TEIL C: BEGRÜNDUNG GEM. § 9 ABS. 8 BAUGB

1. Änderung

BEBAUUNGSPLAN Nr. 92

mit Grünordnung

im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB
(Bebauungsplan der Innenentwicklung)

BAUGEBIET: „Nördlich der Görresstraße und südlich der Schlossgartenstraße“

Stadt Neusäß

LANDKREIS AUGSBURG
STADTTEIL: ALT-NEUSÄSS

Neusäß, den 14.06.2018
geändert, den 19.02.2019
geändert, den 28.05.2019 (redaktionell)

Planung:

herb und partner
stadtplaner + landschaftsarchitekten

herb und partner PartGmbB
am berg 29 - 86672 thierhaupten
fon 0 82 71 35 34 - fax 0 82 71 31 49
info@herb-larc.de - www.herb-larc.de

Stadt Neusäß
Hauptstraße 28, 86356 Neusäß
bauamt@neusaess.de
Tel.: 0821 / 4606-240
Fax: 0821 / 4606-243

_____ _____

A. Vorgaben und Bestand

Bestehende Bebauungspläne

Aufgrund von geänderten Nutzungsansprüchen soll der bestehende Bebauungsplan Nr. 92 „Nördlich der Görresstraße und südlich der Schlossgartenstraße“ grundlegend geändert und damit durch einen neuen Bebauungsplan ersetzt werden.

Westlich des Plangebietes liegt, der in Aufstellung befindliche, Bebauungsplan Nr. 107 – Teilbereich B „Südliche Hauptstraße“.

Bestehende Strukturen und Nutzungen

Im Betrachtungsgebiet besteht östlich allgemeines Wohngebiet und westlich Mischgebiet mit entsprechenden Nutzungen.
Der Blumenladen im Westen des Planungsgebiets ist zu sichern.

Östlich des Plangebiets sind Quartiersbildungen mit Reihenhauszeilen, Hausgruppen und Einzelhäuser prägend. Im westlichen Bereich des näheren Umgriffs befindet sich hauptsächlich Gewerbe. Etwas nördlich befindet sich die Kirche St. Ägidius.

Darstellung im Flächennutzungsplan und Landschaftsplan

Im rechtsverbindlichen Flächennutzungsplan der Stadt Neusäß mit integriertem Landschaftsplan ist das Plangebiet als gemischte Baufläche im Westen und als Wohnbaufläche im Osten dargestellt.
Die momentan in Aufstellung befindliche Version (Entwurf vom 24.07.2018) sieht keine Änderungen vor.

Der Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan der Stadt Neusäß wurde von der Regierung von Schwaben mit Bescheid vom 29. August 1989 Az. 420-4621.313 / 12 genehmigt und ist seit dem 01. Februar 1990 rechtswirksam.

B. Veranlassung

Der ausgewiesene Flächenbedarf hat sich in der Zeit gewandelt. Zur Bewältigung dieses Problems und zur Steuerung eines maßvollen Nachverdichtungsprozesses entschloss sich deshalb der Stadtrat Neusäß mit Beschluss am 30.03.2017 die erste Änderung des Bebauungsplanes Nr. 92 „Nördlich der Görresstraße und südlich der Schlossgartenstraße“ nach § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren, ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB (§ 13a Abs. 3 BauGB), durchzuführen.

Die Bestandsaufnahme und die Vorüberlegungen zu den möglichen Festsetzungen wurden am 11.07.2017 im Planungs- und Umweltausschuss vorgetragen und diskutiert. Der Vorentwurf des Bebauungsplanentwurfes wurde vom Planungs- und Umweltausschuss am 19.10.2017 gebilligt. Das Gremium erteilte der Verwaltung den Auftrag auf dieser Basis den Bebauungsplanentwurf zu erstellen und die entsprechenden Verfahrensschritte einzuleiten. Der Entwurf des Bebauungsplanes wurde mit Beschluss vom 14.06.2018 gebilligt.

Das Gebiet soll vorrangig dem Wohnen dienen und kleinere Gewerbe im Mischgebiet zulassen. Ziel des Bebauungsplanes ist die Ordnung der städtebaulichen Entwicklung im Planungsgebiet durch Festsetzungen zu Art, Maß und Grenzen der baulichen Nutzung sowie durch Festsetzungen und Konkretisierung der Grünordnung.

Der Entwurf des Bebauungsplanes wurde vom Planungs- und Umweltausschuss am 14.06.2018 gebilligt. Nachfolgend wurde das Beteiligungsverfahren durchgeführt.

C. Städtebauliche und ortsplanerische Zielvorstellungen

1. Lage des Plangebiets

Das Plangebiet liegt in der Gemarkung Neusäß, nordöstlich der Hauptstraße (Augsburger Straße) im Bereich zwischen der Görresstraße, der Schlossgartenstraße und Am Mittelfeld. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 92 (1. Änderung) ergibt sich aus der Planzeichnung.
Die Gesamtfläche des Plangebiets beträgt ca. 1,401 ha.

2. Art und Maß der baulichen Nutzung

Der östliche Teilbereich des Baugebiets wird als allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO festgesetzt. Um zu verhindern, dass an dieser Stelle städtebaulich unverträgliche Nutzungen errichtet werden, sind die nach § 4 Abs. 3 BauNVO aufgeführten Ausnahmen generell nicht zulässig.
Der westliche Teil mit Mischgebiet im Sinne des § 6 BauNVO schließt die unter Absatz 2 Nummern 7 und 8 geführten Nutzungen generell aus. Dies verhindert die Errichtung von städtebaulich unverträglichen Nutzungen.
Der Blumenladen soll in seinem Bestand gesichert werden. Die städtebauliche Situation ist langfristig zu sichern.

Das Maß der baulichen Nutzung ergibt sich aus dem Zusammenspiel von GRZ, GFZ, und der zulässigen Anzahl der Vollgeschosse.
Die Festsetzungen stellen eine Fortsetzung der umgebenden Bebauung und deren Maßstäblichkeit dar und ermöglichen eine moderate Nachverdichtung.

Bei der Errichtung von Tiefgaragen darf die Grundfläche nach § 19 Abs. 4 BauNVO maximal einen Wert von 0,7 erreichen. Zur Kompensation werden Festsetzungen zur Gestaltung der privaten Grünflächen auf den Tiefgaragen getroffen.

Entsprechend der Umgebung wird die offene Bauweise nach § 22 Abs. 2 BauNVO festgesetzt. Im Bereich des Blumenladens darf die Bebauung, so wie bestehend, an der Grundstücksgrenze auch zukünftig in gleicher Form wieder errichtet werden. Es besteht ein erhöhtes städtebauliches Interesse, dieses markante Gebäude als Prägung für diesen Bereich des Verkehrsknotens langfristig zu erhalten. Dies muss durch eine Baulinie geregelt werden. Zudem muss die Anwendung des Art. 6 BayBO aus diesen Gründen ausgeschlossen werden.

3. Gestaltung der Gebäude

Der Rahmen der Bauweise, Dachausbildung und der einzelnen Gestaltungselemente nimmt Bezug auf die örtlich vorhandene Bebauung. Entsprechend sind Satteldächer mit 30 bis 45 Grad Dachneigung zulässig.

Ausnahmsweise ist im **MI 1** lediglich ein Satteldach mit einer Dachneigung von 45 Grad erlaubt.

Durch die Festsetzung von Wand- und Firsthöhen wird die Kubatur der zulässigen Gebäude gefasst und die Staffelung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes abgebildet. Die Gebäudehöhen orientieren sich an der Umgebung und der Zentralität. Daher sind im Westen höhere Gebäude als im Osten zulässig.

Folgende Parameter prägen die Planung:
- Entwicklung eines baulichen, und somit gestalterischen Grundprinzips nach heutigen Gesichtspunkten.
- Der gesetzte Gestaltungsrahmen behandelt eingehend die Dachgestaltung, die für das Ortsbild in seiner Gesamtheit maßgeblich prägend ist.

D. Erschließung, Ver- und Entsorgung

1. Verkehrliche Erschließung

Die Erschließung des Gebietes erfolgt über die bereits vorhandenen öffentlichen Straßenverkehrsflächen Görresstraße, Schlossgartenstraße und Am Mittelfeld. Kleinere private Erschließungsflächen sind in den Randbereichen teilweise notwendig. Ansonsten wird das Gebiet verkehrlich nicht durchschnitten. Im Zuge der Bauleitplanung wurde ein Verkehrsgutachten erstellt. Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass die geplante Nachverdichtung als verkehrsverträglich eingestuft werden kann. Die vorgeschlagenen Maßnahmen (Markierung von Parkstreifen) sind von der örtlichen Verkehrsbehörde im Zuge der Umsetzung des Baurechts anzuordnen.

2. Wasserversorgung

Die Wasserversorgung für Trink- und Brauchwasser ist durch die Stadtwerke Augsburg Wasser GmbH gesichert und durch Erweiterung des bestehenden Leitungsnetzes jederzeit möglich und ausreichend.

Zur Deckung des Löschwasserbedarfs sind die nach den technischen Regeln des DVGW-Arbeitsblatt W405 zu bereitstellenden Wassermengen entsprechend den textlichen Festsetzungen sicherzustellen.
Um die Versorgung mit Löschwasser im Brandfall zu gewährleisten, liegen die Abstände von Hydranten im Ortsnetz meist unter 150 Meter. (Arbeitsblatt W 331 / W 400)

3. Entwässerung

Die Entwässerung des Gebietes erfolgt über die bestehende Kanalisation im Trennsystem und erfasst somit nur das Schmutzwasser oder das verschmutzte Oberflächenwasser.
Nicht verunreinigtes Oberflächenwasser ist nach Maßgabe der rechtlichen Vorgaben vorzugsweise zu versickern.

Bei Errichtung von Hausdrainagen ist darauf zu achten, dass diese nicht an den Schmutzwasserkanal angeschlossen werden.

Kläranlage

Die Kläranlage kann die zusätzlichen Abwassermengen ausreichend reinigen. Die Abwasserentsorgung ist gesichert. Der Abwasserzweckverband betreibt derzeit die Erneuerung der Betriebserlaubnis, verbunden mit einer Kapazitätsausweitung.

4. Energieversorgung

Die Versorgung mit elektrischer Energie erfolgt durch das Leitungsnetz der LEW Netzservice GmbH. Da der Bebauungsplan keine oberirdischen Leitungen zulässt, erfolgt die Versorgung durch Erdkabel. Die dadurch bedingten Mehrkosten haben die Bauherren zu tragen.

Das Gebiet des Bebauungsplanes liegt zum Teil im Schutzbereich der 110-kVFreileitung R5/Y6. Innerhalb des Leitungsschutzbereichs sind aus Sicherheitsgründen die einschlägigen DIN-VDE-Vorschriften zu beachten. Da nach EN 50341 (vormals DIN VDE 0210) Mindestabstände zu den Leiterseilen der Hochspannungsleitung gefordert werden, sind die Unterbauungs- bzw. Unterwuchshöhen in diesem Bereich beschränkt. Ferner ist nach DIN VDE 0105 bei Arbeiten in Spannungsnähe immer ein bestimmter Schutzabstand zu den unter Spannung stehenden Leiterseilen einzuhalten.

Bei sämtlichen Bauvorhaben, die den Schutzbereich der Hochspannungsleitung berühren, ist eine Überprüfung der Einhaltung geltender DIN VDE-Bestimmungen notwendig. Entsprechende Unterlagen sind gem. Art. 69 Abs. 1 BayBO im Rahmen des durchzuführenden Genehmigungsverfahrens zur Stellungnahme beizufügen.
Für die Neubauten ist die Errichtung von Mehrspartenhausanschlüssen vorgesehen.

Der Bebauungsplanbereich ist durch Erdgas-Hauptleitungen erschlossen. Wo nötig kann das Erdgas-Leitungsnetz entsprechend ergänzt werden. Eine Erweiterung des Erdgasnetzes setzt jedoch eine Wirtschaftlichkeit voraus.

5. Müllbeseitigung

Die Müllentsorgung kann über die vorhandenen öffentlichen Straßen abgewickelt werden.

Bei Grundstücken (Anwesen) welche nur über private Verkehrsflächen direkt angefahren werden können, sind die Mülltonnen jeweils an der nächsten öffentlichen Straße zur Leerung bereitzustellen.

6. Denkmalschutz

Alle Beobachtungen und Funde (auffällige Bodenverfärbungen, Holzreste, Mauern, Metallgegenstände, Steingeräte, Scherben aus Keramik oder Glas und Knochen) müssen unverzüglich, d. h. ohne schuldhaftes Zögern der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Schwaben, in Thierhaupten mitgeteilt werden.
Solche Entdeckungen unterliegen nach Art. 8 Denkmalschutzgesetz der gesetzlichen Anzeigepflicht.

7. Abwehrender Brandschutz

Der Löschwasserbedarf ist nach den technischen Regeln über die zentrale Wasserversorgung sicherzustellen.
Für weitere Informationen siehe Punkt D2 (Wasserversorgung) bzw. textliche Festsetzungen.

8. Immissionsschutz

Das Plangebiet liegt im Einwirkungsbereich hinsichtlich Verkehrslärm von der Hauptstraße (Staatsstraße 2032) und einer Gleisanlage der Deutschen Bahn, welche gelegentlich für Güterverkehr für das Gewerbegebiet an der Piechlerstraße genutzt wird (Augsburger Lokalbahn).

Für die bestehenden Gebäude gilt zunächst Bestandsschutz, d. h. diesbezüglich werden erst dann Maßnahmen erforderlich, wenn ein Bauantrag zur baulichen Änderung von Aufenthaltsräumen nach DIN 4109-11:2016-07 gestellt wird.

Es wird empfohlen in Anbetracht der Lärmsituation für neu geplante Bauvorhaben und Änderungen der baulichen Nutzungen im Zug eines Bauantrags, schallgedämmte Lüftungseinrichtungen für Schlafräume und Kinderzimmer dann festzusetzen, wenn eine Überschreitung des städtebaulichen Orientierungswerts von 45 dB(A) nachts gegeben ist.

Zum Schutz vor Lärmeinwirkungen, die vom Straßenverkehr auf der Staatsstraße 2032 ausgehen, sind geeignete Schallschutzmaßnahmen zu treffen und nachzuweisen. Es wird daher empfohlen innerhalb der Wohnbaugrundstücke auf einen ausreichend dimensionierten baulichen Schallschutz analog den ergänzenden Bestimmungen zu DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) zu achten und bei Einbau von Schallschutzfenstern eine ausreichende Lüftungsmöglichkeit der betreffenden Räume – ggf. über separate Lüftungsöffnungen - zu berücksichtigen. Letzteres insbesondere dann, wenn eine straßenabgewandte Orientierung schutzbedürftiger Räume im Einzelfall nicht möglich sein sollte.

Sofern bei der Planung neuer Gebäude der Einbau einer zentralen Raumluftanlage vorgesehen ist, wird eine Grundrissorientierung schutzbedürftiger Nutzungen entbehrlich.

Es sind Immissionen wie Erschütterung, Lärm, elektromagnetische Beeinflussungen, Funkenflug und dergleichen, die von Bahnanlagen und dem gewöhnlichen Bahnbetrieb ausgehen, entschädigungslos hinzunehmen. Ebenso sind Abwehrmaßnahmen nach § 1004 in Verbindung mit § 906 BGB sowie dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), die durch den gewöhnlichen Bahnbetrieb in seiner jeweiligen Form veranlasst werden könnten, ausgeschlossen.

9. Flächen mit Bodenbelastungen

Der Stadt Neusäß liegen keine für eine Bebauung des Gebiets nachteiligen Kenntnisse über Baugrund, geogene Vorbelastungen (WWA), Grundwasserverhältnisse oder Altlasten vor. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass Böden mit von Natur aus erhöhten Schadstoffgehalten (geogene Vorbelastungen) vorliegen, welche zu zusätzlichen Kosten bei der Verwertung/Entsorgung führen können. Wir empfehlen daher vorsorglich Bodenuntersuchungen durchzuführen. Das Landratsamt ist von festgestellten geogenen Bodenbelastungen in Kenntnis zu setzen.

Bei Erdarbeiten ist generell darauf zu achten, ob evtl. künstliche Auffüllungen, Altablagerungen o. Ä. angetroffen werden. In diesem Fall ist umgehend das Landratsamt einzuschalten, welche alle weiteren erforderlichen Schritte in die Wege leitet.

E. Natur und Landschaftsschutz

1. Grünordnung

Der Baumbestand im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes wurde im Oktober 2017 aufgenommen und soweit sinnvoll als zu erhaltender Baumbestand festgeschrieben und der Erhalt sowohl während der Baumaßnahmen wie im weiteren Fortgang festgesetzt.

Mit Festsetzungen zu den überbaubaren Flächen und zur eingeschränkten Zulässigkeit von Nebenanlagen wird zudem gewährleistet, dass im Bereich der einzelnen Baugrundstücke ausreichend private Freiflächen verbleiben, die einen wesentlichen Beitrag zur Durchgrünung des Wohngebietes leisten.

Dem Bauantrag ist ein Plan zur Überprüfung der Grünordnung mit Höhenangaben in Bezug zu NN und dem vorhandenen Baumbestand (Art, Lage und Größe) beizufügen.
Sämtliche private Verkehrsflächen sind mit versickerungsfähigem Material zu befestigen.

2. Naturschutz

Im Planungsgebiet sind keine nach dem Bundesnaturschutzgesetz bzw. Bayerischen Naturschutzgesetz geschützten Biotope vorhanden. Als weitere Aussagen zu Natur und Landschaft sind im Flächennutzungsplan ein „erhaltenswerter landschafts- und ortsbildprägender Gehölzbestand“ enthalten. Diese Darstellung wird mit den getroffenen grünordnerischen Festsetzungen Rechnung getragen.

3. Ausgleich

Die Vorschriften über die naturschutzrechtliche Ausgleichsregelung sind gemäß § 1 a Abs. 3 Satz 4 BauGB nicht anzuwenden, weil die jetzt beplanten Flächen bereits nach § 30 BauGB überplant waren. Da die jetzige Planung durch Bauleitplanung bereits zulässige Versiegelungen nicht vergrößert, tritt keine Ausgleichspflicht ein.

F. Verfahren

Für das Verfahren der Bebauungsplanaufstellung ist gemäß Beschluss des Stadtrates Neusäß § 13 a BauGB (Bebauungspläne der Innenentwicklung) anzuwenden. Von einer Umweltprüfung wird abgesehen. Gleiches gilt für die frühzeitige Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 BauGB. Die Unterrichtung der Öffentlichkeit und die Gelegenheit zur Äußerung bestand im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB.

Neusäß, den .....

.....

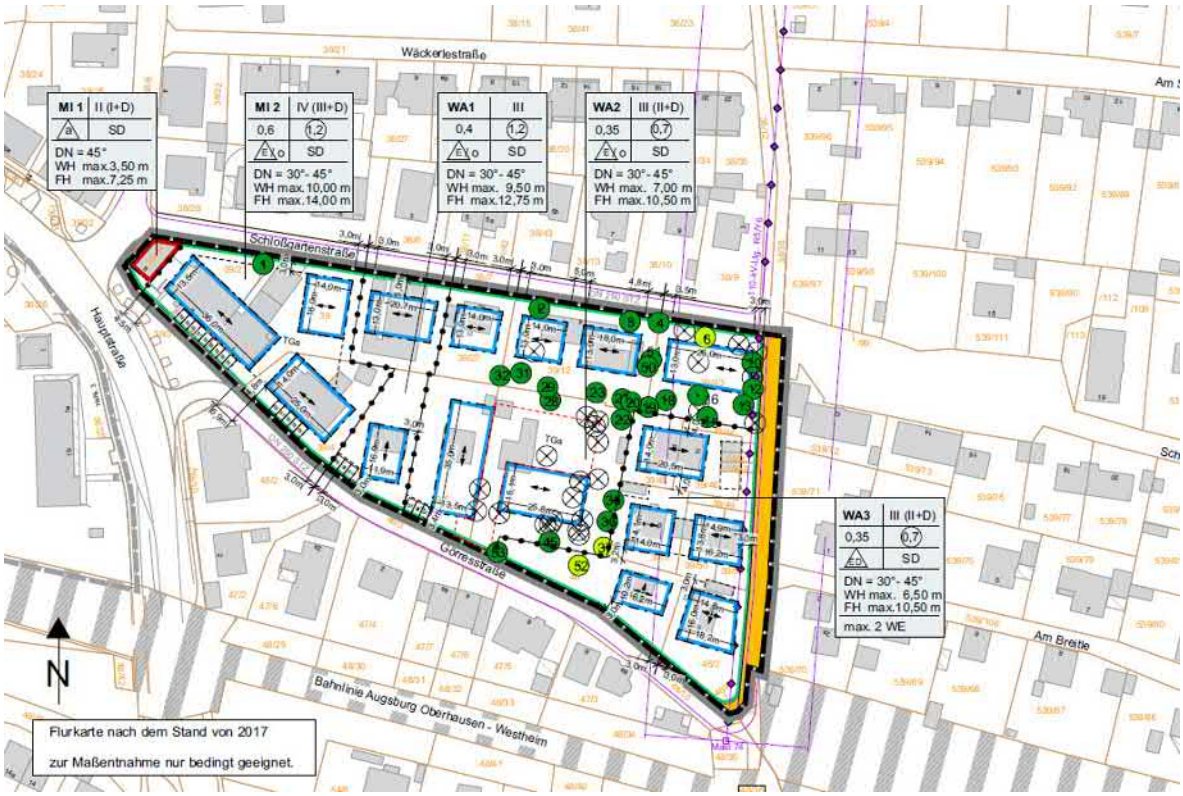
Richard Greiner, 1. Bürgermeister

Anlagen:

Verkehrsuntersuchung, PSLV, München, Stand 19.12.2018

Stadt Neusäß,
Verkehrsuntersuchung zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 92 „Nördlich der Görresstraße und südlich der Schloßgartenstraße“

Stand 19. Dezember 2018



Ausschnitt aus Bebauungsplan Nr. 92, 1. Änderung, Planverfasser herb und partner PartGmbB, Stand 14.06.2018

STADT LAND VERKEHR

Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr
Josephspitalstraße 7 – 80331 München
089 / 54 21 55-0 – post@pslv.de

VERKEHRSUNTERSUCHUNG

Stand 19. Dezember 2018

Inhalt

		Seite
1	Aufgabenstellung	2
2	Verkehrliche Bestandssituation im Umfeld der Planungen	2
2.1	Lage im Verkehrswegenetz	2
2.2	Verkehrsbelastungen im Bestand	3
2.3	Bestandssituation in den angrenzenden Wohnstraßen	4
3	Verkehrserzeugung der Planungen	6
3.1	Planungen Bebauungsplan Nr. 92 (1. Änderung)	6
3.2	Prognoseansätze	6
3.3	Verkehrserzeugung der Nachverdichtungen	7
4	Verkehrliche Auswirkungen der Planungen im Straßennetz	8
4.1	Verkehrsverteilung des Mehrverkehrs aus den Planungen	8
4.2	Verkehrsprognosen 2035	8
4.3	Auswirkungen der Planungen in den anliegenden Wohnstraßen	9
5	Zusammenfassung und Empfehlungen	10

Anlagen

1	Bestandsbelastungen (2015/ 2018)
2	Verkehrserzeugung Planungen
3	Verkehrsprognosen 2035 im Straßennetz

1 AUFGABENSTELLUNG

Der Bebauungsplan Nr. 92 soll einer Änderung unterzogen werden. Ziele der Bebauungsplanänderung sind die Neuordnung der überbaubaren Flächen und die Überarbeitung des Maßes der baulichen Nutzung.

In Anwohnergesprächen kam immer wieder zum Ausdruck, dass durch die allgemeine Zunahme des Verkehrs sowie die Erhöhung der Verkehrsfrequenz und der Parkraumknappheit durch die Nachverdichtung die Situation in den ohnehin sehr schmalen Anliegerstraßen sich noch weiter verschlechtert. Hinzu kommt die Wahrnehmung, dass die Achse Am Mittelfeld als Abkürzungsstrecke zwischen der Dieboldstraße und der Hauptstraße dient.

In der Verkehrsuntersuchung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sollen die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Nutzungen auf das umgebende Straßennetz bewertet und Hinweise auf notwendige bzw. mögliche Maßnahmen zur Verträglichkeit des Neuverkehrs gegeben werden.

2 VERKEHRLICHE BESTANDSSITUATION IM UMFELD DER PLANUNGEN

2.1 LAGE IM VERKEHRSWEGENETZ

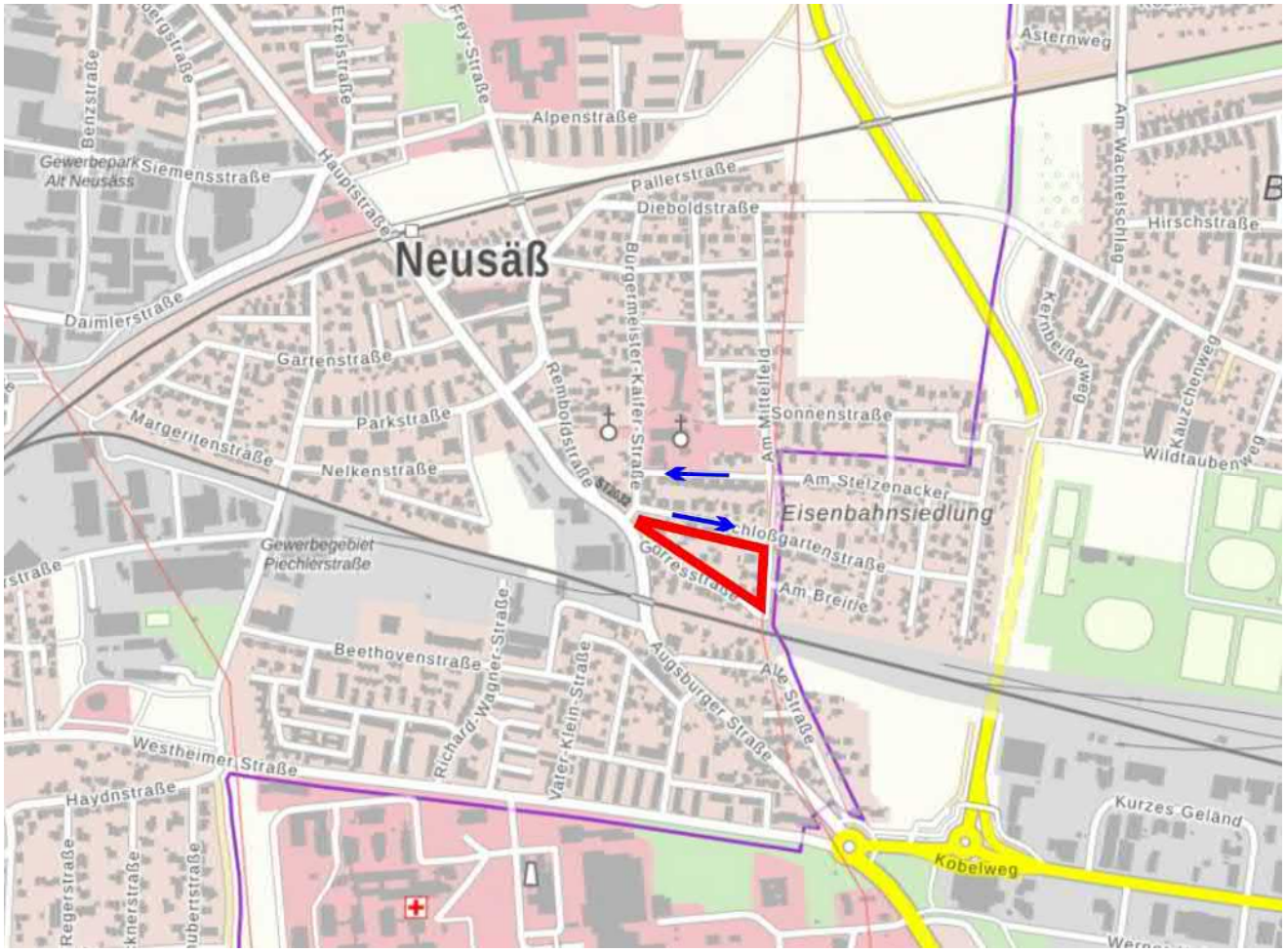


Abbildung 1: Lage des Bebauungsplangebiets [Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, 2018]

Das Plangebiet befindet sich im am Südostrand des Stadtgebietes von Neusäß, östlich der Hauptstraße. Es wird begrenzt durch die Schlossgartenstraße im Norden, die Görresstraße im Süden und Am Mittelfeld im Osten (siehe Abbildung 1). Die Eisenbahnsiedlung der Stadt Augsburg, die östlich an des Plangebiet anschließt, ist mit Kfz nur über diese Wohnstraßen über Neusässer Stadtgebiet erreichbar.

Die Hauptstraße ist Teil des wichtigen städtischen Hauptstraßennetzes und schließt im Süden weiterführend als Augsburger Straße an die Westheimer Straße an.

Der Bahnhof Neusäß befindet sich ca. 600-700 m Luftlinie von dem Baugebiet entfernt. Von hier besteht die Möglichkeit, im 30-Minuten-Takt nach Augsburg und München und im Stundentakt nach Ulm zu fahren. Dazu fährt im Stundentakt eine Regionalbahn nach Dinkelscherben. Das Plangebiet liegt ca. 150m von der zentralen Bushaltestelle „Neusäß-Mitte“ entfernt, von der verschiedene Regionalbuslinien das Stadtgebiet von Neusäß erschließen und die Anbindung an den Bahnhof Neusäß, den Augsburger Hauptbahnhof und die Augsburger Straßenbahnlinie 2 ermöglichen.

2.2 VERKEHRSBELASTUNGEN IM BESTAND

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen zum „Schusterareal“ Neusäß wurden am 26.10.2015 Verkehrszählungen am Knotenpunkt Hauptstraße/ Bürgermeister-Kaifer-Straße und am Knotenpunkt Hauptstraße/ Görresstraße durchgeführt. Zusätzlich wurden am 19.07.2018 aktuelle Knotenstromzählungen über 8 Stunden in drei Intervallen an der Einmündung der Schloßgartenstraße in die Bürgermeister-Kaifer-Straße und an der Kreuzung Schloßgartenstraße/ Am Mittelfeld durchgeführt.

Die Zählergebnisse beider Zählungen dienen als Datengrundlage für die Verkehrsuntersuchung. Sie wurden gemäß allgemeinen Vorgaben auf Plausibilität geprüft und auf 24 Stunden hochgerechnet. Der Plausibilitätsvergleich der benachbarten Zählungen 2015 und 2018 hat gezeigt, dass die Ergebnisse zu den Spitzenstunden zwischen 2015 und 2018 kaum abweichen. Bei Vergleich des gesamten Zählzeitraum über 8 Stunden gab es Differenzen (um ca. 10% niedrigere Zählwerte 2018 als 2015), die mittels unterschiedlicher Hochrechnungsfaktoren auf höheren Stand der Zählung von 2015 angeglichen wurden.

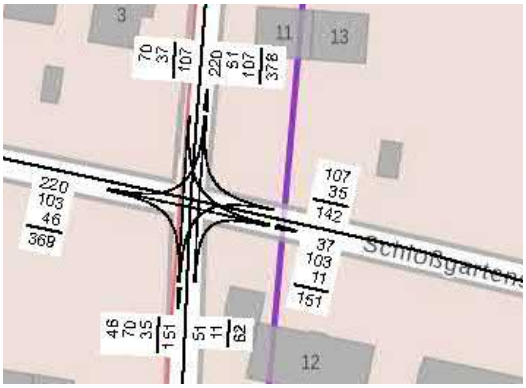
In den Anlagen 1.1 – 1.3 sind die Bestandsverkehrsbelastungen als Knotenströme für den Gesamttagesverkehr (Kfz/24h) und für die beiden Spitzenstunden dargestellt.

Tabelle 1: Bestandsbelastungen 2015/ 2018 für die relevanten Straßenabschnitte im Querschnitt an einem „normalen" Werktag

Bestand 2015/ 2018	Tagesverkehr	Morgenspitze	Abendspitze
	Kfz/24h	Kfz/h	Kfz/h
Hauptstraße* nördlich Bürgermeister-Kaifer-Straße	12.500	799	1.128
Hauptstraße* südlich Görresstraße	13.360	843	1.140
Bürgermeister-Kaifer-Str. nördlich Schloßgartenstraße	1.560	87	151
Schloßgartenstraße (Einbahnstraße)	370	19	34
Görrestraße östlich Hauptstraße	550	24	53
Am Mittelfeld südlich Schloßgartenstraße	210	13	14

* Zählung 2015

2.3 BESTANDSSITUATION IN DEN ANGRENZENDEN WOHNSTRASSEN



Die hochgerechneten Ergebnisse der Verkehrszählungen für den Gesamttagesverkehr am Knotenpunkt Schlossgartenstraße/ Am Mittelfeld und die einzelnen Abbiegeströme verdeutlichen, dass der Durchgangsverkehr über „Am Mittelfeld“ z.B. von der Hauptstraße zur Dieboldstraße bzw. in Gegenrichtung nur eine sehr geringe Anzahl von Fahrzeugen pro Tag betreffen kann.

Abbildung 2: Abbiegeströme am Knotenpunkt Schlossgartenstraße/ Am Mittelfeld im Gesamttagesverkehr (Kfz/24h)



Foto 1: Beginn Schloßgartenstraße an Bürgermeister-Kaifer-Straße



Foto 2: einseitiges Parken in der Schloßgartenstraße

Die Schloßgartenstraße ist Teil der Tempo-30-Zone nordöstlich der Hauptstraße. Im gesamten Einbahnabschnitt wurde am Zähltag (19.07.2018) einseitig geparkt.

Als Einbahnstraßenpaar mit der Wäckerlestraße dient die Schloßgartenstraße der Erreichbarkeit der Hauptstraße und Bürgermeister-Kaifer-Straße der anliegenden Grundstücke. Die Augsburger Eisenbahnersiedlung hat keine direkte Straßenanbindung in Richtung Osten (zum Augsburger Stadtgebiet) und ist von Westen aus (Hauptstraße der Stadt Neusäß) nur über die Schloßgartenstraße bzw. Görresstraße und von Norden nur über Am Mittelfeld (und weiterführend die Sonnenstraße) mit dem Kfz erreichbar.

Dadurch dienen alle Straßenabschnitte im Umfeld des Bebauungsplangebietes auch der Erreichbarkeit der dahinterliegenden Wohnsiedlung der Stadt Augsburg.

Die Zählergebnisse (Knotenstromverteilung am Knoten Schlossgartenstraße/ Am Mittelfeld vom Sommer 2018 – Abbildung 2) zeigen, dass sich das bestehende Verkehrsaufkommen in der Schloßgartenstraße von

ca. **370 Kfz-Fahrten/24h** zusammensetzt aus:

ca. 220 Kfz/24h	Linksabbieger Richtung Norden = Quellverkehr (QV) Schloßgartenstr. +Zielverkehr (ZV) Wäckerlestr. + ZV Am Stelzenacker und Sonnenstr.
ca. 100 Kfz/24h	geradeaus (ZV Schloßgartenstraße Ost - Eisenbahnersiedlung)
ca. 50 Kfz/24h	Rechtsabbieger Richtung Süden = ZV Am Mitterfeld + ZV Eisenbahnersiedlung Süd und Görresstraße Ost (z.B. von Bürgermeister-Kaifer-Straße Nord)

Ortsfremder Durchgangsverkehr in der Schloßgartenstraße bzw. Am Mittelfeld Richtung Süden ist bei den geringen Tagesverkehrsbelastungen von 50 Kfz-Fahrten/24h Richtung Süden bzw. Görresstraße nicht zu vermuten.



Die Görresstraße ist Teil der Tempo-30-Zone und hat im westlichen Teil unmittelbar im Einmündungsbereich in die Hauptstraße (siehe Foto 3) auch die Erschließungsfunktion für die Gewerbegrundstücke Hauptstraße 6 und 2b und Görresstraße 1(mit oberirdischen Kundenstellplätzen) und Tiefgaragenzu- und -ausfahrt (Hauptstraße 2 und 2b). In diesem Bereich der westlichen Görresstraße direkt am Knotenpunkt mit der Hauptstraße wurden 2015 ca. 610 Kfz-Fahrten/24h gezählt (siehe Anlage 1.1).

Foto 3: Görresstraße an der Einmündung in die Hauptstraße (Abschnitt mit angrenzenden Gewerbenutzungen)

Im weiteren Verlauf Richtung Osten hat die Görresstraße nur noch die Funktion einer Erschließungsstraße für die angrenzende Wohnbebauung und zur Erreichbarkeit der „dahinter liegenden“ Grundstücke an den Straßen „Am Mittelfeld“ und „Am Breitle“ (Teil der Augsburger Eisenbahnersiedlung).

Da im Straßenbereich einseitig geparkt wird, ist das Begegnen zweier Pkw nur an Einmündungen möglich. Bei Radarmessungen der Stadt Neusäß im Herbst 2015 wurden im östlichen Teil der Görresstraße ca. 200-250 Kfz-Fahrten/24h werktags ermittelt, die sich aus dem Quellverkehr der Görresstraße Richtung Norden (über Am Mitterfeld zur Dieboldstraße weiter nach Augsburg) sowie dem Zielverkehr zu Am Breitle und den angrenzenden Teilen der Eisenbahnersiedlung zusammensetzen.



Foto 4: Görresstraße Ost im Wohnstraßenbereich

Die Zählung 2018 am Knotenpunkt Schlossgartenstraße/ Am Mittelfeld (Abbildung 2) zeigt, dass von den 200 -250 Kfz/24h in der östlichen Görresstraße nur ca. 60-65 Kfz/24h am nächsten Knotenpunkt Am Mittelfeld/ Schloßgartenstraße ankommen und davon nur ca. 50 Kfz/24h in Richtung Norden weiterfahren. Da in dieser geringen Fahrtenanzahl pro Tag auch ein Teil Quellverkehr der Görresstraße Richtung Dieboldstraße bzw. Zielverkehr der nördlichen Eisenbahnsiedlung enthalten ist, kann aus den Zählergebnissen kein ortsfremder Durchgangsverkehr in einer nennenswerten Größenordnung in der Görresstraße Richtung Osten abgeleitet werden.



In Gegenrichtung ist die Belastung der südlichen Straße Am Mittelfeld (Richtung Süden) mit ca. 150 Kfz-Fahrten/24 Stunden bedingt durch die Einbahnstraßenregelung in der Schloßgartenstraße höher. Der Geradeausverkehr von Norden Richtung Süden beträgt auch nur 70 Kfz/24h (20 Kfz/24h mehr als in Gegenrichtung) und setzt sich aus dem Zielverkehr der südlichen Eisenbahnersiedlung und der Görresstraße zusammen.

Da die Fahrbahnen in der Straße Am Mittelfeld mit geringen Breiten ausgebaut sind, ist vor allem im südlichen Bereich (Foto 5) ein Begegnen zweier Pkw nicht möglich. Auch in der anschließenden spitzen Kurve zur Görresstraße können sich keine zwei Pkw begegnen.

Foto 5: Straße Am Mittelfeld Fahrtrichtung Süd/ Görresstraße mit Einmündung Am Breitle

3 VERKEHRSERZEUGUNG DER PLANUNGEN

3.1 PLANUNGEN BEBAUUNGSPLAN NR. 92 (1. ÄNDERUNG)



Abbildung 3: Ausschnitt aus Bebauungsplan Nr. 92 , 1. Änderung, Planverfasser herb und partner PartGmbB, Stand 14.06.2018

Für die geplanten Nachverdichtungen wird unter Berücksichtigung der Art der Bebauung, der geplanten Wohneinheiten und der heutigen Einwohner der überplanten Grundstücke ein Einwohnerzuwachs von zusätzlich 30 Einwohnern in der Görresstraße und 56 Einwohner in der Schlossgartenstraße ermittelt.

3.2 PROGNOSEANSÄTZE

Für die Berechnungsfaktoren zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens werden empirische Werte aus "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Ausgabe 2006), aus "Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung" (Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung 2000, Dr.-Ing. D. Bosserhoff) und aus dem Programm "Ver_Bau 2016" (Dr.-Ing. D. Bosserhoff) sowie eigene Erfahrungswerte aus vergleichbaren Vorhaben herangezogen.

Berücksichtigt wird bei der Mobilität der Einwohner und Besucher u.a. die Lage und Erschließung des Wohngebiets, die Anbindung an das Radwegenetz und die ÖPNV-Erschließung.

Folgende Prognoseansätze wurden u.a. für die Nachverdichtungen angesetzt:

3,2 Wege pro Einwohner im Quell-/ Zielverkehr (von bzw. zur Wohnung), davon
70% mit dem Kfz (als Selbstfahrer) und 20% Beifahrer
0,2 Besucher je Einwohner und Tag (75% mit Kfz)

Alle Werte werden so gewählt, dass die Verkehrserzeugung der Planungen im mittleren bis oberen Bereich der Bandbreite für Wohnnutzungen liegt.

3.3 VERKEHRSERZEUGUNG DER NACHVERDICHTUNGEN

Gesamttagesverkehr

Die Berechnungsansätze für das zu erwartende Verkehrsaufkommen aus den Planungen im Tagesverkehr sowie zu den Spitzenstunden sind detailliert in den Anlagen 2.1 – 2.2 aufgeführt. Die nachfolgenden Tabellen fassen die Verkehrsprognosen zusammen.

Tabelle 2: Neuverkehr durch die geplanten Nachverdichtungen im Straßennetz - Tagesverkehr [Kfz/24h]

	Einwohner (Pkw/24h)	Besucher (Pkw/24h)	Güterverkehr (Lkw/24h)	Summe (Kfz/24h)
Görresstraße	52	6	2	60
Schloßgartenstraße*	49/98	6/12	1/2	56/112
Summe Nachverdichtung*	101/150	12/18	3/4	**116/172**

*durch Einbahnregelung nur „hälftige“ Verkehrserzeugung in der Schloßgartenstraße

Insgesamt erzeugen die Planungen zur 1. Änderung des Bebauungsplan Nr. 92 „Nördlich der Görresstraße und südlich der Schloßgartenstraße“ 116 bzw. 172 zusätzlichen Kfz-Fahrten/24h, davon 3-4 SV-Fahrten/ 24h.

Verkehrserzeugung zu den Spitzenstunden

Tabelle 3: Neuverkehr durch die geplanten Nachverdichtungen - Spitzenstunden [Kfz/h]

	Morgenspitzenstunde (Kfz/h)			Abendspitzenstunde (Kfz/h)		
	Zielverkehr	Quellverkehr	Summe	Zielverkehr	Quellverkehr	Summe
Görresstraße	1	4	5	4	2	6
Schloßgartenstraße	1	7	8	9	4	13
Summe Planung	2	11	13	13	6	19

Zur Morgenspitze beträgt der Zielverkehr der Nachverdichtungen 2 Kfz/h und der Quellverkehr 11 Kfz/h. Abends ist die prognostizierte Verkehrserzeugung der Planungen mit 14 Kfz/h im Zielverkehr und 6 Kfz/h im Quellverkehr höher als morgens, da sich zur Abendspitze der Berufsverkehr (Heimkehrer) und der Freizeit- und Besorgungsverkehr überlagern.

Nachtverkehr

Der zusätzliche Nachtverkehr (22 – 6 Uhr) ist sehr gering und entsteht hauptsächlich durch die Pkw-Fahrten der neuen Bewohner und ihrer Besucher. Insgesamt erzeugen die ca. 80 – 90 zusätzlichen Einwohner durch die Nachverdichtungen nachts 7 Kfz-Fahrten/8h. Mit regelmäßigen Lkw-Fahrten während der Nachtstunden ist nicht zu rechnen.

4 VERKEHRLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNGEN IM STRASSENNETZ

4.1 VERTEILUNG DES MEHRVERKEHRS AUS DEN PLANUNGEN

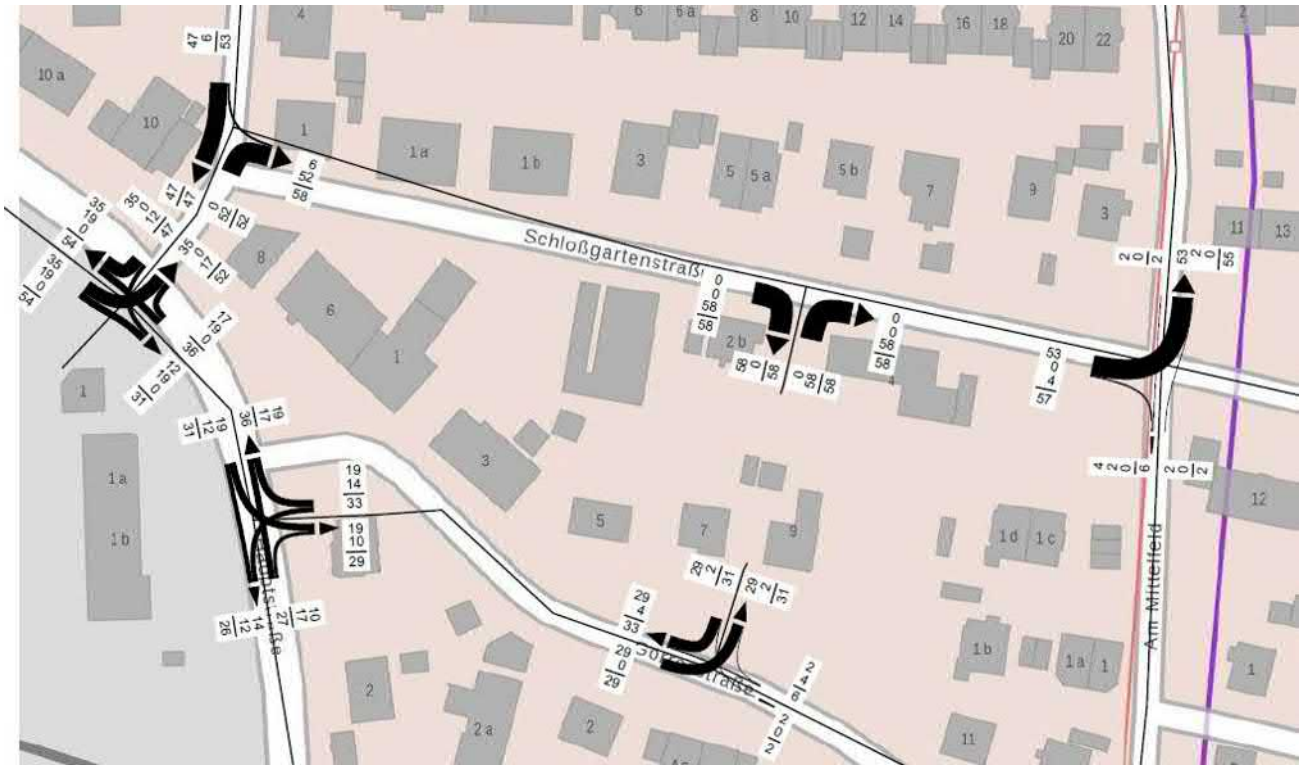


Abbildung 4: Modelldarstellung Verkehrsprognosen Mehrverkehr durch die Planungen zum Bebauungsplan in Kfz/24h

Die Abbildung zeigt in einer Modelldarstellung (mit der Zusammenfassung der einzelnen Grundstücke zu jeweils nur eine Grundstücksanbindung in den beiden Straßen) die Verteilung des Neuverkehrs durch die Planungen (Tagesverkehr Kfz-Fahrten/24h) im unmittelbar angrenzenden Straßennetz.

Der Mehrverkehr aus den Planungen beträgt jeweils ca. 30 Kfz-Fahrten/24h im Quell- und Zielverkehr in der Görresstraße und jeweils ca. 60 Kfz-Fahrten/24h im Quell- und Zielverkehr in der Schloßgartenstraße.

4.2 VERKEHRSPROGNOSEN 2035

Tabelle 4: Verkehrsentwicklung in den relevanten Straßenabschnitten im Querschnitt Kfz/ 24h

	Bestand 2018	Prognose-Nullfall	Prognose 2035
	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h
Hauptstraße* nördlich Bürgermeister-Kaifer-Str.	12.500	13.250	13.360
Hauptstraße* südlich Görresstr.	13.360	14.480	14.540
Bürgermeister-Kaifer-Str. nördlich Schloßgartenstr.	1.560	2.030	2.080
Schloßgartenstraße (Einbahnstraße)	370	370	430
Görrestraße östlich Hauptstr.	550	550	610
Am Mittelfeld südlich Schloßgartenstr.	210	210	220

Im Prognose-Nullfall wurden die Auswirkungen der Planungen zum Schuster-Areal und die allgemeine Verkehrsentwicklung im überörtlichen Straßennetz berücksichtigt.

Die Auswirkungen der Nachverdichtungen gemäß 1. Änderung des Bebauungsplan Nr. 92 auf der Hauptstraße sind sehr gering. Die Verkehrszunahmen durch die Planungen haben nur einen Anteil von weniger als 1% des Gesamt-Kfz-Verkehrs in der Prognose 2035 und gehen damit in den normalen werktäglichen Schwankungen der Verkehrsbelastungen von städtischen Hauptverkehrsstraßen unter.

4.3 AUSWIRKUNGEN DER PLANUNGEN IN DEN ANLIEGENDEN WOHNSTRASSEN

Schloßgartenstraße

Wie bereits im Kapitel 2.3 beschrieben, dienen die Schloßgartenstraße und Wäckerlestraße als Einbahnstraßenpaar der Erschließung der anliegenden Grundstücke in beiden Straßen und der östlich anschließenden Augsburger Eisenbahnersiedlung.

Die Verkehrsbelastungen der Schloßgartenstraße können sich durch die Planungen künftig auf bis zu 430 Kfz-Fahrten/24h steigen, der Charakter der Wohnstraße bleibt auch mit dem Mehrverkehr erhalten.

Die Verkehrsbelastungen liegen auch künftig nur bei ca. einem Zehntel der Vorgaben für Wohn- und Anliegerstraßen nach den "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen" (RASt 06, S. 38- Maximalbelastungen für Wohnstraßen ca. 4.000 Kfz/24h bzw. 400 Kfz/h). Auch wären die Einsatzgrenzen für "Wohnwege" (Verkehrsstärken bis zu 1.500 Kfz/24h bzw. 150 Kfz/h), in denen ein "verkehrsberuhigter Bereich" ausgewiesen werden könnte, weit unterschritten.

Die Schloßgartenstraße kann als Wohnstraße die Verkehrszunahmen durch die Planungen verkraften. Das heute bestehende einseitige Parken am rechten Fahrbahnrand kann ggf. ein schnelles "Durchfahren" ermöglichen. In der Schloßgartenstraße könnte im Rahmen der Neuplanungen geprüft werden, ob Stellplätze wechselweise am Fahrbahnrand markiert werden könnten und damit Verschwenkungen der Fahrbahn erreicht werden könnte.

Görresstraße

Die Görresstraße ist heute mit beidseitigen Gehwegen als Wohn- und Erschließungsstraße leistungsfähig ausgebaut und kann auch die zusätzlichen Verkehrsbelastungen aus den Planungen gemäß der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 92 der Stadt Neusäß von ca. 60 Kfz-Fahrten/24h verkraften. Die künftige Gesamtbelastung an der Einmündung in die Hauptstraße beträgt ca. 610 Kfz-Fahrten/24h. Der Charakter der Straße bleibt erhalten, da die künftigen Gesamtverkehrsbelastungen nur ca. 15% der zulässigen Verkehrsstärken für Wohn- und Anliegerstraßen nach RASt 06 (S. 38) erreicht. Auch wären die Einsatzgrenzen für "Wohnwege" (Verkehrsstärken bis zu 1.500 Kfz/24h bzw. 150 Kfz/h), in denen ein "verkehrsberuhigter Bereich" ausgewiesen werden könnte, weit unterschritten.

Auch in der Görresstraße wäre es ggf. möglich, das Parken im Straßenraum durch wechselweise Markierungen von Stellplätzen auf der Fahrbahn zu ordnen.

Am Mittelfeld

Die Auswirkungen der Planungen in der Straße „Am Mittelfeld“ sind mit ca. 10 zusätzlichen Kfz-Fahrten/24h sehr gering. Diese Verkehrszunahmen werden als verkehrsverträglich eingestuft, am Charakter der Straße ändert sich durch die Planungen nichts.

5 ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN

In der Verkehrsuntersuchung wurde der Nachweis erbracht, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die Planungen zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 92 der Stadt Neusäß von ca. 180 Kfz-Fahrten/ 24h sowohl in den anliegenden Wohnstraßen als auch im städtischen Hauptstraßennetz verkehrsverträglich abgewickelt werden kann.

Die Auswirkungen der Nachverdichtungen auf die Hauptstraße haben nur einen Anteil von weniger als 1% des Gesamt-Kfz-Verkehrs in der Prognose 2035 und gehen damit in den normalen werktäglichen Schwankungen der Verkehrsbelastungen von städtischen Hauptverkehrsstraßen unter.

Die betroffenen Wohnstraßen können die Verkehrszunahmen verkraften, ohne dass sich der Straßencharakter ändert.

In der Analyse der Verkehrsverteilung konnte die Wahrnehmung der heutigen Anlieger der Schloßgartenstraße und Görresstraße, dass die Achse Am Mittelfeld als Abkürzungsstrecke zwischen der Dieboldstraße und der Hauptstraße dient, widerlegt werden. Die Straßen Schloßgartenstraße, Görresstraße und Am Mitterfeld Süd haben die Funktion von Erschließungsstraßen für die angrenzende Wohnbebauung und dienen der Erreichbarkeit der „dahinter liegenden“ Grundstücke der Augsburger Eisenbahnersiedlung.

Die Zählergebnisse (Knotenstromverteilung am Knoten Schloßgartenstraße/ Am Mittelfeld vom Sommer 2018 – Abbildung 2) zeigen, dass in den bestehenden Verkehrsbelastungen kein Durchgangsverkehr in nennenswerter Größenordnung enthalten sein kann.

Mit einer Markierung von Parkstreifen möglichst wechselweise auf beiden Straßenseiten könnte ein Verschwenken der Fahrbahn und eine Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit in der Schloßgartenstraße und der Görresstraße erreicht werden.

Die Planungen zur Nachverdichtung gemäß der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 92 der Stadt Neusäß werden als verkehrsverträglich eingestuft.

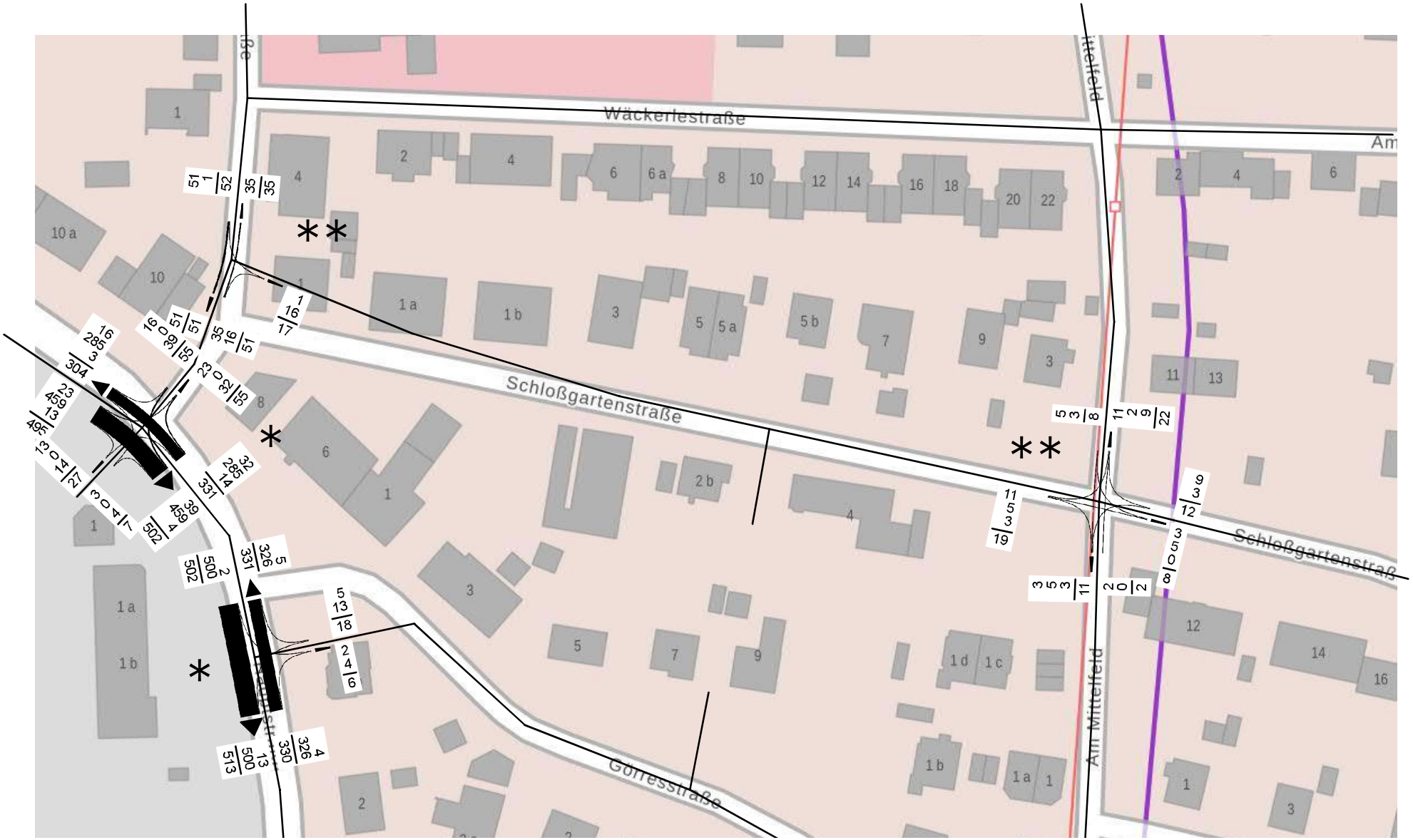
München, 19.12.2018

ANLAGEN



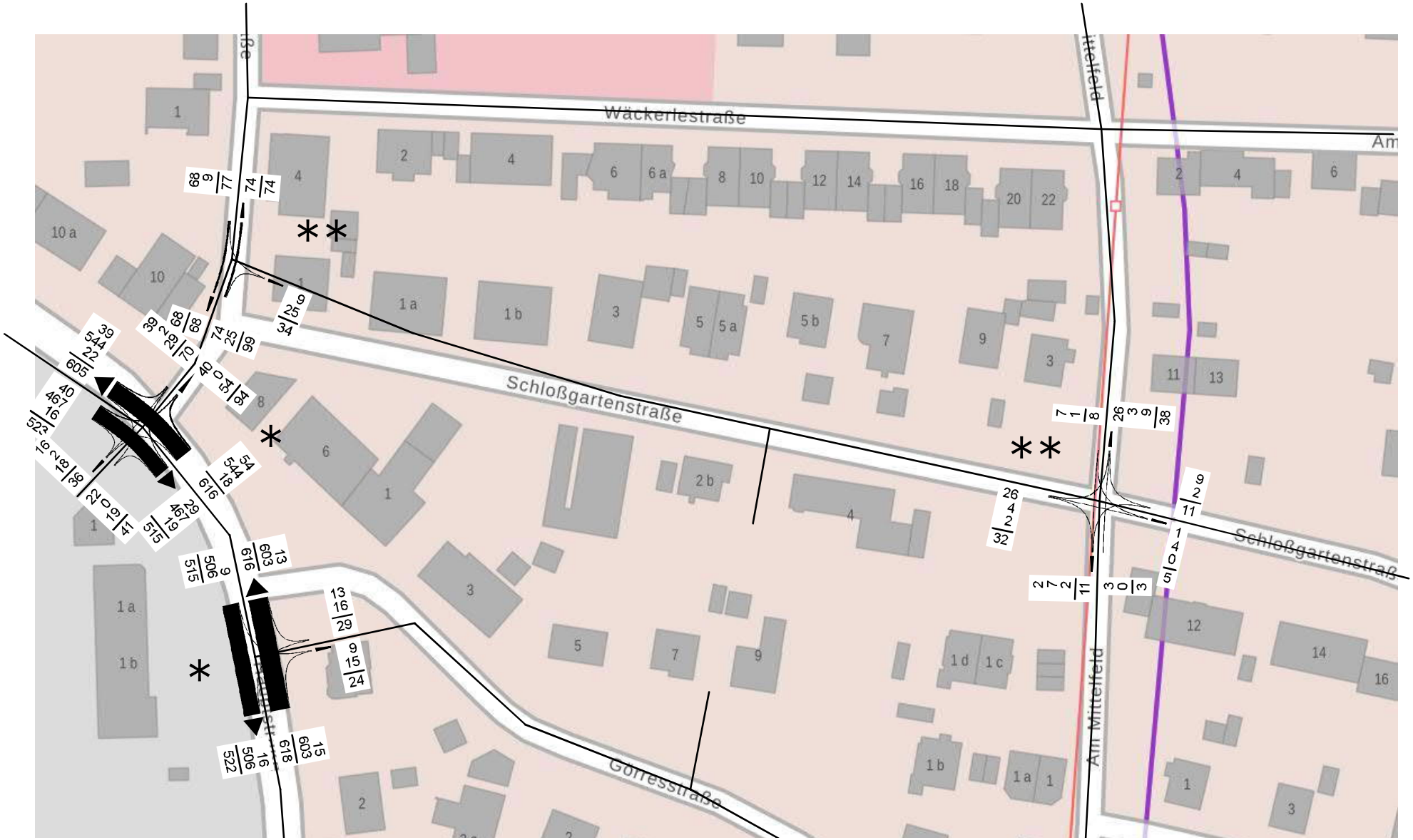
Datengrundlagen:
* Verkehrszählung am 19.07.2018
** Verkehrszählung am 26.10.2015

Anlage 1.1
Tagesverkehr Bestand 2018
Streckenbelastungen Kfz/24 Std.



Datengrundlagen:
* Verkehrszählung am 19.07.2018
** Verkehrszählung am 26.10.2015

Anlage 1.2
Morgenspitze Bestand 2018
Knotenbelastungen Kfz/ Std.



Datengrundlagen:
* Verkehrszählung am 19.07.2018
** Verkehrszählung am 26.10.2015

Anlage 1.3
Abendspitze Bestand 2018
Knotenbelastungen Kfz/ Std.

Verkehrsaufkommen Mehrverkehr durch Planungen

Nachverdichtung Görresstraße Nord

		Ansätze	Kfz-F./Richtung Kfz/Tag	Kfz/Std. Zielv.	Kfz/Std. Quellv.	Kfz-F./beide Richt. Kfz-F./Tag	Kfz-F/Std.
Einwohnerzuwachs durch Planungen		30					
Verkehrsaufkommen Einwohner (Kfz/Tag)			26			52	
Vormittagsspitze (Kfz/Stunde)				1	4		5
Nachmittagsspitze (Kfz/Stunde)				4	2		6
Anzahl der Einwohner		30					
mobile Personen		90%					
Gesamtwege pro Einwohner		4,0					
Wege mit Standortbezug		80%					
Wege pro Einwohner im ZV/QV		3,2					
MIV-Anteil der Wege im ZV/QV		66%					
Pkw-Besetzungsgrad		1,2					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	2%	14%					
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	14%	8%					
Verkehrsaufkommen Besucher			3			6	
Vormittagsspitze				0	0		0
Nachmittagsspitze				1	0		1
Anzahl der Besucher		6					
Besucher pro Einwohner		0,2					
MIV-Anteil		75%					
Pkw-Besetzungsgrad		1,3					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	3%	3%					
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	25%	15%					
Güterverkehr, Lkw pro Tag			1			2	
Vormittagsspitze				0	0		0
Nachmittagsspitze				0	0		0
Güterverkehr je Einwohner		0,04					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	8%	5%					
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	7%	9%					
Verkehrsaufkommen Mehrverkehr durch Planungen							
Summe Neu Görresstraße Nord (Kfz-Fahrten/Tag)			**30**			**60**	
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)			**1**			**2**	
Vormittagsspitze (Kfz/Stunde)				**1**	**4**		**5**
Nachmittagsspitze (Kfz/Stunde)				**5**	**2**		**7**
NACHTVERKEHR							
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen							
Anteil Tagesstunden (6 -22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr in v.H.	93,5%	94,0%		28	28	**56**	Kfz-F/16Std.
Anteil Nachtstunden (22 - 6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr in v.H.	6,5%	6,0%		2	2	**4**	Kfz-F/8Std.

Verkehrsaufkommen Mehrverkehr durch Planungen

Nachverdichtung Schlossgartenstraße Süd EINBAHNSTRASSE		Ansätze	Kfz-F./Richtung Kfz/Tag	Kfz/Std. Zielv.	Kfz/Std.	Kfz-F./Richtung Kfz-F./Tag Quellv.	Kfz-F/Std.
Einwohnerzuwachs durch Planungen		56					
			ZV			QV	
Verkehrsaufkommen Einwohner (Kfz/Tag)			49			49	
Vormittagsspitze (Kfz/Stunde)				1			7
Nachmittagsspitze (Kfz/Stunde)				7			4
Anzahl der Einwohner		56					
mobile Personen		90%					
Gesamtwege pro Einwohner		4,0					
Wege mit Standortbezug		80%					
Wege pro Einwohner im ZV/QV		3,2					
MIV-Anteil der Wege im ZV/QV		66%					
Pkw-Besetzungsgrad		1,2					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	2%	14%					
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	14%	8%					
Verkehrsaufkommen Besucher			6			6	
Vormittagsspitze				0			0
Nachmittagsspitze				2			0
Anzahl der Besucher		11					
Besucher pro Einwohner		0,2					
MIV-Anteil		75%					
Pkw-Besetzungsgrad		1,3					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	3%	3%					
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	25%	15%					
Güterverkehr, Lkw pro Tag			1			1	
Vormittagsspitze				0			0
Nachmittagsspitze				0			0
Güterverkehr je Einwohner		0,04					
Anteil Spitzenstunde Vormittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	8%	5%					
Anteil Spitzenstunde Nachmittag Ziel-/Quellverkehr in v.H.	7%	9%					
Verkehrsaufkommen Mehrverkehr durch Planungen			**Zielverkehr von Westen**			**Quellverkehr Ri Ost**	
Summe Nachverdichtung Schlossgartenstraße Süd (Kfz-Fahrten/Tag)			**56**			**56**	
davon Lkw (Schwerverkehrsfahrten/Tag)			**1**			**1**	
Vormittagsspitze (Kfz/Stunde)				1			7
Nachmittagsspitze (Kfz/Stunde)				9			4
NACHTVERKEHR							
Anteile der Tages- und Nachtstunden am Gesamtverkehrsaufkommen							
Anteil Tagesstunden (6 -22 Uhr) Ziel-/Quellverkehr in v.H.	93,5%	94,0%		52		53	Kfz-F/16Std.
Anteil Nachtstunden (22 - 6 Uhr) Ziel-/Quellverkehr in v.H.	6,5%	6,0%		4		3	Kfz-F/8Std.



Anlage 3
Tagesverkehr Gesamtprognose 2035
Streckenbelastungen Kfz/24 Std.