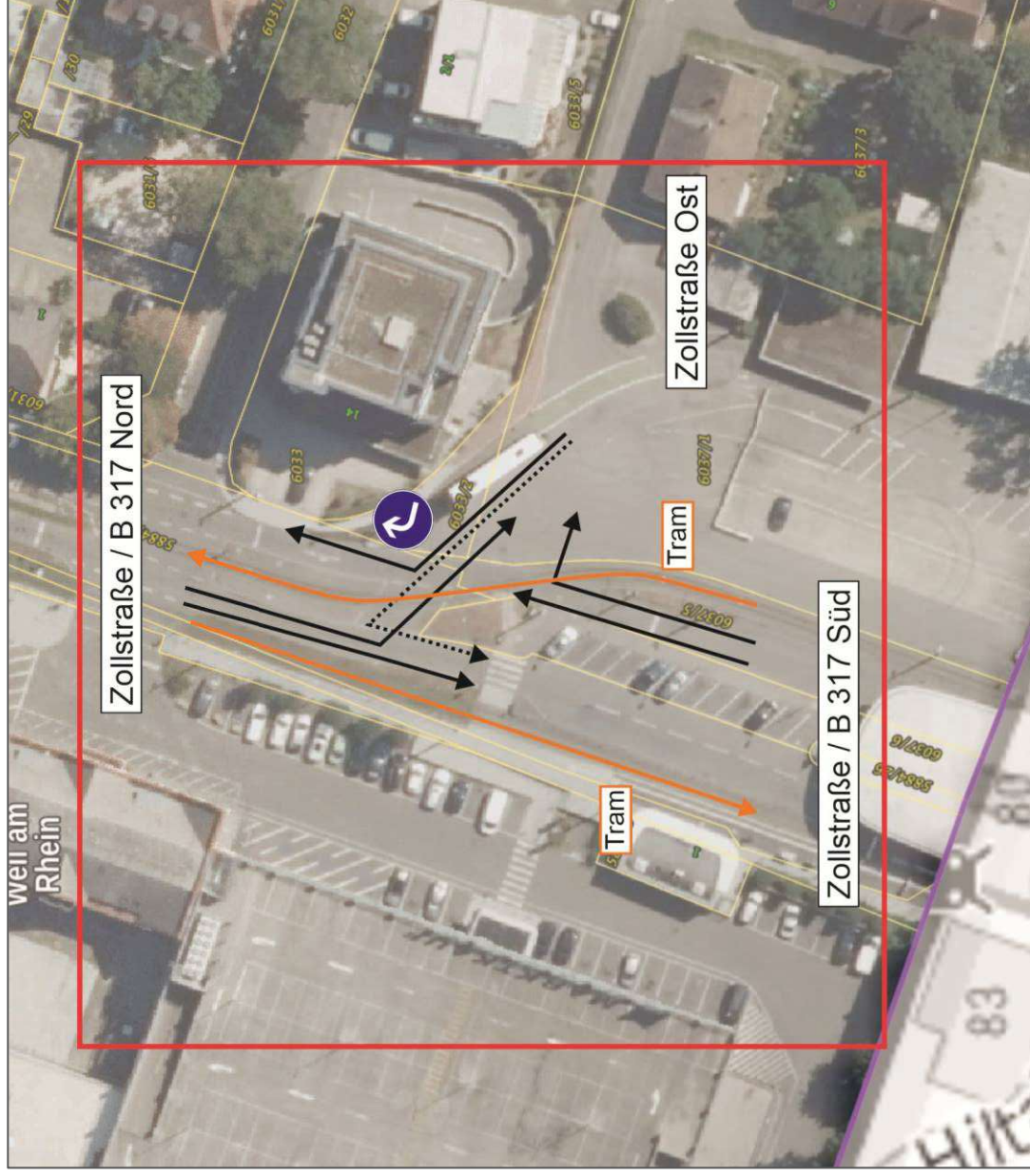




Zwischenergebnisse

Verkehrs-
untersuchung
Zollstraße,
Weil am Rhein

Durchführung Zählung



Zähltag:

Donnerstag, 25.09.2025

Zählzeitraum:

0:00 – 24:00 Uhr

Gezählte Verkehrsarten:

Pkw, Krad, Lfw, Lkw, LZ, Bus, Rad (auf
Fahrbahn)

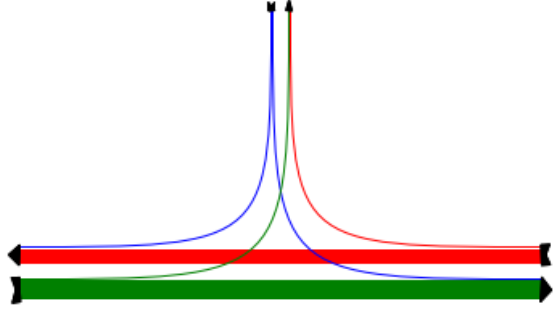
Zählergebnisse

24 Stunden

Zollstr. Nord (B 317)

12637

8117 6199
5519 5508
11 6
7109 7118



Zollstr. Ost
28
15
13
6
9
2
11

- Gesamtbelastung: 12.645 Kfz/24h
- Sehr geringer SV-Anteil von etwa 0,4 % (44 / 12.645 Kfz /24h)
- Zollstraße Ost im Bestand sehr gering belastet
- B 317 Nord → B 317 Süd stärker belastet als Gegenrichtung (ca. 30 % mehr Verkehr in Richtung Süden)
- Quellverkehr aus Zollstraße Ost hauptsächlich in Richtung Norden (Ausfahrt auf Richtung Norden beschränkt)
- Zielverkehr sowohl aus Norden als auch Süden, relativ ausgeglichen

8109 8109
7111 5514
6 5508
12625

Zollstr. Süd (B 317)

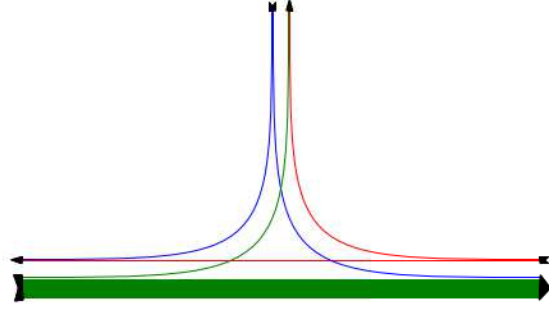
Zwischenergebnisse

Zählergebnisse

Spitzenstunde Vormittag

Zollstr. Nord (B 317)

628
589 39
589 39
589 39



Zollstr. Ost
2
1
1
0

- 06:00 – 07:00 Uhr
- Gesamtbelastung: 629 Kfz/h (zzgl. Radverkehr)
- Zollstraße (Ost) im Bestand nahezu nicht belastet
- Starker Richtungsbezug nach Süden → Pendel- / Arbeitsverkehr

589 39
589 39
589 39

628

Zollstr. Süd (B 317)

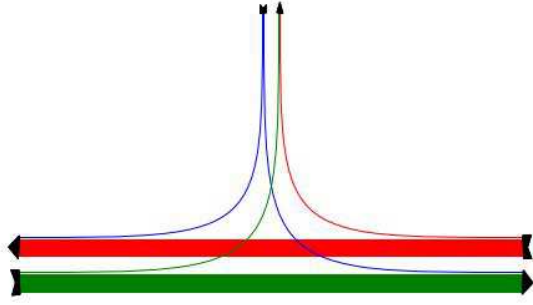
Zählergebnisse

Spitzenstunde Nachmittag

Zollstr. Nord (B 317)

901
194 461
630 439
1440

- 16:00 – 17:00 Uhr
- Gesamtbelastung: 902 Kfz/h (zzgl. Radverkehr)
- Zollstraße (Ost) im Bestand nahezu nicht belastet
- Fahrtrichtungen Nord und Süd ausgeglichen (→ Einkaufsverkehr)



Zollstr. Ost
1 0 1 2

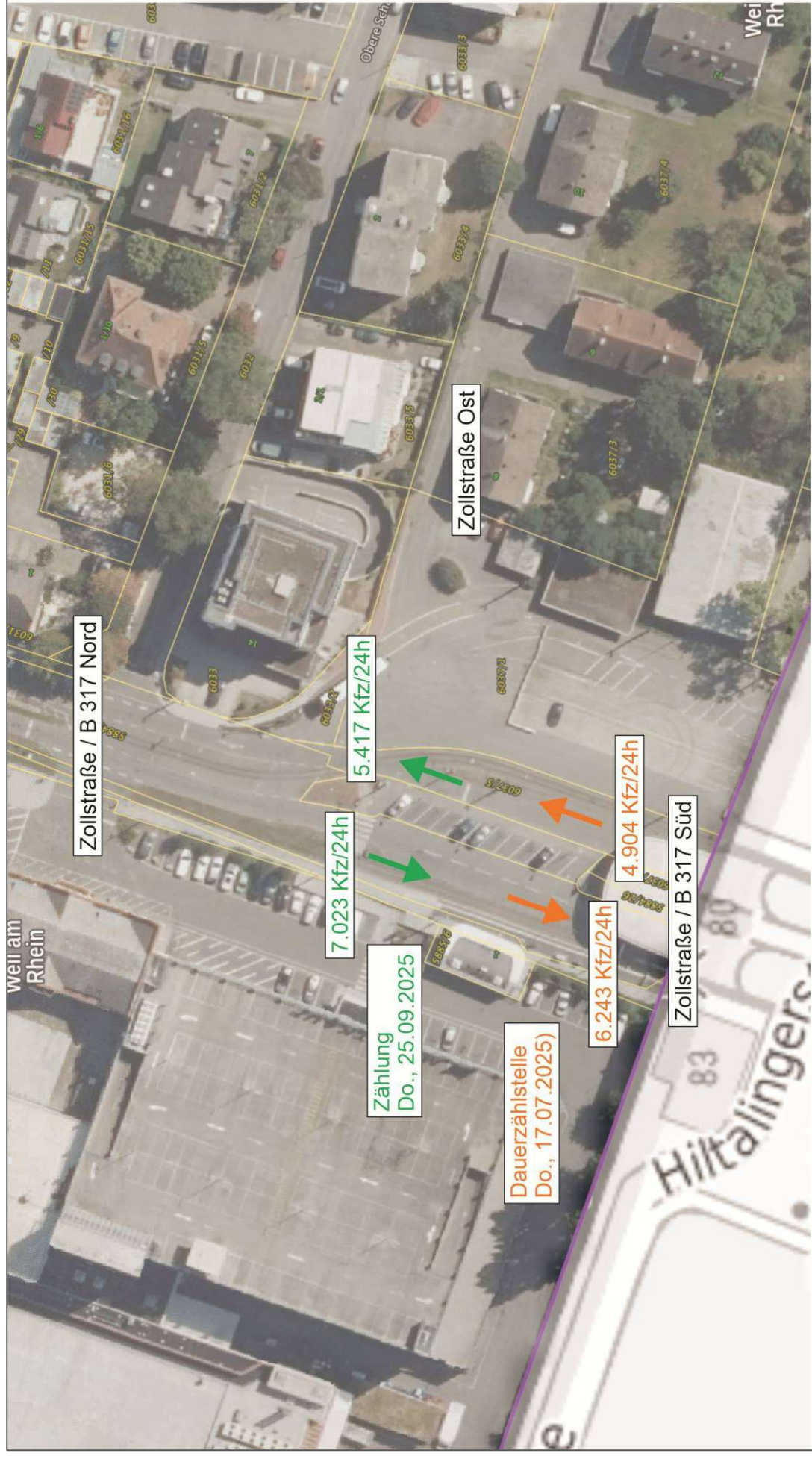
461 194
0439

Zollstr. Süd (B 317)

901

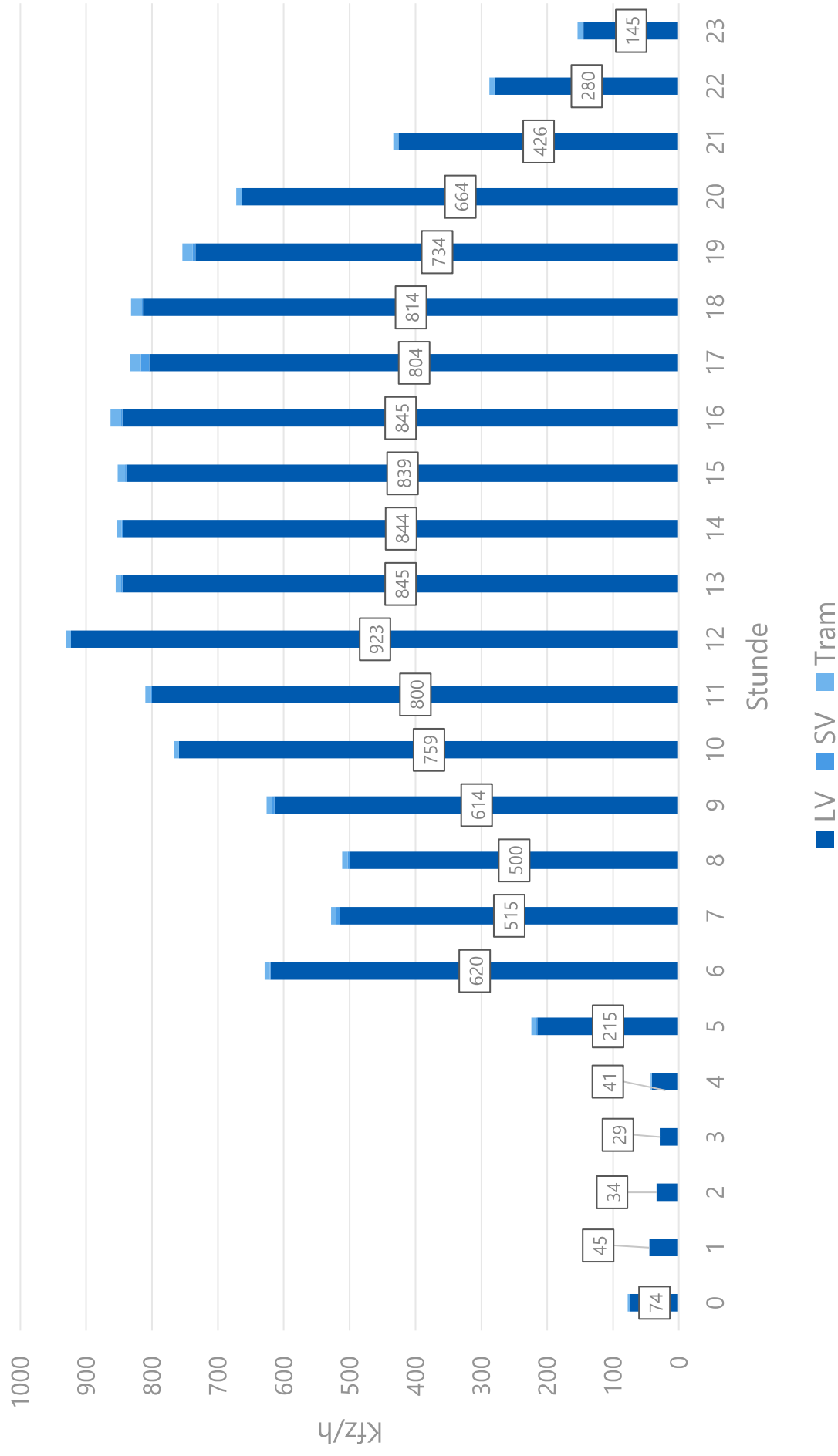
Zählergebnisse

Vergleich Dauerzählstelle



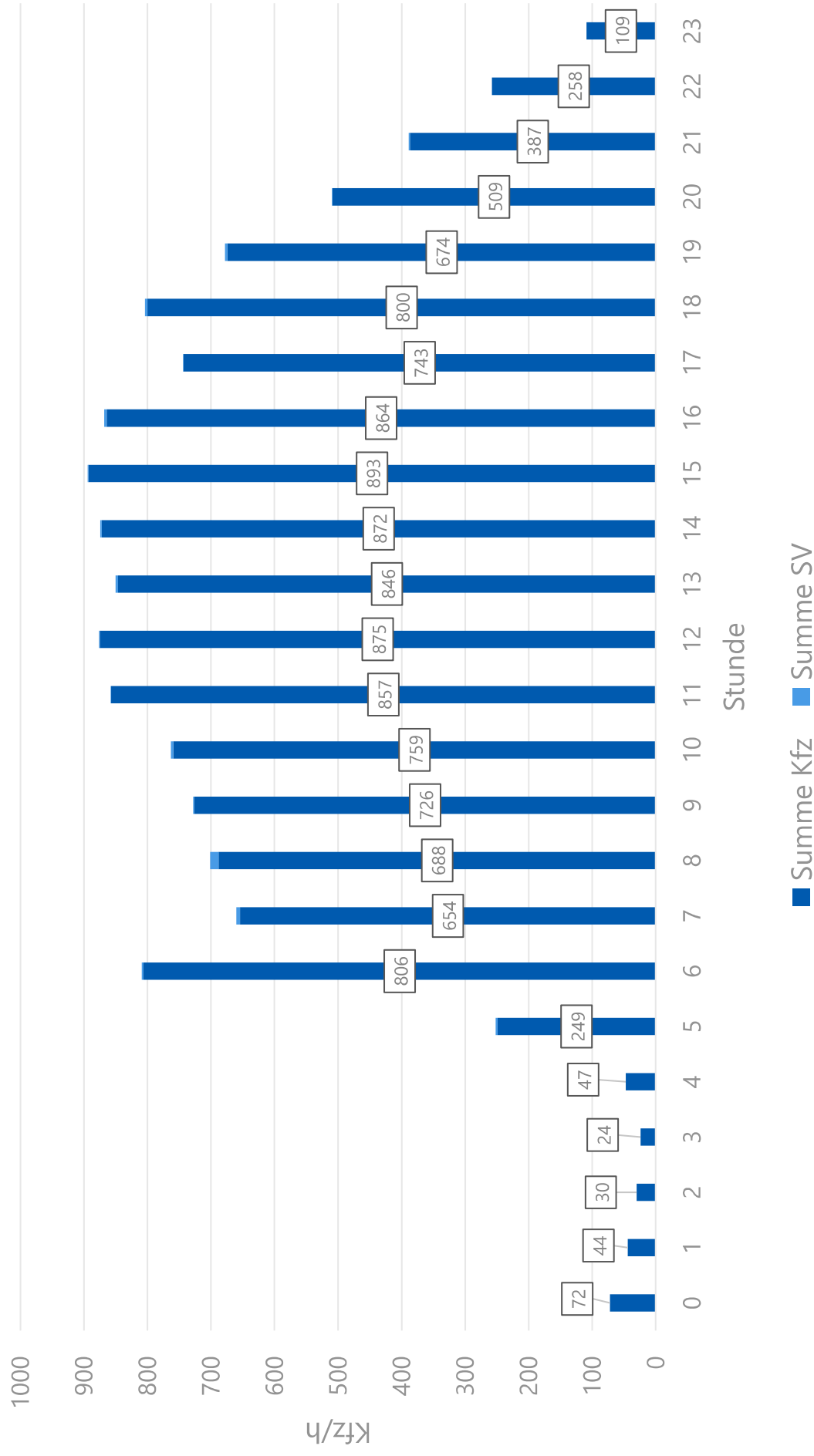
Ganglinie

Zählung, Do. 25.09.2025



Ganglinie

Dauerzählstelle, 17.07.2025



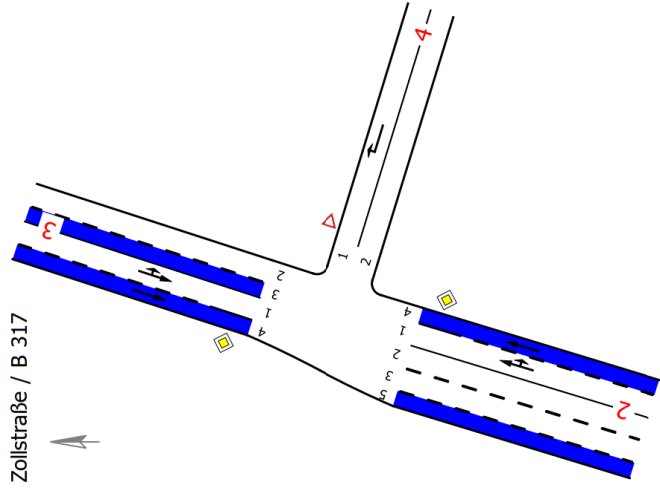
Leistungsfähigkeit - Bestand

Spitzenstunde Vormittag:

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C ^{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
2	A	2 → 3	2	35,0	35,0	3.600,0	3.600,0	0,010	3.565,0	1,0	A
		2 → 4	3	0,0	0,0	1.600,0	1.454,5	0,000	1.454,5	-	-
4	B	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
		4 → 3	6	0,0	0,0	1.174,5	1.067,5	0,000	1.067,5	-	-
3	C	3 → 4	7	1,0	1,0	1.235,5	1.235,5	0,001	1.234,5	2,9	A
		3 → 2	8	600,0	593,0	3.600,0	3.643,5	0,165	3.043,5	1,2	A
Mischströme											
4	B	-	4+6	-	-	-	-	-	-	-	-
3	C	-	7+8	601,0	594,0	1.800,0	1.822,0	0,330	1.221,0	2,9	A
Gesamt QS											A

Spitzenstunde Nachmittag:

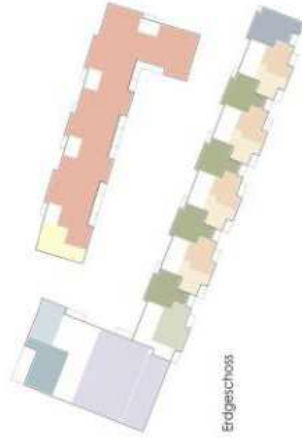
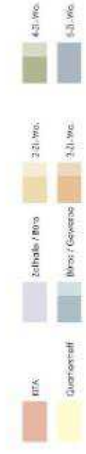
Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C ^{PE} [Pkw-E/h]	C ^{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t ^w [s]	QSV
2	A	2 → 3	2	478,0	454,5	3.600,0	3.785,5	0,126	3.307,5	1,1	A
		2 → 4	3	1,0	1,0	1.600,0	1.600,0	0,001	1.599,0	2,3	A
4	B	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
		4 → 3	6	1,0	1,0	895,5	895,5	0,001	894,5	4,0	A
3	C	3 → 4	7	0,0	0,0	745,0	677,5	0,000	677,5	-	-
		3 → 2	8	478,0	465,5	3.600,0	3.696,0	0,129	3.218,0	1,1	A
Mischströme											
4	B	-	4+6	1,0	1,0	1.000,0	1.000,0	0,001	999,0	3,6	A
3	C	-	7+8	478,0	465,5	1.800,0	1.848,0	0,259	1.370,0	2,6	A
Gesamt QSV											A



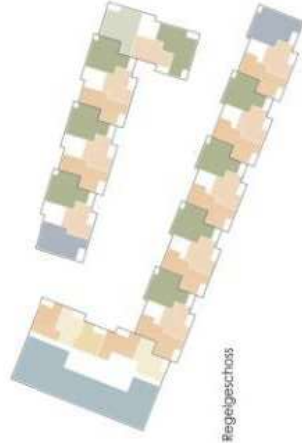
- QSV A: „Die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist nahezu nicht beeinträchtigt. Der Verkehrsfluss ist frei.“ (HBS)
- Gem. E Klima (FGSV) ist für den MIV bestenfalls Qualitätsstufe D anzustreben

Planung

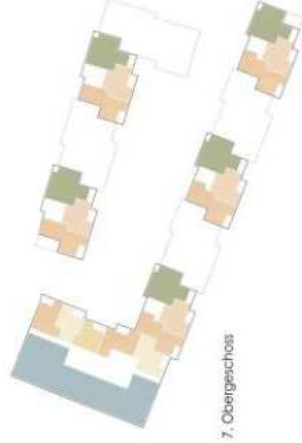
Zahlen | Flächen



Erdgeschoss



Regelgeschoss



7. Obergeschoss

Flächen

Wohnen:	21.180 m ²
Büro / Dienstleistung:	3.390 m ²
Kindergarten:	1.230 m ²
Quartiertreff:	90 m ²
Zuhalle:	420 m ²

Wohnungsmix

2-Zi.-Wo.:	28	/	14,4 %	(soll 15%)
3-Zi.-Wo.:	100	/	51,5 %	(soll 50%)
4-Zi.-Wo.:	55	/	28,4 %	(soll 30%)
5-Zi.-Wo.:	11	/	5,7 %	(soll 5%)

Flächen Gesamt

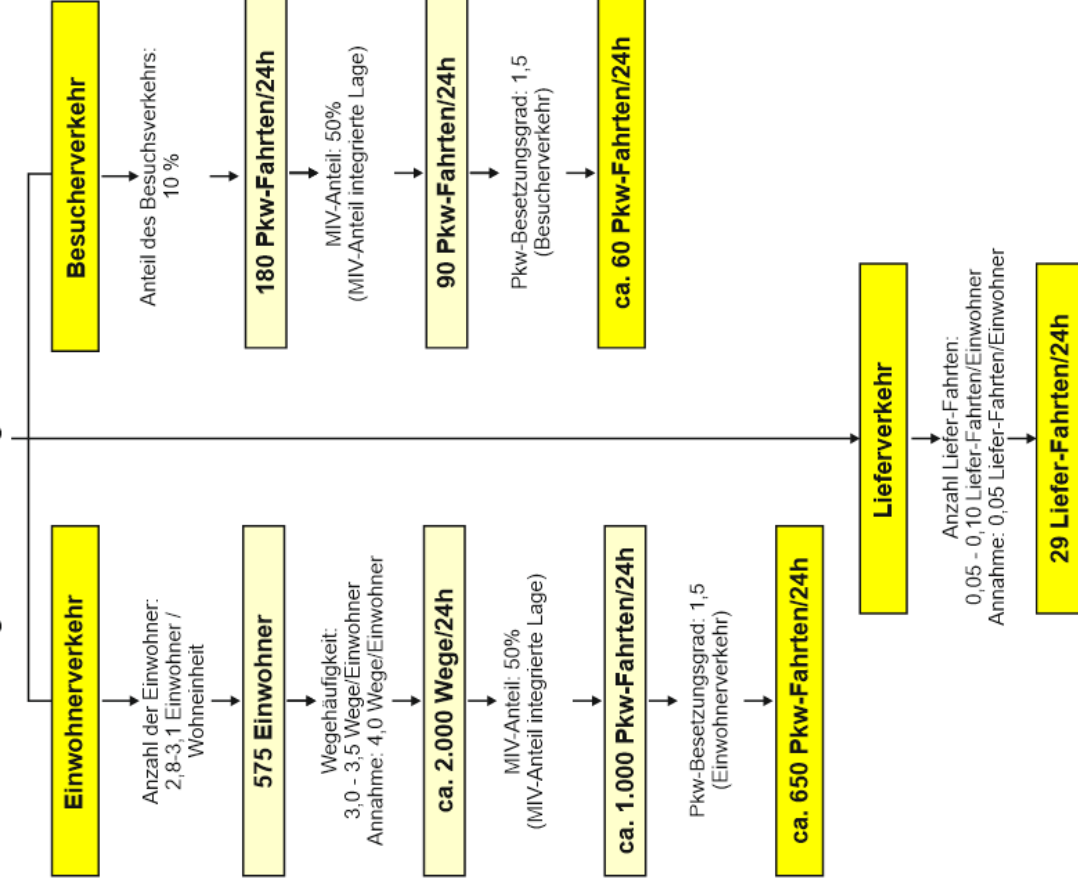
BGF:	ca. 26.310 m ²
GFZ:	ca. 2,7

- In der Verkehrsuntersuchung wird vom verkehrsunünstigsten Fall ausgegangen, um die Leistungsfähigkeit des Verkehrsablaufs auch in diesem Zustand zu prüfen

Verkehrserzeugung

Planung - Wohnen

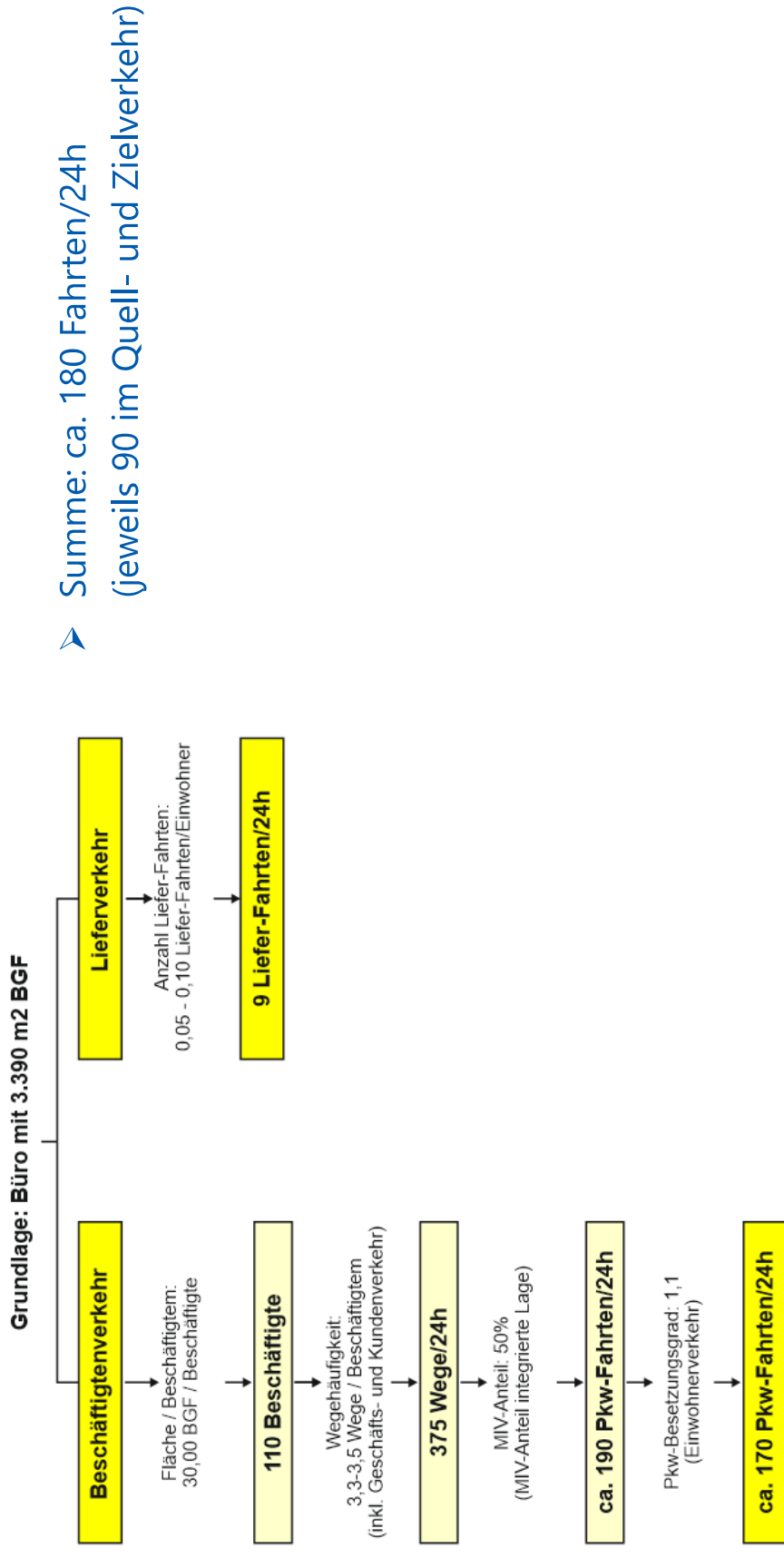
Grundlage: Wohnnutzung mit 194 Wohneinheiten



- Summe: ca. 740 Fahrten/24h
(jeweils 370 im Quell- und Zielverkehr)

Verkehrserzeugung

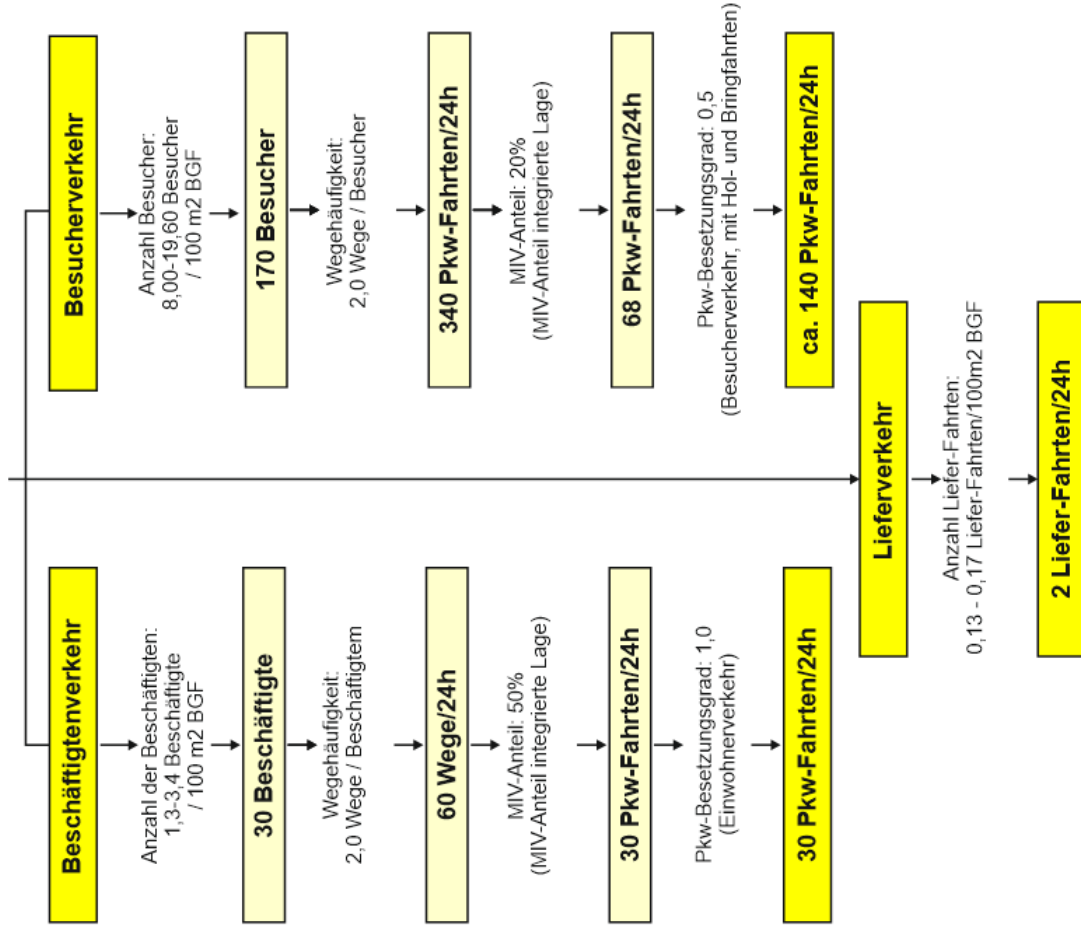
Planung - Büro



Verkehrserzeugung

Planung - Kindergarten

Grundlage: Kindergarten mit 1.230 m2 BGF



- Summe: ca. 170 Fahrten/24h
(jeweils 90 im Quell- und Zielverkehr)

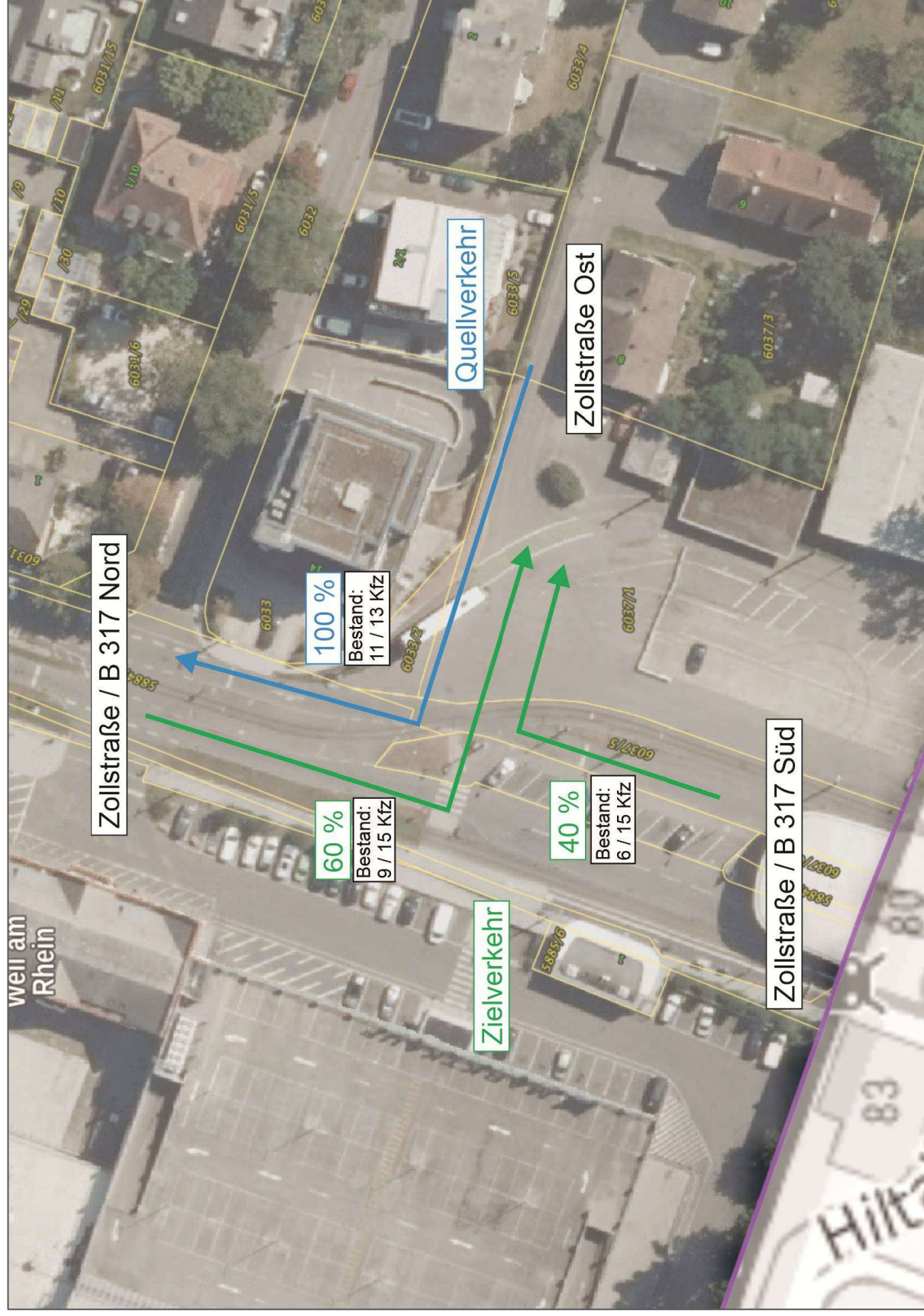
Verkehrserzeugung

Übersicht

Nutzung	Bestand		Planung	
	Kfz-Fahrten/24h	SV-Fahrten/24h	Kfz-Fahrten/24h	SV-Fahrten/24h
Wohnen	28	0	710	29
Büro / Dienstleistung			170	9
Kindergarten			170	2
Summe	28	0	1.050	40

- Deutliche Steigerung des Verkehrsaufkommens in der östlichen Zollstraße
- Jedoch nur „geringe“ Steigerung der Gesamtbelastung am Knotenpunkt
(Bestand: 12.453 Kfz/24h, Planung: 14.140 Kfz/24h → +14%)

Verkehrsverteilung



Leistungsfähigkeit - Planung

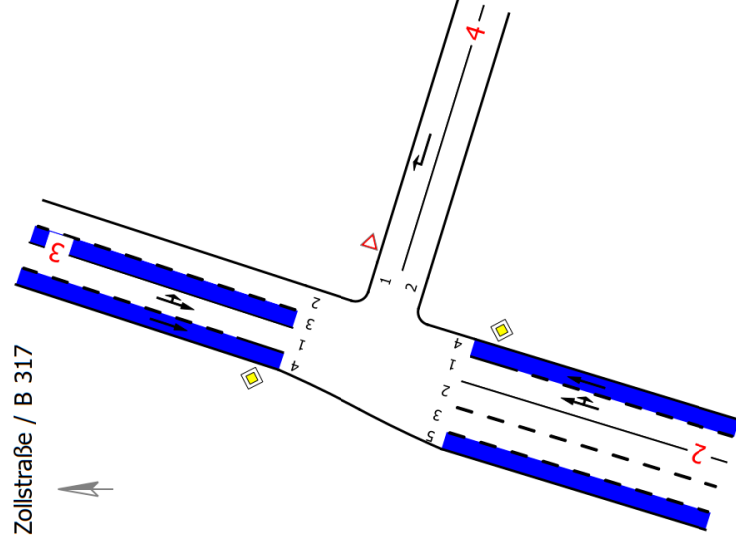
Spitzenstunde Vormittag:

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C ^{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t ^w [s]	QSV
2	A	2 → 3	2	37,0	37,0	3.600,0	3.600,0	0,010	3.563,0	1,0	A
		2 → 4	3	10,0	10,0	1.600,0	1.600,0	0,006	1.590,0	2,3	A
4	B	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
		4 → 3	6	39,0	39,0	1.166,0	1.166,0	0,033	1.127,0	3,2	A
3	C	3 → 4	7	16,0	16,0	1.218,5	1.218,5	0,013	1.202,5	3,0	A
		3 → 2	8	630,0	622,0	3.600,0	3.647,5	0,173	3.017,5	1,2	A
Mischströme											
4	B	-	4+6	39,0	39,0	1.182,0	1.182,0	0,033	1.143,0	3,2	A
3	C	-	7+8	646,0	638,0	1.800,0	1.822,0	0,354	1.176,0	3,1	A
Gesamt QSV										A	

Spitzenstunde Nachmittag:

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C ^{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 3	2	490,0	466,5	3.600,0	3.781,5	0,130	3.291,5	1,1	A
		2 → 4	3	17,0	17,0	1.600,0	1.600,0	0,011	1.583,0	2,3	A
4	B	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
		4 → 3	6	40,0	40,0	880,5	880,5	0,045	840,5	4,3	A
3	C	3 → 4	7	25,0	25,0	721,5	721,5	0,035	696,5	5,2	A
		3 → 2	8	474,0	461,0	3.600,0	3.700,0	0,128	3.226,0	1,1	A
Mischströme											
4	B	-	4+6	40,0	40,0	889,0	889,0	0,045	849,0	4,2	A
3	C	-	7+8	499,0	486,0	1.800,0	1.848,0	0,270	1.349,0	2,7	A
Gesamt QSV										A	A

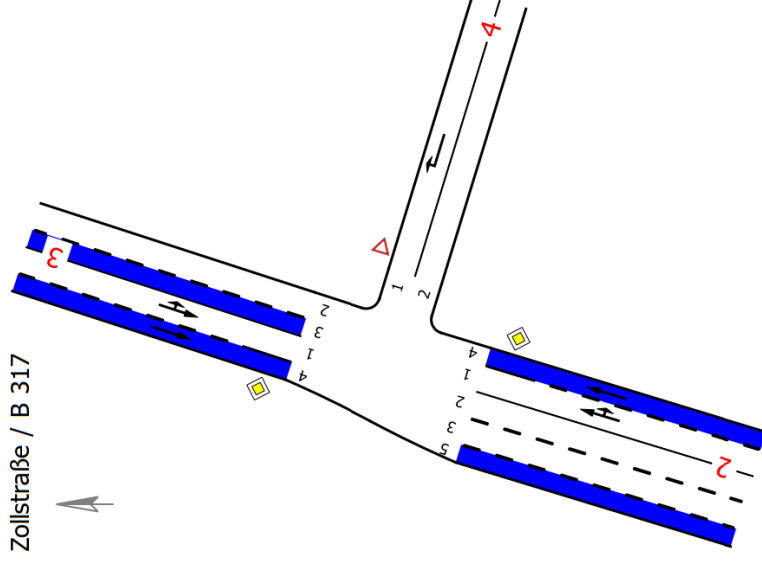
- Spitzenstunden werden verschoben sich trotz neu erzeugter Verkehre nicht auf Grund hoher Bestandsbelastung am Knotenpunkt
- QSV A wird gehalten



Leistungsfähigkeit - Planung

Kapazitätsreserve

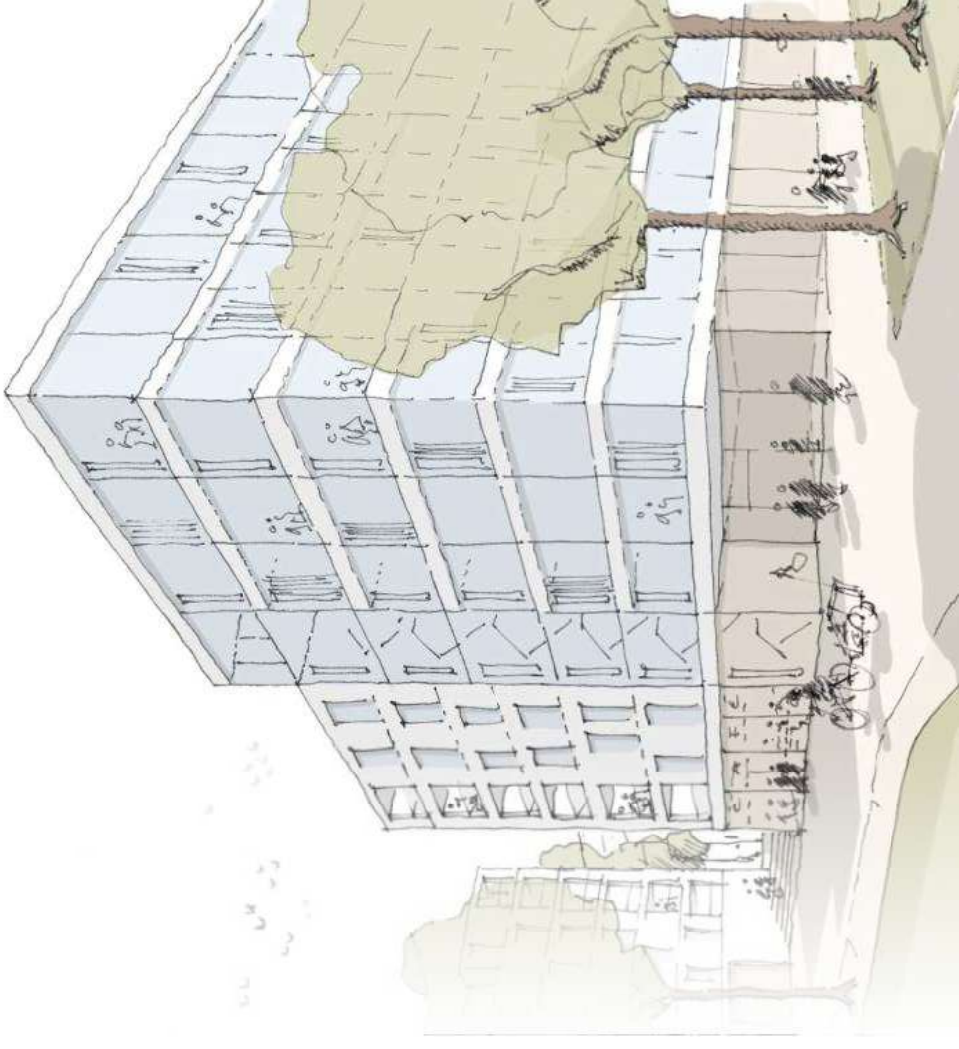
Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C ^{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 3	2	490,0	466,5	3.600,0	3.781,5	0,130	3.291,5	1,1	A
		2 → 4	3	264,0	264,0	1.600,0	1.600,0	0,165	1.336,0	2,7	A
4	B	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
		4 → 3	6	660,0	660,0	757,0	757,0	0,872	97,0	33,5	D
3	C	3 → 4	7	396,0	396,0	545,0	545,0	0,727	149,0	23,6	C
		3 → 2	8	474,0	461,0	3.600,0	3.700,0	0,128	3.226,0	1,1	A
Mischströme											
4	B	-	4+6	660,0	660,0	757,0	757,0	0,872	97,0	33,5	D
3	C	-	7+8	870,0	857,0	1.027,5	1.043,0	0,834	173,0	19,9	B
Gesamt QSV											D



- Berechnete Kapazitätsgrenzen für Quell- und Zielverkehr in die östliche Zollstraße (Knotenpunktarm 4 im Schaubild) für die nachmittägliche Spitzenstunde
- QSV D: „Die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist deutlich beeinträchtigt. Der Verkehrsfluss ist noch stabil.“ (HBS)

Zwischenfazit

- Die geplante Nutzung stellt eine deutliche nachträgliche Verdichtung und somit Steigerung des erzeugten Verkehrs dar
- In Bezug auf die Gesamtbelastung des Knotenpunkts ist diese allerdings als unproblematisch einzuschätzen
- Leistungsfähigkeit der angrenzenden Einmündung ist durch die Verkehrsmengen voraussichtlich nicht beeinträchtigt



9 Zusammenfassung

Mit der geplanten Nachverdichtung des Areals Zollstraße 6–12 in Weil am Rhein sollen zusätzliche Wohn- und ergänzende Nutzungen in unmittelbarer Nähe zur Schweizer Grenze realisiert werden. Ziel der vorliegenden Verkehrsuntersuchung war es, zu prüfen, ob die bestehenden verkehrlichen Rahmenbedingungen die durch das Vorhaben verursachten zusätzlichen Verkehrsbelastungen aufnehmen können und ob die geplante Erschließung aus verkehrlicher Sicht als verträglich einzustufen ist.

Die durchgeführten Verkehrserhebungen zeigen, dass die heutigen Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet maßgeblich durch den übergeordneten Verkehr auf der B 317 sowie durch die grenzbedingten Verkehre und die Straßenbahnlinie 8 geprägt sind. Die Zollstraße selbst weist im Bestand nur sehr geringe Verkehrsbelastungen auf und dient derzeit ausschließlich der Erschließung der angrenzenden Wohnbebauung. Die Verkehrserzeugungsberechnung ergibt im Prognose Planfall zwar eine prozentual sehr deutliche Zunahme der Verkehrsbelastungen in der Zollstraße, absolut betrachtet bleibt der zusätzliche Verkehr im Verhältnis zur Gesamtbelastung der B 317 jedoch moderat.

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung des maßgeblichen Knotenpunkts B 317 / Zollstraße zeigt, dass auch im Prognose Planfall unter Annahme eines konservativen Maximal Falls sowohl in der morgendlichen als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde weiterhin die Qualitätsstufe QSV A erreicht wird. Die mittleren Wartezeiten und Rückstaulängen bleiben sehr gering, sodass die Verkehrsabwicklung auch bei Umsetzung der Planung als leistungsfähig und stabil einzustufen ist. Darüber hinaus bestehen am Knotenpunkt noch nennenswerte Kapazitätsreserven, sodass selbst bei darüber hinausgehenden Verkehrszunahmen keine verkehrlichen Engpässe zu erwarten sind.

Im Rahmen der verkehrlichen Bewertung wurden neben dem Kfz-Verkehr auch der ruhende Verkehr sowie der Rad-, Fuß- und öffentliche Personennahverkehr betrachtet. Dabei zeigt sich, dass die Tiefgaragenzufahrt grundsätzlich anfahrbar ist, die innere Erschließung der Stellplätze jedoch noch Optimierungsbedarf aufweist und im weiteren Planungsprozess überprüft und angepasst werden sollte. Auch die Anzahl der geplanten Kfz-Stellplätze unterschreitet den rechnerisch ermittelten Bedarf, sodass hierzu eine Abstimmung mit der Stadt Weil am Rhein erforderlich ist. Positiv zu bewerten ist die Berücksichtigung von Car Sharing und Fahrradabstellanlagen, wobei insbesondere bei den Zuwegungen zu den Fahrradkellern sowie bei der Lage der Car Sharing Stellplätze noch Anpassungen empfohlen werden.

Für den Rad- und Fußverkehr stellt die Planung insgesamt eine Verbesserung gegenüber dem Bestand dar, insbesondere durch die vorgesehenen neuen Wegebeziehungen entlang der westlichen und nördlichen Grundstücksgrenzen. Einzelne Wegebreiten sind jedoch knapp bemessen und sollten – sofern möglich – zur Erhöhung von Komfort und Sicherheit angepasst werden. Hinsichtlich des ÖPNV profitiert das Plangebiet von der unmittelbaren Nähe zur Straßenbahnlinie 8. Um die Attraktivität dieser Anbindung weiter zu stärken, wird die Schaffung einer gesicherten fußläufigen Querungsmöglichkeit zur besseren Erreichbarkeit der Haltestellen empfohlen.

Insgesamt kommt die Verkehrsuntersuchung zu dem Ergebnis, dass das geplante Vorhaben unter dem zugrunde gelegten Planstand aus verkehrlicher Sicht grundsätzlich verträglich

ist. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur kann die zusätzlich erzeugten Verkehrsbelastungen leistungsfähig aufnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Florian Krentel



Florian Krentel

Abteilungsleiter/-in
Mobilität und Verkehrstechnik

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5
79110 Freiburg
Deutschland

Telefon [+49 \(761\) 88505 36](tel:+49(761)8850536)

Mobil [+49 \(1761\) 8850536](tel:+49(1761)8850536)

E-Mail florian.krentel@fwt.fichtner.de

Fichtner Water & Transportation GmbH

Sarweystr. 3, 70191 Stuttgart, Deutschland
Handelsregister Stuttgart HRB 725740

Geschäftsführung

Lutz Deeken (Vorsitzender), Dr. Christian Göhl

Vorsitzender des Aufsichtsrates

Dr. Andreas Weidler

www.fwt.fichtner.de



Erklärungen der Fichtner Water & Transportation GmbH, die per E-Mail übermittelt werden, sind nur schriftlicher Bestätigung rechtsverbindlich.