



Melanchthonstadt Bretten



Bürgerinformation zur B 294 Ortsumgehung Bretten

am 27.06.2017

im Rathaus Bretten, Großer Saal

BRETTEN

Gliederung der heutigen Informationsveranstaltung

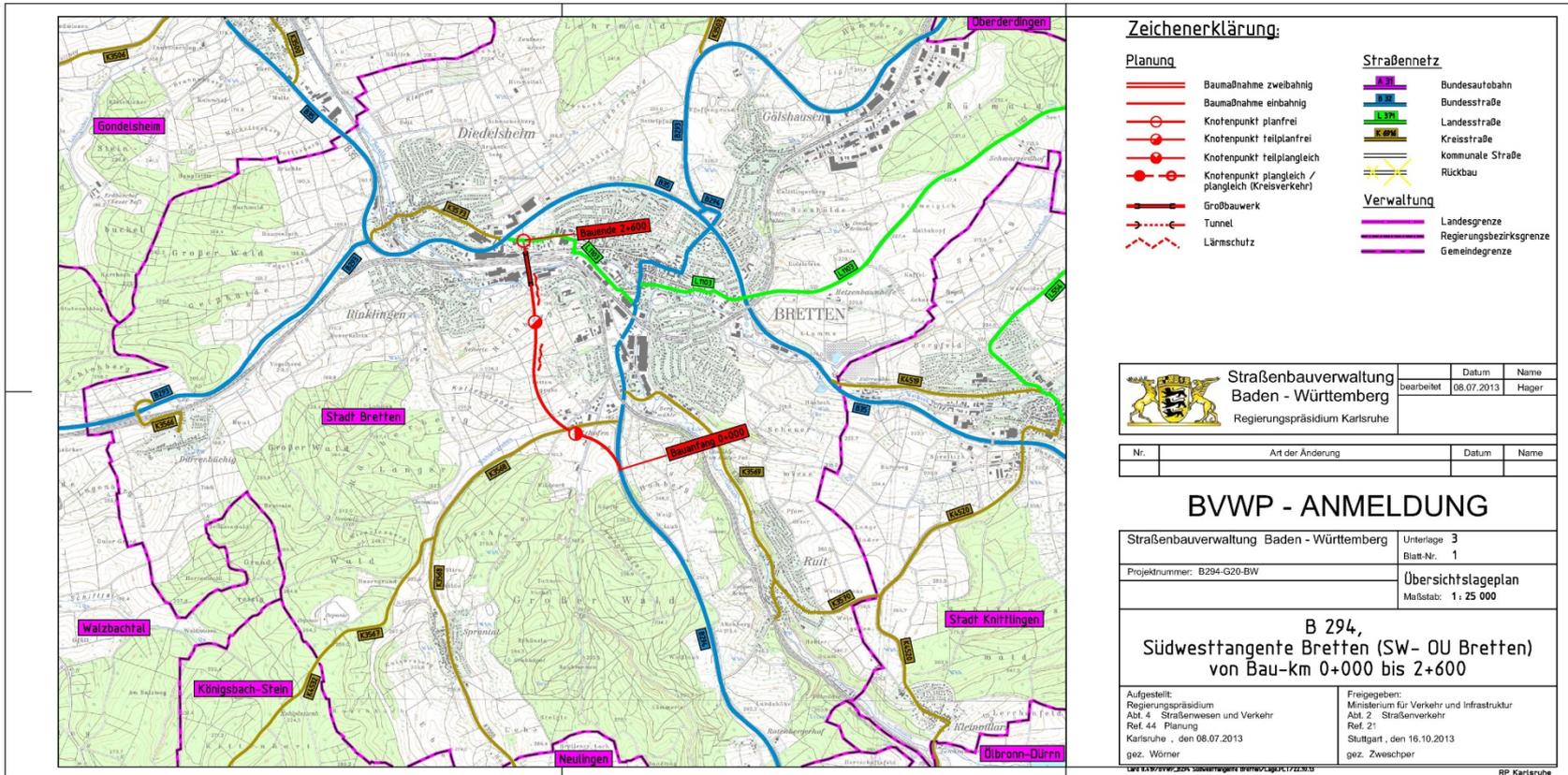
- Information zur Aufnahme des Projektes B 294 SW Umfahrung Bretten in den Bundesverkehrswegeplan 2030
- Weitere vordringliche Projekte des Bundesverkehrswegeplans in der Region
- Bisherige Planungen auf der Ebene des Regional- und Flächennutzungsplanes
- Verkehrsuntersuchungen mit Darstellung der Be- 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



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.

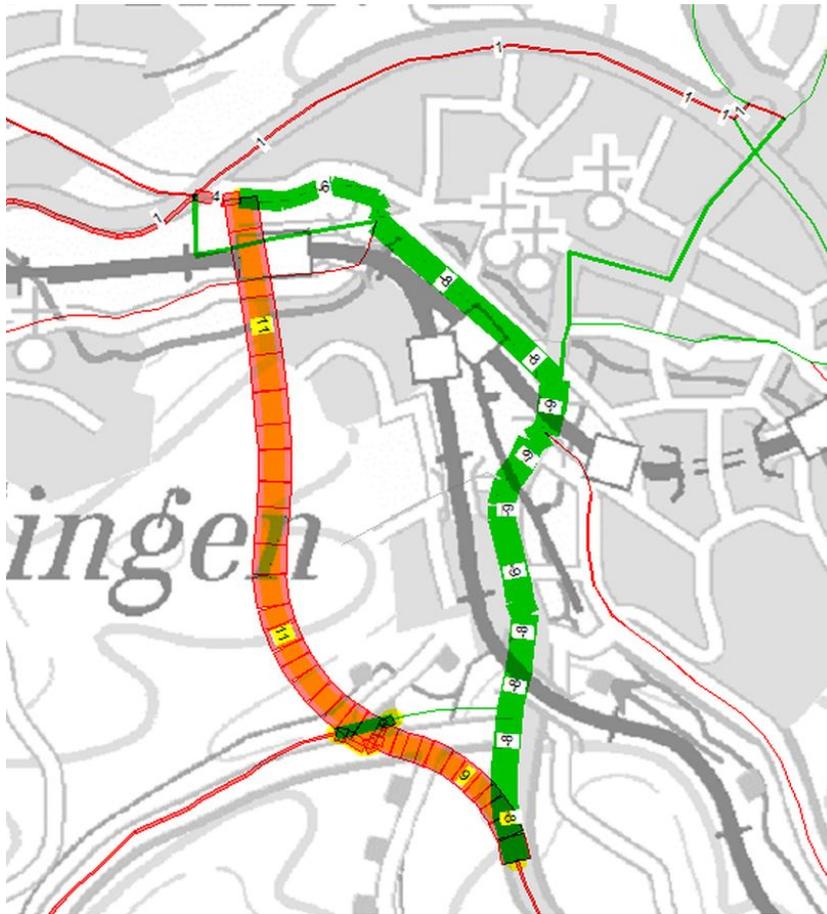
B 294 OU Bretten im Bundesverkehrswegeplan 2030

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. Voraussrechnung 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

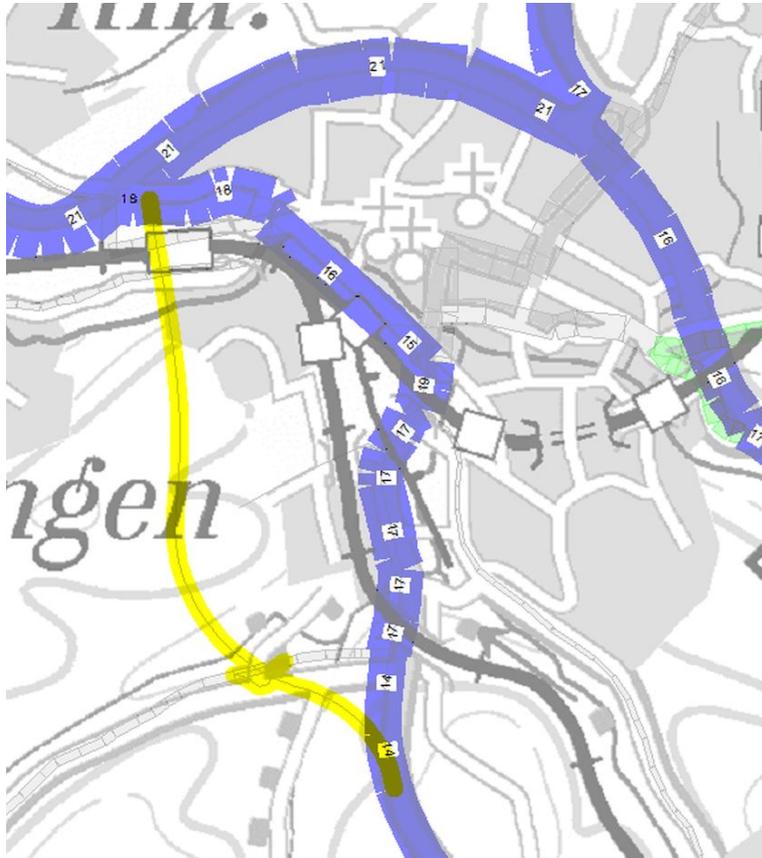
Melanchthonstraße (Höhe Lidl/Kaufland)	mit 6.000 KFZ/24 h	davon 3.000 LKW/24 h
Wilhelmstraße	mit 8.000 KFZ/24 h	davon 3.000 LKW/24 h
Pforzheimer Straße (zwischen Hohberghaus und Wilhelmstraße)	mit 9.000 KFZ/24 h	davon 3.000 LKW/24 h
Pforzheimer Straße (zwischen K 3569 und Neuanbindung an die B 294)	mit 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 (Höhe Lidl/Kaufland)	mit 18.000 KFZ/24 h	davon 5.000 LKW/24 h
auf der Wilhelmstraße (Höhe Lidl)	mit 16.000 KFZ/24 h	davon 5.000 LKW/24 h
auf der Wilhelmstraße (Höhe Berufsschule)	mit 15.000 KFZ/24 h	davon 5.000 LKW/24 h
auf der Pforzheimer Straße (Höhe Hagebau)	mit 19.000 KFZ/24 h	davon 5.000 LKW/24 h
auf der Pforzheimer Straße (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 €
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

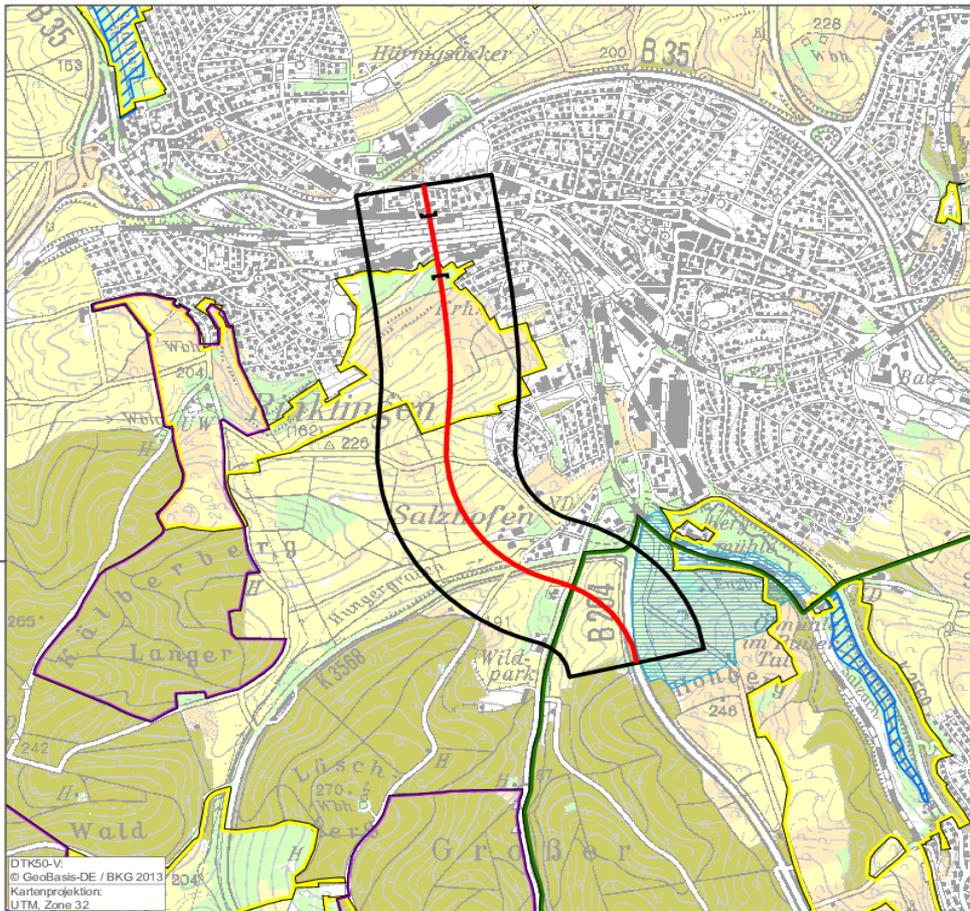
-  FFH-Gebiet
-  Vogelschutzgebiet
-  Nationalpark
-  Naturschutzgebiet
-  Naturpark
-  Landschaftsschutzgebiet
-  Biosphärenreservat
-  Ramsargebiet
-  Überschwemmungsgebiet
-  Wasserschutzgebiet (WSG / HQSG) Zone I
-  WSG / HQSG Zone II
-  UNESCO Weltkulturerbe
-  UNESCO Weltnaturerbe

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			

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 / Wiedervernetzungsbereiche (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

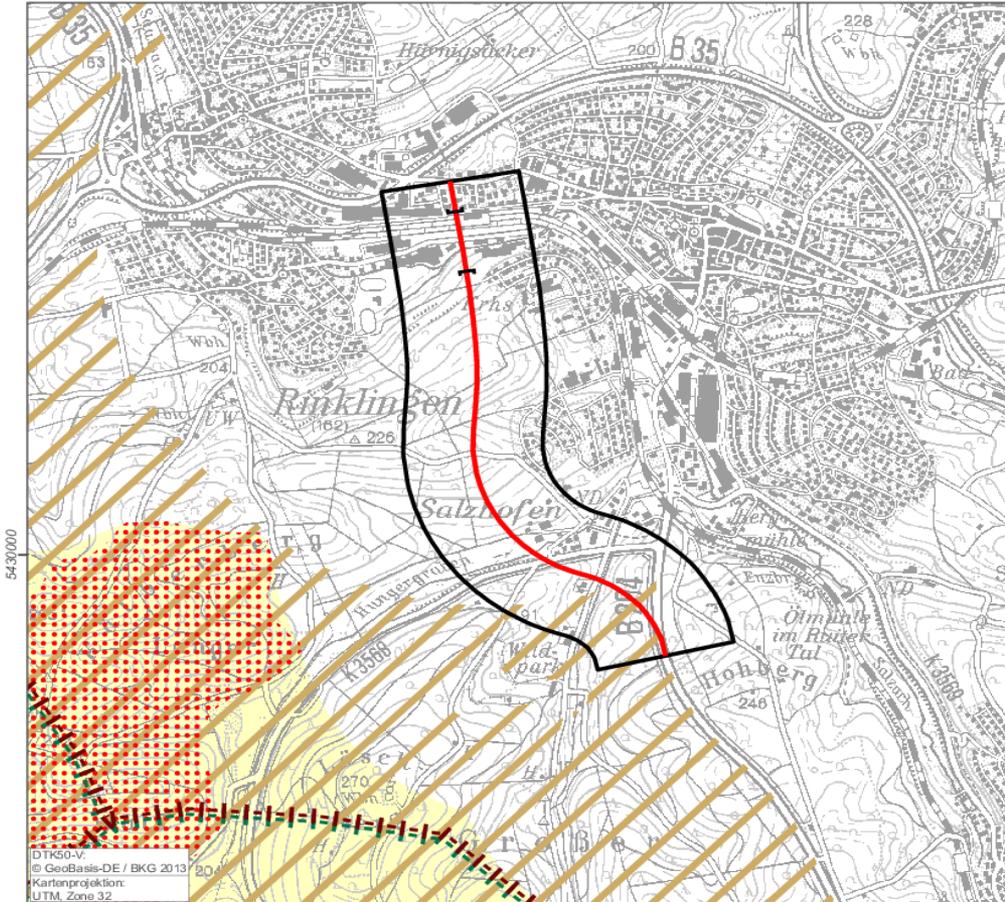
Wiedervernetzungsbereiche

-  Hervorragender Wiedervernetzungsabschnitt

Sonstiges

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

Bearbeitung	 bosch & partner	 Gruppe Freiraumplanung naturschutzverbund	 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.

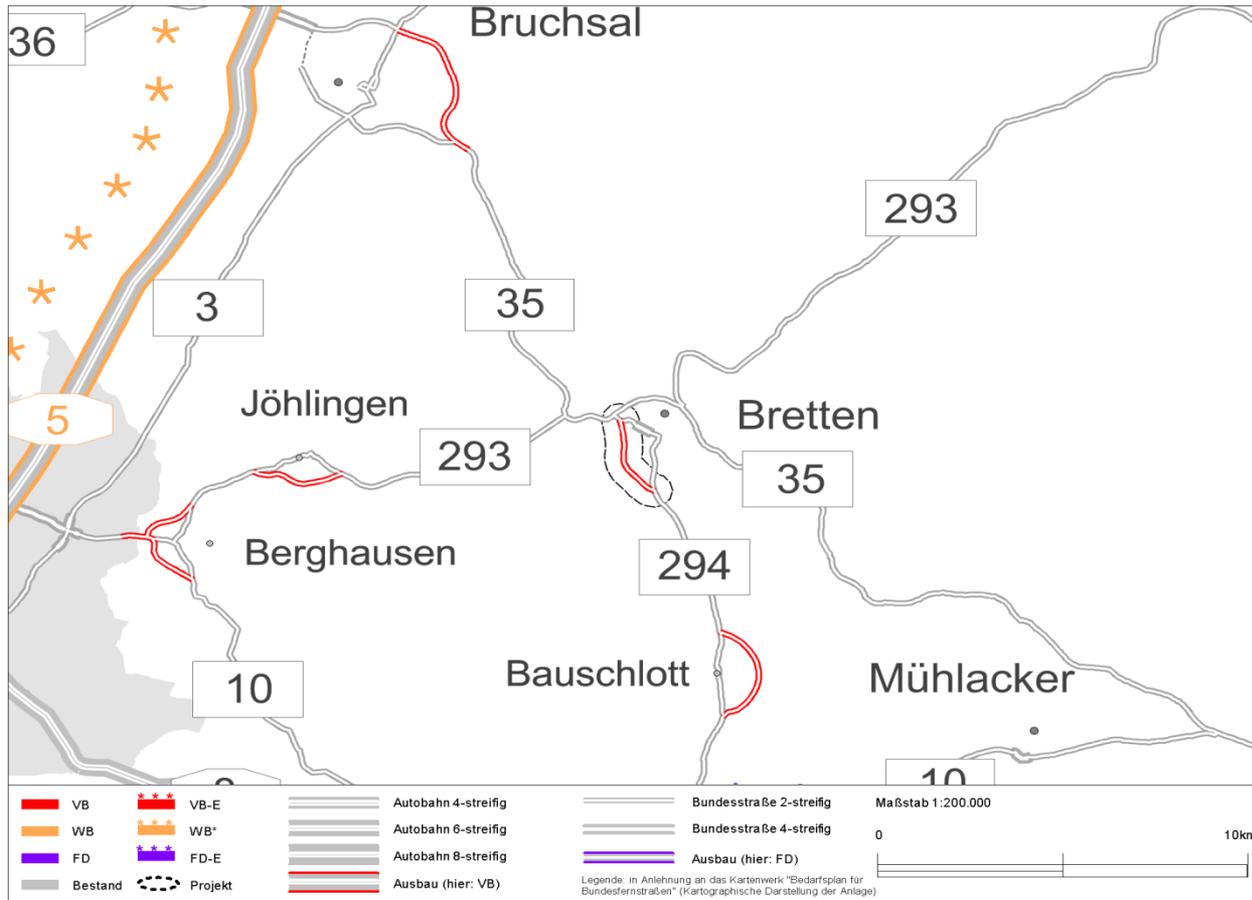
B 294 OU Bretten im Bundesverkehrswegeplan 2030

Weitere vordringliche Projekte in der Region

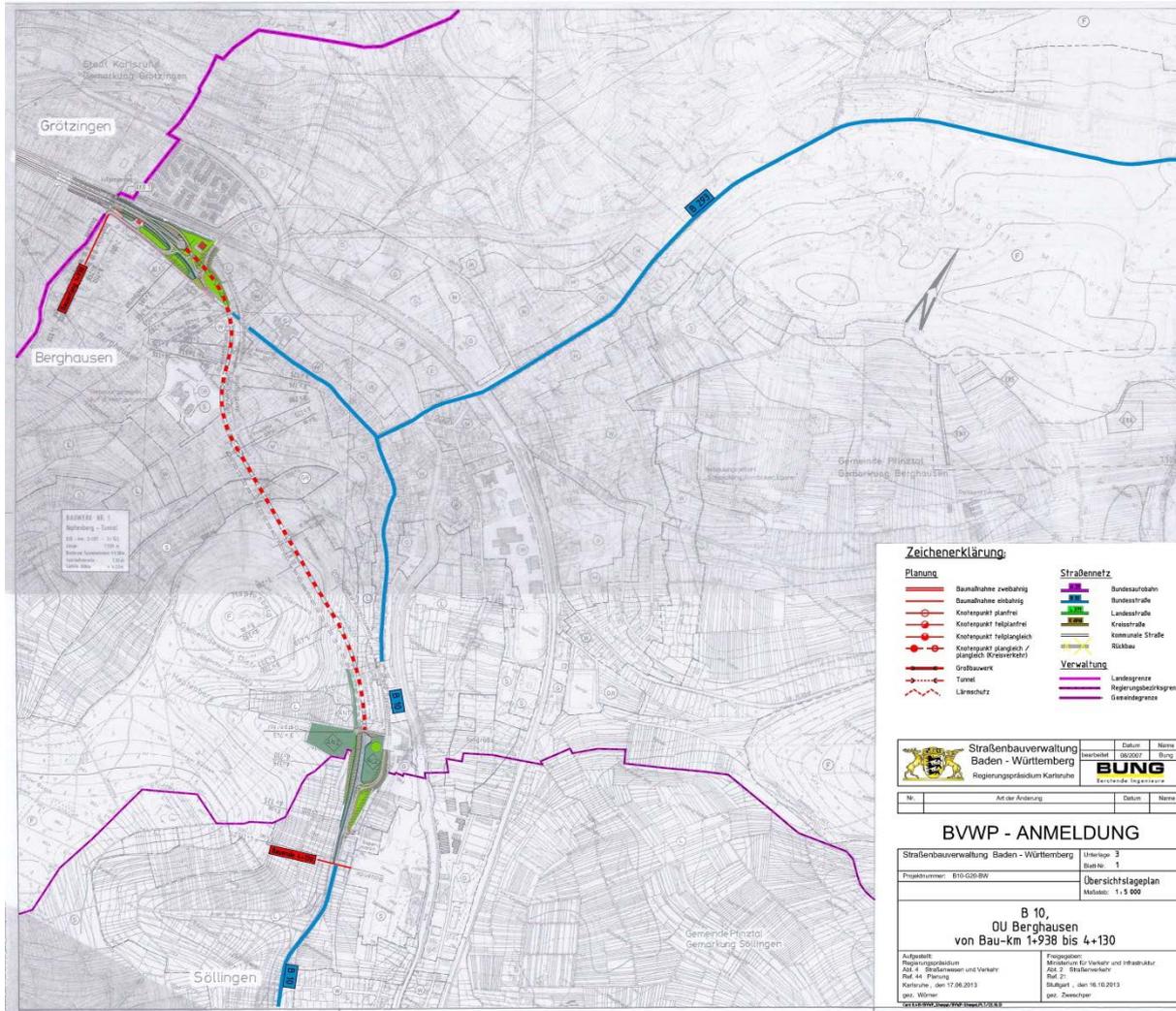
Im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans befinden sich in der Region des Weiteren

- ✓ 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

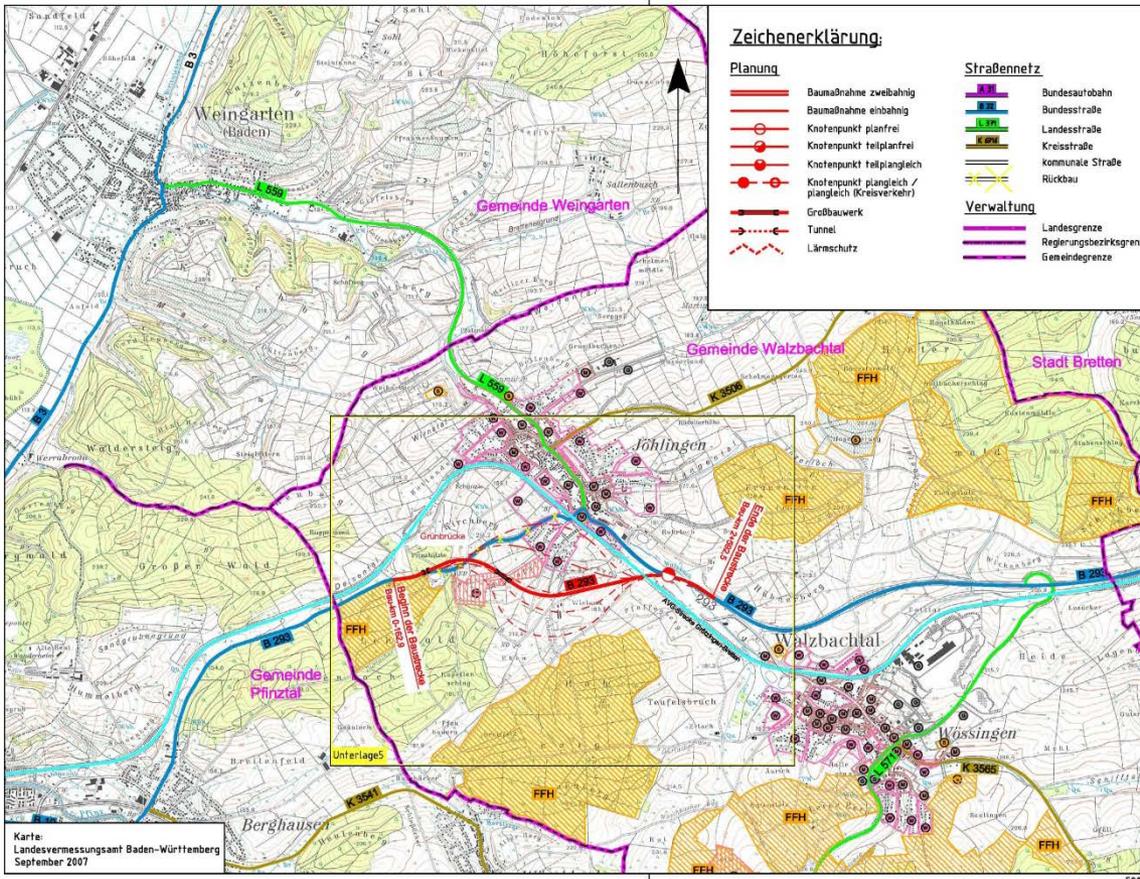


Weitere vordringliche Projekte in der Region



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 Baden - Württemberg Regierungspräsidium Karlsruhe		Datum 12/2012 Name Ma/DK
Nr.		Art der Änderung
Datum		Name

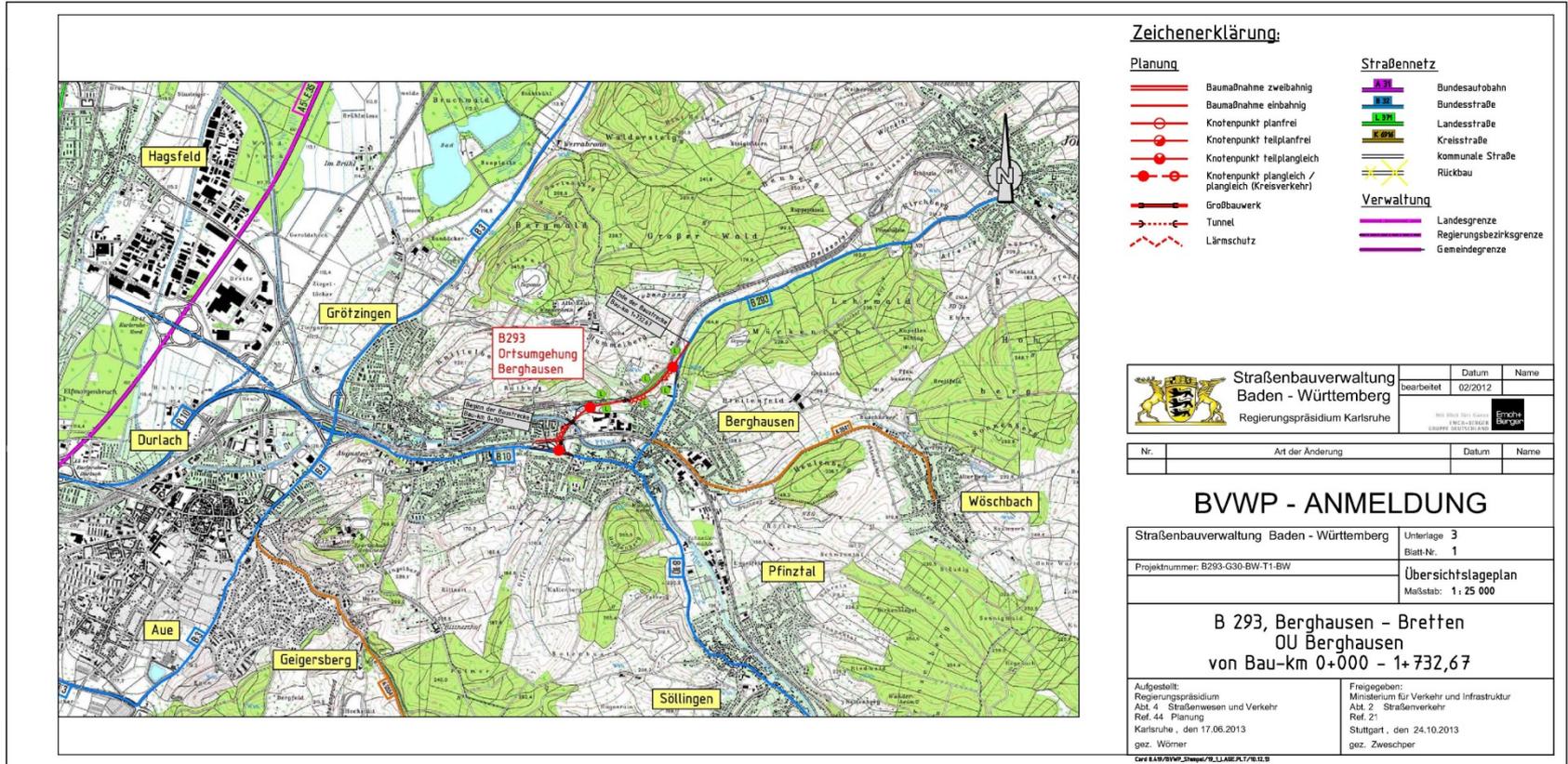
BVWP - ANMELDUNG

Straßenbauverwaltung Baden - Württemberg	Unterlage 3 Blatt-Nr. 1
Projektnummer: B293-G30-BW-T2-BW	Übersichtslegeplan Maßstab: 1 : 25 000
B 293, Berghausen – Bretten OU Jöhlingen von Bau-km 0-162,9 bis 2+592,5	
Aufgestellt: Regierungspräsidium Abt. 4 Straßenwesen und Verkehr Ref. 44 Planung Karlsruhe, den 17.06.2013 gez. Wörner	Freigegeben: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Abt. 2 Straßenverkehr Ref. 21 Stuttgart, den 24.10.2013 gez. Zweschper

Kart: Landesvermessungsamt Baden-Württemberg September 2007
 590x297 | \Ingrid\Hofker\proj\Zeichnung\3_außer\12_Übersichtslegeplan.dwg - 23.10.13 - 10:11 Uhr / 74
 DEC100.ctb

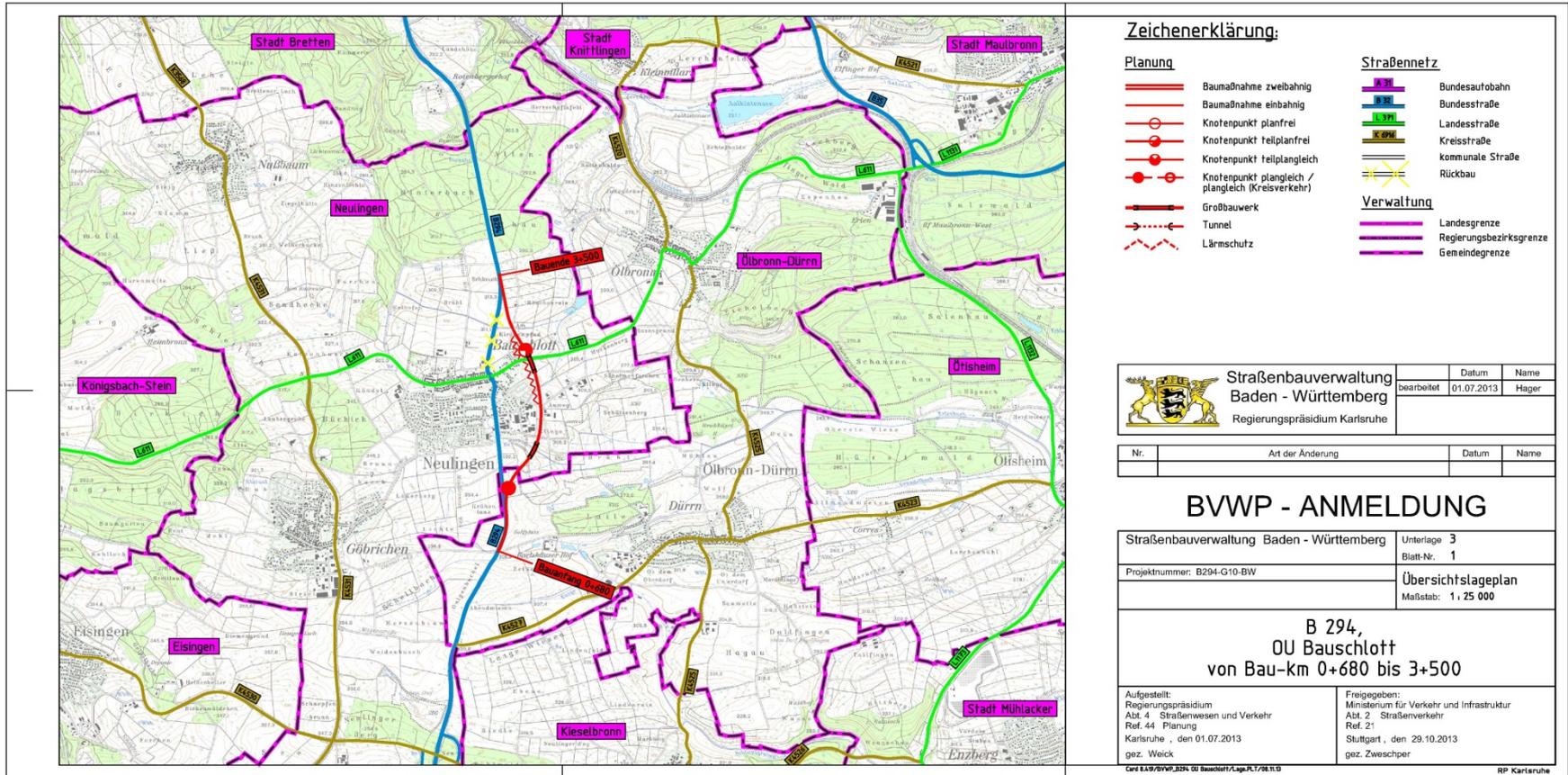
Planung und Realisierung der B 293 OU Jöhlingen südlich der Ortslage auf einer Länge von 2,8 km

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



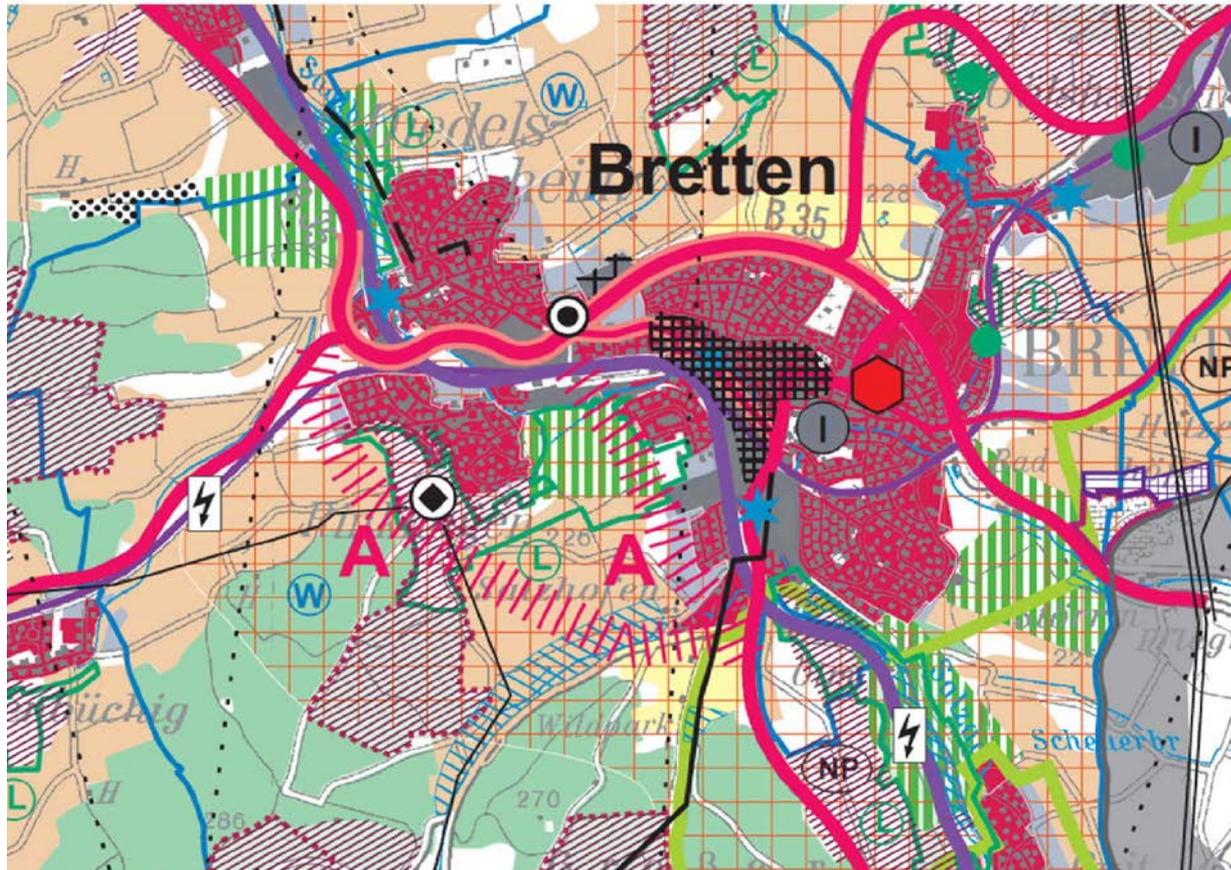
Planung und Realisierung der B 294 OU Bauschlott östlich der Ortslage auf einer Länge von 2,8 km

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



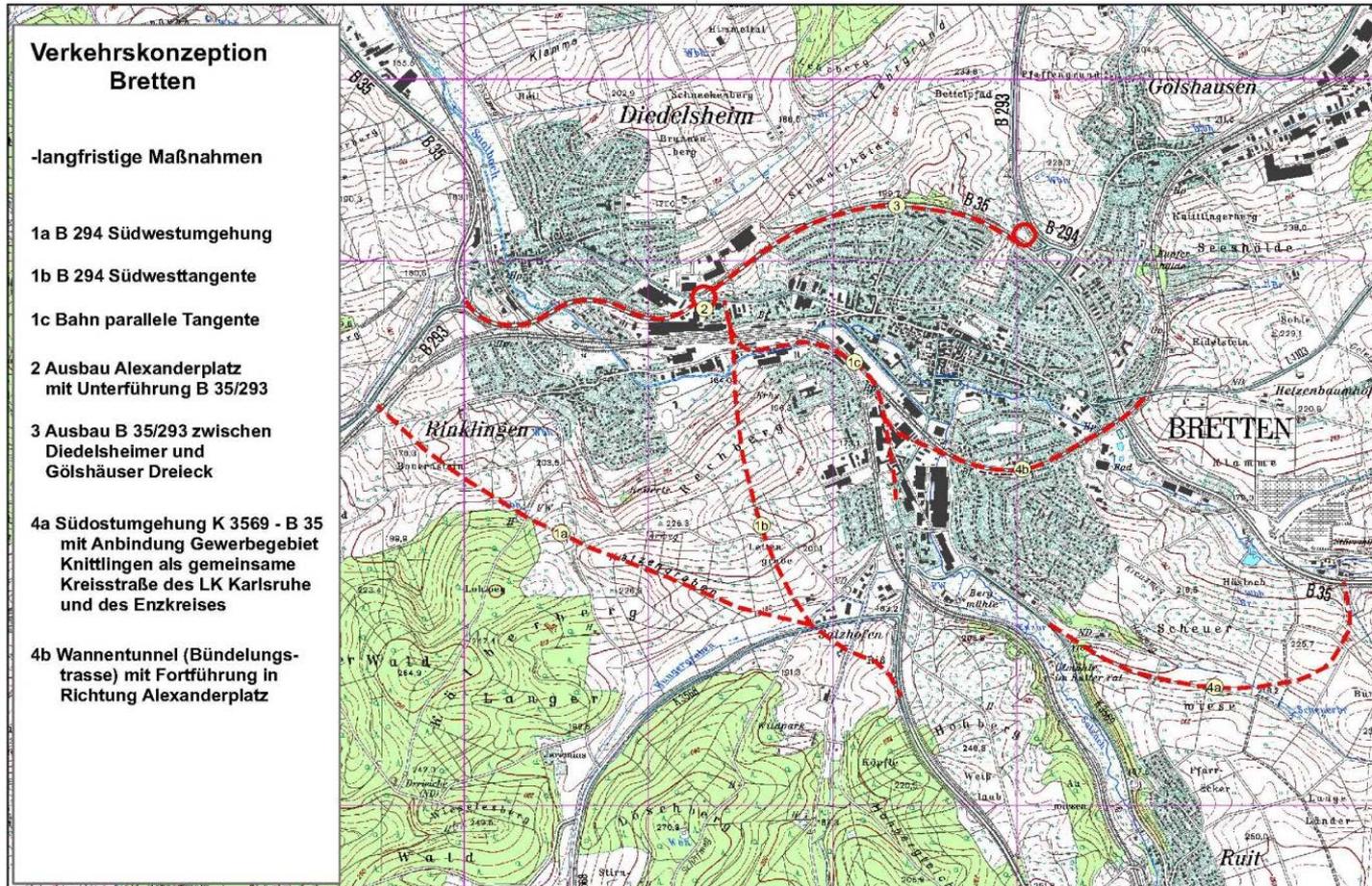
Darstellung des Projektes im Flächennutzungsplan in seiner Fassung von 1981

Bisherige Planungen auf der Ebene des Regional- und Flächennutzungsplanes

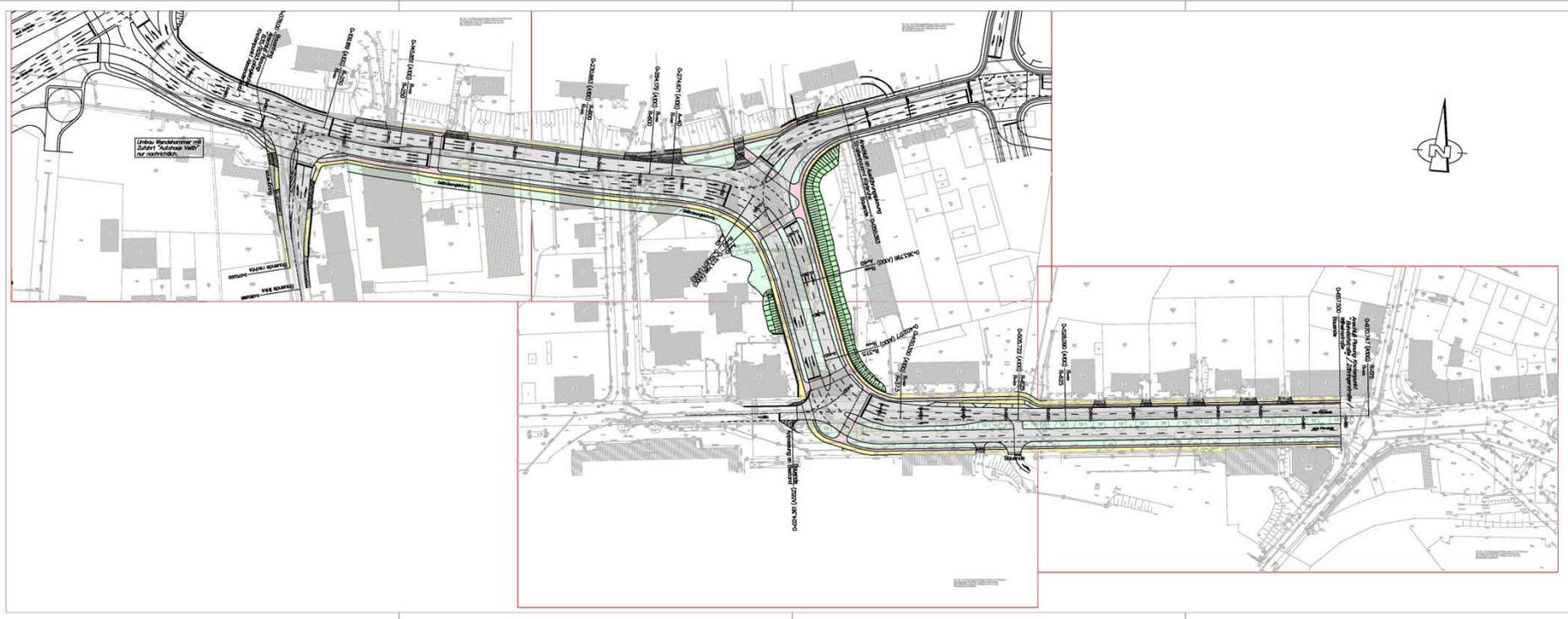


Darstellung des Projektes im Flächennutzungsplan in seiner aktuellen Fassung

Bisher diskutierte konzeptionelle Neu- und Ausbauüberlegungen



Bisherige Überlegungen zu Trassenplanungen



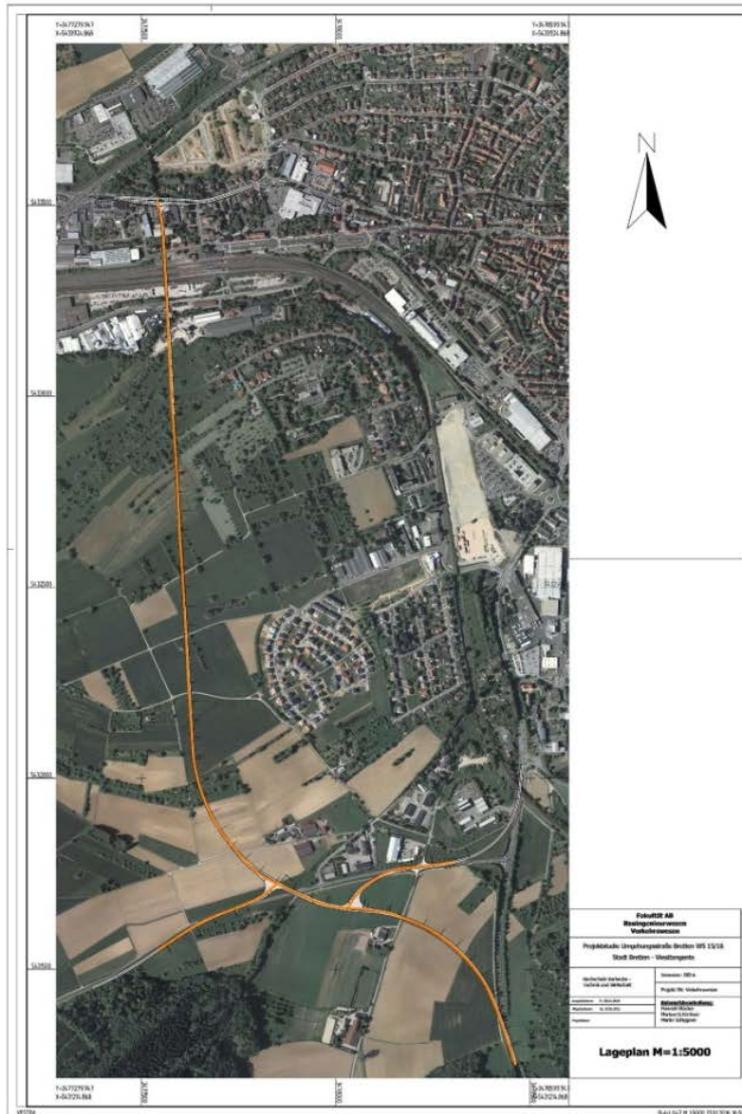
Ausbauplanung des Regierungspräsidiums Karlsruhe für die 1103 (heute B 294) aus dem Jahr 2004 (Planung wurde aufgegeben)

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 für Technik und Wirtschaft Karlsruhe

Bisherige Überlegungen zu Trassenplanungen



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

(Projektarbeit B6 WS1 5/16)

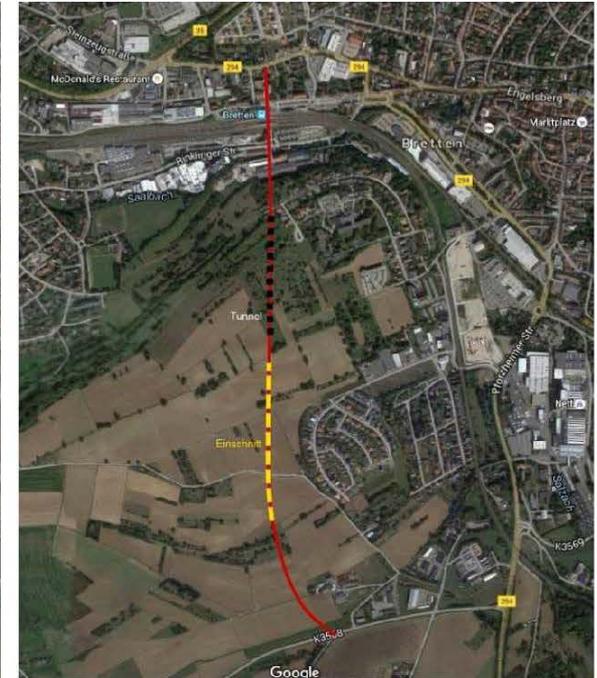
Bisherige Überlegungen zu Trassenplanungen



Variante 1



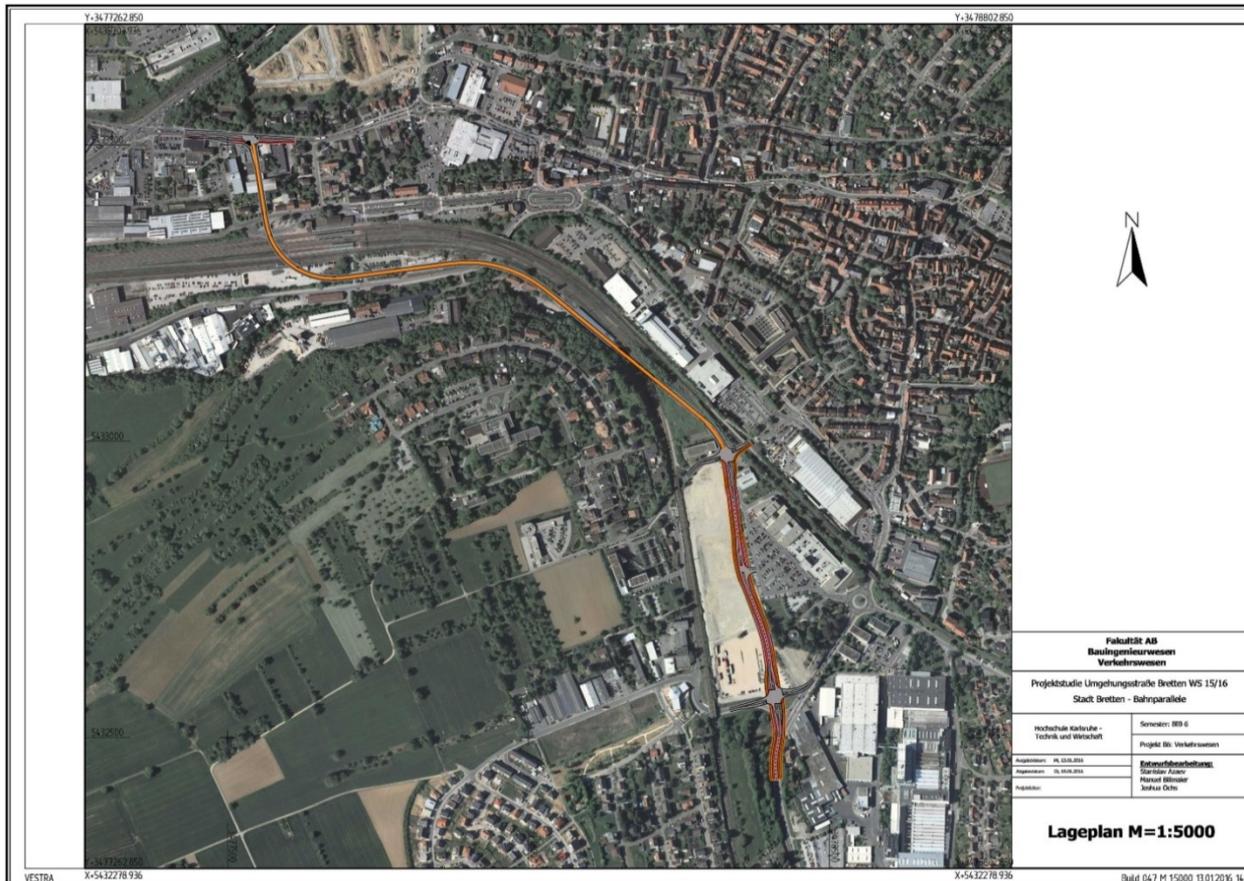
Variante 2



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



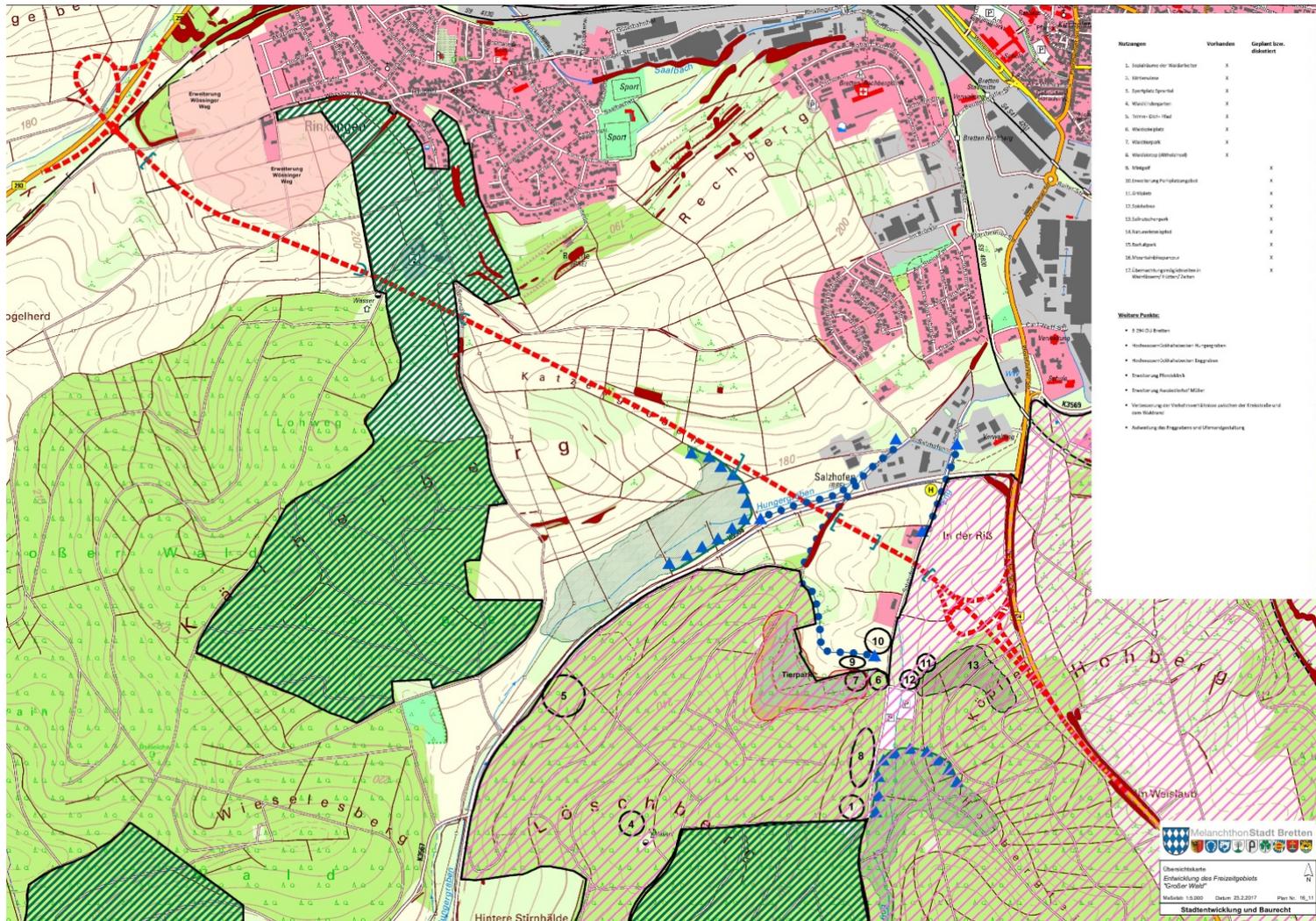
Errichtung einer Südumgehung nach den Vorstellungen einer Projektgruppe der Hochschule Karlsruhe, Technik und Wirtschaft (Trasse ohne Tunnel)

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



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.

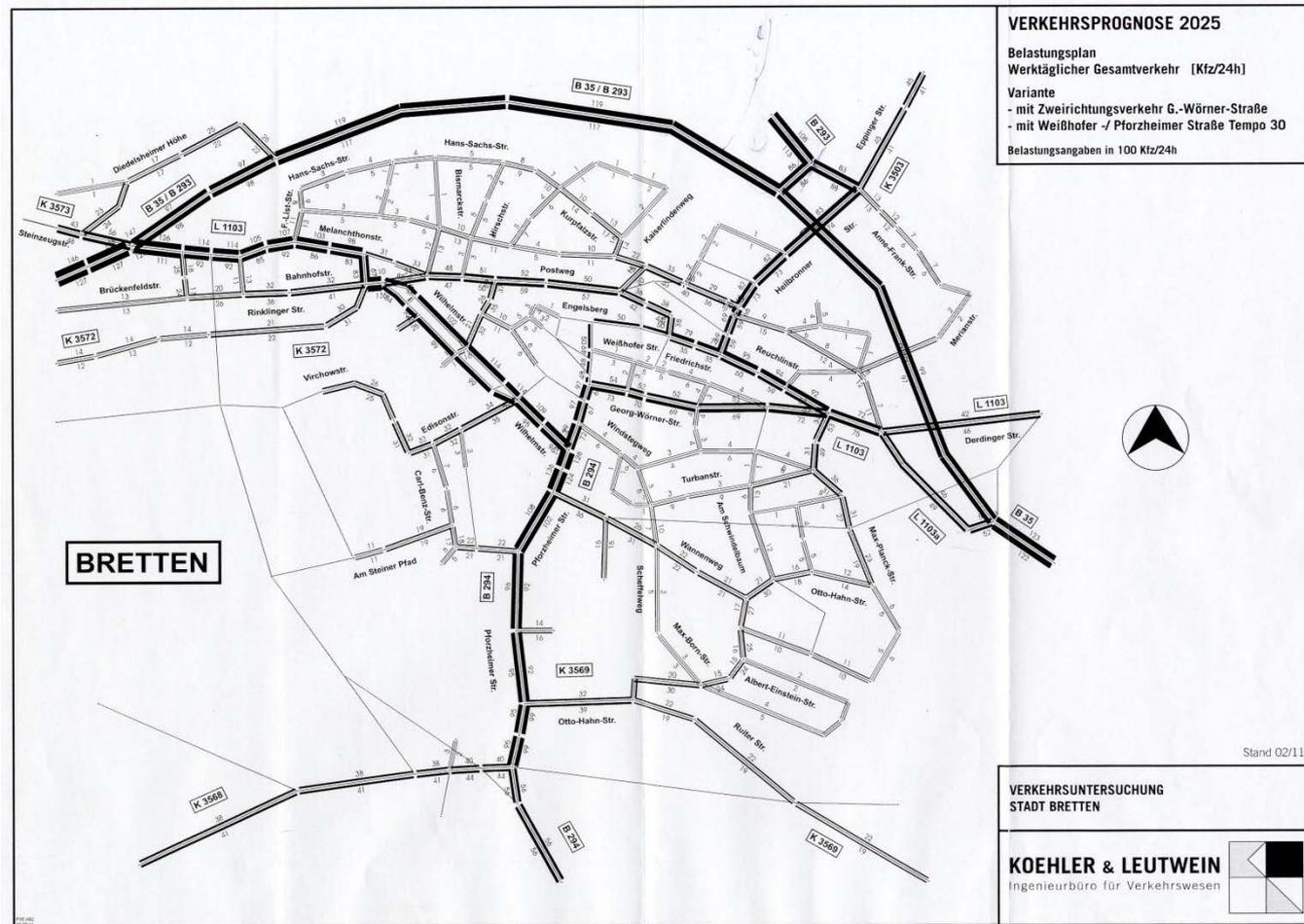
Ausgangssituation 2008

Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten

Entlastungseffekte bezogen auf Verkehr 2008

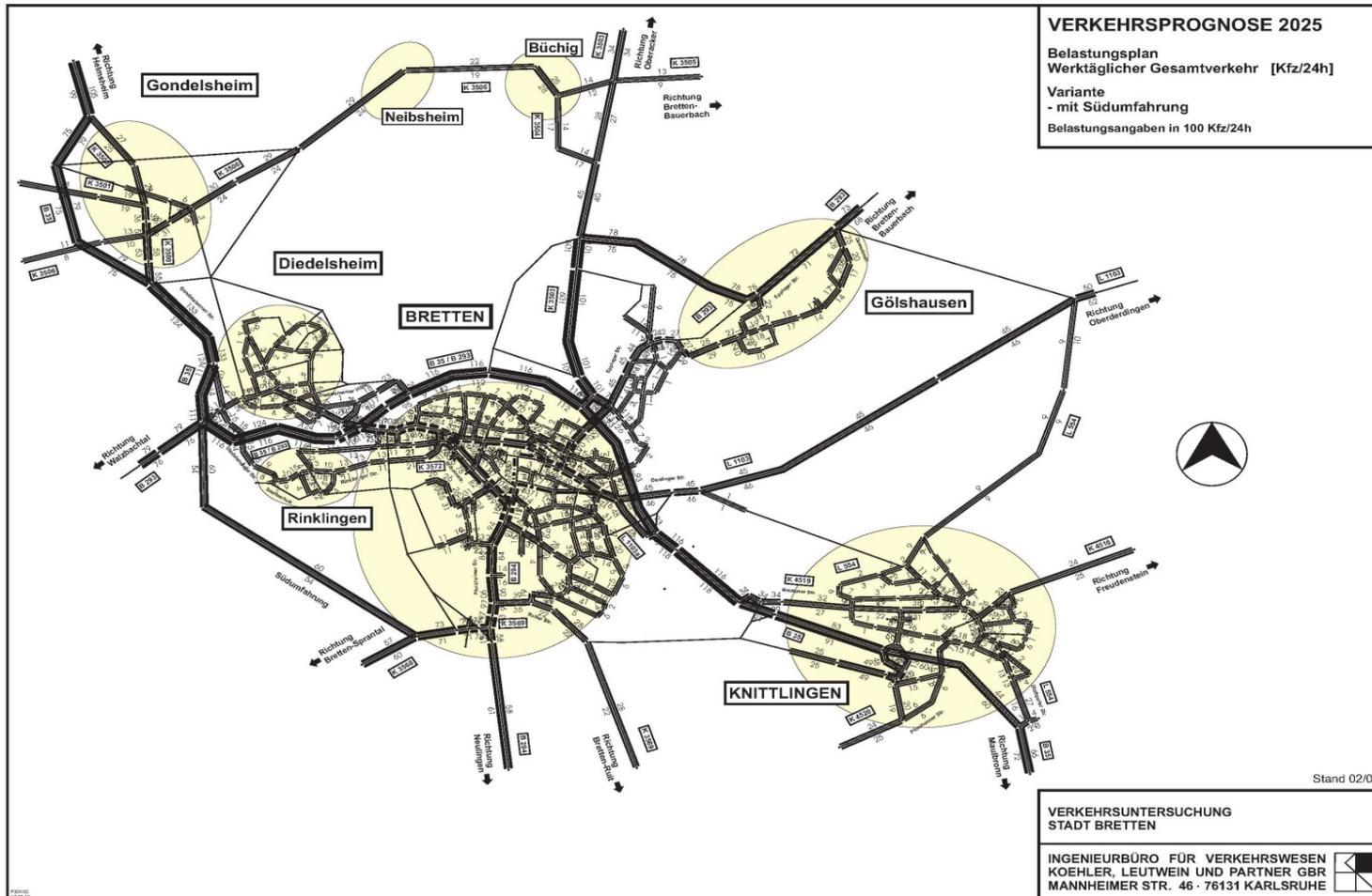
	Ohne Netz- änderung	Wannen- tunnel	Ostum- gehung	Südum- gehung	West- tangente	Bahn- parallele
Pforzheimer Straße Höhe Hagebau	+ 6.600	+ 1.400	- 1.400	- 4.200	- 6.400	- 10.700
Pforzheimer Straße Höhe Hohberghaus	+ 2.900	+ 1.000	- 100	- 1.200	- 6.100	+ 1.900
Wilhelmstraße Höhe Berufsschulen	+ 6.000	- 100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

Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



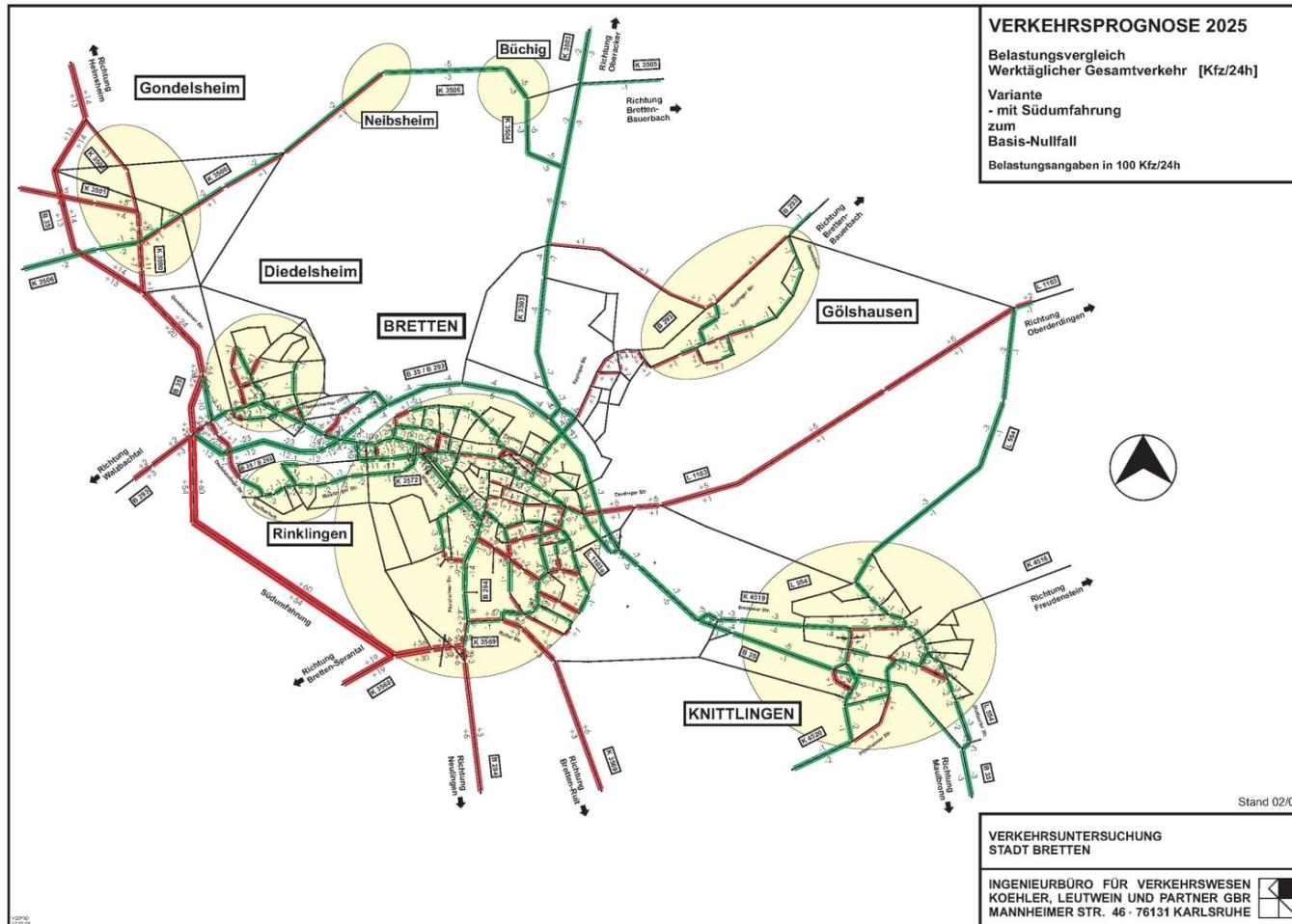
Prognose der Verkehrsentwicklung bis 2025 ohne Netzänderung

Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



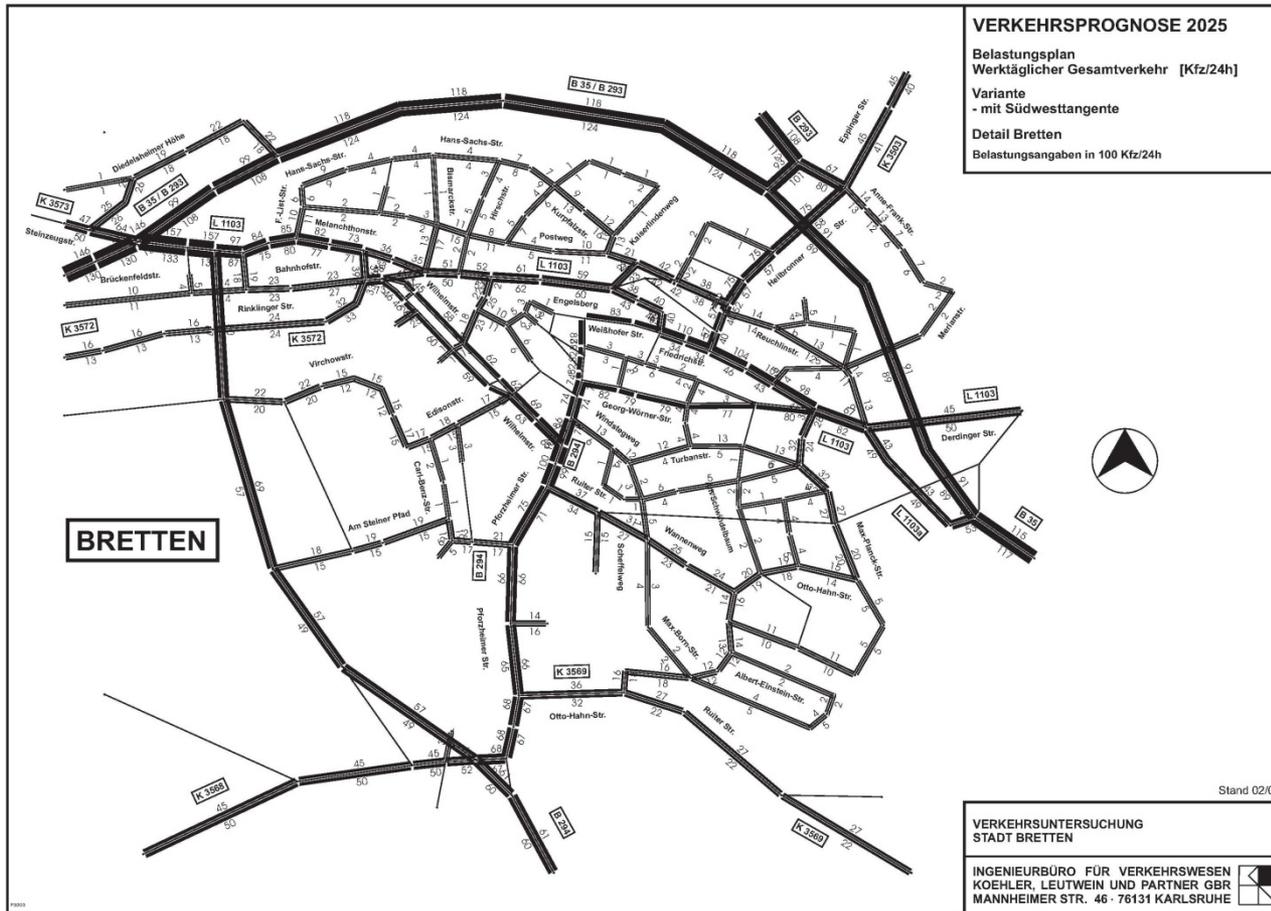
Prognose 2025 bei Umsetzung einer Südumfahrung

Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



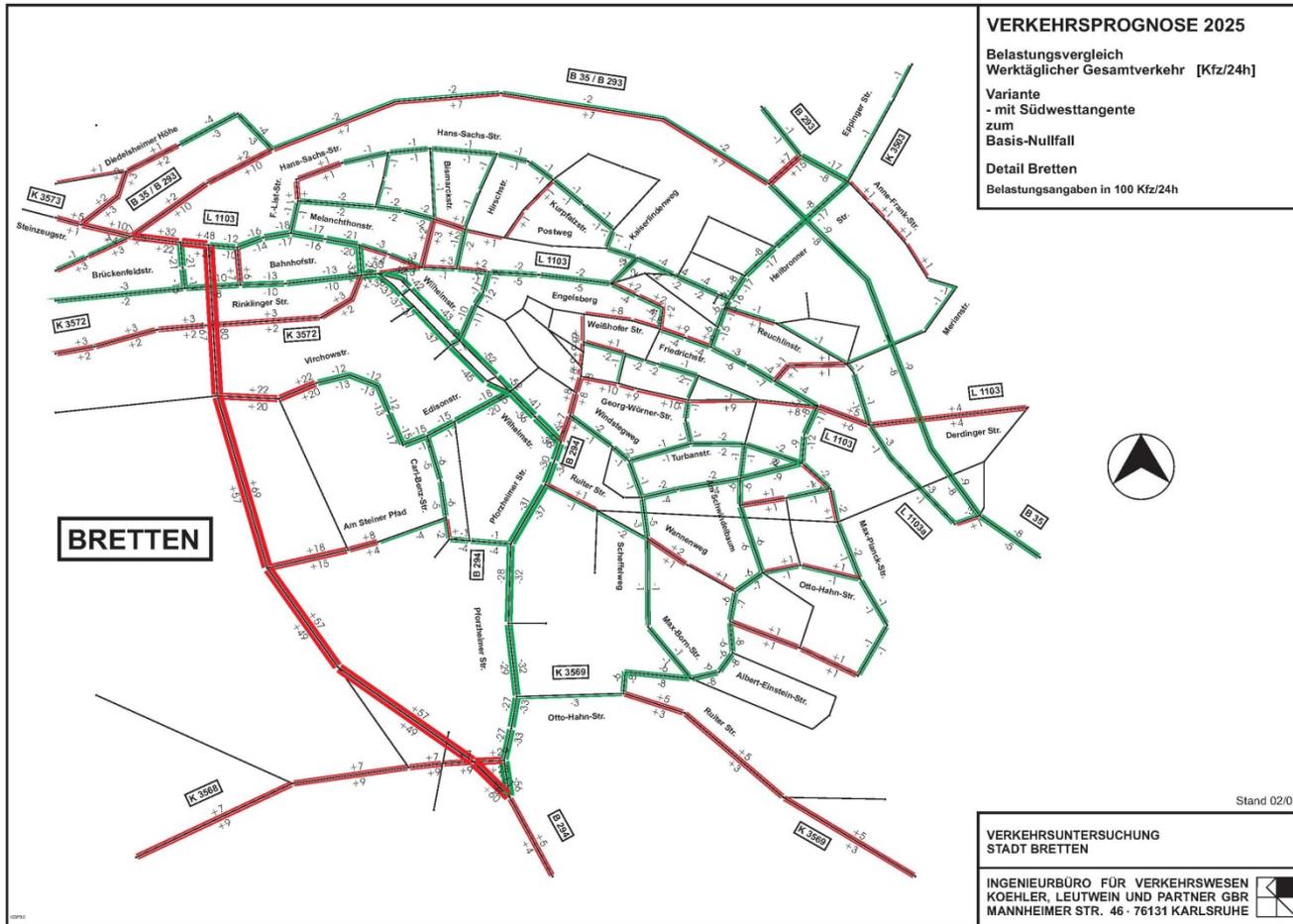
Prognose 2025 bei Umsetzung einer Südumfahrung

Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



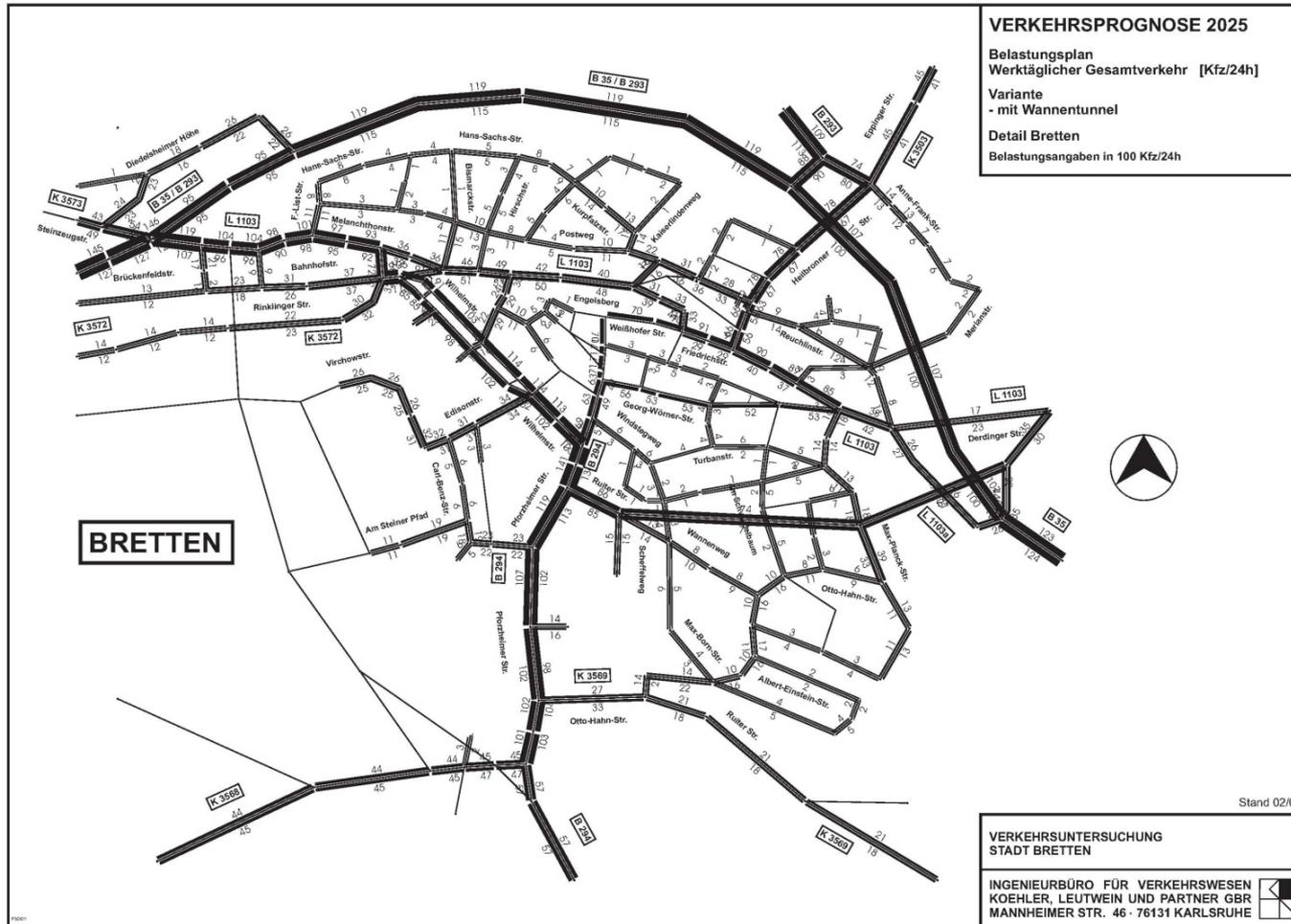
Prognose 2025 bei Umsetzung einer Westtangente

Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



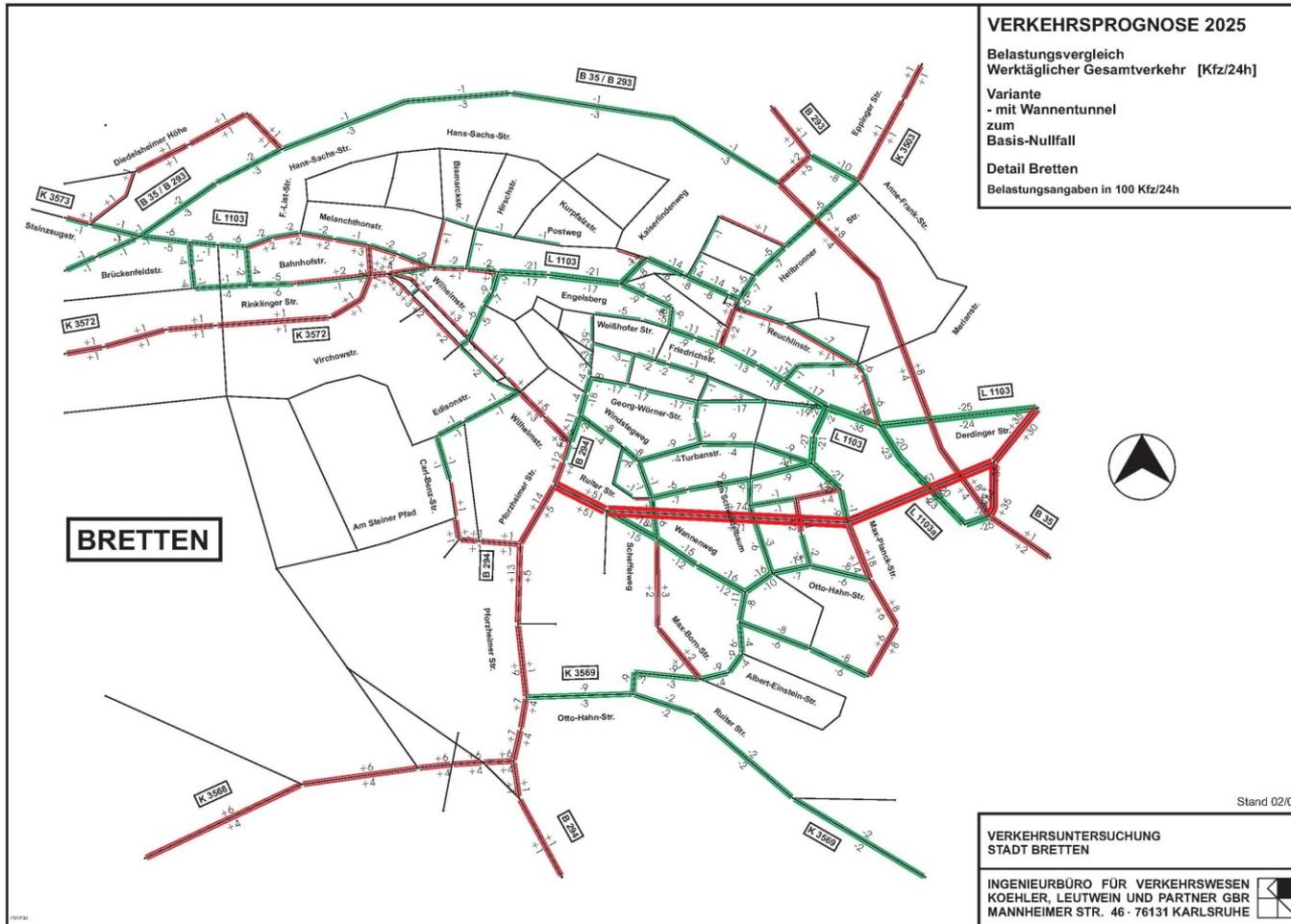
Prognose 2025 bei Umsetzung einer Westtangente

Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



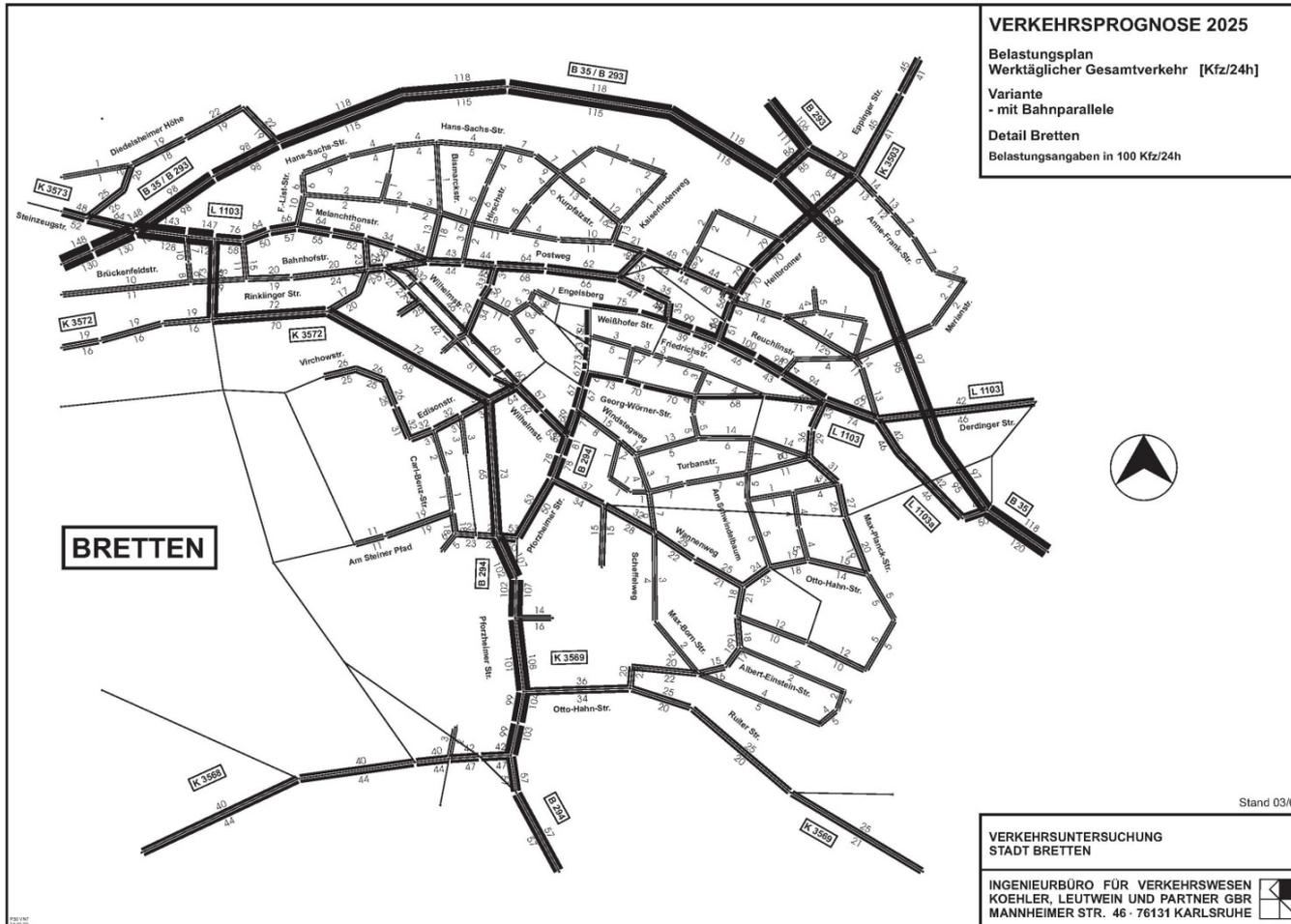
Prognose 2025 bei Umsetzung des Wannentunnels

Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



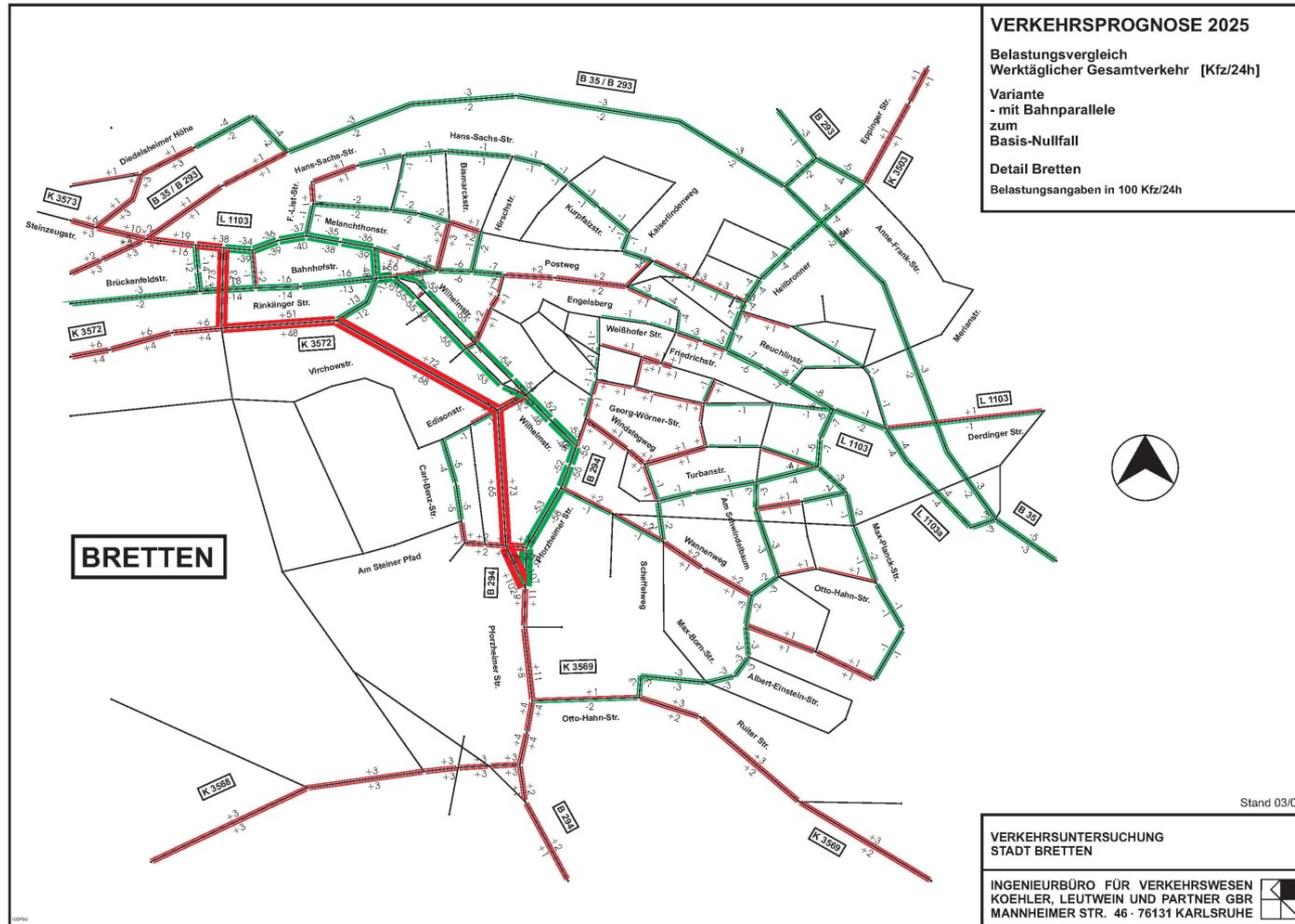
Prognose 2025 bei Umsetzung des Wannentunnels

Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



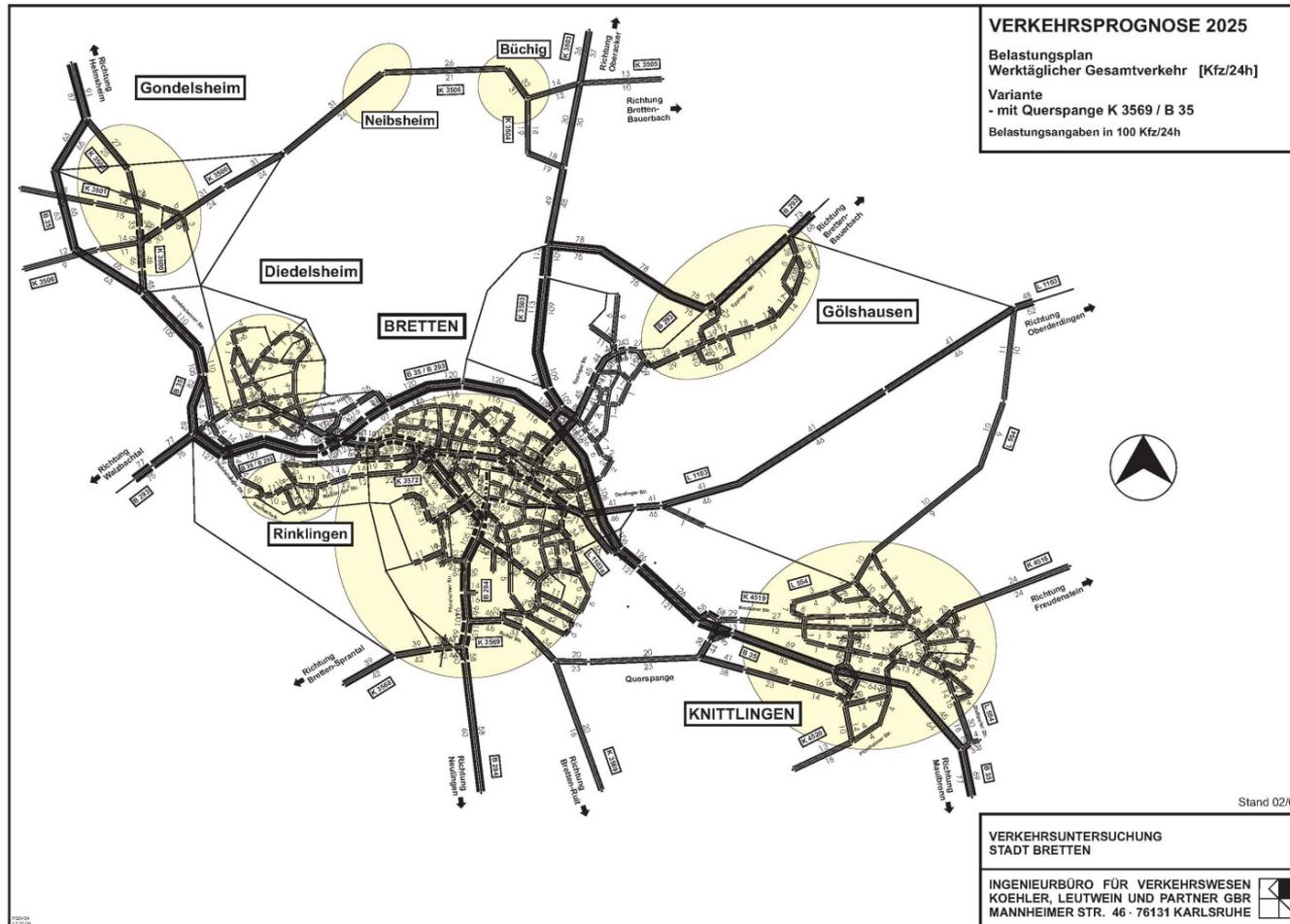
Prognose 2025 bei Umsetzung der Bahnparallelen

Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



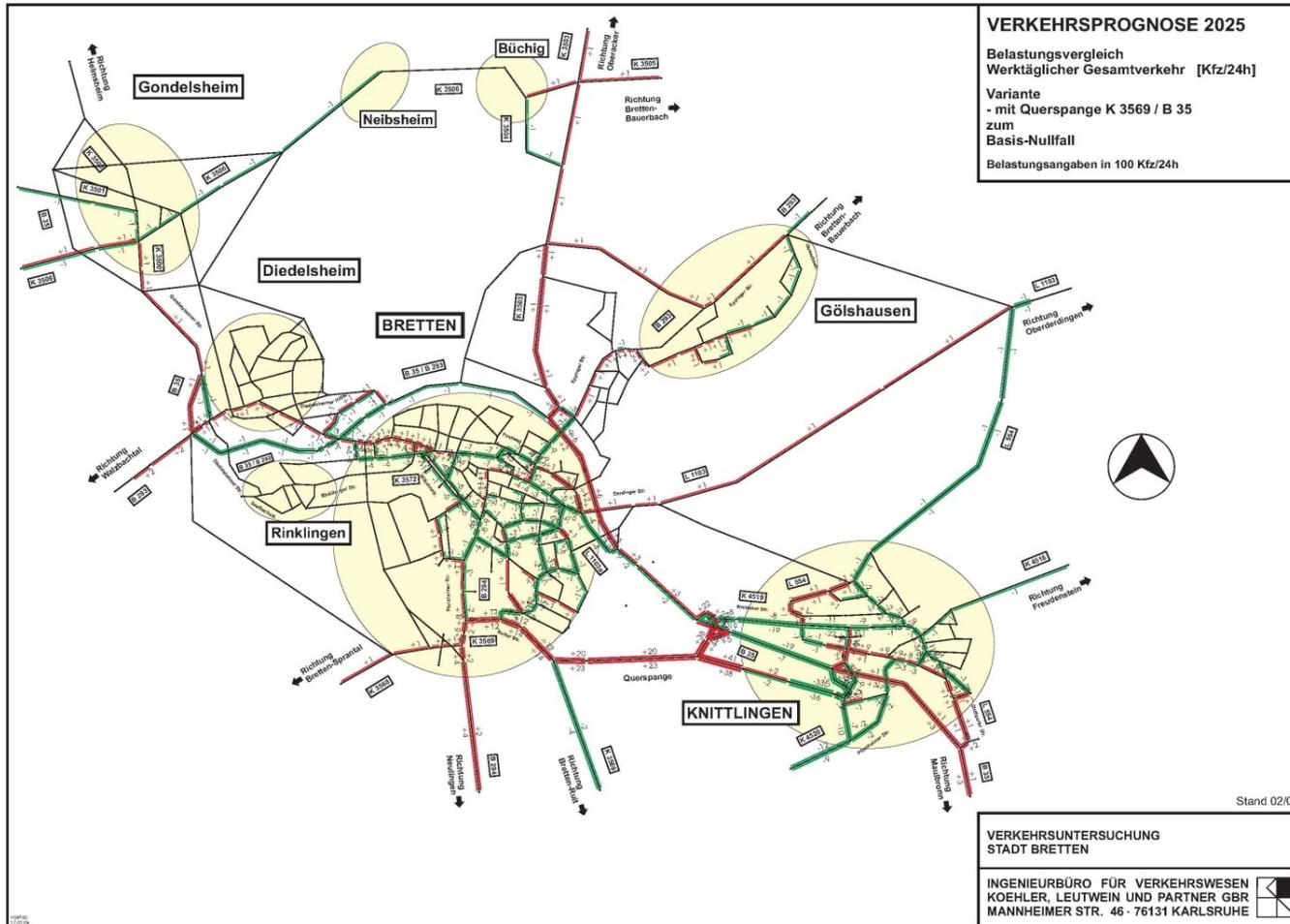
Prognose 2025 bei Umsetzung der Bahnparallelen

Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)



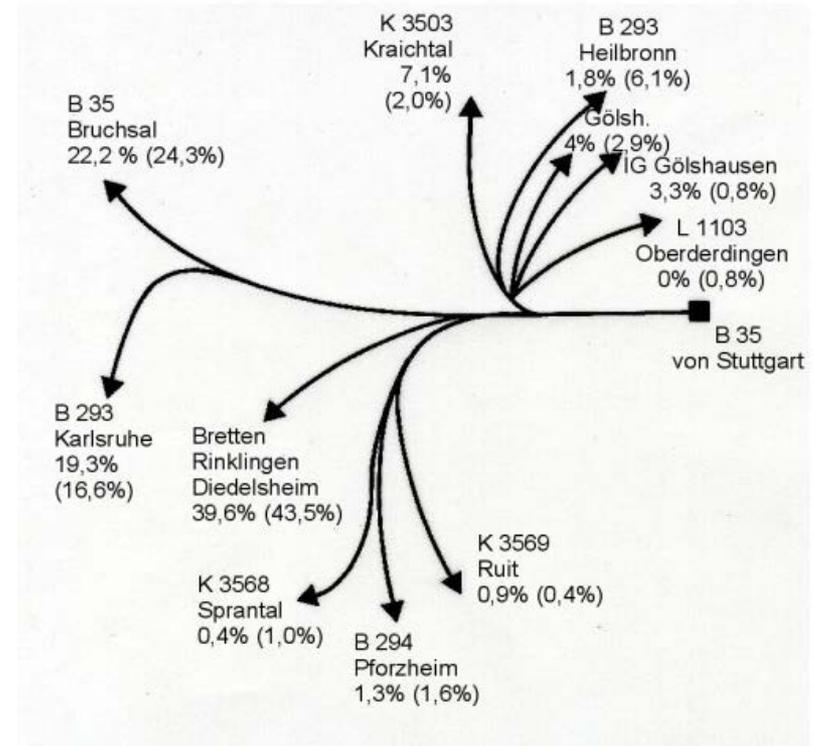
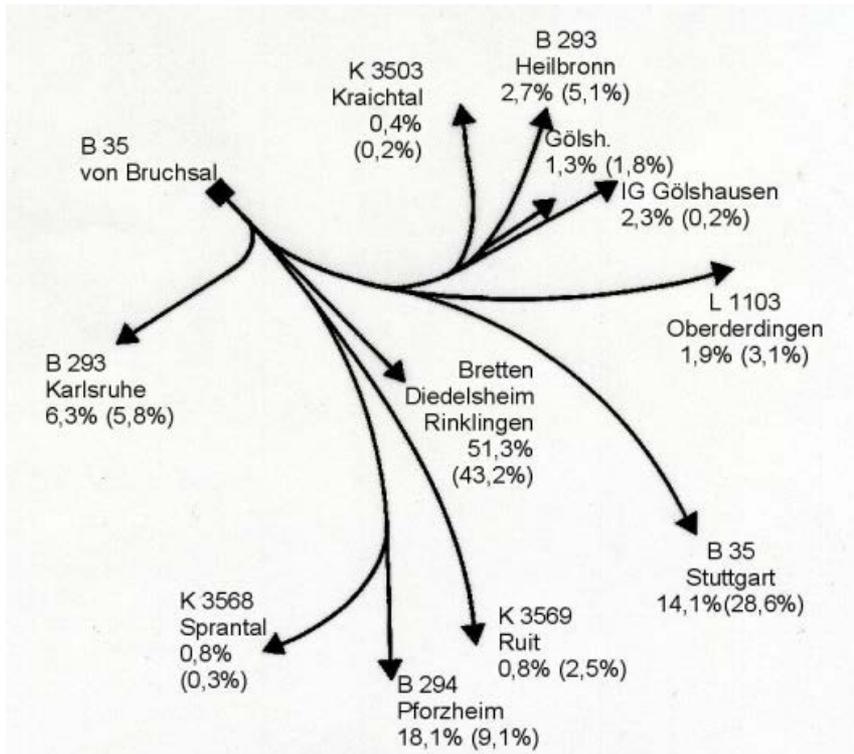
Prognose 2025 bei Umsetzung der B 294 Südostumgehung

Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten (Be- und Entlastungswirkungen)

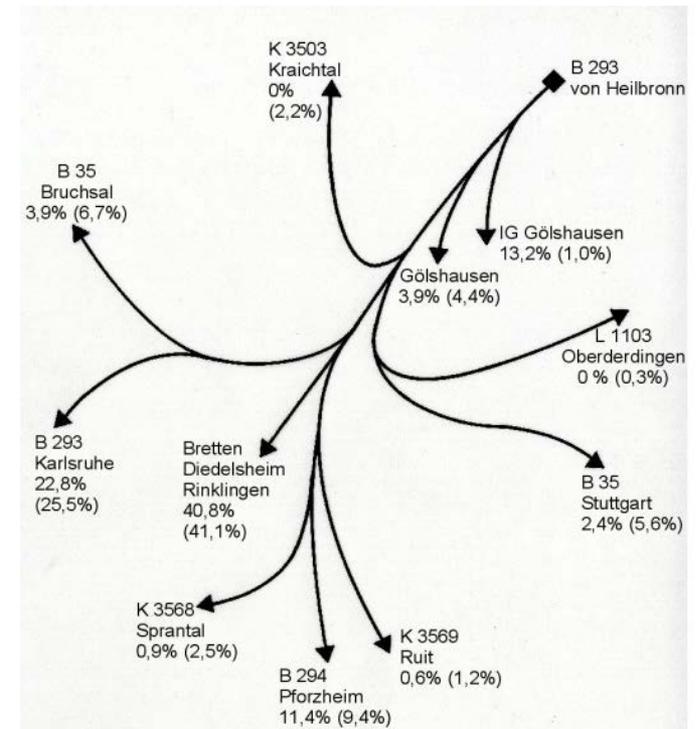
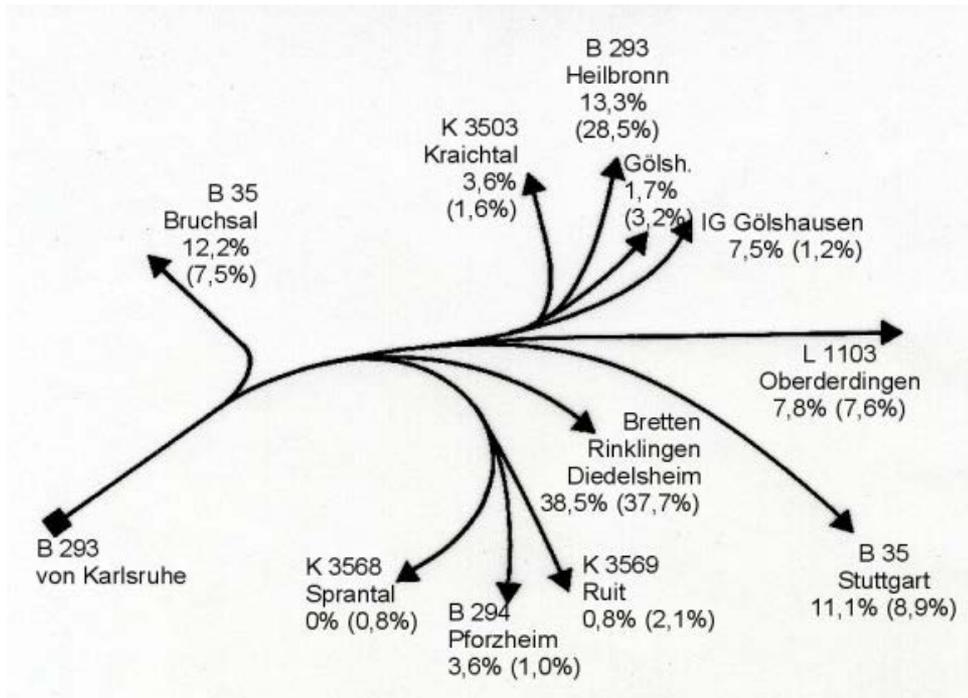


Prognose 2025 bei Umsetzung der B 294 Südostumgehung

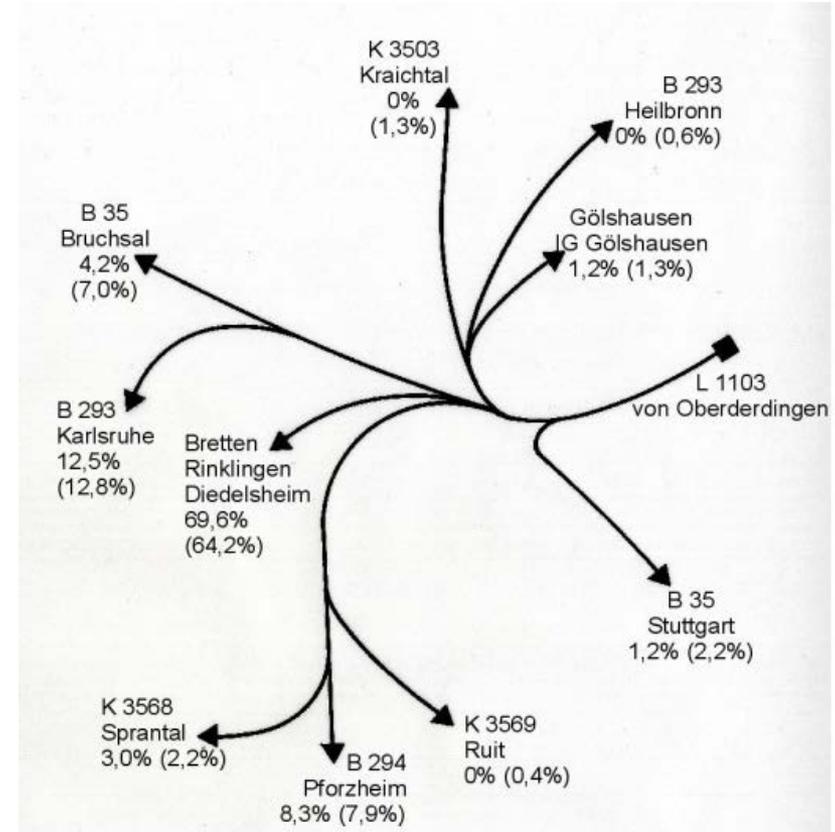
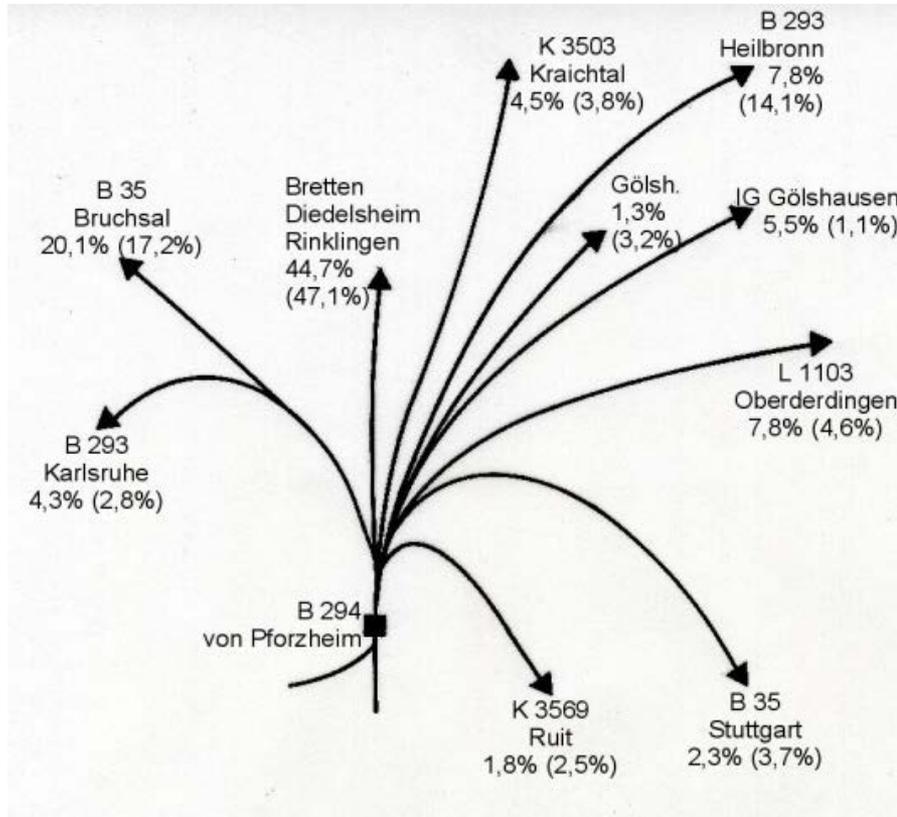
Verkehrsuntersuchungen zu den Zielen



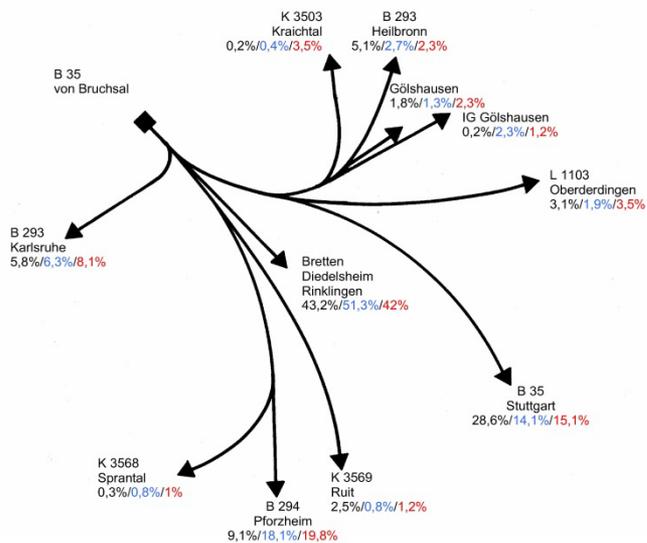
Verkehrsuntersuchungen zu den Zielen



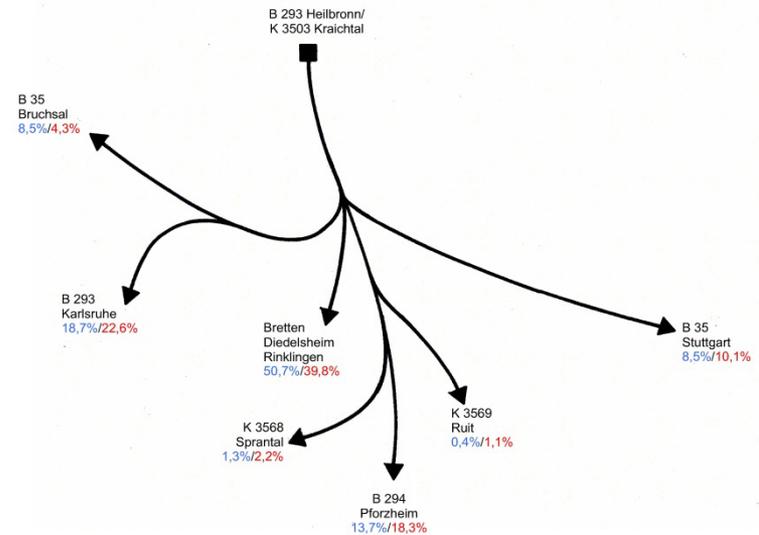
Verkehrsuntersuchungen zu den Zielen



Verkehrsuntersuchungen zu den Zielen

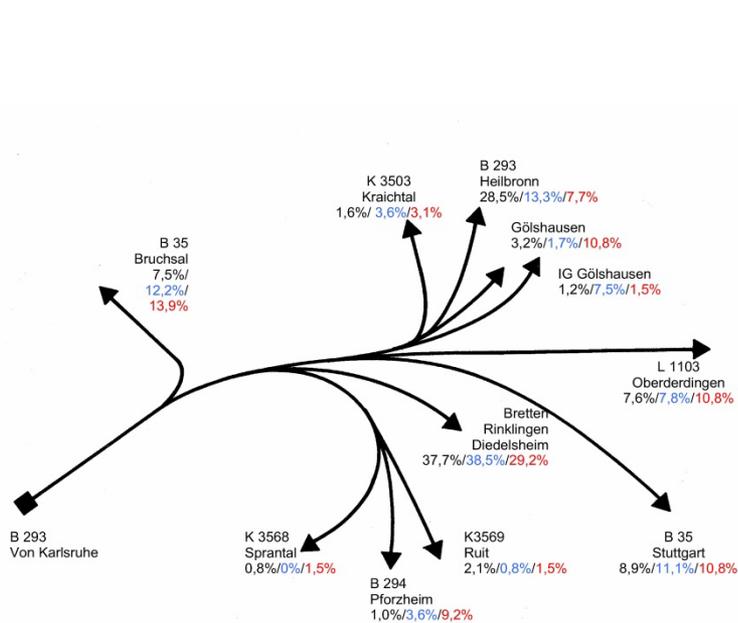


Ziele und Verkehrsanteile des über die B 35 aus Richtung Bruchsal Einströmenden Verkehrs 1986/2003/2008

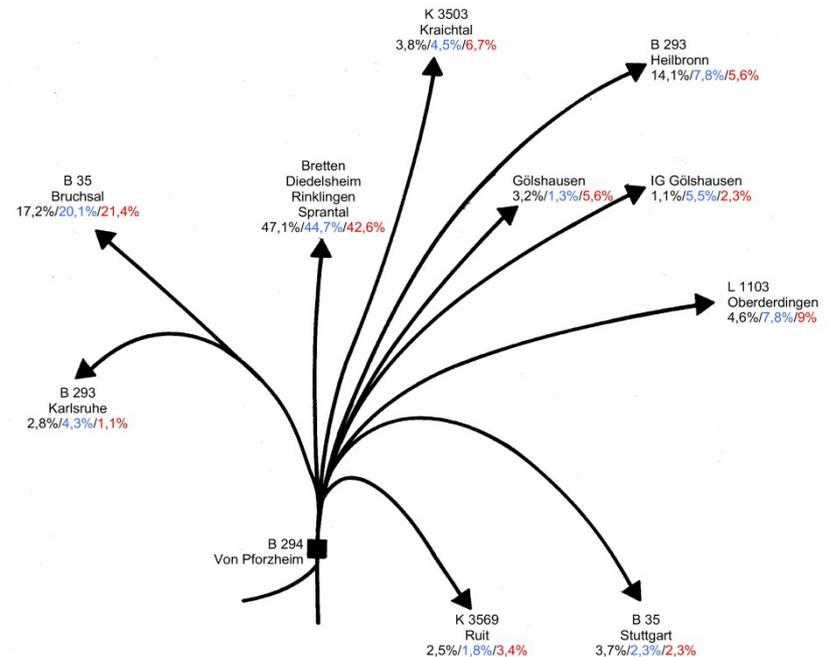


Ziele und Verkehrsanteile des über die B 35 aus Richtung Heilbronn/Kraichtal Einströmenden Verkehrs 2003/2008

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

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

Verkehrssituation auf der Wilhelmstraße

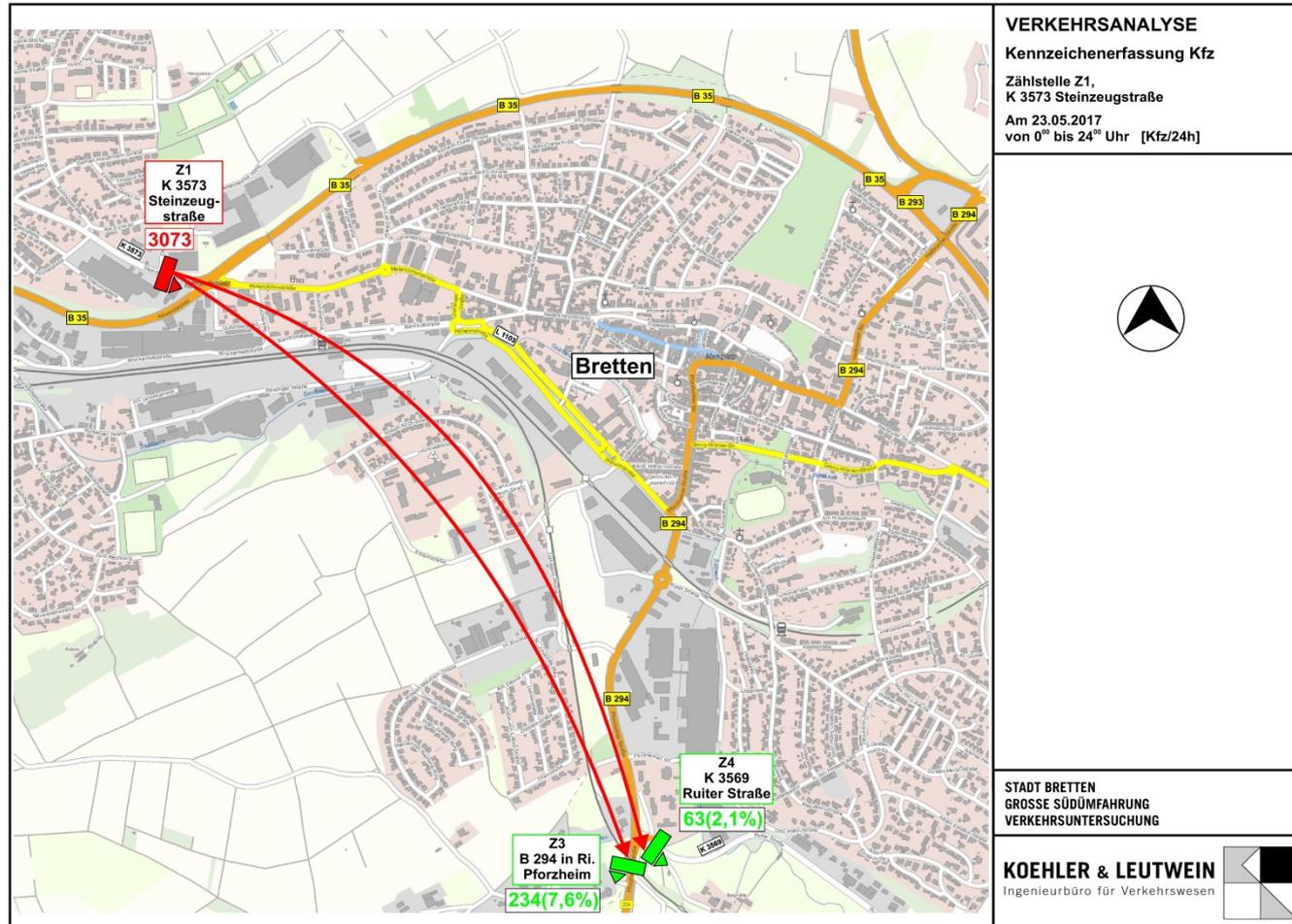
- **B 294 (früher 1103), Höhe Berufsschulen**

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

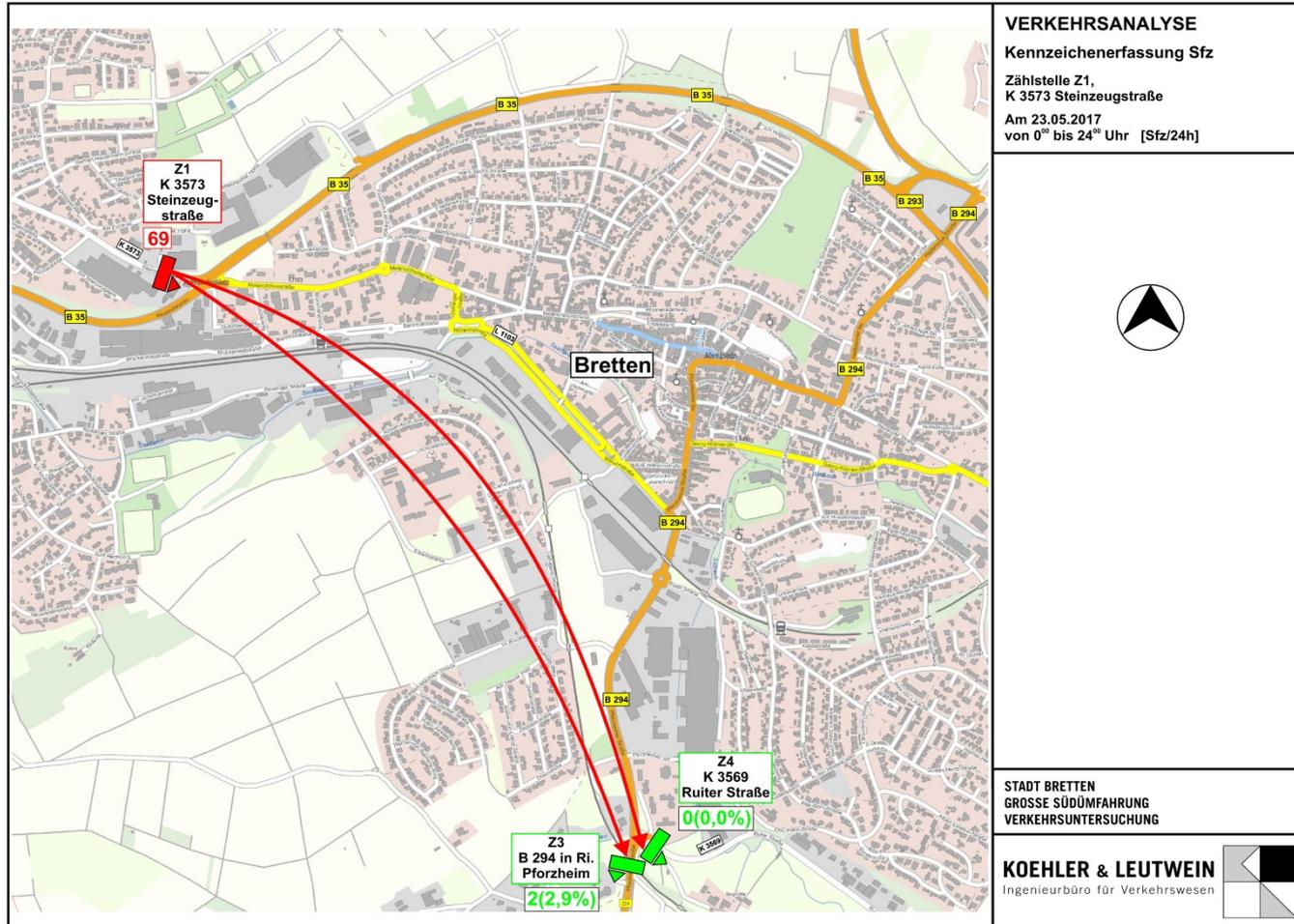
- davon Schwerverkehr

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

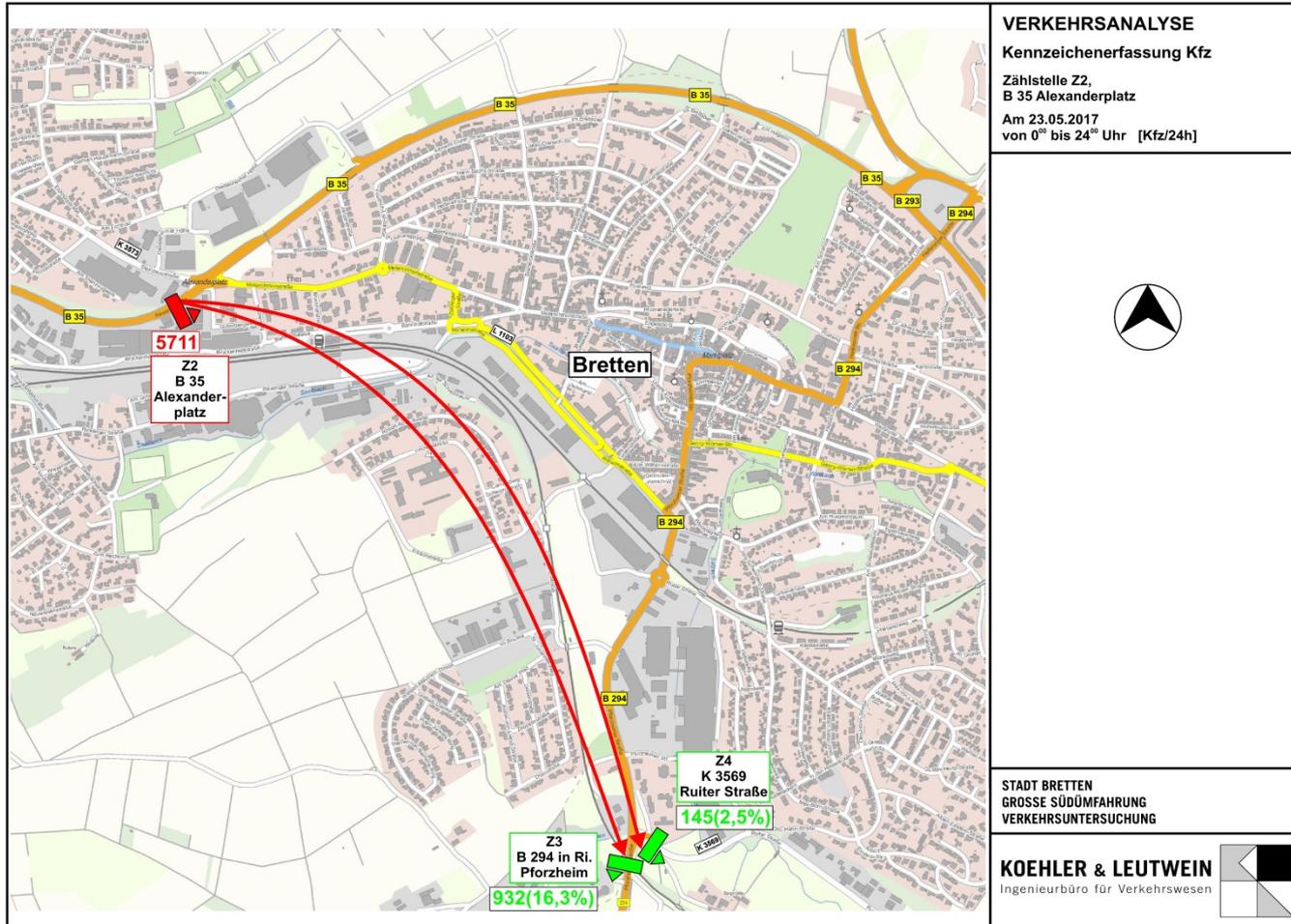
Aktuelle B 294 Durchgangsverkehrsanteile auf der Relation Pforzheim, Sprantal, Ruit – Bruchsal/Karlsruhe



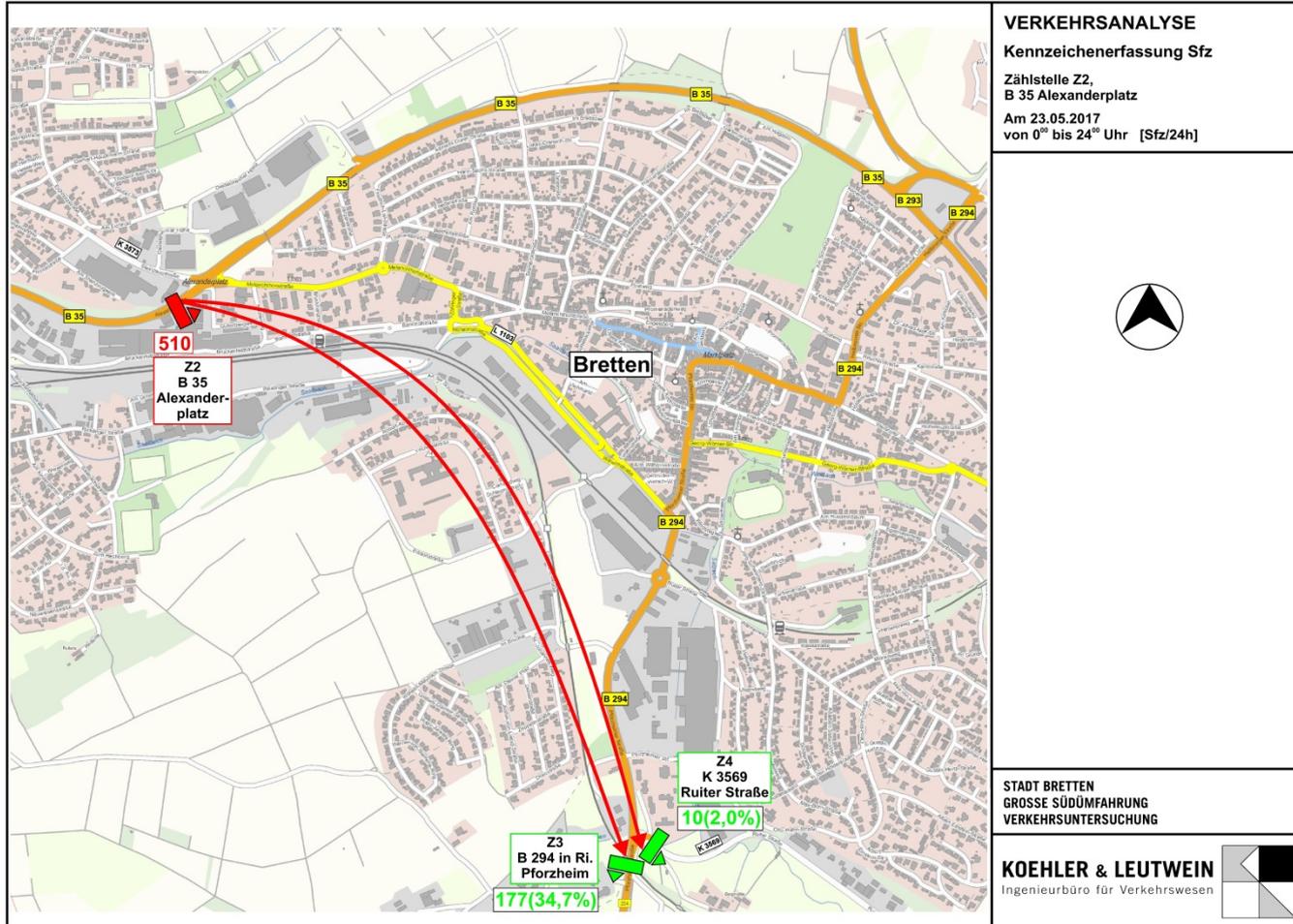
Aktuelle B 294 Durchgangsverkehrersanteile auf der Relation Pforzheim, Sprantal, Ruit – Bruchsal/Karlsruhe



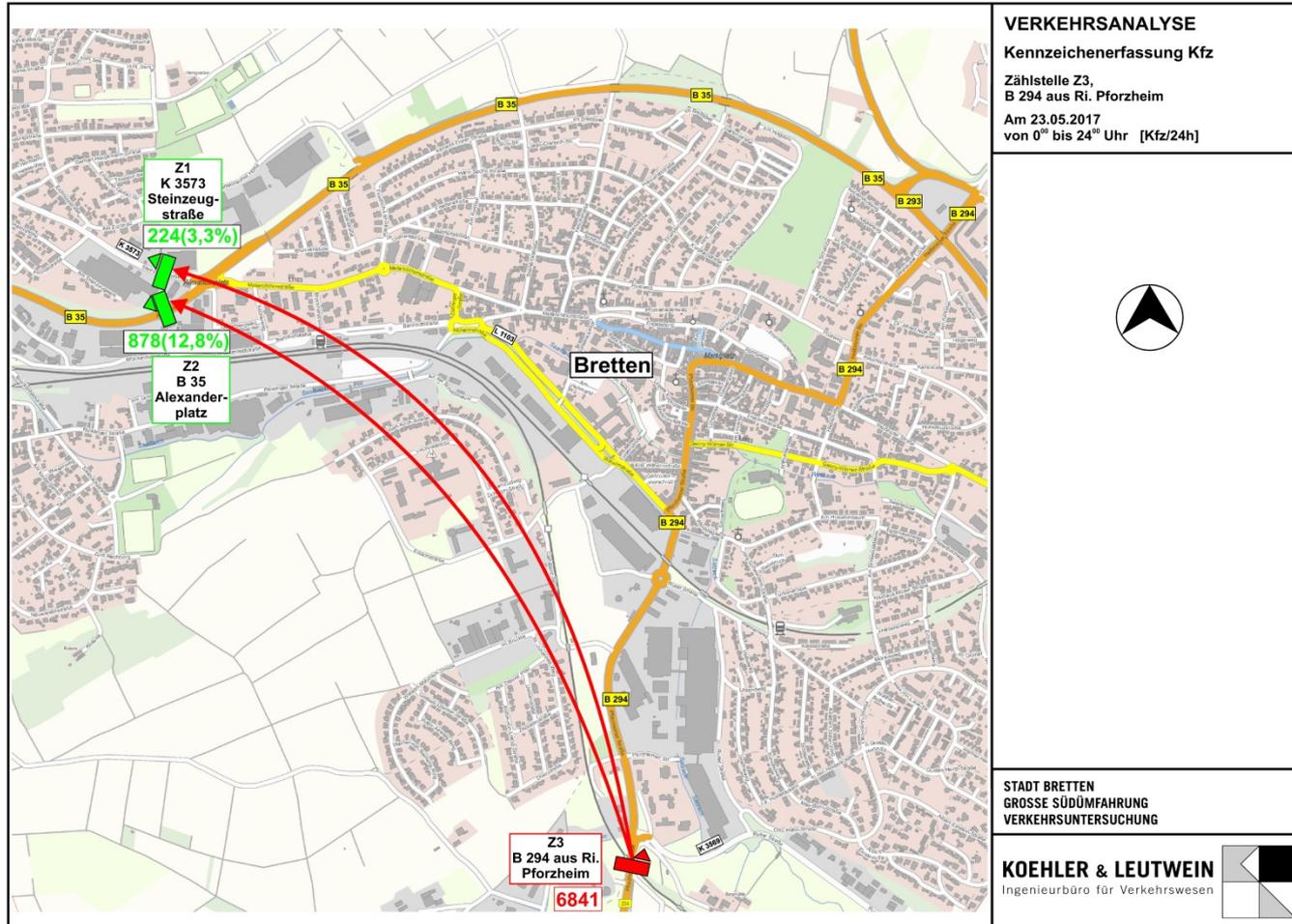
Aktuelle B 294 Durchgangsverkehrersanteile auf der Relation Pforzheim, Sprantal, Ruit – Bruchsal/Karlsruhe



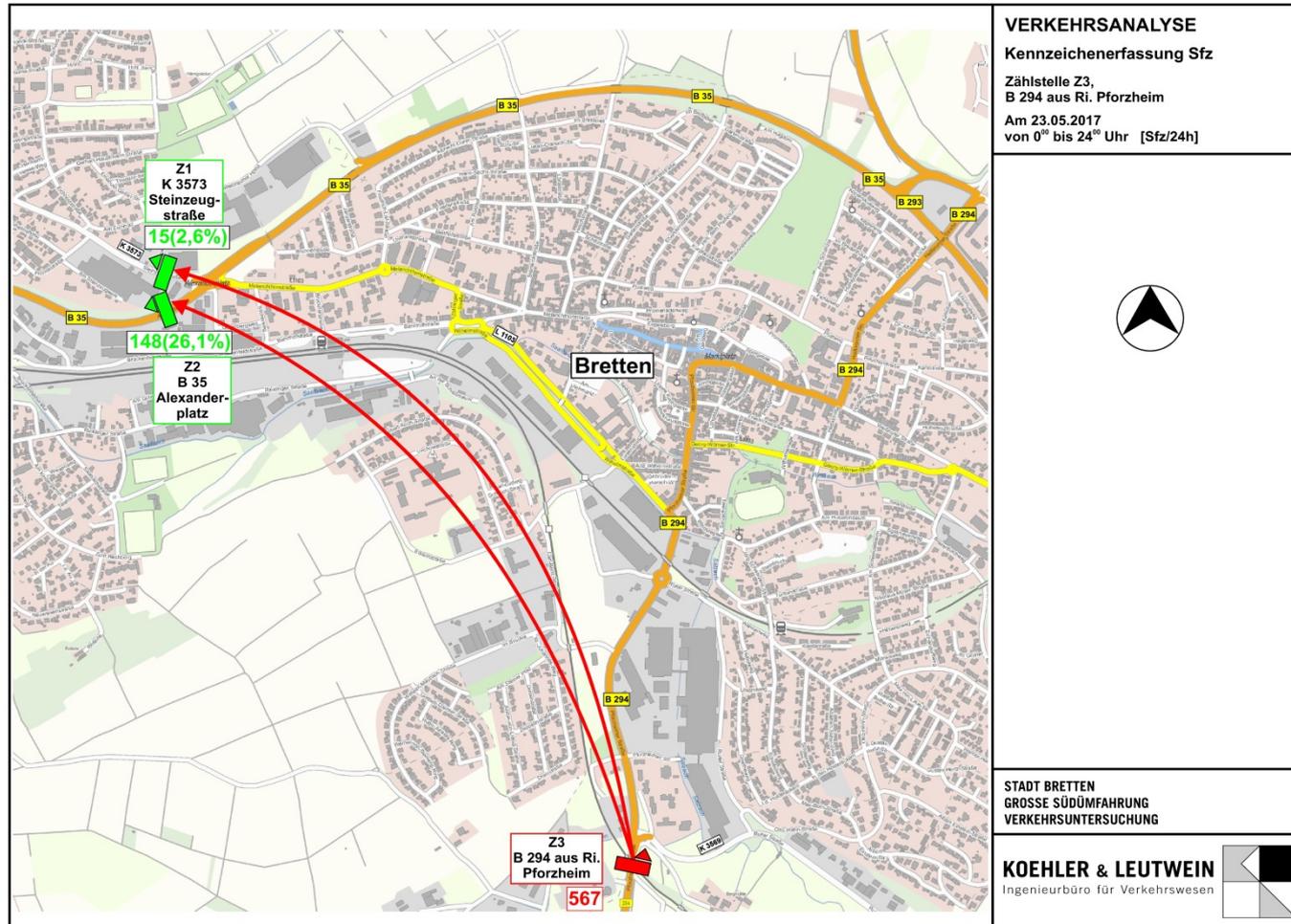
Aktuelle B 294 Durchgangsverkehrersanteile auf der Relation Pforzheim, Sprantal, Ruit – Bruchsal/Karlsruhe



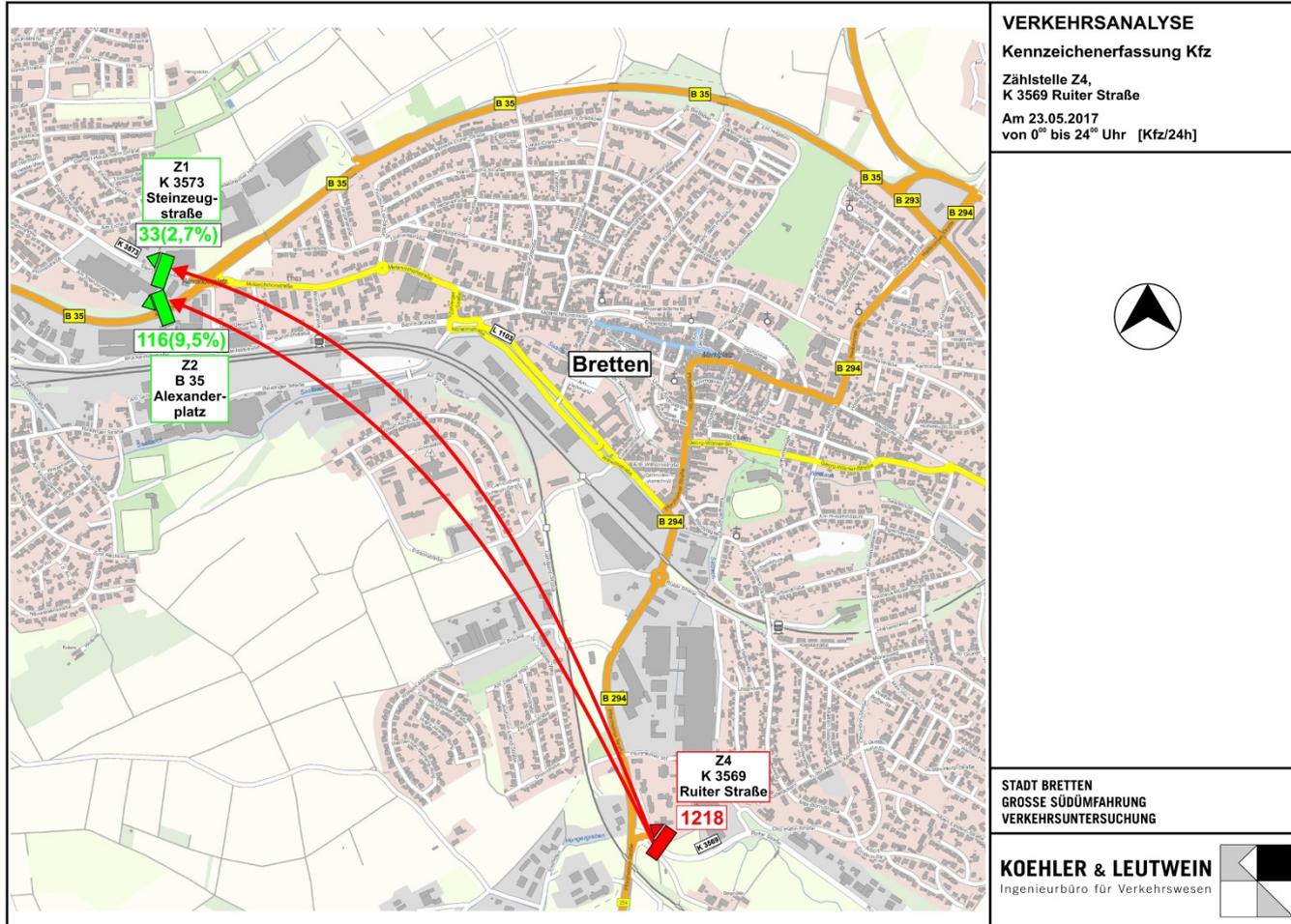
Aktuelle B 294 Durchgangsverkehranteile auf der Relation Pforzheim, Sprantal, Ruit – Bruchsal/Karlsruhe



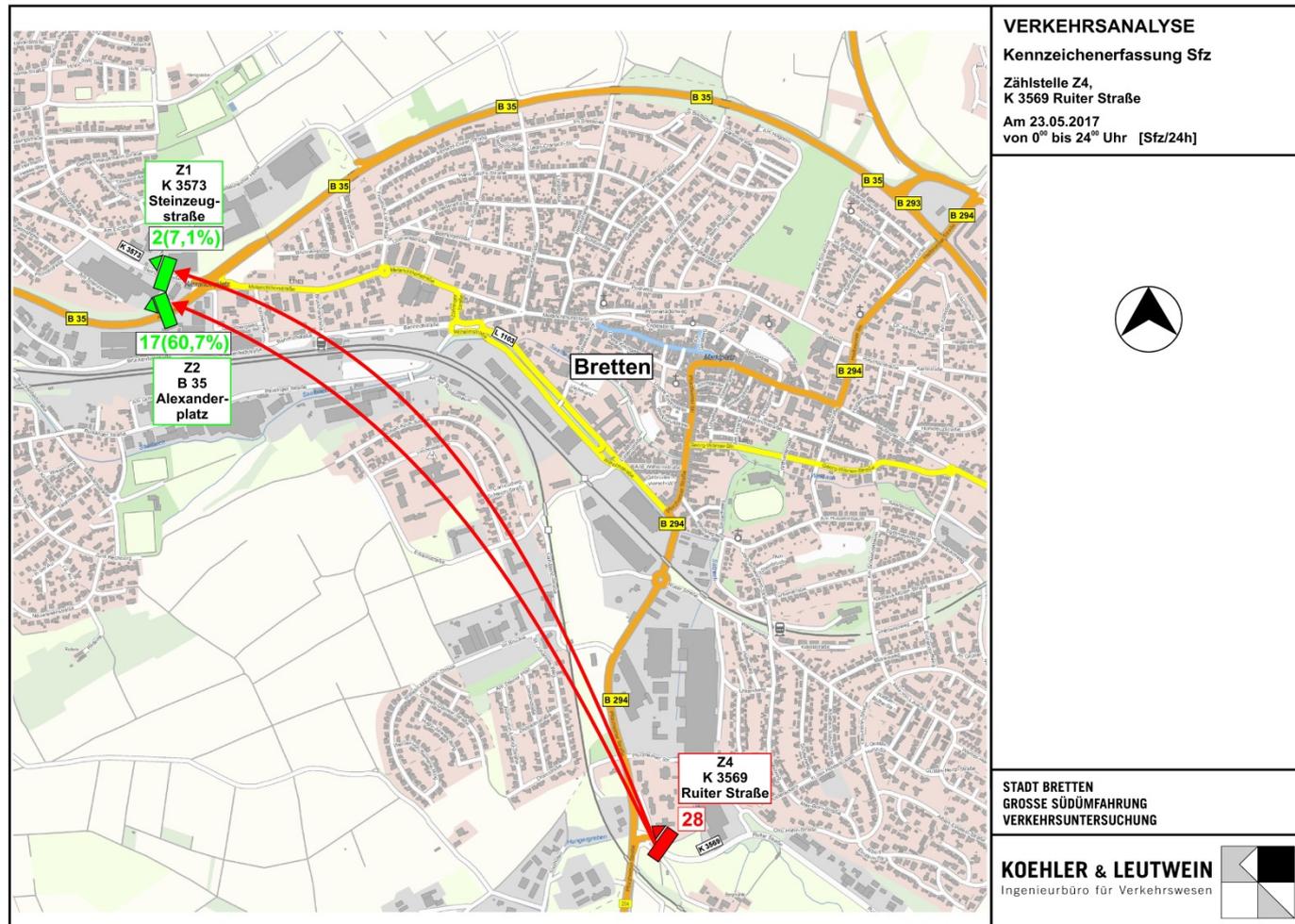
Aktuelle B 294 Durchgangsverkehranteile auf der Relation Pforzheim, Sprantal, Ruit – Bruchsal/Karlsruhe



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



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

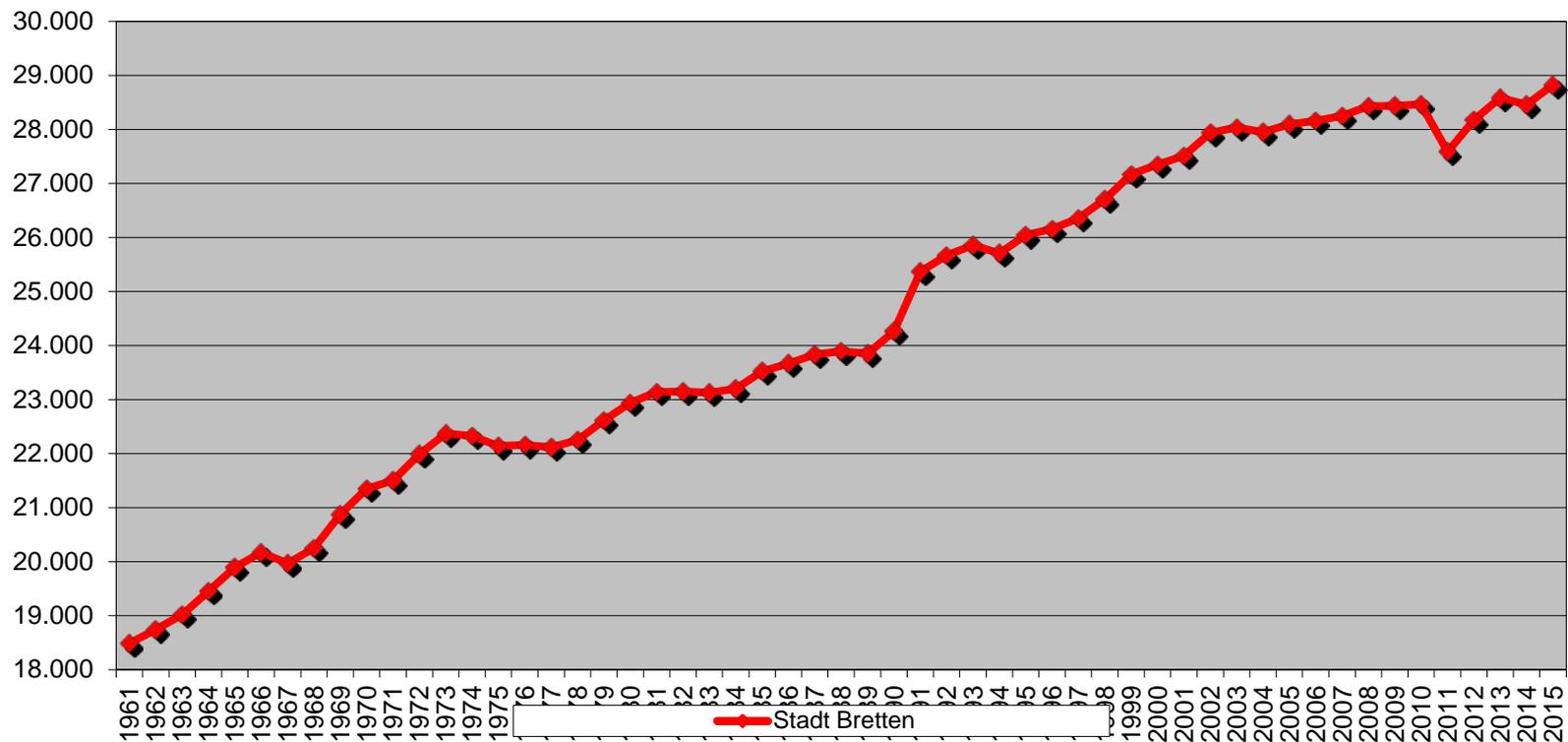


Durchgangsverkehrsanteile auf der Relation Bruchsal/Karlsruhe – Pforzheim/Sprantal und umgekehrt (2017)

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

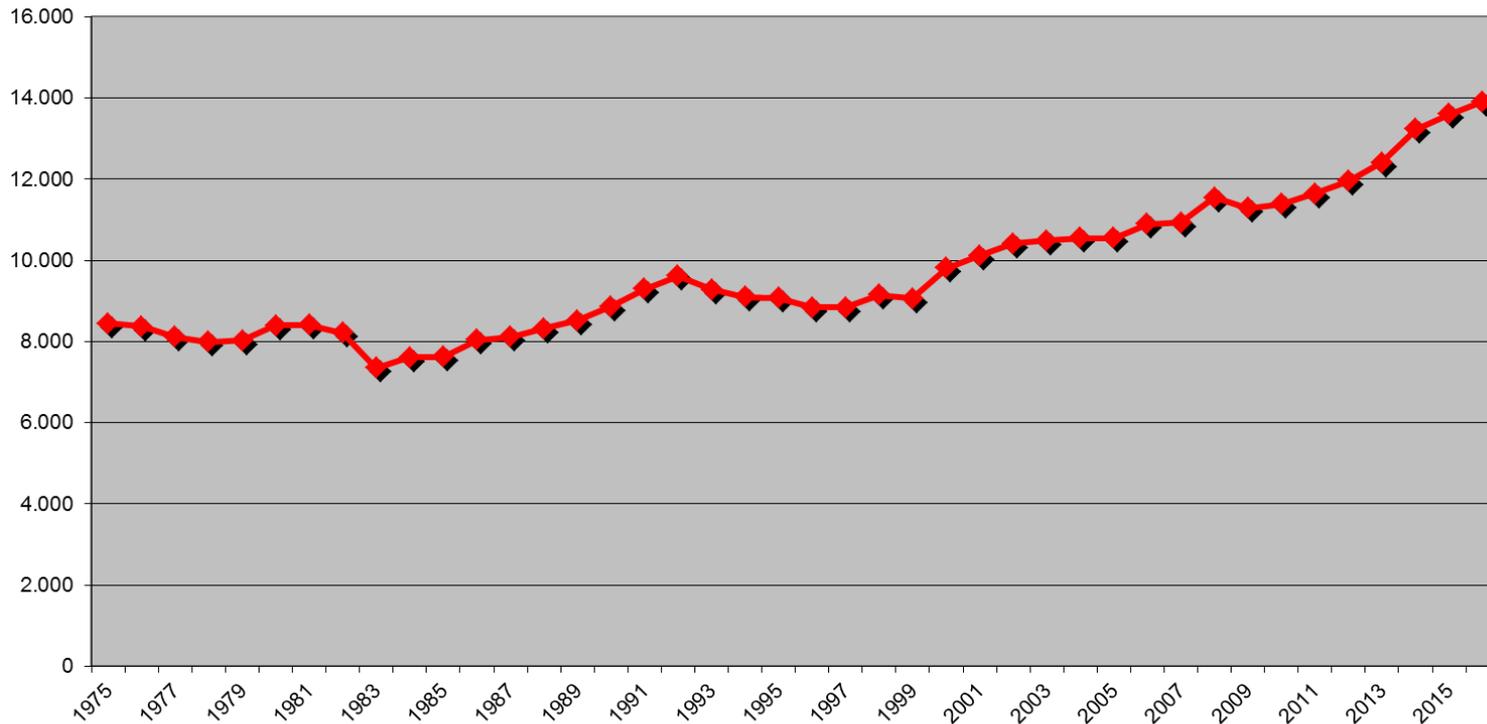
Weitere Daten und Fakten zur Verkehrsentwicklung

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

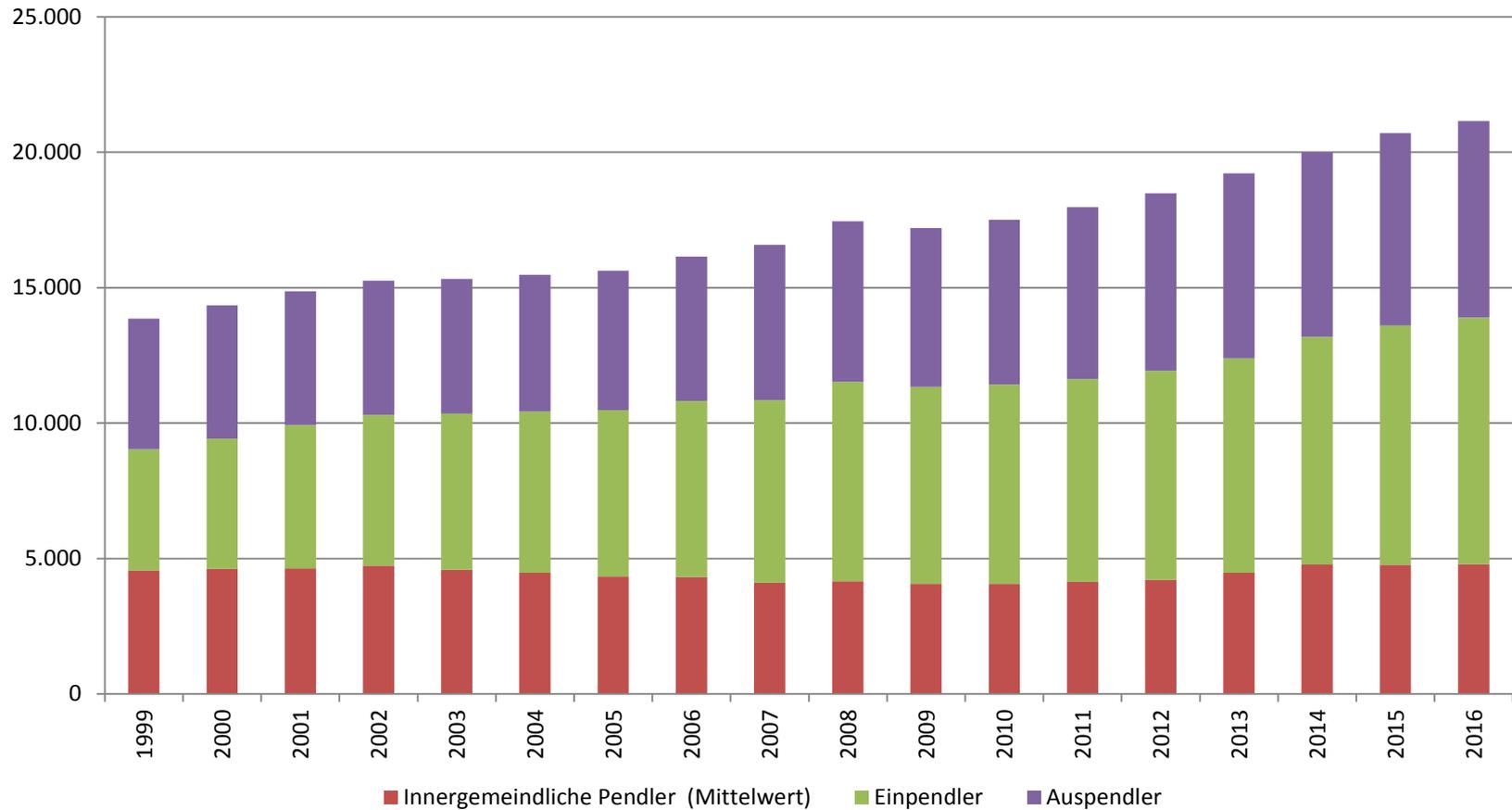
Stagnation der Binnenpendler

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

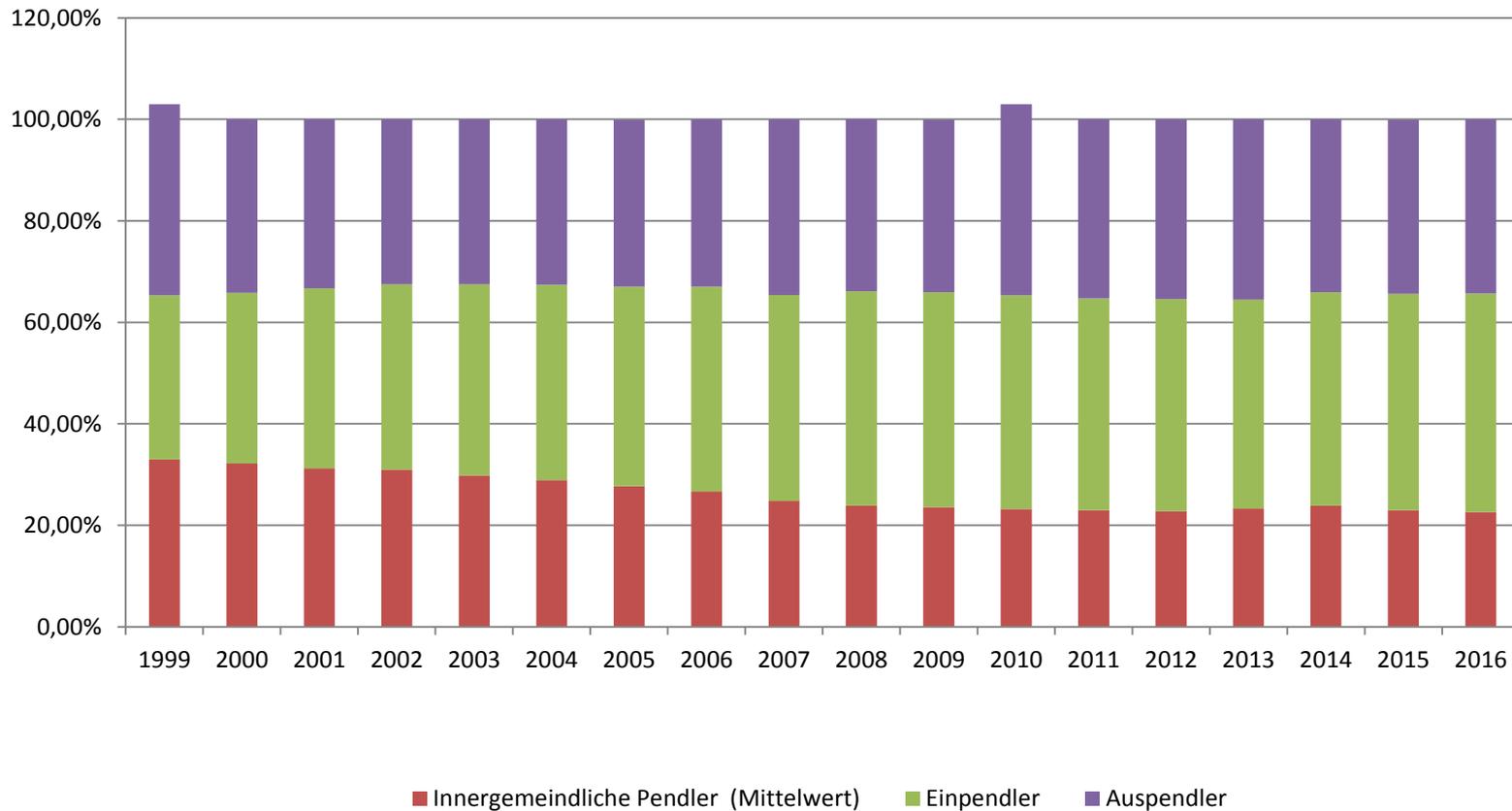
1999: ca 33 %

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 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.