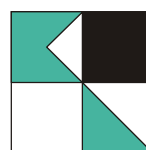

„Wohnpark an der Pfinz“ in Pfinztal-Berghausen

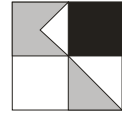
Verkehrsuntersuchung

Erläuterungsbericht

Karlsruhe, im September 2018

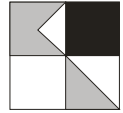
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





INHALTSVERZEICHNIS

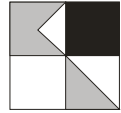
	Seite
1. Ausgangssituation	1
2. Verkehrsanalyse	1
3. Verkehrserzeugung Bebauungsplangebiet	2
4. Verkehrsprognose	3
5: Leistungsfähigkeitsbeurteilung	3
6. Einmündung Mühlstraße in die Karlsruher Straße	5
7. Eingangsdaten zur schalltechnischen Untersuchung	6
8. Zusammenfassung	7



ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage

- 1 Übersichtslageplan
- 2 Bebauungsplan, Stand 14.02.2018
- 3 Verkehrsanalyse / Verkehrsprognose
- 4.1 bis 4.5 Leistungsfähigkeitsbeurteilung
- 5 Sichtdreiecke



Entsprechend dem Auftrag der Firma Orpea Deutschland Immobilien Services GmbH wird nachstehend auf Grundlage unseres Angebotes vom 18.06.2018 der Bericht zur Verkehrsuntersuchung Seniorenzentrum „Wohnpark an der Pfinz“ in Pfinztal-Berghausen vorgelegt.

1. Ausgangssituation

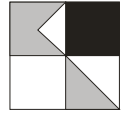
Auf dem Gewerbeareal in der Mühlstraße 1 in Pfinztal-Berghausen soll das Gelände der ehemaligen Tubenfabrik Bergmüller GmbH umgenutzt werden. Die Neubaukonzeption für das Bergmüllerareal sieht südlich der veränderten Mühlstraße auf einer Grundstücksfläche von ca. 6.200 m² den Neubau eines Seniorenzentrums, einer Tagespflege sowie betreuten Seniorenwohnungen und einen ambulanten Dienst vor. Zusätzlich sollen auf dem Grundstück nördlich der Mühlstraße zum Teil baulich verbundene dreigeschossige Wohngebäude sowie Einfamilienhäuser entstehen. Geplant sind hier derzeit 35 selbstständige Wohneinheiten. Der ruhende Verkehr wird überwiegend in zwei Tiefgaragen, die von der Mühlstraße erschlossen werden, untergebracht.

Im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung sollen Aussagen zu den zukünftigen Verkehrsbelastungen und deren Auswirkungen auf die Karlsruher Straße (B 10) erarbeitet werden. Die Lage des Bebauungsplangebietes in Pfinztal-Berghausen ist in **Anlage 1** aufgetragen. **Anlage 2** zeigt den vorhabenbezogenen Bebauungsplan, Stand 14.02.2018.

2. Verkehrsanalyse

Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastungen wurde am Dienstag, den 26.06.2018 eine Querschnittszählung auf der B 10 Karlsruher Straße mit Seitenradarmessgerät durchgeführt. Dabei wurden die gesamten Verkehrsbelastungen über 24 Stunden erfasst. Die aktuellen Querschnittsbelastungen sind in **Anlage 3** dargestellt. Es wird zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen davon ausgegangen, dass aktuell kein maßgeblicher Verkehr von der Mühlstraße in die Karlsruher Straße einfährt. Auf eine eventuelle Reduzierung der maßgebenden Verkehrsbelastungen wird somit verzichtet.

Es ergibt sich hieraus, dass die B 10 Karlsruher Straße aktuell mit ca. 12.400 Kfz/24 h im Querschnitt belastet ist. Die Ergebnisse der Querschnittszählung stimmen auch sehr gut überein mit einer Verkehrszählung am Knotenpunkt B 10 Karlsruher Straße / B 293 Jöhlinger Straße vom 03.05.2018, die im Auftrag des Regierungspräsidiums Karlsruhe durchgeführt wurde.



3. Verkehrserzeugung Bebauungsplangebiet

Entsprechend den uns überlassenen Unterlagen sollen auf dem projektierten Gelände ein Seniorenzentrum mit Tagespflege, betreute Seniorenwohnungen, ambulante Pflege sowie zusätzliche allgemeine Wohneinheiten entstehen. Das Altenheim hat 100 Betten und 5 Gästebetten. Die Tagespflege soll maximal 20 Plätze haben und das betreute Seniorenwohnen 35 Wohneinheiten für ca. 45 Bewohner. Die ambulante Pflege wird zusätzlich in der Verkehrserzeugung berücksichtigt.

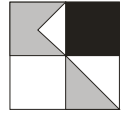
Für die ambulante Pflege ergibt sich entsprechend den allgemeinen Ansätzen eine Verkehrserzeugung von ca. 40 Fahrten an Werktagen. Für das Altenheim werden ebenfalls ca. 40 Fahrten werktags angesetzt. Durch die Tagespflege werden werktags ca. 30 Fahrten und das Seniorenwohnen ca. 40 Fahrten täglich entstehen.

Somit kann für das Seniorenwohnen bzw. diesen Teilbereich des Bebauungsplangebietes von ca. 150 Fahrten werktags ausgegangen werden, wovon ca. 75 Fahrten jeweils dem Ziel- und Quellverkehr zugeordnet werden können. Zur Abbildung eines oberen Belastungsansatzes wird einschließlich der entsprechenden Angestellten im Teilbereich Seniorenwohnen von 200 Fahrten werktags und somit jeweils 100 Fahrten im Ziel- und Quellverkehr ausgegangen.

Generell werden an Wochenenden und Feiertagen mehr Besucher erwartet als an Werktagen. Da dann jedoch die allgemeine Verkehrsbelastung deutlich unter der an Werktagen liegt, kann auf eine Überprüfung der maximalen Verkehrserzeugung an Wochenenden verzichtet werden.

Für das Teilgebiet allgemeines Wohnen mit 35 Wohneinheiten wird von ca. 100 Einwohnern ausgegangen, für die ein werktägliches Verkehrsaufkommen von ca. 280 Fahrten entstehen wird.

Die Gesamtverkehrserzeugung kann somit aufgerundet als oberer Belastungsansatz mit ca. 500 Kfz/24 h entsprechend ca. 250 Kfz/24 h jeweils im Ziel- und Quellverkehr angegeben werden. Dies ist insofern als oberer Belastungsansatz anzusehen, da hier von einem relativ hohen Modal Split - Anteil an motorisiertem Verkehr ausgegangen wurde.



4. Verkehrsprognose

Da die erforderliche Leistungsfähigkeitsberechnung des Anschlusses der Mühlstraße an die B 10 Karlsruher Straße für einen mittelfristigen Prognosehorizont mit dem Zieljahr 2030 durchgeführt werden muss, werden die Ergebnisse der Verkehrszählung 2018 auf werktäglichen Gesamtverkehr 2030 hochgerechnet. Hierzu wird ein linearer Prognoseansatz von +12,5 % gewählt. Dieser liegt über den normalerweise anzusetzenden Prognosefaktoren, beschreibt jedoch die besondere Bedeutung des Großraumes Karlsruhe und die entsprechende Entwicklung der Mobilität in diesem Agglomerationsraum.

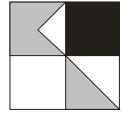
Die Verkehrsbelastungen des Jahres 2030 sind ebenfalls in **Anlage 3** aufgetragen. Die Karlsruher Straße im relevanten Abschnitt des Bebauungsplangebietes im Zuge der Mühlstraße beläuft ist nun im Querschnitt mit ca. 13.900 Kfz/24 h belastet.

Aufbauend auf den Ergebnissen der allgemeinen Verkehrsprognose wurde die Verkehrserzeugung aus dem Bebauungsplangebiet dem Allgemeinverkehr überlagert und in **Anlage 3** die entsprechenden zukünftigen Belastungen dargestellt. In Zu- und Ausfahrt der Mühlstraße ergeben sich nun Verkehrsbelastungen von 300 Kfz/24 h je Richtung. Generell wird in diesen Darstellungen auf volle 100 Kfz aufgerundet, sodass die zuvor ermittelten 250 Fahrten im Ziel- und Quellverkehr nun gerundet 300 Kfz entsprechen. Dies führt bei einer angenommen stärkeren Verkehrsorientierung in Richtung B 10 Nord - Karlsruhe bzw. Bretten zu einer Verkehrszunahme im Zuge der Karlsruher Straße von gerundet ca. 400 Kfz/24 h. Der Gesamtquerschnitt ist nun in diesem Bereich nordwestlich der Einmündung Mühlstraße mit ca. 14.300 Kfz/24 h belastet. In Richtung Söllingen belaufen sich die Querschnittsbelastungen nun auf ca. 14.100 Kfz/24 h.

5. Leistungsfähigkeitsbeurteilung

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit wird getrennt für die morgendliche und abendliche Spitzenstunde durchgeführt. Hierzu werden die Spitzenstundenfaktoren der Verkehrsanalyse auf das Jahr 2030 mit Realisierung des Bebauungsplangebietes fortgeschrieben. Der relative Schwerverkehrsanteil >3,5 t wird entsprechend der Verkehrszählung 2018 auf der karlsruher Straße mit 5 % angesetzt.

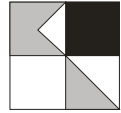
Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit erfolgt mit dem Programm Knobel BPS, Bochum / Ettlingen in der aktuellsten Version. Die Beurteilung erfolgt dabei nach HBS innerorts und den entsprechenden Qualitätsstufen. Die Bewertung der Verkehrsqualität erfolgt in einer sechsstufigen Skala in Abhängigkeit von der berechneten mittleren Wartezeit



Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs bedeuten:

- QSV A: Die Kraftfahrer werden im fließenden Verkehr äußerst selten von anderen Kraftfahrern beeinflusst. Die Verkehrsdichte ist sehr gering. Störungen aus der Erschließungsfunktion sind unerheblich. Die Bewegungsfreiheit der Kraftfahrer ist nicht eingeschränkt. Der Verkehrsfluss ist frei.
- QSV B: Die Anwesenheit anderer Kraftfahrzeuge im fließenden Verkehr macht sich bemerkbar. Störungen aus der Erschließungsfunktion schränken die Bewegungsfreiheit der Kraftfahrer nur unerheblich ein. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.
- QSV C: Die individuelle Bewegungsmöglichkeit der Kraftfahrer hängt in erhöhtem Maße vom Verhalten der übrigen Kraftfahrer im fließenden Verkehr ab. Störungen aus der Erschließungsfunktion machen sich deutlich bemerkbar. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.
- QSV D: Der Verkehrsablauf im fließenden Verkehr ist gekennzeichnet durch hohe Verkehrsstärken und erhebliche Störungen aus der Erschließungsfunktion. Dies schränkt die Bewegungsfreiheit deutlich ein. Es treten ständige Interaktionen zwischen den Kraftfahrern auf bis hin zu gegenseitigen Behinderungen. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- QSV E: Es treten ständig gegenseitige Behinderungen zwischen den Kraftfahrern im fließenden Verkehr auf. Eine Bewegungsfreiheit ist nur noch in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Zunahmen der Verkehrsstärke oder der Störungen aus der Erschließungsfunktion können zu Staubildung und Stillstand führen. Der Verkehrszustand ist instabil. Für die betrachtete Fahrtrichtung wird die Kapazität der Strecke erreicht.
- QSV F: Die Nachfrage ist in der betrachteten Richtung größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-Go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist in der betrachteten Richtung überlastet.

Ziel der Dimensionierung von Knotenpunkten ist im Allgemeinen die Sicherstellung von mindestens der Verkehrsqualitätsstufe D für die regelmäßigen Spitzenstundenbelastungen.



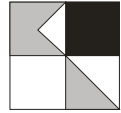
In den **Anlagen 4.1 bis 4.5** sind die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbeurteilung für die maßgebenden Spitzenstunden morgens und abends aufgetragen. Berücksichtigt wurde dabei die aktuelle Knotenpunktsgeometrie ohne Linksabbiegefahrstreifen von der Karlsruher Straße in die Mühlstraße.

Entsprechend ergibt sich in der morgendlichen Spitzenstunde 2030 eine Gesamtverkehrsbelastung von ca. 1.000 Pkw-Einheiten/h. Dies führt zu einer Qualitätsstufe B nach HBS. Insgesamt ist von einer relativ geringen mittleren Wartezeit auszugehen. Insbesondere für den Verkehrstrom im Zuge der B 10 Karlsruher Straße ergeben sich keine maßgeblichen Verschlechterungen der Verkehrsqualität durch die neuen Nutzungen im Bereich der Mühlstraße. Selbst in 95 % aller Fälle ergibt sich hier nur ein maximaler Rückstau bzw. ein Wartevorgang von einem Pkw als Linksabbieger von der Karlsruher Straße in die Mühlstraße.

Während der nachmittäglichen Spitzenstunde 2030 ergibt sich eine Gesamtverkehrsbelastung von ca. 1.215 Pkw-Einheiten/h. Die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt kann wiederum mit B angegeben werden. Auch hier ist wiederum von einer relativ geringen mittleren Wartezeit für die einzelnen Fahrbeziehungen auszugehen. Für den Verkehr auf der B 10 Karlsruher Straße Fahrtrichtung Süd ergibt sich nun ein maximaler Rückstau von zwei Pkw-Einheiten, der in 95 % aller Fälle nicht überschritten wird. Das heißt, dass hier durch den linksabbiegenden Verkehr ein Fahrzeug im durchgehenden Verkehrstrom kurzzeitig behindert wird und anhalten muss. Grundsätzlich beschreibt dies doch auch weiterhin eine gute Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit. Die Leichtigkeit des Verkehrsablaufs im Zuge der B 10 Karlsruher Straße wird nur unmaßgeblich hiervon beeinflusst.

6. Einmündung Mühlstraße in die Karlsruher Straße

Zur Beurteilung der Verkehrssicherheit und insbesondere der Sichtverhältnisse für die in die Karlsruher Straße einbiegenden Verkehrsteilnehmer wurden auf Basis eines georeferenzierten Luftbildes überschlägliche Untersuchungen zur Einhaltung der relevanten Sichtdreiecke durchgeführt. Dabei wurde die Karlsruher Straße entsprechend aktueller Geschwindigkeitsbegrenzung mit 30 km/h angesetzt. Die Schenkellänge der Sichtdreiecke belaufen sich daher auf 30 m. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass aufgrund der Unschärfe des Luftbildes hier lediglich eine qualitative Untersuchung durchgeführt wurde. Die Ergebnisse bzw. die Darstellung der Sichtdreiecke für die in die Karlsruher Straße einfahrenden Verkehrsteilnehmer ist in **Anlage 5** aufgetragen. Es zeigt sich, dass grundsätzlich zu erwarten ist, dass die Sichtdreiecke entsprechend RAST 06 eingehalten werden können. Es kann somit nicht davon ausgegangen werden, dass sich maßgebliche Sicherheitsprobleme in der Zufahrt von der Mühlstraße in die Karlsruher Straße ergeben werden.



7. Eingangsdaten zur schalltechnischen Untersuchung

Als Grundlage für die schalltechnische Bewertung werden die werktäglichen Verkehrsbelastungen auf durchschnittlich täglichen Verkehr eines Jahres (DTV) umgerechnet und für die Querschnitte die maßgebenden Stundenbelastungen Tag (6:00 bis 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr) getrennt nach Gesamtverkehr und prozentual der Schwerverkehr über 3,5 t angegeben. Entsprechend Veröffentlichungen der BASt wird damit der Schwerverkehr korrekt abgebildet und eine Berücksichtigung der Fahrzeuge zwischen 2,8 und 3,5 t kann somit eigentlich entfallen.

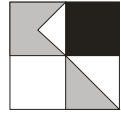
Es wird jedoch trotz dieses Verfahrens auch der Schwerverkehr > 2,8 t in der Tabelle angegeben. Die Eingangsdaten zur begleitenden schalltechnischen Untersuchung können nachstehender Tabelle für den Querschnitt Karlsruher Straße / Mühlstraße entnommen werden.

Analyse								
Straße	Kfz werktags	DTV	M (Tag)	p (Tag)		M (Nacht)	p (Nacht)	
				> 3,5t	> 2,8 t		> 3,5t	> 2,8 t
B10 nördlich Mühlstraße	12400	11910	699	4,17%	7,14%	97	3,25%	5,46%
B10 südlich Mühlstraße	12400	11910	699	4,17%	7,14%	97	3,25%	5,46%
Mühlstraße	0	0	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%

Prognose Nullfall								
Straße	Kfz werktags	DTV	M (Tag)	p (Tag)		M (Nacht)	p (Nacht)	
				> 3,5t	> 2,8 t		> 3,5t	> 2,8 t
B10 nördlich Mühlstraße	13900	13350	783	4,18%	7,13%	108	3,25%	5,45%
B10 südlich Mühlstraße	13900	13350	783	4,18%	7,13%	108	3,25%	5,45%
Mühlstraße	0	0	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%

Prognose Planfall mit "Seniorenzentrum Wohnpark an der Pfinz"								
Straße	Kfz werktags	DTV	M (Tag)	p (Tag)		M (Nacht)	p (Nacht)	
				> 3,5t	> 2,8 t		> 3,5t	> 2,8 t
B10 nördlich Mühlstraße	14300	13730	805	4,21%	7,23%	111	3,27%	5,52%
B10 südlich Mühlstraße	14100	13540	794	4,19%	7,18%	110	3,20%	5,49%
Mühlstraße	600	620	38	1,00%	1,83%	3	0,00%	0,00%

Die Umrechnungsfaktoren wurden aus der Verkehrszählung 2018 und den Ergebnissen des Verkehrsmonitorings Baden-Württemberg 2017 Zählstelle 6917 1106 auf der B 10 in Berghausen abgeleitet.



8. Zusammenfassung

Auf dem Gewerbeareal in der Mühlstraße 1 dem Gelände der ehemaligen Tubenfabrik Bergmüller GmbH sollen ein Seniorenwohnheim mit begleitenden Nutzungen sowie zusätzliche allgemeine Wohneinheiten entstehen.

Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastungen wurde eine Querschnittszählung im Zuge der Karlsruher Straße / B 10 durchgeführt. Die Belastungen belaufen sich hier derzeit im Querschnitt auf ca. 12.400 Kfz/24.

Zur Beurteilung einer mittelfristigen Verkehrsprognose wurde ein linearer Hochrechnungsfaktor von 12,5 % für den Allgemeinverkehr auf der Karlsruher Straße angesetzt.

Für die zukünftige Nutzung entsprechend aktuellem Bebauungsplan ergaben sich ca. 250 Kfz/24 h jeweils im Ziel- und Quellverkehr. Dieser wird in den Darstellungen auf volle 100 Kfz und somit 300 Kfz 7 24h aufgerundet. Damit wird ein oberer Belastungsansatz werktags abgebildet.

Diese zusätzliche Verkehrserzeugung wurde der allgemeinen Verkehrsbelastung des Jahres 2030 überlagert.

Unter Berücksichtigung der fortgeschriebenen aktuellen Spitzenstundenfaktoren wurden die Berechnungen der Leistungsfähigkeit für die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde durchgeführt. Hieraus ergibt sich in beiden Zeitbereichen die Qualitätsstufe B nach HBS und somit der Nachweis einer guten Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität.

Insbesondere die Verkehrsströme im Zuge der B 10 Karlsruher Straße werden von der zusätzlichen Nutzung nur gering tangiert, sodass die Leichtigkeit des Verkehrs im Zuge der übergeordneten B 10 weiterhin erhalten bleibt.

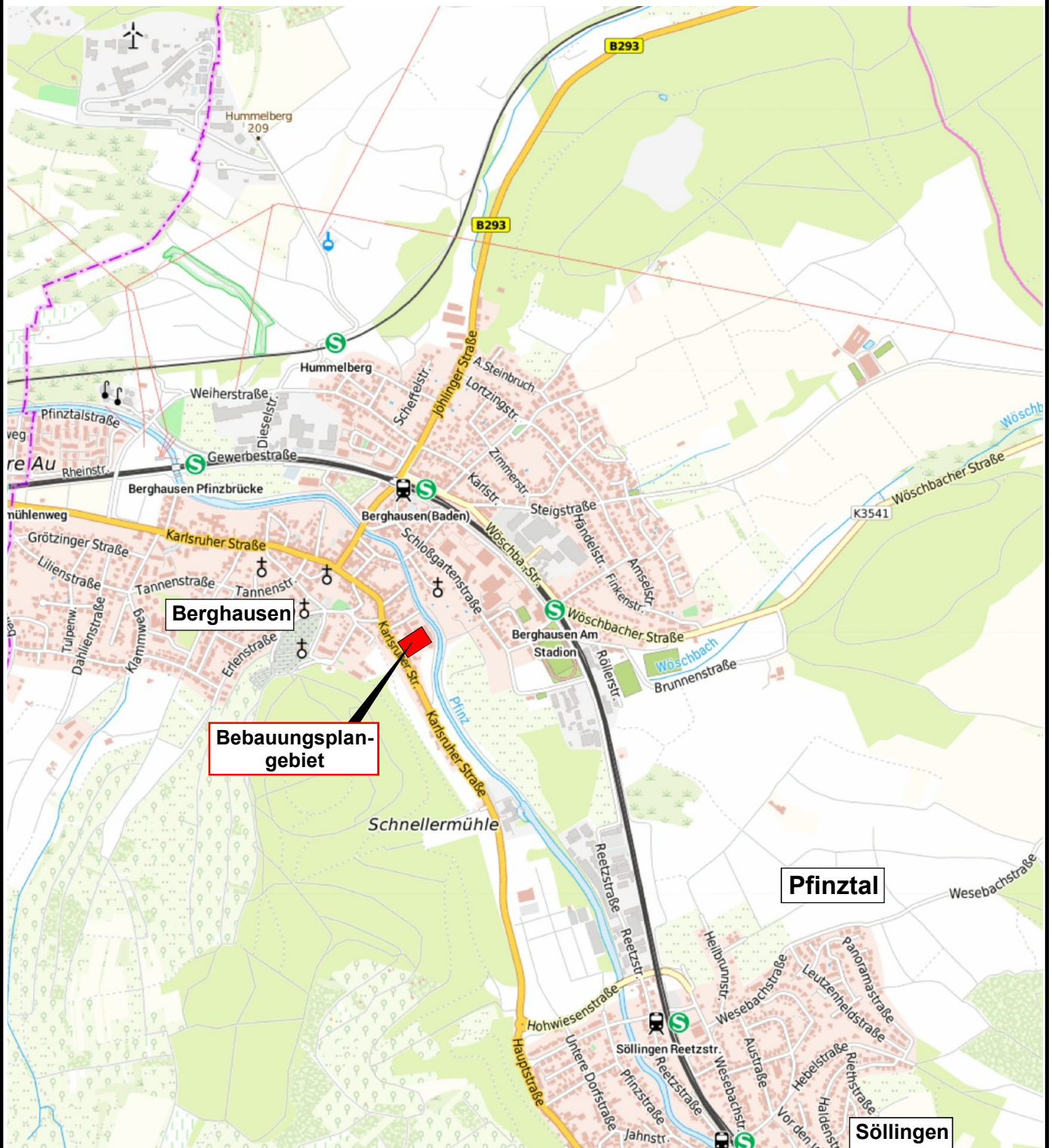
Die qualitative Überprüfung der Sichtdreiecke aus der Mühlstraße in die B 10 hat ergeben, dass hier eine ordnungsgemäße Zufahrt entsprechend RSt 06 in die Karlsruher Straße erwartet werden kann.

Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

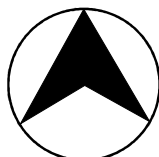
Datei: RK_Pfintal-Berghausen_Seniorenzentrum_VU_2018-08-24
Datum: 06.09.2018

VERKEHRSANALYSE

Übersichtslageplan



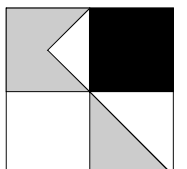
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

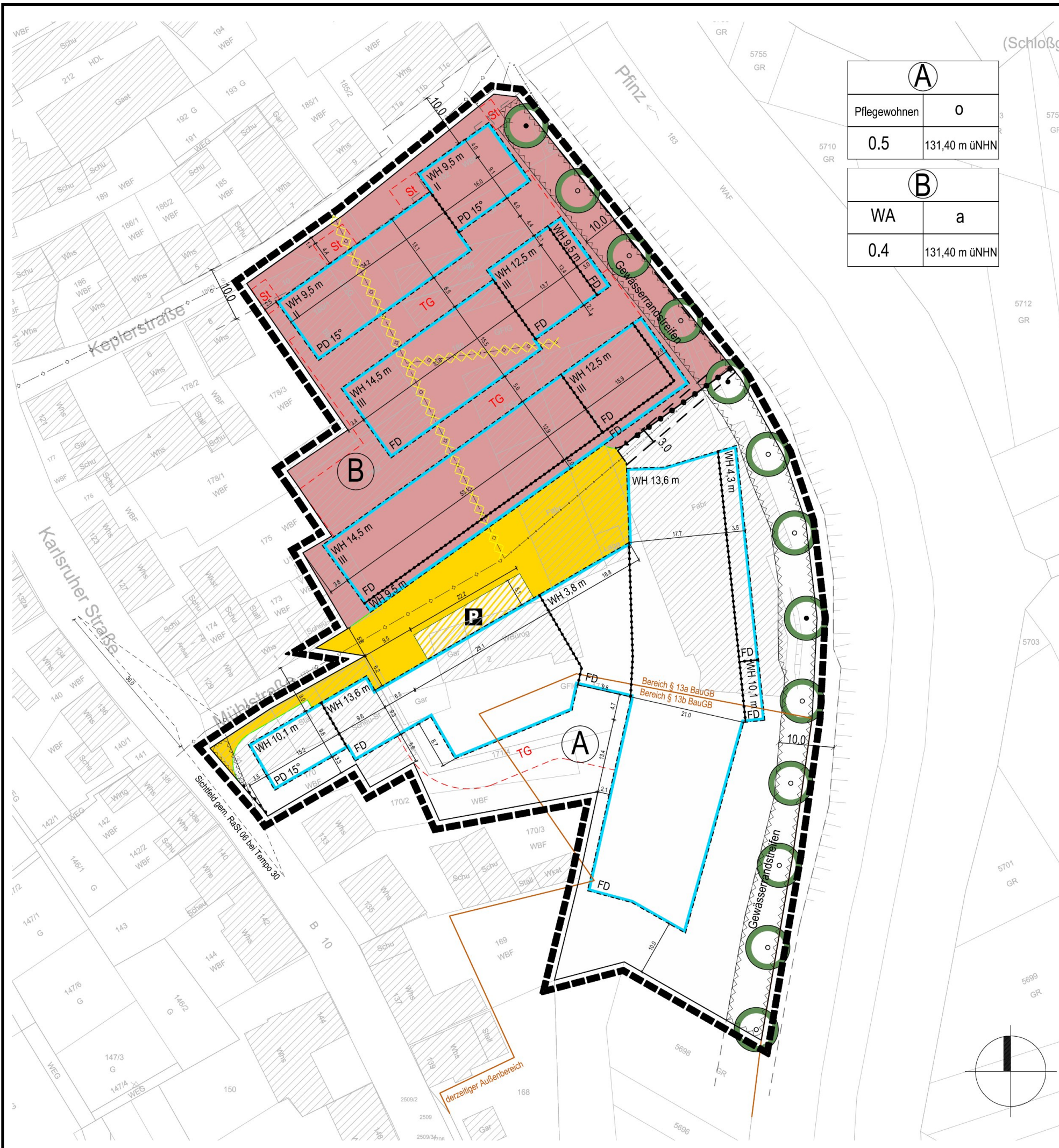


GEMEINDE PFINTAL-BERGHAUSEN
BEBAUUNGSPLAN „SENIORENZENTRUM WOHNPAK
AN DER PFINZ“
VERKEHRSUNTERSUCHUNG

1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





A	
Pflegewohnen	0
0.5	131,40 m üNN
B	
WA	a
0.4	131,40 m üNN

ZEICHENERKLÄRUNG

WA

ALLGEMEINES WOHNGEBIET
gemäß § 4 BauNVO

PW

PFLEGEWOHNEN (PW)
gemäß textlichen Festsetzungen
GRZ GRUNDFLÄCHENZAHL

0.4

o

OFFENE BAUWEISE

a

ABWEICHENDE BAUWEISE

PD / FD

PULTDACH / FLACHDACH

BZH

BEZUGSHÖHE
in m ü NN

WH

MAXIMAL ZULÄSSIGE WANDHÖHE

FH

MAXIMAL ZULÄSSIGE FIRSTHÖHE
gilt nur für Pultdächer

III

MAXIMALE ANZAHL DER VOLLGESCHOSSE

A

KENNZEICHNUNG VON TEILBEREICHEN
mit unterschiedlichen Festsetzungen

BAUGRENZE

ÖFFENTLICHE VERKEHRSFLÄCHEN
MIT STRAßENBEGRENZUNGSLINIE

VERKEHRSFLÄCHEN BESONDERER
ZWECKBESTIMMUNG :

P

ÖFFENTLICHE PARKFLÄCHE

BEREICH OHNE EIN- UND AUSFAHRT

GEPLANTE ABWASSERLEITUNG
MIT LEITUNGSRECHT

PFLANZERHALT

PFLANZGEBOT

St / TG

FLÄCHEN FÜR STELLPLÄTZE / TIEFGARAGEN

FLÄCHEN, DIE VON BEBAUUNG
FREIZUHALTEN SIND

GRENZE DES RÄUMLICHEN
GELTUNGSBEREICHS

ABGRENZUNG UNTERSCHIEDLICHER
FESTSETZUNGEN ZUR GEBÄUDEHÖHE

ABGRENZUNG UNTERSCHIEDLICHER
TEILBEREICHE

NACHRICHTLICHE DARSTELLUNGEN

KATASTERGRUNDLAGE

GRENZE DES DERZEITIGEN AUSSENBEREICHS
Abgrenzung Bereich § 13a / §13b BauGB

BESTEHENDE, ZUM TEIL ZU ENTFERNENDE
ABWASSERLEITUNG

SICHTFELD BEI TEMPO 30
gem. RaSt 06

FÜLLSCHEMA DER NUTZUNGSSCHABLONE

Teilbereich	
Art der Nutzung	Bauweise / Dachform
GRZ	BZH

Verfahrensvermerke

Die Aufstellung des Bebauungsplans erfolgt im beschleunigten Verfahren nach § 13b BauGB i.V.m. §13a BauGB.

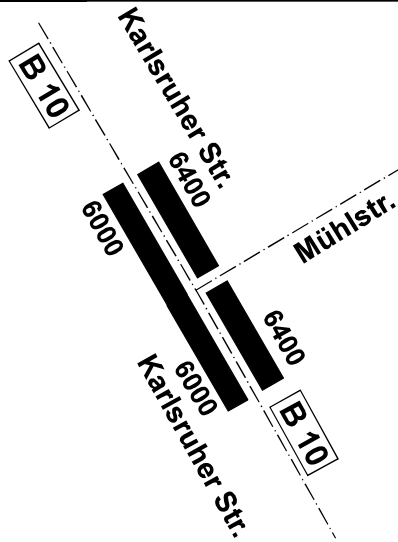
Aufstellungsbeschluss	gem. § 2 (1) BauGB	am
Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses		am
Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit	gem. § 3 (1) BauGB	vom bis
Frühzeitige Unterrichtung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange	gem. § 4 (1) BauGB	vom bis
Entwurfsbeschluss		am
Einholen der Stellungnahmen der Behörden	gem. § 4 (2) BauGB	vom bis
Beschluss zur öffentlichen Auslegung		am
Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung		am
Öffentliche Auslegung	gem. § 3 (2) BauGB	vom bis
Abwägungsbeschluss und Satzungsbeschluss	gem. § 10 (1) BauGB	am
Ortsübliche Bekanntmachung und Inkrafttreten	gem. § 10 (3) BauGB	am
Ausfertigungsvermerk:		
Es wird bestätigt, dass die Inhalte dieses Bebauungsplans sowie die Inhalte der örtlichen Bauvorschriften mit den hierzu ergangenen Gemeinderatsbeschlüssen übereinstimmen.		
Pfinztal, den		
.....		
Nicola Bodner		
Bürgermeisterin		
Ortsübliche Bekanntmachung und Inkrafttreten	gem. § 10 (3) BauGB	am

GEMEINDE PFINTZTAL, OT Berghausen
Vorhabenbezogener Bebauungsplan
"Seniorenzentrum und Wohnpark an der Pfinz"

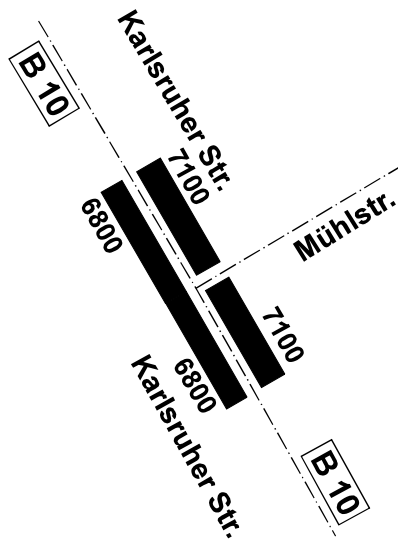
14.02.2018

VERKEHRSANALYSE / PROGNOSE

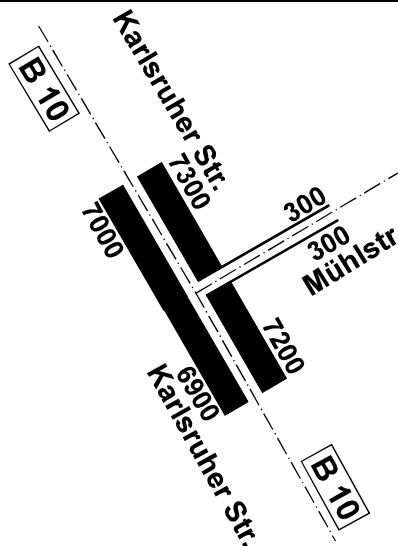
Werktägliches Gesamtverkehr
Analyse-Nullfall 2018
 Belastungsangaben in Kfz/24h



Werktägliches Gesamtverkehr
Prognose-Nullfall 2030
 Belastungsangaben in Kfz/24h



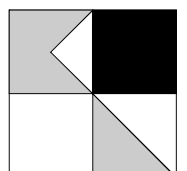
Werktägliches Gesamtverkehr
Prognose-Planfall 2030
 Belastungsangaben in Kfz/24h



GEMEINDE PFINTAL-BERGHAUSEN
BEBAUUNGSPLAN „SENIORENZENTRUM WOHNPAK
AN DER PFINZ“
VERKEHRSUNTERSUCHUNG

3

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Projekt : Berghausen - Wohnpark an der Pfinz
 Knotenpunkt : B 10 Karlsruher Straße / Mühlstraße
 Stunde : morgendliche Spitzenstunde 2030
 max Datei : WOHNPARC PFINZ PROG



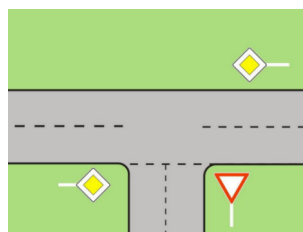
MORGENS.kob

Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einmündung)
 Lage : Innerorts
 Zweigeteilte Vorfahrt : nein

	Strom		Strom
Dreiecksinsel, Hauptstraße :	3 :	nein	
Dreiecksinsel, Nebenstraße :	6 :	nein	
Anzahl der Fahrstreifen :	2 :	1	8 : 1
Linksabbiegestreifen vorhanden?			7 : nein
Länge des Linksabbiegestreifens :			
Anzahl der zusätzlichen Aufstellplätze (Rechts-Ein-Bieger)	6 :	0	
Vorfahrtzeichen (StVO §52) :	4 & 6 :	Z. 205	

Straßennamen :

Karlsruher Straße Süd



Karlsruher Straße Nord

Mühlstraße

KNOBEL Version 7.1.9

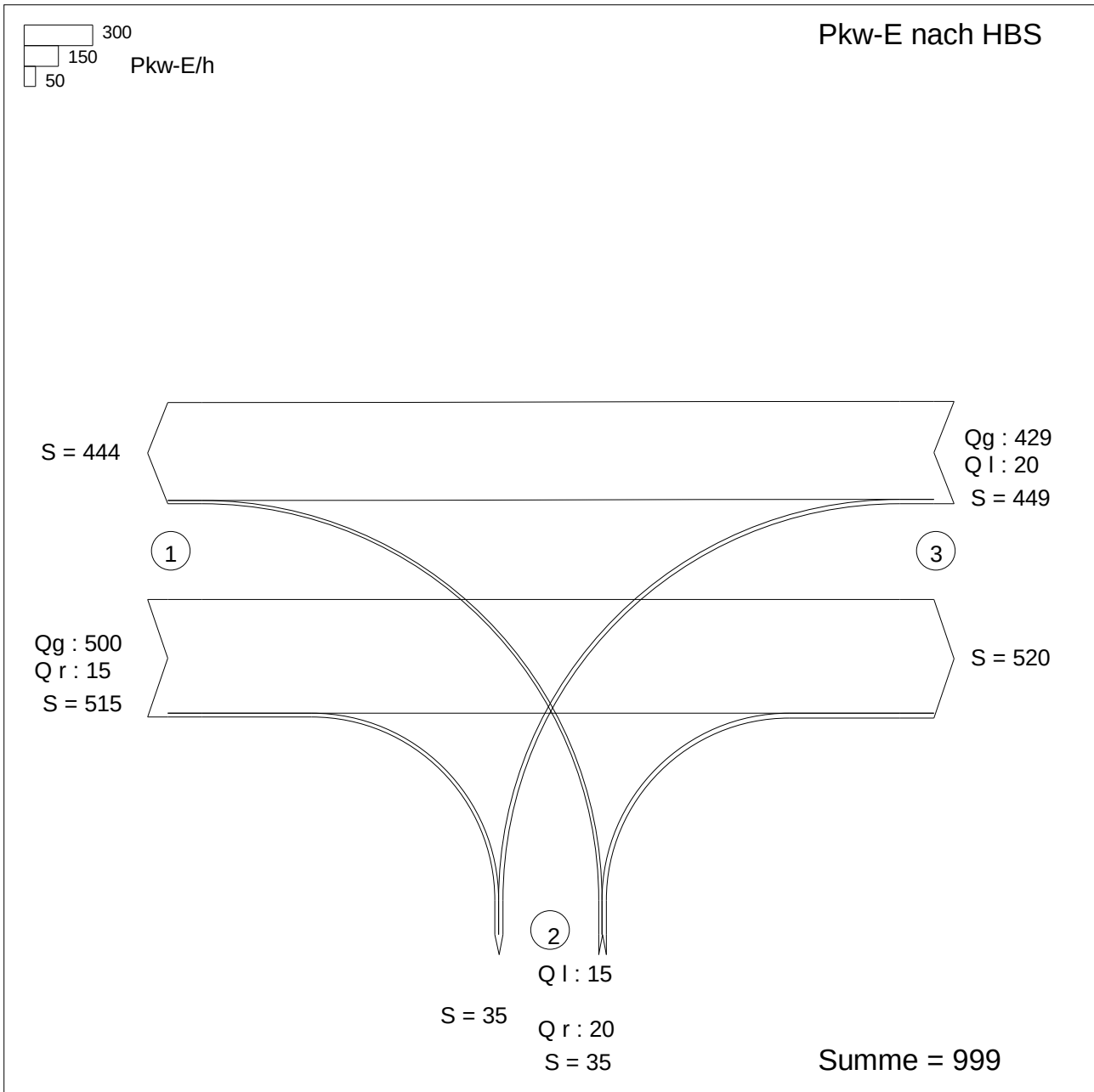
Ingenieurbüro Koehler und Leutwein GmbH + Co. KG

Karlsruhe

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Berghausen - Wohnpark an der Pfinz
 Knotenpunkt : B 10 Karlsruher Straße / Mühlstraße
 Stunde : morgendliche Spitzenstunde 2030
 max Datei : WOHNPAK PFIZ PROG

MORGENS.kob



Zufahrt 1: Karlsruher Straße
 Süd Zufahrt 2: Mühlstraße
 Zufahrt 3: Karlsruher Straße
 Nord

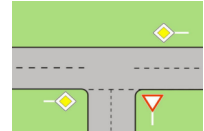
KNOBEL Version 7.1.9

Ingenieurbüro Koehler und Leutwein GmbH + Co. KG

Karlsruhe

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Berghausen - Wohnpark an der Pfinz
 Knotenpunkt : B 10 Karlsruher Straße / Mühlstraße
 Stunde : morgendliche Spitzenstunde 2030
 max Datei : WOHNPARC PFINZ PROG



MORGENS.kob

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		500				1800					A
3		15				1600					A
4		15	6,5	3,2	957	295		12,9	1	1	B
6		20	5,9	3,0	508	645		5,8	1	1	A
Misch-N		35				427	4 + 6	9,2	1	1	A
8		429				1800					A
7		20	5,5	2,8	515	715		5,2	1	1	A
Misch-H		449				1800	7 + 8	2,7	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

B

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Karlsruher Straße Süd
 Karlsruher Straße Nord
 Nebenstrasse : Mühlstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.9

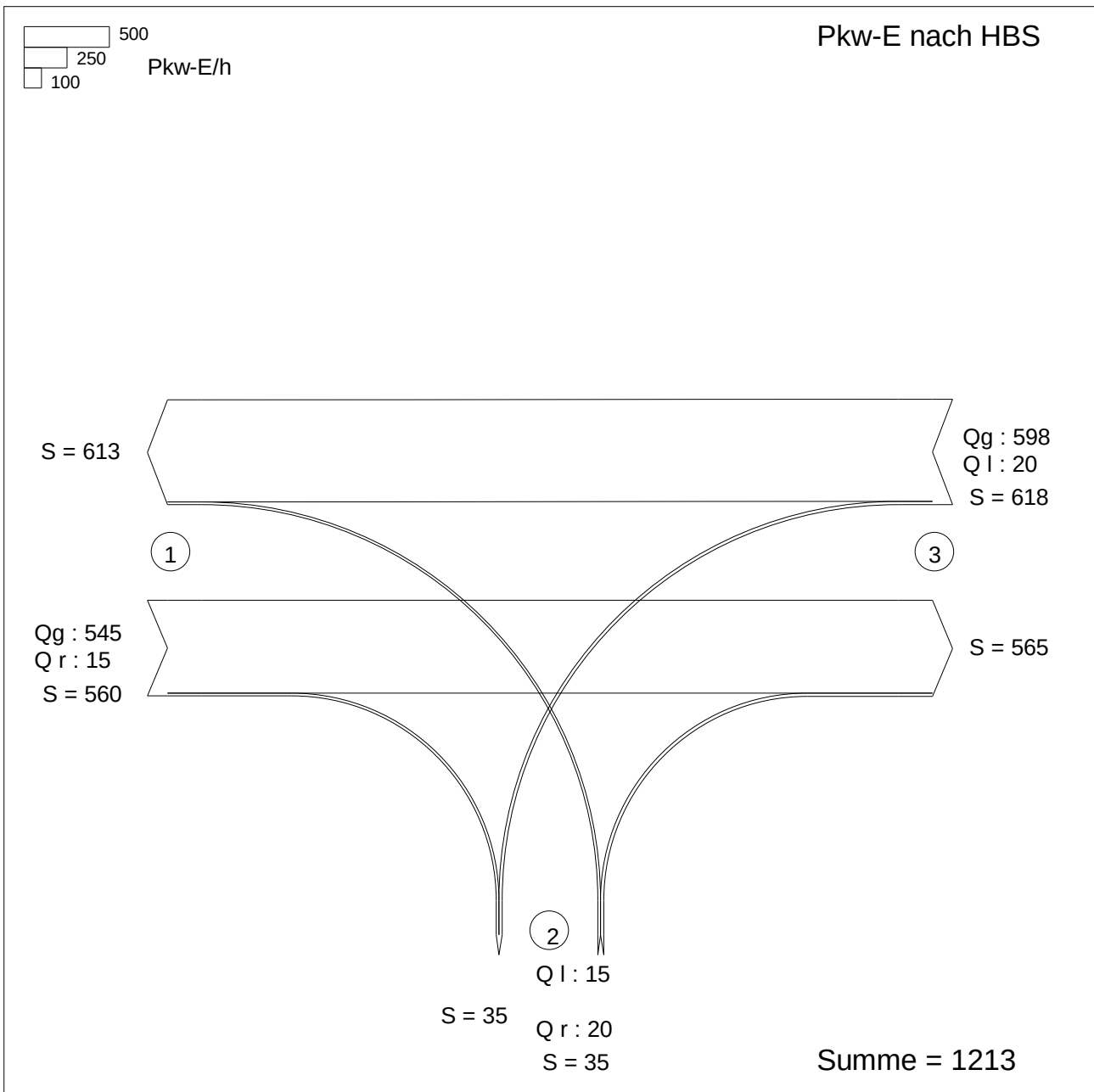
Ingenieurbüro Koehler und Leutwein GmbH + Co. KG

Karlsruhe

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Berghausen - Wohnpark an der
 Pfinz Knotenpunkt : B 10 Karlsruher Straße /
 Mühlstraße Stunde : abendliche
 Spitzenstunde 2030 max

DES.kob : WOHN PARK PFINZ PROG



Zufahrt 1: Karlsruher Straße
 Süd Zufahrt 2: Mühlstraße
 Zufahrt 3: Karlsruher Straße
 Nord

KNOBEL Version 7.1.9

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Berghausen - Wohnpark an der
Pfinz Knotenpunkt : B 10 Karlsruher Straße /
Mühlstraße Stunde : abendliche
Spitzenstunde 2030 max



DES.kob : WOHN PARK PFINZ PROG

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		545				1800					A
3		15				1600					A
4		15	6,5	3,2	1171	219		17,6	1	1	B
6		20	5,9	3,0	553	611		6,1	1	1	A
Misch-N		35				345	4 + 6	11,6	1	1	B
8		598				1800					A
7		20	5,5	2,8	560	679		5,5	1	1	A
Misch-H		618				1800	7 + 8	3,0	2	3	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

B

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Karlsruher Straße Süd
Karlsruher Straße Nord
Nebenstrasse : Mühlstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.9

Ingenieurbüro Koehler und Leutwein GmbH + Co. KG

Karlsruhe

SICHTDREIECKE

Ausfahrt Mühlstraße in B10



GEMEINDE PFINTAL-BERGHAUSEN
BEBAUUNGSPLAN „SENIORENZENTRUM WOHNPAK
AN DER PFINZ“
VERKEHRSUNTERSUCHUNG

5

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

