

**FREUDL**  
VERKEHRSPANUNG

*Gemeinde Budenheim*  
**Bebauungsplan „Wäldchenloch“**  
– Verkehrsgutachten –



Darmstadt, 31. Januar 2022



## Inhalt

	<i>Seite</i>
<b>1. Vorbemerkungen und Aufgabe</b>	<b>1</b>
<b>2. Bestand 2021</b>	<b>1</b>
2.1 verkehrliche Erschließung	2
2.2 Radverkehr	2
2.3 öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	3
2.4 Verkehrsbelastungen	3
<b>3. Verkehrserzeugung – Verkehrsprognose</b>	<b>5</b>
3.1 allgemeine Verkehrsentwicklung – Nullfall 2035	5
3.1.1 Verkehrserzeugung durch nicht beeinflussbare Faktoren	6
3.1.2 Verkehrsbelastung durch neue Anbindung nördlich Bahnlinie	6
3.1.3 Bebauungsplan Dyckerhoff-Gelände	7
3.1.4 Zusammenfassung der externen Einflüsse	7
3.2 Struktur und Nutzung der Planungsabsicht	8
3.3 Verkehrserzeugung Wohnen	9
3.4 Verkehrsmengen in den Spitzenstunden	10
3.5 räumliche und zeitliche Verkehrsverteilung	10
3.6 Abgleich mit gültigem Regelwerk	12
<b>4. Leistungsfähigkeit</b>	<b>13</b>
4.1 Bestand 2021	13
4.2 Nullfall 2035	14
4.3 Planfall 2035	15
<b>5. Grundlagen für schalltechnische Untersuchung</b>	
<b>Verkehrsmengen Tag- und Nacht-Belastung</b>	<b>16</b>
5.1 Analyse 2021	16
5.2 Nullfall 2035	17
5.3 Planfall 2035	17
<b>6. Resüme</b>	<b>18</b>



---

	<i>Seite</i>
<b>Abbildungen</b>	
<i>Abbildung 1:</i> Lage der Bebauungsplanfläche im Gemeindegebiet	1
<i>Abbildung 2:</i> Fotodokumentation	2
<i>Abbildung 3:</i> Verkehrsverteilung Spitzenstunden und Tagesverkehr	11
<b>Tabellen</b>	
<i>Tabelle 1:</i> Verkehrsbelastungen Analyse 2021 Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg	4
<i>Tabelle 2:</i> Kennwerte für Wohngebiete	9
<i>Tabelle 3:</i> prozentuale Anteile der Kfz-Fahrten der vor- bzw. nachmittäglichen Spitzenstunde am Tagesverkehr (7:15 – 8:15 Uhr/16:15 – 17:15 Uhr)	10
<i>Tabelle 4:</i> induzierte Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden	10
<i>Tabelle 5:</i> Leistungsfähigkeit (Analyse 2021, Nullfall 2035, Planfall 2035)	14 – 16



## **Anhang**

- Anhang 1 Verkehrsbelastungen Bestand 2021**  
**Knoten 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg**  
1.1 Vor- und Nachmittag (6:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr)  
1.2 vor- und nachmittägliche Spitzenstunde (7:15 – 8:15 Uhr, 16:15 – 17:15 Uhr)
- Anhang 2 Verkehrsbelastungen Analyse +20%**  
Knoten 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg
- Anhang 3 Verkehrsbelastungen Nullfall 2035**  
Knoten 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg
- Anhang 4 Verkehrsbelastungen Planfall 2035**  
Knoten 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg  
Knoten 2: Schwarzenbergweg/Gebietsanbindung
- Anhang 5 Leistungsfähigkeit Analyse 2021**  
jeweils vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde  
Knoten 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg
- Anhang 6 Leistungsfähigkeit Analyse +20%**  
Knoten 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg
- Anhang 7 Leistungsfähigkeit Basis-Nullfall 2035**  
Knoten 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg
- Anhang 8 Leistungsfähigkeit erweiterter Nullfall 2035**  
Knoten 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg
- Anhang 9 Leistungsfähigkeit Basis-Planfall 2035**  
Knoten 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg  
Knoten 2: Schwarzenbergweg/Gebietsanbindung
- Anhang 10 Leistungsfähigkeit erweiterter Planfall 2035**  
Knoten 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg
- Anhang 11 Grundlage für Lärmberechnungen/schalltechnische Untersuchung**  
11.1 Verkehrsmengen Analyse 2021  
11.2 Verkehrsmengen Nullfall 2035 (Basis- bzw. erweitert)  
11.3 Verkehrsmengen Planfall 2035 (Basis- bzw. erweitert)



## 1. Vorbemerkungen und Aufgabe

In der Gemeinde Budenheim war der Bebauungsplan „Wäldchenloch“ erneut offengelegt worden. In einer der eingegangenen Stellungnahmen war das zugehörige Verkehrsgutachten dahingehend kritisiert worden, dass die diesem zugrunde liegenden Verkehrsdaten zu alt und damit nicht mehr aktuell seien. Diesem Punkt hat die Gemeindeverwaltung nun Rechnung zu tragen, indem das Verkehrsgutachten auf eine aktuelle Datenbasis gestellt werden soll – diese Aktualisierung wird hiermit vorgelegt.

Der Knotenpunkt des Schwarzenbergwegs mit der Mainzer Landstraße (L 423) ist als relevant bezüglich seiner Leistungsfähigkeit zu erachten und insofern zu prüfen; ergänzend ist die Grundlage für die ebenfalls zu aktualisierende schalltechnische Untersuchung bereitzustellen.

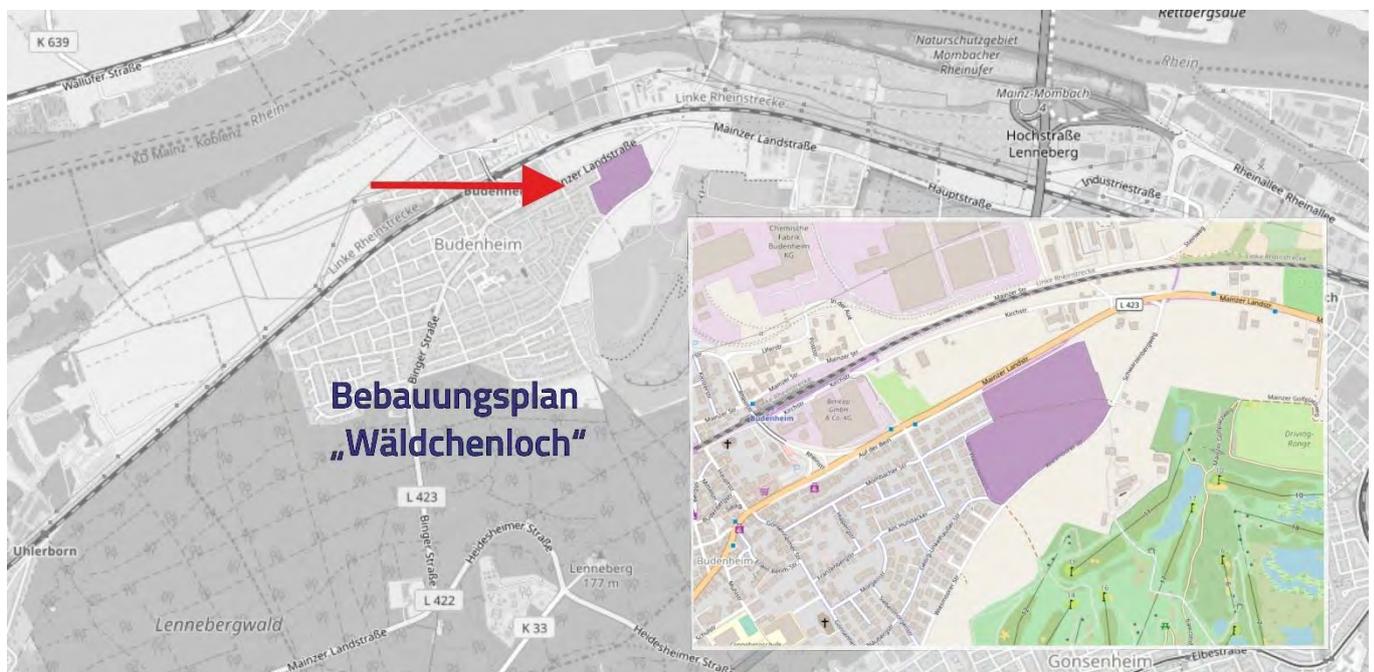


Abbildung 1: Lage der Bebauungsplanfläche im Gemeindegebiet (Quelle: OpenStreetMap)

## 2. Bestand 2021

Im Zuge einer Ortsbegehung wurde die Bestandssituation erfasst. Eindrücke der Situation vor Ort sind in *Abbildung 2 (Fotodokumentation)* dargestellt, sie zeigen Blicke im Zuge der Mainzer Landstraße sowie im Schwarzenbergweg.



Abbildung 2.1: Blick zur Einmündung des Schwarzenbergwegs (von Osten bzw. von Westen)



Abbildung 2.2: Blick zur Einmündung in die Mainzer Landstraße (von Südwesten)

## 2.1 verkehrliche Erschließung

Die in Rede stehende ca. 6,4 Hektar große Fläche liegt am östlichen Ortsrand der Gemeinde Budenheim, unmittelbar südlich der Landesstraße L 423 (Mainzer Landstraße) und nördlich des Schwarzenbergwegs. Die angestrebten Wohnnutzungen sollen maßgeblich über Letzteren an das überörtliche Straßennetz angebunden werden.

## 2.2 Radverkehr

Die B-Plan-Fläche ist für den Radverkehr nicht separat und in angemessener Qualität erschlossen. Die in Ost-West-Richtung verlaufende L 423 weist keine hinreichenden



Angebote für den Radverkehr auf; obwohl die Mainzer Landstraße eine innerörtliche klassifizierte Hauptverkehrsstraße ist, bietet sie dem Radverkehr keine separaten Anlagen, auf denen dieser sicher geführt werden könnte. Auch im Schwarzenbergweg fehlt ein entsprechendes Angebot.

### 2.3 öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die in Rede stehende Fläche ist im Bestand durch die Haltestelle „Mainzer Landstraße 134“ des Omnibusverkehr Rhein-Nahe und „Gerhart-Hauptmann-Straße“ (Luftlinienentfernung ca. 300 m von der Gebietsmitte aus) mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erschlossen; diese werden stündlich pro Richtung durch die Linie 620 angegliedert. Weitere Haltestellen sind „Bahnhof“ (Linie 68, Luftlinienentfernung ca. 600 m von der Gebietsmitte aus) sowie „Golfplatz“ (Linie 61, Luftlinienentfernung ca. 900 m) der Mainzer Verkehrsgesellschaft. Diese Haltestellen liegen deutlich außerhalb eines 300-m-Radius, der als gute Erschließung anerkannt gilt.

Ab dem 1. April 2022 wird es Änderungen geben, indem die Linie 620 entfallen, dafür eine neue Linie 80 eingeführt werden wird.

### 2.4 Verkehrsbelastungen

Um die verkehrliche Situation beurteilen zu können, sind aktuelle Verkehrsdaten notwendig. Aus diesem Grund wurde eine Bestandsaufnahme des fließenden motorisierten Individualverkehrs (MIV) durchgeführt. An einem repräsentativen Werktag (Donnerstag, den 28. Oktober 2021) wurden am Knotenpunkt Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg in der vor- und in der nachmittäglichen Stundengruppe von 6:00 bis 10:00 Uhr und von 15:00 bis 19:00 Uhr Knotenstromzählungen durchgeführt.

Bei der Zählung wurde sowohl die Stärke der Verkehrsbelastungen als auch die zeitliche und räumliche Verteilung der Verkehrsmengen ermittelt. Die Zählung erfolgte in 15-Minuten-Intervallen, wobei nach Fahrtrichtung und Fahrzeugart unterschieden worden ist.

Die Zählergebnisse für den Kfz-Verkehr sind grafisch in *Anhang 1* dokumentiert, eine tabellarische Aufbereitung zeigt *Tabelle 1*. Die vormittägliche Spitzenstunde fällt auf die Zeit von 7:15 bis 8:15 Uhr, die nachmittägliche liegt zwischen 16:15 und 17:15 Uhr.



Wie aus *Tabelle 1* ableitbar ist, weist die Mainzer Landstraße in der vormittäglichen Zeit Querschnittbelastungen zwischen ca. 650 Kfz/h und 770 Kfz/h auf. Im Schwarzenbergweg liegt die Querschnittsbelastung bei ca. 130 Kfz/h. Der Lkw-Anteil am Knotenpunkt liegt in der vormittäglichen Stundengruppe knapp über zehn Prozent.

Die nachmittägliche Spitzenstunde (16:15 bis 17:15 Uhr) weist für die Mainzer Landstraße Querschnittbelastungen zwischen ca. 800 und 930 Kfz/h auf und erreicht damit etwas höhere Werte als am Vormittag. Im Schwarzenbergweg liegt die Querschnittsbelastung bei ca. 170 Kfz/h. Der Lkw-Anteil liegt in der nachmittäglichen Stundengruppe mit über vier Prozent sehr deutlich niedriger als am Vormittag.

<b>Verkehrsbelastungen Knoten 1</b>				
	[Kfz/4h] 6:00 – 10:00 Uhr		[Kfz/h] 7:15 – 8:15 Uhr	
	Ri Süd	Ri Nord	Ri Süd	Ri Nord
Vormittag				
Schwarzenbergweg	101	327	26	107
	Ri West	Ri Ost	Ri West	Ri Ost
Mainzer Landstr. West	772	1.421	201	451
Mainzer Landstraße Ost	854	1.729	222	553
	15:00 – 19:00 Uhr		16:15 – 17:15 Uhr	
Nachmittag				
	Ri Süd	Ri Nord	Ri Süd	Ri Nord
Schwarzenbergweg	376	236	109	58
	Ri West	Ri Ost	Ri West	Ri Ost
Mainzer Landstr. West	1.670	1.195	445	351
Mainzer Landstraße Ost	1.984	1.369	539	394

*Tabelle 1: Verkehrsbelastungen Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg – Analyse 2021*

In den Wochen vor der Zählung war in einem Teilstück der westlich Budenheims verlaufenden L 422 unter Vollsperrung eine Deckenerneuerung durchgeführt worden; einen Tag vor der Zählung war diese wieder dem Verkehr übergeben worden. Diesen Bauarbeiten wird jedoch keine spürbare Relevanz zugeordnet.

Die noch immer problematische Gesamtsituation in Deutschland durch die Coronapandemie kann durchaus Einfluss auf die erfassten Verkehrsbelastungen haben (Bürotätigkeiten im „HomeOffice“, Videokonferenzen,...); somit ist es nicht auszuschließen, dass der gewählte Zähltag Ergebnisse hervorgebracht haben könnte, die unterhalb der Belas-



tungen eines „Normaltages“ liegen. Die Verkehrszählung dient vor allem als Grundlage für den Nachweis der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit. Um „auf der sicheren Seite“ zu liegen, werden die Zählergebnisse daher um 20 Prozent angehoben<sup>1</sup>. Die sich so einstellende Verkehrsbelastung, die den weiteren Planungsüberlegungen zugrunde gelegt wird, ist in *Anhang 2* dargestellt.

### 3. Verkehrserzeugung – Verkehrsprognose

Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen des Planvorhabens auf das umgebende Straßennetz und zur Sicherstellung der Leichtigkeit des Verkehrs wird der zukünftige Kfz-Neuverkehr (Zu- und Abfluss) für die Vor- und Nachmittagsspitze in Stärke und Richtung abgeschätzt. Zusätzlich ist in diesem Zusammenhang die allgemeine, von der geplanten Maßnahme unabhängige Situation zu prognostizieren. Der vorliegenden Untersuchung wird der Prognosehorizont 2035 zugrunde gelegt.

Die Abschätzung der zu erwartenden Verkehre erfolgt auf Grundlage der Planungsvorgaben des Maßnahmenträgers<sup>2</sup> (städtebauliches Konzept, Geltungsbereich Bebauungsplan) und der hierzu relevanten Fachliteratur<sup>3</sup>. Damit ist eine Abschätzung der zu erwartenden Verkehrssituation möglich.

#### 3.1 allgemeine Verkehrsentwicklung – Nullfall 2035

Die allgemeine Verkehrsentwicklung ist ohne Einbeziehung des unmittelbaren Planvorhabens zu berücksichtigen. Neben diesen allgemeinen Einflüssen, die nicht auf die Gemeinde Budenheim (bzw. ihre Einwohner) zurückzuführen sind, sind die relevanten Entwicklungen zu berücksichtigen, die in Budenheim absehbar sind, aber nicht aus der hier in Rede stehenden Entwicklung des Wohngebietes resultieren – hier fließen die planungsrechtlich gesicherten Maßnahmen ein.

---

<sup>1</sup> Im Auftrag eines privaten Investors hat *Freudl VERKEHRSPLANUNG* im Oktober 2018 eine Verkehrszählung durchgeführt, die hier vergleichend hinzugezogen wird und zu der getroffenen Einschätzung führt.

<sup>2</sup> Dörhöfer & Partner: Bebauungsplan „Wäldchenloch“ einschließlich 2. Änderung des Bebauungsplanes „Siebenmorgengebiet“, 6. Juni 2021.

<sup>3</sup> FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Hinweise zur Standortentwicklung an Verkehrsknoten; Köln, 2005 und Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen; Köln, 2006.



### 3.1.1 Verkehrserzeugung durch nicht beeinflussbare Faktoren

Die allgemeine Verkehrsentwicklung berücksichtigt verschiedene Eingangsdaten und Kennwerte wie die Bevölkerungsentwicklung, Pkw-Dichte und durchschnittliche jährliche Pkw-Fahrleistung in Deutschland. Dadurch werden Aussagen zu den spezifischen verkehrlichen Wirkungen des Planvorhabens möglich. Die Prognose der allgemeinen Entwicklung des Verkehrsaufkommens wird dazu mit 0,2 bis 0,4 Prozent Zuwachs pro Jahr vorgenommen, mithin etwa plus vier Prozent bis 2035.

Aufgrund der noch immer problematischen Gesamtsituation in Deutschland durch die Coronapandemie ist denkbar, dass sich die teilweise deutlich zurückgegangenen Ergebnisse der deutschen Wirtschaft in den kommenden Jahren überproportional „erholen“ werden – mithin könnte ein höherer jährlicher Zuwachs entstehen. Andererseits zeigt die aktuelle Situation (Dezember 2021), dass vermehrt Bürotätigkeiten im „Home-Office“ erledigt werden; des Weiteren ersetzen virtuelle Konferenzen immer häufiger Präsenzveranstaltungen – im Beruf ebenso, wie im Studium oder auch im privaten Bereich. Quantitative, belastbare, objektive Informationen dazu sind nicht bekannt – eine Prognose der Entwicklung ist daher schwierig und in gewissem Maße subjektiv. Die erfassten Basisdaten der verkehrlichen Bestandssituation werden „Corona-bedingt“ vereinfachend – und zum Nachteil der hier gegenständlichen Maßnahme – als Nullfall 2035 (anstatt um vier Prozent, s.o.) um zehn Prozent angehoben.

### 3.1.2 Verkehrsbelastung durch neue Anbindung nördlich Bahnlinie

Eine relevante Planung, die auf das Untersuchungsgebiet Einfluss haben wird, ist die angestrebte zusätzliche Anbindung des Gewerbegebietes nördlich der Bahnlinie an die L 423. Diese Maßnahme wurde verkehrlich bereits bewertet, was nun zu berücksichtigen ist<sup>4</sup>.

Da in dieser Ausarbeitung keine Gebietsentwicklung mit verkehrserzeugenden Effekten zu berücksichtigen war, sondern das Ziel der Untersuchung die verkehrlichen Auswirkungen einer Infrastrukturmaßnahme, sind die Ergebnisse lediglich der Tendenz nach übertragbar. Sie liegen in der Dimension  $Kfz/24h$  vor und sind für die Bewertung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in die Dimension  $Kfz/h$  zu übertragen. Für die Prognose-Verkehrsbelastungen in der Mainzer Landstraße wird ein rund fünf-prozentiger Rückgang der Querschnittsbelastung östlich des Planungsgebietes prognostiziert – bezogen allein auf den Schwerverkehr beträgt der Rückgang rund 20 Prozent. Dieser

---

<sup>4</sup> Krebs+Kiefer: Verkehrsuntersuchung „Zusätzliche Anbindung des Gewerbegebietes nördlich der Bahnlinie an die L 423“; Darmstadt, 12. Mai 2017.



Rückgang wird für die Ermittlung des Nullfalles 2035 am Knoten der Mainzer Landstraße mit dem Schwarzenbergweg für die Verkehrsströme in der Mainzer Landstraße entsprechend eingerechnet.

### 3.1.3 Bebauungsplan Dyckerhoff-Gelände

Für eine Fläche im Osten des Gemeindegebietes (ehemaliges Dyckerhoff-Gelände) werden derzeit Überlegungen angestellt, auf einer ca. 6,3 Hektar großen Fläche neue Wohn- und Gewerbenutzungen zu entwickeln. Diese Planungsideen zeichnen sich durch die durchgeführten frühzeitigen Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit und der Behörden, welche im Oktober/November 2019 stattgefunden haben, ab. Geplant werden Wohnnutzungen für bis zu 650 Einwohner und eine Kindertagesstätte sowie unterschiedliche gewerbliche Nutzungen. Eine Offenlage des Bebauungsplanentwurfs hat es noch nicht gegeben.

Die Gesamtfläche soll in Teilen ebenfalls an den Schwarzenbergweg, maßgeblich jedoch an die Mainzer Landstraße (L 423), angebunden werden. Die Unterlagen für die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes werden noch erarbeitet. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, wird dessen verkehrliche Wirkung nachfolgend abgeschätzt und in den Nullfall eingebunden.

In einer unveröffentlichten Verkehrsuntersuchung<sup>5</sup>, die vom Verfasser des hier vorliegenden Verkehrsgutachtens erstellt worden war, wurde der induzierte Verkehr aus der Entwicklung des Dyckerhoff-Geländes wie folgt angegeben:

$$2.630 \text{ Pkw-Fahrten}/24\text{h} + 54 \text{ Lkw-Fahrten}/24\text{h} = \mathbf{2.684 \text{ Kfz}/24\text{h}}$$

Diese Verkehrsmengen wurden auf die vor- und nachmittäglichen Spitzenstunden wie folgt verteilt:

	Quellverkehr		Zielverkehr		Summe	
<i>Summe Neuverkehr</i>	123	120	118	135	<b>241</b>	<b>255</b>

Auch die räumliche Verteilung wird aus der erwähnten Verkehrsuntersuchung übernommen und auf die Nullfallsituation aufgebracht.

### 3.1.4 Zusammenfassung der externen Einflüsse

Die dargestellten Einflüsse (allgemeine Entwicklung, neue Straßenanbindung und Entwicklung Dyckerhoff-Gelände) bilden somit den Nullfall 2035, der jedoch in zwei Teilen dargestellt wird – zunächst werden nur die Effekte der allgemeinen Entwicklung und der

<sup>5</sup> Freudl VERKEHRSPLANUNG: Entwicklung Dyckerhoff-Gelände – verkehrliche Bewertung; Darmstadt, 3. Juli 2019 (Entwurf).



neuen Straßenanbindung als „Basis-Nullfall“ dargestellt, in einem zweiten Schritt werden darauf die Wirkungen des Dyckerhoff-Geländes aufgebracht (erweiterter Nullfall); dies geschieht, um dem noch unverbindlichen Charakter der letztgenannten Planungsüberlegungen Rechnung zu tragen und die Wirkung bei dessen Nicht-Realisierung darzustellen.

Die abgeleiteten Knotenstrombelastungen sind in *Anhang 3* angegeben. In *Kapitel 4.2* werden die entsprechenden Tagesbelastungen dargestellt.

### **Basis-Nullfall**

Für den Basis-Nullfall ergibt sich am Knoten der Mainzer Landstraße mit dem Schwarzenbergweg in der vormittäglichen Spitzenstunde eine Querschnittbelastung in der Mainzer Landstraße zwischen 800 Kfz/h westlich und etwa 960 Kfz/h östlich der Einmündung des Schwarzenbergwegs. Im Schwarzenbergweg tritt zur gleichen Zeit keine Veränderung auf (rund 160 Kfz/h). In der nachmittäglichen Spitzenstunde werden in der Mainzer Landstraße 980 Kfz/h westlich und 1.150 Kfz/h östlich des Schwarzbergweges erreicht, im Schwarzenbergweg selbst liegt die Querschnittbelastung bei rund 210 Kfz/h.

### **Erweiterter Nullfall**

Werden auf den Basis-Nullfall die Effekte des entwickelten Dyckerhoff-Geländes aufgebracht, ergibt sich am Knoten der Mainzer Landstraße mit dem Schwarzenbergweg in der vormittäglichen Spitzenstunde eine Querschnittbelastung in der Mainzer Landstraße zwischen 860 Kfz/h westlich und etwa 1.070 Kfz/h östlich der Einmündung des Schwarzenbergwegs. Im Schwarzenbergweg tritt zur gleichen Zeit eine Erhöhung auf rund 260 Kfz/h auf. In der nachmittäglichen Spitzenstunde werden in der Mainzer Landstraße 1.040 Kfz/h westlich und 1.280 Kfz/h östlich des Schwarzenbergweges erreicht, im Schwarzenbergweg liegt die Querschnittbelastung dann bei rund 310 Kfz/h.

## **3.2 Struktur und Nutzung der Planungsabsicht**

Die Entwicklungsfläche des in Rede stehenden Areals umfasst 6,4 Hektar [2]. Es sind ausschließlich Wohnnutzungen vorgesehen. Gemäß der vorliegenden städtebaulichen Konzeption sollen ca. 200 neue Wohneinheiten entstehen.

Bei einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,2 bis 2,6 Einwohner pro Wohneinheit und der Verwendung des Mittelwertes daraus (2,4) ergibt sich, dass auf der Fläche dann ca. 480 Menschen wohnen könnten; zusätzlich wird auch noch die erwähnte Kindertagesstätte relevant werden.



### 3.3 Verkehrserzeugung Wohnen

Für die Ermittlung des induzierten Verkehrs durch die angestrebte Wohnnutzung werden die verkehrlichen Wirkungen des Planvorhabens betrachtet, indem der erwartete Kfz-Neuverkehr in Stärke und Richtung abgeschätzt wird. Mit Hilfe von Erfahrungswerten aus Erhebungen in vergleichbaren Gebieten und anerkannten Schätzverfahren werden die Ergebnisse auf Plausibilität geprüft.

Wegehäufigkeit	Modal-Split	Besetzungsgrad
Wege/Tag	MIV*-Anteil	Personen/Pkw
3,22	3,25	3,27
3,5 ... 4,0	30 ... 90	1,1 ... 1,4
verwendete Rechenwerte:		
3,8	75 %	1,15

\* MIV – motorisierter Individualverkehr

Tabelle 2: Kennwerte für Wohngebiete

Die relevanten Eingangsdaten sind in der vorausgegangenen *Tabelle 2* zusammengefasst. Im Falle von angegebenen Spannen werden plausible Zwischenwerte eingesetzt, die sich tendenziell zu den oberen Werten hin orientieren und somit „auf der sicheren Seite“ liegen. Diese Kennwerte bilden die Grundlage für die Ermittlung des induzierten Verkehrs der neuen Wohnbauflächen. Aufgrund des geplanten Wohngebietes ist demnach insgesamt mit rund 480 neuen Einwohnern zu rechnen; diese verursachen dann ca. 1.200 Kfz-Fahrten pro Tag.

$$\text{Kfz-Verkehr: } 480 \text{ Einwohner} * 3,8 \text{ Weg/Tag} * 75\% \text{ MIV-Anteil} / 1,15 \text{ Pers./Pkw} = \underline{1.190 \text{ Kfz-Fahrten/Tag}}$$

Zusätzlich zum Verkehr, der durch die Bewohner des neuen Wohngebiets verursacht wird, ist noch der Besucher- und Wirtschaftsverkehr zu addieren. Dieser wird gemäß Literatur überschlägig mit rund 0,15 Kfz-Fahrten pro Einwohner angesetzt. Demnach werden folgende induzierte Kfz-Fahrten prognostiziert:

$$480 \text{ Einwohner} * 15\% \text{ Besucher-/Wirtschafts-Fahrten/EW} = \underline{72 \text{ Kfz-Fahrten/Tag}}$$

In der Summe ist für das Plangebiet also mit **1.262 zusätzlichen Kfz-Fahrten am Tag** im Querschnitt zu rechnen.



### 3.4 Verkehrsmengen in den Spitzenstunden

Die zeitliche Verteilung aller Fahrten auf die Spitzenstunden wird üblicherweise gemäß maßgeblicher Fachliteratur [3] aus normierten Tagesganglinien erzeugt, die auf empirischen Untersuchungen basieren. Demnach verteilen sich die ermittelten Fahrten pro Tag analog *Tabelle 3* auf die Vor- bzw. Nachmittagsspitze (7:15 bis 8:15 Uhr bzw. 16:15 bis 17:15 Uhr).

	Quellverkehr		Zielverkehr		Gesamtneuverkehr pro Richtung
	v.Sp-h	n.Sp-h	v.Sp-h	n.Sp-h	
Bewohner	12,5 %	7,1 %	2,1 %	13,8 %	von 1.190/2 Kfz/Tag
Wirtschaftsverkehr	5,2 %	7,4 %	8,6 %	5,4 %	von 72/2 Kfz/Tag

*Tabelle 3: prozentuale Anteile der Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden am Tagesverkehr (7:15 – 8:15 Uhr bzw. 16:15 – 17:15 Uhr) nach [3]*

	Quellverkehr		Zielverkehr		Summe Querschnitt	
	v.Sp-h	n.Sp-h	v.Sp-h	n.Sp-h	v.Sp-h	n.Sp-h
Bewohner	74	42	13	82	87	124
Wirtschaftsverkehr	2	3	3	2	5	5
<b>Summe Neuverkehr</b>	<b>76</b>	<b>45</b>	<b>16</b>	<b>84</b>	<b>92</b>	<b>129</b>

*Tabelle 4: induzierte Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden (vor- und nachmittags)*

Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit der Anbindung der Flächen an Schwarzenbergweg und in dessen Folge an den Knotenpunkt mit der Mainzer Landstraße sind demnach in der vormittäglichen Spitzenstunde (76+16=) **92 Kfz-Fahrten** zu berücksichtigen, in der nachmittäglichen sind es analog **129 Kfz-Fahrten**. Diese Angaben werden für die vorzunehmenden Leistungsfähigkeitsnachweise verwendet (*Kapitel 4.3*).

### 3.5 räumliche und zeitliche Verkehrsverteilung

Für den prognostizierten Neuverkehr wird eine Verkehrsverteilung für die künftige Situation erstellt, die sich an der Besiedelungsfläche des Ortes und der Lage der Fläche im Straßennetz orientiert, wie in *Abbildung 3* schematisch dargestellt. Die blauen Pfeile geben qualitativ an, welchen Richtungsbezug die Verkehrsströme haben – dies bedeutet nicht, dass die entlang der Pfeile verlaufenden Straßen genau den durch die Pfeile symbolisierten Verkehr aufnehmen; sie geben lediglich die Richtungsverteilung der



Quellen und Ziele an. Daraus ist aber ableitbar, welche Route dann jeweils gewählt werden wird.

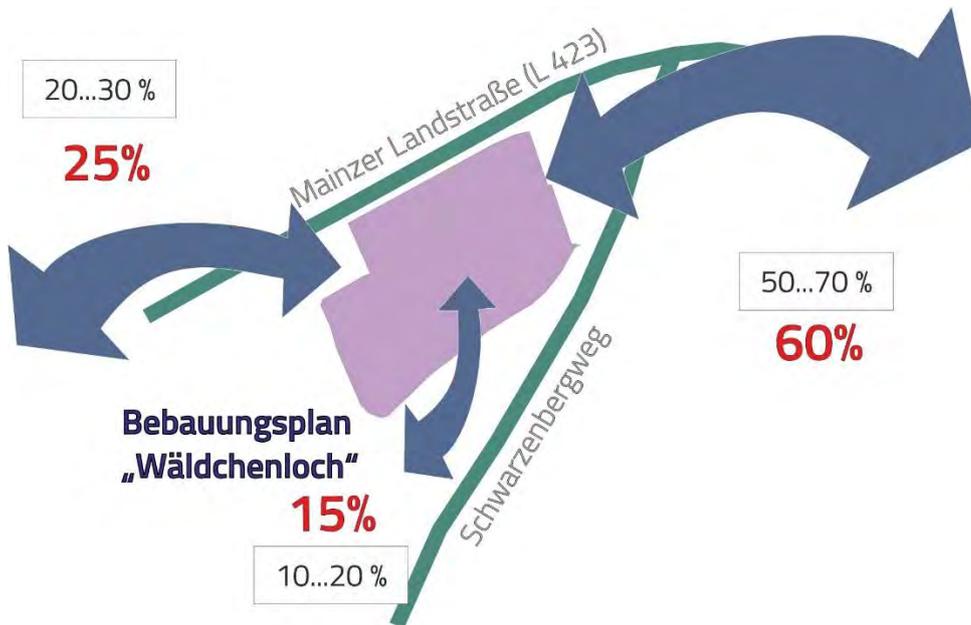


Abbildung 3: Verkehrsverteilung Spitzenstunden und Tagesverkehr

Aufgrund der Anbindung der Fläche auch an die westlichen Straßen (z.B. Mombacher bzw. Gerhart-Hauptmann-Straße) und der Tatsache, dass gewisse Anteile der Verkehrsbeziehungen von/nach Westen verlaufen und folglich nicht über den hier relevanten Knotenpunkt verlaufen, wird für dessen Leistungsfähigkeitsbewertung (Kapitel 4) nur ein Anteil von rund 85 Prozent relevant. Die aus Abbildung 3 und der Aufstellung in Tabelle 4 resultierenden Verkehrsbelastungen der vor- und der nachmittäglichen Spitzenstunde ergeben sich daher wie folgt:

#### vormittägliche Spitzenstunde

- Quellverkehr:** 76 Kfz-Fahrten \* 25 Prozent = 19 Kfz-Fahrten – nach Westen  
 76 Kfz-Fahrten \* 60 Prozent = 46 Kfz-Fahrten – nach Osten  
 76 Kfz-Fahrten \* 15 Prozent = 11 Kfz-Fahrten – nach Südwesten
- Zielverkehr:** 16 Kfz-Fahrten \* 25 Prozent = 4 Kfz-Fahrten – von Westen  
 16 Kfz-Fahrten \* 60 Prozent = 10 Kfz-Fahrten – von Osten  
 16 Kfz-Fahrten \* 15 Prozent = 2 Kfz-Fahrten – von Südwesten

#### nachmittägliche Spitzenstunde

- Quellverkehr:** 45 Kfz-Fahrten \* 25 Prozent = 11 Kfz-Fahrten – nach Westen  
 45 Kfz-Fahrten \* 60 Prozent = 27 Kfz-Fahrten – nach Osten  
 45 Kfz-Fahrten \* 15 Prozent = 7 Kfz-Fahrten – nach Südwesten



**Zielverkehr:**     84 Kfz-Fahrten \* 25 Prozent = 21 Kfz-Fahrten – von Westen  
                      84 Kfz-Fahrten \* 60 Prozent = 50 Kfz-Fahrten – von Osten  
                      84 Kfz-Fahrten \* 15 Prozent = 13 Kfz-Fahrten – von Südwesten

Die aufgeführten Quell-/Zielbeziehungen sind im Detail auf die Situation am Knotenpunkt anzuwenden. Als Grundlage der Leistungsfähigkeitsbewertung werden zur Vereinfachung keine Unterscheidungen getroffen zwischen Pkw- und Lkw-Verkehr – anders als bei der Verteilung des Tagesverkehrs (*Kapitel 5*). Die entsprechenden Knotenstrombelastungen der Spitzenstunden sind in *Anhang 4* angegeben.

### 3.6 Abgleich mit gültigem Regelwerk

Für eine qualitative Bewertung des Schwarzenbergwegs steht explizit kein Regelwerk zur Verfügung, anhand dessen eine akzeptable bzw. zumutbare Verkehrsbelastung ermittelt werden könnte – gleichwohl ist es übliche Praxis, Vergleiche anzustellen mit Aussagen und Angaben der RASt 06<sup>6</sup>; demnach ist dieser als Sammelstraße (*Kapitel 5.2.3* ebenda) zu kategorisieren. In dieser Richtlinie werden für Sammelstraßen die „entwurfsprägenden Nutzungsansprüche“ *Fußgänger- und Radverkehr* definiert. Die RASt 06 gibt Verkehrsbelastungen von maximal 800 Kfz/h als akzeptabel oder zumutbar an. Aus der Verkehrsprognose (*Kapitel 3.3*) geht hervor, dass die Querschnittbelastung des Schwarzenbergwegs im südwestlichen Abschnitt nach Umsetzung des Bebauungsplanes bei 174 Kfz/h bzw. 219 Kfz/h (vor- bzw. nachmittägliche Spitzenstunde) liegt, im nordöstlichen Abschnitt bei 215 Kfz/h bzw. 277 Kfz/h – und damit sehr deutlich niedriger als die Richtlinie „zulässt“. Diese Aussage gilt für die Betrachtung des Basis-Planfalles; wird der erweiterte Planfall (also die gleichzeitige Entwicklung des Dyckerhoff-Geländes) bewertet, liegen die vergleichbaren Daten im südwestlichen Abschnitt bei 189 Kfz/h in der vor- und 234 Kfz/h in der nachmittägliche Spitzenstunde. Im nordöstlichen Abschnitt belaufen sich diese Daten auf 314 Kfz/h bzw. 385 Kfz/h.

---

<sup>6</sup> FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, (RASt 06); Köln, 2006.



#### 4. Leistungsfähigkeit

Der bestehende Knotenpunkt Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg wird durch die Wirkungen des Plangebiets Zusatzbelastungen erfahren. Das Plangebiet wird an den Schwarzenbergweg angeschlossen und über diesen an die Mainzer Landstraße; daher ist zunächst die Leistungsfähigkeit mit den Bestandszahlen zu prüfen, um die durch die geplanten Nutzungen eintretenden Veränderungen feststellen und bewerten zu können; anschließend wird dieser Schritt auch für den Nullfall 2035 sowie schließlich für den Planfall 2035 ausgeführt.

Für die Bewertung der Leistungsfähigkeit wird das allgemein anerkannte Rechenprogramm *KNOSIMO*<sup>7</sup> verwendet. Sie erfolgt nach den Kriterien des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)<sup>8</sup> durch die Einteilung in Verkehrsqualitätsstufen über die mittlere Wartezeit (z.B. hier: mittlere Wartezeit kleiner oder gleich 28 Sekunden  $\Rightarrow$  gute Verkehrsqualitätsstufe B; mittlere Wartezeit = Verlustzeit minus 8 Sekunden). Im HBS werden sechs verschiedene Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) definiert. Stufe A stellt die beste Qualität dar („...die Wartezeiten sind sehr kurz“) und Stufe F die schlechteste („...die Wartezeiten sind sehr lang,... Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken“).

Im Bestand ist der Knoten Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg als unsignalisierte Einmündung mit Vorfahrt für die Mainzer Landstraße geregelt. Die Mainzer Landstraße verfügt über eine Linksabbiegespur aus Osten sowie einen relativ langen Ausfahrkeil aus Westen. Der Schwarzenbergweg weitet sich unmittelbar im Einmündungsbereich auf, sodass sich zwei links- und rechts abbiegende Fahrzeuge nebeneinander aufstellen können.

##### 4.1 Bestand 2021

Es ist festzustellen, dass der Knotenpunkt die vorhandenen Verkehrsmengen leistungsfähig abwickeln kann – die erreichte Verkehrsqualität beim Berechnungsverfahren nach HBS liegt in der vormittäglichen Spitzenstunde bei der sehr guten Qualitätsstufe A, in der nachmittäglichen Spitzenstunde wird die gute Qualitätsstufe B erreicht (*Anhang 5, Tabelle 5.1*).

---

<sup>7</sup> BPS GmbH, Bochum/Karlsruhe: Simulationsprogramm für Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage (KNOSIMO, Version 5.1); Karlsruhe, 2013.

<sup>8</sup> FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS); Köln, 2015.



Werden die erhöhten Verkehrsbelastungen der Analyse eingesetzt, sinken die Verkehrsqualitäten jeweils um eine Stufe: in der vormittäglichen Spitzenstunde ergibt sich die gute Qualitätsstufe B, in der nachmittäglichen wird die befriedigende Qualitätsstufe C erreicht (Anhang 6, *blaue Werte* Tabelle 5.1).

Kennwerte	Analyse 2021		plus 20%	
	v. Sp-h	n. Sp-h	v. Sp-h	n. Sp-h
Knotenpunktbelastung [Kfz/h]	780	948	935	1.138
mittlere Verlustzeit [s] <i>des kritischen Verkehrsstroms</i>	16,8 (6)	24,4 (4)	21,8 (6)	30,4 (4)
mittlere Rückstaulänge [Kfz] <i>des kritischen Verkehrsstroms</i>	1 (6)	1 (6, 7)	1 (6)	1 (6, 7)
Verkehrsqualitätsstufe	A	B	B	C

1) v.Sp-h: vormittägliche Spitzenstunde; n.Sp-h: nachmittägliche Spitzenstunde

Tabelle 5.1: Leistungsfähigkeit Analyse 2021

#### 4.2 Nullfall 2035

Kennwerte	Basis-Nullfall		erweiterter Nullfall	
	v. Sp-h	n. Sp-h	v. Sp-h	n. Sp-h
Knotenpunktbelastung [Kfz/h]	962	1.170	1.098	1.316
mittlere Verlustzeit [s] <i>des kritischen Verkehrsstroms</i>	21,0 (6)	29,6 (4)	31,7 (4)	45,3 (4)
mittlere Rückstaulänge [Kfz] <i>des kritischen Verkehrsstroms</i>	1 (6)	1 (6, 7)	2 (6)	1 (4, 6, 7)
Verkehrsqualitätsstufe	B	C	D	D

1) v.Sp-h: vormittägliche Spitzenstunde; n.Sp-h: nachmittägliche Spitzenstunde

Tabelle 5.2: Leistungsfähigkeit Nullfall 2035

Analog zur Überprüfung der erhöhten Analyse 2021 erfolgt diese nun auch für den Nullfall 2035 – separat für den Basis-Nullfall und für den erweiterten Nullfall. Dabei ändern sich die Kennwerte beim Basis-Nullfall nur geringfügig, sodass die gleichen Qualitätsstufen B bzw. C erreicht werden; beim erweiterten Nullfall dagegen sinken die Qualitätsstufen in beiden Spitzenstunden auf die ausreichende und damit weiterhin zulässige Stufe D (Tabelle 5.2, Anhang 7 + 8).



### 4.3 Planfall 2035

Zur Vervollständigung der Betrachtungen zur Leistungsfähigkeit wird die Situation schließlich auch für den Planfall „durchgespielt“ – erneut getrennt nach Basis-Planfall und erweitertem Planfall. Neben Knoten 1 ist nun auch der neue Anschlussknoten der Entwicklungsfläche an den Schwarzenbergweg (Knoten 2) einzubeziehen.

Kennwerte	Basis-Planfall		erweiterter Planfall	
	v. Sp-h	n. Sp-h	v. Sp-h	n. Sp-h
Knotenpunktbelastung [Kfz/h]	1.028	1.261	1.164	1.407
mittlere Verlustzeit [s] <i>des kritischen Verkehrsstroms</i>	25,4 (6)	35,3 (4)	50,8 (4)	48,2 (4)
mittlere Rückstaulänge [Kfz] <i>des kritischen Verkehrsstroms</i>	1 (6, 7)	1 (4, 6, 7)	3 (6)	1 (4, 6, 7)
Verkehrsqualitätsstufe	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>D</b>

1) v.Sp-h: vormittägliche Spitzenstunde; n.Sp-h: nachmittägliche Spitzenstunde

Tabelle 5.3: Leistungsfähigkeit Planfall 2035

Trotz der moderat steigenden Verkehrsbelastungen, hervorgerufen durch die geplante Realisierung des Bebauungsplanes, bleibt bei Betrachtung des Basis-Planfalles die Verkehrsqualität am Knotenpunkt Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg sowohl in der vor- als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde gegenüber dem Nullfall 2035 unverändert – vormittags wird weiterhin die gute Verkehrsqualitätsstufe B erreicht, nachmittags die befriedigende Stufe C. Bei der Bewertung der Gesamtsituation auf Grundlage des erweiterten Planfalles ergibt sich wiederum für die vor- und für die nachmittägliche Spitzenstunde die ausreichende Qualitätsstufe D (Tabelle 5.3, Anhang 9 + 10).

Kennwerte	v. Sp-h	n. Sp-h
Knotenpunktbelastung [Kfz/h]	225	290
mittlere Verlustzeit [s] <i>des kritischen Verkehrsstroms</i>	13,2 (10)	13,4 (10)
mittlere Rückstaulänge [Kfz] <i>des kritischen Verkehrsstroms</i>	1 (10)	0
Verkehrsqualitätsstufe	<b>A</b>	<b>A</b>

1) v.Sp-h: vormittägliche Spitzenstunde; n.Sp-h: nachmittägliche Spitzenstunde

Tabelle 5.4: Leistungsfähigkeit Planfall 2035 – Knoten 2



An der neuen Einmündung führen die Prognose-Verkehrsbelastungen des Basis-Planfalles zur sehr guten Verkehrsqualitätsstufe A (vor- und nachmittägliche Spitzenstunde, *Tabelle 5.4, Anhang 10.3 + 10.4*).

## **5. Grundlagen für schalltechnische Untersuchung Verkehrsmengen Tag- und Nacht-Belastung**

Aus den Ergebnissen der Verkehrszählung – analog der Vorgehensweise bei der Bewertung der Leistungsfähigkeit erhöht um 20 Prozent – werden die für die schalltechnische Untersuchung notwendigen Aussagen abgeleitet. Die Verkehrsbelastungen werden differenziert dargestellt nach Tag- (6:00 bis 22:00 Uhr) und Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr), sodass sich daraus auch die werktägliche Verkehrsbelastung ( $DTV_w$ ) ergibt. Ergänzend werden auch die jeweiligen Schwerverkehrsmengen separat ausgewiesen, wobei die Bezeichnungen und Fahrzeugarten gemäß RLS-19<sup>9</sup> gewählt werden (Lkw1, Lkw2).

Der Anteil der auf den Nachtzeitraum entfallenden Verkehrsmengen am gesamten Tagesverkehr liegt im Pkw-Verkehr bei 7,7 Prozent, im Lkw-Verkehr bei 5,4 Prozent.

### **5.1 Analyse 2021**

Im Bereich der geplanten Anbindung der Fläche liegen die Tagesbelastungen im Schwarzenbergweg bei rund 2.270 Kfz/24h, östlich der Einmündung in die Mainzer Landstraße belaufen sie sich auf rund 13.000 Kfz/24h, westlich davon werden ca. 11.090 Kfz/24h abgewickelt. Die Verkehrsbelastungen der Analyse 2021 sind in *Anhang 11.1* – getrennt nach Tag- und Nachtzeitraum – veranschaulicht.

Die Schwerverkehrsanteile betragen in der Mainzer Landstraße rund acht bis neun Prozent tags, ca. sechs Prozent nachts; im Schwarzenbergweg liegen sie tags bei fünf Prozent, nachts bei vier Prozent.

---

<sup>9</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19); Köln, 2020.



## 5.2 Nullfall 2035

Die Verkehrsbelastungen des Nullfalles (allgemeine Entwicklung und „neue Brücke“ einerseits sowie zusätzliche Entwicklung des Dyckerhoff-Geländes andererseits – Basis- und erweiterter Nullfall) werden analog *Kapitel 4.1* ermittelt. Damit ergeben sich beim Basis-Nullfall in der Mainzer Landstraße Querschnittbelastungen zwischen rund 10.630 Kfz/24h und 12.470 Kfz/24h. Im Schwarzenbergweg werden 2.180 Kfz/24h abgewickelt. Die zusätzliche Einbeziehung des Dyckerhoff-Geländes – erweiterter Nullfall – führt in der Mainzer Landstraße zu Querschnittbelastungen zwischen rund 11.160 Kfz/24h und 13.670 Kfz/24h. Im Schwarzenbergweg werden 3.270 Kfz/24h abgewickelt.

Die Verkehrsbelastungen dieses Teils des Straßennetzes sind für den Nullfall 2035 (Basis- und erweiterter Nullfall) in *Anhang 11.2* dargestellt – wiederum getrennt nach Tag- und Nachtzeitraum.

## 5.3 Planfall 2035

Auf die Verkehrsbelastungen der Nullfälle werden die Prognosedaten „aufgesattelt“. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind durch Überlagerung des Neuverkehrs mit den vorliegenden Verkehrsmengen – ermittelt in *Kapitel 3.3* – in *Anhang 11.3* dargestellt. Der auf das Gebiet bezogene Verkehr liegt demnach in der Summe bei rund 1.260 Kfz/24h – davon entfallen auf den Tag-Zeitraum ca. 1.170 Kfz/16h, auf den Nacht-Zeitraum ca. 100 Kfz/8h.

In Folge dessen steigen die Verkehrsbelastungen unter Zugrundelegung des Basis-Nullfalles im westlichen Abschnitt der Mainzer Landstraße auf rund 11.750 Kfz/24h, im östlichen Abschnitt erreichen sie eine Größenordnung von rund 13.230 Kfz/24h. Im Schwarzenbergweg variieren die Querschnittbelastungen zwischen ca. 2.310 Kfz/24h (südlicher Abschnitt) und 2.880 Kfz/24h (nördlicher Abschnitt).

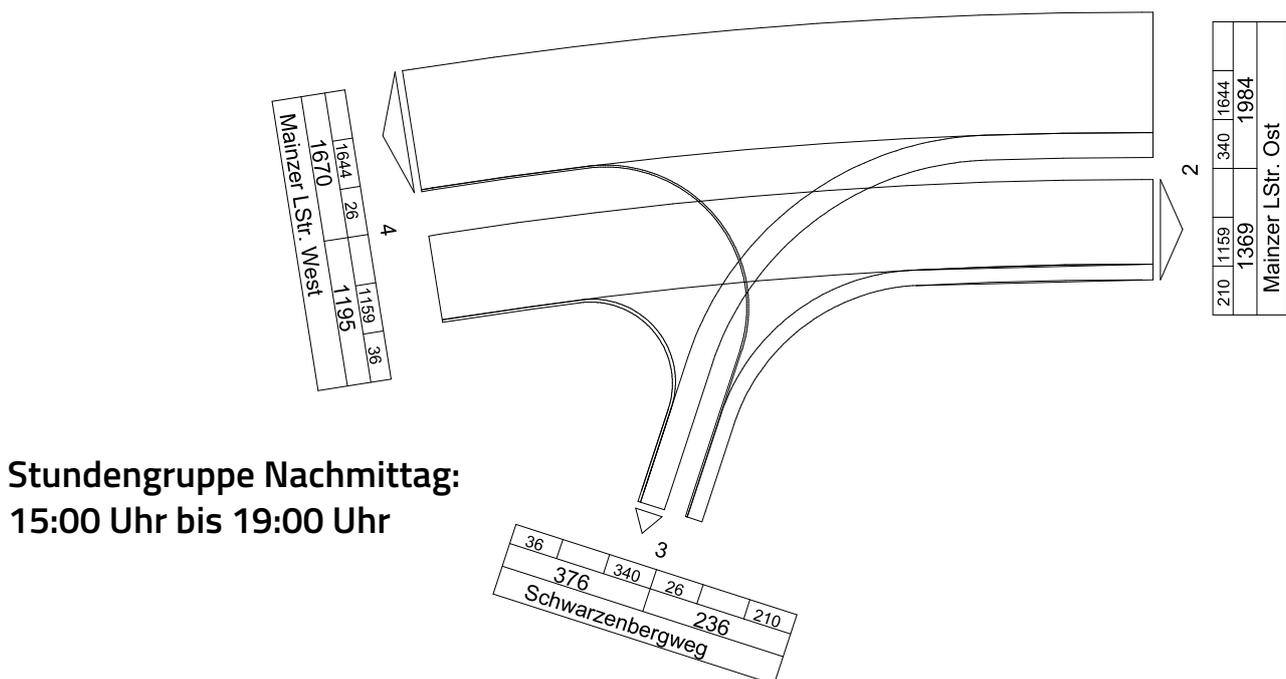
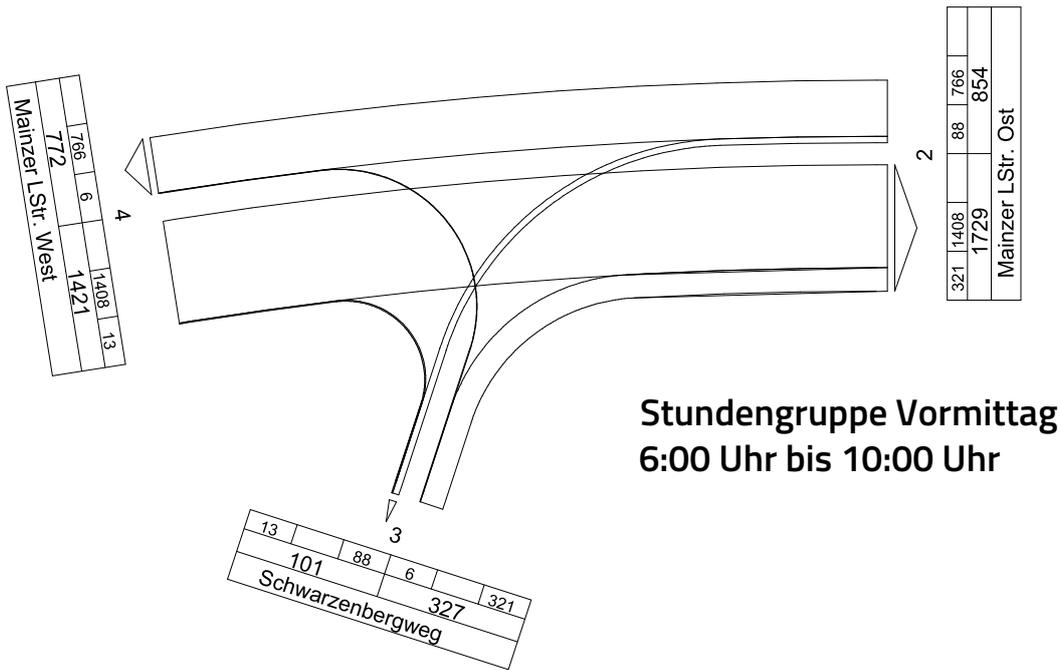
Wird zusätzlich die Entwicklung des Dyckerhoff-Geländes einbezogen, belaufen sich die Verkehrsbelastungen im westlichen Abschnitt der Mainzer Landstraße auf rund 12.475 Kfz/24h, im östlichen Abschnitt erreichen sie eine Größenordnung von rund 14.430 Kfz/24h. Im Schwarzenbergweg variieren die Querschnittbelastungen zwischen ca. 2.440 Kfz/24h (südlicher Abschnitt) und 3.970 Kfz/24h (nördlicher Abschnitt).



## 6. Resümee

Für das in Rede stehende Vorhaben der Gemeinde Budenheim sind aus verkehrlicher Sicht keine einschränkenden Aspekte erkennbar, die einer Realisierung unangemessen hohe oder gar unüberwindliche Hürden in den Weg stellen könnten. Die mit den neuen Nutzungen verbundenen induzierten Verkehrsströme können im betroffenen Straßennetz stets in mindestens ausreichender Qualität abgewickelt werden. Aus verkehrlicher Sicht wird die geplante Maßnahme befürwortet.

Die bestehende Knotenpunktform der diesbezüglich relevanten Einmündung des Schwarzenbergweges in die Mainzer Landstraße weist – je nach zugrunde gelegtem Szenario mit oder ohne Dyckerhoff-Gelände – einerseits gute oder befriedigende Verkehrsqualitätsstufen auf (B/C beim Basis-Planfall), andererseits die ausreichende Stufe D (erweiterter Planfall).

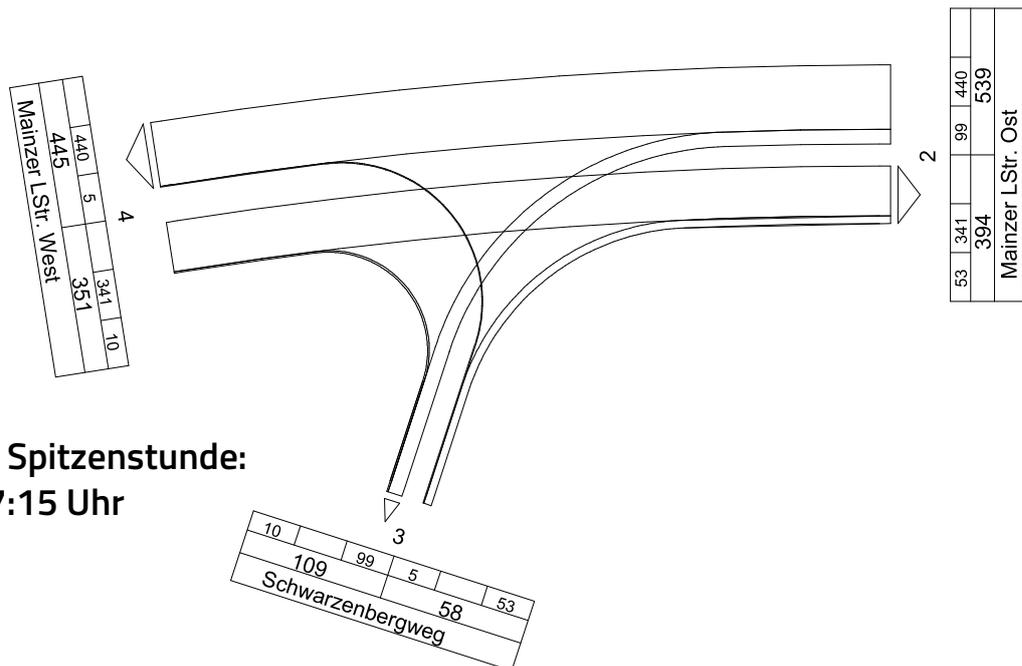
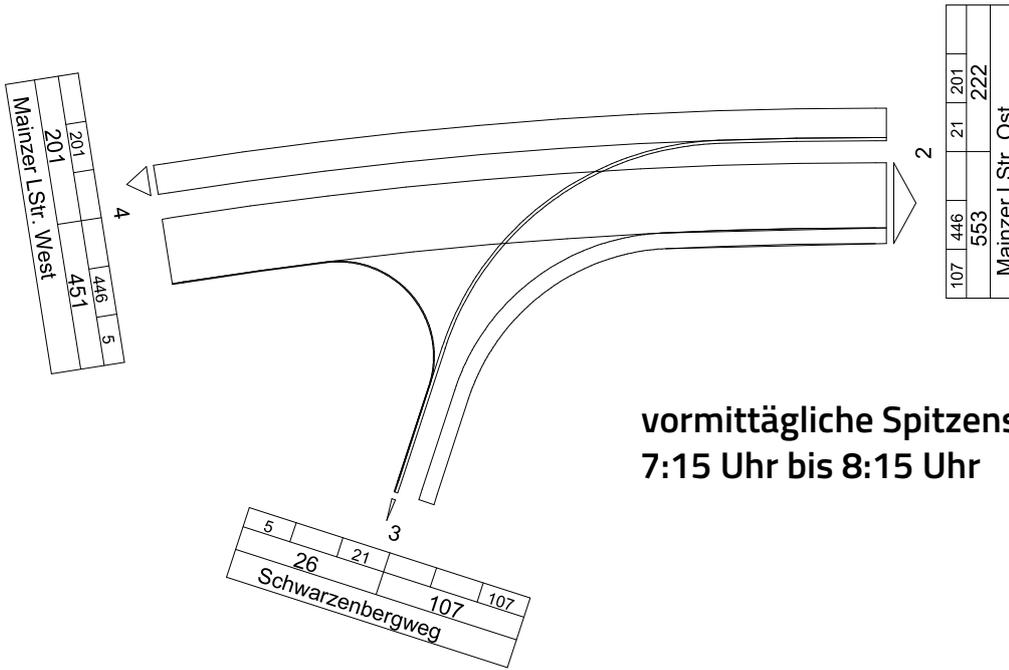


## Anhang 1.1

### K 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg

Verkehrsbelastungen Bestand 2021

28. Oktober 2021

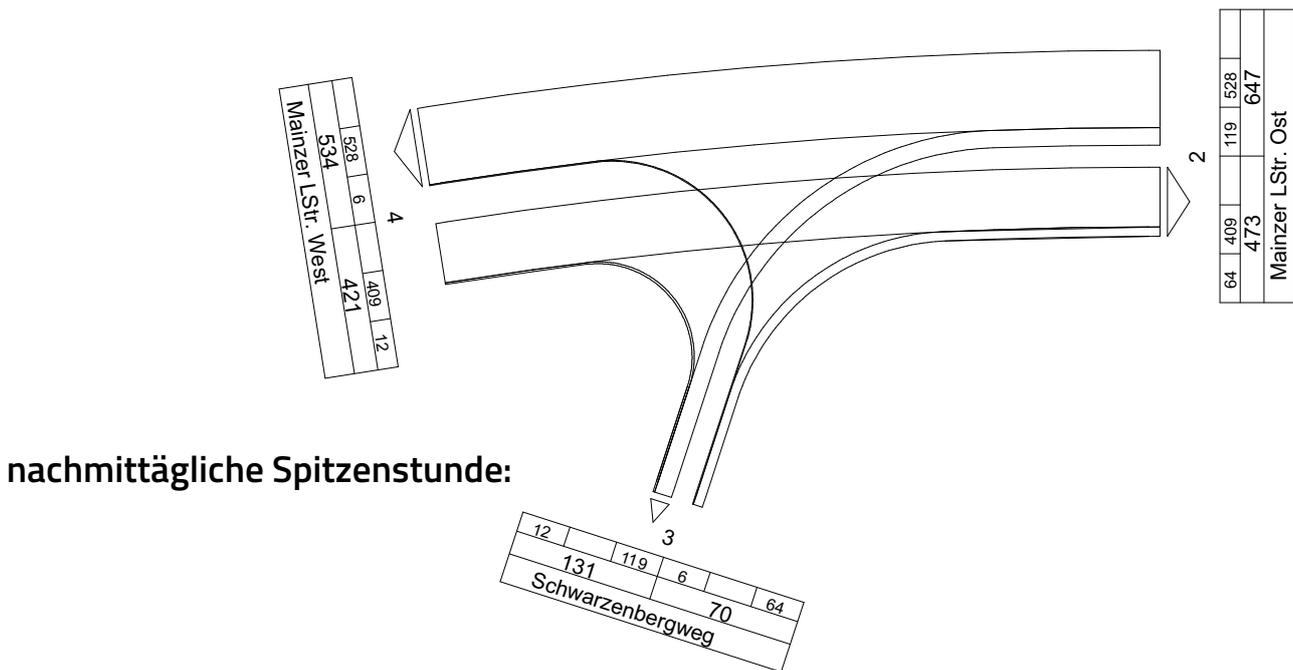
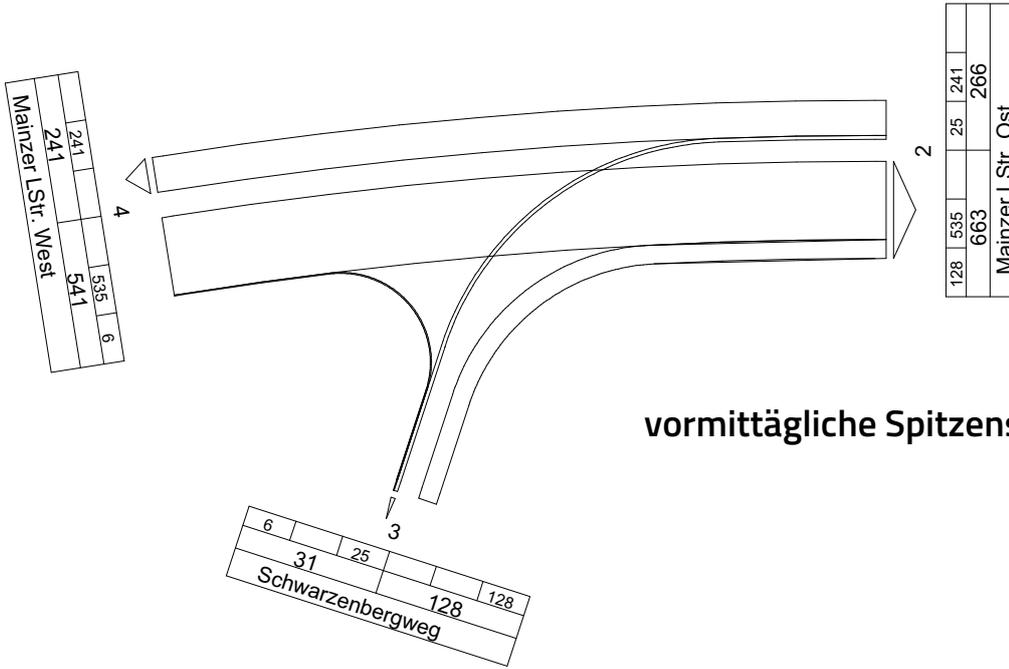


## Anhang 1.2

### K 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg

Verkehrsbelastungen Bestand 2021

28. Oktober 2021

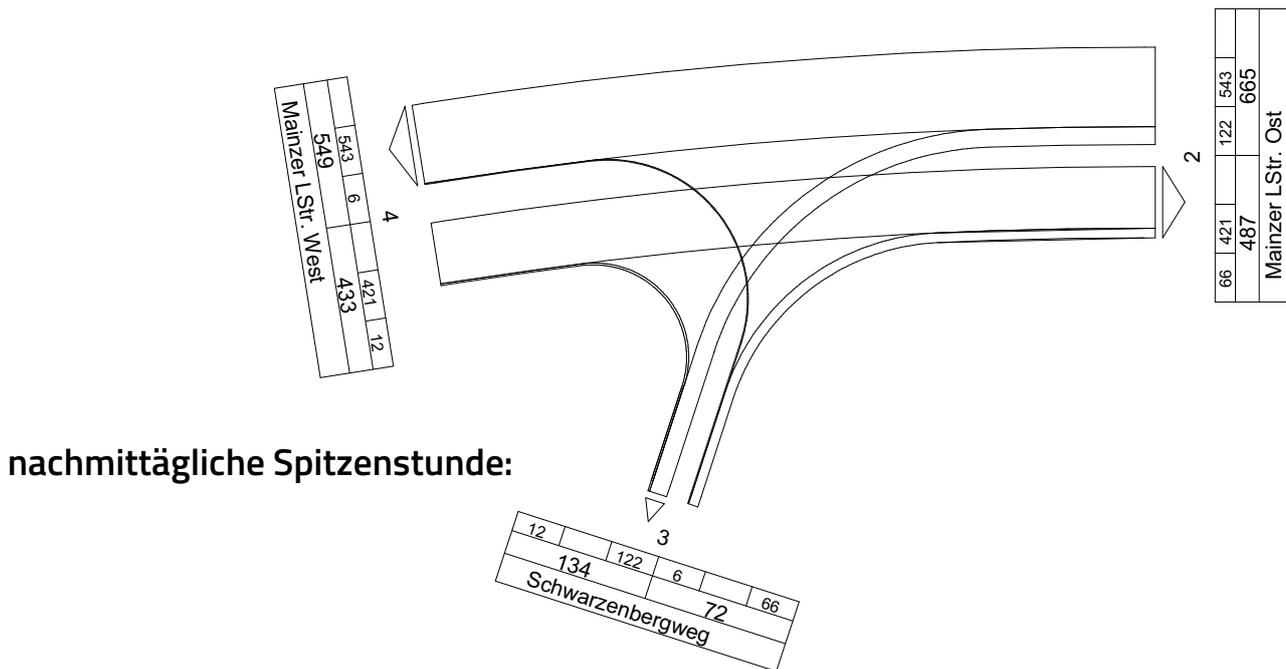
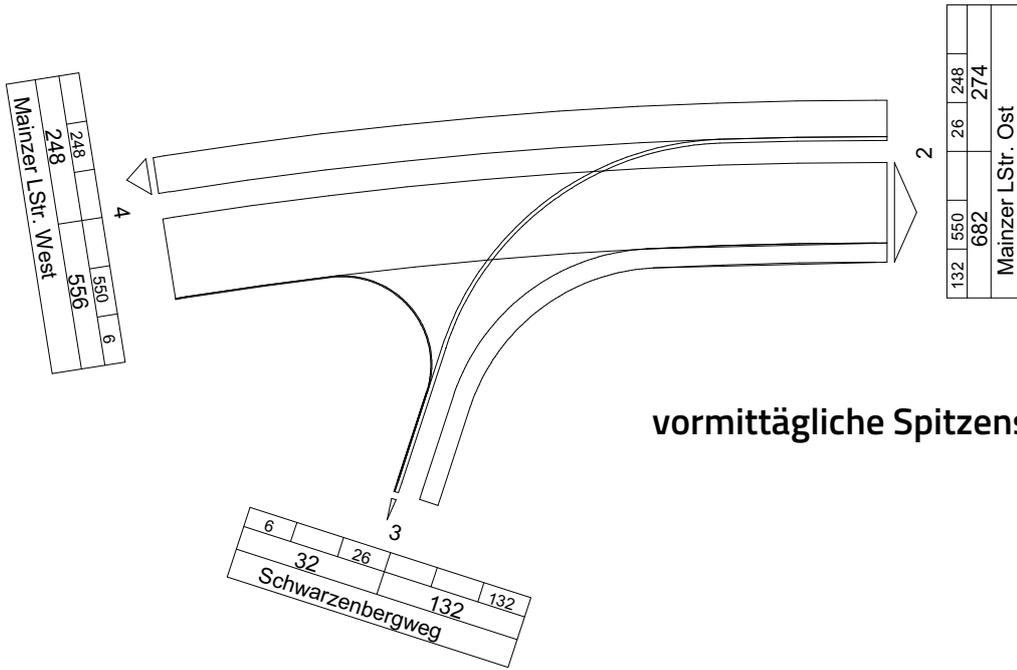


## Anhang 2

### K 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg

**Verkehrsbelastungen Analyse 2021  
plus 20%**

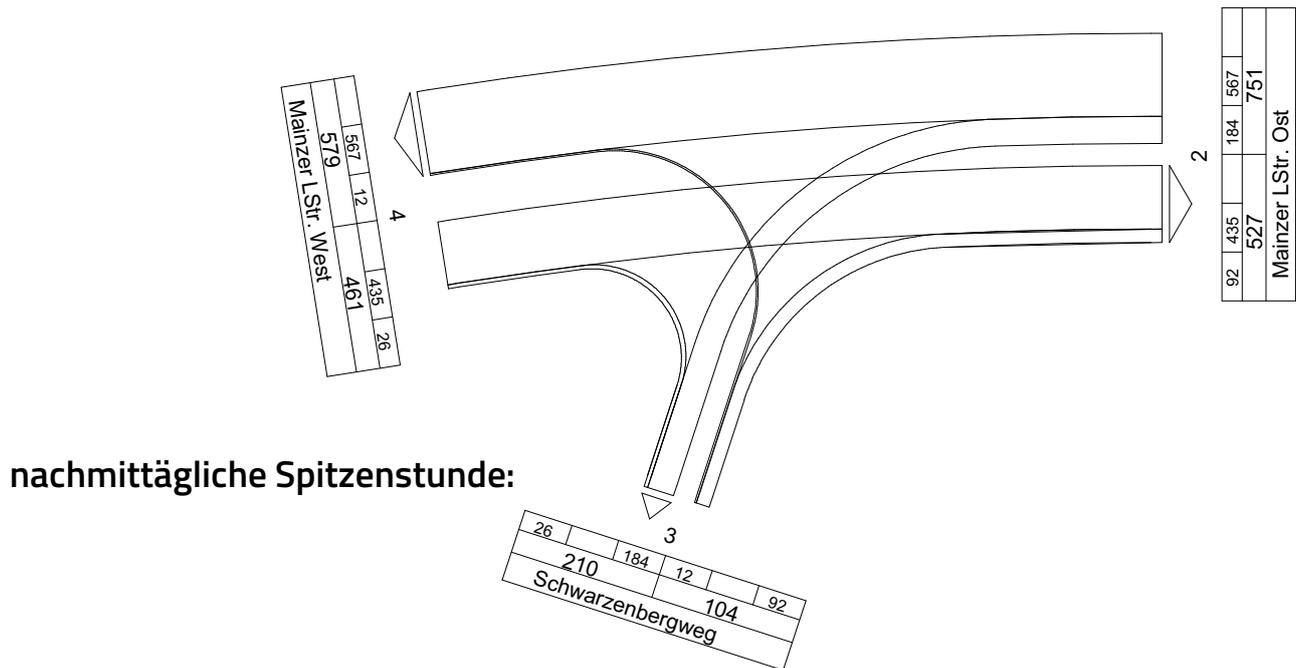
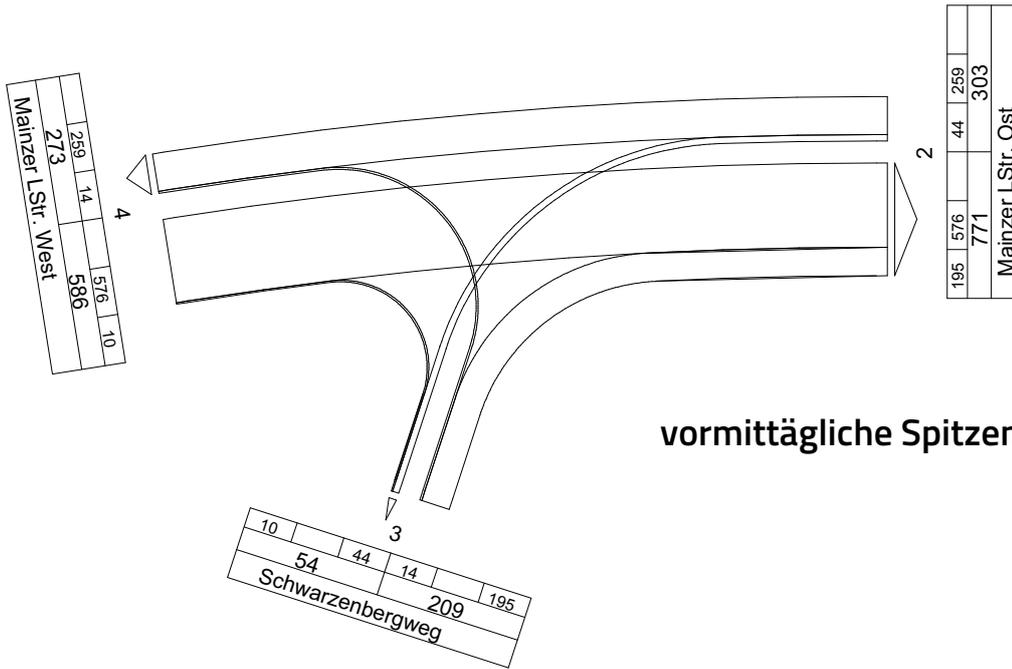
*Verbandsgemeinde Budenheim*  
**Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung**



## Anhang 3.1

### K 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg

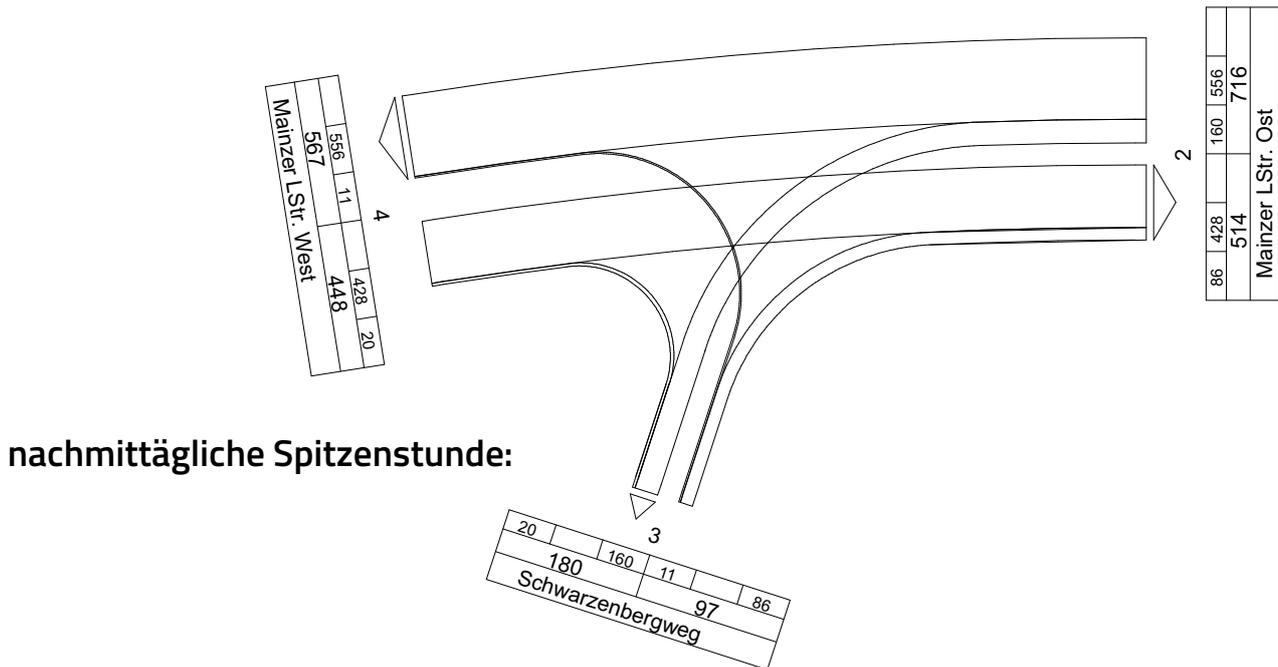
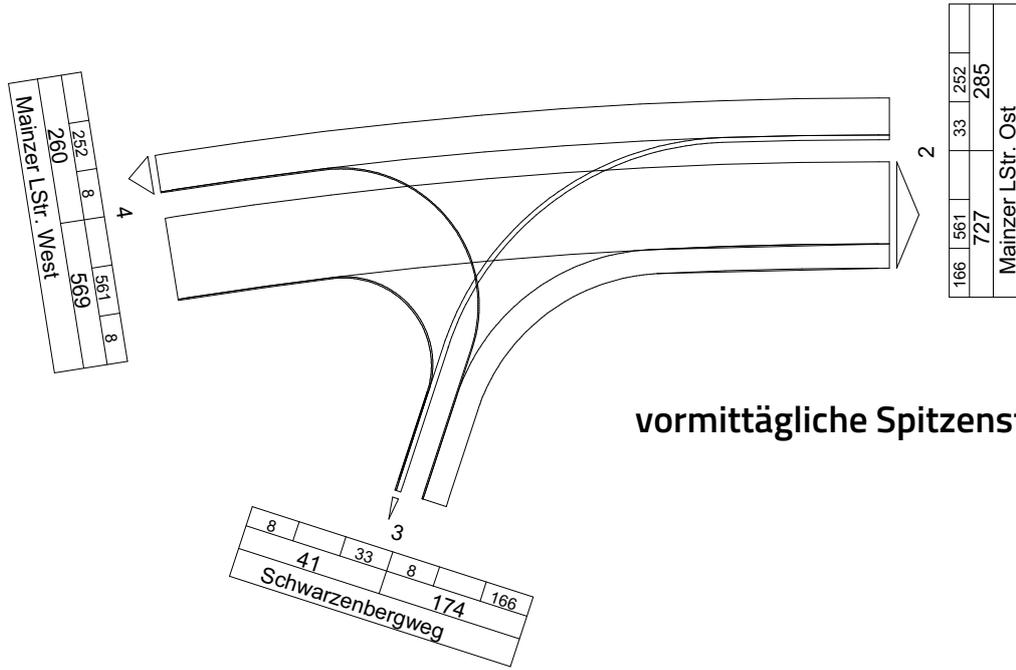
#### Verkehrsbelastungen Basis-Nullfall 2035



## Anhang 3.2

### K 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg

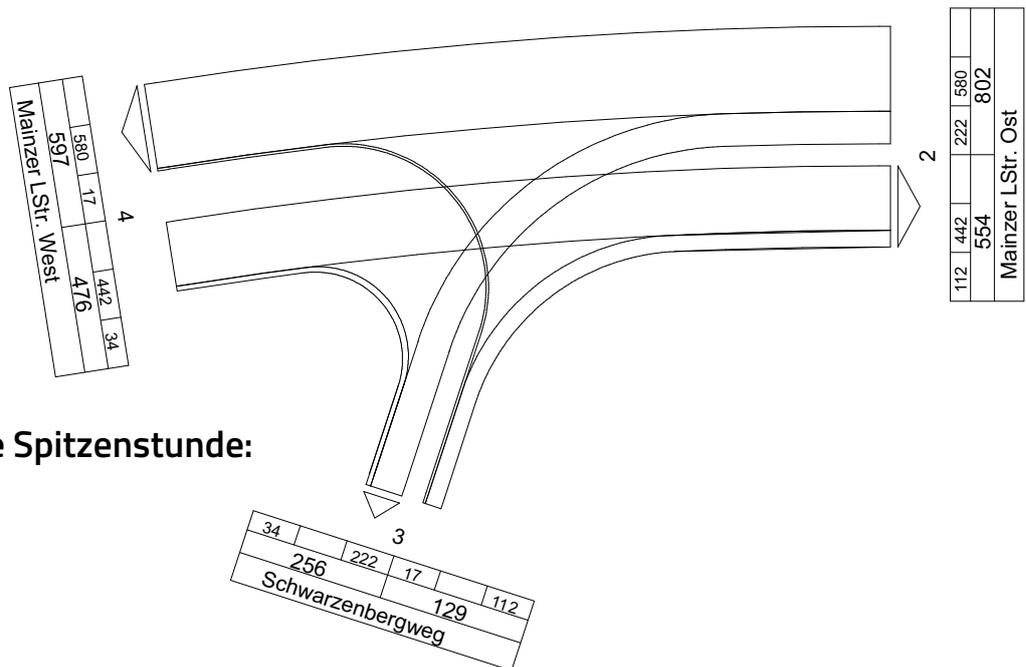
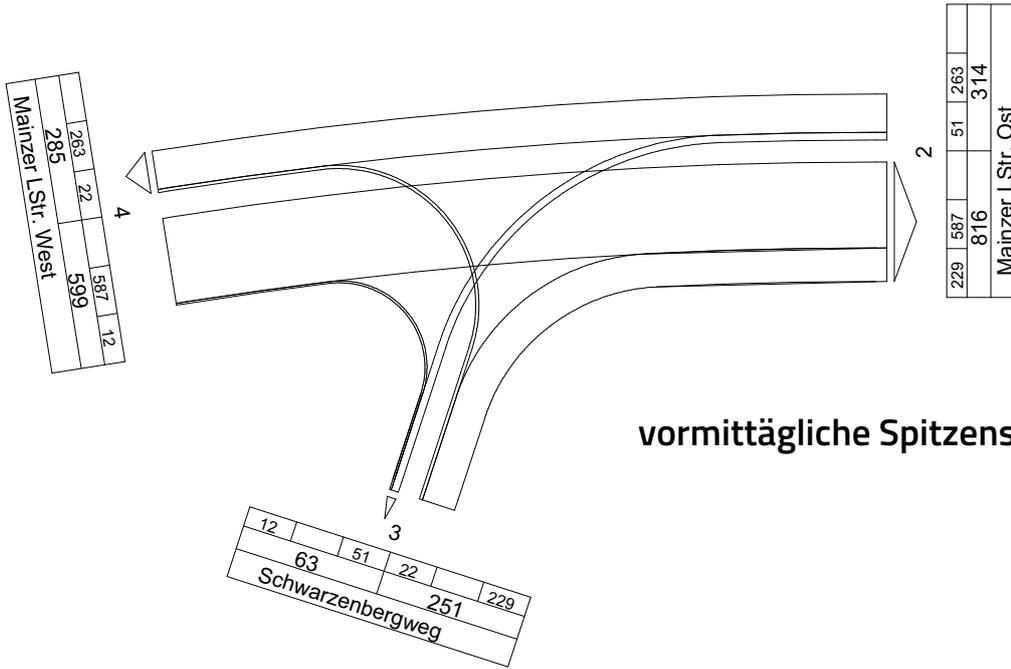
#### Verkehrsbelastungen erweiterter Nullfall 2035



## Anhang 4.1

### K 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg

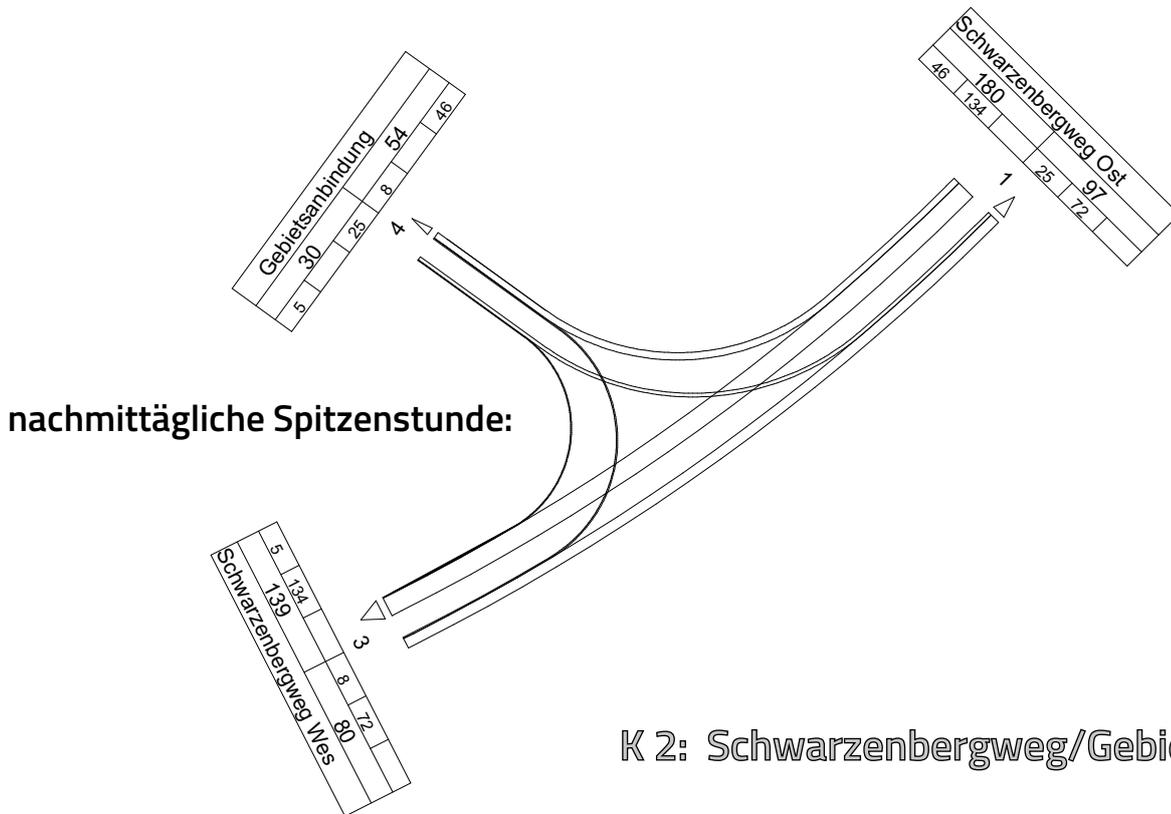
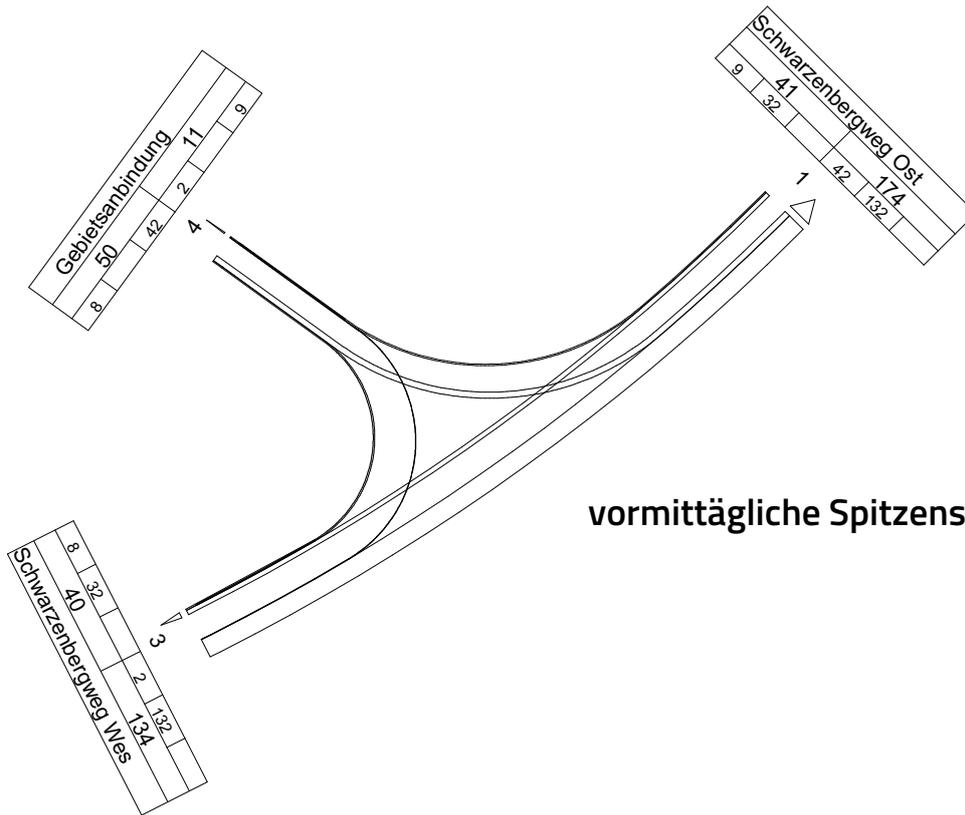
#### Verkehrsbelastungen Basis-Prognose 2035



## Anhang 4.2

### K 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg

#### Verkehrsbelastungen erweiterte Prognose 2035



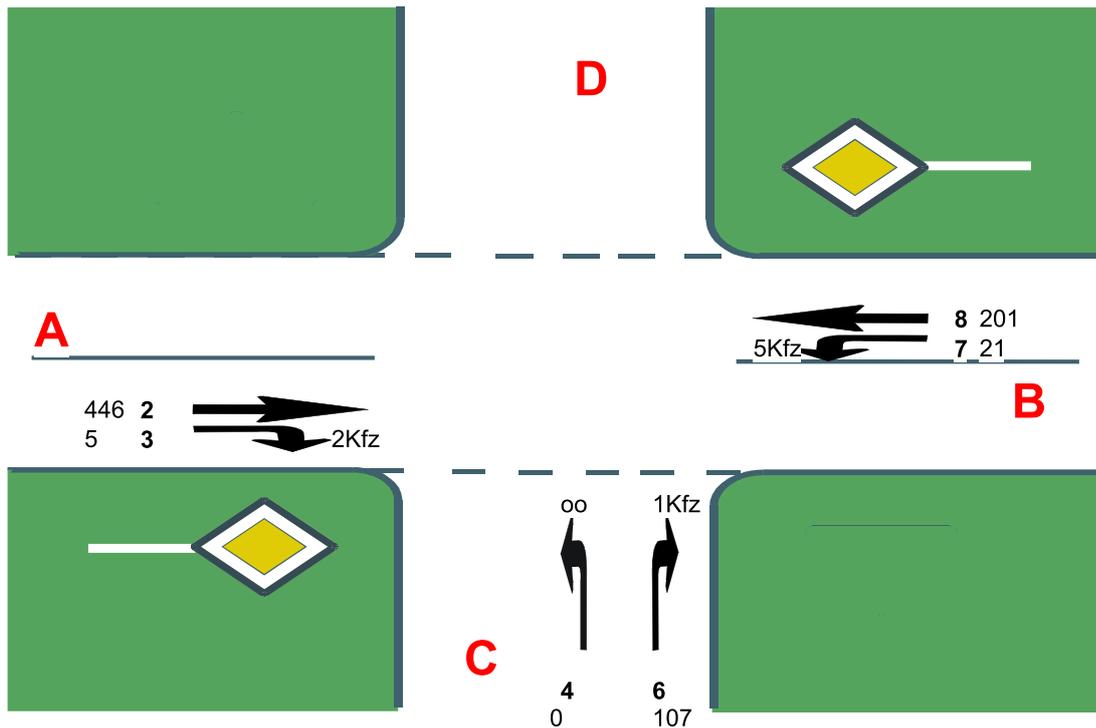
## Anhang 4.3

### K 2: Schwarzenbergweg/Gebietsanbindung

#### Verkehrsbelastungen Prognose 2035

## K 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	442	442	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	4	4	0	A
4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	A
6	29,2	16,8	23,0	77,9	0,3	1	1	5	128	1,2	5	104	104	0	A
7	4,8	13,5	17,0	41,0	0,0	0	0	2	22	1,0	2	21	21	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	203	203	0	A
Sum	34,0	2,6		77,9	0,0			5		0,2	5	775			



A=Mainzer Landstraße  
C=Schwarzenbergweg  
B=L 423

## Anhang 5.1

Leistungsfähigkeit Analyse 2021  
vormittägliche Spitzenstunde

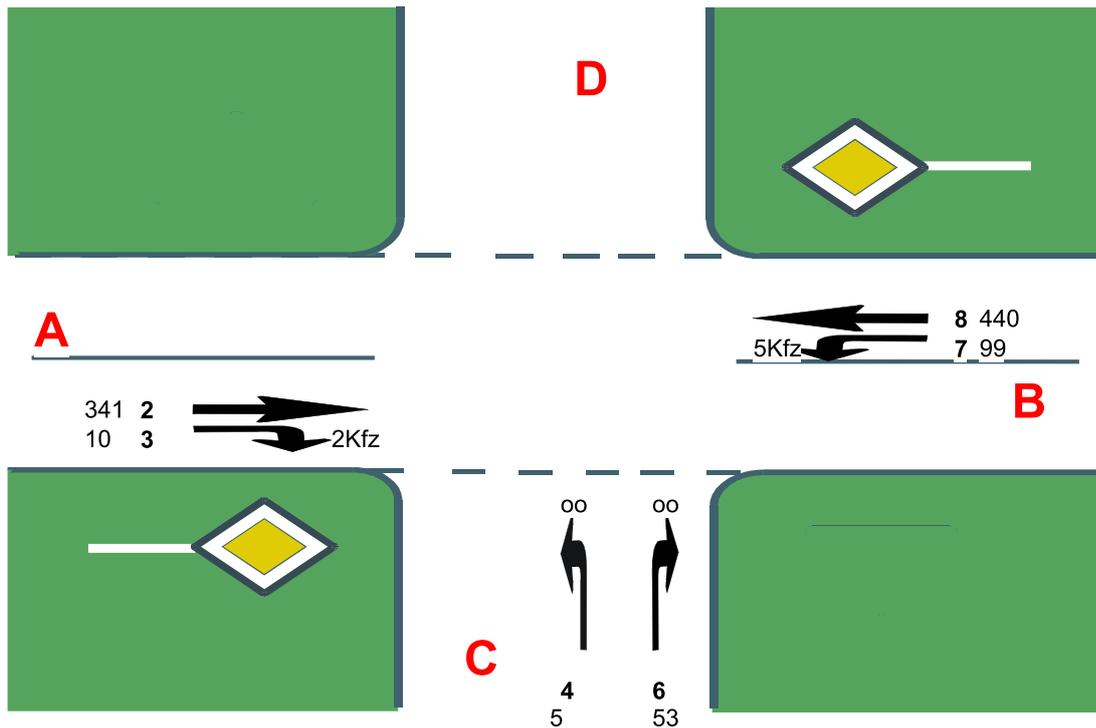
Gemeinde Budenheim

Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung

Dezember 2021

## K 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	337	337	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	10	10	0	A
4	2,0	24,4	32,0	124,2	0,0	0	0	2	5	1,0	2	5	5	0	B
6	13,3	14,7	19,0	63,6	0,1	0	1	4	59	1,1	4	54	54	0	A
7	21,0	13,0	16,0	73,1	0,1	0	1	4	107	1,1	4	97	97	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	444	444	0	A
Sum	36,3	2,3		124,2	0,0			4		0,2	4	947			



A=Mainzer Landstraße  
C=Schwarzenbergweg  
B=L 423

## Anhang 5.2

Leistungsfähigkeit Analyse 2021  
nachmittägliche Spitzenstunde

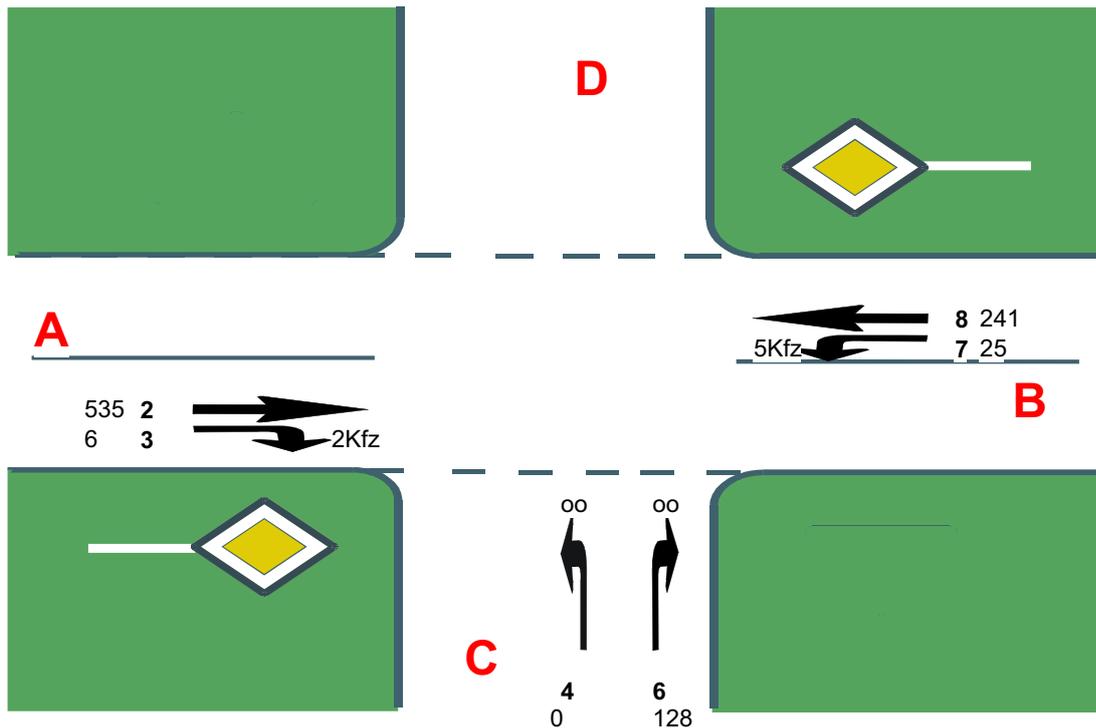
Gemeinde Budenheim

Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung

Dezember 2021

## K 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	538	538	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	7	7	0	A
4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	A
6	47,5	21,8	31,0	165,2	0,5	1	2	12	196	1,5	12	131	130	1	B
7	5,8	14,1	19,0	64,1	0,0	0	0	3	25	1,0	3	24	24	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	238	238	0	A
Sum	53,3	3,4		165,2	0,1			12		0,2	12	939			



A=Zufahrt links  
C=Zufahrt unten  
B=Zufahrt rechts

## Anhang 6.1

Leistungsfähigkeit erhöhte Analyse 2021 (+20%)  
vormittägliche Spitzenstunde

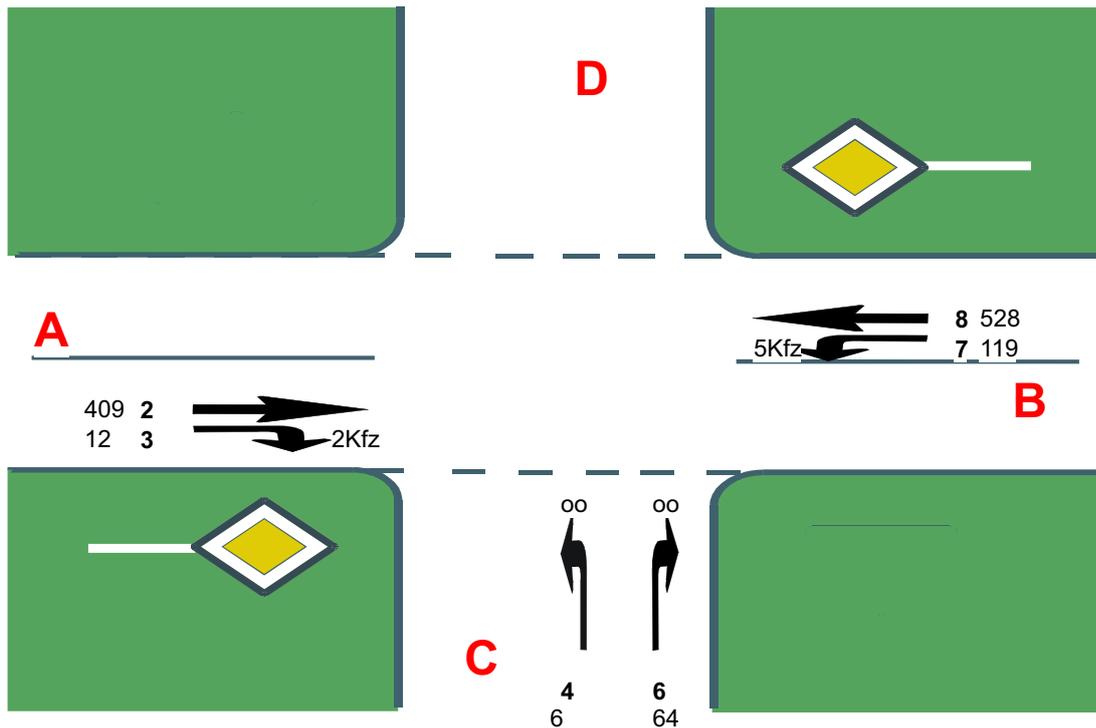
Gemeinde Budenheim

Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung

Dezember 2021

## K 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	409	409	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	12	12	0	A
4	3,2	30,4	53,0	132,0	0,0	0	0	2	7	1,0	2	6	6	0	C
6	17,3	15,9	21,0	60,2	0,1	0	1	4	76	1,2	4	66	66	0	A
7	26,8	13,9	18,0	74,7	0,2	1	1	6	137	1,2	6	116	116	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	529	529	0	A
Sum	47,4	2,5		132,0	0,1			6		0,2	6	1139			



A=Mainzer Landstraße  
C=Schwarzenbergweg  
B=L 423

## Anhang 6.2

Leistungsfähigkeit erhöhte Analyse 2021 (+20%)  
nachmittägliche Spitzenstunde

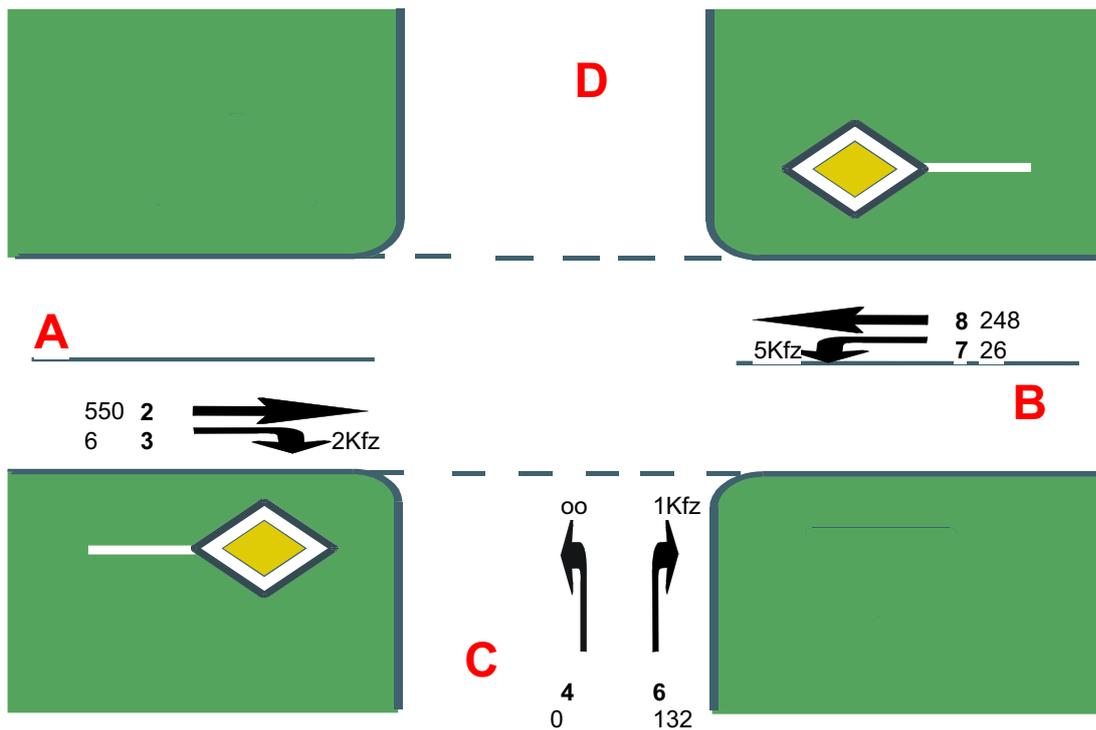
Gemeinde Budenheim

Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung

Dezember 2021

# K 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	553	553	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	7	7	0	A
4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	A
6	47,2	21,0	30,0	147,4	0,5	1	2	8	196	1,5	8	135	134	1	B
7	6,1	14,0	18,0	72,9	0,0	0	0	3	27	1,0	3	26	26	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	244	244	0	A
Sum	53,3	3,3		147,4	0,1			8		0,2	8	965			



A=Mainzer Landstraße  
C=Schwarzenbergweg  
B=L 423

## Anhang 7.1

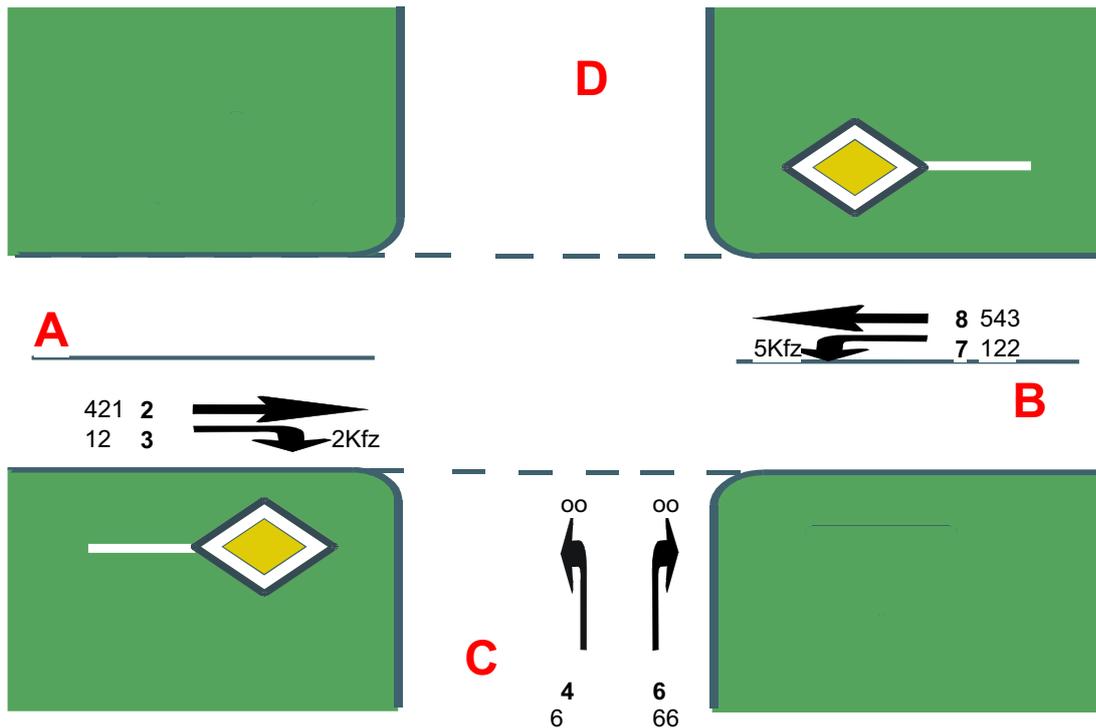
Leistungsfähigkeit Basis-Nullfall 2035  
vormittägliche Spitzenstunde

Gemeinde Budenheim

Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung

## K 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	421	421	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	12	12	0	A
4	3,0	29,6	44,0	160,6	0,0	0	0	2	6	1,0	2	6	6	0	C
6	18,3	16,3	22,0	77,4	0,2	0	1	4	78	1,2	4	67	67	0	A
7	27,7	13,9	18,0	60,8	0,2	1	1	6	139	1,2	6	119	119	0	A
8	0,0	0,0	4,0	9,4	0,0	0	0	1	0	0,0	2	544	544	0	A
Sum	49,0	2,5		160,6	0,1			6		0,2	6	1169			



A=Mainzer Landstraße  
C=Schwarzenbergweg  
B=L 423

## Anhang 7.2

Leistungsfähigkeit Basis-Nullfall 2035  
nachmittägliche Spitzenstunde

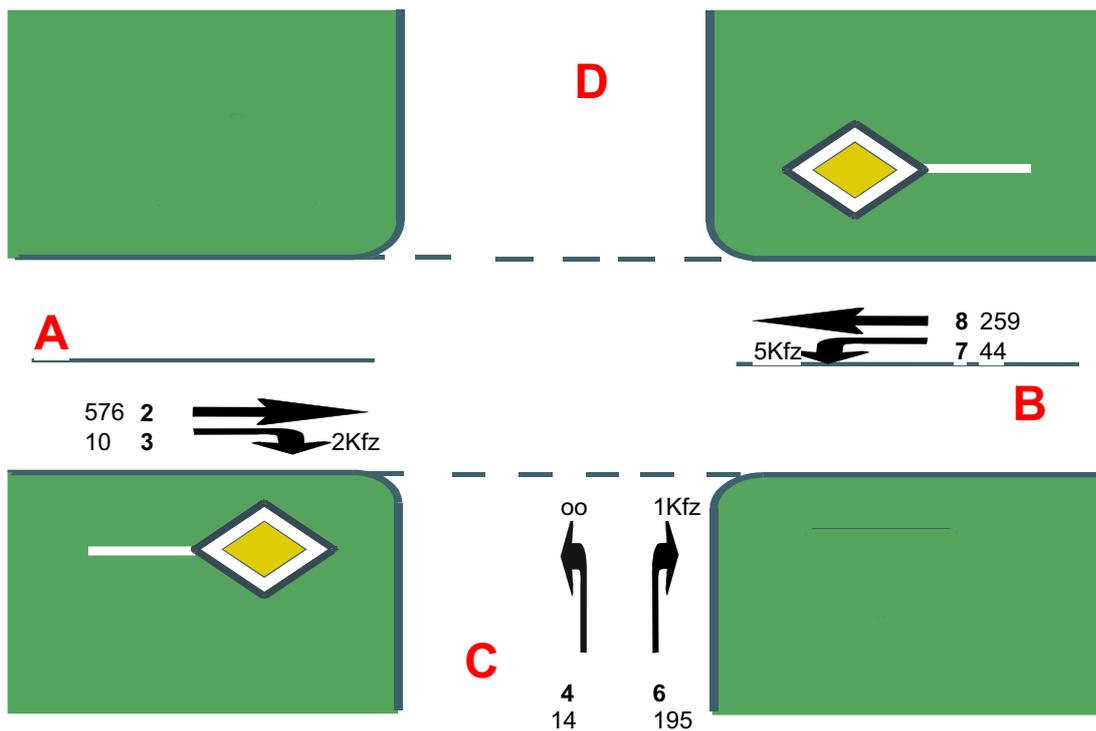
Gemeinde Budenheim

Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung

Dezember 2021

## K 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	576	576	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	11	11	0	A
4	8,1	31,7	51,0	278,6	0,1	0	1	4	27	1,8	16	15	15	0	C
6	97,3	29,6	48,0	344,7	1,2	2	5	20	436	2,2	20	197	196	1	C
7	11,3	15,6	21,0	76,7	0,1	0	1	4	47	1,1	4	44	44	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	260	260	0	A
Sum	116,8	6,3		344,7	0,2			20		0,5	20	1103			



A=Mainzer Landstraße  
C=Schwarzenbergweg  
B=L 423

## Anhang 8.1

Leistungsfähigkeit erweiterter Nullfall 2035  
vormittägliche Spitzenstunde

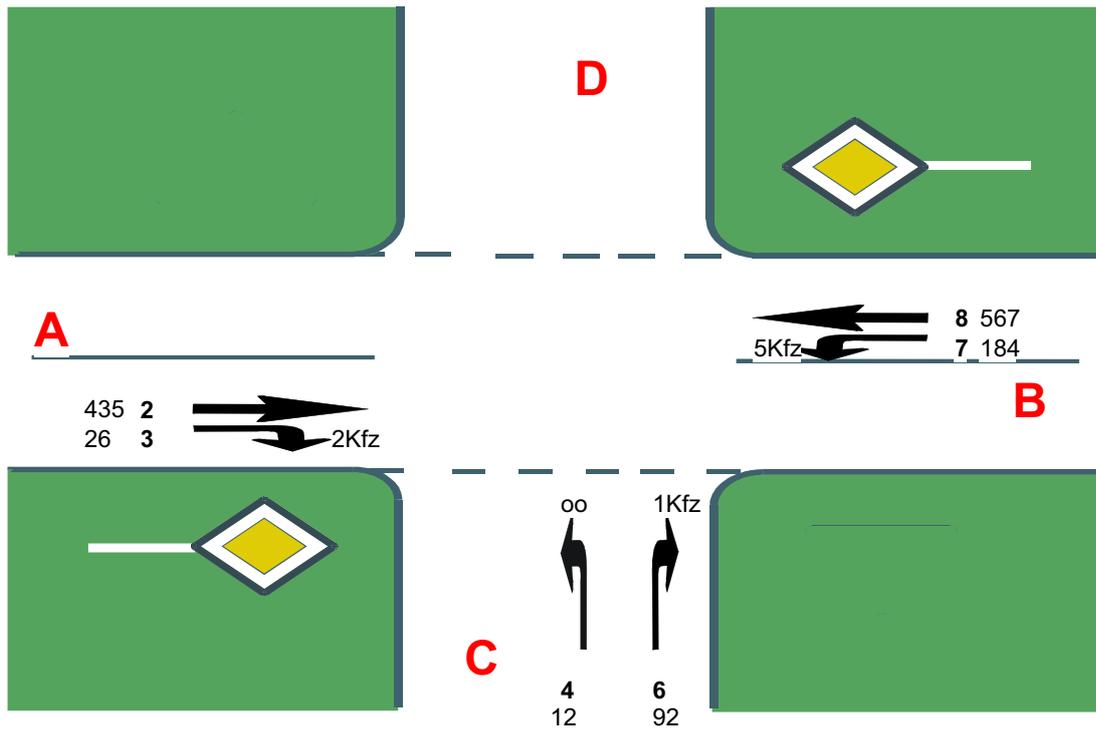
Gemeinde Budenheim

Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung

Januar 2022

## K 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	440	440	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	28	28	0	A
4	9,8	45,3	75,0	608,5	0,1	0	1	5	16	1,2	10	13	13	0	D
6	31,5	20,5	28,0	479,6	0,3	1	1	18	122	1,3	19	92	92	0	B
7	47,7	15,2	20,0	86,5	0,4	1	2	7	251	1,3	7	188	188	0	A
8	0,2	0,0	4,0	25,7	0,0	0	0	5	3	0,0	6	572	572	0	A
Sum	89,3	4,0		608,5	0,1			18		0,3	19	1333			



A=Mainzer Landstraße  
C=Schwarzenbergweg  
B=L 423

## Anhang 8.2

Leistungsfähigkeit erweiterter Nullfall 2035  
nachmittägliche Spitzenstunde

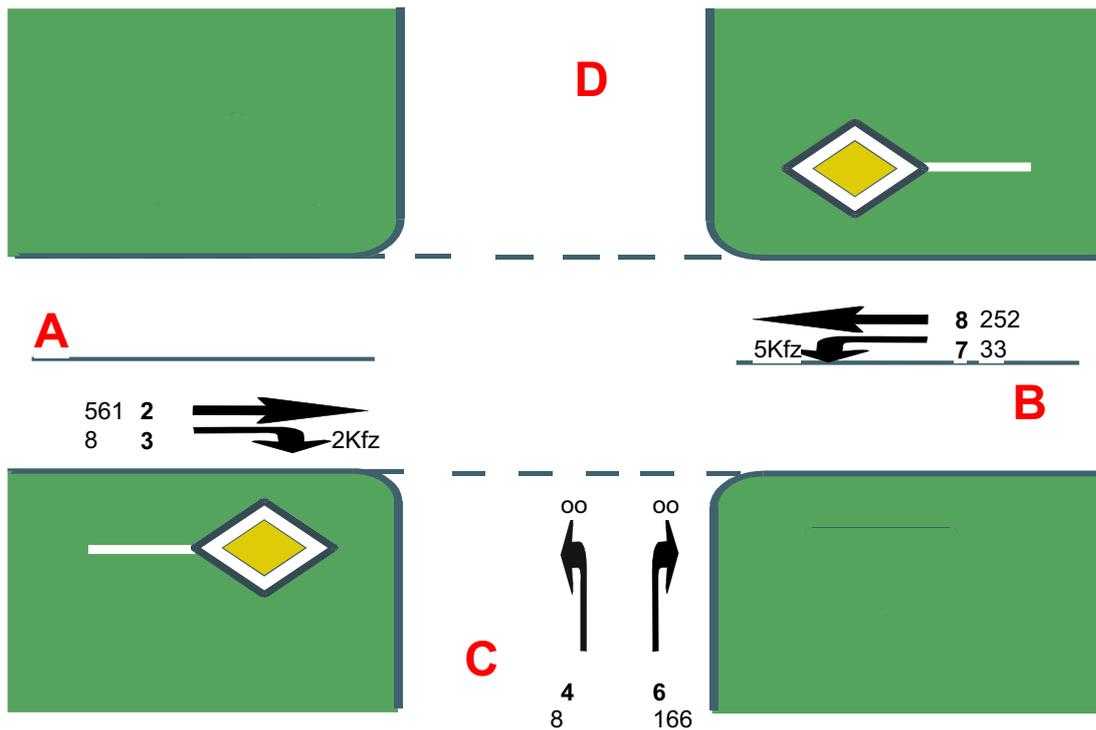
Gemeinde Budenheim

Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung

Januar 2022

## K 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. eng.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	563	563	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	9	9	0	A
4	3,2	24,3	37,0	162,8	0,0	0	0	2	11	1,4	7	8	8	0	B
6	71,4	25,4	39,0	180,5	0,8	2	4	9	309	1,8	9	169	168	1	B
7	8,1	14,5	19,0	67,8	0,1	0	1	3	35	1,1	3	34	34	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	249	249	0	A
Sum	82,7	4,8		180,5	0,2			9		0,3	9	1031			



A=Mainzer Landstraße  
C=Schwarzenbergweg  
B=L 423

## Anhang 9.1

Leistungsfähigkeit Basis-Planfall 2035  
vormittägliche Spitzenstunde

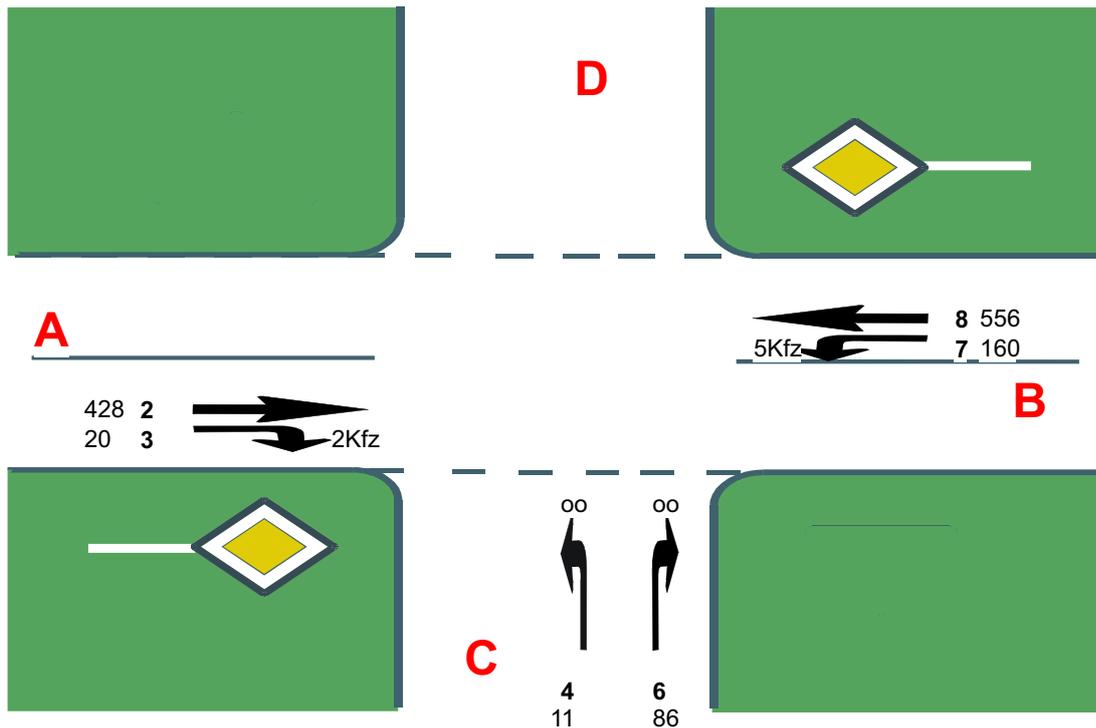
Gemeinde Budenheim

Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung

Dezember 2021

## K 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	431	431	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	22	22	0	A
4	7,1	35,3	55,0	215,0	0,1	0	1	3	13	1,1	4	12	12	0	C
6	24,9	16,9	22,0	144,5	0,2	1	1	4	103	1,2	4	89	88	1	A
7	39,9	14,6	19,0	81,9	0,3	1	1	10	208	1,3	10	163	163	0	A
8	0,3	0,0	4,0	42,6	0,0	0	0	8	4	0,0	11	562	562	0	A
Sum	72,2	3,4		215,0	0,1			10		0,3	11	1279			



A=Mainzer Landstraße  
C=Schwarzenbergweg  
B=L 423

## Anhang 9.2

Leistungsfähigkeit Basis-Planfall 2035  
nachmittägliche Spitzenstunde

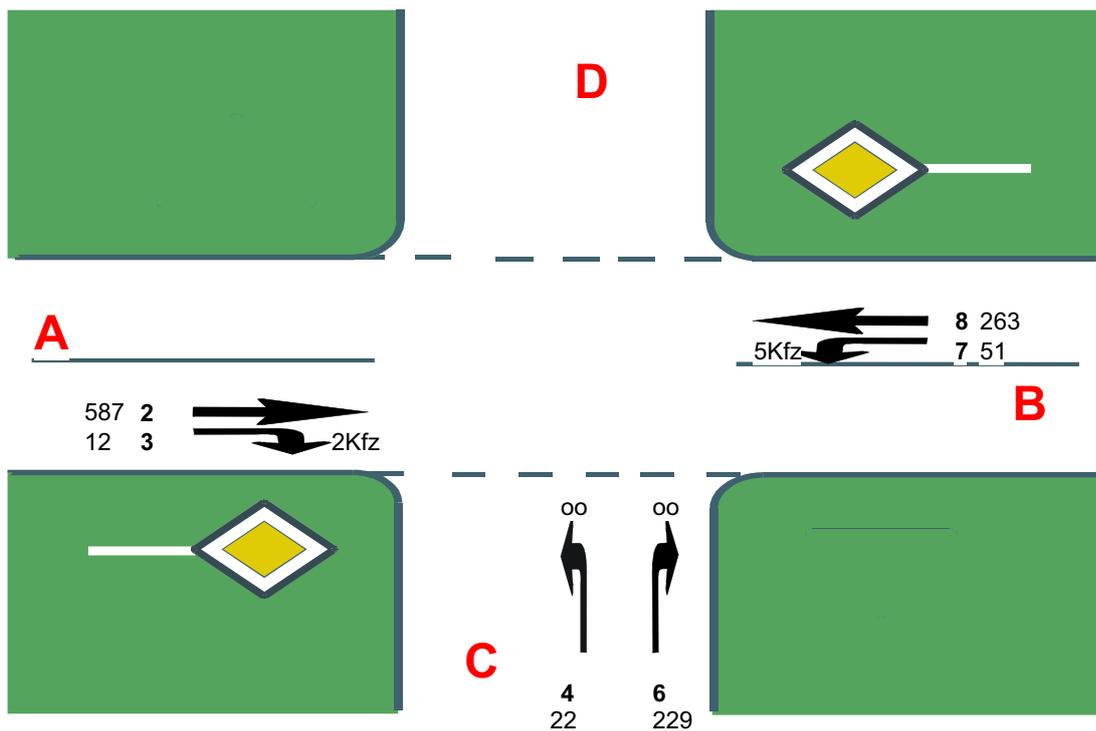
Gemeinde Budenheim

Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung

Dezember 2021

## K 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	587	587	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	13	13	0	A
4	19,7	50,8	77,0	785,5	0,3	1	1	9	68	2,9	45	23	23	0	D
6	156,4	40,7	67,0	693,7	2,1	6	10	44	719	3,1	45	230	228	2	D
7	12,6	15,2	20,0	128,9	0,1	0	1	4	53	1,1	4	50	50	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	264	264	0	A
Sum	188,7	9,7		785,5	0,4			44		0,7	45	1168			



A=Mainzer Landstraße  
C=Schwarzenbergweg  
B=L 423

## Anhang 10.1

Leistungsfähigkeit erweiterter Planfall 2035  
vormittägliche Spitzenstunde

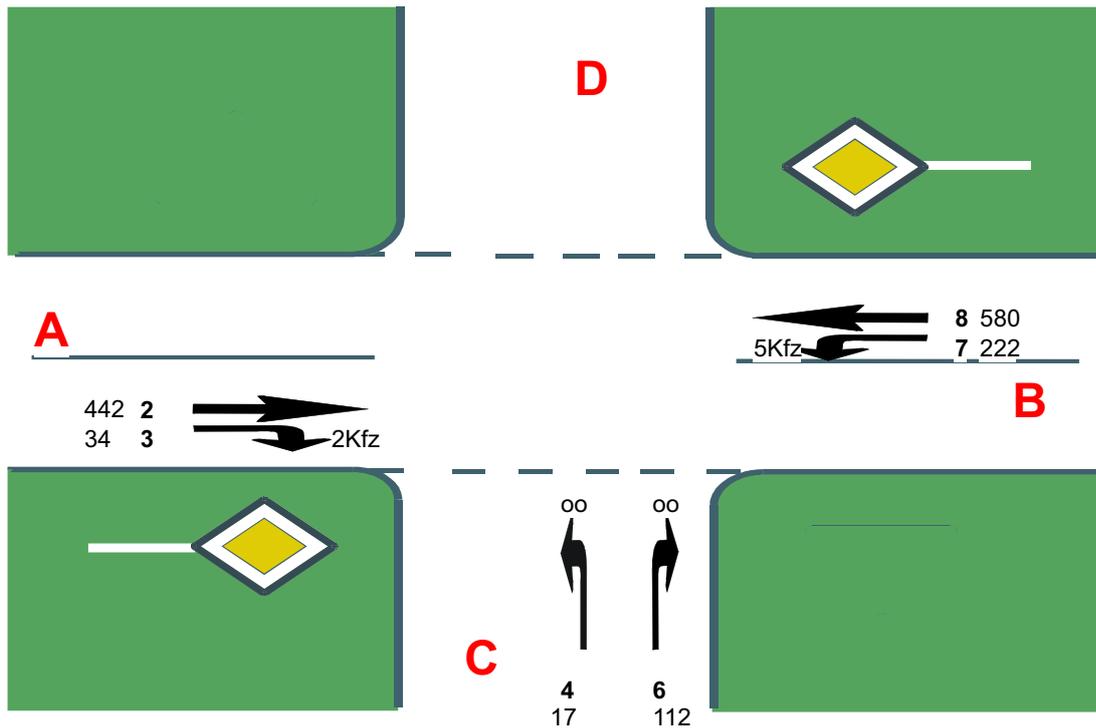
Gemeinde Budenheim

Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung

Januar 2022

## K 1: Mainzer Landstraße/Schwarzenbergweg

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]	[-]	[-]	[Kfz]	[Kfz]	[Kfz]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	441	441	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	35	35	0	A
4	12,7	48,2	87,0	386,8	0,2	0	1	4	22	1,4	14	16	16	0	D
6	37,6	20,0	27,0	252,6	0,4	1	2	14	162	1,4	15	113	113	0	B
7	55,7	15,4	21,0	106,2	0,4	1	2	9	304	1,4	11	217	217	0	A
8	0,2	0,0	4,0	38,0	0,0	0	0	7	3	0,0	8	586	586	0	A
Sum	106,2	4,5		386,8	0,2			14		0,3	15	1406			



A=Mainzer Landstraße  
C=Schwarzenbergweg  
B=L 423

## Anhang 10.2

Leistungsfähigkeit erweiterter Planfall 2035  
nachmittägliche Spitzenstunde

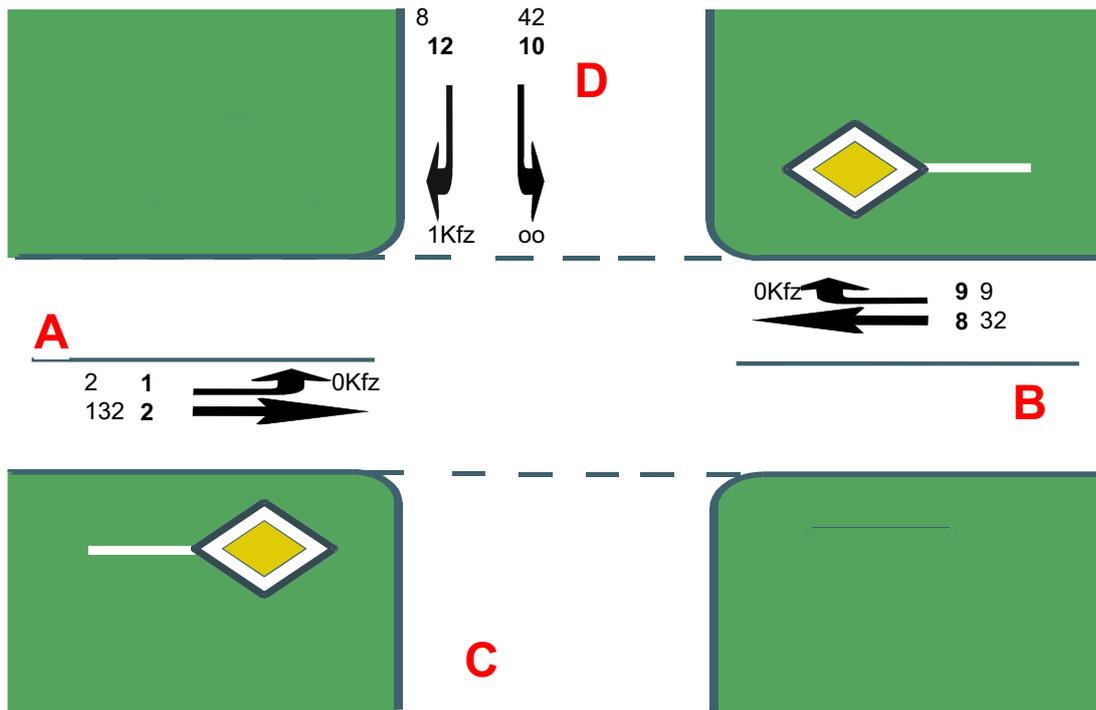
Gemeinde Budenheim

Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung

Januar 2022

## K 2: Schwarzenbergweg/Gebietsanbindung

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
1	0,3	10,6	12,0	12,9	0,0	0	0	1	1	1,0	1	1	1	0	A
2	0,0	0,0	4,0	5,6	0,0	0	0	1	0	0,0	1	129	129	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	30	30	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	10	10	0	A
10	9,3	13,2	16,0	52,2	0,1	0	1	4	43	1,0	4	42	42	0	A
12	1,7	12,3	14,0	22,3	0,0	0	0	2	8	1,0	2	8	8	0	A
Sum	11,2	3,1		52,2	0,0			4		0,2	4	220			



A=Schwarzenbergweg West

B=Schwarzenbergweg Ost  
D=Gebietsanbindung

## Anhang 10.3

Leistungsfähigkeit Planfall 2035  
vormittägliche Spitzenstunde

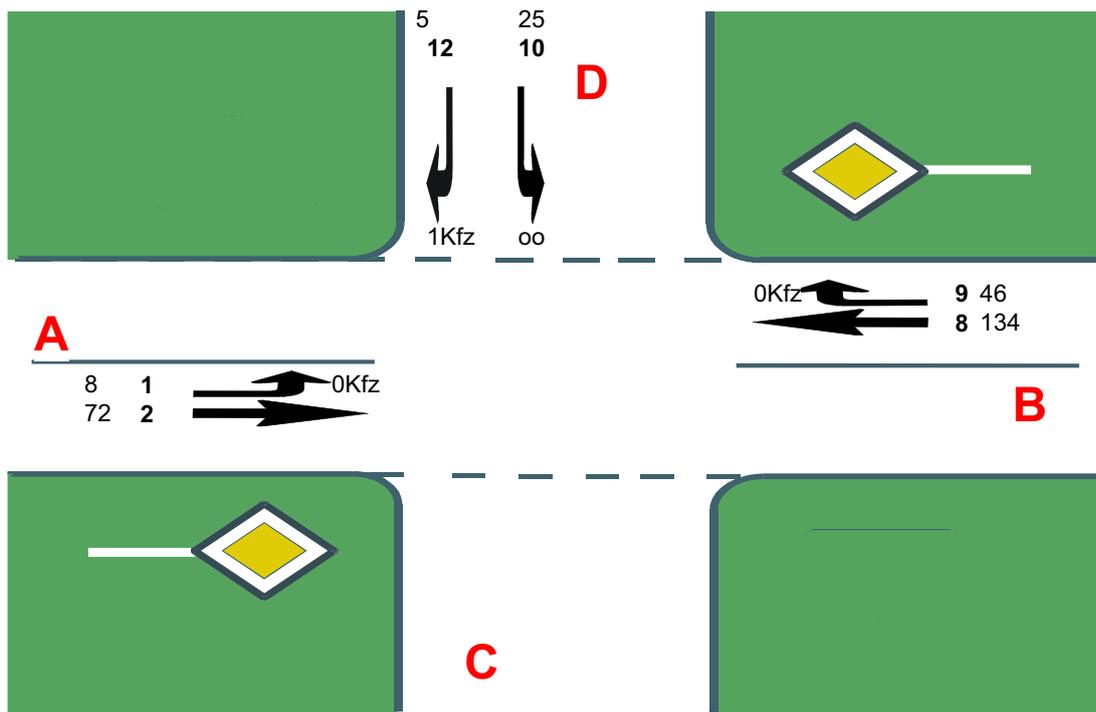
Gemeinde Budenheim

Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung

Dezember 2021

## K 2: Schwarzenbergweg/Gebietsanbindung

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Kfz]	RS 85% [Kfz]	RS 95% [Kfz]	RS max [Kfz]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Kfz]	Fz. abg. [Kfz]	Fz. wart. [Kfz]	QSV [-]
1	1,4	11,5	14,0	21,9	0,0	0	0	2	8	1,0	2	7	7	0	A
2	0,0	0,0	4,0	8,3	0,0	0	0	1	0	0,0	2	71	71	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	130	130	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	47	47	0	A
10	5,5	13,4	16,0	43,1	0,0	0	0	2	25	1,0	2	25	25	0	A
12	1,1	12,5	14,0	24,2	0,0	0	0	2	5	1,0	2	5	5	0	A
Sum	8,1	1,7		43,1	0,0			2		0,1	2	285			



A=Schwarzenbergweg West

B=Schwarzenbergweg Ost  
D=Gebietsanbindung

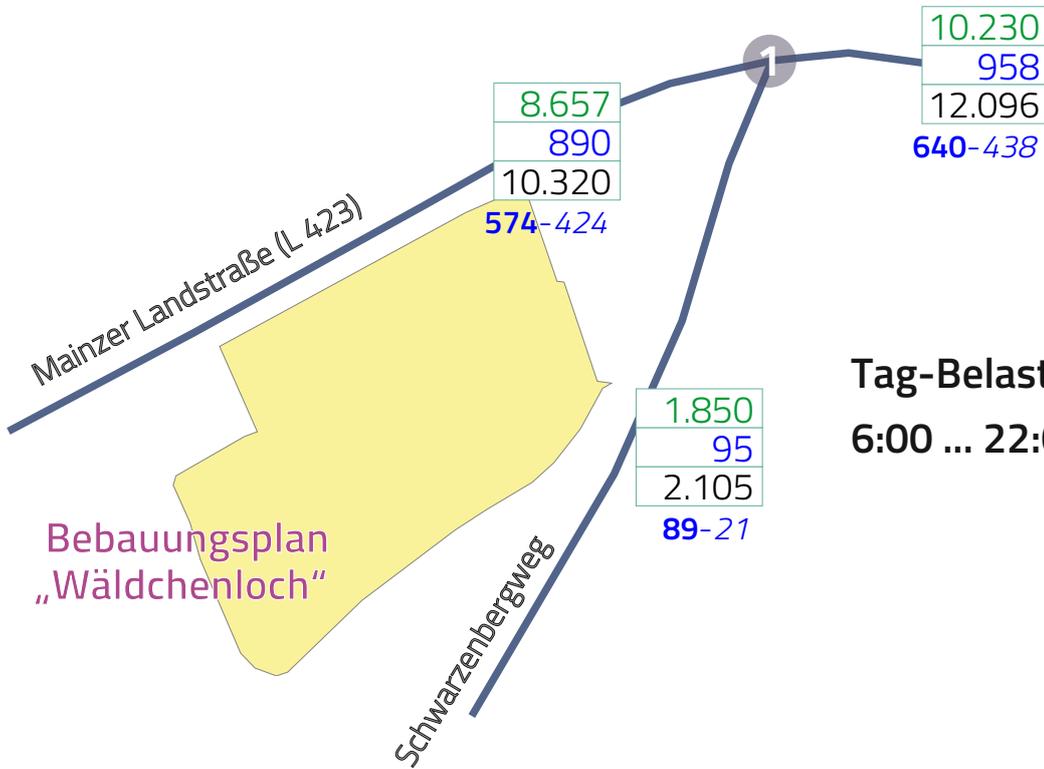
## Anhang 10.4

Leistungsfähigkeit Planfall 2035  
nachmittägliche Spitzenstunde

Gemeinde Budenheim

Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung

Dezember 2021



**Tag-Belastung**  
6:00 ... 22:00 Uhr

**Legende**

Tag-Belastung (6:00 bis 22:00 Uhr)

1.850	1.850 - Pkw/Zeit
95	95 - Lkw/Zeit
2.105	2.105 - Kfz/Zeit
91-14	Lkw1-Lkw2

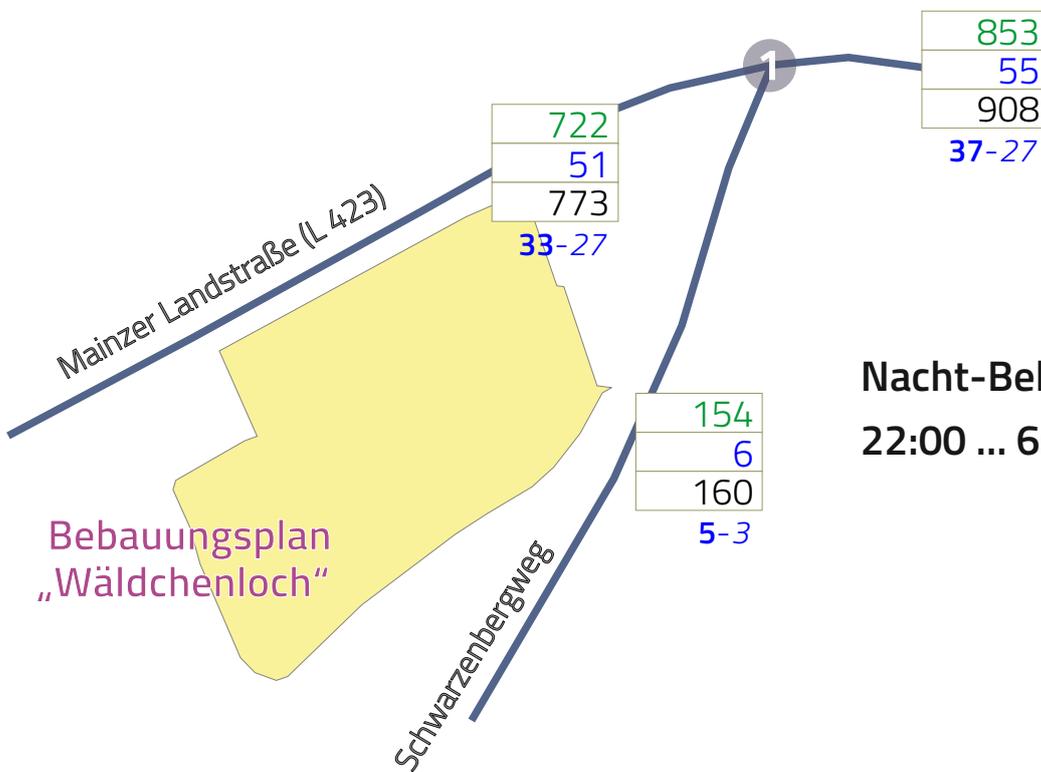
Nacht-Belastung (22:00 bis 6:00 Uhr)

154	154 - Pkw/Zeit
6	6 - Lkw/Zeit
160	160 - Kfz/Zeit
7-9	Lkw1-Lkw2

(Bezeichnung gemäß RLS-19)

**Tagesbelastung (DTVw):**

z.B.: 2.105 Kfz/16h + 160 Kfz/8h  
= 2.265 Kfz/24h

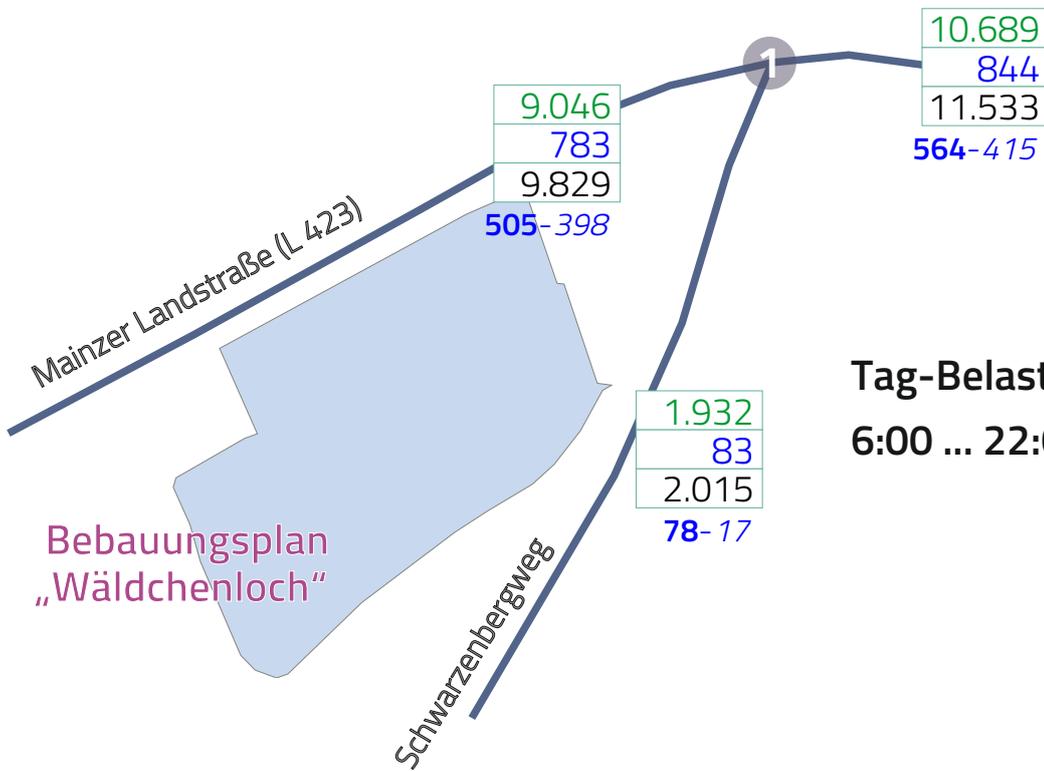


**Nacht-Belastung**  
22:00 ... 6:00 Uhr

**Anhang 11.1**  
**Verkehrsmengen (DTVw)**  
**Analyse 2021**

Gemeinde Budenheim

Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung



### Tag-Belastung 6:00 ... 22:00 Uhr

#### Legende

Tag-Belastung (6:00 bis 22:00 Uhr)

1.850	1.850 - Pkw/Zeit
95	95 - Lkw/Zeit
2.105	2.105 - Kfz/Zeit
91-14	Lkw1-Lkw2

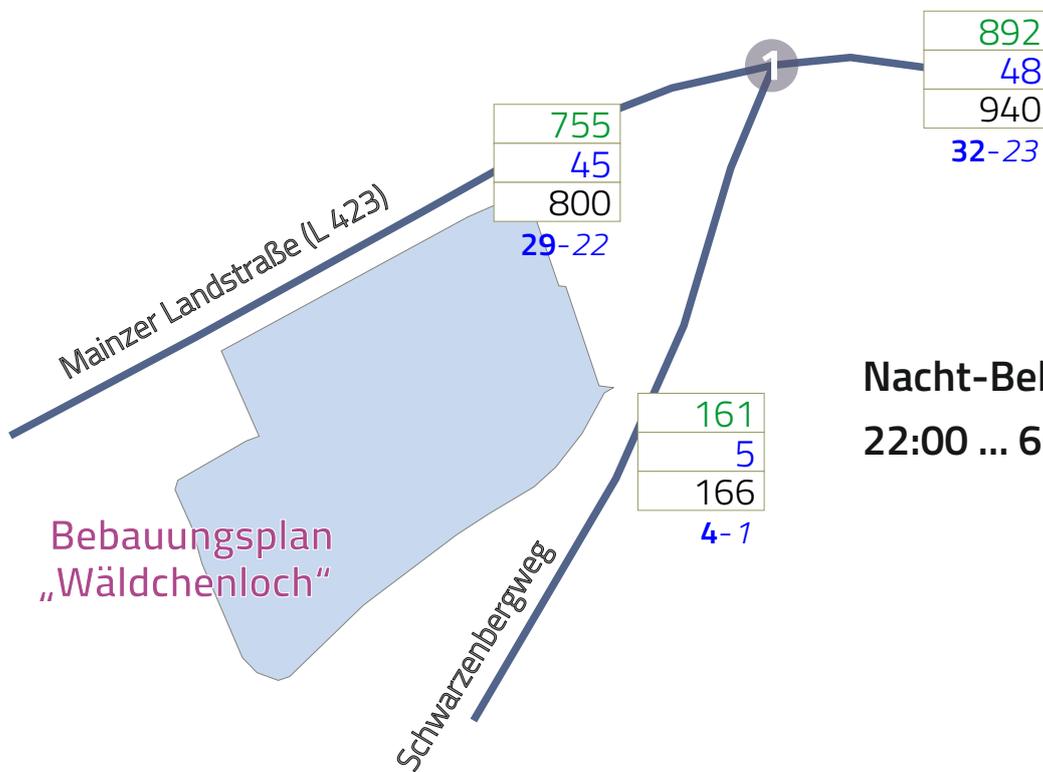
Nacht-Belastung (22:00 bis 6:00 Uhr)

154	154 - Pkw/Zeit
6	6 - Lkw/Zeit
160	160 - Kfz/Zeit
7-9	Lkw1-Lkw2

(Bezeichnung gemäß RLS-19)

#### Tagesbelastung (DTVw):

z.B.: 2.105 Kfz/16h+ 160 Kfz/8h  
= 2.265 Kfz/24h

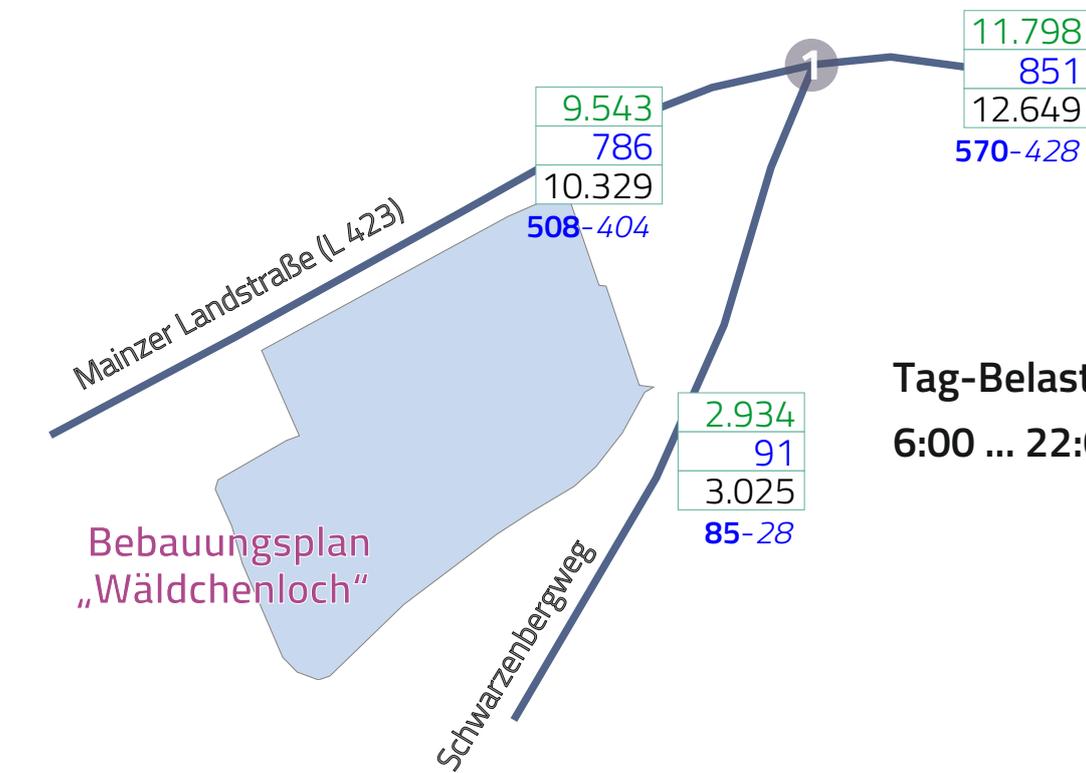


### Nacht-Belastung 22:00 ... 6:00 Uhr

## Anhang 11.2.1 Verkehrsmengen (DTVw) Basis-Nullfall 2035

Gemeinde Budenheim

Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung



### Tag-Belastung 6:00 ... 22:00 Uhr

#### Legende

Tag-Belastung (6:00 bis 22:00 Uhr)

1.850
95
2.105
91-14

1.850 - Pkw/Zeit  
95 - Lkw/Zeit  
2.105 - Kfz/Zeit  
**Lkw1-Lkw2**

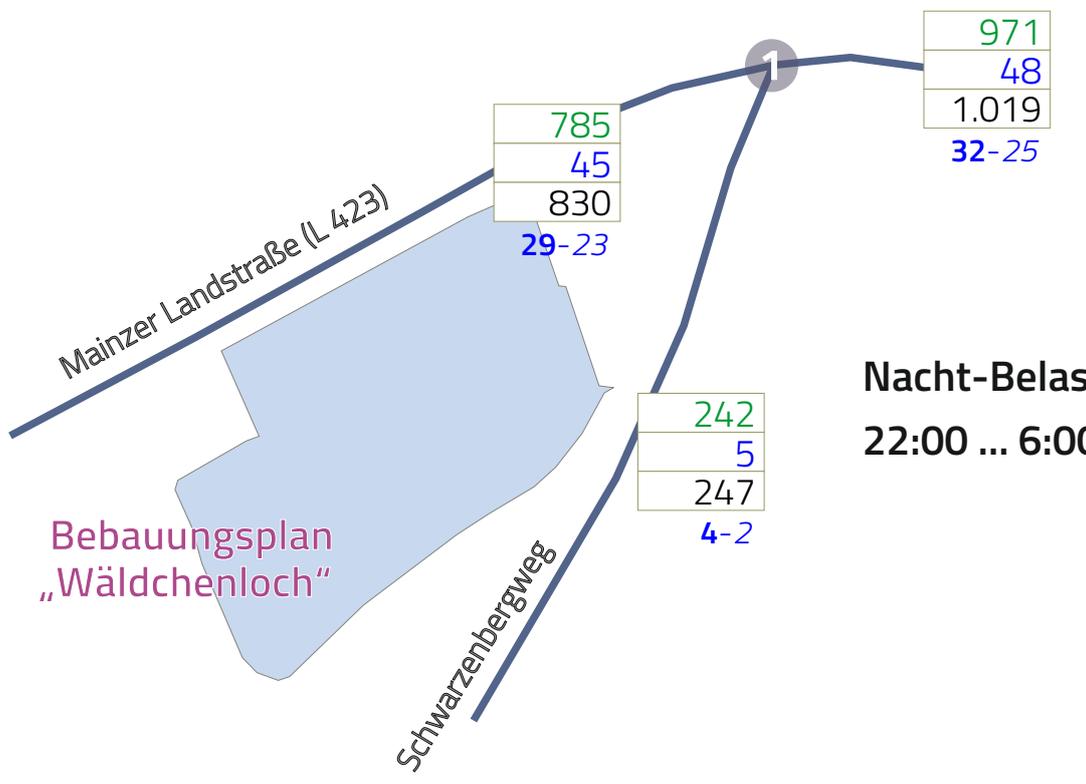
Nacht-Belastung (22:00 bis 6:00 Uhr)

154
6
160
7-9

154 - Pkw/Zeit  
6 - Lkw/Zeit  
160 - Kfz/Zeit  
**Lkw1-Lkw2**  
(Bezeichnung gemäß RLS-19)

#### Tagesbelastung (DTVw):

z.B.: 2.105 Kfz/16h + 160 Kfz/8h  
= 2.265 Kfz/24h

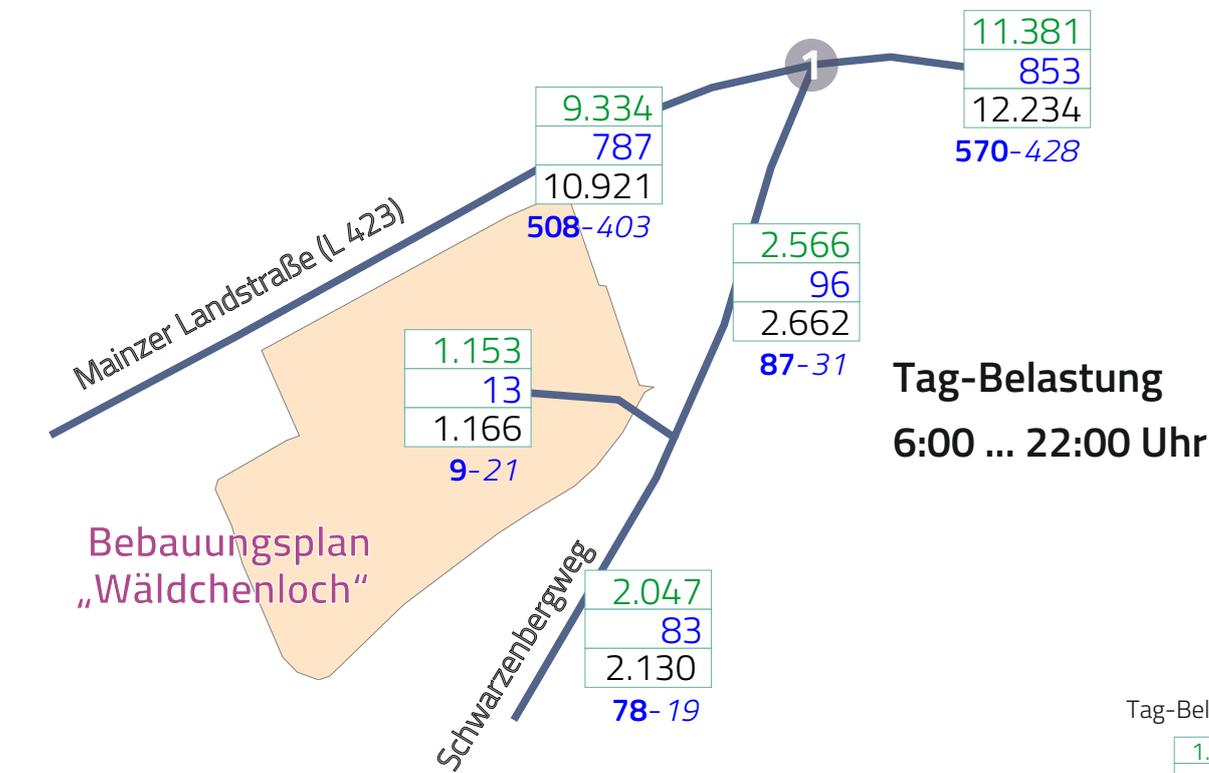


### Nacht-Belastung 22:00 ... 6:00 Uhr

## Anhang 11.2.2 Verkehrsmengen (DTVw) erweiterter Nullfall 2035

Gemeinde Budenheim

Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung



**Legende**

Tag-Belastung (6:00 bis 22:00 Uhr)

1.850	1.850 - Pkw/Zeit
95	95 - Lkw/Zeit
2.105	2.105 - Kfz/Zeit
91-14	Lkw1-Lkw2

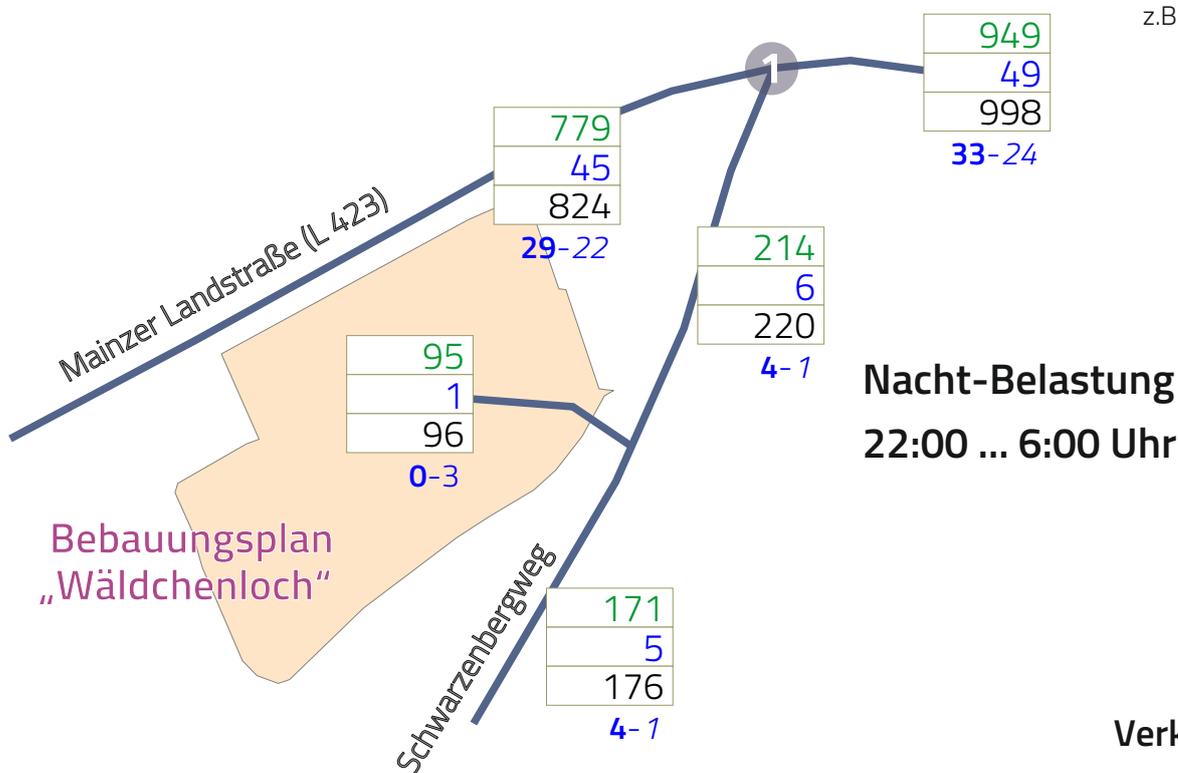
Nacht-Belastung (22:00 bis 6:00 Uhr)

154	154 - Pkw/Zeit
6	6 - Lkw/Zeit
160	160 - Kfz/Zeit
7-9	Lkw1-Lkw2

(Bezeichnung gemäß RLS-19)

**Tagesbelastung (DTVw):**

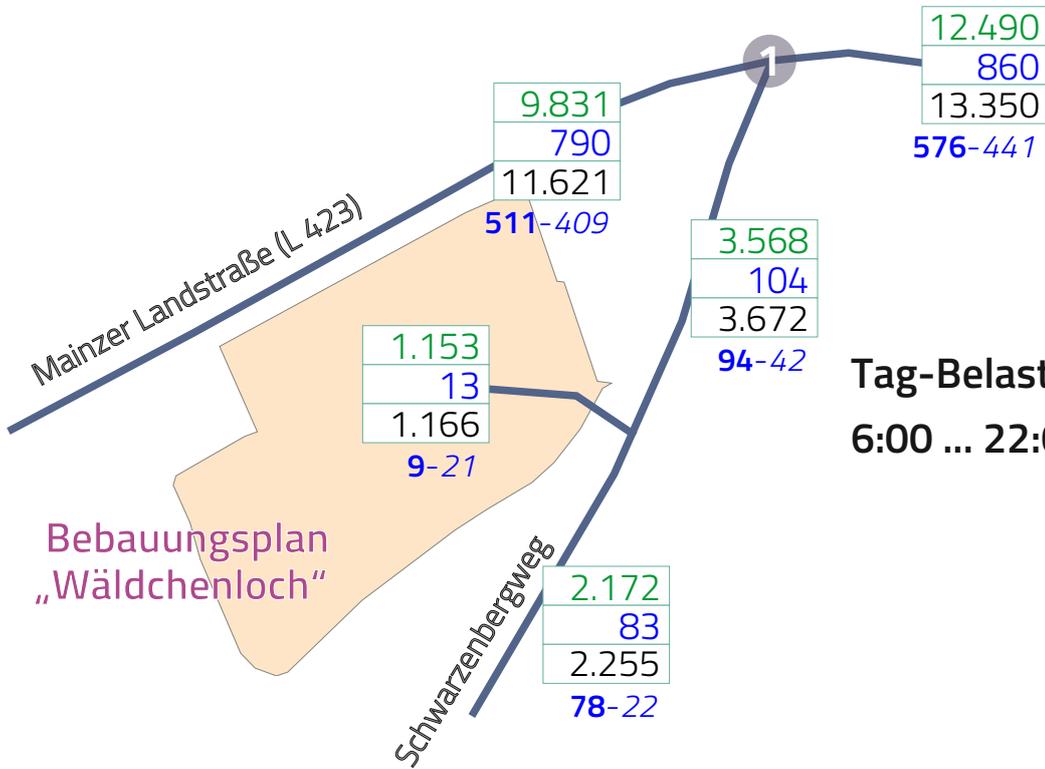
z.B.: 2.105 Kfz/16h+ 160 Kfz/8h  
= 2.265 Kfz/24h



**Anhang 11.3.1**  
**Verkehrsmengen (DTVw)**  
**Basis-Planfall 2035**

Gemeinde Budenheim

Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung



**Tag-Belastung**  
6:00 ... 22:00 Uhr

**Legende**

Tag-Belastung (6:00 bis 22:00 Uhr)

1.850	1.850 - Pkw/Zeit
95	95 - Lkw/Zeit
2.105	2.105 - Kfz/Zeit
91-14	Lkw1-Lkw2

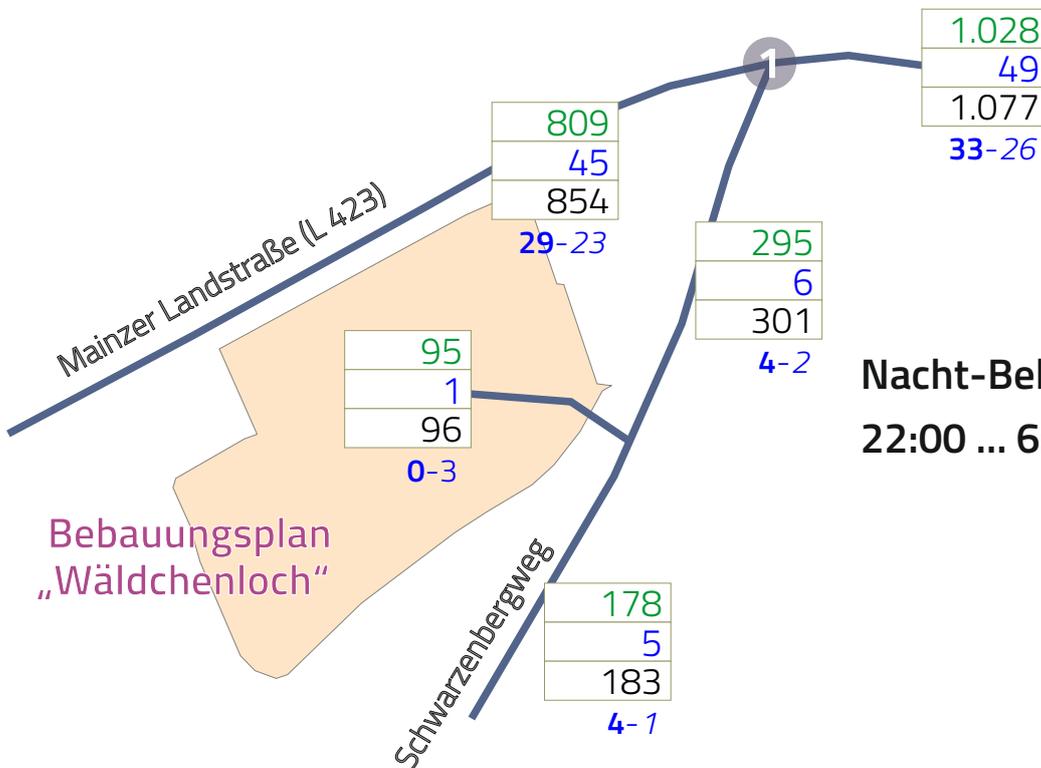
Nacht-Belastung (22:00 bis 6:00 Uhr)

154	154 - Pkw/Zeit
6	6 - Lkw/Zeit
160	160 - Kfz/Zeit
7-9	Lkw1-Lkw2

(Bezeichnung gemäß RLS-19)

**Tagesbelastung (DTVw):**

z.B.: 2.105 Kfz/16h+ 160 Kfz/8h  
= 2.265 Kfz/24h



**Nacht-Belastung**  
22:00 ... 6:00 Uhr

**Anhang 11.3.2**  
**Verkehrsmengen (DTVw)**  
**erweiterter Planfall 2035**

Gemeinde Budenheim

**Bebauungsplan „Am Wäldchenloch“ - verkehrliche Bewertung**