

Stadt Kornwestheim

Konzeption eines Parkleitsystems für die Kernstadt



BrennerPlan GmbH
Planungsgesellschaft für
Stadt, Umwelt und Verkehr

Augustenstraße 10 a
70178 Stuttgart
Telefon (07 11) 6 01 43 97-0
Telefax (07 11) 6 01 43 97-10
buero@brennerplan.de
www.brennerplan.de

Stadt Kornwestheim

Konzeption eines Parkleitsystems für die Kernstadt

Stand 29. April 2013



BrennerPlan GmbH
Planungsgesellschaft für
Stadt, Umwelt und Verkehr


Augustenstraße 10 a
70178 Stuttgart
Telefon (07 11) 6 01 43 97-0
Telefax (07 11) 6 01 43 97-10
buero@brennerplan.de
www.brennerplan.de

Impressum

Auftraggeber:

Stadt Kornwestheim
Jakob-Sigle-Platz 1
70806 Kornwestheim

Auftragnehmer:

 BrennerPlan GmbH
Planungsgesellschaft für Stadt,
Umwelt und Verkehr

Augustenstraße 10 a
70178 Stuttgart

Telefon 0711 / 6 01 43 97 – 0
Telefax 0711 / 6 01 43 97 – 10

buero@brennerplan.de
www.brennerplan.de

Bearbeiter:

Dipl.-Geogr. Svenja Sick
Dipl.-Ing. Malte Novak
Ariuntuya Hickl
Marlene De Sousa Almeida

Ausgabestand:

29. April 2013

Inhalt

1.	Aufgabenstellung	1
2.	Planungsgrundlagen.....	2
3.	Bearbeitungsmethodik.....	3
4.	Bestandsaufnahme und Vor-Ort-Begehung	3
5.	Verkehrserzeugung	4
5.1	„Das K“	4
5.1.1	Stadtbücherei	5
5.1.2	Variante 1: Veranstaltung in einem Veranstaltungsraum und einem Seminarraum.....	5
5.1.3	Variante 2: Veranstaltung im Theatersaal.....	5
5.1.4	Variante 3: Zeitgleiche Veranstaltung im Theatersaal und Festsaal	6
5.1.5	Stellplatznachfrage	6
5.2	Ravensburger Kinderwelt	7
5.3	Stellplatzbilanz.....	7
6.	Parkleitsystem.....	9
6.1	Allgemeine Vorbemerkungen und Ziele von Parkleitsystemen	9
6.1.1	Statische Parkleitsysteme.....	9
6.1.2	Dynamisches Parkleitsystem	10
6.2	Zielspinnen	11
6.3	Übersichtstafeln für das Parkleitsystem.....	12
7.	Parkwegweisung und Wegweisung	14
8.	Gestaltung der Tiefgaragen- und Parkhauszufahrten.....	15
9.	Handlungsempfehlungen.....	16
10.	Fazit.....	19

1. Aufgabenstellung

Die Stadt Kornwestheim baut derzeit das Kulturzentrum „Das K“ an der Stelle des bisherigen Kulturhauses. Dieses wird zukünftig auch Veranstaltungen von überörtlicher Bedeutung beherbergen. Daneben bringen die Neuansiedelung der „Ravensburger Kinderwelt“ im bestehenden Wette-Center an der Bahnhofstraße sowie die Umstrukturierung der Verkehrssituation in der Innenstadt grundlegende Veränderungen im ruhenden Verkehr mit sich. War das Parkraumangebot bisher primär auf lokale Nutzer ausgerichtet, so ist zukünftig auch mit einem erheblichen Anteil ortsfremder Besucher zu rechnen.

Vor diesem Hintergrund strebt die Stadt Kornwestheim die Einrichtung eines innenstadtbezogenen Parkleitsystems an. Die einzubeziehenden und bereits bestehenden Parkflächen (P1 „Wette-Center“, P3 „City-Parkhaus“, P4 „Bahnhofplatz“) sowie die geplante Tiefgarage P2 „Holzgrund“ befinden sich westlich der „Stuttgarter Straße“ im Quartier zwischen der „Jakobstraße“ und der „Johannesstraße“. Darüber hinaus sollen die neu strukturierten Stellplätze auf dem Salamander-Areal (P5) an der „Stammheimer Straße“ und die Tiefgarage „Kulturkarree“ (P6) ebenfalls in das Parkleitsystem eingebunden werden.

Für die aus dem übergeordneten Straßennetz in die Kernstadt einfahrenden und für die lokalen Nutzer soll ein innerstädtisches Parkwegweisungssystem entwickelt, geeignete Schilderstandorte eruiert und Beschilderungstafeln nach RWB 2000¹ erstellt werden. Darüber hinaus sind im Bedarfsfall Ausweichparkplätze bei Großveranstaltungen im Kulturkarree im Parkleitsystem auszuweisen und eine temporäre Parkwegweisung vorzuschlagen.

Um die Fahrzeugführer bis ans Ziel zu führen, werden weiterhin die Informationen aus dem Parkleitsystem in die bestehende Parkwegweisung eingebunden. Aufgrund der sich geänderten Wege und der neuen Verkehrsführung wird die Bestandsbeschilderung hinsichtlich der Einheitlichkeit und Kontinuität überprüft und bei Bedarf optimiert.

¹ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB), Köln 2000

2. Planungsgrundlagen

Für die Bearbeitung der Konzeption für das Parkleitsystem wurden vom Auftraggeber die folgenden Daten- und Plangrundlagen zur Verfügung gestellt:

Pläne und Bilder

- dxf-Datei Ausschnitt Kornwestheim
- Pläne zu den Neuerungen im Straßenraum, welche noch nicht in der Auto-CAD-Datei erfasst sind:
 - Bahnhofstraße
 - Stuttgarter Straße
- Luftbild Ausschnitt Kornwestheim (jpg-Datei)
- Karte zur Parkierungsregelung in der Innenstadt
- Pläne und Grafiken zum Parkierungskonzept und zur Parkierungsregelung Innenstadt
- Derzeitige Zielspinnen für die „Ravensburger Kinderwelt“ und „Das K“
- Luftbild und Informationen zum Festplatz und Parkplatz Eichenweg
- Zeichnungen zum geplanten Holzgrund-Areal
- Übersichtslagepläne zur Neugestaltung der Bahnhofstraße
- Pläne zum Gesamtkonzept Wette-Center, Jakobstraße, Holzgrund-Areal

Gutachten und Texte

- Gutachten für das Kulturzentrum Kornwestheim
- Kalkulation der Besucherzahlen der „Ravensburger Kinderwelt“
- Tabellen zur Parkierungsregelung in der Innenstadt
- Textliche Informationen zur Parkraumbewirtschaftung
- Auskünfte der Betreiber der Tiefgaragen und Parkhäuser
- Textliche Beschreibung zur Verkehrssituation Innenstadt
- Präsentation zur Neugestaltung der Bahnhofstraße (Informationsabend)
- Textliche Zusammenfassung des Innerstädtischen Rahmenplans

3. Bearbeitungsmethodik

Für das Kulturzentrum „Das K“ sowie die „Ravensburger Kinderwelt“ wird das Besucherverkehrsaufkommen an „Normal-Veranstaltungstagen“ sowie an „Maximal-Veranstaltungstagen“ ermittelt. Hierdurch kann aufgezeigt werden, ab welcher Veranstaltungsgröße Ausweichparkplätze benötigt werden. Die rechnerische Verkehrserzeugung für die geplanten Nutzungen erfolgt nach dem Abschätzverfahren von Dr. Bosserhoff² sowie auf Basis der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“³ der FGSV.

Zur Ermittlung der Zielspinnen werden die überregional zuführenden Einfallrichtungen des Verkehrs analysiert und geeignete Schilderstandorte aufgezeigt. Hierauf aufbauend werden Entscheidungspunkte bei der Routenwahl identifiziert und unter Einbeziehung der ggf. bereits bestehenden Wegweisung neue Schilderstandorte vorgeschlagen und Schilderlayouts entwickelt.

4. Bestandsaufnahme und Vor-Ort-Begehung

Um ein Bild der derzeitigen Situation zu erhalten, wurde am 30. Januar 2013 eine Vor-Ort-Bestandsaufnahme im Untersuchungsraum durchgeführt. Dabei wurden alle relevanten Aspekte fotografisch dokumentiert (Nutzungen, Beschilderungen, Markierungen, Parkmöglichkeiten) sowie die Hauptzuflussrichtungen abgefahren und mit Video aufgenommen.

Zu erkennen war hierbei, dass die Beschilderung im Bestand teilweise lückenlos und nicht konsistent war. Des Weiteren enthalten die Schilder zum Teil Ziele, welche nicht mehr vorhanden sind. Bezüglich der Parkbeschilderung fielen weiterhin an einigen Stellen Schilder auf, welche etwas ungeordnet wirken und in ihrer Gesamtheit beim Vorbeifahren schwer zu erfassen sind. Ein Beispiel hierfür findet sich vor dem Knotenpunkt „Stammheimer Straße / Lindenstraße“ (Foto rechts).



² Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Wiesbaden 2000

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln 2006

Anl. 1 Die Anlage 1 zeigt den Untersuchungsraum sowie die Definition und räumliche Lage des „City-Ring“ sowie des „inneren Parkring“. Weiterhin sind auf dem Plan die Tiefgaragen und Parkhäuser eingezeichnet.

5. Verkehrserzeugung

Um aufzeigen zu können, wie viele Stellplätze für unterschiedliche Veranstaltungsgrößen benötigt werden, wird anhand der Flächen und der Nutzungen der geplanten Aufsiedelungen die Anzahl der Beschäftigten-, Besucher- und Lieferfahrten nach dem Abschätzverfahren nach Dr. Bosserhoff sowie auf Basis der FGSV-Richtlinie ermittelt. Bei diesem Verfahren werden entsprechend der Nutzung flächenbezogene Werte für das Verkehrsaufkommen zugeordnet.

Das Abschätzverfahren nach Dr. Bosserhoff gibt bei der Verkehrserzeugung Spannweiten für die Verkehrserzeugung vor. In der Regel wurde ein mittlerer Ansatz gewählt.

Anl. 2 Die Berechnung der Verkehrserzeugung wurde für „Das K“ und die „Ravensburger Kinderwelt“ vorgenommen. Die Anlage 2 zeigt einen Übersichtsplan, in welchem die beiden Einrichtungen lokalisiert sind.

5.1 „Das K“

Das Kulturzentrum „Das K“ verfügt über zwei Säle, deren zugehörigen Foyers sowie jeweils zwei Veranstaltungsräume und zwei Seminarräume. Für „Das K“ wurden drei verschiedene Belegungsgrade der Räume unterschieden und für diese jeweils das induzierte Verkehrsaufkommen ermittelt. Folgende Varianten werden differenziert:

Variante 1: Keine Veranstaltung in den Sälen, parallele Nutzung eines Veranstaltungsraumes und eines Seminarraumes

Variante 2: Veranstaltung in einem Saal (Theatersaal)

Variante 3: Parallel stattfindende Veranstaltungen in beiden Sälen (Theatersaal und Festsaal)

Zusätzlich wurde in jeder der drei Varianten das Verkehrsaufkommen der Stadtbücherei, welche ebenfalls im Kulturzentrum untergebracht ist, einbezogen.

Für jede Variante wurden die Neuverkehre auf Tagesganglinien umgelegt und anhand dieser der Stellplatzbedarf ermittelt.

5.1.1 Stadtbücherei

Bei einer Bruttogeschossfläche von ca. 1.500 m² werden für die Bibliothek 9 täglich anwesende Beschäftigte ermittelt. Diese erzeugen bei einem MIV-Anteil von 50 % und einem Pkw-Besetzungsgrad von 1,1 rund 10 Pkw-Fahrten / Tag. Durch die rund 520 Besucher werden weitere ca. 240 Pkw-Fahrten induziert. Für die Besucher wurden ein MIV-Anteil von 30 % und ein Pkw-Besetzungsgrad von 1,3 angesetzt.

Anl. 3 Insgesamt wird durch die Bibliothek im Kulturzentrum ein Neuverkehrsaufkommen von ca. 250 Pkw-Fahrten / Tag erzeugt. Weitere ca. 2 Fahrten pro Tag werden vom Lieferverkehr induziert (Anlagen 3.1, 3.2, 3.3 Tabelle oben).

5.1.2 Variante 1: Veranstaltung in einem Veranstaltungsraum und einem Seminarraum

Anl. 3.1 Bei gleichzeitig stattfindenden Veranstaltungen in einem Veranstaltungsraum und in einem der Seminarräume werden rund 3 täglich anwesende Beschäftigte ermittelt. Der Wert für die Besucherzahl (80) ergibt sich aus dem vorliegenden Gutachten⁴. Diese Personengruppen induzieren pro Tag etwa 4 (Beschäftigte) bzw. 75 (Besucher) Pkw-Fahrten. Zusätzlich werden ca. 2 Lieferfahrten / Tag stattfinden (Anl. 3.1, Tabelle unten).

5.1.3 Variante 2: Veranstaltung im Theatersaal

Anl. 3.2 Die Anlage 3.2 (Tabelle unten) zeigt die Verkehrserzeugung für eine Veranstaltung im Theatersaal mit 450 Besuchern. Bei dieser Belegung im Kulturzentrum werden durch die rund 20 täglich anwesenden Beschäftigten ca. 30 Pkw-Fahrten pro Tag induziert. Im Besucherverkehr finden rund 420 Pkw-Fahrten / Tag statt. Weitere ca. 6 Fahrten am Tag entfallen auf den Lieferverkehr.

⁴ UDF CONSULTING AG: Erstellung eines betriebswirtschaftlichen Betreiberkonzepts für das neue Kulturzentrum Kornwestheim, Stuttgart 2012

5.1.4 Variante 3: Zeitgleiche Veranstaltung im Theatersaal und Festsaal

Anl. 3.3 Für den Fall, dass im Theatersaal und Festsaal parallel eine Veranstaltung stattfindet, entstehen pro Tag rund 1.000 zusätzliche Pkw-Fahrten. Diese resultieren aus dem Beschäftigten- (ca. 60 Pkw-Fahrten / Tag) sowie dem Besucherverkehr (ca. 940 Kfz-Fahrten / Tag). Weitere ca. 10 Fahrten am Tag werden durch den Lieferverkehr erzeugt (Anl. 3.3, Tabelle unten).

5.1.5 Stellplatznachfrage

Anl. 3.4 Die Anlage 3.4 zeigt die Ganglinien des Stellplatzbedarfs für die drei Varianten und weist zusätzlich die Spitzenstunde aus.

Die kleineren Veranstaltungsräume und Seminarräume werden vermutlich hauptsächlich morgens und mittags für Seminare und Kongresse genutzt. Aufgrund dessen werden die meisten Stellplätze (140) um 12.00 Uhr benötigt (Anl. 3.4, Tabelle oben).

Der Theatersaal wird voraussichtlich meistens in den Abendstunden genutzt. Dementsprechend müssten mit knapp 300 Stellplätzen um 20.00 Uhr die meisten zur Verfügung gestellt werden. Die Ganglinie der Stellplatznachfrage für diese Variante zeigt die mittlere Tabelle in der Anlage 3.4.

Bei parallel stattfindenden Veranstaltungen in beiden Sälen (Theatersaal und Festsaal) wird selbstverständlich im Vergleich zu den anderen Varianten eine höhere Anzahl an Stellplätzen benötigt. Auch in dieser Variante werden die meisten Besucher abends erwartet. Aufgrund dessen ergibt sich zur Spitzenstunde um 20.00 Uhr ein Stellplatzbedarf von knapp 530 (Anlage 3.4, Tabelle unten).

5.2 Ravensburger Kinderwelt

Für die „Ravensburger Kinderwelt“ wurden ebenfalls ein minimaler und ein maximaler Ansatz bezüglich der Besucherzahlen gewählt. Die Daten zu den Besucherzahlen lagen vom Betreiber vor. Die Anzahl der Beschäftigten wurde über die Bruttogeschossfläche ermittelt.

Anl. 4.1 Die Anlage 4.1 zeigt die Verkehrserzeugung für die minimal (Tabelle oben) und maximal (Tabelle unten) erwartete Besucheranzahl.

Bei dem minimalen Ansatz mit 100 Besuchern am Tag werden durch diese rund 40 Pkw-Fahrten / Tag induziert. Weitere rund 50 Pkw-Fahrten werden von den ca. 34 täglich anwesenden Beschäftigten getätigt. Zusätzlich finden durch den Lieferverkehr etwa 6 Lieferfahrten pro Tag statt.

Geht man von 600 Besuchern aus (maximaler Ansatz), werden neben den knapp 50 Pkw-Fahrten / Tag der Beschäftigten weitere rund 250 Pkw-Fahrten / Tag durch die Besucher erzeugt. Diese maximale Besucherzahl wird allerdings hauptsächlich an Wochenenden, Feiertagen sowie in den Ferien erwartet.

Anl. 4.2 Sowohl für den maximalen als auch für den minimalen Ansatz wird das höchste Besucheraufkommen gegen 14.00 Uhr erwartet (Anlage 4.2). Bei 100 Besuchern werden in diesem Zeitraum rund 30 Stellplätze nachgefragt, bei 600 Besuchern rund 110 Stellplätze.

5.3 Stellplatzbilanz

Anl. 5.1 Durch eine Gegenüberstellung der Stellplatznachfrage, wie sie oben dargestellt wurde, mit dem vorhandenen Stellplatzangebot lässt sich eine Stellplatzbilanz aufstellen. Diese zeigt die Anlage 5.1.

Die obere Tabelle zeigt für alle Parkflächen in Kornwestheim jeweils die gesamte Anzahl an Stellplätzen, die hiervon öffentlich zur Verfügung stehenden Stellplätze, die Anzahl der Behindertenstellplätze sowie die Anzahl an freien Stellplätzen mittags und abends. Die Angaben zu den freien Stellplätzen wurden einerseits den Aussagen der Betreiber entnommen und andererseits anhand von plausiblen Annahmen über die Öffnungszeiten entsprechender Einrichtungen ermittelt. Für die Tiefgarage „Holzgrund“ stehen noch keine Informationen über die Auslastung zur Verfügung, da diese noch nicht gebaut ist. Erkennbar ist, dass von den rund 550 öffentlich zugänglichen Stellplätzen in der gesamten Innenstadt mittags etwa 160 Stellplätze frei sind und

abends mit über 260 Stellplätzen etwas mehr. Die Tiefgarage „Kulturkarree“ verfügt derzeit über 200 öffentliche Stellplätze. Hiervon sind mittags so gut wie alle belegt. Abends hingegen stehen dort ca. 100 Stellplätze für die Öffentlichkeit zur Verfügung.

In der unteren Tabelle sind die Ergebnisse der Ermittlung des Parkraumbedarfs für die Beschäftigten und die Besucher vom Kulturzentrum und der „Ravensburger Kinderwelt“ für die einzelnen Varianten zusammengefasst.

Beim Vergleich des Stellplatzangebotes mit der Stellplatznachfrage ist zu erkennen, dass die Besucher der „Ravensburger Kinderwelt“ sowohl beim minimalen als auch beim maximalen Ansatz mittags einen Stellplatz in Kornwestheim finden. Problematisch kann es jedoch werden, wenn zusätzlich mittags Kongresse und Seminare in einem Veranstaltungs- und einem Seminarraum des Kulturzentrums stattfinden. Diese würden sich aufgrund der Veranstaltungszeit (morgens und abends) überlagern und zu einem Stellplatzbedarf von 170-250 Stellplätzen führen. Es ist jedoch zu bedenken, dass die Tiefgarage „Holzgrund“ aufgrund von fehlenden Werten nicht in der Bilanz berücksichtigt wurde und durch diese weitere Stellplätze zur Verfügung stehen.

Bei den Abendveranstaltungen im Theatersaal ist eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen vorhanden. Lediglich für den Fall, dass in beiden Sälen parallel Veranstaltungen stattfindenden, ist das Stellplatzangebot nicht ausreichend. Den rund 530 benötigten Stellplätzen stehen insgesamt rund 360 freie Stellplätze gegenüber.

Anl. 5.2 In diese Bilanz sind die straßenbegleitenden Stellplätze in Kornwestheim nicht einbezogen. Grund hierfür ist, dass keine Angaben über die Auslastung vorliegen. Die Anlage 5.2 zeigt jedoch insgesamt die Anzahl der Stellplätze für unterschiedliche Bereiche sowie die Anzahl der Behindertenstellplätze.

6. Parkleitsystem

6.1 Allgemeine Vorbemerkungen und Ziele von Parkleitsystemen

Parkleitsysteme dienen im Allgemeinen dazu, den Kraftfahrzeugverkehr in der Art zu lenken, dass die Fahrzeugführer auch ohne Ortskenntnisse das gesuchte Parkziel ohne Probleme anfahren können. Bereits an den Orteingängen bzw. Hauptzufahrtsstraßen sollte auf Ankündigungstafeln auf das gesamte öffentliche Parkraumangebot in der Stadt aufmerksam gemacht werden. Mit Parkleitsystemen wird die Zugänglichkeit und die Erreichbarkeit der Parkmöglichkeiten verbessert sowie der Verkehrsaufwand reduziert. Im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines Parkleitsystems muss die Frage nach Kosten und Nutzen sowie der Effizienz geklärt werden. Dies sollte auch vor dem Hintergrund der Entscheidung zwischen einem dynamischen und einem statischen Parkleitsystem geschehen. Die Gestaltung der Wegweiser bzw. Übersichtstafeln sollte sich an den RWB⁵ orientieren. Zum Entwurf und zur Gestaltung sowie für die Ausstattung eines Parkleitsystems sind die örtlichen Besonderheiten ausschlaggebend.

6.1.1 Statische Parkleitsysteme

Statische Parkleitsysteme zeigen keine Informationen über die aktuelle Belegung in einem abgegrenzten Gebiet oder einer einzigen Parkfläche an. Sie enthalten ausschließlich Hinweise auf die Lage im Stadtgebiet von den Parkmöglichkeiten. Des Weiteren sind Informationen über die Anzahl der vorhandenen Stellplätze sowie über die Bewirtschaftungsform möglich. Die Vorteile eines statischen Parkleitsystems sind die im Vergleich zum dynamischen Parkleitsystem geringeren Betriebskosten sowie die niedrigeren Anschaffungskosten. Grund hierfür ist, dass keine Erhebungen der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge notwendig sind. Zu den Nachteilen der statischen Parkleitsysteme gehören die fehlende Information zu den freien Stellplätzen sowie die daraus resultierende fehlende Effizienz bei der Nutzung der Parkflächen. Ein Beispiel für eine Beschilderung im statischen Parkleitsystem zeigt das Bild rechts auf dieser Seite.



⁵ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB), Köln 2000

6.1.2 Dynamisches Parkleitsystem

Im Gegensatz zu den statischen enthalten die dynamischen Parkleitsysteme auch Informationen über aktuelle Belegungszustände in einem Parkbereich oder einer separaten Parkfläche. Ziel ist die situationsabhängige gezielte Führung der Kraftfahrer zu den freien Stellplätzen. Dadurch werden unerwünschte Parksuchverkehre reduziert sowie das öffentliche Parkraumangebot gleichmäßig ausgelastet und effektiv genutzt. Gegenüber den statischen Parkleitsystemen sind jedoch die Betriebskosten höher und die Anschaffung aufwändiger. Die Komponenten eines dynamischen Parkleitsystems sind die Parkleitzentrale, die dynamischen Parkwegweiser sowie die entsprechend ausgestatteten Parkhäuser, Tiefgaragen und sonstigen Parkflächen.

Um ein dynamisches Parkleitsystem einzurichten, müssen mehrere Rahmenbedingungen erfüllt sein bzw. werden. Jede Parkfläche muss an das Parkleitsystem angeschlossen und mit einer entsprechenden Anlage für eine exakte Zählung der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge ausgestattet sein. Beispiele hierfür ist die Zählung mit Infrarot oder mit Induktionsschleifen. Diese

Daten werden an die Parkleitzentrale übermittelt und von dort an die dynamischen Parkwegweiser weitergegeben. Die Übermittlung kann sowohl per Mobilfunk oder mit Kommunikationsleitungen erfolgen. Erst genanntes stellt jedoch die kostengünstigere Variante dar, da Tiefbaumaßnahmen entfallen. In dem Bild rechts ist der Unterschied zum statischen Parkleitsystem erkennbar.



6.2 Zielspinnen

Um sinnvolle Standorte der Übersichtstafeln für die Parkleitsysteme zu ermitteln, wurden sowohl für die beiden neuen Einrichtungen „Das K“ und „Ravensburger Kinderwelt“ als auch für die sechs Parkflächen im Stadtgebiet sogenannte Zielspinnen erstellt. In einer Zielspinne wird die Route im gesamten Straßennetz bis zum Erreichen des Ziels dargestellt. Mit diesen Zielspinnen können Entscheidungspunkte der Routenwahl und daraus resultierend die Schilderstandorte identifiziert und mit der Beschilderung im Bestand verglichen werden. Durch die Überlagerung aller erstellten Zielspinnen ergeben sich Zielpäne für die Führung der Ziele entlang von Strecken und Knoten.

Anl. 6.1 Die Anlage 6.1 zeigt die Zielspinnen für „Das K“ und die „Ravensburger Kinderwelt“. Da die beiden Einrichtungen vor allem auch von überregionalen Gästen besucht werden, wurden sechs Hauptzuflussrichtungen herausgearbeitet. Aus Richtung Süden kommend werden Verkehre über die „Stuttgarter Straße“ und die „Stammheimer Straße“ erwartet. Über die „Aldinger Straße“ / „Lange Straße“ sowie über die „Zeppelinstraße“ werden die Besucher aus Richtung Ludwigsburg, Remseck und Mühlhausen in die Stadt einfahren. Über die „Ludwigsburger Straße“ fließt der Verkehr aus nördlicher Richtung in die Stadt ein, und aus Nord-Westen sowie Süd-Westen über die „Weststrandstraße“ und „Holzgrundstraße“. An fünf Knotenpunkten sind die Entscheidungspunkte der Routenwahl der nach Kornwestheim einfließenden Verkehre bezüglich der beiden neuen Einrichtungen sowie den Parkflächen. Vor diesen bietet es sich an, den Besucher auf das gesamte öffentliche Parkangebot hinzuweisen und ihn von diesem Standort aus lückenlos an das Ziel zu führen. Ein Ziel bei der Erstellung der Zielspinnen war es auch, die Verkehre möglichst entlang des Hauptstraßennetzes zu führen, damit das Nebennetz nicht zusätzlich mit Verkehr belastet wird.

Anl. 6.2-6.7 Die Anlagen 6.2 bis 6.7 zeigen in gleicher Weise die Zielspinnen für die sechs Parkflächen.

6.3 Übersichtstafeln für das Parkleitsystem

Aufgrund der Größe der Stadt Kornwestheim, der günstigen Anordnung der Parkflächen in einem Ring sowie dem Vorteil der geringeren Kosten wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber ein statisches Parkleitsystem erstellt. Dieses kann jedoch zu gegebener Zeit als langfristige Maßnahme – falls erforderlich – in ein dynamisches Parkleitsystem umgerüstet werden.

Anl. 7.1 Für ein Parkleitsystem ist es notwendig, dass die Besucher bereits beim Einfahren in die Stadt Informationen über das gesamte Parkraumangebot in Kornwestheim bekommen. Deswegen wurden Übersichtstafeln für die Hauptzufahrtsstraßen erarbeitet und konzipiert. Die Standorte sind im Übersichtsplan in der Anlage 7.1 eingezeichnet. Die Gestaltung des Layouts geschah in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber, sodass im Laufe der Gespräche und Diskussionen die Varianten stetig weiterentwickelt und letztendlich zwei Varianten als Vorzugslösungen herausgearbeitet wurden.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, die Parkflächen zu nummerieren. Dies hat den Vorteil, dass die entsprechenden Parkhäuser und Tiefgaragen zügig erfasst, erkannt sowie voneinander unterschieden werden können. Zusätzlich ist es möglich, die Parkflächen farblich voneinander zu unterscheiden. Dies geschieht üblicherweise indem Parkbereiche definiert und diesen verschiedene Farben zugeordnet werden. Da in Kornwestheim lediglich drei Bereiche unterschieden werden (Innenstadt, Salamander-Areal, Kulturkarree) erschien eine solche farbige Markierung nicht die geeignete Systematik zu sein. Aufgrund dessen wurde ein Ansatz gewählt, indem jeder einzelnen Parkfläche eine Farbe zugewiesen wird. Es wurde sowohl für die Nummerierung der Parkflächen einschließlich farblicher Differenzierung (Variante A) als auch für die Nummerierung und Nutzung der blauen Park-Symbole (Variante B) eine Variante erarbeitet. Die beiden folgenden Grafiken zeigen die beiden unterschiedlichen varianten beispielhaft für den Kreisverkehr an der „Stuttgarter Straße / Lindenstraße“.



In der Variante A wurde sowohl die numerische als auch die farbige Unterscheidung der Parkflächen verfolgt. Bei der Variante B wird lediglich die Nummerierung der Parkhäuser und Tiefgaragen vorgenommen und die typische blaue Färbung der Parkflächen beibehalten. Ein Vorteil der Variante A ist, dass beim Vorbeifahren zügig erfasst werden kann, dass in der Innenstadt vier verschiedene Parkflächen zur Verfügung stehen. Dies ist bei einem Parkplatz-Piktogramm mit dem Zusatz „1-4“ schwierig zu erkennen. Weiterhin kann die farbliche Unterscheidung an den Zufahrten der Parkflächen fortgesetzt werden und trägt damit zur raschen Wiedererkennung bei. Ein Nachteil ist, dass das Schild etwas breiter ist. In beiden Varianten bekommt der Fahrzeugführer die zusätzliche Information über die insgesamt in den Bereichen zur Verfügung stehenden Stellplätze. Des Weiteren wurden die Piktogramme für „Das K“ und die „Ravensburger Kinderwelt“ für den Wiedererkennungseffekt hinzugefügt. Ein weiterer Unterschied der beiden Varianten besteht in der Gestaltung des oberen Bereichs. In der Variante A wird aufgrund der Vielzahl an Farben auf eine blaue Hinterlegung des Wortes „Parkleitsystem“ verzichtet und das Wappen der Stadt Kornwestheim über beide Zeilen gestreckt. In der Variante B kann das System der blauen Parkplatz-Piktogramme auf den oberen Bereich übertragen werden. Da das Wappen vor dem blauen Hintergrund schlechter zur Geltung kommt, wird es hier auf die zweite Zeile beschränkt.

Anl. 7.2 Die Anlage 7.2 zeigt für jede Hauptzufuhrsrichtung die entsprechende Übersichtstafel für das statische Parkleitsystem mit der farblichen Unterscheidung der Parkflächen. Selbstverständlich sind auch die blauen Piktogramme für die Parkplätze in der Umsetzung möglich. Grundsätzlich können die Schilder in der beschriebenen Art an allen Hauptzufuhrsstraßen angebracht werden. Aufgrund von aktuellen Baustellen ist die

genaue Verortung des optimalen Schilderstandorts an manchen Stellen im Straßenraum derzeit schwierig.

7. Parkwegweisung und Wegweisung

Das Parkleitsystem und die Parkwegweisung sind ein Teilbereich der gesamten Wegweisung. Parallel zum Parkleitsystem wird für die Stadt Kornwestheim vom Büro I.S.T.W Planungsgesellschaft MbH ein gesamtheitliches Wegweisungskonzept erarbeitet. Ein Kurzbericht hierzu liegt dem vorliegenden Bericht im Anhang bei. In dieses Wegweisungskonzept wurde die Park-Wegweisung eingegliedert und Schildervorlagen erstellt. Wichtig ist hierbei auch, dass die Inhalte der Übersichtstafeln für das Parkleitsystem in der Wegweisung bis zur entsprechenden Parkfläche lückenlos weitergeführt werden.

Anl. 8.1 Die Anlage 8.1 zeigt beispielhaft die Verkehrsführung aus Richtung Süden kommend zur Tiefgarage „Wette-Center“. Hierbei wird sowohl der Routenverlauf als auch die Beschilderung an den Knotenpunkten aufgezeigt.

Anl. 8.2 In der Anlage 8.2 ist in derselben Weise die Route aus östlicher Richtung über die „Zeppelinstraße“ zum City-Parkhaus dargestellt.

ANHANG Dem Bericht liegen im Anhang die Wegweisungsschilder entlang des „City-Ring“ bei.

8. Gestaltung der Tiefgaragen- und Parkhauszufahrten

Die lückenlose und eindeutige Führung der Fahrzeugführer bis zum gewählten Ziel ist ein wichtiger Aspekt in der Wegweisung. Bei der Parkwegweisung ist eine Parkfläche das aufgesuchte Endziel. Aus diesem Grund ist es sinnvoll und notwendig die Parkwegweisung und das System des Parkleitsystems bis zu den Tiefgaragen und Parkhäusern fortzusetzen. Es bietet sich an, die farbige Systematik aus den Übersichtstafeln und den Wegweisern auch direkt an den Zufahrten der Parkflächen aufzunehmen. Dies hat den Vorteil, dass das entsprechende Parkhaus oder die Tiefgarage zügig mit den Piktogrammen auf den Übersichtstafeln in Verbindung gebracht werden kann.

Für die Gestaltung der Zufahrten sind zwei mögliche Varianten denkbar. Bei der einen werden die Zufahrten mit der üblichen rechteckigen Beschilderung für eine Parkfläche versehen. Diese sollten entsprechend den Übersichtstafeln farblich hinterlegt und die entsprechende Nummer hinzugefügt werden. Ergänzt werden kann die Beschilderung noch um ein Feld, auf welchem bereits vor der Einfahrt erkannt wird, ob die Parkfläche besetzt oder frei ist. Dies wäre eine dynamische Komponente in dem ansonsten statischen Parkleitsystem, welche allerdings sicherlich sinnvoll ist. Damit kann das unnötige Ein- und Ausfahren bzw. das Wenden vor der Schranke vermieden werden. Bei Bedarf können diese Schilder auch mit einer Beleuchtung angebracht werden. Ein unbeleuchtetes statisches Schild kostet ungefähr 700 Euro. Mit Integration einer dynamischen Anzeige belaufen sich die Kosten für ein Schild je nach Ausführung auf ca. 2.500 € bis 5.000 € (beide Varianten jeweils ohne Montage).

In der zweiten Variante werden an der Einfahrt farbige Stelen aufgestellt. Auf diesen könnten zusätzlich Informationen über den Tarif sowie ein Verweis auf die noch folgenden Parkflächen angebracht werden. Ein Nachteil der Stelen ist, dass sie aufgrund der Größe an manchen Parkflächen schwierig anzubringen sind ohne die Verkehrssicherheit und die Sichtverhältnisse zu beeinflussen. Es ist selbstverständlich möglich, an Parkflächen mit ausreichend Raum die Stelen und an den anderen Zufahrten die kleinere Beschilderung anzubringen. Dies löst allerdings die Vereinheitlichung der Gestaltung auf.

Für die Stelen kann nur eine grobe Kosteneinschätzung gegeben werden, da dies sehr stark von der Ausführung der Stele und dem Inhalt abhängig ist. Der Preis kann zwischen 1.300 € und 2.500 € pro Stele liegen. Die Kosten für die Montage und Bedruckung der Schilder sind in diesen Preisen nicht enthalten.

Anl. 9 In den Anlagen 9.1-9.10 sind Entwürfe für die Gestaltung der Parkflächen-Zufahrten dargestellt.

9. Handlungsempfehlungen

Wir empfehlen für die Stadt Kornwestheim die Einrichtung eines statischen Parkleitsystems. Dieses kann bei zukünftigem Bedarf durch ein dynamisches Parkleitsystem ersetzt werden. Neben der Abwägung der allgemeinen Vor- und Nachteile der beiden unterschiedlichen Systeme sind auch die Kosten von Bedeutung. Diese sind in der folgenden Tabelle als Grobkostenabschätzungen zusammengefasst.

Art des Parkleitsystems	Schilder an den Hauptzufahrtsstraßen	Schilder an den Zufahrten der Parkflächen	Technische Ausstattung
statisch	ca. 11.000 €	ca. 4.000 €	--
dynamisch	ca. 15.000 – 30.000 €	ca. 15.000 – 30.000 €	ca. 39.000 – 73.000 €

Die Preise enthalten keine Kosten für die Montage der Schilder und die nötigen Bauarbeiten. Wir weisen darauf hin, dass es sich bei den Preisen (vor allem bezüglich des dynamischen Parkleitsystems) um grobe Kosteneinschätzungen handelt. Dies und die großen Bandbreiten sind darauf zurückzuführen, dass die Preise sehr stark von der Art der Beschilderung, vom Einsatz der Technik, von der Wahl des Herstellers sowie dem Aufwand für die Ausrüstung des bestehenden Systems abhängen.

Für das statische Parkleitsystem sollten kurzfristig die beschriebenen Übersichtstafeln mit Informationen zu allen Parkflächen an den Hauptzufahrtsstraßen angebracht werden. Dies kann ab der Bestellung der Schilder in einem Zeitraum von ca. einem Monat erfolgen. Die Informationen sollten in den Wegweisern entlang des „City-Ring“ aufgenommen werden. Da die „Ravensburger Kinderwelt“ am 01. Juni 2013 eröffnet wird, sollten die Wegweiser und das Parkleitsystem möglichst bis zu diesem Termin realisiert werden. Um das Parkleitsystem und die Wegweisung bis zum Ziel der Fahrzeugführer fortzusetzen, empfiehlt es sich, die Zufahrten zu den Parkflächen in derselben Weise zu gestalten. Dies ist jedoch weniger dringlich und kann zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden. Für die Parkflächen, welche zukünftig gebaut

und saniert werden, empfiehlt es sich, die entsprechenden Maßnahmen im Rahmen dessen zu berücksichtigen umzusetzen.

Über die Errichtung und Inbetriebnahme des Parkleitsystems sollten sowohl die Einwohner als auch die ortsfremden Besucher ausreichend informiert werden. Möglichkeiten hierzu bieten ein Hinweis auf der Internetseite der Stadt Kornwestheim sowie die Erstellung von Flyern, die an unterschiedlichen Stellen ausgelegt werden können. Denkbar ist auch eine Information in einer Broschüre oder einem Flyer einer stattfindenden Veranstaltung. Dies ermöglicht den Besuchern, sich vorzeitig über die Parkmöglichkeiten zu informieren.

Um die Struktur der Parkflächen zu vereinheitlichen und dadurch eventuell eine gleichmäßigere Auslastung zu erreichen, wird eine einheitliche Bewirtschaftungsform vorgeschlagen. Mit einer einheitlichen Tarifstruktur können beispielsweise auch Fremdnutzer und Dauerparker in den dafür vorgesehenen Bereichen gebündelt und ausgeglichener verteilt werden. Möglich ist in diesem Zusammenhang auch, dass die Kosten ganz oder teilweise von entsprechenden Einrichtungen erstattet werden. Dies erfolgt derzeit bereits bei der Tiefgarage „Bahnhofplatz“, für welches die Kosten vom „E-Center“ erstattet werden. In diesem Zusammenhang sollten auch die Bewirtschaftungsformen der straßenbegleitenden Stellplätze überprüft und eventuell angeglichen werden.

Um den Parkdruck bei großen Veranstaltungen im Kulturkarre zu verringern, sind Ausweichflächen für die Besucher zu schaffen und auszuweisen. Eine Möglichkeit stellt der Festplatz im südlichen Stadtgebiet dar. Da von dort das Kulturkarre jedoch einige Geh-Minuten entfernt ist, kann die Möglichkeit eines Shuttle-Busses angeboten werden. Die Besucher einer solchen Veranstaltung sollten rechtzeitig über diese Möglichkeit informiert werden. Zusätzlich ist der Ausweichparkplatz am Tag der Veranstaltung im Straßennetz an den Entscheidungspunkten auszuschildern. Die temporäre Beschilderung könnte folgendermaßen aussehen:



Eine zweite Möglichkeit weitere Parkmöglichkeiten zu schaffen ist die Einbeziehung privater Parkflächen beispielsweise von Einzelhandelseinrichtungen. Hierfür muss die Stadt mit den Eigentümern in Kontakt treten und kann eventuell bestimmte Vereinbarungen treffen. Denkbar wäre, dass die privaten Stellplätze außerhalb der Öffnungszeiten von Einzelhandelseinrichtungen von Besuchern einer Veranstaltung im Kulturkarree genutzt werden können. Gerade bei Veranstaltungen in den Abendstunden oder am Wochenende würde sich dies anbieten. Als Beispiele hierfür können die Parkplätze des REWE, Netto und jene auf dem Salamander-Areal angeführt werden.

Folgende Tabelle fasst die beschriebenen Maßnahmen zusammen und differenziert zwischen der kurz-, mittel- und langfristigen Umsetzung.

Maßnahme	Umsetzbarkeit		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Übersichtstafeln Parkleitsystem	✓		
Wegweiser City-Ring	✓		
Infos zum Parkleitsystem auf der Homepage der Stadt und auf einem Flyer	✓		
Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung		✓	
Gestaltung der Zufahrten		✓	
Beschilderung außerhalb des City-Ring		✓	
Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems (falls Bedarf zukünftig besteht)			✓

10. Fazit

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass für die Stadt Kornwestheim derzeit ein statisches Parkleitsystem als die sinnvollere Variante anzusehen ist. Damit kann das Ziel der lückenlosen Führung speziell der ortsfremden Besucher in einem überschaubaren Zeit- und Kostenfenster umgesetzt werden. Zwei Alternativen der Gestaltung der Übersichtstafeln an den Hauptzufahrtstraßen, welche sich auch auf den Wegweisern an den Knotenpunkten fortsetzt, sind dabei denkbar. Die Nummerierung der Parkflächen ist auf jeden Fall notwendig. Zusätzlich ist eine farbliche Unterscheidung zur schnelleren Wahrnehmung und Identifikation der Anzahl der Parkmöglichkeiten möglich. Bei beiden Variante ist es jedoch unbedingt notwendig, die Systematik über die Wegweiser bis hin zu den Einfahrten der Parkflächen fortzuführen.

Insgesamt stehen in der Stadt Kornwestheim auch für die zusätzlichen Besucher vom Kulturkarre und der „Ravensburger Kinderwelt“ eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen zur Verfügung. Um die Defizite in jenen Fällen auszugleichen, in welchen sich verschiedene Veranstaltungen überlagern, können im Stadtgebiet Ausweichmöglichkeiten ausgewiesen und Vereinbarungen mit Betreibern privater Parkplätze getroffen werden. Beispiele hierfür sind der Festplatz sowie die privaten Stellplätze der Einzelhandelseinrichtungen REWE, Netto und das Salamander-Areal.

Die Beschilderung wurde gemäß der RWB 2000 erstellt. Wir weisen jedoch darauf hin, dass die Schilder nicht im Detail richtlinienkonform sind. Grund hierfür ist der Inhalt der Schilder (Anzahl der Piktogramme und Anzahl der Ziele), welcher allerdings mit dem Auftraggeber abgestimmt ist und von diesem so gewünscht wurde.

Wir weisen auch darauf hin, dass es sich bei den Preisen um grobe Kostenabschätzungen handelt und diese nicht verbindlich sind. Grund hierfür ist, dass die Preise sehr stark von der Ausführung, Größe und dem Inhalt abhängig sind. Die Kosten beziehen sich jeweils auf den Netto-Preis.

Aufgestellt

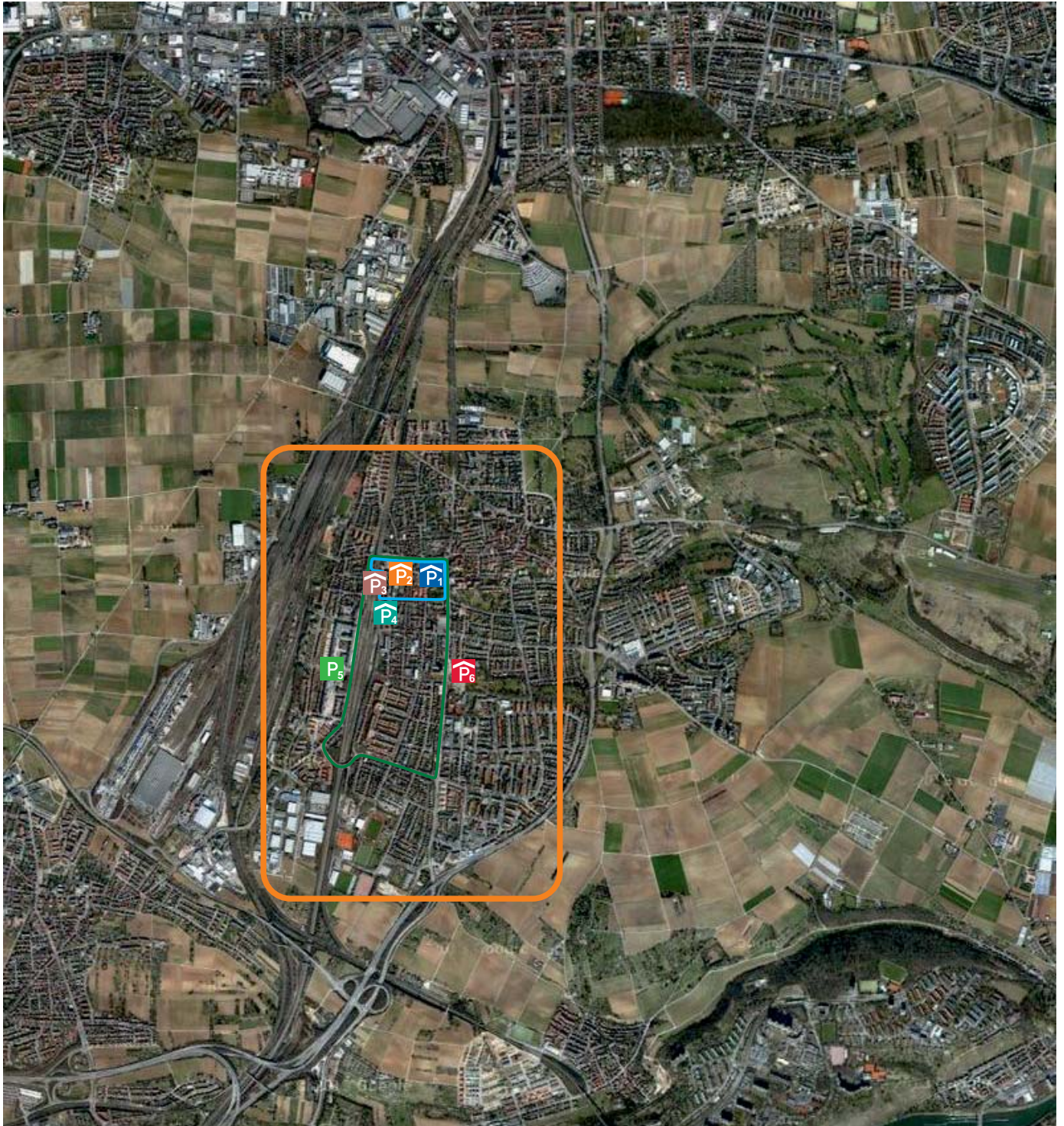
Stuttgart, den 29. April 2013

Dipl.-Geogr. Svenja Sick

Anlagen

Übersichtsplan

Lage des Untersuchungsraums



Legende

- Untersuchungsräum
- „City-Ring“
- „Innerer Parkring“

Anl. 1

Verkehrserzeugung

Lage der verkehrserzeugenden Einrichtungen



Anl. 2

Konzeption eines Parkleitsystems für die Kernstadt

Das K

Verkehrserzeugung - Belegung Veranstaltungsraum und Seminarraum

Nutzung	Bruttogeschossfläche [m²]	Beschäftigte	täglich anwesende Beschäftigte	Beschäftigtenverkehr [Wege/24h]	MIV-Anteil [Beschäftigte]	Pkw-Besetzung [Beschäftigte]	Besucher	Besucherverkehr [Wege/24h]	MIV-Anteil [Besucher]	Pkw-Besetzung [Besucher]	Beschäftigtenverkehr [Pkw-Fahrten/24h]	Besucherverkehr [Pkw-Fahrten/24h]	Lieferverkehr [Fahrten/24h]
Bibliothek	1.500,00	11	9	23	0,50	1,10	525	1.050	0,30	1,30	10	242	2
												242	
Abzüglich Mitnahmeeffekt (0%)												0	
Abzüglich Verbundeffekt (0%)												0	
Verkehrsaufkommen											10	242	2

Summe Pkw-Fahrten	253	Pkw-Fahrten/24 h
Summe Lieferfahrten	2	Lieferfahrten/24 h
Fahrten Gesamt	254	Fahrten/24 h

Nutzung	Bruttogeschossfläche [m²]	Beschäftigte	täglich anwesende Beschäftigte	Beschäftigtenverkehr [Wege/24h]	MIV-Anteil [Beschäftigte]	Pkw-Besetzung [Beschäftigte]	Besucher	Besucherverkehr [Wege/24h]	MIV-Anteil [Besucher]	Pkw-Besetzung [Besucher]	Beschäftigtenverkehr [Pkw-Fahrten/24h]	Besucherverkehr [Pkw-Fahrten/24h]	Lieferverkehr [Fahrten/24h]
Theater, Kultur	134,00	3	3	7	0,60	1,10	80	160	0,80	1,70	4	75	2
												75	
Abzüglich Mitnahmeeffekt (0%)												0	
Abzüglich Verbundeffekt (0%)												0	
Verkehrsaufkommen											4	75	2

Summe Pkw-Fahrten	79	Pkw-Fahrten/24 h
Summe Lieferfahrten	2	Lieferfahrten/24 h
Fahrten Gesamt	81	Fahrten/24 h

Orange hinterlegte Werte sind vorgegeben

Anl. 3.1



Konzeption eines Parkleitsystems für die Kernstadt

Das K

Verkehrserzeugung - Belegung des Theatersaals

Nutzung	Bruttogeschossfläche [m²]	Beschäftigte	täglich anwesende Beschäftigte	Beschäftigtenverkehr [Wege/24h]	MIV-Anteil [Beschäftigte]	Pkw-Besetzung [Beschäftigte]	Besucher	Besucherverkehr [Wege/24h]	MIV-Anteil [Besucher]	Pkw-Besetzung [Besucher]	Beschäftigtenverkehr [Pkw-Fahrten/24h]	Besucherverkehr [Pkw-Fahrten/24h]	Lieververkehr [Fahrten/24h]
Bibliothek	1.500,00	11	9	23	0,50	1,10	525	1.050	0,30	1,30	10	242	2
												242	
Abzüglich Mitnahmeeffekt (0%)												0	
Abzüglich Verbundeffekt (0%)												0	
Verkehrsaufkommen											10	242	2

Summe Pkw-Fahrten	253	Pkw-Fahrten/24 h
Summe Lieferfahrten	2	Lieferfahrten/24 h
Fahrten Gesamt	254	Fahrten/24 h

Nutzung	Bruttogeschossfläche [m²]	Beschäftigte	täglich anwesende Beschäftigte	Beschäftigtenverkehr [Wege/24h]	MIV-Anteil [Beschäftigte]	Pkw-Besetzung [Beschäftigte]	Besucher	Besucherverkehr [Wege/24h]	MIV-Anteil [Besucher]	Pkw-Besetzung [Besucher]	Beschäftigtenverkehr [Pkw-Fahrten/24h]	Besucherverkehr [Pkw-Fahrten/24h]	Lieververkehr [Fahrten/24h]
Theater, Kultur	1.658,00	28	22	55	0,60	1,10	450	900	0,80	1,70	30	424	6
												424	
Abzüglich Mitnahmeeffekt (0%)												0	
Abzüglich Verbundeffekt (0%)												0	
Verkehrsaufkommen											30	424	6

Summe Pkw-Fahrten	454	Pkw-Fahrten/24 h
Summe Lieferfahrten	6	Lieferfahrten/24 h
Fahrten Gesamt	460	Fahrten/24 h

Orange hinterlegte Werte sind vorgegeben

Anl. 3.2



Konzeption eines Parkleitsystems für die Kernstadt

Das K

Verkehrserzeugung - Belegung beider Säle (Theatersaal und Festsaal)

Nutzung	Bruttogeschossfläche [m²]	Beschäftigte	täglich anwesende Beschäftigte	Beschäftigtenverkehr [Wege/24h]	MIV-Anteil [Beschäftigte]	Pkw-Besetzung [Beschäftigte]	Besucher	Besucherverkehr [Wege/24h]	MIV-Anteil [Besucher]	Pkw-Besetzung [Besucher]	Beschäftigtenverkehr [Pkw-Fahrten/24h]	Besucherverkehr [Pkw-Fahrten/24h]	Lieferverkehr [Fahrten/24h]
Bibliothek	1.500,00	11	9	23	0,50	1,10	525	1.050	0,30	1,30	10	242	2
												242	
Abzüglich Mitnahmeeffekt (0%)												0	
Abzüglich Verbundeffekt (0%)												0	
Verkehrsaufkommen											10	242	2

Summe Pkw-Fahrten	253	Pkw-Fahrten/24 h
Summe Lieferfahrten	2	Lieferfahrten/24 h
Fahrten Gesamt	254	Fahrten/24 h

Nutzung	Bruttogeschossfläche [m²]	Beschäftigte	täglich anwesende Beschäftigte	Beschäftigtenverkehr [Wege/24h]	MIV-Anteil [Beschäftigte]	Pkw-Besetzung [Beschäftigte]	Besucher	Besucherverkehr [Wege/24h]	MIV-Anteil [Besucher]	Pkw-Besetzung [Besucher]	Beschäftigtenverkehr [Pkw-Fahrten/24h]	Besucherverkehr [Pkw-Fahrten/24h]	Lieferverkehr [Fahrten/24h]
Theater, Kultur	3.269,00	54	44	109	0,60	1,10	1.000	2.000	0,80	1,70	59	941	10
												941	
Abzüglich Mitnahmeeffekt (0%)												0	
Abzüglich Verbundeffekt (0%)												0	
Verkehrsaufkommen											59	941	10

Summe Pkw-Fahrten	1001	Pkw-Fahrten/24 h
Summe Lieferfahrten	10	Lieferfahrten/24 h
Fahrten Gesamt	1011	Fahrten/24 h

Orange hinterlegte Werte sind vorgegeben

Anl. 3.3



Konzeption eines Parkleitsystems für die Kernstadt

Das K

Ganglinien des Stellplatzbedarfs

Belegung Veranstaltungsraum und Seminarraum

Uhrzeit	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Ziel	0	0	0	0	1	1	5	22	66	32	9	4	5	14	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Quelle	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	33	7	4	28	40	32	8	0	0	0	0
Benötigte Stellplätze	0	0	0	0	1	2	7	29	95	127	136	140	136	117	115	112	83	43	11	3	3	3	3	3

Belegung Theatersaal

Uhrzeit	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Ziel	0	0	0	0	1	1	8	7	2	2	4	9	15	17	10	7	52	142	68	8	0	0	0	0
Quelle	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	12	9	3	3	3	12	7	2	1	1	54	169	65	10
Benötigte Stellplätze	0	0	0	0	1	2	8	15	16	18	10	10	22	36	43	39	84	224	291	297	244	75	10	0

Belegung Theatersaal und Festsaal

Uhrzeit	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Ziel	0	0	0	0	1	2	14	13	3	3	7	16	27	30	17	13	93	253	121	13	0	1	0	0
Quelle	0	0	0	0	0	0	1	2	1	1	21	16	5	5	5	21	13	3	3	2	95	300	116	18
Benötigte Stellplätze	0	0	0	0	1	3	15	26	29	31	18	17	39	64	76	69	148	399	517	528	433	133	18	0

Anl. 3.4



Konzeption eines Parkleitsystems für die Kernstadt

Ravensburger Kinderwelt

Verkehrserzeugung

Minimale Anzahl an erwarteten Besuchern (100)

Nutzung	Bruttogeschossfläche [m²]	Beschäftigte	täglich anwesende Beschäftigte	Beschäftigtenverkehr [Wege/24h]	MIV-Anteil [Beschäftigte]	Pkw-Besetzung [Beschäftigte]	Besucher	Besucherverkehr [Wege/24h]	MIV-Anteil [Besucher]	Pkw-Besetzung [Besucher]	Beschäftigtenverkehr [Pkw-Fahrten/24h]	Besucherverkehr [Pkw-Fahrten/24h]	Lieferverkehr [Fahrten/24h]
Ravensburger Kinderwelt	3.412,00	57	34	85	0,60	1,10	100	200	0,80	3,80	47	42	6
												42	
Abzüglich Mitnahmeeffekt (0%)												0	
Abzüglich Verbundeffekt (0%)												0	
Verkehrsaufkommen											47	42	6

Summe Pkw-Fahrten	89	Pkw-Fahrten/24 h
Summe Lieferfahrten	6	Lieferfahrten/24 h
Fahrten Gesamt	95	Fahrten/24 h

Maximale Anzahl an erwarteten Besuchern (600)

Nutzung	Bruttogeschossfläche [m²]	Beschäftigte	täglich anwesende Beschäftigte	Beschäftigtenverkehr [Wege/24h]	MIV-Anteil [Beschäftigte]	Pkw-Besetzung [Beschäftigte]	Besucher	Besucherverkehr [Wege/24h]	MIV-Anteil [Besucher]	Pkw-Besetzung [Besucher]	Beschäftigtenverkehr [Pkw-Fahrten/24h]	Besucherverkehr [Pkw-Fahrten/24h]	Lieferverkehr [Fahrten/24h]
Ravensburger Kinderwelt	3.412,00	57	34	85	0,60	1,10	600	1.200	0,80	3,80	47	253	10
												253	
Abzüglich Mitnahmeeffekt (0%)												0	
Abzüglich Verbundeffekt (0%)												0	
Verkehrsaufkommen											47	253	10

Summe Pkw-Fahrten	299	Pkw-Fahrten/24 h
Summe Lieferfahrten	10	Lieferfahrten/24 h
Fahrten Gesamt	309	Fahrten/24 h

Orange hinterlegte Werte sind vorgegeben

Anl. 4.1

Konzeption eines Parkleitsystems für die Kernstadt

Ravensburger Kinderwelt
Ganglinie des Stellplatzbedarfs

Minimale Anzahl an erwarteten Besuchern (100)

Uhrzeit	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Ziel	0	0	0	0	1	3	5	7	1	2	3	4	5	10	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Quelle	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	3	3	4	4	4	4	13	2	3	0	0	0	0
Benötigte Stellplätze	0	0	0	0	1	3	7	13	14	15	18	19	22	28	24	21	19	6	4	2	1	1	1	1

Maximale Anzahl an erwarteten Besuchern (600)

Uhrzeit	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Ziel	0	0	0	0	1	3	5	7	1	13	19	20	16	52	0	7	7	0	0	0	0	0	0	0
Quelle	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	3	3	14	20	20	14	65	2	3	0	0	0	0
Benötigte Stellplätze	0	0	0	0	1	3	7	13	14	26	44	61	74	112	92	79	71	6	4	2	1	1	1	1

Anl. 4.2

Stellplatzbilanz

Verfügbare Stellplätze und Stellplatznachfrage

Parkmöglichkeiten	Kapazität			freie Stellplätze mittags	freie Stellplätze ab ca. 18
	Anzahl Stellplätze insgesamt	Anzahl öffentliche Stellplätze	Anzahl der Behindertenstellplätze		
Tiefgarage Wette-Center	85	85	4	0	40 ³
Tiefgarage Holzgrund-Areal (GEPLANT)	98	53	3	k.A.	k.A.
City-Parkhaus	272	256	5	61 ²	128
Tiefgarage Bahnhofplatz	346	159	2	95 ¹	95 ¹
Tiefgarage Kulturkarree	200	200	2	0	100
Σ Innenstadt	801	553	14	156	263
Σ Tiefgarage Kulturkarree	200	200	2	0	100
Σ Gesamt	1.001	753	16	156	363

Einrichtung	Ansatz	Stellplatzbedarf	Uhrzeit
Das "K"	Belegung Veranstaltungs- / Seminarraum	140	12.00 Uhr
	Belegung Theatersaal	297	20.00 Uhr
	Belegung Theatersaal und Festsaal	528	20.00 Uhr
Ravensburger Kinderwelt	minimaler Ansatz	28	14.00 Uhr
	maximaler Ansatz	112	14.00 Uhr

Anl. 5.1

Straßenbegleitende Stellplätze

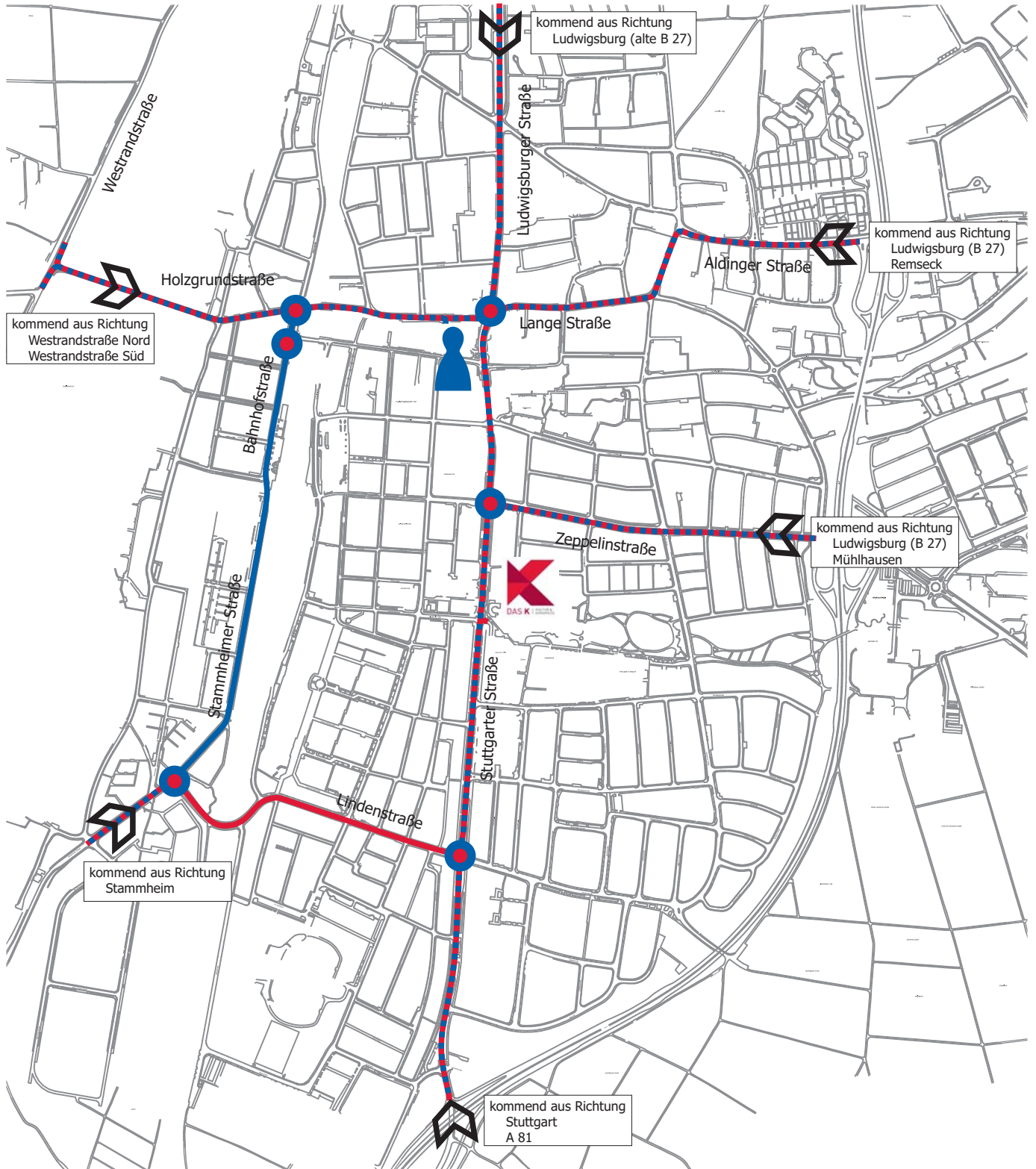
Verfügbare Stellplätze





Straßenbegleitende Stellplätze		
Bereiche	Anzahl der Stellplätze	Anzahl der Behindertenstellplätze
Bahnhofstraße	12	3
Bahnhof Westseite	33	1
Bahnhofplatz	15	2
Friedrichstraße	ca. 45	k.A.
Güterbahnhofstraße	15	1
Hermannstraße	25	2
Jakobstraße	33	2
Johannesstraße	ca. 23	k.A.
Karlstraße	ca. 32	k.A.
Weimarstraße	ca. 50	k.A.
Summe	ca. 283	11

Anl. 5.2

Zielspinnen

Das K und Ravensburger Kinderwelt

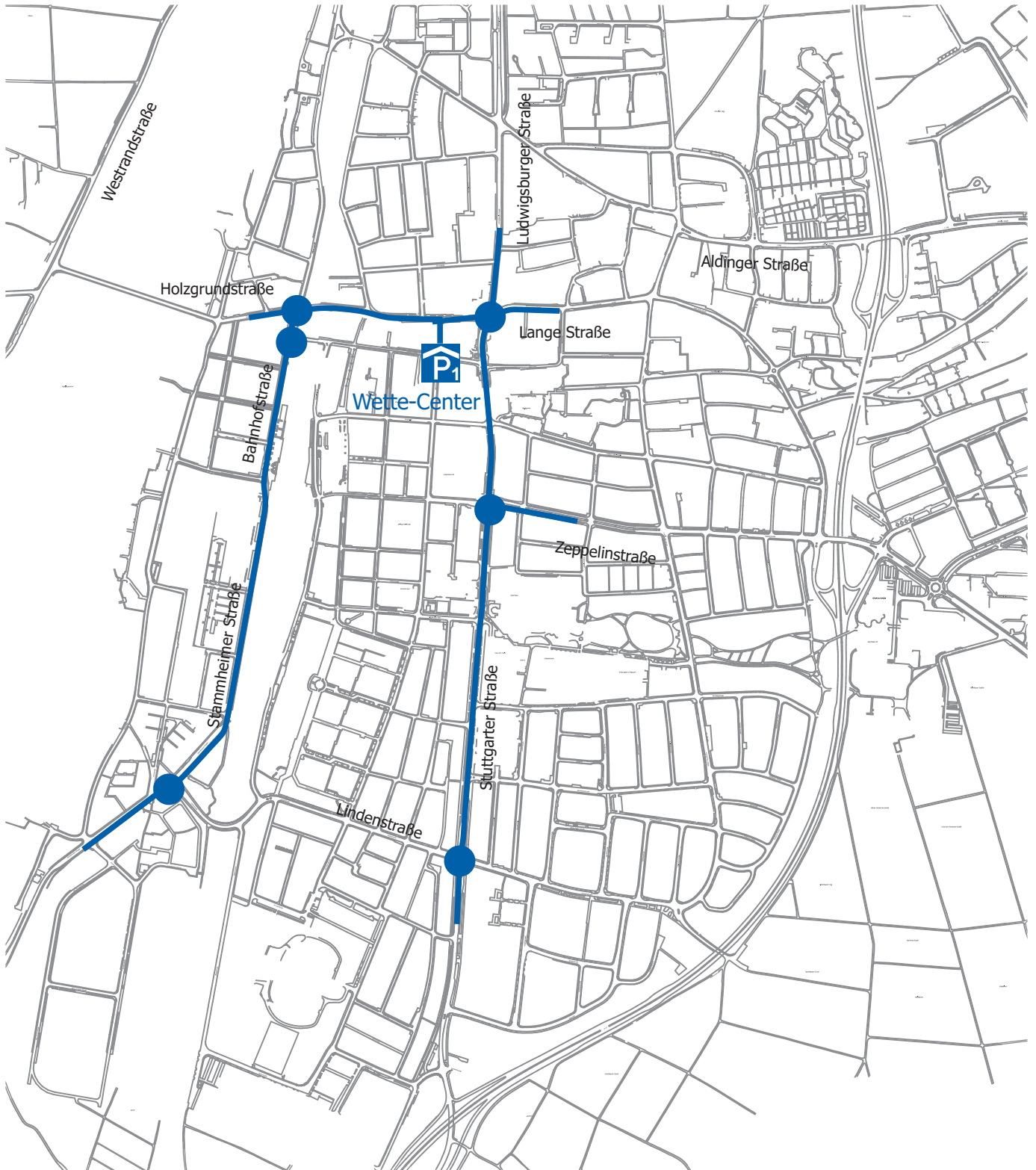


<u>Zuflussrichtungen</u>		 Entscheidungspunkte bei der Routenwahl
	Das K	
	Ravensburger Spieleland	
	Das K und Ravensburger Spieleland	

Anl. 6.1

Zielspinnen

Tiefgarage Wette-Center



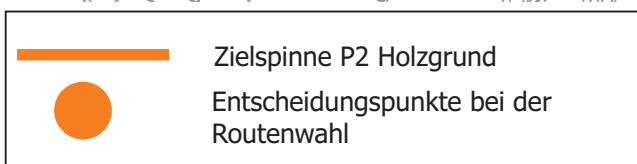
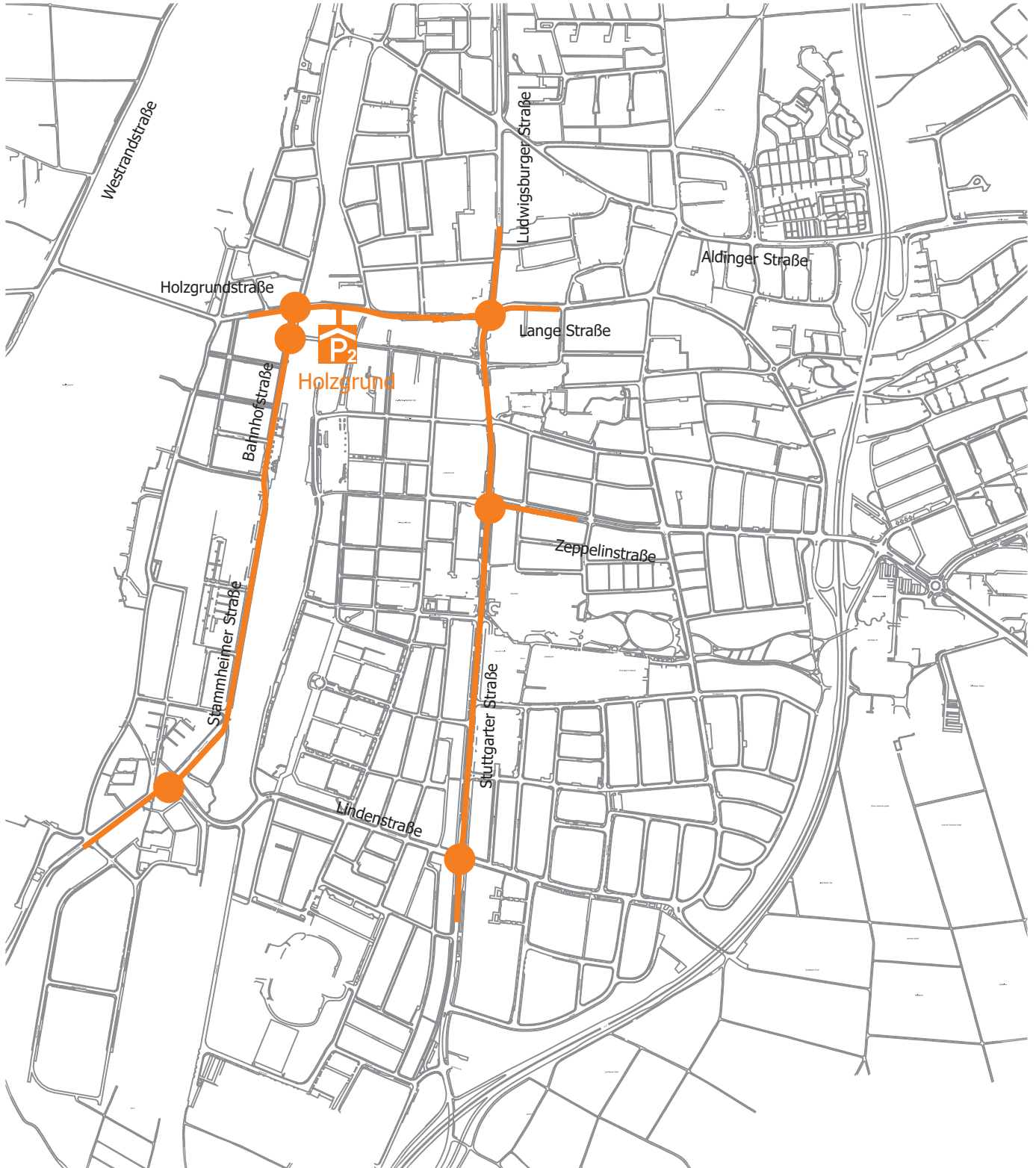
— Zielspinne P1 Wette-Center
● Entscheidungspunkte bei der Routenwahl

Anl. 6.2



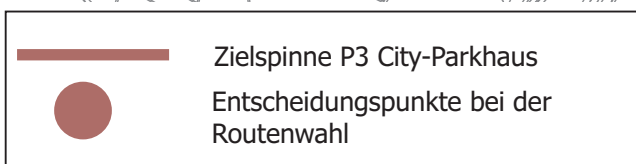
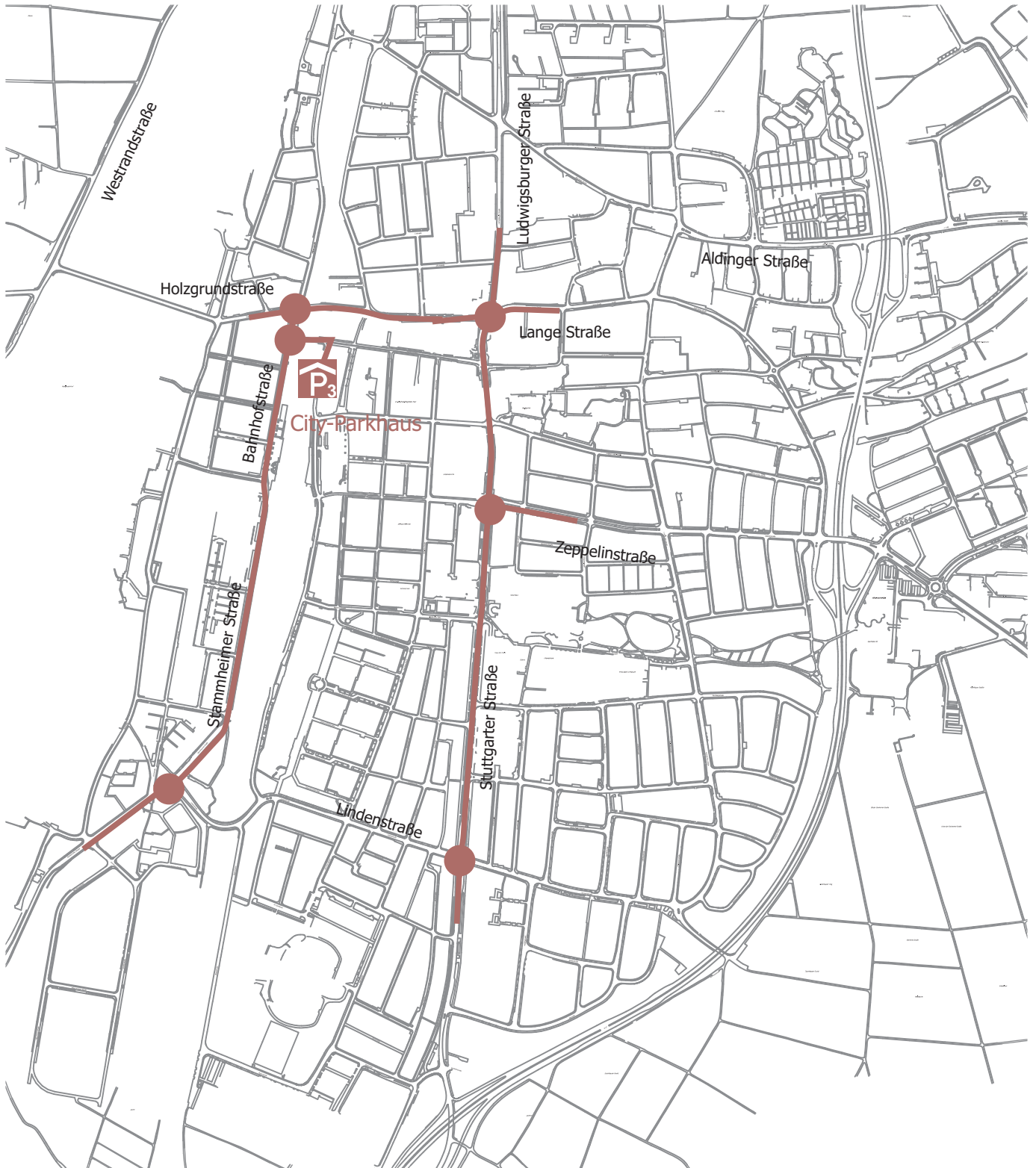
Zielspinnen

Tiefgarage Holzgrund



Anl. 6.3

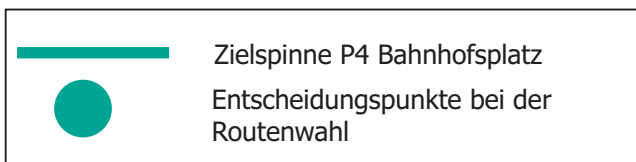
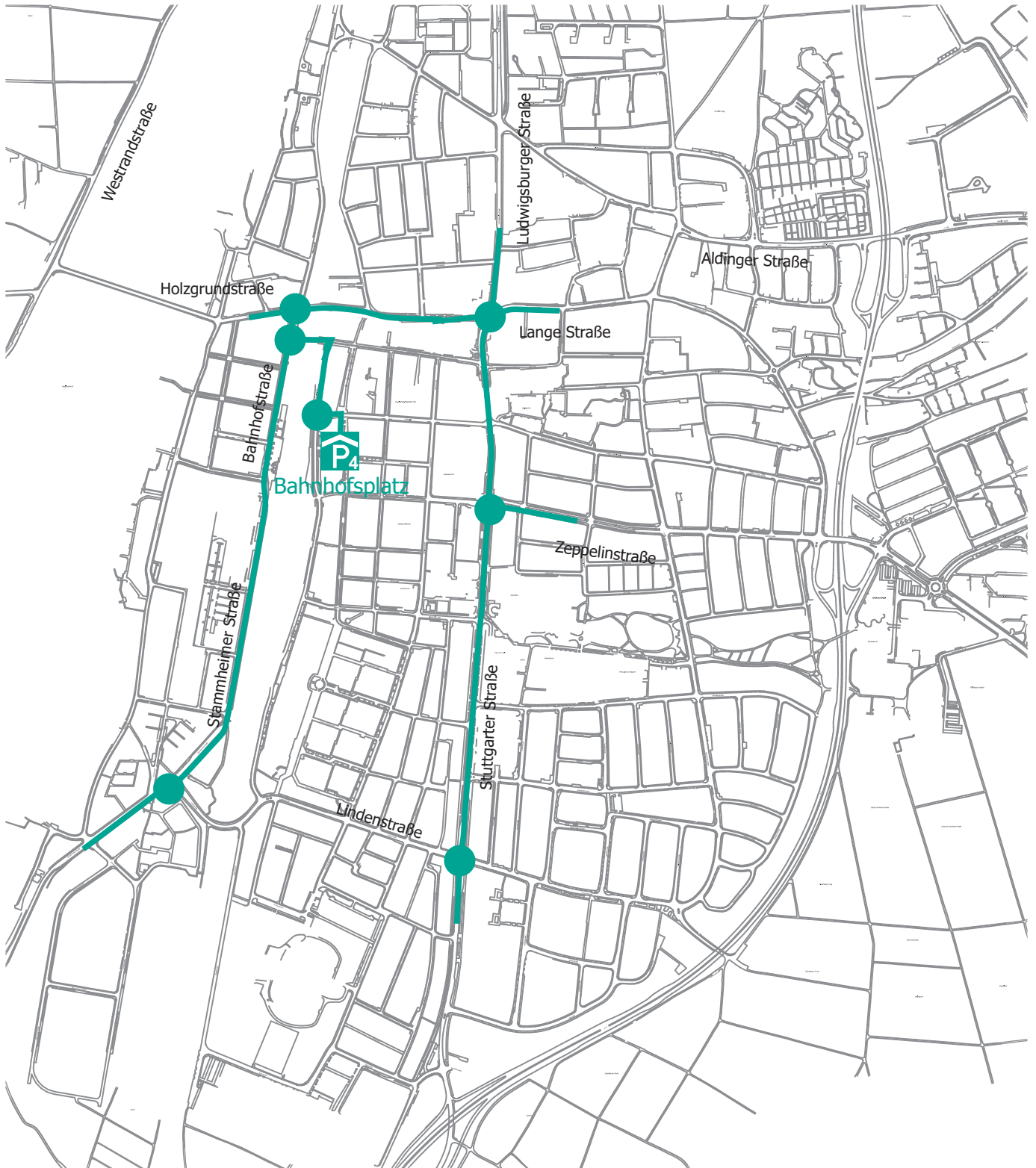
Zielspinnen
City-Parkhaus



Anl. 6.4

Zielspinnen

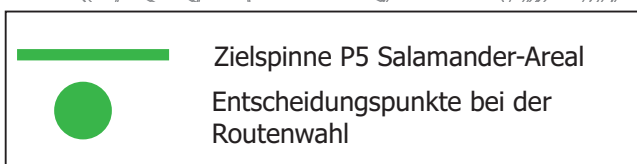
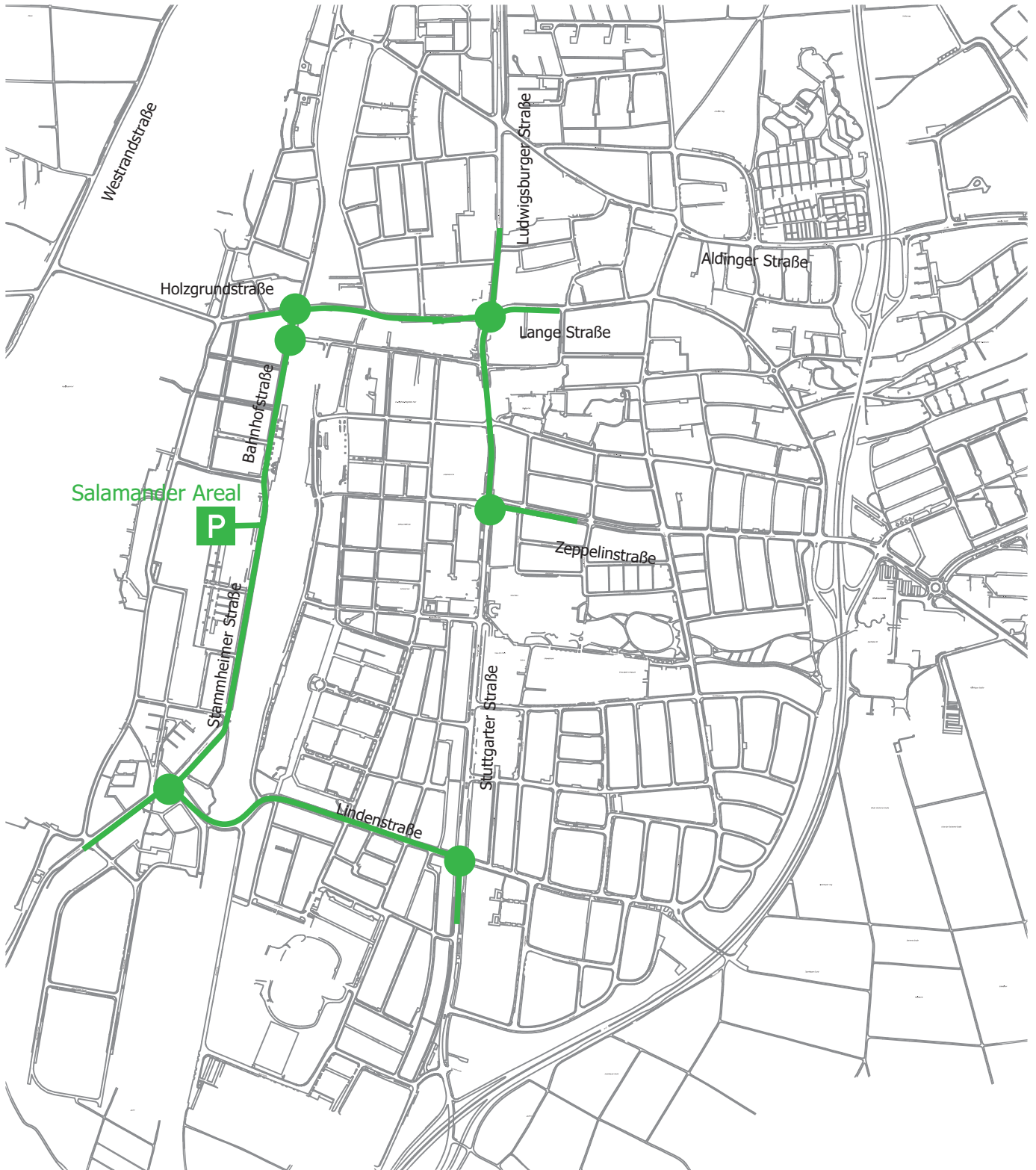
Tiefgarage Bahnhofplatz



Anl. 6.5

Zielspinnen

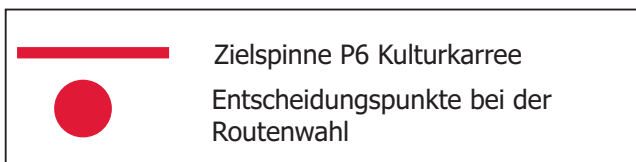
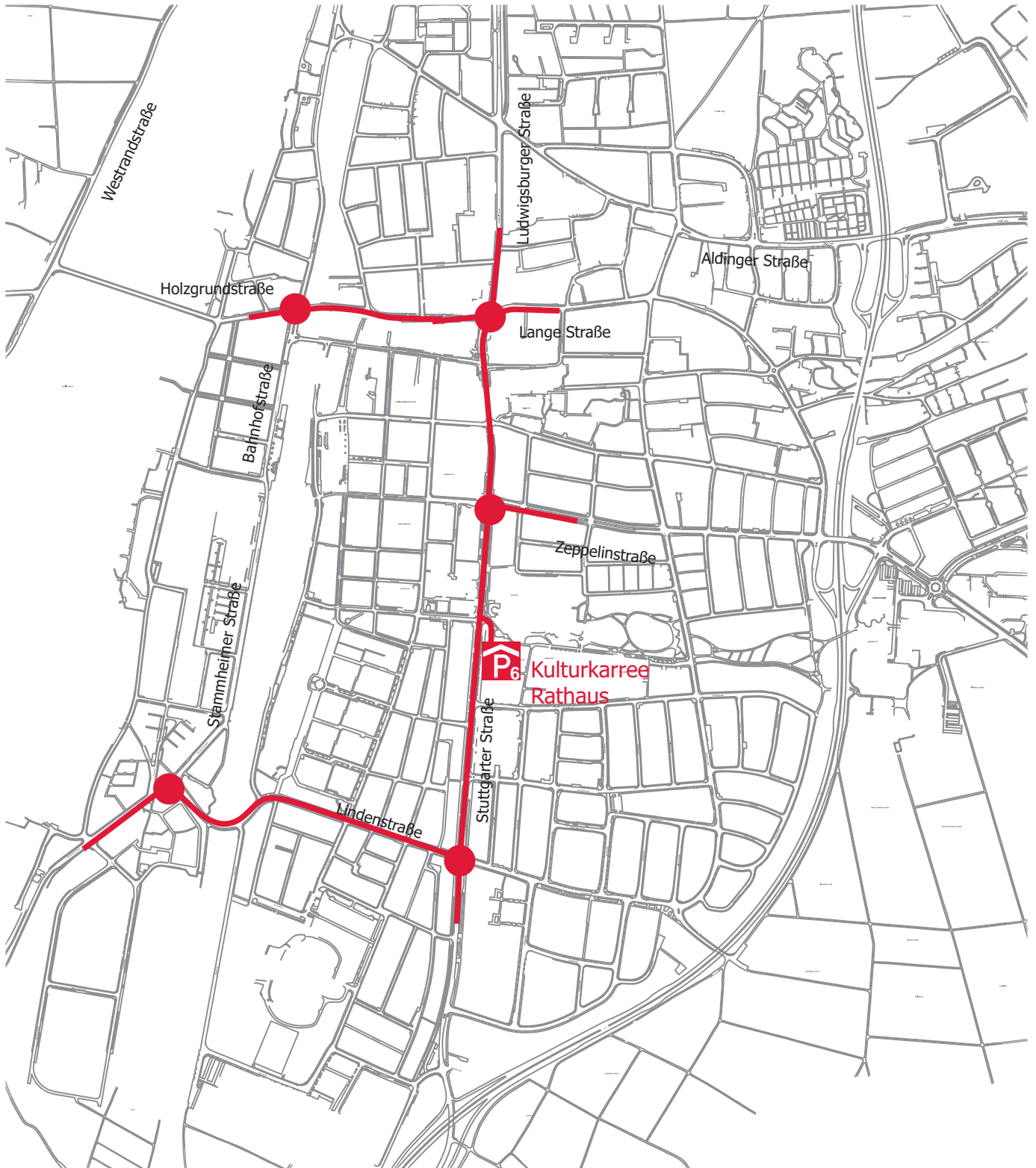
Parkplatz Salamander-Areal



Anl. 6.6

Zielspinnen

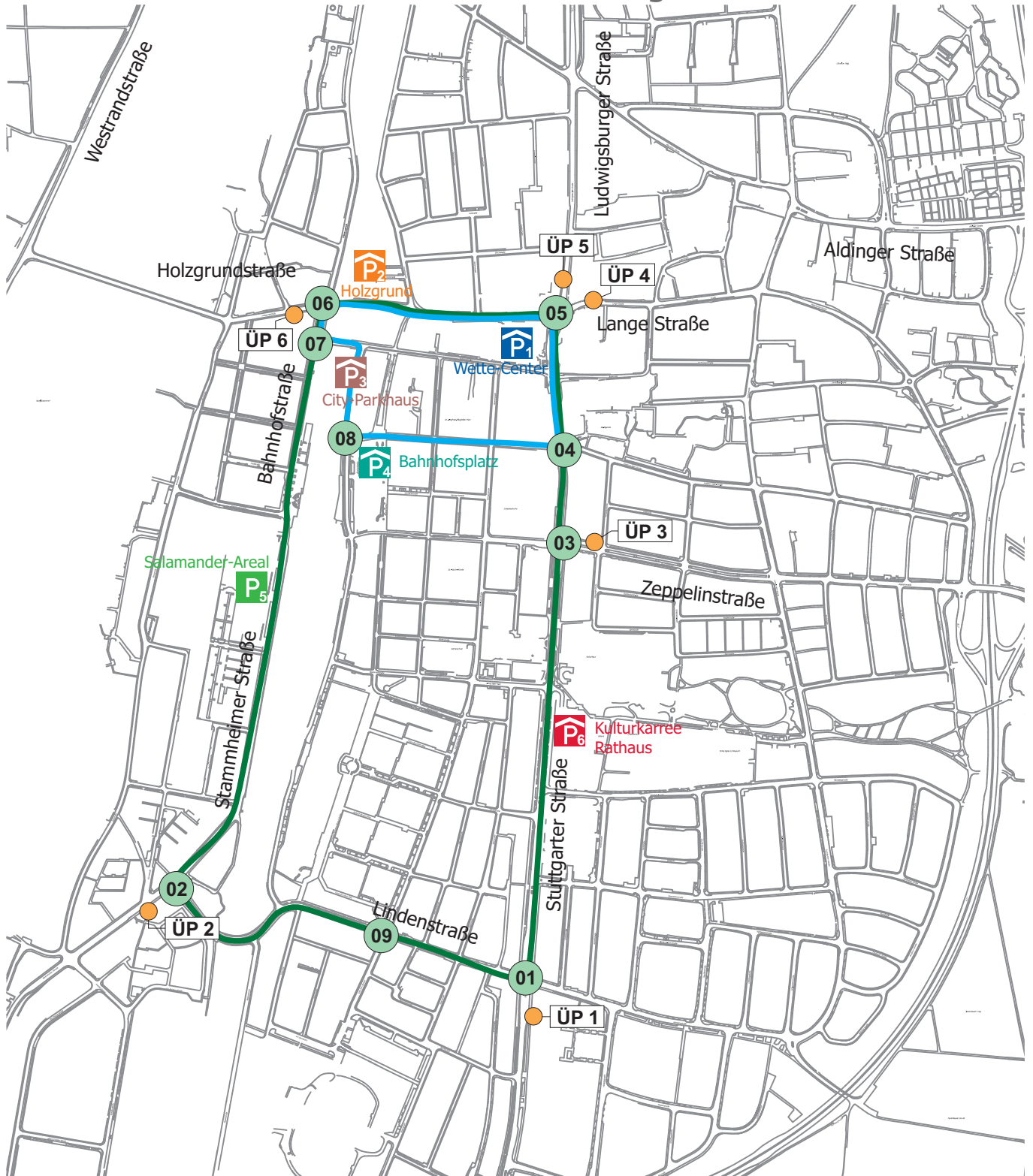
Tiefgarage Kulturkarree



Anl. 6.7

Parkleitsystem und Parkwegweisung

Lage der Schilderstandorte

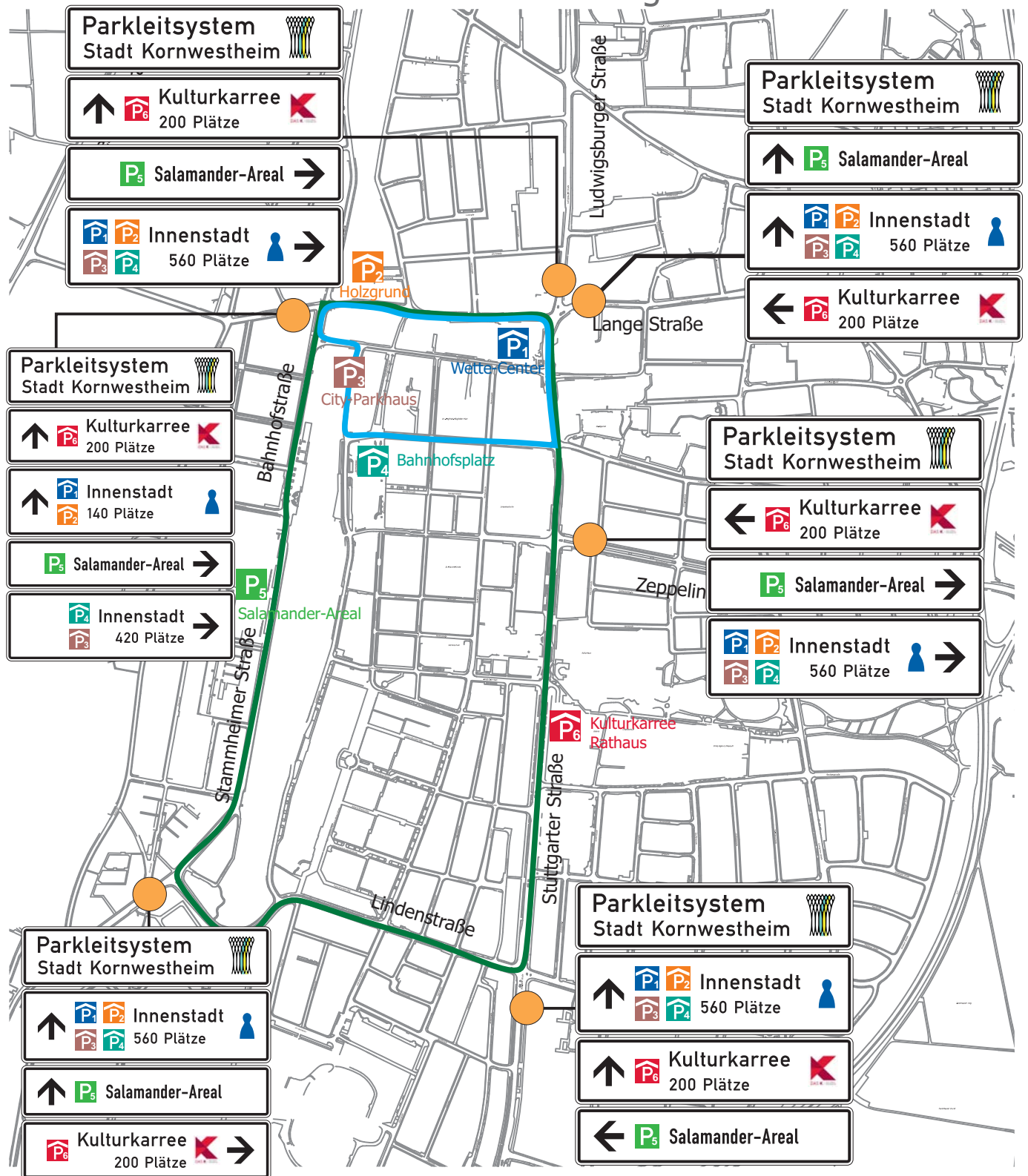


	ÜP 1 Übersichtstafel Parkwegweisung		„City-Ring“
	01 Beschilderung an den Knotenpunkten		„Innerer Parking“

Anl. 7.1

Parkleitsystem und Parkwegweisung

Lage der Schilderstandorte



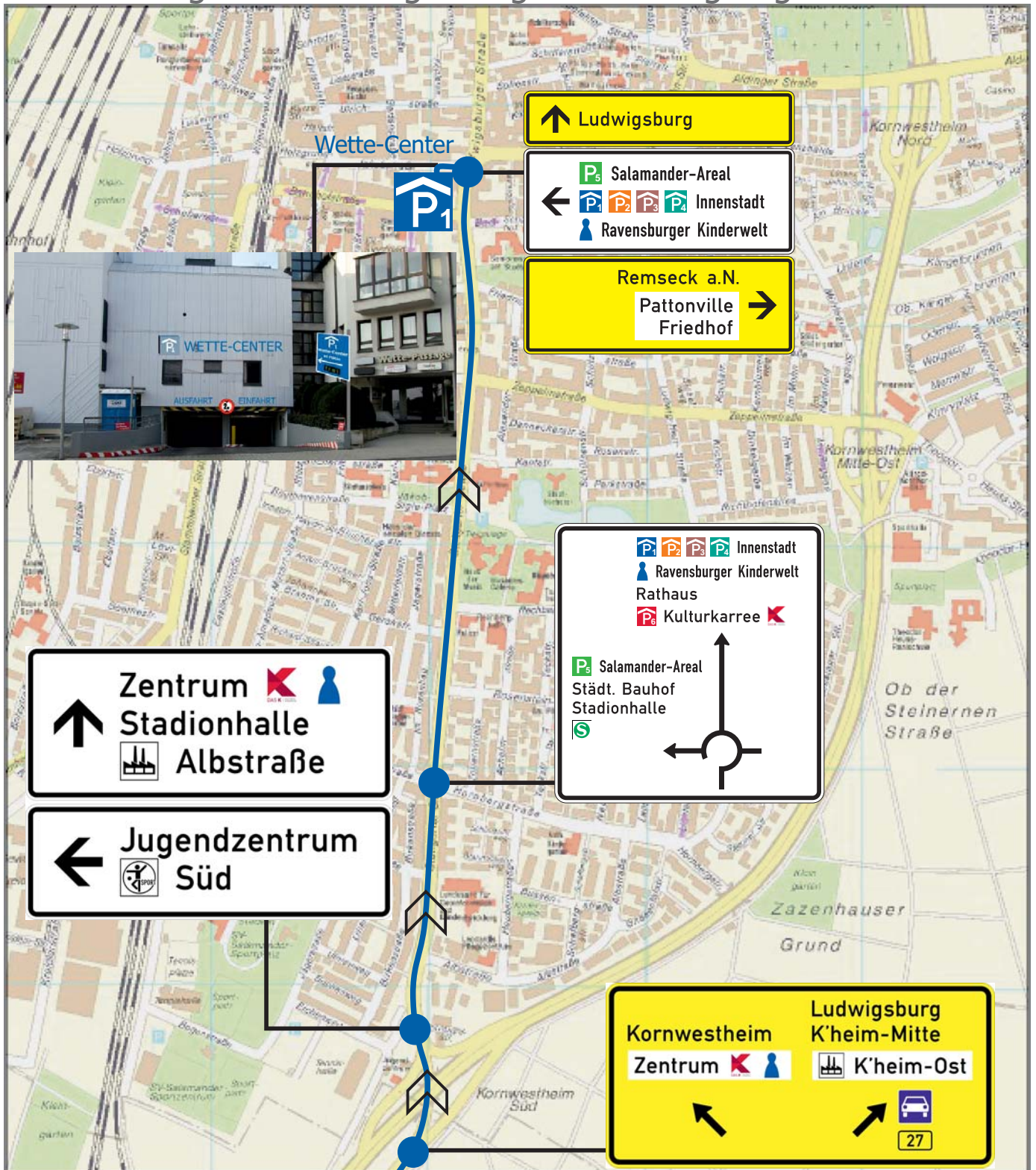
ÜP 1 Übersichtstafel Parkwegweisung
 „City-Ring“
 „Innerer Parking“

Anl. 7.2



Beispiel für die Parkwegweisung

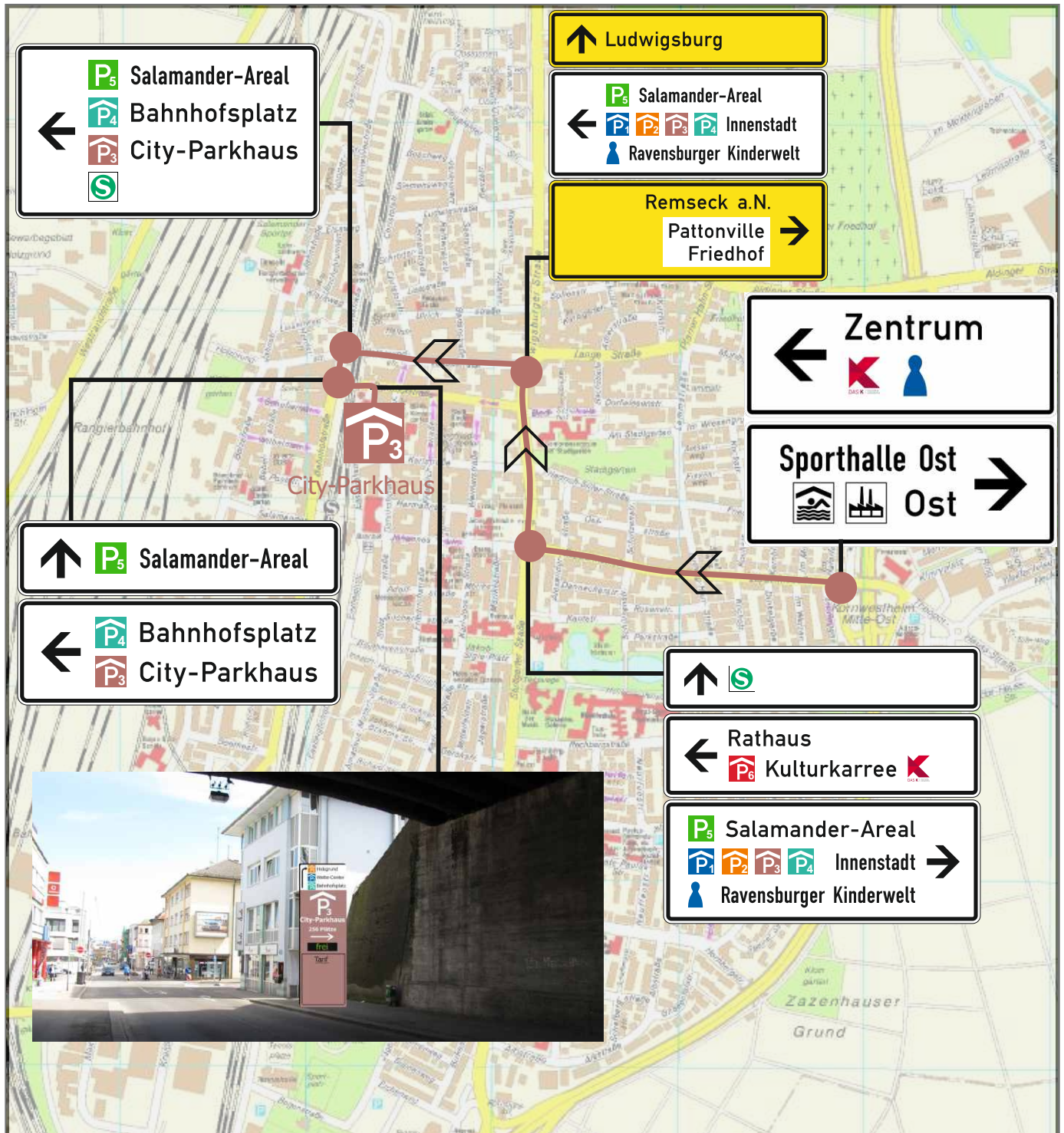
Führung aus Richtung Stuttgart zur Tiefgarage Wette-Center



Anl. 8.1

Beispiel für die Parkwegweisung

Führung aus östlicher Richtung zum City-Parkhaus



Anl. 8.2

Parkleitsystem

Beispiel für die Beschilderung der Zufahrt zum „Wette-Center“



Anl. 9.1

ENTWURF

BrennerPlan GmbH

Parkleitsystem

Beispiel für die Beschilderung der Zufahrt zum „Wette-Center“



ENTWURF

Parkleitsystem

Beispiel für die Beschilderung der Zufahrt zur Tiefgarage „Holzgrund-Areal“



Anl. 9.3

ENTWURF

BrennerPlan GmbH

Parkleitsystem

Beispiel für die Beschilderung der Zufahrt zum „City-Parkhaus“



Anl. 9.4

ENTWURF

Parkleitsystem

Beispiel für die Beschilderung der Zufahrt zum „City-Parkhaus“



Anl. 9.5

ENTWURF

BrennerPlan GmbH

Parkleitsystem

Beispiel für die Beschilderung der Zufahrt zur Tiefgarage „Bahnhofsplatz“



Anl. 9.6

ENTWURF

BrennerPlan GmbH

Parkleitsystem

Beispiel für die Beschilderung der Zufahrt zum „Salamander-Areal“



Anl. 9.7

ENTWURF

BrennerPlan GmbH

Parkleitsystem

Beispiel für die Beschilderung der Zufahrt zum „Salamander-Areal“



Anl. 9.8

ENTWURF

BrennerPlan GmbH

Parkleitsystem

Beispiel für die Beschilderung der Zufahrt zur Tiefgarage „Kulturkarree“



Anl. 9.9

ENTWURF

BrennerPlan GmbH

Stuttgart



Parkleitsystem

Beispiel für die Beschilderung der Zufahrt zur Tiefgarage „Kulturkarree“



ENTWURF

ANHANG I

Kurzbericht Wegweisung

Wegweiskonzeption der Stadt Kornwestheim

Einleitung

Die Stadt Kornwestheim führt eine Überprüfung und Neuordnung der Wegweisung im Stadtgebiet im Rahmen einer Konzeption durch. Veranlassung war die baldige Fertigstellung des Kulturhauses und die Eröffnung der Ravensburger Kinderwelt, da für diese Ziele eine Integration in die Wegweisung erforderlich wird.

In einem ersten Schritt wird die für die Wegweisung entscheidenden Hauptverkehrswege definiert und an diesen Hauptverkehrswegen die vorhandene wegweisende Beschilderung erhoben und analysiert. Dabei werden die auf der Wegweisung vorhandenen Ziele hinsichtlich Ihrer Notwendigkeit erfasst und katalogisiert. Es wird die Regelkonformität, die Systematik und Kontinuität der Wegweisung überprüft. In einem weiteren Schritt wird die Beschilderung hinsichtlich des Zustandes beurteilt.

Das Ergebnis der Wegweiskonzeption ist eine Übersicht über die bestehende Wegweisung, Aufbau und Systematik einer Überarbeitung der Beschilderung sowie Handlungsempfehlungen, um in sinnvollen Schritten eine logisch aufgebaute Wegweisung im Stadtgebiet zu entwickeln.

Berücksichtigung Parkleitsystem der Stadt Kornwestheim:

Die Erstellung der innenstadtrelevanten Wegweisung mit dem Parkleitsystem muss koordiniert werden. Wesentliches Element des Parkleitsystems ist eine logisch aufgebaute Beschilderung. Um die Anzahl der Schilder und Ziele zu beschränken wird die innerörtliche Wegweisung gemeinsam mit dem Parkleitsystem erstellt. Die enthaltenen Ziele werden nach einem gemeinsamen Zielekatalog vereinheitlicht. Veraltete Ziele werden nicht mehr berücksichtigt.

Überarbeitung der Wegweisung in den benachbarten Kommunen.

In Remseck am Neckar und der Landeshauptstadt Stuttgart wird angrenzend zum Stadtgebiet der Stadt Kornwestheim die Beschilderung überplant. Im Rahmen der Konzeption wird die Wegweisung abgestimmt. Teilweise sind gegensätzliche Interessen bei der Beschilderung vorhanden, die es zu koordinieren gilt. Entlang der klassifizierten Straßen muss die Beschilderung mit der Straßenbauverwaltung abgestimmt werden.

Bestandsanalyse und Maßnahmen

Grundlagen für das Wegweiskonzept sind die „Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen“ (RWB) sowie das Heft „Erstellung einer einheitlichen Logik für die Zielführung in Städten“. Nach diesen Richtlinien werden unter Berücksichtigung der Grundlagen der Orientierung folgende Maßnahmen aufgestellt:

- Zielführung stadteinwärts auf den wesentlichen Straßen vom Stadtrand aus zum „Zentrum“ mit weißer Beschilderung. Hierbei wird der Begriff „Zentrum“ neu eingeführt. Dieser ersetzt „Stadtmitte“. Das „Zentrum“ definiert als Sammelbegriff alle innerstädtischen Ziele. Damit soll die Anzahl der Ziele auf den Schildern reduziert werden.
- Definition des Zentrums entlang eines „City-Rings“. Dieser definiert räumlich die innenstadtrelevanten Ziele. In Kornwestheim bildet der Bereich um die Stuttgarter Straße – Jakobstraße – Holzgrundstraße – westliche Bahnhofstraße – Stammheimer Straße – Lindenstraße das Zentrum.
- Außerörtliche Ziele (blaue und gelbe Wegweisung) werden überwiegend nur noch Stadtauswärts eingesetzt. Die außerörtlichen Ziele werden stadteinwärts entfallen. Eine Zielführung wird ausgehend vom City-Ring stadtauswärts eingeplant. Damit entfällt beispielsweise die Zielführung „Stuttgart-Stammheim“ durch die Innenstadt.
- Berücksichtigung der LKW-Lenkung. Überprüfung der Ziele „Gewerbegebiete“ hinsichtlich Begreifbarkeit und Wirksamkeit (z.B. Sammelbegriff Nord/West mit Gewerbegebiet Nord)
- Überprüfung der Kontinuität. Einmal aufgeführte Ziele müssen bis zum Erreichen des Zieles weitergeführt werden.

- Überprüfung der innerörtlichen Ziele auf Ihre Relevanz, Gültigkeit und Einheitlichkeit. Im Straßennetz sind zahlreiche Ziele vorhanden, die über Jahre hinweg ihre Bedeutung für die Orientierung verlieren, oder die schlichtweg nicht mehr vorhanden sind (Autoverladestation). Darüber hinaus gibt es Ziele die mit unterschiedlicher Begrifflichkeit und Symbolik beschildert sind. (Autobahn mit oder ohne Nummer, Personenbahnhof, S-Bahn etc.):



Beispiel Lindenstraße:

- Andere Ziele sind hinzugekommen, die zur Orientierung oder zur Führung von ortsfremden Verkehr wichtig sind (Ravensburger Kinderwelt, das K, Jugendzentrum etc.). Diese Ziele müssen erkennbar und begreifbar beschildert werden:



Da diese Ziele künftig überwiegend für ortsfremden Verkehr relevant sein wird, sollen diese Ziele schon vom Ortsrand stadteinwärts geführt werden.

- Überprüfung der wegweisenden Beschilderung auf Ihren Zustand und Richtlinienkonformität. Zahlreiche Schilder sind vergilbt, unleserlich oder entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Diese können teilweise entfallen, werden ersetzt oder ergänzt:



Bsp. Kwh-Mitte



- Knotenpunkte erhalten Vorwegweiser mit Darstellung der Spuren in der Knotenpunktzufahrt. Damit soll nach den Richtlinien eine rechtzeitige Spurwahl ermöglicht werden. An zahlreichen Stellen im Stadtgebiet sind diese nicht vorhanden:



- Verwendung von STVO-Schildern in der Wegweisung. Zum Beispiel müssen an Anschlussstellen die B27 klar als Kraftfahrstraße ausgewiesen werden.



Erneuerung der Wegweisung

Die wegweisende Beschilderung kann nicht auf einmal flächendeckend umgesetzt werden. Für eine Umsetzung sind verschiedene Abhängigkeiten zu berücksichtigen:

- Die Eröffnung des Kulturzentrums und der Ravensburger Kinderwelt machen eine Umsetzung des Parkleitsystems und einer Aktualisierung der Wegweisung im Zentrum dringlich. Eine kurzfristige Umsetzung des Parkleitsystems wird angestrebt.
- Die Wegweisung im City-Ring sollte im Jahr 2013 aktualisiert werden.
- Die Zielführung stadteinwärts zum Zentrum beginnt an den Bundesstraßen B27 und B27a, sowie an der Gemarkungsgrenze aus Richtung Ludwigsburg. Hierzu werden Abstimmungen mit der Straßenbauverwaltung und den Nachbarkommunen erforderlich. Die Festlegung der Umsetzbarkeit erfolgt nach Abstimmung.
- Maßnahmen im Zusammenhang mit der Planung der Landeshauptstadt Stuttgart im Bereich Knotenpunkt B27/B27a. Hierzu sind Abstimmungen und Abläufe der Landeshauptstadt Stuttgart maßgebend.
- Für die wegweisende Beschilderung entlang der B27 und B27a werden Kostenbeteiligungen des Regierungspräsidiums erwartet. Deren Verwaltungsabläufe sind zu berücksichtigen.

aufg.:

Bü, 19.04.2013

I·S·T·W PLANUNGSGESELLSCHAFT MBH

ANHANG II
Wegweiser „City-Ring“

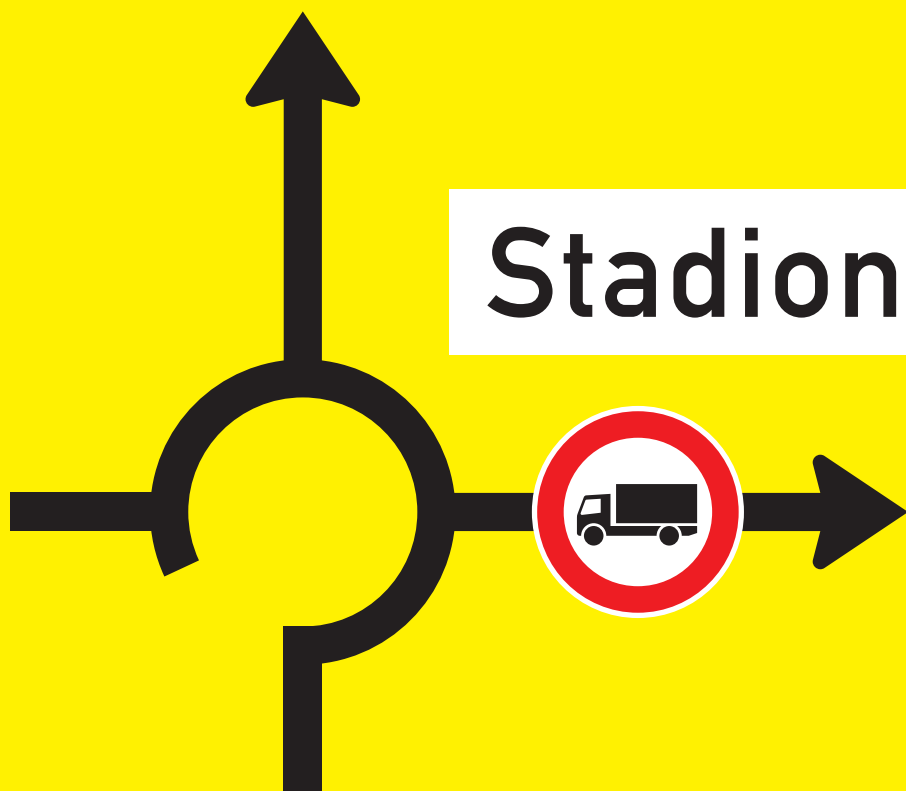
Kreisverkehr „Stuttgarter Straße / Lindenstraße“- Nord

2017

30/20/R60



Stuttgart



Stadionhalle

2158

    **Innenstadt**

 **Ravensburger Kinderwelt
Rathaus**

 **Kulturkarree** 

 **Salamander-Areal**

**Städt. Bauhof
Stadionhalle**



Kreisverkehr „Stuttgarter Straße / Lindenstraße“- West

2824

30/20/R60



BrennerPlan GmbH Stuttgart

Knotenpunkt „Stammheimer Straße / Lindenstraße“- Nord



Knotenpunkt „Stammheimer Straße / Lindenstraße“- Ost

25/15/R60

1989



656

1332



656

BrennerPlan GmbH Stuttgart

Knotenpunkt „Stammheimer Straße / Lindenstraße“- Süd

30/20/R60

2395

The image shows two rectangular directional road signs with rounded corners and a black border. The top sign is oriented vertically and contains the following elements from left to right: a black upward-pointing arrow, a blue square with a white house icon and 'P₁', an orange square with a white house icon and 'P₂', a brown square with a white house icon and 'P₃', a teal square with a white house icon and 'P₄', the text 'Innenstadt', a green square with a white house icon and 'P₅', the text 'Salamander-Areal', and a green square with a white 'S' in a circle. The bottom sign is oriented horizontally and contains the following elements from left to right: a red square with a white house icon and 'P₆', the text 'Kulturkarree', a red 'X' logo with 'DAS K KULTUR & KONGRESS' below it, a black rightward-pointing arrow, the text 'Rathaus' above the arrow, and the text 'Stadionhalle' below the arrow.

946

1804

838

Knotenpunkt „Stuttgarter Straße / Zeppelinstraße“- Nord

1887

25/15/R60



BrennerPlan GmbH Stuttgart

Knotenpunkt „Stuttgarter Straße / Zeppelinstraße“- Ost



Knotenpunkt „Stuttgarter Straße / Zeppelinstraße“- Süd

1887

25/15/R60



919

BrennerPlan GmbH Stuttgart

Knotenpunkt „Stuttgarter Straße / Zeppelinstraße“- West



BrennerPlan GmbH Stuttgart

Knotenpunkt „Stuttgarter Straße / Karlstraße“- Nord

2048

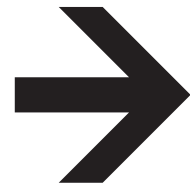
25/15/R60



City-Parkhaus



Bahnhofplatz



674

BrennerPlan GmbH Stuttgart

Knotenpunkt „Stuttgarter Straße / Karlstraße“- West

2004

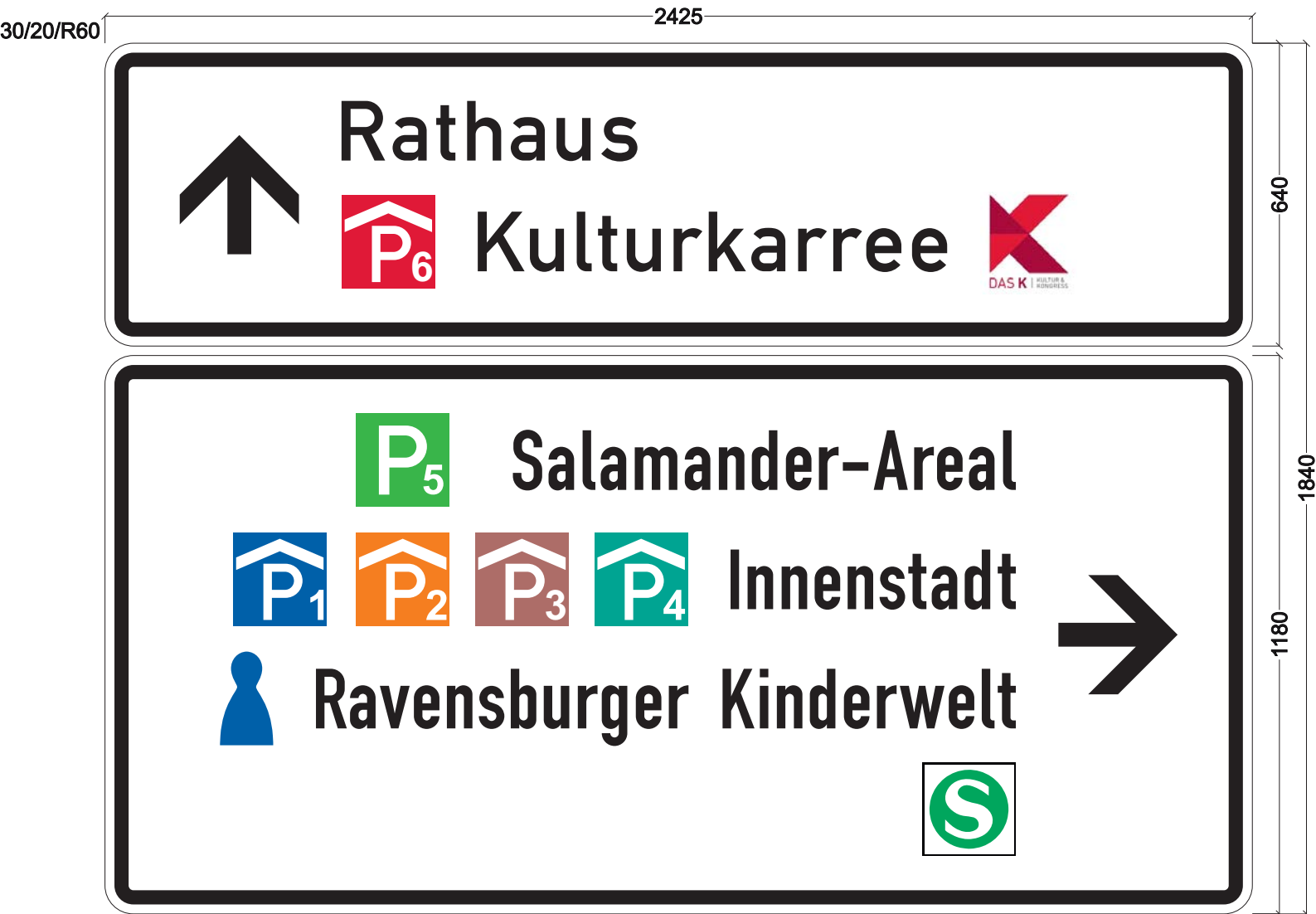
25/15/R60



674

BrennerPlan GmbH Stuttgart

Knotenpunkt „Stuttgarter Straße / Jakobstraße / Lange Straße“- Nord



Knotenpunkt „Stuttgarter Straße / Jakobstraße / Lange Straße“- Ost

30/20/R60

2425



P₅ Salamander-Areal

P₁ **P₂** **P₃** **P₄** Innenstadt

 Ravensburger Kinderwelt



1198

2374



Rathaus

P₆ Kulturkarree 

640

Ludwigsburg 

496

Knotenpunkt „Stuttgarter Straße / Jakobstraße / Lange Straße“- Ost
- ALTERNATIVLÖSUNG-

30/20/R60

2425



P₅ Salamander-Areal
P₁₋₄ Innenstadt
Ravensburger Kinderwelt
S

1198

2374



Rathaus
P₆ Kulturkarree **K**
DAS K KULTUR & KONGRESS

640



Ludwigsburg →

496

Knotenpunkt „Stuttgarter Straße / Jakobstraße / Lange Straße“- Süd

30/20/R60

2425



496



946

2356



874

25/15/R60

2048



883

Friedhof



476



2523

1124

Knotenpunkt „Bahnhofstraße / Holzgrundstraße“ - Ost



BrennerPlan GmbH Stuttgart

Knotenpunkt „Bahnhofstraße / Holzgrundstraße“- Süd

2425

30/20/R60

zur 
alle Richtungen



Kulturkarree



Wette-Center



Ravensburger Kinderwelt



Holzgrund



1681

BrennerPlan GmbH Stuttgart

Knotenpunkt „Bahnhofstraße / Holzgrundstraße“- West

30/20/R60

2425

zur **27**

  **Kulturkarree** 

 **Wette-Center**

 **Ravensburger Kinderwelt**

 **Holzgrund**

1504

2452

 **Salamander-Areal**

 **Bahnhofsplatz** 

 **City-Parkhaus**

928

Knotenpunkt „Bahnhofstraße“- Nord



BrennerPlan GmbH Stuttgart

Knotenpunkt „Bahnhofstraße“- Süd



Knotenpunkt „Eastleighstraße / Bahnhofplatz“- Nord



BrennerPlan GmbH Stuttgart

Knotenpunkt „Lindenstraße / Karl-Joos-Straße“- Ost



BrennerPlan GmbH Stuttgart

Knotenpunkt „Lindenstraße / Karl-Joos-Straße“- West



BrennerPlan GmbH Stuttgart