

FREUDL
VERKEHRSPLANUNG

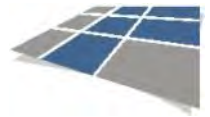
Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal

städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“

– verkehrliche Bewertung –

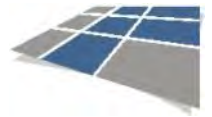


Darmstadt, 31. Oktober 2023



Inhalt

	Seite
1. Vorbemerkungen und Aufgabe	1
2. Bestand 2023	2
2.1 verkehrliche Erschließung	2
2.2 Verkehrsbelastungen 2023	3
3. Verkehrserzeugung – Verkehrsprognose	4
3.1 Eingangsdaten	4
3.2 Allgemeine Verkehrsentwicklung – Nullfall 2035	5
3.3 Struktur und Nutzung	6
3.4 Verkehrserzeugung Wohnnutzungen	6
3.5 Verkehrsmengen in den Spitzenstunden	7
3.6 räumliche und zeitliche Verkehrsverteilung	7
3.7 Erschließungsvarianten	8
3.8 verkehrliche Charakteristika im nicht-motorisierten Verkehr	9
3.9 interne Verkehrsführung – ruhender Verkehr	9
4. Leistungsfähigkeit	10
4.0 Knotenpunktgeometrie	11
4.1 Bestand 2023	11
4.2 Nullfall + Prognose 2035	11
4.3 verkehrliche Anbindung – Dimensionierung des Knotenpunktes	12
5. Grundlagen für schalltechnische Untersuchung (Verkehrsmengen Tag- und Nacht-Belastung)	13
5.1 Verkehrsbelastungen Analyse 2023	13
5.2 Nullfall 2035	14
5.3 Prognose 2035	14
6. Resümee	14

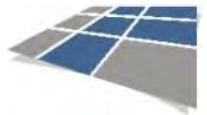


Abbildungen

<i>Abbildung 1:</i> Lage des Untersuchungsgebiets	1
<i>Abbildung 2:</i> Fotodokumentation	2
<i>Abbildung 3:</i> Lage der Referenzquerschnitte	4
<i>Abbildung 4:</i> Verkehrsverteilung	8

Tabellen

<i>Tabelle 1:</i> Verkehrsbelastungen Analyse 2023	3
<i>Tabelle 2:</i> Kennwerte für Wohngebiete	6
<i>Tabelle 3:</i> prozentuale Anteile der Kfz-Fahrten der Spitzenstunden	7
<i>Tabelle 4:</i> induzierte Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden	7
<i>Tabelle 5:</i> Leistungsfähigkeit (Analyse, Prognose 2035)	11 + 12



Anhang

Verkehrsbelastungen Bestand 2023 (21. März 2023)

Anhang 1 Wieslocher Straße/Erhard-Behl-Straße (K1)

- 1.1 Vor- und Nachmittag (6:00...10:00 Uhr und 15:00...19:00 Uhr)
- 1.2 vor- und nachmittägliche Spitzenstunden

Anhang 2 Wieslocher Straße/Alte Hohl (K2)

- 2.1 Vor- und Nachmittag (6:00...10:00 Uhr und 15:00...19:00 Uhr)
- 2.2 vor- und nachmittägliche Spitzenstunden

Anhang 3 Alte Hohl (Q3)

Vor- und Nachmittag (6:00...10:00 Uhr und 15:00...19:00 Uhr)

Verkehrsbelastungen Nullfall + Prognose 2035

Anhang 4 Wieslocher Straße/Alte Hohl (K2)

vor- und nachmittägliche Spitzenstunde

Anhang 5 Wieslocher Straße/Baugebietsanbindung (Kneu)

vor- und nachmittägliche Spitzenstunde

Leistungsfähigkeit Bestand

Anhang 6 Wieslocher Straße/Erhard-Behl-Straße (K1)

vor- und nachmittägliche Spitzenstunde

Anhang 7 Wieslocher Straße/Alte Hohl (K2)

vor- und nachmittägliche Spitzenstunde

Leistungsfähigkeit Prognose 2035

Anhang 8 Wieslocher Straße/ Alte Hohl (K2)

vor- und nachmittägliche Spitzenstunde

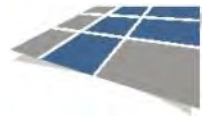
Anhang 9 Wieslocher Straße/Baugebietsanbindung (Kneu)

vor- und nachmittägliche Spitzenstunde

Grundlagen schalltechnische Untersuchung

Anhang 10 Verkehrsmengen Straßennetz

- 10.1 Verkehrsmengen Analyse 2023 (DTV_w) – 10.1.0: DTV
- 10.2 Verkehrsmengen Nullfall 2035 (DTV_w) – 10.2.0: DTV
- 10.3 Verkehrsmengen Planfall 2035 (DTV_w) – 10.3.0: DTV



1. Vorbemerkungen und Aufgabe

In der Stadt Wiesloch, im Stadtteil Baiertal, sollen auf einer aktuell unbebauten Fläche nordwestlich der Wieslocher Straße (L 547) Wohnnutzungen planungsrechtlich ermöglicht werden; es sollen voraussichtlich ca. 35 Wohneinheiten entstehen. Die Art der äußeren Erschließung ist in Alternativen zu entwickeln – es kommen verschiedene Anbindungsvarianten über die Straße Alte Hohl in Betracht.

Maßgebliches Ziel der hiermit vorliegenden verkehrlichen Bewertung ist die Abschätzung der induzierten Verkehre und der dadurch hervorgerufenen Wirkungen auf das umgebende Straßennetz bzw. auf die relevanten Knotenpunkte (Leistungsfähigkeitsnachweise) – hier ist der Anschluss der Straße Alte Hohl an die Wieslocher Straße zu nennen sowie gegebenenfalls die der Erhard-Behl-Straße an Letztere. Das in Rede stehende Gebiet soll nach Möglichkeit über die Straße Alte Hohl in noch zu erarbeitenden Alternativen an das klassifizierte Straßennetz angeschlossen werden.

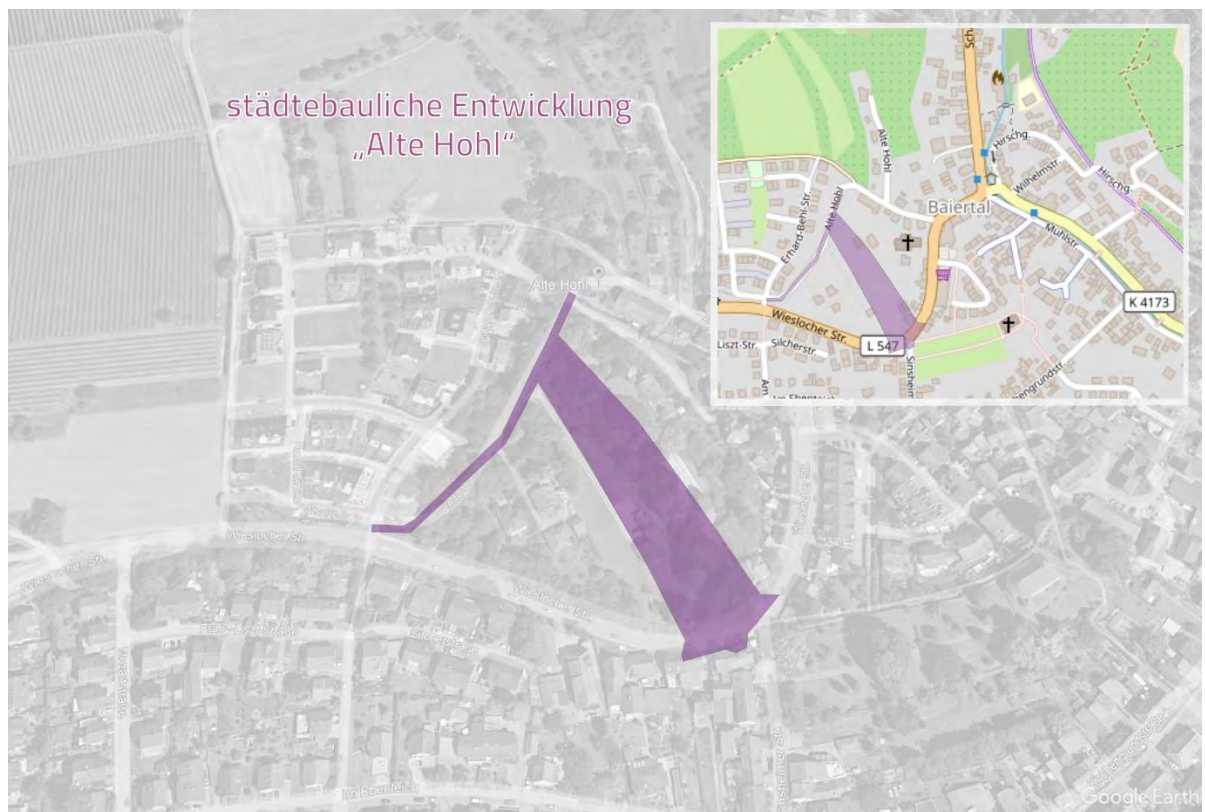
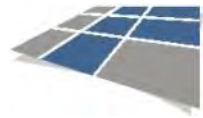


Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebietes (Quelle: OpenStreetmap + GoogleEarth)



2. Bestand 2023

2.1 verkehrliche Erschließung

Die in Rede stehende Fläche liegt im Norden des Wieslocher Stadtteiles Baiertal, unmittelbar nordwestlich der Wieslocher Straße; es soll über die Straße Alte Hohl angebunden werden. Im Zuge einer Ortsbegehung wurde die Bestandssituation erfasst. Eindrücke der Situation vor Ort sind in den *Abbildungen 2* dargestellt, sie zeigen die Wieslocher Straße und die Straße Alte Hohl.



Abbildung 2.1: Wieslocher Straße Ost – Blickrichtung Norden



Wieslocher Straße Ost – Blickrichtung Westen



Abbildung 2.2: Erhard-Behl-Straße – Blickrichtung Süden



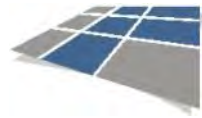
Blick in Richtung Wieslocher Straße (Osten)



Abbildung 2.3: Alte Hohl – Blickrichtung Westen



Blickrichtung Südwesten



Mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist die Fläche im Bestand mit angemessener Qualität durch die Bushaltestellen „Brückenwaage“ oder „Mozartstraße“ in städtischer Taktung (Halbstundentakt) durch die Buslinie 707 erschlossen. Der Ausbaustandard der Haltestellen entspricht jedoch nicht dem üblichen Niveau – es fehlen z.B. Wetterschutz und barrierefreier Ausbau.

Die Verbindung mit dem Radverkehrsnetz ist nicht in angemessener Qualität gegeben – in der Wieslocher Straße fehlen jegliche Radverkehrsangebote (wie z.B. Radfahrstreifen oder Radwege), wie dies in einer städtischen Hauptverkehrsstraße notwendig wäre.

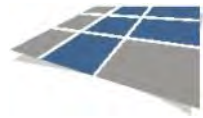
2.2 Verkehrsbelastungen 2023

Um die verkehrliche Situation beurteilen zu können – sowohl bezogen auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit als auch ggf. als Grundlage für schalltechnische Untersuchungen –, sind aktuelle Verkehrsdaten notwendig. Aus diesem Grund wurde eine Bestandsaufnahme des fließenden motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Dienstag, den 21. März 2023 durchgeführt.

		Verkehrsbelastungen			
		6:00...10:00 [Kfz/4h]	6:00...10:00 [Kfz/4h]	v.Sp-h [Kfz/h]	v.Sp-h [Kfz/h]
A Wieslocher Str. West	Ri West		Ri Ost	Ri West	Ri Ost
		1.254	842	382	259
	B Alte Hohl	12	12	1	4
C Wieslocher Str. Ost		1.225	859	377	268
		15:00...19:00 [Kfz/4h]	15:00...19:00 [Kfz/4h]	n.Sp-h [Kfz/h]	n.Sp-h [Kfz/h]
A Wieslocher Str. West	Ri West		Ri Ost	Ri West	Ri Ost
		1.207	1.585	362	412
	B Alte Hohl	14	14	3	3
C Wieslocher Str. Ost		1.218	1.563	364	407

Tabelle 1: Verkehrsbelastungen Analyse 2023

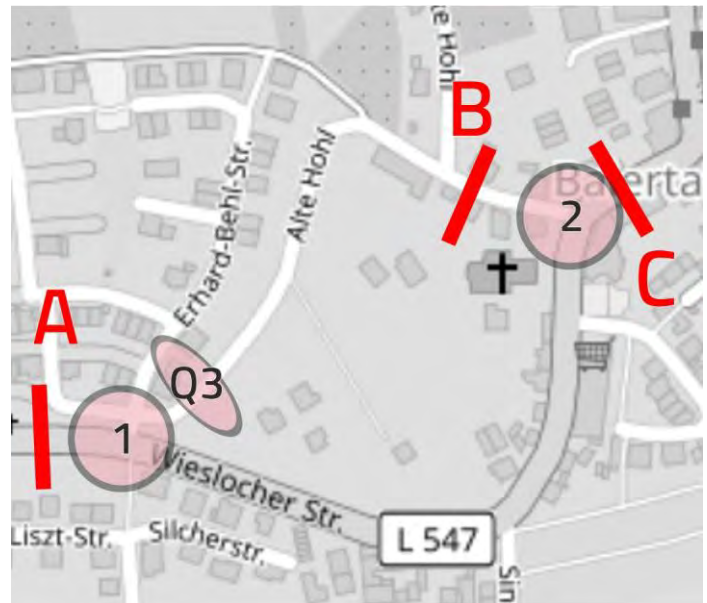
An den Knotenpunkten Wieslocher Straße/Erhard-Behl-Straße (Knoten 1) und Wieslocher Straße/Alte Hohl (Knoten 2) wurden in der vor- und in der nachmittäglichen Stundengruppe von 6:00 bis 10:00 Uhr und von 15:00 bis 19:00 Uhr Knotenstromzählungen durchgeführt. Dabei wurde die Stärke der Verkehrsbelastungen richtungsgetrennt sowie die zeitliche



Verteilung ermittelt. Die Zählung erfolgte in 15-Minuten-Intervallen, wobei nach Fahrtrichtung und Fahrzeugart unterschieden worden ist.

Die Zählergebnisse für den Kfz-Verkehr sind grafisch in *Anhang 1 – 3* dokumentiert, eine tabellarische Aufbereitung zeigt *Tabelle 1*. Die vormittägliche Spitzenstunde fällt auf die Zeit von 7:30 bis 8:30 Uhr, die nachmittägliche auf die Zeit von 16:00 bis 17:00 Uhr. Wie die Tabelle zeigt, weist die Wieslocher Straße in diesen Zeiten Querschnittbelastungen um ca. 640 bzw. 770 Kfz/h auf (Querschnitte A + C). In der Straße Alte Hohl werden zu den gleichen Zeiten unmittelbar westlich des Anschlusses an die Wieslocher Straße weniger als 10 Kfz/h abgewickelt (Querschnitt B). Der Schwerververkehrsanteil in der Wieslocher Straße liegt in der vormittäglichen Stundengruppe bei knapp fünf Prozent, in der nachmittäglichen unter einem Prozent.

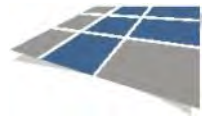
Abbildung 3: Lage der Referenzquerschnitte
(Quelle: OpenStreetmap)



3. Verkehrserzeugung – Verkehrsprognose

3.1 Eingangsdaten

Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen des Planvorhabens auf die potenziellen Anbindungsknotenpunkte an die Wieslocher Straße und zur Sicherstellung der Leichtigkeit des Verkehrs wird der zukünftige Kfz-Neuverkehr (Zu- und Abfluss) für die Vor- und Nachmittagspitze in Stärke und Richtung abgeschätzt. Zusätzlich ist in diesem Zusammenhang die allgemeine, von der geplanten Maßnahme unabhängige Situation zu prognostizieren. Der vorliegenden Untersuchung wird der Prognosehorizont 2035 zugrunde gelegt.



Die Abschätzung der zu erwartenden Verkehre erfolgt unter Bezug auf die relevante Fachliteratur¹⁺² sowie auf Grundlage der Planungsvorgaben des Maßnahmenträgers. Damit ist eine Abschätzung der zu erwartenden Verkehrssituation möglich.

3.2 Allgemeine Verkehrsentwicklung – Nullfall 2035

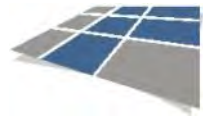
Die allgemeine Verkehrsentwicklung berücksichtigt verschiedene Eingangsdaten und Kennwerte wie die Bevölkerungsentwicklung, Pkw-Dichte und durchschnittliche jährliche Pkw-Fahrleistung in Deutschland, jedoch ohne Einbeziehung des unmittelbaren Planvorhabens. Daraus ergibt sich der Nullfall 2035. Dadurch werden Aussagen zu den spezifischen verkehrlichen Wirkungen des Planvorhabens möglich. Die Prognose der allgemeinen Entwicklung des Verkehrsaufkommens wird dazu häufig mit 0,2 bis 0,3 Prozent Zuwachs pro Jahr vorgenommen, mithin etwa plus vier Prozent bis 2035.

Aufgrund der bereits seit längerem wieder „normalisierten“ Gesamtsituation in Deutschland nach der Coronapandemie ist denkbar, dass sich die in den zurückliegenden drei Jahren deutlich zurückgegangenen Ergebnisse der deutschen Wirtschaft in den kommenden Jahren überproportional „erholen“ werden – mithin könnte ein höherer jährlicher Zuwachs entstehen. Andererseits zeigt die aktuelle Situation (September 2023), dass auch nach Abklingen der Pandemie vermehrt Bürotätigkeiten im „HomeOffice“ erledigt werden; des Weiteren haben virtuelle Konferenzen immer häufiger Präsenzveranstaltungen ersetzt – im Beruf ebenso, wie im Studium oder auch im privaten Bereich. Und schließlich ist völlig unklar, wie sich die aktuelle allgemeine Lage (russischer Krieg in der Ukraine, Energiekrise, Preissteigerung/Inflation) in den nächsten Jahren auf die Kaufkraft und den Lebensalltag und damit auf das Mobilitätsverhalten der Menschen auswirken wird.

Quantitative, belastbare, objektive Informationen dazu sind nicht bekannt – eine Prognose der Entwicklung ist daher schwierig und damit in gewissem Maße subjektiv. Die erfassten Basisdaten der verkehrlichen Bestandssituation stammen aus einer Phase stark gestiegener Energiepreise – inwieweit sich dies bereits am Zähltag auf das Mobilitätsverhalten der Menschen ausgewirkt hat, ist nicht abschätzbar. Vereinfachend und mangels besserer Grundlagen wird für den Nullfall 2035 nun „nur“ der o.g. Prognosezuwachs von vier Prozent angesetzt. Über diesen Ansatz werden die allgemeinen Zuwächse auf die erfassten Bestandsbelastungen aufgebracht.

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zur Standortentwicklung an Verkehrsknoten; Köln, 2005 und Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen; Köln, 2006.

² Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Schätzung von gebietsbezogenen Verkehrsemissionen und verkehrsbedingten Kosten, BMVI-Online-Publikation 01/2016.



3.3 Struktur und Nutzung

Auf der insgesamt ca. 4.500 Quadratmeter großen Grundstücksfläche sind in verschiedenen Wohngebäuden variierende Wohnflächen möglich. Gemäß der vorliegenden städtebaulichen Konzeption sollen bis zu 35 neue Wohneinheiten entstehen. Für die jeweilige Haushaltsgröße wird mit einem durchschnittlichen Wert von 2,5 Personen gerechnet (aus einer Spanne von ca. 2,0 bis 2,7) – dieser Wert liegt etwas über dem in Wiesloch gegebenen Durchschnitt³ von ca. 2,3, da angenommen wird, dass sich viele Familien ansiedeln werden. Daraus ergibt sich folglich, dass auf der in Rede stehenden Gesamtfläche dann ca. 85 bis 90 Menschen wohnen können.

3.4 Verkehrserzeugung Wohnnutzungen

Nach städtebaulichem Entwurf werden auf der zu entwickelnden Wohnfläche voraussichtlich bis zu 90 Einwohner wohnen (*Kapitel 3.3*). Auf dieser Grundlage wird die Verkehrserzeugung gemäß *Tabelle 2* vorgenommen.

Einwohner	Wegehäufigkeit	Modal-Split	Besetzungsgrad
	Wege/Tag	MIV*-Anteil	Pers./Pkw
<i>nach [1] – jeweils Kap.:</i>	3.2.2	3.2.5	3.2.7
	3,3 ... 4,0	30 ... 90	1,1 ... 1,4
abgeleitete Rechenwerte:	3,5	75 %	1,15
Summe: 90 Einwohner	315 Wege		206 Kfz-Fahrten

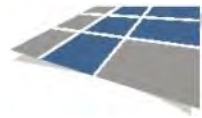
* MIV – motorisierter Individualverkehr

Tabelle 2: Kennwerte für Wohngebiete

Mit den genannten Kennwerten als Grundlage für die Ermittlung des induzierten Verkehrs ergeben sich für die neuen Wohnbauflächen die in Fettschrift angegebenen Kfz-Fahrten pro Tag. Demnach werden die etwa 90 neuen Einwohner dann etwa 200 Kfz-Fahrten pro Tag verursachen.

Zusätzlich zum Verkehr, der durch die Bewohner des neuen Wohngebiets entsteht, ist noch der Besucher- und Wirtschaftsverkehr zu addieren. Dieser wird gemäß Literatur überschlägig mit rund 0,1 Kfz-Fahrten/Einwohner angesetzt (≈ 9), ein Fünftel davon als Lkw-Verkehr

³ <https://www.statistik-bw.de/PrivHaushalte/EntwStruktur/99025080.tab?R=RV22> – abgerufen am 13. April 2023



(≈ 2). Demnach werden durch Wohnen insgesamt ca. 215 Kfz-Fahrten im Querschnitt induziert (je knapp 110 Hin- und Rückfahrten):

$$206 \text{ Bewohner-Fahrten} + (7+2) \text{ Wirtschafts-Fahrten} = \mathbf{215 \text{ Kfz-Fahrten}}$$

3.5 Verkehrsmengen in den Spitzenstunden

Die zeitliche Verteilung aller Fahrten auf die Spitzenstunden wird üblicherweise gemäß maßgeblicher Fachliteratur [1] aus normierten Tagesganglinien erzeugt, die auf empirischen Untersuchungen basieren. Demnach verteilen sich die ermittelten Fahrten pro Tag analog *Tabelle 3* auf die Vor- bzw. Nachmittagsspitze (7:30 bis 8:30 Uhr bzw. 16:00 bis 17:00 Uhr).

	Quellverkehr		Zielverkehr		Gesamtneuverkehr pro Richtung
	v.Sp-h	n.Sp-h	v.Sp-h	n.Sp-h	
Bewohner	11,0 %	6,0 %	2,3 %	13,9 %	von 206/2 Kfz/Tag
Wirtschaftsverkehr	5,6 %	8,8 %	9,2 %	6,8 %	von 9/2 Kfz/Tag

Tabelle 3: prozentuale Anteile der Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden am Tagesverkehr (7:30 – 8:30 Uhr bzw. 16:00 – 17:00 Uhr) nach [1]

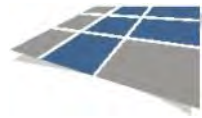
Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit der Anbindungen der Fläche an die Wieslocher Straße sind demnach in der vormittäglichen Spitzenstunde insgesamt ($11+2=$) **13 Kfz-Fahrten** zu berücksichtigen, in der nachmittäglichen sind es analog **20 Kfz-Fahrten**. Diese Angaben werden für die vorzunehmenden Leistungsfähigkeitsnachweise verwendet (*Kapitel 4.2*).

	Quellverkehr		Zielverkehr		Gesamtneuverkehr pro Richtung	
	v.Sp-h	n.Sp-h	v.Sp-h	n.Sp-h		
Bewohner	11	6	2	14	13	20
Wirtschaftsverk.	0	0	0	0	0	0
Summe Neuverkehr	11	6	2	14	13	20

Tabelle 4: induzierte Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden (vor- und nachmittags)

3.6 räumliche und zeitliche Verkehrsverteilung

Für den prognostizierten Neuverkehr wird eine Verkehrsverteilung für die künftige Situation erstellt, die sich an den Ergebnissen der Bestands-Zählungen an den Knoten 1 und 2 sowie



an der Siedlungsstruktur der Stadt und des Umlandes orientiert. Daraus werden die resultierenden Verkehrsströme abgeleitet, wie in *Abbildung 4* dargestellt:

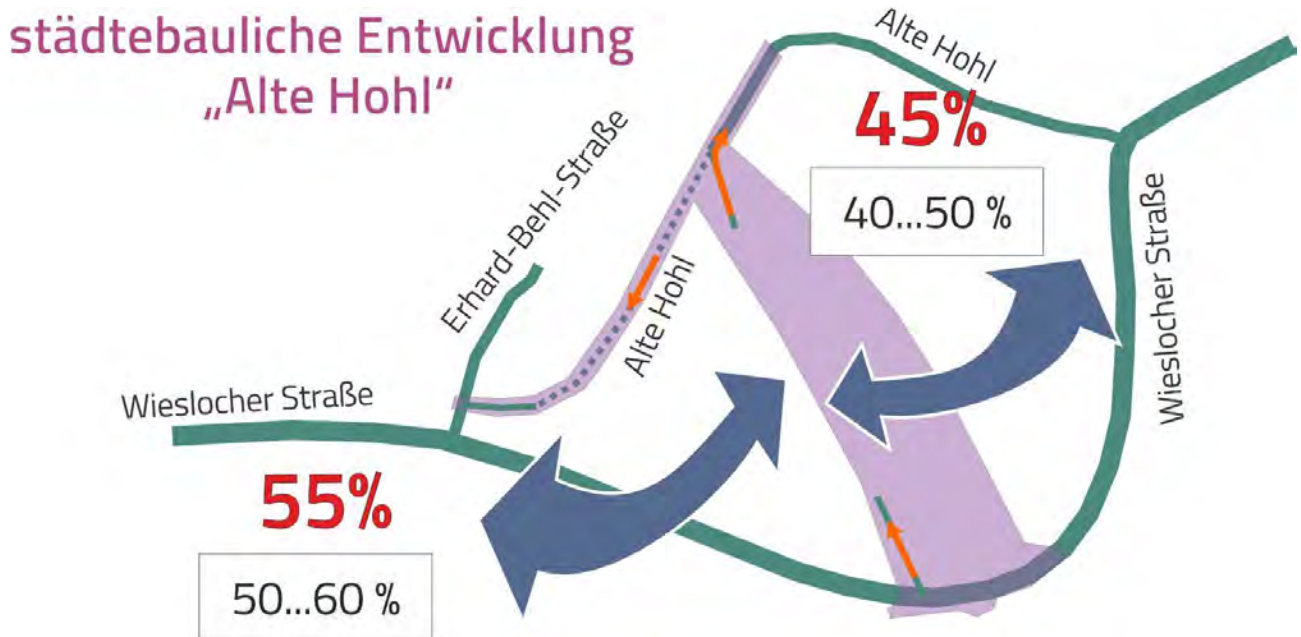


Abbildung 4: Verkehrsverteilung

Die aufgeführten Quell-/Zielbeziehungen sind im Detail auf die Situation am relevanten Knotenpunkt anzuwenden. Die entsprechenden Knotenstrombelastungen der Spitzenstunden sind (einschließlich des Nullfalles) in *Anhang 4 + 5* angegeben.

vormittägliche Spitzenstunde

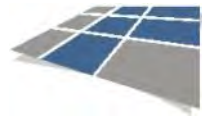
- Quellverkehr:** 11 Kfz-Fahrten * 55 Prozent = 6 Kfz-Fahrten – nach Westen
 11 Kfz-Fahrten * 45 Prozent = 5 Kfz-Fahrten – nach Osten
- Zielverkehr:** 2 Kfz-Fahrten * 55 Prozent = 1 Kfz-Fahrten – von Westen
 2 Kfz-Fahrten * 45 Prozent = 1 Kfz-Fahrten – von Osten

nachmittägliche Spitzenstunde

- Quellverkehr:** 6 Kfz-Fahrten * 55 Prozent = 3 Kfz-Fahrten – nach Westen
 6 Kfz-Fahrten * 45 Prozent = 3 Kfz-Fahrten – nach Osten
- Zielverkehr:** 14 Kfz-Fahrten * 55 Prozent = 8 Kfz-Fahrten – von Westen
 14 Kfz-Fahrten * 45 Prozent = 6 Kfz-Fahrten – von Osten

3.7 Erschließungsvarianten

Die äußere verkehrliche Erschließung des Baugebietes – die Anbindung an die Wieslocher Straße – ist noch nicht abschließend festgelegt, eine Vorzugsvariante wurde jedoch entwickelt. Aus rein verkehrlicher Sicht eignet sich die Straße Alte Hohl dafür, die Erschließungsfunktion zu übernehmen; folgende Anbindungsmöglichkeiten bieten sich an:



- alleinige Anbindung von/nach Osten,
- Zufahrt von der Wieslocher Straße (im Süden des Gebietes), Ausfahrt zur Straße Alte Hohl nach Osten,
- Anbindung sowohl von/nach Osten als auch von/nach Westen, ggf. im Einrichtungsbetrieb oder (eher als grundsätzliche und theoretische Überlegung)

- Anbindung von/nach Westen zur Erhard-Behl-Straße.

Die Festlegung einer dieser Anbindungsmöglichkeiten erfolgt nicht allein über verkehrliche Aspekte, sondern wird auch wirtschaftliche oder andere Komponenten beinhalten. Den nachfolgenden Aussagen zur verkehrlichen Leistungsfähigkeit wird die zweite Variante zugrunde gelegt, bei der die Zufahrt ins Gebiet von Süden erfolgt und die Ausfahrt nach Norden und von dort nach Osten zur Wieslocher Straße (*Abbildung 4*); die resultierenden Verkehrsbelastungen sind in *Anhang 4* für den Knotenpunkt K 2, in *Anhang 5* für die neue Anbindung des Gebietes an die Wieslocher Straße dargestellt.

3.8 verkehrliche Charakteristika im nicht-motorisierten Verkehr

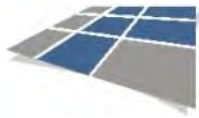
Die äußere Erschließung des Gebietes für den nicht-motorisierten Verkehr – ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr – sollte in Anlehnung an den Bestand erfolgen. Wie in *Kapitel 2.1* bereits dargestellt, fehlen im Radverkehr zwar geeignete Angebote, jedoch ist diesbezüglich Abhilfe zu erwarten, wie im Radverkehrskonzept der Stadt Wiesloch⁴ dargestellt, indem in der Wieslocher Straße Schutzstreifen angeordnet werden sollen (Maßnahme P1-047). Auch die Einmündung Alte Hohl soll durch eine Furtmarkierung verbessert werden (Maßnahme P1-048); die Alte Hohl selbst wird als geeignet für den Radverkehr empfohlen.

Bezüglich des ÖPNV wird für das Gebiet konkret kein Handlungsbedarf gesehen – abgesehen von den wünschenswerten (von der Gebietsentwicklung jedoch unabhängigen) Verbesserungen des Ausbaustandards der Haltestellen (Wetterschutz, Barrierefreiheit).

3.9 interne Verkehrsführung – ruhender Verkehr

Aufgrund der anspruchsvollen Topografie und des Grundstückszuschnitts strebt der Maßnahmenträger an, die Gebietserschließung im Einrichtungsverkehr zu regeln; angesichts der Tatsache, dass die im Norden anbindende Straße Alte Hohl relativ schmal ist und ebenfalls in bewegter Topografie verläuft, ist diese Erschließung naheliegend und sachdienlich; eine Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325 StVO) erscheint angemessen. Die

⁴ Planungsbüro VAR+: Radverkehrskonzept Stadt Wiesloch; Darmstadt, Dezember 2022



Anbindung des Gebietes von Süden ist eine plausible Lösung – inwieweit hier Ertüchtigungsmaßnahmen notwendig sind (Linksabbiegespur aus der Wieslocher Straße) wird im Zuge der zu führenden Leistungsfähigkeitsnachweise geprüft (*Kapitel 4.2*).

Für den „unvermeidbaren“ ruhenden Verkehr, der z.B. durch CarSharing auf ein Minimum reduziert werden sollte – drei bis vier Plätze sind hier gut vorstellbar und angemessen –, dürfte eine Quartiersgarage nur auf den ersten Blick eine geeignete Möglichkeit sein; die Förderung eines verkehrssarmen, „autofreien“ Gebiets durch eine solche Garage eignet sich eher in größeren Gebieten – zumal durch die am besten geeignete Erschließung über eine Einbahnstraßenregelung der Kfz-Verkehr nicht herausgehalten werden kann. Gleichwohl sind für den nicht-motorisierten Verkehr möglichst günstige Rahmenbedingungen zu schaffen (*Kapitel 3.8*).

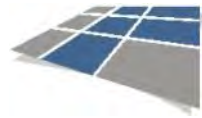
4. Leistungsfähigkeit

Die bestehenden Knotenpunkte im Zuge der Wieslocher Straße, an die das Plangebiet angeschlossen werden soll, werden durch die Wirkungen des Plangebietes Zusatzbelastungen erfahren; daher ist zunächst die Leistungsfähigkeit mit den Bestandszahlen zu prüfen, um die durch die geplanten Nutzungen eintretenden Veränderungen feststellen und bewerten zu können; anschließend wird dieser Schritt auch für den Nullfall 2035 einschließlich der Prognose 2035 ausgeführt.

Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit wird das allgemein anerkannte Rechenprogramm *KNOSIMO*⁵ verwendet. Sie erfolgt nach den Kriterien des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)⁶ durch die Einteilung in Verkehrsqualitätsstufen über die mittlere Wartezeit (z.B. hier: mittlere Wartezeit kleiner oder gleich 20 Sekunden ⇒ gute Verkehrsqualitätsstufe B; mittlere Wartezeit = Verlustzeit minus 8 Sekunden). Im HBS werden sechs verschiedene Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) definiert. Stufe A stellt die beste Qualität dar („...die Wartezeiten sind gering“) und Stufe F die schlechteste („...Der Knotenpunkt ist überlastet“).

⁵ BPS GmbH, Bochum/Karlsruhe: Simulationsprogramm für Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage (KNOSIMO, Version 5.1); Karlsruhe, 2013.

⁶ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS); Köln, 2015.



4.0 Knotenpunktgeometrie

Im Bestand sind die Knoten der Wieslocher Straße mit der Erhard-Behl-Straße (K 1) und mit Alte Hohl (K 2) als unsignalisierte Einmündungen mit Vorfahrt für die Wieslocher Straße geregelt; am Knoten K 1 steht dem linksabbiegenden Verkehr aus der Hauptverkehrsstraße eine separate Linksabbiegespur zur Verfügung, alle anderen Ströme werden gemeinsam geführt.

4.1 Bestand 2023

Kennwerte	K 1		K 2	
	v.Sp-h ¹⁾	n.Sp-h ¹⁾	v.Sp-h ¹⁾	n.Sp-h ¹⁾
Knotenpunktbelastung [Kfz/h]	655	789	646	773
mittlere Wartezeit [s] <i>des kritischen Verkehrsstroms</i>	17,5 (10)	21,1 (10)	20,0 (10)	19,7 (10)
Rückstaulänge [Kfz] <i>des kritischen Verkehrsstroms</i>	0	0	0	0
Verkehrsqualitätsstufe	A	B	B	B

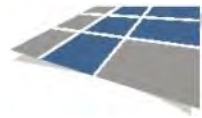
1) v.Sp-h: vormittägliche Spitzenstunde; n.Sp-h: nachmittägliche Spitzenstunde

Tabelle 5.1: Leistungsfähigkeit Analyse 2023

Es ist festzustellen, dass die vorhandenen Verkehrsmengen an beiden Knotenpunkten leistungsfähig abgewickelt werden – die erreichten Verkehrsqualitäten beim Berechnungsverfahren nach HBS liegen am Knoten K 1 in der vormittäglichen Spitzenstunde bei der sehr guten Qualitätsstufe A, in der nachmittäglichen bei der guten Stufe B; am Knoten K 2 wird sowohl in der vor- als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde die gute Qualitätsstufe B erreicht (Anhang 6 + 7, Tabelle 5.1).

4.2 Nullfall + Prognose 2035

Aufgrund der insgesamt niedrigen Prognosedaten (von maximal 20 Kfz/h) wird beim Nachweis der Leistungsfähigkeit keine Differenzierung zwischen Null- und Planfall vorgenommen. Zunächst wird also der Einfluss des Nullfalles (Kapitel 3.2) mit einem Zuwachs von vier Prozent auf die Analysebelastungen aufgebracht und darauf werden dann die aus der Realisierung des Bebauungsplanes erwarteten induzierten Verkehrsmengen addiert. Wie in Tabelle 5.2 erkennbar ist, verändern sich die Kennwerte der Verkehrsqualität gegenüber der Analyse nicht – in der vormittäglichen Spitzenstunde wird weiterhin die sehr gute Qualitätsstufe A erreicht, in der nachmittäglichen Spitzenstunde bleibt es bei der guten



Qualitätsstufe B (Anhang 8). Für den neu entstehenden Knotenpunkt – der Gebietsanbindung an die Wieslocher Straße – wird die sehr gute Verkehrsqualitätsstufe A erreicht (Anhang 9).

Kennwerte	K 2		K neu	
	v.Sp-h ¹⁾	n.Sp-h ¹⁾	v.Sp-h ¹⁾	n.Sp-h ¹⁾
Knotenpunktbelastung [Kfz/h]	684	817	676	818
mittlere Wartezeit [s] <i>des kritischen Verkehrsstroms</i>	18,2 (10)	23,7 (10)	13,2 (1)	12,7 (1)
Rückstaulänge [Kfz] <i>des kritischen Verkehrsstroms</i>	0	0	0	0
Verkehrsqualitätsstufe	B	B	A	A

1) v.Sp-h: vormittägliche Spitzenstunde; n.Sp-h: nachmittägliche Spitzenstunde

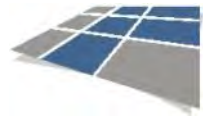
Tabelle 5.2: Leistungsfähigkeit Nullfall und Prognose 2035

4.3 verkehrliche Anbindung – Dimensionierung des Knotenpunktes

Die Knotenpunktgeometrie der in Rede stehenden Anbindung des Baugebietes von der Wieslocher Straße aus ist gemäß der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)⁷ auszubilden (Bild 103 ebenda). Aus der Leistungsfähigkeitsberechnung (Kapitel 4.2) geht hervor, dass der Knotenpunkt ohne Lichtsignalanlage mit der sehr guten Verkehrsqualitätsstufe A betrieben werden kann.

Bezüglich der Notwendigkeit oder Sinnhaftigkeit einer Linksabbiegespur ist die relevante Bemessungsgröße für den Knotenpunkt die Stärke des Linksabbiegestromes aus der Wieslocher Straße (L 547) in das Baugebiet, der hier im Maximum mit acht Kfz-Fahrten in der nachmittäglichen Spitzenstunde anzunehmen ist (im Bestand ist dieser Strom nicht existent). Damit liegt dieser gemäß Tabelle 44 der genannten Richtlinie im Bereich unter 20 Kfz/h, die Verkehrsstärke des maßgeblichen Hauptstroms (Geradausfahrer von West nach Ost) beträgt in dieser Zeit im Maximum 422 Kfz/h; aus dieser Tabelle ist abzuleiten, dass keine Maßnahme notwendig ist – mithin keine Linksabbiegespur hergestellt werden muss.

⁷ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, (RASt 06); Köln, 2006.



5. Grundlagen für schalltechnische Untersuchung (Verkehrsmengen Tag- und Nacht-Belastung)

Aus den Ergebnissen der Verkehrszählung werden die für die schalltechnische Untersuchung notwendigen Aussagen abgeleitet. Die Verkehrsbelastungen der Wieslocher Straße und der Alte Hohl werden differenziert dargestellt nach Tag- (6:00 bis 22:00 Uhr) und Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr), sodass sich daraus auch die werktägliche Verkehrsbelastung ergibt ($DTV_W =$ „durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an den Werktagen von Montag bis Samstag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien“ [Kfz/24h]). Da die zu erstellende schalltechnische Untersuchung DTV-Werte zugrunde legt (= „durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an allen Tagen des Jahres (Montag bis Sonntag)“, DTV, Kfz/24h), werden die aus den o.g. Analysedaten abgeleiteten Werte – die de facto dem DTV_W entsprechen – in diese Dimension umgerechnet und im Anhang ergänzend ebenfalls dargestellt (jeweils *Anhang 10.x.0*). Dabei wird im Einklang mit dem relevanten Regelwerk davon ausgegangen, dass ein Verhältnis von $(0,8 \dots 0,9) * DTV_W = DTV$ die Situation treffend beschreibt – gewählt wird ein oberer Mittelwert von 0,88.

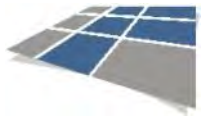
Als wesentlicher Bestandteil der planerischen Aussagen werden die jeweiligen Schwerverkehrsmengen separat ausgewiesen, wobei die Bezeichnungen und Fahrzeugarten gemäß RLS-19⁸ gewählt werden (Lkw1, Lkw2). Der Anteil der auf den Nachtzeitraum entfallenden Verkehrsmengen am gesamten Tagesverkehr liegt im Pkw-Verkehr bei ca. acht Prozent, im Lkw-Verkehr bei rund fünf Prozent.

5.1 Verkehrsbelastungen Analyse 2023

In der Wieslocher Straße werden die Tagesbelastungen wie folgt angegeben: westlich der künftigen Einmündung in das Gebiet liegen diese bei 8.190 Kfz/24h; davon werden rund 7.550 Kfz/16h am Tag und etwa 630 Kfz/8h in der Nacht abgewickelt; östlich davon liegen sie bei rund 7.960 Kfz/24h, von denen rund 7.340 Kfz/16h auf den Tag- und etwa 620 Kfz/8h auf den Nachtzeitraum entfallen. In der Straße Alte Hohl ergeben sich rund 80 Kfz/16h am Tag und etwa 10 Kfz/8h in der Nacht.

Die gemäß der o.g. Methodik ermittelten Verkehrsbelastungen sind für die Analyse 2023 in *Anhang 10.1* angegeben – getrennt nach Tag- und Nachtzeitraum.

⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19); Köln, 20.



5.2 Nullfall 2035

Die Verkehrsbelastungen des Nullfalles werden analog *Kapitel 3.1* ermittelt. Damit ergeben sich in die Wieslocher Straße West rund 8.520 Kfz/24h, davon werden rund 7.860 Kfz/16h am Tag und etwa 660 Kfz/8h in der Nacht abgewickelt; im östlichen Abschnitt liegen sie bei ca. 8.280 Kfz/24h, von denen rund 7.630 Kfz/16h auf den Tag- und etwa 650 Kfz/8h auf den Nachtzeitraum entfallen. In der Straße Alte Hohl liegen sie dann bei rund 90 Kfz/24h, von denen rund 80 Kfz/16h auf den Tag- und etwa 10 Kfz/8h auf den Nachtzeitraum entfallen. Die resultierenden Verkehrsbelastungen sind in *Anhang 10.2* dargestellt.

5.3 Prognose 2035

Auf die Verkehrsbelastungen des Nullfalles werden die Prognosedaten „aufgesattelt“. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind durch Überlagerung des Neuverkehrs mit den vorliegenden Verkehrsmengen – analog *Kapitel 3.4 und 3.6* – zu ermitteln. Der auf das geplante Gebiet bezogene Neuverkehr liegt bei rund 215 Kfz/24h (200 Kfz/16h davon im Tag-Zeitraum, 15 Kfz/8h während der Nacht).

In Folge dessen steigen die Verkehrsbelastungen in der Wieslocher Straße West auf rund 8.630 Kfz/24h (rund 7.970 Kfz/16h am Tag und etwa 670 Kfz/8h in der Nacht); in der Wieslocher Straße Ost liegen sie dann bei rund 8.390 Kfz/24h (7.730 Kfz/16h am Tag und etwa 660 Kfz/8h in der Nachtzeit). In der Straße Alte Hohl werden Querschnittsbelastungen von rund 200 Kfz/24h (rund 180 Kfz/16h am Tag und etwa 15 Kfz/8h in der Nacht) erreicht – *Anhang 8.3*.

6. Resümee

Das in Rede stehende Vorhaben in der Stadt Wiesloch im Stadtteil Baiertal ist aus verkehrlicher Sicht positiv zu bewerten; dessen Realisierung wird keine unangemessen hohen oder unzumutbaren Verkehrsbelastungen generieren. Die mit den neuen Nutzungen verbundenen induzierten Verkehrsströme können stets in guter bis sehr guter Qualität abgewickelt werden. Sowohl die bestehenden Knotenpunkten als auch die neu entstehende Einmündung weisen für die Prognose gute bis sehr gute Leistungsfähigkeitsqualitätsstufen (A oder B) auf – ohne jegliche Eingriffe in die Knotenpunktgeometrie.

**Stundengruppe Vormittag
6:00 Uhr bis 10:00 Uhr**

Erhard-Behl-Str.			
49	68	19	22
		6	16

Wieslocher Str. West			
842	6	1254	49
836		1205	

Wieslocher Str. Ost			
836	19	1205	16
855		1221	

Erhard-Behl-Str.			
30	54	47	87
	24		40

Wieslocher Str. West			
1585	47	1207	30
1538		1177	

Wieslocher Str. Ost			
1538	24	1177	40
1562		1217	

**Stundengruppe Nachmittag:
15:00 Uhr bis 19:00 Uhr**

Anhang 1.1

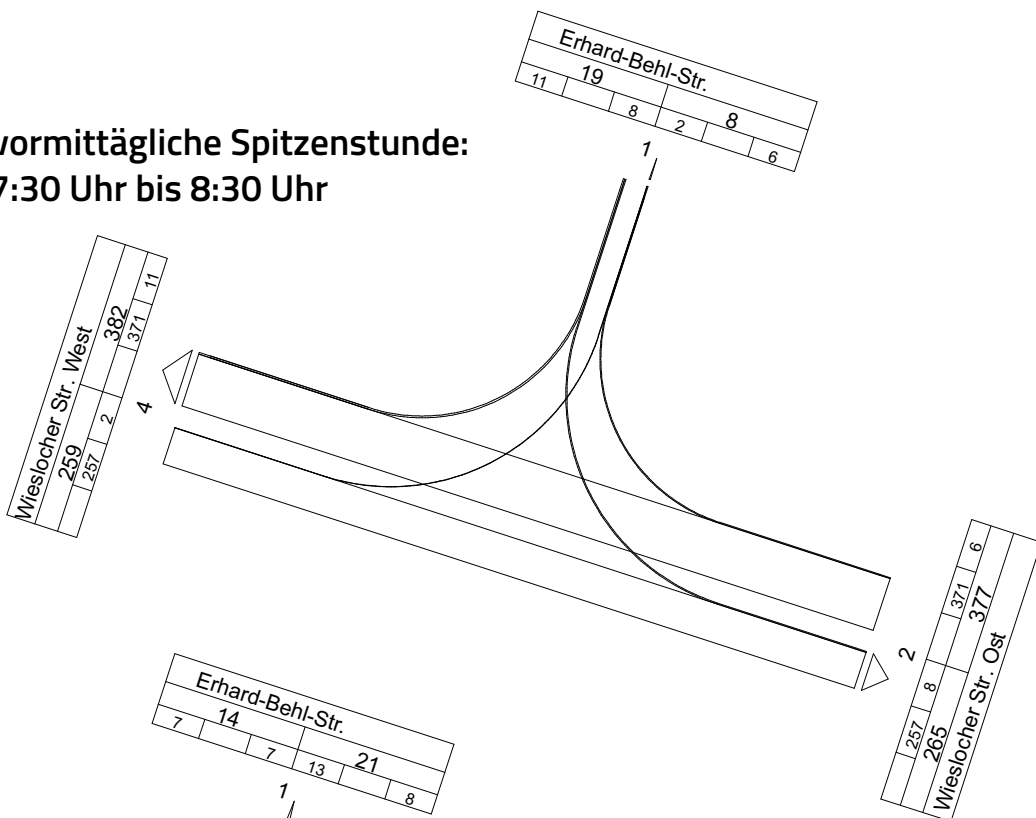
K 1: Wieslocher Straße/Erhard-Behl-Straße

Verkehrsbelastungen Bestand

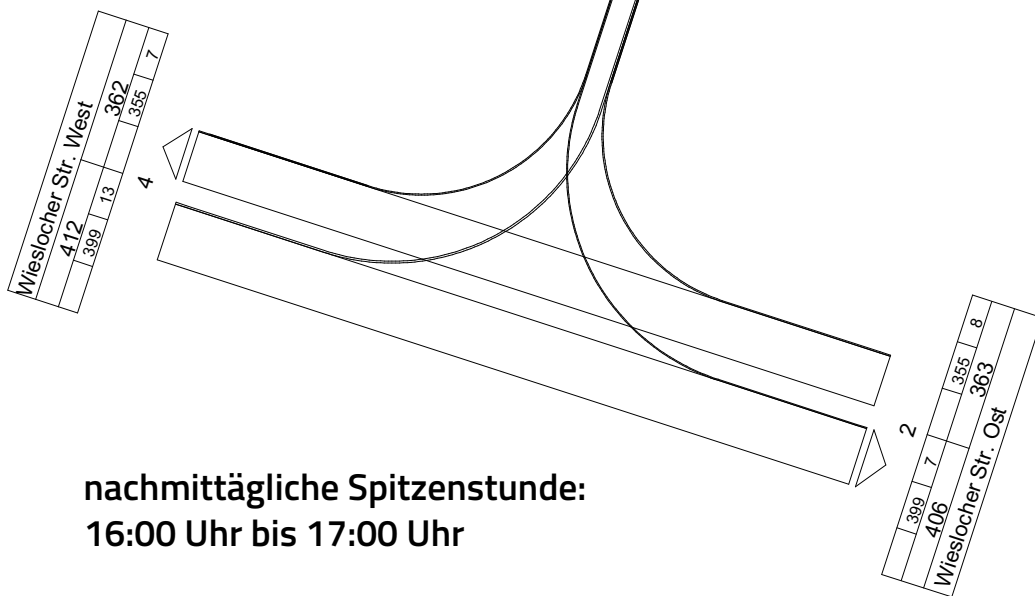
21. März 2023

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal
städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung

vormittägliche Spitzenstunde:
7:30 Uhr bis 8:30 Uhr



nachmittägliche Spitzenstunde:
16:00 Uhr bis 17:00 Uhr



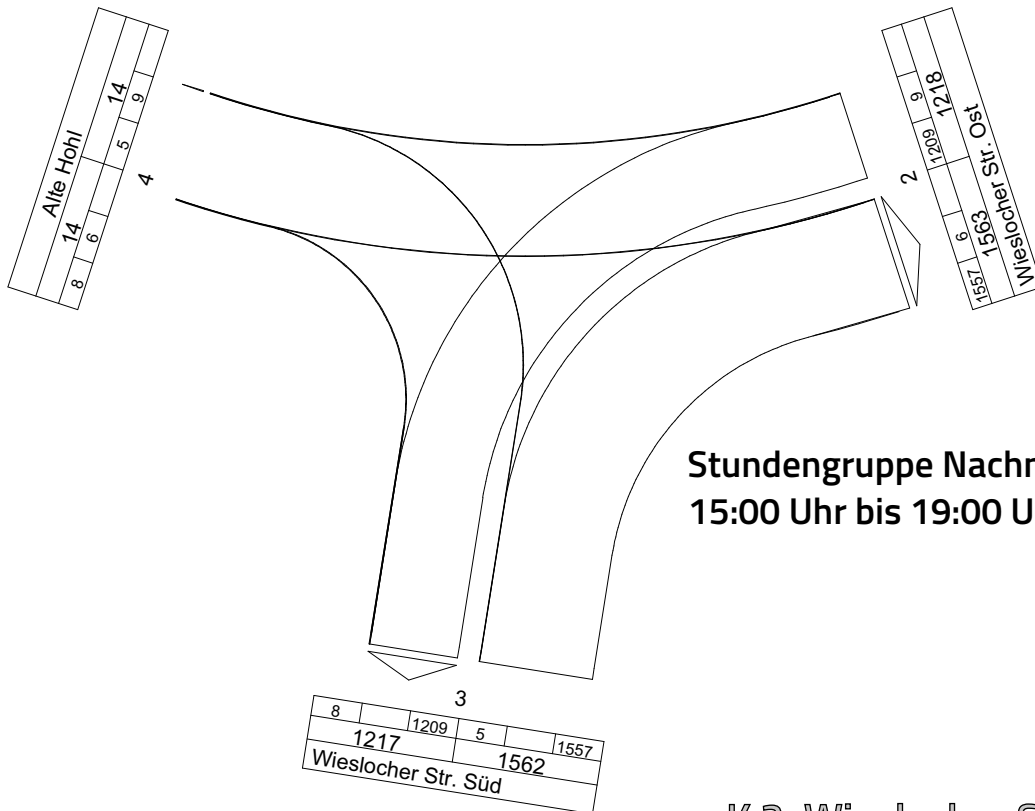
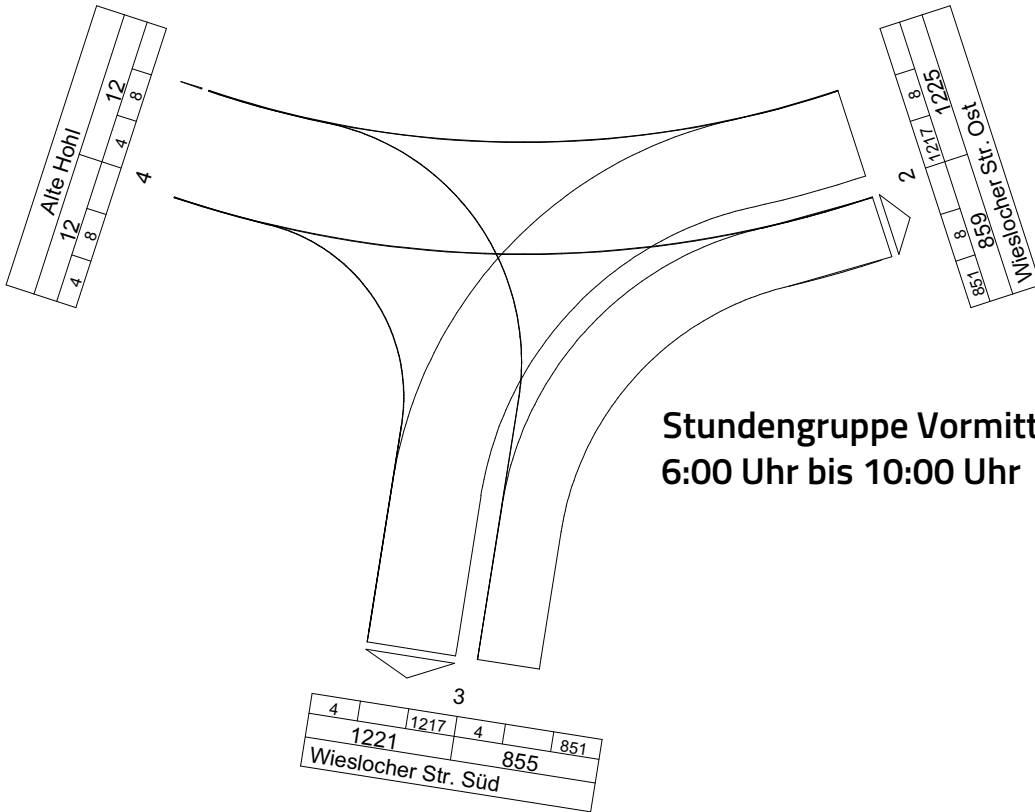
Anhang 1.2

K 1: Wieslocher Straße/Erhard-Behl-Straße

Verkehrsbelastungen Bestand

21. März 2023

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal
städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung



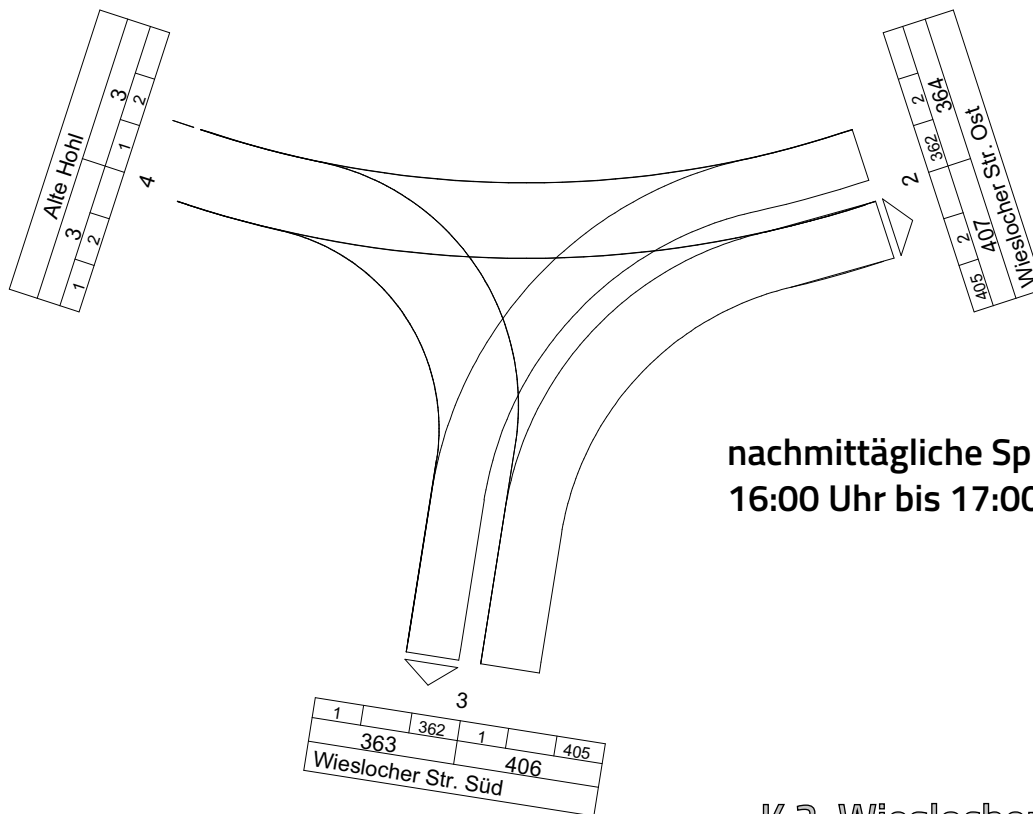
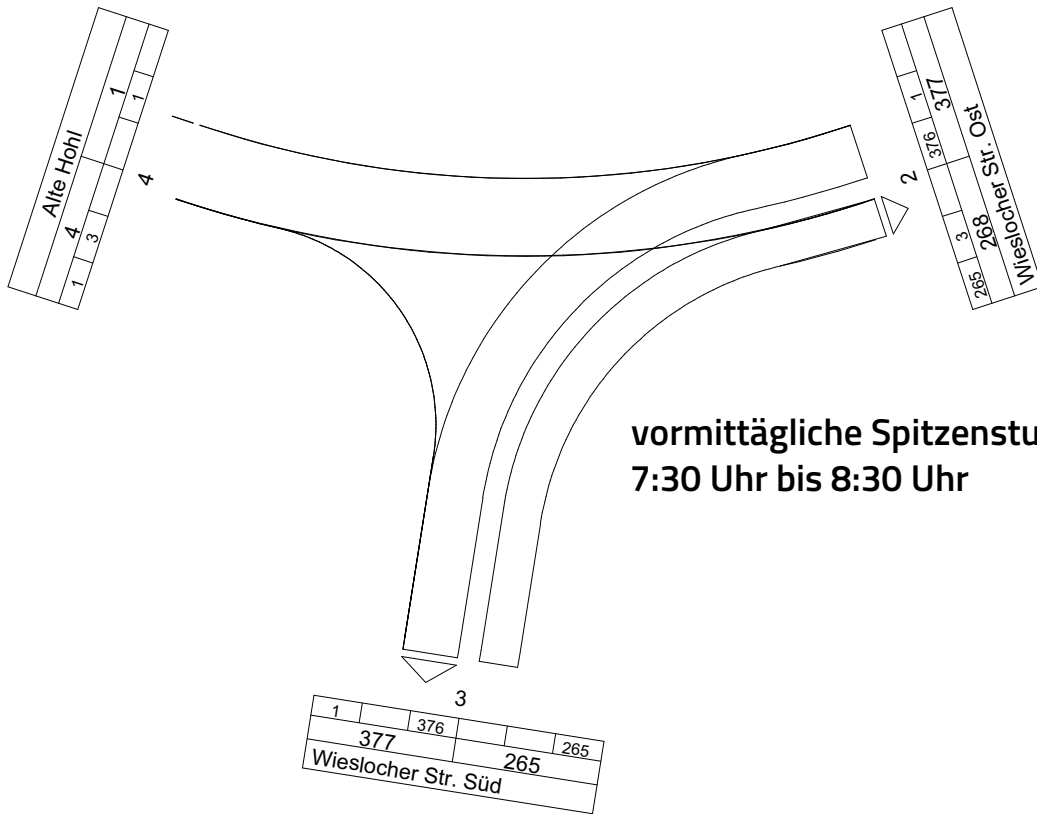
Anhang 2.1

K 2: Wieslocher Straße/Alte Hohl

Verkehrsbelastungen Bestand

21. März 2023

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal
städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung



Anhang 2.2

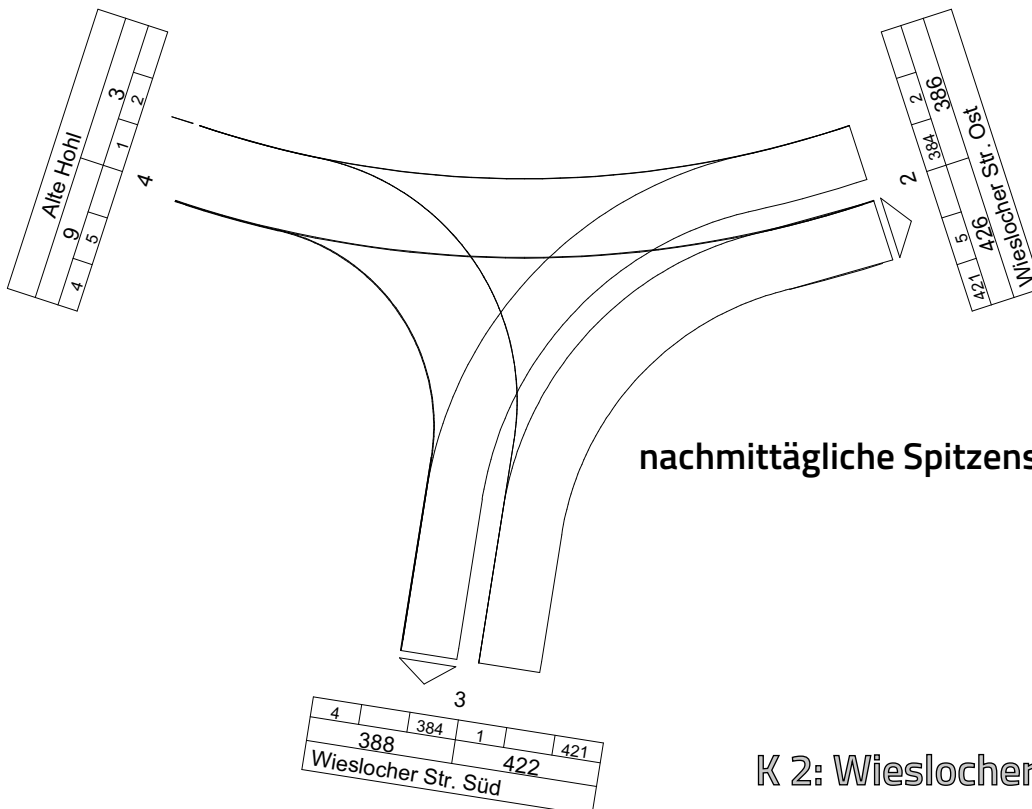
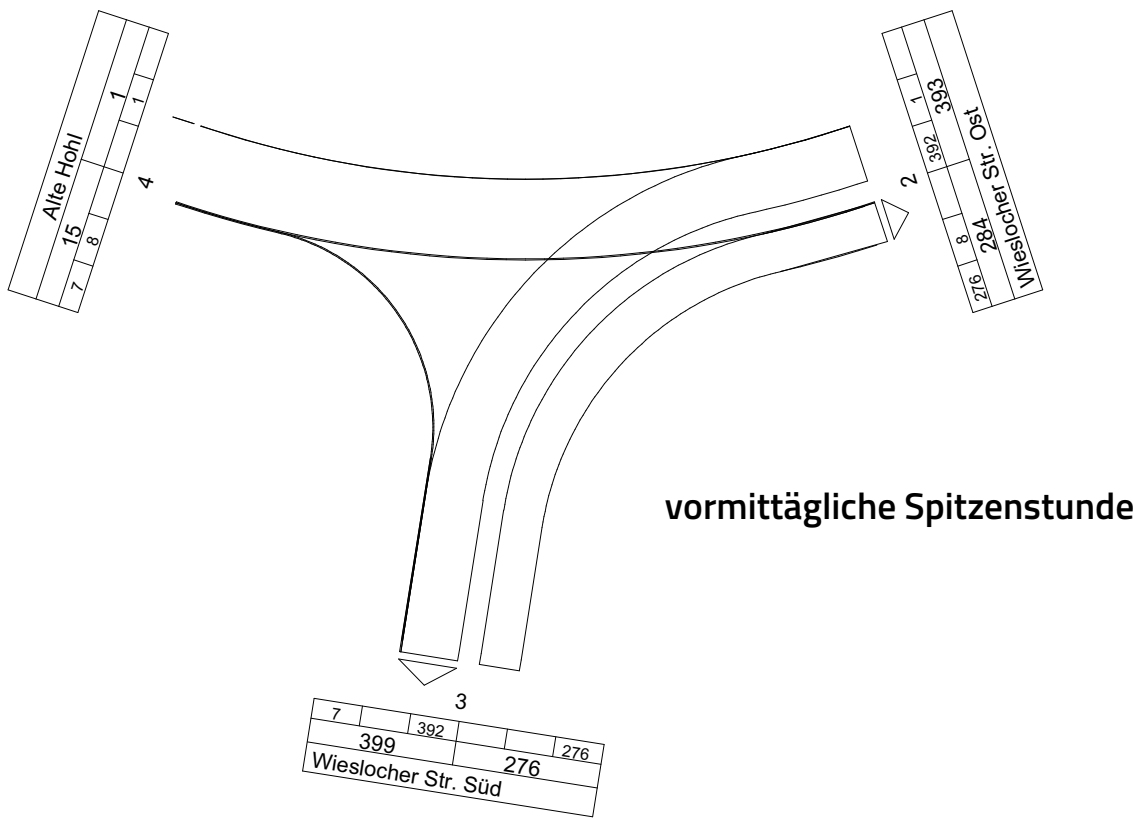
K 2: Wieslocher Straße/Alte Hohl

Verkehrsbelastungen Bestand

21. März 2023

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal

städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung

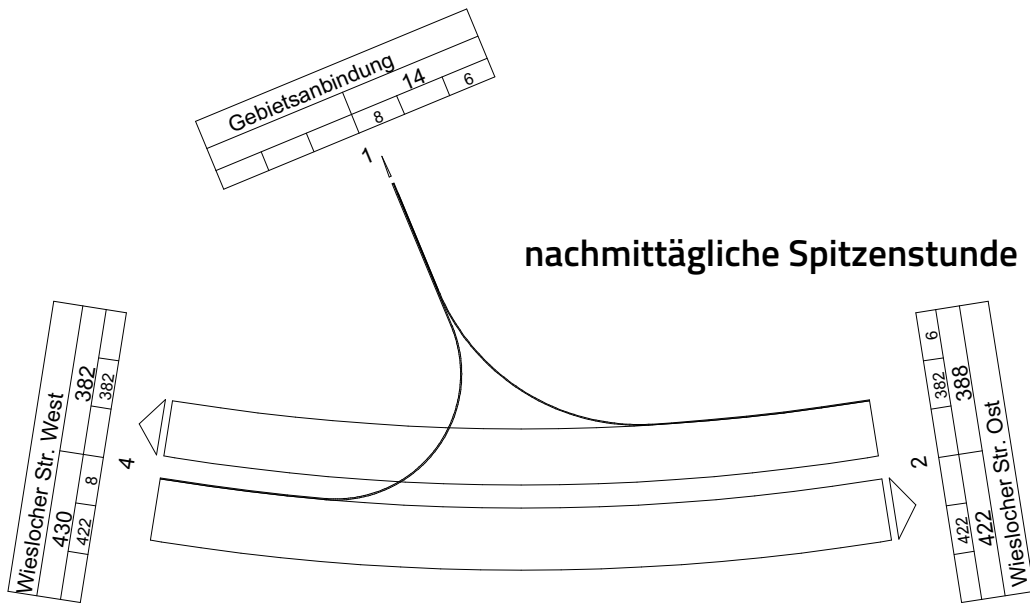
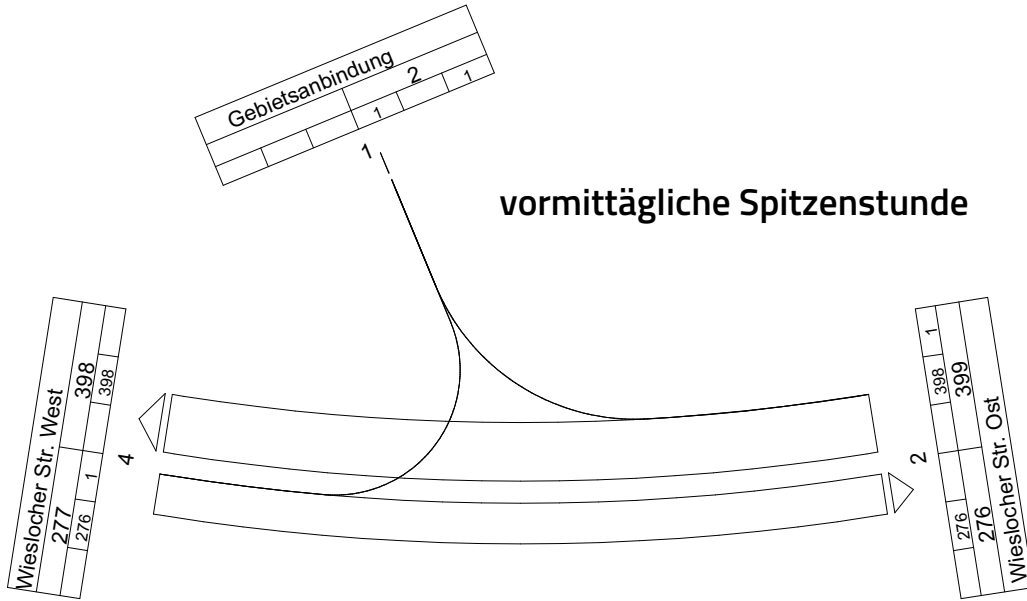


Anhang 4

K 2: Wieslocher Straße/Alte Hohl

Verkehrsbelastungen Prognose 2035

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal
städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung



Anhang 5

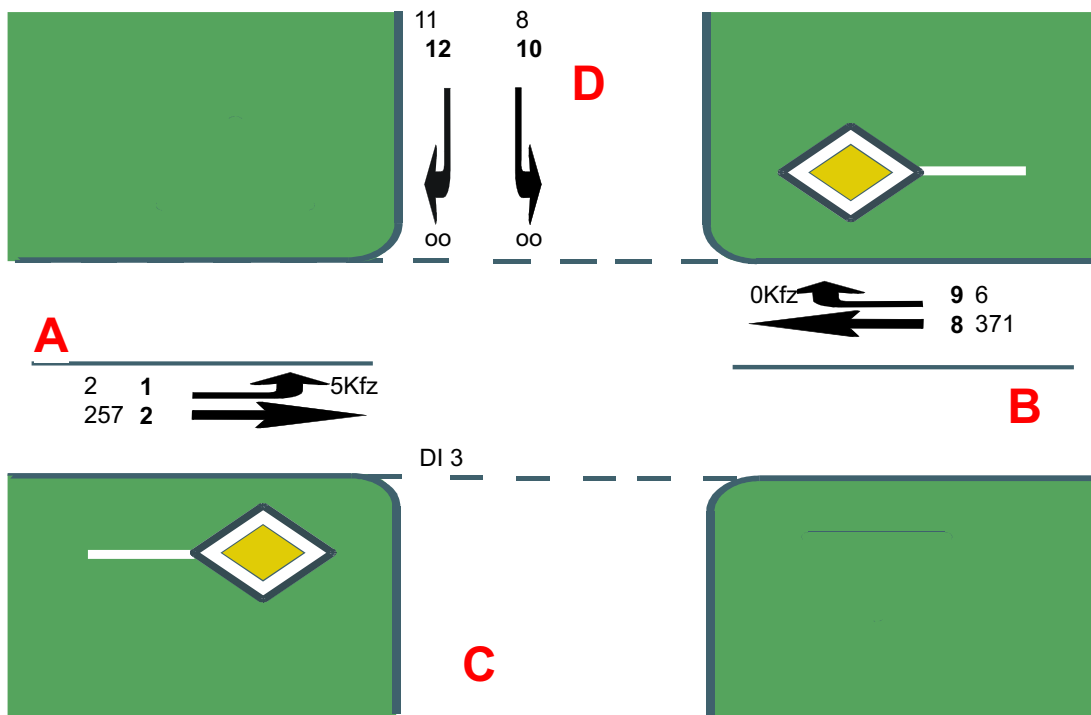
K neu: Wieslocher Straße/Anbindung Baugebiet

Verkehrsbelastungen Prognose 2035

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal

städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
1	0,4	13,2	16,0	36,1	0,0	0	0	1	2	1,0	1	2	2	0	A
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	255	255	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	379	379	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	6	6	0	A
10	2,3	17,5	25,0	53,9	0,0	0	0	2	8	1,0	2	8	8	0	A
12	2,8	15,1	19,0	55,1	0,0	0	0	2	11	1,0	2	11	11	0	A
Sum	5,5	0,5		55,1	0,0			2		0,0	2	662			



A=Wieslocher Str. West

B=Wieslocher Str. Ost

D=Erhard-Behl-Str.

Anhang 6.1

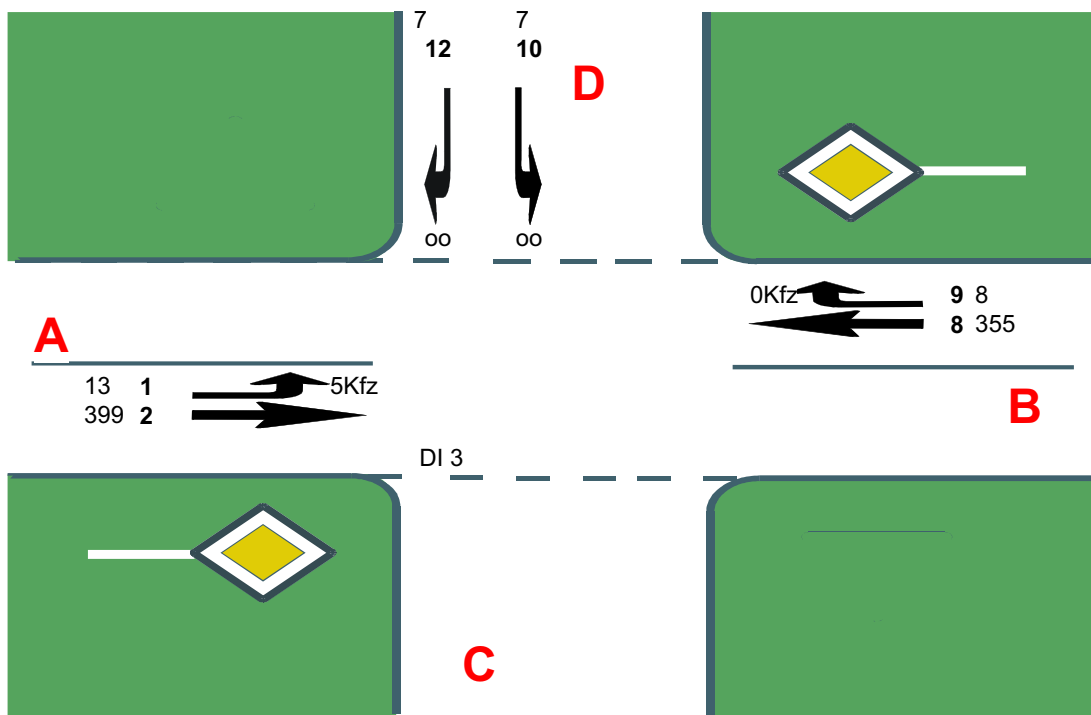
K1: Wieslocher Straße/Erhard-Behl-Straße

Analyse 2023, vormittägliche Spitzenstunde

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal

städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
1	2,9	13,1	17,0	41,4	0,0	0	0	2	14	1,0	2	13	13	0	A
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	393	393	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	363	363	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	8	8	0	A
10	2,4	21,1	30,0	100,0	0,0	0	0	2	7	1,0	2	7	7	0	B
12	1,5	14,7	18,0	50,8	0,0	0	0	2	6	1,0	2	6	6	0	A
Sum	6,8	0,5		100,0	0,0			2		0,0	2	790			



A=Wieslocher Str. West

B=Wieslocher Str. Ost

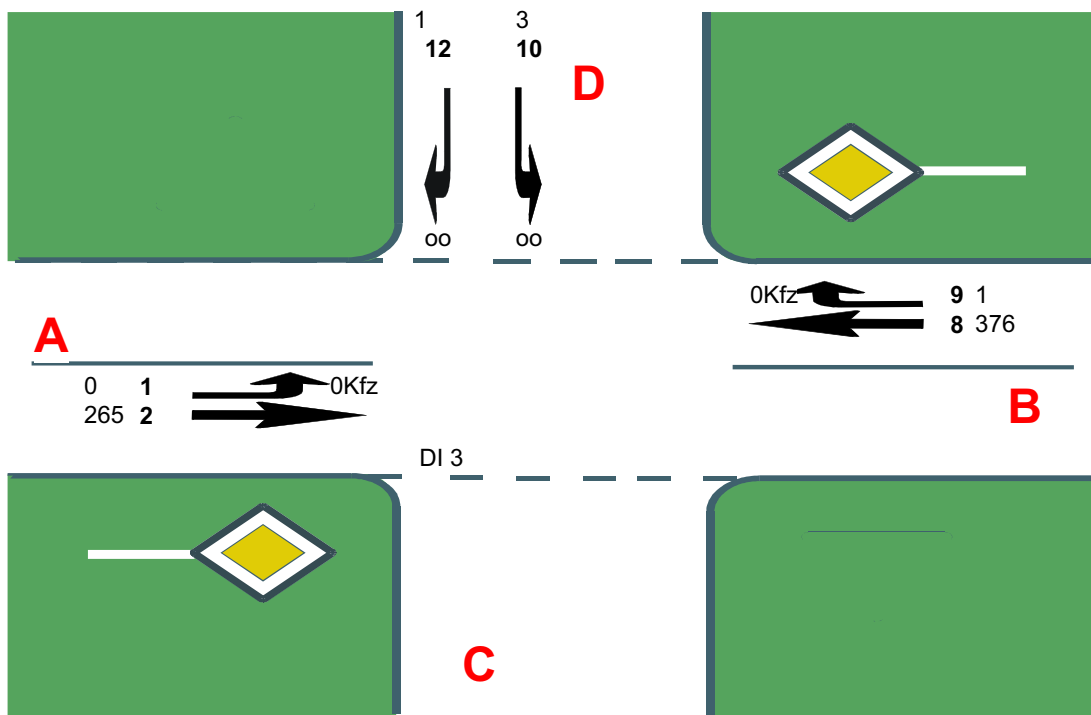
D=Erhard-Behl-Str.

Anhang 6.2

K1: Wieslocher Straße/Erhard-Behl-Straße Analyse 2023, nachmittägliche Spitzenstunde

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal
städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	A
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	262	262	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	384	384	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	1	1	0	A
10	0,8	20,0	30,0	79,6	0,0	0	0	1	3	1,0	1	3	3	0	B
12	0,2	15,9	18,0	62,9	0,0	0	0	1	1	1,0	1	1	1	0	A
Sum	1,1	0,1		79,6	0,0			1		0,0	1	650			



A=Wieslocher Str. West

B=Wieslocher Str. Ost

D=Alte Hohl

Anhang 7.1

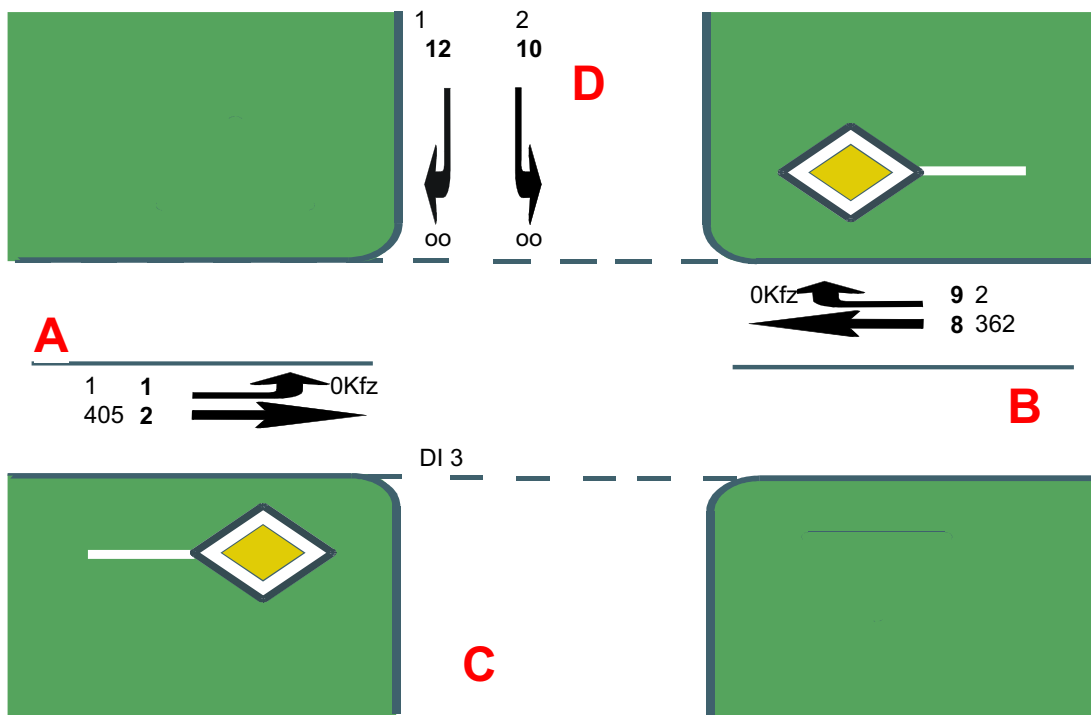
K2: Wieslocher Straße/Alte Hohl

Analyse 2023, vormittägliche Spitzenstunde

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal

städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
1	0,2	11,9	14,0	19,4	0,0	0	0	1	1	1,0	1	1	1	0	A
2	0,0	0,0	4,0	13,9	0,0	0	0	1	0	0,0	2	406	406	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	367	367	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	2	2	0	A
10	0,7	19,7	27,0	98,3	0,0	0	0	1	2	1,0	1	2	2	0	B
12	0,2	14,7	20,0	29,2	0,0	0	0	1	1	1,0	1	1	1	0	A
Sum	1,2	0,1		98,3	0,0			1		0,0	2	780			



A=Wieslocher Str. West

B=Wieslocher Str. Ost

D=Alte Hohl

Anhang 7.2

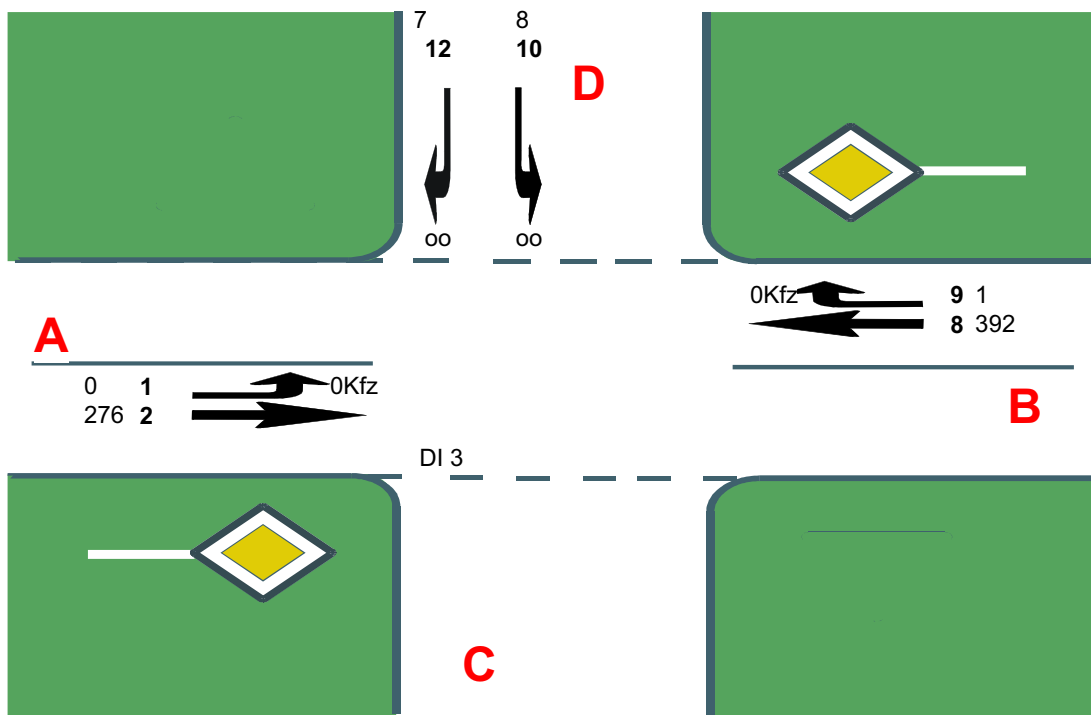
K2: Wieslocher Straße/Alte Hohl

Analyse 2023, nachmittägliche Spitzenstunde

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal

städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	A
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	274	274	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	395	395	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	1	1	0	A
10	2,4	18,2	24,0	77,4	0,0	0	0	2	8	1,0	2	8	8	0	B
12	2,0	15,6	21,0	50,1	0,0	0	0	2	8	1,0	2	8	8	0	A
Sum	4,4	0,4		77,4	0,0			2		0,0	2	685			



A=Wieslocher Str. West

B=Wieslocher Str. Ost

D=Alte Hohl

Anhang 8.1

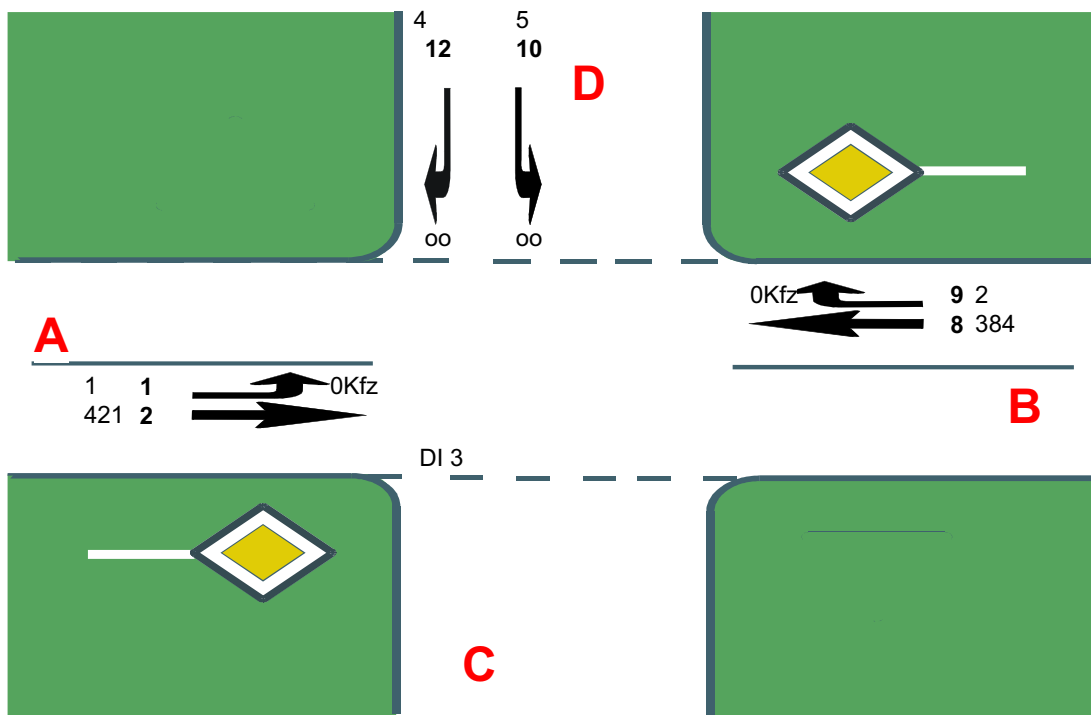
K2: Wieslocher Straße/Alte Hohl

Prognose 2035, vormittägliche Spitzenstunde

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal

städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
1	0,2	12,5	14,0	22,0	0,0	0	0	1	1	1,0	1	1	1	0	A
2	0,1	0,0	4,0	17,7	0,0	0	0	2	1	0,0	3	422	422	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	388	388	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	2	2	0	A
10	2,0	23,7	30,0	188,6	0,0	0	0	2	5	1,0	2	5	5	0	B
12	0,9	15,0	19,0	30,2	0,0	0	0	2	4	1,1	2	4	4	0	A
Sum	3,3	0,2		188,6	0,0			2		0,0	3	822			



A=Wieslocher Str. West

B=Wieslocher Str. Ost

D=Alte Hohl

Anhang 8.2

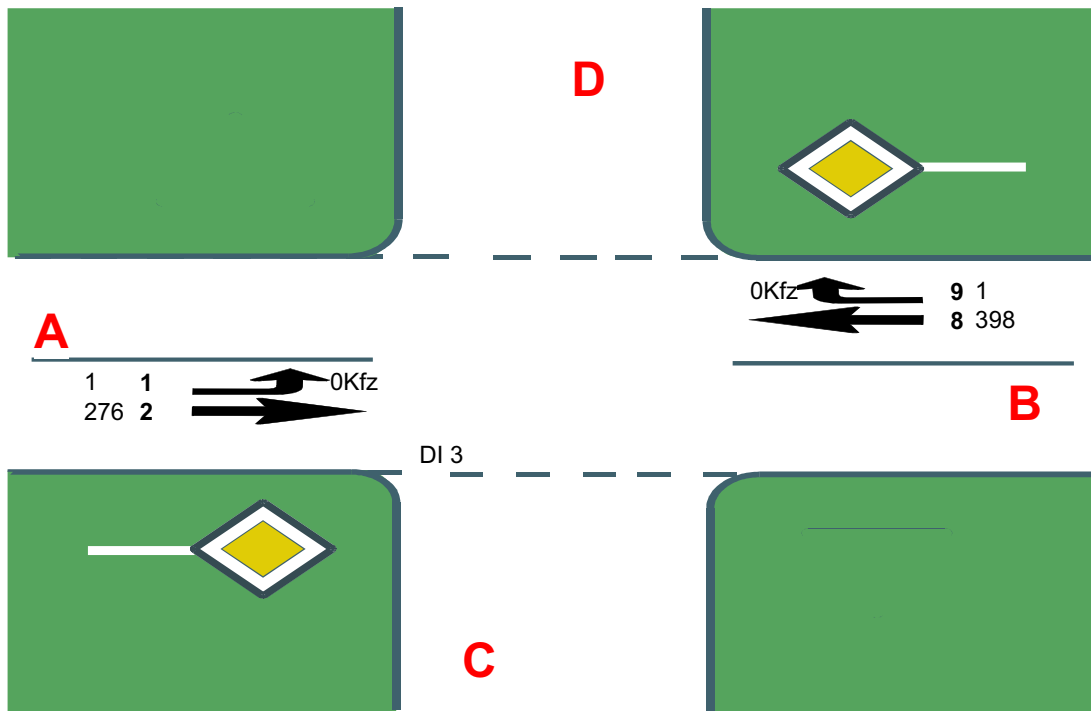
K2: Wieslocher Straße/Alte Hohl

Prognose 2035, nachmittägliche Spitzenstunde

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal

städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]
1	0,2	13,2	14,0	39,6	0,0	0	0	1	1	1,0	1	1	1	0	A
2	0,1	0,0	4,0	37,1	0,0	0	0	5	1	0,0	6	279	279	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	398	398	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	1	1	0	A
Sum	0,3	0,0		39,6	0,0			5		0,0	6	679			



A=Wieslocher Str. West

B=Wieslocher Str. Ost
D=Baugebiet

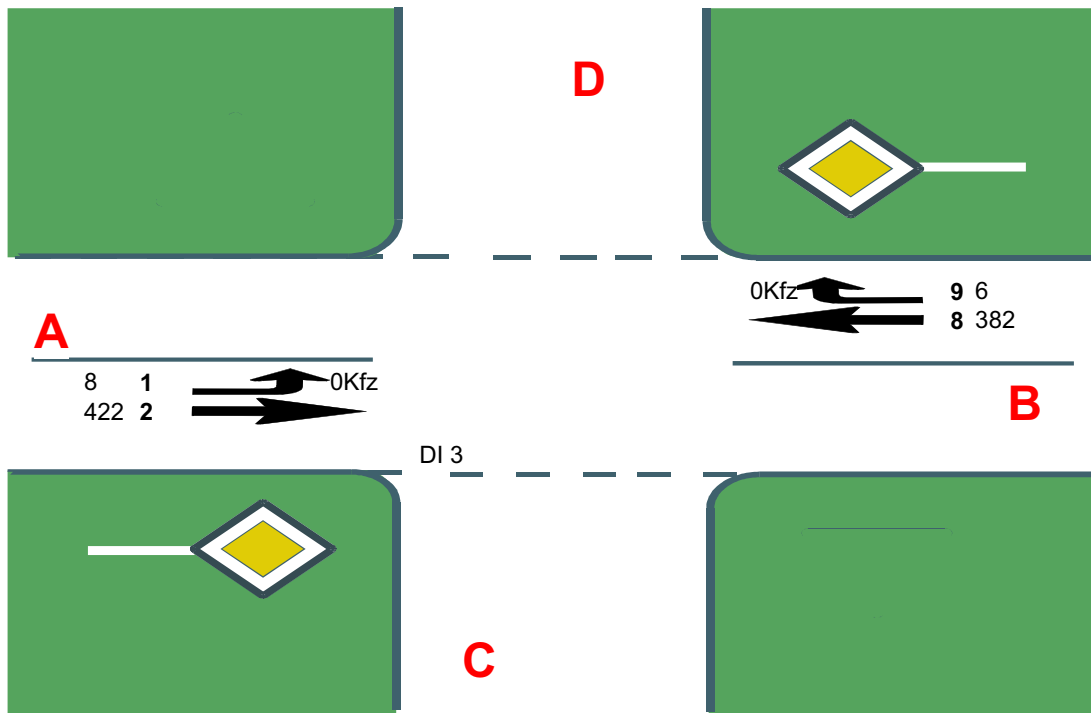
Anhang 9.1

Kneu: Wieslocher Straße/Anbindung Baugebiet

Prognose 2035, vormittägliche Spitzenstunde

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal
städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]
1	1,8	12,7	15,0	42,7	0,0	0	0	2	9	1,1	5	8	8	0	A
2	0,7	0,1	4,0	36,4	0,0	0	0	5	10	0,0	6	421	421	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	385	385	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	6	6	0	A
Sum	2,5	0,2		42,7	0,0			5		0,0	6	820			



A=Wieslocher Str. West

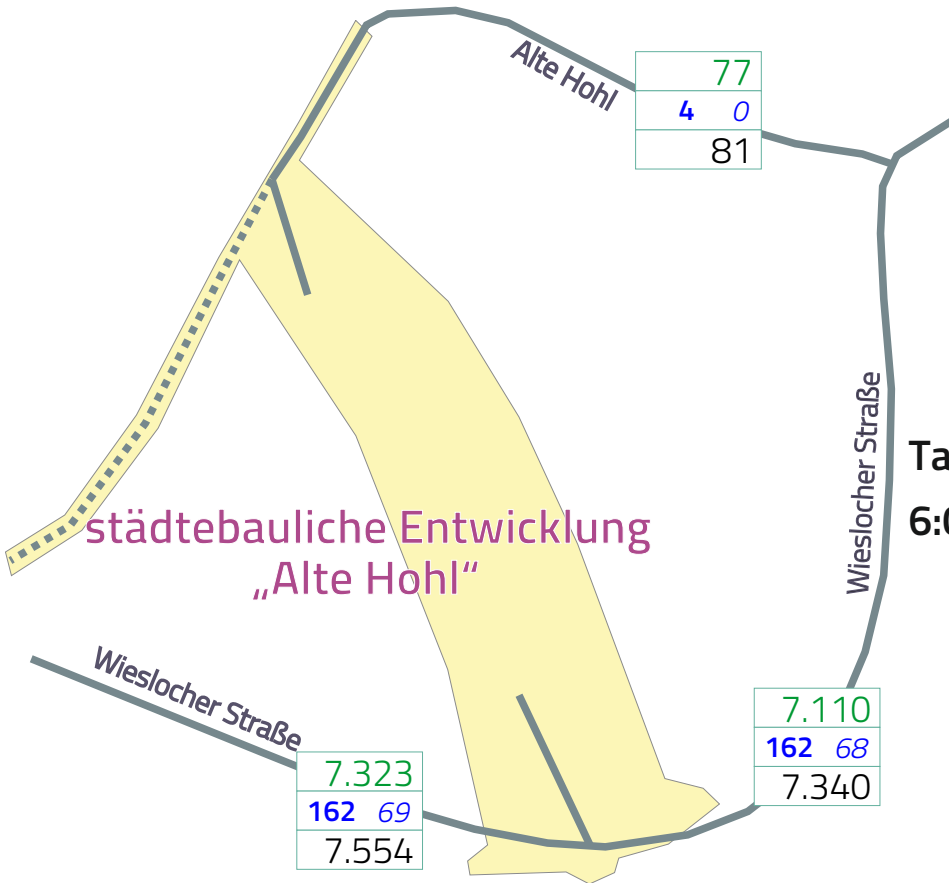
B=Wieslocher Str. Ost
D=Baugebiet

Anhang 9.2

Kneu: Wieslocher Straße/Anbindung Baugebiet

Prognose 2035, nachmittägliche Spitzenstunde

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal
städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung



Legende

Tag-Belastung (6:00 bis 22:00 Uhr)

7.110
162 68
7.340

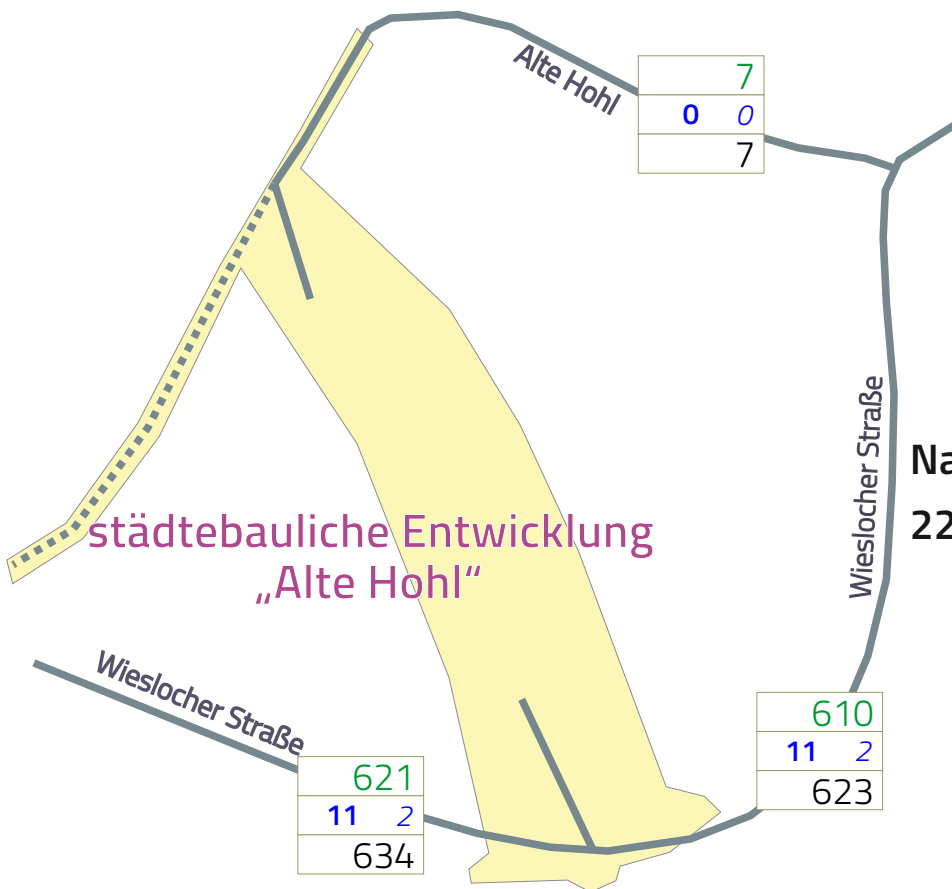
7.110 - Pkw/Zeit
162 68 - Lkw1/Zeit
7.340 - Kfz/Zeit

Nacht-Belastung (22:00 bis 6:00 Uhr)

610
11 2
623

610 - Pkw/Zeit
11 2 - Lkw1/Zeit
623 - Kfz/Zeit

Tagesbelastung (DTV)
z.B.: 7.340 Kfz/16h+623 Kfz/8h
= 7.963 Kfz/24h



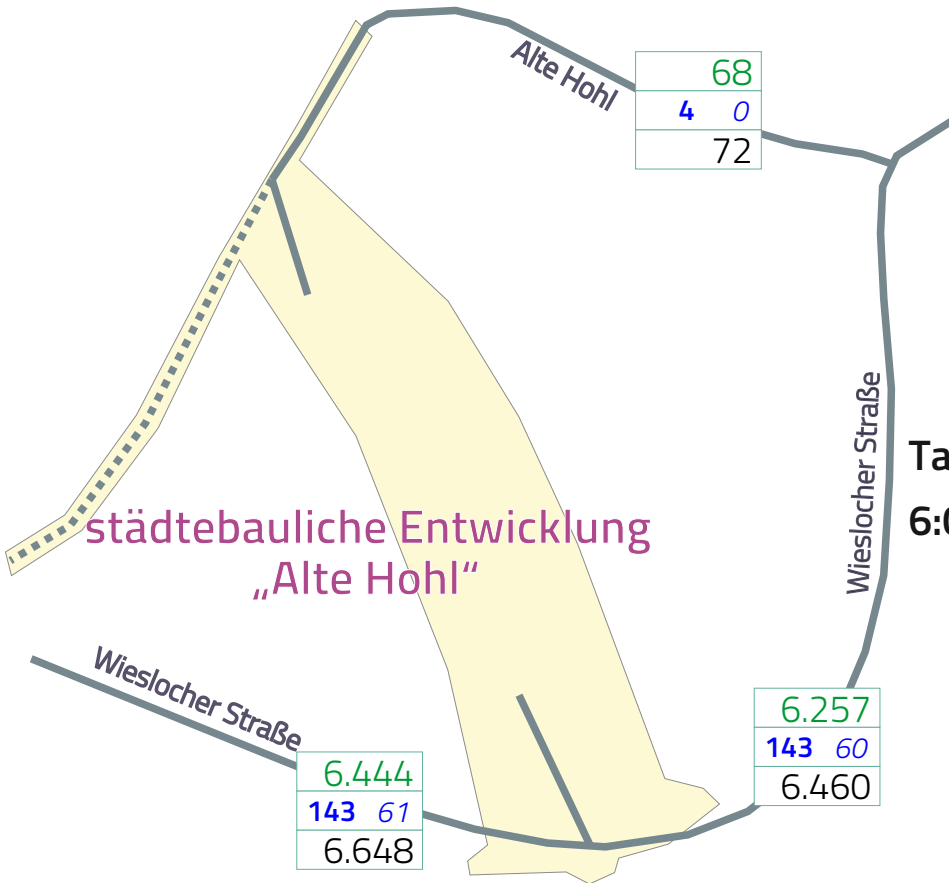
Anhang 10.1

Verkehrsmengen (DTV_w)

Analyse 2023

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal

städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung



Tag-Belastung 6:00 ... 22:00 Uhr

Legende

Tag-Belastung (6:00 bis 22:00 Uhr)

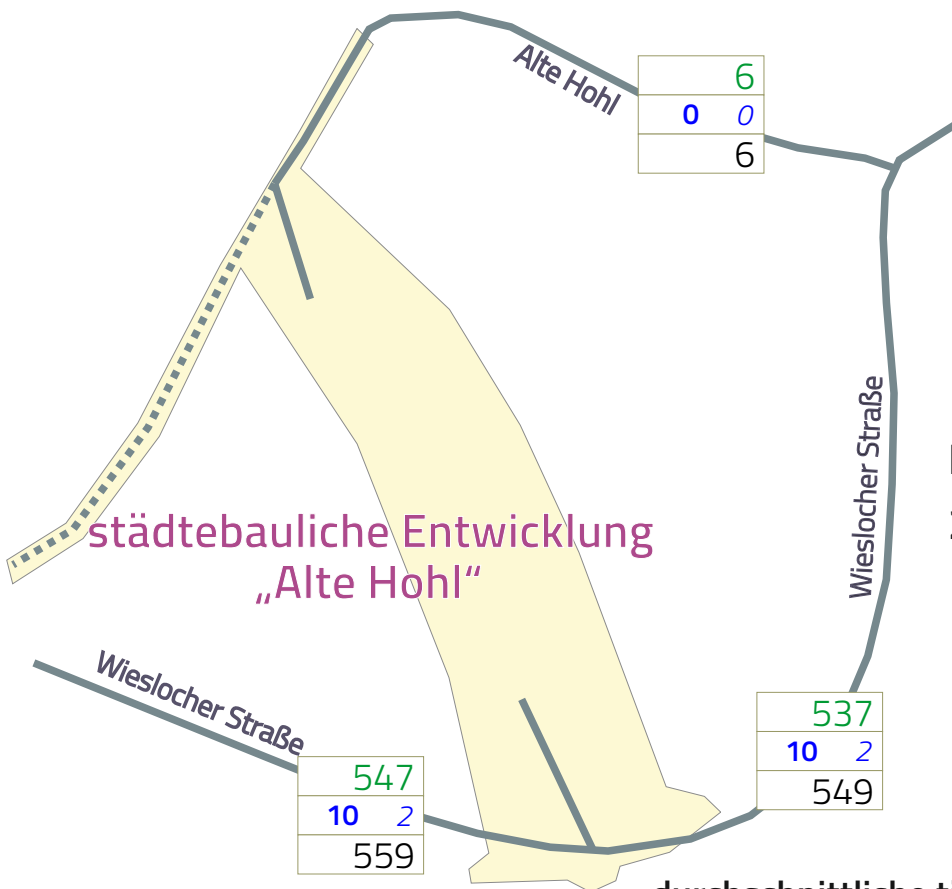
7.110	7.110 - Pkw/Zeit
162 68	162 68 - Lkw1 Lkw2/Zeit
7.340	7.340 - Kfz/Zeit

Nacht-Belastung (22:00 bis 6:00 Uhr)

610	610 - Pkw/Zeit
11 2	11 2 - Lkw1 Lkw2/Zeit
623	623 - Kfz/Zeit

Tagesbelastung (DTV)

z.B.: 7.340 Kfz/16h+623 Kfz/8h
= 7.963 Kfz/24h



Nacht-Belastung 22:00 ... 6:00 Uhr

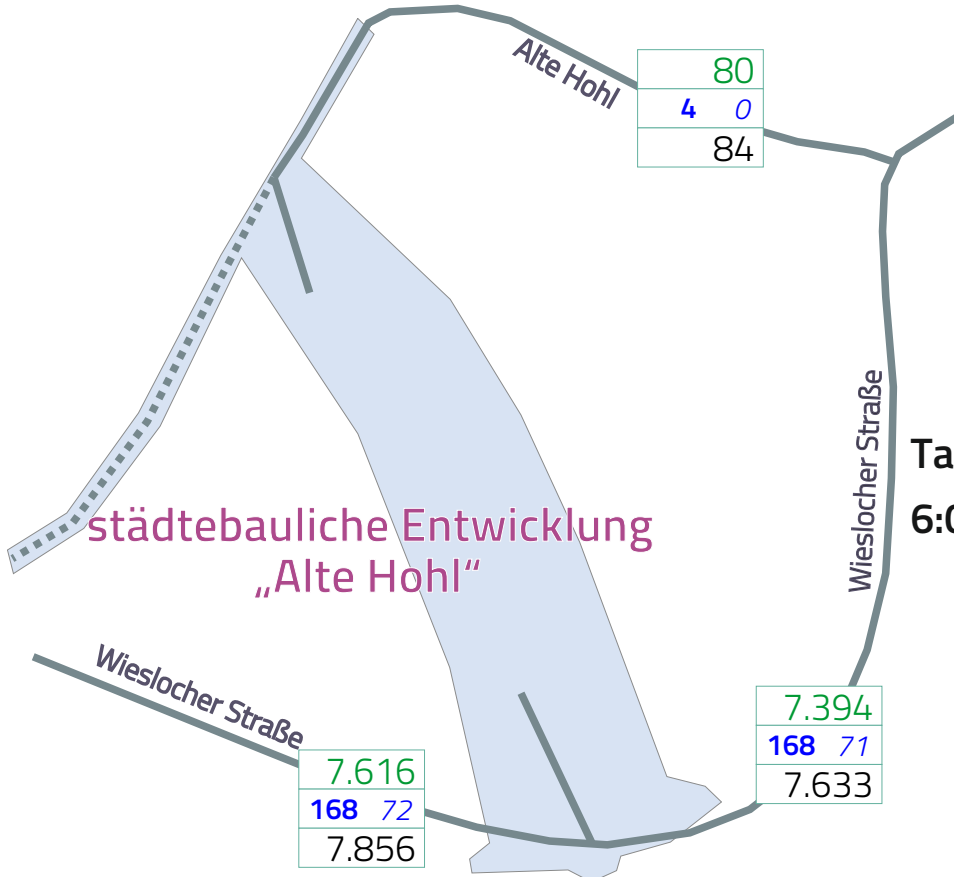
Anhang 10.1.0

Analyse 2023

durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV)

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal

städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung



Tag-Belastung
6:00 ... 22:00 Uhr

Legende

Tag-Belastung (6:00 bis 22:00 Uhr)

7.110
162 68
7.340

7.110 - Pkw/Zeit
162 68 - Lkw1/Zeit
7.340 - Kfz/Zeit

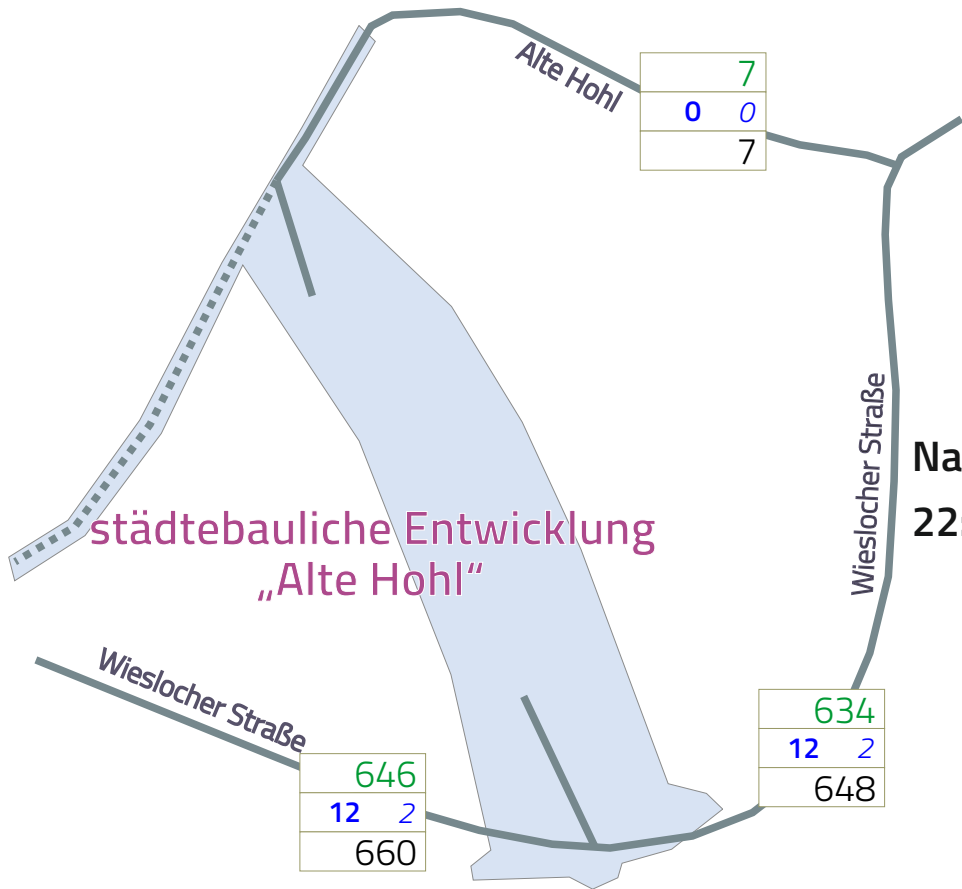
Nacht-Belastung (22:00 bis 6:00 Uhr)

610
11 2
623

610 - Pkw/Zeit
11 2 - Lkw1/Zeit
623 - Kfz/Zeit

Tagesbelastung (DTV)

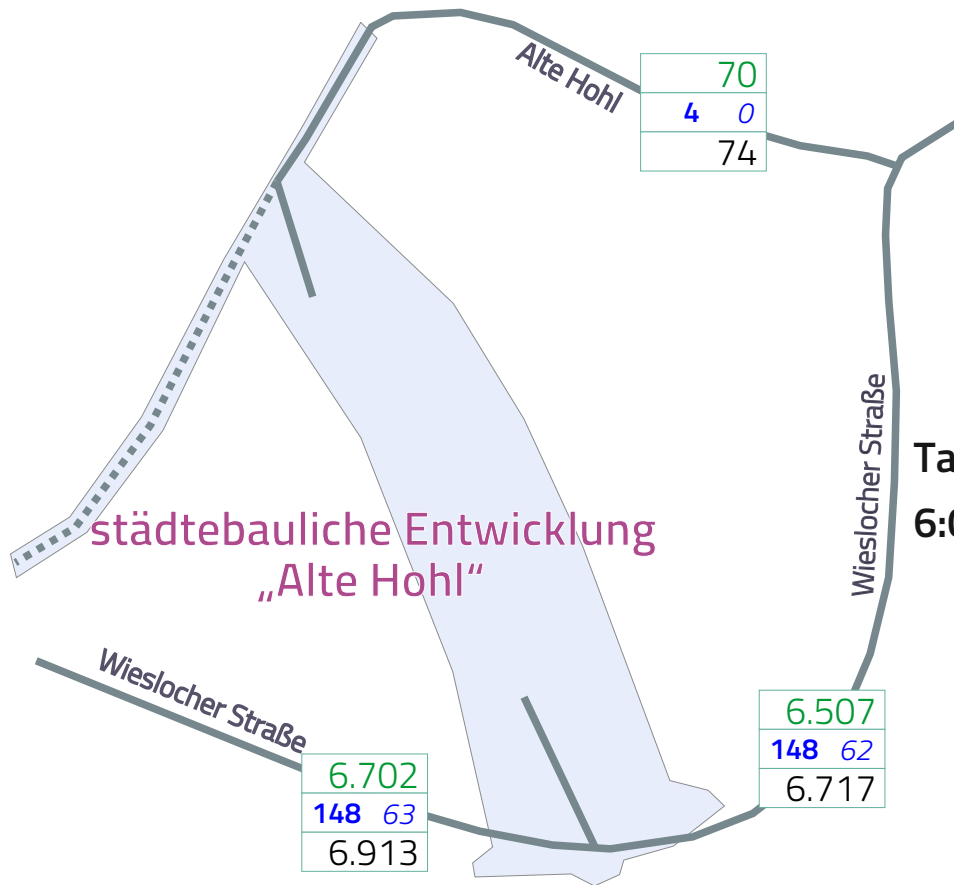
z.B.: 7.340 Kfz/16h+623 Kfz/8h
= 7.963 Kfz/24h



Nacht-Belastung
22:00 ... 6:00 Uhr

Anhang 10.2
Verkehrsmengen (DTV_w)
Nullfall 2035

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal
städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung



Tag-Belastung
6:00 ... 22:00 Uhr

Legende

Tag-Belastung (6:00 bis 22:00 Uhr)

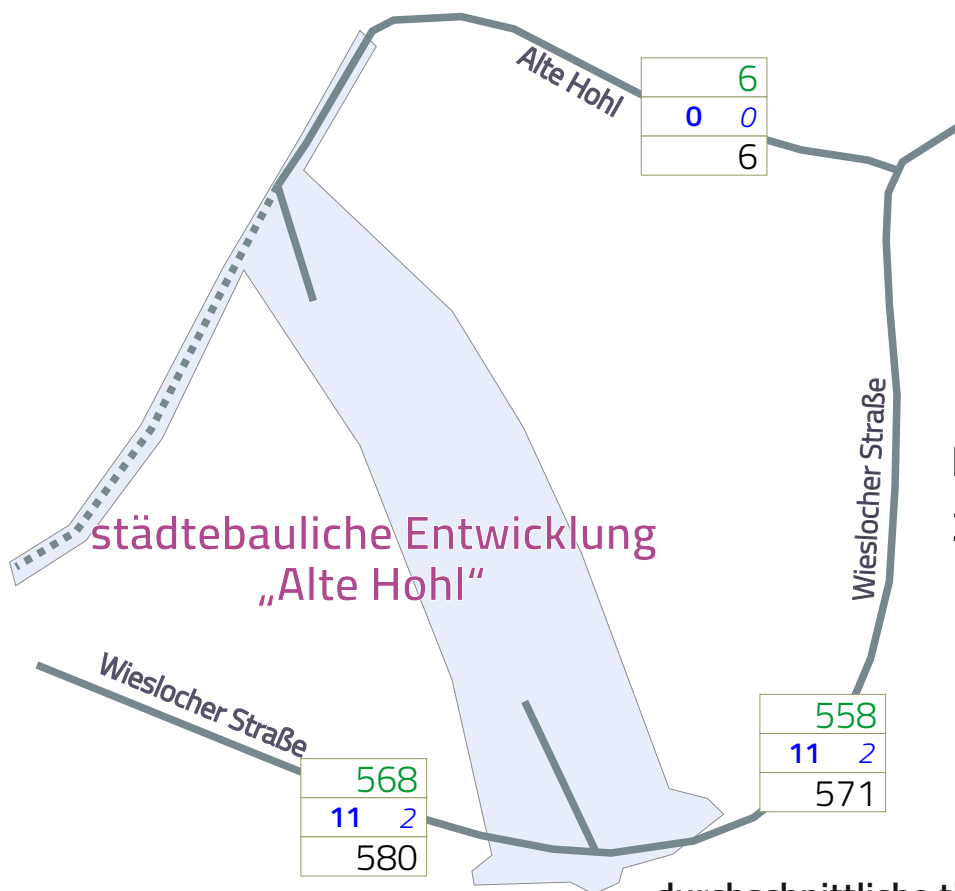
7.110	7.110 - Pkw/Zeit
162 68	162 68 - Lkw1/Zeit
7.340	7.340 - Kfz/Zeit

Nacht-Belastung (22:00 bis 6:00 Uhr)

610	610 - Pkw/Zeit
11 2	11 2 - Lkw1/Zeit
623	623 - Kfz/Zeit

Tagesbelastung (DTV)

z.B.: 7.340 Kfz/16h+623 Kfz/8h
= 7.963 Kfz/24h



Nacht-Belastung
22:00 ... 6:00 Uhr

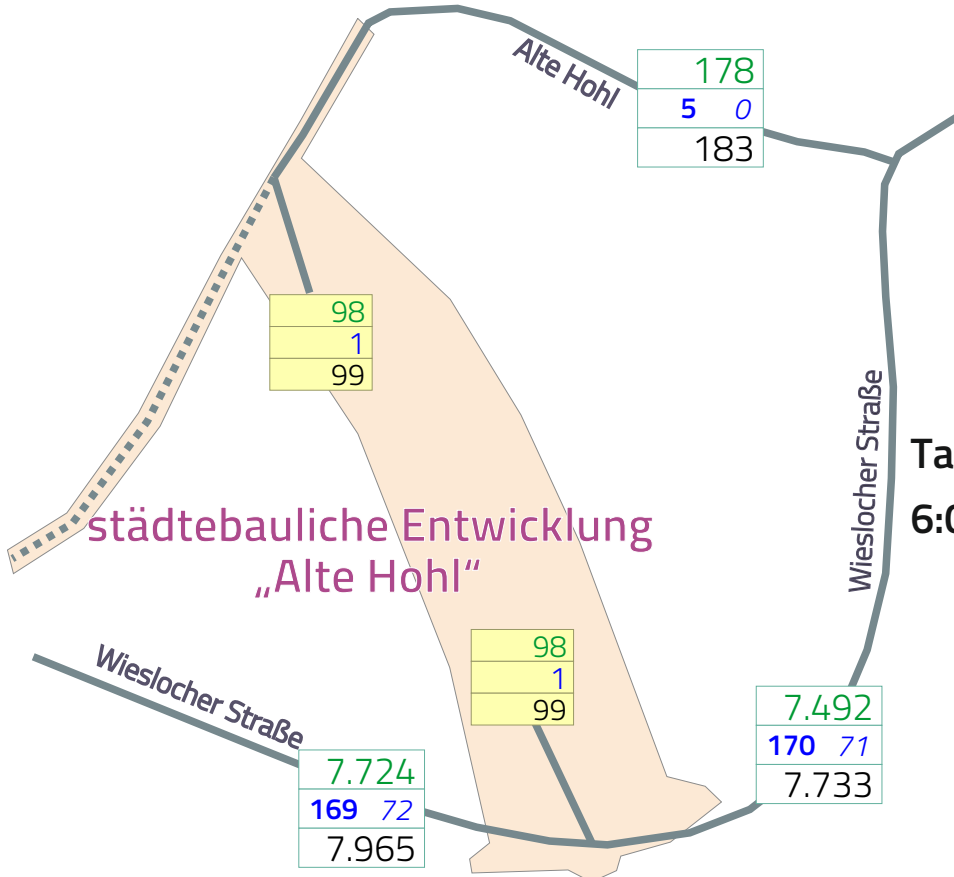
Anhang 10.2.0

Nullfall 2035

durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV)

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal

städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung



Tag-Belastung
6:00 ... 22:00 Uhr

städtebauliche Entwicklung
„Alte Hohl“

Legende

Tag-Belastung (6:00 bis 22:00 Uhr)

7.110
162 68
7.340

7.110 - Pkw/Zeit
162 68 - Lkw1 Lkw2/Zeit
7.340 - Kfz/Zeit

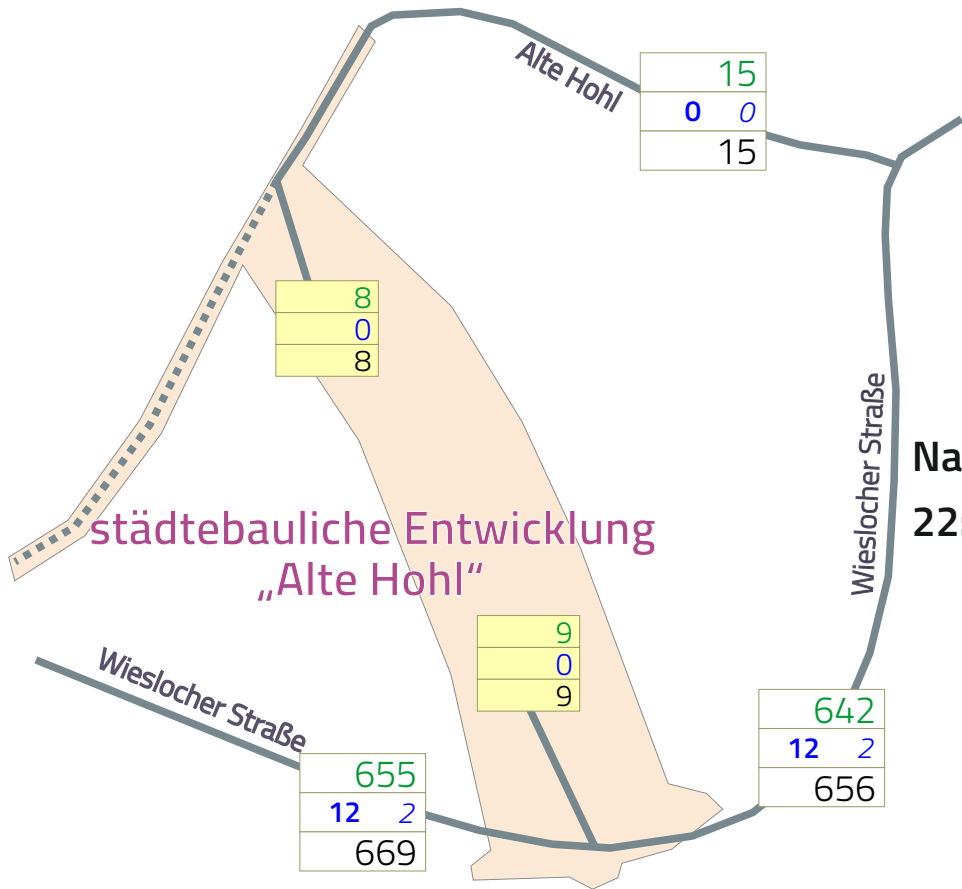
Nacht-Belastung (22:00 bis 6:00 Uhr)

610
11 2
623

610 - Pkw/Zeit
11 2 - Lkw1 Lkw2/Zeit
623 - Kfz/Zeit

Tagesbelastung (DTV)

z.B.: 7.340 Kfz/16h+623 Kfz/8h
= 7.963 Kfz/24h



Nacht-Belastung
22:00 ... 6:00 Uhr

städtebauliche Entwicklung
„Alte Hohl“

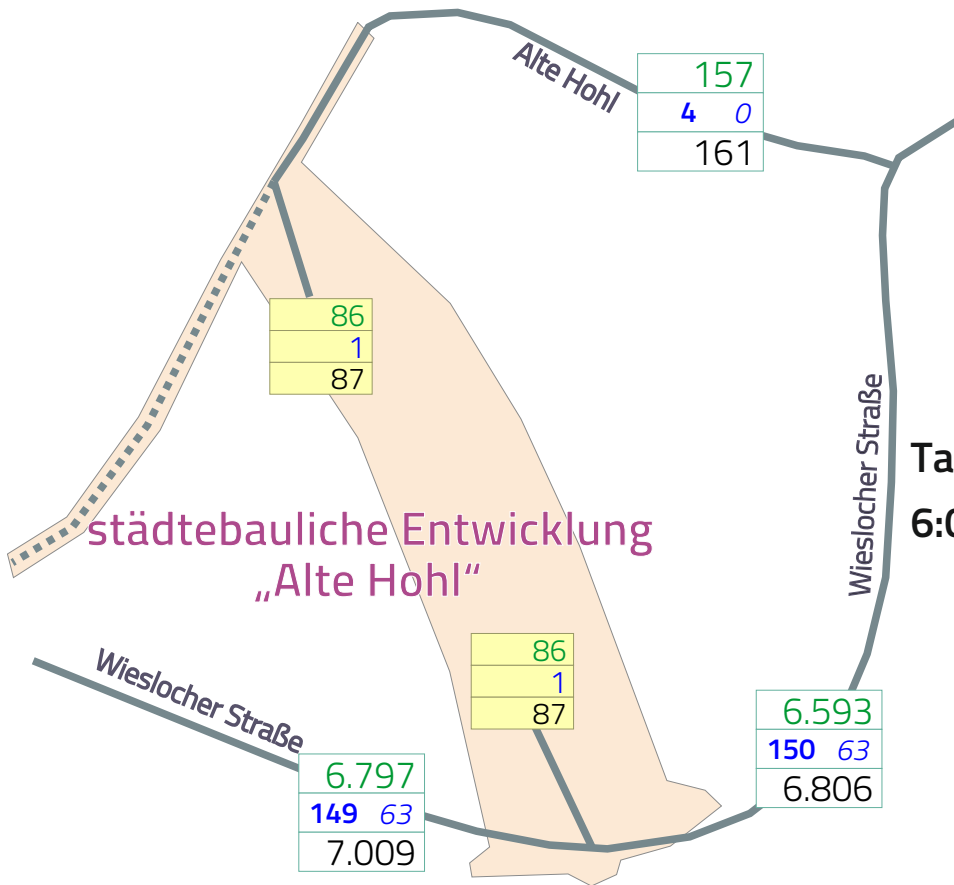
Anhang 10.3

Verkehrsmengen (DTV_w)

Planfall 2035

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal

städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung



Tag-Belastung
6:00 ... 22:00 Uhr

Legende

Tag-Belastung (6:00 bis 22:00 Uhr)

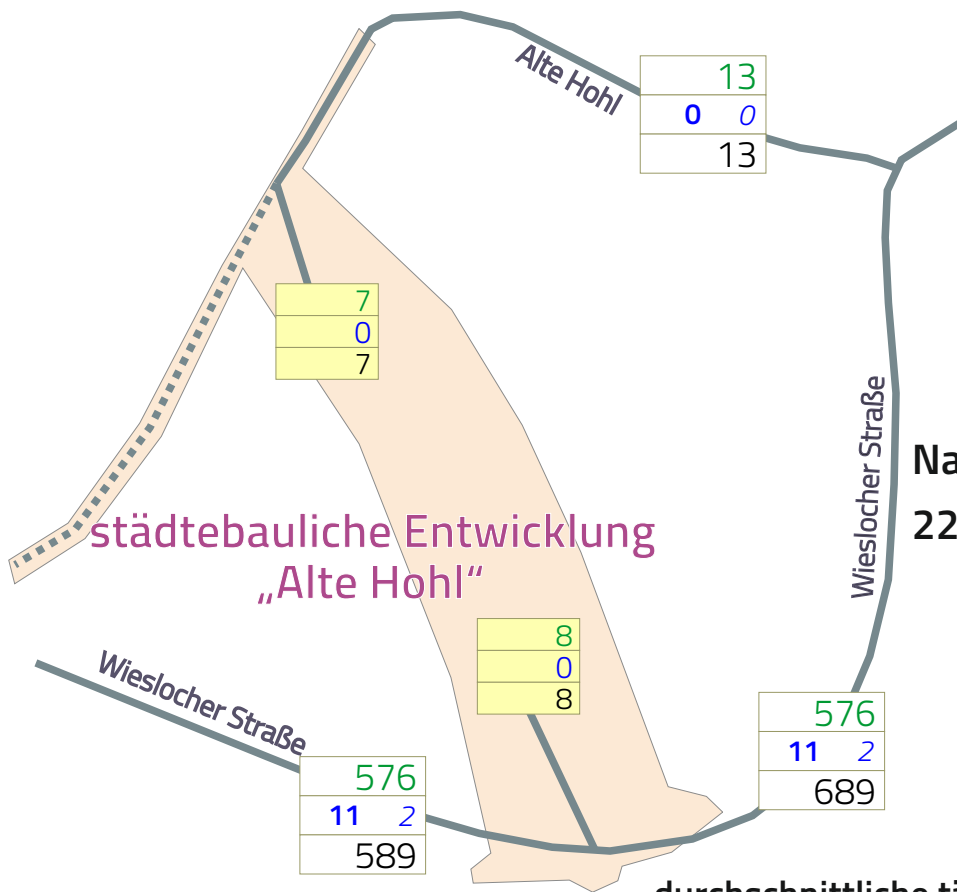
7.110	7.110 - Pkw/Zeit
162 68	162 68 - Lkw1/Zeit
7.340	7.340 - Kfz/Zeit

Nacht-Belastung (22:00 bis 6:00 Uhr)

610	610 - Pkw/Zeit
11 2	11 2 - Lkw1/Zeit
623	623 - Kfz/Zeit

Tagesbelastung (DTV)

z.B.: 7.340 Kfz/16h+623 Kfz/8h
= 7.963 Kfz/24h



Nacht-Belastung
22:00 ... 6:00 Uhr

Anhang 10.3.0

Planfall 2035

durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV)

Stadt Wiesloch, Stadtteil Baiertal

städtebauliche Entwicklung „Alte Hohl“ – verkehrliche Bewertung