



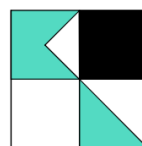
Auftraggeber: Weber Consulting GmbH

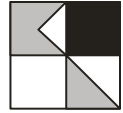
Verkehrsuntersuchung
zum Wohnprojekt
Gärtnerstraße in Baden-Baden - Steinbach

-Erläuterungsbericht-

Karlsruhe, den 20.04.2026

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

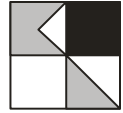




INHALTSVERZEICHNIS

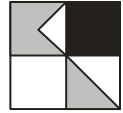
1. Ausgangssituation	1
2. Verkehrsanalyse	1
3. Verkehrserzeugung	3
4. Verkehrsprognose	3
5. Leistungsfähigkeitsbeurteilung	3
5.1 Quantitative Beurteilung Grabenstraße / Gärtnerstraße	3
5.2 Qualitative Beurteilung Kirschenweg / Zwetschgenweg / Römerwall	5
6. Beurteilung verkehrliche Erschließung	6
6.1 Äußere Erschließung	6
6.2 Innere Erschließung.....	7
7. Eingangsdaten schalltechnische Untersuchung.....	8
8. Zusammenfassung	9

s



ANLAGENVERZEICHNIS

- 1 Übersichtslageplan
- 2 Lageplan Erdgeschoss, Stand 29.01.2026, Wilhelm Architekturbüro GmbH
- 3 Verkehrsanalyse – Belastung der Knotenpunkte am 27.11.2018 und 10.02.2026
[Kfz/4 h]
- 4 Verkehrsanalyse – Werktäglicher Gesamtverkehr aus Knotenpunktzählungen am
27.11.2018 und 10.02.2026 [Kfz/24 h]
- 5.1 – 5.6 Verkehrserzeugung
- 6 Verkehrsprognose – Werktäglicher Gesamtverkehr – Prognose-Nullfall [Kfz/24 h]
- 7 Verkehrsprognose – Werktäglicher Gesamtverkehr – Prognose-Planfall [Kfz/24 h]
- 8.1- 8.5 Leistungsfähigkeitsbeurteilung
- 9 Straßenbreiten
- 10 Lage der Querschnitte
- 11 Eingangsdaten Schalltechnische Untersuchung



1. Ausgangssituation

Im Jahr 2024 wurde ein Angebot für eine Verkehrsuntersuchung für ein Pflegeheim im Zuge der Gärtnerstraße in Baden-Baden, Stadtteil Steinbach vorgelegt. Aufgrund des Widerstandes aus der betroffenen Bevölkerung im Umfeld des Grundstücks, welcher sich gegen die Baukörpergröße des geplanten Pflegeheims gerichtet hat, sollen anstelle des Pflegeheims nun Wohnungen realisiert werden. Vorgesehen sind dabei drei Mehrfamilienhäuser sowie sieben Doppel- bzw. Reihenhäuser mit insgesamt 50 Wohnungen.

Erschlossen wird das Grundstück zum einen über die Gärtnerstraße. Hieran ist die Tiefgaragenzufahrt für die Häuser 1 bis 3 angebunden. Zum anderen soll eine Anbindung über den Kirschenweg erfolgen, worüber die Doppel- und Reihenhäuser erreicht werden können.

Im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung werden das bestehende und zukünftige Verkehrsaufkommen ermittelt. Hierauf aufbauend erfolgt eine qualitative Untersuchung der Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Grabenstraße / Gärtnerstraße. Darüber hinaus werden die Verkehrskennzahlen für die begleitende schalltechnische Untersuchung entsprechend RLS 19 aufbereitet und tabellarisch dargestellt.

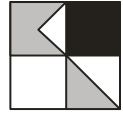
Die Lage des Bebauungsplangebietes in Baden-Baden – Steinbach kann **Anlage 1** entnommen werden. **Anlage 2** zeigt den aktuellen Planungsentwurf mit Stand vom 13.04.2026. Dieser wurde von der Wilhelm Architektur GmbH, Achern erstellt.

2. Verkehrsanalyse

Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastungen erfolgte am Dienstag, den 10.02.2026 eine Verkehrszählung am Knotenpunkt Grabenstraße / Gärtnerstraße. Die Erhebung erfolgte dabei über den Ganztageszeitraum von 0:00 bis 24:00 Uhr mittels einer Videokamera der Firma Argus.

Darüber hinaus wurde auf eine Verkehrszählung zum Bebauungsplan „Untere Sommerbühn, 4. Änderung“ aus dem Jahr 2018 zurückgegriffen, die den Verkehr am Knotenpunkt Römerwall / Zwetschgenweg erfasst hat. Die damals Ergebnisse wurden auf das Jahr 2026 hochgerechnet. Da das Gebiet bereits entwickelt ist, wurde die Verkehrserzeugung von ca. 30 Kfz/24 h je Richtung sowie ein Hochrechnungsfaktor von 2018 bis 2026 von +4 % herangezogen.

Die Lage der Zählstellen sowie die Verkehrsbelastungen der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstundenzeitbereiche von 6:00 bis 10:00 Uhr sowie von 15:00 bis 19:00 Uhr sind in **Anlage 3** dargestellt.



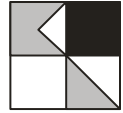
Hieraus geht hervor, dass die richtungsbezogenen Belastungen im Zuge der Grabenstraße in beiden Zeitbereichen nahezu ausgeglichen sind. Die Verkehrsbelastungen in der Gärtnerstraße sowie im Römerwall und Zwetschgenweg liegen in einem deutlich untergeordneten Bereich.

Seit April 2024 finden Bauarbeiten in der Yburgstraße in Steinbach statt. Hier wird der Steinbach auf einen hundertjährigen Hochwasserschutz ausgebaut. Da dies eine Sperrung der Yburgstraße mit entsprechenden Umleitungsverkehren über die Grabenstraße und die Umweger Straße während der Verkehrszählung zur Folge hatte, wurde auf eine im Rahmen des LAP Baden-Baden durchgeführte Zählung am Knotenpunkt Grabenstraße / Yburgstraße vom 16.01.2024 sowie das vorhandene Verkehrsmodell der Stadt Baden-Baden zurückgegriffen. Anhand dieser Belastungen wurden die Zählung 2026 angepasst und validiert.

Anhand vorliegender Einwohnerdaten wurde der Quell- und Zielverkehrsanteil der Wohnnutzungen in der Gärtnerstraße ermittelt. Hieraus abgeleitet konnte der Durchgangsverkehr abgeleitet werden. Dieser Anteil an den im Zuge der Gärtnerstraße ermittelten Verkehrsbelastungen beträgt ca. 70 %. Dies bedeutet, dass etwa zwei von drei Fahrzeugen von der Grabenstraße über die Gärtnerstraße in Richtung Römerwall bzw. in umgekehrter Richtung fahren. Begründet werden kann dies beispielsweise durch die Fußgängersignalanlage unmittelbar südlich der Gärtnerstraße, die im Fall einer Anforderung einen höheren Zeitverlust bedeutet als die Route über die Grabenstraße.

Auf Grundlage der Verkehrszählungen sowie aktueller Hochrechnungsfaktoren aus vergleichbaren Zählungen sowie den genannten Belastungsvergleichen und -berechnungen wurde der werktägliche Gesamtverkehr im Untersuchungsgebiet ermittelt. Dieser ist in **Anlage 4** aufgetragen. Es zeigt sich, dass im Zuge der Grabenstraße Verkehrsbelastungen von ca. 6.670 bis 7.020 Kfz/24 h vorliegen. Die Gärtnerstraße ist mit ca. 480 Kfz/24 h belastet. Etwas höhere Belastungen mit ca. 810 bis 1.150 Kfz/24 h zeigen sich im Römerwall. Der Zwetschgenweg weist Belastungen von ca. 200 Kfz/24 h auf. Sämtliche Belastungen beziehen sich dabei auf den Querschnitt.

Der Schwerverkehrsanteil liegt in einem Bereich zwischen ca. 2 und 4 %, wobei die höheren Schwerverkehrsbelastungen im Zuge der Grabenstraße zu verzeichnen sind.



3. Verkehrserzeugung

Für die projektierte Wohnnutzung wurde das zusätzliche Verkehrsaufkommen mithilfe der Datensammlung VerBau, Dr. Bosserhoff, Wiesbaden abgeschätzt. Hierfür wurden die angegebenen 50 Wohneinheiten sowie ein mittlerer MIV-Anteil (Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr) von ca. 75 % herangezogen. Entsprechend den **Anlagen 5.1 bis 5.6** ergibt sich ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 120 Fahrten je Tag und Richtung. Querschnittsbezogen bedeutet dies eine neuinduzierte Verkehrsbelastung von ca. 240 Kfz/24 h. Diese zusätzlichen Verkehrsbelastungen verteilen sich im Querschnitt zu 140 Fahrten / Tag auf die Gärtnerstraße bzw. zu 100 Fahrten/Tag auf den Kirschenweg.

4. Verkehrsprognose

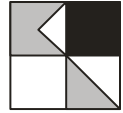
Um eine mittelfristige Prognose 2035 darzustellen, wurde für den Prognose-Nullfall, also ohne Berücksichtigung des Plangebietes, ein Verkehrszuwachs von +5 % angesetzt. Dies entspricht einem jährlichen Zuwachs von ca. 0,5 %. Die so ermittelten Verkehrsbelastungen des Prognose-Nullfalls sind in **Anlage 6** dargestellt. Es zeigt sich, dass die Grabenstraße bis zum Jahr 2035 mit ca. 7.380 Kfz/24 h belastet sein wird. Die Belastung im Zuge der Gärtnerstraße steigt auf ca. 410 Kfz/24 h. Der Römerwall wird mit ca. 850 Kfz/24 h und der Zwetschenweg mit ca. 220 Kfz/24 h belastet sein.

Der **Anlage 7** können die werktäglichen Gesamtverkehrsbelastungen unter Berücksichtigung des Plangebietes entnommen werden. Entsprechend steigen die Querschnittsbelastungen im Zuge der Grabenstraße um 20 bis 100 Kfz/24 h. Die Gärtnerstraße erfährt einen Belastungszuwachs von bis zu ca. 120 Kfz/24 h in östlicher bzw. ca. 80 Kfz/24 h in westlicher Richtung. Im Zuge des Zwetschenwegs steigen die Belastungen um ca. 40 Kfz/24 h im Querschnitt an. Der Römerwall wird im Bereich zwischen Gärtnerstraße und Poststraße mit ca. 100 Kfz/24 h höher belastet sein. Nördlich des Zwetschenwegs steigt die Belastung im Zuge des Römerwalls um 20 Kfz/24 h.

5. Leistungsfähigkeitsbeurteilung

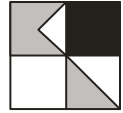
5.1 Quantitative Beurteilung Grabenstraße / Gärtnerstraße

Für den Anschluss der Gärtnerstraße an die Grabenstraße 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 Knobel, BPS Bochum / Ettlingen in der Version 7.1.9. 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.

In den **Anlagen 8.1 bis 8.5** sind die Eingangsdaten und Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung am Anschlussknoten Grabenstraße / Gärtnerstraße aufgetragen. Entsprechend ergibt sich in der vormittäglichen Spitzenstunde eine Verkehrsbelastung von ca. 720 Pkw-Einheiten. Dies führt zur Gesamtqualitätsstufe A mit einer maximalen mittleren Wartezeit von ca. 9 s für den linkseinbiegenden Verkehr von der Gärtnerstraße in die nördliche Grabenstraße. Die Rückstaulänge, die in 95 % aller Fälle nicht überschritten wird, beträgt eine Pkw-Einheit, entsprechend ca. 6 m. In der nachmittäglichen Spitzenstunde steigt die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt auf ca. 770 Pkw-Einheiten. Hierdurch erreicht der Knotenpunkt ebenfalls die Qualitätsstufe A. Die maximale mittlere Wartezeit sowie die 95 %-Rückstaulänge entsprechen den Ergebnissen der vormittäglichen Spitzenstunde.

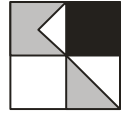
Die Leistungsfähigkeitsberechnung zeigt somit, dass das Verkehrsnetz auch unter Berücksichtigung der zusätzlichen Verkehre mit einer sehr guten Leistungsfähigkeit betrieben werden kann.

5.2 Qualitative Beurteilung Kirschenweg / Zwetschgenweg / Römerwall

Die Beurteilung des Verkehrsnetzes im Bereich Römerwall / Zwetschgenweg / Kirschenweg erfolgt nicht über eine quantitative Berechnung entsprechend HBS, sondern über eine qualitative Beurteilung auf Grundlage der RAS 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen).

Der Untersuchungsbereich Römerwall / Zwetschgenweg liegt in einer Tempo-30-Zone, der Kirschenweg ist seit Anfang März 2026 als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Entsprechend dieser Geschwindigkeitseinstufungen, der Straßencharakter sowie der vorhandenen Bebauung lassen sich der Römerwall und Zwetschgenweg als Wohnstraßen einstufen. Für diese gilt eine typische Verkehrsstärke von unter 400 Fahrzeugen je Stunde. Der Kirschenweg wird als Wohnweg eingestuft. Hier beträgt die typische Verkehrsstärke ca. 150 Kfz pro Stunde.

Mit einer Belastung im Prognose-Planfall von ca. 260 Fahrzeugen am Tag liegen die zu erwartenden Verkehrsbelastungen weit unterhalb der typischen Verkehrsstärke, sodass die vorhandene Klassifizierung auch nach Realisierung des Planvorhabens Bestand hat.



Quantitativ gesehen bedeutet das zusätzliche Verkehrsaufkommen von ca. 100 Fahrzeugen am Tag eine Verkehrssteigerung im Kirschenweg und im Zwetschgenweg von etwa 45 %. Heruntergerechnet beträgt der zu erwartende Mehrverkehr querschnittsbezogen maximal ca. 11 Fahrzeuge in der nachmittäglichen Spitzenstunde. Dies bedeutet im Schnitt ein Fahrzeug alle fünf bis sechs Minuten. Diese Verkehrsmenge kann durch das vorhandene Netz problemlos aufgenommen werden.

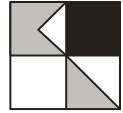
6. Beurteilung verkehrliche Erschließung

6.1 Äußere Erschließung

Zur Beurteilung der verkehrlichen Erschließung, insbesondere im nichtmotorisierten Verkehr, wurden im Rahmen einer Ortsbegehung die Straßenbreiten um Untersuchungsgebiet erfasst. Diese sind in **Anlage 9** dargestellt. Daraus geht hervor, dass im Zuge der Gärtnerstraße überwiegend eine Fahrbahnbreite zwischen ca. 5,00 und 6,00 m vorliegt. Diese wird jedoch teilweise durch am Straßenrand parkende Fahrzeuge eingeengt. Nutzbare Gehwege sind nur im östlichen Bereich vorhanden. Auf der Nordseite beträgt die Breite ca. 1,40 m. Der Gehweg auf der Südseite der Gärtnerstraße ist hingegen mit einer Breite von 0,40 bis 0,60 m nur eingeschränkt bzw. nicht nutzbar. Im Bereich Mälzergasse, Zwetschgenweg und Kirschenweg sind keine Gehwege vorhanden. Die Straßenbreite liegt hier bei ca. 3,50 m im Zuge der Mälzergasse bzw. bei ca. 4,50 bis 6,00 m im Zwetschgen- bzw. Kirschenweg. Im Zuge des Römerwalls konnte ein abmarkierter Gehweg mit einer Breite von ca. 1,30 m sowie eine Fahrbahnbreite von ca. 5,30 m festgestellt werden. Es zeigt sich demnach, dass die vorhandenen Straßenbreiten größtenteils ausreichend sind.

Durch den engen Kurvenbereich an der Einmündung des Zwetschgenwegs in den Römerwall sowie der mit einer kleinen Mauer versehene Rand des Grundstücks Römerwall 14 ergibt sich hier eine schwierige Ausfahrtssituation. Aus dem Zwetschgenweg ausfahrende Fahrzeuge können nur unter Benutzung der gesamten Fahrbahnbreite des Römerwalls nach Norden ausfahren. Für den Schwerverkehr ist die Ausfahrt nach Norden untersagt. Im unmittelbaren Einmündungsbereich ist aufgrund der beengten Situation kein Begegnungsfall zweier Pkw möglich.

Südlich der Gärtnerstraße ist eine signalisierte Fußgängeranlage vorhanden, die das Überqueren der Grabenstraße gesichert zulässt. Die Sicht für aus der Gärtnerstraße in die Grabenstraße ausfahrende Fahrzeuge in Richtung Süden ist durch Bepflanzung trotz vorhandenen Verkehrsspiegels eingeschränkt.



Insbesondere in Bezug auf die sichere Führung von nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern sowie auf die Barrierefreiheit stellen die fehlenden Gehwege ein Hindernis dar. Der Gehweg im östlichen Bereich der Gärtnerstraße soll bei Realisierung des Plangebietes bis zum projektierten Haus 1 verlängert werden. Er findet jedoch im weiteren Verlauf in Richtung Westen keine Fortführung. Im Rahmen zukünftiger Tiefbauarbeiten im Untersuchungsgebiet wird daher empfohlen, die Anlage von weiterführenden Gehwegen zu prüfen.

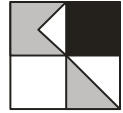
Allgemein anzumerken ist, dass die Gärtnerstraße als Umleitung bei Sperrung der Grabenstraße dient. Dies ist nicht nur bei Baustellen, sondern auch bei regelmäßigen Veranstaltungen wie beispielsweise dem Katherinenmarkt der Fall. Hier wird die Grabenstraße zwischen Yburgstraße und Gärtnerstraße für den Kfz-Verkehr ganztäglich gesperrt. Dies bedeutet, dass die Verkehre einschließlich des Linienverkehrs über die Gärtnerstraße geleitet wird. Hierdurch kann es an einigen Tagen im Jahr zu höheren Verkehrsbelastungen sowie höheren Lärm- und Schadstoffemissionen auf das bestehende sowie geplante Wohngebiet kommen. In den Zeiträumen der Vollsperrung der Grabenstraße ist auch eine verminderte Leistungsfähigkeit der Gärtnerstraße sowie Staubildung nicht ausgeschlossen.

6.2 Innere Erschließung

Die Wohnnutzungen werden über zwei Zufahrten, die an die Gärtnerstraße bzw. den Kirchenweg angebunden sind, erschlossen.

Über die Gärtnerstraße kann die Tiefgarage für die Häuser 1 bis 3 im südwestlichen Teil des Grundstücks erreicht werden. Hier stehen den Bewohnern unter den Häusern 1 und 2 eine Tiefgarage mit insgesamt 33 Kfz-Stellplätze, wovon zwei Stellplätze als Behindertenstellplätze ausgewiesen sind, zur Verfügung. Zudem können über die Rampe die Fahrradabstellräume mit Platz für jeweils 28 Fahrräder erreicht werden. Aufgrund der Breite der Rampe von ca. 3,90 m bzw. des Einfahrtstors von ca. 3,50 m ist vorgesehen, diese durch eine Ampelregelung zeitversetzt freizugeben. Parallel zur Kfz-Rampe ist ein ca. 1,20 m breiter Fußweg vorgesehen.

Nördlich des Haus 3 sind weitere 14 Kfz-Stellplätze, davon zwei Behindertenstellplätze, vorgesehen. Insgesamt 12 Fahrräder können offen an der Zufahrt oder in zwei Fahrradabstellräumen mit Platz für jeweils 10 Fahrräder abgestellt werden. Die Zuwegung zu diesen Abstellräumen erfolgt teils unkomfortabel durch mehrere Türen hindurch. Für eine komfortablere Nutzung empfehlen die Hinweise zum Fahrradparken für Türen eine lichte Breite von mindestens 1,05 m.



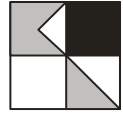
Die Stellplätze der Reihenhäuser können über den Kirschenweg erreicht werden. Hier stehen für jedes Reihenhaushaus eine Garage sowie ein weiterer Kfz-Stellplatz vor der Garage zur Verfügung.

Grundsätzlich ist die Nutzung der Tiefgaragenrampe durch Radfahrer aus verkehrlicher Sicht möglich. Hierfür sollte jedoch die Neigung von 6 % nicht überschritten werden. Auf einer Länge von bis zu 20 m ist auch eine maximale Neigung von 10 % möglich. Entsprechend dem in **Anlage 2** dargestellten Lageplan beträgt die maximale Rampenneigung 15 %. Es ist somit festzustellen, dass die Rampe von Fahrradfahrern, insbesondere in der Auffahrt, nicht ohne weiteres befahren werden kann. Für diese steht neben der Kfz-Rampe ein ca. 1,20 m breiter Fußweg zur Verfügung. Diesen können sie nutzen, um das Fahrrad in Richtung Gärtnerstraße hochschieben zu können. Eine Höhendifferenzierung zwischen Fahrbahn und Fußweg ist entsprechend Richtlinien nicht notwendig.

7. Eingangsdaten schalltechnische Untersuchung

Als Grundlage für die begleitende Schalltechnische Untersuchung wurden die werktäglichen Verkehrsbelastungen auf durchschnittlich täglichen Verkehr eines Jahres (DTV) umgerechnet und für relevante Querschnitte die maßgebenden Stundenbelastungen M_{Tag} (6:00 bis 22:00 Uhr) und M_{Nacht} (22:00 bis 6:00 Uhr) getrennt für den Gesamtverkehr und prozentualen Schwerverkehrsanteil p1 und p2 angegeben.

Die Lage der untersuchten Querschnitte ist in **Anlage 10** dargestellt. **Anlage 11** zeigt die tabellarisch aufbereiteten Eingangsdaten. Auf diese Werte wird im Rahmen des hier vorliegenden Verkehrsgutachtens nicht näher eingegangen.



8. Zusammenfassung

Im Baden-Badener Stadtteil Steinbach sollen in der Gärtnerstraße anstelle des früher vorgesehenen Pflegeheims nun Wohnnutzungen realisiert werden. Insgesamt sind dabei 50 Wohneinheiten vorgesehen.

Eine durchgeführte Verkehrszählung ergab für die Grabenstraße eine Verkehrsbelastung von ca. 7.020 Kfz/24 h. Die Gärtnerstraße ist hingegen mit ca. 480 Kfz/24 h belastet. Zudem wurde auf eine im Jahr 2018 durchgeführte Verkehrszählung des Knotenpunktes Römerwall / Zwetschgenweg zurückgegriffen und diese unter Berücksichtigung der Realisierung des Plangebietes auf das Jahr 2026 hochgerechnet. Aus dieser gehen Verkehrsbelastungen von ca. 810 Kfz/24 h im Römerwall bzw. ca. 200 Kfz/24 h im Zwetschgenweg hervor.

Das neuinduzierte Verkehrsaufkommen aus der Wohnnutzung kann mit ca. 120 Kfz/24 h, jeweils im Quell- und Zielverkehr abgeschätzt werden und verteilt sich auf die Gärtnerstraße und den Kirschenweg.

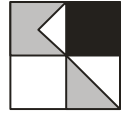
Die zusätzlichen Verkehrsbelastungen wurden einer allgemeinen Verkehrsprognose 2035 überlagert.

Aufbauend auf den Belastungen des so ermittelten Prognose-Planfalls wurde die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes im Untersuchungsgebiet quantitativ und qualitativ untersucht. Die Leistungsfähigkeit konnte für alle untersuchten Bereiche bestätigt werden.

Im Plangebiet sind teilweise keine bzw. zu schmale Gehwege vorhanden. Hier wird empfohlen, bei zukünftigen Tiefbauarbeiten die Realisierung eines ausreichend breiten Gehwegs in der Gärtnerstraße zu prüfen.

Bei ausgewählten Veranstaltungen mit Vollsperrung der Grabenstraße fungiert die Gärtnerstraße als Umleitungsstrecke mit den entsprechenden Auswirkungen auf Emissionen und Leistungsfähigkeit.

Der ruhende Verkehr wird innerhalb des Plangebietes einer Parkgarage bzw. durch teilweise überdachte Stellplätze abgewickelt. Für Fahrradfahrer ist die Rampe in die Parkgarage zu steil. Diese müssen das Fahrrad bei Bedarf auf dem Fußweg schieben.



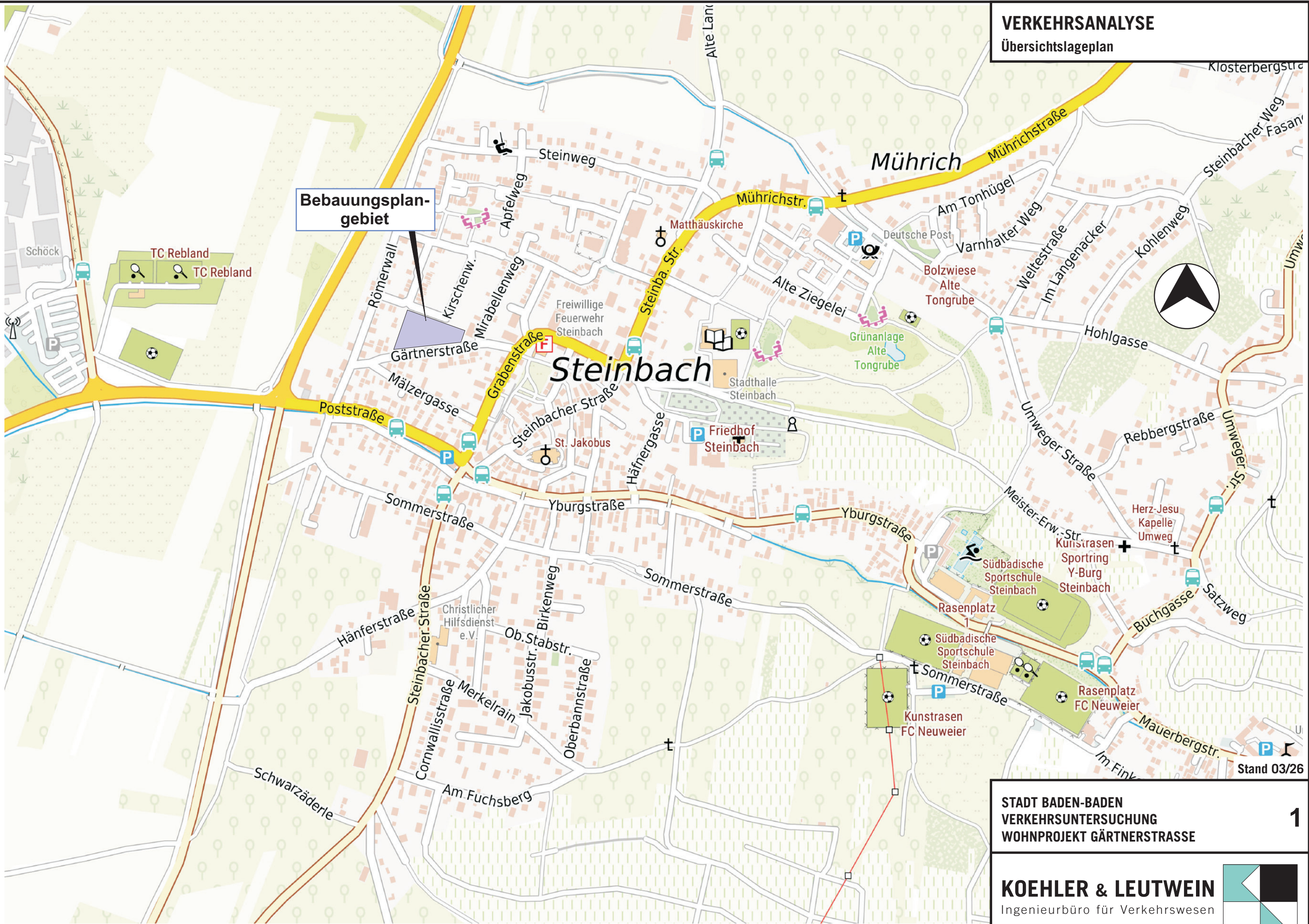
Für die begleitende schalltechnische Untersuchung wurden die Verkehrskennzahlen entsprechend RLS 19 ermittelt und tabellarisch dargestellt.

Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

Datei: BE_Baden-Baden_Gärtnerstraße_VU_2026-03-06
Datum: 20.04.2026

VERKEHRSANALYSE

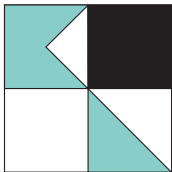
Übersichtslageplan



STADT BADEN-BADEN
VERKEHRSUNTERSUCHUNG
WOHNPROJEKT GÄRTNERSTRASSE

1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

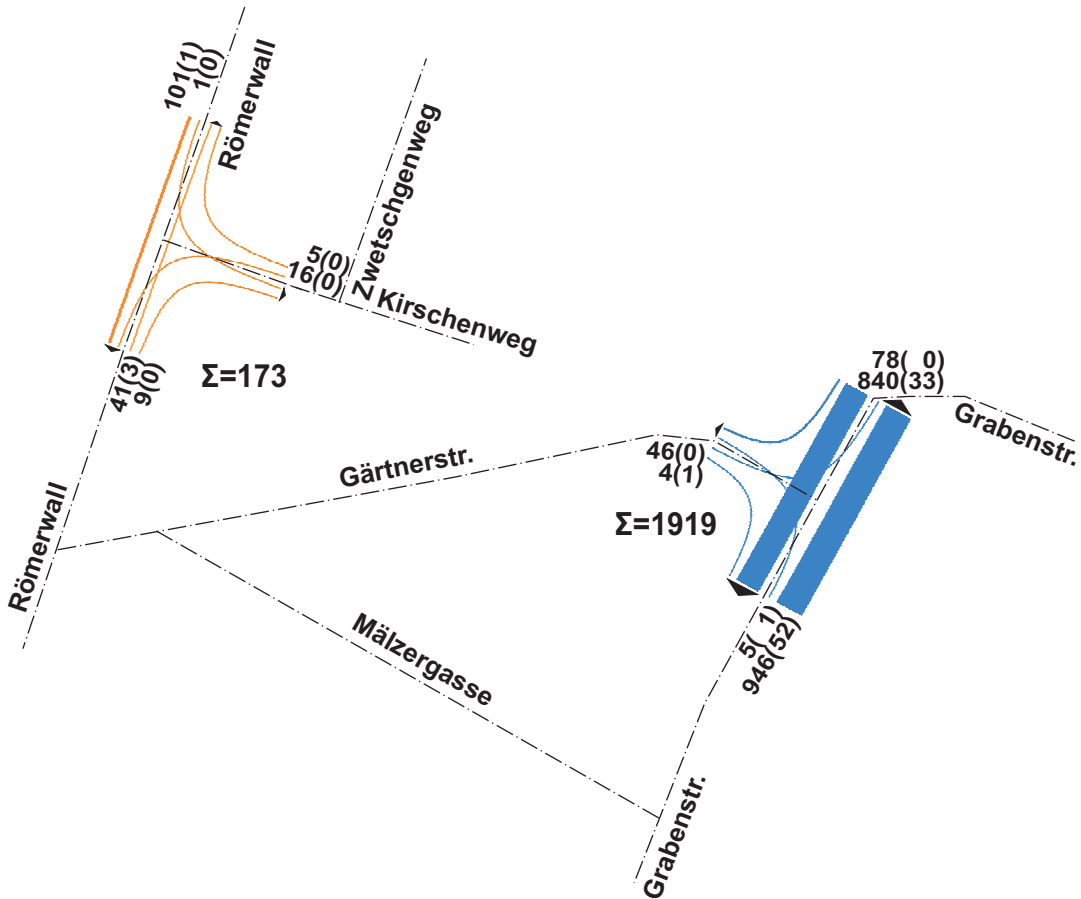




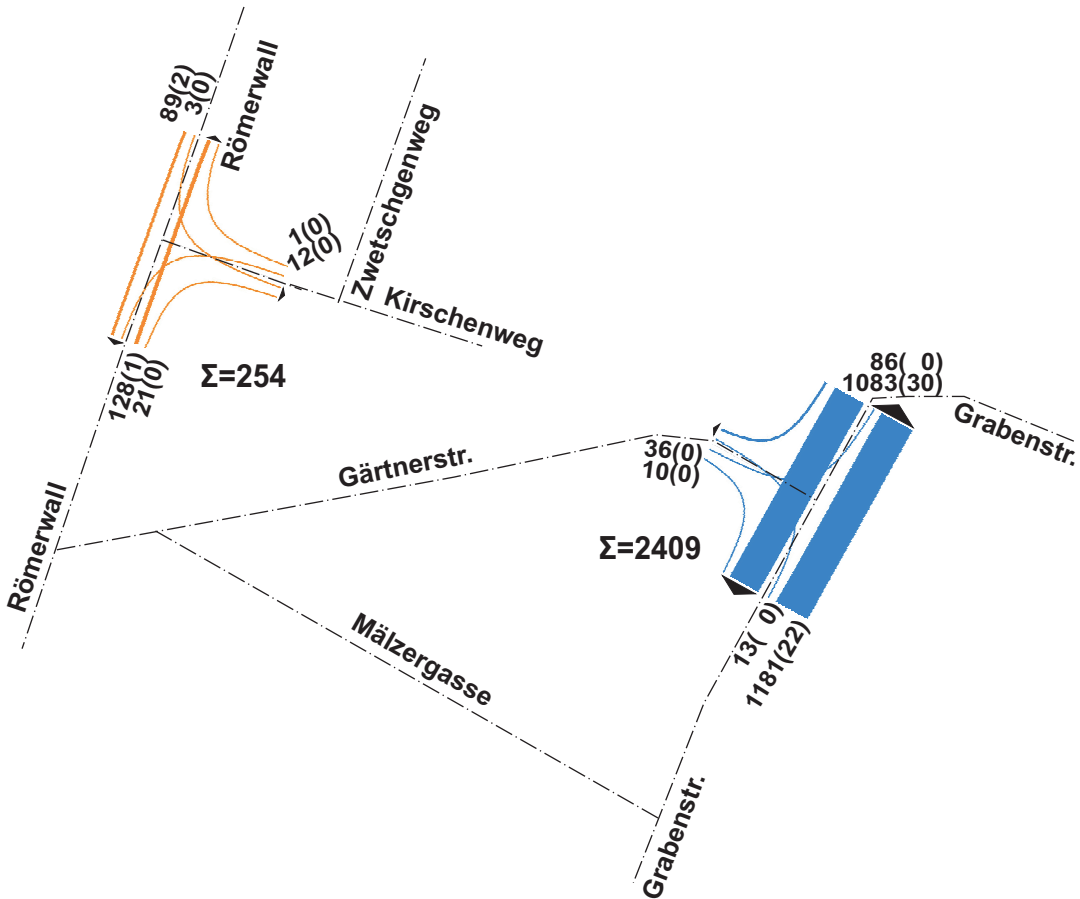
ÜBERSICHTSPLAN - DACHAUFSICHT - STEINBACH M 1:200

Planungsentwurf			
Bauvorhaben:	VEP: Vorhaben- und Erschließungsplan		
Bauort:	Gärtnerstraße 11 in 76534 Steinbach-Baden-Baden, Flst. 2769		
Projekt-Nr.:	2019111		
Bauherr:	Wilhelm Projekt GmbH Hauptstraße 10 77855 Achern		
Architekt:	 Wilhelm Architekturbüro GmbH Hauptstraße 10 77855 Achern Telefon 07841-67388-0 Telefax 07841-67388-290 www.wilhelm-architektur.de info@wilhelm-architektur.de		
Planinhalt:	DACHAUFSICHTEN		2
Höhenbezug:	142,00 u. NN= ±0,00 = BEZUGSHÖHE		
Plandatum:	13.04.2026	gezeichnet:	AZ
		Maßstab:	1:200
		Plannummer:	06

von 6⁰⁰ bis 10⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]



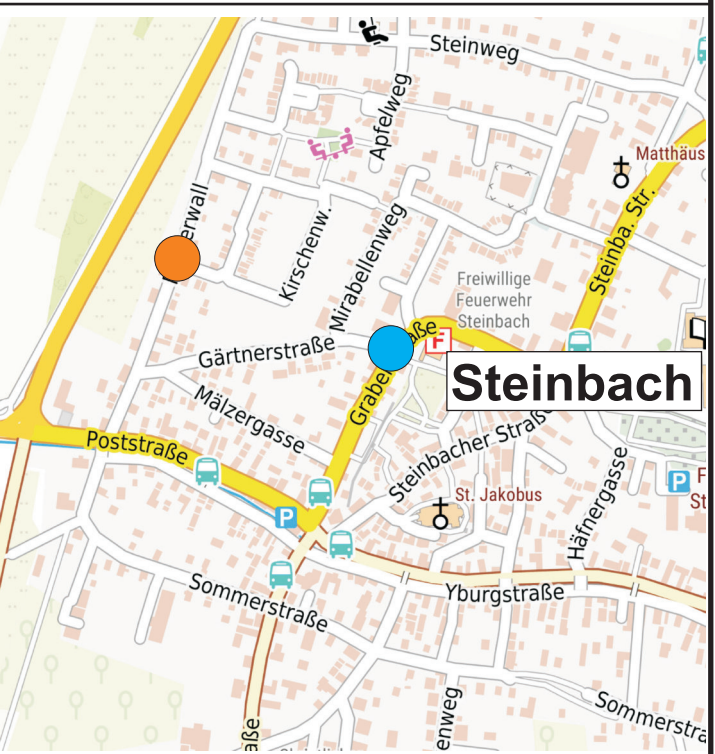
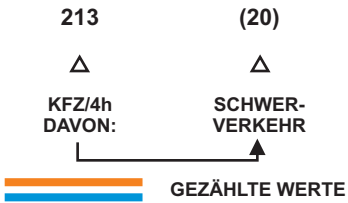
von 15⁰⁰ bis 19⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]



VERKEHRSANALYSE

Belastung der Knotenpunkte
am 27.11.2018 bzw. 10.02.2026

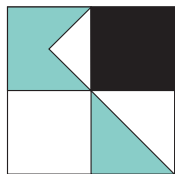
LEGENDE



Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023),
Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_02.03.2026.pdf

Stand 03/26

STADT BADEN-BADEN
VERKEHRSUNTERSUCHUNG
WOHNPROJEKT GÄRTNERSTRASSE

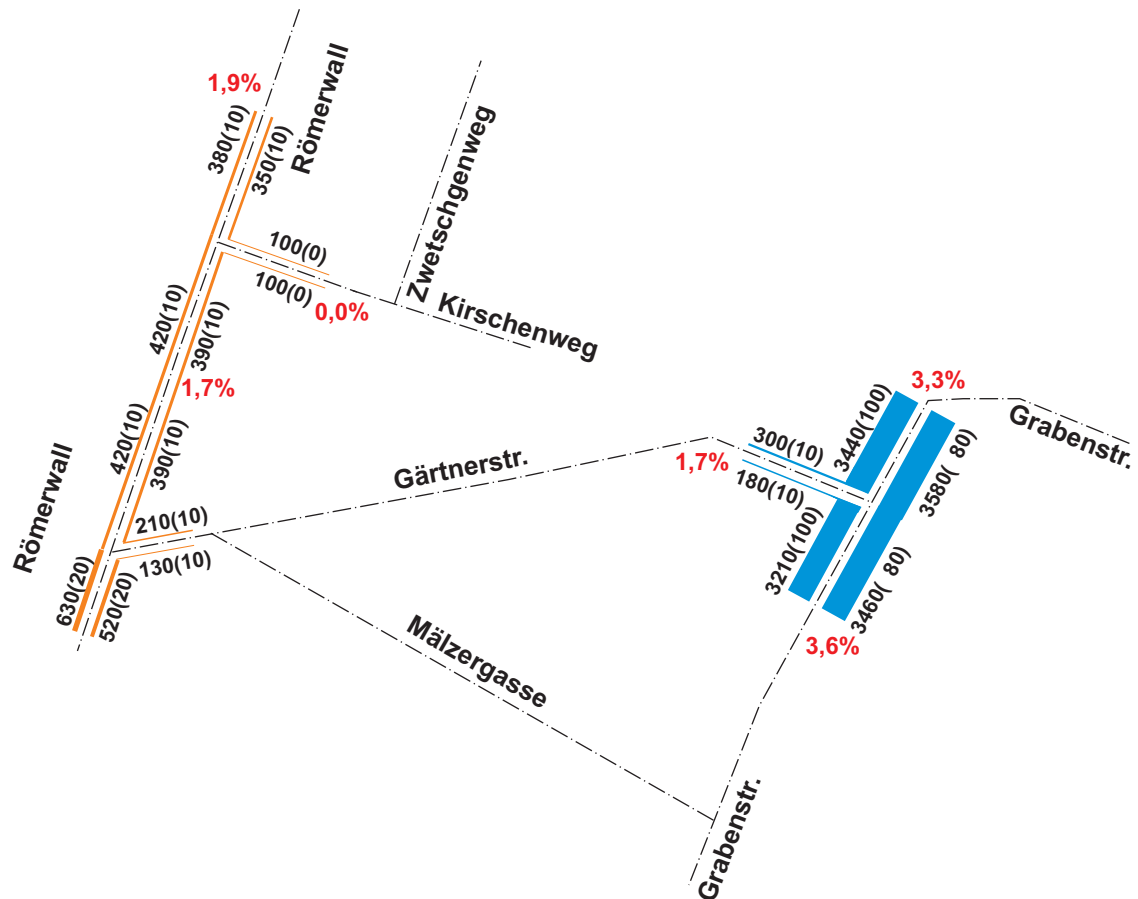




VERKEHRSANALYSE

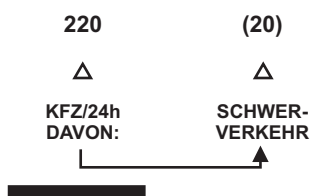
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]
aus Knotenpunktzählungen

Am 27.11.2018 bzw. 10.02.2026



Stand 03/26

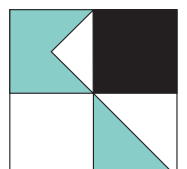
LEGENDE



STADT BADEN-BADEN
VERKEHRSUNTERSUCHUNG
WOHNPROJEKT GÄRTNERSTRASSE

4

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
BAD	Haus 1	14	14	2,0	2,5
	Haus 2	15	15	2,0	2,5
	Haus 3	14	14	2,0	2,5
	DHH	7	7	2,0	3,0
Summe		50	50		

Einwohner	
Min	Max
28	35
30	38
28	35
14	21
100	129

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
BAD	Haus 1			
	Haus 2			
	Haus 3			
	DHH			
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
BAD	Haus 1					
	Haus 2					
	Haus 3					
	DHH					
Summe						

Einwohner	
Min	Max

Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl

Hinweis: 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
BAD	Haus 1					28	35	28	35					30	35
	Haus 2					30	38	30	38					30	40
	Haus 3					28	35	28	35					30	35
	DHH					14	21	14	21					15	20
Summe						100	129	100	129					105	130

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
BAD	Haus 1	30	35	3,5	4,0	105	140	10	95	126	70	80
	Haus 2	30	40	3,5	4,0	105	160	10	95	144	70	80
	Haus 3	30	35	3,5	4,0	105	140	10	95	126	70	80
	DHH	15	20	3,5	4,0	53	80	10	47	72	70	80
Summe		105	130			368	520		331	468		

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,5	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
44	67
44	77
44	67
22	38
154	249

Besucherverkehr:

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucher- verkehrs	Wege/Werktag Besucher		MIV-Anteil Besucher	
					<u>in %</u>	
		<u>in %</u>	Min	Max	Min	Max
BAD	Haus 1	10	11	14	75	85
	Haus 2	10	11	16	75	85
	Haus 3	10	11	14	75	85
	DHH	10	5	8	75	85
		0				
Summe			37	52		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
1,8	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
4	7
4	8
4	7
2	4
14	26

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
BAD	Haus 1	44	67	4	7	2	2							50	76
	Haus 2	44	77	4	8	2	2							50	87
	Haus 3	44	67	4	7	2	2							50	76
	DHH	22	38	2	4	1	1							25	43
Summe		154	249	14	26	7	7							175	282

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 %
BAD	Haus 1	0	0	0	0	0	0
	Haus 2	0	0	0	0	0	0
	Haus 3	0	0	0	0	0	0
	DHH	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
BAD	Haus 1	44	67	4	7	2	2							50	76
	Haus 2	44	77	4	8	2	2							50	87
	Haus 3	44	67	4	7	2	2							50	76
	DHH	22	38	2	4	1	1							25	43
Summe		154	249	14	26	7	7							175	282

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		
BAD	Haus 1	22	34	2	4	1	1							25	39
	Haus 2	22	39	2	4	1	1							25	44
	Haus 3	22	34	2	4	1	1							25	39
	DHH	11	19	1	2	1	1							13	22
Summe		77	126	7	14	4	4							88	144

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		102	11	4	0	0	0	116

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
BAD	Haus 1	22	34	2	4	2	2							26	40
	Haus 2	22	39	2	4	2	2							26	45
	Haus 3	22	34	2	4	2	2							26	40
	DHH	11	19	1	2	2	2							14	23
Summe		77	126	7	14	8	8							92	148

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		102	11	8	0	0	0	120

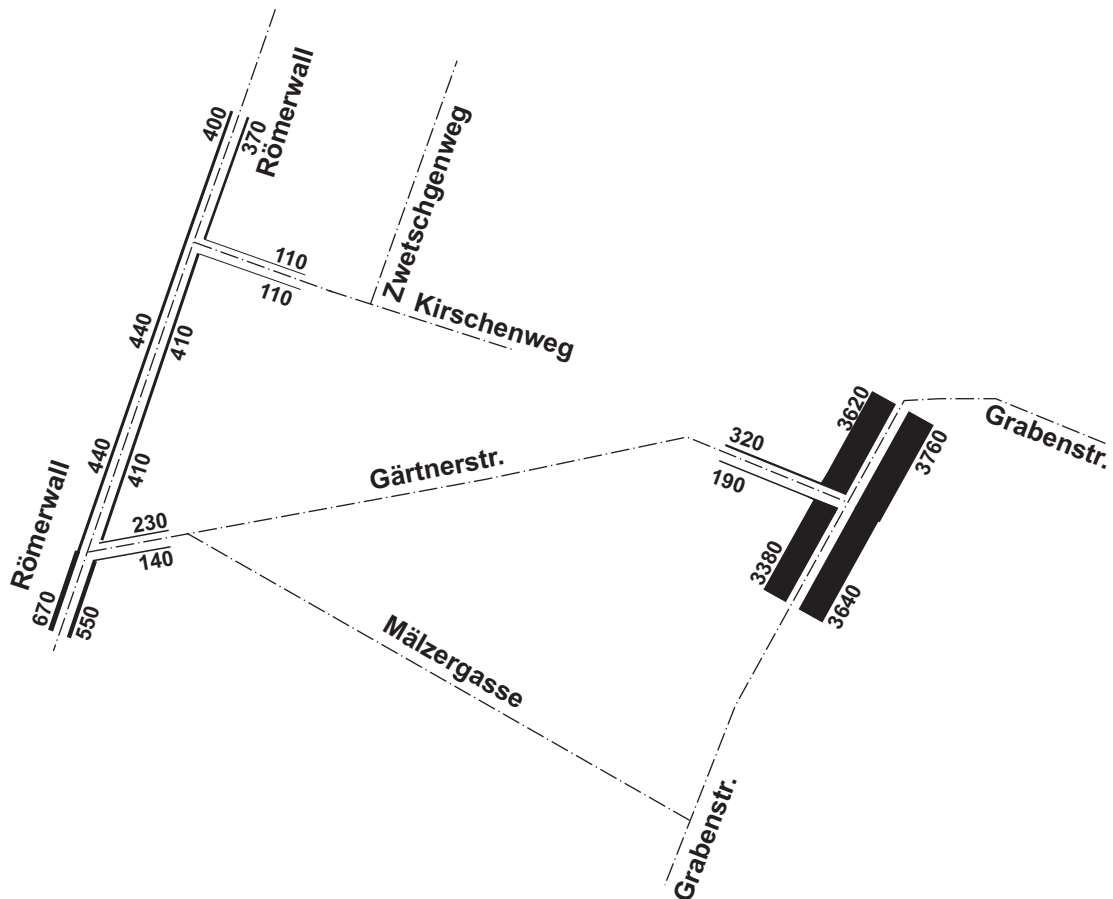


VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan

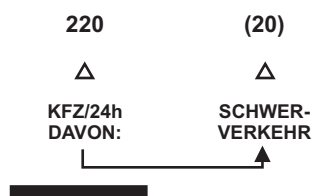
Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Prognose-Nullfall



Stand 03/26

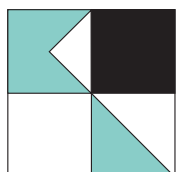
LEGENDE



STADT BADEN-BADEN
VERKEHRSUNTERSUCHUNG
WOHNPROJEKT GÄRTNERSTRASSE

6

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



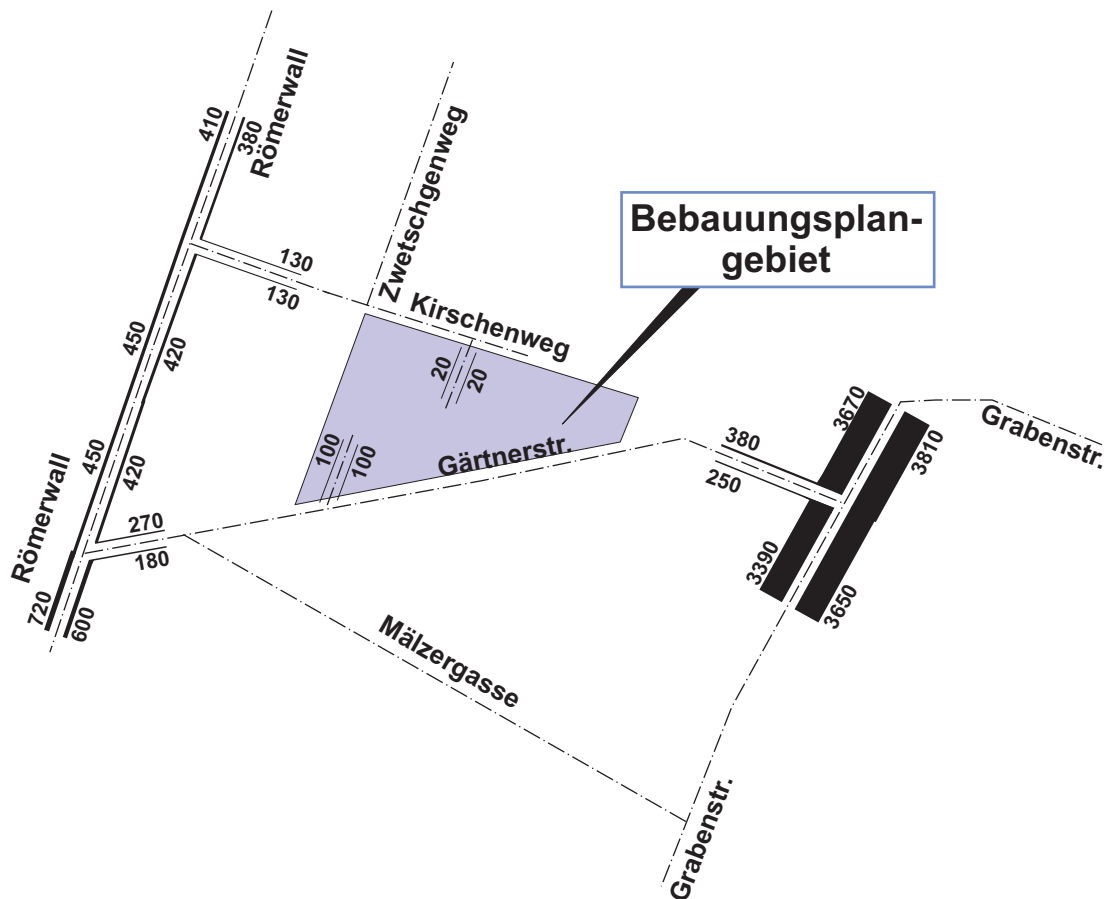


VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan

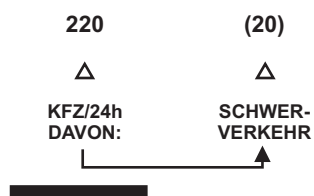
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Prognose-Planfall



Stand 04/26

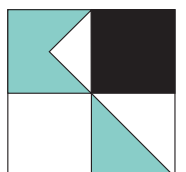
LEGENDE



STADT BADEN-BADEN
VERKEHRSUNTERSUCHUNG
WOHNPROJEKT GÄRTNERSTRASSE

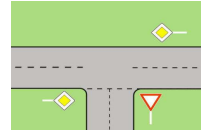
7

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Angaben zur Geometrie des Knotenpunktes

Projekt : Baden-Baden Gärtnerstraße
 Knotenpunkt : Grabenstraße / Gärtnerstraße
 Stunde : Sph VM
 Datei : Planfall_VM.kob

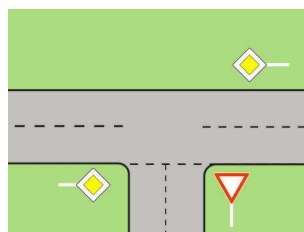


Knotenpunkttyp : T-Kreuzung (Einmündung)
 Lage : Innerorts
 Zweigeteilte Vorfahrt : nein

	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 :	1	
Vorfahrtzeichen (StVO §52) :	4 & 6 :	Z. 205	

Straßennamen :

Grabenstraße Nord



Grabenstraße Süd

Gärtnerstraße

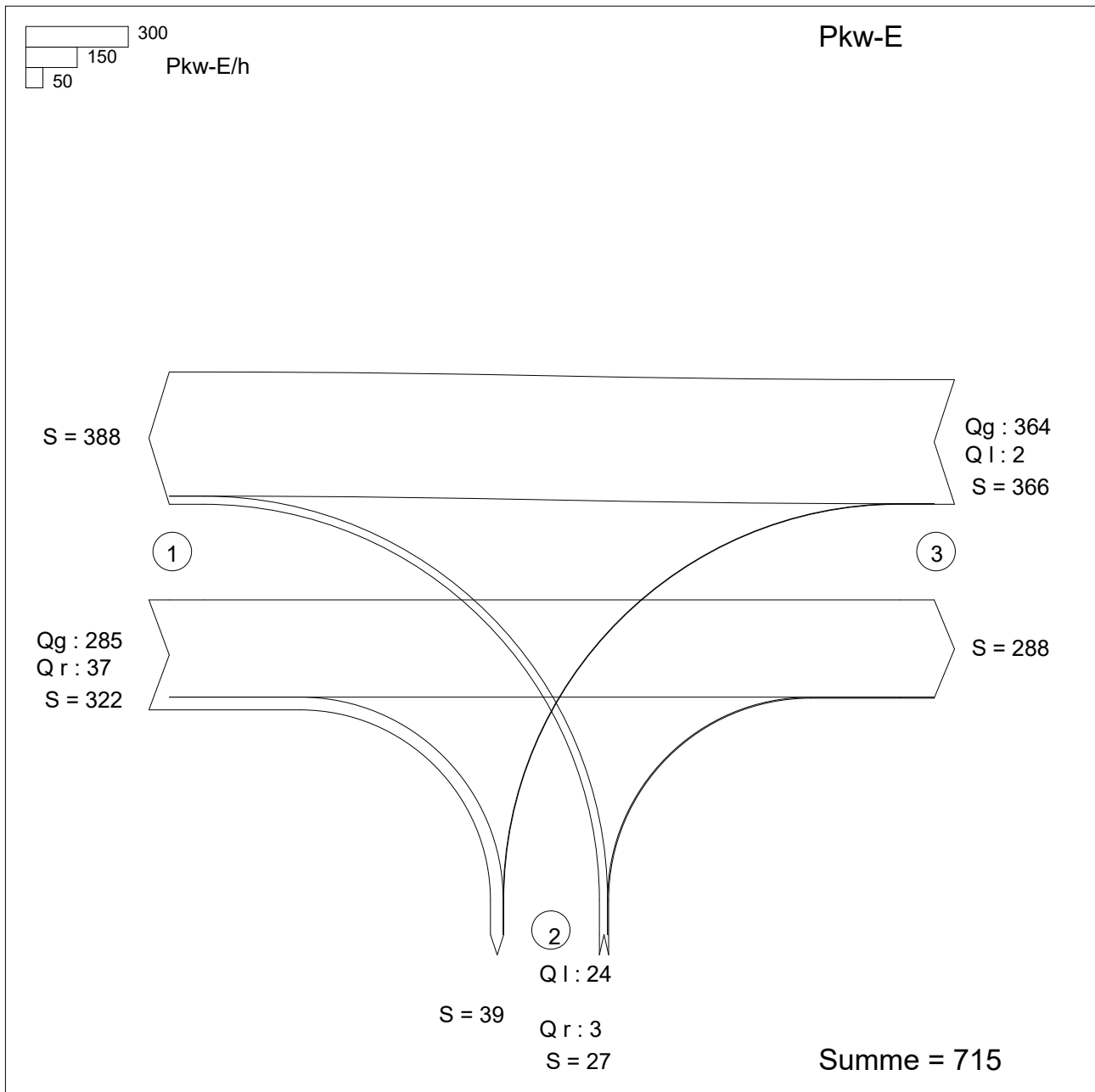
KNOBEL Version 7.1.9

Ingenieurbüro Koehler und Leutwein GmbH + Co. KG

Karlsruhe

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Baden-Baden Gärtnerstraße
 Knotenpunkt : Grabenstraße / Gärtnerstraße
 Stunde : Sph VM
 Datei : Planfall_VM.kob



Zufahrt 1: Grabenstraße Nord
 Zufahrt 2: Gärtnerstraße
 Zufahrt 3: Grabenstraße Süd

KNOBEL Version 7.1.9

Ingenieurbüro Koehler und Leutwein GmbH + Co. KG

Karlsruhe

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baden-Baden Gärtnerstraße
 Knotenpunkt : Grabenstraße / Gärtnerstraße
 Stunde : Sph VM
 Datei : Planfall_VM.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		285				1800					A
3		37				1573					A
4		24	6,5	3,2	670	447		8,5	1	1	A
6		3	5,9	3,0	304	821		4,4	1	1	A
Misch-N											
8		364				1800					A
7		2	5,5	2,8	322	876		4,1	1	1	A
Misch-H		366				1800	7 + 8	2,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Grabenstraße Nord
 Grabenstraße Süd
 Nebenstrasse : Gärtnerstraße

HBS 2015 S5

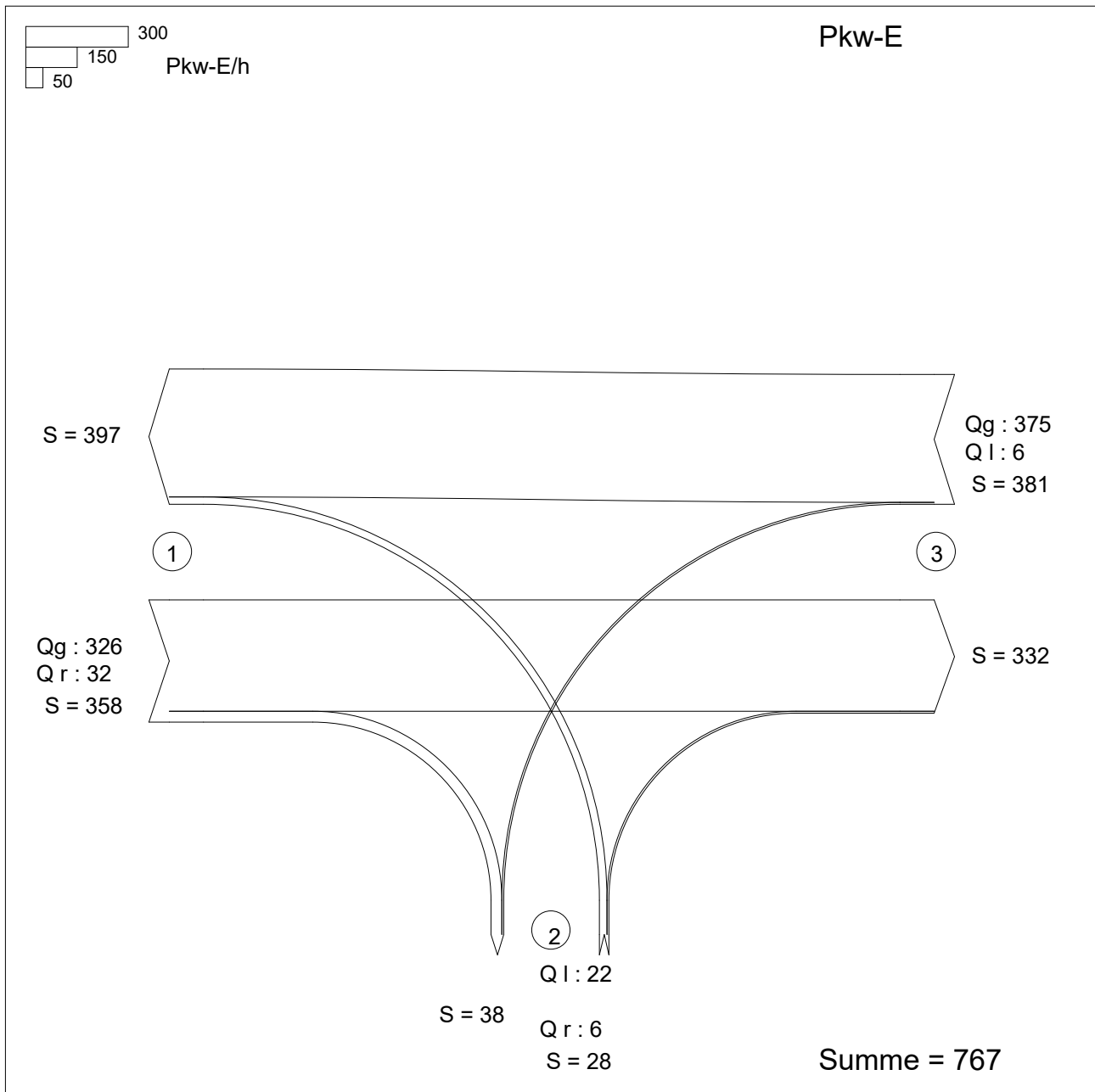
KNOBEL Version 7.1.9

Ingenieurbüro Koehler und Leutwein GmbH + Co. KG

Karlsruhe

Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Baden-Baden Gärtnerstraße
 Knotenpunkt : Grabenstraße / Gärtnerstraße
 Stunde : Sph NM
 Datei : PLANFALL_NM.kob



Zufahrt 1: Grabenstraße Nord
 Zufahrt 2: Gärtnerstraße
 Zufahrt 3: Grabenstraße Süd

KNOBEL Version 7.1.9

Ingenieurbüro Koehler und Leutwein GmbH + Co. KG

Karlsruhe

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Baden-Baden Gärtnerstraße
 Knotenpunkt : Grabenstraße / Gärtnerstraße
 Stunde : Sph NM
 Datei : PLANFALL_NM.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		326				1800					A
3		32				1573					A
4		22	6,5	3,2	723	413		9,2	1	1	A
6		6	5,9	3,0	342	783		4,6	1	1	A
Misch-N											
8		375				1800					A
7		6	5,5	2,8	358	841		4,3	1	1	A
Misch-H		381				1800	7 + 8	2,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

A

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

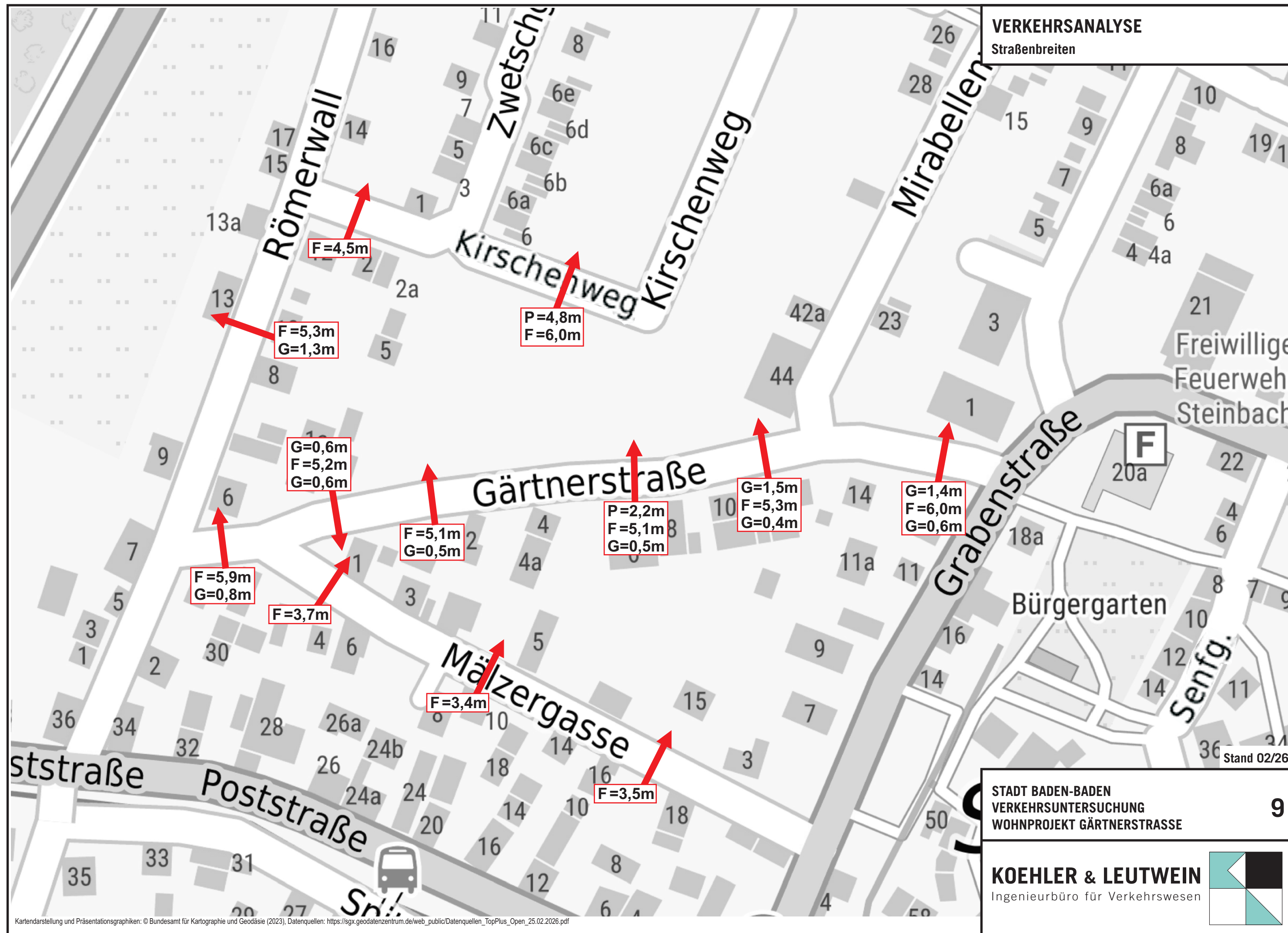
Hauptstrasse : Grabenstraße Nord
 Grabenstraße Süd
 Nebenstrasse : Gärtnerstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.9

Ingenieurbüro Koehler und Leutwein GmbH + Co. KG

Karlsruhe

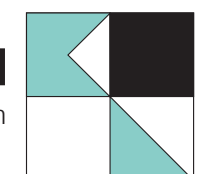


Stand 02/26

STADT BADEN-BADEN
VERKEHRSUNTERSUCHUNG
WOHNPROJEKT GÄRTNERSTRASSE

9

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



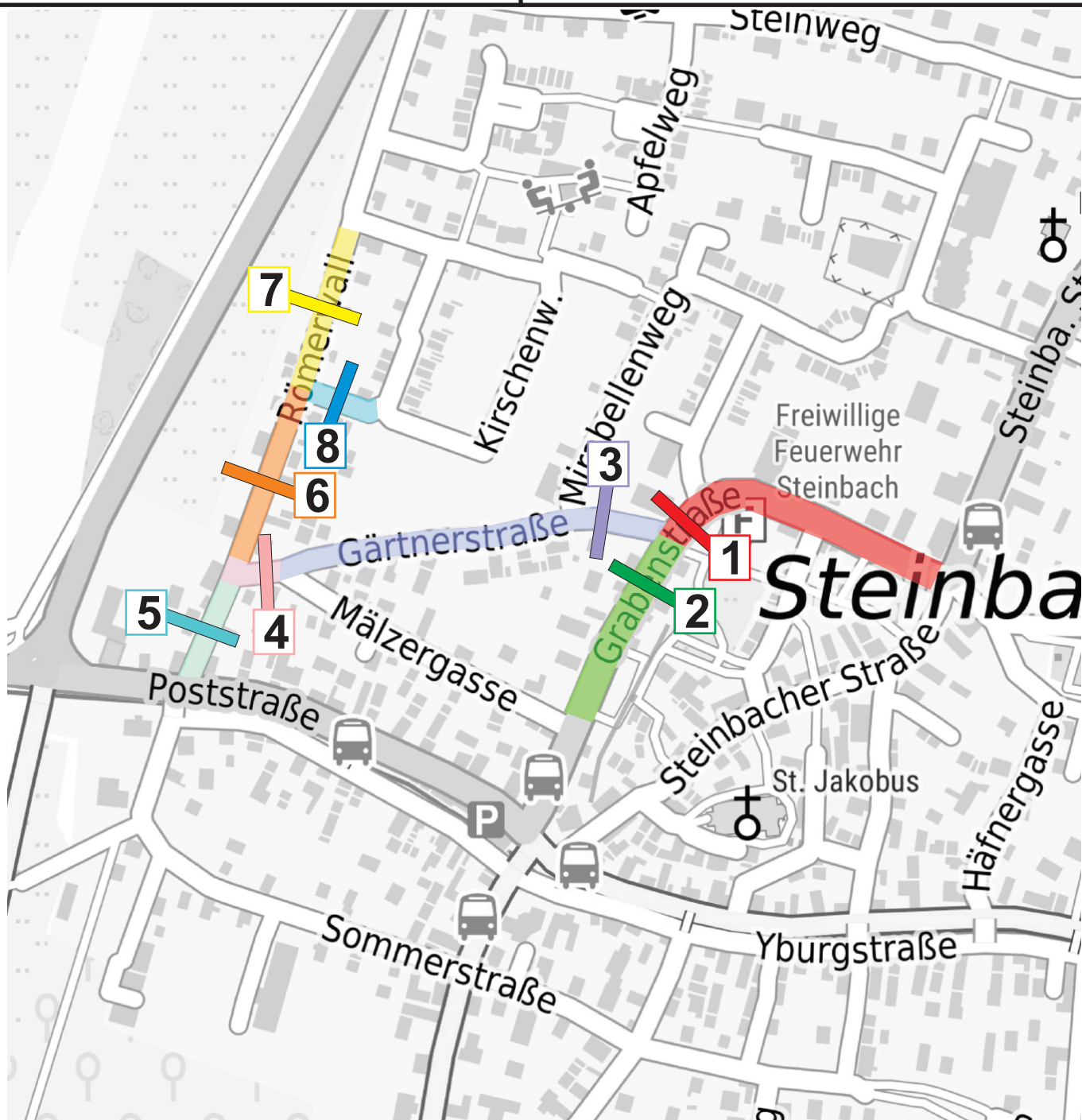


VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan

Werktäglich Gesamtverkehr [Kfz/24h]

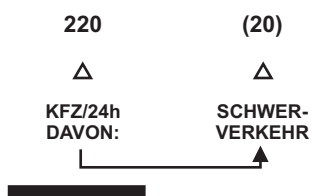
Prognose-Planfall



Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_03.03.2026.pdf

Stand 03/26

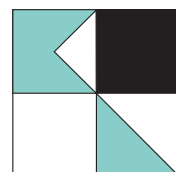
LEGENDE



STADT BADEN-BADEN
VERKEHRSUNTERSUCHUNG
WOHNPROJEKT GÄRTNERSTRASSE

10

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Analyse-Nullfall

Querschnitt	Straße	Abschnitt	DTV	M (Tag)	p1 (Tag)	p2 (Tag)	p Krad (Tag)	M (Nacht)	p1 (Nacht)	p2 (Nacht)	p Krad (Nacht)
1	Grabenstraße	nördlich Gärtnerstraße	6310	379	2,78%	0,16%	0,31%	31	3,16%	0,20%	0,16%
2		südlich Gärtnerstraße	5990	360	3,04%	0,17%	0,27%	30	3,46%	0,21%	0,17%
3	Gärtnerstraße	westlich Grabenstraße	440	27	1,55%	0,23%	0,93%	2	4,00%	1,00%	1,00%
4		östlich Römerwall	310	19	1,58%	0,33%	0,99%	1	4,29%	1,43%	1,43%
5	Römerwall	südlich Gärtnerstraße	1040	64	1,50%	0,10%	1,26%	3	3,64%	0,45%	1,36%
6		zwischen Gärtnerstraße und Zwetschgenweg	730	44	1,51%	0,14%	1,27%	4	1,72%	0,34%	0,69%
7		nördlich Zwetschgenweg	660	40	1,67%	0,16%	1,70%	4	1,92%	0,38%	1,15%
8	Zwetschgenweg	östlich Römerwall	180	11	0,00%	0,00%	1,73%	1	0,00%	0,00%	1,25%

Prognose-Nullfall

Querschnitt	Straße	Abschnitt	DTV	M (Tag)	p1 (Tag)	p2 (Tag)	p Krad (Tag)	M (Nacht)	p1 (Nacht)	p2 (Nacht)	p Krad (Nacht)
1	Grabenstraße	nördlich Gärtnerstraße	6630	399	2,78%	0,15%	0,31%	33	3,17%	0,19%	0,19%
2		südlich Gärtnerstraße	6310	379	3,03%	0,17%	0,28%	31	3,44%	0,20%	0,16%
3	Gärtnerstraße	westlich Grabenstraße	460	29	1,49%	0,22%	1,09%	2	4,00%	1,00%	2,00%
4		östlich Römerwall	340	21	1,74%	0,30%	0,90%	1	3,75%	1,25%	1,25%
5	Römerwall	südlich Gärtnerstraße	1100	68	1,42%	0,09%	1,28%	3	3,33%	0,42%	1,25%
6		zwischen Gärtnerstraße und Zwetschgenweg	770	47	1,55%	0,14%	1,32%	4	1,94%	0,32%	0,97%
7		nördlich Zwetschgenweg	700	43	1,71%	0,15%	1,75%	4	2,14%	0,36%	1,07%
8	Zwetschgenweg	östlich Römerwall	200	13	0,00%	0,00%	2,07%	1	0,00%	0,00%	1,25%

Prognose-Planfall

Querschnitt	Straße	Abschnitt	DTV	M (Tag)	p1 (Tag)	p2 (Tag)	p Krad (Tag)	M (Nacht)	p1 (Nacht)	p2 (Nacht)	p Krad (Nacht)
1	Grabenstraße	nördlich Gärtnerstraße	6720	404	2,77%	0,15%	0,30%	33	3,16%	0,19%	0,19%
2		südlich Gärtnerstraße	6330	381	3,02%	0,17%	0,27%	31	3,44%	0,20%	0,16%
3	Gärtnerstraße	westlich Grabenstraße	570	35	1,56%	0,18%	1,06%	2	3,33%	0,83%	1,67%
4		östlich Römerwall	410	26	1,67%	0,25%	1,00%	2	4,44%	1,11%	1,11%
5	Römerwall	südlich Gärtnerstraße	1190	73	1,48%	0,09%	1,26%	4	3,20%	0,40%	1,60%
6		zwischen Gärtnerstraße und Zwetschgenweg	790	48	1,51%	0,13%	1,29%	4	1,94%	0,32%	0,97%
7		nördlich Zwetschgenweg	710	43	1,83%	0,15%	1,73%	4	2,14%	0,36%	1,07%
8	Zwetschgenweg	östlich Römerwall	240	15	0,00%	0,00%	1,73%	2	0,00%	0,00%	1,00%

Stand 04/26

STADT BADEN-BADEN
VERKEHRSUNTERSUCHUNG
WOHNPROJEKT GÄRTNERSTRASSE

11

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

