



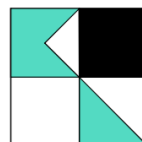
Auftraggeber: Consus Holding GmbH

**Verkehrsuntersuchung
zum Angebotsbebauungsplan
„Wohnquartier Oliverstraße / Güterbahnhofstraße“
in Baden-Baden – Oos**

-Erläuterungsbericht-

Karlsruhe, 25.03.2026

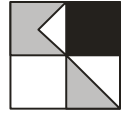
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





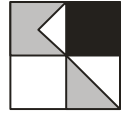
INHALTSVERZEICHNIS

1. Ausgangssituation	1
2. Verkehrsanalyse	1
3. Verkehrserzeugung	2
4. Verkehrsprognose	3
4.1 Prognose-Planfall ohne Babo-Hochhaus	3
4.2 Prognose-Planfall mit Babo-Hochhaus	3
5. Leistungsfähigkeitsbeurteilung	4
5.1 Leistungsfähigkeit ohne Babo-Hochhaus	6
5.2 Leistungsfähigkeit mit Babo-Hochhaus	6
6. Zusammenfassung	7



ANLAGENVERZEICHNIS

- 1 Übersichtslageplan
- 2 Städtebaulicher Entwurf, Mussler Gesamtplan, Stand 20.01.2025
- 3 Verkehrsanalyse 2019 / 2026 – Werktäglicher Gesamtverkehr am 12.03.2019 und
 13.01.2026 [Kfz/24 h}
- 4.1 – 4.7 Verkehrserzeugung
- 5 Verkehrsprognose 2035 – Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24 h]
 - Prognose-Nullfall 2035 incl. Sanierungsgebiet
 - Prognose-Planfall ohne Babo-Hochhaus
 - Prognose-Planfall mit Babo-Hochhaus
- 6.1 – 6.9 Leistungsfähigkeitsberechnungen ohne Babo-Hochhaus
- 7.1 – 7.6 Leistungsfähigkeitsberechnungen mit Babo-Hochhaus



1. Ausgangssituation

Die Kruse-Architekten aus Baden-Baden planen auf dem Gelände des Reifenhaus Ihle im Baden-Badener Stadtteil Oos die Konversion der bisher gewerblich genutzten Flächen hin zu einer Wohnnutzung. Es sollen dabei drei 3-5-geschossige Gebäude errichtet werden. Außerdem ist nördlich der Oliverstraße ein neues Betriebsgebäude des Reifenhandels Ihle geplant. Zudem ist ein zweigeschossiges Parkdeck, für das aber noch keine konkrete Planung vorliegt, vorgesehen. Insgesamt sind im Rahmen der Planung derzeit 70-80 Wohneinheiten (WE) geplant. Je Wohneinheit soll ein Kfz-Stellplatz nachgewiesen werden.

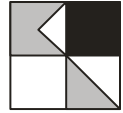
Im Jahr 2019 wurde im Auftrag der Stadt Baden-Baden der Erläuterungsbericht zum „Sanierungsgebiet Oos- Kreisverkehrsplatz Sinzheimer Straße / Schwarzwaldstraße“ vorgelegt. Aufbauend auf den damaligen Ergebnissen der Verkehrszählung sowie den Berechnungen der Verkehrsentwicklung werden nun für das Plangebiet die verkehrlichen Auswirkungen untersucht.

Im Rahmen der hier vorgelegten Verkehrsuntersuchung werden die zukünftigen Verkehre aus dem Bebauungsplangebiet abgeschätzt und einer mittelfristigen Verkehrsprognose des Jahres 2035 überlagert. In einem zweiten Szenario werden auch die Planungen und das Verkehrsaufkommen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Babo-Hochhaus“, der gegenüber des Plangebietes im Bereich Schwarzwaldstraße / Ooser Gartenstraße liegt, sowie das neue Reifenhaus Ihle berücksichtigt. Aufbauend auf den ermittelten Verkehrsbelastungen wird das umliegende Verkehrsnetz auf Leistungsfähigkeit untersucht.

Die Lage des Untersuchungsgebiet in Baden-Baden Oos kann **Anlage 1** entnommen werden. **Anlage 2** stellt den städtebaulichen Entwurf, aufgestellt durch die Mussler Gesamtplan Architekten mit Stand vom 20.01.2025 dar.

2. Verkehrsanalyse

Für das Sanierungsgebiet Oos wurde am Dienstag, den 12.03.2019 eine Verkehrszählung am Knotenpunkt Sinzheimer Straße / Schwarzwaldstraße / Güterbahnhofstraße durchgeführt. Der Knotenpunkt war zu dem Zeitpunkt der Erhebung signalisiert. Die Ooser Gartenstraße war an die Schwarzwaldstraße angebunden, sodass die Verkehre in dieser Straße nicht miterfasst wurden. Da der Knotenpunkt zwischenzeitlich zu einem fünfarmigen Kreisverkehr umgebaut wurde, wurde eine Nacherhebung der Belastungen in der Ooser Gartenstraße erforderlich. Diese fand querschnittsbezogen am Dienstag, den 13.01.2026 mittels eines Seitenradarmessgerätes statt. Im Zuge dieser Erhebung wurde zudem eine Vergleichszählung an einem Querschnitt in der



Sinzheimer Straße durchgeführt. In nachstehender Tabelle sind die Verkehrsbelastungen 2019 und 2026 gegenübergestellt.

12.03.2019			13.01.2026			Entwicklung
Fahrtrichtung Nordost	Fahrtrichtung Südwest	Querschnitt	Fahrtrichtung Nordost	Fahrtrichtung Südwest	Querschnitt	Querschnitt
5.400 Kfz/24h	5.500 Kfz/24h	10.900 Kfz/24h	4.400 Kfz/24h	4.300 Kfz/24h	8.700 Kfz/24h	-20,2%

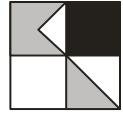
Hier zeigt sich für die Sinzheimer Straße eine im Vergleich zum Jahr 2019 um ca. 20 % niedrigere Verkehrsbelastung. Da die 2026 gezählten Verkehrsbelastungen niedriger sind als 2019, können die vorliegenden Belastungen aus der im Rahmen des Sanierungsgebiet Oos erstellten Verkehrsuntersuchung als Worst-Case-Betrachtung herangezogen werden. Eine Hochrechnung der damaligen Verkehrsbelastungen auf das aktuelle Analysejahr 2026 erfolgte somit nicht.

Die in den Jahren 2019 bzw. 2026 ermittelten Verkehrsbelastungen des werktäglichen Gesamtverkehrs sind in **Anlage 3** dargestellt. Hieraus geht hervor, dass im Zuge der Sinzheimer Straße Verkehrsbelastungen von ca. 11.000 Kfz/24 h westlich bzw. östlich des Kreisverkehrs vorliegen. Die Schwarzwaldstraße ist mit ca. 5.700 Kfz/24 h belastet. Im Zuge der Güterbahnhofstraße konnten Verkehrsbelastungen in Höhe von ca. 2.600 Kfz/24 h und in der Ooser Gartenstraße von ca. 900 Kfz/24 h festgestellt werden. Sämtliche Verkehrsbelastungen verstehen sich dabei als Querschnittsbelastungen.

3. Verkehrserzeugung

Für die Wohnnutzungen im Plangebiet wurde das zusätzliche Verkehrsaufkommen mithilfe der Datensammlung VerBau, Dr. Bosserhoff, Wiesbaden abgeschätzt. Hierfür wurden die angegebenen 70-80 Wohneinheiten sowie ein mittlerer MIV-Anteil (Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr) von ca. 70 % herangezogen. Entsprechend den **Anlagen 4.1 bis 4.7** ergibt sich ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 160 Fahrten je Tag und Richtung. Querschnittsbezeugen bedeutet dies eine neuinduzierte Verkehrsbelastung von ca. 320 Kfz/24 h.

Für das Reifenhaus Ihle wurde keine separate Verkehrserzeugung ermittelt. Hier kann vielmehr davon ausgegangen werden, dass sich durch den Standortwechsel keinerlei relevante Belastungsänderungen ergeben werden.



4. Verkehrsprognose

Um eine mittelfristige Prognose 2035 darzustellen, wurden für den Prognose-Nullfall, also ohne Berücksichtigung des Plangebietes, die Entwicklungen innerhalb des Sanierungsgebietes berücksichtigt. Hierfür wurde in den Berechnungen zum Sanierungsgebiet Oos ein Verkehrszuwachs von ca. 1,2 % pro Jahr angesetzt. Ebenfalls wurde dieser Faktor für die 2026 erfolgte Nachzählung der Ooser Gartenstraße herangezogen. Die so ermittelten Verkehrsbelastungen des Prognose-Nullfalls sind in **Anlage 5** in Grün dargestellt. Es zeigt sich, dass die Sinzheimer Straße bis zum Jahr 2035 mit ca. 13.900 Kfz/24 h belastet sein wird. In der Schwarzwaldstraße werden sich Verkehrsbelastungen von ca. 7.300 Kfz/24 h einstellen. Im Zuge der Güterbahnhofstraße werden ca. 3.600 Kfz/24 h und in der Ooser Gartenstraße ca. 1.000 Kfz/24 h vorliegen.

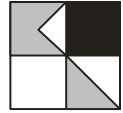
4.1 Prognose-Planfall ohne Babo-Hochhaus

Aufbauend auf den ermittelten Verkehrsbelastungen des Prognose-Nullfalls wurde der ermittelte Zusatzverkehr aus dem Bebauungsplangebiet „Wohnquartier Oliverstraße / Güterbahnhofstraße“ dem Allgemeinverkehr überlagert. Hierbei wurde als Worst-Case-Betrachtung der gesamte Verkehr aus dem Plangebiet über die Güterbahnhofstraße geführt. Die Verteilung am Kreisverkehr Sinzheimer Straße erfolgte analog zu den bestehenden Verkehrren.

Die hieraus resultierenden, in Rot dargestellten Verkehrsbelastungen können ebenfalls **Anlage 5** entnommen werden. Somit ergeben sich Verkehrsbelastungen im Zuge der Sinzheimer Straße in Höhe von ca. 14.100 Kfz/24 h und im Zuge der Schwarzwaldstraße von ca. 7.500 Kfz/24h. Durch die Überlagerung des gesamten Neuverkehrs aus dem Plangebiet ergibt sich in der Güterbahnhofstraße eine Belastung von ca. 3.900 Kfz/24 h. Die Ooser Gartenstraße wird in dieser Variante weiterhin mit ca. 1.000 Kfz/24 h belastet sein.

4.2 Prognose-Planfall mit Babo-Hochhaus

In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet und dem Kreisverkehr Sinzheimer Straße wird derzeit das Bebauungsplangebiet „Babo-Hochhaus“ entwickelt. Hier sind neben 66 Wohneinheiten auch Büronutzungen, verschiedene Dienstleistungen (Fitness, Physio, Einzelhandel) sowie ein Hotel mit 60 Zimmern vorgesehen. Für den ruhenden Verkehr soll im Süden des Plangebietes eine Parkieranlage mit insgesamt 122 Kfz-Stellplätzen entstehen, die über die Ooser Gartenstraße erschlossen wird.

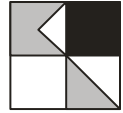


Für das Babo-Hochhaus ergibt sich, aufbauend auf den oben genannten Nutzungen, eine zusätzliche Verkehrsbelastung von ca. 380 Fahrten je Tag und Richtung. Dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen wurde in einer zweiten Variante in der hier vorliegenden Verkehrsuntersuchung berücksichtigt und den Belastungen am Kreisverkehr inklusive Plangebiet „Oliverstraße / Güterbahnhofstraße“ überlagert. Somit ist auch hier eine Worst-Case-Betrachtung dargestellt, die eine Abwicklung sämtlicher Verkehre aus den beiden Bebauungsplangebieten über den Kreisverkehr Sinzheimer Straße berücksichtigt.

Durch das Babo-Hochhaus erhöht sich die Verkehrsbelastung im Zuge der Sinzheimer Straße auf ca. 14.300 bis 14.400 Kfz/24 h. In der Schwarzwaldstraße und der Güterbahnhofstraße ergeben sich ein Mehrverkehr von ca. 100 Kfz/24 h auf nun ca. 7.600 Kfz/24 h in der Schwarzwaldstraße bzw. ca. 4.000 Kfz/24 h in der Güterbahnhofstraße. Die Ooser Gartenstraße wird im nördlichen Bereich mit ca. 1.800 Kfz/24 h belastet sein. Diese Belastungen sind ebenfalls in **Anlage 5** in Blau dargestellt.

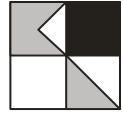
5. Leistungsfähigkeitsbeurteilung

Für den Kreisverkehr Sinzheimer Straße / Schwarzwaldstraße / Güterbahnhofstraße / Ooser Gartenstraße wurde die Leistungsfähigkeit der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde quantitativ untersucht. Hierfür wurden die Spitzenstundenbelastungen des Prognose-Planfalls auf Pkw-Einheiten umgerechnet. Eine Pkw-Einheit entspricht dabei einer Fahrzeuglänge von ca. 6 m. Die Berechnung der Leistungsfähigkeit erfolgte nach HBS 2015 (Handbuch für die Bemessung Straßenverkehrsanlagen) unter Anwendung des Programms Kreisel, BPS Bochum / Ettlingen in der Version 8.2. Bei der Berechnung der Leistungsfähigkeit wurde davon ausgegangen, dass die Knotenpunktgeometrie und Vorfahrtsregelungen beibehalten werden. Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit erfolgt nach Ansätzen HBS für nicht lichtsignalisierte Knotenpunkte. Die Bewertung der Verkehrsqualität wird dabei in eine sechsstufige Skala in Abhängigkeit von der berechneten mittleren Wartezeit unterteilt. Nachstehend sind die entsprechenden Qualitätsstufen der Verkehrsanlage nach HBS 2015 näher erläutert.



- 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 Qualitätsstufe D für die regelmäßigen Spitzenstundenbelastungen.



5.1 Leistungsfähigkeit ohne Babo-Hochhaus

In den **Anlagen 6.1 bis 6.9** sind die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Kreisverkehrs ohne Berücksichtigung des Babo-Hochhauses aufgetragen. Entsprechend ergibt sich für den fünfarmigen Kreisverkehr in der vormittäglichen Spitzenstunde eine Verkehrsbelastung von ca. 1.460 Pkw-Einheiten. Dies führt zur Gesamtqualitätsstufe A mit einer mittleren Wartezeit über alle Fahrzeuge von ca. 7 s. Die 95%-ige Rückstaulänge, also die Rückstaulänge, die in 95 % aller Fälle nicht überschritten wird, kann mit maximal drei Fahrzeugen im Zuge der Sinzheimer Straße angegeben werden.

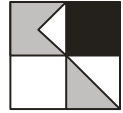
In der nachmittäglichen Spitzenstunde steigt die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt auf ca. 1.890 Pkw-Einheiten. Hier erreicht wird demzufolge die Qualitätsstufe B erreicht. Die mittlere Wartezeit über alle Fahrzeuge kann nun mit ca. 11 s angegeben werden. Der 95 %-ige Rückstau steigt auf maximal neun Fahrzeuge im Zuge der Sinzheimer Straße Ost.

5.2 Leistungsfähigkeit mit Babo-Hochhaus

Die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbeurteilung unter Berücksichtigung der beiden Bebauungsplangebiete „Wohnquartier Oliverstraße / Güterbahnhofstraße“ und „Babo-Hochhaus“ können den **Anlagen 7.1 bis 7.6** entnommen werden. Hier liegt die vormittägliche Spitzenstundenbelastung bei ca. 1.620 Pkw-Einheiten. Die Qualitätsstufe ändert sich im Vergleich zur Variante ohne Babo-Hochhaus nicht und erreicht ebenfalls die Stufe A. Die mittlere Wartezeit über alle Fahrzeuge beträgt hier ca. 8 s, der 95 %-ige Rückstau steigt auf vier Fahrzeuge, wiederum im Zuge der Sinzheimer Straße.

Der Knotenpunkt erreicht in der nachmittäglichen Spitzenstunde die Qualitätsstufe B. Zugrunde liegt hier eine Spitzenstundenbelastung von ca. 1.970 Pkw-Einheiten. Die mittlere Wartezeit über alle Fahrzeuge liegt bei ca. 12 s. Der Rückstau, der in 95 % aller Fälle nicht überschritten wird, kann nun mit 10 Fahrzeugen angegeben werden.

Insgesamt kann somit festgestellt werden, dass der Kreisverkehr Sinzheimer Straße / Schwarzwaldstraße / Güterbahnhofstraße / Ooser Gartenstraße auch unter Berücksichtigung der Bebauungsplangebiete mit einer sehr guten bis guten Leistungsfähigkeit betrieben werden kann.



6. Zusammenfassung

Im Baden-Badener Stadtteil Oos sollen auf dem Grundstück des bestehenden Reifenhaus Ihle, das auf die gegenüberliegende Straßenseite zieht, Wohngebäude realisiert werden.

Grundlage der Verkehrsuntersuchungen sind eine Verkehrszählung am heutigen Kreisverkehr Sinzheimer Straße / Schwarzwaldstraße / Güterbahnhofstraße / Ooser Gartenstraße sowie zwei Querschnittszählungen im Zuge der Ooser Gartenstraße und Sinzheimer Straße, die im Januar 2026 durchgeführt wurden.

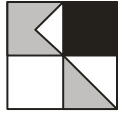
Ein Vergleich der Verkehrsbelastungen der Sinzheimer Straße 2019 und 2026 westlich des Kreisverkehrs ergab eine Verkehrsreduzierung um ca. 20 %. Somit können die im Jahr 2019 ermittelten Verkehrsbelastungen als Worst-Case-Betrachtung herangezogen werden.

Die Bestandsbelastungen können querschnittsbezogen für die Sinzheimer Straße mit ca. 11.000 Kfz/24 h, für die Schwarzwaldstraße mit ca. 5.700 Kfz/24 h, für die Güterbahnhofstraße mit ca. 2.600 Kfz/24 h und für die Ooser Gartenstraße mit ca. 900 Kfz/24 h angegeben werden.

Für das Bebauungsplangebiet konnte eine zusätzliche Verkehrsbelastung von ca. 320 Kfz/24 h im Querschnitt ermittelt werden. Diese teilt sich jeweils zur Hälfte auf den Quell- und Zielverkehr auf.

Der Allgemeinverkehr aus den Verkehrszählungen wurde auf eine mittelfristige Prognose 2035 hochgerechnet. Hierbei wurden auch die Entwicklungen aus dem Sanierungsgebiet berücksichtigt. Der Prognosefaktor wurde mit ca. 1,2 % pro Jahr angesetzt.

Die aus dem Bebauungsplan neuinduzierten Fahrten wurden den Verkehrsbelastungen der allgemeinen Verkehrsprognose überlagert. In einer zweiten Variante wurde zudem das Verkehrsaufkommen aus dem Bebauungsplan „Babo-Hochhaus“, das in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet liegt, berücksichtigt.

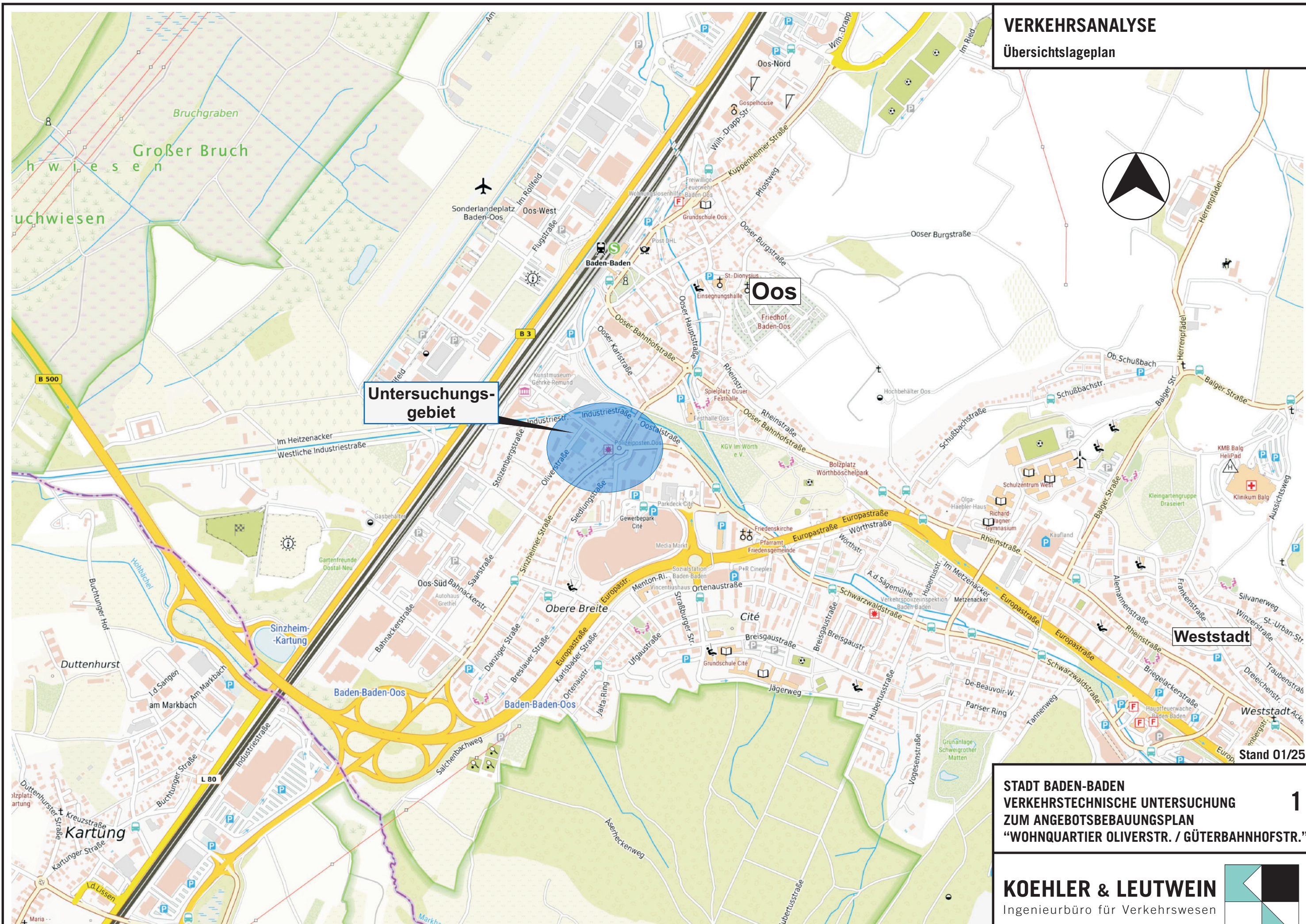


Aufbauend auf den Prognosebelastungen der beiden Varianten ohne und mit Babo-Hochhaus wurde die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs Sinzheimer Straße / Schwarzwaldstraße / Güterbahnhofstraße / Ooser Gartenstraße während der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde beurteilt. Sie kann für beide Varianten und Zeiträume mit einem sehr guten bis guten Ergebnis bestätigt werden.

Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

Datei: BE_Baden-Baden_Oliverstraße_VU_2026-01-20
Datum: 25.03.2026

VERKEHRSANALYSE
Übersichtslageplan



Untersuchungs-
gebiet

Oos

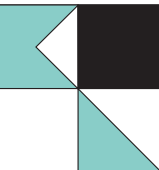
Weststadt

Stand 01/25

STADT BADEN-BADEN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM ANGEBOTSBEBAUUNGSPLAN
"WOHNQUARTIER OLIVERSTR. / GÜTERBAHNHOFSTR."

1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



NEUBAU VON 3 MEHRFAMILIENHÄUSERN
GÜTERBAHNHOFSTR. 1, / SINZHEIMERSTR. 38A, 76532 BADEN-BADEN



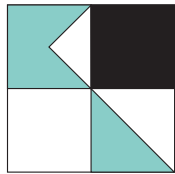
MUSSLER
GESAMTPLAN

ÜBERSICHTSPLAN

Stand 20.01.25

STADT BADEN-BADEN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM ANGEBOITSBEBAUUNGSPLAN
"WOHNQUARTIER OLIVERSTR. / GÜTERBAHNHOFSTR." **2**

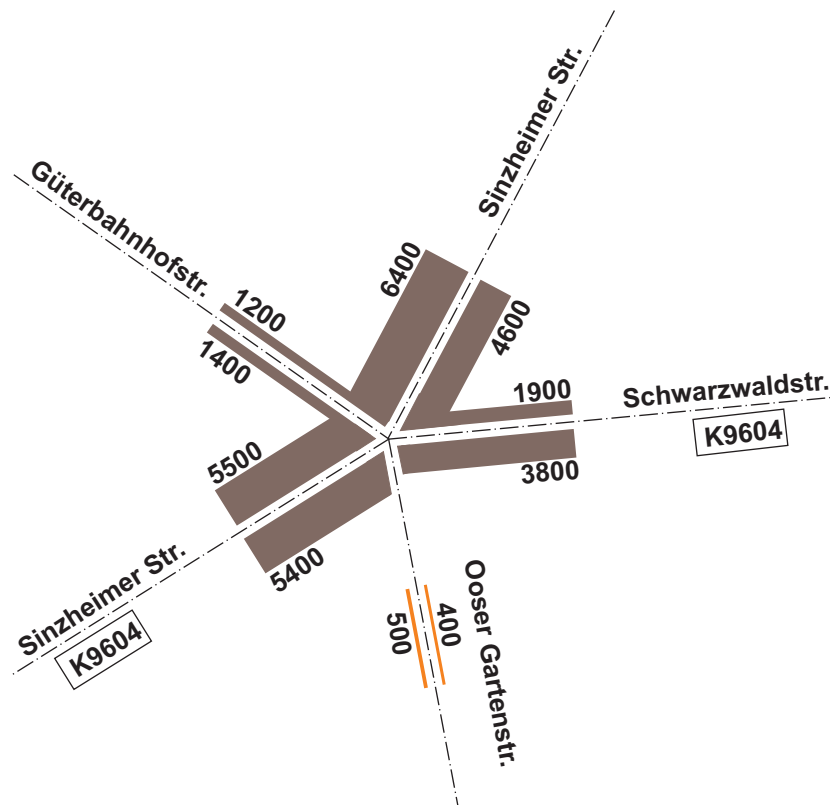
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE 2019 / 2026

Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]
aus Zählungen

Am 12.03.2019 und 13.01.2026

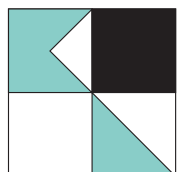


Stand 01/25



STADT BADEN-BADEN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM ANGEBOTSBEBAUUNGSPLAN
"WOHNQUARTIER OLIVERSTR. / GÜTERBAHNHOFSTR." **3**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



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
Oliver	Wohnen	70	80	2,0	2,5
Summe		70	80		

Einwohner	
Min	Max
140	200
140	200

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
Oliver	Wohnen			
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
Oliver	Wohnen					
Summe						

Einwohner	
Min	Max

Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl



<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</u> Verkehrsabschätzung	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Oliver	Wohnen					140	200	140	200					140	200
Summe						140	200	140	200					140	200

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	Max
Oliver	Wohnen	140	200	3,5	4,0	490	800	10	441	720	60	80
Summe		140	200			490	800		441	720		

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,5	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
176	384
176	384

Besucherverkehr:

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucher- verkehrs	Wege/Werktag Besucher		MIV-Anteil Besucher	
					<u>in %</u>	
		<u>in %</u>	Min	Max	Min	Max
Oliver	Wohnen	10	49	80	70	80
		0				
		0				
		0				
		0				
Summe			49	80		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
1,8	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
19	36
19	36

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

Gebietsbezogener Güterverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Lkw-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Lkw-Fahrten/ Beschäftigten/d		Lkw-Fahrten der Be- schäftigten/Werhtag	
				0,05							
				<u>Lkw-F/EW/d</u>				<u>Lkw-F/B/d</u>			
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Oliver	Wohnen	140	200	7	10						
Summe		140	200	7	10						

Kfz-Fahrten/ Werntag	
Min	Max
202	430
202	430

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/ Werntag	
Min	Max

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

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt
 Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder 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
Oliver	Wohnen	176	384	19	36	7	10							202	430
Summe		176	384	19	36	7	10							202	430

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>	<u>Anteil Binnen-V.</u>	<u>Anteil Binnen-V.</u>	<u>Anteil Binnen-V.</u>	<u>Anteil Binnen-V.</u>	<u>Anteil Binnen-V.</u>
		in %	in %	in %	in %	in %	in %
Oliver	Wohnen	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		Besucher-Verkehr		Güter-Verkehr		Beschäftigten-V.		Kunden-Verkehr		Güter-Verkehr		Kfz-Fahrten	
		Pkw-Fahrten	Pkw-Fahrten	Pkw-Fahrten	Pkw-Fahrten	Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten	Pkw-Fahrten	Pkw-Fahrten	Pkw-Fahrten	Pkw-Fahrten	Lkw-Fahrten	Lkw-Fahrten	Min	Max
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Oliver	Wohnen	176	384	19	36	7	10							202	430
Summe		176	384	19	36	7	10							202	430

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			
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Oliver	Wohnen	88	192	10	18	4	5							102	215
Summe		88	192	10	18	4	5							102	215

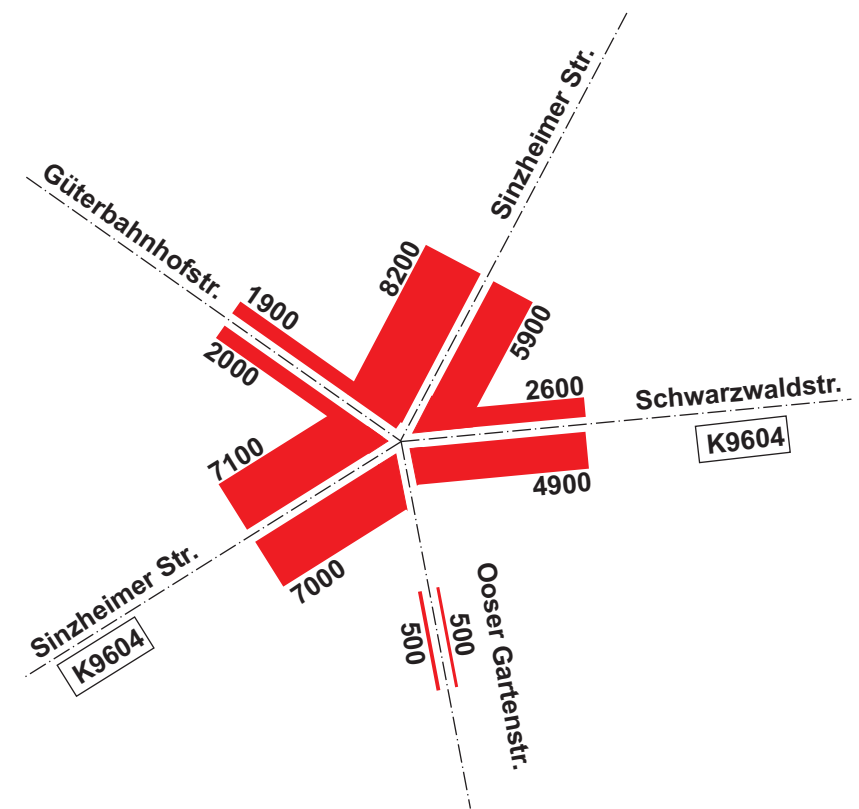
		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		140	14	5	0	0	0	159

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

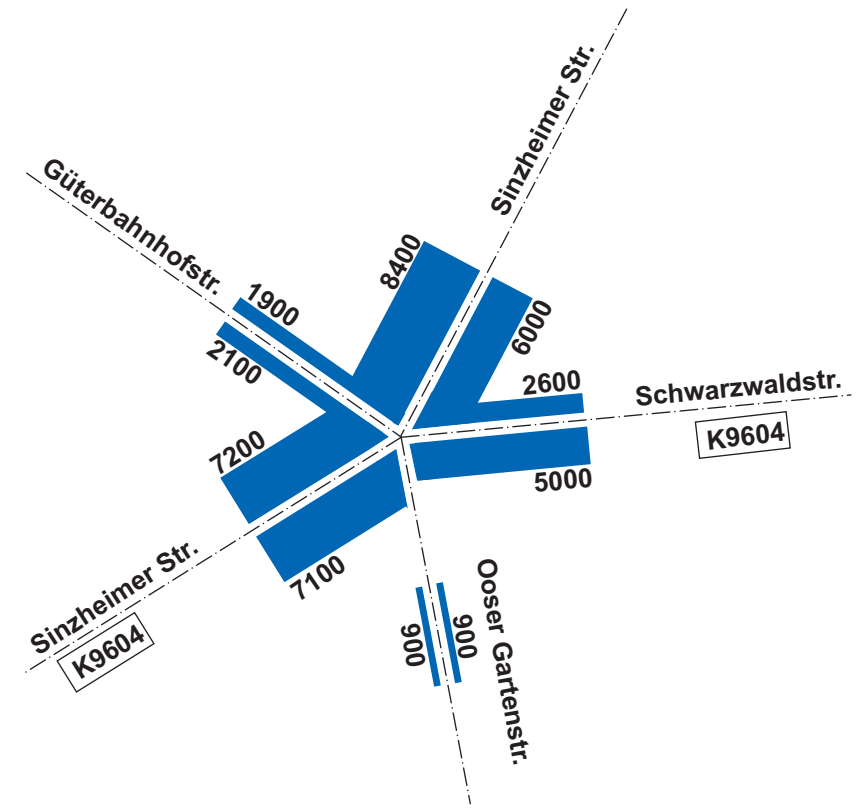
Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-E		Besucher-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Beschäftigten-V. Pkw-E		Kunden-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E			
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Oliver	Wohnen	88	192	10	18	8	10							106	220
Summe		88	192	10	18	8	10							106	220

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		140	14	10	0	0	0	163

Prognose-Planfall
ohne Babo Hochhaus



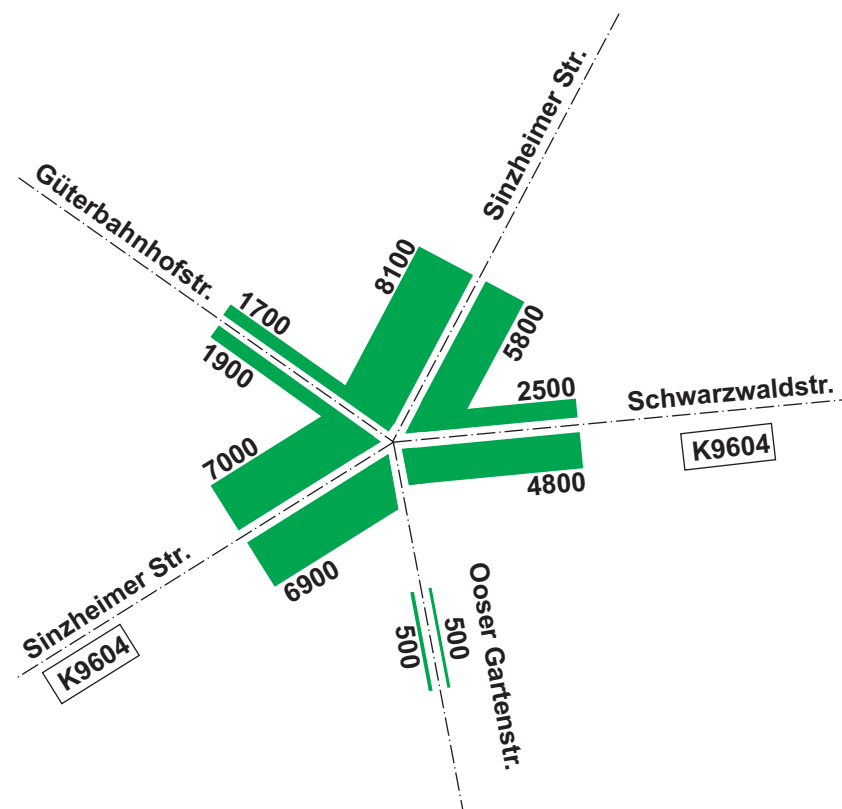
Prognose-Planfall
mit Babo Hochhaus



VERKEHRSPROGNOSE 2035
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]



Prognose-Nullfall
incl. Sanierungsgebiet

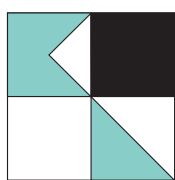


Stand 01/25

STADT BADEN-BADEN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM ANGEBOITSBEBAUUNGSPLAN
“WOHNQUARTIER OLIVERSTR. / GÜTERBAHNHOFSTR.”

5

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Geometrie

Datei : Planfall_KVP Sinzheimer Straße_ohne Babo_VM.krs
 Projekt : Baden-Baden Oliverstraße - ohne Babo-Hochhaus (0000)
 Knoten : Sinzheimer Straße / Güterbahnhofstraße / Schwarzwaldstraße / Gartenstraße
 Stunde : Sph VM

	Bezeichnung	Einh.	Zuf. 1	Zuf. 2	Zuf. 3	Zuf. 4
1	Name der Zufahrt		Sinzheimer Stra.	Ooser Gartenstr.	Schwarzwaldstra.	Sinzheimer Stra.
2	Ausrichtung	Grad	40	110	180	240
3	Anzahl Fahrstreifen Zufahrt	Fahrstreifen	1	1	1	1
4	Anzahl Fahrstreifen Kreis	Fahrstreifen	1	1	1	1
5	Fussweglänge Zufahrt	m	3,5	3,5	3,5	3,5
6	Stauplätze Zufahrt	Pkw-E	1	1	1	1
7	Fussweglänge Ausfahrt	m	4	4	4	4
8	Stauplätze Ausfahrt	Pkw-E	1	1	1	1
9	Außendurchmesser	m	30	30	30	30
19	Ringbreite ANN	m	7	7	7	7
27	Bypass in nächste Ausfahrt?	Fahrstreifen	0	0	0	0
28	Kapaz. Bypass pro Spur	Pkw-E/h	1400	1400	1400	1400
29	Kapazität der Ausfahrt	Pkw-E/h	1200	1200	1200	1200
30	Minimal-Kapazität d. Zufahrt	Pkw-E/h	0	0	0	0

Geometrie

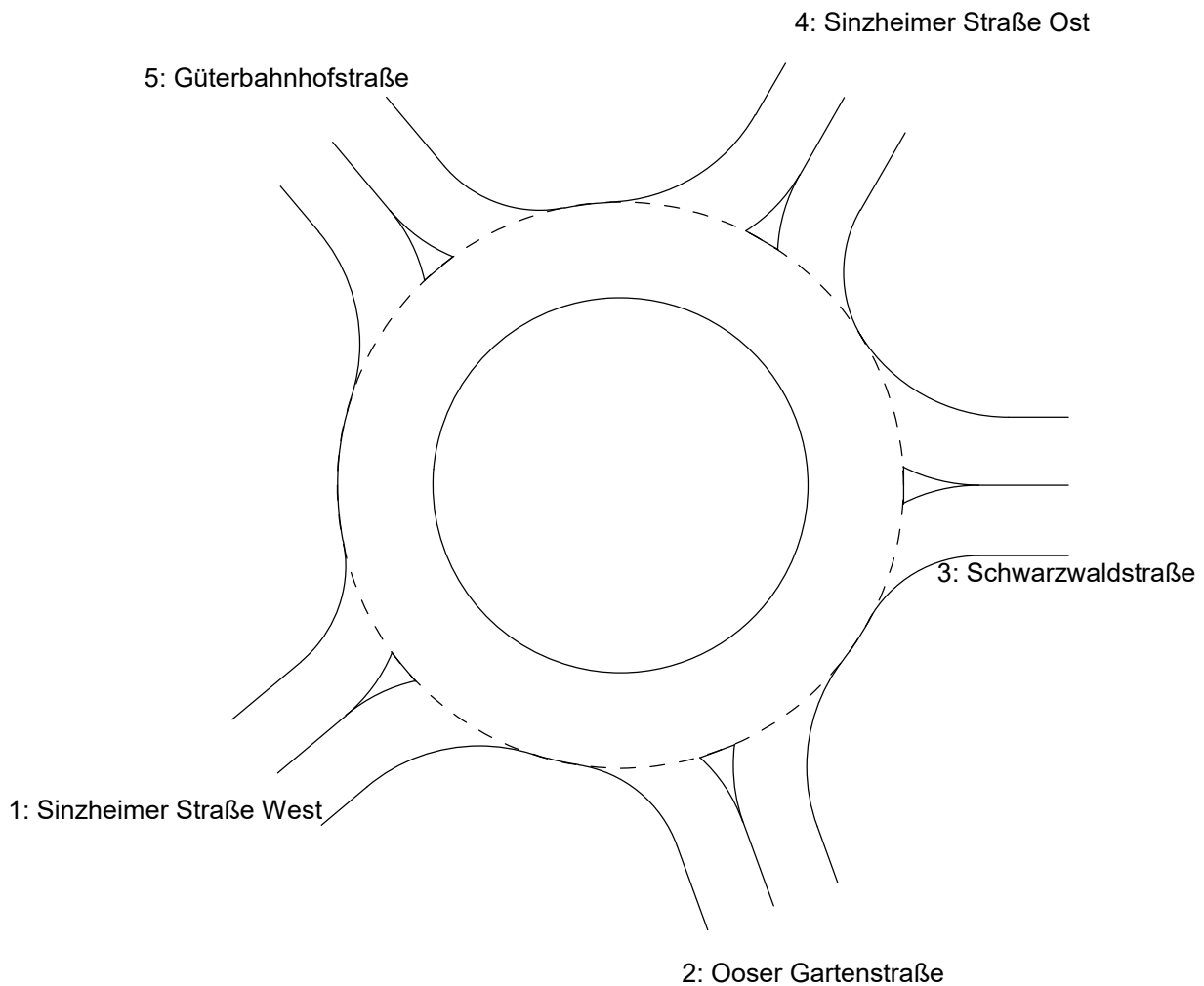
Datei : Planfall_KVP Sinzheimer Straße_ohne Babo_VM.krs
 Projekt : Baden-Baden Oliverstraße - ohne Babo-Hochhaus (0000)
 Knoten : Sinzheimer Straße / Güterbahnhofstraße / Schwarzwaldstraße / Gartenstraße
 Stunde : Sph VM

	Bezeichnung	Einh.	Zuf. 5			
1	Name der Zufahrt		Güterbahnhofstr.			
2	Ausrichtung	Grad	310			
3	Anzahl Fahrstreifen Zufahrt	Fahrstreifen	1			
4	Anzahl Fahrstreifen Kreis	Fahrstreifen	1			
5	Fussweglänge Zufahrt	m	3,5			
6	Stauplätze Zufahrt	Pkw-E	1			
7	Fussweglänge Ausfahrt	m	4			
8	Stauplätze Ausfahrt	Pkw-E	1			
9	Außendurchmesser	m	30			
19	Ringbreite ANN	m	7			
27	Bypass in nächste Ausfahrt?	Fahrstreifen	0			
28	Kapaz. Bypass pro Spur	Pkw-E/h	1400			
29	Kapazität der Ausfahrt	Pkw-E/h	1200			
30	Minimal-Kapazität d. Zufahrt	Pkw-E/h	0			

Skizze der Kreis-Geometrie

Datei: Planfall_KVP Sinzheimer Straße_ohne Babo_VM.krs
Projekt: Baden-Baden Oliverstraße - ohne Babo-Hochhaus
Projekt-Nummer: 0000
Knoten: Sinzheimer Straße / Güterbahnhofstraße / Schwarzwaldstraße / Gartenstraße
Stunde: Sph VM

0 5 m
□□□□□

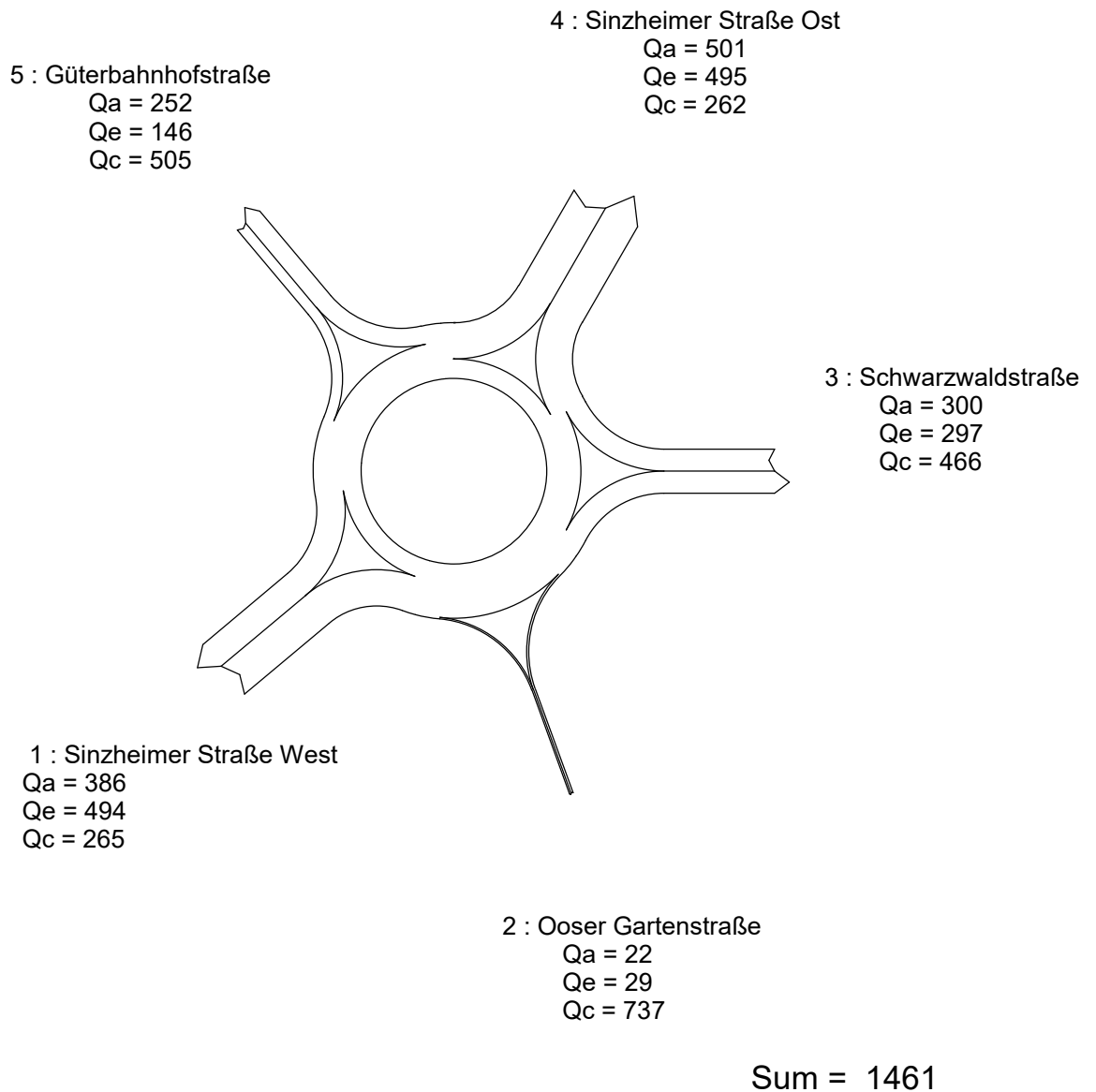


Zufahrt 1: Sinzheimer Straße West
Zufahrt 2: Ooser Gartenstraße
Zufahrt 3: Schwarzwaldstraße
Zufahrt 4: Sinzheimer Straße Ost
Zufahrt 5: Güterbahnhofstraße

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: Planfall_KVP Sinzheimer Straße_ohne Babo_VM.krs
Projekt: Baden-Baden Oliverstraße - ohne Babo-Hochhaus
Projekt-Nummer: 0000
Knoten: Sinzheimer Straße / Güterbahnhofstraße / Schwarzwaldstraße / Gartenstraße
Stunde: Sph VM

0 1000 Pkw-E / h
| | | | |

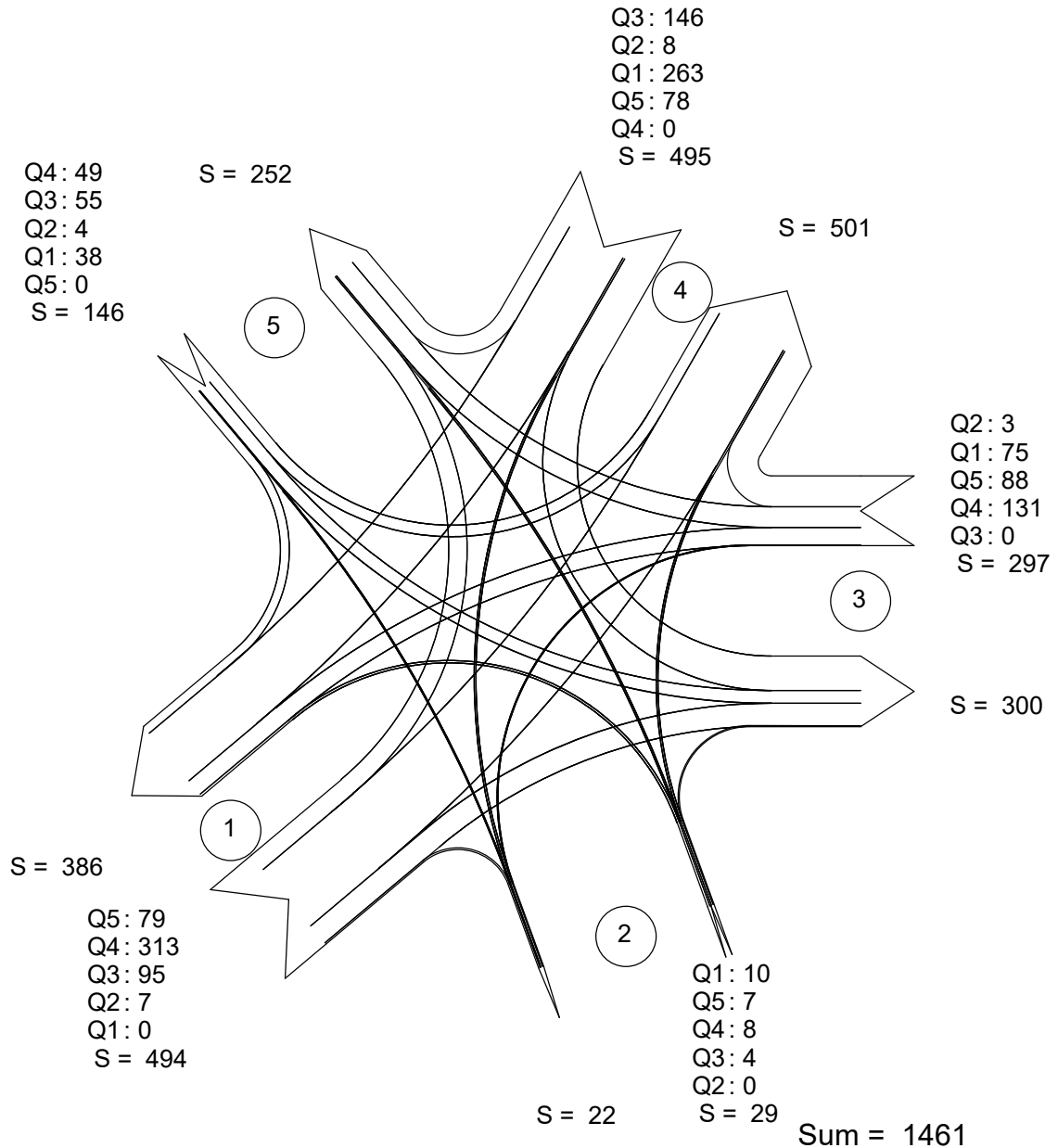


Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: Planfall_KVP Sinzheimer Straße_ohne Babo_VM.krs
 Projekt: Baden-Baden Oliverstraße - ohne Babo-Hochhaus
 Projekt-Nummer: 0000
 Knoten: Sinzheimer Straße / Güterbahnhofstraße / Schwarzwaldstraße / Gartenstraße
 Stunde: Sph VM

0 400 Pkw-E / h



Pkw-Einheiten (HBS)

Zufahrt 1: Sinzheimer Straße West
 Zufahrt 2: Ooser Gartenstraße
 Zufahrt 3: Schwarzwaldstraße
 Zufahrt 4: Sinzheimer Straße Ost
 Zufahrt 5: Güterbahnhofstraße

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : Planfall_KVP Sinzheimer Straße_ohne Babo_VM.krs
 Projekt : Baden-Baden Oliverstraße - ohne Babo-Hochhaus
 Projekt-Nummer : 0000
 Knoten : Sinzheimer Straße / Güterbahnhofstraße / Schwarzwaldstraße / Gartenstraße
 Stunde : Sph VM



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Sinzheimer Straße West	1	1	265	0	0	494	494	1001	1001
2	Ooser Gartenstraße	1	1	737	0	0	29	29	617	617
3	Schwarzwaldstraße	1	1	466	0	0	297	297	832	832
4	Sinzheimer Straße Ost	1	1	262	0	0	495	495	1004	1004
5	Güterbahnhofstraße	1	1	505	0	0	146	146	800	800

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Sinzheimer Straße West	0,49	507	7,1	0,7	3	5	A
2	Ooser Gartenstraße	0,05	588	6,1	0,0	1	1	A
3	Schwarzwaldstraße	0,36	535	6,7	0,4	2	3	A
4	Sinzheimer Straße Ost	0,49	509	7,1	0,7	3	5	A
5	Güterbahnhofstraße	0,18	654	5,5	0,2	1	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1461 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1461 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 2,77 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 6,83 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : HBS 2015, CH + HCM (Wu, 1997)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

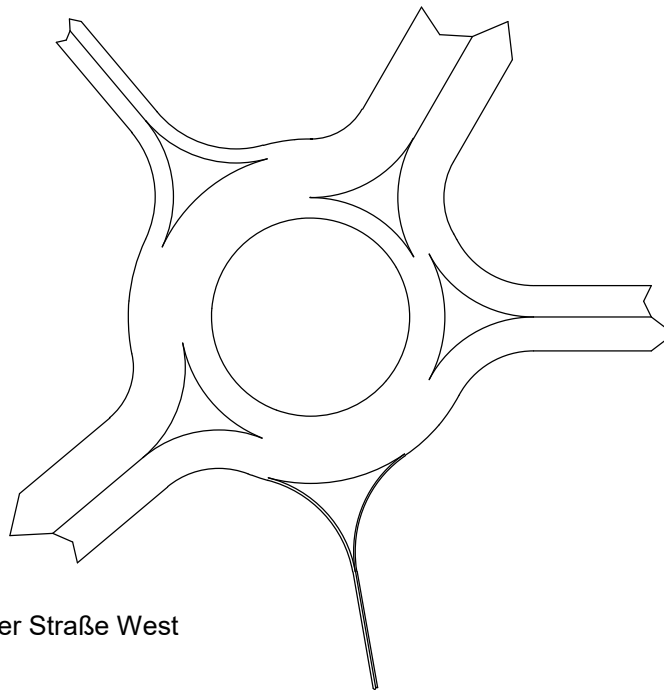
Datei: Planfall_KVP Sinzheimer Straße_ohne Babo_NM.krs
Projekt: Baden-Baden Oliverstraße - ohne Babo-Hochhaus
Projekt-Nummer: 0000
Knoten: Sinzheimer Straße / Güterbahnhofstraße / Schwarzwaldstraße / Gartenstraße
Stunde: Sph NM

0 1000 Pkw-E / h
| | | | |

5 : Güterbahnhofstraße
Qa = 182
Qe = 232
Qc = 825

4 : Sinzheimer Straße Ost
Qa = 588
Qe = 748
Qc = 259

3 : Schwarzwaldstraße
Qa = 429
Qe = 398
Qc = 449



1 : Sinzheimer Straße West
Qa = 658
Qe = 490
Qc = 399

2 : Ooser Gartenstraße
Qa = 33
Qe = 22
Qc = 856

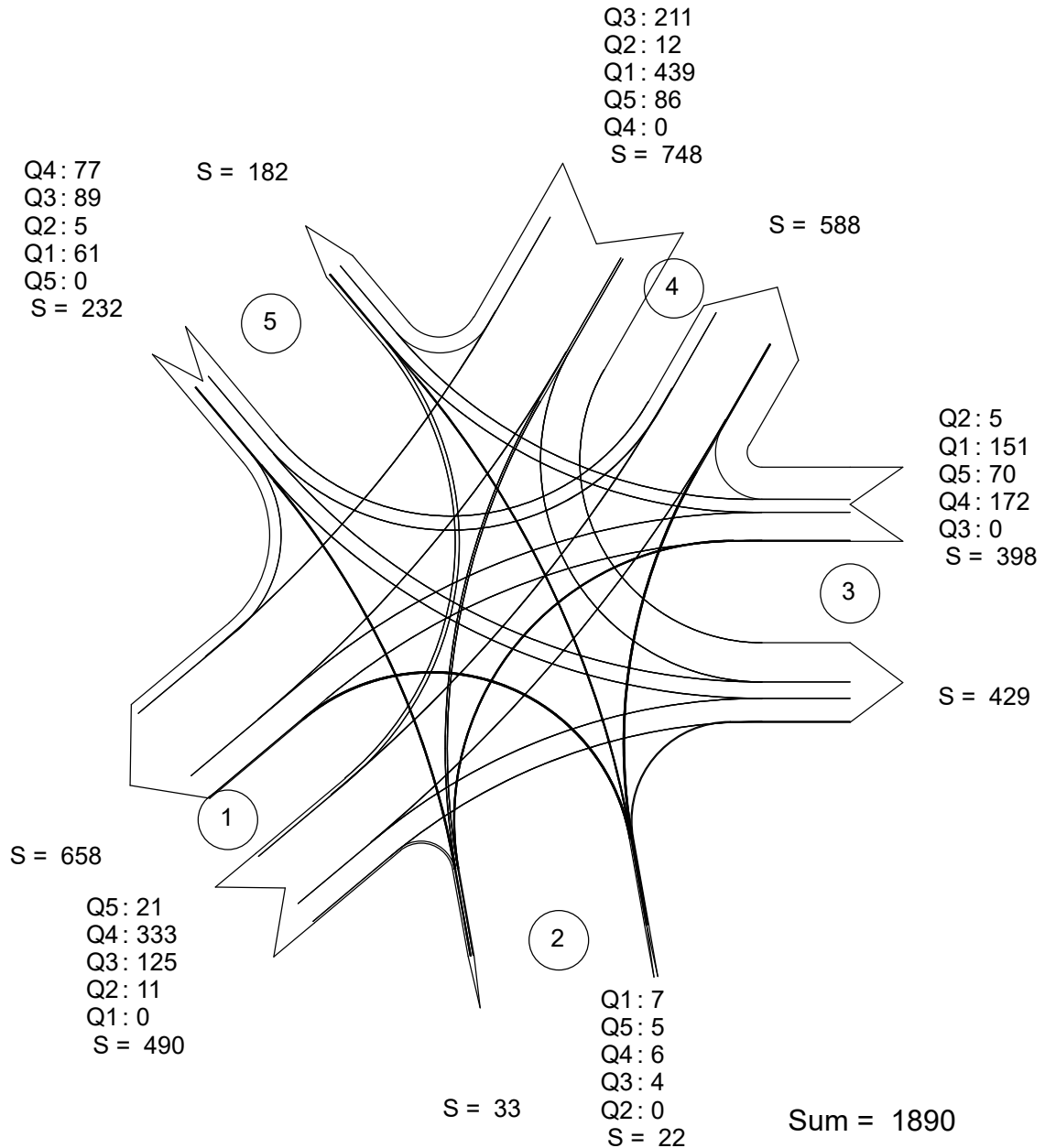
Sum = 1890

Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: Planfall_KVP Sinzheimer Straße_ohne Babo_NM.krs
 Projekt: Baden-Baden Oliverstraße - ohne Babo-Hochhaus
 Projekt-Nummer: 0000
 Knoten: Sinzheimer Straße / Güterbahnhofstraße / Schwarzwaldstraße / Gartenstraße
 Stunde: Sph NM

0 500 Pkw-E / h



Pkw-Einheiten (HBS)

Zufahrt 1: Sinzheimer Straße West
 Zufahrt 2: Ooser Gartenstraße
 Zufahrt 3: Schwarzwaldstraße
 Zufahrt 4: Sinzheimer Straße Ost
 Zufahrt 5: Güterbahnhofstraße

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : Planfall_KVP Sinzheimer Straße_ohne Babo_NM.krs
 Projekt : Baden-Baden Oliverstraße - ohne Babo-Hochhaus
 Projekt-Nummer : 0000
 Knoten : Sinzheimer Straße / Güterbahnhofstraße / Schwarzwaldstraße / Gartenstraße
 Stunde : Sph NM



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Sinzheimer Straße West	1	1	399	50	0	490	490	881	881
2	Ooser Gartenstraße	1	1	856	50	0	22	22	524	524
3	Schwarzwaldstraße	1	1	449	50	0	398	398	840	840
4	Sinzheimer Straße Ost	1	1	259	50	0	748	748	999	999
5	Güterbahnhofstraße	1	1	825	50	0	232	232	547	547

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Sinzheimer Straße West	0,56	391	9,2	0,9	4	6	A
2	Ooser Gartenstraße	0,04	502	7,2	0,0	1	1	A
3	Schwarzwaldstraße	0,47	442	8,1	0,6	3	5	A
4	Sinzheimer Straße Ost	0,75	251	14,1	2,0	9	13	B
5	Güterbahnhofstraße	0,42	315	11,4	0,5	3	4	B

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1890 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1890 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 5,86 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 11,15 s pro Fz

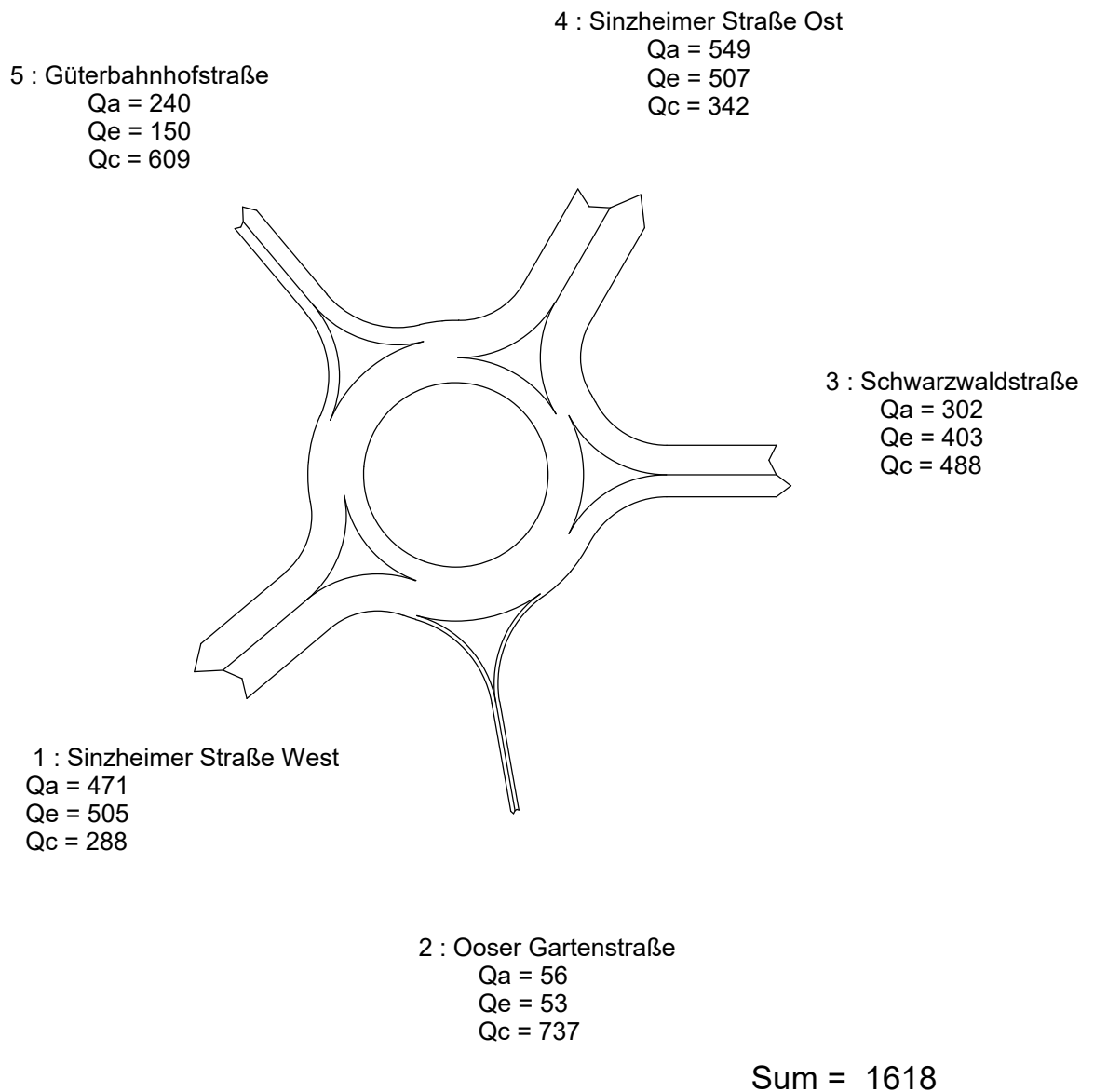
Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : HBS 2015, CH + HCM (Wu, 1997)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: Planfall_KVP Sinzheimer Straße_ohne Babo_VM.krs
Projekt: Baden-Baden Oliverstraße - mit Babo-Hochhaus
Projekt-Nummer: 0000
Knoten: Sinzheimer Straße / Güterbahnhofstraße / Schwarzwaldstraße / Gartenstraße
Stunde: Sph VM

0 1000 Pkw-E / h
| | | | |

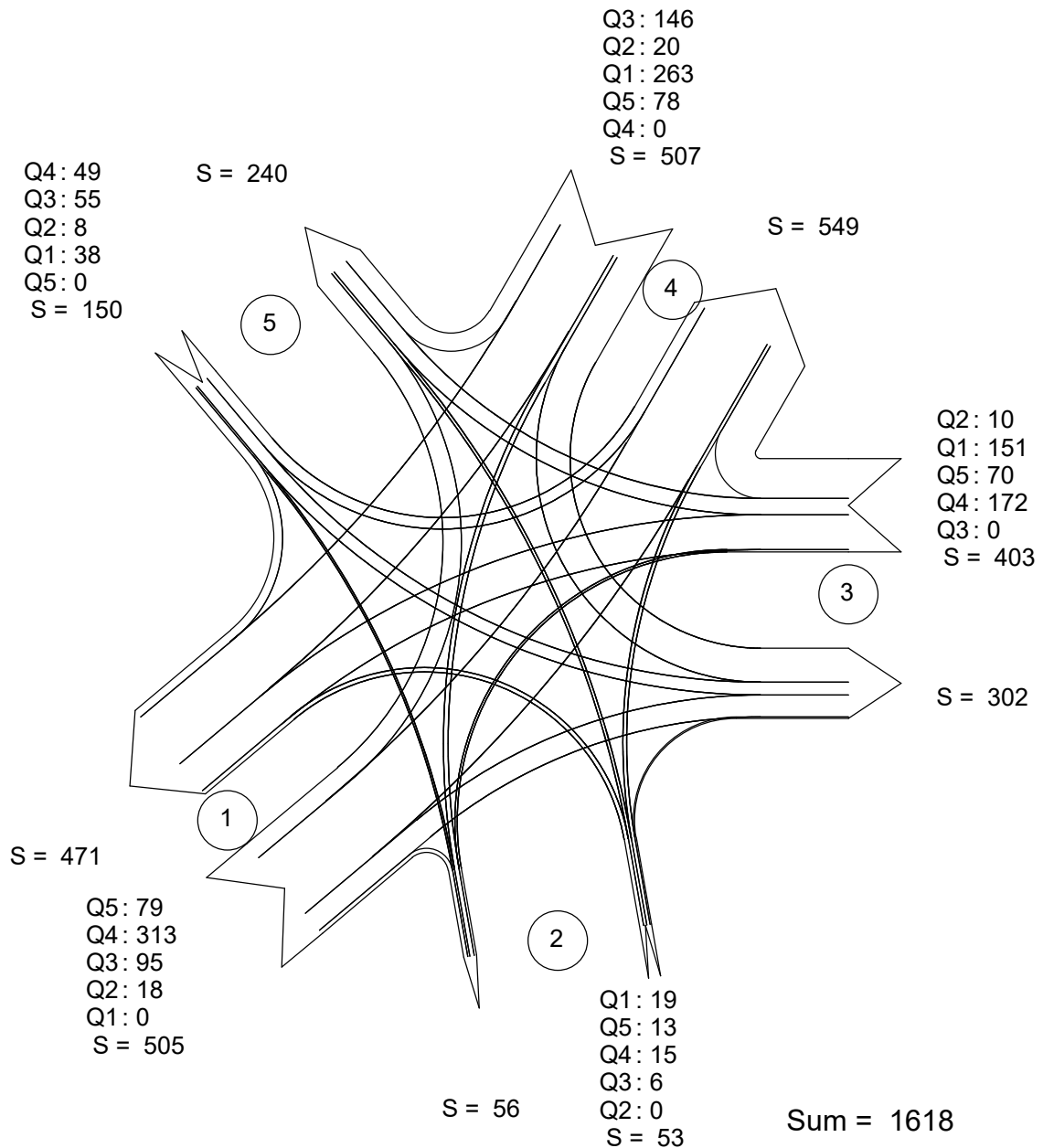


Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: Planfall_KVP Sinzheimer Straße_ohne Babo_VM.krs
 Projekt: Baden-Baden Oliverstraße - mit Babo-Hochhaus
 Projekt-Nummer: 0000
 Knoten: Sinzheimer Straße / Güterbahnhofstraße / Schwarzwaldstraße / Gartenstraße
 Stunde: Sph VM

0 400 Pkw-E / h



Pkw-Einheiten (HBS)

Zufahrt 1: Sinzheimer Straße West
 Zufahrt 2: Ooser Gartenstraße
 Zufahrt 3: Schwarzwaldstraße
 Zufahrt 4: Sinzheimer Straße Ost
 Zufahrt 5: Güterbahnhofstraße

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : Planfall_KVP Sinzheimer Straße_ohne Babo_VM.krs
 Projekt : Baden-Baden Oliverstraße - mit Babo-Hochhaus
 Projekt-Nummer : 0000
 Knoten : Sinzheimer Straße / Güterbahnhofstraße / Schwarzwaldstraße / Gartenstraße
 Stunde : Sph VM



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Sinzheimer Straße West	1	1	288	50	0	505	505	975	975
2	Ooser Gartenstraße	1	1	737	50	0	53	53	613	613
3	Schwarzwaldstraße	1	1	488	50	0	403	403	809	809
4	Sinzheimer Straße Ost	1	1	342	50	0	507	507	929	929
5	Güterbahnhofstraße	1	1	609	50	0	150	150	712	712

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Sinzheimer Straße West	0,52	470	7,6	0,7	4	5	A
2	Ooser Gartenstraße	0,09	560	6,4	0,1	1	1	A
3	Schwarzwaldstraße	0,50	406	8,8	0,7	3	5	A
4	Sinzheimer Straße Ost	0,55	422	8,5	0,8	4	6	A
5	Güterbahnhofstraße	0,21	562	6,4	0,2	1	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1618 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1618 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 3,62 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 8,06 s pro Fz

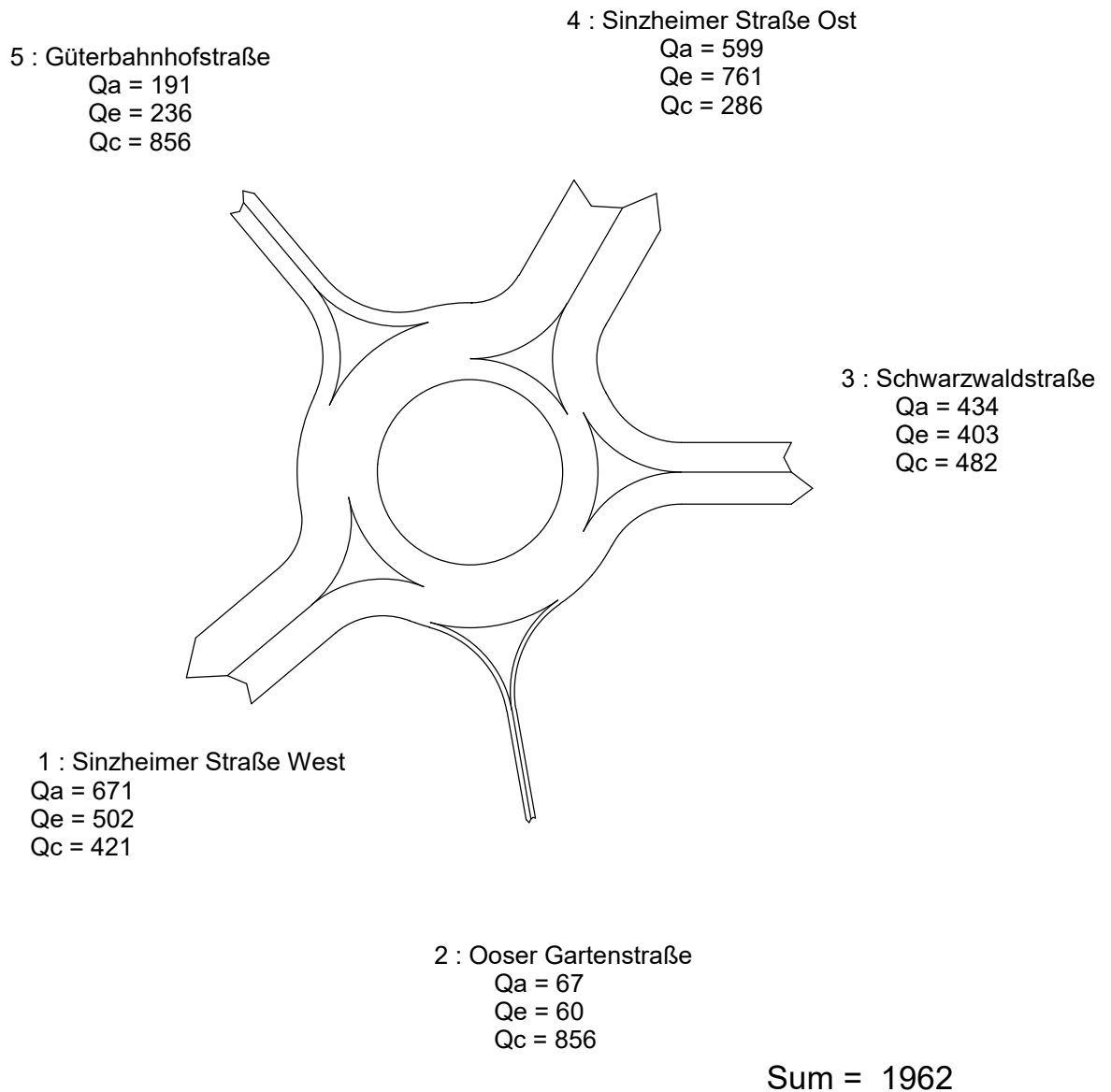
Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : HBS 2015, CH + HCM (Wu, 1997)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: Planfall_KVP Sinzheimer Straße_ohne Babo_NM.krs
Projekt: Baden-Baden Oliverstraße - mit Babo-Hochhaus
Projekt-Nummer: 0000
Knoten: Sinzheimer Straße / Güterbahnhofstraße / Schwarzwaldstraße / Gartenstraße
Stunde: Sph NM

0 1000 Pkw-E / h
| | | | |

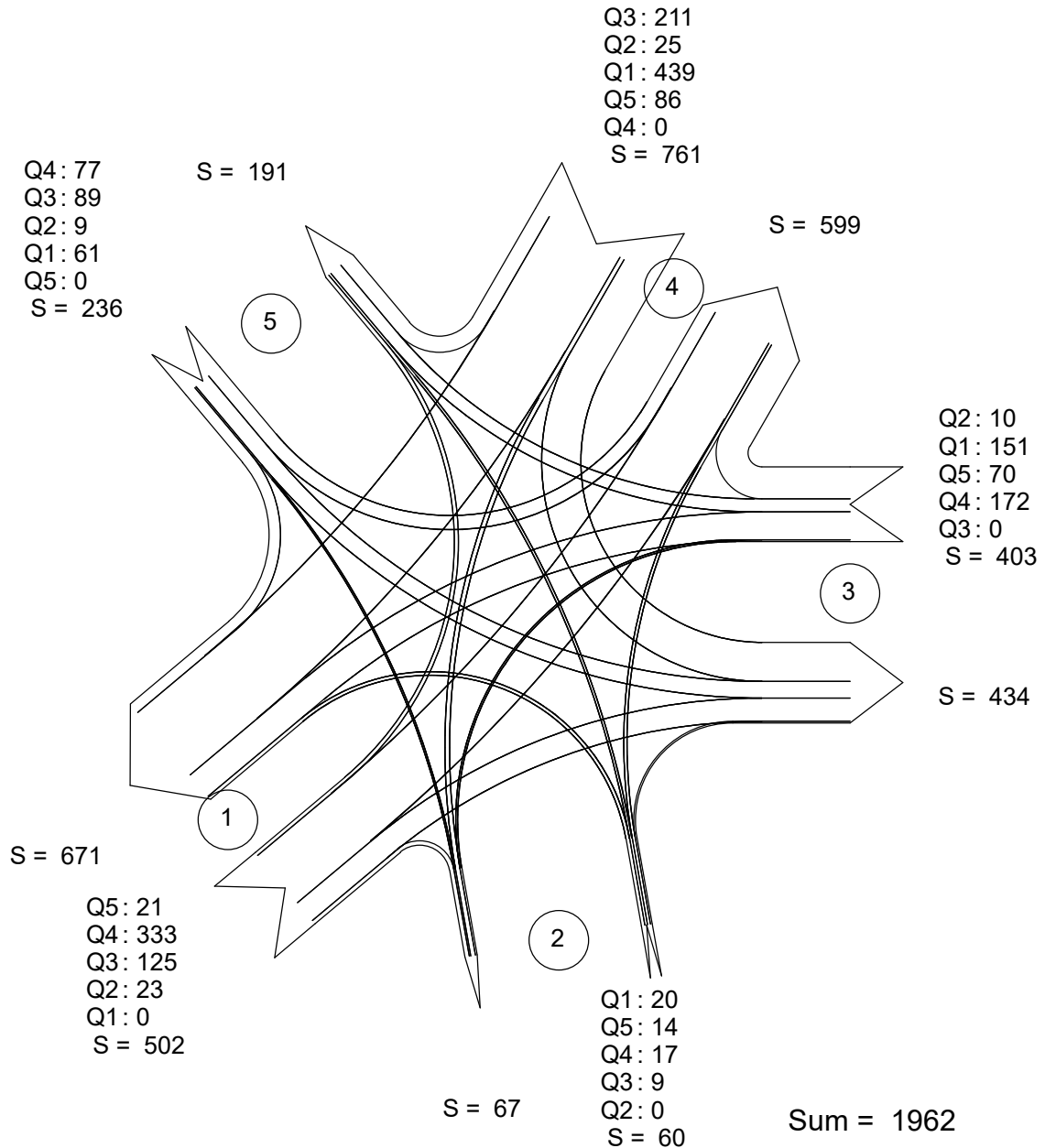


Pkw-Einheiten (HBS)

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: Planfall_KVP Sinzheimer Straße_ohne Babo_NM.krs
 Projekt: Baden-Baden Oliverstraße - mit Babo-Hochhaus
 Projekt-Nummer: 0000
 Knoten: Sinzheimer Straße / Güterbahnhofstraße / Schwarzwaldstraße / Gartenstraße
 Stunde: Sph NM

0 500 Pkw-E / h



Pkw-Einheiten (HBS)

Zufahrt 1: Sinzheimer Straße West
 Zufahrt 2: Ooser Gartenstraße
 Zufahrt 3: Schwarzwaldstraße
 Zufahrt 4: Sinzheimer Straße Ost
 Zufahrt 5: Güterbahnhofstraße

Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : Planfall_KVP Sinzheimer Straße_ohne Babo_NM.krs
 Projekt : Baden-Baden Oliverstraße - mit Babo-Hochhaus
 Projekt-Nummer : 0000
 Knoten : Sinzheimer Straße / Güterbahnhofstraße / Schwarzwaldstraße / Gartenstraße
 Stunde : Sph NM



Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	Sinzheimer Straße West	1	1	421	50	0	502	502	863	863
2	Ooser Gartenstraße	1	1	856	50	0	60	60	524	524
3	Schwarzwaldstraße	1	1	482	50	0	403	403	813	813
4	Sinzheimer Straße Ost	1	1	286	50	0	761	761	976	976
5	Güterbahnhofstraße	1	1	856	50	0	236	236	524	524

Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Sinzheimer Straße West	0,58	361	9,9	1,0	5	7	A
2	Ooser Gartenstraße	0,11	464	7,8	0,1	1	1	A
3	Schwarzwaldstraße	0,50	410	8,8	0,7	3	5	A
4	Sinzheimer Straße Ost	0,78	215	16,3	2,4	10	15	B
5	Güterbahnhofstraße	0,45	288	12,5	0,6	3	4	B

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1962 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1962 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 6,77 (Kfz*h)/h
 Mittl. Wartezeit über alle Kfz : 12,41 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 mit T = 3600
 Staulängen : HBS 2015, CH + HCM (Wu, 1997)
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)
 Verwendung der Pkw-Einheiten : Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren