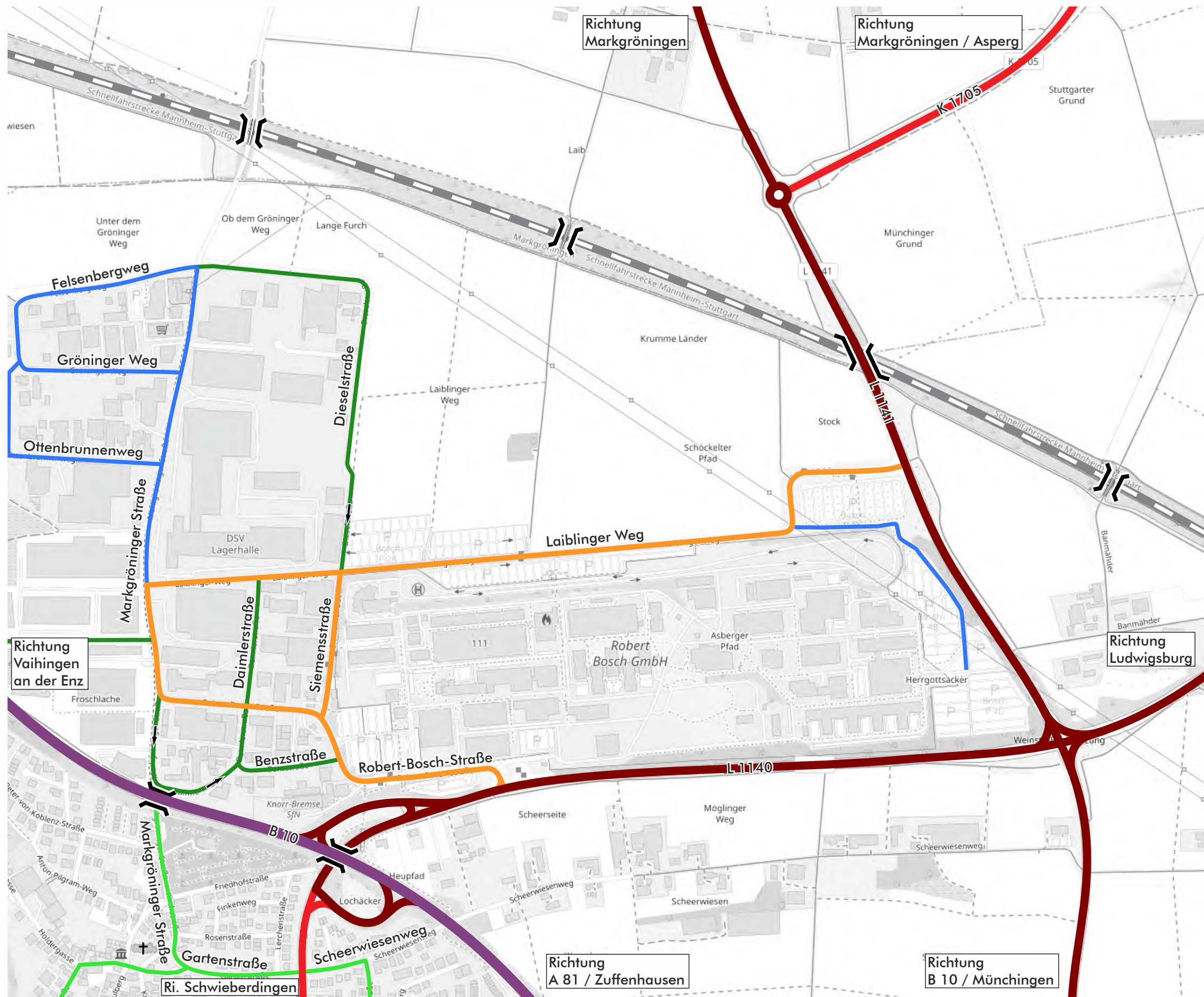


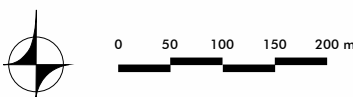


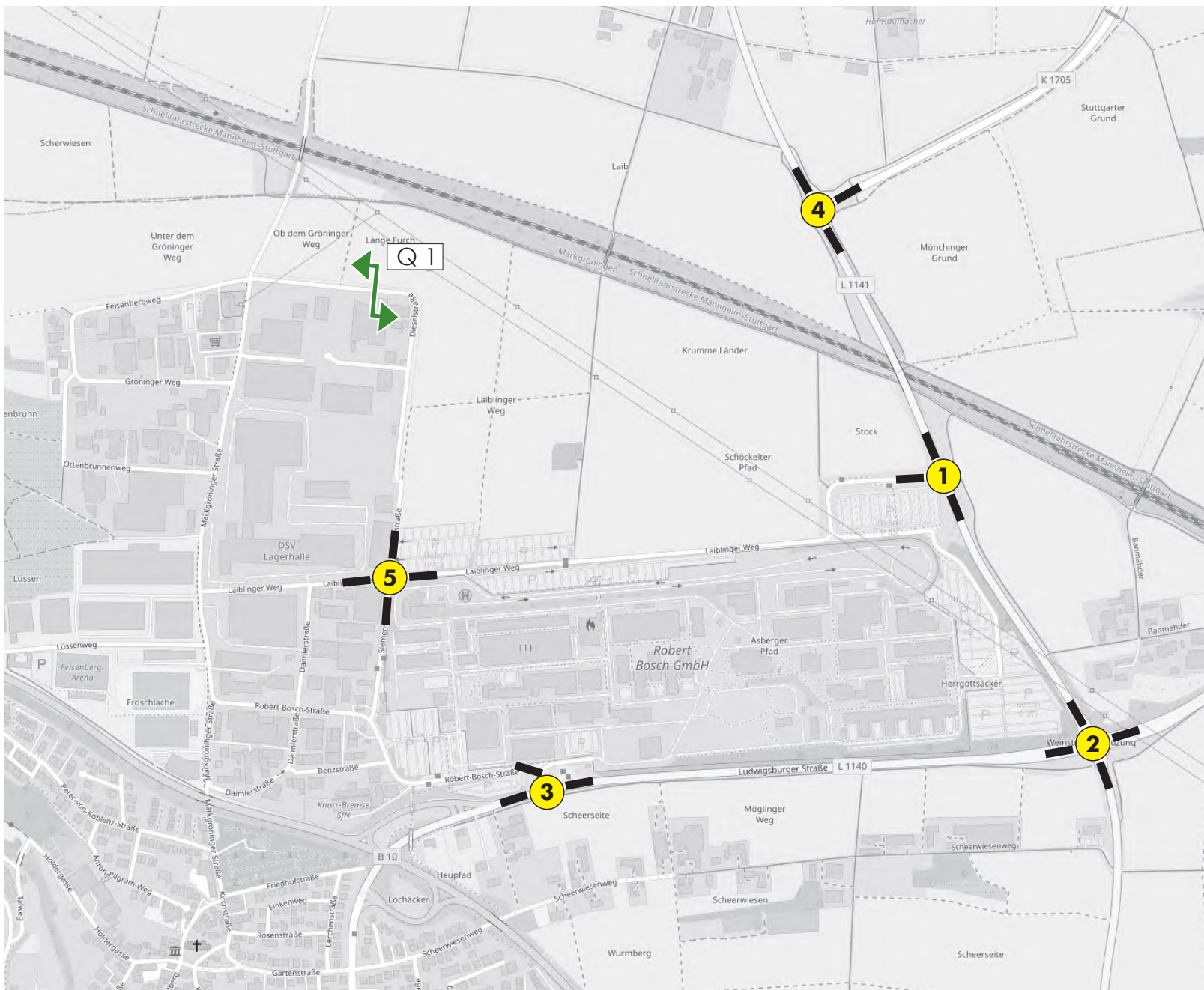
Straßenhierarchie

Bestand

- Fernverkehrsstraße /
Überregionale Hauptverkehrsstraße
- Regionale Hauptverkehrsstraße
- Städtische Hauptverkehrsstraße 1. Ordnung /
Gemeindeverbindungsstraße
- Städtische Hauptverkehrsstraße 2. Ordnung
- Hauptsammelstraße / Gewerbestraße
- Sammelstraße - Gewerbe
- Sammelstraße - Wohnen
- Anliegerstraße / sonstige Straße
- Einbahnstraße
- Brücken (ausgewählte)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende





Zählstellenplan

Erhebung: Di., 06.05.2025

5 24h-Knotenstromzählung Kfz, Rad
 (0:00-24:00 Uhr)

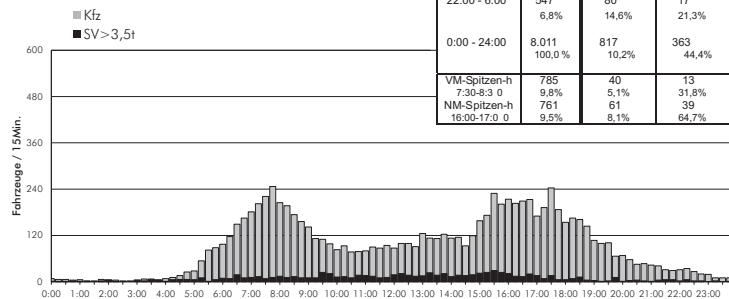
Q 1 24h-Querschnittszählung Kfz, Rad
 (00:00-24:00 Uhr)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende **Plan**



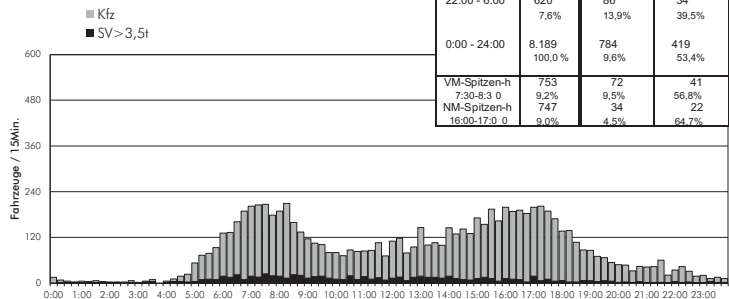
2

K1: L 1141
in Fahrtrichtung Nord



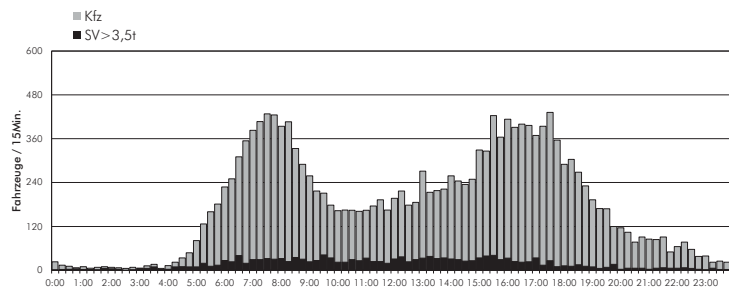
ZEit	Kfz	SV >3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV)
6:00 - 10:00	2.573 32,1%	201 7,8%	88 43,8%
15:00 - 19:00	2.341 29,2%	187 8,0%	102 54,4%
6:00 - 22:00	7.464 93,2%	737 9,9%	344 46,7%
22:00 - 6:00	547 6,8%	80 14,6%	17 21,3%
0:00 - 24:00	8.011 100,0 %	817 10,2%	363 44,4%
VM-Spitzen-h 7:30-8:3 0	785 9,8%	40 5,1%	13 31,8%
NM-Spitzen-h 16:00-17:0 0	761 9,5%	61 8,1%	39 64,7%

K1: L 1141
in Fahrtrichtung Süd



ZEit	Kfz	SV >3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV)
6:00 - 10:00	2.499 30,5%	275 11,0%	158 57,5%
15:00 - 19:00	2.401 29,3%	132 5,5%	86 64,9%
6:00 - 22:00	7.569 92,4%	698 9,2%	387 55,4%
22:00 - 6:00	620 7,6%	86 13,9%	34 39,5%
0:00 - 24:00	8.189 100,0 %	784 9,6%	419 53,4%
VM-Spitzen-h 7:30-8:3 0	753 9,2%	72 9,5%	41 56,8%
NM-Spitzen-h 16:00-17:0 0	747 9,0%	34 4,5%	22 64,7%

K1: L 1141
Querschnitt



ZEit	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lkw	Bus	Lkw >3,5t	Last- Sattelz.	SV >3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV)
6:00 - 10:00	5.072 31,3%	0	11 0,2%	4.217 83,1%	368 7,3%	21 0,4%	225 4,4%	230 4,5%	476 9,4%	246 51,7%
15:00 - 19:00	4.742 29,3%	0	11 0,2%	4.156 87,6%	256 5,4%	24 0,5%	154 3,2%	141 3,0%	319 6,7%	178 55,8%
6:00 - 22:00	15.033 88,1%	0	28 0,2%	12.572 83,6%	962 6,4%	58 0,4%	673 4,5%	704 4,7%	1.435 9,5%	731 50,9%
22:00 - 6:00	1.167 7,2%	0	2 0,2%	970 83,1%	29 2,5%	9 0,8%	42 3,6%	115 9,9%	166 14,2%	51 30,7%
0:00 - 24:00	16.200 100,0 %	0	30 0,2%	13.581 83,8%	988 6,1%	67 0,4%	706 4,4%	828 5,1%	1.601 9,9%	782 48,8%
VM-Spitzen-h 7:30-8:3 0	1.538 9,5%	0	3 0,2%	1.335 86,8%	88 5,7%	7 0,4%	46 3,0%	59 3,8%	112 7,3%	53 47,5%
NM-Spitzen-h 16:00-17:0 0	1.308 9,3%	0	1 0,1%	1.124 85,9%	86 6,7%	8 0,7%	55 4,2%	32 2,4%	96 7,3%	63 66,2%

Gemeinde Schwieberdingen
GE Laiblinger Weg
Fachbeitrag Verkehr und Mobilität

Tagesganglinie K1

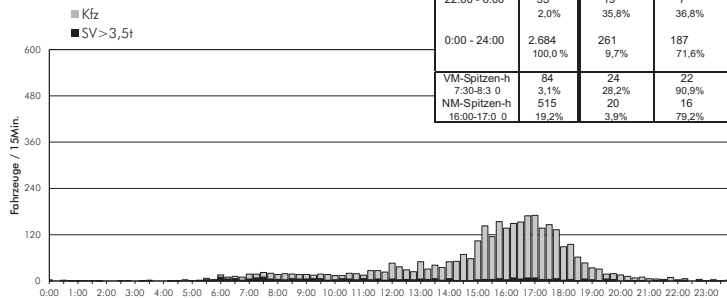
L1141,
südlich des Laiblinger Wegs

Erhebung: Di., 06.05.2025

Plan

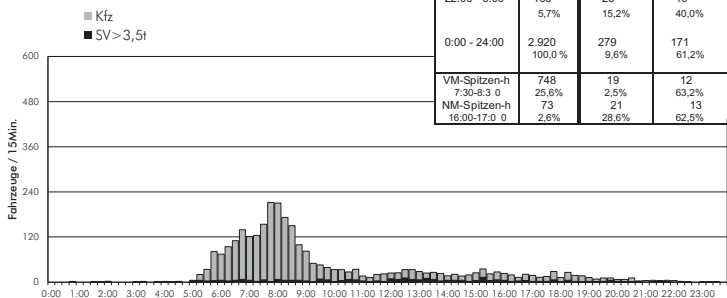
3

K1: Laiblinger Weg in Fahrtrichtung Ost



ZEit	Kfz	SV >3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV)
6:00 - 10:00	299 11,1%	88 29,4%	68 77,3%
15:00 - 19:00	1.626 60,6%	63 3,9%	48 76,0%
6:00 - 22:00	2.631 98,0%	242 9,2%	180 74,2%
22:00 - 6:00	53 2,0%	19 35,8%	7 36,8%
0:00 - 24:00	2.684 100,0 %	261 9,7%	187 71,6%
VM-Spitzen-h 7:30-8:3 0	84 3,1%	24 28,2%	22 90,9%
NM-Spitzen-h 16:00-17:0 0	515 19,2%	20 3,9%	16 79,2%

K1: Laiblinger Weg in Fahrtrichtung West



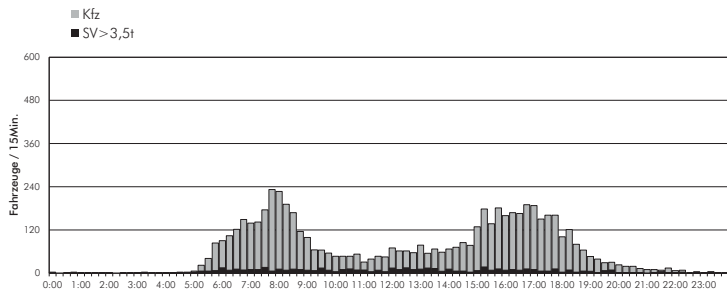
ZEit	Kfz	SV >3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV)
6:00 - 10:00	1.876 64,2%	74 3,9%	47 63,5%
15:00 - 19:00	349 12,0%	58 16,6%	35 60,0%
6:00 - 22:00	2.755 94,3%	254 9,2%	162 63,6%
22:00 - 6:00	165 5,7%	25 15,2%	10 40,0%
0:00 - 24:00	2.920 100,0 %	279 9,6%	171 61,2%
VM-Spitzen-h 7:30-8:3 0	748 25,6%	19 2,5%	12 63,2%
NM-Spitzen-h 16:00-17:0 0	73 2,6%	21 28,6%	13 62,5%

Gemeinde Schwieberdingen
GE Laiblinger Weg
Fachbeitrag Verkehr und Mobilität

Tagesganglinie K1

Laiblinger Weg,
westlich der L 1141

K1: Laiblinger Weg Querschnitt



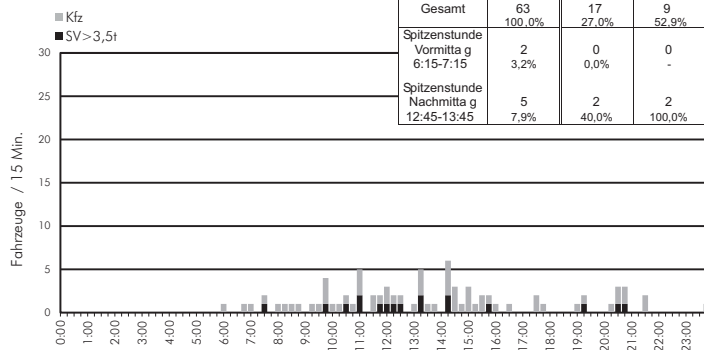
ZEit	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lfw	Bus	Lkw >3,5t	Last- Sattelz.	SV >3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV)
6:00 - 10:00	2.175 38,8%	37 0,5%	10 0,5%	1.879 86,4%	91 4,2%	39 1,8%	76 3,5%	47 2,2%	162 7,4%	115 71,0%
15:00 - 19:00	1.975 35,2%	19 0,7%	14 0,7%	1.771 89,7%	69 3,5%	38 1,8%	45 1,9%	38 1,9%	121 6,1%	83 68,6%
6:00 - 22:00	5.386 96,1%	58 0,6%	31 0,6%	4.633 86,0%	226 4,2%	107 2,0%	235 4,4%	154 2,9%	496 9,2%	342 69,0%
22:00 - 6:00	218 3,9%	1 0,0%	0 0,0%	164 75,2%	10 4,6%	7 3,2%	10 4,6%	27 12,4%	44 20,2%	17 38,6%
0:00 - 24:00	5.604 100,0 %	59 0,6%	31 0,6%	4.792 85,5%	241 4,3%	114 2,0%	244 4,4%	182 3,2%	540 9,6%	358 66,3%
VM-Spitzen-h 7:30-8:3 0	832 14,8%	13 0,4%	3 0,4%	771 92,7%	15 1,8%	15 1,8%	19 2,3%	9 1,1%	43 5,2%	34 79,1%
NM-Spitzen-h 16:00-17:0 0	588 10,5%	6 0,7%	4 0,7%	514 87,4%	27 4,6%	12 2,0%	17 2,9%	12 2,0%	41 7,0%	29 70,7%

Erhebung: Di., 06.05.2025

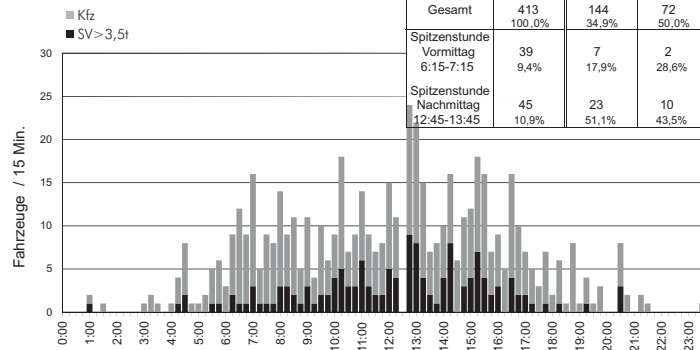
Plan

4

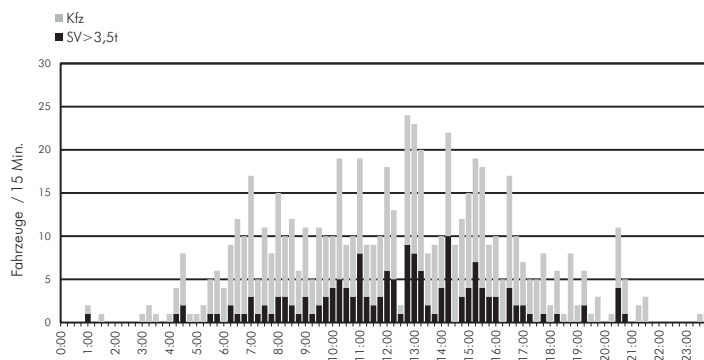
Q1: Dieselstraße in Fahrtrichtung Westen



Q1: Dieselstraße in Fahrtrichtung Osten



Q1: Dieselstraße Querschnitt



ZEIT	KFZ	Rad	Krad	Pkw	Lfw	Bus	Lkw >3,5t	Lastzug/ Sattelzug	SV >3,5t gesamt	SV 1 (Anteil an SV)
6-10 Uhr r	127 26,7%	5	0 0,0%	85 66,9%	13 10,2%	0 0,0%	14 11,0%	15 11,8%	29 22,8%	14 48,3%
15-19 Uhr r	113 23,7%	10	1 0,9%	66 58,4%	14 12,4%	0 0,0%	16 14,2%	16 14,2%	32 28,3%	16 50,0%
Tag (6-22)	445 93,5%	18	3 0,7%	243 54,6%	44 9,9%	0 0,0%	75 16,9%	80 18,0%	155 34,8%	75 48,4%
Nacht (22-6)	31 6,5%	0	0 0,0%	24 77,4%	1 3,2%	0 0,0%	6 19,4%	0 0,0%	6 19,4%	6 100,0%
Gesamt	476 100,0%	18	3 0,6%	267 56,1%	45 9,5%	0 0,0%	81 17,0%	80 16,8%	161 33,8%	81 50,3%
Spitzenstunde Vormittag 6:15-7:15	41 8,6%	0	0 0,0%	32 78,0%	2 4,9%	0 0,0%	2 4,9%	5 12,2%	7 17,1%	2 28,6%
Spitzenstunde Nachmittag 12:45-13:45	50 10,5%	1	1 2,0%	21 42,0%	3 6,0%	0 0,0%	12 24,0%	13 26,0%	25 50,0%	12 48,0%

Gemeinde Schwieberdingen
GE Laiblinger Weg
 Fachbeitrag Verkehr und Mobilität

Tagesganglinie Q1

Dieselstraße

Erhebung: Di., 06.05.2025

Plan

5

GE Laiblinger Weg

Fachbeitrag Verkehr und Mobilität

Knotenstrombelastungen
[Kfz / 4h]

Vormittag (6:00 - 10:00 Uhr)

① Knotenpunkt (mit Nummer)

251 Anzahl Kfz je Fahrtrichtung*

24
227
0 Anzahl Kfz je Abbiegestrom

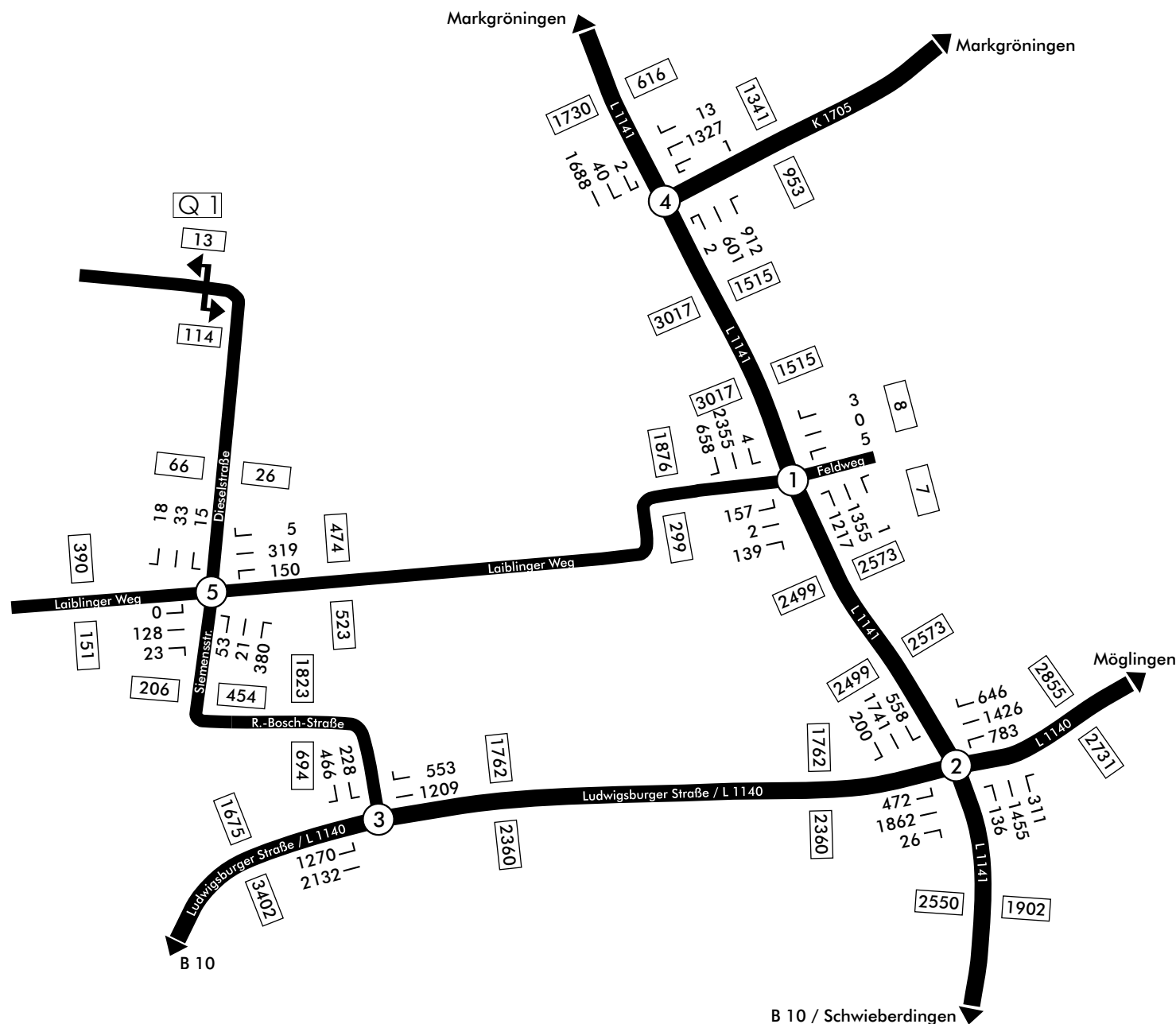
Q 1 Querschnittszählung
(00:00 - 24:00 Uhr)

Erhebung: Di 06.05.25, 0:00 - 24:00 Uhr

*ohne Wender an Vorfahrtsknoten

Plan

6

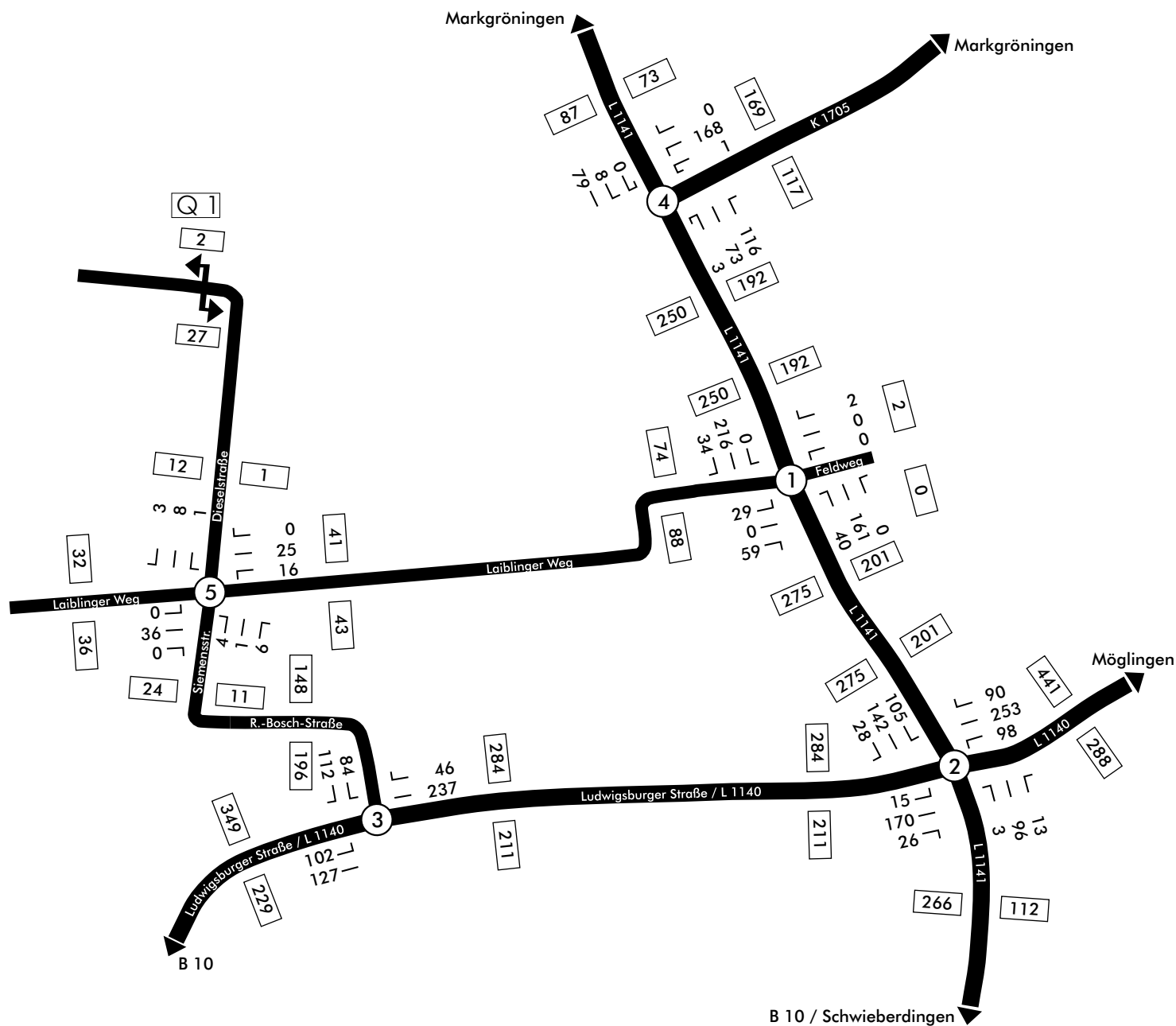


GE Laiblinger Weg

Fachbeitrag Verkehr und Mobilität

Knotenstrombelastungen
[SV>3,5t/4h]

Vormittag (6:00 - 10:00 Uhr)



- ① Knotenpunkt (mit Nummer)
- 251 Anzahl SV>3,5t je Fahrtrichtung*
- 24 Anzahl SV>3,5t je Abbiegestrom
- 227
- 0
- Q 1 Querschnittszählung (00:00 - 24:00 Uhr)

Erhebung: Di 06.05.25, 0:00 - 24:00 Uhr

*ohne Wender an Vorfahrtsknoten



Plan

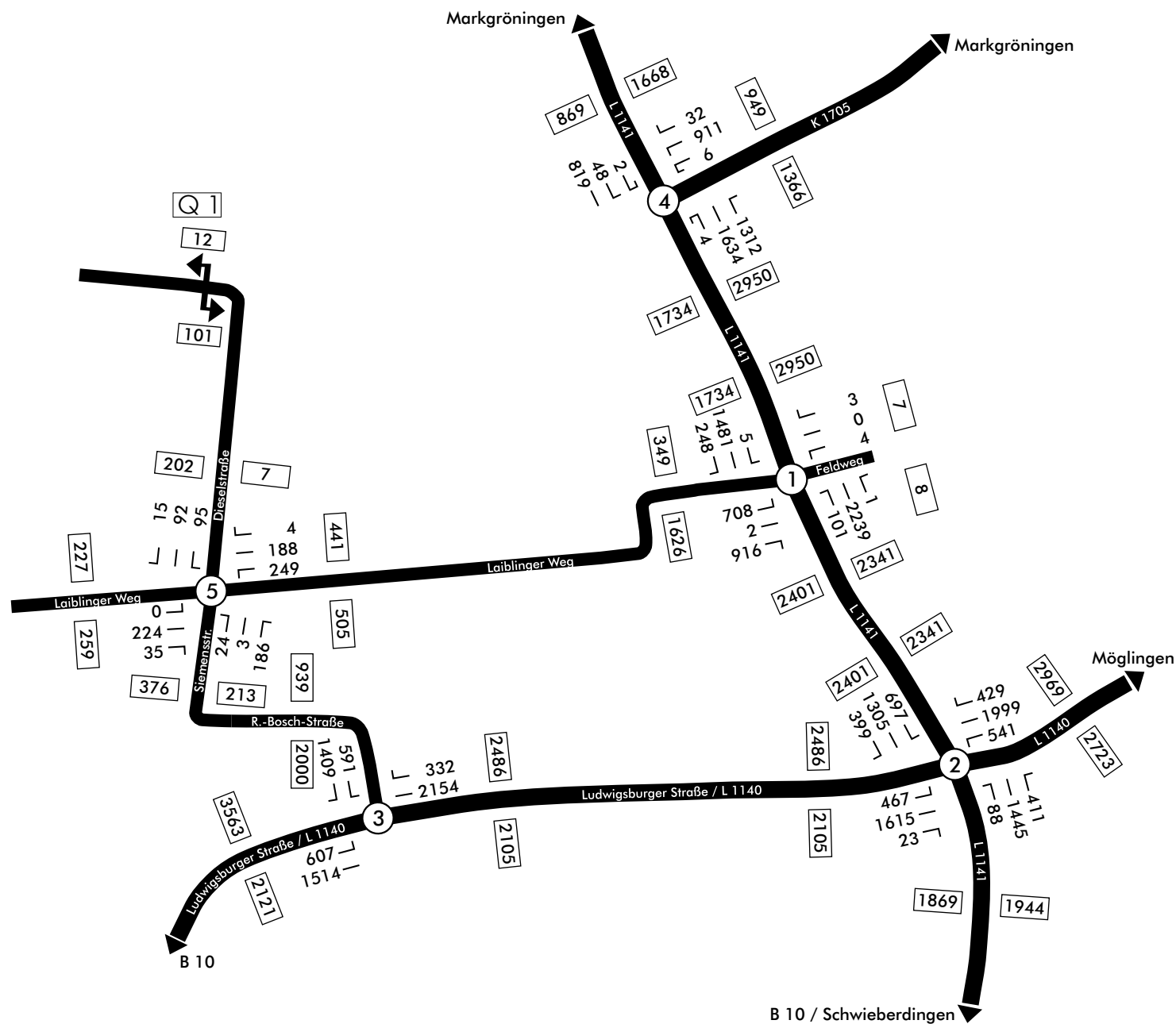
7

GE Laiblinger Weg

Fachbeitrag Verkehr und Mobilität

Knotenstrombelastungen
[Kfz/4h]

Nachmittag (15:00 - 19:00 Uhr)



① Knotenpunkt (mit Nummer)

251 Anzahl Kfz je Fahrtrichtung*

24
227
0 Anzahl Kfz je Abbiegestrom

Q 1 Querschnittszählung
(00:00 - 24:00 Uhr)

Erhebung: Di 06.05.25, 0:00 - 24:00 Uhr

*ohne Wender an Vorfahrtsknoten



Plan

8

GE Laiblinger Weg

Fachbeitrag Verkehr und Mobilität

Knotenstrombelastungen
[SV>3,5t/4h]

Nachmittag (15:00 - 19:00 Uhr)

- ① Knotenpunkt (mit Nummer)
- 251 Anzahl SV>3,5t je Fahrtrichtung*
- 24 Anzahl SV>3,5t je Abbiegestrom
- Querschnittszählung (00:00 - 24:00 Uhr)

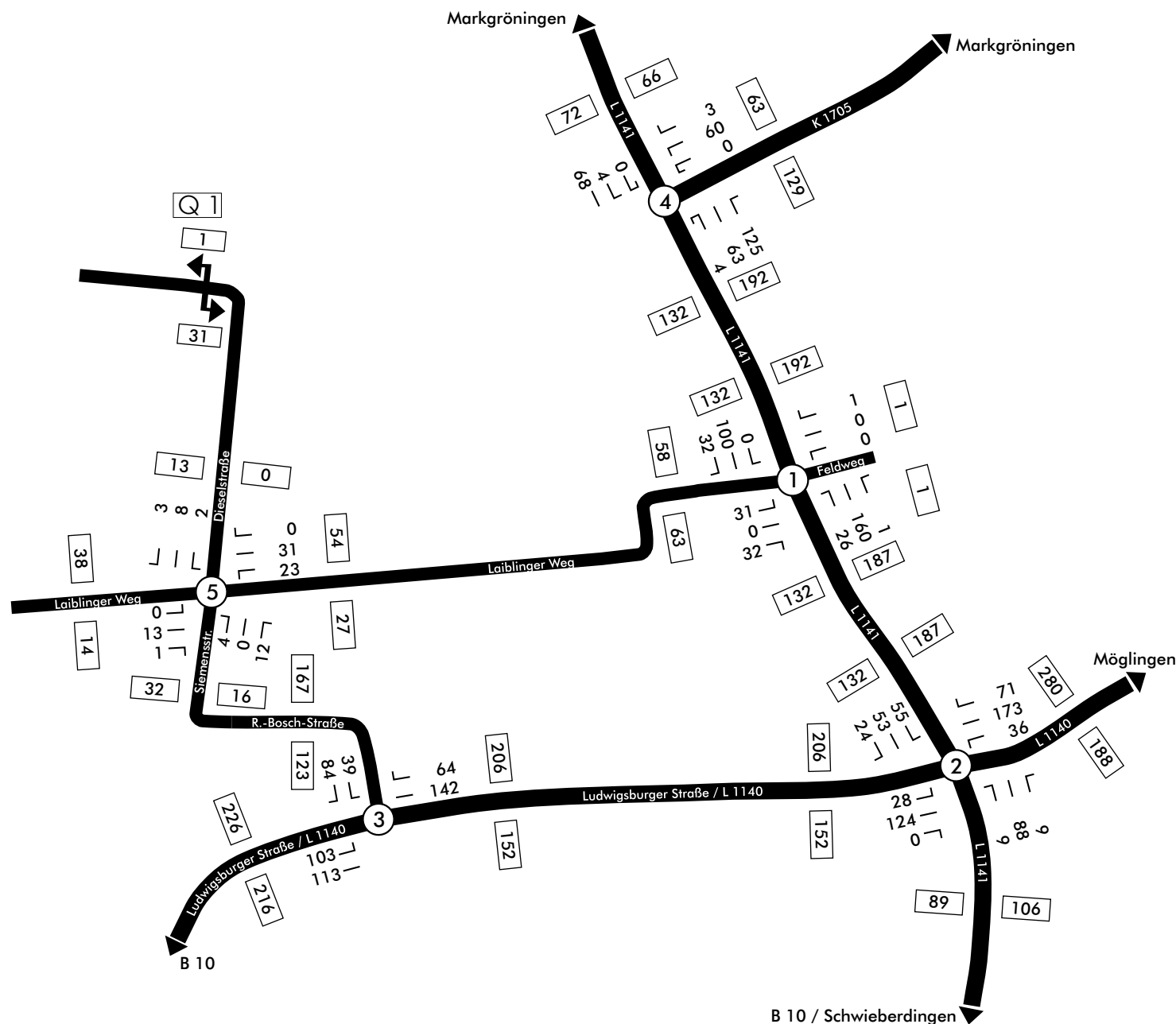
Erhebung: Di 06.05.25, 0:00 - 24:00 Uhr

*ohne Wender an Vorfahrtsknoten



Plan

9



GE Laiblinger Weg

Fachbeitrag Verkehr und Mobilität

Knotenstrombelastungen
[Kfz /8h]

Nacht (22:00 - 6:00 Uhr)

- ① Knotenpunkt (mit Nummer)
- 251 Anzahl Kfz je Fahrtrichtung*
- 24
227
0 Anzahl Kfz je Abbiegestrom
- Q 1 Querschnittszählung
(00:00 - 24:00 Uhr)

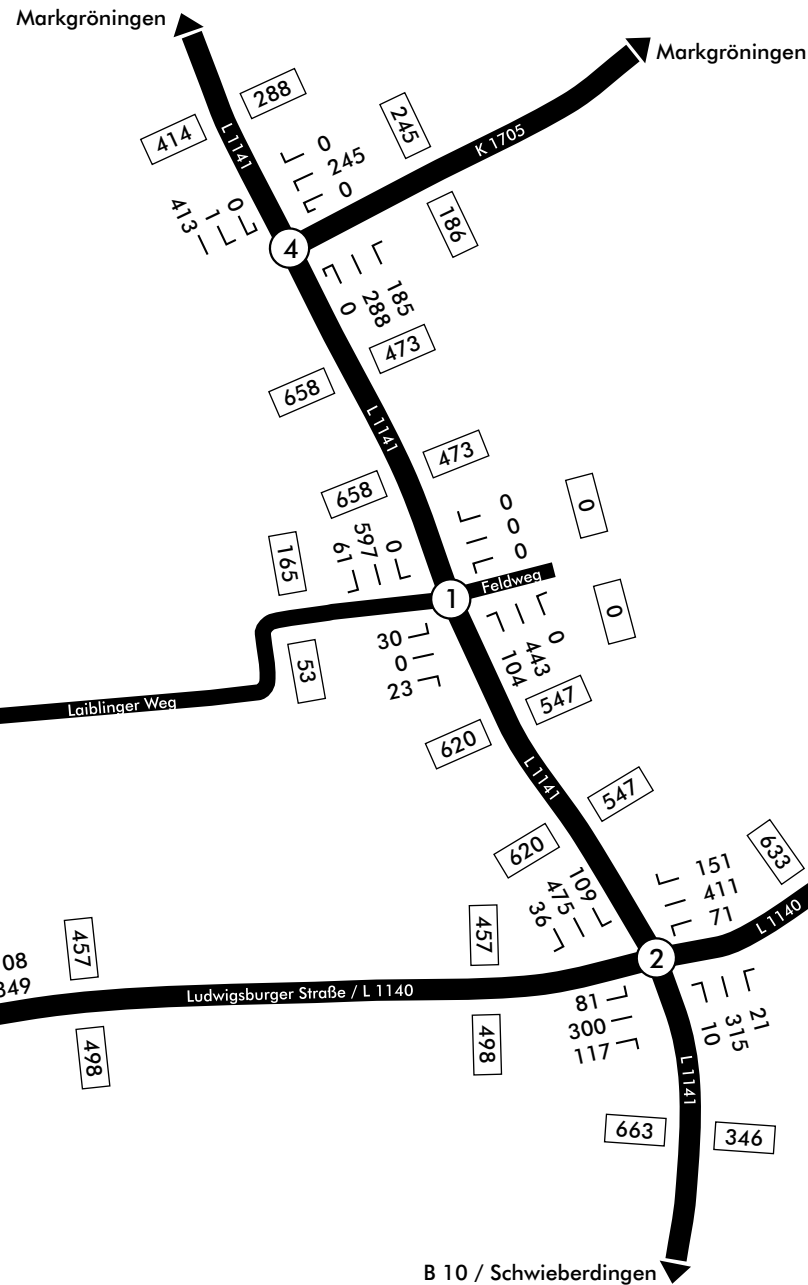
Erhebung: Di 06.05.25, 0:00 - 24:00 Uhr

*ohne Wender an Vorfahrtsknoten



Plan

10



GE Laiblinger Weg

Fachbeitrag Verkehr und Mobilität

Knotenstrombelastungen
[SV>3,5t/8h]

Nacht (22:00 - 6:00 Uhr)

- ① Knotenpunkt (mit Nummer)
- 251 Anzahl SV>3,5t je Fahrtrichtung*
- 24 Anzahl SV>3,5t je Abbiegestrom
- 227
- 0
- ↔ Q 1 Querschnittszählung (00:00 - 24:00 Uhr)

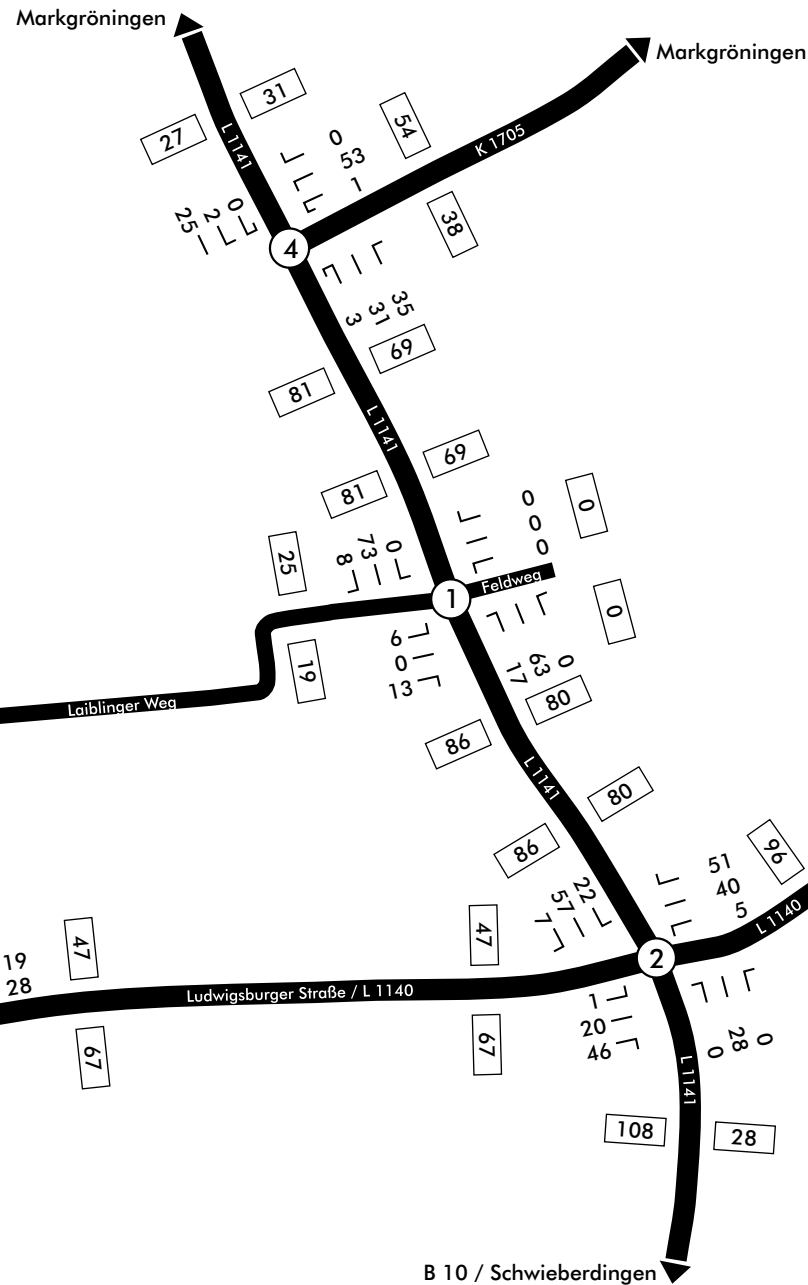
Erhebung: Di 06.05.25, 0:00 - 24:00 Uhr

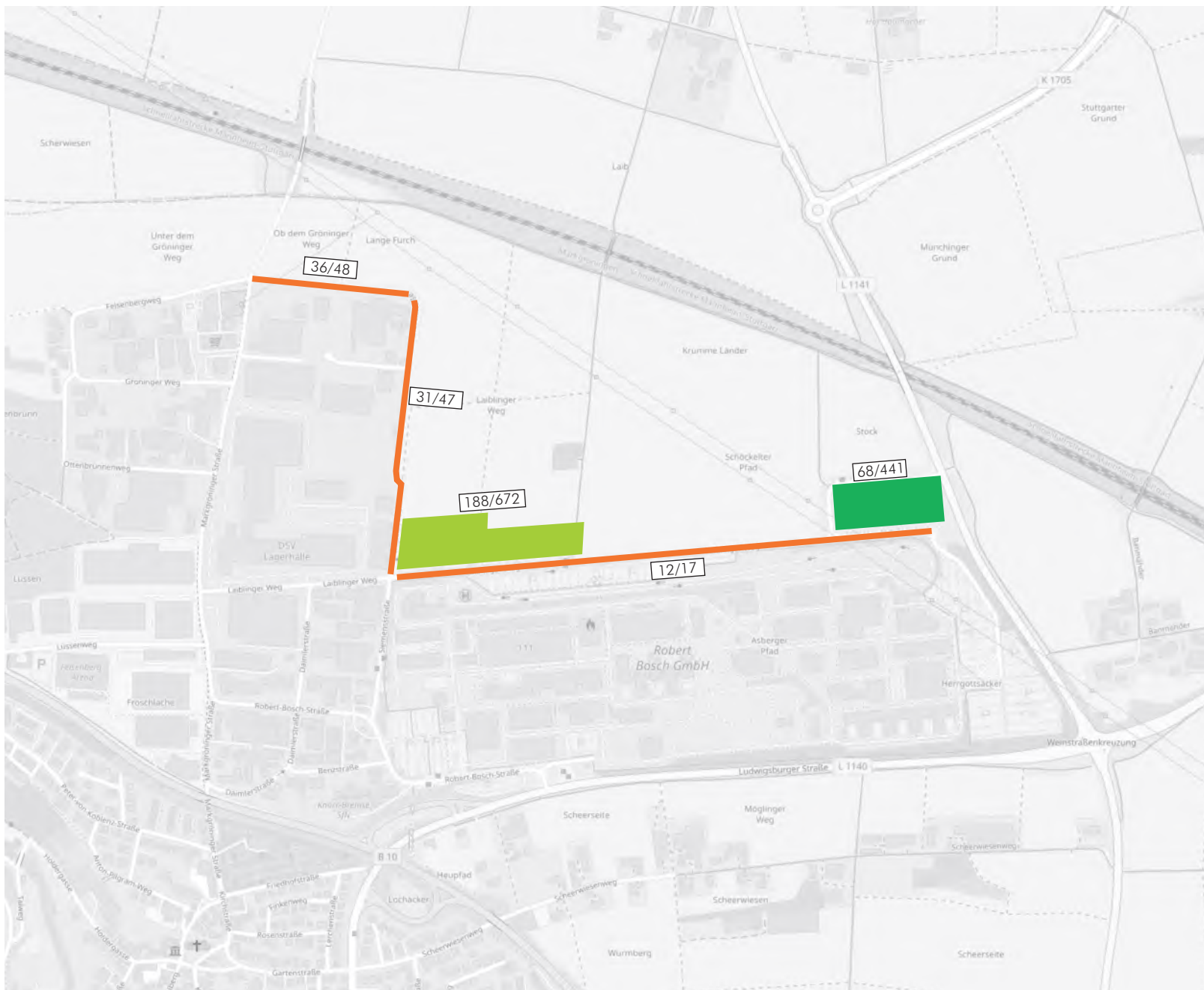
*ohne Wender an Vorfahrtsknoten



Plan

11



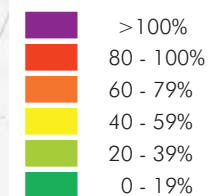


Gemeinde Schwieberdingen
GE Laiblinger Weg
 Fachbeitrag Verkehr und Mobilität

Auslastung des Parkraums

Mittwoch - Vormittag

Prozentualer Anteil des besetzten Parkraums



15/17 Belegt/Möglich

Summe:
 335 Abgestellte Fahrzeuge
 1.225 Parkmöglichkeiten

Erhebung: Mi., 07.05.2025

Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende



Plan

12



Gemeinde Schwieberdingen
GE Laiblinger Weg
Fachbeitrag Verkehr und Mobilität

**Unfälle mit Personenschaden
2022 - 2024**

- Unfall mit Pkw-Beteiligung
- Unfall mit Güter-Kfz-Beteiligung
- Unfall mit Kraftrad-Beteiligung
- Unfall mit Fußverkehr-Beteiligung
- Unfall mit Radverkehr-Beteiligung
- Unfall mit sonstiger Beteiligung
- Unfall aus 2024

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder

Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende



0 50 100 150 200 m

Plan
13

Querschnittsbelastungen
Kfz/d - [DTVw]

Analyse 2025

19,2 Kfz-Belastung (in 1.000 Fzg)

- Autobahn
- Fernstraße
- Überregionalstraße
- Regionalstraße
- Nachgeordnete Straße

Werte gerundet auf 100 Fzg.



Querschnittsbelastungen
SV>3,5t/d - [DTVw]

Analyse 2025

- 250 SV-Belastung
- Autobahn
- Fernstraße
- Überregionalstraße
- Regionalstraße
- Nachgeordnete Straße

Werte auf 10 gerundet



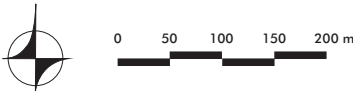
Fußwegenetz

Bestand

- Wichtige Hauptachse
- Verbindungswege
- Ausgewählte landwirtschaftliche Wege
- Wege in die Natur
- Haltestelle
- Fußgänger LSA
- Fußgängerüberweg
- Querungshilfe

- Ziele:
- Aufenthalts- und Ruheplätze / Park / Grünanlage / Friedhof
 - Freizeit / Ausbildung
 - Arbeitsplätze
 - Einkauf / Nahversorgung
 - Hotel-/Gaststättengewerbe
 - Ausgewählte Grundstückszugänge

Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende





Radnetz

Bestand

Radnetz:

- Hauptverbindungsroute
- Wichtige Radroute
- Örtliches Ergänzungsnetz

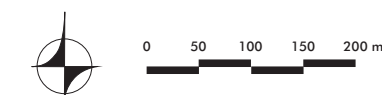
Führungsform:

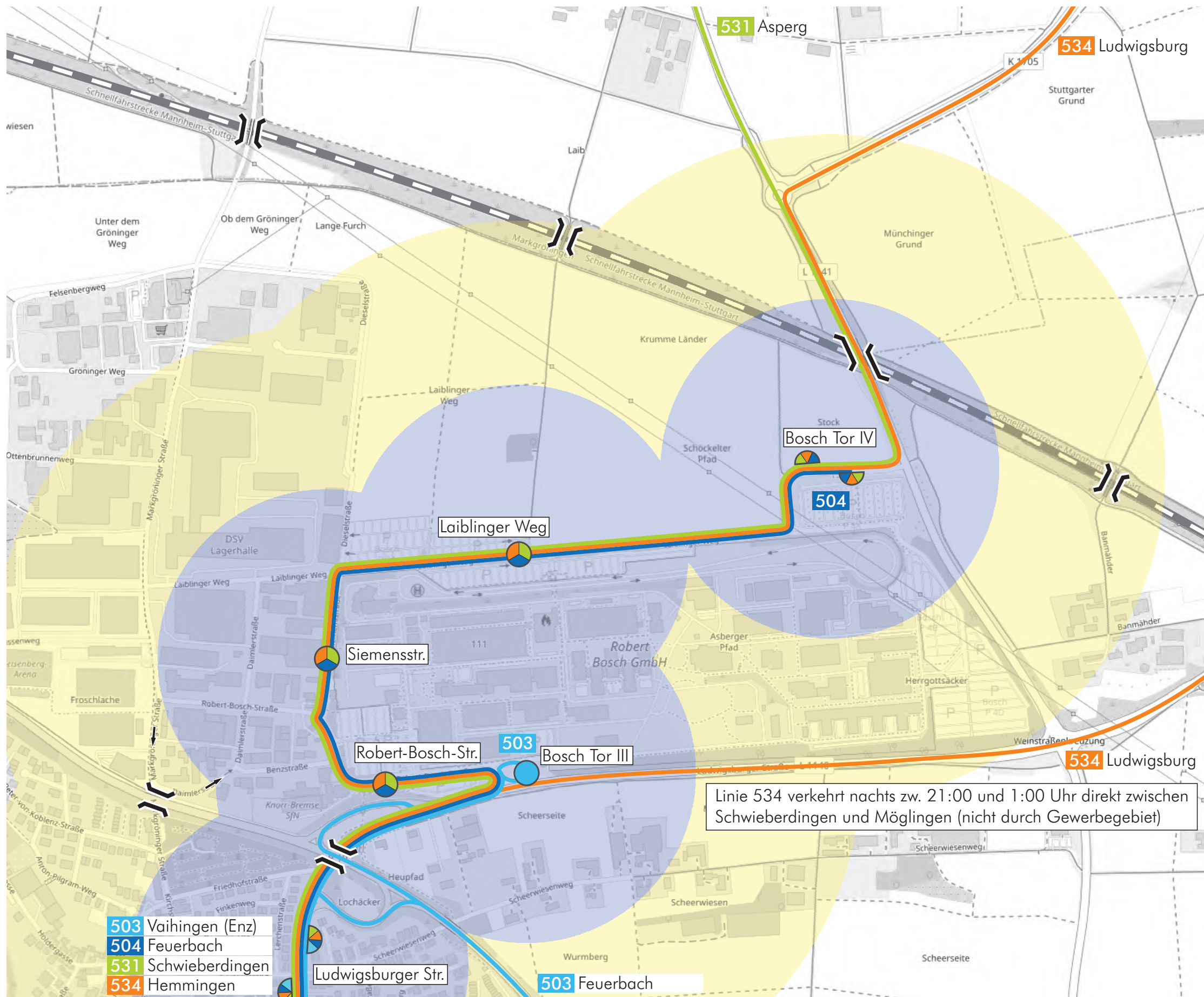
- Mischverkehr
- - - Landwirtschaftlicher Weg
- . . . Radweg
- . - Gemeinsamer Geh/Radweg
- P Fahrradabstellanlagen

Ziele:

- Aufenthalts- und Ruheplätze / Park / Grünanlage / Friedhof
- Freizeit / Ausbildung
- Arbeitsplätze
- Einkauf / Nahversorgung
- Hotel-/Gaststättengewerbe
- ▲ Ausgewählte Grundstückszugänge
- H Haltestelle

Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende





Gemeinde Schwieberdingen
GE Laiblinger Weg
Fachbeitrag Verkehr und Mobilität

ÖPNV-Liniennetz

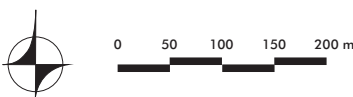
Bestand

- Bushaltestelle (Bedienung durch mehrere Linien)
- Bushaltestelle (Fahrtrichtungen separat dargestellt)
- Linie 503 - Feuerbach - Schwieberdingen - Vaihingen
Mo-Fr 6:30 - 9:30 und 15:30 - 19:00 Uhr Halbstundentakt
Sa 7:30 - 1:00 Uhr Stundentakt (nicht GE)
So 8:00 - 1:00 Uhr Zweistundentakt (nicht GE)
- Linie 504 - Feuerbach - Schwieberdingen
Mo-Fr 6:00 - 9:00 und 12:30 - 18:30 Uhr Stundentakt
- Linie 531 - Asperg - Markgröningen - Schwieberdingen
Mo-Fr 5:30 - 23:00 Uhr HVZ Halbstundentakt
NVZ Stundentakt
Sa-So 7:30 - 0:30 Uhr Stundentakt
- Linie 534 - Ludwigsburg - Möglingen - Schwieberdingen - Hemmingen
Mo-Fr 5:30 - 1:00 Uhr HVZ Halbstundentakt
NVZ Stundentakt
Sa 6:00 - 1:30 Uhr Zweistundentakt
Sa 8:00 - 0:30 Uhr Zweistundentakt

Einzugsradien
 300m Rad. (Bus)
 600m Rad. (Bus)

Linie 534 verkehrt nachts zw. 21:00 und 1:00 Uhr direkt zwischen Schwieberdingen und Möglingen (nicht durch Gewerbegebiet)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende





Gemeinde Schwieberdingen
GE Laiblinger Weg
 Fachbeitrag Verkehr und Mobilität

Netzkonzeption

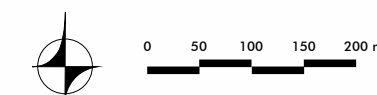
Prognose 2025 - Nullfall

relevante Maßnahmen im Planausschnitt:

- B 10 4-streifiger Ausbau Enzweihingen - AS Zuffenhausen
- Verlegung Ausfahrrampe AS Schwieberdingen-Mitte

- Fernverkehrsstraße / Überregionale Hauptverkehrsstraße (verändert / unverändert)
- Regionale Hauptverkehrsstraße (verändert / unverändert)
- Städtische Hauptverkehrsstraße 1.Ordnung / Gemeindeverbindungsstraße (verändert / unverändert)
- Städtische Hauptverkehrsstraße 2.Ordnung (verändert / unverändert)
- Hauptsammelstraße / Gewerbestraße (verändert / unverändert)
- Sammelstraße - Gewerbe (verändert / unverändert)
- Sammelstraße - Wohnen (verändert / unverändert)
- Anliegerstraße / sonstige Straße
- Einbahnstraße
- } } Brücken (ausgewählte)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende



Plan
19

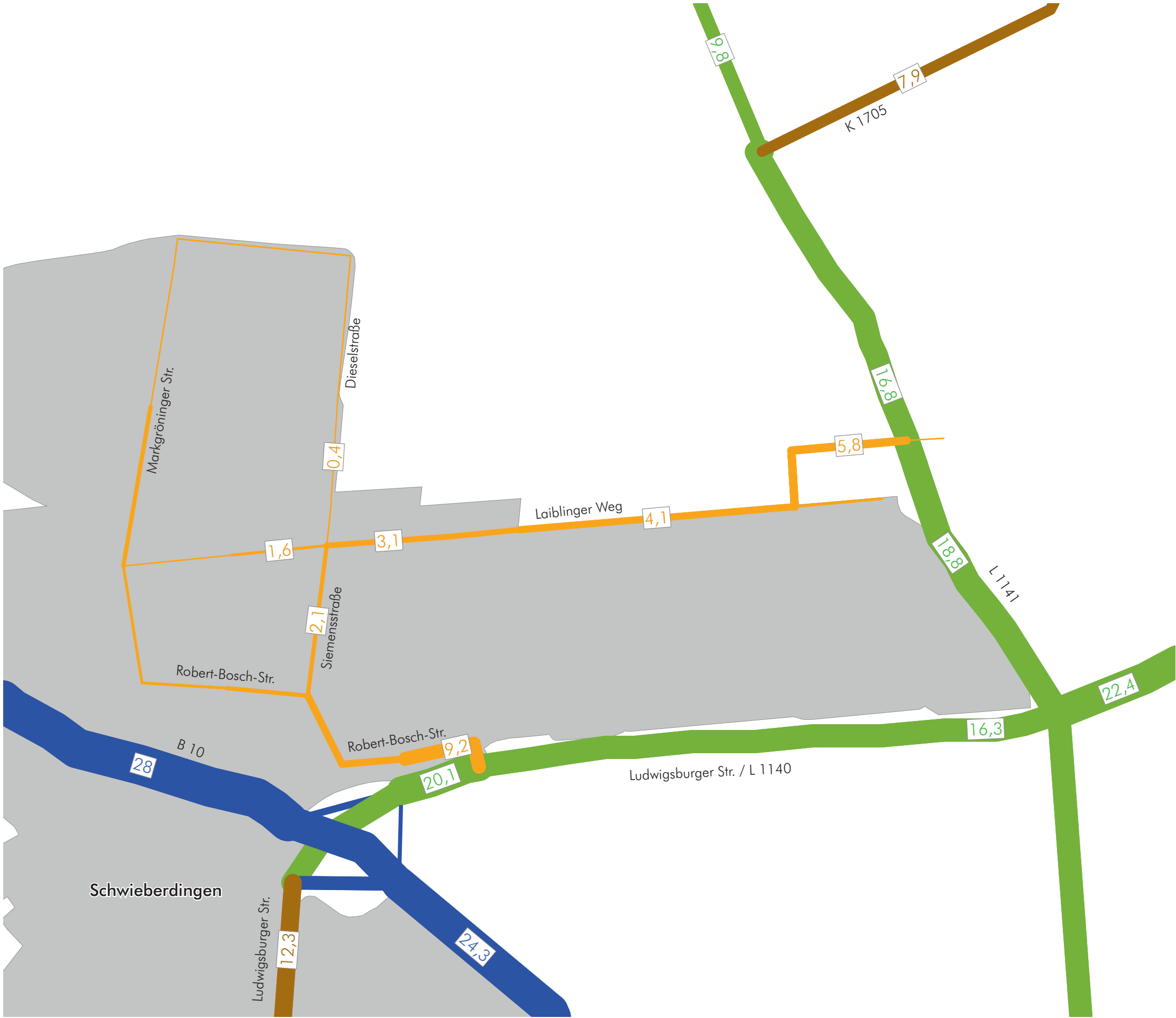
Querschnittsbelastungen
Kfz/d - [DTVw]

Prognose 2035 - Nullfall

19,2 Kfz-Belastung (in 1.000 Fzg)

- Autobahn
- Fernstraße
- Überregionalstraße
- Regionalstraße
- Nachgeordnete Straße

Werte gerundet auf 100 Fzg.



Differenzbelastungen
Kfz/d - [DTVw]

Nullfall 2035 / Analyse 2025

- Belastungszunahme
- Belastungsabnahme
- Differenzbelastung



Werte gerundet auf 100 Fzg.



Querschnittsbelastungen
SV>3,5t/d - [DTVw]

Prognose 2035 - Nullfall



- 250 SV-Belastung
- Autobahn
- Fernstraße
- Überregionalstraße
- Regionalstraße
- Nachgeordnete Straße

Werte auf 10 gerundet



Differenzbelastungen
SV>3,5t/d - [DTVw]

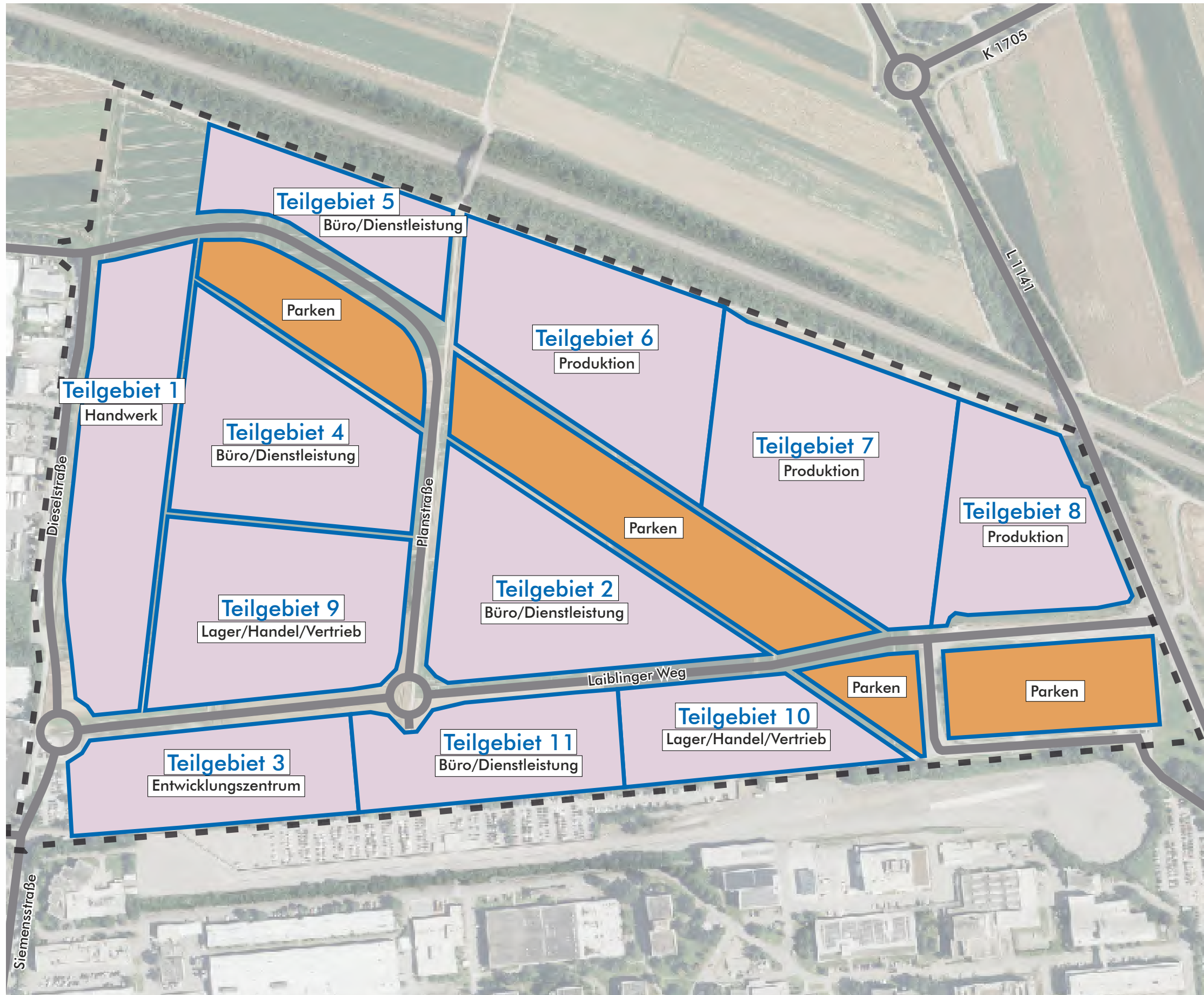
Nullfall 2035 / Analyse 2025

- Belastungszunahme
- Belastungsabnahme
- Differenzbelastung



Werte auf 10 gerundet





Gebiete zur Prognose des
Verkehrsaufkommens

Legende

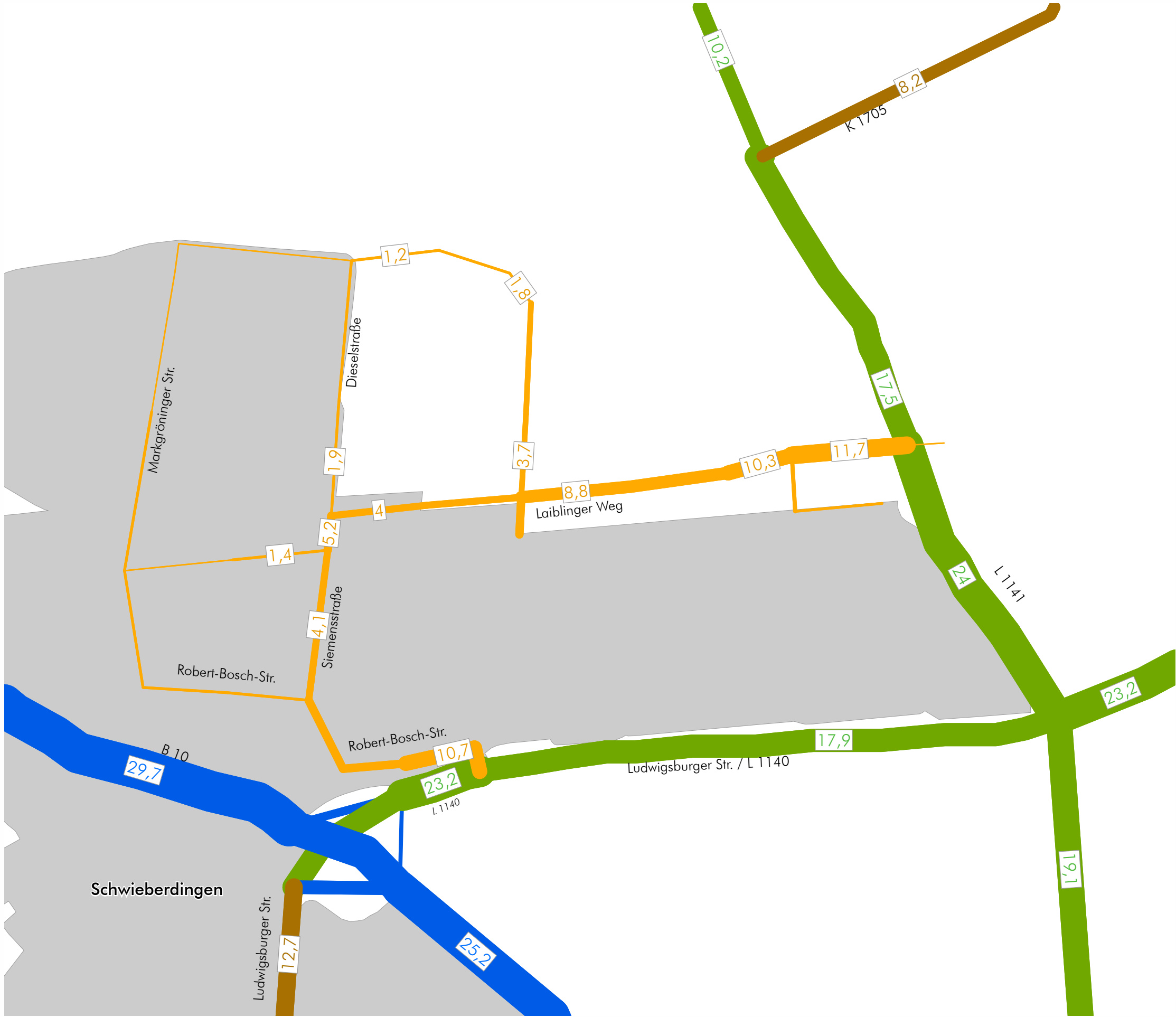
-  Teilgebiet mit Nummer
und Nutzungsart-Annahme
-  Grenze des räumlichen Geltungsbereiches
des Bebauungsplanes

Kartengrundlage: Geoportal-BW, Stand 11.05.2026



Querschnittsbelastungen
Kfz/d - [DTVw]

Prognose 2035 - Planfall 1



19,2 Kfz-Belastung (in 1.000 Fzg)

- Autobahn
- Fernstraße
- Überregionalstraße
- Regionalstraße
- Nachgeordnete Straße

Werte gerundet auf 100 Fzg.



Differenzbelastungen
Kfz/d - [DTVw]

Planfall 1 / Nullfall 2035

- Belastungszunahme
- Belastungsabnahme
- Differenzbelastung

Werte gerundet auf 100 Fzg.

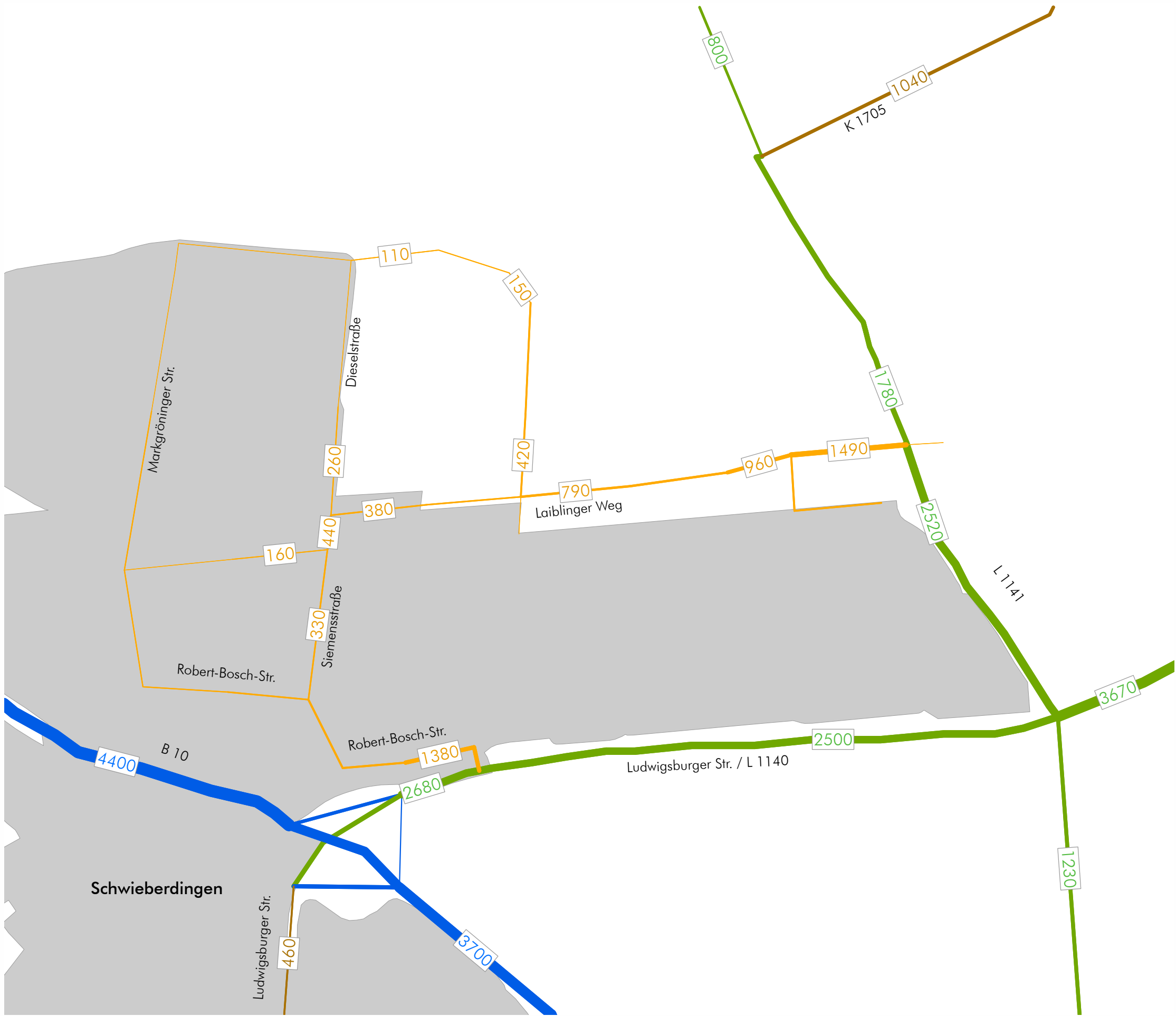


Querschnittsbelastungen
SV>3,5t/d - [DTVw]

Prognose 2035 - Planfall 1

- 250 SV-Belastung
- Autobahn
 - Fernstraße
 - Überregionalstraße
 - Regionalstraße
 - Nachgeordnete Straße

Werte auf 10 gerundet



Differenzbelastungen
SV>3,5t/d - [DTVw]

Planfall 1 / Nullfall 2035

- Belastungszunahme
- Belastungsabnahme
- Differenzbelastung



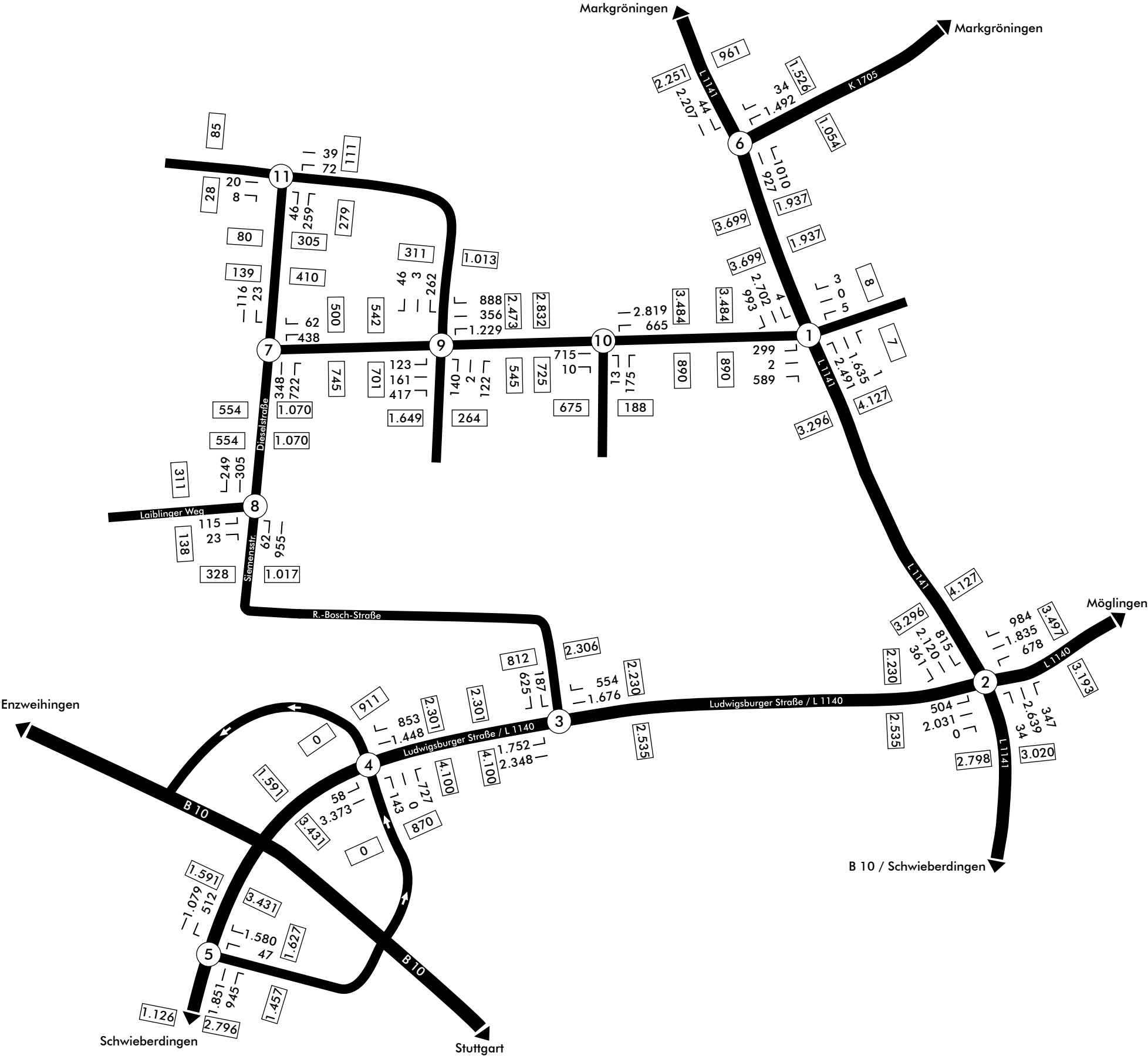
Werte auf 10 gerundet



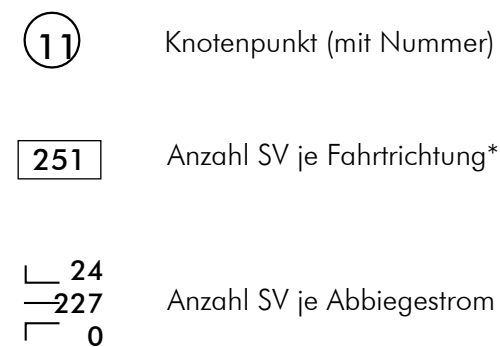
Knotenströme [Kfz/4h]
Vormittag

Prognose 2035 - Planfall 1

- Knotenpunkt (mit Nummer)
- Anzahl Kfz je Fahrtrichtung*
- Anzahl Kfz je Abbiegestrom



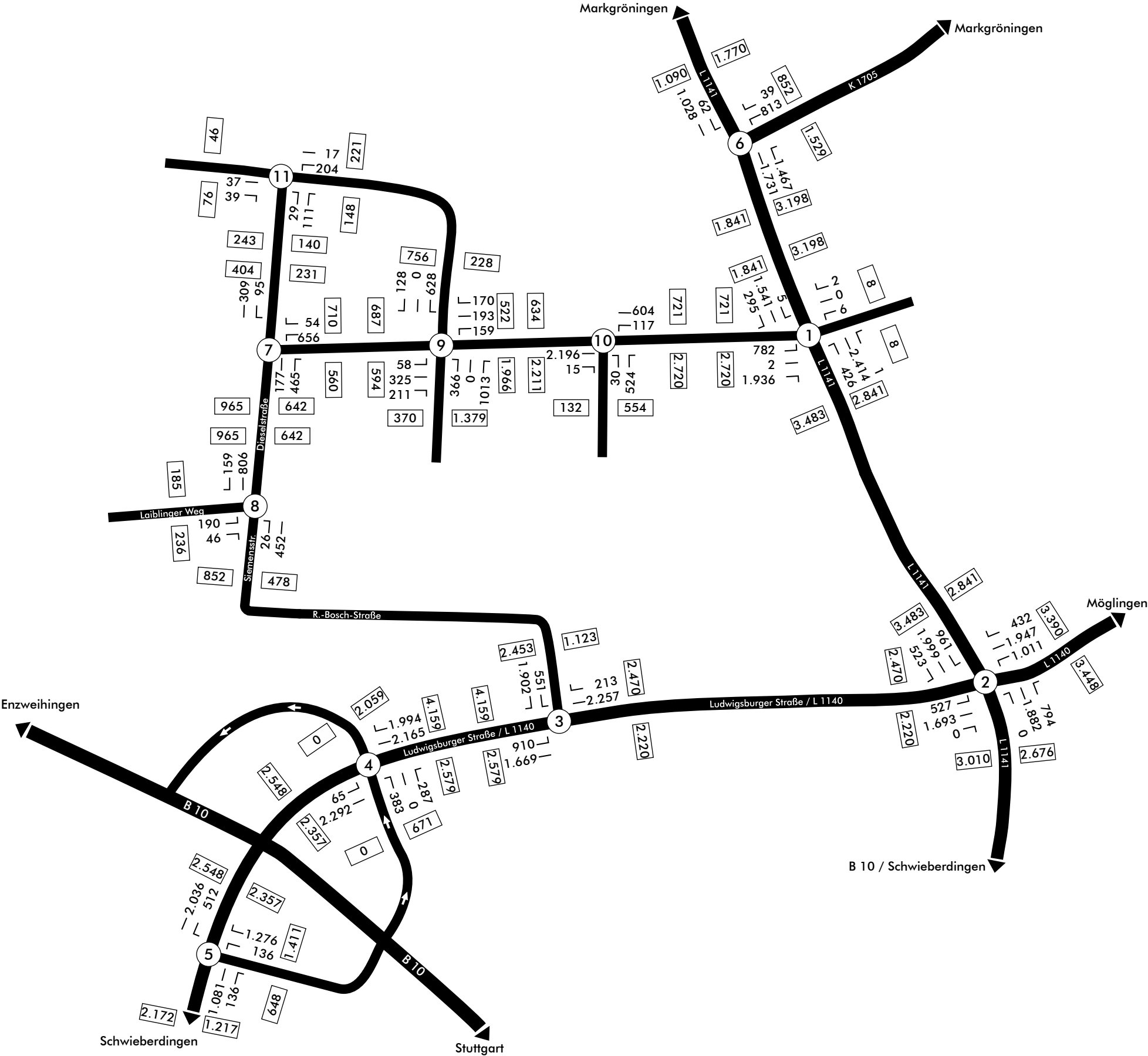
Prognose 2035 - Planfall 1



Knotenströme [Kfz/4h]
Nachmittag

Prognose 2035 - Planfall 1

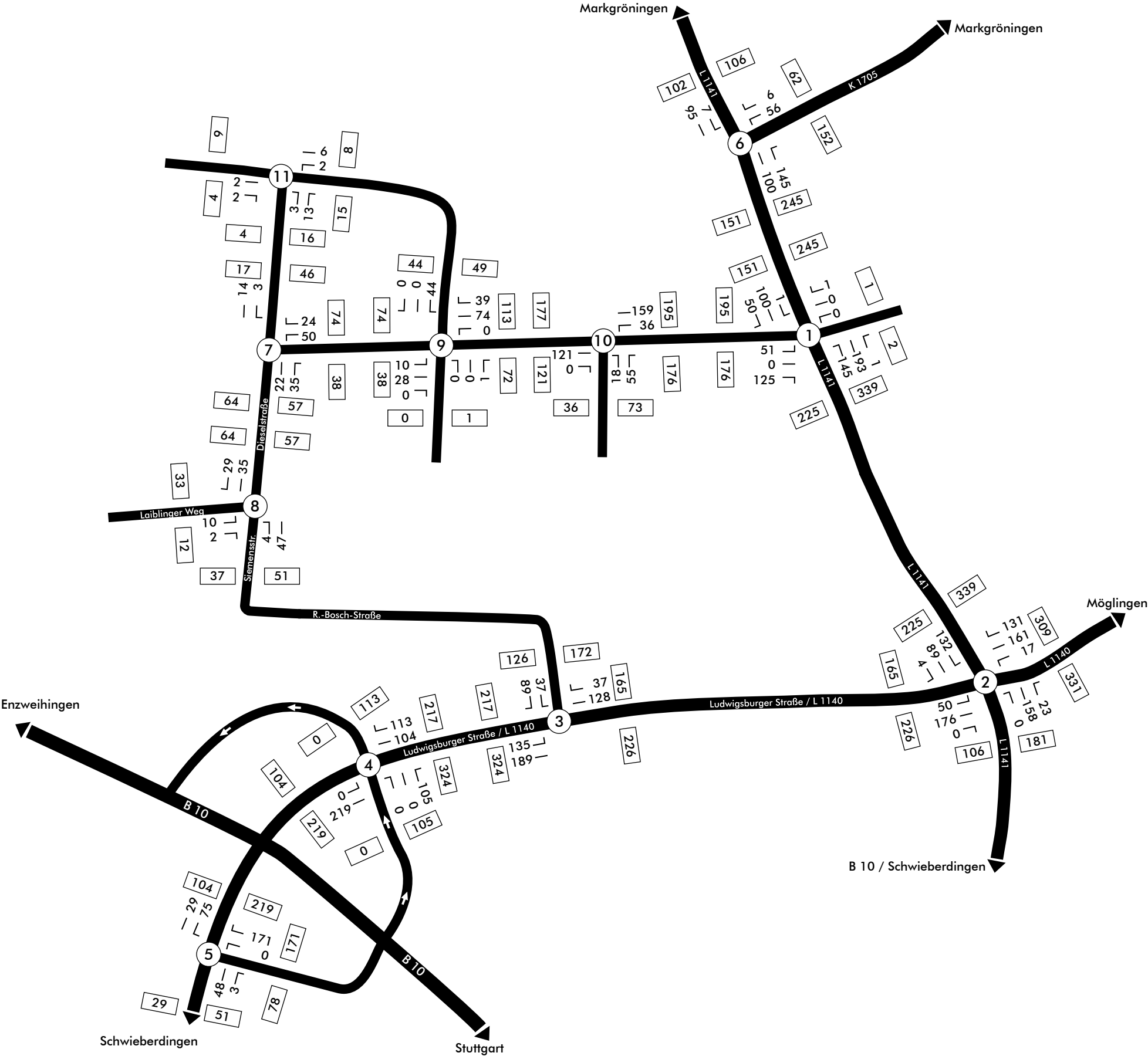
-  Knotenpunkt (mit Nummer)
-  Anzahl Kfz je Fahrtrichtung*
-  Anzahl Kfz je Abbiegestrom



Knotenströme [SV>3,5t/4h]
Nachmittag

Prognose 2035 - Planfall 1

-  Knotenpunkt (mit Nummer)
-  Anzahl SV je Fahrtrichtung*
-  Anzahl SV je Abbiegestrom



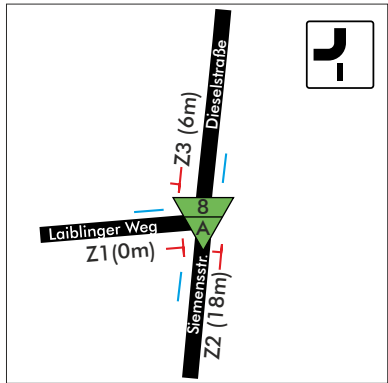
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
Spitzenstunde Vormittag

Prognose 2035 - Planfall 1

- Knotennummer / QSV ⁽¹⁾, Knotenpunkt mit LSA-Regelung
- Knotennummer / QSV ⁽¹⁾, Vorfahrtsknoten
- Knotennummer / QSV ⁽¹⁾, Kreisverkehr (einstreifige Kreisfahrbahn)
- Fahrstreifen in Knotenausfahrt (Bestand)
- Fahrstreifen / Fahrmöglichkeit in Knoteneinfahrt (Bestand)
- Freier Abbieger / Bypass

QSV ⁽¹⁾	Qualität - Mittlere Wartezeit
A	QSV sehr gut. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
B	QSV gut. Die Wartezeiten sind kurz.
C	QSV befriedigend. Die Wartezeiten sind spürbar. Stau mit geringer Beeinträchtigung.
D	QSV ausreichend. Wartezeiten beträchtlich. Ständiger Reststau. Verkehrszustand noch stabil.
E	Die Wartezeiten sind sehr lang. Stau wird nicht mehr abgebaut. Die Kapazität wird erreicht.
F	Der Knotenpunkt ist überlastet. Wachsende Staus bilden sich.

⁽¹⁾Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015



Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
Spitzenstunde Nachmittag

Prognose 2035 - Planfall 1

-  Knotennummer / QSV ⁽¹⁾, Knotenpunkt mit LSA-Regelung
-  Knotennummer / QSV ⁽¹⁾, Vorfahrtsknoten
-  Knotennummer / QSV ⁽¹⁾, Kreisverkehr (einstreifige Kreisfahrbahn)
-  Fahrstreifen in Knotenausfahrt (Bestand)
-  Fahrstreifen / Fahrmöglichkeit in Knoteneinfahrt (Bestand)
-  Freier Abbieger / Bypass

QSV ⁽¹⁾	Qualität - Mittlere Wartezeit
A	QSV sehr gut. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
B	QSV gut. Die Wartezeiten sind kurz.
C	QSV befriedigend. Die Wartezeiten sind spürbar. Stau mit geringer Beeinträchtigung.
D	QSV ausreichend. Wartezeiten beträchtlich. Ständiger Reststau. Verkehrszustand noch stabil.
E	Die Wartezeiten sind sehr lang. Stau wird nicht mehr abgebaut. Die Kapazität wird erreicht.
F	Der Knotenpunkt ist überlastet. Wachsende Staus bilden sich.

⁽¹⁾Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015





Netzkonzeption

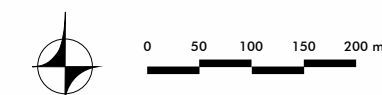
Prognose 2035 - Planfall 2

Maßnahmen:

- wie Planfall 1
- jedoch Dieselstraße ohne Freihaltetrasse für die Stadtbahn „LUCIE“
- Berücksichtigung des progressiven Mobilitäts-Szenarios

- Fernverkehrsstraße / Überregionale Hauptverkehrsstraße (verändert / unverändert)
- Regionale Hauptverkehrsstraße (verändert / unverändert)
- Städtische Hauptverkehrsstraße 1.Ordnung / Gemeindeverbindungsstraße (verändert / unverändert)
- Städtische Hauptverkehrsstraße 2.Ordnung (verändert / unverändert)
- Hauptsammelstraße / Gewerbestraße (verändert / unverändert)
- Sammelstraße - Gewerbe (verändert / unverändert)
- Sammelstraße - Wohnen (verändert / unverändert)
- Anliegerstraße / sonstige Straße
- Einbahnstraße
- ⌋ Brücken (ausgewählte)
- Plangebiet

Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende



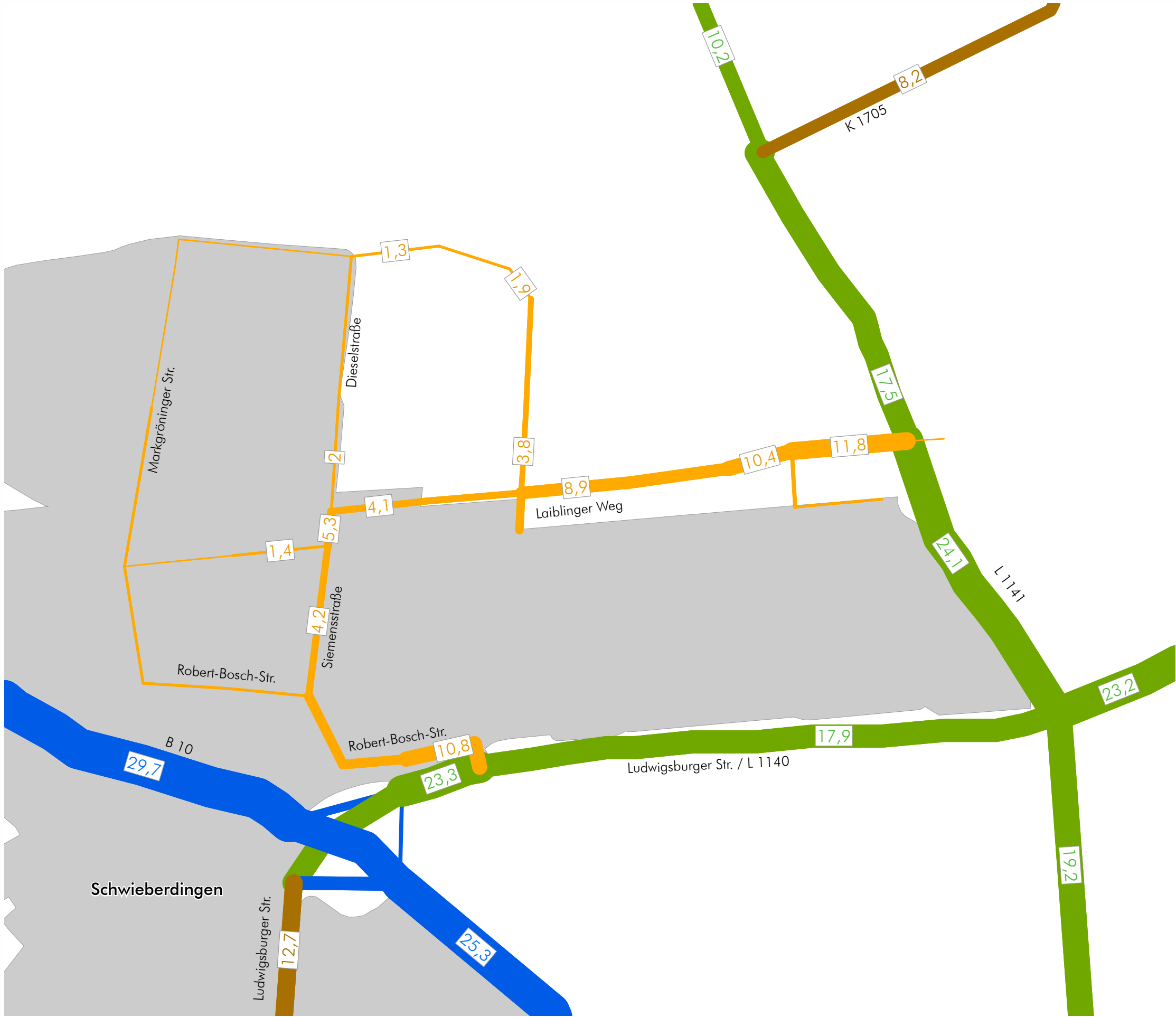
Querschnittsbelastungen
Kfz/d - [DTVw]

Prognose 2035 - Planfall 2

19,2 Kfz-Belastung (in 1.000 Fzg)

- Autobahn
- Fernstraße
- Überregionalstraße
- Regionalstraße
- Nachgeordnete Straße

Werte gerundet auf 100 Fzg.



Differenzbelastungen
Kfz/d - [DTVw]

Planfall 2 / Nullfall 2035

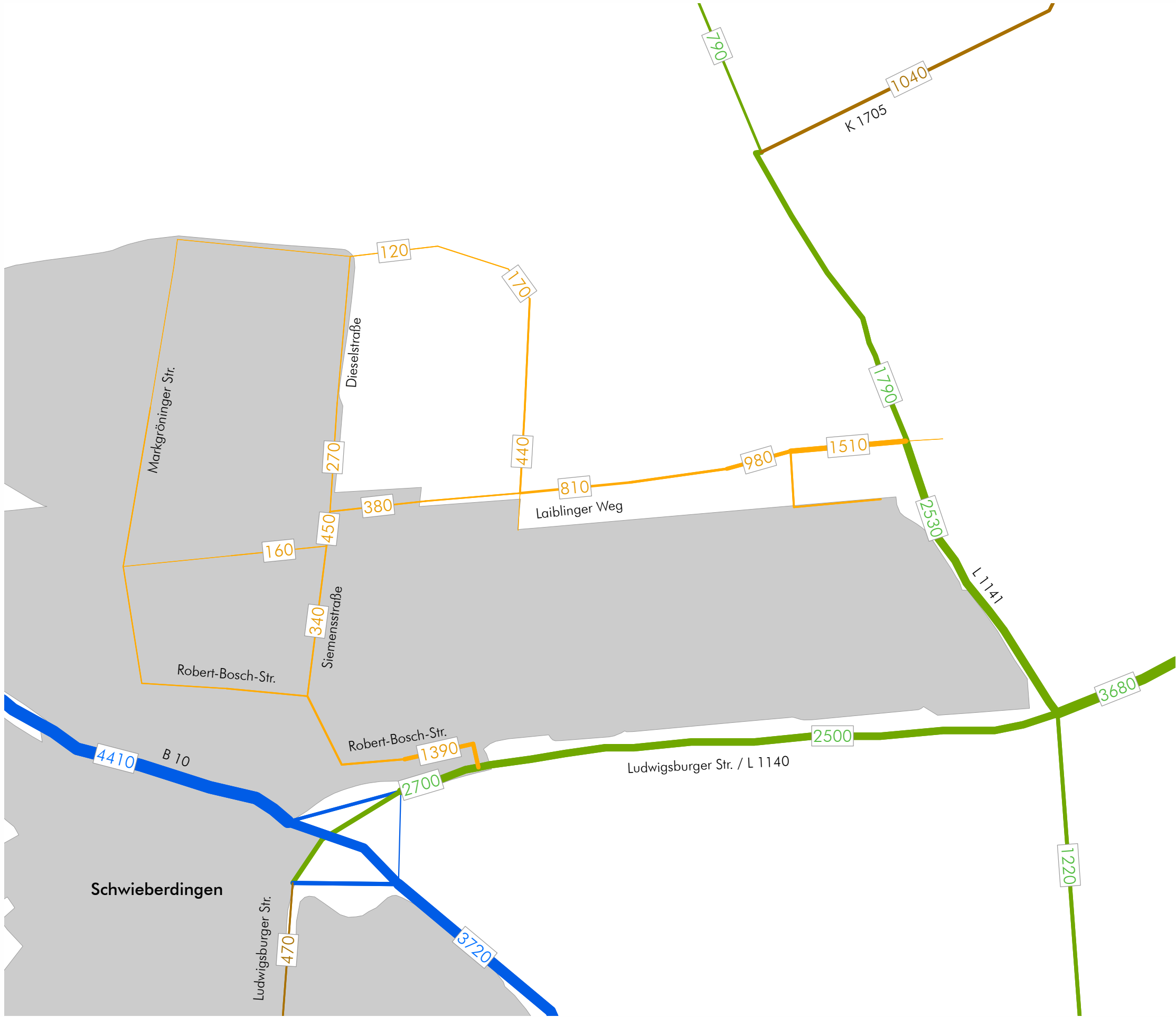
- Belastungszunahme
- Belastungsabnahme
- 500 Differenzbelastung

Werte gerundet auf 100 Fzg.



Querschnittsbelastungen
SV>3,5t/d - [DTVw]

Prognose 2035 - Planfall 2



- 250 SV-Belastung
- Autobahn
- Fernstraße
- Überregionalstraße
- Regionalstraße
- Nachgeordnete Straße

Werte auf 10 gerundet



Differenzbelastungen
SV>3,5t/d - [DTVw]

Planfall 2 / Nullfall 2035

- Belastungszunahme
- Belastungsabnahme
- 50 Differenzbelastung



Werte auf 10 gerundet



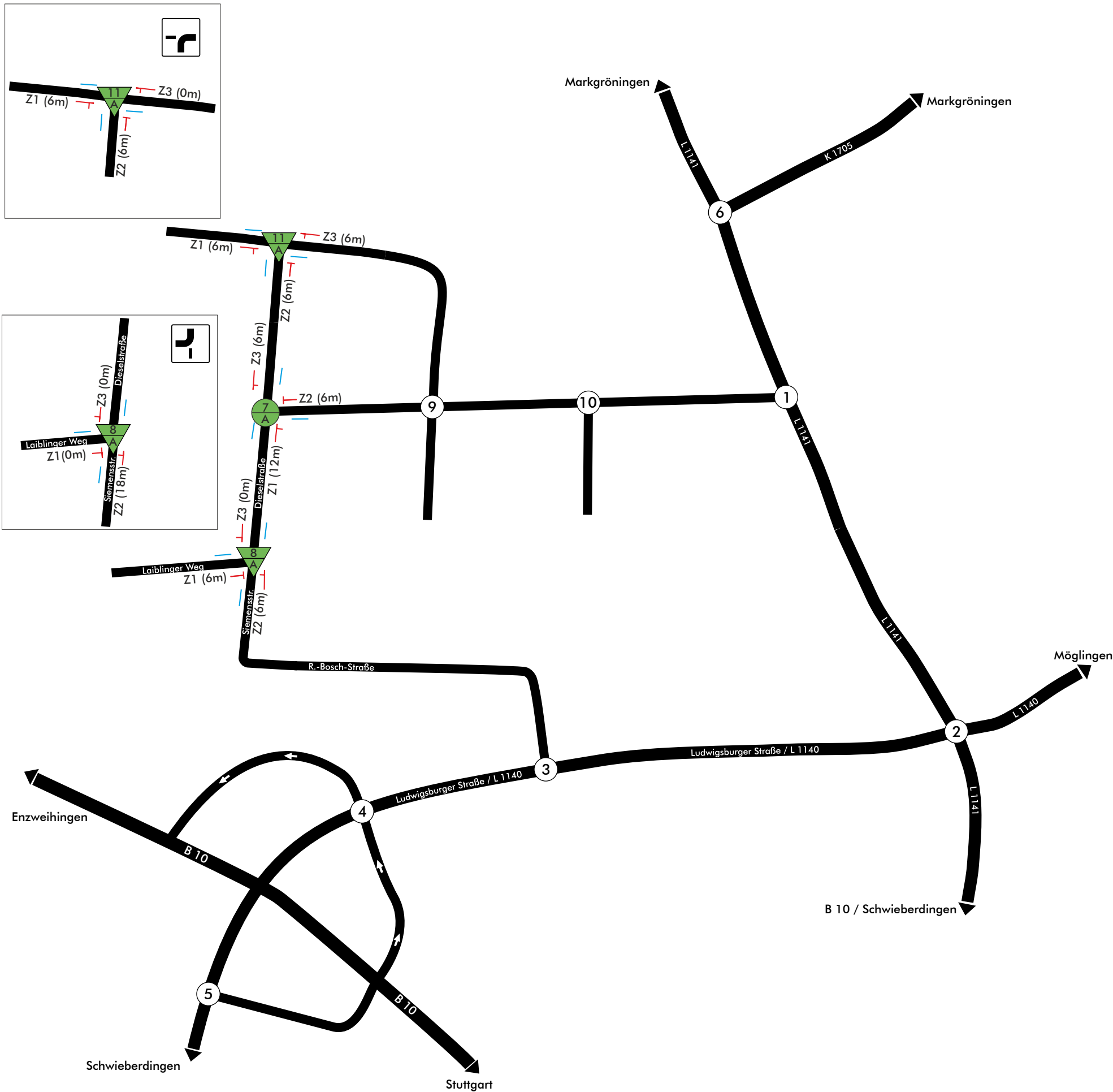
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
Spitzenstunde Vormittag

Prognose 2035 - Planfall 2

-  Knotennummer / QSV ⁽¹⁾, Knotenpunkt mit LSA-Regelung
-  Knotennummer / QSV ⁽¹⁾, Vorfahrtsknoten
-  Knotennummer / QSV ⁽¹⁾, Kreisverkehr (einstreifige Kreisfahrbahn)
-  Fahrstreifen in Knotenausfahrt (Bestand)
-  Fahrstreifen / Fahrmöglichkeit in Knoteneinfahrt (Bestand)
-  Freier Abbieger / Bypass

QSV ⁽¹⁾	Qualität - Mittlere Wartezeit
A	QSV sehr gut. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
B	QSV gut. Die Wartezeiten sind kurz.
C	QSV befriedigend. Die Wartezeiten sind spürbar. Stau mit geringer Beeinträchtigung.
D	QSV ausreichend. Wartezeiten beträchtlich. Ständiger Reststau. Verkehrszustand noch stabil.
E	Die Wartezeiten sind sehr lang. Stau wird nicht mehr abgebaut. Die Kapazität wird erreicht.
F	Der Knotenpunkt ist überlastet. Wachsende Staus bilden sich.

⁽¹⁾Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015



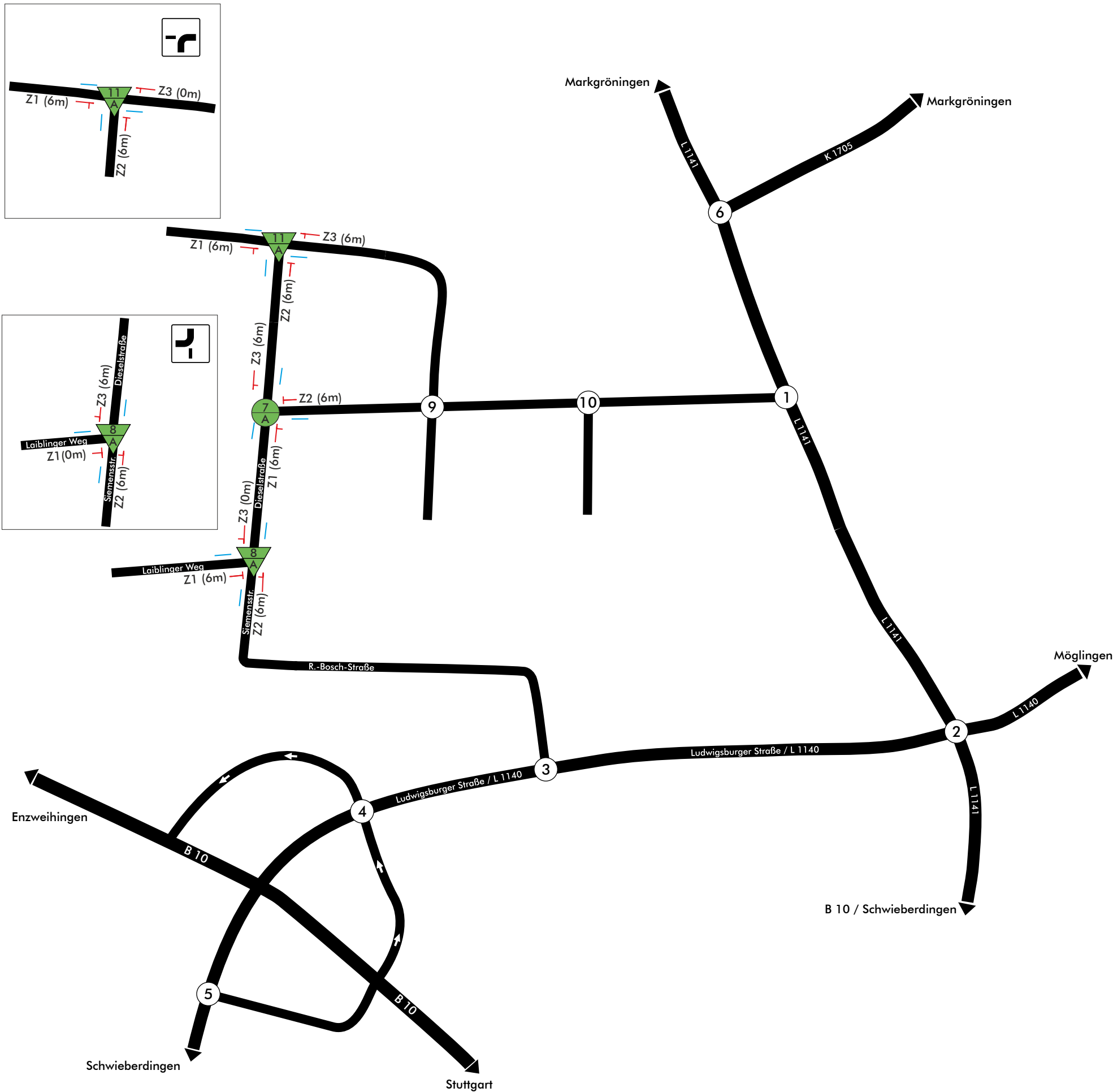
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
Spitzenstunde Nachmittag

Prognose 2035 - Planfall 2

-  Knotennummer / QSV ⁽¹⁾, Knotenpunkt mit LSA-Regelung
-  Knotennummer / QSV ⁽¹⁾, Vorfahrtsknoten
-  Knotennummer / QSV ⁽¹⁾, Kreisverkehr (einstreifige Kreisfahrbahn)
-  Fahrstreifen in Knotenausfahrt (Bestand)
-  Fahrstreifen / Fahrmöglichkeit in Knoteneinfahrt (Bestand)
-  Freier Abbieger / Bypass

QSV ⁽¹⁾	Qualität - Mittlere Wartezeit
A	QSV sehr gut. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
B	QSV gut. Die Wartezeiten sind kurz.
C	QSV befriedigend. Die Wartezeiten sind spürbar. Stau mit geringer Beeinträchtigung.
D	QSV ausreichend. Wartezeiten beträchtlich. Ständiger Reststau. Verkehrszustand noch stabil.
E	Die Wartezeiten sind sehr lang. Stau wird nicht mehr abgebaut. Die Kapazität wird erreicht.
F	Der Knotenpunkt ist überlastet. Wachsende Staus bilden sich.

⁽¹⁾Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015



Fußwegenetz

Konzept

- Wichtige Hauptachse
- Verbindungswege
- Ausgewählte landwirtschaftliche Wege
- Zugangsstelle zu Parkierung Gemeinschaftsanlage
- Wege in die Natur
- Hauptachsen ins Planungsgebiet

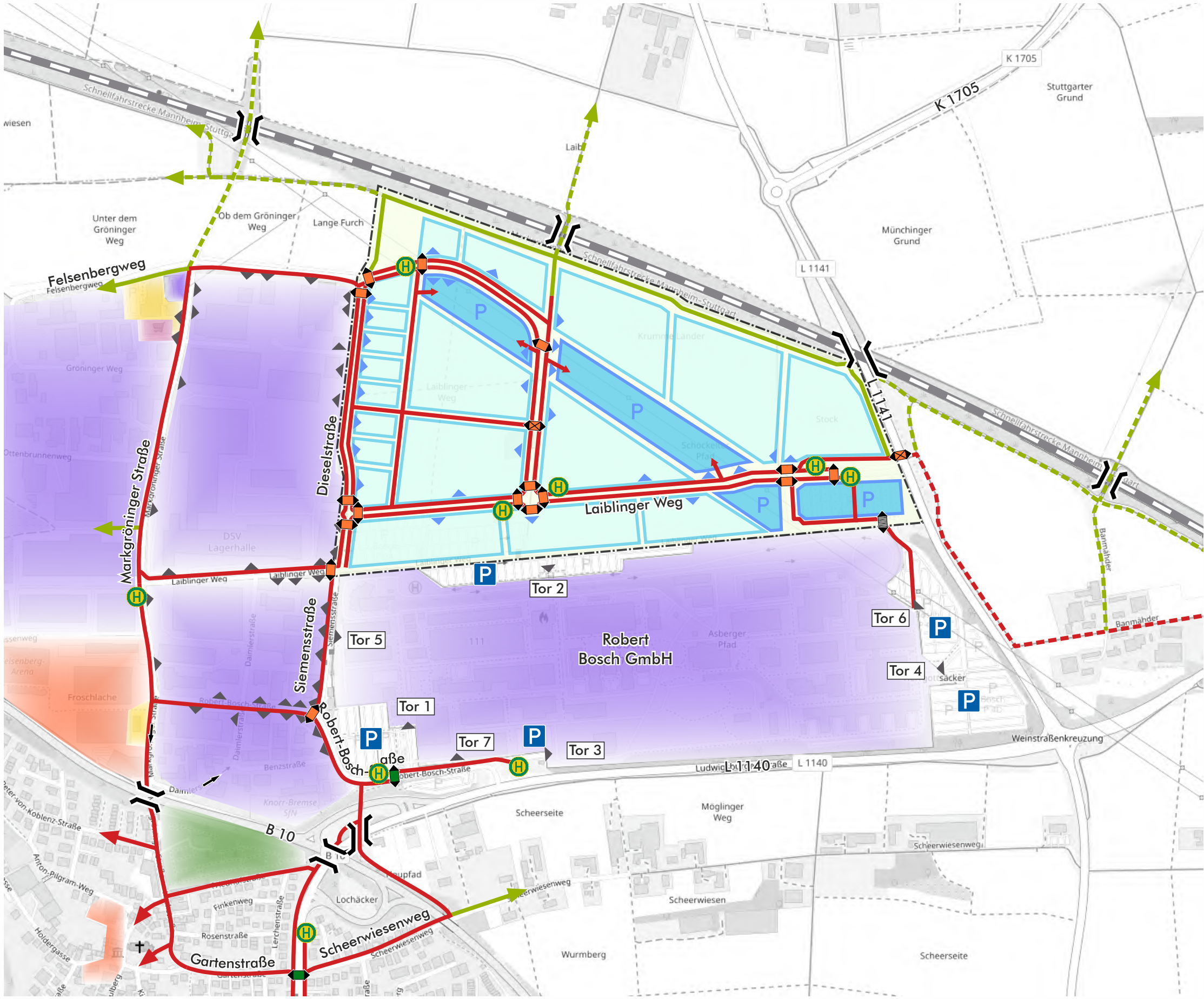
- Grundstücksflächen
- Parkierung
- Gesicherte Querung Fuß Planung
- Gesicherte Querung Fuß/Rad Planung
- Fußgänger LSA
- Fußgängerüberweg
- Querungshilfe
- Ausgewählte Grundstückszugänge Planung
- Ausgewählte Grundstückszugänge Bestand
- Parkplatz Bestand
- Haltestelle
- Plangebiet

- Ziele:
- Aufenthalts- und Ruheplätze / Park / Grünanlage / Friedhof
 - Freizeit / Ausbildung
 - Arbeitsplätze
 - Einkauf / Nahversorgung
 - Hotel-/Gaststättengewerbe

Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende



0 50 100 150 200 m





Gemeinde Schwieberdingen
GE Laiblinger Weg
 Fachbeitrag Verkehr und Mobilität

Radnetz

Konzept

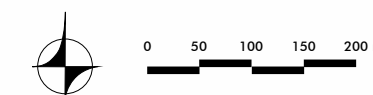
- Radnetz:
- Hauptverbindungsroute
 - Wichtige Radroute
 - Örtliches Ergänzungsnetz
 - Hauptachsen ins Planungsgebiet

- Führungsform:
- Mischverkehr
 - Landwirtschaftlicher Weg
 - Radweg
 - Gemeinsamer Geh/Radweg

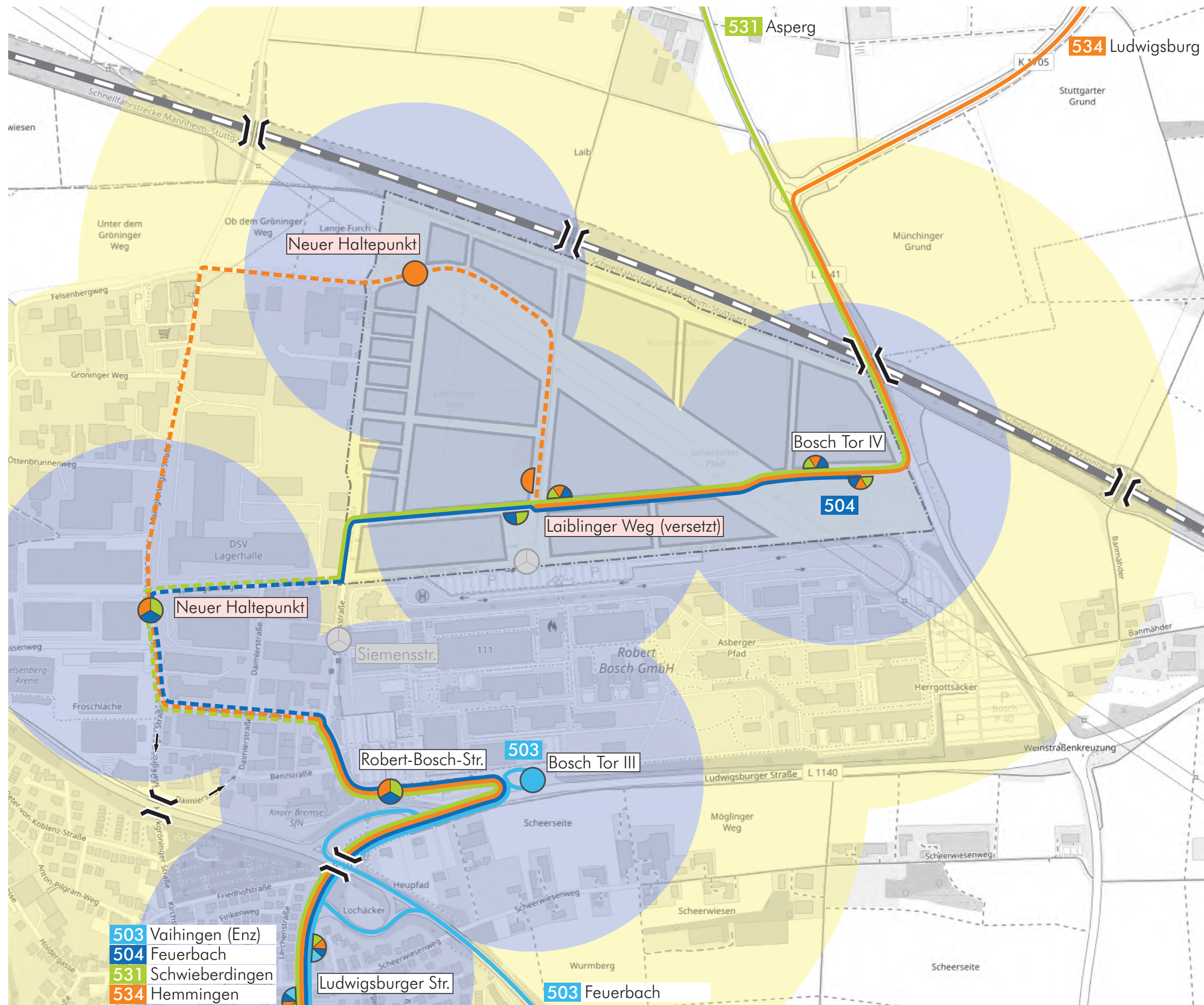
- Grundstücksflächen
- Parkierung
- Überleitung herstellen
- Gesicherte Querung Fuß/Rad Planung
- Ausgewählte Grundstückszugänge Planung
- Ausgewählte Grundstückszugänge Bestand
- Fahrradabstellanlagen Bestand
- Haltestelle
- Plangebiet

- Ziele:
- Aufenthalts- und Ruheplätze / Park / Grünanlage / Friedhof
 - Freizeit / Ausbildung
 - Arbeitsplätze
 - Einkauf / Nahversorgung
 - Hotel-/Gaststättengewerbe

Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende



Plan
 44



ÖPNV-Liniennetz

Konzept

- Neuer Buslinienverlauf (Planung)
- Bushaltestelle (Bedienung durch mehrere Linien)
- Bushaltestelle (Fahrtrichtungen separat dargestellt)
- Linie 503 - Feuerbach - Schwieberdingen - Vaihingen
Mo-Fr 6:30 - 9:30 und 15:30 - 19:00 Uhr Halbstundentakt
Sa 7:30 - 1:00 Uhr Stundentakt (nicht GE)
So 8:00 - 1:00 Uhr Zweistundentakt (nicht GE)
- Linie 504 - Feuerbach - Schwieberdingen
Mo-Fr 6:00 - 9:00 und 12:30 - 18:30 Uhr Stundentakt
- Linie 531 - Asperg - Markgröningen - Schwieberdingen
Mo-Fr 5:30 - 23:00 Uhr HVZ Halbstundentakt
NVZ Stundentakt
Sa-So 7:30 - 0:30 Uhr Stundentakt
- Linie 534 - Ludwigsburg - Möglingen - Schwieberdingen - Hemmingen
Mo-Fr 5:30 - 1:00 Uhr HVZ Halbstundentakt
NVZ Stundentakt
Sa 6:00 - 1:30 Uhr Zweistundentakt
So 8:00 - 0:30 Uhr Zweistundentakt

- Grundstücksflächen
- Plangebiet

- Einzugsradien
- 300m Rad. (Bus)
 - 600m Rad. (Bus)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende

