



Projekt: VU Heidelberg

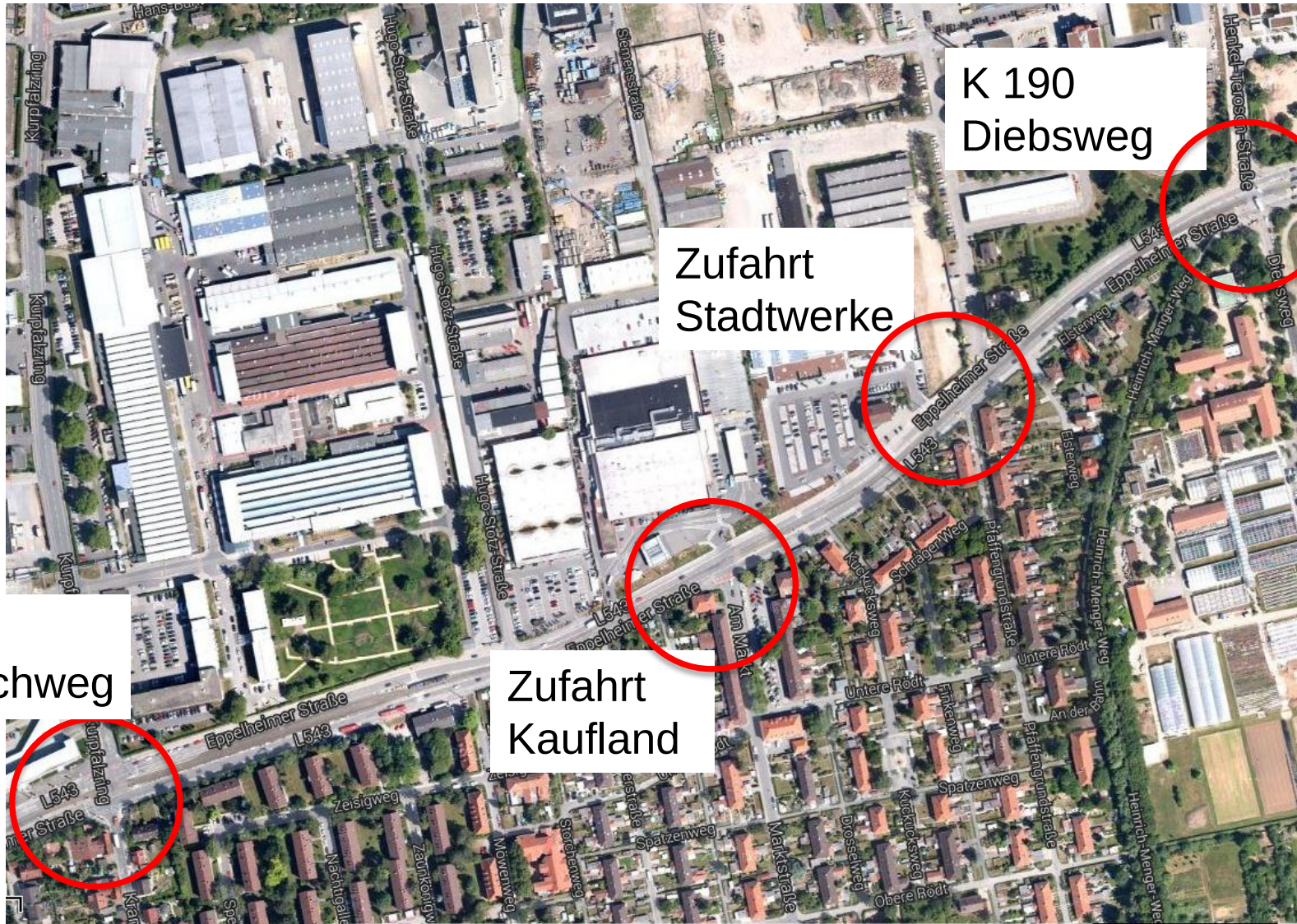
Gleisumbau in der Eppelheimer Straße

Gliederung

1. Übersicht und Aufgabenstellung
2. Verkehrsbelastungen Bestand
3. Einzelbetrachtung der untersuchten Knotenpunkte
4. Verkehrsbelastungen Prognose



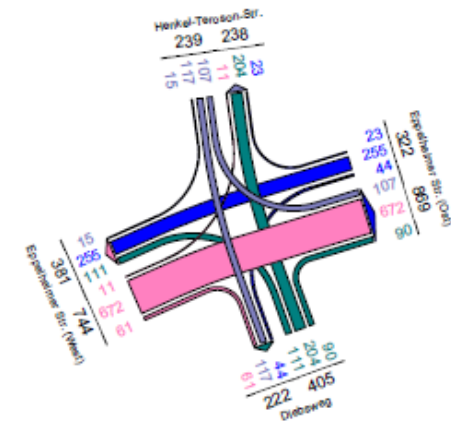
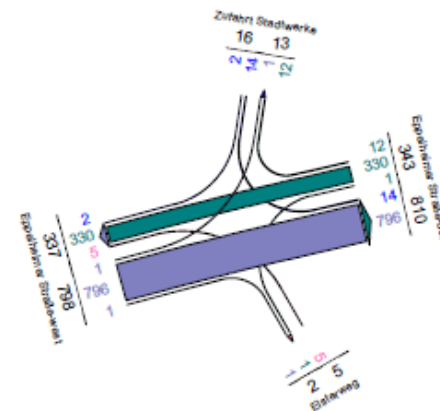
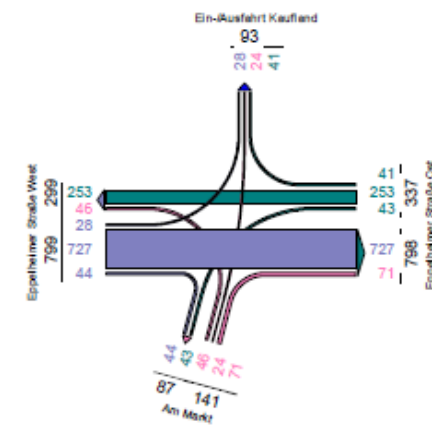
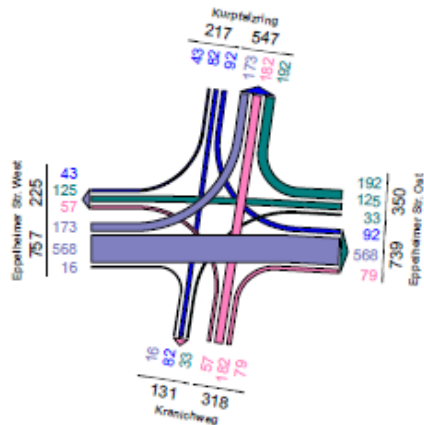
Übersicht Untersuchungsgebiet



Verkehrsbelastungen: Grundlagen

Strombelastungspläne im Streckenzug Eppelheimer Straße

Bestand 2013 vormittägliche Spitzenstunde [Kfz/h]



2013_06_12_Morgenspitzenstunde [Kfz/h] 7:30-8:30

2013_06_13_Morgenspitzenstunde [Kfz/h] 7:30-8:30

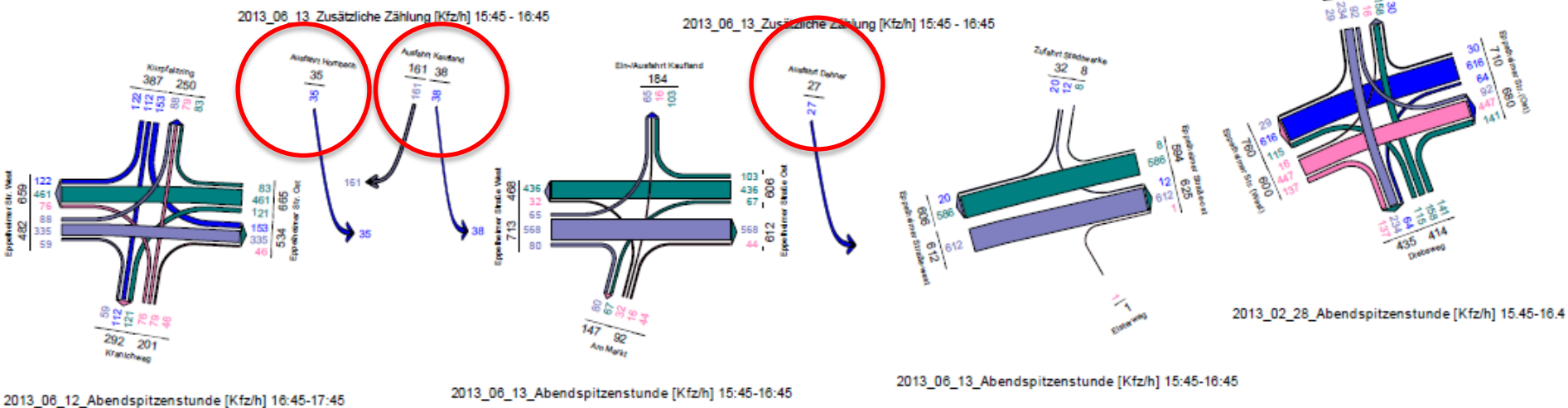
2013_06_13_Morgenspitzenstunde [Kfz/h] 7:30-8:30

2013_02_28_Morgenspitzenstunde [Kfz/h] 7:30-8:30

Verkehrsbelastungen: Grundlagen

Strombelastungspläne im Streckenzug Eppelheimer Straße

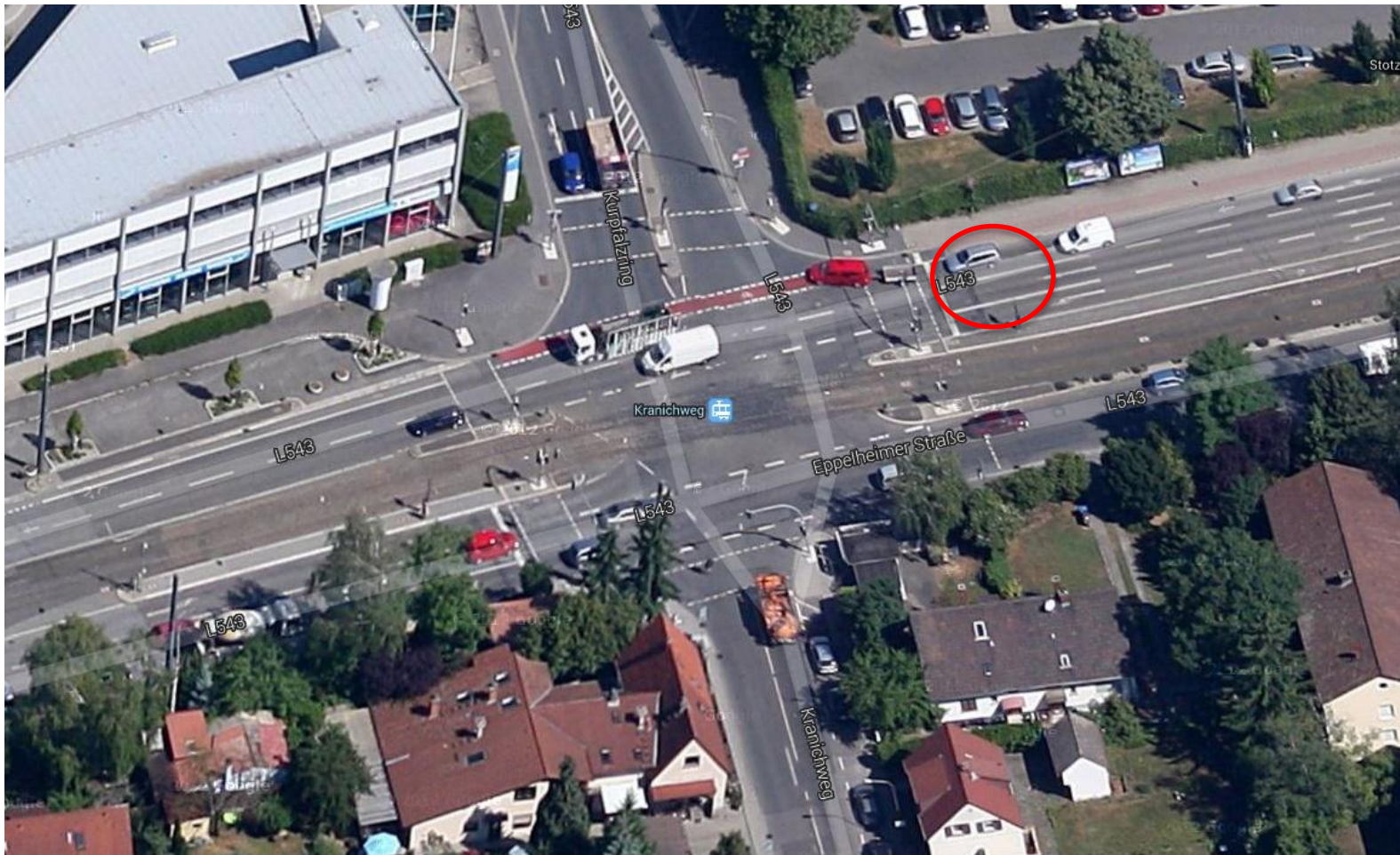
Bestand 2013 nachmittägliche Spitzenstunde [Kfz/h]



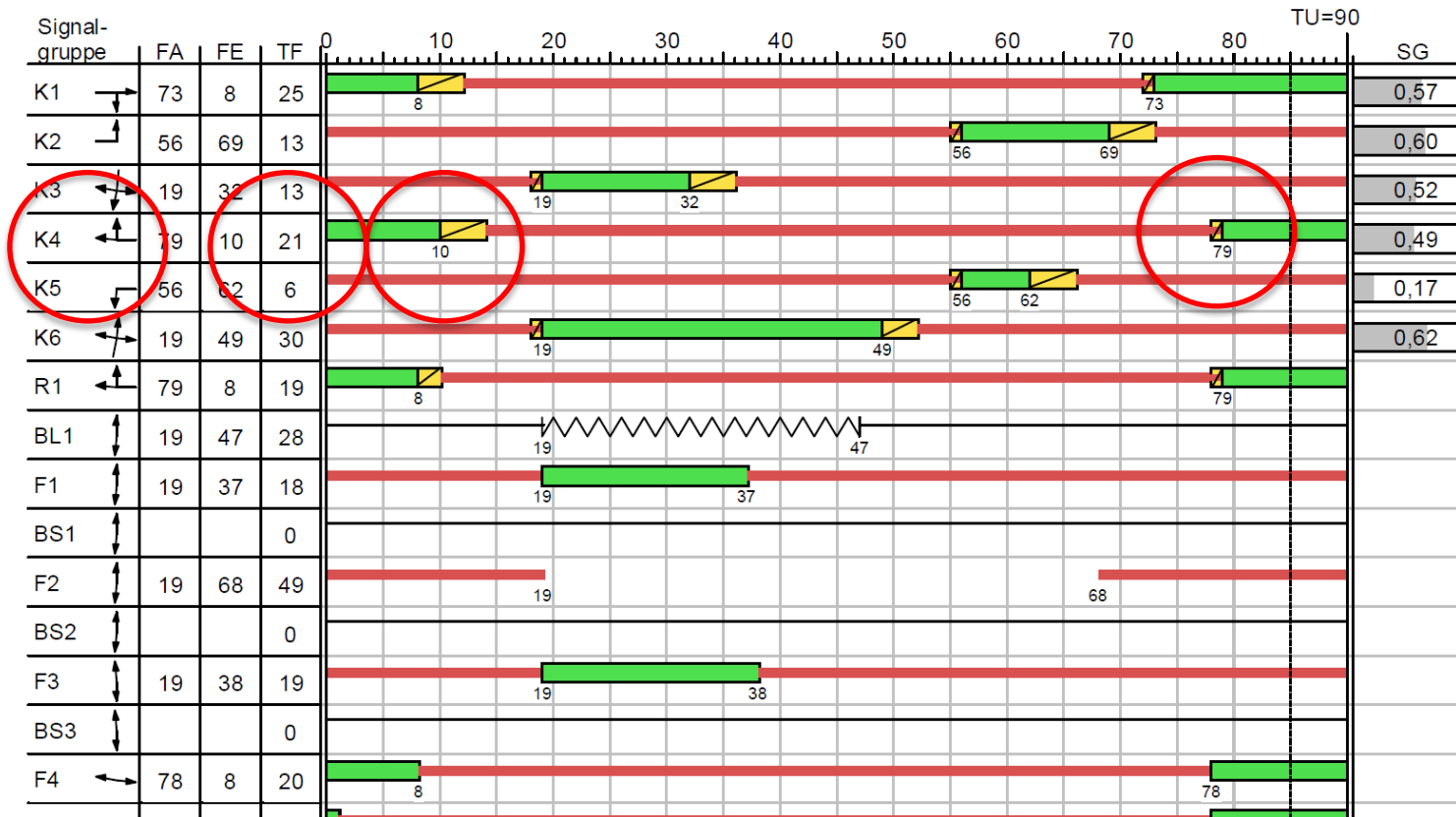
- „Wender“ an der Ausfahrt Dehner
- „Wender“ an der Ausfahrt Kaufland
- „Wender“ an der Ausfahrt Hornbach



Bestand Eppelheimer Straße / Kranichweg



Signalzeitenplan (Festzeitprogramm)



HBS-Bewertung K192 Kranichweg; Bestand

Bewertung nach dem Handbuch für die Bemessung von
Straßenverkehrsanlagen (HBS)

Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	t _f [s]	f	t _s [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q _s [Fz/h]	t _g [s/Fz]	n _c [Fz]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	n _H [Fz]	h [%]	S [%]	N _{RE} [Fz]	N _{RE} [m]	w [s]	QSV
1	1		K3	13	0,14	77	125	3,1	1661	2,17	6,00	240	0,52	0	3	96,0	90,0	5	30	35,62	C
	2		K3	13	0,14	77	92	2,3	1744	2,06	5,90	236	0,39	0	2	87,0	90,0	4	24	35,52	C
2	2		K4	21	0,23	69	192	4,8	1663	2,16	9,70	388	0,49	0	4	83,3	90,0	6	36	29,90	B
	3		K4	21	0,23	69	125	3,1	2000	1,80	11,68	467	0,27	0	3	96,0	90,0	5	30	28,21	B
	4																			39,64	C
3	1																			26,94	B
4	3																			36,06	C
	2																			27,88	B
	1																			27,87	B
Knotenpunktss																					
Gewichtete Mitt																					30,07

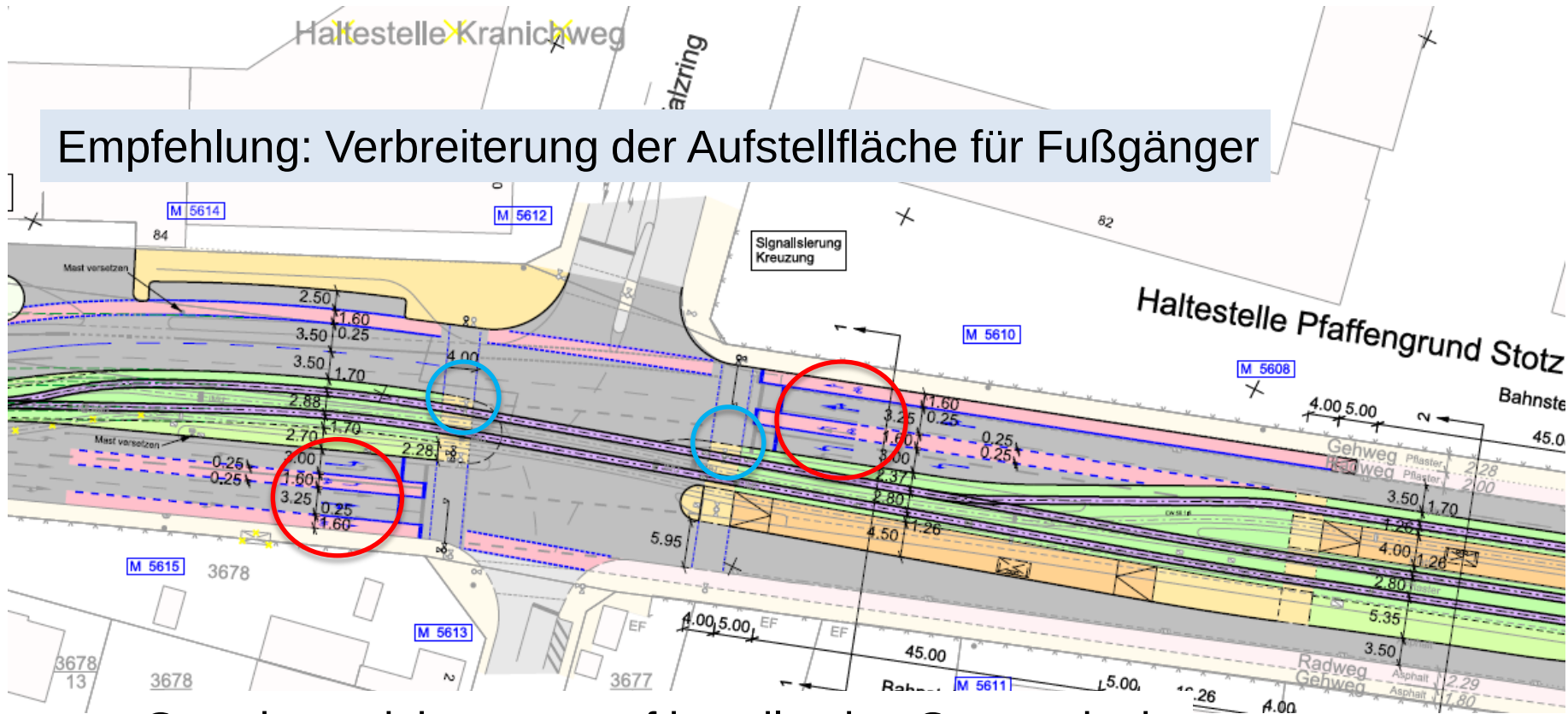
Qualitätsstufen des
Verkehrsablaufs

- A: <20s
- B: <35s
- C: <50s
- D: <70s
- E: <100s
- F: >100s



Planungsstand Eppelheimer Straße / Kranichweg

Empfehlung: Verbreiterung der Aufstellfläche für Fußgänger



- Geradeausrichtungen auf jeweils eine Spur reduziert
- Optimierung der Radwegeführung
- Neuorganisation der Straßenbahnhaltestellen



HBS-Bewertung K192 Kranichweg; Planung

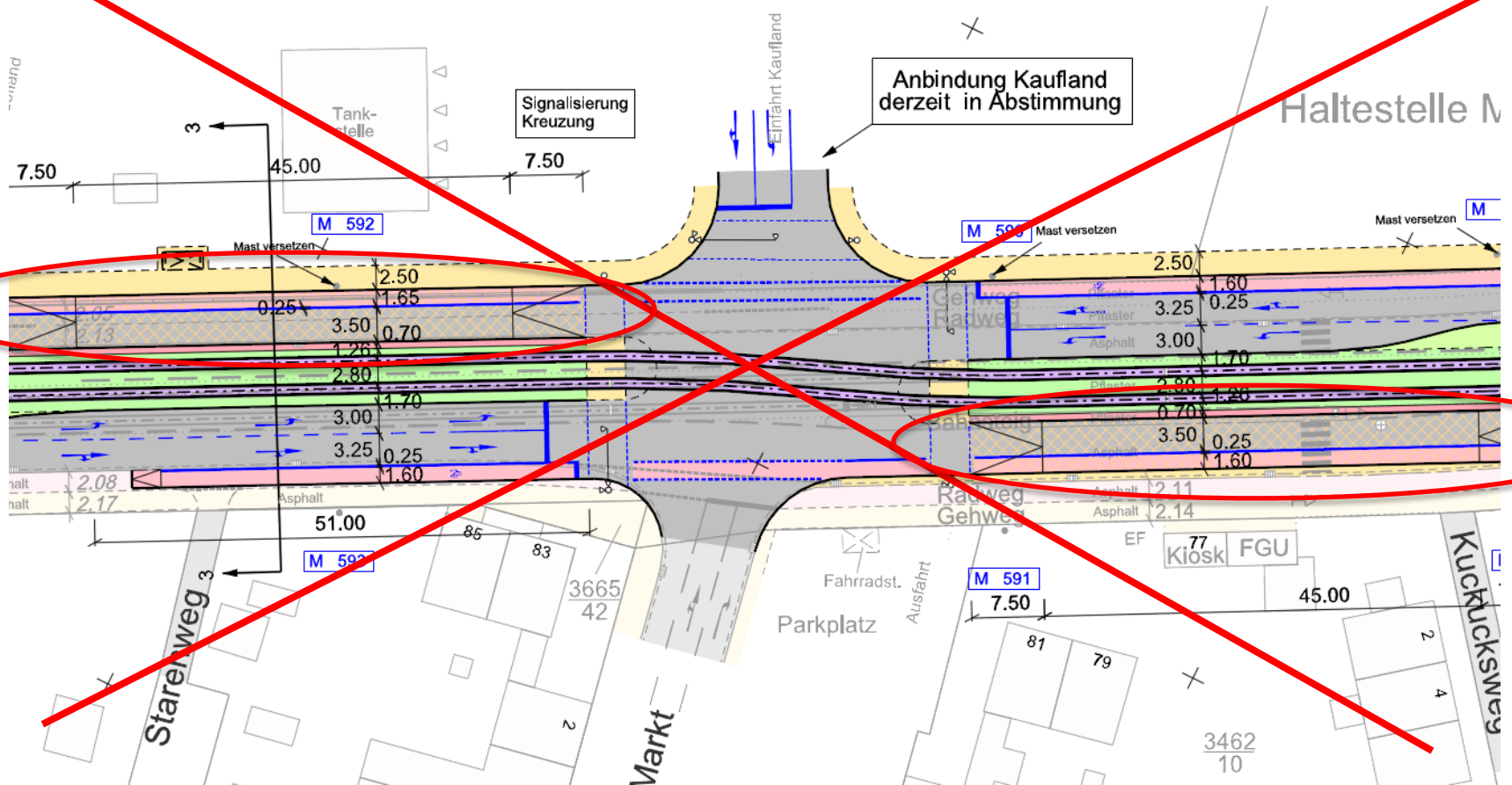
Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	t _f [s]	q [Fz/h]	q _s [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{GE} [m]	n _H [Fz]	r	S [%]	N _{RE} [Fz]	N _{RE} [m]	w [s]	QSV
1	1		K3/3a	13	125	1759	254	0,49	0	0	3	0	90,0	5	30	35,46	C
	2		K3/3a	13	92	1570	224	0,41	0	0	2	0	90,0	4	24	35,13	C
2	2		K4/4a	31	319	1620	558	0,57	0	0	7	0	90,0	8	48	24,08	B
	4		K5/5a	7	33	2309	180	0,18	0	0	1	0	90,0	2	12	38,83	C
	5				0	2700											
3	1		K6/6a	26	318	1620	427	0,74	1	6	8	0	90,0	11	66	40,57	C
4	4		K2/2a	13	173	1800	260	0,67	0	0	4	0	90,0	7	42	39,39	C
	2		K1/1a	42	584	1800	840	0,70	1	6	12	0	90,0	12	72	21,12	B
	5				0	3000											
Knotenpunktssummen:					1644		2743										
Gewichtete Mittelwerte:								0,64								29,61	
				TU = 90 s T = 3600 s													



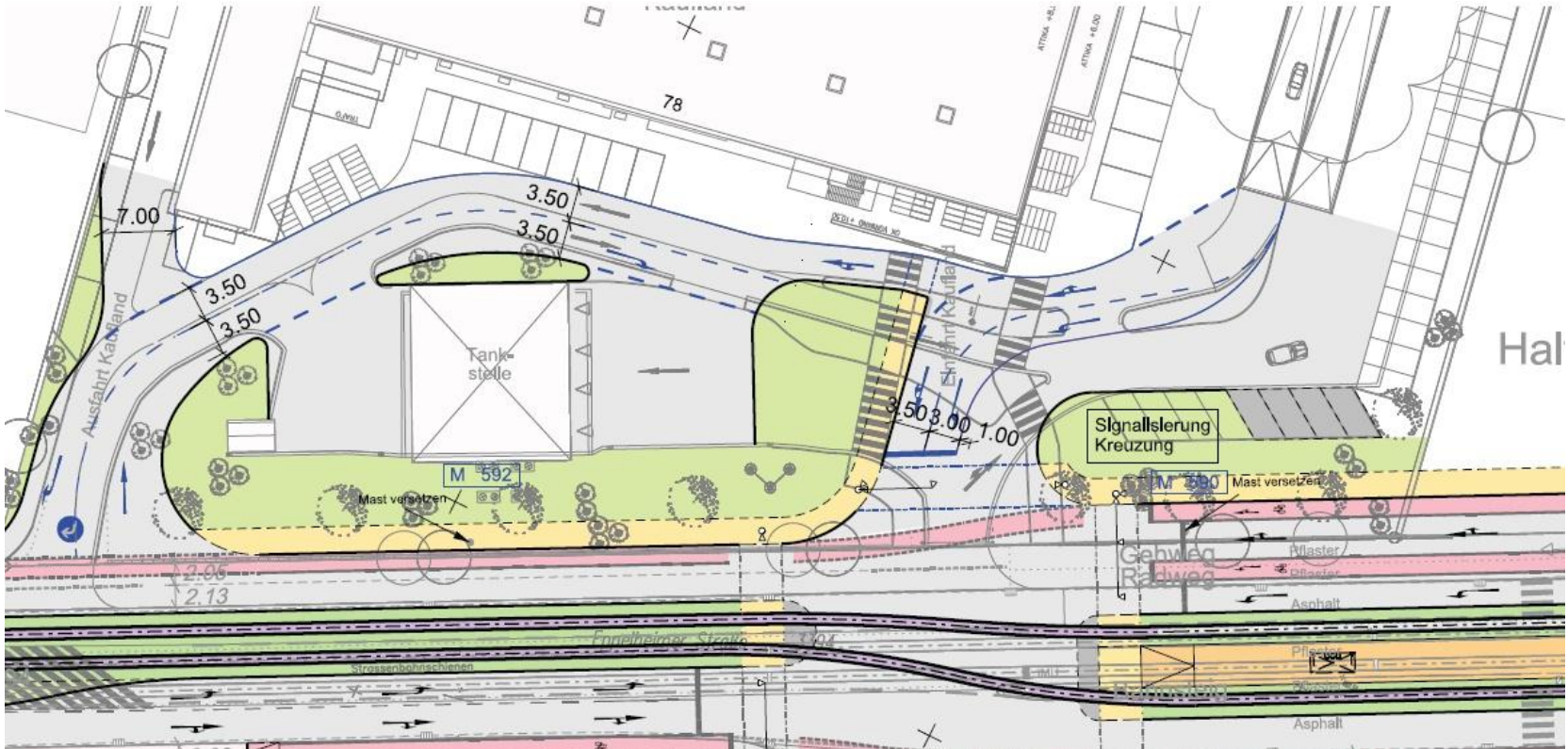
Bestand Eppelheimer Straße / Zufahrt Kaufland



Planungsstand Eppelheimer Straße / Zufahrt Kaufland



Planungsstand Eppelheimer Straße / Zufahrt Kaufland



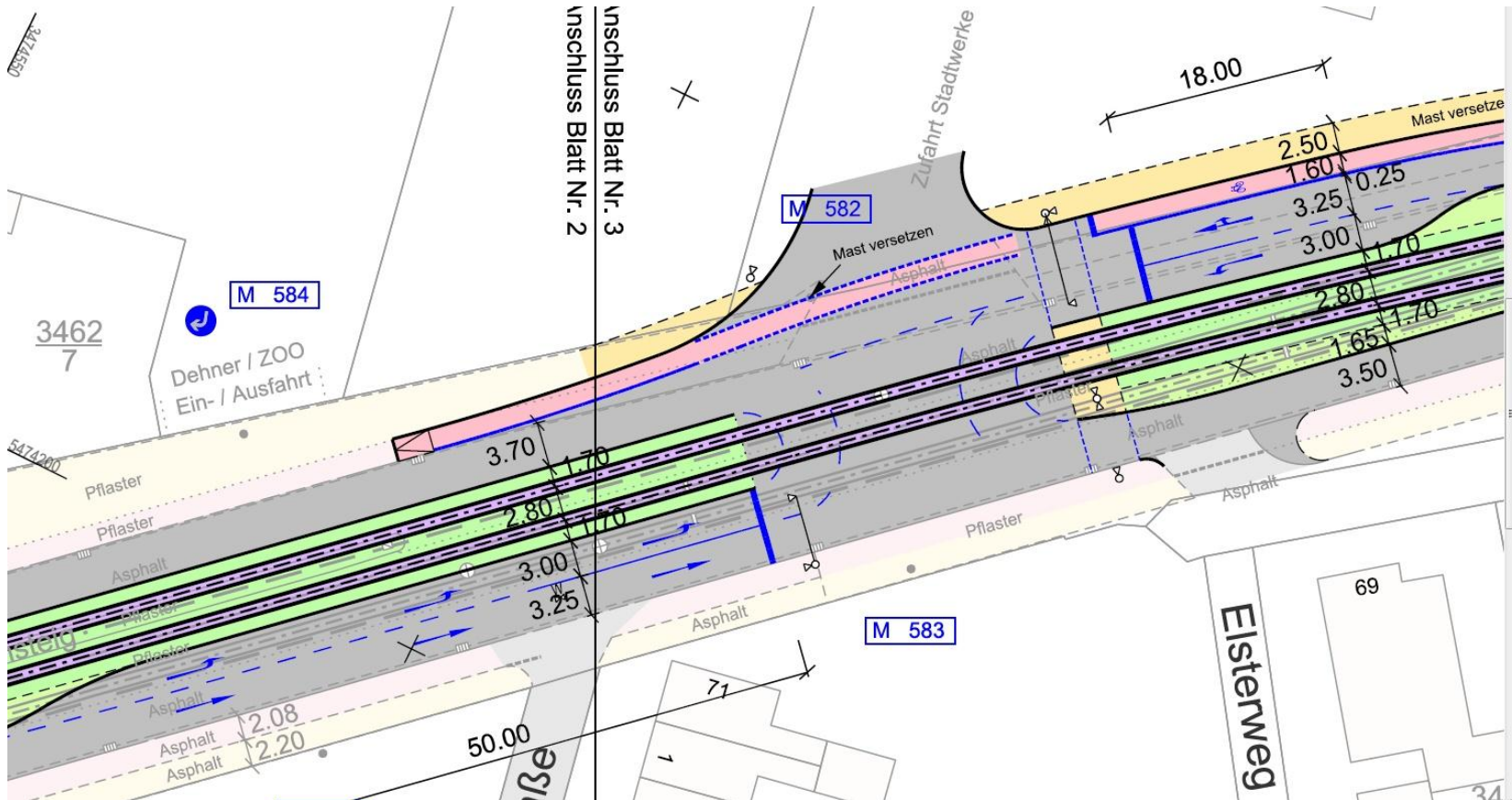
- Der Knotenpunkt ist bei guter Verkehrsqualität C voll leistungsfähig



Bestand Eppelheimer Straße / Zufahrt Stadtwerke



Planungsstand Eppelheimer Straße / Zufahrt





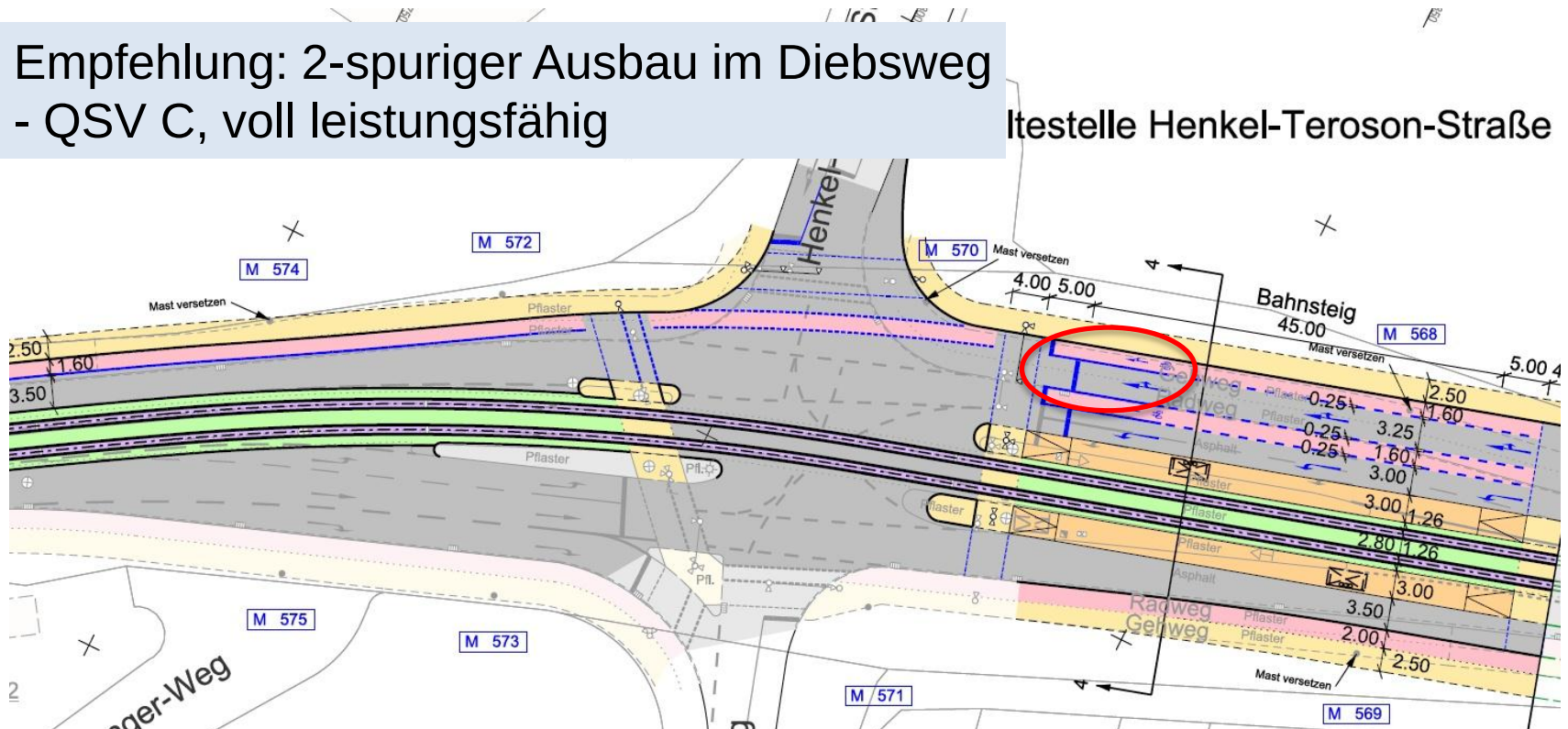
Bestand Eppelheimer Straße / Diebsweg



- Abendspitze wird kritisch bewertet

Planungsstand Eppelheimer Straße / Diebsweg

Empfehlung: 2-spuriger Ausbau im Diebsweg
- QSV C, voll leistungsfähig



- Abendspitze bleibt kritisch

Schluss

**Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit.**