

Stellungnahme

Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Schwetzinger Straße 97“ soll die Frage der verkehrlichen Anbindung des Wohnbauvorhabens mit etwa 40 Wohneinheiten samt zugehöriger Tiefgarage frühzeitig geklärt werden.

Dafür wird in einem ersten Schritt das Verkehrsaufkommen abgeschätzt, welches durch die Entwicklung entsteht. Anschließend werden vier Erschließungsvarianten bewertet.

Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens wird in Anlehnung an die Fachliteratur¹⁺² vorgenommen. Des Weiteren werden städte typische Ansätze berücksichtigt. Mithilfe von Erfahrungswerten aus vergleichbaren Vorhaben werden die Ergebnisse auf Plausibilität geprüft.

Eine detaillierte Verkehrserzeugung kann **Anlage 1** entnommen werden.

Durch das Vorhaben entstehen täglich etwa 210 Kfz-Fahrten (105 Quelfahrten und 105 Zielfahrten), wovon 15 Kfz-Fahrten in der vormittäglichen Spitzenstunde und circa 20 Kfz-Fahrten in der nachmittäglichen Spitzenstunde unternommen werden. Unter Verwendung der Spitzenstunden-Anteile aus normierten Tagesganglinien (gemäß FGSV), die auf empirischen Untersuchungen basieren, ergibt sich in den jeweiligen Spitzenstunden folgendes Verkehrsaufkommen für das Planungsgebiet:

- Zielverkehr vormittägliche Spitzenstunde: ~ 2 Kfz-Fahrten / h
Quellverkehr vormittägliche Spitzenstunde: ~ 13 Kfz-Fahrten / h
- Zielverkehr nachmittägliche Spitzenstunde: ~ 14 Kfz-Fahrten / h
Quellverkehr nachmittägliche Spitzenstunde: ~ 7 Kfz-Fahrten / h

Insgesamt werden folgende vier Varianten der verkehrlichen Anbindung des Vorhabens betrachtet:

- Variante 1: Einstreifige Rampe – Rostocker Straße
- Variante 2: Einstreifige Rampe – Schwetzinger Straße
- Variante 3: Splittung der Rampe – Zufahrt Schwetzinger Straße – Ausfahrt Rostocker Straße
- Variante 4: Zweistreifige Rampe – Schwetzinger Straße

¹ Büro Bosserhoff: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (Ver_Bau). Gustavsburg 2016.

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Köln 2006.

In **Anlage 2** befindet sich eine Übersicht der Variantenbewertung.

Verkehrlich bevorzugt wird **Variante 1** mit einer einstreifigen Rampe, welche an die Rostocker Straße angebunden wird.

Im Folgenden wird diese Rangfolge begründet.

Variante 1: Einstreifige Rampe – Rostocker Straße

Durch die einstreifige Ausführung ist bei Variante 1 zwar eine Signalisierung der Ein- und Ausfahrt notwendig. Diese beeinträchtigt aber den Verkehrsablauf kaum, kann Flächen sparen und die erforderlichen Wartezeiten können weitgehend während der Zeit, in denen sich das Tor öffnet „abgewartet“ werden.

Für die Signalisierung kommen bei allen vier Erschließungs-Varianten verschiedene Regelungen in Betracht. Empfohlen wird, dass sowohl die Ein- als auch die Ausfahrt grundsätzlich mit „ROT“ signalisiert werden und das Signal nur auf Anforderung auf „GRÜN“ springt. Dadurch kann das Tor tagsüber geschlossen sein.³ Die Anordnung des Tors ist dabei frei wählbar. Die Verkehrsstärke der Rostocker Straße ist so gering, dass der dortige Verkehr nicht durch wartende Fahrzeuge beeinträchtigt wird. Wartende Fahrzeuge können am rechten Fahrbahnrand warten. Gelegentlich auftretende andere Fahrzeuge in der Rostocker Straße können vorbeifahren. Daher ist es für die Zufahrt nicht notwendig, einen Wartebereich vor dem Tor zu errichten. Da die Ausfahrt ebenfalls mit „ROT“ signalisiert ist, ist ein Wartebereich in der Tiefgarage erforderlich, sodass der Begegnungsfall ermöglicht wird. Die aktuelle Tiefgaragenplanung konnte diesen Wartepplatz flächensparend integrieren.

Einschub: Weitere Signalisierungsvarianten wären die einseitige Signalisierung „ROT“, während die andere Fahrtrichtung in Grundstellung immer „GRÜN“ hat. Bei Anforderung der wartepflichtigen Fahrtrichtung wechselt das Signal, bis das Fahrzeug die Rampe wieder verlassen hat. Das Signal springt wieder aus das Ausgangssignal. Dadurch ist es möglich, entweder die Einfahrt grundsätzlich mit „GRÜN“ zu signalisieren, wodurch der Einfluss auf den fließenden Verkehr gering gehalten wird, oder die Ausfahrt zu bevorzugen. Insbesondere vormittags ist beispielsweise mit einem höheren Quell- als Zielverkehr zu rechnen, weswegen häufig angefordert werden müsste. Eine vierte Variante enthält eine zeitliche Differenzierung der Signalisierung. Vormittags wird die Ausfahrt aus der Tiefgarage bevorzugt und nachmittags die Einfahrt. Bei diesen drei Varianten mit Bevorzugung muss jedoch das Tor zumindest tagsüber geöffnet

³ Im Folgenden wird stets davon ausgegangen, dass die Möglichkeit, die Tore oder das Tor tagsüber zu schließen von den Bewohnern bevorzugt wird.

bleiben, sodass eine Bevorrechtigung und schnelle Ein- bzw. Ausfahrt ermöglicht wird. Daher wird die erste Variante der Signalisierung empfohlen.

Zur Toröffnung kann frei entschieden werden, ob das Tor mit einem Transponder oder ausschließlich über eine Schlüsselanlage auf der Fahrerseite geöffnet wird.

Der Neuverkehr wird über die Rostocker Straße und Dessauer Weg auf das übergeordnete Straßennetz verteilt. Ein wesentlicher Teil wird über den Knotenpunkt Schwetzinger Straße / Dessauer Weg fahren. Bei **Variante 1** ist daher zwar die höchste Verkehrszunahme am Knotenpunkt Schwetzinger Straße / Dessauer Weg im Vergleich mit den anderen Erschließungs-Varianten zu erwarten. Insgesamt ist die Steigerung der Verkehrsmenge gering und der Knotenpunkt sehr gut aus allen Richtungen einzusehen. Die Verkehrsqualität an diesem vorfahrtgeregelten Knotenpunkt ist weiterhin auch zur Spitzenstunde als gut (Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs B oder besser) einzuschätzen.

Die Schwetzinger Straße hat eine hohe Bedeutung sowohl für den Radverkehrs als auch den Kfz-Verkehr in Hockenheim. Der Radverkehr wird indes in diesem Bereich gemeinsam mit dem Fußverkehr im Seitenraum geführt. Dies wirkt sich bei Varianten, die unmittelbar an die Schwetzinger Straße anschließen nachteilig aus.

Da sich die Tiefgaragenzufahrt in der Rostocker Straße befindet, wird bei **Variante 1** der Fuß- und Radverkehr in der Schwetzinger Straße nicht beeinträchtigt. Es sind sowohl bei der Ein- als auch bei der Ausfahrt keine auffälligen Verkehrsabläufe zu erwarten.

In der bisherigen Planung wird das Erschließungs-Konzept gemäß **Variante 1** bereits berücksichtigt, sodass keine architektonischen Änderungen erforderlich sind.

Eine städtebauliche Verdichtung im Umfeld ist bei allen vier Varianten weiterhin möglich. Das zu erwartenden Verkehrsaufkommen bei 40 Wohneinheiten von ca. 200 Kfz-Fahrten pro Tag liegt im Bereich von Bagatellgrenzen⁴, zumal es sich nicht um besonders schmale Straßen handelt.

⁴ Nach der ständigen Rechtsprechung der Bausenate des Hess. Verwaltungsgerichtshofs bewirkt die planbedingte Zunahme des Straßenverkehrs von bis zu 200 Fahrzeugbewegungen pro Tag vorbehaltlich besonderer Umstände des Einzelfalls lediglich eine geringfügige Beeinträchtigung des Interesses eines Straßenanliegers. Geringfügige Betroffenheiten sind nicht abwägungserheblich und müssen von der planenden Gemeinde nicht in ihre Abwägungsentscheidung eingestellt werden. Es wird davon ausgegangen, dass in Baden-Württemberg eine ähnliche Grenze Anwendung findet.

Variante 2: Einstreifige Rampe – Schwetzingen Straße

Auch **Variante 2** verfügt über eine einstreifige Rampe (an die Schwetzingen Straße), weshalb ebenfalls eine Signalisierung notwendig ist. Der Anschluss erfolgt jedoch an die Schwetzingen Straße, welche ein höheres Verkehrsaufkommen mit etwa 3.700 Kfz/Tag aufweist. Eine Signalisierung ohne Wartebereich für die Einfahrt ist problematisch, da der fließende Verkehr sonst von wartenden Fahrzeugen beeinträchtigt werden würde und ggf. kritische Überholvorgänge provozieren würden. Daher müssen Flächen zum Warten vorgehalten werden, wodurch es zu einer höheren Flächeninanspruchnahme auf dem Grundstück kommt. Das bedeutet, dass das Tor dementsprechend auf dem Gelände zurückgesetzt und der Bereich der Einfahrt zweistreifig sein müsste. Ein Transponder zum Öffnen des Tores wäre hilfreich, da eine mittig zwischen den Fahrstreifen angeordnete Schlüsselanlage noch mehr Flächen in Anspruch nehmen würde.

Bei einem Anschluss an die Schwetzingen Straße wird der eigentlich bevorrechtigte Fuß- und Radverkehr beeinträchtigt, da die Fahrzeuge für eine bessere Sicht auf den fließenden Verkehr bis zur Bordsteinkante fahren werden und entsprechend den Rad- und ggf. Fußverkehr blockieren könnten.

Darüber hinaus könnten Radfahrer entlang der Schwetzingen Straße vom in die Tiefgarage einbiegenden Kfz-Verkehr übersehen werden. Sie fahren zur Zeit hinter parkenden Pkw im Seitenraum.

Da Variante 2 nicht der bisherigen Planung entspricht, sind architektonische Anpassungen notwendig. Die zuvor beschriebenen Warteflächen auf dem Grundstück würden zusätzliche Flächen in Anspruch nehmen.

Variante 3: Splittung der Rampe – Zufahrt Schwetzingen Straße – Ausfahrt Rostocker Straße

Variante 3 erfordert keine Signalisierung, da die Zufahrt und Ausfahrt unabhängig voneinander genutzt werden können. Die Zufahrt befindet sich in der Schwetzingen Straße, die Ausfahrt in der Rostocker Straße. Dadurch ist es möglich, dass die Tore tagsüber geschlossen sind. Allerdings muss das Tor dafür in der Einfahrt zurückgesetzt sein, sodass auf dem Grundstück auf die Toröffnung warten möglich ist und der fließende Verkehr der Schwetzingen Straße nicht beeinträchtigt wird. Alternativ müsste das Einfahrts-Tor tagsüber immer offen sein. Generell wird bei dieser Variante eine hohe Fläche in Anspruch genommen, da eine zweite Rampe benötigt wird. Auch das EG wird dadurch kleiner.

Bei **Variante 3** könnten, wie bei Variante 2, Radfahrer von in die Tiefgaragenzufahrt einbiegenden Kfz übersehen werden.

Durch die zwei Rampen an zwei verschiedenen Anschlussstellen sind architektonische Anpassungen notwendig. Sowohl im Untergeschoss als auch im Erdgeschoss ergibt sich dadurch ein höherer Flächenverbrauch als bei der Vorzugsvariante 1.

Variante 4: Zweistreifige Rampe – Schwetzinger Straße

Auch bei **Variante 4** ist keine Signalisierung notwendig, da diese Variante über eine zweistreifige Rampe verfügt und sich Pkws daher begegnen können. Das Tor kann tagsüber geschlossen sein. Allerdings ist entweder ein Transponder notwendig oder eine mittig zwischen den Fahrstreifen angeordnete Schlüsselanlage. Durch die Schlüsselanlage erhöht sich jedoch wiederum der Platzbedarf, welcher durch die zweistreifige Zufahrt und den erforderlichen Wartebereich für die Einfahrt bereits hoch ist.

Wie bei Variante 2 wird auch bei Variante 4 der Fuß- und Radverkehr in der Schwetzinger Straße durch bis zur Bordsteinkante fahrende Fahrzeuge beeinträchtigt. Allerdings ist durch die breitere Gestaltung der Tiefgaragenzufahrt von einer etwas besseren Sicht auf den fließenden Verkehr auszugehen, weshalb die Beeinträchtigung geringer ausfallen kann. Nicht nur der aus der Tiefgarage ausfahrende Verkehr ist problematisch, sondern auch der einfahrende Kfz-Verkehr, da bevorrechtigte Radfahrer übersehen werden können.

Auch Variante 4 erfordert architektonische Anpassungen, welche sich insbesondere nachteilig auf die Flächenverfügbarkeit im Untergeschoss und Erdgeschoss auswirken.

Fazit

Insgesamt ist **Variante 1** verkehrlich zu bevorzugen, da von den geringsten Auswirkungen auf den fließenden Kfz-Verkehr als auch auf andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer auszugehen ist.

Von einem einstreifigen Anschluss an die Schwetzinger Straße gemäß Variante 2 wird abgeraten. Falls Variante 1 aus anderen – hier nicht betrachteten Gründen nicht in Frage kommt – sollte die Herstellung von Variante 4 in Betracht gezogen werden.

Neuverkehr Bewohner, Besucher und Wirtschaftsverkehr		
Summe Neuverkehr		
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	207
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	103
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	103
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	15
Zielverkehr	[Kfz/h]	2
Quellverkehr	[Kfz/h]	13
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz / h]	21
Zielverkehr	[Kfz/h]	14
Quellverkehr	[Kfz/h]	7

Mitnahmeeffekt im Kundenverkehr		
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	0
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	0
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	0
Mitnahmeeffekt	[%]	
Verlagerung der Abbiegeströme im Bestand		
Kfz-Fahrten / Tag	[Kfz / 24h]	0
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	0
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	0
Summe Neuverkehr auf bestehender Straße		
Anzahl Kfz-Fahrten / Tag (Quell- und Zielverkehr)	[Kfz / 24h]	207
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	103
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	103
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz / h]	15
Zielverkehr	[Kfz/h]	2
Quellverkehr	[Kfz/h]	13
Summe Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz / h]	21
Zielverkehr	[Kfz/h]	14
Quellverkehr	[Kfz/h]	7

Wohnnutzungen		
Wohneinheiten	[WE]	40
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]	2,2
Bewohner	[Pers.]	88
Bewohnerverkehr		
Wege/Bewohner	[Wege/Pers. *24h]	4,0
Summe Wege Bewohner	[Wege/24h]	352
Anteil heimgebundener Wege	[%]	90%
Anzahl heimgebundener Wege	[Wege/24h]	317
MIV-Anteil	[%]	70%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]	1,2
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz/24h]	185
Zielverkehr	[Kfz/24h]	93
Quellverkehr	[Kfz/24h]	93
Anteile Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[%]	2,0%
Quellverkehr	[%]	14,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	15
Zielverkehr	[Kfz/h]	2
Quellverkehr	[Kfz/h]	13
Anteile Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[%]	14,0%
Quellverkehr	[%]	6%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	19
Zielverkehr	[Kfz/h]	13
Quellverkehr	[Kfz/h]	6

Wohnnutzungen		
Wohneinheiten	[WE]	40
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]	2,2
Bewohner	[Pers.]	88
Besucherverkehr Wohnnutzungen		
Fahrtzuschlag Besucher an Fahrten von Bew	[%]	10%
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)	[Kfz / 24h]	19
Zielverkehr	[Kfz / 24h]	10
Quellverkehr	[Kfz / 24h]	10
Anteile Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[%]	3,5%
Quellverkehr	[%]	3,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags	[Kfz/h]	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[%]	6,0%
Quellverkehr	[%]	5,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags	[Kfz/h]	2
Zielverkehr	[Kfz/h]	1
Quellverkehr	[Kfz/h]	1

Wohnnutzungen		
Wohneinheiten	[WE]	40
Bewohner/Wohneinheit	[Pers./WE]	2,2
Bewohner	[Pers.]	88
Wirtschaftsverkehr Wohnnutzungen		
Kfz-Fahrten/Bewohner	[Fahrten/Pers.*24h]	0,03
Summe Kfz-Fahrten	[Wege]	3
Kfz-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		
	[Kfz/24h]	3
Zielverkehr	[Kfz/24h]	1
Quellverkehr	[Kfz/24h]	1
Anteile Spitzenstunde vormittags		
Zielverkehr	[%]	8,0%
Quellverkehr	[%]	5,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		
	[Kfz/h]	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
Anteile Spitzenstunde nachmittags		
Zielverkehr	[%]	7,0%
Quellverkehr	[%]	9,0%
Kfz-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		
	[Kfz/h]	0
Zielverkehr	[Kfz/h]	0
Quellverkehr	[Kfz/h]	0
davon Schwerverkehrsanteil (> 3,5 t)	[%]	25%
Lkw-Fahrten / Tag (Ziel- und Quellverkehr)		
	[Lkw/24h]	1
Zielverkehr	[Lkw/24h]	0
Quellverkehr	[Lkw/24h]	0
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde vormittags		
	[Lkw/h]	0
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0
Lkw-Fahrten / Spitzenstunde nachmittags		
	[Lkw/h]	0
Zielverkehr	[Lkw/h]	0
Quellverkehr	[Lkw/h]	0

Kriterium		Variante 1		Variante 2		Variante 3		Variante 4	
		Einstreifige Rampe - Rostocker Straße		Einstreifige Rampe - Schwetzingener Straße		Splittung der Rampe - Zufahrt Schwetzingener Str - Ausfahrt Rostocker Str		Zweistreifige Rampe - Schwetzingener Str	
		Bewertung	Textliche Erläuterung	Bewertung	Textliche Erläuterung	Bewertung	Textliche Erläuterung	Bewertung	Textliche Erläuterung
Signalisierungsvarianten	Ein- und Ausfahrt rot --> grün nur auf Anforderung	0	Signalisierung und Wartebereich für Ein- und Ausfahrt notwendig Tor kann geschlossen sein	-	Signalisierung und Wartebereich für Ein- und Ausfahrt notwendig --> in Schwetzingener Straße problematisch bzw. auf dem Grundstück mit hoher Flächeninanspruchnahme	+	Signalanlage nicht erforderlich, Tor kann geschlossen sein	+	Signalanlage nicht erforderlich, Tor kann geschlossen sein
	Ausfahrt grün, Einfahrt rot	-	Wartebereich für Einfahrt in Rostocker Straße Tor muss tagsüber immer offen sein	--	Wartebereich für Einfahrt notwendig --> zurückgesetztes Tor --> hohe Flächeninanspruchnahme Tor muss tagsüber immer offen sein	+	Signalanlage nicht erforderlich, Tor kann geschlossen sein	+	Signalanlage nicht erforderlich, Tor kann geschlossen sein
	Ausfahrt rot, Einfahrt grün	-	Wartebereich für Einfahrt in Rostocker Straße Tor muss tagsüber immer offen sein	--	Wartebereich für Einfahrt notwendig --> in Schwetzingener Straße problematisch bzw. auf dem Grundstück mit hoher Flächeninanspruchnahme Tor muss tagsüber immer offen sein	+	Signalanlage nicht erforderlich, Tor kann geschlossen sein	+	Signalanlage nicht erforderlich, Tor kann geschlossen sein
	zeitliche Differenzierung: vormittags Ausfahrt grün, Einfahrt rot; nachmittags Ausfahrt rot, Einfahrt grün	0	Wartebereich für Einfahrt notwendig Verringerung der Wartezeiten durch Begünstigung des stärkeren Stroms Tor muss tagsüber immer offen sein	-	Wartebereich für Einfahrt notwendig --> in Schwetzingener Straße problematisch bzw. auf dem Grundstück mit hoher Flächeninanspruchnahme Verringerung der Wartezeiten durch Begünstigung des stärkeren Stroms Tor muss tagsüber immer offen sein	+	Signalanlage nicht erforderlich, Tor kann geschlossen sein	+	Signalanlage nicht erforderlich, Tor kann geschlossen sein
Anordnung des / der Tore			frei wählbar		zurückgesetzt, sodass warten auf dem Grundstück möglich ist und der fließende Verkehr nicht beeinträchtigt wird		Tor (Ausfahrt) frei wählbar; Tor (Einfahrt) muss zurückgesetzt sein, sodass warten auf dem Grundstück möglich ist und der fließende Verkehr nicht beeinträchtigt wird		zurückgesetzt, sodass warten auf dem Grundstück möglich ist und der fließende Verkehr nicht beeinträchtigt wird
Transponder zur Toröffnung erforderlich		+	kein Transponder erforderlich, dafür aber Schalter / Schlüsselanlage auf Fahrerseite erforderlich	-	Transponder hilfreich	-	Transponder notwendig bzw. Flächeninanspruchnahme auf Grundstück für Einfahrtbereich (Schlüsselbox) oder das Tor muss tagsüber immer offen sein	-	Transponder notwendig bzw. Flächeninanspruchnahme auf Grundstück für Einfahrtbereich. Schlüsselbox steht zwischen den Fahrstreifen oder das Tor muss tagsüber immer offen sein
Beurteilung Wartebereich in der Tiefgarage		-	Wartebereich in TG erforderlich	-	Wartebereich in TG erforderlich	+	nicht erforderlich, da keine Signalisierung.	+	nicht erforderlich, da keine Signalisierung.
Flächeninanspruchnahme im Gebäude, Wechselwirkung mit Stellplatzzahl, Befahrbarkeit der Stellplätze		+	gering	+	gering	-	zwei Rampen (auf jeder Seite eine) notwendig -> eventuell weniger Stellplätze möglich	0	eine breitere Rampe notwendig -> weniger Stellplätze möglich
Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Dessauer Weg / Schwetzingener Straße		0	Neuverkehr wird über den Knotenpunkt auf übergeordnetes Straßennetz verteilt; Verkehrsqualität weiterhin gut	+	kaum Auswirkungen auf Verkehrsqualität des Knotenpunktes	+	Neuverkehr wird über den Knotenpunkt auf übergeordnetes Straßennetz verteilt; Verkehrsqualität weiterhin gut	+	kaum Auswirkungen auf Verkehrsqualität des Knotenpunktes
Beeinträchtigung Fuß- und Radverkehr Schwetzingener Str (beim Ausfahren aus der Tiefgarage)		0	keine Beeinträchtigung; Anbindung über Rostocker Straße und Knotenpunkt Dessauer Weg / Schwetzingener Straße	-	Fahrzeuge werden bis Bordsteinkante, für bessere Sicht auf fließenden Verkehr, fahren -> eigentlich bevorrechtigter Fuß- und Radverkehr wird beeinträchtigt	0	keine Beeinträchtigung; Anbindung über Rostocker Straße und Knotenpunkt Dessauer Weg / Schwetzingener Straße	-	Fahrzeuge werden bis Bordsteinkante, für bessere Sicht auf fließenden Verkehr, fahren -> eigentlich bevorrechtigter Fuß- und Radverkehr wird beeinträchtigt. Etwas bessere Sicht als bei Variante 2 möglich
Beeinträchtigung Fuß- und Radverkehr Schwetzingener Str (beim Einfahren in der Tiefgarage)		0	keine auffälligen Verkehrsabläufe zu erwarten	-	Radfahrer entlang Schwetzingener Straße könnten beim Einbiegen in TG eventuell übersehen werden	-	Radfahrer entlang Schwetzingener Straße könnten beim Einbiegen in TG eventuell übersehen werden	-	Radfahrer entlang Schwetzingener Straße könnten beim Einbiegen in TG eventuell übersehen werden
Berücksichtigung von architektonischen Vor- und Nachteilen (Treppenhäuser, Stockwerks-Layout, Ausrichtung, Planstand)		+	die bisherige Planung berücksichtigt dieses Konzept. Es sind keine Änderungen erforderlich	0	architektonische Anpassung notwendig, da die Einfahrt an der Schwetzingener Straße liegt	--	architektonische Anpassungen notwendig, Nachteile durch hohe Flächeninanspruchnahme im UG und EG	-	architektonische Anpassungen notwendig, Nachteile durch gewisse Flächeninanspruchnahme im UG und EG
Berücksichtigung von weiteren Entwicklungen in der Nachbarschaft		+	weitere Verdichtung möglich	+	weitere Verdichtung möglich	+	weitere Verdichtung möglich	+	weitere Verdichtung möglich