



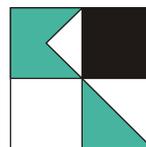
**GEMEINDE KRONAU**

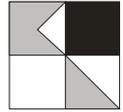
**Verkehrsuntersuchung  
zum Bebauungsplan  
„A5 Quartier / Penny Zentrallager“**

**Erläuterungsbericht**

**Karlsruhe, im August 2018**

**KOEHLER & LEUTWEIN**  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

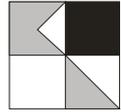




---

## INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. Ausgangssituation	1
2. Grundlagen	1
3. Verkehrsmodell	3
4. Verkehrsprognose	4
5. Verkehrserzeugung Penny Zentrallager	5
6. Gesamtverkehrsprognose	7
7. Zusammenfassung	8

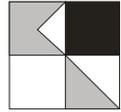


---

## **ANLAGENVERZEICHNIS**

### Anlage

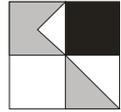
- 1 Übersichtslageplan
- 2 Flächenkonzept B-Plan „A5 Quartier“
- 3 Zählstellen am 13.11.2014
- 4 Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] aus Knotenpunktzählung am 13.11.2014
- 5 Werktäglicher Schwerverkehr [Sfz/24h] aus Knotenpunktzählung am 13.11.2014
- 6 Zählstellen am 5./12./26.03.2015
- 7 Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] aus Knotenpunktzählung am 05./12.03.2014  
Bad Mingolsheim
- 8 Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] aus Knotenpunktzählung am 12.03.2014  
Bad Langenbrücken
- 9 Ausweitung Verkehrsmodell
- 10 Belastungsplan - Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] - Analyse-Nullfall  
Kronau / Bad Mingolsheim / Bad Langenbrücken
- 11 Belastungsplan - Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] - Analyse-Nullfall  
Kronau
- 12 Belastungsplan - Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] - Analyse-Nullfall  
Bad Mingolsheim
- 13 Belastungsplan - Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] - Analyse-Nullfall  
Bad Langenbrücken
- 14 Belastungsplan - Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] - Prognose-Nullfall  
Kronau / Bad Mingolsheim / Bad Langenbrücken



---

Anlage

- 15 Belastungsplan - Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] - Prognose-Nullfall  
Kronau
- 16 Belastungsplan - Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] - Analyse-Nullfall  
Bad Mingolsheim
- 17 Belastungsplan - Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] - Analyse-Nullfall  
Bad Langenbrücken
- 18 Belastungsplan - Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] - Mitarbeiterfahrten  
Variante 2
- 19 Belastungsplan - Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] - Lkw-Fahrten
- 20 Belastungsplan - Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] - Variante 2  
mit Penny Zentrallager
- 21 Belastungsvergleich - Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] - Variante 2  
mit Penny Zentrallager zu Prognose-Nullfall



## 1. Ausgangssituation

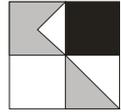
Mangels Erweiterungsflächen am Standort in Wiesloch beabsichtigt die REWE GROUP die Errichtung eines Regionallagers / regionalen Verteilzentrums für den Discounter Penny am Standort Kronau. Realisiert werden sollen hier großflächige Logistikhallen mit Erweiterungsmöglichkeiten, die benötigten Erschließungsflächen mit Parkierungsflächen für Pkw und Lkw sowie ein Gebäude für die Regionalverwaltung mit Kantine und Schulungsräumen. In einem ersten Bearbeitungsschritt wurde dabei die im Flächennutzungsplan ausgewiesene Erweiterungsfläche Heidig Nord II nördlich der Heidigstraße untersucht. Diese wurde aus zu starken Restriktionen auf die bebaute Ortslage von Kronau ausgeschlossen. Da die Gemeinde Kronau über die L 555 einen direkten Anschluss an die BAB 5 aufweist und im westlichen Plangebiet bereits eine gewerbliche Ansiedlung vorhanden ist, wurde im direkten Nahbereich der Anschlussstelle Kronau eine alternative Fläche untersucht. Das projektierte Plangebiet liegt unmittelbar nördlich der L 555 direkt östlich der BAB 5. Südlich davon liegt das bereits vorhandene Sondergebiet „Tank und Rast“ mit entsprechenden gewerblichen Nutzungen. Die Lage der Gemeinde Kronau sowie der mögliche Standort des Penny Zentrallagers sind in **Anlage 1** aufgetragen.

Die **Anlage 2** zeigt den Entwurf zum Bebauungsplan „A5 Quartier“ mit Stand vom 31.07.2017. Das Plangebiet soll dabei direkt über den Kreisverkehr L 555 / Rampe Ost / BAB 5 als vierter bzw. zukünftig fünfter Ast angebunden werden. Inwieweit dies aus verkehrstechnischer Sicht möglich ist, ist im Weiteren nicht Bestandteil des hier vorgelegten Verkehrsgutachtens. Die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen werden separat durch das beauftragte Büro zum Erstellen des Bebauungsplans durchgeführt. Es kann somit nicht ausgeschlossen werden, dass im Laufe der Bearbeitung ein zweiter Anschluss östlich der Anschlussstelle Kronau in die L 555 aus verkehrlicher Sicht erforderlich wird.

Im Rahmen des hier vorgelegten Verkehrsgutachtens soll unabhängig von der detaillierten Erschließung und Anbindung an die L 555 die verkehrlichen Auswirkungen auf die benachbarten Gemeinden, insbesondere Kronau und Bad Schönborn detailliert untersucht werden. Insbesondere soll aufgezeigt werden, welche zusätzlichen Verkehrsbelastungen sich durch das projektierte Penny Zentrallager am Standort ergeben werden.

## 2. Grundlagen

Die verkehrliche Untersuchung zum A 5 Quartier / Penny Zentrallager baut auf den Verkehrsuntersuchungen Gemeinde Kronau, 2014 und Gemeinde Bad Schönborn, 2015 sowie der Verkehrsuntersuchung zum Neubau der K 3575 Umgehung Kronau / Bad Schönborn auf.

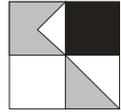


In **Anlage 3** ist der Zählstellenplan von 13.11.2014, Verkehrsuntersuchung Kronau und in den **Anlagen 4** und **5** die werktäglichen Belastungen des Gesamtverkehrs sowie der darin enthaltene Schwerverkehr > 3,5 t aufgetragen. Demnach war im Jahr 2014 die L 555 zwischen K 3575 und Anschluss Kronau an die BAB 5 mit ca. 17.500 Kfz/24 h im Querschnitt belastet. Diese Ergebnisse stimmen auch sehr gut mit den Ergebnissen des Straßenverkehrsmonitorings Baden-Württemberg der Jahre 2014 bis 2016 überein. Der werktägliche Schwerverkehr 2014 > 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht lag im Zuge der L 555 westlich der K 3575 / K 3522 Kirrlacher Straße bei ca. 1.160 Sfz/24 h. Es entspricht einem prozentualen Anteil von ca. 6,6 % vom werktäglichen Gesamtverkehr.

Weitere Grundlage ist die Verkehrsuntersuchung Gemeinde Bad Schönborn. Der Zählstellenplan ist in **Anlage 6** aufgetragen. Die Ergebnisse der Verkehrszählung im werktäglichen Gesamtverkehr, einschließlich prozentualem Schwerverkehrsanteil, kann den **Anlagen 7** und **8** entnommen werden. Neben umfangreichen Verkehrszählungen in Bad Schönborn wurden zur Ermittlung der Ziel- / Quellrelationen Fahrzeugverfolgungen über Kennzeichenerfassung im Untersuchungsgebiet durchgeführt. Zudem wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Kronau auch eine Verkehrsbefragung auf der K 3522 zwischen Bad Schönborn und Kronau durchgeführt. Die Verkehrszählungen in Bad Schönborn erfolgten im März 2015. Hieraus ergibt sich, dass im Mingolsheim die höchsten Verkehrsbelastungen im Zuge der B 3 mit bis zu ca. 16.500 Kfz/24 h im Querschnitt vorliegen. Der prozentuale Schwerverkehrsanteil hier beläuft sich auf knapp 5 %. Die Verkehrsbelastungen in Langenbrücken im Zuge der B 3 liegen bei bis zu ca. 11.600 Kfz/24 h und damit deutlich unter den Verkehrsbelastungen in Mingolsheim. Gleiches gilt für den prozentualen Schwerverkehrsanteil, der hier bei 4 % und deutlich geringeren Gesamtverkehrsbelastungen liegt.

### **3. Verkehrsmodell**

Das der Untersuchung im Weiteren zugrunde gelegte Verkehrsmodell wurde im Rahmen unterschiedlicher Verkehrsuntersuchungen erstellt. In dieses eingearbeitet wurden die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Bad Schönborn 2015, Kronau 2014, Ubstadt-Weiher 2009 (Modus Consult, Karlsruhe) sowie Verkehrsuntersuchungen in Östringen, Sinsheim, Wiesloch, Leimen, Mannheim, die Rahmen unterschiedlicher Beauftragungen erarbeitet wurden. Südlich der Gemeinde Kronau wurden auch Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Bruchsal, Karlsruhe, Ettligen, Bretten und Wörth sowie Lingenfeld im Bereich Rheinland-Pfalz eingearbeitet.



Die Ausweitung des Verkehrsmodells kann der **Anlage 9** entnommen werden. Über dieses Verkehrsmodell wurden im Auftrag des Straßenbauamtes Karlsruhe auch die Auswirkungen einer Realisierung der K 3575 neu Umgehung Bad Schönborn / Kronau untersucht.

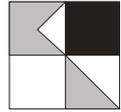
Der Analyse-Nullfall 2015 als Gesamtbelastungsplan des engeren Untersuchungsgebietes Kronau / Bad Schönborn ist in **Anlage 10** und die Detaildarstellungen für Kronau, Mingolsheim und Langenbrücken in den **Anlagen 11 bis 13** aufgetragen. Diese stimmen sehr gut mit den Ergebnissen der Verkehrszählungen des Jahres 2014 und 2015 überein. Aufgrund etwas höherer Belastungen im Zuge der L 555, die sich aus der Verkehrsuntersuchung Bad Schönborn 2015 ergeben haben, liegen die Gesamtbelastungen auf der L 555 zwischen K 3575 und dem Bebauungsplangebiet bei ca. 18.400 Kfz/24 h.

#### **4. Verkehrsprognose**

Zur Beurteilung des zukünftigen Verkehrsaufkommens und den verkehrlichen Auswirkungen des Neubaus der K 3575 (Umgehung Bad Schönborn) wurde bereits aufbauend auf der Verkehrsanalyse 2015 das Verkehrsmodell auf das Prognosezieljahr 2030 fortgeschrieben. Dabei wurde für die Gemeinde im engeren Untersuchungsgebiet Bad Schönborn, Kronau und Ubstadt-Weiher die neusten Flächennutzungspläne angefordert, um die zukünftige Verkehrserzeugung und Entwicklung bis zum Zieljahr der Prognose 2030 zu ermitteln. Neben den detaillierten Entwicklungen in den Gemeinden wurde die allgemeine Motorisierungsentwicklung aus aktueller Veröffentlichung zur Verkehrsentwicklung, wie die aktuelle Shell-Prognose, abgeleitet. Zudem wurde vom Statistischen Landesamt der Korridor zur voraussichtlichen Entwicklung der Bevölkerung bis 2035 abgerufen. Berücksichtigt wurde jeweils die Hauptvariante. Für den gesamten Untersuchungsraum ergibt sich unter Berücksichtigung unterschiedlicher Entwicklungstendenzen zu Einwohnern und Arbeitsplätzen ein Prognosefaktor von 1,09 bis zum Zieljahr 2030. Dieser Gesamthochrechnungsfaktor bezieht sich dabei auf die Gesamtzahl der im Verkehrsmodell enthaltenen Fahrten ohne Penny Zentrallager. Abweichungen in einzelnen Teilbereichen ergeben sich durch unterschiedliche Flächenausweisungen und den entsprechenden Unterschieden in den prognostizierten Einwohnerzuwächsen bis 2030.

In **Anlage 14** ist der Prognose-Nullfall 2030 für das engere Untersuchungsgebiet aufgetragen. Die **Anlagen 15 bis 17** zeigen die Details Kronau, Mingolsheim und Langenbrücken. Es ergibt sich hieraus, dass durch die allgemeine Verkehrsentwicklung sowie die Neubaugebiete entsprechend aktuellen Flächennutzungsplänen die Verkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt von Kronau im Zuge der K 3522 um ca. 1.200 bis ca. 1.900 Kfz/24 h ansteigen werden. Die





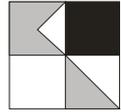
## Kenndaten der Planung

Flächenverteilung	m <sup>2</sup>
Gewerbe	189.445
Sonderbaufläche	38.275
Verkehr	26.215
Grünraum	83.585
Gesamt	337.520

Zudem soll in einer ersten Stufe nur ein, wenn auch erheblicher Teilbereich der Gesamtfläche, überbaut werden. In dieser Stufe 1 sollen 320 Mitarbeiter aus dem Standort Wiesloch verlagert werden sowie 70 Mitarbeiter ohne festen Arbeitsplatz, das heißt im Außendienst, neu geschaffen werden. Ebenfalls soll zur Steigerung der Kapazität weitere 60 neue Arbeitsplätze am Standort realisiert werden. Somit ist entsprechend Angaben REWE GROUP mit zukünftig 450 Mitarbeitern am Standort Kronau zu rechnen. Längerfristig vorgesehen ist zudem eine Erweiterung in der Stufe 2, wobei hier noch nicht abschließend geklärt ist, welche detaillierten Nutzungen vorgesehen werden können. Somit wird zur Abbildung eines „Worst Case“-Ansatzes der Verkehrserzeugung davon ausgegangen, dass maximal 300 neue und damit zusätzliche optionale Arbeitsplätze durch zusätzliche Logistiktutzungen entstehen können. In Stufe 2 wird daher ein maximaler Ansatz von 750 Mitarbeitern am Standort Kronau angesetzt. Zur Abbildung einer „Worst Case“-Belastung und damit maximalen Verkehrsbelastungen zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen wird zudem davon ausgegangen, dass die 70 Mitarbeiter ohne festen Arbeitsplatz jeden Tag den Standort Kronau an- und auch wieder abfahren werden analog zu den hier konzipierten festen Arbeitsplätzen.

Hinsichtlich der zukünftig zu erwartenden Lkw-Fahrten wird in Stufe 1 davon ausgegangen, dass entsprechend Angaben der REWE GROUP 300 Lkw werktags den Standort an- und auch wieder abfahren werden. In Stufe 2, das heißt im Maximalausbau, sind 480 Lkw jeweils in Zu- und Abfahrt zu erwarten. Auch dies spiegelt wiederum einen sehr hohen Ansatz zur Abbildung der maximalen verkehrlichen Auswirkungen im Untersuchungsgebiet wieder.

Im Weiteren wird auf die Abbildung der Stufe 1 verzichtet und nur die maximalen Auswirkungen aus Stufe 2, einschließlich möglicher Erweiterungsflächen im Bebauungsplangebiet, detailliert untersucht. Entsprechend Ansätzen VerBau Bosserhoff, 2018 kann davon ausgegangen werden, dass bei einer maximalen Mitarbeiterzahl von 750 ca. 790 Fahrten jeweils im

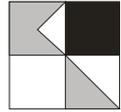


Ziel- und Quellverkehr entstehen werden. Bei einem Ansatz von werktags 480 Lkw-Fahrten, wiederum jeweils im Ziel- und Quellverkehr, ergibt sich somit im Maximalansatz ein werktägliches Verkehrsaufkommen von ca. 1.270 Fahrten im Ziel- und Quellverkehr. Die Gesamtverkehrserzeugung, die im Weiteren detailliert beurteilt wird, beläuft sich somit auf ca. 2.540 Fahrten werktags.

Zur Verteilung der zusätzlichen Fahrten wurde für die Mitarbeiter, die vom Standort Wiesloch verlagert werden, eine analoge Verteilung entsprechend der aktuellen Wohnorte umgesetzt. Für die Restfahrten erfolgte die Verteilung analog vergleichbarer Standorte im Untersuchungsgebiet. Für den Schwerverkehr wurde zudem angesetzt, dass ein gewisser Anteil an Fahrten auch im Pendelverkehr zwischen den Zentrallagern in Wiesloch und Kronau im nachgeordneten Netz verkehren werden

In **Anlage 18** ist der durch die Mitarbeiter neu induzierte Pkw-Verkehr im engeren Untersuchungsgebiet Kronau / Mingolsheim / Langenbrücken aufgetragen. Hieraus ergibt sich, dass eine sehr starke Orientierung des Verkehrs nach Westen und zur BAB 5 erfolgen wird. Etwa 29 % des zu erwartenden Leichtverkehrs wird sich über die L 555 in Richtung Untersuchungsgebiet Kronau / Bad Schönborn orientieren. Dies führt dazu, dass durch das Penny Zentrallager in der Ortsdurchfahrt von Kronau ca. 120 bis 160 Fahrten zusätzlich entstehen werden. In Mingolsheim beläuft sich das zusätzliche Verkehrsaufkommen im Leichtverkehr auf ca. 80 bis 100 und in Mingolsheim auf ca. 30 bis 40 Pkw je 24 h. In **Anlage 19** ist die Verteilung des zusätzlichen Schwerverkehrs entsprechend dem Maximalansatz in Stufe 2 aufgetragen. Auch hieraus ergibt sich, dass eine sehr starke Orientierung zur Anschlussstelle Kronau an die BAB 5 zu erwarten ist. Lediglich ca. 20 % der Schwerverkehrsfahrzeuge orientieren sich über die L 555 in das Untersuchungsgebiet. Auf der L 555 sind ca. 200 Schwerverkehrsfahrzeuge durch das Penny Zentrallager zu erwarten. Durch die Verkehrsbeziehungen zwischen den beiden Zentrallagern Wiesloch und Kronau ergeben sich in der Ortsdurchfahrt von Mingolsheim im Zuge der B 3 zusätzliche Schwerverkehrsfahrten von bis zu ca. 60 zusätzliche Lkw/24 h im Querschnitt.

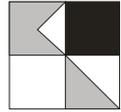
Grundsätzlich kann somit davon ausgegangen werden, dass aufgrund der bereits heute sehr hohen Grundbelastung, insbesondere in Mingolsheim, nur unmaßgebliche zusätzliche Verkehre durch das Penny Zentrallager über die B 3 Mingolsheim sowie B 3 Langenbrücken verlaufen werden.



---

## **6. Gesamtverkehrsprognose**

Zur Abbildung der zukünftigen Gesamtbelastungen unter Berücksichtigung der zuvor erläuterten Maximalansätze zum Penny Zentrallager wurden in einem weiteren Arbeitsschritt die Verkehrsbelastungen im allgemeinen Verkehr des Prognose-Nullfalls mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen des Penny Zentrallagers überlagert. Der Belastungsplan des werktäglichen Gesamtverkehrs ist in **Anlage 20** für das engere Untersuchungsgebiet und der Belastungsvergleich zum Prognose-Nullfall in **Anlage 21** dargestellt. Insbesondere aus dem Belastungsvergleich zum Prognose-Nullfall ergibt sich, dass gerundet in Kronau, Mingolsheim und Langenbrücken die Verkehrsbelastung unter Berücksichtigung maximaler Ansätze jeweils um ca. 200 Kfz/24 h im Querschnitt ansteigen wird. Dies ist aus verkehrlicher Sicht als absolut untergeordnet anzusehen. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass aufgrund der beabsichtigten Schichtarbeit Verkehrszunahmen auch in den Übergangszeiten vor 6:00 Uhr sowie nach 22:00 Uhr zu erwarten sein werden. Dies betrifft insbesondere den Leichtverkehr, der Schwerverkehr wird sich entsprechend vornehmlich auf die Tageszeiten zwischen 6:00 und 22:00 Uhr verteilen, mit Ausnahme der überregionalen Verkehre, die sich von der BAB 5 Anschlussstelle Kronau zum Penny Zentrallager orientieren werden. Diese belasten jedoch die Ortsdurchfahrten im Untersuchungsgebiet nicht.



---

## **7. Zusammenfassung**

Die REWE GROUP beabsichtigt in Kronau am Standort A5 Quartier ein Zentrallager für Penny neu zu errichten.

In einem Maximalansatz ist davon auszugehen, dass hier ca. 750 neue Arbeitsplätze entstehen können. Zudem beläuft sich das maximale Verkehrsaufkommen durch Lkw auf ca. 480 Fahrten werktags im Ziel- und Quellverkehr. Die Summe der Gesamtfahrten beläuft sich demnach auf ca. 1.270 Fahrten im Ziel und Quellverkehr und somit in der Gesamtverkehrserzeugung auf ca. 2.540 Fahrten werktags.

Die Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens wurde über Angaben der Firma Penny bestimmt bzw. über Analogiebetrachtungen anderer Standorte abgeleitet.

Das Penny Zentrallager führt zu nur geringen Verkehrszunahmen im engeren Untersuchungsgebiet im Zuge der Ortsdurchfahrten von Kronau, Mingolsheim und Langenbrücken. Die Erschließung, insbesondere durch Lkw, erfolgt hauptsächlich über die Anschlussstelle Kronau und die BAB 5.

Die Verkehrszunahmen in Kronau und Bad Schönborn liegen bei maximal 200 Kfz/24 h werktags.

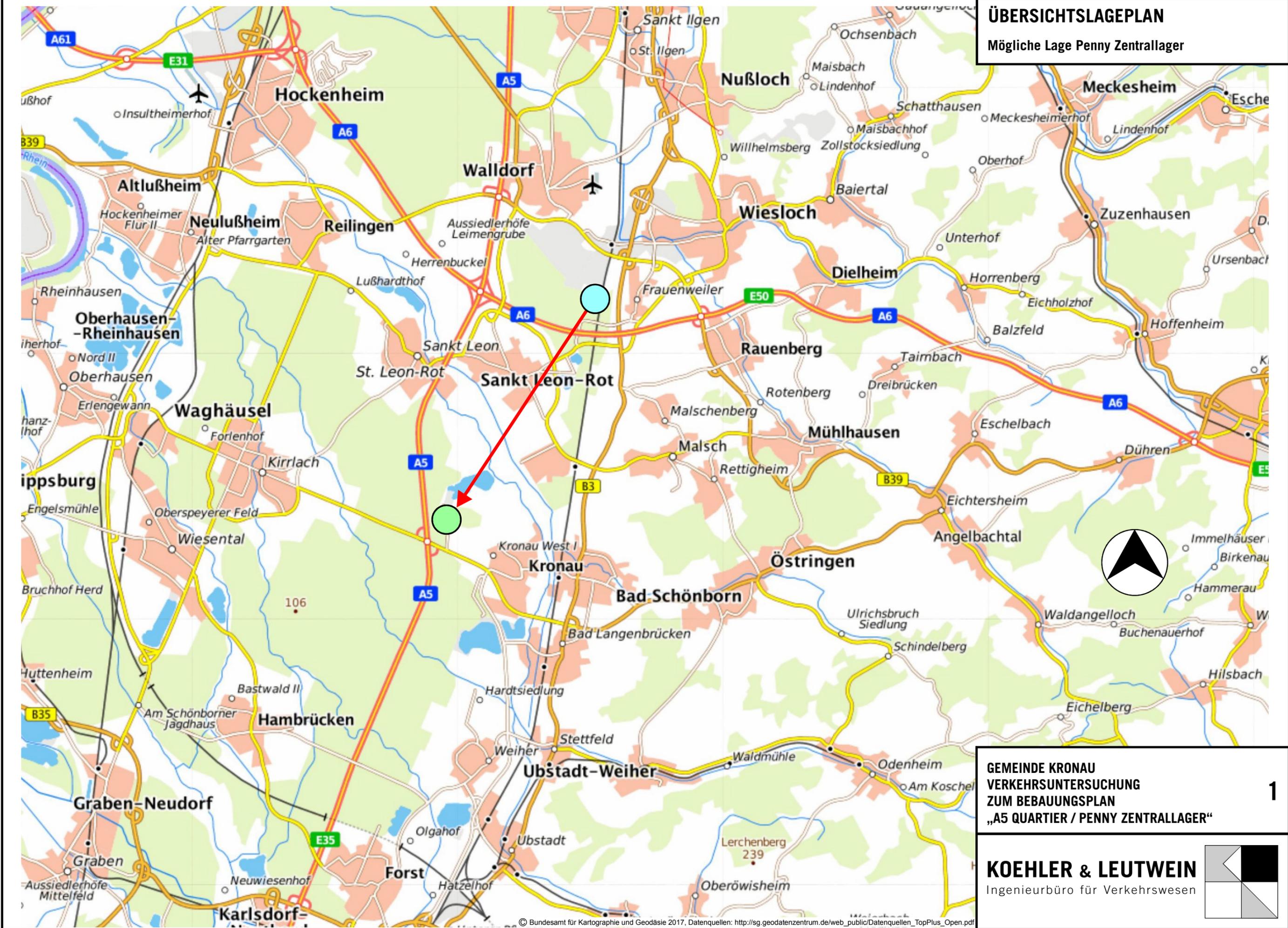
Trotz theoretischem Maximalansatz führt die Ansiedlung direkt an der BAB 5 in Kronau somit zu keinen maßgeblichen Verschlechterungen im nachgeordneten Verkehrsnetz.

Ingenieurbüro für Verkehrswesen  
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

Datei: RK\_Kronau\_Penny\_Zentrallager\_VU\_2018-08-06  
Datum: 09.08.2018

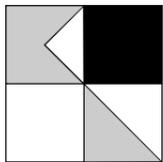
# ÜBERSICHTSLAGEPLAN

Mögliche Lage Penny Zentrallager



GEMEINDE KRONAU  
VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
ZUM BEBAUUNGSPLAN  
„A5 QUARTIER / PENNY ZENTRALLAGER“

**KOEHLER & LEUTWEIN**  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





# FLÄCHENKONZEPT

Bplan "A5 Quartier"



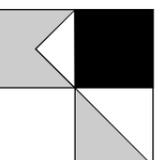
**MODUS CONSULT**  
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Stand 31.07.2017

**GEMEINDE KRONAU**  
**VERKEHRSUNTERSUCHUNG**  
**ZUM BEBAUUNGSPLAN**  
**„A5 QUARTIER / PENNY ZENTRALLAGER“**

**2**

**KOEHLER & LEUTWEIN**  
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen



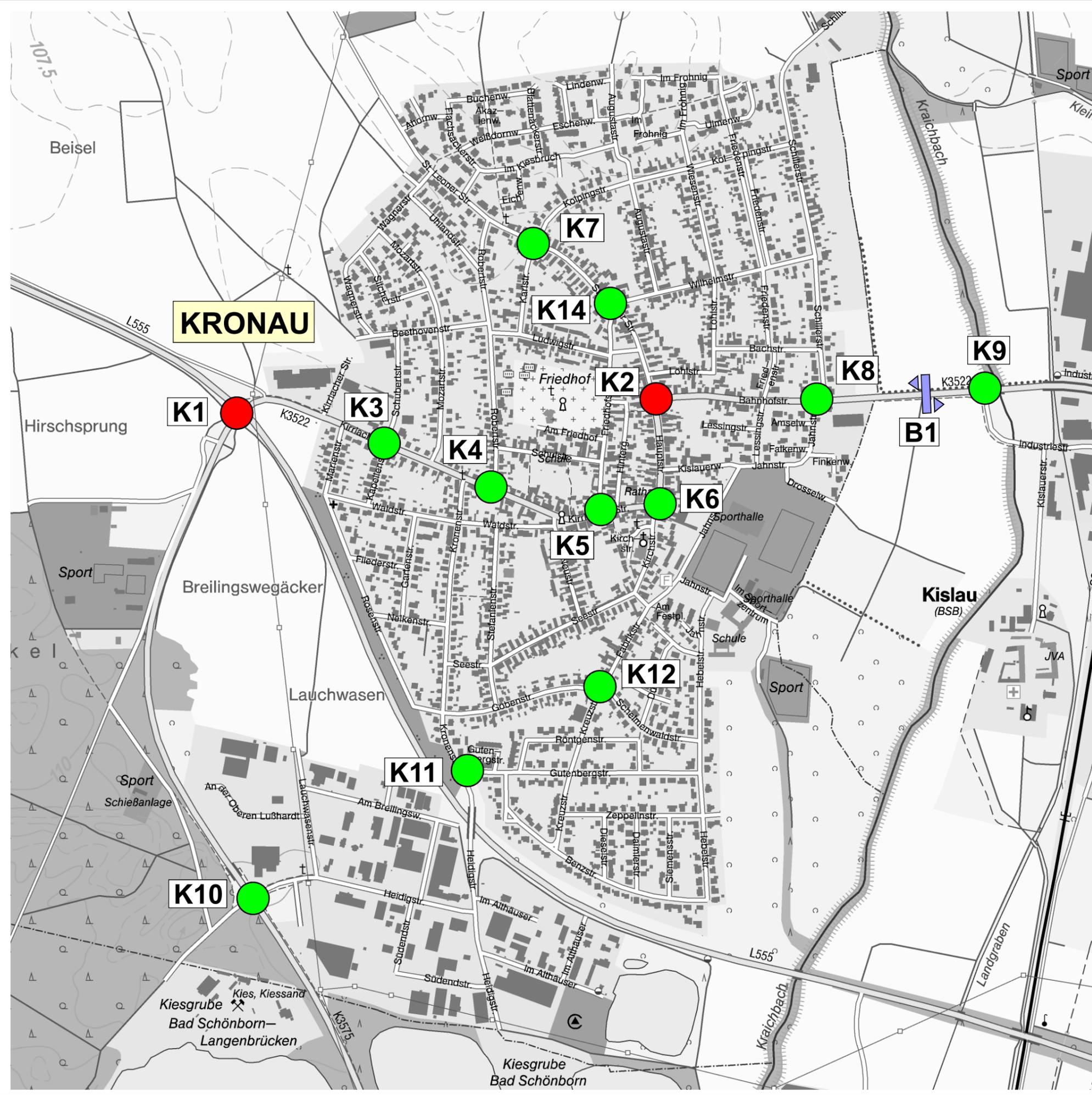
# VERKEHRSANALYSE

Lage der Zählstellen

Am 13.11.2014

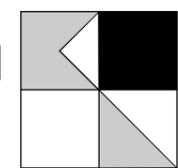
## LEGENDE

-  KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE VON 6<sup>00</sup> BIS 20<sup>00</sup> UHR
-  KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE VON 6<sup>00</sup> BIS 10<sup>00</sup> UND VON 15<sup>00</sup> BIS 19<sup>00</sup> UHR
-  BEFRAGUNGSZÄHLSTELLE OPTIONAL AM 21.04.2015 VON 6<sup>00</sup> BIS 10<sup>00</sup> UND VON 15<sup>00</sup> BIS 19<sup>00</sup> UHR



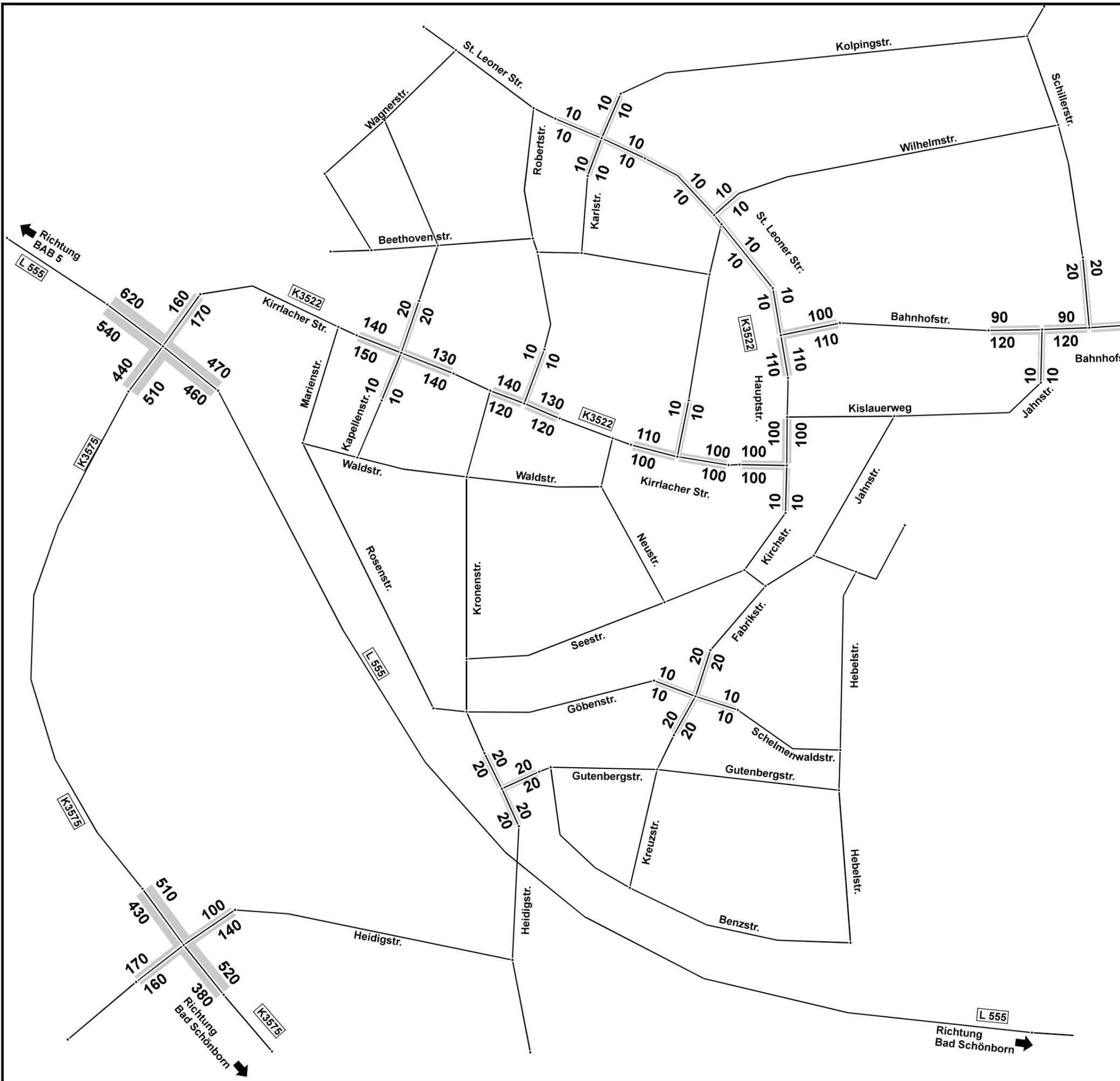
GEMEINDE KRONAU  
VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
ZUM BEBAUUNGSPLAN  
„A5 QUARTIER / PENNY ZENTRALLAGER“

**KOEHLER & LEUTWEIN**  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





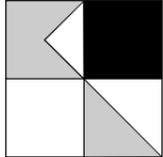
**VERKEHRSANALYSE**  
 Werktäglicher Schwerverkehr [SFZ/24h]  
 aus Knotenpunktzählung  
 Am 13.11.2014  
 Belastungsangaben in Stz/24h



GEMEINDE KRONAU  
 VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
 ZUM BEBAUUNGSPLAN  
 „A5 QUARTIER / PENNY ZENTRALLAGER“

5

**KOEHLER & LEUTWEIN**  
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen



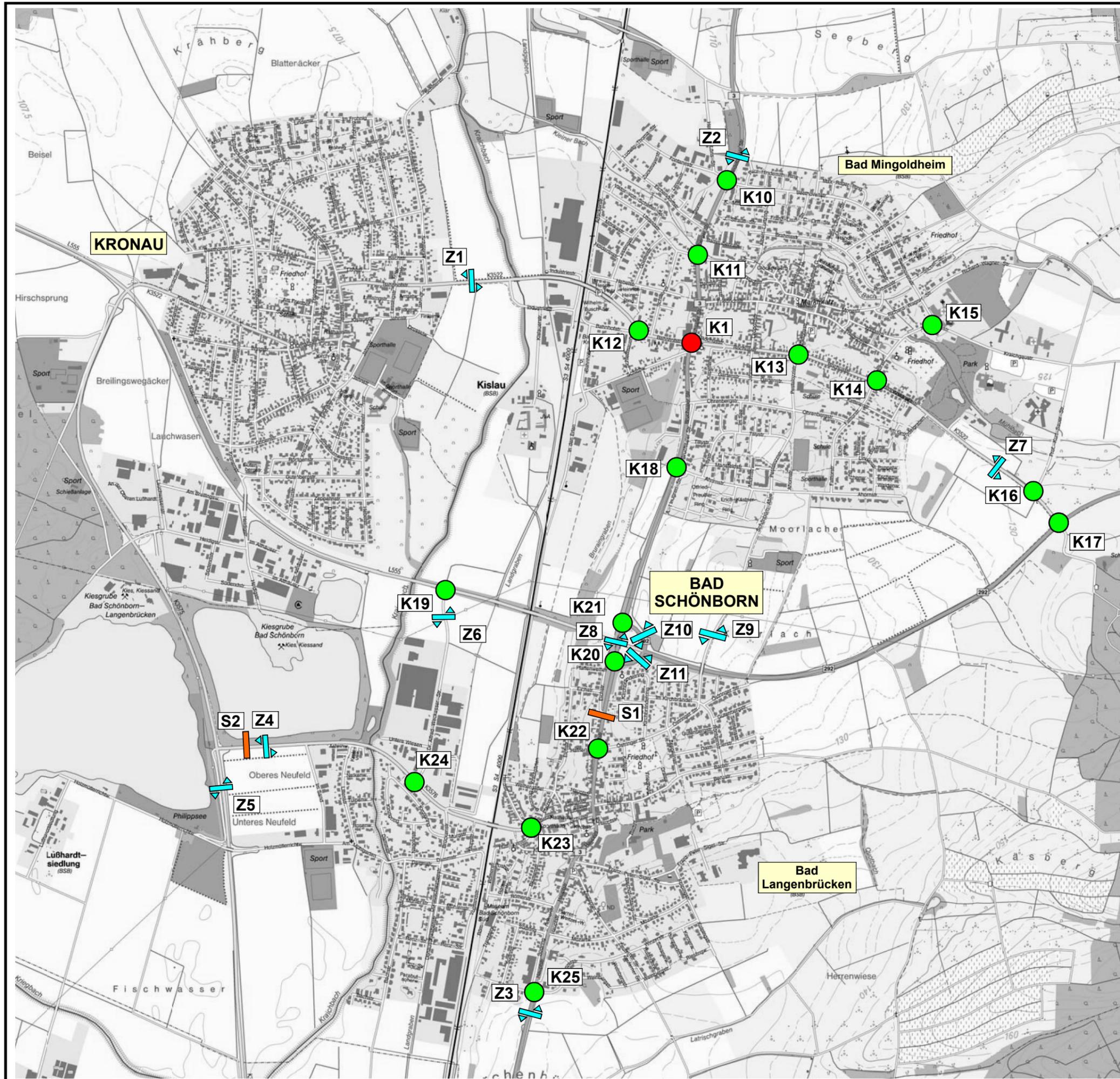
# VERKEHRSANALYSE

Lage der Zählstellen

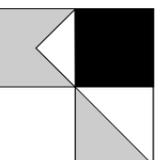
Am 5./12./26. März 2015

## LEGENDE

-  KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE VON 6<sup>00</sup> BIS 20<sup>00</sup> UHR
-  KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE VON 6<sup>00</sup> BIS 10<sup>00</sup> UND VON 15<sup>00</sup> BIS 19<sup>00</sup> UHR
-  KENNZEICHENERFASSUNGSTELLE VON 6<sup>00</sup> BIS 10<sup>00</sup> UND VON 15<sup>00</sup> BIS 19<sup>00</sup> UHR
-  SEITENRADARMESSGERÄT



GEMEINDE KRONAU  
VERKEHRUNTERSUCHUNG  
ZUM BEBAUUNGSPLAN  
„A5 QUARTIER / PENNY ZENTRALLAGER“

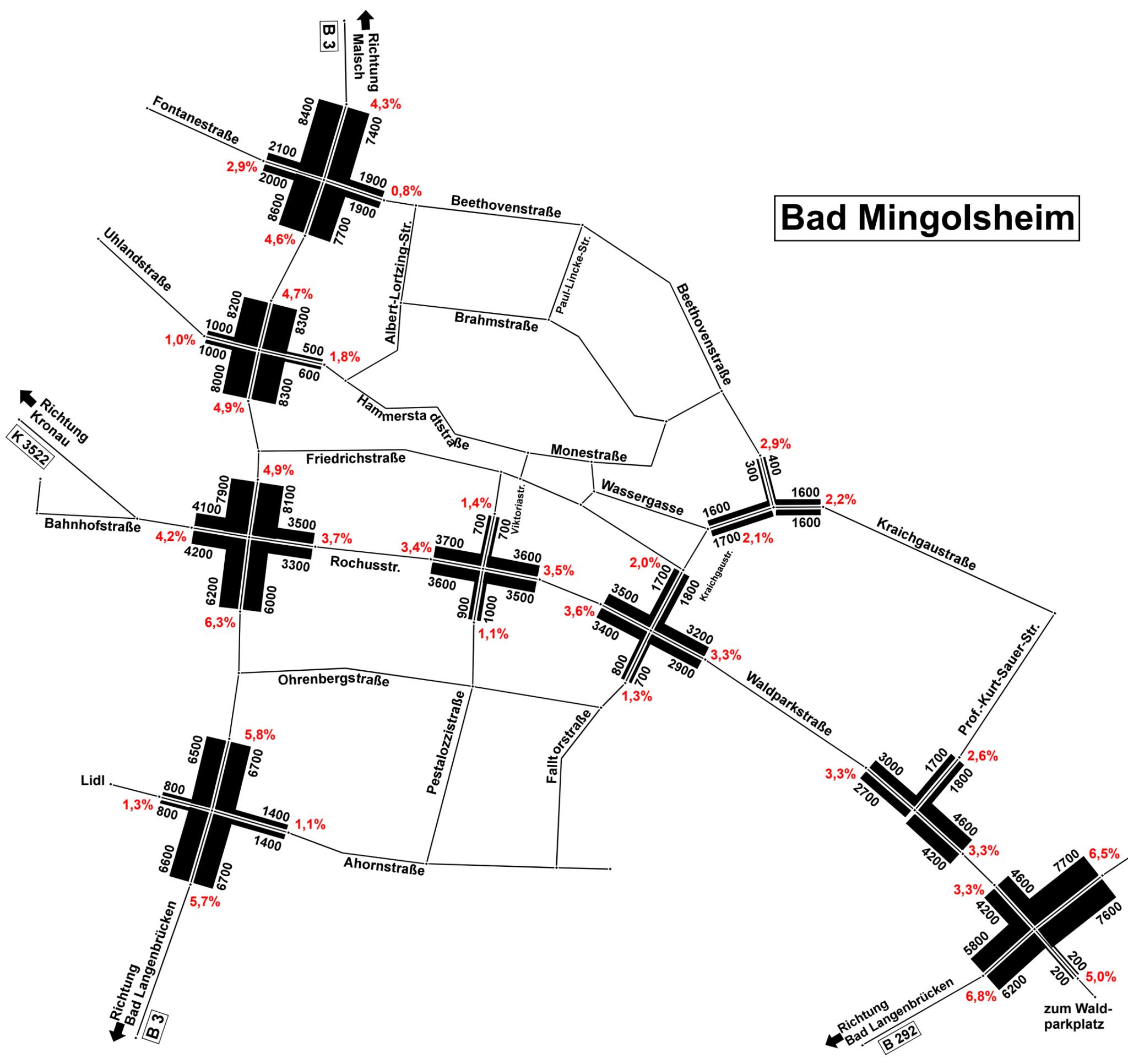


# VERKEHRSANALYSE

Werktägliches Gesamtverkehr  
aus Knotenpunktzählung [Kfz/24h]  
Am 05./ 12.03.2015  
Belastungsangaben in Kfz/24h

Prozentualer Schwerverkehrsanteil

## Bad Mingolsheim



GEMEINDE KRONAU  
VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
ZUM BEBAUUNGSPLAN  
„A5 QUARTIER / PENNY ZENTRALLAGER“

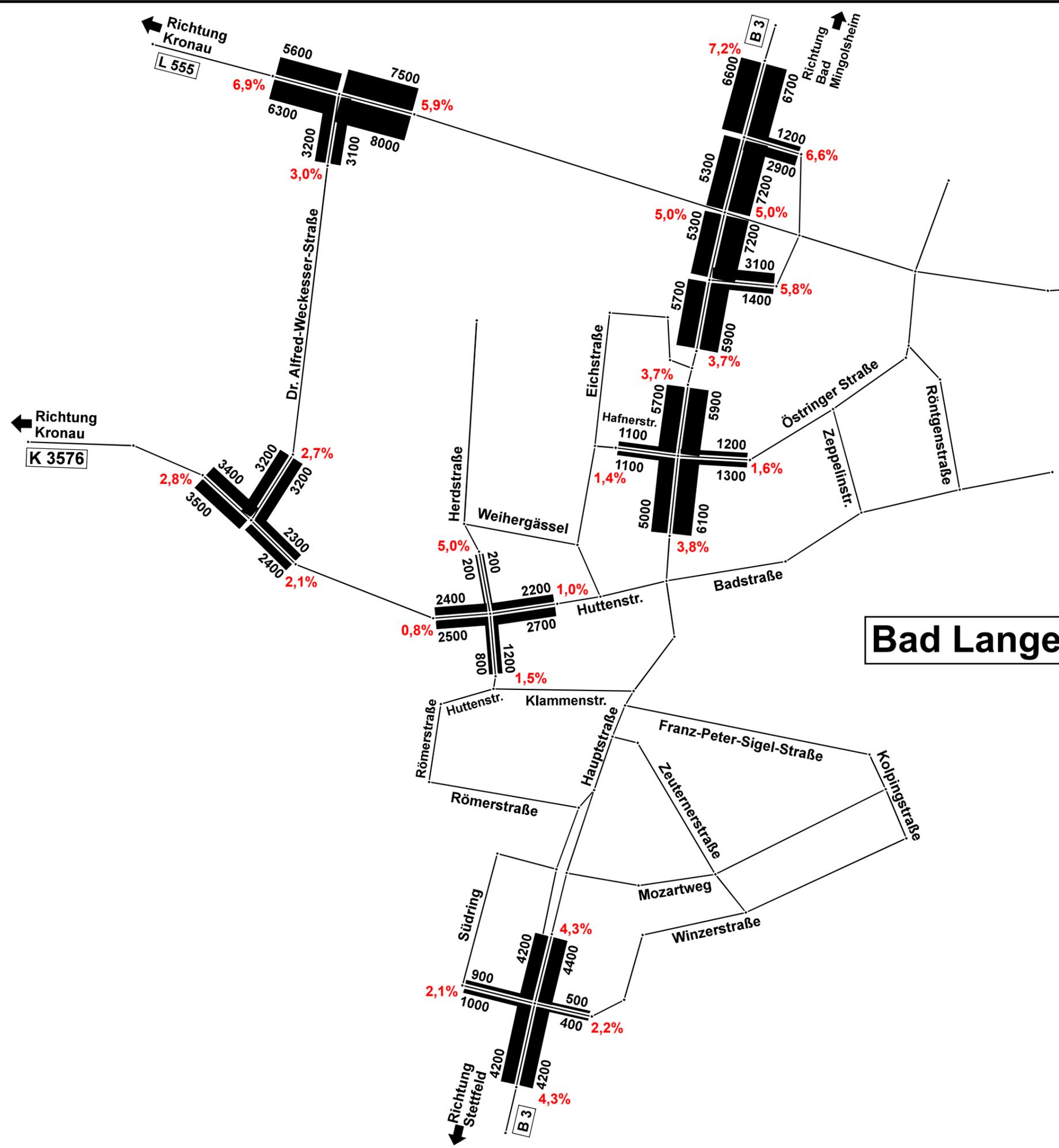
**VERKEHRSANALYSE**  
 Werktäglicher Gesamtverkehr  
 aus Knotenpunktzählung [Kfz/24h]  
 12.03.2015  
 Belastungsangaben in Kfz/24h

**Prozentualer Schwerververkehrsanteil**

B 292  
 Richtung  
 Bad Mingolsheim



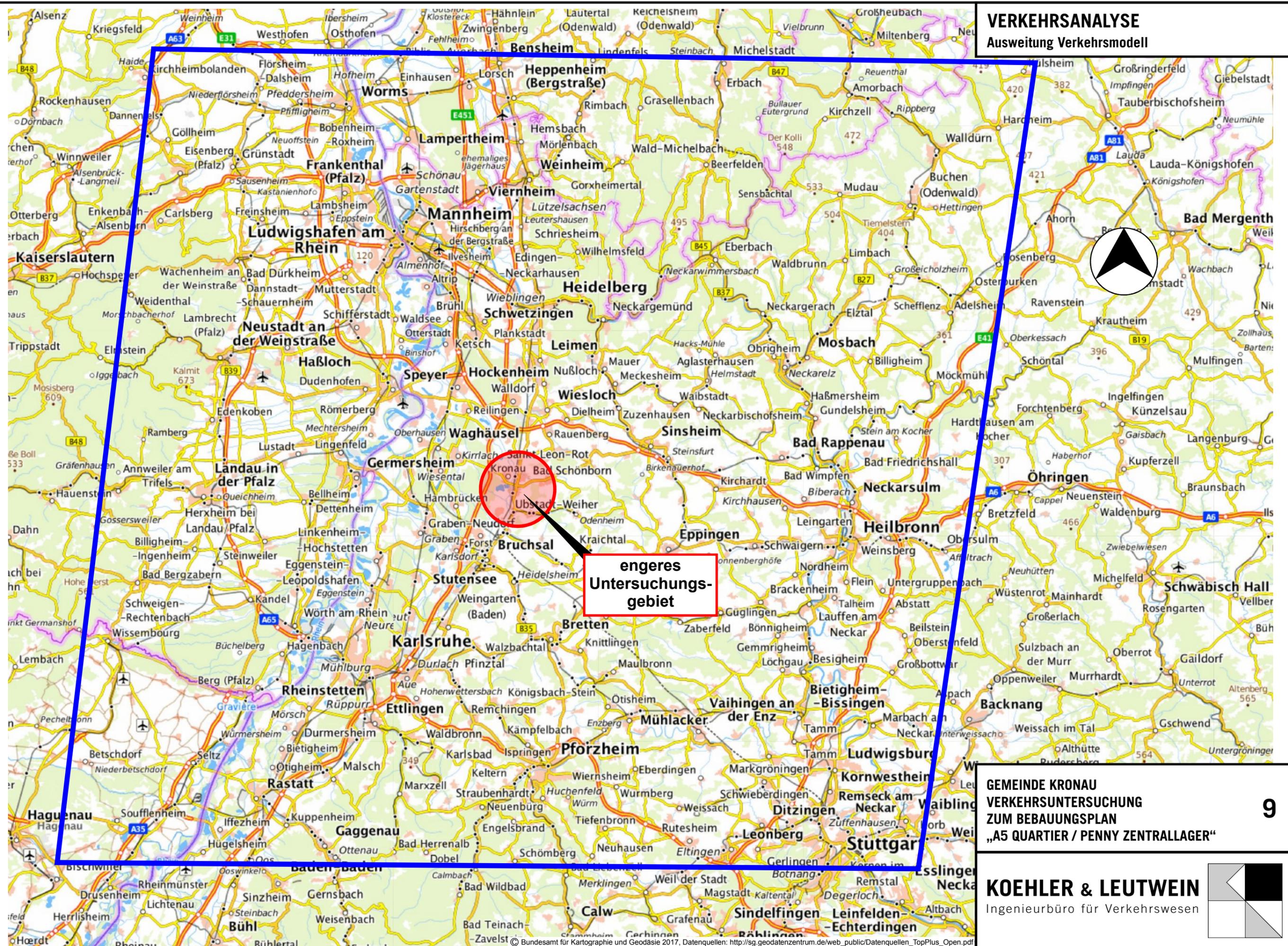
**Bad Langenbrücken**



GEMEINDE KRONAU  
 VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
 ZUM BEBAUUNGSPLAN  
 „A5 QUARTIER / PENNY ZENTRALLAGER“

**KOEHLER & LEUTWEIN**  
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen

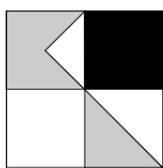
**VERKEHRSANALYSE**  
Ausweitung Verkehrsmodell



**engeres  
Untersuchungs-  
gebiet**

**GEMEINDE KRONAU**  
**VERKEHRSUNTERSUCHUNG**  
**ZUM BEBAUUNGSPLAN**  
**„A5 QUARTIER / PENNY ZENTRALLAGER“**

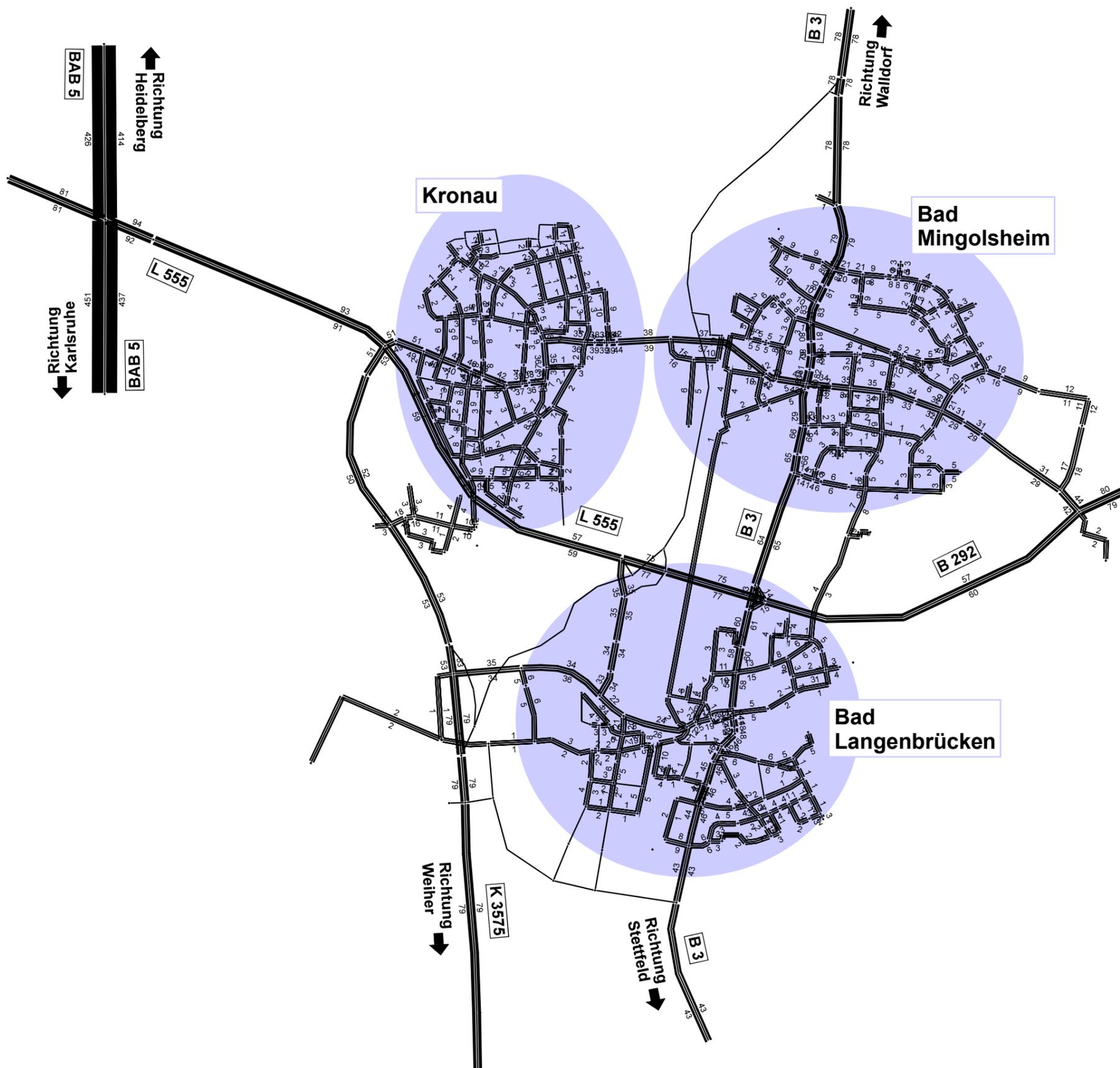
**KOEHLER & LEUTWEIN**  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: [http://sg.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open.pdf](http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf)

# VERKEHRSANALYSE

Belastungsplan  
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]  
Analyse-Nullfall  
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h

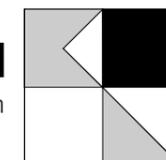


Stand 11/17

GEMEINDE KRONAU  
VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
ZUM BEBAUUNGSPLAN  
„A5 QUARTIER / PENNY ZENTRALLAGER“

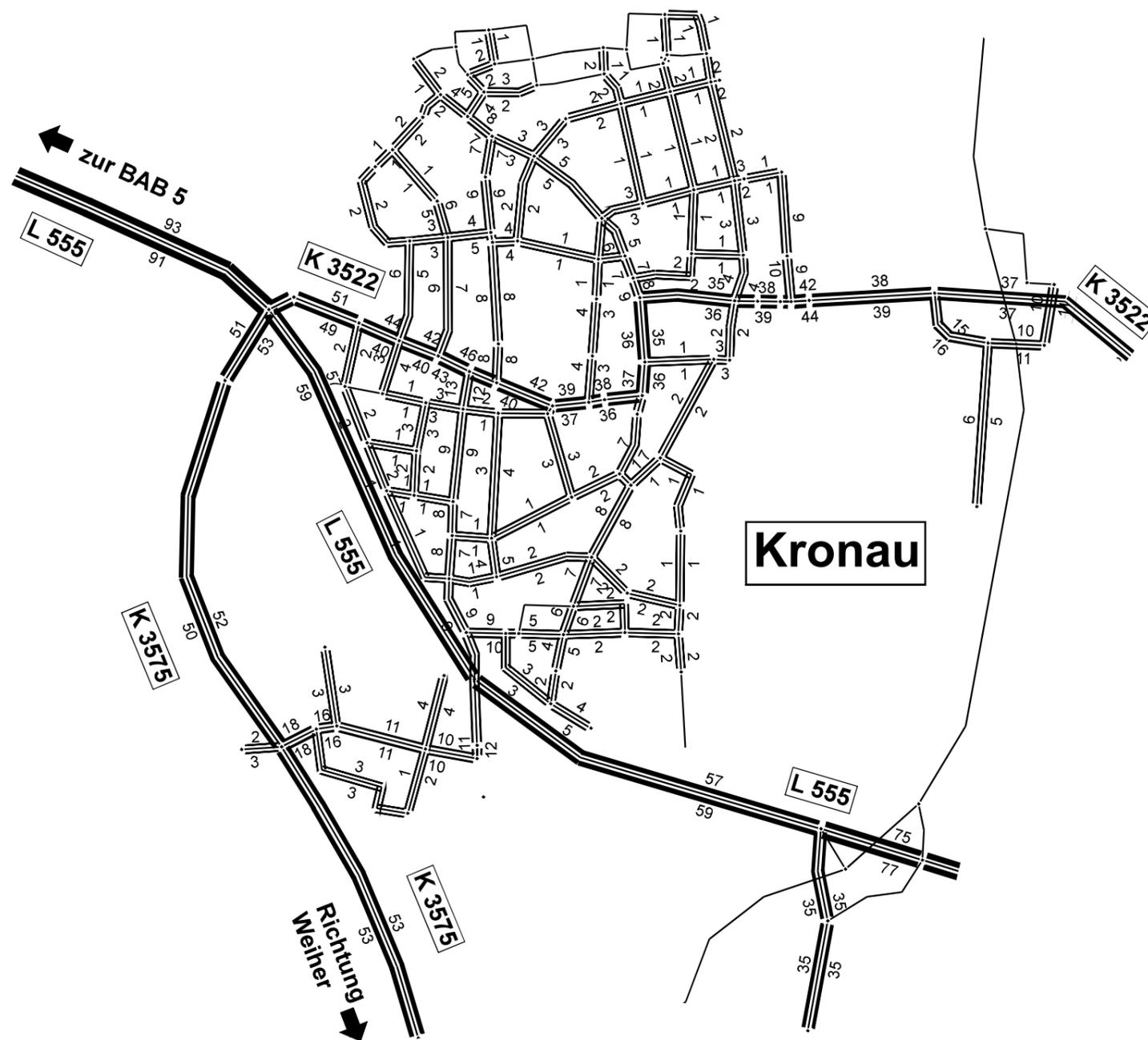
10

**KOEHLER & LEUTWEIN**  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



# VERKEHRSANALYSE

Belastungsplan  
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]  
Analyse-Nullfall  
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h

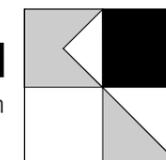


Stand 03/16

GEMEINDE KRONAU  
VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
ZUM BEBAUUNGSPLAN  
„A5 QUARTIER / PENNY ZENTRALLAGER“

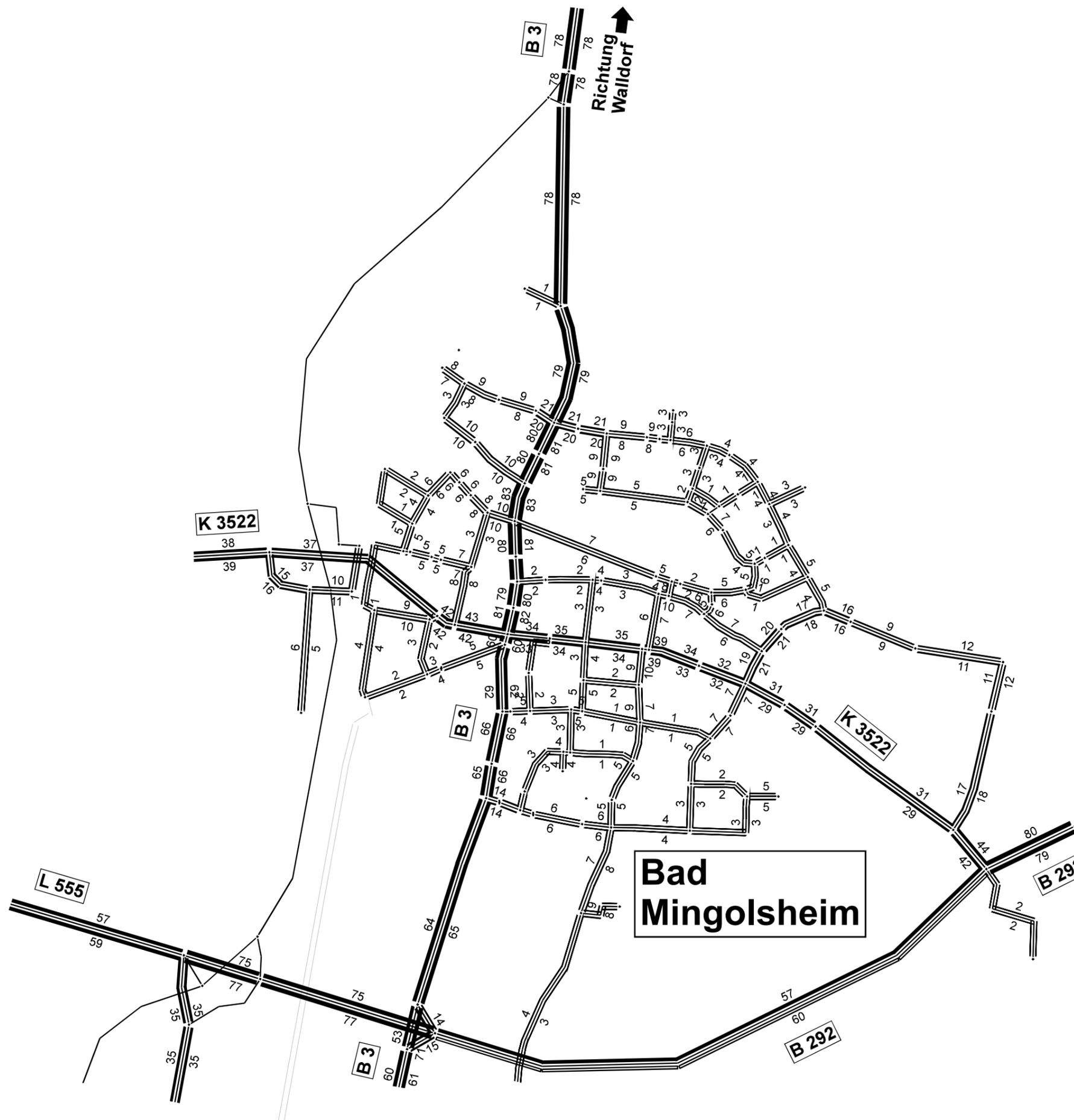
11

**KOEHLER & LEUTWEIN**  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



# VERKEHRSANALYSE

Belastungsplan  
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]  
Analyse-Nullfall  
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h

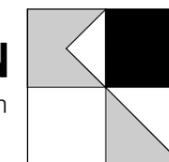


Stand 03/16

GEMEINDE KRONAU  
VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
ZUM BEBAUUNGSPLAN  
„A5 QUARTIER / PENNY ZENTRALLAGER“

12

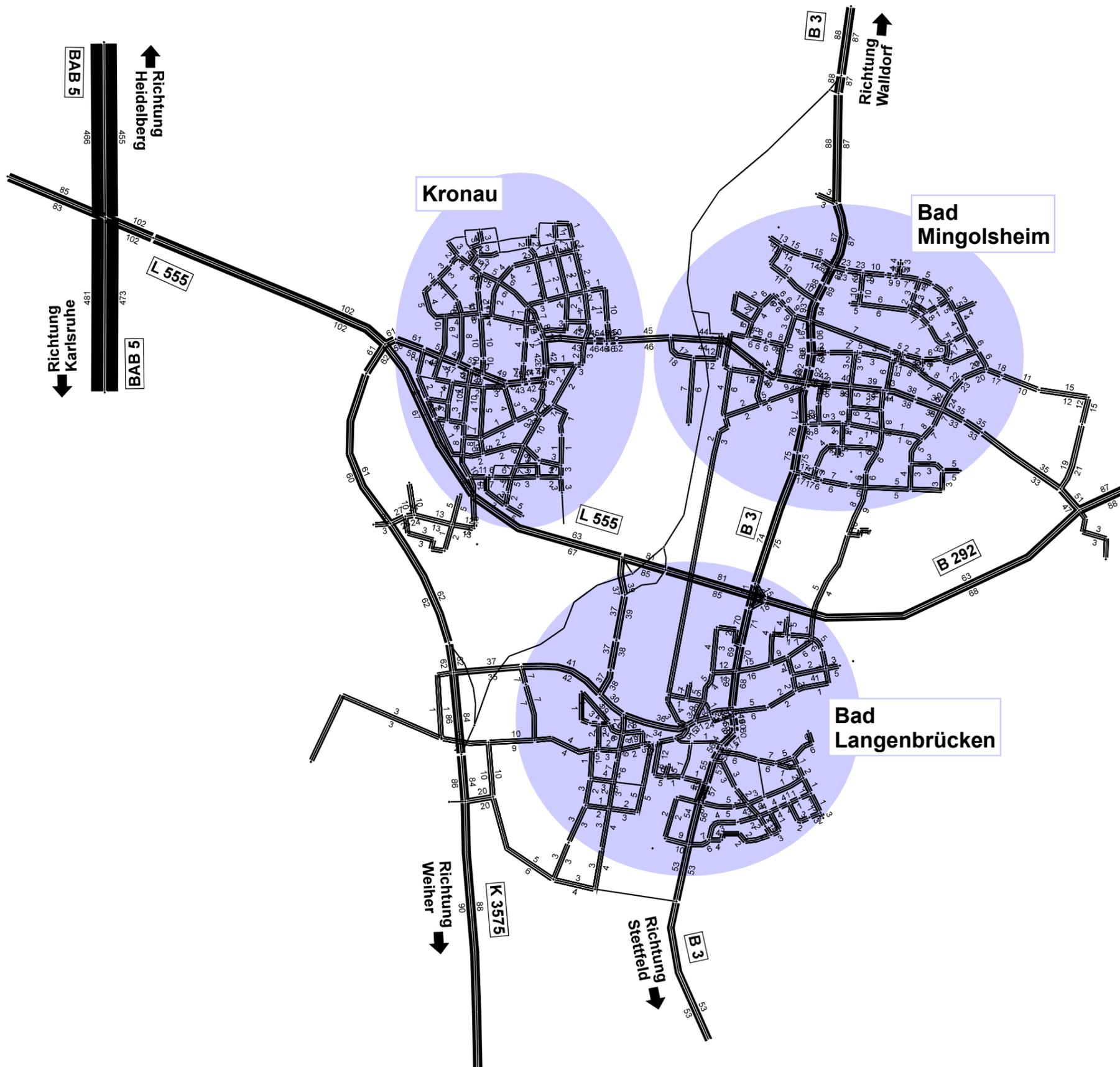
**KOEHLER & LEUTWEIN**  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





# VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan  
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]  
Prognose-Nullfall  
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h

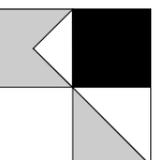


Stand 11/17

GEMEINDE KRONAU  
VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
ZUM BEBAUUNGSPLAN  
„A5 QUARTIER / PENNY ZENTRALLAGER“

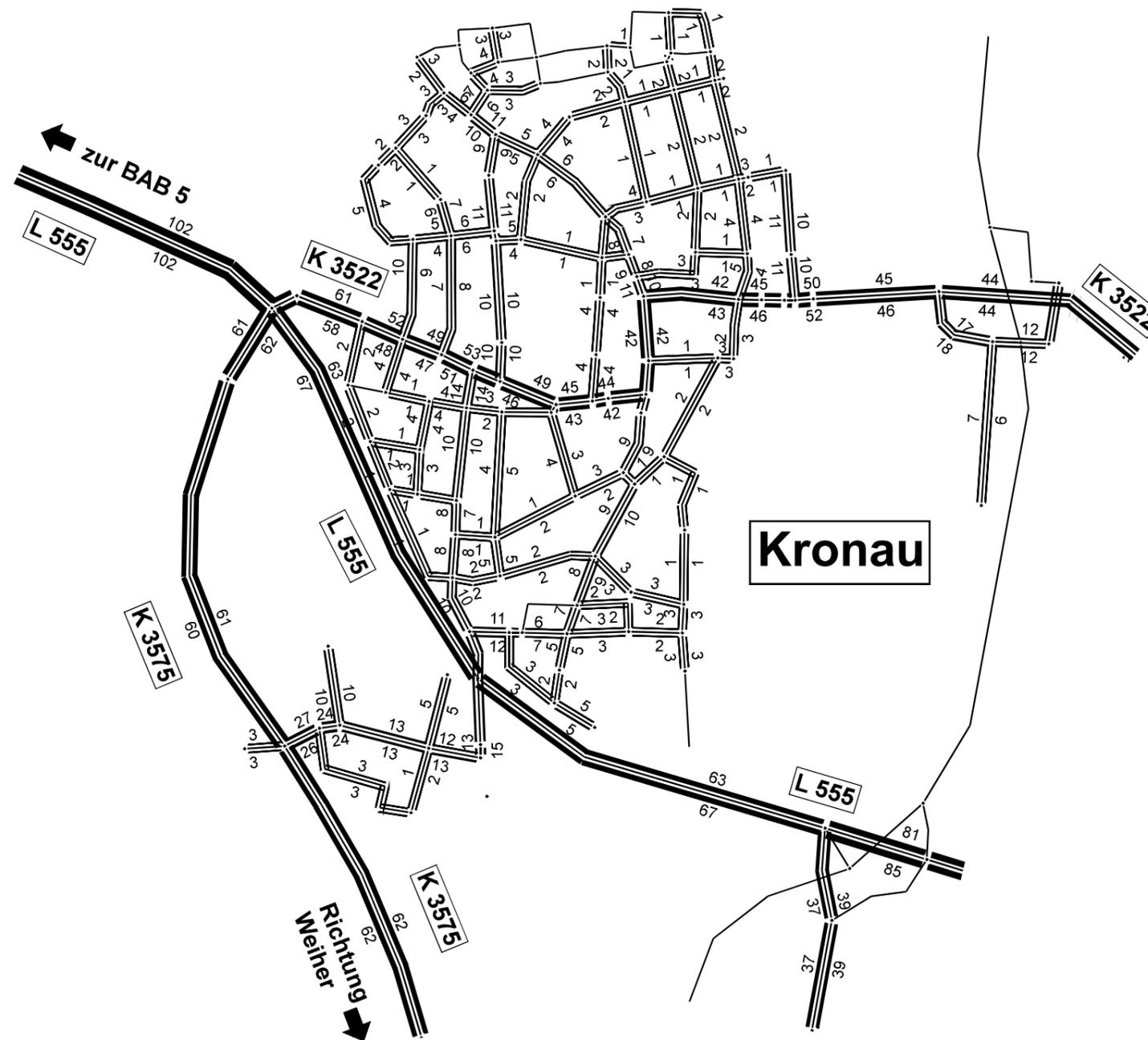
14

**KOEHLER & LEUTWEIN**  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



# VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan  
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]  
Prognose-Nullfall  
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h

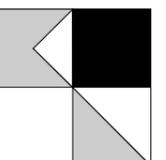


Stand 03/16

GEMEINDE KRONAU  
VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
ZUM BEBAUUNGSPLAN  
„A5 QUARTIER / PENNY ZENTRALLAGER“

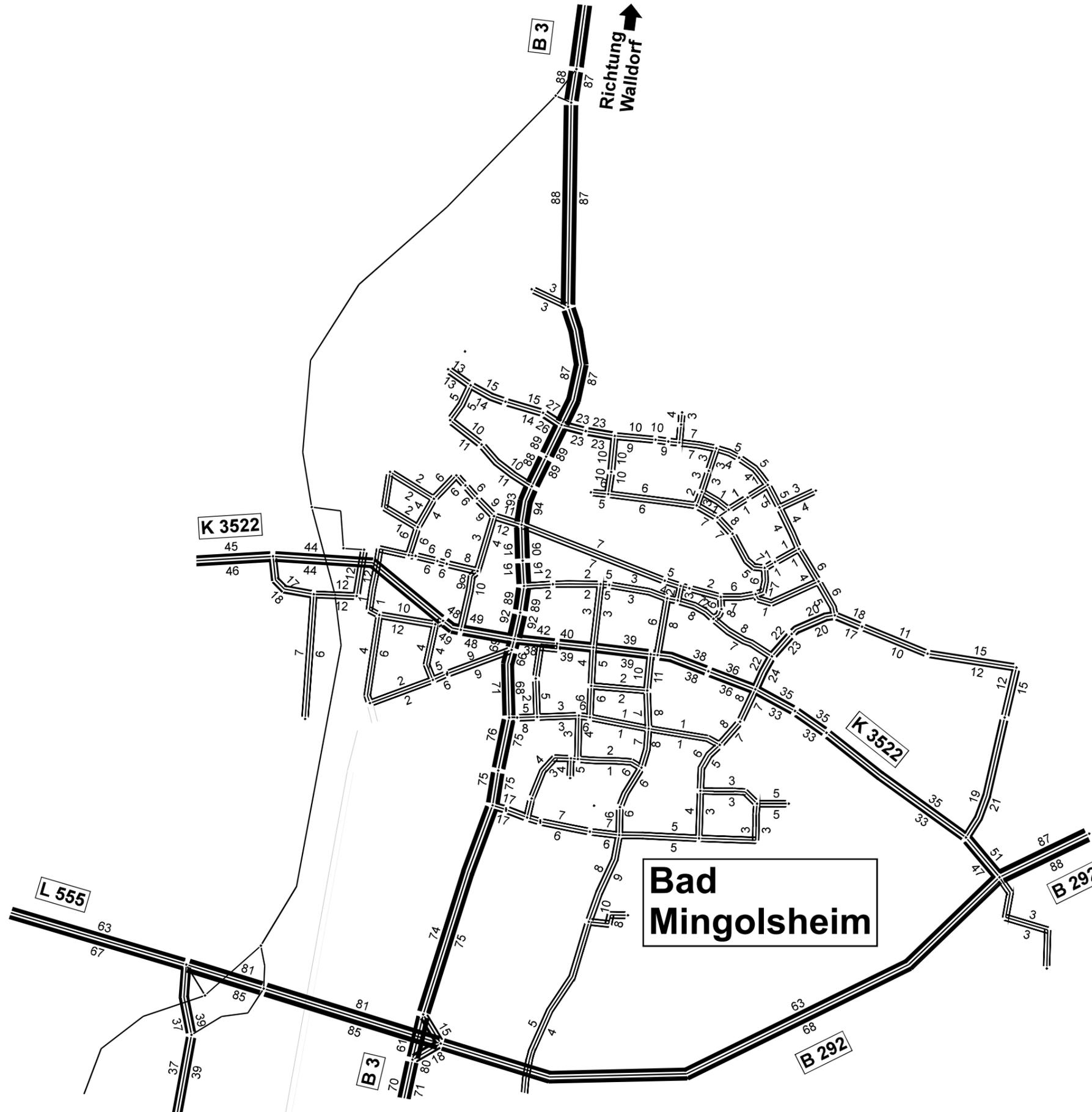
15

**KOEHLER & LEUTWEIN**  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



# VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan  
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]  
Prognose-Nullfall  
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h

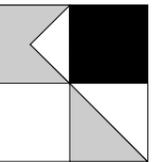


Stand 03/16

GEMEINDE KRONAU  
VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
ZUM BEBAUUNGSPLAN  
„A5 QUARTIER / PENNY ZENTRALLAGER“

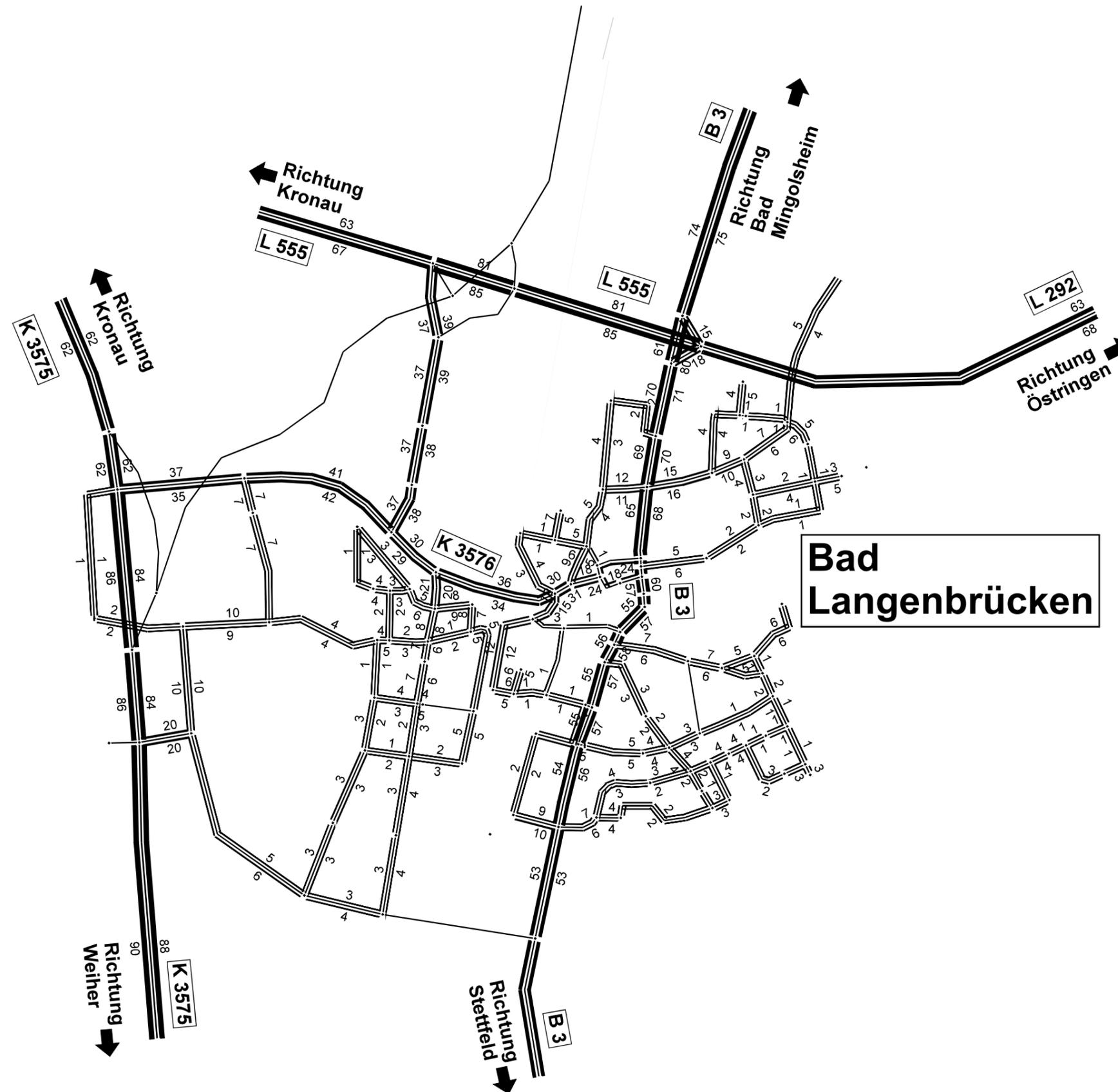
16

**KOEHLER & LEUTWEIN**  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



# VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan  
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]  
Prognose-Nullfall  
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



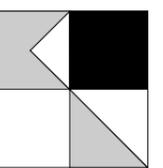
**Bad  
Langenbrücken**

Stand 03/16

GEMEINDE KRONAU  
VERKEHRUNTERSUCHUNG  
ZUM BEBAUUNGSPLAN  
„A5 QUARTIER / PENNY ZENTRALLAGER“

17

**KOEHLER & LEUTWEIN**  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



# VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan  
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]  
Mitarbeiterfahrten Variante 2  
Belastungsangaben in 10 Kfz/24h

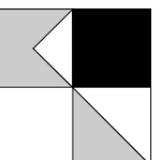


Stand 11/17

GEMEINDE KRONAU  
VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
ZUM BEBAUUNGSPLAN  
„A5 QUARTIER / PENNY ZENTRALLAGER“

18

**KOEHLER & LEUTWEIN**  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



# VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan  
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]  
Lkw-Fahrten  
Belastungsangaben in 10 Kfz/24h

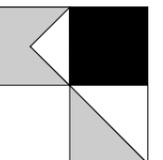


Stand 12/17

GEMEINDE KRONAU  
VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
ZUM BEBAUUNGSPLAN  
„A5 QUARTIER / PENNY ZENTRALLAGER“

19

**KOEHLER & LEUTWEIN**  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



# VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsplan  
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]  
Variante 2  
- mit Penny Zentrallager  
Belastungsangaben in 100 Kfz/24h

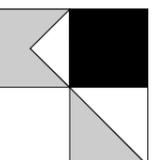


Stand 12/17

GEMEINDE KRONAU  
VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
ZUM BEBAUUNGSPLAN  
„A5 QUARTIER / PENNY ZENTRALLAGER“

20

**KOEHLER & LEUTWEIN**  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

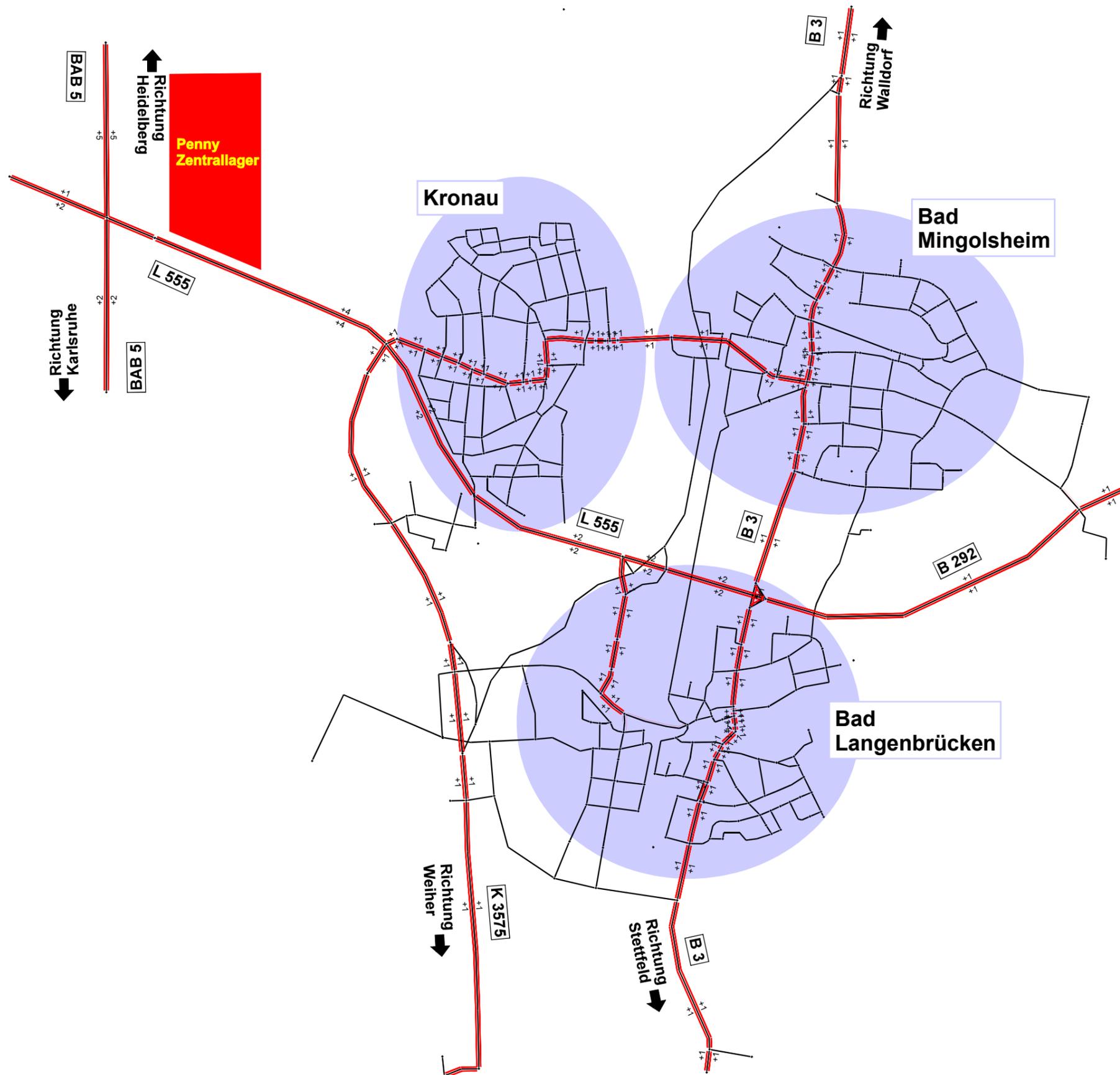


# VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsvergleich  
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Variante 2  
- mit Penny Zentrallager  
zu  
Prognose-Nullfall

Belastungsangaben in 100 Kfz/24h



Stand 12/17

GEMEINDE KRONAU  
VERKEHRSUNTERSUCHUNG  
NEUBAU PENNY ZENTRALLAGER

21

**KOEHLER & LEUTWEIN**  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

