



GEMEINDE GAILINGEN AM HOCHRHEIN

B-Plan „Bei der Erlenwies“ in Gailingen Verkehrliche Stellungnahme

07. Oktober 2021

Dipl.-Ing. Robert Wenzel



■ Untersuchungsschritte

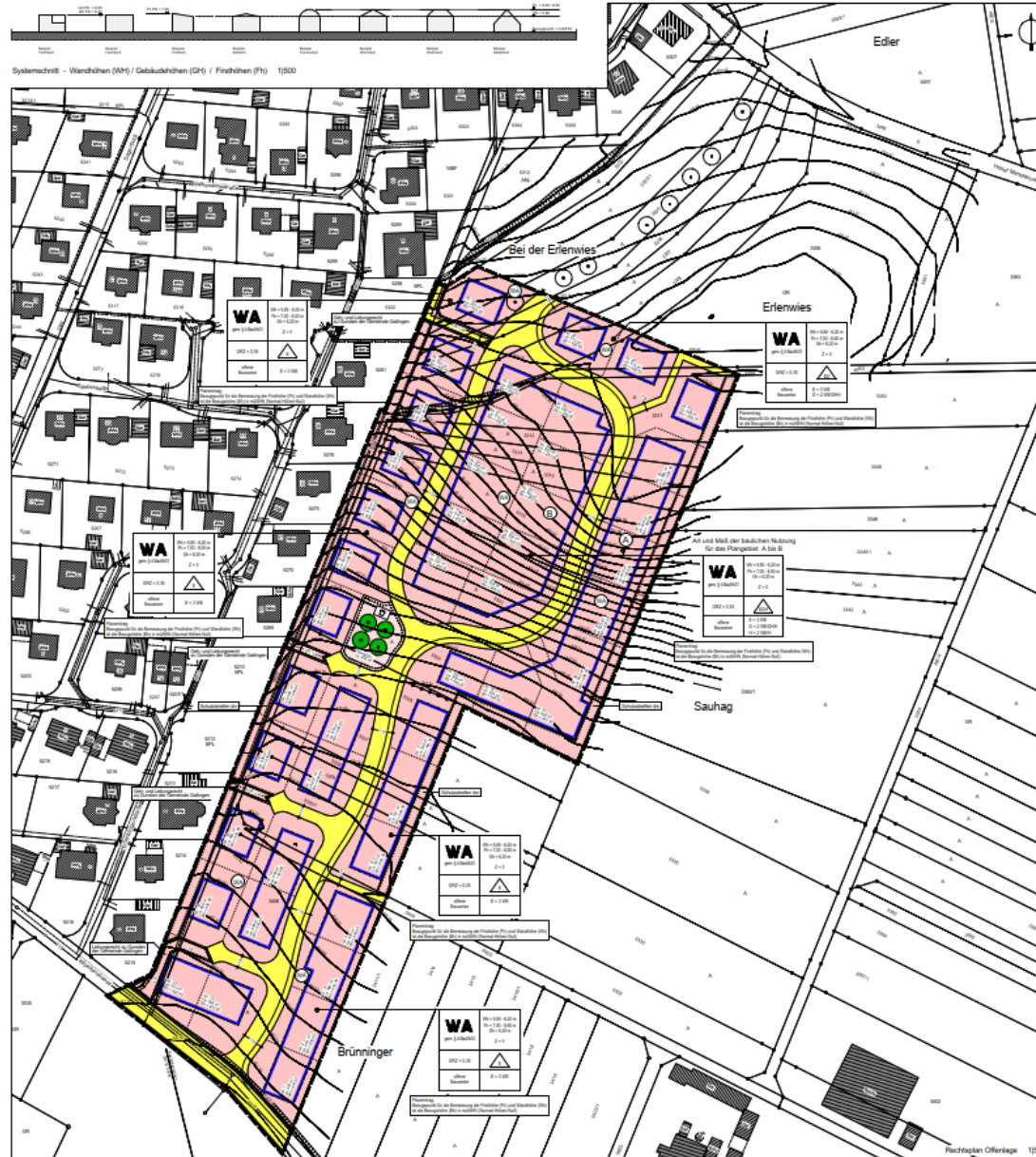
Bestandsaufnahme

- Übernahme vorliegender Verkehrszählraten (gemeindliche und amtliche Zählraten)
- Darstellung der heute bestehenden Verkehrsstärken

Planung und verkehrliche Auswirkungen

- Abschätzung des zu erwartenden Neuverkehrs (Neues Wohngebiet)
- Verteilung auf das Straßennetz und Herleitung des zu erwartenden Prognoseverkehrs
- Verkehrliche Auswirkungen (Verkehrsveränderungen im Straßennetz)

- Bruttobauland ca. 3 ha
- ca. 45 Baugrundstücke
- Vorrangig Einzelhäuser (max. 3 WE)
- ggf. Reihen- oder Doppelhäuser (mit jeweils 2 WE)



Verkehrsdatenbasis, Vorliegende Verkehrsdaten Kapellenstraße

	Zeitbereich 1	Zeitbereich 2
Zählzeitraum	12.03.2019 (11:00 Uhr) - 04.04.2019 (10:00 Uhr)	04.04.2019 (09:00 Uhr) - 13.05.2019 (10:00 Uhr)
Anzahl Tage im Zählzeitraum	23 Tage	38 Tage
Erhobene Kfz-Verkehrsstärke	6.388 Kfz/23 Tage*Richtung	9.912 Kfz/38 Tage*Richtung
Durchschnittlicher Tageswert (1 Fahrtrichtung)	278 Kfz/24 h*Richtung	261 Kfz/24 h*Richtung
Durchschnittlicher Tageswert (Straßenquerschnitt)	ca. 560 Kfz/24 h	ca. 520 Kfz/24 h

Quelle: Verkehrszählungen der Gemeinde Gailingen (durchgeführt über mehrere Tage für eine Fahrtrichtung ohne Aufgliederung nach Tagen und Stunden)

Abschätzung des Neuverkehrs, Mobilitätskennziffern

Stadträumliche/städtebauliche Situation und verkehrliche Erschließung

-  Ländliche Region, kleinstädtischer/dörflicher Raum, außenliegendes randliches Wohngebiet
-  Keine/kaum Versorgungsangebote für Bewohner im unmittelbaren Wohnumfeld
-  Gute und direkte Rad- und Fußwegeverbindungen
-  Bus-Haltestellen im Umfeld (Buslinie 403, 30-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit)

Gewählte Ansätze¹ zum Mobilitätsverhalten

- | | |
|--|--|
|  3,0 Bewohner je Wohneinheit | oberer Wert für neue Wohngebiete |
|  3,5 Wege am Tag pro Person | oberer Wert für neue Wohngebiete |
|  70 % MIV-Anteil | oberer Wert auf Grund Raumtyp und Erschließungssituation |
|  Pkw-Besetzungsgrad 1,5 | gemäß MiD (Mobilität in Deutschland) |

¹ Verwendet wurden obere, sichere Ansätze für ein Neubaugebiet in Anlehnung an die Ergebnisse der MiD (Mobilität in Deutschland 2017) sowie an das Verfahren zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung nach Bosserhoff

Abschätzung des Neuverkehrs, Wohnen „Bei der Erlenwies“

Berechnungsansatz ¹		Mittlerer Ansatz	Maximaler Ansatz
Bebauung mit 45 Parzellen	2,0 WE pro Baugrundstück 3,0 WE pro Baugrundstück (Maximum)	90 Wohneinheiten	135 Wohneinheiten
Bewohner	3,0 Bewohner pro Wohneinheit	270 Bewohner	405 Bewohner
Wege am Tag	3,5 Wege pro Person und Tag	945 Wege/24 h	1.418 Wege/24 h
Kfz-Wege am Tag	70 % MIV-Anteil	662 Kfz-Wege/24 h	992 Kfz-Wege/24 h
Bewohnerverkehr	Pkw-Besetzungsgrad 1,5	441 Kfz-Fahrten/24 h	662 Kfz-Fahrten/24 h
Besucherverkehr	5 % Aufschlag	22 Kfz-Fahrten/24 h	33 Kfz-Fahrten/24 h
Wirtschaftsverkehr	0,10 Kfz-Fahrten/Bewohner (davon 20 % Kfz > 3,5 t)	27 Kfz-Fahrten/24 h (5 Lkw-Fahrt/24 h)	41 Kfz-Fahrten/24 h (8 Lkw-Fahrt/24 h)
Gesamtverkehr Wohnen		490 Kfz/24 h (5 Lkw/24 h)	736 Kfz/24 h (8 Lkw/24 h)

Geplantes Wohngebiet Verkehrsverteilung

- Erschließung über die Kapellenstraße
- Ausrichtung des Verkehrs hauptsächlich nach Westen (v. a. Ortsmitte, Büsingen, Schaffhausen) und nach Osten (v. a. Rielasingen-Worblingen, Singen)
- Verteilung komplett über die Kapellenstr.



Geplantes Wohngebiet

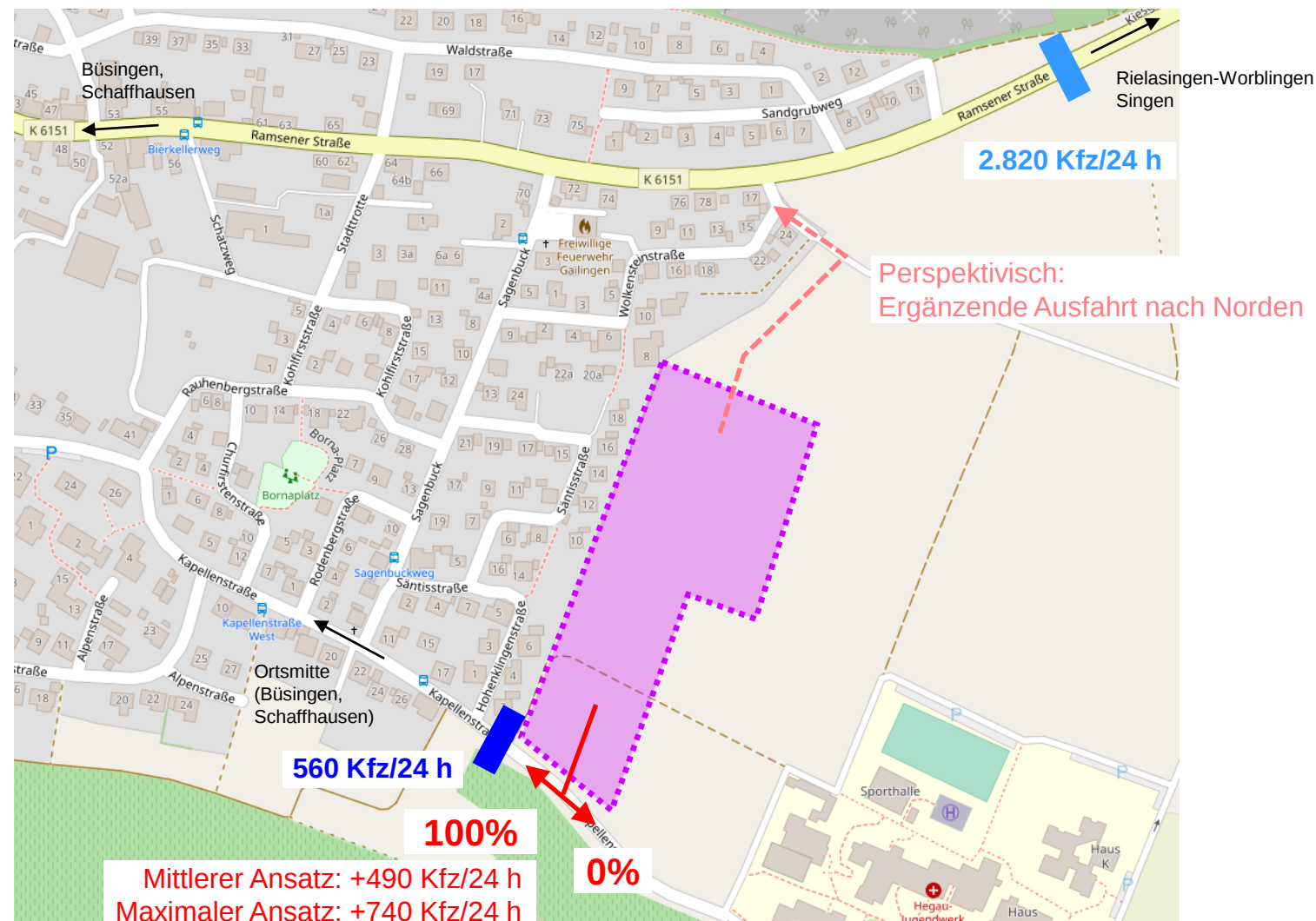


Wochenzählungen 2019 (Gemeinde)



Verkehrsmonitoring 2019 (Land BW)

- Künftig zu erwartender Verkehr in der Kapellenstraße 1.050 Kfz/24 h (bzw. ca. 1.300 Kfz/24 h)



■ Einschätzung der Verkehrsstärken, Kategorie und Verbindungsfunktion

Kategorie und Verbindungsfunktion	Angebaute Hauptverkehrsstraße (HS)	Erschließungsstraße (ES)
Nahräumig IV	HS IV Ortsdurchfahrt Dörfliche Hauptstraße: - Ländlich geprägte Mischnutzung - Länge bis mehrere km - Verkehrsstärke bis 10.000 Kfz/24 h	ES IV Sammelstraße Dörfliche Sammelstraße: - Wohnen, vereinzelt Geschäfte - Länge bis 1.000 m - Verkehrsstärke bis 8.000 Kfz/24 h
Kleinräumig V		ES V Anliegerstraße Wohnstraße: - Wohnen, Aufenthalt - Geringe Länge (bis 300 m) - Verkehrsstärke bis 4.000 Kfz/24 h

Vergleichsstraße in Gailingen

Kapellenstr. ca. 1.050 Kfz/24 h (Mittel)
Kapellenstr. ca. 1.300 Kfz/24 h (Maximal)

Quelle: FGSV Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) Kategorie der Verkehrswege für den Kfz-Verkehr

Die in der Kapellenstraße künftig maximal zu erwartenden Kfz-Verkehrsstärken sind vergleichsweise gering und liegen deutlich unter den gemäß Richtlinie maximal verträglichen Grenzwerten. Die zu erwartenden Kfz-Verkehrsstärken sind somit dem Straßencharakter entsprechend als verträglich anzusehen.



■ Zusammenfassung und Einschätzung der Ergebnisse

- Mit dem geplanten Wohngebiet sind ca. 740 Kfz/24 h Neuverkehr zu erwarten.
Die Erschließung erfolgt von und nach Süden über die Kapellenstraße.
- Die Verkehrsstärke in der Kapellenstraße wird sich von 560 Kfz/24 h auf etwa 1.050 Kfz/24 h (bzw. maximal auf ca. 1.300 Kfz/24 h) erhöhen.
- Der in der Kapellenstraße künftig insgesamt zu erwartende Kfz-Verkehr ist vergleichsweise gering.
Kapazitätsengpässe im Straßennetz sind (auch bei dem betrachteten Maximum) nicht zu erwarten.
- Kritische Wechselwirkungen mit dem Busverkehr und dem Radverkehr sind ebenfalls nicht zu erwarten.
Das Radfahren im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr ist bei Tempo 30 bis zu ca. 8.000 Kfz/24 h unproblematisch.
- Im Sinne der Redundanz und der weitestmöglichen Entlastung der angrenzenden Quartiere und der Ortsmitte empfiehlt sich perspektivisch die Einrichtung einer weiteren Gebietszufahrt im Norden.

Danke für die
Aufmerksamkeit.
Haben Sie
Anregungen oder
Fragen?

BERNARD Gruppe ZT GmbH

Rathausplatz 2-8

73432 Aalen

Deutschland

T+49 7361 5707-0

info@bernard-gruppe.com