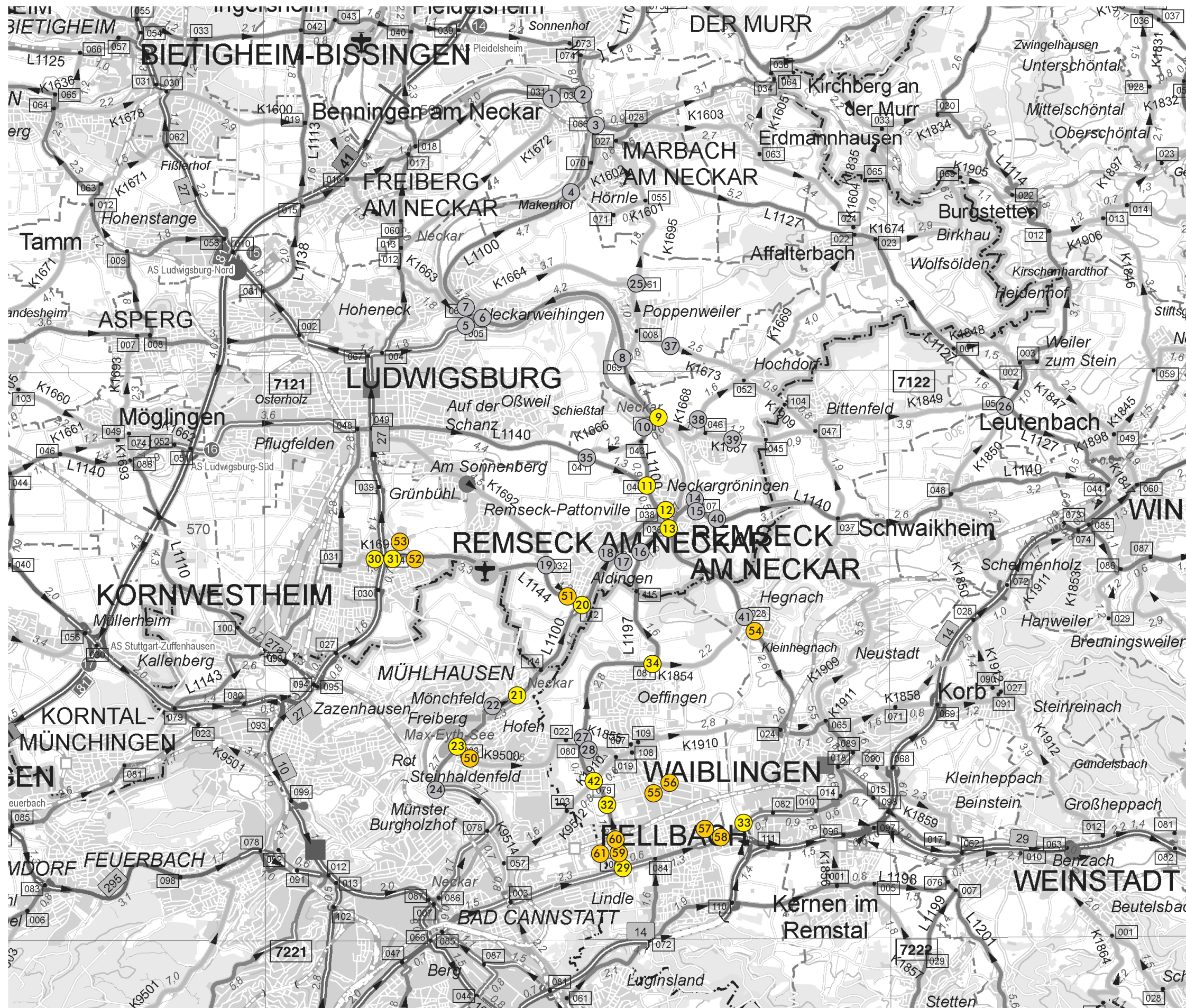


Knotenpunkte
- Analyse der Signalprogramme

- 42 Prüfung Signalprogramm: Knoten, gezählt
- 54 Prüfung Signalprogramm: Knoten, nicht gezählt
- 42 keine Prüfung, Knoten gezählt

Knoten-Nr.

K 7
K 9.1
K 9.2
K 11
K 12.1
K 12.2
K 13
K 20
K 21
K 23
K 29
K 30
K 31
K 32
K 33
K 34
K 42
K 50
K 51
K 52
K 53.1
K 53.2
K 54
K 55
K 56
K 57
K 58
K 59
K 60
K 61 (neue LSA 2013)

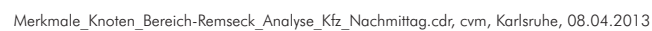


Plan
IV-1

Bereich Remseck

STU Signaltechnische Unterlagen
VA Verkehrsabhängig
TVA Teilverkehrsabhängig
WA Vollverkehrsabhängig
k. A. keine Angaben vorhanden

IV-2



Signaltechnische Merkmale
ausgewählter Knotenpunkte und
Knotenströme [Kfz/4h] (15-19 Uhr)

Bereich Stuttgart / Fellbach

- 18 Knotennummer
- 112 Anzahl Kfz je Fahrtrichtung
- 1 23 10 Anzahl Kfz je Abbiegestrom
- Q2 Querschnittszählung
- 42 Knotenzählung durchgeführt
- 60 keine Knotenzählung durchgeführt
- Anlagen mit Optimierungspotential durch Modernisierung

Abkürzungen

STU Signaltechnische Unterlagen
VA Verkehrsabhängig
TVA Teilverkehrsabhängig
VVA Vollverkehrsabhängig
k. A. keine Angaben vorhanden

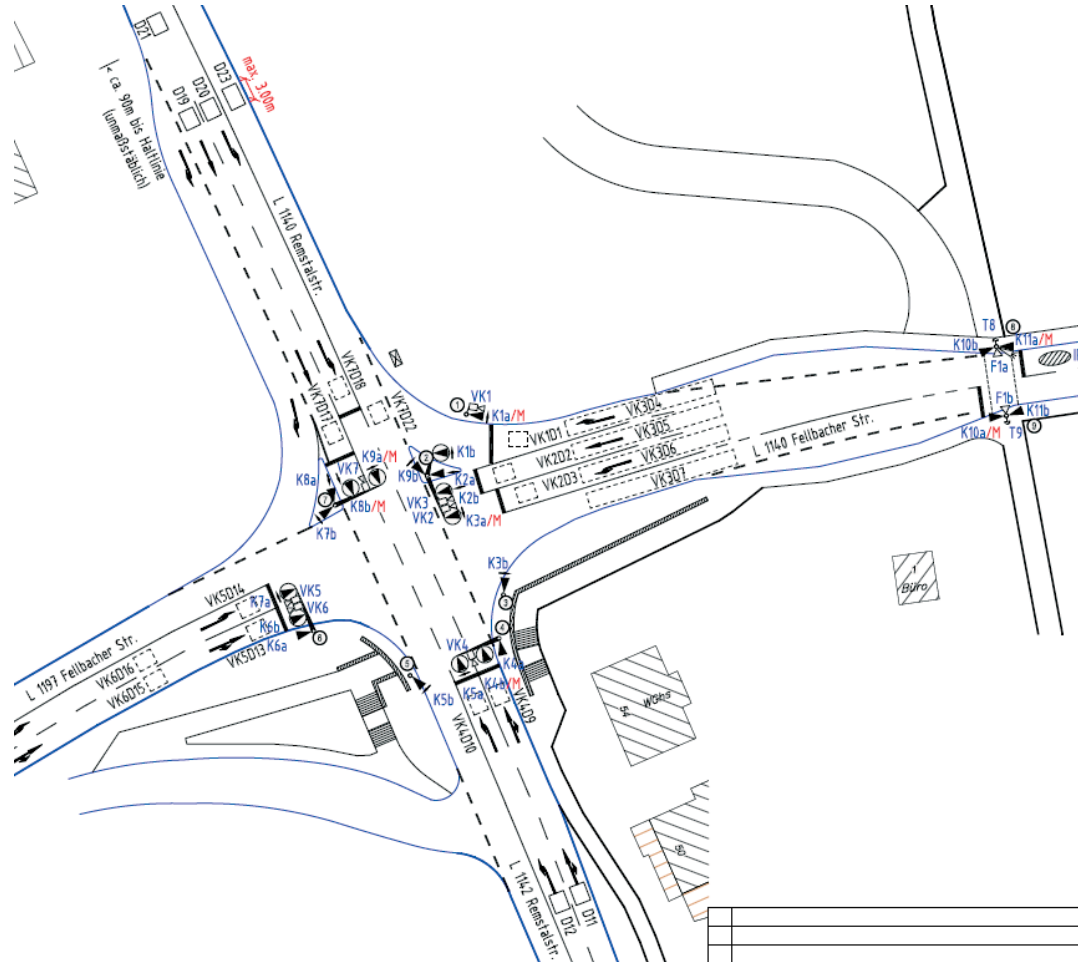
Erhebung: Do, 18.10.2012 Knotenpunktzählung



Plan

IV-3

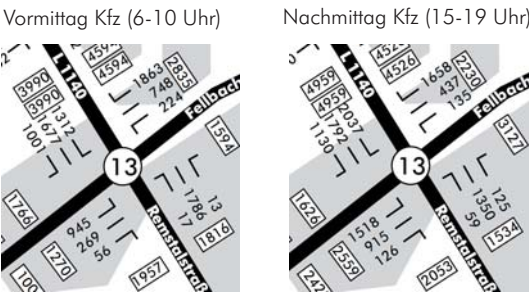




Steckbrief für Knotenpunkte

K 13
L 1140 Fellbacher Str. /
L1142 Remstalstraße

Datum STU: 10-2010
 Steuerung: VA
 Koordinierung: ja (K12)
 Busvorrechtigung
 Anz. Programme: 4 Umlaufzeiten:
 Morgens: 90s
 Abends: 90s



K 13 Bestand

Bewertung:

TU=90s	Vormittag	Nachmittag
QSV	E	F
Wartezeit [s/Fz]	61	120

K 13 Idee

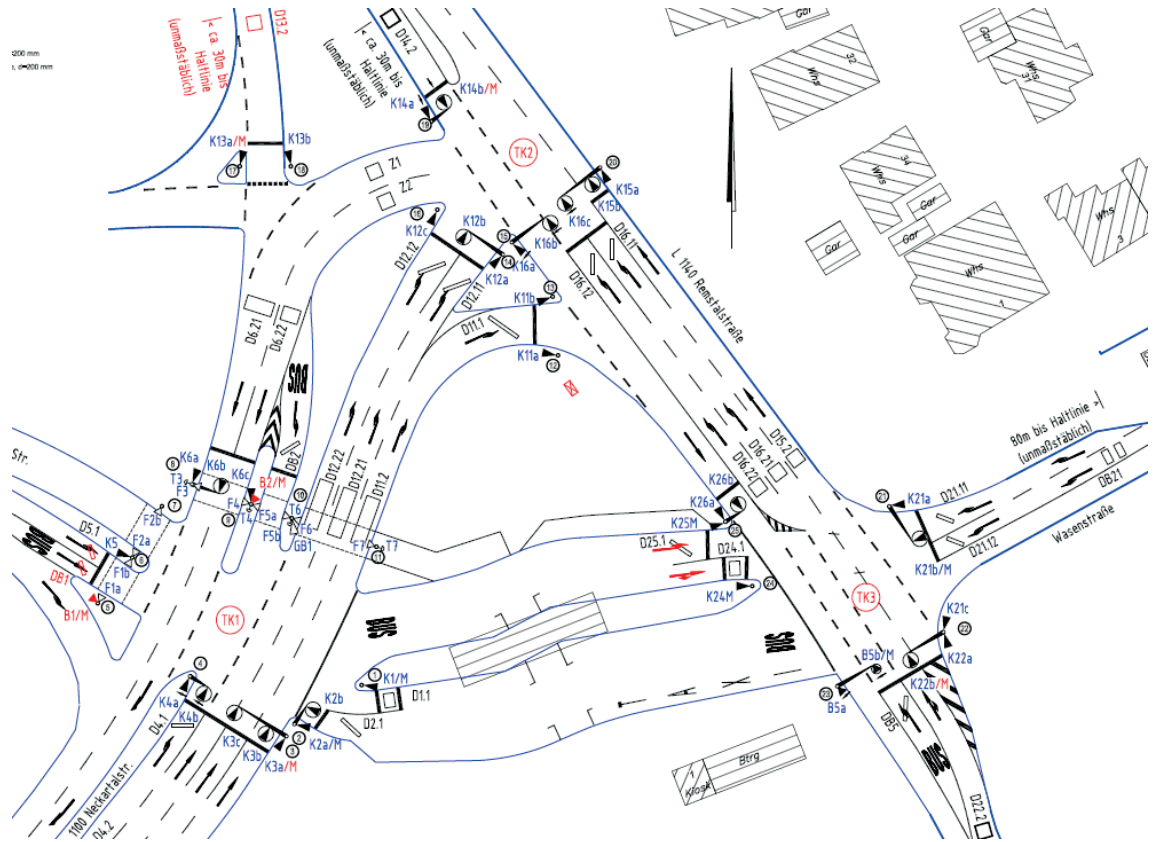
Bewertung:

TU=90s	Vormittag	Nachmittag
QSV	C	D
Wartezeit [s/Fz]	28	77
Verbesserte Wartezeit	-54%	-35%

Fahrstreifeneinteilung:

- Anzahl Fahstreifen in Knoteneinfahrt
- Anzahl Fahstreifen in Knotenausfahrt
- Änderung zu Bestand bzw. Neubau

- Optimierungsmöglichkeiten:**
- Abbiegeverbot für Linksabbieger aus Richtung Hegnach in Fellbacher Straße
 - Zusätzliche Fahstreifen

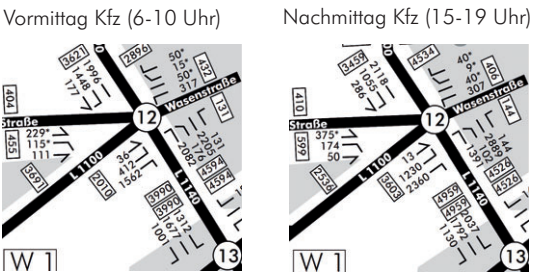
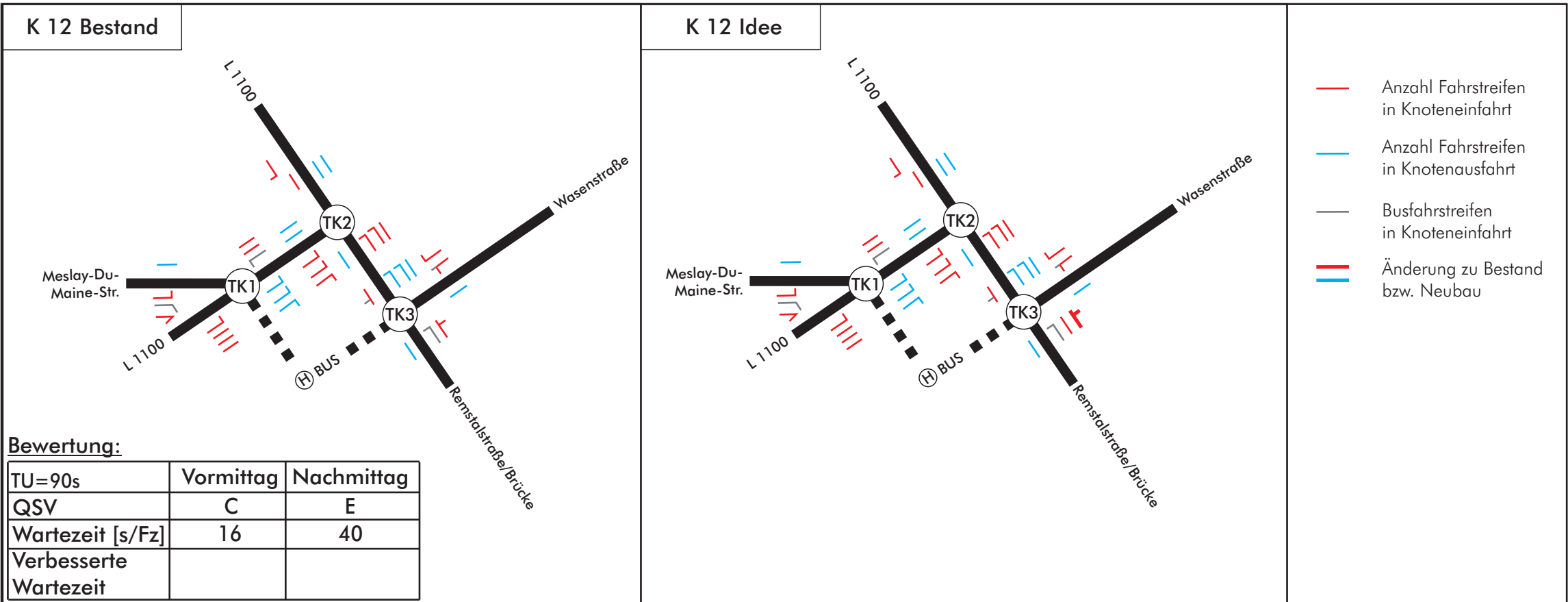


Regierungspräsidium Stuttgart
Raum nördlich Stuttgart
Verkehrsmanagementkonzept
 Analyse 2012

Steckbrief für Knotenpunkte

K 12
Remstalstraße / L 1100 Neckartalstr.
/ Wasenstraße

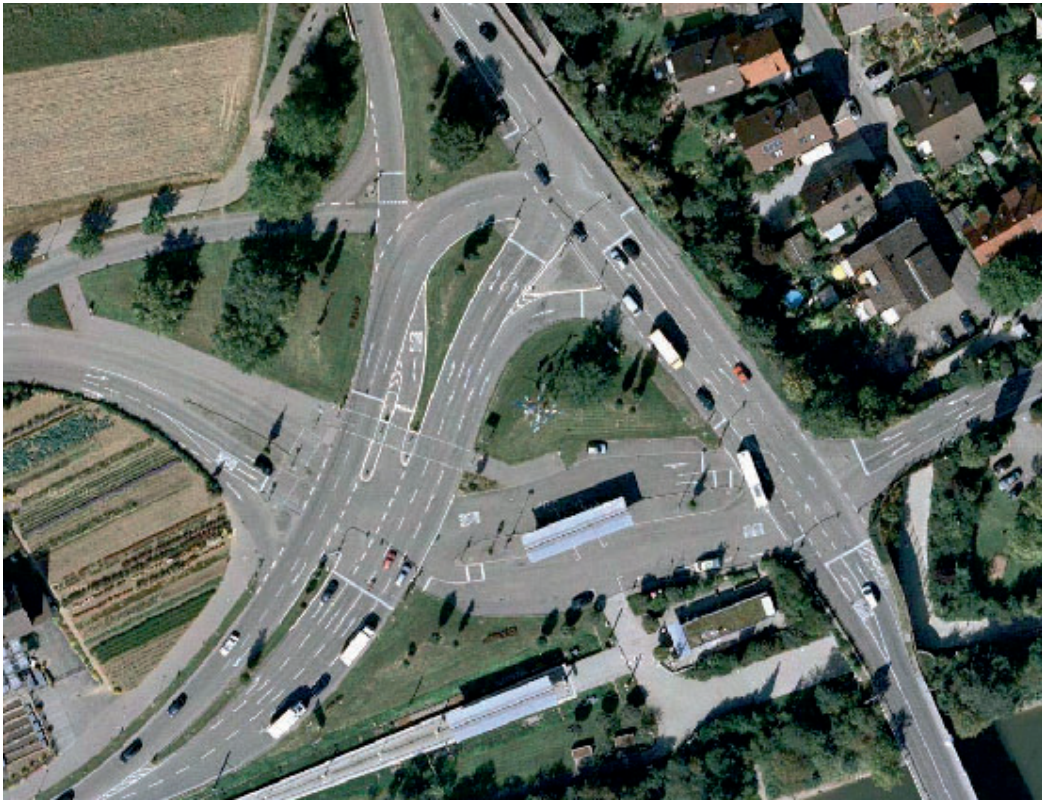
Datum STU: 11-2012
 Steuerung: VA
 Koordinierung: ja (K13)
 Busvorrichtung
 Anz. Programme: 4 Umlaufzeiten:
 Morgens: 90s
 Abends: 90s



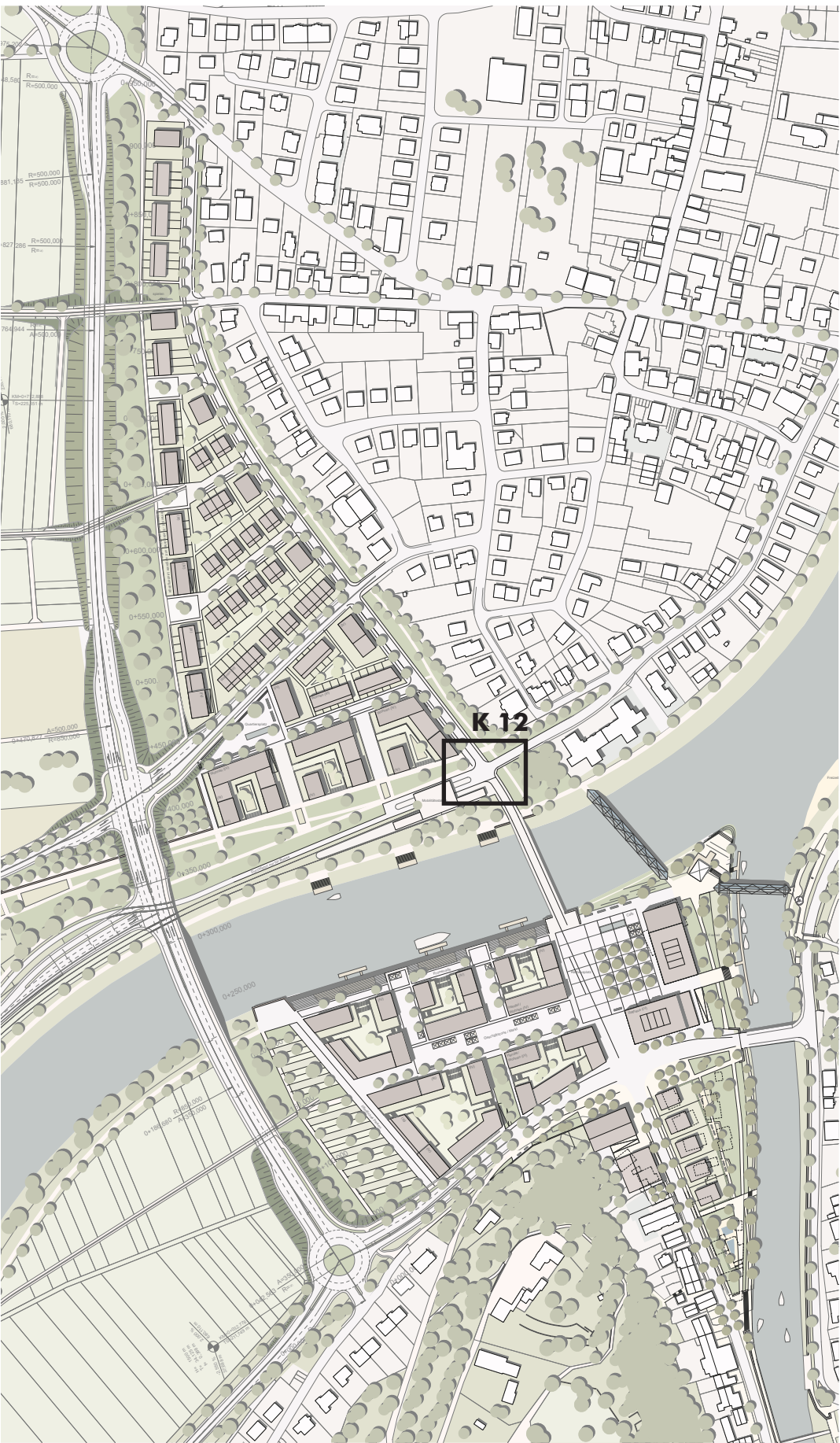
Optimierungsmöglichkeiten:

- Zusätzlicher zweiter Geradeausfahrstreifen in Knotenzufahrt aus Richtung Neckarbrücke (Länge optimiert durch geringfügige Umbaumaßnahme)

Plan
IV-5a



K 12 Bestand

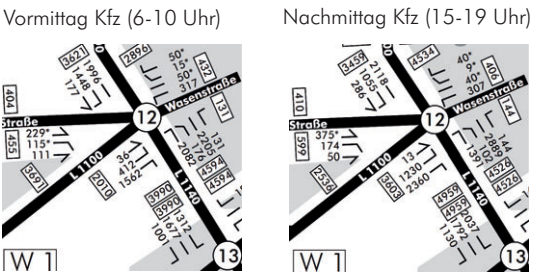


Westtangente u. Zweite Brücke (aus: Wettbewerb "Neue Mitte Remseck")

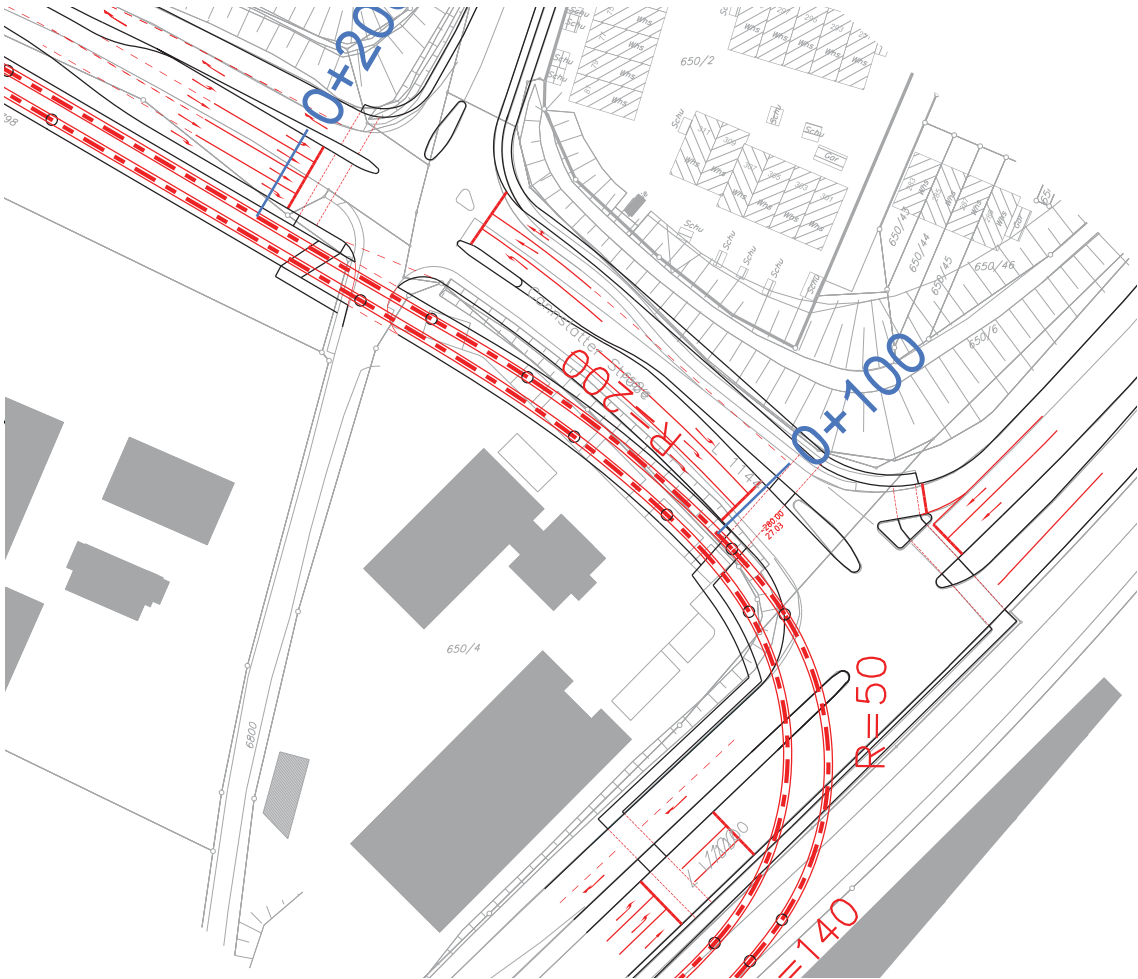
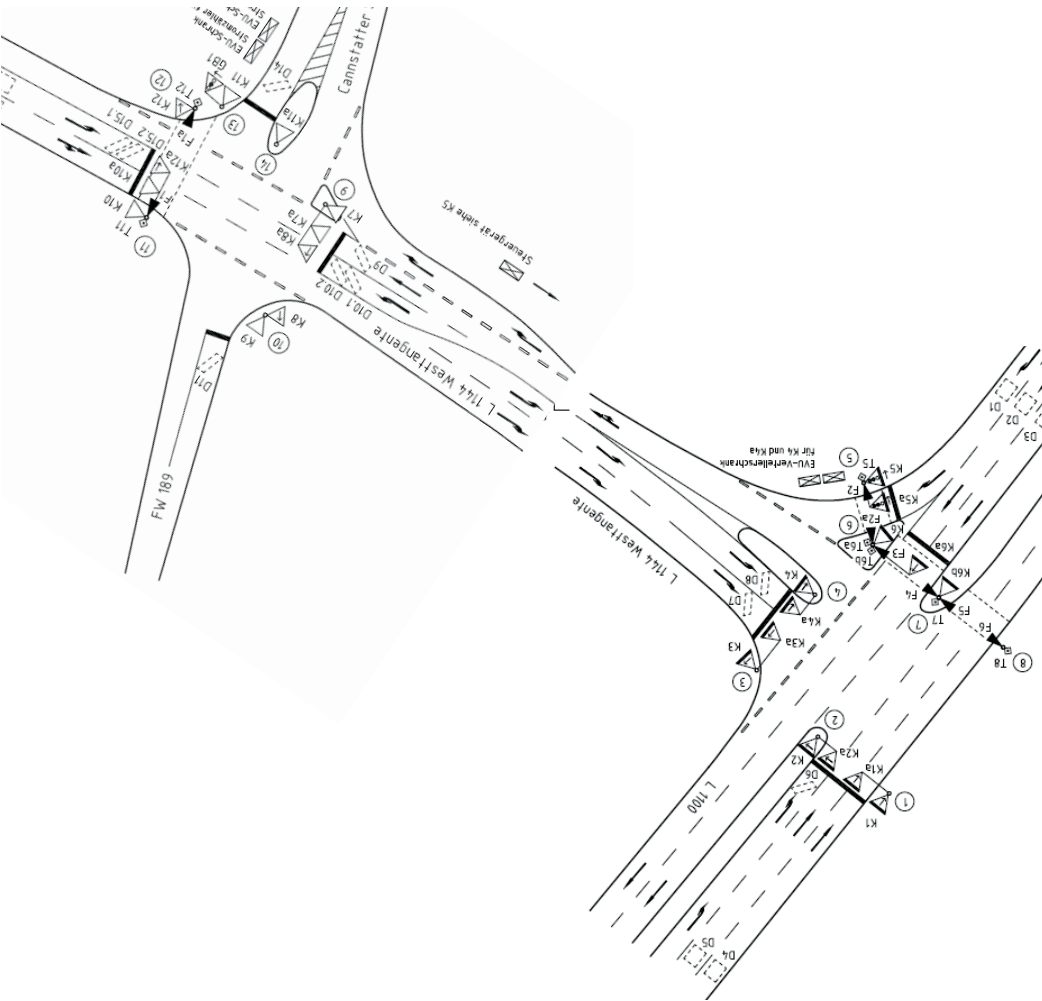
Steckbrief für Knotenpunkte

K 12
Remstalstraße / L 1100 Neckartalstr.
/ Wasenstraße

Datum STU: 11-2012
 Steuerung: VA
 Koordinierung: ja (K13)
 Busvorverrehtigung
 Anz. Programme: 4 Umlaufzeiten:
 Morgens: 90s
 Abends: 90s



- Optimierungsmöglichkeiten:**
- geringfügige Maßnahmen mit erforderlicher Wirkung sind nicht erkennbar
 - Umstrukturierung des Straßennetzes entsprechend des Konzeptes zur Neuen Mitte Remseck

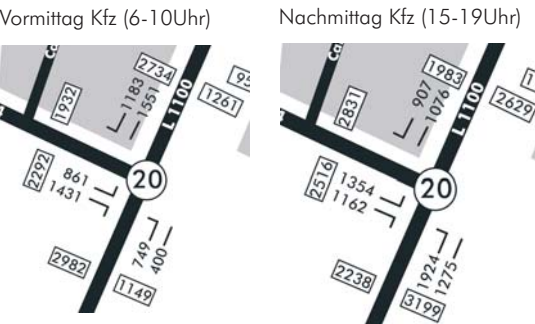


Regierungspräsidium Stuttgart
Raum nördlich Stuttgart
Verkehrsmanagementkonzept
Analyse 2012

Steckbrief für Knotenpunkte

K 20, K 51
L 1100 / Westtangente Aldingen

Datum STU: 07-1999
Steuerung: VA
Koordinierung: ja (TVA)
(mit K 21 + K 51)
Anz. Programme: 5 Umlaufzeiten:
Morgens: 120s
Abends: 120s



K 20 Bestand			K 20 Idee		
Bewertung:			Bewertung:		
TU=120s	Vormittag	Nachmittag	TU=90s	Vormittag	Nachmittag
QSV	C	C	QSV	B	C
Wartezeit [s/Fz]	21	26	Wartezeit [s/Fz]	16	17
			Verbesserte Wartezeit	-24%	-38%

Optimierungsmöglichkeiten:

- Modernisierung der Signalisierung
- Zusätzliche Fahrstreifen gemäß Planung Stadtbahn

Fahrstreifeneinteilung:

- Anzahl Fahrstreifen in Knoteneinfahrt
- Anzahl Fahrstreifen in Knotenausfahrt
- Änderung zu Bestand bzw. Neubau
- Wegnahme von Fahrstreifen

Plan

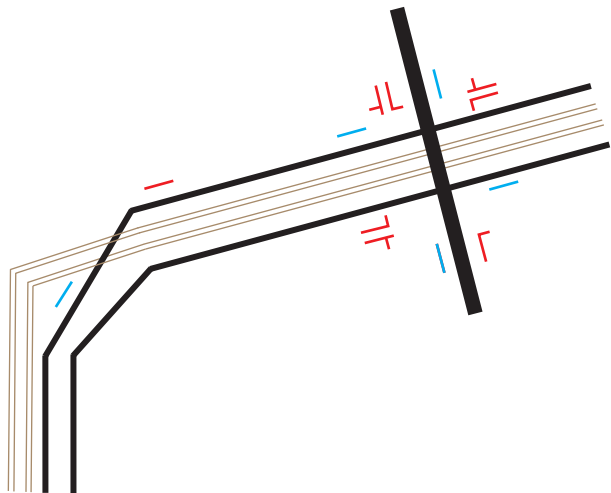
IV-6



Steckbrief für Knotenpunkte

K 22
L 1100 Aldinger Str. / Arnoldstr.

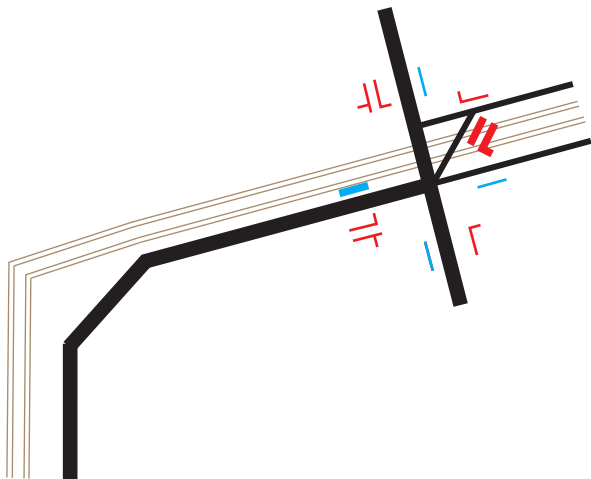
K 22 Bestand



Bewertung:

TU=120s	Vormittag	Nachmittag
QSV	E	F
Wartezeit [s/Fz]	78	109

K 22 Idee



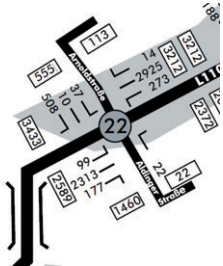
Bewertung:

	Vormittag	Nachmittag
QSV	C	D
Wartezeit [s/Fz]	29	58
Verbesserte Wartezeit	-62%	-47%

Fahrstreifeneinteilung:

- Anzahl Fahrstreifen in Knoteneinfahrt
- Anzahl Fahrstreifen in Knotenausfahrt
- Änderung zu Bestand bzw. Neubau

Vormittag Kfz (6-10 Uhr) Nachmittag Kfz (15-19 Uhr)



Optimierungsmöglichkeiten:

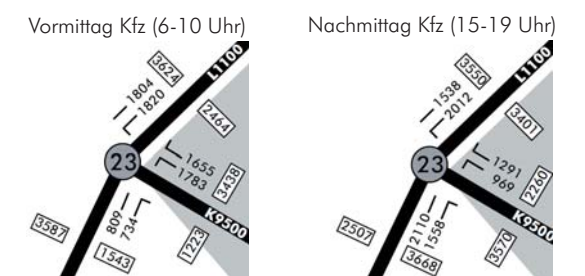
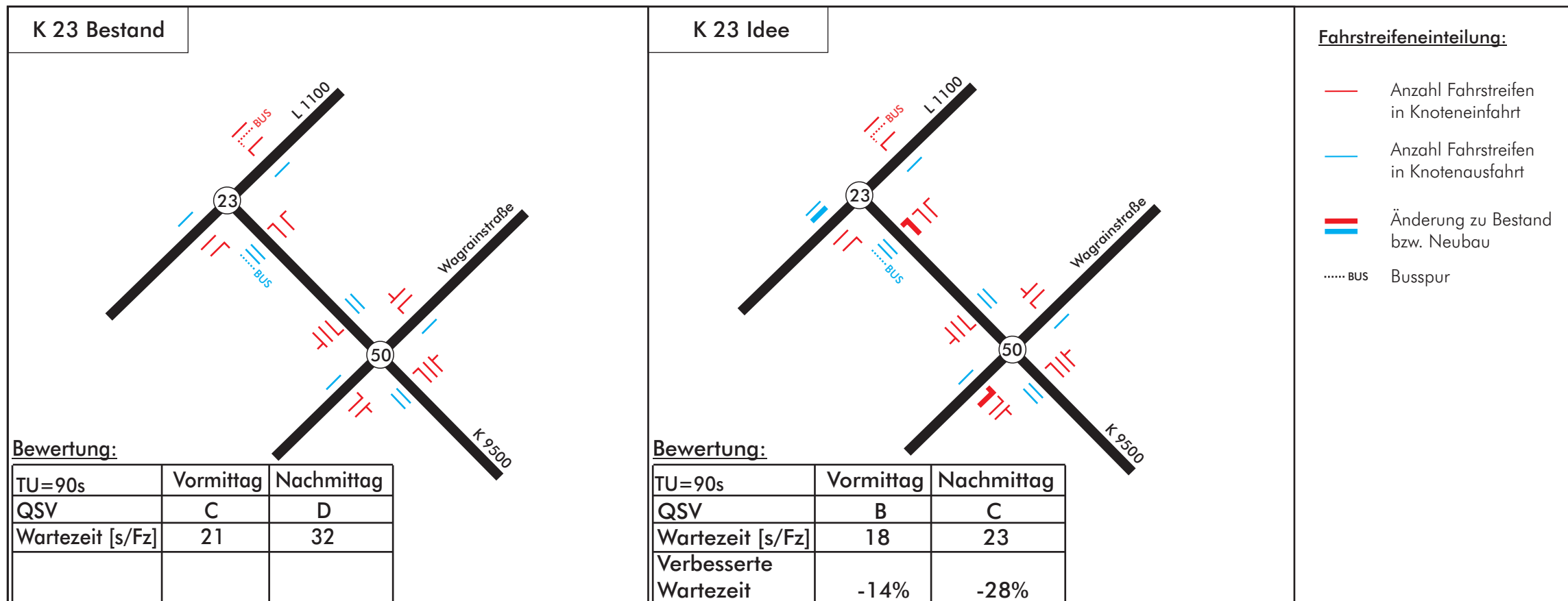
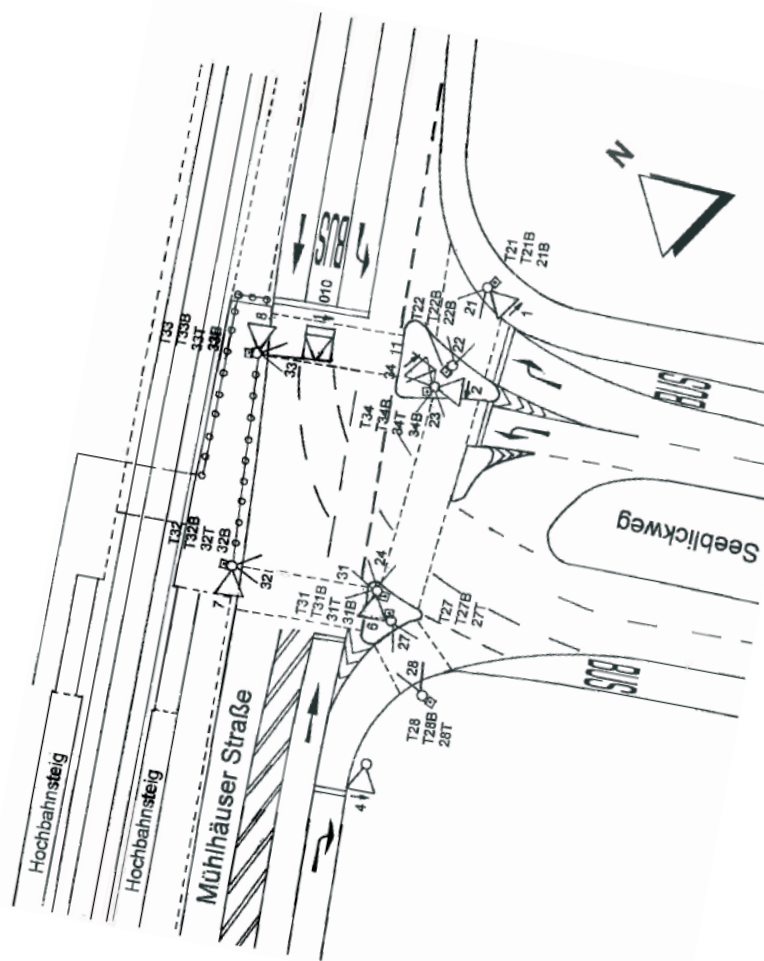
- Umbau des Knotenpunktes

Steckbrief für Knotenpunkte

K 23, K 50 Mühlhäuser Straße / Seeblickweg

K 23
 Datum STU: 1999 (2006)
 Steuerung: TVA (v. a. ÖV)
 Koordinierung: ja (Seeblickweg)
 ÖV-Beschleunigung
 Anz. Programme: 4 Umlaufzeiten:
 Morgens: 90s
 Abends: 90s
 HBS-Bewertung: g=...-1.3

K 50
 Datum STU: 1998 (?)
 Steuerung: k.A.
 Koordinierung: ja
 Anz. Programme: 4 Umlaufzeiten:
 Morgens: 90s
 Abends: 90s

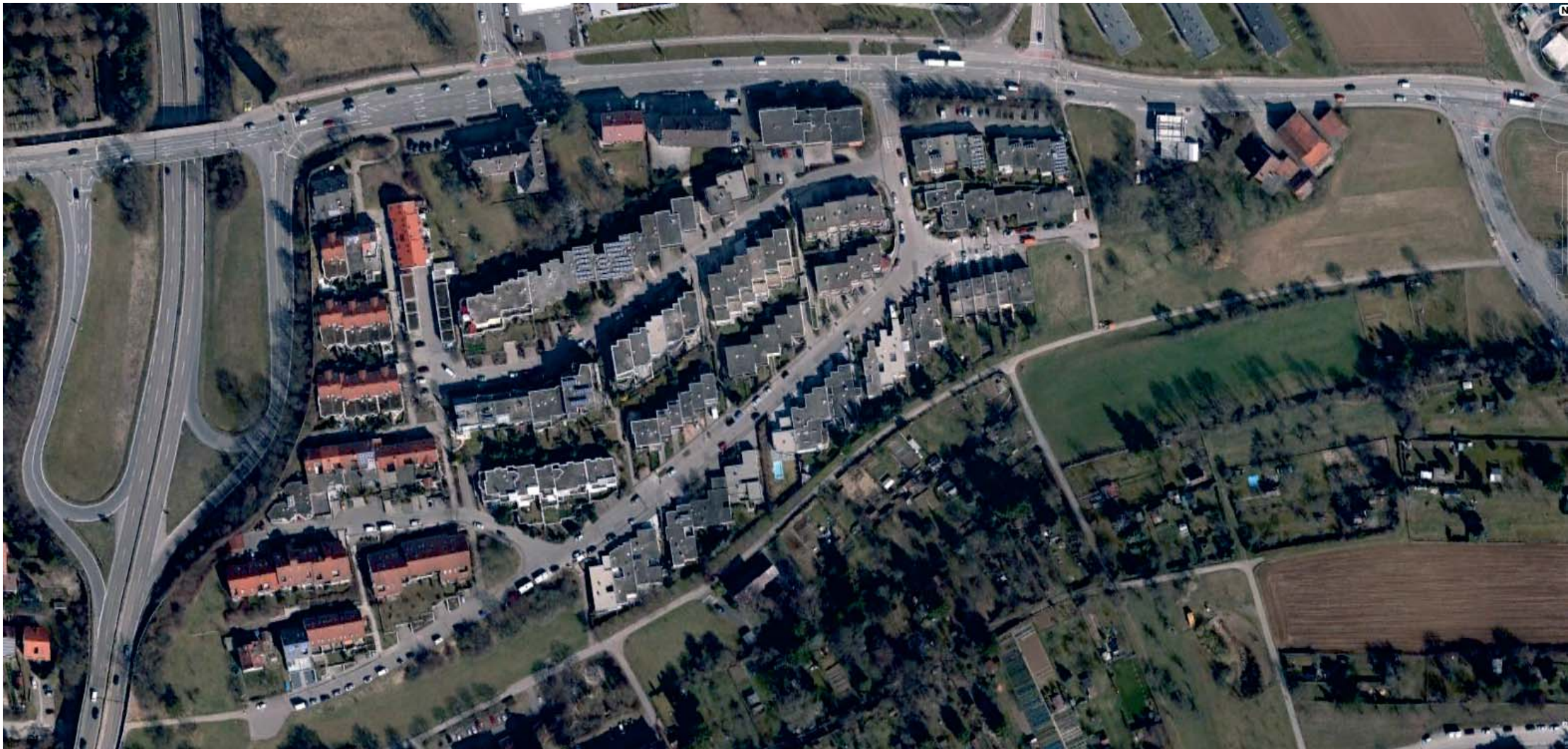


Optimierungsmöglichkeiten:

- Modernisierung der Signalisierung
- Zusätzliche Fahrstreifen

Plan

IV-8



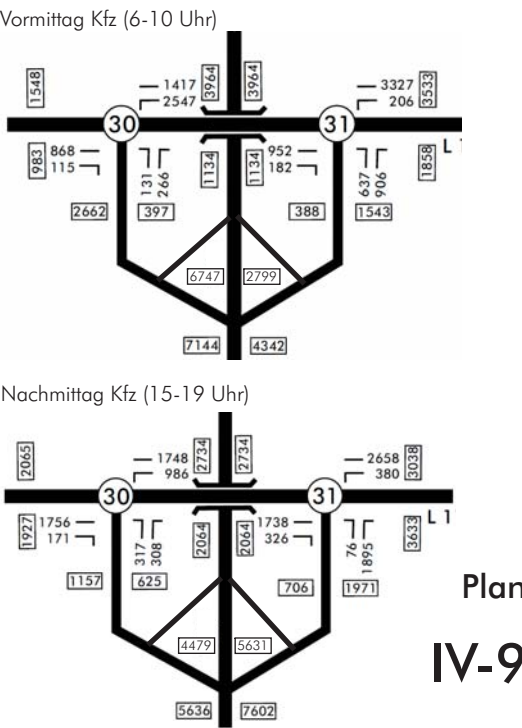
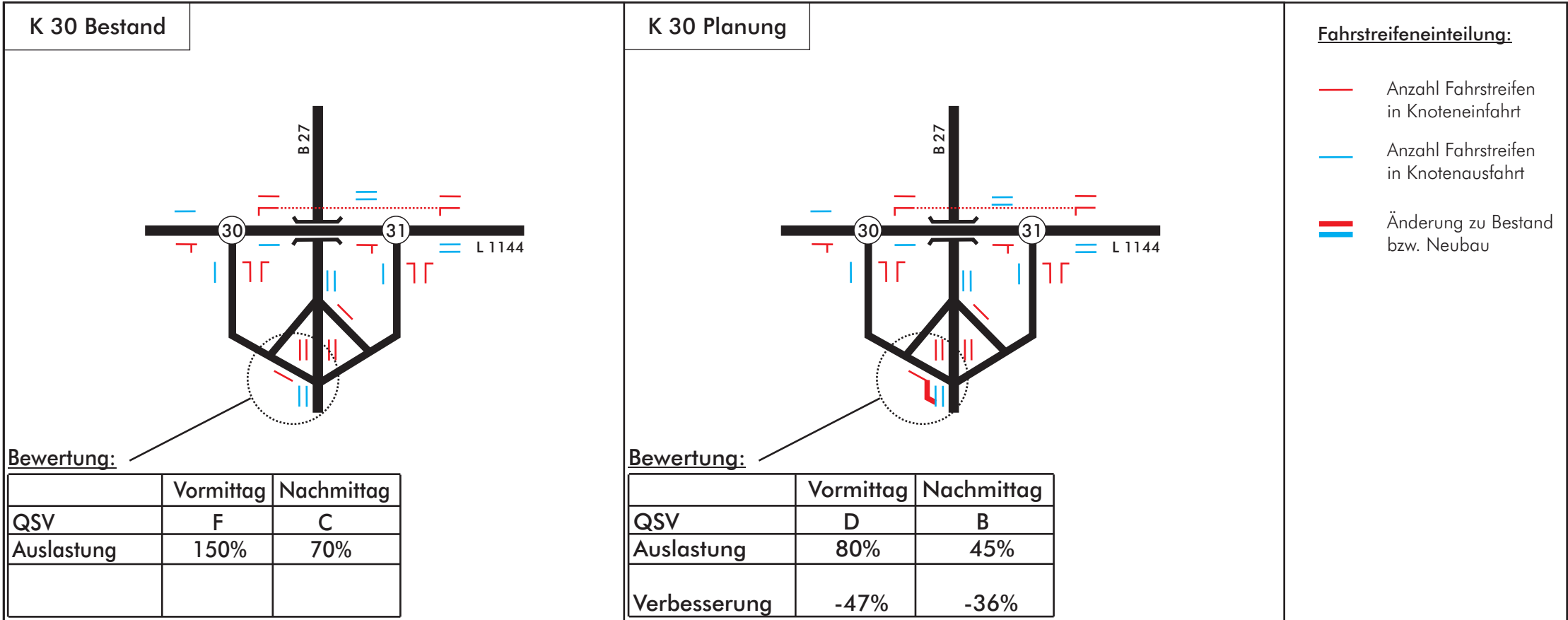
Steckbrief für Knotenpunkte

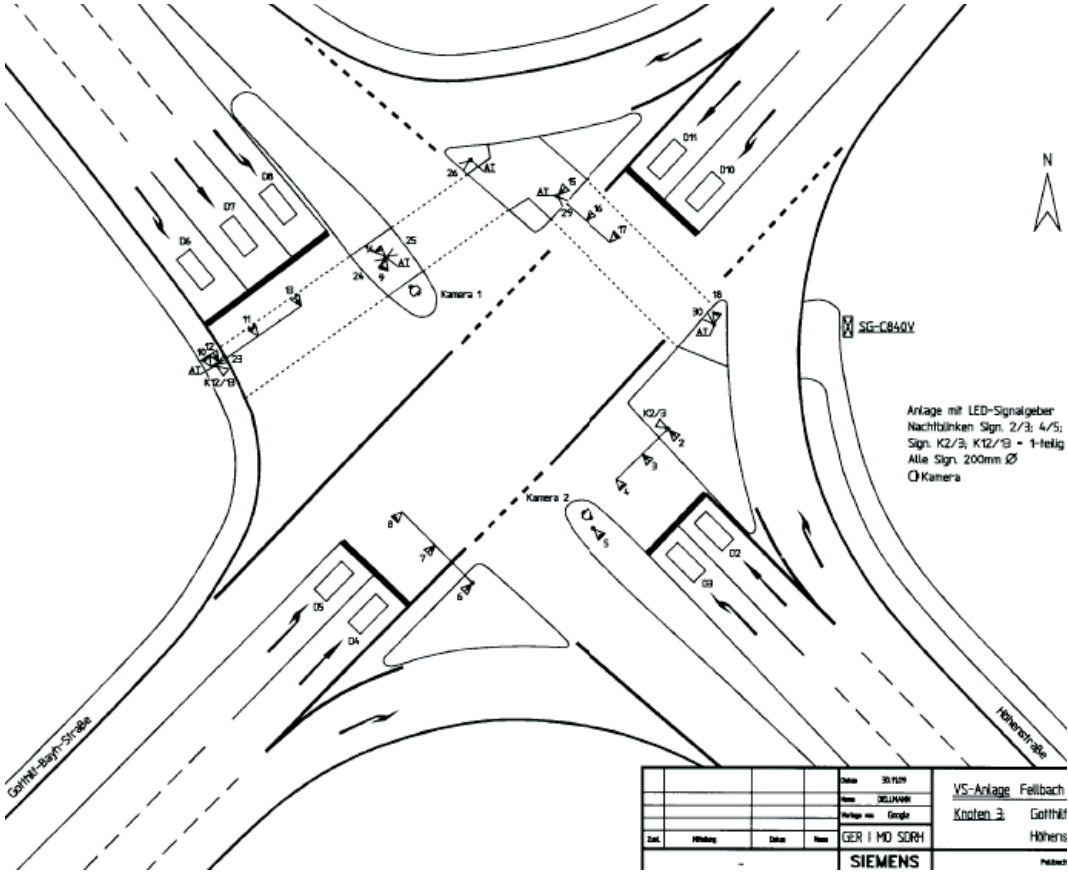
K 30, K 31, K 52, K 53
B27 / Theodor-Heuss-Straße

K 30, 31
 Datum STU: 2006/07
 Steuerung: VA
 Koordinierung: ja(52-30)
 Daueranforderg. L.-abb.
 Stauerkennung zur B27
 Anz. Programme: 4 Umlaufzeiten:
 Morgens: 90s
 Abends: 90s

K 52, 53
 Datum STU: 07-2010
 Steuerung: VA
 Koordinierung: ja(52-30)
 Pförtneranl. wenn Stau zur B27
 Anz. Programme: 4 Umlaufzeiten:
 Morgens: 90s
 Abends: 90s

- Optimierungsmöglichkeiten:**
- Neubau Einfädelspur auf B27 von K30 aus (geplant für 2017)
 - am K30 evtl. keine Veränderung nötig





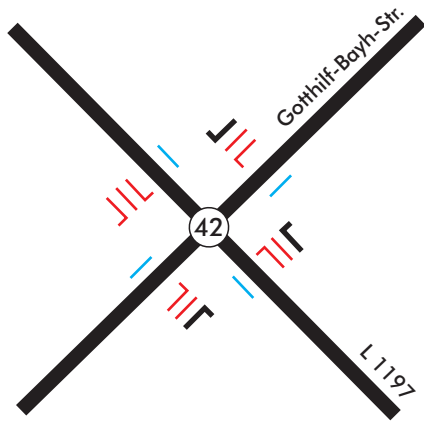
Regierungspräsidium Stuttgart
Raum nördlich Stuttgart
Verkehrsmanagementkonzept
Analyse 2012

Steckbrief für Knotenpunkte

K 42
L 1197 / Gotthilf-Bayh-Straße

Datum STU: 03-2012
Steuerung: k. A.
Koordination: k. A.
Anz. Programme: 3 Umlaufzeiten:
Morgens: 90s
Abends: 90s

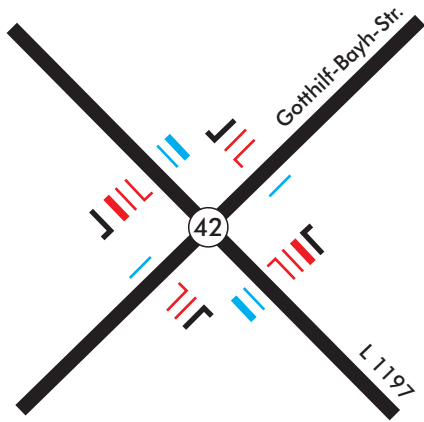
K 42 Bestand



Bewertung:

TU=90s	Vormittag	Nachmittag
QSV	C	D
Wartezeit [s/Fz]	26	64

K 42 Idee

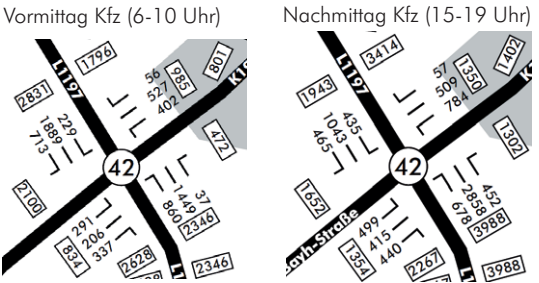


Bewertung:

TU=90s	Vormittag	Nachmittag
QSV	C	C
Wartezeit [s/Fz]	24	28
Verbesserte Wartezeit	-8%	-56%

Fahstreifeneinteilung:

- Anzahl Fahrstreifen in Knoteneinfahrt
- Anzahl Fahrstreifen in Knotenausfahrt
- Änderung zu Bestand bzw. Neubau
- freier Rechtsabbieger



Optimierungsmöglichkeiten:

- Modernisierung der Signalisierung
- Zusätzliche Fahrstreifen

Plan

IV-10

- ## Optimierungsmöglichkeiten:
-  Modernisierung / Aktualisierung der Signalisierung
 -  Zusätzliche Fahrstreifen / Aus- oder Umbau des Knotens
 -  Neuralgischer Knotenpunkt, keine Optimierungsmöglichkeiten geringeren Umfangs erkennbar

Zusammenfassung der Maßnahmen
Verbesserung der Wartezeiten



- Neuralgischer Knotenpunkt
- keine Maßnahmen erforderlich oder vorgesehen
- 38% Verbesserung der Wartezeit in der nachmittäglichen Spitzenstunde
- 38% Maßnahmen aufgrund anderer Belange nicht realisierbar
- Maßnahmen
- Stauaufkommen
- Straßenneubau

