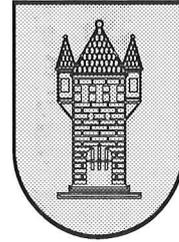
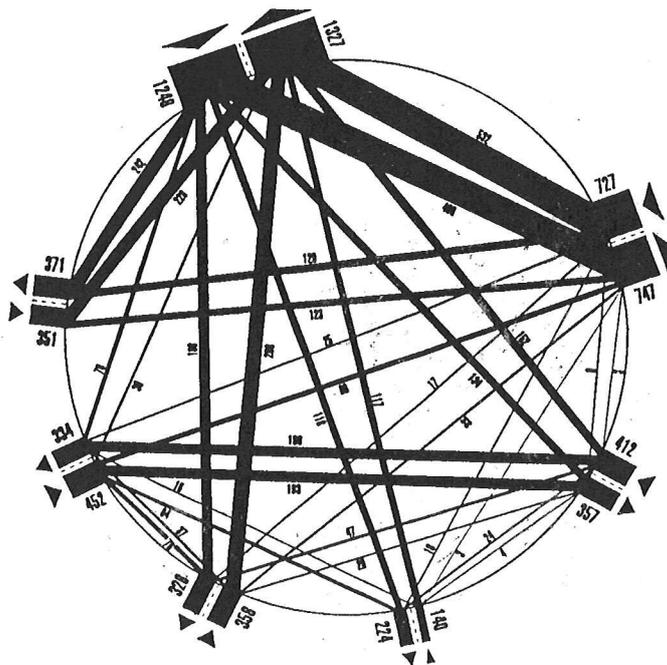


**STADT  
HÜFINGEN**



**VERKEHRSKONZEPT**



# **STADT HÜFINGEN**



# **VERKEHRSKONZEPT**

## **Projektleitung:**

**Dipl.-Ing. Gunter Kölz**

**Dipl.-Ing. Hendrik Arnold  
Dipl.-Geogr. Lothar Becker  
Dipl.-Geogr. Armin Müller  
Dipl.-Ing. (FH) Andreas Weber**

**Martin Effenberger  
Bernd Schleicher  
Volker Seemann**

**Planungsbüro Kölz  
Alexanderstraße 112 - 70180 Stuttgart  
Tel. 0771 23 87 10 · Fax. 2 38 71 50**

**Erstellt im Auftrag der Stadt Hüfingen  
August 1994**

Die Summe aller in den Knotenpunkt einfahrenden Kfz beträgt 10.495 Kfz/16 h.

Insgesamt lassen sich die Ergebnisse wie folgt interpretieren:

- Der Ganglinienverlauf unterstreicht, daß die Zählintervalle 6.30 - 8.30 Uhr, 11.30 - 13.30 Uhr und 15.00 - 19.00 Uhr richtig gewählt waren, da in diesen Zeitbereichen die Verkehrsspitzen liegen.
- Bestätigt werden im wesentlichen auch die in der Verkehrstechnik üblichen Relationen, d. h. die ermittelten Verkehrsmengen in Kfz/4 h im Zeitbereich 15.00 - 19.00 Uhr ergeben, mit dem Faktor 3,0 - 3,3 multipliziert, die jeweiligen Tagesverkehrsmengen der Querschnitte.

Dabei ist zur Ermittlung der Tagesverkehrsmengen auf der L 171 - Donaueschinger Straße - insbesondere im Bereich zwischen Riedstraße und Mollensteinstraße - mit einem etwas niedrigeren Hochrechnungsfaktor zu rechnen (ca. 3,1), da speziell im Zeitbereich 15.00 - 19.00 das Verkehrsaufkommen zwischen Donaueschingen und dem Einkaufszentrum Mollensteinstraße (u. a. "Continent") überproportional hoch ist. Das ist vor allem auch auf den sogenannten "Langen Donnerstag" zurückzuführen.

#### 4.2.1.5

##### Tagesbelastung (Kfz/24 h)

PLAN 21  
PLAN 22

Wenn man die im Zeitbereich 15.00 - 19.00 Uhr erhobene Verkehrsmenge auf die Tagesverkehrsmengen (DTV 24) transformiert, ergeben sich für ausgewählte Querschnitte folgende Verkehrsbelastungen in Kfz/24 h:

STRASSE / STRASSENZUG	QUERSCHNITT	BELASTUNG IN KFZ/24 h (ca.)
L 171	- zw. Fr.-Ebert-Straße und Zubringer Allmendshofen	16.200
	- zw. Zubringer Allmendshofen und Mollensteinstraße	14.000
	- zw. Mollensteinstraße und Bregstraße	11.500
	- zw. Weitengasse und Rote-Kreuz-Straße	13.400

STRASSE / STRASSENZUG	QUERSCHNITT	BELASTUNG IN KFZ/24 h (ca.)
<u>L 171</u>	- zw. Hohenstraße und Bräunlinger Straße	9.000 - 10.400
	- zw. Bräunlinger Straße und Schaffhauser Straße	10.900
	- zw. Schaffhauser Straße und Mönchhofstraße	5.000
<u>L 181</u>	- zw. Herrngartenstraße und Hauptstraße	4.100
	- zw. Dögginger Straße und Hausener Straße	7.200 - 7.300
	- zw. Schulstraße und Alemannenstraße	6.000
	- zw. Alemannenstraße und K 5753	5.300
	- zw. K 5753 und B 27	5.300
<u>Hochstraße</u>	- zw. Auf Schalmen und Schellenbergstraße	3.100
	- zw. Schellenbergstraße und Weitengasse	3.100
	- zw. Weitengasse und Bräunlinger Straße	3.700
<u>Hohenstraße</u>	- zw. Hauptstraße und Hinterstadtstraße	3.000
	- zw. Friedenstraße und Griesweg	3.800
	- zw. Schulstraße und Alemannenstraße	2.900
<u>Alemannenstraße</u>	- zw. Schaffhauser Straße und Ringstraße	1.900
<u>Hausener Straße</u>	- vor Einmündung in die Hauptstraße	2.000
<u>Pfarrhausstraße</u>	- vor Einmündung in die Hauptstraße	1.400

Verkehrsmittel	Belastung in Kfz/16 h	%-Anteil
Lkw	761	4,7
LZ/SFZ	374	2,3
Summe Kfz	16.373	100,0

- DTV 2: L 181 - Bräunlinger Straße / L 171

Verkehrsmittel	Belastung in Kfz/16 h	%-Anteil
Krad	241	2,3
Pkw	9.235	88,0
Bus	128	1,2
Lkw	533	5,1
LZ/SFZ	358	3,4
Summe Kfz	10.495	100,0

Die Verkehrsbelastung am jeweiligen Knotenpunkt gibt die Summe aller in den Knotenpunkt einfahrenden Kfz wieder.

Aus der Übersicht wird deutlich, daß der Anteil des Schwerverkehrs (Bus + Lkw + LZ/SFZ) mit 7,8 % (DTV 1) und 9,7 % (DTV 2) am Gesamtverkehrsaufkommen nicht unerheblich bzw. relativ hoch ist.

Der Anteil der Zweirad-Kfz weist dagegen mit 1,7 % (DTV 1) bzw. 2,3 % (DTV 2) einen durchaus üblichen Wert auf.

#### 4.2.1.7

##### Einteilung der Verkehrsbezirke

Zur Ermittlung der Herkunfts- und Zielorte des Verkehrs und der damit verbundenen erforderlichen Einteilung des gesamten Untersuchungsgebietes (einschl. des relevanten Umlandes) in territoriale Bezugseinheiten erfolgte eine Differenzierung nach Verkehrsbezirken, die hierarchisch abgestuft sind.

Auf dieser Grundlage ist dann eine verkehrsbezirksbezogene Auswertung der im Rahmen der Verkehrsbefragungen erhaltenen Angaben möglich.