

B-Plangebiet Othmarschen 46

Verkehrliche Kurzstellungnahme

Projektnummer: 2017051

Stand: 31.05.2017

VERANLASSUNG

Auf dem Flurstück 3072, östlich der Baurstraße und nördlich des vorhandenen Parkhauses an der Jürgen-Töpfer-Straße, ist die Realisierung von Wohnungen vorgesehen. Ein entsprechender vorhabenbezogener Bebauungsplan Othmarschen 46 befindet sich derzeit in Aufstellung. Die Erschließung des Vorhabens erfolgt über eine Anbindung an die Baurstraße. Die privaten Stellplätze sind in einer Tiefgarage unter den Gebäuden vorgesehen. **Abbildung 1** zeigt die Lage der geplanten Bebauung.

Für das B-Plan-Verfahren sowie das anschließende Baugenehmigungsverfahren ist eine verkehrstechnische Stellungnahme erforderlich, die die Abwickelbarkeit der prognostizierten Verkehre im umliegenden Straßennetz überprüft und damit die Erschließung des Vorhabens beurteilt.



Abbildung 1: Lageplan Bauvorhaben (Quelle: Schenk&Waiblinger)

GEPLANTE SITUATION

Auf dem rd. 6.750 m² großen Grundstück ist die Realisierung von rd. 170 Wohneinheiten (WE) vorgesehen, die sich wie folgt aufteilen:

- rd. 30 % Mietwohnungsbau
- rd. 40 % Eigentumswohnungen
- rd. 10 % Wohnungen 1.-2. Förderweg
- rd. 20 % fördern&wohnen

Unter den Gebäuden ist eine eingeschossige Tiefgarage mit rd. 70 Stellplätzen geplant, die über eine Anbindung zur Baurstraße erschlossen werden soll.

VERKEHRSPROGNOSE

Um eine Beurteilung der verkehrlichen Erschließung vornehmen zu können, werden Verkehrsmengendaten der Knotenpunkte Jürgen-Töpfer-Straße/ Baurstraße und Behringstraße/ Jürgen-Töpfer-Straße benötigt. ARGUS liegen hierzu aktuelle Erhebungsdaten aus März 2017 vor. Demnach ergeben sich an den beiden Knotenpunkten folgende Querschnittsbelastungen:

- Baurstraße (N): rd. 400 Kfz-Fahrten/ 24h
- Jürgen-Töpfer-Straße (O): rd. 1.650 Kfz-Fahrten/ 24h
- Baurstraße (S): rd. 1.650 Kfz-Fahrten/ 24h

- Jürgen-Töpfer-Straße (N): rd. 6.850 Kfz-Fahrten/ 24h
- Behringstraße (O): rd. 28.300 Kfz-Fahrten/ 24h
- Behringstraße (W): rd. 29.650 Kfz-Fahrten/ 24h

Zur Bewertung der verkehrlichen Erschließung wird das durch die geplante Neubebauung erwartete Verkehrsaufkommen rechnerisch ermittelt. Grundlage hierfür bilden die in der Tiefgarage geplanten 70 Stellplätze.

Für Stellplätze, die von Bewohnern genutzt werden, kann zur Berücksichtigung eines ungünstigen Belastungsfalls ein Umschlaggrad von 2,0 angesetzt werden (üblicherweise werden 1,5 angesetzt). Bei 70 Stellplätzen bedeutet dies ein Verkehrsaufkommen von rd. 300 Fahrten pro Tag (150 Fahrten pro Tag und Richtung).

Der Bestimmung der Spitzenstundenbelastungen liegen gängige Tagesganglinien der entsprechenden Nutzergruppen zugrunde (FGSV, 2006). Bei der Ermittlung wird grundsätzlich zwischen Ziel- und

Quellverkehren (Zu- und Abflüsse) unterschieden. Aus dem prognostizierten Verkehrsaufkommen durch die geplanten Nutzungen ergeben sich unter Berücksichtigung der entsprechenden Tagesganglinien 24 Fahrten (3 Ein- und 21 Ausfahrten) in der morgendlichen und 32 Fahrten (21 Ein- und 11 Ausfahrten) in der nachmittäglichen Spitzenstunde.

Nutzer	Fahrten/Tag	Fahrten/ Tag u. Richtung
Gesamt	300	150

Stunde	Quellverkehr [Kfz/h]	Zielverkehr [Kfz/h]
00:00 - 01:00	0	0
01:00 - 02:00	0	0
02:00 - 03:00	0	0
03:00 - 04:00	0	0
04:00 - 05:00	2	0
05:00 - 06:00	7	0
06:00 - 07:00	23	1
07:00 - 08:00	21	3
08:00 - 09:00	12	4
09:00 - 10:00	8	4
10:00 - 11:00	6	5
11:00 - 12:00	5	8
12:00 - 13:00	5	11
13:00 - 14:00	8	11
14:00 - 15:00	9	6
15:00 - 16:00	7	10
16:00 - 17:00	9	21
17:00 - 18:00	11	21
18:00 - 19:00	7	16
19:00 - 20:00	6	9
20:00 - 21:00	3	6
21:00 - 22:00	1	5
22:00 - 23:00	0	6
23:00 - 24:00	0	3
Summe	150	150

Zu- und Abflüsse des zusätzlichen Verkehrsaufkommens

BEURTEILUNG DER VERKEHRLICHEN ERSCHLIESSUNG

Die Prognose der durch das Bauvorhaben erzeugten Neuverkehre zeigt, dass die maximale Belastung in der Nachmittagsspitzenstunde mit 32 Kfz/ h auftritt. Die Verkehrsmengen sind bezogen auf das vorhandene Verkehrsaufkommen im Umfeld als gering einzustufen, insbesondere da diese sich an den umliegenden Knotenpunkten noch auf einzelne Richtungen und Fahrstreifen verteilen. Die zusätzliche Belastung bezogen auf einen Signalumlauf beträgt somit pro Fahrstreifen deutlich weniger als ein Fahrzeug.

Aus verkehrlicher Sicht sind diese Zuwächse gegenüber der Bestandsituation nicht relevant. Diese Einschätzung besteht insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Kapazitätsnachweise des Knotenpunktes Behringsstraße/ Jürgen-Töpfer-Straße zeigen, dass die Verkehre ausreichend leistungsfähig abgewickelt werden können.