

STADT BAD DÜRRHEIM



BEBAUUNGSPLAN - AUFSTELLUNG "LÖCHLE - TEIL 1"

VERKEHRSUNTERSUCHUNG 2022



TEXTLICHE ERLÄUTERUNGEN
PLANDARSTELLUNGEN

MAI 2022

STADT BAD DÜRRHEIM

VERKEHRSUNTERSUCHUNG 2022

BEBAUUNGSPLAN - AUFSTELLUNG

"LÖCHLE - TEIL 1"

Dipl.-Ing. Markus Schaible
Dipl.-Ing. Hendrik Arnold
Dipl.-Geogr. Sven Schüle
B. Eng. Aisan Rahimitabar
Can Ünver
Susanne Kallmes

PLANUNGSGRUPPE SSW GmbH
Hoferstraße 9A – 71636 Ludwigsburg
Tel.: 07141/9 73 01-0 – Fax: 07141/9 73 01-10
E-Mail: info@pg-ssw.de

MAI 2022

INHALT

1. AUFGABENSTELLUNG

2. VERKEHRSSANALYSE 2022
 - 2.1 Knotenpunkterhebung über 24 Stunden (00:00–24:00 Uhr)
TZ 1 – Sonnenstraße/Am Waldrain
 - 2.2 Interpretation der Analyseergebnisse vom Do. 31.03.2022 im
Kontext zu früheren Erhebungen für die Stadt Bad Dür rheim

3. ABLEITUNG DES KÜNFTIGEN FAHRTENPOTENZIALS INFOLGE
DER GEPLANTEN ERWEITERUNG / NACHVERDICHTUNG IM
WOHNQUARTIERBEREICH "LÖCHLE-TEIL 1"
 - 3.1 Künftiges Fahrtenaufkommen entsprechend der Variante A des städtebaulichen
Konzeptes für den Wohnquartierbereich "Löchle - Teil 1"
 - 3.2 Verteilung des künftig zusätzlich zu erwartenden Fahrtenaufkommens

4. VERKEHRSPROGNOSE 2035
 - 4.1 Grundlagen Prognosehorizont 2035 (Pauschalprognose)
 - 4.2 0-Prognose 2035 (Status Quo – noch ohne Erweiterung / Nachverdichtung
"Löchle - Teil 1")
 - 4.3 Planfall – Prognose 2035 "Löchle - Teil 1" (Variante A)

5. LEISTUNGSFÄHIGKEIT DES FÜR DIE QUARTIERERSCHLISSUNG
"LÖCHLE - Teil 1" RELEVANTEN KNOTENPUNKTES SONNENSTRASSE/
AM WALDRAIN
 - 5.1 0-Prognose 2035 (Status Quo – noch ohne Erweiterung / Nachverdichtung
"Löchle - Teil 1")
 - 5.2 Planfall-Prognose 2035 "Löchle - Teil 1" (Variante A)

6. SCHALLTECHNISCH RELEVANTE VERKEHRSELASTUNGEN
(DTV-WERTE)
 - 6.1 Analyse 2022 (Status Quo)

6.2 0-Prognose 2035 (Status Quo – noch ohne Erweiterung / Nachverdichtung "Löchle - Teil 1")

6.3 Planfall-Prognose 2035 "Löchle - Teil 1" (Variante A)

7. ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

8. PLANDARSTELLUNGEN

VERKEHRSSANALYSE 2022 (Do., 31.03.2022)

- 1 Zählstellenübersicht 2022 (TZ 1)
- 2–5 Tagesganglinien TZ 1 im Zeitbereich 00:00–24:00 Uhr
Sonnenstraße / Am Waldrain
- 6 Knotenstrombelastungen TZ 1
Kfz/24h + SV>3,5t/24h
- 7 Knotenstrombelastungen TZ 1
SV>2,8t/24h + Lfw/24h
- 8 Knotenstrombelastungen TZ 1
Rad/24h + Rad/16h Tagesintervall (06:00–22:00 Uhr)
- 9 Knotenstrombelastungen TZ 1
Tagesintervall 06:00–22:00 Uhr
Kfz/16h + SV>3,5t/16h
- 10 Knotenstrombelastungen TZ 1
Tagesintervall 06:00–22:00 Uhr
SV>2,8t/16h + Lfw/16h
- 11 Knotenstrombelastungen TZ 1
Kfz/H_{MAX} – Frühspitze (MSP) + Abendspitze (ASP)

VERKEHRSPROGNOSE 2035

- 12 Prognose 2035 – Planfall 0 Querschnittbelastung TZ 1
Kfz/24h "Normalwerktag" (DTV_{w3} DI, MI, DO)
- 13 Prognose 2035 – Planfall Dichtekonzept A Querschnittbelastung TZ 1
Kfz/24h "Normalwerktag" (DTV_{w3} DI, MI, DO)
- 14 Übersichtsplan lärmrelevante Belastungsquerschnitte Q1 – Q3

9. ANLAGEN

- A1 Prognose 2035 – Planfall 0 TZ 1
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Frühspitze MSP (MGS)
in Pkw-E/H_{MAX} (MSP – KNOBEL)
- A2 Prognose 2035 – Planfall 0 TZ 1
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze ASP (MGS)
in Pkw-E/H_{MAX} (ASP – KNOBEL)
- A3 Prognose 2035 - Planfall "Löchle – Teil 1" Variante A TZ 1
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Frühspitze MSP (MGS)
in Pkw-E/H_{MAX} (MSP – KNOBEL)
- A4 Prognose 2035 - Planfall "Löchle – Teil 1" Variante A TZ 1
Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze ASP (MGS)
in Pkw-E/H_{MAX} (ASP – KNOBEL)

1.

AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Bad Dürrhein beabsichtigt im Quartiersbereich Sonnenstraße / Am Waldrain durch die Bebauungsplan-Aufstellung "Löchle – Teil 1" eine städtebauliche Neuordnung mit dem Ziel einer Weiterentwicklung des qualitativen Wohnens durchzuführen.

Vor diesem Hintergrund wurde die Planungsgruppe SSW GmbH, Ludwigsburg, durch die Stadt Bad Dürrhein damit beauftragt, eine entsprechende Verkehrsuntersuchung zur Überprüfung der künftigen Leistungsfähigkeit und Dimensionierung der Gebietserschließung für den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan "Löchle – Teil 1" durchzuführen und etwaige Konsequenzen sowie ggf. erforderliche Erüchtigungsmaßnahmen zu prüfen und darzustellen. Zudem waren die aktuellen lärmrelevanten Verkehrsbelastungszahlen 2022 zu ermitteln und für die beiden untersuchungsrelevanten Prognose-Planfälle 2035 abzuleiten.

Zur Bearbeitung dieser Verkehrsuntersuchung sind durch das Büro kommunalPlan GmbH, Tuttlingen, folgende Planunterlagen und Planungsinformationen zur Verfügung gestellt worden:

- Aufstellungsbeschluss des Gemeinderates vom 30.09.2021
- PowerPoint-Vortrag vom 30.09.2021 GR Aufstellung + Veränderungssperre
- Presseartikel Südkurier vom 02.10.2021

- Bestandsdaten-Tabelle vom 01.03.2022
- Nachverdichtungskonzept vom 03.03.2022 mit Tabelle, Planskizze Zonen (Blau / Rot / Gelb) und Erläuterungstext zum Bebauungsplan "Löchle – Teil 1" – Dichtekonzept A (Variante A)
- Bebauungsplan-Vorentwurf "Löchle – Teil 1" im Stand vom 07.03.2022 (Textliche Festsetzungen + Planzeichnung)

Darüber hinaus haben am 23. März 2022 und am 25. April 2022 ergänzende Abstimmungsgespräche mit dem Büro kommunalPlan GmbH stattgefunden.

2.

VERKEHRSANALYSE 2022

2.1

Knotenpunkterhebung TZ 1 – Sonnenstraße/Am Waldrain (00:00-24:00 Uhr) vom Donnerstag 31. März 2022

Da für den relevanten Untersuchungsbereich bzw. den maßgebenden Knotenpunkt Sonnenstraße / Am Waldrain keine aktuellen/verwertbaren Verkehrsdaten vorlagen, war eine entsprechende Fortschreibung der Analysedaten für das Jahr 2022 erforderlich.

Vor diesem Hintergrund wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung Bad Dürrhein (Fachbereich 5 – Bauwesen) folgendes begrenztes Erhebungsprogramm festgelegt:

- Videozählung am Donnerstag, den 31.03.2022 im Zeitbereich 00:00-24:00 Uhr
 - o TZ 1 – Knotenpunkt, Sonnenstraße / Am Waldrain (vgl. Pläne 1-11)

An dem vorgenannten Knotenpunkt wurden generell alle Fahrzeugarten (einschließlich des Radverkehrs), wie Moped / Krad / Quad, Pkw, Lieferwagen, Lkw,

Bus und Lastzug / Sonderfahrzeug separat erfasst, so dass insbesondere auch konkrete Angaben zum Anteil des Schwerverkehrs (> 3,5t zulässiges Gesamtgewicht) möglich sind.

Damit ist gleichzeitig auch die Voraussetzung für die anschließende Ermittlung der schalltechnisch relevanten Verkehrsbelastungen gemäß den aktuellen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS–19) gegeben. 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 zusammenfassend Folgendes festzuhalten:

- Im Rahmen der Tagesverkehrszählung (00:00 - 24:00 Uhr) wurden für einen "Normalwerktag" (Donnerstag, 31.03.2022) folgende Querschnittbelastungen (jeweils Summe beider Fahrtrichtungen) und Anteile des Schwerverkehrs im Bereich des Knotenpunktes Sonnenstraße / Am Waldrain ermittelt:

Querschnitt Sonnenstraße (Q2)

(unmittelbar südlich Am Waldrain)

○ 595	Kfz/24h	(00:00-24:00 Uhr)
○ 578	Kfz/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ 17	Kfz/8h	(22:00-06:00 Uhr)
○ 23	SV/24h	(00:00-24.00 Uhr)
○ 23	SV/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ 0	SV /8h	(22:00-06:00 Uhr)

(SV \triangleq Schwerverkehr > 3,5t)

Querschnitt Sonnenstraße (Q1)

(unmittelbar nördlich Am Waldrain)

○ 630	Kfz/24h	(00:00-24:00 Uhr)
○ 616	Kfz/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ 14	Kfz/8h	(22:00-06:00 Uhr)
○ 20	SV/24h	(00:00-24.00 Uhr)
○ 20	SV/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ 0	SV /8h	(22:00-06:00 Uhr)

(SV \triangleq Schwerverkehr > 3,5t)

Querschnitt Am Waldrain (Q3)

(unmittelbar vor Einmündung in die Sonnenstraße)

○ 111	Kfz/24h	(00:00-24:00 Uhr)
○ 106	Kfz/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ 5	Kfz/8h	(22:00-06:00 Uhr)
○ 3	SV/24h	(00:00-24:00 Uhr)
○ 3	SV/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ 0	SV /8h	(22:00-06:00 Uhr)

(SV \triangleq Schwerverkehr > 3,5t)

- Die vorgenannten Querschnittbelastungen machen deutlich, dass im Bereich des Knotenpunktes Sonnenstraße / Am Waldrain für einen "Normalwerktag" (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) insgesamt ein vergleichsweise moderates Verkehrsaufkommen zu verzeichnen ist.
- In der Summe fahren über den gesamten Tageszeitbereich (00:00-24:00 Uhr) gesehen 668 Kfz/24h in den unmittelbaren Knotenpunktbereich ein.
- Dabei ist insbesondere der Geradeausverkehr im Zuge der Sonnenstraße hervorzuheben, der mit 557 Kfz/24h einen Anteil von ca. 83 % am Gesamtverkehrsaufkommen aufweist.
- Interessant ist, dass im Hinblick auf den vorgenannten durchgehenden Verkehr im Zuge der Sonnenstraße über den gesamten Tageszeitbereich betrachtet, ein annäherndes Belastungsgleichgewicht zwischen den beiden Fahrtrichtungen besteht:
 - 296 Kfz/24h in Fahrtrichtung Waldstraße
 - 261 Kfz/24h in Fahrtrichtung Karlstraße
- Darüber hinaus sind folgende Anteile des Schwerverkehrs (> 3,5t zulässiges Gesamtgewicht) zu verzeichnen:

Querschnitt Sonnenstraße (Q2)

(unmittelbar südlich am Waldrain)

- 23 SV/24h \triangleq ca. 3,9 %

Querschnitt Sonnenstraße (Q1)

(unmittelbar nördlich Am Waldrain)

- 20 SV/24h \triangleq ca. 3,2 %

Querschnitt Am Waldrain (Q3)

(unmittelbar vor Einmündung in die Sonnenstraße)

- 3 SV/24h \triangleq ca. 2,7 %

- Damit weist der Anteil des Schwerverkehrs (> 3,5t zulässiges Gesamtgewicht) insgesamt keinen besonders erhöhten Wert auf – zumal davon auszu-

gehen ist, dass es sich hier in erster Linie um quartierbezogene Ver- und Entsorgungsfahrten handelt.

Im Zusammenhang mit den zeitweise nach wie vor noch bestehenden corona-bedingten Beeinträchtigungen/Maßnahmen (u.a. Homeoffice, Kurzarbeit, ...) war es erforderlich, die o.g. ermittelten Verkehrsbelastungen – u.a. unter Einbeziehung der aktuellen Erkenntnisse aus den automatischen Dauerzählstellen in Baden-Württemberg ("Vorher/Nachher" – Vergleich) entsprechend anzupassen bzw. hochzurechnen.

Vor diesem Hintergrund wurden die im Rahmen der Verkehrserhebung vom Donnerstag, den 31.03.2022 am Knotenpunkt Sonnenstraße / Am Waldrain erhobenen Verkehrsmengen mit dem ermittelten näherungsweise Hochrechnungsfaktor von ca. 1,04 (ca. +4%) entsprechend angepasst.

Dabei ergeben sich für einen "Normalwerktag" (Donnerstag, 31.03.2022) überschlägig folgende aktualisierte/angepasste Querschnittbelastungen (Summe beider Fahrtrichtungen):

Querschnitt Sonnenstraße (Q2)

(unmittelbar südlich Am Waldrain)

○ ca. 619	Kfz/24h	(00:00-24:00 Uhr)
○ ca. 602	Kfz/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ ca. 17	Kfz/8h	(22:00-06:00 Uhr)
○ ca. 23	SV/24h	(00:00-24:00 Uhr)
○ ca. 23	SV/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ ca. 0	SV /8h	(22:00-06:00 Uhr)

(SV \triangleq Schwerverkehr > 3,5t)

Querschnitt Sonnenstraße (Q1)

(unmittelbar nördlich Am Waldrain)

○ ca. 654	Kfz/24h	(00:00-24:00 Uhr)
○ ca. 640	Kfz/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ ca. 14	Kfz/8h	(22:00-06:00 Uhr)
○ ca. 20	SV/24h	(00:00-24:00 Uhr)
○ ca. 20	SV/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ ca. 0	SV /8h	(22:00-06:00 Uhr)

(SV \triangleq Schwerverkehr > 3,5t)

Querschnitt Am Waldrain (Q3)

(unmittelbar vor Einmündung in die Sonnenstraße)

○ ca. 115	Kfz/24h	(00:00-24:00 Uhr)
○ ca. 110	Kfz/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ ca. 5	Kfz/8h	(22:00-06:00 Uhr)
○ ca. 3	SV/24h	(00:00-24:00 Uhr)
○ ca. 3	SV/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ ca. 0	SV /8h	(22:00-06:00 Uhr)

(SV \triangleq Schwerverkehr > 3,5t)

3.

ABLEITUNG DES KÜNFTIGEN FAHRTENPOTENZIALS INFOLGE DER GEPLANTEN ERWEITERUNG / NACHVERDICHTUNG IM WOHNQUARTIERBEREICH "LÖCHLE - TEIL 1"

3.1

Künftiges Fahrtenaufkommen entsprechend der Variante A des städtebaulichen Konzeptes für den Wohnquartierbereich "Löchle - Teil 1"

Auf der Grundlage der aktuell vom März 2022 vorliegenden Vorentwurfsunterlagen zum Bebauungsplan "Löchle - Teil 1" von der kommunalPLAN GmbH, Tuttlingen, (u.a. tabellarische Gegenüberstellung WE Bestand/WE Dichtekonzept A) wurden zur Ermittlung des künftigen Verkehrsaufkommens infolge der o.g. geplanten Erweiterung/Nachverdichtung im Wohnquartierbereich "Löchle - Teil 1" u.a. folgende strukturelle Kenndaten und Bestimmungsfaktoren zugrunde gelegt:

- Verkehrliche Erschließung über Am Waldrain
 - Bestand (März 2022): 16 WE \triangleq 16 EW
 - Dichtekonzept A: ca. 42 WE (\triangleq ca. + 26 WE)
(zusätzlich entfällt hier künftig die bestehende Tagesklinik im Bereich des Flurstücks Nr. 328/5)
- Verkehrliche Erschließung über Sonnenstraße (Flurstück Nr. 326/1 und Flurstück Nr. 330/2)
 - Bestand (März 2022): 3 WE \triangleq 8 EW
 - Dichtekonzept A: ca. 11 WE (\triangleq ca. + 8 WE)
- Belegungsdichte (zusätzliche WE):
ca. 2,5 bis ca. 2,7 Einwohner pro Wohneinheit

Weitere spezifische Bestimmungsfaktoren

Auf der Grundlage der "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" (Quelle: Bosserhoff, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2006 – Aktualisierung 2019) sowie unter Einbeziehung der Er-

kenntnisse aus vergleichbaren Bauvorhaben wurden darüber hinaus zur Einschätzung des künftigen quartierbezogenen Verkehrsaufkommens u.a. folgende spezifische Bestimmungsfaktoren einbezogen:

- ca. 2,75 Pkw-Fahrten pro Einwohner und "Normalwerktag" im Individualverkehr (u.a. aufgrund des fehlenden ÖPNV-Angebotes im unmittelbaren Einzugsbereich wurde hier kein weiter reduzierter Fahrtenansatz gewählt!)
- Anteil der maßgebenden nachmittäglichen/abendlichen Spitzenstunde am Gesamt – Tagesverkehrsaufkommen an einem "Normalwerktag": ca. 10%
- Anteil des Verkehrsaufkommens während der morgendlichen Spitzenstunde: ca. 85% vom Verkehrsaufkommen der nachmittäglichen/abendlichen Spitzenstunde.

Auf der Basis der vorgenannten geplanten strukturellen Erweiterungen/Nachverdichtungen im Wohnquartierbereich "Löchle - Teil 1" kann insgesamt von folgendem zusätzlichen überschlägigen Verkehrsaufkommen (einschließlich Besucher- und Wirtschaftsverkehr) für einen "Normalwerktag" (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) ausgegangen werden:

- Verkehrliche Erschließung über Am Waldrain

ca. + 195 Fahrten / "Normalwerktag"
(Summe Zu- und Abfahrt)

- Verkehrliche Erschließung über Sonnenstraße (Flurstück Nr. 326/1 und Flurstück Nr. 330/2)

ca. + 65 Fahrten / "Normalwerktag"
(Summe Zu- und Abfahrt)

3.2

Verteilung des künftig zusätzlich zu erwartenden Fahrtenaufkommens

Unter Einbeziehung der im Rahmen der Verkehrserhebung vom Donnerstag 31.03.2022 am Knotenpunkt Sonnenstraße/Am Waldrain ermittelten Relationen wird für das hier maßgebende Einwohner – Fahrtenaufkommen von

ca. + 240 Fahrten / "Normalwerktag"

(Summe Zu- und Abfahrt – ohne Besucher- und Wirtschaftsverkehr)

näherungsweise von folgender Verteilung ausgegangen:

- ca. 144 Fahrten / "Normalwerktag" über die Sonnenstraße Ri. Norden bzw. Ri. Karlstraße (ca. 60%)
- ca. 96 Fahrten / "Normalwerktag" über die Sonnenstraße Ri. Süden bzw. Ri. Waldstraße (ca. 40%)

Obwohl sich insbesondere in der Quartiererschließungsstraße Am Waldrain (verkehrsberuhigter Bereich) durch die geplanten strukturellen Erweiterungen / Nachverdichtungen (Dichtekonzept A) im Hinblick auf den Status Quo eine vergleichs-

weise nicht unerhebliche Zunahme des Fahrtenaufkommens ergibt, kann davon ausgegangen werden, dass das relevante Netzsystem (Sonnenstraße/Am Waldrain) das hier zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen insgesamt aufnehmen bzw. bewältigen kann, ohne dass es zu entsprechenden Beeinträchtigungen oder Störungen im Verkehrsablauf kommt. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass das künftige Gesamt-Tagesverkehrsaufkommen im Bereich des Knotenpunktes Sonnenstraße/Am Waldrain nach wie vor einen vergleichsweise moderaten Verkehrsbelastungswert aufweist.

4.

VERKEHRSPROGNOSE 2035

4.1

Grundlagen Prognosehorizont 2035 (Pauschalprognose)

Zur überschlägigen Ermittlung bzw. Einschätzung des Gesamt-Prognose-Verkehrsaufkommens 2035 im Bereich des relevanten Verkehrssystems (Sonnenstraße/Am Waldrain) wurden – neben dem vorgenannten zusätzlichen künftigen Verkehrsaufkommen des Wohnquartierbereichs "Löchle - Teil 1"– u.a. folgende Bestimmungs- und Prognosefaktoren in die Überlegungen einbezogen:

- Aktuelle Erkenntnisse zur generellen Verkehrsentwicklung bis zum Prognosehorizont 2035 (u.a. Shell-Prognose, ...)
- noch ohne Berücksichtigung der gegenwärtig noch bestehenden CORONA-Pandemiesituation!
 - o Künftiges Mobilitätsverhalten
 - o Entwicklung des Motorisierungsgrades
- Szenariostudie "Zukunft der Mobilität – Szenarien für das Jahr 2025" (Quelle: Institut für Mobilitätsforschung, Berlin).
- Tendenzielle Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Bereich des Straßennetzes in Baden-Württemberg (u.a. Entwicklung des Verkehrsaufkommens entsprechend den Belastungszahlen der automatischen Dauerzählstellen sowie des Verkehrsmonitorings).

Vor diesem Hintergrund wird bis zum Planungshorizont 2035 – neben dem zusätzlichen künftigen Fahrtenaufkommen infolge der geplanten Erweiterung/Nachverdichtung im Wohnquartierbereich "Löchle - Teil 1"– pauschal von einer Zunahme des Verkehrsaufkommens im Zuge der Sonnenstraße von
ca. + 3%

ausgegangen, wobei hier ansatzweise die gegenwärtig noch bestehende Pandemiesituation entsprechend berücksichtigt wurde – allerdings bestehen im Hinblick auf die weitere prognostische Entwicklung des Verkehrsaufkommens zur Zeit in jedem Fall auch diesbezügliche Unwägbarkeiten. Dies vor allem auch, was die zukünftige Rolle des Homeoffice betrifft.

4.2

0-Prognose 2035

Status Quo – noch ohne Erweiterung/Nachverdichtung "Löchle - Teil 1"

Für das o.g. Szenario, das im Prognosezeitraum 2035 ausschließlich die vorgenannte Pauschalprognose für die Sonnenstraße zugrunde legt, ergibt sich im Bereich des relevanten Knotenpunktes Sonnenstraße / Am Waldrain für einen "Normalwerktag" (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) überschlägig folgende Prognose-

belastung 2035 (vgl. Plan 12):

Querschnitt Sonnenstraße (Q2)

(unmittelbar südlich Am Waldrain)

○ ca. 636	Kfz/24h	(00:00-24:00 Uhr)
○ ca. 619	Kfz/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ ca. 17	Kfz/8h	(22:00-06:00 Uhr)
○ ca. 23	SV/24h	(00:00-24.00 Uhr)
○ ca. 23	SV/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ ca. 0	SV /8h	(22:00-06:00 Uhr)

(SV \triangleq Schwerverkehr > 3,5t)

Querschnitt Sonnenstraße (Q1)

(unmittelbar nördlich Am Waldrain)

○ ca. 671	Kfz/24h	(00:00-24:00 Uhr)
○ ca. 657	Kfz/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ ca. 14	Kfz/8h	(22:00-06:00 Uhr)
○ ca. 20	SV/24h	(00:00-24.00 Uhr)
○ ca. 20	SV/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ ca. 0	SV /8h	(22:00-06:00 Uhr)

(SV \triangleq Schwerverkehr > 3,5t)

Querschnitt Am Waldrain (Q3)

(unmittelbar vor Einmündung in die Sonnenstraße)

○ ca. 115	Kfz/24h	(00:00-24:00 Uhr)
○ ca. 110	Kfz/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ ca. 5	Kfz/8h	(22:00-06:00 Uhr)
○ ca. 3	SV/24h	(00:00-24.00 Uhr)
○ ca. 3	SV/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ ca. 0	SV /8h	(22:00-06:00 Uhr)

(SV \triangleq Schwerverkehr > 3,5t)

4.3

Planfall – Prognose 2035 "Löchle - Teil 1" (Variante A)

Das hier zu Grunde gelegte Szenario setzt – neben der vorgenannten Pauschalprognose für die Sonnenstraße – im Prognosezeitraum 2035 auch die geplante Erweiterung/Nachverdichtung im Wohnquartierbereich "Löchle - Teil 1" (Dichtekonzept A) voraus.

Vor diesem Hintergrund ergibt sich dann für den relevanten Knotenpunktbereich Sonnenstraße / Am Waldrain für einen "Normalwerktag" überschlägig folgende Gesamtprognosebelastung 2035 (vgl. Plan 13):

Querschnitt Sonnenstraße (Q2)

(unmittelbar südlich Am Waldrain)

○ ca. 737	Kfz/24h	(00:00-24:00 Uhr)
○ ca. 711	Kfz/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ ca. 26	Kfz/8h	(22:00-06:00 Uhr)
○ ca. 29	SV/24h	(00:00-24.00 Uhr)
○ ca. 29	SV/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ ca. 0	SV /8h	(22:00-06:00 Uhr)

(SV \triangleq Schwerverkehr > 3,5t)

Querschnitt Sonnenstraße (Q1)

(unmittelbar nördlich Am Waldrain)

○ ca. 802	Kfz/24h	(00:00-24:00 Uhr)
○ ca. 784	Kfz/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ ca. 18	Kfz/8h	(22:00-06:00 Uhr)
○ ca. 22	SV/24h	(00:00-24.00 Uhr)
○ ca. 22	SV/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ ca. 0	SV /8h	(22:00-06:00 Uhr)

(SV \triangleq Schwerverkehr > 3,5t)

Querschnitt Am Waldrain (Q3)

(unmittelbar vor Einmündung in die Sonnenstraße)

○ ca. 287	Kfz/24h	(00:00-24:00 Uhr)
○ ca. 273	Kfz/16h	(06:00-22:00 Uhr)
○ ca. 14	Kfz/8h	(22:00-06:00 Uhr)

- ca. 7 SV/24h (00:00-24.00 Uhr)
- ca. 7 SV/16h (06:00-22:00 Uhr)
- ca. 0 SV /8h (22:00-06:00 Uhr)

(SV \triangleq Schwerverkehr > 3,5t)

An dieser Stelle wird auch ergänzend darauf hingewiesen, dass beim hier zugrunde gelegten Planfall die gegenwärtig noch bestehende Tagesklinik im Bereich des Flurstücks Nr. 328/5 dann im Rahmen der geplanten Umnutzung entfällt. Dies ist bei der Ermittlung des Prognoseverkehrsaufkommens entsprechend berücksichtigt worden.

5. LEISTUNGSFÄHIGKEIT DES FÜR DIE QUARTIERERSCHLISSUNG "LÖCHLE - TEIL 1" RELEVANTEN KNOTENPUNKTES SONNENSTRASSE / AM WALDRAIN

Auf der Basis der ermittelten Prognoseverkehrsbelastungen 2035 wurden für die beiden relevanten Prognose-Szenarien (siehe auch Textziffer 4.2 und 4.3) – neben dem Gesamt-Tagesverkehrsaufkommen Kfz/24h – auch die maßgebenden stündlichen Verkehrsmengen für die morgendliche und die nachmittägliche / abendliche Spitzenstunde an einem "Normalwerktag" in Kfz/ H_{MAX} ermittelt.

Zur Bewertung/Einschätzung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Sonnenstraße / Am Waldrain wurden die vorgenannten Spitzenstundenbelastungen 2035 jeweils in die sogenannte Bemessungsverkehrsstärke

Pkw-E/ H_{MAX} .

umgerechnet. Damit ist gleichzeitig auch der Anteil des Schwerverkehrs (>3,5t) entsprechend berücksichtigt worden.

Die nachfolgenden Leistungsfähigkeitsberechnungen wurden generell für einen "Normalwerktag" (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) vorgenommen, da hier durch die Überlagerung von Einkaufs-, Berufs- und Freizeitverkehr erfahrungsgemäß das insgesamt höchste Verkehrsaufkommen im relevanten Straßennetz zu verzeichnen ist.

Im Ergebnis der auf der Basis des in der Verkehrsplanung/Verkehrstechnik allgemein anerkannten Verfahrens

- "KNOBEL" (Verfahren zur Ermittlung der Kapazität und der Verkehrsqualität an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage – Version 7.1.18)

durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen für den 3-armigen Knotenpunkt Sonnenstraße / Am Waldrain bleibt folgendes festzuhalten:

5.1

0-PROGNOSE 2035

(Status Quo – noch ohne Erweiterung/Nachverdichtung "Löchle - Teil 1"

- Es wird deutlich, dass der Knotenpunkt Sonnenstraße / Am Waldrain bei dem o.g. Szenario im Prognosezeitraum 2035 sowohl während der maßgebenden morgendlichen Spitzenstunde, als auch in der nachmittäglichen/abendlichen Spitzenstunde eine sehr gute Leistungsfähigkeit aufweist.
- Dies spiegelt auch die für sämtliche Verkehrsströme / Fahrtbeziehungen jeweils bestmögliche Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes **QSV = "A"** wider (auf einer Bewertungsskala von "A" = sehr gut bis "F" = ungenügend)
- Die durchschnittlich mittleren Wartezeiten *W* liegen für alle Verkehrsströme/ Fahrtenbeziehungen am Knotenpunkt generell unter 5 Sekunden pro Kfz (Berechnungsverfahren nach WU)

5.2

Planfall-Prognose 2035 "Löchle - Teil 1" (Variante A)

- Auch bei diesem Szenario bzw. Planfall, der die geplante Erweiterung/Nachverdichtung im Wohnquartierbereich "Löchle - Teil 1" (Dichtekonzept A) voraussetzt, ist sowohl während der maßgebenden morgendlichen Spitzenstunde, als auch in der maßgeblichen nachmittäglichen/abendlichen Spitzenstunde insgesamt eine sehr gute Leistungsfähigkeit im Prognosezeitraum 2035 zu verzeichnen.
- Das wird durch die jeweils bestmöglichen Gesamtqualitätsstufen des Verkehrsablaufes **QSV = "A"** (Morgenspitze) und **QSV = "B"** (Abendspitze) unterstrichen.
- Analog zur 0-Prognose 2035 liegen auch hier die durchschnittlichen mittleren Wartezeiten *W* jeweils für sämtliche Verkehrsströme / Fahrtbeziehungen am Knotenpunkt noch unter 5 Sekunden pro Kfz (Berechnungsverfahren nach WU)

6.

SCHALLTECHNISCH RELEVANTE VERKEHRSELASTUNGEN

(DTV-WERTE)

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

Gemäß den aktuellen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS – 19) erfolgte eine diesbezügliche Einteilung/Unterteilung in die jeweiligen lärmspezifischen Fahrzeuggruppen:

- Motorräder / Kräder
- Pkw – Personenkraftwagen, Personenkraftwagen mit Anhänger und Lieferwagen (Güterkraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5t)

- Lkw 1 – Lastkraftwagen ohne Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5t und Busse
- Lkw 2 – Lastkraftwagen mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge (Zugmaschinen mit Auflieger) mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5t

Dabei ergeben sich für die schalltechnisch relevanten Beurteilungsquerschnitte im Einzelnen folgende DTV-Verkehrsbelastungen:

6.1

Analyse 2022 (Status Quo)

Querschnitt Sonnenstraße (Q2)

(unmittelbar südlich Am Waldrain)

	ca. Kfz/24h (00:00-24:00 Uhr)	ca. Kfz/16h (06:00-22:00 Uhr)	ca. Kfz/8h (22:00-06:00 Uhr)
○ Motorrad / Krad	4	4	0
○ Pkw (≤ 3,5t)	532	517	15
○ Lkw 1 (> 3,5t)	15	15	0
○ Lkw 2 (> 3,5t)	1	1	0
Summe	552	537	15

Querschnitt Sonnenstraße (Q1)

(unmittelbar nördlich Am Waldrain)

	ca. Kfz/24h (00:00-24:00 Uhr)	ca. Kfz/16h (06:00-22:00 Uhr)	ca. Kfz/8h (22:00-06:00 Uhr)
○ Motorrad / Krad	4	4	0
○ Pkw (≤ 3,5t)	566	553	13
○ Lkw 1 (> 3,5t)	13	13	0
○ Lkw 2 (> 3,5t)	1	1	0
Summe	584	571	13

Querschnitt Am Waldrain (Q3)

(unmittelbar vor Einmündung in die Sonnenstraße)

	ca. Kfz/24h (00:00-24:00 Uhr)	ca. Kfz/16h (06:00-22:00 Uhr)	ca. Kfz/8h (22:00-06:00 Uhr)
○ Motorrad / Krad	0	0	0
○ Pkw (≤ 3,5t)	101	96	5
○ Lkw 1 (> 3,5t)	2	2	0
○ Lkw 2 (> 3,5t)	0	0	0
Summe	103	98	5

6.2

0-Prognose 2035

(Status Quo – noch ohne Erweiterung/Nachverdichtung "Löchle - Teil 1")

Querschnitt Sonnenstraße (Q2)

(unmittelbar südlich Am Waldrain)

	ca. Kfz/24h (00:00-24:00 Uhr)	ca. Kfz/16h (06:00-22:00 Uhr)	ca. Kfz/8h (22:00-06:00 Uhr)
○ Motorrad / Krad	4	4	0
○ Pkw (≤ 3,5t)	547	532	15
○ Lkw 1 (> 3,5t)	15	15	0
○ Lkw 2 (> 3,5t)	1	1	0
Summe	567	552	15

Querschnitt Sonnenstraße (Q1)
 (unmittelbar nördlich Am Waldrain)

	ca. Kfz/24h (00:00-24:00 Uhr)	ca. Kfz/16h (06:00-22:00 Uhr)	ca. Kfz/8h (22:00-06:00 Uhr)
○ Motorrad / Krad	4	4	0
○ Pkw (≤ 3,5t)	582	569	13
○ Lkw 1 (> 3,5t)	13	13	0
○ Lkw 2 (> 3,5t)	1	1	0
Summe	600	587	13

Querschnitt Am Waldrain (Q3)
 (unmittelbar vor Einmündung in die Sonnenstraße)

	ca. Kfz/24h (00:00-24:00 Uhr)	ca. Kfz/16h (06:00-22:00 Uhr)	ca. Kfz/8h (22:00-06:00 Uhr)
○ Motorrad / Krad	0	0	0
○ Pkw (≤ 3,5t)	101	96	5
○ Lkw 1 (> 3,5t)	2	2	0
○ Lkw 2 (> 3,5t)	0	0	0
Summe	103	98	5

6.3

Planfall – Prognose 2035
"Löchle - Teil 1" (Variante A)

Querschnitt Sonnenstraße (Q2)
 (unmittelbar südlich Am Waldrain)

	ca. Kfz/24h (00:00-24:00 Uhr)	ca. Kfz/16h (06:00-22:00 Uhr)	ca. Kfz/8h (22:00-06:00 Uhr)
○ Motorrad / Krad	8	8	0

○ Pkw (≤ 3,5t)	629	606	23
○ Lkw 1 (> 3,5t)	19	19	0
○ Lkw 2 (> 3,5t)	1	1	0
Summe	657	634	23

Querschnitt Sonnenstraße (Q1)
 (unmittelbar nördlich Am Waldrain)

	ca. Kfz/24h (00:00-24:00 Uhr)	ca. Kfz/16h (06:00-22:00 Uhr)	ca. Kfz/8h (22:00-06:00 Uhr)
○ Motorrad / Krad	8	8	0
○ Pkw (≤ 3,5t)	694	678	16
○ Lkw 1 (> 3,5t)	14	14	0
○ Lkw 2 (> 3,5t)	1	1	0
Summe	717	701	16

Querschnitt Am Waldrain (Q3)
 (unmittelbar vor Einmündung in die Sonnenstraße)

	ca. Kfz/24h (00:00-24:00 Uhr)	ca. Kfz/16h (06:00-22:00 Uhr)	ca. Kfz/8h (22:00-06:00 Uhr)
○ Motorrad / Krad	4	4	0
○ Pkw (≤ 3,5t)	249	236	13
○ Lkw 1 (> 3,5t)	5	5	0
○ Lkw 2 (> 3,5t)	0	0	0
Summe	258	245	13

7.

ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

Vor dem Hintergrund der durchgeführten Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan "Löchle - Teil 1" bleibt zusammenfassend nochmals folgendes festzuhalten:

- Die am Donnerstag 31.03.2022 durchgeführte Gesamttagesverkehrszählung (00:00-24:00 Uhr) an dem für die Quartiererschließung "Löchle – Teil 1" maßgebenden 3-armigen Knotenpunkt Sonnenstraße / Am Waldrain verdeutlicht, dass hier unter Analysebedingungen insgesamt ein vergleichsweise moderates Verkehrsaufkommen zu verzeichnen ist.
- Dies wird auch durch die in der Summe über den gesamten Tageszeitbereich (00:00-24:00 Uhr) in den unmittelbaren Knotenpunktbereich einfahrenden 668 Kfz/24h (Zuflusssumme) unterstrichen.
- Darüber hinaus hat die vorliegende Untersuchung deutlich gemacht, dass auf der Basis der geplanten strukturellen Erweiterungen/Nachverdichtungen im Wohnquartierbereich "Löchle - Teil 1" (Dichtekonzept bzw. Variante A) überschlägig für einen "Normalwerktag" (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) von folgendem zusätzlichem Verkehrsaufkommen - einschließlich Besucher- und Wirtschaftsverkehr - auszugehen ist.

- o Verkehrliche Erschließung über Am Waldrain

ca. + 195 Fahrten / "Normalwerktag"
(Summe Zu- und Abfahrt)

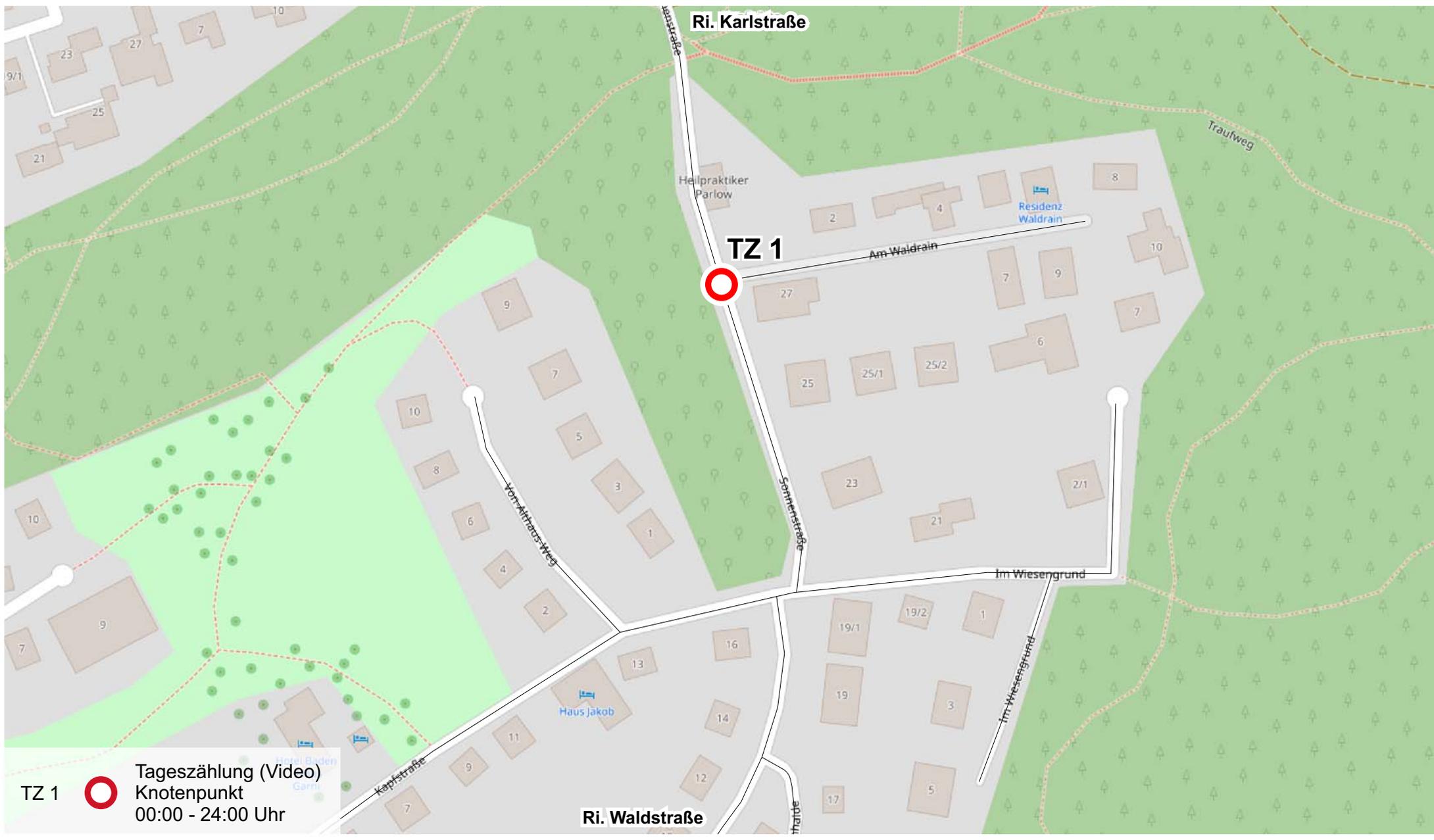
- o Verkehrliche Erschließung über Sonnenstraße (Flurstück Nr. 326/1 und Flurstück Nr. 330/2)

ca. + 65 Fahrten / "Normalwerktag"
(Summe Zu- und Abfahrt)

- Auch wenn sich vor allem in der Quartiererschließungsstraße Am Waldrain infolge der geplanten strukturellen Erweiterungen/Nachverdichtungen im Wohnquartier (Dichtekonzept A) gegenüber dem Status Quo eine vergleichsweise nicht ganz unerhebliche Zunahme des Fahrtenaufkommens ergibt, kann davon ausgegangen werden, dass das relevante Straßennetzsystem (Sonnenstraße / Am Waldrain) das hier zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen insgesamt aufnehmen bzw. bewältigen kann, ohne dass es zu entsprechenden Beeinträchtigungen oder Störungen im Verkehrsablauf kommt.
Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass das künftige Gesamt-Tagesverkehrsaufkommen im Bereich des Knotenpunktes Sonnenstraße / Am Waldrain dann nach wie vor einen vergleichsweise moderaten Verkehrsbelastungswert aufweist.
- Allerdings sollte im Hinblick auf das o.g. zusätzliche Verkehrsaufkommen in der Quartiererschließungsstraße Am Waldrain vor allem im vorderen westlichen Teilabschnitt der Straße eine entsprechende bauliche Ertüchtigung bzw. Verbreiterung des bestehenden Querschnittes (auf ca. 6,0m) angestrebt werden, die dann uneingeschränkte Begegnungsverkehre zu-

lassen (vgl. RASt 06, Seiten 26ff., Bild 17).

- Darüber hinaus haben die ergänzend durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen für den für die Wohnquartierserschließung "Löchle – Teil1" relevanten 3-armigen Knotenpunkt Sonnenstraße / Am Waldrain deutlich gemacht, dass der Knotenpunkt auch nach der geplanten strukturellen Erweiterung/Nachverdichtung im Quartierbereich (Dichtekonzept bzw. Variante A), sowohl während der maßgebenden morgendlichen Spitzenstunde, als auch in der maßgebenden nachmittäglichen/abendlichen Spitzenstunde insgesamt eine sehr gute Leistungsfähigkeit im Prognosezeitraum 2035 aufweist (siehe auch Textziffer 5.2 bzw. Anlagen A1 – A4 Blatt 1 links mit Stauraumangaben N-95 bzw. N-99).

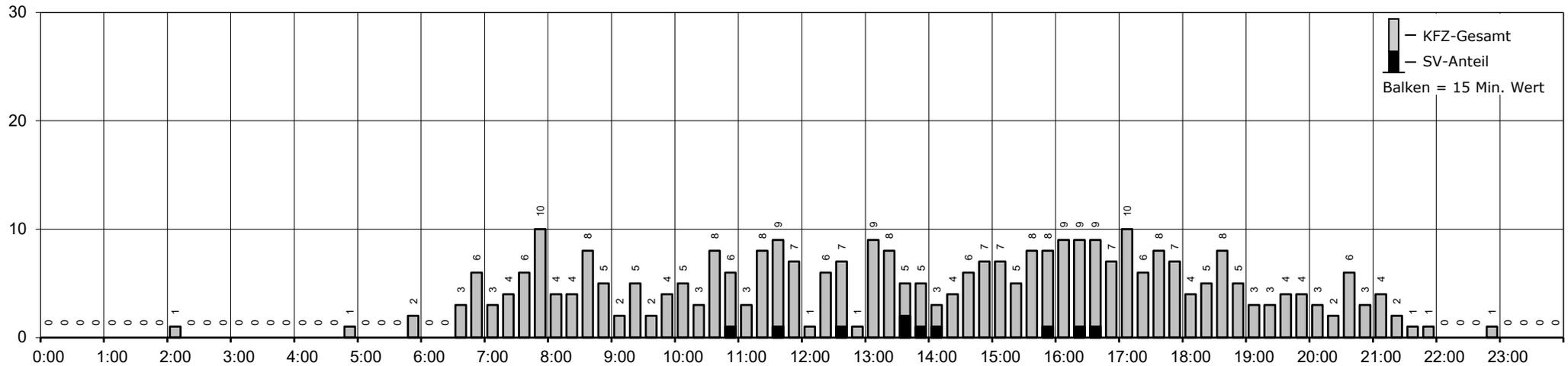


TZ 1  Tageszählung (Video)
Knotenpunkt
00:00 - 24:00 Uhr

TZ 1 - Sonnenstr. / Am Waldrain Verkehr aus Richtung Sonnenstr. / Ri. Karlstr.

SUMME	KFZ/24H :	333
SUMME	SV/24H :	10

KFZ/15 MIN

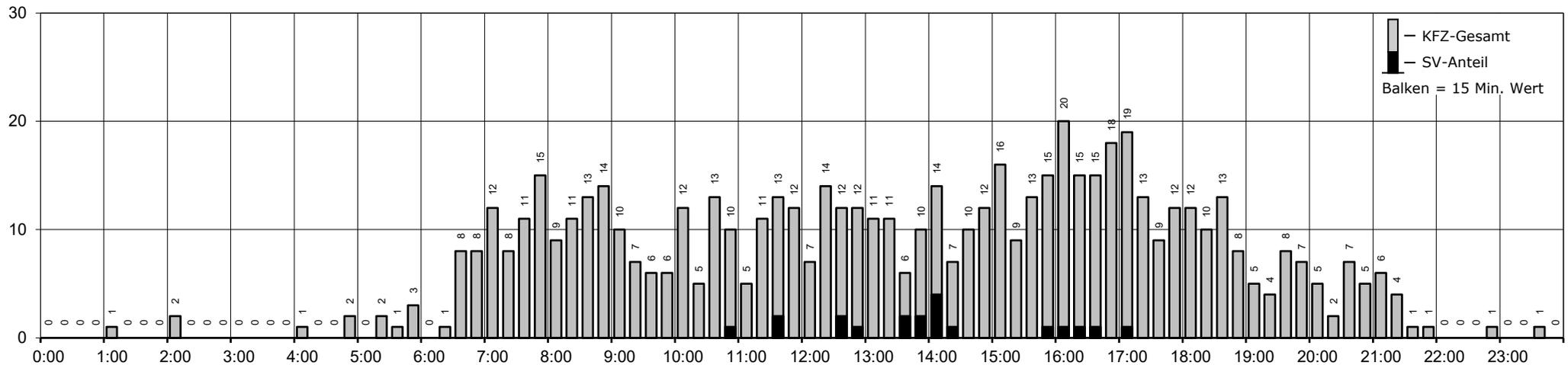


QUERSCHNITT Sonnenstr. / Ri. Karlstr.

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)
(IM STRASSENQUERSCHNITT): **3,16%**

SUMME	KFZ/24H :	632
SUMME	SV/24H :	20

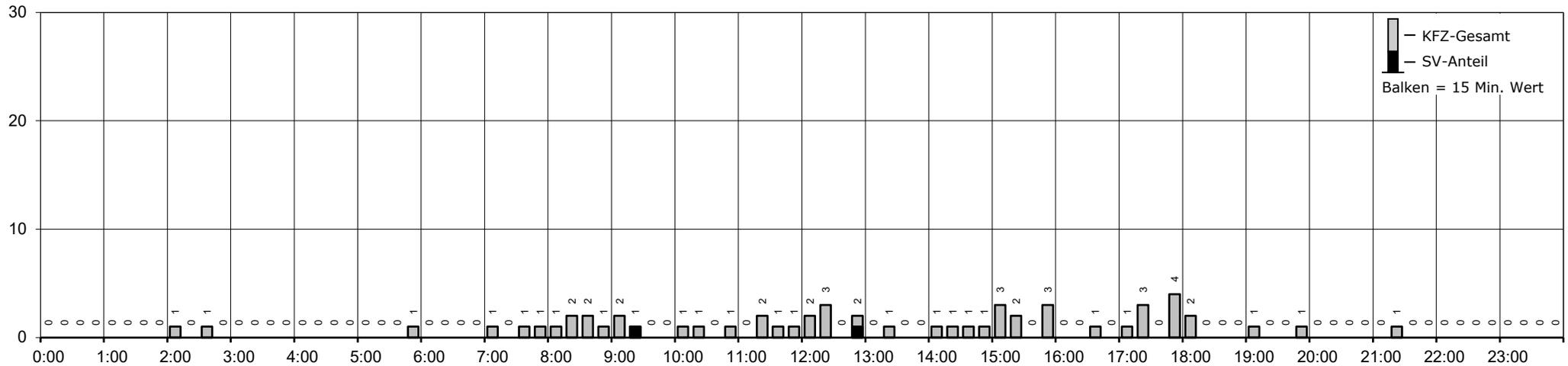
KFZ/15 MIN



TZ 1 - Sonnenstr. / Am Waldrain Verkehr aus Richtung Am Waldrain

SUMME	KFZ/24H :	56
SUMME	SV/24H :	2

KFZ/15 MIN

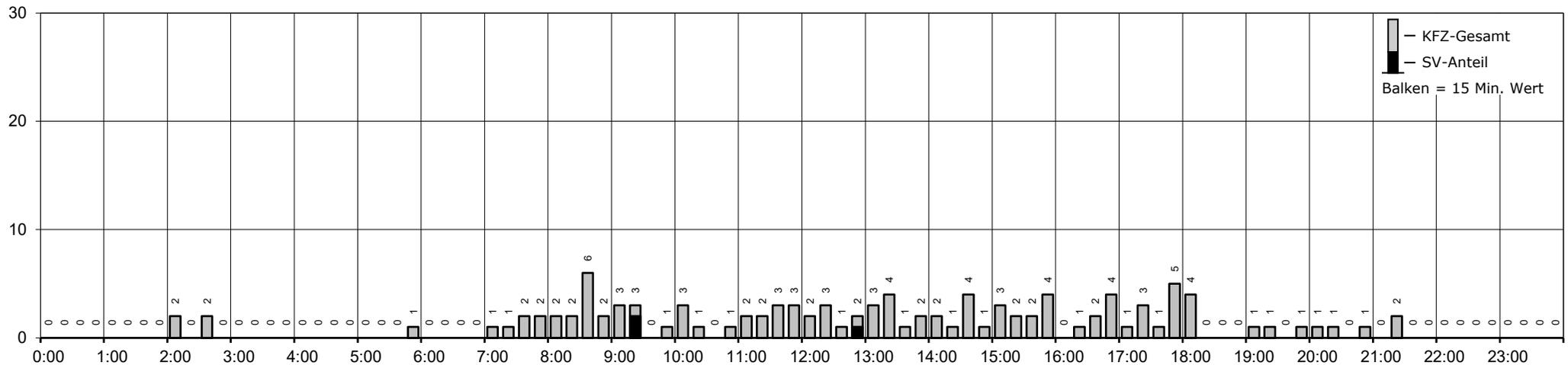


QUERSCHNITT Am Waldrain

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)
(IM STRASSENQUERSCHNITT): **2,70%**

SUMME	KFZ/24H :	111
SUMME	SV/24H :	3

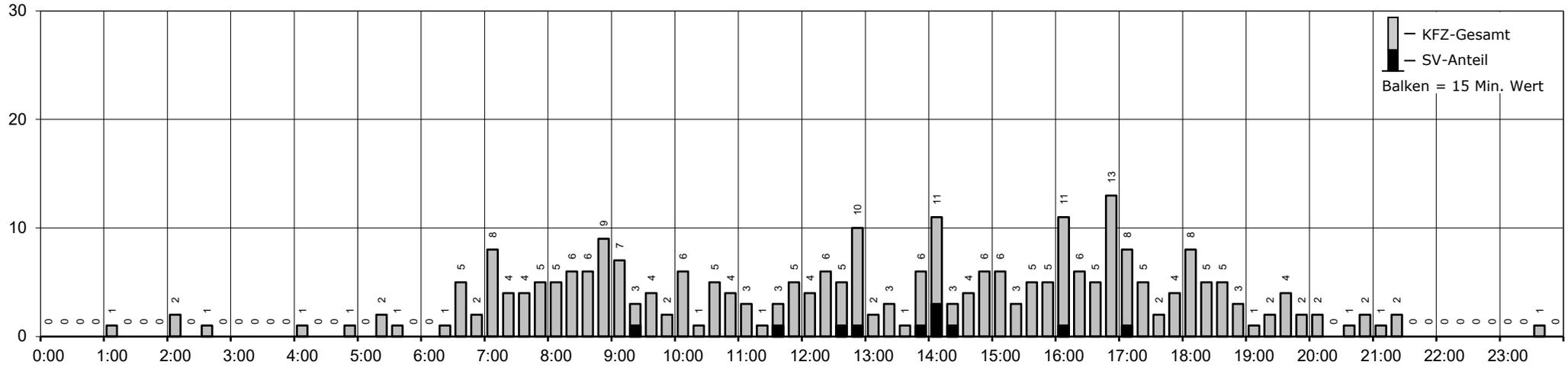
KFZ/15 MIN



TZ 1 - Sonnenstr. / Am Waldrain Verkehr aus Richtung Sonnenstr. / Ri. Waldstr.

KFZ/15 MIN

SUMME	KFZ/24H :	281
SUMME	SV/24H :	11

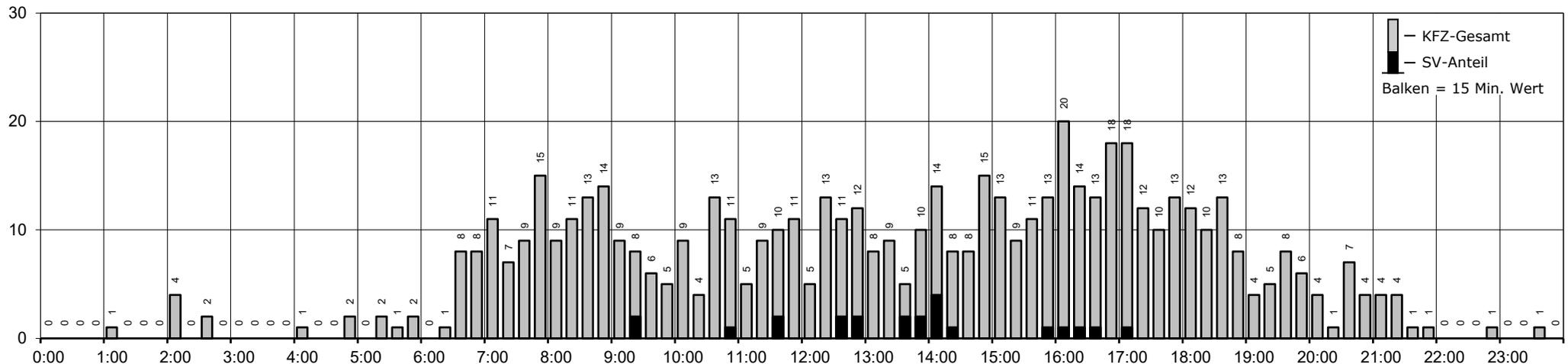


QUERSCHNITT Sonnenstr. / Ri. Waldstr.

KFZ/15 MIN

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)
(IM STRASSENQUERSCHNITT): **3,85%**

SUMME	KFZ/24H :	597
SUMME	SV/24H :	23

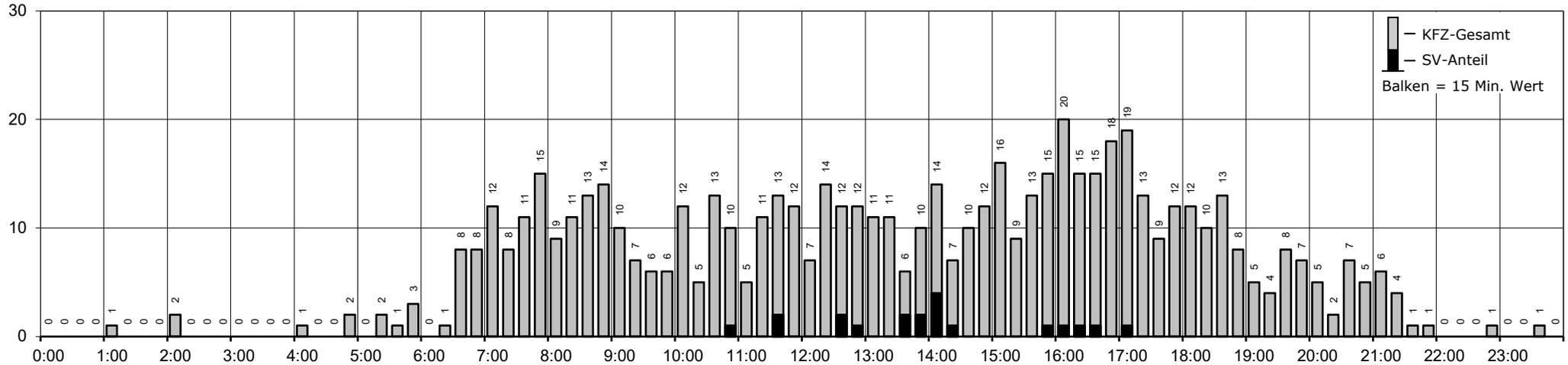


TZ 1 - Sonnenstr. / Am Waldrain QUERSCHNITT Sonnenstr. / Ri. Karlstr.

KFZ/15 MIN

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)
(IM STRASSENQUERSCHNITT): **3,16%**

SUMME	KFZ/24H :	632
SUMME	SV/24H :	20

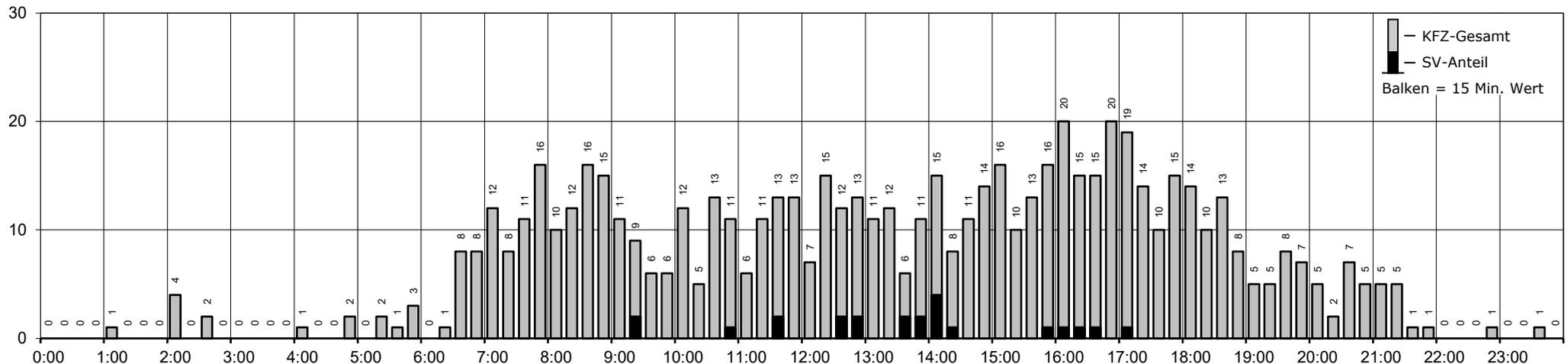


GESAMTER IN DEN KNOTEN EINFAHRENDER VERKEHR

KFZ/15 MIN

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL (>3,5t)
(IM GESAMTKNOTEN): **3,43%**

SUMME	KFZ/24H :	670
SUMME	SV/24H :	23

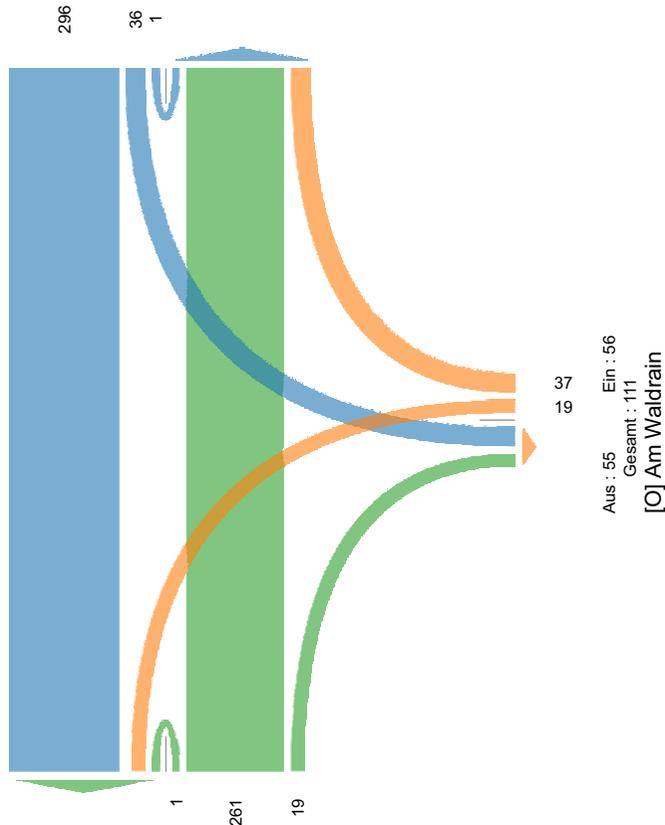


Bad Dürrheim 31-03-2022 - #9118 - TZ 1 - Knotenpunkt(e)
 Do. 31 März 2022
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
 Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw
 Alle Abbiegebeziehungen
 ID: 935785, Standort: 48.021116, 8.542685, Seitennummer: TZ 1



[N] Sonnenstr. / Ri. Karlstr.

Gesamt : 632
 Ein : 333 Aus : 299



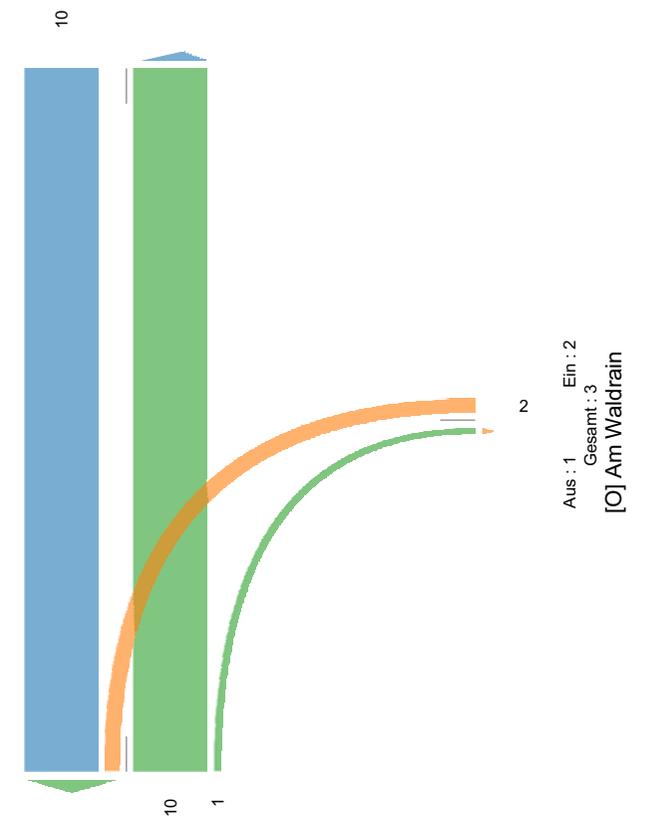
Kfz/24h

Bad Dürrheim 31-03-2022 - #9118 - TZ 1 - Knotenpunkt(e)
 Do. 31 März 2022
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
 Busse, Lkw mit Anhänger, Lkw ohne Anhänger
 Alle Abbiegebeziehungen
 ID: 935785, Standort: 48.021116, 8.542685, Seitennummer: TZ 1



[N] Sonnenstr. / Ri. Karlstr.

Gesamt : 20
 Ein : 10 Aus : 10



[S] Sonnenstr. / Ri. Waldstr.

SV/24h;_{>3,5t}

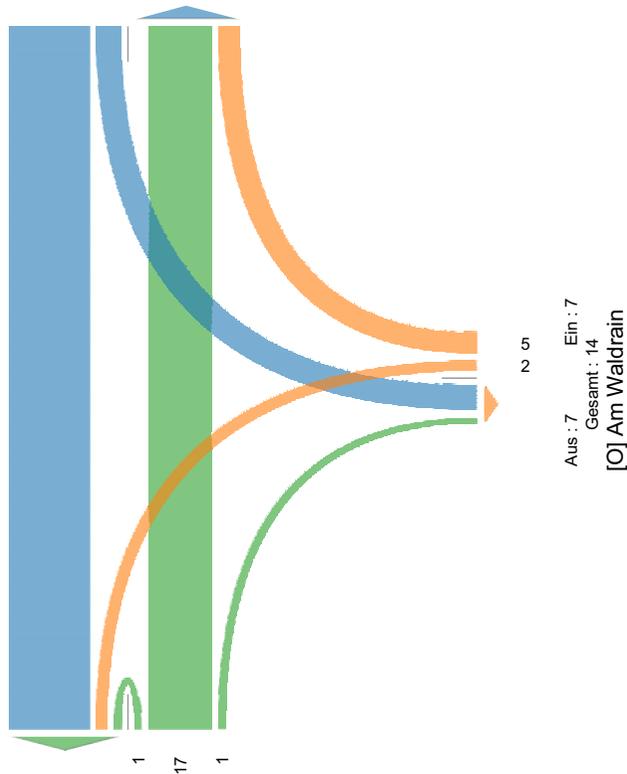
Bad Dürrhein 31-03-2022 - #9118 - TZ 1 - Knotenpunkt(e)
 Do. 31 März 2022
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
 Busse, Lkw mit Anhänger, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen
 Alle Abbiegebeziehungen
 ID: 935785, Standort: 48.021116, 8.542685, Seitennummer: TZ 1

PLANUNGSGRUPPE SSW GMBH
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE

[N] Sonnenstr. / Ri. Karlstr.

Gesamt : 50
 Ein : 28 Aus : 22

22 6



Aus : 25 Ein : 19
 Gesamt : 44

[S] Sonnenstr. / Ri. Waldstr.

SV/24h; >2,8t

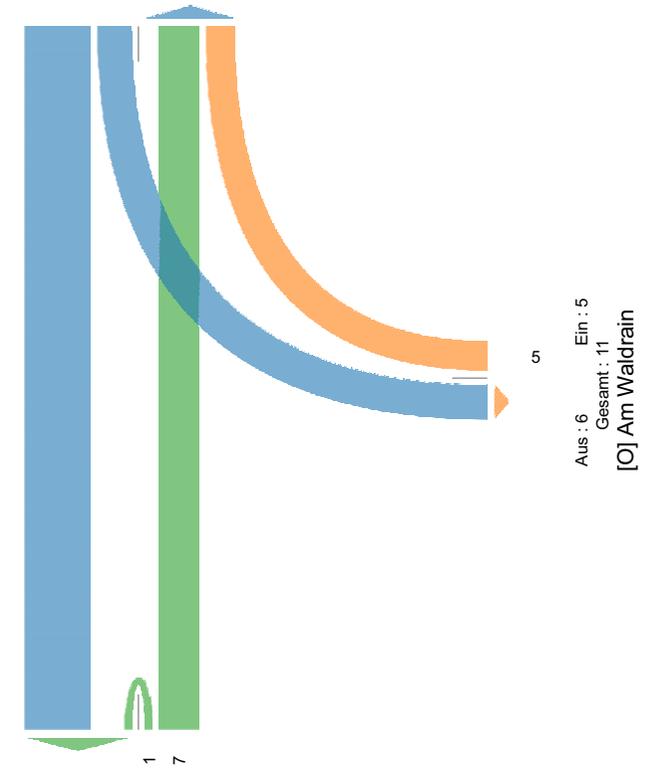
Bad Dürrhein 31-03-2022 - #9118 - TZ 1 - Knotenpunkt(e)
 Do. 31 März 2022
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
 Lieferwagen
 Alle Abbiegebeziehungen
 ID: 935785, Standort: 48.021116, 8.542685, Seitennummer: TZ 1

PLANUNGSGRUPPE SSW GMBH
 STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR
 Erstellt durch: Planungsgruppe SSW GmbH
 Hoferstr. 9 a, Ludwigsburg, BW, 71636, DE

[N] Sonnenstr. / Ri. Karlstr.

Gesamt : 30
 Ein : 18 Aus : 12

12 6



Aus : 13 Ein : 8
 Gesamt : 21

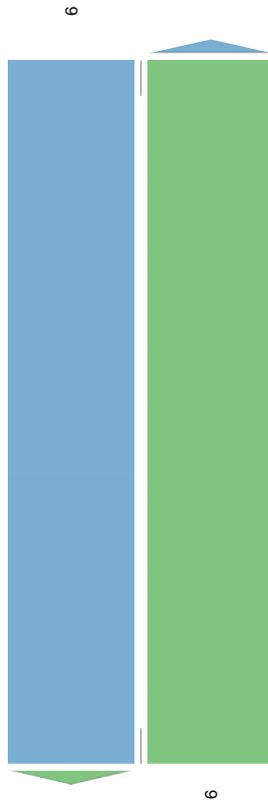
[S] Sonnenstr. / Ri. Waldstr.

Lieferwagen/24h

Bad Dürrheim 31-03-2022 - #9118 - TZ 1 - Knotenpunkt(e)
 Do. 31 März 2022
 Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
 Fahrräder auf der Straße
 Alle Abbiegebeziehungen
 ID: 935785, Standort: 48.021116, 8.542685, Seitennummer: TZ 1



[N] Sonnenstr. / Ri. Karlstr.
 Gesamt : 12
 Ein : 6 Aus : 6



Aus : 6 Ein : 6
 Gesamt : 12
 [S] Sonnenstr. / Ri. Waldstr.

Rad/24h

Bad Dürrheim 31-03-2022 - #9118 - TZ 1 - Knotenpunkt(e)
 Do. 31 März 2022
 31. März 2022, 06:15 Uhr - 22 Uhr
 Fahrräder auf der Straße
 Alle Abbiegebeziehungen
 ID: 935785, Standort: 48.021116, 8.542685, Seitennummer: TZ 1



[N] Sonnenstr. / Ri. Karlstr.
 Gesamt : 12
 Ein : 6 Aus : 6



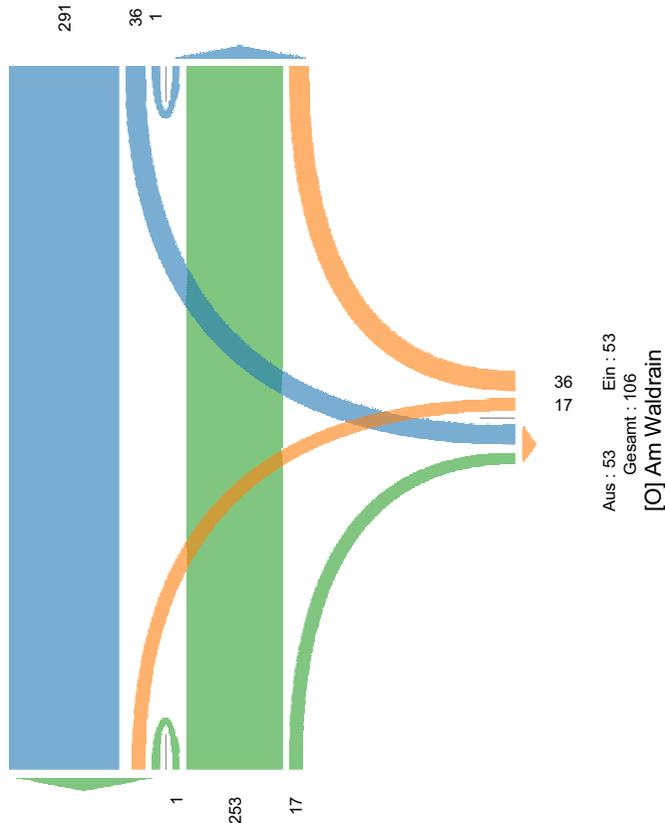
Aus : 6 Ein : 6
 Gesamt : 12
 [S] Sonnenstr. / Ri. Waldstr.

Rad/16h
 Tagesintervall
 (06:00 - 22:00 Uhr)

Bad Dürrheim 31-03-2022 - #9118 - TZ 1 - Knotenpunkt(e)
 Do. 31 März 2022
 31. März 2022, 06:15 Uhr - 22 Uhr
 Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw
 Alle Abbiegebeziehungen
 ID: 935785, Standort: 48.021116, 8.542685, Seitennummer: TZ 1



[N] Sonnenstr. / Ri. Karlstr.
 Gesamt : 618
 Ein : 328 Aus : 290



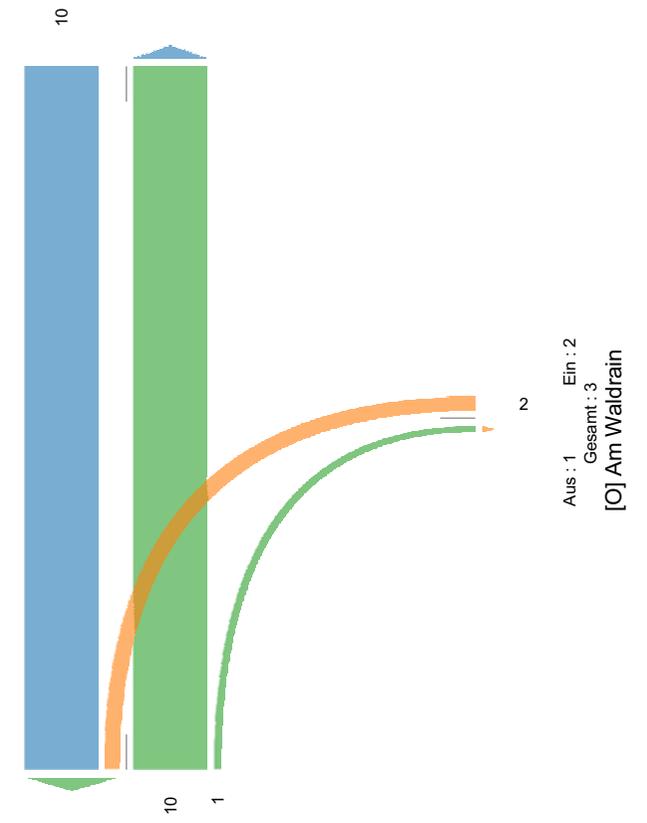
Aus : 309 Ein : 271
 Gesamt : 580
 [S] Sonnenstr. / Ri. Waldstr.

Kfz/16h
 Tagesintervall
 (06:00 - 22:00 Uhr)

Bad Dürrheim 31-03-2022 - #9118 - TZ 1 - Knotenpunkt(e)
 Do. 31 März 2022
 31. März 2022, 06:15 Uhr - 22 Uhr
 Busse, Lkw mit Anhänger, Lkw ohne Anhänger
 Alle Abbiegebeziehungen
 ID: 935785, Standort: 48.021116, 8.542685, Seitennummer: TZ 1



[N] Sonnenstr. / Ri. Karlstr.
 Gesamt : 20
 Ein : 10 Aus : 10



Aus : 12 Ein : 11
 Gesamt : 23
 [S] Sonnenstr. / Ri. Waldstr.

SV/16h; $>3,5t$
 Tagesintervall
 (06:00 - 22:00 Uhr)

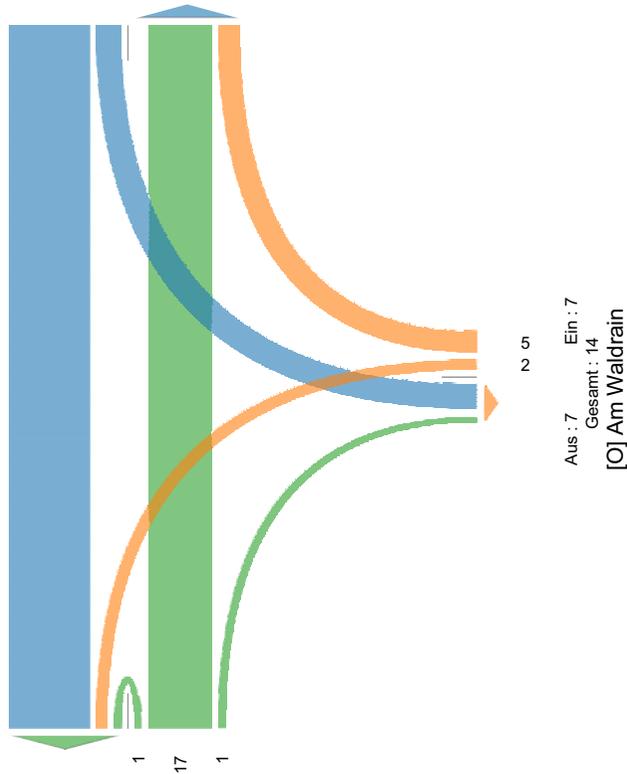
Bad Dürrheim 31-03-2022 - #9118 - TZ 1 - Knotenpunkt(e)
 Do. 31 März 2022
 31. März 2022, 06:15 Uhr - 22 Uhr
 Busse, Lkw mit Anhänger, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen
 Alle Abbiegebeziehungen
 ID: 935785, Standort: 48.021116, 8.542685, Seitennummer: TZ 1



[N] Sonnenstr. / Ri. Karlstr.

Gesamt : 50
 Ein : 28 Aus : 22

22 6



Aus : 25 Ein : 19
 Gesamt : 44

[S] Sonnenstr. / Ri. Waldstr.

SV/16h; $>2,8t$
 Tagesintervall
 (06:00 - 22:00 Uhr)

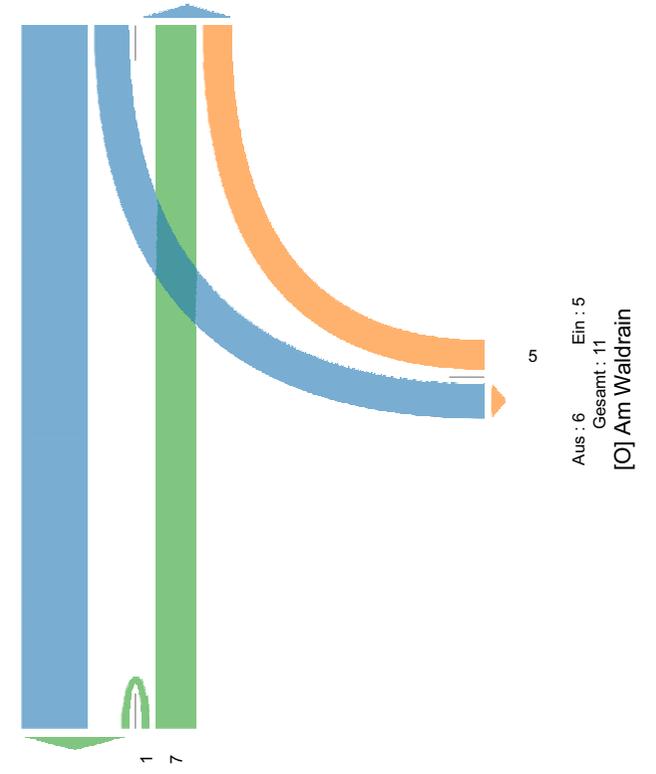
Bad Dürrheim 31-03-2022 - #9118 - TZ 1 - Knotenpunkt(e)
 Do. 31 März 2022
 31. März 2022, 06:15 Uhr - 22 Uhr
 Lieferwagen
 Alle Abbiegebeziehungen
 ID: 935785, Standort: 48.021116, 8.542685, Seitennummer: TZ 1



[N] Sonnenstr. / Ri. Karlstr.

Gesamt : 30
 Ein : 18 Aus : 12

12 6



Aus : 13 Ein : 8
 Gesamt : 21

[S] Sonnenstr. / Ri. Waldstr.

Lieferwagen/16h
 Tagesintervall
 (06:00 - 22:00 Uhr)

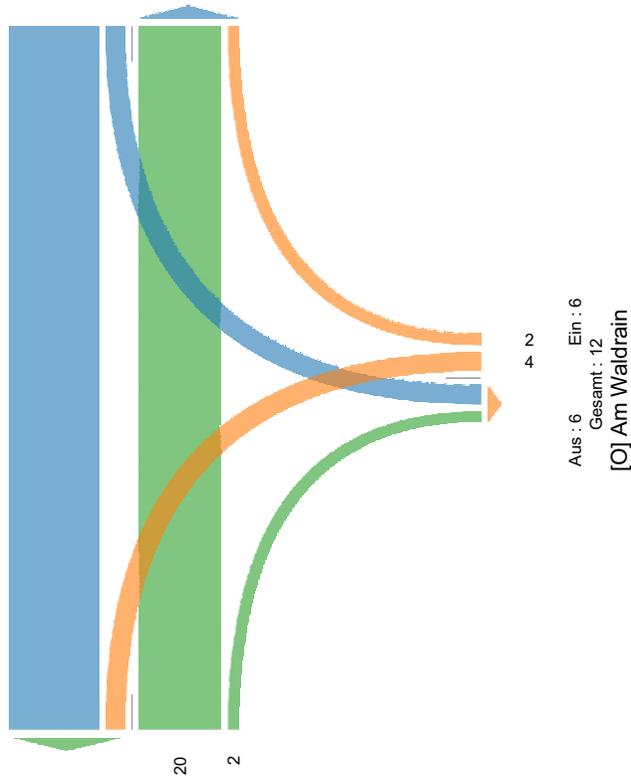
Bad Dürrheim 31-03-2022 - #9118 - TZ 1 - Knotenpunkt(e)
 Do. 31 März 2022
 Spitzenstunde, morgens (31. März 2022, 07:45 Uhr - 08:45 Uhr)
 Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw
 Alle Abbiegebeziehungen
 ID: 935785, Standort: 48.021116, 8.542685, Seitennummer: TZ 1



[N] Sonnenstr. / Ri. Karlstr.

Gesamt : 48
 Ein : 26 Aus : 22

22 4



Aus : 26 Ein : 22
 Gesamt : 48
 [S] Sonnenstr. / Ri. Waldstr.

Kfz/H_{max}
 Morgenspitze

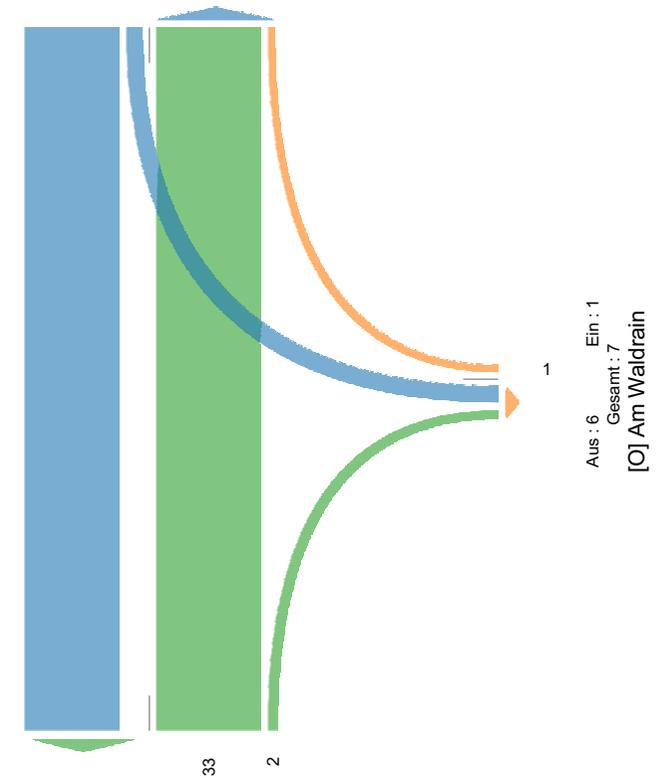
Bad Dürrheim 31-03-2022 - #9118 - TZ 1 - Knotenpunkt(e)
 Do. 31 März 2022
 Spitzenstunde, abends (31. März 2022, 16:00 Uhr - 17 Uhr) -
 Gesamtspitzenstunde
 Busse, Lkw mit Anhänger, Krad, Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen, Pkw
 Alle Abbiegebeziehungen
 ID: 935785, Standort: 48.021116, 8.542685, Seitennummer: TZ 1



[N] Sonnenstr. / Ri. Karlstr.

Gesamt : 68
 Ein : 34 Aus : 34

30 4

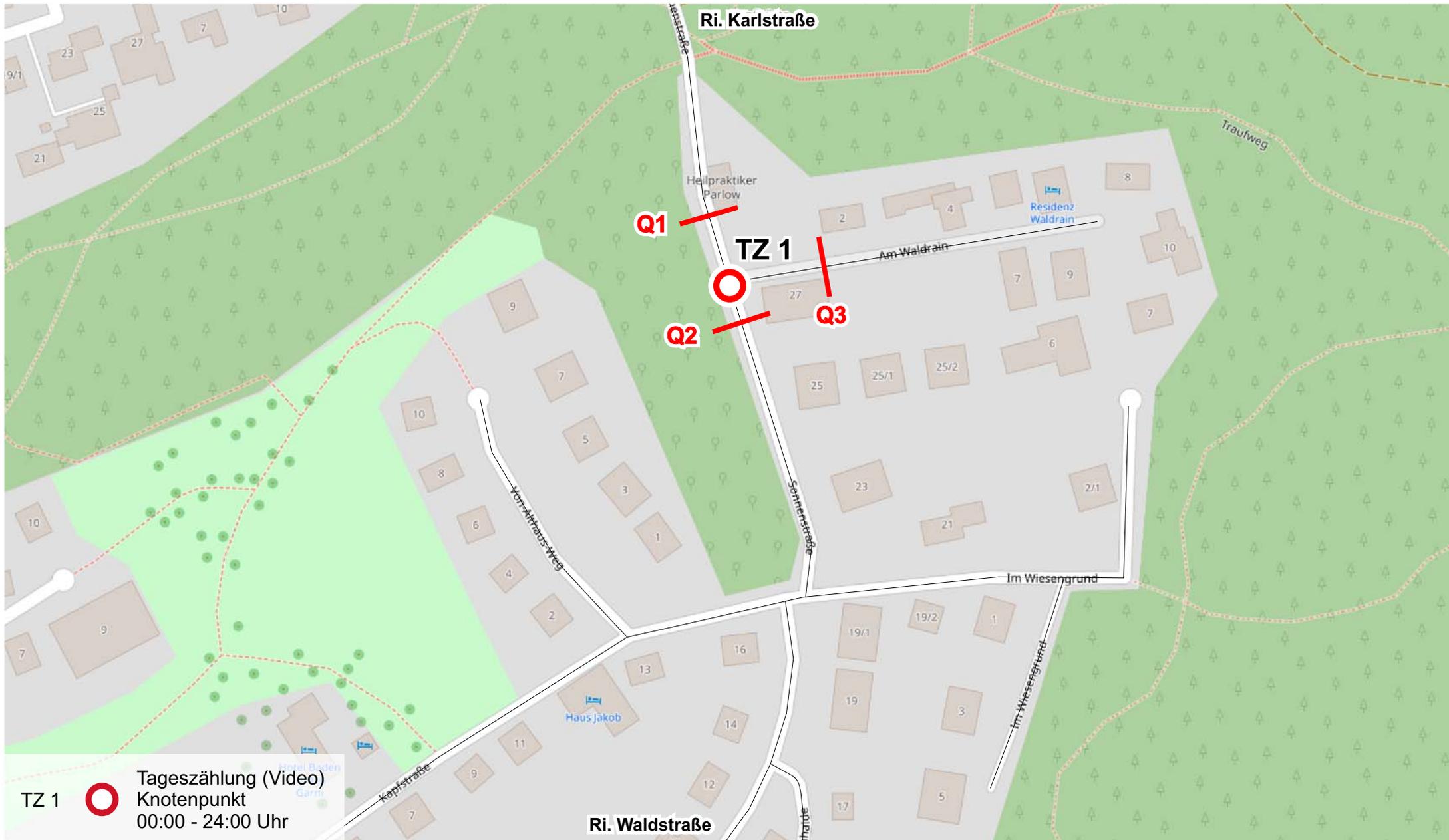


Aus : 30 Ein : 35
 Gesamt : 65
 [S] Sonnenstr. / Ri. Waldstr.

Kfz/H_{max}
 Abendspitze







Kreuzung mit 'Rechts vor Links'-Regelung (RvL) nach Wu

Projekt : BAD DÜRRHEIM-VU B-PLAN LÖCHLE-TEIL1 (DICHTEKONZEPT A)
 Knotenpunkt : SONNENSTRASSE / AM WALDRAIN
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE)-PROGNOSE 2035 - PLANFALL 0
 Datei : BDÜRRH_SONNENSTR.AMWALDRAIN_PLF02035_MSP

Strom		q-vorh	CO	schein. C	W	QSV	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	[s]		strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1	→										
2	→	22	1029	1022	3,6	A	24	3,6	0	1	A
3	→	2	1029	1029	3,51	A					
4	←	4	947	921	3,93	A					
5	↑						6	3,8	0	0	A
6	→	2	1029	1029	3,51	A					
7	→	4	947	925	3,91	A					
8	←	24	1029	1029	3,58	A	28	3,66	0	1	A
9	←										
10	→										
11	↓										
12	←										

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung 'Rechts vor Links': nach HBS 2015 (Stephan, 2003)

Strassennamen :

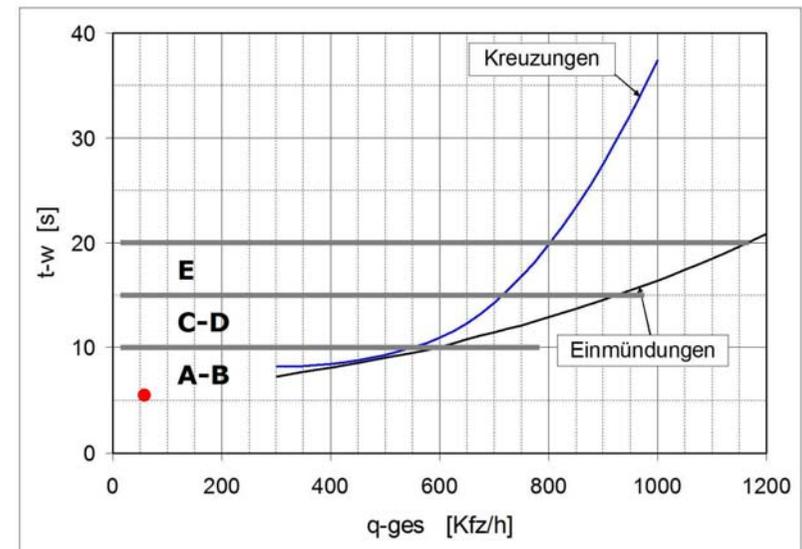


KNOBEL Version 7.1.18

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Berechnung als 'Rechts vor Links' nach HBS (2015) Kapitel 55

Projekt : BAD DÜRRHEIM-VU B-PLAN LÖCHLE-TEIL1 (DICHTEKONZEPT A)
 Knotenpunkt : SONNENSTRASSE / AM WALDRAIN
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE)-PROGNOSE 2035 - PLANFALL 0
 Datei : BDÜRRH_SONNENSTR.AMWALDRAIN_PLF02035_MSP



q-ges = 58 [Kfz/h]
 w-m = 5,5 [s]

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A-B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung 'Rechts vor Links': nach HBS 2015 (Stephan, 2003)

Strassennamen :

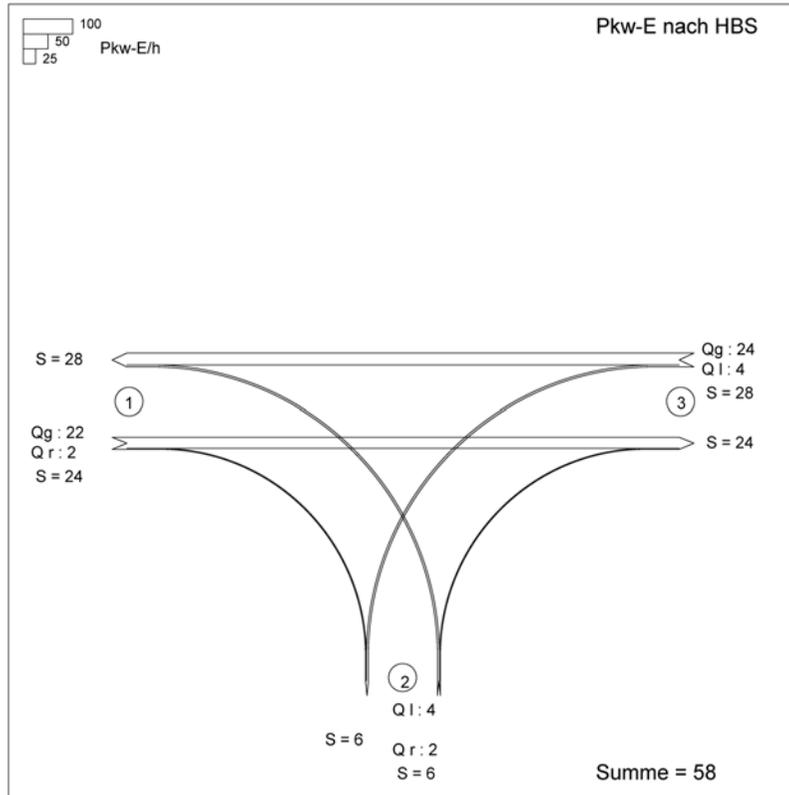


KNOBEL Version 7.1.18

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : BAD DÜRRHEIM-VU B-PLAN LÖCHLE-TEIL1 (DICHTEKONZEPT A)
 Knotenpunkt : SONNENSTRASSE / AM WALDRAIN
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE)-PROGNOSE 2035 - PLANFALL 0
 Datei : BDÜRRH_SONNENSTR.AMWALDRAIN_PLF02035_MSP



Zufahrt 1: SONNENSTR./RI.WALDSTR.
 Zufahrt 2: AM WALDRAIN
 Zufahrt 3: SONNENSTR./RI.KARLSTR.

KNOBEL Version 7.1.18

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Rechts-vor-Links-Regelung : Geometrie des Knotenpunktes

Projekt : BAD DÜRRHEIM-VU B-PLAN LÖCHLE-TEIL1 (DICHTEKONZEPT A)
 Knotenpunkt : SONNENSTRASSE / AM WALDRAIN
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE)-PROGNOSE 2035 - PLANFALL 0
 Datei : BDÜRRH_SONNENSTR.AMWALDRAIN_PLF02035_MSP



Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Knotenpunkttyp :	T-Kreuzung (Einmündung)	
Lage :	Innerorts	
Dreiecksinsel, links nach rechts :	3 :	nein
Dreiecksinsel, von unten nach oben :	6 :	nein
Anzahl der Fahrstreifen :	2 :	1
	8 :	1
Abbiegestreifen vorhanden?	2/3 :	nein
Länge Abbiegestreifen :	2/3 :	-
Linksabbiegestreifen vorhanden?	4 :	nein
Länge Linksabbiegestreifen :	4 :	-
Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze	3 :	0
	6 :	0
Vorfahrtszeichen :	2 / 3 / 4 / 6 / 7 / 8 : Z 102 oder ohne Zeichen	

Straßennamen :

SONNENSTR./RI.WALDSTR.



SONNENSTR./RI.KARLSTR.

KNOBEL Version 7.1.18

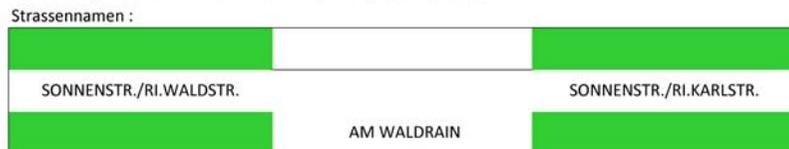
Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Kreuzung mit 'Rechts vor Links'-Regelung (RvL) nach Wu

Projekt : BAD DÜRRHEIM-VU B-PLAN LÖCHLE-TEIL1 (DICHTEKONZEPT A)
 Knotenpunkt : SONNENSTRASSE / AM WALDRAIN
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE)-PROGNOSE 2035 - PLANFALL 0
 Datei : BDÜRRH_SONNENSTR.AMWALDRAIN_PLF02035_ASP.kob

Strom		q-vorh	CO	schein. C	W	QSV	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	[s]		strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1	→										
2	→	36	1029	1028	3,63	A	38	3,64	0	1	A
3	→	2	1029	1029	3,51	A					
4	←	0	947	913	0	A					
5	↑						1	3,5	0	0	A
6	→	1	1029	1029	3,5	A					
7	↓	4	947	912	3,96	A					
8	←	33	1029	1029	3,62	A	37	3,68	0	1	A
9	↑										
10	→										
11	↓										
12	←										

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
 Lage des Knotenpunktes : Innerorts
 Berechnung 'Rechts vor Links': nach HBS 2015 (Stephan, 2003)

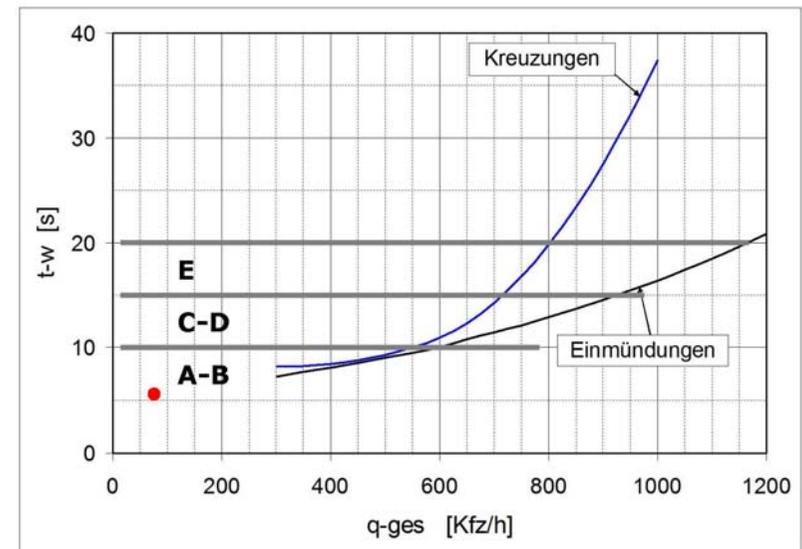


KNOBEL Version 7.1.18

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

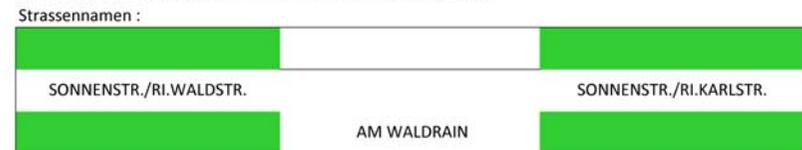
Berechnung als 'Rechts vor Links' nach HBS (2015) Kapitel 55

Projekt : BAD DÜRRHEIM-VU B-PLAN LÖCHLE-TEIL1 (DICHTEKONZEPT A)
 Knotenpunkt : SONNENSTRASSE / AM WALDRAIN
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE)-PROGNOSE 2035 - PLANFALL 0
 Datei : BDÜRRH_SONNENSTR.AMWALDRAIN_PLF02035_ASP.kob



$q-ges = 76$ [Kfz/h]
 $w-m = 5,6$ [s]

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A-B**
 Lage des Knotenpunktes : Innerorts
 Berechnung 'Rechts vor Links': nach HBS 2015 (Stephan, 2003)

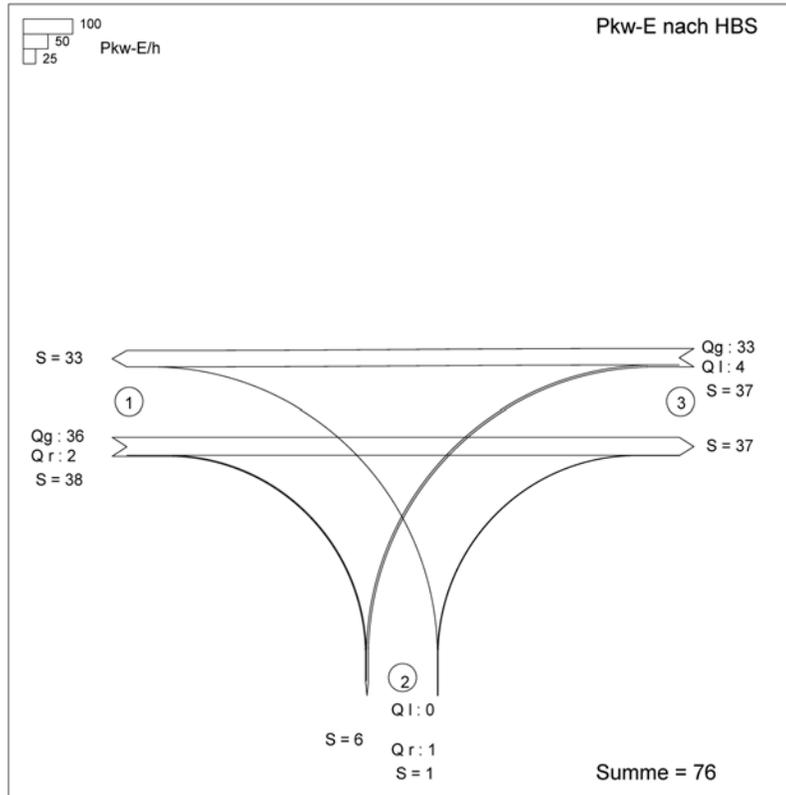


KNOBEL Version 7.1.18

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : BAD DÜRRHEIM-VU B-PLAN LÖCHLE-TEIL1 (DICHTEKONZEPT A)
 Knotenpunkt : SONNENSTRASSE / AM WALDRAIN
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE)-PROGNOSE 2035 - PLANFALL 0
 Datei : BDÜRRH_SONNENSTR.AMWALDRAIN_PLF02035_ASP.kob



Zufahrt 1: SONNENSTR./RI.WALDSTR.
 Zufahrt 2: AM WALDRAIN
 Zufahrt 3: SONNENSTR./RI.KARLSTR.

KNOBEL Version 7.1.18

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Rechts-vor-Links-Regelung : Geometrie des Knotenpunktes

Projekt : BAD DÜRRHEIM-VU B-PLAN LÖCHLE-TEIL1 (DICHTEKONZEPT A)
 Knotenpunkt : SONNENSTRASSE / AM WALDRAIN
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE)-PROGNOSE 2035 - PLANFALL 0
 Datei : BDÜRRH_SONNENSTR.AMWALDRAIN_PLF02035_ASP.kob



Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Knotenpunkttyp :	T-Kreuzung (Einmündung)	
Lage :	Innerorts	
Dreiecksinsel, links nach rechts :	3 :	nein
Dreiecksinsel, von unten nach oben :	6 :	nein
Anzahl der Fahrstreifen :	2 :	1
	8 :	1
Abbiegestreifen vorhanden?	2/3 :	nein
Länge Abbiegestreifen :	2/3 :	-
Linksabbiegestreifen vorhanden?	4 :	nein
Länge Linksabbiegestreifen :	4 :	-
Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze	3 :	0
	6 :	0
Vorfahrtszeichen :	2 / 3 / 4 / 6 / 7 / 8 : Z 102 oder ohne Zeichen	

Straßennamen :

SONNENSTR./RI.WALDSTR.



SONNENSTR./RI.KARLSTR.

AM WALDRAIN

KNOBEL Version 7.1.18

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Kreuzung mit 'Rechts vor Links'-Regelung (RvL) nach Wu

Projekt : BAD DÜRRHEIM-VU B-PLAN LÖCHLE-TEIL1 (DICHTEKONZEPT A)
 Knotenpunkt : SONNENSTRASSE / AM WALDRAIN
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE)-PROGNOSE 2035-PLANFALL VARIANTE A
 Datei : BDÜRRH_SONNENSTR.AMWALDRAIN_PLFVARA_2035_MSP.kob

Strom		q-vorh	CO	schein. C	W	QSV	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	[s]		strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1	→										
2	→	23	1029	1008	3,65	A	26	3,66	0	1	A
3	→	3	1029	1029	3,51	A					
4	←	9	947	918	3,96	A					
5	↑						19	3,77	0	1	A
6	→	10	1029	1029	3,53	A					
7	→	6	947	923	3,93	A					
8	←	25	1029	1029	3,59	A	31	3,69	0	1	A
9	←										
10	→										
11	↓										
12	←										

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
 Lage des Knotenpunktes : Innerorts
 Berechnung 'Rechts vor Links': nach HBS 2015 (Stephan, 2003)
 Strassennamen :

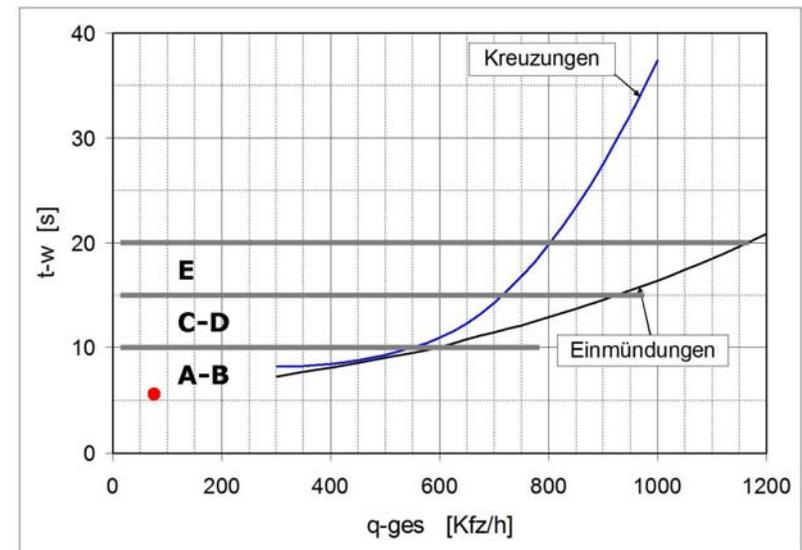


KNOBEL Version 7.1.18

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Berechnung als 'Rechts vor Links' nach HBS (2015) Kapitel 55

Projekt : BAD DÜRRHEIM-VU B-PLAN LÖCHLE-TEIL1 (DICHTEKONZEPT A)
 Knotenpunkt : SONNENSTRASSE / AM WALDRAIN
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE)-PROGNOSE 2035-PLANFALL VARIANTE A
 Datei : BDÜRRH_SONNENSTR.AMWALDRAIN_PLFVARA_2035_MSP.kob



q-ges = 76 [Kfz/h]
 w-m = 5,6 [s]

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A-B**
 Lage des Knotenpunktes : Innerorts
 Berechnung 'Rechts vor Links': nach HBS 2015 (Stephan, 2003)
 Strassennamen :

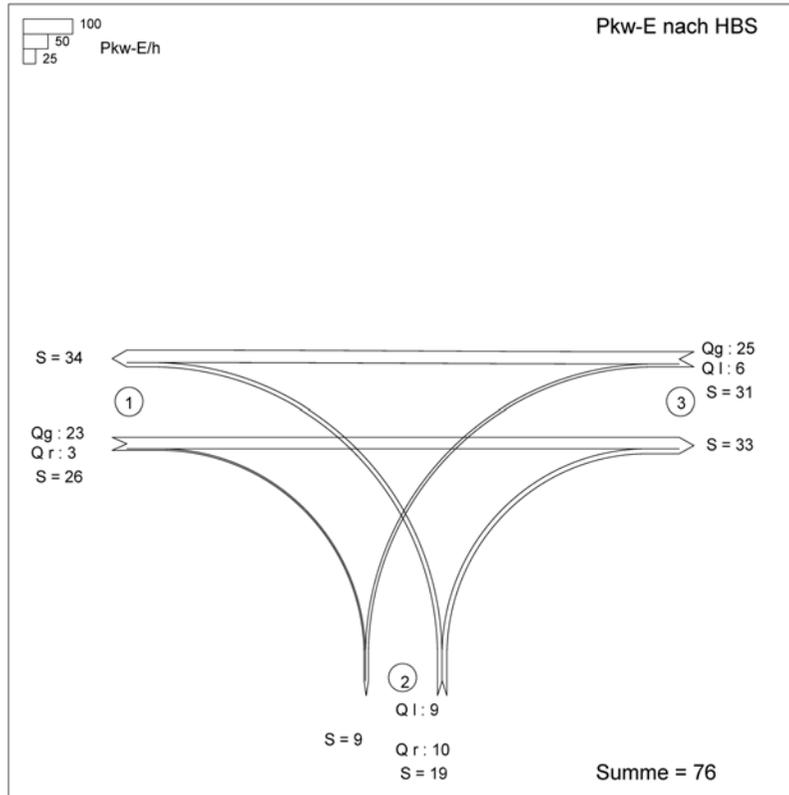


KNOBEL Version 7.1.18

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : BAD DÜRRHEIM-VU B-PLAN LÖCHLE-TEIL1 (DICHTEKONZEPT A)
 Knotenpunkt : SONNENSTRASSE / AM WALDRAIN
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE)-PROGNOSE 2035-PLANFALL VARIANTE A
 Datei : BDÜRRH_SONNENSTR.AMWALDRAIN_PLFVARA_2035_MSP.kob



Zufahrt 1: SONNENSTR./RI.WALDSTR.
 Zufahrt 2: AM WALDRAIN
 Zufahrt 3: SONNENSTR./RI.KARLSTR.

KNOBEL Version 7.1.18

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Rechts-vor-Links-Regelung : Geometrie des Knotenpunktes

Projekt : BAD DÜRRHEIM-VU B-PLAN LÖCHLE-TEIL1 (DICHTEKONZEPT A)
 Knotenpunkt : SONNENSTRASSE / AM WALDRAIN
 Stunde : MGS (MORGENSPITZE)-PROGNOSE 2035-PLANFALL VARIANTE A
 Datei : BDÜRRH_SONNENSTR.AMWALDRAIN_PLFVARA_2035_MSP.kob



Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Knotenpunkttyp :	T-Kreuzung (Einmündung)			
Lage :	Innerorts			
Dreiecksinsel, links nach rechts :	3 :	nein		
Dreiecksinsel, von unten nach oben :	6 :	nein		
Anzahl der Fahrstreifen :	2 :	1	8 :	1
Abbiegestreifen vorhanden?	2/3 :	nein	7 :	nein
Länge Abbiegestreifen :	2/3 :	-	7 :	-
Linksabbiegestreifen vorhanden?	4 :	nein		
Länge Linksabbiegestreifen :	4 :	-		
Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze	3 :	0	6 :	0
Vorfahrtszeichen :	2 / 3 / 4 / 6 / 7 / 8 : Z 102 oder ohne Zeichen			

Straßennamen :

SONNENSTR./RI.WALDSTR.



SONNENSTR./RI.KARLSTR.

KNOBEL Version 7.1.18

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Kreuzung mit 'Rechts vor Links'-Regelung (RvL) nach Wu

Projekt : BAD DÜRRHEIM-VU B-PLAN LÖCHLE-TEIL1 (DICHTEKONZEPT A)
 Knotenpunkt : SONNENSTRASSE / AM WALDRAIN
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE)-PROGNOSE 2035-PLANFALL VARIANTE A
 Datei : BDÜRRH_SONNENSTR.AMWALDRAIN_PLFVARA_2035_ASP.kob

Strom		q-vorh	CO	schein. C	W	QSV	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
- Nr.		[PWE/h]	[PWE/h]	[PWE/h]	[s]		strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1	→										
2	→	38	1029	1021	3,66	A	45	3,68	0	1	A
3	→	7	1029	1029	3,52	A					
4	←	2	947	903	4	A					
5	↑						7	3,67	0	0	A
6	→	5	1029	1029	3,52	A					
7	↓	12	947	906	4,03	B					
8	←	35	1029	1029	3,62	A	47	3,8	0	1	A
9	↑										
10	→										
11	↓										
12	←										

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung 'Rechts vor Links': nach HBS 2015 (Stephan, 2003)

Strassennamen :

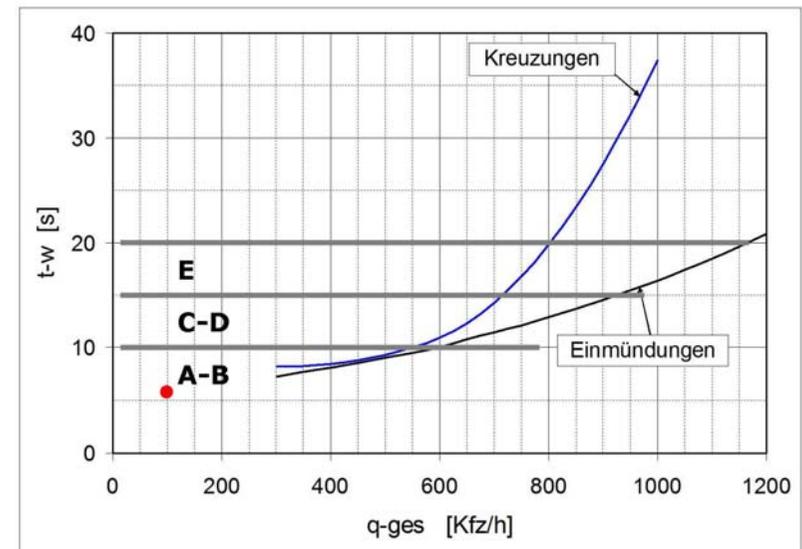
SONNENSTR./RI.WALDSTR.	AM WALDRAIN	SONNENSTR./RI.KARLSTR.
------------------------	-------------	------------------------

KNOBEL Version 7.1.18

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Berechnung als 'Rechts vor Links' nach HBS (2015) Kapitel 55

Projekt : BAD DÜRRHEIM-VU B-PLAN LÖCHLE-TEIL1 (DICHTEKONZEPT A)
 Knotenpunkt : SONNENSTRASSE / AM WALDRAIN
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE)-PROGNOSE 2035-PLANFALL VARIANTE A
 Datei : BDÜRRH_SONNENSTR.AMWALDRAIN_PLFVARA_2035_ASP.kob



q-ges = 99 [Kfz/h]

w-m = 5,8 [s]

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A-B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung 'Rechts vor Links': nach HBS 2015 (Stephan, 2003)

Strassennamen :

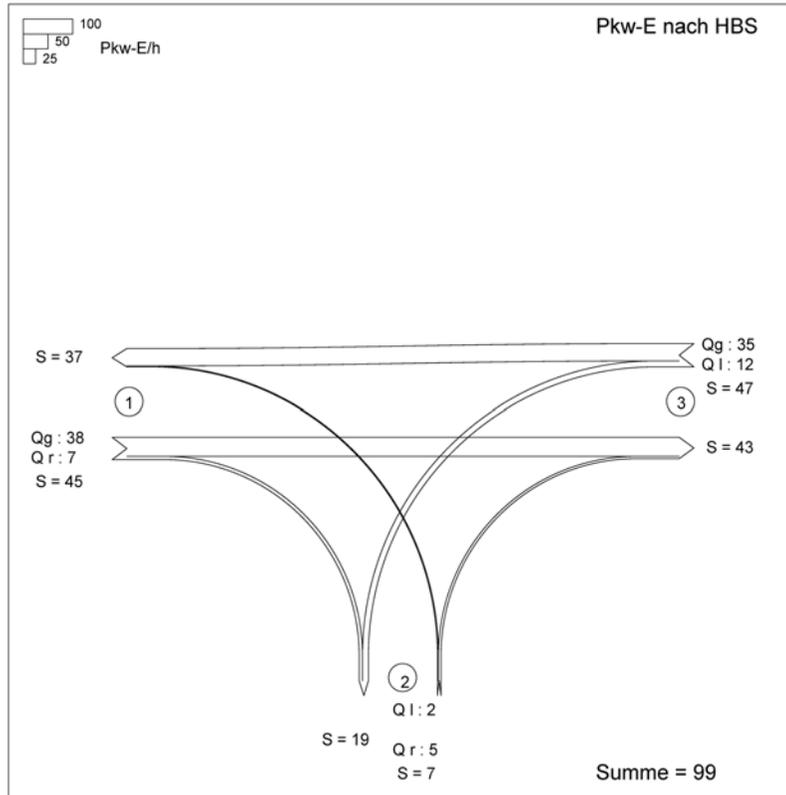
SONNENSTR./RI.WALDSTR.	AM WALDRAIN	SONNENSTR./RI.KARLSTR.
------------------------	-------------	------------------------

KNOBEL Version 7.1.18

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : BAD DÜRRHEIM-VU B-PLAN LÖCHLE-TEIL1 (DICHTEKONZEPT A)
 Knotenpunkt : SONNENSTRASSE / AM WALDRAIN
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE)-PROGNOSE 2035-PLANFALL VARIANTE A
 Datei : BDÜRRH_SONNENSTR.AMWALDRAIN_PLFVARA_2035_ASP.kob



Zufahrt 1: SONNENSTR./RI.WALDSTR.
 Zufahrt 2: AM WALDRAIN
 Zufahrt 3: SONNENSTR./RI.KARLSTR.

KNOBEL Version 7.1.18

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg

Rechts-vor-Links-Regelung : Geometrie des Knotenpunktes

Projekt : BAD DÜRRHEIM-VU B-PLAN LÖCHLE-TEIL1 (DICHTEKONZEPT A)
 Knotenpunkt : SONNENSTRASSE / AM WALDRAIN
 Stunde : MGS (ABENDSPITZE)-PROGNOSE 2035-PLANFALL VARIANTE A
 Datei : BDÜRRH_SONNENSTR.AMWALDRAIN_PLFVARA_2035_ASP.kob



Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Knotenpunkttyp :	T-Kreuzung (Einmündung)	
Lage :	Innerorts	
Dreiecksinsel, links nach rechts :	3 :	nein
Dreiecksinsel, von unten nach oben :	6 :	nein
Anzahl der Fahrstreifen :	2 :	1
	8 :	1
Abbiegestreifen vorhanden?	2/3 :	nein
Länge Abbiegestreifen :	2/3 :	-
Linksabbiegestreifen vorhanden?	4 :	nein
Länge Linksabbiegestreifen :	4 :	-
Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze	3 :	0
	6 :	0
Vorfahrtszeichen :	2 / 3 / 4 / 6 / 7 / 8 : Z 102 oder ohne Zeichen	

Straßennamen :

SONNENSTR./RI.WALDSTR.



AM WALDRAIN

SONNENSTR./RI.KARLSTR.

KNOBEL Version 7.1.18

Planungsgruppe SSW GmbH Ludwigsburg