurzfristig | x | 1.000,00 € |
| | 7 | | August-Lämmlie-Str./Schillerstr. | Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken, Reduzierung Verkehrsbehinderungen (auch ÖV) | | kurzfristig | x | 1.000,00 € |
| | 8 | | Lortzingstr. | Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken, Reduzierung Verkehrsbehinderungen (auch ÖV) | | kurzfristig | x | 30.000,00 € |
| | 9 | | Friedhofstr./Polarstr. | Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken, höhere Sicherheit | | mittelfristig | x | 7.000,00 € |
| | 1, 10 | | Hofackerstr. | Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken, Reduzierung Verkehrsbehinderungen (auch ÖV), höhere Sicherheit | | kurzfristig | x | 2.000,00 € |
| | 12 | | Schlossstr. | Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken | | kurzfristig | x | s. F+R Maßnahme 9 |
| | 11 | | Beckengasse | Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken | | kurzfristig | x | s. F+R Maßnahme 9 |
| | 13 | | Konrad-Hornschuch-Str. | Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken | | kurzfristig | x | 1.000,00 € |
| | 14 | | Burgstr. | Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken, Reduzierung Verkehrsbehinderungen (auch ÖV) | | kurzfristig | x | 1.000,00 € |
| | 15 | | Haubersbronner Str. | Reduzierung und Ordnung Straßenraumparken, Reduzierung Verkehrsbehinderungen (auch ÖV) | | kurzfristig | x | |
| | 2 | Quartiergaragen | Vorschläge: Hofackerstr., Feuerwehr (Mühlstr./Marktweg) | zus. Parkraumangebot, Entlastung der Straßenräume | bauliche Maßnahmen | langfristig | x | |
| | 4 | Poller / Sperrmarkierung | Mühlstr. | Reduzierung Straßenraumparken, Verkehrssicherheit | verkehrsrechtliche und organisatorische + bauliche Maßnahmen | mittelfristig | x | s. VB Maßnahme 11 |
| | 9 | | ggf. Friedhofstr./Polarstr. | Reduzierung Straßenraumparken, Verkehrssicherheit | verkehrsrechtliche und organisatorische Maßnahmen | mittelfristig | | s. Nr. 9 Parkstreifen |
| | - | Parkraumbewirtschaftung | Ortskern Urbach | Reduzierung Straßenraumparken | verkehrsrechtliche und organisatorische Maßnahmen | mittelfristig | | |
| | - | zeitliche Parkbegrenzung | Freibadparkplatz | | verkehrsrechtliche und organisatorische Maßnahmen | | x | |
| | - | Anwohnerparken | Ortskern Urbach, Freibadparkplatz | Reduzierung Straßenraumparken | verkehrsrechtliche und organisatorische Maßnahmen | mittelfristig | x | |
| | - | Verkehrsüberwachung | Urbach | Vermeidung von Fehlnutzung | verkehrsrechtliche und organisatorische Maßnahmen | mittelfristig | | |
| | | | Urbach | Reduzierung Falschparkeranteil, Entzerrung, Sicherheit | verkehrsrechtliche und organisatorische Maßnahmen | kurzfristig | | Personal |

Mobilitätskonzeption

Konzeption 2025-2030 - Maßnahmen

| | Nr. | Maßnahmenvorschlag | Verortung | Wirkungswise | Maßnahmenkategorie | Umsetzungszeitraum | Empfehlung P+P | geschätzte Kosten |
|---------------------------|-----------|---|--|--|--|--------------------|-----------------------|--------------------|
| Verkehrsberuhigung | 3 | Plateau-Aufpflasterung | Bärenhofstr. | Verbesserung der Sicherheit, Lärmbremsung | | mittelfristig | x | 12.000,00 € |
| | 7 | | August-Lämme-Str. (nur Pflaster) | Verbesserung der Sicherheit, Lärmbremsung | | mittelfristig | x | 12.000,00 € |
| | 6 | Plateau-Aufpflasterung + Baumscheibe | Lortzingstr. | Verbesserung der Sicherheit, Lärmbremsung | bauliche Maßnahmen | mittelfristig | x | 12.000,00 € |
| | 8 | | Banrain | Verbesserung der Sicherheit, Lärmbremsung | | mittelfristig | | 15.000,00 € |
| | 1 | Aufpflasterung, farbige Abhebung | sensible Bereiche mit Mischnutzung, z. Bsp. Mühlstr. | Verbesserung der Sicherheit, Lärmbremsung, Betonung von Querungen, Geschwindigkeitsdämpfung | Markierungsmaßnahmen + bauliche Maßnahmen | mittelfristig | x | s. 1* Fuß-/Radnetz |
| | 4 | Tempo 30 (- Bodenmarkierung, sichtbar machen) | Haupstr. | Verbesserung der Sicherheit, Lärmbremsung | (verkehrsrechtliche und organisatorische Maßnahmen +) Markierungsmaßnahmen | kurzfristig | x | 2.000,00 € |
| | 1* | | Mühlstr. | Verbesserung der Sicherheit, Lärmbremsung | | kurzfristig | x | s. 1* Fuß-/Radnetz |
| | - | | weitere Tempo-30-Bereiche | Verbesserung der Sicherheit, Lärmbremsung | | kurzfristig | | |
| | 2 | gesicherte Querungshilfe (LSA, ...) | Schraienstr. | Geschwindigkeitsdämpfung, Verbesserung Sicherheit | bauliche + signaltechnische Maßnahmen | mittelfristig | x | |
| | 5 | | Hauptstr. (LSA) | Geschwindigkeitsdämpfung, Verbesserung Sicherheit | | mittelfristig | | 100.000,00 € |
| | 9 | Verkehrsberuhigter Bereich | Schlossstr. | Verbesserung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität | verkehrsrechtliche und organisatorische + bauliche Maßnahmen | mittelfristig | x | |
| | 9 | | Beckengasse | Verbesserung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität | | mittelfristig | x | |
| | 10 | Wächterampel + ggf. Querungsmöglichkeit | nördlicher Ortseingang - Haubersbronner Str. | Verbesserung der Sicherheit, Geschwindigkeitskontrolle | signaltechnische Maßnahmen | mittelfristig | x | 60.000,00 € |
| | 10 | | Hauptstr. | Verbesserung der Sicherheit, Geschwindigkeitskontrolle | | mittelfristig | x | 60.000,00 € |
| | 11 | Poller zur Fahrbahnabgrenzung | Mühlstr. | kein Überfahren des Fußwegs - Verbesserung der Sicherheit | bauliche Maßnahmen | mittelfristig | x | 13.000,00 € |
| | 11 | | Friedhofstr./Polarstr. | kein Überfahren des Fußwegs, Geschwindigkeitsdämpfung in Kurve - Verbesserung der Sicherheit | | mittelfristig | | 5.000,00 € |
| | 12 | Einbahnstraße - Radverkehr in beide Richtungen frei | Bachstr. | Reduzierung der Verkehrsbelastung, mehr Sicherheit, Platz für Fuß-/Radverkehr | | kurzfristig | x (Kombi Fahrradstr.) | |
| | 12 | | Schießgasse | Reduzierung der Verkehrsbelastung, mehr Sicherheit, Platz für Fuß-/Radverkehr | verkehrsrechtliche und organisatorische Maßnahmen | kurzfristig | x | |
| | 12 | | Brunnenstr. | Reduzierung der Verkehrsbelastung, mehr Sicherheit, Platz für Fuß-/Radverkehr | | kurzfristig | x | |
| | 12 | | Uferstr. | Reduzierung der Verkehrsbelastung, mehr Sicherheit, Platz für Fuß-/Radverkehr | | kurzfristig | x (Kombi Fahrradstr.) | |
| | - | Permanente Tempokontrolle, Blitzer | Urbach | Geschwindigkeitsdämpfung, Verbesserung Sicherheit, Lärmbremsung | verkehrsrechtliche und organisatorische + bauliche Maßnahmen | mittelfristig | | |

Mobilitätskonzeption

Konzeption 2025-2030 - Maßnahmen

| | Nr. | Maßnahmenvorschlag | Verortung | Wirkungsweise | Maßnahmenkategorie | Umsetzungszeitraum | Empfehlung P+P | geschätzte Kosten |
|------|-----|---|--|---|--|--------------------|----------------|---------------------|
| ÖPNV | 1 | Reduzierung + Ordnung Fahrbahnparken | Haubersbronner Str. | weniger Behinderungen, bessere Sichtverhältnisse, bessere Pünktlichkeit | verkehrsrechtliche und organisatorische Maßnahmen + Markierungsmaßnahmen | kurzfristig | x | |
| | 1 | | Hofackerstr. | weniger Behinderungen, bessere Pünktlichkeit | | kurzfristig | x | s. RV Maßnahme 1+10 |
| | 1 | | Bärenhofstr. | weniger Behinderungen, bessere Pünktlichkeit | | kurzfristig | x | s. RV Maßnahme 6 |
| | 1 | | untere Seehalde | weniger Behinderungen, bessere Pünktlichkeit | | kurzfristig | x | s. RV Maßnahme 5 |
| | 1 | | Burgstr. | weniger Behinderungen, bessere Pünktlichkeit | | kurzfristig | x | 1.000,00 € |
| | 1 | | Schießgasse | weniger Behinderungen, höhere Sicherheit, bessere Pünktlichkeit | | kurzfristig | x | s. VB Maßnahme 12 |
| | 1 | | Konrad-Horschuch-Str. | weniger Behinderungen, bessere Pünktlichkeit | | kurzfristig | x | s. RV Maßnahme 13 |
| | 3 | Citybus-Ringlinie auf jeden MEX (30-Min-Takt) | Ringlinie durch Urbach von/zum Bahnhof | zuverlässiger Taktanschluss Bus-Bahn | ÖV-Angebotsplanung | mittelfristig | x | |
| | 2 | neue Citybus-Haltestelle | Friedhof | bessere Gebietanbindung an den ÖPNV | | mittelfristig | x | 60.000,00 € |
| | 4 | | Lortzingstr. | bessere Gebietanbindung an den ÖPNV | | mittelfristig | x | 60.000,00 € |
| | 5 | | Bärenhofstr. | bessere Gebietanbindung an den ÖPNV | | mittelfristig | x | 60.000,00 € |
| | 6 | | Polarstr. | bessere Gebietanbindung an den ÖPNV | | mittelfristig | x | 60.000,00 € |
| | 7 | | Eberhardstr. | bessere Gebietanbindung an den ÖPNV | | mittelfristig | x | 60.000,00 € |
| | 8 | | Brunnenstr. | bessere Gebietanbindung an den ÖPNV | | mittelfristig | x | 60.000,00 € |
| | 9 | | Steinbeisstr. | bessere Gebietanbindung an den ÖPNV | | mittelfristig | x | 60.000,00 € |
| | 10 | neue Bushaltestelle Linie 249 | Kreuzweg | bessere Gebietanbindung an den ÖPNV | bauliche Maßnahme | mittelfristig | x | 60.000,00 € |
| | 11 | Busbeschleunigung | Bärenhofstr. | weniger Behinderungen, bessere Pünktlichkeit | | mittelfristig | x | 40.000,00 € |
| | 12 | | Konrad-Horschuch-Str. | weniger Behinderungen, bessere Pünktlichkeit | | mittelfristig | x | 40.000,00 € |
| | 13 | | Wittumstr. | weniger Behinderungen, bessere Pünktlichkeit | signaltechnische + bauliche Maßnahmen | mittelfristig | x | 40.000,00 € |