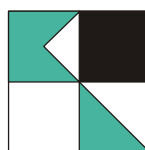

GEMEINDE ISPRINGEN

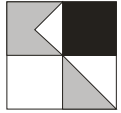
Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan „Weglanden 1. Bauabschnitt“

-Erläuterungsbericht-

Karlsruhe, 24. März 2026

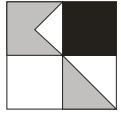
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





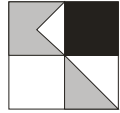
INHALTSVERZEICHNIS

1. Ausgangssituation.....	1
2. Verkehrsanalyse	1
3. Verkehrserzeugung Bebauungsplangebiet.....	2
4. Verkehrsprognose	3
5. Leistungsfähigkeitsuntersuchung	4
5.1 Beurteilung der übergeordneten Knotenpunkte	4
5.2 Beurteilung nach RAS 06.....	4
5.3 Beurteilung der Nußbaum- und Lutherstraße	4
6. Verkehrstechnische Empfehlungen zur Erschließung	5
7. Zusammenfassung.....	6



ANLAGENVERZEICHNIS

- | | |
|---------|--|
| 1 | Übersichtslageplan |
| 2 | Lage der Zählstellen |
| 3 | Belastung der Knotenpunkte 6:00 – 10:00 Uhr |
| 4 | Belastung der Knotenpunkte 15:00 – 19:00 Uhr |
| 5 | Werktägliches Gesamtverkehr Kfz/24h |
| 6 | Auslastung ruhender Verkehr – Tabelle – |
| 7 | Auslastung ruhender Verkehr – Darstellung – |
| 8.1-8.7 | Verkehrsprognose Baugebiet Weglanden |
| 9 | Werktägliches Gesamtverkehr Kfz/24h Prognose-Nullfall |
| 10 | Werktägliches Gesamtverkehr Kfz/24h Prognose-Planfall mit Zusatzverkehr aus Plangebiet |



Entsprechend der Beauftragung der Gemeinde Ispringen vom 12.11.2024 auf Grundlage unseres Angebotes vom 12.08.2024 wird nachstehend der Bericht zur verkehrstechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan „Weglanden 1. BA“ vorgelegt.

1. Ausgangssituation

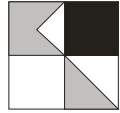
Das Plangebiet liegt am nordöstlichen Ortsrand von Ispringen und wird überwiegend über die Nußbaumstraße erschlossen. Diese mündet im weiteren Verlauf in die L621 ein. Südlich des Gebietes bindet sie das Plangebiet über die Luther- und Schulstraße an die L570 in Richtung Pforzheim bzw. in Richtung Karlsruhe an das überörtliche Verkehrsnetz an. Eine alternative Anbindung besteht über die Kraichgaustraße in Richtung Westen an die Ersinger Straße (K4531). Das Plangebiet sieht überwiegend Wohnnutzung in Erweiterung der bestehenden Wohngebiete von Ispringen vor. **Anlage 1** zeigt eine Übersicht über die örtliche Situation.

Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung werden zum einen die Verkehrsbelastungen im Umfeld, einschließlich Schwerverkehrsanteil, im aktuellen Zustand durch Verkehrszählungen erfasst, auch um hieraus Grundlagen für die schalltechnische Untersuchung, die ebenfalls für das Planvorhaben erforderlich ist, geben zu können. Es liegen bereits Verkehrszahlen auf den klassifizierten Straßen in Ispringen aus früheren Zählungen im Zuge der Lärmaktionsplanung vor. Diese werden verifiziert bzw. im engeren Untersuchungsgebiet ergänzt. Weiterhin wird im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das Plangebiet abgeschätzt und die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität der bestehenden Verkehrsknoten sowie den angrenzenden betroffenen Straßenzügen unter Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens nachgewiesen und ggf. Vorschläge für Maßnahmen zur Sicherstellung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität angegeben.

2. Verkehrsanalyse

Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastungen wurden am Donnerstag, den 28.11.2024 Verkehrszählungen an insgesamt vier Knotenpunkten in Zuge der Nußbaumstraße durchgeführt. Die Zählung erfolgte zu den Hauptverkehrszeiten zwischen 6:00 und 10:00 Uhr sowie zwischen 15:00 und 19:00 Uhr. Die Lage der Zählstellen ist **Anlage 2** aufgetragen.

Aus den Strombelastungsplänen, die in den **Anlagen 3 und 4** aufgetragen sind, werden die Ergebnisse der Zählung für den vormittäglichen und nachmittäglichen Zeitraum für den Kfz- und Schwerverkehr abbiegefein ersichtlich. Es zeigt sich, dass die Nußbaumstraße im Bereich des geplanten Baugebietes mit ca. 300 – 400 Kfz/4h im Querschnitt belastet ist.



Generell lässt sich feststellen, dass die Verkehrsbelastung im nachmittäglichen Zeitbereich etwas höher ist als am Vormittag.

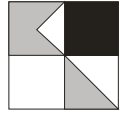
Aufbauend auf den Ergebnissen der Verkehrszählungen wurde der werktägliche Gesamtverkehr ermittelt und in **Anlage 5** dargestellt. Hierfür wurden Hochrechnungsfaktoren angesetzt, die aus früheren Zählungen im Zuge der Lärmaktionsplanung in Ispringen vorliegen. Es zeigt sich, dass die Nußbaumstraße im Bereich des geplanten Baugebietes mit ca. 1.200 - 1.300 Kfz/24 h im Querschnitt belastet ist. Weiter südlich und in der Lutherstraße liegt die Querschnittsbelastung in der gleichen Größenordnung. Die Schulstraße ist im Einmündungsbereich zur L570 Bahnhofstraße mit ca. 2.900 Kfz/24 h belastet, die Bahnhofstraße selbst mit zwischen 10.000 und 11.000 Kfz/24 h. Damit liegen die Verkehrsmengen in diesem Bereich auf dem gleichen Niveau wie bei der letzten Zählung 2020. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei maximal etwa 4%, die Radverkehrsmengen bei ca. 20 Radfahrern/24 h im Querschnitt.

Zusätzlich zu den fließenden Verkehrsmengen wurden auch Erhebungen des ruhenden Verkehrs im Zuge der Nußbaum-, Luther- und Schulstraße sowie den angrenzenden Straßen im Bereich des Vorhabens, der Kraichgaustraße und der Straße Am Rothsberg vorgenommen. In den genannten Bereichen sind insgesamt ca. 174 Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum vorhanden. Die Auslastung des Parkraums wurde am Dienstag, den 21.01.2025 über einen Tag hinweg in sechs verschiedenen Rundgängen zu unterschiedlichen Uhrzeiten erhoben. Die Ergebnisse sind in den **Anlagen 6 und 7** dokumentiert, wobei zusätzlich ein Nachtwert anhand typischer Belegungsganglinien berechnet wurde. Es zeigt sich, dass über alle erfassten Bereiche hinweg die Auslastung zwischen 43% um 12:00 Uhr und 63% um 7:00 Uhr lag. Im Tagesmittel waren 95 Plätze, entsprechend etwa 55% belegt.

In der räumlichen Differenzierung zeigen sich allerdings auch deutliche Unterschiede in der Auslastung mit den höchsten Belegungsdichten auf der Nußbaumstraße, die vor allem in den frühen Morgen- und späteren Abendstunden vollständig ausgelastet war. Dagegen war in den übrigen Straßenabschnitten kein oder nur geringer Parkdruck feststellbar.

3. Verkehrserzeugung Baugebungsplangebiet

Entsprechend den vorliegenden Unterlagen soll auf dem Gelände vor allem Wohnbebauung in Ein- und Mehrfamilienhäusern realisiert werden. Auf dieser Grundlage aufbauend wurde mit Hilfe der Datensammlung VerBau, Dr. Bosserhoff, Wiesbaden die Verkehrserzeugung für das Plangebiet abgeschätzt. Die tabellarische Aufstellung der Abschätzung des induzierten Verkehrs sind in den **Anlagen 8.1 bis 8.7** dargestellt. Hierbei wurde eine Abschätzung zur



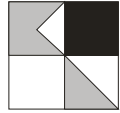
sicheren Seite hin vorgenommen, um eine Unterschätzung der Verkehre zu vermeiden. Es wurden daher insgesamt 300 Wohneinheiten, davon 190 Einfamilienhäuser mit einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 3,5 Einwohnern sowie 110 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern mit einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 3,0 Einwohnern angesetzt und dies als Grundlage für die weitere Ermittlung der Verkehrserzeugung zugrunde gelegt. Entsprechend ergibt sich für die Wohnnutzung ein maximaler zusätzlicher Verkehr von insgesamt ca. 870 Kfz/24 h jeweils im Quell und Zielverkehr, wobei davon ausgegangen werden kann, dass diese Mengen mit relativer Sicherheit in der Realität deutlich unterschritten werden. In Summe kann die maximale zusätzliche Verkehrsbelastung somit mit ca. 1.740 Kfz/24 h angegeben werden.

4. Verkehrsprognose

Zur Darstellung einer mittelfristigen Verkehrsprognose wurden die Belastungen der Analyse auf das Prognosezieljahr 2035 hochgerechnet, wobei diese Prognose dann als Maximalfall dienen kann, da tendenziell in Zukunft von eher leicht abnehmenden Verkehrsleistungen ausgegangen wird. Hierfür wurde angenommen, dass sich die allgemeine Verkehrsbelastung bis zum Prognosezieljahr um ca. +5% erhöht. Dies entspricht einer jährlichen Steigerung von ca. 0,5 %. Die Verkehrsbelastungen des so ermittelten Prognose-Nullfalls ist in **Anlage 9** dargestellt. Entsprechend ergibt sich nun im Zuge der Nußbaumstraße eine Querschnittsbelastung von zwischen ca. 1.260 und 1.400 Kfz/24 h.

Aufbauend auf den Ergebnissen der allgemeinen Verkehrsprognose wurde die Verkehrserzeugung aus dem Bebauungsplangebiet dem Allgemeinverkehr des Prognosezieljahres überlagert. Hierbei wurde eine Verteilung der induzierten Verkehre entsprechend der Verteilung an den gezählten Knotenpunkt vorgenommen, sodass sich ca. 52 % der Fahrten in Richtung Norden zur L621, ca. 30 % in Richtung Süden zur L570 und ca. 18 % über die Kraichgaustraße Richtung Westen orientieren werden. Grundsätzlich ist aber auch festzustellen, dass alle weiteren Ziele vom Plangebiet aus über zumindest zwei ähnlich attraktive Verbindungen erreichbar sind. Verkehre in oder aus Richtung Pforzheim bzw. Autobahn können beispielsweise sowohl über die L570, als auch über die L621 zu- und abfahren. Sollten an irgendeiner Stelle im Netz Behinderungen auftreten, so kann davon ausgegangen werden, dass die Verkehre recht zügig auf Alternativrouten ausweichen können.

Die Verkehrsbelastungen des so ermittelten Prognose-Planfalls sind in **Anlage 10** dargestellt. Es zeigt sich, dass die Nußbaumstraße nun mit maximal ca. 1.840 Kfz/24h bis 2.100 Kfz/24h belastet sein wird. Die Querschnittsbelastung der Kraichgaustraße steigt auf maximal ca. 1.400 Kfz/24h.



5. Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung wurden überschlägliche Abschätzungen der Leistungsfähigkeit der Knoten und des Straßennetzes im Umfeld vorgenommen.

5.1 Beurteilung der übergeordneten Knotenpunkte

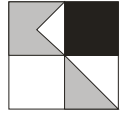
Die Knotenpunkte im näheren Umfeld wurden überschläglich auf ihre Leistungsfähigkeit geprüft. Die beiden Haupt-Anschlussknotenpunkte an das überörtliche Verkehrsnetz sind die Anschlüsse an die L570 und die L621. Die Knotenpunktsbelastung der L570/Nußbaumstraße steigt im Planfall mit Baugebiet von insgesamt 12.520 auf 13.040.Kfz/24h und somit um ca. 4,1% an. Diese Zunahme liegt im Bereich täglicher Belastungsschwankungen und ist somit als problemlos abwickelbar anzusehen. Es sind keine Anpassungen im Ausbau oder hinsichtlich der LSA-Schaltung notwendig. Die Knotenpunktsbelastung der L621/Nußbaumstraße steigt im Planfall mit Baugebiet von insgesamt 7.240 auf 8.140.Kfz/24h und somit um ca. 12,4% an. Diese Verkehrsmengen können an unsignalisierten Knotenpunkten wie dem hier vorliegenden ohne nennenswerte Leistungseinbußen abgewickelt werden. Von der L621 sind jeweils separate Links- und Rechtsabbiegestreifen auf die Nußbaumstraße vorhanden und ausreichend dimensioniert.

5.2 Beurteilung nach RAST 06

Die Leistungsfähigkeit der umliegenden Straßen ist entsprechend der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt-06, FGSV) zu beurteilen. Aus dieser geht hervor, dass die maximale stündliche Verkehrsstärke in der Kategorie „Wohnstraße“ 400 Kfz/h betragen kann. Auch unter Berücksichtigung der zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch die neue Wohnnutzung wird die zulässige Verkehrsbelastung von 400 Kfz/h auf keiner der Straßen im Umfeld erreicht. Diese liegt auf der Nußbaumstraße bei maximal ca. 200 Kfz/h in der nachmittäglichen Spitzenstunde und somit bei etwa der Hälfte. Die Leistungsfähigkeit des anliegenden Straßennetzes ist damit grundsätzlich gegeben.

5.3 Beurteilung der Nußbaum- und Lutherstraße

Die Nußbaum- und Lutherstraße sind im Bestand insbesondere im Abschnitt zwischen Landhausstraße und Schulstraße mit 5,0 – 5,5m recht schmal ausgebaut. Mit dieser Breite ist zwar ein Begegnungsfall Pkw-Pkw und auch Pkw-Lkw möglich, allerdings nur in den Abschnitten, die nicht durch parkende Fahrzeuge zusätzlich eingeengt sind. Auf diesen Abschnitten ist in Summe mit einer maximalen zusätzlichen Verkehrsbelastung von ca. 520 Kfz/24h am Werktag und mit ca. 10% davon in der nachmittäglichen



Spitzenstunde auszugehen. Hieraus ergibt sich eine zusätzliche Belastung von maximal ca. 50-60 Kfz/h in beiden Fahrtrichtungen zusammen und somit in etwa einem Fahrzeug zusätzlich je Minute. Aufgrund dieser geringen zusätzlichen Belastung ist von keiner maßgeblichen Verschlechterung der Verkehrssituation gegenüber dem Bestand auszugehen, zumal die Zusatzverkehre einen überwiegenden Richtungsbezug morgens als Quellverkehr und abends als Zielverkehr und somit reduzierte Begegnungswahrscheinlichkeiten aufweisen. Sollten dennoch problematische Situationen erkennbar werden, so kann mit der Ausweisung von Begegnungsstellen die Leistungsfähigkeit der engen Straßenabschnitte auch nachträglich erhöht werden, z.B. im Kurvenbereich der Nußbaumstraße oder im Bereich der Lutherstraße.

6. Verkehrstechnische Empfehlungen zur Erschließung

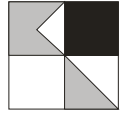
Die vorgesehene Bebauung schließt an die Bestandsbebauung an und sollte daher auf jeden Fall auch in die vorhandene Tempo-30-Zone integriert werden. D.h. das vorhandene Verkehrszeichen Beginn/Ende Tempo-30-Zone auf Höhe der Nußbaumstraße 85 wäre zu versetzen an den nordöstlichen Beginn der Bebauung. Ebenso wäre das Ortsschild entsprechend zu versetzen.

Innerhalb von Tempo-30-Zonen gilt als Grundregel „rechts vor links“, in Ausnahmefällen kann dem Busverkehr an Knotenpunkten Vorfahrt eingeräumt werden. Radverkehr findet ohne eigenes Angebot grundsätzlich im Mischverkehr auf der Straße statt.

Über die Nußbaumstraße verkehrt die Buslinie 731 Königsbach – Pforzheim ZOB mit der Haltestelle „Nußbaumstraße“ im Einmündungsbereich Am Rothsberg. Zur besseren Erschließung mit dem ÖPNV könnte eine ergänzende Haltestelle am zukünftigen Ortseingang oder eine Verschiebung der Haltestelle Nußbaumstraße in das Plangebiet erwogen und in die Planung unter Einhaltung der Sichtfelder integriert werden.

Innerhalb des Gebietes sind ausreichend breite Fahrbahnen und Ausrundungsradien vorgesehen. Im Weiteren sollten die Ausrundungsradien der Einmündungen entsprechend den Schleppkurven für dreiachsige Müll- bzw. Feuerwehrfahrzeuge ausgebildet werden, um einen reibungslosen Verkehrsablauf ohne Überfahren der Gehbereiche zu gewährleisten und der Straßenentwurf entsprechend der RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) erfolgen.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass innerhalb des Plangebietes in den Erschließungsstraßen nur einseitige separate Gehwege ausgewiesen sind. Es ist daher bei der weiteren



Bearbeitung darauf zu achten, dass die Gehwege von der gegenüberliegenden Straßenseite in regelmäßigen Abständen barrierefrei über den dazwischen liegenden Grünstreifen zu erreichen sind.

Ergänzend wird angeregt, in den Einmündungsbereichen der Erschließungsstraßen zur Nußbaumstraße einen zweiten kurzen Gehweg über Eck vorzusehen. In diesen Bereichen bestehen die höchsten Verkehrsbelastungen, bei dem die Konzentration der Kfz-Fahrer eventuell schon auf die Vorfahrtssituation an der Einmündung ausgerichtet ist und daher Fußgänger übersehen werden könnten. Baumstandorte innerhalb der Sichtfelder in den Einmündungsbereichen sind zu vermeiden.

Im weiteren Verlauf der Nußbaumstraße bis zur Einmündung der L621 sind – wie im Bestand auch – keine separaten Gehwege vorhanden. Hier könnte eine Ausweisung eines zumindest einseitigen Gehweges geprüft werden.

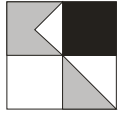
7. Zusammenfassung

Am nordöstlichen Ortsrand von Ispringen soll das Baugebiet Weglanden, 1. BA realisiert werden. Das Plangebiet sieht überwiegend Wohnnutzung in Erweiterung der bestehenden Wohngebiete von Ispringen vor. Erschlossen wird das Gebiet überwiegend über die Nußbaumstraße, die im weiteren Verlauf in die L621 und im Süden in die L570 mündet. Eine alternative Anbindung besteht über die Kraichgaustraße in Richtung Westen an die Ersinger Straße (K4531).

Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastungen wurden Verkehrszählungen an vier Knotenpunkten durchgeführt. Die Verkehrsbelastungen im Zuge der Nußbaumstraße können mit maximal ca. 1.300 Kfz/24 h im Bereich des geplanten Baugebietes angegeben werden. Erhebungen des ruhenden Verkehrs zeigten Auslastungen im Gebiet von maximal 63% mit höchsten Belegdichten morgens und abends auf der Nußbaumstraße.

Zur Beurteilung einer mittelfristigen Verkehrsprognose wurde ein linearer Hochrechnungsfaktor von +5 % für den Allgemeinverkehr angesetzt. Das Prognose-Zieljahr ist das Jahr 2035.

Für die zukünftige Wohnbebauung kann die Verkehrserzeugung als Maximalansatz mit ca. 870 Kfz/24 h jeweils im Quell und Zielverkehr abgeschätzt werden. Diese zusätzlichen Verkehre wurden der allgemeinen Verkehrsprognose überlagert.



Die überschlägliche Überprüfung der Leistungsfähigkeit ergab eine ausreichende Leistungsfähigkeit der übergeordneten Knotenpunkte und auch grundsätzlich der bestehenden Wohngebietsstraßen im Umfeld. Aufgrund der zusätzlichen Belastung von maximal ca. einem Fahrzeug je Minute auf der Nußbaum- und Lutherstraße ist von keiner maßgeblichen Verschlechterung der Verkehrssituation auszugehen. Aufgrund der beengten Bestandsverhältnisse kann allerdings im Nachgang die Ausweisung von Begegnungsstellen erwogen werden.

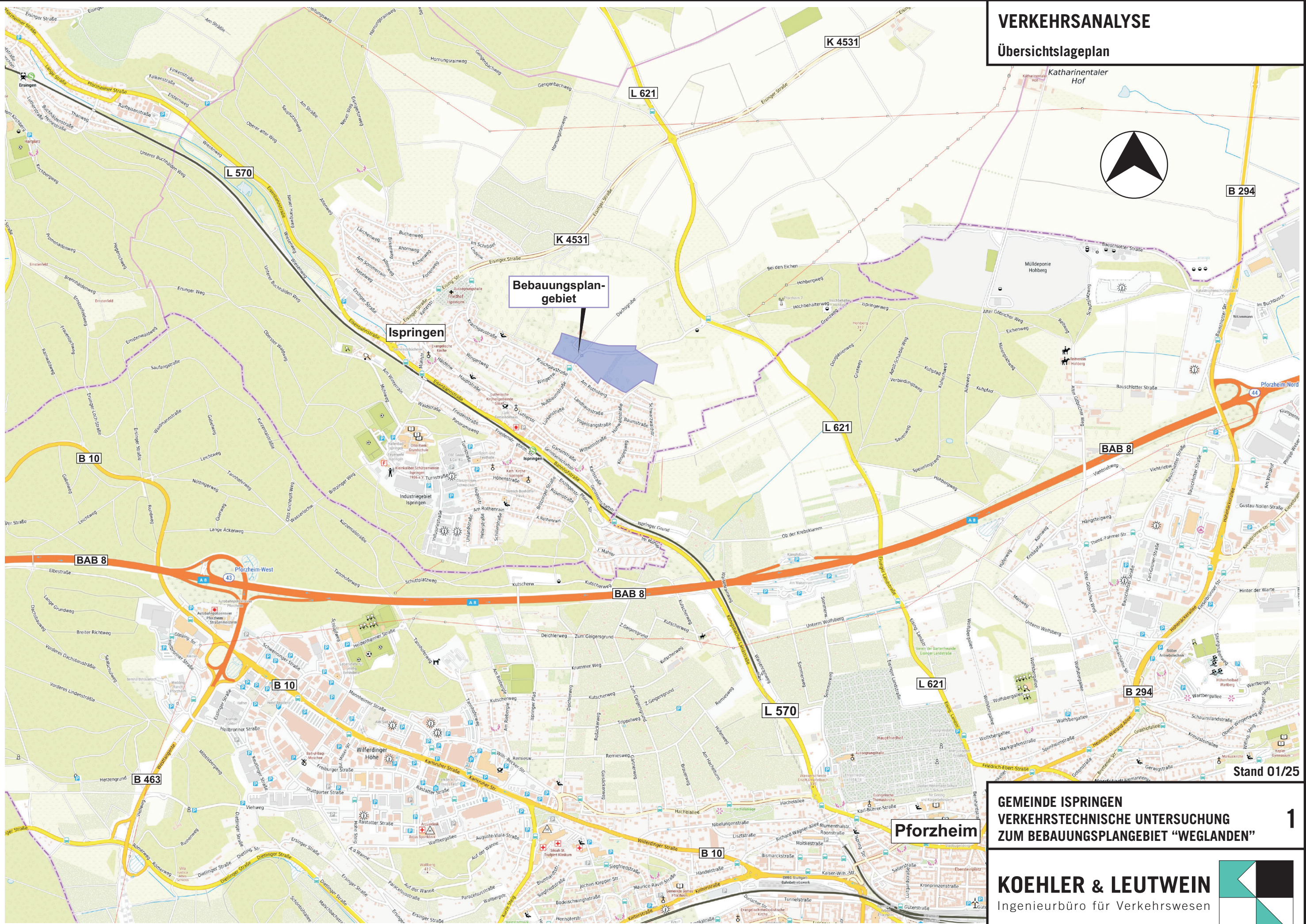
Zur Erschließung mit dem ÖPNV wäre eine ergänzende Bus-Haltestelle am zukünftigen Ortszugang oder eine Verschiebung der bestehenden Haltestelle in das Plangebiet sinnvoll. Im weiteren Verlauf der Nußbaumstraße bis zur Einmündung der L621 sind – wie im Bestand auch – keine separaten Gehwege vorhanden. Hier könnte eine Ausweisung eines zumindest einseitigen Gehweges geprüft werden.

Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

Datei: BE_Ispringen_Weglanden 1.BA_VU_2026-03-24
Datum: 24.03.2026

VERKEHRSANALYSE

Übersichtslageplan



GEMEINDE ISPRINGEN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM BEBAUUNGSPLANGEBIET "WEGLANDEN"

1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE

Lage der Zählstellen

Am 28.11.2024



Bei den Eichen
Hohbergweg
Pforzheim 7
Hochbehälterweg
Hochbehälter
Hohberg
Ispringerweg
Grenzweg
Douglasienweg
Grasweg

Ispringen

LEGENDE

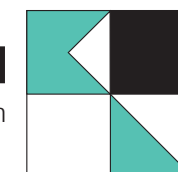
● KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE
VON 6⁰⁰ BIS 10⁰⁰ UND VON 15⁰⁰ BIS 19⁰⁰ UHR

Stand 01/25

GEMEINDE ISPRINGEN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM BEBAUUNGSPLANGEBIET "WEGLANDEN"

2

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

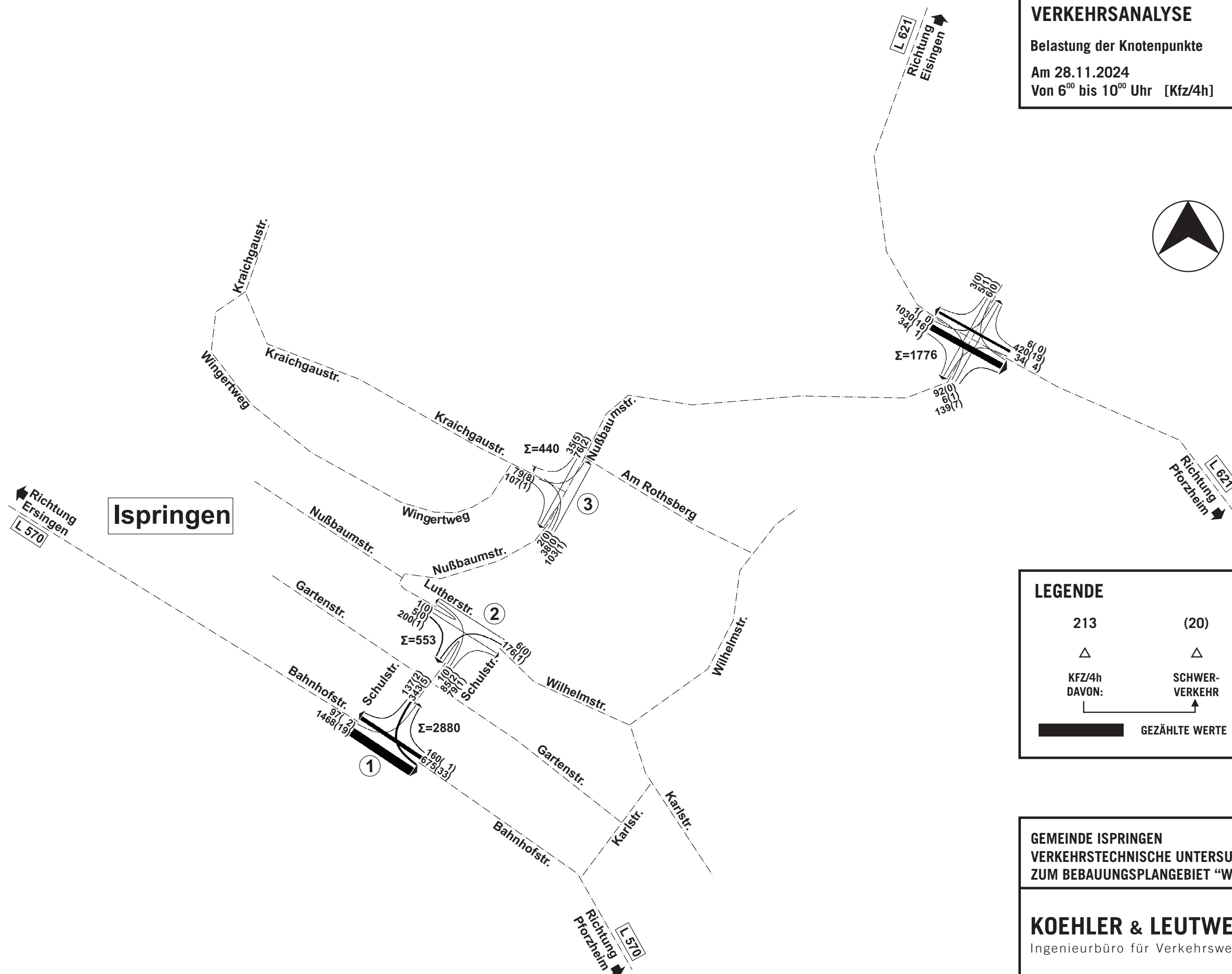


VERKEHRSANALYSE

Belastung der Knotenpunkte

Am 28.11.2024

Von 6⁰⁰ bis 10⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

213

(20)



KFZ/4h
DAVON:

SCHWER-
VERKEHR



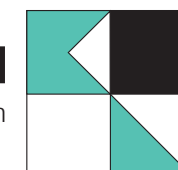
GEZÄHLTE WERTE

Stand 01/25

GEMEINDE ISPRINGEN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM BEBAUUNGSPLANGEBIET "WEGLANDEN"

3

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE

Belastung der Knotenpunkte

Am 28.11.2024
Von 15⁰⁰ bis 19⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

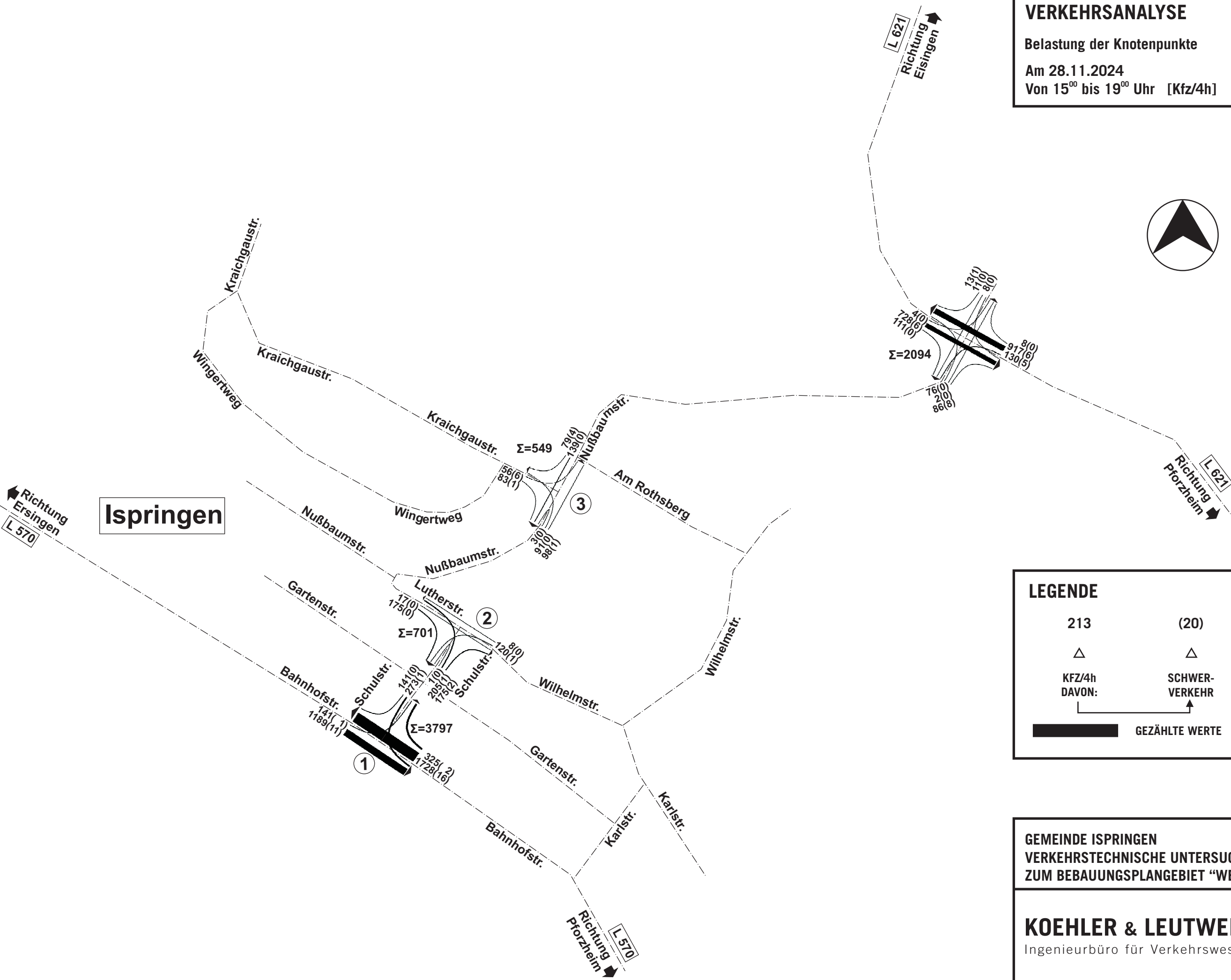
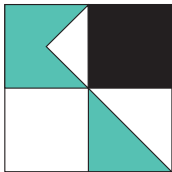
213	(20)
△	△
KFZ/4h	SCHWER-VERKEHR
DAVON:	
GEZÄHLTE WERTE	

Stand 01/25

GEMEINDE ISPRINGEN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM BEBAUUNGSPLANGEBIET "WEGLANDEN"

4

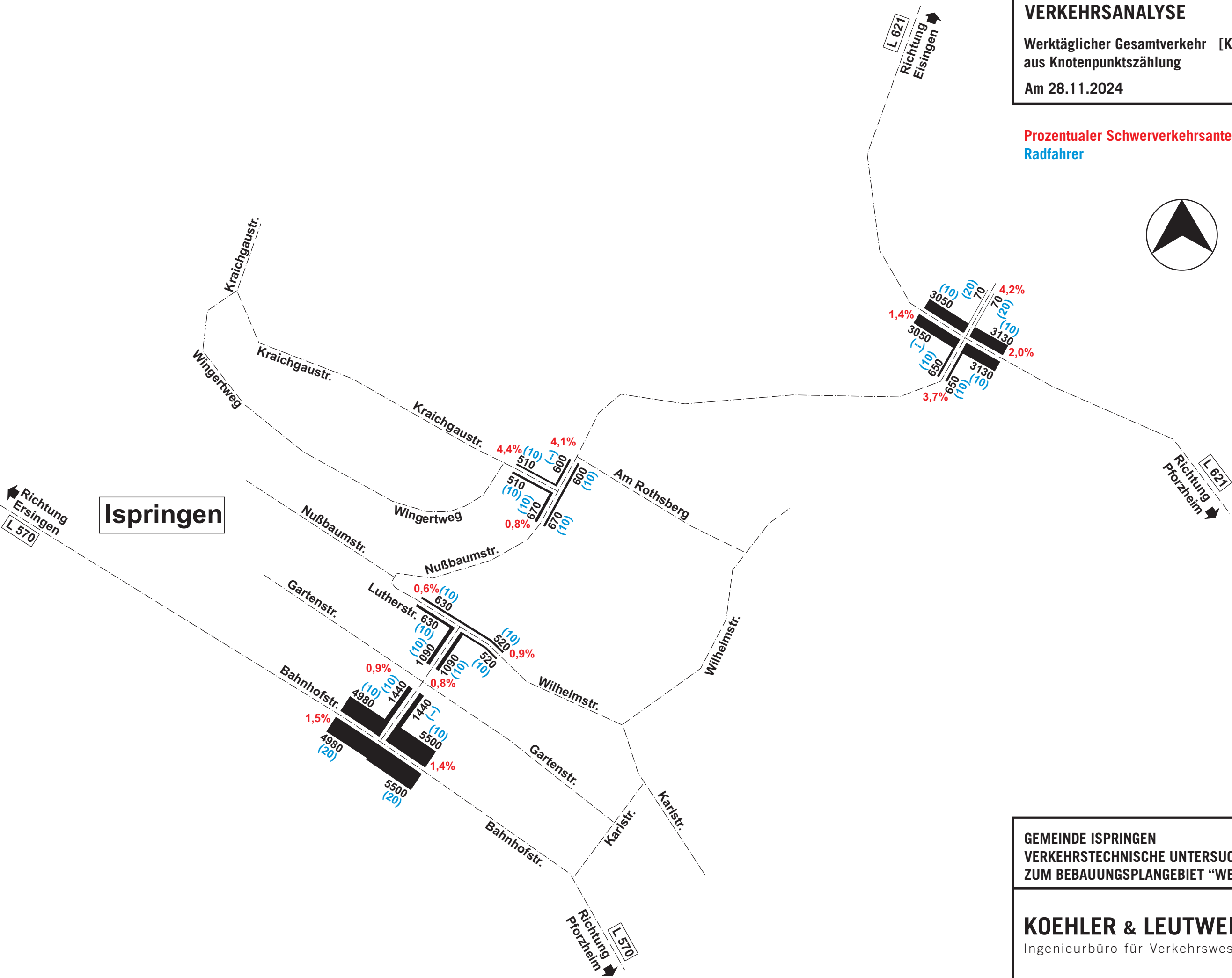
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE

Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]
aus Knotenpunktzählung
Am 28.11.2024

Prozentualer Schwerverkehrsanteil
Radfahrer

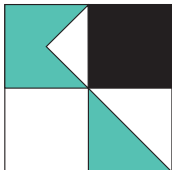


Stand 04/25

GEMEINDE ISPRINGEN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM BEBAUUNGSPLANGEBIET "WEGLANDEN"

5

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





Bereich Erfassung	Strasse	Abschnitt	Stellpl.	07:00		10:00		12:00		15:00		17:00		19:00		03:00		Tagesmittelwert	
			öff. Bereich	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%
1	Schulstraße	von L570 bis Gartenstraße	4	0	0%	2	50%	2	50%	2	50%	4	100%	1	25%	1	25%	2	50%
2	Schulstraße	von Gartenstraße bis Wilhelmstraße	2	0	0%	1	50%	3	150%	2	100%	3	150%	3	150%	3	150%	2	100%
3	Lutherstraße	von Schulstraße bis Nr. 4	11	6	55%	6	55%	3	27%	6	55%	7	64%	6	55%	7	64%	6	55%
4	Lutherstraße	von Nr. 4 bis Nußbaumstraße	7	4	57%	1	14%	3	43%	2	29%	3	43%	5	71%	6	86%	3	43%
5	Nußbaumstraße	von Lutherstraße bis Nr. 57	0	2	>100%	2	>100%	2	>100%	2	>100%	2	>100%	3	>100%	3	>100%	2	>100%
6	Nußbaumstraße	von Nr. 57 bis Nr. 18	10	11	110%	9	90%	5	50%	6	60%	10	100%	10	100%	11	110%	9	90%
7	Nußbaumstraße	von Nr. 18 bis Landhausstraße	9	9	100%	6	67%	6	67%	8	89%	9	100%	11	122%	12	133%	9	100%
8	Nußbaumstraße	von Landhausstraße bis Kraichgaustraße	8	10	125%	4	50%	4	50%	4	50%	5	63%	4	50%	5	63%	5	63%
9	Nußbaumstraße	von Kraichgaustraße bis Ortsende	4	4	100%	1	25%	0	0%	2	50%	3	75%	3	75%	3	75%	2	50%
10	Am Rothsberg	von Nußbaumstraße bis Lückenweg	18	13	72%	6	33%	6	33%	6	33%	8	44%	9	50%	10	56%	8	44%
11	Am Rothsberg	von Lückenweg bis Hohwaldstraße	19	13	68%	7	37%	6	32%	9	47%	12	63%	14	74%	16	84%	11	58%
12	Kraichgaustraße	von Nußbaumstraße bis Kieselbronner	14	7	50%	3	21%	7	50%	4	29%	6	43%	8	57%	9	64%	6	43%
13	Kraichgaustraße	von Kieselbronner Straße	41	21	51%	21	51%	19	46%	19	46%	26	63%	21	51%	24	59%	22	54%
14	Kraichgaustraße	von Königsberger Straße	18	9	50%	9	50%	8	44%	6	33%	7	39%	8	44%	9	50%	8	44%
15	Kraichgaustraße	von Neulinger Straße bis Zwerweg	9	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Summen			174	109	63%	78	45%	74	43%	78	45%	105	60%	106	61%	119	68%	95	55%

VERKEHRSANALYSE

Erhebung ruhender Verkehr

Auslastung Dienstag 21.01.2025

LEGENDE

- <60% Auslastung - kein Parkdruck
- <70% Auslastung - geringer Parkdruck
- 70-80% Auslastung - mittlerer Parkdruck
- 80-90% Auslastung - hoher Parkdruck
- >90% Auslastung - sehr hoher Parkdruck
- Keine Stellplätze vorhanden
- Belegung ohne Angebot

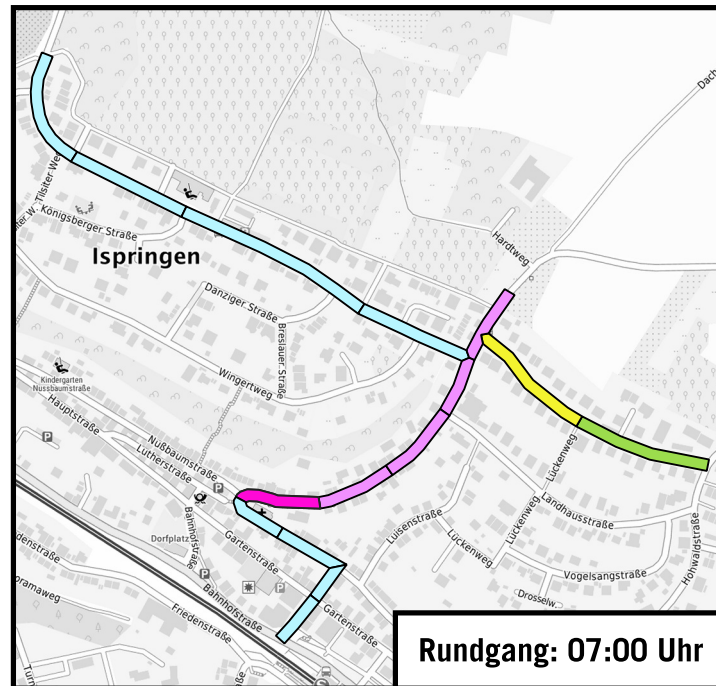
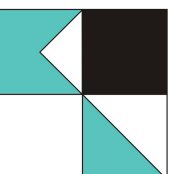


08/25

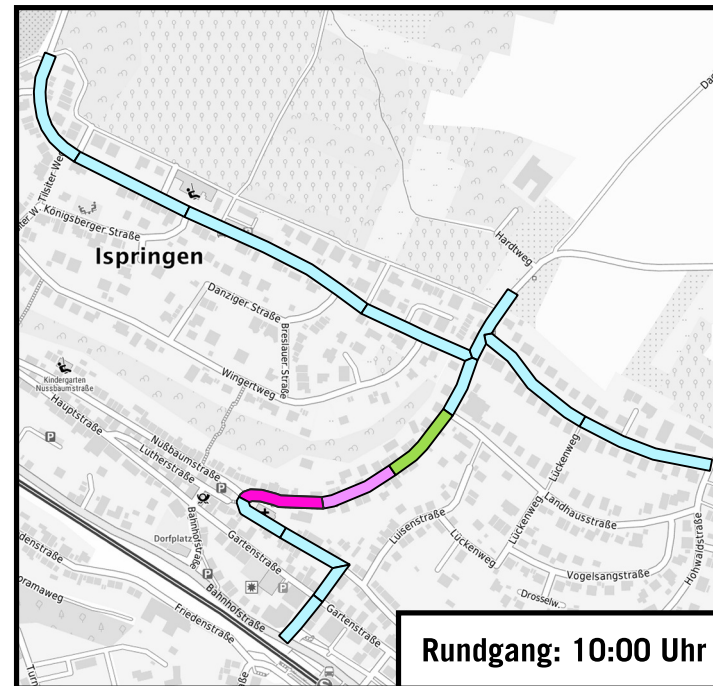
GEMEINDE ISPRINGEN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM BEBAUUNGSPLANGEBIET "WEGLANDEN"

7

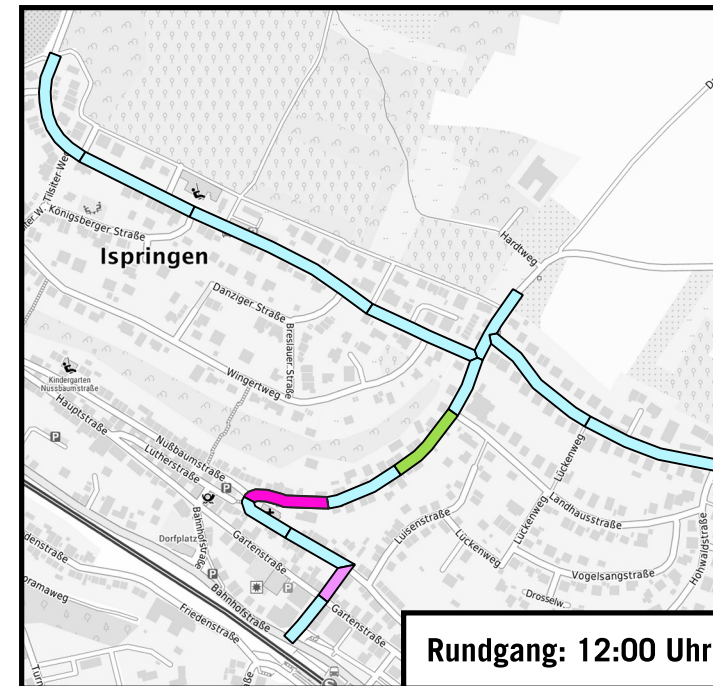
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



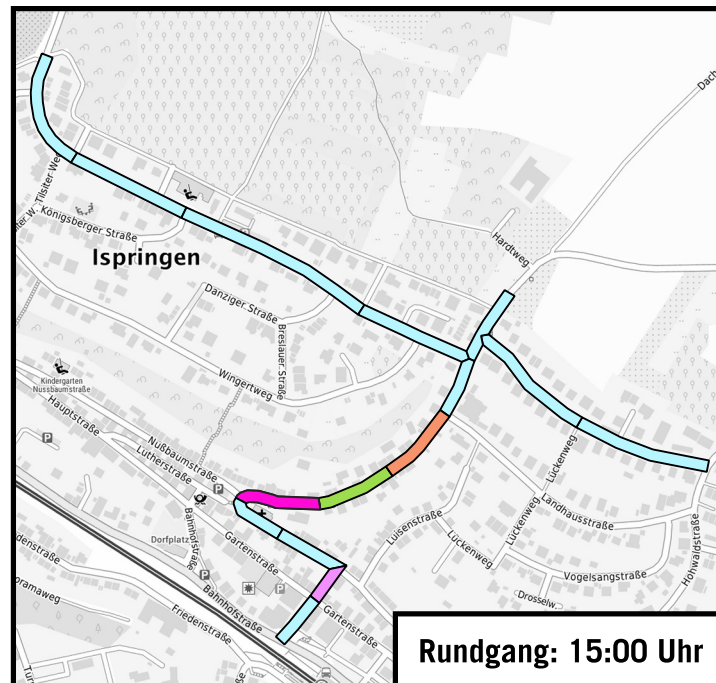
Rundgang: 07:00 Uhr



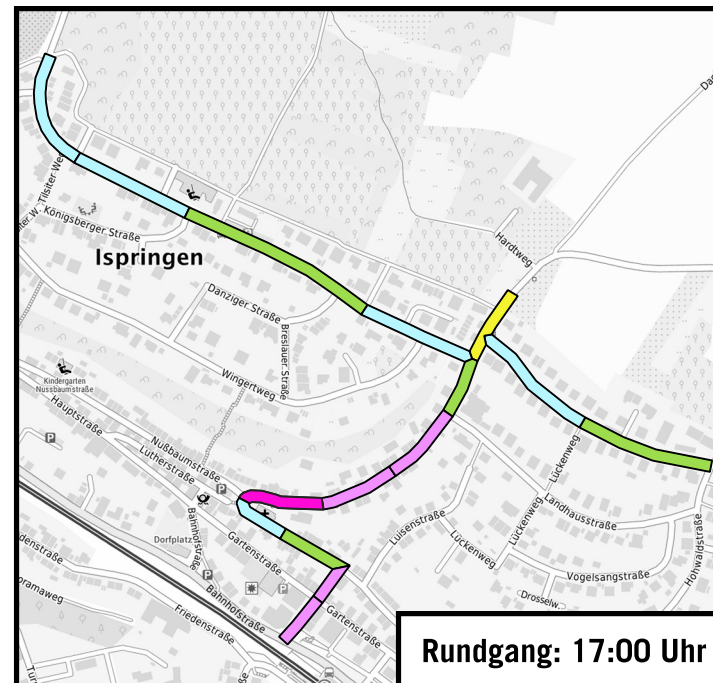
Rundgang: 10:00 Uhr



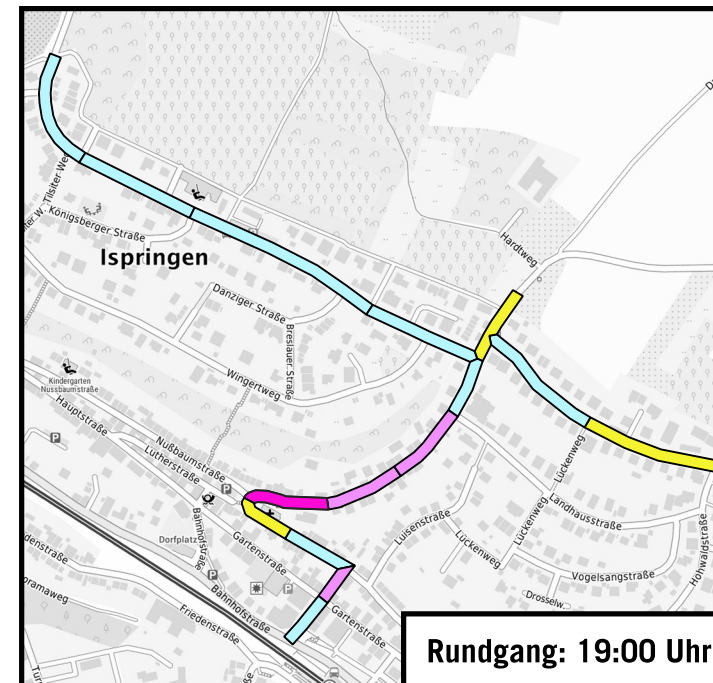
Rundgang: 12:00 Uhr



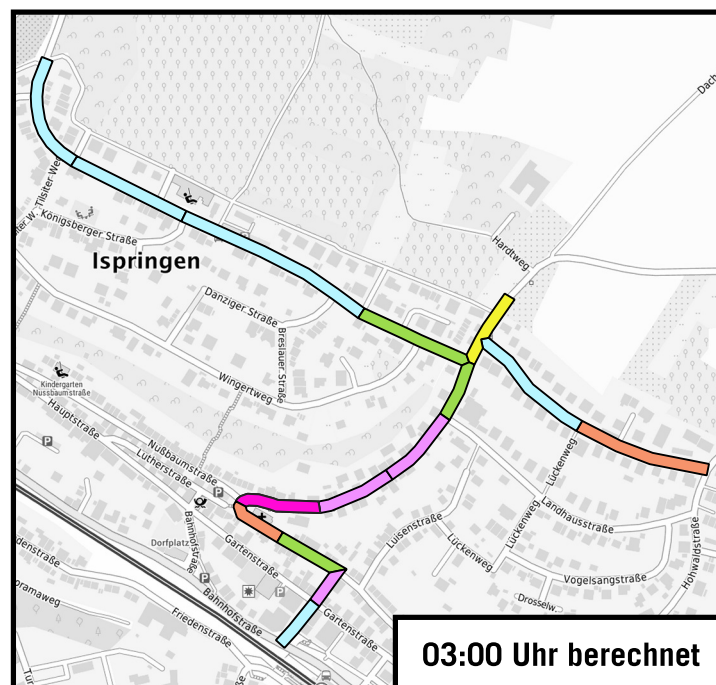
Rundgang: 15:00 Uhr



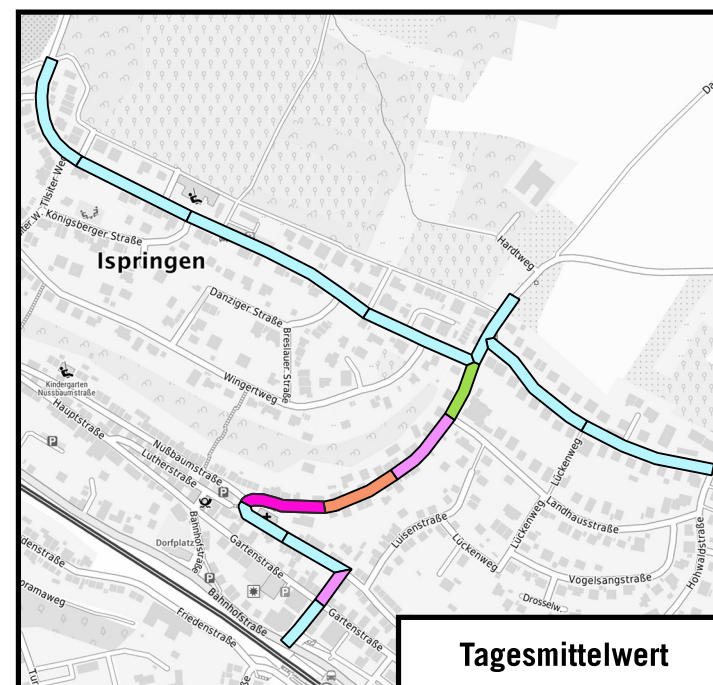
Rundgang: 17:00 Uhr



Rundgang: 19:00 Uhr



03:00 Uhr berechnet



Tagesmittelwert

3.1.1.2 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

<u>Gebiet</u>	Nutzung	Wohneinheiten		Haushaltsgröße	
				<u>EW/WE</u>	
		Min	Max	Min	Max
Ispringen	EFH	190	190	3,5	3,5
Ispringen	MFH	110	110	3,0	3,0
Summe		300	300		

Einwohner	
Min	Max
665	665
330	330
995	995

3.1.1.3 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Bruttogeschossfläche oder die Nutzfläche/Wohnfläche

<u>Gebiet</u>	Nutzung	BGF NFL	BGF/Einwohner NFL/Einwohner	
		<u>in qm</u>	<u>Fläche/EW</u>	
			Max	Min
Ispringen	EFH			
Ispringen	MFH			
Summe				

Einwohner	
Min	Max

3.1.1.4 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Grundstücksfläche (Wohnbaufläche) und die Grund-/Geschossflächenzahl

<u>Gebiet</u>	Nutzung	Grundst.- fläche	GFZ	BGF	BGF/Einwohner	
		in qm	<u>GFZ</u>	in qm	<u>BGF/EW</u>	
					Max	Min
Ispringen	EFH					
Ispringen	MFH					
Summe						

Einwohner	
Min	Max

Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl



<u>Gebiet</u>	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten (Brutto)		Abschätzung über Wohneinheiten (Netto)		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ		<u>Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung</u>	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Ispringen	EFH					665	665	665	665					665	665
Ispringen	MFH					330	330	330	330					330	330
Summe						995	995	995	995					995	995

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Einwohneranzahl verwendet.

Einwohnerverkehr:

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werktag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets	Wege/Werktag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner	
				<u>Wege/EW/d</u>							<u>in %</u>	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		<u>in %</u>	Min	Max	Min
Ispringen	EFH	665	665	3,5	4,0	2.328	2.660	18	1.909	2.181	60	70
Ispringen	MFH	330	330	3,5	4,0	1.155	1.320	18	947	1.082	60	70
Summe		995	995			3.483	3.980		2.856	3.264		

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,3	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
881	1.174
437	583
1.318	1.757

Besucherverkehr:

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucher- verkehrs	Wege/Werktag Besucher		MIV-Anteil Besucher	
					<u>in %</u>	
		<u>in %</u>	Min	Max	Min	Max
Ispringen	EFH	10	233	266	60	70
Ispringen	MFH	10	116	132	60	70
		0				
		0				
		0				
Summe			348	398		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
1,7	
<u>Pers./Pkw</u>	
Min	Max
82	110
41	54
123	164

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Gebietsbezogener Güterverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Lkw-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Lkw-Fahrten/ Beschäftigten/d		Lkw-Fahrten der Be- schäftigten/Werktag	
				0,05 <u>Lkw-F/EW/d</u>				<u>Lkw-F/B/d</u>			
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Ispringen	EFH	665	665	33	33						
Ispringen	MFH	330	330	17	17						
Summe		995	995	50	50						

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
996	1.317
495	654
1.491	1.971

Berechnung des Kfz-Verkehrs über flächenbezogene Schätzwerte



Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Fläche brutto	Kfz-Fahrten je ha	
		in ha	<u>Kfz-Fahrten/ha</u>	
			Min	Max
Summe				

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h***Gesamtquerschnitt**
 Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Ispringen	EFH	881	1.174	82	110	33	33							996	1.317
Ispringen	MFH	437	583	41	54	17	17							495	654
Summe		1.318	1.757	123	164	50	50							1.491	1.971

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

Binnenverkehrs-Anteile im Kfz-Verkehr (Anteile der Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet):

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung			Gewerbliche Nutzung		
		Einwohner-Verkehr	Besucher-Verkehr	Güter-Verkehr	Beschäftigten-V.	Kunden-Verkehr	Güter-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %	<u>Anteil Binnen-V.</u> in %
Ispringen	EFH	0	0	0	0	0	0
Ispringen	MFH	0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Quell-/Zielverkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt
ohne Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Ispringen	EFH	881	1.174	82	110	33	33							996	1.317
Ispringen	MFH	437	583	41	54	17	17							495	654
Summe		1.318	1.757	123	164	50	50							1.491	1.971

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Richtung

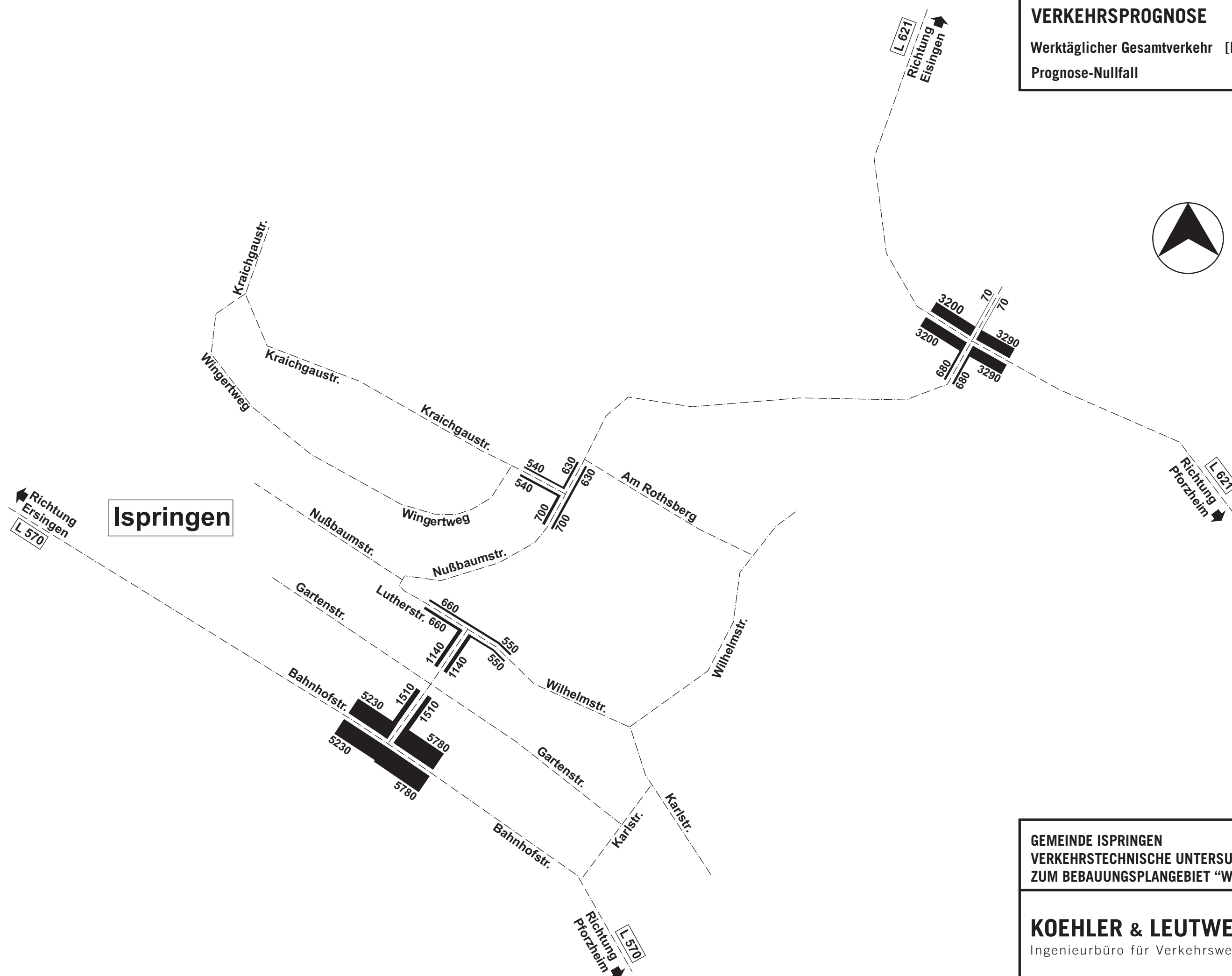
Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw		Besucher-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw			
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Ispringen	EFH	441	587	41	55	17	17							499	659
Ispringen	MFH	219	292	21	27	9	9							249	328
Summe		660	879	62	82	26	26							748	987

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		770	72	26	0	0	0	0	868

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw-Einheiten]: Pkw-Einheiten/24h*Richtung

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-E		Besucher-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Beschäftigten-V. Pkw-E		Kunden-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Pkw-E	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Ispringen	EFH	441	587	41	55	34	34							516	676
Ispringen	MFH	219	292	21	27	18	18							258	337
Summe		660	879	62	82	52	52							774	1.013

		Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert	Mittelwert
Summe		770	72	52	0	0	0	0	894



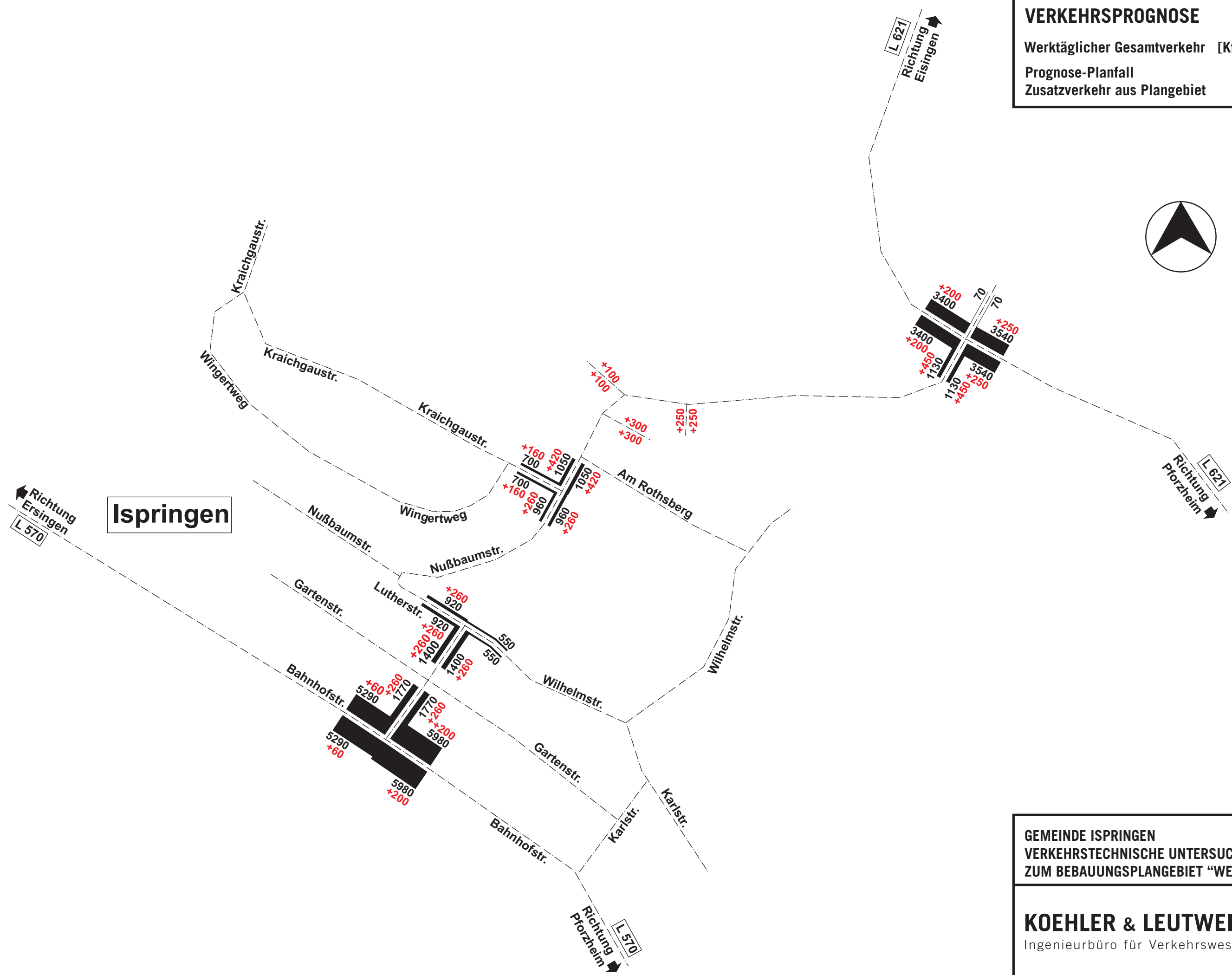
Stand 08/25

VERKEHRSPROGNOSE

Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Prognose-Planfall

Zusatzverkehr aus Plangebiet



Stand 08/25

GEMEINDE ISPRINGEN
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
ZUM BEBAUUNGSPLANGEBIET "WEGLANDEN"

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

10