



Melanchthonstadt Bretten



# Bürgerinformation zur B 294 Ortsumgehung Bretten

am 27.06.2017

im Rathaus Bretten, Großer Saal

BRETTEN

# Gliederung der heutigen Informationsveranstaltung

- Information zur Aufnahme des Projektes B 294 SW Umfahrung Bretten in den Bundesverkehrswegeplan 2030
- Weitere vordringliche Projekte des Bundesverkehrswegeplans in der Region
- Bisherige Planungen auf der Ebene des Regional- und Flächennutzungsplanes
- Verkehrsuntersuchungen mit Darstellung der Be- und Entlastungswirkungen für verschiedene Trassierungen
- Bisherige Überlegungen zu Trassenplanungen
- Geplante Aktualisierung der Be- und Entlastungswirkung einer B 294 Südumfahrung von Bretten und Rinklingen unter Betrachtung weiterer geplanter Ortsumgehungen in Bruchsal (B 35) und Bauschlott (B 294)
- Weitere Daten und Fakten zur Verkehrsentwicklung in Bretten

# B 294 OU Bretten im Bundesverkehrswegeplan 2030

## **Was hat der Bund in Bretten geplant und bewertet?**

Geplant und bewertet wurde ein 2.600 m langer Neubauabschnitt der B 294 als Südwestumfahrung der Kernstadt.





# B 294 OU Bretten im Bundesverkehrswegeplan 2030

## Wie gestaltet sich der Trassenverlauf?

Die Neubaustrasse setzt in etwa am nordöstlichen Rand des Großen Waldes (Kletterwald Bretten) an der B 294 an, verläuft in einem Linksbogen über den Bereich Salzhofen, um anschließend in einem Rechtsbogen das Gewann Lettengrube zu durchqueren. Von dort verläuft die Trasse nordwärts über den Rechberg und über das Saalbachtal, wo sie in Höhe des ehemaligen Blusch-Areals an die Melanchthonstraße (vorhandene B 294) anknüpft.

# B 294 OU Bretten im Bundesverkehrswegeplan 2030

## Wie sehen die Verknüpfungsbauwerke aus?

Insgesamt sind 3 Verknüpfungsknotenpunkte vorgesehen:

1. Im Bereich Salzhofen ist ein teilplanfreier Knotenpunkt zur Verknüpfung von K 3568, südlicher Stadtzu-/abfahrt und B 294 (neu geplant).
2. Im Bereich des Rechbergs ist ein ebenfalls teilplanfreier Knoten vorgesehen, der den Anschluss des östlichen Wohngebiets Steiner Pfad, sowie der Siedlungsbereiche Brückle und Rechberg) an die B 294-Neubautrasse ermöglicht.
3. Die Verknüpfung der B 294 neu mit der Melanchthonstraße (B 294 alt) ist lt. vorgelegter Planung planfrei vorgesehen.

# B 294 OU Bretten im Bundesverkehrswegeplan 2030

## **Wie gestaltet sich die Querung des Saalbachtals?**

Die Querung des Saalbachtals zwischen Bretten und Rinklingen ist mittels einer Talbrücke vorgesehen.

## **Sind Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen?**

Im Hinblick auf den Siedlungsbestand sind gegenüber den Wohnsiedlungsbereichen Rechberg und Steiner Pfad Lärmschutzmaßnahmen geplant.

# B 294 OU Bretten im Bundesverkehrswegeplan 2030

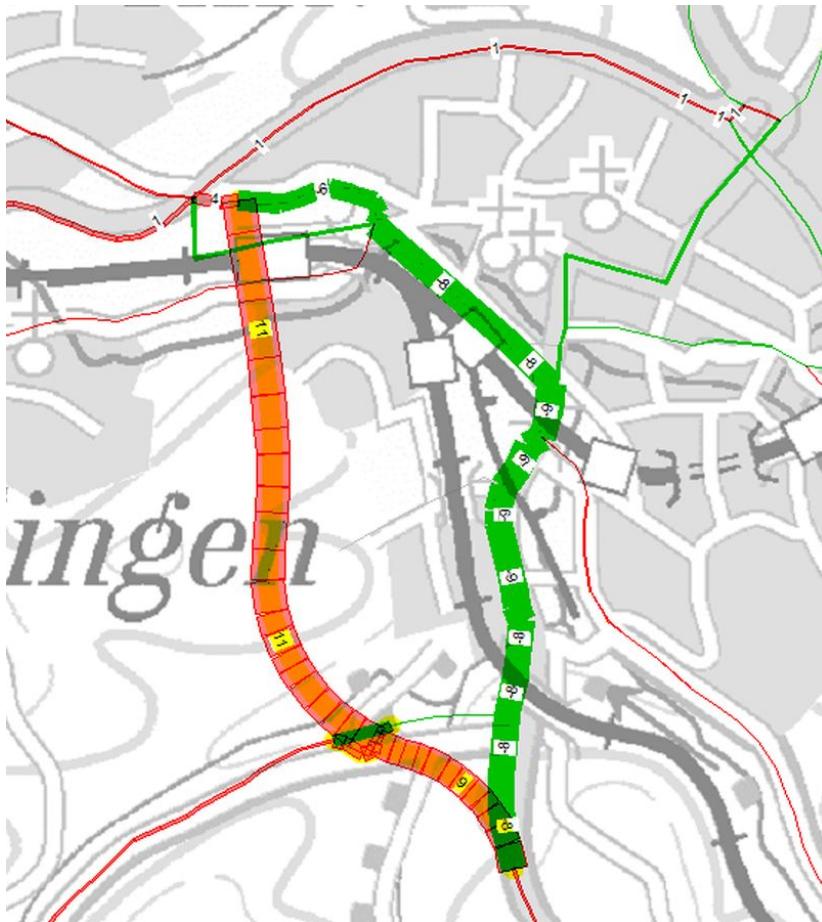
## **Mit wieviel Verkehr rechnet der Bund auf dieser neuen Trasse?**

Der Bund geht bezogen auf das Jahr 2030 von einer Verkehrsbelastung der Neubautrasse von 11.000 Kraftfahrzeugen an einem Werktag aus (DTVw).

Bei 4.000 dieser 11.000 Kfz handelt es sich lt. Vorausrechnung des Bundes um LKW (Anteil von 1/3).



# B 294 OU Bretten im Bundesverkehrswegeplan 2030



Prognostizierte  
Verkehrsbelastung 2030

# B 294 OU Bretten im Bundesverkehrswegeplan 2030

## Mit welcher Verkehrsbelastung rechnet der Bund auf der bisherigen B 294-Trasse innerhalb der Stadt?

Im Bereich

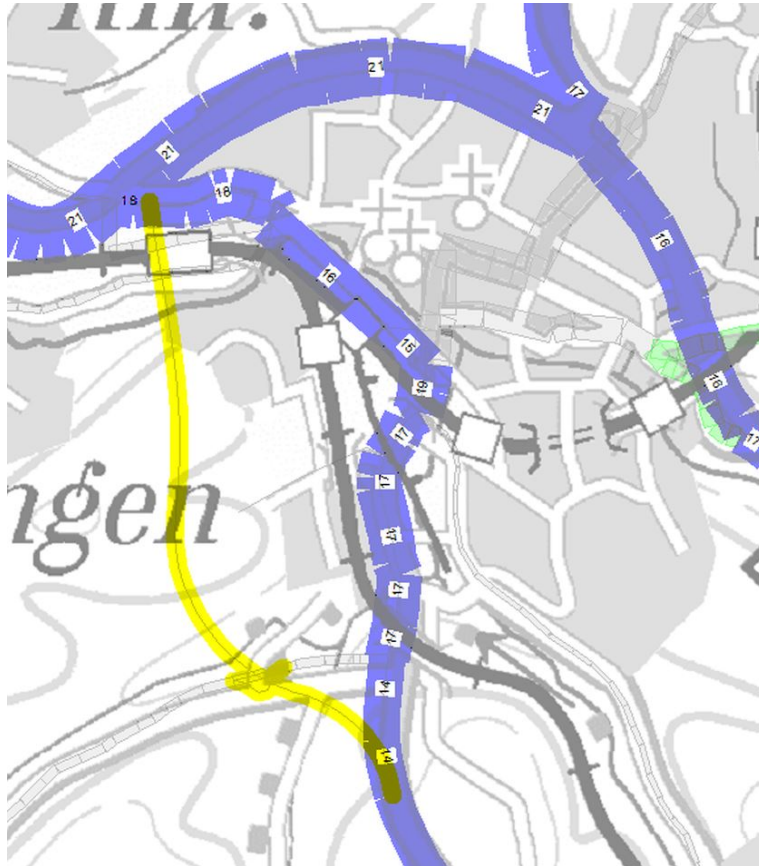
|   |                    |                      |
|---|--------------------|----------------------|
| Melanchthonstraße (Höhe Lidl/Kaufland)                                | mit 6.000 KFZ/24 h | davon 3.000 LKW/24 h |
| Wilhelmstraße   | mit 8.000 KFZ/24 h | davon 3.000 LKW/24 h |
| Pforzheimer Straße<br>(zwischen Hohberghaus und Wilhelmstraße)        | mit 9.000 KFZ/24 h | davon 3.000 LKW/24 h |
| Pforzheimer Straße<br>(zwischen K 3569 und Neuanbindung an die B 294) | mit 8.000 KFZ/24 h | davon 3.000 LKW/24 h |

# B 294 OU Bretten im Bundesverkehrswegeplan 2030

## Mit welcher Verkehrsbelastung rechnet der Bund in der Stadt, wenn das Projekt bis 2030 nicht verwirklicht ist (DTVw)?

|  |                     |                      |
|--|---------------------|----------------------|
| auf der Melanchthonstraße<br>(Höhe Lidl/Kaufland)        | mit 18.000 KFZ/24 h | davon 5.000 LKW/24 h |
| auf der Wilhelmstraße<br>(Höhe Lidl)                     | mit 16.000 KFZ/24 h | davon 5.000 LKW/24 h |
| auf der Wilhelmstraße<br>(Höhe Berufsschule)             | mit 15.000 KFZ/24 h | davon 5.000 LKW/24 h |
| auf der Pforzheimer Straße<br>(Höhe Hagebau)             | mit 19.000 KFZ/24 h | davon 5.000 LKW/24 h |
| auf der Pforzheimer Straße<br>(südlich Kraichgauzentrum) | mit 17.000 KFZ/24 h | davon 5.000 LKW/24 h |

# B 294 OU Bretten im Bundesverkehrswegeplan 2030



Prognostizierte Verkehrsbelastung auf der heutigen B 294 Trasse



# B 294 OU Bretten im Bundesverkehrswegeplan 2030

|                          |             |
|--------------------------|-------------|
| Kosten des Projektes     | 37,21 Mio € |
| davon - Planungskosten   | 5,57 Mio €  |
| - Baukosten              | 31,6 Mio €  |
| <br>                     |             |
| Kosten-Nutzen-Verhältnis | 9,1         |

# B 294 OU Bretten im Bundesverkehrswegeplan 2030

## Von welchen Planungs- und Bauphasen geht der Bund aus?

|                                  |            |            |
|----------------------------------|------------|------------|
| Dauer der Planungsphase          | 114 Monate | 9,5 Jahre  |
| Dauer der Bauphase               | 24 Monate  | 2,0 Jahre  |
| Dauer der Planungs- und Bauphase | 138 Monate | 11,5 Jahre |

# B 294 OU Bretten im Bundesverkehrswegeplan 2030

- Eingriffe in Natur und Landschaft
- Flächeninanspruchnahme 9 ha
- Inanspruchnahme von 8,1 ha des Landschaftsschutzgebiets
- Zerschneidung von 0,3 ha unzerschnittenen Großsäuger Lebensräumen






# B 294 OU Bretten im Bundesverkehrswegeplan 2030

## Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen des BWVP

### Karte 1: Geschützte Gebiete

#### Projekt: B294-G20-BW







#### Projektwirkungen

-  Trasse-Neubau
-  Trasse-Ausbau
-  Wirkzone für indirekte Beeinträchtigungen
-  Großbauwerk
-  Tunnel

#### Schutzkategorien

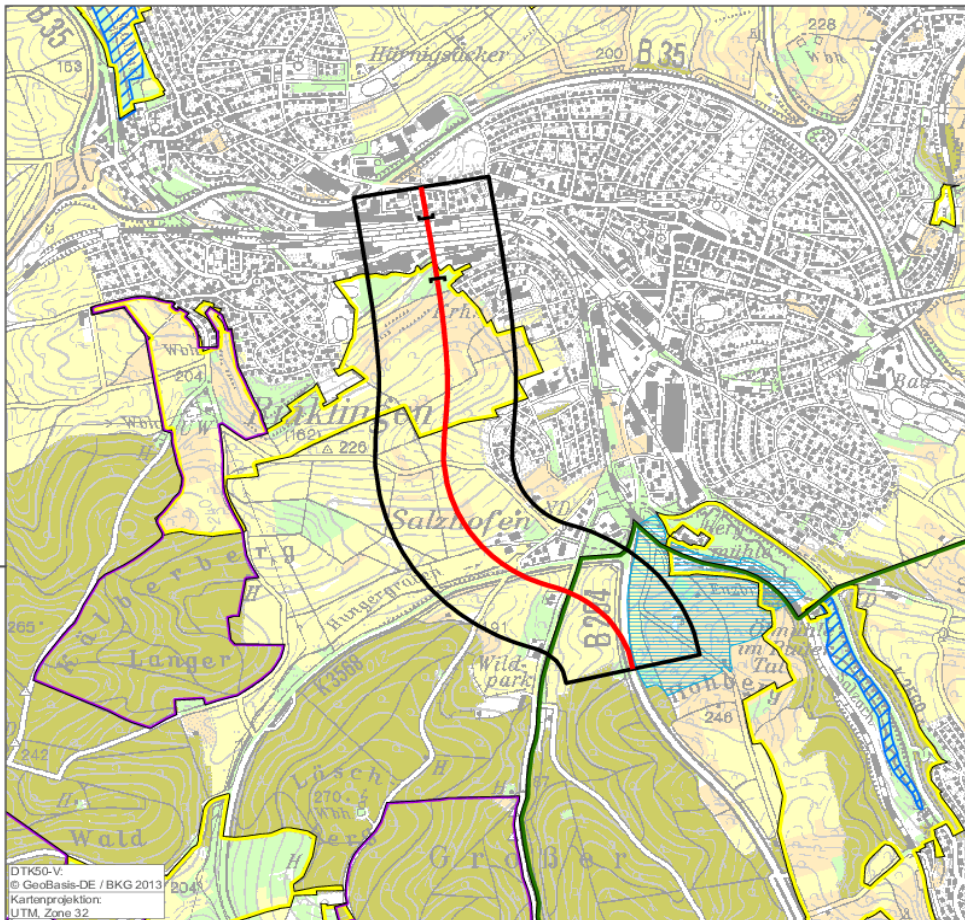
-  FFH-Gebiet
-  Vogelschutzgebiet
-  Nationalpark
-  Naturschutzgebiet
-  Naturpark
-  Landschaftsschutzgebiet
-  Biosphärenreservat
-  Ramsargebiet
-  Überschwemmungsgebiet
-  Wasserschutzgebiet (WSG / HQSG) Zone I
-  WSG / HQSG Zone II
-  UNESCO Weltkulturerbe
-  UNESCO Weltnaturerbe




#### Sonstiges

-  Ortslage, Bebauung\*
-  Ackerland\*\*
-  Wald, Forst\*
-  Grünland\*\*
-  Gewässer\*
-  Sonderkultur\*\*

\* DTK50-V (Layerinformation)

\*\* Basis-DLM (AAA Ebenen)



|                |   |   |   |
|----------------|---|---|---|
| Bearbeitung    |  |  |  |
| Im Auftrag des | BMVI  |   | Stand: September 2014   |
| Maßstab        | 1:25.000  |   |   |
| 0              | 1,5   |   | Kilometer   |
|                |   |   |  |








# B 294 OU Bretten im Bundesverkehrswegeplan 2030

## Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen des BVWP

Karte 2: Bereiche ohne spezifischen Gebietsschutz




Projekt: B294-G20-BW

### Projektwirkungen

-  Trasse-Neubau
-  Trasse-Ausbau
-  Wirkzone für indirekte Beeinträchtigungen
-  Großbauwerk
-  Tunnel

### Lebensraumnetzwerk / Wiedervernetzungsgebiete (Gebietskulisse BVWP) (BfN 2012)


#### Unzerschnittene Funktionsräume

-  Kernraum (UFR 250) (Feucht-, Trocken-, Waldlebensraum)
-  Großraum (UFR 1000/1500) (Feucht-, Trocken-, Waldlebensraum)
-  Großraum (UFR 1500) (Großsäugerlebensraum)



#### Nationale Lebensraumachsen/-korridore






-  Feuchtlebensraum
-  Waldlebensraum
-  Trockenlebensraum
-  Großsäuger

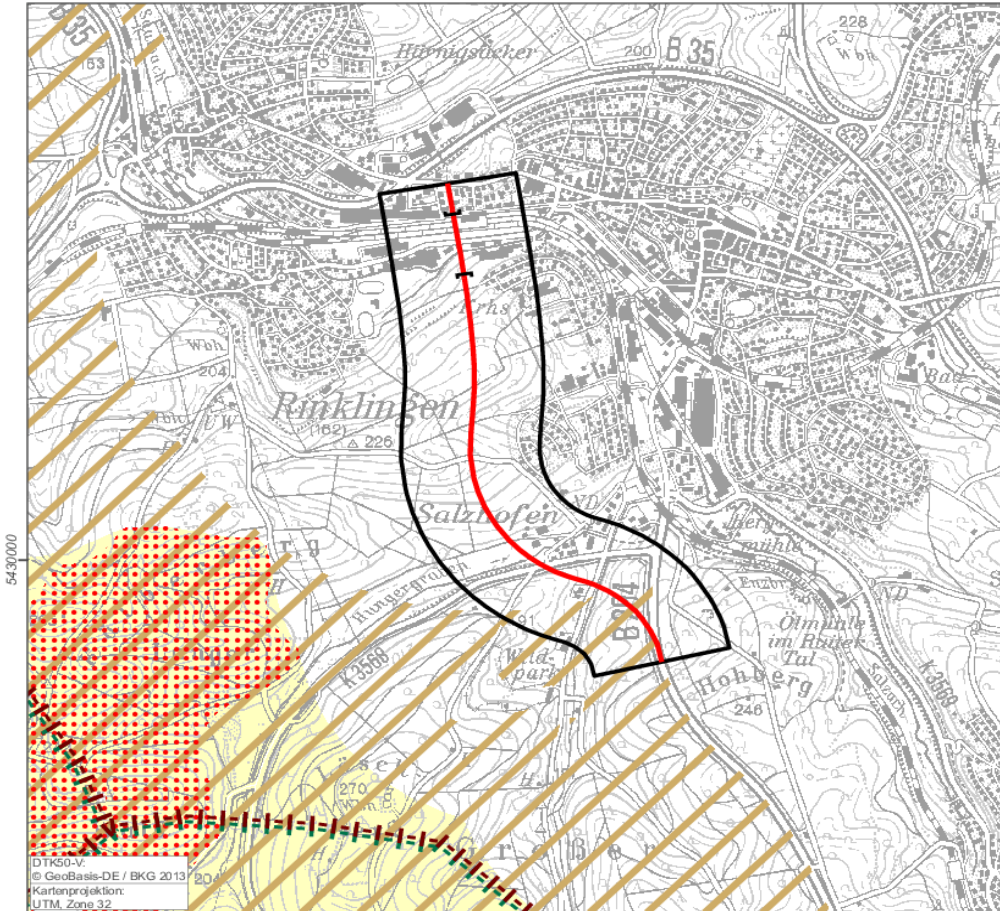
#### Wiedervernetzungsgebiete

-  Hervorragender Wiedervernetzungsabschnitt

#### Sonstiges

-  Naturschutzgroßprojekt des Bundes - Kernzone
-  Unzerschn. verkehrsarmer Raum  $\geq 100 \text{ km}^2$  (BfN 2010)

|                |   |   |  |
|----------------|---|---|--|
| Bearbeitung    |  bosch & partner |  Gruppe Freiraumplanung<br>naturschutzverbände |  BAADER KONZEPT |
| Im Auftrag des | BMVI  | Stand:  | September 2014   |
| Maßstab        | 1:25.000  |  0 1,5 Kilometer                               |  |
|                |   |   |  N              |



# B 294 OU Bretten im Bundesverkehrswegeplan 2030

Sieht der Bundesverkehrswegeplan auch Alternativen vor?

- Ja. Der Bund weist darauf hin, dass es sich um eine mögliche Lösungsmöglichkeit handelt.
- In den nachfolgenden Planstufen kann sich der Trassenverlauf ändern.
- In diesem Fall wird eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projektes durchgeführt.

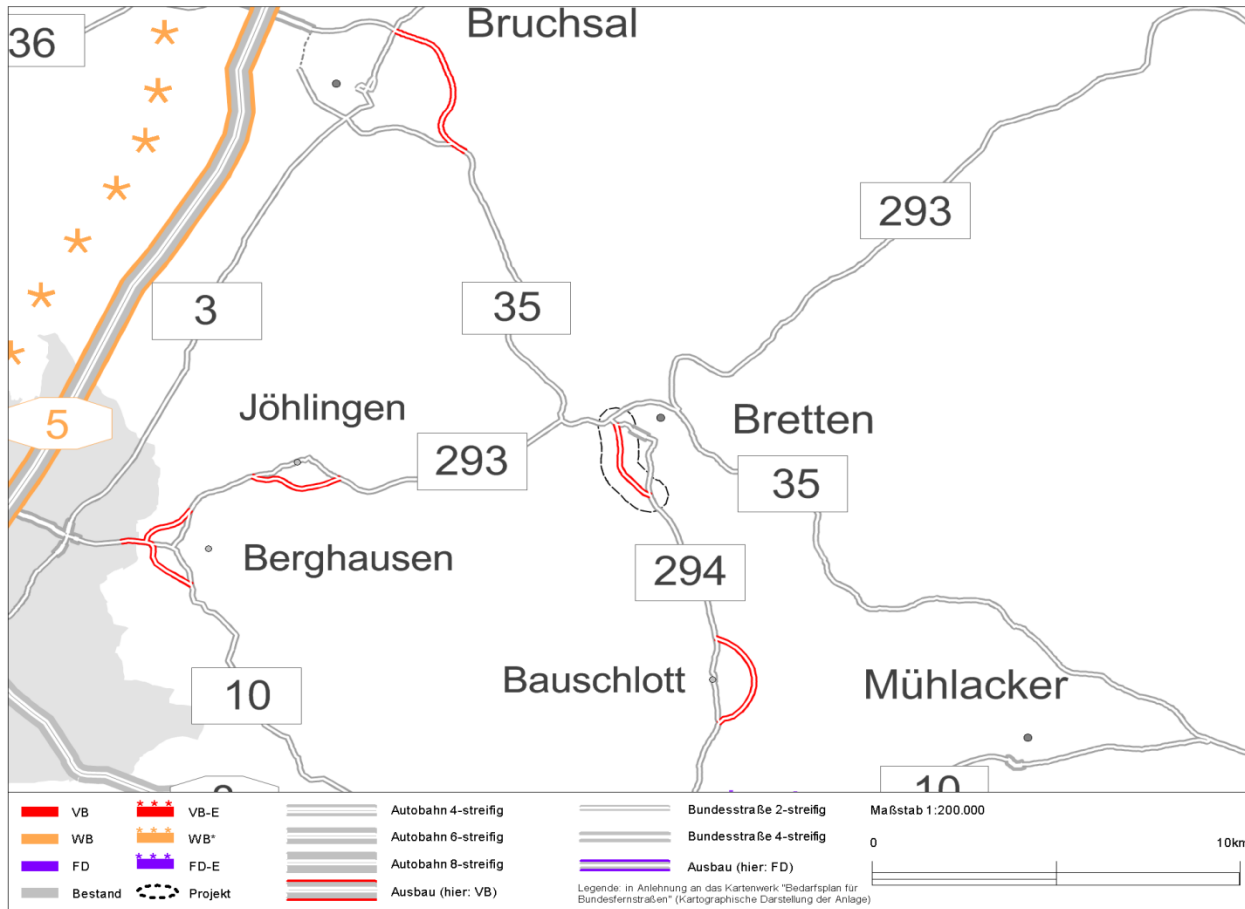
# B 294 OU Bretten im Bundesverkehrswegeplan 2030

## Weitere vordringliche Projekte in der Region

Im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans befinden sich in der Region des Weiteren

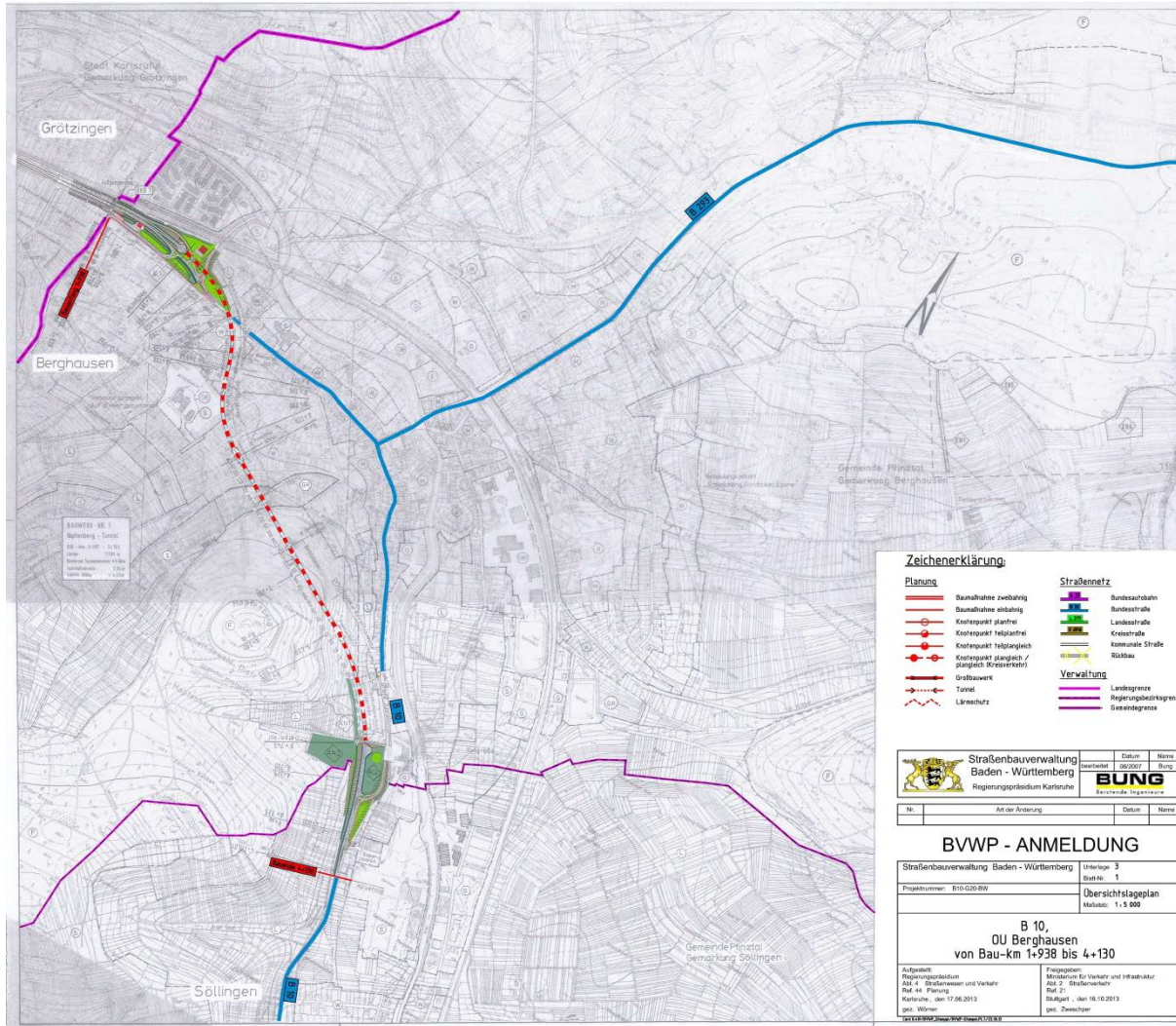
- ✓ die B 10 OU Berghausen
- ✓ die B 35 OU Bruchsal
- ✓ die B 293 OU Jöhlingen
- ✓ die B 293 OU Berghausen
- ✓ die B 294 OU Bauschlott

# B 294 OU Bretten im Bundesverkehrswegeplan 2030





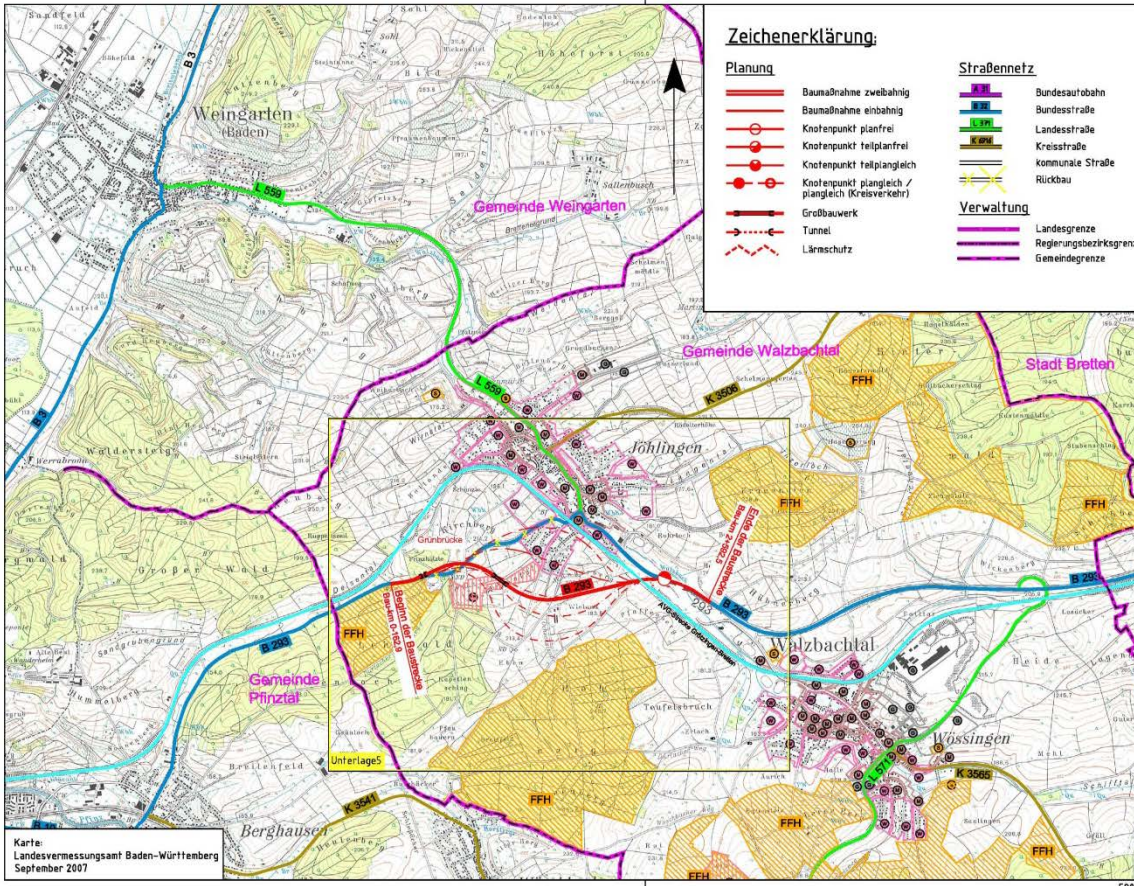
# Weitere vordringliche Projekte in der Region





Planung und Realisierung der B 10 OU Berghausen als Tunnel östlich der Ortslage auf einer Länge von 2,2 km



# Weitere vordringliche Projekte in der Region



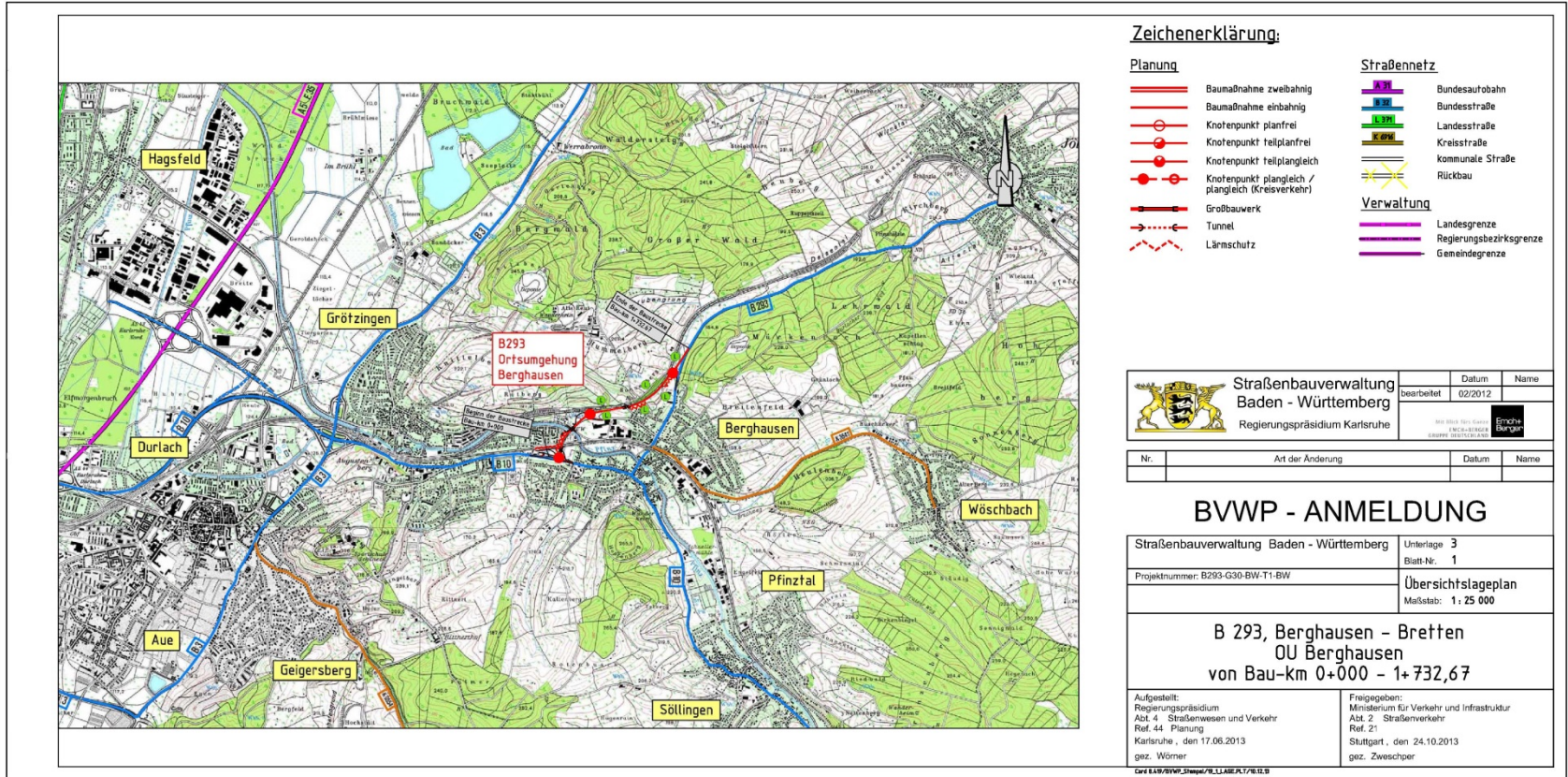
|   |                  |  |               |
|---|------------------|--|---------------|
|  Straßenbauverwaltung<br>Baden - Württemberg<br>Regierungspräsidium Karlsruhe  |                  | Datum<br>12/2012   | Name<br>Ma/DK |
|   |                  | Mithras - Beratende Ingenieure<br>                        |               |
| Nr.   | Art der Änderung | Datum  | Name          |
|   |                  |  |               |
| <b>BVWP - ANMELDUNG</b>   |                  |  |               |
| Straßenbauverwaltung Baden - Württemberg  |                  | Unterlage 3  |               |
|   |                  | Blatt-Nr. 1  |               |
| Projektnummer: B293-G30-BW-T2-BW  |                  | Übersichtslageplan   |               |
|   |                  | Maßstab: 1 : 25 000  |               |
| <b>B 293, Berghausen – Bretten<br/>                 OU Jöhlingen<br/>                 von Bau-km 0-162,9 bis 2+592,5</b>  |                  |  |               |
| Aufgestellt:<br>Regierungspräsidium<br>Abt. 4 Straßenwesen und Verkehr<br>Ref. 44 Planung<br>Karlsruhe, den 17.06.2013<br>gez. Wörner   |                  | Freigegeben:<br>Ministerium für Verkehr und Infrastruktur<br>Abt. 2 Straßenverkehr<br>Ref. 21<br>Stuttgart, den 24.10.2013<br>gez. Zweschper |               |
| <small>Cart 1.18/BVWP - Sitzeim/01WP - Sitzeim/2.1/2011.9<br/>                 590x297   \\proj\hokar\proj\zeichnung\1_situe\12_01\Übersichtslageplan.dwg - 23.2.2013 - 10:11 Uhr /74<br/>                 DEC100.ctb</small> |                  |  |               |

Planung und Realisierung der B 293 OU Jöhlingen südlich der Ortslage auf einer Länge von 2,8 km





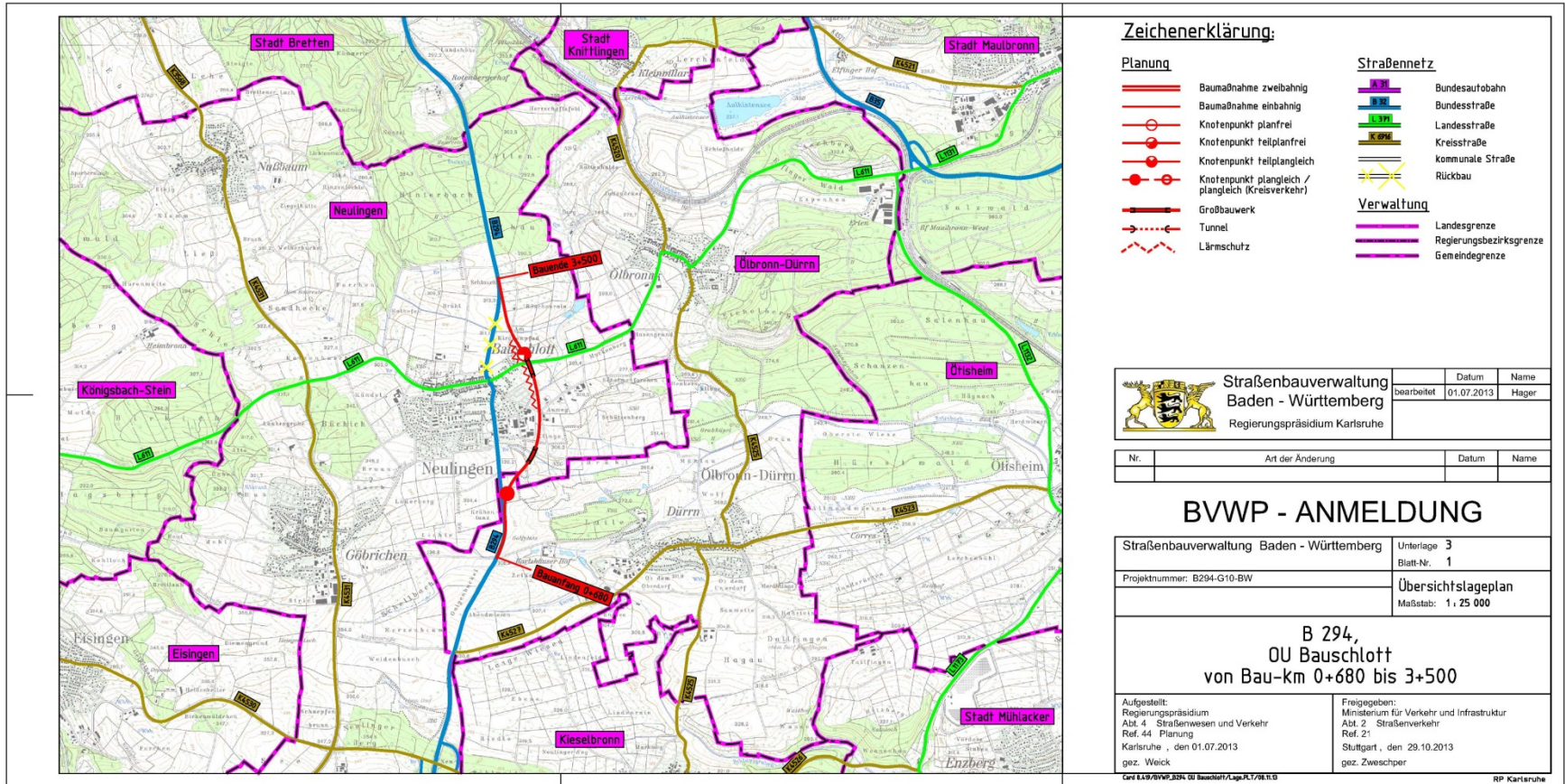
# Weitere vordringliche Projekte in der Region



Planung und Realisierung der B 293 OU Berghausen nordwestlich der Ortslage auf einer Länge von 2,2 km



# Weitere vordringliche Projekte in der Region



Planung und Realisierung der B 294 OU Bauschlott östlich der Ortslage auf einer Länge von 2,8 km

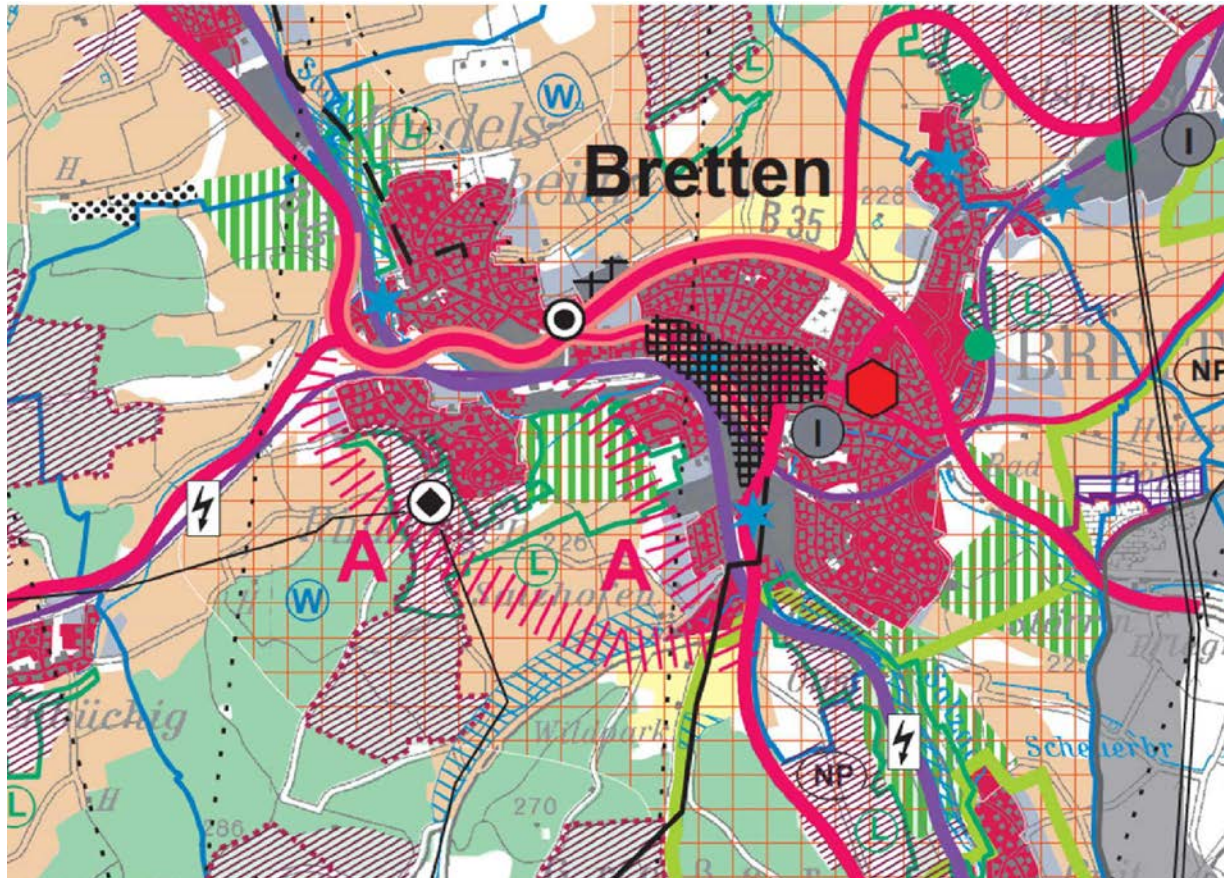
# Weitere vordringliche Projekte in der Region

## Zeitspanne für Planung und Umsetzung der Maßnahme

|                     | Planungszeitraum |       | Zeitraum für die bauliche Umsetzung |       | Planungs- und Bauzeit |       |
|---------------------|------------------|-------|-------------------------------------|-------|-----------------------|-------|
|                     | Monate           | Jahre | Monate                              | Jahre | Monate                | Jahre |
| B 10 OU Berghausen  | 108              | 9     | 48                                  | 4     | 156                   | 13    |
| B 35 OU Bruchsal    | 138              | 11,5  | 48                                  | 4     | 186                   | 15,5  |
| B 293 OU Berghausen | 96               | 8     | 24                                  | 2     | 120                   | 10    |
| B 294 OU Bretten    | 114              | 9,5   | 24                                  | 2     | 138                   | 11,5  |
| B 294 OU Bauschlott | 96               | 8     | 24                                  | 2     | 120                   | 10    |



# Bisherige Planungen auf der Ebene des Regional- und Flächennutzungsplanes



Darstellung des Projektes in der Raumnutzungskarte des Regionalplanes Mittlerer Oberrhein



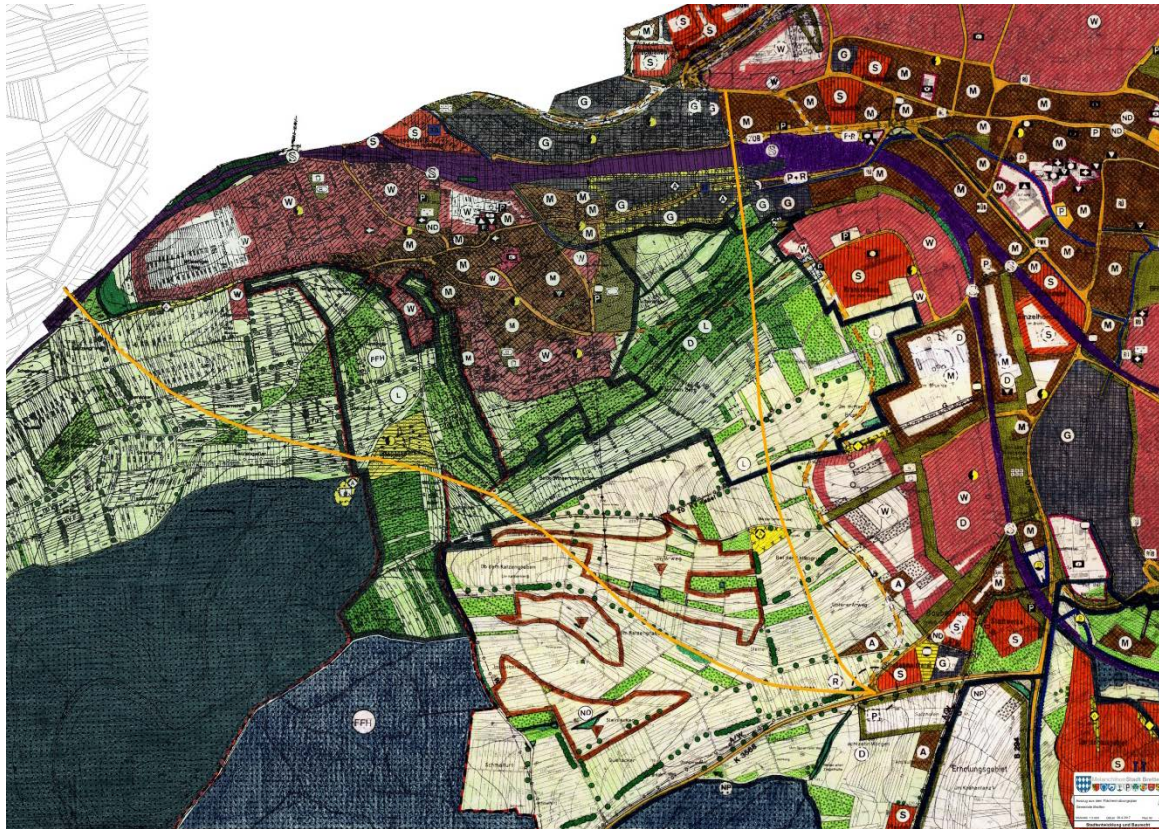
# Bisherige Planungen auf der Ebene des Regional- und Flächennutzungsplanes



Darstellung des Projektes im Flächennutzungsplan in seiner Fassung von 1981



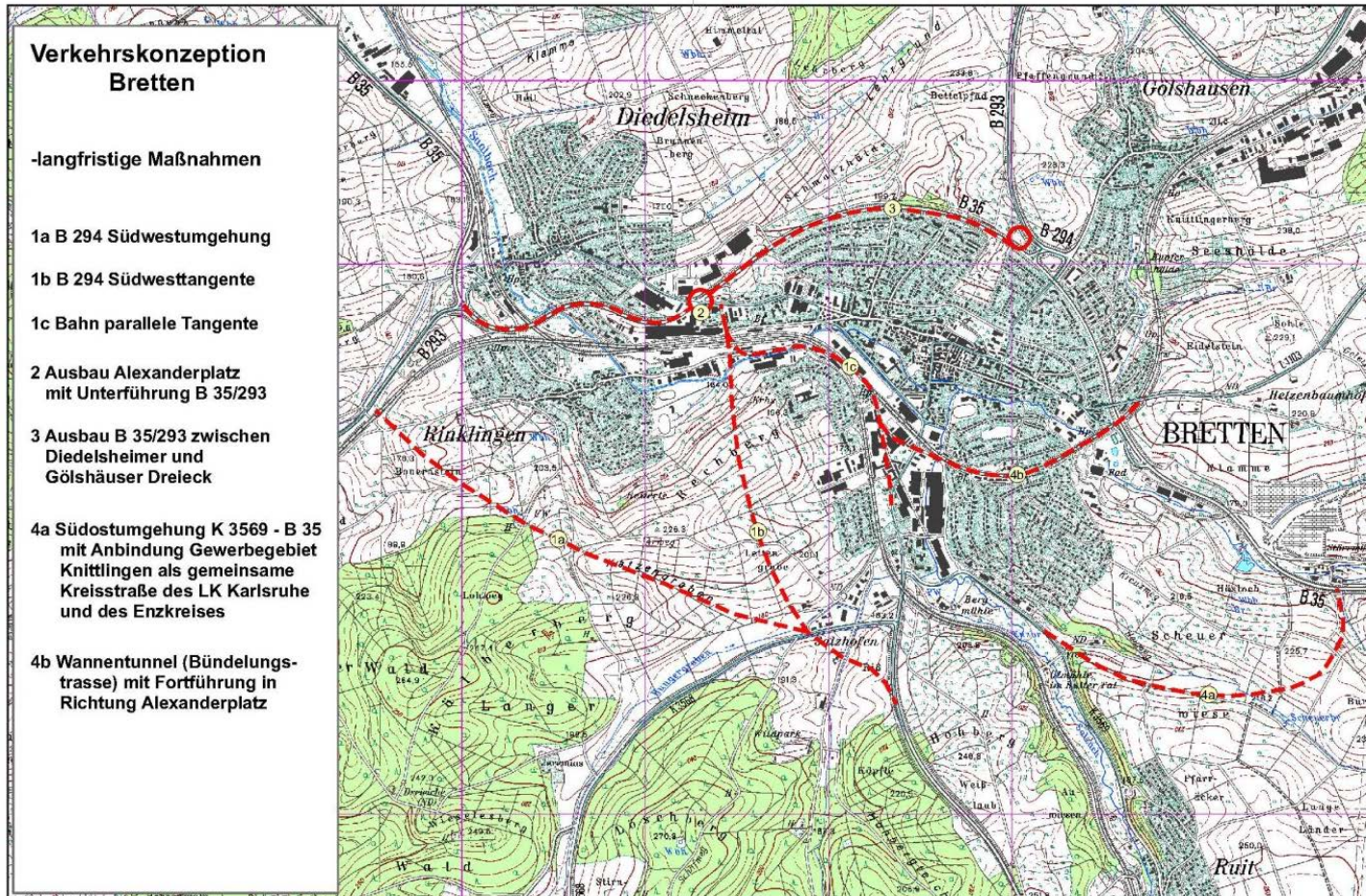
# Bisherige Planungen auf der Ebene des Regional- und Flächennutzungsplanes



Darstellung des Projektes im Flächennutzungsplan in seiner aktuellen Fassung

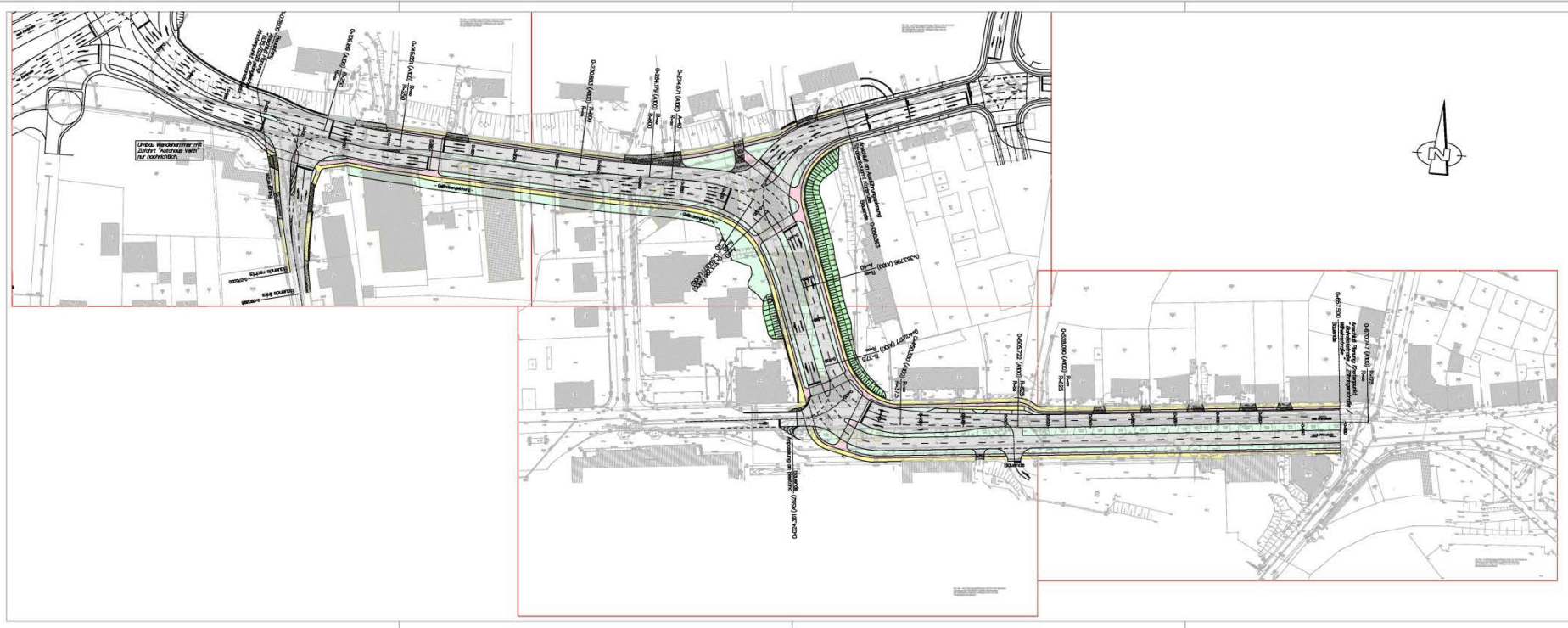


# Bisher diskutierte konzeptionelle Neu- und Ausbauüberlegungen





# Bisherige Überlegungen zu Trassenplanungen



Ausbauplanung des Regierungspräsidiums Karlsruhe für die 1103 (heute B 294) aus dem Jahr 2004 (Planung wurde aufgegeben)

# Bisherige Überlegungen zu Trassenplanungen



Planung einer Ortsentlastungsstraße Bretten-West im Jahre 2005  
(Planung wurde aufgegeben)





# Bisherige Überlegungen zu Trassenplanungen



Errichtung einer Westtangente nach den Vorstellungen einer Projektgruppe der Hochschule Karlsruhe, Technik und Wirtschaft

(Projektarbeit B6 WS1 5/16)

# Bisherige Überlegungen zu Trassenplanungen



Variante 1



Variante 2

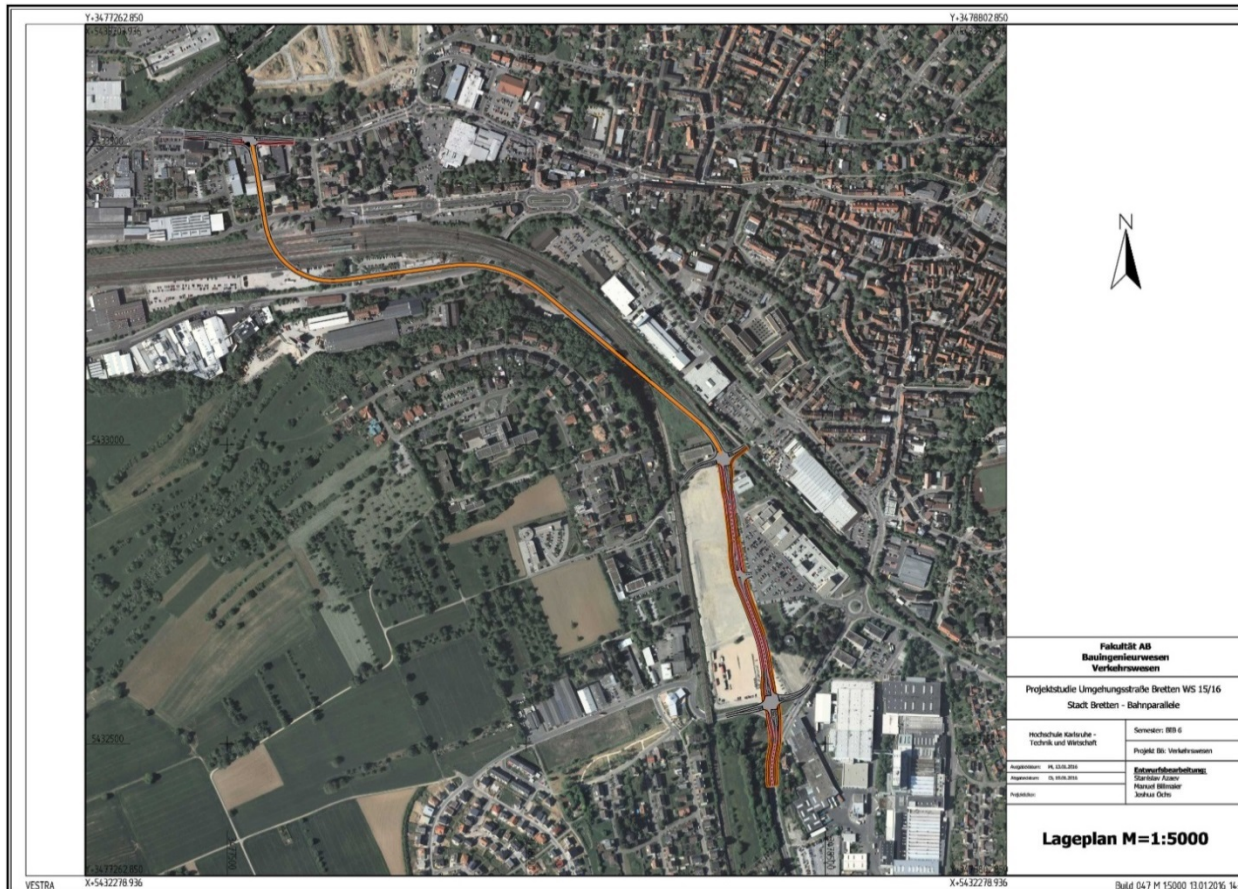


Variante 3

Errichtung einer Westtangente nach den Vorstellungen einer Projektgruppe der Hochschule Karlsruhe, Technik und Wirtschaft (Projektarbeit B6 WS1 5/16) Trassenvarianten mit und ohne Tunnel



# Bisherige Überlegungen zu Trassenplanungen



- Errichtung einer Bahnparallelle nach den Vorstellungen einer Projektgruppe der Hochschule für Technik und Wirtschaft, Karlsruhe, WS 2015/16

# Bisherige Überlegungen zu Trassenplanungen



Errichtung einer Südumgehung nach den Vorstellungen einer Projektgruppe der Hochschule Karlsruhe, Technik und Wirtschaft (Trasse ohne Tunnel)





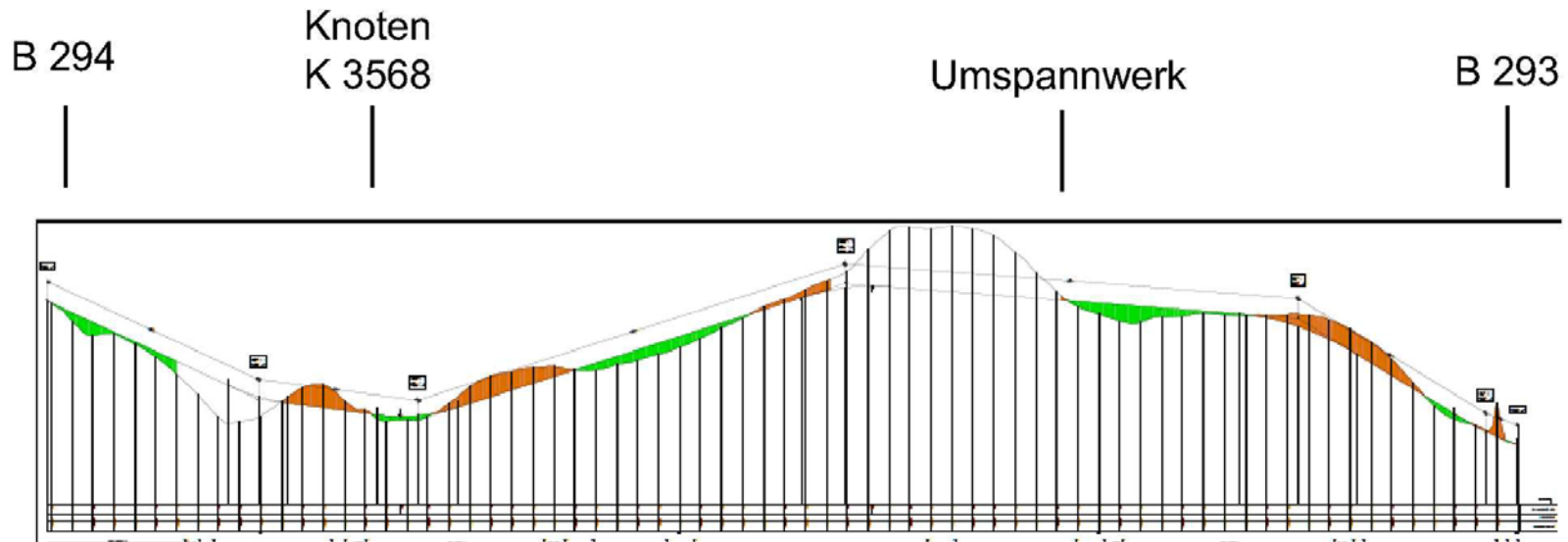
# Bisherige Überlegungen zu Trassenplanungen



Errichtung einer Südumgehung nach den Vorstellungen einer Projektgruppe der Hochschule Karlsruhe, Technik und Wirtschaft (Trasse mit Tunnel)

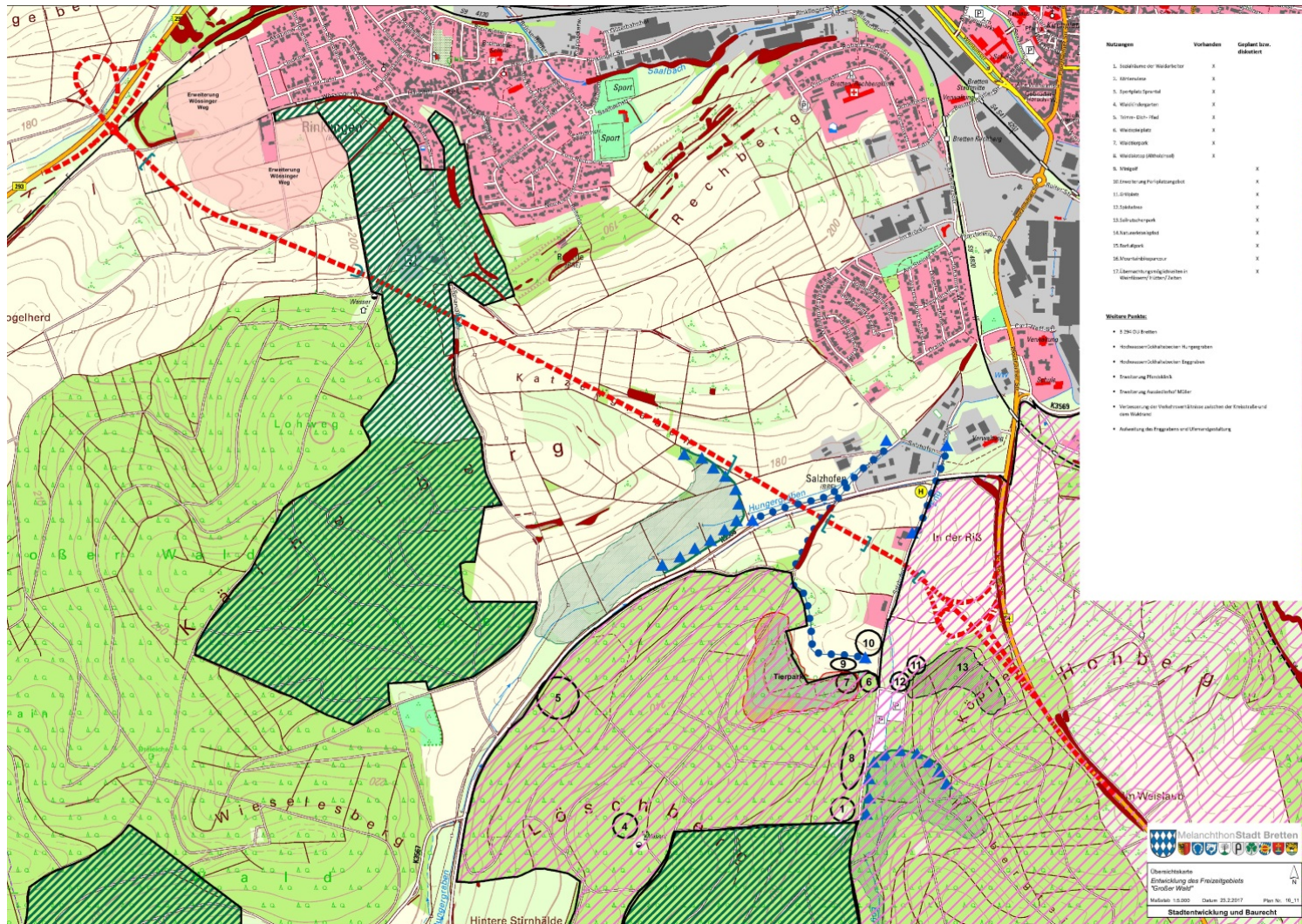


# Bisherige Überlegungen zu Trassenplanungen



Errichtung einer Südumgehung nach den Vorstellungen einer Projektgruppe der Hochschule Karlsruhe, Technik und Wirtschaft (Trasse mit Tunnel)

# Bisherige Überlegungen zu Trassenplanungen



# Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)

Aufbauend auf den Verkehrsuntersuchungen 1986, 2003 und 2008 wurden jeweils Modellrechnungen für alle möglichen Verkehrsvarianten aufgenommen, die zuletzt bis ins Jahr 2025 reichten.

Die größten Entlastungswirkungen hatten stets die Varianten, die im Nahbereich zum Alexanderplatz mit dem Bestandsnetz verknüpft waren. Damit konnten sowohl die Straßen im Westen wie auch im Norden und Nordosten mit denen im Süden vernetzt werden.

Ausgangssituation 2008

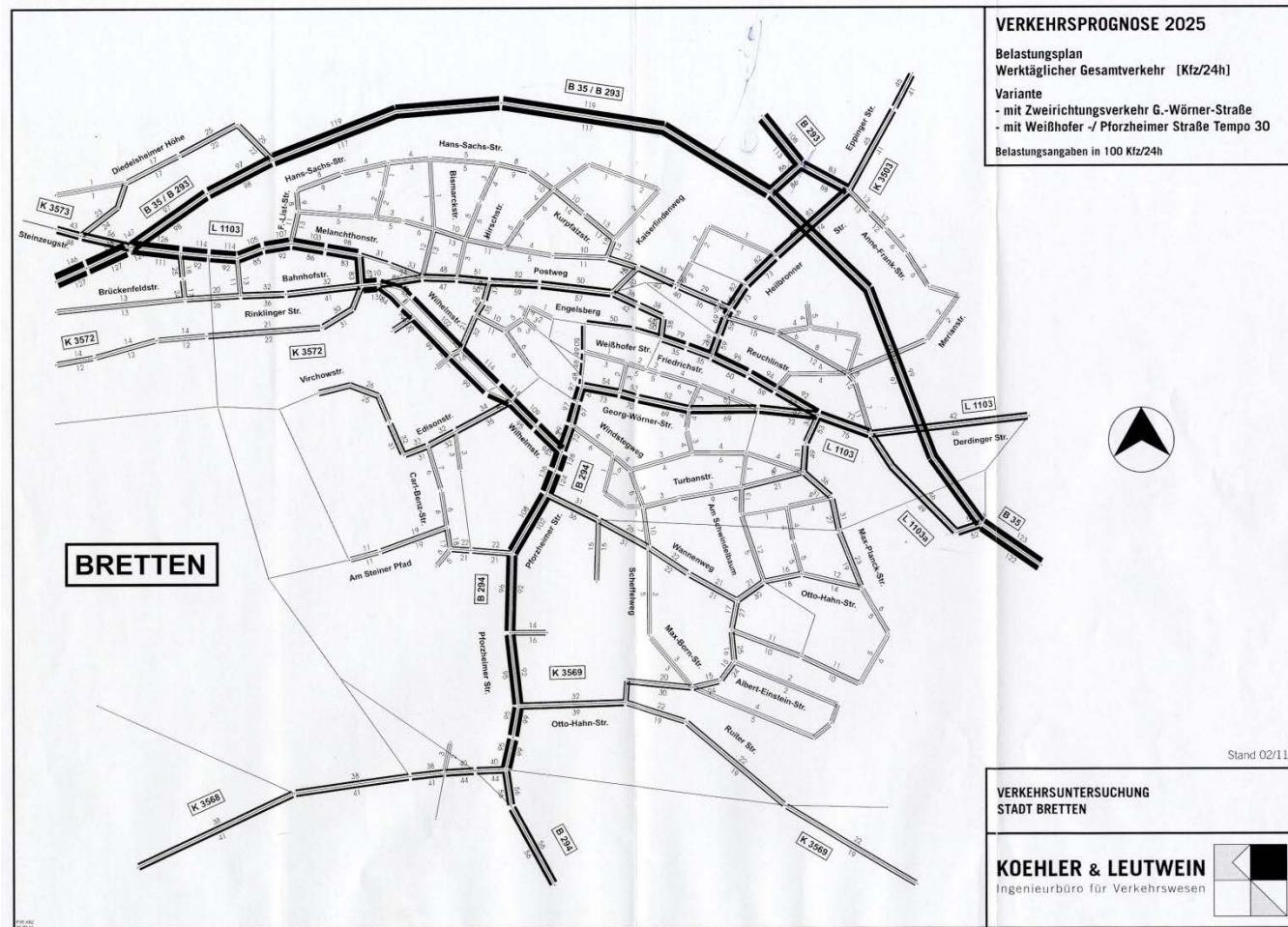


# Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten

## Entlastungseffekte bezogen auf Verkehr 2008

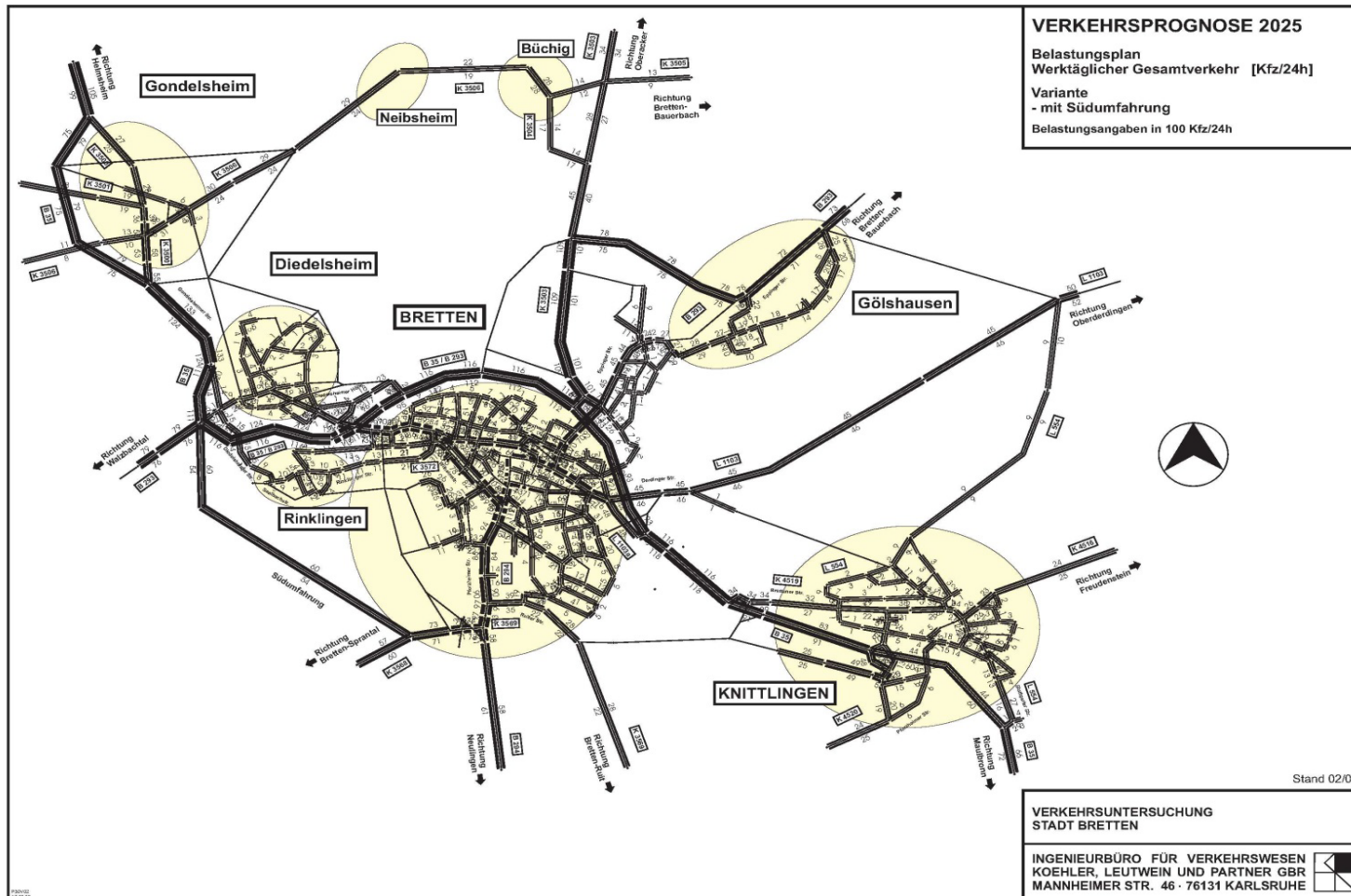
|   | Ohne Netz-<br>änderung | Wannen-<br>tunnel | Ostum-<br>gehung | Südum-<br>gehung | West-<br>tangente | Bahn-<br>parallele |
|---|------------------------|-------------------|------------------|------------------|-------------------|--------------------|
| Pforzheimer Straße<br>Höhe Hagebau          | + 6.600                | + 1.400           | - 1.400          | - 4.200          | - 6.400           | - 10.700           |
| Pforzheimer Straße<br>Höhe Hohberghaus      | + 2.900                | + 1.000           | - 100            | - 1.200          | - 6.100           | + 1.900            |
| Wilhelmstraße<br>Höhe Berufsschulen         | + 6.000                | - 100             | - 1.100          | - 4.500          | - 9.700           | - 10.700           |
| Melanchthonstraße<br>Höhe Unifrankstraße    | + 1.600                | + 200             | + 500            | - 1.900          | - 3.300           | - 7.300            |
| Georg-Wörner-Straße<br>Höhe Withumanlage    | + 600                  | - 1.700           | - 100            | + 100            | + 900             | + 100              |
| Heilbronner Straße<br>Höhe Gölshäuser Lücke | + 5.200                | - 1.200           | - 900            | - 900            | - 2.400           | - 800              |
| Weißhofer Straße<br>Höhe Arbeitsagentur     | + 3.500                | - 3.000           | - 800            | - 1.000          | - 1.100           | - 1.500            |
| <b>Summe der Effekte</b>                    | <b>+ 26.400</b>        | <b>- 3.400</b>    | <b>- 3.900</b>   | <b>- 13.600</b>  | <b>- 28.100</b>   | <b>- 29.000</b>    |

# Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



Prognose der Verkehrsentwicklung bis 2025 ohne Netzänderung

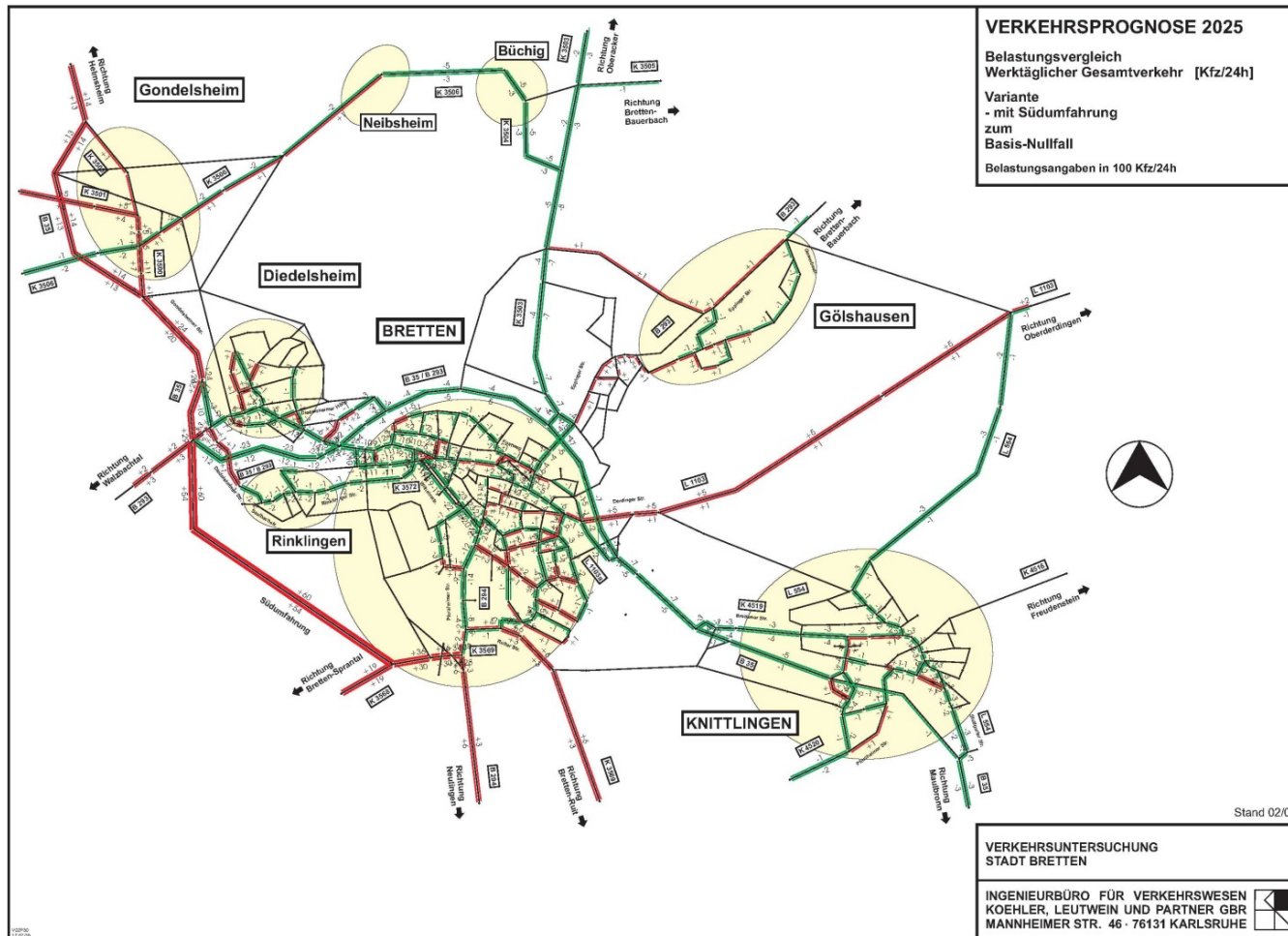
# Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



Prognose 2025 bei Umsetzung einer Südumfahrung

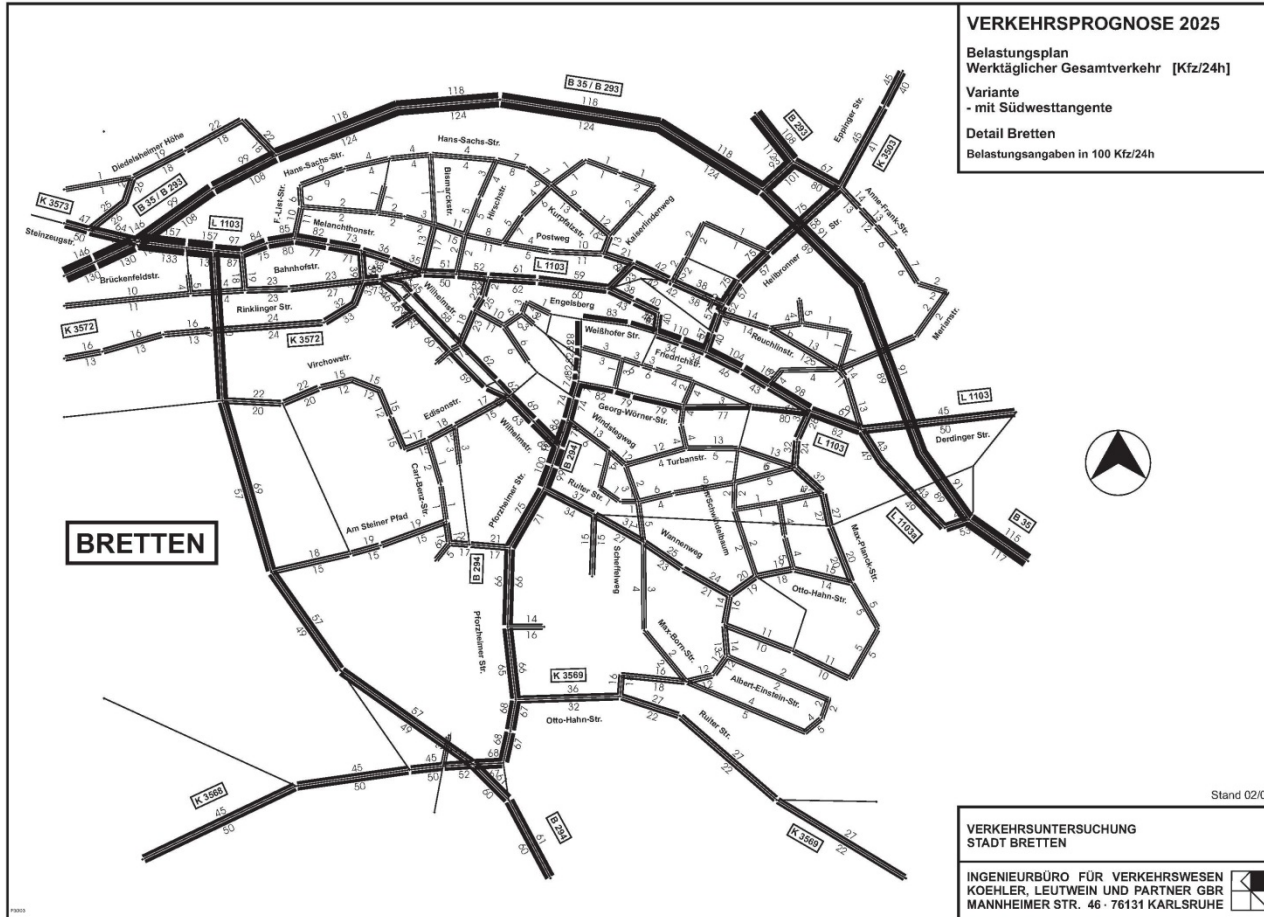


# Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



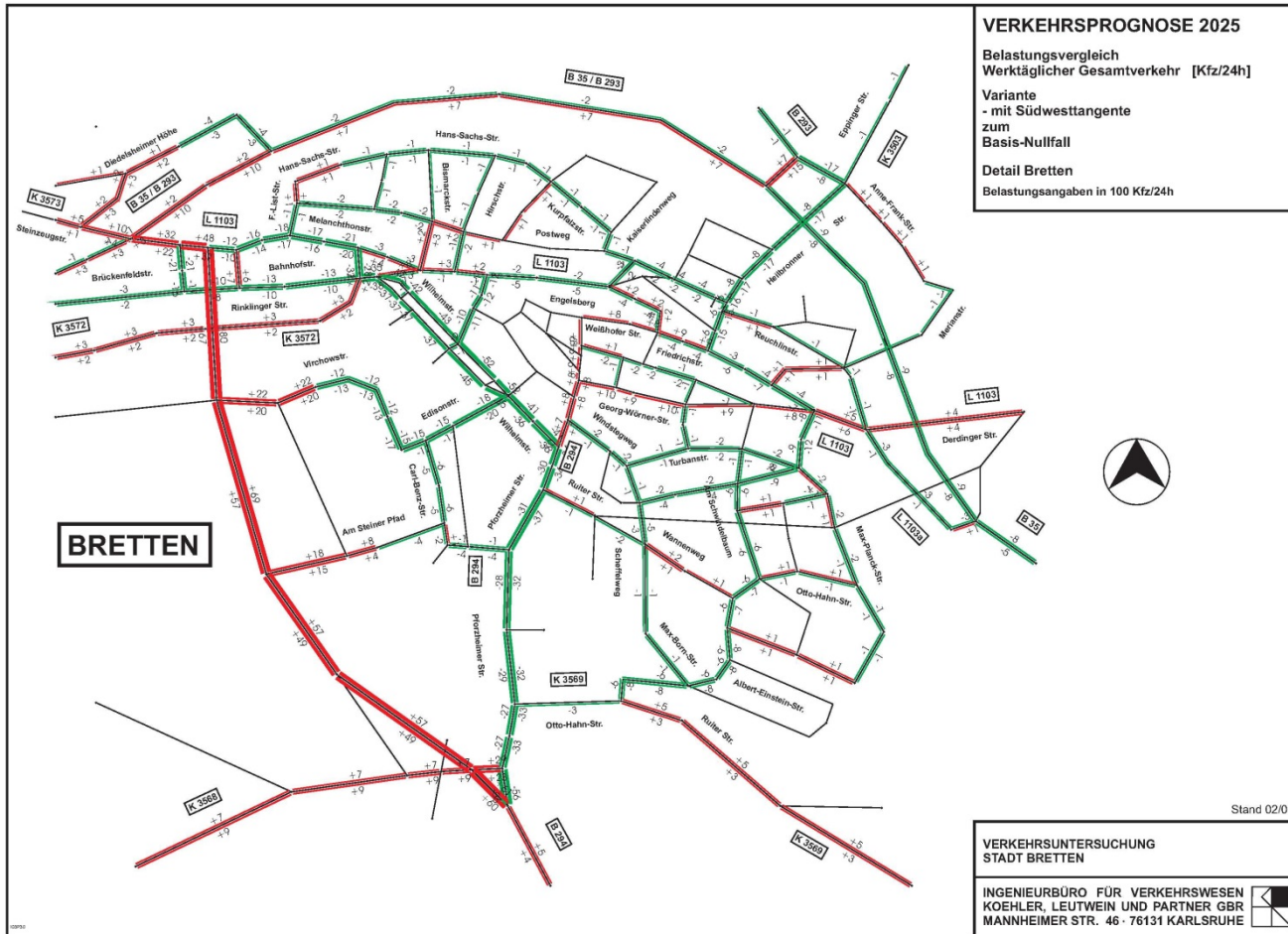
Prognose 2025 bei Umsetzung einer Südumfahrung

# Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



Prognose 2025 bei Umsetzung einer Westtangente

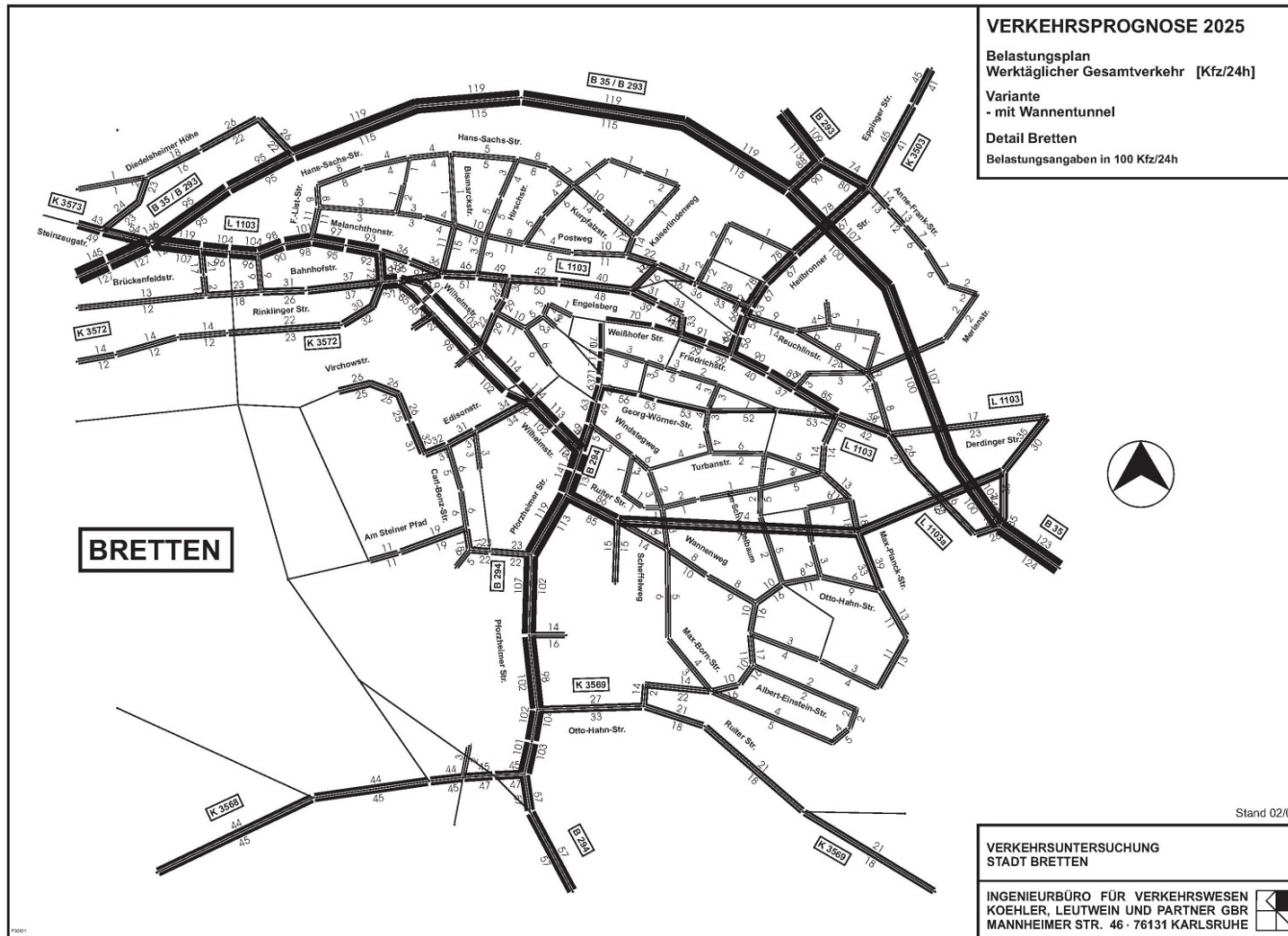
# Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



Prognose 2025 bei Umsetzung einer Westtangente

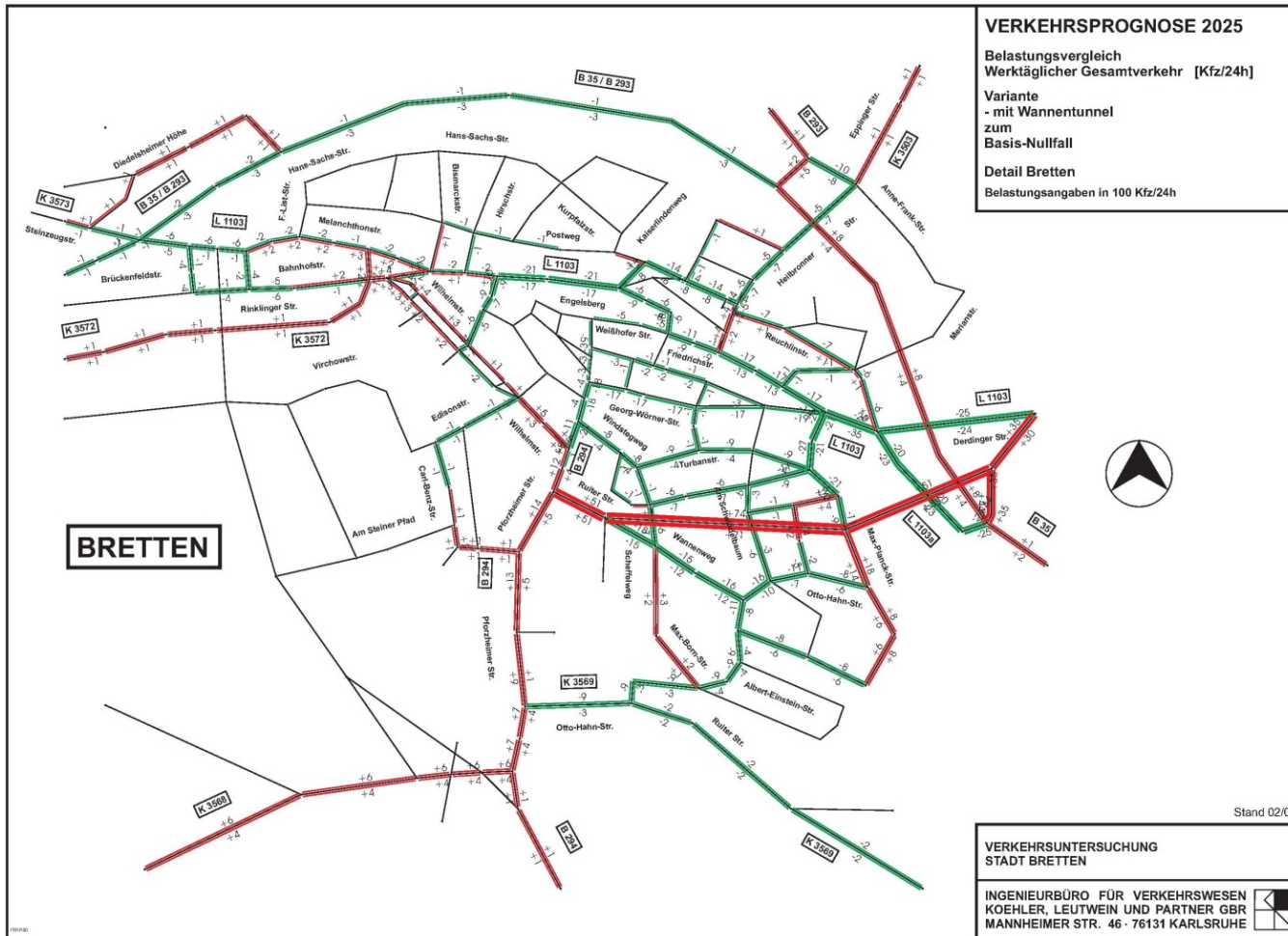


# Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



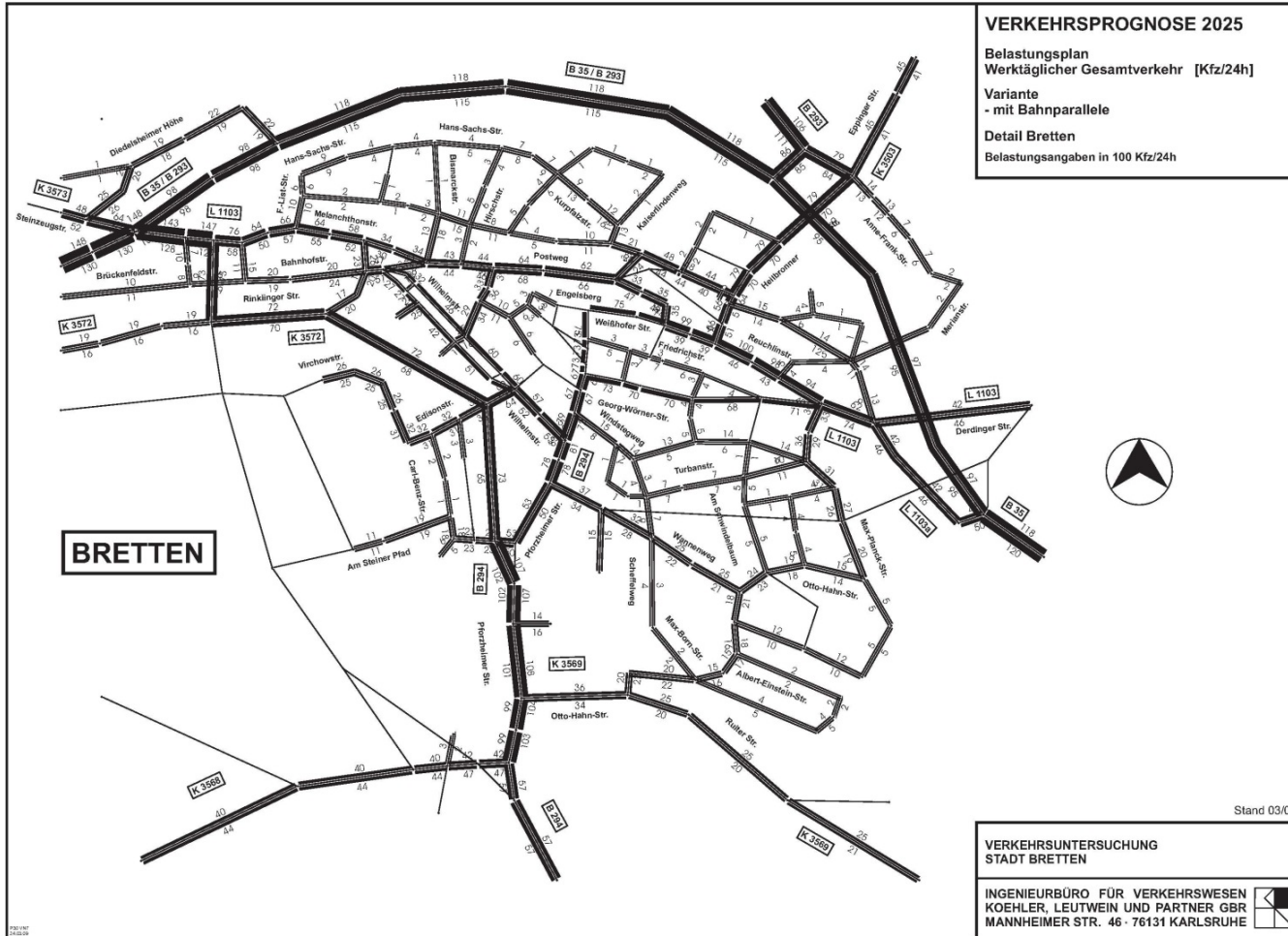
Prognose 2025 bei Umsetzung des Wannentunnels

# Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



Prognose 2025 bei Umsetzung des Wannentunnels

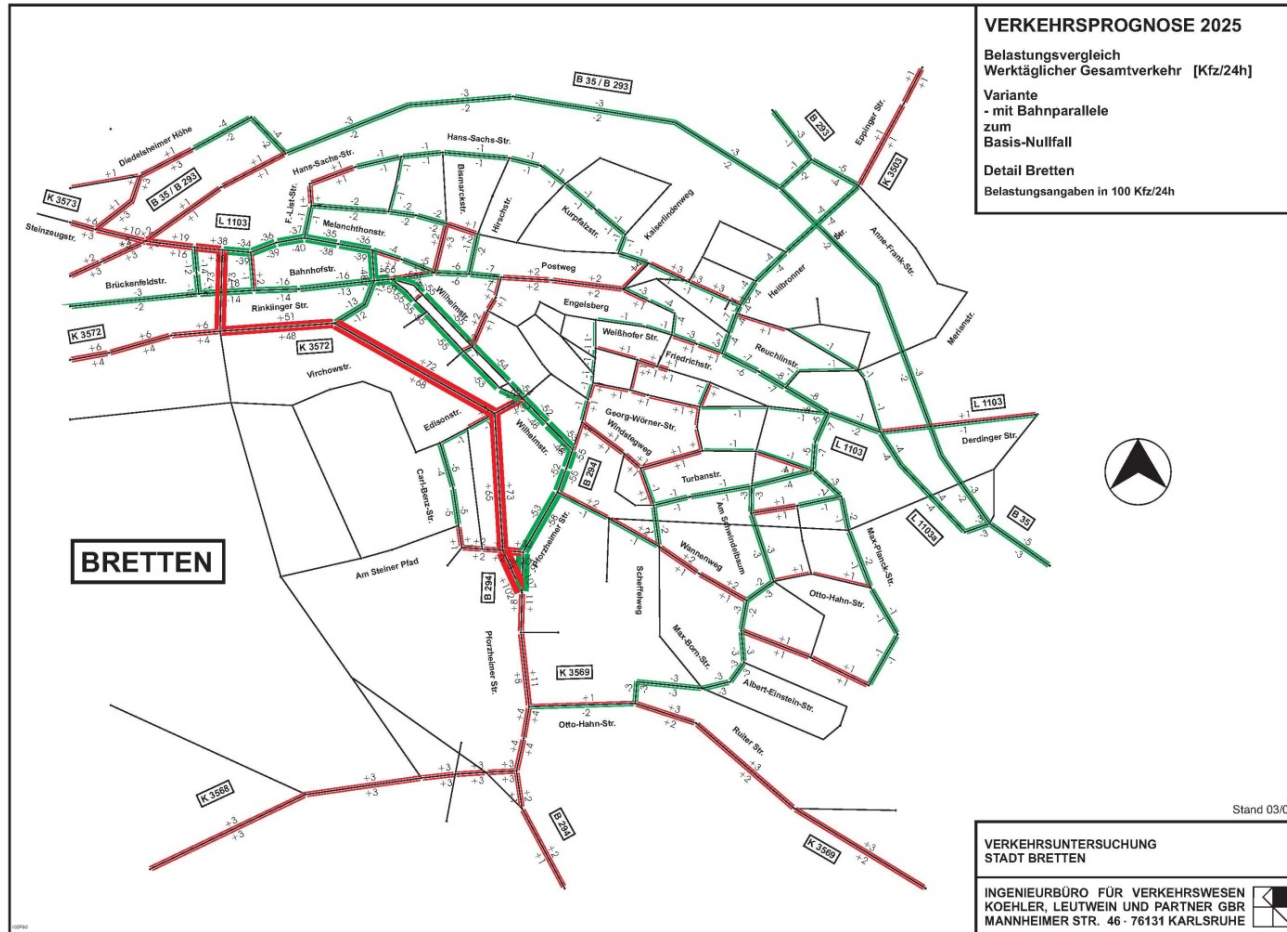
# Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



Prognose 2025 bei Umsetzung der Bahnparallelen

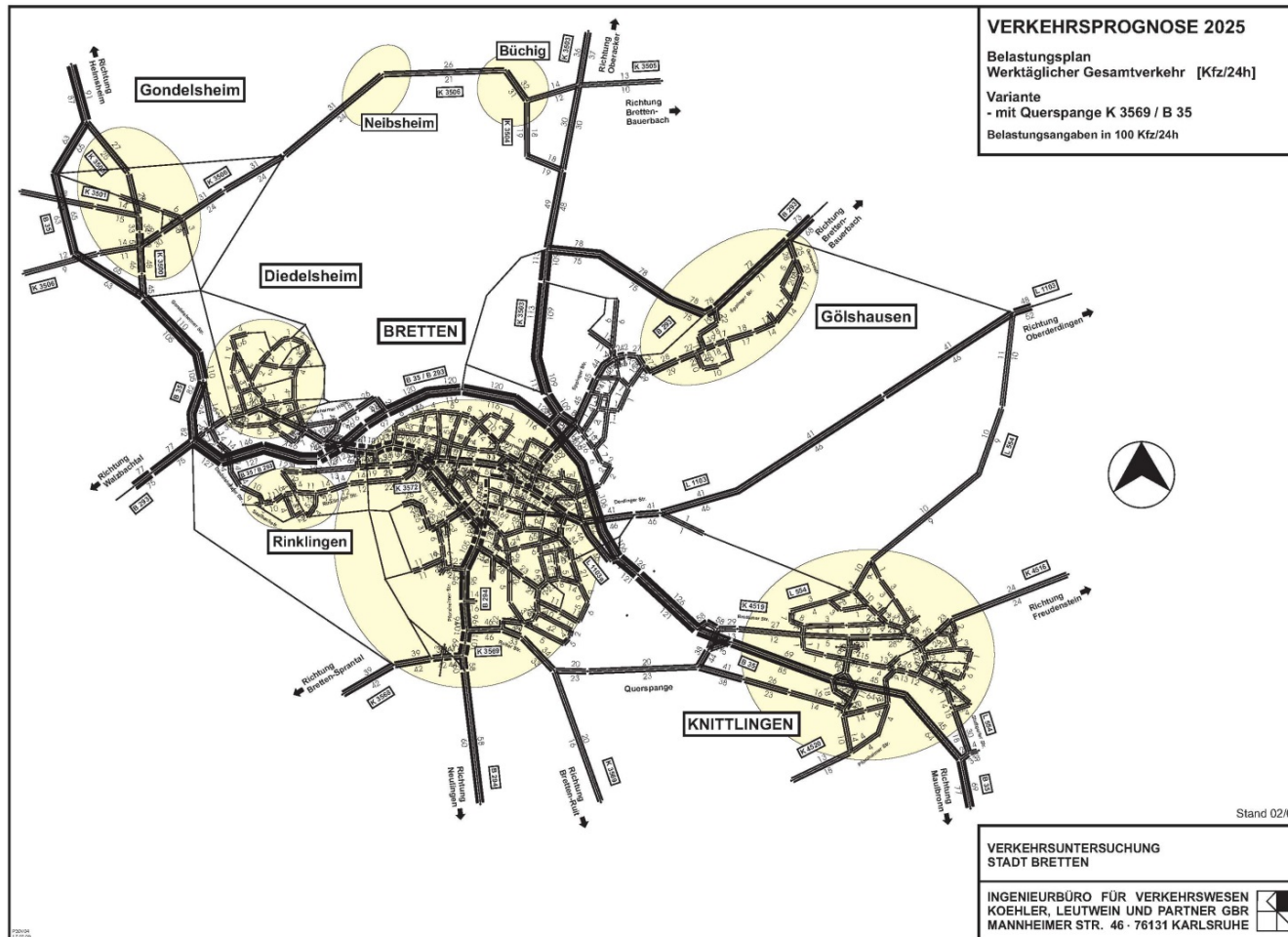


# Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



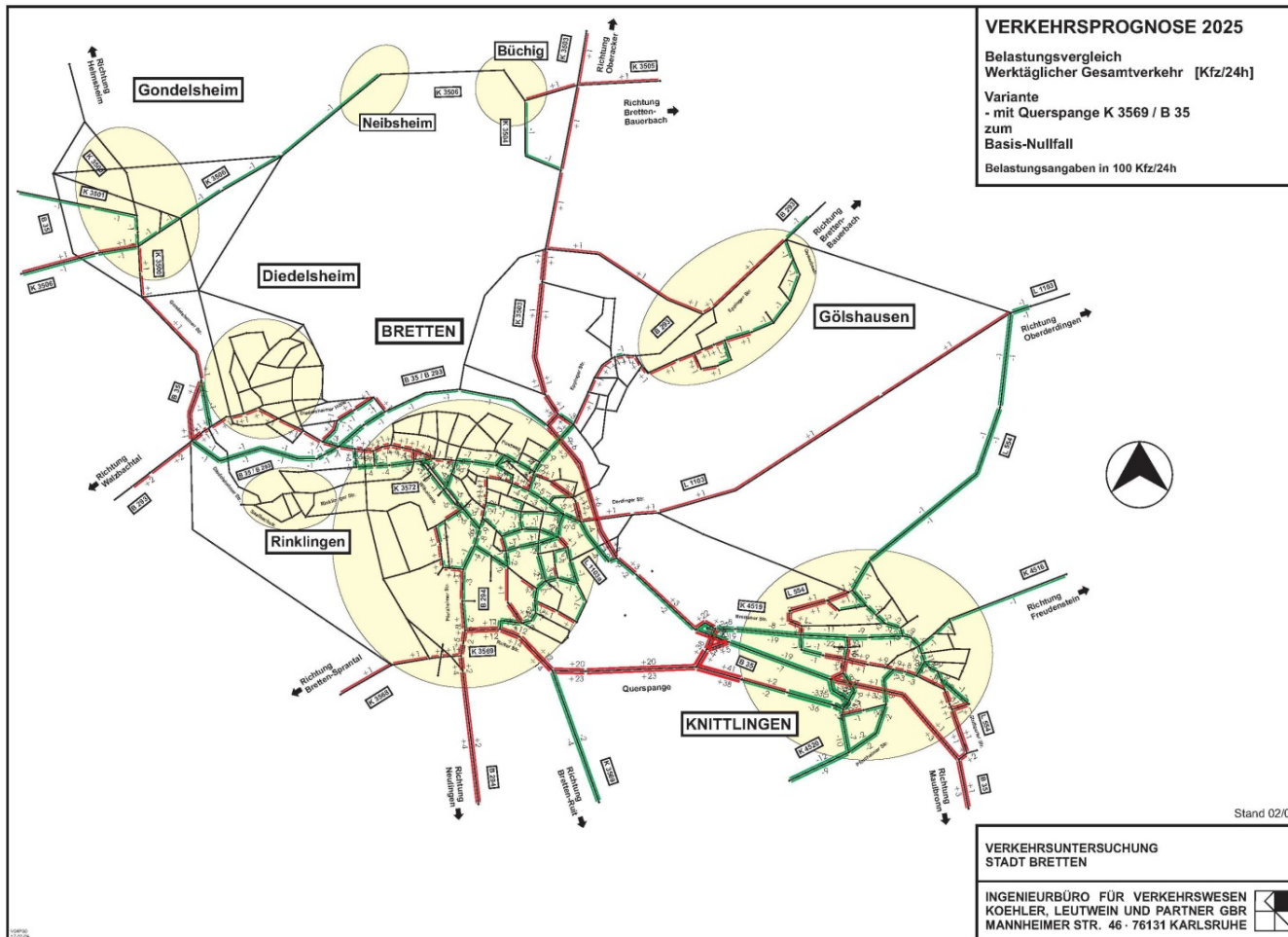
Prognose 2025 bei Umsetzung der Bahnparallelen

# Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



Prognose 2025 bei Umsetzung der B 294 Südostumgehung

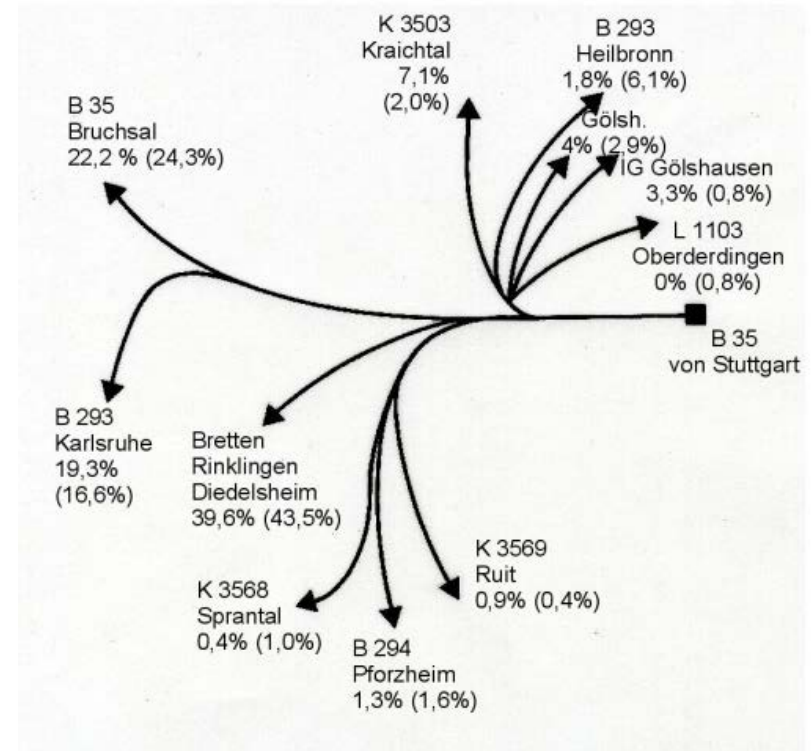
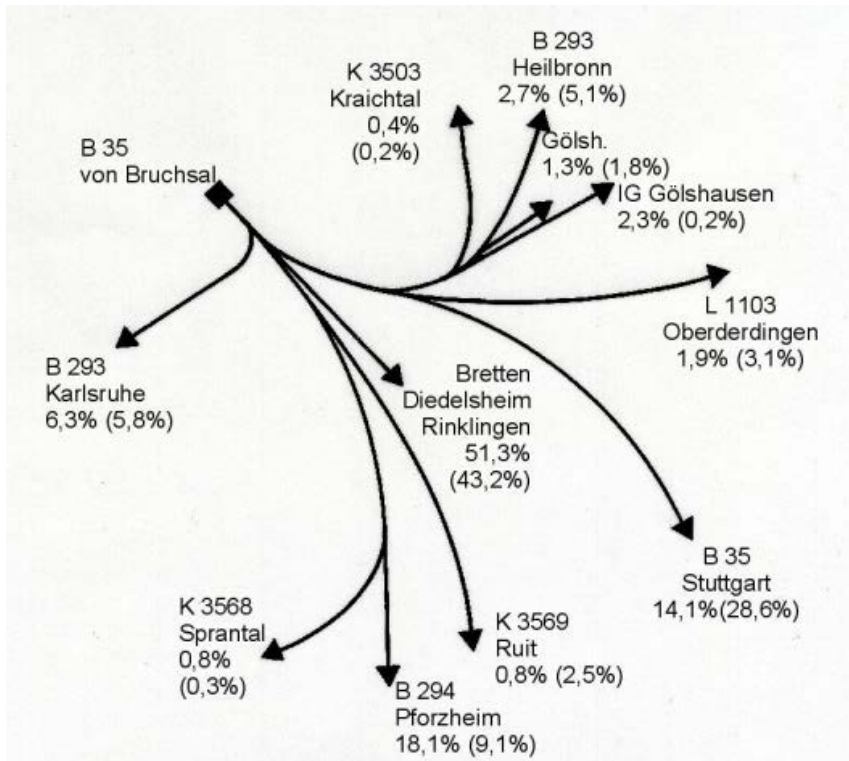
# Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



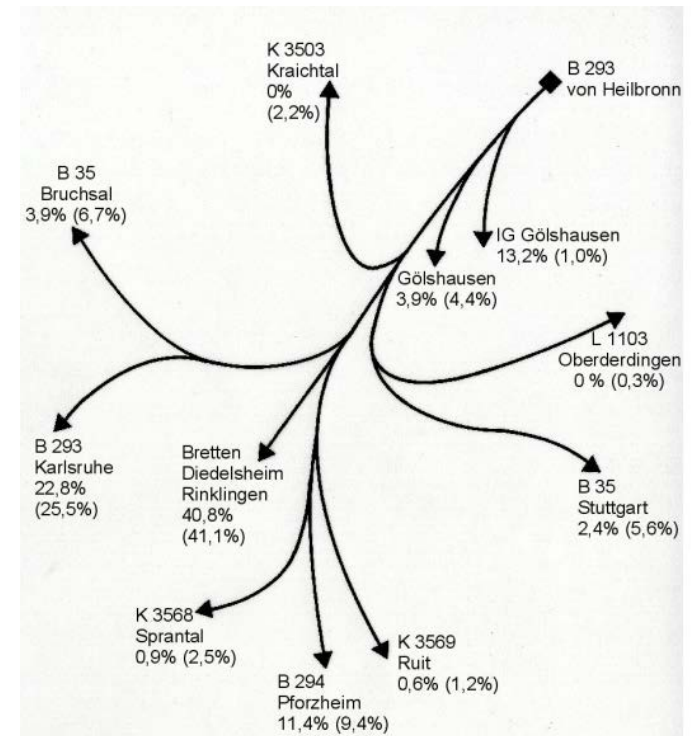
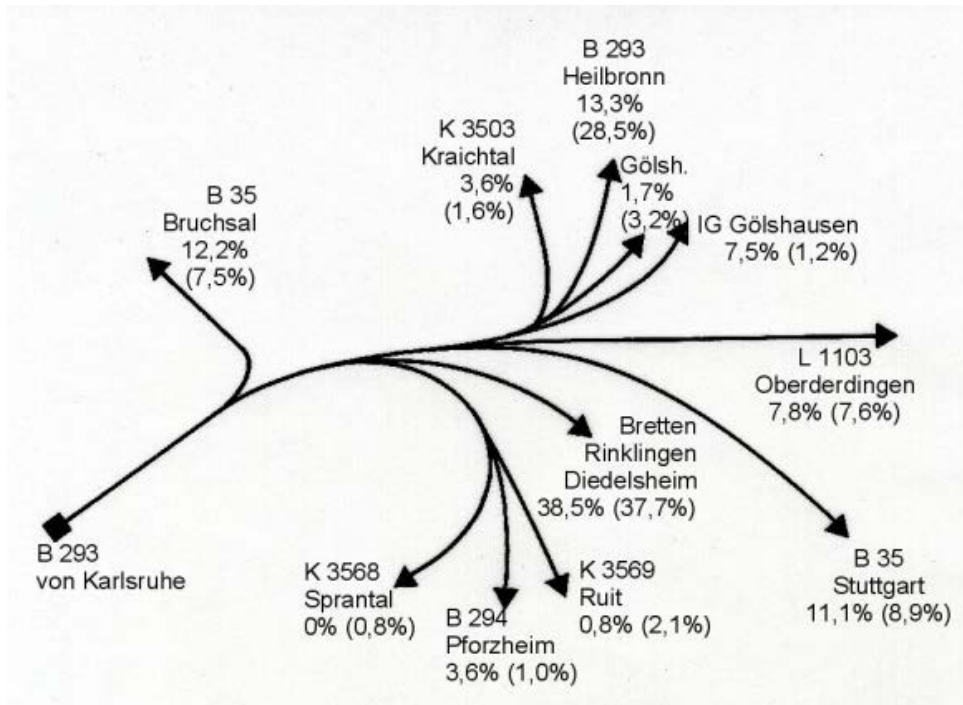
Prognose 2025 bei Umsetzung der B 294 Südostumgehung



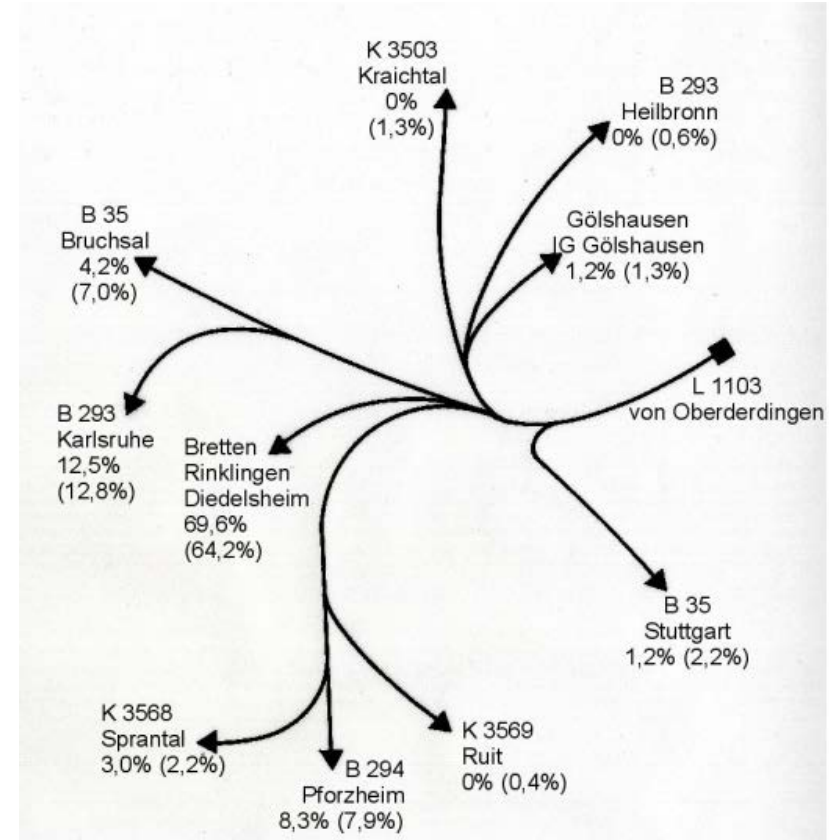
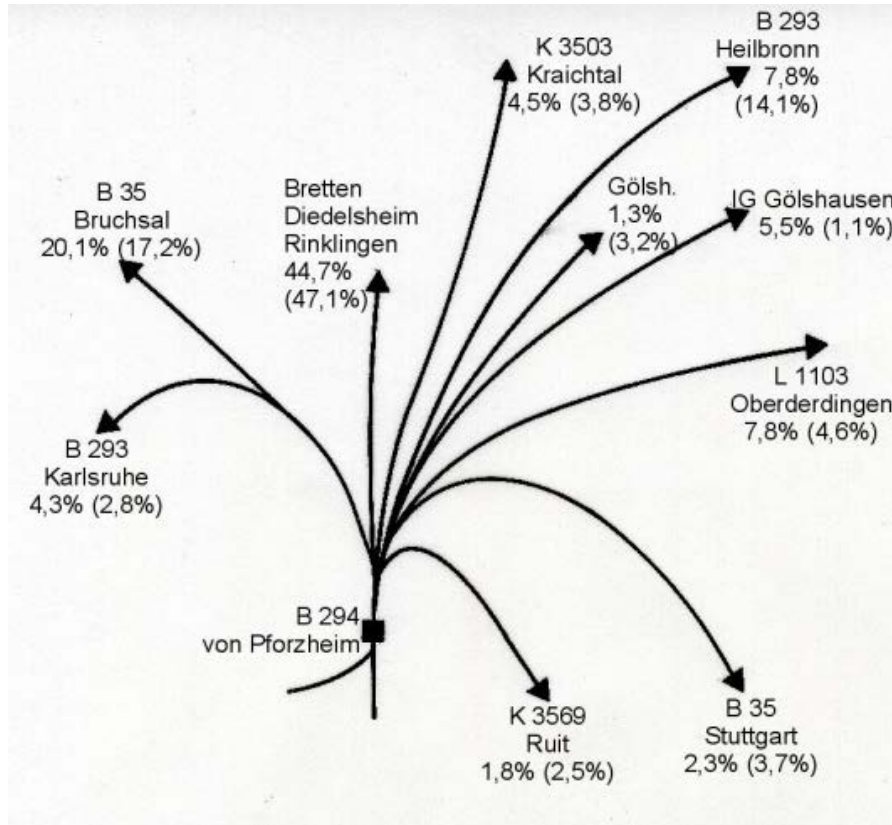
# Verkehrsuntersuchungen zu den Zielen



# Verkehrsuntersuchungen zu den Zielen

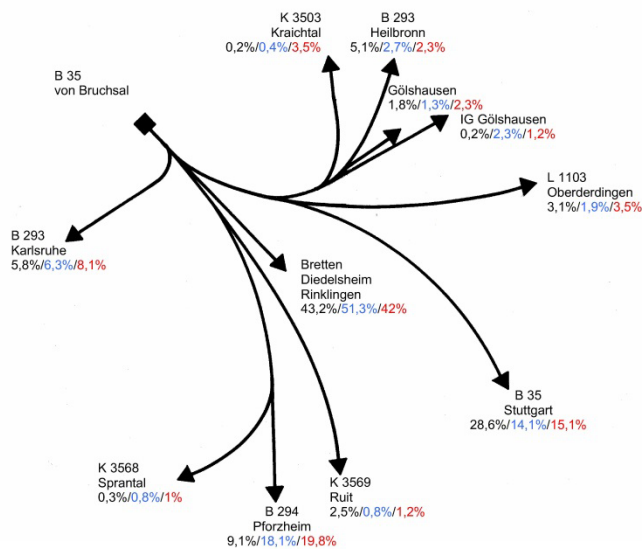


# Verkehrsuntersuchungen zu den Zielen

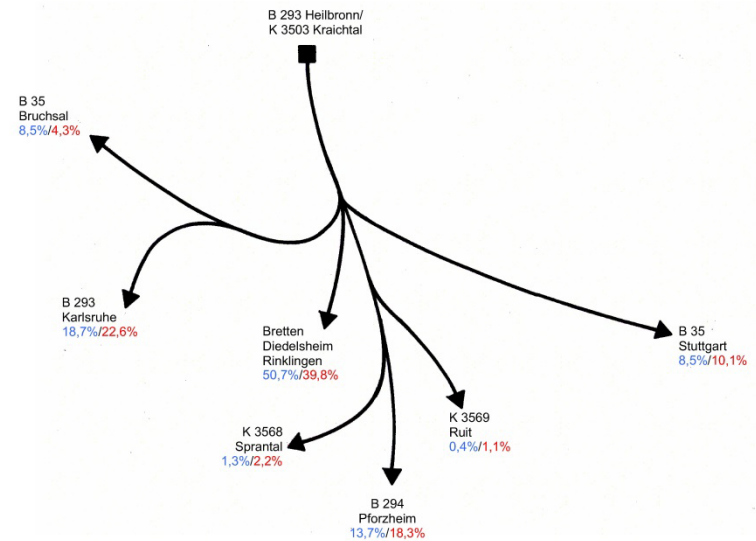




# Verkehrsuntersuchungen zu den Zielen

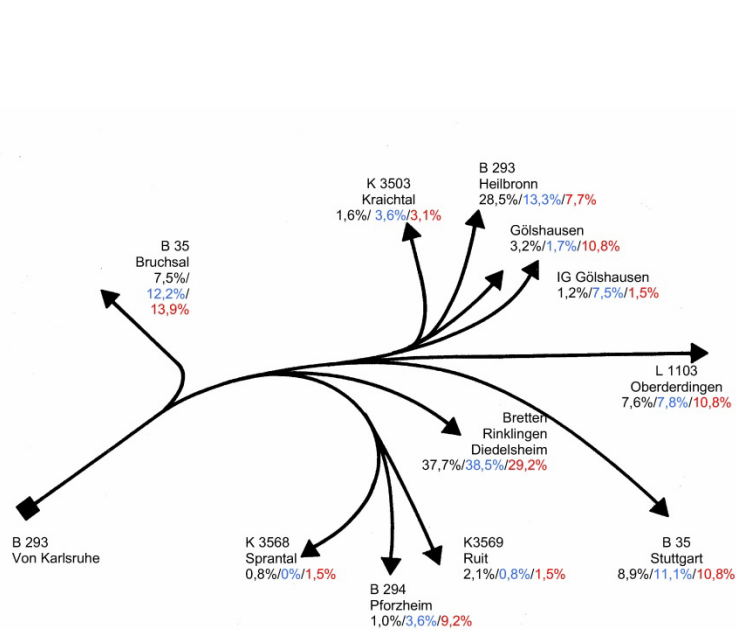


Ziele und Verkehrsanteile des über die B 35 aus Richtung Bruchsal Einströmenden Verkehrs 1986/2003/2008

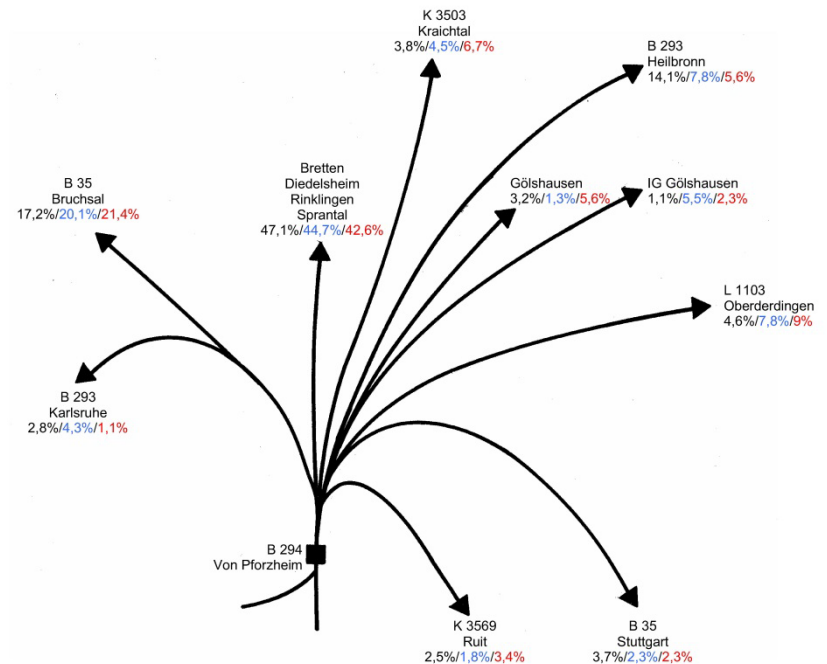


Ziele und Verkehrsanteile des über die B 35 aus Richtung Heilbronn/Kraichtal Einströmenden Verkehrs 2003/2008

# Verkehrsuntersuchungen zu den Zielen

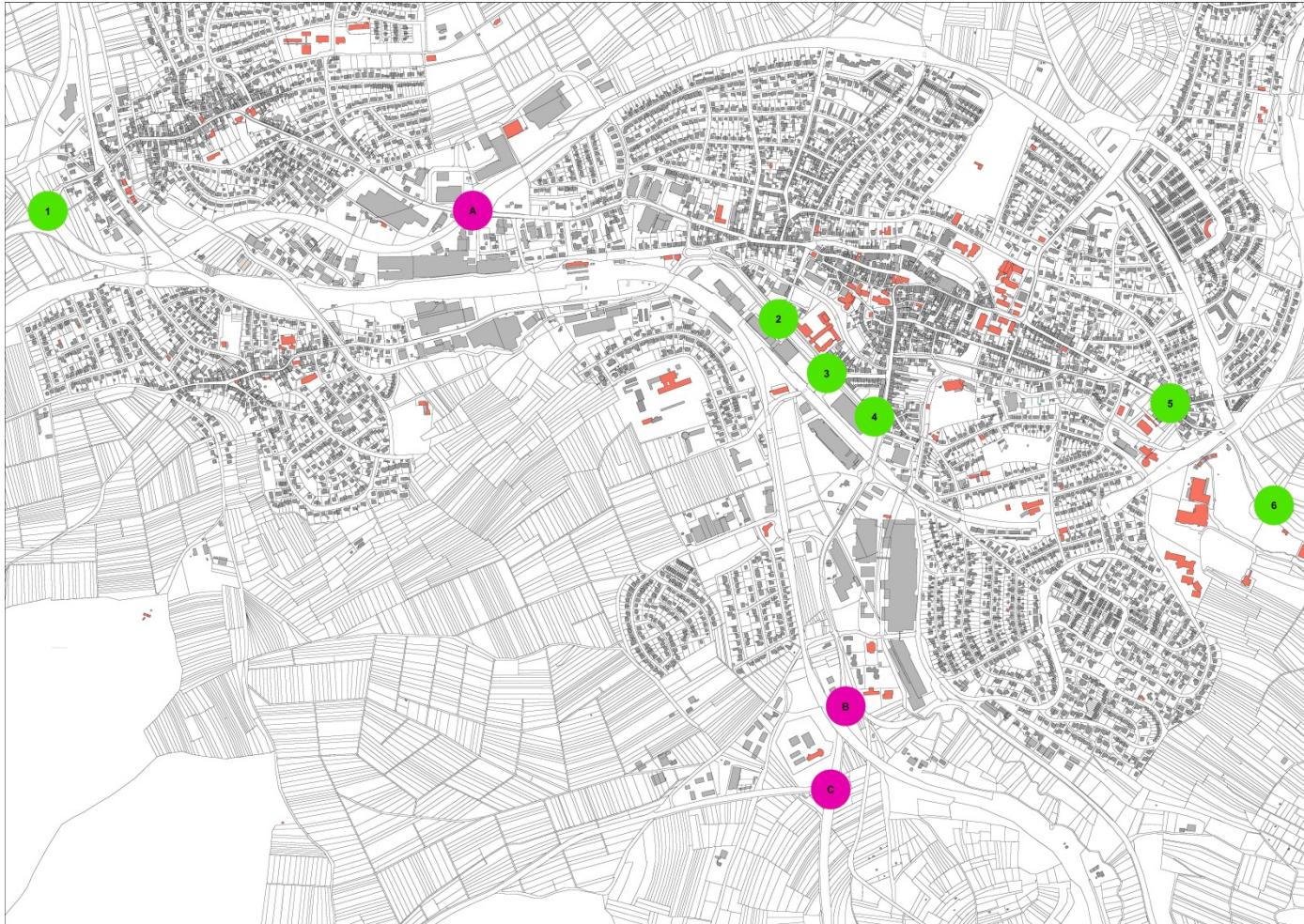


Ziele und Verkehrsanteile des über die B 35 aus Richtung Karlsruhe Einströmenden Verkehrs 1986/2003/2008



Ziele und Verkehrsanteile des über die B 35 aus Richtung Pforzheim Einströmenden Verkehrs 1986/2003/2008

# Aktualisierung der Verkehrsdaten in 2017



Bedingt durch Planungen des Bundes und des Landes wurden im Mai und Juni diesen Jahres an 6 Knoten umfassende Verkehrserhebungen vorgenommen. Die Stadt hat ihrerseits an drei Knoten Erhebungen durchgeführt.



# Die aktuelle Verkehrssituation am Alexanderplatz (23.05.2017)

|  |  |        |          |
|--|--|--------|----------|
| Anzahl der an Werktagen aus den verschiedenen Richtungen einfahrenden Kraftfahrzeuge |  | 37.901 |          |
| davon Schwerverkehr (>3,5 to)  |  | 4.363  | (11,5 %) |
| Einfahrende Kraftfahrzeuge aus   |  |        |          |
| B 35/293 Westast   |  | 12.373 | (32,6 %) |
| B 294 Melanchthonstraße  |  | 10.629 | (28,0 %) |
| B 35/293 Ostast  |  | 10.363 | (27,3 %) |
| K 3573 Steinzeugstraße   |  | 4.536  | (12,0 %) |
| Einfahrender Schwerverkehr aus   |  |        |          |
| B 35/293 Westast   |  | 1.763  | (40,4 %) |
| B 35/293 Ostast  |  | 1.681  | (38,5 %) |
| B 293 Melanchthonstraße  |  | 774    | (17,7 %) |
| K 3573 Steinzeugstraße   |  | 145    | (3,3 %)  |
| Querschnittsbelastung  |  |        |          |
| B 35/293 Westast   |  | 26.224 | (34,6 %) |
| B 35/293 Ostast  |  | 20.834 | (27,5 %) |
| B 294 Melanchthonstraße  |  | 21.307 | (28,1 %) |
| K 3573 Steinzeugstraße   |  | 8.455  | (11,2 %) |

# Die aktuelle Verkehrssituation am Alexanderplatz (23.05.2017)

Von den insgesamt 10.629 aus der Melanchthonstraße (B 294) ausfahrenden Kraftfahrzeugen wollten

- 5.499 (51,7 %) nach links in Richtung Bruchsal/Karlsruhe
- 3.111 (29,3 %) geradeaus Richtung Steinzeugstraße
- 2.019 (19,0 %) nach rechts Richtung Stuttgart/Heilbronn

# Die aktuelle Verkehrssituation am Alexanderplatz (23.05.2017)

Von den insgesamt 10.678 in die Melanchthonstraße (B 294) einfahrenden Kraftfahrzeugen kamen

- 5.759 (59,9 %) aus Richtung Bruchsal/Karlsruhe
- 3.081 (28,9 %) aus Richtung der Steinzeugstraße
- 1.838 (17,2 %) aus Richtung Stuttgart/Heilbronn



# Die aktuelle Verkehrssituation am Alexanderplatz (23.05.2017)

Von den insgesamt 774 aus der Melanchthonstraße (B 294) ausfahrenden Schwerfahrzeugen wollten

- 448 (57,9 %) nach links in Richtung Bruchsal/Karlsruhe
- 42 (5,4 %) geradeaus Richtung Steinzeugstraße
- 284 (36,7 %) nach rechts Richtung Stuttgart/Heilbronn

# Die aktuelle Verkehrssituation am Alexanderplatz (23.05.2017)

Von den insgesamt 774 aus der Melanchthonstraße (B 294) ausfahrenden Schwerfahrzeugen wollten

- 448 (57,9 %) nach links in Richtung Bruchsal/Karlsruhe
- 42 (5,4 %) geradeaus Richtung Steinzeugstraße
- 284 (36,7 %) nach rechts Richtung Stuttgart/Heilbronn

# Die aktuelle Verkehrssituation am Alexanderplatz (23.05.2017)

Von den insgesamt 1.571 in die Melanchthonstraße (B 294) einfahrenden Schwerfahrzeugen kamen

- 1.228 (78,2 %) aus Richtung Bruchsal/Karlsruhe
- 73 (4,6 %) aus Richtung der Steinzeugstraße
- 270 (17,2 %) aus Richtung Stuttgart/Heilbronn



# Die aktuelle Verkehrssituation am Alexanderplatz (23.05.2017)

Von insgesamt 5.499 von der Melanchthonstraße am Alexanderplatz nach links abbiegenden Fahrzeugen kommen 878 aus Richtung Pforzheim / Sprantal.

Dieser Durchgangsverkehr hat einen Anteil von 16 %.

# Die aktuelle Verkehrssituation am Alexanderplatz (23.05.2017)

Von insgesamt 448 von der Melanchthonstraße am Alexanderplatz nach links abbiegenden **Schwerfahrzeugen** kommen 148 aus Pforzheim / Sprantal.

Dieser Durchgangsverkehr hat einen Anteil von 33 %.

# Die aktuelle Verkehrssituation am Alexanderplatz (23.05.2017)

Von insgesamt 5.499 von der Melanchthonstraße am Alexanderplatz nach links abbiegenden Fahrzeugen sind 994 aus Richtung Pforzheim, Sprantal und Ruit. Dies entspricht einem Anteil von 18,1 %.

D.h., dass es sich bei 4.505 Linksabbiegern um Quell- und Binnenverkehr handelt. Der Anteil des Quell- und Binnenverkehrs beträgt demnach wenigstens 81,9 %.



# Die aktuelle Verkehrssituation am Alexanderplatz (23.05.2017)

Von insgesamt 448 von der Melanchthonstraße am Alexanderplatz nach links abbiegenden Schwerfahrzeugen kommen 165 aus Richtung Pforzheim, Sprantal und Ruit. Dies entspricht einem Anteil von 36,8 %.

Beim restlichen Anteil von 63,2 % handelt es sich um Quell- und Binnenverkehr.

# Aktuelle Verkehrssituation am Diedelsheimer Dreieck

## Verkehrsbelastung B 35 zwischen Knoten Diedelsheimer Dreieck und Gondelsheimer Straße

| 1986                | 2003  | 2008  | 2017         | P. 2025 |
|---------------------|-------|-------|--------------|---------|
| 12100               | 15200 | 15000 | 17000        | 17500   |
|                     |       |       | ( + 13,3 % ) |         |
| Davon Schwerverkehr |       |       |              |         |
|                     | 3210  | 2990  | 2790         |         |
|                     |       |       | (- 6,7 %)    |         |



# Aktuelle Verkehrssituation am Diedelsheimer Dreieck

- Verkehrsbelastung B 293 südlich Diedelsheimer Dreieck

- **1986**      **2003**      **2008**      **2017**      **P 2025**

- 9400      14100      13400      15300      15100

- (+ 14,2%)

- Davon Schwerverkehr

- 4730      1790      1710

- (- 4,5 %)





# Aktuelle Verkehrssituation am Verkehrsknoten Pforzheimer Straße / Wilhelmstraße

## Verkehrsbelastung B 294 Pforzheimer Straße nördlich Wilhelmstraße

| 1986 | 2003  | 2008  | 2017  | P 2025 |
|------|-------|-------|-------|--------|
|      | 12400 | 10900 | 16000 | 15800  |

(+46,8%)

davon Schwerverkehr

|     |     |
|-----|-----|
| 310 | 249 |
|-----|-----|

(- 19,7 %)

# Verkehrssituation auf der Wilhelmstraße

- **Verkehrsbelastung B 294 (früher L 1103), Höhe Aldi**

| • <b>1986</b>         | <b>2003</b> | <b>2008</b> | <b>2017</b> | <b>P2025</b> |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| • 12700               | 17400       | 18500       | 19400       | 19700        |
| •                     |             |             | (+ 4,9%)    |              |
| • davon Schwerverkehr |             |             |             |              |
| •                     | 1210        | 1150        | 1490        |              |
| •                     |             |             | (+ 29,6%)   |              |

# Verkehrssituation auf der Wilhelmstraße

- **B 294 (früher 1103), Höhe Berufsschulen**

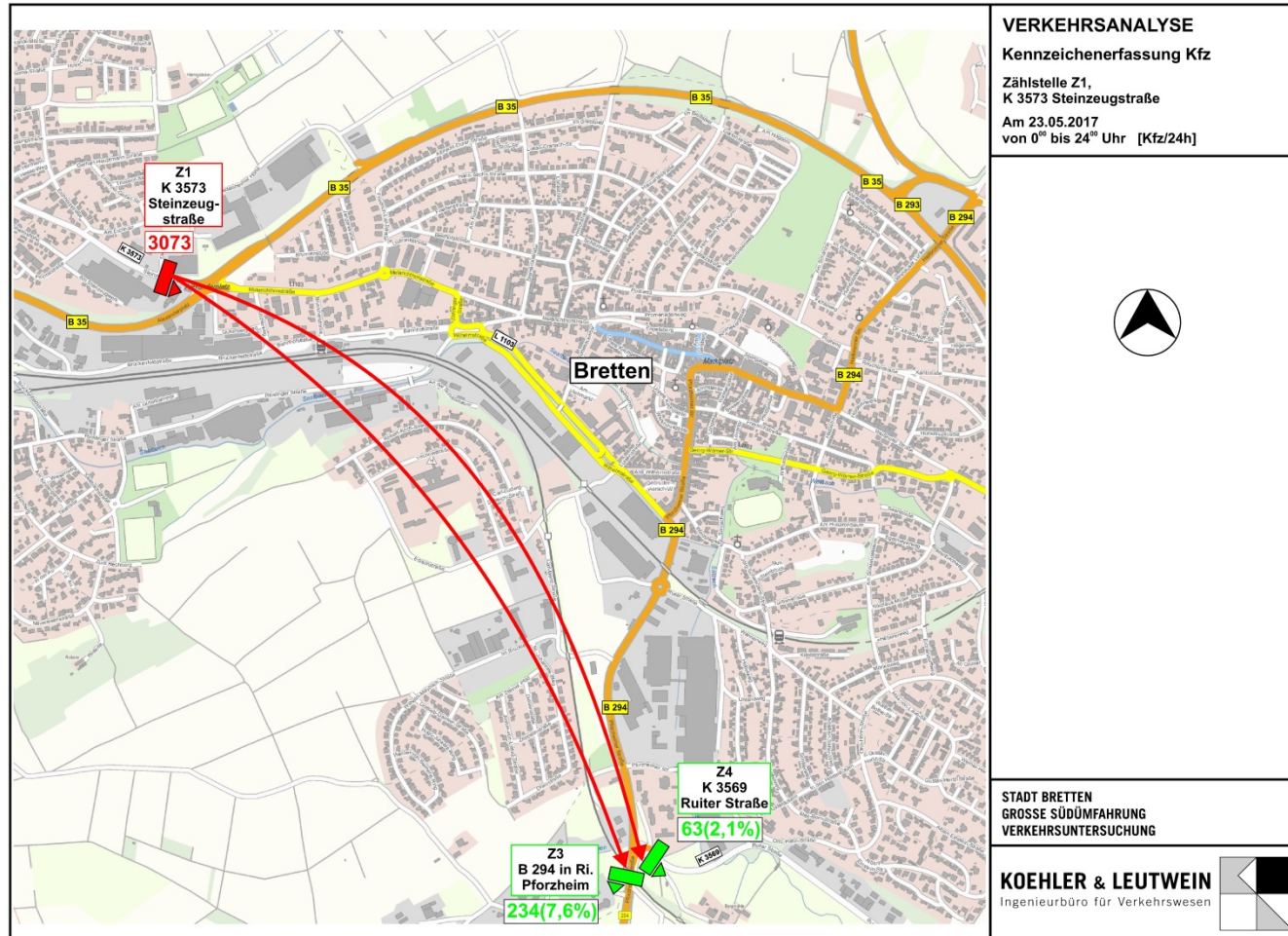
| • 1986  | 2003  | 2008  | 2017     | P2025 |
|---------|-------|-------|----------|-------|
| • 15000 | 19000 | 19400 | 22100    | 21600 |
|         |       |       | (+13,9%) |       |

- davon Schwerverkehr

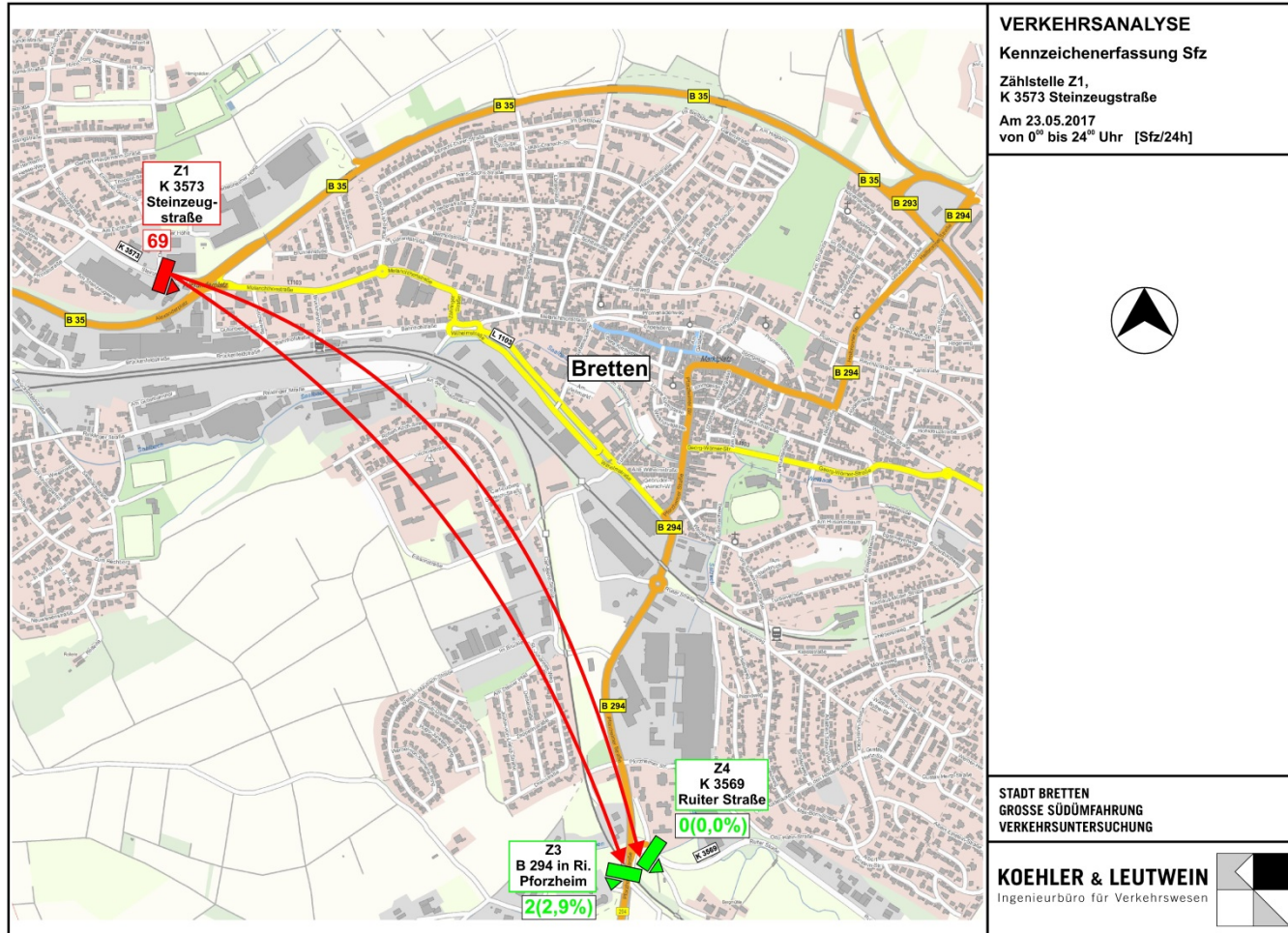
|   |      |      |      |
|---|------|------|------|
| • | 1240 | 1310 | 1520 |
|---|------|------|------|



# Aktuelle B 294 Durchgangsverkehrersanteile auf der Relation Pforzheim, Sprantal, Ruit – Bruchsal/Karlsruhe

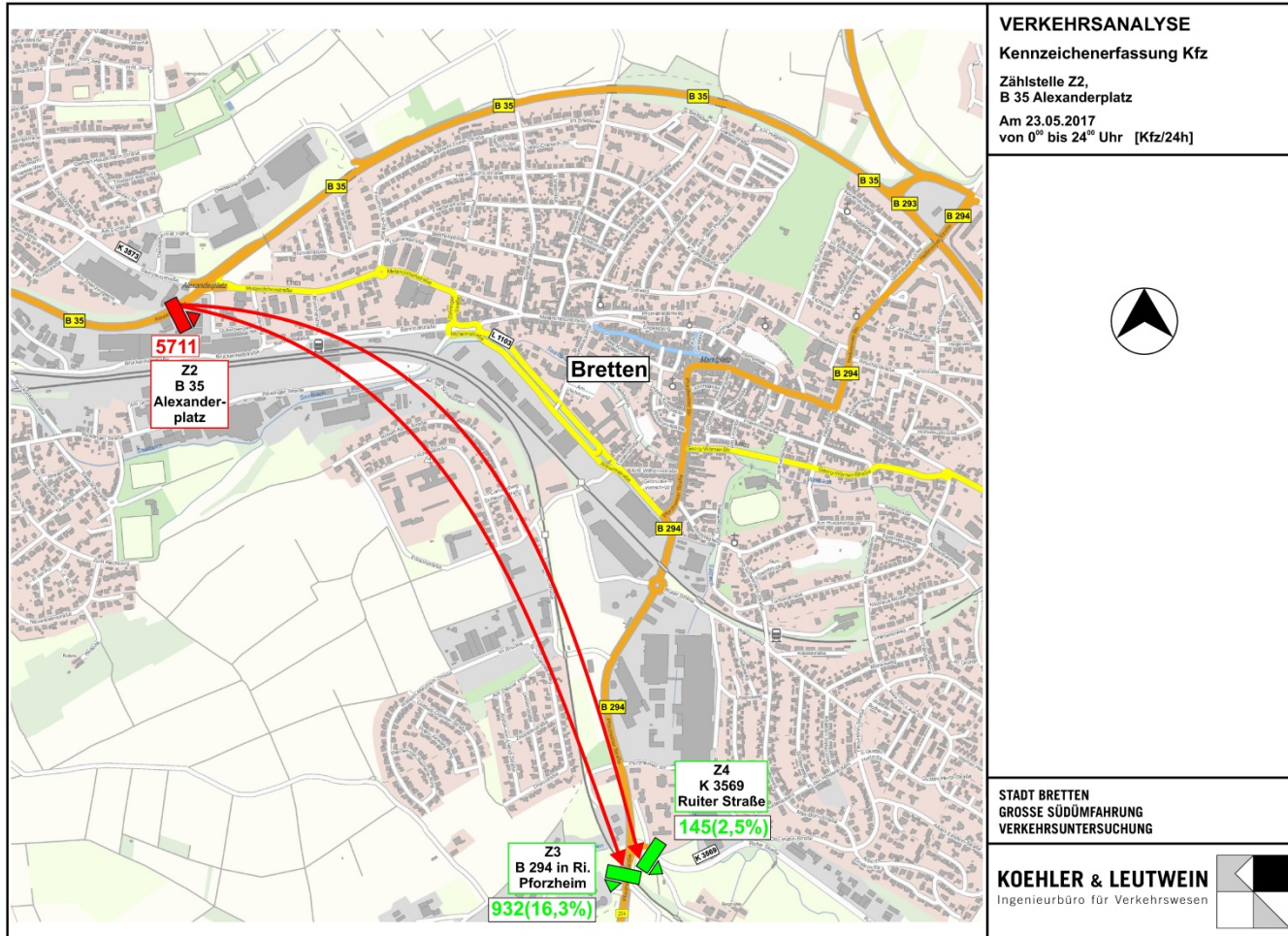


# Aktuelle B 294 Durchgangsverkehrersanteile auf der Relation Pforzheim, Sprantal, Ruit – Bruchsal/Karlsruhe

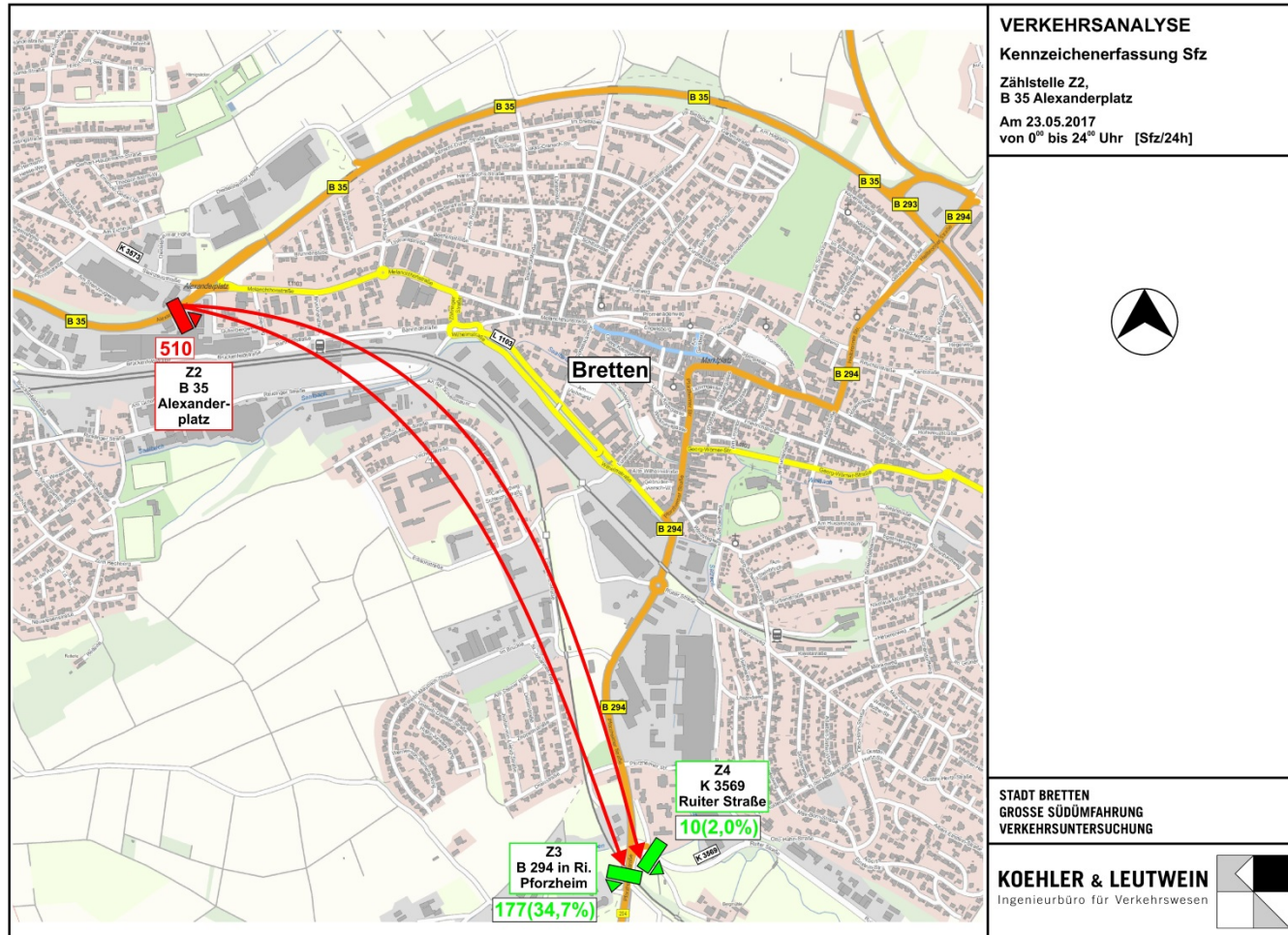




# Aktuelle B 294 Durchgangsverkehrersanteile auf der Relation Pforzheim, Sprantal, Ruit – Bruchsal/Karlsruhe

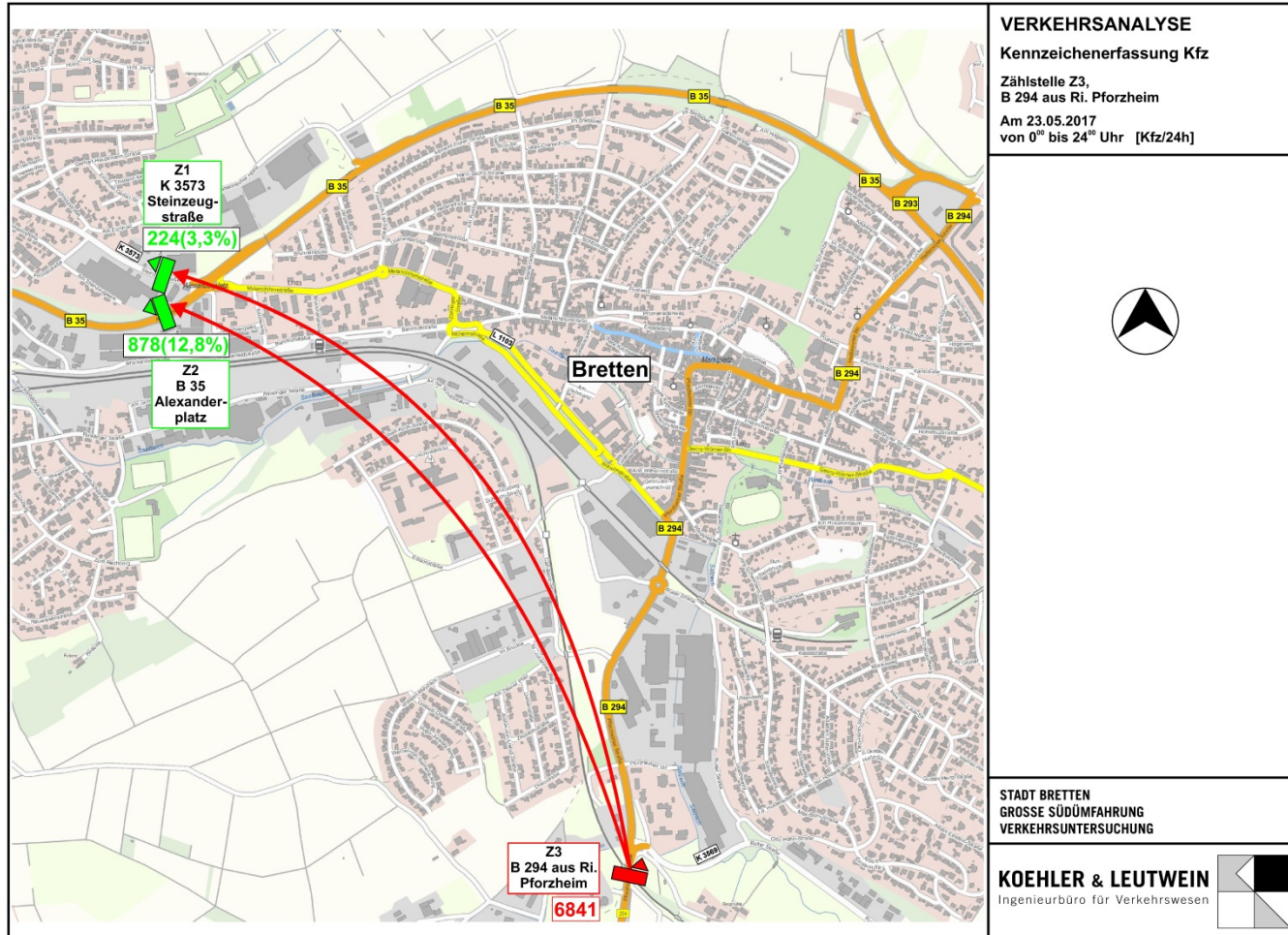


# Aktuelle B 294 Durchgangsverkehranteile auf der Relation Pforzheim, Sprantal, Ruit – Bruchsal/Karlsruhe

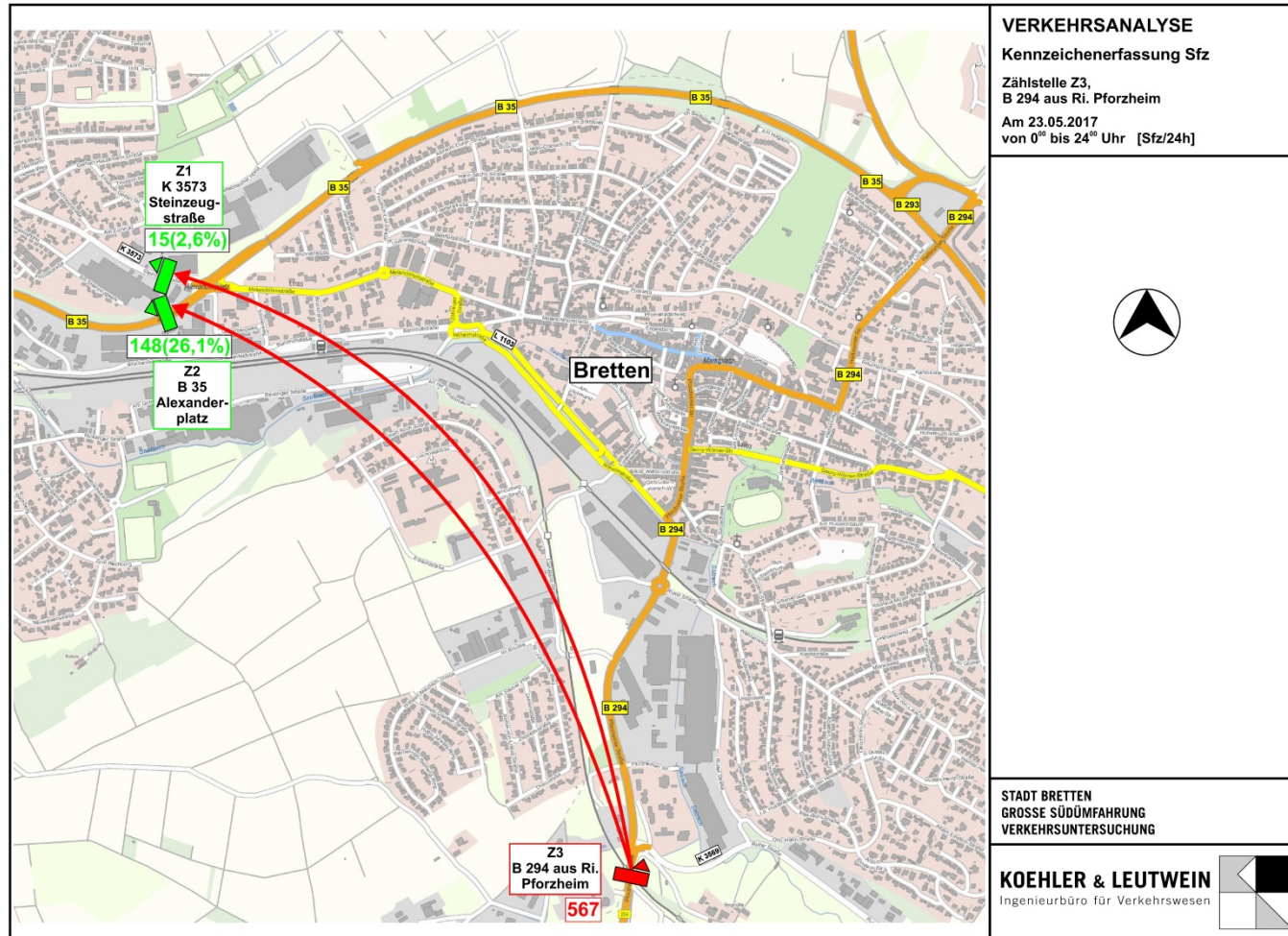




# Aktuelle B 294 Durchgangsverkehranteile auf der Relation Pforzheim, Sprantal, Ruit – Bruchsal/Karlsruhe

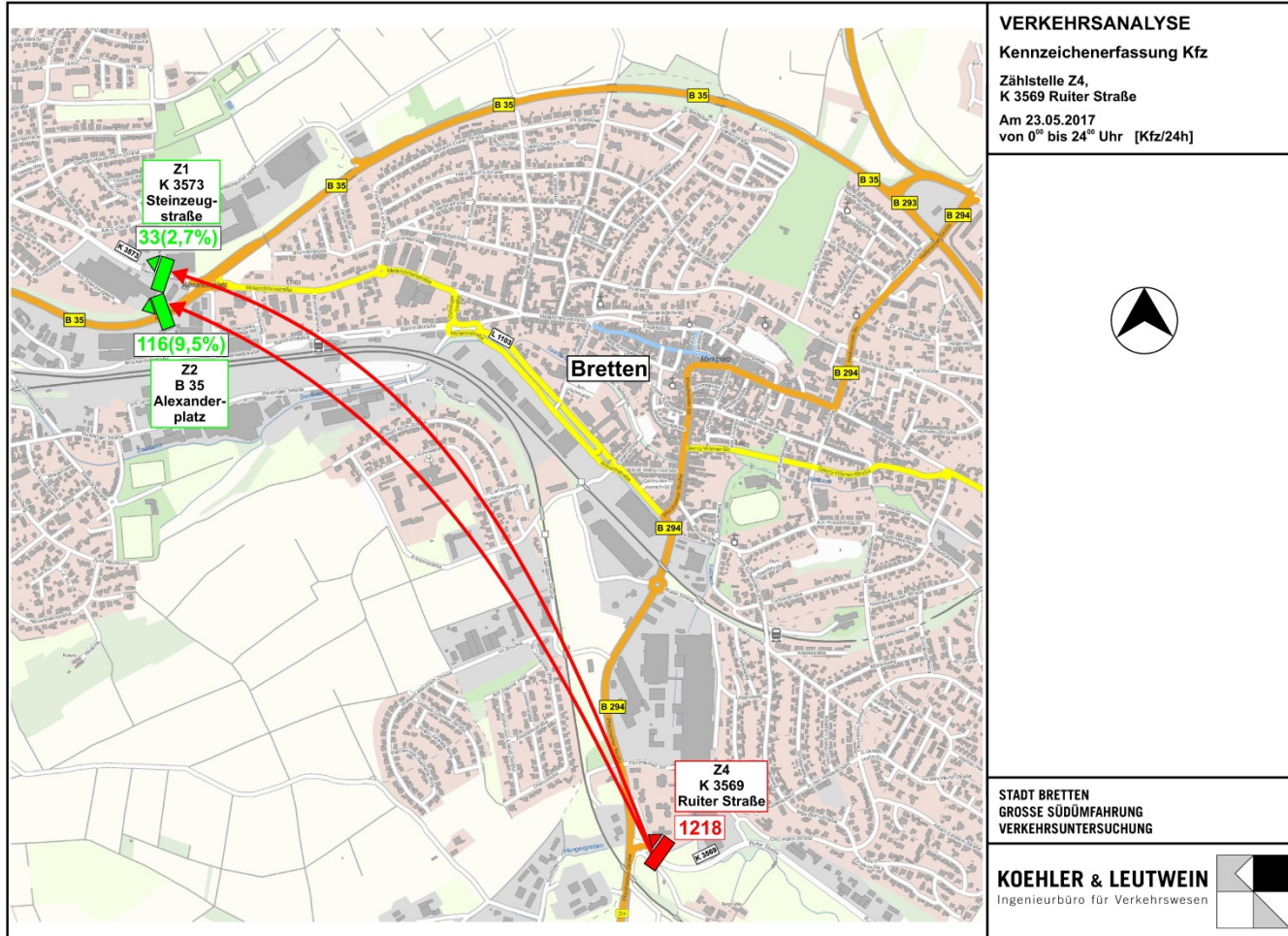


# Aktuelle B 294 Durchgangsverkehranteile auf der Relation Pforzheim, Sprantal, Ruit – Bruchsal/Karlsruhe

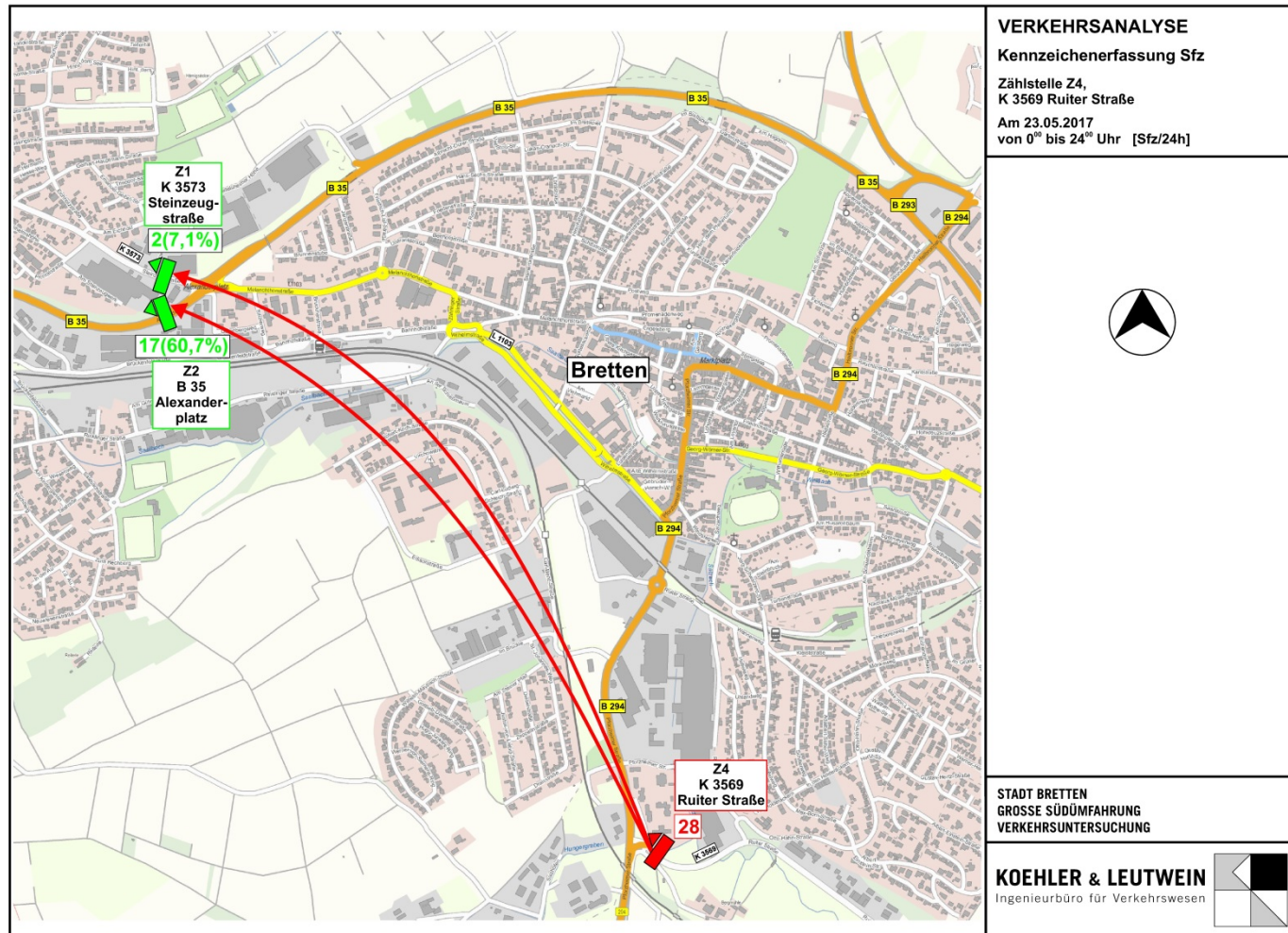




# Aktuelle B 294 Durchgangsverkehranteile auf der Relation Pforzheim, Sprantal, Ruit – Bruchsal/Karlsruhe



# Aktuelle B 294 Durchgangsverkehranteile auf der Relation Pforzheim, Sprantal, Ruit – Bruchsal/Karlsruhe



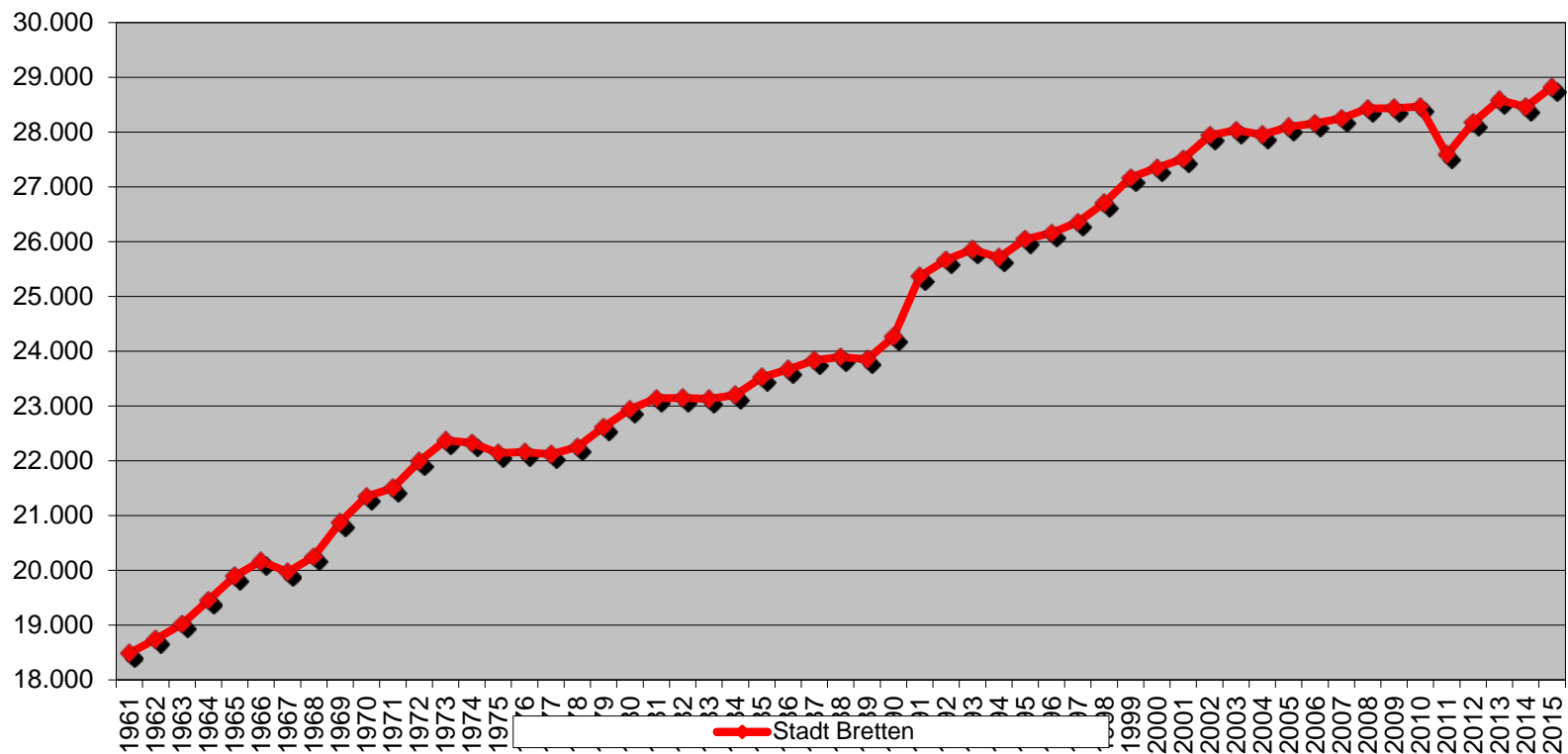


# Durchgangsverkehrsanteile auf der Relation Bruchsal/Karlsruhe – Pforzheim/Sprantal und umgekehrt (2017)

| Standort   | Gesamt Verkehr | davon Schwerverkehr | Durchgangsverkehr | davon Schwerverkehr |
|--|----------------|---------------------|-------------------|---------------------|
| B 294 Pforzheimer Straße<br>(Höhe Bahnlinie Bretten-Mühlacker) | 17.235         | 1.391<br>(8,1 %)    | 1.810<br>(10,5 %) | 325<br>(23,4 %)     |
| B 294 Pforzheimer Straße<br>(Höhe Hohberghaus)                 | 17.368         | 1.349<br>(7,8 %)    | 1.810<br>(10,4 %) | 325<br>(24,1 %)     |
| B 294 Pforzheimer Straße<br>(Höhe Hagebau)                     | 21.566         | 1.444<br>(6,7 %)    | 1.810<br>(8,4 %)  | 325<br>(22,5 %)     |
| B 294 Wilhelmstraße<br>(Höhe Hagebau)                          | 18.703         | 1.347<br>(7,2 %)    | 1.810<br>(9,7 %)  | 325<br>(24,1 %)     |
| B 294 Wilhelmstraße<br>(Höhe Berufsschulen)                    | 21.267         | 1.517<br>(7,1 %)    | 1.810<br>(8,5 %)  | 325<br>(21,4 %)     |
| B 294 Wilhelmstraße<br>(Höhe Aldi)                             | 19.390         | 1.489<br>(7,7 %)    | 1.810<br>(9,3 %)  | 325<br>(21,8 %)     |
| B 294 Melanchthonstraße<br>(Höhe Melter Autohaus)              | 21.307         | 2.345<br>(11,0 %)   | 1.810<br>(8,5 %)  | 325<br>(13,9 %)     |
| B 35/293 Bundesstraße<br>(Höhe Aral Tankstelle)                | 26.224         | 3.626<br>(13,8 %)   | 1.810<br>(6,9 %)  | 325<br>(9,0 %)      |

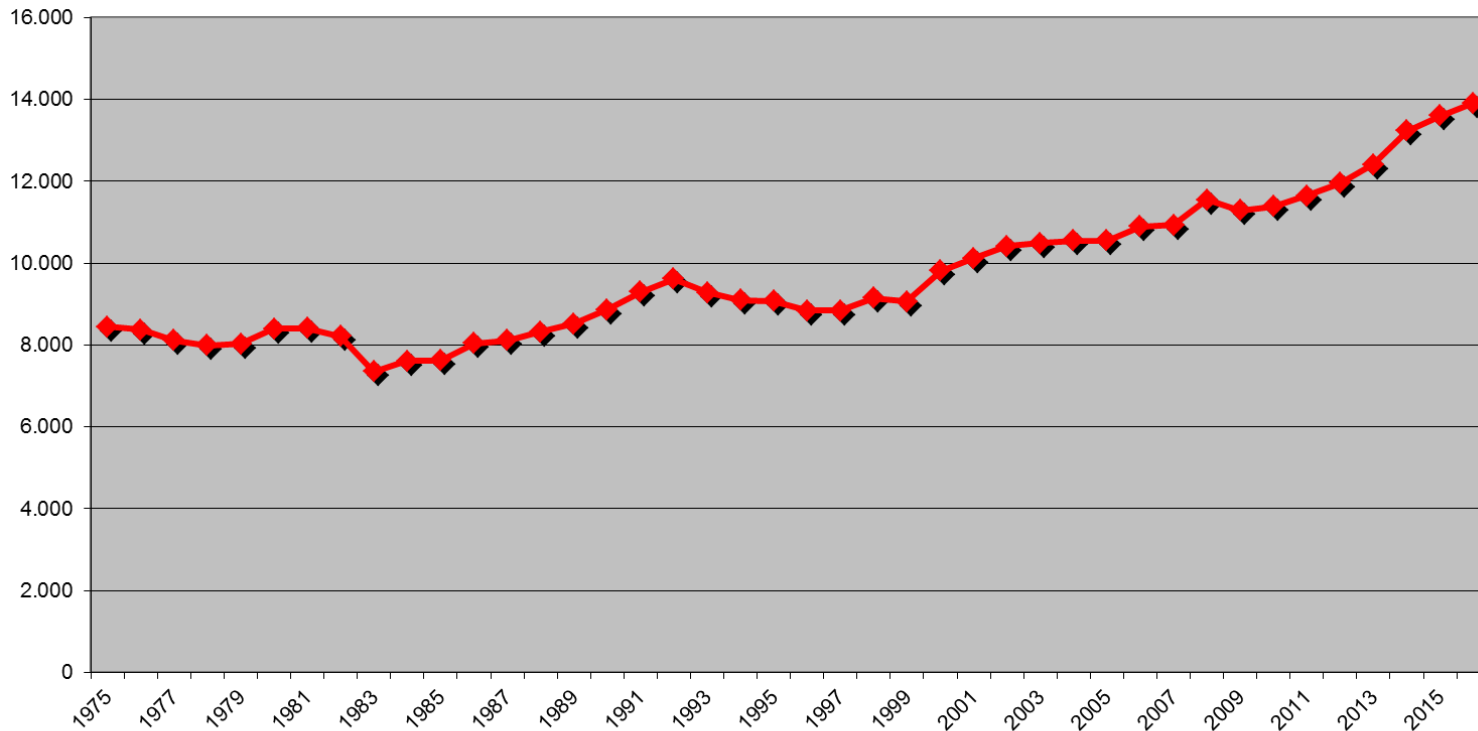
# Weitere Daten und Fakten zur Verkehrsentwicklung

## Die absolute Einwohnerentwicklung Bretzens



# Weitere Daten und Fakten zur Verkehrsentwicklung

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsplatz



Kontinuierliches Wachstum der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze

# Weitere Daten und Fakten zur Verkehrsentwicklung

## Starker Anstieg der Berufseinpender

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Berufseinpender hat sich in den letzten 17 Jahren mehr als verdoppelt.

**1999: 4476    2016: 9111    + 103,6 %**

## Vergleichsdaten:

|           |          |               |          |          |        |
|-----------|----------|---------------|----------|----------|--------|
| Bruchsal  | + 35,6 % | Mühlacker     | + 29,7 % | Eppingen | + 83,5 |
| Ettlingen | + 9,1 %  | Sinsheim      | + 52,7 % |          |        |
| Rastatt   | + 33,3 % | Vaihingen/Enz | + 26,2 % |          |        |
| Wiesloch  | + 14,9 % | Gaggenau      | + 3,3 %  |          |        |



# Weitere Daten und Fakten zur Verkehrsentwicklung

## Starker Anstieg der Berufsauspendler

Die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Berufsauspendler hat sich in der gleichen Zeitspanne um gut 50 % erhöht.

**1999: 4821                      2016: 7251                      + 50,4 %**

# Weitere Daten und Fakten zur Verkehrsentwicklung

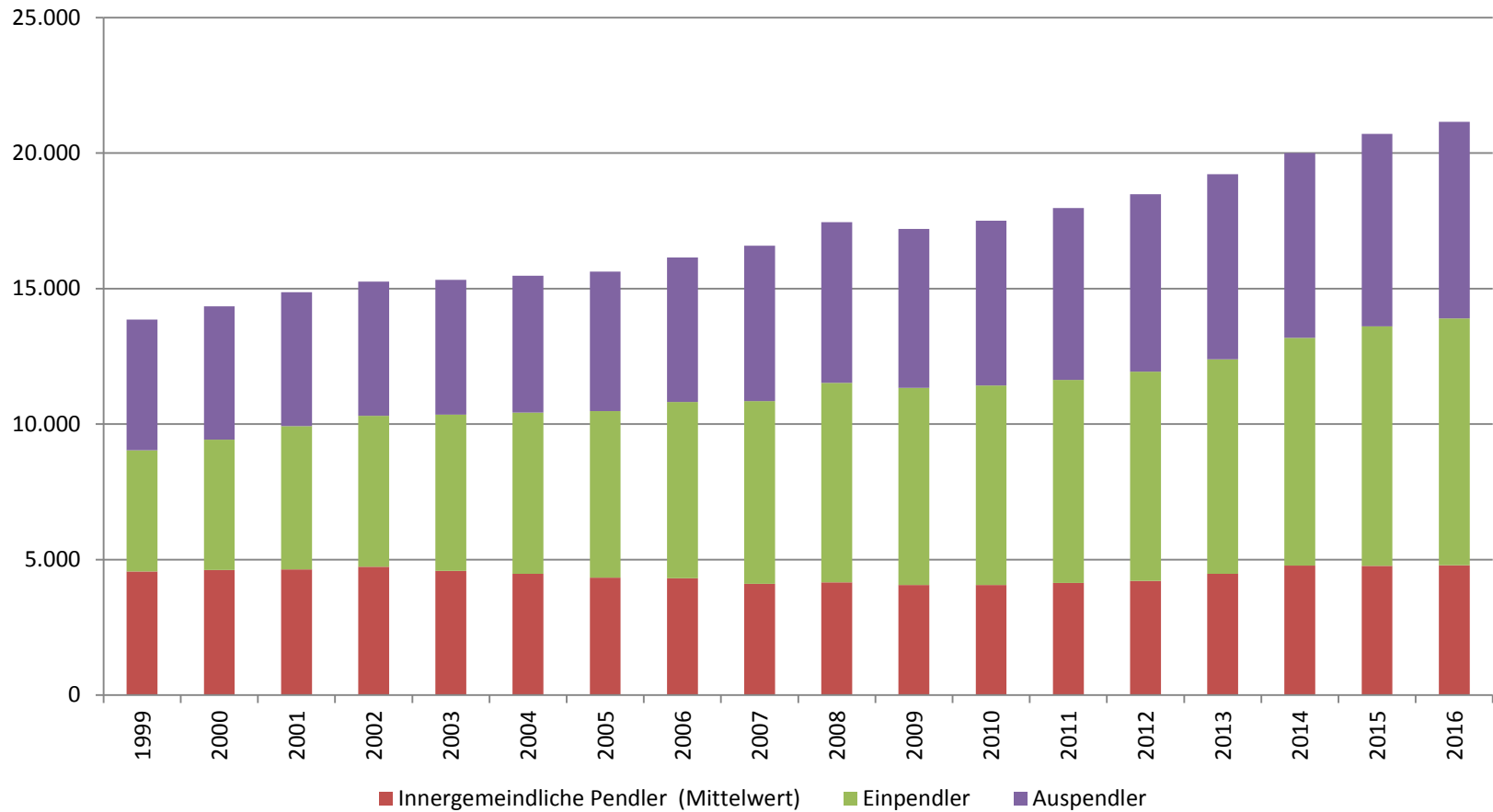
## Stagnation der Binnenpendler

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Binnenpendler ist konstant geblieben (ca. 4900) und hat bezogen auf alle Berufspendler an Bedeutung verloren

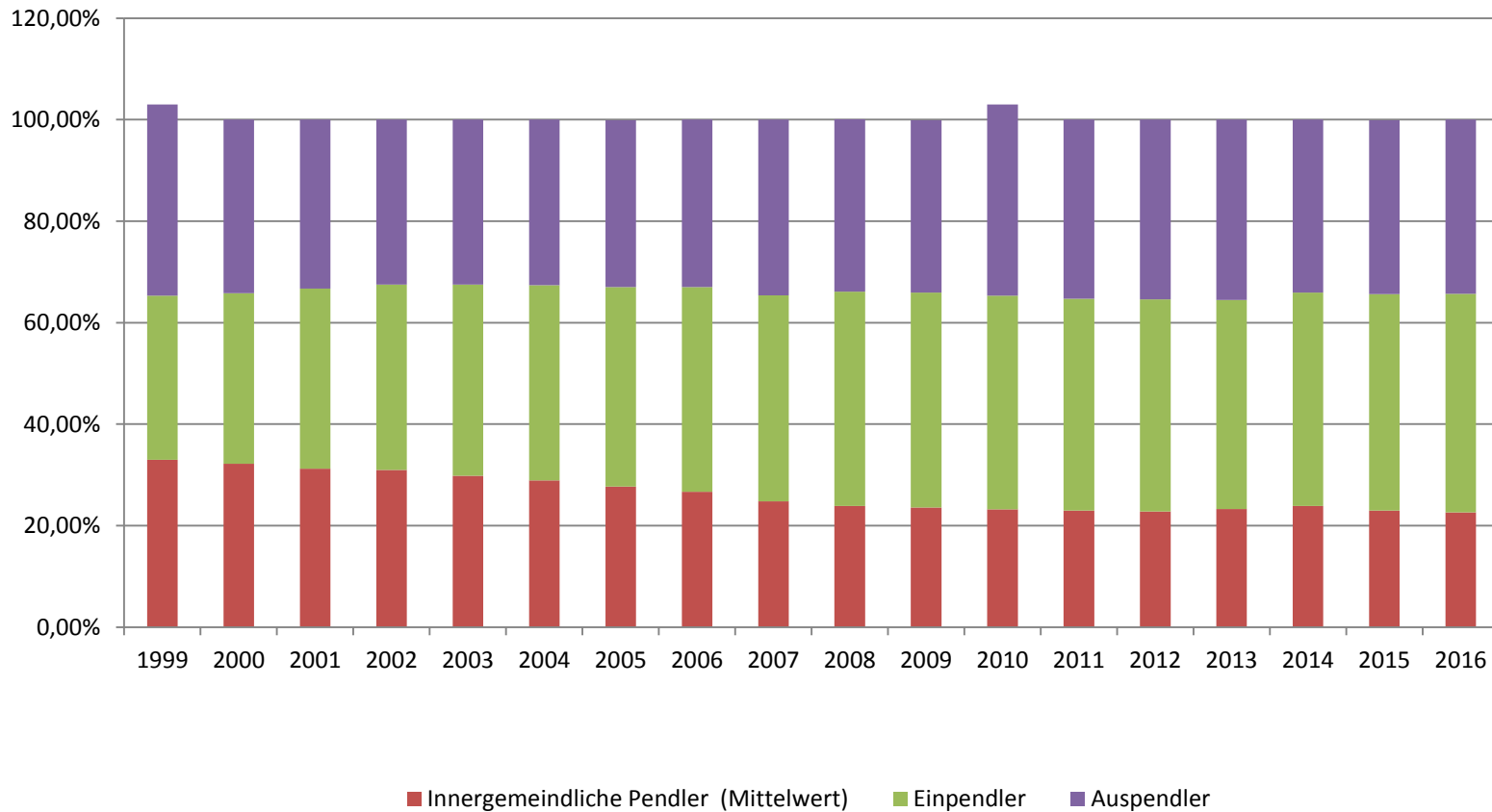
1999: ca 33 %

2016: ca. 22 %

# Sozialversicherungspflichtige Berufspendler in Bretten



# Prozentuale Gewichtung der sozialversicherungspflichtigen Berufspendler in Bretten





# Weitere Daten und Fakten zur Verkehrsentwicklung

## Kontinuierliches Wachstum der Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge

| Fahrzeuge                                | 1983  | 2016  | Zunahme |         |
|--|-------|-------|---------|---------|
|  |       |       | absolut | in %    |
| Anzahl der insgesamt<br>zugelassenen KFZ | 11345 | 20089 | 8744    | 77,1 %  |
| PKW                                      | 9582  | 16763 | 7181    | 74,9 %  |
| Motorräder                               | 605   | 1628  | 1023    | 169,1 % |
| LKW                                      | 493   | 850   | 357     | 72,4 %  |

# Weitere Daten und Fakten zur Verkehrsentwicklung

## Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl

In Bretten sowie im Brettener Umland hat das Auto als Fortbewegungsmittel eine sehr hohe Bedeutung.

Einzig entlang der Stadtbahnachse der S 4 hat der ÖPNV – Anteil ein höheres Gewicht.

# Weitere Daten und Fakten zur Verkehrsentwicklung

## Stadträumliche Entwicklung

Die Stadt ist mit allen Stadtteilen in die Fläche gewachsen und hat somit die Autonutzung begünstigt.

# Weitere Daten und Fakten zur Verkehrsentwicklung

## Gute mittelzentrale Ausstattung

Die mittelzentrale Bedeutung auf den Ebenen Arbeitsmarkt, Einkaufen, Kultur und Bildung, Freizeit strahlt in das Umland aus und zieht Leute an.