PLANUNGSGRUPPE KÖLZ GMBH
STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR

STADT
# BAD DÜRRHEIM

# VERKEHRSUNTERSUCHUNG
## BEBAUUNGSPLANVERFAHREN “IRMA”

Dipl.-Ing. (FH) Andreas Weber
Dipl.-Ing. Hendrik Arnold
Dipl.-Geogr. Sven Schüle
Dagmar Kuhnle

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

NOVEMBER 2018

# I N H A L T

1. AUFGABENSTELLUNG

2. ERGÄNZENDE VERKEHRSANALYSE 2018

2.1 Verkehrserhebung

2.2 Interpretation der Analyseergebnisse

3. ERMITTLUNG UND VERTEILUNG DES ZU ERWARTENDEN VERKEHRSAUFKOMMENS INFOLGE DER GEPLANTEN NUTZUNGSÄNDERUNGEN IM QUARTIERBEREICH "IRMA"

3.1 Strukturelle Änderungen

3.2 Weitere spezifische Bestimmungsfaktoren

3.3 Künftiges Fahrtenaufkommen und Verteilung auf das relevante Verkehrssystem

4. PROGNOSEBELASTUNG 2030

5. LÄRMTECHNISCH RELEVANTE VERKEHRSBELASTUNGEN (DTV-WERTE)

5.1 Analyse 2018 (Status Quo)

5.2 Analyse 2018 + Realisierung der geplanten Nutzungen im Quartierbereich "Irma"

5.3 Prognose 2030
(Pauschalprognose + Realisierung der geplanten Nutzungen im Quartierbereich "Irma")

6. ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

7. PLANDARSTELLUNGEN

Analyse 2018
(KP Bahnhofstraße / Luisenstraße / Hofstraße / Friedrichstraße)

1–5 Tagesganglinien "Normalwerktag" – Kfz/24h + SV/24h

6–7 Verkehrsstromdarstellung "Normalwerktag" – Kfz/24h + SV/24h

8–9 Verkehrsstromdarstellung "Normalwerktag" – Kfz/16h + SV/16h (Tageszeitbereich 06.00–22.00 Uhr)

10 Übersichtsplan lärmrelevanter Belastungs-Querschnitte (Q1 – Q4)

## 1.
## AUFGABENSTELLUNG

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanverfahren "Irma" sowie der damit verbundenen Neubebauung auf dem Areal der ehemaligen Irma-Klinik (Ecke Luisenstraße / Hofstraße) sind auch diesbezügliche Aussagen zum künftigen Verkehrsaufkommen erforderlich.

Vor diesem Hintergrund wurde die Planungsgruppe Kölz von der Stadt Bad Dürrheim beauftragt, eine entsprechende Verkehrsuntersuchung für den betroffenen Quartierbereich durchzuführen.

## 2.
## ERGÄNZENDE VERKEHRSANALYSE 2018

### 2.1
### Verkehrserhebung

Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastungszahlen für den relevanten Untersuchungs- / Quartierbereich (u. a. auch nach Realisierung des Anschlusses der verlängerten Luisenstraße an die K 5705 sowie nach dem Abriss des früheren Reha-Klinikkomplexes) war eine begrenzte Fortschreibung der Verkehrsdaten erforderlich.

Zu diesem Zweck wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung folgendes Erhebungsprogramm festgelegt:

- Videozählung am Dienstag, den 25.09.2018 im Zeitbereich 00.00 Uhr – 24.00 Uhr
  - TZ 1 Knotenpunkt Bahnhofstraße / Luisenstraße / Hofstraße / Friedrichstraße

An dem vorgenannten Knotenpunkt wurden generell alle Fahrzeugarten (einschl. des Radverkehrs), wie Moped/Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw, Bus und Lastzug/Sonderfahrzeug separat erfasst, so dass insbesondere auch konkrete Angaben zum Anteil des Schwerverkehrs (>2,8t zulässiges Gesamtgewicht) möglich sind.

Da die Erhebung bei insgesamt guten Witterungsbedingungen und ohne Störungen im Verkehrsablauf durchgeführt werden konnte, sind die ermittelten Analysedaten als repräsentativ anzusehen.

### 2.2
### Interpretation der Analyseergebnisse

Im Ergebnis der mit büroeigenem Videozählgerät durchgeführten Verkehrserhebung bleibt im Einzelnen folgendes festzuhalten:

- Im Rahmen der Tagesverkehrszählung (00.00–24.00 Uhr) am 4-armigen Knotenpunkt Bahnhofstraße / Luisenstraße / Hofstraße / Friedrichstraße wurden für einen "Normalwerktag" (Dienstag, den 25.09.2018) im Einzelnen folgende Querschnittbelastungen (Summe beider Fahrtrichtungen – wobei die Friedrichstraße als Einbahnstraße in Ri. Norden fungiert) und Anteile des Schwerverkehrs ermittelt:

**Querschnitt Bahnhofstraße**
(unmittelbar westlich der Luisenstraße)
- 2.966 Kfz/24h
- 153 SV/24h (≙ ca. 5,16 %)

(SV ≙ Schwerverkehr >2,8t zulässiges Gesamtgewicht)

**Querschnitt Luisenstraße**
(unmittelbar südlich der Bahnhofstraße)
- 2.299 Kfz/24h
- 113 SV/24h (≙ ca. 4,92 %)

**Querschnitt Hofstraße**
(unmittelbar östlich der Friedrichstraße)
- 640 Kfz/24h
- 61 SV/24h (≙ ca. 9,53 %)

**Querschnitt Friedrichstraße**
(unmittelbar nördlich der Bahnhofstraße)
- 2.005 Kfz/24h
- 81 SV/24h (≙ ca. 4,04 %)

– Es wird deutlich, dass im Vergleich zur Verkehrserhebung vom Dienstag, den 19.05.2015 im unmittelbaren Knotenpunktbereich insgesamt ein geringer Rückgang des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen ist, wobei in diesem Zusammenhang auch darauf hingewiesen werden muss, dass zwischenzeitlich der ehemalige Gebäudekomplex der Irma-Klinik stillgelegt bzw. abgerissen wurde.

– Im Hinblick auf alle während des Tageszeitbereiches (00.00–24.00 Uhr) an einem "Normalwerktag" in den Knotenpunktbereich einfahrenden Kfz ergibt sich dabei ein Rückgang des Verkehrsaufkommens von ca. –3,4 % (3.955 Kfz/24h : 4.096 Kfz/24h).

– Für die jeweiligen Querschnitte sind im Vergleich zu 2015 im Einzelnen folgende Veränderungen festzustellen:

**Querschnitt Bahnhofstraße**
(unmittelbar westlich der Luisenstraße)
- 2.966 Kfz/24h : 3.192 Kfz/24h (≙ ca. –7,1 %)

**Querschnitt Luisenstraße**
(unmittelbar südlich der Bahnhofstraße)
- 2.299 Kfz/24h : 2.404 Kfz/24h (≙ ca. –4,4 %)

**Querschnitt Hofstraße**
(unmittelbar östlich der Friedrichstraße)
- 640 Kfz/24h : 555 Kfz/24h (≙ ca. +15,3 %)

**Querschnitt Friedrichstraße**
(unmittelbar nördlich der Bahnhofstraße)
- 2.005 Kfz/24h : 2.041 Kfz/24h (≙ ca. –1,8 %)

– Insbesondere das geringere Verkehrsaufkommen in der Luisenstraße im Vergleich zu 2015 lässt die Schlussfolgerung zu, dass durch die zwischenzeitliche Realisierung der Anbindung der verlängerten Luisenstraße an die K 5705 (Umgehungsstraße Süd) insgesamt eine entsprechende Entlastungswirkung für den Bereich der nördlichen Luisenstraße zu verzeichnen ist.

– Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass der Richtung Geisingen / Bodensee / Ostbaar orientierte Quell- und Zielverkehr des Quartierbereiches "Luisenstraße / Waldstraße / Gartenstraße / Hammerbühlstraße", der bisher über die Huberstraße und die Salinenstraße zur K 5705 geführt wurde, jetzt die neue Anbindung an die K 5705 nutzt.

– Darüber hinaus verdeutlichen die aktuellen Verkehrsbelastungszahlen, dass sich kein nennenswerter Schleichverkehr im Zuge der Luisenstraße infolge der Anbindung an die K 5705 – Umgehungsstraße Süd ableiten lässt.

– Der durchschnittliche Anteil des Schwerverkehrs (>2,8t zulässiges Gesamtgewicht) über alle im Zeitbereich 00.00–24.00 Uhr in den Knotenpunkt Bahnhofstraße / Luisenstraße / Hofstraße / Friedrichstraße einfahrenden Kfz beträgt ca. 5,2 % und weist damit keinen besonders erhöhten Wert auf.

  Hinzu kommt, dass es sich hier in erster Linie um Lieferverkehr handelt, der überwiegend bzw. zu einem Großteil von Sprinter-Fahrzeugen geprägt wird.

– Insgesamt kann das gegenwärtige Verkehrsaufkommen im Bereich des Knotenpunktes Bahnhofstraße / Luisenstraße / Hofstraße / Friedrichstraße – auch im Hinblick auf den Netzcharakter bzw. die Netzfunktion dieser Straßen – vergleichsweise als durchaus verkraftbar bzw. moderat eingestuft werden.

## 3.
## ERMITTLUNG UND VERTEILUNG DES ZU ERWARTENDEN VERKEHRSAUFKOMMENS INFOLGE DER GEPLANTEN NUTZUNGSÄNDERUNGEN IM QUARTIERBEREICH "IRMA"

### 3.1
### Strukturelle Änderungen

Auf der Grundlage der vorliegenden Entwurfsunterlagen zum Bebauungsplanverfahren "Irma" von der kommunalPLAN GmbH Tuttlingen vom 16.07.2018 sowie in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung und dem Architekturbüro Rebholz, Bad Dürrheim wurden zur Ermittlung des künftigen Verkehrsaufkommens infolge der geplanten Nutzungen folgende strukturelle Kenndaten und Bestimmungsfaktoren zugrunde gelegt:

– Gebäude Haus A
  - MU (Urbanes Gebiet)
  - 5 geschossige Bebauung
  - 15 Wohnungen bzw. Wohneinheiten
  - 20 Ferienwohnungen

- im Erdgeschoss Einzelhandels- und Gastronomienutzung
  (Summe: ca. 650 m² Bruttogeschoßfläche – wobei maximal die Hälfte der Fläche dann der Gastronomie zuzuordnen wäre)
- Tiefgaragenstellplätze: ca. 47

– Gebäude Haus B
  - MU (Urbanes Gebiet)
  - 5 geschossige Bebauung
  - 23 Wohnungen bzw. Wohneinheiten
  - 8 Ferienwohnungen im Erdgeschoß
  - keine Einzelhandelsnutzung
  - Tiefgaragenstellplätze: ca. 23

Darüber hinaus sind insgesamt ca. 24 oberirdische Stellplätze vorgesehen (ca. 19 Senkrecht-Stellplätze auf der Südseite der Hofstraße und ca. 5 Längs-Stellplätze unmittelbar östlich des Gebäudes Haus B).

Die verkehrliche Erschließung des künftigen Gebäudekomplexes (Haus A und B) erfolgt über die Hofstraße.

**3.2**
**Weitere spezifische Bestimmungsfaktoren**

Zur Ermittlung des künftigen Fahrtenaufkommens infolge der geplanten Nutzungen auf dem Gelände der ehemaligen Irma-Klinik wurden darüber hinaus u. a. folgende weitere spezifische Bestimmungsfaktoren zugrunde gelegt:

– ca. 2,2 Einwohner pro Wohneinheit

– ca. 2,75 Fahrten/Einwohner / "Normalwerktag"
  (hier wurde auch berücksichtigt, dass Bad Dürrheim keinen Bahnanschluss hat)

– ca. 65 %ige Auslastung der Ferienwohnungen über das Gesamtjahr betrachtet

– ca. 1 Kfz pro Ferienwohnung und ca. 2 Fahrten/Wochentag
  (Summe Hin- und Rückfahrt)

– kleinflächiger Einzelhandel (u. a. Bekleidung, Schuhe, …)
  - ca. 325 m² Bruttogeschossfläche
  - Öffnungszeiten: Montag–Samstag
  - ca. 60 % der Kunden/Besucher fahren den Standort direkt mit dem Kfz bzw. Pkw an
  - Pkw-Besetzungsgrad im Kunden- und Besucherverkehr: ca. 1,2 Personen/Pkw
  - ca. 2 Lieferfahrzeuge pro "Normalwerktag" (>2,8t zul. Gesamtgewicht)

– Gastronomie
  - max. ca. 325 m² Bruttogeschossfläche
  - Öffnungszeiten: Montag–Sonntag (ca. 11.00–22.30 / 23.00 Uhr)

- ca. 60 % der Besucher / Gäste fahren den Standort direkt mit dem Kfz bzw. Pkw an
- Pkw-Besetzungsgrad im Besucherverkehr: ca. 1,7 Personen/Pkw
- ca. 2 Lieferfahrzeuge pro "Normalwerktag" (>2,8t zul. Gesamtgewicht)

**3.3**
**Künftiges Fahrtenaufkommen und Verteilung auf das relevante Verkehrssystem**

Auf der Grundlage der vorgenannten Strukturdaten / Bestimmungsfaktoren sowie der Erkenntnisse zum Kunden / Besucher – und Beschäftigten-Verkehrsaufkommen ("Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" – Bosserhoff, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2006 – Aktualisierung 2016) und unter Einbeziehung der Erfahrungen aus vergleichbaren Nutzungsvorhaben wird künftig insgesamt von folgendem zusätzlichen überschlägigen Fahrtenaufkommen für einen "Normalwerktag" (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) ausgegangen:

ca. +650 … 700 Fahrten / "Normalwerktag"
(Summe Zu- und Abfahrt)

Des Weiteren wurde von folgender näherungsweisen Verteilung des o. g. Fahrtenaufkommens ausgegangen:

– ca. 70 % über Bahnhofstraße
– ca. 12 % über Friedrichstraße (nur Abfahrt!)
– ca. 11 % über Luisenstraße
– ca. 7 % über Hofstraße (nur Abfahrt!)

**4.**
**PROGNOSEBELASTUNG 2030**

Zur überschlägigen Ermittlung bzw. Einschätzung des Gesamt-Prognoseverkehrsaufkommens 2030 im Bereich des relevanten Verkehrssystems (Bahnhofstraße / Luisenstraße / Hofstraße / Friedrichstraße) wurden – neben dem vorgenannten zusätzlichen Verkehrsaufkommen des Quartierbereiches "Irma" – u. a. folgende Bestimmungs- und Prognosefaktoren in die Überlegungen einbezogen:

– Strukturelles Entwicklungspotenzial
(Einwohner, Arbeitsplätze) im relevanten Einzugsbereich

– Tendenzielle Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Kernstadtbereich von Bad Dürrheim in den letzten Jahren

– Aktuelle Erkenntnisse zur generellen Verkehrsentwicklung bis zum Planungshorizont 2030 (u. a. Shell-Prognose, …)
  - künftiges Mobilitätsverhalten
  - Entwicklung des Motorisierungsgrades

– Szenariostudie "Zukunft der Mobilität - Szenarien für das Jahr 2025"
(Quelle: Institut für Mobilitätsforschung, Berlin)

Vor diesem Hintergrund wird bis zum Planungshorizont 2030 – neben dem o. g. zusätzlichen Fahrtenaufkommen des Quartierbereiches "Irma" – von einer pauschalen Zunahme des Verkehrsaufkommens im Bereich Bahnhofstraße / Luisenstraße / Hofstraße / Friedrichstraße von

ca. +5 %

ausgegangen.

Für die relevanten Querschnitte ergeben sich dann im Prognosezeitraum 2030 für einen "Normalwerktag" im Einzelnen folgende Querschnittbelastungen (Summe beider Fahrtrichtungen):

**Querschnitt Bahnhofstraße**
(unmittelbar westlich der Luisenstraße)
- ca. 3.600 Kfz/24h

**Querschnitt Luisenstraße**
(unmittelbar südlich der Bahnhofstraße)
- ca. 2.500 Kfz/24h

**Querschnitt Hofstraße**
(unmittelbar östlich der Friedrichstraße)
- ca. 1.350 Kfz/24h

**Querschnitt Friedrichstraße**
(unmittelbar nördlich der Bahnhofstraße)
- ca. 2.200 Kfz/24h

## 5.
## LÄRMTECHNISCH RELEVANTE VERKEHRSBELASTUNGEN (DTV-WERTE)

Zur Ermittlung der lärmgutachterlich relevanten Verkehrsbelastungen (DTV über alle Tage des Jahres) wurden die "Normalwerktags"-Belastungen entsprechend auf die DTV-Werte umgerechnet.

Dabei sind – je nach Szenario – im Einzelnen folgende Verkehrsbelastungen im unmittelbaren Bereich des Knotenpunktes Bahnhofstraße / Luisenstraße / Hofstraße / Friedrichstraße zu verzeichnen:

### 5.1
### Analyse 2018 (Status Quo)
### Querschnitt Bahnhofstraße (Q1)

(unmittelbar westlich der Luisenstraße)
- ca. 2.587 Kfz/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 91 Kfz/8h (22.00–06.00 Uhr)
- ca. 104 SV/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 4 SV/8h (22.00–06.00 Uhr)

(SV ≙ Schwerverkehr >2,8t zulässiges Gesamtgewicht)

**Querschnitt Luisenstraße (Q2)**
(unmittelbar südlich der Bahnhofstraße)
- ca. 2.014 Kfz/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 62 Kfz/8h (22.00–06.00 Uhr)
- ca. 76 SV/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 3 SV/8h (22.00–06.00 Uhr)

(SV ≙ Schwerverkehr >2,8t zulässiges Gesamtgewicht)

**Querschnitt Hofstraße (Q3)**
(unmittelbar östlich der Friedrichstraße)
- ca. 548 Kfz/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 30 Kfz/8h (22.00–06.00 Uhr)
- ca. 43 SV/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 0 SV/8h (22.00–06.00 Uhr)

(SV ≙ Schwerverkehr >2,8t zulässiges Gesamtgewicht)

**Querschnitt Friedrichstraße (Q4)**
(unmittelbar nördlich der Bahnhofstraße)
- ca. 1.774 Kfz/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 37 Kfz/8h (22.00–06.00 Uhr)
- ca. 52 SV/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 5 SV/8h (22.00–06.00 Uhr)

(SV ≙ Schwerverkehr >2,8t zulässiges Gesamtgewicht)

**5.2**
**Analyse 2018 + Realisierung der geplanten Nutzungen im Quartierbereich "Irma"**
**Querschnitt Bahnhofstraße (Q1)**
(unmittelbar westlich der Luisenstraße)
- ca. 3.011 Kfz/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 107 Kfz/8h (22.00–06.00 Uhr)
- ca. 110 SV/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 4 SV/8h (22.00–06.00 Uhr)

(SV ≙ Schwerverkehr >2,8t zulässiges Gesamtgewicht)

**Querschnitt Luisenstraße (Q2)**
(unmittelbar südlich der Bahnhofstraße)
- ca. 2.083 Kfz/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 64 Kfz/8h (22.00–06.00 Uhr)
- ca. 76 SV/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 3 SV/8h (22.00–06.00 Uhr)

(SV ≙ Schwerverkehr >2,8t zulässiges Gesamtgewicht)

**Querschnitt Hofstraße (Q3)**
(unmittelbar östlich der Friedrichstraße)
- ca. 1.155 Kfz/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 51 Kfz/8h (22.00–06.00 Uhr)
- ca. 49 SV/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 0 SV/8h (22.00–06.00 Uhr)

(SV ≙ Schwerverkehr >2,8t zulässiges Gesamtgewicht)

**Querschnitt Friedrichstraße (Q4)**
(unmittelbar nördlich der Bahnhofstraße)
- ca. 1.846 Kfz/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 39 Kfz/8h (22.00–06.00 Uhr)
- ca. 52 SV/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 5 SV/8h (22.00–06.00 Uhr)

(SV ≙ Schwerverkehr >2,8t zulässiges Gesamtgewicht)

**5.3**
**Prognose 2030 (Pauschalprognose + Realisierung der geplanten Nutzungen im Quartierbereich "Irma")**
**Querschnitt Bahnhofstraße (Q1)**
(unmittelbar westlich der Luisenstraße)
- ca. 3.140 Kfz/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 112 Kfz/8h (22.00–06.00 Uhr)
- ca. 115 SV/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 5 SV/8h (22.00–06.00 Uhr)

(SV ≙ Schwerverkehr >2,8t zulässiges Gesamtgewicht)

**Querschnitt Luisenstraße (Q2)**
(unmittelbar südlich der Bahnhofstraße)
- ca. 2.184 Kfz/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 67 Kfz/8h (22.00–06.00 Uhr)
- ca. 80 SV/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 4 SV/8h (22.00–06.00 Uhr)

(SV ≙ Schwerverkehr >2,8t zulässiges Gesamtgewicht)

**Querschnitt Hofstraße (Q3)**
(unmittelbar östlich der Friedrichstraße)
- ca. 1.182 Kfz/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 53 Kfz/8h (22.00–06.00 Uhr)
- ca. 51 SV/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 1 SV/8h (22.00–06.00 Uhr)

(SV ≙ Schwerverkehr >2,8t zulässiges Gesamtgewicht)

**Querschnitt Friedrichstraße (Q4)**
(unmittelbar nördlich der Bahnhofstraße)
- ca. 1.935 Kfz/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 41 Kfz/8h (22.00–06.00 Uhr)
- ca. 55 SV/16h (06.00–22.00 Uhr)
- ca. 6 SV/8h (22.00–06.00 Uhr)

(SV ≙ Schwerverkehr >2,8t zulässiges Gesamtgewicht)

**6.**
## ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

Vor dem Hintergrund der durchgeführten Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplanverfahren "Irma" bleibt zusammenfassend nochmals folgendes festzuhalten:

– Die am Dienstag, den 25.09.2018 durchgeführte Verkehrserhebung an dem für die vorliegende Untersuchung relevanten 4-armigen Knotenpunkt Bahnhofstraße / Luisenstraße / Hofstraße / Friedrichstraße zeigt, dass im Vergleich zur Erhebung vom Mai 2015 insgesamt ein geringer Rückgang des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen ist – wobei dies zu einem gewissen Grad sicher auch mit auf den zwischenzeitlichen Abriss des ehemaligen Gebäudekomplexes der Irma-Klinik zurückzuführen ist.

– Im Hinblick auf alle während des Tageszeitbereiches (00.00–24.00 Uhr) an einem "Normalwerktag" in den o. g. Knotenpunktbereich einfahrenden Kfz ergibt sich dabei ein Rückgang des Verkehrsaufkommens von ca. -3,4 % (3.955 Kfz/24h : 4.096 Kfz/24h).

– Darüber hinaus verdeutlichen die aktuellen Verkehrsbelastungszahlen, dass sich kein nennenswerter Schleichverkehr im Zuge der Luisenstraße infolge der Anbindung an die K 5705 – Umgehungsstraße Süd ableiten lässt.

– Des weiteren kann davon ausgegangen werden, dass das bestehende relevante Verkehrssystem im unmittelbaren Bereich des vorgesehenen Neubauvorhabens "Irma" (Bahnhofstraße / Luisenstraße / Hofstraße / Friedrichstraße) das künftig zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen von

  ca. +650 … 700 Fahrten / "Normalwerktag"
  (Summe Zu- und Abfahrt)

  infolge der geplanten Nutzungen insgesamt aufnehmen bzw. bewältigen kann, ohne dass es zu entsprechenden Beeinträchtigungen oder Störungen im Verkehrsablauf kommt.

– Obwohl sich für den westlichen Teilbereich der Hofstraße eine deutliche prozentuale Zunahme des Verkehrsaufkommens infolge des geplanten Neubauvorhabens "Irma" ergibt, ist die für den Prognosezeitraum 2030 ermittelte Gesamt-Prognosebelastung von ca. 1.350 Kfz / "Normalwerktag" (Summe beider Fahrtrichtungen) vergleichsweise als moderat bzw. insgesamt als verträglich für dieses Netzelement einzustufen.