

LiDL – Dienstleistung GmbH & Co. KG

NEUBAU EINES LEBENSMITTELMARKTES IN ALBSTADT-EBINGEN

VERKEHRSUNTERSUCHUNG ZUR ANBINDUNG DES GEPLANTEN LiDL-LEBENSMITTELMARKTES AN DIE THEODOR-GROZ-STRASSE UND DIE KIENTENSTRASSE

Dipl.-Ing. (FH) Andreas Weber

Aisan Rahamitabar
Can Uenver

PLANUNGSGRUPPE KÖLZ GMBH
Hoferstraße 9A – 71636 Ludwigsburg
Tel.: 07141/9 73 01-0 - Fax: 07141/9 73 01-10
e-mail: info@planungsgruppe-koelz.de

09. Juni 2020

INHALT

1. AUFGABENSTELLUNG
2. VERKEHRSSANALYSE 2019
3. STANDORTVERLAGERUNG LIDL – VERKEHRSPROGNOSE 2035
4. LEISTUNGSFÄHIGKEIT UNTER PROGNOSEBEDINGUNGEN
5. DIMENSIONIERUNG LIDL-PARKPLATZ
6. LKW-ANLIEFERUNG
7. FAZIT
8. PLANDARSTELLUNGEN
 - 1 Verkehrssystem Bestand
 - 2 Zählstellenplan Analyse “Kaufland“ 2019
 - 3 Erschließungs- / Nutzungsstruktur Untersuchungsgebiet - Bestand
 - 4 Analyse 2019 - Querschnittbelastungen Kfz/24h – Fr. 15.02.2019
 - 5 Analyse 2019 - Pkw-Einheiten / Hmax - Frühspitze
 - 6 Analyse 2019 - Pkw-Einheiten / Hmax - Mittagsspitze
 - 7 Analyse 2019 - Pkw-Einheiten / Hmax - Abendspitze
 - 8 Erschließungsplanung Zu-/Abfahrt Parkierung LIDL
 - 9 PLANFALL 1 - Prognose 2035 - Querschnittbelastungen Kfz/24h
 - 10 PLANFALL 1 - Pkw-Einheiten / Hmax - Frühspitze
 - 11 PLANFALL 1 - Pkw-Einheiten / Hmax - Mittagsspitze
 - 12 PLANFALL 1 - Pkw-Einheiten / Hmax - Abendspitze
 - 13 PLANFALL 2 - Prognose 2035 - Querschnittbelastungen Kfz/24h
 - 14 PLANFALL 2 - Pkw-Einheiten / Hmax - Frühspitze
 - 15 PLANFALL 2 - Pkw-Einheiten / Hmax - Mittagsspitze
 - 16 PLANFALL 2 - Pkw-Einheiten / Hmax - Abendspitze
9. ANLAGEN 1-6 - LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNGEN
 - Analyse 2019 KP Theodor-Groz-Straße / LiDL-Zufahrt “WEST“**
 - 1.1 Frühspitze 10.00-11.00 Uhr
 - 1.2 Mittagsspitze 12.00-13.00 Uhr
 - 1.3 Abendspitze 15.30-16.30 Uhr
 - Analyse 2019 KP Theodor-Groz-Straße / LiDL-Zufahrt “OST“**
 - 2.1 Frühspitze 10.00-11.00 Uhr
 - 2.2 Mittagsspitze 12.00-13.00 Uhr
 - 2.3 Abendspitze 15.30-16.30 Uhr
 - PLANFALL 1 - Prognose 2035 – KP Theodor-Groz-Straße / LiDL-Nord**
 - 3.1 Frühspitze 10.00-11.00 Uhr
 - 3.2 Mittagsspitze 12.00-13.00 Uhr
 - 3.3 Abendspitze 15.30-16.30 Uhr

PLANFALL 1 - Prognose 2035 – KP Kientenstraße / LiDL-Süd

- 4.1 Frühspitze 10.00-11.00 Uhr
- 4.2 Mittagsspitze 12.00-13.00 Uhr
- 4.3 Abendspitze 15.30-16.30 Uhr

PLANFALL 2 - Prognose 2035 – KP Theodor-Groz-Straße / LiDL-Nord

- 5.1 Frühspitze 10.00-11.00 Uhr
- 5.2 Mittagsspitze 12.00-13.00 Uhr
- 5.3 Abendspitze 15.30-16.30 Uhr

PLANFALL 2 - Prognose 2035 – KP Kientenstraße / LiDL-Süd

- 6.1 Frühspitze 10.00-11.00 Uhr
- 6.2 Mittagsspitze 12.00-13.00 Uhr
- 6.3 Abendspitze 15.30-16.30 Uhr

1.

AUFGABENSTELLUNG

Der bestehende LiDL-Standort in Albstadt-Ebingen soll von der Nordseite der Theodor-Groz-Straße auf die Südseite verlagert und vergrößert werden. Die Erschließung des neuen Standortes erfolgt dann sowohl über die Theodor-Groz-Straße von Norden als auch über die Kientenstraße von Süden.

Damit die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Verkehrsanbindung beurteilt werden können, ist es erforderlich die Verkehrsströme des bestehenden Standortes zu analysieren, so dass auf dieser Grundlage unter prognostischer Berücksichtigung der Marktvergrößerung die Verkehrsmengenverteilung für den neuen Standort erfolgen kann.

Da die Planungsgruppe Kölz bereits im Auftrag der Kaufland Dienstleistung GmbH & Co. KG für die Verkehrsanbindung des Kaufland-Standortes an die Kientenstraße und Theodor-Groz-Straße umfangreiche Verkehrserhebungen und Leistungsfähigkeitsbetrachtungen durchgeführt hat, wurde das Büro von der LiDL Dienstleistung GmbH & Co. KG beauftragt, auch für den LiDL-Standort eine entsprechende Verkehrsuntersuchung durchzuführen.

Die Untersuchungsergebnisse werden hiermit vorgelegt.

2.

VERKEHRSANALYSE 2019

Wie bereits erläutert wurden im Bereich der Theodor-Groz-Straße und der Kientenstraße umfangreiche Verkehrsanalysen durchgeführt. Die Verkehrsmengen wurden dabei mit Videozählgeräten erfasst und differenziert nach Fahrtrichtungen und Verkehrsarten ausgewertet. Die Videogeräte waren so positioniert, dass im Nachgang auch die Zu-/Abfahrtsströme des bestehenden LiDL-Parkplatzes ausgewertet werden konnten.

Die Ergebnisse der durchgeführten Erhebungen sind in den Plandarstellungen 04–07 detailliert dargestellt. Zusammenfassend sind folgende Erkenntnisse hervorzuheben:

- Das stärkste Verkehrsaufkommen im Bereich der Anbindung des bestehenden LiDL-Parkplatzes ist am Freitag, 15.02.2019 aufgetreten, so dass für die erforderlichen Leistungsfähigkeitsbetrachtungen folgende maßgebende Spitzenstundenintervalle verwendet wurden:
 - Frühspitze 10.00-11.00 Uhr ("Vormittagsspitze")
 - Mittagsspitze 12.00-13.00 Uhr
 - Abendspitze 15.30-16.30 Uhr ("Nachmittagsspitze")
- Insgesamt wurde für den LiDL-Parkplatz ein überdurchschnittlich hohes Verkehrsaufkommen von ca. 3.300 Fahrten / Tag (Summe Ziel- und Quellverkehr) ermittelt. Dies entspricht bei ca. 102 vorhandenen Stellplätzen einem durchschnittlichen täglichen Stellplatzumschlag von ca. 16 Parkvorgängen je Stellplatz. Ein Teil des Fahrenaufkommens ist jedoch auch dem bestehenden DM-Markt zuzuordnen, dessen Marktzugang sehr gut und kurzwegig über den LiDL-Parkplatz erreichbar ist. Unter Berücksichtigung eines moderaten Abschlags von rund -15% für DM-Kunden ergibt

sich für den bestehenden LiDL-Markt ein Verkehrsaufkommen von

ca. 2.800 Fahrten / Tag
(Summe Ziel- und Quellverkehr).

- Die Orientierung der Ziel- / Quellverkehre des bestehenden LiDL-Standortes erfolgt gerundet zu ca. 20% über die Theodor-Groz-Straße in Fahrtrichtung Ost (Ri. Groz-Beckert KG) und 80% in Fahrtrichtung West (Ri. Anschluss B 463 / Kientenstraße).
- Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die Erkenntnis aus der "Kaufland-Analyse", dass der noch bestehende Kauflandparkplatz als "Abkürzungsstrecke" bzw. als "Querverbindung" zwischen der Kientenstraße und der Theodor-Groz-Straße genutzt wird. Dies betrifft vor allem Verkehrsbeziehungen aus Richtung Karlsbrücke / Malesfelsen in Richtung der Einzelhandelsnutzungen entlang der Theodor-Groz-Straße (LiDL / DM-Markt / Fressnapf /...). Dabei ist zu beachten, dass durch die Modernisierung des Kauflandstandortes mit Neuordnung der Parkierung diese "Verkehrsverbindung" dann nicht mehr bestehen wird und dieser Aspekt umso mehr bei der Erschließungsplanung des neuen LiDL-Standortes zu berücksichtigen ist.
- Die Berechnungen der Leistungsfähigkeit der beiden bestehenden Verkehrsanbindungen des LiDL-Parkplatzes an die Theodor-Groz-Straße wurden mit dem Knotensimulationsprogramm KNOSIMO durchgeführt. Die Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufs erfolgt entsprechend dem Handbuch zur Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS 2015) in einer Skala der Qualitätsstufen QSV A-F. Die Stufe A bezeichnet dabei die höchste Qualität und die Stufe F die schlechteste Qualität. Die rechnerische Kapazitätsgrenze einer Verkehrsanlage wird bei der Qualitätsstufe E erreicht. Im Ergebnis der Berechnungen kann festgestellt werden, dass rechnerisch ein qualitätsvoller Verkehrsablauf im Bestand gegeben ist und für die Verkehrsteilnehmer selbst während den Verkehrsspitzenzeiten nur sehr geringe mittlere Wartezeiten entstehen:

Knotenpunkt Theodor-Groz-Straße / LiDL-Parkplatz "West"

- Frühspitze QSV A (Anlage 1.1)
- Mittagsspitze QSV A (Anlage 1.2)
- Abendspitze QSV A (Anlage 1.3)

Knotenpunkt Theodor-Groz-Straße / LiDL-Parkplatz "Ost"

- Frühspitze QSV A (Anlage 2.1)
- Mittagsspitze QSV B (Anlage 2.2)
- Abendspitze QSV B (Anlage 2.3)

Die ergänzende Auswertung und Analyse der Verkehrsströme des bestehenden LiDL-Standortes bildet die Grundlage für die nachfolgende Überprüfung der verkehrlichen Konsequenzen der geplanten Standortverlagerung.

3.

STANDORTVERLAGERUNG LiDL – VERKEHRSPROGNOSE 2035

Im Rahmen der Markterweiterung soll der bestehende Standort von der Nordseite auf die Südseite der Theodor-Groz-Straße auf das ehemalige Areal der Großhandelsfirma Bonflair / Adolf Veese GmbH verlagert werden. Erschließungstechnisch bietet der

neue Standort den Vorteil, dass der Kundenparkplatz sowohl über die Theodor-Groz-Straße von Norden als auch über die Kientenstraße von Süden angefahren werden kann. Die Zu- und Abfahrt der Anlieferverkehre ist über die südliche Anbindung der Kientenstraße vorgesehen.

Die nachfolgende Verkehrsprognose baut auf der aktuellen Verkehrsuntersuchung zum geplanten Neubau des Kauflandstandortes auf und berücksichtigt auch Zuschläge zur generellen Mobilitätsentwicklung für den Prognosehorizont 2035. Bei der Standortverlegung des bestehenden LiDL-Marktes wird davon ausgegangen, dass die bestehende Immobilie eine entsprechende Nachnutzung im Bereich des Einzelhandels erfährt. Es wurden folgende prognostische Mobilitätskennziffern zum Ansatz gebracht:

- Verkaufsflächenerweiterung LiDL von derzeit ca. 1.030 qm auf insgesamt maximal ca. 1.450 qm Verkaufsfläche. Dies entspricht einer Zunahme von rund +40% Verkaufsfläche. Da die Vergrößerung des Marktes vor allem auch eine kundenfreundlichere zeitgemäße Einkaufsatmosphäre schaffen soll, wurde für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens die Annahme getroffen, dass ca. 80% der Markterweiterungsfläche (336qm von 420qm) ein zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugen. Auf dieser Grundlage ergibt sich folgendes Gesamtverkehrsaufkommen:
- ca. 3.700 Fahrten pro Tag (Summe Ziel- und Quellverkehr, „Freitags“)
Dies entspricht einer Zunahme von ca. + 900 Fahrten / Tag bzw. ca.+32%.
- ca. 119 Stellplätze für Kunden
- Für Beschäftigte stehen die bestehenden Stellplätze auf der Südseite der Kientenstraße zur Verfügung (ehemaliger Parkplatz der Firma Bonflair)
- Verkehrsaufkommen Nachnutzung bisheriger LiDL-Standort:
Annahme ca. 2.500 Fahrten / Tag; einschließlich DM-Kundenanteil
(ca. 75% des Verkehrsaufkommens des bisherigen LiDL-Parkplatzes)

Damit die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Verkehrsanbindung des neuen LiDL-Standortes an die Theodor-Groz-Straße und Kientenstraße beurteilt und abgewogen werden können, werden nachfolgend zwei Planfallszenarien differenziert betrachtet:

- **PLANFALL 1** – Verkehrsmengenverteilung **“ohne Überlaufverkehre“** zwischen Theodor-Groz-Straße und Kientenstraße.
- **PLANFALL 2** – Verkehrsmengenverteilung **“mit Überlaufverkehren“** zwischen Theodor-Groz-Straße und Kientenstraße.

Die Ergebnisse der prognostischen Einschätzungen der Verkehrsströme sind in den Plänen 09-16 dokumentiert. Die Verkehrsmengenverteilung des Planfalles 1 (ohne Überlaufverkehre) ist eher ein theoretischer Ansatz, da Überlaufverkehre über die geplante durchgängige Parkplatzerschließung nicht vollkommen ausgeschlossen werden können. Dagegen stellt der Planfall 2 mit Überlaufverkehren zwischen der Kientenstraße und der Theodor-Groz-Straße in einer Größenordnung von rund 900 Fahrten / Tag einen oberen Ansatz dar. Erkennbar ist hier auch, dass die „Durchfahrbarkeit“ des Parkplatzes zur Reduzierung von Umwegen im Zuge der Theodor-Groz-Straße und Kientenstraße beiträgt.

4.**LEISTUNGSFÄHIGKEIT UNTER PROGNOSEBEDINGUNGEN**

Bei der Überprüfung der Leistungsfähigkeit im Bereich der beiden geplanten Parkplatzanbindungen an die Theodor-Groz-Straße und Kientenstraße wurde davon ausgegangen, dass entsprechend dem Status Quo keine separaten Linksabbiegespuren in den Zufahrten der Theodor-Groz-Straße und der Kientenstraße bestehen und die Ausfahrten aus dem Parkplatz – abweichend von der vorliegenden Planung – lediglich als Mischspuren Links/Rechts hergestellt werden. Für die beiden Planfälle ergeben sich unter diesen dimensionierungstechnisch minimierten Randbedingungen folgende Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes:

– PLANFALL 1 – “ohne Überlaufverkehre“**Anbindung Nord – Theodor-Groz-Straße**

- Frühspitze QSV A (Anlage 3.1)
- Mittagsspitze QSV B (Anlage 3.2)
- Abendspitze QSV B (Anlage 3.3)

Anbindung Süd – Kientenstraße

- Frühspitze QSV B (Anlage 4.1)
- Mittagsspitze QSV B (Anlage 4.2)
- Abendspitze QSV D (Anlage 4.3)

– PLANFALL 2 – “mit Überlaufverkehren“**Anbindung Nord – Theodor-Groz-Straße**

- Frühspitze QSV A (Anlage 5.1)
- Mittagsspitze QSV B (Anlage 5.2)
- Abendspitze QSV B (Anlage 5.3)

Anbindung Süd – Kientenstraße

- Frühspitze QSV B (Anlage 6.1)
- Mittagsspitze QSV C (Anlage 6.2)
- Abendspitze QSV D (Anlage 6.3)

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen für beide Planfälle, dass für die Verkehrsanbindungen eine insgesamt gute bis ausreichende Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden kann. Die verkehrlich untergeordneten und wartepflichtigen Verkehrsströme im Bereich der Parkplatzausfahrt in die Kientenstraße müssen zwar “rechnerisch” deutliche Wartezeiten hinnehmen (QSV C/D), jedoch ist der Verkehrszustand als stabil zu bezeichnen. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass die reale Wartezeit in der Regel deutlich geringer ist als die “rechnerische” Wartezeit, da in der Regel geringere Zeitlücken zum Einfahren der untergeordneten Verkehrsströme genutzt werden, als rechnerisch vorgegeben wird.

Für die bevorrechtigten Hauptverkehrsströme im Zuge der Theodor-Groz-Straße und der Kientenstraße ergeben sich durchgehend sehr geringe Wartezeiten (QSV A = Bestnote). Diese Verkehrsströme können die Einmündungen nahezu ungehindert passieren. Vor diesem Hintergrund kann festgestellt werden, dass die Linksabbiege-

ströme im Zuge der Theodor-Groz-Straße und Kientenstraße keine relevanten Störungen und Rückstauerscheinungen verursachen und daher auch keine separaten Linksabbiegespuren erforderlich sind.

Hervorzuheben ist auch, dass sich unter Berücksichtigung von "Überlaufverkehren", die den geplanten Parkplatz als Querverbindung zwischen der Theodor-Groz-Straße und der Kientenstraße nutzen (Planfall 2), die Qualität der Verkehrsabläufe nicht bzw. nur unwesentlich verändert.

5.

DIMENSIONIERUNG LiDL-PARKPLATZ

Entsprechend den Planungen zum neuen LiDL-Standort sind für das Vorhaben insgesamt ca. 119 Stellplätze vorgesehen. Bei einem Zielverkehrsaufkommen von ca. 1.850 Kfz/24h (Kunden + Beschäftigte) bedeutet dies über den Tag hinweg einen ca. 15,5-fachen Stellplatzumschlag. Während den Spitzenstunden beträgt das Zielverkehrsaufkommen je nach Zeitbereich ca. 140 bis 180 Kfz/h. Da die Aufenthaltsdauer pro Kunde im Durchschnitt jedoch deutlich geringer als 1 Stunde ist, ist das geplante Stellplatzangebot auch für nachfragestarke Tage in der Regel als ausreichend einzustufen. Dies zeigt auch der ca. 16-fache Stellplatzumschlag des bestehenden Parkplatzes nördlich der Theodor-Groz-Straße.

6.

LKW-ANLIEFERUNG

Die Anlieferung für Lkw und Lastzüge erfolgt über die Kientenstraße. Die Lage der Zu-/Abfahrt orientiert sich aufgrund der topografischen Randbedingungen weitgehend am Bestand. Die Anlieferungszone ist so angeordnet, dass ein Rangieren auf der Kientenstraße nicht erforderlich ist und somit auch keine Beeinträchtigungen der Verkehrsabläufe und des Busverkehrs in der Kientenstraße auftreten.

7.

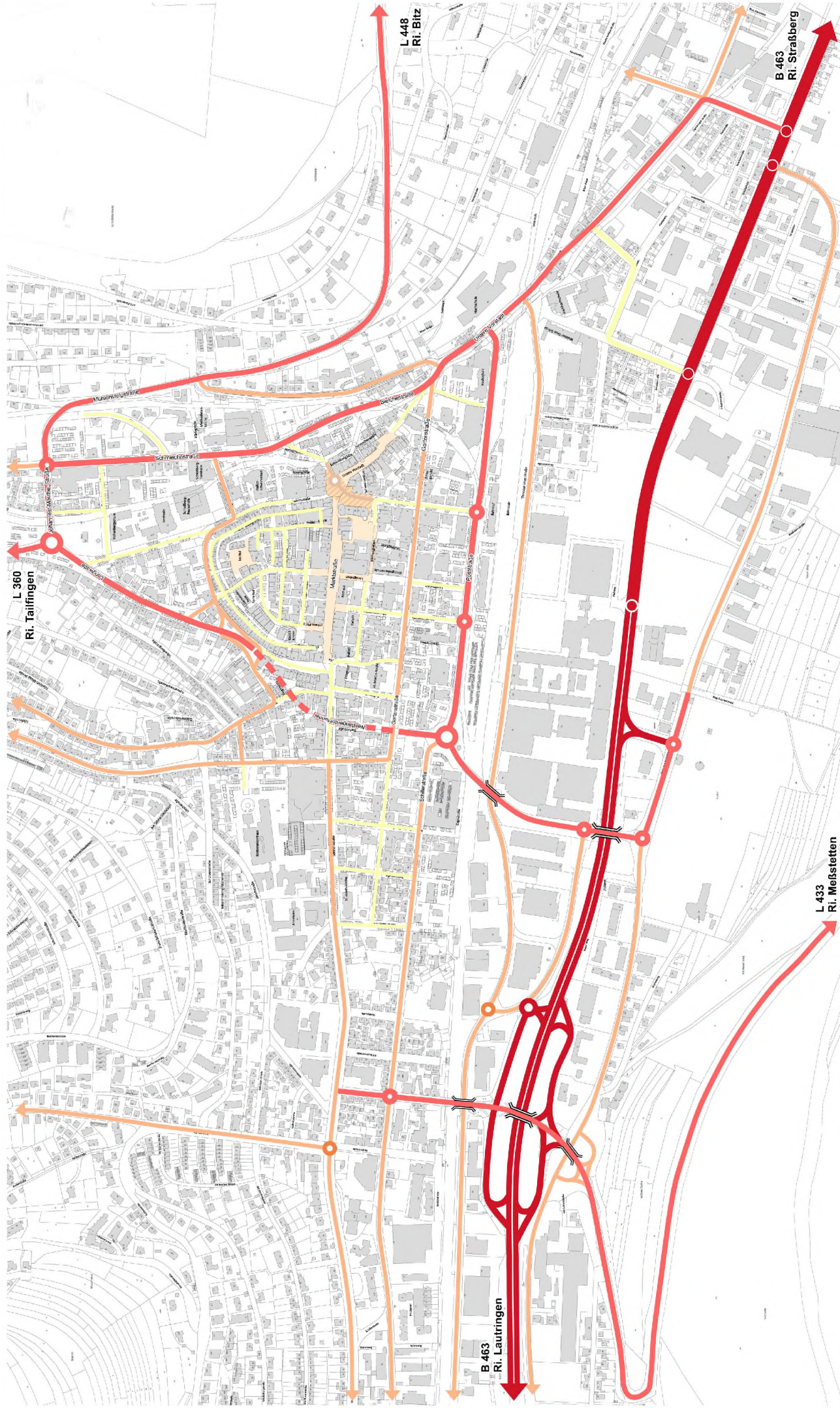
FAZIT

Zusammenfassend lässt die Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Markterweiterung mit Standortverlegung des LiDL-Marktes von der Nordseite auf die Südseite der Theodor-Groz-Straße erkennen, dass sich die Verkehrsverhältnisse im Zuge des bestehenden Erschließungssystems durch diese Umstrukturierung im Grundsatz nicht verschlechtern und der Marktstandort leistungsfähig an die Theodor-Groz-Straße und die Kientenstraße angebunden werden kann. Die Hauptverkehrsströme im Zuge der bevorrechtigten Theodor-Groz-Straße und der Kientenstraße können die beiden Parkplatzzufahrten nahezu ungehindert passieren, so dass auch keine zusätzlichen Linksabbiegespuren in den Erschließungsstraßen erforderlich sind.

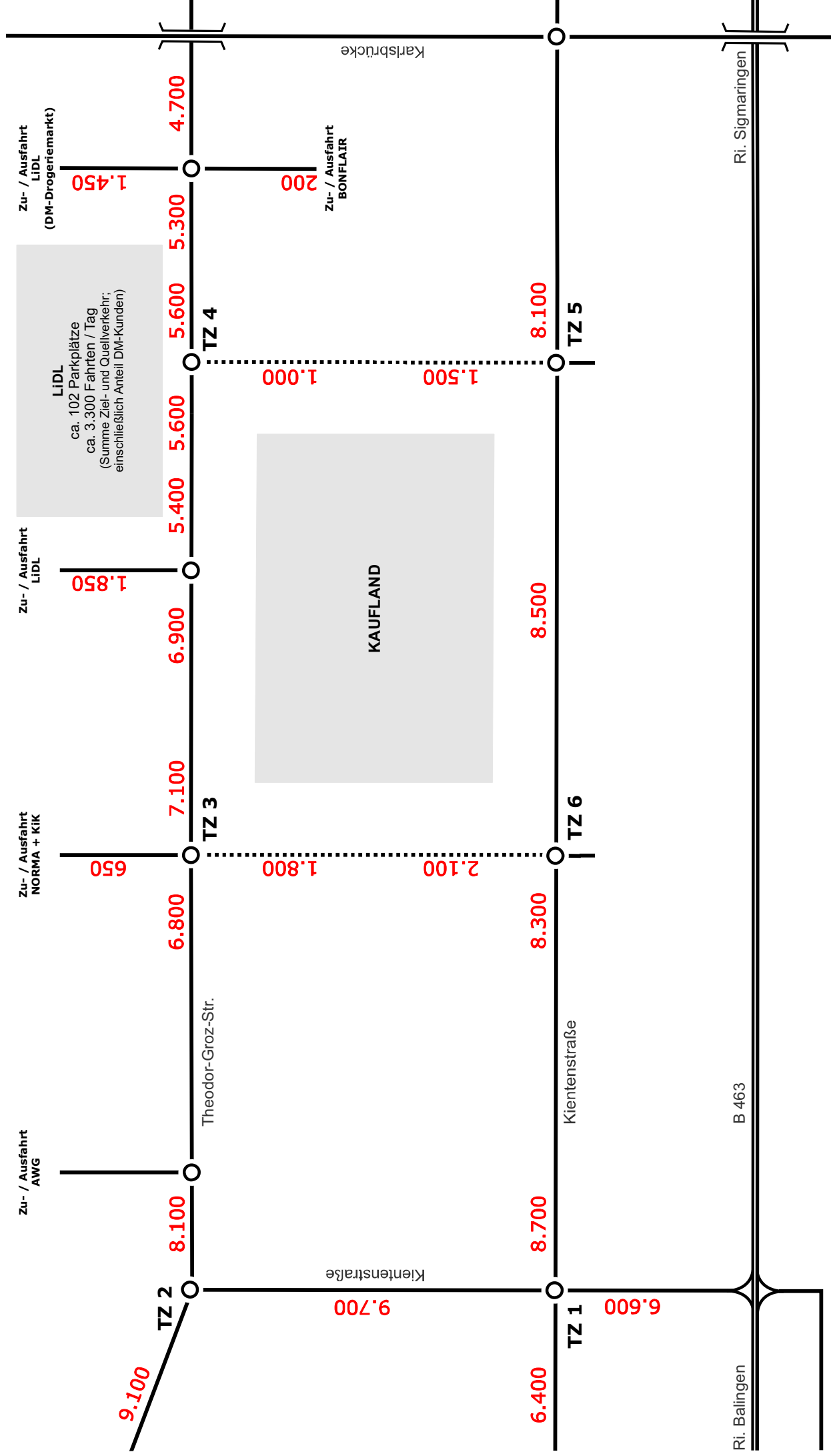
Ein besonderes Augenmerk ist jedoch auf die Frage zu legen, welche Konsequenzen eventuell nutzungsfremde Überlaufverkehre zwischen der Theodor-Groz-Straße und der Kientenstraße auf die Parkierung und die Funktionalität des LiDL-Marktes haben. Da der geplante Parkplatz ohnehin schon durch ein hohes Kundenaufkommen mit einer Vielzahl von Parkierungsvorgängen frequentiert werden wird, stellt dies für Fremdverkehre einen entsprechenden Widerstand dar. Darüber hinaus verhindert die Anordnung der Kundenstellplätze und der Fahrgassen ein geradliniges und zügiges Durchfahren des Parkplatzes. Jedoch

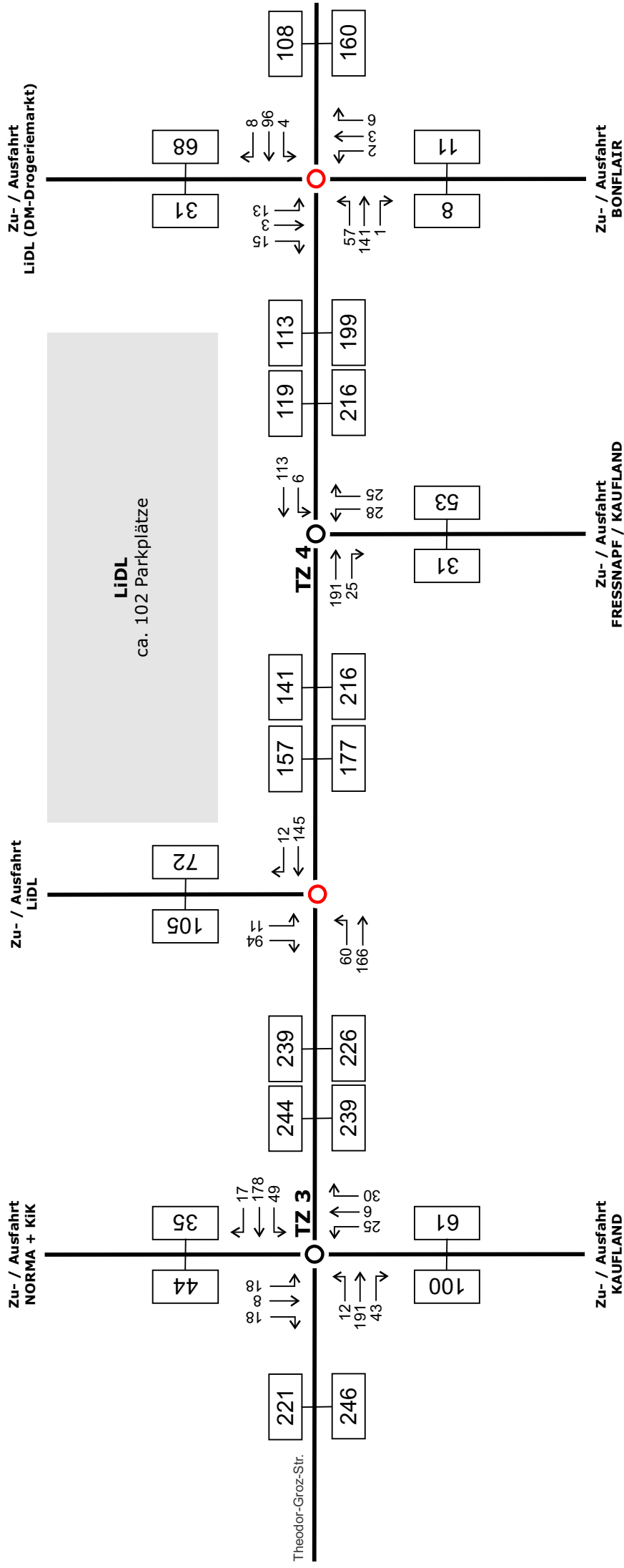
können Überlaufverkehre über den Parkplatz trotz dieser Restriktionen nicht ganz ausgeschlossen werden. Sollte es sich zeigen, dass Beeinträchtigungen auf dem Kundenparkplatz durch Überlaufverkehre entstehen, wäre es denkbar durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 10 km/h oder auf Schrittgeschwindigkeit den Fremdverkehren entgegenzusteuern.

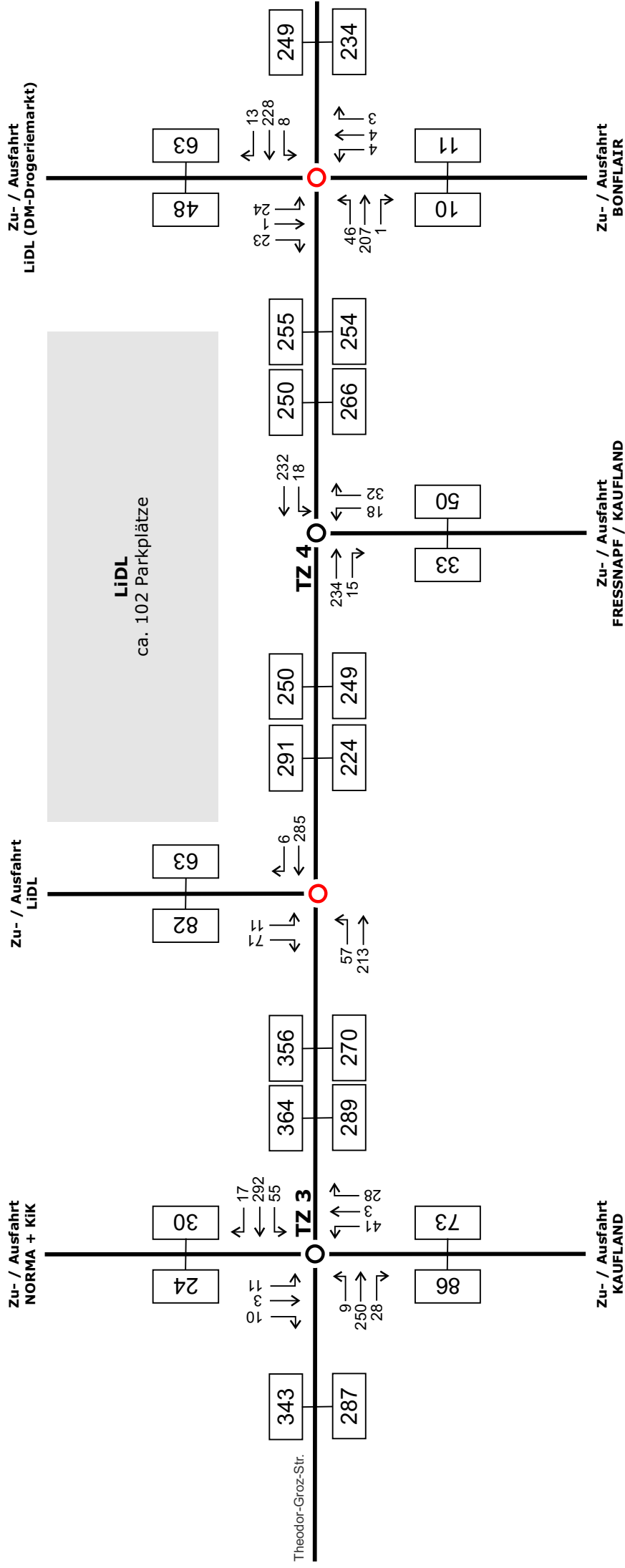
Bei der Dimensionierung der Parkplatzausfahrten haben die Leistungsfähigkeitsberechnungen gezeigt, dass einspurige Ausfahrten (Mischspur Links / Rechts) im Grundsatz ausreichend sind. Zweispurige Ausfahrten mit separaten Aufstellflächen für Links- und Rechtsabbieger erleichtern aber dennoch die Ausfahrt für die Kunden und minimieren Rückstauungen auf den Parkplatz. Aufgrund der erläuterten potenziellen Fremdverkehre besteht hier jedoch ein Zielkonflikt. Denkbar wäre es vor diesem Hintergrund, die Ausfahrten von Beginn an zweispurig zu realisieren und erst bei eventuell auftretenden Problemen durch Durchgangsverkehre diese analytisch zu erfassen und in Abhängigkeit des Ergebnisses entsprechende Restriktionen zur Minimierung von Fremdverkehren zu ergreifen.

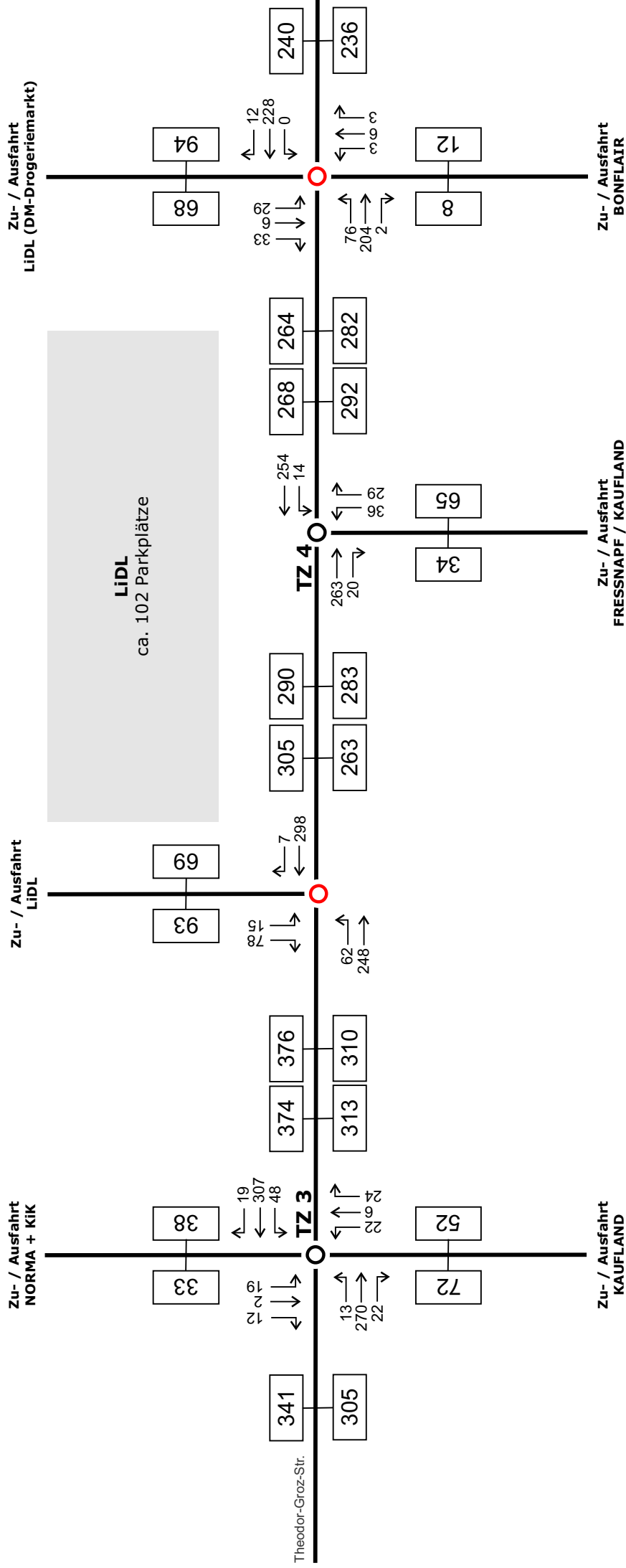


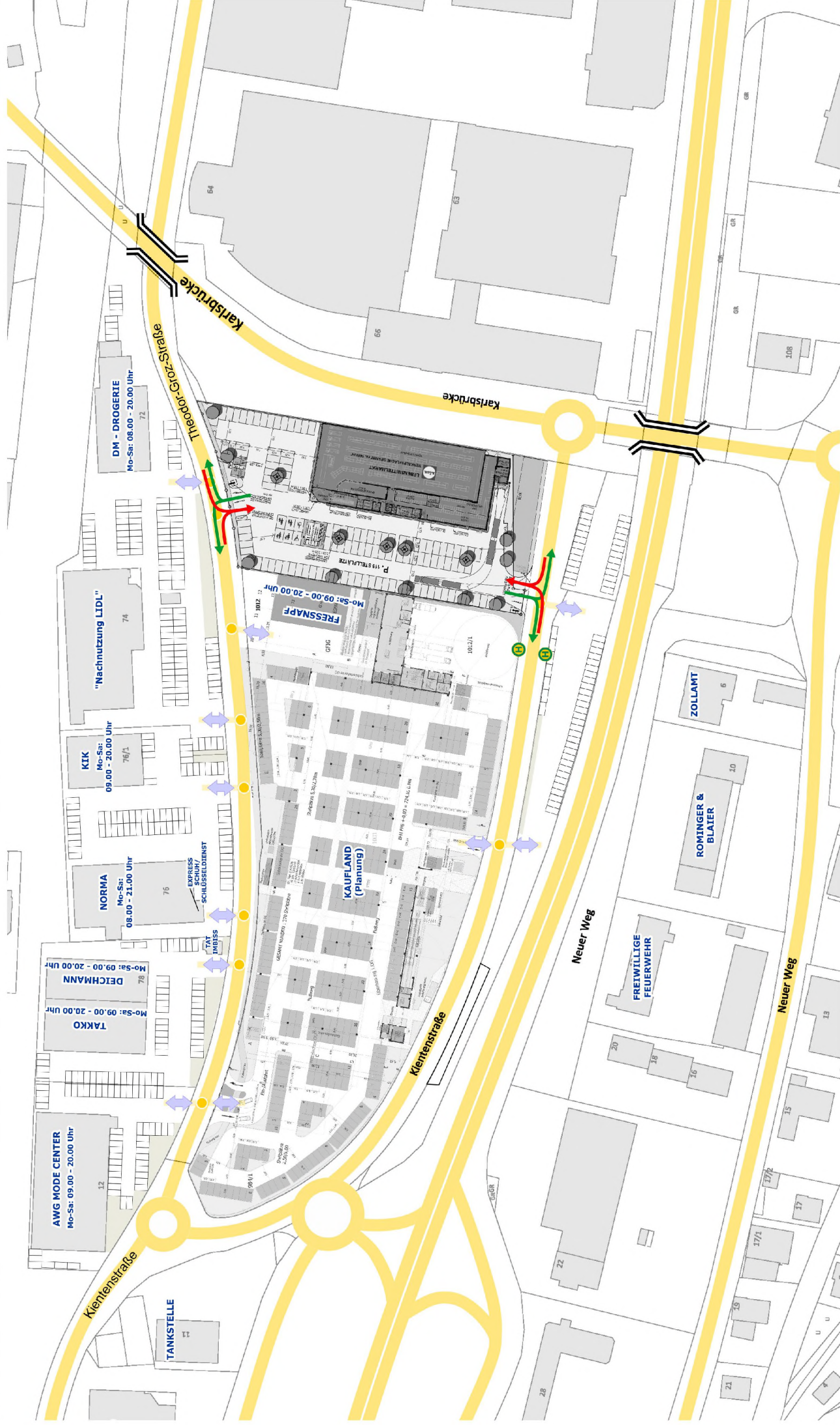


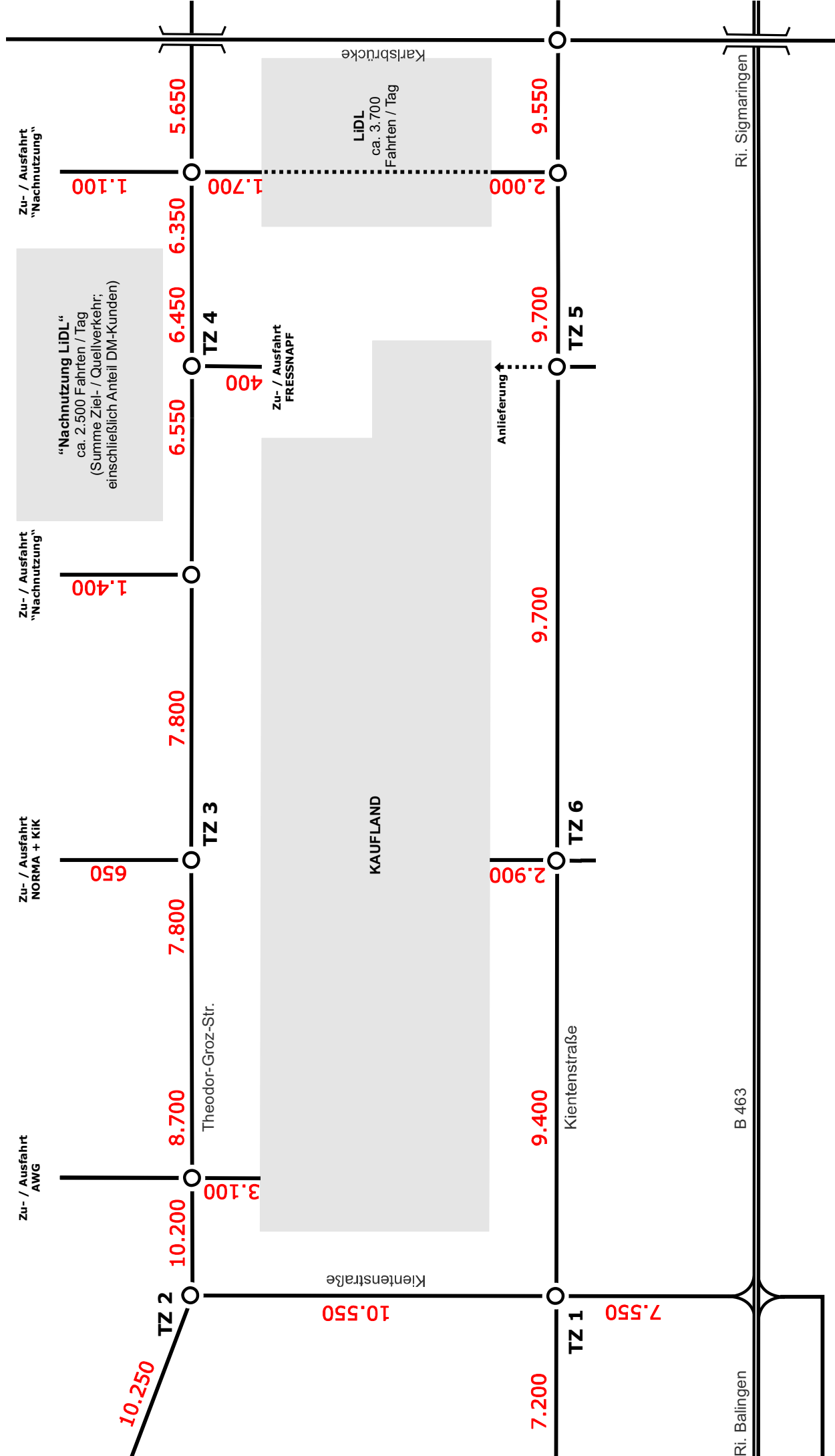


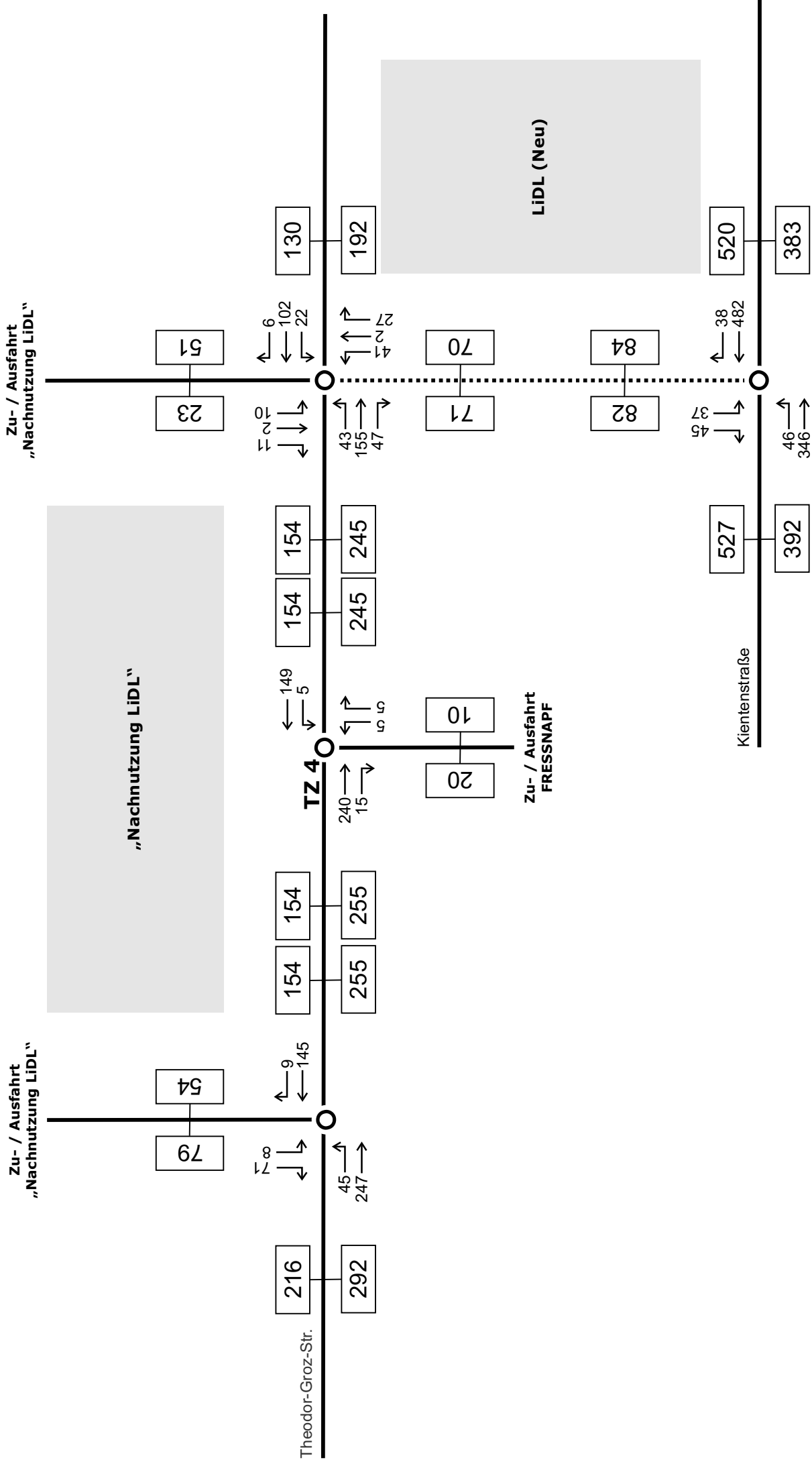


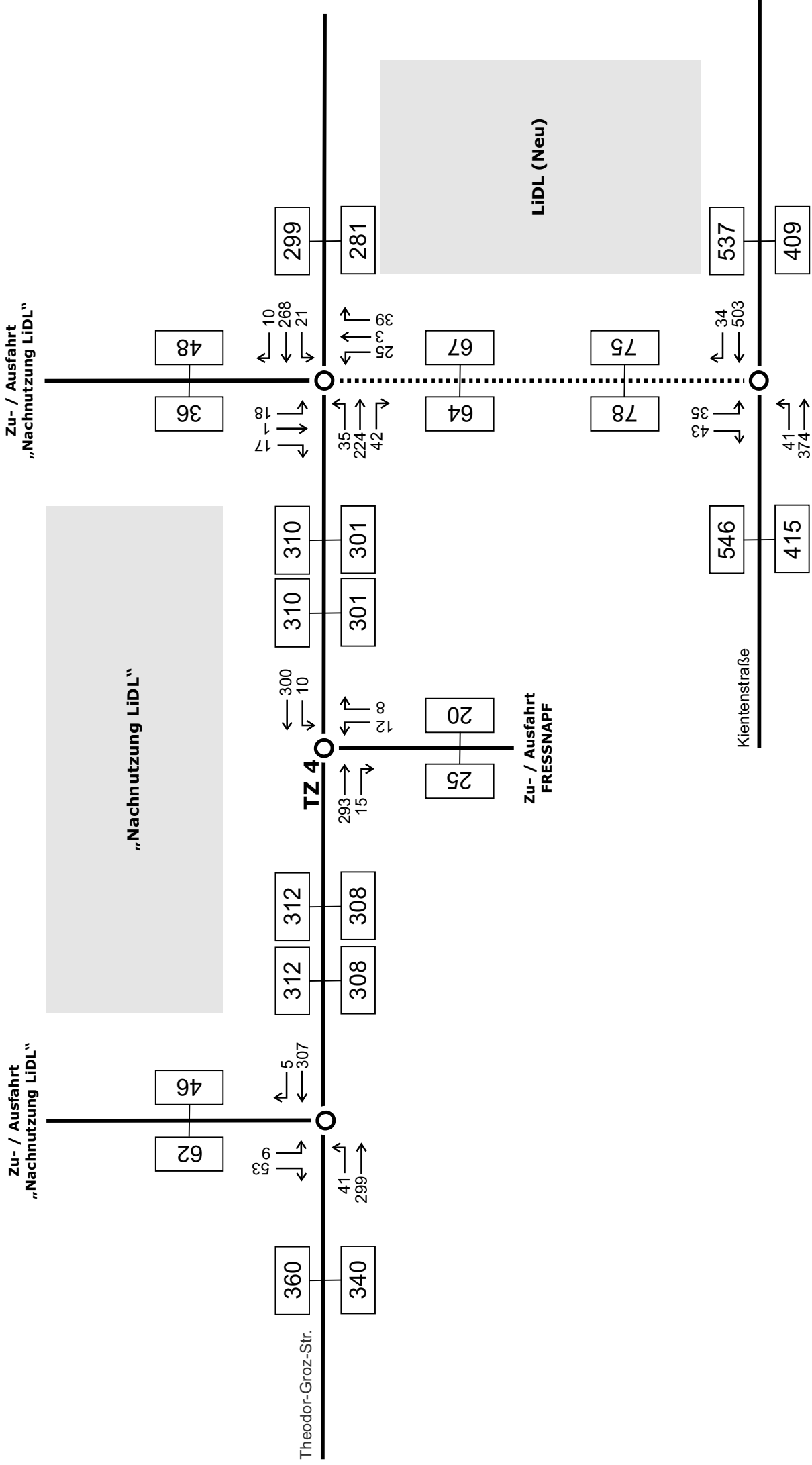


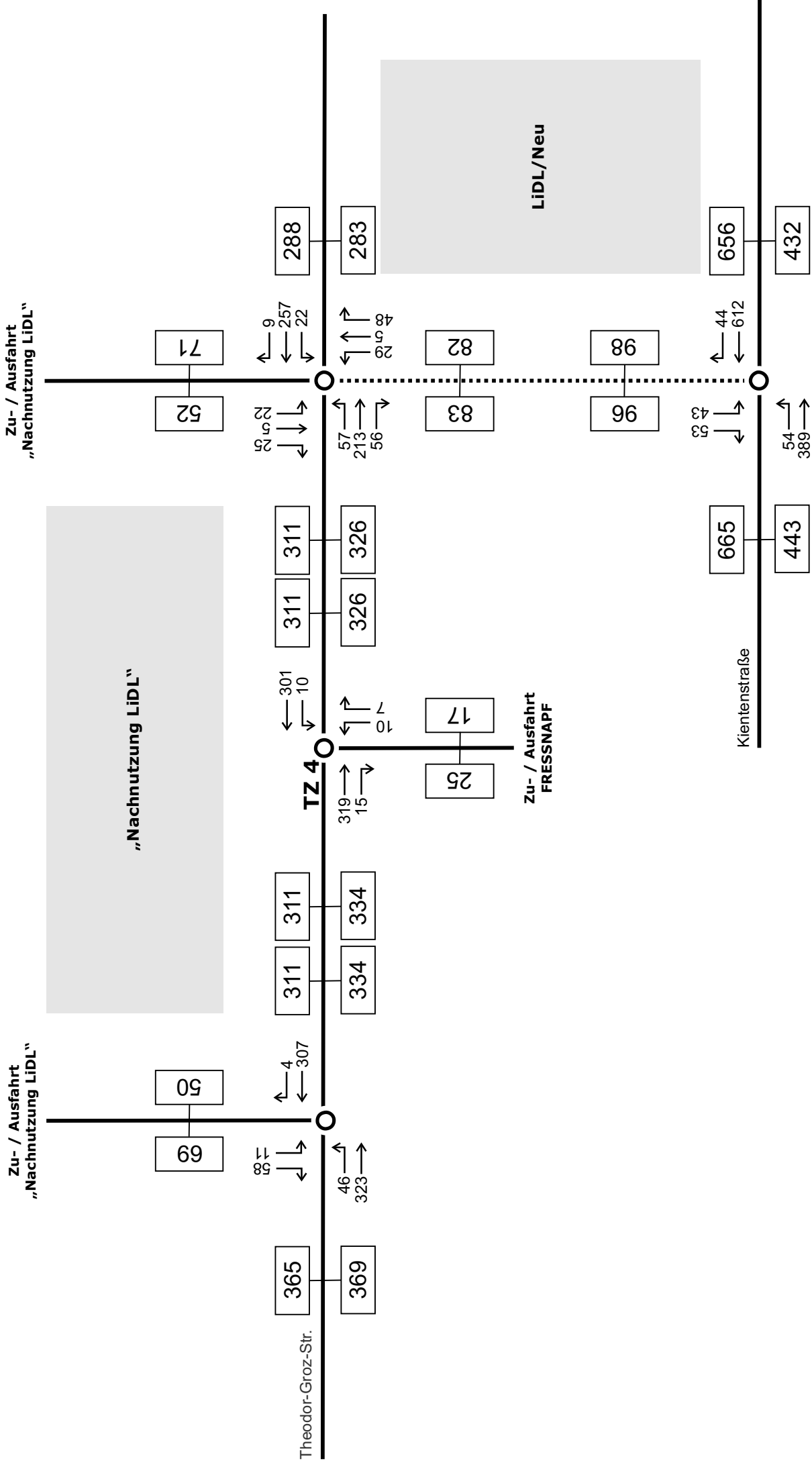


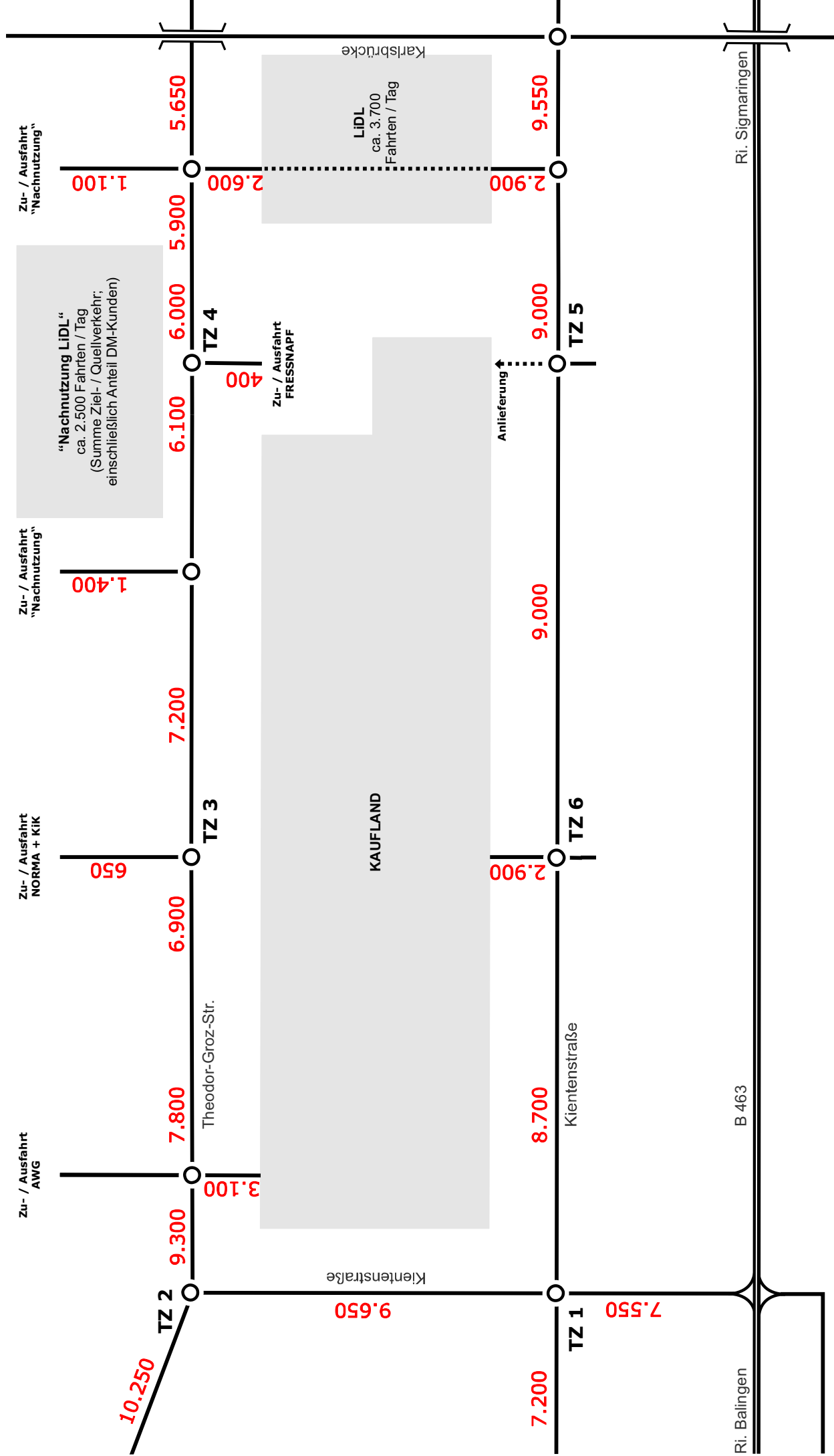


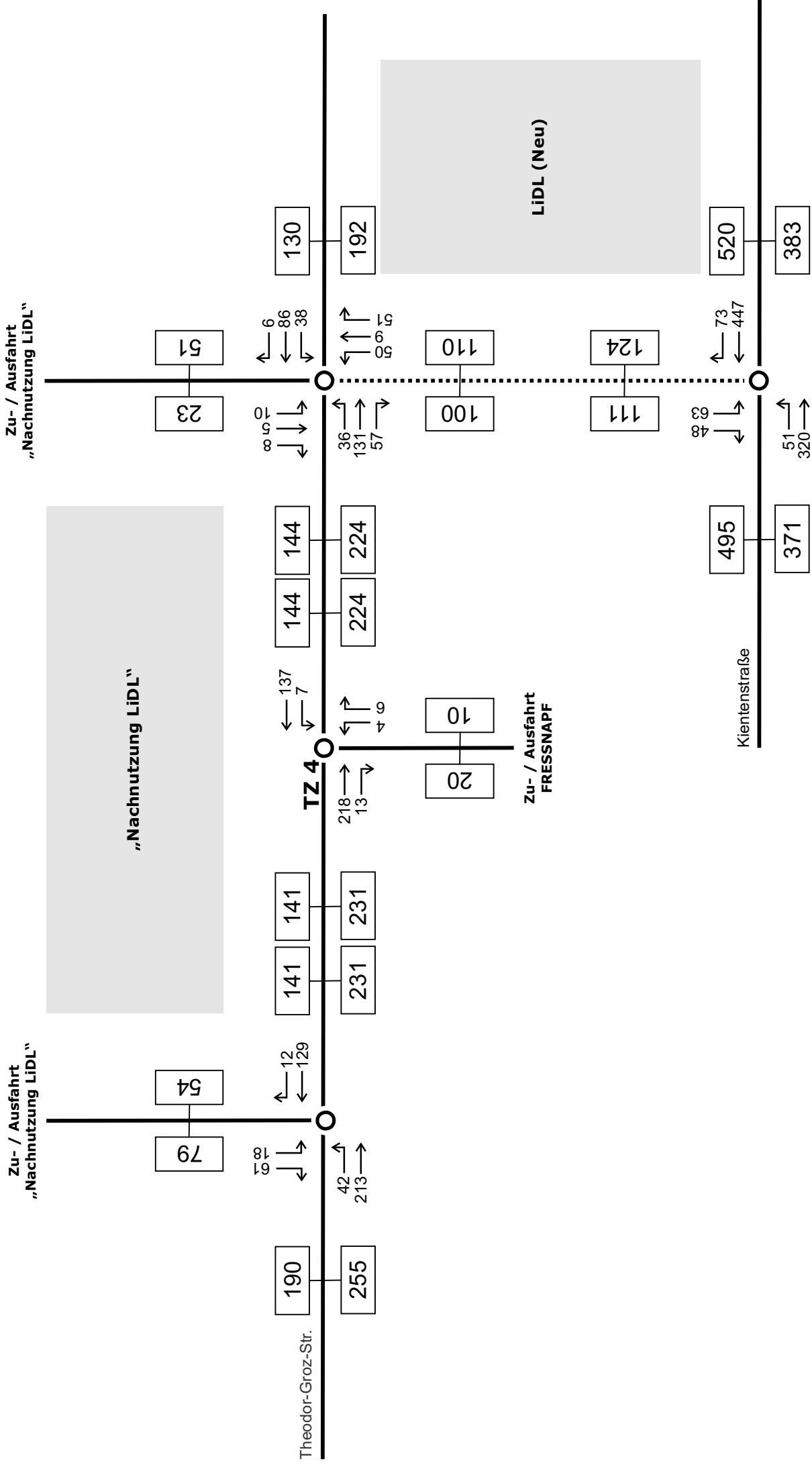


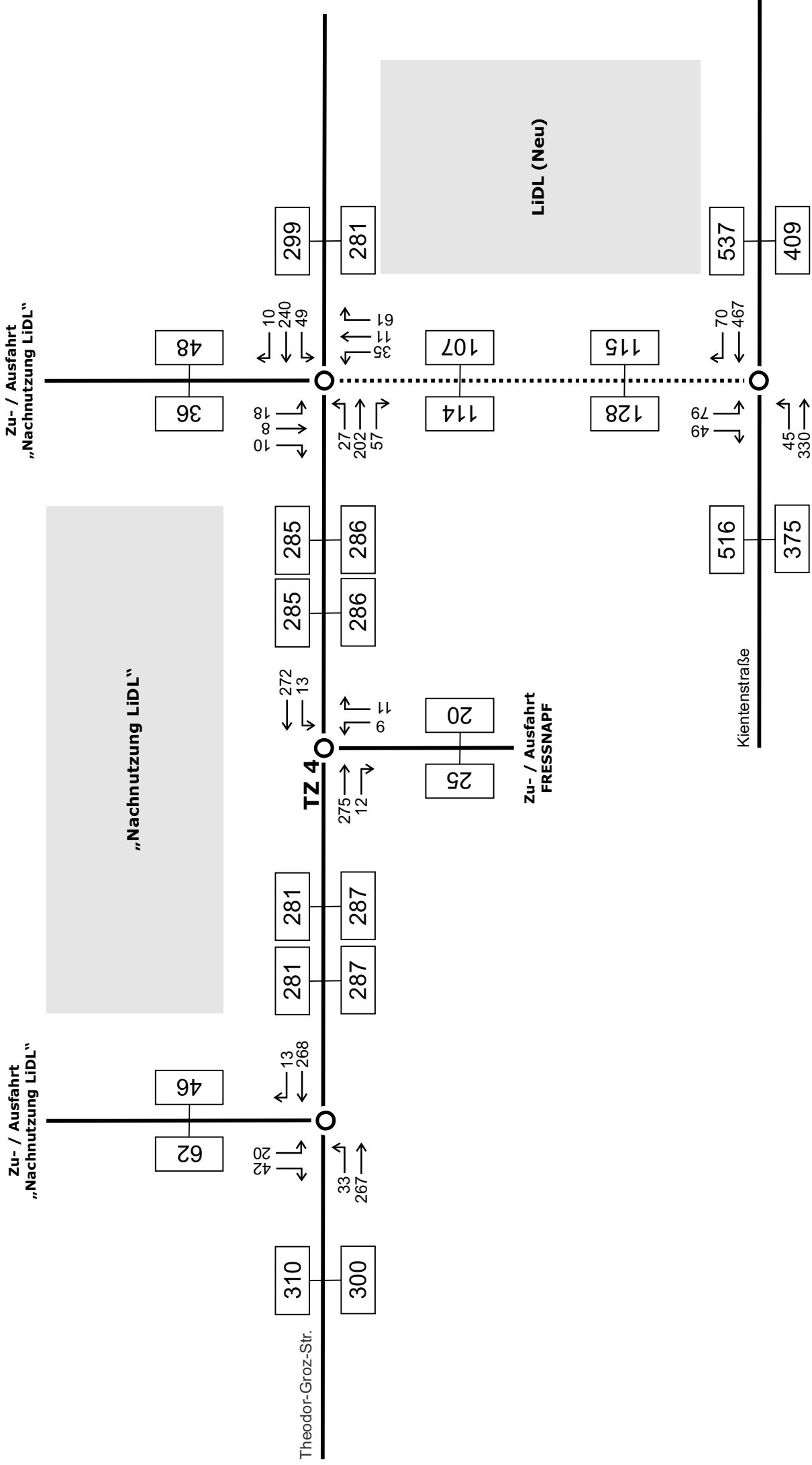


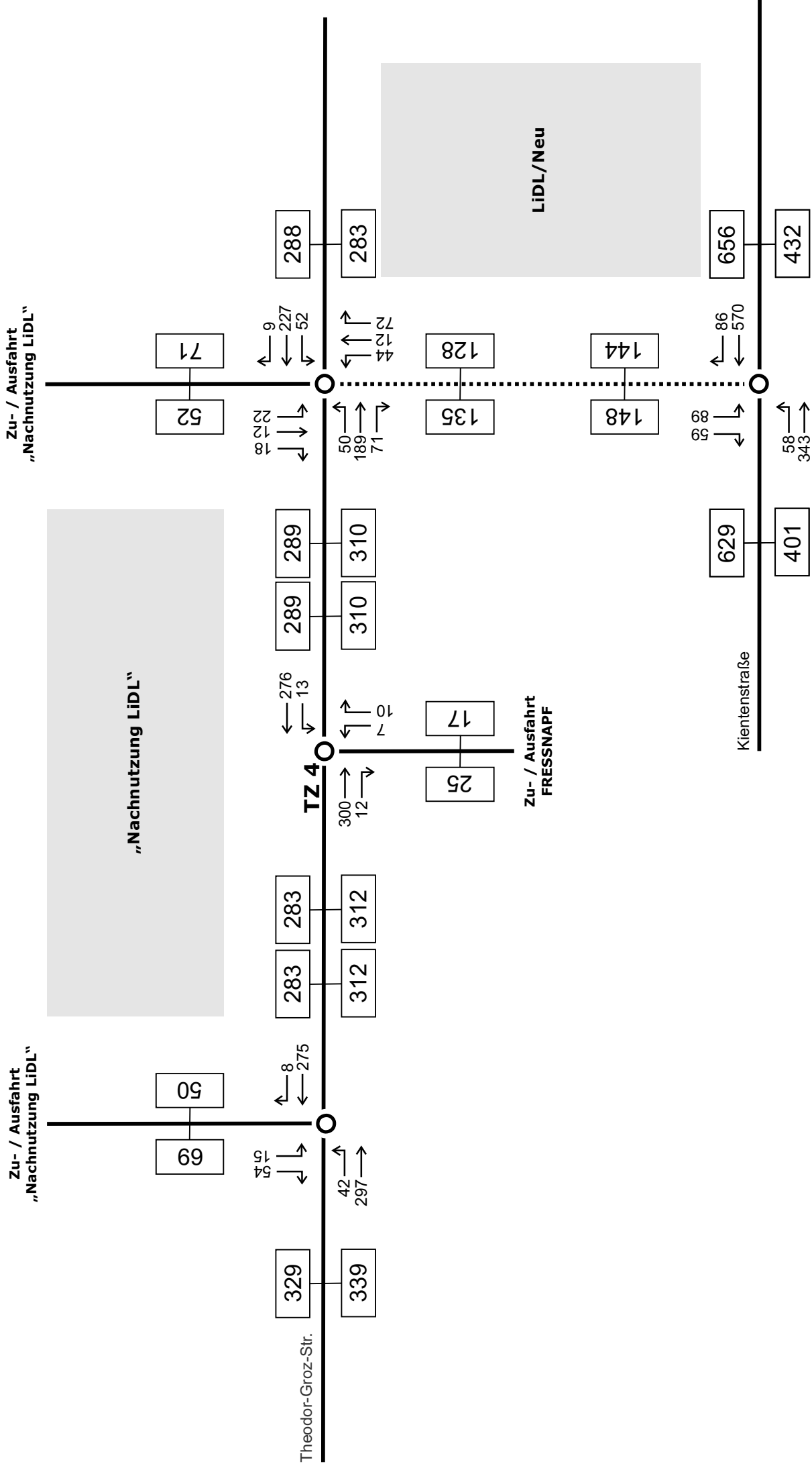






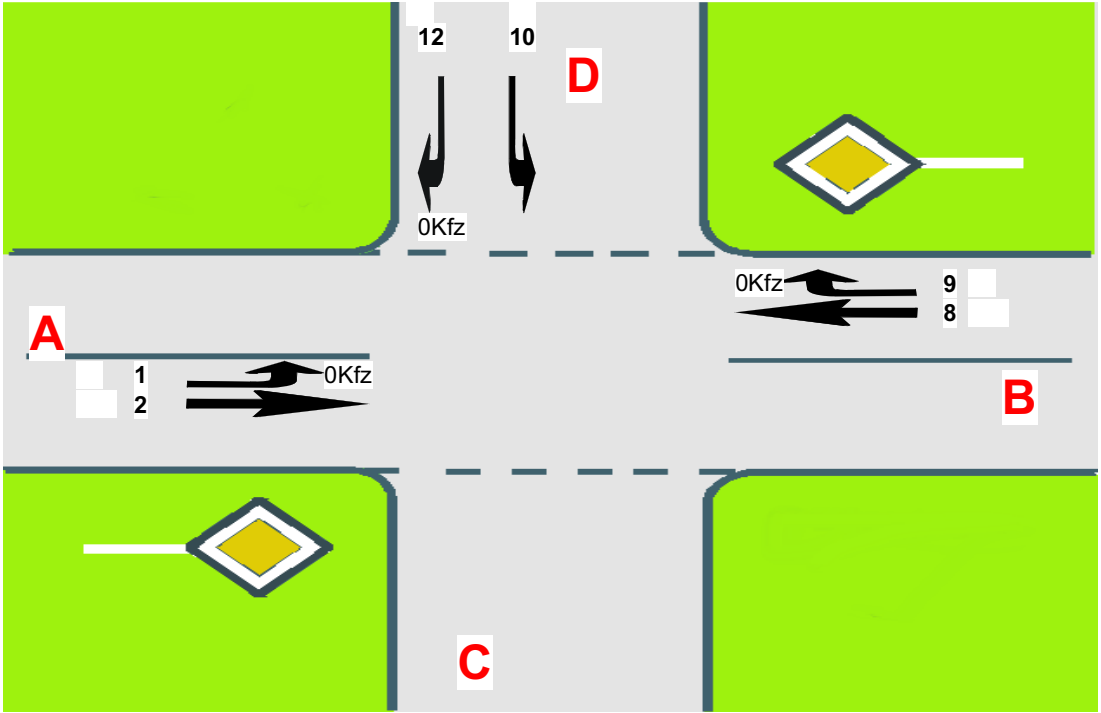






bersicht v n bis																											
n ten unktbezeichnung				i	l bst dt nbindung				est he d r r z tr e																		
					he d r r z tr e				estzuf hrt i																		
e der tei					l bst dt i				est				r ühs itze														

bersicht v n															bis							
tr	ges		itt		x		itt		x		ges		itt		x		z		z		z	
	in		sec		sec		sec		kw		kw		kw		kw		ng		bg		w rt	
																	kw		kw		kw	
u																						
bersicht v n															bis							



A=Theodor-Groz-Straße
B=Theodor-Groz-Straße
D=Zufahrt Lidl-West

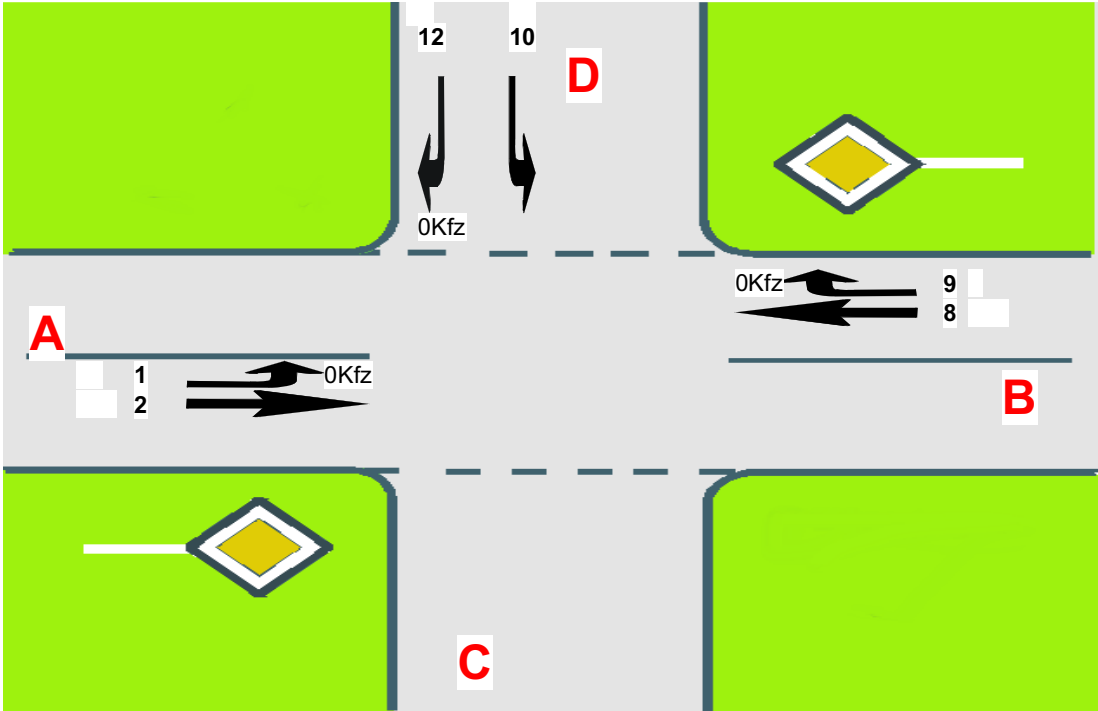
I nungsgru e ölz b udwigsburg									
-------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

e rbeiter we

bersicht v n				bis
--------------	--	--	--	-----

n ten unktbezeichnung i lbst dt nbindung est he d r r z tr e
he d r r z tr e estzuf hrt i
e der tei lbst dt i est itt gss itze

bersicht v n				bis
tr				z z z
ges	itt	x	itt	x ges itt x ng bg w rt
in	sec	sec	sec kw kw kw kw	kw kw kw
u				
bersicht v n				bis



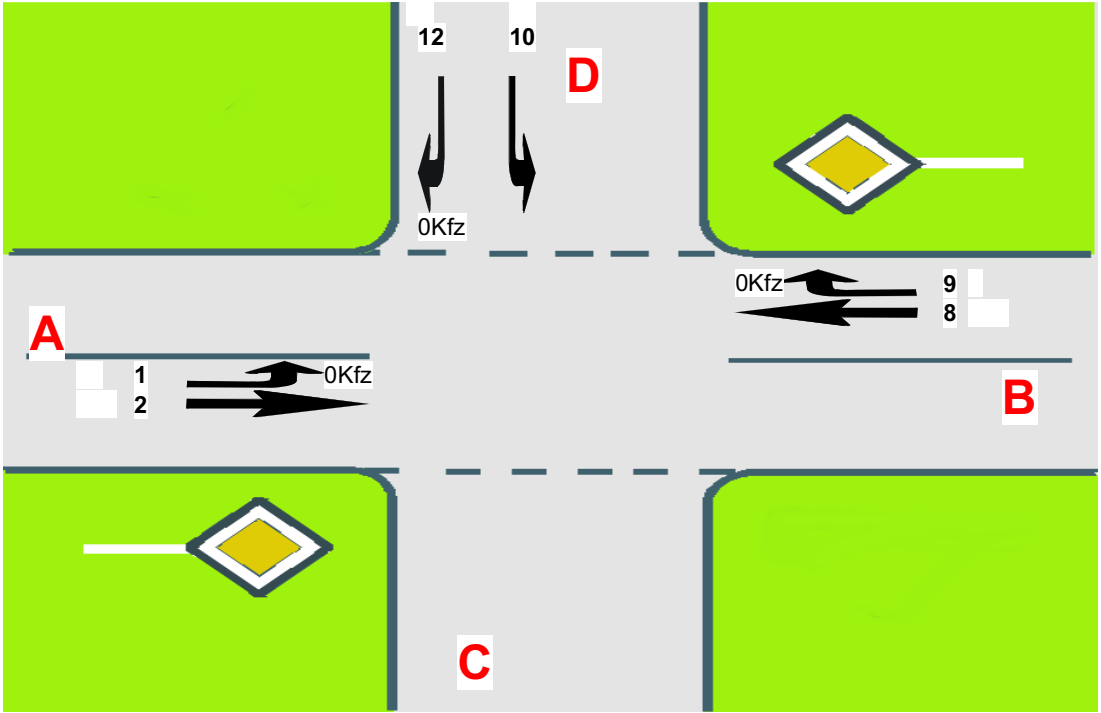
A=Theodor-Groz-Straße
B=Theodor-Groz-Straße
D=Zufahrt Lidl-West

I nungsgru e ölz b				udwigsburg
--------------------	--	--	--	------------

e rbeiter we

bersicht v n bis																											
n ten unktbezeichnung				i	l bst dt nbindung				est he d r r z tr e																		
					he d r r z tr e				estzuf hrt i																		
e der tei					l bst dt i				est				bends itze														

bersicht v n															bis										
tr	ges		itt		x		itt		x		ges		itt		x		z		z		z				
	in		sec		sec		sec		kw		kw		kw		kw		ng		bg		w rt				
																	kw		kw		kw				
u																									
bersicht v n															bis										



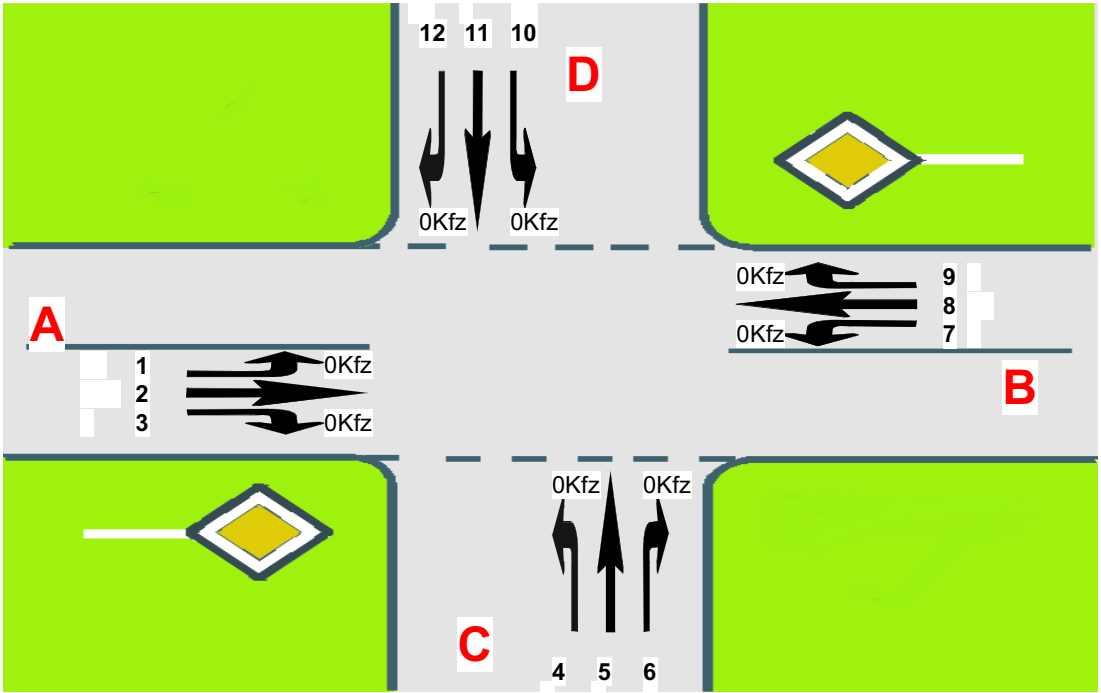
A=Theodor-Groz-Straße
B=Theodor-Groz-Straße
D=Zufahrt Lidl-West

I nungsgru e ölz b udwigsburg									
-------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

e rbeiter we

bersicht v n bis									
n	ten	unktbezeichnung	i	lbst	dt	nbindung	st	he	d r r z tr e
				he	d r r z tr e		st	zuf hrt i	
e	der	tei		lbst	dt i	st		rühs	itze

bersicht v n										bis													
tr	ges		itt		x		itt		x		ges		itt		x		z		z		z		
	in	sec	sec	sec	kw	kw	kw	kw									kw	ng	kw	bg	kw	w rt	
u																							
bersicht v n										bis													



A=Theodor-Groz-Str.
C=Fa. Bonflair
B=Theodor-Groz-Str.
D=Zufahrt Lidl-Ost

I nungsgru e ölz b udwigsburg									
-------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

e rbeiter we

bersicht v n bis

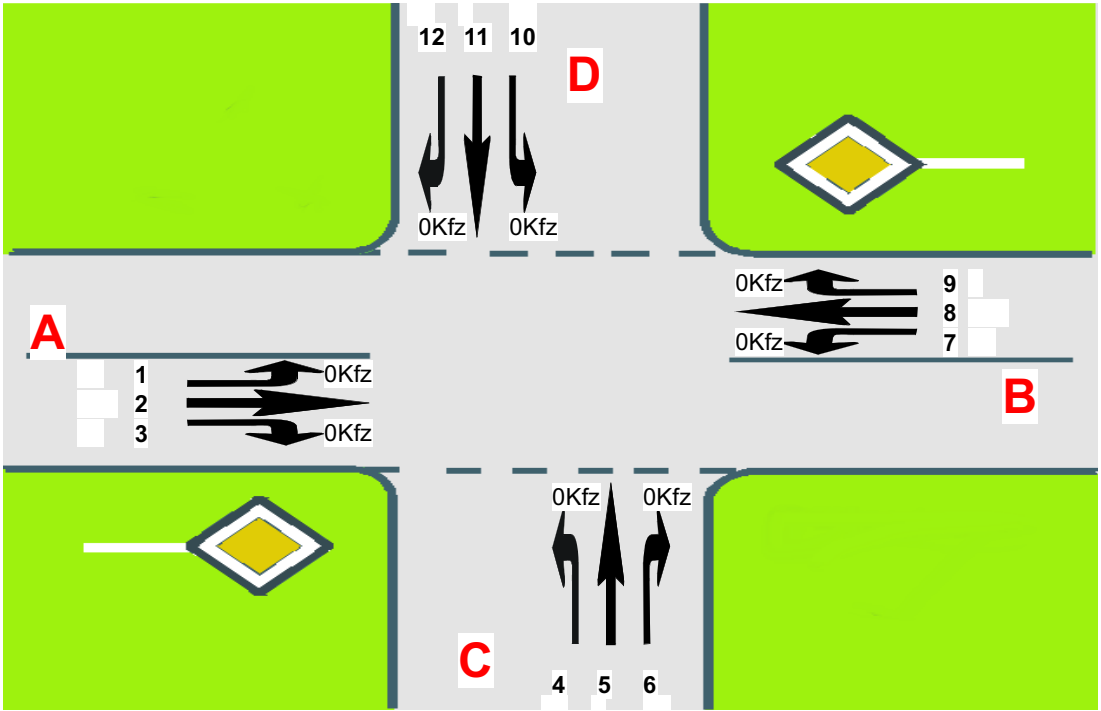
n ten unktbezeichnung i lbst dt nbindung he d r r z tr
he d r r z tr i eu i lt
e der tei lbst dt i rühs itze r

bersicht v n bis

tr
ges itt x itt x ges itt x z z z
in sec sec sec kw kw kw kw kw ng bg w rt
kw kw kw kw kw kw

u

bersicht v n bis



A=Th.-Groz-Straße
C=LiDL-NEU
B=Th.-Groz-Straße
D=LiDL-ALT

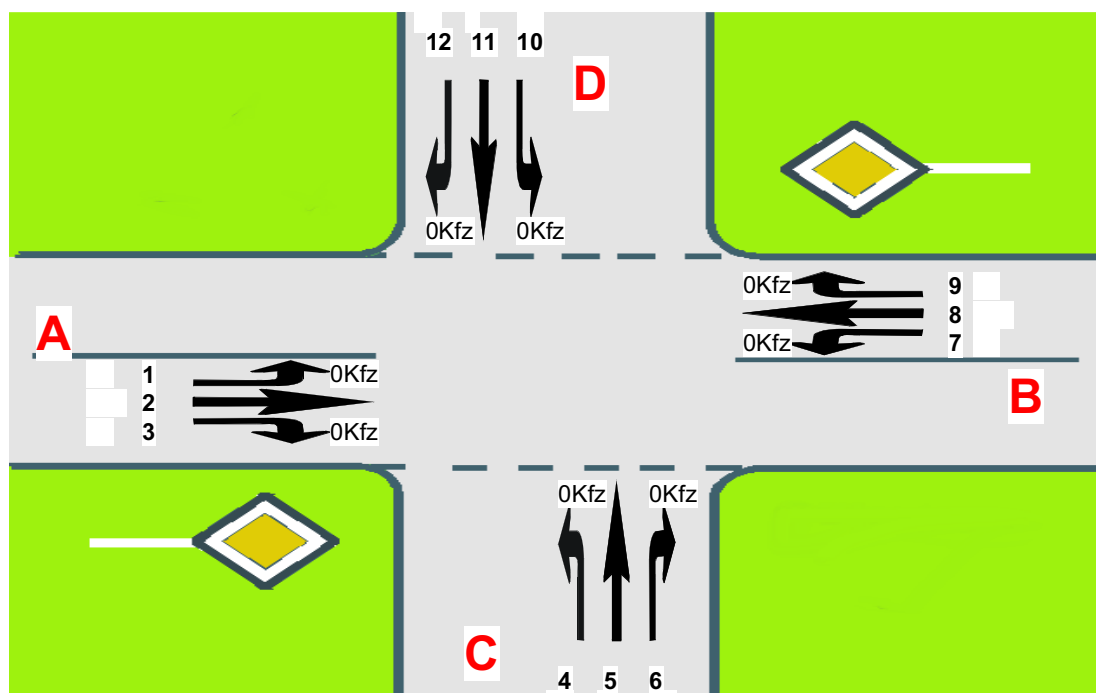
l nungsgru e ölz b udwigsburg

e rbeiter we

bersicht v n	bis
--------------	-----

n ten unktbezeichnung i lbst dt nbindung he d r r z tr
 he d r r z tr i eu i lt
 e der tei lbst dt i itt gss itze r

bersicht v n															bis														
tr	ges		itt		x		itt		x		ges		itt		x		z ng		z bg		z w rt								
	in	sec	sec	sec	kw	kw	kw	kw										kw	kw	kw									
u																													
bersicht v n															bis														



A=Th.-Groz-Straße
C=LiDL-NEU
B=Th.-Groz-Straße
D=LiDL-ALT

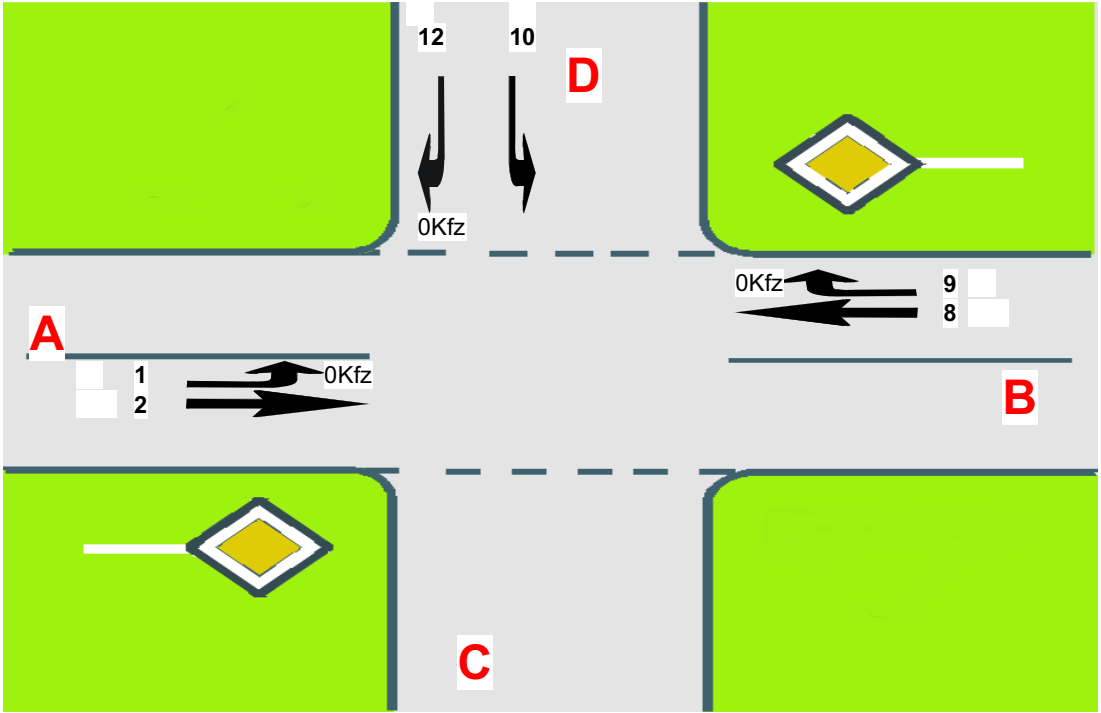
l nungsgru e ölz b udwigsburg

e rbeiter we

bersicht v n			bis
--------------	--	--	-----

n ten unktbezeichnung i lbst dt nbindung ientenstr e
e der tei lbst dt i rühs itze r

bersicht v n													bis									
tr																						
	ges		itt		x		itt		x		ges		itt		x		z		z		z	
	in	sec	sec	sec	kw	kw	kw	kw					ng	bg	w	rt	kw		kw	kw		
u																						
bersicht v n													bis									



A=Kientenstraße
B=Kientenstraße
D=LiDL-NEU

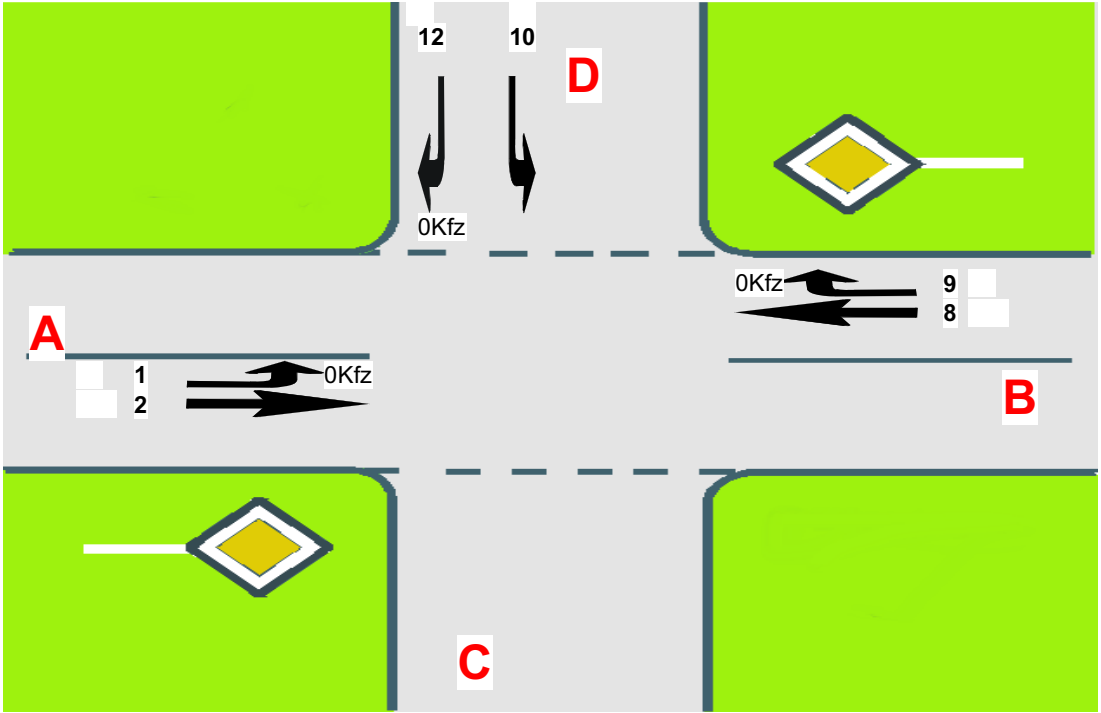
I nungsgru e ölz b			udwigsburg
--------------------	--	--	------------

e rbeiter we

bersicht v n		bis
--------------	--	-----

n ten unktbezeichnung i lbst dt nbindung ientenstr e
e der tei lbst dt i itt gss itze r

bersicht v n		bis
tr	ges itt x itt x ges itt x ng bg w rt	z z z
	in sec sec sec kw kw kw kw kw kw	kw kw kw
u	bersicht v n bis	



A=Kientenstraße
B=Kientenstraße
D=LiDL-NEU

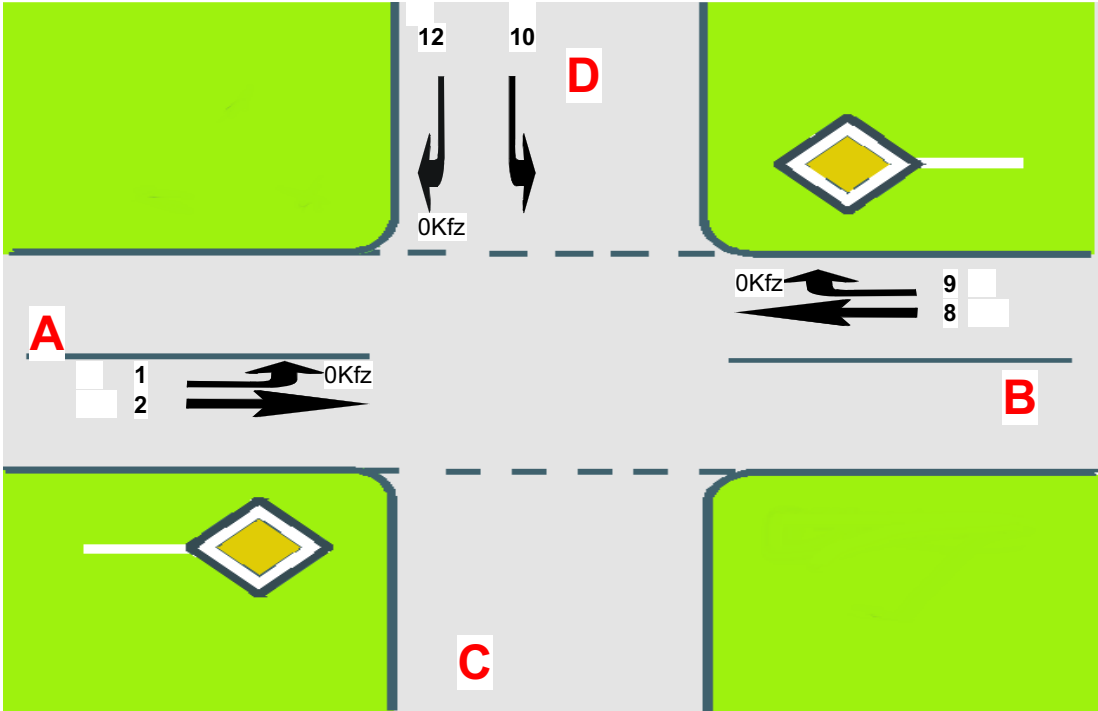
I nungsgru e ölz b		udwigsburg
--------------------	--	------------

e rbeiter we

bersicht v n		bis
--------------	--	-----

n ten unktbezeichnung i lbst dt nbindung ientenstr e
e der tei lbst dt i bends itze r

bersicht v n														bis							
tr																					
ges		itt		x		itt		x		ges		itt		x		z		z		z	
in		sec		sec		sec		kw		kw		kw		kw		ng		bg		w rt	
																kw		kw		kw	
u																					
bersicht v n														bis							



A=Kientenstraße
B=Kientenstraße
D=LiDL-NEU

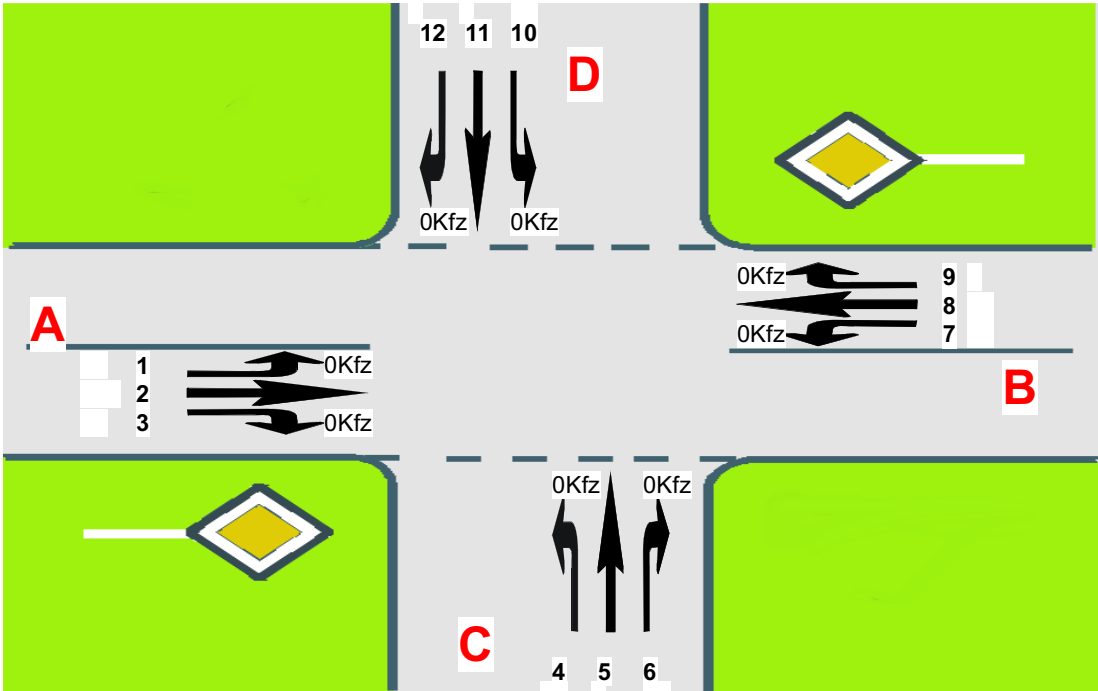
I nungsgru e ölz b		udwigsburg
--------------------	--	------------

e rbeiter we

bersicht v n		bis
--------------	--	-----

n ten unktbezeichnung i lbst dt nbindung he d r r z tr
he d r r z tr i eu i lt
e der tei lbst dt i rühs itze r

bersicht v n		bis
tr	ges itt x itt x ges itt x ng bg w rt in sec sec sec kw kw kw kw kw kw kw kw kw	
u		
bersicht v n		bis



A=Th.-Groz-Straße
C=LiDL-NEU
B=Th.-Groz-Straße
D=LiDL-ALT

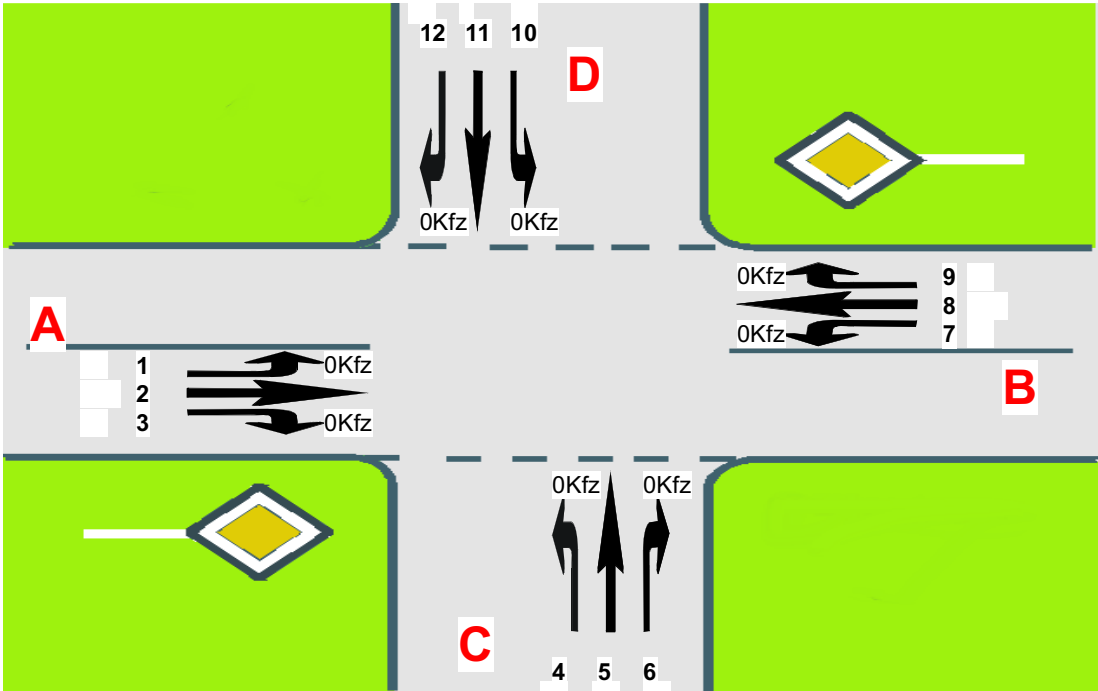
I nungsgru e ölz b		udwigsburg
--------------------	--	------------

e rbeiter we

bersicht v n	bis
--------------	-----

n ten unktbezeichnung i lbst dt nbindung he d r r z tr
he d r r z tr i eu i lt
e der tei lbst dt i itt gss itze r

bersicht v n	bis
tr	ges itt x itt x ges itt x ng bg w rt in sec sec sec kw kw kw kw kw kw kw kw
u	
bersicht v n	bis



A=Th.-Groz-Straße
C=LiDL-NEU
B=Th.-Groz-Straße
D=LiDL-ALT

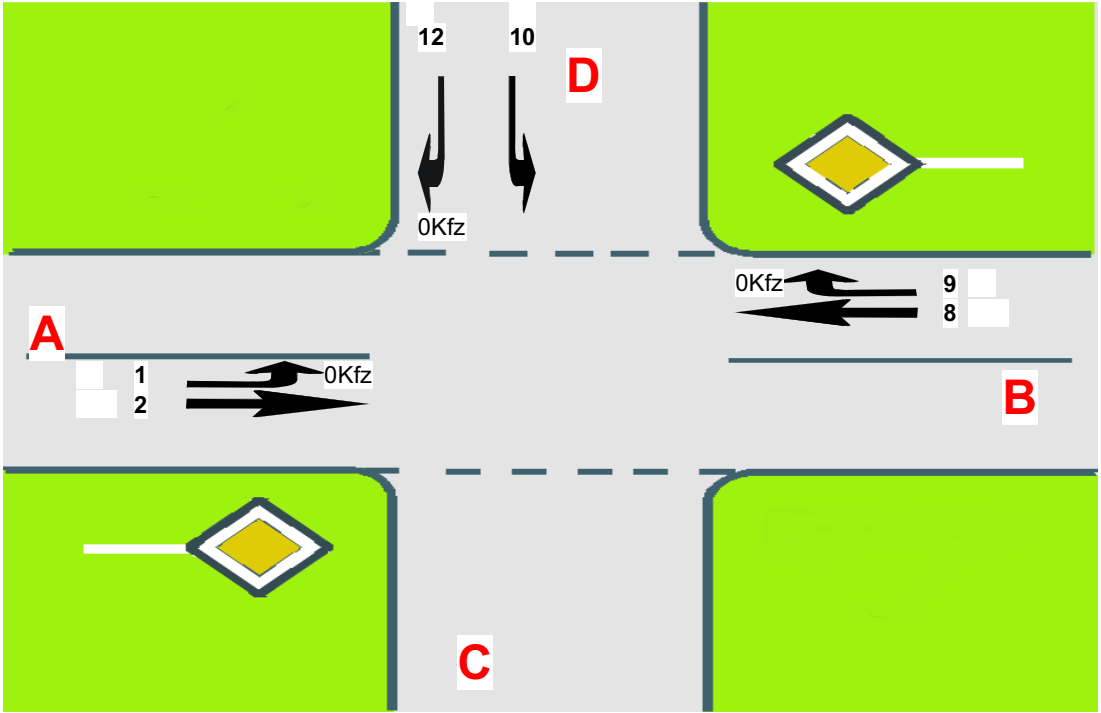
l nungsgru e ölz b	udwigsburg
--------------------	------------

e rbeiter we

bersicht v n		bis
--------------	--	-----

n ten unktbezeichnung i lbst dt nbindung ientenstr e
e der tei lbst dt i rühs itze r

bersicht v n												bis														
tr																										
	ges		itt				x		itt				x		ges		itt		x		z		z		z	
	in		sec		sec		sec		kw		kw		kw		kw						ng		bg		w rt	
																					kw		kw		kw	



A=Kientenstraße
B=Kientenstraße
D=LiDL-NEU

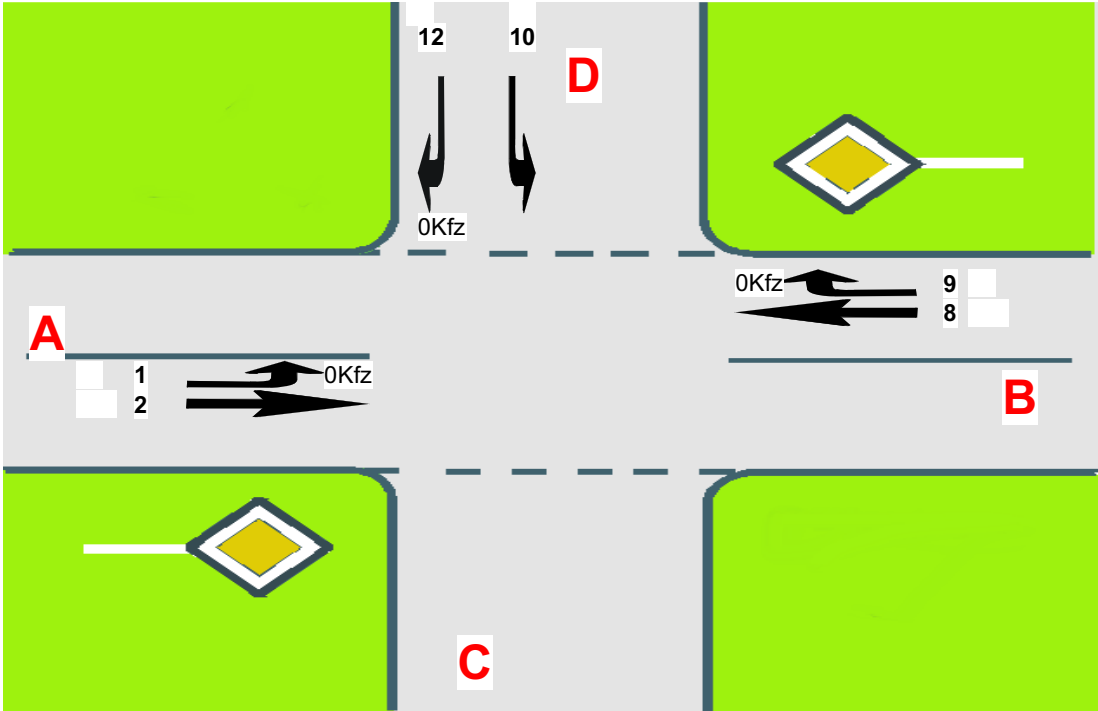
I nungsgru e ölz b		udwigsburg
--------------------	--	------------

e rbeiter we

bersicht v n			bis
--------------	--	--	-----

n ten unktbezeichnung i lbst dt nbindung ientenstr e
e der tei lbst dt i itt gss itze r

bersicht v n															bis						
tr																					
ges		itt		x		itt		x		ges		itt		x		z		z		z	
in		sec		sec		sec		kw		kw		kw		kw		ng		bg		w rt	
																kw		kw		kw	
u																					
bersicht v n															bis						



A=Kientenstraße
B=Kientenstraße
D=LiDL-NEU

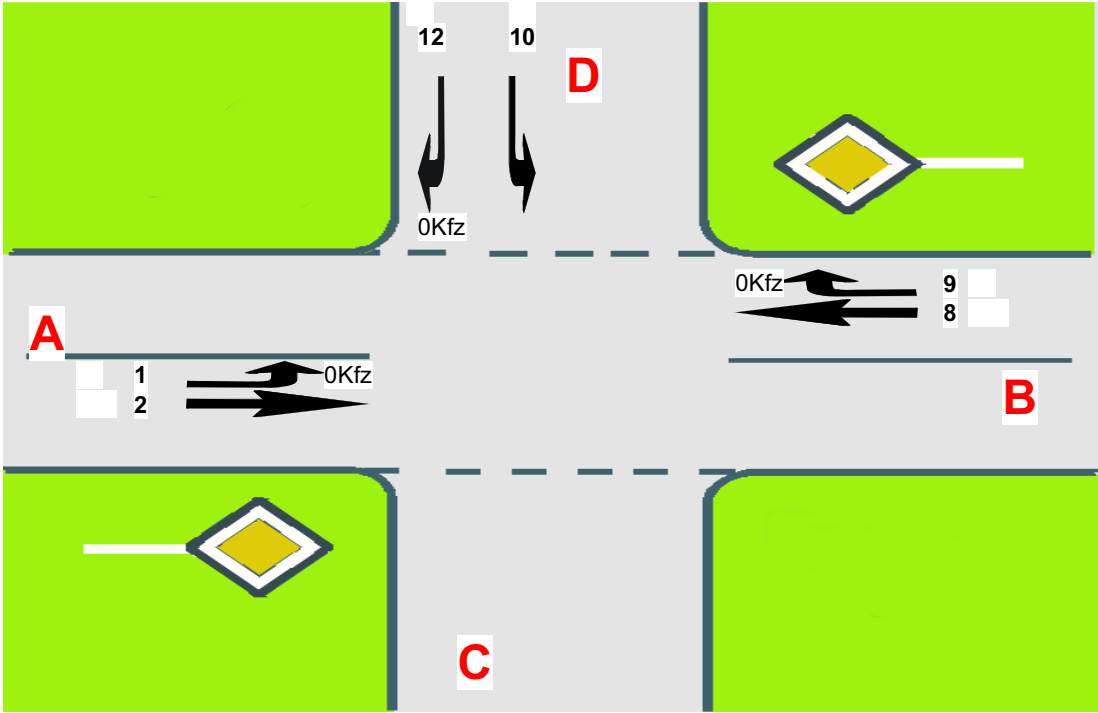
I nungsgru e ölz b			udwigsburg
--------------------	--	--	------------

e rbeiter we

bersicht v n		bis
--------------	--	-----

n ten unktbezeichnung i lbst dt nbindung ientenstr e
e der tei lbst dt i bends itze r

bersicht v n													bis										
tr																							
	ges		itt		x		itt		x		ges		itt		x		z		z		z		
	in		sec		sec		sec		kw		kw		kw		kw		ng		bg		w rt		
																	kw		kw		kw		



A=Kientenstraße
B=Kientenstraße
D=LiDL-NEU

I nungsgru e ölz b		udwigsburg
--------------------	--	------------

e rbeiter we