

Per E-Mail: thomas.grimann@conceptaplan.de
matthias.ohlheiser@eppleimmobilien.de
lukas.wienke@eppleimmobilien.de
schoeffler@planer-ka.de



BS INGENIEURE • Wettemarkt 5 • 71640 Ludwigsburg

EPPLE GmbH
Vangerowstraße 2
69115 Heidelberg



BS INGENIEURE

Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionsschutz

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.27
Fax 07141.8696.33
www.bsingenieure.de
Herr Schäfer ☎ .27
schaefer@bsingenieure.de

A 6559 jm/tg

10. Oktober 2025

Verkehrsuntersuchung Bauvorhaben „Schwetzinger Höfe“ in der Stadt Schwetzingen

Ihre E-Mail vom 13 August 2025

Unsere Verkehrsuntersuchung Bauvorhaben „Schwetzinger Höfe“ vom Juni 2023 [1]

VERKEHRLICHE Stellungnahme zu dem Bauvorhaben mit angepasster Flächennutzung

Sehr geehrte Herren,

in der oben genannten E-Mail haben Sie uns mitgeteilt, dass sich das Nutzungskonzept beim Projekt „Schwetzinger Höfe“ insbesondere im dritten Bauabschnitt geändert hat, in dem jetzt ein Ärztehaus entstehen soll. Nach Abstimmung mit der Stadt Schwetzingen ist deshalb der aktuelle Bebauungsplan im Bereich des dritten Bauabschnitts zu ändern.

Durch die Änderung des Nutzungskonzepts ergeben sich auch Änderungen im künftigen Fahrtenaufkommen (Prognose 2035) des Plangebiets und den daraus resultierenden verkehrlichen Wirkungen im umliegenden Straßennetz, weshalb die von uns erstellte Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben „Schwetzinger Höfe“ vom Juni 2023 [1] zu überarbeiten bzw. zu ergänzen ist.

In der Videokonferenz am 06 Oktober 2025 haben Sie uns eine neue Flächennutzung über alle Bauabschnitte vorgelegt, welche neben den grundsätzlichen Ansätzen zur Verkehrserzeugung aus der Verkehrsuntersuchung [1] die Grundlage für die verkehrliche Beurteilung in der vorliegenden Stellungnahme bildet.

Auf dieser Basis ist das künftige Fahrtenaufkommen des Plangebiets „Schwetzinger Höfe“ zu bestimmen und im umliegenden Straßennetz zu verteilen (Prognose-Planfall 2035). Die Verkehrsbelastungen für die morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden eines Normalwerktages sind zu ermitteln, anschließend sind die Leistungsfähigkeiten der Erschließungsknotenpunkte und relevanter Knotenpunkte im Umfeld des Plangebiets zu berechnen. Zudem sind die Verkehrskennwerte für die schalltechnischen Berechnungen zu ermitteln.

In der vorliegenden Stellungnahme erläutern wir Ihnen die Ergebnisse der verkehrlichen Auswirkungen durch die geänderte Flächennutzung des Bauvorhabens „Schwetzinger Höfe“. Die Stellungnahme ist als Ergänzung der Verkehrsuntersuchung vom Juni 2023 [1] zu verstehen.

Angepasste Flächennutzung

Aufgrund des angepassten Flächennutzungskonzepts des Projektgebiets „Schwetzinger Höfe“ ändert sich das aus der geplanten Bebauung resultierende Fahrtenaufkommen. In der folgenden Tabelle 01 ist die ursprüngliche Flächennutzung der neuen, angepassten Flächennutzung gegenübergestellt

Tabelle 01: Gegenüberstellung der Flächennutzungskonzepte „Schwetzinger Höfe“

	Ursprüngliche Flächennutzung	Angepasste Flächennutzung
Wohnen	rd. 825 Wohneinheiten davon ca. 160 Seniorenwohnungen 1,75 Bewohner je Wohneinheit 1,4 Bewohner je Seniorenwohnung	rd. 825 Wohneinheiten davon ca. 160 Seniorenwohnungen 1,75 Bewohner je Wohneinheit 1,4 Bewohner je Seniorenwohnung
Gewerbe	Insgesamt 6.000 m ² BGF	Insgesamt 9.200 m ² BGF
- davon Ärzte/ Physiotherapie	900 m ² BGF	6.300 m ² BGF
- davon Büronutzung	2.100 m ² BGF	1.700 m ² BGF
- davon Gastronomie	500 m ² BGF	300 m ² BGF
- davon Einzelhandel	900 m ² BGF 600 m ² VK	400 m ² BGF 266 m ² VK
- davon nicht störendes Gewerbe	600 m ² BGF 400 m ² VK	300 m ² BGF 200 m ² VK
- davon Kunst-/ Kreativwerkstatt	600 m ² BGF	200 m ² BGF
Kindertagesstätte	ca. 120 Kinder davon ca. 20 Kinder U 3 davon ca. 100 Kinder Ü 3	ca. 120 Kinder davon ca. 20 Kinder U 3 davon ca. 50 Kinder Ü 3

Aus der Tabelle geht hervor, dass mit dem angepassten Nutzungskonzept die Flächen für Büronutzung, Gastronomie, Einzelhandel, nicht störendes Gewerbe, Kunst-/Kreativwerkstatt und die Kindertagesstätte abnehmen. Die Flächen für Ärzte und Physiotherapie werden signifikant vergrößert. Die Fläche für die geplante Wohnbebauung ist konstant.

Projektbezogenes Gesamtverkehrsaufkommen

Für die angepasst Flächennutzung wurde das projektbezogene Gesamtverkehrsaufkommen neu berechnet. Die nachfolgende Tabelle 02 zeigt das sich aus der Neuberechnung ergebende projektbezogene Verkehrsaufkommen der einzelnen Nutzungen.

Tabelle 02: Projektbezogenes Gesamtverkehrsaufkommen Spitzenstunde morgens bzw. nachmittags, DTV_{W5} (Mo. - Fr.)

	MGS morgens [Pkw-E/h]		MGS nachmittags [Pkw-E/h]		DTV_{W5} [Kfz/24 h]
	Q	Z	Q	Z	Summe Q + Z
Wohnen	121	23	71	124	1.888
Seniorenwohnungen	13	3	7	13	201
Arztpraxis/Physiotherapie	49	70	103	83	1.522
Büronutzungen	2	18	16	10	268
Gastronomie	2	3	4	5	97
Einzelhandel	1	4	8	8	146
Nicht störendes Gewerbe	1	4	9	9	164
Museum/Kreativwerkstatt	0	1	1	1	17
Kindertagesstätte	3	10	4	1	62
Gesamt	193	136	223	254	4.365

Das Tagesverkehrsaufkommen (Normalwerktage) für das geplante Bauvorhaben „Schwetzinger Höfe“ ergibt sich insgesamt zu rd. 4.350 Kfz/24 h (Summe Quell- und Zielverkehr = Kfz-Fahrten/d).

Im Vergleich zum Tagesverkehrsaufkommen von rd. 3.600 Kfz/24 h des ursprünglichen Nutzungskonzepts aus [1] ergibt sich mit der angepassten Flächennutzung (Ärztehaus) ein um ca. 750 Kfz/24 h höheres Tagesverkehrsaufkommen.

Das ermittelte Verkehrsaufkommen wurde analog der in der Verkehrsuntersuchung Bauvorhaben „Schwetzinger Höfe“ [1] zugrunde gelegten Verkehrsverteilung auf das Straßennetz des Untersuchungsgebiets umgelegt.



Querschnitt- und Strombelastungspläne

Durch die Veränderung im projektbezogenen Gesamtverkehrsaufkommen müssen die Gesamtverkehrsbelastungen des Prognose-Planfalls 2035 neu ermittelt werden. Dieser setzt sich aus der Verkehrsnachfrage des Prognose-Nullfalls 2035 und dem projektbezogenen Neuverkehr des Bauvorhabens „Schwetzinger Höfe“ zusammen. Den Bezugszeitraum bilden die maßgebenden Spitzenstunden an einem Normalwerktag [Pkw-E/h].

Die Verkehrsbelastungen des Prognose-Planfalls 2035 mit angepasster Flächennutzung können für die morgendliche Spitzenstunde des Normalwerktages dem Plan 08 entnommen werden. Für die Spitzenstunde am Nachmittag sind die Verkehrsbelastungen auf Plan 09 dargestellt.

Leistungsfähigkeitsberechnungen

Die Qualität des Verkehrsablaufs und damit die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten und Strecken wird nach den Verfahren des „Handbuches zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen - HBS 2015“ [2] berechnet.

Das HBS 2015 [2] bewertet den Verkehrsablauf von Straßenverkehrsanlagen. Maßgebend für diese Bewertung ist die Kapazität der jeweiligen Straßenverkehrsanlage. Zu diesem Zweck werden dem Verkehrsablauf der verschiedenen Arten von Verkehrsanlagen (z. B. Kreisverkehrsplätze oder durch Lichtsignalanlagen gesteuerte Knotenpunkte) Qualitätskriterien zugeordnet.

Die Indikatoren für diese Kriterien werden in sechs Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) von A bis F eingeteilt, denen bestimmte Gütemaße zugeordnet sind. Dabei kennzeichnet die Qualitätsstufe A einen sehr guten Verkehrsablauf und die Qualitätsstufe F eine Überlastung der Verkehrsanlage.

Die Grenze zwischen der QSV E und der QSV F entspricht der maßgebenden Kapazität. Diese sollte bei bestehenden Verkehrsanlagen nicht überschritten werden. Neu geplante Verkehrsanlagen sollten mindestens die Qualitätsstufe D aufweisen.

Die Leistungsfähigkeit von signalisierten Knotenpunkten wird nach den Verfahren des „Handbuches zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ [2] sowie den „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ [3] ermittelt. Es wird ein Signalprogramm berechnet, das die über die erforderlichen Freigabezeiten hinaus zur Verfügung stehende Zeit in Abhängigkeit von den jeweiligen Verkehrsbelastungen auf die einzelnen Phasen verteilt.

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für einen Kreisverkehrsplatz werden mit dem Programm KREISEL [4] und für nicht signalisierte, vorfahrtgeregelte Knotenpunkte mit dem Programm KNOBEL [5] durchgeführt.

Es wird darauf hingewiesen, dass der gegenseitige Einfluss benachbarter Knotenpunkte bei den Leistungsfähigkeitsberechnungen nicht berücksichtigt wurde. Bei den Ergebnissen der Leistungsfähigkeitsberechnungen handelt es sich um rechnerische Extremwerte, da die Berechnungen auf der Grundlage der Verkehrsbelastungen während der Spitzenstunde beruhen.

Die Ergebnisse zur berechneten Leistungsfähigkeit für die untersuchten Knotenpunkte 01 bis 08 und 11 bis 14 in den Spitzenstunden morgens und nachmittags für einen Normalwerktag können den folgenden Tabellen 03 und 04 entnommen werden.

Tabelle 03: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsberechnungen Prognose 2035
Spitzenstunde morgens

Knotenpunkt		Ergebnisse Leistungsberechnungen Spitzenstunde morgens	
		Prognose- Nullfall 2035	Prognose- Planfall 2035
KP 01	Südtangente/Odenwaldring/ Scheffelstraße	$t_w = 13 \text{ s}$ (B)	$t_w = 20 \text{ s}$ (B)
KP 03	Heidelberger Straße/Scheffelstraße	$t_w = 29 \text{ s}$ (C)	$t_w = 35 \text{ s}$ (D)
KP 04	Heidelberger Straße/ Bruchhäuser Straße (L 630)	$t_w = 40 \text{ s}$ (C)	$t_w = 48 \text{ s}$ (C)
KP 05	Odenwaldring/ Bruchhäuser Straße (L 630)	$t_w = 34 \text{ s}$ (B)	$t_w = 34 \text{ s}$ (B)
KP 06	Bruchhäuser Straße (L 630)/ Lessingstraße	$t_w = 9 \text{ s}$ (A)	$t_w = 10 \text{ s}$ (A)
KP 07	Scheffelstraße/Lessingstraße	$t_w = 7 \text{ s}$ (A-B)	$t_w = 7 \text{ s}$ (A-B)
KP 08	Karlsruher Straße/Zähringer Straße/ Friedrichstraße	$t_w = 46 \text{ s}$ (C)	$t_w = 47 \text{ s}$ (C)
KP 11	Scheffelstraße/ Anschluss Plangebiet Süd	- ¹⁾	$t_w = 9 \text{ s}$ (A)
KP 12	Scheffelstraße/ Anschluss Plangebiet Nord	- ¹⁾	$t_w = 7 \text{ s}$ (A)
KP 13	Scheffelstraße/ Anschluss Tiefgarage Baufeld 6	- ¹⁾	$t_w = 7 \text{ s}$ (A)
KP 14	Scheffelstraße/ Anschluss Tiefgarage Baufeld 7	- ¹⁾	$t_w = 7 \text{ s}$ (A)

QSV Qualitätsstufe **A - F**
 t_w mittlere maximale Wartezeit, Grenzwert bei $t_w = 45 \text{ s}$ (unsignalisiert) bzw. 70 s (signalisiert)

¹⁾ Keine Ausbildung als Knotenpunkt im Bestand.

Tabelle 04: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsberechnungen Prognose 2035
Spitzenstunde nachmittags

Knotenpunkt		Ergebnisse Leistungsberechnungen Spitzenstunde nachmittags	
		Prognose- Nullfall 2035	Prognose- Planfall 2035
KP 01	Südtangente/Odenwaldring/ Scheffelstraße	$t_w = 13 \text{ s}$ (B)	$t_w = 44 \text{ s}$ (D)
KP 03	Heidelberger Straße/Scheffelstraße	$t_w = 36 \text{ s}$ (D)	$t_w = 56 \text{ s}$ (E)
KP 04	Heidelberger Straße/ Bruchhäuser Straße (L 630)	$t_w = 43 \text{ s}$ (C)	$t_w = 45 \text{ s}$ (C)
KP 05	Odenwaldring/ Bruchhäuser Straße (L 630)	$t_w = 43 \text{ s}$ (C)	$t_w = 44 \text{ s}$ (C)
KP 06	Bruchhäuser Straße (L 630)/ Lessingstraße	$t_w = 9 \text{ s}$ (A)	$t_w = 10 \text{ s}$ (A)
KP 07	Scheffelstraße/Lessingstraße	$t_w = 7 \text{ s}$ (A-B)	$t_w = 8 \text{ s}$ (A-B)
KP 08	Karlsruher Straße/Zähringer Straße/ Friedrichstraße	$t_w = 45 \text{ s}$ (C)	$t_w = 44 \text{ s}$ (C)
KP 11	Scheffelstraße/ Anschluss Plangebiet Süd	- ¹⁾	$t_w = 14 \text{ s}$ (B)
KP 12	Scheffelstraße/ Anschluss Plangebiet Nord	- ¹⁾	$t_w = 9 \text{ s}$ (A)
KP 13	Scheffelstraße/ Anschluss Tiefgarage Baufeld 6	- ¹⁾	$t_w = 10 \text{ s}$ (A)
KP 14	Scheffelstraße/ Anschluss Tiefgarage Baufeld 7	- ¹⁾	$t_w = 10 \text{ s}$ (A)

QSV Qualitätsstufe **A - F**
 t_w mittlere maximale Wartezeit, Grenzwert bei $t_w = 45 \text{ s}$ (unsignalisiert) bzw. 70 s (signalisiert)
¹⁾ Keine Ausbildung als Knotenpunkt im Bestand.

Knotenpunkt 01: Südtangente/Odenwaldring/Scheffelstraße

Die Leistungsfähigkeit in der morgendlichen Spitzen Stunde ist auch mit dem hinzukommenden projektbezogenen Verkehr weiterhin gegeben.

Auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde ist der Kreisverkehr weiterhin leistungsfähig. Der Verkehrsablauf am Kreisverkehr verschlechtert sich aber im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2035 von der Qualitätsstufe B zur Qualitätsstufe D. Dies war jedoch bereits in der Verkehrsuntersuchung Bauvorhaben „Schwetzingen Höfe“ vom Juni 2023 [1] der Fall. Durch das neue Nutzungskonzept ergibt sich somit bei der Bewertung des Verkehrsablaufs des Kreisverkehrs keine Verschlechterung.

Maßgebend für diese Bewertung ist die Zufahrt der Südtangente zum Kreisverkehr. In den weiteren Kreisverkehrszufahrten ist der Verkehrsablauf mit der Qualitätsstufe C befriedigend.

Die rechnerisch ermittelten Rückstaulängen (= erforderliche Stauraumlängen) für die vier Knotenpunktzufahrten werden in der nachfolgenden Tabelle 05 dargestellt. Es handelt sich hierbei um den maximalen 95 %-Rückstau (d. h. in 95 % aller Fälle wird dieser Rückstau unterschritten).

Tabelle 05: Ergebnisse rechnerisch ermittelter Stauraumbedarf (95-% Wahrscheinlichkeit),
Spitzenstunde morgens und nachmittags Prognose-Planfall 2035

Knotenpunktzufahrt	Rechnerisch ermittelter Stauraumbedarf	
	Spitzenstunde morgens	Spitzenstunde nachmittags
Südtangente	10 Pkw-E (rd. 60 m)	22 Pkw-E (rd. 132 m)
Scheffelstraße Süd	4 Pkw-E (rd. 24 m)	11 Pkw-E (rd. 66 m)
Odenwaldring	4 Pkw-E (rd. 24 m)	10 Pkw-E (rd. 60 m)
Scheffelstraße Nord	4 Pkw-E (rd. 24 m)	10 Pkw-E (rd. 60 m)

In der nachmittäglichen Spitzenstunde kann es in der Knotenpunktzufahrt Scheffelstraße Süd zu einer Überstauung der bestehenden Grundstückszu- und -ausfahrten kommen. Der rechnerisch ermittelte Rückstau kann in verkehrlichen Ausnahmesituationen den Knotenpunkt Scheffelstraße/Rudolf-Diesel-Straße erreichen. Da es sich dabei jedoch nur um eine Fahrzeuglänge und eine Ausnahmesituation handelt, ist der Knotenpunkt weiter leistungsfähig.

In der nachmittäglichen Spitzenstunde kann der Anschluss der Tankstelle an den Odenwaldring überstaut werden. Der rechnerisch ermittelte Rückstau reicht jedoch nicht bis zum benachbarten Knotenpunkt Odenwaldring/Hölderlinstraße zurück (Stauraumangebot zwischen FGÜ und Hölderlinstraße: rd. 60 m).

In der Knotenpunktzufahrt Scheffelstraße Nord ist darauf zu achten, dass der geplante südliche Anschluss des Bauvorhabens an die Scheffelstraße (KP 11) nicht im Rückstaubereich des Kreisverkehrs liegt.

Der Kreisverkehr Südtangente/Odenwaldring/Scheffelstraße kann somit auch mit dem zusätzlichen projektbezogenen Verkehrsaufkommen durch das Bauvorhaben „Schwetzingen Höfe“ künftig ausreichend leistungsfähig betrieben werden.

Knotenpunkt 03: Heidelberger Straße/Scheffelstraße

Der dreiarmige Knotenpunkt 03 ist im Bestand vorfahrtgeregelt und unsignalisiert. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Prognose-Planfall 2035 mit angepasster Flächennutzung zeigen, dass der Knotenpunkt in der heutigen Betriebsform als vorfahrtgeregelt Einmündung künftig nicht mehr leistungsfähig betrieben werden kann. In der nachmittäglichen Spitzenstunde ergibt sich eine mangelhafte Verkehrsqualität der Stufe E.

Es wird daher vorgeschlagen den Knotenpunkt zu signalisieren.

Für die Leistungsfähigkeitsberechnungen wird zunächst die bestehende Fahrstreifenaufteilung am Knotenpunkt in Ansatz gebracht. Damit ergeben sich keine tiefergehenden Eingriffe in die Knotenpunktgeometrie. In der Knotenpunktzufahrt Heidelberger Straße Süd steht ein separater Linksabbiegefahrstreifen und ein Geradeausfahrstreifen zur Verfügung. In der Knotenpunktzufahrt Heidelberger Straße Nord besteht ein Mischfahrstreifen für geradeaus und rechts. Die Knotenpunktzufahrt Scheffelstraße verfügt über ein Mischfahrstreifen für Links- und Rechtseinbieger.

Für die überschlägigen Berechnungen wurde eine Umlaufzeit von $t_U = 90$ Sekunden und Zwischenzeiten von pauschal $t_Z = 5$ Sekunden angesetzt.

In der nachfolgenden Tabelle 06 sind die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Ausbau des Knotenpunktes 03 mit Lichtsignalanlage und bestehender Fahrstreifenaufteilung dargestellt.

Tabelle 06: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsberechnungen Ausbauvariante LSA KP 03
Prognose-Planfall 2035, **Spitzenstunde morgens und nachmittags**

Knotenpunkt		Ergebnisse Leistungsberechnungen Ausbauvariante LSA Prognose-Planfall 2035	
		Spitzenstunde morgens	Spitzenstunde nach- mittags
KP 03	Heidelberger Straße/ Scheffelstraße	$t_w = 38 \text{ s}$ (C)	$t_w = 46 \text{ s}$ (C)

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Ausbauvariante mit Lichtsignalanlage ergeben für beide Spitzenstundenzeitbereiche eine befriedigende Verkehrsqualität der Stufe C.

Für den Linksabbieger in Richtung Scheffelstraße ergibt sich in beiden Spitzenstunden ein rechnerisch ermittelter Stauraumbedarf, der das bestehende Stauraumangebot von ca. 30 m überschreitet. Zudem liegt in beiden Zeitbereichen der erforderlichen Stauraumbedarf für den Geradeausstrom in Richtung B 535 über dem vorhandenen Stauraumangebot. In der Folge kommt es zu einer Überstauung des benachbarten signalisierten Knotenpunktes Heidelberger Straße/Hardtwaldring.

Der signalisierte Knotenpunkt Heidelberger Straße/Scheffelstraße ist daher mit dem benachbarten Knotenpunkt Heidelberger Straße/Hardtwaldring zu koordinieren.

Knotenpunkt 04, 05, 06, 07 und 08

Für die übrigen Bestandsknotenpunkte 04 bis 08 ergibt sich sowohl für die nachmittägliche als auch für die morgendliche Spitzenstunde im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2035 keine Verschlechterung in der Verkehrsqualitätsstufe. Die Knotenpunkte sind damit weiterhin leistungsfähig und können mit dem zusätzlichen projektbezogenen Neuverkehr ohne weitere Maßnahmen betrieben werden.

Knotenpunkt 11, 12, 13 und 14, Zu- und Ausfahrten zum Plangebiet

Die geplanten Erschließungsknotenpunkte 11, 12, 13 und 14 entlang der Scheffelstraße weisen sowohl für die morgendliche als auch für die nachmittägliche Spitzenstunde mit den Qualitätsstufen A und B eine gute bis sehr gute Verkehrsqualität auf.



Ergebnis und Fazit

Die vorliegende Stellungnahme untersucht, ob das geplante Bauvorhaben „Schwetzinger Höfe“ in der Stadt Schwetzingen mit einem im Vergleich zur Verkehrsuntersuchung Bauvorhaben „Schwetzinger Höfe“ vom Juni 2023 [1] angepassten Flächennutzungskonzept aus verkehrlicher Sicht weiterhin realisiert werden kann.

Zur Überprüfung der verkehrlichen Verträglichkeit wurde das sich aus der angepassten Flächennutzung ergebende projektbezogene Verkehrsaufkommen neu berechnet. Anschließend wurde das projektbezogene Verkehrsaufkommen analog zu der Verkehrsuntersuchung Bauvorhaben „Schwetzinger Höfe“ vom Juni 2023 [1] für die Spitzenstunden morgens und nachmittags im bestehenden Straßennetz verteilt. Zum Abschluss wurde der Verkehrsablauf an den relevanten Knotenpunkten mithilfe von Leistungsfähigkeitsberechnungen überprüft.

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen kommen für die Gesamtverkehrsbelastungen des Prognose-Planfalls 2035 mit angepasster Flächennutzung zu dem Ergebnis, dass die Knotenpunkte:

- KP 01: Südtangente/Scheffelstraße/Odenwaldring
- KP 04: Heidelberger Straße/Bruchhäuser Straße (L 630)
- KP 05: Odenwaldring/ Bruchhäuser Straße (L 630)
- KP 06: Bruchhäuser Straße (L 630)/Lessingstraße
- KP 07: Scheffelstraße/Lessingstraße
- KP 08: Karlsruher Straße/Zähringer Straße/Friedrichstraße

auch zukünftig mit dem zusätzlichen projektbezogenen Verkehrsaufkommen durch das Bauvorhaben „Schwetzinger Höfe“ leistungsfähig betrieben werden können. An diesen Knotenpunkten wird mindestens eine ausreichende Verkehrsqualität der Stufe D nach HBS 2015 [2] erreicht.

Auch für die Erschließungsknotenpunkte 11 bis 14 des Plangebiets konnte die Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden. Alle vier Knotenpunkte erreichen mindestens eine gute Verkehrsqualität der Stufe B.

Der Knotenpunkt 03 (Heidelberger Straße/Scheffelstraße) kann künftig in seinem heutigen Ausbauzustand (vorfahrtgeregelter Knotenpunkt) nicht mehr leistungsfähig betrieben werden. Der Knotenpunkt ist daher künftig mit einer Lichtsignalanlage auszustatten.

Abschließend kann festgehalten werden, dass die aktuell vorliegenden Ergebnisse der Untersuchung für das angepasste Nutzungskonzept (Ärztelhaus) des Bauvorhabens „Schwetzinger Höfe“ trotz des höheren Tagesverkehrsaufkommens weitestgehend den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung vom Juni 2023 [1] entsprechen.

Mit freundlichen Grüßen
i.A.

Johannes Müller, M. Sc.
Projektingenieur
BS INGENIEURE

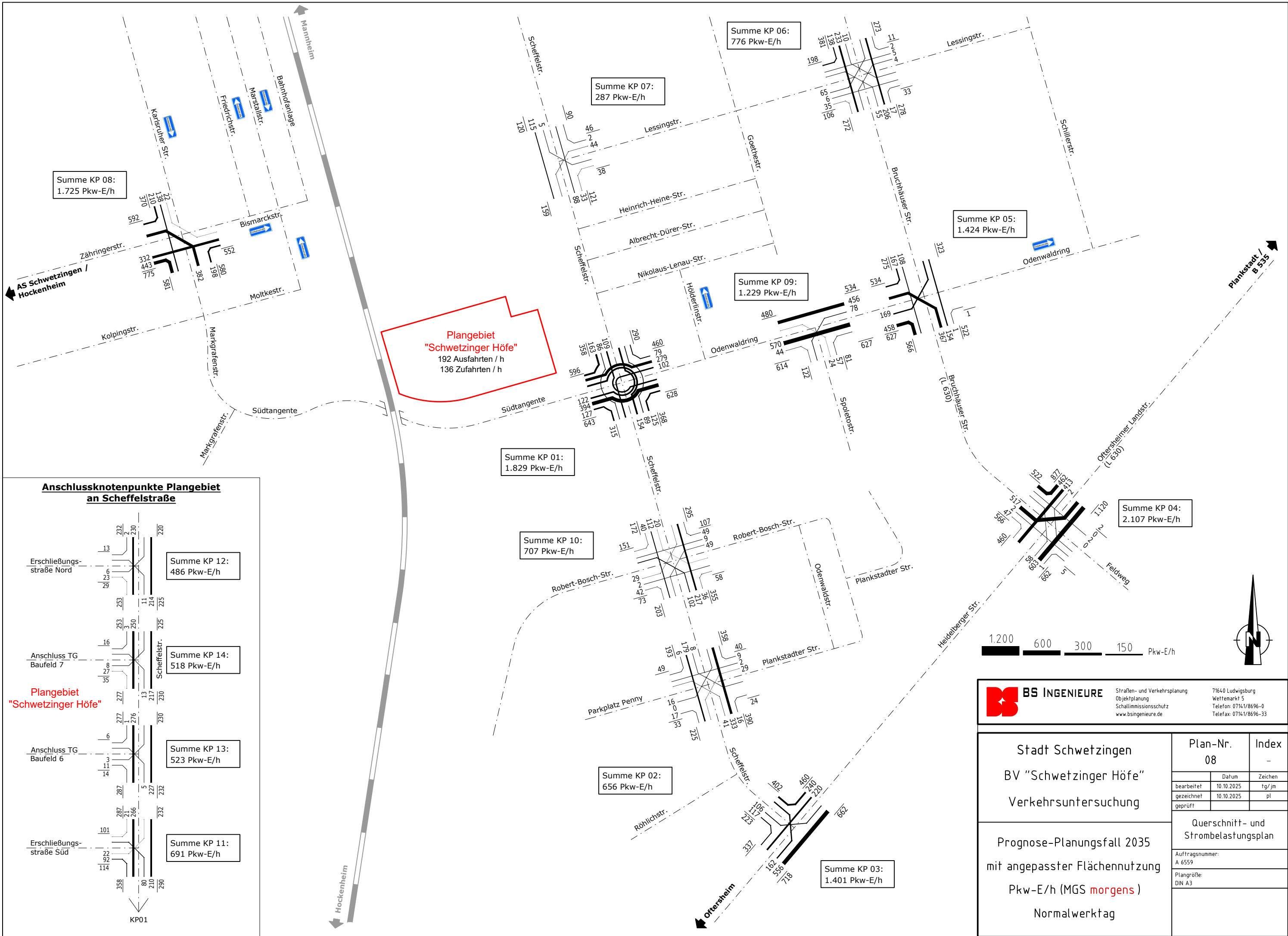
Thomas Glock, Dipl.-Ing. (FH)
Projektingenieur
BS INGENIEURE



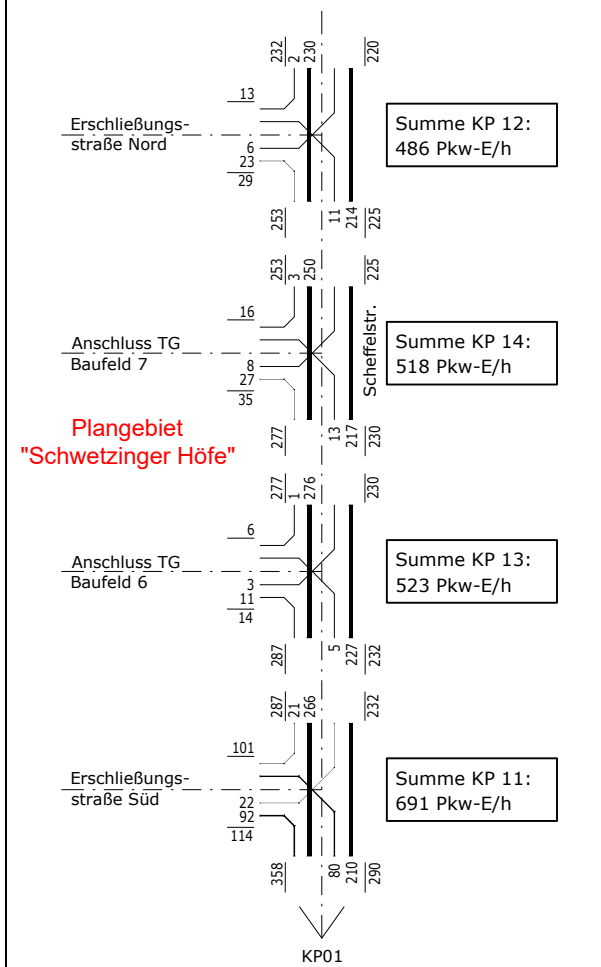
Literatur

- [1] BS Ingenieure
Stadt Schwetzingen / Gemeinde Oftersheim
Verkehrsuntersuchung Bauvorhaben „Schwetzinger Höfe“
Ludwigsburg, Juni 2023
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Kommission Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS
Ausgabe 2015
Köln 2015
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Verkehrsmanagement
Richtlinien für Lichtsignalanlagen – RiLSA
Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr
Ausgabe 2015
Köln, August 2015
- [4] BPS GmbH
Berechnung der Leistungsfähigkeit
und Verkehrsqualität an Kreisverkehrsplätzen
KREISEL Version 8.2.15
Karlsruhe 2025
- [5] BPS GmbH
Berechnung der Leistungsfähigkeit
und Verkehrsqualität an
vorfahrtsgeregelten Knotenpunkten
KNOBEL Version 7.2.2
Karlsruhe 2025

Anlagen: Plan 08 – Prognose-Planfall 2035 mit angepasster Flächennutzung
Pkw-E/h (MGS morgens) Normalwerktag
Plan 09 – Prognose-Planfall 2035 mit angepasster Flächennutzung
Pkw-E/h (MGS nachmittags) Normalwerktag



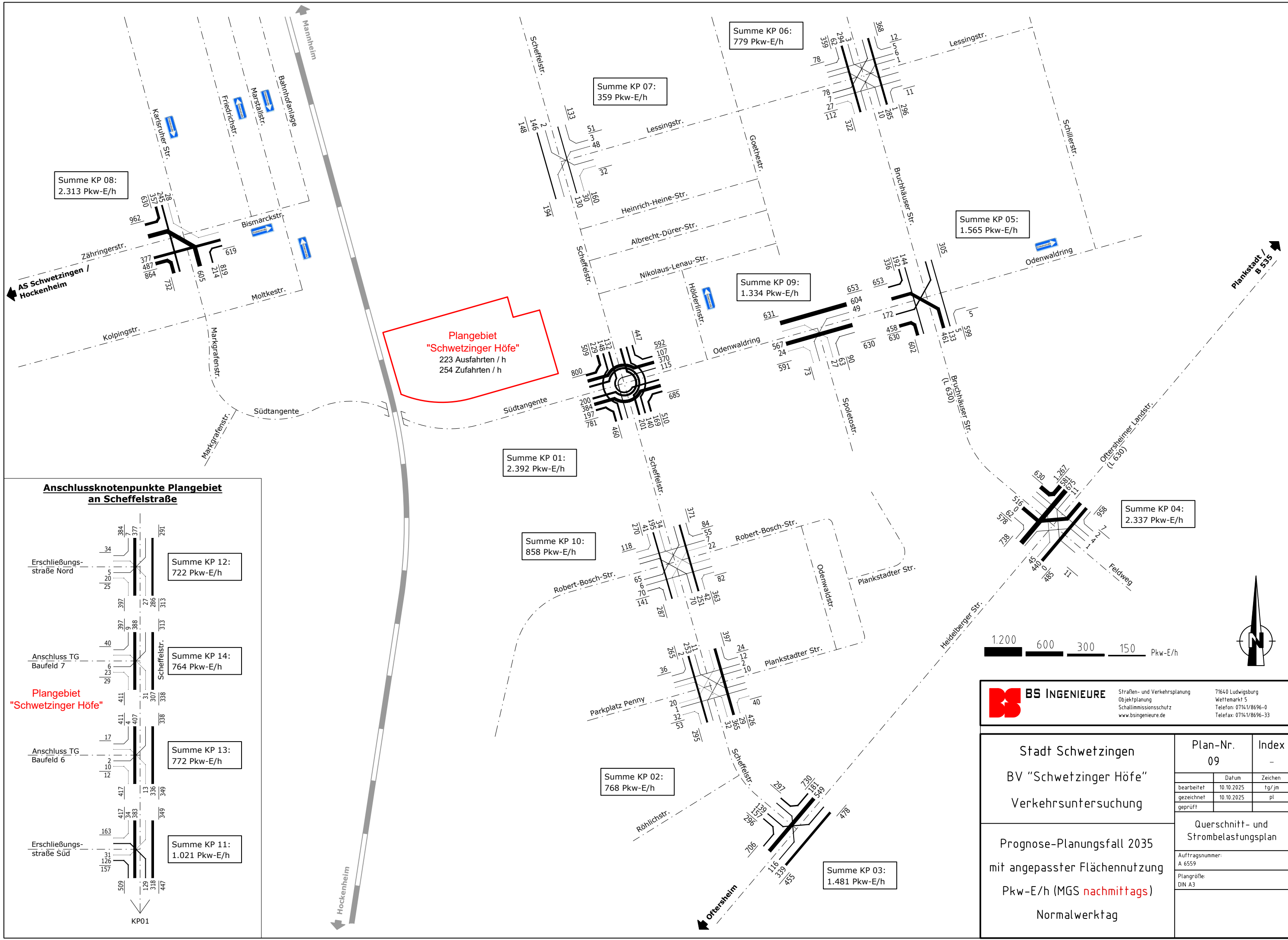
Anschlussknotenpunkte Plangebiet an Scheffelstraße



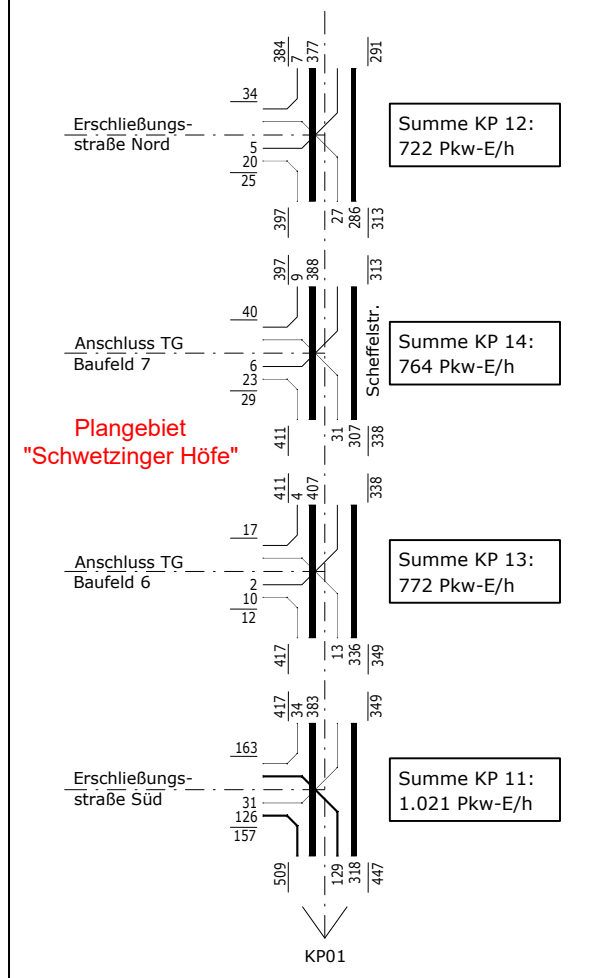
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionsschutz
www.bsingenieure.de


71640 Ludwigsburg
Weltmarkt 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

Stadt Schwetzingen BV "Schwetzinger Höfe" Verkehrsuntersuchung	Plan-Nr. 08	Index -	
	bearbeitet	10.10.2025	tg/jm
	gezeichnet	10.10.2025	pl
	geprüft		
Prognose-Planungsfall 2035 mit angepasster Flächennutzung Pkw-E/h (MGS morgens) Normalwerktag	Querschnitt- und Strombelastungsplan		
	Auftragsnummer: A 6559		
	Plangröße: DIN A3		



Anschlussknotenpunkte Plangebiet an Scheffelstraße





BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionsschutz
www.bsingenieure.de

71640 Ludwigsburg
Weltmarkt 5
Telefon: 07141/8696-0
Telefax: 07141/8696-33

Stadt Schwetzingen BV "Schwetzinger Höfe" Verkehrsuntersuchung	Plan-Nr. 09	Index -	
		Datum	
	bearbeitet	10.10.2025	tg/jm
	gezeichnet	10.10.2025	pl
Prognose-Planungsfall 2035 mit angepasster Flächennutzung Pkw-E/h (MGS nachmittags) Normalwerktag	Querschnitt- und Strombelastungsplan		
	Auftragsnummer: A 6559		
	Plangröße: DIN A3		