



STADT WENDLINGEN AM NECKAR

OTTO-Quartier Wendlingen,

Fortschreibung des Verkehrskonzeptes

Stand: 19. Mai 2020

Dipl.-Geogr. Dirk Kopperschläger
Lisa-Maria Schor, M.Eng.

Aufgabenstellung

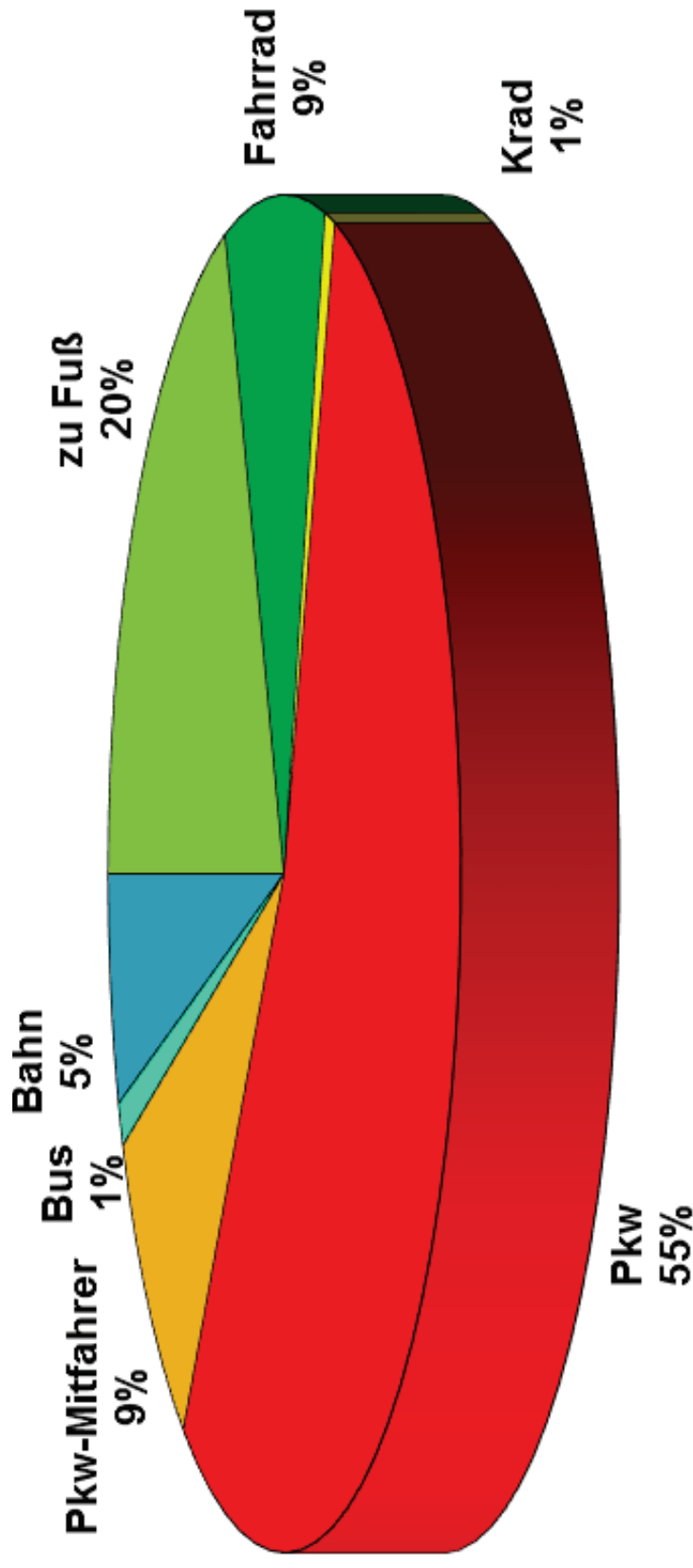
- Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zum Otto-Quartier [Stand: 17.09.2018] auf Basis der aktualisierten Aufstellung der Flächennutzungen
 - Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens
 - Ableitung von Tagesganglinien des Verkehrsaufkommens
 - Umlegung auf das umgebende Straßennetz
- Leistungsfähigkeitsberechnung und Dimensionierung der Zufahrten zum Otto-Quartier
- Bewertung der Ergebnisse und Hinweise zu Optimierungen

Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Verkehrsbefragung der Haushalte

Gesamtverkehr (24h)
54.100 Wege

MIV-Anteil: 65 %



Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Ansatz für das Otto-Quartier

- Sehr gute Erreichbarkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs (Fußläufige Entfernung zur S-Bahn, ZOB)
- Entwicklung eines innovativen, modernen Mobilitätskonzept im Quartier (z.B. Car/ Bike-Sharing, Mobilitätspunkte)



Abminderung des MIV-Anteils von 65 % auf 55 %

- für:
- Beschäftigte
 - Bewohner
 - Besucher/ Kunden (Wohnen, Büro, Veranstaltung, Kita)

Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens

Wohnen

Nutzung	Wohnen
Baufelder	I, K
Bruttogeschossfläche	ca. 31.500 m ²
Wohneinheiten	ca. 300 WE
Anzahl der Bewohner	ca. 660
Verkehrsaufkommen	ca. 820 Kfz-Fahrten/ Tag
davon Schwerverkehr	ca. 35 SV-Fahrten/ Tag

Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens

Büro / Co-Working / Kleinproduktion

Nutzung	Büro / Co-Working / Kleinproduktion
Baufelder	A, B, C, G, H, I, L, N, O, R, T
Bruttogeschossfläche	ca. 83.000 m ²
Nettonutzfläche*	ca. 66.400 m ²
Anzahl der Beschäftigte	ca. 2.175
Verkehrsaufkommen	ca. 2.750 Kfz-Fahrten/ Tag
davon Schwerverkehr	ca. 110 SV-Fahrten/ Tag

* 80% der BGF

Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens Gastronomie

Nutzung	Gastronomie (z.T. v.a. gebietsinterne Nutzung)
Baufelder	D, F, J, N, T, U
Bruttogeschossfläche	ca. 3.900 m ²
Nettonutzfläche*	ca. 3.100 m ²
Anzahl der Beschäftigte	ca. 65
Verkehrsaufkommen	ca. 480 Kfz-Fahrten/ Tag
davon Schwerverkehr	ca. 40 SV-Fahrten/ Tag

* 80% der BGF

Weitere Erläuterungen siehe Anhang.

Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens Hotellerie

Nutzung	Hotellerie
Baufelder	Q
Bruttogeschossfläche	ca. 8.700 m ²
Anzahl der Hotelzimmer	ca. 105
Anzahl der Beschäftigte	ca. 65
Verkehrsaufkommen	ca. 240 Kfz-Fahrten/ Tag
davon Schwerverkehr	ca. 30 SV-Fahrten/ Tag

Weitere Erläuterungen siehe Anhang.

Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens Park+Ride

Nutzung	Park+Ride
Baufelder	P
Bruttogeschossfläche	ca. 7.500 m ²
Parkplätze	ca. 250
Verkehrsaufkommen	ca. 500 Kfz-Fahrten/ Tag
davon Schwerverkehr	-,-

Weitere Erläuterungen siehe Anhang.

Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens Veranstaltung

Nutzung	Veranstaltung
Baufelder	S
Bruttogeschossfläche	ca. 2.800 m ²
Nettonutzfläche*	ca. 2.250 m ²
max. Besucher	ca. 750
Verkehrsaufkommen	ca. 530 Kfz-Fahrten/ Tag
davon Schwerverkehr	ca. 20 SV-Fahrten/ Tag

* 80% der BGF

Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens KITA

Nutzung	KITA
Baufelder	V
Bruttogeschossfläche	ca. 1.300 m ²
Nettonutzfläche*	ca. 1.000 m ²
Anzahl der Beschäftigten	ca. 25
Verkehrsaufkommen	ca. 175 Kfz-Fahrten/ Tag
davon Schwerverkehr	ca. 1 SV-Fahrten/ Tag

* 80% der BGF

Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens

Info | Kultur | Ausstellung

Nutzung	Info Kultur Ausstellung*
Baufelder	J, M
Bruttogeschossfläche	ca. 175 m ²
Verkehrsaufkommen	-.-
davon Schwerverkehr	-.-

* Ausstellungsräume; kein induziertes Kfz-Verkehrsaufkommen durch diese Nutzung

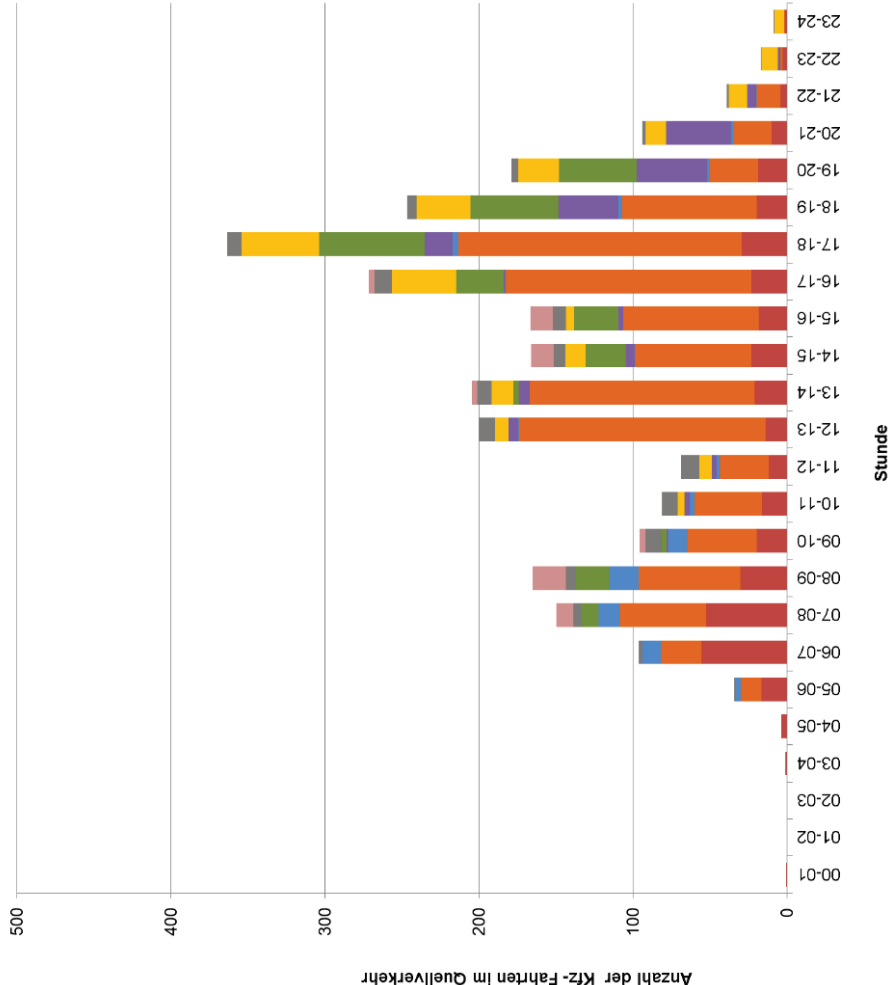
Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens Zusammenfassung

	Bewohner- verkehr	Beschäftigten- verkehr	Besucher-/ Kundenverkehr	Güterverkehr (SV)	Gesamtverkehrs- aufkommen
Wohnen	735		50	35	820
Büro, Co-Working, Kleinproduktion		2.310	330	110	2.750
Gastronomie		65	375	40	480
Hotellerie		60	150	30	240
Park+Ride			500		500
KITA		25	150	1	175
Veranstaltung		50	460	20	530
Summe	735	2.510	2.015	235	5.495

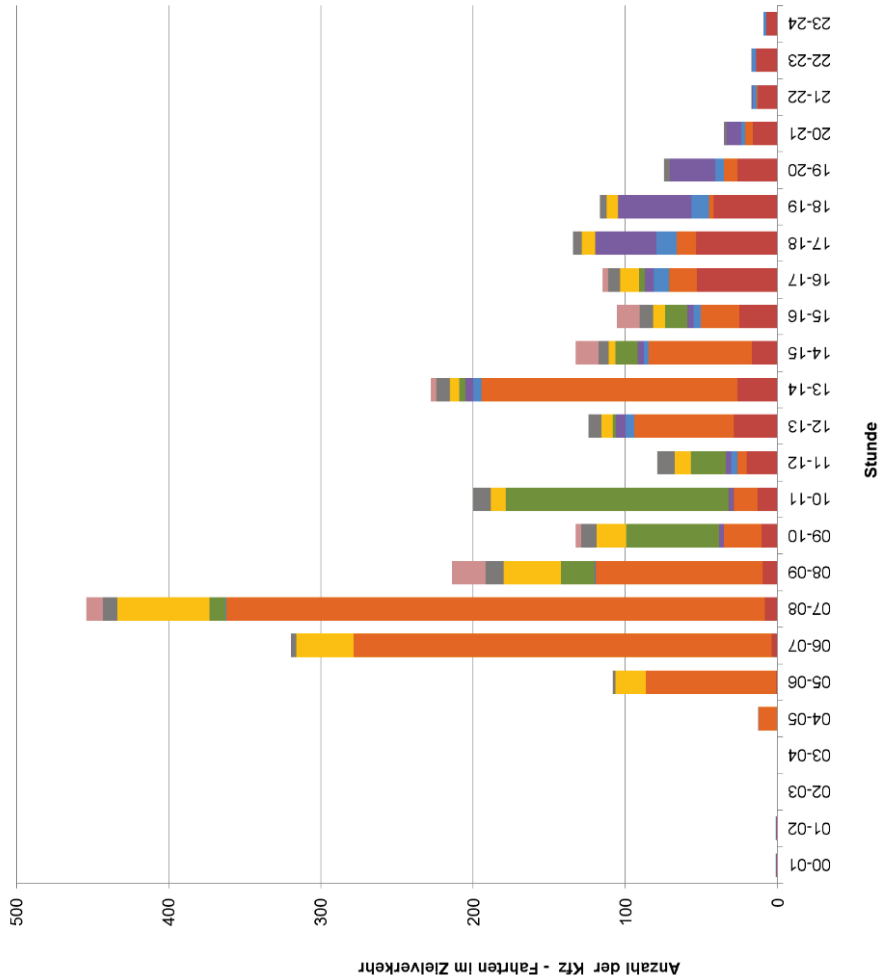
Das Verkehrsaufkommen beträgt ca. 5.500 Kfz-Fahrten/24h.

Neuverkehrsaufkommen nach Nutzung im Tagesgang Zusammenfassung

Quellverkehr [Kfz/24h]



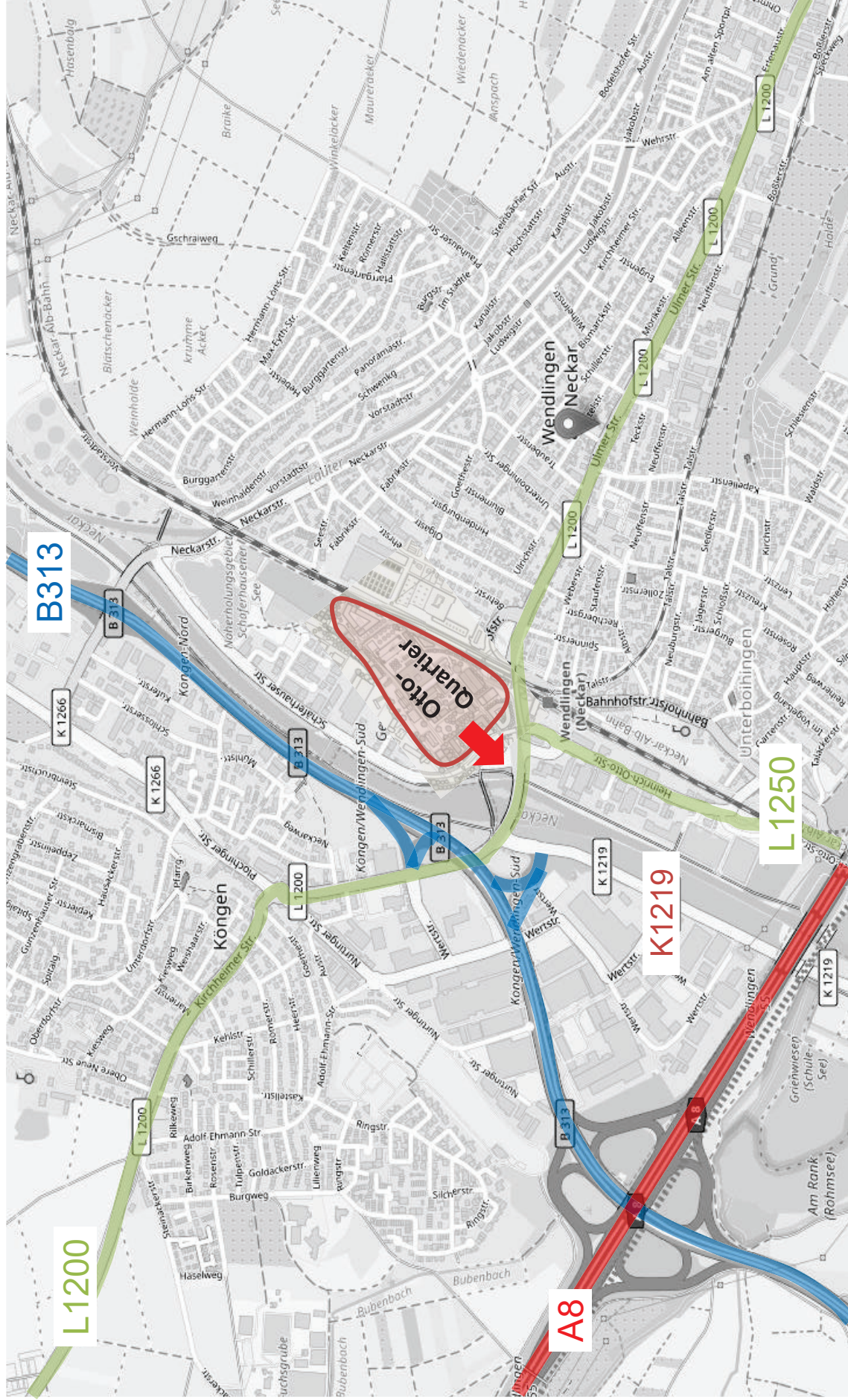
Zielverkehr [Kfz/24h]



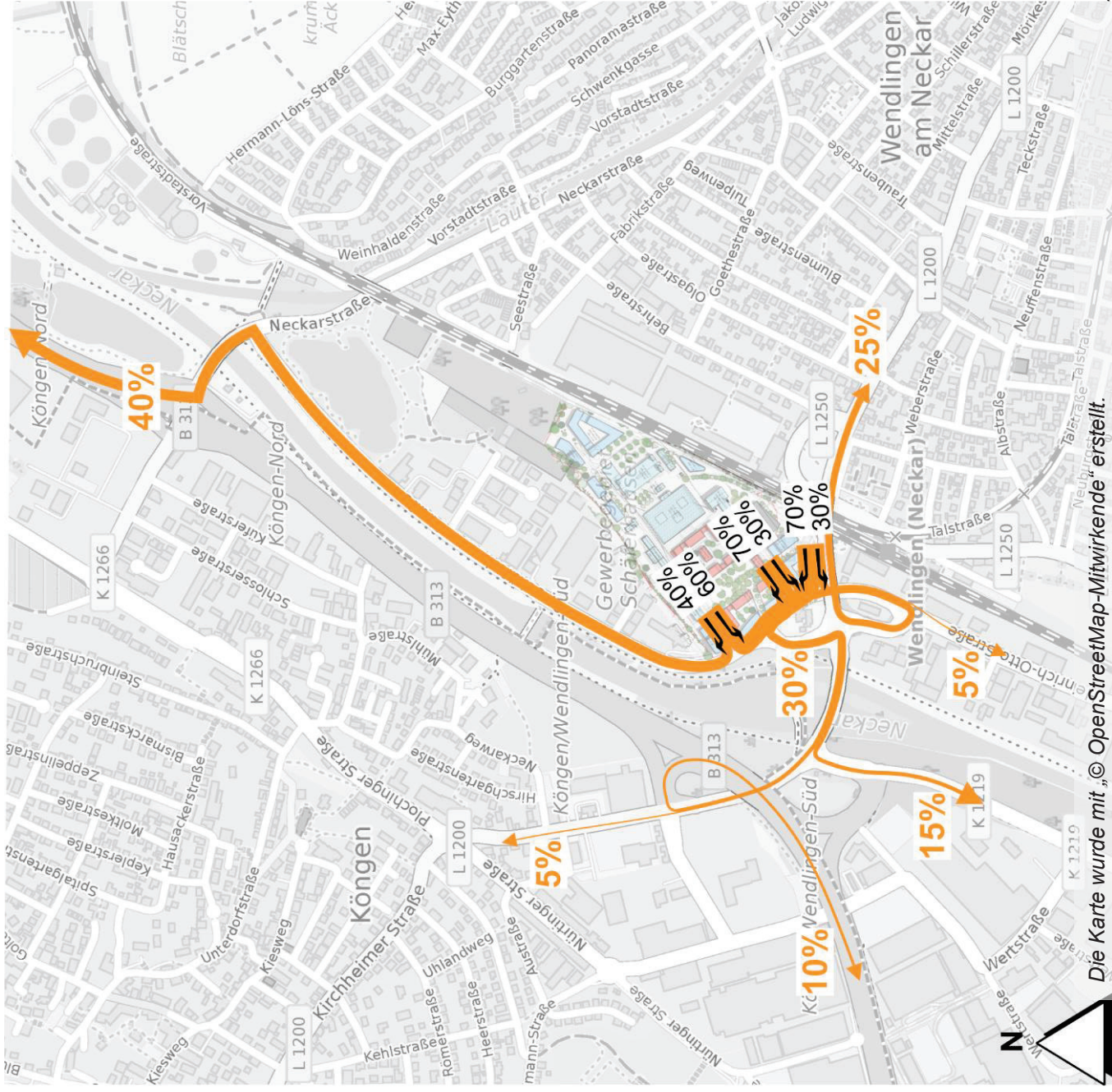
■ Wohnen ■ Beschäftigte ■ Kunden Hotellerie ■ Kunden Gastronomie ■ Besucher Veranstaltung ■ P&R ■ Bring-/Holverkehr KITA

Die Tagesganglinien für den Beschäftigten-, Besucher- und Güterverkehr der einzelnen Nutzungen kann im Detail dem Anhang entnommen werden.

Umlegung auf das umgebende Straßennetz

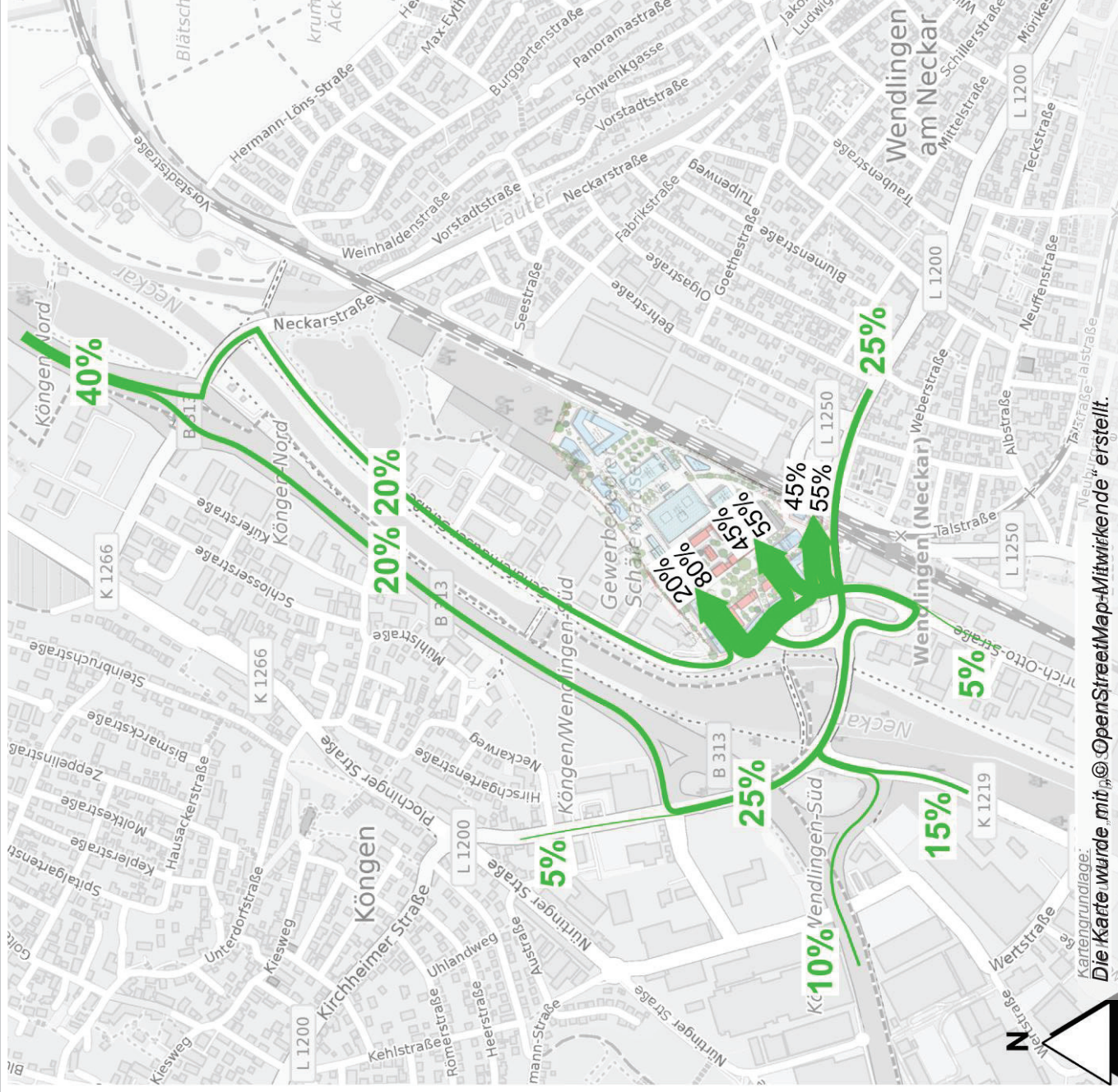


Umlegung auf das umgebende Straßennetz Prozentuale Verteilung des Quellverkehrs



Umlegung auf das umgebende Straßennetz Prozentuale Verteilung des Zielverkehrs

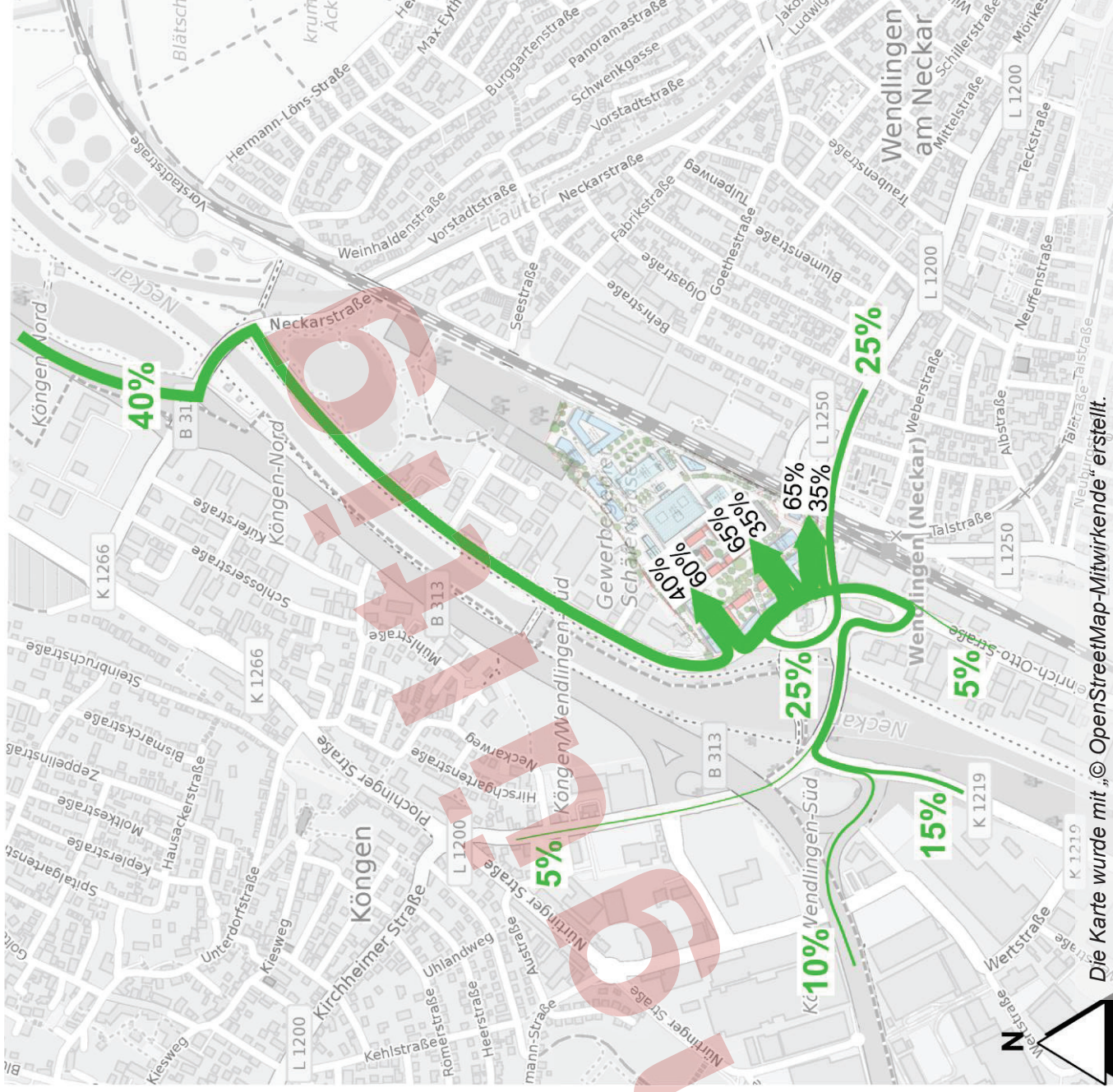
mit Umbau des
Knotenpunktes
Schäferhauser Str. /
Rampe zur L 1200



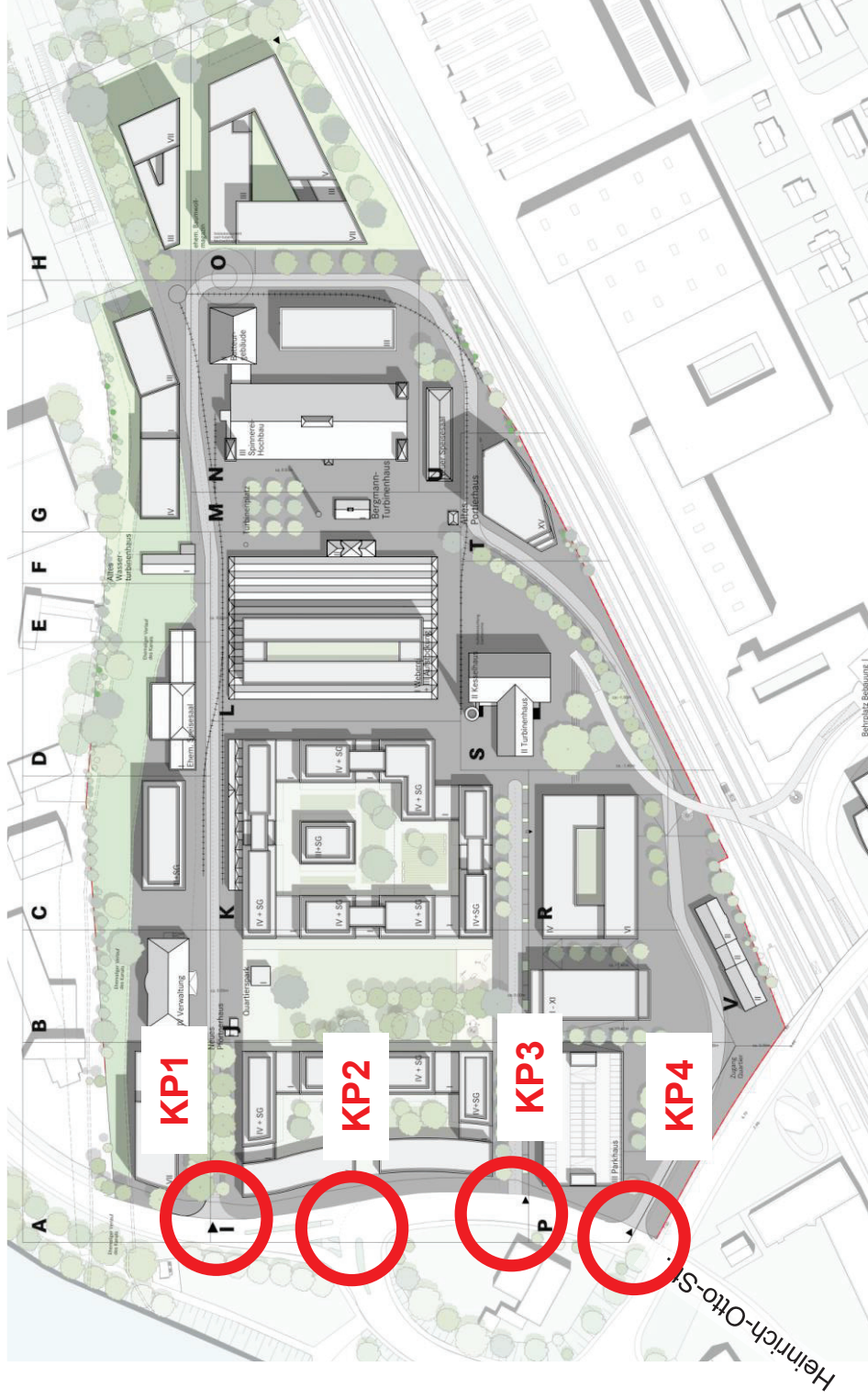
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende
Die Karte wurde mit „OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt.

Umlegung auf das umgebende Straßennetz Prozentuale Verteilung des Zielverkehrs

ohne Umbau des
Knotenpunktes
Schäferhauser Str. /
Rampe zur L 1200



Leistungsfähigkeitsberechnung und Dimensionierung der Zufahrten für die Morgen- und Abendspitze (Verkehrsprognose)



- Knotenpunkt 1:**
Schäferhauser Str./
Zufahrt Nord
- Knotenpunkt 2:**
Schäferhauser Str./
Rampe Stuttgarter Str.
- Knotenpunkt 3:**
Heinrich-Otto-Str./
Zufahrt Mitte
- Knotenpunkt 4:**
Heinrich-Otto-Str./
Erschließungsstr. Süd

Leistungsfähigkeitsberechnung und Dimensionierung der Zufahrten

Bewertungsschema

Verkehrsablauf kann in 6 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) bewertet werden:

QSV	mittlere Wartezeiten [s]		
			
A	≤ 10	≤ 20	≤ 20
B	≤ 20	≤ 30	≤ 35
C	≤ 30	≤ 45	≤ 50
D	≤ 45	≤ 70	≤ 70
E	> 45	> 70	> 70
F	Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q über der Kapazität C liegt ($q > C$).		

→ sehr gut, sehr geringe Wartezeiten

→ i.d.R. für Spitzenstunde ausreichend

→ hohe Wartezeiten, Rückstau
 Leistungsfähigkeit nicht gegeben

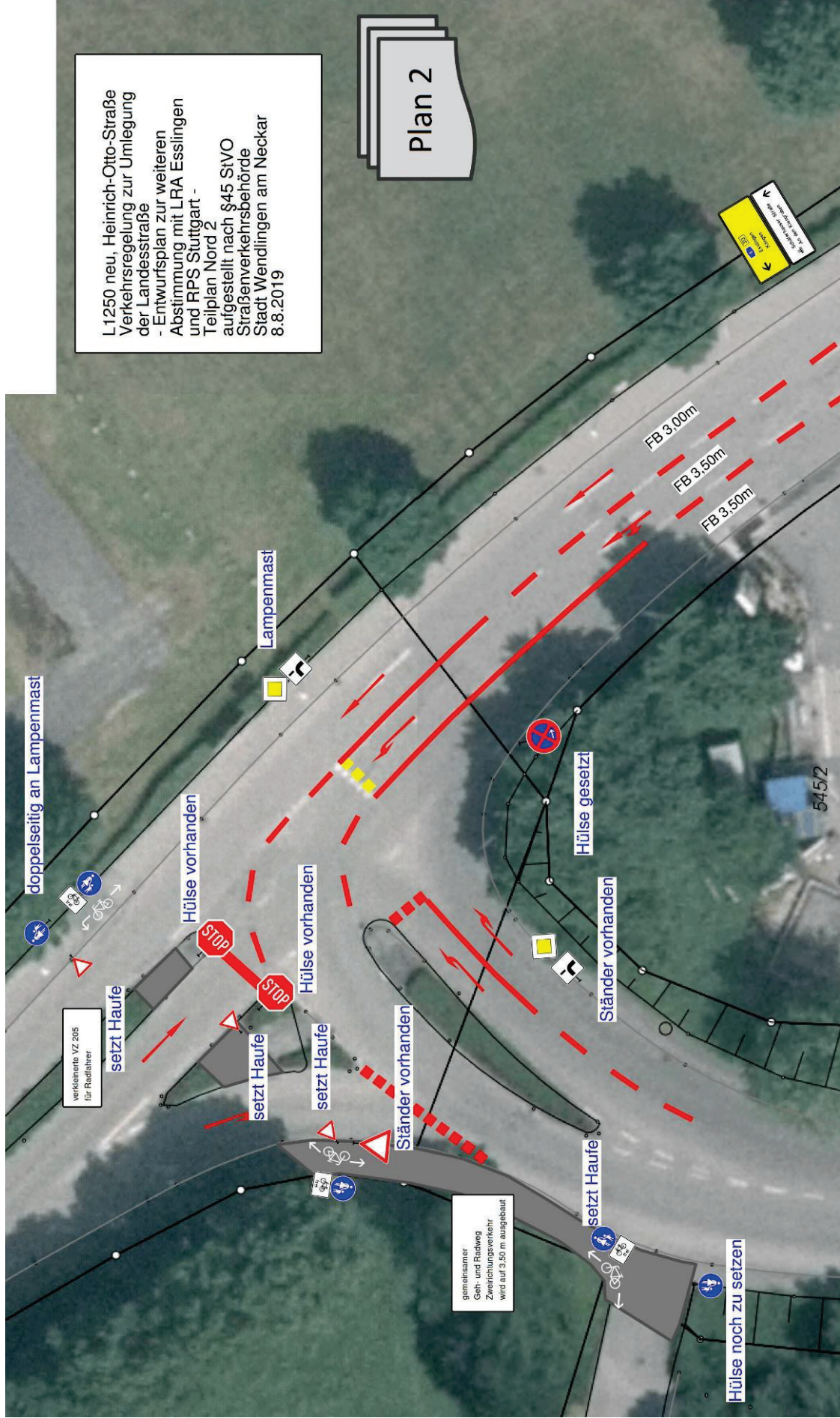
Leistungsfähigkeitsberechnung und Dimensionierung der Zufahrten

Berechnungsgrundlagen

- Verkehrsprognose 2035
mit Verlegung der L 1250 von der Bahnhof/ Nürtinger Str. auf die Heinrich-Otto-Str.
- Änderung der Vorfahrtregelung am Knotenpunkt Schäferhauser Str./ Rampe zur L 1200
- Verkehrsprognose Otto-Quartier
- Die Berechnung der Leistungsfähigkeiten erfolgt auf Grundlage der im Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) ausgewiesenen Verfahren.

Leistungsfähigkeitsberechnung und Dimensionierung der Zufahrten

Umbau des Knotenpunktes Schäferhauser Str. / Rampe zur L 1200



Leistungsfähigkeitsberechnung und Dimensionierung der Zufahrten Umbau des Knotenpunktes Schäferhauser Str. / Rampe zur L 1200



Heinrich-Otto-Straße, Blickrichtung Norden



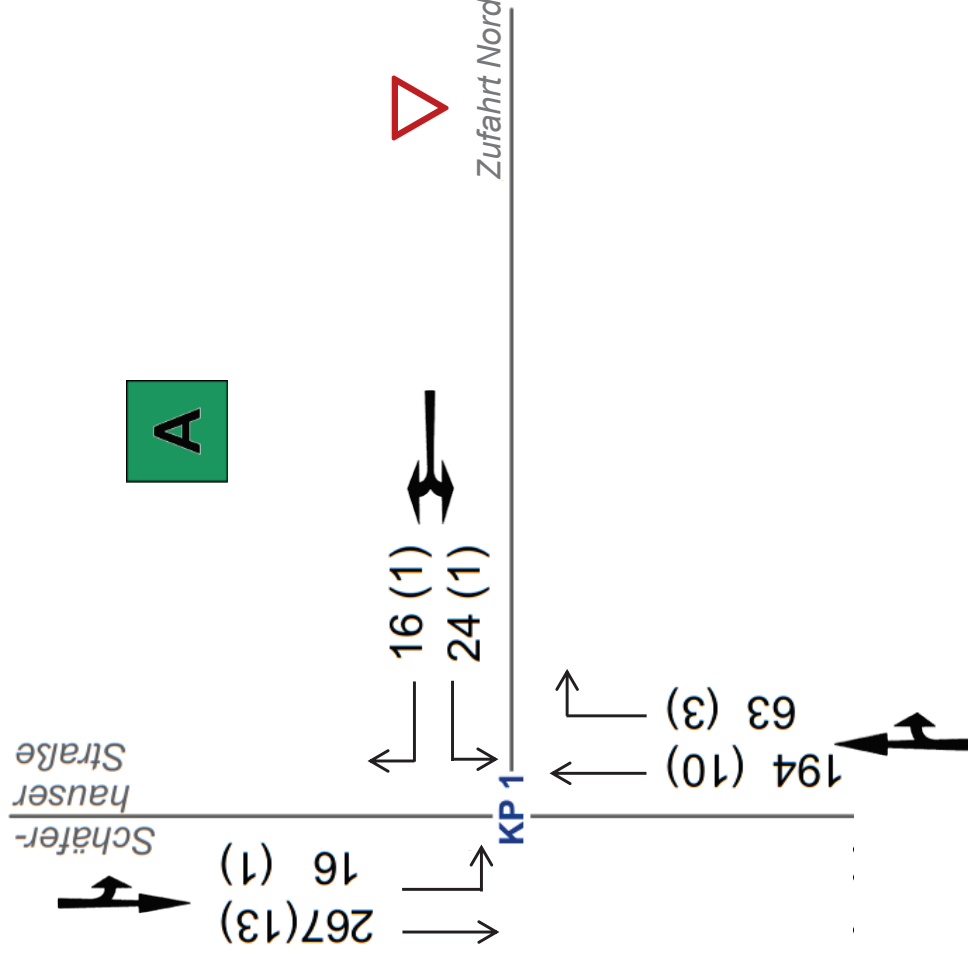
Schäferhauser Straße, Blickrichtung Süden

Leistungsfähigkeitsberechnung und Dimensionierung der Zufahrten

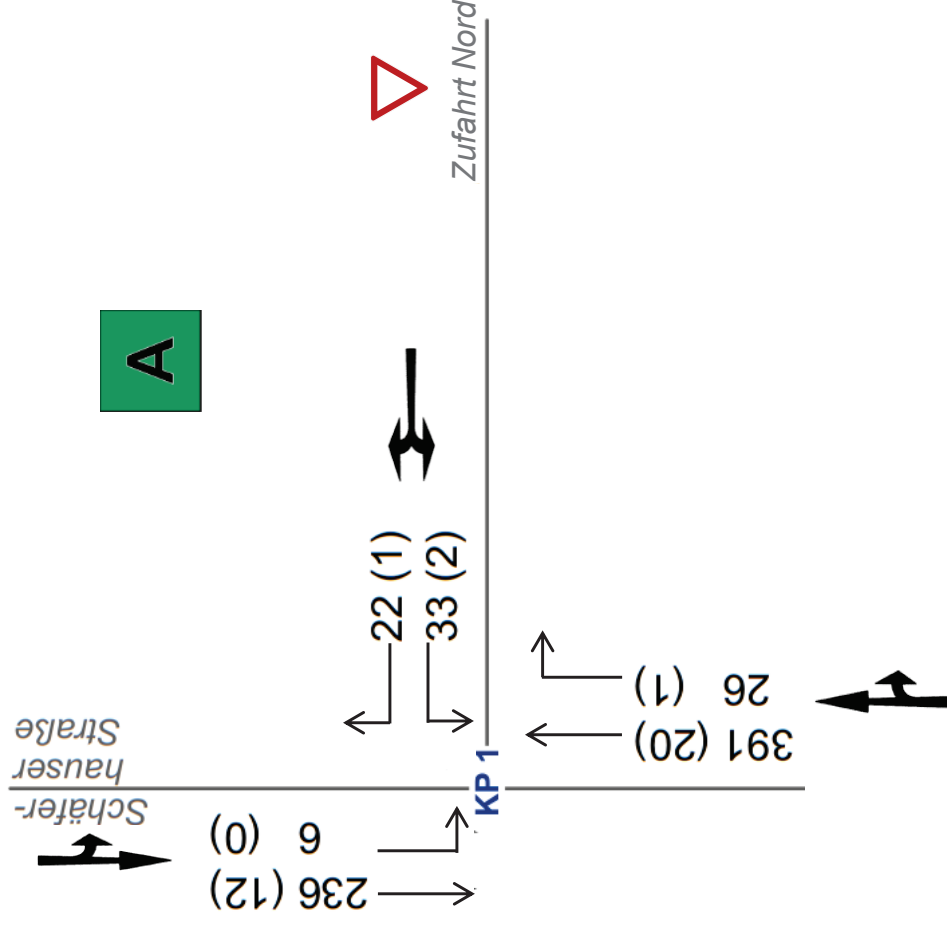
Knotenpunkt 1: Schäferhauser Str./ Zufahrt Nord

mit Umbau des Knotenpunktes Schäferhauser Str. / Rampe zur L 1200

Morgenspitze (7 - 8 Uhr)



Abendspitze (17 - 18 Uhr)

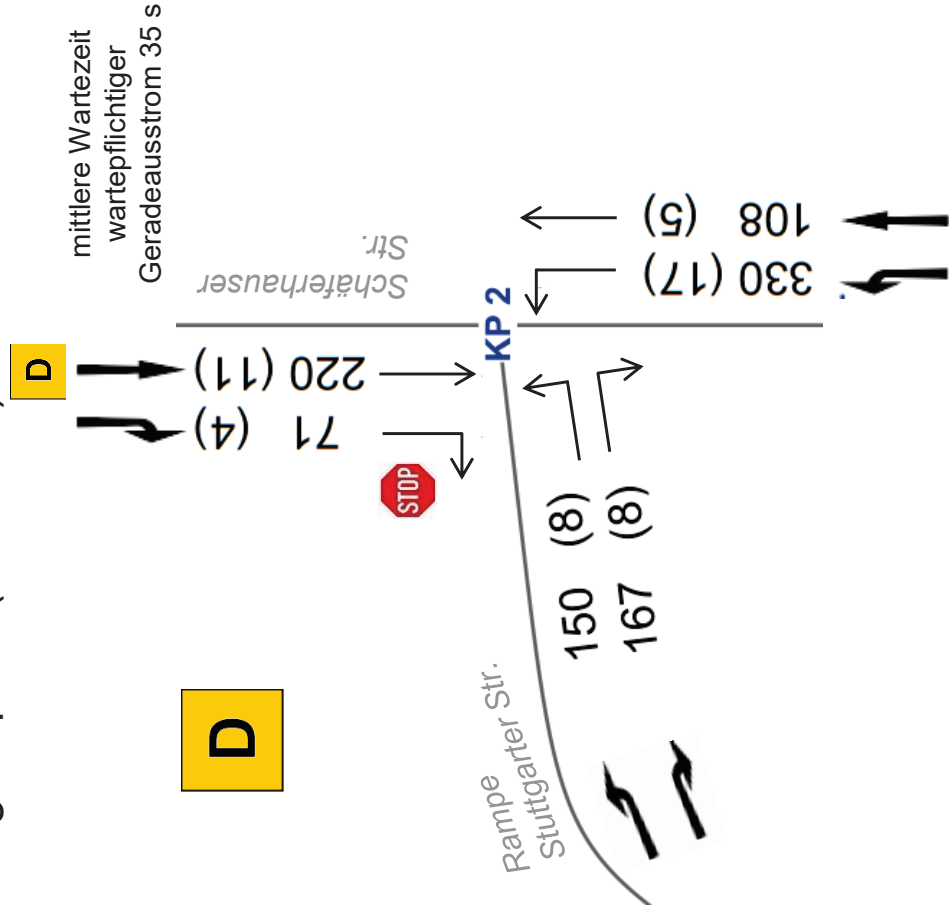


Leistungsfähigkeitsberechnung und Dimensionierung der Zufahrten

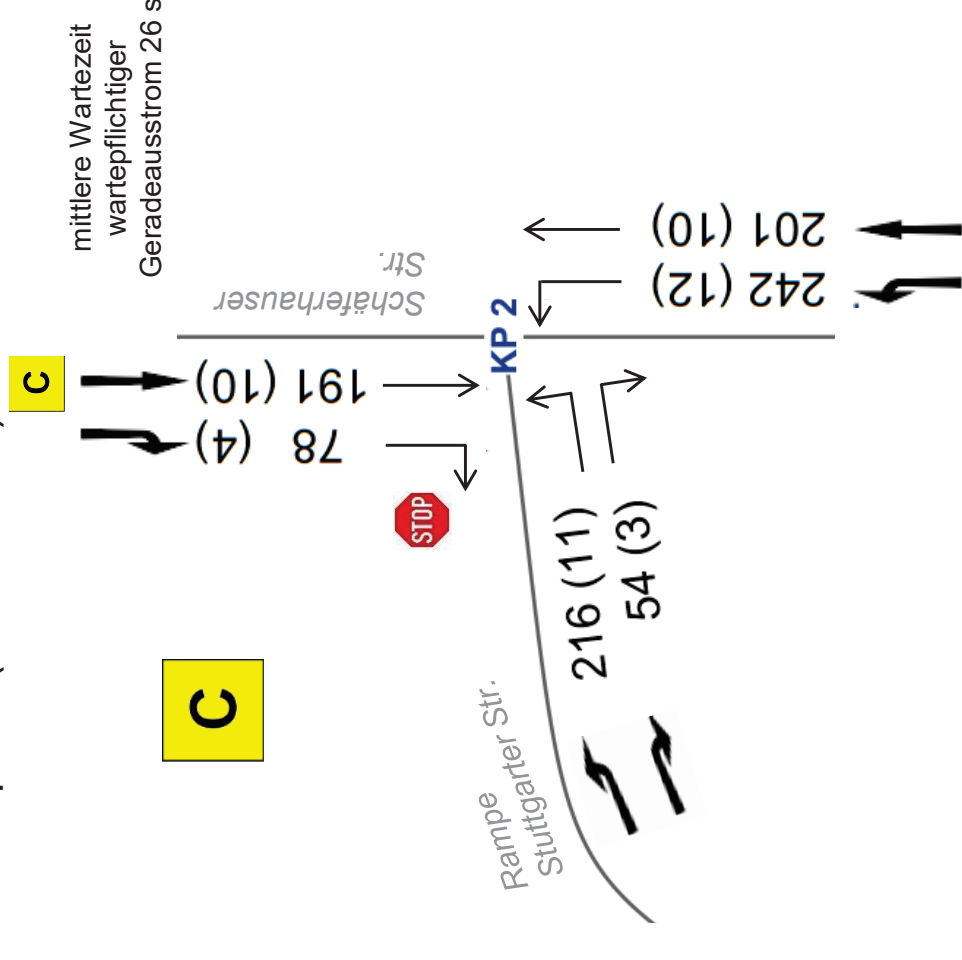
Knotenpunkt 2: Schäferhauser Str./ Rampe Stuttgarter Str.

mit Umbau des Knotenpunktes Schäferhauser Str. / Rampe zur L 1200

Morgenspitze (7 - 8 Uhr)



Abendspitze (17 - 18 Uhr)

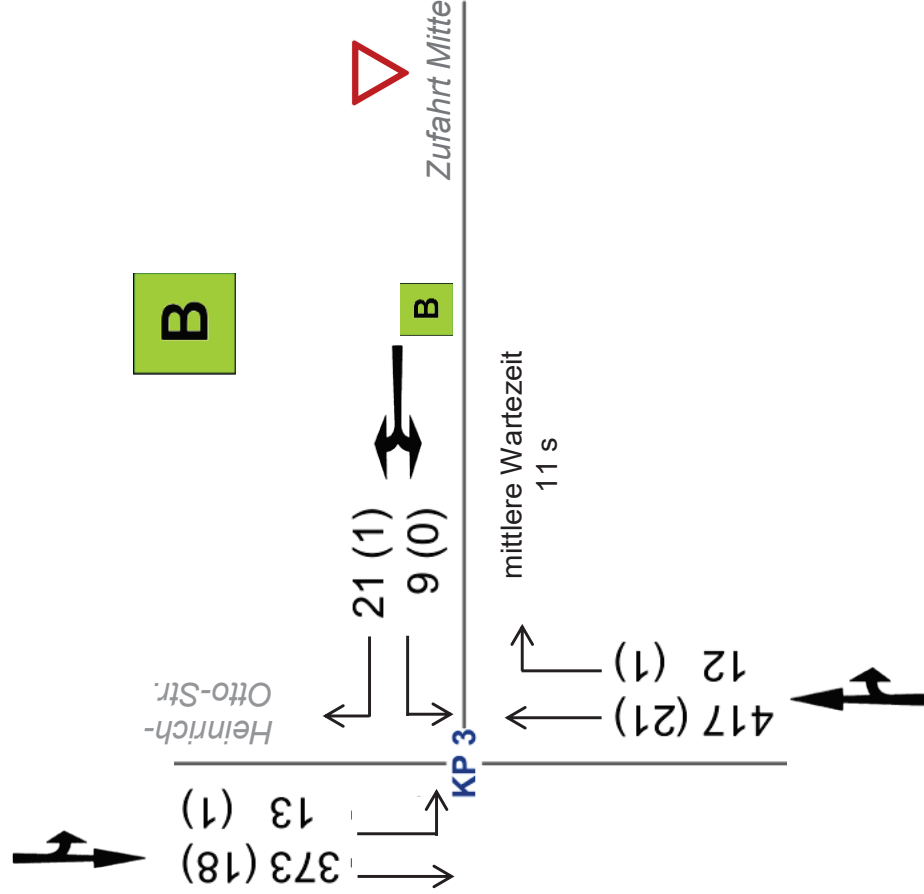


Leistungsfähigkeitsberechnung und Dimensionierung der Zufahrten

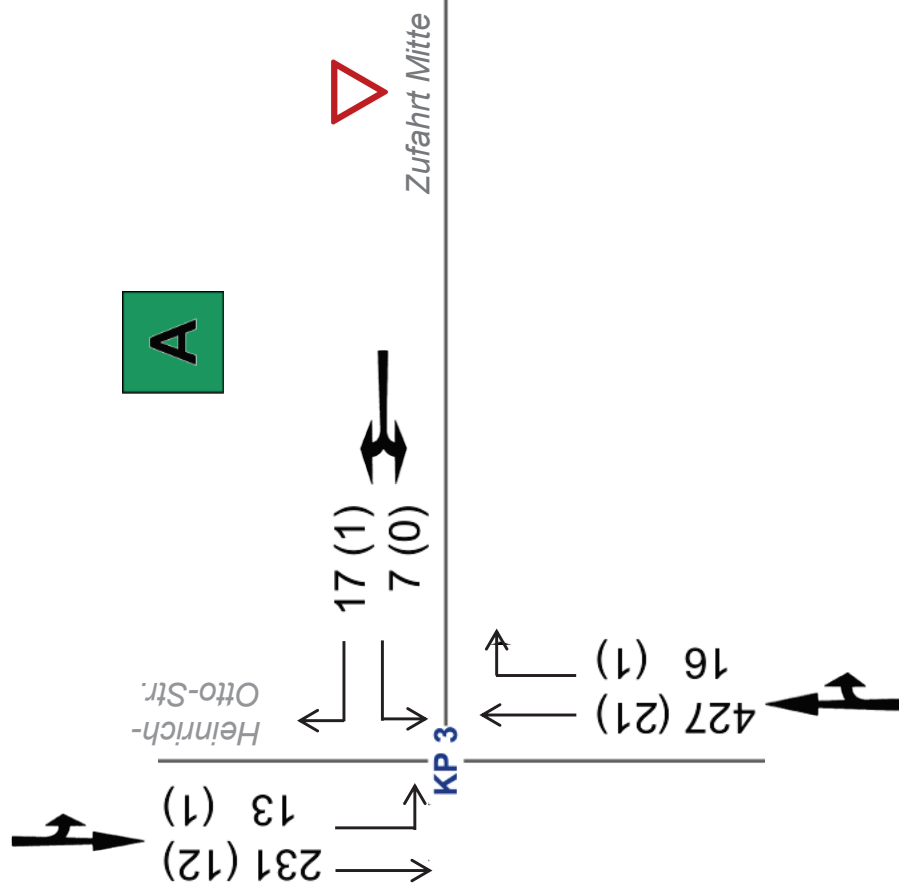
Knotenpunkt 3: Heinrich-Otto-Str./ Zufahrt Mitte

mit Umbau des Knotenpunktes Schäferhauser Str. / Rampe zur L 1200

Morgenspitze (7 - 8 Uhr)



Abendspitze (17 - 18 Uhr)

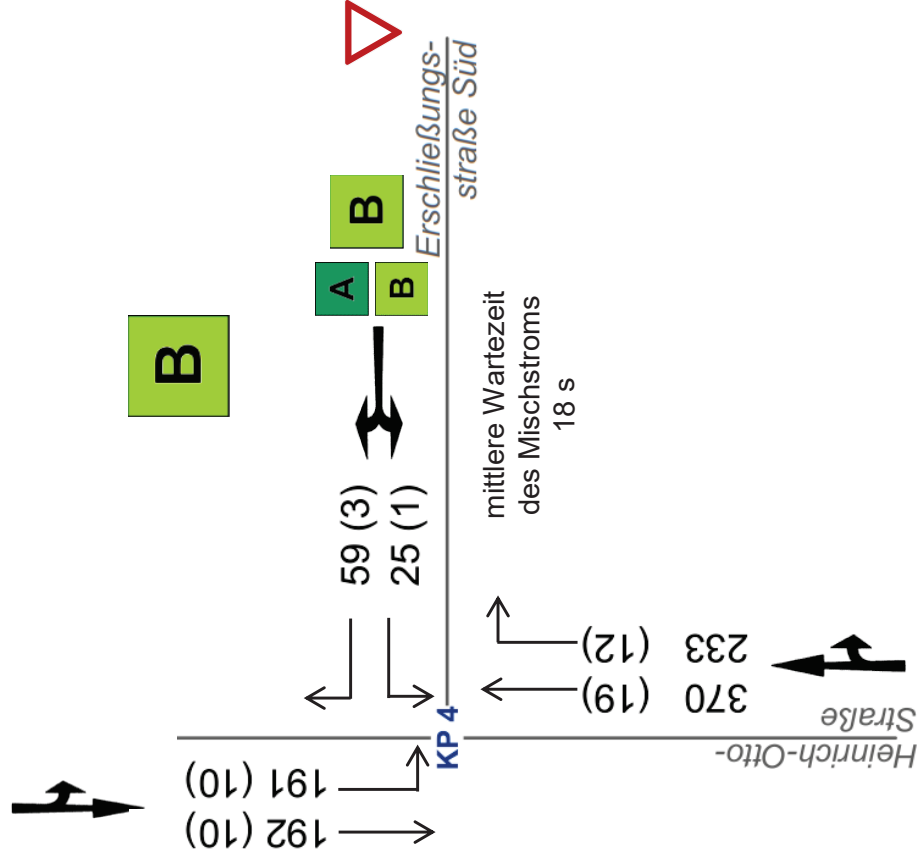


Leistungsfähigkeitsberechnung und Dimensionierung der Zufahrten

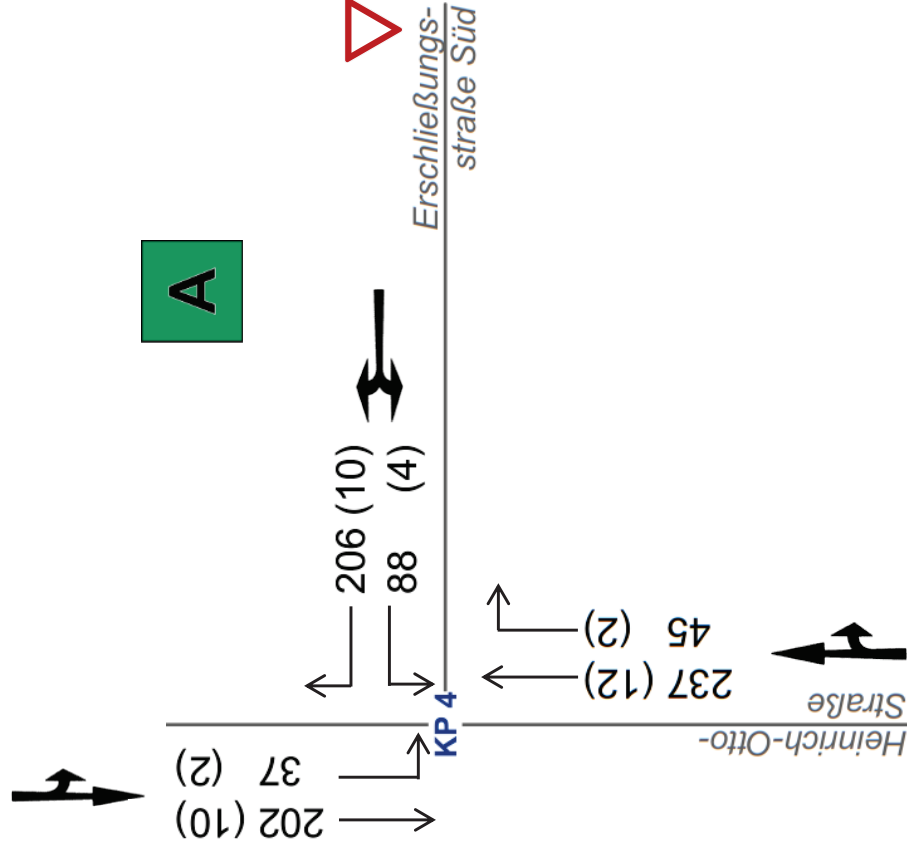
Knotenpunkt 4: Heinrich-Otto-Str./ Erschließungsstraße Süd

mit Umbau des Knotenpunktes Schäferhauser Str. / Rampe zur L 1200

Morgenspitze (7 - 8 Uhr)



Abendspitze (17 - 18 Uhr)

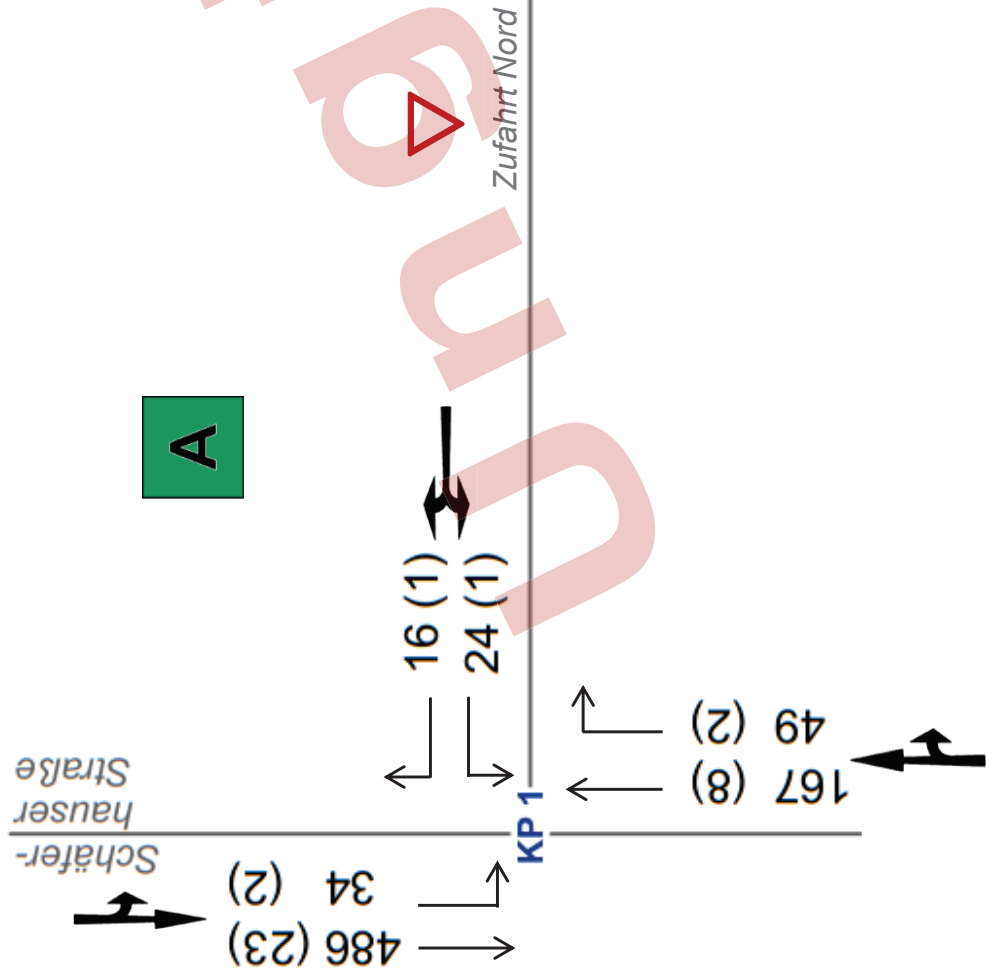


Leistungsfähigkeitsberechnung und Dimensionierung der Zufahrten

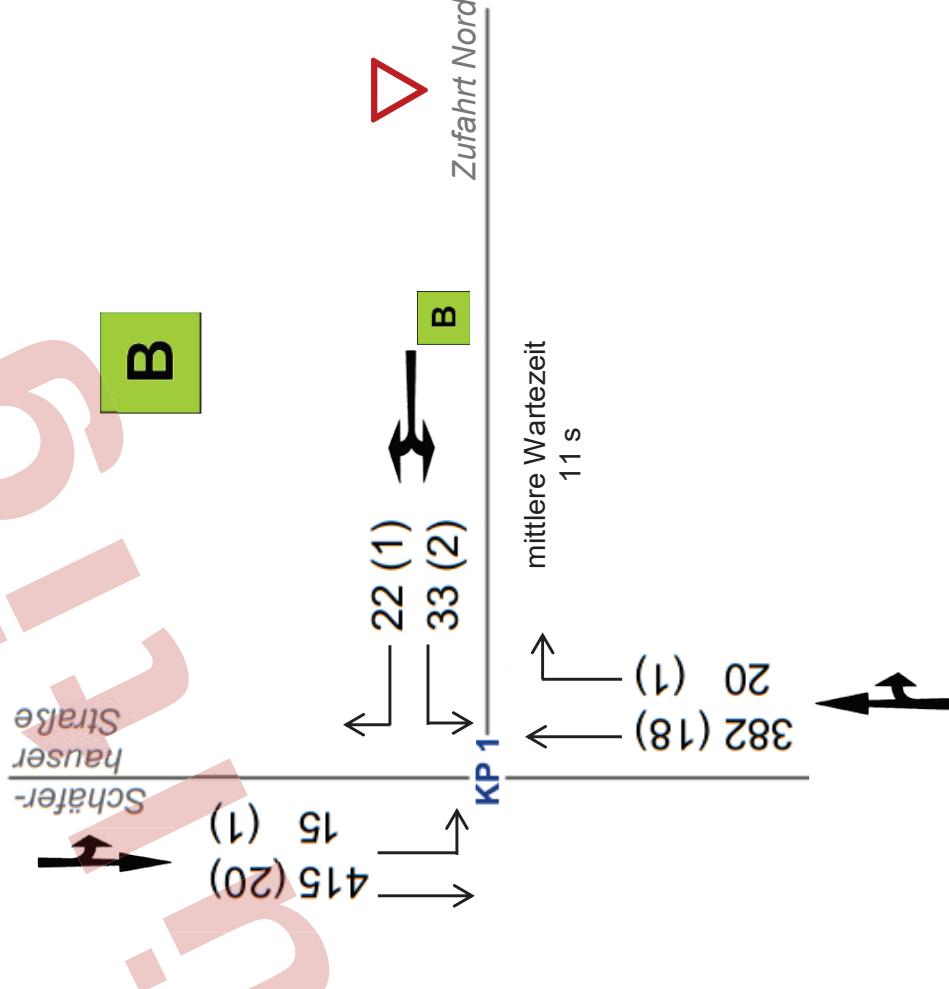
Knotenpunkt 1: Schäferhauser Str./ Zufahrt Nord

ohne Umbau des Knotenpunktes Schäferhauser Str. / Rampe zur L 1200

Morgenspitze (7 - 8 Uhr)



Abendspitze (17 - 18 Uhr)

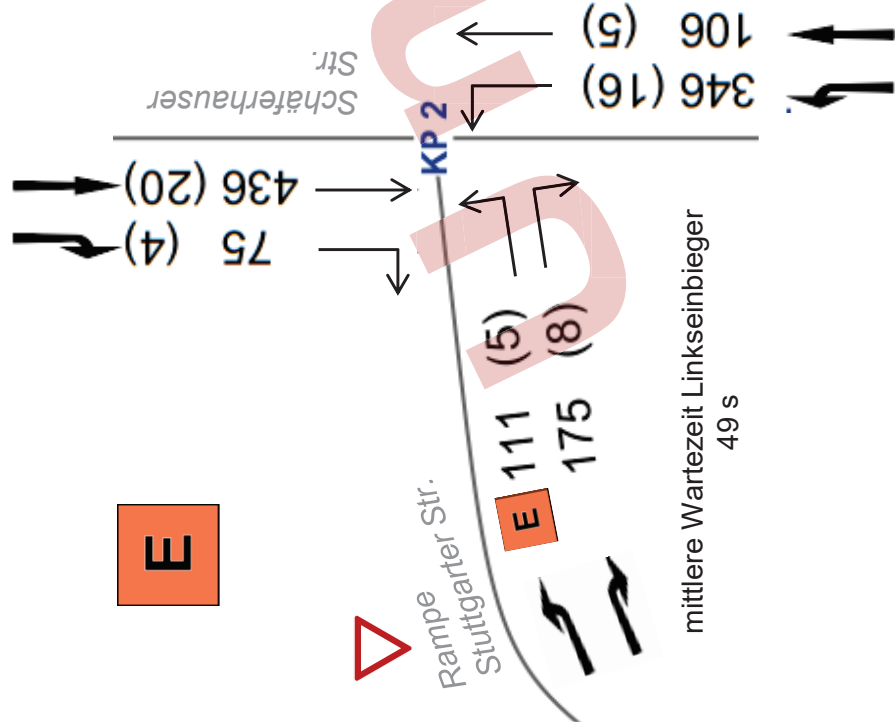


Leistungsfähigkeitsberechnung und Dimensionierung der Zufahrten

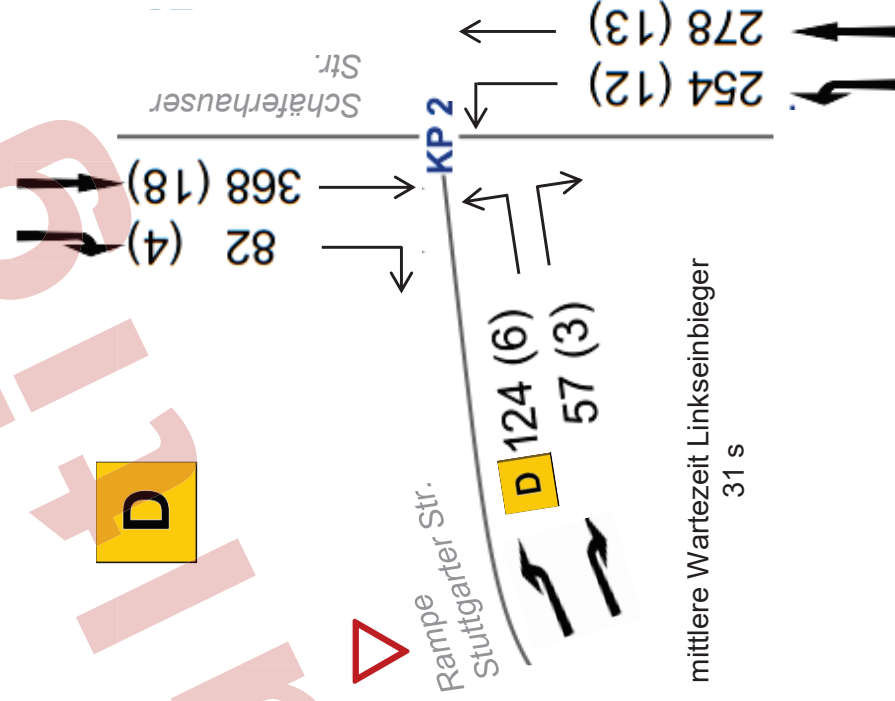
Knotenpunkt 2: Schäferhauser Str./ Rampe Stuttgarter Str.

ohne Umbau des Knotenpunktes Schäferhauser Str. / Rampe zur L 1200

Morgenspitze (7 - 8 Uhr)



Abendspitze (17 - 18 Uhr)

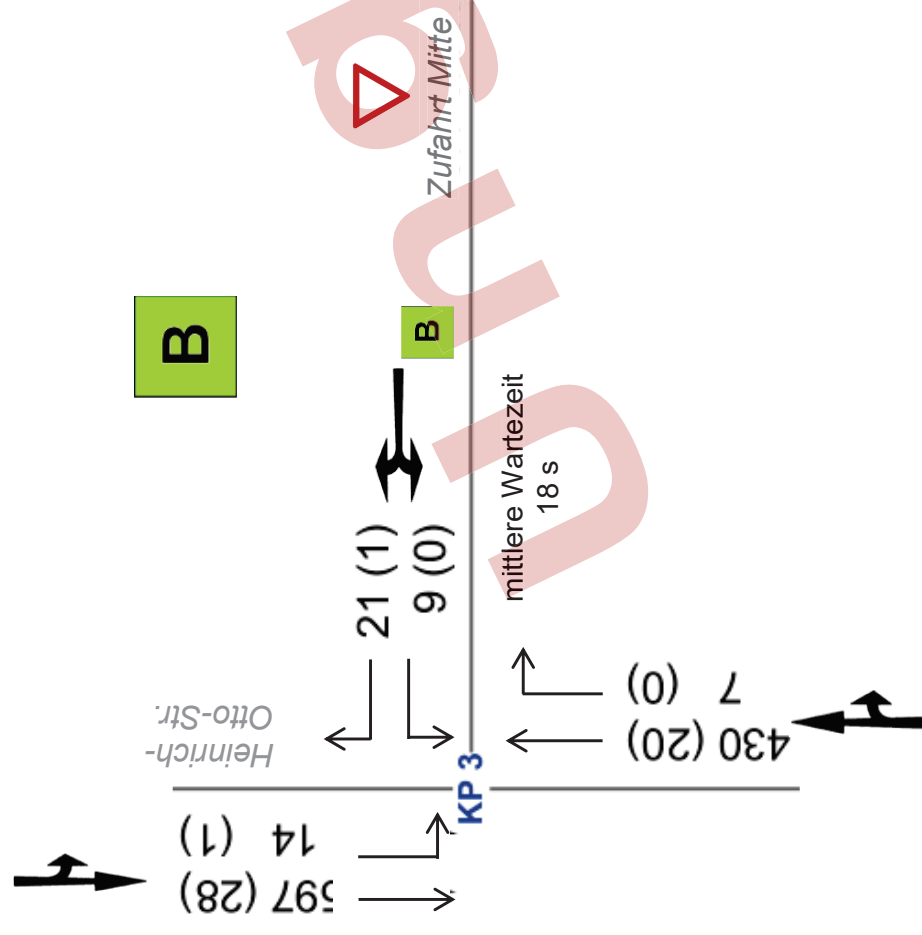


Leistungsfähigkeitsberechnung und Dimensionierung der Zufahrten

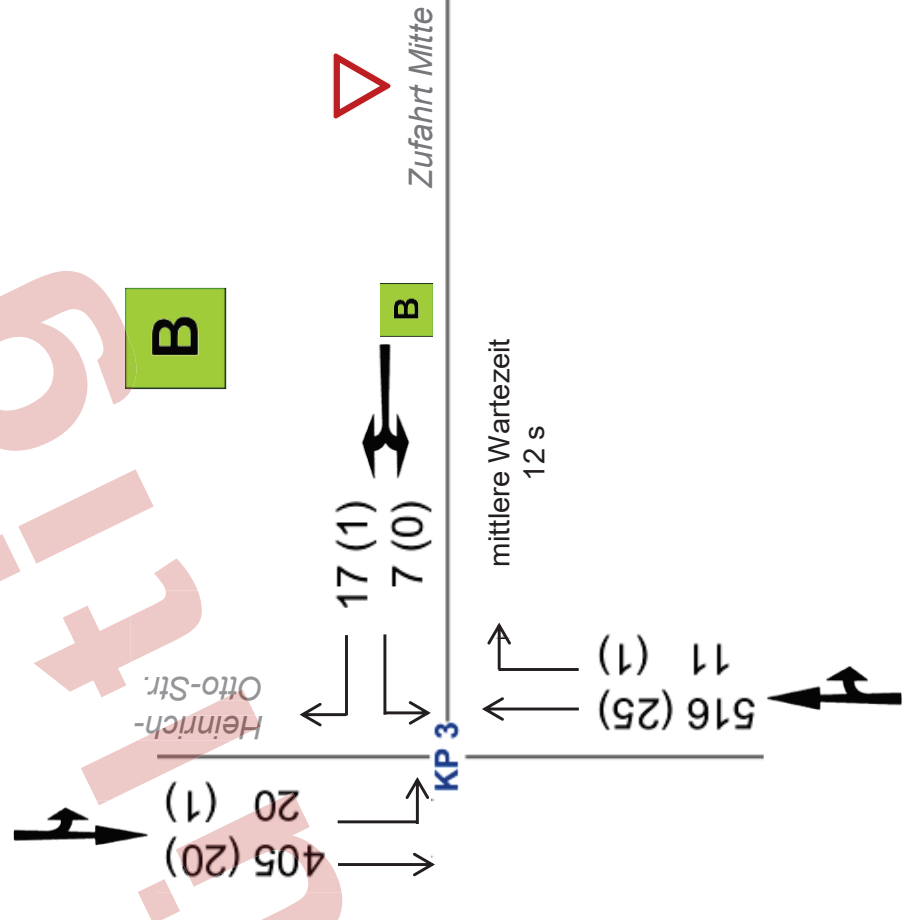
Knotenpunkt 3: Heinrich-Otto-Str./ Zufahrt Mitte

ohne Umbau des Knotenpunktes Schäferhauser Str. / Rampe zur L 1200

Morgenspitze (7 - 8 Uhr)



Abendspitze (17 - 18 Uhr)

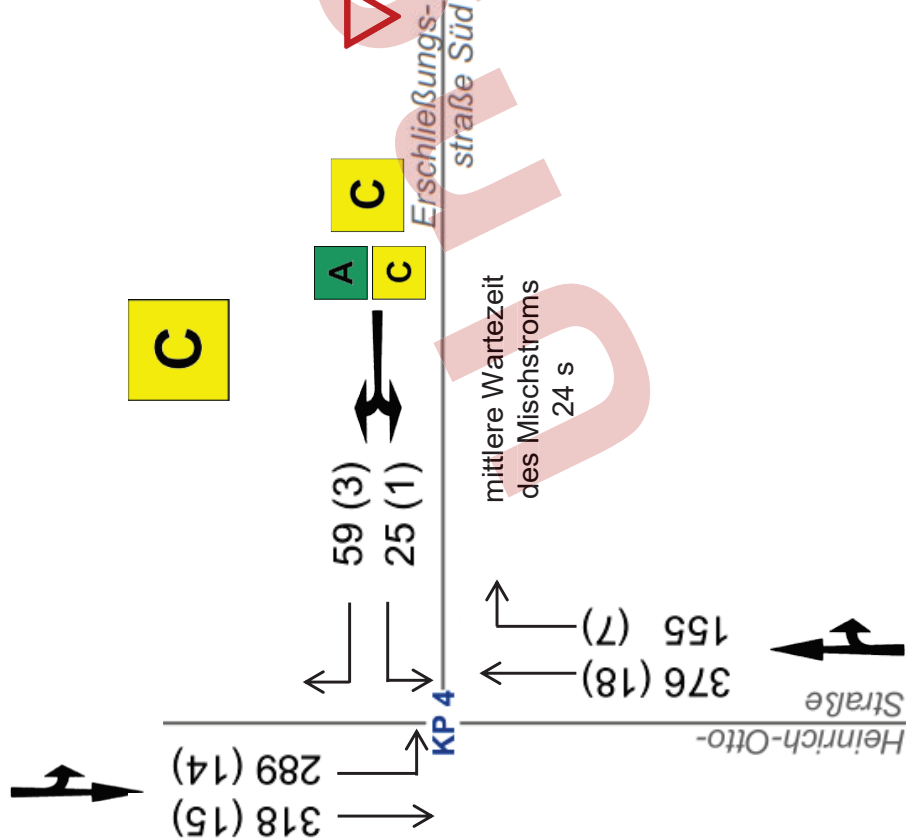


Leistungsfähigkeitsberechnung und Dimensionierung der Zufahrten

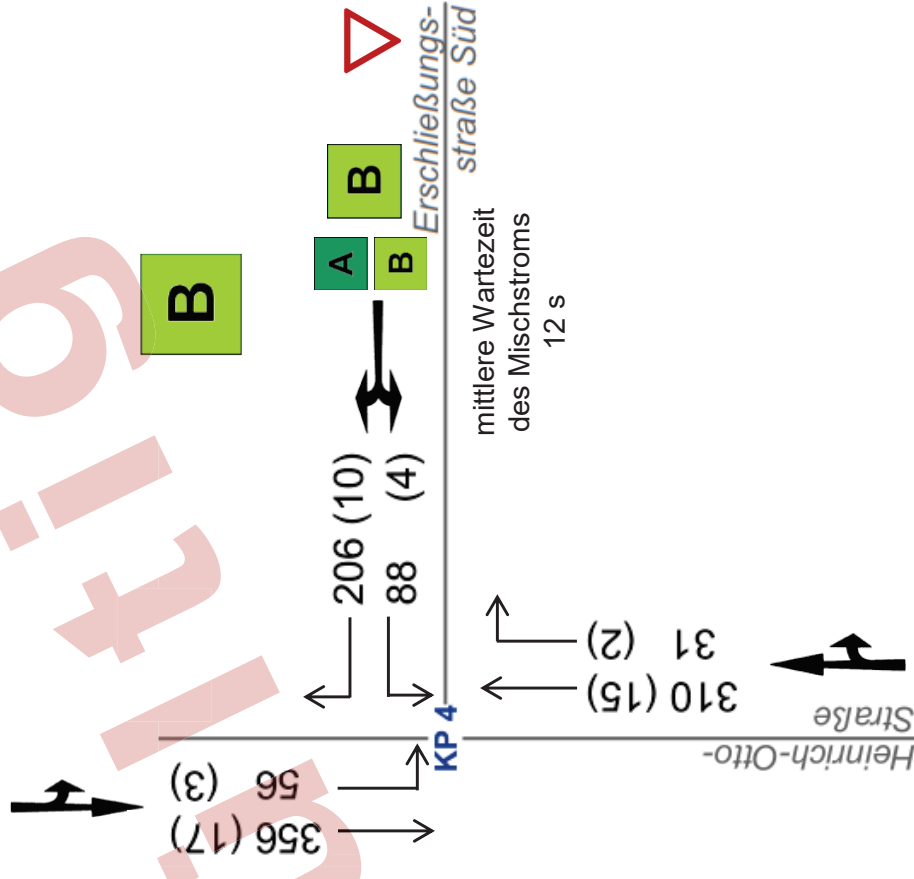
Knotenpunkt 4: Heinrich-Otto-Str./ Erschließungsstraße Süd

ohne Umbau des Knotenpunktes Schäferhauser Str. / Rampe zur L 1200

Morgenspitze (7 - 8 Uhr)



Abendspitze (17 - 18 Uhr)



Leistungsfähigkeitsberechnung und Dimensionierung der Zufahrten Ergebnisse und Bewertung

- Nach der kürzlich erfolgten Ummarkierung des Knotenpunkt Schäferhauser Str./ Rampe Stuttgarter Str. zur abknickenden Vorfahrt ergibt sich durch Entwicklung des OTTO-Quartiers keine Erfordernis für einen Um- oder Ausbau der benachbarten Knotenpunkte.

Am Knotenpunkt Schäferhauser Str./ Rampe Stuttgarter Str. mit abknickender Vorfahrt wird in der Morgenspitze QSV **D** erreicht . Für alle weiteren Knotenpunkte ergibt sich eine bessere QSV.

- Für einen verbesserten Verkehrsfluss auf der Heinrich-Otto-Straße (Haupttrichtung) wird dennoch empfohlen, an der geplanten Hauptzufahrt (Knotenpunkt 4) eine Aufweitung bzw. einen eigenen Linksabbiegefahrstreifen von der Heinrich-Otto-Straße ins Otto-Quartier anzulegen. Es wird eine Aufweitung ausreichend für mind. zwei Pkw empfohlen.

ANHANG

Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens

Wohnen

			Bewohnerverkehr					Besucherverkehr		Güterverkehr (SV)		Summe
Baufeld	Nutzung	Wohn-einheiten	Bewohner/ Wohneinheit	Anzahl Bewohner	Wege- häufigkeit*	Anteil Wege außerhalb des Gebiets*	Fahrten [Kfz/Tag]	Ansatz* [Besucherfahrten/ Bewohnerfahrten]	Fahrten [Kfz/Tag]	Ansatz* [Lkw-Fahrten/ Bewohner]	Fahrten [Kfz/Tag]	Summe
I	Wohnen	89	2,2	198	3,4	10%	223	0,07	16	0,05	10	248
K	Wohnen	206	2,2	457	3,4	10%	513	0,07	36	0,05	23	571
Summe		295		655			735		51		33	819

Kennzahlen:

MIV-Anteil**: 55 %

Pkw-Besetzungsgrad**: 1,5

Rechenansatz:

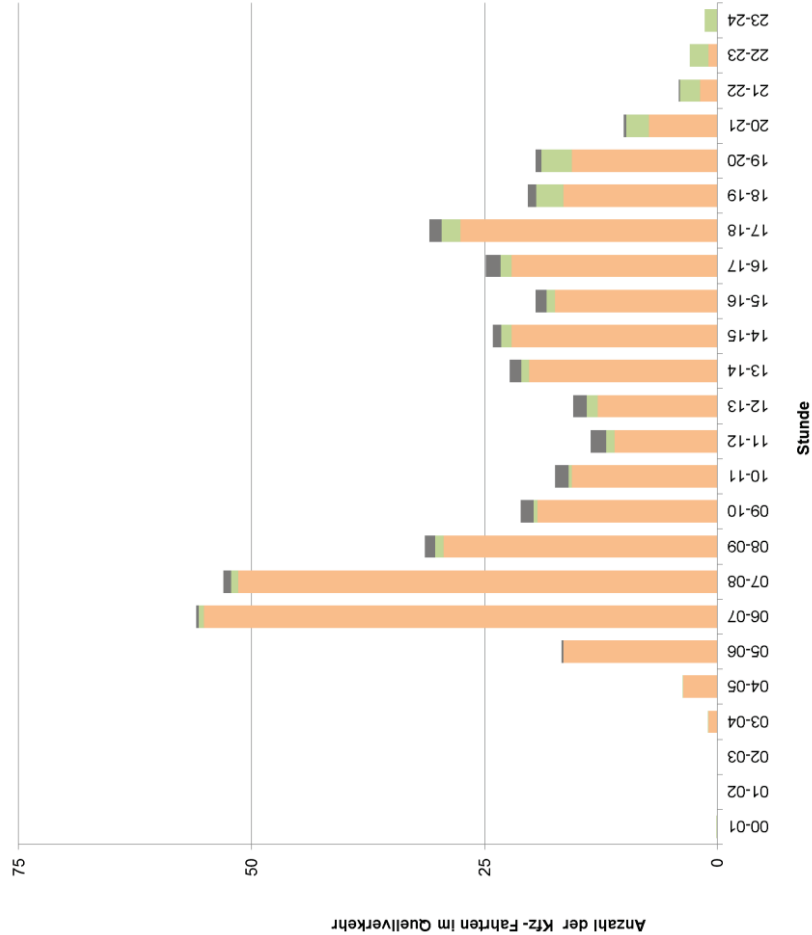
$$\text{Kfz/Tag} = \frac{\text{Personen x Wegehäufigkeit (x Anwesenheitsfaktor) x MIV-Anteil x Abschläge}}{\text{Pkw-Besetzungsgrad}}$$

*) Kennzahlen nach BOSSERHOFF, D.: "Verfahren zur Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung"; Wiesbaden, 2000. und FGSV, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung: "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen", Köln, 2006. und Programm VerBau (Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung).

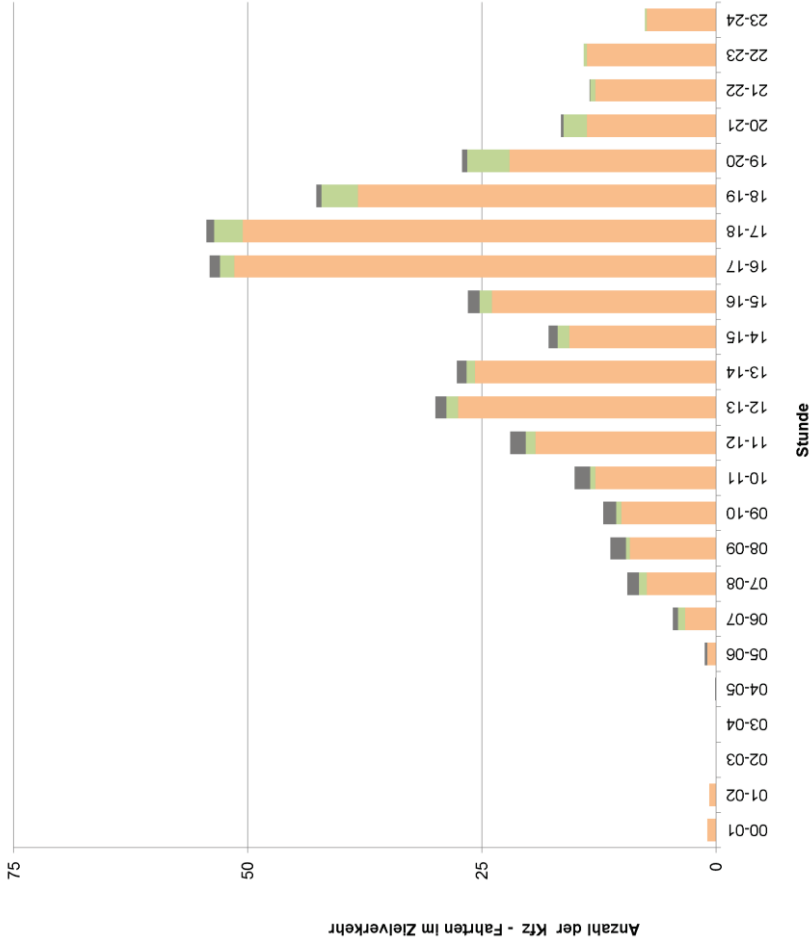
**) In Anlehnung an die Kennzahlen der Stadt Wendlingen a. N. vor dem Hintergrund einer sehr guten Erreichbarkeit im ÖV und der Planung eines modernen, innovativen Mobilitätskonzepts im Areal

Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens im Tagesgang - Wohnen

Quellverkehr [Kfz/24h]



Zielverkehr [Kfz/24h]



Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens Büro / Co-Working / Kleinproduktion

Baufeld	Nutzung	Netto- nutzfläche [m²]	Beschäftigtenverkehr				Besucher-/ Kundenverkehr			Güterverkehr (SV)		Summe
			Ansatz* [NfL/ Beschäftigten]	Anzahl Beschäftigte	Wege- häufigkeit*	Fahrten [Kfz/Tag]	Ansatz* [Kundenwege/ Beschäftigten]	Anzahl Kundenwege	Fahrten [Kfz/Tag]	Ansatz* [Lkw-Fahrten/ Beschäftigten]	Fahrten [Kfz/Tag]	
A	Büro	4.796	30	160	2,5	170	0,5	80	24	0,05	8	202
B	Büro	2.298	30	77	2,5	81	0,5	38	12	0,05	4	97
C	Büro	2.439	30	81	2,5	86	0,5	41	12	0,05	4	103
G	Büro	3.342	30	111	2,5	118	0,5	56	17	0,05	6	141
H	Büro	3.627	30	121	2,5	128	0,5	60	18	0,05	6	153
I	Büro	5.449	30	182	2,5	193	0,5	91	28	0,05	9	230
L	Büro	6.022	30	201	2,5	213	0,5	100	31	0,05	10	254
L	Kleinproduktion	4.118	50	82	2,5	88	0,5	41	13	0,05	4	104
N	Büro	7.271	30	258	2,5	275	0,5	129	39	0,05	13	327
O	Büro	12.534	30	418	2,5	444	0,5	209	64	0,05	21	529
R	Büro	8.066	30	269	2,5	286	0,5	134	41	0,05	13	340
T	Büro	6.447	30	215	2,5	228	0,5	107	33	0,05	11	272
Summe		66.411		2.175		2.311		1.087	332		109	2.752

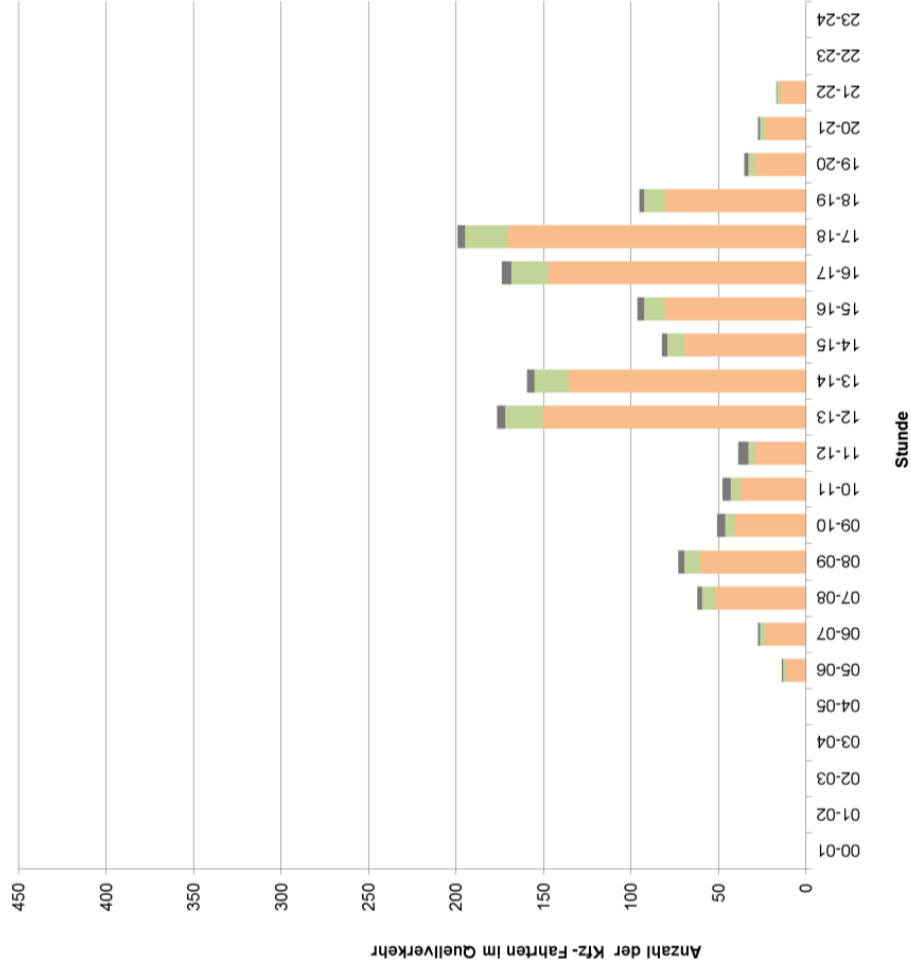
Kennzahlen:

MIV-Anteil**: 55 %
Pkw-Besetzungsgrad Beschäftigte*: 1,1
Pkw-Besetzungsgrad Kunden**: 1,8
Anwesenheitsfaktor Beschäftigte*: 85 %

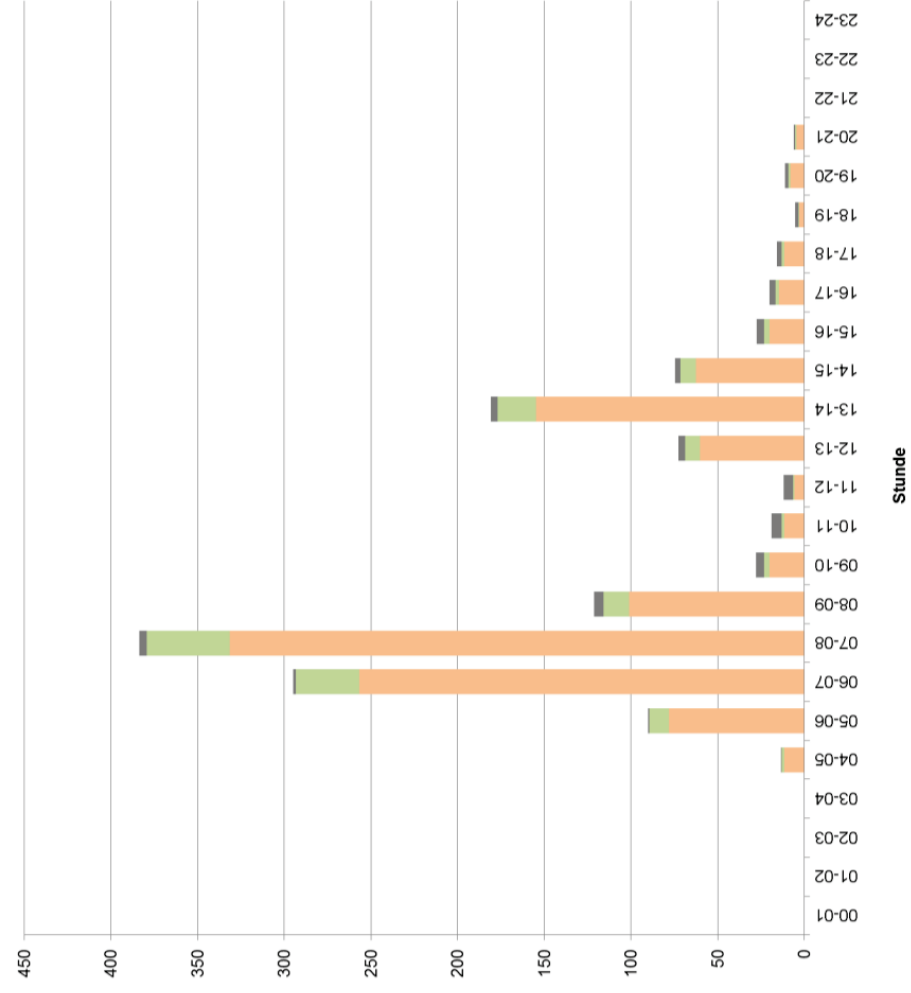
*) Kennzahlen nach BOSSERHOFF, D.: "Verfahren zur Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung"; Wiesbaden, 2000.
und FGSV, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung: "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen", Köln, 2006.
und Programm VerBau (Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung).
) In Anlehnung an die Kennzahlen der Stadt Wendlingen a. N. vor dem Hintergrund einer sehr guten Erreichbarkeit im ÖV und der Planung eines modernen, innovativen Mobilitätskonzepts im Areal

Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens im Tagesgang - Büro / Co-Working / Kleinproduktion

Quellverkehr [Kfz/24h]



Zielverkehr [Kfz/24h]





Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens Gastronomie

Baufeld	Nutzung	Netto-nutzfläche [m²]	Beschäftigtenverkehr				Besucher-/ Kundenverkehr (bis ca. 17 Uhr)				Güterverkehr (SV)		Summe	
			Ansatz* [NFL/ Beschäftigten]	Anzahl Beschäftigte	Wege- häufigkeit	Fahrten [Kfz/Tag]	Ansatz* [Kundenwege/ Beschäftigten]	Anzahl Kundenwege	Anteil Kunden bis 17 Uhr	MIV-Anteil	Fahrten [Kfz/0-17 Uhr]	Ansatz* [Lkw-Fahrten/ Beschäftigten]		Fahrten [Kfz/Tag]
D	Gastronomie	661	40	17	2,5	17	45	372	50%	10%	17	0,6	10	187
F	Gastronomie	167	40	4	2,5	4	45	94	50%	10%	4	0,6	3	47
T	Bar	514	50	10	2,5	10	45	116	25%	10%	5	0,6	6	156
N	Kantine*	1.403	60	23	2,5	23	45	1052	100%	5%	24	0,6	14	61
J	Gastronomie/ Einzelhandel*	64	40	2	2,5	2	45	72	100%	5%	2	0,6	1	4
U	Bäcker/ Metzger*	336	40	8	2,5	8	45	378	100%	5%	9	0,6	5	22
Summe		3.146		64		64		2.084			61		39	478

*v.a. gebietsintern

Besucher-/ Kundenverkehr (ab ca. 17 Uhr)					
	Ansatz* [Kundenwege/ Beschäftigten]	Anzahl Kundenwege	Anteil Kunden ab 17 Uhr	MIV-Anteil	Fahrten [Kfz/17-24 Uhr]
D	45	372	50%	85%	144
F	45	94	50%	85%	36
T	45	347	75%	85%	134
N	45	0	0%	-	0
J	45	0	0%	-	0
U	45	0	0%	-	0
		813			314

Kennzahlen:

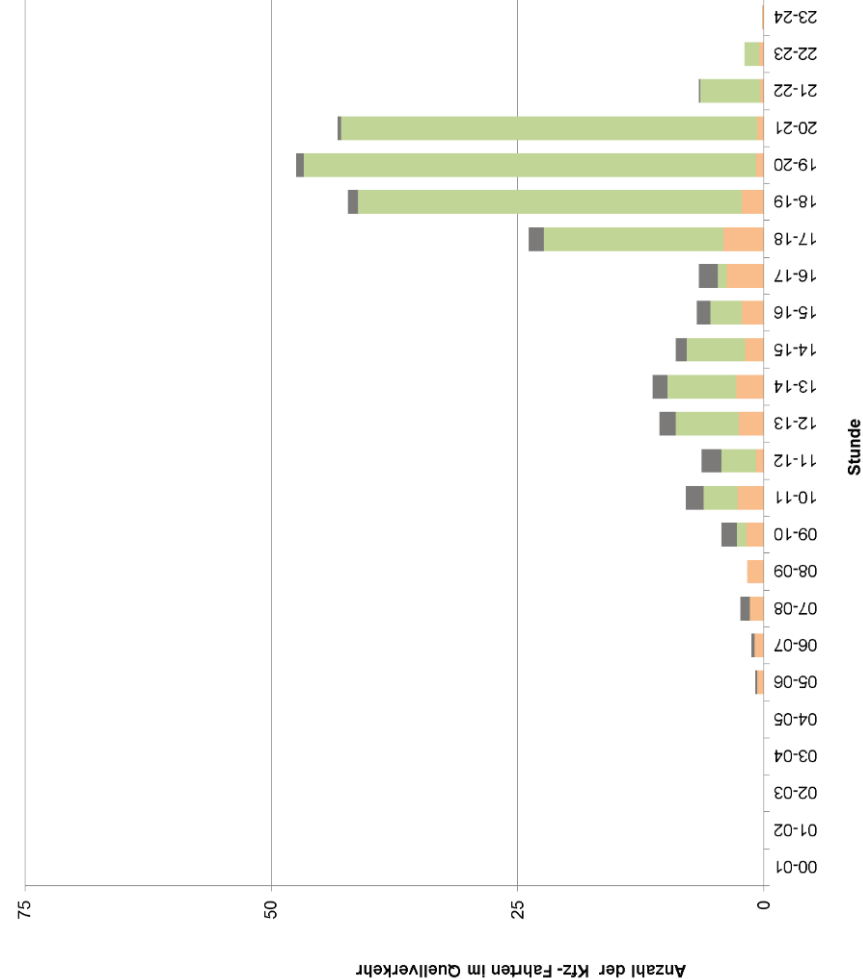
- MIV-Anteil Beschäftigte**:
- 55 %
- Pkw-Besetzungsgrad Beschäftigte*:
- 1,1
- MIV-Anteil Kunden Gastronomie*:
- 5%, 10% bzw. 85 %
- Pkw-Besetzungsgrad Kunden Gastronomie*:
- 2,2
- Anwesenheitsfaktor Beschäftigte*:
- 80 %

*) Kennzahlen nach BOSSERHOFF, D.: "Verfahren zur Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung"; Wiesbaden, 2000. und FGSV, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung: "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen", Köln, 2006.

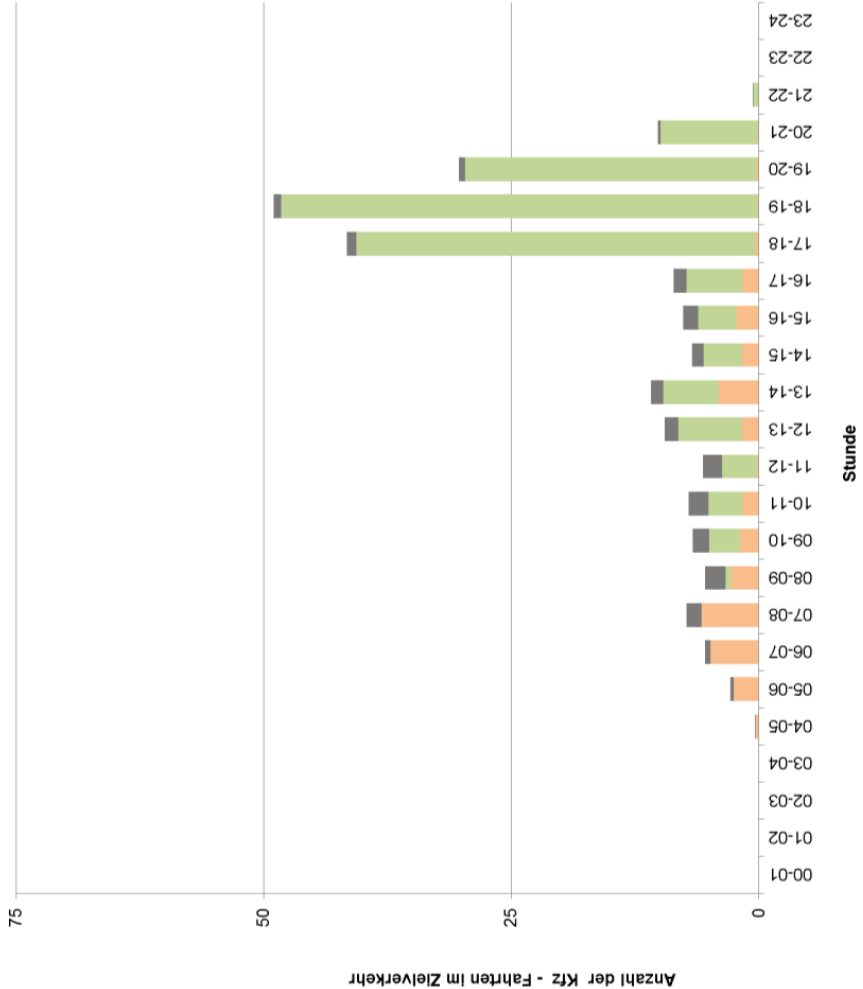
**) In Anlehnung an die Kennzahlen der Stadt Wendlingen a. N. vor dem Hintergrund einer sehr guten Erreichbarkeit im ÖV und der Planung eines modernen, innovativen Mobilitätskonzepts im Areal

Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens im Tagesgang - Gastronomie

Quellverkehr [Kfz/24h]



Zielverkehr [Kfz/24h]



Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens

Hotellerie

Baufeld	Nutzung	Netto-nutzfläche [m²]	Anzahl Zimmer	Beschäftigtenverkehr				Besucher-/ Kundenverkehr				Güterverkehr (SV)		Summe
				Ansatz* [NFL/ Beschäftigten]	Ansatz* [Beschäftigte/ 100 Betten]	Anzahl Beschäftigte	Wege- häufigkeit	Fahrten [Kfz/Tag]	Ansatz* [Auslastung der Zimmer]	Anzahl Kunden	MIV-Anteil	Fahrten [Kfz/Tag]	Ansatz* [Lkw-Fahrten/ Beschäftigten]	
Q	Hotel	6.941	105		30	63	2,5	63		84	85%	150	32	244
Summe		6.941				63		63		84		150	32	244

Kennzahlen:

MIV-Anteil Beschäftigte**:

55 %

Pkw-Besetzungsgrad Beschäftigte*:

1,1

MIV-Anteil Kunden Hotel*:

85 %

Pkw-Besetzungsgrad Kunden Hotel*:

1,1

Anwesenheitsfaktor Beschäftigte*:

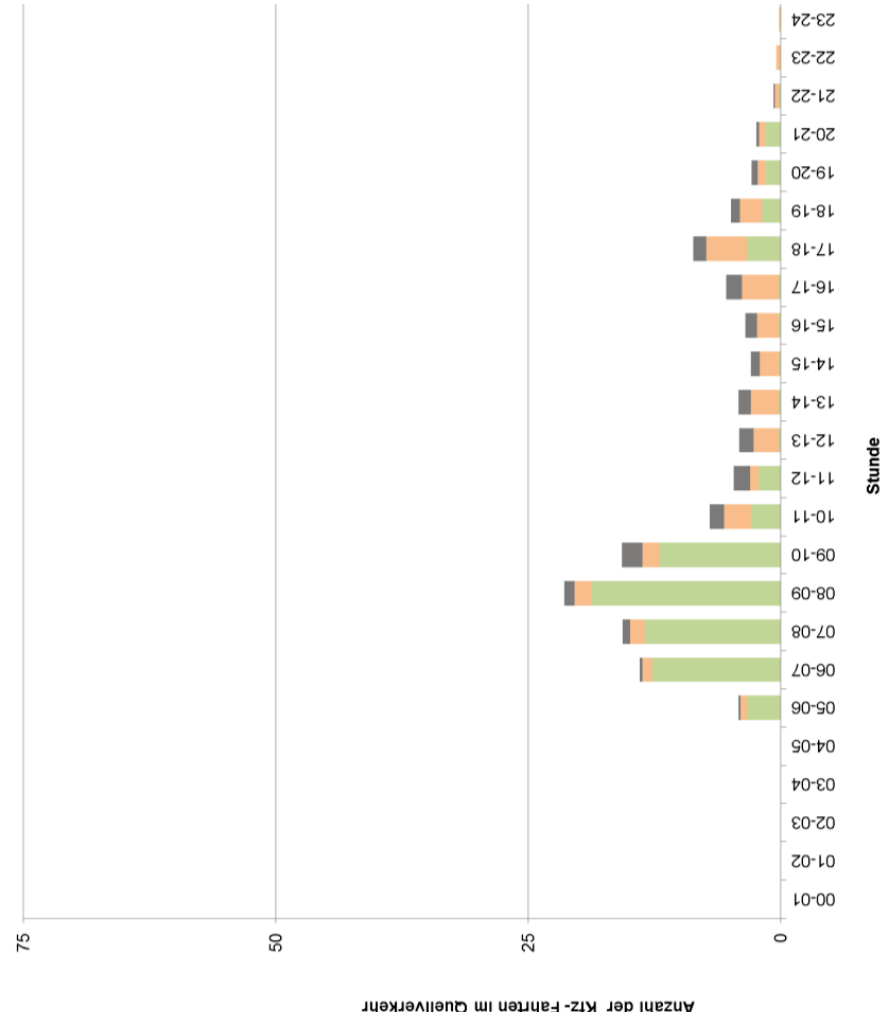
80 %

*) Kennzahlen nach BOSSERHOFF, D.: "Verfahren zur Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung"; Wiesbaden, 2000. und FGSV, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung: "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen", Köln, 2006. und Programm VerBau (Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung).

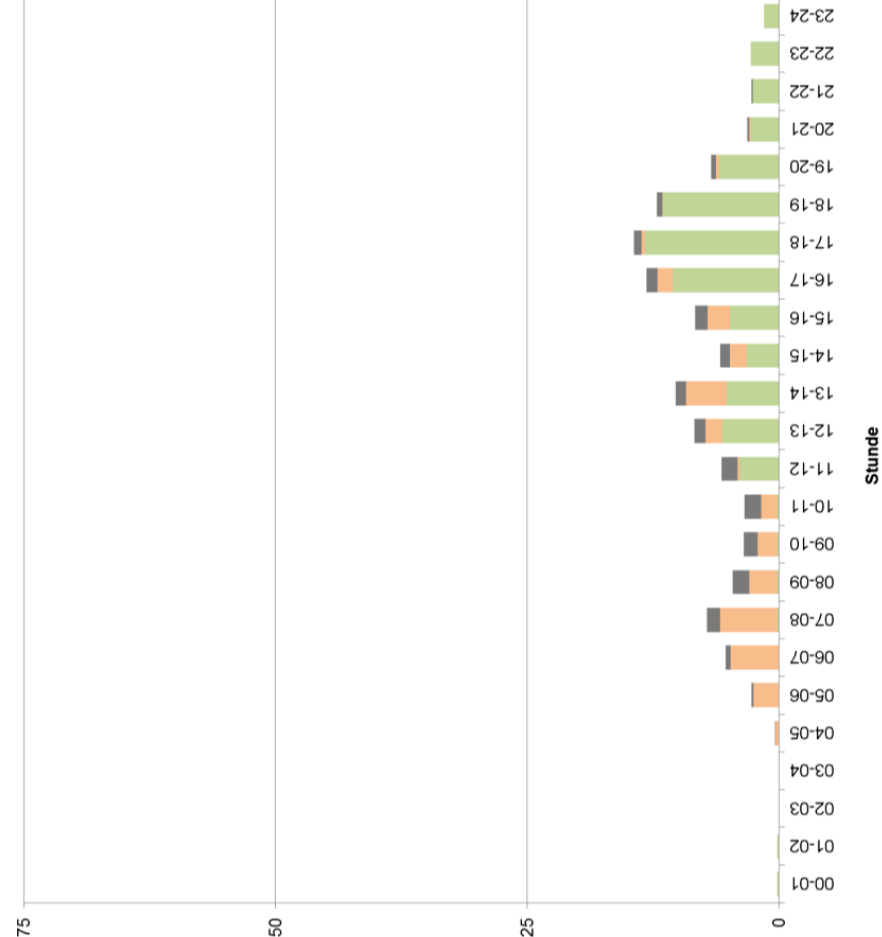
**) In Anlehnung an die Kennzahlen der Stadt Wendlingen a. N. vor dem Hintergrund einer sehr guten Erreichbarkeit im ÖV und der Planung eines modernen, innovativen Mobilitätskonzepts im Areal

Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens im Tagesgang - Hotellerie

Quellverkehr [Kfz/24h]



Zielverkehr [Kfz/24h]



Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens

Veranstaltung

Baufeld	Nutzung	Brutto-geschoss-fläche [m²]	Netto-nutzfläche [m²]	Beschäftigtenverkehr				Besucher-/ Kundenverkehr			Güterverkehr (SV)		Summe
				Ansatz* [BGF/ Beschäftigten]	Anzahl Beschäftigte	Fahrten [Kfz/Tag]	Ansatz* [max. Besucher]	Ansatz* [Besucher/ 100 m² BGF]	Anzahl Kunden	Fahrten [Kfz/Tag]	Ansatz* [Lkw-Fahrten/ Beschäftigten]	Fahrten [Kfz/Tag]	
S	Veranstaltung	2.798	2.238	60	47	50	750		750	458	0,4	19	527
			2.238		47	50			750	458		19	527

Kennzahlen:

MIV-Anteil Beschäftigte**:

55 %

MIV-Anteil Besucher**:

55 %

Pkw-Besetzungsgrad Beschäftigte*:

1,1

Pkw-Besetzungsgrad Kunden*:

1,8

Anwesenheitsfaktor Beschäftigte*:

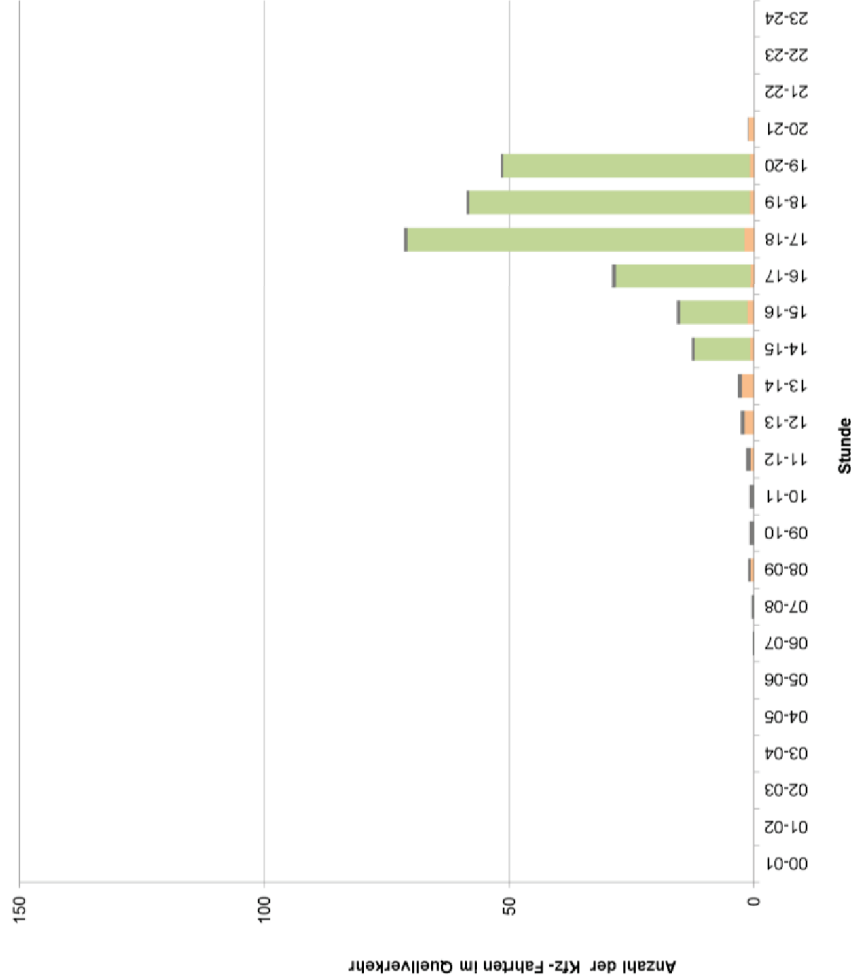
85 %

*) Kennzahlen nach BOSSERHOFF, D.: "Verfahren zur Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung"; Wiesbaden, 2000. und FGSV, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung: "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen", Köln, 2006. und Programm VerBau (Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung).

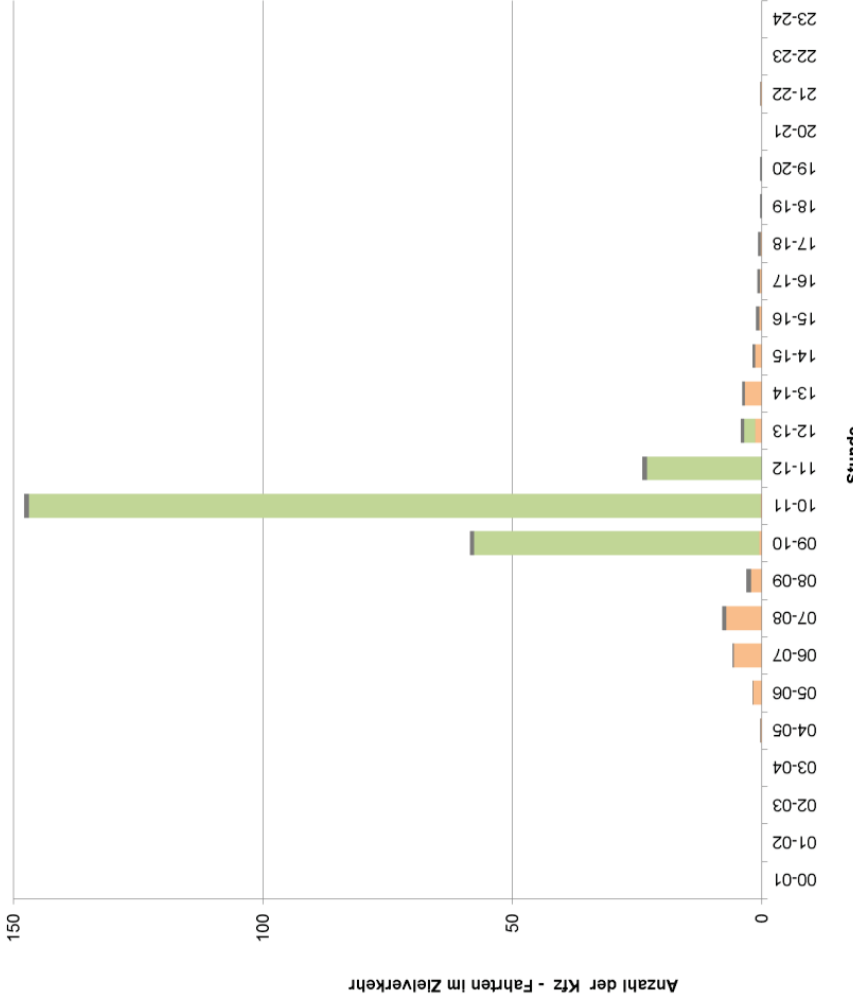
**) In Anlehnung an die Kennzahlen der Stadt Wendlingen a. N. vor dem Hintergrund einer sehr guten Erreichbarkeit im ÖV und der Planung eines modernen, innovativen Mobilitätskonzepts im Areal

Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens im Tagesgang – Veranstaltung (Annahme Veranstaltungsbeginn frühestens ab ca. 10:00 Uhr)

Quellverkehr [Kfz/24h]



Zielverkehr [Kfz/24h]



Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens KITA

				Beschäftigtenverkehr			Bring- und Holverkehr			Güterverkehr (SV)		Summe
				Ansatz* [Beschäftigte/ 100 m² BGF]	Anzahl Beschäftigte	Fahrten [Kfz/Tag]	Ansatz* [Besucher/ 100 m² Nutzfläche]	Anzahl Kunden	Fahrten [Kfz/Tag]	Ansatz* [Lkw-Fahrten/ Beschäftigten]	Fahrten [Kfz/Tag]	
Baufeld	Nutzung	Brutto- geschoss- fläche [m²]	Netto- nutzfläche [m²]									Fahrten [Kfz/Tag]
V	KITA	1.277	1.022	2,0	26	27	15	153	147	0,05	1	175
			1.022		26	27		153	147		1	175

Kennzahlen:

MIV-Anteil Beschäftigte**: 55 %
MIV-Anteil Besucher**: 55 %
Pkw-Besetzungsgrad Beschäftigte*: 1,1
Pkw-Besetzungsgrad Kunden*: 2,3
Wegehäufigkeit Kunden*: 4,0
Anwesenheitsfaktor Beschäftigte*: 85 %

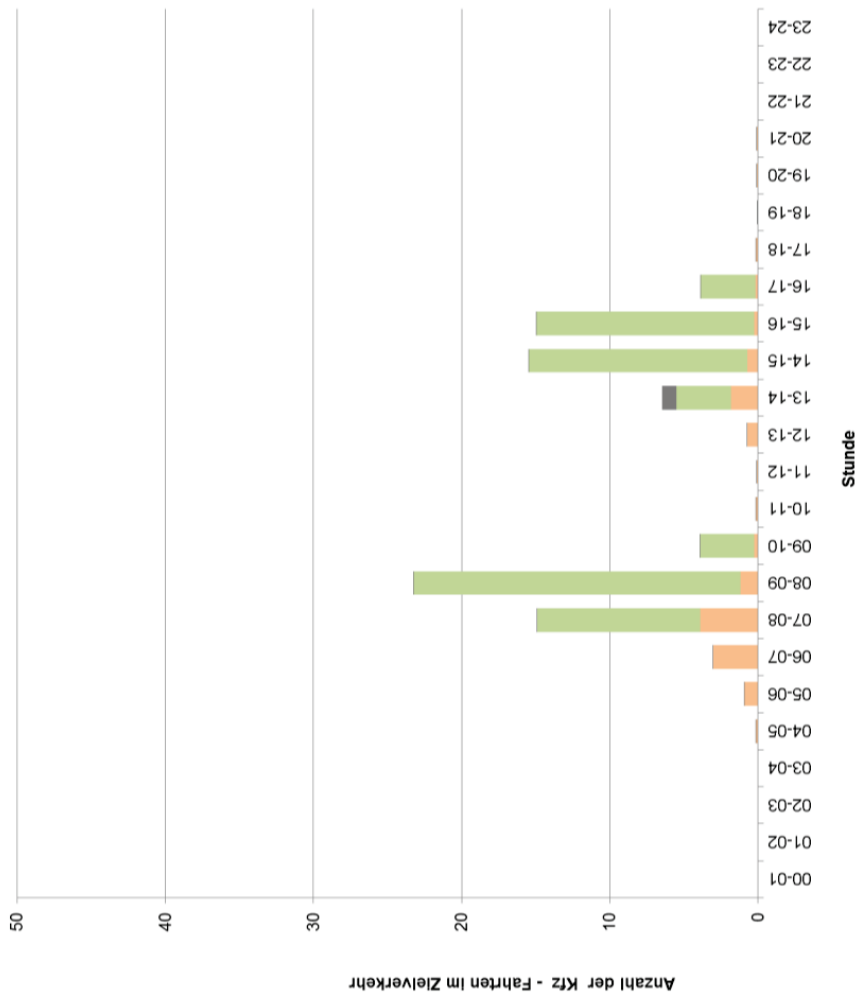
*) Kennzahlen nach BOSSERHOFF, D.: "Verfahren zur Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung"; Wiesbaden, 2000.
und FGSV, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung: "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen", Köln, 2006.
und Programm VerBau (Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung).
**) In Anlehnung an die Kennzahlen der Stadt Wendlingen a. N. vor dem Hintergrund einer sehr guten Erreichbarkeit im ÖV und der Planung eines modernen, innovativen Mobilitätskonzepts im Areal

Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens im Tagesgang – KITA

Quellverkehr [Kfz/24h]



Zielverkehr [Kfz/24h]



Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrsaufkommens im Tagesgang – Park+Ride

Quellverkehr [Kfz/24h]



Zielverkehr [Kfz/24h]

