



VERKEHRSUNTERSUCHUNG

EINZELHANDELS-EINRICHTUNG IM RAHMEN DES
BEBAUUNGSPLAN-VERFAHRENS "N 50 THERESIENHOF"



TEXTLICHE ERLÄUTERUNGEN
PLANDARSTELLUNGEN

SEPTEMBER 2011



VERKEHRSUNTERSUCHUNG

EINZELHANDELSEINRICHTUNG IM RAHMEN DES
BEBAUUNGSPLAN-VERFAHRENS "N 50 THERESIENHOF"

Prof. Dipl.-Ing. Gunter Kölz
Dipl.-Ing. Markus Schaible
Dipl.-Ing. Hendrik Arnold
Dipl.-Geogr. Sven Schüle
Dagmar Kuhnle

PLANUNGSGRUPPE KÖLZ GmbH
Hoferstraße 9A – 71636 Ludwigsburg
Tel.: 07141/9 73 01-0 – Fax: 07141/ 9 73 01-10
e-mail: info@planungsgruppe-koelz.de

SEPTEMBER 2011

INHALT

1. AUFGABENSTELLUNG

2. VERKEHRSANALYSE 2011
 - 2.1 Verkehrserhebungen (TZ, K) und Grundlagen zum motorisierten Individualverkehr (MIV)
 - 2.2 Erhebung der Belegung der Tiefgarage Sparkassenhaus (P5 – Parkgarage City)
 - 2.3 Fußgänger und Fahrradfahrer im Bereich zwischen Prinzregentenplatz und Knotenpunkt B 16/B 310 – Sebastianstraße / Hochstiftstraße / Stadtbleiche
 - 2.4 Interpretation der Analyseergebnisse

3. VERKEHRSPROGNOSE 2025
 - 3.1 Prognosegrundlagen / Strukturelle Entwicklungen
 - 3.2 Motorisierung / Mobilität
 - 3.3 Überprüfung des spezifischen Verkehrsaufkommens durch das Bauvorhaben "Theresienhof" 2007–2011
 - 3.4 Prognoseabschätzung / Prognosetrend

4. DEFINITION RELEVANTER PLANFÄLLE
 - 4.1 Analyseumlegung 2011 – Bei kurzfristiger Realisierung der Einzelhandelseinrichtung "Theresienhof"
 - 4.2 0-Prognose 2025 – Ohne Realisierung der Einzelhandelseinrichtung "Theresienhof" (Brachfläche "Status Quo")
 - 4.3 Prognoseplanfall 2025 – Hauptanbindung der Einzelhandelseinrichtung "Theresienhof" über die Theresienstraße (gegenläufig)
 - 4.4 Prognoseplanfall 2025 / Einbahn – Hauptanbindung der Einzelhandelseinrichtung "Theresienhof" über die Theresienstraße (Zufahrt) und die Robert-Schmid-Straße (Abfahrt)

5. QUERSCHNITT- UND KNOTENSTROMBELASTUNGEN DER JEWEILIGEN PLANFALLKONSTELLATIONEN
 - 5.1 Analyseumlegung 2011
 - 5.2 0-Prognose 2025
 - 5.3 Prognoseplanfall 2025
 - 5.4 Prognoseplanfall 2025 / Einbahn

6. KONSEQUENZEN IM RELEVANTEN VERKEHRSNETZ

6.1 Fußgänger- und Fahrradfahrerbeziehungen

6.2 Leistungsfähigkeit / Dimensionierung des Knotenpunktes
B 16/B 310 – Sebastianstraße / Theresienstraße / Klosterstraße

6.3 Leistungsfähigkeit / Dimensionierung des Knotenpunktes
B 16/B 310 – Augsburger Straße / Robert-Schmid-Straße /
Doktor-Samer-Straße

7. SCHLUSSFOLGERUNG UND EMPFEHLUNG

8. PLANDARSTELLUNGEN

1 Zählstellenplan (Do., 09.06.2011)

TAGESGANGLINIEN VERKEHRSANALYSE 2011 – KFZ/16h

2–5 TZ 1 – Knotenpunkt Kaiser-Maximilian-Platz
Bahnhofstraße / B16/B310 – Augsburger Straße / B16/B310 – Sebastian-
straße / FGZ – Reichenstraße

6–10 TZ 2 – Knotenpunkt B16/B310 – Augsburger Straße / Robert-Schmid-
Straße / Doktor-Samer-Straße

11–14 TZ 3 – Knotenpunkt B16/B310 – Sebastianstraße / Theresienstraße /
Klosterstraße

VERKEHRSANALYSE 2011

15 Knotenstrombelastung Kfz/4h (15.00–19.00 Uhr)

16 Querschnittbelastung Kfz/24h

17 Fluktuation und Belegung am 09.06.2011 Sparkassenhaus (P5)

FUSSGÄNGER- / FAHRRADFAHRERQUERUNGEN

07.00–09.00 Uhr / 11.30–13.30 Uhr / 15.00–19.00 Uhr

18 FG 1 – Bereich zwischen Prinzregentenplatz und Kaiser-Maximilian-
Platz

19 FG 2 – Bereich zwischen Kaiser-Maximilian-Platz und Fußgängerfurt
Seilerturm

20 FG 3 – Fußgängerfurt Seilerturm

21 FG 4 – Bereich zwischen Fußgängerfurt Seilerturm und Einmündung
Theresienstraße

22 FG 5 – Bereich zwischen Einmündung Theresienstraße und westlicher
Fußgängerfurt Hochstiftstraße / Stadtbleiche

23 FG 6 – Westliche Fußgängerfurt Hochstiftstraße / Stadtbleiche

24 FG 7 – Östliche Fußgängerfurt Hochstiftstraße / Stadtbleiche

25 FG 8 – Kaiser-Maximilian-Platz Fußgängerfurt Augsburger Straße

26 FG 9 – Fußgängerquerung Theresienstraße

ANALYSEUMLEGUNG 2011

27 Knotenstrombelastung Kfz/4h (15.00–19.00 Uhr)

PROGNOSEHORIZONT 2025

28 0-Prognose 2025 – Querschnittbelastung Kfz/24h

29 0-Prognose 2025 – Knotenstrombelastung Kfz/4h (15.00–19.00 Uhr)

30 0-Prognose 2025 – Knotenströme Kfz/4h und Pkw-E/H_{MAX} (MGS)
am Knotenpunkt B16/B310 – Sebastianstraße / Theresienstraße /
Klosterstraße

31 Prognoseplanfall 2025 – Querschnittbelastung Kfz/24h

32 Prognoseplanfall 2025 – Knotenstrombelastung Kfz/4h (15.00–19.00 Uhr)

33 Prognoseplanfall 2025 – Knotenströme Kfz/4h und Pkw-E/H_{MAX} (MGS)
am Knotenpunkt B16/B310 – Sebastianstraße / Theresienstraße /
Klosterstraße

34 Prognoseplanfall 2025 – Knotenströme Kfz/4h und Pkw-E/H_{MAX} (MGS)
am Knotenpunkt B16/B310 – Augsburgener Straße / Robert-Schmid-Straße /
Doktor-Samer-Straße

35 Prognoseplanfall "Einbahn" 2025 – Querschnittbelastung Kfz/24h

36 Prognoseplanfall "Einbahn" 2025 – Knotenstrombelastung Kfz/4h
(15.00–19.00 Uhr)

37 Prognoseplanfall "Einbahn" 2025 – Knotenströme Kfz/4h und Pkw-E/H_{MAX}
(MGS) am Knotenpunkt B16/B310 – Sebastianstraße / Theresienstraße /
Klosterstraße

38 Prognoseplanfall "Einbahn" 2025 – Knotenströme Kfz/4h und Pkw-E/H_{MAX}
(MGS) am Knotenpunkt B16/B310 – Augsburgener Straße / Robert-Schmid-
Straße / Doktor-Samer-Straße

9. ANHANG / ANLAGEN

LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNGEN – ANALYSE 2011 –
ABENDSPITZE (MGS)

- 1 Knotenpunkt B16/B310 – Sebastianstraße / Theresienstraße /
Klosterstraße als unsignalisierter Knotenpunkt
- 2 Knotenpunkt B16/B310 – Augsburgener Straße / Robert-Schmid-
Straße / Doktor-Samer-Straße als unsignalisierter Knotenpunkt

LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNGEN – ANALYSEUMLEGUNG 2011 –
ABENDSPITZE (MGS)

- 3 Knotenpunkt B16/B310 – Sebastianstraße / Theresienstraße /
Klosterstraße als unsignalisierter Knotenpunkt analog "Status Quo"

LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNGEN – PROGNOSEPLANFALL 2025
GEGENLÄUFIG – ABENDSPITZE (MGS)

- 4 Knotenpunkt B16/B310 – Sebastianstraße / Theresienstraße /
Klosterstraße als unsignalisierter Knotenpunkt analog "Status Quo"
- 5 Knotenpunkt B16/B310 – Augsburgener Straße / Robert-Schmid-
Straße / Doktor-Samer-Straße als unsignalisierter Knotenpunkt
analog "Status Quo"
- 6 Knotenpunkt B16/B310 – Augsburgener Straße / Robert-Schmid-
Straße / Doktor-Samer-Straße als Kreisverkehrsplatz

LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNGEN – PROGNOSEPLANFALL 2025
EINBAHN – ABENDSPITZE (MGS)

- 7 Knotenpunkt B16/B310 – Sebastianstraße / Theresienstraße /
Klosterstraße als unsignalisierter Knotenpunkt analog "Status Quo"
- 8 Knotenpunkt B16/B310 – Augsburgener Straße / Robert-Schmid-
Straße / Doktor-Samer-Straße als unsignalisierter Knotenpunkt
analog "Status Quo"
- 9 Knotenpunkt B16/B310 – Augsburgener Straße / Robert-Schmid-
Straße / Doktor-Samer-Straße als Kreisverkehrsplatz
- 10 Testentwurf Variante 4 (12/2010)

1. AUFGABENSTELLUNG

Zur geplanten Ansiedlung einer Einzelhandelseinrichtung "Theresienhof" im Bereich zwischen der Theresienstraße, der Schulhausstraße und der Sudetenstraße wurden bereits in den Jahren 2007/2008 Verkehrsuntersuchungen durchgeführt und in einem Bericht vom April 2008 zusammengefasst.

Da sich jedoch mit der kompletten Fertigstellung und der vollständigen Inbetriebnahme der Bundesautobahn A 7 bis zum Grenztunnel nach Österreich (Verkehrsübergabe 02.09.2009) eine für die Gesamtstadt Füssen veränderte Netzkonstellation ergeben hat und der Stadtrat Füssen Angaben zu Fußgängerverflechtungen im Umfeld des Projektes "Theresienhof" und der zentralen Innenstadt gefordert hat, wurde die Planungsgruppe Kölz, Ludwigsburg, durch die Wilhelm Geiger GmbH & Co. KG, Sonthofen, in enger Abstimmung mit der Stadt Füssen und dem Staatlichen Bauamt Kempten damit beauftragt, eine aktualisierte Verkehrsuntersuchung mit ergänzenden Inhalten zu den relevanten städtebaulich-verkehrlichen Aspekten durchzuführen.

Hierbei sind neben dem nutzungsspezifischen Verkehrsaufkommen auch die aus der allgemeinen verkehrlichen Entwicklung heraus resultierenden Auswirkungen auf das unmittelbar angrenzende öffentliche Straßenverkehrsnetz zu betrachten.

Mit der Koordinierung der Lichtsignalanlagen im Zuge der B 16/B 310 – Augsburgsstraße / Kaiser-Maximilian-Platz / B 16/B 310 – Sebastianstraße im Jahre 2008/2009 (Stührenberg GmbH, Gera), sind entsprechend den Empfehlungen aus dem Bericht vom April 2008 bereits lichtsignaltechnische Überlegungen bzw. Vorkehrungen für eine Integration der Theresienstraße in die LSA-Koordinierungsstrecke getroffen worden.

Mit der zusätzlichen Lichtsignalanlage an der Lechbrücke (Ostseite) im Zuge der B 16/B 17 (Ri. Schwangau / Ri. Ziegelwies) am 09. Juni 2011 ist eine weitere Lichtsignalanlage unabhängig von der LSA-Koordinierung in Betrieb genommen worden.

Zum geplanten Bauvorhaben des Einzelhandelsprojektes "Theresienhof" der Wilhelm Geiger GmbH & Co. KG liegen weiterentwickelte Planzeichnungen des Architekturbüros DEGLE.DEGLE, Königsbrunn, vom 10.06.2010 bzw. 06.06.2011 vor.

Die Projektkonzeption geht von einer Erweiterung bzw. Integration des Einzelhandelsprojektes in das System der bestehenden Tiefgarage des Parkhauses Sparkasse (P5 – Parkgarage City) aus, wobei der Zu-/Abfahrtsbereich analog dem Bestand von der Sudetenstraße aus erfolgen soll.

Parallel zur Theresienstraße soll ein eingehauster Andienungsbereich für den Lebensmittel-Vollsortimenter realisiert werden.

Weitere Belieferungsbereiche für Textil-Fachmarkt, Drogerie-Markt und weitere Verkaufsflächen sind in der Schulhausstraße und der Sudetenstraße vorgesehen.

Ebenso wurden die aktuell gültigen Strukturdaten zu den spezifischen Nutzungen des Einzelhandelsprojektes "Theresienhof" mit Datum vom 07.07.2011 zur Grundlage dieser Untersuchung gemacht.

Im Rahmen des seit 2007/2008 ruhenden Bebauungsplan-Aufstellungsverfahrens "N50 Theresienhof" wurde mit Datum vom 03.05.2011 ein erneuter Aufstellungsbeschluss gefasst.

Das wieder aufgenommene Verfahren wird als "Bebauungsplan der Innenentwicklung" entsprechend § 13a BauGB weitergeführt und durch das Büro abtPlan, Marktoberdorf, begleitet.

Aktuell befindet sich der Vorentwurf zum Bebauungsplan "N50 Theresienhof" in der frühzeitigen Beteiligung der Behörden (TÖB) und der Öffentlichkeit (Bürger).

2. **VERKEHRSSANALYSE 2011**

2.1 **Verkehrserhebungen (TZ, K) und Grundlagen zum motorisierten Individualverkehr (MIV)**

Die letzten Verkehrserhebungen im Planungsumfeld wurden im Jahr 2007 (vgl. Bericht vom April 2008) durchgeführt.

Diese haben die seit dem Jahre 1991 (letzte Verkehrsuntersuchung Gesamtstadt) vollzogenen netztechnischen Veränderungen, wie

- Nordtangente 1992
- Grenztunnel 1999/2000
- innerstädtische Ansätze zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes (1. Ausbaustufe 2006 – Ottostraße)

und weitere strukturelle Entwicklungen (Musical April 2000, Musical Theater Neuschwanstein) inhaltlich berücksichtigt.

Im Vergleich zum Bericht vom April 2008 sind in der Zwischenzeit mit der vollständigen Inbetriebnahme der Bundesautobahn A 7 bis zum Grenztunnel und weiteren strukturellen Entwicklungen, z. B. Gewerbepark Allgäuer Land, weitere netztechnische und strukturelle Veränderungen erfolgt.

Vor diesem Hintergrund wurden aktuelle Verkehrserhebungen erforderlich, um insbesondere auch den, gegenüber dem im Jahre 2007 betrachteten Untersuchungsbereich, nochmals eine inhaltliche Erweiterung vorzunehmen.

Plan 1 Die Erhebungen erfolgten an einem sog. "Normalwerktag" (Dienstag/Donnerstag) und wurden am Donnerstag, den 9. Juni 2011, im Zeitbereich zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr durchgeführt (vgl. Plan 1).

- Tageszählungen TZ 16 (06.00-22.00 Uhr)
 - TZ 1 – Kaiser-Maximilian-Platz
Bahnhofstraße / B 16/B 310 – Augsburgener Straße /
B 16/B 310 – Sebastianstraße / Reichenstraße (FGZ)
 - TZ 2 – Knotenpunkt B 16/B 310 – Augsburgener Straße /
Robert-Schmid-Straße / Doktor-Samer-Straße
 - TZ 3 – Knotenpunkt B 16/B 310 – Sebastianstraße /
Theresienstraße / Klosterstraße
 - TZ 4 – Knotenpunkt Theresienstraße / Schulhausstraße

– Knotenpunktzählungen (15.00–19.00 Uhr)

- K 1 – Theresienstraße / Sudetenstraße
- K 2 – Sudetenstraße / Karlstraße
- K 3 – Theresienstraße / Schlesierstraße
- K 4 – Theresienstraße / Robert-Schmid-Straße
- K 5 – B 16/B 310 – Sebastianstraße / Hochstiftstraße / Stadtbleiche (Blutangerweg)

Die Verkehrserhebungen (TZ, K) haben generell alle Fahrzeugarten (einschl. des Radverkehrs), wie Moped/Krad, Pkw, Lfw, Lkw, Bus und Lastzüge/Sattelzüge/Sonderfahrzeuge erfasst, so dass auch konkrete Angaben zum Anteil des Schwerverkehrs (SV>2,8 t) möglich sind.

Pläne 2–5

Für die Tageszählung **TZ 1** (06.00–22.00 Uhr) am Knotenpunkt Kaiser-Maximilian-Platz bleibt im Ergebnis der Analyse 2011 folgendes festzuhalten (vgl. Pläne 2–5):

- Der in Viertelstundenintervallen dargestellte Tagesganglinienverlauf zeigt bezogen auf den Gesamtknoten eine kurze Morgenspitze (07.45–8.00 Uhr), ein zunehmendes morgendliches Verkehrsaufkommen mit signifikanter Spitze (11.00–11.15 Uhr), einen sehr kontinuierlichen Verlauf über die Mittagszeit mit signifikanter Spitze (15.00–15.15 Uhr) und eine breit angelegte Abendspitze im Zeitbereich zwischen 15.30 Uhr und 17.15 Uhr.
- Die durchschnittlichen SV-Anteile (>2,8 t) weisen in den einzelnen Querschnitten der Knotenpunktäste folgende Größenordnungen für den Zeitbereich 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr auf:

○ Bahnhofstraße – Richtung Prinzregentenplatz	ca.	5,75 %
○ B 16/B 310 – Augsburgener Straße	ca.	6,43 %
○ B 16/B 310 – Sebastianstraße	ca.	6,79 %

Pläne 6–10

Für die Tageszählung **TZ 2** (06.00–22.00 Uhr) am Knotenpunkt B 16/B 310 – Augsburgener Straße / Robert-Schmid-Straße / Doktor-Samer-Straße kann im Ergebnis der Analyse 2011 folgendes festgehalten werden (vgl. Pläne 6–10):

- Der Tagesganglinienverlauf weist bezogen auf den Gesamtknoten ebenfalls eine kurze Morgenspitze (07.45–08.00 Uhr), jedoch in der Folgezeit einen relativ ausgeglichenen Verlauf bis über die Mittagszeit mit leicht ansteigender Tendenz auf. Auch hier ist im Zeitbereich 14.45–15.00 Uhr eine signifikante Spitze ablesbar. Die Nachmittagspitze ist zwischen 15.45 Uhr und 17.30 Uhr breit angelegt.
- Im Zuge der bevorrechtigten B 16/B 310 – Augsburgener Straße weisen die Belastungen neben der deutlich höheren absoluten Verkehrsmenge auch deutlichere Spitzen auf, als dies in den untergeordneten Ästen der Fall ist.
- Die durchschnittlichen SV-Anteile (>2,8 t) weisen in den einzelnen Querschnitten der Knotenpunktäste folgende Größenordnungen für den Zeitbereich 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr auf:

○ B 16/B 310 – Augsburgener Straße – Richtung Festspielhaus	ca.	8,41 %
○ Robert-Schmid-Straße	ca.	4,14 %
○ B 16/B 310 – Augsburgener Straße – Richtung Kaiser-Maximilian-Platz	ca.	8,78 %
○ Doktor-Samer-Straße	ca.	8,46 %

Pläne 11–14

Für die Tageszählung **TZ 3** (06.00–22.00 Uhr) am Knotenpunkt B 16/B 310 – Sebastianstraße / Theresienstraße / Klosterstraße bleibt im Ergebnis der Analyse 2011 folgendes festzuhalten (vgl. Pläne 11–14):

- Der Tagesganglinienverlauf zeigt bezogen auf den Gesamtknoten eine kurze Morgenspitze (07.45–08.00 Uhr), ein zunehmendes morgendliches Verkehrsaufkommen mit signifikanter Spitze (10.30–10.45 Uhr), einen relativ kontinuierlichen Verlauf über die Mittagszeit mit signifikanter Spitze (15.00–15.15 Uhr) und eine breit angelegte Abendspitze im Zeitbereich zwischen 16.00 Uhr und 18.30 Uhr.
- Im Zuge der bevorrechtigten B 16/B 310 – Sebastianstraße weisen die Belastungen neben den höheren absoluten Verkehrsmengen auch deutlich ausgeprägtere Spitzen auf, als dies im Ast der Theresienstraße und der einbahnig geführten Klosterstraße der Fall ist.
- Die durchschnittlichen SV-Anteile (>2,8 t) weisen in den einzelnen Querschnitten der Knotenpunktäste folgende Größenordnungen für den Zeitbereich 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr auf:

○ B 16/B 310 – Sebastianstraße – Richtung Kaiser-Maximilian-Platz	ca.	7,14 %
○ Theresienstraße	ca.	2,97 %
○ B 16/B 310 – Sebastianstraße – Richtung Schwangau	ca.	7,12 %
○ Klosterstraße (Einbahnstraße)	ca.	7,37 %

Plan 15

Für das im Rahmen der Verkehrsanalyse 2011 betrachtete Netzsystem sind die Knotenstrombelastungen Kfz/4h (15.00–19.00 Uhr) aus den Tageszählungen TZ 1 – TZ 4 im relevanten Zeitintervall und den Knotenpunktzählungen K 1 – K 5 dem Plan 15 zu entnehmen. Die einzelnen erhobenen Verkehrsbelastungen sind als Knotenströme Kfz/4h sehr anschaulich in ihren Relationen ablesbar.

Plan 16

Auf die Tagesverkehrsmenge (Kfz/24h) transformiert, ergeben sich aus der aktuellen Verkehrserhebung 2011 folgende Querschnittbelastungen ("Normalwerktag" Dienstag/Donnerstag) für das relevante Netz im Planungsumfeld (vgl. Plan 16):

- | | | |
|----------------------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| – Bahnhofstraße – Richtung Prinzregentenplatz | ca. | 15.400 Kfz/24h |
| – B 16/B 310 – Augsburgsburger Straße – am Kaiser-Maximilian-Platz | ca. | 13.200 Kfz/24h |
| – B 16/B 310 – Augsburgsburger Straße – Richtung Nordtangente B 310 | ca. | 14.300 Kfz/24h |
| – Robert-Schmid-Straße – Einmündung in B 16/B 310 – Augsburgsburger Straße | ca. | 3.100 Kfz/24h |
| – Doktor-Samer-Straße | ca. | 1.900 Kfz/24h |
| – B 16/B 310 – Sebastianstraße – am Kaiser-Maximilian-Platz | ca. | 16.900 Kfz/24h |
| – B 16/B 310 – Sebastianstraße – westlich Theresienstraße | ca. | 16.800 Kfz/24h |
| – Klosterstraße (Einbahnstraße) | ca. | 900 Kfz/24h |
| – Theresienstraße – zwischen B 16/B 310 und Schulhausstraße | ca. | 2.400 Kfz/24h |
| – Schulhausstraße (Kfz-Sackgasse) | ca. | 300 Kfz/24h |
| – Theresienstraße – zwischen Schulhausstraße und Sudetenstraße | ca. | 2.300 Kfz/24h |
| – Sudetenstraße – an der Theresienstraße | ca. | 1.600 Kfz/24h |
| – Parkhaus Sparkasse (P5 – City-Parkgarage) | ca. | 1.400 Kfz/24h |
| – Theresienstraße – zwischen Sudetenstraße und Egerlandstraße | ca. | 2.000 Kfz/24h |
| – Robert-Schmid-Straße – Einmündung in Theresienstraße | ca. | 1.800 Kfz/24h |
| – B 16/B 310 – Sebastianstraße – östlich Theresienstraße | ca. | 16.800 Kfz/24h |

- | | | |
|------------------------------------------------------------|-----|----------------|
| – Hochstiftstraße | ca. | 2.800 Kfz/24h |
| – Stadtbleiche (Blutangerweg) | ca. | 1.200 Kfz/24h |
| – B 16/B 310 – Sebastianstraße – Richtung Lech / Schwangau | ca. | 15.300 Kfz/24h |

2.2

Erhebung der Belegung der Tiefgarage Sparkassenhaus (P5 – Parkgarage City)

Plan 17

Analog zu den Verkehrserhebungen am 12. Juni 2007, erfolgte auch aktuell am Donnerstag, den 9. Juni 2011, im Zeitbereich zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr eine zur Haupterhebung zeitgleiche Erhebung zur Fluktuation und Belegung der Tiefgarage (vgl. Plan 17).

Die Tiefgarage Sparkassenhaus (P5 – Parkgarage City) ist nach der Sanierungsmaßnahme aktuell mit 365 ausgewiesenen Stellplätzen in 3 Ebenen ausgestattet und wird von der APCOA Autoparking GmbH als Dienstleister für Parkraumbewirtschaftung betrieben.

Entsprechend der Analyse 2007 erfolgte auch aktuell eine Erhebung der Zu- und Ausfahrten in Viertelstundenintervallen. Um die Belegungszustände aufzeigen zu können, wurde vor Beginn der Erhebung und nach Beendigung der Erhebung der jeweils aktuelle Belegungszustand innerhalb der einzelnen Ebenen separat erhoben.

Die Tiefgarage Sparkassenhaus (P5 – Parkgarage City) verfügt aktuell über folgende Kapazitäten in den einzelnen Parkdeckebenen:

- Parkdeck 1 = 83 Stellplätze (1 Hausmeister)
- Parkdeck 2 = 140 Stellplätze
- Parkdeck 3 = 142 Stellplätze

2.3

Fußgänger und Fahrradfahrer im Bereich zwischen Prinzregentenplatz und Knotenpunkt B 16/B 310 – Sebastianstraße / Hochstiftstraße / Stadtbleiche

Neben den Erhebungen zum Kraftfahrzeugverkehr wurden am Donnerstag, den 9. Juni 2011 auch Erhebungen zum Fußgänger- und Fahrradfahrerverkehr durchgeführt.

Dies war insbesondere auch deshalb erforderlich, da in der kommunalpolitischen Diskussion immer wieder die Verflechtungsbeziehungen zwischen den nördlich der Sebastianstraße befindlichen Nutzungen und der historischen Altstadt in den Vordergrund geschoben wurden, ohne dass hierzu bislang irgendwelche quantitativen Angaben gemacht werden konnten.

Bereits durch die Lage der Tiefgarage Sparkassenhaus (P5 – Parkgarage City) ist klar, dass im unmittelbaren Umfeld eines in Randlage zur Altstadt liegenden zentralen Parkierungsstandortes auch eine starke Verflechtungsbeziehung zur zentralen Innenstadt bestehen muss.

Vor diesem Hintergrund und in Kenntnis von Spitzenbelastungsintervallen aus Fußgängererhebungen, die in früheren Jahren im Rahmen des Verkehrskonzeptes für die Stadt Füssen durchgeführt worden sind, wurden folgende Erhebungsintervalle für Fußgänger- und Fahrradfahrererhebungen gewählt:

- Morgenintervall 07.00 – 09.00 Uhr
- Mittagsintervall 11.30 – 13.30 Uhr
- Abendintervall 15.00 – 19.00 Uhr

Zur Erhebung von Fußgänger- und Fahrradquerungsvorgängen wurde der gesamte Bereich zwischen dem Prinzregentenplatz und dem Knotenpunkt Hochstiftstraße / Stadtbleiche (Blutangerweg) im Zuge der B 16/B 310 näher betrachtet.

Hierzu sind insgesamt folgende Querungssektoren separat betrachtet worden (vgl. Pläne 18–26):

- Plan 18** – Fußgängerquerung 1 (FG1)
Bereich zwischen Prinzregentenplatz und Kaiser-Maximilian-Platz
- Plan 19** – Fußgängerquerung 2 (FG2)
Bereich zwischen Kaiser-Maximilian-Platz und Seilerturm
- Plan 20** – Fußgängerquerung 3 (FG3)
Fußgängerfurt Seilerturm
- Plan 21** – Fußgängerquerung 4 (FG4)
Bereich zwischen Seilerturm und Theresienstraße
- Plan 22** – Fußgängerquerung 5 (FG5)
Bereich zwischen Theresienstraße und westlicher Fußgängerfurt Hochstiftstraße / Stadtbleiche
- Plan 23** – Fußgängerquerung 6 (FG6)
Westliche Fußgängerfurt am Knotenpunkt Hochstiftstraße / Stadtbleiche
- Plan 24** – Fußgängerquerung 7 (FG7)
Östliche Fußgängerfurt am Knotenpunkt Hochstiftstraße / Stadtbleiche
- Plan 25** – Fußgängerquerung 8 (FG8)
Fußgängerfurt B 16/B 310 – Augsburgs Straße am Kaiser-Maximilian-Platz
- Plan 26** – Fußgängerquerung 9 (FG9)
Querung der Theresienstraße am Einmündungsbereich in die B 16/B 310 – Sebastianstraße

Die Fußgängerquerungen FG2, FG4 und FG5 stellen ausschließlich Querungen von Fußgängern und Fahrradfahrern dar, die illegal im straßenverkehrsrechtlichen Sinne die B 16/B 310 – Sebastianstraße überqueren, da sich in unmittelbarer Nähe dazu mit Fußgängerfurten (LSA) sichere Querungsangebote befinden.

Betrachtet man alle Sektoren von Querungsbereichen (FG1–FG9) zusammen, so ist auffällig, dass

- im Morgenintervall mit ca. 19,2 %,
- im Mittagsintervall mit ca. 14,7 % und
- im Abendintervall mit ca. 11,1 %

straßenverkehrsrechtlich illegale Querungsvorgänge von Fußgängern und Fahrradfahrern erhoben worden sind.

Betrachtet man hierzu den Bereich zwischen Prinzregentenplatz und Seilerturm, so fällt auf, dass

- im Morgenintervall mit ca. 13,4 %,
- im Mittagsintervall mit ca. 9,9 % und
- im Abendintervall mit ca. 7,1 %

aufgrund der sozialen Kontrolle eine deutlich geringere Anzahl von straßenverkehrsrechtlich illegalen Querungsvorgängen erfolgt ist, als dies weiter östlich davon der Fall ist.

Im Bereich zwischen der Fußgängerfurt am Seilerturm und dem Knotenpunkt Hochstiftstraße / Stadtbleiche ist der Anteil straßenverkehrsrechtlich illegaler Querungsvorgänge besonders hoch, so

- im Morgenintervall mit ca. 42,2 %,
- im Mittagsintervall mit ca. 54,1 % und
- im Abendintervall mit ca. 43,3 %.

Der Anteil an den Querungsvorgängen durch Fahrradfahrer in allen Sektoren (FG1 – FG9) hat

- im Morgenintervall ca. 20,75 %,
- im Mittagsintervall ca. 3,74 % und
- im Abendintervall ca. 7,56 %

betragen.

Pläne 18/20/25 Der Querungsbereich FG1 (Prinzregentenplatz – Kaiser-Maximilian-Platz) über die Bahnhofstraße weist insgesamt die höchste Anzahl an Querungsvorgängen auf. In ähnlicher Intensität sind die Querungsvorgänge über die B 16/B 310 – Augsburgs Straße am Kaiser-Maximilian-Platz FG8 angesiedelt. Der Querungsbereich FG3 am Seilerturm zeigt ebenfalls ein intensives Querungsaufkommen auf.

2.4

Interpretation der Analyseergebnisse

Die aktuell durchgeführte Verkehrserhebung 2011 zeigt gegenüber der Verkehrsanalyse 2007, die ebenfalls im Monat Juni durchgeführt worden ist, dass in der Gesamttendenz zwischenzeitlich keine signifikante Entwicklung der Querschnittbelastungen (Kfz/24h) nach oben stattgefunden hat.

Das aktuelle Ergebnis der Verkehrsanalyse 2011 weist sogar eine leicht geringere Verkehrsbelastung im relevanten Hauptnetz des Untersuchungsbereiches auf, die jedoch, wie innerhalb der Stadt Füssen als Tourismusstadt nicht unüblich, häufig der Tagessituation unterworfen ist (insbesondere in den Sommermonaten Juni – Juli – August – September).

Auffällig ist jedoch die Zunahme der Fahrtbeziehungen aus der B 16/B 310 – Sebastianstraße über die Klosterstraße (Einbahnstraße; 2007 = ca. 700 Kfz/24h – 2011 = ca. 900 Kfz/24h) in die zentrale Innenstadt.

Ebenso ist gegenüber dem Jahr 2007 ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen im Zuge der Hochstiftstraße und ein moderat abgeschwächtes Verkehrsaufkommen innerhalb des Systems der Theresienstraße festzustellen.

Generell ist jedoch der aktuellen Verkehrsanalyse 2011 zu entnehmen, dass im Vergleich der Verkehrsentwicklung am Kaiser-Maximilian-Platz (1991 – 2000 – 2015) aktuell noch nicht annähernd wieder die Verkehrsbelastungen erreicht werden, wie dies bei-

spielsweise nach Inbetriebnahme der Nordtangente B 310 im September 1992 und vor Eröffnung des Grenztunnels und vor Eröffnung des Musicals im Juni 1999 der Fall gewesen ist, z. B.:

	1992	1999	2011
	ca. Kfz/24h	ca. Kfz/24h	ca. Kfz/24h
– Bahnhofstraße	16.700	15.900	15.400
– B 16/B 310 – Augsburgener Straße	15.700	13.900	13.200
– B 16/B 310 – Sebastianstraße	22.400	18.400	16.900

Wie ein Vergleich der Tagesganglinien (06.00–22.00 Uhr) 2007 zu 2011 am Knotenpunkt B 16/B 310 – Sebastianstraße / Theresienstraße / Klosterstraße sehr eindrücklich zeigt, sind die durchschnittlichen SV-Anteile (>2,8 t) im klassifizierten Netzelement B 16/ B 310 und auch im Zuge der Klosterstraße überproportional stark angewachsen, während die Schwerverkehrsanteile im Zuge der Theresienstraße konstant geblieben sind.

Die Fluktuation und Belegung der Tiefgarage Sparkassenhaus (P5 Parkgarage City) zeigt, trotz der durch die Modernisierung (Sanierung 2008–2009) gegenüber dem Zustand von 2007 reduzierten Stellplatzanzahl, nach wie vor eine gegenüber der vorhandenen Gesamtkapazität deutlich geringeren Belegungszustand.

Die maximale Auslastung bleibt selbst zur Spitzenbelegung analog der Erhebung von 2007 um ca. 100 Stellplätze unterhalb der verfügbaren Gesamtkapazität zurück. Ansonsten zeigt der Vergleich der Erhebungen von 2007 zu 2011 keine signifikanten Veränderungen auf.

Die in 3 Erhebungsintervallen über 8 Stunden (Hauptbelastungen) erhobenen 5.470 Querungsvorgänge FG1 – FG9 von Fußgängern und Fahrradfahrern, lassen sich auf das 16-stündige Tagesintervall (06.00–22.00 Uhr) mit ca. 9.300 Querungsvorgängen hochrechnen. Auf den Gesamttag (24h) interpoliert, ist aktuell, je nach Veranstaltungsangebot, von ca. 9.500 bis ca. 10.000 Querungsvorgängen in 24 Stunden auszugehen.

Der Anteil von Fahrradfahrern in den 8 Hauptbelastungsstunden beträgt ca. 7,5 %.

Der Anteil von straßenverkehrsrechtlich illegalen Querungsvorgängen beträgt ca. 13 % bis 15 % je nach betrachtetem Zeitintervall. Hierbei sind Querungsvorgänge bei "Fußgänger – Rot" noch nicht enthalten.

Dies ist beachtenswert, zumal die illegalen Querungsvorgänge, wie am 9. Juni 2011 vielfach beobachtet, unmittelbar neben sicheren Fußgängerfurten stattgefunden haben und auch ein schlechtes Vorbild an Kinder und Jugendliche abgeben.

Im Mittagsintervall (11.30–13.30 Uhr) ist in der Gesamtbetrachtung aller Querungsbereiche FG1 – FG9, mit durchschnittlich ca. 950 Querungsvorgängen je Stunde, insgesamt die höchste Anzahl an Querungen zu verzeichnen.

Dies entspricht auch den früheren Erkenntnissen zu Fußgängererhebungen (1999/2010) im Bereich der Kemptener Straße, Luitpoldstraße und der Bahnhofstraße im Rahmen des Verkehrskonzeptes der Stadt Füssen.

3. **VERKEHRSPROGNOSE 2025**

3.1 **Prognosegrundlagen / Strukturelle Entwicklungen**

Für den Planungszeitraum bis zum Zieljahr 2025 wurden neben der allgemeinen Verkehrsentwicklung im Netz noch folgende Prognosefaktoren der strukturellen Entwicklung für den Untersuchungsbereich zugrunde gelegt:

- Das aktuelle Straßenverkehrsnetz verbleibt in seinem aktuellen Zustand (Status Quo) ohne weitere netztechnischen Ergänzungen (Planfall 0) aus dem Verkehrskonzept in Stufen (Endausbaustufe = Planfall 4).
- Vollaufsiedlung der Teilflächen des interkommunalen Gewerbeparks "Allgäuer Land" (Zweckverband Allgäuer Land – ZVAL).
- Nachverdichtungen innerhalb des Siedlungsbestandes der Stadt Füssen (Brachflächen, Baulücken, Umnutzungen, etc. ...).

Für den dieser Untersuchung für den Prognosehorizont 2025 zugrunde liegenden Planfall 0 ist, falls zusätzliche netztechnische Veränderungen vorgesehen sein sollten bzw. weitere großflächige Einzelhandelsstrukturen bzw. Tourismusprojekte, z. B. Konkretisierung des Projektes "Allgäuer Dorf", etabliert werden sollen, ein Abgleich vorzunehmen.

3.2 **Motorisierung / Mobilität**

Für die Fortschreibung der Verkehrsprognose-Ansätze auf den Prognosezeitraum 2025 wurden neben den strukturellen Veränderungen bzw. Entwicklungen im Bereich der Stadt Füssen folgende prognostische Bestimmungsfaktoren in die Überlegungen einbezogen:

- Aktuelle Erkenntnisse zur generellen Verkehrsentwicklung bis zum Planungshorizont 2020/2025 (u. a. Shell-Prognose 2004, Veröffentlichungen des Instituts für Mobilitätsforschung – Berlin, Shell Pkw-Szenarien bis 2030, ...)
- Künftige Entwicklung des Motorisierungsgrades im Landkreis Ostallgäu (Kfz-Dichte, Pkw-Dichte, Pkw/1000 Einwohner, ...)
- Veränderungen im künftigen Mobilitätsverhalten durch die jährliche Fahrleistung eines Pkw.
- Demografische Entwicklungstendenz der Stadt Füssen (31.12.2009: 14.247 Einwohner) bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2025 mit Bevölkerungszunahme. Die modellhafte Vorausrechnung des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung geht von ca. 15.390 Einwohnern zum 31.12.2025 aus.
- Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl durch verbesserte Angebote alternativer Verkehrsmittel, wie z. B. Bahnangebote, Buslinien (ÖPNV), Sammel-/Linientaxi, Touristikangebote, etc. ...

3.3

Überprüfung des spezifischen Verkehrsaufkommens durch das Bauvorhaben "Theresienhof" 2007–2011

Zum Projekt "Theresienhof" liegt im Planstand vom 7. Juli 2011 eine Auflistung der geplanten Nutzflächen nach DIN 277 vor.

Aus den seit 2007 weiterentwickelten Plänen zum Einzelhandelsprojekt "Theresienhof" des Architekturbüros DEGLE.DEGLE mit Datum vom 10.06.2010, 05.10.2010 bzw. 06.06.2011 geht hervor, dass im Rahmen des Neubaus in einem weiteren Tiefgaragenteil ca. 149 Stellplätze zusätzlich erstellt werden sollen.

Weitere Stellplätze sind ggf. nach Bedarf aus dem vorhandenen Stellplatzüberhang (Potential ca. 100 Stellplätze) der Tiefgarage Sparkassenhaus (P5 Parkgarage City) zu generieren.

Beide Tiefgaragenteile sind über die dann gemeinsam genutzte und bereits vorhandene Zu- und Abfahrt bzw. Rampenspindel erschlossen.

Für das Einzelhandelsprojekt "Theresienhof" wird daher davon ausgegangen, dass ein Stellplatzbedarfsnachweis im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens entsprechend der "Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie die Zahl der notwendigen Stellplätze (GaStellV)" vom 30. November 1993 (GVBI S. 910, BayRS 2132-1-4-I), zuletzt geändert durch § 2 der Verordnung vom 8. Juli 2009 (GVBI S. 332), geführt werden kann.

Entsprechend Teil V, § 20 – Anlage I der GaStellV – Landesrecht Bayern sind die dort vorgegebenen Richtzahlen anzuwenden und zu erfüllen.

Bei der gegenüber dem Bericht vom April 2008 nochmals überarbeiteten Ermittlung des spezifischen Fahrtenaufkommens, wurden die aktuellen Nutzungen im Planstand vom 7. Juli 2011 zugrunde gelegt.

Im Einzelnen wurden zur Ermittlung des künftigen Verkehrsaufkommens durch die neuen Nutzungen folgende spezifischen Bestimmungsfaktoren vorausgesetzt:

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| – Kunden- und Besucherstellplätze für Lebensmittelvollsortimenter (auf der Grundlage der GaStellV – Anlage 1) | ca. 8,0-facher Umschlag/Tag |
| – Kunden- und Besucherstellplätze für Drogeriefachmarkt (auf der Grundlage der GaStellV – Anlage 1) | ca. 5,0-facher Umschlag/Tag |
| – Kunden- und Besucherstellplätze für Fachmärkte Textil, Schuhe, Verkaufsfläche 2, Verkaufsfläche 3, Gastronomieeinrichtung (Café) und kleinere Verkaufsfläche | ca. 4,0-facher Umschlag/Tag |
| – Mitarbeiter / Beschäftigte bei der Annahme, dass 90 % der Mitarbeiter / Beschäftigten mit dem eigenen Kraftfahrzeug kommen | ca. 1,5-facher Umschlag/Tag |
| – Lieferverkehre (>2,8 t = SV) Lieferwagen, Lkw, Sattelzug, Lastzug | ca. 1,0-facher Umschlag/Tag |

Daraus ergibt sich ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen für das geplante Einzelhandelsprojekt "Theresienhof" an einem "Normalwerktag" (Dienstag/Donnerstag) in Höhe von

ca. 1.500 Fahrten/24h
(Summe Zu- und Abfahrt).

Hierbei ist jedoch für die nachfolgende Betrachtung von Planfällen zu berücksichtigen, dass ein Teil dieses spezifischen Fahrtenaufkommens anteilig bereits im aktuell vorhandenen Verkehrsaufkommen enthalten ist. Dies sind Fahrtenanteile, die neben den über die Theresienstraße erschlossenen Anwohnern der nördlichen Innenstadt (Hanfwerkersiedlung), insbesondere auch den Nutzern der vorhandenen Tiefgarage Sparkassenhaus (P5 Parkgarage City) zuzuordnen sind.

Somit ist das ermittelte spezifische Fahrtenaufkommen nicht mit absoluten "Neuverkehrern" gleichzusetzen.

3.4

Prognoseabschätzung / Prognosetrend

Vor dem Hintergrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung und den angestrebten strukturellen Entwicklungen der Stadt Füssen, zu denen auch das Einzelhandelsprojekt "Theresienhof" gehört, ist bis zum Erreichen des Planungshorizontes 2025 auch weiterhin von einem Ansteigen der Verkehrsmengen im relevanten Straßenverkehrsnetz auszugehen.

Diese künftig zu erwartende Verkehrszunahme im Straßenverkehrsnetz wird sehr stark von der Art und dem Umfang der bis zum Erreichen des Prognosehorizontes realisierten strukturellen Entwicklungen abhängen.

Die nachfolgenden Planfälle mit ihren spezifischen Aussagen zu Verkehrsbelastungsmengen, wurden auf der Grundlage früherer Erkenntnisse aus dem Simulations-Netzmodell mit Prognosehorizont 2015 und den aktuellen Analyseergebnissen 2011, mittels Handumlegungen ermittelt, wobei die räumlichen Richtungsverteilungen je nach Planfall-Szenario am Bericht vom April 2008 orientiert worden sind.

Auf der Grundlage der zuvor aufgeführten Bestimmungsfaktoren liegt der Untersuchung der nachstehend aufgeführten Planfälle ein Prognosetrend bis zum Zieljahr 2025 von durchschnittlich ca. +26 % Verkehrszunahme zugrunde.

4.

DEFINITION RELEVANTER PLANFÄLLE

4.1

Analyseumlegung 2011 – Bei kurzfristiger Realisierung der Einzelhandelseinrichtung "Theresienhof"

Der Planfall einer Analyseumlegung 2011 geht von einer sofortigen Umsetzung des Bauvorhabens zur Einzelhandelseinrichtung "Theresienhof" im aktuell bestehenden Netzsystem (Status Quo) aus.

In dieser Planfallkonstellation werden noch keine weiteren strukturellen Entwicklungen und auch keine fortschreitende allgemeine Verkehrsentwicklung berücksichtigt.

4.2

0-Prognose 2025 – Ohne Realisierung der Einzelhandelseinrichtung "Theresienhof" (Brachfläche "Status Quo")

Der Planfall 0-Prognose 2025 geht davon aus, dass keinerlei strukturelle Entwicklung im Planungsumfeld erfolgt und das aktuell vorhandene Straßenverkehrsnetz erhalten bleibt ("Status Quo").

Eine Realisierung des Einzelhandelsprojektes "Theresienhof" ist in dieser Planfallkonstellation nicht zugrunde gelegt.

Somit folgt dieser Planfall ausschließlich der weiter fortschreitenden allgemeinen Verkehrsentwicklung im vorhandenen Netz bis zum Erreichen des Planungshorizontes 2025.

4.3

Prognoseplanfall 2025 – Hauptanbindung der Einzelhandelseinrichtung "Theresienhof" über die Theresienstraße (gegenläufig)

Der Planfall der Prognoseumlegung 2025 geht vom weiteren Bestand des aktuellen Straßenverkehrsnetzes (Planfall 0) aus.

Innerhalb der Planfallkonstellation bleiben alle Netzelemente entsprechend dem "Status Quo" frei befahrbar.

Im Planfall-Szenario sind neben der bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2025 weiter fortgeschrittenen allgemeinen Verkehrsentwicklung, auch die vorgenannten strukturellen Entwicklungen und die Realisierung des Einzelhandelsprojektes "Theresienhof" berücksichtigt.

4.4

Prognoseplanfall 2025 / Einbahn – Hauptanbindung der Einzelhandelseinrichtung "Theresienhof" über die Theresienstraße (Zufahrt) und die Robert-Schmid-Straße (Abfahrt)

Dieser Planfall "Einbahnsystem" der Prognoseumlegung 2025 schränkt das aktuell bestehende Straßenverkehrsnetz dahingehend ein, dass die Theresienstraße im Abschnitt zwischen der Einmündung in die B 16/B 310 – Sebastianstraße und der Schulhausstraße nur in einer Einbahnführung nach Norden befahrbar ist.

Dies bedeutet, dass die Theresienstraße im südlichsten Abschnitt einbahnig geführt ist und somit eine sog. "unechte Einbahnstraße" bildet.

In diesem Planfall-Szenario sind neben der bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2025 weiter fortgeschrittenen allgemeinen Verkehrsentwicklung, ebenfalls die vorgenannten strukturellen Entwicklungen und die Realisierung des Einzelhandelsprojektes "Theresienhof" berücksichtigt.

5.

QUERSCHNITT- UND KNOTENSTROMBELASTUNGEN DER JEWEILIGEN PLANFALLKONSTELLATIONEN

Die Ergebnisse aus den aktuellen Verkehrserhebungen 2011, sowie die Erkenntnisse aus den vorangegangenen Verkehrsuntersuchungen für die Stadt Füssen (1991–1993,

1999, 2005–2007) bildeten die Basis zur Ermittlung der Verkehrsbelastungen für die jeweils untersuchten Planfallkonstellationen.

Auf der Grundlage von spezifischen Nutzungsstrukturen des geplanten Einzelhandelsprojektes "Theresienhof" (Stand 7. Juli 2011) wurden die generierten Verkehrsmengen auf das planfallrelevante Netzsystem im Planungsumfeld per Hand umgelegt.

Vor diesem Hintergrund wurden für die relevanten Planfallkonstellationen neben den Knotenstrombelastungen Kfz/4h auch die für die nachfolgenden Leistungsfähigkeitsberechnungen (siehe Anlagen) relevanten Knotenstrombelastungen während der abendlichen Spitzenbelastungszeit (MGS in Pkw-E/H_{MAX}) dargestellt.

5.1

Analyseumlegung 2011

Plan 27 Zum Planfall der Analyseumlegung 2011 ergeben sich für das abendliche Zeitintervall 15.00–19.00 Uhr die im Plan 27 dargestellten Knotenstrombelastungen Kfz/4h.

Plan 15 Wie ein Vergleich zur adäquaten Analysebelastung 2011 (vgl. Plan 15) zeigt, ergibt sich durch die Realisierung des Einzelhandelsprojektes "Theresienhof" eine Erhöhung der Verkehrsbelastung im Zuge der Theresienstraße – insbesondere im südlichen Abschnitt – mit entsprechenden, jedoch moderaten Zusatzbelastungen am Knotenpunkt B 16/ B 310 – Sebastianstraße / Theresienstraße / Klosterstraße.

Die Zusatzbelastungen im Zuge der B 16/B 310 – Sebastianstraße, Bahnhofstraße, B 16/B 310 – Augsburgener Straße bewegen sich jedoch auch noch im Rahmen der täglichen Schwankungsbreiten bei den Querschnittbelastungen (Kfz/24h), wie dies während der Sommermonate für die Stadt Füssen üblich ist.

Die Querschnittbelastungen (Kfz/24h) für die Analyseumlegung 2011 bewegen sich nur marginal oberhalb der seinerzeit im Jahre 2007 ermittelten Analysebelastung (vgl. Bericht vom April 2008).

5.2

0-Prognose 2025

Plan 28 Im Planfall der 0-Prognose ergeben sich für die Gesamttagesverkehrsmengen unter der Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung und den weiteren strukturellen Entwicklungen außerhalb des Untersuchungsraumes bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2025 folgende Querschnittbelastungsmengen (vgl. Plan 28):

– Bahnhofstraße – Richtung Prinzregentenplatz	ca.	18.900 Kfz/24h
– B 16/B 310 – Augsburgener Straße – am Kaiser-Maximilian-Platz	ca.	16.200 Kfz/24h
– B 16/B 310 – Augsburgener Straße – Richtung Nordtangente B 310	ca.	17.500 Kfz/24h
– Robert-Schmid-Straße – Einmündung in B 16/B 310 – Augsburgener Straße	ca.	3.400 Kfz/24h
– Doktor-Samer-Straße	ca.	2.100 Kfz/24h
– B 16/B 310 – Sebastianstraße – am Kaiser-Maximilian-Platz	ca.	20.900 Kfz/24h
– B 16/B 310 – Sebastianstraße – westlich Theresienstraße	ca.	20.800 Kfz/24h
– Klosterstraße (Einbahnstraße)	ca.	1.000 Kfz/24h
– Theresienstraße – zwischen B 16/B 310 und Schulhausstraße	ca.	2.700 Kfz/24h
– Schulhausstraße (Kfz-Sackgasse)	ca.	300 Kfz/24h
– Theresienstraße – zwischen Schulhausstraße und Sudetenstraße	ca.	2.600 Kfz/24h

– Sudetenstraße – an der Theresienstraße	ca.	1.800 Kfz/24h
– Parkhaus Sparkasse (P5 – City-Parkgarage)	ca.	1.600 Kfz/24h
– Theresienstraße – zwischen Sudetenstraße und Egerlandstraße	ca.	2.200 Kfz/24h
– Robert-Schmid-Straße – Einmündung in Theresienstraße	ca.	2.000 Kfz/24h
– B 16/B 310 – Sebastianstraße – östlich Theresienstraße	ca.	20.800 Kfz/24h
– Hochstiftstraße	ca.	3.100 Kfz/24h
– Stadtbleiche (Blutangerweg)	ca.	1.300 Kfz/24h
– B 16/B 310 – Sebastianstraße – Richtung Lech / Schwangau	ca.	19.000 Kfz/24h

Plan 29 Für die 0-Prognose 2025 lassen sich für das abendliche Zeitintervall (15.00–19.00 Uhr) die im Plan 29 dargestellten Knotenstrombelastungen Kfz/4h ableiten.

Plan 30 Für den Knotenpunkt B 16/B 310 – Sebastianstraße / Theresienstraße / Klosterstraße sind die Knotenstrombelastungen Kfz/4h und in der sog. Bemessungsverkehrsstärke Pkw-E/H_{MAX} (Spitzenstundenbelastung MGS) für die 0-Prognose 2025 dargestellt.

5.3

Prognoseplanfall 2025

Plan 31 Im Prognoseplanfall 2025 mit gegenläufig befahrbarer Theresienstraße ergeben sich für die Gesamttagesverkehrsmengen unter der Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung und den strukturellen Entwicklungen bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2025 folgende Querschnittbelastungsmengen (vgl. Plan 31):

– Bahnhofstraße – Richtung Prinzregentenplatz	ca.	19.400 Kfz/24h
– B 16/B 310 – Augsburgener Straße – am Kaiser-Maximilian-Platz	ca.	16.500 Kfz/24h
– B 16/B 310 – Augsburgener Straße – Richtung Nordtangente B 310	ca.	17.900 Kfz/24h
– Robert-Schmid-Straße – Einmündung in B 16/B 310 – Augsburgener Straße	ca.	3.500 Kfz/24h
– Doktor-Samer-Straße	ca.	2.100 Kfz/24h
– B 16/B 310 – Sebastianstraße – am Kaiser-Maximilian-Platz	ca.	21.700 Kfz/24h
– B 16/B 310 – Sebastianstraße – westlich Theresienstraße	ca.	21.600 Kfz/24h
– Klosterstraße (Einbahnstraße)	ca.	1.000 Kfz/24h
– Theresienstraße – zwischen B 16/B 310 und Schulhausstraße	ca.	4.000 Kfz/24h
– Schulhausstraße (Kfz-Sackgasse)	ca.	300 Kfz/24h
– Theresienstraße – zwischen Schulhausstraße und Sudetenstraße	ca.	3.900 Kfz/24h
– Sudetenstraße – an der Theresienstraße	ca.	3.100 Kfz/24h
– Parkhaus Sparkasse (P5 – City-Parkgarage)	ca.	2.900 Kfz/24h
– Theresienstraße – zwischen Sudetenstraße und Egerlandstraße	ca.	2.300 Kfz/24h
– Robert-Schmid-Straße – Einmündung in Theresienstraße	ca.	2.100 Kfz/24h
– B 16/B 310 – Sebastianstraße – östlich Theresienstraße	ca.	21.100 Kfz/24h
– Hochstiftstraße	ca.	3.200 Kfz/24h
– Stadtbleiche (Blutangerweg)	ca.	1.300 Kfz/24h
– B 16/B 310 – Sebastianstraße – Richtung Lech / Schwangau	ca.	19.300 Kfz/24h

Plan 32 Für den Prognoseplanfall 2025 sind für das abendliche Zeitintervall (15.00–19.00 Uhr) die im Plan 32 dargestellten Knotenstrombelastungen Kfz/4h ableitbar.

Plan 33 Für den Knotenpunkt B 16/B 310 – Sebastianstraße / Theresienstraße / Klosterstraße sind die Knotenstrombelastungen Kfz/4h und in der sog. Bemessungsverkehrsstärke Pkw-E/H_{MAX} (Spitzenstundenbelastung MGS) für den Prognoseplanfall 2025 mit gegenläufig voll befahrbarer Theresienstraße dargestellt.

Plan 34 Für den Knotenpunkt B 16/B 310 –Augsburger Straße / Robert-Schmid-Straße / Doktor-Samer-Straße sind die Knotenstrombelastungen Kfz/4h und in der sog. Bemessungsverkehrsstärke Pkw-E/H_{MAX} (Spitzenstundenbelastung MGS) für den Prognoseplanfall 2025 abzulesen.

5.4

Prognoseplanfall 2025 / Einbahn

Plan 35 Im Prognoseplanfall 2025 mit im südlichsten Teil nur einbahnig nach Norden durch Kfz-Verkehre befahrbarer Theresienstraße ergeben sich unter der Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung und den strukturellen Entwicklungen bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2025 folgende Querschnittbelastungsmengen für den Gesamttag (vgl. Plan 35):

– Bahnhofstraße – Richtung Prinzregentenplatz	ca.	19.400 Kfz/24h
– B 16/B 310 – Augsburgs Straße – am Kaiser-Maximilian-Platz	ca.	16.900 Kfz/24h
– B 16/B 310 – Augsburgs Straße – Richtung Nordtangente B 310	ca.	17.900 Kfz/24h
– Robert-Schmid-Straße – Einmündung in B 16/B 310 – Augsburgs Straße	ca.	4.500 Kfz/24h
– Doktor-Samer-Straße	ca.	2.100 Kfz/24h
– B 16/B 310 – Sebastianstraße – am Kaiser-Maximilian-Platz	ca.	21.700 Kfz/24h
– B 16/B 310 – Sebastianstraße – westlich Theresienstraße	ca.	21.700 Kfz/24h
– Klosterstraße (Einbahnstraße)	ca.	1.000 Kfz/24h
– Theresienstraße (Einbahnstraße) – zwischen B 16/B 310 und Schulhausstraße	ca.	2.000 Kfz/24h
– Schulhausstraße (Kfz-Sackgasse)	ca.	300 Kfz/24h
– Theresienstraße – zwischen Schulhausstraße und Sudetenstraße	ca.	2.000 Kfz/24h
– Sudetenstraße – an der Theresienstraße	ca.	3.100 Kfz/24h
– Parkhaus Sparkasse (P5 – City-Parkgarage)	ca.	2.900 Kfz/24h
– Theresienstraße – zwischen Sudetenstraße und Egerlandstraße	ca.	2.800 Kfz/24h
– Robert-Schmid-Straße –Einmündung in Theresienstraße	ca.	3.200 Kfz/24h
– B 16/B 310 – Sebastianstraße – östlich Theresienstraße	ca.	21.100 Kfz/24h
– Hochstiftstraße	ca.	3.200 Kfz/24h
– Stadtbleiche (Blutangerweg)	ca.	1.300 Kfz/24h
– B 16/B 310 – Sebastianstraße – Richtung Lech / Schwangau	ca.	19.300 Kfz/24h

Plan 36 Für den Prognoseplanfall 2025 / Einbahn sind für das abendliche Zeitintervall (15.00–19.00 Uhr) die im Plan 36 dargestellten Knotenstrombelastungen Kfz/4h ableitbar.

Plan 37 Für den Knotenpunkt B 16/B 310 – Sebastianstraße / Theresienstraße / Klosterstraße sind die Knotenstrombelastungen Kfz/4h und in der sog. Bemessungsverkehrsstärke Pkw-E/H_{MAX} (Spitzenstundenbelastung MGS) für den Prognoseplanfall 2025 / Einbahn dargestellt.

Plan 38 Für den Knotenpunkt B 16/B 310 –Augsburger Straße / Robert-Schmid-Straße / Doktor-Samer-Straße sind die Knotenstrombelastungen Kfz/4h und in der sog. Bemessungsverkehrsstärke Pkw-E/H_{MAX} (Spitzenstundenbelastung MGS) für den Prognoseplanfall 2025 / Einbahn abzulesen.

6. KONSEQUENZEN IM RELEVANTEN VERKEHRSNETZ

Sämtliche Leistungsfähigkeitsberechnungen wurden für die Maßgebende Gleitende Spitzenstunde (MGS) im nachmittäglichen/abendlichen Spitzenintervall im Zeitbereich 15.00–19.00 Uhr durchgeführt.

Die Berechnungen erfolgten in der so genannten Bemessungsverkehrsstärke

$$\text{PKW-E}/H_{\text{MAX}}$$

Damit ist gleichzeitig auch der Anteil des Schwerverkehrs (SV >2,8 t) entsprechend berücksichtigt worden.

Alle Berechnungen zur Leistungsfähigkeit wurden generell für einen "Normalwerktag" (Dienstag/Donnerstag) vorgenommen, da hier – z. B. im Gegensatz zum Samstag – durch die Überlagerung mit dem nachmittäglichen Einkaufs- / Berufs- und Freizeit- / Tourismusverkehr erfahrungsgemäß das insgesamt höchste Verkehrsaufkommen im relevanten Straßennetz zu verzeichnen ist.

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die aktuell unsignalisierten bzw. nicht vollsignalisierten Knotenpunkte B 16/B 310 – Sebastianstraße / Theresienstraße / Klosterstraße bzw. B 16/B 310 – Augsburgener Straße / Robert-Schmid-Straße / Doktor-Samer-Straße erfolgten auf der Grundlage des Simulationsprogramms "KNOSIMO" (Version 5.1, BPS GmbH, Karlsruhe).

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für einen sog. "Kleinen Kreisverkehrsplatz" am Knotenpunkt B 16/B 310 – Augsburgener Straße / Robert-Schmid-Straße / Doktor-Samer-Straße erfolgten auf Basis des Berechnungsprogramms "KREISEL" (Version 7.1.2, BPS GmbH, Karlsruhe).

Da sich beide, für eine Erschließung der Einzelhandelseinrichtung "Theresienhof" relevanten Knotenpunkte innerhalb bzw. am Rande einer Koordinierungsstrecke von Lichtsignalanlagen befinden, muss eine detailliertere Betrachtung durch das für die Auslegung der Signalprogramme (dynamische "Grüne Welle") für diese LSA-Koordinierung zuständige Fachingenieurbüro (Stührenberg GmbH, Gera) erfolgen.

Vorschläge zur Phasenintegration innerhalb der Koordinierungsstrecke wurden bereits im Rahmen der Sitzung des Fraktionsbeirates der Stadt Füssen am 18.01.2011 vorgestellt (vgl. Anlage 10).

Die Kernaussagen aus dem Bericht vom April 2008 (vgl. Ziffer 7 Schlussfolgerungen und Empfehlung, S. 17) bleiben nach wie vor bestehen.

6.1 Fußgänger- und Fahrradfahrerbeziehungen

Aus den Erhebungen zu den Querungsvorgängen von Fußgängern und Fahrradfahrern wird ersichtlich, dass trotz des Vorhandenseins von sicheren Querungseinrichtungen in Form von Fußgängerfurten (LSA) mit ca. 13 % – 15 % ein nicht unbeträchtlicher Teil der Bevölkerung die Verkehrsregeln missachtet und aus Gründen der Bequemlichkeit andere Stellen zur Querung benutzt, als dies straßenverkehrsrechtlich vorgegeben ist.

Hierzu ist anzumerken, dass die Abfolge der Fußgängerfurten (LSA-Anlagen) im Zuge der Bahnhofstraße, B 16/B 310 – Sebastianstraße an der unteren Grenze der noch zu

vertretenden Maße angesiedelt sind, z. B. Kaiser-Maximilian-Platz bis Seilerturm (vgl. Richtlinien für Lichtsignalanlagen RiLSA – Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr, Ziffer 7.4.1 / FGSV e. V., Köln).

Pläne 18-25

In Bereichen außerhalb der sozialen Kontrolle durch Mitmenschen, d. h. in den östlichen Bereichen (vgl. Pläne 18–25) Richtung Hochstiftstraße / Stadtbleiche, nehmen auch die straßenverkehrsrechtlich illegalen Querungen zu.

Vor diesem Hintergrund schließt sich die Einrichtung von weiteren zusätzlichen Querungseinrichtungen für Fußgänger und Fahrradfahrer weitestgehend aus.

Ebenso ist die Einrichtung von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) nicht möglich, da diese innerhalb einer LSA-Koordinierungsstrecke angeordnet werden müssten und somit durch den Vorrang des Fußgängers bzw. des schiebenden Fahrradfahrers eine dynamische "Grüne Welle" für den Kfz-Verkehr ausgeschlossen ist (vgl. R-FGÜ 2001 – Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen / FGSV e. V., Köln).

Vor diesem Hintergrund sind je nach Planfallkonstellation zumindest folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsbeziehungen über die B 16/B 310 – Sebastianstraße denkbar:

– Verbreiterung Fußgängerfurt am Seilerturm

Die aktuell vorhandene Fußgängerfurt (LSA-Anlage) am Seilerturm weist eine Breite von ca. 4,5 m auf. Diese Breite könnte künftig in Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Kempten noch deutlich auf ca. 8 m Breite aufgeweitet werden.

Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass keine Aufstellflächen (PKW-E) im Zuge der Sebastianstraße vor dem Kaiser-Maximilian-Platz (geradeaus / rechts) verloren gehen. Dies ist möglich, da die parallele Aufstellmöglichkeit für Kraftfahrzeuge erst deutlich westlich von der Fußgängerfurt am Seilerturm realisierbar ist.

– LSA-Anlage am Knotenpunkt B 16/B 310 – Sebastianstraße / Theresienstraße / Klosterstraße

Unter der Voraussetzung, dass dieser Knotenpunkt in die LSA-Koordinierung integriert wird (vgl. Bericht vom April 2008), kann westlich des Knotens eine Fußgängerfurt angelegt werden.

Anlage 10

Hierfür entfällt am Knotenpunkt B 16/B 310 – Sebastianstraße / Hochstiftstraße / Stadtbleiche die westliche Fußgängerfurt (vgl. Anlage 10 – Testentwurf Variante 4).

Dies hat den Vorteil, dass über die Querungsbeziehung Theresienstraße – Klosterstraße eine neue attraktive Anbindung an die historische Altstadt hergestellt werden kann.

6.2

Leistungsfähigkeit / Dimensionierung des Knotenpunktes B 16/B 310 – Sebastianstraße / Theresienstraße / Klosterstraße

Um den Einmündungsbereich der Theresienstraße, die im übrigen im aktuellen Zustand für Kraftfahrzeuge jeglicher Art frei und gegenläufig befahrbar ist, in seinem Fahrkomfort (LSA-Anlage) zu verbessern, werden bauliche Anpassungen zwingend erforderlich.

Für aus Richtung Schwangau rechtsausbiegende Kraftfahrzeuge ist eine Anpassung der

östlichen Fahrbahnbegrenzung im Zuge der Theresienstraße unter Einbeziehung des städtischen Flurstücks Nr. 439 erforderlich, wobei der kombinierte Geh- und Radweg ebenfalls angeglichen werden muss (d. h. Verbreiterung).

Im Zuge der westlichen Fahrbahnbegrenzung Theresienstraße ist neben der Einmündung B 16/B 310 auch bis auf Höhe der Einmündung Schulhausstraße eine verbleibende Schrammbordbreite herzustellen, sofern es die Eigentumsverhältnisse zulassen.

Selbst ohne eine Mitwirkungsbereitschaft des westlich angrenzenden Eigentümers an einer gemeinsamen und für alle Parteien praktikablen Lösung, wären unter Beibehaltung der aktuell vorhandenen östlichen Bordsteinführung in diesem Bereich noch Fahrbahnbreiten >5,9 m vorhanden.

Somit wird ersichtlich, dass an der östlichen Fahrbahnbegrenzung noch Anpassungsoptionen bestehen, um eine angestrebte Fahrbahnregelbreite von 6,0 m zu erzielen.

Diese Regelbreite wurde auch für im nördlichen Teil der Theresienstraße durchgeführte und geplante Umgestaltungsmaßnahmen zugrunde gelegt.

– Überprüfung der Leistungsfähigkeit für den Zustand der Analyse 2011

Anlage 1

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit für den Zeitbereich der Abendspitze (MGS) weist analog den Ergebnissen aus dem Bericht vom April 2008 bereits unter den Bedingungen des "Status Quo" einen "Leistungsfähigkeitsengpass" (vgl. Anlage 1) auf.

Hierbei weist der untergeordnete Ast der Theresienstraße durchschnittliche mittlere Verlustzeiten (Verlustzeit = Wartezeit + 8 Sekunden für Verzögerungs- bzw. Beschleunigungsvorgänge) in der Größenordnung von ca. 160–220 Sekunden je nach Fahrtbeziehung auf (Qualitätsstufe F).

– Überprüfung der Leistungsfähigkeit für den Zustand der Analyseumlegung 2011

Anlage 3

Unter den Bedingungen der Analyseumlegung 2011 zeigt sich für den Zeitbereich der Abendspitze (MGS) in der Form eines noch unsignalisierten Knotenpunktes ebenfalls ein "Leistungsfähigkeitsengpass" (vgl. Anlage 3).

In dieser Konstellation weist der untergeordnete Ast der Theresienstraße durchschnittliche mittlere Verlustzeiten in der Größenordnung von ca. 125–243 Sekunden je nach Fahrtbeziehung auf (Qualitätsstufe F).

– Überprüfung der Leistungsfähigkeit für den Zustand des Prognoseplanfalles 2025

Anlage 4

Im Zustand der Prognoseumlegung 2025 zeigt sich für den Zeitbereich der Abendspitze (MGS) in der aktuellen Form eines unsignalisierten Knotenpunktes folgerichtig eine weitere Verschärfung des "Leistungsfähigkeitsengpasses" (vgl. Anlage 4).

In dieser Konstellation ergeben sich für den untergeordneten Ast der Theresienstraße durchschnittliche mittlere Verlustzeiten in der Größenordnung von ca. 517–732 Sekunden je nach Fahrtbeziehung (Qualitätsstufe F).

– Überprüfung der Leistungsfähigkeit für den Zustand des Prognoseplanfalles 2025 / Einbahn

Anlage 7

Unter den Bedingungen des Prognoseplanfalles 2025 / Einbahn mit ausschließlich Fahrtbeziehungen aus der B 16/B 310 – Sebastianstraße in die Theresienstraße nach

Norden ergibt sich für den Zeitbereich der Abendspitze (MGS) in der unsignalisierten Form eine "gute Leistungsfähigkeit" (vgl. Anlage 7).

In dieser Konstellation gibt es nur aus der B 16/B 310 – Sebastianstraße ausbiegende Fahrtbeziehungen in die untergeordneten Äste der Theresienstraße bzw. Klosterstraße. Die jeweiligen Linksabbiegerströme sind auf Zeitlücken innerhalb der bevorrechtigten Hauptströme angewiesen.

Dieses Erschließungsszenario ist jedoch nur dann realistisch, wenn die Ausfahrt aus dem Sparkassenhaus (P5 Parkgarage City ca. 365 ST) und dem erweiterten Parkenangebot für das Einzelhandelsprojekt "Theresienhof" (ca. 149 ST) über die Theresienstraße / Robert-Schmid-Straße nach Norden mit einer Anbindung über den Knotenpunkt B 16/B 310 – Augsburgsburger Straße erfolgen kann.

6.3

Leistungsfähigkeit / Dimensionierung des Knotenpunktes B 16/B 310 – Augsburgsburger Straße / Robert-Schmid-Straße / Doktor-Samer-Straße

Für den Knotenpunkt B 16/B 310 – Augsburgsburger Straße / Robert-Schmid-Straße / Doktor-Samer-Straße sind grundsätzlich 2 Knotenpunktformen als Umbau denkbar.

1. Knotenpunkt bestandsorientiert mit Lichtsignalanlage (Vollsignalisierung) im Zusammenhang mit der bestehenden Koordinierungsstrecke (LSA-Anlage). Hierbei sollte die bestehende Knotenpunktform im Bereich Robert-Schmid-Straße baulich angepasst werden.
2. Einstreifiger sog. "Kleiner Kreisverkehrsplatz" mit ca. 32 m Außendurchmesser und 1-streifigen Zu- und Abfahrten, wobei die städtebauliche Integration eines Kreisverkehrsplatzes in der Örtlichkeit auf der Grundlage aktuell bestehender Eigentumsverhältnisse (Flst. Nr. 1331/2, 1612/2, 1612/3, 1612/5, 1613/2, 2641/2) und deren Anpassungsmöglichkeiten im Detail noch näher zu überprüfen ist.

Allgemein ist hierzu jedoch festzuhalten, dass gegenüber einer Lichtsignalanlage (LSA) ein Kreisverkehrsplatz ein lenkungsneutrales Netzelement dargestellt, welches lediglich der Vorfahrtsregelung im Kreisverkehr folgt und somit zu Spitzenbelastungszeiten im Hauptverkehrsnetz ein Element zur Umfahrung des Kaiser-Maximilian-Platzes (von Norden bzw. von Osten) darstellen könnte.

Vor diesem Hintergrund ist die Knotenpunktform "Kreisverkehrsplatz" eigentlich nur im Prognoseplanfall 2025 – Einbahn (Theresienstraße in Richtung Norden) sinnvoll einzusetzen, da diese Fahrtbeziehung bereits im aktuellen Netzsystem möglich ist und in der Gegenrichtung das Verflechtungsproblem aus der Theresienstraße noch verstärkt auftreten würde.

– Überprüfung der Leistungsfähigkeit für den Zustand der Analyse 2011

Anlage 2

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit für den Zeitbereich der Abendspitze (MGS) weist unter den Bedingungen des "Status Quo" (vgl. Anlage 2) für die untergeordneten Äste bereits einen grenzwertigen Zustand auf (Qualitätsstufe E).

Hierbei zeigt die Robert-Schmid-Straße durchschnittliche mittlere Verlustzeiten in der Größenordnung von ca. 51–95 Sekunden je nach Fahrtbeziehung auf. Ebenso weist die Doktor-Samer-Straße durchschnittliche mittlere Verlustzeiten in der Größenordnung zwischen noch guten ca. 34 Sekunden und ca. 71–83 Sekunden je nach Fahrt-

beziehung auf.

– Überprüfung der Leistungsfähigkeit für den Zustand des Prognoseplanfalles 2025

Anlage 5

Im Zustand der Prognoseumlegung 2025 mit gegenläufiger Theresienstraße (analog "Status Quo") zeigt sich für den Zeitbereich der Abendspitze (MGS) in der aktuellen Form eines unsignalisierten Knotenpunktes (Bedarfsanforderung für Fußgänger) ein deutlicher "Leistungsfähigkeitsengpass" (vgl. Anlage 5).

In dieser Konstellation ergeben sich für den untergeordneten Ast der Robert-Schmid-Straße durchschnittliche mittlere Verlustzeiten in der Größenordnung von ca. 191–483 Sekunden und im untergeordneten Ast der Doktor-Samer-Straße durchschnittliche mittlere Verlustzeiten in der Größenordnung von ca. 213–362 Sekunden je nach Fahrtbeziehung (Qualitätsstufe F).

Anlage 6

Die alternative Knotenpunktform als **Kreisverkehrsplatz** mit ca. 32 m Außendurchmesser (vgl. Anlage 6) verfügt innerhalb dieser Planfallkonstellation über eine "sehr gute Leistungsfähigkeit" mit durchschnittlich mittleren Wartezeiten von ca. 8 Sekunden im Ast der Doktor-Samer-Straße, ca. 12 Sekunden im südlichen Ast der B 16/ B 310 – Augsburgener Straße, ca. 10 Sekunden im Ast der Robert-Schmid-Straße und ca. 11 Sekunden im nördlichen Ast der B 16/B 310 – Augsburgener Straße (Qualitätsstufe B).

In dieser Planfallkonstellation ergibt sich die Möglichkeit zur Umfahrung des Kaiser-Maximilian-Platzes aus beiden Richtungen, wobei die Umfahrung aus Richtung Lech/Schwangau dann infolge der Vorfahrtsregelung im Kreisverkehr durchaus an Attraktivität gewinnt.

– Überprüfung der Leistungsfähigkeit für den Zustand des Prognoseplanfalles 2025 / Einbahn

Anlage 8

Im Zustand der Prognoseumlegung 2025 / Einbahn, für eine nach Norden im Bereich zwischen B 16/B 310 – Sebastianstraße und der Schulhausstraße als Einbahnstraße geführten Theresienstraße, zeigt sich für den Zeitbereich der Abendspitze (MGS) in der Form eines noch unsignalisierten Knotenpunktes eine weitere Verschärfung des "Leistungsfähigkeitsengpasses" (vgl. Anlage 8).

In dieser Konstellation ergeben sich für den untergeordneten Ast der Robert-Schmid-Straße durchschnittlich mittlere Verlustzeiten in der Größenordnung zwischen ca. 225 Sekunden und ca. 1.009 Sekunden je nach Fahrtbeziehung (Qualitätsstufe F).

Im untergeordneten Ast der Doktor-Samer-Straße ergeben sich in dieser Planfallkonstellation durchschnittliche mittlere Verlustzeiten in der Größenordnung von ca. 76–152 Sekunden (Qualitätsstufe E).

Anlage 9

Die alternative Knotenpunktform als **Kreisverkehrsplatz** mit ca. 32 m Außendurchmesser (vgl. Anlage 9) verfügt auch in dieser Planfallkonstellation über eine "sehr gute Leistungsfähigkeit" mit durchschnittlich mittleren Wartezeiten von ca. 9 Sekunden im Ast der Doktor-Samer-Straße, ca. 10 Sekunden im südlichen Ast der B 16/ B 310 – Augsburgener Straße, ca. 13 Sekunden im Ast der Robert-Schmid-Straße und ca. 14 Sekunden im nördlichen Ast der B 16/B 310 – Augsburgener Straße (Qualitätsstufe B).

7. **SCHLUSSFOLGERUNG UND EMPFEHLUNG**

Vor dem Hintergrund der bereits vorliegenden Ergebnisse des Berichtes vom April 2008 und den aktuell durchgeführten Verkehrsanalysen 2011 ("Status Quo") zu Fußgänger-/Fahrradfahrer-Verflechtungen, der sanierten Tiefgarage Sparkassenhaus (P5 Parkgarage City / 2008–2009) und den relevanten Knotenpunkten im angrenzenden Planungsumfeld der geplanten Einzelhandelseinrichtung "Theresienhof" kann festgestellt werden, dass bei einer Realisierung des Projektes auch verkehrliche Maßnahmen bzw. Erschließungsmaßnahmen im Umfeld erforderlich werden.

Diese Erkenntnis ist nicht neu, sondern deckt sich mit den Aussagen aus dem Bericht vom April 2008 und wurde an dieser Stelle noch um weitere Szenarien der Erschließung ergänzt.

Anhand der aktuellen Strukturdaten zum Einzelhandelsprojekt "Theresienhof" (im Stand vom 07.07.2011) ist ersichtlich, dass sich die Nutzungsstruktur gegenüber dem Planstand vom 2007 durch zwischenzeitlich aufgegebene Nutzungen, wie Arztpraxen, Büro- und Dienstleistungsflächen, deutlich reduziert hat.

dies schlägt sich insbesondere auch im Stellplatznachweis (2007: 185 Stellplätze >ca. 170 Stellplätze erforderlich / 2011: ca. 149 Stellplätze >ca. 132 Stellplätze erforderlich) und somit auch im Fahrtenaufkommen des Einzelhandelsprojektes nieder.

Anlage 10

Ebenso ist wiederholt anzuführen, dass durch die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2025 im gesamtstädtischen Hauptnetz (B 16/B 310 + Bahnhofstraße / Luitpoldstraße) die Verflechtungsmöglichkeiten aus der Theresienstraße in die B 16/B 310 – Sebastianstraße immer weiter erschwert werden. Dies macht die Integration einer Lichtsignalanlage innerhalb der bestehenden LSA-Koordinierungsstrecke erforderlich (vgl. Anlage 10).

Vor diesem Hintergrund gilt auch für den Knotenpunkt B 16/B 310 – Augsburger Straße / Robert-Schmid-Straße / Doktor-Samer-Straße, dass die Verflechtungsmöglichkeiten aus den untergeordneten Ästen durch die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2025 immer weiter eingeschränkt werden. Dies macht auch an diesem Knotenpunkt die Integration einer Lichtsignalanlage (Vollsignalisierung, vgl. Anlagen 2+5+8) in die LSA-Koordinierungsstrecke erforderlich bzw. alternativ dazu die städtebaulich-räumliche Integration eines Kreisverkehrsplatzes unter Verzicht auf die bestehende Fußgängerfurt (LSA) erforderlich (vgl. Anlagen 6+9).

Diese Maßnahmen sind jedoch – je nach Planfall-Szenario – nicht ausschließlich durch die Ansiedlung des Einzelhandelsprojektes "Theresienhof" zwingend erforderlich, sondern durch die allgemein bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2025 weiter fortschreitende Verkehrsentwicklung ohnehin vorzusehen.

Vor diesem Hintergrund kommen nachfolgende **Erschließungsszenarien** in Betracht, die im Rahmen des Bebauungsplan-Aufstellungsverfahrens "N50 Theresienhof" in den Abwägungsprozess einzubringen sind:

1. Integration der **Theresienstraße** (gegenläufig analog "Status Quo") in die LSA-Koordinierung im Zuge der B 16/B 310 – Sebastianstraße. Hierzu müssen durch das Ingenieurbüro (Stührenberg GmbH, Gera), welches die LSA-Koordinierung konzipiert hat, noch weiterführende lichtsignaltechnische Untersuchungen (vgl. Anlage 10) durchgeführt werden, um fachtechnische Empfehlungen für den weiteren Abwä-

gungsprozess treffen zu können.

Hierbei ist auch eine Verlegung der westlichen Fußgängerfurt vom Knotenpunkt B 16/B 310 – Sebastianstraße / Hochstiftstraße / Stadtbleiche an die Westseite des Knotenpunktes B 16/B 310 – Sebastianstraße / Theresienstraße / Klosterstraße mit zu überprüfen, um eine weitere fußläufige Innenstadtanbindung über die Klosterstraße zu ermöglichen.

- 2. Theresienstraße als Einbahnstraße** in Richtung Norden im Abschnitt zwischen der B 16/B 310 – Sebastianstraße und der Schulhausstraße mit der Konsequenz, dass am Knotenpunkt B 16/B 310 – Augsburgstraße / Robert-Schmid-Straße / Doktor-Samer-Straße für die umgelenkte Ausfahrtbeziehung aus der Tiefgarage Sparkassenhaus (P5 Parkgarage City) eine Lichtsignalanlage bzw. ein Kreisverkehrsplatz integriert werden muss, um einen überwiegend flüssigen und harmonischen Verkehrsablauf sicherstellen zu können.

Auch in dieser Konstellation ist eine weiterführende lichtsignaltechnische Überprüfung erforderlich, da sich der Knotenpunkt B 16/B 310 – Augsburgstraße / Robert-Schmid-Straße / Doktor-Samer-Straße am Anfang bzw. am Ende der LSA-Koordinierungsstrecke befindet.

Innerhalb dieses Erschließungsszenarios ist die Integration einer weiteren fußläufigen Innenstadtanbindung zwischen der Theresienstraße und der Klosterstraße nicht möglich, ohne Leistungsfähigkeitseinbußen in Kauf zu nehmen.

Durch das Szenario des Prognoseplanfalles 2025 / Einbahn entstehen durch die zwangsgeführten Verkehrsmengen Zusatzbelastungen im Zuge der nördlichen Theresienstraße (Hanfwerkersiedlung) und daraus resultierend auch im Zuge der B 16/B 310 – Augsburgstraße mit Verflechtungsbeziehungen über den Kaiser-Maximilian-Platz.

Vor diesem Hintergrund ist dem **Erschließungsszenario 1** noch der Vorzug gegenüber dem Erschließungsszenario 2 zu geben. Lediglich für den Fall, dass die vertiefenden lichtsignaltechnischen Untersuchungen für die Gesamtstrecke der LSA-Koordinierung ein Ergebnis liefern sollten, welches durch das Staatliche Bauamt Kempten als Fachbehörde nicht mehr als vertretbar angesehen werden sollte, wäre ein Erschließungsszenario 2 ein ebenfalls weiterzuverfolgender Ansatz, sofern aus Sicht der Wilhelm Geiger GmbH & Co. KG bzw. der Betreibergesellschaft für die Tiefgarage (APCOA) keine Ausschlusskriterien hierzu bestehen.

Generell sind beide Erschließungsszenarien mit in den Abwägungsprozess des Bebauungsplan-Aufstellungsverfahrens "N50 Theresienhof" einzubringen.

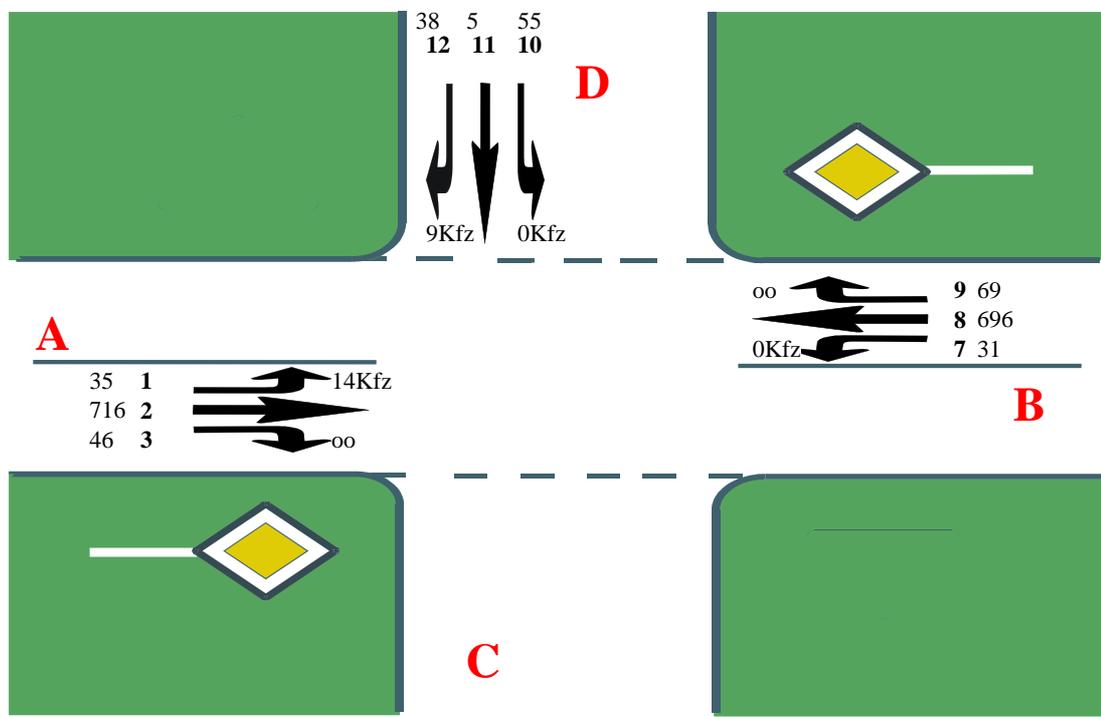
Für alle Erschließungsszenarien gleichermaßen ausbaufähig, ist die Verbreiterung der **Fußgängerfurt (LSA-Anlage) am Seilerturm** von aktuell ca. 4,5 m auf ca. 8,0 m Breite. Somit kann, ergänzt durch bauliche Maßnahmen im unmittelbaren Querungsbereich, ein attraktiver Übergang über die B 16/B 310 – Sebastianstraße geschaffen werden.

Bei allen Erschließungsmaßnahmen innerhalb des klassifizierten Straßennetzes im Zuge der B 16/B 310 ist im Rahmen des Bebauungsplan-Aufstellungsverfahrens "N50 – Theresienhof" immer auch das Staatliche Bauamt Kempten als Fachbehörde zu beteiligen.

Verlustzeiten von 16:30 bis 17:30 (= Wartezeiten + 8 sec)

Knotenpunktbezeichnung : FÜSSEN VU B-PLAN "N 50 THERESIENHOF" EINZELHANDELSEINRICHTUNG
 KP B16/B310-SEBASTIANSTR / THERESIENSTR - ANALYSE 2011 (MGS)
 Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ N50 B 16 A2011 MGS.EIN

Verlustzeiten von 16:30 bis 17:30 (= Wartezeiten + 8 sec)								
Strom	Fzg.anzahl [Pkw-E]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	max. QSV	VZabw [sec]	VZmax [sec]	VZ95 [sec]	VZ85 [sec]
1	37	580,6	15,9	A	9,3	79,0	33,0	21,0
2	718	0,0	0,0	A	0,0	0,0	0,0	0,0
3	44	0,0	0,0	A	0,0	0,0	0,0	0,0
7	31	542,9	17,8	A	11,8	119,3	38,0	25,0
8	704	1162,4	1,7	A	7,0	115,4	11,0	4,0
9	67	0,0	0,0	A	0,0	0,0	0,0	0,0
10	58	7696,3	133,4	F	159,6	1108,3	453,0	272,0
11	5	638,7	141,9	* F	218,7	992,2	499,0	314,0
12	38	868,7	23,1	B	35,4	530,7	52,0	33,0
Sum	1700	11489,6	6,8			1108,3		

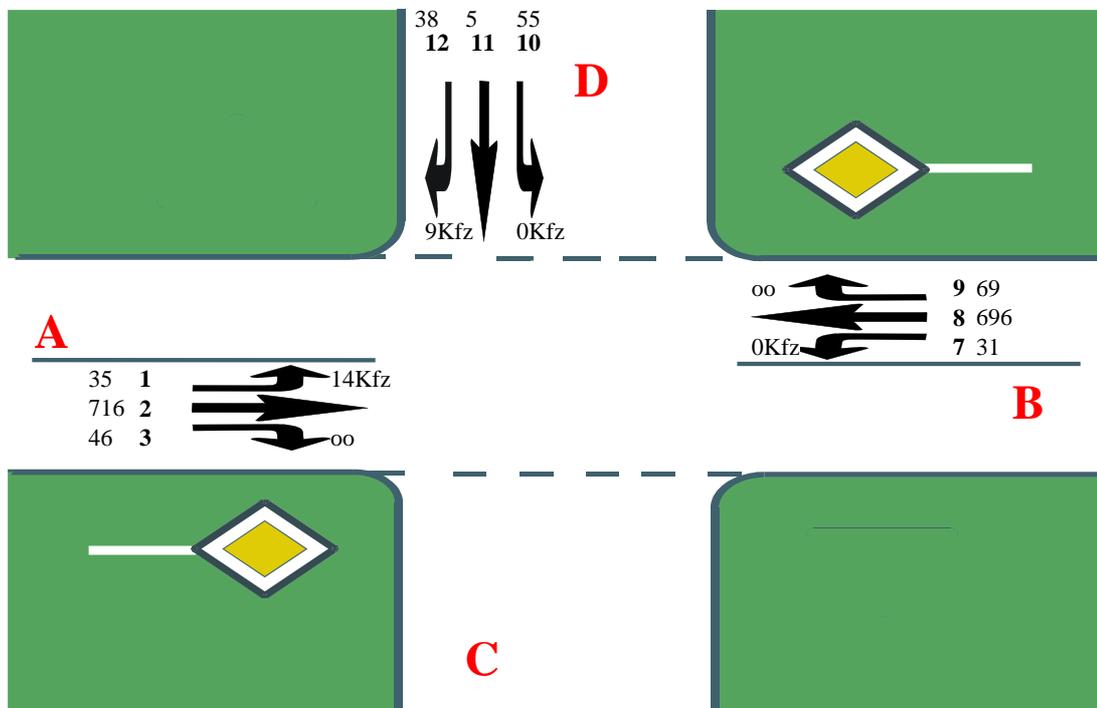


A=B 16 SEBASTIANSTRASSE RI. KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ
 C=KLOSTERSTRASSE
 B=B 16 SEBASTIANSTRASSE RI. SCHWANGAU
 D=THERESIENSTRASSE

Rückstau und Halte von 16:30 bis 17:30

Knotenpunktbezeichnung : FÜSSEN VU B-PLAN "N 50 THERESIENHOF" EINZELHANDELSEINRICHTUNG
 KP B16/B310-SEBASTIANSTR / THERESIENSTR - ANALYSE 2011 (MGS)
 Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ N50 B 16 A2011 MGS.EIN

Rückstau und Halte von 16:30 bis 17:30									
Strom	Fzg.anzahl [Pkw-E]	RSmitt [Pkw-E]	max.	RSmax [Pkw-E]	RS95 [Pkw-E]	RS85 [Pkw-E]	Hges [-]	Hmitt [-]	Hmax [-]
1	37	0,1		3	1	0	39	1,1	3
2	718	0,0		0	0	0	0	0,0	0
3	44	0,0		0	0	0	0	0,0	0
7	31	0,1		3	1	0	40	1,3	15
8	704	0,2		22	1	0	288	0,4	23
9	67	0,0		0	0	0	0	0,0	0
10	58	2,0	*	20	8	5	159	2,8	15
11	5	0,2		3	1	0	12	2,7	10
12	38	0,2		8	1	0	43	1,2	7
Sum	1700	0,3		22			582	0,3	23



A=B 16 SEBASTIANSTRASSE RI. KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ
 C=KLOSTERSTRASSE
 B=B 16 SEBASTIANSTRASSE RI. SCHWANGAU
 D=THERESIENSTRASSE

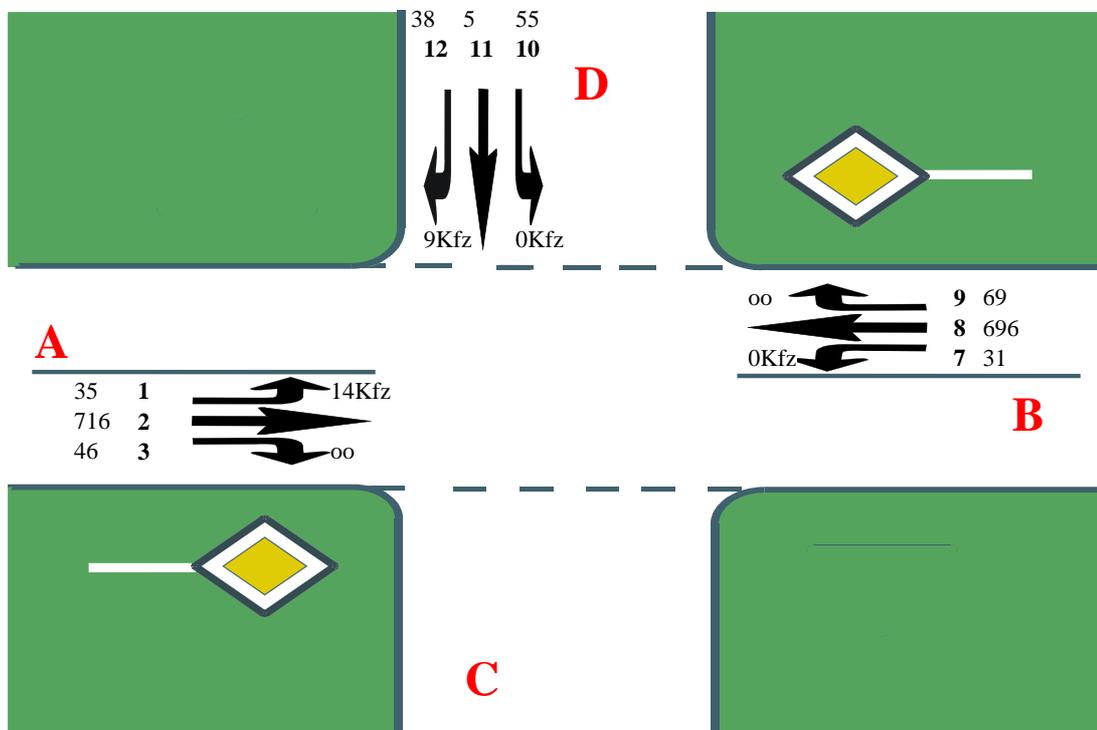
Planungsgruppe Kölz GmbH, Ludwigsburg

Bearbeiter : 30.08.2011 11:02:25

Übersicht von 16:30 bis 17:30

Knotenpunktbezeichnung : FÜSSEN VU B-PLAN "N 50 THERESIENHOF" EINZELHANDELSEINRICHTUNG
 KP B16/B310-SEBASTIANSTR / THERESIENSTR - ANALYSE 2011 (MGS)
 Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ N50 B 16 A2011 MGS.EIN

Übersicht von 16:30 bis 17:30															
Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
1	9,7	15,9	21,0	79,0	0,1	0	1	3	39	1,1	3	37	37	0	A
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	718	718	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	44	44	0	A
7	9,0	17,8	25,0	119,3	0,1	0	1	3	40	1,3	15	31	31	0	A
8	19,4	1,7	4,0	115,4	0,2	0	1	22	288	0,4	23	704	704	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	67	67	0	A
10	128,3	133,4	272,0	1108,3	2,0	5	8	20	159	2,8	15	58	55	3	F
11	10,6	141,9	314,0	992,2	0,2	0	1	3	12	2,7	10	5	5	0	F
12	14,5	23,1	33,0	530,7	0,2	0	1	8	43	1,2	7	38	37	1	B
Sum	191,5	6,8	1108,3		0,3			22		0,3	23	1700			



A=B 16 SEBASTIANSTRASSE RI. KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ
 C=KLOSTERSTRASSE
 B=B 16 SEBASTIANSTRASSE RI. SCHWANGAU
 D=THERESIENSTRASSE

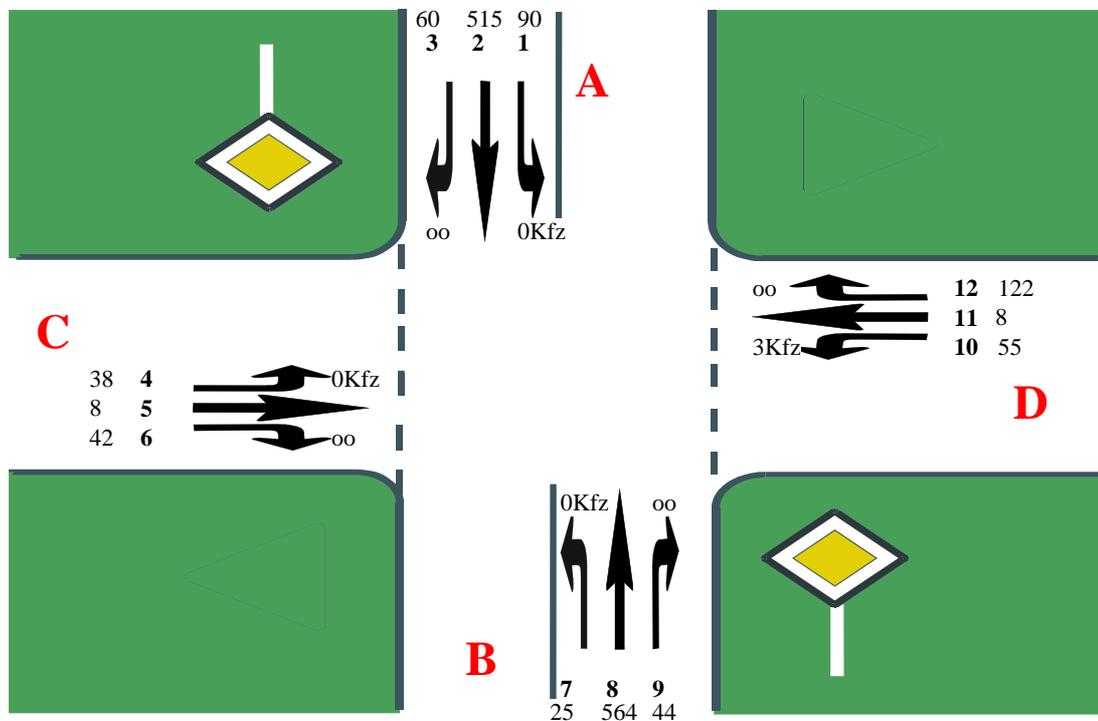
Verlustzeiten von 16:30 bis 17:30 (= Wartezeiten + 8 sec)

Knotenpunktbezeichnung : STADT FÜSSEN / VU-THERESIENHOF A 2011 - PLANFALL GEGENLÄU

KP B16/B310-AUGSBURGER STR. / DOKTOR-SAMER-STR. / ROBERT-S

Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ KP B16-Augsburger Str. - Robert-Schmid

Verlustzeiten von 16:30 bis 17:30 (= Wartezeiten + 8 sec)								
Strom	Fzg.anzahl [Pkw-E]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	max. QSV	VZabw [sec]	VZmax [sec]	VZ95 [sec]	VZ85 [sec]
1	91	1414,6	15,5	A	9,0	167,1	31,0	22,0
2	516	1264,5	2,4	A	7,7	160,8	16,0	9,0
3	57	36,7	0,6	A	6,2	119,6	4,0	4,0
4	39	3200,8	83,0	E	83,7	484,1	264,0	160,0
5	8	584,7	70,4	E	73,7	305,1	246,0	128,0
6	40	1357,3	33,6	C	48,9	355,7	146,0	52,0
7	24	329,9	13,9	A	6,1	53,1	24,0	18,0
8	572	288,7	0,5	A	2,9	47,9	4,0	4,0
9	44	1,3	0,0	A	0,6	14,2	4,0	4,0
10	56	5317,7	94,7	* E	108,7	668,8	338,0	188,0
11	8	379,0	50,5	D	67,6	424,6	203,0	74,0
12	119	6539,4	54,8	E	85,0	610,5	251,0	103,0
Sum	1575	20714,7	13,2			668,8		



C=DOKTOR-SAMER-STRASSE
 B=B16/B310-AUGSBURGER STRASSE
 D=ROBERT-SCHMID-STRASSE
 A=B16/B310-AUGSBURGER STRASSE

Planungsgruppe Kölz GmbH, Ludwigsburg

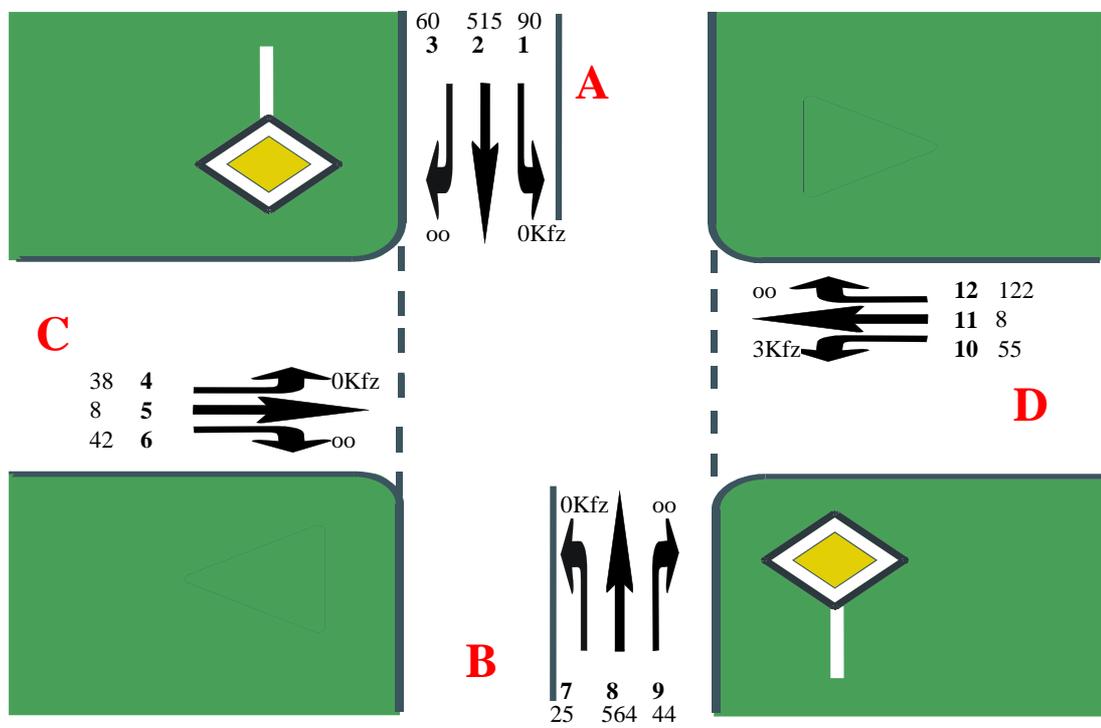
Bearbeiter :

30.08.2011 11:20:30

Rückstau und Halte von 16:30 bis 17:30

Knotenpunktbezeichnung : STADT FÜSSEN / VU-THERESIENHOF A 2011 - PLANFALL GEGENLÄU
 KP B16/B310-AUGSBURGER STR. / DOKTOR-SAMER-STR. / ROBERT-S
 Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ KP B16-Augsburger Str. - Robert-Schmid

Rückstau und Halte von 16:30 bis 17:30									
Strom	Fzg.anzahl [Pkw-E]	RSmitt [Pkw-E]	max.	RSmax [Pkw-E]	RS95 [Pkw-E]	RS85 [Pkw-E]	Hges [-]	Hmitt [-]	Hmax [-]
1	91	0,2		4	1	1	120	1,3	20
2	516	0,2		18	2	0	289	0,6	19
3	57	0,0		6	0	0	4	0,1	7
4	39	0,8		8	3	2	72	1,9	10
5	8	0,1		6	1	0	16	1,9	11
6	40	0,3		8	2	1	64	1,6	10
7	24	0,0		3	0	0	26	1,1	7
8	572	0,0		10	0	0	71	0,1	12
9	44	0,0		1	0	0	0	0,0	2
10	56	1,4		14	6	3	168	3,0	31
11	8	0,1		3	1	0	10	1,4	6
12	119	1,6	*	28	8	3	354	3,0	32
Sum	1575	0,4		28			1193	0,8	32

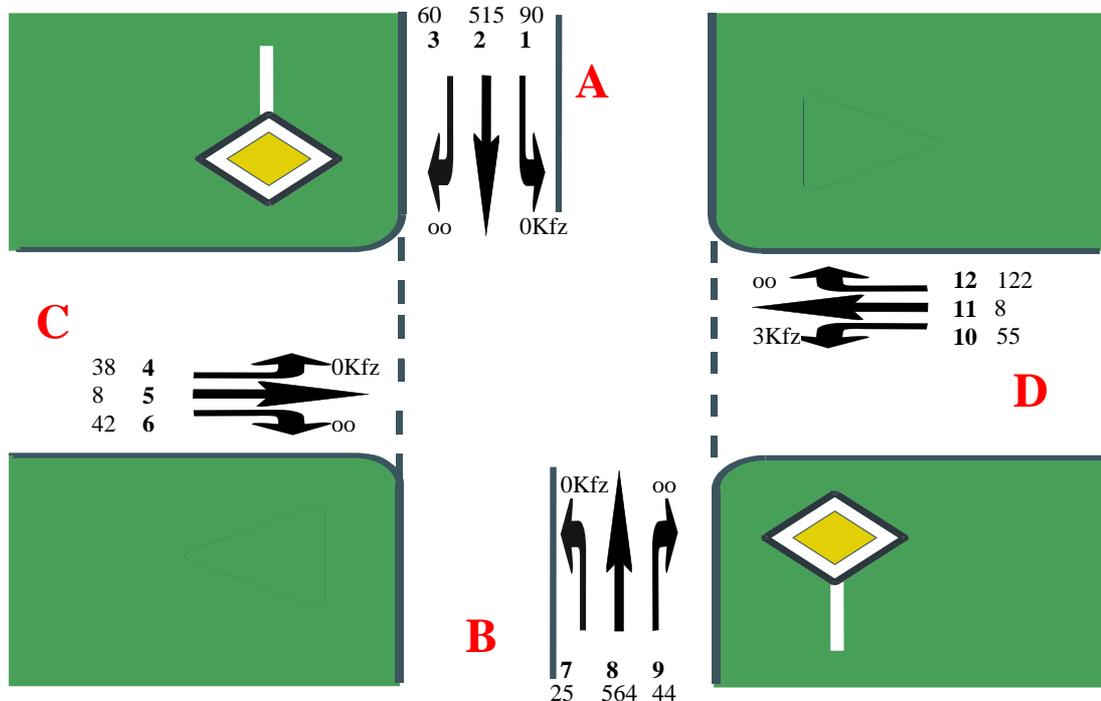


C=DOKTOR-SAMER-STRASSE
 B=B16/B310-AUGSBURGER STRASSE
 D=ROBERT-SCHMID-STRASSE
 A=B16/B310-AUGSBURGER STRASSE

Übersicht von 16:30 bis 17:30

Knotenpunktbezeichnung : STADT FÜSSEN / VU-THERESIENHOF A 2011 - PLANFALL GEGENLÄU
 KP B16/B310-AUGSBURGER STR. / DOKTOR-SAMER-STR. / ROBERT-S
 Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ KP B16-Augsburger Str. - Robert-Schmid

Übersicht von 16:30 bis 17:30															
Strom	VZ	VZ	VZ	VZ	RS	RS	RS	RS	H	H	H	Fz.	Fz.	Fz.	QSV
	ges	mitt	85%	max	mitt	85%	95%	max	ges	mitt	max	ang.	abg.	wart.	
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
1	23,6	15,5	22,0	167,1	0,2	1	1	4	120	1,3	20	91	91	0	A
2	21,1	2,4	9,0	160,8	0,2	0	2	18	289	0,6	19	516	516	0	A
3	0,6	0,6	4,0	119,6	0,0	0	0	6	4	0,1	7	57	57	0	A
4	53,3	83,0	160,0	484,1	0,8	2	3	8	72	1,9	10	39	37	2	E
5	9,7	70,4	128,0	305,1	0,1	0	1	6	16	1,9	11	8	8	0	E
6	22,6	33,6	52,0	355,7	0,3	1	2	8	64	1,6	10	40	39	1	C
7	5,5	13,9	18,0	53,1	0,0	0	0	3	26	1,1	7	24	24	0	A
8	4,8	0,5	4,0	47,9	0,0	0	0	10	71	0,1	12	572	572	0	A
9	0,0	0,0	4,0	14,2	0,0	0	0	1	0	0,0	2	44	44	0	A
10	88,6	94,7	188,0	668,8	1,4	3	6	14	168	3,0	31	56	55	1	E
11	6,3	50,5	74,0	424,6	0,1	0	1	3	10	1,4	6	8	8	0	D
12	109,0	54,8	103,0	610,5	1,6	3	8	28	354	3,0	32	119	118	1	E
Sum	345,2	13,2		668,8	0,4			28		0,8	32	1575			

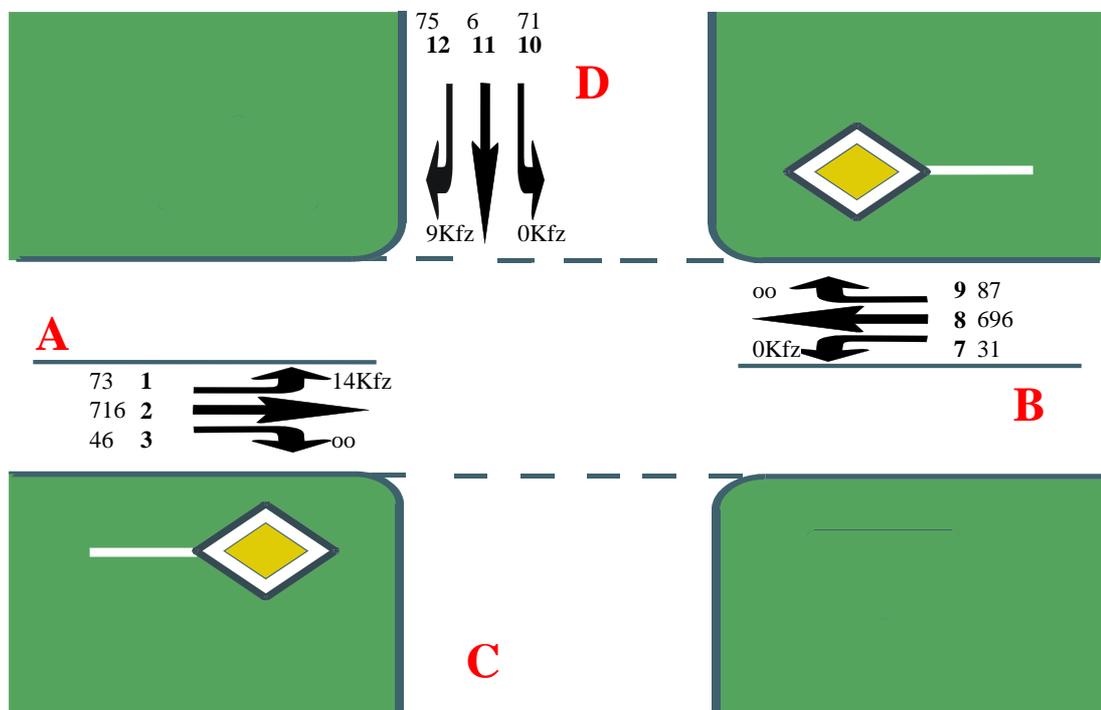


C=DOKTOR-SAMER-STRASSE
 B=B16/B310-AUGSBURGER STRASSE
 D=ROBERT-SCHMID-STRASSE
 A=B16/B310-AUGSBURGER STRASSE

Verlustzeiten von 16:30 bis 17:30 (= Wartezeiten + 8 sec)

Knotenpunktbezeichnung : FÜSSEN VU B-PLAN "N 50 THERESIENHOF" EINZELHANDELSEINRICHTUNG
 KP B 16 SEBASTIANSTR / THERESIENSTR - AUMLEGUNG 2011 (MGS)
 Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ N50 B 16 AU 2011 MGS.EIN

Verlustzeiten von 16:30 bis 17:30 (= Wartezeiten + 8 sec)								
Strom	Fzg.anzahl [Pkw-E]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	max. QSV	VZabw [sec]	VZmax [sec]	VZ95 [sec]	VZ85 [sec]
1	73	1301,5	17,8	A	12,3	136,7	39,0	25,0
2	716	0,0	0,0	A	0,0	0,0	0,0	0,0
3	46	0,0	0,0	A	0,0	0,0	0,0	0,0
7	31	508,9	16,4	A	8,9	82,4	33,0	23,0
8	702	794,9	1,1	A	4,8	78,3	9,0	4,0
9	85	79,8	0,9	A	4,2	52,5	8,0	4,0
10	70	15265,8	218,4	* F	242,9	1494,1	664,0	444,0
11	6	1087,0	190,7	F	207,3	1255,4	550,0	311,0
12	74	3674,0	49,4	D	124,6	1166,9	207,0	56,0
Sum	1805	22711,8	12,6			1494,1		



A=B16/B310-SEBASTIANSTRASSE RI. KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ
 C=KLOSTERSTRASSE
 B=B16/B310-SEBASTIANSTRASSE RI. SCHWANGAU
 D=THERESIENSTRASSE

Planungsgruppe Kölz GmbH, Ludwigsburg

Bearbeiter :

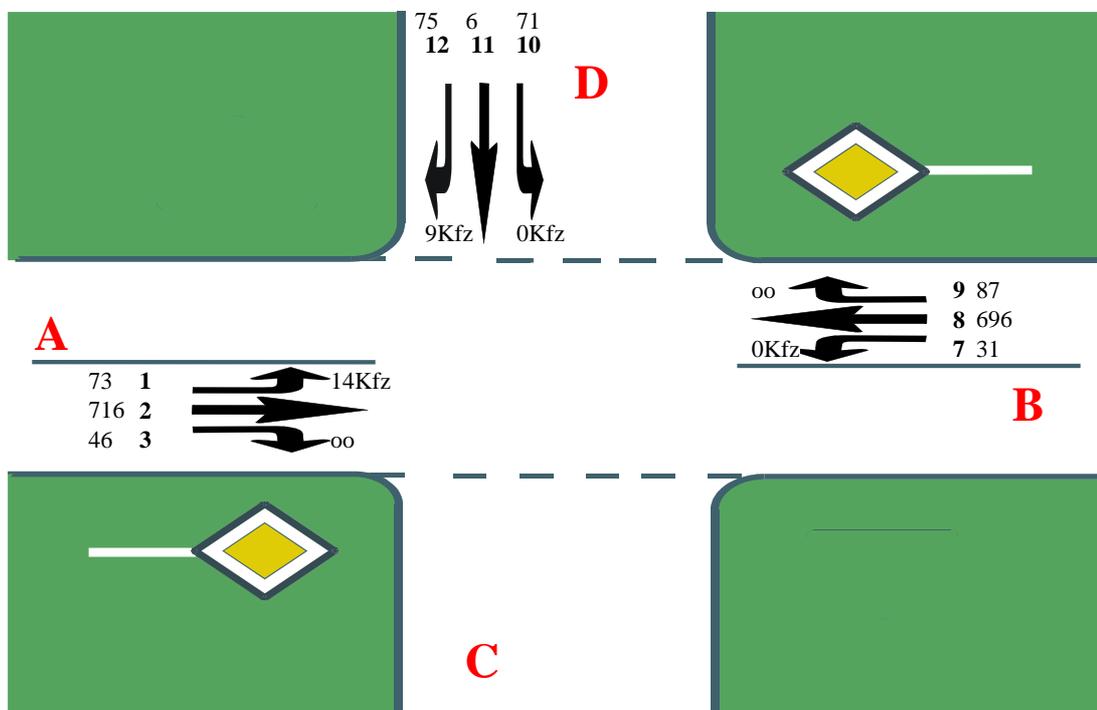
30.08.2011 11:27:22

Rückstau und Halte von 16:30 bis 17:30

Knotenpunktbezeichnung : FÜSSEN VU B-PLAN "N 50 THERESIENHOF" EINZELHANDELSEINRICHTUNG
 KP B 16 SEBASTIANSTR / THERESIENSTR - AUMLEGUNG 2011 (MGS)

Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ N50 B 16 AU 2011 MGS.EIN

Rückstau und Halte von 16:30 bis 17:30									
Strom	Fzg.anzahl [Pkw-E]	RSmitt [Pkw-E]	max.	RSmax [Pkw-E]	RS95 [Pkw-E]	RS85 [Pkw-E]	Hges [-]	Hmitt [-]	Hmax [-]
1	73	0,2		5	1	1	86	1,2	5
2	719	0,0		0	0	0	0	0,0	0
3	45	0,0		0	0	0	0	0,0	0
7	31	0,1		3	1	0	37	1,2	11
8	702	0,2		16	1	0	201	0,3	16
9	85	0,0		4	0	0	13	0,1	4
10	70	4,1	*	42	16	10	335	4,8	23
11	6	0,3		4	1	1	27	4,7	15
12	74	0,9		26	5	1	137	1,8	15
Sum	1805	0,6		42			836	0,5	23



A=B16/B310-SEBASTIANSTRASSE RI. KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ
 C=KLOSTERSTRASSE
 B=B16/B310-SEBASTIANSTRASSE RI. SCHWANGAU
 D=THERESIENSTRASSE

Planungsgruppe Kölz GmbH, Ludwigsburg

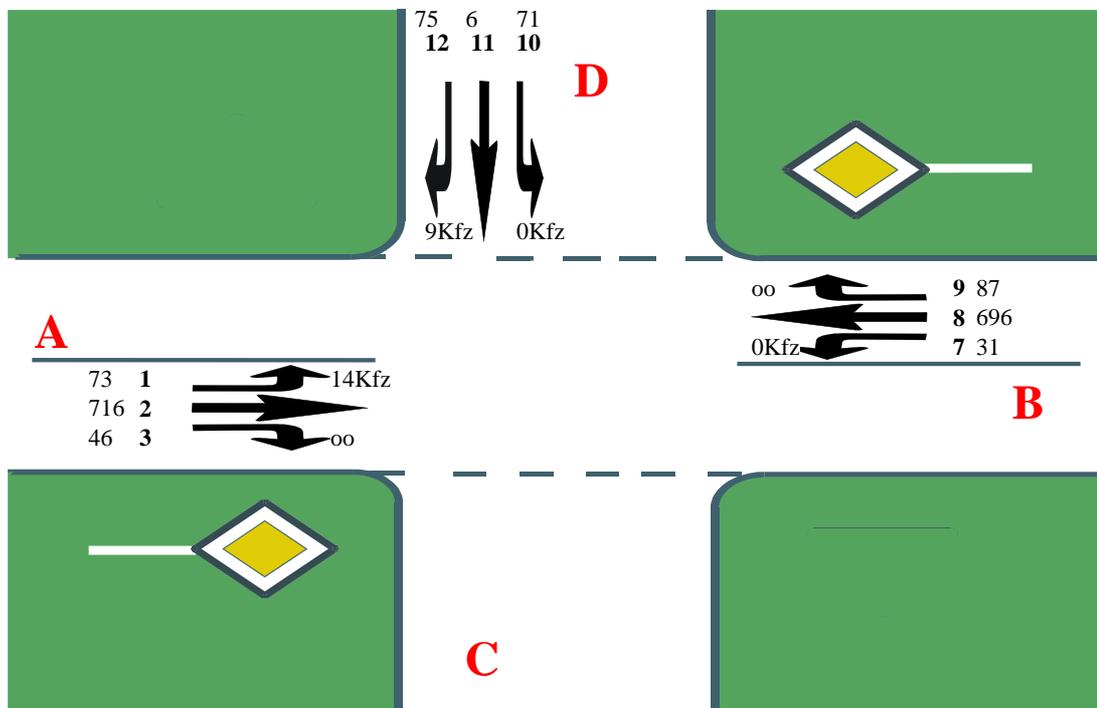
Bearbeiter :

30.08.2011 11:27:46

Übersicht von 16:30 bis 17:30

Knotenpunktbezeichnung : FÜSSEN VU B-PLAN "N 50 THERESIENHOF" EINZELHANDELSEINRICHTUNG
 KP B 16 SEBASTIANSTR / THERESIENSTR - AUMLEGUNG 2011 (MGS)
 Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ N50 B 16 AU 2011 MGS.EIN

Übersicht von 16:30 bis 17:30															
Strom	VZ	VZ	VZ	VZ	RS	RS	RS	RS	H	H	H	Fz.	Fz.	Fz.	QSV
	ges	mitt	85%	max	mitt	85%	95%	max	ges	mitt	max	ang.	abg.	wart.	
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
1	21,7	17,8	25,0	136,7	0,2	1	1	5	86	1,2	5	73	73	0	A
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	719	719	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	45	45	0	A
7	8,5	16,4	23,0	82,4	0,1	0	1	3	37	1,2	11	31	31	0	A
8	13,2	1,1	4,0	78,3	0,2	0	1	16	201	0,3	16	702	702	0	A
9	1,3	0,9	4,0	52,5	0,0	0	0	4	13	0,1	4	85	85	0	A
10	254,4	218,4	444,0	1494,1	4,1	10	16	42	335	4,8	23	70	65	5	F
11	18,1	190,7	311,0	1255,4	0,3	1	1	4	27	4,7	15	6	6	0	F
12	61,2	49,4	56,0	1166,9	0,9	1	5	26	137	1,8	15	74	72	2	D
Sum	378,5	12,6		1494,1	0,6			42		0,5	23	1805			

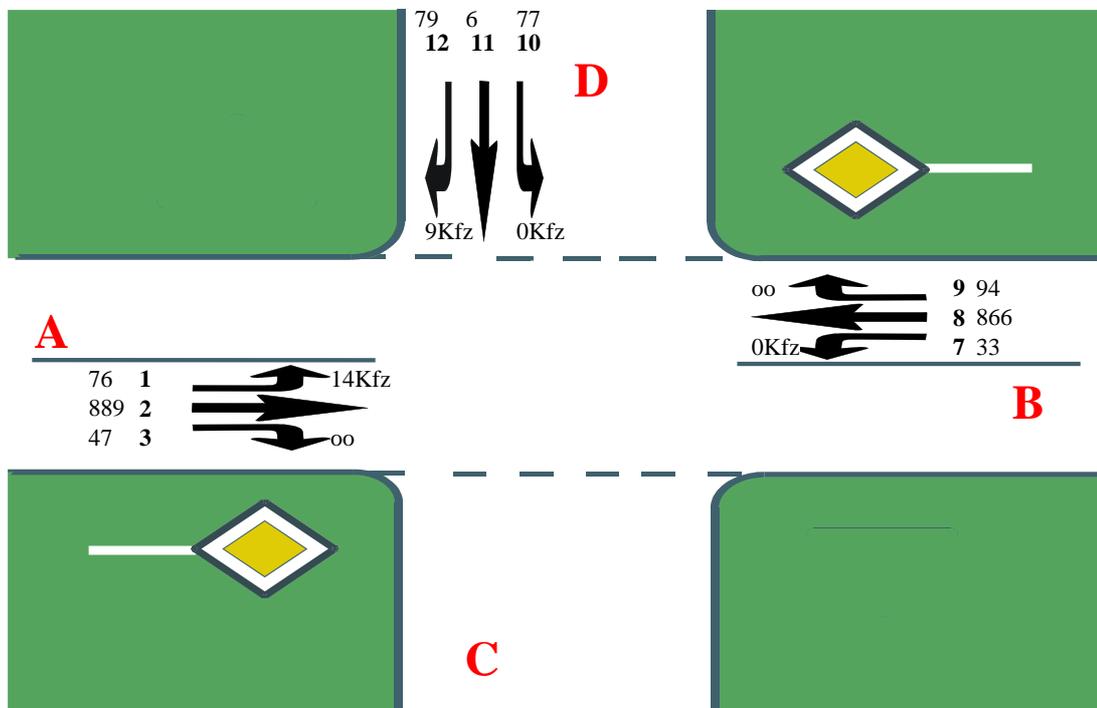


A=B16/B310-SEBASTIANSTRASSE RI. KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ
 C=KLOSTERSTRASSE
 B=B16/B310-SEBASTIANSTRASSE RI. SCHWANGAU
 D=THERESIENSTRASSE

Verlustzeiten von 16:30 bis 17:30 (= Wartezeiten + 8 sec)

Knotenpunktbezeichnung : FÜSSEN VU B-PLAN "N 50 THERESIENHOF" EINZELHANDELSEINRICHTUNG
 KP B16/B310-SEBASTIANSTR / THERESIENSTR - PROG 2025 PLANFAHRT
 Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ N50 B 16 PROG2025-PF G MGS.EIN

Verlustzeiten von 16:30 bis 17:30 (= Wartezeiten + 8 sec)								
Strom	Fzg.anzahl [Pkw-E]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	max. QSV	VZabw [sec]	VZmax [sec]	VZ95 [sec]	VZ85 [sec]
1	77	1624,2	21,2	B	16,0	132,0	53,0	33,0
2	891	0,0	0,0	A	0,0	0,0	0,0	0,0
3	45	0,0	0,0	A	0,0	0,0	0,0	0,0
7	33	667,8	20,4	B	13,6	105,3	48,0	31,0
8	870	2116,4	2,4	A	8,2	98,7	17,0	4,0
9	92	167,6	1,8	A	7,6	87,7	12,0	4,0
10	76	74539,9	975,7	* F	678,3	3442,3	2104,0	1715,0
11	5	5080,2	940,8	F	731,6	2611,0	2218,0	1712,0
12	78	45867,5	591,8	F	517,7	1883,7	1510,0	1225,0
Sum	2168	130063,7	60,0			3442,3		

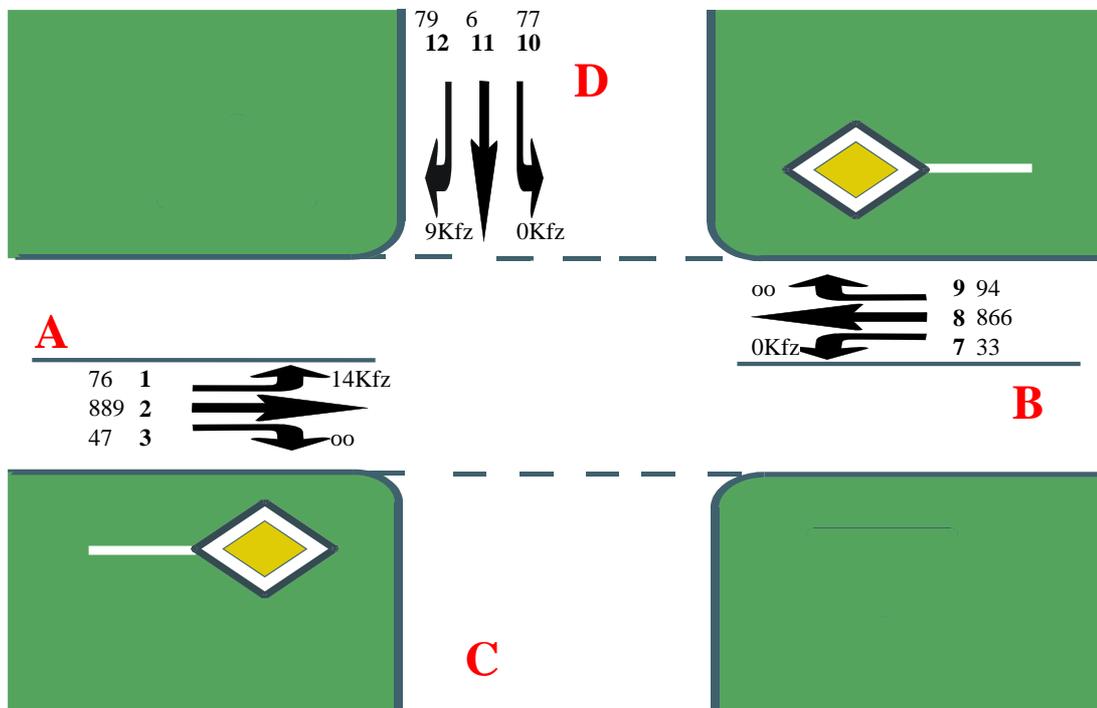


A=B16/B310 SEBASTIANSTRASSE Ri. KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ
 C=KLOSTERSTRASSE
 B=B16/B310-SEBASTIANSTRASSE Ri. SCHWANGAU
 D=THERESIENSTRASSE

Rückstau und Halte von 16:30 bis 17:30

Knotenpunktbezeichnung : FÜSSEN VU B-PLAN "N 50 THERESIENHOF" EINZELHANDELSEINRICHTUNG
 KP B16/B310-SEBASTIANSTR / THERESIENSTR - PROG 2025 PLANFAHRT
 Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ N50 B 16 PROG2025-PF G MGS.EIN

Rückstau und Halte von 16:30 bis 17:30									
Strom	Fzg.anzahl [Pkw-E]	RSmitt [Pkw-E]	max.	RSmax [Pkw-E]	RS95 [Pkw-E]	RS85 [Pkw-E]	Hges [-]	Hmitt [-]	Hmax [-]
1	77	0,3		7	1	1	94	1,2	7
2	891	0,0		0	0	0	0	0,0	0
3	45	0,0		0	0	0	0	0,0	0
7	33	0,1		3	1	0	49	1,5	19
8	870	0,4		21	3	0	573	0,7	22
9	92	0,0		6	0	0	20	0,2	7
10	76	20,6	*	62	50	42	970	12,7	33
11	5	1,4		7	4	3	60	11,0	30
12	78	12,6		46	36	28	710	9,2	30
Sum	2168	3,9		62			2476	1,1	33



A=B16/B310 SEBASTIANSTRASSE Ri. KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ
 C=KLOSTERSTRASSE
 B=B16/B310-SEBASTIANSTRASSE Ri. SCHWANGAU
 D=THERESIENSTRASSE

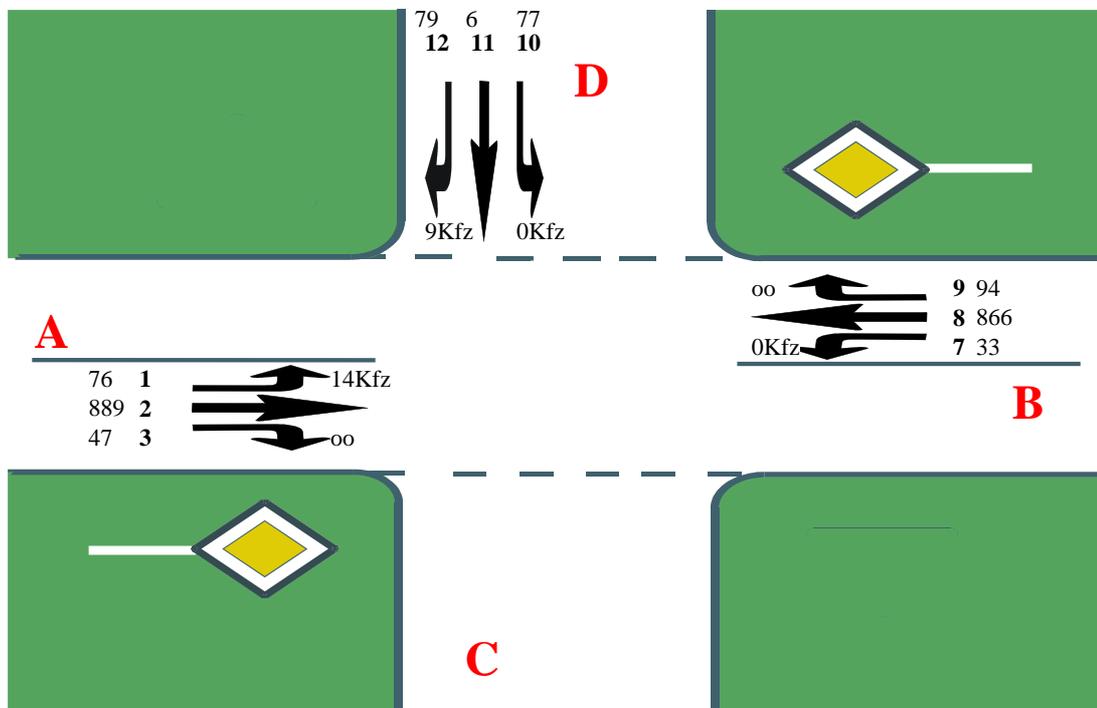
Planungsgruppe Kölz GmbH, Ludwigsburg

Bearbeiter : 30.08.2011 11:34:35

Übersicht von 16:30 bis 17:30

Knotenpunktbezeichnung : FÜSSEN VU B-PLAN "N 50 THERESIENHOF" EINZELHANDELSEINRICHTUNG
 KP B16/B310-SEBASTIANSTR / THERESIENSTR - PROG 2025 PLANFAHRT
 Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ N50 B 16 PROG2025-PF G MGS.EIN

Übersicht von 16:30 bis 17:30															
Strom	VZ	VZ	VZ	VZ	RS	RS	RS	RS	H	H	H	Fz.	Fz.	Fz.	QSV
	ges	mitt	85%	max	mitt	85%	95%	max	ges	mitt	max	ang.	abg.	wart.	
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
1	27,1	21,2	33,0	132,0	0,3	1	1	7	94	1,2	7	77	77	0	B
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	891	891	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	45	45	0	A
7	11,1	20,4	31,0	105,3	0,1	0	1	3	49	1,5	19	33	33	0	B
8	35,3	2,4	4,0	98,7	0,4	0	3	21	573	0,7	22	870	870	0	A
9	2,8	1,8	4,0	87,7	0,0	0	0	6	20	0,2	7	92	92	0	A
10	1242,3	975,7	1715,0	3442,3	20,6	42	50	62	970	12,7	33	76	40	36	F
11	84,7	940,8	1712,0	2611,0	1,4	3	4	7	60	11,0	30	5	3	2	F
12	764,5	591,8	1225,0	1883,7	12,6	28	36	46	710	9,2	30	78	53	25	F
Sum	2167,7	60,0	3442,3	3,9				62		1,1	33	2168			



A=B16/B310 SEBASTIANSTRASSE Ri. KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ
 C=KLOSTERSTRASSE
 B=B16/B310-SEBASTIANSTRASSE Ri. SCHWANGAU
 D=THERESIENSTRASSE

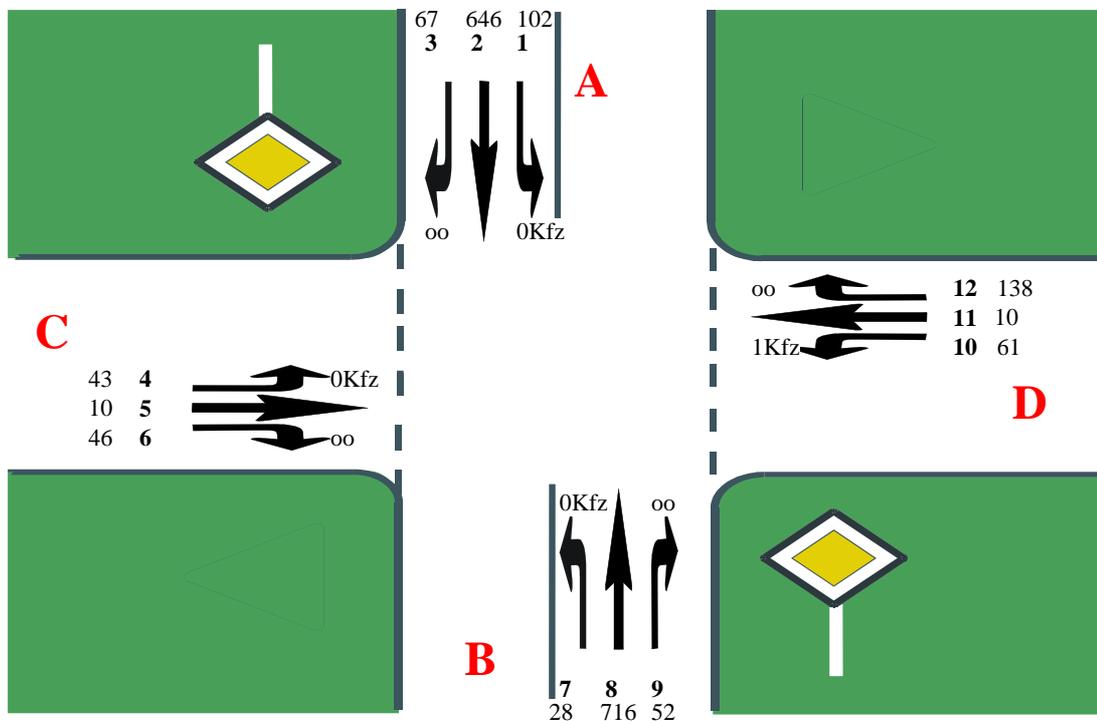
Verlustzeiten von 16:30 bis 17:30 (= Wartezeiten + 8 sec)

Knotenpunktbezeichnung : STADT FÜSSEN / VU-THERESIENHOF PROG 2025 - PLANFALL GEGEN

KP B16/B310-AUGSBURGER STR. / DOKTOR-SAMER-STR. / ROBERT-S

Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ KP B16-Augsburger Str. - Robert-Schmid

Verlustzeiten von 16:30 bis 17:30 (= Wartezeiten + 8 sec)								
Strom	Fzg.anzahl [Pkw-E]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	max. QSV	VZabw [sec]	VZmax [sec]	VZ95 [sec]	VZ85 [sec]
1	101	1939,4	19,2	B	13,8	142,2	46,0	28,0
2	650	3305,2	5,1	A	12,1	138,2	28,0	12,0
3	66	125,7	1,9	A	9,4	130,4	11,0	4,0
4	42	15363,4	361,9	F	387,3	2609,0	1231,0	723,0
5	10	2878,4	299,8	F	325,4	1766,5	895,0	617,0
6	45	9642,5	212,9	F	313,2	1502,4	891,0	472,0
7	27	392,2	14,8	A	7,8	71,2	28,0	19,0
8	722	503,4	0,7	A	3,6	65,4	5,0	4,0
9	53	6,4	0,1	A	1,6	30,0	4,0	4,0
10	63	30156,4	482,5	* F	429,4	2200,6	1346,0	931,0
11	9	1762,8	190,6	F	230,2	1486,1	603,0	345,0
12	138	58508,5	422,9	F	425,3	2169,0	1304,0	903,0
Sum	1927	124584,3	64,7			2609,0		



C=DOKTOR-SAMER-STRASSE
 B=B16/B310-AUGSBURGER STRASSE
 D=ROBERT-SCHMID-STRASSE
 A=B16/B310-AUGSBURGER STRASSE

Planungsgruppe Kölz GmbH, Ludwigsburg

Bearbeiter :

30.08.2011 11:41:39

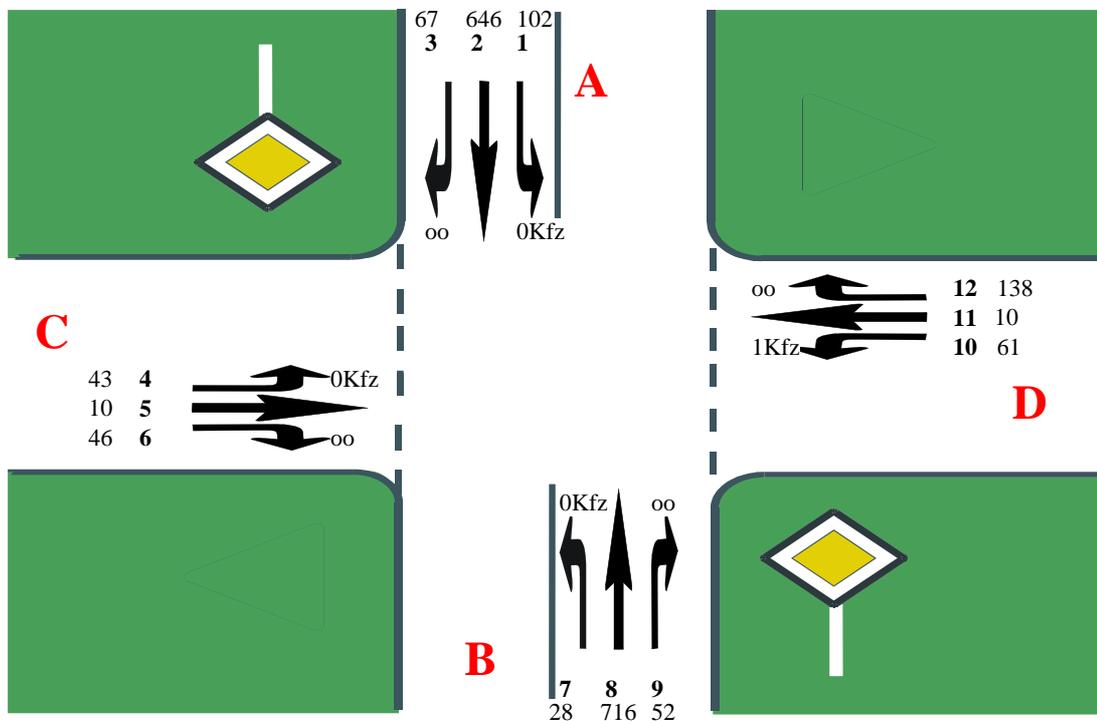
Rückstau und Halte von 16:30 bis 17:30

Knotenpunktbezeichnung : STADT FÜSSEN / VU-THERESIENHOF PROG 2025 - PLANFALL GEGEN

KP B16/B310-AUGSBURGER STR. / DOKTOR-SAMER-STR. / ROBERT-S

Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ KP B16-Augsburger Str. - Robert-Schmid

Rückstau und Halte von 16:30 bis 17:30									
Strom	Fzg.anzahl [Pkw-E]	RSmitt [Pkw-E]	max.	RSmax [Pkw-E]	RS95 [Pkw-E]	RS85 [Pkw-E]	Hges [-]	Hmitt [-]	Hmax [-]
1	101	0,3		6	2	1	186	1,8	29
2	650	0,7		28	4	1	807	1,2	30
3	66	0,0		5	0	0	14	0,2	6
4	42	4,2		26	14	9	219	5,2	28
5	10	0,8		9	3	2	37	3,9	17
6	45	2,6		21	12	6	196	4,3	23
7	27	0,1		3	0	0	30	1,1	8
8	722	0,1		13	0	0	127	0,2	14
9	53	0,0		2	0	0	1	0,0	3
10	63	8,3		41	25	19	825	13,2	54
11	9	0,5		5	2	1	23	2,5	8
12	138	16,0	*	86	60	39	1803	13,0	54
Sum	1927	2,8		86			4268	2,2	54



C=DOKTOR-SAMER-STRASSE
 B=B16/B310-AUGSBURGER STRASSE
 D=ROBERT-SCHMID-STRASSE
 A=B16/B310-AUGSBURGER STRASSE

Planungsgruppe Kölz GmbH, Ludwigsburg

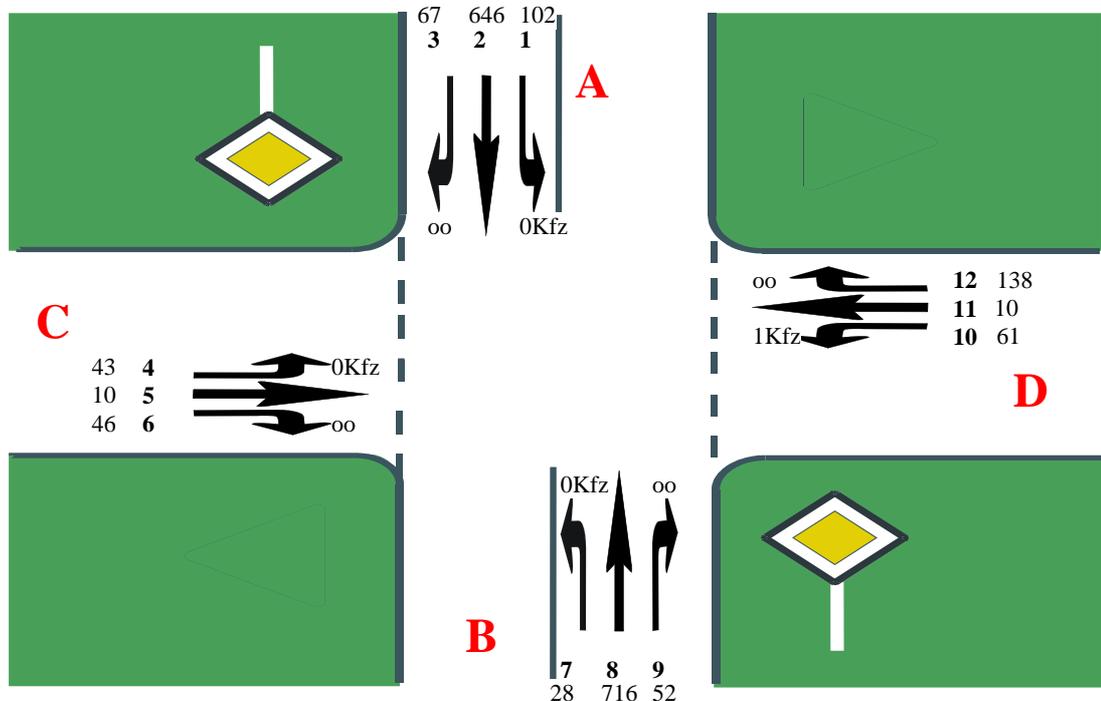
Bearbeiter :

30.08.2011 11:42:15

Übersicht von 16:30 bis 17:30

Knotenpunktbezeichnung : STADT FÜSSEN / VU-THERESIENHOF PROG 2025 - PLANFALL GEGEN
 KP B16/B310-AUGSBURGER STR. / DOKTOR-SAMER-STR. / ROBERT-S
 Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ KP B16-Augsburger Str. - Robert-Schmid

Übersicht von 16:30 bis 17:30															
Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV [-]
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
1	32,3	19,2	28,0	142,2	0,3	1	2	6	186	1,8	29	101	101	0	B
2	55,1	5,1	12,0	138,2	0,7	1	4	28	807	1,2	30	650	649	1	A
3	2,1	1,9	4,0	130,4	0,0	0	0	5	14	0,2	6	66	66	0	A
4	256,1	361,9	723,0	2609,0	4,2	9	14	26	219	5,2	28	42	35	7	F
5	48,0	299,8	617,0	1766,5	0,8	2	3	9	37	3,9	17	10	9	1	F
6	160,7	212,9	472,0	1502,4	2,6	6	12	21	196	4,3	23	45	40	5	F
7	6,5	14,8	19,0	71,2	0,1	0	0	3	30	1,1	8	27	27	0	A
8	8,4	0,7	4,0	65,4	0,1	0	0	13	127	0,2	14	722	721	1	A
9	0,1	0,1	4,0	30,0	0,0	0	0	2	1	0,0	3	53	53	0	A
10	502,6	482,5	931,0	2200,6	8,3	19	25	41	825	13,2	54	63	47	16	F
11	29,4	190,6	345,0	1486,1	0,5	1	2	5	23	2,5	8	9	8	1	F
12	975,1	422,9	903,0	2169,0	16,0	39	60	86	1803	13,0	54	138	105	33	F
Sum	2076,4	64,7	2609,0		2,8			86		2,2	54	1927			



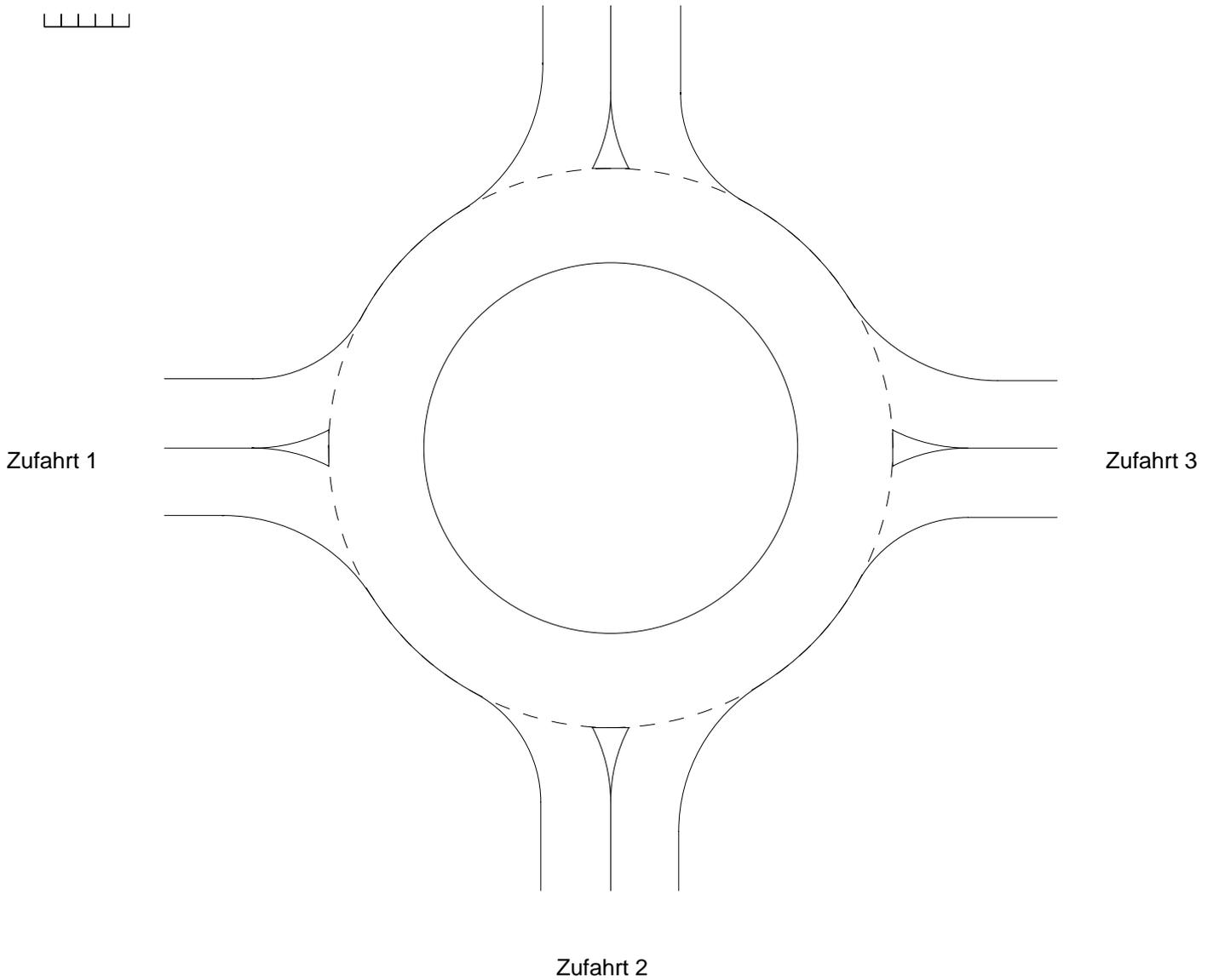
C=DOKTOR-SAMER-STRASSE
 B=B16/B310-AUGSBURGER STRASSE
 D=ROBERT-SCHMID-STRASSE
 A=B16/B310-AUGSBURGER STRASSE

Skizze der Kreis-Geometrie

Datei: FÜ TH - KP Augs P 2025 G.krs
Projekt: FÜSSEN - VU B-PLAN N 50 THERESIENHOF EINZELHANDELSEINRICHTUNG
Projekt-Nummer: FÜSSEN - VU THERESIENHOF PROGNOSEPLANFALL-G 2025
Knoten: KP B16/B310-AUGSBURGER STR. / ROBERT-SCHMID-STR. / DOKTOR-SAMER-STR.
Stunde: Prognoseplanfall 2025 Theresienstraße gegenläufig - Abendspitze (MGS)

Zufahrt 4

0 5 m
| | | | |



Zufahrt 1: DOKTOR-SAMER-STRASSE
Zufahrt 2: B16 / B310 - AUGSBURGER STRASSE
Zufahrt 3: ROBERT-SCHMID-STRASSE
Zufahrt 4: B16 / B310 - AUGSBURGER STRASSE

Planungsgruppe Kölz GmbH - Ludwigsburg



Datei: FÜ TH - KP Augs P 2025 G.krs
 Projekt: FÜSSEN - VU B-PLAN N 50 THERESIENHOF EINZELHANDELSEINRICHTUNG
 Projekt-Nummer: FÜSSEN - VU THERESIENHOF PROGNOSEPLANFALL-G 2025
 Knoten: KP B16/B310-AUGSBURGER STR. / ROBERT-SCHMID-STR. / DOKTOR-SAMER-STR.
 Stunde: Prognoseplanfall 2025 Theresienstraße gegenläufig - Abendspitze (MGS)

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	DOKTOR-SAMER-ST.	1	70	809	99	557	0,18	458	8	A
2	B16 / B310 - AUGSB.	1	70	155	796	1087	0,73	291	12	B
3	ROBERT-SCHMID-S.	1	70	787	209	574	0,36	365	10	A
4	B16 / B310 - AUGSB.	1	70	99	815	1136	0,72	321	11	B

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	DOKTOR-SAMER-S.	1	70	809	99	557	0,1	1	1	A
2	B16 / B310 - AUGSB.	1	70	155	796	1087	1,9	8	12	B
3	ROBERT-SCHMID-S.	1	70	787	209	574	0,4	2	3	A
4	B16 / B310 - AUGSB.	1	70	99	815	1136	1,7	7	11	B

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1919 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1919 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 6,0 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 11,2 s pro Kfz

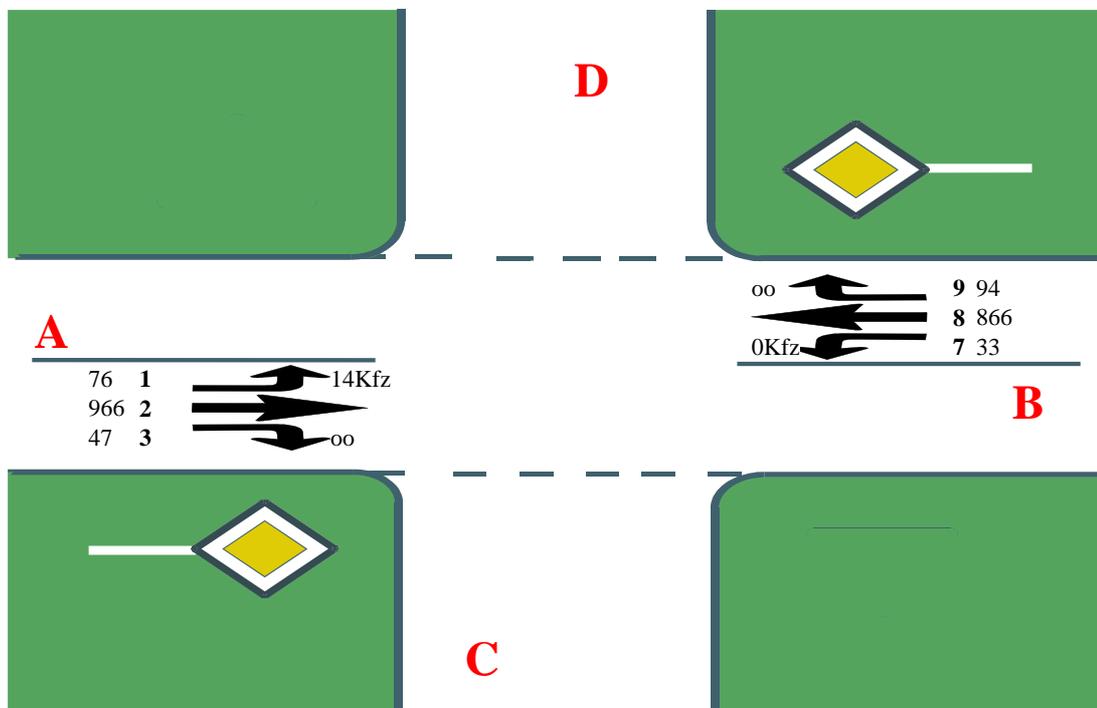
Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)
 Wartezeit : HBS (2001) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Verlustzeiten von 16:30 bis 17:30 (= Wartezeiten + 8 sec)

Knotenpunktbezeichnung : FÜSSEN VU B-PLAN "N 50 THERESIENHOF" EINZELHANDELSEINRICHTUNG
 KP B16/B310-SEBASTIANSTR / THERESIENSTR - PROG 2025 PLANFAHRT
 Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ N50 B 16 PROG2025-PF EB MGS.EIN

Verlustzeiten von 16:30 bis 17:30 (= Wartezeiten + 8 sec)								
Strom	Fzg.anzahl [Pkw-E]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	max. QSV	VZabw [sec]	VZmax [sec]	VZ95 [sec]	VZ85 [sec]
1	76	1553,6	20,4	B	14,4	109,5	50,0	31,0
2	967	0,0	0,0	A	0,0	0,0	0,0	0,0
3	46	0,0	0,0	A	0,0	0,0	0,0	0,0
7	33	775,5	23,6	* B	19,4	159,2	60,0	37,0
8	870	2983,8	3,4	A	11,4	149,1	23,0	4,0
9	92	199,7	2,2	A	8,2	94,5	14,0	4,0
Sum	2085	5512,7	2,6			159,2		

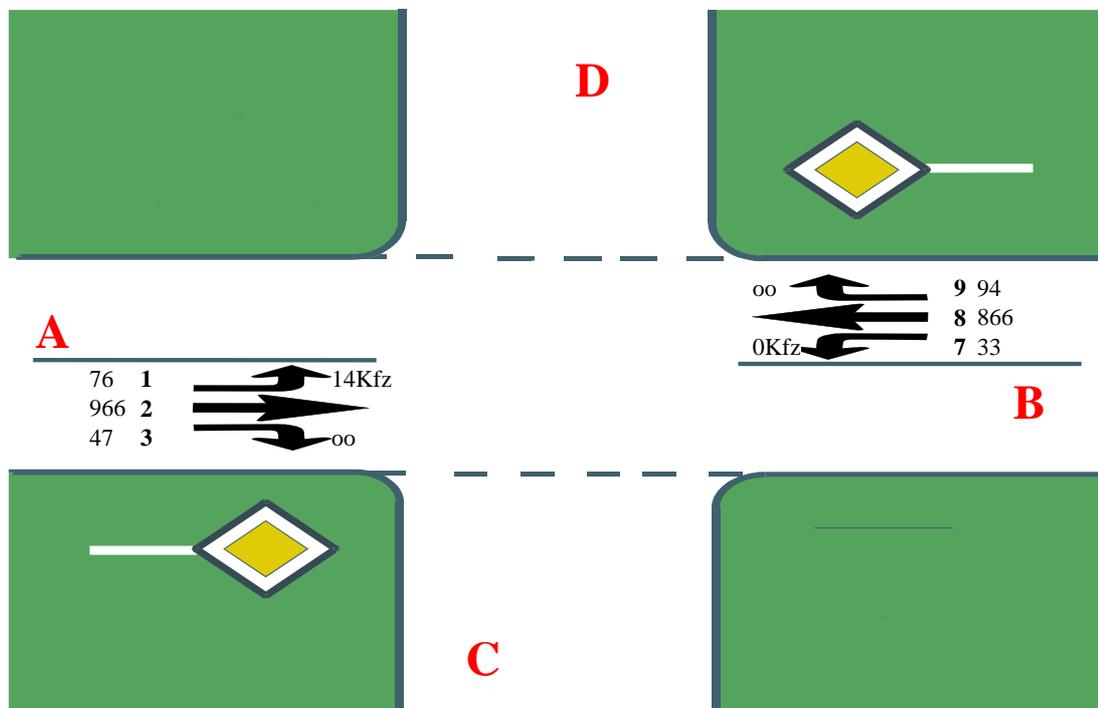


A=B16/B310 SEBASTIANSTRASSE Ri. KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ
 C=KLOSTERSTRASSE
 B=B16/B310-SEBASTIANSTRASSE Ri. SCHWANGAU
 D=THERESIENSTRASSE

Rückstau und Halte von 16:30 bis 17:30

Knotenpunktbezeichnung : FÜSSEN VU B-PLAN "N 50 THERESIENHOF" EINZELHANDELSEINRICHTUNG
 KP B16/B310-SEBASTIANSTR / THERESIENSTR - PROG 2025 PLANFAHRT
 Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ N50 B 16 PROG2025-PF EB MGS.EIN

Rückstau und Halte von 16:30 bis 17:30									
Strom	Fzg.anzahl [Pkw-E]	RSmitt [Pkw-E]	max.	RSmax [Pkw-E]	RS95 [Pkw-E]	RS85 [Pkw-E]	Hges [-]	Hmitt [-]	Hmax [-]
1	76	0,3		5	1	1	93	1,2	5
2	967	0,0		0	0	0	0	0,0	0
3	46	0,0		0	0	0	0	0,0	0
7	33	0,1		5	1	0	62	1,9	43
8	870	0,7	*	42	7	1	819	0,9	45
9	92	0,0		4	0	0	24	0,3	6
Sum	2085	0,2		42			998	0,5	45



A=B16/B310 SEBASTIANSTRASSE Ri. KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ
 C=KLOSTERSTRASSE
 B=B16/B310-SEBASTIANSTRASSE Ri. SCHWANGAU
 D=THERESIENSTRASSE

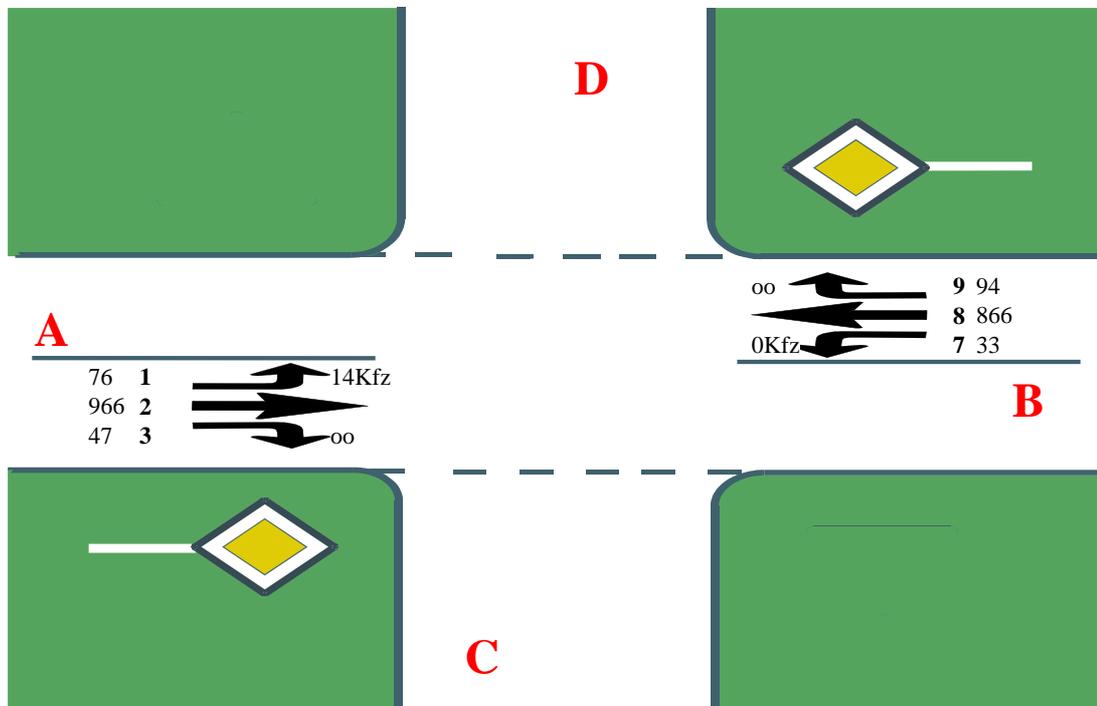
Planungsgruppe Kölz GmbH, Ludwigsburg

Bearbeiter : 30.08.2011 11:49:50

Übersicht von 16:30 bis 17:30

Knotenpunktbezeichnung : FÜSSEN VU B-PLAN "N 50 THERESIENHOF" EINZELHANDELSEINRICHTUNG
 KP B16/B310-SEBASTIANSTR / THERESIENSTR - PROG 2025 PLANFAHRT
 Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ N50 B 16 PROG2025-PF EB MGS.EIN

Übersicht von 16:30 bis 17:30																
Strom	VZ	VZ	VZ	VZ	RS	RS	RS	RS	H	H	H	Fz.	Fz.	Fz.	QSV	
	ges	mitt	85%	max	mitt	85%	95%	max	ges	mitt	max	ang.	abg.	wart.		
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	
1	25,9	20,4	31,0	109,5	0,3	1	1	5	93	1,2	5	76	76	0	B	
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	967	967	0	A	
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	46	46	0	A	
7	12,9	23,6	37,0	159,2	0,1	0	1	5	62	1,9	43	33	33	0	B	
8	49,7	3,4	4,0	149,1	0,7	1	7	42	819	0,9	45	870	870	0	A	
9	3,3	2,2	4,0	94,5	0,0	0	0	4	24	0,3	6	92	92	0	A	
Sum	91,9	2,6		159,2	0,2			42		0,5	45	2085				



A=B16/B310 SEBASTIANSTRASSE Ri. KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ
 C=KLOSTERSTRASSE
 B=B16/B310-SEBASTIANSTRASSE Ri. SCHWANGAU
 D=THERESIENSTRASSE

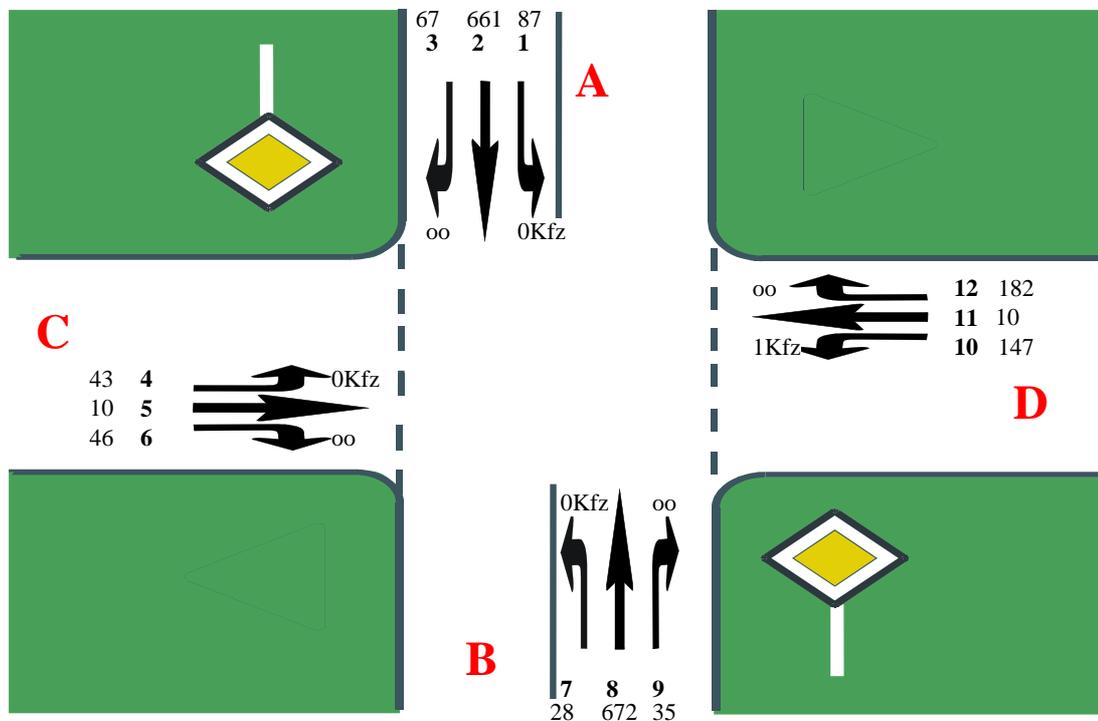
Planungsgruppe Kölz GmbH, Ludwigsburg

Bearbeiter : 30.08.2011 11:48:55

Verlustzeiten von 16:30 bis 17:30 (= Wartezeiten + 8 sec)

Knotenpunktbezeichnung : STADT FÜSSEN / VU-THERESIENHOF PROG 2025 - PLANFALL EB
 KP B16/B310-AUGSBURGER STR. / DOKTOR-SAMER-STR. / ROBERT-S
 Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ KP B16-Augsburger Str. - Robert-Schmid

Verlustzeiten von 16:30 bis 17:30 (= Wartezeiten + 8 sec)								
Strom	Fzg.anzahl [Pkw-E]	VZges [sec]	VZmitt [sec]	max. QSV	VZabw [sec]	VZmax [sec]	VZ95 [sec]	VZ85 [sec]
1	86	1477,4	17,2	A	10,0	96,8	38,0	25,0
2	665	2082,3	3,1	A	8,1	92,7	19,0	8,0
3	66	39,0	0,6	A	3,3	51,1	4,0	4,0
4	42	6413,0	151,1	E	161,4	992,8	469,0	296,0
5	10	1324,5	138,0	E	169,1	968,2	496,0	276,0
6	45	3436,7	75,9	E	129,0	897,6	352,0	147,0
7	27	418,8	15,6	A	7,9	74,6	32,0	22,0
8	682	604,2	0,9	A	4,1	71,3	7,0	4,0
9	35	3,2	0,1	A	1,2	19,3	4,0	4,0
10	152	152895,9	1008,2	*	F	717,7	3474,2	2270,0
11	9	2067,0	224,7	F	230,9	1523,1	684,0	386,0
12	180	170943,6	952,1	F	703,6	3473,3	2169,0	1791,0
Sum	1999	341705,6	170,9			3474,2		

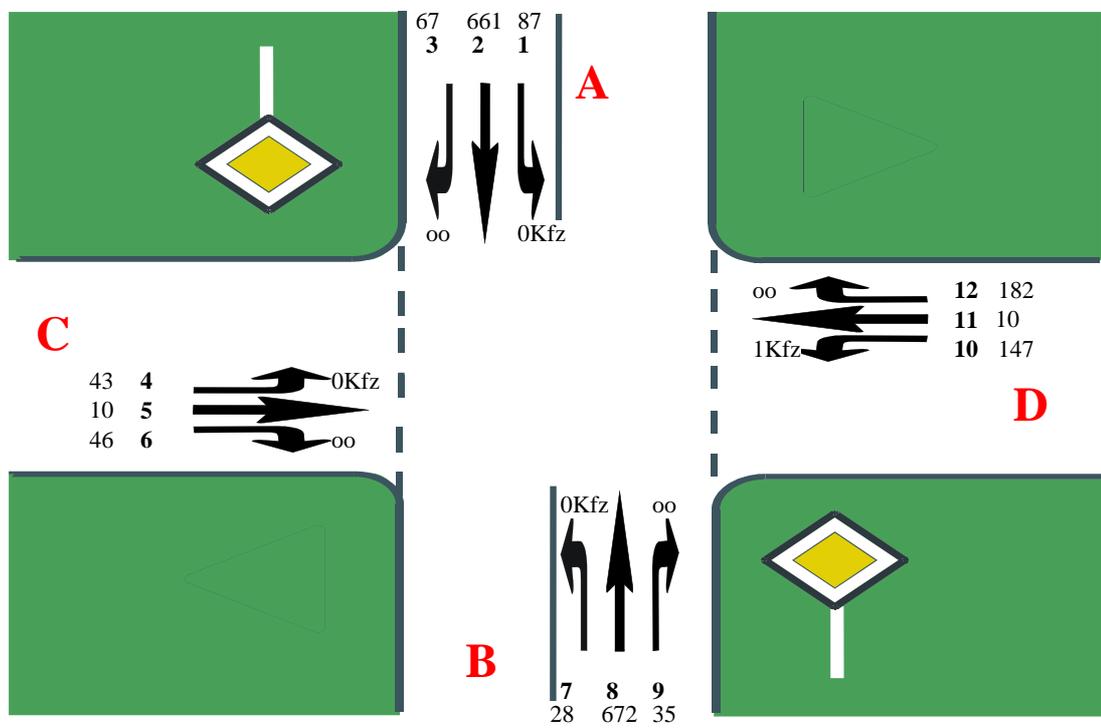


C=DOKTOR-SAMER-STRASSE
 B=B16/B310-AUGSBURGER STRASSE
 D=ROBERT-SCHMID-STRASSE
 A=B16/B310-AUGSBURGER STRASSE

Rückstau und Halte von 16:30 bis 17:30

Knotenpunktbezeichnung : STADT FÜSSEN / VU-THERESIENHOF PROG 2025 - PLANFALL EB
 KP B16/B310-AUGSBURGER STR. / DOKTOR-SAMER-STR. / ROBERT-S
 Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ KP B16-Augsburger Str. - Robert-Schmid

Rückstau und Halte von 16:30 bis 17:30									
Strom	Fzg.anzahl [Pkw-E]	RSmitt [Pkw-E]	max.	RSmax [Pkw-E]	RS95 [Pkw-E]	RS85 [Pkw-E]	Hges [-]	Hmitt [-]	Hmax [-]
1	86	0,2		5	1	1	136	1,6	20
2	665	0,4		20	3	0	528	0,8	24
3	66	0,0		2	0	0	6	0,1	3
4	42	1,7		15	6	4	126	3,0	20
5	10	0,3		7	2	1	28	2,9	18
6	45	0,9		12	4	2	106	2,3	16
7	27	0,1		2	1	0	31	1,2	15
8	682	0,1		15	0	0	151	0,2	17
9	35	0,0		1	0	0	1	0,0	2
10	152	42,2		152	107	88	4119	27,2	97
11	9	0,6		7	2	1	37	4,0	12
12	180	47,2	*	181	117	96	4836	26,9	96
Sum	1999	7,8		181			10103	5,1	97

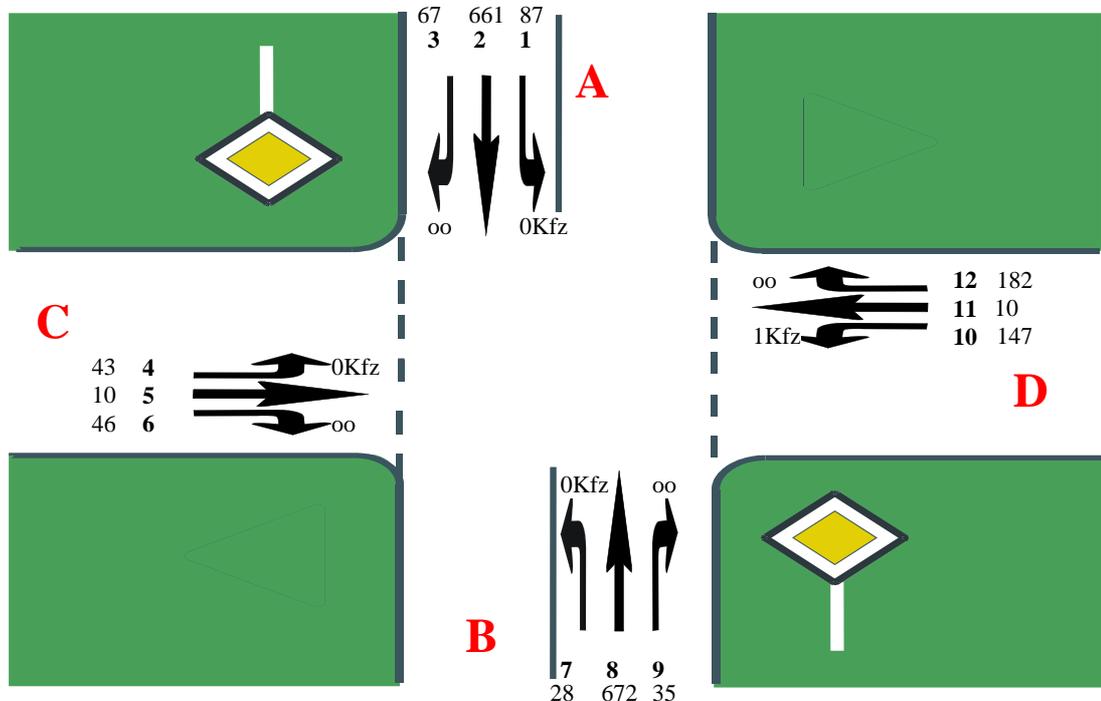


C=DOKTOR-SAMER-STRASSE
 B=B16/B310-AUGSBURGER STRASSE
 D=ROBERT-SCHMID-STRASSE
 A=B16/B310-AUGSBURGER STRASSE

Übersicht von 16:30 bis 17:30

Knotenpunktbezeichnung : STADT FÜSSEN / VU-THERESIENHOF PROG 2025 - PLANFALL EB
 KP B16/B310-AUGSBURGER STR. / DOKTOR-SAMER-STR. / ROBERT-S
 Name der Datei : C:\Programme\KNOSIMO5\dat\FÜ KP B16-Augsburger Str. - Robert-Schmid

Übersicht von 16:30 bis 17:30															
Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV [-]
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
1	24,6	17,2	25,0	96,8	0,2	1	1	5	136	1,6	20	86	86	0	A
2	34,7	3,1	8,0	92,7	0,4	0	3	20	528	0,8	24	665	664	1	A
3	0,6	0,6	4,0	51,1	0,0	0	0	2	6	0,1	3	66	66	0	A
4	106,9	151,1	296,0	992,8	1,7	4	6	15	126	3,0	20	42	40	2	E
5	22,1	138,0	276,0	968,2	0,3	1	2	7	28	2,9	18	10	10	0	E
6	57,3	75,9	147,0	897,6	0,9	2	4	12	106	2,3	16	45	44	1	E
7	7,0	15,6	22,0	74,6	0,1	0	1	2	31	1,2	15	27	27	0	A
8	10,1	0,9	4,0	71,3	0,1	0	0	15	151	0,2	17	682	682	0	A
9	0,1	0,1	4,0	19,3	0,0	0	0	1	1	0,0	2	35	35	0	A
10	2548,3	1008,2	1843,0	3474,2	42,2	88	107	152	4119	27,2	97	152	66	86	F
11	34,5	224,7	386,0	1523,1	0,6	1	2	7	37	4,0	12	9	8	1	F
12	2849,1	952,1	1791,0	3473,3	47,2	96	117	181	4836	26,9	96	180	83	97	F
Sum	5695,1	170,9		3474,2	7,8			181		5,1	97	1999			



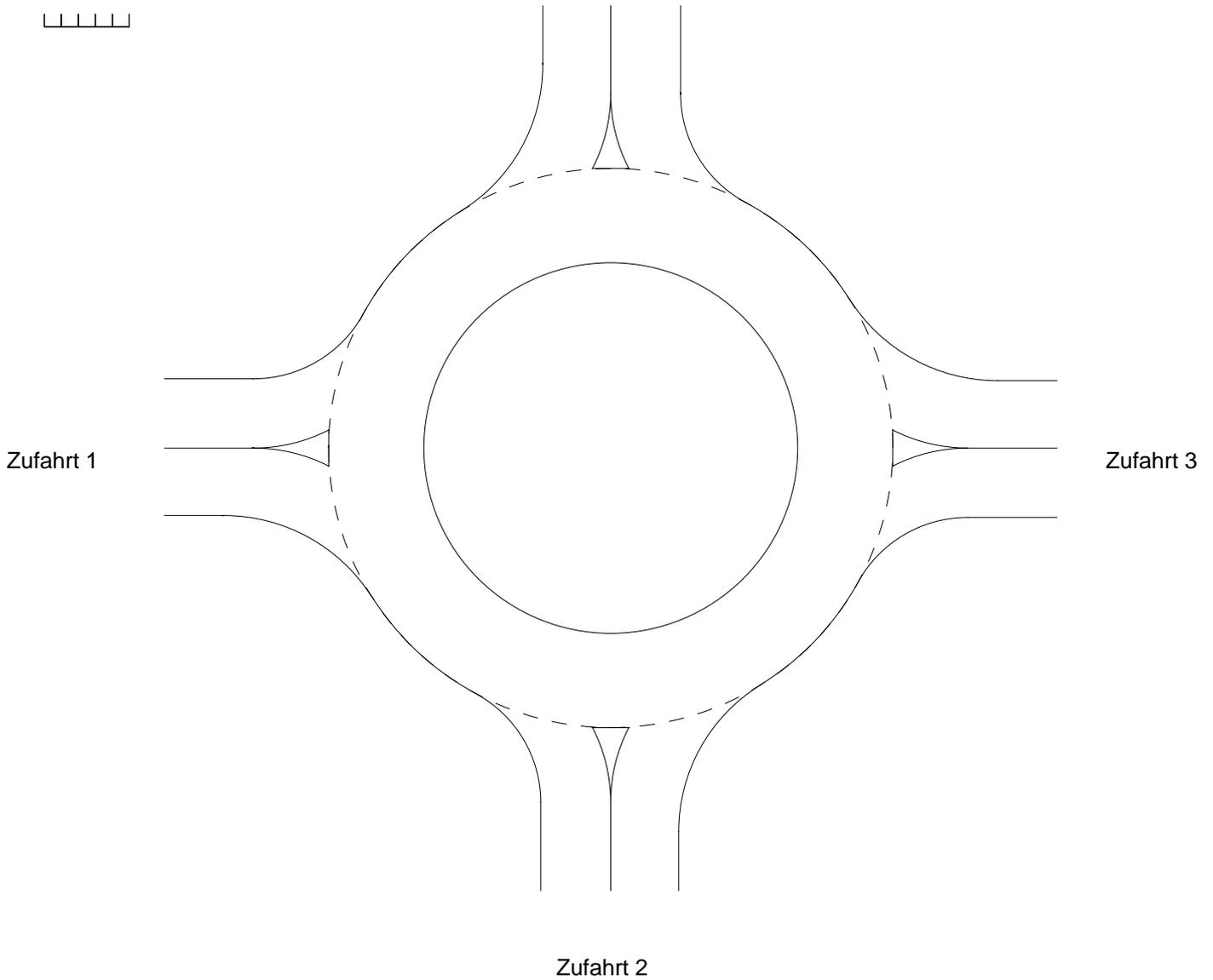
C=DOKTOR-SAMER-STRASSE
 B=B16/B310-AUGSBURGER STRASSE
 D=ROBERT-SCHMID-STRASSE
 A=B16/B310-AUGSBURGER STRASSE

Skizze der Kreis-Geometrie

Datei: FÜ TH - KP Augs P 2025 EB.krs
Projekt: FÜSSEN - VU B-PLAN N 50 THERESIENHOF EINZELHANDELSEINRICHTUNG
Projekt-Nummer: FÜSSEN - VU THERESIENHOF PROGNOSEPLANFALL-EB 2025
Knoten: KP B16/B310-AUGSBURGER STR. / ROBERT-SCHMID-STR. / DOKTOR-SAMER-STR.
Stunde: Prognoseplanfall 2025 Theresienstraße einbahnig - Abendspitze (MGS)

Zufahrt 4

0 5 m
| | | | |



Zufahrt 1: DOKTOR-SAMER-STRASSE
Zufahrt 2: B16 / B310 - AUGSBURGER STRASSE
Zufahrt 3: ROBERT-SCHMID-STRASSE
Zufahrt 4: B16 / B310 - AUGSBURGER STRASSE

Planungsgruppe Kölz GmbH - Ludwigsburg



Datei: FÜ TH - KP Augs P 2025 EB.krs
 Projekt: FÜSSEN - VU B-PLAN N 50 THERESIENHOF EINZELHANDELSEINRICHTUNG
 Projekt-Nummer: FÜSSEN - VU THERESIENHOF PROGNOSEPLANFALL-EB 2025
 Knoten: KP B16/B310-AUGSBURGER STR. / ROBERT-SCHMID-STR. / DOKTOR-SAMER-STR.
 Stunde: Prognoseplanfall 2025 Theresienstraße einbahnig - Abendspitze (MGS)

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	DOKTOR-SAMER-ST.	1	70	895	99	499	0,20	400	9	A
2	B16 / B310 - AUGSB.	1	70	140	735	1100	0,67	365	10	A
3	ROBERT-SCHMID-S.	1	70	743	339	607	0,56	268	13	B
4	B16 / B310 - AUGSB.	1	70	185	815	1061	0,77	246	14	B

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	DOKTOR-SAMER-S.	1	70	895	99	499	0,2	1	1	A
2	B16 / B310 - AUGSB.	1	70	140	735	1100	1,4	6	9	A
3	ROBERT-SCHMID-S.	1	70	743	339	607	0,9	4	6	B
4	B16 / B310 - AUGSB.	1	70	185	815	1061	2,3	9	14	B

Gesamt-Qualitätsstufe : B

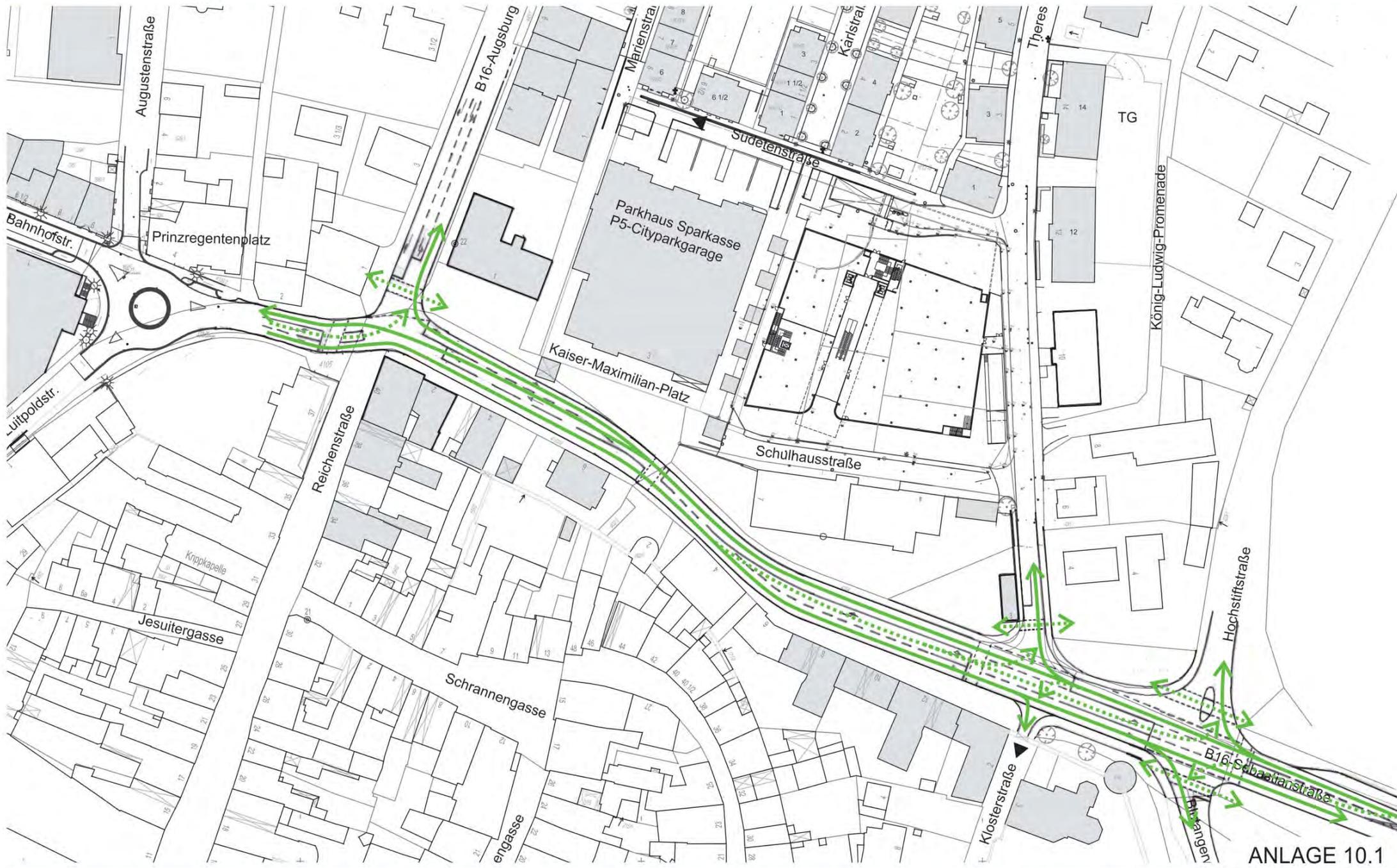
Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1988 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1988 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 6,7 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 12,1 s pro Kfz

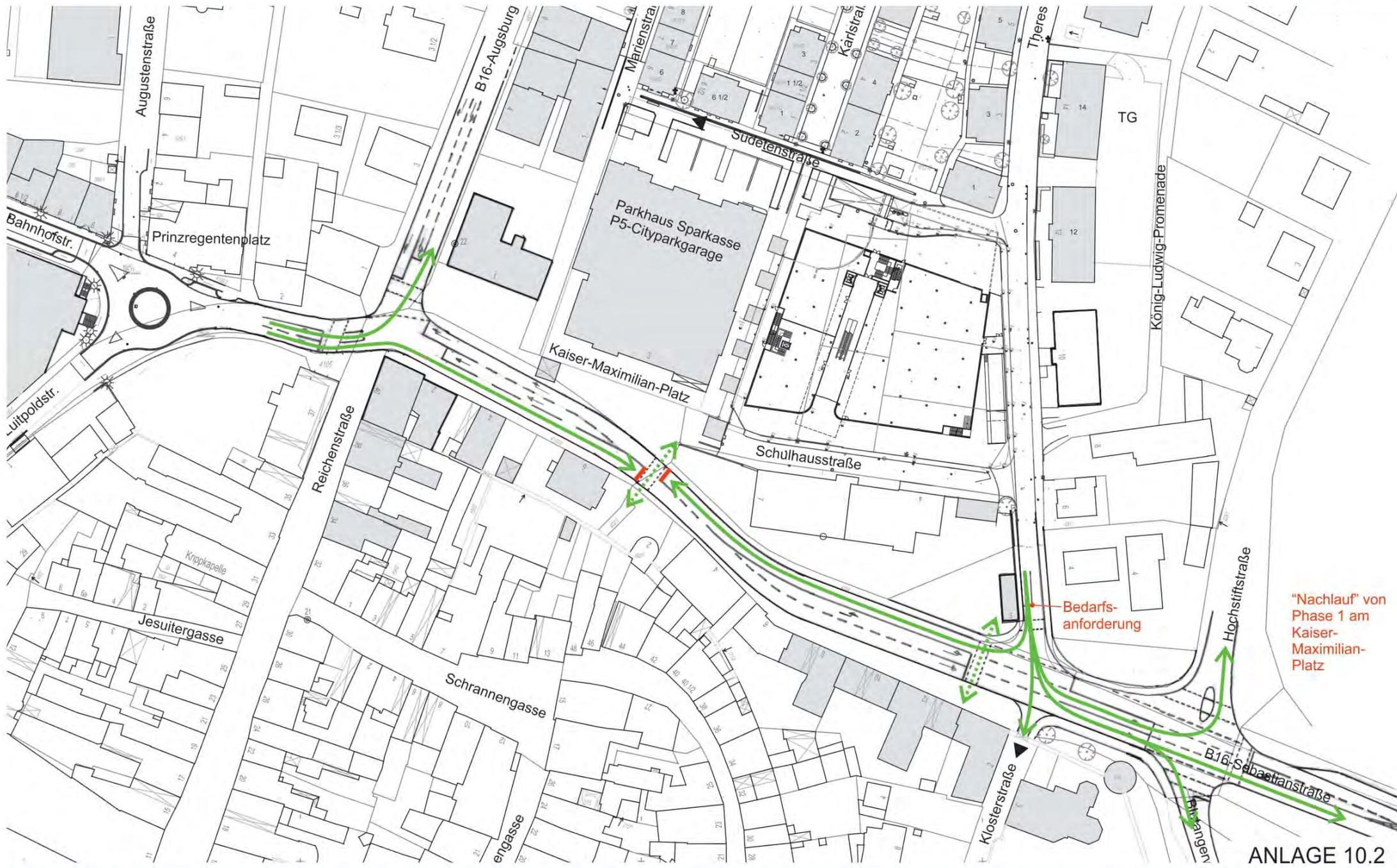
Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)
 Wartezeit : HBS (2001) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)



ANLAGE 10.1



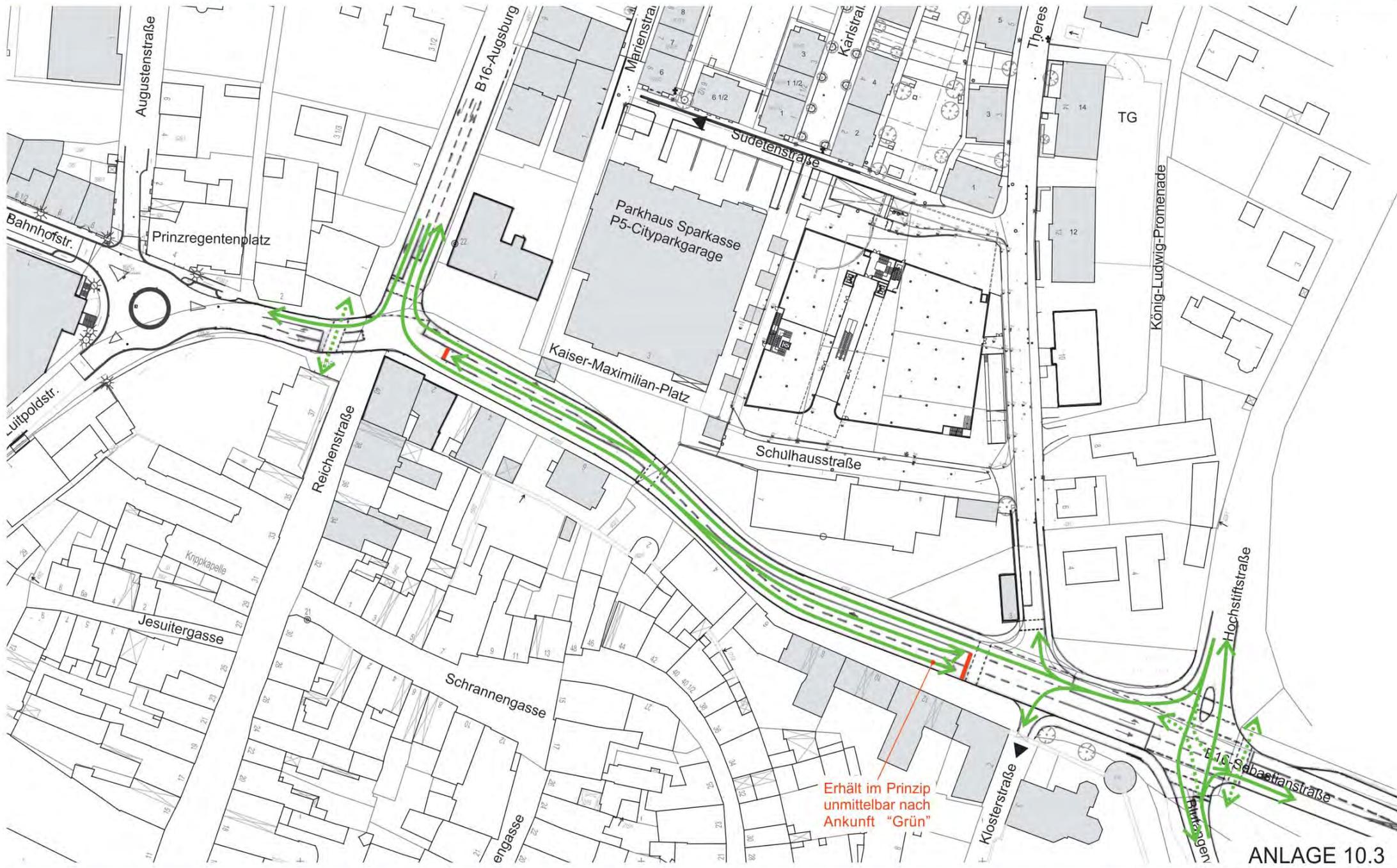


"Nachlauf" von Phase 1 am Kaiser-Maximilian-Platz

Bedarfsanforderung

ANLAGE 10.2





Erhält im Prinzip unmittelbar nach Ankunft "Grün"

ANLAGE 10.3





TZ 1-4

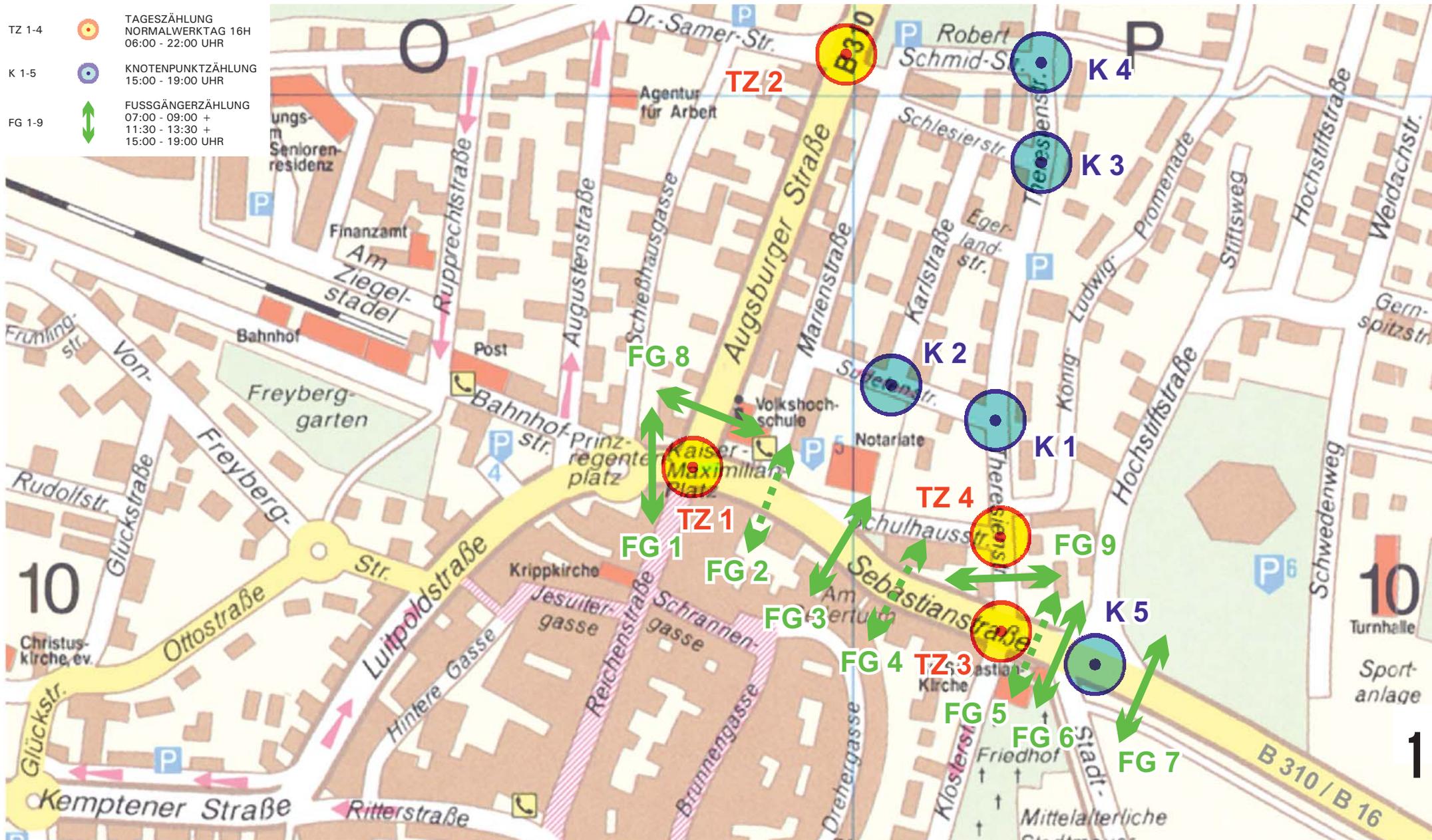
TAGESZÄHLUNG
NORMALWERKTAG 16H
06:00 - 22:00 UHR

K 1-5

KNOTENPUNKTZÄHLUNG
15:00 - 19:00 UHR

FG 1-9

FUSSGÄNGERZÄHLUNG
07:00 - 09:00 +
11:30 - 13:30 +
15:00 - 19:00 UHR



FÜSSEN (TZ 1)

KNOTENPUNKT: KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ

VERKEHR AUS RICHTUNG BAHNHOFSTRASSE (Ri. PRINZREGENTENPLATZ)

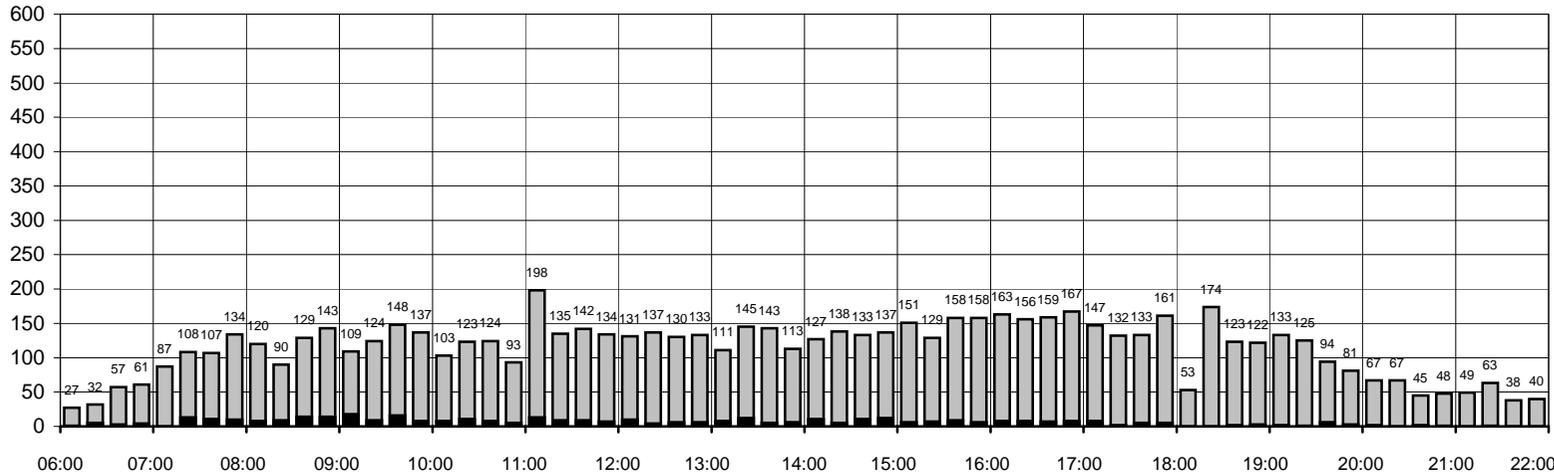
SUMME	KFZ/16H :	7379
SUMME	SV/16H :	411

STADT FÜSSEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG N50 "THERESIENHOF" 2011

KFZ/15 MIN



TAGESGANGLINIEN TZ 16H (6-22 UHR) (NORMALWERKTAG)

FÜSSEN (TZ 1)

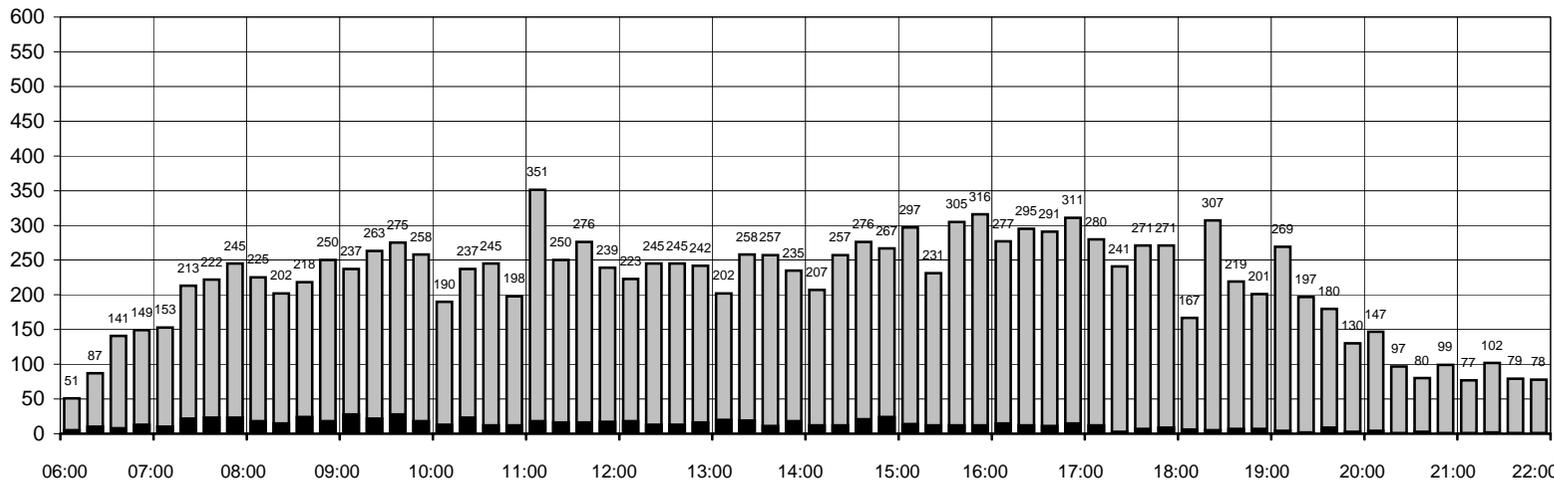
KNOTENPUNKT: KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ

QUERSCHNITT BAHNHOFSTRASSE (Ri. PRINZREGENTENPLATZ)

SUMME	KFZ/16H :	13904
SUMME	SV/16H :	800

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL $\geq 2,8t$
(IM STRASSENQUERSCHNITT):
5,75%

KFZ/15 MIN



— KFZ-GESAMT
— SV-ANTEIL

BALKEN = 15 MIN WERT

2

ERHEBUNGSDATUM: Do., 09.06.2011

2011

PLANUNGSGRUPPE **KOLZ** GMBH
LUDWIGSBURG STADTPLANUNG • VERKEHRSPLANUNG • ARCHITEKTUR

FÜSSEN (TZ 1)

KNOTENPUNKT: KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ

VERKEHR AUS RICHTUNG AUGSBURGER STRASSE (B16 / B310)

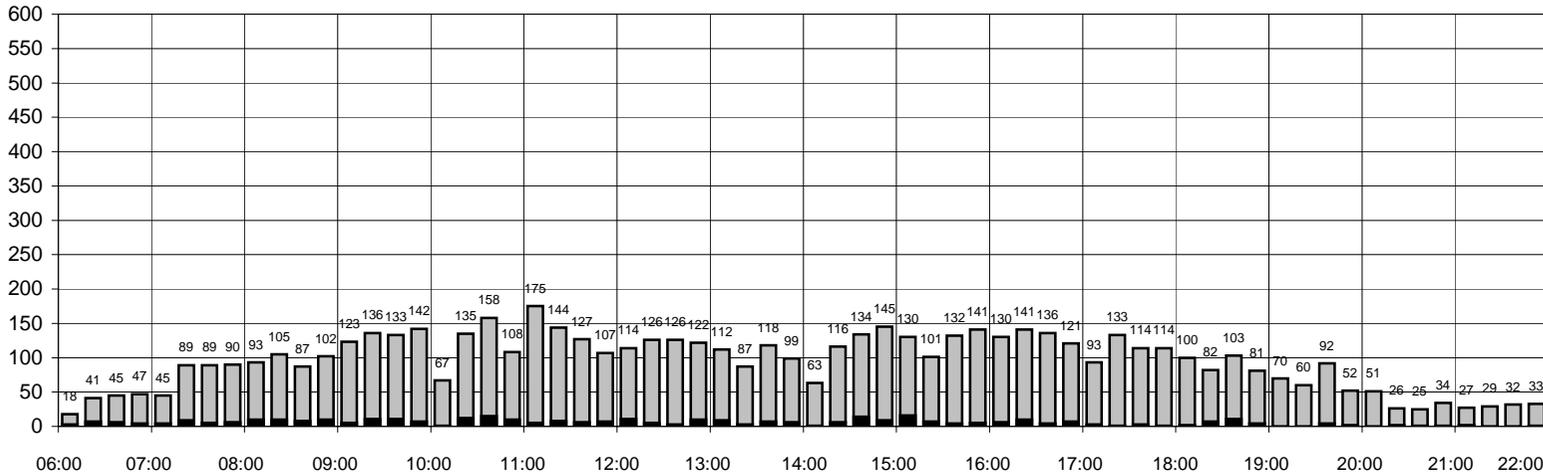
SUMME	KFZ/16H :	6151
SUMME	SV/16H :	368

STADT FÜSSEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG N50 "THERESIENHOF" 2011

KFZ/15 MIN



TAGESGANGLINIEN TZ 16H (6-22 UHR) (NORMALWERKTAG)

FÜSSEN (TZ 1)

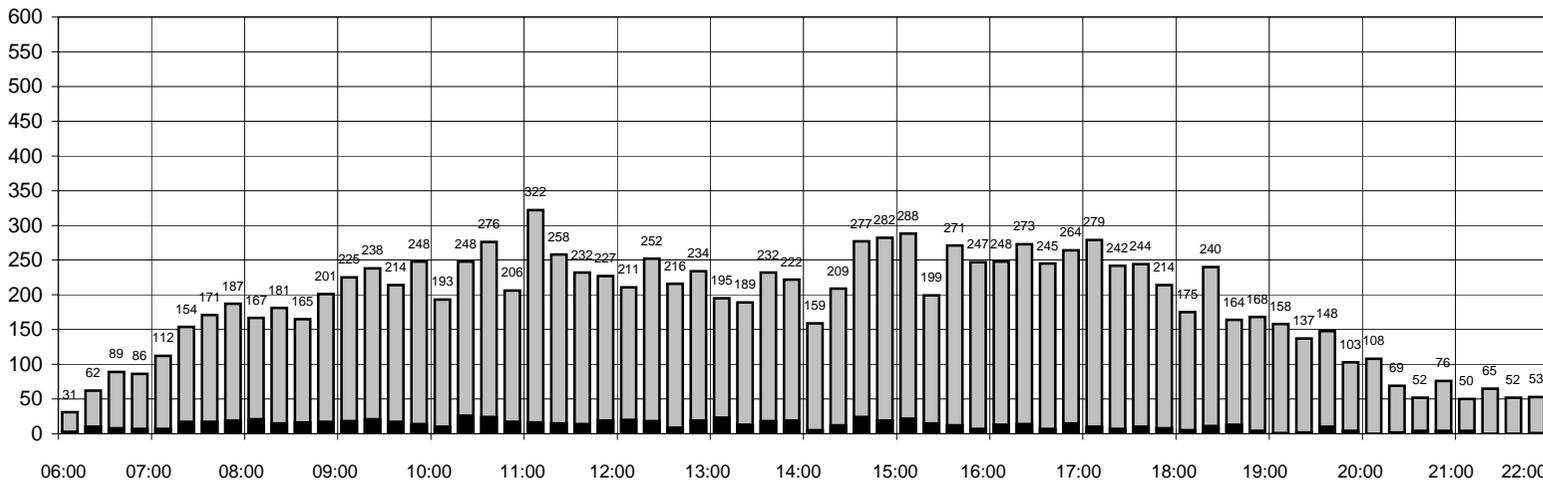
KNOTENPUNKT: KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ

QUERSCHNITT AUGSBURGER STRASSE (B16 / B310)

SUMME	KFZ/16H :	12003
SUMME	SV/16H :	772

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL $\geq 2,8t$
(IM STRASSENQUERSCHNITT):
6,43%

KFZ/15 MIN



— KFZ-GESAMT
 — SV-ANTEIL

BALKEN = 15 MIN WERT

3

ERHEBUNGSDATUM: Do., 09.06.2011

2011

PLANUNGSGRUPPE KOLZ GMBH
 LUDWIGSBURG STADTPLANUNG • VERKEHRSPLANUNG • ARCHITEKTUR

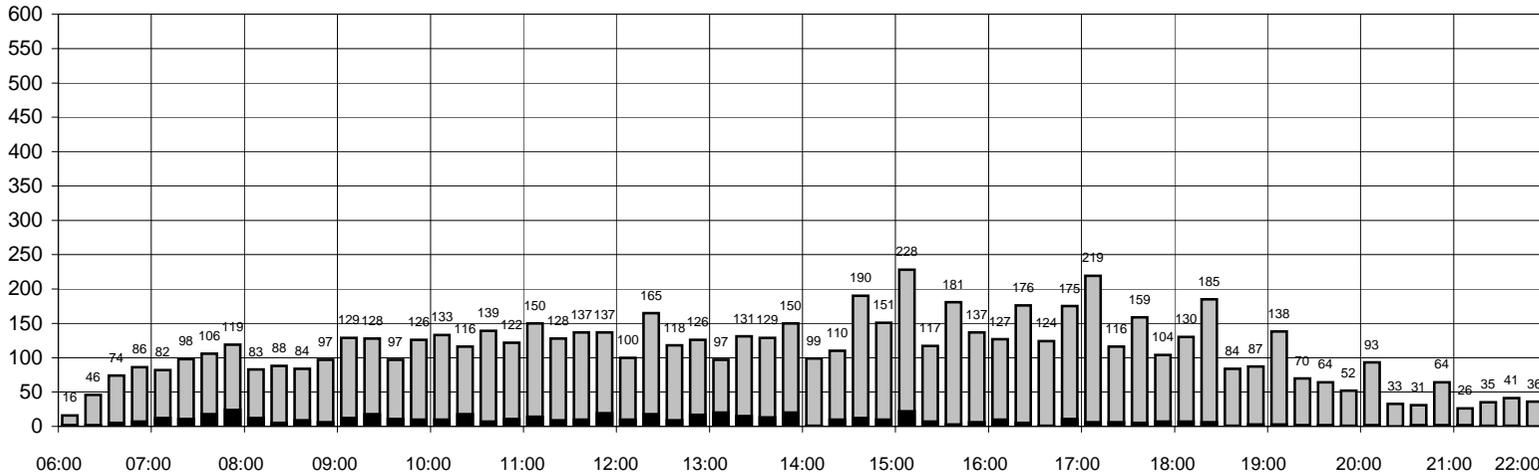
FÜSSEN (TZ 1)

KNOTENPUNKT: KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ

VERKEHR AUS RICHTUNG SEBASTIANSTRASSE (B16 / B310)

SUMME	KFZ/16H :	7119
SUMME	SV/16H :	541

KFZ/15 MIN



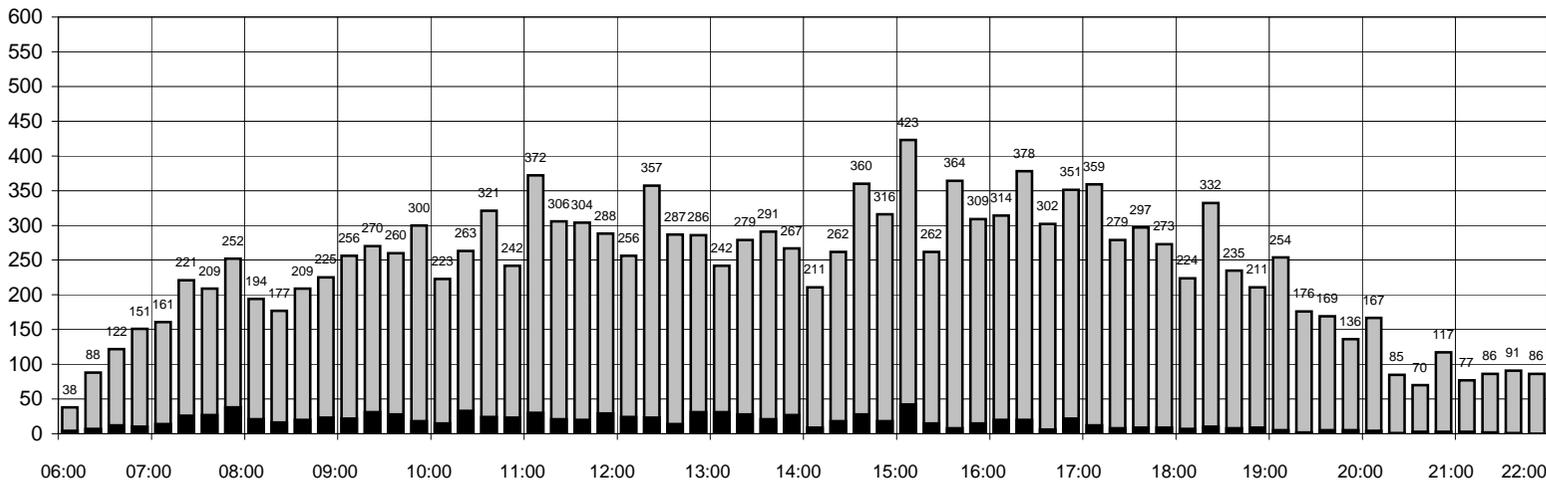
FÜSSEN (TZ 1)

KNOTENPUNKT: KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ

QUERSCHNITT SEBASTIANSTRASSE (B16 / B310)

SUMME	KFZ/16H :	15293
SUMME	SV/16H :	1038

KFZ/15 MIN



STADT FÜSSEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG N50 "THERESIENHOF" 2011

TAGESGANGLINIEN
TZ 16H (6-22 UHR)
(NORMALWERKTAG)

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL $\geq 2,8t$
(IM STRASSENQUERSCHNITT):
6,79%



BALKEN = 15 MIN WERT

4

ERHEBUNGSDATUM: Do., 09.06.2011

2011

LUDWIGSBURG

PLANUNGSGRUPPE **KOLZ** GMBH
STADTPLANUNG • VERKEHRSPLANUNG • ARCHITEKTUR

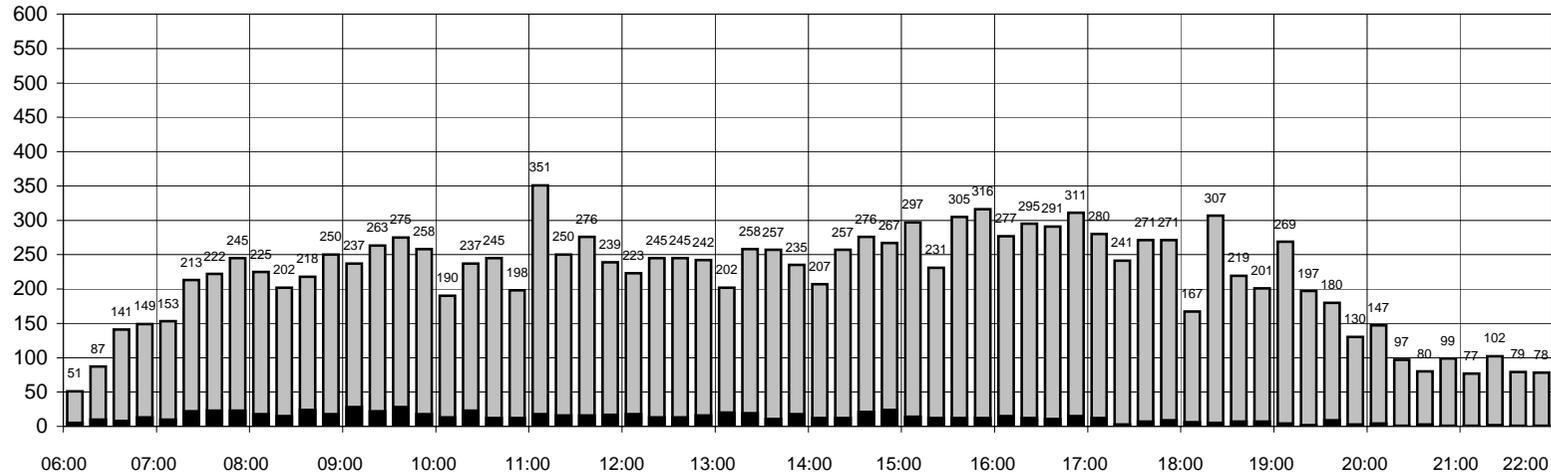
FÜSSEN (TZ 1)

KNOTENPUNKT: KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ

QUERSCHNITT BAHNHOFSTRASSE (Ri. PRINZREGENTENPLATZ)

SUMME	KFZ/16H :	13904
SUMME	SV/16H :	800

KFZ/15 MIN



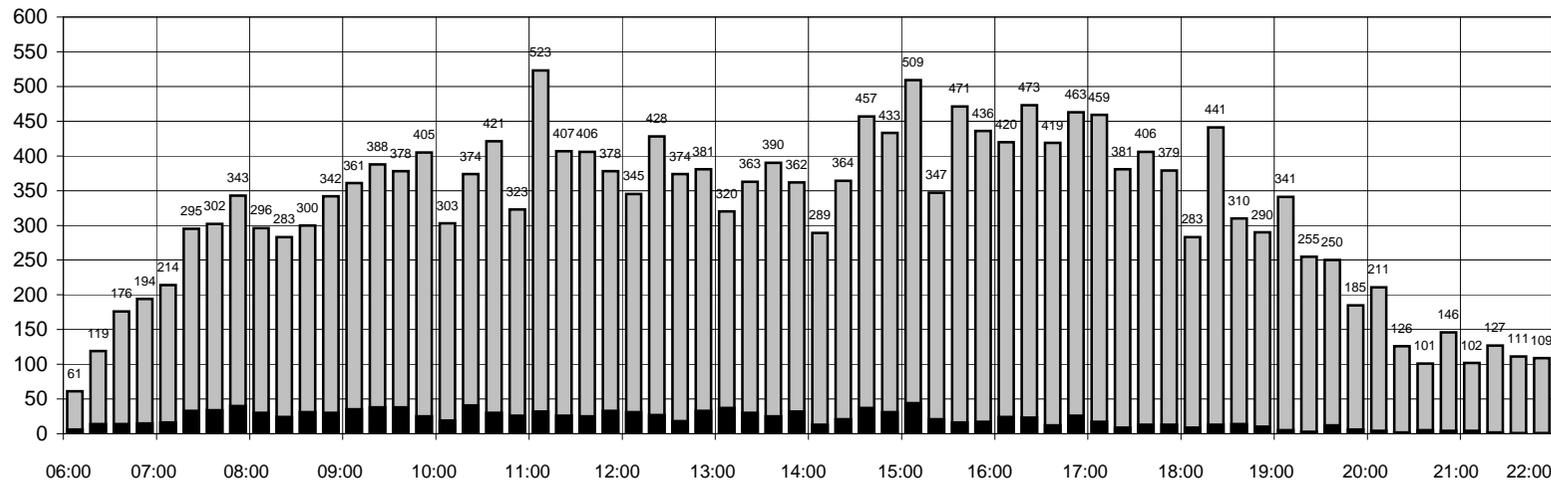
FÜSSEN (TZ 1)

KNOTENPUNKT: KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ

GESAMTER IN DEN KNOTEN EINFAHRENDER VERKEHR

SUMME	KFZ/16H :	20649
SUMME	SV/16H :	1320

KFZ/15 MIN



STADT FÜSSEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG N50 "THERESIENHOF" 2011

TAGESGANGLINIEN
TZ 16H (6-22 UHR)
(NORMALWERKTAG)

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL $\geq 2,8t$
(IM GESAMTKNOTEN):
6,39%

— KFZ-GESAMT
— SV-ANTEIL

BALKEN = 15 MIN WERT

5

ERHEBUNGSDATUM: Do., 09.06.2011

2011

PLANUNGSGRUPPE **KOLZ** GMBH
LUDWIGSBURG STADTPLANUNG • VERKEHRSPLANUNG • ARCHITEKTUR

FÜSSEN (TZ 2)

KNOTENPUNKT: AUGSBURGER STR. / ROBERT-SCHMID-STR. / DOKTOR-SAMER-STR.
 VERKEHR AUS RICHTUNG AUGSBURGER STRASSE (B16 / B 310 - Ri. FESTSPIELHAUS)

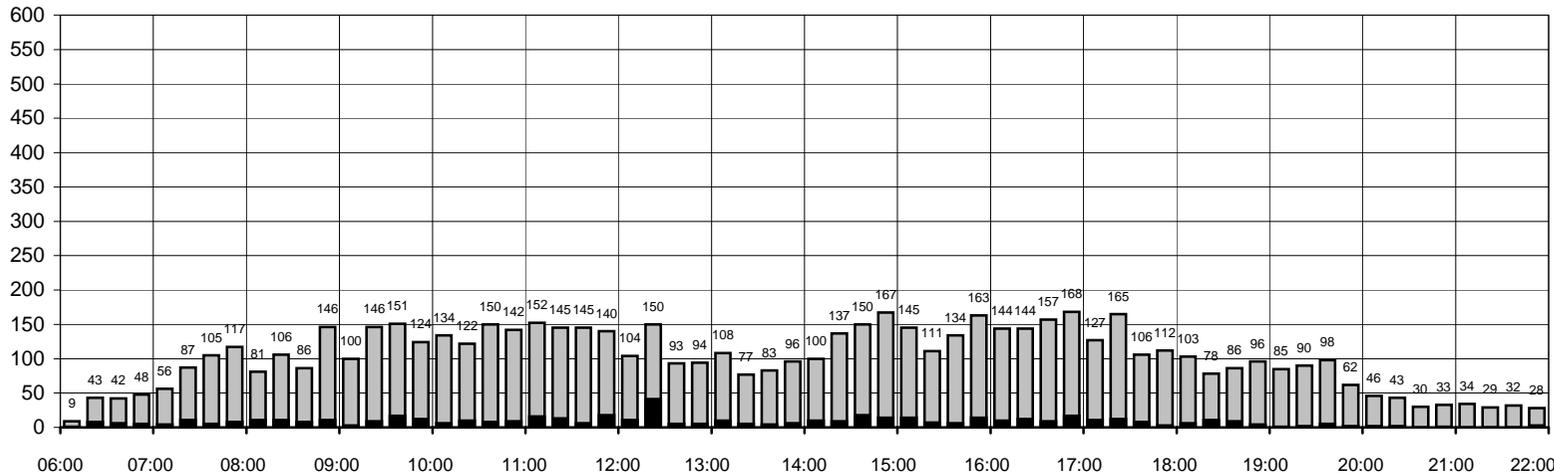
SUMME	KFZ/16H :	6585
SUMME	SV/16H :	525

STADT FÜSSEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG N50 "THERESIENHOF" 2011

KFZ/15 MIN



FÜSSEN (TZ 2)

KNOTENPUNKT: AUGSBURGER STR. / ROBERT-SCHMID-STR. / DOKTOR-SAMER-STR.
 QUERSCHNITT AUGSBURGER STRASSE (B16 / B 310 - Ri. FESTSPIELHAUS)

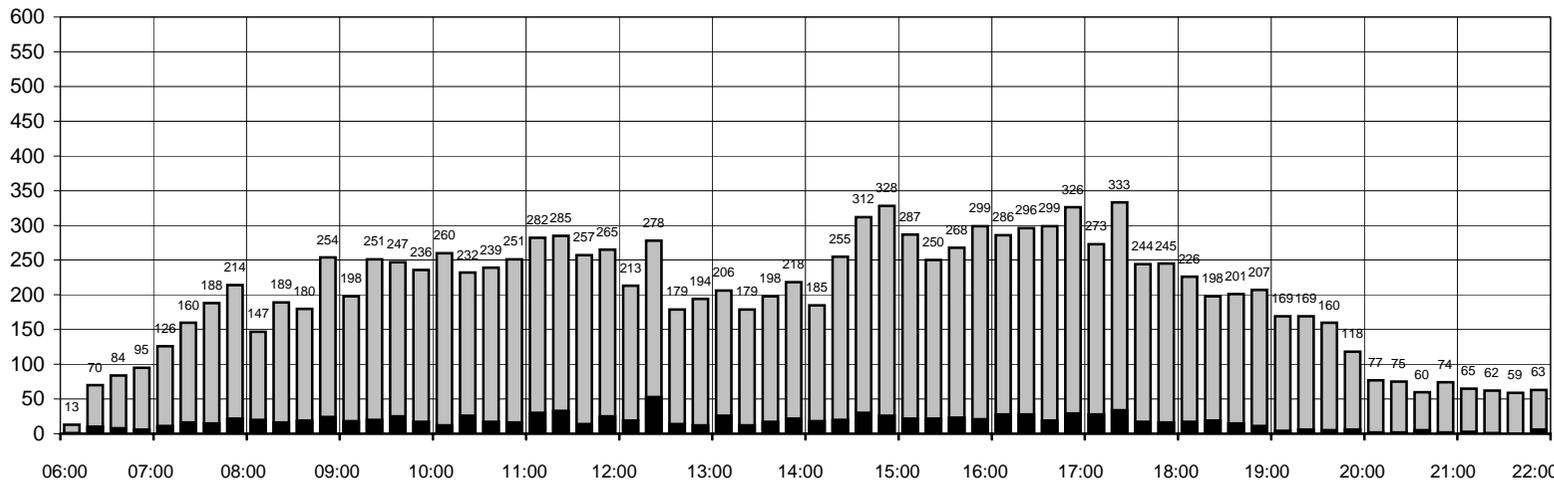
SUMME	KFZ/16H :	12857
SUMME	SV/16H :	1081

TAGESGANGLINIEN TZ 16H (6-22 UHR) (NORMALWERKTAG)

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL $\geq 2,8t$
(IM STRASSENQUERSCHNITT):

8,41%

KFZ/15 MIN



— KFZ-GESAMT
 — SV-ANTEIL

BALKEN = 15 MIN WERT

6

ERHEBUNGSDATUM: Do., 09.06.2011

2011

PLANUNGSGRUPPE KOLZ GMBH
 LUDWIGSBURG STADTPLANUNG • VERKEHRSPPLANUNG • ARCHITEKTUR

FÜSSEN (TZ 2)

KNOTENPUNKT: AUGSBURGER STR. / ROBERT-SCHMID-STR. / DOKTOR-SAMER-STR.
 VERKEHR AUS RICHTUNG ROBERT-SCHMID-STRASSE

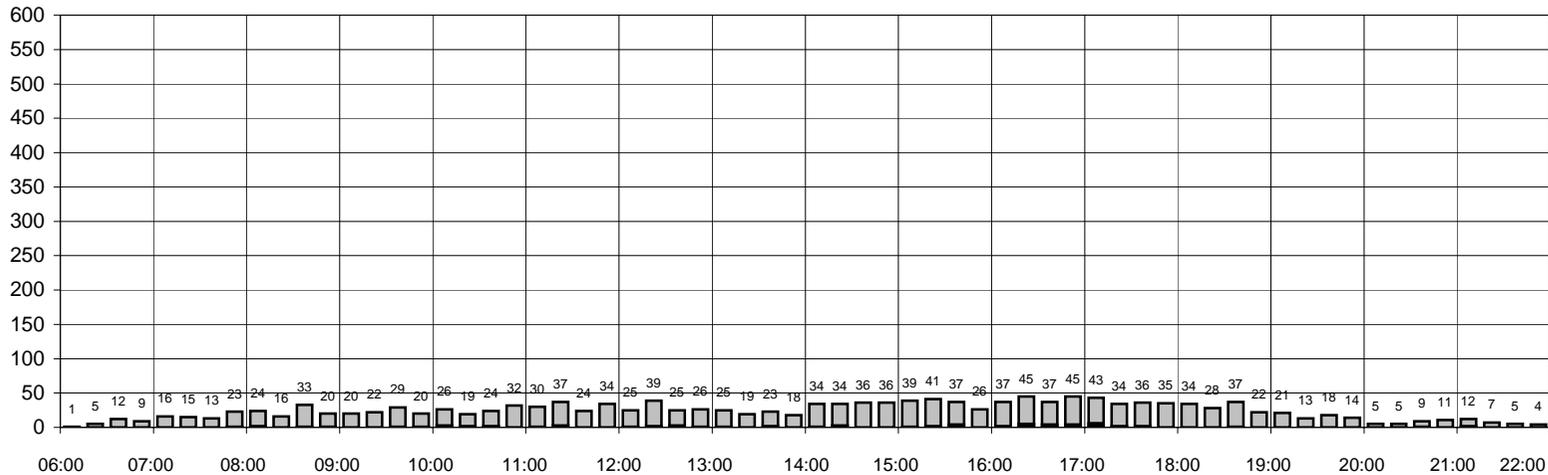
SUMME	KFZ/16H :	1544
SUMME	SV/16H :	68

STADT FÜSSEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG N50 "THERESIENHOF" 2011

KFZ/15 MIN



FÜSSEN (TZ 2)

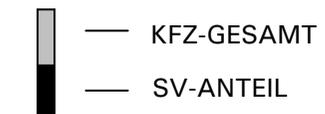
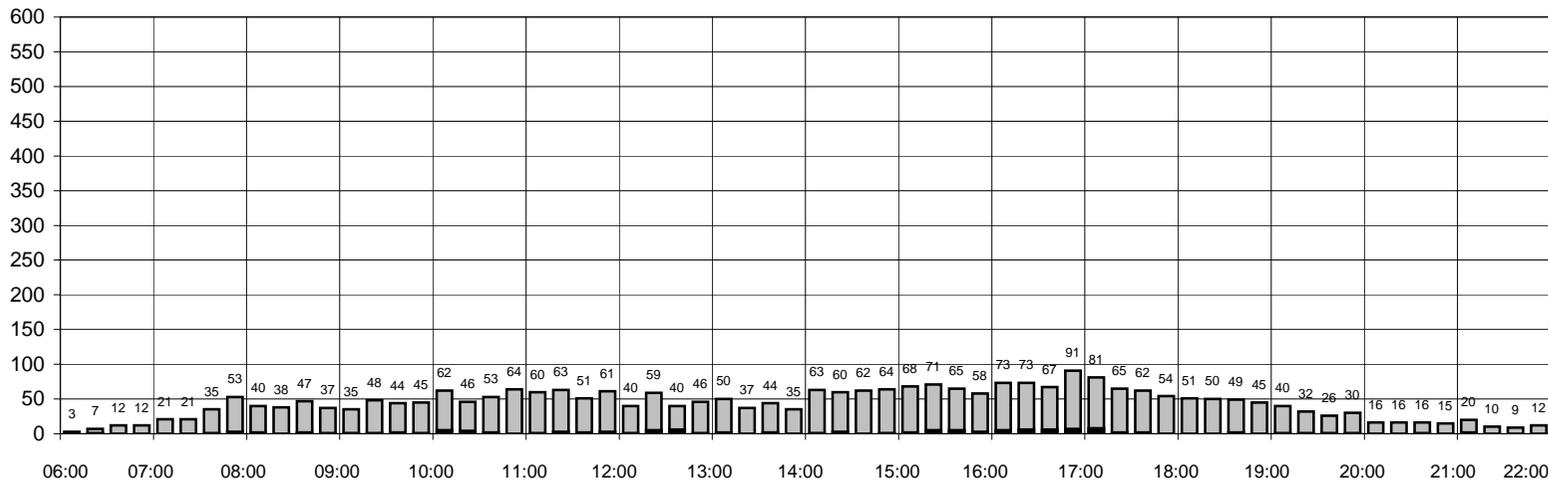
KNOTENPUNKT: AUGSBURGER STR. / ROBERT-SCHMID-STR. / DOKTOR-SAMER-STR.
 QUERSCHNITT ROBERT-SCHMID-STRASSE

SUMME	KFZ/16H :	2823
SUMME	SV/16H :	117

TAGESGANGLINIEN TZ 16H (6-22 UHR) (NORMALWERKTAG)

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL $\geq 2,8t$
 (IM STRASSENQUERSCHNITT):
4,14%

KFZ/15 MIN



BALKEN = 15 MIN WERT

ERHEBUNGSDATUM: Do., 09.06.2011

2011

FÜSSEN (TZ 2)

KNOTENPUNKT: AUGSBURGER STR. / ROBERT-SCHMID-STR. / DOKTOR-SAMER-STR.

VERKEHR AUS RICHTUNG AUGSBURGER STRASSE (B16 / B310 - Ri. SEBASTIANSTRASSE)

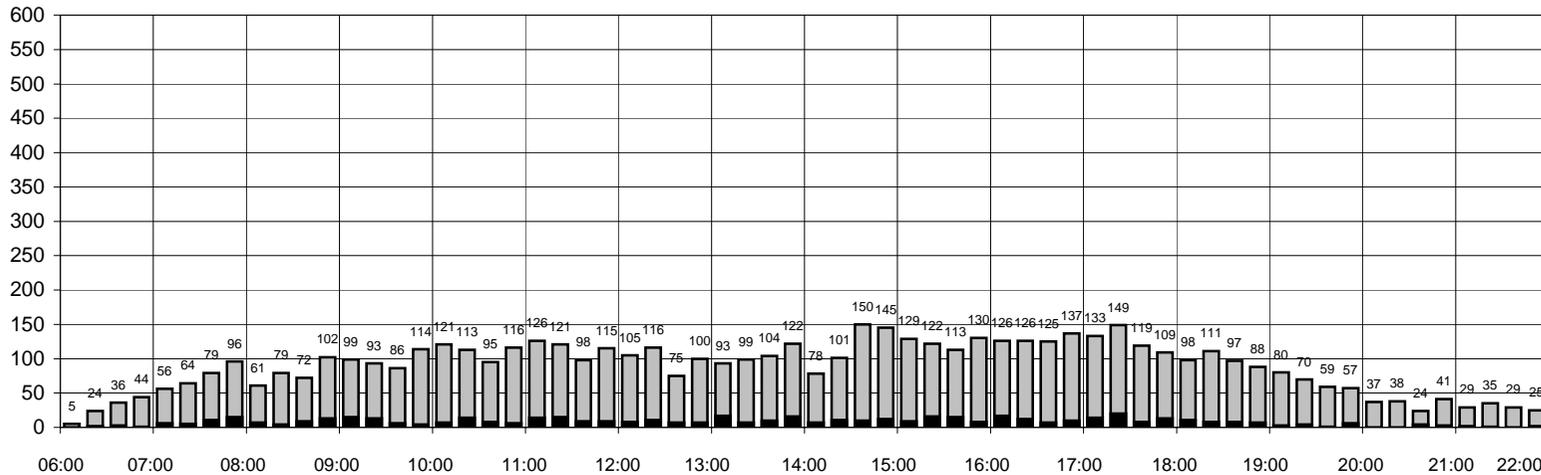
SUMME	KFZ/16H :	5739
SUMME	SV/16H :	528

STADT FÜSSEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG N50 "THERESIENHOF" 2011

KFZ/15 MIN



FÜSSEN (TZ 2)

KNOTENPUNKT: AUGSBURGER STR. / ROBERT-SCHMID-STR. / DOKTOR-SAMER-STR.

QUERSCHNITT AUGSBURGER STRASSE (B16 / B310 - Ri. SEBASTIANSTRASSE)

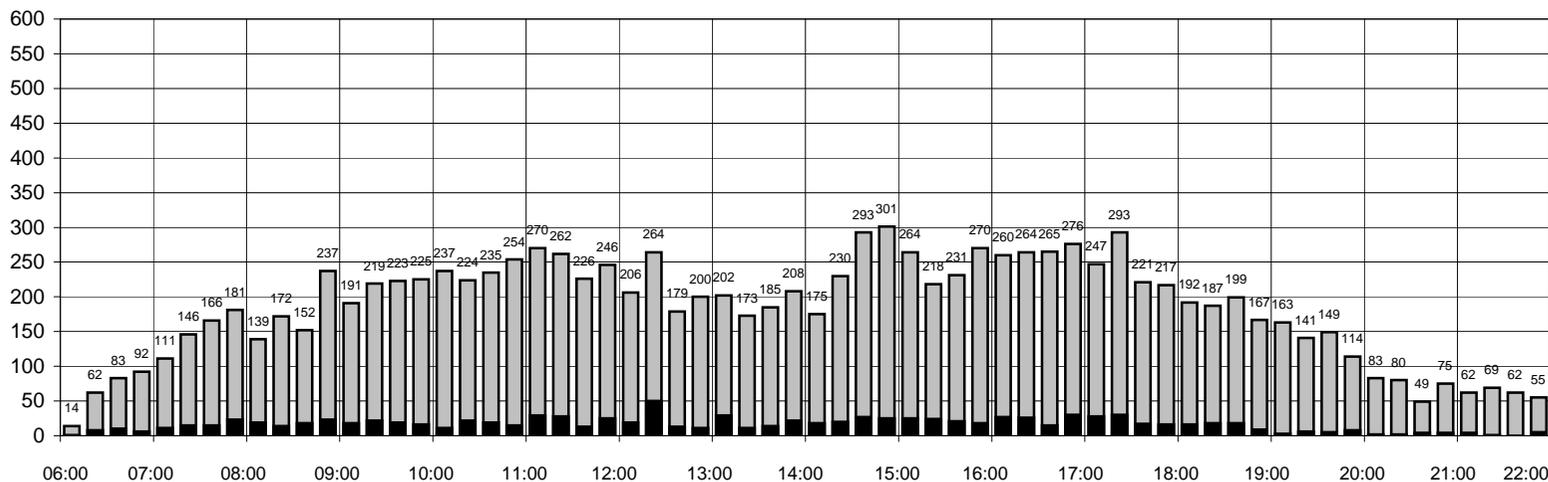
SUMME	KFZ/16H :	11856
SUMME	SV/16H :	1041

TAGESGANGLINIEN TZ 16H (6-22 UHR) (NORMALWERKTAG)

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL $\geq 2,8t$
(IM STRASSENQUERSCHNITT):

8,78%

KFZ/15 MIN



BALKEN = 15 MIN WERT

8

ERHEBUNGSDATUM: Do., 09.06.2011

2011

PLANUNGSGRUPPE **KOLZ** GMBH
LUDWIGSBURG STADTPLANUNG • VERKEHRSPLANUNG • ARCHITEKTUR

FÜSSEN (TZ 2)

KNOTENPUNKT: AUGSBURGER STR. / ROBERT-SCHMID-STR. / DOKTOR-SAMER-STR.
 VERKEHR AUS RICHTUNG DOKTOR-SAMER-STRASSE

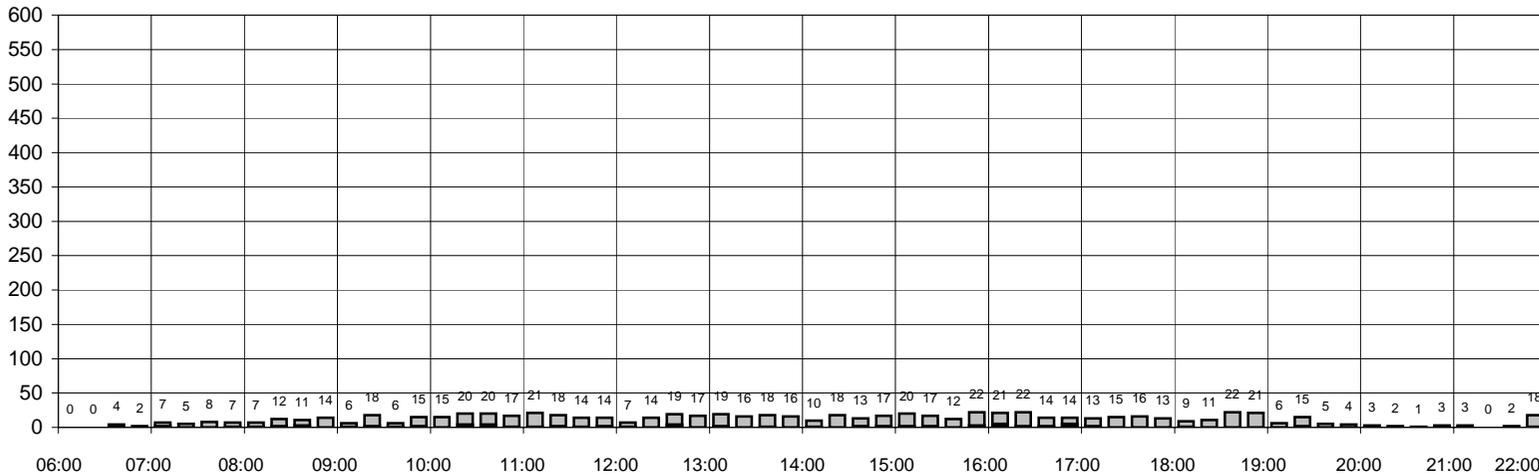
SUMME	KFZ/16H :	769
SUMME	SV/16H :	72

STADT FÜSSEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG N50 "THERESIENHOF" 2011

KFZ/15 MIN



TAGESGANGLINIEN
 TZ 16H (6-22 UHR)
 (NORMALWERKTAG)

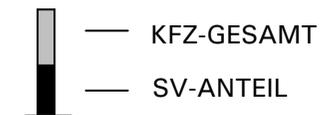
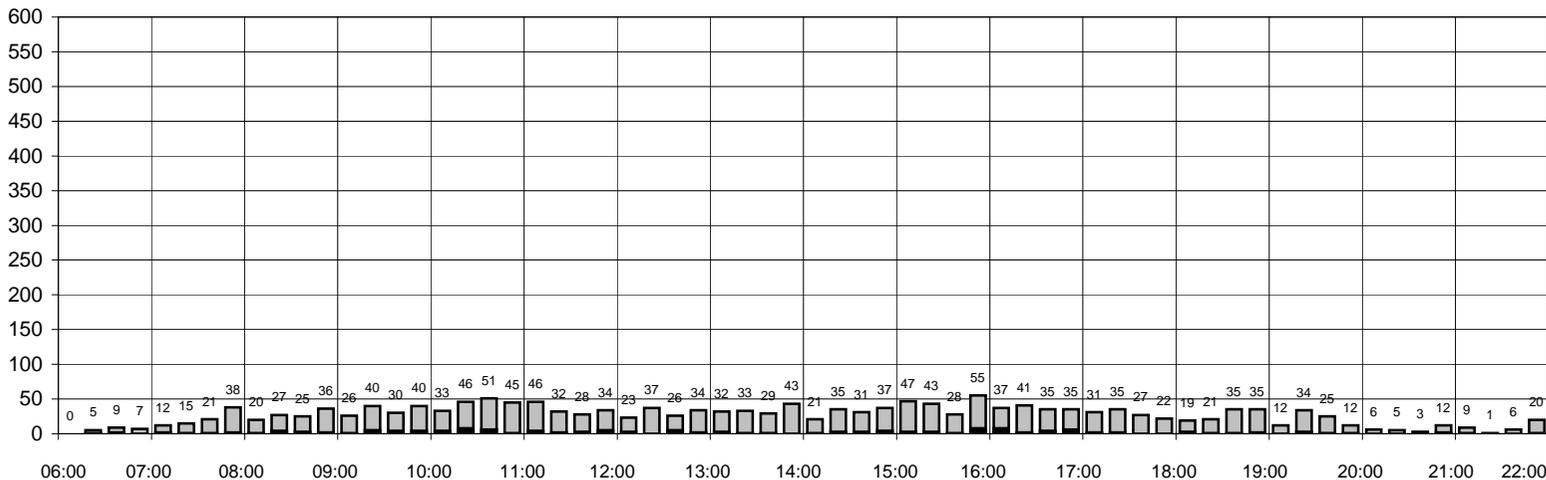
FÜSSEN (TZ 2)

KNOTENPUNKT: AUGSBURGER STR. / ROBERT-SCHMID-STR. / DOKTOR-SAMER-STR.
 QUERSCHNITT DOKTOR-SAMER-STRASSE

SUMME	KFZ/16H :	1738
SUMME	SV/16H :	147

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL $\geq 2,8t$
 (IM STRASSENQUERSCHNITT):
8,46%

KFZ/15 MIN



BALKEN = 15 MIN WERT

9

ERHEBUNGSDATUM: Do., 09.06.2011

2011

FÜSSEN (TZ 2)

KNOTENPUNKT: AUGSBURGER STR. / ROBERT-SCHMID-STR. / DOKTOR-SAMER-STR.
 QUERSCHNITT AUGSBURGER STRASSE (B16 / B 310 - Ri. FESTSPIELHAUS)

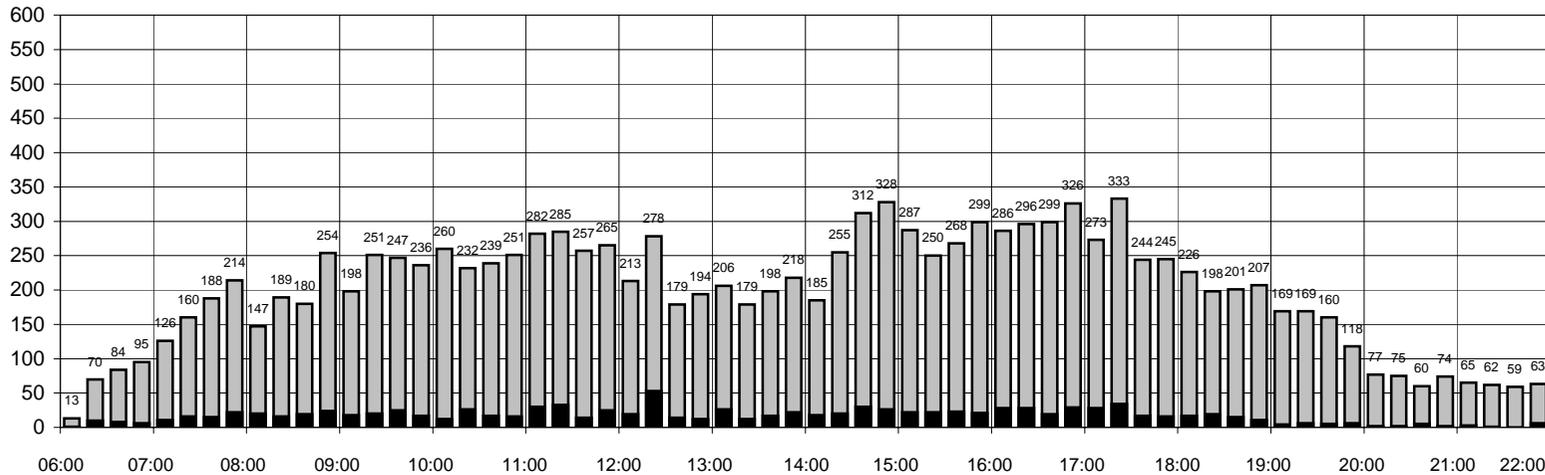
SUMME	KFZ/16H :	12857
SUMME	SV/16H :	1081

STADT FÜSSEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG N50 "THERESIENHOF" 2011

KFZ/15 MIN



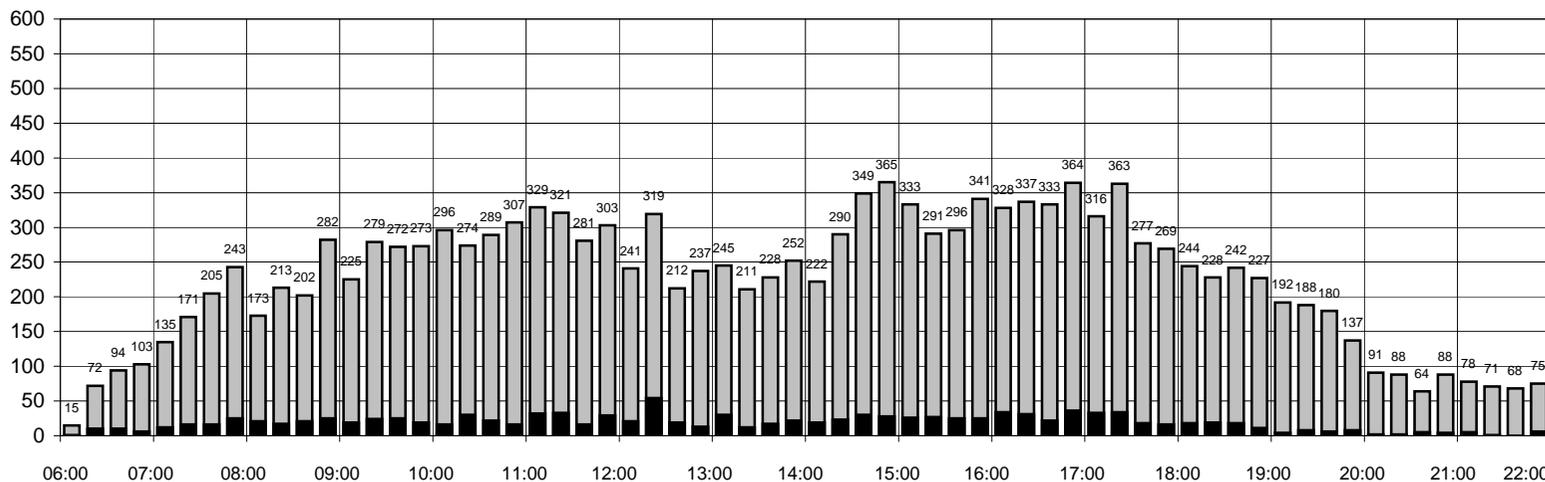
FÜSSEN (TZ 2)

KNOTENPUNKT: AUGSBURGER STR. / ROBERT-SCHMID-STR. / DOKTOR-SAMER-STR.
 GESAMTER IN DEN KNOTEN EINFAHRENDER VERKEHR

SUMME	KFZ/16H :	14637
SUMME	SV/16H :	1193

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL $\geq 2,8t$
 (IM GESAMTKNOTEN):
8,15%

KFZ/15 MIN



— KFZ-GESAMT
 — SV-ANTEIL

BALKEN = 15 MIN WERT

10

ERHEBUNGSDATUM: Do., 09.06.2011

2011

PLANUNGSGRUPPE **KOLZ** GMBH
 LUDWIGSBURG STADTPLANUNG • VERKEHRSPLANUNG • ARCHITEKTUR

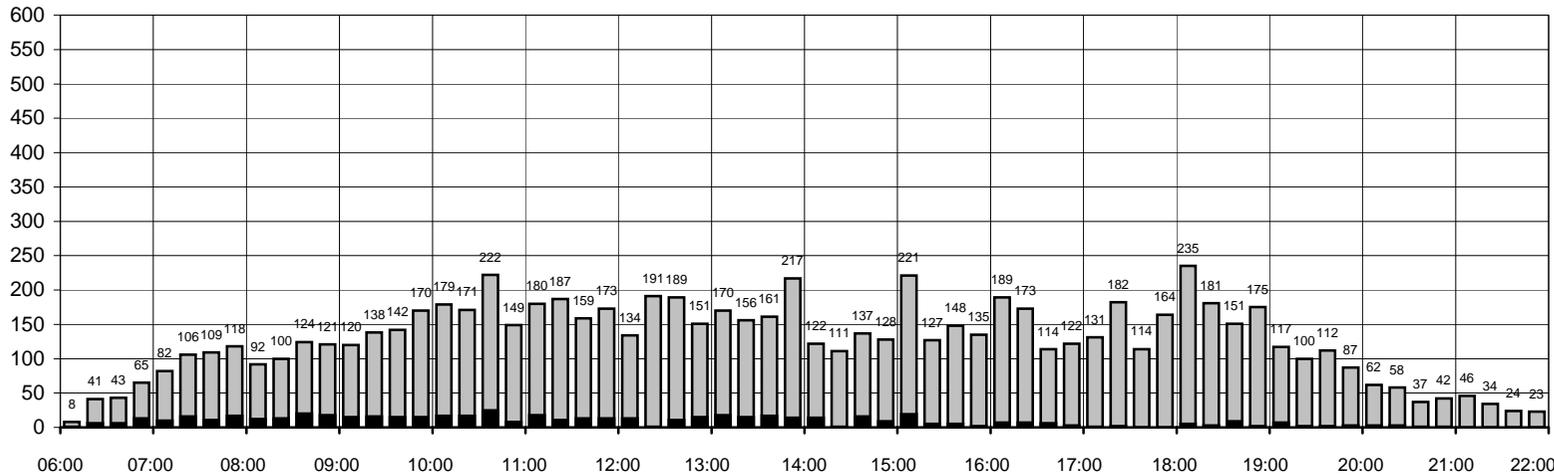
FÜSSEN (TZ 3)

KNOTENPUNKT: SEBASTIANSTRASSE / THERESIENSTRASSE / KLOSTERSTRASSE

VERKEHR AUS RICHTUNG SEBASTIANSTR. (B16 / B310 - Ri. KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ)

SUMME	KFZ/16H :	8170
SUMME	SV/16H :	568

KFZ/15 MIN



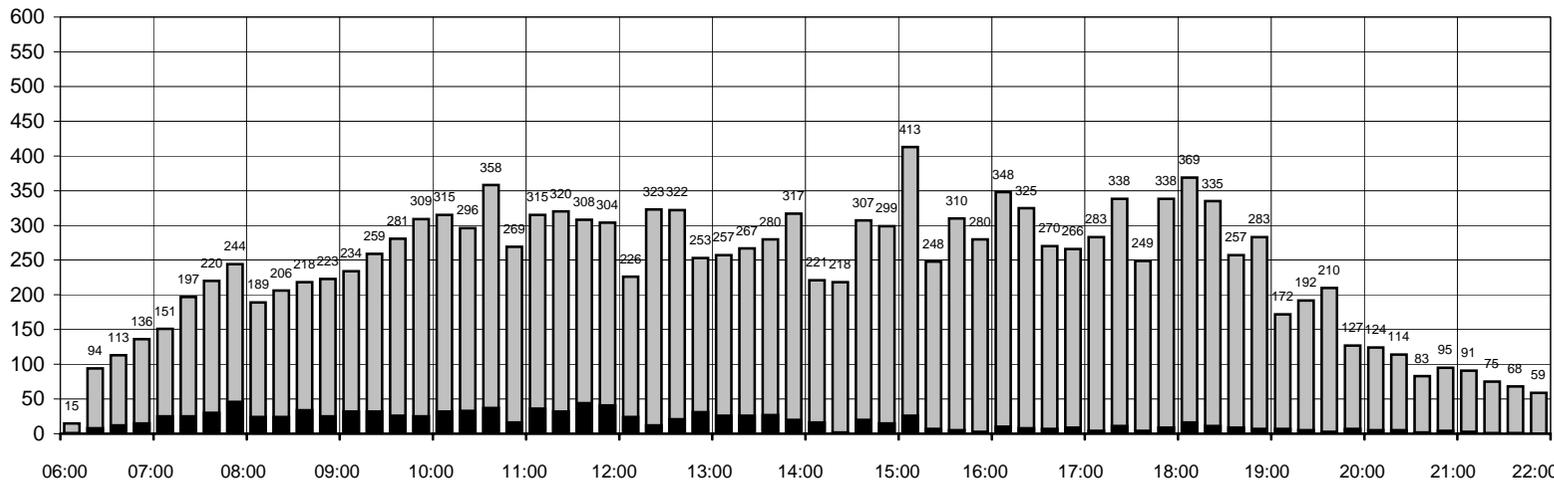
FÜSSEN (TZ 3)

KNOTENPUNKT: SEBASTIANSTRASSE / THERESIENSTRASSE / KLOSTERSTRASSE

QUERSCHNITT SEBASTIANSTR. (B16 / B310 - Ri. KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ)

SUMME	KFZ/16H :	15186
SUMME	SV/16H :	1084

KFZ/15 MIN



STADT FÜSSEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG N50 "THERESIENHOF" 2011

TAGESGANGLINIEN
TZ 16H (6-22 UHR)
(NORMALWERKTAG)

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL $\geq 2,8t$
(IM STRASSENQUERSCHNITT):
7,14%



BALKEN = 15 MIN WERT

11

ERHEBUNGSDATUM: Do., 09.06.2011

2011

PLANUNGSGRUPPE **KOLZ** GMBH
LUDWIGSBURG STADTPLANUNG • VERKEHRSPLANUNG • ARCHITEKTUR

FÜSSEN (TZ 3)

KNOTENPUNKT: SEBASTIANSTRASSE / THERESIENSTRASSE / KLOSTERSTRASSE
 VERKEHR AUS RICHTUNG THERESIENSTRASSE

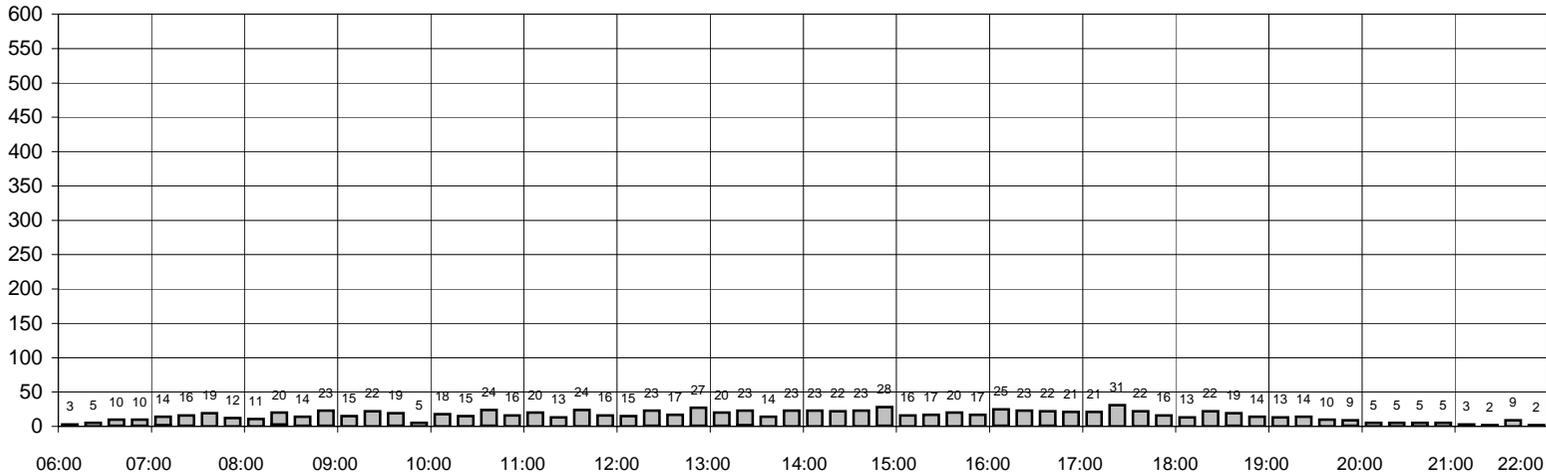
SUMME	KFZ/16H :	1023
SUMME	SV/16H :	22

STADT FÜSSEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG N50 "THERESIENHOF" 2011

KFZ/15 MIN



TAGESGANGLINIEN TZ 16H (6-22 UHR) (NORMALWERKTAG)

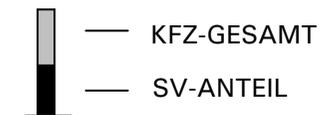
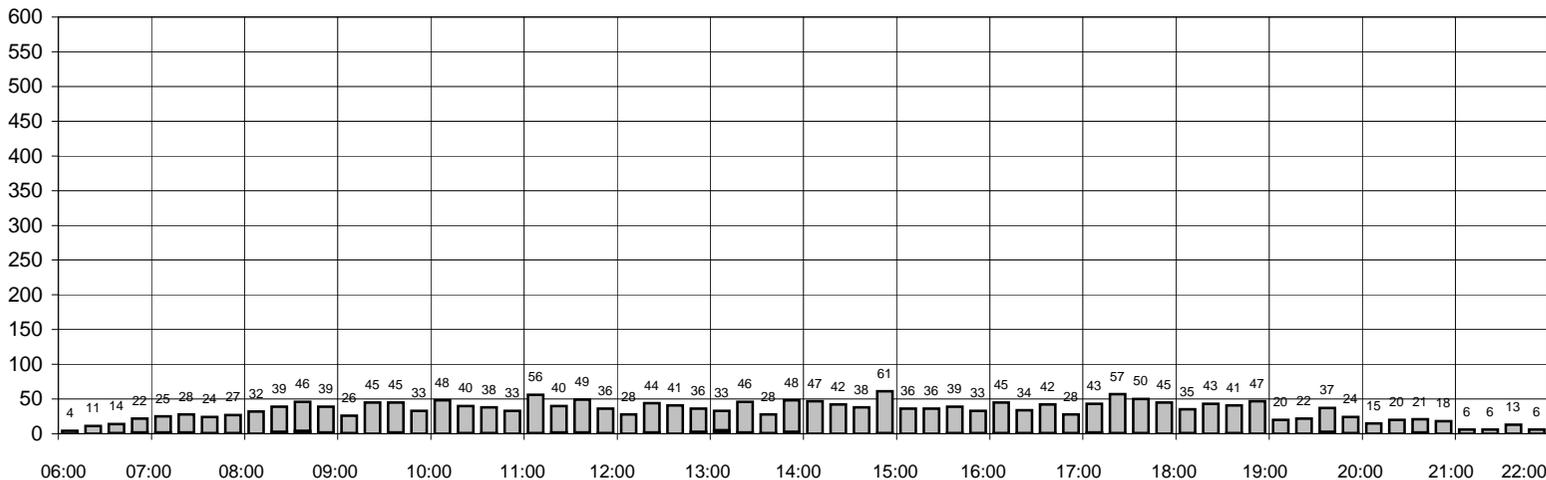
FÜSSEN (TZ 3)

KNOTENPUNKT: SEBASTIANSTRASSE / THERESIENSTRASSE / KLOSTERSTRASSE
 QUERSCHNITT THERESIENSTRASSE

SUMME	KFZ/16H :	2154
SUMME	SV/16H :	64

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL $\geq 2,8t$
 (IM STRASSENQUERSCHNITT):
2,97%

KFZ/15 MIN



BALKEN = 15 MIN WERT

12

ERHEBUNGSDATUM: Do., 09.06.2011

2011

FÜSSEN (TZ 3)

KNOTENPUNKT: SEBASTIANSTRASSE / THERESIENSTRASSE / KLOSTERSTRASSE
 VERKEHR AUS RICHTUNG SEBASTIANSTR. (B16 / B310 - Ri. SCHWANGAU)

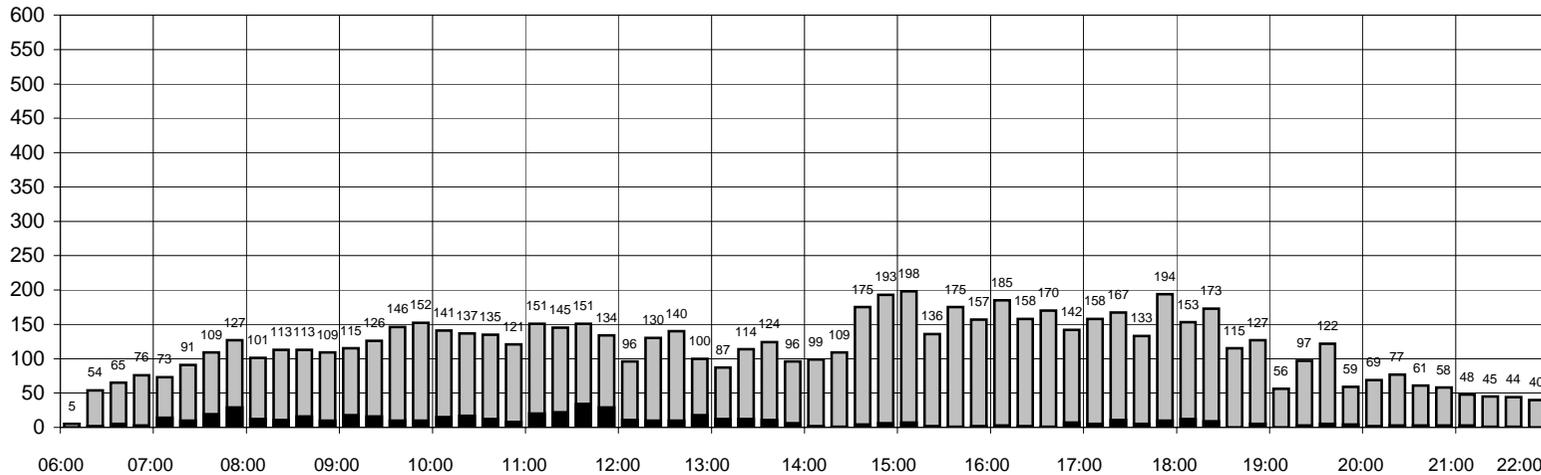
SUMME	KFZ/16H :	7470
SUMME	SV/16H :	555

STADT FÜSSEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG N50 "THERESIENHOF" 2011

KFZ/15 MIN



TAGESGANGLINIEN
 TZ 16H (6-22 UHR)
 (NORMALWERKTAG)

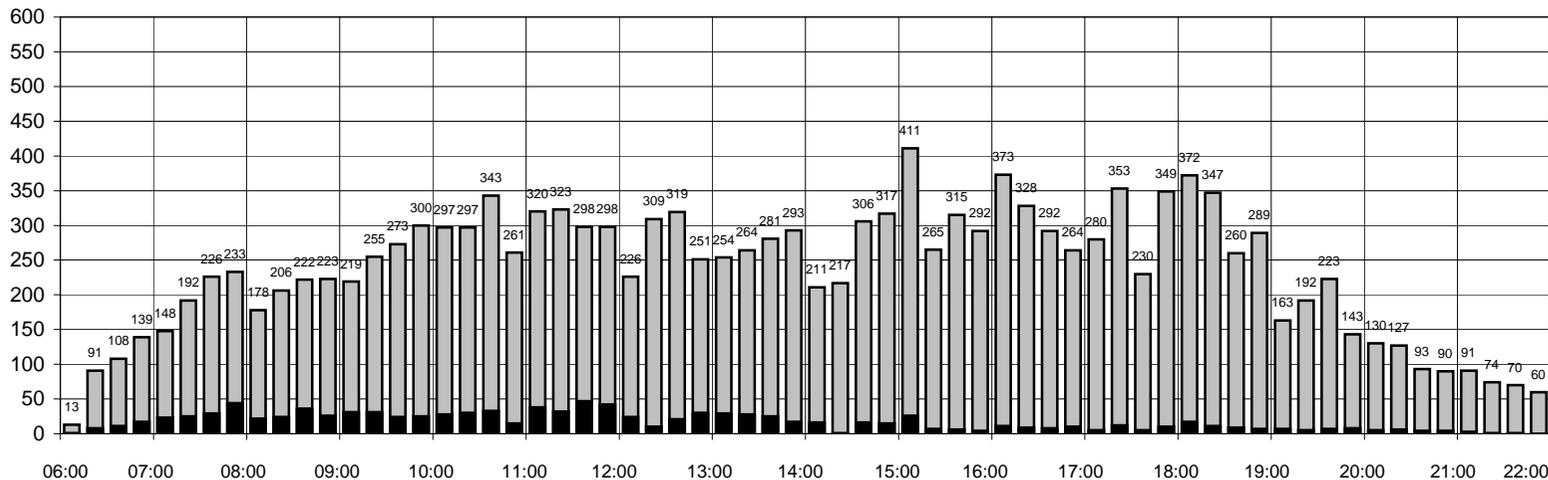
FÜSSEN (TZ 3)

KNOTENPUNKT: SEBASTIANSTRASSE / THERESIENSTRASSE / KLOSTERSTRASSE
 QUERSCHNITT SEBASTIANSTR. (B16 / B310 - Ri. SCHWANGAU)

SUMME	KFZ/16H :	15187
SUMME	SV/16H :	1082

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL $\geq 2,8t$
 (IM STRASSENQUERSCHNITT):
 7,12%

KFZ/15 MIN



— KFZ-GESAMT
 — SV-ANTEIL

BALKEN = 15 MIN WERT

13

ERHEBUNGSDATUM: Do., 09.06.2011

2011

PLANUNGSGRUPPE **KOLZ** GMBH
 LUDWIGSBURG STADTPLANUNG • VERKEHRSPLANUNG • ARCHITEKTUR

FÜSSEN (TZ 3)

KNOTENPUNKT: SEBASTIANSTRASSE / THERESIENSTRASSE / KLOSTERSTRASSE
 QUERSCHNITT SEBASTIANSTR. (B16 / B310 - Ri. KAISER-MAXIMILIAN-PLATZ)

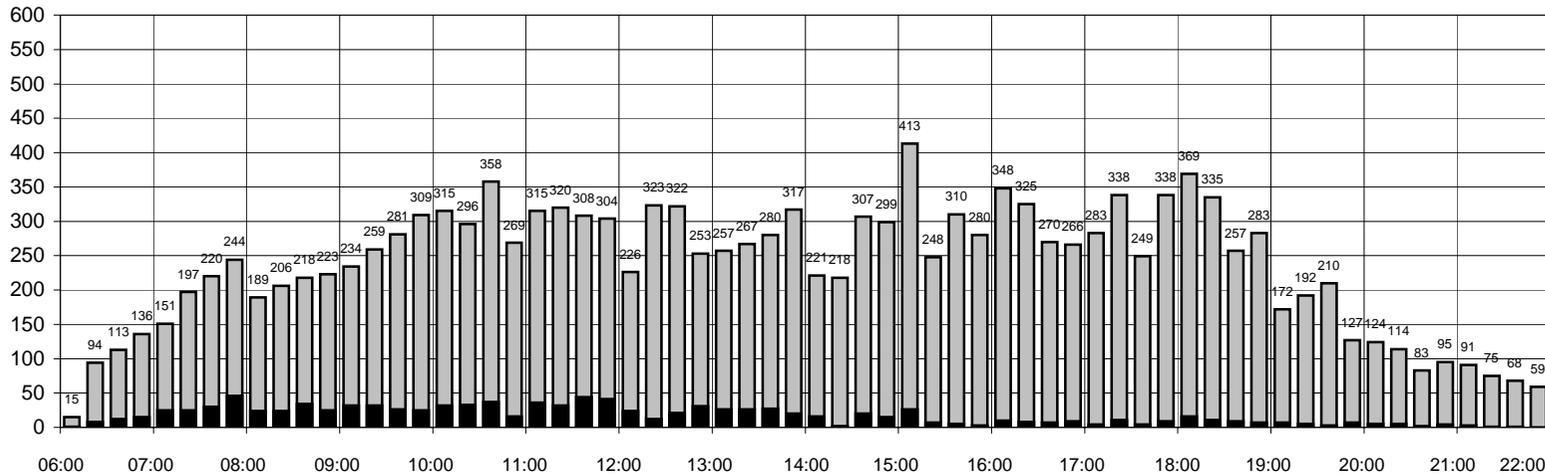
SUMME	KFZ/16H :	15186
SUMME	SV/16H :	1084

STADT FÜSSEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG N50 "THERESIENHOF" 2011

KFZ/15 MIN



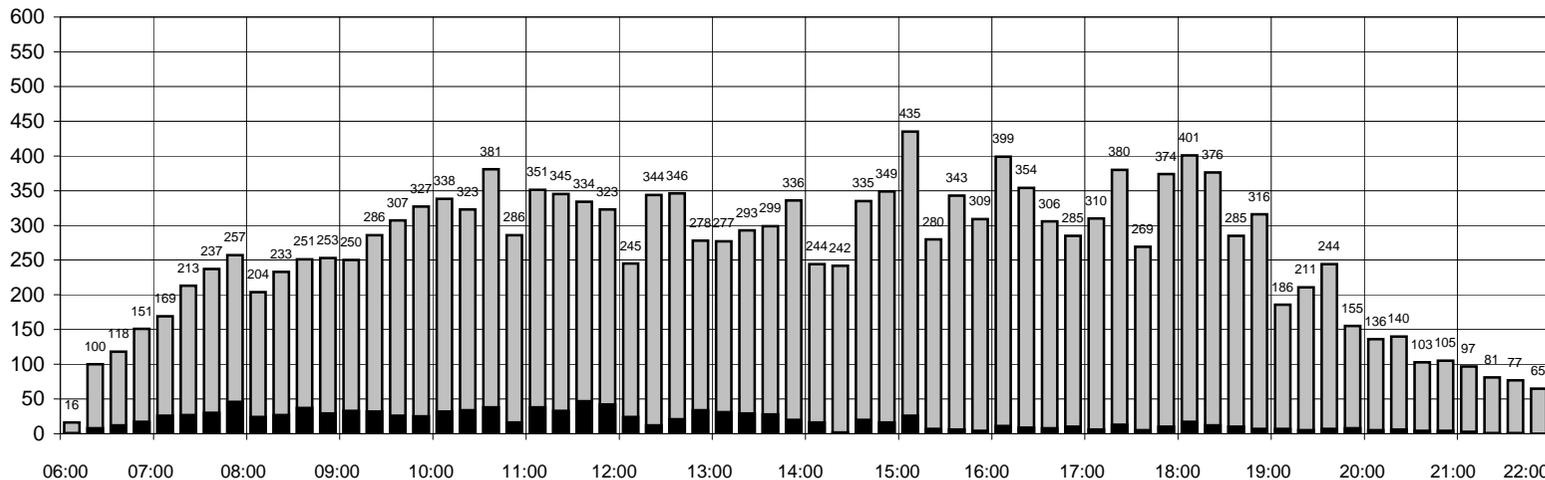
FÜSSEN (TZ 3)

KNOTENPUNKT: SEBASTIANSTRASSE / THERESIENSTRASSE / KLOSTERSTRASSE
 GESAMTER IN DEN KNOTEN EINFAHRENDER VERKEHR

SUMME	KFZ/16H :	16663
SUMME	SV/16H :	1145

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL $\geq 2,8t$
 (IM GESAMTKNOTEN):
6,87%

KFZ/15 MIN



— KFZ-GESAMT
 — SV-ANTEIL

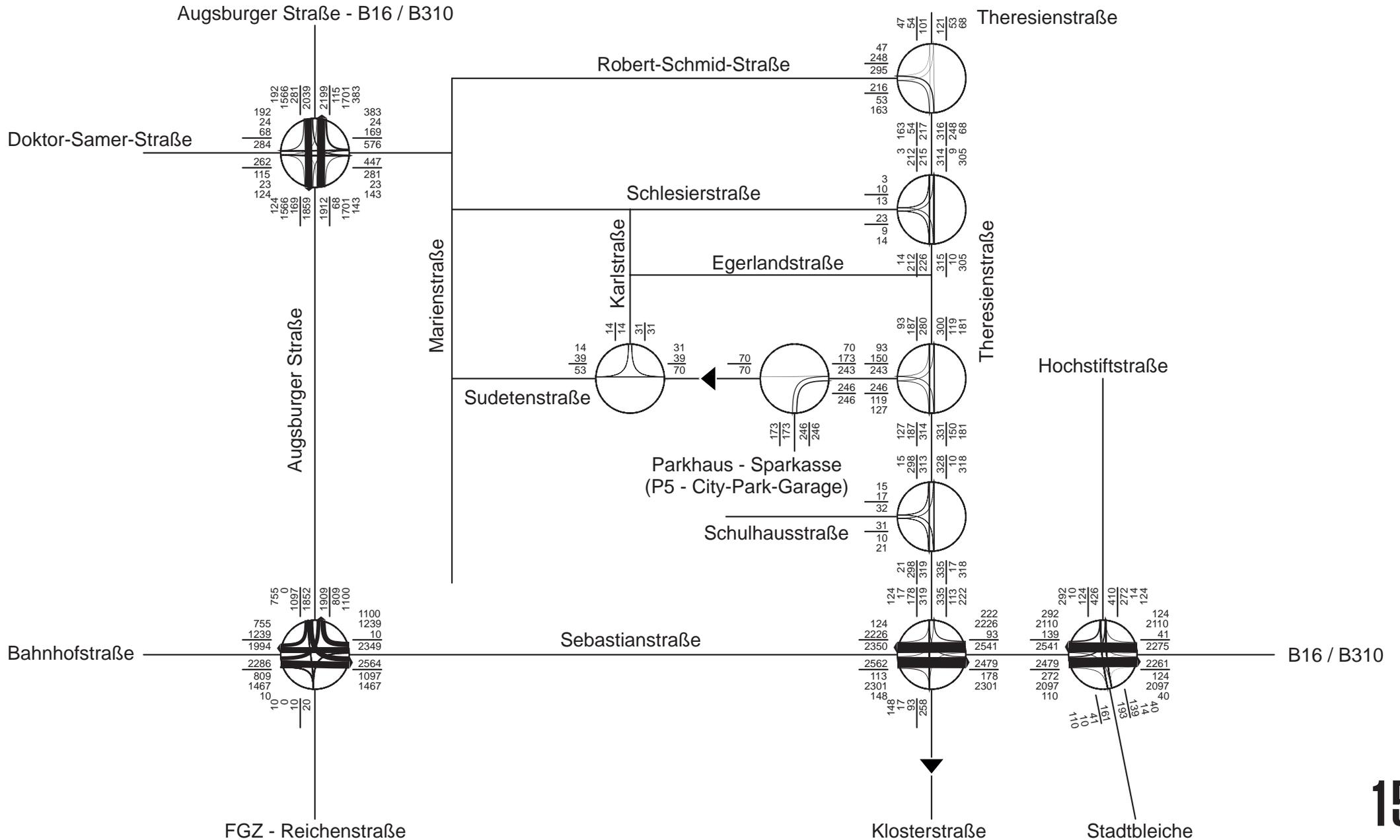
BALKEN = 15 MIN WERT

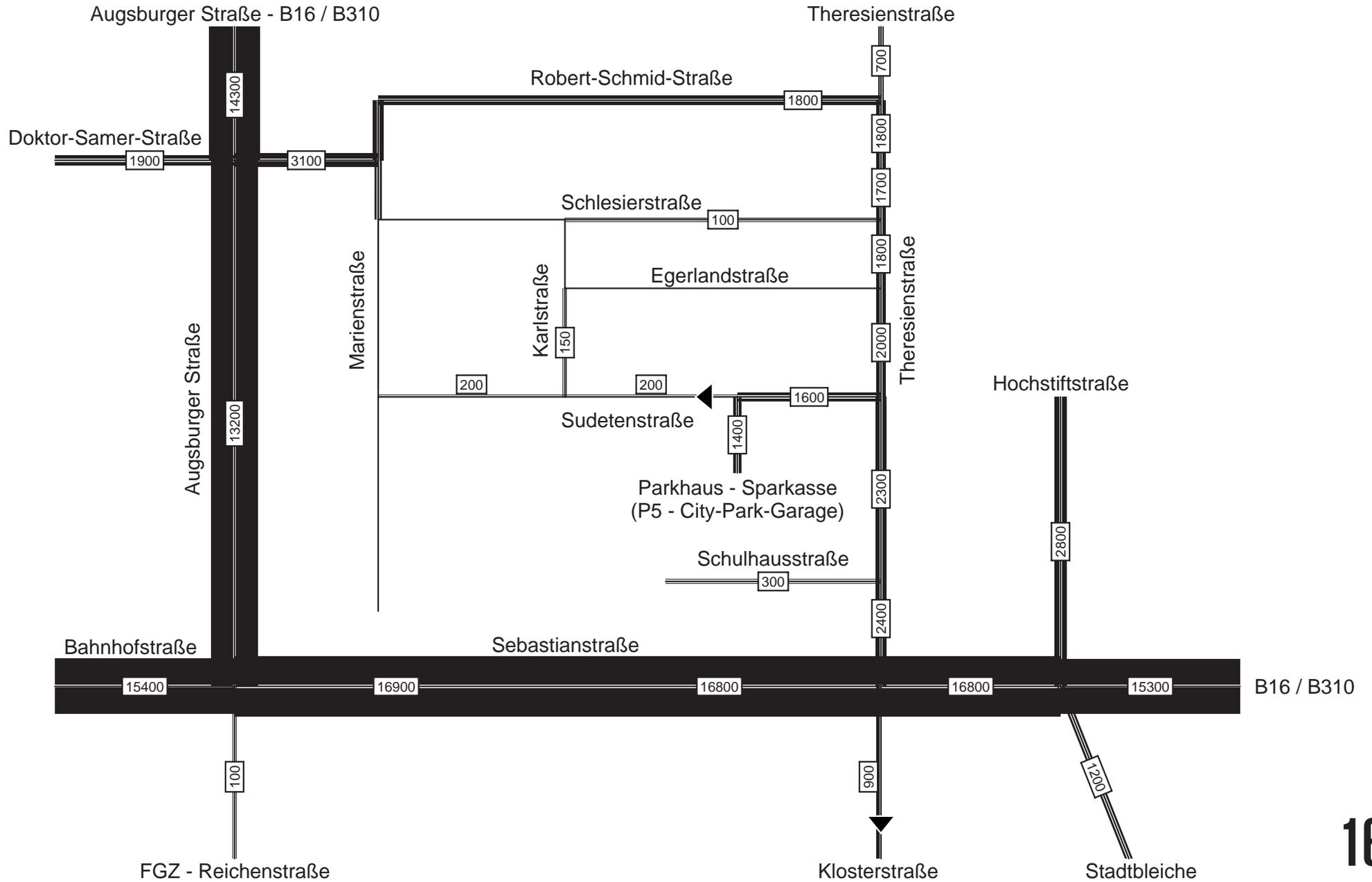
14

ERHEBUNGSDATUM: Do., 09.06.2011

2011

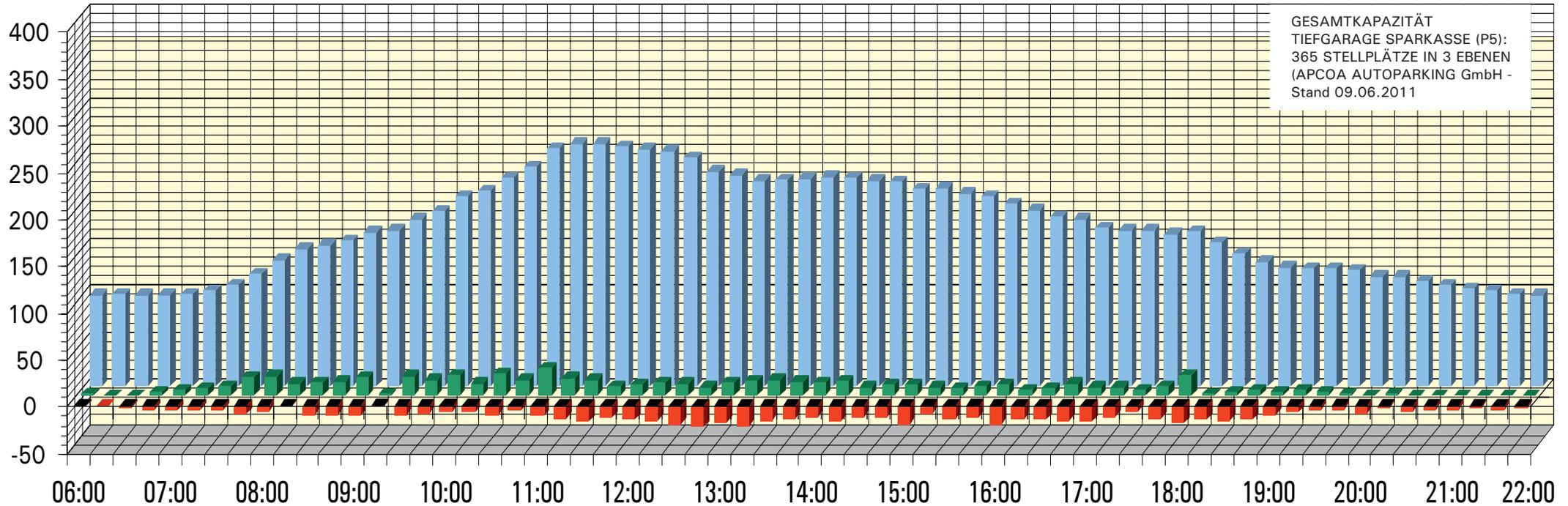
PLANUNGSGRUPPE **KOLZ** GMBH
 LUDWIGSBURG STADTPLANUNG • VERKEHRSPLANUNG • ARCHITEKTUR







KFZ/15 MINUTEN



STELLPLATZKAPAZITÄTEN:

Parkdeck 1 = 83 Stellplätze (1Hausmeister)
Parkdeck 2 = 140 Stellplätze
Parkdeck 3 = 142 Stellplätze

BELEGUNG 06:00 UHR:

Parkdeck 1 = 56 ST + 1Krad
Parkdeck 2 = 23 ST + 1Krad
Parkdeck 3 = 18 ST + 1Krad + 1Rad
Σ 97 ST

BELEGUNG 22:00 UHR:

Parkdeck 1 = 52 ST + 2Krad
Parkdeck 2 = 24 ST
Parkdeck 3 = 22 ST + 1Krad + 1Rad
Σ 98 ST

- GESAMTKAPAZITÄT
- GESAMTZAHL PARKENDER KFZ (Pkw + Krad)
- EINFAHRENDE KFZ
- AUSFAHRENDE KFZ

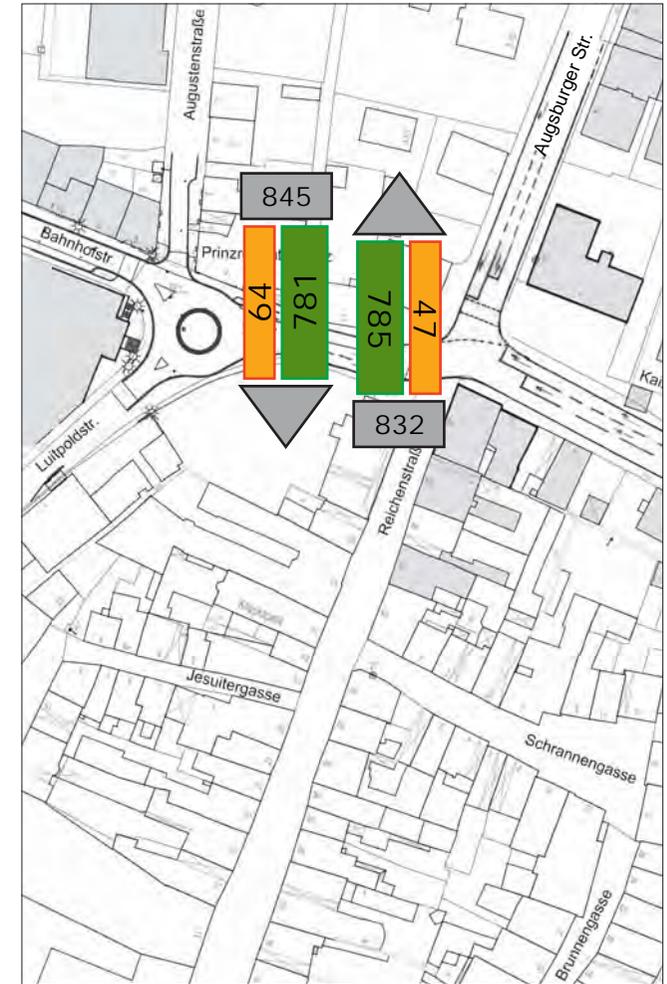
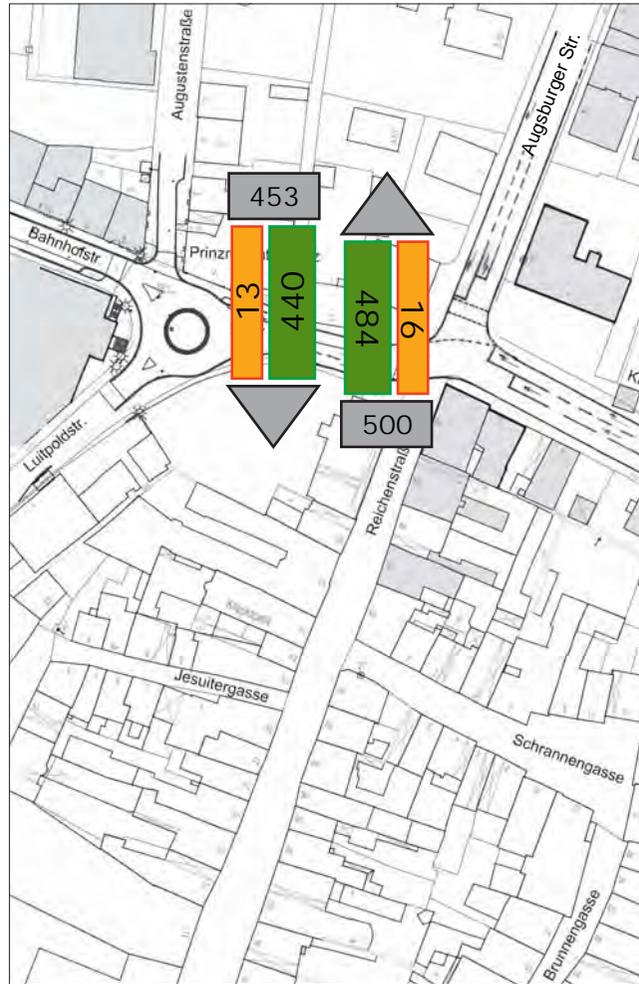
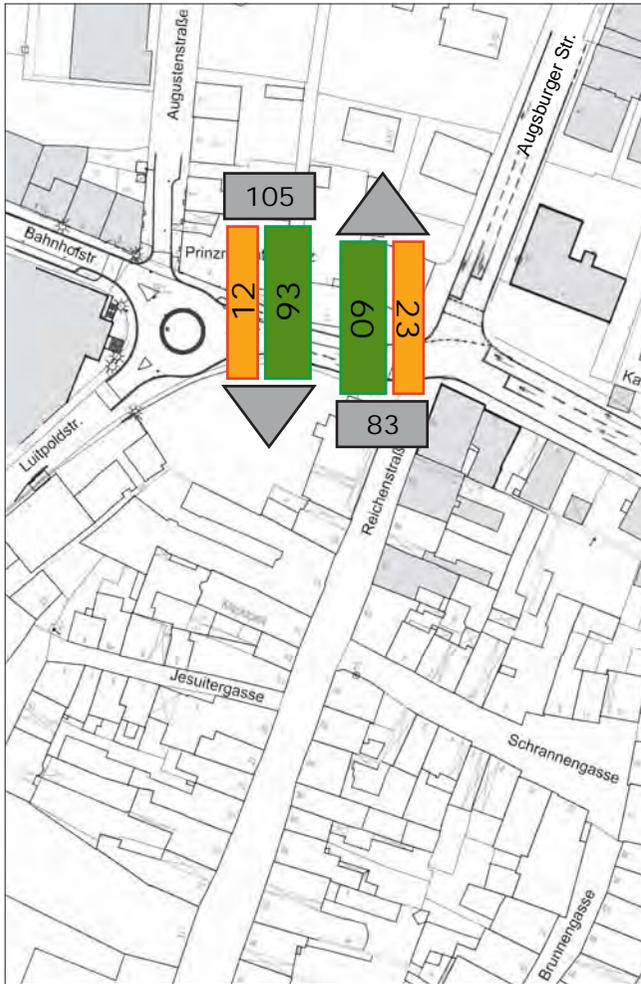




07:00 - 09:00 UHR
GESAMT 188

11:30 - 13:30 UHR
GESAMT 953

15:00 - 19:00 UHR
GESAMT 1677



FG 1

 FUSSGÄNGER
 FAHRRAD

18

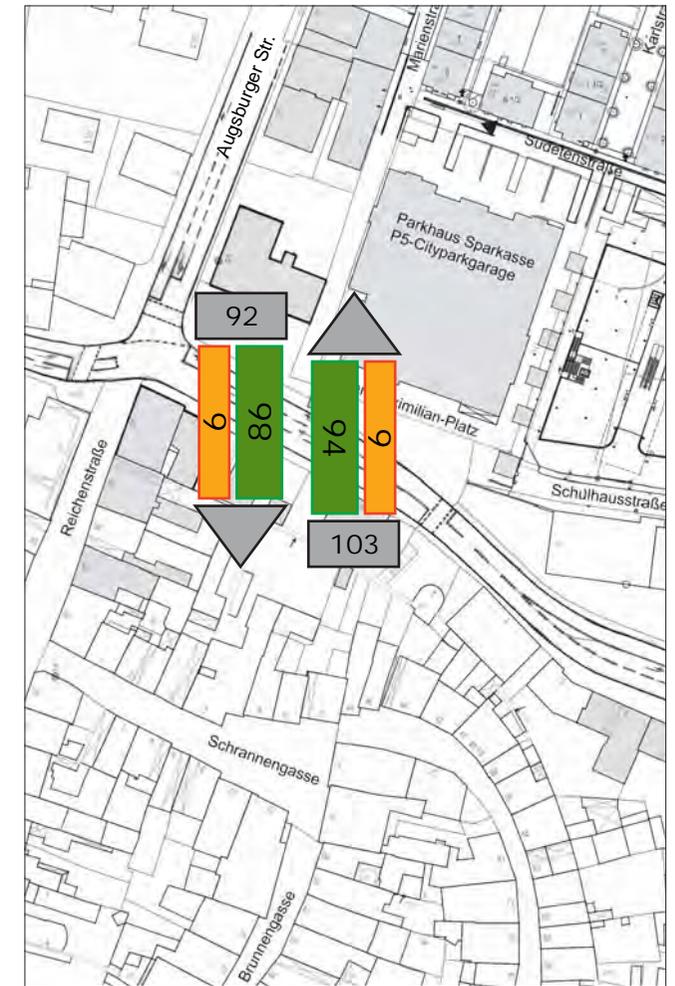




07:00 - 09:00 UHR
GESAMT 54

11:30 - 13:30 UHR
GESAMT 168

15:00 - 19:00 UHR
GESAMT 195



FG 2

 FUSSGÄNGER
 FAHRRAD

19

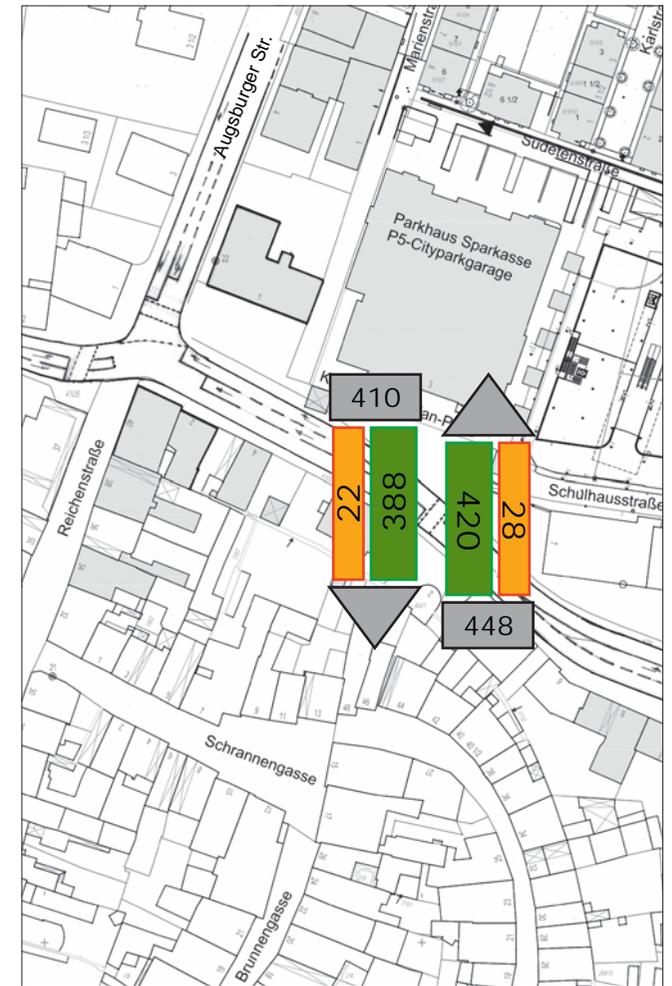
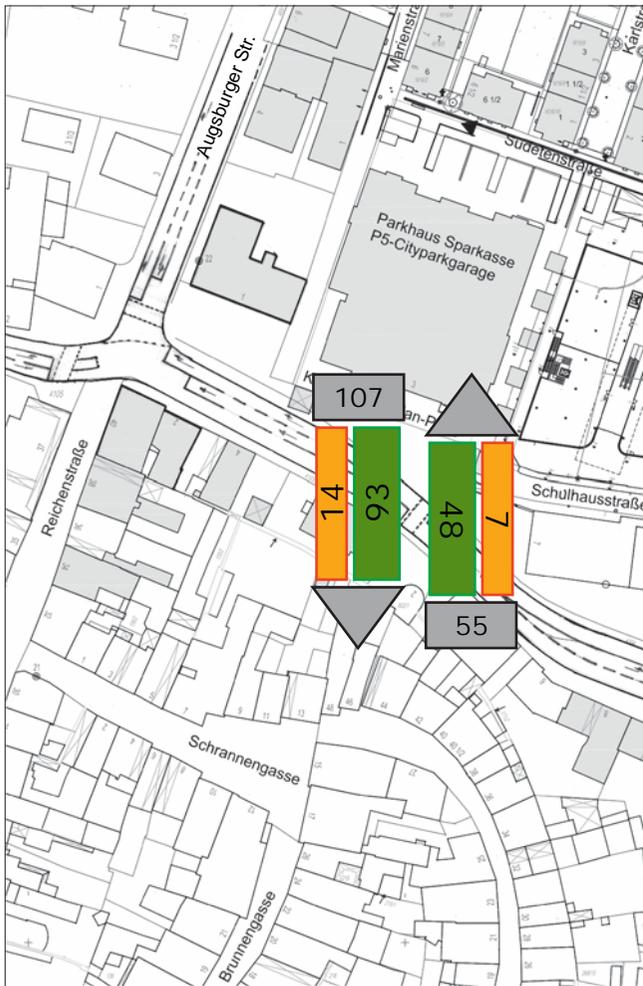




07:00 - 09:00 UHR
GESAMT 162

11:30 - 13:30 UHR
GESAMT 571

15:00 - 19:00 UHR
GESAMT 858



FG 3

 FUSSGÄNGER
 FAHRRAD

20

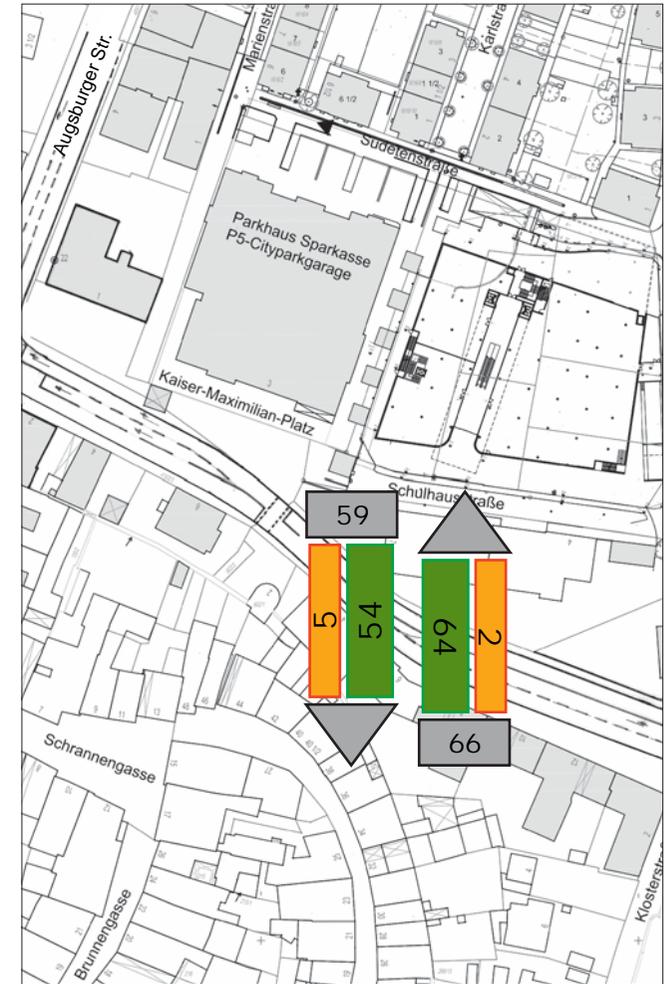




07:00 - 09:00 UHR
GESAMT 20

11:30 - 13:30 UHR
GESAMT 79

15:00 - 19:00 UHR
GESAMT 125



FG 4

FUSSGÄNGER
 FAHRRAD

21





07:00 - 09:00 UHR
GESAMT 23

11:30 - 13:30 UHR
GESAMT 32

15:00 - 19:00 UHR
GESAMT 21



FG 5

 FUSSGÄNGER
 FAHRRAD

22

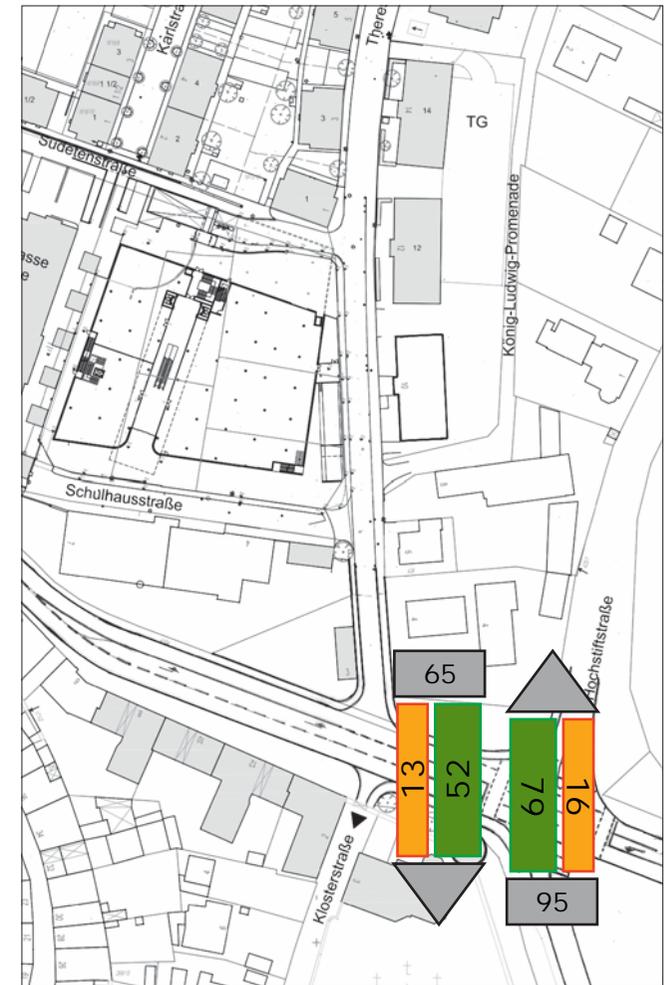
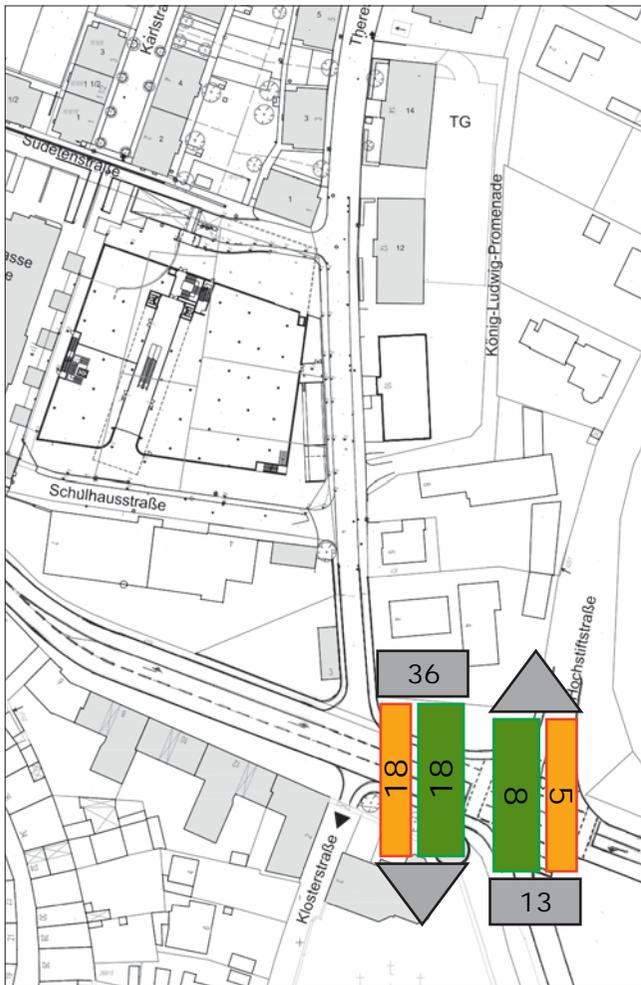




07:00 - 09:00 UHR
GESAMT 49

11:30 - 13:30 UHR
GESAMT 77

15:00 - 19:00 UHR
GESAMT 160



FG 6

FUSSGÄNGER
 FAHRRAD

23

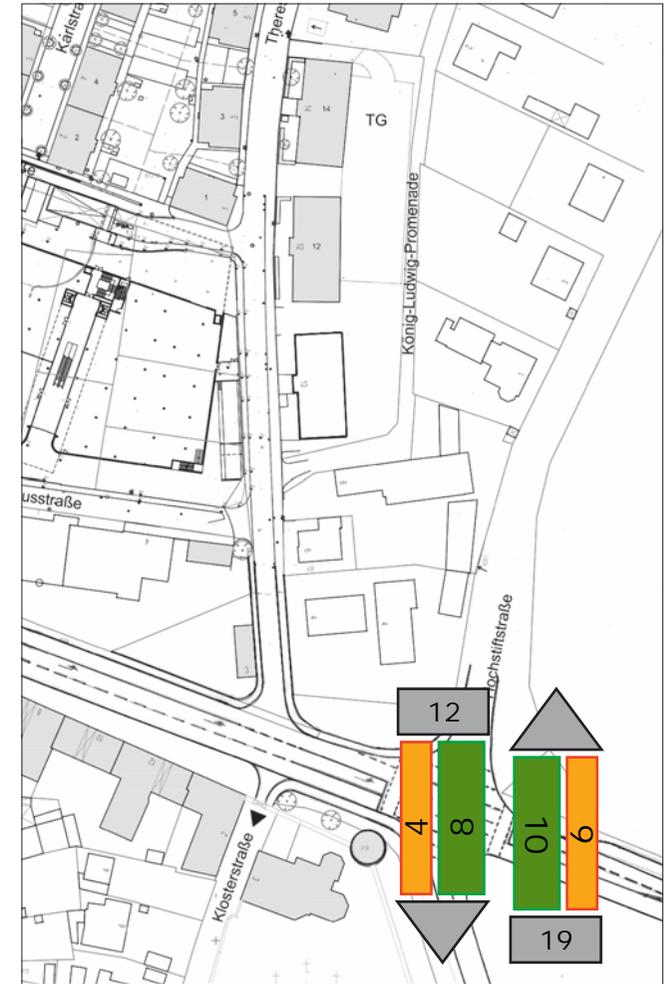




07:00 - 09:00 UHR
GESAMT 10

11:30 - 13:30 UHR
GESAMT 17

15:00 - 19:00 UHR
GESAMT 31



FG 7

 FUSSGÄNGER
 FAHRRAD

24

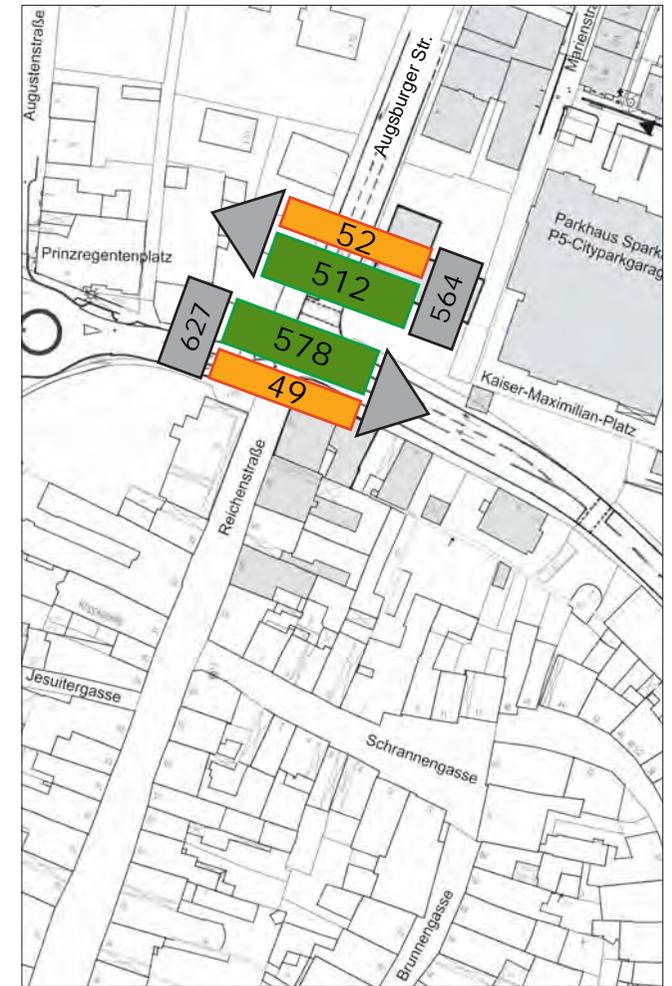




07:00 - 09:00 UHR
GESAMT 149

11:30 - 13:30 UHR
GESAMT 503

15:00 - 19:00 UHR
GESAMT 1191



FG 8

FUSSGÄNGER
 FAHRRAD

25





07:00 - 09:00 UHR
GESAMT 51

11:30 - 13:30 UHR
GESAMT 120

15:00 - 19:00 UHR
GESAMT 308

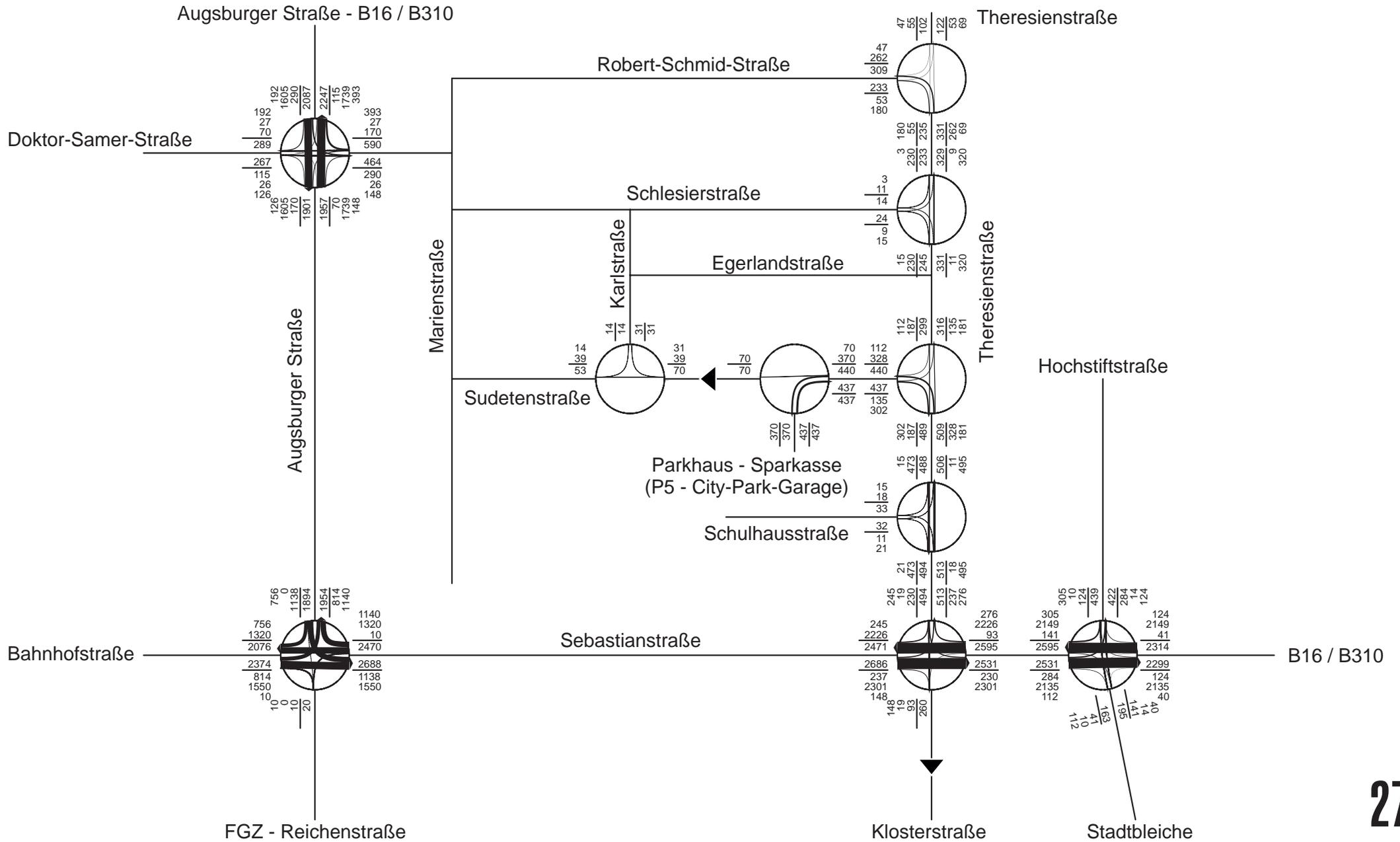


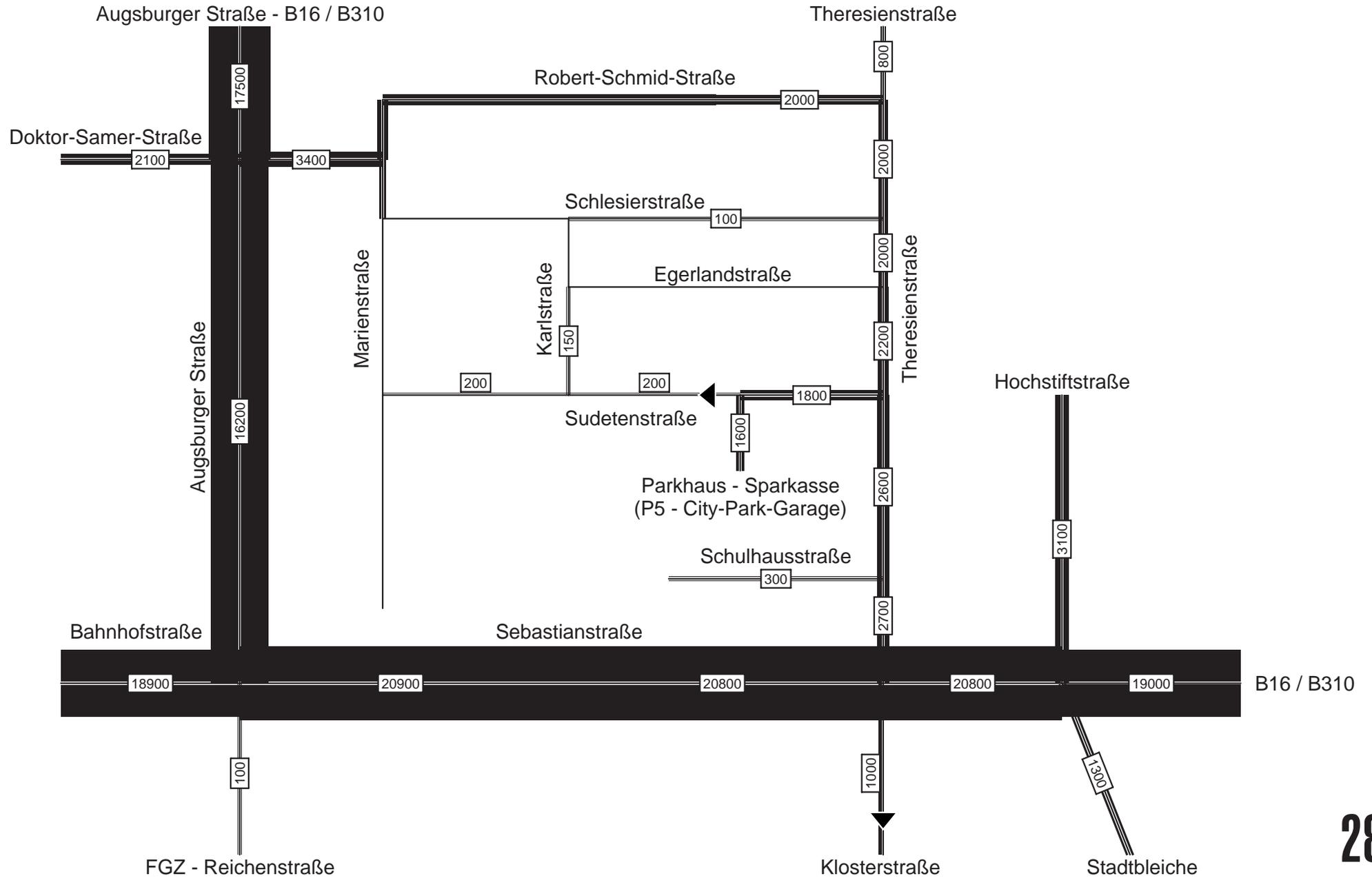
FG 9

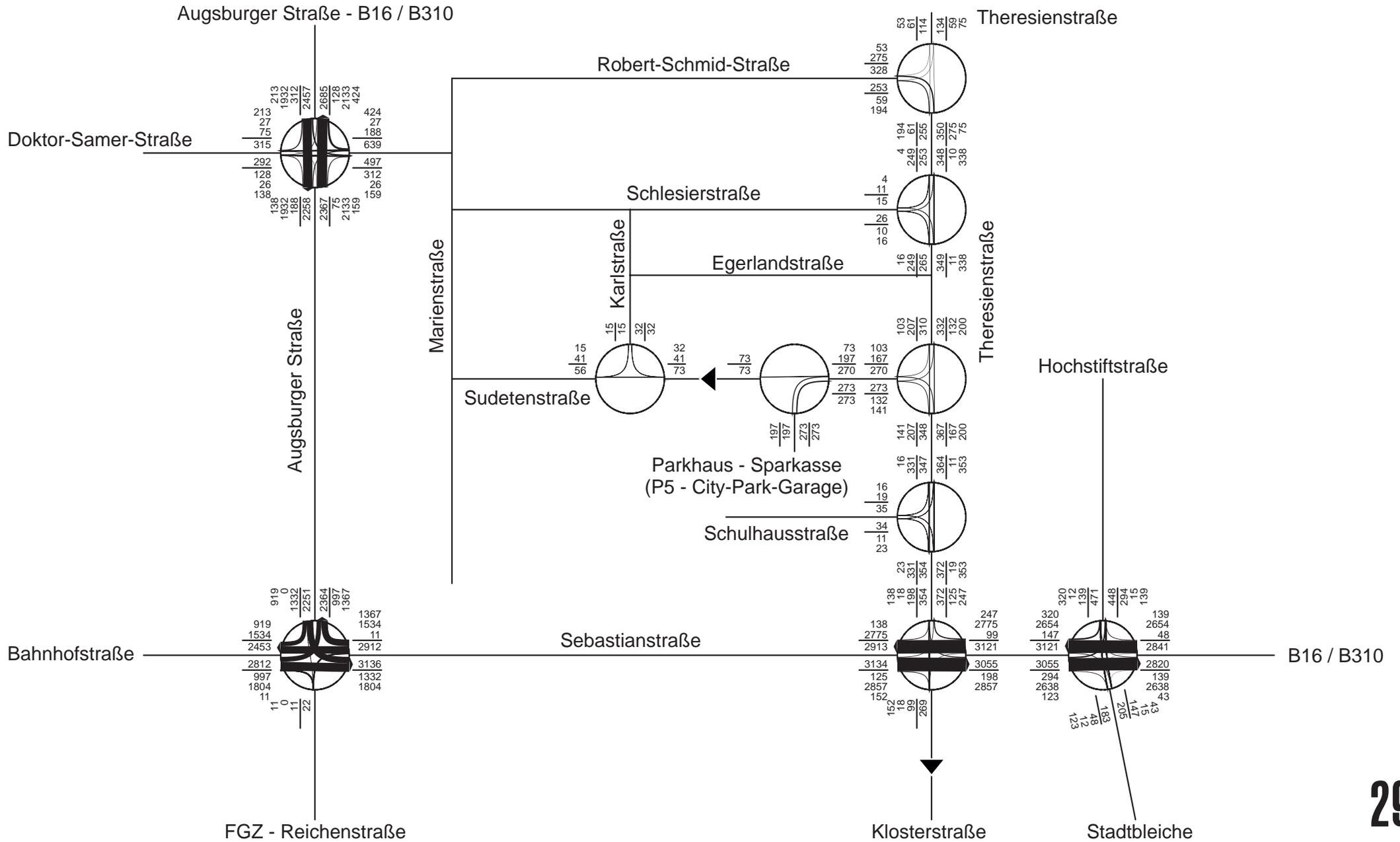
 FUSSGÄNGER
 FAHRRAD

26



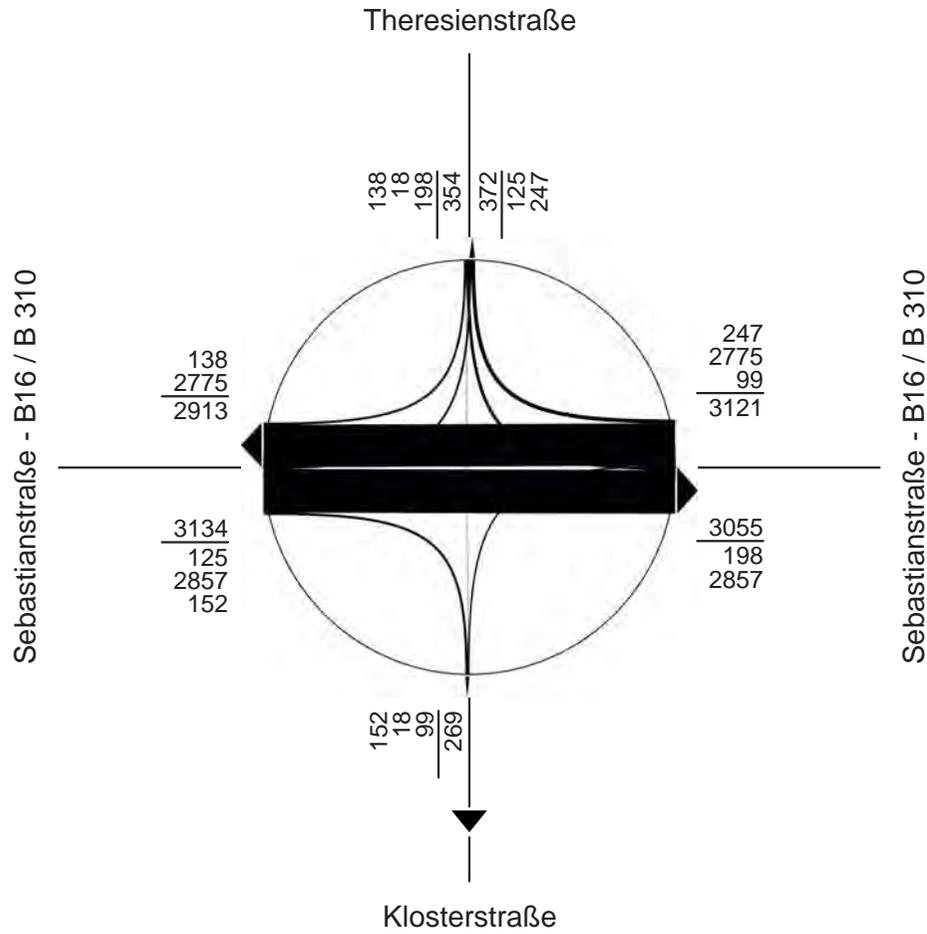




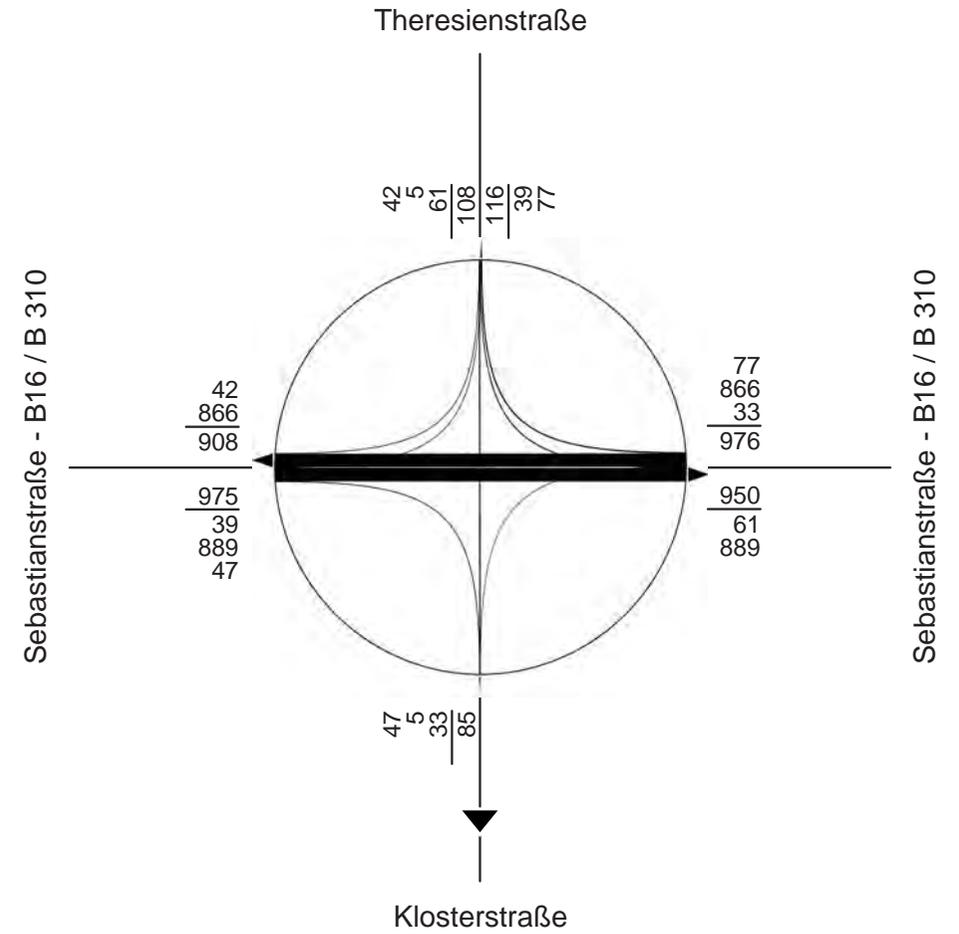


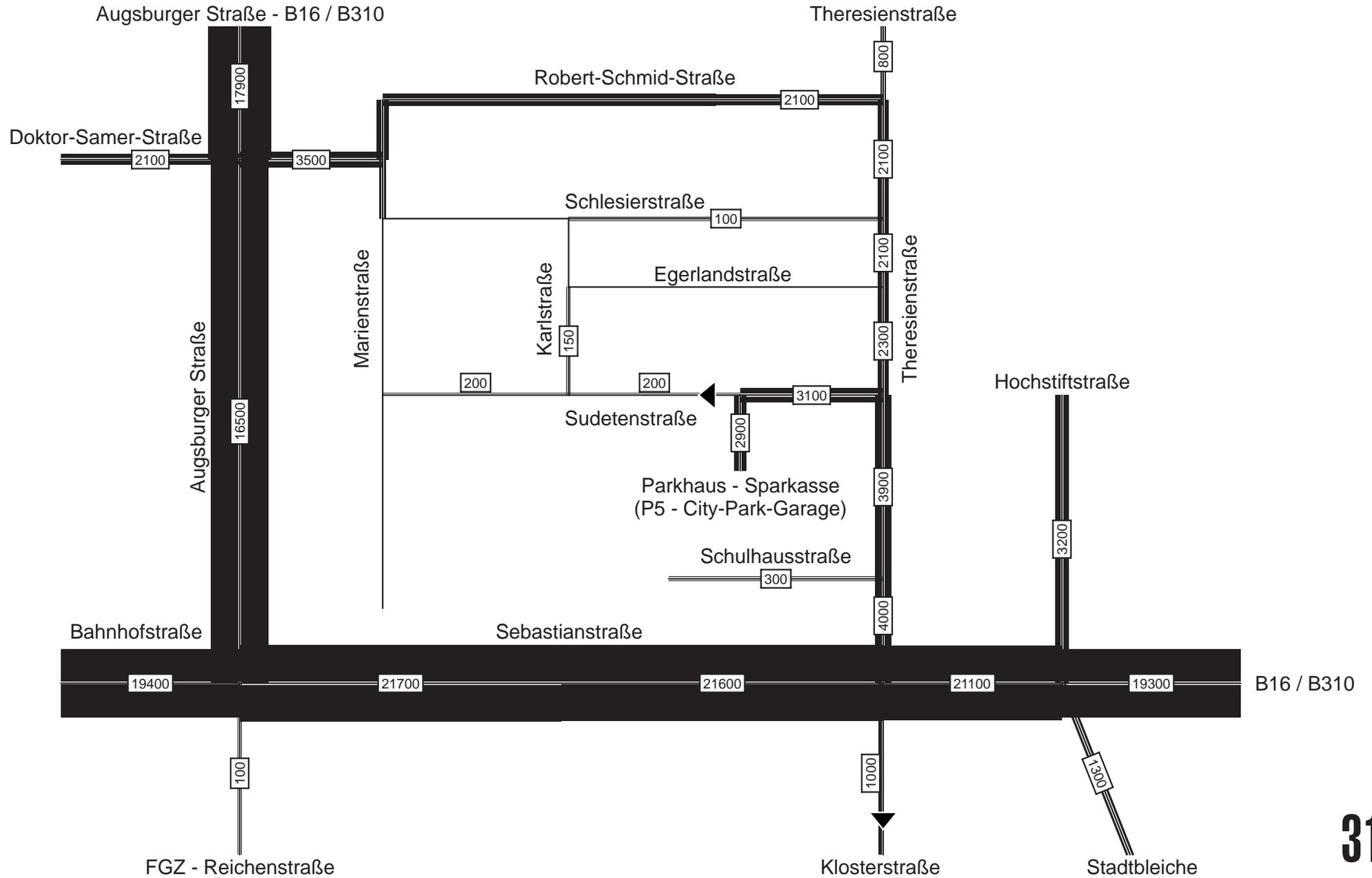


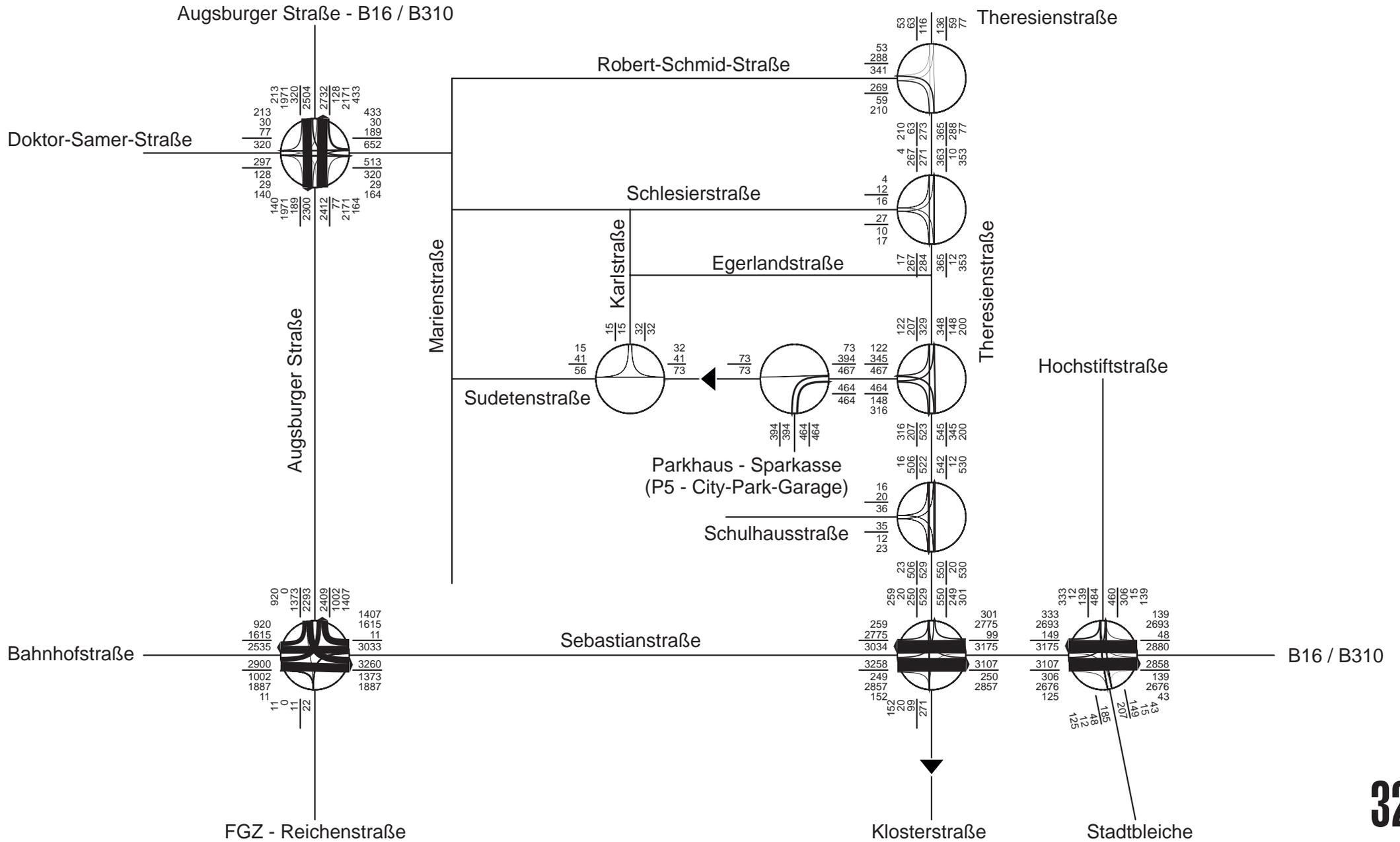
KFZ / 4H



PKW-E / H_{MAX} (MGS)

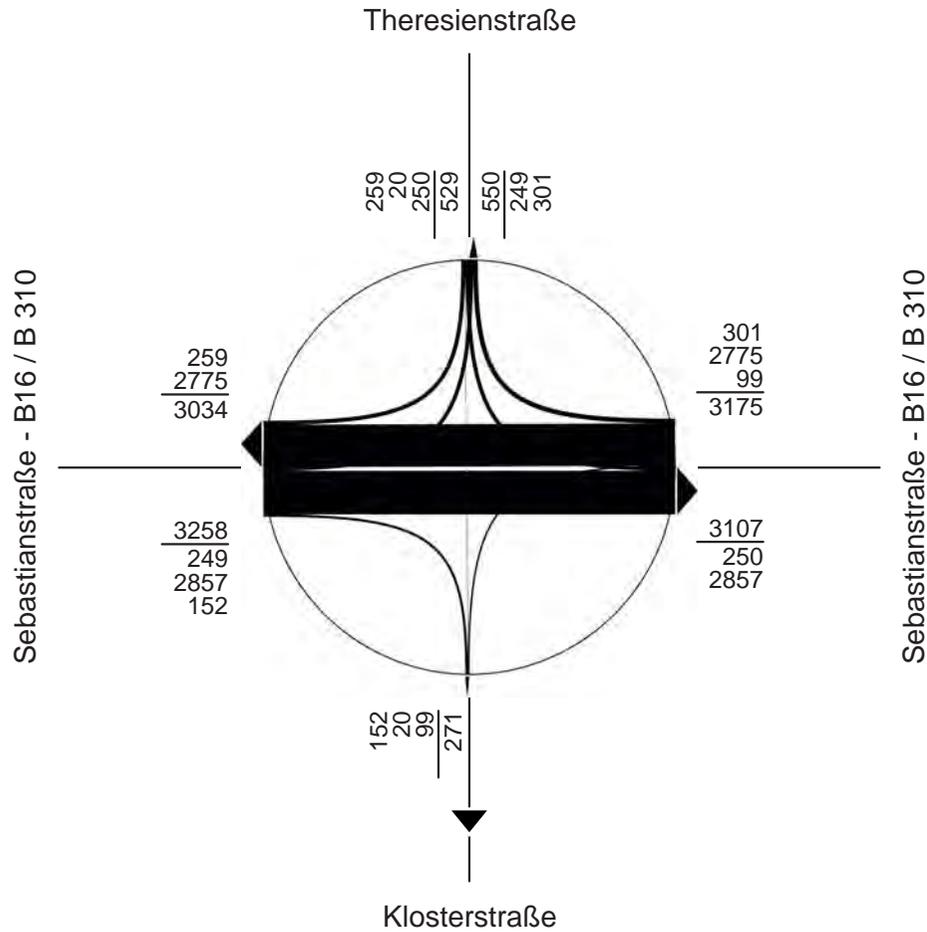




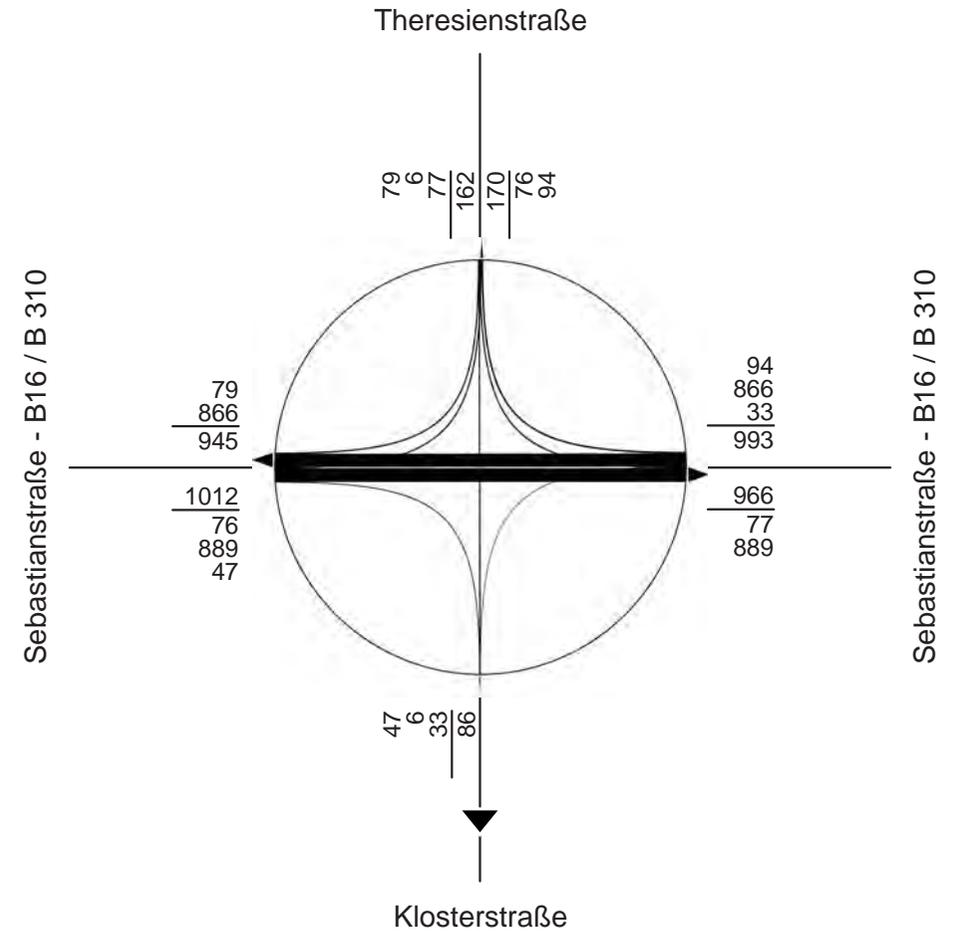




KFZ / 4H



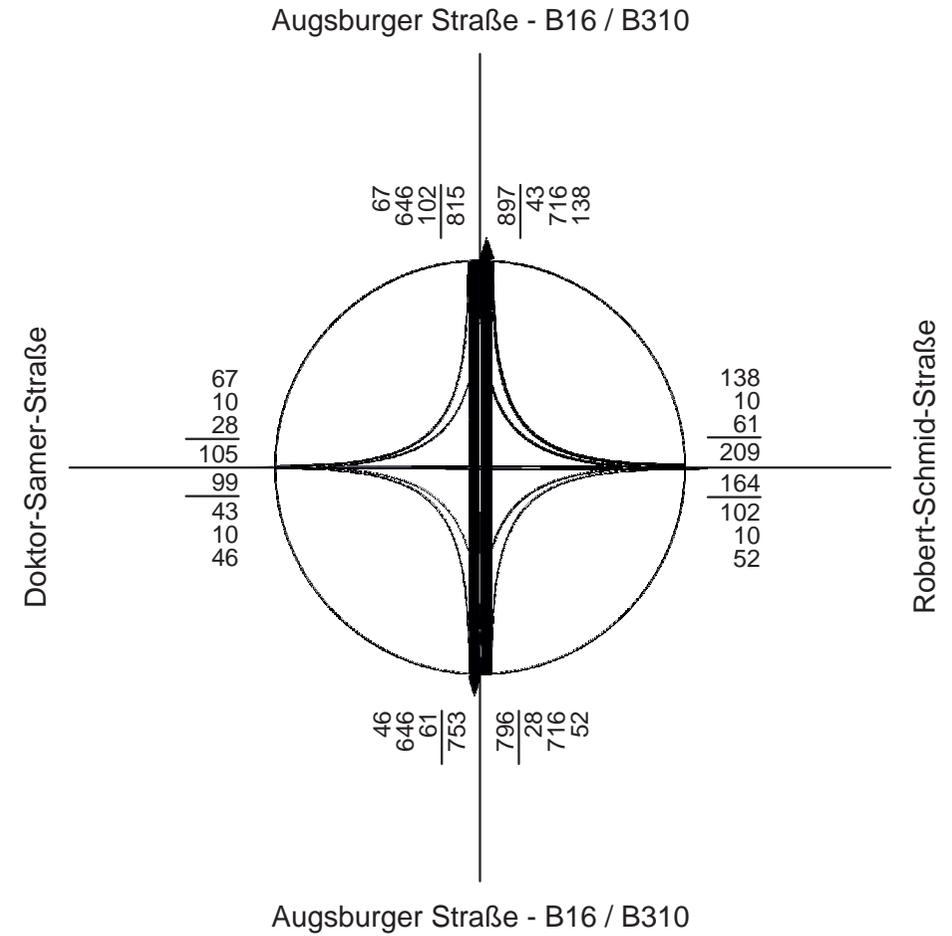
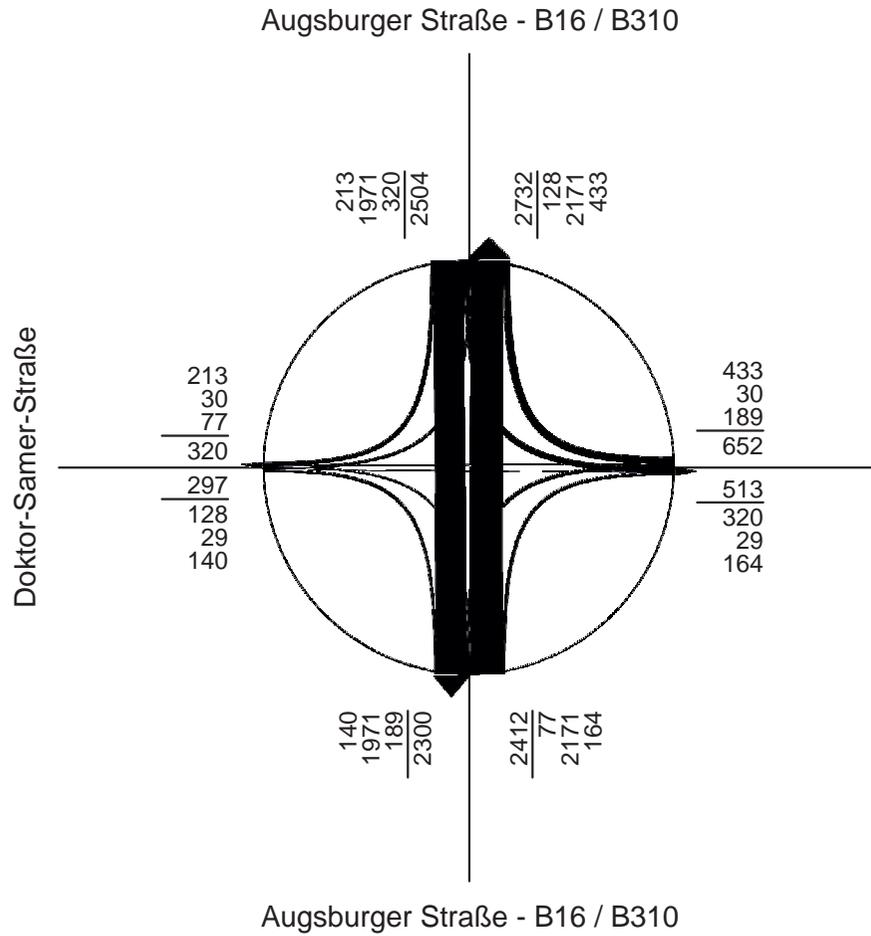
PKW-E / H_{MAX} (MGS)

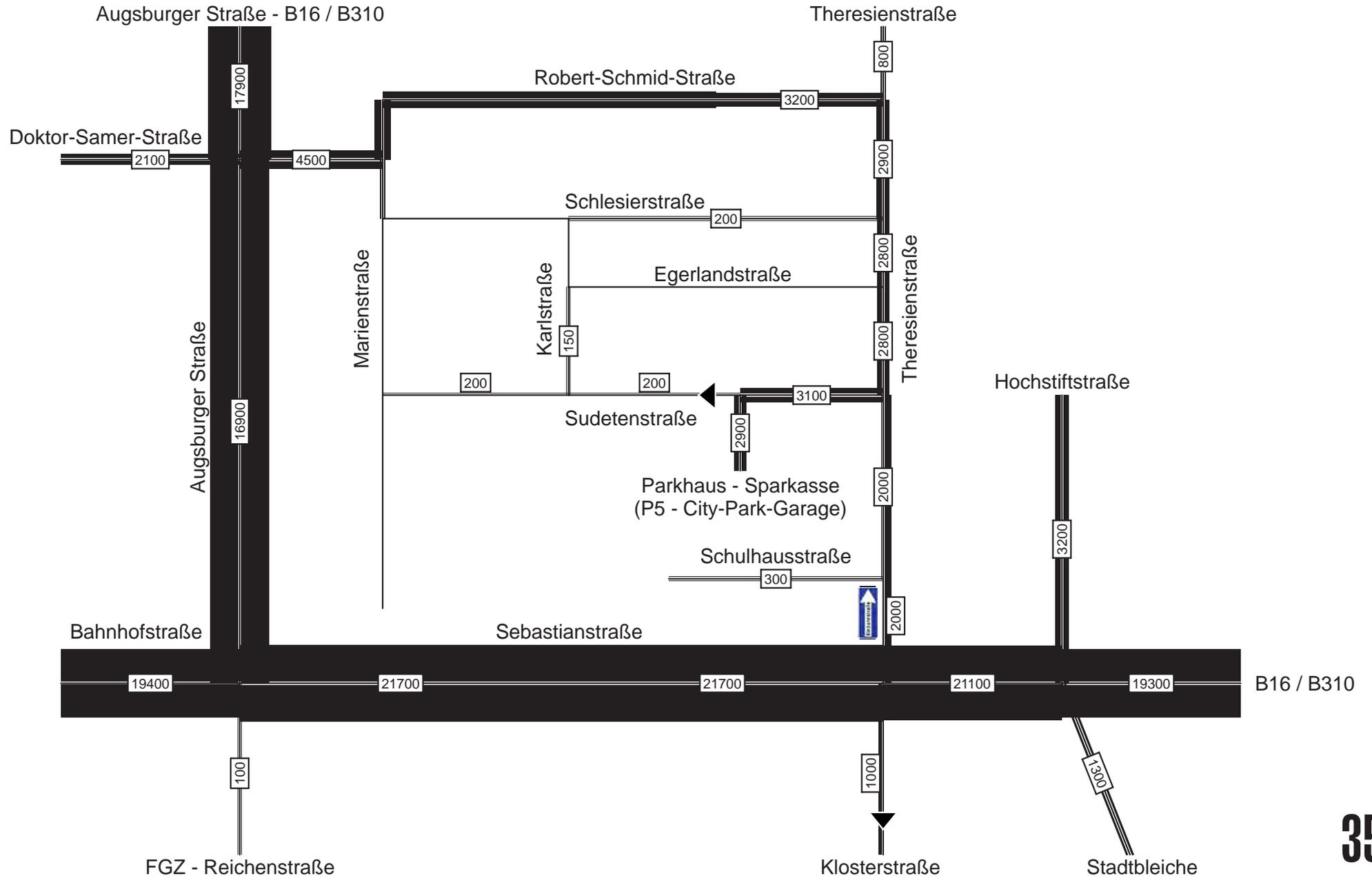


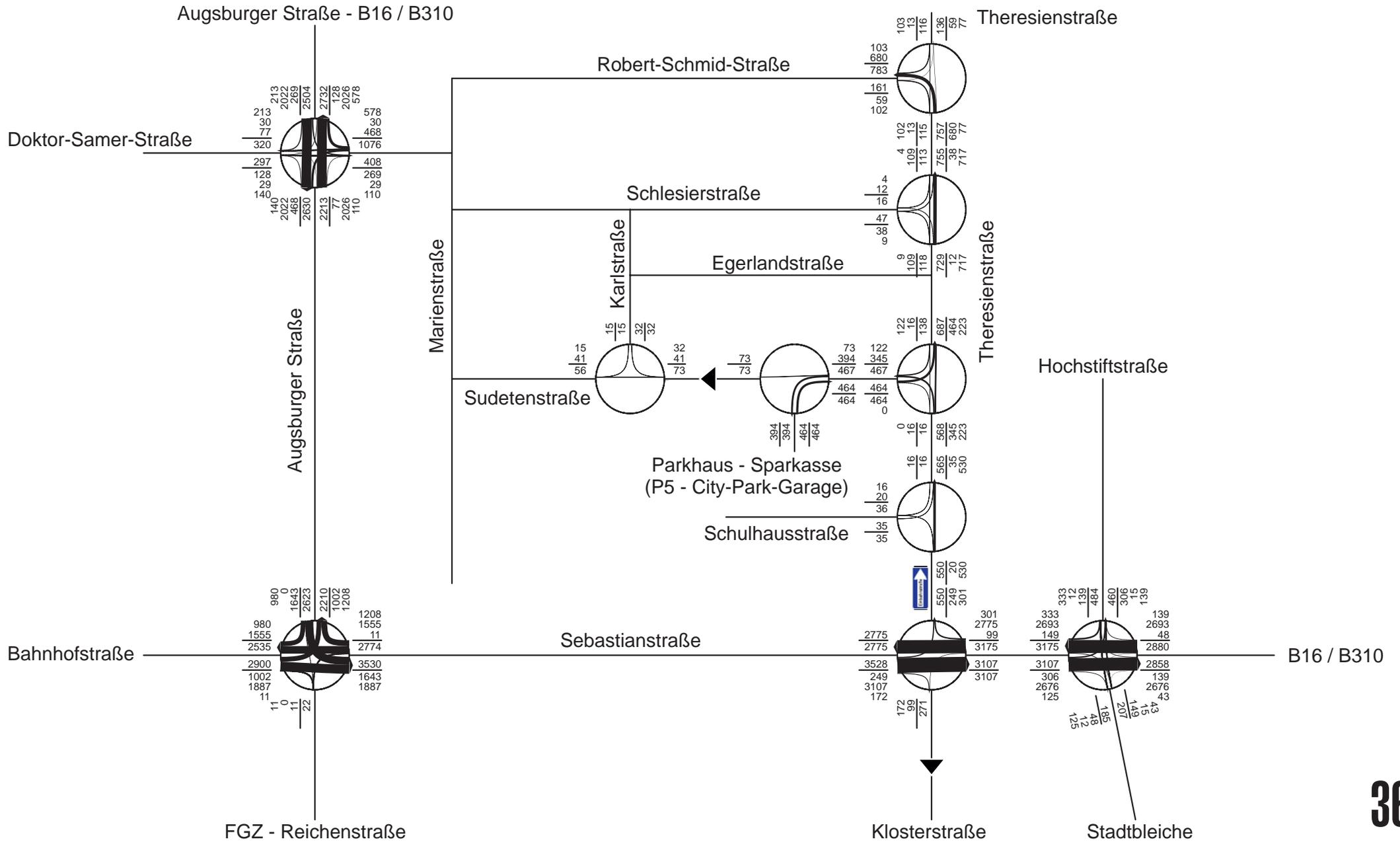


KFZ / 4H

PKW-E / H_{MAX} (MGS)

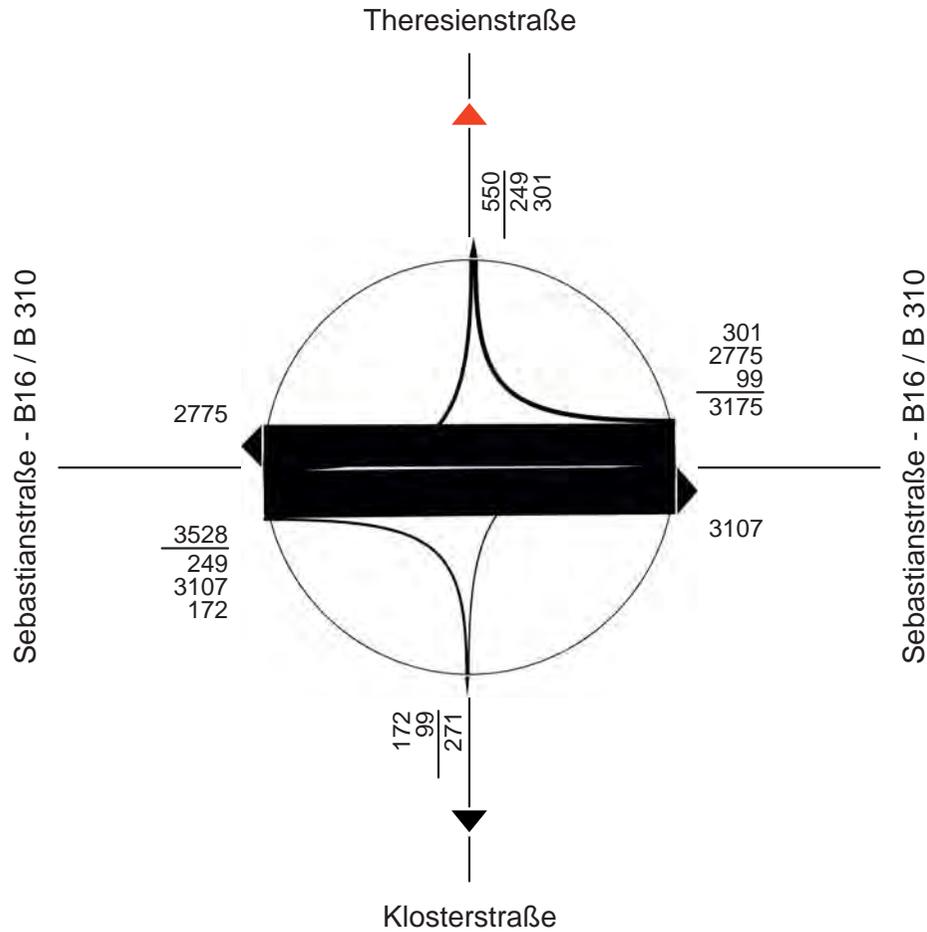




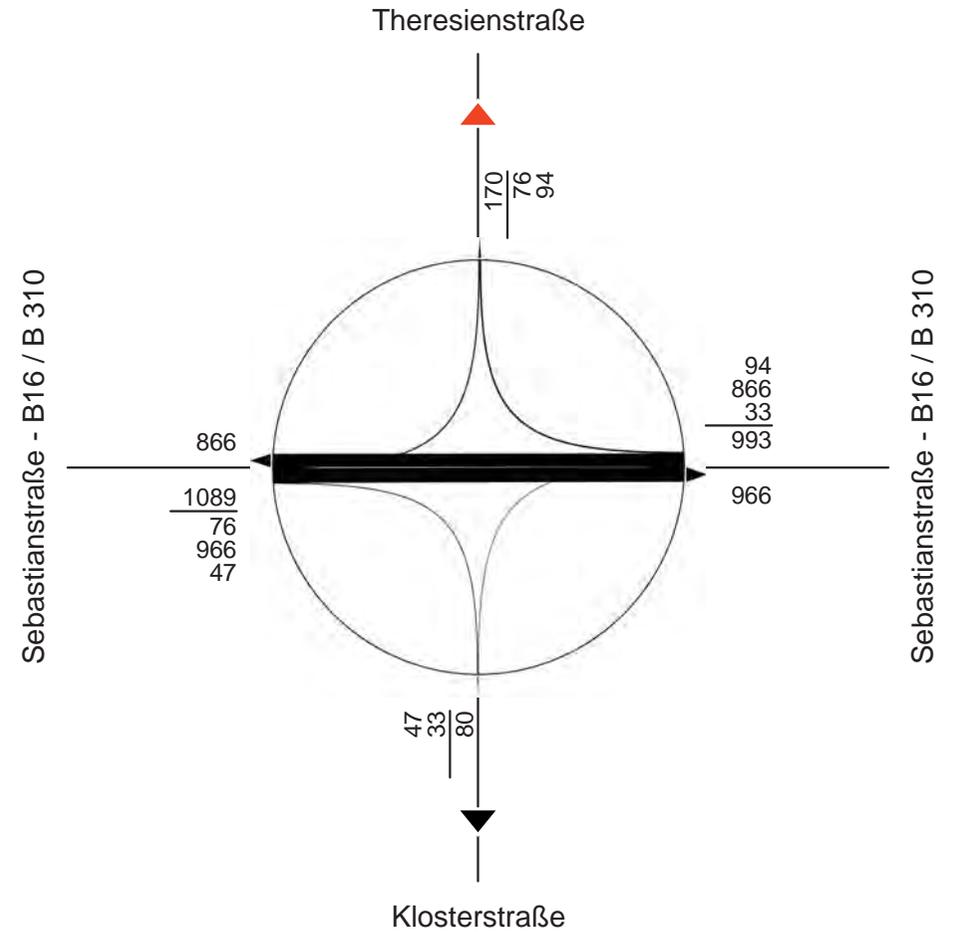




KFZ / 4H



PKW-E / H_{MAX} (MGS)





KFZ / 4H

PKW-E / H_{MAX} (MGS)

