



**VORABZUG – Stand: 23. September 2025**

**Verkehrsgutachten  
Ersatzneubau Lebenshilfe**

**Bad Kreuznach e.V.**

# **Verkehrsgutachten Ersatzneubau Lebenshilfe**

## **Bad Kreuznach e.V.**

### **Auftraggeber**

WSW & PARTNER GmbH  
Planungsbüro für Umwelt | Städtebau | Architektur  
Ansprechpartner:  
Dipl.-Ing. Wolfgang Strey  
Hertelsbrunnenring 20  
67657 Kaiserslautern  
Telefon: 0631. 34 23-0  
wstrey@wsw-partner.de  
<http://www.wsw-partner.de>

### **Auftragnehmer**

R+T Verkehrsplanung GmbH  
Julius-Reiber-Straße 17  
64293 Darmstadt  
Telefon: 06151 / 2712 0  
darmstadt@rt-verkehr.de  
[www.rt-verkehr.de](http://www.rt-verkehr.de)

Bearbeitung durch:  
Thomas Pickel, Dipl.-Ing.  
Jenny Büttner, M.Eng.

### **Hinweis:**

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Alle Inhalte dieses Berichts, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei R+T Verkehrsplanung GmbH.

## Inhalt

|          |                                                  |           |
|----------|--------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Aufgabe und Vorgehensweise</b>                | <b>1</b>  |
| <b>2</b> | <b>Ermittlung der Verkehrsmengen</b>             | <b>2</b>  |
| 2.1      | Verkehrsmengen des Bestands                      | 2         |
| 2.2      | Verkehrsmengen des Prognose-Planfalls            | 3         |
| <b>3</b> | <b>Verkehrliche Beurteilung der Erschließung</b> | <b>6</b>  |
| <b>4</b> | <b>Empfehlung</b>                                | <b>12</b> |
|          | <b>Verzeichnisse</b>                             | <b>13</b> |

## 1 Aufgabe und Vorgehensweise

### Aufgabe

Die Lebenshilfe Bad Kreuznach e.V. beabsichtigt, sich an dem derzeitigen Standort im Westen der Gemarkung zu erweitern. Es gibt bereits einen Bebauungsplan für das von ihr genutzte Grundstück, der auch Erweiterungen im rückwärtigen Bereich vorsieht. Ein nun durchgeführter Wettbewerb erfordert jedoch eine Anpassung der Baufenster im Bebauungsplan. Durch die Erweiterung sollen größere Wohneinheiten entstehen, die ausschließlich von den bestehenden 58 Bewohnern bezogen werden. Es werden dadurch keine neuen Wohnheimplätze geschaffen. Neben der Erweiterung wird durch die Neuplanung ein Bürogebäude frei, das ausschließlich für die Verwaltung der Lebenshilfe genutzt werden soll (planungsrechtlich noch nicht geregelt). Dadurch werden maximal 10 bis 20 Beschäftigte der Verwaltung zusätzlich an den Agnesienberg verortet werden können.

Die bestehende Verkehrserschließung der Lebenshilfe Bad Kreuznach e.V. erfolgt ausschließlich über die Straße „Agnesienberg“. Diese ist bis zu einer Wendeanlage ca. 50 m östlich des Grundstücks der Lebenshilfe als Erschließungsstraße im Trennprinzip mit einer Fahrbahnbreite von ca. 6,00 bis 6,50 m und beidseitigen Gehwegen ausgebaut sowie als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Zwischen der Wendeanlage und dem Grundstück der Lebenshilfe ist der Querschnitt der Straße „Agnesienberg“ in der Breite mit ca. 5,80 m etwas reduziert, niveaugleich ausgebaut und als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Ab dem Grundstück der Lebenshilfe wird der Querschnitt der Straße „Agnesienberg“ deutlich schmaler (ca. 3,70 m) – hier ist die Begegnung zweier Pkw nur durch punktuelle Ausweichstellen möglich.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wird geprüft, inwieweit die geplanten Änderungen der Lebenshilfe Auswirkungen auf den Verkehrsablauf haben. Besonderer Fokus liegt dabei auf dem sehr schmalen Abschnitt im Bereich der Lebenshilfe.

### Vorgehensweise

Das Arbeitsprogramm gliedert sich in folgende Schritte:

1. Grundlagenermittlung und verkehrliche Untersuchung der Bestandssituation – insbesondere der vorhandenen Fahrbahnbreiten und -befestigungen sowie der Verkehrsregelungen
2. Verkehrserhebung (Verkehrsmengen des Bestandes)
3. Ermittlung des Prognose-Planfalls (zukünftige Verkehrsmengen) und Gegenüberstellung mit den bestehenden Verkehrsmengen
4. Verkehrliche Beurteilung der Erschließung
5. Empfehlung

## 2 Ermittlung der Verkehrsmengen

### 2.1 Verkehrsmengen des Bestands

Um die Bestandssituation des Kfz-Verkehrs im Untersuchungsgebiet beurteilen zu können, sind aktuelle Verkehrsdaten notwendig. Aus diesem Grund wurde an einem repräsentativen Werktag (Donnerstag, den 21.08.2025) eine 24h-Verkehrszählung des Verkehrs von 3 Querschnitten auf der Straße „Agnesienberg“ mithilfe von Videoaufnahmen durchgeführt:

- **Querschnitt 1:** auf Höhe der Lebenshilfe
- **Querschnitt 2:** westlich der Wendeanlage
- **Querschnitt 3:** östlich der Wendeanlage

Erfasst wurde der Kfz-Verkehr, der Radverkehr und westlich der Wendeanlagen im verkehrsberuhigten Bereich, für Querschnitt 1 und 2 ebenfalls der Fußverkehr.



**Abbildung 1: Querschnitte Agnesienberg**

Die Verkehrsmengen sind in **Tabelle 1** für 24h und die maßgebliche nachmittägliche Spitzenstunde sowie in **Plan 1.1** bis **Plan 1.4** gegenübergestellt. Die Verkehrsmenge nimmt von Ost nach West kontinuierlich und besonders im Kfz-Verkehr stark ab.

Allgemein liegt die Kfz-Verkehrsmenge auf dem Agnesienberg mit etwa 150 Kfz/24h bis 530 Kfz/24h und etwa 10 Kfz/h bis 50 Kfz/h in der

nachmittäglichen Spitzenstunde auf einem sehr niedrigen Niveau. Zum Vergleich: Auf einem Wohnweg entsprechend dem Agnesienberg sind nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)<sup>1</sup> bis zu 150 Kfz/h verträglich, während im Agnesienberg die maximale Kfz-Verkehrsmenge von 50 Kfz/h vorliegt.

|               | Kfz-Verkehrsmenge im Tagesverkehr | Kfz-Verkehrsmenge im zur nachmittägl. Spitzenstunde | Fuß-/Radverkehr im Tagesverkehr <sup>(*)</sup> |           | Fuß-/Radverkehr zur nachmittägl. Spitzenstunde <sup>(*)</sup> |         |
|---------------|-----------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------|-----------|---------------------------------------------------------------|---------|
|               | [Kfz/24h]                         | [Kfz/h]                                             | [Fuß/24h]                                      | [Rad/24h] | [Fuß/h]                                                       | [Rad/h] |
| Querschnitt 1 | ~150                              | ~10                                                 | ~195                                           | ~60       | ~15                                                           | ~5      |
| Querschnitt 2 | ~310                              | ~40                                                 | ~165                                           | ~65       | ~10                                                           | ~5      |
| Querschnitt 3 | ~530                              | ~50                                                 | -                                              | ~125      | -                                                             | ~15     |

**Tabelle 1: Bestand-Verkehrsmengen auf den verschiedenen Querschnitten im Vergleich**  
(\*1) der Fußverkehr wurde ausschließlich im Mischverkehr erfasst (siehe Querschnitt 1 und 2)

Am Querschnitt 1, welcher auf Höhe der Lebenshilfe und im verkehrsberuhigten Bereich liegt, zeigt sich, dass der Fußverkehr mit etwa 195 Fußgängern/24h und 15 Fußgängern/h in der nachmittäglichen Spitzenstunde eine dem Kfz-Verkehr übergeordnete Rolle spielt. In Summe haben der Fuß- und Radverkehr in diesem Bereich einen Anteil von ca. 65% am Verkehrsaufkommen. Bei Querschnitt 2 liegt der Anteil des Fuß- und Radverkehrs noch bei ca. 45% und macht somit knapp die Hälfte des Verkehrsaufkommens aus.

## 2.2 Verkehrsmengen des Prognose-Planfalls

Durch die Entwicklung der Lebenshilfe sollen keine neuen Wohneinheiten, sondern größere Wohnflächen für die bestehenden 58 Bewohner der Lebenshilfe geschaffen werden. Zusätzlich soll die Verwaltung der Lebenshilfe komplett an den Agnesienberg verlagert werden, wodurch 10 bis maximal 20 Beschäftigte zusätzlich vor Ort sein werden. Da viele dieser Beschäftigten bereits im Bestand regelmäßig zu Meetings an den Agnesienberg kommen, sind sie teilweise in dem erfassten Bestandsverkehr schon enthalten. Im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung werden die Verkehrswege dieser Beschäftigten komplett als Neuverkehr berücksichtigt, siehe **Tabelle 2**.

Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen der Erweiterung der Lebenshilfe auf das umliegende Straßennetz ist es erforderlich, den zukünftigen Kfz-Neuverkehr (Zu- und Abfluss) in Stärke und Richtung abzuschätzen. Dies

<sup>1</sup> Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, FGSV

geschieht sowohl für den gesamten Tagesverkehr als auch für die Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag.

| Gewerbenutzung                                    |                  |           |
|---------------------------------------------------|------------------|-----------|
| Beschäftigte <sup>*1)</sup>                       | [Pers.]          | 20        |
| <b>Beschäftigtenverkehr</b>                       |                  |           |
| Wege/Beschäftigtem                                | [Wege/Pers.*24h] | 2,5       |
| Anwesenheitsgrad                                  | [%]              | 85%       |
| Summe Wege Beschäftigte                           | [Wege]           | 43        |
| MIV-Anteil                                        | [%]              | 80%       |
| Kfz-Besetzungsgrad                                | [Pers./Pkw]      | 1,1       |
| <b>Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)</b> | <b>[Kfz/24h]</b> | <b>31</b> |
| Zielverkehr                                       | [Kfz/24h]        | 16        |
| Quellverkehr                                      | [Kfz/24h]        | 16        |
| <b>Anteile Spitzenstunde vormittags</b>           |                  |           |
| Zielverkehr                                       | [%]              | 8,0%      |
| Quellverkehr                                      | [%]              | 7,0%      |
| <b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags</b>     | <b>[Kfz/h]</b>   | <b>2</b>  |
| Zielverkehr                                       | [Kfz/h]          | 1         |
| Quellverkehr                                      | [Kfz/h]          | 1         |
| <b>Anteile Spitzenstunde Mittag</b>               |                  |           |
| Zielverkehr                                       | [%]              | 11,0%     |
| Quellverkehr                                      | [%]              | 11,0%     |
| <b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde Mittag</b>         | <b>[Kfz/h]</b>   | <b>4</b>  |
| Zielverkehr                                       | [Kfz/h]          | 2         |
| Quellverkehr                                      | [Kfz/h]          | 2         |
| <b>Anteile Spitzenstunde nachmittags</b>          |                  |           |
| Zielverkehr                                       | [%]              | 10,0%     |
| Quellverkehr                                      | [%]              | 23,0%     |
| <b>Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags</b>    | <b>[Kfz/h]</b>   | <b>6</b>  |
| Zielverkehr                                       | [Kfz/h]          | 2         |
| Quellverkehr                                      | [Kfz/h]          | 4         |

\*1) Angaben der Lebenshilfe Bad Kreuznach

**Tabelle 2: Verkehrserzeugung der Beschäftigten**

Die Ermittlung des induzierten Verkehrs wird in enger Anlehnung an die Fachliteratur vorgenommen, die als Basis herangezogen wird <sup>2+3</sup>. Mithilfe von Erfahrungswerten aus vergleichbaren Vorhaben und den erhobenen Verkehrsmengen werden die Ergebnisse auf Plausibilität geprüft, siehe **Tabelle 2**.

Demnach entsteht durch die Beschäftigten am Tag ein zusätzlicher Verkehr von ca. 30 Kfz-Fahrten im Querschnitt. Zusätzlich wird Wirtschafts- und Kundenverkehr von 10 Kfz/24h berücksichtigt, welcher zu den Spitzenstunden keine Auswirkungen hat. In Summe bestehen dadurch im verkehrsberuhigten Bereich etwa 190 Kfz/24h auf Querschnitt 1 im Bereich der Lebenshilfe, 350 Kfz/24h auf Querschnitt 2 westlich der Wendeanlage und 570 Kfz/24h auf Querschnitt 3 östlich der Wendeanlage.

Zur maßgeblichen nachmittäglichen Spitzenstunde sind etwa 5 zusätzliche Kfz/h zu erwarten und somit insgesamt 15 Kfz/h auf Querschnitt 1, 45 Kfz/h auf Querschnitt 2 und 55 Kfz/h auf Querschnitt 3 zur maßgeblichen nachmittäglichen Spitzenstunde.

|                      | Kfz-Verkehrsmenge im Tagesverkehr | Kfz-Verkehrsmenge im zur nachmittägl. Spitzenstunde | Fuß-/Radverkehr im Tagesverkehr |           | Fuß-/Radverkehr zur nachmittägl. Spitzenstunde |         |
|----------------------|-----------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------------|-----------|------------------------------------------------|---------|
|                      | [Kfz/24h]                         | [Kfz/h]                                             | [Fuß/24h]                       | [Rad/24h] | [Fuß/h]                                        | [Rad/h] |
| <b>Querschnitt 1</b> | ~190                              | ~15                                                 | ~195                            | ~60       | ~15                                            | ~5      |
| <b>Querschnitt 2</b> | ~350                              | ~45                                                 | ~165                            | ~65       | ~10                                            | ~5      |
| <b>Querschnitt 3</b> | ~570                              | ~55                                                 | -                               | ~125      | -                                              | ~15     |

**Tabelle 3: Prognose-Verkehrsmengen auf den verschiedenen Querschnitten im Vergleich**

Die Zunahme der Verkehrsmenge entspricht 1 zusätzlichen Kfz pro 10 Minuten in der nachmittäglichen Spitzenstunde. Die Verkehrszunahme durch das Plangebiet ist somit mit rund 5 zusätzlichen Kfz-Fahrten/h zur maßgeblichen nachmittäglichen Spitzenstunde als sehr gering einzustufen.

- 2 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Köln 2006.
- 3 Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung – Grundsätze und Umsetzung, Abschätzung und Verkehrserzeugung (Heft 42). Wiesbaden 2000.

### 3 Verkehrliche Beurteilung der Erschließung

Die Lebenshilfe Bad Kreuznach e.V. befindet sich am westlichen Rand von Bad Kreuznach und wird über die Stichstraße „Agnesienberg“ erschlossen. Die Straße Agnesienberg weist in ihrem Verlauf drei unterschiedliche Straßenquerschnitte mit jeweils unterschiedlichen Straßenraumbreiten auf, die im Folgenden detailliert dargestellt werden und hinsichtlich der Abwicklung des zusätzlichen Verkehrs bewertet werden, siehe **Abbildung 2**.

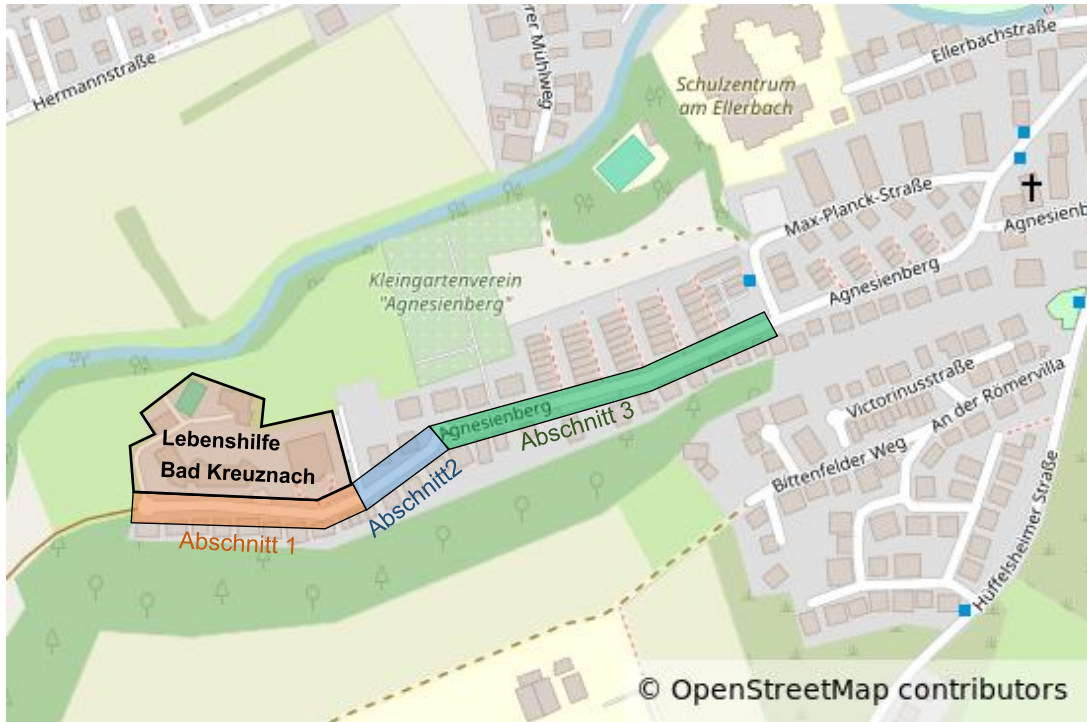


**Abbildung 2: Unterschiedliche Straßenquerschnitte am Agnesienberg**

#### **Straßenquerschnitt 1 – auf Höhe der Lebenshilfe**

Direkt anliegend an der Lebenshilfe weist die Fahrbahn eine schmale Breite von 3,70 m auf, siehe **Abbildung 3**.

Der komplette Querschnitt ist niveaugleich ausgebaut und als Mischverkehrsfläche innerhalb eines verkehrsberuhigten Bereichs geregelt. Somit verkehrt in diesem Abschnitt der Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr gleichberechtigt auf der Fahrbahn, siehe **Abbildung 4**. Vor dem Hintergrund, dass im Bestand bereits eine übergeordnete Rad- und Fußverkehrsmenge auf diesem Abschnitt unterwegs ist (siehe **Kapitel 2.1**), ist der Kfz-Verkehr angehalten hier deutlich geschwindigkeitsreduziert zu verkehren.

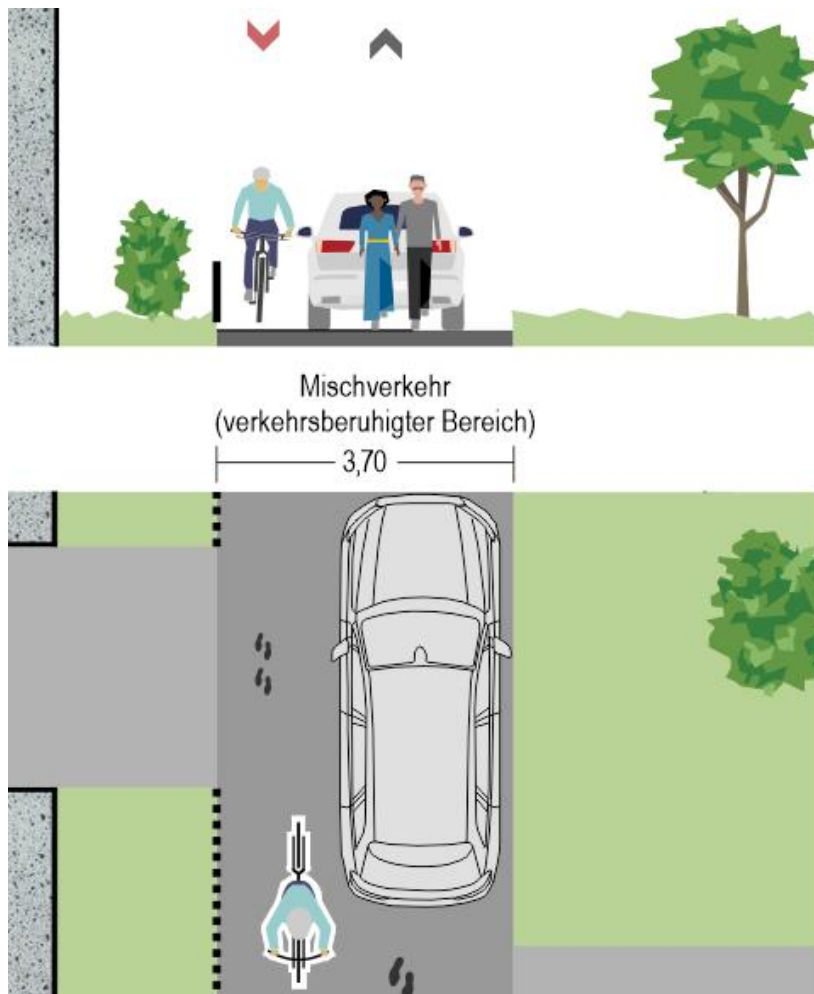


Abbildung 3: Straßenquerschnitt 1 auf Höhe der Lebenshilfe



Abbildung 4: Straßenraum auf Höhe der Lebenshilfe

In der Verkehrszählung wurden in diesem Abschnitt 10 Kfz/h in der maßgeblichen nachmittäglichen Spitzenstunde erfasst. Mit Entwicklung der Lebenshilfe können bis zu 15 Kfz/h auftreten. Die Kfz-Verkehrsmenge ist in diesem Abschnitt somit deutlich untergeordnet.

Auf dem vorhandenen Querschnitt von 3,70 Meter ist eine Begegnung von Pkw und Pkw nicht möglich. Möglich ist dagegen die Begegnung von Pkw und Radfahrern sowie von Pkw und Fußgängern.

Grundsätzlich waren im Rahmen der videobasierten Verkehrszählung keine Konflikte durch Gegenverkehr zu beobachten. Auch zukünftig sind diese durch die geringe zusätzliche Verkehrsmenge nicht zu erwarten.

Die Mehrheit des Verkehrs, welcher hier entsteht, ist auf die Beschäftigten der Lebenshilfe zurückzuführen. Durch den bestehenden 3-Schicht-Dienst an der Lebenshilfe wird der Begegnungsverkehr mehrheitlich vermieden (die nachfolgende Schicht kommt an und löst die anwesende Schicht ab; die abgelöste Schicht fährt anschließend weg). Daran wird sich auch mit der Planung nichts ändern. Auch der Bus, welcher 2-mal am Tag zur Lebenshilfe verkehrt und die Bewohner abholt sowie bringt, kann problemlos passieren.

Nach RAST<sup>4</sup> sind bei weniger als 70 Kfz/h auf Abschnitten von 50 m 3,50 m breite Fahrbahnen im Zweirichtungsverkehr möglich, allerdings sollten Ausweichstellen bestehen. Auf dem 140 m langen Abschnitt 1 liegen nach 70 m (durch den bestehenden Parkplatz) und nach 30 m (durch die Hol- und Bringzone) Ausweichstellen vor. Es bestehen dazu zusätzliche Ausweichmöglichkeiten, welche jedoch auf privatem Grund liegen.



**Abbildung 5: Prüfung zusätzliche Ausweichstelle zu bestehenden Ausweichstellen**

<sup>4</sup> Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, FGSV

Vor dem Hintergrund des sehr engen Fahrbahnquerschnittes sollte zusätzlich für (den Ausnahmefall) der zügigen und störungsfreien Anfahrt von Einsatzfahrzeugen eine zusätzliche Ausweichstelle im Kurvenbereich geprüft und mit der Feuerwehr abgestimmt werden, siehe **Abbildung 5**. Dadurch würde auch dem extremen Ausnahmefall, wenn Bus und Einsatzfahrzeuge sich begegnen müssten, Rechnung getragen. Die Umsetzung und Notwendigkeit einer solchen zusätzlichen Ausweichstelle, sollte mit der Feuerwehr rückgekoppelt werden.

### Straßenquerschnitt 2 – westlich der Wendeanlage

Im Anschluss an Abschnitt 1 folgt in östliche Richtung Abschnitt 2. Der zugehörige Straßenquerschnitt 2 liegt ebenfalls im verkehrsberuhigten Bereich, ist als niveaugleiche Mischverkehrsfläche gestaltet und weist eine Fahrbahnbreite von ca. 5,70 m auf, siehe **Abbildung 6** und **Abbildung 7**.

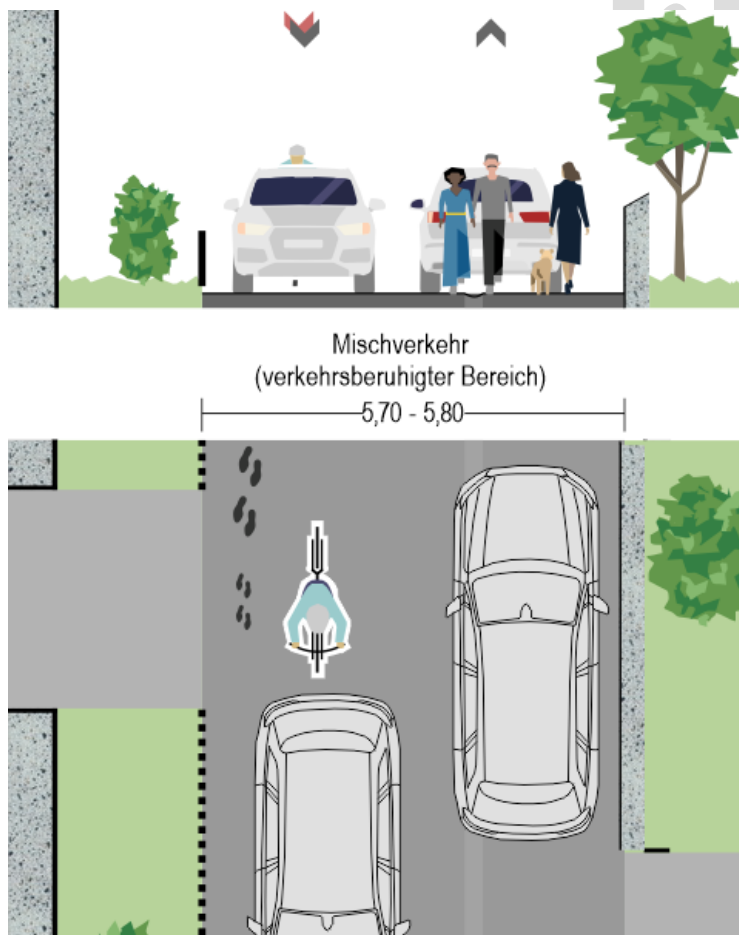


**Abbildung 6: Straßenquerschnitt 2 – westlich der Wendeanlage**



**Abbildung 7: Straßenraum westlich der Wendeanlage**

Mit der Fahrbahnbreite von 5,70m ist Begegnungsverkehr auch mit Einsatzfahrzeugen problemlos möglich und der zusätzliche Verkehr kann ohne Einschränkungen in diesem Abschnitt abgewickelt werden.

### **Straßenquerschnitt 3 – östlich der Wendeanlage**

Im Anschluss an Abschnitt 2 folgt in östliche Richtung nach einer Wendeanlage Abschnitt 3. Der zugehörige Straßenquerschnitt 3 befindet sich in einer Tempo 30-Zone und ist im Trennprinzip gestaltet mit baulich getrennten Gehwegen beidseits der Fahrbahn. Auf der nördlichen Seite der Fahrbahn wird teilweise einseitig geparkt, wobei das Parken regelmäßig durch Grundstückszufahrten unterbrochen ist. Dies wird auch durch entsprechende Markierungen gekennzeichnet.

Die Fahrbahnbreite beträgt in diesem Abschnitt 6 m und wird durch das einseitige Parken abschnittsweise auf 4 m eingeschränkt, siehe **Abbildung 8** und **Abbildung 9**.

Aufgrund der regelmäßig vorliegenden Ausweichstellen im Bereich der Grundstückszufahrten, ist eine reibungslose Abwicklung des bestehenden Kfz-Verkehrs und der Prognose-Verkehrsmenge gegeben. Der zusätzliche Verkehr und auch Einsatzverkehr (Feuerwehr, Müllabfuhr) kann ohne Einschränkungen in diesem Abschnitt abgewickelt werden.

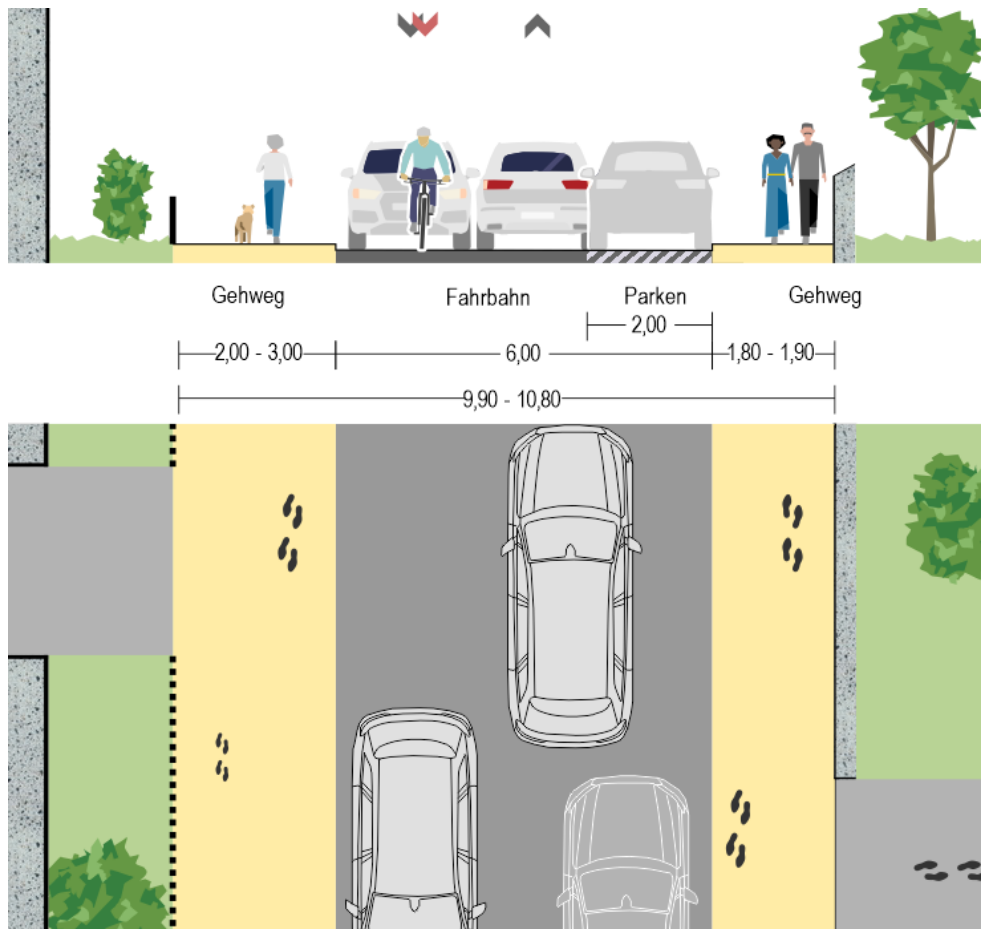


**Abbildung 8: Straßenquerschnitt 3 - östlich der Wendeanlage**



**Abbildung 9: Straßenraum östlich der Wendeanlage**

## 4 Empfehlung

Insbesondere bei Querschnitt 1 auf Höhe der Lebenshilfe ist die Fahrbahnbreite mit ca. 3,70 m sehr gering. Aufgrund der deutlich untergeordneten bestehenden Kfz-Verkehrsmengen sowie vorliegenden Ausweichmöglichkeiten im Verlauf des Abschnittes, waren dennoch keine Konflikte in diesem Bereich zu beobachten.

Durch die Erweiterung der Lebenshilfe und den dadurch entstehenden zusätzlichen 40 Kfz-Fahrten am Tag bzw. 5 Kfz-Fahrten zur maßgeblichen Spitzenstunde (im Worst-Case-Szenario) ist mit keiner signifikanten Veränderung im Verkehrsaufkommen zu rechnen. Auch nach der Umsetzung der Planung der Lebenshilfe Bad Kreuznach e.V. ist die störungsfreie und verträgliche Verkehrsabwicklung daher grundsätzlich gewährleistet.

Hinsichtlich der Optimierung der Verkehrssituation für Einsatzkräfte (z. B. Feuerwehr, Krankenwagen etc.), sollte jedoch in Abstimmung mit der Feuerwehr der Bedarf und die Verhältnismäßigkeit einer zusätzlichen Ausweichstelle im Kurvenbereich vor der Lebenshilfe abgeklärt werden.

## Verzeichnisse

### Abbildungen im Text:

|                                                                                |    |
|--------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abbildung 1: Querschnitte Agensienberg                                         | 2  |
| Abbildung 2: Unterschiedliche Straßenquerschnitte am Agnesienberg              | 6  |
| Abbildung 3: Straßenquerschnitt 1 auf Höhe der Lebenshilfe                     | 7  |
| Abbildung 4: Straßenraum auf Höhe der Lebenshilfe                              | 7  |
| Abbildung 5: Prüfung zusätzliche Ausweichstelle zu bestehenden Ausweichstellen | 8  |
| Abbildung 6: Straßenquerschnitt 2 – westlich der Wendeanlage                   | 9  |
| Abbildung 7: Straßenraum westlich der Wendeanlage                              | 10 |
| Abbildung 8: Straßenquerschnitt 3 - östlich der Wendeanlage                    | 11 |
| Abbildung 9: Straßenraum östlich der Wendeanlage                               | 11 |

### Tabellen im Text:

|                                                                                                                                                                                 |   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Tabelle 1: Bestand-Verkehrsmengen auf den verschiedenen Querschnitten im Vergleich (*1) der Fußverkehr wurde ausschließlich im Mischverkehr erfasst (siehe Querschnitt 1 und 2) | 3 |
| Tabelle 2: Verkehrserzeugung der Beschäftigten                                                                                                                                  | 4 |
| Tabelle 3: Prognose-Verkehrsmengen auf den verschiedenen Querschnitten im Vergleich                                                                                             | 5 |

### Plandarstellungen als Anhang:

|                                                                                       |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Plan 1.1 Fuß- und Radverkehrsmengen – 24h                                             |  |
| Plan 1.2 Kfz-Verkehrsmengen – 24h                                                     |  |
| Plan 1.3 Fuß- und Radverkehrsmengen – Spitzenstunden Vormittag, Mittag und Nachmittag |  |
| Plan 1.4 Kfz-Verkehrsmengen – Spitzenstunden Vormittag, Mittag und Nachmittag         |  |

**Plandarstellungen**

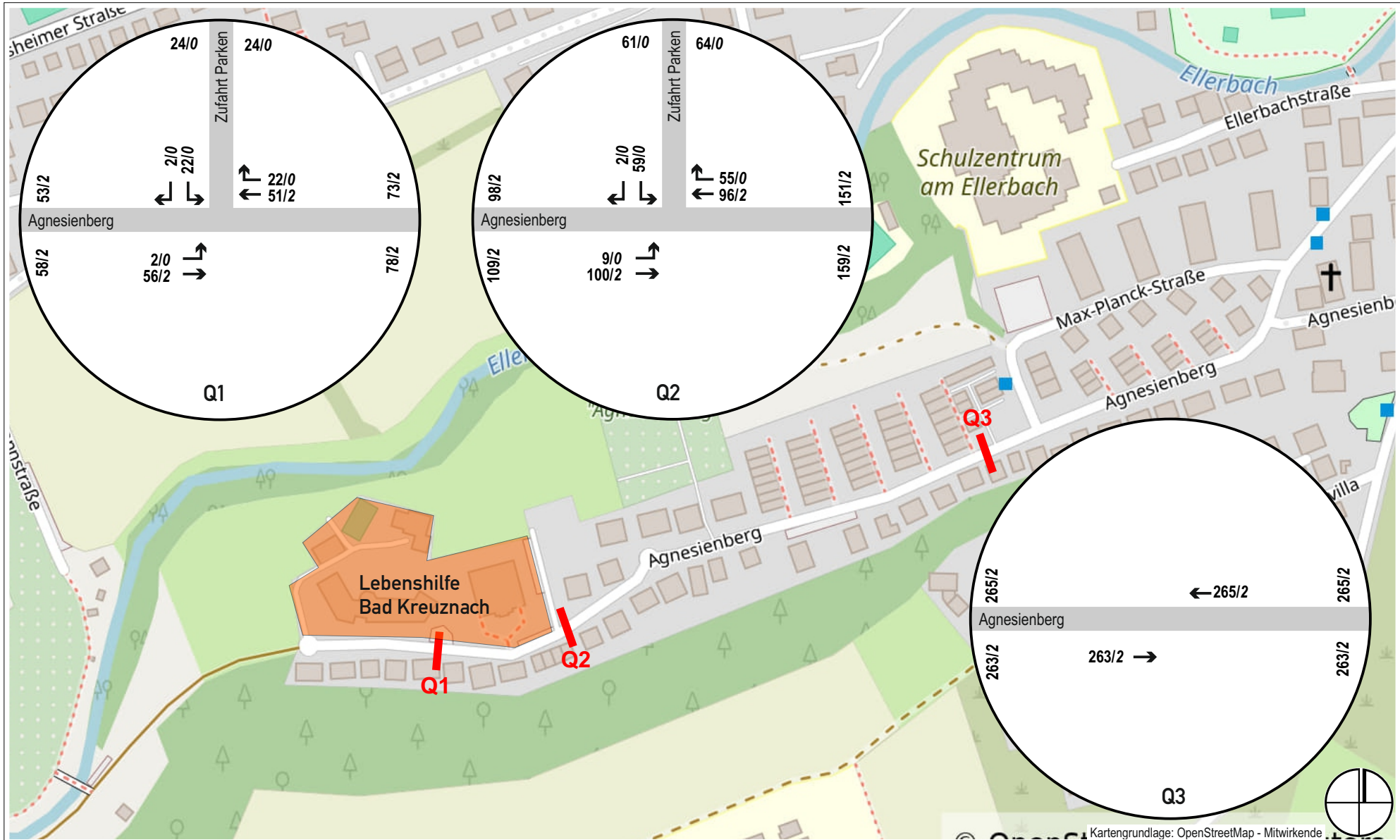


Fußverkehr / Radverkehr  
(\*1 Fußverkehr auf baulich getrennten Gehwegen nicht erfasst)

100 Fuß/24h / 100 Rad/24h

Fuß- und Radverkehrsmengen  
24h  
Zählung von Do., 21.08.2025

Stand: 18.09.2025



Gesamtverkehr Kfz / Schwerverkehr

100 Kfz/24h / 100 SV/24h

Kfz-Verkehrsmengen

24h  
Zählung von Do., 21.08.2025

Stand: 18.09.2025



Spitzenstunde **Vormittag** 9:15 - 10:15  
 Spitzenstunde **Mittag** 12:45 - 13:45  
 Spitzenstunde **Nachmittag** 16:00 - 17:00

100 Fußverkehr/h / 100 Radverkehr/h (\*1 Fußverkehr auf baulich getrennten Gehwegen nicht erfasst)

**Fuß- und Radverkehrsmengen**  
 Spitzenstunden **Vormittag**, **Mittag** und **Nachmittag**  
 Zählung von Do., 21.08.2025



Spitzenstunde **Vormittag** 9:15 - 10:15  
 Spitzenstunde **Mittag** 12:45 - 13:45  
 Spitzenstunde **Nachmittag** 16:00 - 17:00  
 100 Kfz/h

**Kfz-Verkehrsmengen**  
 Spitzenstunden **Vormittag**, **Mittag** und **Nachmittag**  
 Zählung von Do., 21.08.2025