

## **AKTENVERMERK Durmersheim, Moser-Areal**

### **Erforderliche Aussage bzw. weitergehende Untersuchung zum Thema Verkehr**

**E-Mail vom 29.10.2013**

#### **3.2.1**

Die verkehrstechnische Untersuchung zur Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen berücksichtigt die werktägliche Grundbelastung und hier insbesondere die vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde. Eine Überprüfung der Dimensionierung von Verkehrsanlagen wird grundsätzlich für die höher anzusetzenden Werktagsbelastungen durchgeführt. Dauerzählungen zeigen, dass an Wochenenden sowie Feiertagen von teilweise deutlich geringerem Verkehrsaufkommen auszugehen ist. Sofern der Nachweis der werktäglichen Abwickelbarkeit des Vorhabens nachgewiesen werden konnte, kann auch davon ausgegangen werden, dass für alle weiteren Tage mit geringeren Verkehrsbelastungen eine hinreichende Leistungsfähigkeit vorhanden ist. Aus den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2010 sowie des Verkehrsmonitorings des Bundes und der Länder kann abgeleitet werden, dass der durchschnittlich tägliche Verkehr im Zuge der B 36 ca. 91 % der Werktagsbelastungen beträgt. Die Verkehrsbelastungen an Sonn- und Feiertagen liegen nochmals darunter.

#### **3.2.2**

Entsprechend HBS 2009, dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen erfolgt die Umrechnung von Schwerverkehrsfahrzeugen auf Pkw-Einheiten mit dem Faktor 2,0. Schwerverkehrsfahrzeuge sind dabei alle Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von > 3,5 t sowie Omnibusse und Lastzüge. Durch die Umrechnung wird somit gewährleistet, dass der zur Verfügung stehende Stauraum und die resultierenden Wartezeiten die Besonderheiten des Schwerlastverkehrs ausreichend berücksichtigen. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung ein maximaler Spitzenstundenfaktor von 10 % angesetzt wurde, wohingegen aus zur Verfügung stehenden Unterlagen (VerBau 2012, Dr. Bosserhoff, Wiesbaden) der Faktor für Lkw > 12,0 t für Speditionsbetriebe im 24 h-Betrieb während der nachmittäglichen Spitzenstunde für den Allgemeinverkehr zu ca. 6 % angegeben wird. Somit wurde die Besonderheit des Schwerlastverkehrs und insbesondere der Lastzüge angemessen für die Berechnung der Staulängen berücksichtigt.

**Anmerkung zu den Basisdaten:**

Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht feststeht, welcher Speditionsbetrieb sich im Bereich des Moser-Areals ansiedeln wird und somit auch das zukünftige Verkehrsaufkommen noch nicht hinreichend sicher abgeschätzt werden kann, wurden statistische Grunddaten Dr. Bosserhoff, Wiesbaden, für Speditionsbetriebe angesetzt, wobei hier ein erhöhter jedoch realistischer Wert des werktäglichen Schwerverkehrsaufkommens angenommen wurde. Die Abschätzung der Verkehrsströme im Verkehrsgutachten erfolgte nach dem aktuellen Stand der Technik und beschreibt einen hohen jedoch realistischen Belastungsansatz. Grundsätzlich wird auch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen und der Untersuchung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität nicht die maximale Spitzenstunde über den Jahresverlauf angesetzt, sondern die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke MSV zu Grunde gelegt. Die MSV (maßgebliche stündliche Verkehrsstärke) ist entsprechend HBS die 30. stärkste Stunde im Jahr, für die eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung zur Bemessung der Infrastruktur durchgeführt wird.

**Zitat aus HBS 2009:**

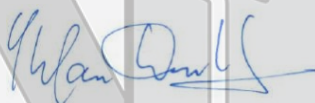
„Der Bemessung liegt die Vorstellung zu Grunde, dass eine Verkehrsanlage aus wirtschaftlichen Gründen nicht für die höchste jemals auftretende Spitzenbelastung ausgelegt werden kann. Vielmehr wird eine gewisse Überlastungshäufigkeit akzeptiert. Aus diesem Grund wird die Bemessungsverkehrsstärke  $q_B$  die Verkehrsstärke der n-ten Stunde definiert.“

Diese Vorgehensweise ist auch grundsätzlich vom Straßenbaulastträger akzeptiert und beschreibt die gängige Vorgehensweise bei derartigen Maßnahmen. Es kann auch sein, dass deutlich weniger Schwerverkehrsfahrzeuge durch den zukünftigen Speditionsbetrieb, insbesondere große Lkw's und Lastzüge, entstehen werden, als dies in der Untersuchung angesetzt wurde.

Es ist jedoch zu empfehlen, die Berechnungsansätze dann zu überprüfen, sobald feststeht, welcher Speditionsbetrieb sich auf dem Moser-Areal in Durmersheim ansiedeln will, um die im Verkehrsgutachten getroffenen Annahmen zu verifizieren oder anzupassen.

Karlsruhe, 19.11.2013

Ingenieurbüro  
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG



S. Wammetsberger