

STADT BALINGEN

VERKEHRSUNTERSUCHUNG ZUR ERSCHLIESSUNG DES QUARTIERS KARLSTRASSE / MÖRIKESTRASSE

Stand 15. Januar 2015

1. **AUFGABENSTELLUNG**

Die Stadt Balingen beabsichtigt, dass das bahnhofsnahe innerstädtische Quartier zwischen der Karlstraße und Mörikestraße baulich nachverdichtet und im Sinne einer adäquaten Innenentwicklung städtebaulich aufgewertet wird.

Da die Planungsgruppe Kölz bereits seit vielen Jahren für die Stadt Balingen in verkehrsplanerischen Angelegenheiten beratend tätig ist, wurde das Büro beauftragt, die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Innenentwicklung zu untersuchen und im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens fachtechnisch zu bewerten.

Die Ergebnisse der Untersuchung werden nachfolgend stichwortartig erläutert.

2. **VERKEHRSANALYSE 2014**

Vor dem Hintergrund der Aufgabenstellung wurden im Untersuchungsgebiet am Dienstag, den 16. Dezember 2014 entsprechende Verkehrserhebungen durchgeführt, die alle wichtigen Knotenpunkte des Quartiers enthalten, so dass die umfassende Verkehrsdatenbasis aus dem Jahr 2006 fortgeschrieben und Aussagen zur Verkehrsentwicklung der letzten Jahre abgeleitet werden können. Darüber hinaus wurde auch die bestehende Situation des Ruhenden Verkehrs im Untersuchungsgebiet erfasst und analysiert.

Die relevanten Ergebnisse sind in den Plänen 2 – 4 (Kfz-Verkehr) und 5 – 7 (Ruhender Verkehr) dargestellt und lassen folgende Rückschlüsse zu:

2.1 **Analyse Kfz-Verkehr (Pläne 2–4)**

- Vergleicht man die Zählergebnisse der Verkehrsanalyse 2006 mit den aktuellen Erhebungen 2014, zeigt sich, dass das Verkehrsaufkommen im Zuge der Bahnhofstraße nicht zugenommen hat und nahezu die gleichen Belastungen aufweist wie vor acht Jahren.

Seite: 2

 Stadt Balingen
 "VU zur Erschließung Karl- / Mörikestraße"
 (Stand 15.01.2015)

- Für die einzelnen Quartiere (Richtung und Gegenrichtung) ergeben sich folgende werktägliche Tagesbelastungen:

| | |
|-----------------------------------------------|--------------------|
| ○ Bahnhofstraße Nord | ca. 12.200 Kfz/24h |
| ○ Bahnhofstraße Süd | ca. 13.300 Kfz/24h |
| ○ Olgastraße | ca. 1.800 Kfz/24h |
| ○ Karlstraße West | ca. 4.000 Kfz/24h |
| ○ Karlstraße Ost | ca. 2.200 Kfz/24h |
| ○ Mörikestraße West | ca. 550 Kfz/24h |
| ○ Mörikestraße Ost | ca. 800 Kfz/24h |
| ○ Hindenburgstraße Abschnitt südl. Karlstraße | ca. 2.300 Kfz/24h |
- Die Verkehrsmengenverteilung zeigt, dass die Karlstraße die zentrale Erschließungsfunktion für das Quartier zwischen der Karl- und Mörikestraße übernimmt. Dagegen ist die verkehrliche Bedeutung der Mörikestraße erkennbar nachgeordnet, so dass die künftige verkehrliche Funktion im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung des Quartiers neu definiert werden könnte.
- Die Knotenstromdarstellungen (Pläne 3/4) lassen die durch die Einbahnstraßen erzeugten Richtungsübergewichte innerhalb des Quartiers erkennen. Insgesamt entspricht aber die Summe der Einfahrten in das Quartier auch der Summe der Ausfahrten aus dem Quartier (jeweils ca. 1.100 Kfz/4h bzw. rund 350 Pkw-Einheiten pro H_{max}).
- Der Anteil des Schwerlastverkehrs ist im Quartier mit ca. 2,5 % von untergeordneter Bedeutung und beschränkt sich auf den quartierspezifischen Anlieferverkehr.

Die Verkehrsanalysedaten bilden die Grundlage für die prognostische Einschätzung der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten.

2.2

Analyse Ruhender Verkehr (Pläne 5–7)

- Im Plan 5 ist das vorhandene Parkierungsangebot und die Parkraumbewirtschaftung sowohl im Bereich der öffentlichen Erschließungsstraßen als auch im Bereich bedeutender Dienstleistungs- / Einzelhandelseinrichtungen differenziert nach Parkierungsarten dargestellt:
 - öffentliche Stellplätze ohne Beschränkungen
 - öffentliche Stellplätze – gebührenfreies Kurzparken
 - Anwohnerparken Bezirk IV
 - AOK Parken
 - Kundenstellplätze, halböffentlich
- Damit Aussagen zu Auslastung des vorhandenen Parkraumangebots an Normalwerktagen möglich sind, wurden während den Haupteinkaufszeiten (11.00–12.00 / 14.00–15.00 Uhr) Begehungen durchgeführt. In den öffentlichen Straßenräumen konnte dabei folgende durchschnittliche Auslastung festgestellt werden (Plan 6):

| | |
|------------------------------------------------------|------------|
| ○ westliche Olgastraße (Euronics) | >80 % |
| ○ Ecke Hindenburgstraße / Olgastraße (Eyach-Zentrum) | >80 % |
| ○ westliche Karlstraße | >80 % |
| ○ Bereich AOK-Stellplätze Hindenburgstraße | >80 % |
| ○ Mörikestraße | >60 – 80 % |
| ○ östliche Karlstraße | >60 – 80 % |
| ○ Hindenburgstraße | >60 – 80 % |
| ○ Simon-Schweitzer-Straße | >60 – 80 % |
| ○ AOK-Parkplatz "Mörikestraße" | >20 – 40 % |

- Die Parkierungsnachfrage im öffentlichen Raum ist vor allem im Bereich Euronics / LIDL und Eyach-Zentrum als hoch bis sehr hoch einzustufen. Es besteht jedoch kein Parkraumdefizit.
- Im Quartier Karl- / Mörikestraße selbst ist erkennbar, dass der Kundenparkplatz der AOK am Tag der Erhebung eher gering ausgelastet war, dagegen die reservierten AOK-Stellplätze für Mitarbeiter im Bereich der Hindenburgstraße vollständig belegt waren.
- Die Parkierungsnachfrage im Bereich der Mörikestraße (Parkscheibenregelung) ist überwiegend auf die unmittelbar angrenzenden Nutzungen (z. B. Bio-Lebensmittelmarkt) zurückzuführen. Ob die Stellplätze auch von AOK-Kunden genutzt werden, konnte nicht beobachtet werden.
- Nach Geschäftsschluss nimmt die Parkierungsnachfrage im Untersuchungsgebiet spürbar ab (Plan 7).

Insgesamt konnten während der Begehungen im Quartier Karl- / Mörikestraße keine relevanten Beeinträchtigungen der Verkehrsabläufe durch Parkierungsvorgänge festgestellt werden. Das Parkierungsangebot ist unter Analysebedingungen ausreichend, so dass im Grundsatz auch keine störenden Parksuchverkehre im Untersuchungsgebiet auftreten.

3.

ABSCHÄTZUNG DES KÜNFTIGEN VERKEHRSAUFKOMMENS

Die Abschätzung des zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsaufkommens der Handels- / Dienstleistungs- und Wohnstrukturen erfolgte differenziert in Anlehnung sowohl an das Verfahren entsprechend Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV) – "Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2" – Dr. Ing. Dietmar Bosserhoff, als auch mit Hilfe der Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Ausgabe 2006.

Seite: 4

Stadt Balingen
 "VU zur Erschließung Karl- / Mörikestraße"
 (Stand 15.01.2015)

Die Eingangsgrößen der relevanten Nutzungsstrukturen basieren auf der städtebaulichen Studie vom Architektur- und Stadtplanungsbüro WICK + PARTNER, Variante 2 (Maximalszenario, siehe Plan 12). In die Berechnungen sind folgende Flächen eingeflossen:

- Teilgebiet A
 - Einzelhandelsflächen ca. 2.000m² BGF
 - Büronutzflächen / Arztpraxen ca. 800m² BGF
 - Wohnflächen ca. 1.350m² BGF
- Teilgebiet B
 - Wohnflächen ca. 1.430m² BGF
- Teilgebiet C
 - "Gesundheitskasse" ca. 410m² BGF
 - Büronutzflächen / Arztpraxen ca. 310m² BGF
 - Wohnen ca. 160m² BGF

Vor dem Hintergrund, dass es vor allem für die Einzelhandelsnutzungen (Teilgebiet A) noch keine spezifischen Angaben zu Ladengrößen und Sortimenten gibt, wurde hier ein Ansatz gewählt, der sich eher an einem Mittelwertszenario orientiert. Dabei sind folgende Parameter in die Berechnung des Fahrtenaufkommens eingeflossen:

- Einzelhandel gesamt: 1.500 m² Verkaufsflächen (VKF)
 - Annahme 50 % oder 750 m² VKF großflächiger EH
 - Annahme 50 % oder 750 m² VKF kleinflächiger EH
- Kundenaufkommen
 - großflächiger EH: 0,6 Kunden/m² VKF
 - kleinflächiger EH: 1,5 Kunden/m² VKF
- Anteil motorisierter Individualverkehr
 - großflächiger EH: 60 % MIV-Anteil
 - kleinflächiger EH: 35 % MIV-Anteil
- Pkw-Besetzungsgrad Kunden:
 - großflächiger EH: 1,3 Kunden/Pkw
 - kleinflächiger EH: 1,2 Kunden/Pkw
- Verbundeffekt Kundenverkehr
 - Reduktion Fahrten aufgrund Überlagerung mit angrenzenden Nutzungsstrukturen –20 % (groß- und kleinflächiger EH)
- Beschäftigte
 - großflächiger EH: 1 Beschäftigter je 70 m² VKF
 - kleinflächiger EH: 1 Beschäftigter je 30 m² VKF

Seite: 5

 Stadt Balingen
 "VU zur Erschließung Karl- / Mörkestraße"
 (Stand 15.01.2015)

- Pkw-Besetzungsgrad Beschäftigte: 1,1 Pers./Pkw

Bei der Berechnung des Verkehrsaufkommens der Flächen für Büro-/Dienstleistungsnutzungen wurde angenommen, dass es sich in der Regel um Einrichtungen mit relevantem Besucherverkehr (z. B. Arztpraxen) handelt. Folgende Parameter wurden gewählt:

- Büro- / Dienstleistungsflächen
 - Teilgebiet A ca. 800 m² BGF
 - Teilgebiet B –
 - Teilgebiet C ca. 720 m² BGF
- 1 Beschäftigter je 37,5 m² BGF
- 2,75 Wege je Beschäftigten
- Besucherverkehr: 20 Wege je Beschäftigten
- MIV-Anteil Beschäftigte: 45 %
- MIV-Anteil Besucher: 55 %
- Pkw-Besetzungsgrad Beschäftigte: 1,10 Pers./Pkw
- Pkw-Besetzungsgrad Besucher: 1,75 Pers./Pkw
- Verbundeffekt Besucherverkehr analog Einzelhandel: –20 %

Die Ermittlung des Fahrtenaufkommens durch Wohnnutzung erfolgte auf Grundlage folgender Ansätze:

- Anzahl der Wohneinheiten
 - Teilgebiet A 14 WE
 - Teilgebiet B 14 WE
 - Teilgebiet C 2 WE
- ca. 2,25 Einwohner pro WE
- ca. 2,5 Fahrten pro Einwohner

Da sich im Bereich der Teilgebiete Nutzungen befinden, die durch die Neunutzungen ersetzt werden, ist das bestehende Verkehrsaufkommen dieser Nutzungen im Rahmen der Prognose reduzierend zu berücksichtigen.

Daraus ergibt sich differenziert nach Teilgebieten folgendes tägliche Verkehrsaufkommen an einem Regelwerktag:

| KFZ/24H | Teilgebiet A | Teilgebiet B | Teilgebiet C | Gesamtgebiet A+B+C |
|---------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------------|
| Einzelhandel | 900 | – | – | 900 |
| Büro- / Dienstleistung | 140 | – | 160 | 300 |
| Wohnen | 80 | 80 | 10 | 170 |
| Reduktion Nutzung Bestand | –190 | –30 | – | –220 |
| PROGNOSE | 930 | 50 | 170 | 1.150 |

Insgesamt ergibt sich somit auf Grundlage der städtebaulichen Konzeption / Rahmenplanung für das Quartier Karl- / Mörikestraße durch die Nachverdichtung ein zusätzliches Ziel- und Quellverkehrsaufkommen von etwa

1.150 Kfz/Tag (Normalwerktag).

Wie bereits erläutert, beinhaltet die Variante 2 der städtebaulichen Studie vor allem beim verkehrlich bedeutsamen Einzelhandel flächenmäßige Maximalannahmen (ca. 2.000 m² Bruttogeschossfläche), so dass auf dieser Grundlage in Verbindung mit den gewählten nutzungsspezifischen Prognoseparametern die Auswirkungen potenzieller Vorhaben entsprechend beurteilt und abgewogen werden können.

4. VERKEHRSMENGENVERTEILUNG

- Da das Verkehrsaufkommen des Quartiers differenziert für Teilgebiete und Nutzungsstrukturen ermittelt wurde, konnten das Ziel- und Quellverkehrsaufkommen entsprechend konkret auf das relevante Verkehrsnetz umgelegt werden.
- Dabei wurde berücksichtigt, dass es sich hierbei nicht ausschließlich um "Neuverkehre" handelt. Aufgrund der günstigen Verkehrslage wurden rund 30 % des Verkehrsaufkommens als sog. "Sowieso-Verkehre" angesetzt, das heißt, dass diese Verkehre das untersuchungsrelevante Hauptverkehrsnetz im Zuge der Bahnhofstraße bereits heute frequentieren.
- Vor dem Hintergrund der städtebaulichen Zielsetzungen wurden für das Quartier folgende Planfälle untersucht:
 - Planfall 1 – Prognose Vollaufsiedlung Quartier
– keine Veränderungen des Erschließungssystems
 - Planfall 2 – dto. Planfall 1
– jedoch Sperrung der Mörikestraße ("Fußgängerzone")

Die jeweilige Verkehrsmengenverteilung der Planfälle ist in den Plänen 8 – 11 sowohl für den Gesamttag (Kfz/24h) als auch für die nachmittägliche / abendliche Spitzenstunde (Pkw-Einheiten/H_{max}) dargestellt.

- Für die wichtigsten Straßenquerschnitte ergeben sich folgende Be-/Entlastungseffekte (Kfz/24h) an einem Normalwerktag:

| Straßenquerschnitt | Analyse 2014 Kfz/24 | Planfall 1 Kfz/24h | Planfall 2 Kfz/24h |
|----------------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Bahnhofstraße nördl. Karlstraße | 12.700 | 13.050 (+2,8 %) | 13.050 (+2,8 %) |
| Bahnhofstraße südl. Mörikestraße | 13.300 | 13.750 (+3,4 %) | 13.650 (+2,6 %) |

| Straßenquerschnitt | Analyse 2014 Kfz/24 | Planfall 1 Kfz/24h | Planfall 2 Kfz/24h |
|--------------------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Karlstraße westlich | 4.000 | 5.100 (+27,5 %) | 5.300 (+32,5 %) |
| Karlstraße östlich | 2.200 | 2.800 (+27,3 %) | 3.000 (+36,4 %) |
| Mörikestraße westlich | 550 | 400 (-27,3 %) | – (-100 %) |
| Kleemeistereistraße | 800 | 850 (+6,2 %) | 950 (+18,8 %) |
| Hindenburgstraße südl. Karlstraße | 2.300 | 2.800 (+21,8 %) | 3.000 (+30,4 %) |
| Hindenburgstraße nördl. Mörikestraße | 1.700 | 1.500 (-11,8 %) | 1.400 (-17,7 %) |

- Der Belastungsvergleich zeigt, dass durch die Neuordnung und Umstrukturierung des Quartiers mit neuer Anbindung der AOK über die Hindenburgstraße südlich der Karlstraße auch eine graduelle Umverteilung von Quell- / Zielverkehren eintritt, die trotz der Nachverdichtung zur geringfügigen Entlastung der Mörikestraße und südlichen Hindenburgstraße führt (Planfall 1).
- Die Verkehrsbedeutung der Karlstraße als zentrales Erschließungselement des Gesamtquartiers nimmt aufgrund der Parkplatz- / Tiefgaragenanbindungen entsprechend zu.
- Da die Belastung der Mörikestraße ohnehin gering ist, wirkt sich eine Sperrung bzw. optionale Umwandlung in eine Fußgängerbeziehung (FG-Zone) absolut betrachtet nur geringfügig aus. Die Zunahme in der Kleemeistereistraße mit +18,8 % bzw. +150 Fahrzeugen/Tag im Planfall 2 muss aufgrund der niedrigen Ausgangsbelastung relativiert werden.

5.

LEISTUNGSFÄHIGKEIT DES ERSCHLIESSUNGSSYSTEMS

Aufbauend auf den aktuellen Analyseverkehrsmengen 2014 sowie den ermittelten Prognoseverkehrsmengen der potenziellen Nachverdichtung wurden für die relevanten Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet entsprechende Leistungsfähigkeitsberechnungen durchgeführt:

- Knoten Bahnhofstraße / Olgastraße (signalisiert)
- Knoten Bahnhofstraße / Karlstraße (signalisiert)

Generell ist vorab anzumerken, dass die durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen zum einen dazu dienen, auf der Grundlage eines definierten Ausbaustandards der Knoten die verkehrlichen Auswirkungen und die Qualität des Verkehrsablaufs im Knoten darzustellen. Zum anderen geben die Berechnungen Aufschlüsse darüber, in-

Seite: 8

 Stadt Balingen
 "VU zur Erschließung Karl- / Mörikestraße"
 (Stand 15.01.2015)

wieweit zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabläufe erforderlich sind.

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei den nachfolgenden Berechnungsergebnissen um rechnerische Maximalwerte handelt, die auf der Grundlage der maßgebenden Gleitenden Spitzenstunde (MGS) im nachmittäglichen Spitzenbereich (Regelwerktag) in der Bemessungsverkehrsstärke Pkw-Einheiten/ H_{\max} und unter prognostischen Bedingungen ermittelt wurden.

Für die Beurteilung der verkehrlichen Konsequenzen wurde die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte sowohl für die Status-Quo-Situation (Analyse 2014) als auch die Planfälle 1 und 2 (Prognose Nachverdichtung) überschlägig nach RiLSA (Richtlinie Lichtsignalanlagen) berechnet und vergleichend gegenübergestellt. Dabei wurde von der bestehenden Ausbaudimensionierung der Knotenpunkte ausgegangen.

| Leistungsreserve / Leistungsdefizit | Analyse 2014 | Prognose Planfall 1 | Prognose Planfall 2 |
|-------------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Knoten Bahnhofstraße / Olgastraße | Leistungsreserve +39 % | Leistungsreserve +38 % | Leistungsreserve +38 % |
| Knoten Bahnhofstraße / Olgastraße | Leistungsreserve +41 % | Leistungsreserve +33 % | Leistungsreserve +32 % |

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die Knotenpunkte auch nach einer Nachverdichtung des Quartiers ausreichende Leistungsreserven besitzen und daher ein Ausbau bzw. eine Ertüchtigung der Knoten nicht erforderlich ist. Es wird auch deutlich, dass sich eine Sperrung der Mörikestraße im Grundsatz so gut wie nicht auf die Leistungsfähigkeit der Knoten auswirkt.

6.

STELLPLATZBEDARF QUARTIER KARL- / MÖRIKESTRASSE

Die Analyse der bestehenden Parkraumsituation hat gezeigt, dass derzeit im Quartier der Karl- / Mörikestraße kein Parkierungsdefizit besteht.

Es ist aber auch festzuhalten, dass bereits heute eine hohe Parkierungsnachfrage in der Karlstraße aufgrund der angrenzenden Nutzungen (Eyach-Zentrum; Euronics, ...) besteht.

Mit der Nachverdichtung und Innenentwicklung des Quartiers Karl- / Mörikestraße und der zentralen Erschließungsfunktion der Karlstraße wird auch der Parkierungsdruck in diesem Bereich und generell im öffentlichen Raum zunehmen.

Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, dass im Rahmen der Bauvorhaben ein ausreichendes Parkierungsangebot realisiert wird.

Zwar liegt das Quartier sehr günstig zum Bahnhof / Zentralen Omnibusbahnhof, so dass es sicherlich nicht zwingend erforderlich ist, die Maximalansätze der Verwal-

Seite: 9

 Stadt Balingen
 "VU zur Erschließung Karl- / Mörkestraße"
 (Stand 15.01.2015)

tu igsvorschrift VwV-Stellplätze einzusetze, jedoch sollte in Abhängigkeit der konkre-
 te 1 Nutzungen abgewogen werden, ob die mittleren oder die Minimalansätze der
 V wV-Stellplätze anzusetzen sind. So ist z. B. ein "Getränkemarkt" anders zu bewerte
 te 1 wie eine Bäckerei oder gastronomische Einrichtungen in Bahnhofsnähe.

Für die Dienstleistung 1- / Büronutzungen mit geringem Besucherverkehrsaufkommen
 sind eher die "Minimalansätze" der VwV-Stellplätze sinnvoll. Bei hohem Besucherver-
 kehrsaufkommen entsprechen dagegen die mittleren 1 Ansätze eher der tatsächlichen
 Parkierungsnachfrage.

Sollte aufgrund der innerstädtischen Lage generell der Minimalansatz zum Tragen
 kommen, so wird aus fachtechnischer Sicht empfohlen, keine weitere Reduzierung der
 Stellplätze durch einen so genannten ÖPNV-Abschlag vorzunehmen.

7.

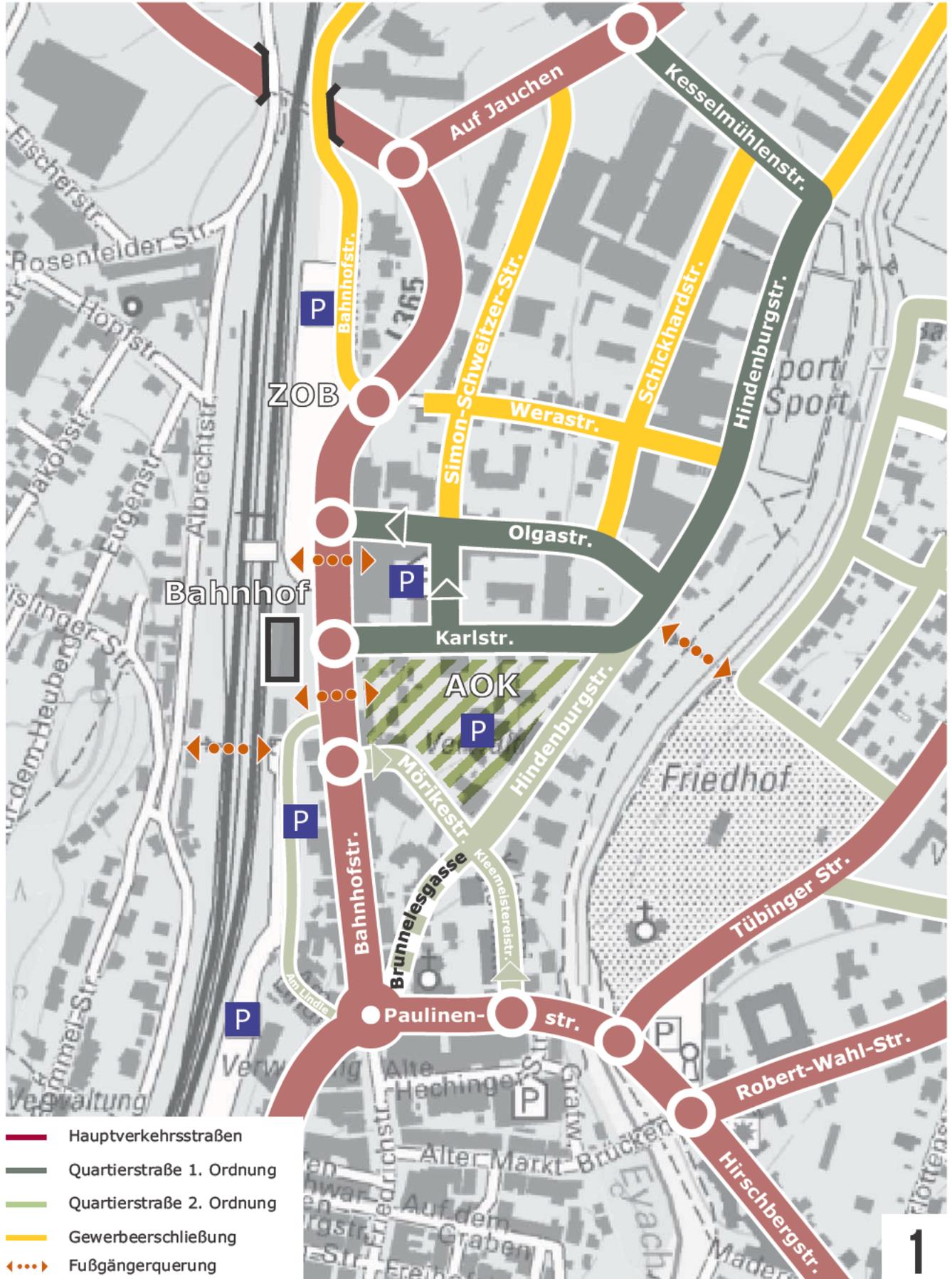
PLANDARSTELLUNGEN

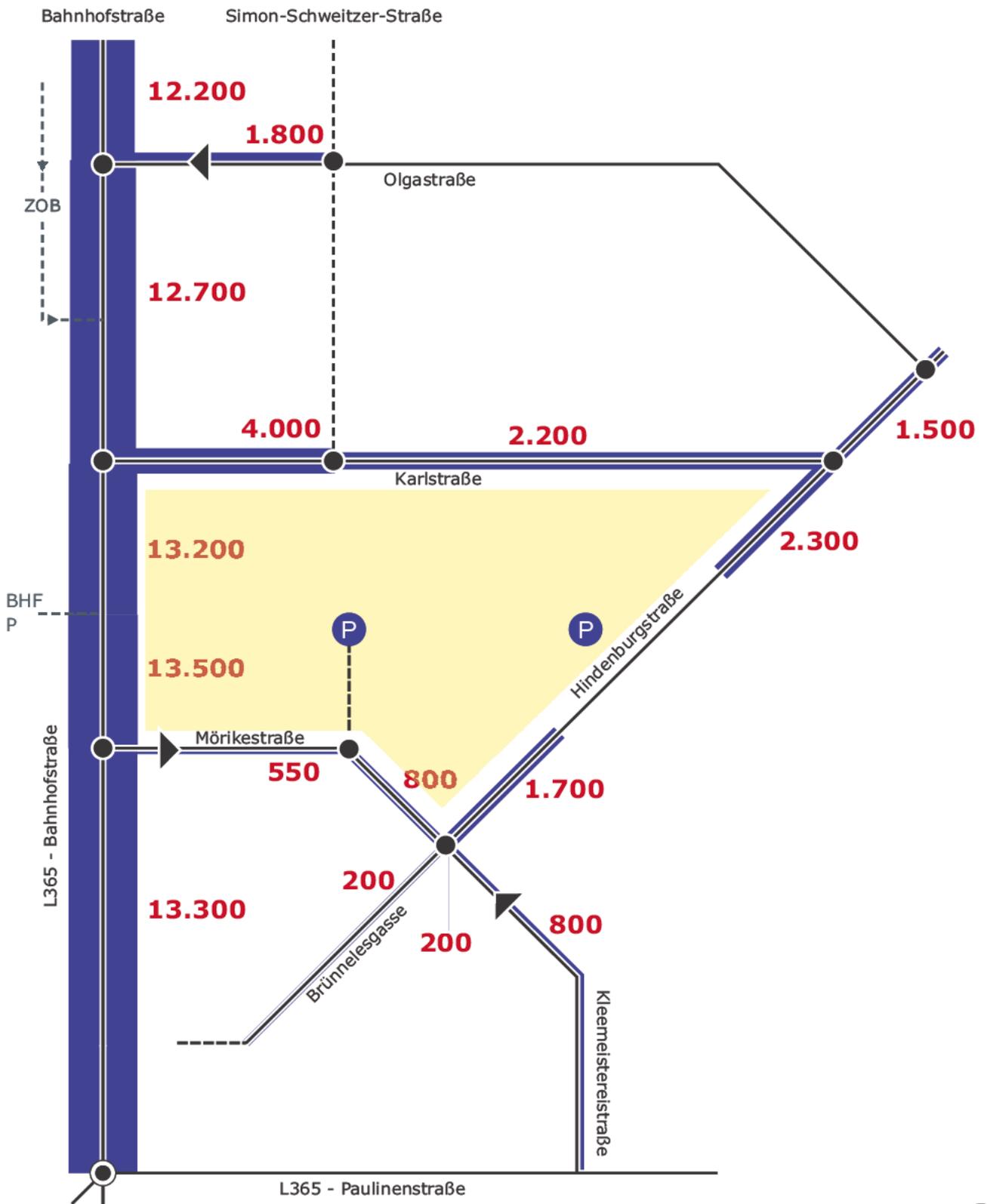
- 1 Verkehrssystem Bestand
- 2 Verkehrsanalyse 2014 – Kfz/24h
- 3 Verkehrsanalyse 2014 – Knotenströme Kfz/4h (15.00–19.00 Uhr)
- 4 Verkehrsanalyse 2014 – Pkw-Einheiten/H_{max}
- 5 Analyse Parkierung – Stellplätze Bestand
- 6 Analyse Parkierung – Stellplatzauslastung Hauptverkehrszeiten
- 7 Analyse Parkierung – Stellplatzauslastung nach 19.00 Uhr
- 8 Verkehrsprognose – Planfall 1 – Kfz/24h
- 9 Verkehrsprognose – Planfall 1 – Pkw-Einheiten/H_{max}
- 10 Verkehrsprognose – Planfall 2 – Kfz/24h
- 11 Verkehrsprognose – Planfall 2 – Pkw-Einheiten/H_{max}
- 12 Konzeptstudie / ick + Partner Variante 2, Teilgebiete A–C

Ludwigsburg, 15. Januar 2015

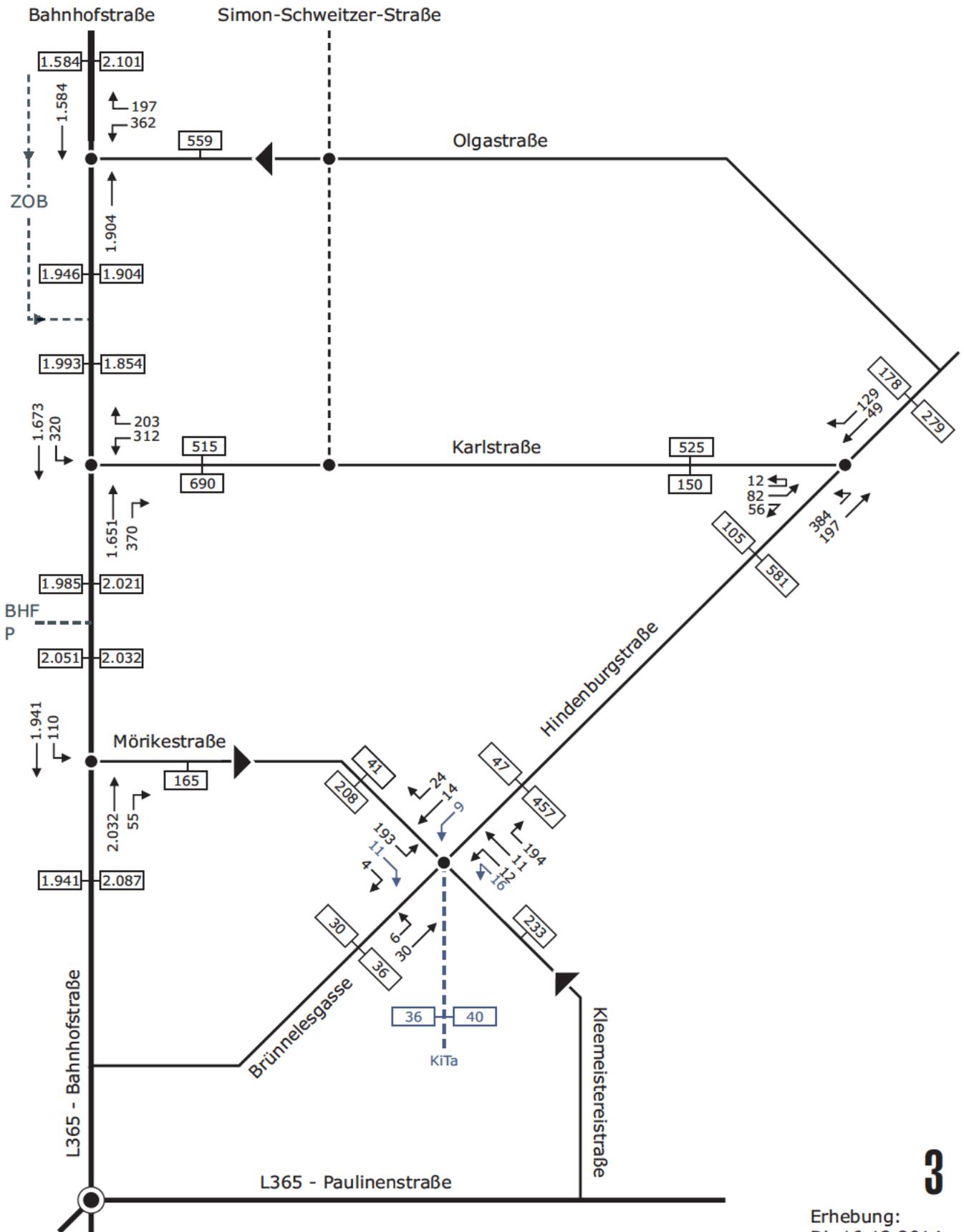


Dipl.-Ing. (FH) A. Weber

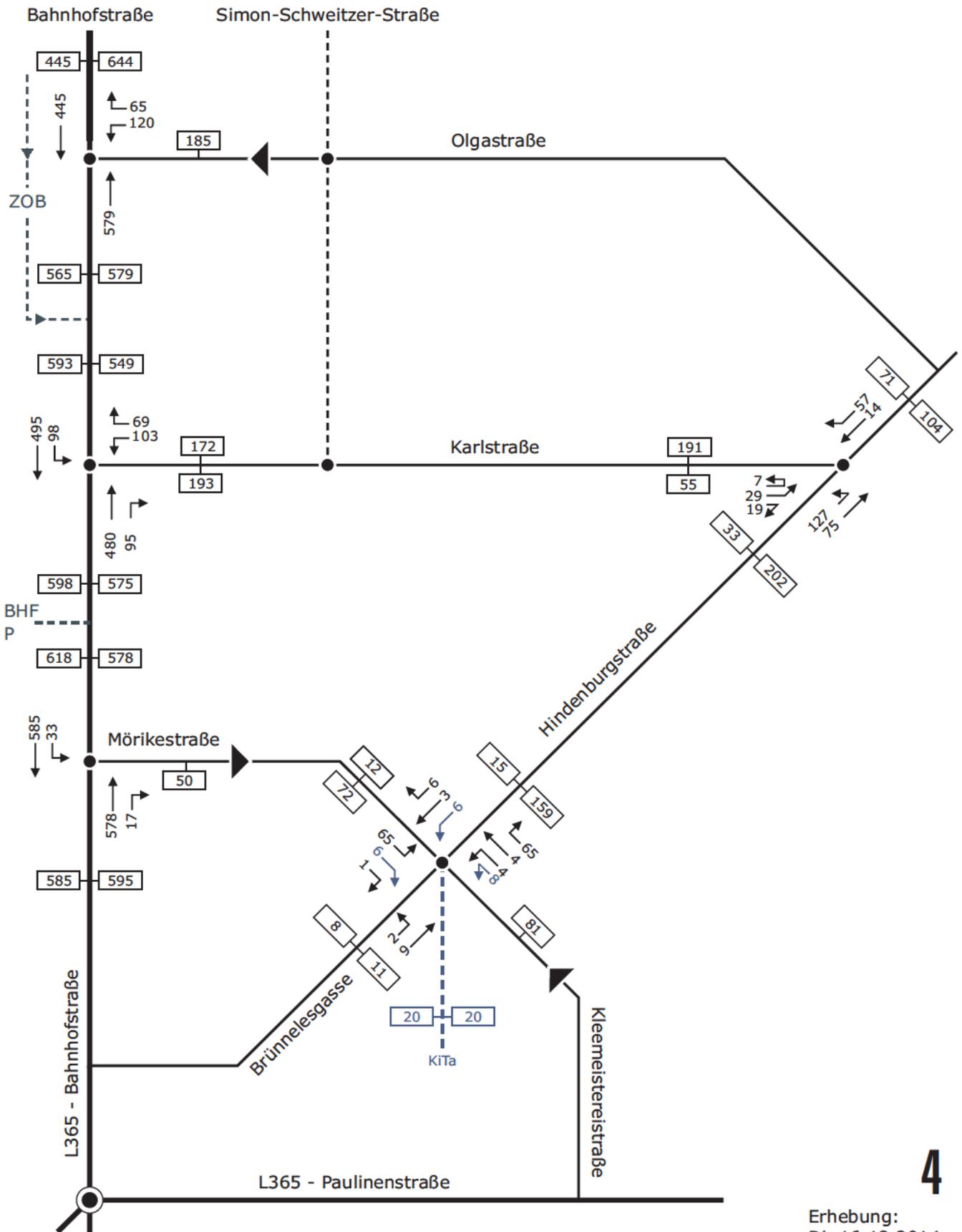


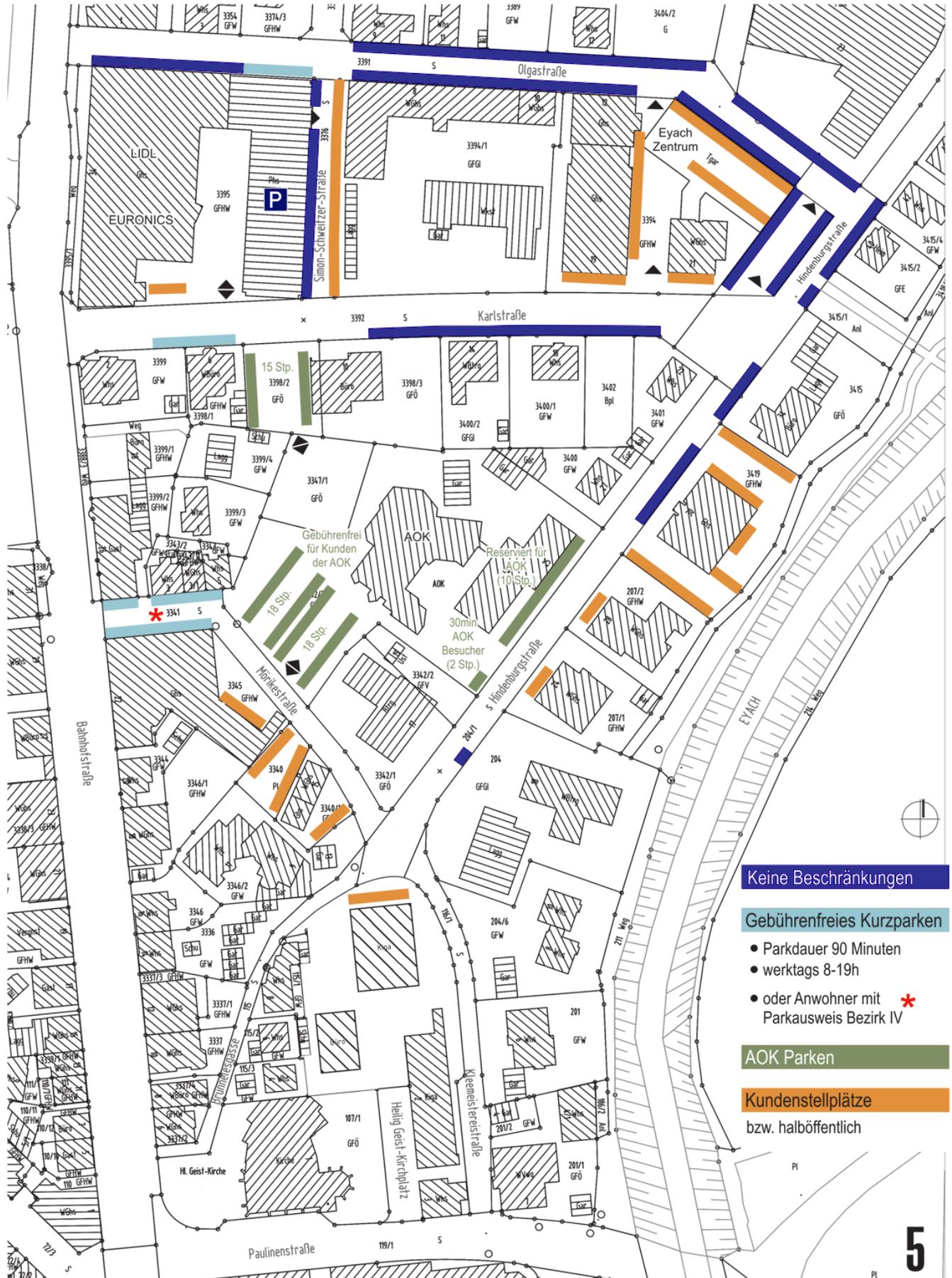


STADT BALINGEN VU QUARTIER KARL-/MÖRIKESTRASSE



STADT BALINGEN VU QUARTIER KARL-/MÖRIKESTRASSE





Keine Beschränkungen

Gebührenfreies Kurzparken

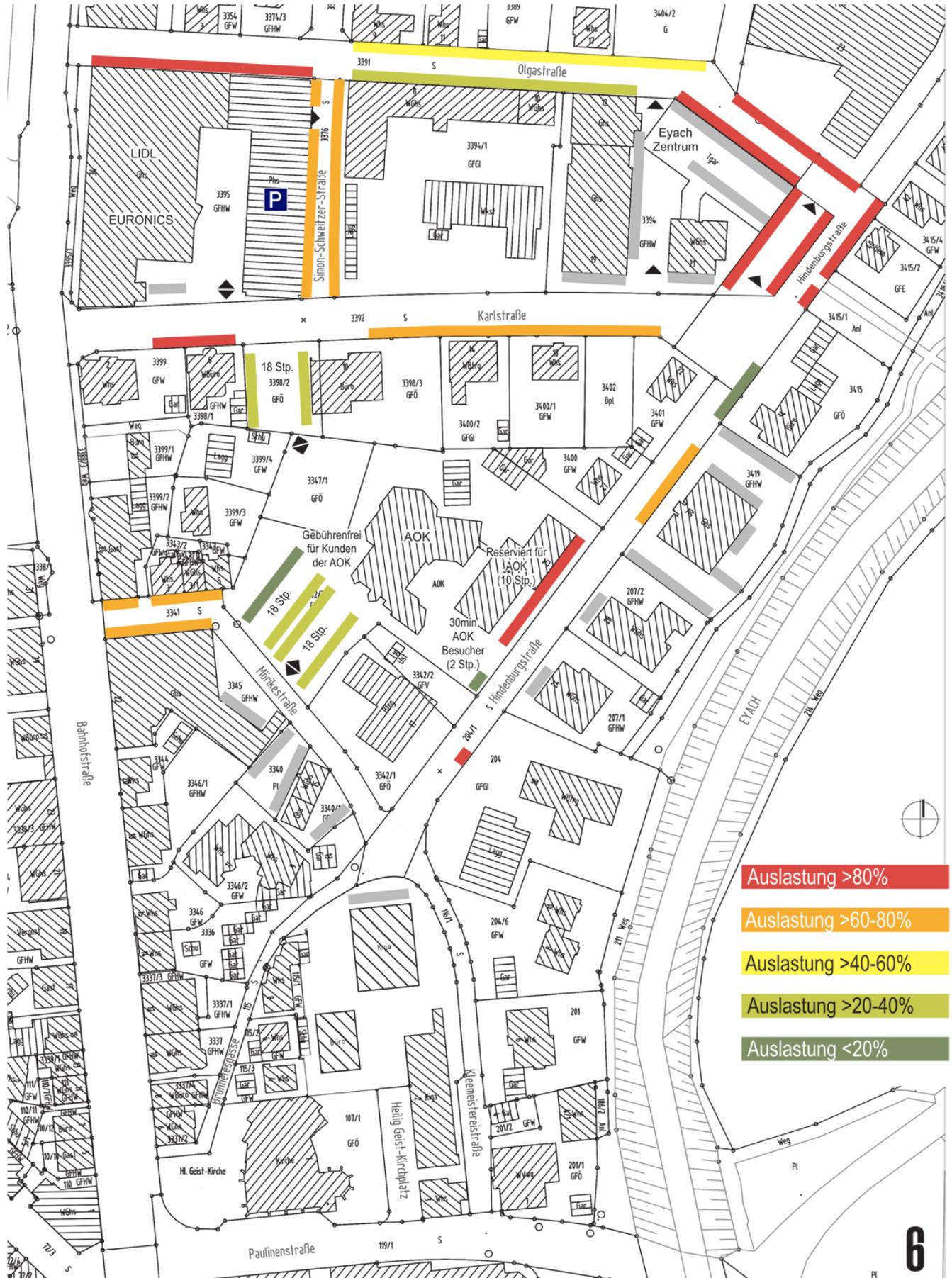
- Parkdauer 90 Minuten
- werktags 8-19h
- oder Anwohner mit * Parkausweis Bezirk IV

AOK Parken

Kundenstellplätze
bzw. halböffentlich

STADT BALINGEN

VU QUARTIER KARL-/MÖRIKESTRASSE



- Auslastung >80%
- Auslastung >60-80%
- Auslastung >40-60%
- Auslastung >20-40%
- Auslastung <20%

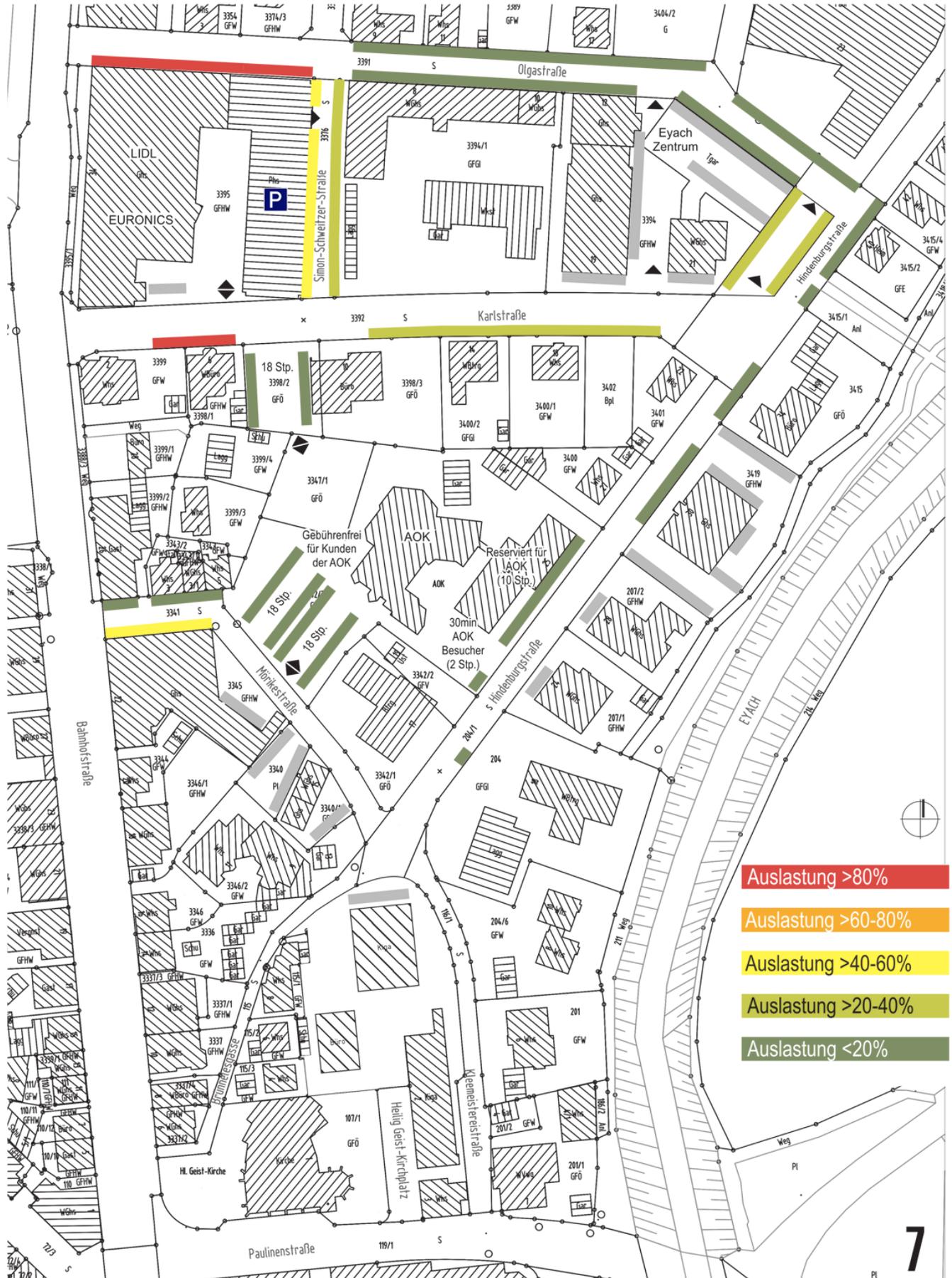
Stellplatzauslastung Di., 16.12.2014 Begehung: 11.00-12.00 Uhr / 14.00-15.00 Uhr

JANUAR 2015
LUDWIGSBURG

PLANUNGSGRUPPE KOLZ
STADTPLANUNG VEREHRPLANUNG ARCHITEKTUR

STADT BALINGEN

VU QUARTIER KARL-/MÖRIKESTRASSE



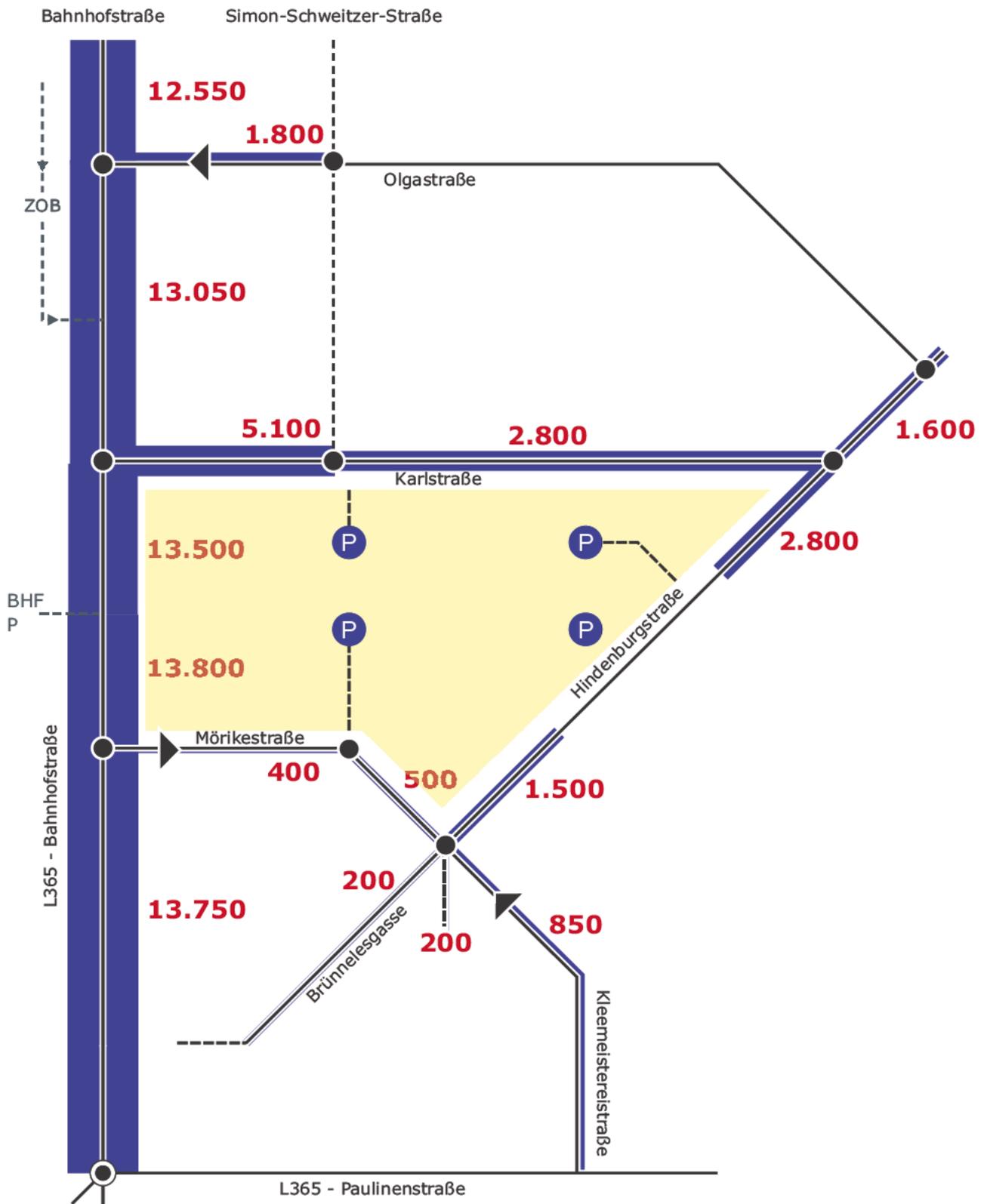
- Auslastung >80%
- Auslastung >60-80%
- Auslastung >40-60%
- Auslastung >20-40%
- Auslastung <20%

Stellplatzauslastung Di., 16.12.2014 **Begehung: 19.00-20.00 Uhr**

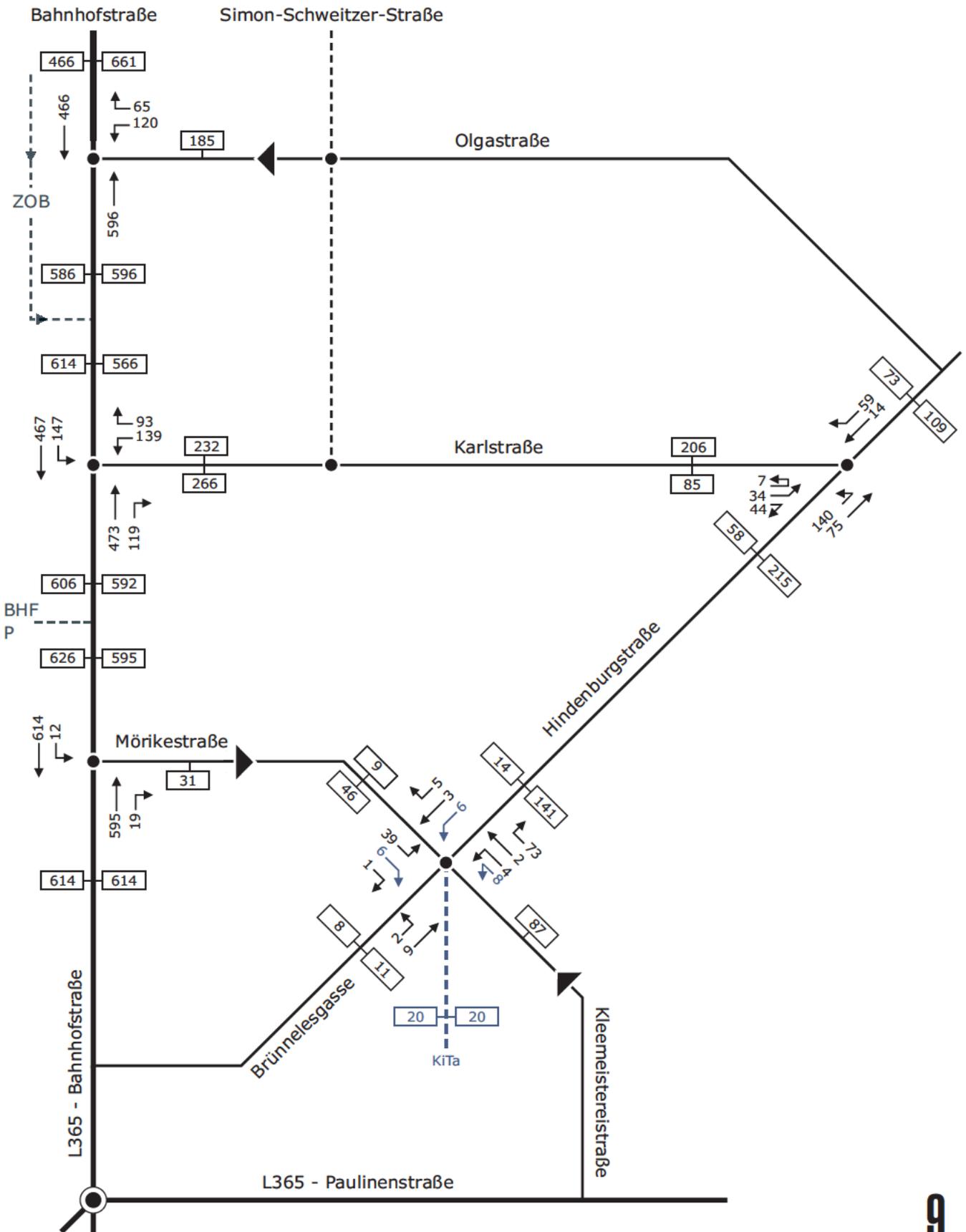
JANUAR 2015
LUDWIGSBURG

PLANUNGSGRUPPE **KOLZ**
STADTPLANUNG VEREHRPLANUNG ARCHITEKTUR

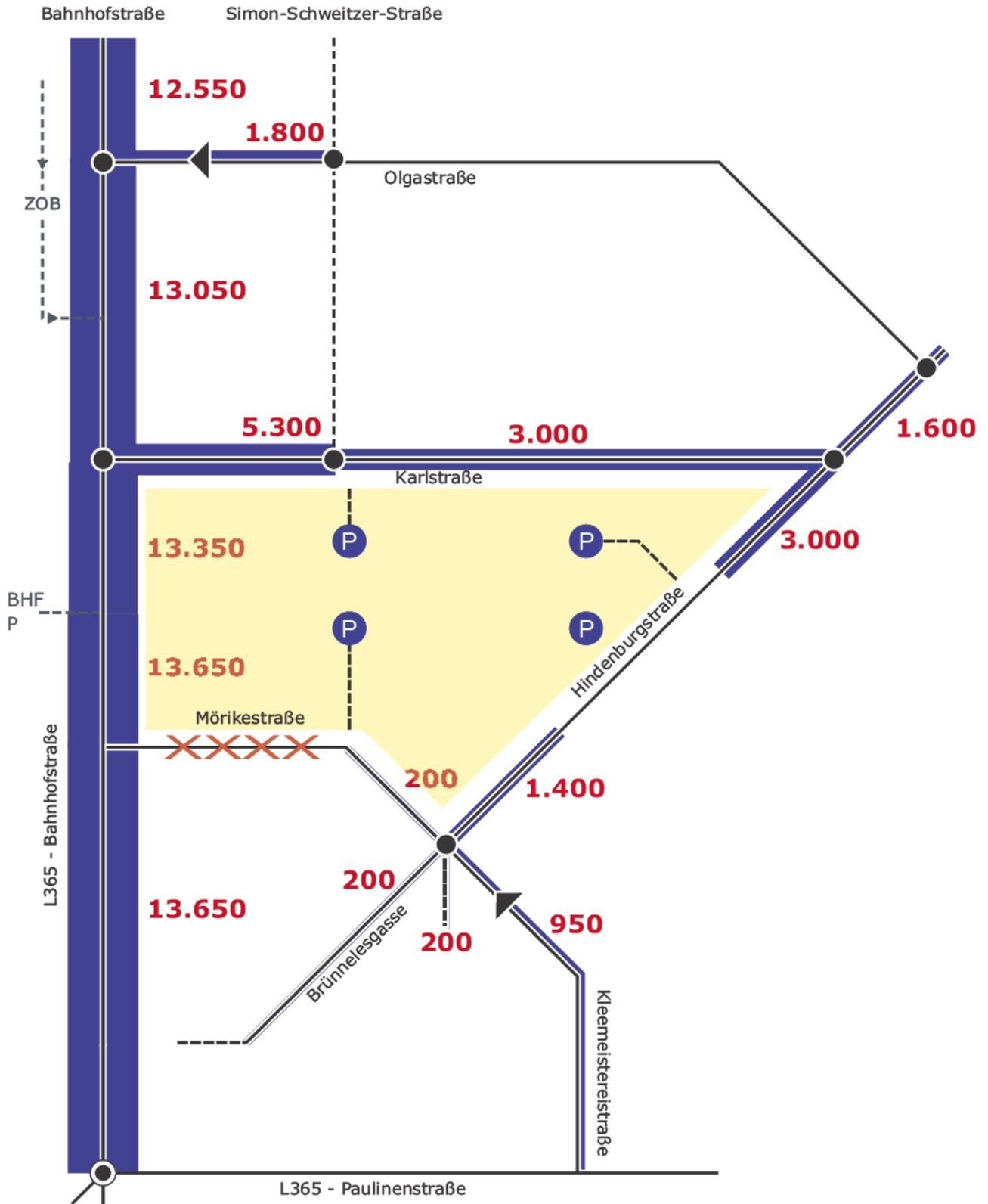
STADT BALINGEN VU QUARTIER KARL-/MÖRIKESTRASSE



STADT BALINGEN VU QUARTIER KARL-/MÖRIKESTRASSE



STADT BALINGEN VU QUARTIER KARL-/MÖRIKESTRASSE



STADT BALINGEN VU QUARTIER KARL-/MÖRIKESTRASSE

