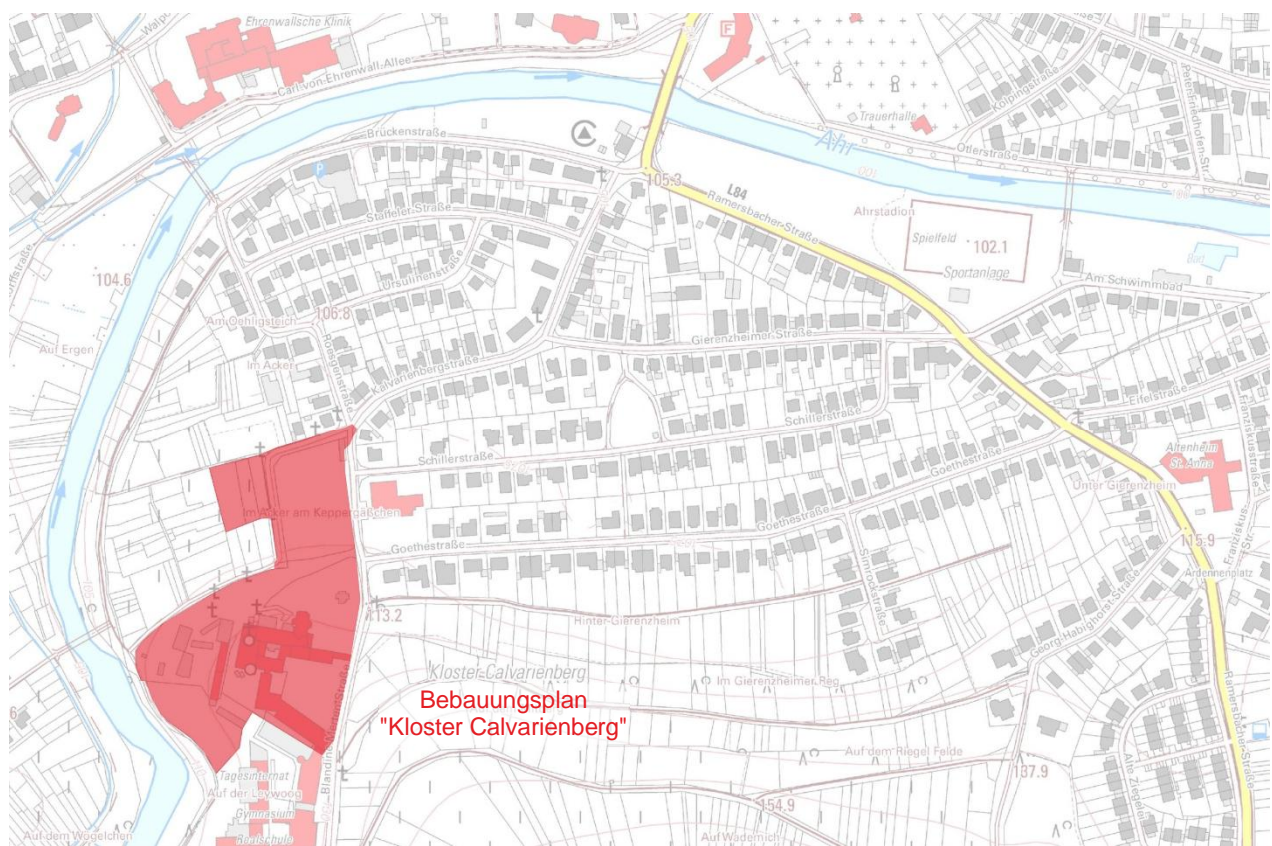


VERKEHRSUNTERSUCHUNG

Planfall P2 Ergänzung zum Schlussbericht vom November 2022



Kartengrundlage: Digitale Daten des Landesamtes für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz

Bebauungsplan "Kloster Calvarienberg" in der Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler

- § AUFTRAGGEBER: Calvarienberg GmbH
BÜRGERBRÄU | 12 BÜTTNEREI
Frankfurter Straße 87, 97082 Würzburg
- § BEARBEITUNG: VERTEC GmbH
Ingenieurbüro für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
Hohenfelder Straße 13, 56068 Koblenz
- Tel.: 0261 / 30 36 2-0
Fax: 0261 / 30 36 2-99
E-Mail: info@vertec-ingenieure.de
- Patrick Berens, Markus Werhan (Verkehrsplanung)
Gerald Böckling (Grafik und Layout)
- § ANMERKUNG: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.
- § URHEBERRECHT: Dieses Werk und alle seine Teile sind urheberrechtlich geschützt. Jegliche Verbreitung und Verwertung außerhalb der im Urheberrechtsgesetz (UrhG) gesetzten Grenzen ist ohne Zustimmung des Urhebers unzulässig.

INHALTSVERZEICHNIS

A	VORBEMERKUNGEN	1
B	Planfall P2	2
	Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss	5
	Funktion und Charakteristik	6
	Lärmeingangswerte	7
C	ZUSAMMENFASSUNG	10
D	QUELLENVERZEICHNIS	13

ANHANG

- Abbildungen

A VORBEMERKUNGEN

Mit Stand November 2022 liegt die Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan "Kloster Calvarienberg" in der Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler vor.

Das Plangebiet, das zukünftig ein Mix aus Wohnen, Gewerbe, Gastronomie und Hotel beinhalten soll, wurde dabei über die Kalvarienbergstraße und Blandine-Merten-Straße verkehrlich angebunden. Aktuelle Planungen sehen jetzt vor, dass der geplante Wendehammer ("Bussi-Kreisel", Hol- und Bringzone Schüler/-innen) unmittelbar südlich der Goethestraße entfällt. Darüber hinaus soll die Anbindung der geplanten Tiefgarage nicht mehr in der Blandine-Merten-Straße erfolgen, sondern auf die westliche Seite des ehemaligen Klostersgartens verlegt werden. In diesem Bereich soll dann auch eine neue Parkfläche entstehen, die zum einen öffentlich genutzt werden kann und zum anderen als Ersatz für die wegfallende Hol- und Bringzone im Bereich der Blandine-Merten-Straße dient.

Ansonsten werden alle Planungsparameter (Verkehrsmatrix, Netzmodell, Verkehrsaufkommen Plangebiet etc.) aus der vorliegenden Untersuchung vom November 2022 übernommen.

B Planfall P2Voraussetzungen Planfall P2

Im Planfall P2 ist das Mehrverkehrsaufkommen des Plangebietes "Calvarienberg" berücksichtigt. Neben den Mehrverkehren durch die Plangebietsentwicklung ist die Neuordnung der Schulverkehre geplant. Die Angestellten sollen zukünftig über die Kalvarienbergstraße hinter das Plangebiet geführt werden. Für Schüler wird nicht mehr hinter der Einmündung Blandine-Merten-Straße / Goethestraße eine Hol- und Bring-Zone geplant, sondern diese auf den westlichen Bereich des ehemaligen Klostergartens verlegt. Die Erschließung des Plangebietes erfolgt aussch. über die Kalvarienbergstraße.

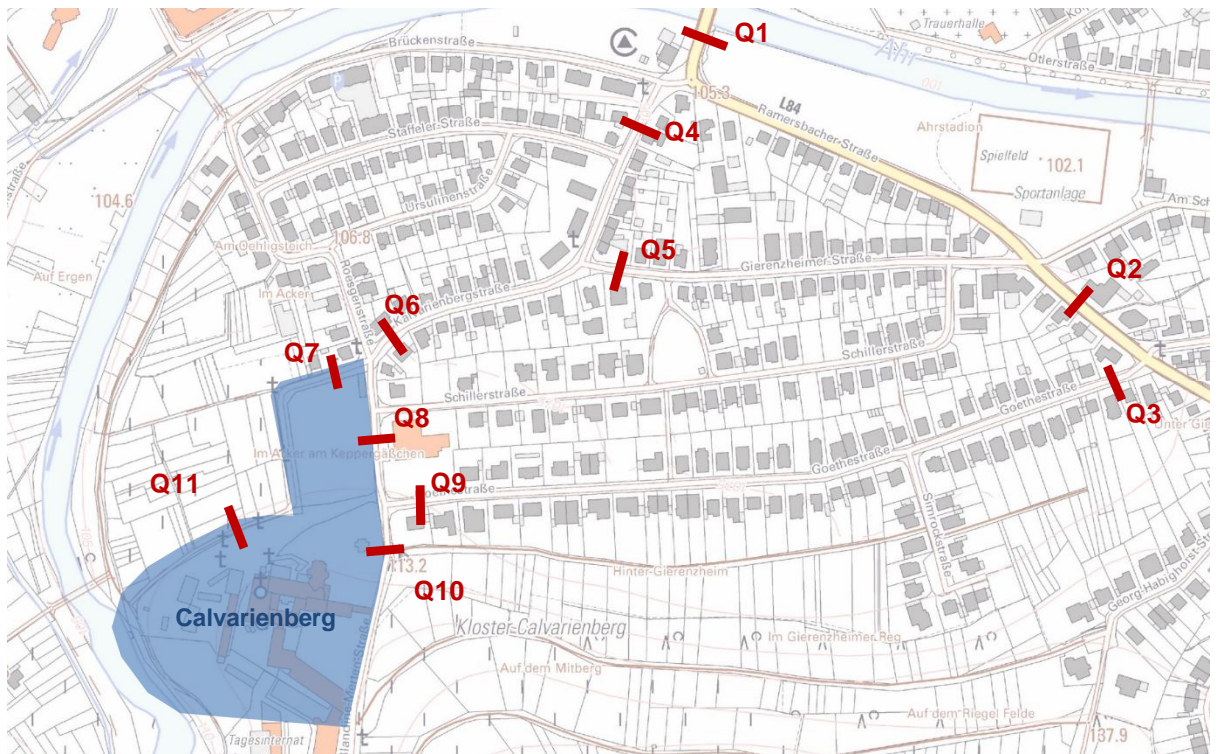
Abb. D4-D6

In den Abbildungen D4 und D5 sind die Ergebnisse des P2-Falls getrennt nach Gesamt- und Schwerverkehr dargestellt. Die verkehrlichen Wirkungen der Netzmaßnahme können der Abbildung D6 entnommen werden, welche die Differenzbelastungen zwischen dem P2-Fall und dem Analyse Nullfall aufzeigt.

In der folgenden Tabelle B1 sind die Belastungen im P2-Fall für maßgebende Querschnitte zusammengefasst und den Werten des Analyse-Nullfalls und des Planfalls P1 gegenübergestellt.

Bild B1

Übersicht Querschnitte



Kartengrundlage: Digitale Daten des Landesamtes für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz

Tab. B1

Belastungen/Verlagerungen

Abschnitt	Belastungen P2 Kfz/d	Belastungen A0		Belastungen P1	
		Kfz/d	Diff. zu P2	Kfz/d	Diff. zu P2
Q1 L84 Ramersbacher Str.	6.550	5.650	+900	6.550	+/- 0
Q2 L84 Ramersbacher Str.	3.850	2.900	+950	3.150	+700
Q3 Goethestraße	650	700	-50	900	-250
Q4 Kalvarienbergstraße	3.100	2.150	+950	3.050	+50
Q5 Gierenzheimer Straße	950	500	+450	750	+200
Q6 Kalvarienbergstraße	3.100	1.600	+1.500	2.800	+300
Q7 Kalvarienbergstraße	2.500	800	+1.700	1.600	+900
Q8 Blandine-Merten-Straße	400	500	-100	1.000	-600
Q9 Goethestraße	300	300	+/- 0	500	-200
Q10 Blandine-Merten-Straße	200	400	-200	300	-100
Q11 Kalvarienberg	900	k. A.	entfällt	k. A.	entfällt

Tabelle enthält gerundete Werte

Aus dem vor stehenden tabellarischen Vergleich wird deutlich, dass die vor beschriebenen Änderungen bzgl. der Erschließung des Plangebietes insbesondere Belastungsreduzierungen (gegenüber dem bisherigen Planfall P1) im Zuge der Blandine-Merten-Straße und der Goethestraße zur Folge haben. In den betrachteten Querschnitten werden im Planfall P2 nahezu die Belastungen des Analyse-Nullfalls ausgewiesen. Die Auswirkungen des Plangebietes insbesondere auf den sensiblen Bereich des Kindergartens in der Blandine-Merten-Straße wird damit minimiert.

Im gleichen Zug erhöht sich die Verkehrsbelastung maßgeblich im Bereich der westlichen Kalvarienbergstraße, da über diesen Abschnitt zukünftig die Anbindung des Plangebietes erfolgt, die Hol- und Bringzone für Schüler/-innen realisiert wird sowie öffentlich zugängliche Parkplätze entstehen.

Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss

Die Überprüfung von Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss erfolgt analog zum Bericht vom November 2022 nach **HBS 2015** (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen). Maßgebend für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit sind die prognostizierten Spitzenstundenbelastungen der Knotenpunkte. Die Berechnungen erfolgen auf Basis der Bestandsgeometrie.

Mit den vorgesehenen Änderungen innerhalb der Erschließung des Plangebietes liegen die prognostizierten Knotenpunktbelastungen innerhalb der ausgewiesenen Spitzenstunden an allen Knotenpunkten weiterhin unter 700 Kfz/h. Ein rechnerischer Nachweis von Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss ist aufgrund der geringen Belastungen somit weiter nicht erforderlich. Dies ist darin begründet,

- dass Knotenpunkte der Regelungsart "Rechts vor Links" nach dem HBS 2015 bis zu einer Gesamteinfahrmenge von rd. 800 Kfz/h als leistungsfähig eingestuft werden und
- dass vorfahrtgeregelte innerörtliche Knotenpunkte bis zu einer Knotenpunktsumme von rd. 700 Kfz/h unabhängig der vorhandenen Stromverteilung als leistungsfähig eingestuft werden (siehe "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS 2015 – Anwendung für Landes- und Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz"; VERTEC, Stand November 2017).

Die Verkehrsqualität an den vorgenannten Knotenpunkten kann mit großen Reserven gesichert werden. Die Knotenpunkte sind somit auch für den Planfall P2 auf Basis der Bestandsgeometrie zukünftig als **leistungsfähig** zu bewerten. Verkehrsflussdefizite können ausgeschlossen werden. Somit sind aus leistungstechnischen Gründen unter Berücksichtigung der geänderten Erschließungssituation des Plangebietes keine Maßnahmen erforderlich.

Funktion und Charakteristik

Um die Bedeutung der prognostizierten Verkehrsbelastungen einschätzen zu können, wird an dieser Stelle auf die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006; FGSV, Köln) verwiesen. Dort sind den Straßencharakteristiken angemessene Verkehrsstärken zugeordnet.

Tab. B2 Verkehrsstärken und Straßencharakter

Querschnitt	Verkehrsstärke	Charakterisierung
Wohnweg	unter 1.500 Kfz/d	Mischfläche mit maßg. Aufenthaltsfunktion, verkehrsberuhigter Bereich
Wohnstraße	unter 4.000 Kfz/d	Mischfläche mit maßg. Aufenthaltsfunktion, i.d.R. Tempo 30
Sammelstraße	4.000 – 8.000 Kfz/d	Trennungsprinzip (unterschiedliche Bebauung, überwiegend Wohnen), Tempo 30
Quartierstraße	4.000 – 10.000 Kfz/d	Trennungsprinzip (geschlossene, dichte Bebauung, gemischte Nutzung)
Dörfliche Hauptstraße	2.000 – 10.000 Kfz/d	Trennungsprinzip, Tempo 50
Örtliche Hauptstraße	4.000 – 18.000 Kfz/d	Trennungsprinzip, Tempo 50
Örtliche Geschäftsstraße	4.000 – 26.000 Kfz/d	Trennungsprinzip, hohe Fußgängerdichte (Kleinstädte)
Hauptgeschäftsstraße	8.000 – 26.000 Kfz/d	Trennungsprinzip, hohe Fußgängerdichte (Groß- und Mittelstädte)

Gliederung, Verkehrsstärken nach RASt 06

Die geänderte Erschließungssituation des Plangebietes führt insbesondere zu Mehrverkehrsbelastungen im Zuge der westlichen Kalvarienbergstraße. Gegenüber den bisherigen Berechnungen bleiben weiterhin die derzeitige Charakteristik und Funktion des gesamten Streckenzuges unverändert. Demnach ist die Kalvarienbergstraße (Querschnittsbelastung zwischen 900 und 3.100 Kfz/d) weiterhin der Kategorie "**Wohnstraße**" zuzuordnen. Sie übernimmt ausschließlich eine Erschließungsfunktion für Wohnflächen sowie die dort befindlichen Einrichtungen wie z.B. Schule, Kindergarten etc.

Lärmeingangswerte

Als Eingangswerte für die Lärmberechnungen nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (FGSV, Ausgabe 2019) dienen durchschnittliche Jahreswerte. Diese werden mit Hilfe des festgestellten Ganglinientyps berechnet. Dies geschieht analog zum Bericht vom November 2022 in vier Arbeitsschritten.

Teil 1: **Wochenzählung (Gerätezahlungen)**

Enthält Hochrechnung ausschließlich mit Tagesgewichtung
keine Berücksichtigung einer Jahresganglinie

Teil 2: **Vergleichszählstelle (Jahresganglinie)**

Enthält eine Vergleichswoche aus einer Jahresganglinie mit ähnlicher Charakteristik wie die Zählwoche.

Quelle: Normalganglinien zur Überbrückung von Zählausfällen bei automatischen Langzeitzahlungen

Teil 3: **Berechnung DTV mit Jahresganglinie**

Enthält Hochrechnung der Wochenzählung auf Jahreswerte mit Tagesgewichtung und Gewichtung der Zählwoche innerhalb eines Jahresablaufes.

Teil 4: **Umrechnungsfaktoren für DTV-Kennwerte**

Aus den berechneten DTV-Kennwerten können streckenspezifische Umrechnungsfaktoren für den DTV, DTV_W und DTV_{W5} gebildet werden. Dazu wird der berechnete DTV-Wert in Bezug zur Normalwerktagsbelastung gesetzt.

Die Eingangsparameter für die Lärmberechnungen werden in Teil 5 hergeleitet:

Teil 5: **Umrechnungsfaktoren für Lärmberechnung**

Enthält die Umrechnungsfaktoren mit Bezug zur Normalwerktagsbelastung (bzw. Modellwert)

Nachfolgend werden die folgenden Lärmparameter für maßgebende Querschnitte ausgewiesen.

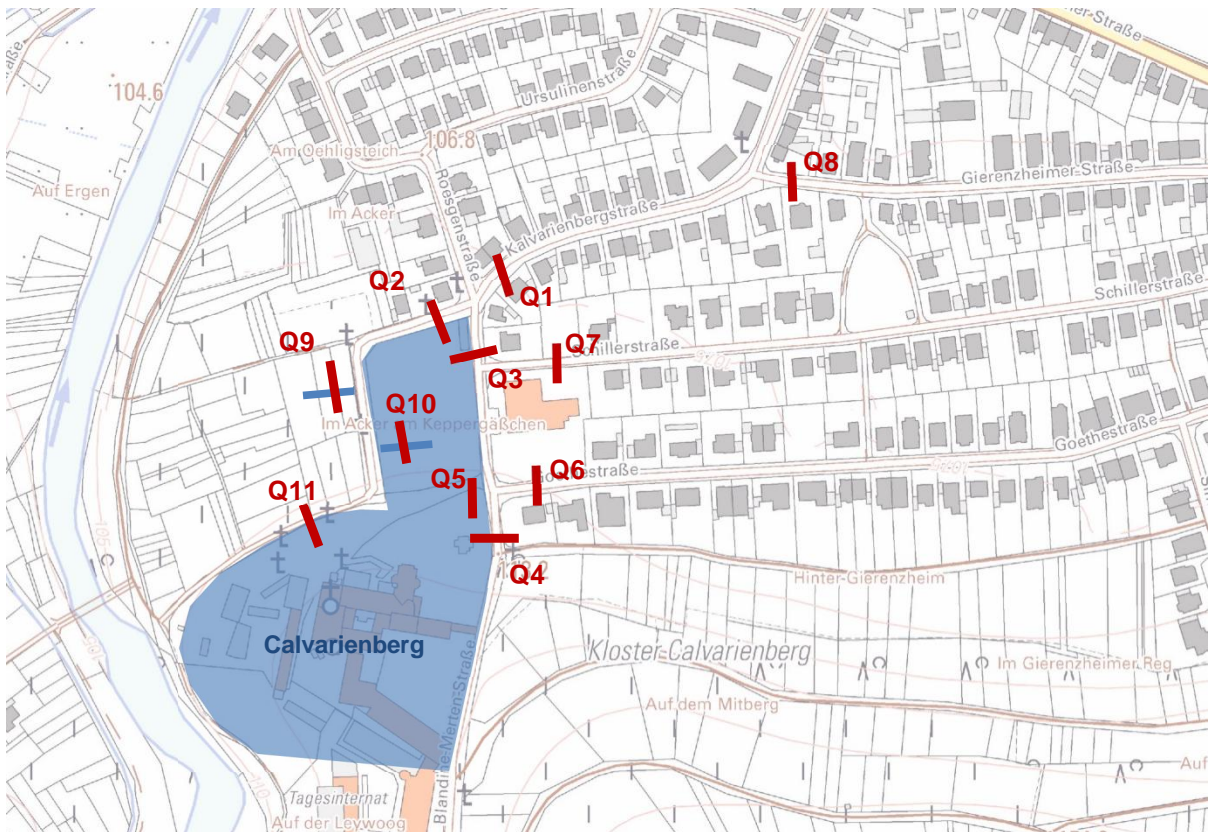
Tab. B3

Lärmparameter nach RLS-19

Wert	Beschreibung	Einheit
M_T	Maßgebende stündliche Bemessungsverkehrsstärke für schalltechnische Untersuchungen gemäß RLS-19, Tageswerte 6-22 Uhr	Kfz/h
M_N	Maßgebende stündliche Bemessungsverkehrsstärke für schalltechnische Untersuchungen gemäß RLS-19, Nachtwerte 22-6 Uhr	Kfz/h
$p1_T$	Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw 1 gemäß RLS-19, Tageswerte 6-22 Uhr	%
$p2_T$	Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw 2 (ohne Krafträder) gemäß RLS-19, Tageswerte 6-22 Uhr	%
$p1_N$	Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw 1 gemäß RLS-19, Nachtwerte 22-6 Uhr	%
$p2_N$	Anteil der Fahrzeuggruppe Lkw 2 (ohne Krafträder) gemäß RLS-19, Nachtwerte 22-6 Uhr	%
$pKrad_T$	Anteil Krafträder, Tageswerte 6-22 Uhr	%
$pKrad_N$	Anteil Krafträder, Nachtwerte 22-6 Uhr	%

Bild B2

Übersicht Querschnitte



Kartengrundlage: Digitale Daten des Landesamtes für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz

Eingangswerte Lärmrechnungen nach RLS-19

M = Durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke [Kfz/h]
 p1 = Anteil Fahrzeuggruppe Lkw1 am Gesamtaufkommen [%]
 p2 = Anteil Fahrzeuggruppe Lkw2 (ohne Krad) am Gesamtaufkommen [%]
 pkrad = Anteil Motorräder am Gesamtaufkommen [%]

T = Tageseitraum 6 - 22 Uhr
 N = Nachteitraum 22 - 6 Uhr

Quelle	Charakteristik	Typ	DTV (Kfz)	DTV (SV)	M _T	M _N	p1 _T	p2 _T	pkrad _T	p1 _N	p2 _N	pkrad _N
GZ	Kalvarienbergs Goethestraße	1	0,795	0,619	0,049	0,002	0,717	0,067	0,008	0,381	0,036	0,021
		2	0,759	0,710	0,046	0,003	0,881	0,083	0,008	0,000	0,000	0,011

Strecke	Normalwerttag		Typ	Parameter		M _T	M _N	p1 _T	p2 _T	pkrad _T	p1 _N	p2 _N	pkrad _N
	Kfz/d	%SV		DTV(Kfz)	DTV(SV)								

Analyse-Nullfall													
Q1	1600	1,8%	1	1272	1,36%	78,2	2,5	1,25%	0,12%	1,02%	0,67%	0,06%	2,63%
Q2	822	4,3%	1	653	3,31%	40,2	1,3	3,05%	0,29%	1,02%	1,62%	0,15%	2,63%
Q3	868	4,0%	2	658	3,77%	39,9	2,5	3,55%	0,33%	1,08%			1,47%
Q4	406	1,0%	2	308	0,92%	18,7	1,2	0,87%	0,08%	1,08%			1,47%
Q5			2										
Q6	320	0,6%	1	254	0,49%	15,6	0,5	0,45%	0,04%	1,02%	0,24%	0,02%	2,63%
Q7	155	1,3%	1	123	1,00%	7,6	0,2	0,92%	0,09%	1,02%	0,49%	0,05%	2,63%
Q8	505	2,0%	1	401	1,54%	24,7	0,8	1,42%	0,13%	1,02%	0,75%	0,07%	2,63%
Q9			1										
Q10			1										
Q11	91		1	72		4,4	0,1			1,02%			2,63%

Planfall 1													
Q1	2796	1,3%		2223	1,00%	136,7	4,5	0,92%	0,09%	1,02%	0,49%	0,05%	2,63%
Q2	1587	2,4%		1262	1,86%	77,6	2,5	1,72%	0,16%	1,02%	0,91%	0,09%	2,63%
Q3	1334	1,7%		1012	1,61%	61,3	3,8	1,52%	0,14%	1,08%			1,47%
Q4	281	7,1%		213	6,66%	12,9	0,8	6,27%	0,59%	1,08%			1,47%
Q5	808	0,2%		613	0,23%	37,2	2,3	0,22%	0,02%	1,08%			1,47%
Q6	491	0,8%		390	0,63%	24,0	0,8	0,58%	0,05%	1,02%	0,31%	0,03%	2,63%
Q7	159	1,3%		126	0,98%	7,8	0,3	0,90%	0,08%	1,02%	0,48%	0,05%	2,63%
Q8	788	1,0%		626	0,79%	38,5	1,3	0,73%	0,07%	1,02%	0,39%	0,04%	2,63%
Q9													
Q10													
Q11	359	3,1%		285	2,39%	17,6	0,6	2,20%	0,21%	1,02%	1,17%	0,11%	2,63%

Differenzlasten (Planfall 1 zu Analyse-Nullfall; Wirkungen)													
Q1	1196	0,7%	1	951	0,52%	58,5	1,9	0,48%	0,05%	1,02%	0,25%	0,02%	2,63%
Q2	765	0,4%	1	608	0,31%	37,4	1,2	0,28%	0,03%	1,02%	0,15%	0,01%	2,63%
Q3	466	-2,6%	2	354	-2,41%	21,4	1,3	-2,27%	-0,21%	1,08%			1,47%
Q4	-125	-12,8%	2	-95	-11,97%	-5,7	-0,4	-11,28%	-1,06%	1,08%			1,47%
Q5	808	0,2%	2	613	0,23%	37,2	2,3	0,22%	0,02%	1,08%			1,47%
Q6	171	1,2%	1	136	0,91%	8,4	0,3	0,84%	0,08%	1,02%	0,45%	0,04%	2,63%
Q7	4		1	3		0,2	0,0			1,02%			2,63%
Q8	283	-0,7%	1	225	-0,55%	13,8	0,5	-0,51%	-0,05%	1,02%	-0,27%	-0,03%	2,63%
Q9			1										
Q10			1										
Q11	268	4,1%	1	213	3,20%	13,1	0,4	2,94%	0,28%	1,02%	1,56%	0,15%	2,63%

Planfall 2													
Q1	3090	1,2%	1	2456	0,96%	151,1	4,9	0,88%	0,08%	1,02%	0,47%	0,04%	2,63%
Q2	2512	1,9%	1	1997	1,49%	122,8	4,0	1,37%	0,13%	1,02%	0,73%	0,07%	2,63%
Q3	760	5,1%	2	577	4,80%	35,0	2,2	4,52%	0,43%	1,08%			1,47%
Q4	234	1,7%	2	178	1,60%	10,8	0,7	1,51%	0,14%	1,08%			1,47%
Q5			2										
Q6	284	0,4%	1	226	0,27%	13,9	0,5	0,25%	0,02%	1,02%	0,13%	0,01%	2,63%
Q7	158	1,3%	1	126	0,99%	7,7	0,3	0,91%	0,09%	1,02%	0,48%	0,05%	2,63%
Q8	947	1,2%	1	753	0,90%	46,3	1,5	0,83%	0,08%	1,02%	0,44%	0,04%	2,63%
Q9	158		1	126		7,7	0,3			1,02%			2,63%
Q10	800	0,3%	1	636	0,19%	39,1	1,3	0,18%	0,02%	1,02%	0,10%	0,01%	2,63%
Q11	872	1,3%	1	693	0,98%	42,6	1,4	0,90%	0,09%	1,02%	0,48%	0,05%	2,63%

Differenzlasten (Planfall 2 zu Analyse-Nullfall; Wirkungen)													
Q1	1490	0,7%	1	1184	0,52%	72,8	2,4	0,48%	0,05%	1,02%	0,26%	0,02%	2,63%
Q2	1690	0,8%	1	1343	0,60%	82,6	2,7	0,55%	0,05%	1,02%	0,29%	0,03%	2,63%
Q3	-108	-3,7%	2	-82	-3,46%	-5,0	-0,3	-3,26%	-0,31%	1,08%			1,47%
Q4	-172		2	-130		-7,9	-0,5			1,08%			1,47%
Q5			2										
Q6	-36	2,8%	1	-29	2,16%	-1,8	-0,1	1,99%	0,19%	1,02%	1,06%	0,10%	2,63%
Q7	3	0,0%	1	2		0,1	0,0			1,02%			2,63%
Q8	442	0,2%	1	351	0,18%	21,6	0,7	0,16%	0,02%	1,02%	0,09%	0,01%	2,63%
Q9	158		1	126		7,7	0,3			1,02%			2,63%
Q10	800	0,3%	1	636	0,19%	39,1	1,3	0,18%	0,02%	1,02%	0,10%	0,01%	2,63%
Q11	781	1,4%	1	621	1,10%	38,2	1,2	1,01%	0,10%	1,02%	0,54%	0,05%	2,63%

C ZUSAMMENFASSUNG

Mit Stand November 2022 liegt die Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan "Kloster Calvarienberg" in der Stadt Bad Neuenahr-Ahrweiler vor.

Aktuelle Planungen sehen eine geänderte Erschließungssituation vor. Dabei soll der geplante Wendehammer ("Bussi-Kreisel", Hol- und Bringzone Schüler/-innen) unmittelbar südlich der Goethestraße entfallen. Darüber hinaus soll die Anbindung der geplanten Tiefgarage nicht mehr in der Blandine-Merten-Straße erfolgen, sondern auf die westliche Seite des ehemaligen Klostersgartens verlegt werden. In diesem Bereich soll dann auch eine neue Parkfläche entstehen, die zum einen öffentlich genutzt werden kann und zum anderen als Ersatz für die wegfallende Hol- und Bringzone im Bereich der Blandine-Merten-Straße dient.

Die Verkehrswirksamkeit der genannten Änderungen sind durch die Berechnung eines Planfall P2 abzuleiten.

Alle weiteren Planungsparameter (Verkehrsmatrix, Netzmodell, Verkehrsaufkommen Plangebiet etc.) aus der vorliegenden Untersuchung vom November 2022 werden unverändert übernommen.

Abb. D4-D6

Die Ergebnisse der aktualisierten Berechnungen können den Abbildungen D4-D6 entnommen werden.

Im Ergebnis darf festgehalten werden:

- Unter Berücksichtigung der geänderten Erschließungssituation des Plangebietes sind Belastungsreduzierungen (gegenüber dem bisherigen Planfall P1) insbesondere im Zuge der Blandine-Merten-Straße und der Goethestraße zu erwarten.

- Im gleichen Zug erhöht sich die Verkehrsbelastung maßgeblich im Bereich der westlichen Kalvarienbergstraße, da über diesen Abschnitt zukünftig die Anbindung des Plangebietes erfolgt, die Hol- und Bringzone für Schüler/-innen realisiert wird sowie öffentlich zugängliche Parkplätze entstehen
- Für die Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet liegen die prognostizierten Belastungen auch für den Planfall P2 innerhalb der ausgewiesenen Spitzenstunden unter 700 Kfz/h. Ein rechnerischer Nachweis von Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss ist aufgrund der geringen Belastungen nicht erforderlich. Dies ist darin begründet,
 - dass Knotenpunkte der Regelungsart "Rechts vor Links" nach dem HBS 2015 bis zu einer Gesamteinfahrmenge von rd. 800 Kfz/h als leistungsfähig eingestuft werden und
 - dass vorfahrtgeregelte innerörtliche Knotenpunkte bis zu einer Knotenpunktsumme von rd. 700 Kfz/h unabhängig der vorhandenen Stromverteilung als leistungsfähig eingestuft werden (siehe "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS 2015 – Anwendung für Landes- und Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz"; VERTEC, Stand November 2017).
- **An allen untersuchten Knotenpunkten ist daher von einer guten bis sehr guten Verkehrsqualität auszugehen.** Verkehrsflussdefizite sind nicht zu erwarten.
- Durch die zu erwartenden Mehrverkehrsbelastungen im Zuge der Kalvarienbergstraße bleibt die derzeitige Charakteristik und Funktion des Streckenzuges unverändert. Demnach ist die Kalvarienbergstraße bei zukünftigen Querschnittsbelastungen zwischen 900 und 3.100 Kfz/d weiterhin der Kategorie "**Wohnstraße**" zuzuordnen. Sie übernimmt ausschließlich eine Erschließungsfunktion für

Wohnflächen sowie die dort befindlichen Einrichtungen wie z.B. Schule, Kindergarten etc.

- **Die berechneten Mehrbelastungen im P2-Fall werden als vertraglich bewertet. Aus verkehrsplanerischer Sicht spricht einer Realisierung des Entwicklungsvorhabens auch mit den gegenüber Planfall P1 geänderten Erschließungssituation nichts entgegen.**

Koblenz, im März 2024

Ingenieurbüro für **Verkehrsplanung** und **-technik**



Hohenfelder Straße 13
D - 56068 Koblenz
Tel.: 0261 / 30362-0
Fax: 0261 / 30362-99

D **QUELLENVERZEICHNIS**Allgemeine Methodik:

- "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen" (FGSV, Ausgabe 2015)
- "Empfehlungen für Verkehrserhebungen" (FGSV, Ausgabe 2012)
- "Hinweise zur kurzzeitigen automatischen Erfassung von Daten des Straßenverkehrs" (FGSV, Ausgabe 2010)
- "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" (FGSV, Ausgabe 2006)
- "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" (FGSV, Ausgabe 2019)
- "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS 2015 – Anwendung für Landes- und Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz" (VERTEC, November 2017)

ABBILDUNGEN

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

D	PLANFALL P2
Abb. D4	P2-Fall Gesamtverkehr
Abb. D5	P2-Fall Schwerverkehr
Abb. D6	Differenzen P2-Fall zu A0-Fall

