



STADT WÖRTH AM RHEIN

Verkehrstechnische Untersuchung

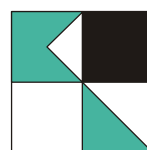
zum Bebauungsplanverfahren

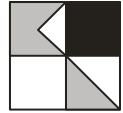
„Zwischen der Moltke- und Herrenstraße“

-Erläuterungsbericht-

Karlsruhe, September 2025

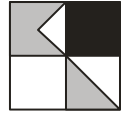
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





INHALTSVERZEICHNIS

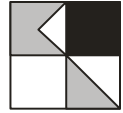
	Seite
1. Ausgangssituation	1
2. Verkehrsanalyse	1
3. Verkehrserzeugung	2
4 Verkehrsmodellierung	3
4.1 Analyse-Nullfall	3
4.2 Basis-Nullfall	3
4.3 Prognose-Planfall	4
5. Beurteilung der verkehrlichen Situation	4
5.1 Äußere und innere Erschließung / Verkehrsqualität	4
5.2 Leistungsfähigkeit	5
5.3 Verkehrssicherheit	5
6. Zusammenfassung	6



ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage

- 1 Übersichtslageplan
- 2 Siegerentwurf
- 3 Lage der Zählstellen am 23.01.2024
- 4 Belastung der Knotenpunkte am 23.01.2024 von 6:00 bis 10:00 Uhr [Kfz/4h]
- 5 Belastung der Knotenpunkte am 23.01.2024 von 15:00 bis 19:00 Uhr [Kfz/4h]
- 6 Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h] aus Knotenpunktszählung am 23.01.2024
- 7.1 – 7.6 Verkehrsaufkommen
- 8 Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] – Analyse-Nullfall
- 9 Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] – Prognose-Nullfall
- 10 Belastungsvergleich - werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
 Prognose-Nullfall zu Analyse-Nullfall
- 11 Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
 Variante ohne Erweiterung Dorschberg
- 12 Belastungsvergleich - werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
 Variante ohne Erweiterung Dorschberg zu Prognose-Nullfall



Auf Grundlage unserer Angebote vom 16.05.2023 und 26.06.2025 und den Beauftragungen vom 30.05.2023 und 26.06.2025 wird nachstehend der Bericht zur Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan „Zwischen der Moltke- und Herrenstraße“ in Würth am Rhein vorgelegt.

1. Ausgangssituation

Die Stadt Würth am Rhein beabsichtigt das Bebauungsplangebiet „Zwischen der Moltke- und Herrenstraße“ zu realisieren. Dieses liegt im Altort südlich der Ottstraße zwischen der Herrenstraße und der Moltkestraße im rückwärtigen Bereich der dortigen Bestandsbebauung. Innerhalb des Plangebietes sind auf einer Fläche von ca. 1 ha die Erstellung von 50 Wohneinheiten vorgesehen. Innerhalb des Plangebietes sollen insgesamt ca. 75 Pkw-Stellplätze in einer Tiefgarage oder Parkscheune realisiert werden. Erschlossen wird das Plangebiet über die Herrenstraße 18. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst neben dem Plangebiet selbst auch die angrenzende Bestandsbebauung der Ottstraße, Herrenstraße und Moltkestraße.

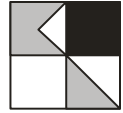
Im Rahmen der hier vorliegenden Verkehrsuntersuchung sollen Aussagen zu den bestehenden und zukünftigen Verkehrsbelastungen getroffen werden. Diese dienen im Weiteren als Grundlage für die parallel aufgestellte Schalltechnische Untersuchung. Des Weiteren wird die Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit überprüft. Dies erfolgt auf Grundlage vorliegender Unterlagen, insbesondere in Bezug auf die Auslastung des Straßennetzes und die Verkehrssicherheit.

In **Anlage 1** ist die Lage des Bebauungsplangebietes in Würth am Rhein aufgetragen. **Anlage 2** zeigt den Lageplan des Bebauungsplangebietes des Büros Piske mit Datum vom Juni 2025.

2. Verkehrsanalyse

Zur Ermittlung aktueller Verkehrszahlen wurde am Dienstag, den 23.01.2024, eine Verkehrserhebung am Kreisverkehr Hanns-Martin-Schleyer-Straße / Herrenstraße (K4) statt. Für parallele Projekte erfolgte zudem am gleichen Tag Verkehrszählungen an den Knotenpunkten Hanns-Martin-Schleyer-Straße / Ludwigstraße (K1), Herrenstraße / Ottstraße (K2), Ottstraße / Ludwigstraße / Luitpoldstraße (K3) sowie Abtwaldstraße / Seiläckerweg (K5) und Abtwaldstraße / Ottstraße (K6). Die genaue Lage der Zählstellen kann **Anlage 3** entnommen werden.

Die Zählungen an den Knotenpunkten K1 bis K3 fanden dabei über den Gesamttagesszeitraum von 6:00 bis 20:00 Uhr statt. An den Knotenpunkten K4 bis K6 wurde in den Spitzenstundenzeitbereichen von 6:00 bis 10:00 Uhr sowie von 15:00 bis 19:00 Uhr gezählt.



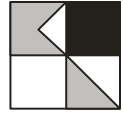
Die Strombelastungsplänen des vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstundenzeitbereichs, sind in den **Anlagen 4** und **5** dargestellt. Hieraus geht hervor, dass am Vormittag die Verkehrsströme verstärkt in Richtung Südosten und somit in Richtung der Bundesstraße 9, die Wörth mit Karlsruhe und Germersheim verbindet, orientiert sind. Am Nachmittag lassen sich überwiegend höhere Verkehrsbelastungen in der Gegenrichtung feststellen. Dies lässt Rückschlüsse auf Pendlerverkehre zu, die aus Wörth beispielsweise zum Mercedes-Benz-Werk oder nach Karlsruhe pendeln.

Auf Grundlage der Zählergebnisse sowie allgemeiner Hochrechnungsfaktoren, abgeleitet aus vergleichbaren Zählungen, wurden die Verkehrsbelastungen auf werktäglichen Gesamtverkehr hochgerechnet. Dieser ist in **Anlage 6** dargestellt. Entsprechend ergibt sich, dass die Hanns-Martin-Schleyer-Straße mit maximal ca. 13.930 Kfz/24 h im Querschnitt belastet ist. Im Zuge der Ottstraße, die als Einbahnstraße in westliche Fahrtrichtung ausgewiesen ist, liegen die Querschnittsbelastungen bei bis zu ca. 1.260 Kfz/24 h. Die Ludwigstraße weist Belastungen von maximal ca. 4.860 Kfz/24 h und die Abtswaldstraße mit maximal ca. 3.210 Kfz/24 h auf. Im Zuge der Herrenstraße konnten Belastungen von maximal ca. 1.070 Kfz/24 h festgestellt werden. Auch diese Belastungen beziehen sich jeweils auf den Querschnitt.

Neben den Verkehrsbelastungen des werktäglichen Gesamtverkehrs sind in **Anlage 6** die prozentualen Schwerverkehrsanteile angegeben. Diese liegen überwiegend in einer Größenordnung zwischen 1% und 2% und können für derartige Wohngebiete als plausibel angesehen werden.

3. Verkehrserzeugung

Auf Grundlage der von der Stadtverwaltung bzw. dem Büro Piske angegebenen 50 Wohneinheiten wurde anhand der Datensammlung VerBau, Dr. Bosserhoff, Wiesbaden das zukünftige Verkehrsaufkommen abgeschätzt. Hierfür wurden je Wohneinheit 2,0 bis 2,5 Einwohner angenommen, die im Schnitt 3,5 bis 4,0 Wege pro Tag zurücklegen. Der MIV-Anteil (Anteil des motorisierten Verkehrs am Gesamtverkehr) wurde mit 75 % festgelegt. Auf Basis dieser Eingangsdaten konnte eine zusätzliche Verkehrsbelastung von ca. 150 Kfz/24 h, jeweils im Quell- und Zielverkehr ermittelt werden. Die tabellarischen Eingangsdaten und Ergebnisse der Abschätzung der durch das Plangebiet hervorgerufenen Verkehrsbelastungen können den **Anlagen 7.1** bis **7.6** entnommen werden.



4 Verkehrsmodellierung

Im Folgenden wird auf die Modellierung der bestehenden und zukünftigen Verkehrsbelastungen eingegangen.

4.1 Analyse-Nullfall

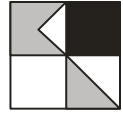
Aus Verkehrsuntersuchungen früherer Jahre liegt ein makroskopisches Verkehrsmodell des Gesamttraumes Karlsruhe – Wörth vor, das auf Basis der aktuellen Verkehrszählungen auf das Analysejahr 2024 fortgeschrieben wurde. Dabei wurden auch weitere Verkehrszählungen eingearbeitet, die in den Jahren 2023 und 2024 durchgeführt wurden.

In **Anlage 8** ist der Belastungsplan des werktäglichen Gesamtverkehrs im Analyse-Nullfall 2024 dargestellt. Ein Vergleich der Verkehrszählungen der Jahre 2023 und 2024 zeigt eine sehr gute Übereinstimmung der modellhaft berechneten Verkehrsbelastungen mit den Zählergebnissen, sodass eine sehr gute Datengrundlage zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen des Bebauungsplangebietes „Zwischen der Moltke- und Herrenstraße“ zur Verfügung steht.

4.2 Prognose-Nullfall

In einem nächsten Arbeitsschritt wurde die Matrix der Verkehrsbeziehungen nach Quelle und Ziel des Analysezeitraums 2024 auf das Zieljahr der Prognose 2035 fortgeschrieben. Dazu wurde einerseits die allgemeine Motorisierungsentwicklung abgeschätzt, wobei zur Fortschreibung der Analysematrix ein Hochrechnungsfaktor von 1,05 angenommen wurde. Dieser Faktor ist als relativ moderat zu bezeichnen, beschreibt jedoch die mögliche Entwicklung bis zum Ziel-jahr 2035. Grundsätzlich sollte bis zum Jahr 2035 eher eine allgemeine Reduzierung der Verkehrsbelastungen im motorisierten Individualverkehr eingetreten sein.

Die Prognosematrix des Jahres 2035 noch ohne Realisierung des Bebauungsplans „Zwischen der Moltke- und Herrenstraße“ wurde auf das aktuelle Verkehrsnetz verteilt und die entsprechenden Verkehrsbelastungen in werktäglichen Gesamtverkehr berechnet. Die Verkehrsverteilung des Prognose-Nullfalls ist in **Anlage 9**, der Vergleich zum Analyse-Nullfall 2024 in **Anlage 10** dargestellt. Es zeigt sich, dass die Hanns-Martin-Schleyer-Straße nun mit maximal ca. 1.100 Kfz/24 h stärker belastet ist als in der Analyse 2024. Die Belastungen im Zuge der Ottstraße steigen um ca. 200 Kfz/24 h. Die Ludwigstraße und die Abtswaldstraße werden mit ca. 500 Kfz/24 h bzw. 800 Kfz/24 h stärker belastet. Ein Mehrverkehr in Höhe von maximal ca. 200 Kfz/24 h ist im Zuge der Herrenstraße zu erwarten.



4.3 Prognose-Planfall

Zur Ermittlung des Prognose-Planfalls mit Berücksichtigung des Bebauungsplangebietes „Zwischen der Moltke- und Herrenstraße“ wurden die ermittelten induzierten Verkehre in das Verkehrsmodell eingearbeitet und den Belastungen des Basis-Nullfalls überlagert. Dabei wird davon ausgegangen, dass zukünftige Verkehre südlich der bestehenden Bebauung in der Herrenstraße auf das öffentliche Verkehrsnetz ein- bzw. ausfahren. Der Belastungsplan des so ermittelten werktäglichen Gesamtverkehrs des Prognose-Planfalls ist in **Anlage 11**, der Belastungsvergleich zum Basis-Nullfall ohne Bebauungsplangebiet ist jeweils mit entsprechenden Aufrundungen in **Anlage 12** dargestellt.

Entsprechend ergeben sich im Zuge der Hanns-Martin-Schleyer-Straße zukünftige Verkehrsbelastungen von maximal ca. 15.000 Kfz/24 h, was einer Erhöhung um ca. 200 Kfz/24 h entspricht. Die Verkehrszunahme kann im Zuge der Ottstraße mit ca. 100 Kfz/24 h auf ca. 1.500 Kfz/24 h angegeben werden. Auch in der Ludwigstraße ergibt sich eine Belastungssteigerung von ca. 200 Kfz/24 h auf nun maximal ca. 6.300 Kfz/24 h. Die Herrenstraße erfährt eine zusätzliche Verkehrsbelastung von ca. 200 Kfz/24 h auf maximal ca. 1.900 Kfz/24 h.

Sämtliche Verkehrsbelastungen beziehen sich hierbei auf den Querschnitt. Absolut gesehen ergeben sich durch das Plangebiet demzufolge nur geringe zusätzliche Belastungen. Bei paralleler Betrachtung der beiden Bebauungsplangebiete „Volgerwiesen“ und „Zwischen Herren- und Moltkestraße“ ergeben sich geringfügig höhere Belastungen, die jedoch vom Verkehrsnetz im näheren Umfeld problemlos aufgenommen werden können.

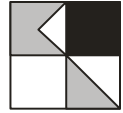
5. Beurteilung der verkehrlichen Situation

Nachstehend wird auf Verkehrsqualität, insbesondere in Bezug auf Erschließung, Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit eingegangen.

5.1 Äußere und innere Erschließung / Verkehrsqualität

Die äußere Erschließung des Plangebietes erfolgt über die Herrenstraße, die über die Hanns-Martin-Schleyer-Straße an die B 9 angebunden ist. Somit kann festgestellt werden, dass das Plangebiet auf kurzem Weg mit dem überörtlichen Verkehrsnetz verknüpft wird.

Das Gebiet selbst ist als überwiegend autofreies Quartier konzipiert. Eine Quartiersgarage bzw. eine Parkscheune sowie dezentrale Fahrradstellplätze sind vorgesehen. Die Zufahrt der Parkieranlagen erfolgt im Bereich Herrenstraße 18. Für die Ausbildung einer



Tiefgarage oder eines Parkhauses wird empfohlen nicht nur die Vorgaben der Garagenverordnung, sondern auch den Empfehlungen für die Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR 2023) der FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, anzuwenden. Während die Garagenverordnung auf Bemessungsfahrzeuge aus den 1990er / 2000er-Jahren zurückgreift, berücksichtigt die EAR 23 die Entwicklung der Fahrzeuggrößen. Hierdurch ergeben sich größere Stellplätze, was die Befahrbarkeit innerhalb der Tiefgarage erleichtert.

Fußgänger und Radfahrer können das Plangebiet nicht nur über die Herrenstraße, sondern zudem über weitere Zugänge im Norden und im Süden erreichen. Innerhalb des Gebietes steht für Fußgänger und Radfahrer eine durchgängige Wegeverbindung in Nord-Süd-Richtung zur Verfügung, über die sämtliche Nutzungen erreicht werden können.

5.2 Leistungsfähigkeit

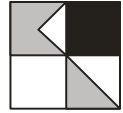
Aufgrund der sich einstellenden, absolut gesehen, geringen zusätzlichen Verkehrsbelastungen kann für den Nahbereich des Bebauungsplangebietes „Zwischen Herren- und Moltkestraße“ bei Einzelbetrachtung sowie paralleler Betrachtung zusammen mit dem Bebauungsplangebiet „Volgerwiesen“ die Leistungsfähigkeit auch ohne rechnerischen Nachweis bei guter Verkehrsqualität als sichergestellt beurteilt werden.

Aufgrund der Streckencharakteristik können die Herrenstraße und die Ottstraße als Wohnstraße eingeordnet werden. Entsprechend RAS 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen FGSV) weisen Wohnstraßen Verkehrsstärken von maximal 400 Kfz/24 h im Querschnitt auf. Auch unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehre sowie eines pauschalen Spitzenstundenfaktors von 10 % ergeben sich für das nähere Untersuchungsgebiet deutlich geringere stündliche Verkehrsstärken. Hieraus kann abgeleitet werden, dass das vorhandene Verkehrsnetz die zusätzlichen Verkehre problemlos aufnehmen kann.

5.3 Verkehrssicherheit

Durch das überwiegend autofreie Quartier können Konflikte zwischen Fußgängern/Radfahrern und dem motorisierten Verkehr ausgeschlossen werden.

Im Bereich der Ausfahrt aus dem Plangebiet auf die Herrenstraße sind die Sichtbeziehungen zu gewährleisten und Sichtdreiecke freizuhalten.



Gleiches gilt für die Ausfahrt aus der Tiefgarage, die gemeinsam mit dem Gehweg in die Herrenstraße mündet.

6. Zusammenfassung

Die Stadt Wörth am Rhein strebt die Realisierung des Bebauungsplans „Zwischen der Moltke- und Herrenstraße“ an. Dieser soll im Altort realisiert werden. Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung wurden die bestehenden Verkehrsverhältnisse bezüglich Verkehrsbelastungen des MIV sowie die Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit untersucht.

Für das Plangebiet erfolgten Verkehrszählungen an mehreren Knotenpunkten. Zudem wurden die Zählungen parallel durchgeführter Projekte herangezogen. Diese ergaben Querschnittsbelastungen von ca. 13.930 Kfz/24 h im Zuge der Hanns-Martin-Schleyer-Straße, ca. 1.260 Kfz/24 h in der Ottstraße, ca. 3.210 Kfz/24 h im Zuge der Abtswaldstraße sowie ca. 1.050 Kfz/24 h in der Herrenstraße.

Für das Plangebiet mit insgesamt 50 Wohneinheiten konnte das zusätzliche Verkehrsaufkommen anhand der Datensammlung VerBau, Dr. Bosserhoff, Wiesbaden mit ca. 150 Kfz/24 h, jeweils im Quell- und Zielverkehr abgeschätzt werden.

Die neuinduzierten Verkehrsbelastungen wurden in einer mittelfristigen Verkehrsprognose überlagert und dargestellt.

Grundsätzlich weist das Plangebiet eine gute und funktionierende Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz auf. Entsprechend der Einstufung nach RAST 06 kann das Verkehrsnetz die zusätzlichen Belastungen ohne Einschränkungen aufnehmen.

Durch das autofreie Quartier sind innerhalb des Quartiers keine Konflikte zwischen Fußgänger / Radfahrer und dem motorisierten Verkehr zu erwarten.

Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

Datei: RK_Wörth_Zwischen der Moltke- und Herrenstraße_Fort_VU_2025-08-28
Datum: 04.09.2025



Wörth am Rhein

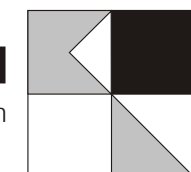
Automobilwerk
Wörth

**Bebauungsplan-
gebiet**

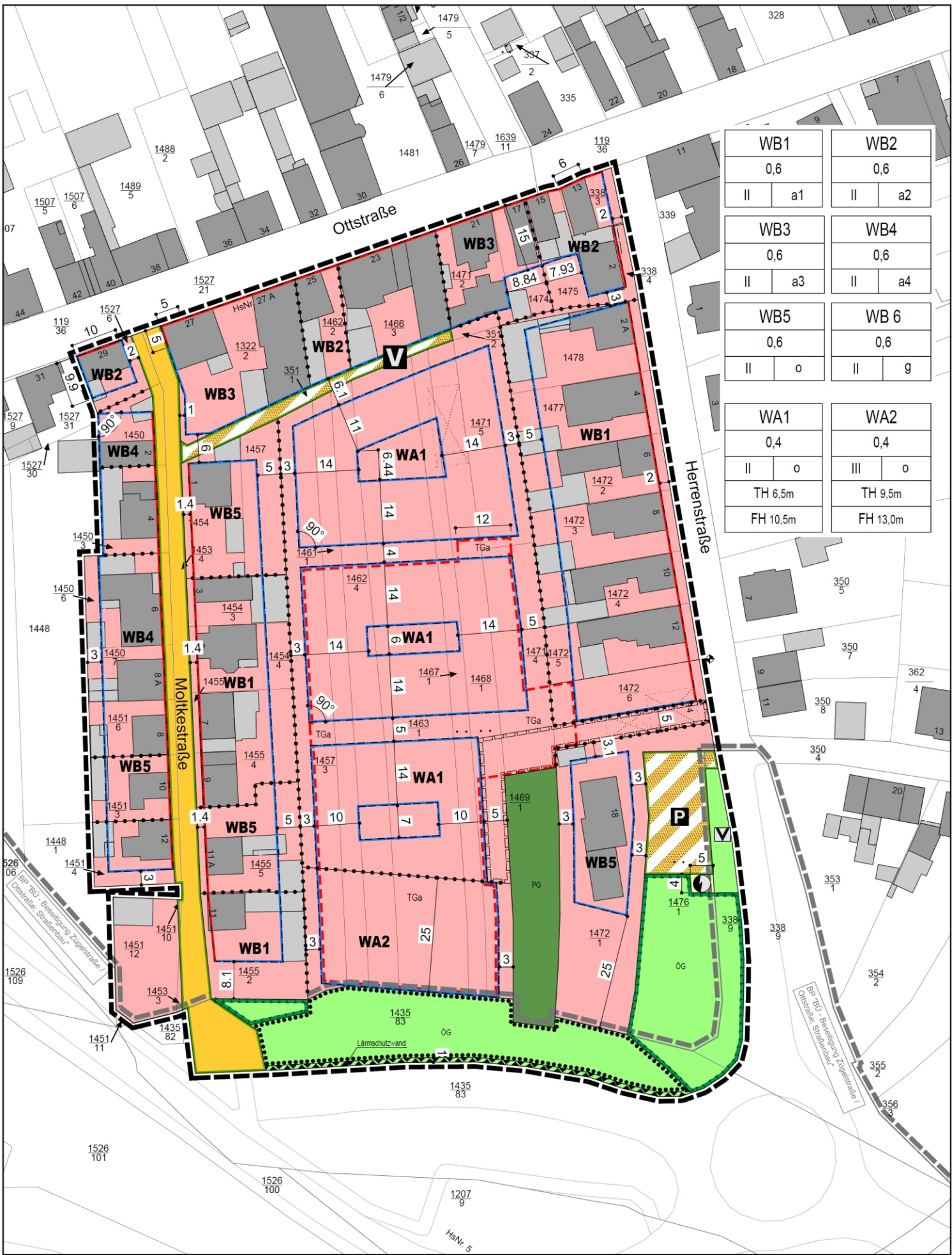
STADT WÖRTH AM RHEIN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM BEBAUUNGSPLAN
"ZWISCHEN DER MOLTKE- UND HERRENSTRASSE"

1

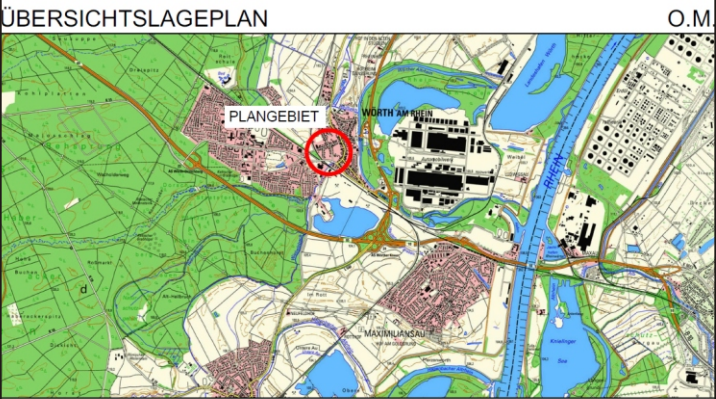
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



STADT WÖRTH
BEBAUUNGSPLAN "ZWISCHEN DER MOLTKE- UND HERRENSTRASSE"



AUSZUG AUS DEM BEBAUUNGSPLAN
PLANUNGSBÜRO PISKE

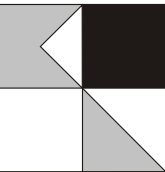


PLANUNGSBÜRO PISKE Telefon 06 21 / 54 50 31 info@piske.com www.piske.com	BAUHL	Stadt Wörth	PROJ.NR.	2492	PLAN NR. BP
	PROJEKT	Bebauungsplan "Zwischen der Moltke- und Herrenstraße"	BEARB.	Vi	
	PLAN	Bebauungsplan - Entwurf	GEZ.	MK	
			BLGR	91/52	DATUM Sept. 2025
			BAUH		

STADT WÖRTH AM RHEIN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM BEBAUUNGSPLAN
"ZWISCHEN DER MOLTKE- UND HERRENSTRASSE"

2

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





VERKEHRSANALYSE

Lage der Zählstellen

Am 23.01.2024

LEGENDE

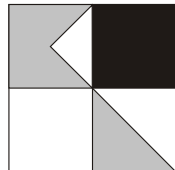
-  KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE VON 6⁰⁰ BIS 20⁰⁰ UHR
-  KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE VON 6⁰⁰ BIS 10⁰⁰ UND 15⁰⁰ BIS 19⁰⁰ UHR



STADT WÖRTH AM RHEIN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM BEBAUUNGSPLAN
"ZWISCHEN DER MOLTKE- UND HERRENSTRASSE"

3

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE

Belastung der Knotenpunkte

Am 23.01.2024
von 6⁰⁰ bis 10⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]

LEGENDE

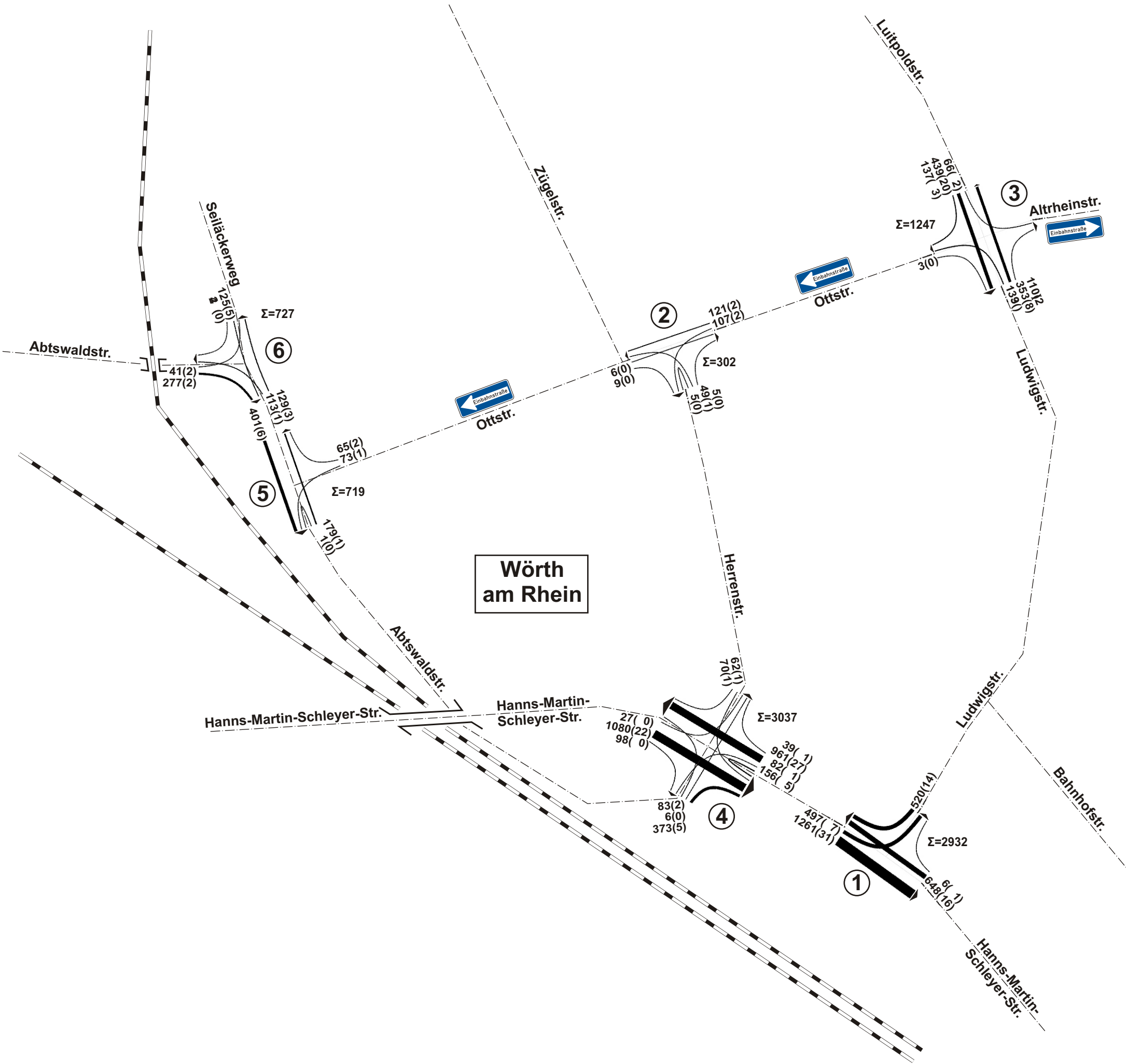
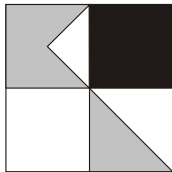
213	(20)
△	△
KFZ/4h	SCHWER-VERKEHR
DAVON:	
	↑
	GEZÄHLTE WERTE



STADT WÖRTH AM RHEIN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM BEBAUUNGSPLAN
"ZWISCHEN DER MOLTKE- UND HERRENSTRASSE"

4

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE

Belastung der Knotenpunkte

Am 23.01.2024
von 15⁰⁰ bis 19⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]

LEGENDE

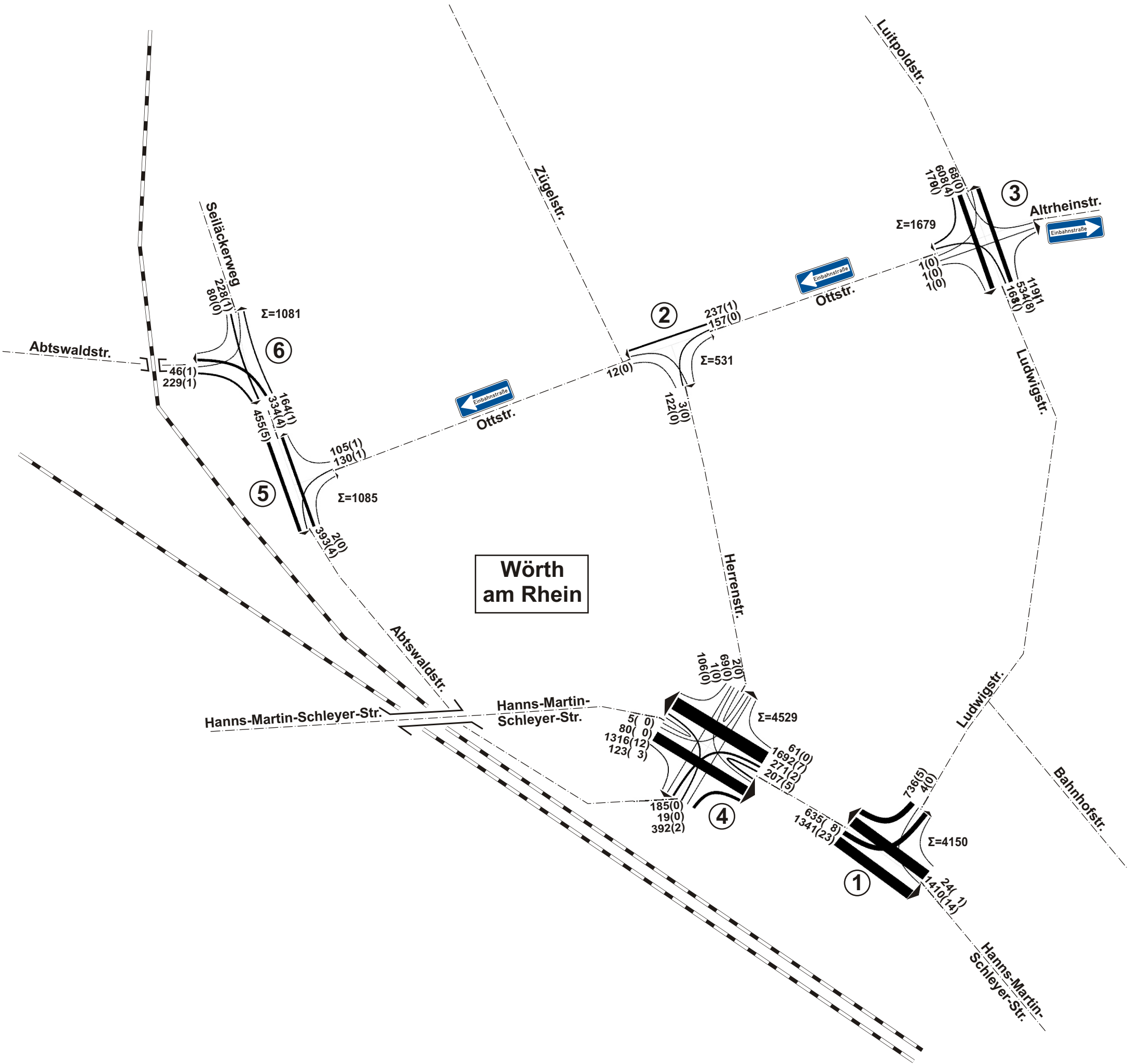
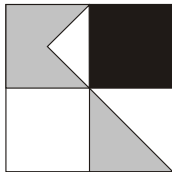
213	(20)
△	△
KFZ/4h	SCHWER-VERKEHR
DAVON:	
GEZÄHLTE WERTE	



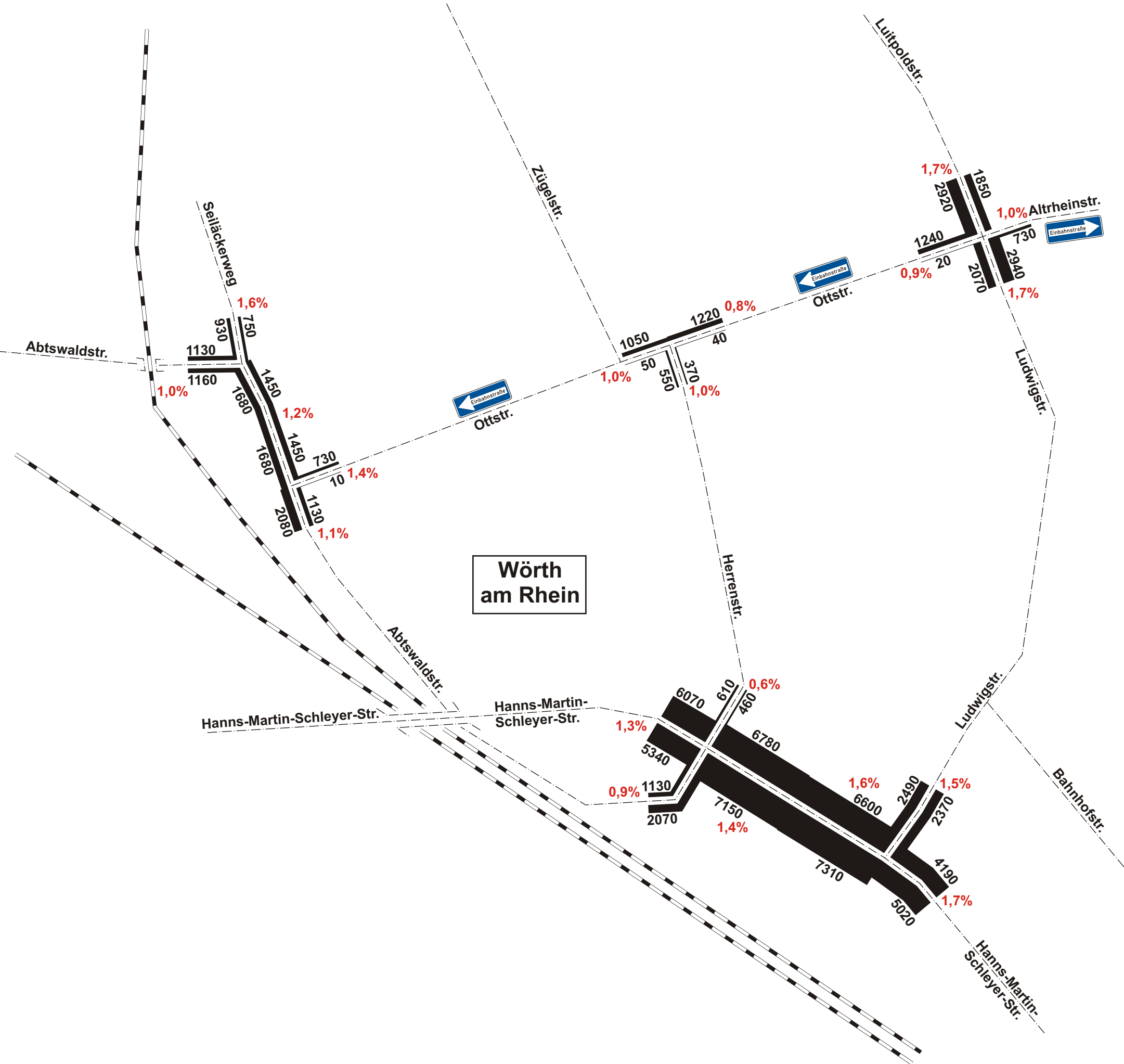
STADT WÖRTH AM RHEIN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM BEBAUUNGSPLAN
"ZWISCHEN DER MOLTKE- UND HERRENSTRASSE"

5

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Prozentualer Schwerververkehrsanteil



3.1.1.2 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

<u>Gebiet</u>	Nutzung	Wohneinheiten		Haushaltsgröße	
				<u>EW/WE</u>	
		Min	Max	Min	Max
	WA	50	50	2,0	2,5
Summe		50	50		

Einwohner	
Min	Max
100	125
100	125

3.1.1.3 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Bruttogeschossfläche oder die Nutzfläche/Wohnfläche

<u>Gebiet</u>	Nutzung	BGF NFL	BGF/Einwohner NFL/Einwohner	
		<u>in qm</u>	<u>Fläche/EW</u>	
			Max	Min
	WA			
Summe				

Einwohner	
Min	Max

3.1.1.4 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Grundstücksfläche (Wohnbaufläche) und die Grund-/Geschossflächenzahl

<u>Gebiet</u>	Nutzung	Grundst.- fläche	GFZ	BGF	BGF/Einwohner	
		in qm	<u>GFZ</u>	in qm	<u>BGF/EW</u>	
					Max	Min
	WA					
Summe						

Einwohner	
Min	Max

Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl

☐ nweis: Falls die Wohneinheiten gegeben sind, wird unter "Abschätzung über Wohneinheiten" nur das Ergebnis dafür (Tabelle Seite 3 oben) ausgewiesen.

<u>Gebiet</u>	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten (Brutto)		Abschätzung über Wohneinheiten (Netto)		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ		<u>Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung</u>	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	WA					100	125	100	125					100	125
Summe						100	125	100	125					100	125

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Einwohneranzahl verwendet.

Einwohnerverkehr:

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werktag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets	Wege/Werktag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner	
				<u>Wege/EW/d</u>							<u>in %</u>	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		<u>in %</u>	Min	Max	Min
	WA	100	125	3,5	4,0	350	500		350	500	70	80
Summe		100	125			350	500		350	500		

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,3	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
196	320
196	320

Besucherverkehr:

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucher- verkehrs	Wege/Werktag Besucher		MIV-Anteil Besucher	
					<u>in %</u>	
		<u>in %</u>	Min	Max	Min	Max
	WA	15	53	75	70	80
		0				
		0				
		0				
		0				
Summe			53	75		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
1,8	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
20	33
20	33

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Gebietsbezogener Güterverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Lkw-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Lkw-Fahrten der Be- schäftigten/Werktag	
				0,05				<u>Lkw-F/B/d</u>			
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	WA	100	125	5	6						
Summe		100	125	5	6						

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
221	359
221	359

Berechnung des Kfz-Verkehrs über flächenbezogene Schätzwerte

Hinweis: Diese Vorgehensweise sollte nur als Plausibilitätsprüfung oder zu Beginn der Planung ohne genauere Gebietskenntnis Anwendung finden!

Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Fläche brutto	Kfz-Fahrten je ha	
		in ha	<u>Kfz-Fahrten/ha</u>	
			Min	Max
Summe				

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

Binnenverkehrs-Anteile im Kfz-Verkehr (Anteile der Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet):

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung			Gewerbliche Nutzung		
		Einwohner-Verkehr	Besucher-Verkehr	Güter-Verkehr	Beschäftigten-V.	Kunden-Verkehr	Güter-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %
	WA	0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Quell-/Zielverkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt
ohne Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	WA	196	320	20	33	5	6							221	359
Summe		196	320	20	33	5	6							221	359

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Richtung

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw		Besucher-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	WA	98	160	10	17	3	3							111	180
Summe		98	160	10	17	3	3							111	180

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		129	14	3	0	0	0	0	146

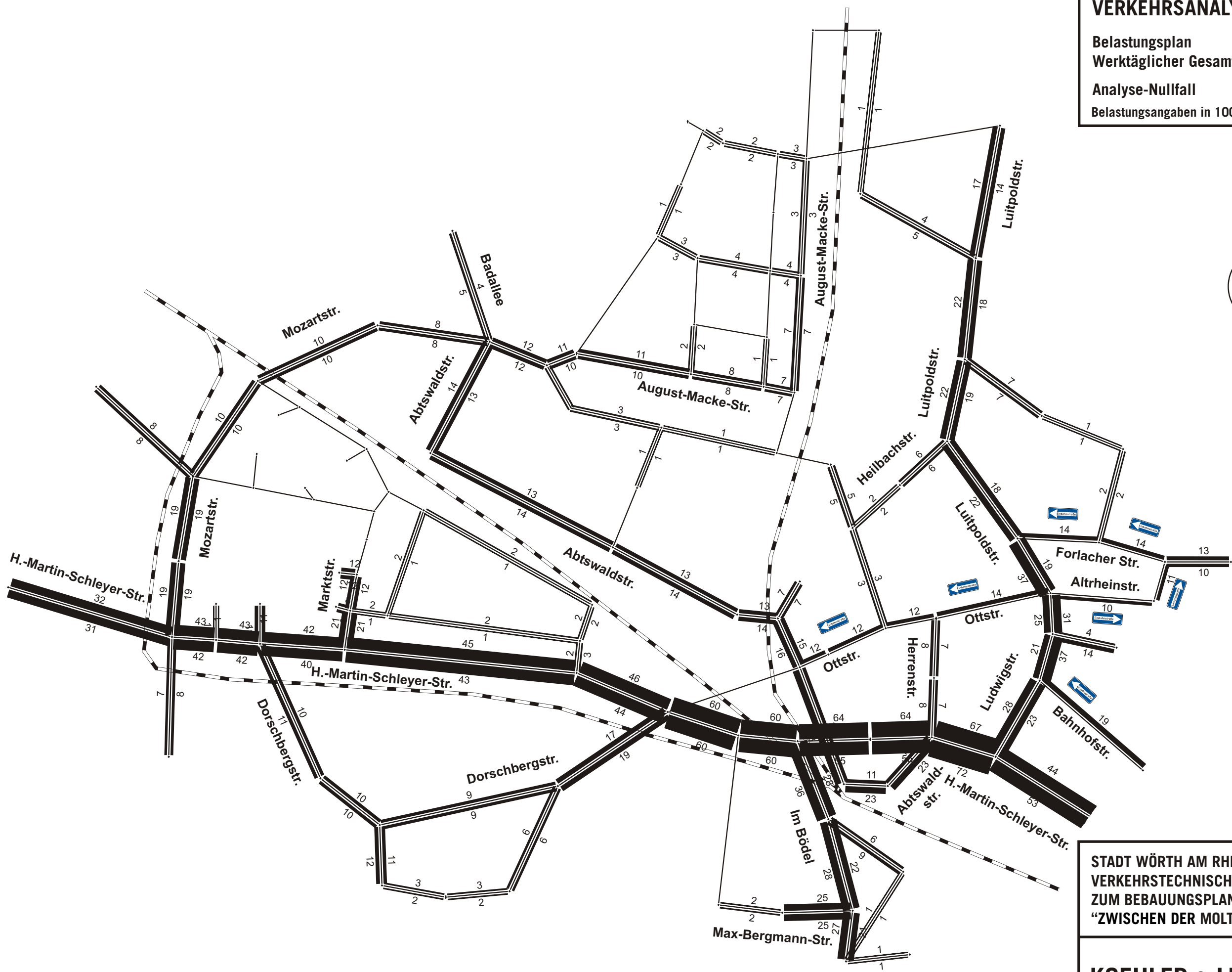
Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw-Einheiten]: Pkw-Einheiten/24h*Richtung

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-E		Besucher-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Beschäftigten-V. Pkw-E		Kunden-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E			
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
	WA	98	160	10	17	6	6							114	183
Summe		98	160	10	17	6	6							114	183

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		129	14	6	0	0	0	0	149

VERKEHRSANALYSE

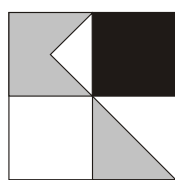
Belastungsplan
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Analyse-Nullfall
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



Stand: 03/24

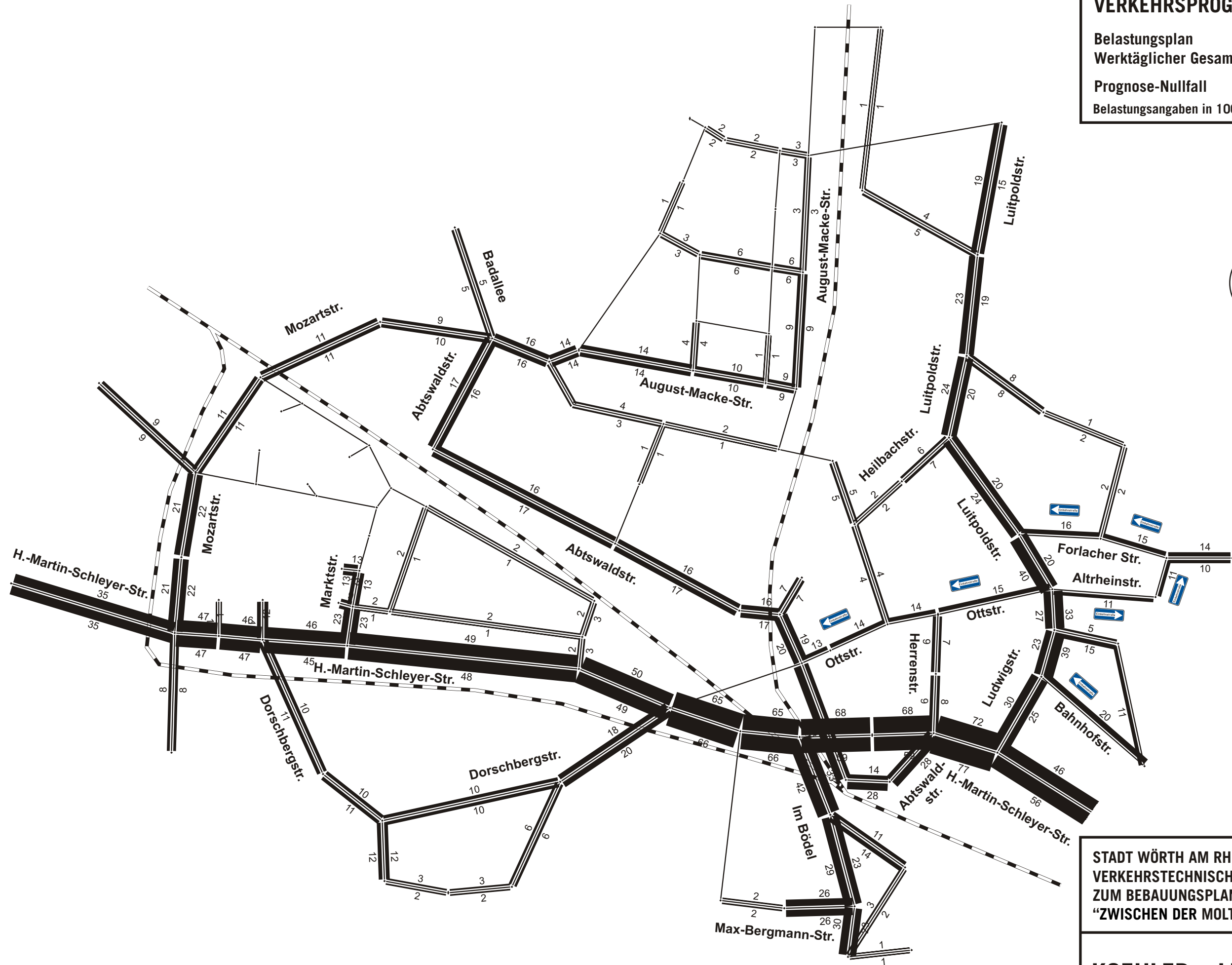
STADT WÖRTH AM RHEIN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM BEBAUUNGSPLAN
"ZWISCHEN DER MOLTKE- UND HERRENSTRASSE"

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Prognose-Nullfall
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h

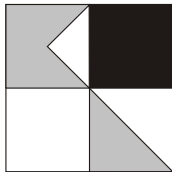


Stand: 06/24

STADT WÖRTH AM RHEIN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM BEBAUUNGSPLAN
"ZWISCHEN DER MOLTKE- UND HERRENSTRASSE"

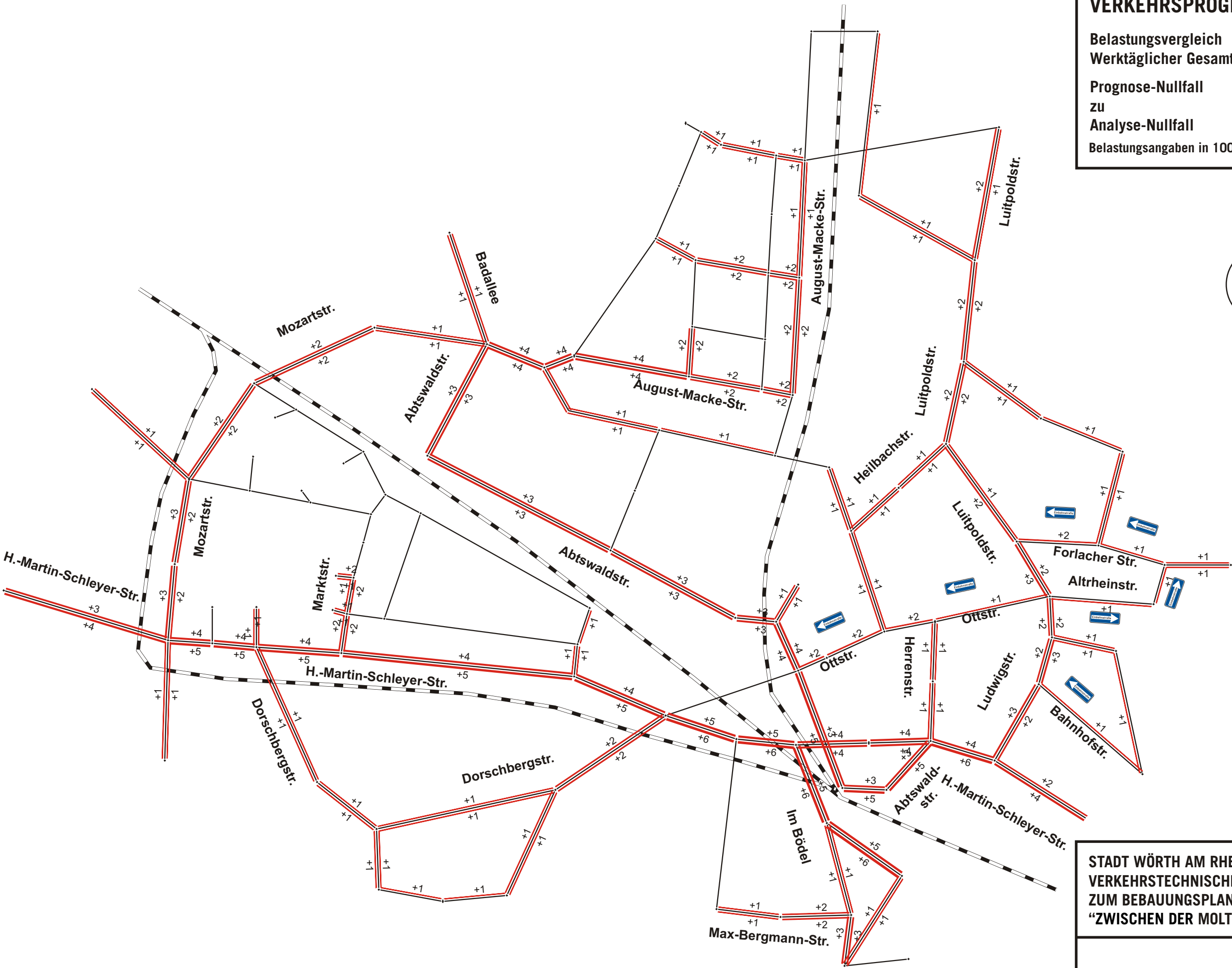
9

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsvergleich
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Prognose-Nullfall
zu
Analyse-Nullfall
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h

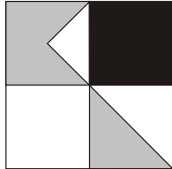


Stand: 06/24

STADT WÖRTH AM RHEIN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM BEBAUUNGSPLAN
"ZWISCHEN DER MOLTKE- UND HERRENSTRASSE"

10

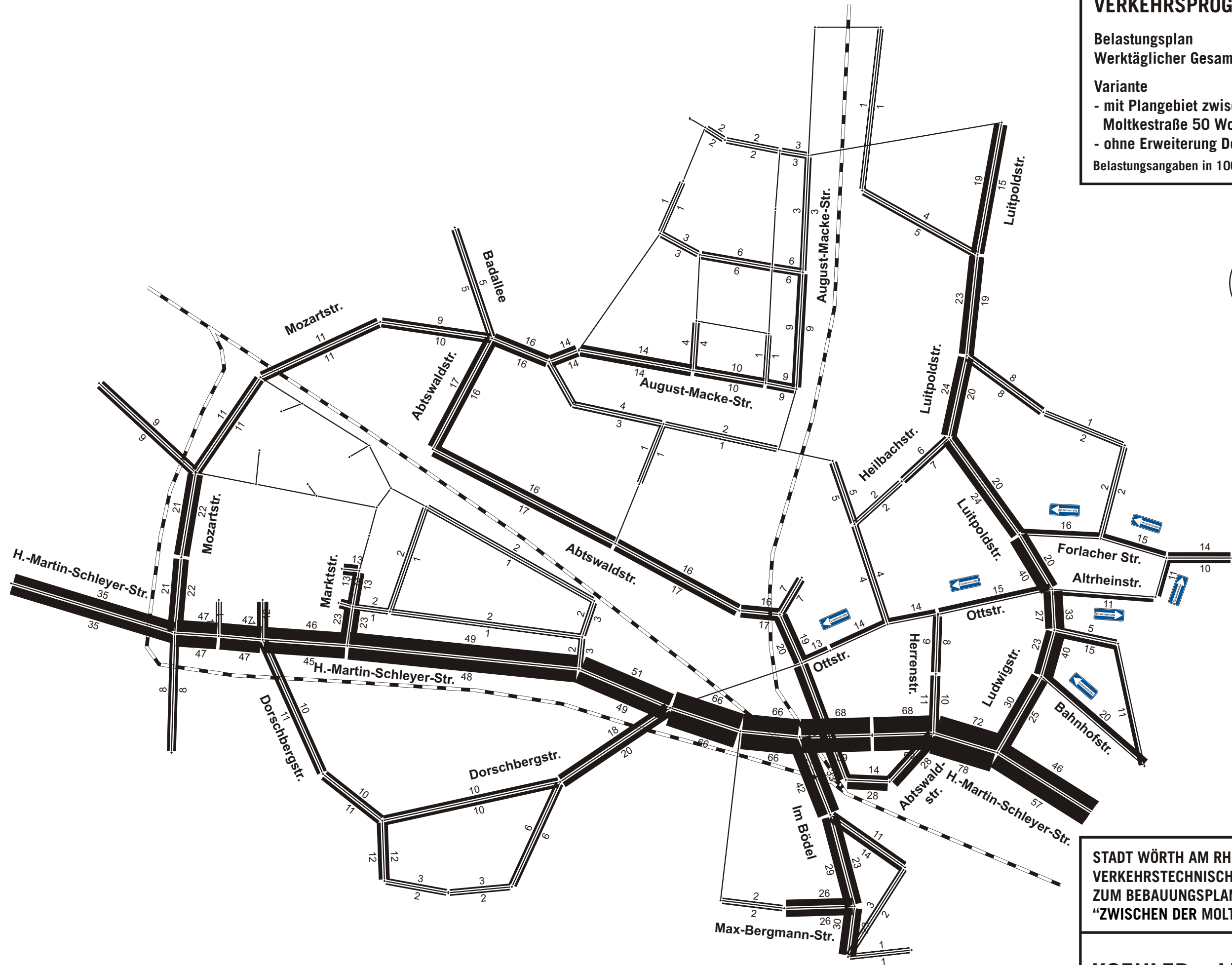
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]

- Variante
- mit Plangebiet zwischen Herrenstraße und Moltkestraße 50 Wohneinheiten
 - ohne Erweiterung Dorschberg
- Belastungsangaben in 100 Kfz/24h

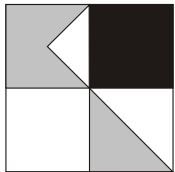


Stand: 08/24

STADT WÖRTH AM RHEIN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM BEBAUUNGSPLAN
"ZWISCHEN DER MOLTKE- UND HERRENSTRASSE"

11

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

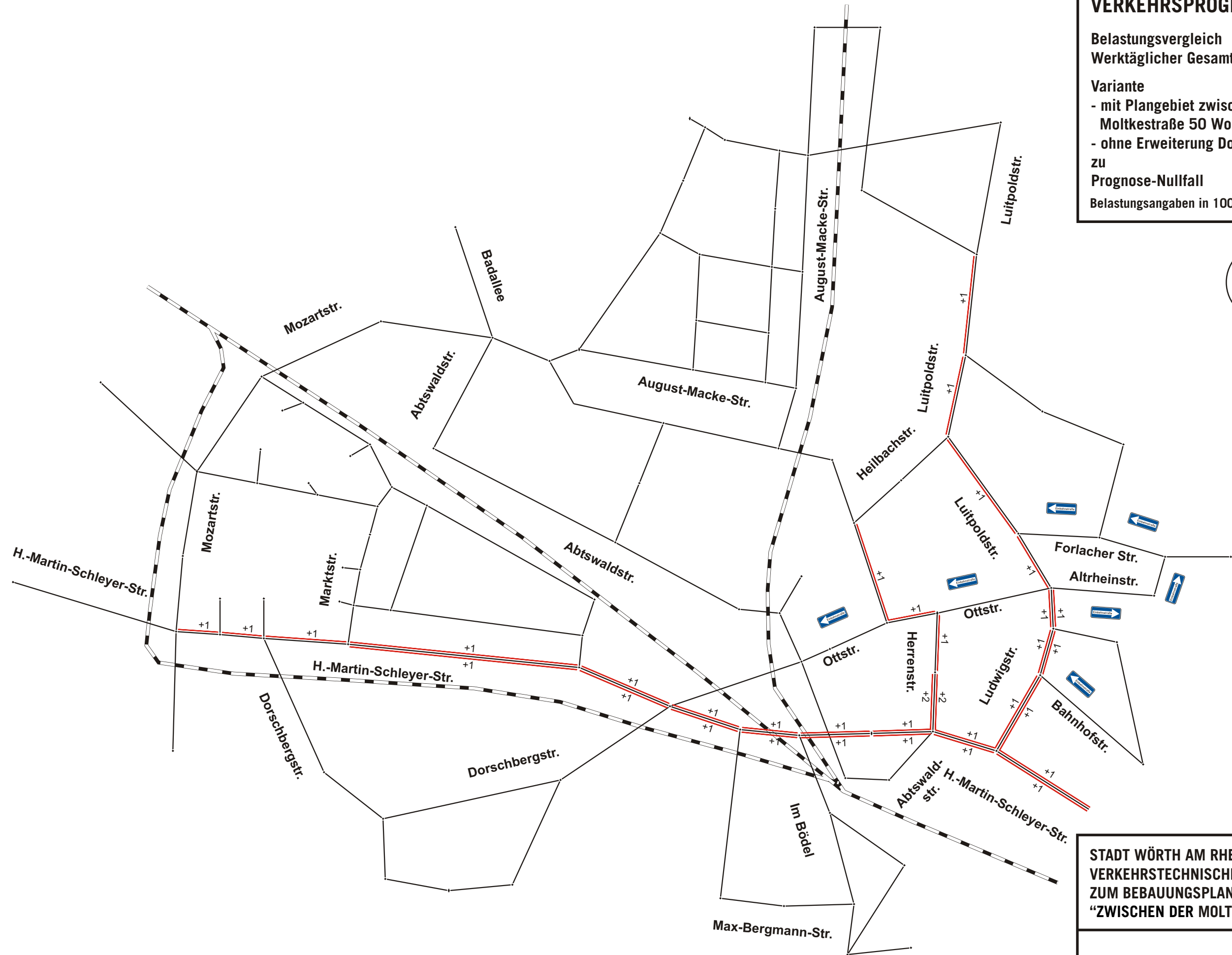


VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsvergleich
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]

- Variante
- mit Plangebiet zwischen Herrenstraße und Moltkestraße 50 Wohneinheiten
 - ohne Erweiterung Dorschberg

zu
Prognose-Nullfall
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



Stand: 08/24

STADT WÜRTH AM RHEIN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM BEBAUUNGSPLAN
"ZWISCHEN DER MOLTKE- UND HERRENSTRASSE"

12

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

