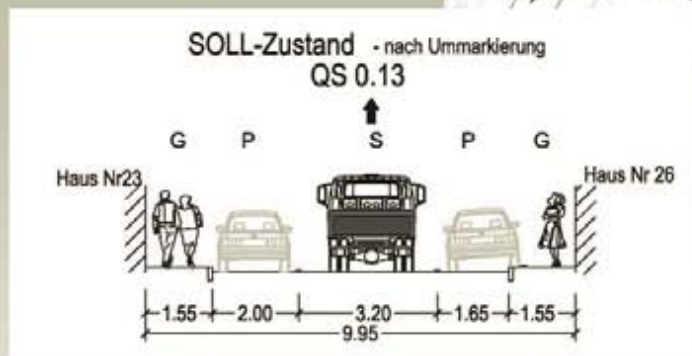
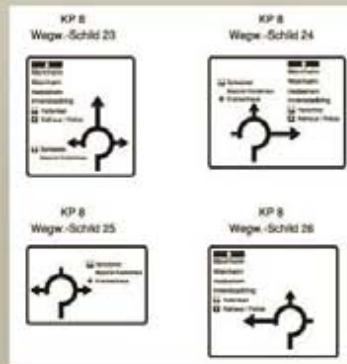
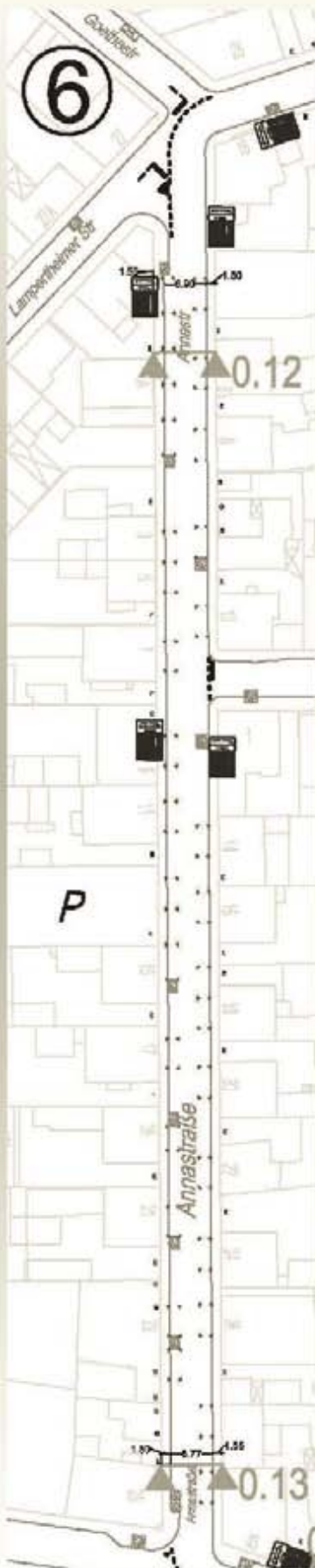


VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN VIERNHEIM

Maßnahmenkatalog 2012
Baustein 1 - Innenstadttring



Inhalt

1.	Einführung.....	1
1.1	Aufgabe und Zielsetzung	1
1.2	Zielkonzept.....	1
2.	Bestandsaufnahme / Analyse.....	3
2.1	IST-Zustand	3
2.2	Straßennetz.....	3
2.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	5
2.4	Fußgänger und Radfahrer.....	6
2.5	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	7
2.6	Umfeldverträgliche Belastbarkeit von Straßen	8
2.7	CO ₂ -Reduzierung im Verkehr.....	9
3.	Maßnahmen	10
3.1	Baustein 1: Innenstadtring	14
3.1.1	Knotenpunkt Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße.....	16
3.1.1.1	Planung.....	17
3.1.1.2	Kosten.....	18
3.1.2	Knotenpunkt Weinheimer Straße / Wasserstraße	19
3.1.2.1	Planung.....	19
3.1.2.2	Kosten.....	20
3.1.3	Knotenpunkt Wasserstraße / Rathausstraße	21
3.1.3.1	Planung.....	21
3.1.3.2	Kosten.....	22
3.1.4	Knotenpunkt Wasserstraße / Luisenstraße	22
3.1.4.1	Planung.....	23
3.1.4.2	Kosten.....	24
3.1.5	Knotenpunkt Luisenstraße / Kettelerstraße.....	25
3.1.5.1	Planung.....	26
3.1.5.2	Kosten.....	26
3.1.6	Knotenpunkt Lampertheimer Straße / Annastraße.....	27
3.1.6.1	Planung.....	27
3.1.6.2	Kosten.....	28
3.1.7	Knotenpunkt Annastraße / Karl-Marx-Straße	29
3.1.7.1	Planung.....	29

Inhalt

3.1.7.2	Kosten.....	30
3.1.8	Knotenpunkt Karl-Marx-Straße / Rathausstraße	31
3.1.8.1	Planung.....	32
3.1.8.2	Kosten.....	33
3.1.9	Markierungsarbeiten ruhender Verkehr.....	34
3.1.9.1	Planung.....	34
3.1.9.2	Kosten.....	38
3.1.10	Verkehrswegweisung inkl. statischem Parkleitsystem	39
3.1.10.1	Planung.....	39
3.1.10.2	Kosten.....	40
3.1.11	Terminplanung und Kostenzusammenstellung.....	41

Inhalt

Anlage 1	Übersicht Bestand 2009	Übergeordnetes Straßennetz
Anlage 2	Übersicht Bestand 2009	Verkehrsausstattung
Anlage 3	Übersicht Bestand 2009	Liniennetz ÖPNV
Anlage 4	Lage der Zählstellen	Erhebung Dienstag, den 06.11.07
Anlage 5	Lage der Befragungsstellen	Erhebung Dienstag, den 23.10.07
Anlage 6	Verkehrsmengenkarte Analyse 2007	Hochrechnung der Zählungen vom 06.11.07 und 28.02.08
Anlage 7	Bewertung ausgewählter Straßenzüge	
Anlage 8	Verkehrsführungskonzept Planfall 1	
Anlage 9	Verkehrsführungskonzept Planfall 2	
Anlage 10	Verkehrsführungskonzept Planfall 3	
Anlage 11	Verkehrsführungskonzept Planfall 4a+b	
Anlage 12	Verkehrsführungskonzept Planfall 5a+b	
Anlage 13	Innerstädtisches Straßennetz	
Anlage 14	Innerstadtnaher Ring	
Anlage 15	Innerstadtnaher Ring und verkehrsberuhigter Bereich	
Anlage 16	Mängelkataster Bestand	
Anlage 17	KP 1 WEI / KAR: Ist-Zustand	
Anlage 18	KP 1 WEI / KAR: Unfallgeschehen	
Anlage 19a	KP 1 WEI / KAR: Auswertung KNOSIMO	Nachmittag 15-19 Halte
Anlage 19b	KP 1 WEI / KAR: Auswertung KNOSIMO	Nachmittag 15-19 Qualität
Anlage 19c	KP 1 WEI / KAR: Auswertung KNOSIMO	Nachmittag 15-19 Rückstaulängen
Anlage 19d	KP 1 WEI / KAR: Auswertung KNOSIMO	Nachmittag 15-19 Verlustzeiten
Anlage 19e	KP 1 WEI / KAR: Auswertung KNOSIMO	Nachmittagsspitze 17.30-18.30 Halte
Anlage 19f	KP 1 WEI / KAR: Auswertung KNOSIMO	Nachmittagsspitze 17.30-18.30 Qualität
Anlage 19g	KP 1 WEI / KAR: Auswertung KNOSIMO	Nachmittagsspitze 17.30-18.30 Rückstaulängen
Anlage 19h	KP 1 WEI / KAR: Auswertung KNOSIMO	Nachmittagsspitze 17.30-18.30 Verlustzeiten

Inhalt

Anlage 20	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs	
Anlage 21	KP 1 WEI / KAR: Planung	
Anlage 22a	KP 1 WEI / KAR: Auswertung KREISEL	Nachmittag 15-19 Auswertung Seite 1
Anlage 22b	KP 1 WEI / KAR: Auswertung KREISEL	Nachmittag 15-19 Auswertung Seite 2
Anlage 22c	KP 1 WEI / KAR: Auswertung KREISEL	Nachmittag 15-19 Verkehrsfluss Diagramm
Anlage 22d	KP 1 WEI / KAR: Auswertung KREISEL	Nachmittagsspitze 17.30-18.30 Auswertung Seite 1
Anlage 22e	KP 1 WEI / KAR: Auswertung KREISEL	Nachmittagsspitze 17.30-18.30 Auswertung Seite 2
Anlage 22f	KP 1 WEI / KAR: Auswertung KREISEL	Nachmittagsspitze 17.30-18.30 Verkehrsfluss Diagramm
Anlage 23	KP 1 WEI / KAR: Kostenschätzung	
Anlage 24	KP 2 WEI / WAS: Ist-Zustand	
Anlage 25a	KP 2 WEI / WAS: Auswertung KNOSIMO	Nachmittag 15-19 Halte
Anlage 25b	KP 2 WEI / WAS: Auswertung KNOSIMO	Nachmittag 15-19 Qualität
Anlage 25c	KP 2 WEI / WAS: Auswertung KNOSIMO	Nachmittag 15-19 Rückstaulängen
Anlage 25d	KP 2 WEI / WAS: Auswertung KNOSIMO	Nachmittag 15-19 Verlustzeiten
Anlage 25e	KP 2 WEI / WAS: Auswertung KNOSIMO	Nachmittagsspitze 17.30-18.30 Halte
Anlage 25f	KP 2 WEI / WAS: Auswertung KNOSIMO	Nachmittagsspitze 17.30-18.30 Qualität
Anlage 25g	KP 2 WEI / WAS: Auswertung KNOSIMO	Nachmittagsspitze 17.30-18.30 Rückstaulängen
Anlage 25h	KP 2 WEI / WAS: Auswertung KNOSIMO	Nachmittagsspitze 17.30-18.30 Verlustzeiten
Anlage 26	KP 2 WEI / WAS: Unfallgeschehen	
Anlage 27a	KP 2 WEI / WAS: Auswertung KREISEL	Nachmittag 15 - 19 Auswertung Seite 1
Anlage 27b	KP 2 WEI / WAS: Auswertung KREISEL	Nachmittag 15 - 19 Auswertung Seite 2
Anlage 27c	KP 2 WEI / WAS: Auswertung KREISEL	Nachmittag 15-19 Verkehrsfluss Diagramm

Inhalt

Anlage 27d	KP 2 WEI / WAS: Auswertung KREISEL	Nachmittagsspitze 17.30-18.30 Auswertung Seite 1
Anlage 27e	KP 2 WEI / WAS: Auswertung KREISEL	Nachmittagsspitze 17.30-18.30 Auswertung Seite 2
Anlage 27f	KP 2 WEI / WAS: Auswertung KREISEL	Nachmittagsspitze 17.30-18.30 Verkehrsfluss Diagramm
Anlage 28	KP 2 WEI / WAS: Planung	
Anlage 29	KP 2 WEI / WAS: Kostenschätzung	
Anlage 30	KP 3 WAS / RAT: Ist-Zustand	
Anlage 31	KP 3 WAS / RAT: Unfallgeschehen	
Anlage 32	KP 3 WAS / RAT: Planung	
Anlage 33	KP 4 WAS / LUI: Ist-Zustand	
Anlage 34	KP 4 WAS / LUI: Unfallgeschehen	
Anlage 35	KP 4 WAS / LUI: Planung Variante 1	
Anlage 36	KP 4 WAS / LUI: Planung Variante 2	
Anlage 38	KP 4 WAS / LUI: Kostenschätzung Variante 1+2	
Anlage 39	KP 5 LUI / KET: Ist-Zustand	
Anlage 40	KP 5 LUI / KET: Unfallgeschehen	
Anlage 41	KP 5 LUI / KET: Planung	
Anlage 42	KP 5LUI / KET: Kostenschätzung	
Anlage 43	KP 6 LAM / ANN: Ist-Zustand	
Anlage 44	KP 6 LAM / ANN: Unfallgeschehen	
Anlage 45	KP 6 LAM / ANN: Planung	
Anlage 46	KP 6 LAM / ANN: Kostenschätzung	
Anlage 47	KP 7 ANN / KAR: Ist-Zustand	
Anlage 48	KP 7 ANN / KAR: Unfallgeschehen	
Anlage 49	KP 7 ANN / KAR: Planung Variante 1	

Inhalt

Anlage 50	KP 7 ANN / KAR: Planung Variante 2	
Anlage 51	KP 7 ANN / KAR: Kostenschätzung Variante 1+2	
Anlage 52	KP 8 KAR / RAT: Ist-Zustand	
Anlage 53	KP 8 KAR / RAT: Unfallgeschehen	
Anlage 54a	KP 8 KAR / RAT: Auswertung KNOSIMO	Nachmittag 15-19 Halte
Anlage 54b	KP 8 KAR / RAT: Auswertung KNOSIMO	Nachmittag 15-19 Qualität
Anlage 54c	KP 8 KAR / RAT: Auswertung KNOSIMO	Nachmittag 15-19 Rückstaulängen
Anlage 54d	KP 8 KAR / RAT: Auswertung KNOSIMO	Nachmittag 15-19 Verlustzeiten
Anlage 54e	KP 8 KAR / RAT: Auswertung KNOSIMO	Nachmittagsspitze 17.00-18.00 Halte
Anlage 54f	KP 8 KAR / RAT: Auswertung KNOSIMO	Nachmittagsspitze 17.00-18.00 Qualität
Anlage 54g	KP 8 KAR / RAT: Auswertung KNOSIMO	Nachmittagsspitze 17.00-18.00 Rückstaulängen
Anlage 54h	KP 8 KAR / RAT: Auswertung KNOSIMO	Nachmittagsspitze 17.00-18.00 Verlustzeiten
Anlage 55	KP 8 KAR / RAT: Planung Variante 1	
Anlage 56a	KP 8 KAR / RAT: Auswertung KREISEL	Nachmittag 15-19 Auswertung Seite 1
Anlage 56b	KP 8 KAR / RAT: Auswertung KREISEL	Nachmittag 15-19 Auswertung Seite 2
Anlage 56c	KP 8 KAR / RAT: Auswertung KREISEL	Nachmittag 15-19 Verkehrsfluss Diagramm
Anlage 56d	KP 8KAR / RAT: Auswertung KREISEL	Nachmittagsspitze 17-18 Auswertung Seite 1
Anlage 56e	KP 8 KAR / RAT: Auswertung KREISEL	Nachmittagsspitze 17-18 Auswertung Seite 2
Anlage 56f	KP 8 KAR / RAT: Auswertung KREISEL	Nachmittagsspitze 17-18 Verkehrsfluss Diagramm
Anlage 57	KP 8 KAR / RAT: Planung Variante 2	
Anlage 58	KP 8 KAR / RAT: Kostenschätzung Variante 1+2	
Anlage 59	Ruhender Verkehr Übersichtsplan	Markierung, StVO- Beschilderung & Querschnitte
Anlage 60	Ruhender Verkehr Weinheimer Straße	Bereich

Inhalt

Anlage 61a	Ruhender Verkehr Weinheimer Straße	Querschnitt 0.1: Ist- und Soll-Zustand
Anlage 61b	Ruhender Verkehr Weinheimer Straße	Querschnitt 0.2: Ist- und Soll-Zustand
Anlage 61c	Ruhender Verkehr Weinheimer Straße	Querschnitt 0.3: Ist- und Soll-Zustand
Anlage 62	Ruhender Verkehr Wasserstraße	Bereich
Anlage 63a	Ruhender Verkehr Wasserstraße	Querschnitt 0.4: Ist- und Soll-Zustand
Anlage 63b	Ruhender Verkehr Wasserstraße	Querschnitt 0.5: Ist- und Soll-Zustand
Anlage 63c	Ruhender Verkehr Wasserstraße	Querschnitt 0.6: Ist- und Soll-Zustand
Anlage 64	Ruhender Verkehr Luisenstraße	Bereich
Anlage 65a	Ruhender Verkehr Luisenstraße	Querschnitt 0.7: Ist- und Soll-Zustand
Anlage 65b	Ruhender Verkehr Luisenstraße	Querschnitt 0.8: Ist- und Soll-Zustand
Anlage 65c	Ruhender Verkehr Luisenstraße	Querschnitt 0.9: Ist- und Soll-Zustand
Anlage 65d	Ruhender Verkehr Luisenstraße	Querschnitt 0.10: Ist- und Soll-Zustand
Anlage 66	Ruhender Verkehr Lampertheimer Straße	Bereich
Anlage 67a	Ruhender Verkehr Lampertheimer Straße	Querschnitt 0.11: Ist- und Soll-Zustand
Anlage 68	Ruhender Verkehr Annastraße	Bereich
Anlage 69a	Ruhender Verkehr Annastraße	Querschnitt 0.12: Ist- und Soll-Zustand
Anlage 69b	Ruhender Verkehr Annastraße	Querschnitt 0.13: Ist- und Soll-Zustand
Anlage 70	Ruhender Verkehr Karl-Marx-Straße	Bereich - Abschnitt 1
Anlage 71a	Ruhender Verkehr Karl-Marx-Straße	Querschnitt 0.14: Ist- und Soll-Zustand
Anlage 71b	Ruhender Verkehr Karl-Marx-Straße	Querschnitt 0.15: Ist- und Soll-Zustand
Anlage 72	Ruhender Verkehr Karl-Marx-Straße	Bereich - Abschnitt 2
Anlage 73a	Ruhender Verkehr Karl-Marx-Straße	Querschnitt 0.16: Ist- und Soll-

Inhalt

Anlage 73b	Ruhender Verkehr Karl-Marx-Straße	Zustand Querschnitt 0.17: Ist- und Soll- Zustand
Anlage 74	Ruhender Verkehr Karl-Marx-Straße	Kostenschätzung
Anlage 75	Verkehrswegweisung	Übersicht Bestand
Anlage 76a	Verkehrswegweisung	Beispiel 1: Bilder
Anlage 76b	Verkehrswegweisung	Beispiel 1: Führung
Anlage 77a	Verkehrswegweisung	Beispiel 2: Bilder
Anlage 77b	Verkehrswegweisung	Beispiel 2: Führung
Anlage 78	Verkehrswegweisung	Übersicht: Innenstadttring
Anlage 79a	Verkehrswegweisung	KP 1 WEI / KAR
Anlage 79b	Verkehrswegweisung	Verkehrswegweiser KP 1 WEI / KAR
Anlage 80a	Verkehrswegweisung	KP 2 WEI / WAS
Anlage 80b	Verkehrswegweisung	Verkehrswegweiser KP 2 WEI / WAS
Anlage 81a	Verkehrswegweisung	KP 4 WAS / LUI
Anlage 81b	Verkehrswegweisung	Verkehrswegweiser KP 4 WAS / LUI
Anlage 82a	Verkehrswegweisung	KP 4.1 LUI / LOR
Anlage 82b	Verkehrswegweisung	Verkehrswegweiser KP 4.1 LUI / LOR
Anlage 83a	Verkehrswegweisung	KP 5 LUI / KET
Anlage 83b	Verkehrswegweisung	Verkehrswegweiser KP 5 LUI / KET
Anlage 84a	Verkehrswegweisung	KP 6 LAM / ANN
Anlage 84b	Verkehrswegweisung	Verkehrswegweiser KP 6 LAM / ANN
Anlage 85a	Verkehrswegweisung	KP 7 ANN / KAR
Anlage 85b	Verkehrswegweisung	Verkehrswegweiser KP 7 ANN / KAR
Anlage 86a	Verkehrswegweisung	KP 8 KAR / RAT

Inhalt

Anlage 86b	Verkehrswegweisung	Verkehrswegweiser KP 8 KAR / RAT
Anlage 87	Verkehrswegweisung	Kostenschätzung
Anlage 88	Terminplanung der Maßnahmen	
Anlage 89	Kostenzusammenstellung der Maßnahmen	

1. Einführung

1. Einführung

1.1 Aufgabe und Zielsetzung

Die Aufgabe der städtischen Verkehrsplanung ist es, Leitlinien und Konzepte für eine stadtverträgliche Mobilität zu entwickeln, um damit dauerhaft die verkehrlichen Voraussetzungen für eine nachhaltige Stadtentwicklung zu schaffen. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) stellt die Ziele und Strategien der Verkehrsplanung dar.

Ein Verkehrsrahmenplan wurde für die Stadt Viernheim zuletzt vor über 20 Jahren erstellt. In der Zwischenzeit haben sich sowohl lokale als auch regionale Randbedingungen sowie Einstellungen der Betroffenen und Beteiligten zum Verkehr maßgeblich geändert. Eine Aktualisierung ist deshalb dringend geboten. Dabei soll das Hauptaugenmerk auf einem verträglichen Miteinander der Nutzungen im öffentlichen Straßenraum liegen.

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist ein Instrumentarium, in dem gleichberechtigt nebeneinander und aufeinander abgestimmt alle Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden: der Fußgängerverkehr, der Fahrradverkehr, der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der motorisierte Individualverkehr (MIV – Kraftfahrzeugverkehr fließend und ruhend); Kinder, Erwachsene, Senioren. Aufgabe des VEP ist es, für ca. 10 bis 15 Jahre Leitlinien für die weitere Entwicklung der Stadt aufzuzeigen.

Das Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplanes wurde im Rahmen des Bau- und Umweltausschusses am 07.12.2010 vom Planungsbüro von Mörner + Jünger ausführlich erläutert. Dieses ist Basis für den folgenden Maßnahmenkatalog. Hier werden Maßnahmen für die grundsätzlichen Problembereiche entwickelt wie die Verkehrsführung in der Kernstadt, Fuß- und Radwegenetzplanung, sowie für das Parken/Parkraumbewirtschaftung und zu einem abgestimmten Gesamtkonzept zusammengeführt.

1.2 Zielkonzept

Der Verkehr erfüllt eine dienende Funktion, die sich den übergeordneten Planungen der Stadt unterzuordnen hat. Dementsprechend sollten Planungen und Konzepte nicht den eigentlich beabsichtigten politischen, gesellschaftlichen Zielen zuwider laufen. Ein sinnvolles Hilfsmittel hierzu ist ein Zielsystem, das von einem möglichst großen gesellschaftlichen Konsens getragen wird.

Die hier genannten Ziele (Oberziele) wurden im Rahmen eines Workshops unter Mitwirkung verschiedener Abteilungen der Stadtverwaltung Viernheim und des Ordnungsamtes erarbeitet und vom Bauausschuss der Stadt Viernheim am 05.05.2009 als Basis und Bewertungsmaßstab der weiteren planerischen Schritte angenommen:

1. Einführung

Oberziele	Unterziele
Verträgliches Miteinander aller Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> ○ Gewährleistung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raumⁱ ○ Förderung des Umweltverbundesⁱⁱ ○ barrierefreie Teilnahme am Verkehr fördernⁱⁱⁱ (Stichwort "Barrierefreies Viernheim") ○ Hindernisse und Hemmnisse für Fußgänger- und Radfahrerverkehr beseitigen ○ Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für "schwächere" Verkehrsteilnehmer^{iv} ○ Rettungsdienste
sichtbare ökologische Stadtentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> ○ stärkere Ausrichtung Brundlandstadt ○ stärkere Durchgrünung des öffentlichen Raumes ○ lebenswerte Stadt/beliebter Wohnstandort ○ Verringerung der Verkehrsimmissionen (Lärm- und Schadstoffe) ○ flexible Verkehre fördern (Carsharing, Bike & Ride, öffentliche Fahrräder, Anrufsammeltaxi) ○ Förderung emissionsarmer Fahrzeuge (z.B. Solarfahrzeuge, Solar-tankstellen) ○ Verbesserung der ÖPNV/Fahrad-Verknüpfung ○ Verkehrsflächen ressourcenschonend ausbauen, unterhalten^v
stärkere Profilierung Viernheims als Wohnstadt	<ul style="list-style-type: none"> ○ Schaffung bzw. Erhaltung eines lebenswerten Wohnumfeldes ○ Beliebtheit als Wohnstandort steigern ○ kompakte Stadt bleiben (Motto "Stadt der kurzen Wege")^{vi} ○ attraktive Angebote für Freizeitverkehr "vor der Haustür" fördern ○ Freizeit- und Erholungsrouten schaffen, verbinden, gestalten ○ Schaffung von Treffpunkten: Gestaltungsqualität im öffentlichen Raum an besonderen Situationen ○ stärkere Hierarchisierung des Straßennetzes^{vii} ○ ruhig wohnen – unter Akzeptanz von innerem Verkehr ○ Attraktivitätssteigerung als Arbeitsplatzstandort
Optimierung des Verkehrssystems	<ul style="list-style-type: none"> ○ Gewährleistung einer sicheren und komfortablen Erreichbarkeit aller Ziele mit allen Verkehrsarten ○ kompakte Stadt bleiben (Motto "Stadt der kurzen Wege") ○ stärkere Hierarchisierung des Straßennetzes, Vorteile der sehr guten äußeren Erschließung nicht verspielen oder verkomplizieren ○ innerstädtische Orientierung, Auffindbarkeit, Zielführung verbessern ○ Verbesserung innerstädtischer Verkehrserschließung ○ Verbesserung des Parkraumkonzeptes der Innenstadt (Angebot an den Bedarf anpassen, Auffindbarkeit verbessern, Fehlnutzungen vermeiden, Parkleitsystem,...) ○ Stärkung des Stadtkerns (Einzelhandel, Zentrumscharakter) ○ Hindernisse und Hemmnisse für Fußgänger und Radfahrer beseitigen ○ Verbesserung des ÖPNV (Anbindung, Verknüpfung)
Wahrung der Wirtschaftlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ○ Minimierung der Investitionskosten ○ Minimierung der Folgekosten ○ Erhöhung der ÖPNV-Auslastung

Tabelle 1: Zielkonzept

Die Begründung der Zielfindung ist in Kapitel 2 Zielkonzept (Seite 3) des Konzeptes Verkehrsentwicklungsplan vom Planungsbüro von Mörner + Jünger zu entnehmen.

2. Bestandsaufnahme / Analyse

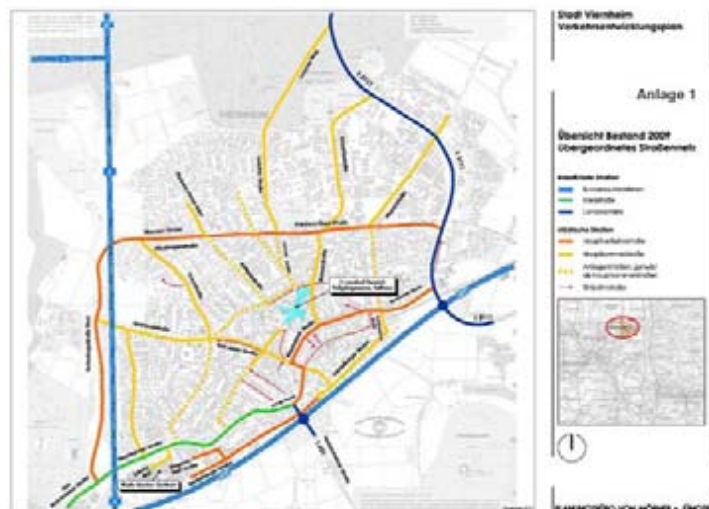
2. Bestandsaufnahme / Analyse

2.1 IST-Zustand

Viernheim ist mit rund 32.500 Einwohnern die zweitgrößte Stadt des südhessischen Landkreises Bergstraße. Die Stadt liegt im topografisch kaum bewegten Süden des Kreises, unmittelbar an der Landesgrenze zu Baden-Württemberg.

Der Regionalplan Südhessen 2010¹ weist Viernheim als Mittelzentrum aus. Weitere Mittelzentren in der Nachbarschaft sind Lampertheim im Norden, Bensheim im Nordosten und das baden-württembergische Weinheim im Osten. Im Westen grenzt Viernheim direkt an das Oberzentrum Mannheim an. Wirtschaftlich ist Viernheim als Bestandteil der Metropolregion Rhein-Neckar eng mit den arbeitsplatzreichen Städten Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim verbunden. Die Stadt verfügt zwar über eigene Industrie- und Gewerbenutzungen sowie mit dem Rhein-Neckar-Zentrum über einen attraktiven großflächigen Einzelhandel, im Stadtkern haben weite Teile der Wohnbebauung jedoch eher dörflichen Charakter, zum Teil in direkter Nachbarschaft zu großstädtischen Strukturen.

Die Bebauung Viernheims erstreckt sich kompakt über eine vergleichsweise geringe räumliche Ausdehnung. Wie aus **Anlage 1** zu entnehmen ist, wird die Siedlungsfläche eingegrenzt durch die Autobahnen A6 im Westen und A659 im Süden. Im Osten bildet die L3111, die im Charakter einer Ortsumgehungsstraße ähnelt, eine trennende Achse zwischen Kernstadt und östlich angrenzender Wohn- und Gewerbenutzung.



2.2 Straßennetz

Viernheim verfügt über zwei Vollanschlüsse an die A659 (L3111 und L631) und ist damit sehr günstig an die Autobahnen A6, A67 und A5 angebunden.

Die Hauptachsen zur Anbindung des innerstädtischen Netzes nach außen sind in Nord-Süd-Richtung die L3111, die neben der Anbindung der Innenstadt und des Gewerbegebietes eine wichtige Ortskernumfahrungsstraße darstellt, der Straßenzug Berliner Ring – Karl-Marx-Straße und die Entlastungsstraße West; in Ost-West-

¹ REGIERUNGSPRÄSIDIUM DARMSTADT: Regionalplan Südhessen 2010; Darmstadt, 2011.

2. Bestandsaufnahme / Analyse

Richtung verlaufen die Straßenzüge Wormser Straße/Nibelungenstraße – Friedrich-Ebert-Straße, südlich des Stadtkerns die Weinheimer Straße, sowie die Achse Alte Mannheimer Straße – Mannheimer Straße. Zur Erschließung des Rhein-Neckar-Zentrums steht als einzig leistungsfähige Anbindung die Heidelberger Straße zur Verfügung, die nördliche Anbindung an die Mannheimer Straße ist durch einen Bahnübergang entsprechend stark eingeschränkt. Das Gewerbegebiet im Nordosten der Stadt ist gut über die Wiesenstraße erreichbar, Industriestraße oder den Lorscher Weg; es besteht über die L3111 eine zügige Anbindung an die A659.

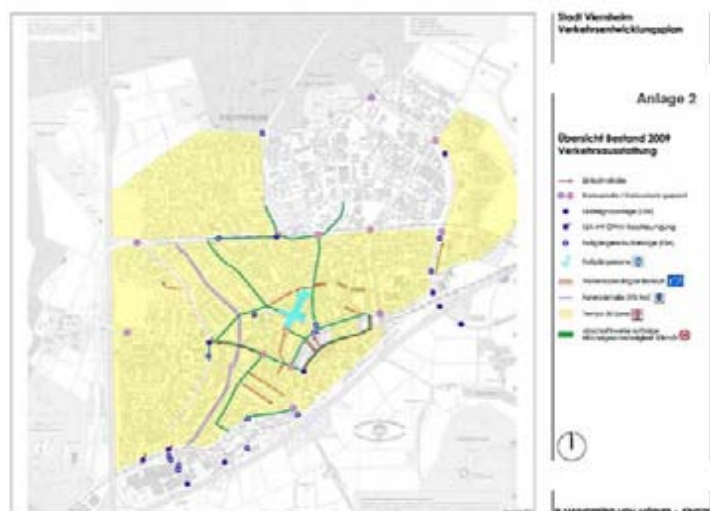
Das übergeordnete Straßennetz ist in **Anlage 1** dargestellt.

Im Stadtkern Viernheims ist eine Fußgängerzone eingerichtet, hierzu gehören der Apostelplatz sowie Teilstücke der Rathausstraße, der Kettelerstraße, der Lorscher Straße und der Schulstraße. Direkt an die Fußgängerzone grenzen der Rathausparkplatz und die Tiefgarage Hallenbad als bedeutende Parkieranlagen an. Das innerstädtische Straßennetz erschließt den Stadtkern hauptsächlich durch kleine Anliegerstraßen zumeist mit Tempo-30-Zonen-Regelung, klare Hauptachsen fehlen hier.

Der Innenstadtbereich liegt im Fokus des Verkehrsentwicklungsplanes - Maßnahmenkatalog 2012. Hier bündeln sich alle Verkehrsarten und -nutzer auf begrenztem Raum. Hier erfüllen mehrere Straßen die Funktion von Hauptsammelstraßen, sie entsprechen im Ausbaugrad jedoch eher Anliegerstraßen:

- Kettelerstraße
- Kirschenstraße
- Königsacker
- Lampertheimer Straße
- Lorscher Straße (Süd)
- Luisenstraße

Außerhalb der Hauptverkehrsachsen sind in den Wohngebieten flächig Tempo-30-Zonen eingerichtet. Die Lage der Tempo-30-Zonen und die Ausstattung der Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen (LSA), die Lage der Fußgängerschutzanlagen (FSA) sowie der Kreisverkehre lässt sich der **Anlage 2** entnehmen.



2. Bestandsaufnahme / Analyse

Ziel ist es, das Viernheimer Straßennetz stärker zu hierarchisieren, um eine Optimierung des gesamten Verkehrssystems zu erreichen. Durch weiterführende Maßnahmen kann die innerstädtische Auffindbarkeit, Orientierung und Zielführung, wie auch die Verkehrserschließung verbessert werden.

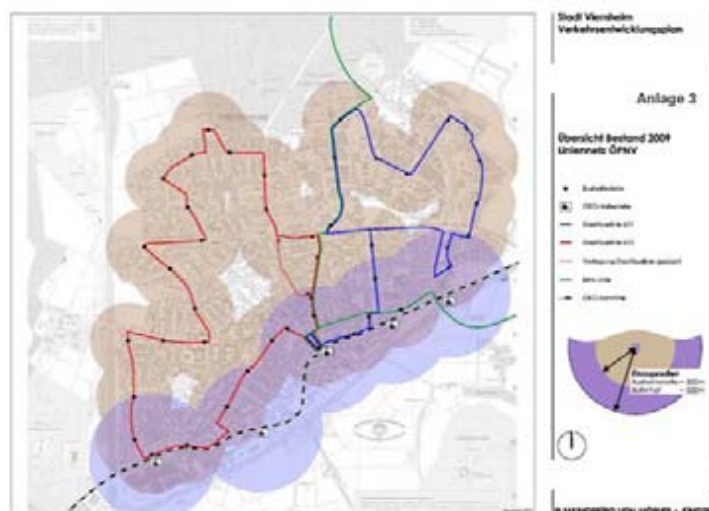
Der entscheidende Mangel im Straßennetz, vor allem in der Kernstadt, ist die negative Parkmoral und daraus folgend das weit verbreitete ordnungswidrige (nicht StVO-konforme) Gehwegparken. Dadurch entstehen häufig Konfliktsituationen für den Fußgängerverkehr, der parkenden Fahrzeugen ausweichen muss und so in Bereiche des fließenden Kfz-Verkehrs gerät. Die Barrierefreiheit der Gehwege kann so größtenteils nicht gewährleistet werden. Die Attraktivität der Innenstadt, die Erlebbarkeit der Stadträume für den Fußgänger wird so deutlich beeinträchtigt. Auch im Sinne der Stärkung der innerstädtischen Funktionen, Einzelhandel, Dienstleistungen, öffentliche Einrichtungen und Wohnen, ist eine Neuordnung der Straßenräume zu Gunsten gesicherter Fußwegbreiten unter Aufwertung der Straßenraumgestaltung anzustreben.

2.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist Viernheim durch die Bahnlinie der OEG sowie durch die Buslinie 644 des VRN erreichbar. Die OEG ist eine Schmalspurbahn, die im Bereich Viernheims signalisiert und auf eigenem Gleis geführt ist (d.h. als Eisenbahn betrieben wird) und in dichter Taktfolge Viernheim in einem Ringverkehr mit wichtigen Zielen der Metropolregion Rhein-Neckar wie Mannheim, Weinheim und Heidelberg verbindet und dort auch einen Übergang auf das überregionale Eisenbahnnetz ermöglicht. Die in Viernheim beginnende Buslinie 644 verkehrt in Richtung Norden nach Hüttenfeld, Lampertheim und endet in Worms.

Zur innerstädtischen Erschließung werden zwei Stadtbuslinien betrieben. Die Stadtbuslinie 611, welche nur in einer Richtung zur Verfügung steht, deckt die westlichen Bereiche Viernheims ab. In zwei Richtungen wird die Stadtbuslinie 612 betrieben, welche die östlichen Bereiche Viernheims abdeckt. Beide Linien verkehren im 30-Minuten-Takt. Zusätzlich zu den beiden Stadtbuslinien wird eine Ruftaxi-Linie angeboten. Das ÖPNV-Angebot in Viernheim kann daher als vergleichsweise gut angesehen werden.

Linienverlauf und Lage der Haltestellen ist der **Anlage 3** zu entnehmen. Hier wird deutlich, dass sich am OEG-Bahn-



2. Bestandsaufnahme / Analyse

hof alle ÖPNV-Linien vereinigen und dies als zentraler Umsteigepunkt genutzt wird. Die Abfahrtszeiten der Stadtbuslinien sind auf die Taktzeiten der OEG (teilweise im 10-Minuten-Takt) abgestimmt.

Zur Optimierung des städtischen ÖPNV kann die Inbetriebnahme der Stadtbuslinie 611 in Gegenrichtung beitragen. Es ist davon auszugehen, dass sich eine Taktzeitverkürzung beider Stadtbuslinien, in Abstimmung auf die kürzere Taktung der OEG, auch positiv auf die Akzeptanz und die Nachfrage auswirken würde.

Eine Taktzeitverkürzung hat zur Folge, dass die Anzahl der einzusetzenden Busse erhöht werden muss, was sich auf eine Erhöhung der Unterhaltungskosten auswirkt.

2.4 Fußgänger und Radfahrer

Aufgrund der kompakten Siedlungsfläche, der günstigen klimatischen und topografischen Randbedingungen ist Viernheim im besonderen Maße geeignet, Strecken mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen. Dies wird insbesondere in Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr genutzt, um beispielsweise mit der Bahn (OEG) Ziele wie Mannheim, Weinheim oder Heidelberg zu erreichen.

Innerhalb des Stadtgebietes bestehen sowohl straßenbegleitende als auch separat geführte Gehwege über die häufig frequentierten innerörtlichen Ziele (Rathaus, Busbahnhof, Klinik, Sportstätten, usw.) angebunden sind. In wichtigen Fußwegeachsen – insbesondere bezüglich der Schul- und Kindergartenwege – bestehen in den zu querenden Straßen zum Teil Schutzeinrichtungen wie Fußgängerschutzanlagen, Fußgängerüberwege und Querungshilfen. Die Gehwege im Stadtgebiet sind baulich überwiegend ausreichend breit gestaltet, werden jedoch häufig durch Falschparker eingeengt.

Im Stadtgebiet existieren verschiedene innerstädtische Radwegeverbindungen, das Radwegenetz weist lediglich vereinzelte Lücken auf. Die Routenführung des Radverkehrs erfolgt hauptsächlich über parallel zu den Hauptverkehrsstraßen verlaufende Radwege oder Radfahrstreifen, in den Tempo-30-Zonen oder als Besonderheit über eine als Fahrradstraße beschilderte und für Kfz freigegebene Achse (Kriemhildstraße – Goethestraße – Annastraße – Jahnstraße). In den Tempo-30-Zonen sind keine eigens markierten Radwege oder Schutzstreifen erforderlich.

2. Bestandsaufnahme / Analyse

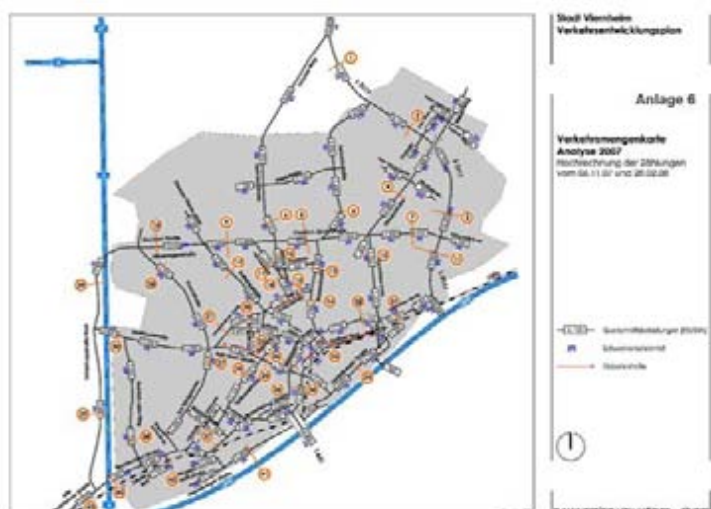
2.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Um die verkehrliche Situation des MIV in Viernheim beurteilen zu können, sind aktuelle Verkehrsdaten notwendig. Aus diesem Grund wurde eine Bestandsaufnahme des fließenden motorisierten Individualverkehrs (MIV) durchgeführt. Die Erfassung der Verkehrsmengen erfolgte dabei über Zählungen an Knotenpunkten (**Anlage 4**).



Um Aussagen zu den Verkehrsbeziehungen treffen zu können, wurden Befragungen an verschiedenen Straßenquerschnitten durchgeführt (**Anlage 5**).

Ziel der Bestandsaufnahme ist (**Anlage 6**), ein umfassendes Bild der verkehrlichen Situation Viernheims zu erhalten, das verkehrliche System mit seinen Eigenheiten zu erfassen sowie Schwachstellen aufzuzeigen und zu lokalisieren.



2. Bestandsaufnahme / Analyse

Da das innerstädtische Straßennetz Viernheims in relativ niedrigem Maße von Durchgangsverkehren belastet ist, besteht mithin kaum Verlagerungspotenzial auf eventuell denkbare zusätzliche Ortsumgehungsstraßen. Sollten sich in der Folge innerstädtische Straßen als entlastungsbedürftig erweisen, sind entsprechende innerörtliche Alternativen erforderlich, da es sich primär um Fahrten mit Quelle oder Ziel in Viernheim selbst handelt.

Wie schon in Kapitel 2.2 erläutert, ist es dem zur Folge zielführend, die Hierarchisierung des Straßennetzes zu verstärken, um die innerstädtische Auffindbarkeit, Orientierung und Zielführung, wie auch die Verkehrserschließung zu verbessern. Auch sollte das Ziel sein, die Parkregelung der Viernheimer Innenstadt zu vereinheitlichen. Aus den zuvor aufgeführten Gründen ist sowohl die Wegweisung als auch die StVO-Parkbeschilderung zu verbessern.

2.6 Umfeldverträgliche Belastbarkeit von Straßen

Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung ist es, ein stadt- und umweltverträgliches Gesamtverkehrssystem zu entwickeln, das auch zukünftigen Ansprüchen genügt. Dabei ist es zunächst erforderlich, einzelne Straßen auf ihre Verträglichkeit gegenüber den vom Autoverkehr ausgehenden Belastungen zu prüfen. Das Umfeld städtischer Straßen ist geprägt durch

- vielfältige Nutzungen und Ansprüche aus der Randnutzung,
- das Erscheinungsbild der Straße (Fläche für einzelne Verkehrsteilnehmer, Grün, Bebauung, Abstände zwischen den Nutzergruppen, ...)
- Menge und Art der Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer,
- Verkehrsbelastung durch Autos und insbesondere Schwerverkehr,
- Verkehrsverhalten (Geschwindigkeit).

Die Bewertung verkehrlicher Auswirkungen erfolgt als ganzheitlicher Ansatz und bezieht sich auf alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsarten. Ansprüche von Fußgängern, Radfahrern, Autofahrern und ÖPNV-Nutzern an den Verkehrsträger Straße werden (zunächst gleichberechtigt) nebeneinander gestellt und bewertet.

Aus der Überprüfung der Umfeldverträglichkeit (Anlage 7) der ausgewählten Straßenzüge wird deutlich, dass insbesondere im Stadtkern vielfach ausreichend breite Gehwege vorhanden sind. Diese



2. Bestandsaufnahme / Analyse

werden jedoch straßenzugweise durch nicht ordnungsgemäß geparkte Fahrzeuge soweit eingeengt, wodurch es häufig zu Abwertungen kommt, da das Gehwegmindestmaß von 1,50 m zum Teil merklich unterschritten wird. Für einige Gehwegnutzer wie beispielsweise Rollstuhlfahrer, Menschen mit Gepäck oder Kinderwagen sind diese Wege nicht oder nur sehr eingeschränkt nutzbar.

2.7 CO₂-Reduzierung im Verkehr

Etwa ein Fünftel der klimaschädlichen Gase in Deutschland werden vom Verkehr verursacht und der Innerortsverkehr ist dabei laut Umweltbundesamt sogar für ein Viertel der Emissionen des Gesamtverkehrs verantwortlich. Was kann demnach in Viernheim getan werden, um den CO₂-Ausstoß, vor allem im individuellen Personenverkehr, zu senken?

Wichtig für Viernheim ist es in Zukunft, stärker auf Anreize zur Nutzung des Umweltverbundes zu setzen. Auch Maßnahmen in den Bereichen Marketing und Öffentlichkeitsarbeit sowie Mobilitätsmanagement gewinnen mehr und mehr an Bedeutung. Einstieg ist die Erstellung eines Radwege- und Fußwegekonzeptes (Maßnahmen in Baustein 6 und 7). Gleichzeitig ist es unerlässlich, eine Infrastruktur bereitzustellen oder zu schaffen, die den Umstieg schmackhaft macht.

Durch den Boom der Elektrofahrräder können auch längere Strecken bequem mit dem Rad zurückgelegt werden und auch dort Verlagerungswirkungen erzielt werden. Mit einer Verbesserung und Vergrößerung sowohl des innerörtlichen, aber auch des überregionalen Radwegenetzes kann die Bereitschaft zum Umsteigen auf das Fahrrad erleichtert werden.

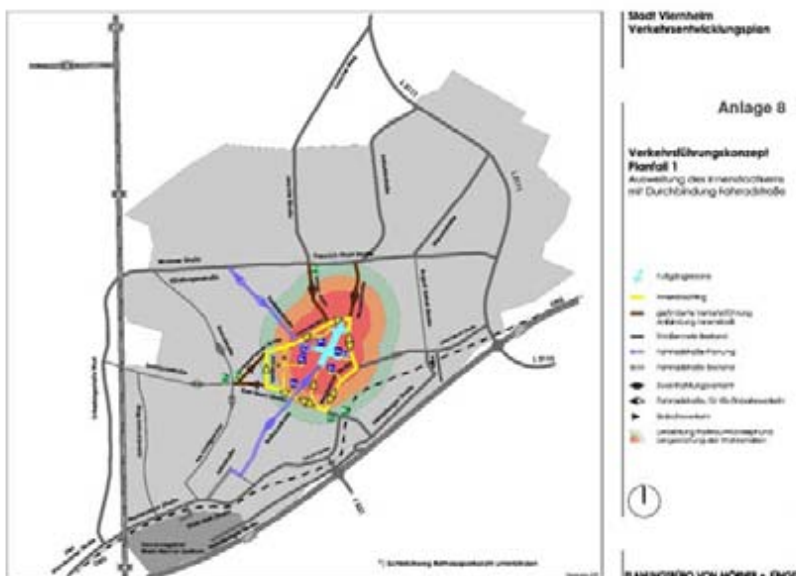
3. Maßnahmen

3. Maßnahmen

Da das innerstädtische Straßennetz Viernheims in relativ niedrigem Maße von Durchgangsverkehren belastet ist und die äußere Erschließung Viernheims (mit Ausnahme der RNZ - Anbindung) bedarfsgemäß erscheint, besteht mithin kaum Verlagerungspotenzial auf eventuell denkbare zusätzliche Ortsumgehungsstraßen. Damit sind zur Entlastung innerstädtischer Straßen entsprechende innerörtliche Alternativen erforderlich, da es sich primär um Fahrten mit Quelle oder Ziel in Viernheim selbst handelt.

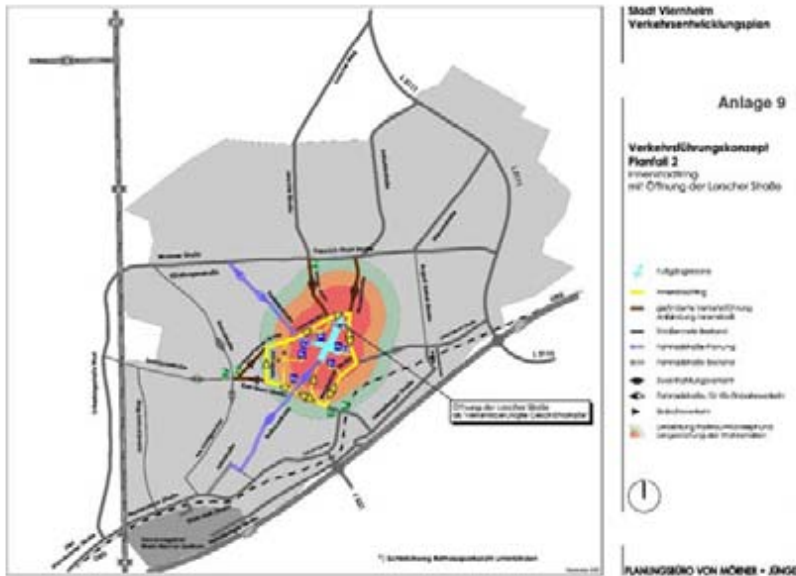
Im Diskussionsprozess mit dem Planungsbüro von Möerner + Jünger sowie der Stadtverwaltung Viernheim wurden verschiedene Verkehrsführungskonzepte erarbeitet (**Anlage 8 bis Anlage 12**). Die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für nachfolgend beschriebenen, abgestimmten Planfälle werden mittels Computersimulationsmodell berechnet. Planfälle können dabei aufzeigen, welche Auswirkungen eine Maßnahme auf das Verkehrssystem in Viernheim hat – somit kann abgeleitet werden, welche Maßnahmen als sinnvoll erachtet werden und welche nicht.

Nullfall 2020: Straßennetz 2020 – keine zusätzlichen Veränderungen



Planfall 1: Ausweitung des Innenstadtkerns mit Durchbindung Fahrradstraße (Anlage 8)

3. Maßnahmen



Planfall 2: Innenstadtring mit Öffnung der Lorsche Straße (Anlage 9)



Planfall 3: Ertüchtigung RNZ - Anbindung Mannheimer Straße (Anlage 10)

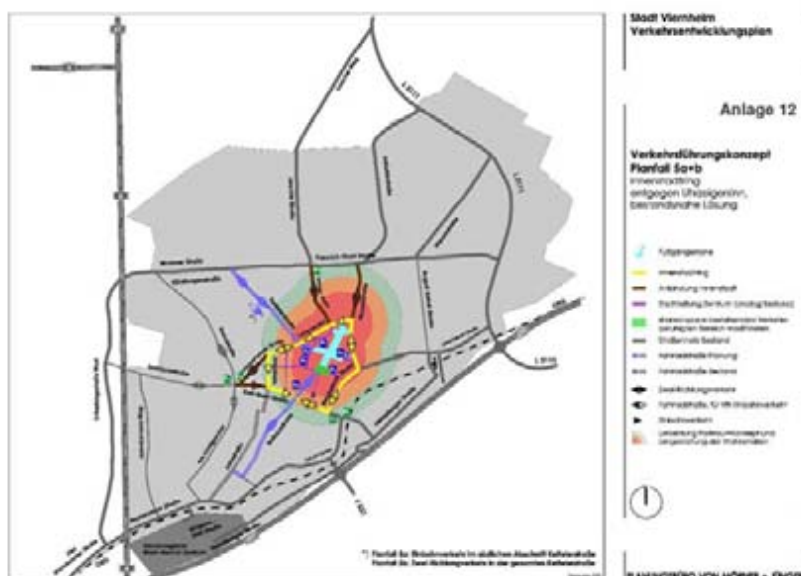
3. Maßnahmen



Planfall 4: Innenstadtring, bestandsnahe Lösung (Anlage 11)

Planfall 4a: sieht für den Kfz-Verkehr die südliche Kettelerstraße als Einbahnstraße vor,

Planfall 4b: simuliert den Fall, dass die Kettelerstraße weiterhin im Zwei-Richtungsverkehr betrieben wird.



Planfall 5: Innenstadtring entgegen Uhrzeigersinn, bestandsnahe Lösung (Anlage 12)

Planfall 5a: sieht für den Kfz-Verkehr die südliche Kettelerstraße als Einbahnstraße vor,

3. Maßnahmen

Planfall 5b: simuliert den Fall, dass die Kettelerstraße weiterhin im Zwei-Richtungsverkehr betrieben wird.

Um sowohl die Auffindbarkeit als auch die Verkehrssituation im Kernbereich zu verbessern, ist es nicht erstrebenswert den Status Quo beizubehalten (Nullfall 2020). Durch eine klare Hierarchisierung der Straßen im Zentrum wird der Verkehr auf entsprechenden Routen gebündelt geführt.

Mit dem Einrichten eines Innenstadtrings über die Straßen

- Weinheimer Straße
- Wasserstraße
- Luisenstraße
- Lampertheimer Straße
- Annastraße
- Karl-Marx-Straße

und der Ausweisung innerhalb des Ringes von verkehrsberuhigten Bereichen der Straßen (Baustein 2)

- Seegartenstraße
- Molitorstraße
- Rathausstraße (zwischen Karl-Marx-Straße und Robert-Koch-Straße)
- Robert-Koch-Straße (teilweise)
- Schulstraße
- Kettelerstraße (zwischen Luisenstraße / Anfang Fußgängerzone)

ist eine deutliche Führung des Verkehrs und Unterteilung der Straßenzüge gegeben. Durch flankierende Maßnahmen, wie die Einrichtung eines Parkleitsystems (**Abschnitt 3.1.10**) kann die Auffindbarkeit der Innenstadt und der Verkehrsfluss weiter verbessert werden. Ebenfalls ist es äußerst wichtig - vor allem auf dem angedachten Innenstadtring, aber auch in den innenstadtnahen Bereichen - Parkflächen im öffentlichen Straßenraum nur dort auszuweisen, wo alle Verkehrsteilnehmer ohne Behinderungen von A nach B gelangen.

Im VEP - Konzept hat das Planungsbüro von Mörner + Jünger verschiedene Varianten (Planfall 1, 2, 4 + 5) des Innenstadtringes, unter zur Hilfenahme einer Computersimulation VISUM², bezogen auf die in 2007 gemessenen Verkehrsmengen, untersucht und gegenübergestellt.

Aufgrund der in Kapitel 1 beschriebenen Ziele sind Planfall 4 und Planfall 5 die für Viernheim am besten geeigneten Lösungen. Nach genauer Betrachtung und Prüfung

² PTV AG: Verkehr in Städten – Umlegung (VISUM), Karlsruhe

3. Maßnahmen

stellt sich der Planfall 5a als beste Lösung dar. Wie Planfall 4a sieht dieser die südliche Kettelerstraße als Einbahnstraße vor, was aber gegen die weiterführenden sinnvollen Maßnahmen in Baustein 5 (Neuordnung innenstadtnaher Bereiche) sprechen würde.

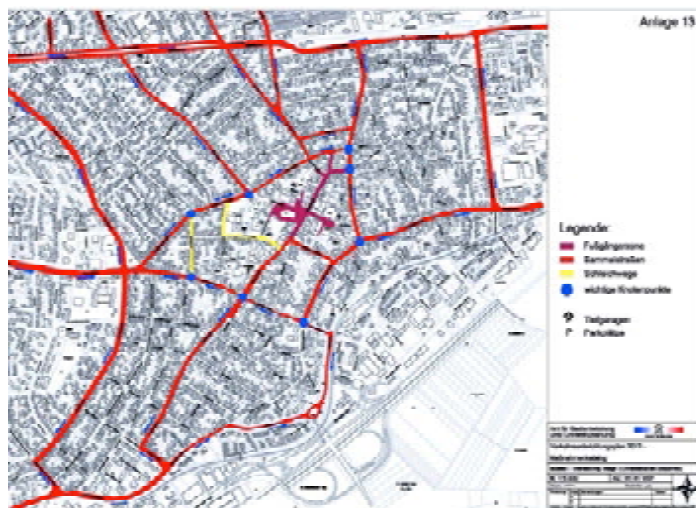
Auch ist von Planfall 4b (**Anlage 11**) abzusehen, da es hier aufgrund der Fahrtrichtung (im Uhrzeigersinn) und der beengten Straßenquerschnitte an dem Knotenpunkt Wasserstraße / Luisenstraße zu starken Einschränkungen des Verkehrsflusses kommt. Ohne kostspieligen Ankauf von Grundstücken und einer nachstehenden grundhaften Umgestaltung des Knotenpunktes ist ein Innenstadtring nach Planfall 4a nicht möglich.

Demnach ist nach eingehender Prüfung, unter Berücksichtigung von Kosten / Nutzen und der weiteren Maßnahmenbausteine, der Planfall 5b (**Anlage 12**) die „bestmögliche“ Lösung. Nachfolgend werden in Baustein 1 Maßnahmen für einen Innenstadtring nach dem Planfall 5b ausführlich erläutert.

Für die weitere Betrachtung von Planfall 5b ist weiterhin zu erwähnen, dass die Routenänderung der Fahrradstraße – Führung über die Kettelerstraße und Rathausstraße – in Baustein 7 (Radverkehr) überdacht wird.

3.1 Baustein 1: Innenstadtring

Hauptziel ist es, den momentan unstrukturierten Verkehrsablauf im Zentrum durch eine deutliche Hierarchisierung des Straßennetzes (**Anlage 13**) zu ordnen. Hierdurch, aber auch durch weiterführende Maßnahmen (nachfolgende Bausteine), soll sowohl der Schleich- und Parkplatzsuchverkehr, als auch das Falschparken im sensiblen Innenstadtbereich minimiert werden. Ein weiteres wichtiges Ziel ist es, die Auffindbarkeit der Viernheimer Innenstadt für Ortsfremde und -unkundige zu verbessern.



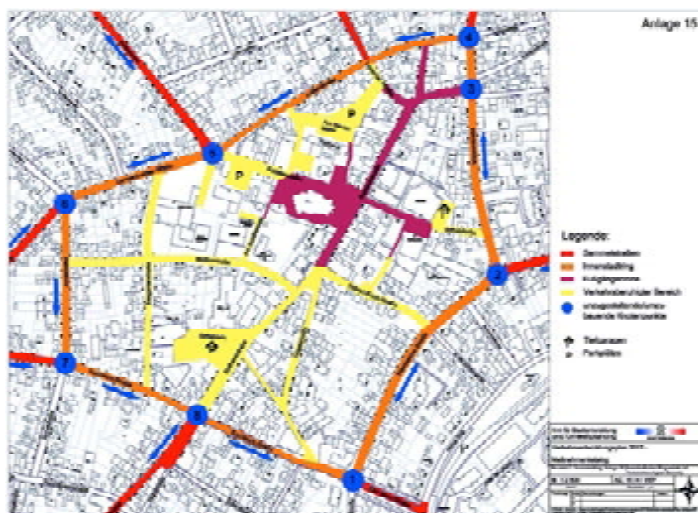
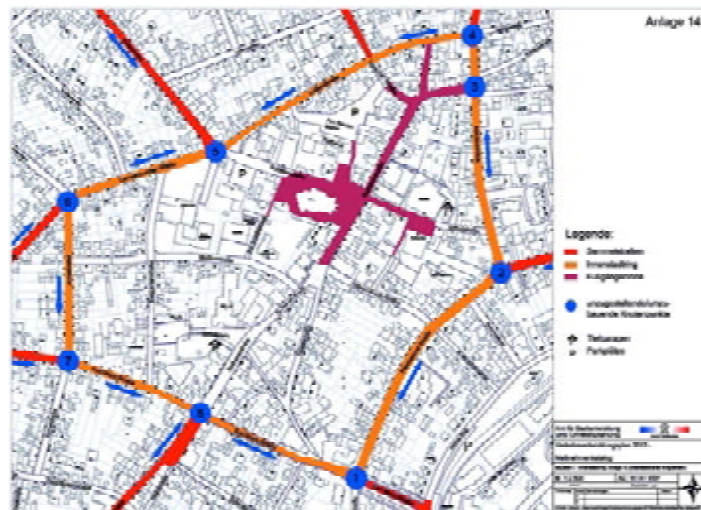
3. Maßnahmen

Vorgesehen ist daher, einen innenstadtnahen Ringverkehr, der auf dem Straßenzug Weinheimer Straße – Wasserstraße – Luisenstraße – Lampertheimer Straße – Annastraße und Karl-Marx-Straße entgegen des Uhrzeigersinns befahren wird, einzuplanen (**Anlage 14**).

Zur Einrichtung eines Innenstadtrings sind Maßnahmen wie die Umgestaltung von Knotenpunkten sowie des Straßenraums erforderlich, welche nachfolgend aufgezeigt werden.

Durch die entsprechenden Maßnahmen wird wie beabsichtigt der Verkehr über entsprechend geeignete Routen gebündelt. Des Weiteren sind die Straßen im Innern des Rings zurückzustufen und langfristig als verkehrsberuhigte Bereiche umzugestalten (**Anlage 15**). Hierdurch wird das Abkürzen aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (7 km/h) unattraktiv. Das bedeutet, dass Schleichverkehr vermieden wird, wodurch in diesem Bereich Wohnen und Einzelhandel an Qualität gewinnt. Auch erhalten hierdurch der Fußgänger und Radfahrer mehr Raum und Sicherheit.

Ein weiterer, nicht außer Acht zu lassender Punkt ist der vorherrschende Parkdruck im Bereich des Innenstadtrings, obwohl auf den vorhandenen öffentlichen Parkieranlagen immer freie Parkplätze zur Verfügung stehen. In Abschnitten mit geringen Straßenquerschnitten ermöglicht eine Einbahnstraßenregelung (Luisenstraße, Annastraße und Karl-Marx-Straße) das Straßenparken, wodurch Parkräume gewonnen werden.



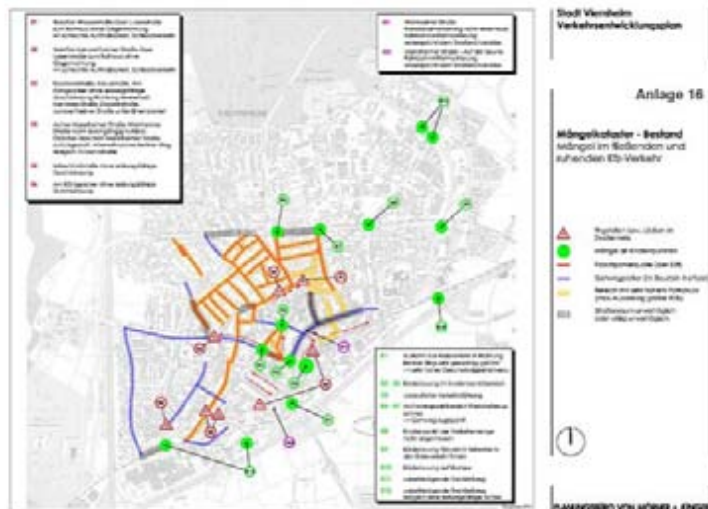
3. Maßnahmen

Nachfolgend aufgeführt sind die zu überplanenden Knotenpunkte des Innenstadt-rings:

- KP 1: Karl-Marx-Straße / Weinheimer Straße
- KP 2: Weinheimer Straße / Wasserstraße
- KP 3: Rathausstraße / Wasserstraße
- KP 4: Wasserstraße / Luisenstraße
- KP 5: Luisenstraße / Kettelerstraße
- KP 6: Lampertheimer Straße / Annastraße
- KP 7: Annastraße / Karl-Marx-Straße
- KP 8: Karl-Marx-Straße / Rathausstraße

3.1.1 Knotenpunkt Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße

Die Karl-Marx-Straße verläuft von West nach Ost im Zwei-Richtungsverkehr. An diesem Knotenpunkt sind die Mannheimer Straße im Süden und die Weinheimer Straße im Norden angebunden. Beide Straßen werden ebenfalls im Zwei-Richtungsverkehr betrieben, wobei hier die Mannheimer Straße aufgrund des charakteristischen Wohnstraßenquerschnitts und der Verkehrsmengen eine untergeordnete Rolle spielt. Sowohl die Karl-Marx-Straße als auch die Weinheimer Straße sind in ihrer Funktion als Sammelstraße einzustufen.



Im Laufe der Ausarbeitung und Präzisierung des VEP - Konzeptes ist ein Mängelkataster (**Anlage 16**) u.a. für den fließenden Verkehr entstanden. Von großer Bedeutung für die weitere Planung des VEP ist explizit der Knotenpunkt K3 Karl-Marx-Straße / Weinheimer Straße aufgeführt.

Das aufgestellte Mängelkataster zeigt auf, dass es am Knotenpunkt K3 regelmäßig zu Rückstaus in den Hauptverkehrszeiten kommt (**Anlage 17**). Auch ist eine einwandfreie Verkehrssituation aufgrund des vorhandenen Bordsteines der Mannheimer Straße nicht gegeben. Hier kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen zwischen Verkehrsteilnehmern, aber auch zu Unfällen. Seit Beginn der digitalen

3. Maßnahmen



Erfassung des Unfallgeschehens (ab 01.01.2006) der Polizeidirektion Bergstraße sind an diesem Knotenpunkt bis 31.12.2011 13 Verkehrsunfälle aufgenommen worden (**Anlage 18**). Überwiegende Unfallart in diesem Zeitraum waren „Einbiegen / Kreuzen - Unfälle“.

Die Hauptverkehrsströme befinden sich momentan auf der vorfahrtberechtigten Karl-Marx-Straße. Es kommt aber wie zuvor erwähnt in den Spitzenstunden häufig zu Rückstaus in

der Weinheimer Straße, was auch das Knotenpunktsimulationsmodell KNOSIMO ⁵ bestätigt. Hier kann es in den Spitzenstunden zu Wartezeiten > 40 Sekunden (**Anlage 19a-h**) kommen. Das bedeutet, dass der Verkehr durch hohe Belastungen gekennzeichnet ist und hierdurch deutlich zu Beeinträchtigungen der Bewegungsfreiheit aller Verkehrsteilnehmer führt. Der Verkehrszustand ist noch stabil. Dies entspricht der Qualitätsstufe D (**Anlage 20**).

Des Weiteren ist es dann möglich, mit einem Umbau der Lichtsignalanlage des Knotenpunktes Karl-Marx-Straße / Berliner Ring mit einer Busbeschleunigung die Stadtbuslinie 612 über den Kreisverkehrsplatz zu führen. Durch diese Routenänderung kann die Verkehrssituation in den Brückengärten entschärft, das Wohnumfeld des bestehenden verkehrsberuhigten Bereiches verbessert und die Fußwegeverbindung zwischen dem OEG-Bahnhof und der Innenstadt attraktiviert werden.

3.1.1.1 Planung

Im Zuge der Vorentwurfsplanung zur Erneuerung der Mannheimer Straße wurde eine Lösung dieses Knotenpunktes, aufgrund der zuvor aufgeführten negativen Gegebenheiten, durch den Umbau zum Minikreisverkehrsplatz untersucht. Der als **Anlage 21** (Innenstadtring: Knotenpunkt 1) beigefügte Vorentwurf definiert die maßgeblichen Entwurfselemente und Maßnahme eines Minikreisverkehrsplatzes (Mini - KVP).

Minikreisverkehre sind gekennzeichnet durch relativ geringe Außendurchmesser und überfahrbare Kreisinseln. Für eine vorhandene Verkehrsmenge von ca. 12.000 [Kfz/24h] ist die Ermittlung der Verkehrsqualität sichergestellt. Die Prüfung der Verkehrsqualität mittels Kreiselsimulationsmodell KREISEL 7.1.5³ ergibt die Qualität des

³ BPS GmbH, Karlsruhe

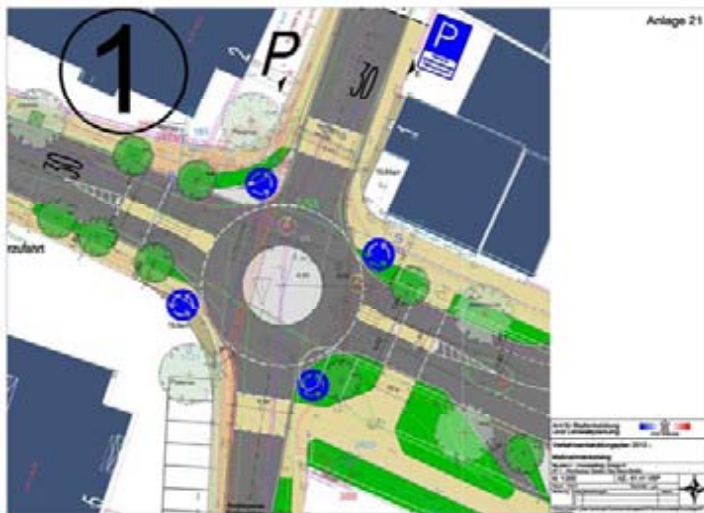
3. Maßnahmen

Straßenverkehrs (QSV) A (**Anlage 22a-f**). Dies bedeutet, dass alle Verkehrsteilnehmer äußerst selten von anderen beeinflusst werden.

Der geplante Mini - KVP hat einen Durchmesser von 18 Metern. Die Mittelinsel mit einem Durchmesser von 9 Metern kann von Bussen und dem restlichen Schwerlastverkehr ohne weiteres überfahren werden. Ein Abbiegen aus der Mannheimer Straße in die Karl-Marx-Straße in Richtung Berliner Ring ist für den Schwerlastverkehr im wesentlichen nicht notwendig. Die beiden Fußgängerschutzinseln werden, wie am Kreisverkehrsplatz Friedrich-Ebert-Straße / Wasserstraße ausgeführt, überfahrbar hergestellt, damit auch hier die selten vorkommende Abbiegebeziehung vom Schwerverkehr möglich ist.

Sowohl im südwestlichen als auch im nordöstlichen Bereich des Mini - KVP ist ein Grunderwerb von insgesamt 19 m² notwendig. Die genannten Flächen sind in der **Anlage 21** schraffiert dargestellt.

Die Einrichtung des Innenstadtrings ist anfänglich, aber auch nur kurzzeitig ohne Kreisverkehrsplatz möglich. Um jedoch einen durchgehenden Verkehrsfluss auf dem Innenstadtring zu gewährleisten, sollte der Umbau dieses Knotenpunktes eine der ersten Maßnahmen sein. Ebenfalls wird die Verkehrssicherheit verbessert und die „Hauptzufahrt“ zum Innenstadtring ansehnlich gestaltet.



Im Rahmen der stattfindenden Sitzungen der Verkehrs-AG wurde dem Gremium der Umbau zu einem Mini-Kreisverkehrsplatz im Zuge der Einführung des Innenstadtringes präsentiert. Die Teilnehmer der Verkehrs-AG äußerten sich positiv und befürworteten den Umbau zu einem Mini - KVP.

Die anzustrebende Terminplanung ist in Absatz 3.1.11 ausführlich beschrieben.

3.1.1.2 Kosten

Die Kostenschätzung aus dem Jahr 2008 (**Anlage 23**) für die grundhafte Umgestaltung des Knotenpunktes geht von einer Summe von ca. 265.000 € (brutto) ohne den zu tätigen Grunderwerb aus. Der Grunderwerb würde die Stadt Viernheim, bei einem Quadratmeterpreis von etwa 300 [€/m²] dann ca. 5.700 € kosten. Zu dieser

3. Maßnahmen

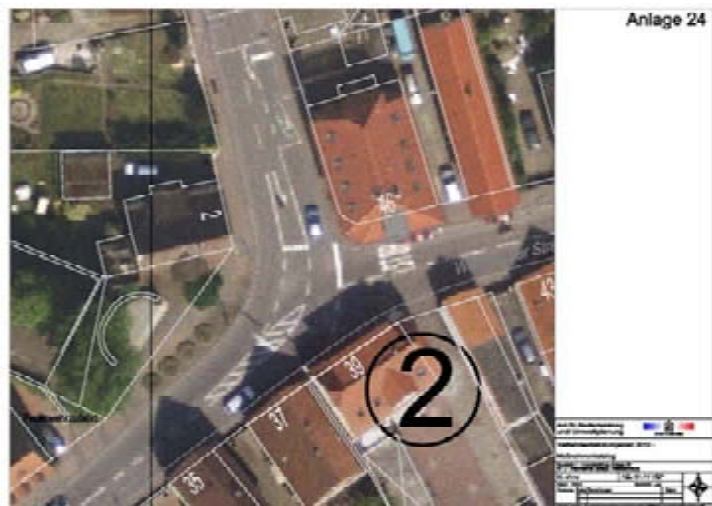
Maßnahme kommen noch Kosten in Höhe von ca. 12.500 € für vertraglich noch zu erbringende Planungsleistungen hinzu.

Demnach beläuft sich die Gesamtsumme des grundhaften Umbaus zu einem Mini – KVP auf ca. 283.000 € inkl. Planungskosten.

3.1.2 Knotenpunkt Weinheimer Straße / Wasserstraße

An diesem dreiarmigen Knotenpunkt wird die Weinheimer Straße aus Richtung Süd/West kommend nach Osten im Zwei-Richtungsverkehr geführt. Die Wasserstraße mündet von Norden kommend in diesen Knotenpunkt. Sowohl die Weinheimer Straße als auch die Wasserstraße sind in ihrer Funktion als Sammelstraße einzustufen.

Für die Einrichtung des Innenstadtrings ist der Knotenpunkt im Bestand (IST-Zustand) ausreichend (**Anlage 24**). Die Hauptverkehrsströme (Weinheimer Straße Süd – Wasserstraße) sind momentan durch die Vorfahrtsregelung geführt. Es kommt aber in den Spitzenstunden häufig zu Rückstaus in der Weinheimer Straße Ost, was auch das Knotenpunktsimulationsmodell KNO-SIMO 5 bestätigt. Hier kann es zu Wartezeiten > 50 Sekunden (**Anlage 25a-h**) kommen. Das



bedeutet, dass der Verkehr sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität bewegt. Die Kapazität ist erreicht. Dies entspricht der Qualitätsstufe (QSV) E.

Seit Beginn der digitalen Erfassung des Unfallgeschehens (ab 01.01.2006) der Polizeidirektion Bergstraße wurden an diesem Knotenpunkt bis 31.12.2011 29 Verkehrsunfälle aufgenommen. Leider trat der Knotenpunkt in den Jahren 2007, 2008 und 2011 als Unfallschwerpunkt (**Anlage 26**) in der Statistik negativ in Erscheinung. In diesen Jahren, vor allem im Jahr 2008, kam es jeweils zu sechs Unfällen mit Schwer- und Leichtverletzten, sowie schwerwiegendem Sachschaden (Kategorie 4) durch „Einbiegen / Kreuzen“.

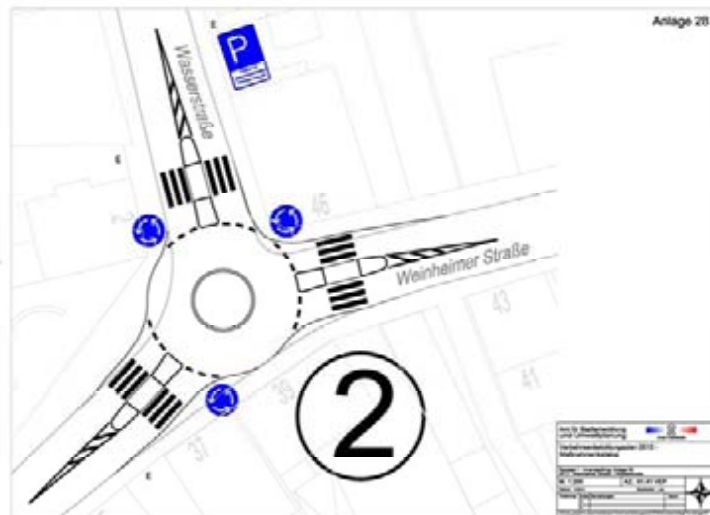
3.1.2.1 Planung

Um den Verkehrsfluss sowie die Verkehrssicherheit zu verbessern ist es sinnvoll, den Knotenpunkt zu einem Mini - KVP umzugestalten. Hiermit ist der Verkehrsfluss aller Knotenpunktarme bei einer vorhandenen Verkehrsmenge von ca. 9.500

3. Maßnahmen

Kfz/24h], auch in den Spitzenstunden, gewährleistet. Dies wird auch durch die Prüfung der Verkehrsqualität mittels KREISEL 7.1.5 bestätigt (QSV A). Dies bedeutet, dass alle Verkehrsteilnehmer äußerst selten von anderen beeinflusst werden (**Anlage 27a-f**).

Der geplante Mini - KVP (**Anlage 28**) hat einen Durchmesser von 17 Metern. Die Mittelinsel, mit einem Durchmesser von 7 Metern, kann von Bussen und dem restlichen Schwerlastverkehr ohne weiteres überfahren werden. Im Zuge des Umbaus wird zur Verbesserung der Fußgängerquerung vor den Zufahrten jeweils ein Überweg mit Schutzinseln angelegt. Die am Kreisverkehr angrenzenden Fahrbahnteiler werden ebenfalls überfahrbar hergestellt.



Die Umgestaltung zu einem Mini - KVP kann ohne Grunderwerb in den bestehenden Straßenraum erfolgen. Des Weiteren bleibt genügend Platz für die Gehwege mit 1,50 Metern Mindestbreite.

Im Rahmen der stattfindenden Sitzungen der Verkehrs-AG wurde dem Gremium der Umbau zu einem Mini-Kreisverkehrsplatz im Zuge der Einführung des Innenstadtringes präsentiert. Die Teilnehmer der Verkehrs-AG äußerten sich positiv und befürworteten den Umbau zu einem Mini - KVP.

Die anzustrebende Terminplanung ist in Absatz 3.1.11 ausführlich beschrieben.

3.1.2.2 Kosten

Die Kostenschätzung (**Anlage 29**) für die grundhafte Umgestaltung des Knotenpunktes geht von einer Gesamtsumme von ca. 178.000 € (brutto) inkl. Planungskosten aus. Die angesetzten Baukosten von 185 [€/m²] brutto resultieren als Mittelwert von Nachkalkulationen zuvor durchgeführter Straßenbaumaßnahmen, wie z.B. vom Umbau des Knotenpunktes Friedrich-Ebert-Straße / Wasserstraße. Eine ausführlichere Kostenschätzung, wie beim Knotenpunkt Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße, kann erst mit einer Vorplanung erfolgen.

3. Maßnahmen

3.1.3 Knotenpunkt Wasserstraße / Rathausstraße

Die Wasserstraße verläuft in diesem Bereich in einem Zwei-Richtungsverkehr von Nord nach Süd. Von Westen kommend mündet die Rathausstraße in die Wasserstraße. Von Osten kommend mündet, in geringem Abstand, die Hofmannstraße und die Repsgasse in die Wasserstraße. Während die Repsgasse in Einbahnrichtung von der Wasserstraße nach Osten führt, endet die Hofmannstraße ebenfalls in Einbahnrichtung, von Nord-Osten kommend, an der Wasserstraße. Die Rathausstraße ist als Fußgängerbereich mit dem Verkehrszeichen (VZ) 242.1 ausgewiesen. Weiterhin ist die Wasserstraße in ihrer Funktion als Sammelstraße einzustufen. Als Wohnstraßen sind die Hofmannstraße und die Repsgasse einzustufen.

Dieser Knotenpunkt ist ein bekanntes Nadelöhr (**Anlage 30**). Hier kreuzen sich die stark frequentierte Radwegeverbindung zwischen der Innenstadt und den Schulen in der Oststadt und die Wasserstraße mit einer Verkehrsmenge von ca. 6.700 [Kfz/24h] als Teilabschnitt des Innenstadtrings. Aufgrund der häufig vorkommenden Querung der Wasserstraße durch Radfahrer und Fußgängern besteht gegenwärtig ein hohes Unfallrisiko (**Anlage 31**). Seit Beginn der digitalen Erfassung des Unfallgeschehens (ab 01.01.2006) der Polizeidirektion Bergstraße wurden an diesem Knotenpunkt bis 31.12.2011 6 Verkehrsunfälle aufgenommen. Nach Meinung der Verwaltung liegt aber die Dunkelziffer der nicht gemeldeten Verkehrsunfälle weitaus höher, was Beobachtungen während der im Dezember 2011 durchgeführten Verkehrszählung bestätigen. Auch ist aufgrund der gezählten Verkehrsmengen in den Spitzenstunden der Wasserstraße von ca. 700 [Kfz/Spitzen-h] und ca. 320 [Personen/Spitzen-h] querenden Fußgängern und Radfahrern ein höheres Unfallaufkommen zu erwarten.

Im Zuge der „Umgestaltung Fußgängerzone“ wird der Knotenpunkt als Eingangsbereich bezüglich der hohen Frequenz von Fußgängern und Radfahrern besser strukturiert. Hierdurch ist beabsichtigt, das Umfeld als Aufenthaltsfunktion für Fußgänger attraktiver zu gestalten. Auch werden die angrenzenden Einzelhändler und Gastronomiebetriebe von dieser Maßnahme profitieren.

3.1.3.1 Planung

Die Wasserstraße wird in einem ca. 100 Meter langen Abschnitt im Zuge der „Umgestaltung Fußgängerzone“ zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich umgebaut.

Ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ist – in Anlehnung an die Festlegungen der Tempo-30-Zone – laut § 45 Abs. 1d der StVO eine Tempozone mit einer Höchstgeschwindigkeit von weniger als 30 km/h. Er wird in „zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion“ empfohlen und findet überwiegend als Tempo-10- oder Tempo-20-Zone Anwendung. Durch die straßenverkehrsrechtliche Zugehörigkeit zur Tempo-30-Zone gelten deren rechtliche Rahmenbedingungen und Richtlinien. Das Parken ist in diesem Bereich nur in

3. Maßnahmen

gekennzeichneten Flächen zulässig. Ebenso entsprechen die Gestaltungsmöglichkeiten des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches die der Tempo-30-Zone. Durch die geringen Geschwindigkeiten verbessert sich die Verkehrssicherheit, vor allem schwächere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger profitieren von dieser Ausweisung. Auch in Bezug auf die Nutzung des öffentlichen Raums, etwa durch gastronomische Aufstellflächen, wird das Umfeld verbessert.

Die Planung erfolgt durch das Büro bbz im Zuge der Sanierung „Umgestaltung Innenstadt Viernheim“. Die Ausführung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (**Anlage 32**) erfolgt im Trennprinzip. Dies bedeutet, dass die Fahrbahn vom Gehweg mittels Bordstein getrennt wird.

Die Entwurfsplanung sieht eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h vor, um die Balance zwischen Sicherheit für den Fußgänger und ungehinderten Verkehrsfluss im Innenstadtring zu gewährleisten. Die Fahrbahn und der Gehweg werden aus verschiedenfarbigem Betonsteinpflaster hergestellt, um eine Trennung der unterschiedlichen Nutzungen zu verdeutlichen. Der eingebaute Bordstein aus Granit unterstreicht nochmals die Aufteilung des Straßenquerschnittes. Dieser wird mit einer Überhöhung von 3cm (außer im Teilbereich Ausfahrt Fußgängerzone – hier niveaugleich wegen Behindertengerechtigkeit) hergestellt. Sowohl auf die vorhandenen Poller, wie auch auf den Fußgängerüberweg kann zukünftig verzichtet werden.

In dem zu überplanenden Abschnitt werden barrierefreie Buskaps für beide Fahrrichtungen der Stadtbuslinie 612 hergestellt. Folglich wird hierdurch der Fahrbahnbereich optisch eingeeengt und die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge reduziert. Aufgrund des Platzmangels können in diesem Bereich keine Parkplätze angeordnet werden.

3.1.3.2 Kosten

Sowohl die Kostenberechnung als auch die Terminplanung erfolgt durch das Büro bbz im Zuge des Projektes „Umgestaltung Innenstadt Viernheim“. Die Kosten können aber nicht explizit für diesen Bereich ermittelt, da der Knotenpunkt nur ein Teil eines größeren Bauabschnittes ist!

3.1.4 Knotenpunkt Wasserstraße / Luisenstraße

Die Wasserstraße ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt als Vorfahrtsstraße beschildert. Nach Westen führend beginnt die Luisenstraße in Einbahnrichtung an die Wasserstraße (**Anlage 33**).

Auch in diesem Abschnitt ist die Wasserstraße in ihrer Funktion als Sammelstraße einzustufen. Aufgrund der Straßencharakteristik ist die Luisenstraße als Wohnstraße anzusehen, wird aber als Verbindungsstraße, demnach als Sammelstraße, genutzt, um von der Wasserstraße über die Lorscher Straße zum Parkplatz Am Neuen Markt

3. Maßnahmen

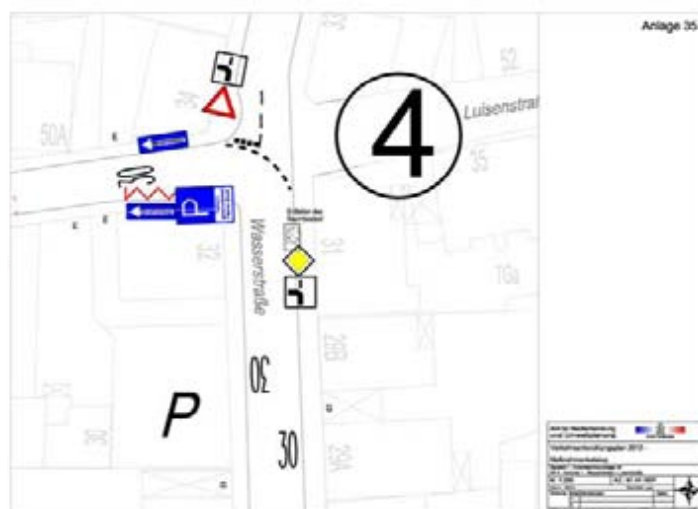
zu gelangen. Sowohl von Westen als auch von Osten kommend münden beide Teile der Luisenstraße in Einbahnrichtung in der Lorscher Straße. Eine durchgehende und geradlinige Verkehrsführung ist hierdurch nicht gegeben und führt zu Umwegfahrten. Auch führt dies zu gefährlichen Abbiegevorgängen am unübersichtlichen Knotenpunkt Luisenstraße / Lorscher Straße.



Seit Beginn der digitalen Erfassung des Unfallgeschehens (ab 01.01.2006) der Polizeidirektion Bergstraße sind an diesem Knotenpunkt bis 31.12.2011 nur 2 Verkehrsunfälle aufgenommen worden (**Anlage 34**). Beide Unfälle waren der Unfallart „Ruhender Verkehr“ zuzuordnen.

3.1.4.1 Planung

Durch den geplanten Innenstadtring wird sich an diesem Knotenpunkt die Vorfahrtssituation ändern. Wie im Vorfeld beschrieben, bleibt die Luisenstraße als Einbahnstraße bestehen. Neu ist die geänderte Fahrtrichtung nach Westen, entgegengesetzt zum heutigen Stand. Auch wird die Fahrtrichtung von der Wasserstraße ab bis zum Übergang Lampertheimer Straße durchgehend beibehalten, was entgegen der momentan vorherrschenden Situation von großem Vorteil ist.



Durch diese gradlinige Routenführung entfallen Umwegfahrten und Abbiegevorgänge, was wiederum für mehr Verkehrssicherheit sorgt.

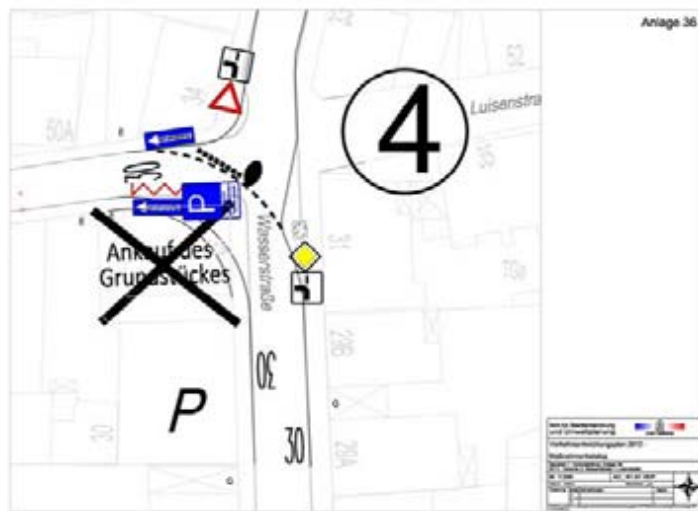
Hierdurch sind die Verkehrsteilnehmer, welche von der Wasserstraße aus Süden kommend in die Luisenstraße fahren, dem Innenstadtring folgend, vorfahrtsberechtigt. Demnach müssen Verkehrsteilnehmer der Wasserstraße, aus nördlicher Richtung kommend, an diesem Knotenpunkt Vorfahrt gewähren.

3. Maßnahmen

In Variante 1 wird nur durch Änderung der Straßenmarkierung und –beschilderung der Knotenpunkt kostengünstig für die Einrichtung des Innenstadtrings hergestellt (**Anlage 35**). Zuvor ist aber die Baumscheibe gegenüber dem Einmündungsbereich zurück zu bauen. Aufgrund der Bestandsgebäude werden die Fahrzeuge aber mit einem geringen Kurvenradius in die Luisenstraße geführt. Dies hat zur Folge, dass die Fahrzeuge abbremsen müssen und hierdurch der Verkehrsfluss eingeschränkt wird.

Um die Sichtbarkeit des vorfahrtberechtigten Innenstadtrings als solchen für die Verkehrsteilnehmer zu verdeutlichen, werden des Weiteren die Markierungen die StVO-Beschilderung an den Einmündungsbereichen der Lorscher Straße und Am Neuen Markt neu hergestellt.

Um den Verkehrsfluss des Ringes ungehindert fließen zu lassen, ist es für die Zukunft empfehlenswert, das Grundstück mit Gebäude der Wasserstraße 32 zu erwerben (Variante 2), um nachfolgend den Knotenpunkt so umzubauen, dass eine Kurvenfahrt mit einer angemessenen Kurvengeschwindigkeit, aber maximal der auf dem Innenstadtring zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, möglich ist (**Anlage 36**).



Die anzustrebende Terminplanung ist in Absatz 3.1.11 ausführlich beschrieben.

3.1.4.2 Kosten

Die finanziell notwendigen Mittel für die aufgezeigte Variante 1 sind mit ca. 1.800 € (brutto) überschaubar. Mit einkalkuliert in den Kosten ist auch der Rückbau der Baumscheibe (**Anlage 37**).

Kostspieliger wird die dargelegte Variante 2. Die Kosten für den Erwerb der Immobilie kann nicht genau beziffert werden (**Anlage 38**). Auch bleibt abzuwarten, ob der benötigte Grunderwerb überhaupt getätigt werden kann.

Aufgrund der hohen Kosten und der nicht vorhersehbaren Probleme eines Grunderwerbs sollte die Variante 2 erst ins Auge gefasst werden, wenn es bei einer Umsetzung des Innenstadtrings mit der Variante 1 zu Verkehrsproblemen kommt. Ansonsten kann von Variante 2 abgesehen werden.

3. Maßnahmen

3.1.5 Knotenpunkt Luisenstraße / Kettelerstraße

Die Luisenstraße aus Nord-Ost kommend geht am Knotenpunkt in die nach Süd-West weiterführende Lampertheimer Straße über (**Anlage 39**). Wie in den vorhergehenden Abschnitten erwähnt, ist die Luisenstraße zwar aufgrund ihrer Charakteristik als Wohnstraße anzusehen, ist aber momentan im Straßennetz als Sammelstraße integriert. Der von Norden kommende Teil der Kettelerstraße ist ebenfalls als Sammelstraße einzustufen, während der am Knotenpunkt einmündende süd-östliche Teil der Kettelerstraße aufgrund der nach dem Parkplatz platzierten StVO-Beschilderung VZ 325 „Verkehrsberuhigter Bereich“ trotz Einzelhandel eher als Wohnstraße anzusehen ist.



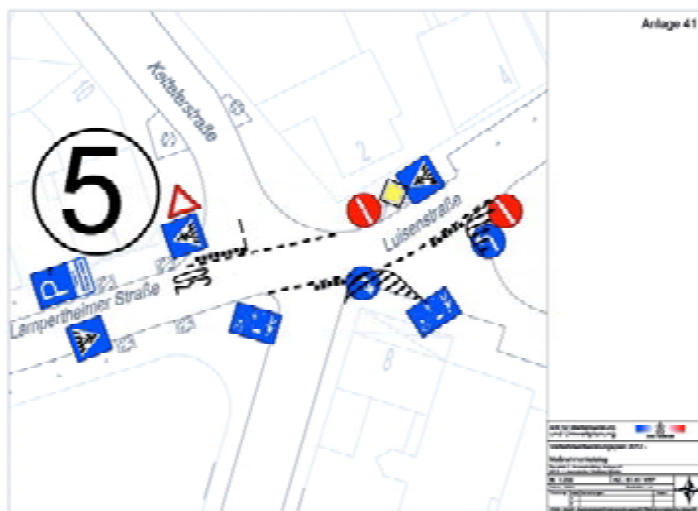
Der Straßenzug Lampertheimer Straße – Luisenstraße in Fahrtrichtung Wasserstraße ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt als Vorfahrtsstraße beschildert. Nach der Einmündung Kettelerstraße ist die Luisenstraße nur in Einbahnrichtung befahrbar. Aufgrund der versetzten Einmündungen der Kettelerstraße und der daraus resultierenden Anordnung der Beschilderung ist für viele Verkehrsteilnehmer die Situation an diesem Knotenpunkt unübersichtlich.

Seit Beginn der digitalen Erfassung des Unfallgeschehens (ab 01.01.2006) der Polizeidirektion Bergstraße sind an diesem Knotenpunkt bis 31.12.2011 aber nur 2 Verkehrsunfälle aufgenommen worden (**Anlage 40**). Beide Unfälle waren der Unfallart „Einbiegen / Kreuzen“ zuzuordnen.

3. Maßnahmen

3.1.5.1 Planung

Die Luisenstraße bleibt für den Innenstadtring als Einbahnstraße bestehen (**Anlage 41**).



Des Weiteren wird der Straßenzug Luisenstraße – Lampertheimer Straße als Vorfahrtstraße beibehalten. Neu ist die geänderte Fahrrichtung nach Westen, entgegengesetzt zum heutigen Stand. Weiterführend wird bei der Einrichtung des Innenstadtrings im Bestand, zwischen der Einmündung der Kettelerstraße (Süd) bis zum Knotenpunkt Lampertheimer Straße / Annastraße, nichts geändert. In diesem Abschnitt kann weiter in

beide Richtungen gefahren werden. Um hier die Sichtbarkeit des vorfahrtsberechtigten Innenstadtrings als solchen für die Verkehrsteilnehmer zu verdeutlichen, werden die Markierungen an den Einmündungsbereichen der Kettelerstraße, der Seegartenstraße sowie der Schillerstraße neu hergestellt.

Südlich der Luisenstraße wird die Kettelerstraße weiter als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und vom Büro bbz im Zuge der Umgestaltung Innenstadt Viernheim neu gestaltet. Durch die unterschiedliche Gestaltung ist hier die Vorfahrtsberechtigung der Luisenstraße – Lampertheimer Straße gut wahrnehmbar.

Die anzustrebende Terminplanung ist in Absatz 3.1.11 ausführlich beschrieben.

3.1.5.2 Kosten

Die finanziell benötigten Mittel für die aufgezeigten Markierungsarbeiten sind mit ca. 2.300 € (brutto) überschaubar (**Anlage 42**).

3. Maßnahmen

3.1.6 Knotenpunkt Lampertheimer Straße / Annastraße



An diesem Knotenpunkt knickt die vorfahrtsberechtigte Lampertheimer Straße von Osten kommend nach Süd-Westen ab (**Anlage 43**). Die beiden am Knotenpunkt untergeordneten Einmündungen der Goethestraße im Norden und der Annastraße im Süden sind mit dem Verkehrszeichen VZ 205 „Vorfahrt gewähren“ beschildert. Alle Straßen am Knotenpunkt sind im Zwei-Richtungsverkehr befahrbar. Wie in dem vorhergehenden Abschnitt erwähnt, ist

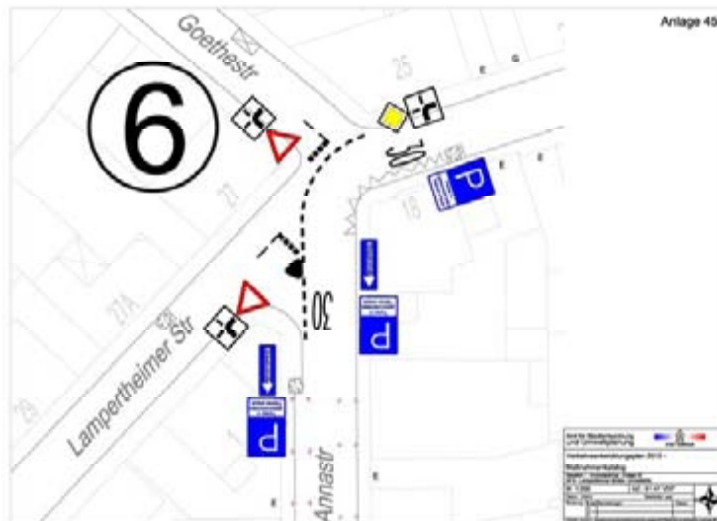
die Lampertheimer Straße als Sammelstraße einzustufen, während die Goethestraße, wie auch die Annastraße eher Wohnstraßen zuzuordnen sind. Die Ausweisung der beiden zuletzt genannten Straßen als Fahrradstraße (Verkehrszeichen VZ 244) und der hierdurch vorgeschriebene Entfall der Rechts-vor-Links-Regelung bis zur Lampertheimer Straße spiegelt dann eher den Charakter von Sammelstraßen wieder. Vom Berliner Ring (Kreisverkehr Mitte) über die Karl-Marx-Straße kommende Kfz mit dem Ziel Kettelerstraße oder Parkplatz Am neuen Markt nutzen momentan die Annastraße als Schleichweg.

Seit Beginn der digitalen Erfassung des Unfallgeschehens (ab 01.01.2006) der Polizeidirektion Bergstraße sind an diesem Knotenpunkt bis 31.12.2011 10 Verkehrsunfälle aufgenommen worden (**Anlage 44**). Aufgrund der Verteilung der Unfälle auf die jeweiligen Jahre – durchschnittlich waren das 2 Verkehrsunfälle pro Jahr – kann hier nicht von einem Unfallschwerpunkt gesprochen werden. Hauptunfallart war „Einbiegen / Kreuzen“.

3.1.6.1 Planung

Die Lampertheimer Straße bleibt auch bei der Einführung des Innenstadtrings im Zweirichtungsverkehr bestehen (**Anlage 45**). Der Straßenzug Lampertheimer Straße – Annastraße wird mit dem Verkehrszeichen VZ 306 und dem Zusatzzeichen „abknickende Vorfahrt“ ausgewiesen. Von Westen über die Lampertheimer Straße kommende Kfz müssen gegenüber dem Ringverkehr Vorfahrt gewähren. Eine geplante kleine Verkehrsinsel ordnet an dieser Stelle die in Richtung Osten fahrenden und die dem Innenstadtring folgenden Verkehrsteilnehmer.

3. Maßnahmen



Momentan ist der Knotenpunkt im Bestand in Pflasterbauweise hergestellt. Es ist aber vor der Einrichtung des Innenstadtrings ein Umbau in Asphaltbauweise zu empfehlen, da die auf das Pflaster wirkenden radialen Kräfte der Kraftfahrzeuge den vorhandenen Straßenbelag beschädigen. Aus diesem Grund ist das bestehende Pflaster gegen Asphalt zu tauschen.

Aufgrund des Straßenquerschnitts wird die Annastraße als Einbahnstraße in den Innenstadtring integriert. Die vorgegebene Fahrtrichtung der Annastraße verläuft von Nord nach Süd. Durch die Einbahnregelung können mehr legale Parkflächen im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden. Weiterführend bleibt bei der Einrichtung des Innenstadtrings der Einmündungsbereich Annastraße / Molitorstraße unverändert. Um hier die Sichtbarkeit des vorfahrtsberechtigten Innenstadtrings als solchen für die Verkehrsteilnehmer zu verdeutlichen, werden die Markierungen an diesem Einmündungsbereichen neu hergestellt.

Die anzustrebende Terminplanung ist in Absatz 3.1.11 ausführlich beschrieben.

3.1.6.2 Kosten

Die finanziell benötigten Mittel für die aufgezeigten Markierungsarbeiten und Umbau in Asphaltbauweise sind mit ca. 46.500 € (brutto) noch überschaubar (**Anlage 46**).

3. Maßnahmen

3.1.7 Knotenpunkt Annastraße / Karl-Marx-Straße

Die Karl-Marx-Straße ist an diesem Knotenpunkt im Bestand vorfahrtsberechtigt (**Anlage 47**). Die hier untergeordneten Einmündungen der Annastraße sind mit dem Verkehrszeichen VZ 205 „Vorfahrt gewähren“ beschildert.



Eine Befahrung der Karl-Marx-Straße ist momentan nur in Einbahnverkehr in Fahrtrichtung Bürgerhaus möglich, während die Annastraße in beiden Abschnitten im Zwei-Richtungsverkehr befahrbar ist.

Die Karl-Marx-Straße ist als Verbindungsstraße (Sammelstraße) einzustufen, da hierüber der Verkehr vom Berliner Ring in Richtung Bürgerhaus geführt wird. Wie im vorhergehenden Abschnitt erläutert, ist die Annastraße eher einer Wohnstraßen

zuzuordnen. Aber die Ausweisung als Fahrradstraße (Verkehrszeichen VZ 244) und der hierdurch vorgeschriebene Entfall der Rechts-vor-Links-Regelung spiegelt vielmehr den Charakter einer Sammelstraße wider. Gerade der Straßenzug Berliner Ring (Kreisverkehr Mitte) - Karl-Marx-Straße - Annastraße - Lampertheimer Straße, mit dem Ziel Kettelerstraße oder Parkplatz Am neuen Markt, wird gegenwärtig vom Kfz-Verkehr als Schleichweg genutzt.

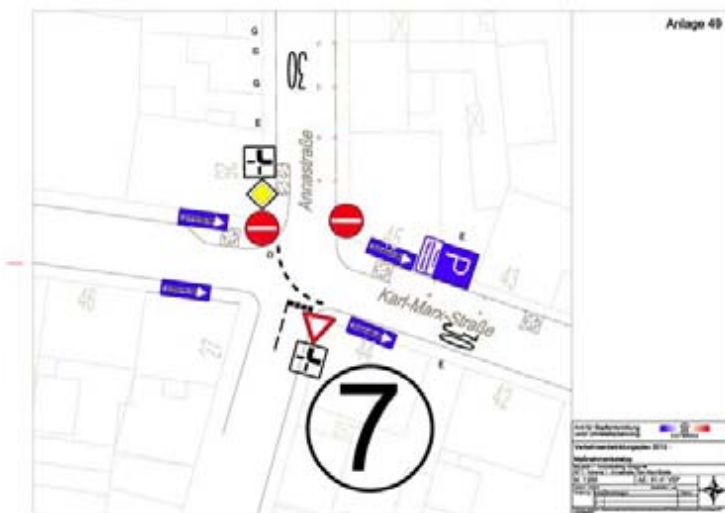
Seit Beginn der digitalen Erfassung des Unfallgeschehens (ab 01.01.2006) der Polizeidirektion Bergstraße sind an diesem Knotenpunkt bis 31.12.2011 9 Verkehrsunfälle aufgenommen worden (**Anlage 48**). Aufgrund der Verteilung der Unfälle auf die jeweiligen Jahre – durchschnittlich waren das 2 Verkehrsunfälle pro Jahr – kann hier nicht von einem Unfallschwerpunkt gesprochen werden. Hauptunfallart war „Einbiegen / Kreuzen“ sowie „Unfall im Längsverkehr“.

3.1.7.1 Planung

Für die Einrichtung des Innenstadtrings wird der Straßenzug Annastraße - Karl-Marx-Straße, von Norden kommend und nach Osten weiterführend, vorfahrtsberechtigt. Der Verkehr wird dann sowohl in der Annastraße als auch der Karl-Marx-Straße in Einbahnrichtung geführt. Durch diese Verkehrsführung, wie im vorangegangenen Abschnitt erläutert, können mehr legale Parkflächen im öffentlichen Raum hergestellt werden.

3. Maßnahmen

Bei der Inbetriebnahme des Innenstadtrings sind anfangs (Variante 1) am Knotenpunkt keine baulichen Änderungen vorzunehmen (**Anlage 49**).

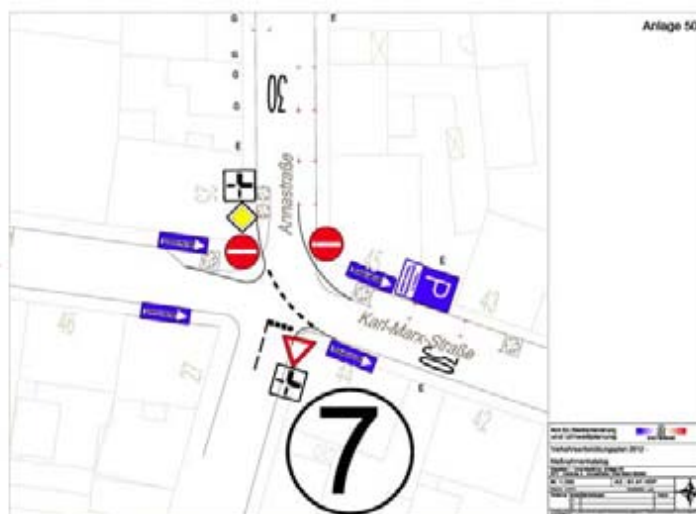


Hierfür werden nur neue Straßenmarkierungen und StVO-Schilder benötigt. Aufgrund der vorherrschenden Gegebenheiten wird jedoch der Verkehrsfluss an diesem Knotenpunkt vermindert.

Mit nur geringen Eingriffen im Gehweg- und Fahrbahnbereich kann der Kurvenradius von 7 Meter auf 11 Meter (Variante 2) vergrößert werden (**Anlage 50**). Hierdurch kann am Knotenpunkt der Verkehrsfluss verbessert werden.

Um hier die Sichtbarkeit des vorfahrtsberechtigten Innenstadtrings als solchen für die Verkehrsteilnehmer zu verdeutlichen, werden die Markierungen an diesen Einmündungsbereichen neu hergestellt.

Die anzustrebende Terminplanung ist in Absatz 3.1.11 ausführlich beschrieben.



3.1.7.2 Kosten

Die finanziell benötigten Mittel für die in Variante 1 aufgezeigten Markierungsarbeiten sind mit ca. 400 € (brutto) günstig. Auch für die geringe Umgestaltung des Knotenpunktes, wie zuvor bei Variante 2 beschrieben, sind mit ca. 3.000 € überschaubar. (**Anlage 51**).

Aufgrund der recht geringen Kosten für den Variante 2 ist zu empfehlen, bei der Einrichtung des Innenstadtrings diesen Zustand umgehend herzustellen. Hierdurch entfällt Variante 1 und die hierfür benötigten finanziellen Mittel können eingespart werden.

3. Maßnahmen

3.1.8 Knotenpunkt Karl-Marx-Straße / Rathausstraße

Die von diesem Knotenpunkt nach Osten führende Karl-Marx-Straße ist im Zwei-Richtungsverkehr eingerichtet, während der nach Westen führende Teil in Einbahnrichtung beschildert ist. Vorfahrtsberechtigt ist aber an diesem Knotenpunkt die von Norden nach Süden verlaufende Rathausstraße (**Anlage 52**). Diese wird im Zwei-Richtungsverkehr betrieben. Auf der Rathausstraße, weiterführend über die Mönchhofstraße bis hin zur Nord-West-Stadt, verläuft die Route der Stadtbuslinie 612.



Beide Straßen weisen heute aufgrund der Einbindung in das städtische Straßennetz sowie der vorherrschenden Verkehrsmengen die Charakteristik einer Verbindungs- oder Sammelstraße auf, was vor allem bei der in Einbahnrichtung geführten Karl-Marx-Straße optisch nicht zu erkennen ist. Hier ist durch den beengten Querschnitt die Straße eher als Wohnstraße einzustufen.

Im Laufe der Ausarbeitung und Präzisierung des VEP - Konzeptes

ist ein Mängelkataster (**Anlage 16**) u.a. für den fließenden Verkehr entstanden. Von Bedeutung für die weitere Planung des VEP ist explizit der Knotenpunkt K4 Karl-Marx-Straße / Rathausstraße aufgeführt.

Das aufgestellte Mängelkataster zeigt auf, dass es am Knotenpunkt K4 regelmäßig zu Rückstaus in der Karl-Marx-Straße Ost in den Hauptverkehrszeiten kommt. Auch ist eine einwandfreie Verkehrssituation aufgrund des unübersichtlichen Einmündungsbereichs Karl-Marx-Straße Ost nicht gegeben. Hier kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen zwischen Verkehrsteilnehmern, aber auch zu Unfällen. Seit Beginn der digitalen Erfassung des Unfallgeschehens (ab 01.01.2006) der Polizeidirektion Bergstraße wurden an diesem Knotenpunkt bis 31.12.2011 13 Verkehrsunfälle aufgenommen. Leider trat der Knotenpunkt in 2007 als Unfallschwerpunkt (**Anlage 53**) in der Statistik durch 6 Verkehrsunfälle negativ in Erscheinung. Dabei entstand schwerwiegender Sachschaden, außerdem wurde eine Person leicht verletzt (Kategorie 4). Hauptunfallart war „Einbiegen / Kreuzen“.

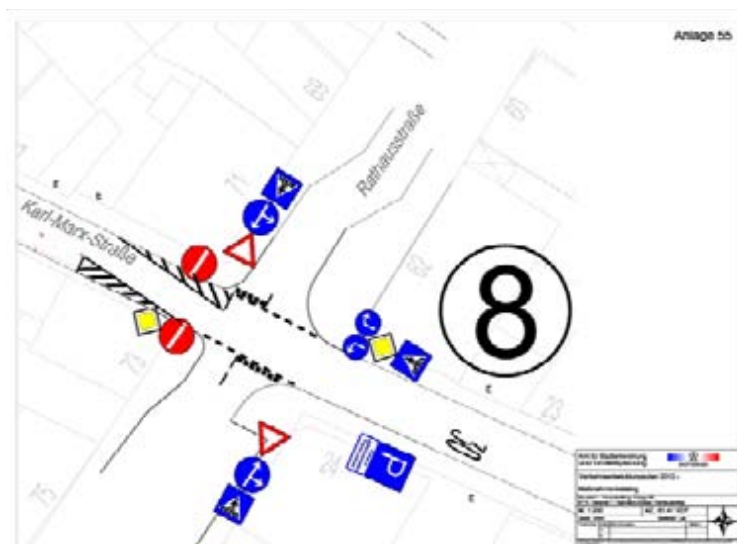
Der Hauptverkehrsstrom befindet sich momentan auf der nicht vorfahrtsberechtigten Karl-Marx-Straße. Dadurch kommt es in den Spitzenstunden häufig, wie zuvor erwähnt, zu Rückstaus in der Karl-Marx-Straße Ost, was auch das Knotenpunktsimulationsmodell KNOSIMO 5 bestätigt. Hier kann es in den Spitzenstunden zu Wartezeiten > 60 Sekunden (**Anlage 54**) kommen. Das bedeutet, dass der Verkehr sich im

3. Maßnahmen

Bereich zwischen Stabilität und Instabilität bewegt. Die Kapazität ist erreicht. Dies entspricht der Qualitätsstufe E. Eine Verbesserung dieses unbefriedigenden Zustandes kann einerseits sein, die Vorfahrtsberechtigung zu ändern, andererseits weiterführend diesen Knotenpunkt zu einem Mini-Kreisverkehrsplatz umzubauen.

3.1.8.1 Planung

Für die Einrichtung des Innenstadtrings ist es in Variante 1 notwendig (**Anlage 55**) sowohl neue Straßenmarkierungen aufzubringen, wie auch neue StVO-Schilder auf-



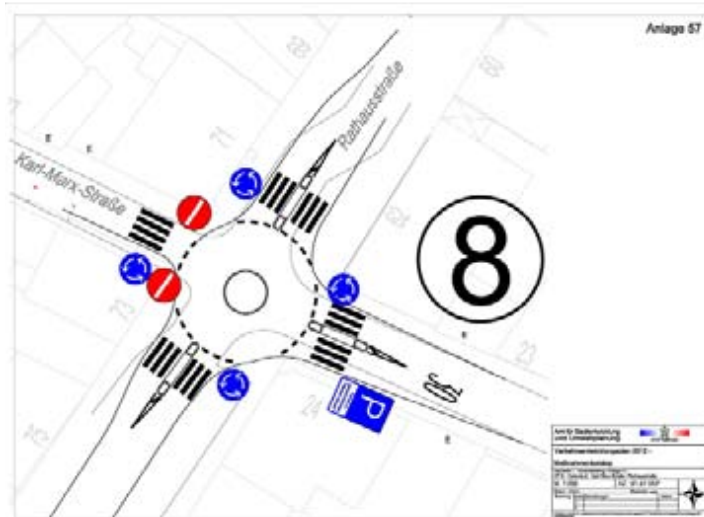
zustellen, um die zukünftig vorfahrtsberechtigten Karl-Marx-Straße zu kennzeichnen. Der momentan in Einbahnrichtung betriebene Abschnitt der Karl-Marx-Straße bleibt erhalten, nur die Fahrtrichtung wird für die Einrichtung des Rings geändert. Durch die an diesem Kreuzungspunkt geänderte Vorfahrt kann es dann nur noch gelegentlich zu Rückstaus in der Karl-Marx-Straße Ost während den Spitzenzeiten kommen.

Um den Verkehrsfluss sowie die Verkehrssicherheit zu verbessern, aber auch die Umlaufzeiten der Stadtbuslinie 612 zu beschleunigen, ist es in Variante 2 sinnvoll, den Knotenpunkt zu einem Mini - KVP umzugestalten. Hiermit ist der Verkehrsfluss aller Knotenpunktarme bei einer vorhandenen Verkehrsmenge von ca. 8.500 [Kfz/24h], auch in den Spitzenstunden, gewährleistet. Dies wird auch durch die Prüfung der Verkehrsqualität mittels KREISEL 7.1.5 (**Anlage 56a-f**) bestätigt (QSV A). Dies bedeutet, dass alle Verkehrsteilnehmer äußerst selten von anderen beeinflusst werden.

Der geplante Mini - KVP (**Anlage 57**) hat einen Durchmesser von 16 Metern. Die Mittelinsel mit einem Durchmesser von 5 Metern kann von Bussen und dem restlichen Schwerlastverkehr, wie Versorgungs- und Rettungsfahrzeuge, ohne weiteres überfahren werden. Im Zuge des Umbaus wird zur Verbesserung der Fußgängerquerung vor den Zufahrten jeweils ein Überweg mit Schutzinseln angelegt. Die am Kreisverkehr angrenzenden Fahrbahnteiler werden ebenfalls überfahrbar hergestellt.

Die Umgestaltung zu einem Mini - KVP kann ohne Grunderwerb in den bestehenden Straßenraum erfolgen. Des Weiteren bleibt genügend Platz für die Gehwege mit 1,50 Metern Mindestbreite.

3. Maßnahmen



Die Einrichtung des Innenstadtrings ist anfänglich, aber auch nur kurzzeitig ohne Kreisverkehrsplatz möglich. Um jedoch einen durchgehenden Verkehrsfluss auf dem Innenstadtring zu gewährleisten, sollte der Umbau dieses Knotenpunktes eine der ersten Maßnahmen sein.

Im Rahmen der stattfindenden Sitzungen der Verkehrs-AG wurde dem Gremium der Umbau zu einem Mini-Kreisverkehrsplatz im Zuge der Einführung des Innenstadtringes präsentiert. Die

Teilnehmer der Verkehrs-AG äußerten sich positiv und befürworteten den Umbau zu einem Mini - KVP.

Die anzustrebende Terminplanung ist in Absatz 3.1.11 ausführlich beschrieben.

3.1.8.2 Kosten

Die finanziell benötigten Mittel für die aufgezeigten Markierungsarbeiten für Variante 1 sind mit ca. 1.700 € (brutto) überschaubar.

Die Kostenschätzung (**Anlage 58**) für die grundsätzliche Umgestaltung des Knotenpunktes geht von einer Gesamtsumme von ca. 140.000 € (brutto) inkl. Planungskosten aus. Die angesetzten Baukosten von 185 [€/m²] brutto resultieren als Mittelwert von Nachkalkulationen zuvor durchgeführter Straßenbaumaßnahmen, wie z.B. vom Umbau des Knotenpunktes Friedrich-Ebert-Straße / Wasserstraße. Eine ausführlichere Kostenschätzung, wie beim Knotenpunkt Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße, kann erst mit einer Vorplanung erfolgen.

3. Maßnahmen

3.1.9 Markierungsarbeiten ruhender Verkehr

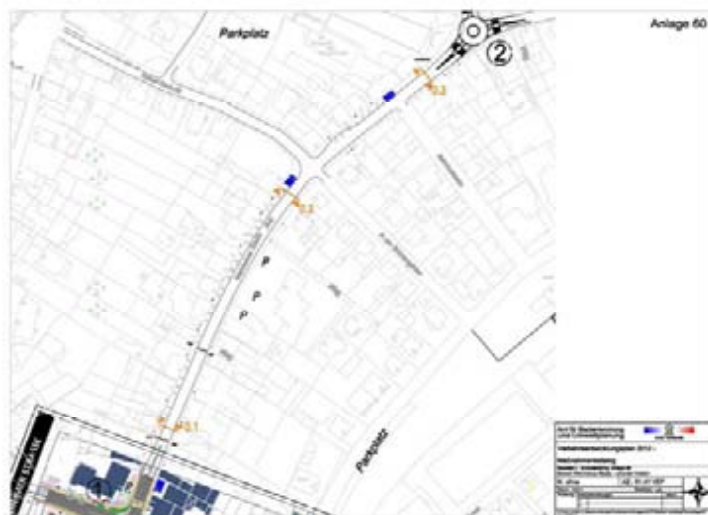
Im Zuge der Einführung des Innenstadtrings werden die künftigen Parkplätze mit dem VZ 314 bzw. 315 und dem Zusatzzeichen 1053-36 „Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt“ beschildert (**Anlage 59**). Dies bedeutet nach StVO § 12 Abs. 2 auch, dass das Parken vor Einfahrten nicht gestattet ist.

Das Parken wird nur dort angeboten, wo ein Straßenquerschnitt genügend Raum für Fußgänger – Gehweg einer Straßenseite mindestens 1,50 m – und eine Fahrbahnbreite bei einem Zwei-Richtungsverkehr von 5,90 m aufweist. Für die Fahrbahnbreite wird der Begegnungsfall Lkw – Lkw bei verminderter Geschwindigkeit nach RAST 06⁴ zu Grunde gelegt.

Hauptgrund für die strukturierten Parkmarkierungen ist, dass der Kfz-Verkehr, vor allem aber auch der ÖPNV, ungehindert mit 30 km/h den Innenstadtring befahren kann. Ein positiver Nebeneffekt ist die Minimierung der StVO-Beschilderung im Straßenraum.

3.1.9.1 Planung

Weinheimer Straße:



Im Abschnitt der Weinheimer Straße zwischen Karl-Marx-Straße und Wasserstraße wird nur am westlichen Fahrbahnrand, wie momentan schon vorhanden, das Parken auf dem Gehweg oder in einer Bucht ausgewiesen (**Anlage 60 + Anlagen 61a - 61c**). Der Bestand an ordnungsgemäßen Parkplätzen bleibt bei der Realisierung des Innenstadtrings erhalten.

⁴ Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen 2006 (RASt 06); FGSV Verlag GmbH

3. Maßnahmen

Wasserstraße:

Im Abschnitt zwischen der Weinheimer Straße und Luisenstraße bleiben die auf der Fahrbahn markierten Parkplätze erhalten (**Anlage 62**). Aufgrund des sich nach Norden verjüngenden Straßenquerschnitts ist sowohl keine Parkflächenausweisung auf der Fahrbahn, als auch auf dem Gehweg aufgeschultert möglich (**Anlage 63a - 63c**). Im Gegensatz zum Bestand entfallen bei der Planung ca. 17 Parkplätze, wobei aber diese nicht StVO-konform ausgewiesen sind. Hierdurch kommt es momentan gerade in den Spitzenstunden zu erheblichen Verkehrsbehinderungen. Der Verkehrsfluss kommt ins stocken oder zeitweise ganz zum Erliegen.



Luisenstraße:

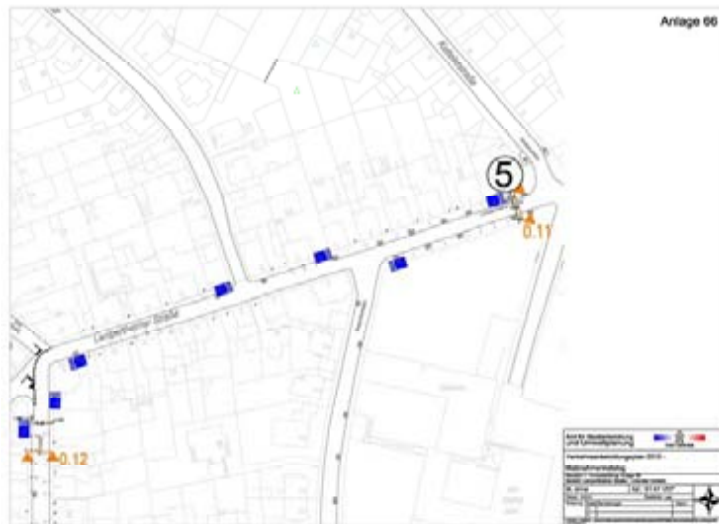


Im Abschnitt zwischen der Wasserstraße und Kettelerstraße werden die Parkplätze für den Innenstadtring künftig alternierend auf der Fahrbahn angeordnet (**Anlage 64**). Gehwegparken ist demnach künftig in diesem Bereich nicht erlaubt und wird ordnungsrechtlich geahndet. Für den Fußgänger bleiben dadurch die kompletten Gehwegbreiten erhalten (**Anlage 65a - 65d**). Mit der Einführung des Innenstadtrings bleibt die Anzahl der

StVO-konformen Parkplätze in diesem Bereich unverändert.

3. Maßnahmen

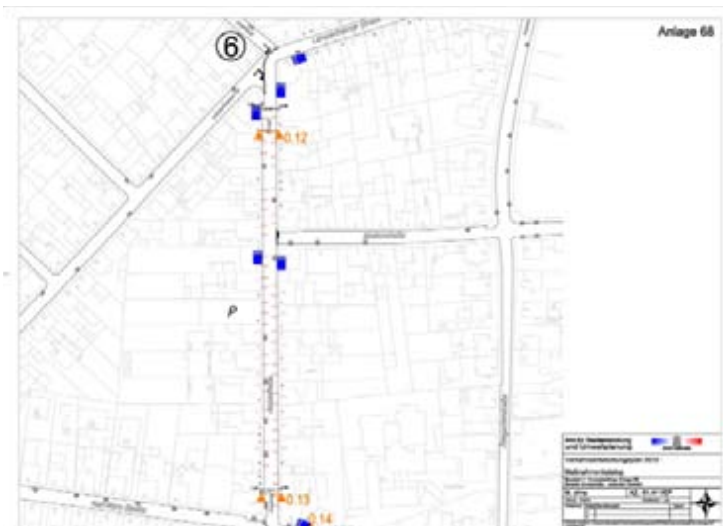
Lampertheimer Straße:



Im Abschnitt zwischen der Kettelerstraße und Annastraße bleiben die im Bestand beidseitig angeordneten Parkplätze für den Innenstadtring erhalten (**Anlage 66**). Hier sind die Parkplätze einerseits ganz auf dem Gehweg, aber auch auf dem Gehweg aufgeschulterte Parkplätze StVO-konform angelegt und beschildert (**Anlage 67**).

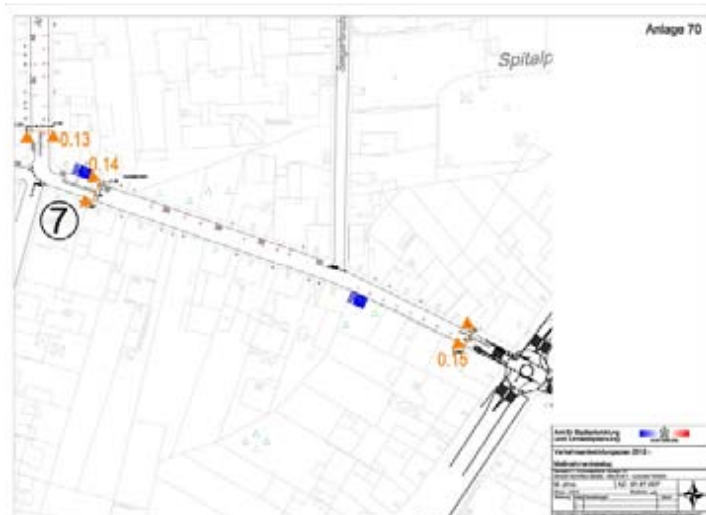
Annastraße:

Im Abschnitt zwischen der Lampertheimer Straße und der Karl-Marx-Straße können für den Innenstadtring beidseitig Parkplätze angeordnet werden (**Anlage 68**). Dies wird aufgrund der künftigen Ausweisung als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden möglich. Am westlichen Fahrbahnrand wird auf dem Gehweg aufgeschultertes Parken (VZ 315) erlaubt, während an der östlichen Straßenseite das Parken auf der Fahrbahn (VZ 314) markiert und beschildert wird (**Anlage 69a - 69b**). Hierdurch können künftig im öffentlichen Straßenraum mehr StVO-konforme Parkplätze als im Bestand angeboten werden.



3. Maßnahmen

Karl-Marx-Straße:



Im Abschnitt zwischen der An-nastraße und Rathausstraße werden die Parkplätze für den Innenstadtring künftig, wie momentan vorhanden, alternierend auf der Fahrbahn angeordnet (**Anlage 70**). Aufgrund des geringen Straßenquerschnitts ist das Anlegen von Parkplätzen an beiden Fahrbahnrandern gleichzeitig nicht möglich (**Anlage 71a - 71b**). Mit der Einführung des Innenstadtrings bleibt die Anzahl der StVO-konformen Parkplätze in diesem Bereich unverändert.

Im Abschnitt zwischen der Rathausstraße und Weinheimer Straße (**Anlage 72**) sind nur wenige StVO-konforme Parkflächen aufgrund des geringen Straßenquerschnitts möglich (**Anlage 73a - 73b**). Im Bestand wird heute am südlichen Fahrbahnrand dieses Abschnittes - im Grunde ordnungswidrig - auf dem Gehweg aufgeschultert geparkt. Teilweise parken hier die Pkw so weit auf dem Gehweg, dass dieser für Fußgänger nur eingeschränkt nutzbar ist. Aber auch die benötigte Fahrbahnbreite nach RAS 06 von 5,90 Meter wird durch die parkenden Pkw unterschritten. Zusätzlich wird hierdurch der Verkehrsfluss abgebremst. Dem zur Folge können in diesem Abschnitt keine Parkplätze eingeplant werden.



3. Maßnahmen

3.1.9.2 Kosten

Die finanziell benötigten Mittel für die aufgezeigten Markierungsarbeiten und der StVO-Beschilderung sind mit ca. 8.000 € (brutto) überschaubar (**Anlage 74**). Die Demontage der vorhandenen StVO-Beschilderung ist nicht in diese Kosten mit eingeflossen.

3. Maßnahmen

3.1.10 Verkehrswegweisung inkl. statischem Parkleitsystem

Die Verbesserung der Zielführung im Innenstadtbereich, vor allem aber zu den maßgeblichen Parkieranlagen rund um die Fußgängerzone ist in Zukunft unentbehrlich. Durch eine entsprechende Wegweisung können insbesondere Ortsunkundige gezielt auf definierte Stadtgebiete, bedeutende Gebäude und Parkieranlagen gelenkt werden. Bei der Einrichtung des Innenstadtrings ist aus diesem Grund die Verkehrsführung zu überarbeiten und zu ändern.

3.1.10.1 Planung

Mittlerweile gibt es im Stadtgebiet, vor allem aber im Zentrum, viele Verkehrswegweiser, die auf Ziele hinweisen, die es nicht mehr gibt oder zu Umwegfahrten führen (**Anlage 75**). Dies führt bei Ortsfremden zu Irritationen, wodurch auch der Verkehr behindert werden kann. An zwei treffenden Beispielen wird dies besonders deutlich:

Beispiel 1:

Vor dem Knotenpunkt Berliner Ring / Karl-Marx-Straße ist im Bestand ein innerörtlicher Kfz-Wegweiser aus Richtung Kreisverkehrsplatz Mitte vorhanden (**Anlage 76a**). Um von dort zum Rathaus oder zum Hallenbad zu gelangen, werden die Kfz weiter dem Berliner Ring bis zum OEG-Bahnhof folgen, dann über die Bahnhofstraße zur Weinheimer Straße geleitet (**Anlage 76b**). Sowohl der OEG - Bahnhofsvorplatz mit erhöhtem Fußgängeraufkommen als auch die Bahnhofstraße sollten vom „Durchgangsverkehr“ gemieden werden. Hier wird auch der Verkehr auf zwei dicht bei einander liegende parallele Straßenzüge verteilt. Dem entsprechend wird die Wohnqualität von einer größeren Anzahl von Anwohnern durch auftretenden Verkehrslärm beeinträchtigt. Zudem befindet sich der Verkehr auf keiner Vorfahrtsstraße und es muss gerade beim Abbiegen aus der Bahnhofstraße in die Weinheimer Straße mit Wartezeit gerechnet werden.

Beispiel 2:

Um von der Wasserstraße mit dem Kfz zur ehemaligen Post zu fahren, wird man von der vorhandenen Kfz-Wegweisung (**Anlage 77a**) über den Straßenzug Luisenstraße – Lorsche Straße – Ludwigstraße und Kettelerstraße geführt (**Anlage 77b**). Hierdurch werden Umwegfahrten durch Anwohnerstraßen notwendig. Des Weiteren sind viele Abbiegevorgänge notwendig, die wiederum nicht gerade der Verkehrssicherheit dienen.

Mit der Einführung eines Innenstadtrings wird der Verkehr auf wenige Straßenzüge gebündelt. Durch die systematische Aufstellung von Verkehrswegweisern (**Anlage 78**) wird dies noch weiter unterstützt. Die Angaben der künftigen Wegweiser beschreiben wichtige Ziele der Stadt, wie Stadtgebiete und bedeutende Gebäude. Integriert in das Wegweisungssystem ist ebenfalls die Führung des Innenstadtrings

3. Maßnahmen

sowie der Hinweis auf die innerstädtischen Parkieranlagen. Von der neuen Kzführung profitieren hauptsächlich die Ortsunkundigen.

Viele der bestehenden Verkehrswegweiser sind in Zukunft für den Innenstadtring entbehrlich. Hierdurch lichtet sich der Straßenraum und wird für die Verkehrsteilnehmer übersichtlicher.

In den Anlagen (**Anlage 79a bis 86b**) sind die Verkehrswegweiser und deren Verorten an den jeweiligen Knotenpunkt des Innenstadtrings angezeigt.

3.1.10.2 Kosten

Eine Kostenschätzung für die StVO-Beschilderung und Verkehrswegweisung ergab in der Summe ca. 49.000 € (brutto) (**Anlage 87**). Die Demontage der vorhandenen StVO-Beschilderung und Wegweisungstafeln ist nicht in diese Kosten mit eingeflossen.

3. Maßnahmen

3.1.11 Terminplanung und Kostenzusammenstellung

Die Einführung des Innenstadtrings mit den zuvor beschriebenen Maßnahmen wird auf 3 Jahre verteilt (**Anlage 88**).

Im ersten Jahr werden die verschiedenen Markierungsarbeiten für den Parkraum und für die Fahrbahn sowie kleinere Umbaumaßnahmen durchgeführt. Des Weiteren wird die hierfür benötigte StVO-Beschilderung aufgestellt. Teile der Verkehrswegweisung können in diesem Zuge ebenfalls montiert werden. Zusammengefasst werden diese Maßnahmen im ersten Jahr auf ca. 95.000 € (**Anlage 89**) geschätzt.

Im zweiten Jahr wird beabsichtigt, den Knotenpunkt Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße zu einem Kreisverkehrsplatz umzubauen. Nicht nur wegen seiner wichtigen Lage als Eingangsbereich des Innenstadtrings, vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit ist dieser Umbau unabdingbar. Nach Beendigung des Umbaus kann die neue, auf die aktuelle Situation abgestimmte Wegweisung aufgestellt werden. Die Aufweitung des Kurvenbereiches im Knotenpunkt Annastraße / Karl-Marx-Straße ist ebenfalls im zweiten Jahr beabsichtigt. Die Kosten der Maßnahmen im zweiten Jahr belaufen sich auf ca. 290.000 €

Im dritten Jahr werden die beiden Kreisverkehrsplätze Weinheimer Straße / Wasserstraße und Rathausstraße / Karl-Marx-Straße hergestellt. Wie schon beim Kreisverkehrsplatz Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße wird auch hier an beiden Knotenpunkten die Verkehrssicherheit durch den Umbau sowie der Verkehrsfluss deutlich verbessert. Um größere Verkehrsbehinderungen vor allem auf dem Innenstadtring zu vermeiden, werden die Maßnahmen zeitversetzt durchgeführt. Die auf diese Knotenpunkte abgestimmte aktuelle Wegweisung wird nach dem Umbau aufgebaut. Die Kosten für den Umbau beider Kreisverkehrsplätze sowie deren aktuelle Verkehrswegweiser belaufen sich auf ca. 330.000 €.





Anlage 1

Übersicht Bestand 2009
übergeordnetes Straßennetz

klassifizierte Straßen

-  Bundesautobahnen
-  Kreisstraße
-  Landesstraße

städtische Straßen

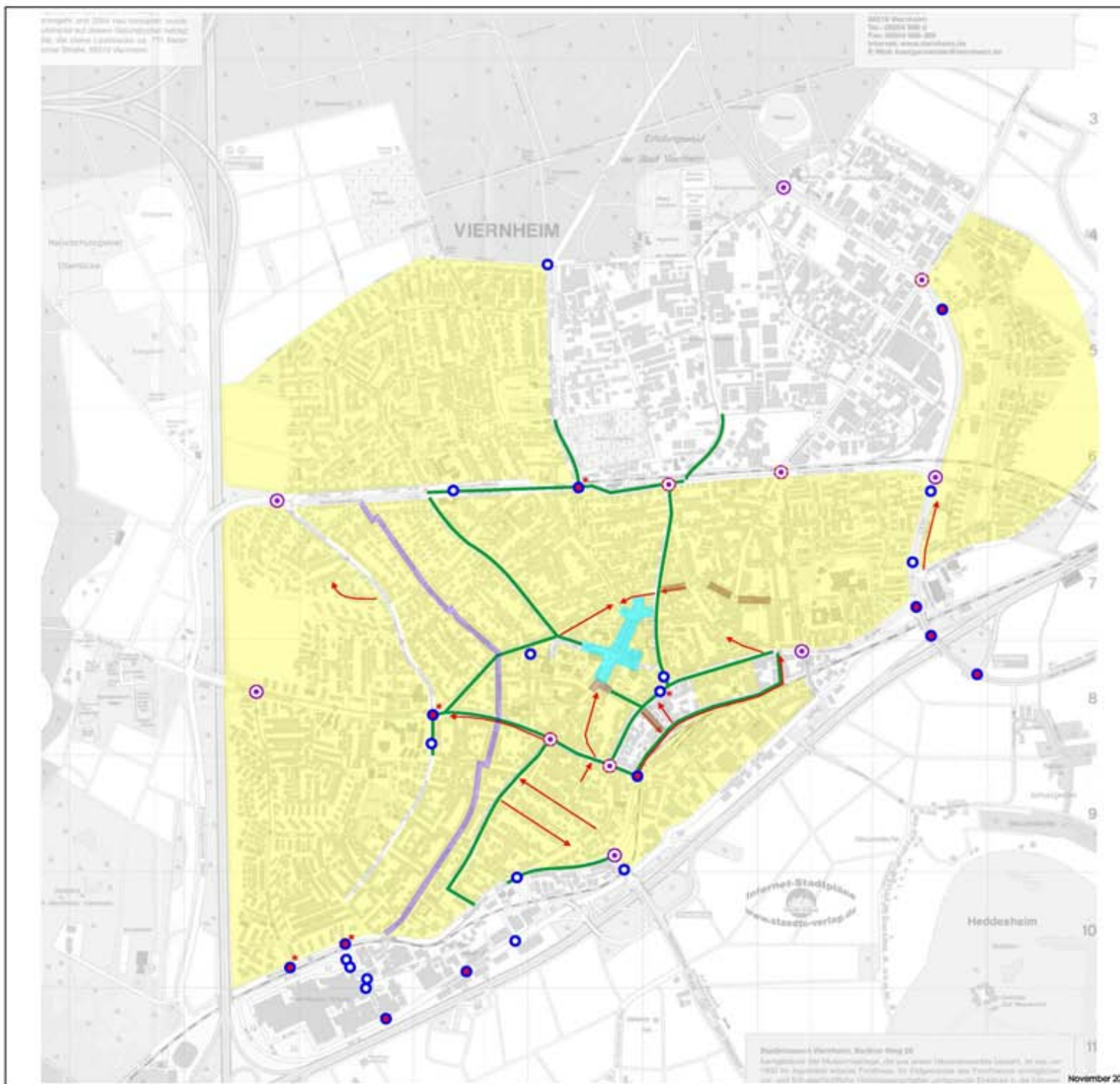
-  Hauptverkehrsstraße
-  Hauptsammelstraße
-  Anliegerstraßen, genutzt als Hauptsammelstraßen
-  Einbahnstraße



Anlage 2

Übersicht Bestand 2009
Verkehrsausstattung

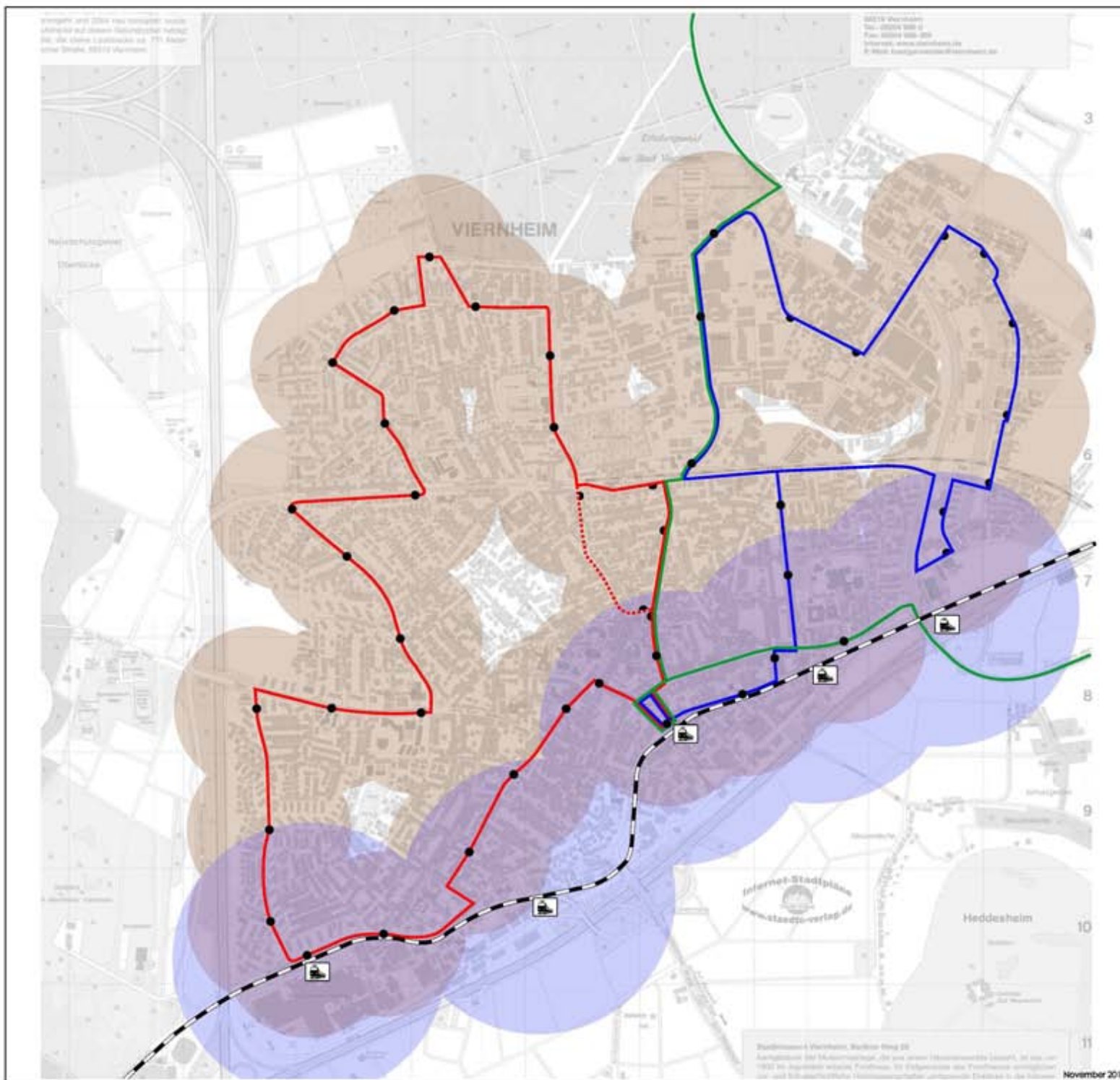
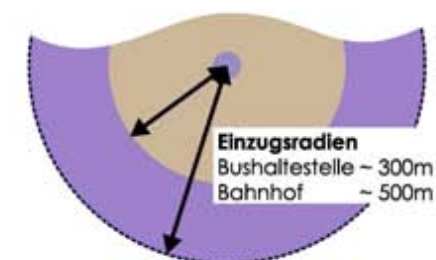
-  Einbahnstraße
-  Kreisverkehr / Kreisverkehr geplant
-  Lichtsignalanlage (LSA)
-  LSA mit ÖPNV-Beschleunigung
-  Fußgängerschutzanlage (FSA)
-  Fußgängerzone 
-  Verkehrsberuhigter Bereich 
-  Fahrradstraße (Kfz frei) 
-  Tempo 30-Zone 
-  abschnittsweise zulässige Höchstgeschwindigkeit 30km/h 



Anlage 3

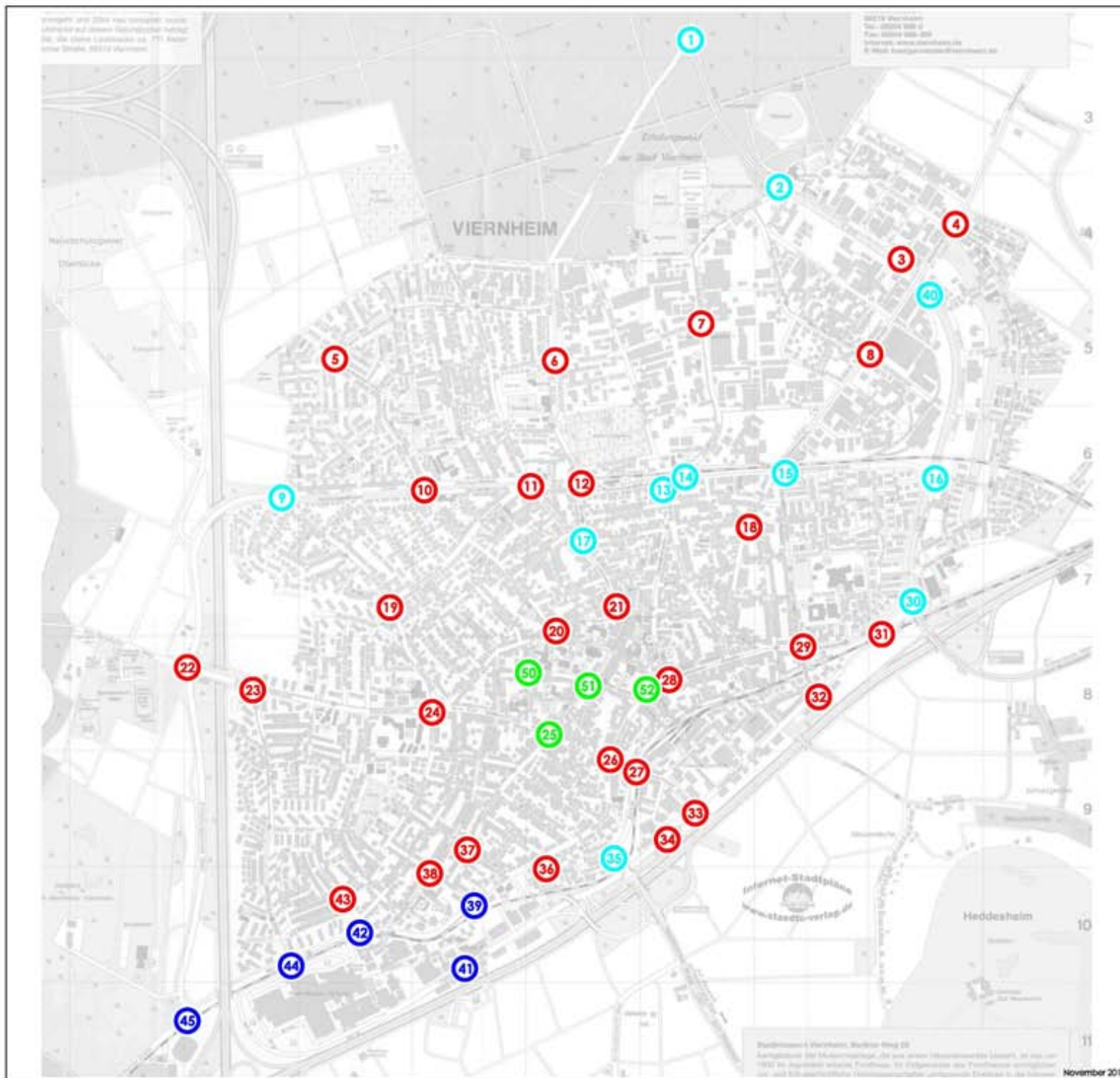
Übersicht Bestand 2009
Liniennetz ÖPNV

- Bushaltestelle
-  OEG-Haltestelle
-  Stadtbuslinie 611
-  Stadtbuslinie 612
-  Verlegung Stadtbuslinie geplant
-  BRN-Linie
-  OEG-Bahnlinie



Anlage 4

Lage der Zählstellen
Erhebung Dienstag, den 06.11.07

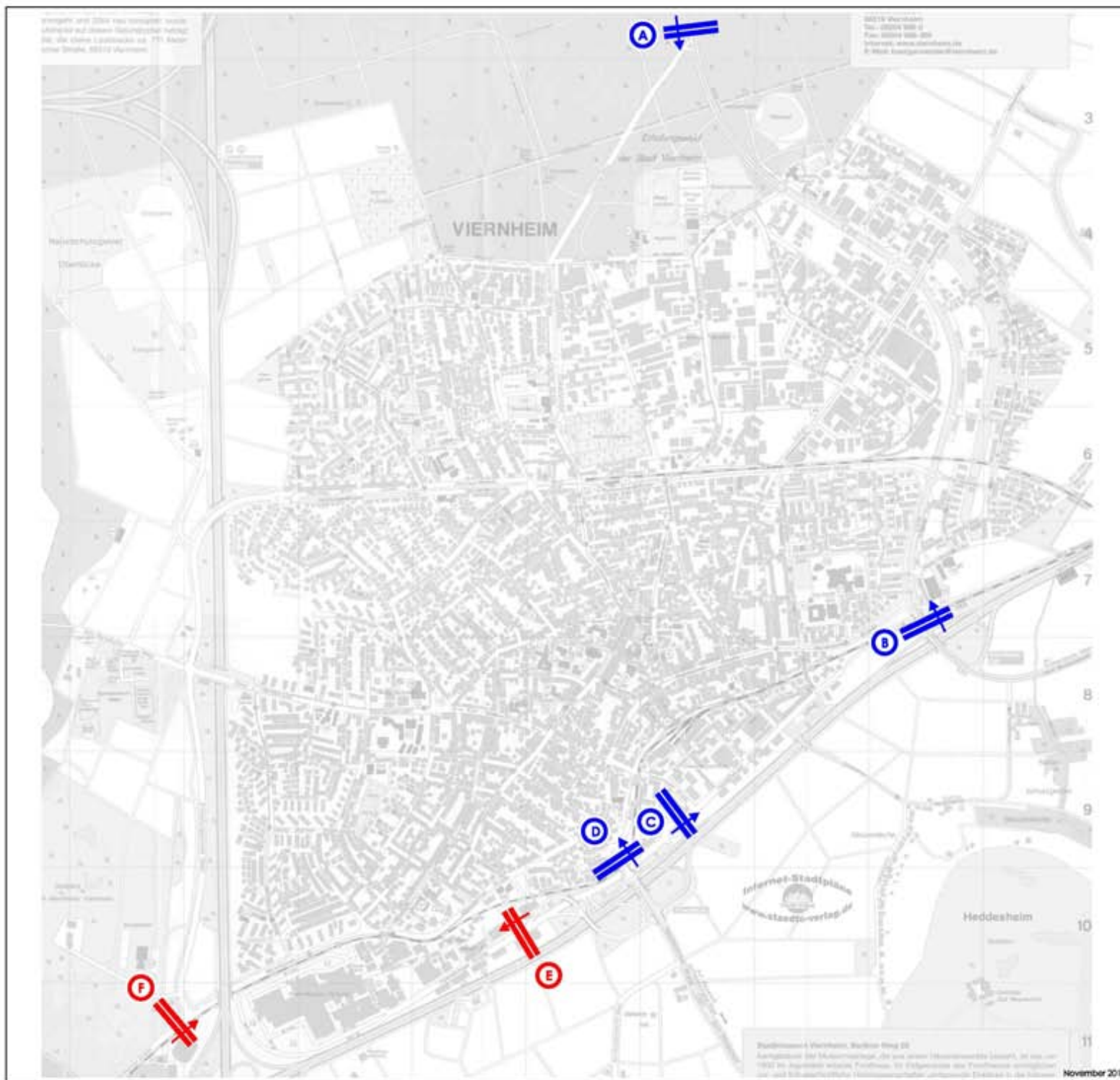


- 1 ... 45 Zählstelle (Knotenpunkt)
15:00 Uhr ... 19:00 Uhr
- X Zählstelle (Knotenpunkt)
6:00...10:00 Uhr
15:00...19:00 Uhr
- X Zählstelle (Knotenpunkt)
6:00...10:00 Uhr
15:00...20:00 Uhr
- X Zählstelle (Knotenpunkt)
Nachzählung vom 28.02.08
15:00...19:00 Uhr



Anlage 5

Lage der Befragungsstellen
Erhebung Dienstag, den 23.10.07



-  Verkehrsbefragung
06:00...09:00 Uhr
15:00...19:00 Uhr
-  Verkehrsbefragung
06:00...09:00 Uhr
15:00...20:00 Uhr



Anlage 6

Verkehrsmengenkarte
Analyse 2007

Hochrechnung der Zählungen
vom 06.11.07 und 28.02.08



- Querschnittsbelastungen [Kfz/24h]
- Schwerverkehranteil
- Einbahnstraße



Anlage 7

Bewertung ausgewählter
Straßenzüge



Anlage 8

Verkehrsführungskonzept

Planfall 1

Ausweitung des Innenstadtkerns mit Durchbindung Fahrradstraße



November 2012

Anlage 9

Verkehrsführungskonzept Planfall 2 Innenstadtring mit Öffnung der Lorsche Straße



-  Fußgängerzone
-  Innenstadtring
-  geänderte Verkehrsführung
Anbindung Innenstadt
-  Straßennetz Bestand
-  Fahrradstraße Planung
-  Fahrradstraße Bestand
-  Zwei-Richtungsverkehr
-  Fahrradstraße, für Kfz-Einbahnverkehr
-  Einbahnverkehr
-  Umsetzung Parkraumkonzept und
Umgestaltung der Wohnstraßen



Anlage 10

**Verkehrsführungskonzept
Planfall 3**

Ertüchtigung RNZ-Anbindung
Mannheimer Straße



November 2010

Anlage 11

Verkehrsführungskonzept

Planfall 4a+b

Innenstadtring
bestandsnahe Lösung



-  Fußgängerzone
-  Innenstadtring
-  Anbindung Innenstadt
-  Erschließung Zentrum (analog Bestand)
-  shared-space bestehenden Verkehrsberuhigten Bereich modifizieren
-  Straßennetz Bestand
-  Fahrradstraße Planung
-  Fahrradstraße Bestand
-  Zwei-Richtungsverkehr
-  Fahrradstraße, für Kfz-Einbahnverkehr
-  Einbahnverkehr
-  Umsetzung Parkraumkonzept und Umgestaltung der Wohnstraßen



Planfall 4a: Einbahnverkehr im südlichen Abschnitt Kettelerstraße
Planfall 4b: Zwei-Richtungsverkehr in der gesamten Kettelerstraße

November 2010

Anlage 12

**Verkehrsführungskonzept
Planfall 5a+b**

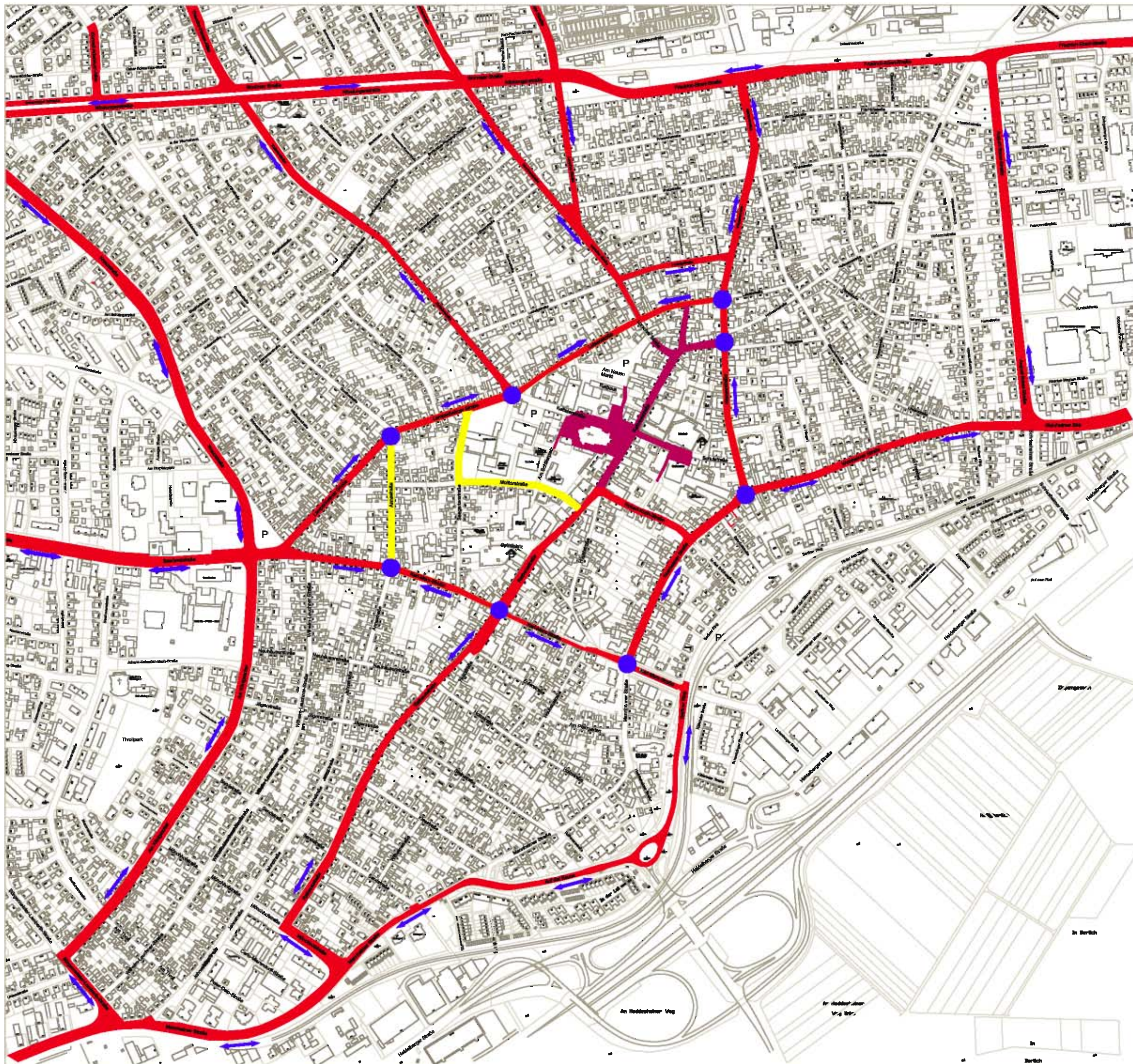
Innenstadtring
entgegen Uhrzeigersinn,
bestandsnahe Lösung

-  Fußgängerzone
-  Innenstadtring
-  Anbindung Innenstadt
-  Erschließung Zentrum (analog Bestand)
-  shared-space bestehenden Verkehrsberuhigten Bereich modifizieren
-  Straßennetz Bestand
-  Fahrradstraße Planung
-  Fahrradstraße Bestand
-  Zwei-Richtungsverkehr
-  Fahrradstraße, für Kfz-Einbahnverkehr
-  Einbahnverkehr
-  Umsetzung Parkraumkonzept und Umgestaltung der Wohnstraßen



Planfall 5a: Einbahnverkehr im südlichen Abschnitt Kettelerstraße
Planfall 5b: Zwei-Richtungsverkehr in der gesamten Kettelerstraße

November 2010



Legende:

- Fußgängerzone
- Sammelstraßen
- Schleichwege
- wichtige Knotenpunkte
- Tiefgaragen
- P Parkplätze

Amt für Stadtentwicklung
und Umweltplanung



Verkehrsentwicklungsplan 2012 -
Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadt: Anlage 13 (innerstädtischen Straßennetz)

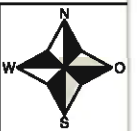
M. 1:5.000

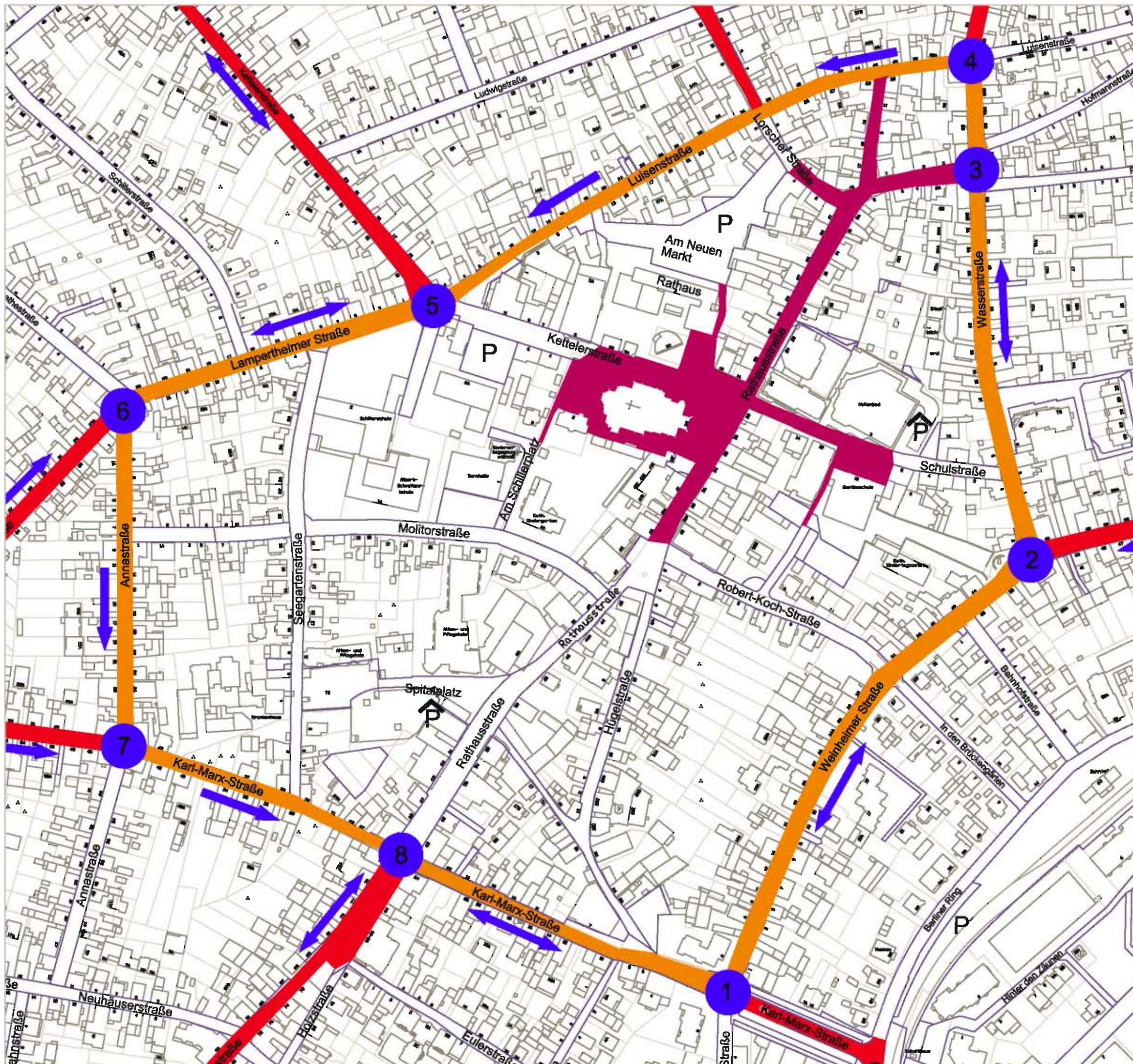
AZ.: 61.41 VEP

Datum: 04/2012

Bearbeiter: Lo/S

Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			





Legende:

- █ Sammelstraßen
- █ Innenstadtring
- █ Fußgängerzone
- unzugestaltende/umzu-
bauende Knotenpunkte
- ⤴ Tiefgaragen
- P Parkplätze

Amt für Stadtentwicklung
und Umweltplanung STADT VIERNHEIM

Verkehrsentwicklungsplan 2012 -
Maßnahmenkatalog

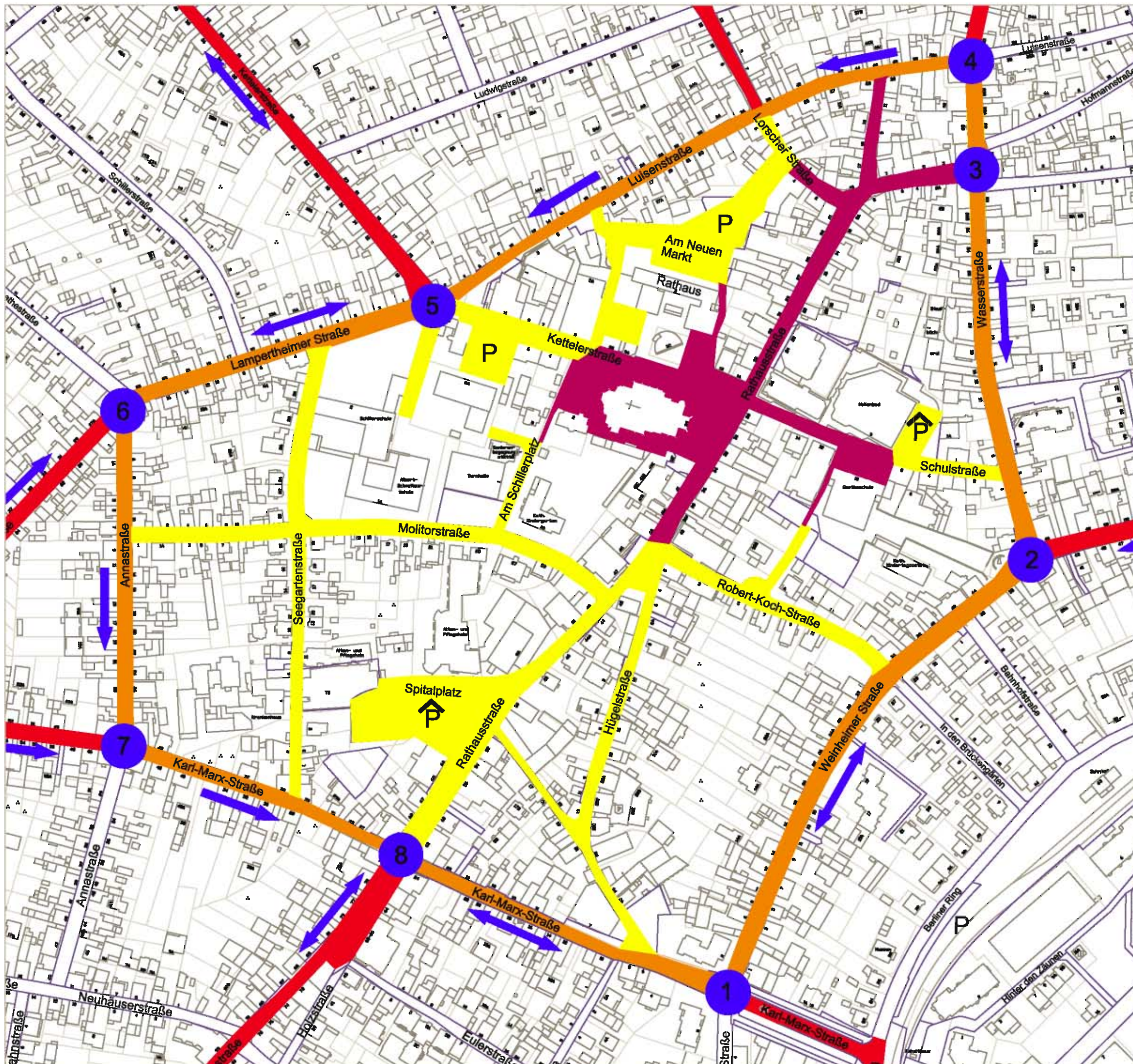
Baustein I - Innenstadt: Anlage 14 (Innenstadtnaher Ringverkehr)

M. 1:2.500 AZ.: 61.41 VEP

04/2012 Bearbeiter: Lo/S

Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
	a		
	b		

K:\Dok\Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP
Innenstadt\VEP Anlage 9 (Innenstädtischen Straßennetz).dwg



Legende:

- █ Sammelstraßen
- █ Innenstadtring
- █ Fußgängerzone
- █ Verkehrsberuhigter Bereich
- unzugestaltende/umzubauende Knotenpunkte
- ⤴ Tiefgaragen
- P Parkplätze

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung STADT VIERNHEIM

Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog







Baustein I - Innenstadt: Anlage 15 (innerstadtnaher Ringverkehr mit Verkehrsberuhigtem Bereich)

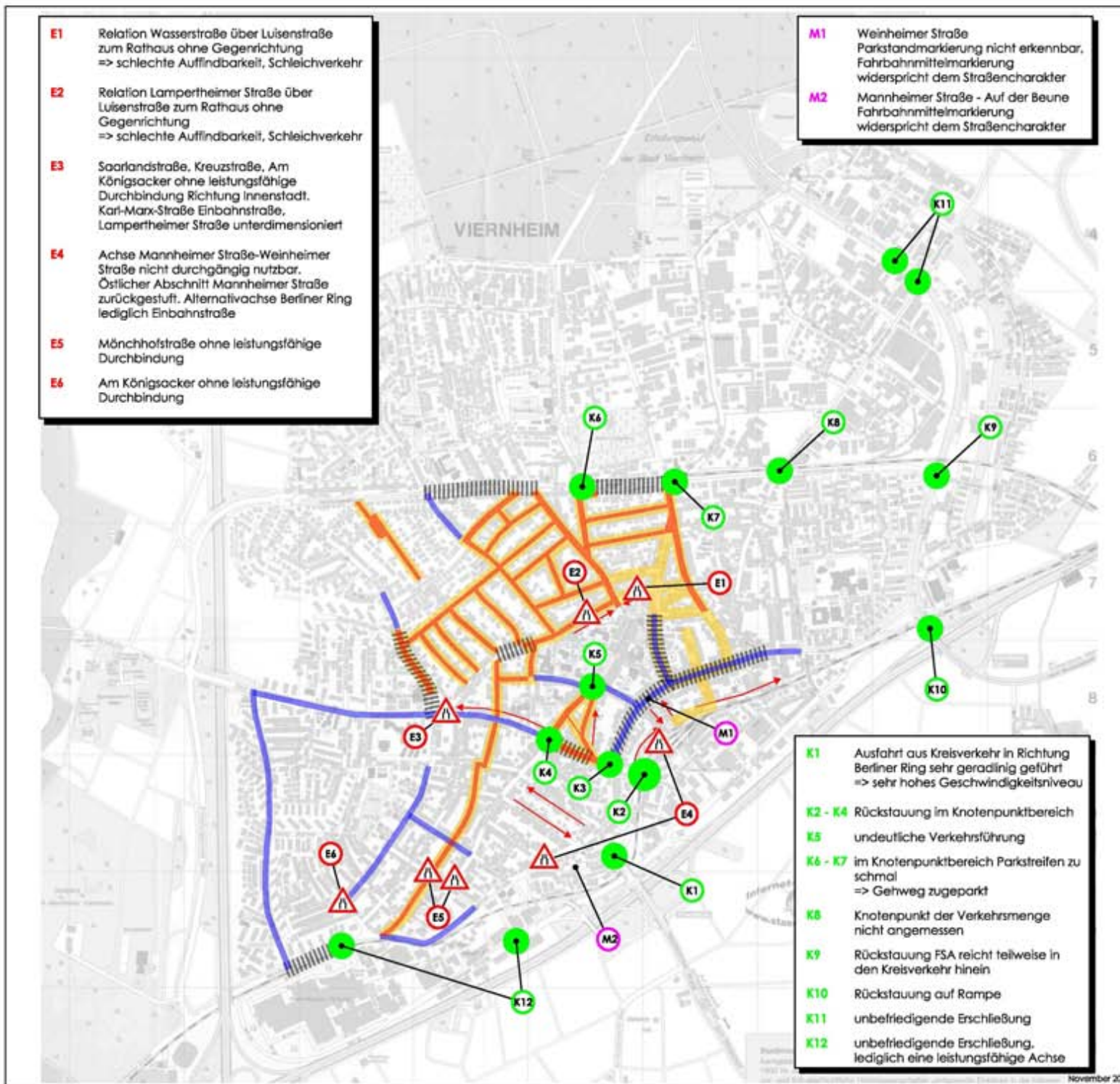
M. 1:2.500		AZ.: 61.41 VEP	
04/2012		Bearbeiter: Lo/S	
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			

K:\Dok\Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP_Innenstadt\VEP_Anlage 9 (innerstädtischen Straßennetz).dwg

Anlage 16

Mängelkataster - Bestand
Mängel im fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr

-  Engstellen bzw. Lücken im Straßennetz
-  Mängel an Knotenpunkten
-  Falschparkerquote über 50%
-  Gehwegparker (im Baustein 4 erfasst)
-  Bereich mit sehr hohem Parkdruck (max. Auslastung größer 90%)
-  Straßenraum unverträglich oder völlig unverträglich





Amt für Stadtentwicklung
 und Umweltplanung
 

**Verkehrsentwicklungsplan 2012 -
 Maßnahmenkatalog Karl-Marx-Straße**

Bereich 1 - Innenstadt: Anlage 17
 KP 1 - Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße

M. 1:200	AZ.: 61.41 VEP		
Verfasser: abstrit	Bearbeiter: Lenz		
Anfertigung:	Index:	Bemerkungen:	Datum:

© 2012 M. 1:200 - Gesamtmaßstab: 1:2000 - Maßstab: 1:200 - Anlage 17 - Weiden

**Unfallgeschehen Viernheim,
KP 1 Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße**

Jahr	Unfallart	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2006	1 x Abbiege-Unfall	0	1
2007	3 x Einbiegen/Kreuzen	0	1
2008	2 x Einbiegen/Kreuzen, 1 x Sonstiger Unfall	0	0
2009	2 x Einbiegen/Kreuzen, 1 x Sonstiger Unfall	0	0
2010	1 x Abbiege-Unfall	0	1
2011	2 x Einbiegen/Kreuzen	0	1
Gesamt	13	0	4

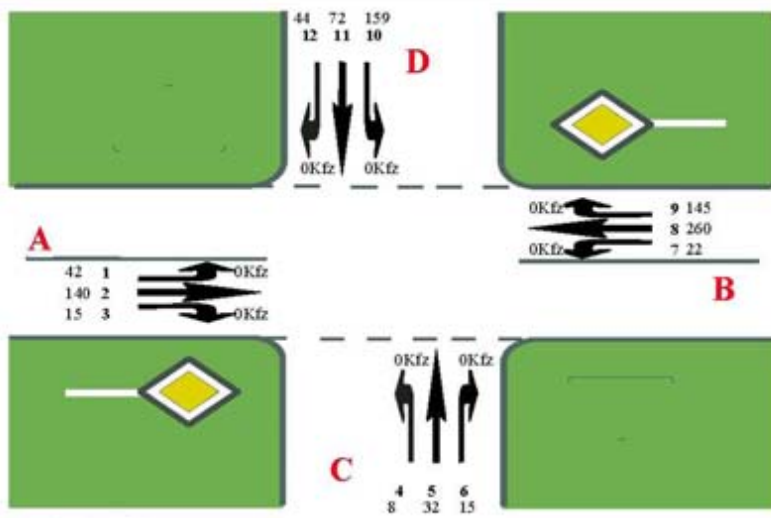
Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 19a

Mittlere Zahl der Halte [-]

Knotenpunktbezeichnung : Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße
Nachmittag (15:00 - 19:00 Uhr)
Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\V

Mittlere Zahl der Halte [-]												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
15:00 - 19:00	1,1	0,1	0,1	1,2	1,2	1,2	1,0	0,0	0,0	3,3	3,3	3,3
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12



A=Karl-Marx-Straße
C=Mannheimer Straße
B=Karl-Marx-Straße
D=Weinheimer Straße

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung Stadt Viernheim

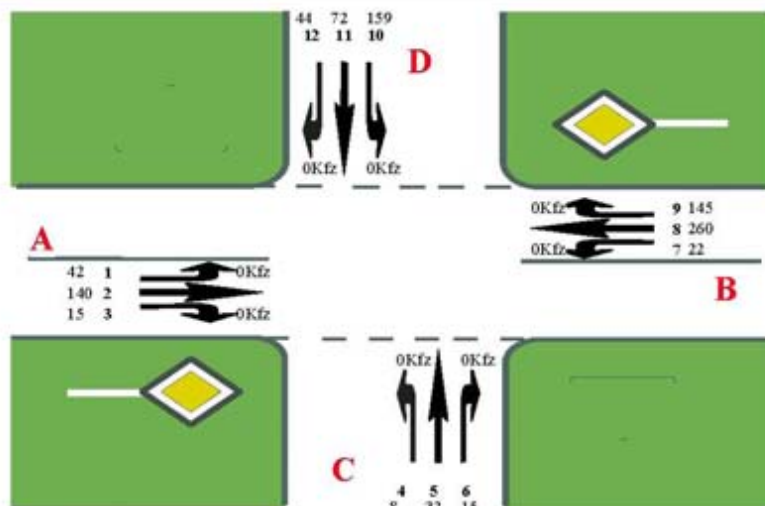
Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 19b

Qualitätstufe des Verkehrsablaufs (QSV)

Knotenpunktbezeichnung : Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße
Nachmittag (15:00 - 19:00 Uhr)
Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\V

Qualitätstufe des Verkehrsablaufs (QSV)												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
15:00 - 19:00	A	A	A	B	B	A	A	A	A	D	D	C
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Qualitätstufe des Verkehrsablaufs (QSV)												



A=Karl-Marx-Straße
C=Mannheimer Straße
B=Karl-Marx-Straße
D=Weinheimer Straße

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung Stadt Viernheim

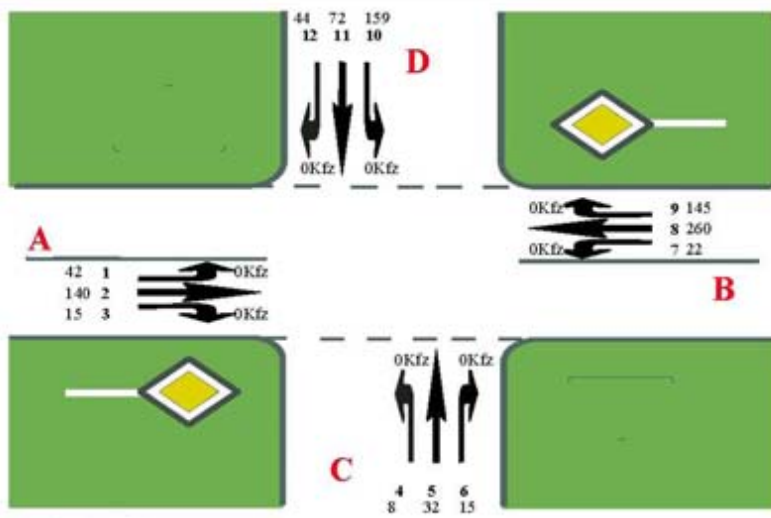
Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 19c

Mittlere Rückstaulängen [Kfz]

Knotenpunktbezeichnung : Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße
Nachmittag (15:00 - 19:00 Uhr)
Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\N

Mittlere Rückstaulängen [Kfz]												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
15:00 - 19:00	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	0,6	0,3
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12



A=Karl-Marx-Straße
C=Mannheimer Straße
B=Karl-Marx-Straße
D=Weinheimer Straße

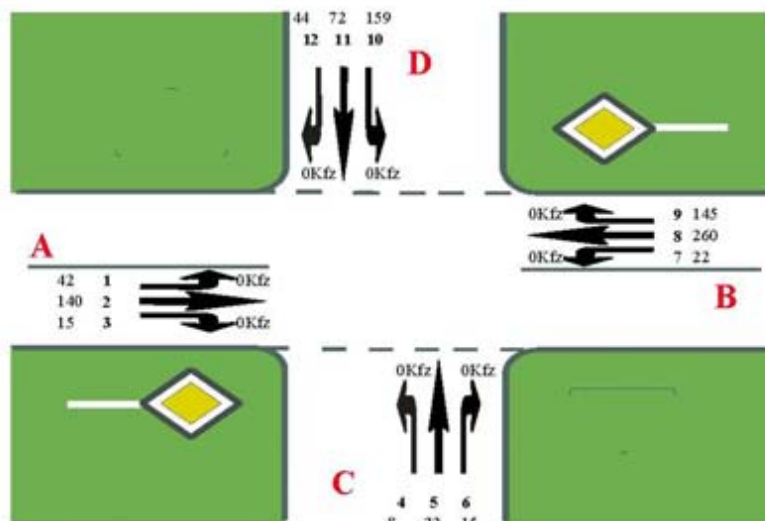
Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 19d

Mittlere Verlustzeiten [sec] (= Wartezeiten + 8 sec)

Knotenpunktbezeichnung : Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße
Nachmittag (15:00 - 19:00 Uhr)
Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\v

Mittlere Verlustzeiten [sec] (= Wartezeiten + 8 sec)												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
15:00 - 19:00	13,2	0,7	0,6	21,5	20,7	14,7	11,5	0,2	0,2	39,4	38,9	35,4
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Mittlere Verlustzeiten [sec] (= Wartezeiten + 8 sec)												



A=Karl-Marx-Straße
C=Mannheimer Straße
B=Karl-Marx-Straße
D=Weinheimer Straße

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung Stadt Viernheim

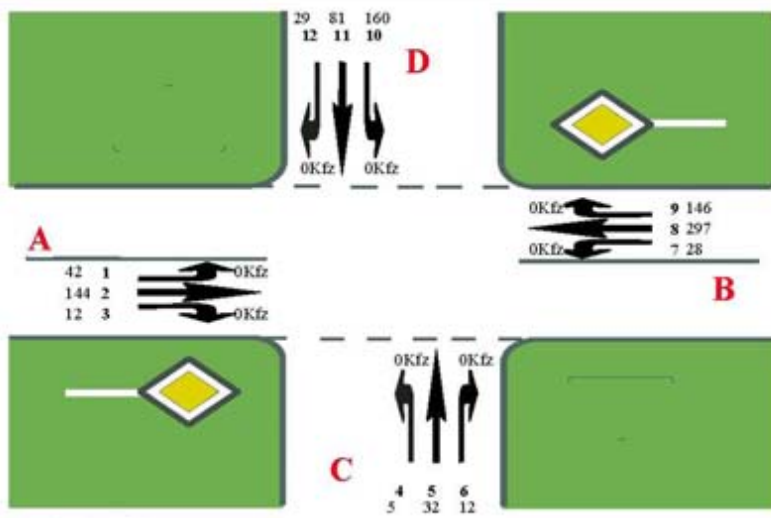
Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 19e

Mittlere Zahl der Halte [-]

Knotenpunktbezeichnung : Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße
Nachmittagsspitze (17:30 - 18:30 Uhr)
Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\V

Mittlere Zahl der Halte [-]												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
17:30 - 18:30	1,1	0,1	0,1	1,0	1,1	1,2	1,0	0,1	0,1	3,4	3,3	3,3
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12



A=Karl-Marx-Straße
C=Mannheimer Straße
B=Karl-Marx-Straße
D=Weinheimer Straße

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung Stadt Viernheim

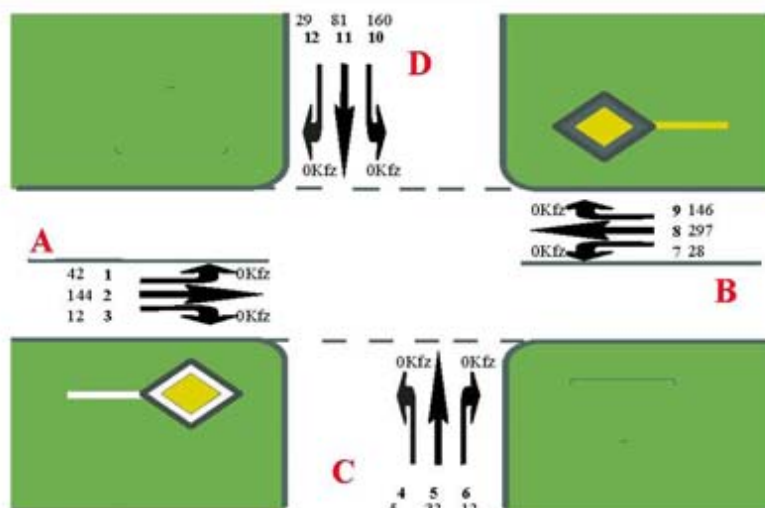
Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 19f

Qualitätstufe des Verkehrsablaufs (QSV)

Knotenpunktbezeichnung : Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße
Nachmittagsspitze (17:30 - 18:30 Uhr)
Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\v

Qualitätstufe des Verkehrsablaufs (QSV)												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
17:30 - 18:30	A	A	A	B	B	A	A	A	A	D	D	C
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Qualitätstufe des Verkehrsablaufs (QSV)												



A=Karl-Marx-Straße
C=Mannheimer Straße
B=Karl-Marx-Straße
D=Weinheimer Straße

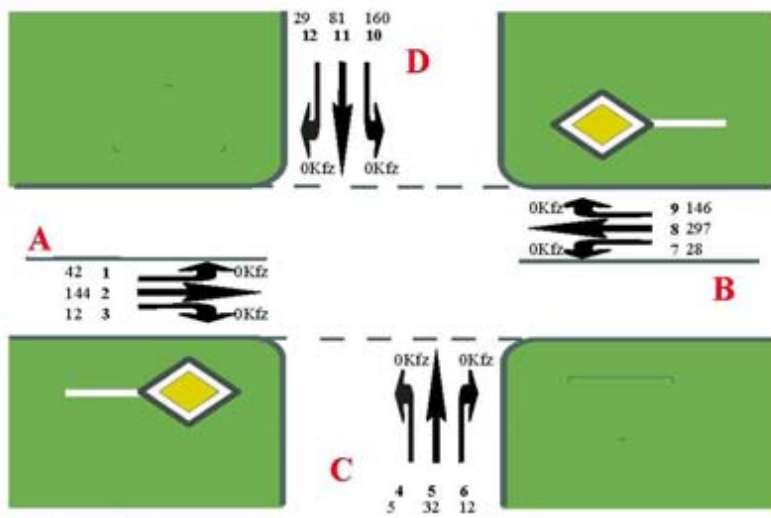
Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 19g

Mittlere Rückstaulängen [Kfz]

Knotenpunktbezeichnung : Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße
Nachmittagsspitze (17:30 - 18:30 Uhr)
Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\N

Mittlere Rückstaulängen [Kfz]												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
17:30 - 18:30	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	0,7	0,2
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12



A=Karl-Marx-Straße
C=Mannheimer Straße
B=Karl-Marx-Straße
D=Weinheimer Straße

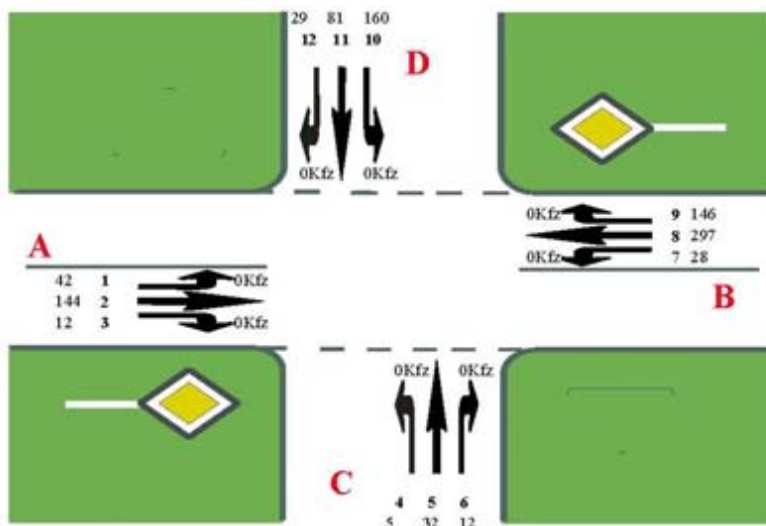
Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 19h

Mittlere Verlustzeiten [sec] (= Wartezeiten + 8 sec)

Knotenpunktbezeichnung : Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße
Nachmittagsspitze (17:30 - 18:30 Uhr)
Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\V

Mittlere Verlustzeiten [sec] (= Wartezeiten + 8 sec)												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
17:30 - 18:30	12,9	0,7	0,7	23,7	20,3	15,9	11,5	0,2	0,3	41,5	40,6	36,6
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12



A=Karl-Marx-Straße
C=Manheimer Straße
B=Karl-Marx-Straße
D=Weinheimer Straße

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung Stadt Viernheim

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Qualitätsstufe (Level of Service)

Je nach Verkehrsdichte kann die Straße die Qualitätsstufe A (gute Verkehrsqualität) bis Stufe F (schlechte Verkehrsqualität) besitzen. Ist die angestrebte Qualitätsstufe aus der Planungsvorgabe nicht erreicht, müssen Maßnahmen ergriffen werden, um die geforderte Qualität herzustellen.

Die Definition der Qualitätsstufen ist u. a. im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln) veröffentlicht.

Stufe A

Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Stufe B

Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen, Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Stufe C

Die individuelle Bewegungsmöglichkeit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab, Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Stufe D

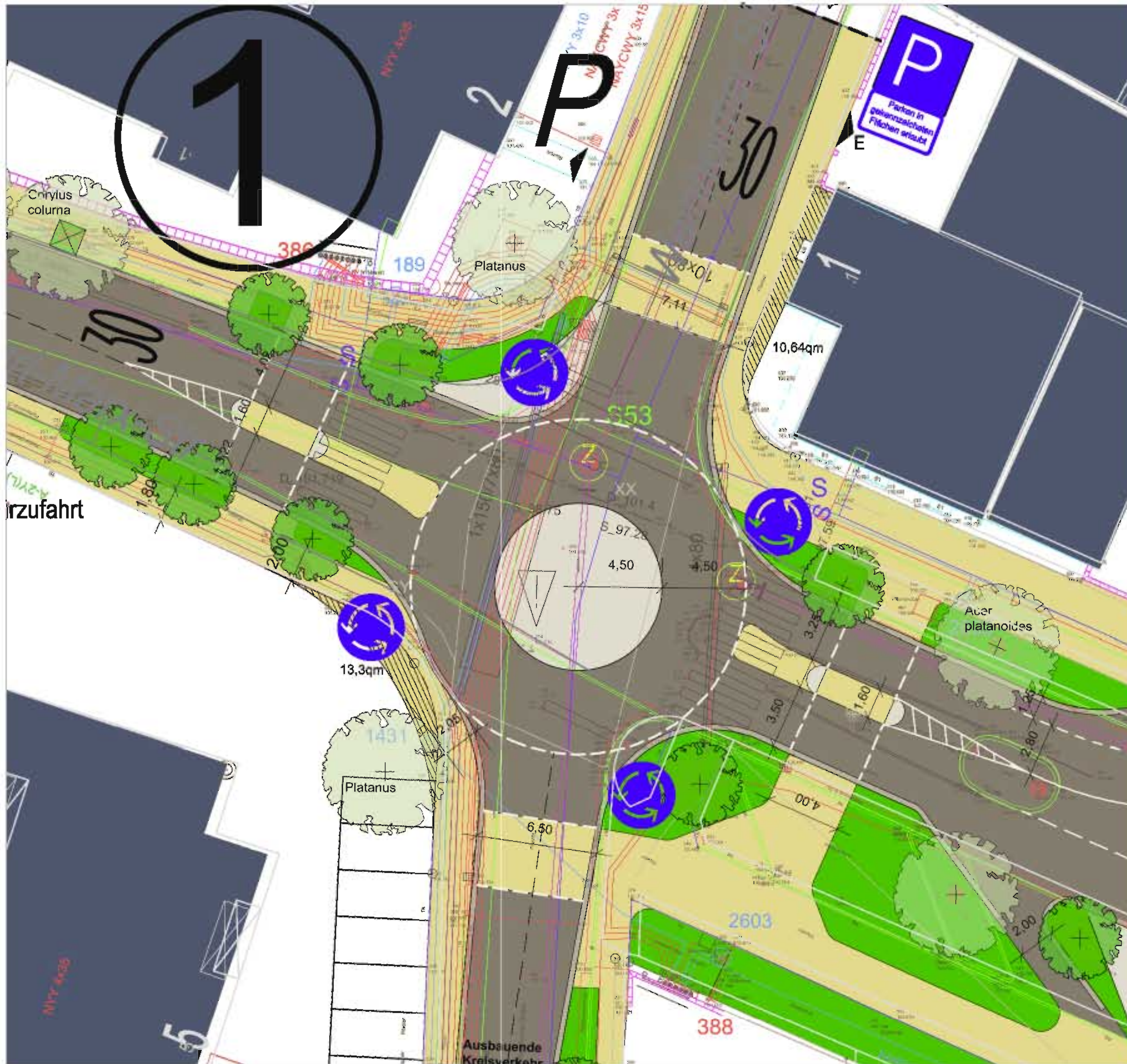
Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Stufe E

Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen. Der Verkehr bewegt sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität. Die Kapazität wird erreicht.

Stufe F

Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

STADT VIERNHEIM

Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadt: Anlage 21
 KP 1 - Weinhelmer Straße / Karl-Marx-Straße

M. 1:200 AZ.: 61.41 VEP

Datum: 07/2012 Bearbeiter: LWS

Änderung	Index	Bemerkungen	Datum
a			
b			

K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrspl\Verkehrsentwicklungsplan\VEP\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP_Innenstadt...

Verkehrsentwicklungsplan Maßnahmenkatalog 2012



Baustein 1 - Innenstadtring

Anlage 22a

HBS 2001, Formblatt 3a: Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes (ohne Fußgänger)								
			Datei: KP 1_WEI-KAR_15-19.krs Kreisverkehrsplatz: KVP Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße (KVP WEI - KA. KVP Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße Stunde: Nachmittag 15:00 - 19:00 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit: $w = 45$ s Qualitätsstufe D					
			Matrix der Ströme/Verkehrsstärken [Fz/h]					
von Zufahrt	nach Zufahrt						Summe der Verkehrsstärken in der Zufahrt q_{0j}	Summe der Verkehrsstärken im Kreis q_{0j}
	1	2	3	4	5	6	7	8
1	0	15	32	8	-	-	55	341
2	22	0	145	261	-	-	428	82
3	72	159	0	45	-	-	276	291
4	15	140	42	0	-	-	197	253
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geometrische Randbedingungen								
Zufahrt (Straßenname)	Zufahrt-Nr.	Verkehrsstrom (Z=Zufahrt, K=Kreis)		Anzahl der Fahrstreifen (1/2/3)				
				9				
Mannheimer Straße	1	Z ₁		1				
		K ₁		1				
Karl-Marx-Straße Süd	2	Z ₂		1				
		K ₂		1				
Weinheimer Straße	3	Z ₃		1				
		K ₃		1				
Karl-Marx-Straße Nord	4	Z ₄		1				
		K ₄		1				
-	-	Z ₅		-				
		K ₅		-				
-	-	Z ₆		-				
		K ₆		-				

Kreisell Version 7.1.5

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

Stadt Viernheim

Verkehrsentwicklungsplan Maßnahmenkatalog 2012



Baustein 1 - Innenstadtring

Anlage 22b

HBS 2001, Formblatt 3b: Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes (ohne Fußgänger)									
		Datei: KP 1_WEI-KAR_15-19.krs Kreisverkehrsplatz: KVP Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße (KVP WEI - KA) KVP Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße Stunde: Nachmittag 15:00 - 19:00 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit: $w = 45$ s Qualitätsstufe D							
		Verkehrsstärken							
Zufahrt	Verkehrsstrom	$Q_{Pkw,j}$ [Pkw/h]	$Q_{Lkw,j}$ [Lkw/h]	$Q_{Lz,j}$ [Lz/h]	$Q_{Kfz,j}$ [Kfz/h]	$Q_{Rad,j}$ [Rad/h]	$Q_{Fz,j}$ [Fz/h]	$Q_{PE,j}$ [Pkw-E/h]	$Q_{Fg,j}$ [Fg/h]
-	-	10	11	12	13	14	15	16	17
1	Z ₁	55	0	0	0	0	55	55	70
	K ₁	341	0	0	0	0	341	341	-
2	Z ₂	426	0	0	0	0	426	426	70
	K ₂	82	0	0	0	0	82	82	-
3	Z ₃	276	0	0	0	0	276	276	70
	K ₃	291	0	0	0	0	291	291	-
4	Z ₄	197	0	0	0	0	197	197	0
	K ₄	253	0	0	0	0	253	253	-
5	Z ₅	-	-	-	-	-	-	-	-
	K ₅	-	-	-	-	-	-	-	-
6	Z ₆	-	-	-	-	-	-	-	-
	K ₆	-	-	-	-	-	-	-	-
Bestimmung der Kapazität									
Zufahrt	Verkehrsstärken		Grundkapazität		Abminderungsfaktor		Kapazität		
	q_{Lz} [Pkw-E/h] (Sp. 16)	q_{Lk} [Pkw-E/h] (Sp. 16)	G_i [Pkw-E/h] (Abb. 7-17)		für Fußgänger f_i [-] (Abb. 7-16a, 7-16b)		C_i [Pkw-E/h] (Gl. 7-20)		
	18	19	20		21		22		
1	55	341	897		-		897		
2	426	82	1140		-		1140		
3	276	291	944		-		944		
4	197	253	979		-		979		
5	-	-	-		-		-		
6	-	-	-		-		-		
Beurteilung der Verkehrsqualität									
Zufahrt	Kapazitätsreserve		mittlere Wartezeit		Vergleich mit der		Qualitätsstufe		
	R_i [Pkw-E/h] (Gl. 7-21)		w_i [s] (Abb. 7-19, Tab. 7-1)		angestrebten Wartezeit w		OSV [-]		
	23		24		25		26		
1	842		4		45		A		
2	712		5		45		A		
3	668		5		45		A		
4	782		5		45		A		
5	-		-		-		-		
6	-		-		-		-		
Erreichbare Qualitätsstufe OSV _{ges} :							A		

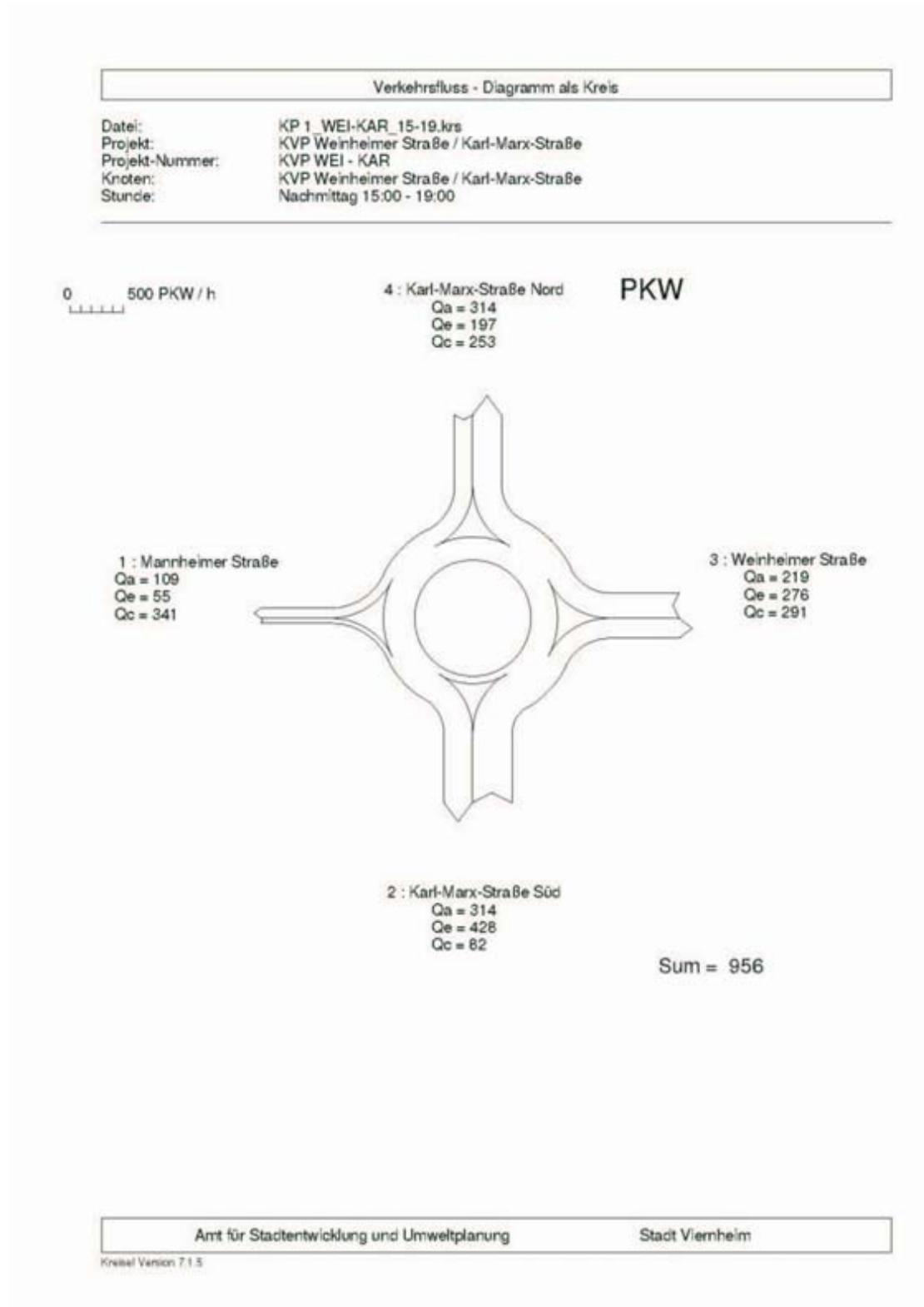
Kreisel Version 7.1.5

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

Stadt Viernheim


Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 22c



Baustein 1 - Innenstadtring

Anlage 22d

HBS 2001, Formblatt 3a: Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes (ohne Fußgänger)								
			Datei: KP 1_WEI-KAR_17.30-18.30.krs		Kreisverkehrsplatz: KVP Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße (KVP WEI - KA.) KVP Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße			
			Stunde: Nachmittagspitze 17.30 - 18.30		Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit: $w = 45$ s		Qualitätsstufe D	
Matrix der Ströme/Verkehrsstärken [Fz/h]								
von Zufahrt	nach Zufahrt						Summe der Verkehrsstärken in der Zufahrt q_{0j}	Summe der Verkehrsstärken im Kreis q_{0j}
	1	2	3	4	5	6		
	1	2	3	4	5	6	7	8
1	0	12	32	4	-	-	48	346
2	26	0	146	297	-	-	471	78
3	81	160	0	29	-	-	270	329
4	12	144	42	0	-	-	198	269
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geometrische Randbedingungen								
Zufahrt (Straßenname)	Zufahrt-Nr.	Verkehrstrom (Z=Zufahrt, K=Kreis)		Anzahl der Fahrstreifen (1/2/3)				
								9
Mannheimer Straße	1	Z ₁		1				
		K ₁		1				
Karl-Marx-Straße Süd	2	Z ₂		1				
		K ₂		1				
Weinheimer Straße	3	Z ₃		1				
		K ₃		1				
Karl-Marx-Straße Nord	4	Z ₄		1				
		K ₄		1				
-	-	Z ₅		-				
		K ₅		-				
-	-	Z ₆		-				
		K ₆		-				

Verkehrsentwicklungsplan Maßnahmenkatalog 2012



Baustein 1 - Innenstadtring

Anlage 22e

HBS 2001, Formblatt 3b: Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes (ohne Fußgänger)									
		Datei: KP 1_WEI-KAR_17.30-18.30.krs Kreisverkehrsplatz: KVP Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße (KVP WEI - KA) KVP Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße Stunde: Nachmittagspitze 17:30 - 18:30 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit: $w = 45$ s Qualitätsstufe D							
		Verkehrsstärken							
Zufahrt	Verkehrsstrom	$Q_{Pkw,j}$ [Pkw/h]	$Q_{Lkw,j}$ [Lkw/h]	$Q_{Lz,j}$ [Lz/h]	$Q_{Rt,j}$ [R/h]	$Q_{Fz,j}$ [Fz/h]	$Q_{PE,j}$ [Pkw-E/h]	$Q_{Fg,j}$ [Fg/h]	
-	-	10	11	12	13	14	15	16	17
1	Z ₁	48	0	0	0	0	48	48	70
	K ₁	346	0	0	0	0	346	346	-
2	Z ₂	471	0	0	0	0	471	471	70
	K ₂	78	0	0	0	0	78	78	-
3	Z ₃	270	0	0	0	0	270	270	70
	K ₃	329	0	0	0	0	329	329	-
4	Z ₄	198	0	0	0	0	198	198	0
	K ₄	269	0	0	0	0	269	269	-
5	Z ₅	-	-	-	-	-	-	-	-
	K ₅	-	-	-	-	-	-	-	-
6	Z ₆	-	-	-	-	-	-	-	-
	K ₆	-	-	-	-	-	-	-	-
Bestimmung der Kapazität									
Zufahrt	Verkehrsstärken		Grundkapazität		Abminderungsfaktor		Kapazität		
	q_{Lz} [Pkw-E/h] (Sp. 16)	q_{Lk} [Pkw-E/h] (Sp. 16)	G_i [Pkw-E/h] (Abb. 7-17)		für Fußgänger f_i [-] (Abb. 7-16a, 7-16b)		C_i [Pkw-E/h] (Gl. 7-20)		
	18	19	20		21		22		
1	48	346	893		-		893		
2	471	78	1144		-		1144		
3	270	329	908		-		908		
4	198	269	964		-		964		
5	-	-	-		-		-		
6	-	-	-		-		-		
Beurteilung der Verkehrsqualität									
Zufahrt	Kapazitätsreserve		mittlere Wartezeit		Vergleich mit der		Qualitätsstufe		
	R_i [Pkw-E/h] (Gl. 7-21)		w_i [s] (Abb. 7-19, Tab. 7-1)		angestrebten Wartezeit w		OSV [-]		
	23		24		25		26		
1	845		4		45		A		
2	673		5		45		A		
3	538		5		45		A		
4	766		5		45		A		
5	-		-		-		-		
6	-		-		-		-		
Erreichbare Qualitätsstufe OSV _{ges} :							A		

Kreisel Version 7.1.5

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

Stadt Viernheim

Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 22f

Verkehrsfuss - Diagramm als Kreis

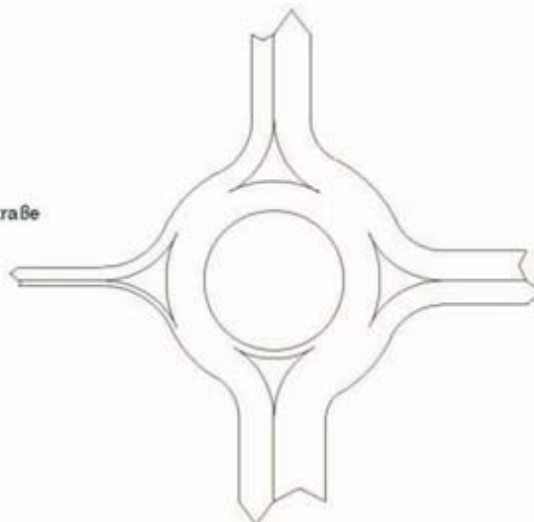
Datei: KP 1 WEI-KAR_17.30-18.30.krs
Projekt: KVP Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße
Projekt-Nummer: KVP WEI - KAR
Knoten: KVP Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße
Stunde: Nachmittagsspitze 17:30 - 18:30

0 500 PKW / h

4 : Karl-Marx-Straße Nord
Qa = 330
Qe = 198
Qc = 269

PKW

1 : Mannheimer Straße
Qa = 121
Qe = 48
Qc = 346



3 : Weinheimer Straße
Qa = 220
Qe = 270
Qc = 329

2 : Karl-Marx-Straße Süd
Qa = 316
Qe = 471
Qc = 78

Sum = 987

KP 1 WEI / KAR: Kostenschätzung

KP Karl-Marx-Str. / Weinheimer Str.

Kostenzusammenstellung (Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz)

STADT VIERNHEIM
Umgestaltung Mannheimer Straße
Kreisverkehr

Kostenschätzung
Grundlage Entwurf M 1:250 08.09.2008

Stand November 2008

Kostengruppe 212 - Abbruchmaßnahmen			
Leistung	Menge / Einheit	Einheitspreis in €	Gesamtkosten
Asphalt fräsen	1000 m ²	8,00	8.000,00 €
Pflaster entfernen/ Asphalt entfernen	1700 m ²	7,50	12.750,00 €
Bordsteine u. Rinne entfernen	720 lfm	9,00	6.480,00 €
Summe			27.230,00 €

Kostengruppe 510 - Geländebearbeitung/Begrünung			
Leistung	Menge / Einheit	Einheitspreis	Gesamtkosten
Grünflächen herstellen u. bepflanzen	320 m ²	25,00	8.000,00 €
Laubbaume liefern u. pflanzen	8 Stck	400,00	3.200,00 €
Auffüllmaterial/ Bodenaustausch	5 m ³	20,00	100,00 €
Mutterboden liefern u. auffüllen	5 m ³	17,50	87,50 €
Summe			11.387,50 €

Kostengruppe 520 - Befestigte Flächen herstellen			
Leistung	Menge / Einheit	Einheitspreis	Gesamtkosten
Bodenaushub für Planum herstellen	650 m ³	30,00	19.500,00 €
Frostschuttschicht liefern u. einbauen	950 m ³	10,00	9.500,00 €
Schottertragschicht liefern u. einbauen	950 m ³	8,00	7.600,00 €
bituminöse Tragschicht herstellen	50 m ²	25,00	1.250,00 €
Asphaltdecke herstellen	1050 m ²	7,00	7.350,00 €
Betonsteinpflasterfläche gelb herstellen	790 m ²	40,00	31.800,00 €
Betonsteinpflasterfläche grau herstellen	110 m ²	40,00	4.400,00 €
Betonsteinrinne 0,3m liefern u. herstellen	260 lfm	45,00	11.700,00 €
Bordsteine	290 lfm	40,00	11.600,00 €
Summe			104.500,00 €

Kostengruppe 530 - Baukonstruktionen in Außenanlagen			
Leistung	Menge / Einheit	Einheitspreis	Gesamtkosten
Sichern/Ändern vorhandener Ver- und Entsorgungsanlagen	1 pausch	4000,00	4.000,00 €
Angleichen von Schiebern/Schächten/Abläufen	10 Stck	100,00	1.000,00 €
Entwässerungseinrichtungen neu	3 Stck	800,00	2.400,00 €
Schaltkästen versetzen	0 pausch	8000,00	0,00 €
Wurzelschutz Baum	4 Stck	120,00	480,00 €
Summe			11.880,00 €

Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 23

KP Karl-Marx-Str. / Weinheimer Str.

Kostenzusammenstellung (Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz)

Kostengruppe 550 - Einbauten in Außenanlagen			
Leistung	Menge / Einheit	Einheitspreis	Gesamtkosten
Baumscheibe liefern und einbauen	8 Stk.	2690,00	21.520,00 €
Pflanzsubstrat liefern u. einbauen	80 m ²	55,00	4.400,00 €
Baumschutzgitter	8 Stk.	450	3.600,00 €
Summe			29.520,00 €

Kostengruppe 590 - Baustelleneinrichtung, sonstiges			
Leistung	Menge / Einheit	Einheitspreis	Gesamtkosten
Baustelleneinrichtung ca. 5 %	psch		9.225,88 €
Summe			9.225,88 €

Zwischensumme Baukosten (anrechenbare Kosten, Netto) 193.743,38 €

Kostengruppe 700 - Baunebenkosten			
Leistung	Menge / Einheit	Einheitspreis	Gesamtkosten
Baunebenkosten ca. 15 %			29.061,51 €
Summe			29.061,51 €

Gesamtsumme	
Summe Kostengruppe 212	27.230,00 €
Summe Kostengruppe 510	11.387,50 €
Summe Kostengruppe 520	104.500,00 €
Summe Kostengruppe 530	11.880,00 €
Summe Kostengruppe 550	29.520,00 €
Summe Kostengruppe 590	9.225,88 €
Summe Kostengruppe 700	29.061,51 €
Gesamtsumme netto	222.804,88 €
zzgl. 10 % Mehrwertsteuer	42.332,93 €
Gesamtsumme brutto	265.137,81 €
zur Rundung	265.000,00 €

WICHTUNG!

Es handelt es sich hier um eine Vorabkostenschätzung, konkrete Zahlen kann erst eine Ausschreibung liefern.

Grunderwerb	19 [m ²]	300 [€/m ²]	5.700,00 €
Zuzüglich noch zu erbringende Planungsleistungen			ca. 12.500,00 €
	Gesamtsumme (Brutto)		283.200,00 €
gerundet	Gesamtsumme (Brutto)		283.000,00 €

Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 25a

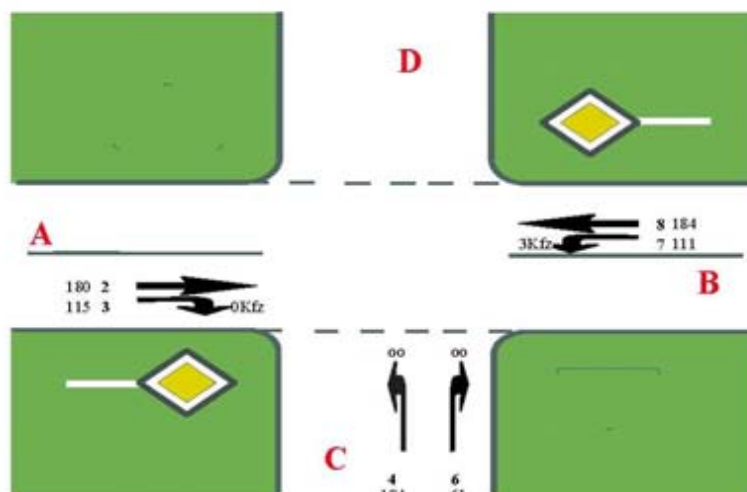
Mittlere Zahl der Halte [-]

Knotenpunktbezeichnung : Weinheimer Straße / Wasserstraße

Nachmittag (15:00 - 19:00 Uhr)

Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\N

Mittlere Zahl der Halte [-]												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
15:00 - 19:00		0,0	0,0	2,2		2,2	1,1	0,0				
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12



A=Weinheimer Straße
C=Weinheimer Straße
B=Wasserstraße
D=

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung Stadt Viernheim

Bearbeiter : Lo

29.03.2012 12:32:53

Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 25b

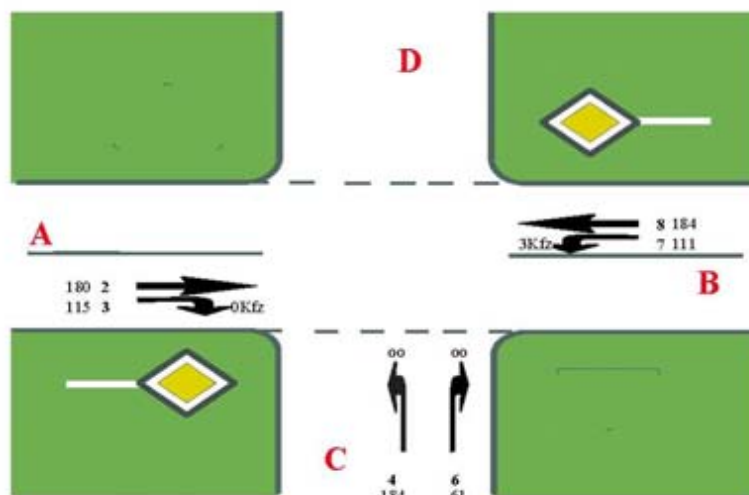
Qualitätstufe des Verkehrsablaufs (QSV)

Knotenpunktbezeichnung : Weinheimer Straße / Wasserstraße

Nachmittag (15:00 - 19:00 Uhr)

Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\N

Qualitätstufe des Verkehrsablaufs (QSV)												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
15:00 - 19:00		A	A	B		B	A	A				
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Qualitätstufe des Verkehrsablaufs (QSV)												



A=Weinheimer Straße
C=Weinheimer Straße
B=Wasserstraße
D=

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung Stadt Viernheim

Bearbeiter : Lo 29.03.2012 12:33:09

Baustein 1 - Innenstadttring

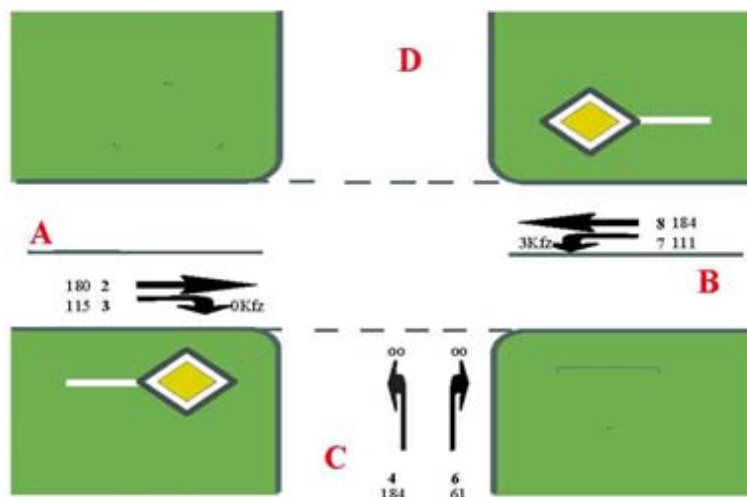
Anlage 25c

Mittlere Rückstaulängen [Kfz]

Knotenpunktbezeichnung : Weinheimer Straße / Wasserstraße
Nachmittag (15:00 - 19:00 Uhr)

Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\M

Mittlere Rückstaulängen [Kfz]												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
15:00 - 19:00		0,0	0,0	1,0		0,3	0,1	0,0				
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12



A= Weinheimer Straße
C= Weinheimer Straße
B= Wasserstraße
D=

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung Stadt Viernheim

Bearbeiter : Lo 29.03.2012 12:32:33

Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 25d

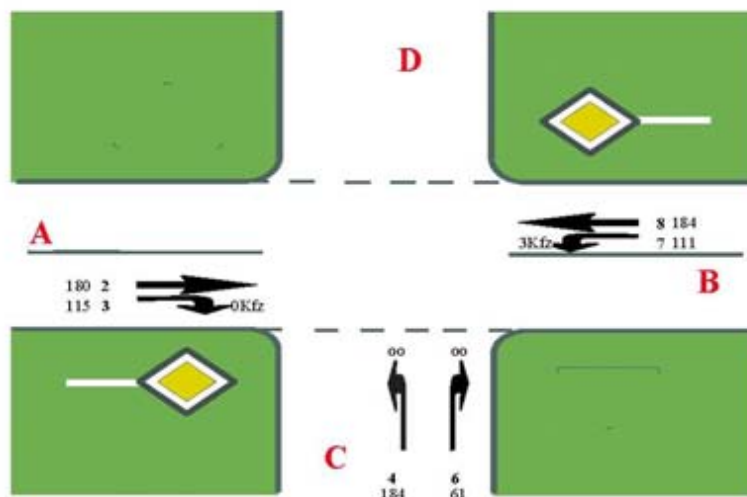
Mittlere Verlustzeiten [sec] (= Wartezeiten + 8 sec)

Knotenpunktbezeichnung : Weinheimer Straße / Wasserstraße

Nachmittag (15:00 - 19:00 Uhr)

Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\M

Mittlere Verlustzeiten [sec] (= Wartezeiten + 8 sec)												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
15:00 - 19:00		0,0	0,0	27,6		23,4	12,6	0,0				
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12



A=Weinheimer Straße
C=Weinheimer Straße
B=Wasserstraße
D=

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung Stadt Viernheim

Bearbeiter : Lo 29.03.2012 12:32:12

Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 25e

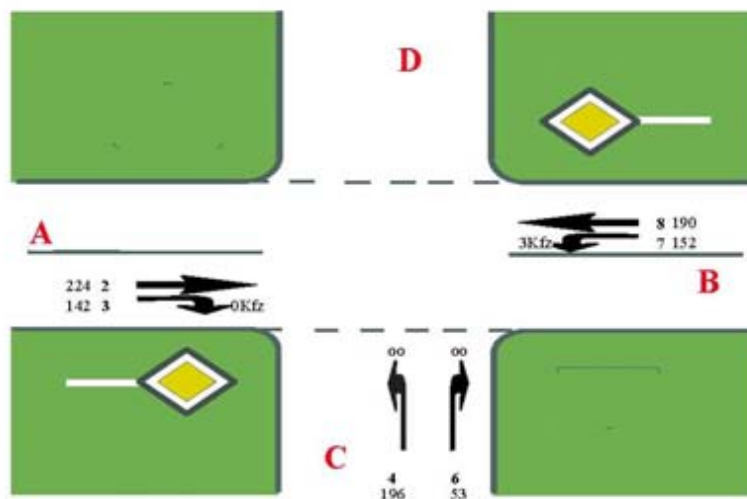
Mittlere Zahl der Halte [-]

Knotenpunktbezeichnung : Weinheimer Straße / Wasserstraße

Nachmittagsspitze (17:30 - 18:30 Uhr)

Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\M

Mittlere Zahl der Halte [-]												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
17:30 - 18:30		0,0	0,0	3,6		3,7	1,2	0,0				
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12



A= Weinheimer Straße
C= Weinheimer Straße
B= Wasserstraße
D=

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung Stadt Viernheim

Bearbeiter : Lo 29.03.2012 12:25:41

Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 25f

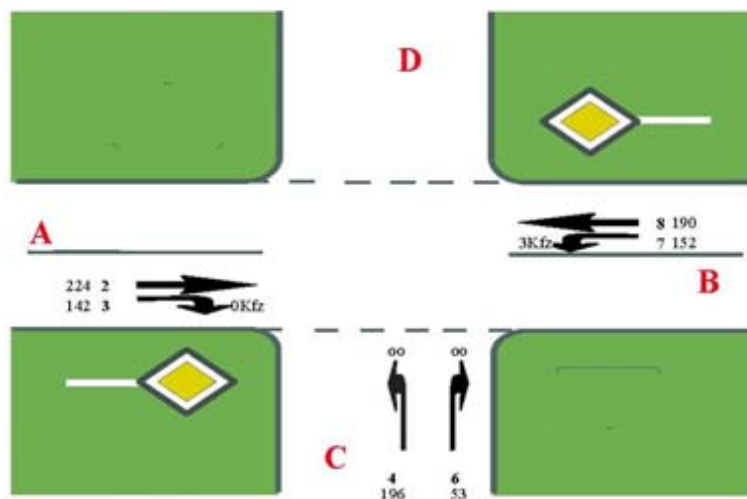
Qualitätstufe des Verkehrsablaufs (QSV)

Knotenpunktbezeichnung : Weinheimer Straße / Wasserstraße

Nachmittagsspitze (17:30 - 18:30 Uhr)

Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\M

Qualitätstufe des Verkehrsablaufs (QSV)												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
17:30 - 18:30		A	A	D		D	A	A				
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12



A=Weinheimer Straße
C=Weinheimer Straße
B=Wasserstraße
D=

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung Stadt Viernheim

Bearbeiter : Lo 29.03.2012 12:25:58

Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 25g

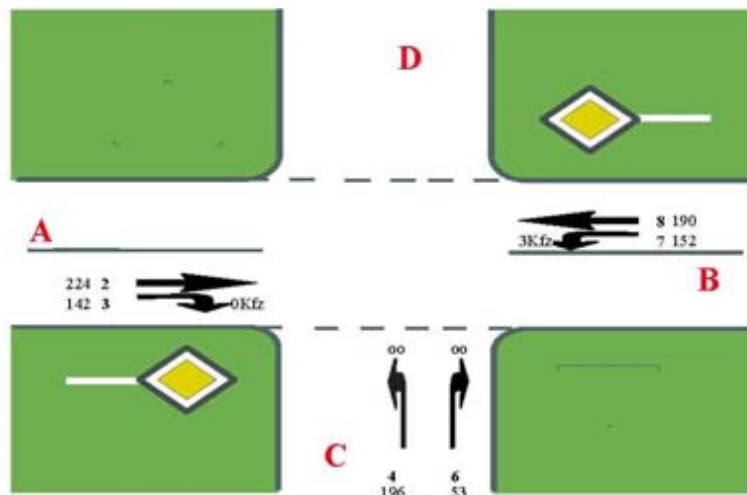
Mittlere Rückstaulängen [Kfz]

Knotenpunktbezeichnung : Weinheimer Straße / Wasserstraße

Nachmittagsspitze (17:30 - 18:30 Uhr)

Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\M

Mittlere Rückstaulängen [Kfz]												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
17:30 - 18:30		0,0	0,0	2,1		0,5	0,2	0,0				
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12



A= Weinheimer Straße
C= Weinheimer Straße
B= Wasserstraße
D=

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung Stadt Viernheim

Bearbeiter : Lo 29.03.2012 12:25:19

Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 25h

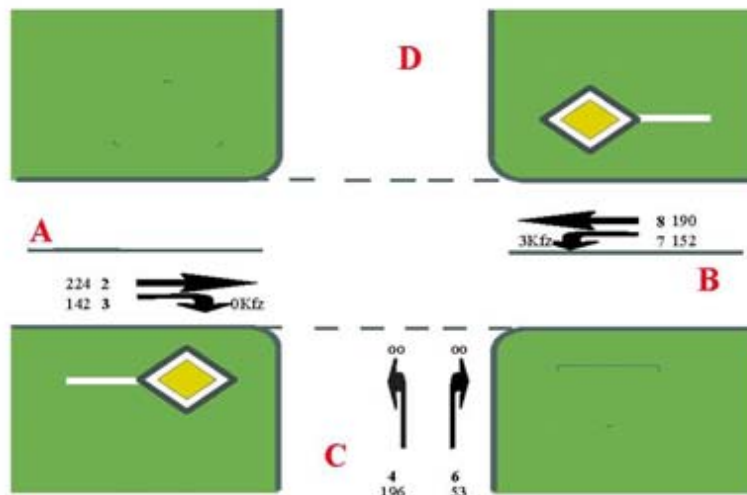
Mittlere Verlustzeiten [sec] (= Wartezeiten + 8 sec)

Knotenpunktbezeichnung : Weinheimer Straße / Wasserstraße

Nachmittagsspitze (17:30 - 18:30 Uhr)

Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\M

Mittlere Verlustzeiten [sec] (= Wartezeiten + 8 sec)												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
17:30 - 18:30		0,0	0,0	47,6		39,6	13,5	0,0				
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12



A=Weinheimer Straße
C=Weinheimer Straße
B=Wasserstraße
D=

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung Stadt Viernheim


Bearbeiter : Lo 29.03.2012 12:24:54

**Unfallgeschehen Viernheim,
KP 2 Weinheimer Straße / Wasserstraße**

Jahr	Unfallart	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2006	2 x Einbiegen/Kreuzen 1 x Sonstiger-Unfall	1	1
2007	6 x Einbiegen/Kreuzen	0	3
2008	6 x Einbiegen/Kreuzen	1	3
2009	4 x Einbiegen/Kreuzen, 1x Unfall im Längsverkehr	0	1
2010	3 x Einbiegen/Kreuzen	0	1
2011	6 x Einbiegen/Kreuzen	0	0
Gesamt	29	2	9

Baustein 1 - Innenstadtring

Anlage 27a

HBS 2001, Formblatt 3a: Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes (ohne Fußgänger)								
			Datum:		KVP WEI-WAS.krs			
			Kreisverkehrsplatz:		KVP Weirheimer Straße / Wasserstraße (KVP WEI-WAS) KVP Weirheimer Straße / Wasserstraße			
Stunde:		Nachmittag 15:00 - 19:00						
Zielvorgaben:		Mittlere Wartezeit:		w = 45 s		Qualitätsstufe D		
Matrix der Ströme/Verkehrsstärken [Fz/h]								
von Zufahrt	nach Zufahrt						Summe der Verkehrsstärken in der Zufahrt q_{0j}	Summe der Verkehrsstärken im Kreis q_{0j}
	1	2	3	4	5	6		
	1	2	3	4	5	6	7	8
1	0	115	181	-	-	-	296	111
2	185	0	51	-	-	-	246	181
3	184	111	0	-	-	-	295	185
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geometrische Randbedingungen								
Zufahrt (Straßenname)	Zufahrt-Nr.	Verkehrstrom (Z=Zufahrt, K=Kreis)		Anzahl der Fahrstreifen (1/2/3)				
				9				
Weirheimer Straße Süd	1	Z ₁		1				
		K ₁		1				
Weirheimer Straße Ost	2	Z ₂		1				
		K ₂		1				
Wasserstraße	3	Z ₃		1				
		K ₃		1				
-	-	Z ₄		-				
-	-	K ₄		-				
-	-	Z ₅		-				
-	-	K ₅		-				
-	-	Z ₆		-				
-	-	K ₆		-				

Verkehrsentwicklungsplan Maßnahmenkatalog 2012



Baustein 1 - Innenstadtring

Anlage 27b

HBS 2001, Formblatt 3b: Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes (ohne Fußgänger)									
		Datum:		KVP WEI-WAS.krs					
		Kreisverkehrsplatz:		KVP Weinheimer Straße / Wasserstraße (KVP WEI-WAS) KVP Weinheimer Straße / Wasserstraße					
		Stunde:		Nachmittag 15:00 - 19:00					
		Zielvorgaben:		Mittlere Wartezeit $w = 45$ s. Qualitätsstufe D					
Verkehrsstärken									
Zufahrt	Verkehrsstrom	$q_{kw,j}$ [Pkw/h]	$q_{Lw,j}$ [Lkw/h]	$q_{Z,j}$ [Lzf/h]	$q_{K,j}$ [Kr/h]	$q_{rad,j}$ [Rad/h]	$q_{F,j}$ [Fz/h]	$q_{PE,j}$ [Pkw-E/h]	$q_{FG,j}$ [Fg/h]
-	-	10	11	12	13	14	15	16	17
1	Z ₁	296	0	0	0	0	296	296	70
	K ₁	111	0	0	0	0	111	111	-
2	Z ₂	246	0	0	0	0	246	246	70
	K ₂	181	0	0	0	0	181	181	-
3	Z ₃	295	0	0	0	0	295	295	70
	K ₃	185	0	0	0	0	185	185	-
4	Z ₄	-	-	-	-	-	-	-	-
	K ₄	-	-	-	-	-	-	-	-
5	Z ₅	-	-	-	-	-	-	-	-
	K ₅	-	-	-	-	-	-	-	-
6	Z ₆	-	-	-	-	-	-	-	-
	K ₆	-	-	-	-	-	-	-	-
Bestimmung der Kapazität									
Zufahrt	Verkehrsstärken		Grundkapazität	Abminderungsfaktor	Kapazität				
	$q_{Z,j}$ [Pkw-E/h] (Sp. 16)	$q_{K,j}$ [Pkw-E/h] (Sp. 16)	G_j [Pkw-E/h] (Abb. 7-17)	für Fußgänger f _f [-] (Abb. 7-18a, 7-18b)	C_j [Pkw-E/h] (Gl. 7-20)				
	18	19	20	21	22				
1	296	111	1109	-	1109				
2	246	181	1042	-	1042				
3	295	185	1036	-	1036				
4	-	-	-	-	-				
5	-	-	-	-	-				
6	-	-	-	-	-				
Beurteilung der Verkehrsqualität									
Zufahrt	Kapazitätsreserve	mittlere Wartezeit	Vergleich mit der angestrebten Wartezeit		Qualitätsstufe				
	R_j [Pkw-E/h] (Gl. 7-21)	w_j [s] (Abb. 7-19, Tab. 7-1)	Wartezeit w		OSV [-]				
	23	24	25		26				
1	813	4	45		A				
2	796	5	45		A				
3	743	5	45		A				
4	-	-	-		-				
5	-	-	-		-				
6	-	-	-		-				
Erreichbare Qualitätsstufe OSV _{ges} :					A				

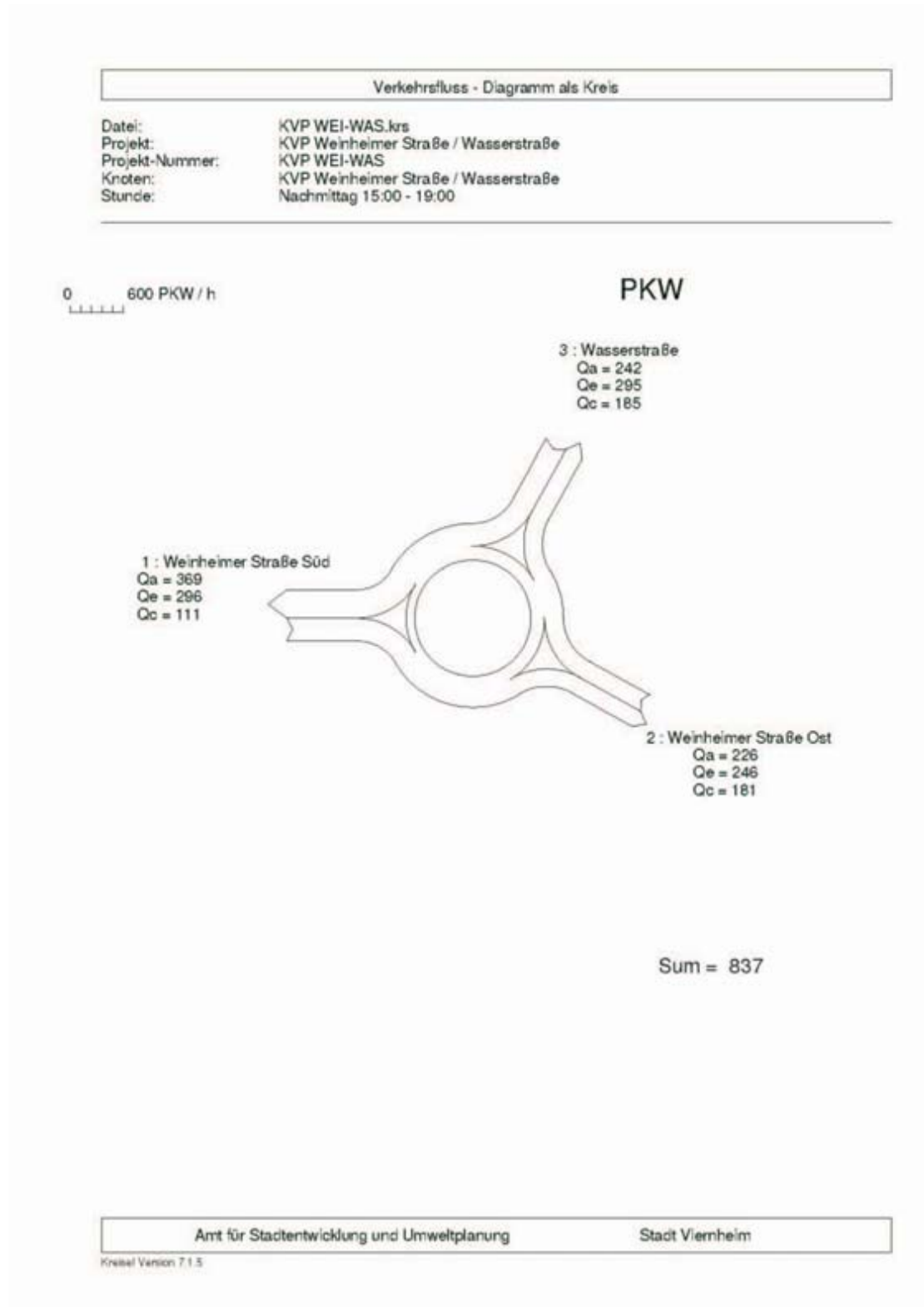
Kreisell Version 7.1.5

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

Stadt Viernheim

Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 27c



Verkehrsentwicklungsplan Maßnahmenkatalog 2012



Baustein 1 - Innenstadtring

Anlage 27d

HBS 2001, Formblatt 3a: Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes (ohne Fußgänger)								
	Date:		KP 2_WEI-WAS_17.30-18.30.krs					
	Kreisverkehrsplatz:		KVP Weirheimer Straße / Wasserstraße (KVP WEI-WAS) KVP Weirheimer Straße / Wasserstraße					
	Stunde:		Nachmittagspitze 17:30 - 18:30					
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit:		w = 45 s		Qualitätsstufe D			
Matrix der Ströme/Verkehrsstärken [Fz/h]								
von Zufahrt	nach Zufahrt						Summe der Verkehrsstärken in der Zufahrt q_{Zj}	Summe der Verkehrsstärken im Kreis q_{Kj}
	1	2	3	4	5	6	7	8
1	0	142	224	-	-	-	366	152
2	196	0	53	-	-	-	249	224
3	190	152	0	-	-	-	342	196
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geometrische Randbedingungen								
Zufahrt (Straßenname)	Zufahrt-Nr.	Verkehrstrom (Z=Zufahrt, K=Kreis)		Anzahl der Fahrstreifen (1/2/3)				
				9				
Weirheimer Straße Süd	1	Z ₁		1				
		K ₁		1				
Weirheimer Straße Ost	2	Z ₂		1				
		K ₂		1				
Wasserstraße	3	Z ₃		1				
		K ₃		1				
-	-	Z ₄		-				
		K ₄		-				
-	-	Z ₅		-				
		K ₅		-				
-	-	Z ₆		-				
		K ₆		-				

Kreisell Version 7.1.5

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

Stadt Viernheim

Verkehrsentwicklungsplan Maßnahmenkatalog 2012



Baustein 1 - Innenstadtring

Anlage 27e

HBS 2001, Formblatt 3b: Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes (ohne Fußgänger)										
		Datei:	KP_2_WEI-WAS_17.30-18.30.krs							
		Kreisverkehrsplatz:	KVP Weinheimer Straße / Wasserstraße (KVP WEI-WAS) KVP Weinheimer Straße / Wasserstraße							
		Stunde:	Nachmittagspitze 17:30 - 18:30							
		Zielvorgaben:	Mittlere Wartezeit: $w = 45$ s Qualitätsstufe D							
Verkehrsstärken										
Zufahrt	Verkehrsstrom	$Q_{Pkw,i}$ [Pkw/h]	Q_{Lkw} [Lkw/h]	Q_{Lz} [Lz/h]	Q_{Kfz} [Kfz/h]	Q_{Rad} [Rad/h]	Q_{Fz} [Fz/h]	Q_{PE} [Pkw-E/h]	Q_{Fg} [Fg/h]	
-	-	10	11	12	13	14	15	16	17	
1	Z ₁	366	0	0	0	0	366	366	70	
	K ₁	152	0	0	0	0	152	152	-	
2	Z ₂	249	0	0	0	0	249	249	70	
	K ₂	224	0	0	0	0	224	224	-	
3	Z ₃	342	0	0	0	0	342	342	70	
	K ₃	196	0	0	0	0	196	196	-	
4	Z ₄	-	-	-	-	-	-	-	-	
	K ₄	-	-	-	-	-	-	-	-	
5	Z ₅	-	-	-	-	-	-	-	-	
	K ₅	-	-	-	-	-	-	-	-	
6	Z ₆	-	-	-	-	-	-	-	-	
	K ₆	-	-	-	-	-	-	-	-	
Bestimmung der Kapazität										
Zufahrt	Verkehrsstärken		Grundkapazität		Abminderungsfaktor		Kapazität			
	q_{Lz} [Pkw-E/h] (Sp. 16)	q_{Lk} [Pkw-E/h] (Sp. 16)	G_i [Pkw-E/h] (Abb. 7-17)		für Fußgänger f_i [-] (Abb. 7-16a, 7-16b)		C_i [Pkw-E/h] (Gl. 7-20)			
	18	19	20		21		22			
1	366	152	1070		-		1070			
2	249	224	1001		-		1001			
3	342	196	1026		-		1026			
4	-	-	-		-		-			
5	-	-	-		-		-			
6	-	-	-		-		-			
Beurteilung der Verkehrsqualität										
Zufahrt	Kapazitätsreserve		mittlere Wartezeit		Vergleich mit der		Qualitätsstufe			
	R_i [Pkw-E/h] (Gl. 7-21)		w_i [s] (Abb. 7-19, Tab. 7-1)		angestrebten Wartezeit w		OSV [-]			
	23		24		25		26			
1	704		5		45		A			
2	752		5		45		A			
3	686		5		45		A			
4	-		-		-		-			
5	-		-		-		-			
6	-		-		-		-			
Erreichbare Qualitätsstufe OSV _{ges} :							A			

Kreisell Version 7.1.5

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

Stadt Viernheim

Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 27f

Verkehrsfuss - Diagramm als Kreis

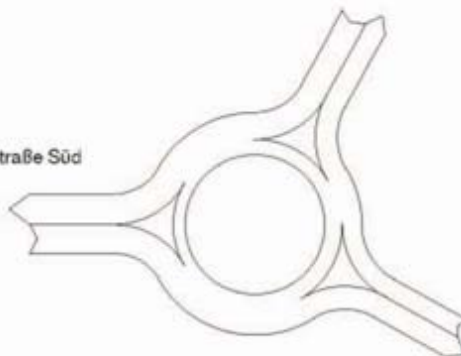
Datei: KP 2 WEI-WAS 17.30-18.30.krs
Projekt: KVP Weinheimer Straße / Wasserstraße
Projekt-Nummer: KVP WEI-WAS
Knoten: KVP Weinheimer Straße / Wasserstraße
Stunde: Nachmittagsspitze 17:30 - 18:30

0 700 PKW / h

PKW

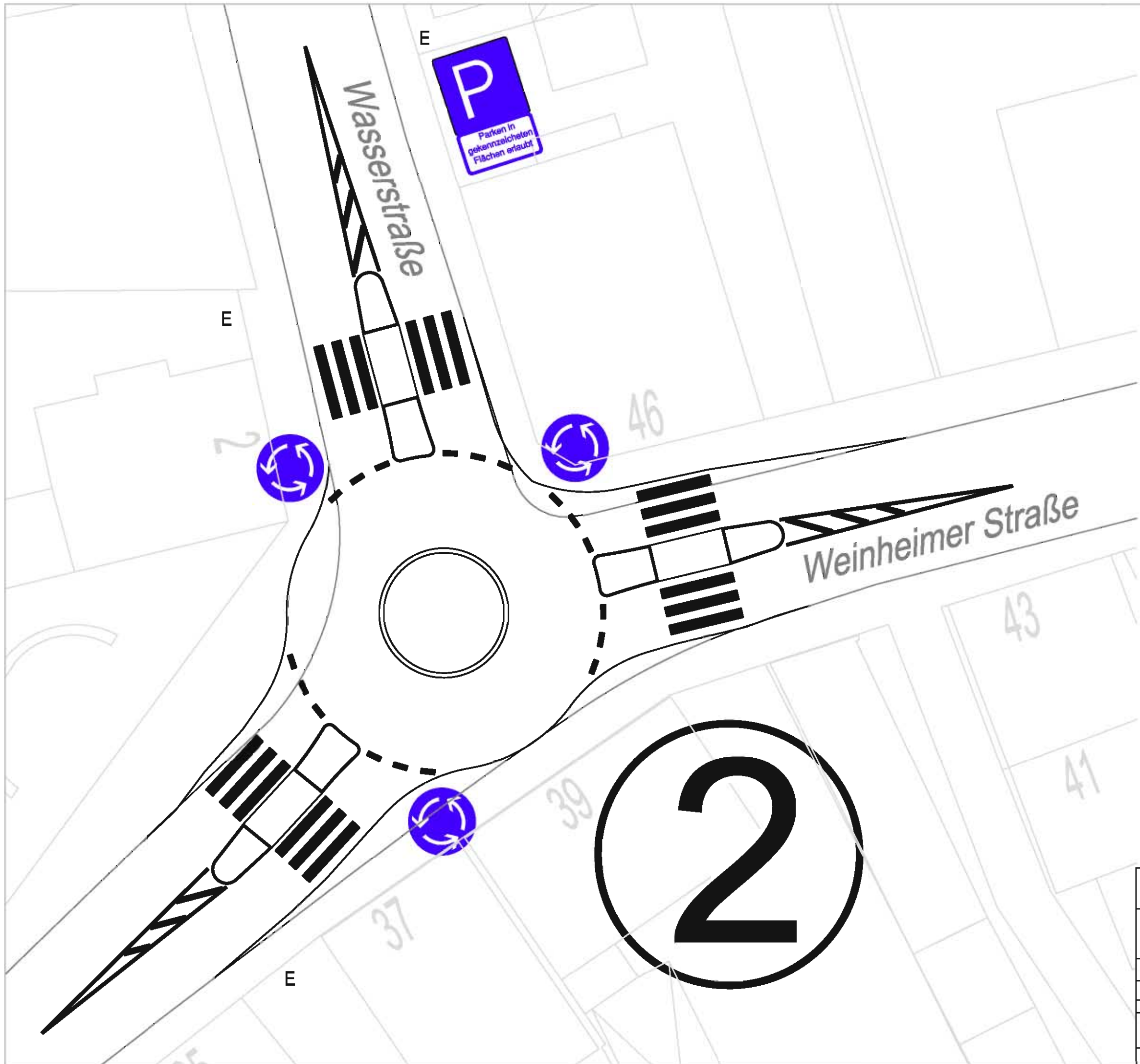
3 : Wasserstraße
Qa = 277
Qe = 342
Qc = 196

1 : Weinheimer Straße Süd
Qa = 386
Qe = 366
Qc = 152



2 : Weinheimer Straße Ost
Qa = 294
Qe = 249
Qc = 224

Sum = 957



Amt für Stadtentwicklung
und Umweltplanung

STADT VIERNHEIM

Verkehrsentwicklungsplan 2012 -
Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadttring: Anlage 28
KP 2 - Weinheimer Straße. / Wasserstraße

M. 1:200 AZ.: 61.41 VEP

Datum: 07/2012 Bearbeiter: Lo/S

Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			

K:\Dok4_Verkehr1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP
Innenstadttring...

KP 2 WEI / WAS: Kostenschätzung Mini-KVP

KP Wasserstraße / Weinheimer Str.

Kostenschätzung

Variante 1: IST-Bestand bleibt erhalten

Ist - Zustand bleibt erhalten! Keine kostenintensiven Umbaukosten!

Masse	Einheit	EP	GP
Summe (Netto):			0,00 €
19% Mehrwertsteuer			0,00 €
Summe (Brutto):			0,00 €

Variante 2: mit Umbau in einen KVP (Durchmesser 17 Meter)

Umbau in einen Kreisverkehrsplatz:

Masse	Einheit	EP	GP
1) Kreisverkehrsplatz ø 17 Meter (ca.750 m ²): Anzahl = 1	750,00 [m ²]	155,00 €	116.250,00 €
2) Beleuchtung des Kreisverkehrsplatz (geschätzt!) Anzahl = 1	1,00 [Stück]	psch.	20.000,00 €
Summe (Netto):			136.250,00 €
19% Mehrwertsteuer			25.887,50 €
Summe (Brutto):			162.137,50 €
gerundet Summe (Brutto):			160.000,00 €
3) Zuzüglich Planungsleistungen		ca.	18.000,00 €
Gesamtsumme (Brutto)			178.000,00 €

Es handelt sich hier um eine Vorabkostenschätzung, konkrete Zahlen kann erst eine Ausschreibung liefern!

Anlage 30



Amr für Stadtentwicklung
und Umweltplanung 

Verkehrsentwicklungsplan 2012 -
Maßnahmenkatalog

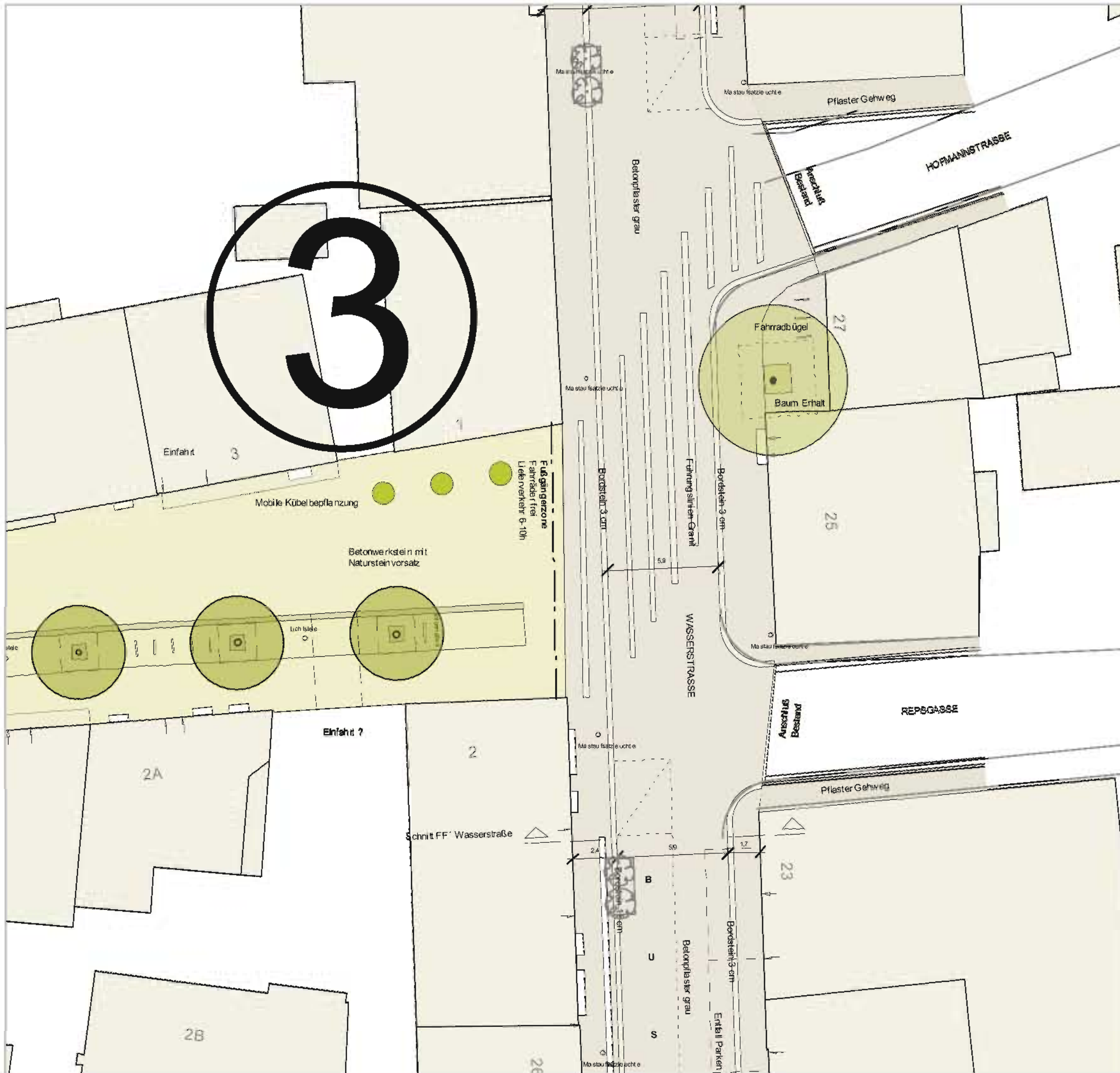
Baustein I - Innenstadt: Anlage 30
KP 3 - Wiesenstraße / Luftstraße

M. 1:200	AZ: 61.41 VEP		
Datum: 07.2012	Bearbeiter: Lohr		
Anderung:	Inhalt:	Bemerkungen:	Datum:
1			
2			


K:\Data_Verkehr\1_Gemeinverkehr\Verkehrsentwicklungsplan\2012\Maßnahmenkatalog\BausteinI\Anlage30\Anlage30.dwg

**Unfallgeschehen Viernheim,
KP 3 Wasserstraße / Hofmannstraße / Rathausstraße**

Jahr	Unfallart	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2006	1 x Unfall im Längsverkehr	0	0
2007	1 x Sonstiger Unfall, 1 x Einbiegen/Kreuzen	0	0
2008	1 x Sonstiger Unfall	0	0
2009	1 x Fahr Unfall	0	1
2010	0	0	0
2011	1 x Überschreiten-Unfall	0	0
Gesamt	6	0	1




Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

 **STADT MERNHEIM**

Verkehrsentwicklungsplan 2012 -
Maßnahmenkatalog


Baustein I - Innenstadtring: Anlage 32
KP 3 - Rathausstraße / Wasserstraße

M. 1:200	AZ.: 61.41 VEP	
Datum: 06/2012	Bearbeiter: LWS	
Änderung:	Index Bemerkungen: Datum	
a		
b		



K3Dok4_Verkehr1_Gesamverkehrsplan/Verkehrsentwicklungsplan(VEP)/Maßnahmenkatalog/Planunterlagen/KP Innenstadtring...



Amt für Stadtentwicklung
 und Umweltplanung
 

Verkehrsentwicklungsplan 2012 -
 Maßnahmenkatalog

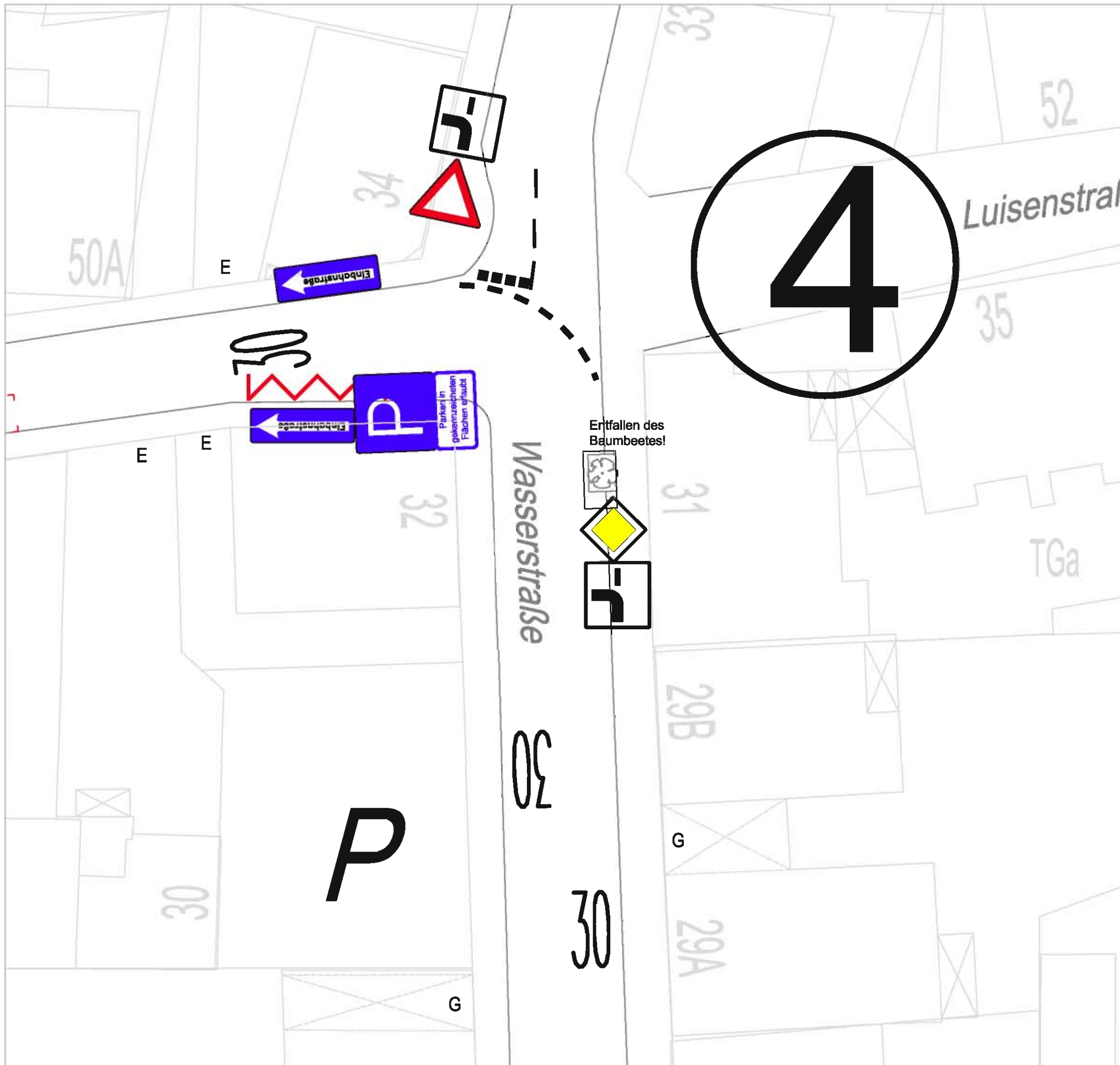
Beustein I - Innenstadt: Anlage 33
 KP 4 - Weissenstraße / Luisenstraße


M. 1:200	AZ: 81.41 VEP	
Datum: 07/2012	Bearbeiter: LWS	
Änderung:	Bemerkung:	Datum:
a		
b		

KOZ001_V010011_Datenbankverwaltung/Verkehrsentwicklungsplan/VEP/MA/Verkehrsentwicklungsplan/Anlage33/Anlage33_V010011.dwg

**Unfallgeschehen Viernheim,
KP 4 Wasserstraße / Luisenstraße**

Jahr	Unfallart	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2006	1 x Ruhender Verkehr	0	0
2007	1 x Ruhender Verkehr	0	0
2008	0	0	0
2009	0	0	0
2010	0	0	0
2011	0	0	0
Gesamt	2	0	0



Amt für Stadtentwicklung
 und Umweltplanung
 
 STADT VIERNHEIM

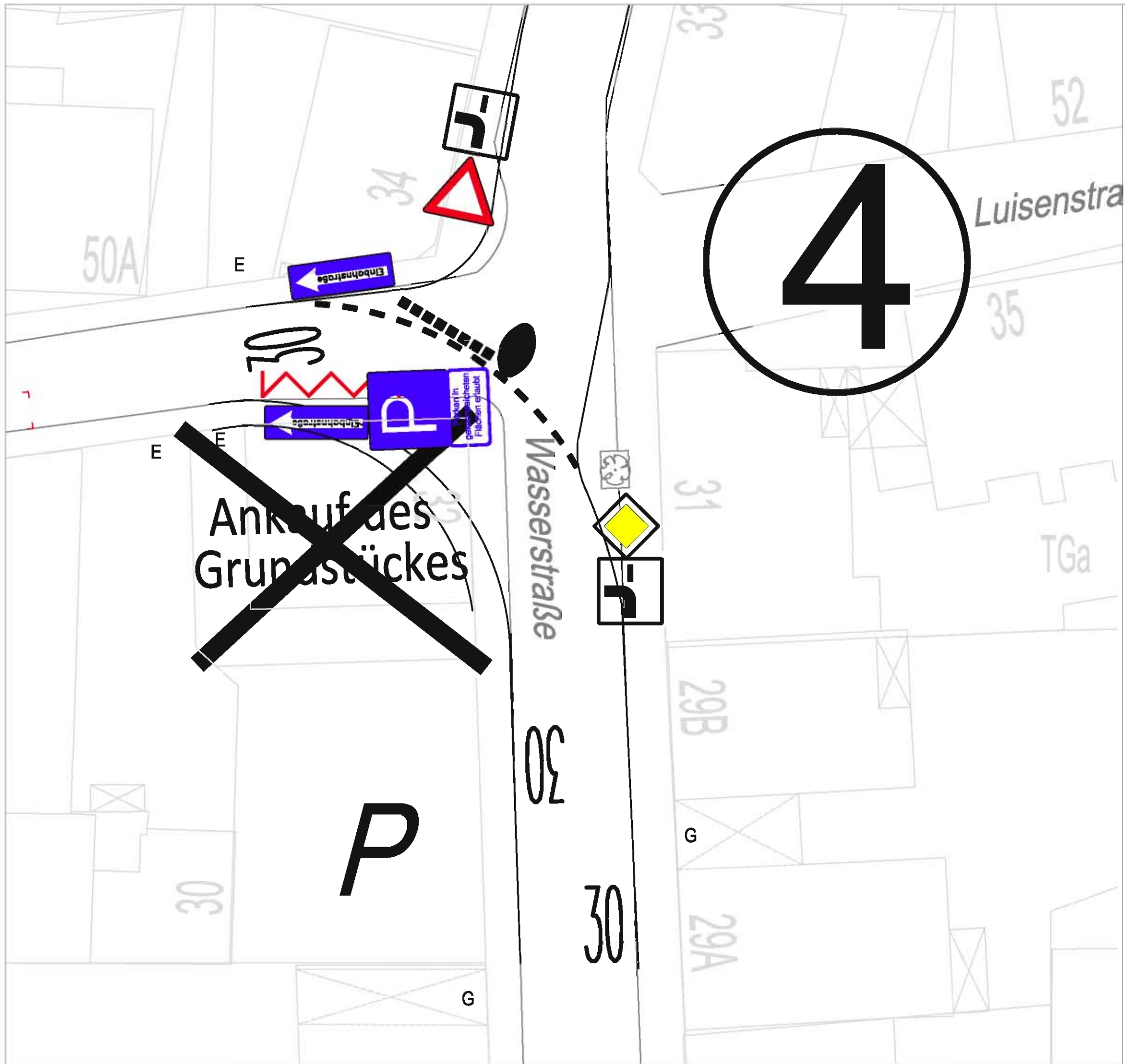
Verkehrsentwicklungsplan 2012 -
 Maßnahmenkatalog


Baustein I - Innenstadttring; Anlage 35
 KP 4 - Variante 1 - Wasserstraße / Luisenstraße

M. 1:200	AZ.: 61.41 VEP
Datum: 09/2012	Bearbeiter: LofS

Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			

K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\VP
 Innenstadttring...



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung  STADT VIERNHEIM

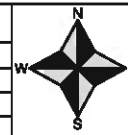
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadt: Anlage 36
 KP 4 - Variante 2- Wasserstraße / Luisenstraße

M. 1:200 AZ.: 61.41 VEP

Datum: 07/2012 Bearbeiter: Lo/S

Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			



K:\Dok4_Verkehr1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP Innenstädting...

KP 4 WAS / LUI: Kostenschätzung Variante 1

KP Wasserstraße / Luisenstraße

Kostenschätzung

Variante 1: ohne Umbau und Grunderwerb

Markierung:

		Masse	Einheit	EP	GP
1)	Schmalstrich unterbrochen 0,12 m (2:1:2) Anzahl = 3 Länge = 1,50	14,00	[m]	5,70 €	79,80 €
2)	Schmalstrich unterbrochen 0,25 m (1:1:1) Anzahl = 7 Länge = 0,75	43,00	[m]	11,70 €	503,10 €
3)	Wartelinie unterbrochen 0,50 m (2:1:2) Anzahl = 4 Länge = 0,50	10,00	[m]	19,16 €	191,60 €
5)	Vorhandene Markierung entfernen (feinfräsen) Anzahl = 0	0,00	[m]	8,00 €	0,00 €
6)	StVO-Beschilderung			wird separat aufgeführt	

Umbau Baumscheibe:

1)	Entfernen der Baumscheibe - Herstellung Straßenraum Anzahl = 5	5,00	[m ²]	150,00 €	750,00 €
----	---	------	-------------------	----------	----------

Summe (Netto):				1.524,50 €	
19% Mehrwertsteuer				289,66 €	
Summe (Brutto):				1.814,16 €	

KP 4 WAS / LUI: Kostenschätzung Variante 2

KP Wasserstraße / Luisenstraße


Kostenschätzung

Variante 2: mit Umbau und Grunderwerb

			Masse	Einheit	EP	GP
<i>Grunderwerb:</i>						
1)	Wasserstraße 32 Grundfläche = 225,54 (Bodenrichtwert ca. 300 €/m ²)		225,54 [m ²]		300,00 €	67.662,00 €
2)	Gebäude Wasserstraße 32				Schätzung nicht möglich	
<i>Markierung:</i>						
1)	Schmalstrich unterbrochen 0,12 m (2:1:2) Anzahl = 3 Länge = 1,50		4,50 [m]		5,70 €	25,65 €
2)	Schmalstrich unterbrochen 0,25 m (1:1:1) Anzahl = 12 Länge = 0,75		9,00 [m]		11,70 €	105,30 €
3)	Wartelinie unterbrochen 0,50 m (2:1:2) Anzahl = 8 Länge = 0,50		4,00 [m]		19,16 €	76,64 €
<i>Freiraumgestaltung:</i>						
1)	Anlegen der erworbenen Freifläche im Kurveninneren Anzahl = 1		1,00 [Stück]		psch.	10.000,00 €
<i>Gehwegumbau:</i>						
1)	Mittelinsel herstellen Anzahl = 1		5,00 [m ²]		300,00 €	1.500,00 €
2)	Gehweg herstellen Anzahl = 55		55,00 [m ²]		125,00 €	6.875,00 €
3)	Straße herstellen Anzahl = 45		45,00 [m ²]		155,00 €	6.975,00 €
Summe (Netto):						93.219,59 €
19% Mehrwertsteuer						17.711,72 €
Summe (Brutto):						110.931,31 €
(ohne Wertermittlung des Gebäudes)						

Es handelt sich hier um eine Vorabkostenschätzung, konkrete Zahlen kann erst eine Ausschreibung liefern!



Amt für Stadtentwicklung
 und Umweltplanung
 

Verkehrsentwicklungsplan 2012 -
 Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadtring: Anlage 39
 10° 5 - Lilienstraße / Kottlerstraße

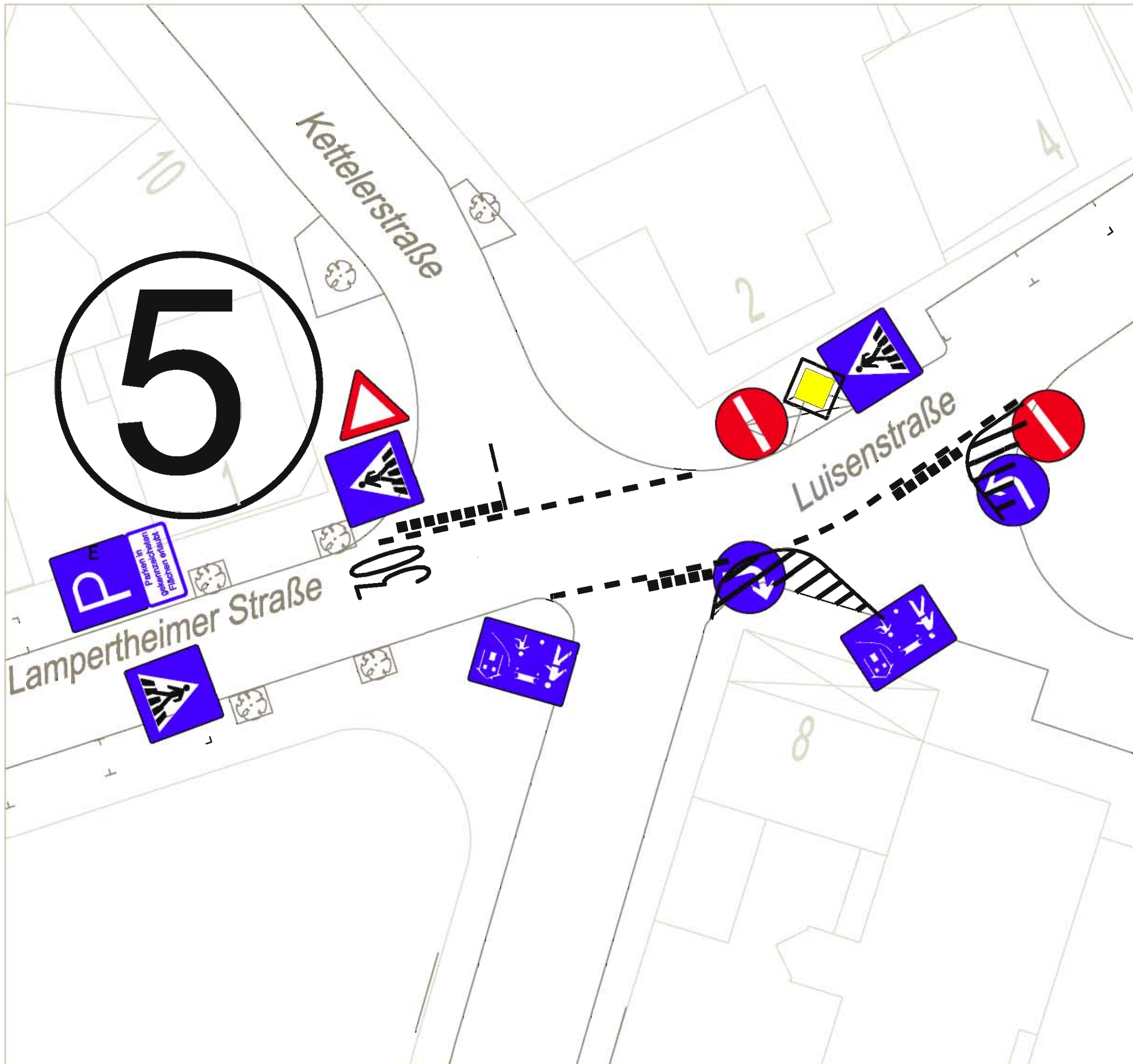
M. 1:200 AZ.: 61.41 VEP

Druck: 07/2012	Besteller: LUB		
Anw.: 1	Bemerkung:		Datum:
2			

P:\104_Verkehr1_Querschnitt\Verkehrsentwicklungsplan\Maßnahmenkatalog\Planblätter\10° 5 - Lilienstraße -

**Unfallgeschehen Viernheim,
KP 5 Luisenstraße / Kettelerstraße**

Jahr	Unfallart	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2006	0	0	0
2007	0	0	0
2008	0	0	0
2009	1 x Einbiegen/Kreuzen	0	0
2010	0	0	0
2011	1 x Einbiegen/Kreuzen	1	0
Gesamt	2	1	0



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung  STADT VIERNHEIM

Verkehrsentwicklungsplan 2012 -

Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadttring: Anlage 41
 KP 5 - Luisenstraße / Ketteler Straße

M. 1:200 AZ.: 61.41 VEP

Datum: 07/2012 Bearbeiter: LofS

Änderung:	Index:	Bemerkungen:	Datum:
a			
b			




KP 5 LUI / KET: Kostenschätzung

KP Luisenstraße / Kettelerstraße

Kostenschätzung

			Masse	Einheit	EP	GP
<i>Markierung:</i>						
1)	Schmalstrich unterbrochen 0,12 m (2:1:2) Anzahl = 2 Länge = 1,50		4,00	[m]	5,70 €	22,80 €
2)	Schmalstrich unterbrochen 0,25 m (1:1:1) Anzahl = 27 Länge = 0,75		60,00	[m]	11,70 €	702,00 €
3)	Wartelinie unterbrochen 0,50 m (2:1:2) Anzahl = 17 Länge = 0,50		23,00	[m]	19,16 €	440,68 €
4)	Sperrfläche 0,12 m Anzahl = 21		21,00	[m]	19,16 €	402,36 €
5)	Sperrfläche 0,25 m Anzahl = 15		15,00	[m]	19,16 €	287,40 €
6)	Vorhandene Markierung entfernen (leinfräsen) Anzahl = 8		8,00	[m]	8,00 €	64,00 €
7)	StVO-Beschilderung					wird separat aufgeführt
Summe (Netto):						1.919,24 €
19% Mehrwertsteuer						364,66 €
Summe (Brutto):						<u>2.283,90 €</u>



Amt für Stadtentwicklung
 und Umweltplanung
 

Verkehrsentwicklungsplan 2012 -
 Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadt: Anlage 43
 KP 6 - Lampertheimer Straße / Annastraße

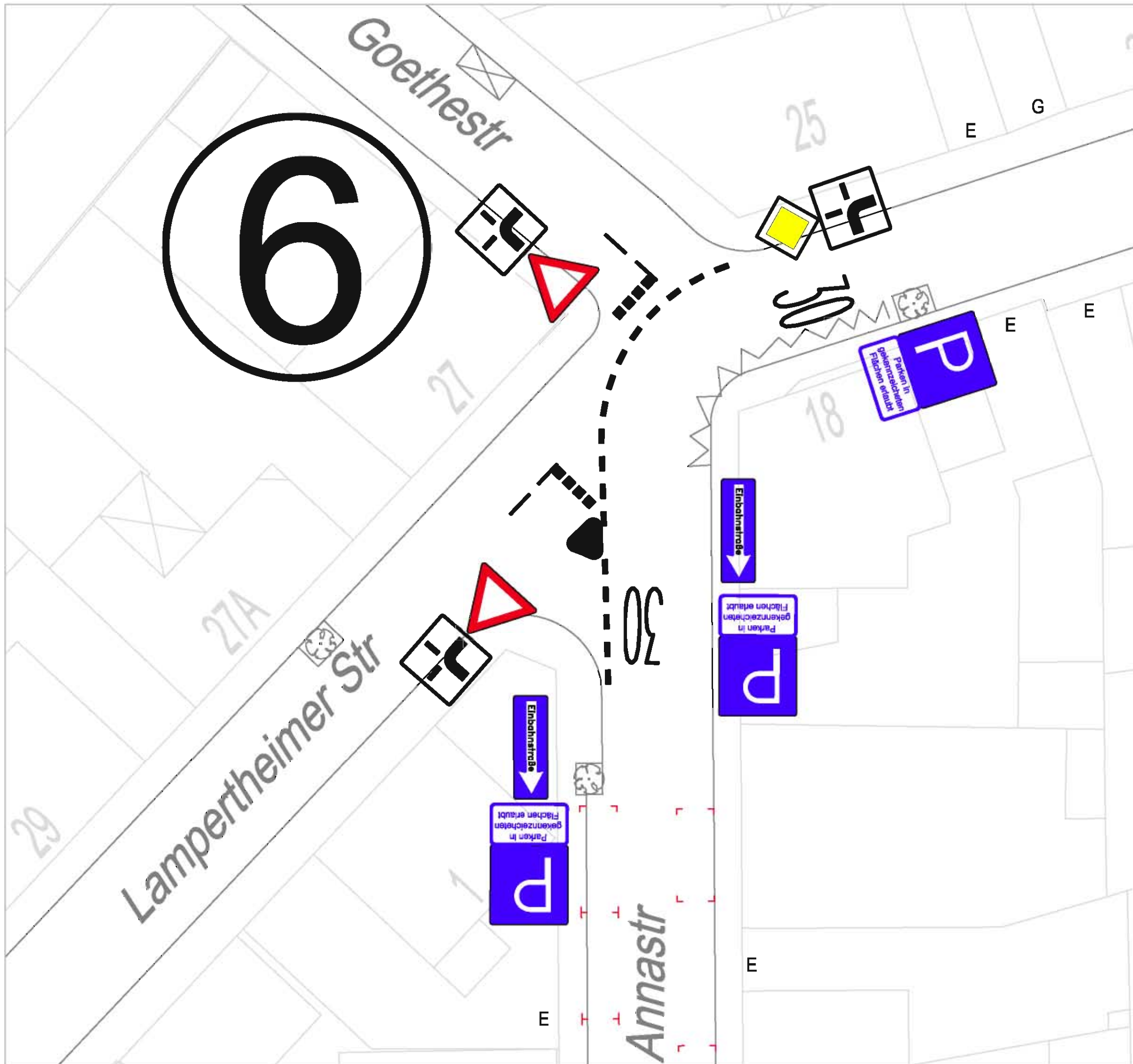
M. 1:200 AZ: 81.41 VEP


Stichwort:	02020	Beauftragter:	Loth
Änderung:	inleitet	Bemerkungen:	Datum:

K:\Einf_\Vp\111_02020\baustein I - Innenstadt\Verkehrsentwicklungsplan (VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP
 6\maßnahmenkatalog_6_02020.dwg

**Unfallgeschehen Viernheim,
KP 6 Lampertheimer Straße / Annastraße**

Jahr	Unfallart	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2006	1 x Einbiegen/Kreuzen, 1 x Unfall im Längsverkehr	0	1
2007	0	0	0
2008	1 x Einbiegen/Kreuzen, 1 x Unfall im Längsverkehr	0	0
2009	0	0	0
2010	1 x Einbiegen/Kreuzen, 1 x Sonstiger Unfall	0	0
2011	1 x Abbiege-Unfall, 1 x Ruhender Verkehr, 1 x Unfall im Längsverkehr, 1 x Fahr Unfall	0	1
Gesamt	10	0	2



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung  **STADT VIERNHEIM**

Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

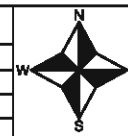
Baustein I - Innenstadttrng : Anlage 45
 KP 6 - Lampertheimer Straße / Annastraße

M. 1:200 AZ.: 61.41 VEP

Datum: 07/2012 Bearbeiter: LofS

Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			

K:\DokA_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\VP_Innenstadttrng...



KP 6 LAM / ANN: Kostenschätzung

KP Lampertheimer Straße / Annastraße

Kostenschätzung

				Masse	Einheit	EP	GP
<i>Markierung:</i>							
1)	Schmalstrich unterbrochen 0,12 m (2:1:2) Anzahl = 4 Länge = 1,50			6,00	[m]	5,70 €	34,20 €
2)	Schmalstrich unterbrochen 0,25 m (1:1:1) Anzahl = 41 Länge = 0,75			30,75	[m]	11,70 €	359,78 €
3)	Wartelinie unterbrochen 0,50 m (2:1:2) Anzahl = 25 Länge = 0,50			12,50	[m]	19,16 €	239,50 €
4)	Mittelinsel herstellen Anzahl = 1			3,50	[m ²]	300,00 €	1.050,00 €
5)	StVO-Beschilderung					wird separat aufgeführt!	
6)	Pflaster im Bereich des Knotenpunktes aufheben und Asphalt einbauen			250,00	[m ²]	150,00 €	37.500,00 €
Summe (Netto):							39.183,48 €
19% Mehrwertsteuer							7.444,86 €
Summe (Brutto):							<u>46.628,34 €</u>

Es handelt sich hier um eine Vorabkostenschätzung, konkrete Zahlen kann erst eine Ausschreibung liefern!



Amt für Stadtentwicklung
 und Umweltplanung
 

Verkehrsentwicklungsplan 2012 -
 Maßnahmenkatalog

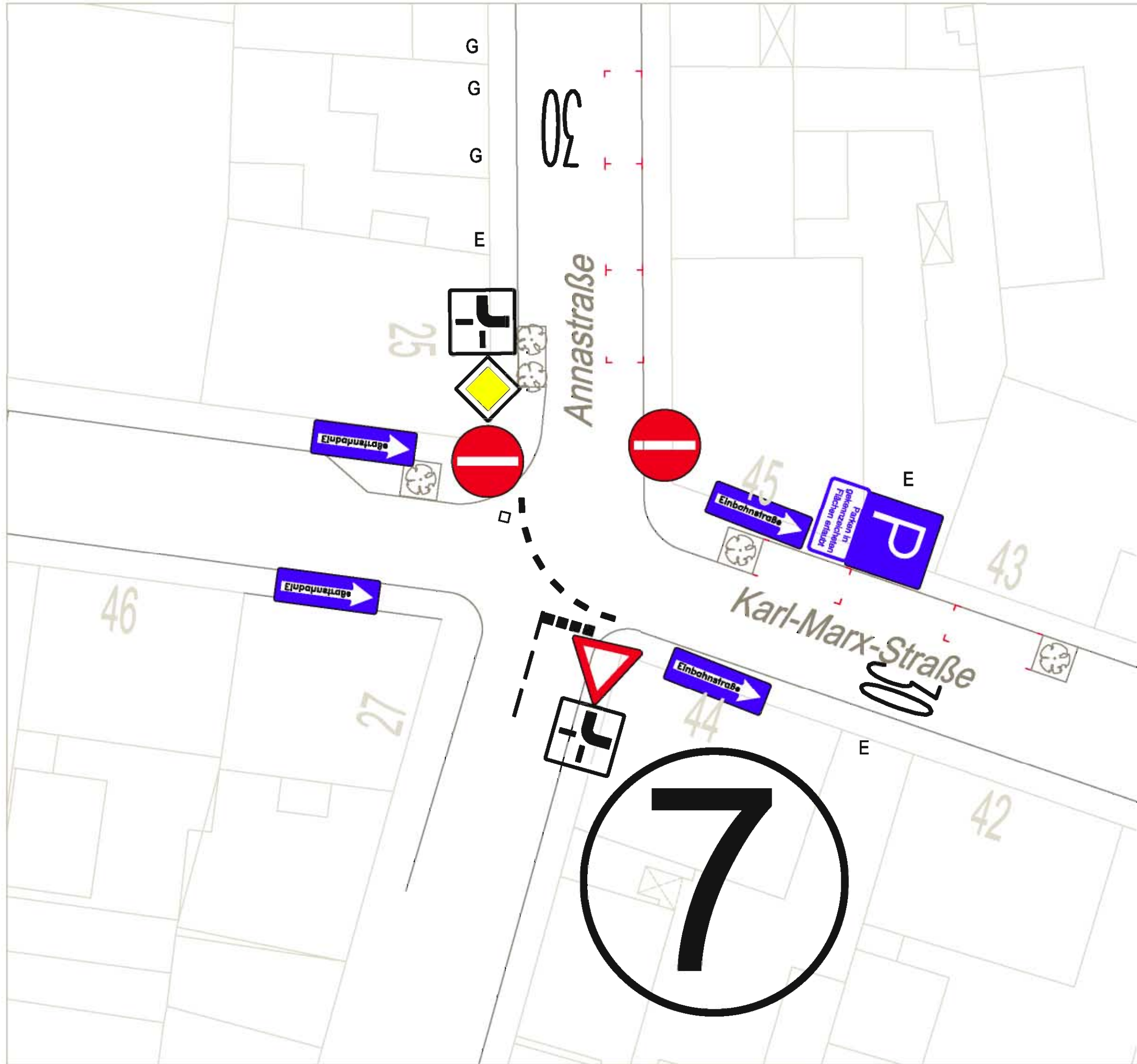
Beustein I - Innenstadt; Anlage 47
 KP 7 - Annastraße / Karl-Marx-Straße

M. 1:100	AZ: 61.41 VEP		
Stichtag: 02/2012	Bearbeiter: Lott		
Änderung:	Index:	Bemerkungen:	Datum:


K:\2012_Maßnahmen\1_Gemeinderat\anl47\Anlage 47_VEP\Maßnahmenkatalog\Fotostrecke\KP7_Fotostrecke.jpg...

**Unfallgeschehen Viernheim,
KP 7 Annastraße / Karl-Marx-Straße**

Jahr	Unfallart	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2006	1 x Einbiegen-/Kreuzen	1	0
2007	4 x Einbiegen-/Kreuzen	0	0
2008	1 x Ruhender Verkehr	0	0
2009	1 x Einbiegen-/Kreuzen	0	1
2010	1 x Einbiegen/Kreuzen	0	0
2011	1 x Einbiegen/Kreuzen	0	0
Gesamt	9	1	1



Amt für Stadtentwicklung
und Umweltplanung

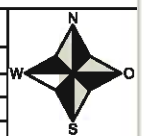


STADT VIERNHEIM

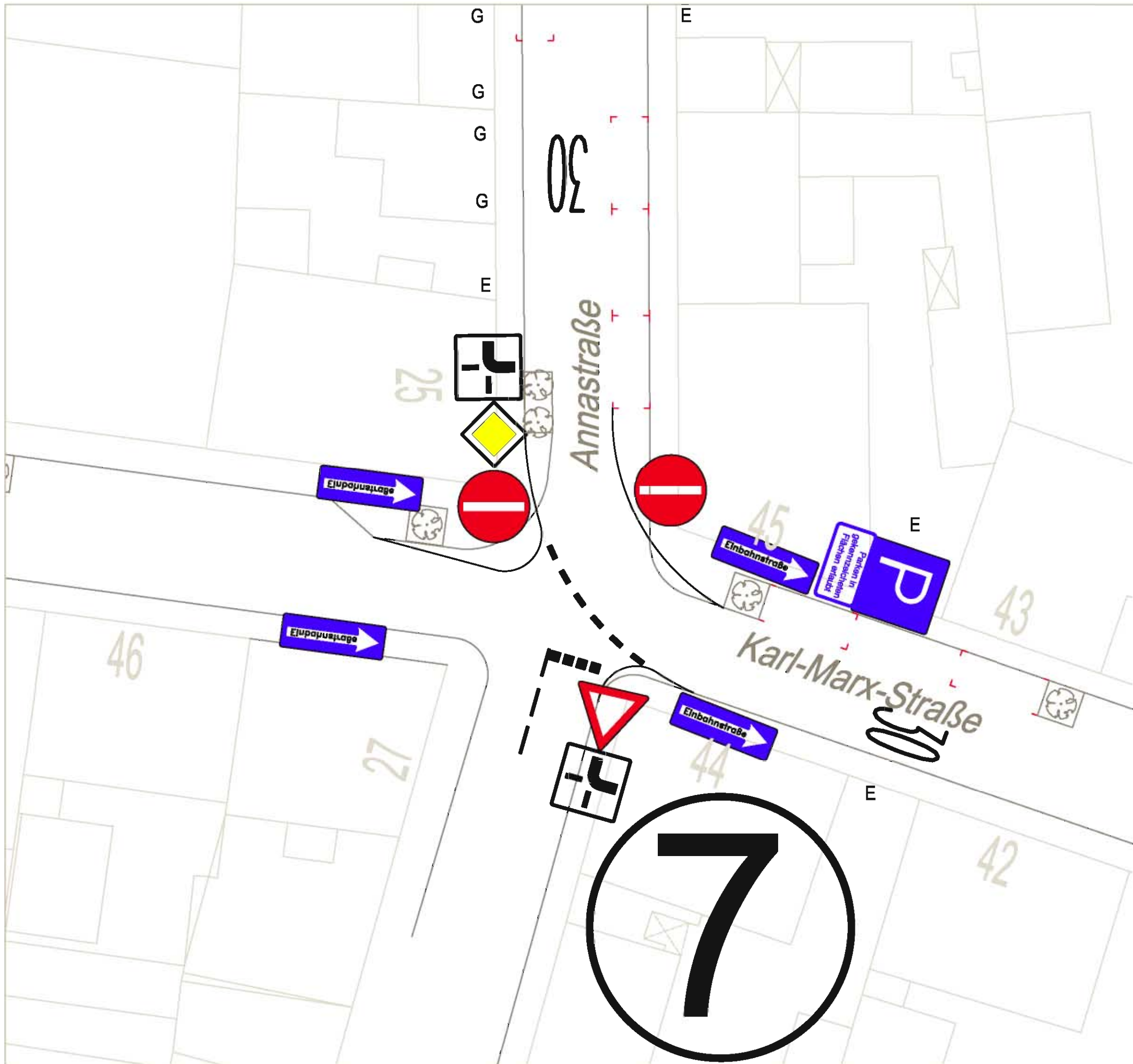
Verkehrsentwicklungsplan 2012 -
Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadttring: Anlage 49
KP 7 - Variante 1 - Annastraße / Karl-Marx-Straße

M. 1:200	AZ.: 61.41 VEP
Datum: 07/2012	Bearbeiter: LoIS
Anderung:	Index Bemerkungen: Datum
a	
b	



K:\Dokk\Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP
Innenstadttring...



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

STADT VIERNHEIM

Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

Baustein 1 - Innenstadttring; Anlage 50
 KP7 - Variante 2 - Annastraße / Karl-Marx-Straße

M. 1:200 AZ.: 61.41 VEP

Datum: 07/2012 Bearbeiter: LofS

Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			

K:\DokM_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP7_Innenstadttring...

Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 51

KP 7 ANN / KAR: Kostenschätzung

KP Annastraße / Karl-Marx-Straße

Kostenschätzung

Schritt 1: ohne Umbau der Gehwege

Markierung:

			Masse	Einheit	EP	GP
1)	Schmalstrich unterbrochen 0,12 m (2:1:2) Anzahl = 3 Länge = 1,50		4,50	[m]	5,70 €	25,65 €
2)	Schmalstrich unterbrochen 0,25 m (1:1:1) Anzahl = 6 Länge = 0,75		4,50	[m]	11,70 €	52,65 €
3)	Wartelinie unterbrochen 0,50 m (2:1:2) Anzahl = 11 Länge = 0,50		3,00	[m]	19,16 €	57,48 €
4)	Vorhandene Markierung entfernen (feinfräsen) Anzahl = 20		20,00	[m]	8,00 €	160,00 €

Summe (Netto):	295,78 €
19% Mehrwertsteuer	66,20 €
Summe (Brutto):	<u>361,98 €</u>

Schritt 2: mit Umbau der Gehwege

Markierung:

			Masse	Einheit	EP	GP
1)	Schmalstrich unterbrochen 0,12 m (2:1:2) Anzahl = 3 Länge = 1,50		4,50	[m]	5,70 €	25,65 €
2)	Schmalstrich unterbrochen 0,25 m (1:1:1) Anzahl = 6 Länge = 0,75		4,50	[m]	11,70 €	52,65 €
3)	Wartelinie unterbrochen 0,50 m (2:1:2) Anzahl = 11 Länge = 0,50		3,00	[m]	19,16 €	57,48 €
4)	Vorhandene Markierung entfernen (feinfräsen) Anzahl = 20		20,00	[m]	8,00 €	160,00 €

Gehwegumbau:

1)	Gehweg herstellen Anzahl = 14		14,00	[m ²]	125,00 €	1.750,00 €
2)	Straße herstellen Anzahl = 2		2,00	[m ²]	155,00 €	310,00 €

Summe (Netto):	2.366,78 €
19% Mehrwertsteuer	447,60 €
Summe (Brutto):	<u>2.803,38 €</u>



Amt für Stadtentwicklung
und Umweltplanung



Verkehrsentwicklungsplan 2012 -
Maßnahmenkatalog

Beurteiln I - innerstadtl.; Anlage 52
KP 8 - Karl-Marx-Straße / Fuhlenstraße

M. 1200 AZ.: 61.41 VEP

Datum: 02/2012 Bearbeiter: Lena

Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum



Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 53

**Unfallgeschehen Viernheim,
KP 8 Karl-Marx-Straße / Rathausstraße**

Jahr	Unfallart	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2006	3 x Einbiegen/Kreuzen	1	1
2007	6 x Einbiegen/Kreuzen	0	1
2008	0	0	0
2009	1 x Einbiegen/Kreuzen	0	1
2010	1 x Überschreiten-Unfall	0	1
2011	1 x Abbiege-Unfall, 1 x Ruhender Verkehr	0	0
Gesamt	13	1	4

Baustein 1 - Innenstadttring

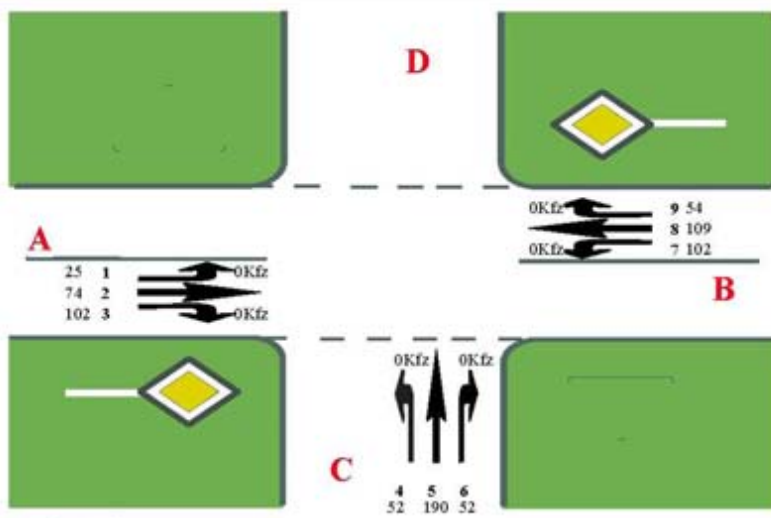
Anlage 54a

Mittlere Zahl der Halte [-]

Knotenpunktbezeichnung : Rathausstraße / Karl-Marx-Straße
Nachmittag (15:00 - 19:00 Uhr)

Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\V

Mittlere Zahl der Halte [-]												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
15:00 - 19:00	1,0	0,0	0,0	2,6	2,5	2,4	1,1	0,2	0,2			
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12



A=Rathausstraße
C=Karl-Marx-Straße
B=Rathausstraße
D=Karl-Marx-Straße

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung Stadt Viernheim

Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 54b

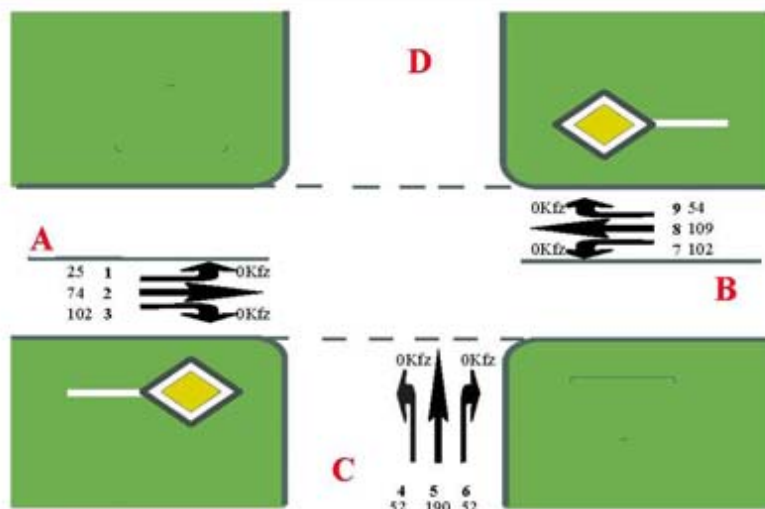
Qualitätstufe des Verkehrsablaufs (QSV)

Knotenpunktbezeichnung : Rathausstraße / Karl-Marx-Straße

Nachmittag (15:00 - 19:00 Uhr)

Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\V

Qualitätstufe des Verkehrsablaufs (QSV)												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
15:00 - 19:00	A	A	A	B	B	B	A	A	A			
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Qualitätstufe des Verkehrsablaufs (QSV)												



A=Rathausstraße
C=Karl-Marx-Straße
B=Rathausstraße
D=Karl-Marx-Straße

Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 54c

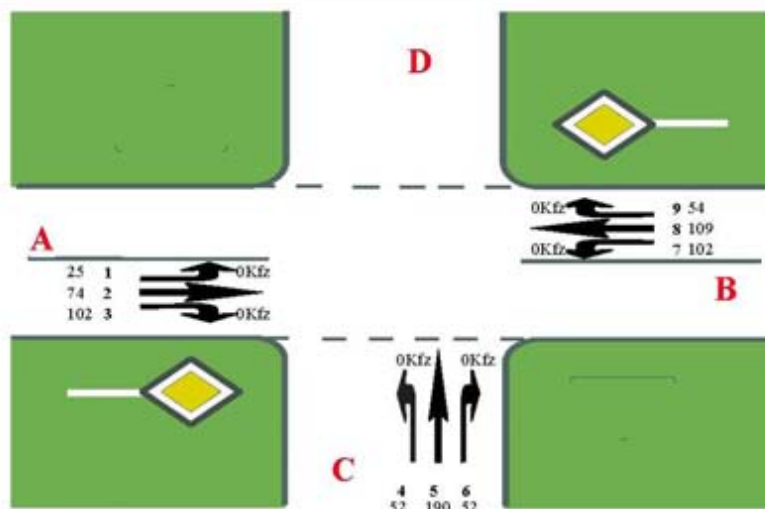
Mittlere Rückstaulängen [Kfz]

Knotenpunktbezeichnung : Rathausstraße / Karl-Marx-Straße

Nachmittag (15:00 - 19:00 Uhr)

Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\N

Mittlere Rückstaulängen [Kfz]												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
15:00 - 19:00	0,0	0,0	0,0	0,3	1,0	0,2	0,1	0,0	0,0			
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12



A=Rathausstraße
C=Karl-Marx-Straße
B=Rathausstraße
D=Karl-Marx-Straße

Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 54d

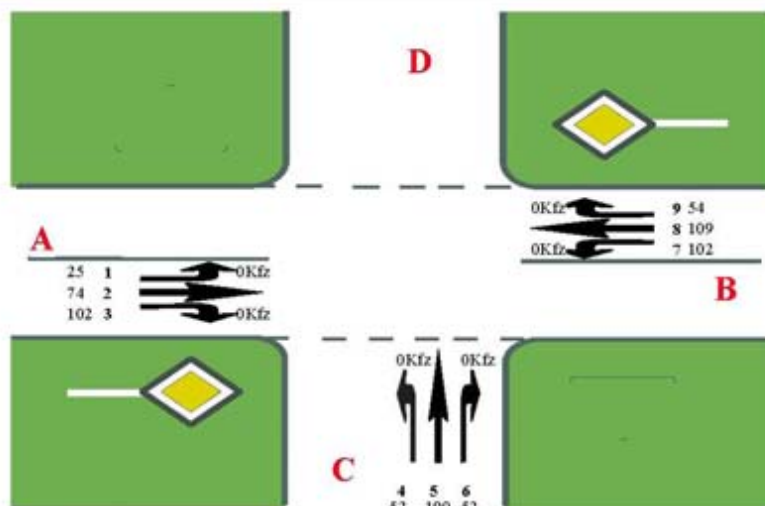
Mittlere Verlustzeiten [sec] (= Wartezeiten + 8 sec)

Knotenpunktbezeichnung : Rathausstraße / Karl-Marx-Straße

Nachmittag (15:00 - 19:00 Uhr)

Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\V

Mittlere Verlustzeiten [sec] (= Wartezeiten + 8 sec)												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
15:00 - 19:00	11,5	0,2	0,2	27,9	28,0	23,5	11,7	0,8	0,7			
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Mittlere Verlustzeiten [sec] (= Wartezeiten + 8 sec)												



A=Rathausstraße
C=Karl-Marx-Straße
B=Rathausstraße
D=Karl-Marx-Straße

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung Stadt Viernheim

Bearbeiter : Lo

29.03.2012 10:23:17

Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 54e

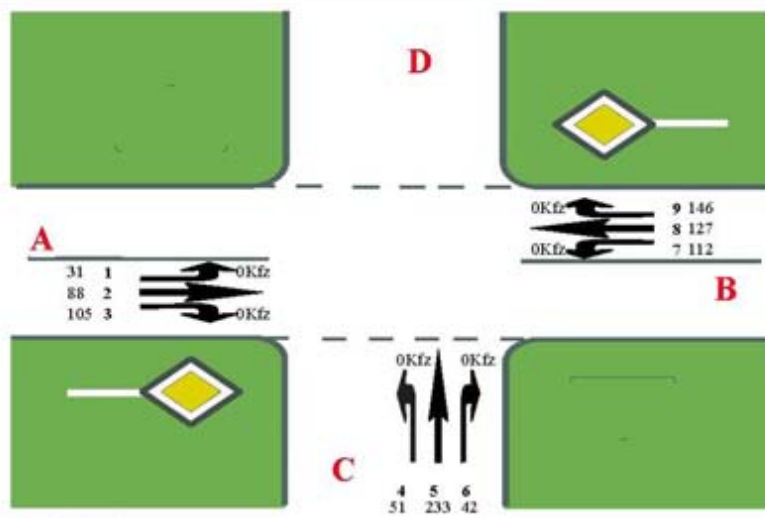
Mittlere Zahl der Halte [-]

Knotenpunktbezeichnung : Rathausstraße / Karl-Marx-Straße

Nachmittagsspitze (17:00 - 18:00 Uhr)

Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\v

Mittlere Zahl der Halte [-]												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
17:30 - 18:30	1,0	0,0	0,1	5,5	5,9	5,8	1,1	0,2	0,2			
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12



A=Rathausstraße
C=Karl-Marx-Straße
B=Rathausstraße
D=Karl-Marx-Straße

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung Stadt Viernheim

Bearbeiter : Lo

29.03.2012 10:07:20

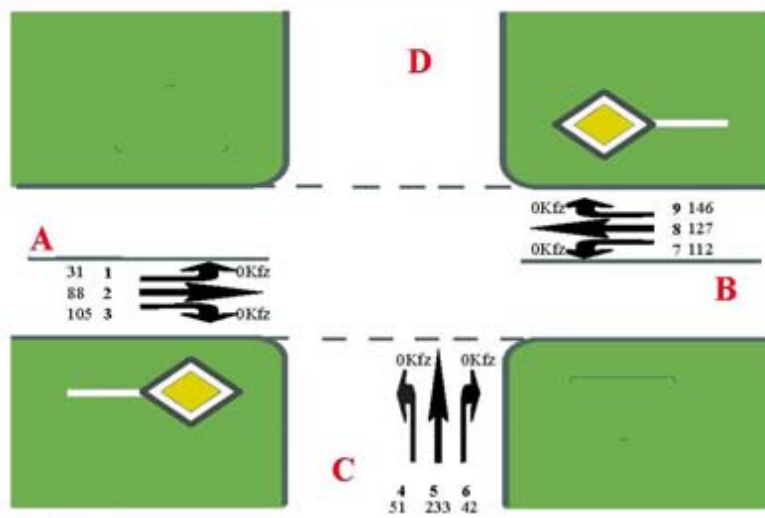
Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 54f

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV)

Knotenpunktbezeichnung : Rathausstraße / Karl-Marx-Straße
Nachmittagsspitze (17:00 - 18:00 Uhr)
Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\v

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV)												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
17:30 - 18:30	A	A	A	E	E	E	A	A	A			
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV)												



A=Rathausstraße
C=Karl-Marx-Straße
B=Rathausstraße
D=Karl-Marx-Straße

Baustein 1 - Innenstadttring

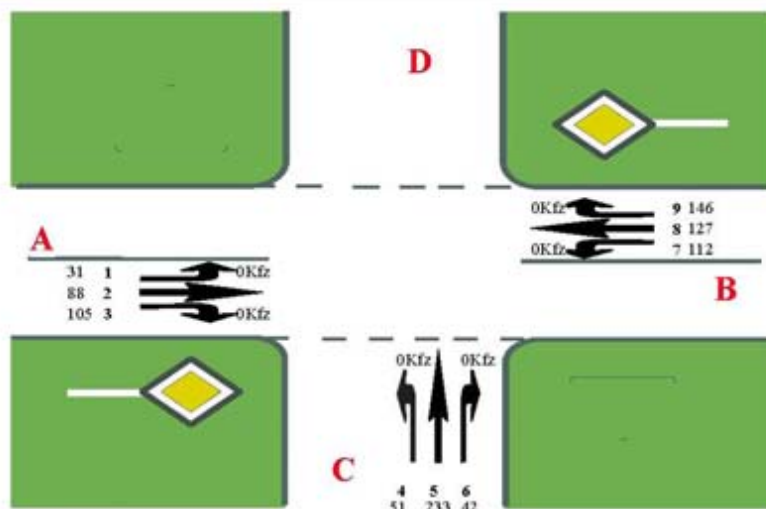
Anlage 54g

Mittlere Rückstaulängen [Kfz]

Knotenpunktbezeichnung : Rathausstraße / Karl-Marx-Straße
Nachmittagsspitze (17:00 - 18:00 Uhr)

Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\N

Mittlere Rückstaulängen [Kfz]												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
17:30 - 18:30	0,0	0,0	0,0	0,7	3,6	0,6	0,1	0,0	0,0			
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Mittlere Rückstaulängen [Kfz]												



A=Rathausstraße
C=Karl-Marx-Straße
B=Rathausstraße
D=Karl-Marx-Straße

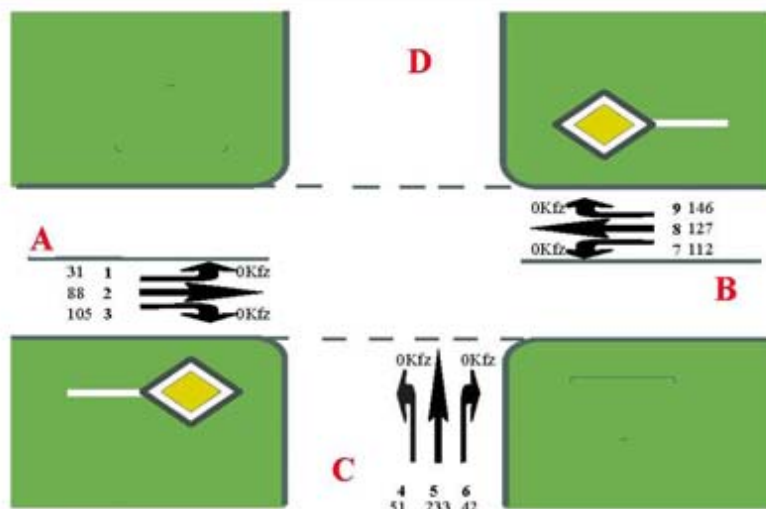
Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 54h

Mittlere Verlustzeiten [sec] (= Wartezeiten + 8 sec)

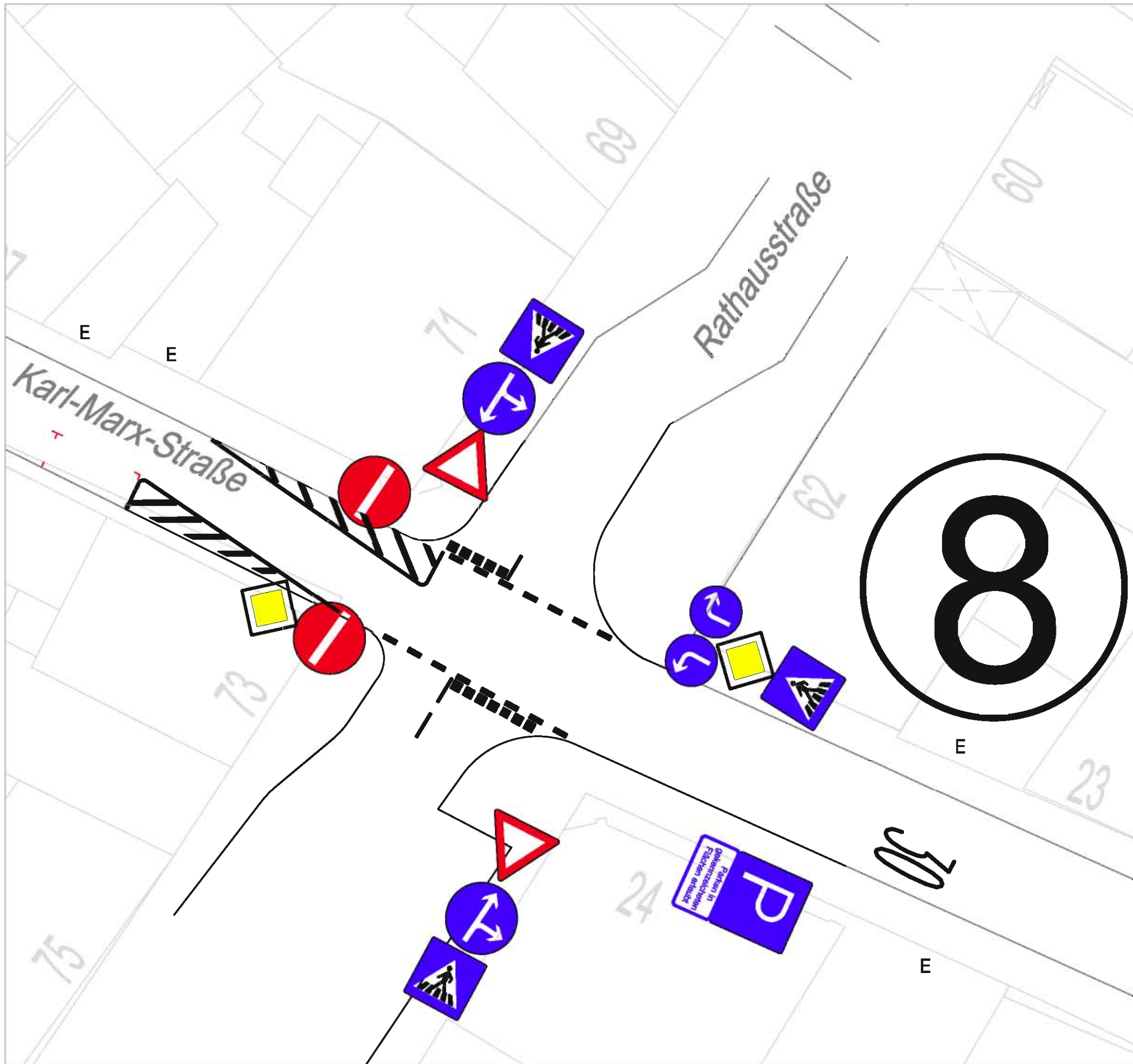
Knotenpunktbezeichnung : Rathausstraße / Karl-Marx-Straße
Nachmittagsspitze (17:00 - 18:00 Uhr)
Name der Datei : K:\Dok\4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\v


Mittlere Verlustzeiten [sec] (= Wartezeiten + 8 sec)												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
17:30 - 18:30	12,0	0,2	0,2	59,8	63,8	60,0	11,9	1,0	0,9			
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Mittlere Verlustzeiten [sec] (= Wartezeiten + 8 sec)												



A=Rathausstraße
C=Karl-Marx-Straße
B=Rathausstraße
D=Karl-Marx-Straße

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung Stadt Viernheim



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung  STADT VIERNHEIM

Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadt: Anlage 55
 KP 8 - Variante 1 - Karl-Marx-Straße / Rathausstraße

M. 1:200 AZ.: 61.41 VEP

Datum: 07/2012 Bearbeiter: Lohs

Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			



KADok4_Verkehr1_Gesamtverkehrsplan/Verkehrsentwicklungsplan(VEP)Maßnahmenkatalog/Planunterlagen/KP
 Innenstadt...

Verkehrsentwicklungsplan Maßnahmenkatalog 2012



Baustein 1 - Innenstadtring

Anlage 56a

HBS 2001, Formblatt 3a: Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes (ohne Fußgänger)								
			Datei: KP 7_RAT-KAR_15-19.krs					
			Kreisverkehrsplatz: KVP Rathausstraße / Karl-Marx-Straße (KVP RAT/KAR) KVP Rathausstraße / Karl-Marx-Straße					
		Stunde: Nachmittag 15:00 - 19:00						
		Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit: $w = 45$ s		Qualitätsstufe D				
Matrix der Ströme/Verkehrsstärken [Fz/h]								
von Zufahrt	nach Zufahrt						Summe der Verkehrsstärken in der Zufahrt q_{0j}	Summe der Verkehrsstärken im Kreis q_{0j}
	1	2	3	4	5	6		
	1	2	3	4	5	6	7	8
1	0	102	74	25	-	-	201	103
2	53	0	53	190	-	-	296	99
3	109	103	0	55	-	-	267	268
4	0	0	0	0	-	-	0	265
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geometrische Randbedingungen								
Zufahrt (Straßenname)	Zufahrt-Nr.	Verkehrstrom (Z=Zufahrt, K=Kreis)		Anzahl der Fahrstreifen (1/2/3)				
				9				
Rathausstraße West	1	Z ₁		1				
		K ₁		1				
Karl-Marx-Straße Süd	2	Z ₂		1				
		K ₂		1				
Rathausstraße Ost	3	Z ₃		1				
		K ₃		1				
Karl-Marx-Straße Nord	4	Z ₄		1				
		K ₄		1				
-	-	Z ₅		-				
-	-	K ₅		-				
-	-	Z ₆		-				
-	-	K ₆		-				

Kreisell Version 7.1.5

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

Stadt Viernheim

Verkehrsentwicklungsplan Maßnahmenkatalog 2012



Baustein 1 - Innenstadtring

Anlage 56b

HBS 2001, Formblatt 3b: Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes (ohne Fußgänger)										
		Datei:	KP 7_RAT-KAR_15-19.krs							
		Kreisverkehrsplatz:	KVP Rathausstraße / Karl-Marx-Straße (KVP RAT/KAR) KVP Rathausstraße / Karl-Marx-Straße							
		Stunde:	Nachmittag 15:00 - 19:00							
		Zielvorgaben:	Mittlere Wartezeit: $w = 45$ s Qualitätsstufe D							
Verkehrsstärken										
Zufahrt	Verkehrsstrom	$Q_{Pkw,j}$ [Pkw/h]	$Q_{Lkw,j}$ [Lkw/h]	$Q_{Lz,j}$ [Lz/h]	$Q_{Kfz,j}$ [Kfz/h]	$Q_{Rad,j}$ [Rad/h]	$Q_{Fz,j}$ [Fz/h]	$Q_{PE,j}$ [Pkw-E/h]	$Q_{Fg,j}$ [Fg/h]	
-	-	10	11	12	13	14	15	16	17	
1	Z ₁	201	0	0	0	0	201	201	70	
	K ₁	103	0	0	0	0	103	103	-	
2	Z ₂	296	0	0	0	0	296	296	70	
	K ₂	99	0	0	0	0	99	99	-	
3	Z ₃	267	0	0	0	0	267	267	70	
	K ₃	268	0	0	0	0	268	268	-	
4	Z ₄	0	0	0	0	0	0	0	0	
	K ₄	265	0	0	0	0	265	265	-	
5	Z ₅	-	-	-	-	-	-	-	-	
	K ₅	-	-	-	-	-	-	-	-	
6	Z ₆	-	-	-	-	-	-	-	-	
	K ₆	-	-	-	-	-	-	-	-	
Bestimmung der Kapazität										
Zufahrt	Verkehrsstärken		Grundkapazität		Abminderungsfaktor		Kapazität			
	$q_{Lz,j}$ [Pkw-E/h] (Sp. 16)	$q_{Lk,j}$ [Pkw-E/h] (Sp. 16)	G_j [Pkw-E/h] (Abb. 7-17)		für Fußgänger f_j [-] (Abb. 7-16a, 7-16b)		C_j [Pkw-E/h] (Gl. 7-20)			
	18	19	20		21		22			
1	201	103	1112		-		1112			
2	296	99	1116		-		1116			
3	267	268	954		-		954			
4	0	265	957		-		957			
5	-	-	-		-		-			
6	-	-	-		-		-			
Beurteilung der Verkehrsqualität										
Zufahrt	Kapazitätsreserve		mittlere Wartezeit		Vergleich mit der		Qualitätsstufe			
	R_j [Pkw-E/h] (Gl. 7-21)		w_j [s] (Abb. 7-19, Tab. 7-1)		angestrebten Wartezeit w		OSV [-]			
	23		24		25		26			
1	911		4		45		A			
2	820		4		45		A			
3	887		5		45		A			
4	957		0		45		A			
5	-		-		-		-			
6	-		-		-		-			
Erreichbare Qualitätsstufe OSV _{ges} :							A			

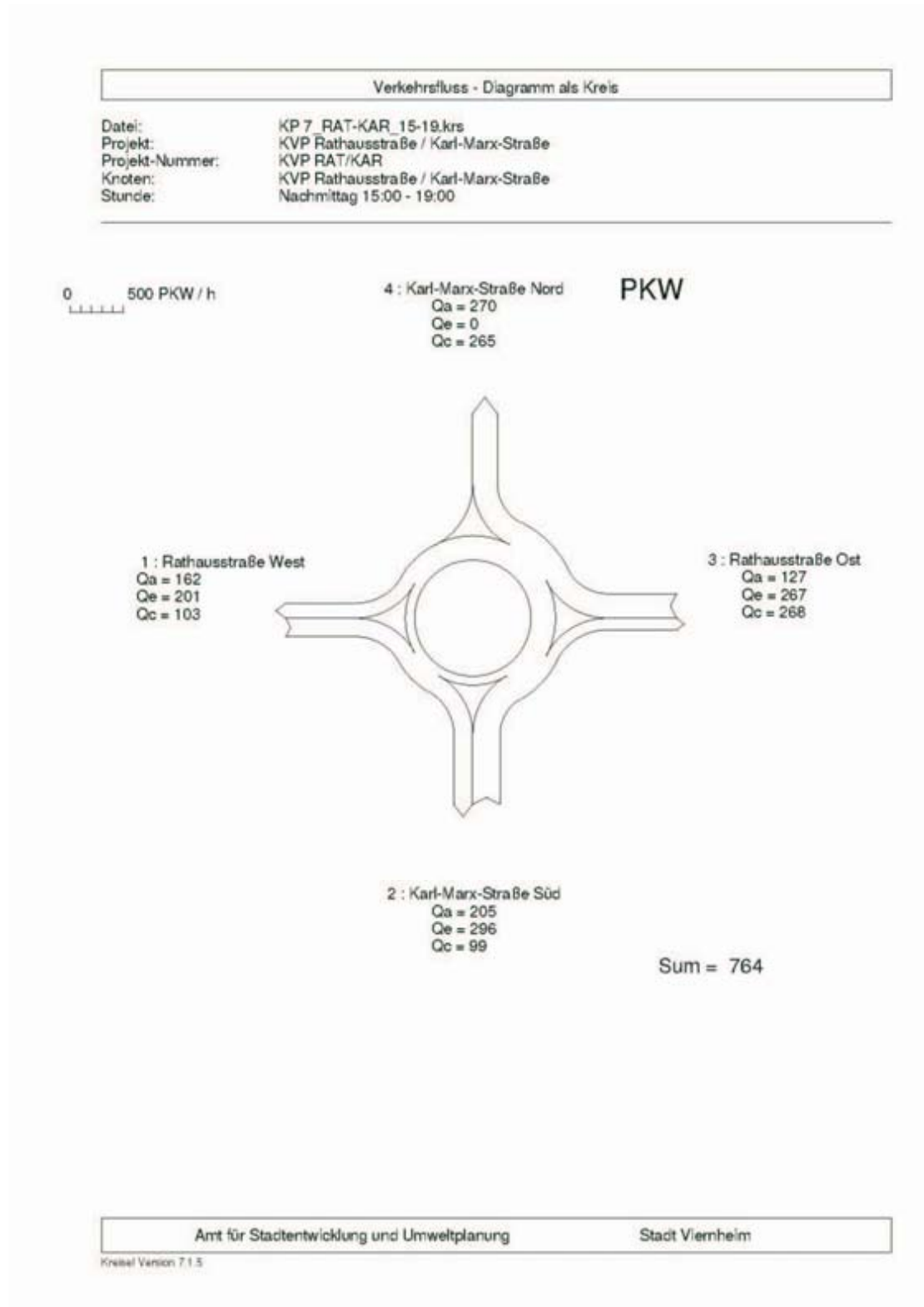
Kreisel Version 7.1.5

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

Stadt Viernheim

Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 56c



Verkehrsentwicklungsplan Maßnahmenkatalog 2012



Baustein 1 - Innenstadtring

Anlage 56d

HBS 2001, Formblatt 3a: Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes (ohne Fußgänger)								
			Datei: KP 7_RAT-KAR_17-18.krs					
			Kreisverkehrsplatz: KVP Rathausstraße / Karl-Marx-Straße (KVP RAT/KAR) KVP Rathausstraße / Karl-Marx-Straße					
		Stunde: Nachmittagspitze 17:00 - 18:00						
		Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit: $w = 45$ s		Qualitätsstufe D				
Matrix der Ströme/Verkehrsstärken [Fz/h]								
von Zufahrt	nach Zufahrt						Summe der Verkehrsstärken in der Zufahrt q_{0j}	Summe der Verkehrsstärken im Kreis q_{0i}
	1	2	3	4	5	6		
	1	2	3	4	5	6	7	8
1	0	105	88	31	-	-	224	112
2	51	0	42	233	-	-	326	119
3	127	112	0	61	-	-	300	315
4	0	0	0	0	-	-	0	290
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-
Geometrische Randbedingungen								
Zufahrt (Straßenname)	Zufahrt-Nr.	Verkehrsstrom (Z=Zufahrt, K=Kreis)		Anzahl der Fahrstreifen (1/2/3)				
				9				
Rathausstraße West	1	Z ₁		1				
		K ₁		1				
Karl-Marx-Straße Süd	2	Z ₂		1				
		K ₂		1				
Rathausstraße Ost	3	Z ₃		1				
		K ₃		1				
Karl-Marx-Straße Nord	4	Z ₄		1				
		K ₄		1				
-	-	Z ₅		-				
-	-	K ₅		-				
-	-	Z ₆		-				
-	-	K ₆		-				


Kreisell Version 7.1.5

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

Stadt Viernheim

Baustein 1 - Innenstadttring

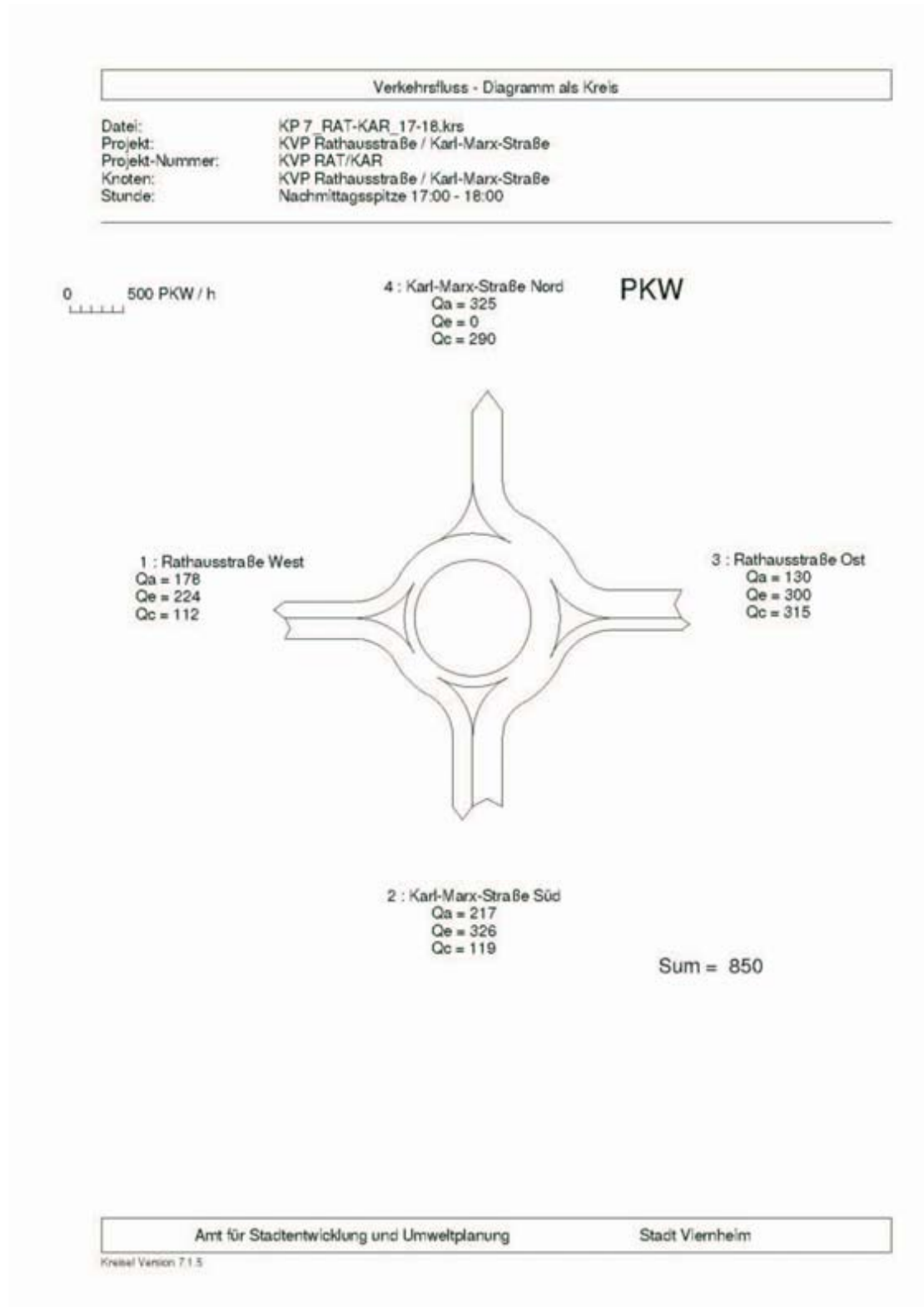
Anlage56e

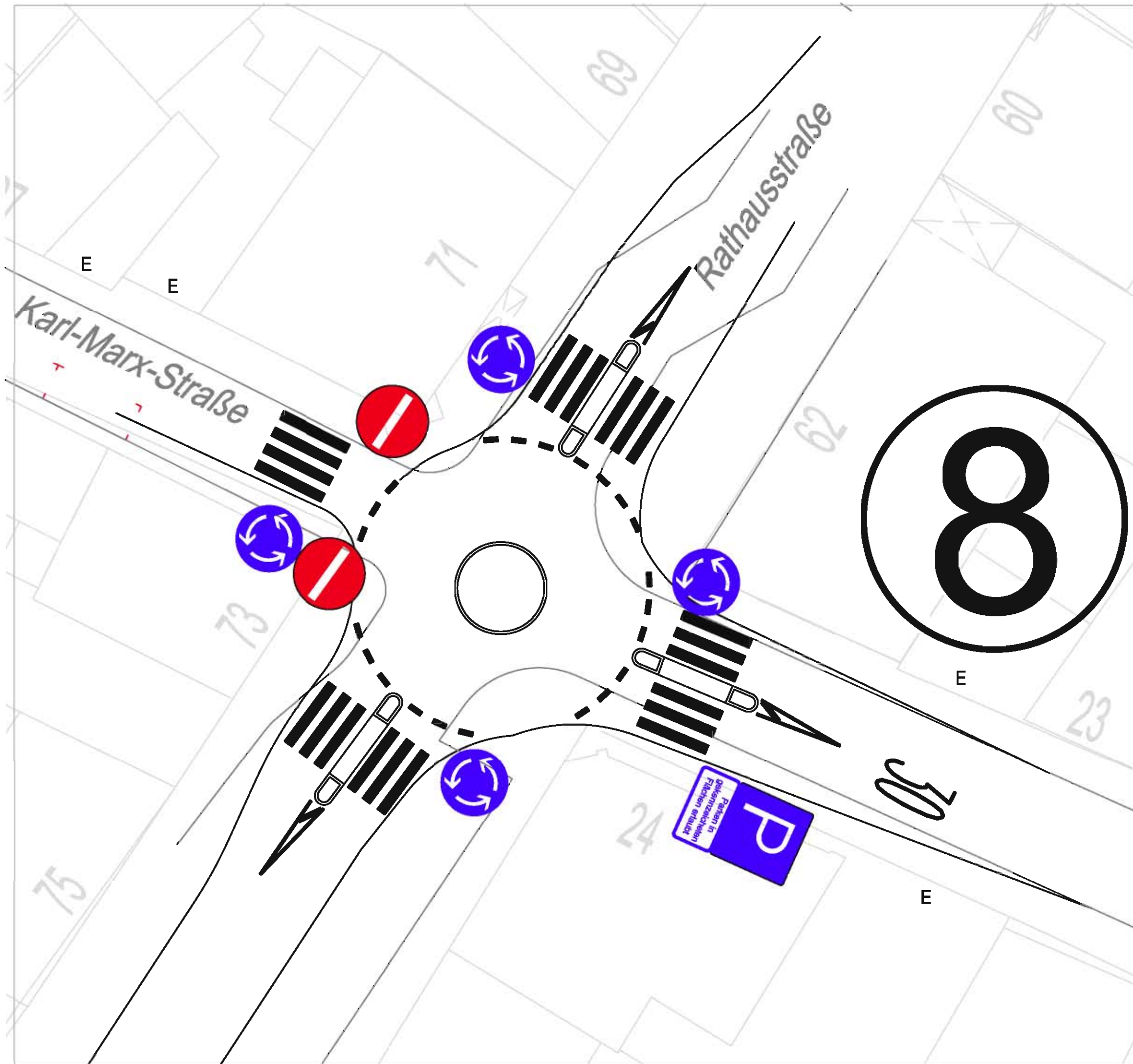
HBS 2001, Formblatt 3b: Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes (ohne Fußgänger)									
		Datei: KP 7_RAT-KAR_17-18.krs		Kreisverkehrsplatz: KVP Rathausstraße / Karl-Marx-Straße (KVP RAT/KAR)					
		Stunde: Nachmittagspitze 17:00 - 18:00		Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit: $w = 45$ s Qualitätsstufe D					
Verkehrsstärken									
Zufahrt	Verkehrsstrom	Q_{Pkw} [Pkw/h]	Q_{Lkw} [Lkw/h]	Q_{Lz} [Lz/h]	Q_{Kf} [Kf/h]	Q_{Rad} [Rad/h]	Q_{Fz} [Fz/h]	Q_{PE} [Pkw-E/h]	Q_{Fg} [Fg/h]
-	-	10	11	12	13	14	15	16	17
1	Z ₁	224	0	0	0	0	224	224	70
	K ₁	112	0	0	0	0	112	112	-
2	Z ₂	326	0	0	0	0	326	326	70
	K ₂	119	0	0	0	0	119	119	-
3	Z ₃	300	0	0	0	0	300	300	70
	K ₃	315	0	0	0	0	315	315	-
4	Z ₄	0	0	0	0	0	0	0	0
	K ₄	290	0	0	0	0	290	290	-
5	Z ₅	-	-	-	-	-	-	-	-
	K ₅	-	-	-	-	-	-	-	-
6	Z ₆	-	-	-	-	-	-	-	-
	K ₆	-	-	-	-	-	-	-	-
Bestimmung der Kapazität									
Zufahrt	Verkehrsstärken		Grundkapazität		Abminderungsfaktor		Kapazität		
	q_{Lz} [Pkw-E/h]	q_{Kf} [Pkw-E/h]	G_i [Pkw-E/h]		für Fußgänger f_i [-]		C_i [Pkw-E/h]		
	(Sp. 16)	(Sp. 16)	(Abb. 7-17)		(Abb. 7-16a, 7-16b)		(Gl. 7-20)		
	18	19	20		21		22		
1	224	112	1104		-		1104		
2	326	119	1097		-		1097		
3	300	315	910		-		910		
4	0	290	933		-		933		
5	-	-	-		-		-		
6	-	-	-		-		-		
Beurteilung der Verkehrsqualität									
Zufahrt	Kapazitätsreserve		mittlere Wartezeit		Vergleich mit der		Qualitätsstufe		
	R_i [Pkw-E/h]		w_i [s]		angestrebten		OSV [-]		
	(Gl. 7-21)		(Abb. 7-19, Tab. 7-1)		Wartezeit w				
	23		24		25		26		
1	880		4		45		A		
2	771		5		45		A		
3	510		6		45		A		
4	933		0		45		A		
5	-		-		-		-		
6	-		-		-		-		
Erreichbare Qualitätsstufe OSV _{ges}							A		


Kreisel Version 7.1.5

Baustein 1 - Innenstadttring

Anlage 56f





Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung  STADT VIERNHEIM

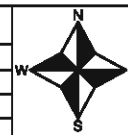
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

Baustein 1 - Innenstadtring: Anlage 57
 KP 8 - Variante 2 - Karl-Marx-Straße / Rathausstraße

M. 1:200 AZ.: 61.41 VEP

Datum: 07/2012 Bearbeiter: Lohs

Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			



K:\Dokk\Verkehr\1_Gesamtverkehr\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\VP Innenstadtring...

KP 8 KAR / RAT: Kostenschätzung

KP Rathausstraße / Karl-Marx-Straße

Kostenschätzung

Variante 1: ohne Umbau

Markierung:

		Masse	Einheit	EP	GP
1)	Schmalstrich unterbrochen 0,12 m (2:1:2) Anzahl = 4 Länge = 1,50	6,00	[m]	5,70 €	34,20 €
2)	Schmalstrich unterbrochen 0,25 m (1:1:1) Anzahl = 15 Länge = 0,75	11,25	[m]	11,70 €	131,63 €
3)	Wartelinie unterbrochen 0,50 m (2:1:2) Anzahl = 12 Länge = 0,50	6,00	[m]	19,16 €	114,96 €
4)	Sperfläche 0,12 m Anzahl = 30	30,00	[m]	19,16 €	574,80 €
5)	Sperfläche 0,25 m Anzahl = 18,5	18,50	[m]	19,16 €	354,46 €
6)	Vorhandene Markierung ertönen (feinfräsen) Anzahl = 25	25,00	[m]	8,00 €	200,00 €

Summe (Netto): 1.410,05 €

19% Mehrwertsteuer **267,91 €**

Summe (Brutto): 1.677,95 €

Variante 2: mit Umbau in einen KVP (Durchmesser 16 Meter)

Umbau in einen Kreisverkehrsplatz:

		Masse	Einheit	EP	GP
1)	Kreisverkehrsplatz ø 16 Meter (ca 550 m²): Anzahl = 1	550,00	[m²]	155,00 €	85.250,00 €
2)	Beleuchtung des Kreisverkehrsplatz (geschätzt): Anzahl = 1	1,00	[Stück]	psch.	20.000,00 €

Summe (Netto): 105.250,00 €

19% Mehrwertsteuer **19.997,50 €**

Summe (Brutto): 125.247,50 €

gerundet Summe (Brutto): 125.000,00 €

3)	Zuzüglich Planungsleistungen			ca.	15.000,00 €
----	------------------------------	--	--	-----	-------------

Gesamtsumme (Brutto): 140.000,00 €

Es handelt sich hier um eine Vorabkostenschätzung, konkrete Zahlen kann erst eine Ausschreibung liefern!



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

STADT VIERNHEIM

Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadt: Anlage 59
Übersichtsplan - ruhender Verkehr


M. ohne **AZ.: 61.41 VEP**

Datum: 07/2012 Bearbeiter: LMS

Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			

K:\Dok\4_Verkehr\1_Gewerbekohorten\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Für unterlagen\KP_Innenstadt.rtg...



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung  **STADT VIERNHEIM**

Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadt: Anlage 60
Bereich Weinheimer Straße - ruhender Verkehr

M. ohne **AZ.: 61.41 VEP**

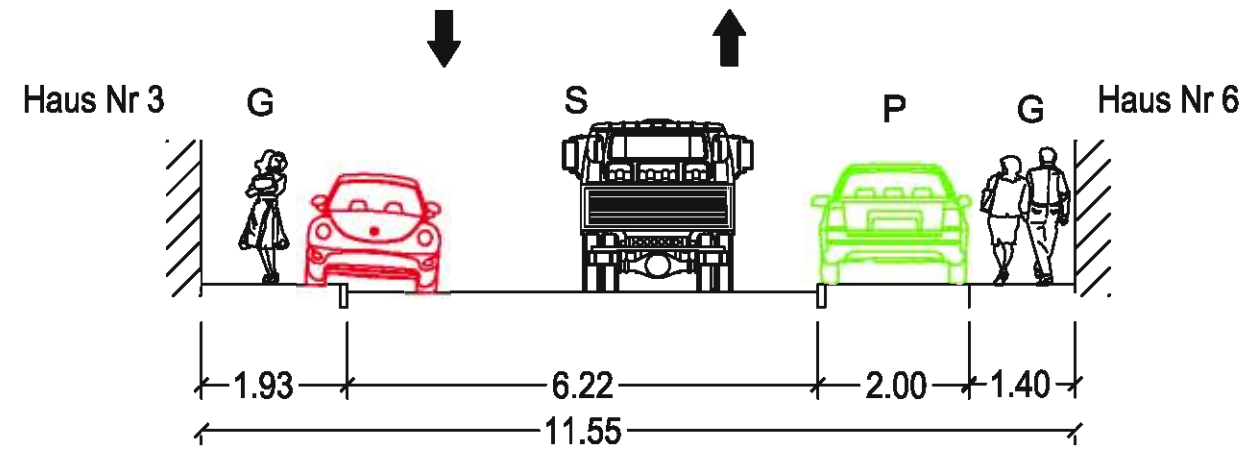
Datum: 07/2012 Bearbeiter: Lo/S

Änderung:	Index:	Bemerkungen:	Datum:
a			
b			

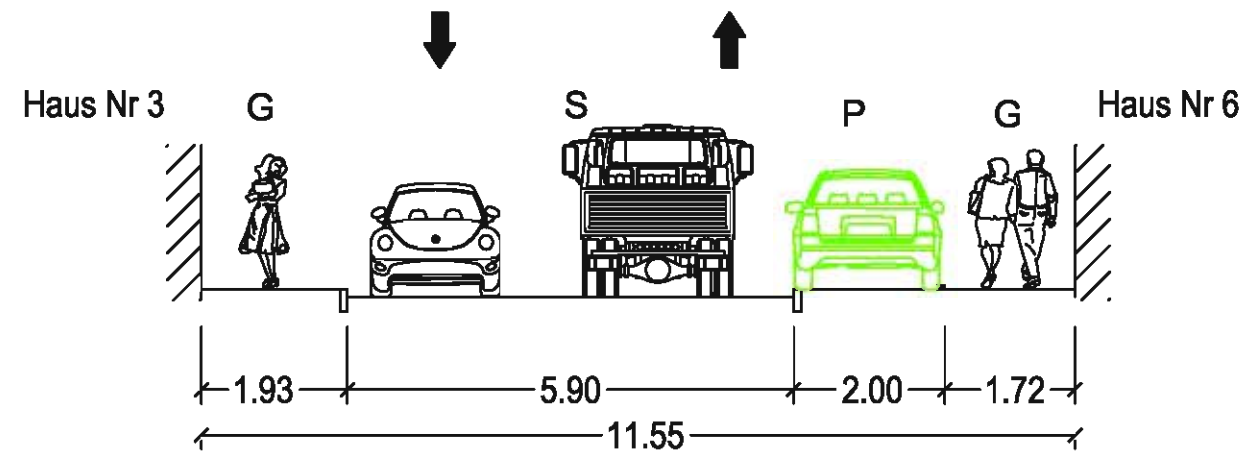
K:\Doc4_Verkehr\1_Gesamtverkehr\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP_Innenstadt...


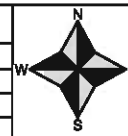
Weinheimer Straße

IST-Zustand
QS 0.1

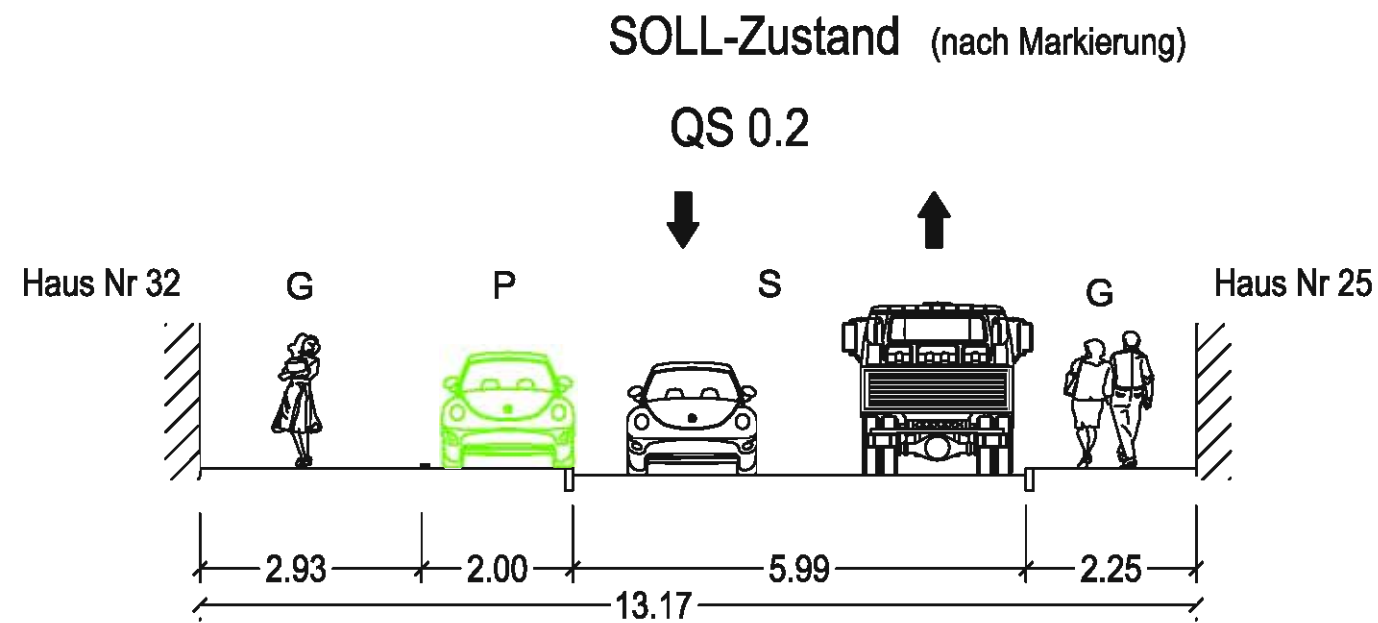
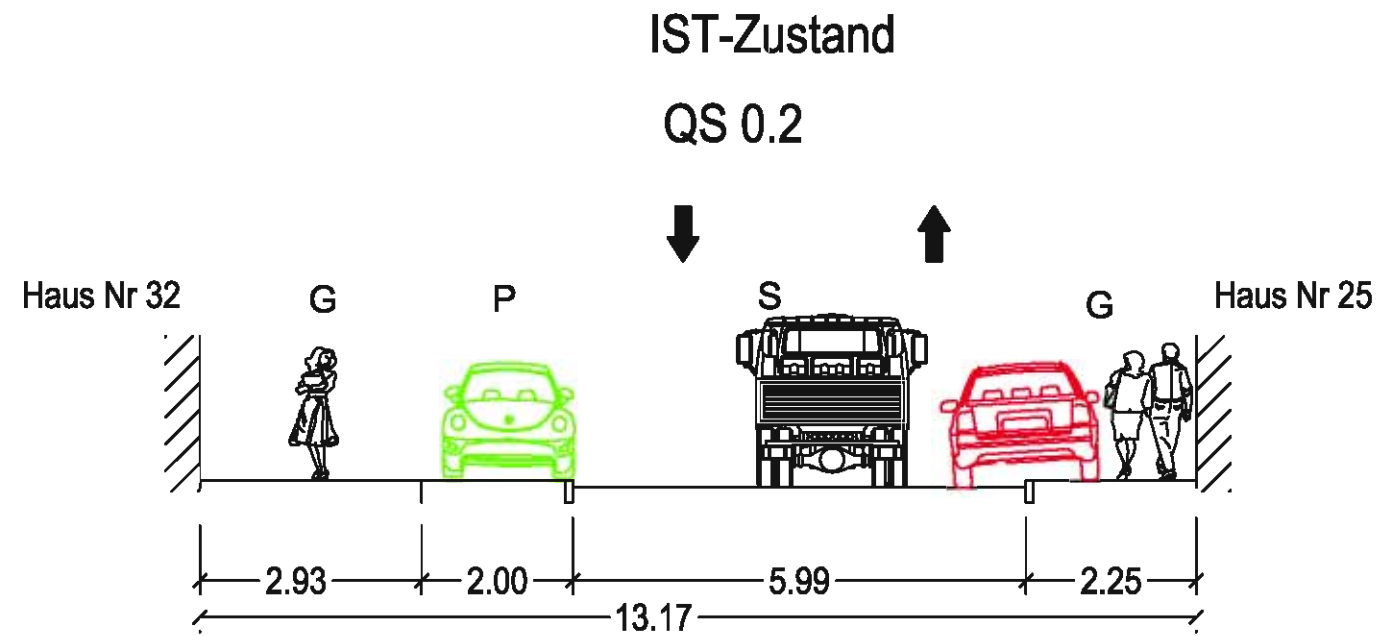



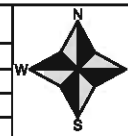
SOLL-Zustand (nach Umbau)
QS 0.1



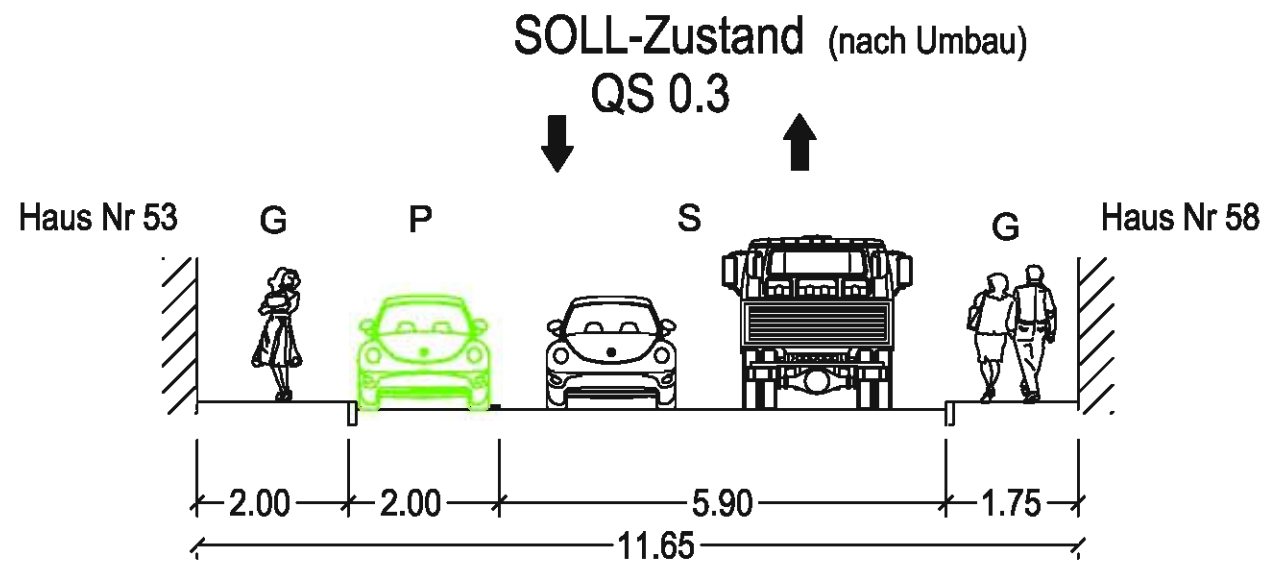
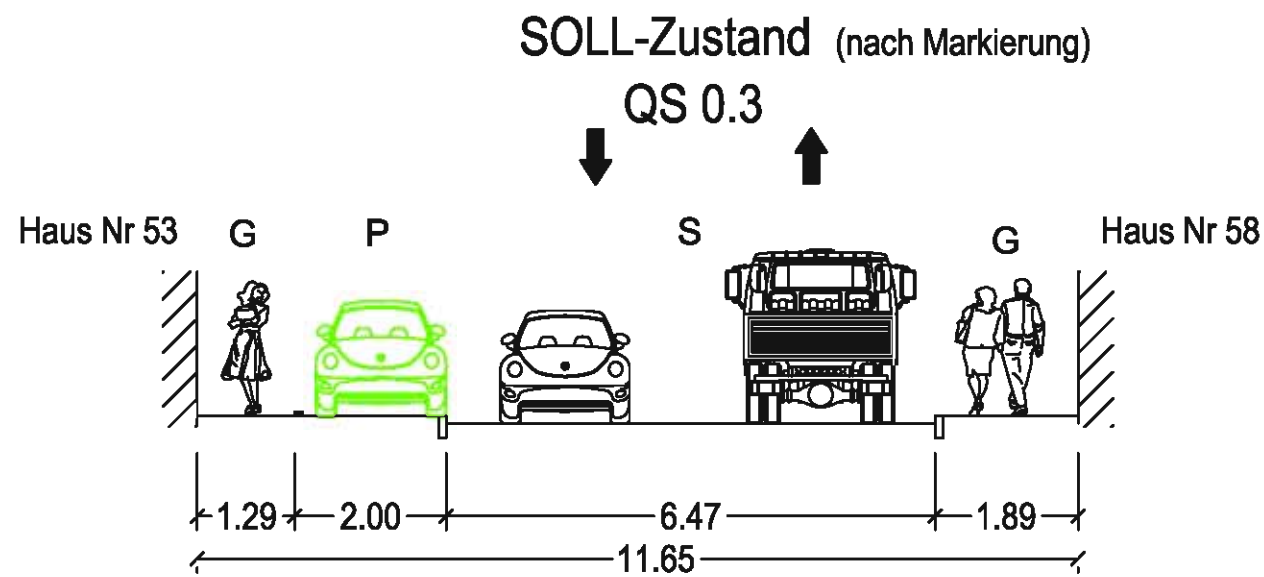
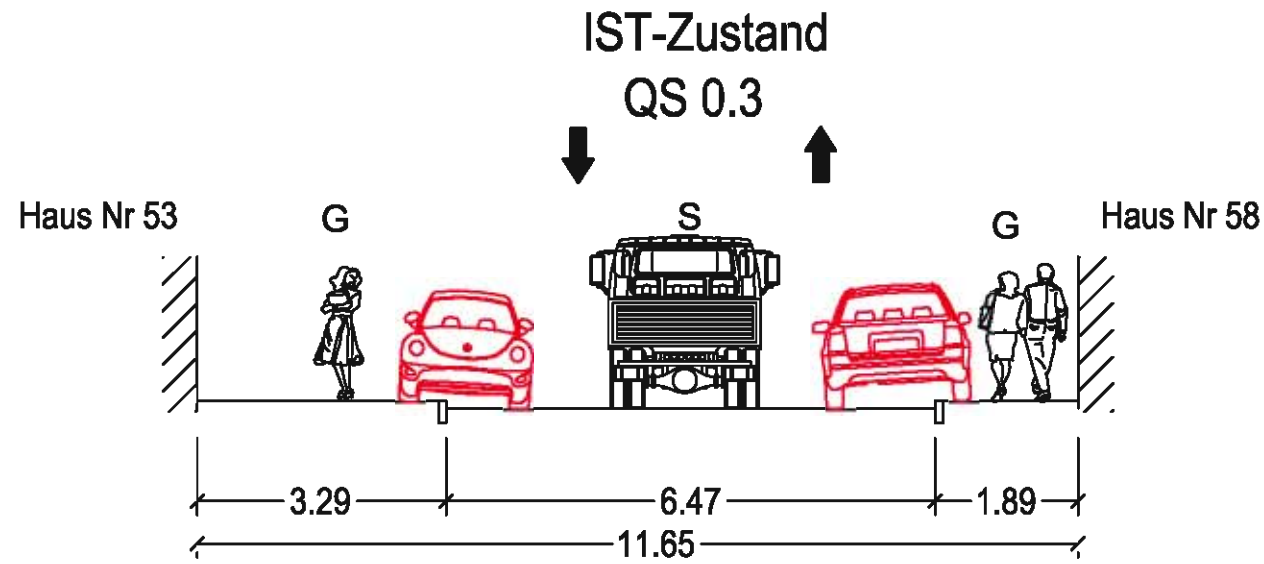
Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung		 STADT VIERNHEIM	
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog			
Baustein I - Innenstadtring: Anlage 61a Q 0.13 Weinheimer Straße - ruhender Verkehr			
M. 1:100		AZ.: 61.41 VEP	
Datum: 07/2012		Bearbeiter: LoIS	
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
	a		
	b		
K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP Innenstadtring...			


Weinheimer Straße



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung		 STADT VIERNHEIM	
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog			
Baustein I - Innenstadttring: Anlage 61b Querschnitt 0.2 - Weinheimer Straße - ruhender Verkehr			
M. 1:100		AZ.: 61.41 VEP	
Datum: 07/2012		Bearbeiter: LoTS	
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
	a		
	b		
K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP Innenstadttring...			

Weinheimer Straße

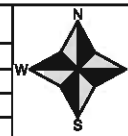


Amt für Stadtentwicklung
 und Umweltplanung
 
 STADT VIERNHEIM

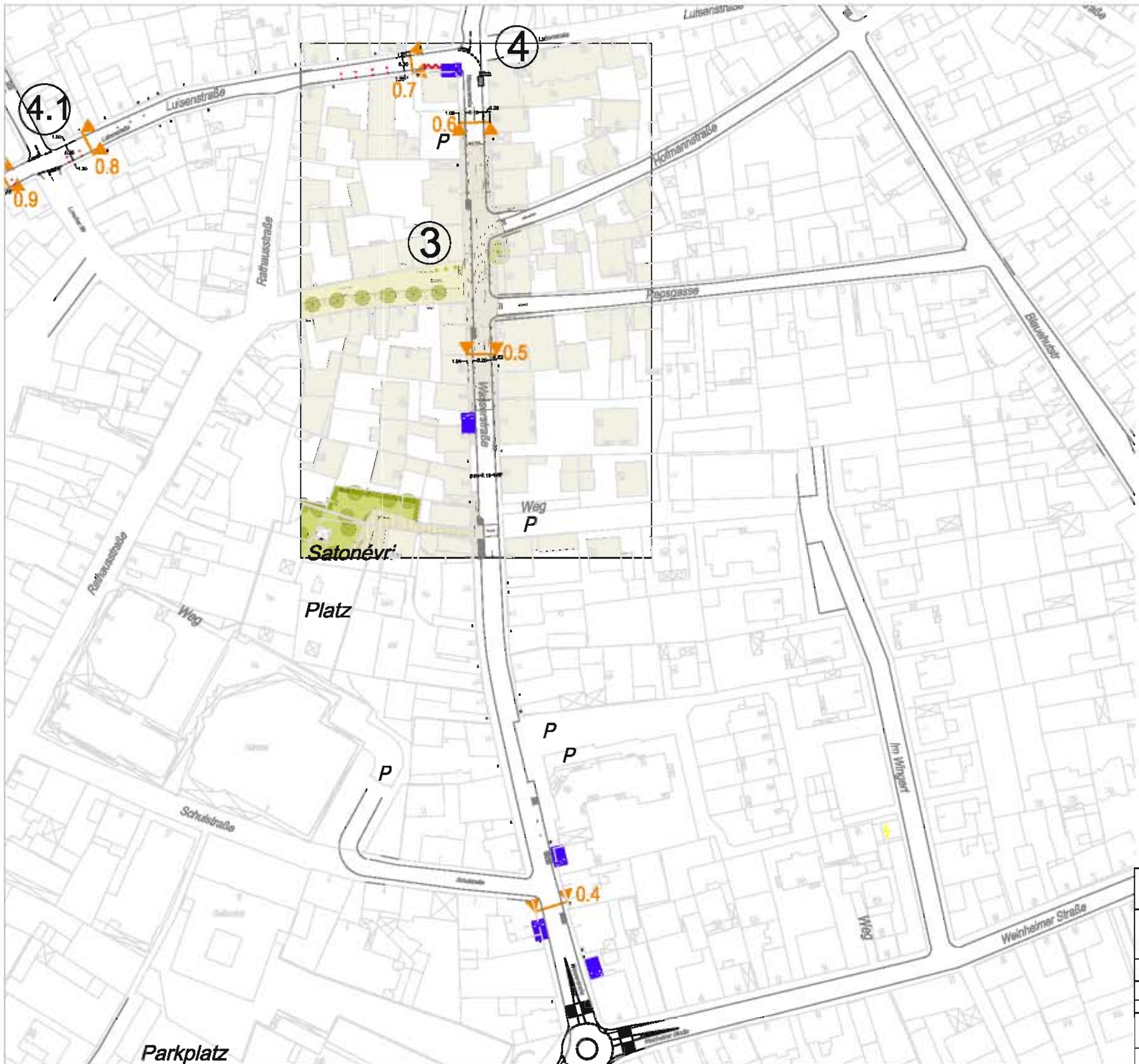
Verkehrsentwicklungsplan 2012 -
 Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadttring: Anlage 61c
 Querschnitt 0.3 - Weinheimer Straße - ruhender Verkehr

M. 1:100	AZ.: 61.41 VEP
Datum: 09/2012	Bearbeiter: Lo/S
Änderung:	Index Bemerkungen: Datum
a	
b	



K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP
 Innenstadtring...



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung  **STADT VORNHEIM**

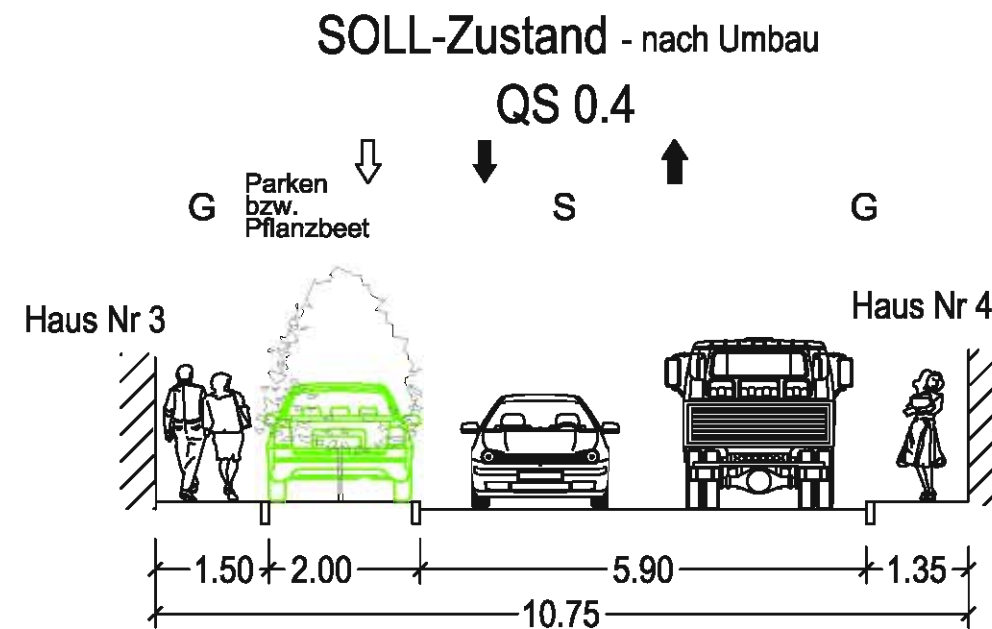
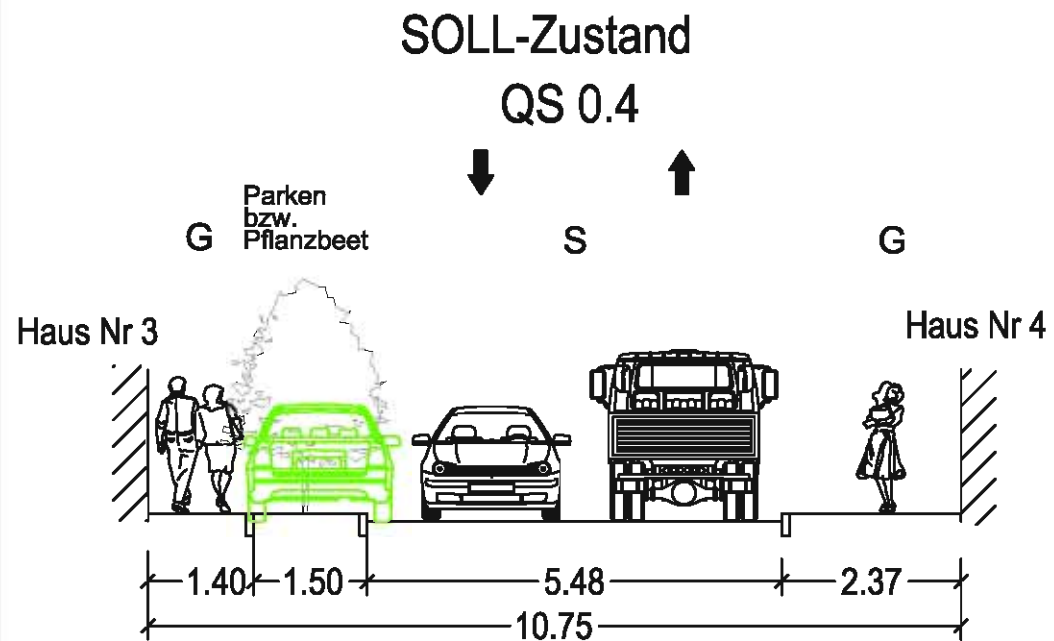
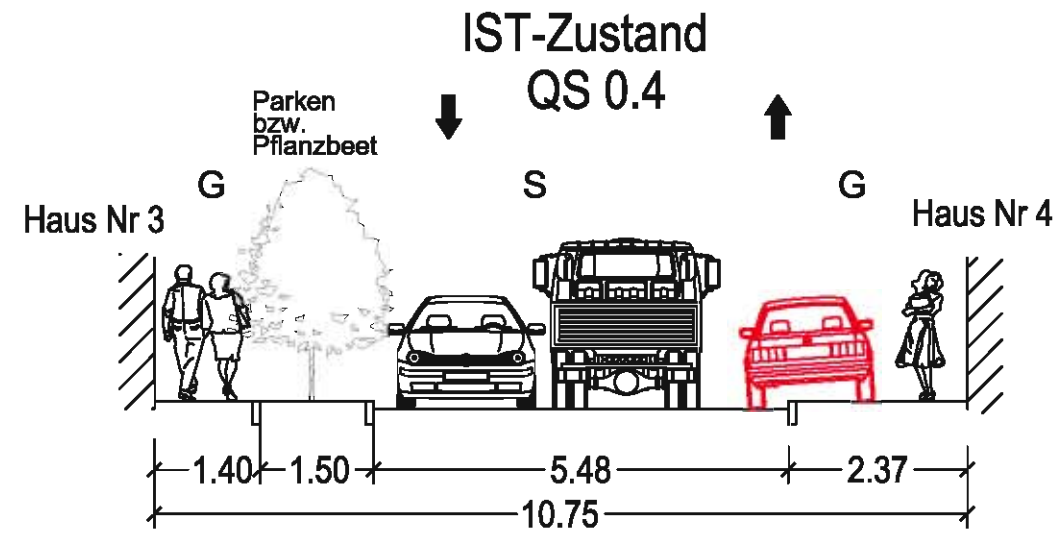
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadt: Anlage 62
Bereich Wasserstraße - ruhender Verkehr

M. ohne	AZ.: 61.41 VEP
Datum: 07/2012	Bearbeiter: LGS
Änderung:	Index Bemerkungen: Datum
a	
b	

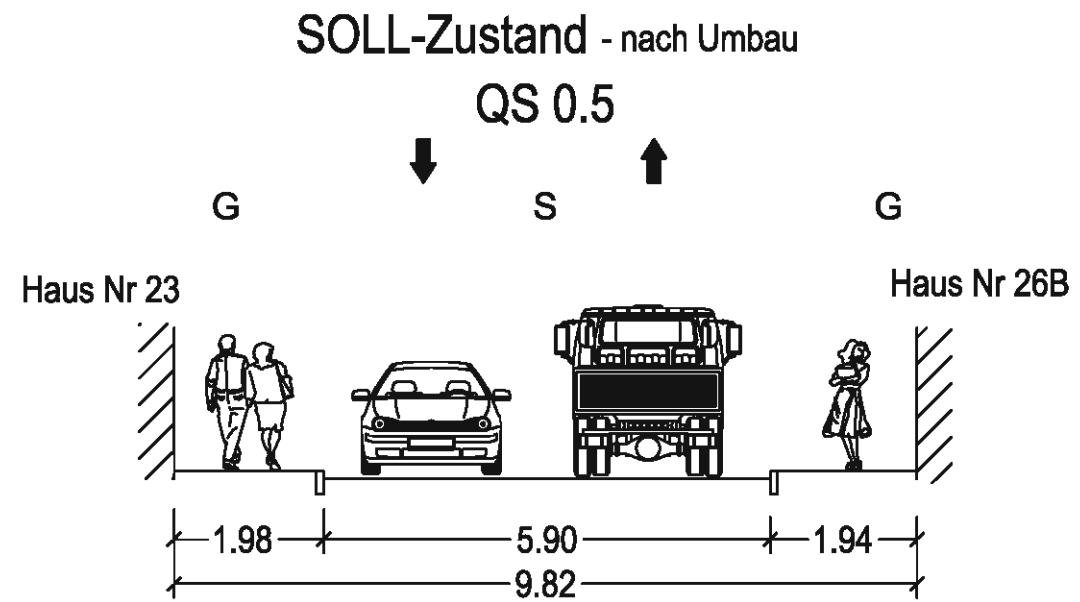
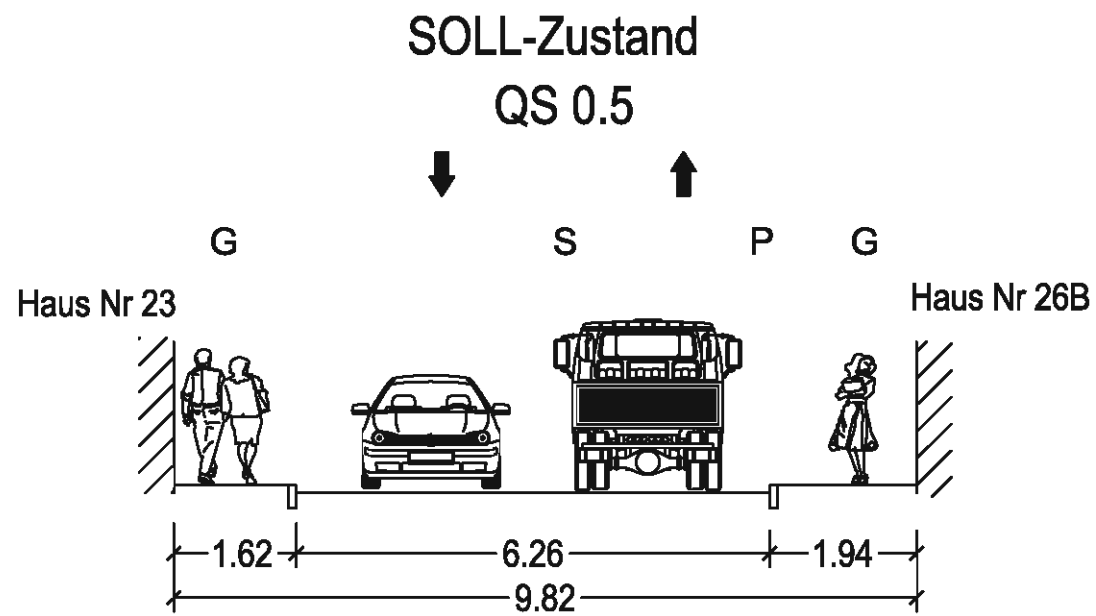
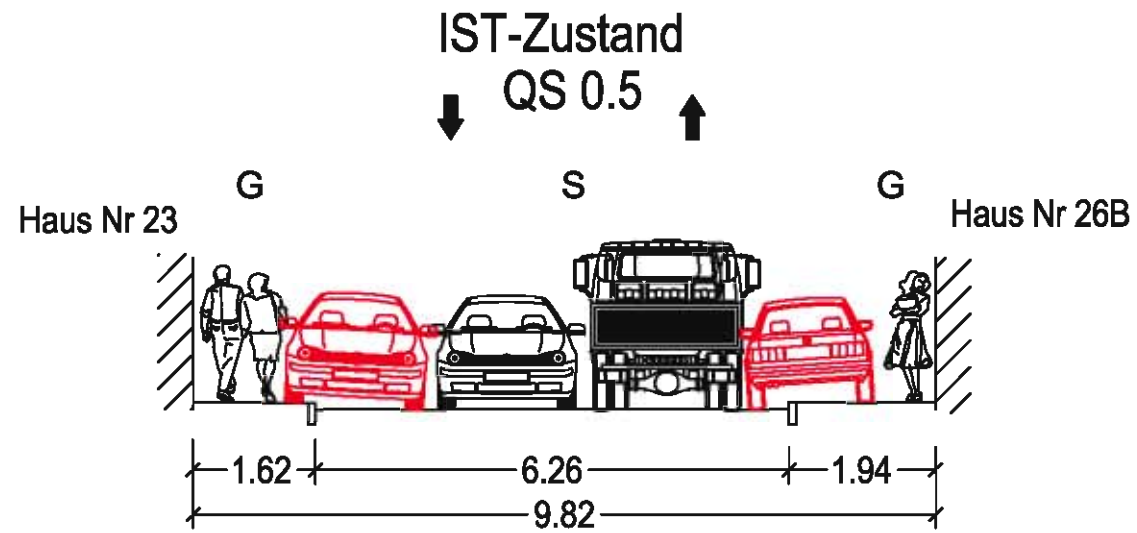
K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamverkehrskonzept\Verkehrsentwicklungsplan\VEP\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP_Innenstadt\ing...

Wasserstraße



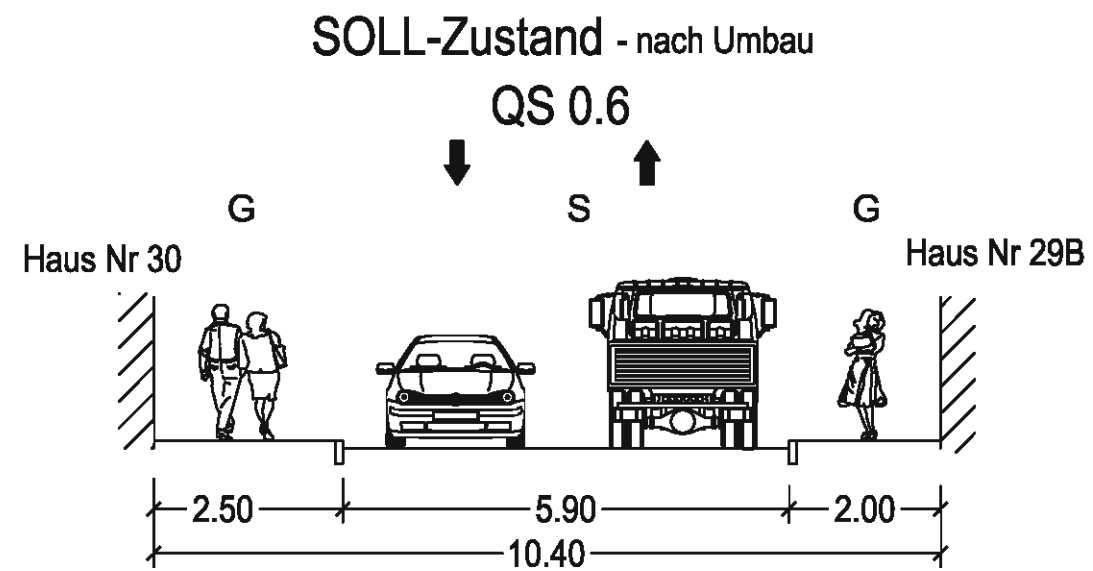
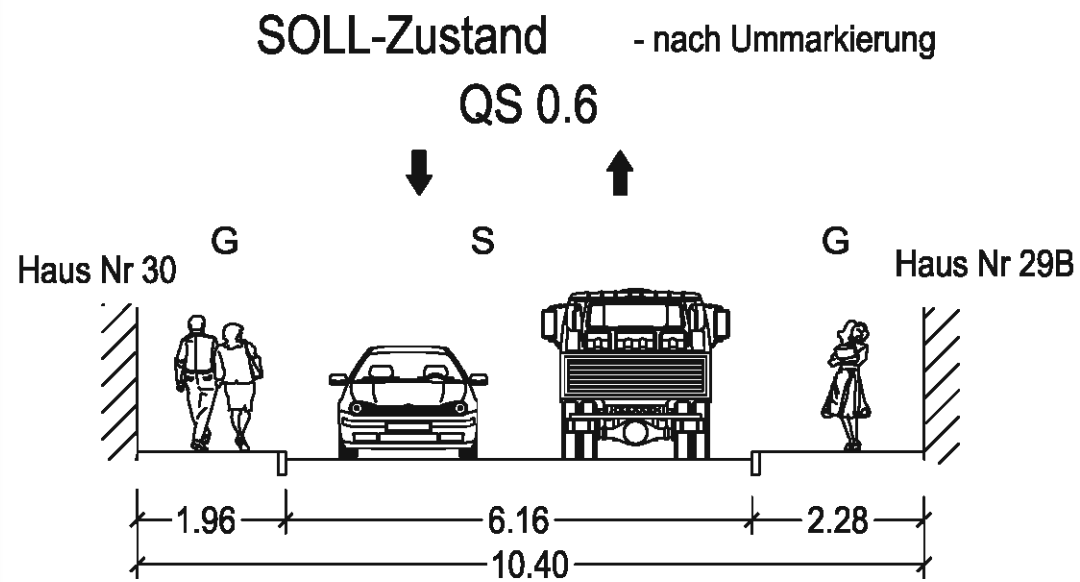
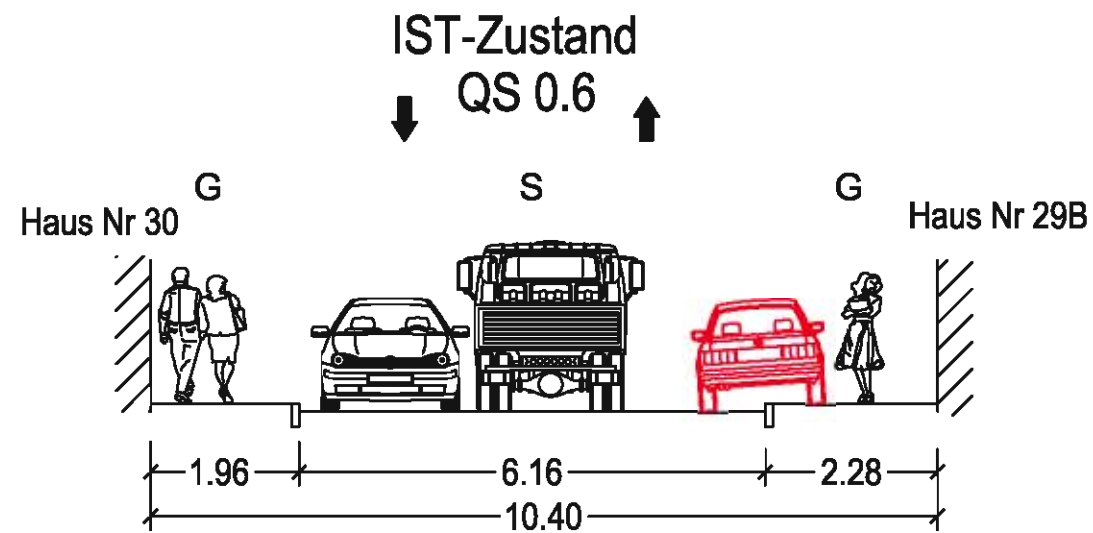
Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung		STADT VIERNHEIM	
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog			
Baustein - Innenstadtring: Anlage 63a Querschnitt 0.4 - Wasserstraße - ruhender Verkehr			
M. 1:100		AZ.: 61.41 VEP	
Datum: 07/2012		Bearbeiter: Lothar	
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			
K:\DokM_Verkehr\1_Gesamverkehrplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KVP Innenstadtring...			

Wasserstraße



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung		STADT VIERNHEIM	
Verkehrsentwicklungsplan 2012 -			
Maßnahmenkatalog			
Baustein I - Innenstadttring: Anlage 63b		Querschnitt 0.5 - Wasserstraße - ruhender Verkehr	
M. 1:100	AZ.: 61.41 VEP		
Datum: 07/2012	Bearbeiter: Lothar		
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			
K:\DokM_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KVP_Innenstadttring...			

Wasserstraße



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung  STADT VIERNHEIM

Verkehrsentwicklungsplan 2012 -
Baumaßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadttring: Anlage 63c
Querschnitt 0.7 - Wasserstraße - ruhender Verkehr

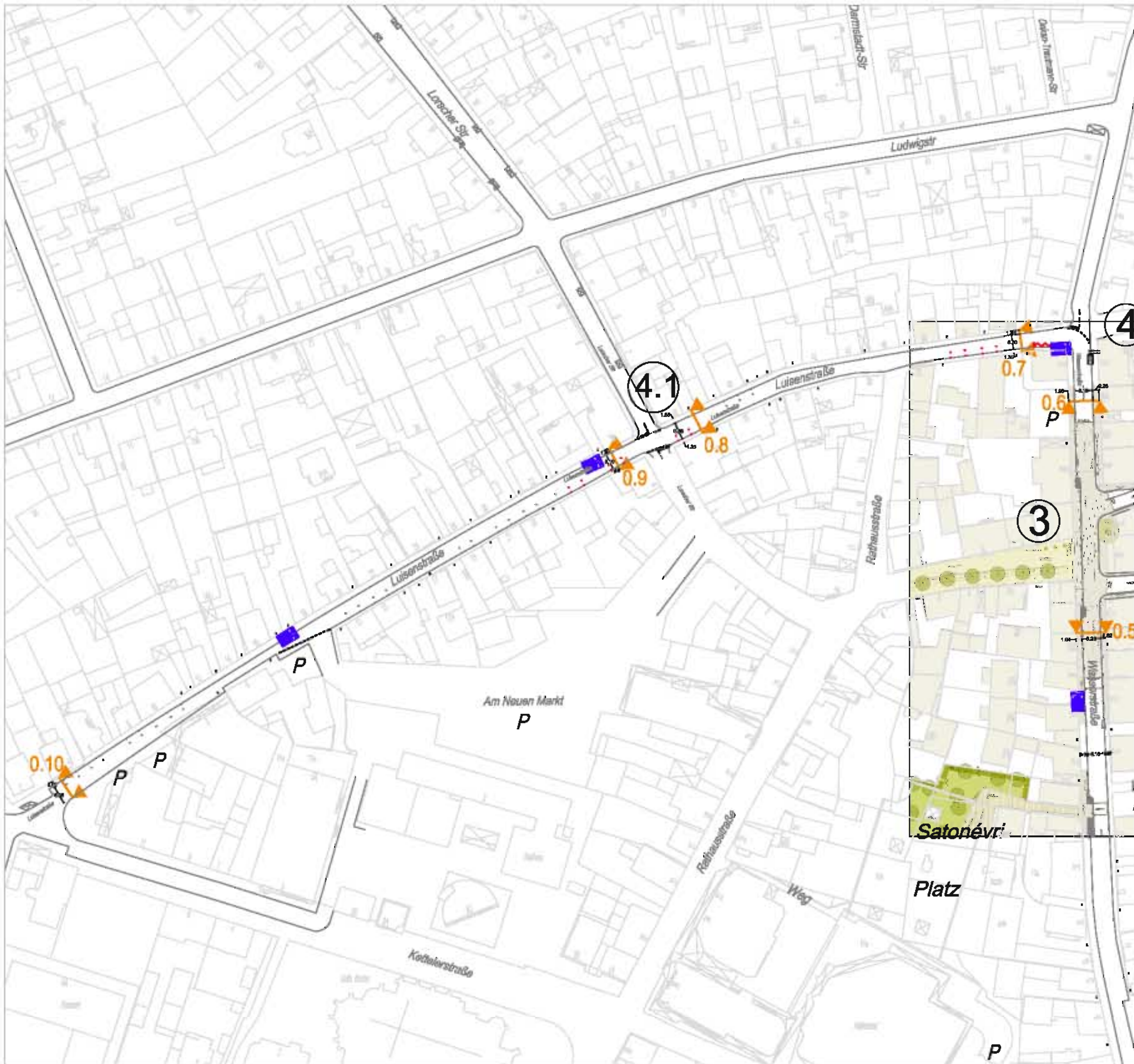
M. 1:100 AZ.: 61.41 VEP

Datum: 07/2012 Bearbeiter: Lothar

Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			



K:\DokM_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KVP_Innenstadttring...



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung  **STADT VORNHEIM**

Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadt: Anlage 64
Bereich Lisenstraße - ruhender Verkehr

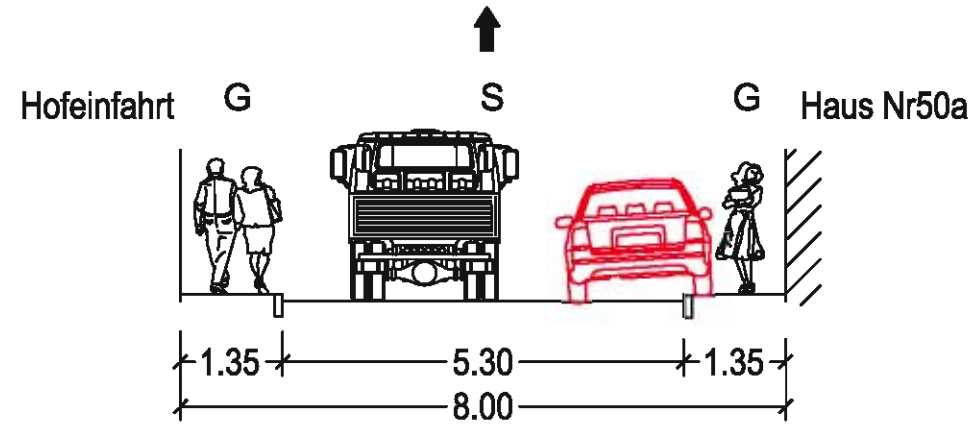
M. ohne	AZ.: 61.41 VEP
Datum: 07/2012	Bearbeiter: LWS
Änderung:	Bemerkungen:
a	
b	



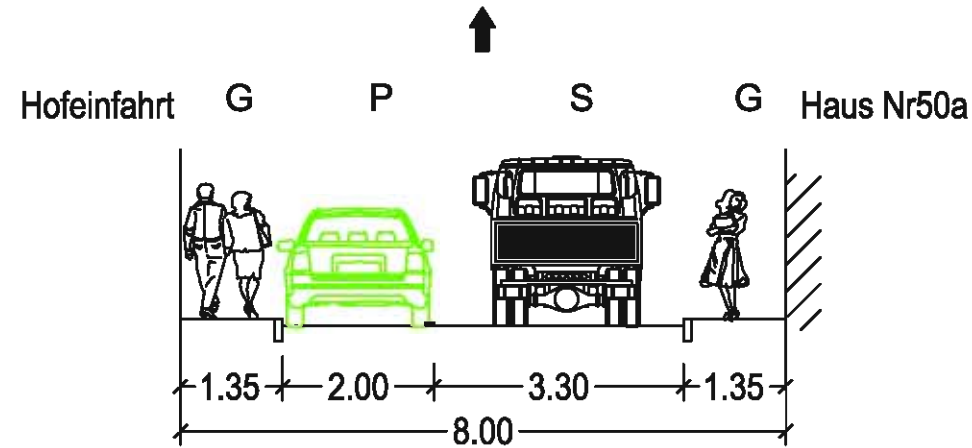
K3Dok4_Vorkehr1_Gesamtverkehrsanlage/Verkehrsentwicklungsplan(VEP)/Maßnahmenkatalog/Planunterlagen/KP_Innenstadt...

Luisenstraße

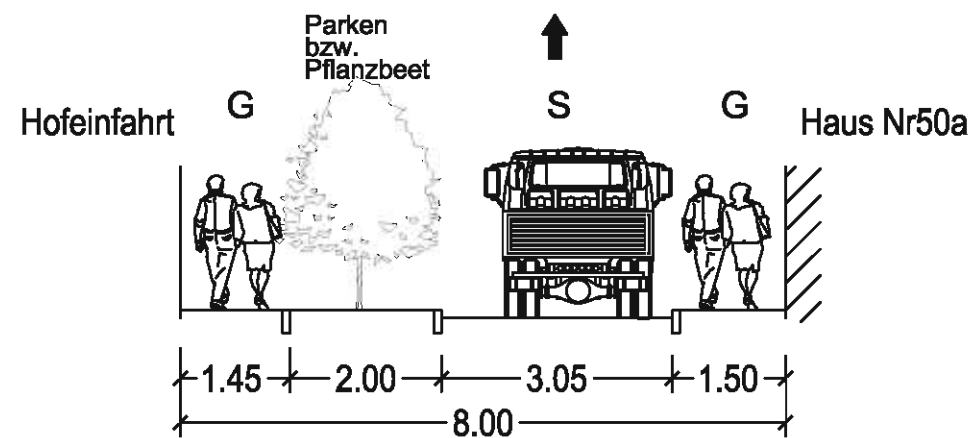
IST-Zustand
QS 0.7


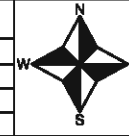


SOLL-Zustand - nach Ummarkierung
QS 0.7



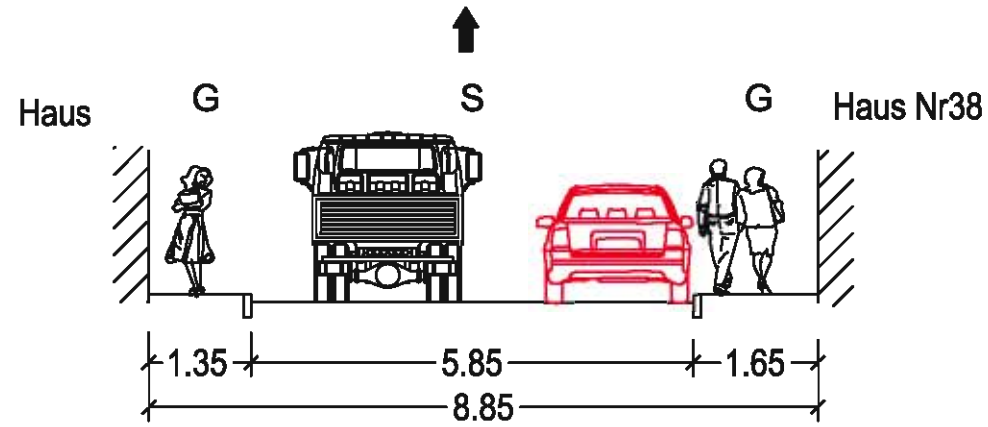
SOLL-Zustand - nach Umbau
QS 0.7



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung			
Verkehrsentwicklungsplan 2012 -			
Baumaßnahmenkatalog			
Baustein I - Innenstadt: Anlage 65a			
Querschnitt 0.7 - Luisenstraße - ruhender Verkehr			
M. 1:100	AZ.: 61.41 VEP		
Datum: 07/2012	Bearbeiter: Lohs		
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			
K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\WP			
Innenstadtling...			

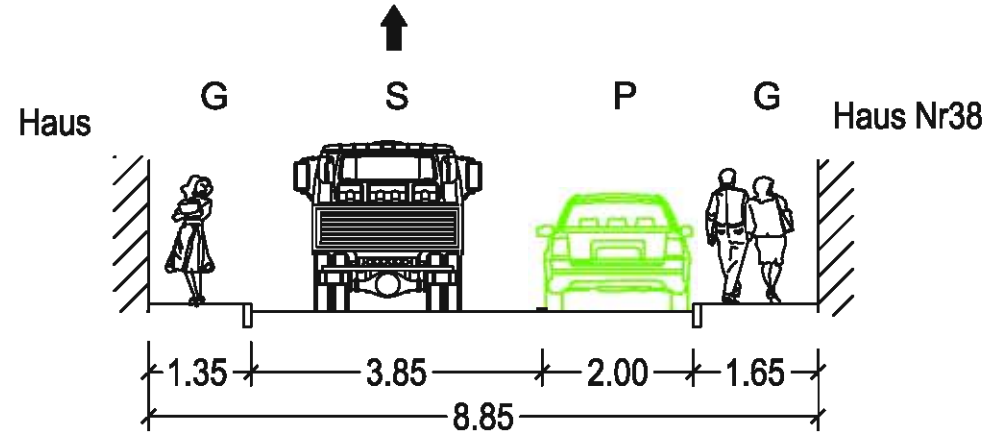
Luisenstraße

IST-Zustand
QS 0.8



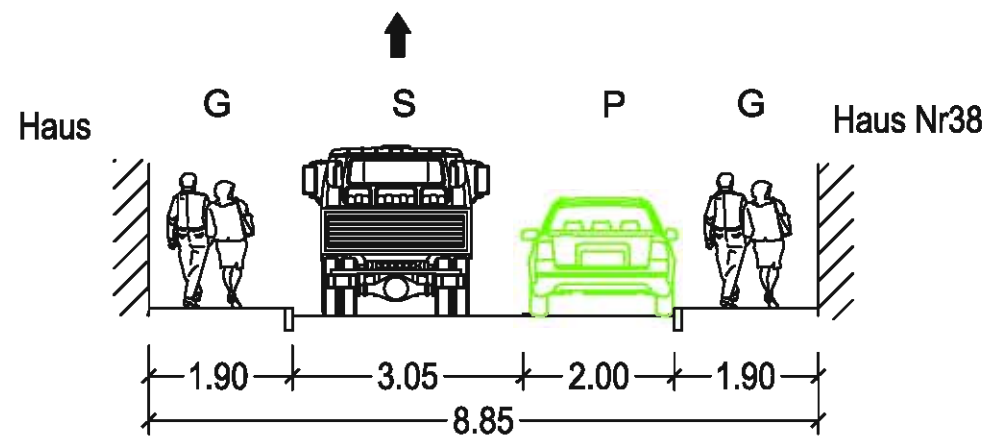
SOLL-Zustand - nach Ummarkierung


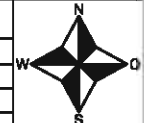
QS 0.8



SOLL-Zustand - nach Umbau

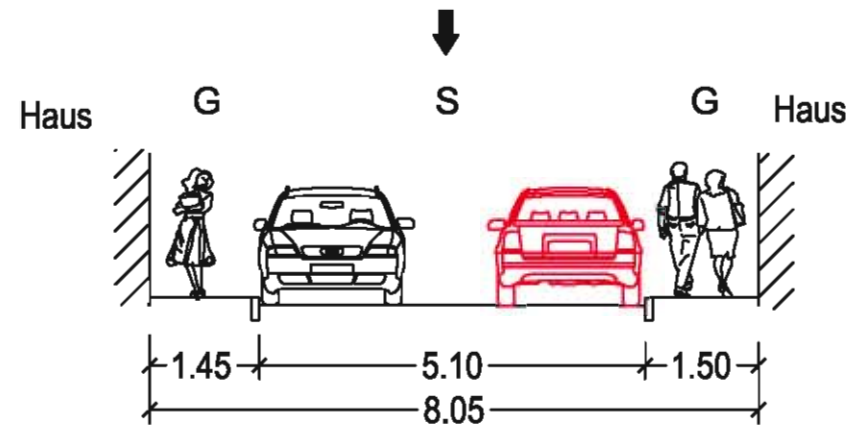
QS 0.8



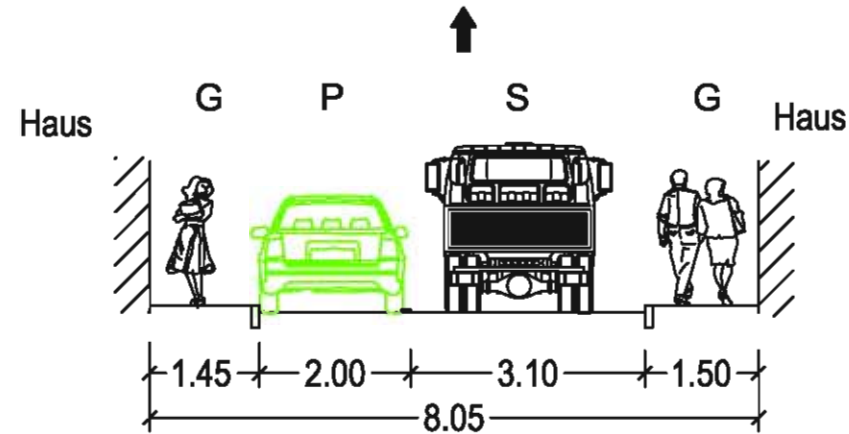
Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung			
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog			
Baustein I - Innenstadt: Anlage 65b Querschnitt 0.8 - Luisenstraße - ruhender Verkehr			
M. 1:100	AZ.: 61.41 VEP		
Datum: 07/2012	Bearbeiter: Lois		
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
	a		
	b		
K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\WP Innenstadt\...			

Luisenstraße

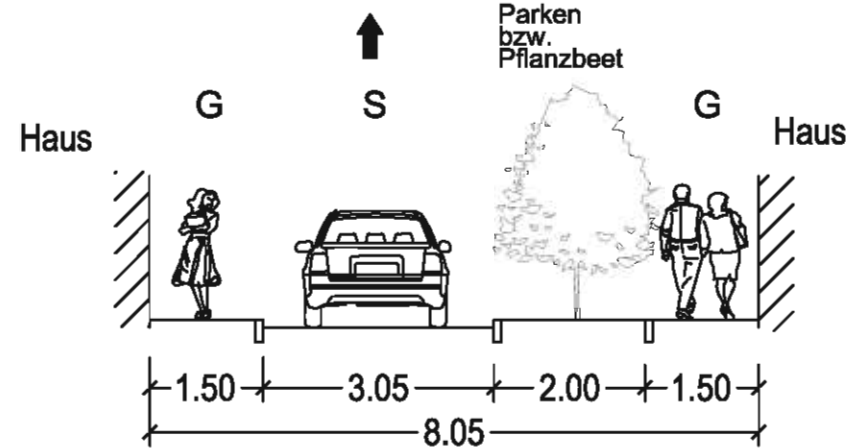
IST-Zustand
QS 0.9


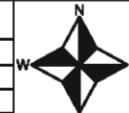


SOLL-Zustand - nach Ummarkierung
QS 0.9



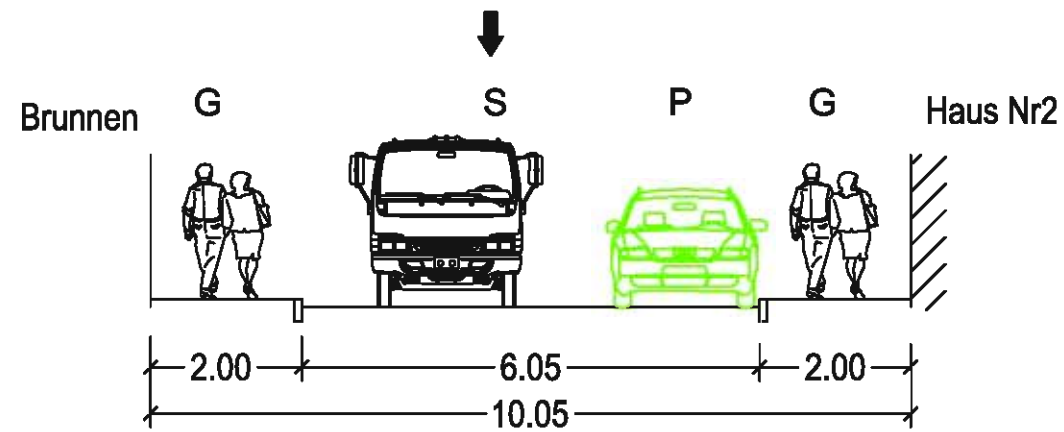
SOLL-Zustand - nach Umbau
QS 0.9



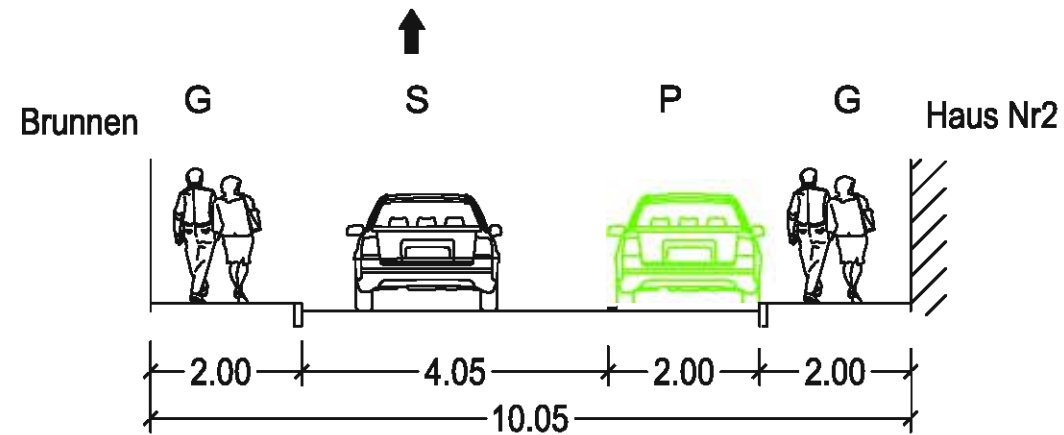
Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung		 STADT VIERNHEIM	
Verkehrsentwicklungsplan 2012 -			
Maßnahmenkatalog			
Baustein I - Innenstadt: Anlage 65c			
Querschnitt 0.9 - Luisenstraße - ruhender Verkehr			
M. 1:100	AZ.: 61.41 VEP		
Datum: 07/2012	Bearbeiter: Lo/S		
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			
K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP Innenstadt...			

Luisenstraße

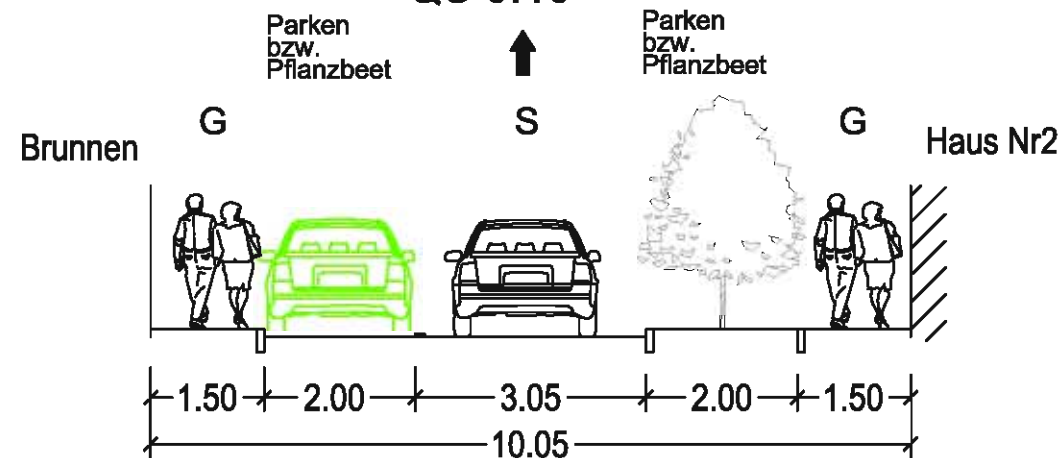
IST-Zustand
QS 0.10



SOLL-Zustand - nach Ummarkierung
QS 0.10



SOLL-Zustand - nach Umbau
QS 0.10



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

STADT VIERNHEIM

Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

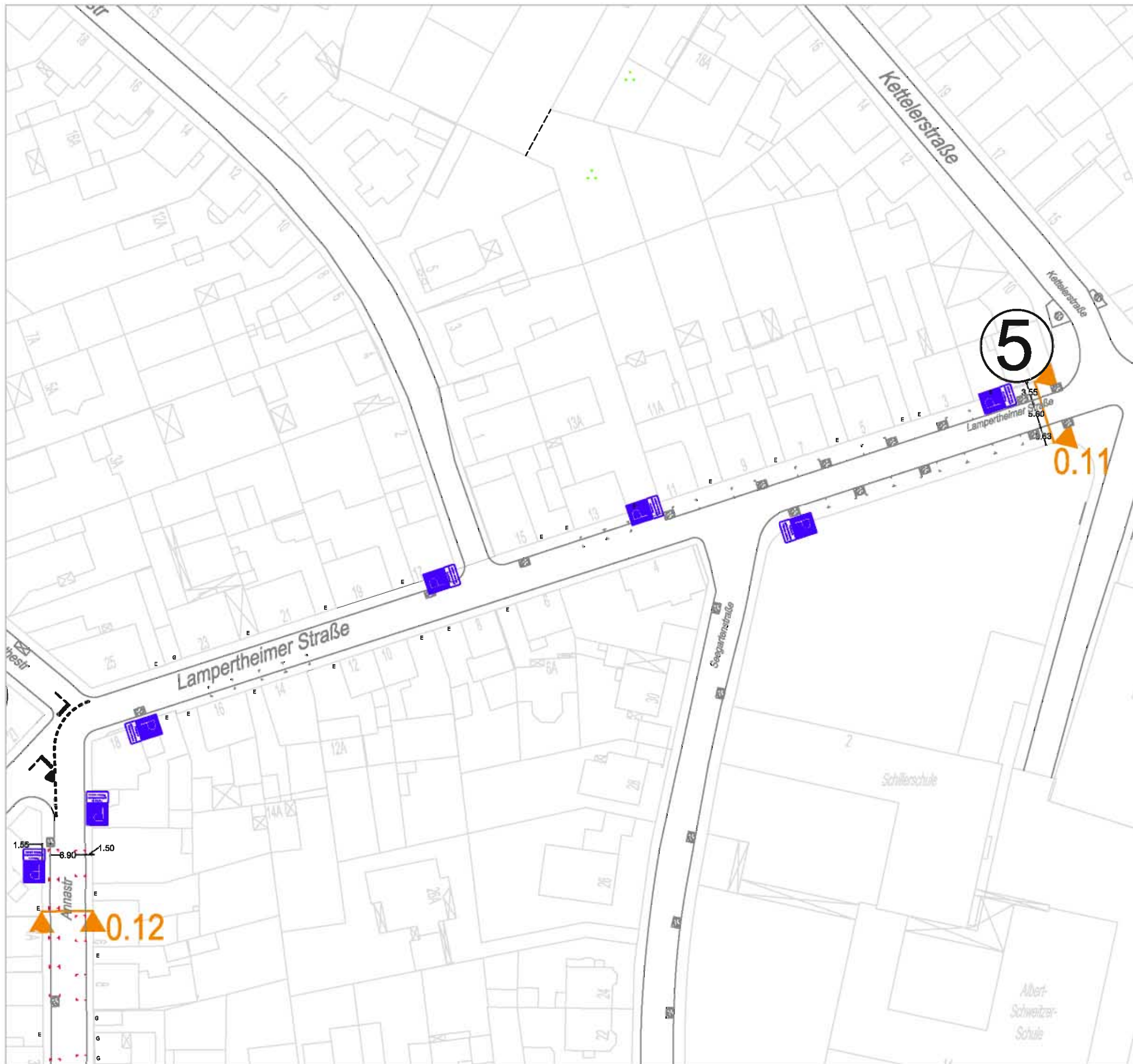
Baustein I - Innenstadt: Anlage 65d
Querschnitt 0.10 - Luisenstraße - ruhender Verkehr

M. 1:100 AZ.: 61.41 VEP

Datum: 07/2012 Bearbeiter: Lohs

Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			

K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KIP
Innenstadt\...

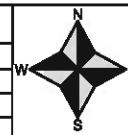


Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung  **STADT VIERNHEIM**

Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadt: Anlage 66
Bereich Lampertheimer Straße - ruhender Verkehr

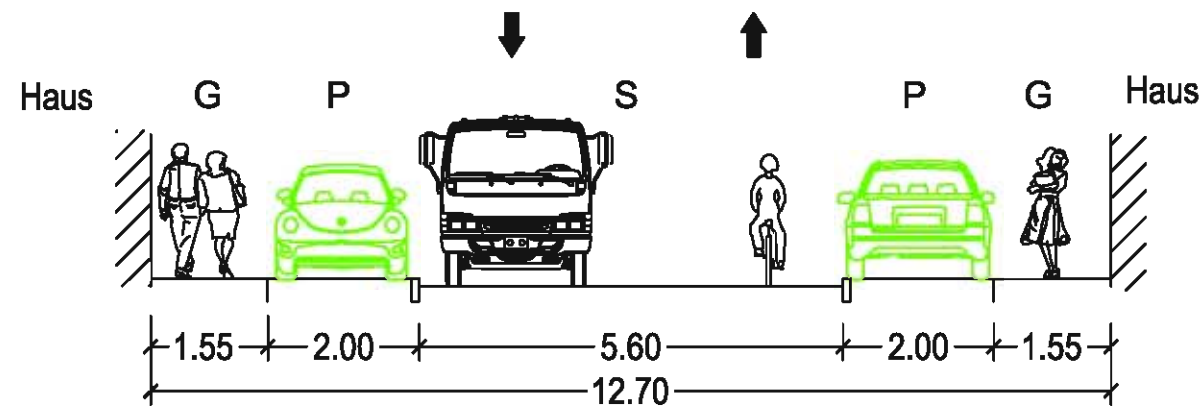
M. ohne	AZ.: 61.41 VEP
Datum: 07/2012	Bearbeiter: LoIS
Änderung:	Index Bemerkungen: Datum
a	
b	





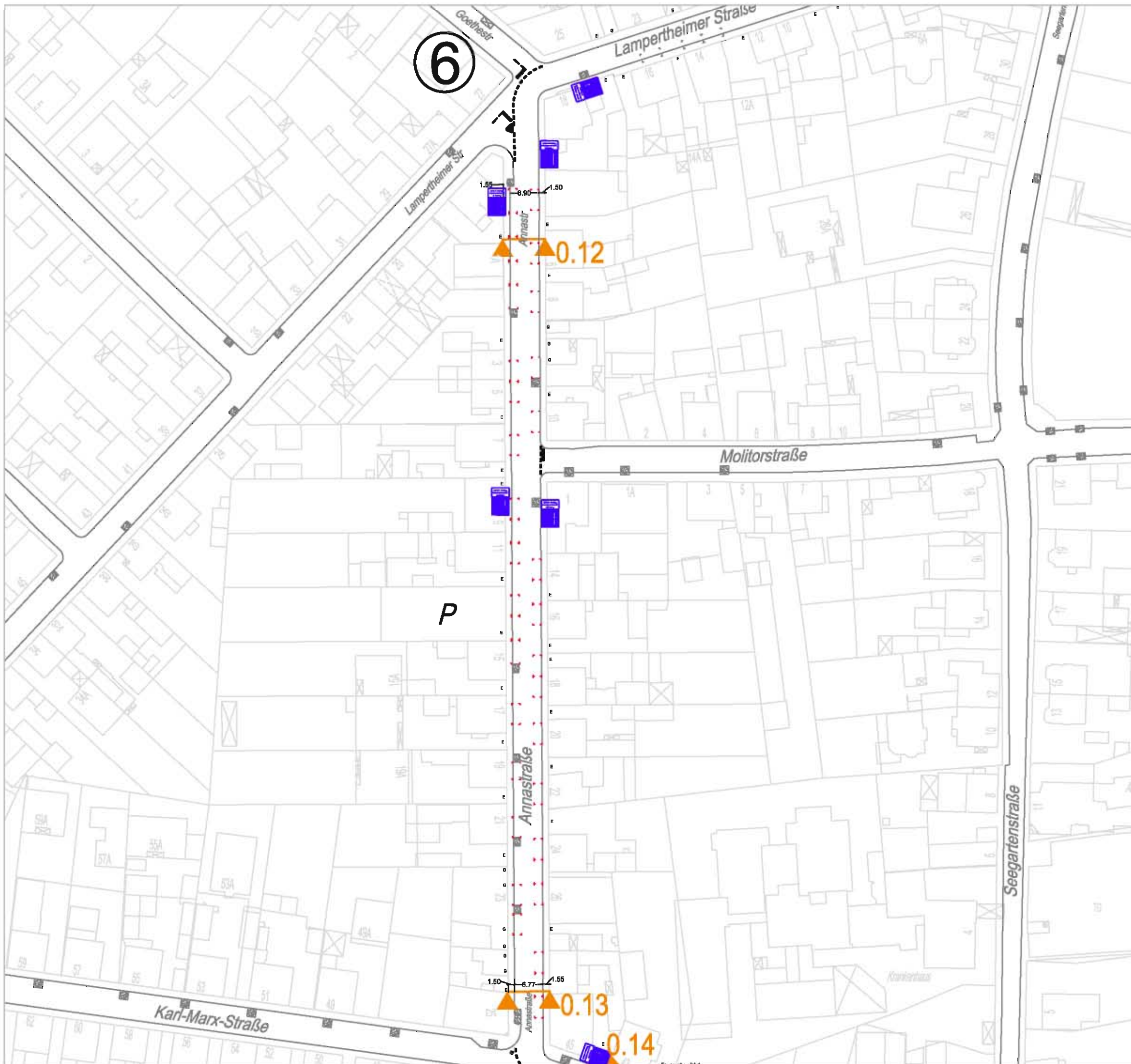
K:\Dok4_Verkehr1_Gesamtverkehrplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP_Innenstadt.rtg...


Lampertheimer Straße

IST-Zustand
QS 0.11



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung		 STADT VIERNHEIM	
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog			
Baustein I - Innenstadt: Anlage 67a Querschnitt 0.11 - Lampertheimer Straße - ruhender Verkehr			
M. 1:100		AZ.: 61.41 VEP	
Datum: 07/2012		Bearbeiter: Lois	
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			
K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP Innenstadt\...			

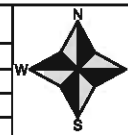


Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung  **STADT VIERNHEIM**

Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadt: Anlage 68
Bereich Annastraße - ruhender Verkehr

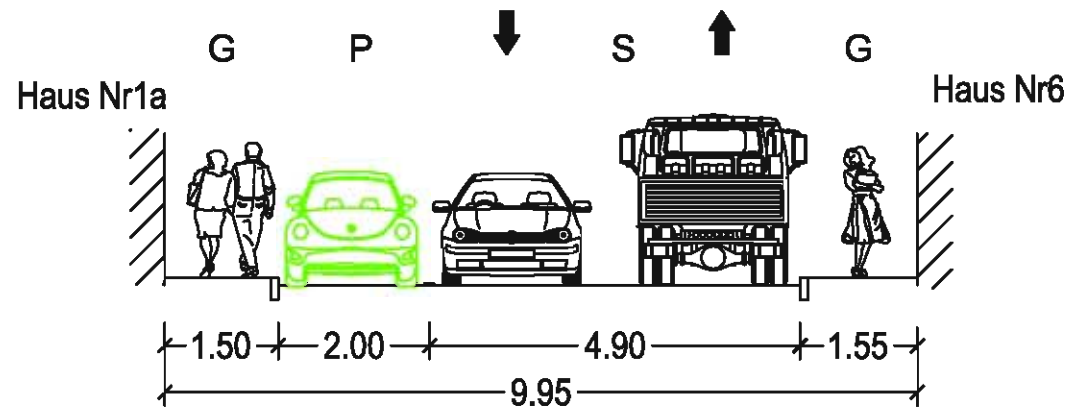
M. ohne	AZ.: 61.41 VEP
Datum: 07/2012	Bearbeiter: LoIS
Änderung:	Index Bemerkungen: Datum
a	
b	



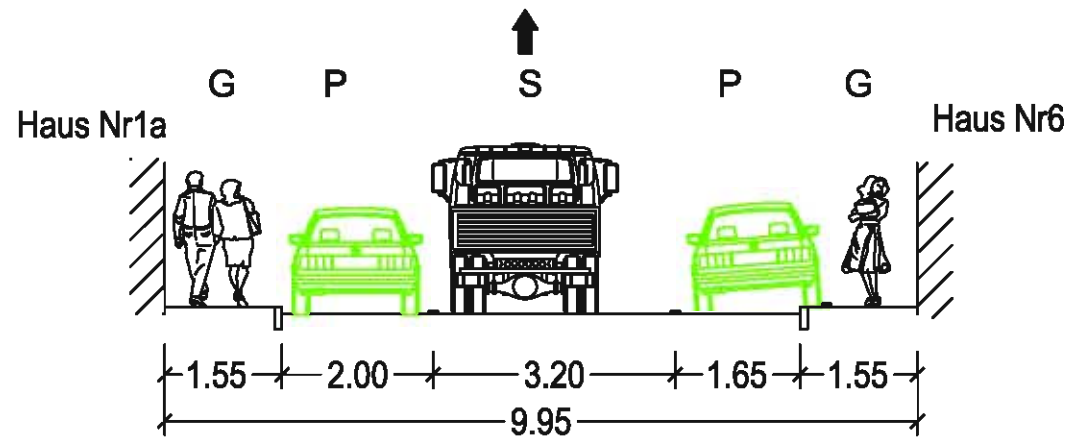
K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP_Innenstadt\...

Annastraße

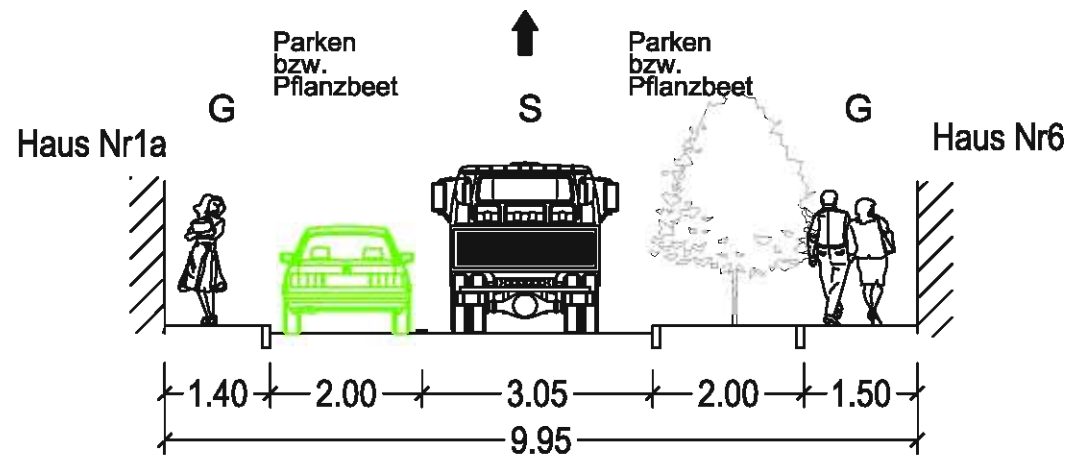
IST-Zustand
QS 0.12




SOLL-Zustand - nach Ummarkierung
QS 0.12



SOLL-Zustand - nach Umbau
QS 0.12



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung  STADT VIERNHEIM

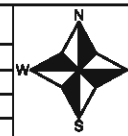
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadt; Anlage 69a
Querschnitt 0.12 - Annastraße - ruhender Verkehr

M. 1:100 AZ.: 61.41 VEP

Datum: 07/2012 Bearbeiter: Lo/S

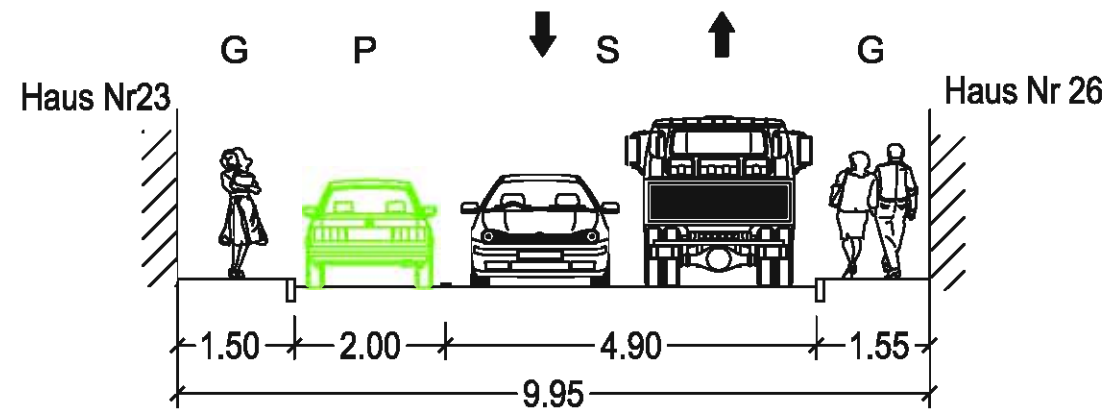
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			



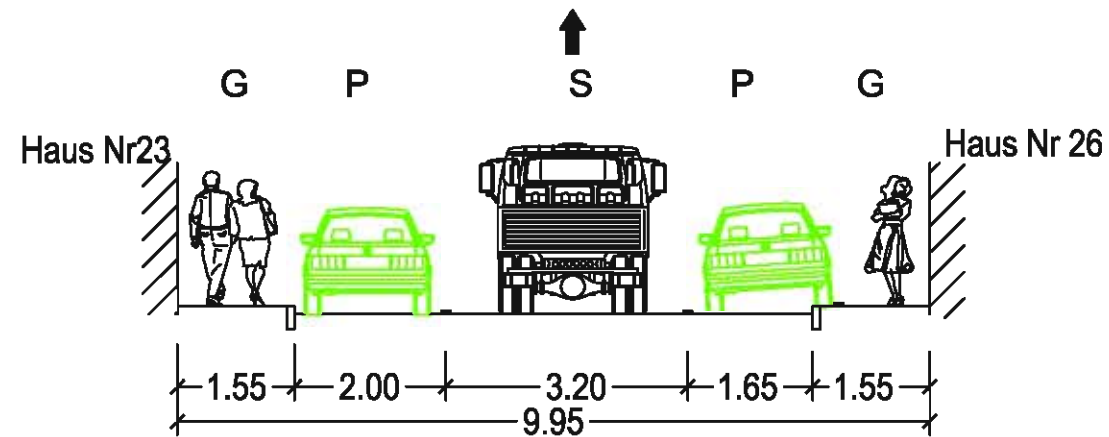
K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP Innenstadting...

Annastraße

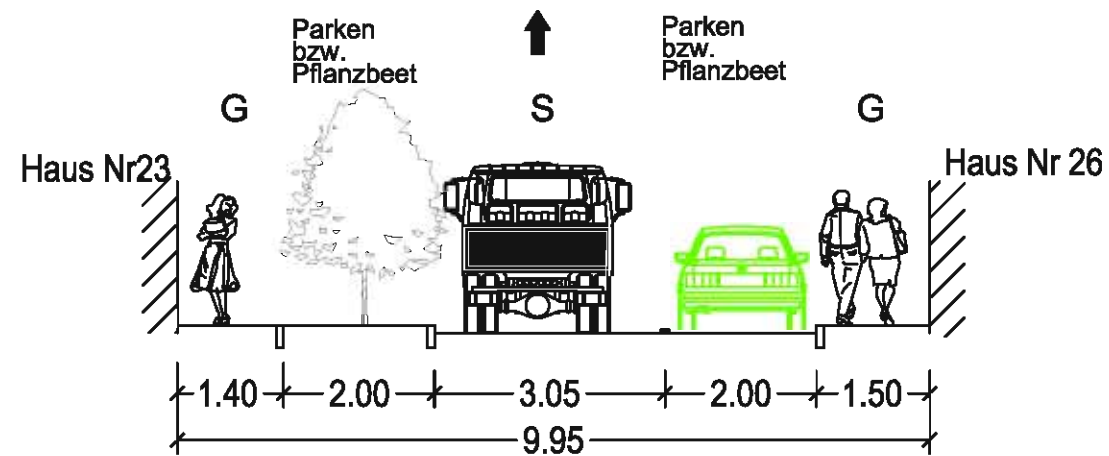
IST-Zustand
QS 0.13



SOLL-Zustand - nach Ummarkierung
QS 0.13



SOLL-Zustand - nach Umbau
QS 0.13



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung  STADT VIERNHEIM

Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadtring: Anlage 69b
Querschnitt 0.13 - Annastraße - ruhender Verkehr

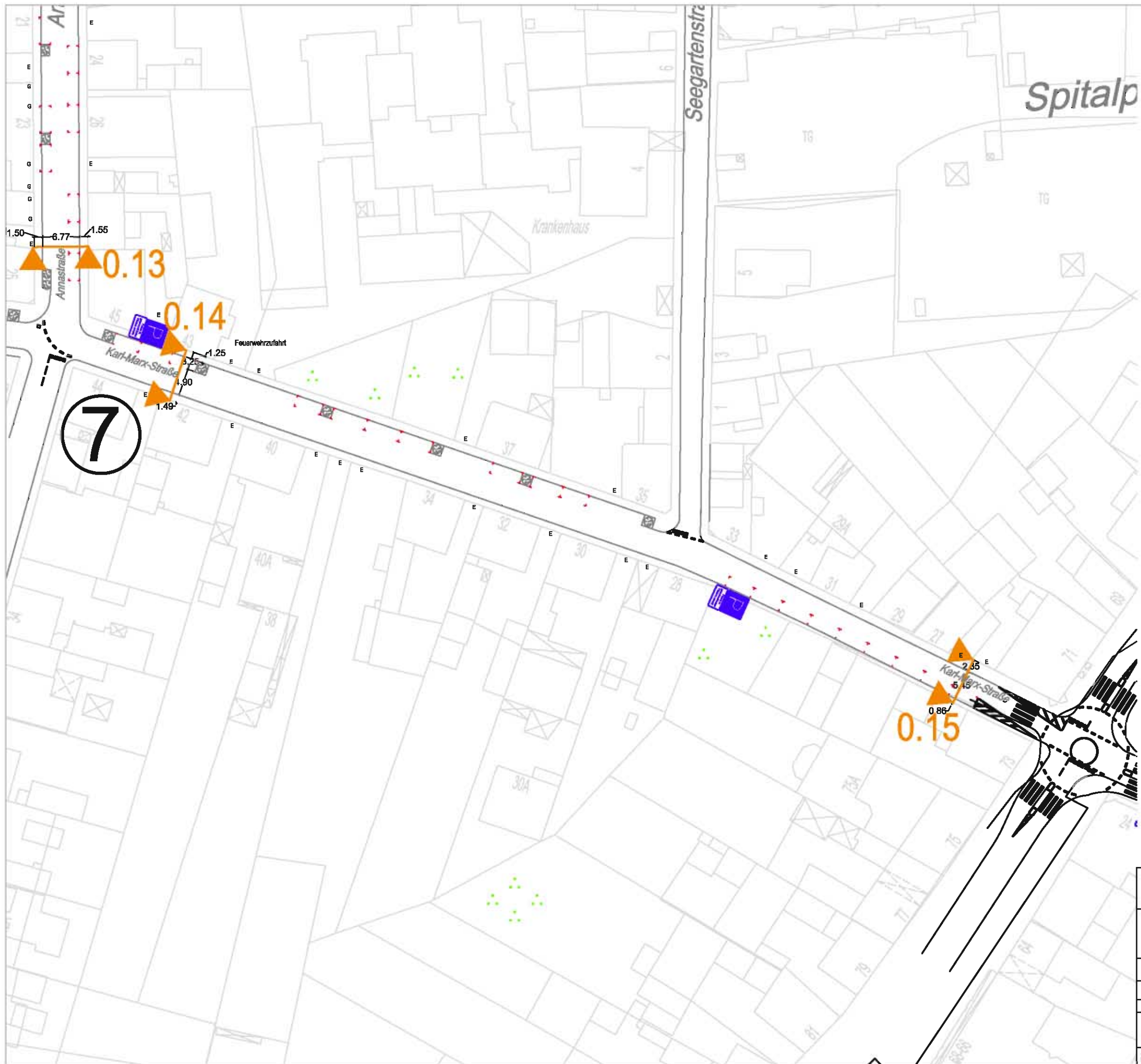
M. 1:100 AZ.: 61.41 VEP


Datum: 07/2012 Bearbeiter: Lo/S

Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			



K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP Innenstadtring...

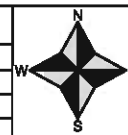


Amt für Stadtentwicklung
 und Umweltplanung
 
 STADT VIERNHEIM

**Verkehrsentwicklungsplan 2012 -
 Maßnahmenkatalog**

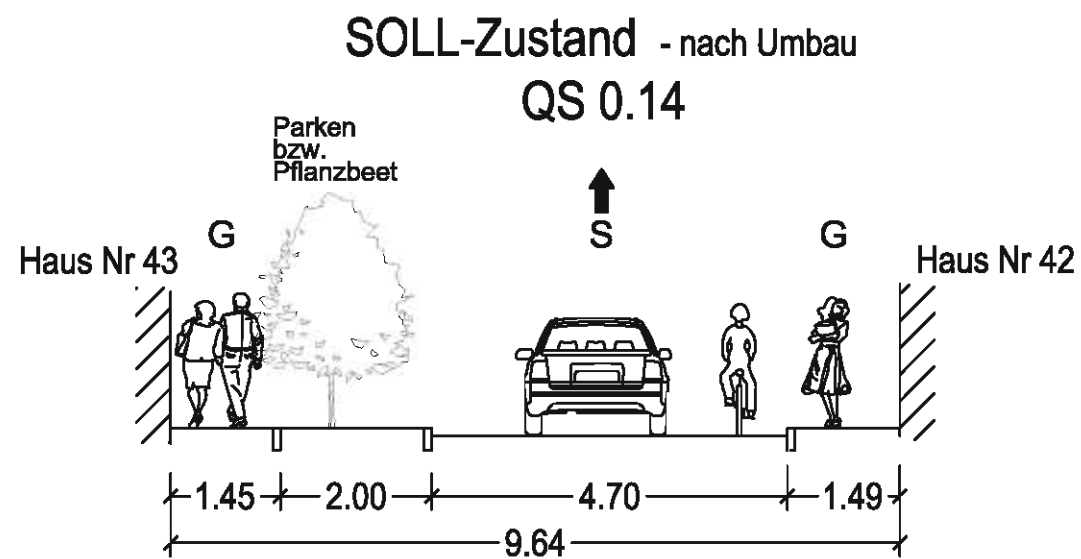
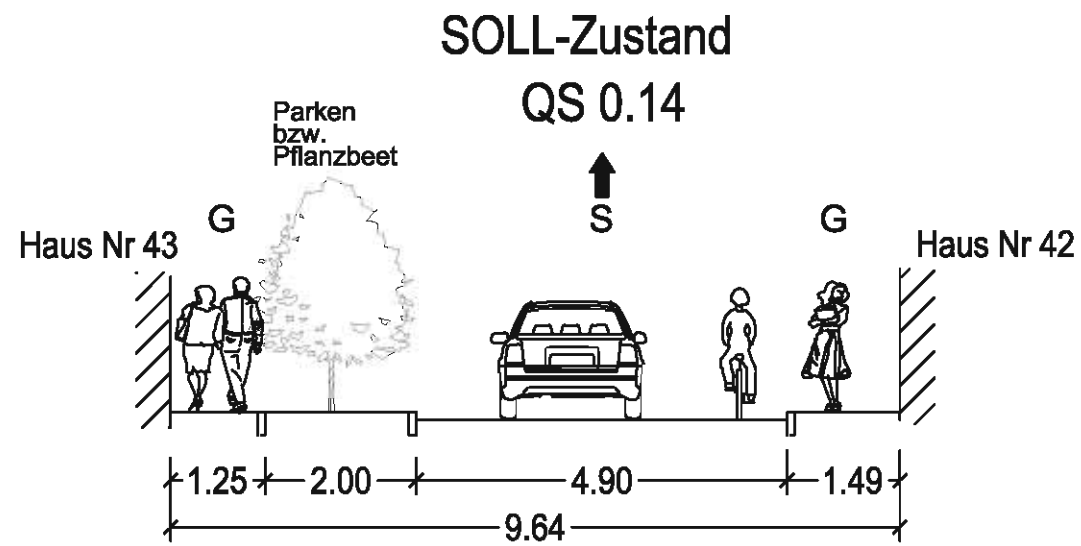
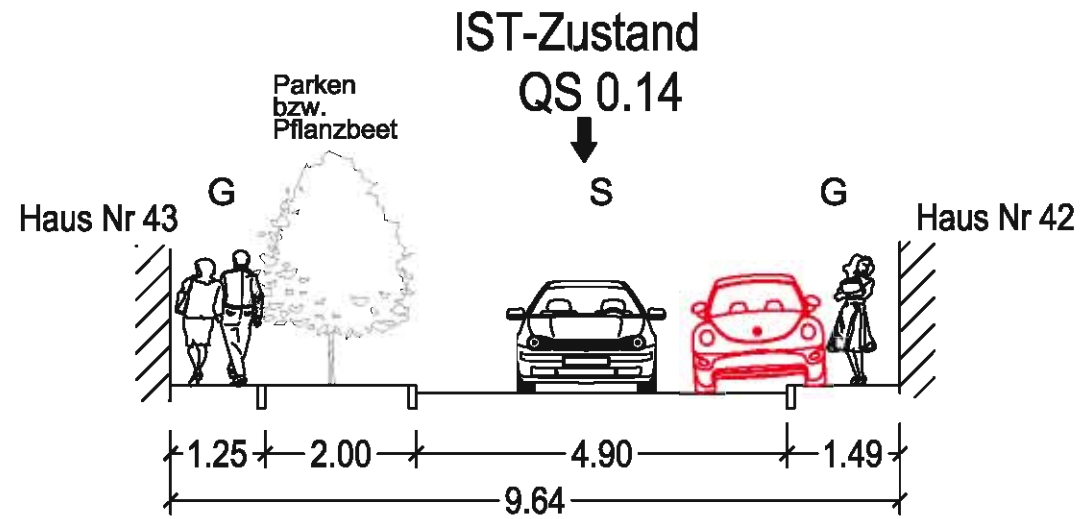
Baustein I - Innenstadt: Anlage 70
 Bereich Karl-Marx-Straße - Abschnitt 1 - ruhender Verkehr



M. ohne	AZ.: 61.41 VEP
Datum: 07/2012	Bearbeiter: LoIS
Änderung:	Index Bemerkungen: Datum
a	
b	



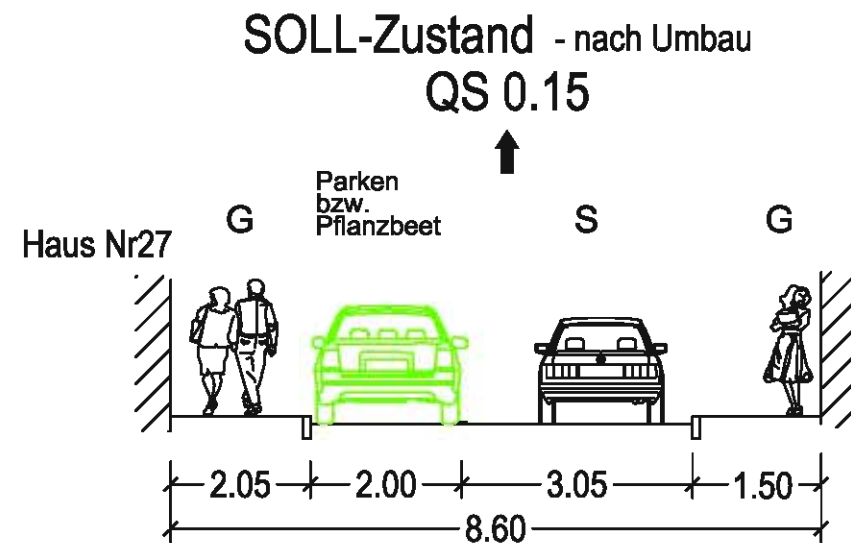
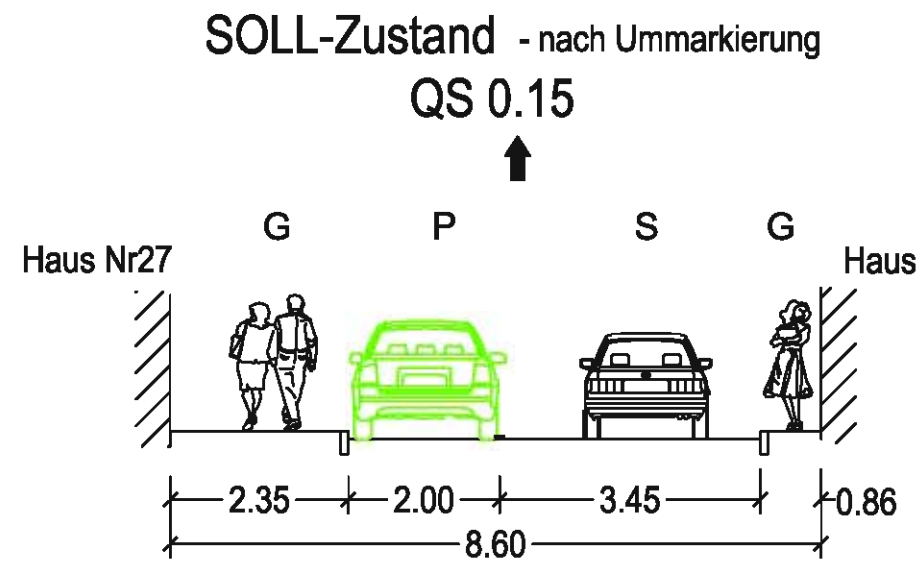
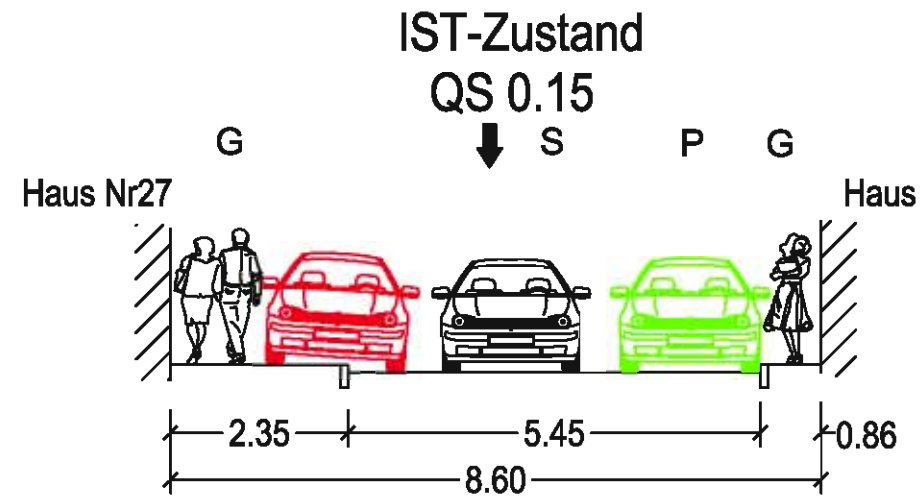
K:\DokM_Verkehr1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP
 Innenstadt\...



Karl-Marx-Straße

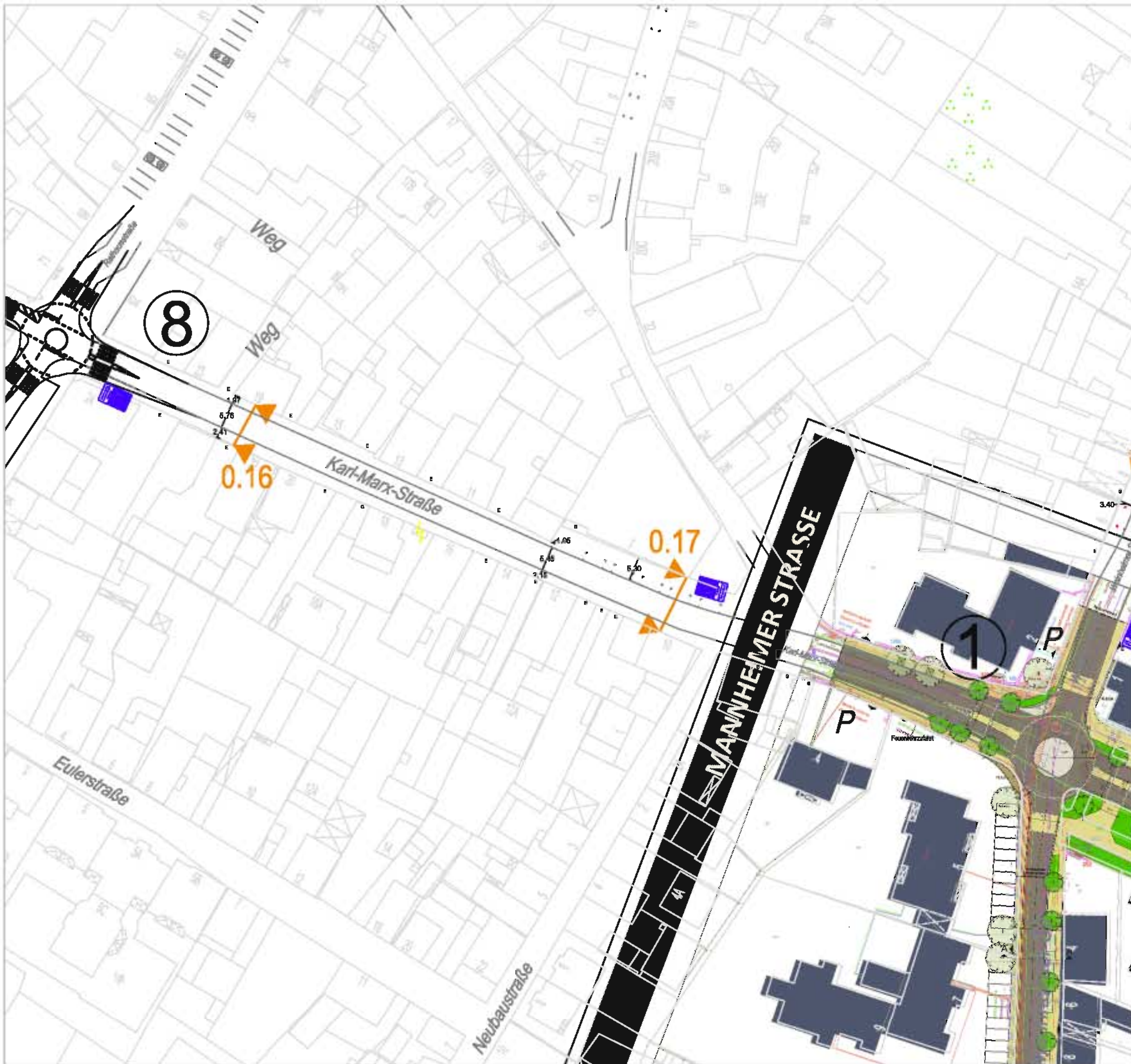


Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung			
Verkehrsentwicklungsplan 2012 -			
Maßnahmenkatalog			
Baustein I - Innenstadttring: Anlage 71a			
Querschnitt 0.14 - Karl-Marx-Straße - ruhender Verkehr			
M. 1:100	AZ.: 61.41 VEP		
Datum: 07/2012	Bearbeiter: Lo/S		
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
	a		
	b		
K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP Innenstadtring...			

Karl-Marx-Straße



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung			
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog			
Baustein I - Innenstadttring: Anlage 71b Querschnitt 0.15 - Karl-Marx-Straße - ruhender Verkehr			
M. 1:100		AZ.: 61.41 VEP	
Datum: 07/2012		Bearbeiter: Lo/S	
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
	a		
	b		
K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP Innenstadttring...			



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung 

Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

Baustein 1 - Innenstadt; Anlage 72
Bereich Karl-Marx-Straße - Abschnitt 2 - ruhender Verkehr

M. ohne **AZ.: 61.41 VEP**

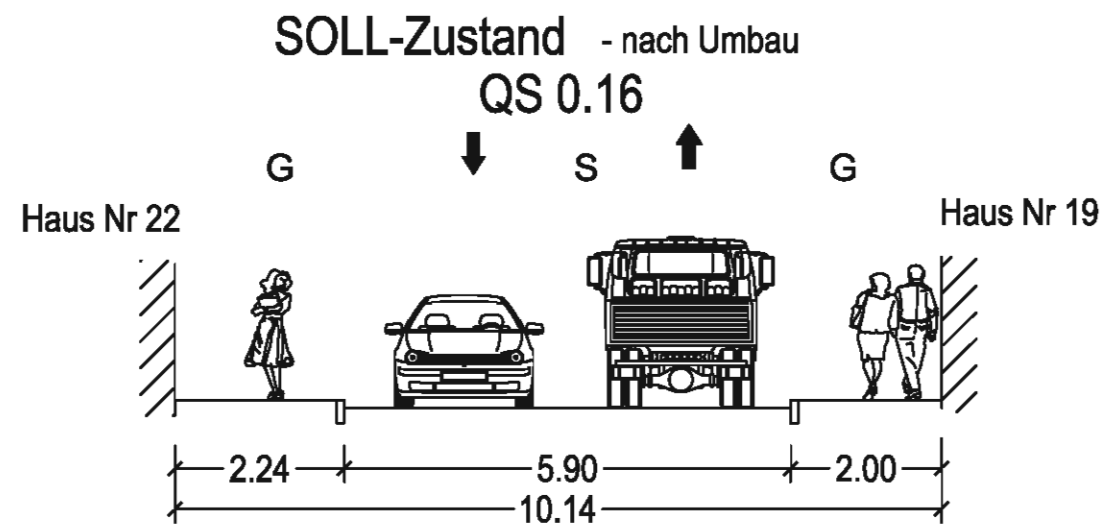
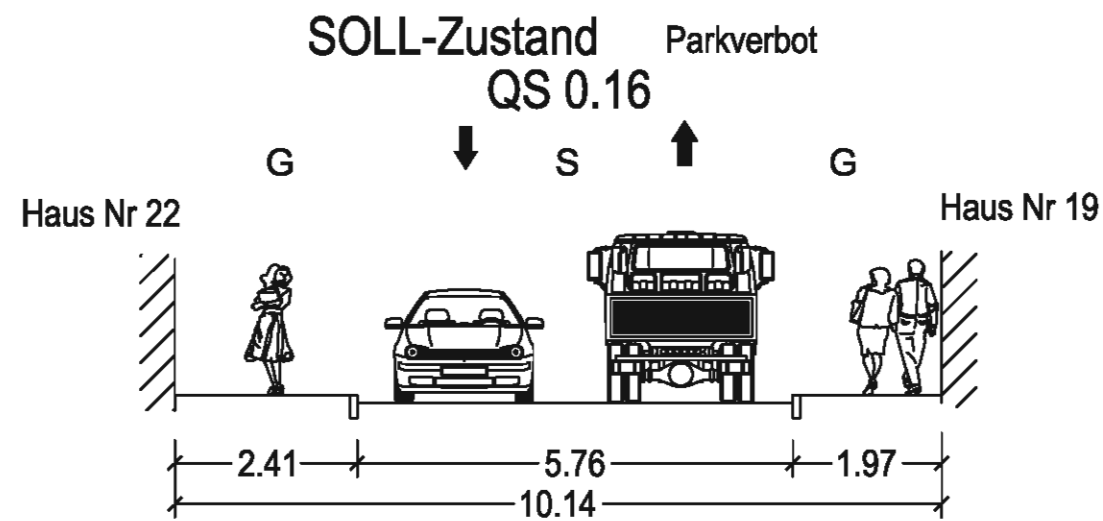
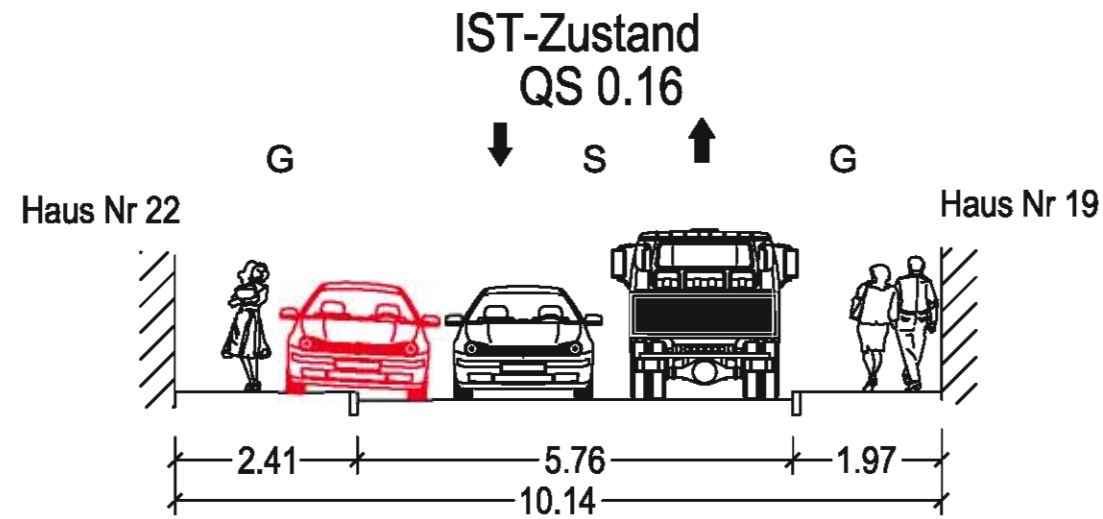
Datum: 07/2012 Bearbeiter: Lohs


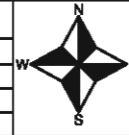
Anderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			

K:\DokM_Verkehr\1_Gesamtverkehrspl\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP_Innenstadt...

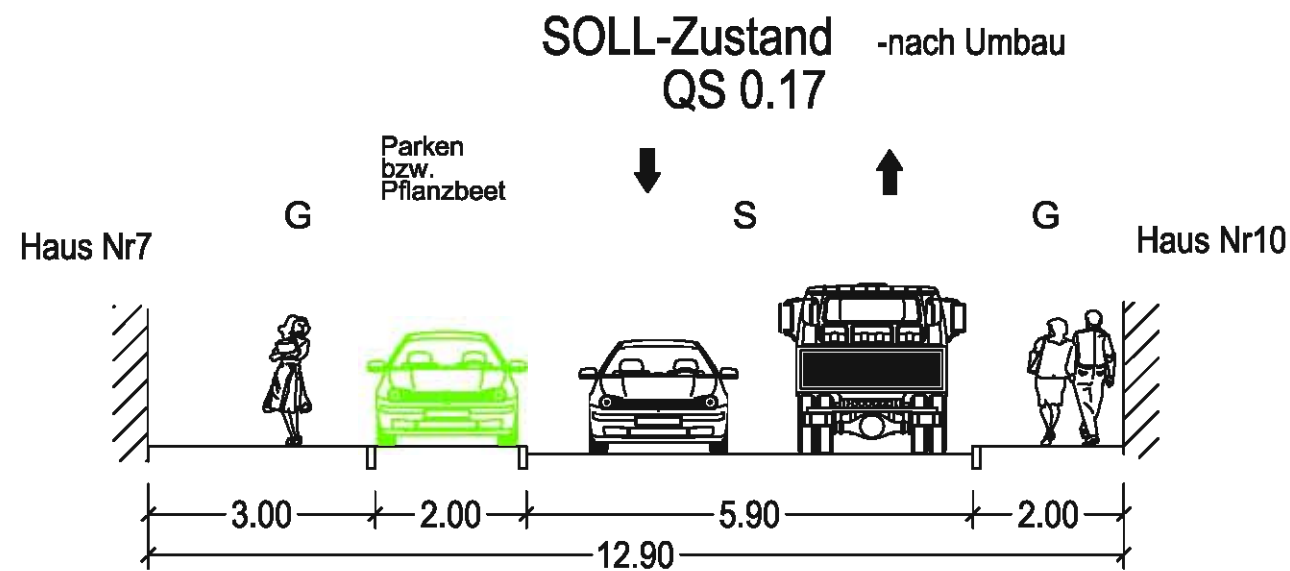
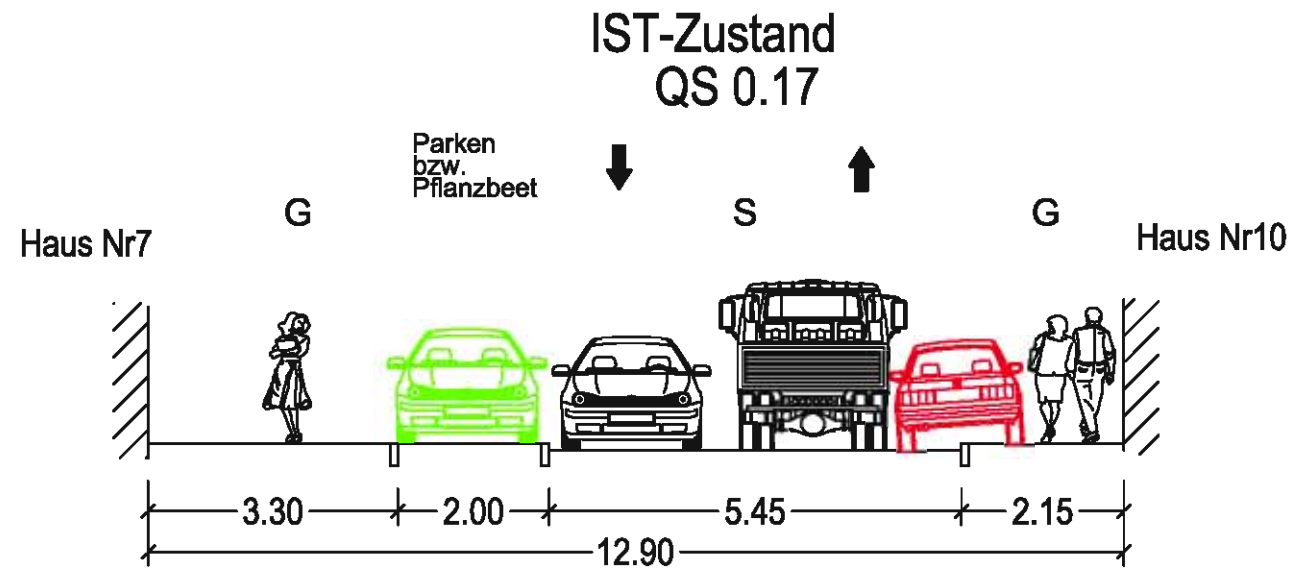



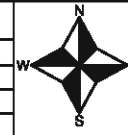
Karl-Marx-Straße



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung			
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog			
Baustein I - Innenstadttring: Anlage 73a Querschnitt 0.16 - Karl-Marx-Straße - ruhender Verkehr			
M. 1:100	AZ.: 61.41 VEP		
Datum: 07/2012	Bearbeiter: Loris		
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			
K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamtverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP InnenstadttringL...			

Karl-Marx-Straße



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung		 STADT VIERNHEIM	
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog			
Baustein I - Innenstadttring: Anlage 73b Querschnitt 0.17 - Karl-Marx-Straße - ruhender Verkehr			
M. 1:100		AZ.: 61.41 VEP	
Datum: 07/2012		Bearbeiter: Lo/S	
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			
K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamverkehrspl\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP Innenstadttring...			

Ruhender Verkehr: Kostenschätzung

Markierung / SIVO-Beschilderung
Kostenschätzung

Ruhender Verkehr (Innenstadtring)

VZ	KP 1 - KP 2	KP 2 - KP 3	KP 3 - KP 4	KP 4 - KP 5	KP 5 - KP 6	KP 6 - KP 7	KP 7 - KP 8	KP 8 - KP 1	Summe	EP	GP (Netto)	GP (Brutto)
314	1	3	1	3	1	2	2	1	14	120,50 €	1.687,00 €	2.007,53 €
315	3	0	0	0	4	2	0	1	10	120,50 €	1.205,00 €	1.433,95 €
1053-36	4	3	1	3	5	4	2	2	24	60,50 €	1.452,00 €	1.727,85 €
											<u>4.344,00 €</u>	<u>5.169,36 €</u>

Markierung	KP 1 - KP 2	KP 2 - KP 3	KP 3 - KP 4	KP 4 - KP 5	KP 5 - KP 6	KP 6 - KP 7	KP 7 - KP 8	KP 8 - KP 1	Summe	EP	GP (Netto)	GP (Brutto)
T-Markierung	20	2	0	32	12	34	22	0	122	5,60 €	683,20 €	813,01 €
L-Markierung	56	8	0	48	44	84	28	20	288	5,60 €	1.612,80 €	1.919,23 €
											<u>2.296,00 €</u>	<u>2.732,24 €</u>
												<u>Gesamtsumme: 7.901,60 €</u>

Es handelt sich hier um eine Vorabkostenschätzung, konkrete Zahlen kann erst eine Ausschreibung liefern!



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung



STADT VIERNHEIM

Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadttring: Anlage 75
Übersicht - Bestand

M. ohne AZ.: 61.41 VEP

Datum: 07/2012 Bearbeiter: Lons

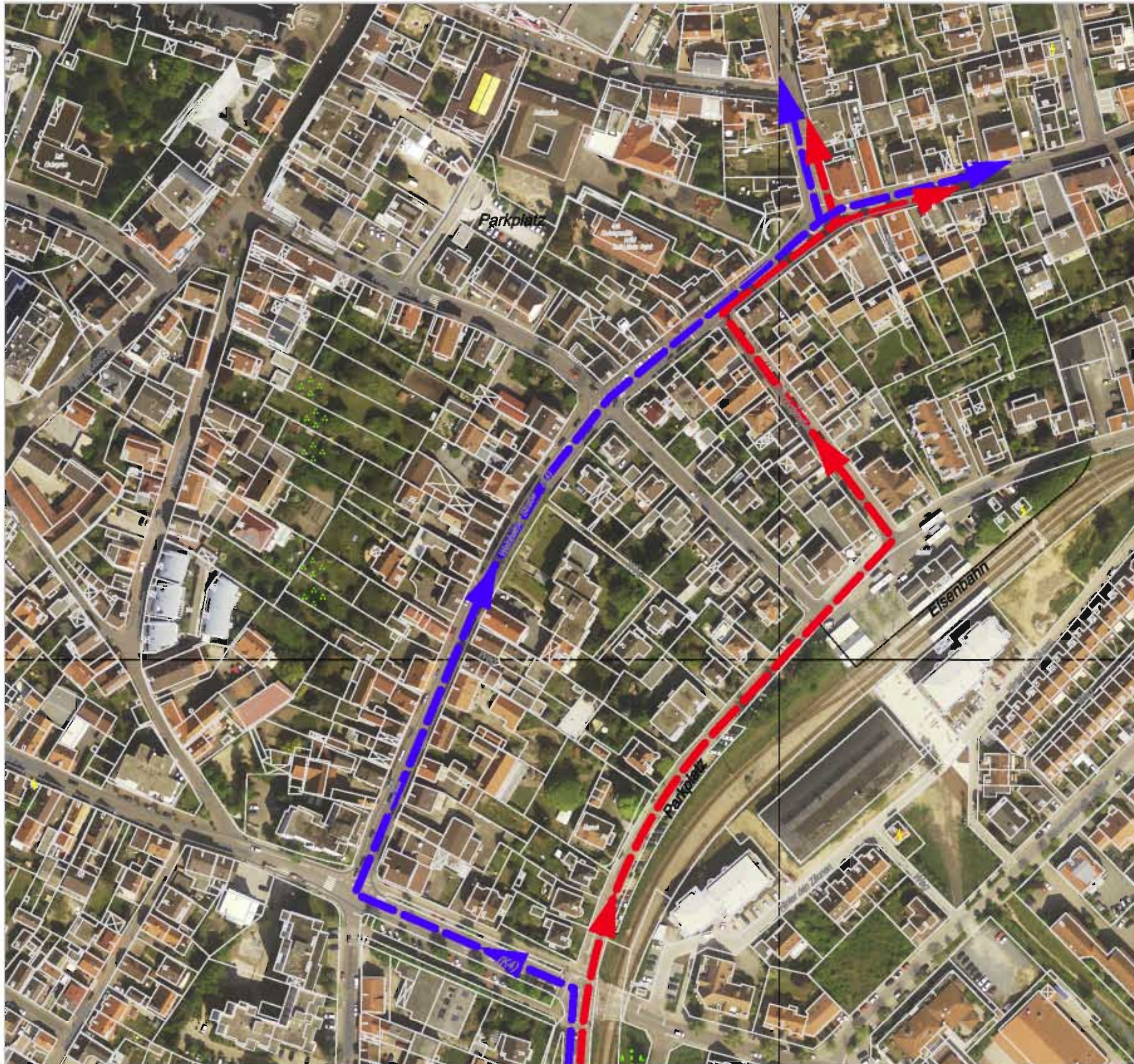
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			



K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamverkehrspl\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP_Innenstadttring...

Beispiel 1: Bilder Verkehrswegweiser Bestand





——— ——— zielführend
——— ——— umwegig

Amt für Stadtentwicklung
und Umweltplanung



Verkehrsentwicklungsplan 2012 -

Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadt: Anlage 76b
Verkehrswegweisung : Beispiel 1

M. ohne AZ.: 61.41 VEP

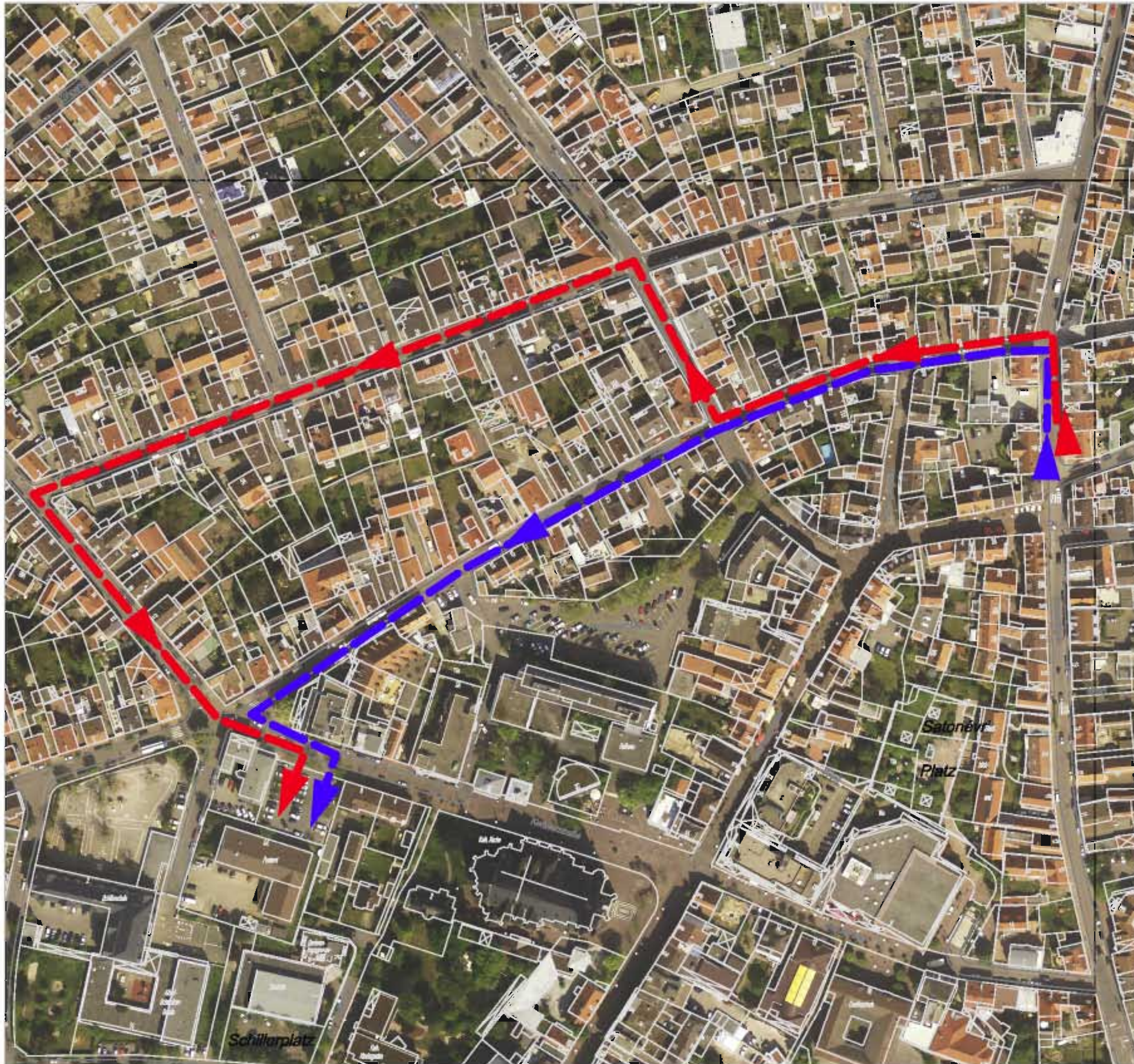
Datum: 07/2012 Bearbeiter: Lora

Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			



Beispiel 2: Bilder Verkehrswegweiser Bestand





——— umwegig
——— zielführend

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

Verkehrsentwicklungsplan 2012 -
 Maßnahmenkatalog


Baustein I - Innenstadt: Anlage 77b
 Verkehrswegweisung : Beispiel 2

M. ohne	AZ.: 61.41 VEP		
Datum: 07/2012	Bearbeiter: Lora		
Anderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			

K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamtverkehr\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP_Innenstadt\g...



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung



STADT VORNHEIM


Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadtbrg: Anlage 78
Übersichtsplan - Verkehrswegweisung

M. ohne **AZ.: 61.41 VEP**

Datum: 07/2012 Bearbeiter: LWS

Änderung:	Index:	Bemerkungen:	Datum
a			
b			

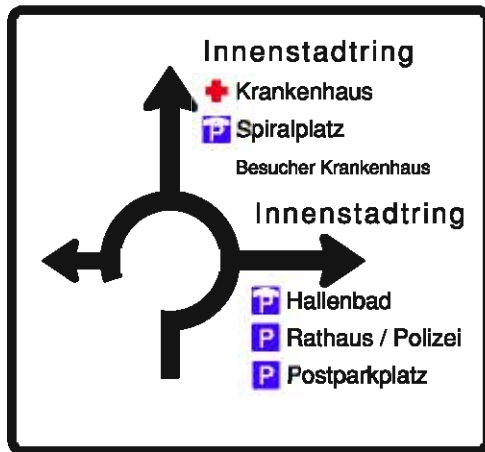


K:\Dok4_Vorkehr1_Gesamtverkehrspl\Verkehrsentwicklungsplan(VEP)\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP_Innenstadtbrg...

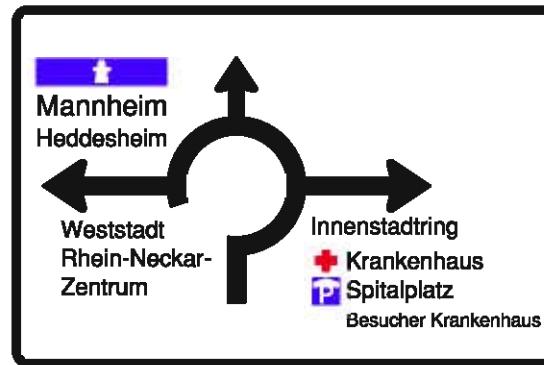


Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung			
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog			
Baustein I - Innenbereich: Anlage 79a KP 1 - Wegweisung - Wehmer Straße / Karl-Marx-Straße			
M. ohne		AZ.: 61.41 VEP	
Datum: 02/2012		Bearbeiter: Lutz	
Änderung:	<input type="checkbox"/>	in:	Datum:
1.	<input type="checkbox"/>	2.	<input type="checkbox"/>
3.	<input type="checkbox"/>	4.	<input type="checkbox"/>
<small> W:\Dok\Verkehr\1_Gesamtschulplanung\Verkehrsentwicklungsplan\VEP\28\Innenbereich\Planunterlagen\OP 120812.dwg </small>			

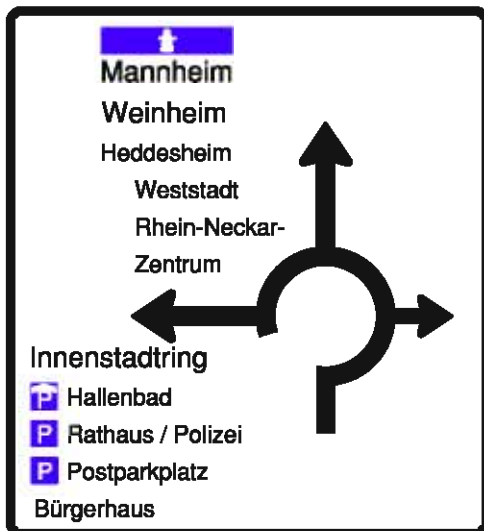
KP 1
Wegw.-Schild 1



KP 1
Wegw.-Schild 2



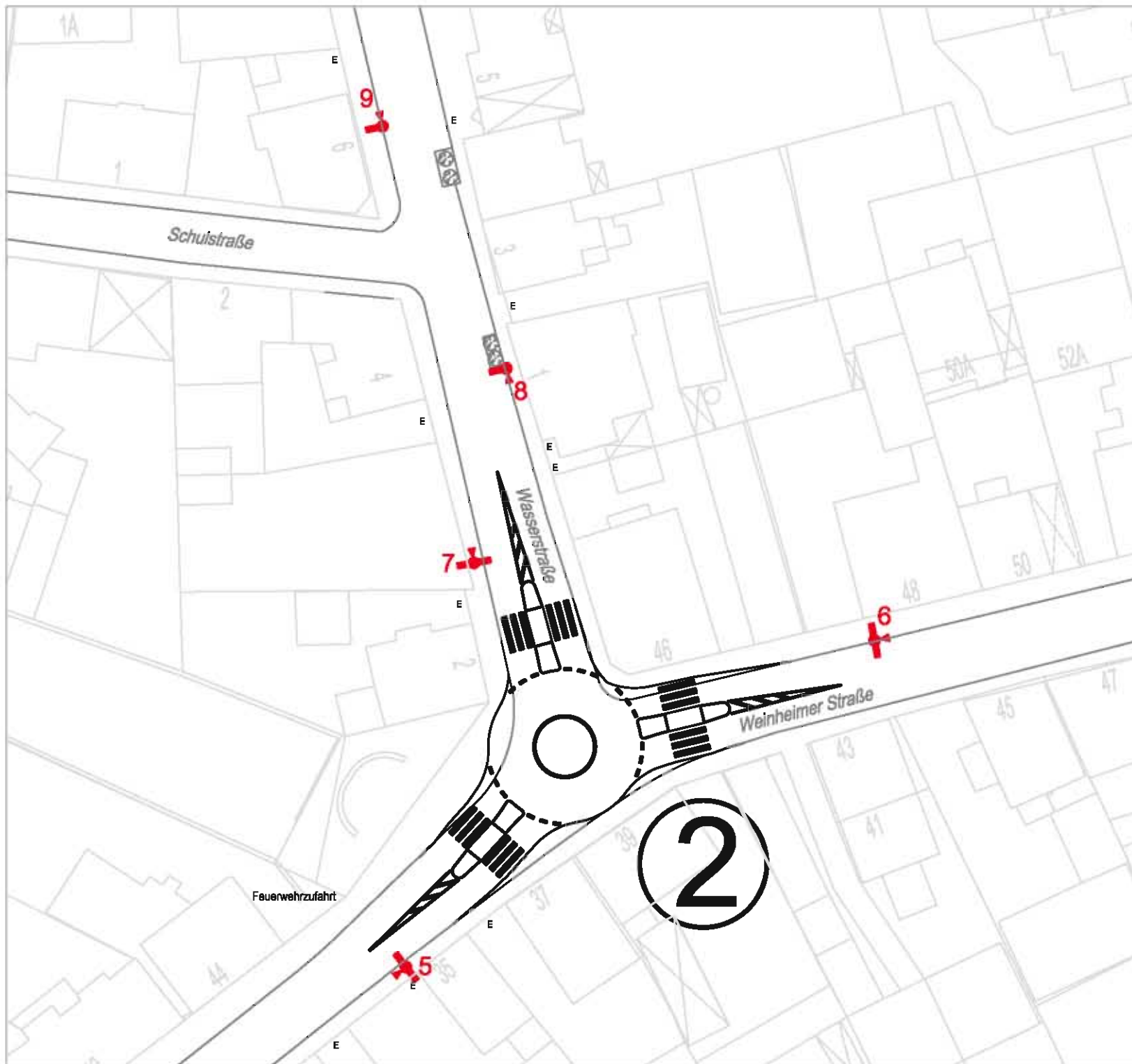
KP 1
Wegw.-Schild 3




KP
Berliner Ring /
Karl-Marx-Str
Wegw.-Schild 4



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung			
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog			
Baustein 1 - Innenstadttring: Anlage 79b KP 1 - Wegweiserschilder - Weinheimer Straße / Karl-Marx-Straße			
M. ohne		AZ.: 61.41 VEP	
Datum: 07/2012		Bearbeiter: Lr/S	
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			
K:\Dok4_Verkehr\1_Gesamverkehrspl\Verkehrsentwicklungsplan\VEP\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP Innenstadttring...			



Am für Stadtentwicklung und Umweltplanung 

Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

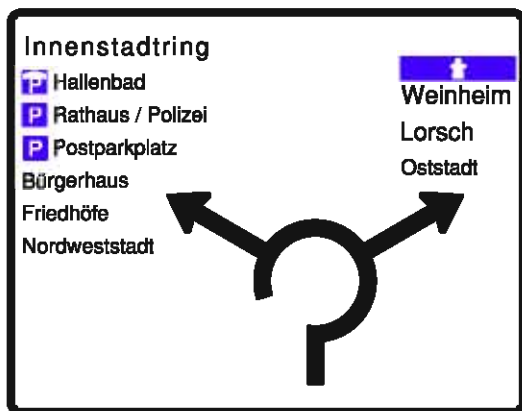
Baustein I - Innenstadt; Anlage 80a
 KP 2 - Wegweisung - Weinheimer Straße / Wasserstraße

M. ohne	AZ.: 61.41 VEP		
Datum: 07/2012	Bearbeiter: Lott		
Anderung:	Indes:	Bemerkungen:	Datum:
a			
b			

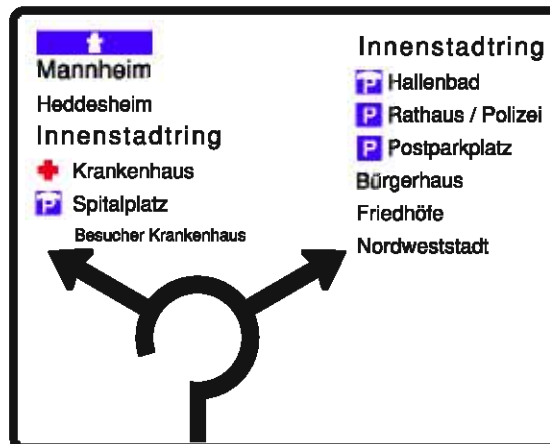
K:\DMM_Verkehr\1_Gesamverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan\VEP\Maßnahmenkatalog\Plananlage\KP 2\Anlage 80a\...

Weinheimer Str. / Wasserstr.

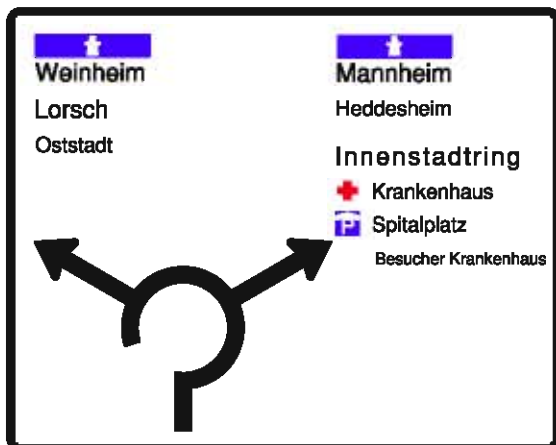
KP 2
Wegw.-Schild 5



KP 2
Wegw.-Schild 6



KP 2
Wegw.-Schild 7



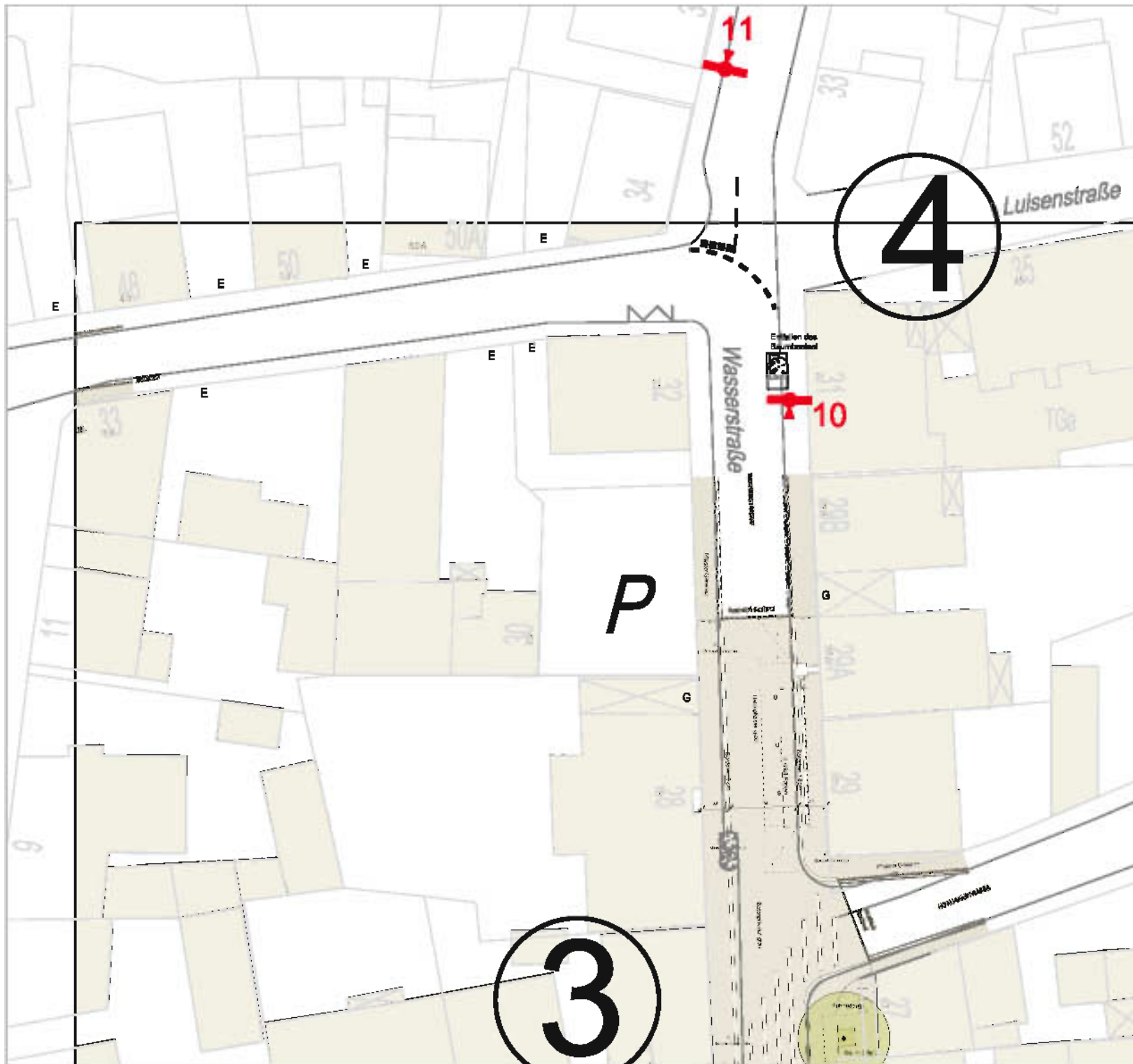
Wegw.-Schild 8



Wegw.-Schild 9



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung			
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog			
Baustein 1 - Innenstadttring: Anlage 80b			
KP 2 - Wegweiserschilder - Weinheimer Straße / Wasserstraße			
M. ohne		AZ.: 61.41 VEP	
Datum: 07/2012		Bearbeiter: Lr/S	
Änderung:	Index:	Bemerkungen:	Datum:
a			
b			
K:\Dok4_Verkehr1_Gesamverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan\VEP\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP 1\Innenstadttring...			



Am für Stadtentwicklung
und Umweltplanung

Verkehrsentwicklungsplan 2012 -
Maßnahmenkatalog

Beauftragte: Innenausschuss - Anlage 81a
KP 3 und 4 - Wegweisung - Wasserstraße / Rathausstraße / Luisenstraße

M. ohne AZ.: 61.41 VEP

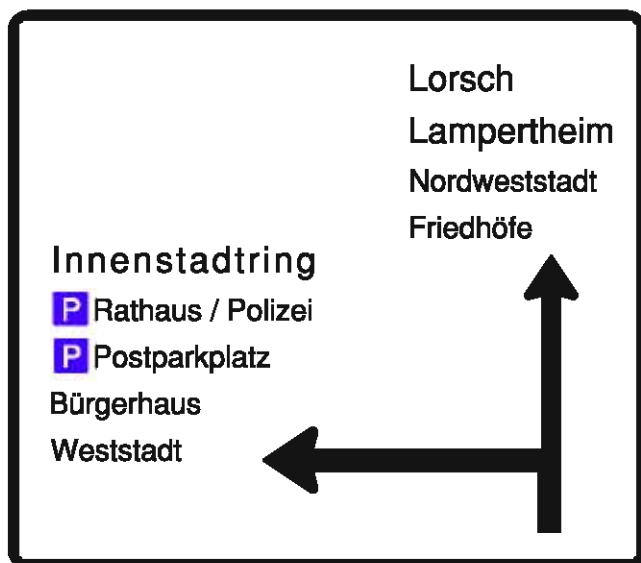
Datum: 07/2012 Bearbeiter: LHM

Änderung:	Ursache:	Bearbeiter:	Datum:

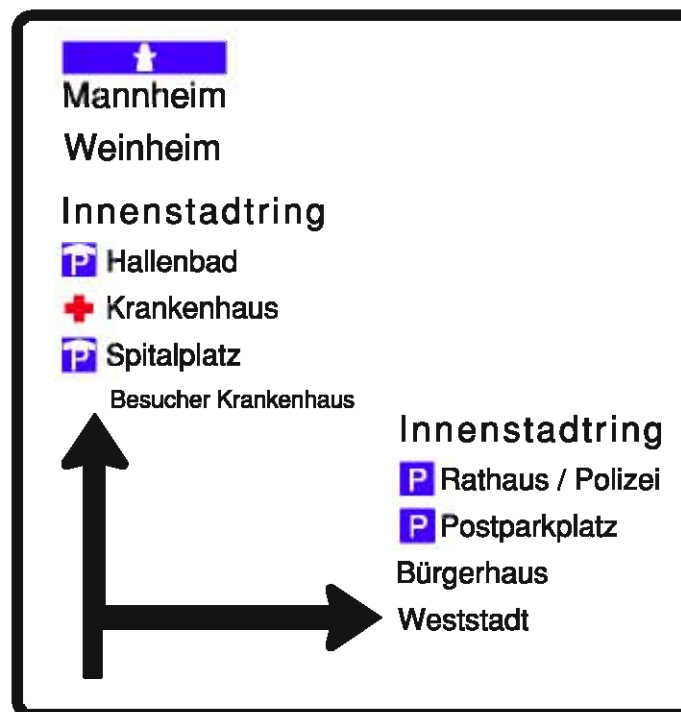
© 2012, Vermessungsamt, Stadtverwaltung, Stadtentwicklung, Umweltplanung, Verkehrsplanung, Planungsbüro

Wasserstr. / Luisenstr.

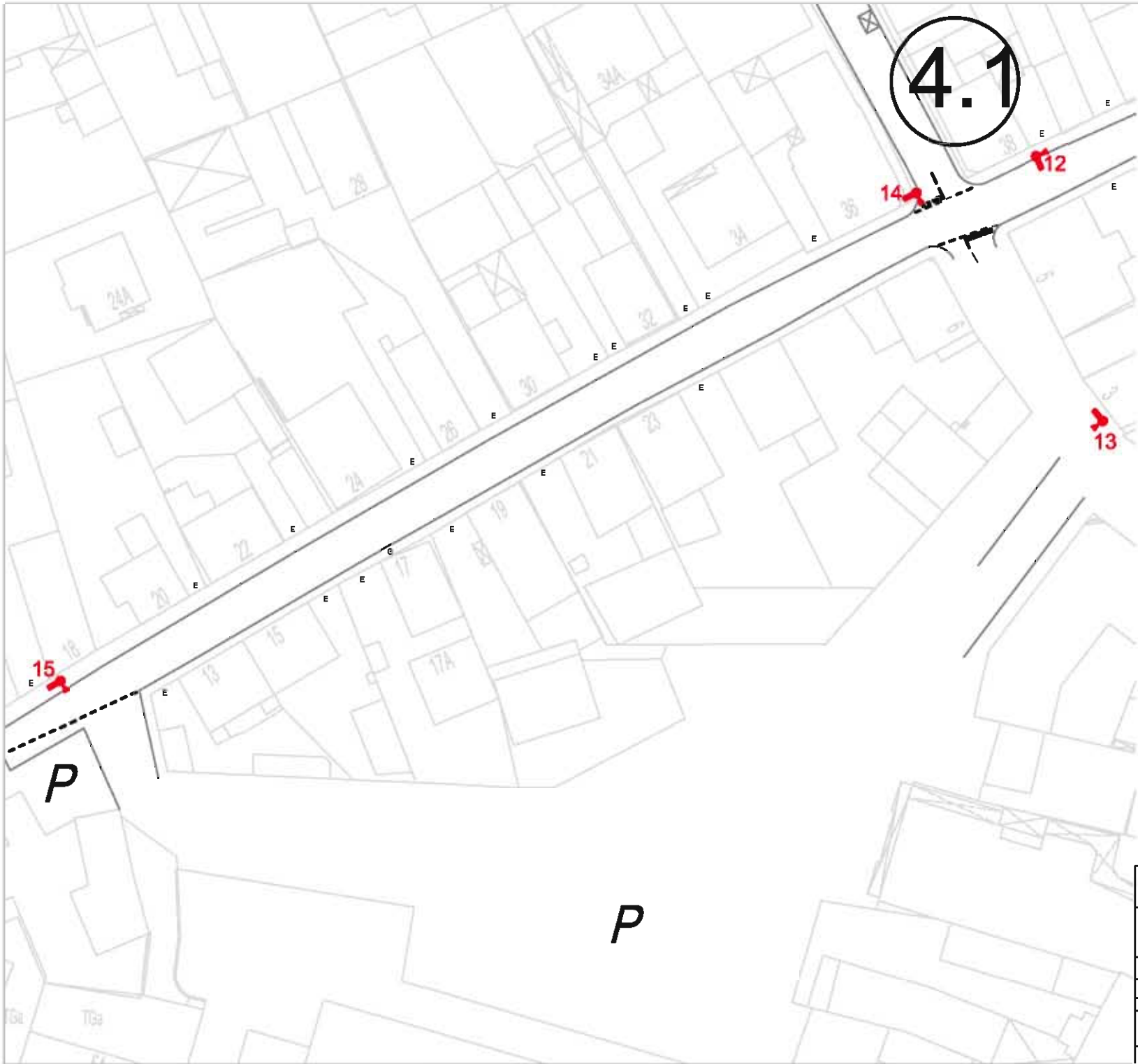
KP 4
Wegw.-Schild 10



KP 4
Wegw.-Schild 11



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung			
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog			
Baustein I - Innenstadt: Anlage 81b KP 4 - Wegweiserschilder - Wasserstraße / Luisenstraße			
M. ohne	AZ.: 61.41 VEP		
Datum: 07/2012	Bearbeiter: Lons		
Anderung:	Index:	Bemerkungen:	Datum:
a			
b			
<small>K3D044_MarkatA1_Daten/betrieblicher/Verkehrsentwicklungsplan/VEP/MAßnahmenkatalog/Planungskategorie/KP 4 - Wasserstr./Luisenstr.-</small>			



4.1

14

12

13

15

P

P

Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung 

Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadt; Anlage 82a
 KP 4.1 - Wegweisung - Lorschei Straße / Lützenstraße

M. ohne **AZ.: 61.41 VEP**

Datum: 07/2012 Bearbeiter: Lohs

Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			

K:\2014_Vorjahr1_Gesamtrahnenplan\Verkehrsentwicklungsplan\VEP\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP_Innenstadt...



Luisenstr. / Lorsche Str.

KP 4.1

Wegw.-Schild 12



KP 4.1

Wegw.-Schild 13





KP 4.1

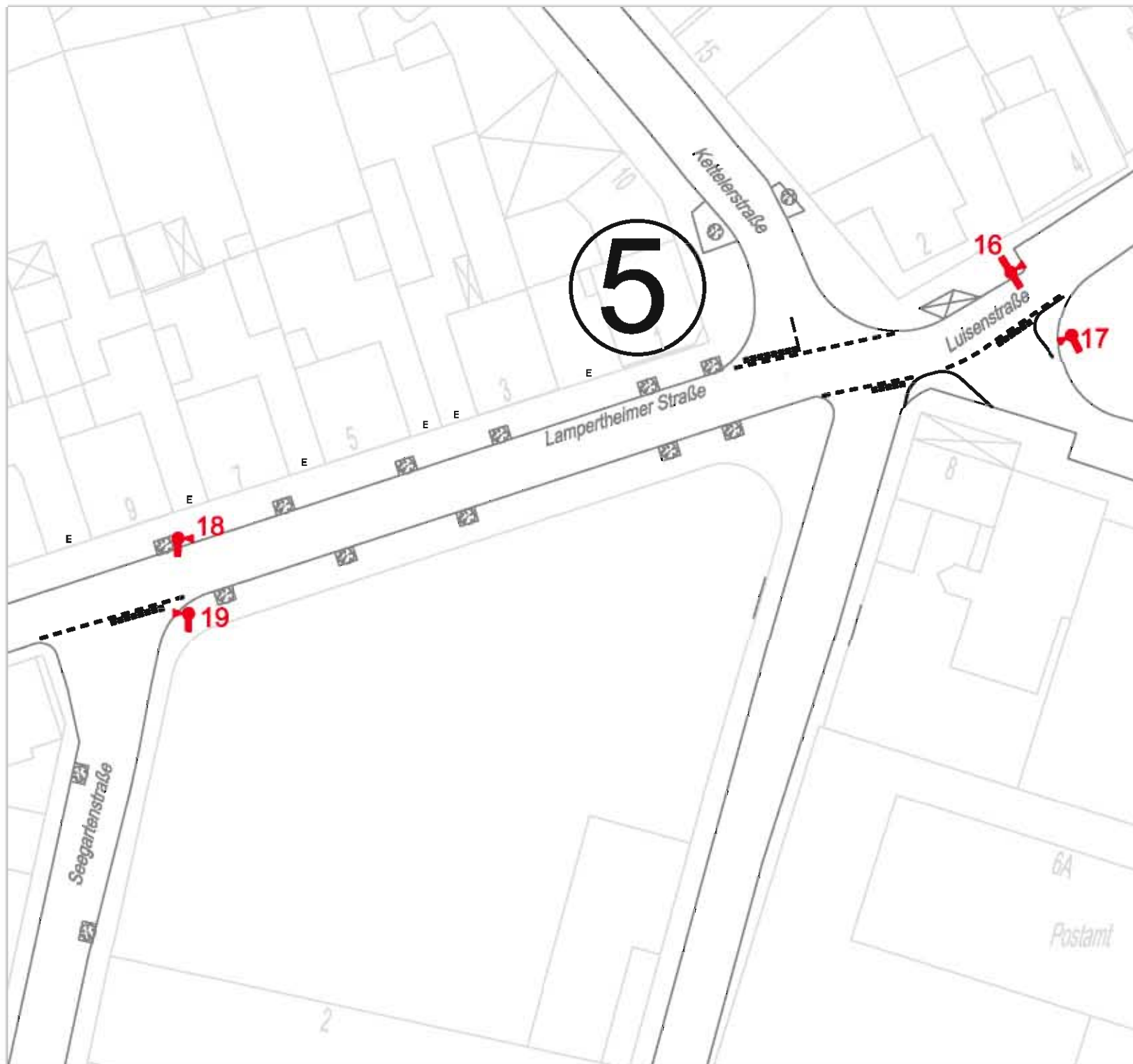
Wegw.-Schild 14



Wegw.-Schild 15



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung			
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog			
Baustein I - Innenstadtring: Anlage 82b KP 4.1 - Wegweiserschilder - Lorsche Straße / Luisenstraße			
M. ohne		AZ.: 61.41 VEP	
Datum: 07/2012		Bearbeiter: Loris	
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			
			
<small>K:\Disk4_Verkehr\1_Dasamtsentwicklung\Verkehrsentwicklungsplan\VEP\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP Innenstadtring...</small>			



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung 

Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadt: Anlage 83a
 KP 5 - Wegweisung - Luisenstraße / Kettelerstraße

M. ohne AZ.: 61.41 VEP

Datum: 07/2012 Bearbeiter: Loris

Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			

K:\Dok\Verkehr\1_Gesamverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan\VEP\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP 5 - Innenstadt\...



Luisenstr. / Kettelerstr.

KP 5

Wegw.-Schild 16



KP 5

Wegw.-Schild 17




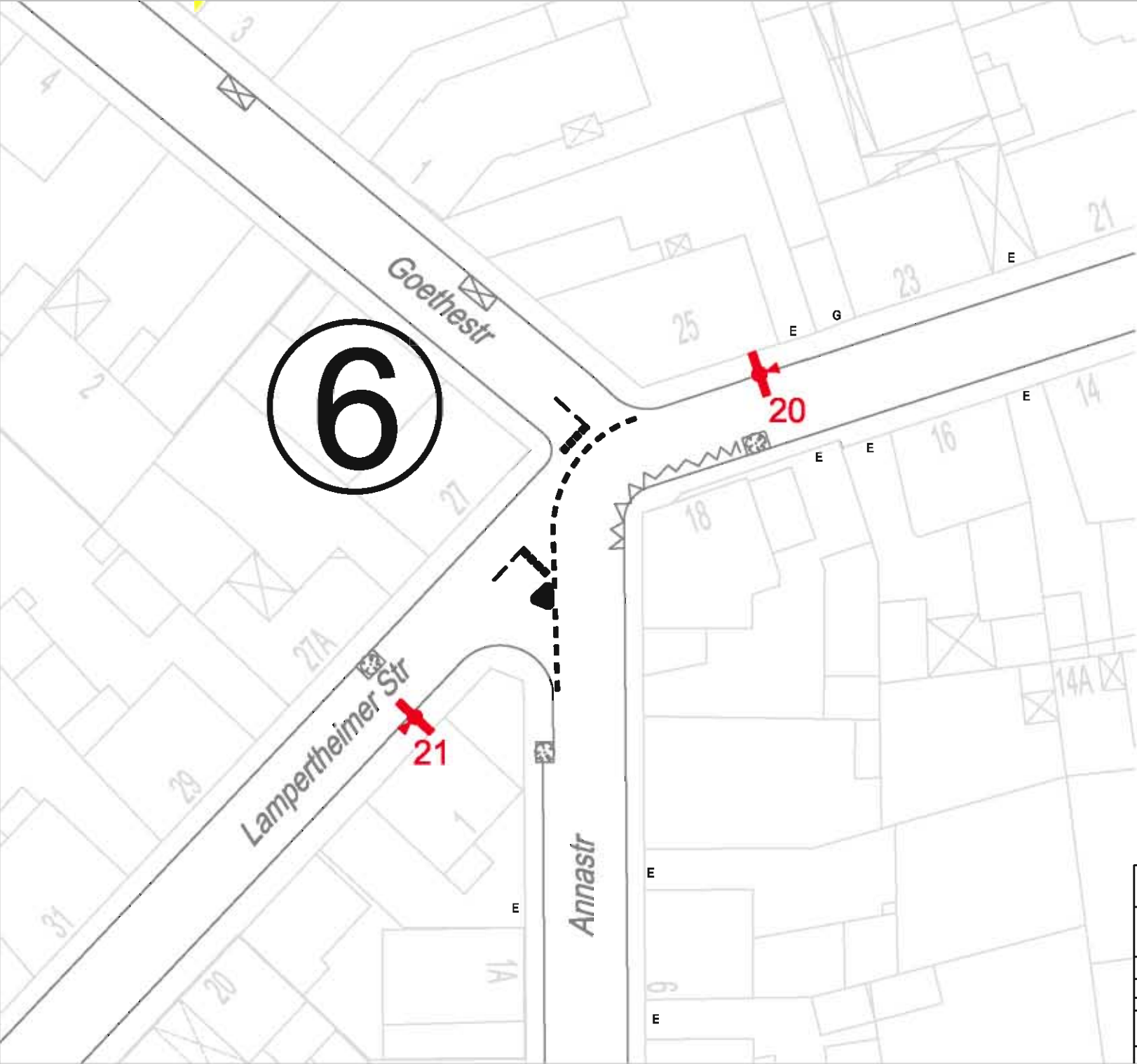
Wegw.-Schild 18



Wegw.-Schild 19



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung			
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog			
Baustein 1 - Innenstadttring: Anlage 83b KP 5 - Wegweiserschilder - Luisenstraße / Kettelerstraße			
M. ohne	AZ.: 61.41 VEP		
Datum: 07/2012	Bearbeiter: Lohs		
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			
K:\Dok44_Verkehr\1_Dassembler\raplan\Verkehrsentwicklungsplan\VEP\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP Innenstadttring...			

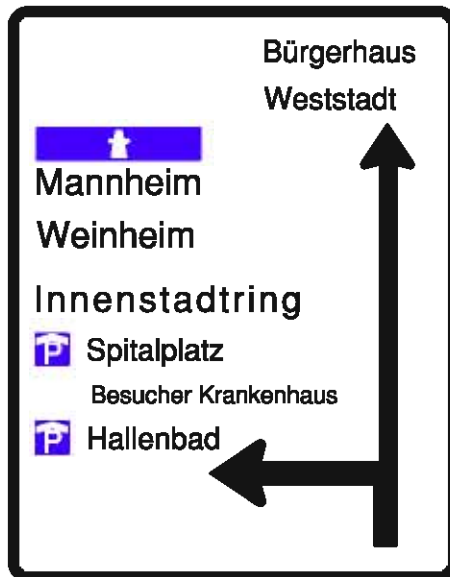


Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung			
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog			
Baustein I - Innenstadt; Anlage 84a KP 6 - Wegweisung - Lampertheimer Straße / Annastraße			
M. ohne		AZ.: 61.41 VEP	
Datum: 07/2012		Bearbeiter: Lz/S	
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			
<small>K:\DokM_Verkehr\1_Gesamverkehrsplan\Verkehrsentwicklungsplan\VEP\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP Innenstadt\...</small>			

Lampertheimer Str. / Annastr.

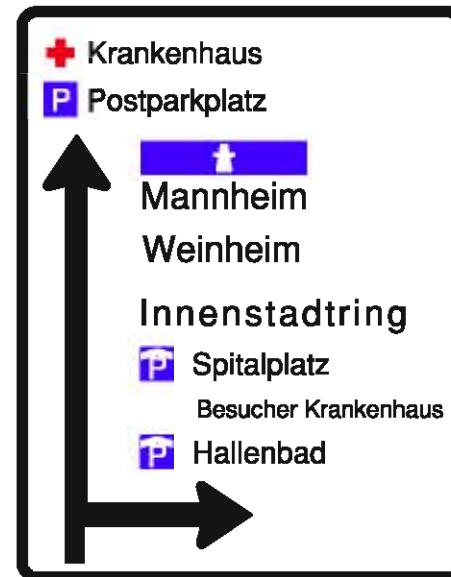
KP 6



Wegw.-Schild 20

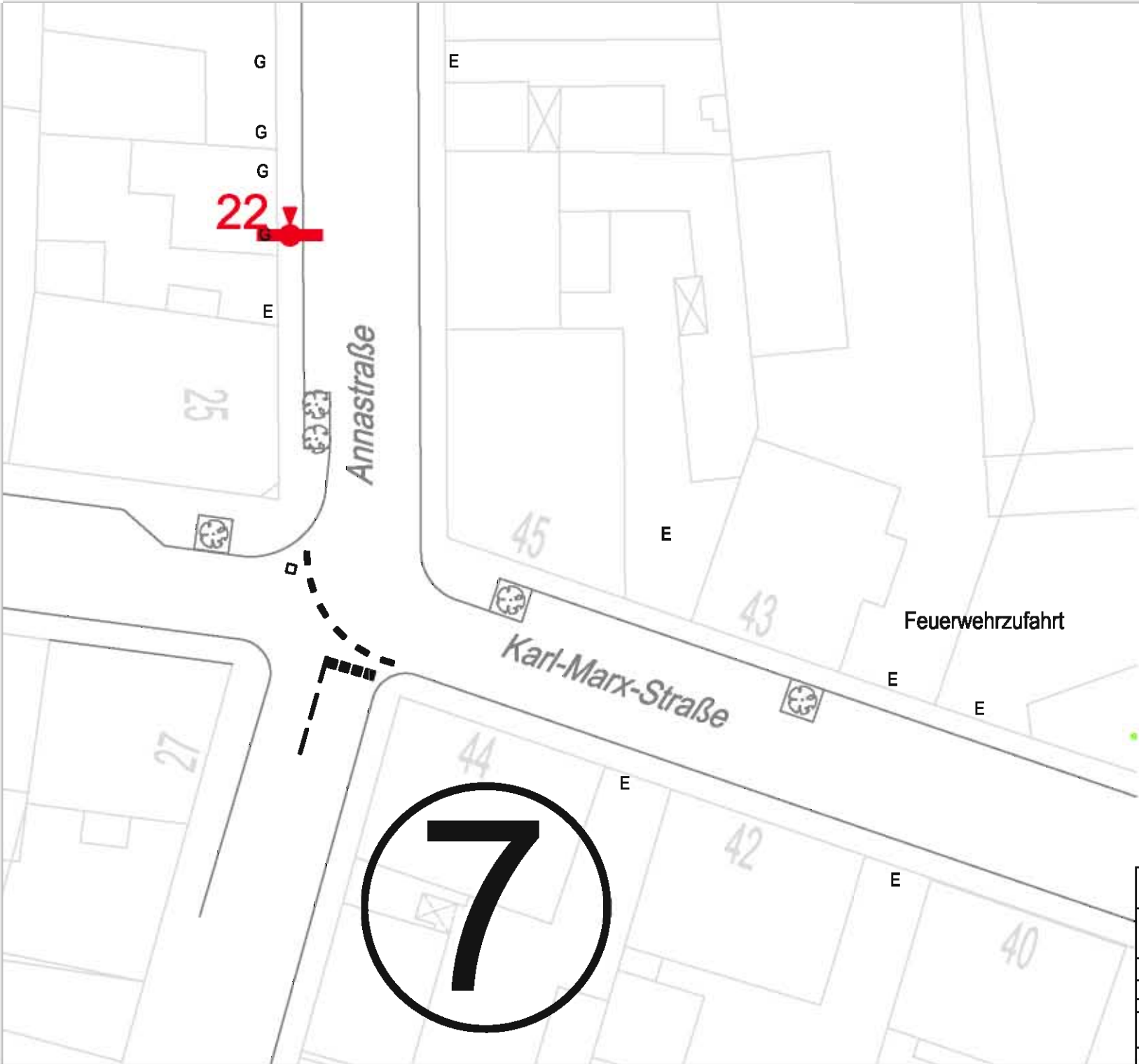


KP 6

Wegw.-Schild 21



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung			
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog			
Baustein I - Innenstadt: Anlage 84b			
KP 6 - Wegweiserschilder - Lampertheimer Straße / Annastraße			
M. ohne	AZ.: 61.41 VEP		
Datum: 07.2012	Bearbeiter: Lars		
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			
K:\Dok4_Verkehr1_Gesamthehtrahplan\Verkehrsentwicklungsplan\VEP\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP			
Innenstadttring			



Am für Stadtentwicklung und Umweltplanung  #TADT VÖLKLINGEN

Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog

Baustein I - Innenstadt: Anlage 85a
 KP 7 - Wegweisung - Annastraße / Karl-Marx-Straße

M. ohne AZ.: 61.41 VEP

Datum: 07/2012 Bearbeiter: Lutz

Änderung:	Index:	Bemerkungen:	Datum:
a			
b			

K:\Dok4_Vorheit1_Gesamtreifenplan\Verkehrsentwicklungsplan\VEP\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP_Innenstadt.dwg



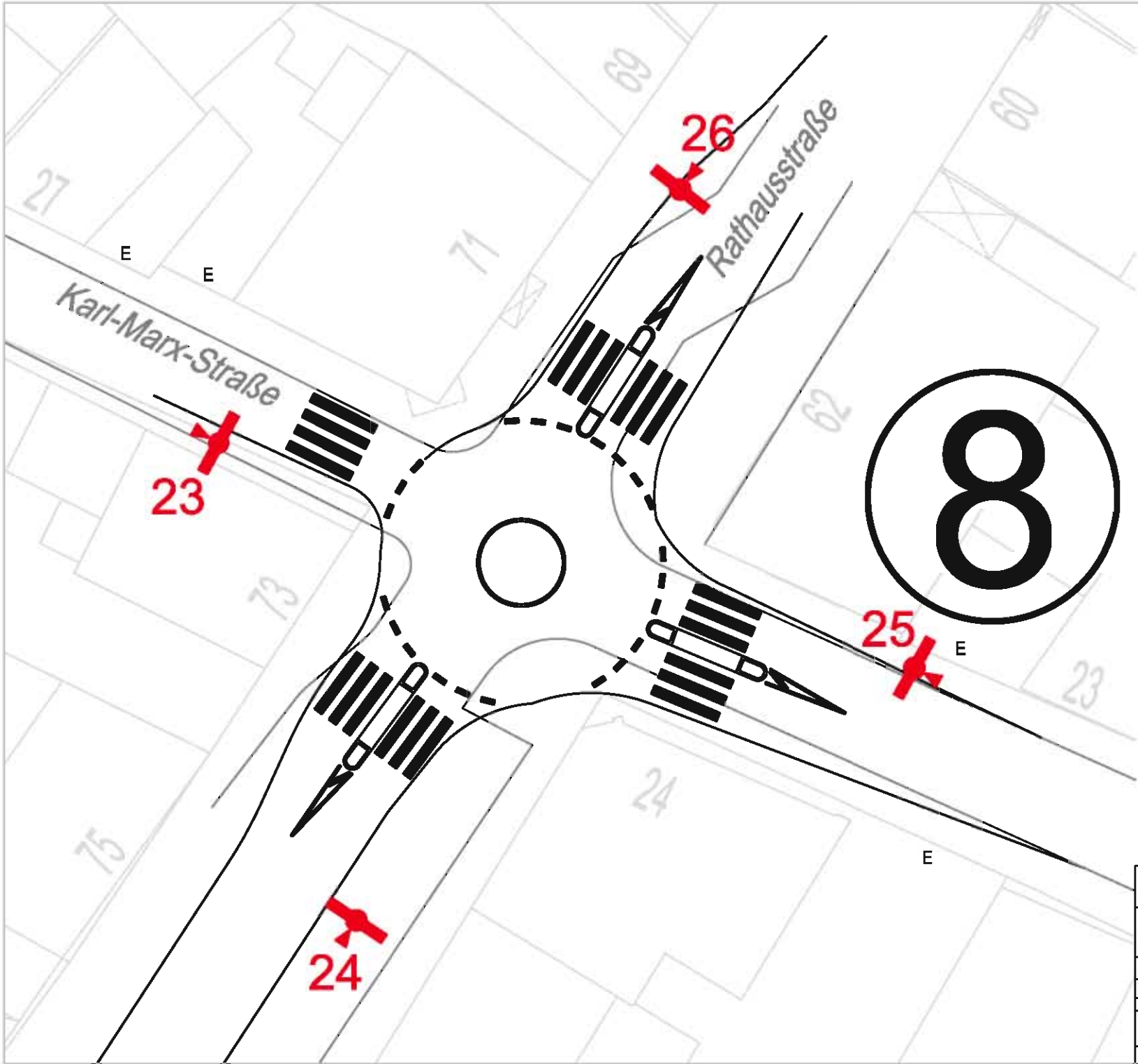
Annastr. / Karl-Marx-Str.

KP 7

Wegw.-Schild 22



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung			
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog			
Baustein I - Innenstadt: Anlage 85b KP 7 - Wegweiserschilder - Karl-Marx-Straße / Annasstraße			
M. ohne		AZ.: 61.41 VEP	
Datum: 07.2012		Bearbeiter: Lott	
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			
			
<small>K:\DokM_Verkehr\1_Gesamtverkehrspl\Verkehrsentwicklungsplan\VEP\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP Innenstadt...</small>			



Amt für Stadtentwicklung
 und Umweltplanung
 

Verkehrsentwicklungsplan 2012 -
 Maßnahmenkatalog

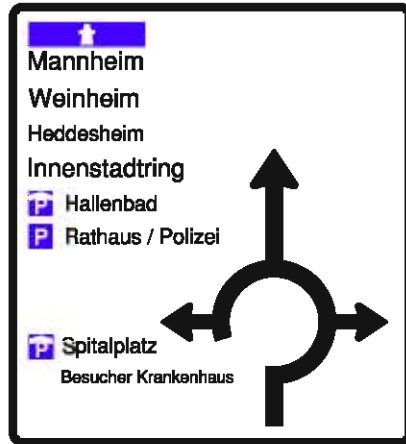
Baustein I - Innenstadt; Anlage 86a
 KP 8 - Wegweisung - Karl-Marx-Straße / Rathausstraße

M. ohne	AZ.: 61.41 VEP
Datum: 07/2012	Bearbeiter: Lutz

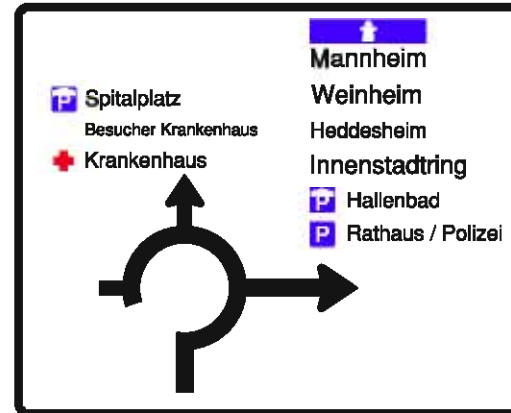
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			

K:\2014_Verkehr1_Gesamtrafplan\Verkehrsentwicklungsplan\VEP\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\VP
 Innenstadt.dwg

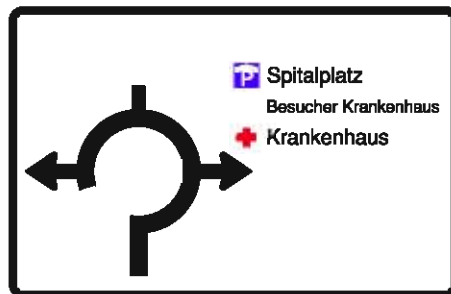

KP 8
Wegw.-Schild 23



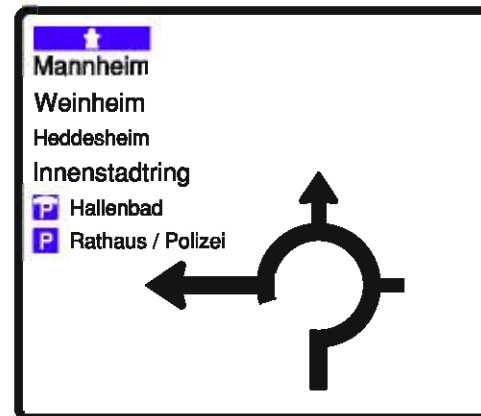
KP 8
Wegw.-Schild 24



KP 8
Wegw.-Schild 25



KP 8
Wegw.-Schild 26



Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung			
Verkehrsentwicklungsplan 2012 - Maßnahmenkatalog			
Baustein I - Innenstadttring: Anlage 86b KP 8 - Wegweiserschilder - Karl-Marx-Straße / Rathausstraße			
M. ohne	AZ.: 61.41 VEP		
Datum: 07/2012	Bearbeiter: Lars		
Änderung:	Index	Bemerkungen:	Datum
a			
b			
K:\DokM_Verkehr\1_Gesamverkehrspl\Verkehrsentwicklungsplan\VEP\Maßnahmenkatalog\Planunterlagen\KP Innenstadtring...			

Verkehrswegweisung: Kostenschätzung

Verkehrswegweisung / StVO-Beschilderung Kostenschätzung												
StVO-Beschilderung (Innenstadttring)												
VZ	KP 1	KP 2	KP 3	KP 4	KP 5	KP 6	KP 7	KP 8	Summe	EP	GP (Netto)	GP (Brutto)
215	4	3		0	0	0	0	0	4	11	65,00 €	850,85 €
205	4	5		3	2	4	4	2	4	24	62,50 €	1.795,00 €
306	0	3		2	1	2	1	2	11	75,00 €	825,00 €	981,75 €
1002	0	0	Im Rahmen des Füßgängerzonenumbaus!	2	0	3	3	0	8	8	71,50 €	680,68 €
214	0	0		2	0	0	0	0	3	5	65,00 €	386,75 €
209	0	0		0	3	1	1	0	5	5	65,00 €	386,75 €
220	0	0		4	1	3	3	0	11	75,00 €	825,00 €	981,75 €
267	0	0	Im Rahmen des Füßgängerzonenumbaus!	2	4	1	2	2	12	65,00 €	780,00 €	928,20 €
274	2	2		2	2	2	2	2	14	65,00 €	910,00 €	1.082,90 €
325	0	1		4	2	1	1	1	9	205,00 €	1.845,00 €	2.195,55 €
350	0	8		2	3	0	0	0	16	125,00 €	2.000,00 €	2.380,00 €
											10.622,00 €	12.640,18 €

Verkehrswegweisung (Innenstadttring)													
VZ	Wegweiser Maße	KP 1	KP 2	KP 3	KP 4	KP 5	KP 6	KP 7	KP 8	Summe	EP	GP (Netto)	GP (Brutto)
434	ca. 2,0*2,5m	2	0	0	1	0	0	1	2	6	725,00 €	4.350,00 €	5.176,50 €
439	ca. 3,0*3,5m	2	3	1	1	2	2	0	2	11	1.550,00 €	17.050,00 €	20.289,50 €
432	ca. 0,45*1,5m	0	2	2	4	3	0	0	0	9	236,00 €	2.664,00 €	3.170,16 €
	Tiefbau										pauschl.	3.500,00 €	4.165,00 €
	Planungskosten										pauschl.	3.000,00 €	3.570,00 €
												30.564,00 €	36.371,16 €

Gesamtsumme Beschilderung + Wegweisung 49.011,34 €

Es handelt sich hier um eine Vorabkostenschätzung, konkrete Zahlen kann erst eine Ausschreibung liefern!

Kostenzusammenstellung der Maßnahmen

Verkehrsentwicklungsplan 2012
Kostenzusammenstellung der Maßnahmen

Baustein 1: Innenstadttring		ca. Kosten (brutto) Gesamt	ca. Kosten (brutto) 1. Jahr	ca. Kosten (brutto) 2. Jahr	ca. Kosten (brutto) 3. Jahr	ca. Kosten (brutto) 4. Jahr	ca. Kosten (brutto) 5. Jahr	ca. Kosten (brutto) 6. Jahr	ca. Kosten (brutto) 7. Jahr
1	RP Weinheimer Str. / K. af. Max-Str. Kreisverkehrplatz	283.000,00 €		283.000,00 €					
2	RP Weinheimer Str. / Wiesenstr. IST-Zustand	0,00 €	0,00 €						
3	RP Rathausstr. / Wiesenstr. Verkehrsabhängiger Geschäftsbereich	178.000,00 €		178.000,00 €					
4	RP Wiesenstr. / Luisenstr. Variante 1: Vorfahrtsänderung im Ist-Zustand Variante 2: Vorfahrtsänderung Aufweitung des Kurvenbereiches <small>(entwederweise; Substanz der Verkehrsfläche nicht gleich)</small>	1.814,16 €	1.814,16 €						
5	RP Luisenstr. / Ketenlenstr. Markierungsarbeiten	2.283,90 €	2.283,90 €						
6	RP Lampertheimer Str. / Annenstr. Bohlungs- und Markierungsarbeiten	46.628,34 €	46.628,34 €						
7	RP Annenstr. / Karl-Marx-Str. Variante 1: Vorfahrtsänderung im Ist-Zustand Variante 2: Vorfahrtsänderung Aufweitung des Kurvenbereiches	351,98 €	351,98 €	2.803,38 €					
8	RP Karl-Marx-Str. / Rathausstr. Variante 1: Ist-Zustand Variante 2: KVP (Durchmesser 16 Meter)	1.410,05 €	1.677,95 €		140.000,00 €				
9	Markierung / Beschilderung "Ruhender Verkehr"	7.901,50 €	7.901,50 €						
10	Verkehrswegweisung inkl. Parkleitsystem / SWO-Beschilderung	49.011,34 €	33.511,59 €	4.551,75 €	10.948,00 €				
Summe:		94.363,51 €	290.355,13 €	328.948,00 €					