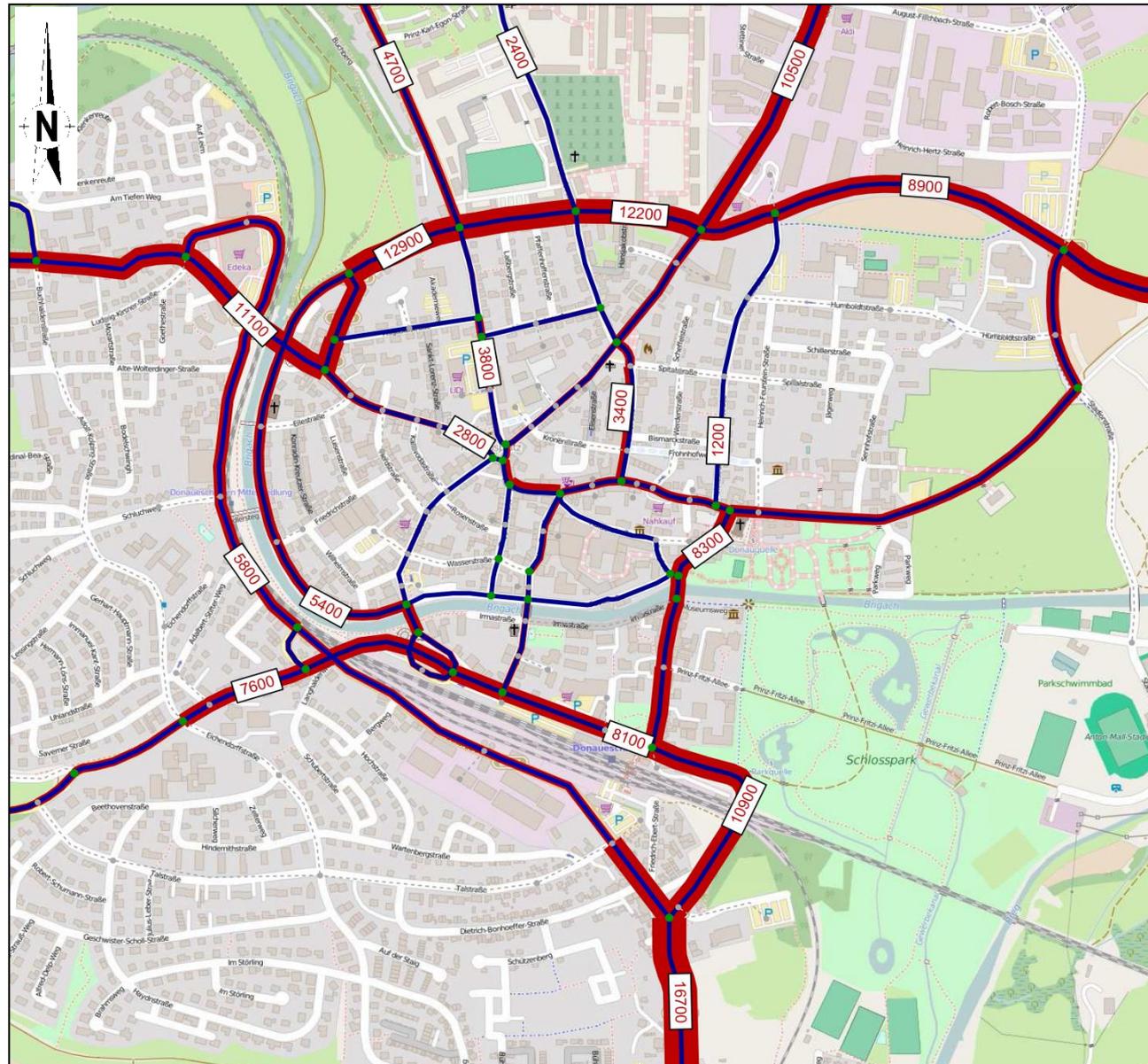
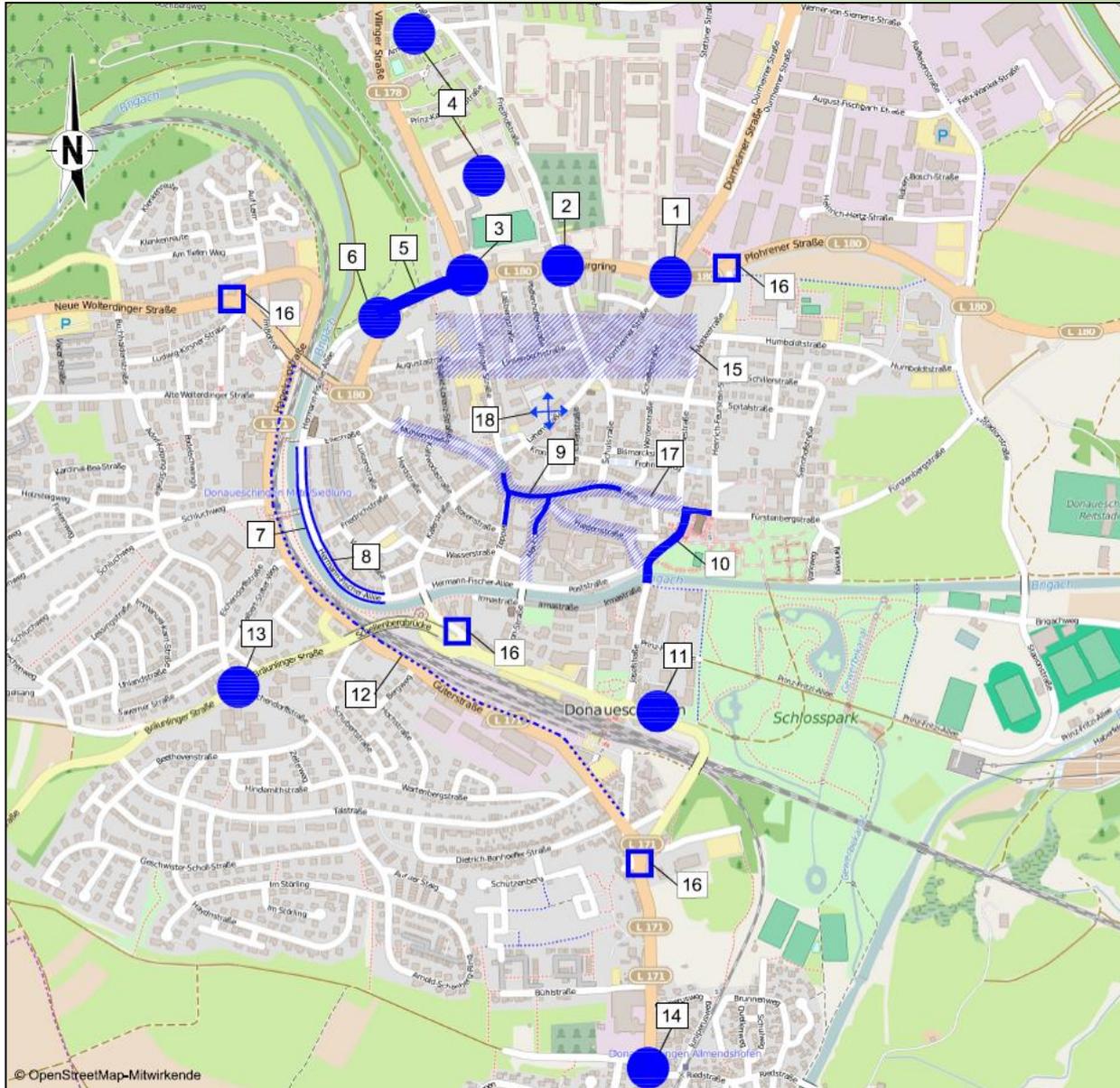




Durchschnittlicher
täglicher Verkehr*
(DTV) Kfz/24h



* Werte auf 100 Kfz/24h gerundet



- 1 Unfallschwerpunkt
- 2 Hoher Auslastungsgrad des Knotenpunkts
- 3 Kapazitätsgrenze in den Spitzenstunden erreicht
- 4 Überprüfung Anbindung Konversionsfläche
- 5 Rückstau in den Spitzenstunden bis zum KP Hermann- Fischer-Allee / Hindenburgring
- 6 Verkehrsführung entspricht nicht den erhobenen Verkehrsbelastungen
- 7 Breite des Radweges nicht ausreichend
- 8 Geringe Fahrbahnbreite durch Parken am Fahrbahrand
- 9 Parksuchverkehr in der Innenstadt
- 10 Entlastung des Residenzbereichs rund um die Stadtkirche
- 11 Gefahrenstelle für den Radverkehr
- 12 Überprüfung Radwegeplanung südlich der Bahntrasse
- 13 Knotenpunkt in den Spitzenstunden an der Grenze der Belatbarkeit
- 14 Überprüfung Fußgängerquerung Friedrich - Ebert - Straße
- 15 Geringe Anzahl an Parkplätzen im nördlichen Bereich (Hauptzufahrt)
- 16 Verbesserung Parkleitsystem
- 17 Verbesserung Wegweisung Radverkehr / Radwegesystem Innenstadt
- 18 Reduzierung Durchgangsverkehr

Steigerung der Attraktivität des Hindenburgrings



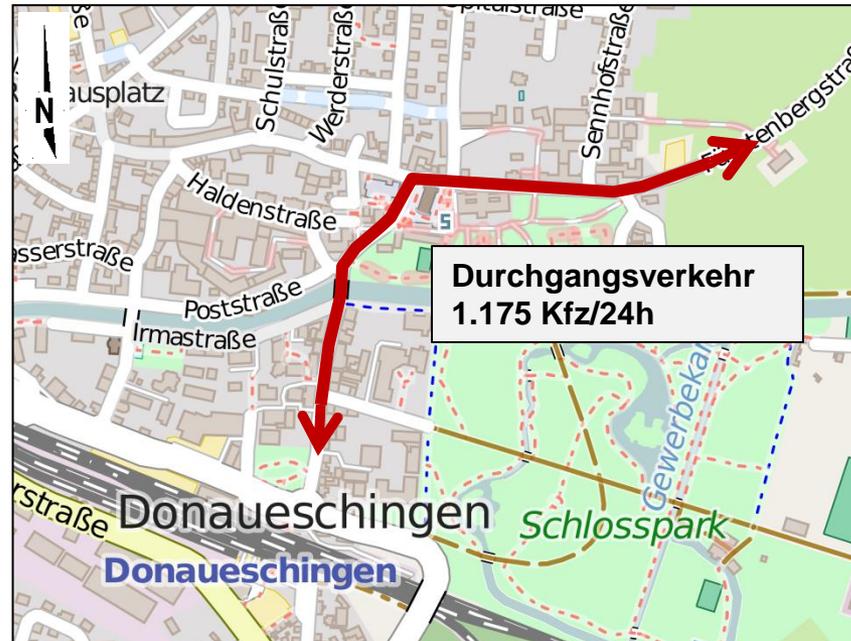
Mögliche Maßnahmen:

- Anpassung der Signalisierung
- Änderung der Spuranzahl
- Umbau der Knotenpunkte
- Änderung der Vorfahrtsregelung

Ziele:

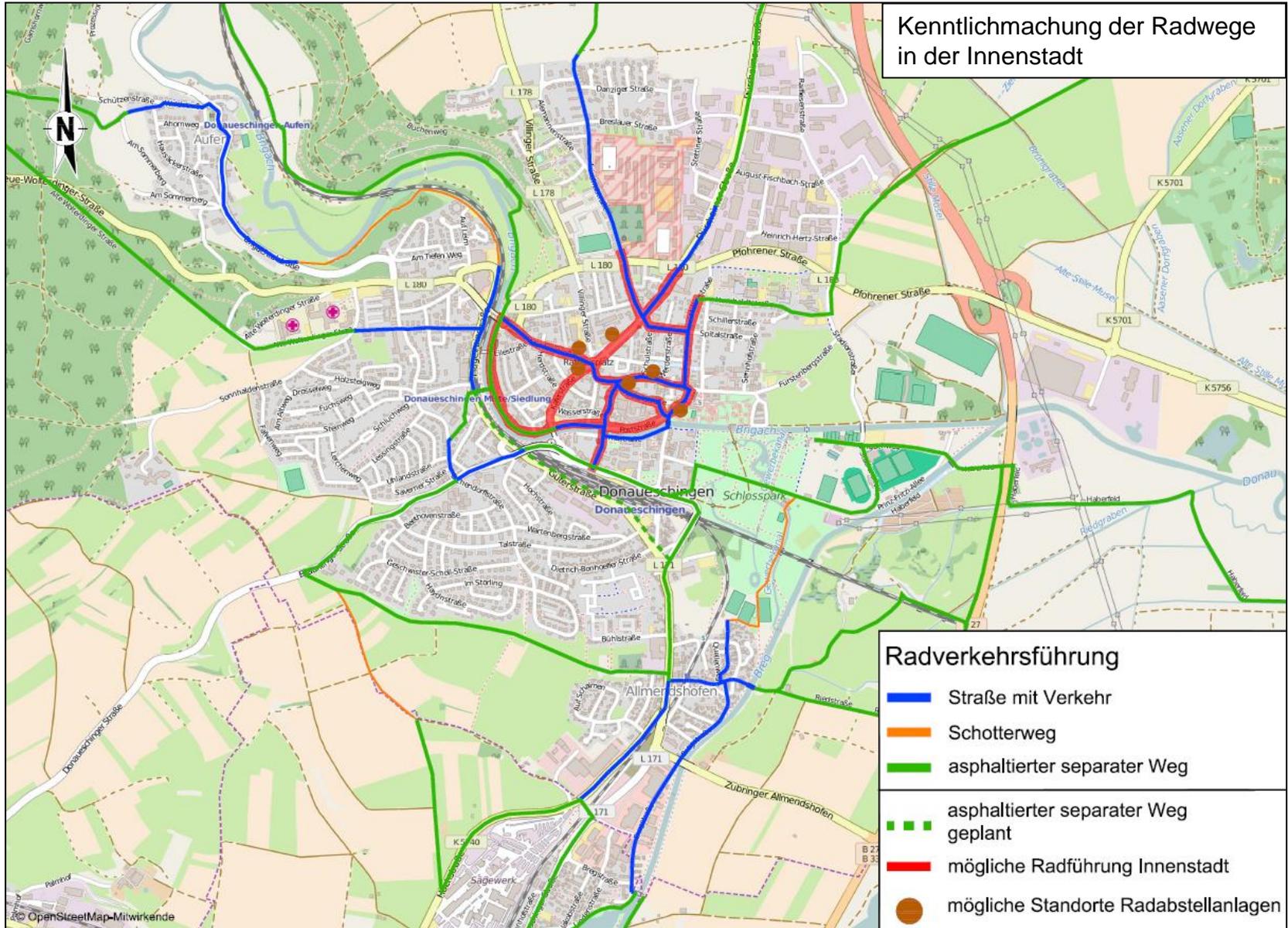
- Leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs auch mit zusätzlichem Verkehr durch die Konversionsfläche
- Attraktive Fußgängeranbindung der Konversionsfläche an die Innenstadt
- Reduktion der Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmer
- Bündelung des Verkehrs auf einer Hauptachse

Durchgangsverkehr über die Josefstraße



Mögliche Maßnahmen zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs

- ➔ Einbahnstraßenregelung im Bereich der Stadtkirche (Ri. Brigach von Nord nach Süd)
- ➔ Reduktion des Durchgangsverkehrs durch die geplante planfreie Anschlussstelle Allmendshofen B 27
- ➔ Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) im Innenstadtdgebiet Karlstraße, Josefstraße, Poststraße, Max-Egon-Straße, Zeppelinstraße

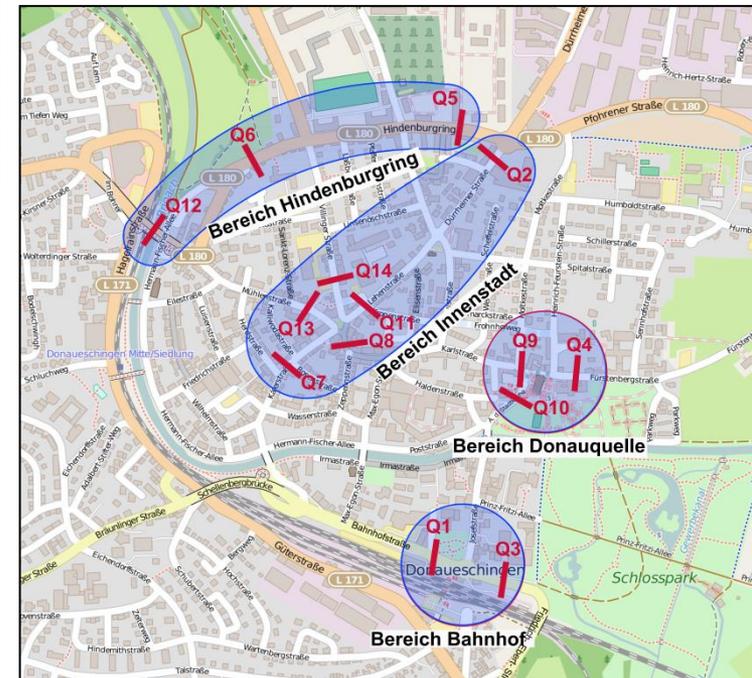




Verkehrsentwicklung 2006 - 2015

Querschnitt	Vergleich 2006 - 2015 Kfz/4h			
	2006	%	2015	%
1 Bahnhofstraße	3.244	100%	3.168	98%
3 Friedrich-Ebert-Straße	4.363	100%	4.281	98%
5 Hindenburgring (zw. Dürrheimer Str. / Friedhofstr.)	4.267	100%	4.220	99%
6 Hindenburgring (zw. Villingen Str. / Mühlenstr.)	4.726	100%	4.618	98%
12 Mühlenbrücke	4.738	100%	3.821	81%
4 Fürstenbergstraße	2.710	100%	2.073	76%
9 Karlstraße (zw. Molktestr. / A. d. Stadtkirche)	2.131	100%	1.679	79%
10 An der Stadtkirche	3.747	100%	3.133	84%
2 Dürrheimer Straße (zw. Hindenburgring / Friedhofstr.)	1.824	100%	1.741	95%
7 Käferstraße	1.510	100%	1.029	68%
8 Karlstraße (zw. Lehenstr. / Zeppelinstr.)	957	100%	1.200	125%
11 Lehenstraße	1.130	100%	973	86%
13 Mühlenstraße	774	100%	1.187	153%
14 Villingen Straße	954	100%	807	85%

Leichter Rückgang der Verkehrsbelastung im neugestalteten Residenzbereich durch die verkehrsberuhigenden Maßnahmen



Öffnung der Karlstraße 2007 in Richtung Mühlenstraße

- Höhere Verkehrsbelastung in der Karlstraße
- Höhere Verkehrsbelastungen in der Mühlenstraße
- Verringerung der Verkehrsbelastungen in der Käferstraße