



**Auftraggeber: Stadt Baden-Baden**

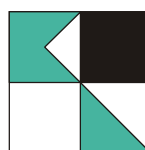
**Verkehrs- und schalltechnische Untersuchung  
zum Bebauungsplanverfahren  
„Kindergarten Mühlstraße“**

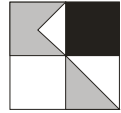
**-Stellungnahme-**

**Karlsruhe, 06. Juni 2023**

redaktionelle Anpassung vom 26.06.2023

**KOEHLER & LEUTWEIN**  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

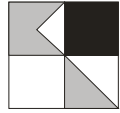




---

## **INHALTSVERZEICHNIS**

	Seite
1. Ausgangssituation	1
2. Verkehrliche Stellungnahme	1
2.1 Verkehrsanalyse	1
2.2 Verkehrserzeugung Bauvorhaben	2
2.3 Bewertung der vorhandenen Verkehrserschließung	2
3. Schalltechnische Bewertung	4
3.1 Auf das Plangebiet einwirkender Verkehrslärm	4
3.2 Auf das Plangebiet einwirkender Gewerbelärm	4
3.3 Auf das Plangebiet einwirkender Sportanlagenlärm	5
3.4 Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Umfeld	5
4. Zusammenfassung	10

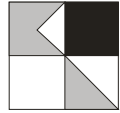


---

## **ANLAGENVERZEICHNIS**

### Anlage

- |   |                        |
|---|------------------------|
| 1 | Übersichtslageplan     |
| 2 | Verkehrsanalyse 2023   |
| 3 | Verkehrsaufkommen      |
| 4 | Straßenbreiten Bestand |



Entsprechend der Beauftragung vom 16.05.2023 auf Grundlage unseres Angebotes vom 12.05.2023 wird nachstehend eine verkehrliche und schalltechnische Stellungnahme zum Neubau eines Kindergartens in Baden-Baden Sandweier in der Mühlstraße vorgelegt.

## **1. Ausgangssituation**

Aufgrund des Umbaus des Kindergartens Baden-Baden Sandweier, Mühlstraße 38 / 38a soll in der Mühlstraße 68 ein zweigruppiger Kindergarten als Interimslösung für ca. 18 Monate in Modulbauweise errichtet werden. Es ist dabei ein eingeschossiger, kompakter Flachbau mit Eingang in der Mühlstraße geplant. Die bisherige Betreuungszeit liegt am bisherigen Standort von Montag bis Freitag von 7:00 Uhr bis 15:00 Uhr. In einem zweiten Bezugszeitraum soll eine Nutzung der Räume durch einen anderen Träger bis zur Fertigstellung der Maßnahme „Am Iffzer Weg“ erfolgen.

**Anlage 1** zeigt die örtliche Situation des geplanten Bauvorhabens im Norden von Sandweier im Umfeld vorhandener Sportanlagen.

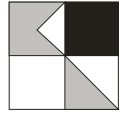
Im Rahmen einer verkehrstechnischen Stellungnahme ist die verkehrliche Umsetzbarkeit des Projektes nachzuweisen. Dabei werden Aussagen zur Verkehrserzeugung im motorisierten Verkehr gemacht. Das im Bestand vorhandene und zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen nach Realisierung des Bauvorhabens wird ermittelt und die verkehrliche Situation, insbesondere in Bezug auf die Erschließung und Verkehrssicherheit qualitativ bewertet.

Im Rahmen einer schalltechnischen Stellungnahme ist die immissionsschutzrechtliche Situation bezüglich des auf die Fläche einwirkenden Lärms durch Verkehr, Gewerbe oder Sportanlagen sowie des vom Bauvorhaben ausgehenden Ziel- und Quellverkehrs qualitativ zu bewerten.

## **2. Verkehrliche Stellungnahme**

### **2.1 Verkehrsanalyse**

Als Grundlage für die verkehrliche Bewertung erfolgte am Donnerstag, den 25.05.2023 eine Verkehrszählung 2022 an der Einmündung Mühlstraße / Lärchenstraße. Die **Anlage 2** zeigt die Belastungen der Knotenpunkte im Zeitraum zwischen 6:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr sowie den werktäglichen Gesamtverkehr. Zudem ist hier die Lage der Zählstelle dargestellt. Es zeigen sich am Knotenpunkt insbesondere im vormittäglichen Spitzenstundenzeitbereich von 6:00 bis 10:00 Uhr geringe Verkehrsbelastungen. Im nachmittäglichen Spitzenstundenzeitbereich liegen die Verkehrsbelastungen etwas höher, dennoch in einem niedrigen Bereich.



Aufbauend auf den erhobenen Verkehrsbelastungen sowie allgemeiner Faktoren wurden die Verkehre auf werktäglichen Gesamtverkehr eines Tages hochgerechnet. Es zeigt sich, dass die Lärchenstraße mit ca. 720, die Mühlstraße Süd mit 760 Kfz/24 h und die Mühlstraße Nord mit ca. 120 Kfz/24 h belastet ist.

Ebenfalls gehen aus der **Anlage 2** die Radverkehrsbelastungen hervor. Entsprechend liegt die Radverkehrsbelastung im Zuge der Mühlstraße Nord bei ca. 90 Radfahrern/24 h. Die höchsten Radverkehrsbelastungen können in der Mühlstraße Süd mit ca. 140 Radfahrer/24 h festgestellt werden.

## 2.2 Verkehrserzeugung Bauvorhaben

Entsprechend der Datensammlung VerBau, Dr. Bosserhoff, Wiesbaden ergeben sich für einen Kindergarten mit zwei Gruppen und insgesamt 30 Kindern in der vorliegenden Lage ca. 30 Fahrten pro Tag jeweils im Ziel- und Quellverkehr. Dabei wurde für den Hol- und Bringverkehr ein MIV-Anteil von ca. 35 % sowie ein auf ein Kind bezogen virtueller Pkw-Besetzungsgrad von 0,5 Personen angenommen.

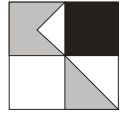
In **Anlage 3** ist die tabellarische Ermittlung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens dargestellt.

## 2.3 Bewertung der vorhandenen Verkehrserschließung

Für den Hol- und Bringverkehr sowie für die Mitarbeiter des Kindergartens sollen auf dem projektierten Interimsgelände neben Fahrradstellplätzen 5 Pkw-Stellplätze, davon ein Behindertenplatz, sowie eine Wendemöglichkeit für Pkw errichtet werden.

Für das Bringen und Abholen von Kindern kann erfahrungsgemäß eine Dauer von ca. 10 Minuten angesetzt werden. Die Anzahl der Stellplätze kann daher unter Berücksichtigung der Bringzeiten zwischen 7:00 und 9:00 Uhr und Holzeiten vom 12:15 bis 13:00 bzw. 13:30 bis 15:00 Uhr eines maximalen Verkehrsaufkommens von maximal 8 Fahrzeugen in der Spitzenstunde als noch ausreichend angesehen werden. Bei Nutzung der Stellplätze durch Angestellte oder längeren Aufhalten bestehen jedoch Bedenken, dass Fahrzeuge auch in der nördlichen Mühlstraße abgestellt werden.

Im Zuge der Mühlstraße ergeben sich im Bestand (siehe **Anlage 4**) Straßenbreiten von teilweise lediglich ca. 4,20 m Breite. Dies ist entsprechend RASt 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für den Begegnungsfall zweier Pkw bei eingeschränktem Bewegungsspielraum grundsätzlich noch ausreichend. Die RASt 06 gibt hierfür eine Breite von mindestens



4,10 m an. In Verbindung mit den bestehenden und zusätzlichen Verkehrsbelastung im Kfz- bzw. Radverkehr und Fußgängerverkehr des Bring- und Holverkehrs sowie unter Berücksichtigung des fehlenden Gehwegs muss jedoch von einer verminderten Verkehrssicherheit, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer und allen voran für die Kinder ausgegangen werden.

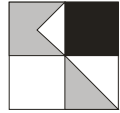
Es ergibt sich zudem trotz der absolute gesehenen geringen Verkehrsbelastungen auch ein gewisser Konflikt von zügig fahrendem Radverkehr, Bring- und Holverkehr zu Fuß und motorisiertem Bring- und Holverkehr.

Insbesondere aufgrund der teilweise geringen Straßenbreite und des in Teilabschnitten fehlenden Gehweges in der Mühlstraße Nord wird daher empfohlen, einen Teil der südlich des östlichen Sportplatzes bzw. nördlich der Gaststätte „La dolce Vita Da Mimmo“ vorhandenen Stellplätze zeitweise für den Hol- und Bringverkehr zu reservieren und diese entsprechend zu beschildern. Hierdurch kann die Mühlstraße Nord selbst von zusätzlichem Verkehr entlastet werden.



Bild 1: Beispielhafte Beschilderung Bring- / Holverkehr, (Zeiten sind entsprechend anzupassen)

Für die Kindergartenkinder und deren Eltern hätte dies einen Fußweg von maximal ca. 130 m zur Folge, was selbst für Kleinkinder als vertretbare Strecke zugunsten deren Verkehrssicherheit eingestuft werden kann.



Bei einer in Erwägung gezogenen Markierung eines Gehweges in der nördlichen Mühlstraße müsste dieser bei Begegnungsverkehr überfahren werden und es entstünde nur eine bedingte Erhöhung der Verkehrssicherheit. Daher wird angeregt, die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches (VZ 325) in den Abschnitt ohne Gehweg zu prüfen. Weiterhin wird vorgeschlagen, den Radverkehr durch die Beschilderung „Achtung Kinder“ (VZ 136) auf die geänderte Situation von beiden Fahrtrichtungen aufmerksam zu machen. Alternativ hierzu wird die Aufstellung des Gefahrenzeichens „Fußgänger“ (VZ 133-10) im Bereich des fehlenden Gehweges vorgeschlagen. Die genannten Alternativen bewirken jeweils eine Erhöhung der Aufmerksamkeit bzw. Verringerung der Geschwindigkeiten.

### **3. Schalltechnische Bewertung**

#### **3.1 Auf das Plangebiet einwirkender Verkehrslärm**

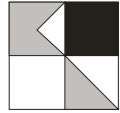
Nördlich des Plangebietes verläuft in ca. 300 m Entfernung die BAB 5. Im Bereich der Ortsrandlage sind zum Schutz vor Verkehrslärm massive Lärmschutzwände vorhanden. Gemäß der Umgebungslärmkartierung der LUBW aus dem Jahr 2017 liegen im Untersuchungsbereich Lärmbelastungen  $L_{den}$  von 55-60 dB(A) vor. Diese Werte sind für eine Beurteilung im Rahmen des Planverfahrens jedoch aufgrund der unterschiedlichen Rechenvorschriften und Beurteilungszeiträumen nicht direkt anwendbar, jedoch lässt sich daraus ein erhöhtes Hintergrundgeräusch im Bereich des Untersuchungsbereiches ableiten. Die nächstgelegene überörtliche Straße K 9617 verläuft westlich des Plangebietes in ca. 250 m Entfernung. Aufgrund der Abschirmung durch zahlreiche Gebäude sind von dieser Straße keine Lärmeinwirkungen auf das Plangebiet zu erwarten.

Es ist somit davon auszugehen, dass sich im Bereich des Bauvorhabens ggf. geringe Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete im Tageszeitraum ergeben können. Die Grenzwerte für Mischgebiete werden vermutlich nicht überschritten. Unzumutbare Belastungen sind nicht zu erwarten.

#### **3.2 Auf das Plangebiet einwirkender Gewerbelärm**

Auf das Plangebiet wirken Betriebsgeräusche im Sinne der TA Lärm von angrenzenden Gewerbebetrieben ein. Nördlich des Gebietes liegt die Geschäftsstelle und der Parkplatz des Badischen Behinderten Rehabilitationssportverband, von diesem sind außer den fünf Stellplätzen für Sprinter (Transportmöglichkeit zu Sportveranstaltungen) keine Lärmeinwirkungen zu erwarten.

Hinter dem genannten Gebäude befindet sich die Geschäftsstelle des Turnvereins Gut Heil 1907 Sandweier e.V. und eine Sportgaststätte mit dahinterliegendem Parkplatz. Da



sich keine Informationen zu dieser finden lassen, wird von keiner regelmäßigen Nutzung ausgegangen.

Die Betriebsanlagengeräusche der weiter entfernten, westlich gelegenen Gewerbebetriebe werden aufgrund der größeren Entfernung und südlich bereits vorhandener Wohnbebauung mit entsprechendem Schutzstatus als nicht maßgeblich für das Bauvorhaben angesehen.

Im Nachtzeitraum findet keine Nutzung an der Kindertagesstätte statt, weshalb hierzu keine Beurteilung erforderlich ist. Aufgrund der abschirmenden Gebäudeanordnung und der Geringfügigkeit der ankommenden Geräusche von Betriebsanlagen ergeben sich durch den Betriebsanlagenlärm keine maßgeblichen Vorgaben bezüglich des Immissionsschutzes für das Bauvorhaben, sofern von keiner Nutzung im Nachtzeitraum ausgegangen wird.

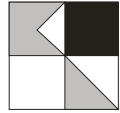
### **3.3 Auf das Plangebiet einwirkender Sportanlagenlärm**

Südlich und westlich des Plangebietes liegen Rasenplätze des FV Sandweier 1922 e.V., auf diesem finden Fußballspiele nur an den Wochenenden auf dem südlich des Plangebietes liegenden Platz statt. Für die Trainingszeiten auf dem westlichen Platz (Lärchenstraße 2) werden Zeiten außerhalb der Nutzungszeiten des Kindergartens am Abend angenommen. Das Fußballtraining der Jugendmannschaften (SG Iffezheim) findet nach Vereinsangaben auf der Homepage frühestens ab 17:30 Uhr statt. Somit ist von keiner Überschneidung zwischen der Nutzungszeit des Kindergartens und der Trainingszeiten auszugehen. Es ist von keinem Konflikt diesbezüglich auszugehen.

### **3.4 Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Umfeld**

Entsprechend der oben genannten geringen Erzeugung der Verkehrsbelastung von ca. 30 Kfz jeweils im Bring- und Holverkehr ergibt sich für das Umfeld und die Wohnnutzungen in der Lärchenstraße mit der zukünftigen Verkehrsbelastung keine maßgeblichen Erhöhungen der vorhandenen Lärmbelastungen durch Verkehrslärm im Sinne der Rechtsprechung mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und gleichzeitiger Steigerung der Belastungen um 3 dB(A).





#### **4. Zusammenfassung**

Für das Bauvorhaben „Kindergarten Mühlstraße“ in Baden-Baden, Stadtteil Sandweier wurde eine verkehrliche und schalltechnische Stellungnahme erarbeitet.

Es ergeben sich im Umfeld der Kindertagesstätte geringe Verkehrsbelastungen von ca. 120 Kfz/24 h im Zuge der Mühlstraße Nord und maximal ca. 760 Kfz/24 h in der südlichen Mühlstraße.

Für den geplanten Kindergarten wird eine zukünftige Verkehrserzeugung von 30 Fahrten jeweils im Ziel- und Quellverkehr prognostiziert.

Die Erschließung des Kindergartens ist aufgrund der teils geringen Straßenbreite von 4,20 m sowie eines abschnittsweise fehlenden Gehweges als schwierig einzustufen. Die Einrichtung einer Hol- und Bringzone südlich der Sportanlagen wird daher empfohlen. Die Errichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches oder verkehrsrechtliche Maßnahmen in einem Teilabschnitt wird vorbehaltlich der verkehrsrechtlichen Machbarkeit angeregt.

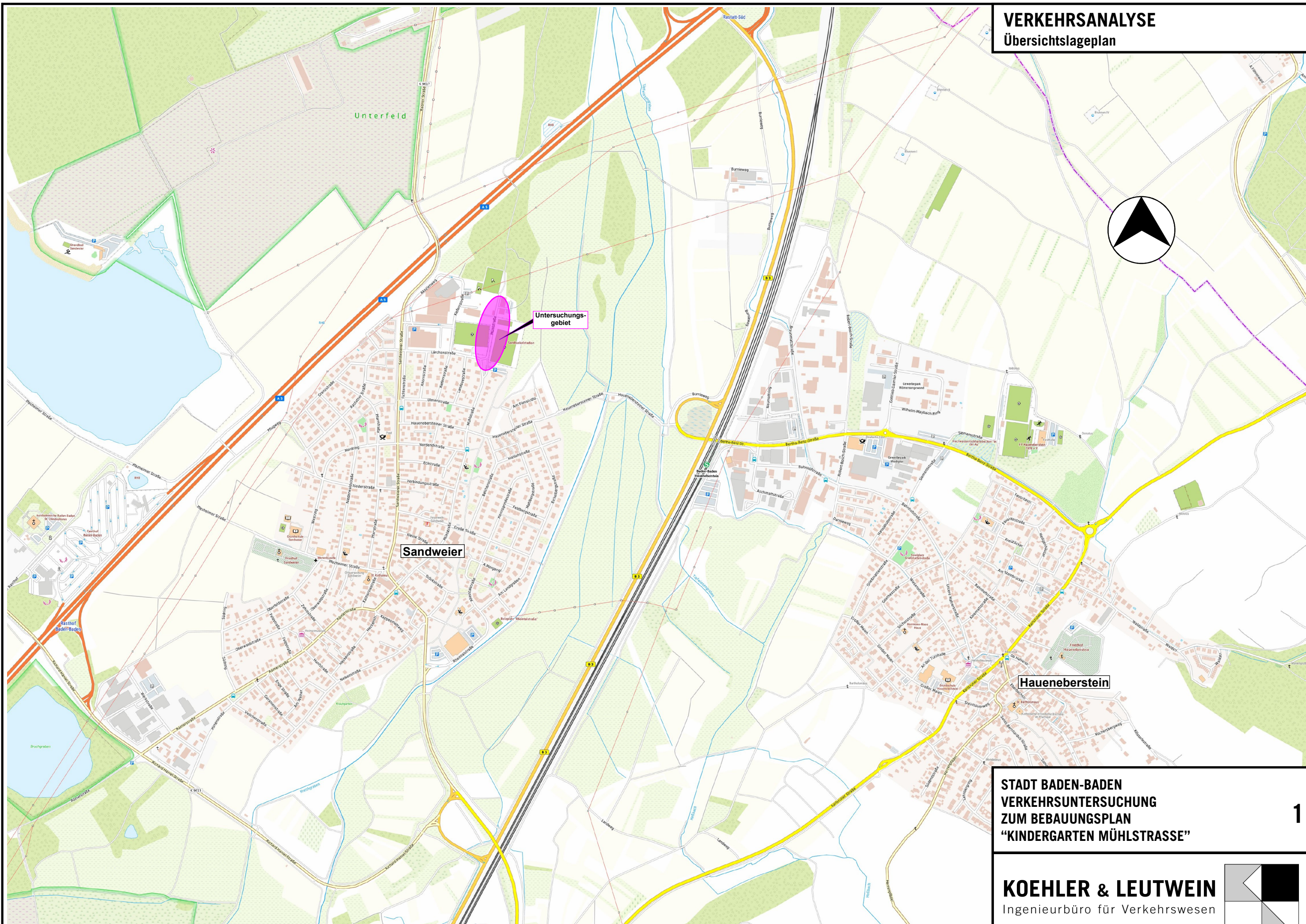
Bezüglich der immissionsschutzrechtlichen Bewertung wird von einem Betrieb des Kindergartens ausschließlich im Tageszeitraum ausgegangen. Auf das Bauvorhaben wirken keine unzumutbaren Geräusche durch Verkehrs- / Gewerbe- oder Sportanlagenlärm ein. Durch das Bauvorhaben selbst entstehen geringe zusätzliche Belastungen durch Verkehrslärm, die jedoch keine abwägungsrelevante Erhöhung der Lärmbelastung mit einem Überschreiten der Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV bei gleichzeitiger Steigerung um aufgerundet 3 dB(A) bewirken.

Unter Beachtung der genannten Vorschläge stehen aus verkehrlicher und schallimmissionsschutzrechtlicher Sicht dem Bauvorhaben keine Bedenken entgegen.

Ingenieurbüro für Verkehrswesen  
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

Datei: RK\_Baden-Baden\_KiGa\_Mühlstraße\_VUSU\_2023-06-01  
Datum: 26.06.2023

**VERKEHRSANALYSE**  
Übersichtslageplan



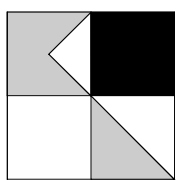
**Sandweier**

**Haueneberstein**

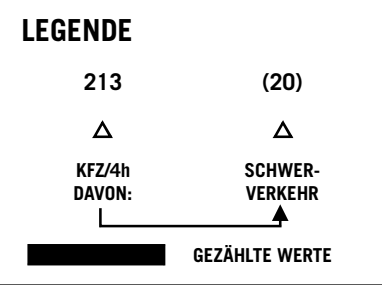
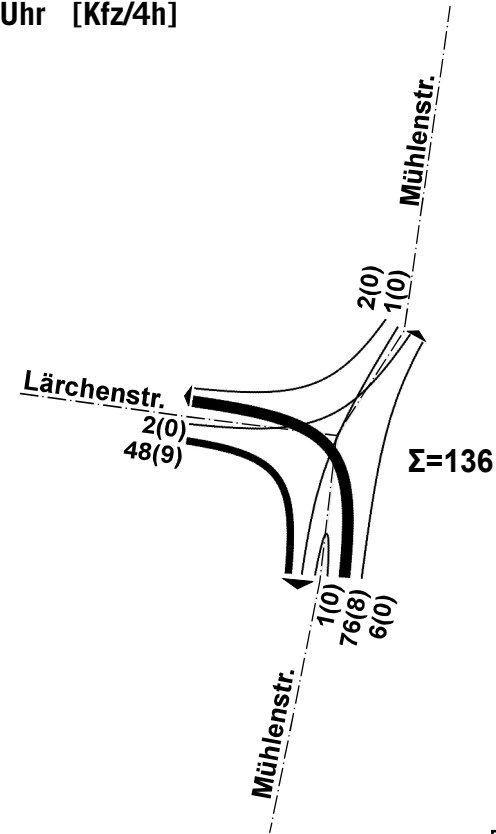
**STADT BADEN-BADEN**  
**VERKEHRSUNTERSUCHUNG**  
**ZUM BEBAUUNGSPLAN**  
**“KINDERGARTEN MÜHLSTRASSE”**

**1**

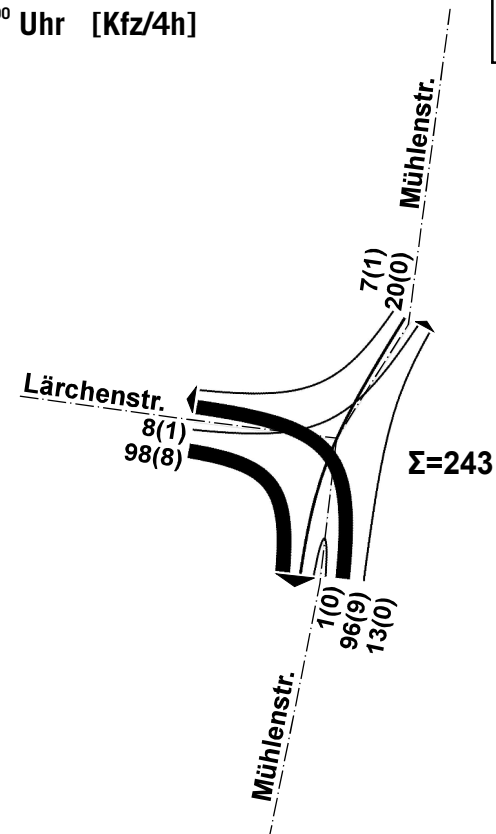
**KOEHLER & LEUTWEIN**  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



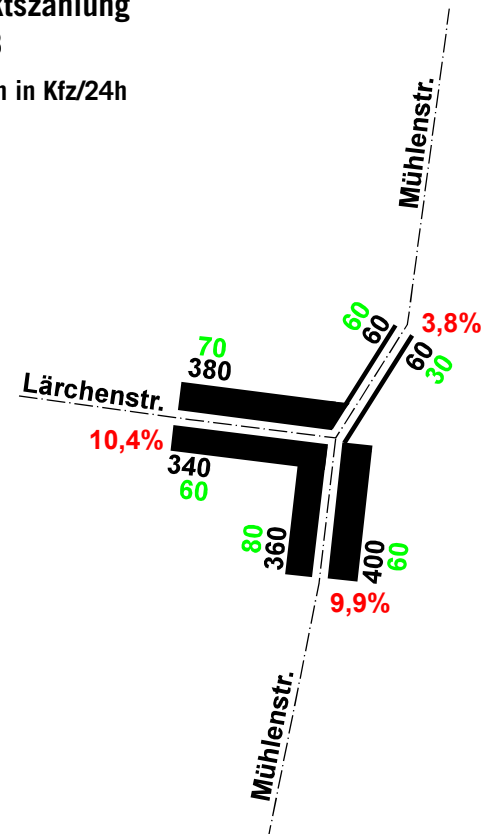
Belastung der Knotenpunkte  
am 25.05.2023  
von 6<sup>00</sup> bis 10<sup>00</sup> Uhr [Kfz/4h]



Belastung der Knotenpunkte  
am 25.05.2023  
von 15<sup>00</sup> bis 19<sup>00</sup> Uhr [Kfz/4h]

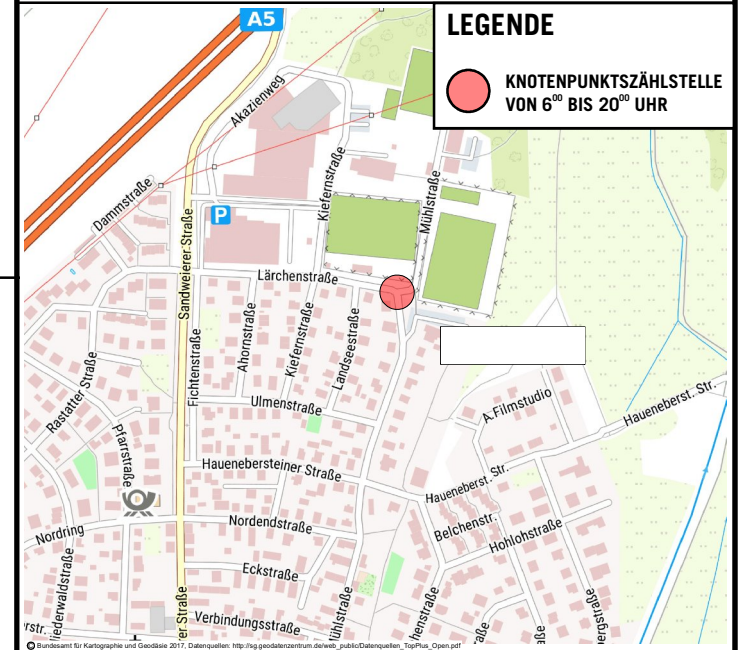


Werktägliches Gesamtverkehr [KFZ/24h]  
aus Knotenpunktzählung  
am 25.05.2023  
Belastungsangaben in Kfz/24h



Prozentualer Schwerverkehrsanteil  
Radfahrer

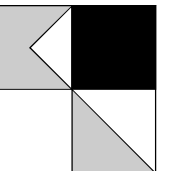
VERKEHRSANALYSE 2023



**LEGENDE**  
● KNOTENPUNKTZÄHLSTELLE  
VON 6<sup>00</sup> BIS 20<sup>00</sup> UHR



STADT BADEN-BADEN  
VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
ZUM BEBAUUNGSPLAN  
"KINDERGARTEN MÜHLSTRASSE"



3.5.2 Abschätzung der Nutzer-/Besucheranzahl über die Plätze

Gebiet	Nutzung	Plätze	Besucher+Auszubildende/ Platz	
			Nutzer/Platz	
			Min	Max
BAD	KiGa	30	1,00	1,00
<b>Summe</b>		30		

Nutzer/Besucher/ Auszubildende	
Min	Max
30	30
30	30

3.5.2 Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Plätze

Gebiet	Nutzung	Plätze	Beschäftigte/ Platz	
			Beschäftigte/Platz	
			Min	Max
BAD	KiGa	30	0,18	0,26
<b>Summe</b>		30		

Beschäftigte	
Min	Max
5	8
5	8

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Nutzer-/Besucheranzahl

Gebiet	Nutzung	Nutzer/Besucher/ Auszubildende		Nutzer/Besucher/ Auszubildende		Nutzer/Besucher/ Auszubildende	
		Abschätzung über die Fläche		Abschätzung über die Plätze		Abschätzung über zusätzliche Größen	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
BAD	KiGa			30	30		
<b>Summe</b>				30	30		

Nutzer/Besucher/ Auszubildende	
Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
Min	Max
30	30
30	30

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Beschäftigte		Beschäftigte	
		Abschätzung über die Fläche		Abschätzung über die Plätze		Abschätzung über zusätzliche Größen	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
BAD	KiGa			5	8		
<b>Summe</b>				5	8		

Beschäftigte	
Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung	
Min	Max
7	10
7	10

Sonstige verkehrsintensive Einrichtungen: Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Nutzer-/Besucherverkehr:

Gebiet	Nutzung	Nutzer/Besucher/ Auszubildende		Anwesenheit	Wege/Werntag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung
		Min	Max		Min	Max	Min	Max	
				in %	Wege/Nutzer/d		in %	Pers./Pkw	
					2,0				
BAD	KiGa	30	30	100	60	60	30	40	0,5
				100					
				100					
				100					
				100					
<b>Summe</b>		30	30		60	60			

Pkw-Fahrten/ Werntag	
Min	Max
36	48
36	48

Beschäftigtenverkehr:

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

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Anwesenheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werntag		MIV-Anteil	
		Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max
				in %	Wege/B/d		in %			
BAD	KiGa	7	10	80	2,5	3,5	14	28	60	70
				100						
				100						
				100						
				100						
<b>Summe</b>		7	10				14	28		

Pkw-Fahrten/ Werntag	
Min	Max
8	18
8	18

Güter- und Gesamtverkehr ohne Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

Gebiet	Nutzung	BGF in qm Fläche in ar	Lkw-Fahrten/100qm BGF Lkw-Fahrten je ha		Lkw- Anteil  in %	Lkw-Fahrten/ Werktag	
			Min	Max		Min	Max
			<u>Lkw-F/BGF</u> <u>Lkw-F/ha</u>				
BAD	KiGa				100		
					100		
					100		
					100		
<b>Summe</b>							

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
44	66
44	66

Güter- und Gesamtverkehr bei Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

Gebiet	Nutzung		Anteil Konkurrenz- effekt in %	Anteil Verbund- effekt in %	Anteil Mitnahme- effekt in %	Pkw-Fahrten/ Werktag		Lkw-Fahrten/ Werktag	
						Min	Max	Min	Max
BAD	KiGa		0	0	0	44	66		
			0	0	0				
			0	0	0				
			0	0	0				
<b>Summe</b>						44	66		

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
44	66
44	66

Neu ind Kfz-Fa Wer
Min
44
44

Gebiet	Nutzung	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung							
		Nutzer-/Besucher-V. Pkw-Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BAD	KiGa	36	48	8	18			44	66
<b>Summe</b>		36	48	8	18			44	66



Hinweis: Binnenverkehr tritt auf, wenn die Einrichtung in einem Gebiet mit zusätzlichen Nutzungen liegt, für die ebenfalls der Verkehr abzuschätzen ist.

Gebiet	Nutzung	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung		
		Nutzer-/Besucher-V.	Beschäftigten-Verkehr	Güter-Verkehr
		Anteil Binnen-V. in %	Anteil Binnen-V. in %	Anteil Binnen-V. in %
BAD	KiGa	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	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung							
		Nutzer-/Besucher-V. Pkw-Fahrten		Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BAD	KiGa	36	48	8	18			44	66
<b>Summe</b>		36	48	8	18			44	66

Gebiet	Nutzung	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung							
		Nutzer-/Besucher-V. Pkw		Beschäftigten-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Quell-/Zielverkehr Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BAD	KiGa	18	24	4	9			22	33
<b>Summe</b>		18	24	4	9			22	33

	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
<b>Summe</b>	21	7	0	28

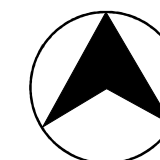
**Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw-Einheiten]: Pkw-Einheiten/24h\*Richtung**

Gebiet	Nutzung	Sonstige verkehrsintensive Einrichtung							
		Nutzer-/Besucher-V. Pkw-E		Beschäftigten-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Quell-/Zielverkehr Pkw-E	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
BAD	KiGa	18	24	4	9			22	33
<b>Summe</b>		18	24	4	9			22	33

	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
<b>Summe</b>	21	7	0	28

# VERKEHRSANALYSE

## Straßenbreiten Bestand



STADT BADEN-BADEN  
VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
ZUM BEBAUUNGSPLAN  
"KINDERGARTEN MÜHLSTRASSE"

**KOEHLER & LEUTWEIN**  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

