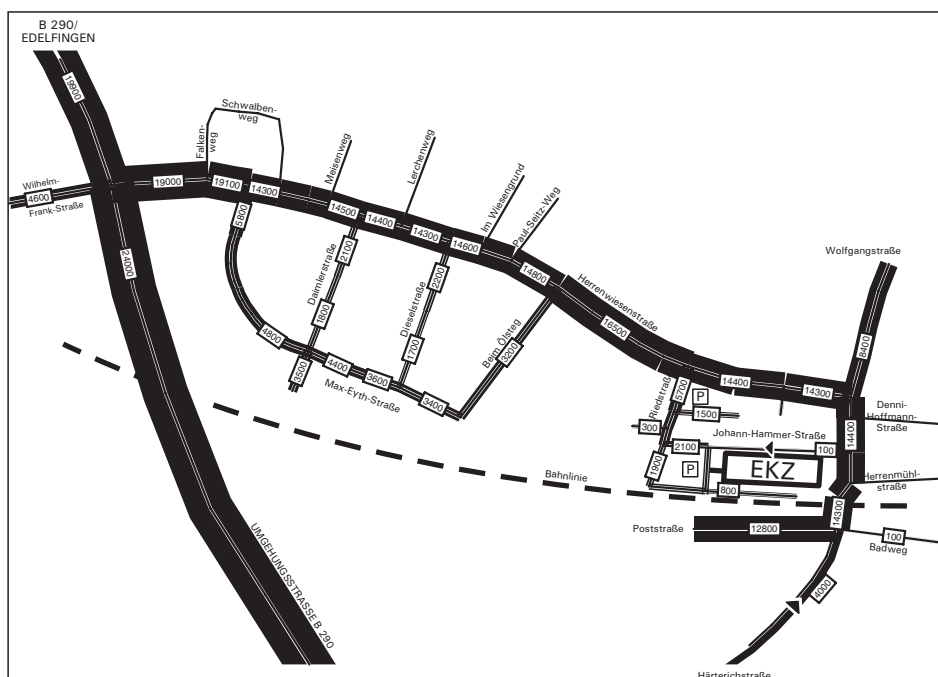




VERKEHRSUNTERSUCHUNG

ZUM GEPLANTEN EINKAUFSZENTRUM "TAUBERPARK"
AUF DEM EHEMALIGEN GÜTERBAHNHOF-AREAL



TEXTLICHE ERLÄUTERUNGEN
PLANDARSTELLUNGEN

MAI 2007

GROSSE KREISSTADT

BAD MERGENTHEIM



VERKEHRSUNTERSUCHUNG

**ZUM GEPLANTEN EINKAUFSZENTRUM "TAUBERPARK"
AUF DEM EHEMALIGEN GÜTERBAHNHOF-AREAL**

Prof. Dipl.-Ing. Gunter Kölz
Dipl.-Ing. Markus Schaible
Dagmar Kuhnle

PLANUNGSGRUPPE KÖLZ GmbH
Hoferstraße 9A – 71636 Ludwigsburg
Tel.: 07141/9 73 01-0 – Fax: 07141/ 9 73 01-10
e-mail: info@planungsgruppe-koelz.de

MAI 2007

I N H A L T

1. AUSGANGSSITUATION
2. VERKEHRSDATEN ZUM ANALYSEZUSTAND 2006/2007
 - 2.1 Verkehrserhebungen und Grundlagen zum Individualverkehr
 - 2.2 Interpretation der Analyseergebnisse
3. VERKEHRSPROGNOSE 2020
 - 3.1 Strukturelle Entwicklungen
 - 3.2 Motorisierung / Mobilität
 - 3.3 Ermittlung des zusätzlichen Fahrtenaufkommens
 - 3.4 Prognosetrend
4. DEFINITION RELEVANTER PLANFÄLLE
 - 4.1 Analyseumlegung 2006/2007 – bei Realisierung EKZ "Tauberpark" + ALDI
 - 4.2 0-Prognose 2020
 - 4.3 Prognose 2020 Planfall "Tauberpark"
5. QUERSCHNITTBELASTUNGEN DER JEWEILIGEN PLANFALLKONSTELLATIONEN
 - 5.1 Analyseumlegung 2006/2007
 - 5.2 0-Prognose 2020
 - 5.3 Prognose 2020 Planfall "Tauberpark"
6. DIMENSIONIERUNG UND LEISTUNGSFÄHIGKEIT
 - 6.1 Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt Herrenwiesenstraße / Riedstraße
7. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNG

8. PLANDARSTELLUNGEN

- 1 Analysezustand 2006/2007 – Querschnittbelastungen Kfz/24h
- 2 Analyseumlegung 2006/2007 – Knotenstrombelastungen Kfz/4h
- 3 Analyseumlegung 2006/2007 – Querschnittbelastungen Kfz/24h
- 4 O-Prognose 2020 – Knotenstrombelastungen Kfz/4h
- 5 O-Prognose 2020 – Querschnittbelastungen Kfz/24h
- 6 Prognose 2020 – Knotenstrombelastungen Kfz/4h
- 7 Prognose 2020 – Querschnittbelastungen Kfz/24h
- 8 Leistungsfähigkeitsberechnung zur Prognose 2020 für den Kreisverkehrsknotenpunkt Herrenwiesenstraße / Riedstraße
- 9 Tabellenblatt zum Analysezustand 2006/2007
- 10 Tabellenblatt zur Analyseumlegung 2006/2007
- 11 Tabellenblatt zur O-Prognose 2020
- 12 Tabellenblatt zur Prognose 2020

1. **AUFGABENSTELLUNG**

Die Firma TG-Immobilien GmbH, Saarbrücken, plant in Bad Mergentheim die Errichtung eines Einkaufszentrums "Tauberpark" und eines in einem separaten Gebäude untergebrachten Lebensmitteldiscountmarktes (ALDI) auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhof-Areals.

Zur generellen Thematik der Ansiedlung eines Einkaufszentrums auf diesen Flächen wurde bereits im Oktober 2004 eine umfassende "Verkehrsuntersuchung zum geplanten Einkaufszentrum auf dem ehemaligen Güterbahnhof-Areal" ausgearbeitet.

Im Vorfeld und parallel dazu wurde im Jahre 2004 durch die Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA) eine Untersuchung mit dem Titel "Das Mittelzentrum **Bad Mergentheim (Main-Tauber-Kreis)** als Standort für ein innerstädtisches Einkaufs- und Dienstleistungszentrum / GMA – Wirkungsanalyse zu den wirtschaftlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Folgen der geplanten Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen im Auftrag der Stadt Bad Mergentheim" durchgeführt.

Unter Berücksichtigung der einschlägigen Regelungen des Einzelhandelserlasses Baden-Württemberg und der Regionalplanung (Ziele der Raumordnung und Landesplanung) hat es sich gezeigt, dass das ursprüngliche Projekt "Taubergalerie" hinsichtlich seiner Dimensionierung und Sortimentszusammensetzung von Verkaufsflächen deutlich überdimensioniert und mit entsprechenden raumordnerischen Auswirkungen angelegt gewesen war.

Vor diesem Hintergrund wurde die einzelhandelsrelevante Gesamtverkaufsfläche (ca. 8.680 m²) für das Projekt "Tauberpark" deutlich gegenüber den damaligen Verkaufsflächen (ca. 14.900 m² = ca. 13.000 m² Neuflächen) des Jahres 2004 reduziert.

Für den Planstand 2006/2007 des aktuellen Projektes "Tauberpark" wurde durch die GMA-Ludwigsburg eine überarbeitete "Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung eines Einkaufszentrums in Bad Mergentheim", Januar 2007, angefertigt.

Dem weiteren Planungsprozess des Jahres 2007 folgend und auf der Grundlage diverser Überarbeitungen des Gebäudeentwurfes und der Erschließungsmöglichkeiten für das Gesamtareal, wurde der durch das Architekturbüro Wagner, Karlstadt, erarbeitete Planstand vom 16. April 2007 zur Grundlage der nachfolgenden Verkehrsuntersuchung gemacht.

Hierbei sind die Abstimmungsergebnisse der Lenkungsausschusssitzung vom 12.04.2007 in Bad Mergentheim zwischen der Investorengruppe, der Stadtverwaltung und den beteiligten Fachplanern in die Untersuchung eingeflossen.

Bereits in der Sitzung des Lenkungsausschusses am 05.02.2007 wurde einvernehmlich festgelegt, dass die verkehrlichen Untersuchungen auf der Grundlage des Erschließungsprinzips der "Variante 3" entsprechend dem Verkehrsgutachten vom Oktober 2004 durchzuführen sind.

Hierbei erfolgt die künftige HAUPTerschließung des Areals "Tauberpark" über den Knotenpunkt Herrenwiesenstraße / Riedstraße im Zuge der nach Süden weitergeführten Riedstraße.

Planungsziel ist hierbei die Realisierung eines sog. "Kleinen Kreisverkehrsplatzes" als Knotenpunktform für die Anbindung des Gesamtareals an das gesamtstädtische bzw. übergeordnete Straßenverkehrsnetz.

Lieferverkehre sollen über den bestehenden Kreisverkehr Wolfgangstraße / Herrenwiesenstraße rechtsausbiegend in die Johann-Hammer-Straße (uneckte Einbahnstraße) geführt werden.

Ein direktes Linksabbiegen aus Richtung Innenstadt in die Johann-Hammer-Straße sollte aufgrund möglicher Behinderungen des nachfolgenden Verkehrs in unmittelbarer Nähe zum beschränkten Bahnübergang durch eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung bzw. ggf. ergänzende bauliche Maßnahmen unterbunden werden.

Vor diesem Hintergrund wurde die Planungsgruppe Kölz GmbH, Ludwigsburg durch die TG-Immobilien GmbH beauftragt, die entsprechenden verkehrlichen Untersuchungen durchzuführen und im Ergebnis als ergänzende Datengrundlagen für die Fachgutachten Schalluntersuchung bzw. Luftschadstoffuntersuchung (Immissionsprognose) zur Verfügung zu stellen.

Die entsprechenden Untersuchungsergebnisse sollen Eingang in das Bebauungsplan-Verfahren "Sondergebiet Einkaufszentrum Johann-Hammer-Straße" finden.

2.

VERKEHRSDATEN ZUM ANALYSEZUSTAND 2006/2007

2.1

Verkehrserhebungen und Grundlagen zum Individualverkehr

Als Grundlage für eine auf das Projekt "Tauberpark" bezogene Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zur Ansiedlung eines Einkaufszentrums auf dem ehemaligen Güterbahnhof-Areal standen folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Verkehrsuntersuchung zum geplanten Einkaufszentrum auf dem ehemaligen Güterbahnhof-Areal – Planungsbüro Kölz, Stuttgart, vom Oktober 2004
- Verkehrskonzeption Bad Mergentheim für den Bereich Wachbacher Straße / Igersheimer Straße / Oberer Graben – Planungsgruppe Kölz GmbH, Ludwigsburg, vom November 2005
- Planungsprozess zur Ansiedlung eines Fachmarktzentrums (Elektrofachmarkt / Lebensmitteldiscounter) auf dem ehemaligen Bach-Areal und dem Umbau der "Bachkreuzung" zu einem Kreisverkehrsplatz (Knotenpunkt Unterer Graben / Schillerstraße / Boxberger Straße / Mittlerer Graben / Mühlwehrstraße)

- Verkehrsuntersuchungen und Stellungnahmen Planungsgruppe Kölz GmbH, Ludwigsburg
- Erläuterungsbericht und Ergänzung des Erläuterungsberichtes zum Umbau der "Bachkreuzung" in einen Kreisverkehrsplatz
Planungsgruppe Kölz GmbH, Ludwigsburg und Schwarzingenieure GmbH, Vaihingen/Enz, zwischen Mai 2005 und Mai 2006
- Verkehrsuntersuchung zu einem Einbahnsystem im Zuge der Max-Eyth-Straße / Herrenwiesenstraße –Planungsgruppe Kölz GmbH, Ludwigsburg, vom April 2007 (jedoch für die Prognoseplanfälle 2020 auf der Basis eines Projektstandes des Jahres 2006 für das Einkaufszentrum!)
- Angaben der Stadtverwaltung zu weiteren Nutzungsentwicklungen im Stadtgebiet, z. B.
 - Bembé-Lofts / Wohnen an der Tauber
 - Mögliche Entwicklung BAG-Markt (BAGeno) zum Bahnhofsplatz
 - Weitere Entwicklungen im Bereich Herrenwiesenstraße / Max-Eyth-Straße
- Gutachten der GMA, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH Ludwigsburg vom Januar 2007 "Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung eines Einkaufszentrums in Bad Mergentheim – Endbericht"
- Angaben zu Strukturdaten (mit Aktualisierungen) der Investorengruppe TG-Immobilien GmbH, Saarbrücken, des Architekturbüros Siegbert Wagner, Karlstadt und den gemeinsam mit der Stadtverwaltung in den Lenkungsausschusssitzungen vom 05.02.2007 bzw. 12.04.2007 festgelegten Grundlagen.

Vor dem Hintergrund dieser bereits vorliegenden Unterlagen hat es sich gezeigt, dass die zu anderen Projekten durchgeführten Verkehrserhebungen der Jahre 2005 und 2006 sich in kompatibler Form zu den bereits seit 2004 vorliegenden Analyse-
daten ergänzt haben. Auf die separate Analyse des Schrankenbereiches im Zuge der Wolfgangstraße wird an dieser Stelle nochmals verwiesen (vgl. Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2004, Kapitel 2.2).

Somit wurden für den Planungsbereich keine gesonderten zusätzlichen Verkehrsanalysen mehr erforderlich.

Die aktuellste Verkehrsanalyse vom Donnerstag, den 28. September 2006 umfasste folgende Erhebungsarten:

- Knotenpunktzählungen (07.00-09.00 Uhr und 15.00-19.00 Uhr)
 - K 1 – Knotenpunkt Herrenwiesenstraße / Max-Eyth-Straße / Schwalbenweg

- K 2 – Knotenpunkt Herrenwiesenstraße / Daimlerstraße
- K 3 – Knotenpunkt Herrenwiesenstraße / Dieselstraße
- K 4 – Knotenpunkt Herrenwiesenstraße / Beim Ölsteig
- K 5 – Knotenpunkt Max-Eyth-Straße / Daimlerstraße
- K 6 – Knotenpunkt Max-Eyth-Straße / Dieselstraße

Sämtliche Knotenpunktzählungen wurden analog den Verkehrserhebungen 2004 an einem sog. "Normalwerktag" (Dienstag/Donnerstag) durchgeführt und erfolgten am Donnerstag, den 28. September 2006 (nach den Sommerferien).

Dabei wurden generell alle Fahrzeugarten (einschl. des Radverkehrs), wie Moped/Motorroller/Krad, Pkw, Lkw, Bus und Lastzüge/Sonderfahrzeuge separat erfasst, so dass auch konkrete Angaben zum Anteil des Schwerverkehrs (> 2,8 t) möglich sind.

– Kennzeichenerhebungen (07.00-09.00 Uhr und 15.00-19.00 Uhr)

- KE 1 – Herrenwiesenstraße westlich der Einmündung der Max-Eyth-Straße (auf Höhe des Falkenweges)
- KE 2 – Herrenwiesenstraße östlich der Einmündung Beim Ölsteig

Die Querschnittmengen wurden jeweils für beide Fahrtrichtungen an den entsprechenden Standorten der Kennzeichenerhebungsstellen aus den Knotenpunkten K 1 und K 4 generiert und zur Eichung herangezogen.

Vor diesem Hintergrund wurde aus den Verkehrserhebungen der Jahre 2004 und 2006 für das relevante Straßenverkehrsnetz der Analysezustand 2006/2007 für die durchschnittliche Tagesverkehrsmenge Kfz/24h generiert.

2.2

Interpretation der Analyseergebnisse

In der Zeit von 2004 bis 2007 wurden mit der Erweiterung des TOOM-Baumarktes in der Max-Eyth-Straße um einen Gartenmarktbereich und mit der Realisierung des Fachmarktzentrums auf dem ehemaligen Bach-Areal bereits erste im Jahre 2004 definierte strukturelle Entwicklungen umgesetzt.

Aus den Analyseergebnissen lassen sich für die Ansiedlung des Einkaufszentrums "Tauberpark" und ALDI folgende Erkenntnisse ableiten:

- Die Betrachtung von Knotenströmen im morgendlichen Zeitbereich 07.00-09.00 Uhr (Kfz/2h) zeigt im Zuge der Herrenwiesenstraße deutlich die starken Bezüge von der B 290 in Richtung Wolfgangstraße / zentrale Innenstadt auf (Richtungsungleichgewicht).
- Bedingt durch die Einzelhandelsnutzungen im Bereich der Max-Eyth-Straße erge-

ben sich bereits durch Kunden/Besucher und die Mitarbeiter/Beschäftigten der dort angesiedelten Betriebe bereits stark zielorientierte Verflechtungsbezüge zu diesen Nutzungsschwerpunkten.

- Bei der Betrachtung von Knotenströmen im nachmittäglichen Zeitbereich 15.00-19.00 Uhr (Kfz/4h) erweist sich im Zuge der Herrenwiesenstraße ein umgekehrtes Bild mit stärker ausgeprägten Richtungsbezügen aus der zentralen Innenstadt / Wolfgangstraße in Richtung B 290.
- Innerhalb der Max-Eyth-Straße ergibt sich durch die Einzelhandelsnutzungen ein in Bezug auf die Fahrtrichtungen relativ ausgewogenes Verflechtungsverhältnis von und nach diesen Nutzungsschwerpunkten. Hierbei wird vorrangig rechtsausbiegend, von der B 290 kommend, direkt in die Max-Eyth-Straße zugefahren und linksabbiegend in Richtung B 290 ausgefahren.
- Im Bereich der Straße Beim Ölsteg wird vorrangig rechtsausbiegend in die Herrenwiesenstraße eingebogen, während aus der Herrenwiesenstraße linksabbiegend eher eine zielorientiertere Anfahrt über die Straße Beim Ölsteg, Dieselstraße und Daimlerstraße gewählt wird.
- Im Bereich der Riedstraße, mit gegenüber der Herrenwiesenstraße deutlich geringer ausgeprägten Verkehrsmengen ergeben sich wie an allen Einmündungen im nachmittäglichen Zeitbereich 15.00-19.00 Uhr (Kfz/4h) zu den Spitzenbelastungen nur geringe Zeitlücken zum Einbiegen.
- Der Kreisverkehrsplatz Herrenwiesenstraße / Wolfgangstraße verfügt für den Zeitbereich der Abendspitze (16.30-17.30 Uhr) über eine als "sehr gut" zu bezeichnende Leistungsfähigkeit (vgl. Verkehrsgutachten vom Oktober 2004, Kapitel 6.4).

In Sondersituationen durch die mit den Schrankenschließzeiten am Bahnübergang zusammenhängenden Rückstaulängen zu Spitzenzeiten, wird der Kreisverkehr bereits heute vom Rückstau durch die Wolfgangstraße in die Herrenwiesenstraße erfasst. Hierbei zeigt es sich jedoch, dass die Verkehrsteilnehmer rücksichtsvoll agieren und sich in der Kreisfahrbahn seitlich einordnen und dadurch Lücken für Verflechtungsvorgänge frei lassen (z. B. in Richtung Tauber, Klinikbereich).

- Die Johann-Hammer-Straße und die Rampenzufahrt in den Bereich der Stellplätze auf dem Güterbahnhof-Areal verfügen über eine sehr geringe Verkehrsbelastung und auch hier ist im Falle von Schrankenschließzeiten das Freihalten von Lücken zur Verflechtung (Zu-/Abfahrt) durch die Verkehrsteilnehmer in der Örtlichkeit gegeben.

Auf die Tagesverkehrsmenge (DTV 24) transformiert, ergeben sich für den Analysezustand 2006/2007 folgende Querschnittbelastungen ("Normalwerktag" Dienstag / Donnerstag) im unmittelbaren Untersuchungsbereich:

- Herrenwiesenstraße westlich Beim Ölsteg ca. 11.400 Kfz/24h

– Beim Ölsteg	ca. 3.100 Kfz/24h
– Herrenwiesenstraße westlich Riedstraße	ca. 13.200 Kfz/24h
– Herrenwiesenstraße östlich Riedstraße	ca. 12.000 Kfz/24h
– Riedstraße	ca. 1.600 Kfz/24h
– Riedstraße / Penny-Markt	ca. 1.200 Kfz/24h
– Herrenwiesenstraße westlich Kreisverkehr Wolfgangstraße	ca. 11.800 Kfz/24h
– Wolfgangstraße Richtung Klinikbereich	ca. 7.750 Kfz/24h
– Wolfgangstraße nördlich Denni-Hofmann-Straße	ca. 12.000 Kfz/24h
– Wolfgangstraße nördlich Johann-Hammer-Straße	ca. 12.200 Kfz/24h
– Johann-Hammer-Straße	ca. 200 Kfz/24h
– Wolfgangstraße südlich Johann-Hammer-Straße	ca. 12.200 Kfz/24h
– Wolfgangstraße nördlich Bahnübergang	ca. 12.300 Kfz/24h
– Poststraße	ca. 10.650 Kfz/24h
– Härterichstraße (Einbahnstraße)	ca. 3.600 Kfz/24h

In den nachfolgend in den Planunterlagen beigefügten Tabellenblättern sind die für die Schalltechnische Untersuchung des Ingenieurbüros Wölfel, Hochberg, relevanten Tages- und Nachtzeiträume mit jeweiligen Schwerverkehrsanteilen (SV > 2,8 t) dargestellt worden.

3.

VERKEHRSPROGNOSE 2020

3.1

Strukturelle Entwicklungen

Ausgehend von den seinerzeit im Rahmen der "Verkehrsuntersuchung zum geplanten Einkaufszentrum auf dem ehemaligen Güterbahnhof-Areal" vom Oktober 2004 zugrunde gelegten strukturellen Entwicklungen, ist im unmittelbaren Umfeld die Erweiterung des TOOM-Baumarktes in der Max-Eyth-Straße um das geplante Garten-center vollzogen worden.

Im Bereich der zentralen Innenstadt ist im Jahre 2006 ebenfalls das Fachmarktzentrum (Elektrofachmarkt – HEM Expert / Lebensmitteldiscounter – PLUS) auf dem ehemaligen Bach-Areal zusammen mit dem Knotenpunktumbau zu einem Kreisverkehrsplatz ("Bachkreuzung") realisiert worden.

Bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2020 ist von weiteren strukturellen Ent-

wicklungen im Umfeld des Planungsbereiches zum Projekt "Tauberpark" auszugehen:

- Bembé-Lofts mit Büro- und Dienstleistungsnutzungen, Loftwohnungen sowie einer Reihenhausbauung "Wohnen an der Tauber".
- Kein gesonderter Fahrtenansatz aus einer künftig möglichen Entwicklung des BAG-Marktes (BAGeno).
- Weitere Entwicklungen im Umfeld der Herrenwiesenstraße / Max-Eyth-Straße durch Nachverdichtungen.

Durch das GMA-Gutachten "Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung eines Einkaufszentrums in Bad Mergentheim" vom Januar 2007 ist bekannt, dass die aktuell vorhandenen Lebensmittelmärkte ALDI und REWE (Minimal) von der Max-Eyth-Straße in das EKZ "Tauberpark" verlagert werden sollen.

Dieser für die Verkehrsuntersuchung äußerst wichtige Aspekt hat sich Anfang Mai 2007 dahingehend nochmals abgewandelt, dass nunmehr der EDEKA – Neukauf in der Max-Eyth-Straße / Dieselstraße anstelle des REWE-Marktes in das Einkaufszentrum Tauberpark als Vollsortimenter verlegt werden soll.

Durch diese Standortverlagerungen der Lebensmitteleinzelhandelseinrichtungen ergeben sich Umverteilungseffekte bei den Verkehrsverflechtungen im relevanten Straßenverkehrsnetz, die jedoch durch eine Neunutzung der freigewordenen Flächen wieder zu einem Teil kompensiert wird.

3.2

Motorisierung / Mobilität

Bei der Ermittlung der Prognosebelastung für den Planungszeitraum 2020 wurden neben den vorgenannten strukturellen Entwicklungen folgende allgemein gültigen Prognosefaktoren in die Überlegungen einbezogen:

- Künftige Entwicklung des Motorisierungsgrades.

Im Land Baden-Württemberg lag 1997 dieser Wert bei ca. 529 Pkw/1000 Einwohner und im Jahre 2006 bei ca. 583 Pkw/1000 Einwohner.

Innerhalb des Landes Baden-Württemberg bildet der Main-Tauber-Kreis mit ca. 791 Pkw/1000 Einwohnern im Jahre 2006 (ca. 703 Pkw/1000 Einwohnern im Jahre 1997) einen überdurchschnittlichen Wert in der Pkw-Dichte bzw. somit auch bei der Kfz-Dichte aus. Dies gilt daher ebenso für die Große Kreisstadt Bad Mergentheim.

Die künftige Entwicklung des Motorisierungsgrades bis zum Jahr 2020 entsprechend den gegenwärtig definierten Trends, wonach von einer weiter zunehmenden – wenn auch etwas abgeschwächten – Tendenz auszugehen ist, lässt einen

Anstieg auf deutlich über 800 Pkw/1000 Einwohner erwarten.

Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg hat ab 2006 mit der Umsetzung der EU-Richtlinie 1999 / 37 / EG auch Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung (Wohnmobile, Krankenwagen, Bestattungswagen und beschussgeschützte Fahrzeuge) zu den Personenkraftwagen gezählt.

- Veränderungen im künftigen Mobilitätsverhalten durch die jährliche Fahrleistung eines Pkw.

Dies hat seit 1991 ständig abgenommen und liegt heute bei durchschnittlich ca. 12.600 km/Pkw/Jahr (2005 = ca. 12.780 km/Pkw/Jahr).

Es ist hier von einem weiteren Rückgang auf ca. 11.500-11.000 km/Pkw/Jahr auszugehen.

- Aktuelle Erkenntnisse zur generellen Verkehrsentwicklung bis zum Prognosehorizont 2020 (u. a. Shell-Prognose von 2001 bzw. 2003, etc. ...).
- Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl durch verbesserte Angebote alternativer Verkehrsmittel, wie z. B. Buslinien (Stadtbus/Regionalbusse), Bahnangebote, Sammel-/Linientaxi, etc.
- Demographische Entwicklung der Stadt Bad Mergentheim bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2020

Das statistische Landesamt Baden-Württemberg sieht in der Vorausrechnung (Stand 2007) bis 2020 einen leichten Bevölkerungsrückgang von 2006 um ca. 100 auf ca. 22.400 Einwohner, trotz Wanderungsbewegungen.

3.3

Ermittlung des zusätzlichen Fahrtenaufkommens

Bei der Ermittlung des zusätzlichen Fahrtenaufkommens aus den aktuell geplanten Nutzungszusammensetzungen für das Einkaufszentrum "Tauberpark" im Planstand vom 16.04.2007 wurde das Fahrtenaufkommen aus den heute auf diesen relevanten Flächen bestehenden Nutzungen als Abmangel gegenübergestellt und für die planfallrelevante Konstellation saldiert.

Im einzelnen wurden zur Ermittlung des künftigen Verkehrsaufkommens durch die neuen Nutzungen folgende Strukturdaten und spezifische Bestimmungsfaktoren vorausgesetzt.

- Einkaufszentrum "Tauberpark"

Hierbei ist von einer Betriebsverlagerung des Lebensmittel-Discounters ALDI und dem Lebensmittel-Vollsortimenter EDEKA-Neukauf von der Max-Eyth-Straße in das Einkaufszentrum auszugehen (vgl. GMA-Gutachten vom Januar 2007 bzw. telefonische Aussagen der TG-Immobilien GmbH vom Mai 2007).

Da die aktuell am 16.05.2007 erhaltenen Planunterlagen zum Gebäudeentwurf (Planstand 16.05.2007) nochmals von geringeren Stellplatzzahlen (ca. 470 Stellplätze) ausgehen, als der Planstand vom 16.04.2007 (ca. 480 Stellplätze) wurde der bisherige Ansatz von ca. 500 Stellplätzen (300 Stellplätze im Parkdeck + 200 offene Stellplätze) beibehalten.

- Kunden- und Besucherstellplätze für Discounter und Vollsortimenter ca. 5,5-facher Umschlag/Tag
- Kunden- und Besucherstellplätze für die weiteren Einzelhandelseinrichtungen, Shop's, Fitness, Spielothek, Gastronomieeinrichtungen ca. 3,0-facher Umschlag/Tag
- Mitarbeiter / Beschäftigte bei der Annahme, dass 90 % der Mitarbeiter / Beschäftigten mit dem eigenen Kraftfahrzeug kommen ca. 1,5-facher Umschlag/Tag
- Lieferverkehre (> 2,8 t) (Lieferwagen, Lkw, Sattelzug, Lastzug) ca. 1,0-facher Umschlag/Tag

Daraus ergibt sich ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen für das geplante Einkaufszentrum an einem Normalwerktag (Dienstag/Donnerstag) in Höhe von

ca. 4.200 Fahrten/24H
(als Summe aus Zu- und Abfahrt).

Durch die Flächeninanspruchnahme des Bauvorhabens entsteht im umgebenden Straßenverkehrsnetz ein "Fahrtenabmangel" aus heute bestehenden Nutzungen, wie

- Parkierung Güterbahnhof-Areal (Bahnanlage der Deutschen Bahn AG)
= künftig öffentlicher Stellplatzbereich an der Herrenwiesenstraße bzw. Parkhäuser der zentralen Innenstadt
- Spielhalle mit Parkierung
= künftige Nutzungsverlagerung in das Einkaufszentrum "Tauberpark"

In der Größenordnung

ca. – 500 Fahrten/24h.

– Neubebauung der städtischen Grundstücke (Flurstück-Nr. 340 + 342)

Da für diese Neubebauung noch keine konkreten Nutzungsvorstellungen bestehen, jedoch durch die benachbarte Wohnbebauung eine eingeschränkte Gewerbenutzung angestrebt werden soll, wurde für die künftige Nutzung ein Fahrtenan-

satz von

ca. 300 Fahrten/24H
(als Summe aus Zu- und Abfahrt)

veranschlagt.

Vor diesem Hintergrund ergibt sich für die Riedstraße durch das Einkaufszentrum "Tauberpark" incl. der aktuellen und künftigen Neubebauung der Flurstücke Nr. 339/1, 340 und 342 im Zuge der Johann-Hammer-Straße ein zusätzliches Fahrtenaufkommen in der Größenordnung von

ca. + 4.000 Fahrten/24h.

Bei der Verteilung dieses zusätzlichen Fahrtenaufkommens in das relevante Straßennetz, wurde, wie bereits in der Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2004 dargestellt, folgende Richtungsorientierung vorgenommen:

- ca. 60 % des Fahrtenaufkommens orientiert sich auf den Anschluss der Herrenwiesenstraße an die B 290 (nach Süden in Richtung Westtangente bzw. nach Norden in Richtung Edelfingen),
- ca. 35 % des Fahrtenaufkommens orientiert sich auf die zentrale Innenstadt,
- ca. 5 % des Fahrtenaufkommens orientiert sich auf den Anschluss Wolfgangstraße (Klinikbereich bzw. Richtung Löffelstelzen).

Dieser Ansatz basiert einerseits auf den Erkenntnissen der bisherigen Verkehrsanalysen, andererseits aber auch unter der Zielsetzung, die potenziellen "Durchfahrtsverkehre" durch die zentrale Innenstadt zu begrenzen.

3.4

Prognosetrend

Vor dem Hintergrund der angestrebten strukturellen Entwicklungen und der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis zum Erreichen des Planungshorizontes 2020 ist auch weiterhin von einem Ansteigen der Verkehrsmengen auszugehen.

Diese künftig zu erwartende weitere Verkehrszunahme wird sehr stark von der Art und dem Umfang der bis zum Erreichen des Prognosehorizontes realisierten strukturellen Entwicklungen abhängen.

Dies gilt insbesondere für den unmittelbaren Betrachtungsraum dieser Untersuchung, da viele der geplanten strukturellen Entwicklungen einen unmittelbaren Einfluss auf den Untersuchungsbereich Herrenwiesenstraße / Max-Eyth-Straße besitzen.

Die Querschnittbelastungsmengen der nachfolgenden Planfälle wurden auf der Grundlage der Analyseergebnisse mittels Handumlegungen ermittelt.

Vor dem Hintergrund der zuvor aufgeführten Bestimmungsfaktoren liegt der Untersuchung der nachstehend aufgeführten Planfälle ein Prognosetrend bis zum Jahre 2020 von durchschnittlich ca. + 25 % Verkehrszunahme zugrunde.

4.

DEFINITION RELEVANTER PLANFÄLLE

4.1

Analyseumlegung 2006/2007 – bei Realisierung EKZ "Tauberpark" + ALDI

Der Planfall einer Analyseumlegung 2006/2007 geht von einer zügigen Umsetzung des Projektes Einkaufszentrum "Tauberpark" und ALDI aus.

Hierbei ist eine Neunutzung der Flächen von ALDI und EDEKA im Bereich der Max-Eyth-Straße enthalten.

Jedoch sind noch keine weiteren strukturellen Entwicklungen, wie das Bembé-Areal "Wohnen an der Tauber", eine Nachverdichtung im Bereich zwischen der Herrenwiesenstraße und der Max-Eyth-Straße, Bebauung der städtischen Grundstücke (Flurstück-Nr. 340 + 342), etc. ... berücksichtigt.

4.2

O-Prognose 2020

Der Planfall einer O-Prognose 2020 geht von einem Fortbestand des aktuellen Straßenverkehrsnetzes jedoch ohne die Nutzungen eines Einkaufszentrums "Tauberpark" bzw. ALDI aus.

Hierbei sind neben der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis zum Prognosehorizont 2020 auch die weiteren strukturellen Entwicklungen im Umfeld des Planungsbereiches enthalten, wie z. B. Bembé-Areal "Wohnen an der Tauber", Nachverdichtungen im Bereich zwischen der Herrenwiesenstraße und der Max-Eyth-Straße, Neunutzung (Bebauung) der sog. städtischen Grundstücke (Flurstück-Nr. 340 + 342), im Bereich zwischen der Johann-Hammer-Straße und der Riedstraße, etc.

4.3

Prognose 2020 Planfall "Tauberpark"

Der Planfall der Verkehrsprognose 2020 geht von der Ansiedlung des Einkaufszentrums "Tauberpark" und einer Neunutzung der durch die Betriebsverlagerung von ALDI und EDEKA-Neukauf freigewordenen Flächen im Bereich der Max-Eyth-Straße aus.

Hierbei sind die strukturellen Entwicklungen, wie das Bembé-Areal "Wohnen an der Tauber", eine Nachverdichtung im Bereich zwischen der Herrenwiesenstraße und der Max-Eyth-Straße, die Neunutzung (Bebauung) der sog. städtischen Grundstücke (Flurstück Nr. 340 + 342) im Bereich zwischen der Johann-Hammer-Straße und der Riedstraße, etc. ... und die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Erreichen des Zieljahres 2020 zugrunde gelegt worden.

5.

QUERSCHNITTBELASTUNGEN DER JEWEILIGEN PLANFALLKONSTELLATIONEN

5.1

Analyseumlegung 2006/2007

Zum Planfall der Analyseumlegung 2006/2007 ergeben sich für das relevante Straßenverkehrsnetz (Erschließungsvariante 3 entspr. Gutachten vom Oktober 2004) folgende Querschnittbelastungsmengen:

– Herrenwiesenstraße westlich Beim Ölsteg	ca. 13.400 Kfz/24h
– Beim Ölsteg	ca. 2.900 Kfz/24h
– Herrenwiesenstraße westlich Riedstraße	ca. 15.100 Kfz/24h
– Herrenwiesenstraße östlich Riedstraße	ca. 13.100 Kfz/24h
– Riedstraße (Kreisverkehrsast)	ca. 5.400 Kfz/24h
– Riedstraße / Penny-Markt	ca. 1.200 Kfz/24h
– Herrenwiesenstraße westlich Kreisverkehr Wolfgangstraße	ca. 13.000 Kfz/24h
– Wolfgangstraße Richtung Klinikbereich	ca. 7.900 Kfz/24h
– Wolfgangstraße nördlich Denni-Hofmann-Straße	ca. 13.100 Kfz/24h
– Wolfgangstraße nördlich Johann-Hammer-Straße	ca. 13.300 Kfz/24h
– Johann-Hammer-Straße	ca. 100 Kfz/24h
– Wolfgangstraße südlich Johann-Hammer-Straße	ca. 13.200 Kfz/24h
– Wolfgangstraße nördlich Bahnübergang	ca. 13.200 Kfz/24h
– Poststraße	ca. 11.700 Kfz/24h
– Härterichstraße (Einbahnstraße)	ca. 3.800 Kfz/24h

5.2

0-Prognose 2020

Zum Vergleich der Prognose-Planfälle bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2020 ergeben sich für die 0-Prognose 2020 auf der Grundlage des aktuellen Straßenverkehrsnetzes unter den Bedingungen der weiteren strukturellen Entwicklungen – jedoch ohne das Einkaufszentrum "Tauberpark" – und der allgemeinen Verkehrsentwicklung folgende Querschnittbelastungsmengen:

– Herrenwiesenstraße westlich Beim Ölsteig	ca. 12.800 Kfz/24h
– Beim Ölsteig	ca. 3.400 Kfz/24h
– Herrenwiesenstraße westlich Riedstraße	ca. 14.700 Kfz/24h
– Herrenwiesenstraße östlich Riedstraße	ca. 13.300 Kfz/24h
– Riedstraße	ca. 1.900 Kfz/24h
– Riedstraße / Penny-Markt	ca. 1.500 Kfz/24h
– Herrenwiesenstraße westlich Kreisverkehr Wolfgangstraße	ca. 13.100 Kfz/24h
– Wolfgangstraße Richtung Klinikbereich	ca. 8.200 Kfz/24h
– Wolfgangstraße nördlich Denni-Hofmann-Straße	ca. 13.200 Kfz/24h
– Wolfgangstraße nördlich Johann-Hammer-Straße	ca. 13.500 Kfz/24h
– Johann-Hammer-Straße	ca. 200 Kfz/24h
– Wolfgangstraße südlich Johann-Hammer-Straße	ca. 13.500 Kfz/24h
– Wolfgangstraße nördlich Bahnübergang	ca. 13.000 Kfz/24h
– Poststraße	ca. 11.700 Kfz/24h
– Härterichstraße (Einbahnstraße)	ca. 3.850 Kfz/24h

5.3

Prognose 2020 Planfall "Tauberpark"

Für den Planfall der Verkehrsprognose 2020 ergeben sich unter der Berücksichtigung der Umsetzung der weiteren strukturellen Entwicklungen – mit dem Einkaufszentrum "Tauberpark" – und der allgemeinen Verkehrsentwicklung bis zum Prognosehorizont 2020 folgende Querschnittbelastungsmengen:

– Herrenwiesenstraße westlich Beim Ölsteig	ca. 14.800 Kfz/24h
– Beim Ölsteig	ca. 3.200 Kfz/24h
– Herrenwiesenstraße westlich Riedstraße	ca. 16.500 Kfz/24h
– Herrenwiesenstraße östlich Riedstraße	ca. 14.500 Kfz/24h
– Riedstraße (Kreisverkehrsast)	ca. 5.700 Kfz/24h
– Riedstraße / Penny-Markt	ca. 1.500 Kfz/24h

– Herrenwiesenstraße westlich Kreisverkehr Wolfgangstraße	ca. 14.300 Kfz/24h
– Wolfgangstraße Richtung Klinikbereich	ca. 8.400 Kfz/24h
– Wolfgangstraße nördlich Denni-Hofmann-Straße	ca. 14.200 Kfz/24h
– Wolfgangstraße nördlich Johann-Hammer-Straße	ca. 14.400 Kfz/24h
– Johann-Hammer-Straße	ca. 100 Kfz/24h
– Wolfgangstraße südlich Johann-Hammer-Straße	ca. 14.300 Kfz/24h
– Wolfgangstraße nördlich Bahnübergang	ca. 14.300 Kfz/24h
– Poststraße	ca. 12.800 Kfz/24h
– Härterichstraße (Einbahnstraße)	ca. 4.000 Kfz/24h

6.

DIMENSIONIERUNG UND LEISTUNGSFÄHIGKEIT

6.1

Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt Herrenwiesenstraße / Riedstraße

Da die Haupteinschließung für das Einkaufszentrum "Tauberpark" entsprechend der Erschließungsvariante 3 (vgl. Gutachten vom Oktober 2004) über die Riedstraße erfolgen soll, wurde für den Planfall mit der künftig höchsten Verkehrsbelastung – Prognose 2020 – auch die Dimensionierung und Überprüfung der Leistungsfähigkeit für diesen Knotenpunkt durchgeführt.

Der 1-streifige Kreisverkehr mit 3 Knotenpunktästen soll als sog. "Kleiner Kreisverkehrsplatz" mit ca. 30 m Außendurchmesser und 1-streifigen Zu- und Ausfahrten mit entsprechenden Fahrbahnteilern (Querungshilfen für Fußgänger / Fahrradfahrer) ausgebildet werden.

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen wurden dabei für die Maßgebende Gleitende Spitzenstunde (MGS) im abendlichen Spitzenintervall im Zeitbereich 15.00-19.00 Uhr in der so genannten Bemessungsverkehrsstärke

$$P_{kw-E}/H_{MAX}$$

durchgeführt. Damit ist gleichzeitig auch der Anteil des Schwerverkehrs entsprechend berücksichtigt worden.

Alle Leistungsfähigkeitsberechnungen wurden generell für einen so genannten "Normalwerktag" (Dienstag/Donnerstag) vorgenommen, da hier – z. B. im Gegensatz zum Samstag – durch die Überlagerung mit dem nachmittäglichen Berufs- und Freizeitverkehr erfahrungsgemäß das insgesamt höchste Verkehrsaufkommen im relevanten Straßennetz zu verzeichnen ist.

Zur Leistungsfähigkeitsberechnung für die Abendspitze (MGS) der Prognose 2020 wurde ein Fahrtenansatz von ca. 13 % der Gesamtverkehrsmenge (Kfz/24h) aus der Nutzung Einkaufszentrum "Tauberpark" und ALDI zugrunde gelegt.

Auf Basis der Prognose 2020 ergibt sich auf der Grundlage dieses Fahrtenansatzes für die Abendspitze (MGS) eine "sehr gute" Leistungsfähigkeit.

In den einzelnen Knotenpunktästen ergeben sich rechnerisch durchschnittliche mittlere Wartezeiten zwischen ca. 13 Sekunden in der Herrenwiesenstraße Richtung Wolfgangstraße, ca. 11 Sekunden in der Herrenwiesenstraße Richtung B 290 und ca. 9 Sekunden in der Riedstraße (Qualitätsstufe B).

7.

SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNG

Auf der Grundlage des vorgesehenen Erschließungsprinzips entsprechend der Variante 3 (vgl. Verkehrsgutachten vom Oktober 2004) mit der Hapterschließung des Einkaufszentrums "Tauberpark" über die Riedstraße und der Andienung durch Lieferverkehre "Tauberpark" über die Johann-Hammer-Straße (Einbahnführung) kann festgehalten werden, dass mit einem Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt Herrenwiesenstraße / Riedstraße das künftige Verkehrsaufkommen auch im Ablauf günstig bewältigt werden kann.

Ein wesentlicher Vorteil eines Kreisverkehrsplatzes besteht durch die einfache Regelung der Vorfahrt, dem problemfreien Verflechten aller Knotenströme in jede erdenkliche Richtung, dem Entfallen des Linkseinbiegens bzw. dem Kreuzen und in der Reduktion der Anzahl der Konfliktpunkte im Vergleich zu einer hier ansonsten notwendigen Knotenpunktslösung mit Lichtsignalanlage (LSA).

Ein weiterer Vorteil wird durch die allgemein verminderten Geschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen bei der Annäherung an den Kreisverkehrsplatz bzw. bei der Ausfahrt aus dem Kreisel gesehen.

Dies dient als Beitrag zu einer verbesserten Verkehrssicherheit und vereinfacht das Einfahren in das Hauptverkehrsnetz aus dem nachgeordneten Netzelement der Riedstraße (geringes Unfallrisiko).

Das umgebende Straßenverkehrsnetz ist in der Lage die bis zum Erreichen des Prognosehorizontes 2020 durch die aktuell bekannten strukturellen Entwicklungen im Umfeld und die durch die allgemeine Verkehrsentwicklung entstehenden Verkehrsbelastungsmengen zu bewältigen.

Hierzu ist insbesondere nochmals auf die Notwendigkeit zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit zur Abendspitze (MGS) am Kreisverkehr B 290 / Herrenwiesenstraße / Wilhelm-Frank-Straße durch einen 2. Bypass aus Richtung Herrenwiesenstraße in Richtung B 290 (Edelfingen / Lauda-Königshofen) hinzuweisen (vgl. Gutachten vom Oktober 2004), da – wie ein Vergleich der Analyseumlegung 2006/2007 mit der O-Prognose 2020 bereits zeigt – zumindest kurz- bis mittelfristig nach einer Realisie-

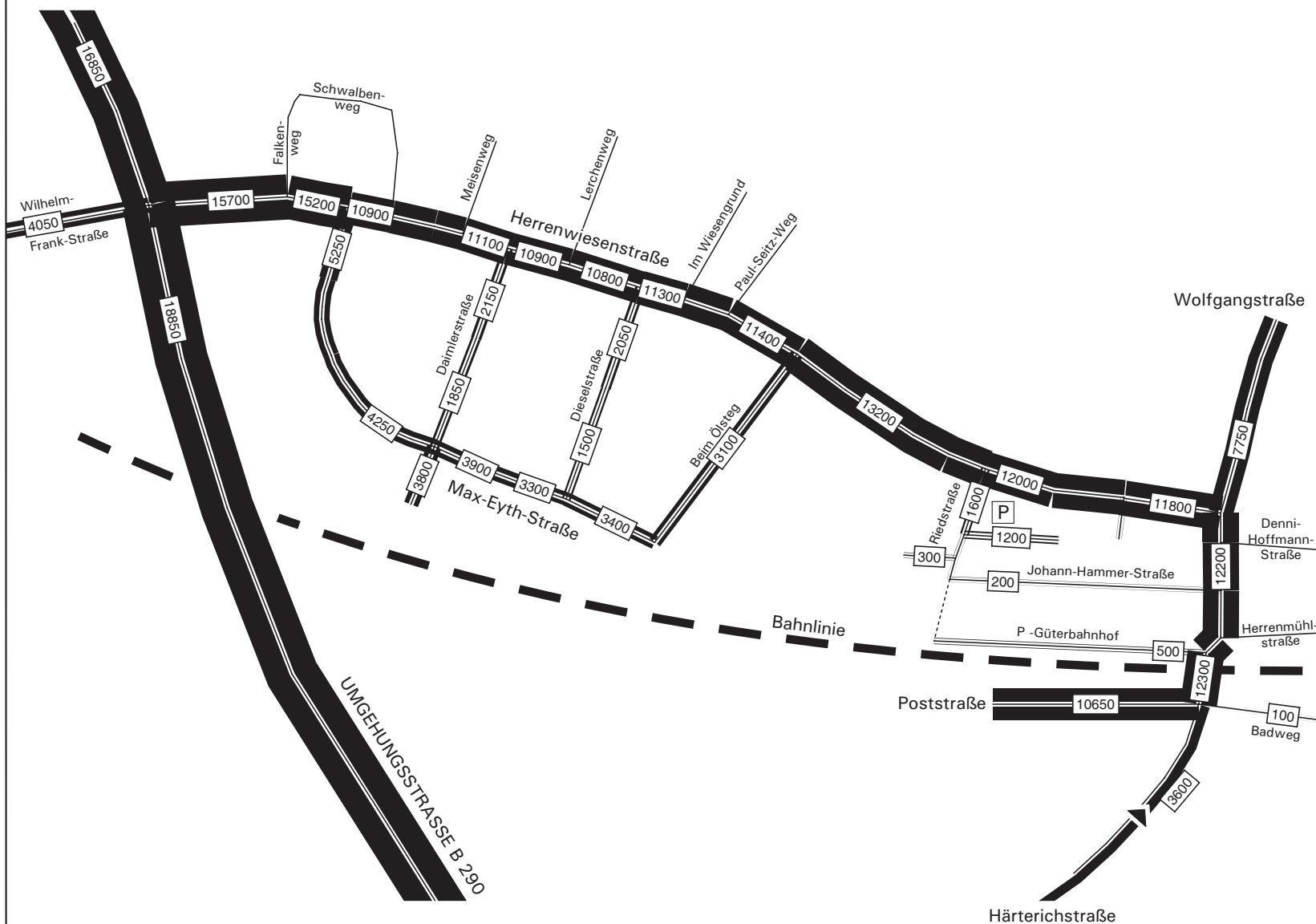
rung des Einkaufszentrums "Tauberpark" auch hier flankierende Maßnahmen erfolgen müssen, um Rückstauerscheinungen weitestgehend reduzieren zu können.

Im Übergangsbereich zwischen der äußeren und der inneren Erschließung sind insbesondere in den beengten Verhältnissen der Riedstraße auf Höhe des Flurstücks Nr. 339/1 und dem westlichen, gegenläufigen Teil der Johann-Hammer-Straße Konflikte zwischen zu- und ausfahrenden Kraftfahrzeugen zu vermeiden.

Dies kann durch folgende Maßnahmen verbessert werden:

- Schwere Anlieferverkehre aus der Johann-Hammer-Straße (Sattelzüge / Lastzüge) und ALDI-Lieferverkehre (Sattelzüge / Lastzüge) aus der Ausfahrt der offenen Stellplätze beanspruchen für die Ausfahrt auf die Riedstraße nach Norden die gesamte Fahrbahnbreite (Schleppkurven) an der Westseite des Flurstücks Nr. 339/1.
- Um Konflikte durch schwere Lieferfahrzeuge (Sattelzug / Lastzug) mit auf den Einfahrtsbereich zufahrenden Kunden/Besuchern zu vermeiden, sollten diese Anliefervorgänge möglichst außerhalb der Öffnungszeiten (08.00-22.00 Uhr) abgewickelt werden, z. B. im Zeitbereich zwischen 06.00 und 08.00 Uhr.
- Die separate Spuraufteilung vor den beiden Schrankenanlagen zur Einfahrt "Tauberpark" (verlängerte Riedstraße) muss jeweils für ca. 2-3 Pkws als Staurationvzone vor der Schrankenanlage nach Süden verschoben werden, um Konflikte im Knotenpunktbereich mit der Johann-Hammer-Straße und somit für die Ausfahrtsituation zu vermeiden.
- Für die Ausfahrtssituation aus dem Parkdeck (Rampenfahrbahn) müssen die Sichtverhältnisse in den Ladehof und die Johann-Hammer-Straße insoweit gegeben sein, dass keine Konflikte entstehen (ggf. entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung erforderlich).

B 290/
EDELFFINGEN



GROSSE KREISSTADT
BAD MERGENTHEIM

**VERKEHRSUNTERSUCHUNG
EKZ "TAUBERPARK"**
(FORTSCHREIBUNG DER UNTERSUCHUNG VOM OKT. 2004)

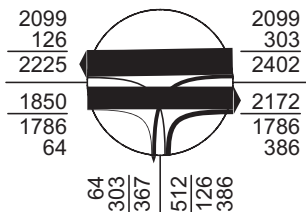
ANALYSEZUSTAND 2006/2007
QUERSCHNITTBELASTUNGEN KFZ/24H

GRUNDLAGE:
Erhebung vom Do., 22. JULI 2004
Erhebung vom Do., 28. SEPTEMBER 2006

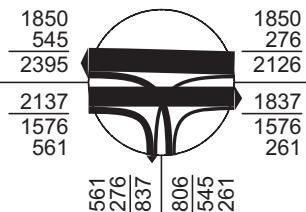
MÄRZ 2007
LUDWIGSBURG

PLANUNGSGRUPPE **KOLZ** GMBH
STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR

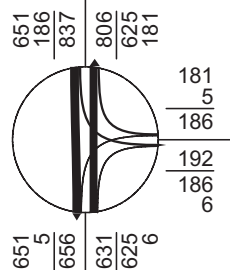
Herrenwiesenstraße



Beim Ölsteig



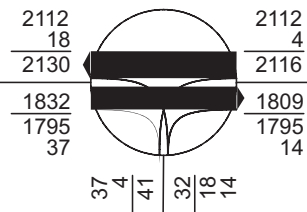
Riedstraße



Johann-Hammer-Straße

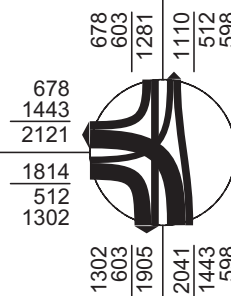
P

EKZ

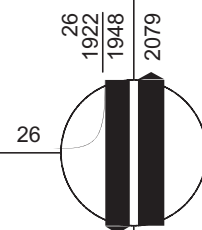


P

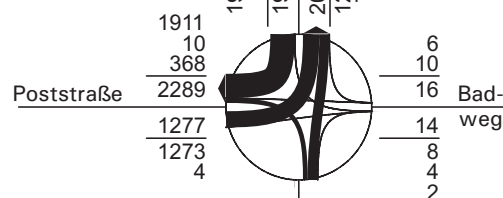
Wolfgangstraße



Denni-Hofmann-Str.



Herrenmühlstraße



Härterichstraße



VERKEHRSUNTERSUCHUNG EKZ "TAUBERPARK"

(FORTSCHREIBUNG DER UNTERSUCHUNG VOM OKT. 2004)

ANALYSEUMLEGUNG 2006/2007

KNOTENSTROMBELASTUNGEN KFZ/4H

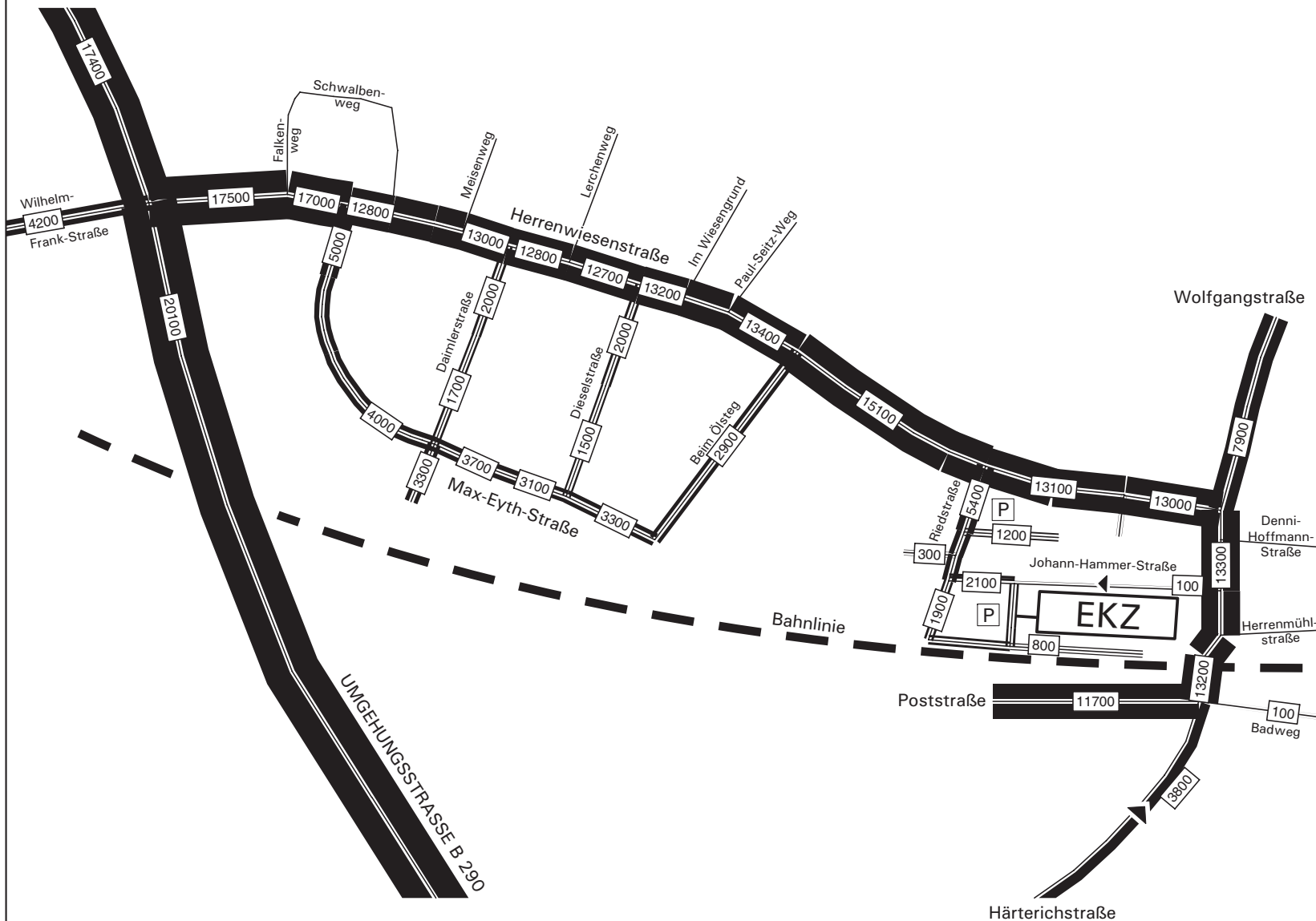
- ANSIEDLUNG
EKZ "TAUBERPARK"
- NEUNUTZUNG DER
FLÄCHEN ALDI + EDEKA IM
BEREICH MAX-EYTH-STRASSE
- NOCH KEINE WEITEREN STRUK-
TURELLEN ENTWICKLUNGEN,
WIE BEMBÈ-AREAL,
NACHVERDICHTUNG, ETC...

GRUNDLAGE:

Erhebung vom Do., 22. JULI 2004

Erhebung vom Do., 28. SEPTEMBER 2006

B 290/
EDELFFINGEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG EKZ "TAUBERPARK"

(FORTSCHREIBUNG DER UNTERSUCHUNG VOM OKT. 2004)

ANALYSEUMLEGUNG 2006/2007
QUERSCHNITTBELASTUNGEN KFZ/24H

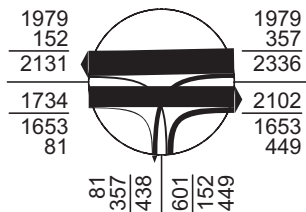
- ANSIEDLUNG
EKZ "TAUBERPARK"
- NEUNUTZUNG DER
FLÄCHEN ALDI + EDEKA IM
BEREICH MAX-EYTH-STRASSE
- NOCH KEINE WEITEREN
STRUKTURELLEN ENTWICKLUNGEN,
WIE BEMBÈ-AREAL,
NACHVERDICHTUNG, ETC...

GRUNDLAGE:

Erhebung vom Do., 22. JULI 2004

Erhebung vom Do., 28. SEPTEMBER 2006

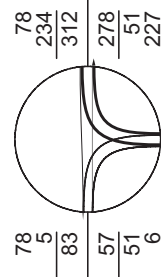
Herrenwiesenstraße



Beim Ölsteig



Riedstraße

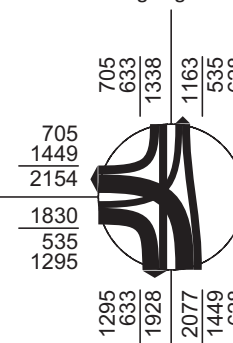


Johann-Hammer-Straße

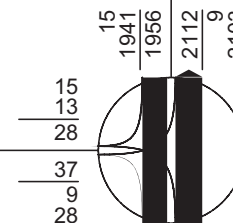


P

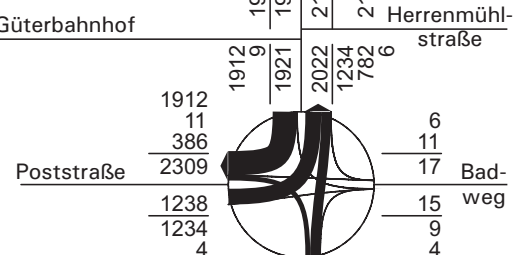
Wolfgangstraße



Denni-Hofmann-Str.



P-Güterbahnhof



Poststraße

Herrenmühlstraße

Härterichstraße



VERKEHRSUNTERSUCHUNG EKZ "TAUBERPARK"

(FORTSCHREIBUNG DER UNTERSUCHUNG VOM OKT. 2004)

0 - PROGNOSE 2020
OHNE DIE NUTZUNGEN "TAUBERPARK"
KNOTENSTROMBELASTUNGEN KFZ/4H

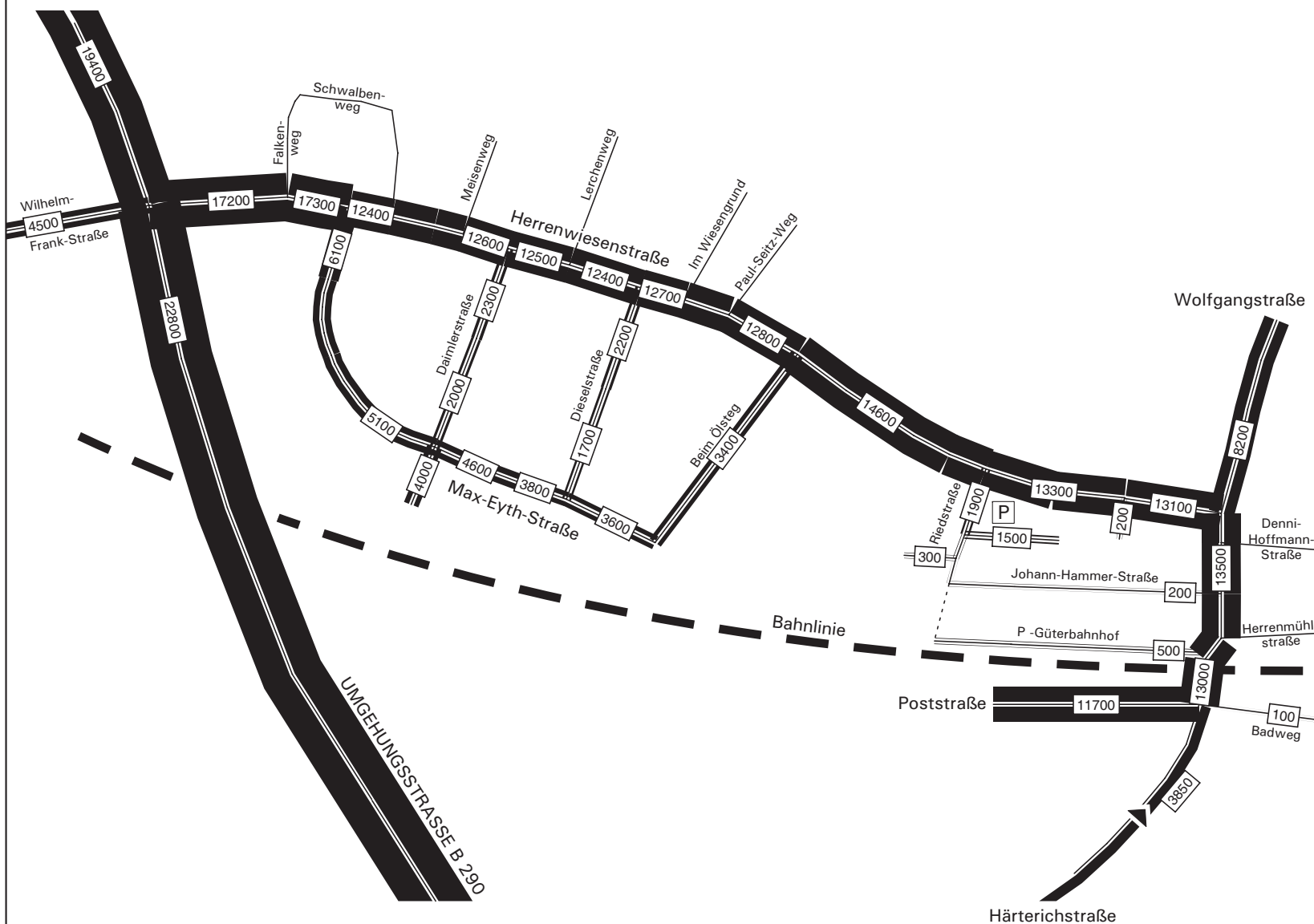
- NETZSYSTEM IM STATUS QUO
- STRUKTURELLE ENTWICKLUNGEN / NACHVERDICHTUNG IM UMFELD

GRUNDLAGE:

Erhebung vom Do., 22. JULI 2004

Erhebung vom Do., 28. SEPTEMBER 2006

B 290/
EDELFFINGEN



GROSSE KREISSTADT BAD MERGENTHEIM

VERKEHRSUNTERSUCHUNG EKZ "TAUBERPARK"

(FORTSCHREIBUNG DER UNTERSUCHUNG VOM OKT. 2004)

0 - PROGNOSE 2020
OHNE DIE NUTZUNGEN "TAUBERPARK"

QUERSCHNITTBELASTUNGEN KFZ/24H

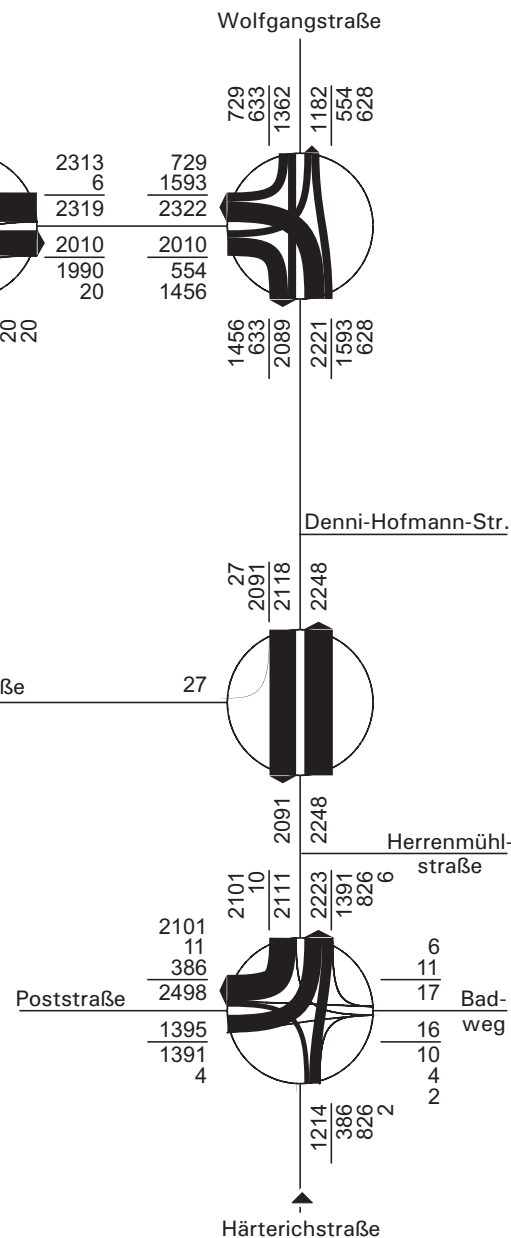
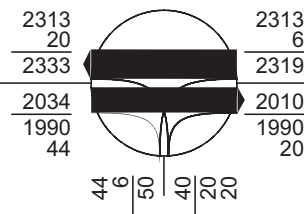
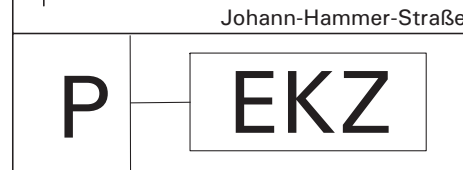
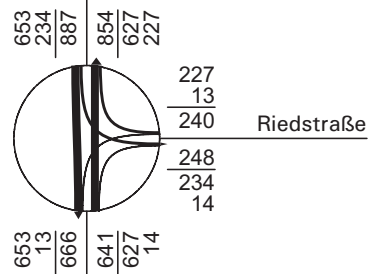
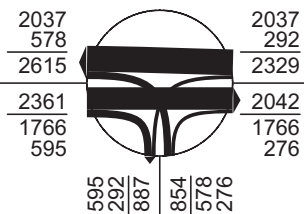
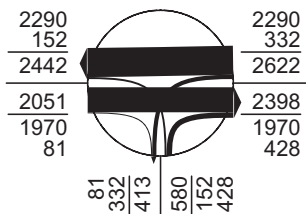
- NETZSYSTEM IM STATUS QUO
- STRUKTURELLE ENTWICKLUNGEN / NACHVERDICHTUNG IM UMFELD

GRUNDLAGE:
Erhebung vom Do., 22. JULI 2004
Erhebung vom Do., 28. SEPTEMBER 2006

MAI 2007
LUDWIGSBURG

PLANUNGSGRUPPE KOLZ
STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR

Herrenwiesenstraße



VERKEHRSUNTERSUCHUNG EKZ "TAUBERPARK"

(FORTSCHREIBUNG DER UNTERSUCHUNG VOM OKT. 2004)

PROGNOSE 2020
(ENTSPR. ERSCHLIESSUNGSPRINZIP VAR. 3)
KNOTENSTROMBELASTUNGEN KFZ/4H

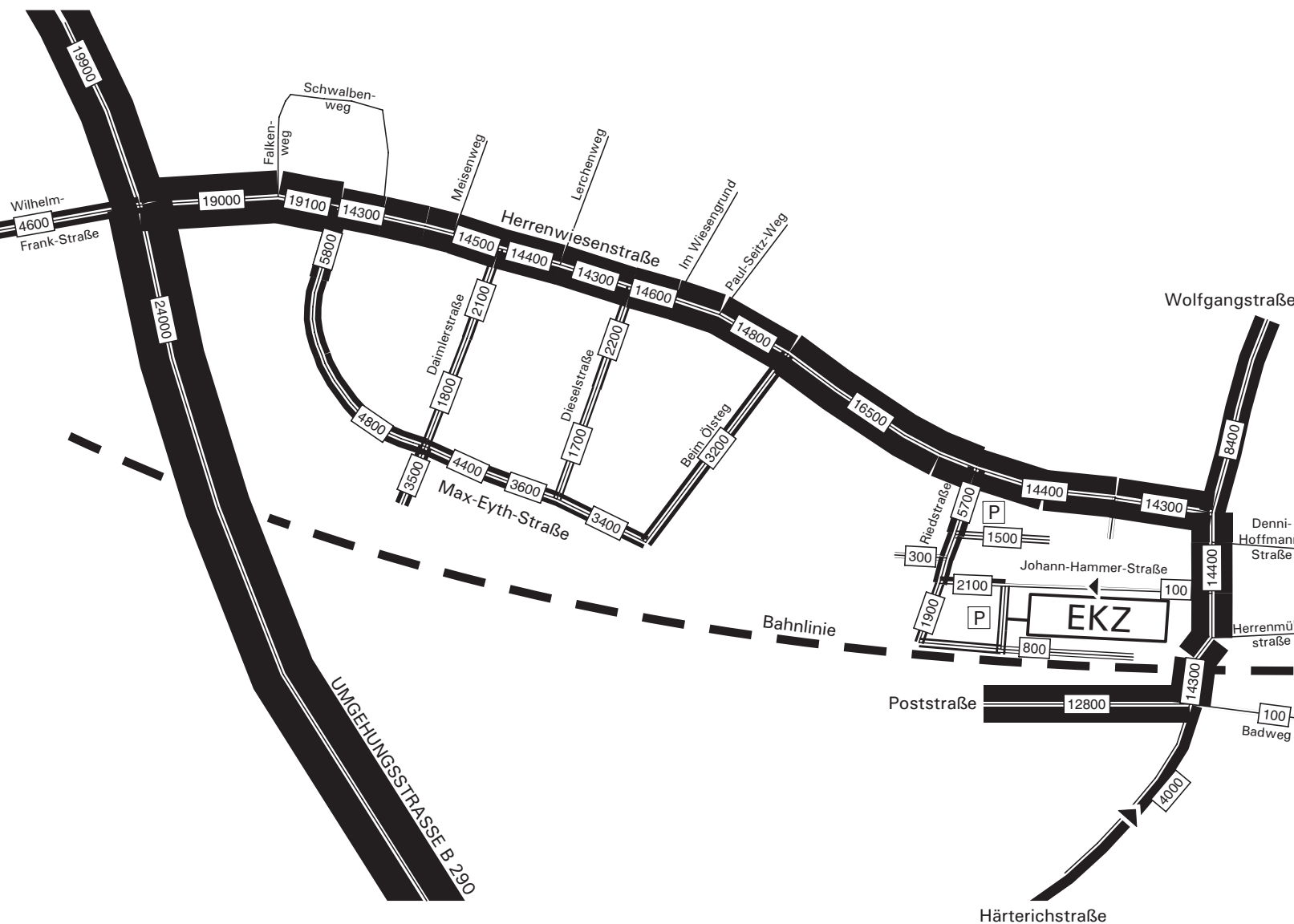
- ANSIEDLUNG
EKZ "TAUBERPARK"
- NEUNUTZUNG DER
FLÄCHEN ALDI + EDEKA
IM BEREICH MAX-EYTH-STRASSE
- STRUKTURELLE
ENTWICKLUNGEN /
NACHVERDICHTUNG
- BEBAUUNG DER STÄDTISCHEN
GRUNDSTÜCKE JOHANN-
HAMMER-STR. / RIEDSTRASSE

GRUNDLAGE:

Erhebung vom Do., 22. JULI 2004

Erhebung vom Do., 28. SEPTEMBER 2006

B 290/
EDELFFINGEN



GROSSE KREISSTADT BAD MERGENTHEIM

VERKEHRSUNTERSUCHUNG EKZ "TAUBERPARK"

(FORTSCHREIBUNG DER UNTERSUCHUNG VOM OKT. 2004)

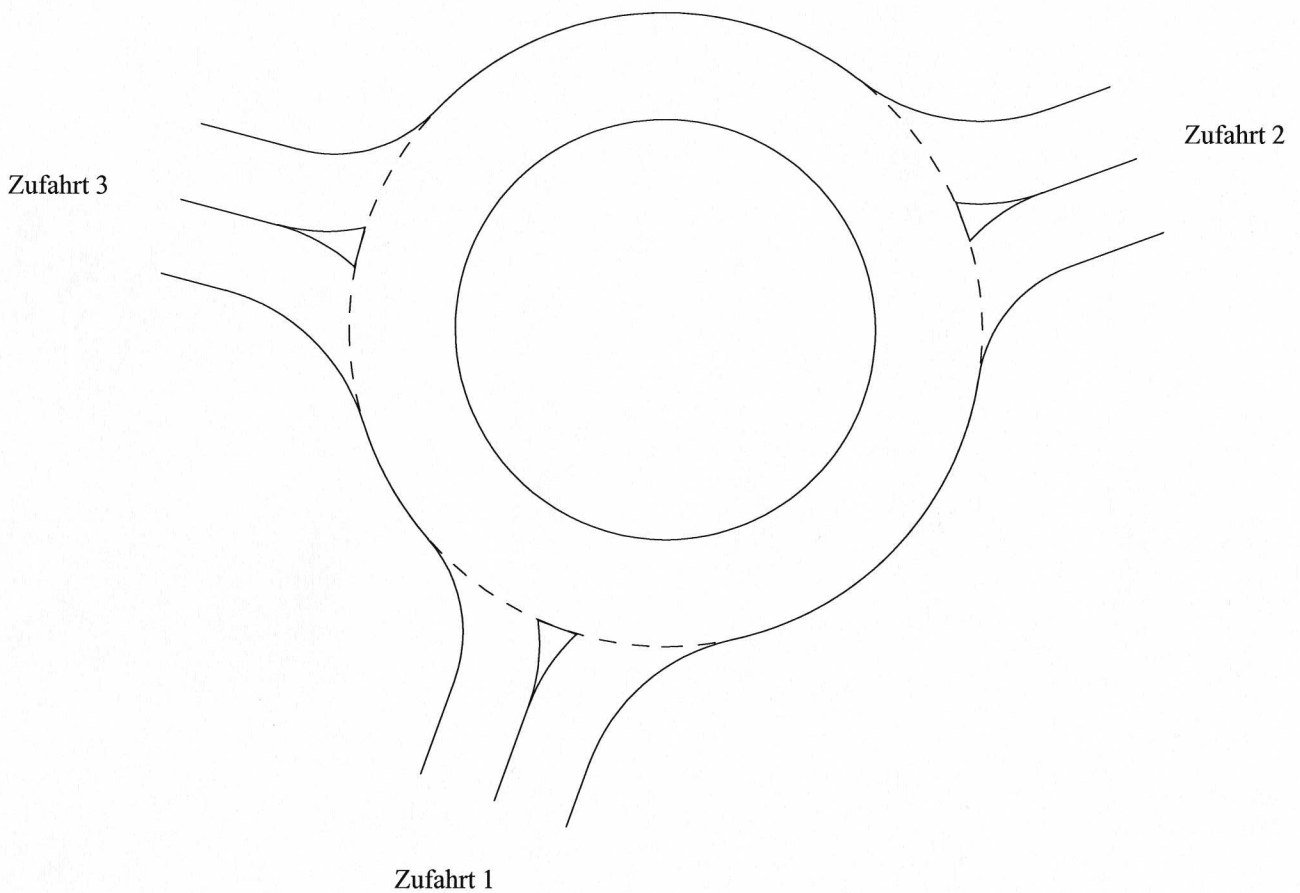
PROGNOSE 2020
(ENTSPR. ERSCHLIESSUNGSPRINZIP VAR. 3)
QUERSCHNITTBELASTUNGEN KFZ/24H

- ANSIEDLUNG
EKZ "TAUBERPARK"
- NEUNUTZUNG DER
FLÄCHEN ALDI + EDEKA
IM BEREICH MAX-EYTH-STRASSE
- STRUKTURELLE
ENTWICKLUNGEN /
NACHVERDICHTUNG
- BEBAUUNG DER STÄDTISCHEN
GRUNDSTÜCKE JOHANN-
HAMMER-STR. / RIEDSTRASSE

GRUNDLAGE:
Erhebung vom Do., 22. JULI 2004
Erhebung vom Do., 28. SEPTEMBER 2006

Datei : BAD M RIED PROG2020-1.krs
Projekt : BAD MERGENTHEIM
Knoten : HERRENWIESENSTRASSE RI. B290 / RIEDSTRASSE / HERRENWIESENSTRASSE RI. KLINIKEN
Stunde : PROGNOSEUMLEGUNG 2015/2020 - ABENDSPITZE (MGS) / Planstand 16.04.2007

0 5 m
| | | | |



Zufahrt 1: RIEDSTRASSE
Zufahrt 2: HERRENWIESENSTR. RI. KLINIKEN
Zufahrt 3: HERRENWIESENSTR. RI. B290

8.1

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei : BAD M RIED PROG2020-1.krs

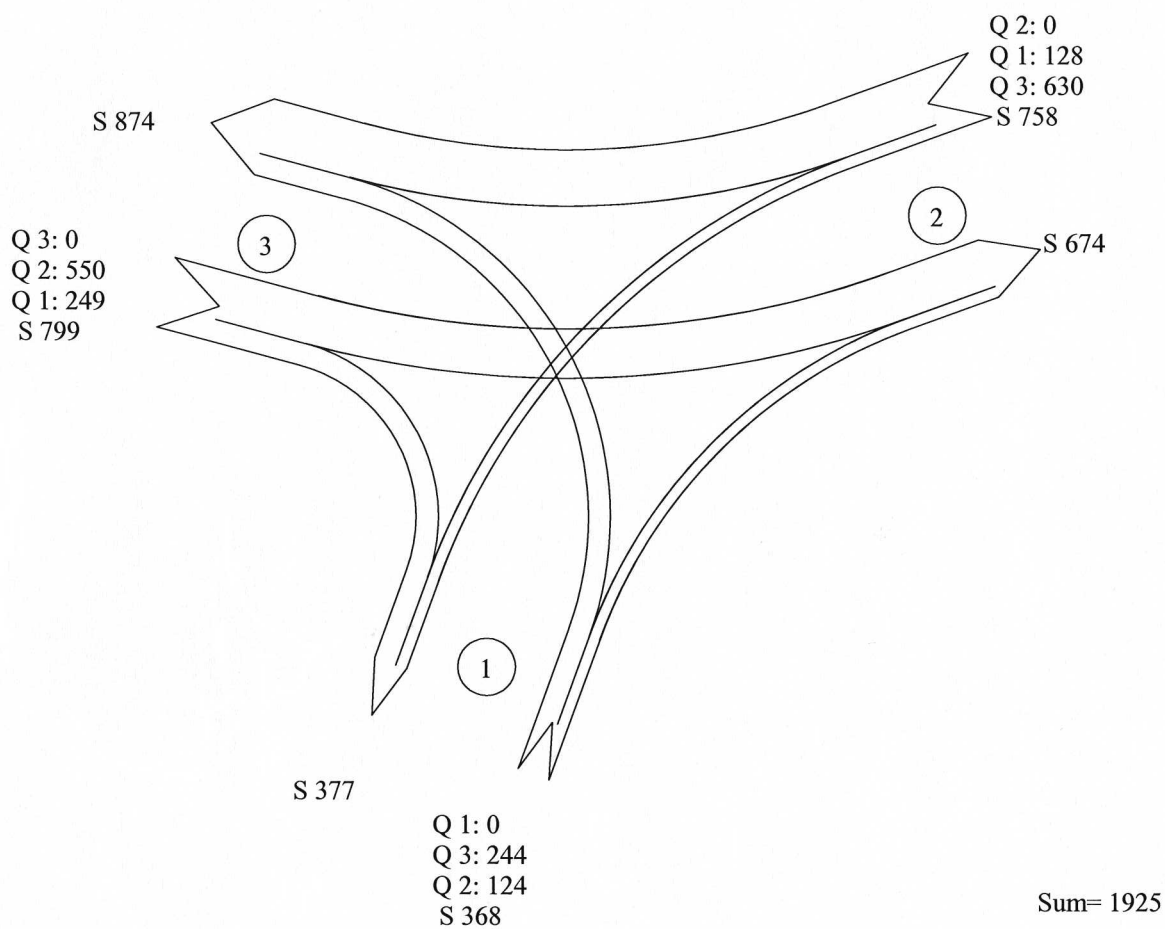
Projekt : BAD MERGENTHEIM

Knoten : HERRENWIESENSTRASSE RI. B290 / RIEDSTRASSE / HERRENWIESENSTRASSE RI. KLINIKEN

Stunde : PROGNOSEUMLEGUNG 2015/2020 - ABENDSPITZE (MGS) / Planstand 16.04.2007

PKW-Einheiten

0 1000 PKW-Einheiten / h



Zufahrt 1: RIEDSTRASSE

Zufahrt 2: HERRENWIESENSTR. RI. KLINIKEN

Zufahrt 3: HERRENWIESENSTR. RI. B290

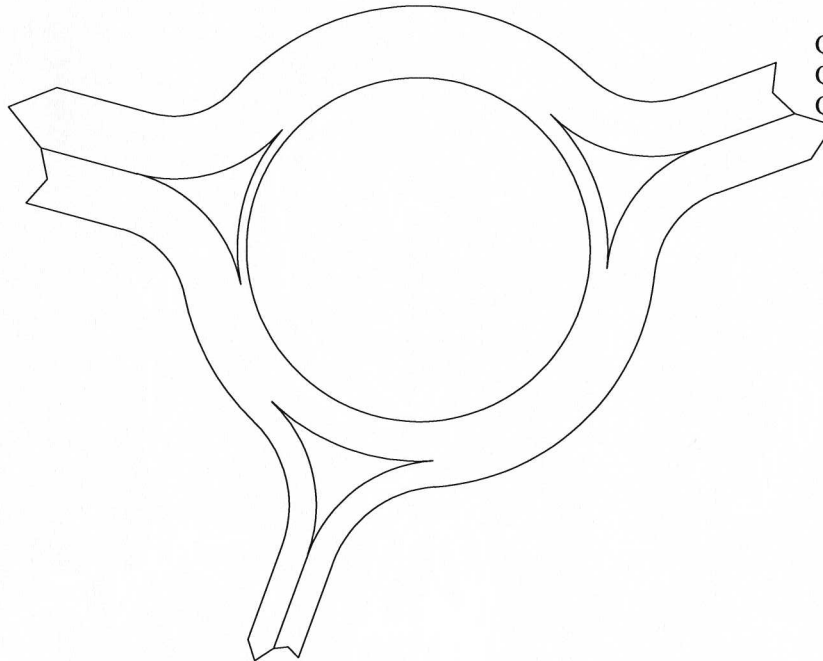
Datei : BAD M RIED PROG2020-1.krs
Projekt : BAD MERGENTHEIM
Knoten : HERRENWIESENSTRASSE RI. B290 / RIEDSTRASSE / HERRENWIESENSTRASSE RI. KLINIKEN
Stunde : PROGNOSEUMLEGUNG 2015/2020 - ABENDSPITZE (MGS) / Planstand 16.04.2007

PKW-Einheiten

0 1000 PKW-Einheiten / h



Zufahrt 3
Qa=874
Qe=799
Qc=128



Zufahrt 2
Qa=674
Qe=758
Qc=244

Zufahrt 1
Qa=377
Qe=368
Qc=550

Sum=1925

Zufahrt 1: RIEDSTRASSE
Zufahrt 2: HERRENWIESENSTR. RI. KLINIKEN
Zufahrt 3: HERRENWIESENSTR. RI. B290

8.3



Datei : BAD M RIED PROG2020-1.KRS
 Projekt : BAD MERGENTHEIM
 Knoten : HERRENWIESENSTRASSE RI. B290 / RIEDSTRASSE / HERRENWIESENSTRASSE RI. KLINIKEN
 Stunde : PROGNOSEUMLEGUNG 2015/2020 - ABENDSPITZE (MGS) / Planstand 16.04.2007

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	RIEDSTRASSE	1	70	550	368	770	0,48	402	9	A
2	HERRENWIESENSTR..	1	70	244	758	1021	0,74	263	13	B
3	HERRENWIESENSTR..	1	70	128	799	1123	0,71	324	11	B

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	RIEDSTRASSE	1	70	550	368	770	0,6	3	4	A
2	HERRENWIESENSTR.	1	70	244	758	1021	2,0	8	12	B
3	HERRENWIESENSTR.	1	70	128	799	1123	1,7	7	11	B

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluß über alle Zufahrten : 1925 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1925 Kfz/h
 Summe aller Wartezeiten : 6,1 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 11,5 s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Verfahren nach HBS 2001
 Wartezeit : Kimber, Hollis (1979) mit $F\text{-}kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 Fußgänger : Stuwe, 1992
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

1. RIEDSTRASSE = RICHTUNG ERSCHLIESSUNG EKZ "TAUBERPAK"
2. HERRENWIESENSTRASSE = RICHTUNG WOLFGANGSTRASSE
3. HERRENWIESENSTRASSE = RICHTUNG B 290

BAD MERGENTHEIM – VERKEHRSUNTERSUCHUNG EKZ "TAUBERPARK"

ANALYSEZUSTAND 2006 / 2007

QUERSCHNITT	KFZ/24H ca.	KFZ/16H 06:00-22:00 UHR ca.	SV/16H (>2,8t) 06:00-22:00 UHR IN %	KFZ/8H 22:00-06:00 UHR ca.	SV/8H (>2,8t) 22:00-06:00 UHR IN %
Herrenwiesenstraße westl. Beim Ölsteg	11.400	10.600	3,9	800	3,5
Beim Ölsteg	3.100	2.880	2,8	220	1,8
Herrenwiesenstraße westlich Riedstraße	13.200	12.280	3,8	920	3,3
Herrenwiesenstraße östlich Riedstraße	12.000	11.160	3,8	840	3,3
Riedstraße	1.600	1.480	3,0	120	2,5
Riedstraße/Penny-Markt	1.200	1.120	3,1	80	2,5
Herrenwiesenstraße westlich KV Wolfgangstr.	11.800	10.980	3,1	820	2,5
Wolfgangstraße (Klinikbereich)	7.750	7.200	2,8	550	2,3
Wolfgangstraße nördl. Denni-Hofmann-Str.	12.000	11.160	2,8	840	2,3
Wolfgangstraße nördl. Johann-Hammer-Str.	12.200	11.350	2,7	850	2,2
Johann-Hammer-Straße	200	180	20,0	20	20,0
Wolfgangstraße südl. Johann-Hammer-Str.	12.200	11.350	2,5	850	2,0
Wolfgangstraße nördl. Bahnübergang	12.300	11.440	2,4	860	2,0
Poststraße	10.650	9.900	2,6	750	2,1
Härterichstraße (Einbahnstraße)	3.600	3.350	1,5	250	1,2

BAD MERGENTHEIM – VERKEHRSUNTERSUCHUNG EKZ "TAUBERPARK"

ANALYSEUMLEGUNG 2006 / 2007 (Basis: Planstand vom 16.04.2007)

QUERSCHNITT	KFZ/24H ca.	KFZ/16H 06:00-22:00 UHR ca.	SV/16H (>2,8t) 06:00-22:00 UHR IN %	KFZ/8H 22:00-06:00 UHR ca.	SV/8H (>2,8t) 22:00-06:00 UHR IN %
Herrenwiesenstraße westl. Beim Ölsteg	13.400	12.460	3,7	940	3,0
Beim Ölsteg	2.900	2.700	2,9	200	1,9
Herrenwiesenstraße westlich Riedstraße	15.100	14.040	3,7	1.060	3,0
Herrenwiesenstraße östlich Riedstraße	13.100	12.190	3,8	910	3,1
Riedstraße (Kreisverkehrsast)	5.400	5.020	2,3	380	1,2
Riedstraße/Penny-Markt	1.200	1.120	3,1	80	2,5
Herrenwiesenstraße westlich KV Wolfgangstr.	13.000	12.090	3,1	910	2,4
Wolfgangstraße (Klinikbereich)	7.900	7.350	2,7	550	2,3
Wolfgangstraße nördl. Denni-Hofmann-Str.	13.100	12.190	2,9	910	2,1
Wolfgangstraße nördl. Johann-Hammer-Str.	13.300	12.370	2,8	930	2,0
Johann-Hammer-Straße	100	94	20,0	6	30,0
Wolfgangstraße südl. Johann-Hammer-Str.	13.200	12.280	2,5	920	1,9
Wolfgangstraße nördl. Bahnübergang	13.200	12.280	2,4	920	1,9
Poststraße	11.700	10.880	2,6	820	2,0
Härterichstraße (Einbahnstraße)	3.800	3.540	1,5	260	1,2

BAD MERGENTHEIM – VERKEHRSUNTERSUCHUNG EKZ "TAUBERPARK"

0-PROGNOSE 2020 (Basis: Planstand vom 16.04.2007)

QUERSCHNITT	KFZ/24H ca.	KFZ/16H 06:00-22:00 UHR ca.	SV/16H (>2,8t) 06:00-22:00 UHR IN %	KFZ/8H 22:00-06:00 UHR ca.	SV/8H (>2,8t) 22:00-06:00 UHR IN %
Herrenwiesenstraße westl. Beim Ölsteg	12.800	11.910	4,0	890	3,6
Beim Ölsteg	3.400	3.160	3,0	240	2,0
Herrenwiesenstraße westlich Riedstraße	14.700	13.670	3,7	1.030	3,2
Herrenwiesenstraße östlich Riedstraße	13.300	12.370	3,7	930	3,3
Riedstraße	1.900	1.770	3,0	130	2,5
Riedstraße/Penny-Markt	1.500	1.400	2,7	100	2,4
Herrenwiesenstraße westlich KV Wolfgangstr.	13.100	12.190	3,6	910	3,2
Wolfgangstraße (Klinikbereich)	8.200	7.630	2,9	570	2,7
Wolfgangstraße nördl. Denni-Hofmann-Str.	13.200	12.280	3,5	920	2,9
Wolfgangstraße nördl. Johann-Hammer-Str.	13.500	12.560	3,3	940	2,8
Johann-Hammer-Straße	200	180	22,0	20	22,0
Wolfgangstraße südl. Johann-Hammer-Str.	13.500	12.560	3,0	940	2,5
Wolfgangstraße nördl. Bahnübergang	13.000	12.090	3,0	910	2,5
Poststraße	11.700	10.880	3,4	820	2,9
Härterichstraße (Einbahnstraße)	3.850	3.580	1,6	270	1,4

BAD MERGENTHEIM – VERKEHRSUNTERSUCHUNG EKZ "TAUBERPARK"

PROGNOSE 2020 (Basis: Planstand vom 16.04.2007)

QUERSCHNITT	KFZ/24H ca.	KFZ/16H 06:00-22:00 UHR ca.	SV/16H (>2,8t) 06:00-22:00 UHR IN %	KFZ/8H 22:00-06:00 UHR ca.	SV/8H (>2,8t) 22:00-06:00 UHR IN %
Herrenwiesenstraße westl. Beim Ölsteg	14.800	13.760	3,8	1.040	3,1
Beim Ölsteg	3.200	2.980	3,1	220	2,2
Herrenwiesenstraße westlich Riedstraße	16.500	15.340	3,5	1.160	3,0
Herrenwiesenstraße östlich Riedstraße	14.500	13.480	3,7	1.020	3,2
Riedstraße (Kreisverkehrsast)	5.700	5.300	1,7	400	1,0
Riedstraße/Penny-Markt	1.500	1.400	2,5	100	2,4
Herrenwiesenstraße westlich KV Wolfgangstr.	14.300	13.300	3,5	1.000	3,0
Wolfgangstraße (Klinikbereich)	8.400	7.810	2,9	590	2,6
Wolfgangstraße nördl. Denni-Hofmann-Str.	14.200	13.210	3,5	990	2,9
Wolfgangstraße nördl. Johann-Hammer-Str.	14.400	13.390	3,4	1.010	2,7
Johann-Hammer-Straße	120	112	60,0	8	60,0
Wolfgangstraße südl. Johann-Hammer-Str.	14.300	13.300	3,1	1.000	2,4
Wolfgangstraße nördl. Bahnübergang	14.300	13.300	3,1	1.000	2,4
Poststraße	12.800	11.900	3,5	900	2,8
Härterichstraße (Einbahnstraße)	4.000	3.720	1,7	280	1,4