



VERKEHRSUNTERSUCHUNG B 463 FROMMERN – WEILSTETTEN



TEXTLICHE ERLÄUTERUNGEN
PLANDARSTELLUNGEN

APRIL 2010

STADT
BALINGEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG B 463 FROMMMERN – WEILSTETTEN

Prof. Dipl.-Ing. Gunter Kölz
Dipl.-Ing. (FH) Andreas Weber

Dipl.-Geogr. Lothar Becker
Dipl.-Geogr. Sven Schüle
Dagmar Kuhnle

PLANUNGSGRUPPE KÖLZ GmbH
Hoferstraße 9A – 71636 Ludwigsburg
Tel.: 07141/9 73 01-0 – Fax: 07141/ 9 73 01-10
e-mail: info@planungsgruppe-koelz.de

APRIL 2010

INHALT

1. AUFGABENSTELLUNG

2. VERKEHRSANALYSE 2007/2008
 - 2.1 Erhebungsmethoden
 - 2.2 Querschnittbelastungen Kfz/24h
 - 2.3 Verkehrsverflechtungen
 - 2.4 Verkehrsentwicklung 1987/1988 – 2007/2008

3. VERKEHRSPROGNOSE 2025
 - 3.1 Planfall 0 – Status Quo-Netz
 - 3.2 Planfall 1 – Ertüchtigung B 463
Anschluss Hurdnagelstraße / B 463
Nordwesttangente Weilstetten

4. PLANDARSTELLUNGEN
 - 1 Zählstellenplan Analyse 2007
 - 2 Zählstellenplan Analyse 2008
 - 3 DTV 1 – Knoten L 446 Ebinger Straße / Beethovenstraße
Querschnittbelastung L 446 westl. Beethovenstraße (06.00-22.00 Uhr)
 - 4 DTV 1 – Knoten L 446 Ebinger Straße / Beethovenstraße
Querschnittbelastung L 446 östl. Beethovenstraße (06.00-22.00 Uhr)
 - 5 DTV 1 – Knoten L 446 Ebinger Straße / Beethovenstraße
Querschnittbelastung Beethovenstraße (06.00-22.00 Uhr)
 - 6 DTV 1 – Knoten L 446 Ebinger Straße / Beethovenstraße
Gesamter in den Knoten einfahrender Verkehr (06.00-22.00 Uhr)
 - 7 DTV 2 – Knoten L 442 Rottweiler Straße / Tieringer Straße
Querschnittbelastung Tieringer Straße nördl. Rottweiler Straße
(06.00-22.00 Uhr)
 - 8 DTV 2 – Knoten L 442 Rottweiler Straße / Tieringer Straße
Querschnittbelastung Untere Dorfstraße (06.00-22.00 Uhr)
 - 9 DTV 2 – Knoten L 442 Rottweiler Straße / Tieringer Straße
Querschnittbelastung Tieringer Straße südl. Rottweiler Straße
(06.00-22.00 Uhr)
 - 10 DTV 2 – Knoten L 442 Rottweiler Straße / Tieringer Straße
Querschnittbelastung Rottweiler Straße (06.00-22.00 Uhr)
 - 11 DTV 2 – Knoten L 442 Rottweiler Straße / Tieringer Straße
Gesamter in den Knoten einfahrender Verkehr (06.00-22.00 Uhr)
 - 12 DTV 3 – Querschnitt B 463 (06.00-22.00 Uhr)

- 13 Querschnittbelastung Kfz/24h – Analyse 2007/2008
- 14 Verkehrsbezirke Balingen und Stadtteile
- 15 Verkehrsbezirke Nahbereich / Region / Fernbereich
- 16 Durchgangsverkehr Frommern / Dürrwangen
- 17 Anteil am Durchgangs- / Ziel- / Quellverkehr
- 18 Verkehrsverflechtungen BF 1 – B 463
- 19 Verkehrsverflechtungen BF 4 – Balingen Straße / BF 5 – Tieringer Straße
- 20 Zielverkehr Frommern BF 2 / BF 4
- 21 Zielverkehr Frommern BF 3 / BF 6
- 22 Zielverkehr Frommern BF 7 / BF 8
- 23 Verkehrssystem Bestand – Klassifiziertes Straßennetz
- 24 Verkehrssystem Bestand – Netzhierarchie
- 25 Verkehrssystem Planung – Empfehlungsvorschlag
- 26 Querschnittbelastung Kfz/24h – Prognose 2025 – Planfall 0
- 27 Querschnittbelastung Kfz/24h – Prognose 2025 – Planfall 1

5. ANHANG

- Anlage 1 – Umrechnungsfaktoren Kfz/4h – Kfz/24h
- Anlage 2 – Anmerkung zur Kapazität und Auslastung der B 463
- Anlage 3 – Leistungsfähigkeit Kreisverkehr Nordumfahrung Weilstetten / L 442 / L 440 Tieringer Straße / Rampe B 463
- Anlage 4 – Knotenstrombelastung Rampen B 463 / Hurdnagelstraße
- Anlage 5 Schwerverkehrsanteile B 463 – Analyse / Prognose

1. **AUFGABENSTELLUNG**

Die in der Ausführung bzw. Planung befindliche Ertüchtigung der B 463 mit Realisierung entsprechender Zusatzspuren im Bereich der Stadtteile Balingen-Frommern und Balingen-Weilstetten wird wesentlich dazu beitragen, dass in Verbindung mit einer möglichen Neuordnung des bestehenden Verkehrssystems die Ortsdurchfahrten einerseits deutlich vom Verkehr entlastet werden und zum anderen darüber hinaus bestehende kritische Verknüpfungsbereiche verkehrssicher und leistungsfähig ausgebildet werden können.

Folgende geplante Maßnahmen sind in diesem Zusammenhang besonders hervorzuheben:

- Ausbau der Hurdnagelstraße mit Vollanschluss an die B 463.
- Nordwestumfahrung Balingen-Weilstetten (L 442 NEU).
- Ertüchtigung der B 463 durch Realisierung von Zusatz-Spuren sowohl aus Richtung Balingen / Anbindung GE Gehren, als auch aus Richtung Albstadt mit geplantem Anschluss Hurdnagelstraße.

Damit die verkehrlich-städtebaulichen Auswirkungen der jeweiligen Maßnahmen sowohl für die Ortslage der Stadtteile Frommern und Weilstetten, als auch für die B 463 dargestellt werden können, wurde die Planungsgruppe Kölz von der Stadt Balingen mit der Fortschreibung der Verkehrsdatenbasis und der prognostischen Überprüfung der jeweiligen Maßnahmen beauftragt. Die hierzu bereits vorliegenden Einzeluntersuchungen:

- Hauptverkehrsstraßenkonzept Frommern-Weilstetten vom Februar 2008
- Verkehrsuntersuchung B 463 Frommern-Weilstetten vom April 2009

werden nachfolgend inhaltlich zusammengefasst und um einige Aspekte der Verkehrsentwicklung auf der B 463 ergänzt.

2. **VERKEHRSANALYSE 2007/2008**

Da für das zu definierende Hauptverkehrsstraßennetz und die B 463 keine aktuelle ganzheitliche Verkehrsdatenbasis vorlag, wurden im Untersuchungsgebiet umfassende Verkehrszählungen durchgeführt, die alle relevanten Netzelemente beinhalten und aufzeigen, welche Verkehrsentwicklungen im Zeitraum seit 1987 / 1988 stattgefunden haben.

2.1 **Erhebungsmethoden**

Die Erhebungen der Verkehrsmengen und Verkehrsverflechtungen wurden analog früherer Zählungen an so genannten "Normalwerktagen" durchgeführt, um Verkehrsdaten zu erhalten, die die größte Häufigkeit über das Jahr gewährleisten. Folgende Zählmethoden wurden angewendet:

- Dauerzählungen (Do., 26.04.2007 – 06.00-22.00 Uhr)
Erhebung der Tagesmenge in ausgewählten Knotenpunkten und Querschnitten jeweils in den beiden Stadtteilen und im Zuge der B 463.

- Knotenpunktzählungen (Do., 26.04.2007 – 15.00-19.00 Uhr)
Ermittlung sämtlicher Fahrtbeziehungen an ausgewählten Knotenpunkten und Differenzierung der Verkehrsarten des Kfz-Verkehrs (Pkw, Bus, Lkw, ...).
- Verkehrsbefragungen (Di., 21.10.2008 / Do., 23.10.2008 – jeweils 14.00–18.00 Uhr)
Kordonartige Erfassung sämtlicher Verkehrsverflechtungen nach Quelle und Ziel an den relevanten Zu- und Abfahrtsstraßen des Untersuchungsgebietes einschl. der Befragung der B 463 in beiden Fahrtrichtungen.
- Querschnittzählungen im Sinne von Kontrollzählungen im Bereich der Befragungsquerschnitte.

2.2

Querschnittbelastungen Kfz/24h

Die Gesamttagesbelastungen Kfz/24h wurden aus den Tageszählungen (Kfz/16h und Kfz/4h) je nach Netzabschnitt differenziert ermittelt. Aus der Anlage 1 sind die Umrechnungsfaktoren für den Untersuchungsbereich zu entnehmen.

PLAN 13

Die Querschnittbelastungen sind im Plan 13 grafisch dargestellt. Folgende Belastungen sind jedoch hervorzuheben:

- Balingen-Frommern:
 - L 446 / Balingen Straße, östl. Kieswerk ca. 15.700 Kfz/24h
 - L 446 / Balingen Straße, westl. K 7171 / Waldstetter Straße ca. 15.400 Kfz/24h
 - L 446 / Balingen Straße, westl. Bührenstraße ca. 10.800 Kfz/24h
 - L 446 / Balingen Straße, westl. Beethovenstraße ca. 8.000 Kfz/24h
 - L 446 / Balingen Straße, westl. L 442 / Stockenhauser Straße ca. 9.200 Kfz/24h
 - L 446 / Ebinger Straße, östl. L 442 / Stockenhauser Straße ca. 4.300 Kfz/24h
 - L 442 / Stockenhauser Straße ca. 5.900 Kfz/24h
 - Beethovenstraße, nördl. Abschnitt ca. 3.000 Kfz/24h
bis ca. 4.700 Kfz/24h
 - Beethovenstraße, westl. Abschnitt ca. 2.300 Kfz/24h
bis ca. 4.000 Kfz/24h
- Balingen-Weilstetten:
 - L 442 / Rottweiler Straße ca. 8.200 Kfz/24h
 - L 440 / Tieringer Straße, nördl. L 442 / Rottweiler Straße ca. 13.400 Kfz/24h
 - L 440 / Tieringer Straße, südl. L 442 / Rottweiler Straße ca. 7.800 Kfz/24h
 - K 7138 / Roßwanger Straße ca. 2.400 Kfz/24h
 - K 7171 / Untere Dorfstraße ca. 2.300 Kfz/24h
bis ca. 4.400 Kfz/24h
 - K 7138 / Hauptstraße ca. 1.800 Kfz/24h
bis ca. 2.700 Kfz/24h

– B 463:

- | | | | |
|---|-----|--------|---------|
| ○ südl. L 446 / Balinger Straße | ca. | 27.600 | Kfz/24h |
| ○ östl. Anschluss L 440 // L 442 / Tieringer Straße | ca. | 23.200 | Kfz/24h |
| ○ östl. Dürrwangen | ca. | 25.600 | Kfz/24h |

Das Belastungsbild zeigt bereits deutlich die verkehrliche Bündelungswirkung der regional bedeutsamen B 463 und die Belastungen der jeweiligen Zubringer der Balinger Straße in Frommern und der Tieringer Straße / Rottweiler Straße in Weilstetten.

Es ist auch gut ablesbar, dass sich die relativ hoch belastete Ortsdurchfahrt des Stadtteiles Frommern (L 446) überwiegend aus örtlichen Ziel-/Quell- und Binnenverkehren zusammensetzt, da der östliche Abschnitt mit ca. 4.200 Kfz signifikant niedriger ist, als der westliche Teilabschnitt Richtung Kernstadt Balingen (15.700 Kfz/24h).

2.3**Verkehrsverflechtungen**

In den Plänen 16–22 sind die auf Grundlage der Verkehrsbezirke (Pläne 14 / 15) definierten Verkehrsverflechtungen im Untersuchungsgebiet grafisch zusammengefasst. Aus den Abbildungen lassen sich insbesondere folgende Erkenntnisse ableiten:

PLAN 16

- Die für den Stadtteil Frommern / Dürrwangen dargestellte "Durchgangsverkehrsspinne" verdeutlicht, dass die bestehende B 463-Umfahrung weitgehend den gesamten Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung aufnimmt. Dagegen ist die Eckbeziehung L 446 / Balinger Straße – L 442 / Stockenhausen relativ stark ausgeprägt und im Status-Quo-Netz kaum verlagerbar.

PLAN 17

- Insgesamt hält sich jedoch der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr innerhalb der Ortslagen in Grenzen. An den Befragungsschnittstellen wurden folgende Anteile ermittelt:

- | | | | |
|---------------------------------------|-----|------|-----------|
| ○ L 446 / Balinger Straße (BF 4) | ca. | 26 % | DV-Anteil |
| ○ K 7171 / Untere Dorfstraße (BF 6) | ca. | 12 % | DV-Anteil |
| ○ K 7171 / Frommerner Straße (BF 7) | ca. | 26 % | DV-Anteil |
| ○ Hurdnagelstraße (BF 8) | ca. | 32 % | DV-Anteil |
| ○ L 446 / Ebinger Straße (BF 2) | ca. | 37 % | DV-Anteil |
| ○ L 442 / Stockenhauser Straße (BF 3) | ca. | 78 % | DV-Anteil |

- In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass unter dem Begriff "Durchgangsverkehr" auch Verflechtungen zu verstehen sind, die zum Beispiel aus der Kernstadt / Innenstadt kommend den Bezug zu den Stadtteilen Stockenhausen / Zillhausen / Streichen haben und auf "gesamtstädtischer Ebene" als sog. Binnenverflechtungen definiert werden können, für den Stadtteil Frommern / Dürrwangen selbst jedoch durchfahrende Verkehre darstellen.

PLAN 18

- Hervorzuheben ist daher nochmals, dass die B 463 bereits heute den überwiegenden Anteil der überörtlichen und regionalen Verkehrsverflechtungen aufnimmt, aber auch wichtige gesamtstädtische Verflechtungen bündelt:

- | | | |
|-------------------------------|-----|------|
| ○ überörtliche Verflechtungen | ca. | 50 % |
|-------------------------------|-----|------|

- stadtspezifische Verflechtungen ca. 50 %
- Das Verkehrsaufkommen innerhalb der Ortslagen der Stadtteile Frommern / Dürrwangen und Weilstetten ist im wesentlichen geprägt durch die örtlichen Ziel-/Quell- und Binnenverkehre, die Hauptverursacher der bestehenden und in Teilen hohen Verkehrsbelastungen sind (Pläne 19–22).

Vor dem Hintergrund der Aufgabenstellung können mit Hilfe der Verkehrsbefragungen detaillierte Verlagerungspotenziale der zu untersuchenden Planungsmaßnahmen abgeleitet werden und die Datengrundlage des bestehenden rechnergestützten Verkehrssimulationsmodells fortgeschrieben werden.

2.4

Verkehrsentwicklung 1987/1988 – 2007/2008

Vergleicht man die aktuellen Ergebnisse mit den 1987/1988 durchgeführten Zählungen des Büros BS (Bender + Stahl), erkennt man im gesamten Untersuchungsgebiet eine signifikante und überdurchschnittliche Verkehrszunahme. Eine Gegenüberstellung der relevanten Streckenabschnitte zeigt dies eindringlich:

	1987/ 1988	2007 /2008		
– B 463 nördl. Anschluss Frommern	19.000	34.700	Kfz/24h	+83 %
– B 463 südl. Balinger Straße	15.400	27.600	Kfz/24h	+79 %
– B 463 östl. Tieringer Straße	11.800	23.200	Kfz/24h	+97 %
– B 463 östl. Dürrwangen	14.700	25.600	Kfz/24h	+74 %
– L 446 / Balinger Straße, östl. Kieswerk	8.400	15.700	Kfz/24h	+87 %
– L 446 / Balinger Straße, östl. K 7171 / Waldstetter Straße	6.000	9.200	Kfz/24h	+53 %
– L 446 / Ebinger Straße, östl. L 442 / Stockenhauser Straße	3.900	4.200	Kfz/24h	+8 %
– L 440 / Tieringer Straße, nördl. L 442 / Rottweiler Straße	8.500	15.700	Kfz/24h	+85 %
– L 442 / Rottweiler Straße	4.000	8.200	Kfz/24h	+105 %
– K 7138 / Roßwanger Straße	1.700	2.400	Kfz/24h	+41 %
– K 7171 / Untere Dorfstraße	3.100	4.400	Kfz/24h	+42 %

Dass der Verkehr signifikant zugenommen hat, konnte aber auch bereits im Rahmen früherer Untersuchungen festgestellt werden. So hatte die B 463 im Zeitraum 1987–1998 im Abschnitt südlich AS Frommern / Balinger Straße von 15.400 auf ca. 23.000 Kfz/24h zugenommen und im Abschnitt östlich AS Weilstetten von 11.800 auf ca. 17.000 Kfz/24h.

Die vergleichsweise sehr geringe Zunahme im Abschnitt der L 446 / Ebinger Straße zwischen Dürrwangen und der B 463 zeigt, dass die überdurchschnittliche Verkehrszunahme im Zuge der B 463 nicht dazu geführt hat, dass sich aus diesem überregionalen / regionalen Netzelement Verkehre auf das parallele Nebennetz Frommern verlagert haben.

Die signifikante Verkehrszunahme im Zuge der Ortsdurchfahrt des Stadtteiles Frommern resultiert daher überwiegend aus der strukturellen Entwicklung des Stadtteiles selbst.

Dagegen ist die Verkehrszunahme im Stadtteil Weilstetten im Zuge der Tieringer Straße / Rottweiler Straße und der Unteren Dorfstraße größtenteils auf die überörtliche Zubringerfunktion dieser Netzelemente zur B 463 zurückzuführen.

Zusammenfassend kann daher aus der Analyse nochmals bestätigend die zwingende Notwendigkeit der bereits geplanten Maßnahmen zur Verkehrsentslastung der Stadtteile Frommern und Weilstetten abgeleitet werden:

- Ausbau Hurdnagelstraße mit Anschluss an die B 463
- Nordwestumfahrung Weilstetten
- Verkehrsertüchtigung B 463

3.

VERKEHRSPROGNOSE 2025

Für die Stadt Balingen wurde im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung (Oktober 2006) und aufbauend auf einer umfassenden Verkehrsanalyse der Kernstadt / Innenstadt eine detaillierte Einschätzung des künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens für den Planungshorizont 2020 vorgenommen.

Die Erweiterung des Prognosezeitraumes auf das Planjahr 2025 hat gezeigt, dass im Zeitraum 2020–2025 aufgrund des demografischen Wandels und einer Sättigung der lediglich noch graduell zunehmenden Motorisierung bei gleichzeitiger Reduzierung der durchschnittlichen jährlichen Pkw-Fahrleistung mit keiner weiteren relevanten Verkehrszunahme zu rechnen ist. Die siedlungsstrukturellen Ansätze der Flächennutzungsplanung wurden entsprechend der Prognose 2020 beibehalten, da die tatsächliche Entwicklung aufzeigt, dass die verkehrlich relevanten Entwicklungspotenziale in der Regel einen längeren Zeitraum bis zur vollständigen Aufsiedlung in Anspruch nehmen, als der Planungshorizont 2020/25 prognostisch vorgibt.

Folgende Bestimmungsparameter sind im Wesentlichen in die Fortschreibung der Verkehrsprognose eingeflossen (2008-2025):

- Motorisierung: +12% Zunahme Pkw-Bestand
- Mobilität: –5% Abnahme der durchschnittlichen Fahrleistung pro Pkw
- Flottenfahrleistung: +6% für bereits bestehende Nutzungsstrukturen
- Strukturelle Entwicklung Balingen + Stadtteile
 - Fahrtenaufkommen neuer Prognosebezirke +15.600 Kfz/24h
 - Reduktion durch Strukturwandel im Bestand einschl. Modal Split (Attraktivierung Radverkehr / ÖPNV / ...) –10.000 Kfz/24h

d.h. insgesamt ca. 5.600 zusätzliche Fahrten/24h im Untersuchungsraum Kernstadt + Stadtteile

- Regionale überörtliche Verflechtungen über Balingen hinaus und Effekte im Zuge der Ertüchtigung der B 27 +12%

Daraus ergibt sich für das gesamtstädtische Verkehrsnetz eine durchschnittliche Zunahme des Fahrtenaufkommens bis zum Planjahr 2025 von

ca. +17%.

Die Verkehrszunahmen fallen jedoch je nach Netzabschnitt unterschiedlich aus. In diesem Zusammenhang ist daher darauf hinzuweisen, dass der gewählte methodische Ansatz keine "Pauschalprognose" darstellt, sondern eine differenzierte netzspezifische "Strukturprognose" ermöglicht.

Im Bereich der Stadtteile Frommern / Weilstetten / Dürrwangen / ... wurden insbesondere folgende strukturelle Entwicklungsabsichten berücksichtigt:

- Frommern
 - Fürsten WA 7,6 ha 1.200 Kfz/24h
 - Brühl WA 1,1 ha 100 Kfz/24h
 - Auf Kohl WA / MI 3,5 ha 500 Kfz/24h
 - Ziegeleigelände bebaut – –
 - Vogelsang WA / MI nach 2025 –
 - Bohnden WA / MI nach 2025 –
- Dürrwangen:
 - Untere Breite WA nach 2025 –
- Stockenhausen
 - Stangenäcker WA aufgegeben –
 - südl. Ortseingang WA 1,6 ha 200 Kfz/24h
- Streichen
 - Im Winkel WA / MI 2,0 ha 250 Kfz/24h
- Zillhausen
 - Riepach WA 3,8 ha 450 Kfz/24h
- Weilstetten
 - Obere Breite WA 3,9 ha 800 Kfz/24h
 - Grundweg WA 1,5 ha 200 Kfz/24h
(Beginn ab 2018/20) (insg. 8,7 ha)
 - Hurdnagelstraße MI 2,0 ha 300 Kfz/24h
(Beginn ab 2018/20) (insg. 4,6 ha)
 - Kelleregert Nord GE / MI nach 2025 –
 - Hüttenäcker GE / MI nach 2025 –

- | | | | |
|----------------------------------|----|---------|---------------|
| ○ Kuhwasen II
("Rote Länder") | GE | 15,7 ha | 2.400 Kfz/24h |
|----------------------------------|----|---------|---------------|

Das Verkehrsaufkommen der im Zeitraum 2008-2025 angenommenen Aufsiedlung von Neubaugebieten im relevanten Untersuchungsgebiet umfasst prognostisch ca. 6.400 Ziel-/Quellverkehrsfahrten pro Tag. Jedoch handelt es sich dabei – wie bereits erläutert – nicht ausschließlich um "Neuverkehre", da im Rahmen der Prognose der strukturelle Wandel im Bestand bereits berücksichtigt wurde. (Rückgang Belegungsdichte EW / WE; etc. ...).

3.1

PLANFALL 0 – Status-Quo-Netz

PLAN 26

Der PLANFALL 0 geht davon aus, dass im relevanten Untersuchungsgebiet der B 463 – Frommern / Dürrwangen und Weilstetten keine Netzergänzungen vorgenommen werden. Er dient daher für die nachfolgende Planfalluntersuchung als so genannter Vergleichsfall.

Es werden jedoch folgende Maßnahmen im Straßennetz der Kernstadt / Innenstadt vorausgesetzt, deren Umsetzung absehbar ist:

- Verkehrsberuhigung Bahnhofstraße
- Sperrung Weidenweg
- Keine Veränderungen im Bereich der B 463

Die Belastungen für den PLANFALL 0 sind im Plan 26 dargestellt. Der Belastungsvergleich der Analyse 2007/2008 mit der Prognose 2025 – Planfall 0 zeigt für die relevanten Netzabschnitte folgende Entwicklungstendenzen auf (Analyse : Prognose Kfz/24h):

- | | | |
|---|-----------------------------|-------|
| – B 463 südl. Balinger Straße | ca. 27.600 : 34.700 Kfz/24h | +26 % |
| – B 463 südl. Dürrwangen | ca. 23.200 : 25.600 Kfz/24h | +10 % |
| – B 463 östl. Dürrwangen | ca. 25.600 : 27.800 Kfz/24h | +9 % |
| – L 446 / Balinger Straße, westl. | ca. 16.300 : 18.500 Kfz/24h | +13 % |
| – L 446 / Balinger Straße, Ortsmitte | ca. 10.800 : 11.600 Kfz/24h | +8 % |
| – L 446 / Ebinger Straße, nördl. Dürrwangen | ca. 9.200 : 10.500 Kfz/24h | +14 % |
| – L 446 / Ebinger Straße, südl. Dürrwangen | ca. 4.200 : 6.000 Kfz/24h | +43 % |
| – L 442 / Stockenhauser Straße | ca. 5.900 : 7.800 Kfz/24h | +32 % |
| – L 440 / Tieringer Straße, südl. L 442 /
Rottweiler Straße | ca. 7.800 : 6.800 Kfz/24h | –13 % |
| – L 442 / Rottweiler Straße, westl. L 440 /
Tieringer Straße | ca. 7.900 : 10.000 Kfz/24h | +27 % |
| – K 7171 / Untere Dorfstraße | ca. 4.400 : 8.500 Kfz/24h | +93 % |
| – Rohracker Straße / Querung B 463 | ca. 4.200 : 6.300 Kfz/24h | +50 % |

- | | |
|---|-----------------------------------|
| – K 7171 / Frommerner Straße /
Querung B 463 | ca. 1.600 : 2.300 Kfz/24h +44 % |
| – Kordon Frommern / Dürrwangen | ca. 34.500 : 41.700 Kfz/24h +21 % |
| – Kordon Weilstetten | ca. 36.100 : 40.600 Kfz/24h +12 % |

Aus der Prognosebelastung des PLANFALLES 0 ("Status Quo") wird deutlich, dass vor dem Hintergrund der bereits unter Analysebedingungen relativ hohen Absolutbelastung im Zuge der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen insbesondere der Stadtteile Frommern und Weilstetten jede weitere Verkehrszunahme dazu führt, dass die städtebauliche Trennungswirkung der Ortsdurchfahrten verschärft wird und daher die Zielsetzung einer verkehrlich wirksamen Entlastung nicht nur berechtigt und sinnvoll ist, sondern eine wesentliche Voraussetzung für eine attraktivere Entwicklungsperspektive der Stadtteile darstellt.

Die prozentual in Teilen deutlichen Veränderungen im Bereich der Verknüpfung B 463 / L 442 / L 440 und im Zuge der K 7171 / Untere Dorfstraße / Rohrackerstraße sind einerseits auf die geplante Sperrung des Weidenwegs zwischen dem Gewerbegebiet Gehrn und der Ohnrastraße in Frommern zurückzuführen, zum anderen aber auch auf erhebliche Überlastungserscheinungen im nördlichen Abschnitt der B 463.

Die möglichen Konsequenzen der Überlastung der B 463 zeigen sich auch darin, dass es im Verkehrsmodell zu Umverlagerungen kommt, die sich in einer graduell geringeren Verkehrsbelastung im mittleren Abschnitt der L 440 / Tieringer Straße äußern und relativ umwegige Fahrtbeziehungen über die L 442 in Richtung Roßwangen / K 7136 / B 27 zur Folge haben.

Vor diesem Hintergrund zeigt sich bereits im Planfall 0 die hohe verkehrliche Dringlichkeit eines Ausbaus der B 463 und des derzeit kritischen Verknüpfungsbereiches der Tieringer Straße / L 440 / L 442 mit der B 463.

3.2

Planfall 1 – Maßnahmen Frommern / Weilstetten

PLAN 27

Vor dem Hintergrund der verkehrlich-städtebaulichen Zielsetzungen zur Verkehrsberuhigung der Stadtteile Frommern und Weilstetten ist es zwingend erforderlich, dass insbesondere die bereits heute während der Verkehrsspitzen überlastete B 463 ertüchtigt und ihrer verkehrlichen Funktion gerecht wird. Im Zusammenhang mit entsprechenden Netzergänzungen im Bereich der Stadtteile liegt dem PLANFALL 1 folgendes Gesamtkonzept zu Grunde:

- Realisierung von Zusatzspuren im Zuge des Anschlusses Weilstetten B 463 / L 440 / L 442 entsprechend der Ausbauplanung:
 - 2-spuriger Querschnitt der B 463 in Richtung Albstadt-Ebingen ab AS Frommern / Balingener Straße bis auf Höhe der Überführung der Rohrackerstraße mit anschließender Verflechtung auf 1 Spur.
 - Beibehaltung des einspurigen Querschnittes der B 463 in Richtung Balingen Kernstadt, jedoch unter Berücksichtigung der Verbesserung der Einfahrt durch die geplante Einfädelspur, die im Umlegungsmodell entsprechend berücksichtigt wurde.

- Ausbau der Hurdnagelstraße mit Vollanschluss an die B 463.
- Nordwestumfahrung L 442 Weilstetten.

Darüber hinaus wurde bei diesem Planfall vorausgesetzt, dass im Bereich der Kernstadt / Südwesttangente ein schienengleicher Bahnübergang in Verbindung mit einer BÜSTRA-Anlage hergestellt wird.

Die tabellarische Gegenüberstellung relevanter Netzabschnitte des PLANFALLES 1 mit dem Vergleichsfall PLANFALL 0 zeigt im Wesentlichen folgende Be- / Entlastungswirkungen (Planfall 0 : Planfall 1)

	Planfall 0 Kfz/24h	Planfall 1 Kfz/24h	Be-/Ent- lastung
L 446 / Balingen Straße, nördl. Im Rohrbach	18.500	13.100	-5.400
L 446 / Balingen Straße, östl. Waldstetter Straße	13.100	5.600	-7.500
L 446 / Ebinger Straße, nördl. Dürrwangen	10.500	9.900	-600
L 446 / Ebinger Straße, südl. Dürrwangen	6.000	3.200	-2.800
K 7171 / Waldstetter Straße	7.600	5.100	-2.500
K 7171 / Frommerner Straße	2.300	1.200	-1.100
Beethovenstraße, nördl. Abschnitt	5.300	9.100	+3.800
Beethovenstraße, südl. Abschnitt	3.800	10.300	+6.500
Beethovenstraße, westl. Abschnitt	2.700	3.900	+1.200
Hurdnagelstraße, nördl. B 463	1.400	10.500	+9.100
Hurdnagelstraße, südl. B 463	1.400	4.500	+3.100
B 463 nördl. Hurdnagelstraße	25.600	33.000	+7.400
B 463 südl. Hurdnagelstraße	25.600	26.100	+500
L 440 / Tieringer Straße, nördl. K 7171 / Untere Dorfstraße	16.100	7.300	-8.800
L 442 / Rottweiler Straße, westl. L 440 / Tieringer Straße	10.000	2.300	-7.700
Rohrackerstraße	6.300	5.200	-1.100

Die Verkehrsumlegung des PLANFALLES 1 lässt folgende Schlussfolgerungen zu:

- Damit die verkehrlichen Entlastungsmaßnahmen im Bereich der Stadtteile wirksam werden können, ist es zunächst zwingend erforderlich, dass die B 463 entsprechend ihrer netzfunktionalen Bedeutung ertüchtigt und die geplanten Zusatzspuren realisiert werden.
- Der geplante Ausbau der Hurdnagelstraße mit einem zusätzlichen Vollanschluss an die B 463 ermöglicht, dass die Ziel- und Quellverkehre der beiden Stadtteile neu geordnet und kurzwegig an die B 463 angebunden werden können.

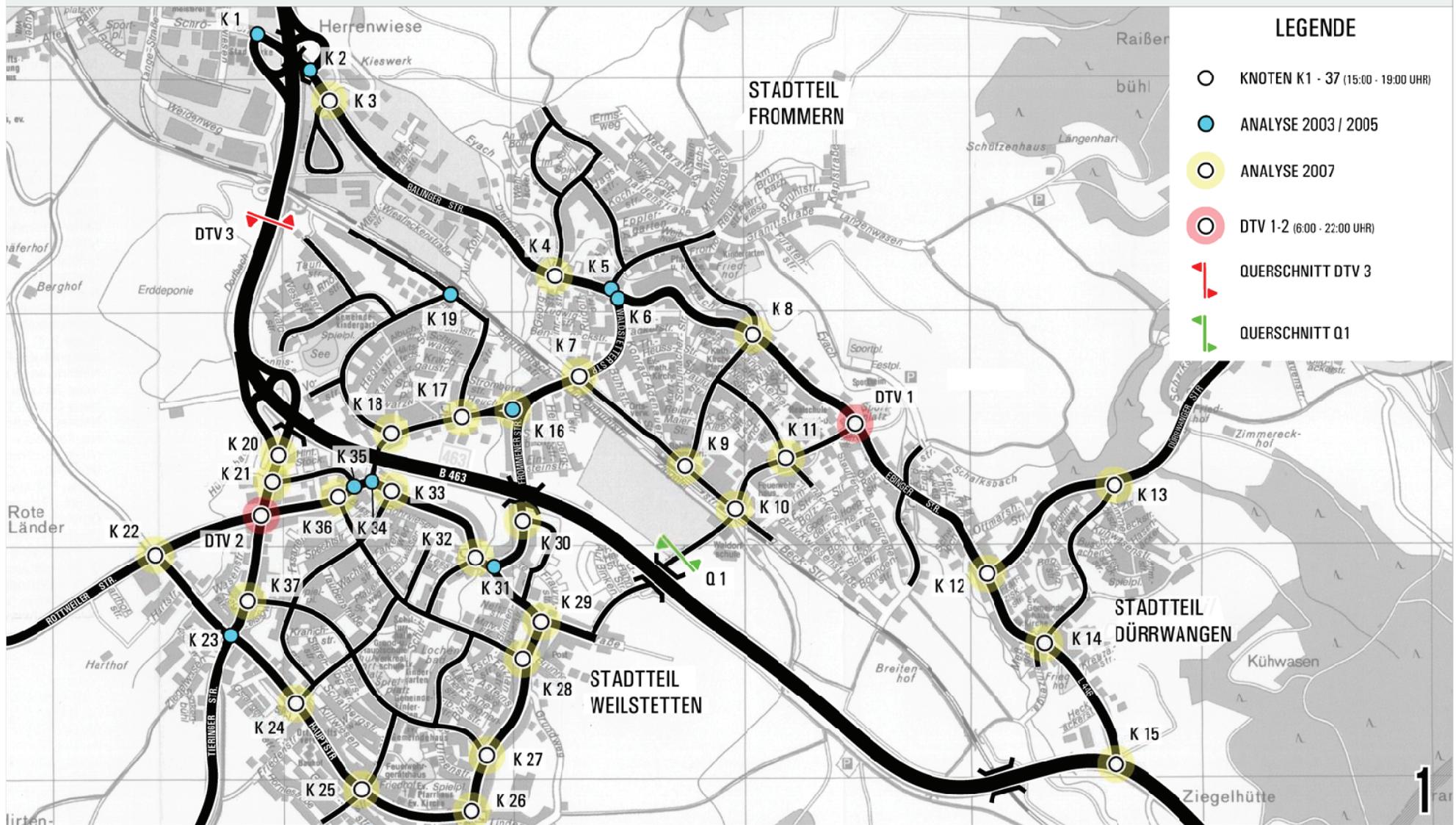
- Dadurch wird für den Stadtteil Frommern eine sehr wirksame verkehrliche Entlastung der Ortsmitte erzielt und die Gesamtverkehrsbelastung aufgrund der direkten Wege stadtvträglicher umverteilt.
- Für den Stadtteil Weilstetten bedeutet dies, dass er nicht mehr ausschließlich über die Tieringer Straße an die B 463 angebunden ist, sondern durch den 2. Anschluss im Osten des Stadtteiles ebenfalls eine spürbare Entflechtung der Verkehre eintritt.
- Die Beethovenstraße in Frommern erhält in diesem Zusammenhang jedoch sowohl in Verlängerung der Buhrenstraße als auch insbesondere in Richtung der Ebinger Straße eine wichtige örtliche und überörtliche Verkehrsfunktion.
- Die geplante Nordwestumfahrung L 442 in Weilstetten trägt erwartungsgemäß dazu bei, dass der stark belastete innerörtliche Knotenpunkt der L 442 / L 440 (Rottweiler Straße / Tieringer Straße) signifikant entlastet werden kann und gleichzeitig die Voraussetzung geschaffen wird, siedlungsstrukturelle Flächenpotenziale planerisch sinnvoll an das Hauptverkehrsnetz anzubinden. In Verbindung mit der zusätzlichen Verkehrsanbindung der Hurdnagelstraße an die B 463 bewirkt die Nordwestumfahrung Weilstetten jedoch auch eine durchgängige Entlastung und Entflechtung im Zuge der K 7171 / Unteren Dorfstraße / Frommerner Straße / nördliche Espachstraße.
- Darüber hinaus trägt die wesentliche Verbesserung der derzeit kritischen Sichtverhältnisse im Rahmen der Ertüchtigung des Anschlusses B 463 / L 442 / L 440 / Tieringer Straße dazu bei, dass die Akzeptanz dieses wichtigen Anschlusses deutlich erhöht wird und die theoretisch möglichen Verdrängungseffekte in Richtung Roßwangen / K 7136 / B 27 nicht mehr auftreten.

Im Ergebnis kann abschließend nochmals festgestellt werden, dass die auf einer umfassenden Aktualisierung der Verkehrsdatenbasis aufbauende Fortschreibung der Verkehrsprognose für die B 463 verdeutlicht, dass insbesondere der Abschnitt zwischen den Anschlüssen Frommern / Balingen Straße / Gehrn und Weilstetten eine sehr wichtige örtliche und überörtliche Bündelungsfunktion übernimmt und daher eine verkehrliche Ertüchtigung der B 463 zwingend erforderlich ist.

Es wird vor diesem Hintergrund jedoch angeregt, die mittel-/längerfristige Machbarkeit eines 2-spurigen Querschnitts in Richtung Balingen zwischen den Anschlussstellen AS Weilstetten und AS Frommern oder aber eine potenzielle Querspange südlich des Gewerbegebietes Gehrn in Verbindung mit einer B 27-Umfahrung Endingen-Erzingen zu überprüfen.

STADT BALINGEN

VERKEHRSANALYSE FROMMERN / WEILSTETTEN



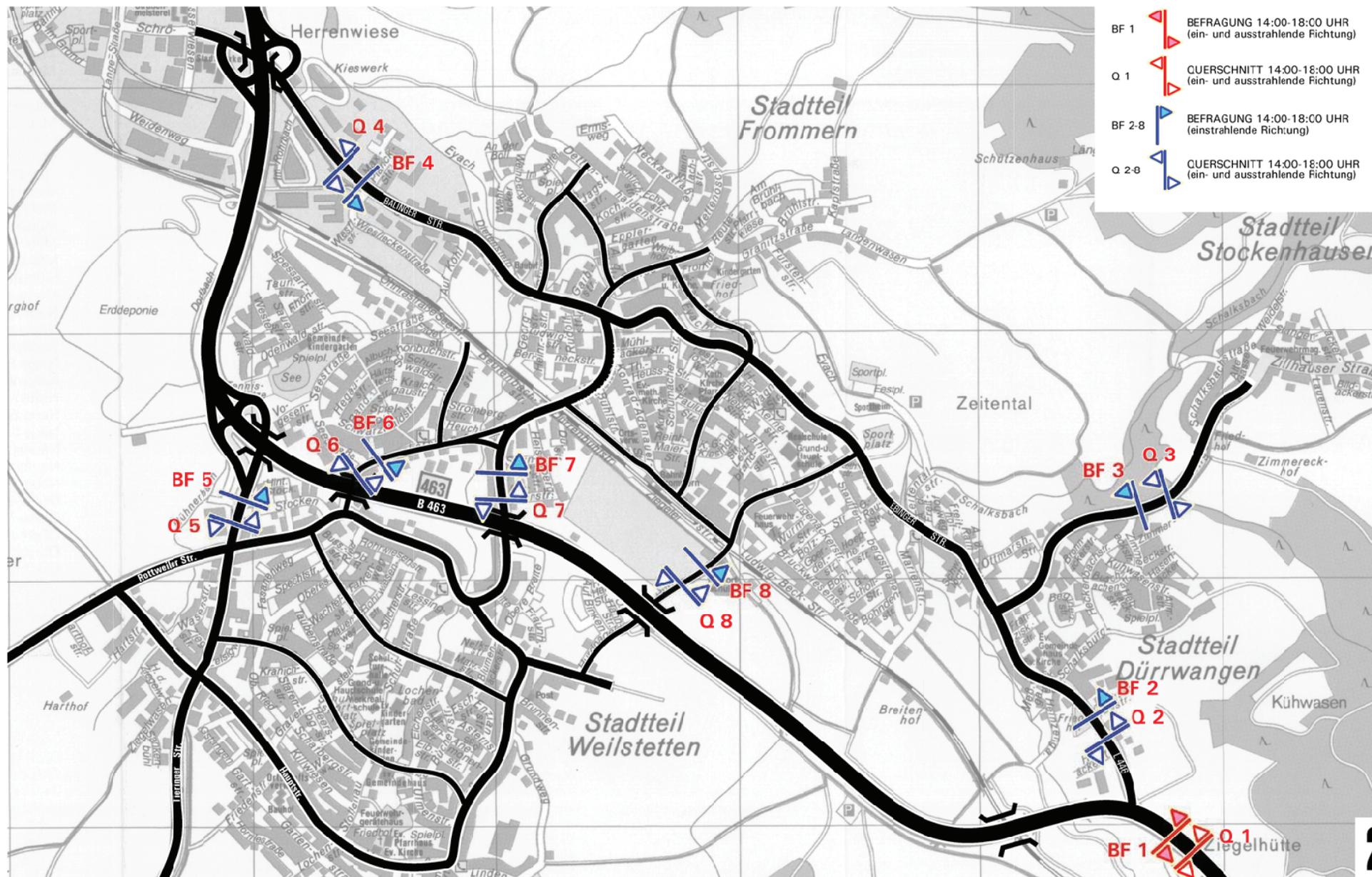
LEGENDE

- KNOTEN K1 - 37 (15:00 - 19:00 UHR)
- ANALYSE 2003 / 2005
- ANALYSE 2007
- DTV 1-2 (6:00 - 22:00 UHR)
- ↔ QUERSCHNITT DTV 3
- ↔ QUERSCHNITT Q1

ZÄHLSTELLENPLAN

STADT BALINGEN

FORTSCHREIBUNG DATENGRUNDLAGE B463 - FROMMERN/WEILSTETTEN



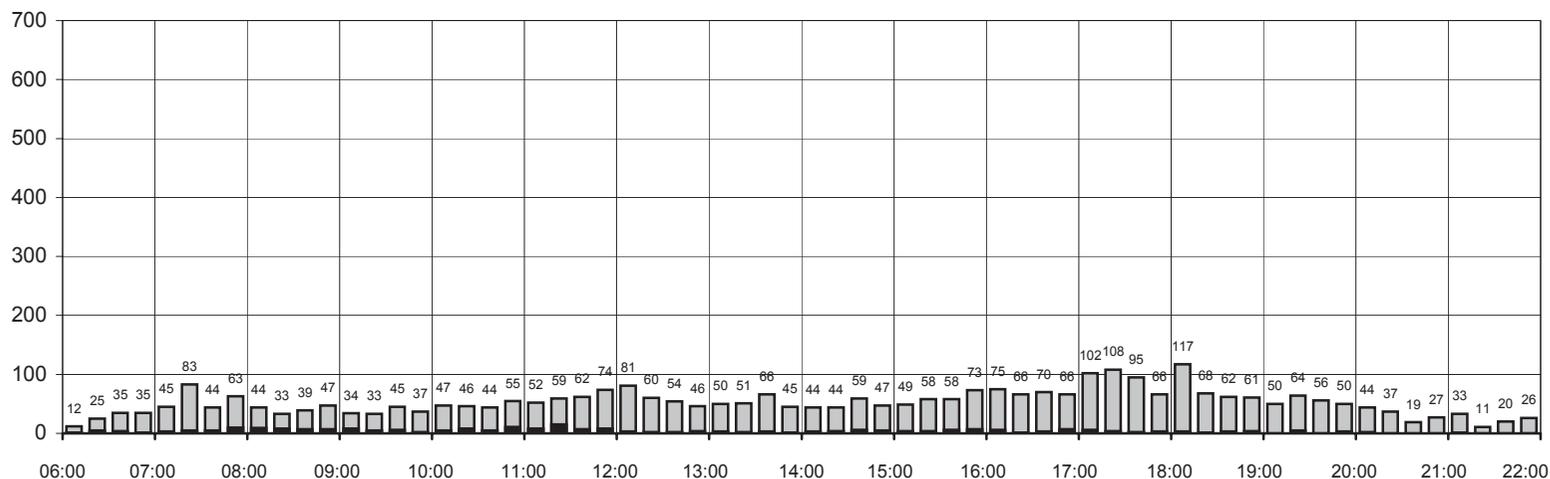
BALINGEN STADTTEIL FROMMERN (DTV 1)

KNOTEN: L 446 - EBINGER STRASSE / BEETHOVENSTRASSE

VERKEHR AUS RICHTUNG L 446 - EBINGER STRASSE (Ri. Balingen Kernstadt)

SUMME	KFZ/16H :	3371
SUMME	SV/16H :	266

KFZ/15 MIN



STADT

BALINGEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG FROMMERN / WEILSTETTEN

VERKEHRSANALYSE 2007

TAGESGANGLINIEN

DTV 16H (6-22 UHR)

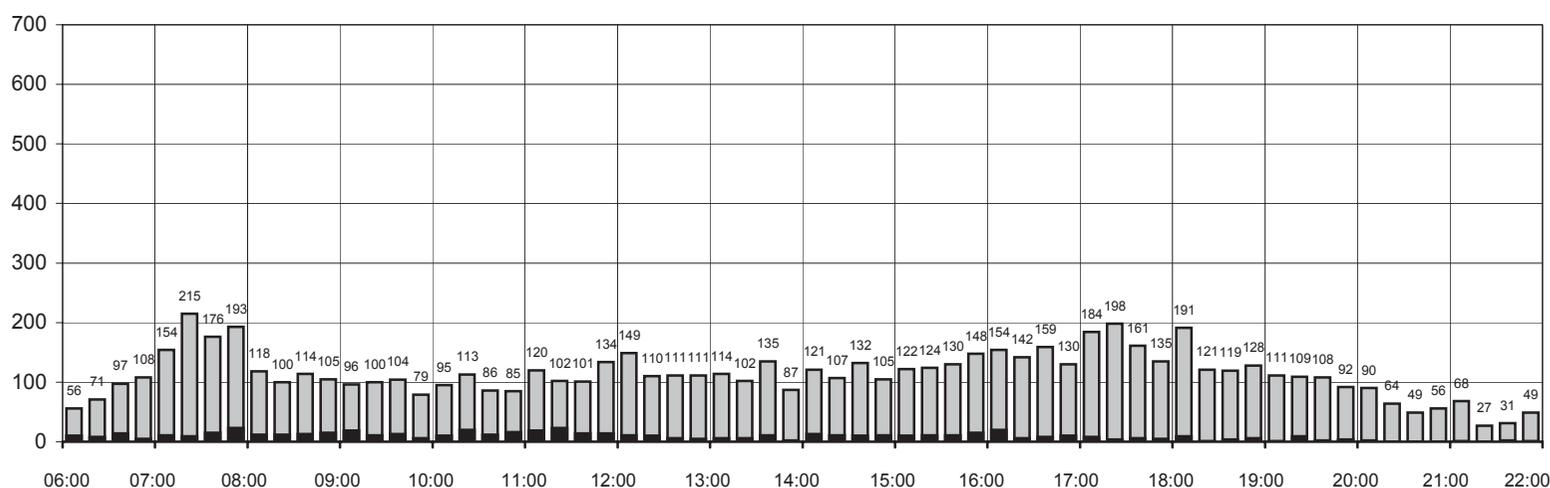
BALINGEN STADTTEIL FROMMERN (DTV 1)

KNOTEN: L 446 - EBINGER STRASSE / BEETHOVENSTRASSE

QUERSCHNITT L 446 - EBINGER STRASSE (Ri. Balingen Kernstadt)

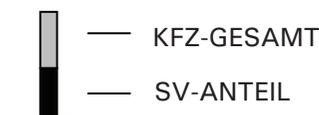
SUMME	KFZ/16H :	7306
SUMME	SV/16H :	582

KFZ/15 MIN



DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL
(IM STRASSENQUERSCHNITT):

7,97%



BALKEN = 15 MIN WERT

ERHEBUNGSDATUM: Do. 26.04.2007

2007

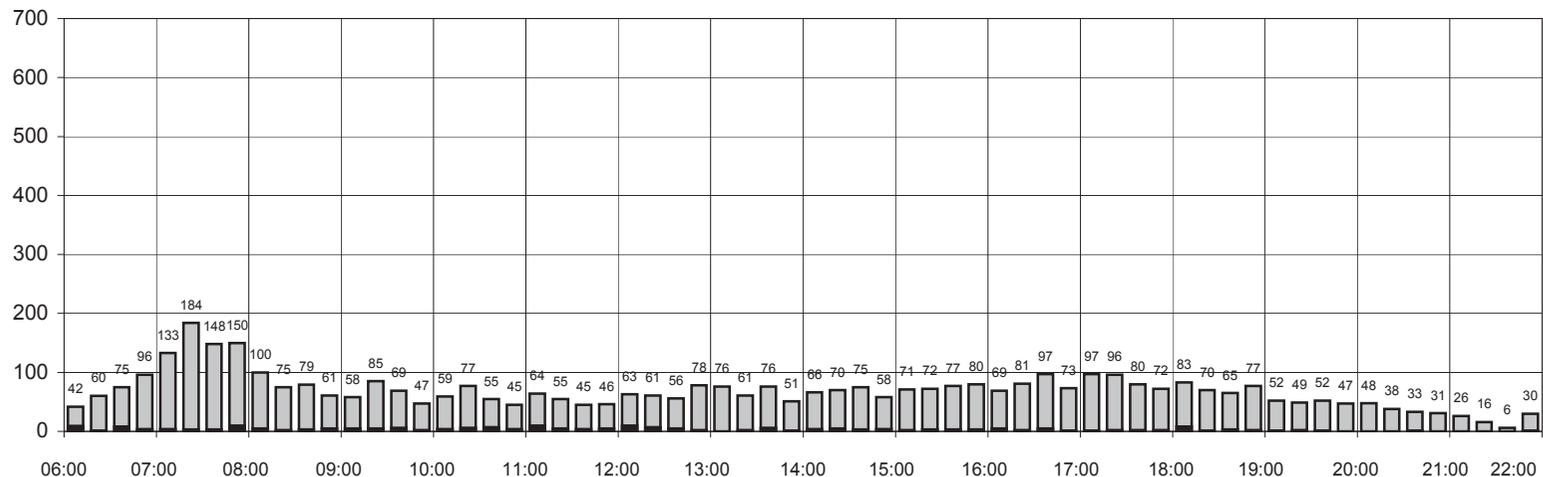
BALINGEN STADTTEIL FROMMERN (DTV 1)

KNOTEN: L 446 - EBINGER STRASSE / BEETHOVENSTRASSE

VERKEHR AUS RICHTUNG L 446 - EBINGER STRASSE (Ri. Dürrwangen)

SUMME	KFZ/16H :	4387
SUMME	SV/16H :	220

KFZ/15 MIN



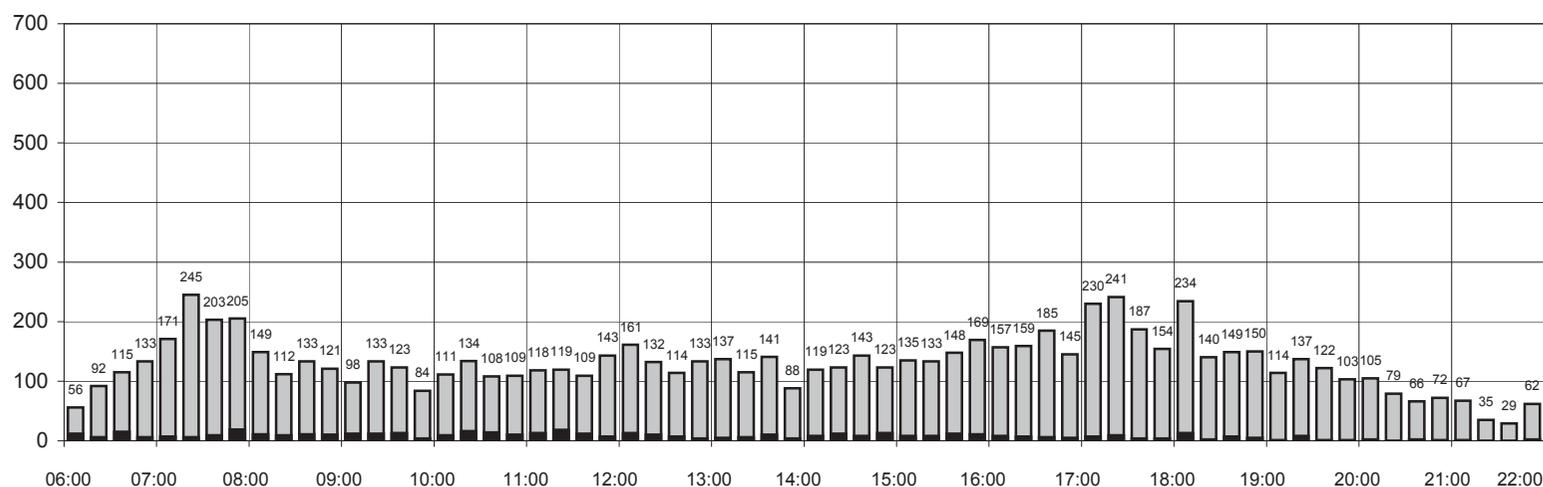
BALINGEN STADTTEIL FROMMERN (DTV 1)

KNOTEN: L 446 - EBINGER STRASSE / BEETHOVENSTRASSE

QUERSCHNITT L 446 - EBINGER STRASSE (Ri. Dürrwangen)

SUMME	KFZ/16H :	8360
SUMME	SV/16H :	496

KFZ/15 MIN



STADT
BALINGEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG
FROMMERN / WEILSTETTEN
VERKEHRSANALYSE 2007

TAGESGANGLINIEN DTV 16H (6-22 UHR)

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL
(IM STRASSENQUERSCHNITT):
5,93%

 — KFZ-GESAMT
— SV-ANTEIL
BALKEN = 15 MIN WERT

ERHEBUNGSDATUM: Do. 26.04.2007

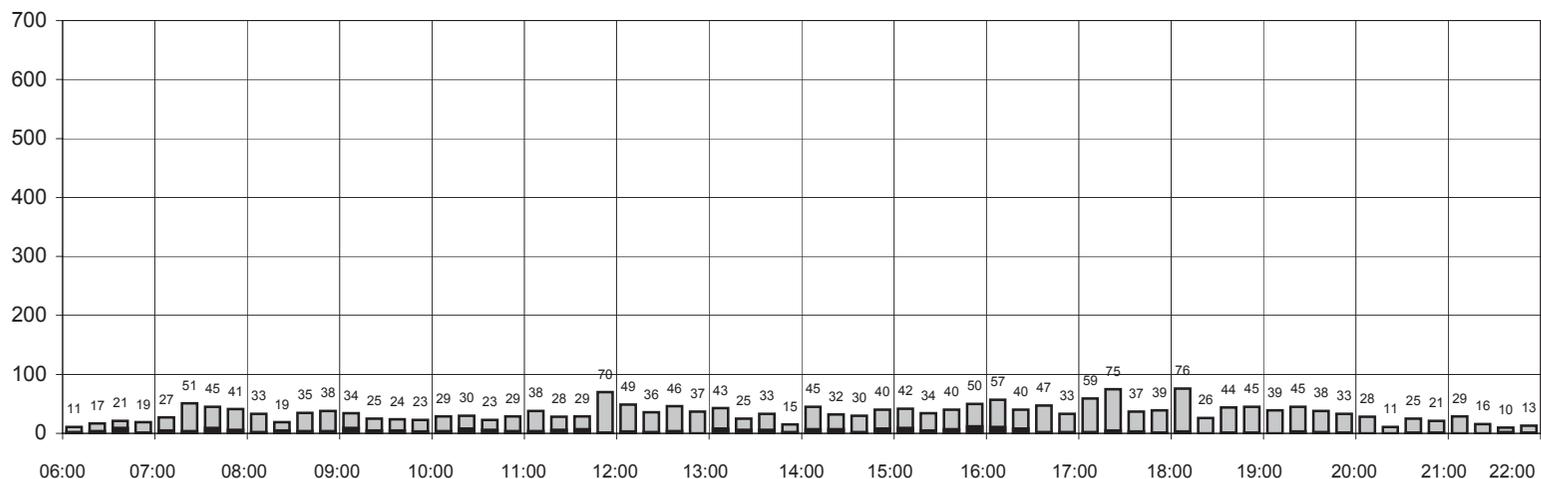
BALINGEN STADTTTEIL FROMMERN (DTV 1)

KNOTEN: L 446 - EBINGER STRASSE / BEETHOVENSTRASSE

VERKEHR AUS RICHTUNG BEETHOVENSTRASSE

SUMME	KFZ/16H :	2222
SUMME	SV/16H :	255

KFZ/15 MIN



STADT

BALINGEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG FROMMERN / WEILSTETTEN

VERKEHRSANALYSE 2007

TAGESGANGLINIEN

DTV 16H (6-22 UHR)

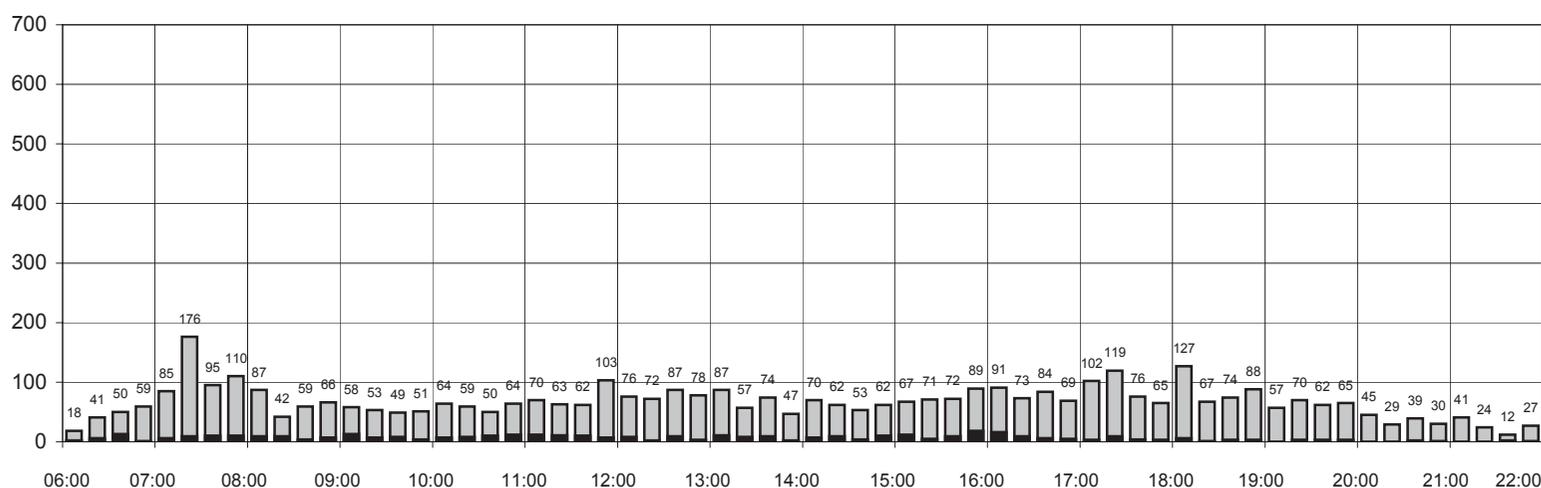
BALINGEN STADTTTEIL FROMMERN (DTV 1)

KNOTEN: L 446 - EBINGER STRASSE / BEETHOVENSTRASSE

QUERSCHNITT BEETHOVENSTRASSE

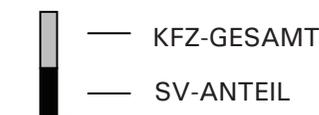
SUMME	KFZ/16H :	4294
SUMME	SV/16H :	404

KFZ/15 MIN



DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL
(IM STRASSENQUERSCHNITT):

9,41%



BALKEN = 15 MIN WERT

5

ERHEBUNGSDATUM: Do. 26.04.2007

2007

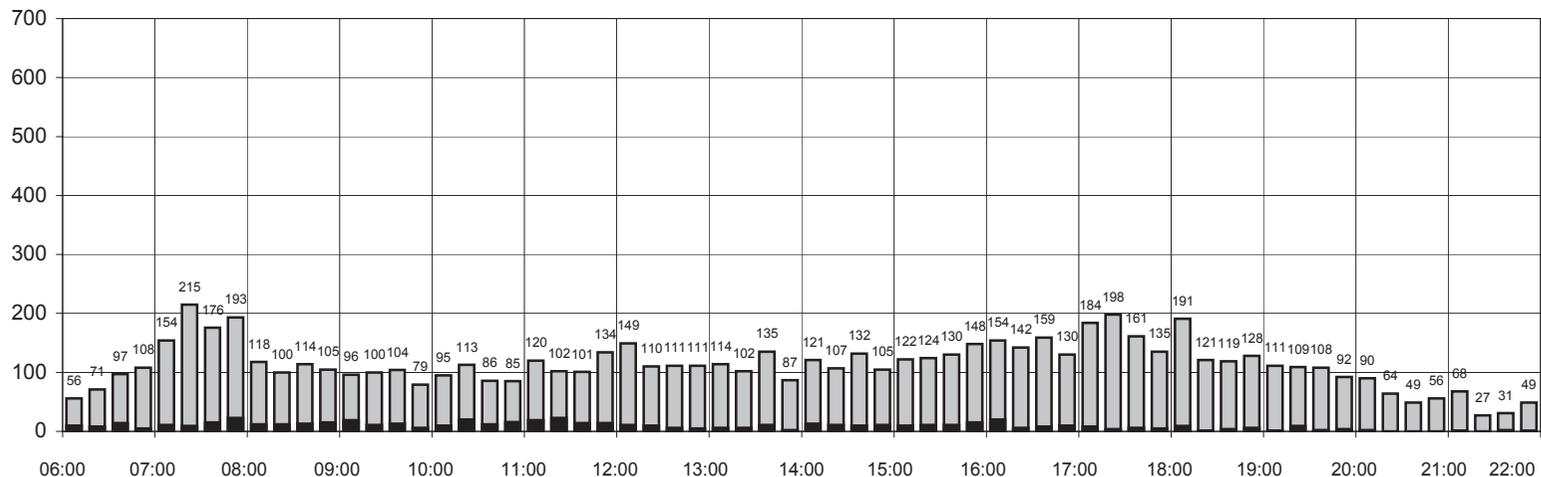
BALINGEN STADTTEIL FROMMERN (DTV 1)

KNOTEN: L 446 - EBINGER STRASSE / BEETHOVENSTRASSE

QUERSCHNITT L 446 - EBINGER STRASSE (Ri. Balingen Kernstadt)

SUMME	KFZ/16H :	7306
SUMME	SV/16H :	582

KFZ/15 MIN



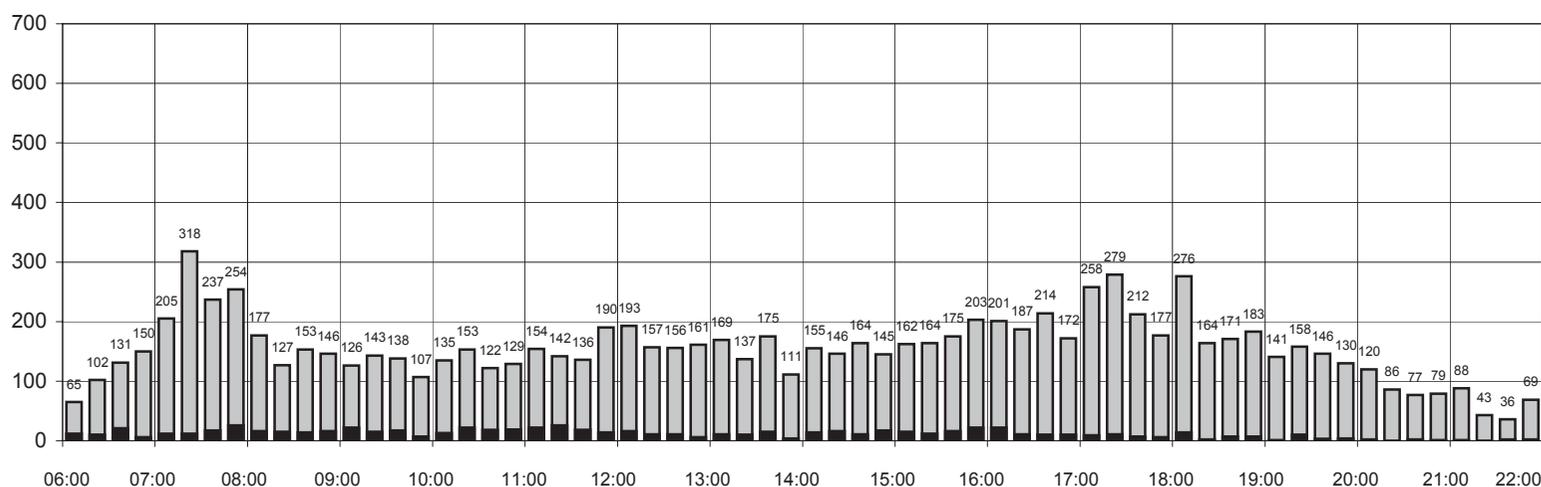
BALINGEN STADTTEIL FROMMERN (DTV 1)

KNOTEN: L 446 - EBINGER STRASSE / BEETHOVENSTRASSE

GESAMTER IN DEN KNOTEN EINFAHRENDER VERKEHR

SUMME	KFZ/16H :	9980
SUMME	SV/16H :	741

KFZ/15 MIN



STADT
BALINGEN
VERKEHRSUNTERSUCHUNG
FROMMERN / WEILSTETTEN
VERKEHRSANALYSE 2007



TAGESGANGLINIEN
DTV 16H (6-22 UHR)

DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL
(IM GESAMTKNOTEN):
7,42%



BALKEN = 15 MIN WERT

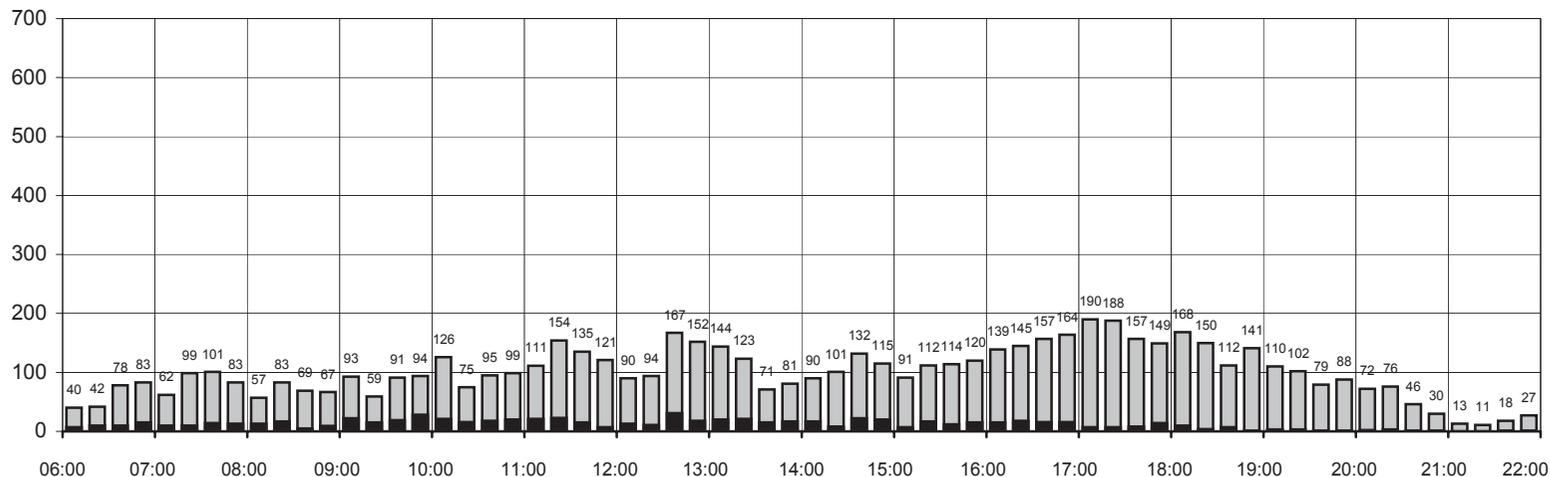
ERHEBUNGSDATUM: Do. 26.04.2007

BALINGEN STADTTTEIL WEILSTETTEN (DTV 2)

KNOTEN: L 442 - ROTTWEILER STRASSE / TIERINGER STRASSE / UNTERE DORFSTRASSE
 VERKEHR AUS RICHTUNG TIERINGER STRASSE (Ri. Rampe B 463)

SUMME	KFZ/16H :	6446
SUMME	SV/16H :	762

KFZ/15 MIN



STADT
BALINGEN
 VERKEHRSUNTERSUCHUNG
 FROMMERN / WEILSTETTEN
 VERKEHRSANALYSE 2007



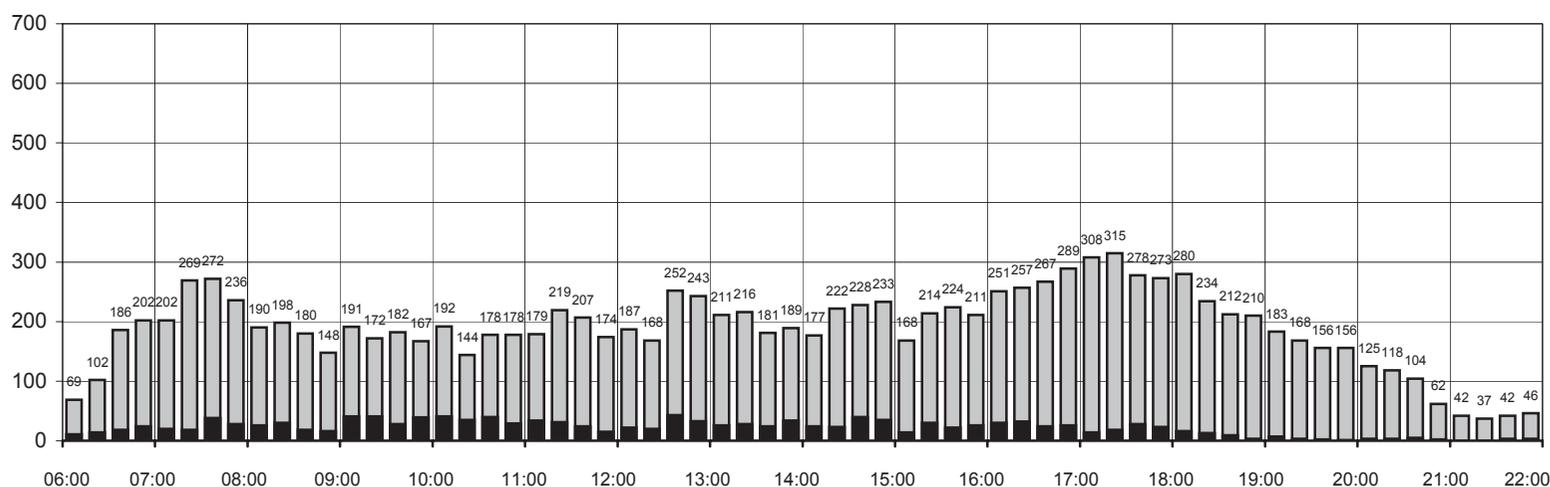
TAGESGANGLINIEN DTV 16H (6-22 UHR)

BALINGEN STADTTTEIL WEILSTETTEN (DTV 2)

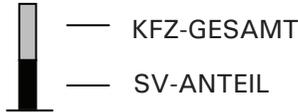
KNOTEN: L 442 - ROTTWEILER STRASSE / TIERINGER STRASSE / UNTERE DORFSTRASSE
 QUERSCHNITT TIERINGER STRASSE (Ri. Rampe B 463)

SUMME	KFZ/16H :	12174
SUMME	SV/16H :	1371

KFZ/15 MIN



DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL
 (IM STRASSENQUERSCHNITT):
 11,26%



BALKEN = 15 MIN WERT

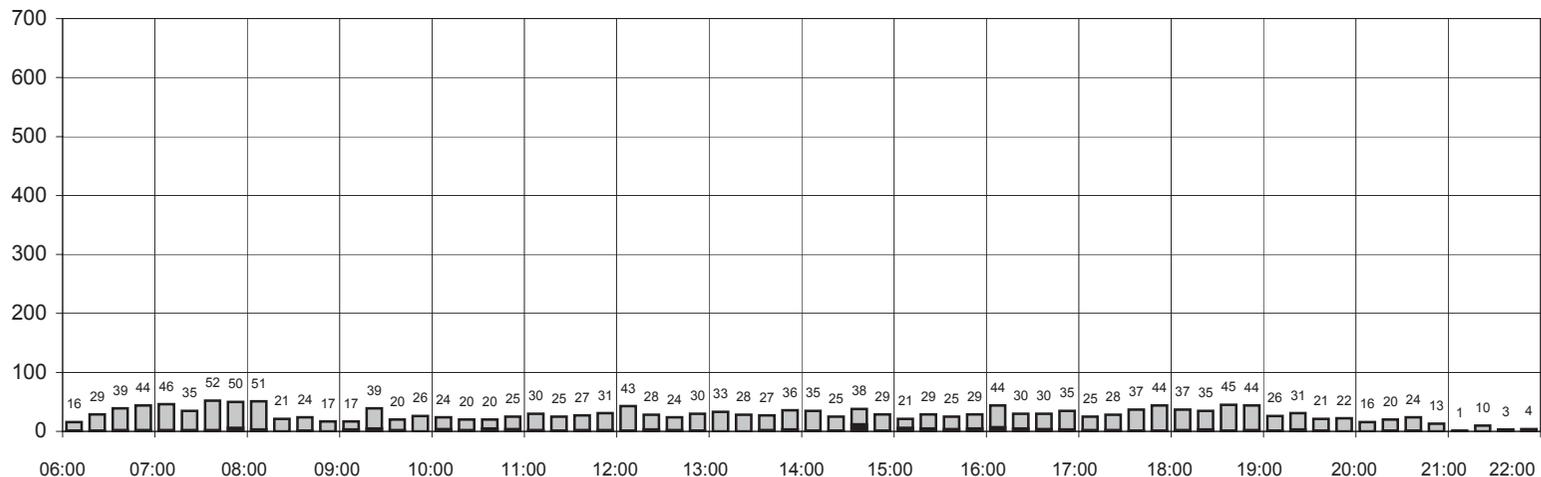
ERHEBUNGSDATUM: Do. 26.04.2007

BALINGEN STADTTEIL WEILSTETTEN (DTV 2)

KNOTEN: L 442 - ROTTWEILER STRASSE / TIERINGER STRASSE / UNTERE DORFSTRASSE
 VERKEHR AUS RICHTUNG UNTERE DORFSTRASSE

SUMME	KFZ/16H :	1833
SUMME	SV/16H :	141

KFZ/15 MIN



STADT
BALINGEN
 VERKEHRSUNTERSUCHUNG
 FROMMERN / WEILSTETTEN
 VERKEHRSANALYSE 2007



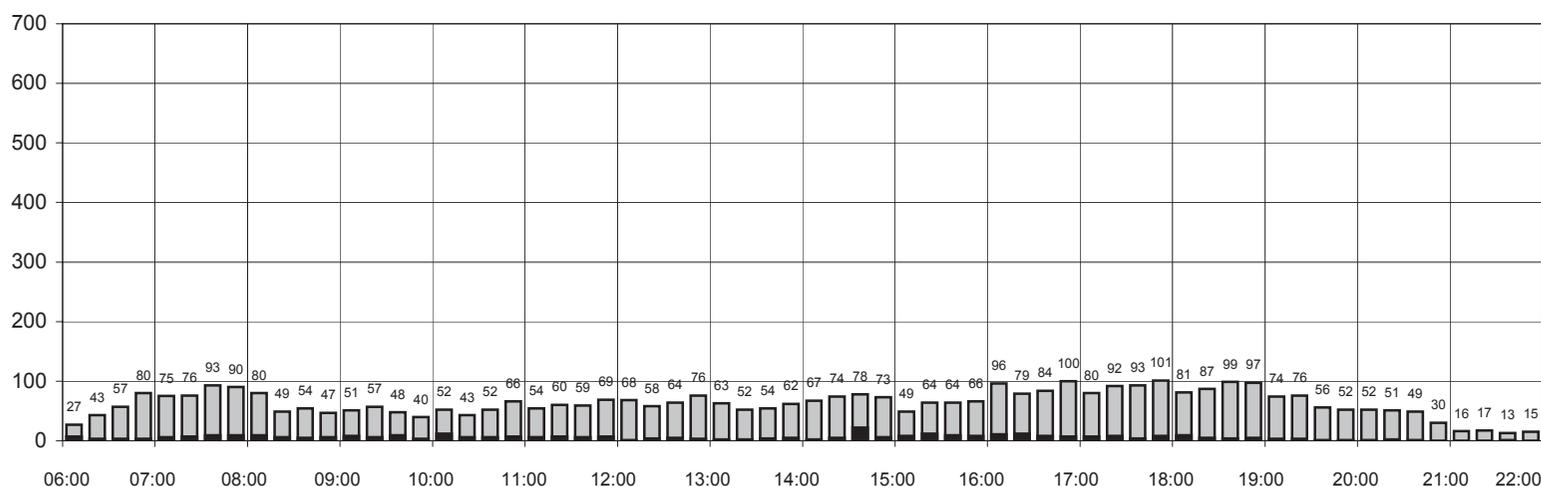
TAGESGANGLINIEN DTV 16H (6-22 UHR)

BALINGEN STADTTEIL WEILSTETTEN (DTV 2)

KNOTEN: L 442 - ROTTWEILER STRASSE / TIERINGER STRASSE / UNTERE DORFSTRASSE
 QUERSCHNITT UNTERE DORFSTRASSE

SUMME	KFZ/16H :	4044
SUMME	SV/16H :	355

KFZ/15 MIN



DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL
 (IM STRASSENQUERSCHNITT):
 8,78%

— KFZ-GESAMT
 — SV-ANTEIL
 BALKEN = 15 MIN WERT

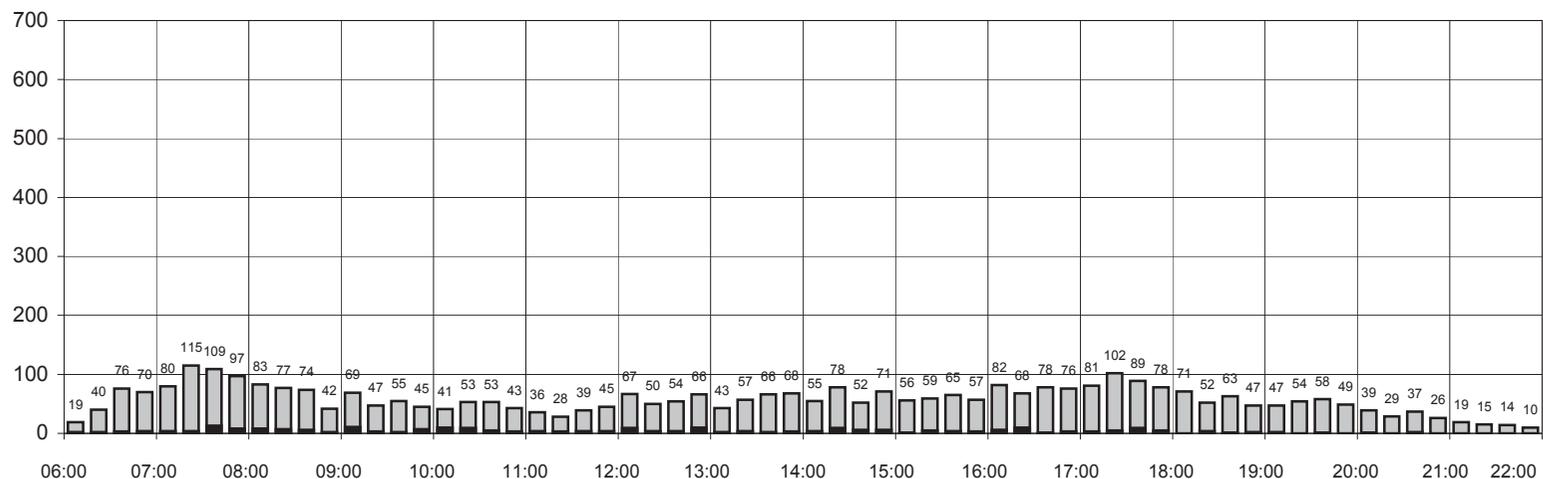
ERHEBUNGSDATUM: Do. 26.04.2007

BALINGEN STADTTEIL WEILSTETTEN (DTV 2)

KNOTEN: L 442 - ROTTWEILER STRASSE / TIERINGER STRASSE / UNTERE DORFSTRASSE
 VERKEHR AUS RICHTUNG TIERINGER STRASSE

SUMME	KFZ/16H :	3684
SUMME	SV/16H :	259

KFZ/15 MIN



STADT
BALINGEN
 VERKEHRSUNTERSUCHUNG
 FROMMERN / WEILSTETTEN
 VERKEHRSANALYSE 2007



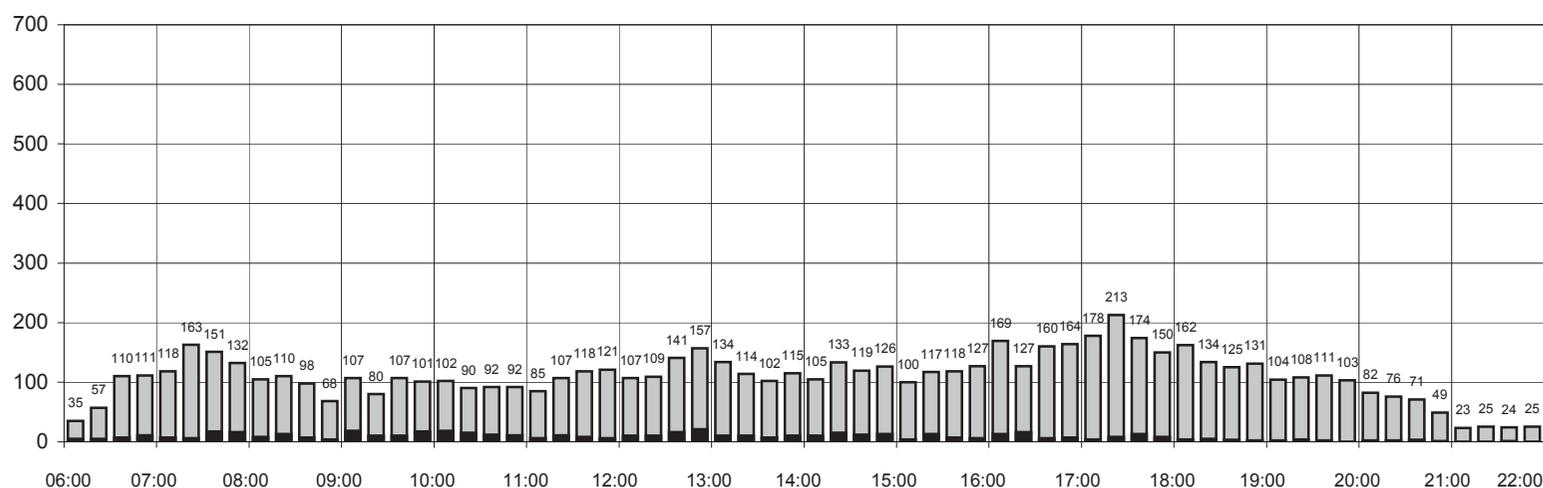
TAGESGANGLINIEN DTV 16H (6-22 UHR)

BALINGEN STADTTEIL WEILSTETTEN (DTV 2)

KNOTEN: L 442 - ROTTWEILER STRASSE / TIERINGER STRASSE / UNTERE DORFSTRASSE
 QUERSCHNITT TIERINGER STRASSE

SUMME	KFZ/16H :	7072
SUMME	SV/16H :	528

KFZ/15 MIN



DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL
 (IM STRASSENQUERSCHNITT):
 7,47%

— KFZ-GESAMT
 — SV-ANTEIL
 BALKEN = 15 MIN WERT

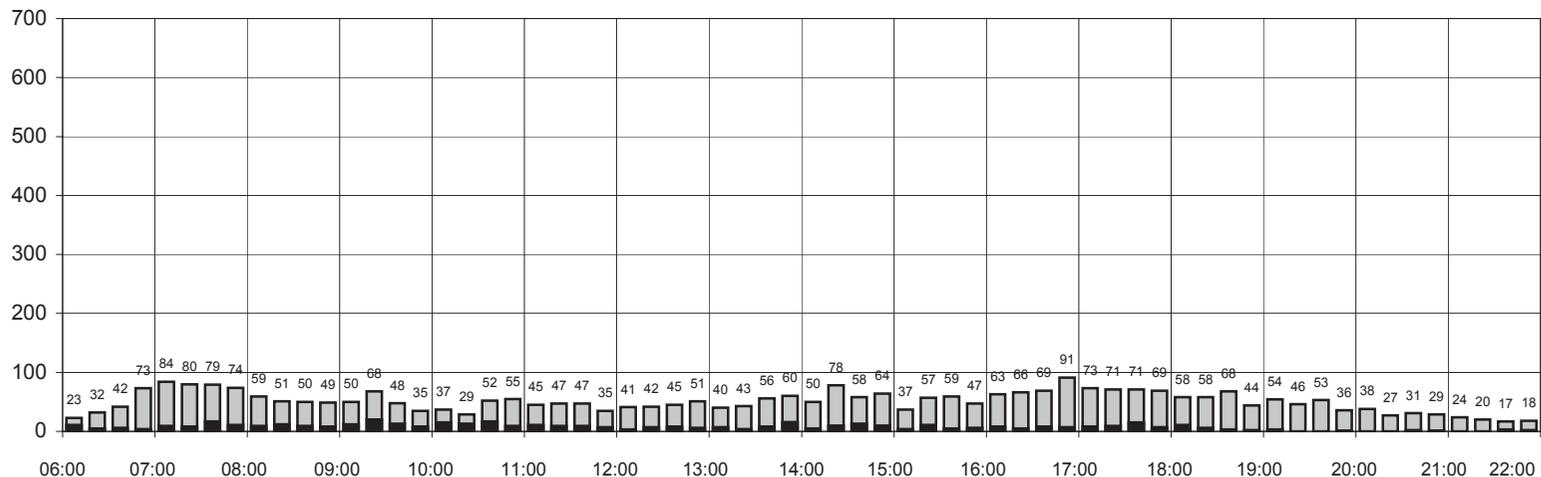
ERHEBUNGSDATUM: Do. 26.04.2007

BALINGEN STADTTTEIL WEILSTETTEN (DTV 2)

KNOTEN: L 442 - ROTTWEILER STRASSE / TIERINGER STRASSE / UNTERE DORFSTRASSE
 VERKEHR AUS RICHTUNG L 442 - ROTTWEILER STRASSE

SUMME	KFZ/16H :	3266
SUMME	SV/16H :	476

KFZ/15 MIN



STADT
BALINGEN
 VERKEHRSUNTERSUCHUNG
 FROMMERN / WEILSTETTEN
 VERKEHRSANALYSE 2007



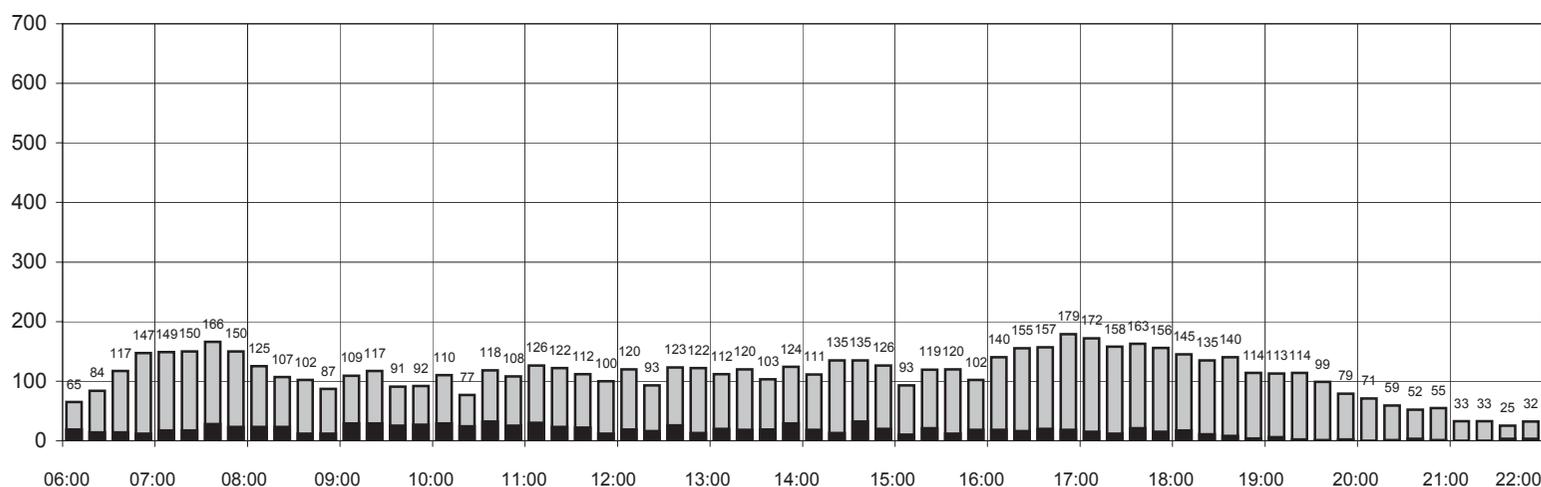
TAGESGANGLINIEN DTV 16H (6-22 UHR)

BALINGEN STADTTTEIL WEILSTETTEN (DTV 2)

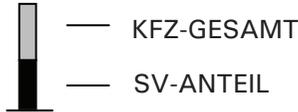
KNOTEN: L 442 - ROTTWEILER STRASSE / TIERINGER STRASSE / UNTERE DORFSTRASSE
 QUERSCHNITT L 442 - ROTTWEILER STRASSE

SUMME	KFZ/16H :	7168
SUMME	SV/16H :	1022

KFZ/15 MIN



DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL
 (IM STRASSENQUERSCHNITT):
14,26%



BALKEN = 15 MIN WERT

10

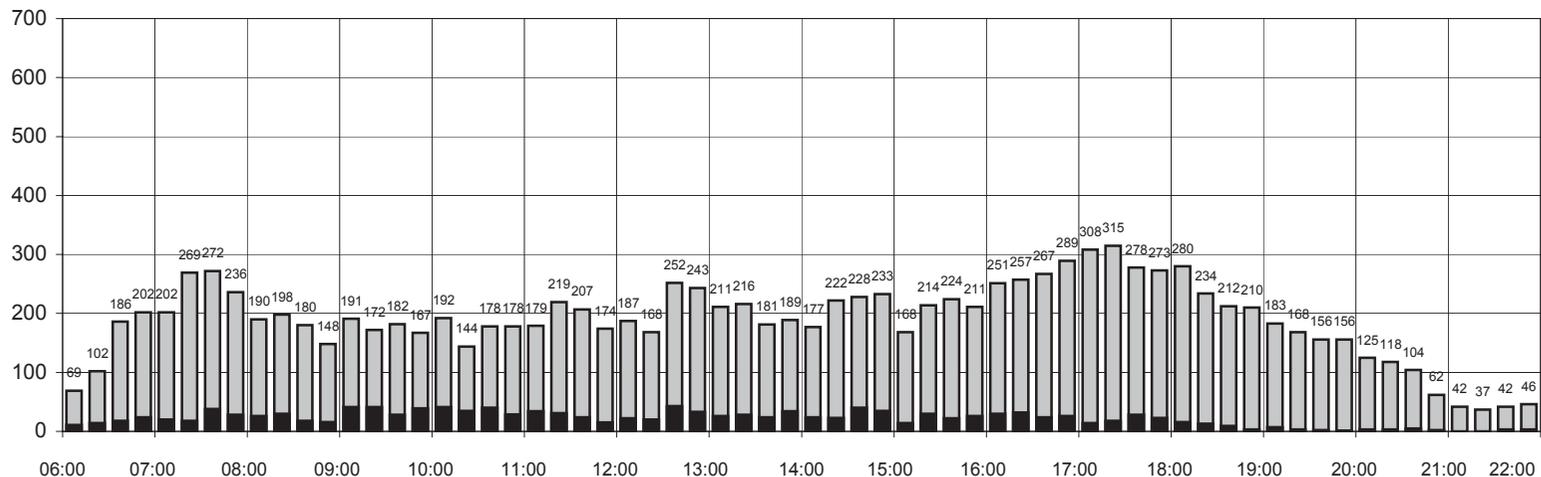
ERHEBUNGSDATUM: Do. 26.04.2007

BALINGEN STADTTTEIL WEILSTETTEN (DTV 2)

KNOTEN: L 442 - ROTTWEILER STRASSE / TIERINGER STRASSE / UNTERE DORFSTRASSE
 QUERSCHNITT TIERINGER STRASSE (Ri. Rampe B 463)

SUMME	KFZ/16H :	12174
SUMME	SV/16H :	1371

KFZ/15 MIN



STADT
BALINGEN
 VERKEHRSUNTERSUCHUNG
 FROMMERN / WEILSTETTEN
 VERKEHRSANALYSE 2007



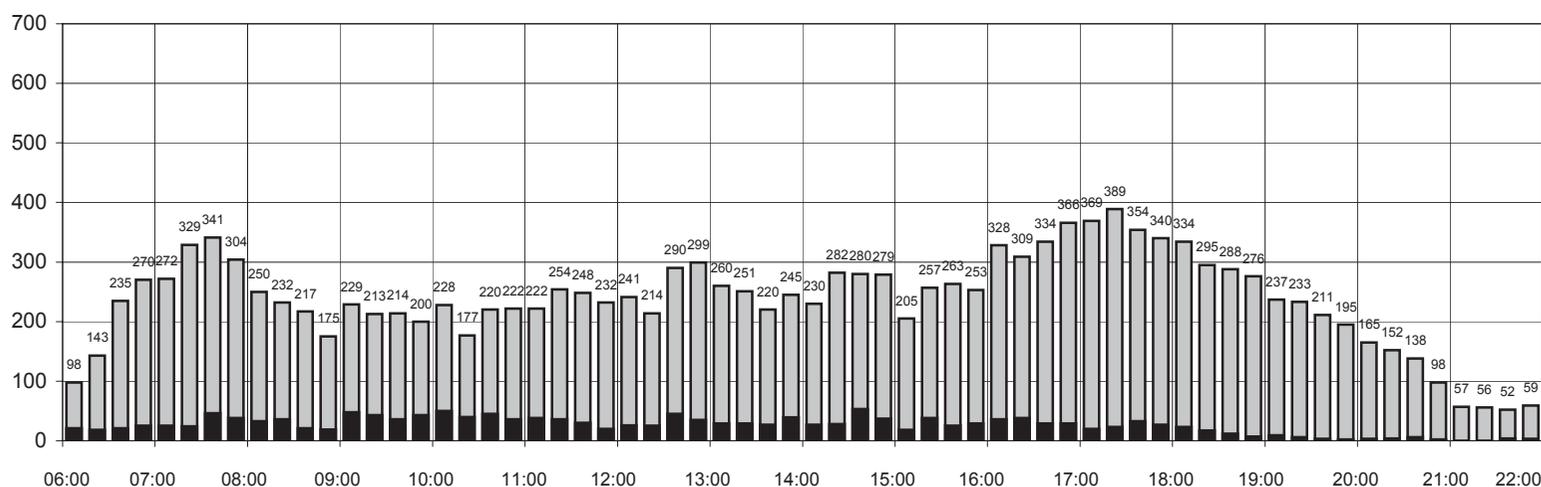
TAGESGANGLINIEN
 DTV 16H (6-22 UHR)

BALINGEN STADTTTEIL WEILSTETTEN (DTV 2)

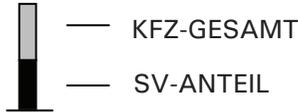
KNOTEN: L 442 - ROTTWEILER STRASSE / TIERINGER STRASSE / UNTERE DORFSTRASSE
 GESAMTER IN DEN KNOTEN EINFAHRENDER VERKEHR

SUMME	KFZ/16H :	15229
SUMME	SV/16H :	1638

KFZ/15 MIN



DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL
 (IM GESAMTKNOTEN):
 10,76%



BALKEN = 15 MIN WERT

11

ERHEBUNGSDATUM: Do. 26.04.2007

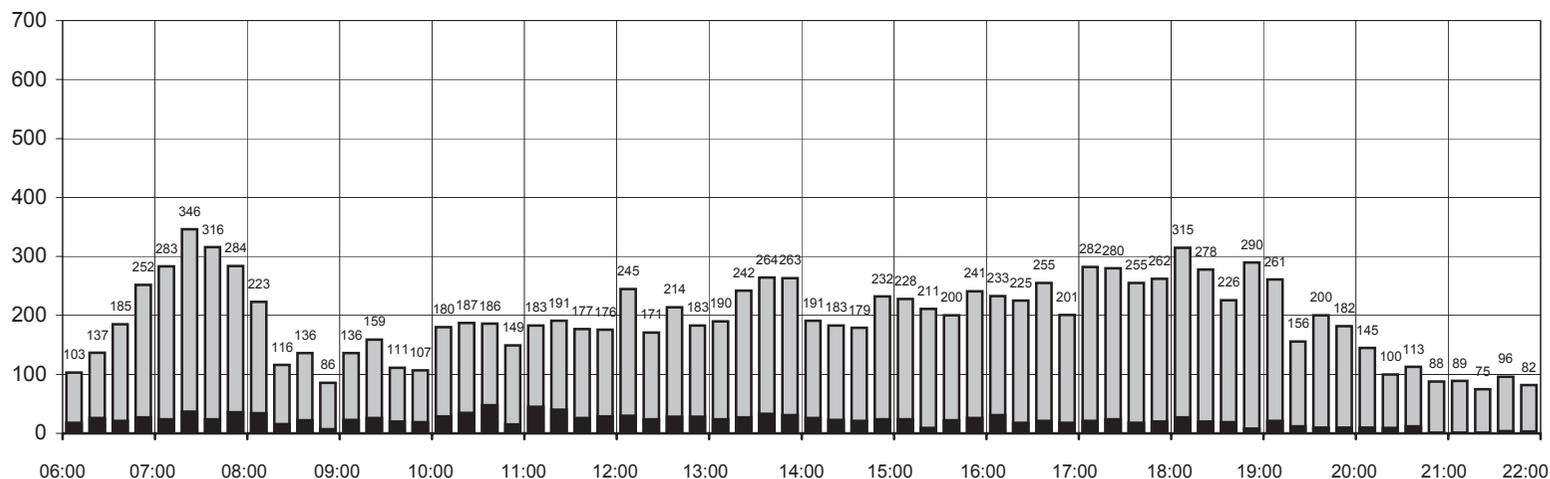
BALINGEN STADTTTEIL FROMMERN (DTV 3)

QUERSCHNITT: B 463 (Höhe Weilstetten - vor Bahnunterführung)

VERKEHR AUS RICHTUNG RAMPE B 463 / WEILSTETTEN

SUMME	KFZ/16H :	12535
SUMME	SV/16H :	1386

KFZ/15 MIN



STADT

BALINGEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG
FROMMERN / WEILSTETTEN

VERKEHRSANALYSE 2007

TAGESGANGLINIEN

DTV 16H (6-22 UHR)

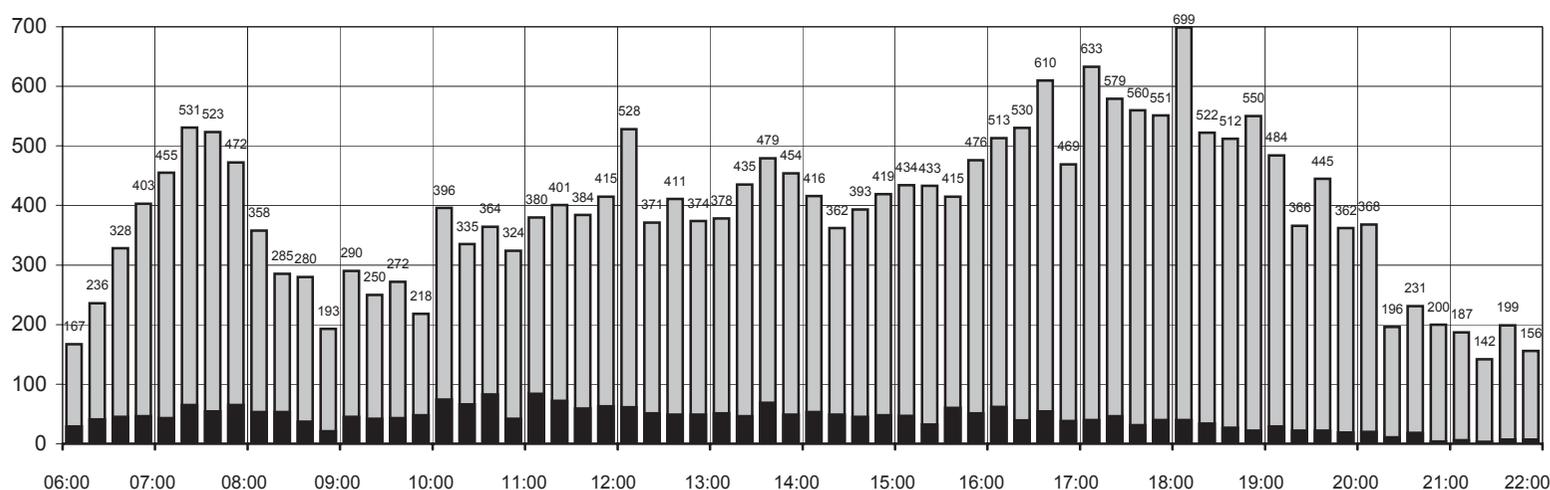
BALINGEN STADTTTEIL FROMMERN (DTV 3)

QUERSCHNITT: B 463 (Höhe Weilstetten - vor Bahnunterführung)

QUERSCHNITT B 463

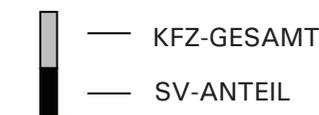
SUMME	KFZ/16H :	25102
SUMME	SV/16H :	2724

KFZ/15 MIN



DURCHSCHNITTLICHER SV-ANTEIL
(IM STRASSENQUERSCHNITT):

10,85%



BALKEN = 15 MIN WERT

12

ERHEBUNGSDATUM: Do. 26.04.2007

2007

STADT BALINGEN

FORTSCHREIBUNG DATENGRUNDLAGE B463 - FROMMERN/WEILSTETTEN

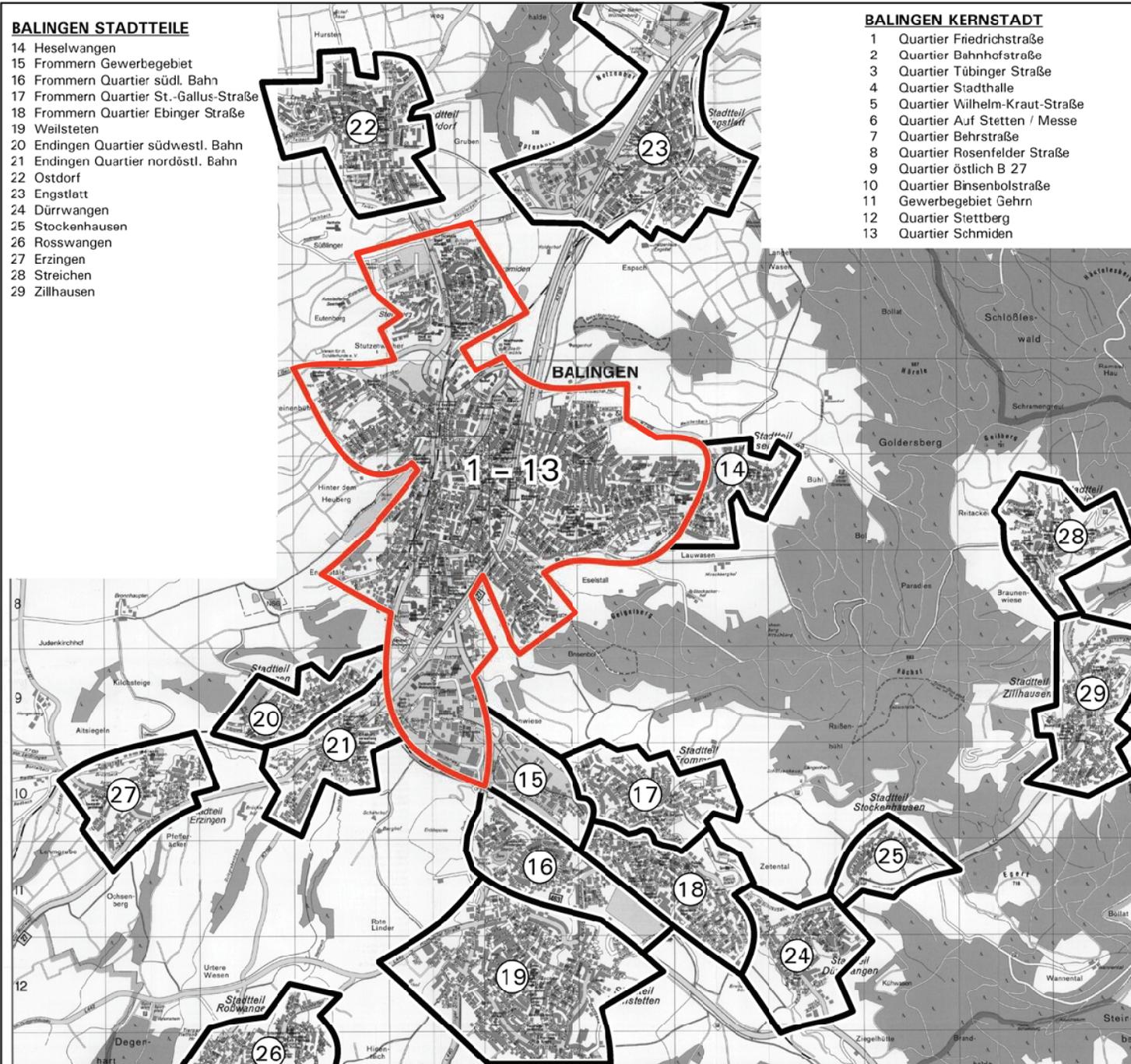


BALINGEN STADTTEILE

- 14 Heselwangen
- 15 Frommern Gewerbegebiet
- 16 Frommern Quartier südl. Bahn
- 17 Frommern Quartier St.-Gallus-Straße
- 18 Frommern Quartier Ebinger Straße
- 19 Weilsteten
- 20 Endingen Quartier südwestl. Bahn
- 21 Endingen Quartier nordöstl. Bahn
- 22 Ostdorf
- 23 Engstlatt
- 24 Dürrwangen
- 25 Stockenhausen
- 26 Rosswangen
- 27 Erzingen
- 28 Streichen
- 29 Zillhausen

BALINGEN KERNSTADT

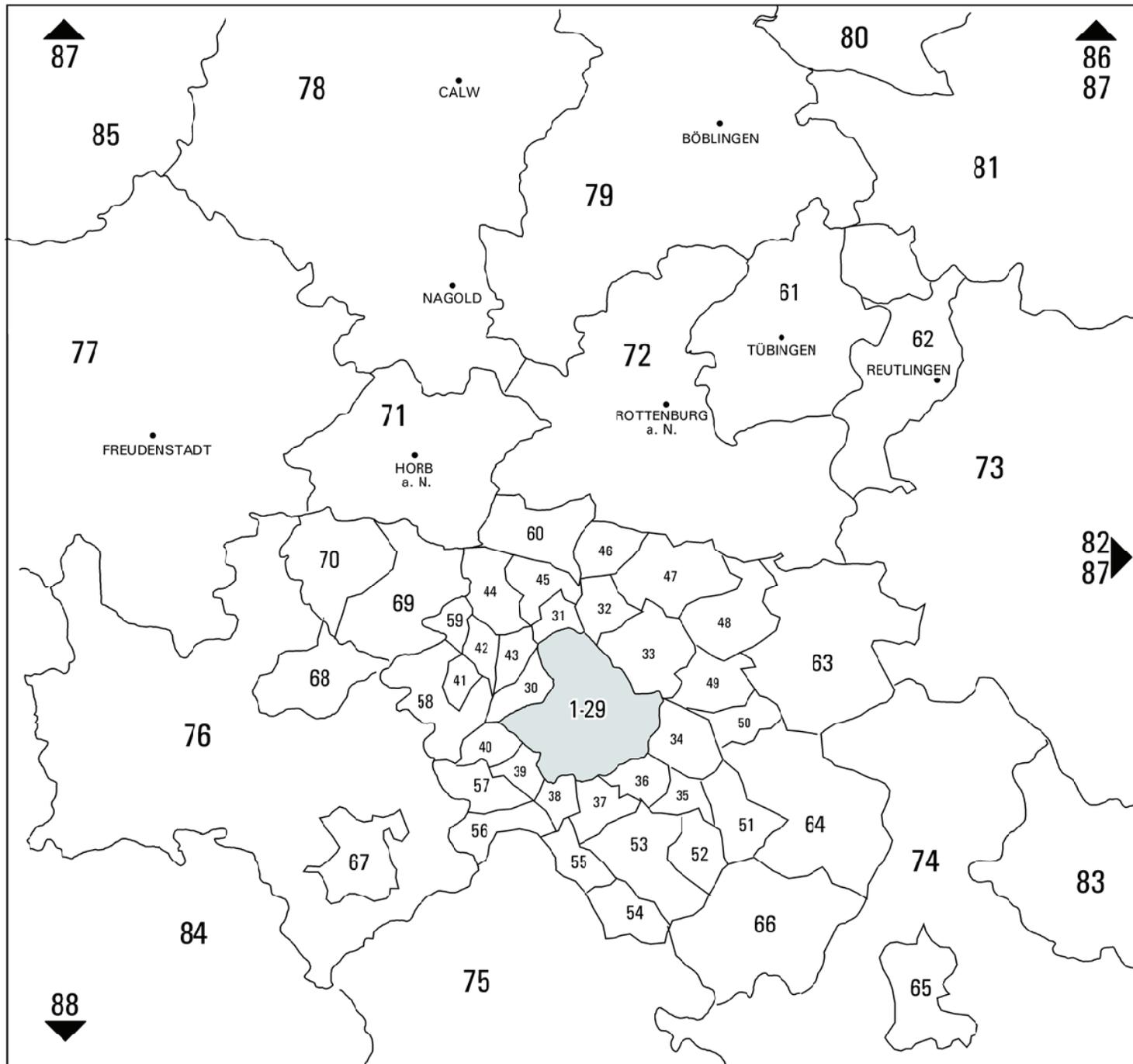
- 1 Quartier Friedrichstraße
- 2 Quartier Bahnhofstraße
- 3 Quartier Tübinger Straße
- 4 Quartier Stadthalle
- 5 Quartier Wilhelm-Kraut-Straße
- 6 Quartier Auf Stetten / Messe
- 7 Quartier Behrstraße
- 8 Quartier Rosenfelder Straße
- 9 Quartier östlich B 27
- 10 Quartier Binsbolstraße
- 11 Gewerbegebiet Gehr
- 12 Quartier Stettberg
- 13 Quartier Schmid



STADT
BALINGEN
 VERKEHRSUNTERSUCHUNG
 FROMMERN-WEILSTETTEN
 VERKEHRSANALYSE 2008



VERKEHRSBEZIRKE BALINGEN UND STADTTEILE TEIL 1



STADT
BALINGEN



**VERKEHRSUNTERSUCHUNG
FROMMERN-WEILSTETTEN**

VERKEHRSANALYSE 2008

VERKEHRSBEZIRKE TEIL 2

NAHBEREICH, REGION, FERNBEREICH

1-29 BALINGEN (inkl. Stadtteile)

NAHBEREICH

- 30 GEISLINGEN
- 31 OWINGEN
- 32 GROSSELFINGEN
- 33 BISINGEN
- 34 BURGFELDEN / PFEFFINGEN
- 35 LAUTINGEN
- 36 LAUFEN
- 37 TIERINGEN
- 38 HAUSEN a. d. Tann
- 39 DOTTERNHAUSEN
- 40 DORMETTINGEN / DAUTMERGEN

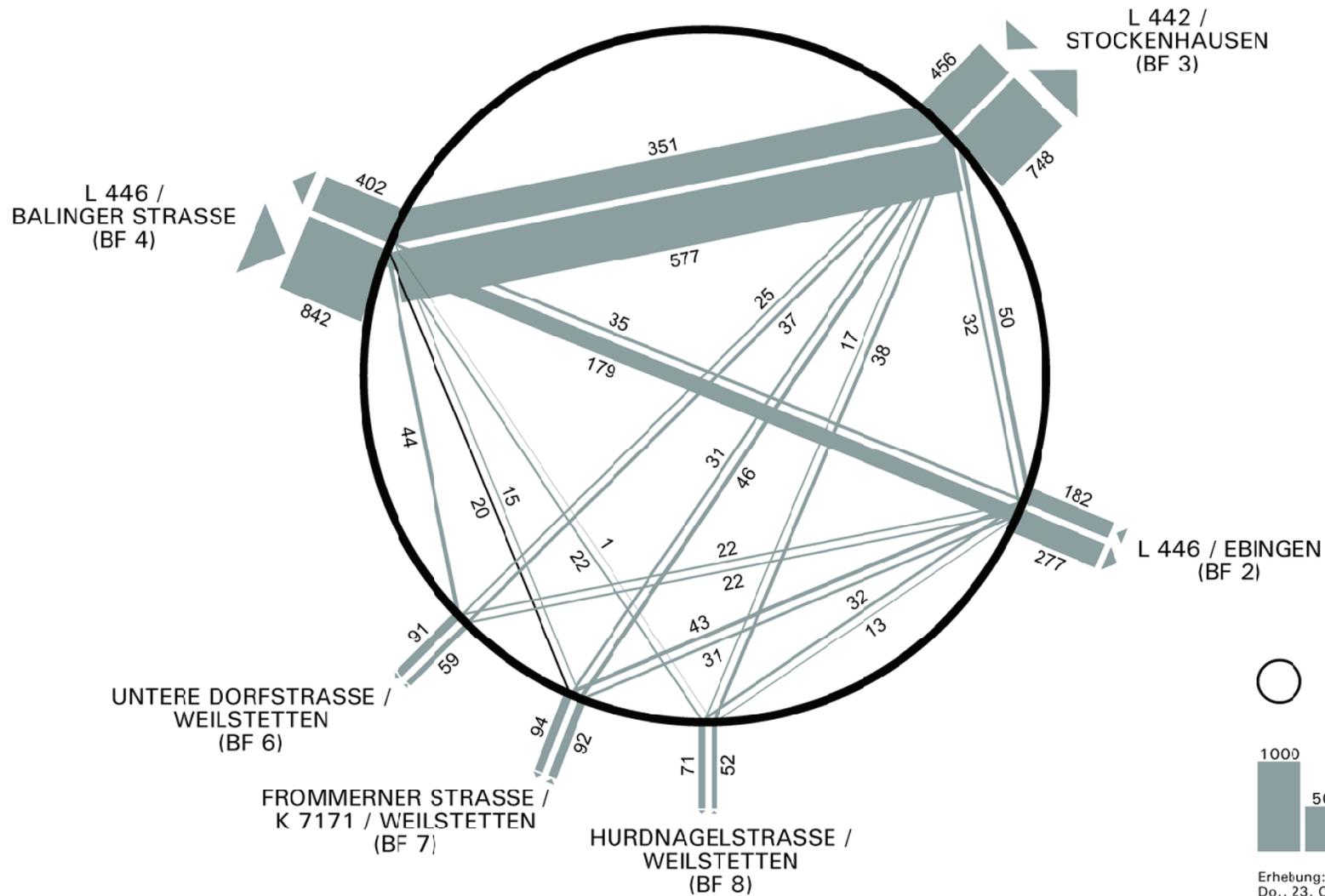
REGION / FERNBEREICH

- 41 ROSENFELD
- 42 BINSDORF
- 43 ERLAHEIM
- 44 GRUCL
- 45 HAIGERLOCH
- 46 RANGENDINGEN
- 47 HECHINGEN
- 48 JUNGINGEN
- 49 ONSTMETTINGEN
- 50 TAILINGEN
- 51 ALBSTADT-EBINGEN
- 52 MESSSTETTEN
- 53 HEINSTETTEN / OBER-/UNTERDIGISHEIM
- 54 NUSPLINGEN
- 55 OBERNHEIM
- 56 RATSHAUSEN / SCHÖRZINGEN
- 57 SCHÖMBERG
- 58 LEIDRINGEN / ISINGEN
- 59 HEILIGENZIMMERN
- 60 IMNAU
- 61 TÜBINGEN
- 62 REUTLINGEN
- 63 BURLADINGEN
- 64 STRASSBERG / WINTERLINGEN
- 65 SIGMARINGEN
- 66 STETTEN a. k. Markt / SCHWENNINGEN
- 67 ROTTWEIL
- 68 OBERNDORF
- 69 VÖHFINGEN
- 70 SULZ / GLATT
- 71 HORB / EMPFINGEN / EUTINGEN
- 72 RESTL. LKR. TÜBINGEN
- 73 RESTL. LKR. REUTLINGEN
- 74 RESTL. LKR. SIGMARINGEN
- 75 RESTL. LKR. TUTTLINGEN
- 76 RESTL. LKR. ROTTWEIL
- 77 LKR. FREUDENSTADT
- 78 LKR. CALW
- 79 LKR. BÖBLINGEN
- 80 STUTTGART
- 81 LKR. ESSLINGEN / GÖPPINGEN / HEIDENHEIM
- 82 ALB-DONAU-KREIS
- 83 RESTL. REG.-BEZ. TÜBINGEN
- 84 RESTL. REG.-BEZ. FREIBURG
- 85 RESTL. REG.-BEZ. KARLSRUHE
- 86 RESTL. REG.-BEZ. STUTTGART
- 87 DEUTSCHLAND
- 88 AUSLAND

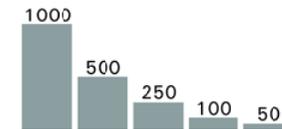
15

FEBRUAR 2009

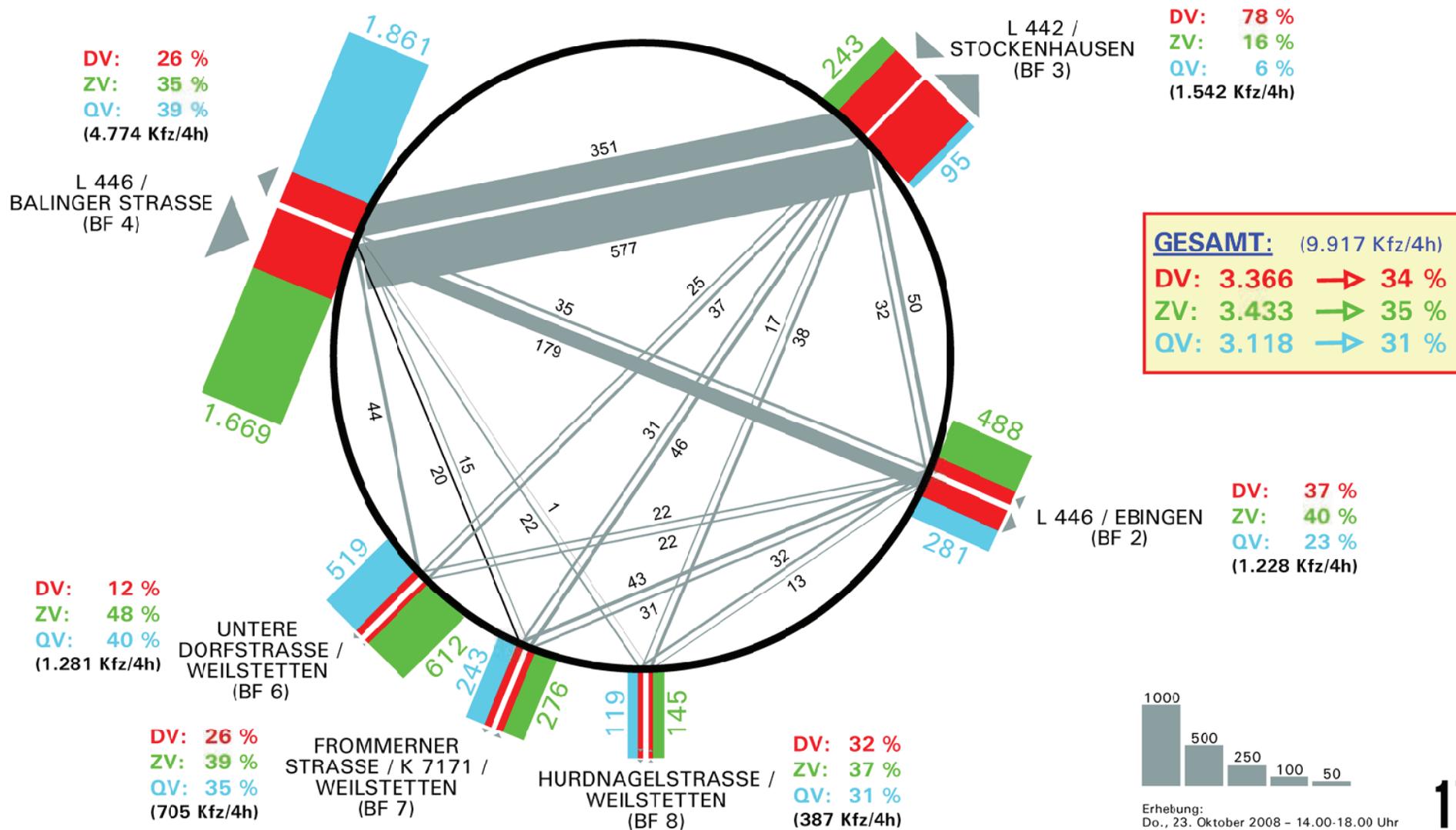
LUDWIGSBURG

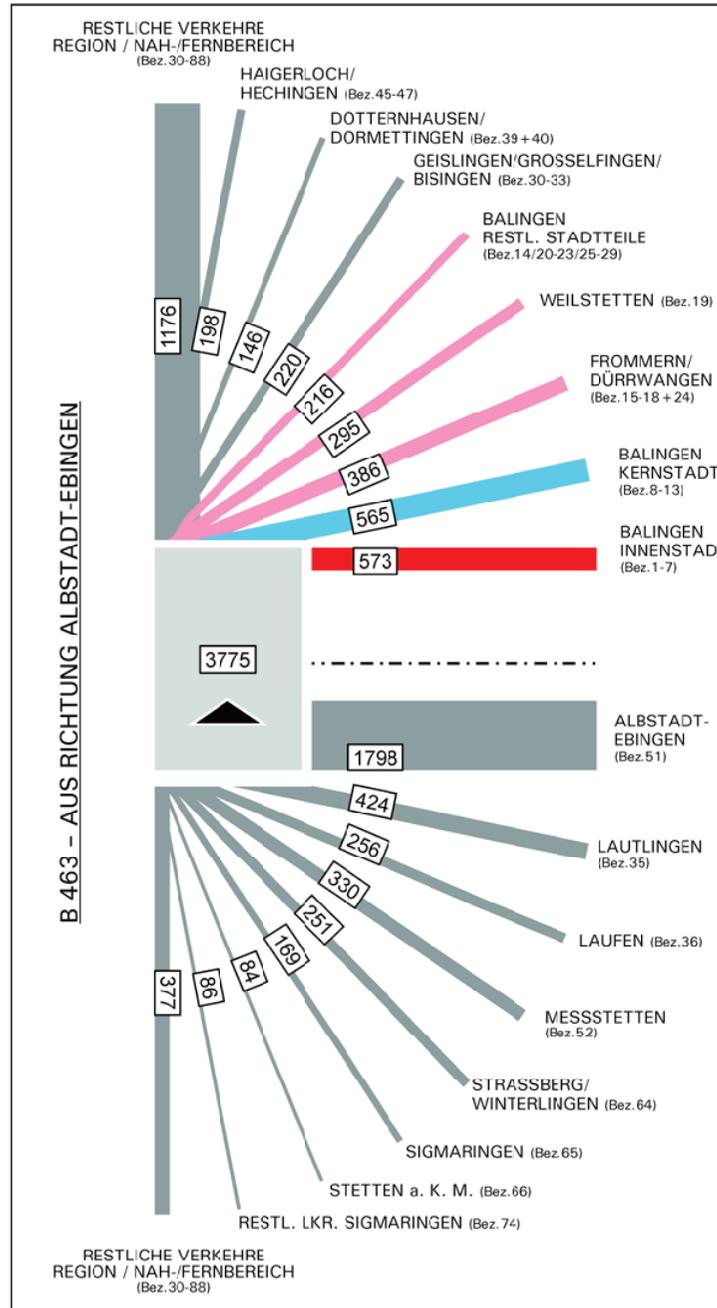
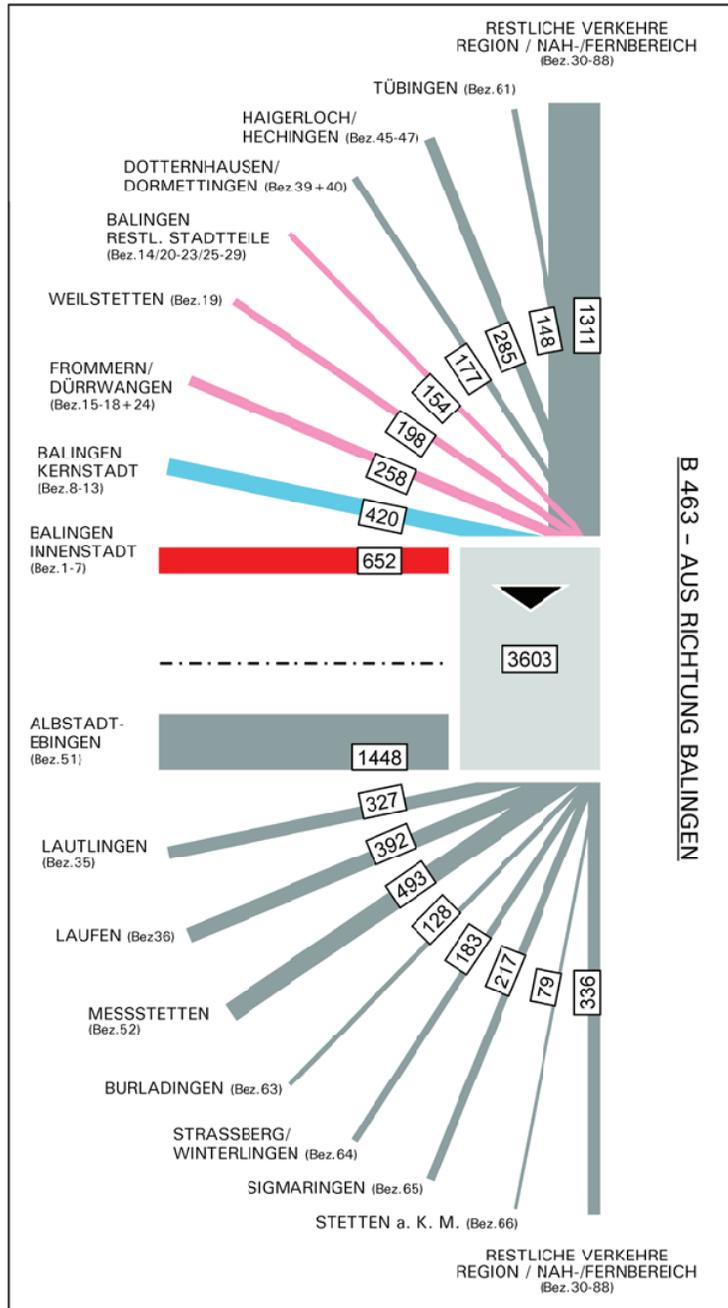


Erhebung:
Do., 23. Oktober 2008 - 14.00-18.00 Uhr



Erhebung:
Do., 23. Oktober 2008 - 14.00-18.00 Uhr





STADT **BALINGEN**

VERKEHRSUNTERSUCHUNG FROMMERN-WEILSTETTEN

VERKEHRSANALYSE 2008



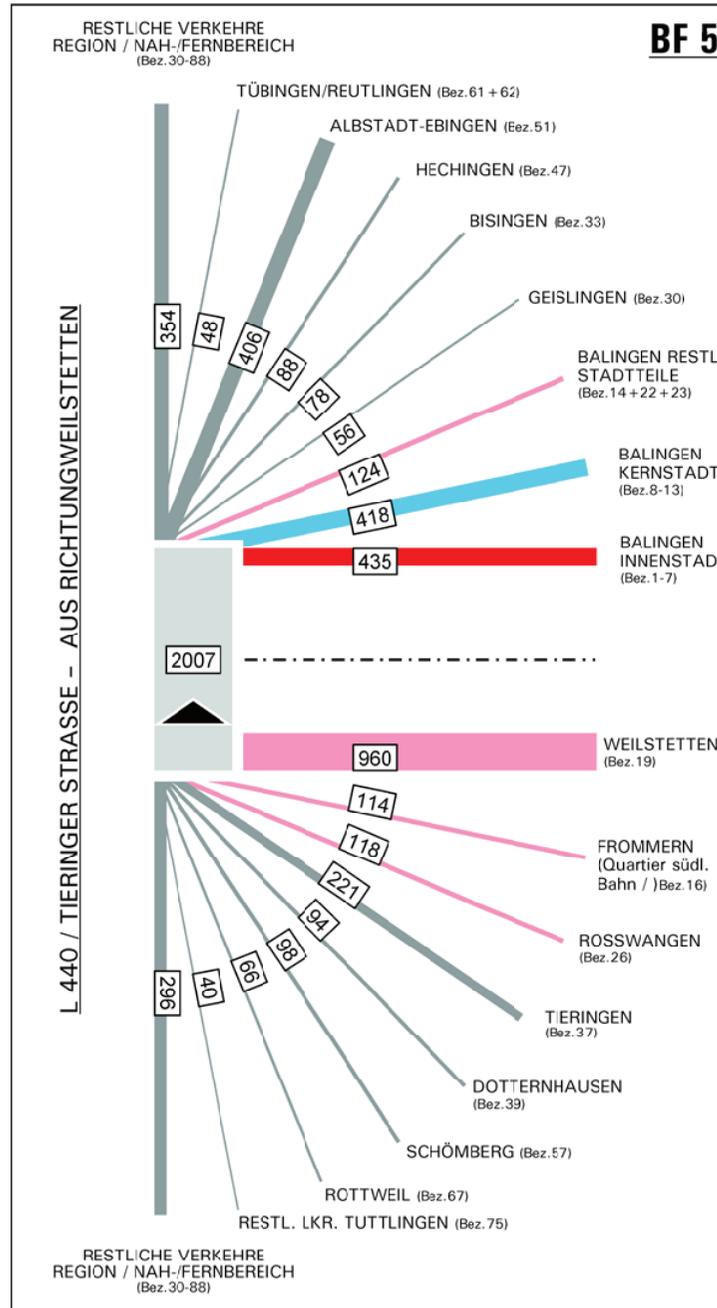
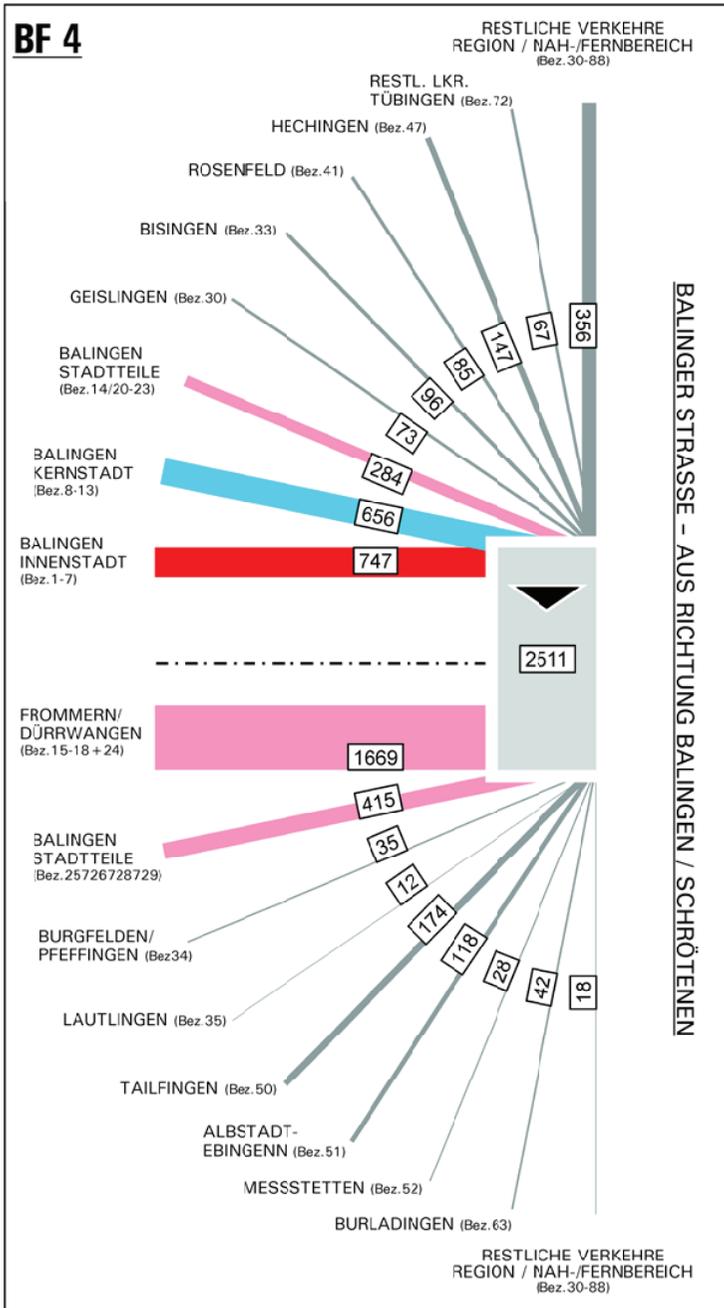
BF 1 - B 463
 (südöst. Einmündung in L446 - Ebinger Straße)

ÖRTLICHE / ÜBERÖRTLICHE VERKEHRSVERFLECHTUNGEN KFZ/4H

- Verkehr in/aus Richtung Innenstadt (Bez. 1-7)
- Verkehr in/aus Richtung Kernstadt (Bez. 8-13)
- Verkehr in/aus Richtung Stadtteile (Bez. 14-29)
- Verkehr kommend aus Bez. 30-88 (Nahbereich / Region / Fernbereich)
- Kfz/4h - Gesamt an der Befragungsschnittstelle

Erhebung: Di., 21. Oktober 2008 - 14.00-18.00 Uhr

18





**STADT
BALINGEN**

VERKEHRSUNTERSUCHUNG FROMMERN-WEILSTETTEN

VERKEHRSANALYSE 2008

**BF 4 – Balinger Straße und
BF 5 – L 440 / Tieringer Straße**

ÖRTLICHE / ÜBERÖRTLICHE VERKEHRSVERFLECHTUNGEN KFZ/4H

- Verkehr in/aus Richtung Innenstadt (Bez. 1-7)
- Verkehr in/aus Richtung Kernstadt (Bez. 8-13)
- Verkehr in/aus Richtung Stadtteile (Bez. 14-29)
- Verkehr kommend aus Bez. 30-88 (Nahbereich / Region / Fernbereich)
- Kfz/4h - Gesamt an der Befragungsschnittstelle

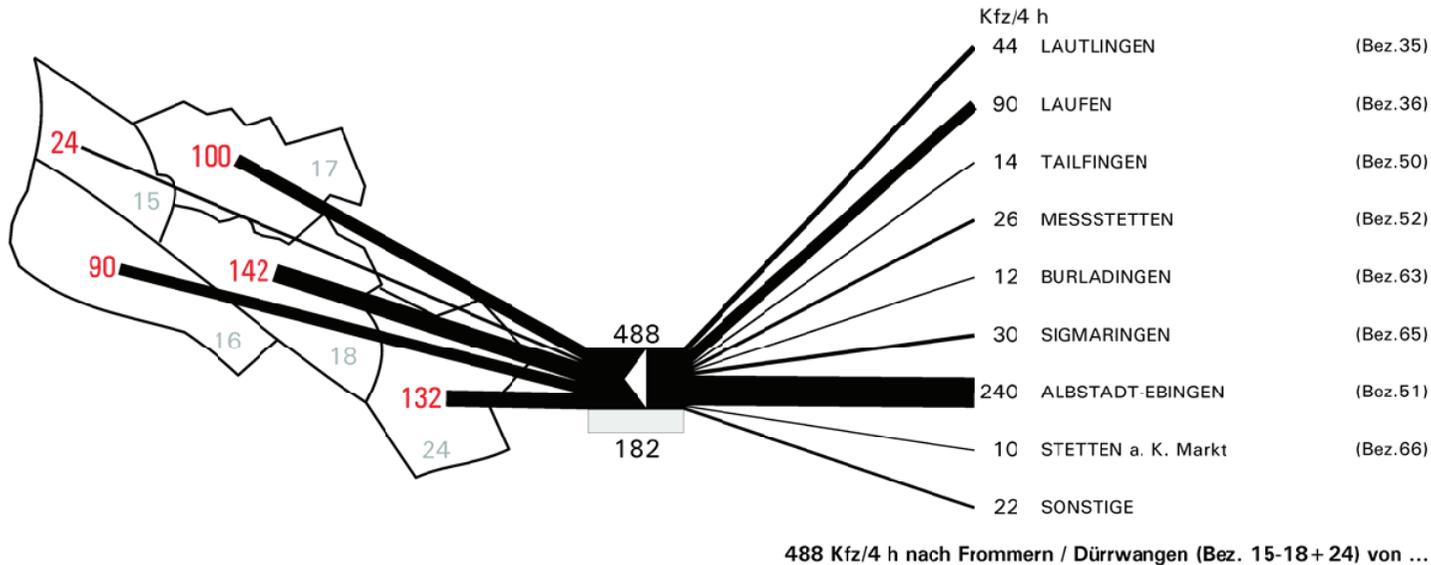
Erhebung: Do., 23. Oktober 2008 – 14.00-18.00 Uhr

19

FEBRUAR 2009
LUDWIGSBJRG

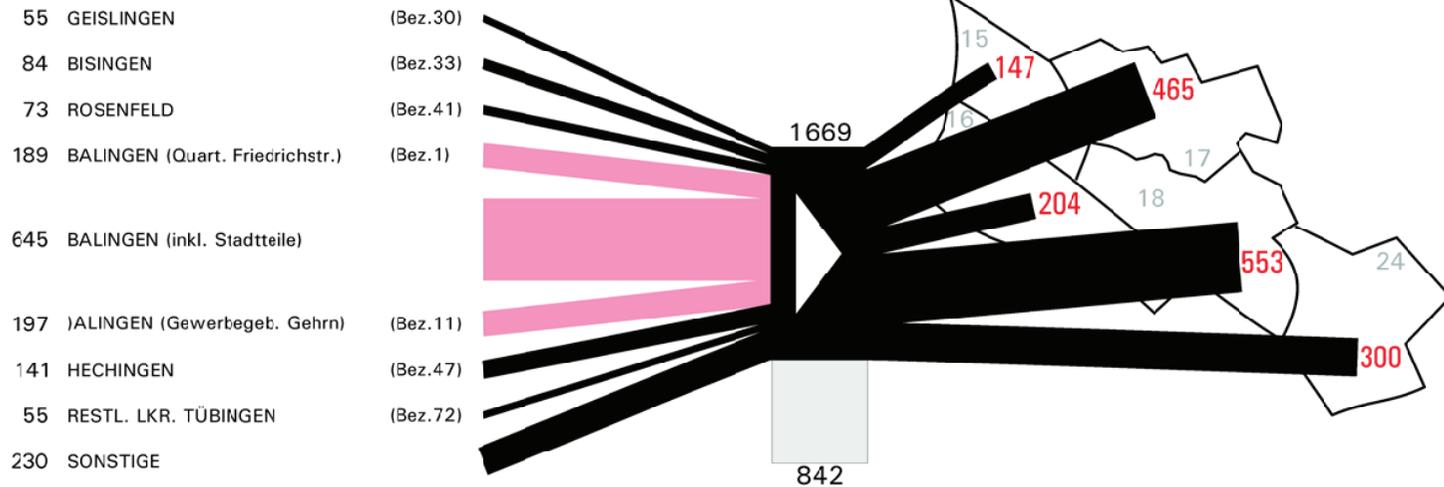


BF 2 L 446 – EBINGER STRASSE AUS RI. B 463 – EBINGEN / WEILSTETTEN



BF 4 BALINGER STRASSE AUS RI. B 463 – BALINGEN / SCHRÖTENEN

1.669 Kfz/4 h nach Frommern / Dürrwangen (Bez. 15-18+ 24) von ...
Kfz/4 h



STADT
BALINGEN
VERKEHRSUNTERSUCHUNG
FROMMERN-WEILSTETTEN
VERKEHRSANALYSE 2008



BF 2 und BF 4 ZIELVERKEHR
VERKEHRSVERFLECHTUNGEN Kfz/4h

BALINGEN STADTTEILE

- 15 Frommern Gewerbegebiet
- 16 Frommern Quartier südl. Bahn
- 17 Frommern Quartier St.-Gallus-Straße
- 18 Frommern Quartier Ebinger Straße
- 24 Dürrwangen

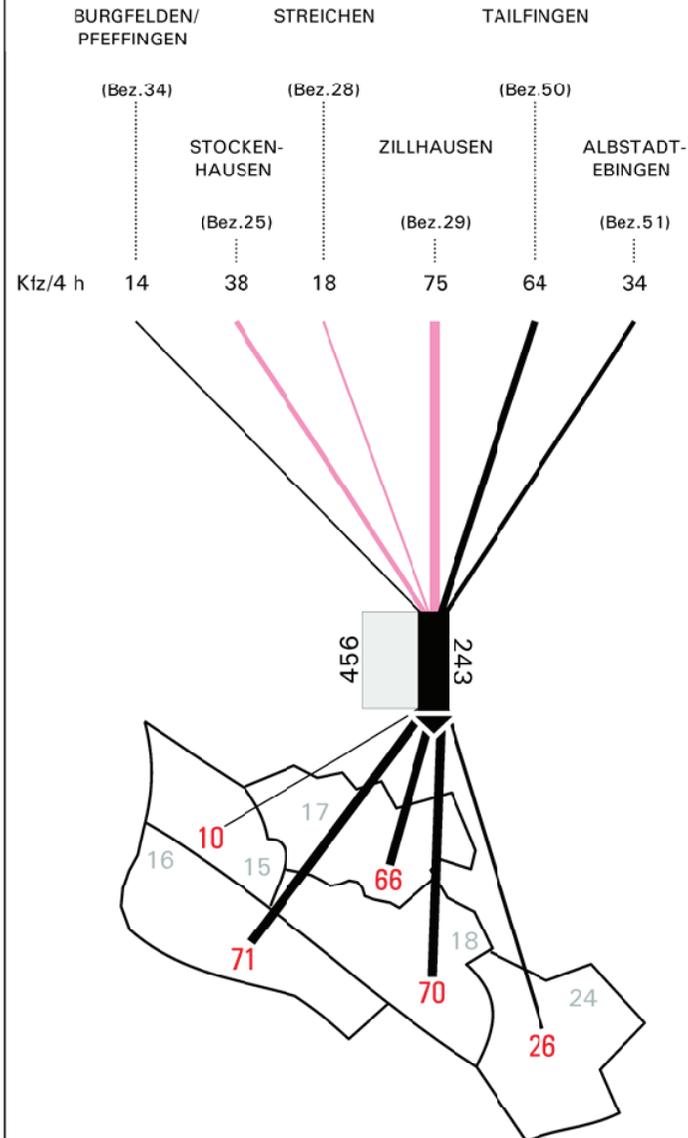
- Zielverkehr
- Örtlicher Durchgangsverkehr durch Frommern / Dürrwangen
- Zielverkehr aus Stadtteilen Balingens

Erhebung: Do., 23. Oktober 2008 – 14.00-18.00 Uhr

20

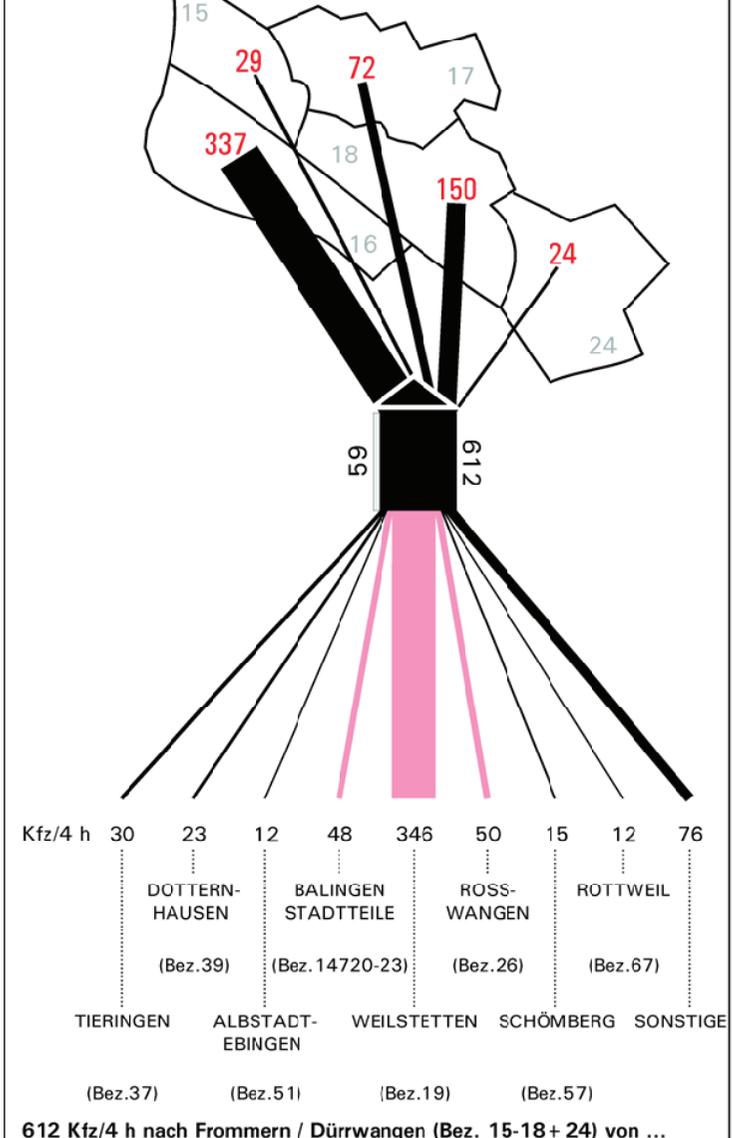
BF 3 L 442 – DÜRRWANGER STR. AUS RI. STOCKENHAUSEN

243 Kfz/4 h nach Frommern / Dürrwangen (Bez. 15-18+ 24) von ...



BF 6 UNTERE DORFSTRASSE AUS RI. WEILSTETTEN

612 Kfz/4 h nach Frommern / Dürrwangen (Bez. 15-18+ 24) von ...



STADT **BALINGEN** 

VERKEHRSUNTERSUCHUNG
FROMMERN-WEILSTETTEN
VERKEHRSANALYSE 2008

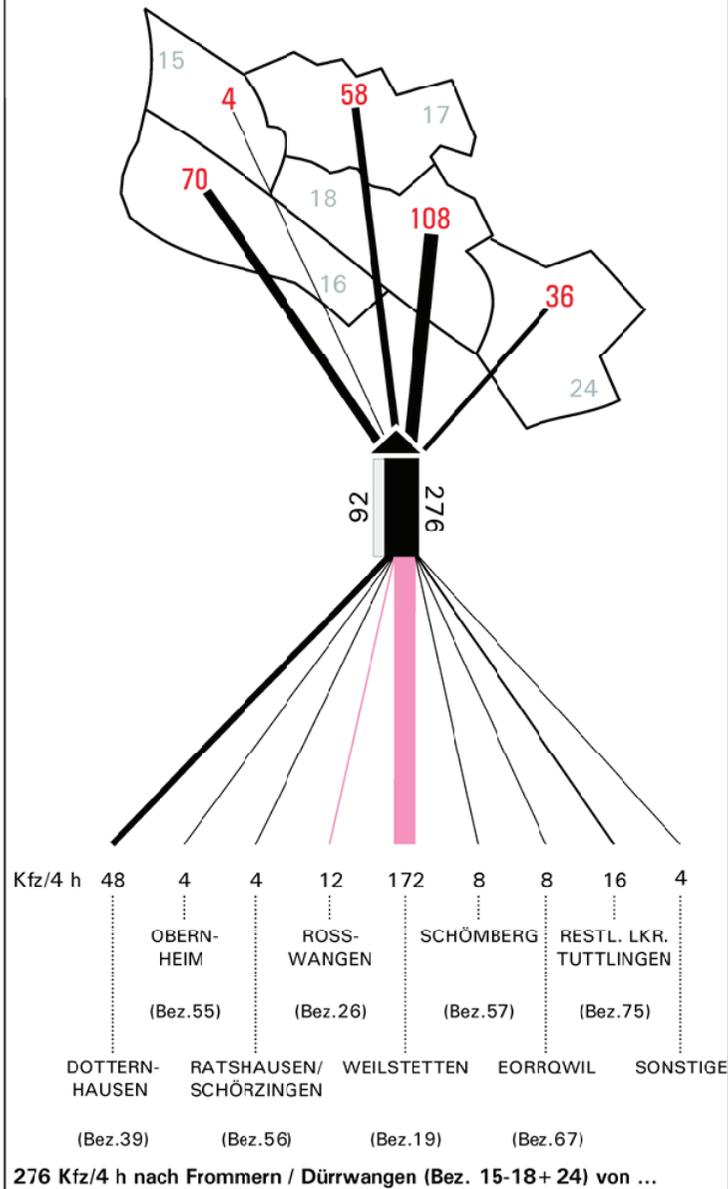
BF 3 und BF 6 ZIELVERKEHR
VERKEHRSVERFLECHTUNGEN Kfz/4h

- BALINGEN STADTTEILE**
- 15 Frommern Gewerbegebiet
 - 16 Frommern Quartier südl. Bahn
 - 17 Frommern Quartier St.-Gallus-Straße
 - 18 Frommern Quartier Ebinger Straße
 - 24 Dürrwangen

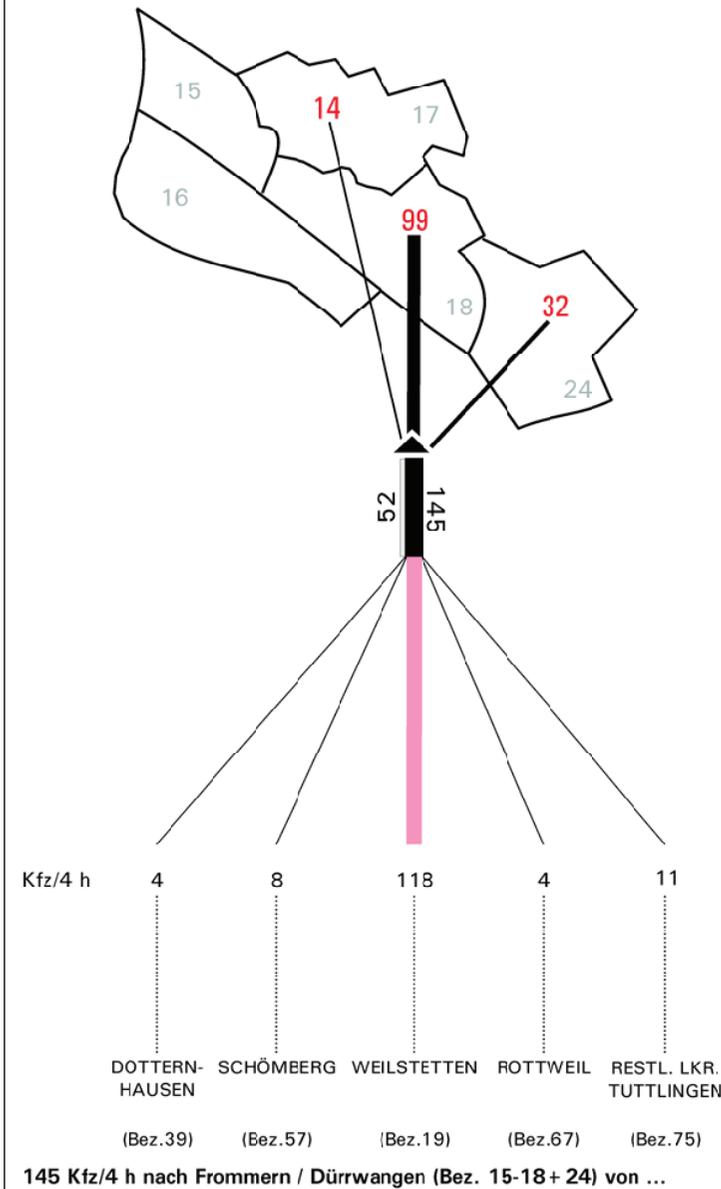
-  Zielverkehr
-  Örtlicher Durchgangsverkehr durch Frommern / Dürrwangen
-  Zielverkehr aus Stadtteilen Balingens

Erhebung: Do., 23. Oktober 2008 – 14.00-18.00 Uhr

BF 7 FROMMERNER STRASSE AUS RI. WEILSTETTEN



BF 8 HURDNAGELSTRASSE AUS RI. WEILSTETTEN



VERKEHRSUNTERSUCHUNG
FROMMERN-WEILSTETTEN
VERKEHRSANALYSE 2008

BF 7 und BF 8 ZIELVERKEHR
VERKEHRSVERFLECHTUNGEN Kfz/4h

BALINGEN STADTTTEILE

- 15 Frommern Gewerbegebiet
- 16 Frommern Quartier südl. Bahn
- 17 Frommern Quartier St.-Gallus-Straße
- 18 Frommern Quartier Ebinger Straße
- 24 Dürnwangen

- Zielverkehr
- Örtlicher Durchgangsverkehr durch Frommern / Dürnwangen
- Zielverkehr aus Stadtteilen Balingens

Erhebung: Do., 23. Oktober 2008 – 14.00-18.00 Uhr

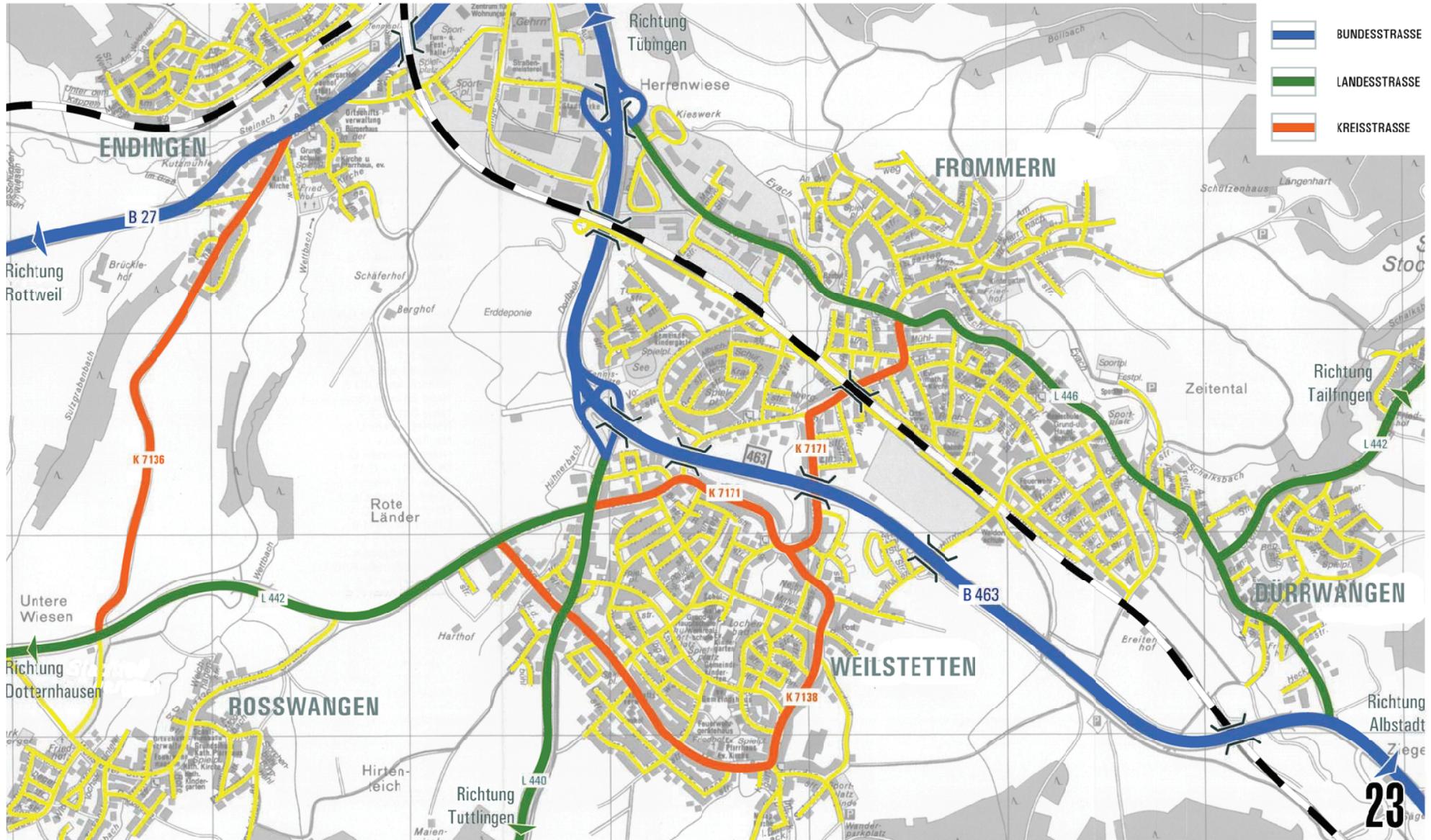
22



STADT BALINGEN

HAUPTVERKEHRSSTRASSENKONZEPT

STADTTEIL FROMMERN / WEILSTETTEN

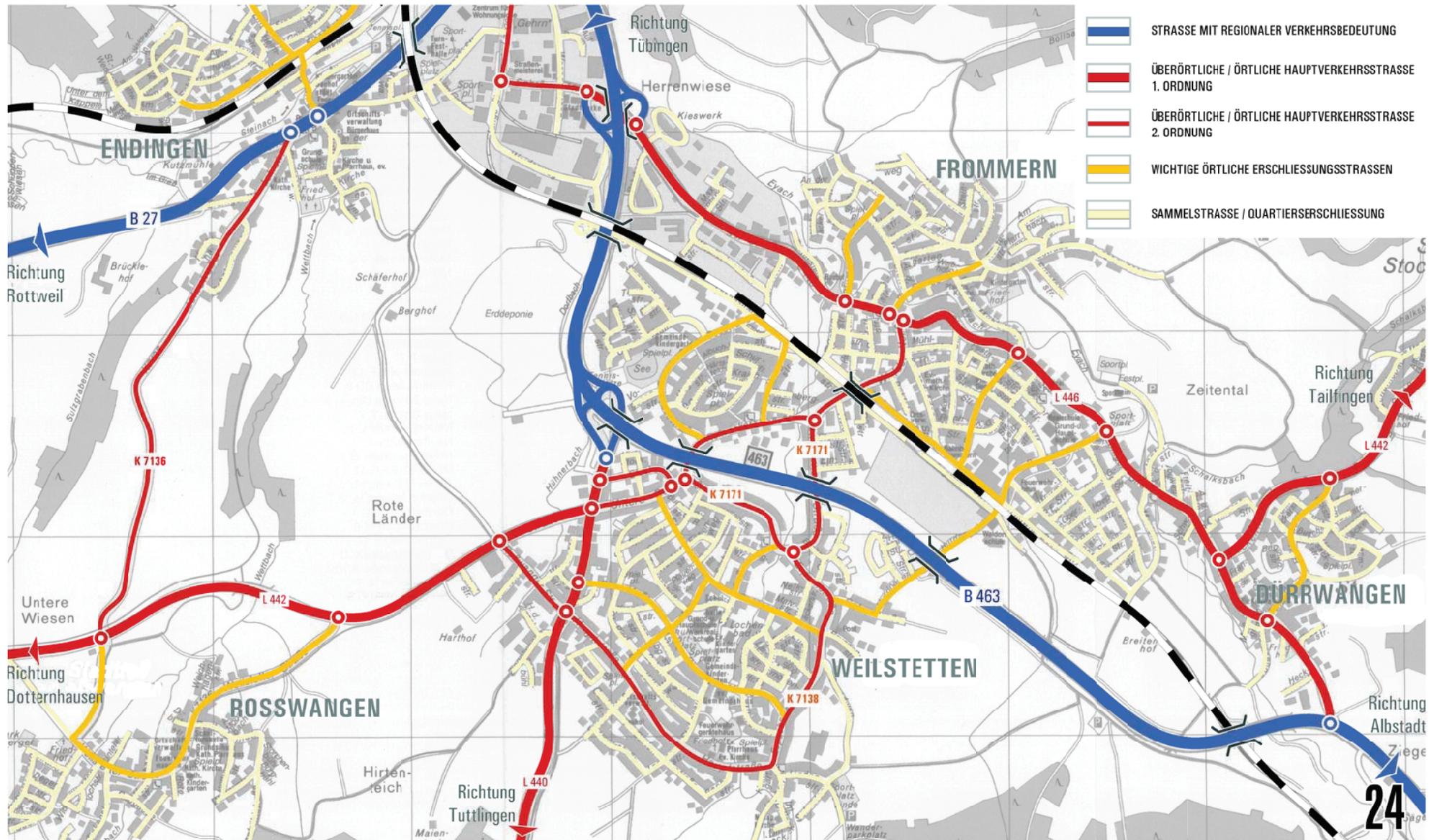


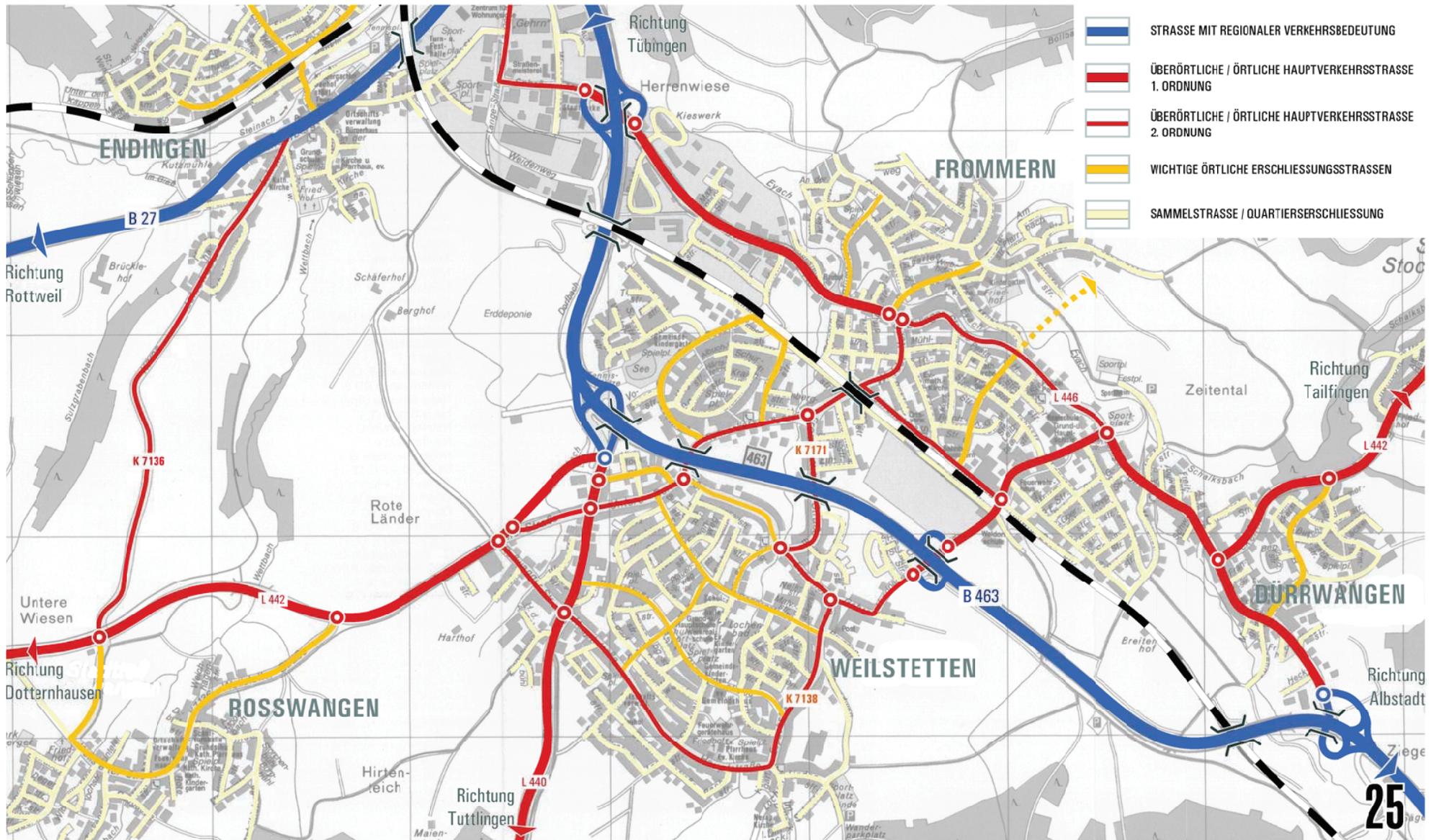
VERKEHRSSYSTEM

KLASSIFIZIERTES STRASSENNETZ

FEB. 2008
LUDWIGSBURG

PLANUNGSGRUPPE KOLZ GMBH
STADTPLANUNG · VERKEHRSPLANUNG · ARCHITEKTUR





STADT BALINGEN

FORTSCHREIBUNG DATENGRUNDLAGE B463 - FROMMERN/WEILSTETTEN



STADT BALINGEN

FORTSCHREIBUNG DATENGRUNDLAGE B463 - FROMMERN/WEILSTETTEN



STADT BALINGEN

VERKEHRSUNTERSUCHUNG B 463 FROMMERN - WEILSTETTEN

ANLAGE 1: UMRECHNUNGSFAKTOREN KFZ/4H – KFZ/24H REGELWERKTAG

Bei der Hochrechnung der Analyse 2007/2008 von Kfz/4h auf Gesamttagesmengen Kfz/24h an einem Regelwerktag wurden je nach Netzabschnitt unterschiedliche Umrechnungsfaktoren verwendet, die aus Tageszählungen im Zeitbereich 06.00–22.00 Uhr abgeleitet wurden. Die Gesamttagesmenge Kfz/24h ergibt sich überschlägig aus folgendem Ansatz: $\text{Kfz/16h} \times 1,10 = \text{Kfz/24h}$ (Nachtanteil 9,1 %).

Folgende 16-Stundenzählungen wurden im relevanten Untersuchungsgebiet herangezogen:

- DTV 1 – Knotenpunkt L 446 / Ebinger Straße / Beethovenstraße in Frommern
– Umrechnungsfaktor: $\text{Kfz/4h} \times 3,42 = \text{Kfz/24h}$
- DTV 2 – Knotenpunkt L 442 / Rottweiler Straße / L 440 / Tieringer Straße in Weilstetten
– Umrechnungsfaktor: $\text{Kfz/4h} \times 3,38 = \text{Kfz/24h}$
- DTV 3 – Querschnitt B 463 nördlich AS Weilstetten
– Umrechnungsfaktor: $\text{Kfz/4h} \times 3,25 = \text{Kfz/24h}$

Bei den oben genannten Umrechnungsfaktoren handelt es sich um "Durchschnittswerte" bezogen auf die Zuflussmenge der Knoten bzw. die Querschnittsmenge der B 463. Bezogen auf die einzelnen Straßenquerschnitte haben die Dauerzählungen ein Umrechnungsspektrum von 3,25 bis 3,55 für Kfz/4h auf Kfz/24h ergeben.

Bei der Verkehrsprognosematrix wurde ein durchschnittlicher Hochrechnungsfaktor von 3,30 für Kfz/4h auf Kfz/24h verwendet (Pauschal).

Für die Spitzenstundenbelastung (MSV) wurden bezogen auf die Gesamttagesmenge folgende Anteile ermittelt:

- | | | | |
|---------|-------------|-------|------------------------|
| • DTV 1 | – MSV Früh | 9,3 % | (MSV x 10,8 = Kfz/24h) |
| | – MSV Abend | 8,6 % | (MSV x 11,6 = Kfz/24h) |
| • DTV 2 | – MSV Früh | 7,4 % | (MSV x 13,4 = Kfz/24h) |
| | – MSV Abend | 8,8 % | (MSV x 11,3 = Kfz/24h) |
| • DTV 3 | – MSV Früh | 7,2 % | (MSV x 13,9 = Kfz/24h) |
| | – MSV Abend | 8,7 % | (MSV x 11,5 = Kfz/24h) |

STADT BALINGEN

VERKEHRSUNTERSUCHUNG B 463 FROMMERN - WEILSTETTEN

ANLAGE 2: ANMERKUNGEN ZUR KAPAZITÄT UND AUSLASTUNG DER B 463

Im Rahmen der Erörterung der verkehrlichen Wirkungszusammenhänge und der Bündelungsfähigkeit einer leistungsfähig ertüchtigten B 463 hat sich gezeigt, dass die künftige Kapazität der B 463 im relevanten Untersuchungsbereich einen wichtigen Aspekt darstellt, auf den nachfolgend vertiefend eingegangen wird:

- Der 3-spurige Abschnitt im Zuge der B 463 zwischen dem AS Frommern / Balinger Straße und dem AS Weilstetten nimmt aufgrund der genannten prognostischen Ansätze weitere Verkehre auf und nimmt um ca. +7.100 Kfz/24h von 27.600 Kfz/24h (Analyse 2006–2008) auf dann ca. 34.700 Kfz/24h zu (Planfall 0). Dabei zeigt sich während der Hauptverkehrszeit nachmittags (15.00–19.00 Uhr) ein Richtungsübergewicht in Richtung Albstadt-Ebingen.
- Bei der Verkehrsumlegung des Planfalles 1, die auf Basis der 4-Stunden-Matrix (nachmittags 15.00–19.00 Uhr) erfolgt und dann pauschal auf Tagesmengen hochgerechnet wird, zeigt sich, dass durch Ertüchtigung des Querschnitts in Fahrtrichtung Albstadt-Ebingen (2-spurig) die Verkehrszunahme im Vergleich zur Gegenrichtung (1-spurig) deutlich höher ausfällt:

Abschnitt B 463 zwischen AS Frommern / AS Weilstetten Kfz/4h (15.00–19.00 Uhr)	in Richtung Albstadt-Ebingen	in Richtung Kernstadt
Analyse 2006 / 2008	4.504 Kfz/4h	3.982 Kfz/4h
Planfall 0 – Prognose 2025	5.525 Kfz/4h	4.994 Kfz/4h
Planfall 1 – Prognose 2025	6.894 Kfz/4h	5.683 Kfz/4h
Veränderung PF 1 : PF 0	+25 %	+14 %

- Dies bedeutet, dass sich der 1-spurige Querschnitt in Richtung Kernstadt im Grundsatz an der Kapazitätsgrenze befindet und nur noch begrenzt aufnahmefähig ist. In diesem Zusammenhang ist jedoch darauf hinzuweisen, dass hier von besonderer Bedeutung die Knotenpunkte Balingen Süd / B 463 / B 27 sind, die entscheidenden Einfluss auf den Verkehrsfluss insbesondere in Richtung Balingen haben.
- Die "richtungsbezogene Überlastung" der B 463 in Fahrtrichtung Balingen und die Ertüchtigung der Gegenrichtung in Richtung Albstadt-Ebingen ergibt in Verbindung mit der Anbindung Hurdnagelstraße an die B 463 und der Nordumfahrung Weilstetten ein sehr komplexes Be- und Entlastungsbild (Vergleich PF 0 – PF 1).

Seite: 2 zu Anlage 2

Stadt Balingen – VU B463 Frommern-Weilstetten

"Anmerkungen zur Kapazität und Auslastung der B 463"

- Entscheidend ist in diesem Zusammenhang jedoch, dass die verkehrliche Wirksamkeit des Anschlusses der Hurdnagelstraße an die B 463 und der Nordumfahrung Weilstetten nachgewiesen ist und diese Netzelemente wesentlich zur Entlastung der jeweiligen Ortslagen beitragen.
- Darüber hinaus wird aber auch die sehr bedeutende verkehrliche Bündelungsfähigkeit der B 463 für die beiden Stadtteile Frommern und Weilstetten ersichtlich, und die Notwendigkeit, diesen Netzabschnitt möglichst leistungsfähig auszubilden.

Vor dem Hintergrund der Leistungsfähigkeit des Verflechtungsbereiches B 463 / Auffahrrampe B 463 AS Weilstetten in Richtung Balingen wurden ergänzend die Richtungsübergewichte im Zuge der B 463 sowohl für die Früh- als auch Abendspitze für die jeweiligen Planfälle in Kfz/H_{MAX} vergleichend gegenüber gestellt und für den relevanten Planfall 1 (mit Ertüchtigung der B 463) in Pkw-Einheiten pro H_{MAX} transformiert.

- Richtungsübergewichte B 463 nördl. AS Weilstetten

	ANALYSE 2007	PLANFALL 0	PLANFALL 1
Kfz/24H	27.600	34.700	41.500
Kfz/H _{MAX} – Früh	1.981	2.453	2.933
Ri. Balingen	1.229	1.520	1.730
Ri. Albstadt	752	933	1.203
Kfz/H _{MAX} – Abend	2.389	2.971	3.553
Ri. Balingen	1.055	1.307	1.490
Ri. Albstadt	1.334	1.664	2.063

- Rampe Weilstetten in Richtung Balingen / B 463 (Planfall 1)

- Morgenspitze

- aus Ri. Weilstetten in Ri. Balingen ca. 615 Pkw-E/H_{MAX}
- aus Ri. B 463 / Albstadt in Ri. Balingen ca. 1.340 Pkw-E/H_{MAX}
- Einfädelungsvorgang nach "HBS" – Planfreie Knotenpunkte
- $q_M = q_{H1} + q_E = 1.340 + 615 = 1.955 \text{ Pkw-E/H}_{MAX}$
- q_M = maßgebende Einfädelungsverkehrsstärke (Pkw-E/H)
- q_{H1} = Verkehrsstärke des Fahrzeugstromes auf dem rechten Fahrstreifen der durchgehenden Fahrbahn in Höhe der Inselspitze (Pkw-E/h)
- q_E = Verkehrsstärke des einfahrenden Fahrzeugstromes (Pkw-E/H)
- $q_M \leq 1.980 \text{ Pkw-E/H}$, d. h. QSV D (bei $V \geq 60 \text{ km/h}$ für die einfahrenden Kfz)

Seite: 3 zu Anlage 2

Stadt Balingen – VU B463 Frommern-Weilstetten
"Anmerkungen zur Kapazität und Auslastung der B 463"

- **Abendspitze**

- aus Ri. Weilstetten in Ri. Balingen ca. 530 Pkw-E/H_{MAX}
- aus Ri. B 463 / Albstadt in Ri. Balingen ca. 1.154 Pkw-E/H_{MAX}
- Einfädelungsvorgang nach "HBS" – Planfreie Knotenpunkte
- $q_M = q_{H1} + q_E = 1.154 + 530 = 1.684 \text{ Pkw-E/H}_{MAX}$
- q_M = maßgebende Einfädelungsverkehrsstärke (Pkw-E/H)
- q_{H1} = Verkehrsstärke des Fahrzeugstromes auf dem rechten Fahrstreifen der durchgehenden Fahrbahn in Höhe der Inselspitze (Pkw-E/H)
- q_E = Verkehrsstärke des einfahrenden Fahrzeugstromes (Pkw-E/H)
- $q_M \leq 1.980 \text{ Pkw-E/H}$, d. h. QSV D (bei $V \geq 60 \text{ km/h}$ für die einfahrenden Kfz)

Unter prognostischen Ansätzen ist diese Qualitätsstufe durchaus vertretbar.

ANLAGE 3

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

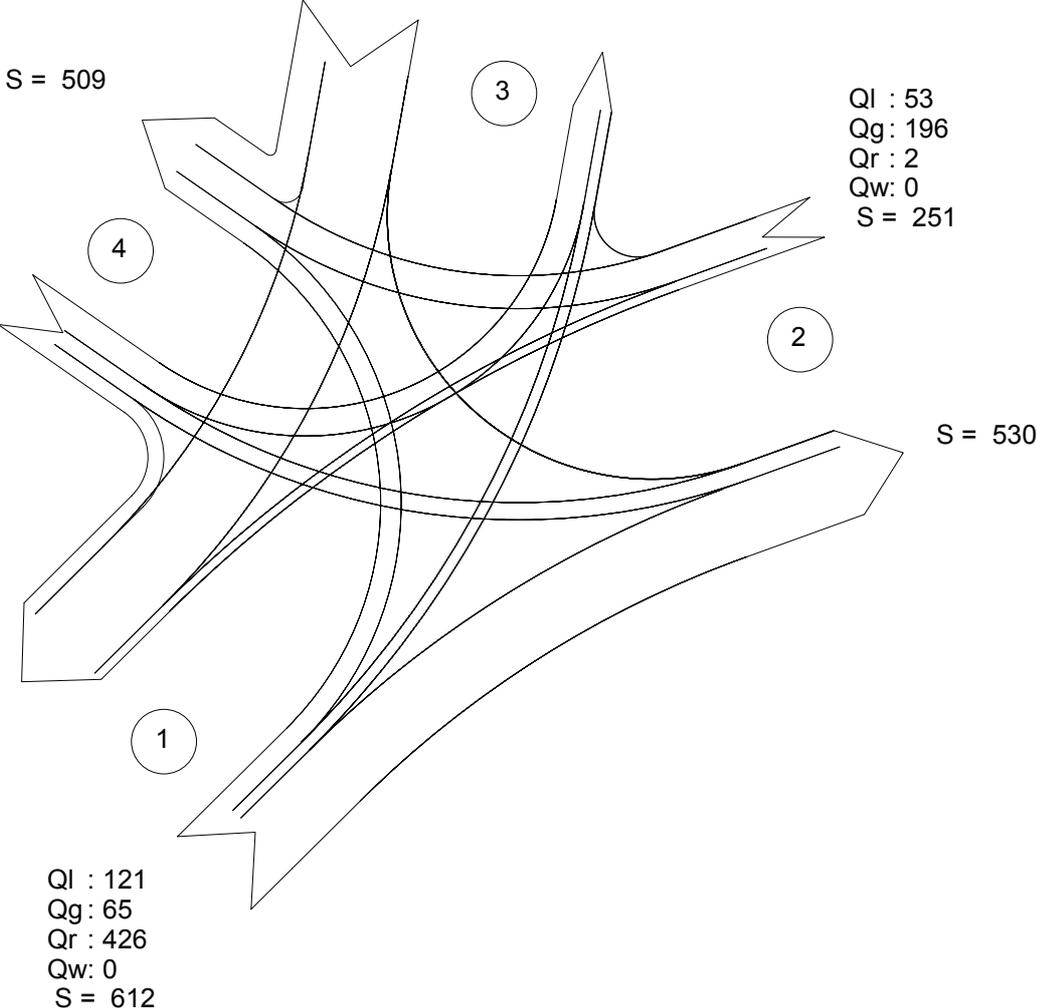
Datei: BAL-NuWeilstetten-KV1-PF1-V1.krs
 Projekt: VU B 463 Frommern-Weilstetten
 Projekt-Nummer: 4094
 Knoten: KV Nordumfahrung Weilstetten / Tieringer Straße / Rampe B 463
 Stunde: MGS Abendspitze - Prognose 2025 - Planfall 1

0 600 PKW / h

PKW

Ql : 2
 Qg : 496
 Qr : 192
 Qw : 0
 S = 690

S = 230



Zufahrt 1: Tieringer Straße
 Zufahrt 2: Rampe B463 Ost
 Zufahrt 3: Rampe B463 West
 Zufahrt 4: Nordumfahrung

Sum = 1912

ANLAGE 3 Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Kfz.-Verkehr



Datei: BAL-NuWeilstetten-KV1-PF1-V1.krs
 Projekt: VU B 463 Frommern-Weilstetten
 Projekt-Nummer: 4094
 Knoten: KV Nordumfahrung Weilstetten / Tieringer Straße / Rampe B 463
 Stunde: MGS Abendspitze - Prognose 2025 - Planfall 1

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Tieringer Straße	1	1	267	612	1012	0,60	400	9	A
2	Rampe B463 Ost	1	1	349	251	944	0,27	693	5	A
3	Rampe B463 West	1	1	370	690	927	0,74	237	15	B
4	Nordumfahrung	1	1	551	359	784	0,46	425	8	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	-	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Tieringer Straße	1	1	267	612	1012	1,1	4	7	A
2	Rampe B463 Ost	1	1	349	251	944	0,3	1	2	A
3	Rampe B463 West	1	1	370	690	927	2,0	8	12	B
4	Nordumfahrung	1	1	551	359	784	0,6	3	4	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1912 PKW-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1912 Kfz/h

Summe aller Wartezeiten : 5,6 Kfz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 10,5 s pro Kfz

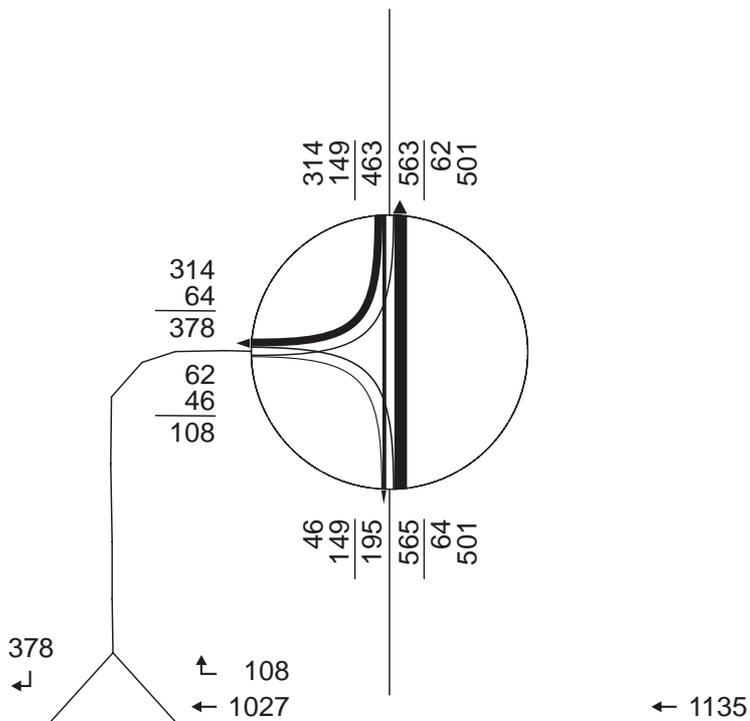
Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)
 Wartezeit : HBS (2001) mit $F-kh = 0,8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

BALINGEN

ANSCHLUSS B 463 / HURDNAGELSTRASSE

HURDNAGELSTRASSE / FROMMERN



B 463 / BALINGEN

B 463 / ALBSTADT

HURDNAGELSTRASSE / WEILSTETTEN

ANLAGE 4

STADT BALINGEN

VERKEHRSUNTERSUCHUNG B 463 FROMMERN - WEILSTETTEN

ANLAGE 5: SCHWERVERKEHRS- BZW. LKW-ANTEILE B 463

1. **ABSCHNITT B 463 ZWISCHEN AS GEHRN – AS WEILSTETTEN**

	ANALYSE 2007/2008	PROGNOSE 2025	
		PLANFALL 0	PLANFALL 1
KFZ/24H	27.600	34.700	41.500
KFZ/16H	25.090	31.545	37.727
SV/16H \geq 2,8t	2.724 (10,9%)	3.541 (11,2%)	4.166 (11,0%)
SV/16H \geq 3,5t	1.716 (6,8%)	2.231 (7,1%)	2.625 (7,0%)

2. **ABSCHNITT B 463 ZWISCHEN AS WEILSTETTEN – HURDNAGELSTRASSE**

	ANALYSE 2007/2008	PROGNOSE 2025	
		PLANFALL 0	PLANFALL 1
KFZ/24H	23.200	25.600	33.000
KFZ/16H	21.090	23.273	30.000
SV/16H \geq 2,8t	2.320 (11,0%)	3.025 (13,0%)	3.750 (12,5%)
SV/16H \geq 3,5t	1.440 (6,8%)	1.877 (8,1%)	2.325 (7,8%)

3. **ABSCHNITT B 463 ZWISCHEN HURDNAGELSTRASSE – AS DÜRRWANGEN**

	ANALYSE 2007/2008	PROGNOSE 2025	
		PLANFALL 0	PLANFALL 1
KFZ/24H	23.200	25.600	26.100
KFZ/16H	21.090	23.273	23.727
SV/16H \geq 2,8t	2.320 (11,0%)	3.025 (13,0%)	3.203 (13,5%)
SV/16H \geq 3,5t	1.440 (6,8%)	1.877 (8,1%)	1.986 (8,4%)

Seite: 2 zu Anlage 5

Stadt Balingen – VU B463 Frommern-Weilstetten
"Schwerverkehrs- bzw. LKW-Anteile B 463"

Bei den angegebenen Verkehrswerten handelt es sich nicht um Jahresmittelwerte, sondern um "Werktagswerte" (Regelwerktag Dienstag oder Donnerstag), die auf Basis der 16-Stundenverkehrszählung an der Zählstelle DTV 3 (B 463, nördl. AS Weilstetten; Zählstellenplan 1) und den Nachbarknoten K 15 / K 20 (Zählstellenplan 1; Zeitbereich 15.00–19.00 Uhr) abgeleitet wurden.

Für den Nachtzeitbereich 22.00–06.00 Uhr liegen keine Zähldaten vor. Da es sich bei den oben aufgeführten Daten um Werktagswerte handelt, die ohnehin höher sind als die relevanten Jahresmittelwerte, wird empfohlen, die Anteile Tags und Nachts am Schwerverkehr gleichzusetzen