



STADT KAUFBEUREN

Verkehrsuntersuchung zum Knotenpunkt Neugablonzer Straße/Buronstraße/Osttangente

25. November 2021

Dipl.-Ing. Robert Wenzel
Marcus Neumann, M.Sc.



Inhalt

Vorbemerkungen und Grundlagen

Knotenpunktgestaltung

Leistungsfähigkeitsberechnung

Ergänzende Aspekte



■ **Untersuchungsschritte**

Datenbasis und Planungen

- Darstellung der heute bestehenden Verkehrsstärken
- Vorgesehene Planungen und Entwicklungen

Erarbeitung der Knotenpunktgestaltung

- Anforderungen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer (Kfz, Bus, Radfahrer, Fußgänger)
- Möglichkeiten der Flächeneinsparungen
- Aspekte der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit
- Berücksichtigung unterschiedlicher Bauzustände und Planungen im Umfeld
- Planerische Empfehlung

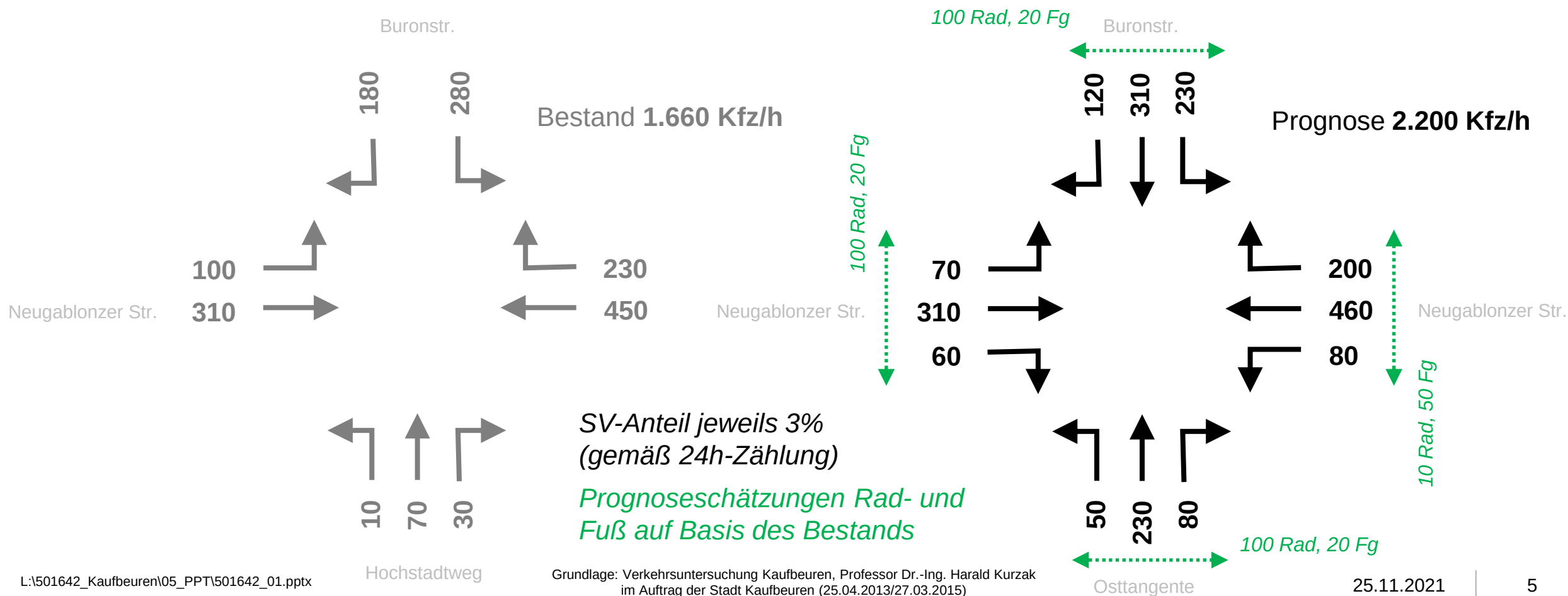
Verkehrsdatenbasis, Prognoseentwicklung und Planfälle

Netzfälle		Bestandteile						Verkehrsstärken am KP Buronstr./Neugablonzer Str./Osttangente				
Name	Horizont	Aufsiedelung	Netzelemente					Querschnitte				Knotenpunkt
		Fliegerhorst	Osttangente	AS Hirschzell	Tunnel	Südumfahrung		Nord	Ost	Süd	West	Summe
		Abschnitte			Varianten	Varianten		Buronstraße	Neugablonzer Str.	Osttangente	Neugablonzer Str.	Zufahr. Ströme
								[Kfz/24 h]	[Kfz/24 h]	[Kfz/24 h]	[Kfz/24 h]	[Kfz/24 h]
Analyse	2012/2014							11.700	20.400	1.900	16.900	25.450
PBF	2025							12.400	21.500	2.300	18.000	27.100
Planfall 1	2025	1						12.400	21.900	2.300	18.400	27.500
Planfall 2.1	2025	1	x					15.300	21.000	11.000	17.400	32.350
Planfall 2.2	2025	2	x	x				15.500	20.800	11.000	17.300	32.300
Planfall 2.3	2025	2	x		1			14.900	20.600	11.600	15.800	31.450
Planfall 2.4	2025	2	x		2			15.000	20.500	11.500	16.000	31.500
Planfall 2.5	2025	2	x		3			14.900	20.500	11.500	16.000	31.450
Planfall 2.6	2025	2	x		4			14.900	20.800	11.300	16.300	31.650
Planfall 3.1	2025	3	x	x		ortsnahe		15.300	20.100	10.700	16.300	31.200
Planfall 3.2	2025	3	x	x		ortsfern		15.400	19.800	10.800	16.000	31.000
Planfall 3.3	2025	3	x				x	14.800	22.000	10.800	17.600	32.600

- Knotenströme (Spitzenstunden in Kfz/h) liegen lediglich für den Analysefall und den Planfall 2.1 vor
- Planfall 2.1 stellt (neben Planfall 3.3) den kritischen Fall dar, deren Knotenströme werden verwendet

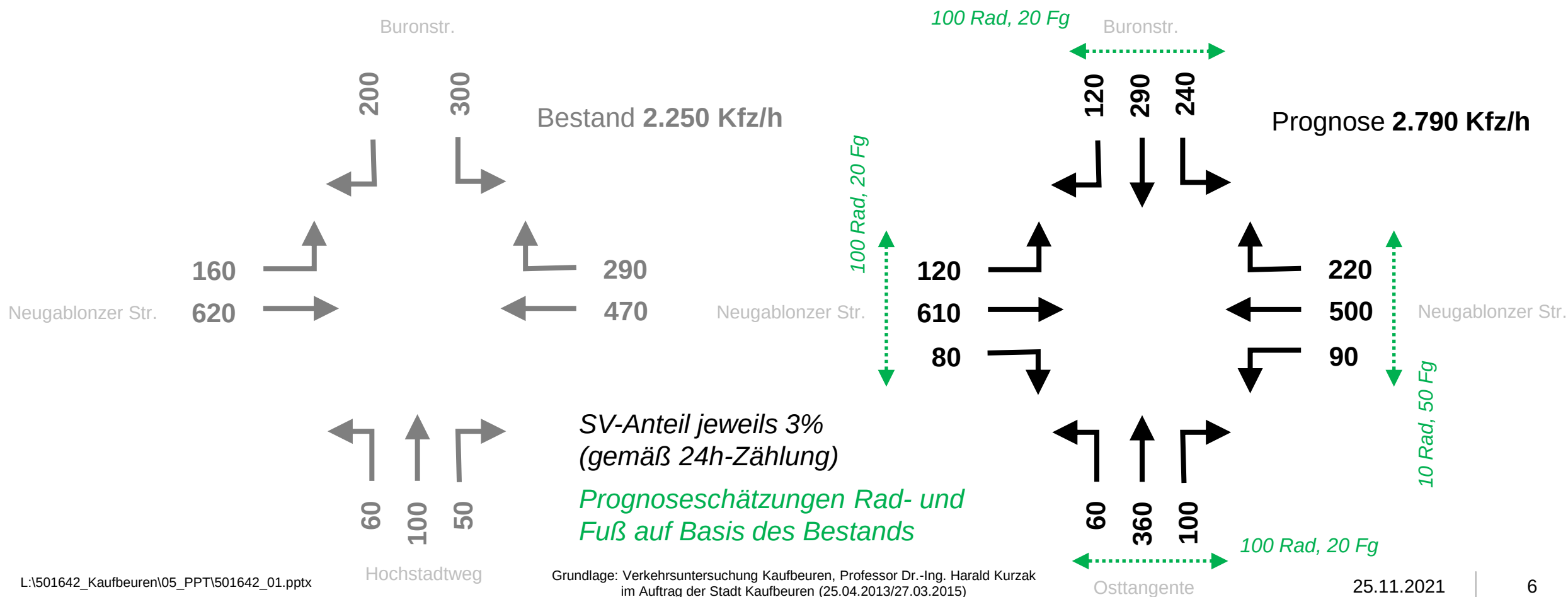
Kfz-Verkehrsstärken am KP Neugablonzer Str./Buronstr./Osttangente

Morgens 07:00 - 08:00 Uhr [Kfz/h]

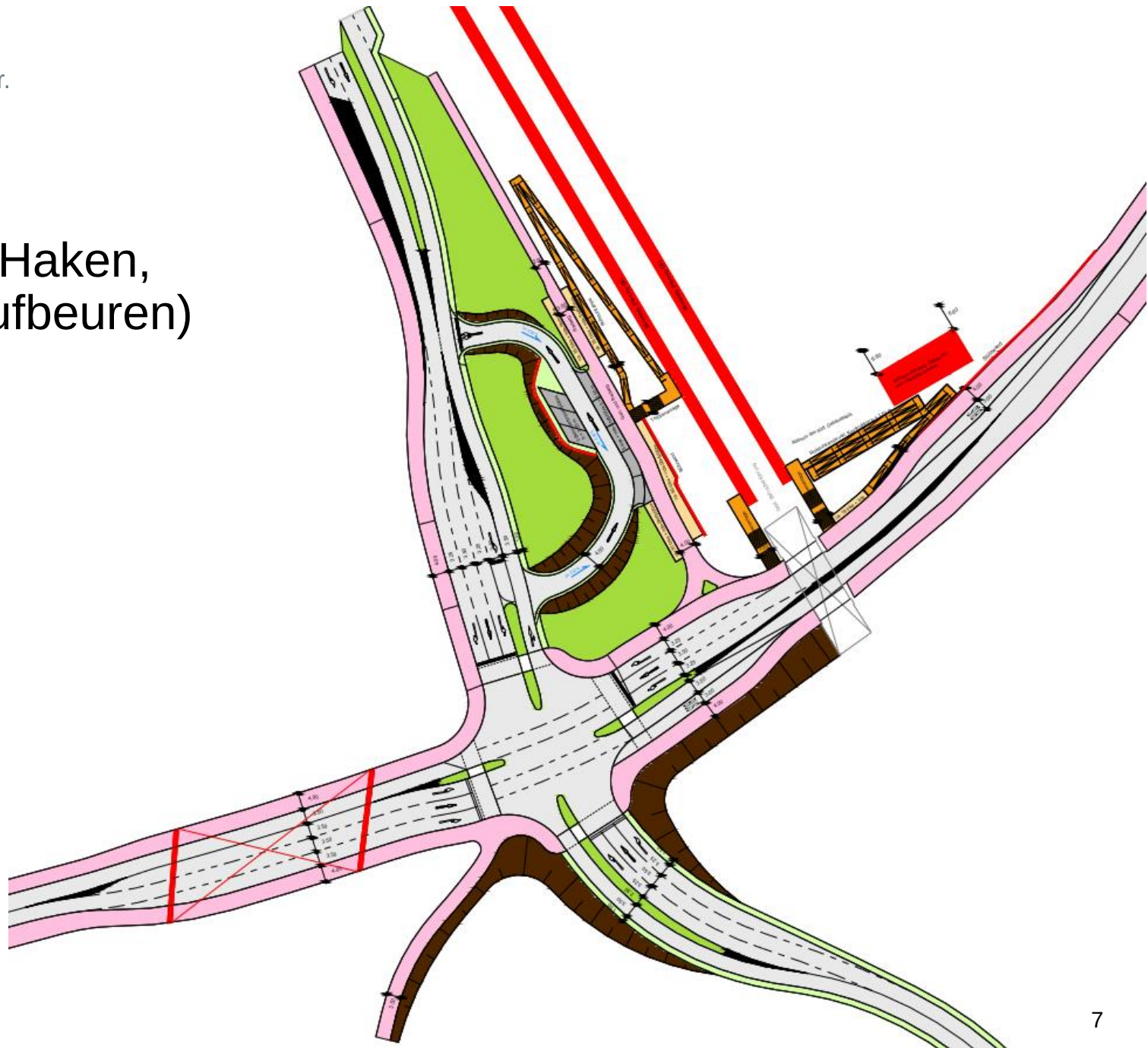


Kfz-Verkehrsstärken am KP Neugablonzer Str./Buronstr./Osttangente

Nachmittags 16:30 - 17:30 Uhr [Kfz/h]



Knotenpunktgestaltung, Knotenpunktentwurf mit Hp. Haken, Stand 15.04.2020 (Stadt Kaufbeuren)



Knotenpunktgestaltung, Bebauungs- und Grünordnungsplan, Stand 07.05.2021 (Stadt Kaufbeuren)

PLANZEICHENERKLÄRUNG

A. FESTSETZUNGEN DURCH PLANZEICHEN

1. Geltungsbereich

 Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungs- und Grünordnungsplanes

2. Verkehrsflächen

 Straßenverkehrsflächen

 Fuß- und Radweg

 Verkehrsbegleitgrün

 Böschung

 Straßenbegrenzungslinie

 Maßangabe in Meter, z.B. 20,00m

3. Wasserflächen für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelung des Wasserabflusses

 Überschwemmungsgebiet

4. Flächen für die Landwirtschaft und Wald

 Bannwald

B. HINWEISE UND NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

 Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des anschließenden bzw. überplanten Bebauungs- und Grünordnungsplanes 28.2

 Vorhandene Grundstücksgrenzen und Flummern, z.B. Fl.Nr. 1503

 Vorhandene Haupt- und Nebengebäude

 Fahrtrichtungsanzeige als Fahrbahnmarkierung

 Abbiegespur

 Fahrbahnübergang Fuß- und Radweg

 Fahrbahnmarkierung

 Sperrung der Rechtsabbiegespur bis Fertigstellung Anbindung Osttangente über Moserwiese

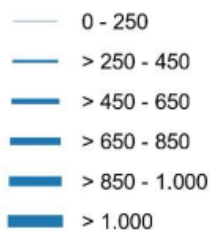
 Brückenbauwerk



Strategische Rad- und Fußverkehrsplanung Rad- und Fußverkehrskonzept, Oktober 2020

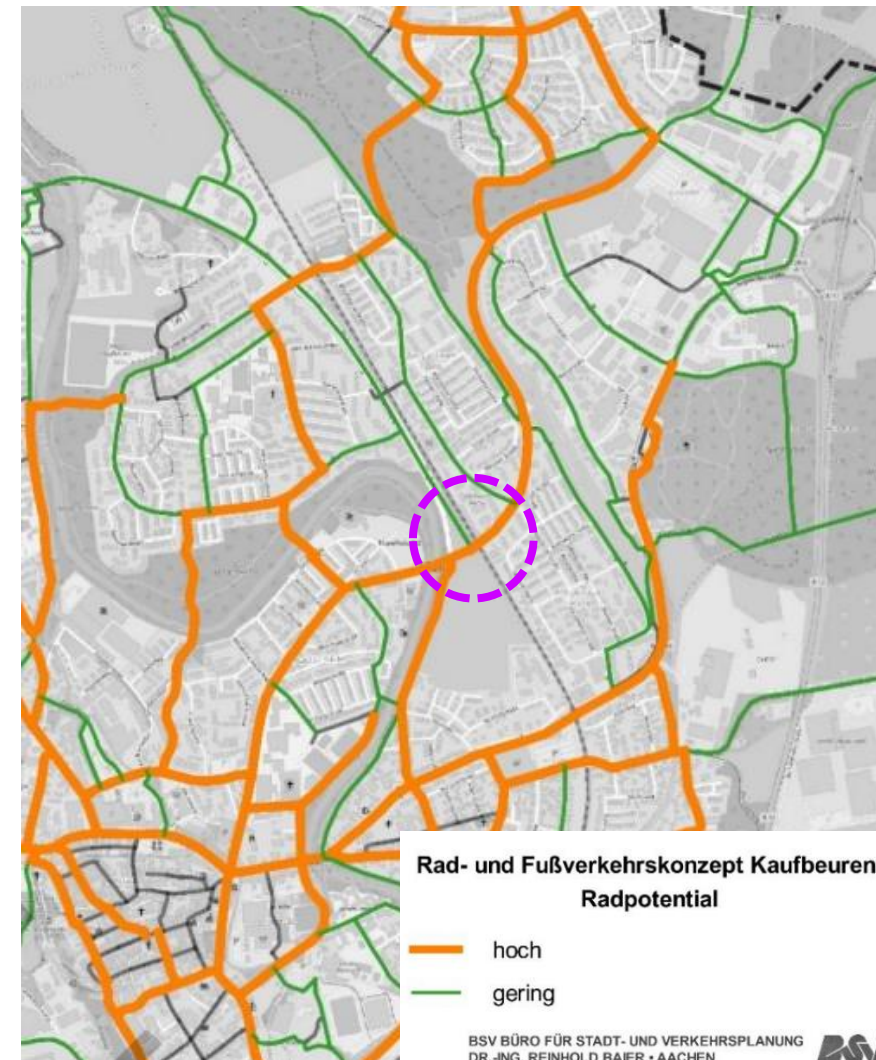
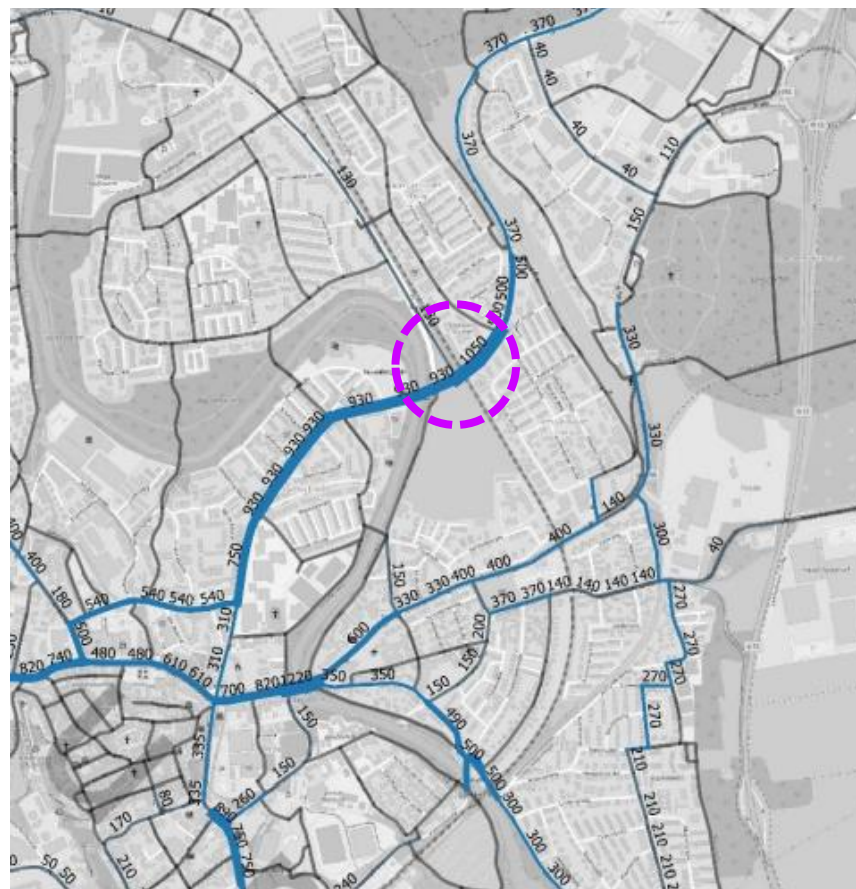
- Wichtige Rad- und Fußverkehrsachse
- Im Bestand ca. 1.000 Radfahrer am Tag

Rad- und Fußverkehrskonzept Kaufbeuren
Querschnittsbelastungen Radverkehr
(werktags in 24 Std.)



Zählungen: Mai/Juli 2009 und Juli/November 2012)

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN



Rad- und Fußverkehrskonzept Kaufbeuren
Radpotential

hoch
gering

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER • AACHEN





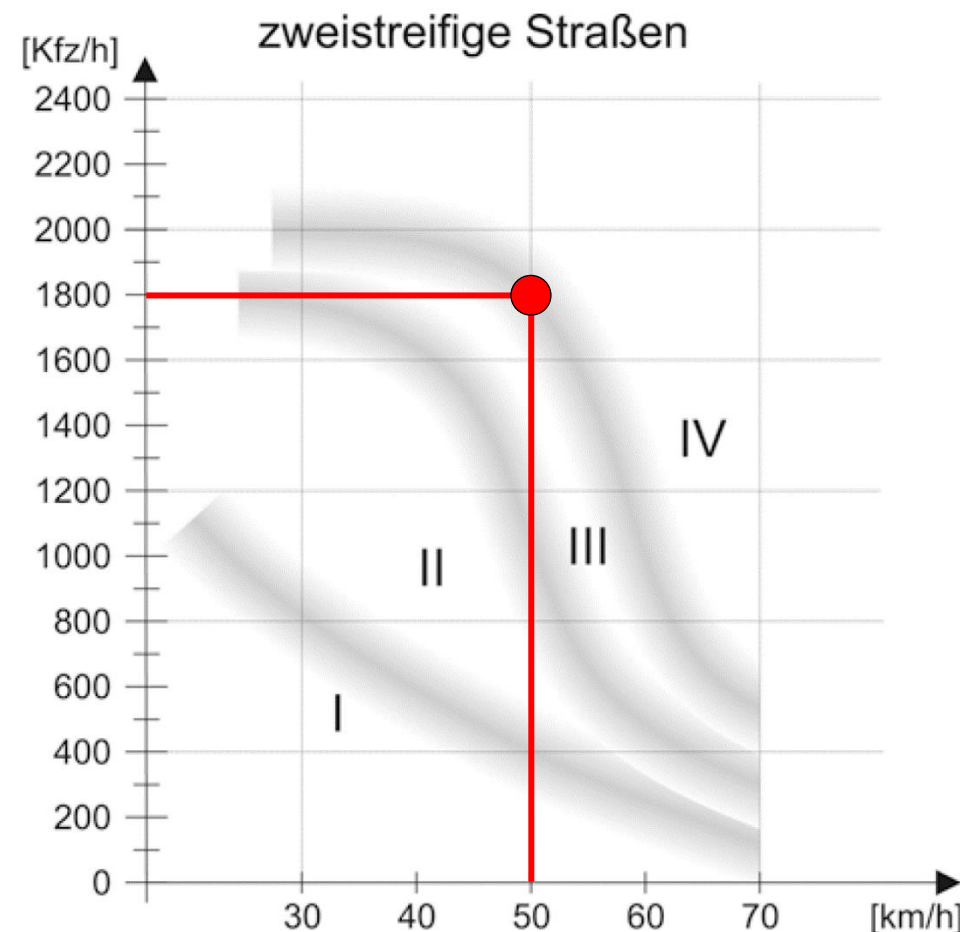
■ Überprüfung Radverkehrsführung

Verkehrliche Rahmenbedingungen

Heute ca. 1.700 Kfz/h und künftig ca. 1.800 Kfz/h
(Neugablonzer Straße)

- Belastungsbereich III/IV
- Getrennte Führung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr

- I Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn
- II Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radfahrer frei und Radwege ohne Benutzungspflicht
- III Regeleinsatzbereich für Trennen (Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege)
- IV Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich





ÖV-Planung

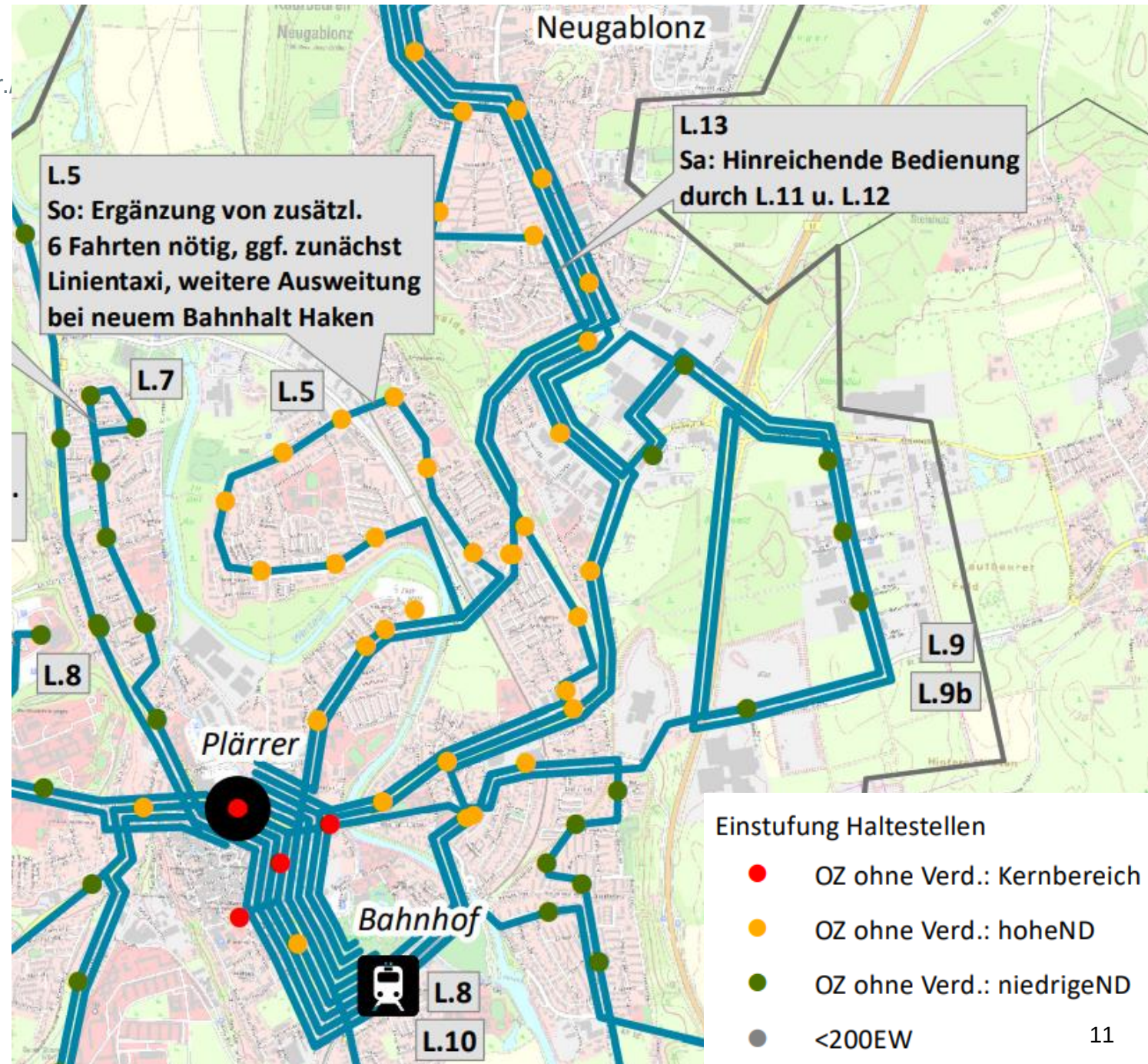
Nahverkehrsplan, Okt 2020

- Angebotsergänzungen zur Anbindung des neuen Haltepunktes Haken
- Keine Bushaltestelle am betrachteten Knotenpunkt, **Widerspruch zum Knotenpunktentwurf**



Maßnahmen Stadtlinienverkehr Kaufbeuren

Bedienungshäufigkeiten
Montag - Freitag NVZ
und Einstufung Haltestellen





Knotenpunktgestaltung

Möglichkeiten zur Optimierung



■ Knotenpunktentwurf

Zielstellungen

- Verkehrsabwicklung für die verschiedenen Zustände ermöglichen:
 - Interimszustand (ohne 2. BA Osttangente)
 - Bauzeitliche Verkehrsführung (ohne 2. BA Osttangente, mit Behelfsbrücke über die Wertach)
 - Endzustand (mit 2. BA Osttangente, mit sanierter Wertachbrücke)
- Symmetrischen Brückenquerschnitt bei der Gestaltung der westlichen KP-Zufahrt berücksichtigen
- Kompakte, flächensparende Gestaltung anstreben
- Verkehrssichere und bevorrechtigte Führung des Fußgänger-, Rad- und Busverkehrs ermöglichen
- Eindeutige und klare Verkehrsführung

Knotenpunktgestaltung, Optimierung

1. Durchgehende Führung der Zweispurigkeit von Norden
2. Nutzung der „Totspuren“ als Busspuren zur Busbeschleunigung:
 - in Zufahrt West Rechtsabbiegespur als Busspur Geradeaus
 - in Zufahrt Nord Rechtsabbiegespur als Busspur
 - in Zufahrt Ost RA-Spur als Busspur
3. Verlegung der Bushaltestelle nach Osten (Bereich Liegnitzer Straße) als direkter Zugang zum neuen Hp und zur Verkürzung der Furt in Zufahrt Ost
4. Abhängen des Hochstadtweges bzw. Verbot des Linksabbiegens und Geradeausfahrens zur Steigerung der Leistungsfähigkeit
5. Verbreiterung der südlichen Zufahrt (3 Zufahrtspuren, 1 Ausfahrtspur, Mittelinsel)
6. Getrennte Führung des Rad- und Fußverkehrs mit separaten Furten (analog der Bestandsführung) und Anpassung im Bereich Kiss+Ride
7. Ggf. Verzicht auf die Mittelinsel in Zufahrt West zur symmetrischen Gestaltung des Brückenquerschnitts
8. Überprüfung der erforderlichen Rückstaulängen (alle Zufahrten)

