
Verkehrsuntersuchung zur geplanten Ortsrandstraße in Schwabenheim an der Selz

im Auftrag der Verbandsgemeinde Gau-Algesheim



Bericht
Februar 2015

VERKEHRSUNTERSUCHUNG ZUR GEPLANTEN ORTSRANDSTRASSE IN SCHWABENHEIM

im Auftrag der Verbandsgemeinde Gau-Algesheim

Erläuterungsbericht

6. Februar 2015

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Jörg Fleischer
Dipl.-Geogr. Lars-Frederik Koch
Christoph Göbel

HEINZ + FEIER GmbH

Verkehr • Umwelt • Energie

Kreuzberger Ring 6
65205 Wiesbaden

Telefon: 0611 / 71464-0
Telefax: 0611 / 71464-79
E-Mail: hf@heinz-feier.de

INHALT

	Seite
1. AUSGANGSSITUATION UND AUFGABENSTELLUNG	2
2. VERKEHRSELASTUNG IM BESTAND	3
3. ABSCHÄTZUNG DES VERKEHRSANFKOMMENS FÜR DAS NEUBAUGEBIET	5
4. MODELLRECHNUNGEN	7
4.1 Methodik	7
4.2 Analyse 2014	8
4.3 Prognose-Nullfall 2030	8
4.4 Planfall mit Ortsrandstraße Schwabenheim	10

ANLAGEN

ABBILDUNGEN

1. **AUSGANGSSITUATION UND AUFGABENSTELLUNG**

In der Ortsgemeinde Schwabenheim an der Selz werden Planungen zum Bau einer neuen Ortsrandstraße im Süden der Gemeinde betrieben. Sie soll eine neue Verbindung zwischen der Landesstraße 428 und der Kreisstraße 16 herstellen und neue Siedlungsflächen erschließen.

Die Ortsrandstraße soll am südlichen Ortseingang über einen Kreisverkehrsplatz von der L 428 nach Südwesten abzweigen und an die Straße „Am Gänsklauer“ anschließen. Von dort mündet die Ortsrandstraße am südwestlichen Ortsrand von Schwabenheim in die K 16.

Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wird die Verkehrsbelastung für die geplante Ortsrandstraße sowie die Wirkungen auf das umliegende Straßennetz abgeschätzt. Dabei werden auch zusätzliche Belastungen durch das geplante Neubaugebiet „Schwabenheim-Ost“ berücksichtigt. Grundlage der Betrachtungen bildet eine Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2008, in deren Rahmen umfangreiche Verkehrserhebungen in der Region stattgefunden haben /1/.

Das methodische Vorgehen, die Grundlagen und die Ergebnisse der Untersuchung sind nachfolgend dokumentiert und erläutert.

/1/ HEINZ + FEIER GmbH: Verkehrsuntersuchung zum Straßenbauprojekt der L 426 bei Essenheim und der L 419 bei Wackernheim – Erläuterungsbericht (im Auftrag des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz). Wiesbaden, Juni 2008.

2. VERKEHRSELASTUNG IM BESTAND

Für den Untersuchungsraum liegen umfangreiche Zähl- und Befragungsdaten aus dem Jahr 2007 aus der „Verkehrsuntersuchung zum Straßenbauprojekt der L 426 bei Essenheim und der L 419 bei Wackernheim“ /2/ vor, anhand derer ein Verkehrsmodell kalibriert wurde.

Die Zähl- und Befragungsdaten aus dem Jahr 2007 wurden mit Kontrollzählungen an zwei Querschnitten an der L 428 südlich von Schwabenheim und an der K 16 zwischen Schwabenheim und Bubenheim ergänzt. Diese Zählungen fanden am Dienstag, 02.12.2014 über insgesamt 5 Stunden zwischen 7.00 und 9.00 Uhr sowie zwischen 15.00 und 18.00 Uhr statt. Die Lage der Zählstellen aus der Zählung 2007 und der aktuellen Kontrollzählungen wird aus **Anlage 1** ersichtlich.

Bei den Kontrollzählungen wurden die einzelnen Verkehrsströme in Viertelstundenintervallen erfasst und nach den folgenden Fahrzeugarten differenziert:

- Fahrrad
- Kraftrad / Moped
- Pkw / Kombi / Pkw mit Anhänger
- Lkw / Bus
- Lastzug / Sattelzug / Sonstige

Als Erhebungspersonal wurden geschulte Hilfskräfte der HEINZ + FEIER GmbH eingesetzt. Es herrschte ruhiges, trockenes Winterwetter.

Die Ergebnisse der Kontrollzählungen für die Erhebungszeitbereiche sind in **Anlage 2** dargestellt. Die erhobenen Belastungen werden nach dem Berechnungsverfahren von Schmidt /3/ (Grundlage der Hochrechnung im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS) auf die „Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen“ (DTV_W) hochgerechnet. Dabei wird in mehreren Schritten eine Hoch- und Umrechnung vollzogen, welche die Einflüsse des Erhebungsortes und des Erhebungszeitpunkts wie Wochentag und Jahreszeit berücksichtigt. In **Abbildung 1** sind die ermittelten DTV_W -Werte dargestellt. Zusätzlich sind dort

/2/ HEINZ + FEIER GmbH: Verkehrsuntersuchung zum Straßenbauprojekt der L 426 bei Essenheim und der L 419 bei Wackernheim – Erläuterungsbericht (im Auftrag des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz). Wiesbaden, Juni 2008.

/3/ Gerhard Schmidt; Hochrechnungsfaktoren für Kurzzeitmessungen auf Innerortsstraßen; in Straßenverkehrstechnik 11/96

Ergebnisse der Elektronischen Verkehrszählung des Landes Rheinland-Pfalz aus dem Jahr 2012 dargestellt, die vom Landesbetrieb Mobilität zur Verfügung gestellt wurden.

Die Landesstraße L 428 ist im Erhebungszeitraum heute mit ca. 3.200 Kfz/5h belastet, woraus sich nach der Hochrechnung ein DTV_W von ca. 7.720 Kfz/24h ergibt. Der Lkw-Anteil liegt bei 3,3 %.

Auf der Kreisstraße K 16 zwischen Schwabenheim und Bubenheim konnten ca. 1.300 Kfz/5h gezählt werden, was nach Hochrechnung einen DTV_W von 3.210 Kfz/24h ergibt. Der Lkw-Anteil liegt hier bei 3,6 %.

Im Vergleich zu den hochgerechneten Zählwerten aus dem Jahr 2007 hat sich das Verkehrsaufkommen auf der L 428 zwischen Schwabenheim und Stackeden-Elsheim um ca. 500 Kfz/24h erhöht. Auf der K 16 zwischen Schwabenheim und Bubenheim ist nur eine leichte Erhöhung um ca. 100 Kfz/24h festzustellen.

3. **ABSCHÄTZUNG DES VERKEHRSAUFKOMMENS FÜR DAS NEUBAUGEBIET**

Die Grundlage für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens für das geplante Neubaugebiet „Schwabenheim-Ost“ bildet das aktuelle Nutzungskonzept der Ortsgemeinde Schwabenheim. Eine Übersicht über die Planung ist in **Anlage 3** dargestellt. Die Angaben zu Art und Maß der geplanten Nutzungen wurden vom Auftraggeber vorgegeben. Demnach sind in dem Gebiet im nördlichen Abschnitt 27 Wohneinheiten und im südlichen Abschnitt 37 Wohneinheiten vorgesehen. Darauf aufbauend wird das Verkehrsaufkommen für die beiden Abschnitte unter Berücksichtigung typischer Kennwerte jeweils getrennt für die folgenden Verkehrsarten abgeschätzt:

- Einwohnerverkehr
- Besucherverkehr
- Lieferverkehr

Den Berechnungen zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens liegen die nachfolgend aufgeführten repräsentativen Kenngrößen der Verkehrserzeugung zugrunde. Dabei finden die Lage und die Art des Neubaugebietes in Schwabenheim Berücksichtigung. Die Kennwerte wurden für Normalwerkstage aus /4/ abgeleitet.

Einwohner

- 2,5 Einwohner/Wohneinheit
- 3,5-4,0 Wege/Einwohner
- 85% heimgebundene Wege
- 60% MIV-Anteil
- 1,2 Personen/Pkw Besetzungsgrad

Besucher

- 5% Anteil Besucherverkehr
- 70% MIV-Anteil
- 1,2 Personen/Pkw Besetzungsgrad

Lieferungen

- 0,05 Fahrten/Einwohner

/4/ Bosserhoff, Dietmar; Programm Ver_Bau , update 2013: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung; Gustavsburg 2014

Die daraus berechneten täglichen Kfz-Fahrten sind in **Tabelle 1** zusammengefasst. Es ist ausschließlich der auf das geplante Neubaugebiet bezogene zusätzliche Verkehr enthalten.

	Kfz-Fahrten Abschnitt Nord	Kfz-Fahrten Abschnitt Süd	Kfz-Fahrten gesamt
Einwohnerverkehr	109	148	257
Besucherverkehr	8	11	19
Lieferverkehr	4	6	10
Summe	121	165	286

Tabelle 1: durchschnittliche zusätzliche auf das geplante Neubaugebiet bezogene Kfz-Fahrten pro Normalwerktag

Insgesamt sind durch das geplante Neubaugebiet an einem Normalwerktag etwa 286 zusätzliche Kfz-Fahrten zu erwarten. Es handelt sich dabei überwiegend um Fahrten, die durch die Einwohner verursacht werden.

Die Anbindung des Neubaugebiets an das Straßennetz erfolgt für den nördlichen Abschnitt direkt an die L 428 in Verbindung mit der Errichtung eines Kreisverkehrs. Der Anbindung des südlichen Abschnitts des Neubaugebietes erfolgt über eine Verlängerung der Straße „Am Sonnenberg“, die in die geplante Ortsrandstraße einmündet (vgl. **Anlage 3**).

4. MODELLRECHNUNGEN

4.1 Methodik

Das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum wird in einem Modellsystem bestehend aus Netzmodell und Fahrtenmatrizen abgebildet, dass im Rahmen der „Verkehrsuntersuchung zum Straßenbauprojekt der L 426 bei Essenheim und der L 419 bei Wackernheim“ /5/ erstellt und kalibriert wurde.

Das Netzmodell umfasst Strecken und Knoten, die entsprechend den vorhandenen Straßenabschnitten und Knotenpunkten modelliert sind. Definierte Verkehrsbezirke sind über Einspeisungspunkte mit dem Streckennetz verbunden. Im Planungsgebiet und engeren Untersuchungsgebiet wurden die wesentlichen Straßenabschnitte und Knotenpunkte besichtigt und anhand der folgenden Parameter die Verschlüsselung des Netzes vorgenommen:

- Mittlere Geschwindigkeit der einzelnen Straßenabschnitte, in Abhängigkeit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Streckenführung
- Anzahl der Fahrspuren und Fahrbahnbreiten
- Art und Funktion der Straße sowie deren Lage (freie Strecke, anbaufrei oder Ortsdurchfahrt)
- Topographische Gegebenheiten
- Art und Betrieb der Knotenpunkte mit Anzahl der Fahrstreifen
- Besondere Gegebenheiten wie z.B. Einbahnstraßen

Die Einteilung der Verkehrsbezirke entspricht im Planungsgebiet und im angrenzenden Untersuchungsraum den Ortsgemeinden. Die Ortsgemeinde Schwabenheim wurde feiner in drei Verkehrsbezirke unterteilt sowie um zwei neue Verkehrsbezirke für die beiden Abschnitte des Neubaugebietes „Schwabenheim-Ost“ ergänzt. Die Stadtteile der Stadt Mainz sind jeweils in einem Verkehrsbezirk abgebildet. Mit zunehmender Entfernung zum Planungsgebiet nimmt die Größe der Verkehrsbezirke zu und gleichzeitig die Feinheit des Streckennetzes ab. Insgesamt umfasst das Modell über 100 Verkehrsbezirke.

Die Berechnung der Routenwahl für jede einzelne Fahrbeziehung und somit der Gesamtbelastung des Streckennetzes erfolgt mit einem kapazitätsabhängigen Umlegungsverfahren auf 24-Stundenbasis. Die Umlegungsrechnung

/5/ HEINZ + FEIER GmbH: Verkehrsuntersuchung zum Straßenbauprojekt der L 426 bei Essenheim und der L 419 bei Wackernheim – Erläuterungsbericht (im Auftrag des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz). Wiesbaden, Juni 2008.

aus dem Jahr 2007 wird anhand der vorliegenden Erhebungsdaten für die Analysesituation 2014 geeicht. Anschließend werden die Fahrtenmatrizen auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben und verschiedene Prognosefälle untersucht. Insgesamt werden die folgenden Untersuchungsfälle betrachtet:

- Analyse
- Prognose-Nullfall 2030
- Planfall mit Ortsrandstraße Schwabenheim inklusive dem Neubaugebiet „Schwabenheim-Ost“

Der Umlegungsrechnung für die Prognose 2030 (Prognose-Nullfall) liegt die Prognose-Matrix 2030 zugrunde. Das Prognose-Nullfall-Netz entspricht dem kalibrierten Analyse-Netz. Für die Untersuchung des Planfalls wird das Prognose-Nullfall-Netz um die oben aufgeführte zu untersuchende Maßnahmen erweitert sowie in den Prognose-Fahrtenmatrizen die Fahrten des Neubaugebietes „Schwabenheim-Ost“ ergänzt.

4.2 Analyse 2014

Die Fahrtenmatrizen (Pkw/Lkw) aus der Untersuchung 2007 werden anhand eines Strukturdatenvergleichs zwischen 2007 und 2014 auf einen aktuellen Stand hochgerechnet. Anhand der Ergebnisse der Kontrollzählungen an der L 428 und der K 16 sowie der Ergebnisse der Elektronischen Verkehrszählungen des Landes Rheinland-Pfalz wird das Modell kalibriert. Die Ergebnisse der Analyse-Umlegung sind in **Abbildung 2** dargestellt. Die mit Hilfe des Modells berechneten Belastungen stimmen gut mit den erhobenen Zählwerten überein. Somit kann davon ausgegangen werden, dass das Modell der Analyse den heutigen Zustand hinreichend genau abbildet.

4.3 Prognose-Nullfall 2030

Zur Prognose der Verkehrsnachfrage im Jahr 2030 werden die Fahrtenmatrizen der kalibrierten Analyse fortgeschrieben. Grundlage hierfür bildet die „Verkehrsprognose auf demografischer Grundlage“ der VERTEC GmbH, Koblenz / 6 /. Diese berücksichtigt zur Prognose der Verkehrsentwicklung verschiedene Einflussgrößen, wie die Entwicklung von Bevölkerung, Führerscheininhabern, Pkw-Verfügbarkeit, Mobilitätsraten und

/6/ VERTEC GmbH (2012): Verkehrsprognose auf demografischer Grundlage (Basisjahr 2010/2011). PKW-Bestand und Verkehrsentwicklung außerorts. Koblenz.

Fahrtweiten. Es werden zwei Szenarien entwickelt, die sich hinsichtlich der angenommenen zukünftigen Entwicklung der Kraftstoffpreise unterscheiden (moderates Szenario und dynamisches Szenario).

Für die vorliegende Untersuchung wird ein Mittelwert aus moderatem und dynamischem Szenario angesetzt. Dieses Szenario weist für das gesamte Land Rheinland-Pfalz zwischen 2011 und 2030 einen Verkehrszuwachs von 7,5% aus, wobei sich die Entwicklungen in den einzelnen Landkreisen und kreisfreien Städten deutlich voneinander unterscheiden. Zur Hochrechnung der Analyse-Fahrtenmatrizen wird ein Mittelwert der jeweiligen in der „Verkehrsprognose auf demografischer Grundlage“ für die Landkreise im Untersuchungsraum für das moderate und das dynamische Szenario ausgewiesenen Werte des „Index Verkehrsentwicklung“ verwendet. Bei gebietsübergreifenden Relationen wird jeweils der Mittelwert des „Index Verkehrsentwicklung“ von Quell- und Zielort angesetzt.

Die Ergebnisse der Umlegungsrechnung für den Prognose-Nullfall sind in **Abbildung 3** dargestellt und in **Tabelle 2** vergleichend zu den Analyse-Ergebnissen zusammengefasst.

Querschnitt	Analyse	Prognose-Nullfall	Veränderung
	Kfz/24h	Kfz/24h	%
L 428 südlich von Schwabenheim	7.800	8.000	+2,6
L 428 nördlich von Groß-Winternheim	8.000	8.500	+6,3
K 16 zw. Schwabenheim und Bubenheim	3.200	3.400	+6,3
K 16 zw. Bubenheim und Engelstadt	1.500	1.600	+6,7
L 413 westlich Stackeden-Elsheim	8.300	8.600	+3,6
L 413 östlich Stackeden-Elsheim	9.600	10.200	+6,3
L 426 zw. Stad.-Elsheim u. Essenheim	8.500	8.700	+2,4
L 426, Umfahrung Essenheim	9.600	9.800	+2,1

Tabelle 2: Prognose-Nullfall 2030, ausgewählte Querschnittbelastungen im Vergleich zur Analyse (DTV_w)

4.4 Planfall mit Ortsrandstraße Schwabenheim

Der Planfall umfasst den Bau der Ortsrandstraße Schwabenheim zwischen der L 428 und der K 16 sowie die Realisierung des Neubaugebiets „Schwabenheim-Ost“. Für die Berechnung des Planfalls wird auf Basis des Analyse-Netzes die zu untersuchende Ortsrandstraße sowie die Anschlüsse der Ortsrandstraße an das Bestandsnetz im Netzmodell versorgt sowie in den Fahrtenmatrizen die zusätzlichen Fahrten des Neubaugebietes „Schwabenheim-Ost“ ergänzt. Die aus der Umlegungsrechnung resultierende Belastungssituation ist in **Abbildung 4** dargestellt. Die Veränderungen gegenüber dem Prognose-Nullfall sind in **Abbildung 5** graphisch und in **Tabelle 3** tabellarisch dokumentiert.

Demnach ist die neue Ortsrandstraße zwischen dem Abzweig von der K 16 und dem Anschluss des südlichen Abschnitts des Neubaugebiets mit ca. 2.000 Kfz/24h belastet. Auf dem kurzen Abschnitt der Ortsrandstraße zwischen dem geplanten Kreisverkehr an der L 428 und der Einmündung der Verlängerung der Straße „Am Sonnenberg“ liegt die Belastung bei ca. 2.500 Kfz/24h. Der nordöstliche Arm des neuen Kreisverkehrs ist mit 120 Fahrten/24h aus dem Abschnitt Nord des Neubaugebietes belastet.

Querschnitt	Prognose-Nullfall	Planfall	Veränderung
	Kfz/24h	Kfz/24h	%
L 428 südlich von Schwabenheim	8.000	8.500	+6,3
L 428 nördlich von Groß-Winternheim	8.500	8.600	+1,2
K 16 zw. Schwabenheim und Bubenheim	3.400	3.800	+11,8
K 16 zw. Bubenheim und Engelstadt	1.600	2.000	+25,0
L 413 westlich Stackeden-Elsheim	8.600	8.400	-2,3
L 413 östlich Stackeden-Elsheim	10.200	10.300	+1,0
L 426 zw. Stad.-Elsheim u. Essenheim	8.700	8.800	+1,1
L 426 Umfahrung Essenheim	9.800	10.000	+2,0
Ortsrandstraße Schwabenheim	-	2.000	+100,0

Tabelle 3: Planfall, ausgewählte Querschnittbelastungen im Vergleich zum Prognose-Nullfall (DTV_w)

Die Verkehrsbelastung auf der K 16 nimmt zwischen Schwabenheim und Bubenheim um ca. 400 Kfz/24h und zwischen Bubenheim und Engelstadt um ca. 300 Kfz/24 zu. Hierbei handelt es sich einerseits um zusätzliche Fahrten aus dem Neubaugebiet „Schwabenheim-Ost“ und andererseits um ca. 200 Fahrten/24h, die im Planfall durch die Netzwirkung der Ortsrandstraße von der L 413 zwischen Stackeden-Elsheim und Jugenheim auf die K 16 verlagert werden.

Die L 428 zwischen Schwabenheim und Stackeden-Elsheim ist im Planfall mit ca. 500 Fahrten/24h mehr im Vergleich zum Prognose-Nullfall belastet. Hierbei handelt es sich ebenfalls um zusätzliche Fahrten durch das Neubaugebiet und verlagerte Fahrten von der L 413. Die zusätzlichen Belastungen auf dem restlichen Straßennetz in Richtung Ingelheim und in Richtung Mainz und A 63 liegen bei jeweils ca. 100 Fahrten/24h, die durch das Neubaugebiet erzeugt werden.

Die geplante Ortsrandstraße nimmt demnach in erster Linie die Fahrten der Relation aus/nach Richtung Bubenheim nach/aus Richtung Stackeden-Elsheim auf, die in Analyse und Prognose-Nullfall über die innerörtlichen Abschnitte von L 428 und K 16 verkehren. Der innerörtliche Bereich von Schwabenheim wird von diesen Fahrten entlastet. Hinzu kommen auf der Ortsrandstraße die Fahrten des Neubaugebiets „Schwabenheim-Ost“. Die großräumigen Verlagerungswirkungen der geplanten Ortsrandstraße beschränken sich auf einen geringen Umfang von ca. 200 Fahrten/24h.

Wiesbaden, im Februar 2015

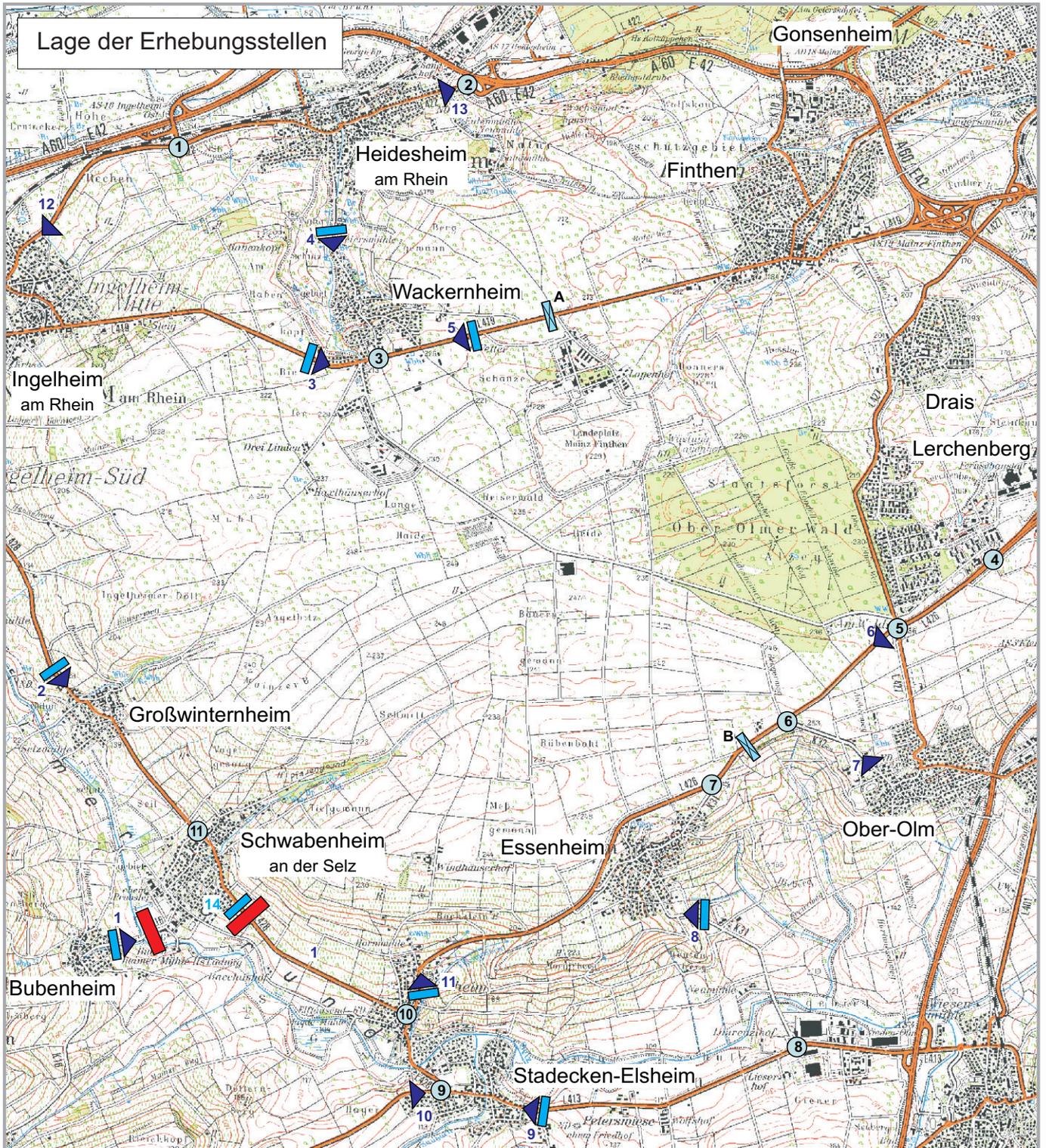
HEINZ + FEIER GmbH

ANLAGEN

Anlage 1: Lage der Erhebungsstellen

Anlage 2: Ergebnisse der Verkehrszählungen vom 02.12.2014

Anlage 3: Lageplan Neubaugebiet „Schwabenheim-Ost“



**Kontrollzählung am 02.12.2014
von 7.00 - 9.00 Uhr und
15.00 - 18.00 Uhr**

 Querschnittszählung

Verkehrserhebung im Rahmen der Verkehrsuntersuchung
zum Straßenneubauprojekt zwischen der L 426 bei Essenheim
und der L 419 bei Wackerndorf
am Mittwoch, 29.08.2007 von 6.00 Uhr bis 20.00 Uhr
Auftraggeber: Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz



Befragung im fließenden Verkehr



Knotenpunktzählung



Querschnittszählung

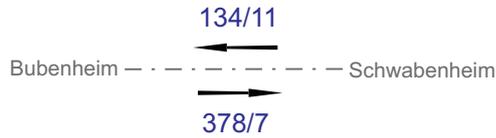


Mobile Langzeitzählung
von Montag, den 27.08.2007
bis Freitag, den 31.08.2007

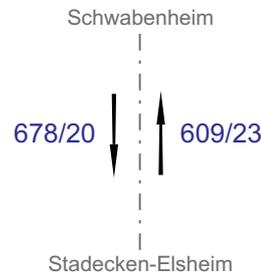
Ergebnisse der Verkehrszählungen vom 02.12.2014

Vormittag 07.00 - 09.00 Uhr
 [Kfz/Schwerverkehr / 2h]

K 16

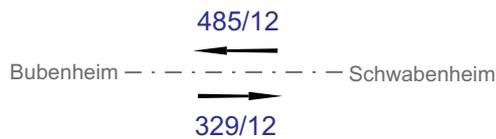


L 428

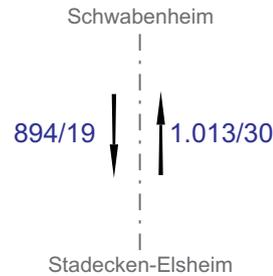


Nachmittag 15.00 - 18.00 Uhr
 [Kfz/Schwerverkehr / 3h]

K 16

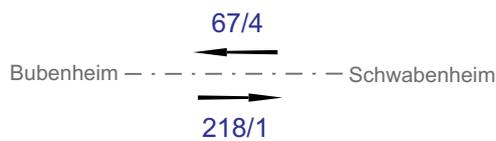


L 428

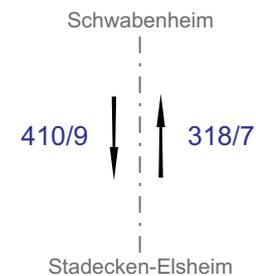


Spitzenstunde am Vormittag
 [Kfz/Schwerverkehr / h]

K 16 (07.15 - 08.15 Uhr)

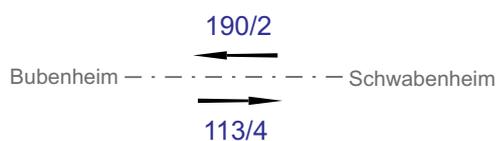


L 428 (07.00 - 08.00 Uhr)

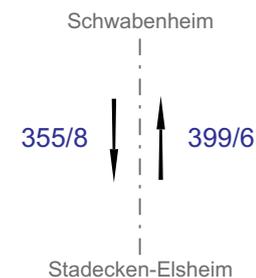


Spitzenstunde am Nachmittag
 [Kfz/Schwerverkehr / h]

K 16 (16.45 - 17.45 Uhr)



L 428 (16.30 - 17.30 Uhr)



Lageplan Neubaugebiet „Schwabenheim - Ost“



(Quelle: Dörhöfer & Partner, Engelstadt)

ABBILDUNGEN

Abb. 1: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTV_W)

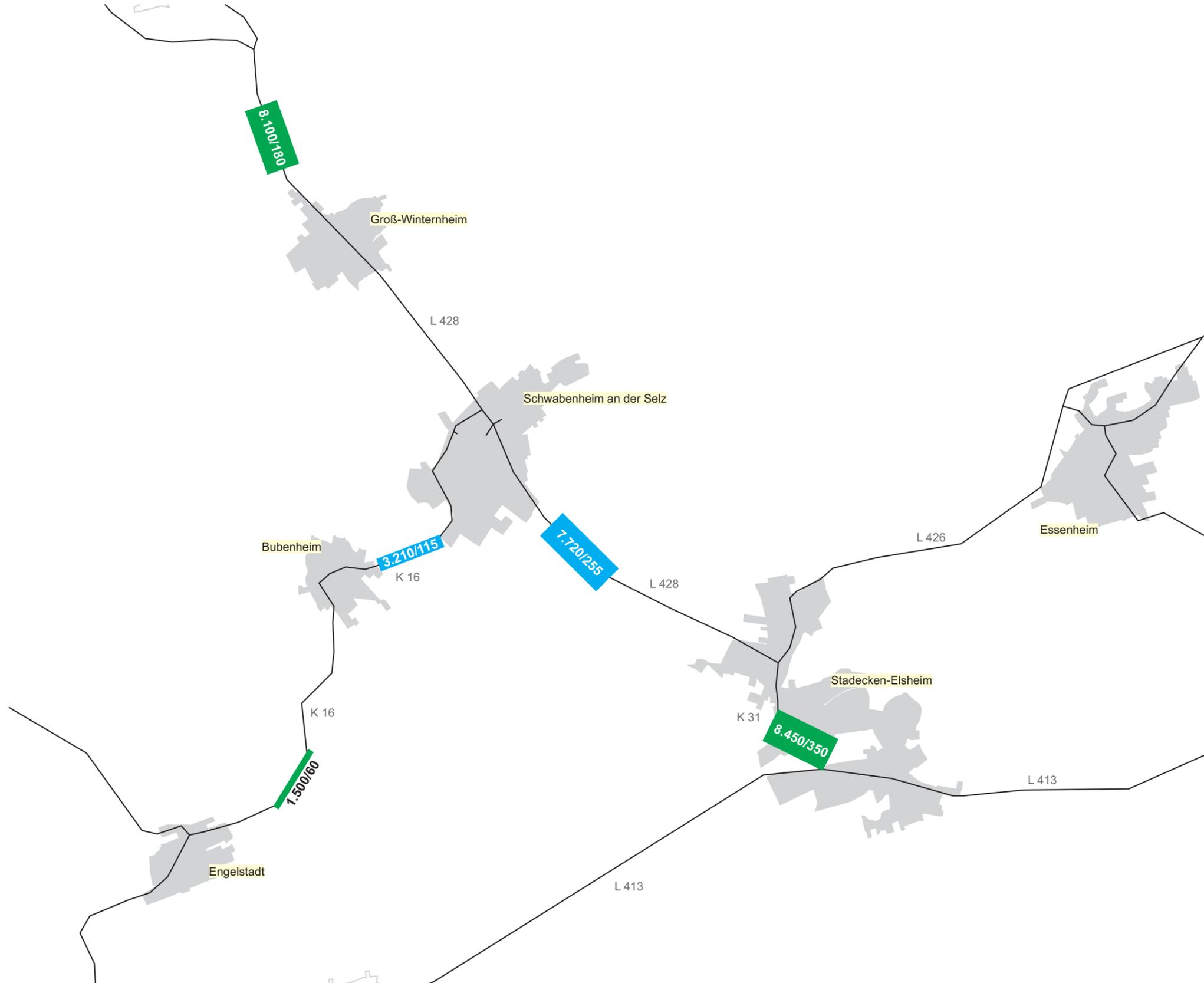
Abb. 2: Modellrechnung Analyse (DTV_W)

Abb. 3: Modellrechnung Prognose-Nullfall (DTV_W)

Abb. 4: Modellrechnung Planfall (DTV_W)

Abb. 5: Differenzbelastung Planfall ./ Prognose-Nullfall

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTV_w) [Kfz/SV]



- 8.450/350 Elektronische Verkehrszählung Rheinland-Pfalz 2012
- 7.720/255 Hochrechnung auf Grundlage der Zählung der HEINZ + FEIER GmbH vom 02.12.2014

Maßstab:
 10.000 7.500 5.000 2.500 [Kfz/24h]
 Alle Werte sind auf 50 (Kfz/24h) bzw. 5 (SV/24h) gerundet

Verbandsgemeinde Gau-Algesheim

Verkehrsuntersuchung zur geplanten Ortsrandstraße in Schwabenheim an der Selz



Modellrechnung Analyse
DTV_w
[Kfz/SV/24h]

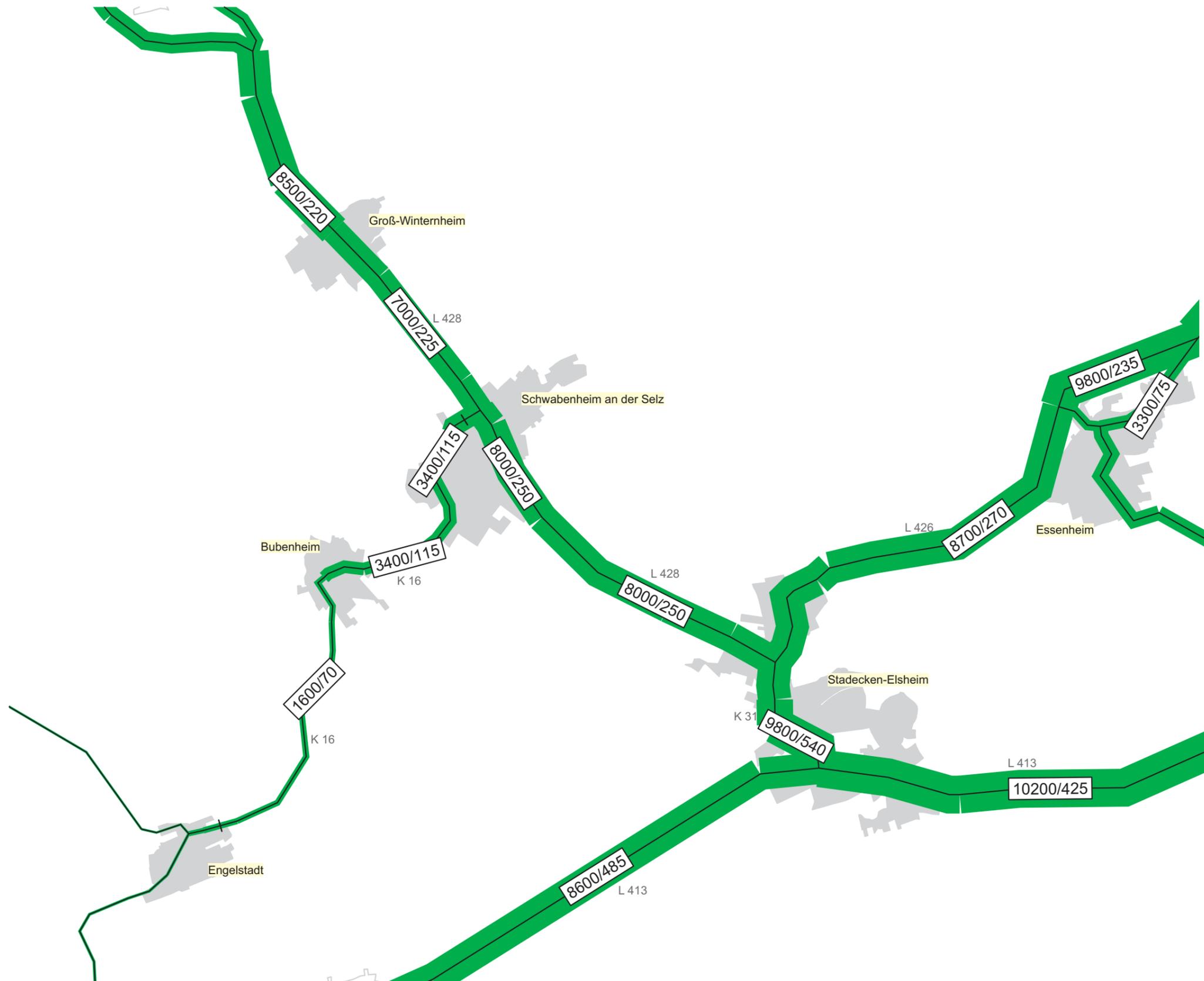


Maßstab:
10.000 7.500 5.000 2.500 [Kfz/24h]
Alle Werte sind auf 100 (Kfz/24h) bzw. 10 (SV/24h) gerundet

Verbandsgemeinde
Gau-Algesheim
Verkehrsuntersuchung zur
geplanten Ortsrandstraße in
Schwabenheim an der Selz



Modellrechnung Prognose-Nullfall
DTV_w
[Kfz/SV/24h]



Maßstab:
10.000 7.500 5.000 2.500 [Kfz/24h]
Alle Werte sind auf 100 (Kfz/24h) bzw. 10 (SV/24h) gerundet

**Verbandsgemeinde
Gau-Algesheim**

Verkehrsuntersuchung zur
geplanten Ortsrandstraße in
Schwabenheim an der Selz



Modellrechnung Planfall
DTV_w
[Kfz/SV/24h]



Maßstab:
10.000 7.500 5.000 2.500 [Kfz/24h]
Alle Werte sind auf 100 (Kfz/24h) bzw. 10 (SV/24h) gerundet

Verbandsgemeinde
Gau-Algesheim

Verkehrsuntersuchung zur
geplanten Ortsrandstraße in
Schwabenheim an der Selz



Differenzbelastung Planfall ./.
Prognose-Nullfall
DTV_w
[Kfz/SV/24h]



- 1950 Abnahme der Belastung
- 2800 Zunahme der Belastung

Verbandsgemeinde
Gau-Algesheim

Verkehrsuntersuchung zur
geplanten Ortsrandstraße in
Schwabenheim an der Selz

