

Kaufbeuren

Ergebnisbericht



Verkehrsuntersuchung zum KITA-Campus an der Hohe Buchleuthe

Auftraggeber: AUDERE EQUITY GmbH
Maria-Merian-Straße 4
70736 Fellbach

Auftragnehmer: SCHLOTHAUER & WAUER
Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH
Zweigniederlassung München
Aschauer Straße 10, 81549 München

Projektnummer: 2024-0214

bearbeitet von: Sibel Aydogdu, M. Sc.

E-Mail: sibel.aydogdu@schlothauer.de
Telefon: 089 / 211 878 - 27

Datum: 18.06.2025
Version: 1.0 ENTWURF

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	4
1 Kontext und Aufgabenstellung	5
2 Analysefall 2024.....	6
3 Prognosenullfall2035.....	7
4 Prognoseplanfall 2035	9
5 Verkehrsdaten nach RLS-19.....	13
6 Fazit.....	15
Anhang	16
A.01 – Erhebungsergebnisse	17

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Plangebiet	5
Abbildung 2: Rechtskräftige Bebauungspläne in Kaufbeuren, Kartenausschnitt.....	8
Abbildung 3: Kfz- und SV-Verkehrsstärken (Normalwerktag) im Prognoseplanfall 2035	11
Abbildung 4: Verortung der Querschnitte für die Berechnung der Verkehrsdaten nach RLS-19 ...	13

ENTWURF

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Darstellung der Bevölkerungsentwicklung zwischen 2024 und 2035	7
Tabelle 2:	Geplante Nutzungen, Art und Maß	9
Tabelle 3:	Ergebnis der Neuverkehrsberechnung je Nutzung (durchschnittlicher Werktag)	10
Tabelle 4:	RLS-19-Parameter im Analysefall, Prognosenullfall und -planfall	14

ENTWURF

1 Kontext und Aufgabenstellung

Das in der Stadt Kaufbeuren gelegene Areal an der Straße Hohe Buchleuthe soll städtebaulich entwickelt werden. Vorgesehen ist die Errichtung eines KITA-Campus mit Kindergarten, Kinderkrippe, Hort, Schulvorbereitender Einrichtung (SVE), Heilpädagogischer Tagesstätte (HPT) und in geringem Maß Wohnungen. Im Bestand sind auf dem Plangebiet keine verkehrserzeugenden Nutzungen vorhanden. Abbildung 1 gibt einen Überblick über die Verortung des Grundstückes.

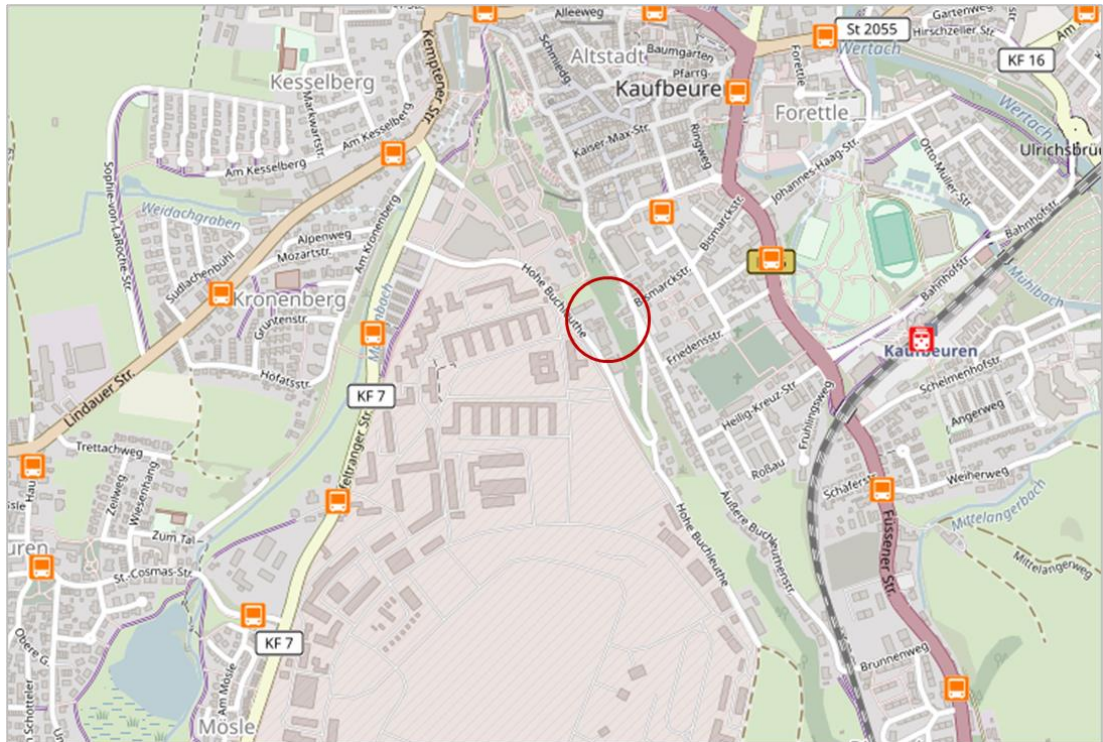


Abbildung 1: Übersicht Plangebiet
(Quelle: <https://maps.kaufbeuren.de/>, abgerufen am 01.07.2024)

Im Auftrag der AUDERE EQUITY GmbH soll eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt werden, um die verkehrliche Wirkung dieses Vorhabens abzuschätzen. Dazu werden folgende Punkte behandelt:

- Ermittlung der Bestandverkehrsstärken auf der Straße Hohe Buchleuthe mittels Verkehrserhebung (Analysefall)
- Stellung einer allgemeinen Verkehrsprognose für das Jahr 2035 (Prognosenußfall)
- Berechnung des zu erwartenden Neuverkehrs infolge des Vorhabens und Überlagerung mit dem Prognosenußfall (Prognoseplanfall)
- Qualitative Bewertung der verkehrlichen Situation
- Ermittlung der Grundlagendaten für ein Schallgutachten gemäß der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19)

2 Analysefall 2024

Die Datengrundlage der vorliegenden Untersuchung ergibt sich durch das Zusammentragen und Sichten aller verfügbaren Unterlagen und Informationen übermittelt von dem Auftraggeber, d.h. der AUDERE EQUITY GmbH.

Darüber hinaus wurde eine Verkehrszählung an einem Querschnitt der Straße Hohe Buchleute auf Höhe des Plangebietes (Höhe nördliche Grenze) durchgeführt. Die Zählung erfolgte am Donnerstag, den 13.06.2024, über einen Zeitraum von 24 Stunden. Somit wurde als Erhebungstag ein Normalwerktag (Dienstag bis Donnerstag) außerhalb der bayerischen Ferienzeiten ausgewählt. Der Erhebungstag liegt innerhalb des empfohlenen Zeitraumes für Verkehrserhebungen, welcher üblicherweise von März bis Oktober angesetzt wird. Folglich kann davon ausgegangen werden, dass die ermittelten Verkehrsbelastungen einer repräsentativen Verkehrsmenge für den Alltagsverkehr gemäß Richtlinie¹ entsprechen.

Die Erhebung erfolgte mittels Videoaufnahme und nachfolgender manueller Auswertung. Dabei wurde zwischen den Fahrzeugarten Pkw, Kraftrad, Lieferwagen, Bus, Lkw und Lastzug unterschieden. Die drei erstgenannten Fahrzeugtypen bilden dabei die Verkehrsart Leichtverkehr (LV), die drei letzteren den Schwerverkehr (SV) ab. Die Daten liegen stromfein in 15-Minuten-Intervallen vor. Die Ergebnisse der Verkehrserhebung sind in Form von Strombelastungsplänen im Anhang dokumentiert.

Der Querschnitt zeigt eine Gesamtbelastung von 4.848 Kfz/24h, davon 44 SV/24h (entspricht einem SV-Anteil von unter 1 %). Die morgendliche Spitzenstunde mit rund 420 Kfz/h liegt zwischen 07:15 und 8:15 Uhr, die abendliche Spitze mit rund 490 Kfz/h zwischen 16:30 und 17:30 Uhr. Die ermittelten Verkehrsmengen sind für die gegebene Straßenfunktion und den vorliegenden Querschnitt als üblich sowie leistungsfähig abwickelbar anzusehen.

Der Analysefall 2024 bildet den aktuellen Stand der Verkehrssituation ab. Im vorliegenden Fall entspricht dies der Infrastruktur und Verkehrsbelastung im Bestand. Letzteres speist sich aus den Erhebungsergebnissen. Die erhobenen Daten werden direkt übernommen.

¹ Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2012

3 Prognosenußfall2035

Für die vorliegende Untersuchung wurde der Prognosehorizont 2035 festgelegt. Grundlage für die Fortschreibung der Belastungen bildet der Analysefall. Üblicherweise werden zur Berechnung der Prognosebelastung die Verkehrsmengen aus der Analyse mit absehbaren Verkehrsentwicklungen überlagert. Dabei ist zum einen die allgemeine Verkehrsentwicklung infolge der Bevölkerungsentwicklung zu berücksichtigen. Des Weiteren sind Sondereffekte, z.B. infolge überregional netzwerkstärkender Maßnahmen oder städtebaulicher Entwicklungen, zu betrachten.

Die Abschätzung der allgemeinen Verkehrsmengenentwicklung kann in Anlehnung an die Bevölkerungsvorausberechnung durchgeführt werden. Datengrundlage bietet hierzu die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Gemeinden, kreisfreie Städte und Landkreise Bayerns, vgl. Tabelle 1. Demnach ist für die Kreisfreie Stadt Kaufbeuren sowie die gesamte Region Allgäu eine Zunahme in der Bevölkerungszahl bis zum Prognosehorizont 2035 prognostiziert, vgl. Tabelle 1.

Tabelle 1: Darstellung der Bevölkerungsentwicklung zwischen 2024 und 2035 ²

Bezeichnung	Bevölkerung		Veränderung von 2024 bis 2035			Faktor
	2024	2035	absolut	prozentual [11 Jahre]	prozentual [p.a.]	
Regierungsbezirk Schwaben	1.962.400	2.057.900	95.500	4,87%	0,43%	1,05
Region Allgäu	509.500	527.800	18.300	3,59%	0,32%	1,04
Kreisfreie Stadt Kaufbeuren	46.500	48.900	2.400	5,16%	0,46%	1,05

Neben dieser allgemeinen Verkehrsmengenzunahme infolge der Bevölkerungsentwicklung sind bei der Stellung einer Verkehrsprognose Sondereffekte, z.B. durch städtebauliche Entwicklungen oder überregionale Infrastrukturmaßnahmen, zu berücksichtigen. Im vorliegenden Fall sind keine derartigen Einflüsse bekannt, im direkten Umfeld des Plangebietes sind keine rechtskräftigen Bebauungspläne vorhanden, vgl. Abbildung 2³.

Vor diesem Hintergrund wird eine allgemeine Verkehrsmengenzunahme zwischen 2024 und 2035 von 5 % angenommen. Diese Annahme liegt auf der sicheren Seite. Der Tagesverkehr des Analysefalls wird mit einem pauschalen Faktor von 1,05 auf das Verkehrsniveau 2035 fortgeschrieben. Im Ergebnis ergibt sich der Prognosenußfall 2035 mit einer Querschnittsbelastungen von insgesamt 5.090 Kfz/24h (davon 46 SV/24h). Die ermittelten Verkehrsmengen wurden anhand der modellgestützten Verkehrsprognose im Zuge des Mobilitätskonzeptes der Stadt Kaufbeuren plausibilisiert⁴.

² Regionalisierte Bevölkerungsentwicklung für Bayern; Hrsg.: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung; www.statistik.bayern.de/statistik/gebiet_bevoelkerung/demographischer_wandel; zuletzt abgerufen am 02.07.2024

³ vgl. Bebauungspläne unter <https://maps.kaufbeuren.de/>, zuletzt abgerufen am 01.07.2024

⁴ Planauszug (Verkehrsmodell-Plot) zur Verkehrsprognose 2035 für die Hohe Buchleuthe (ohne KITA-Campus), zur Verfügung gestellt durch die Stadt Kaufbeuren per E-Mail am 10.04.2025

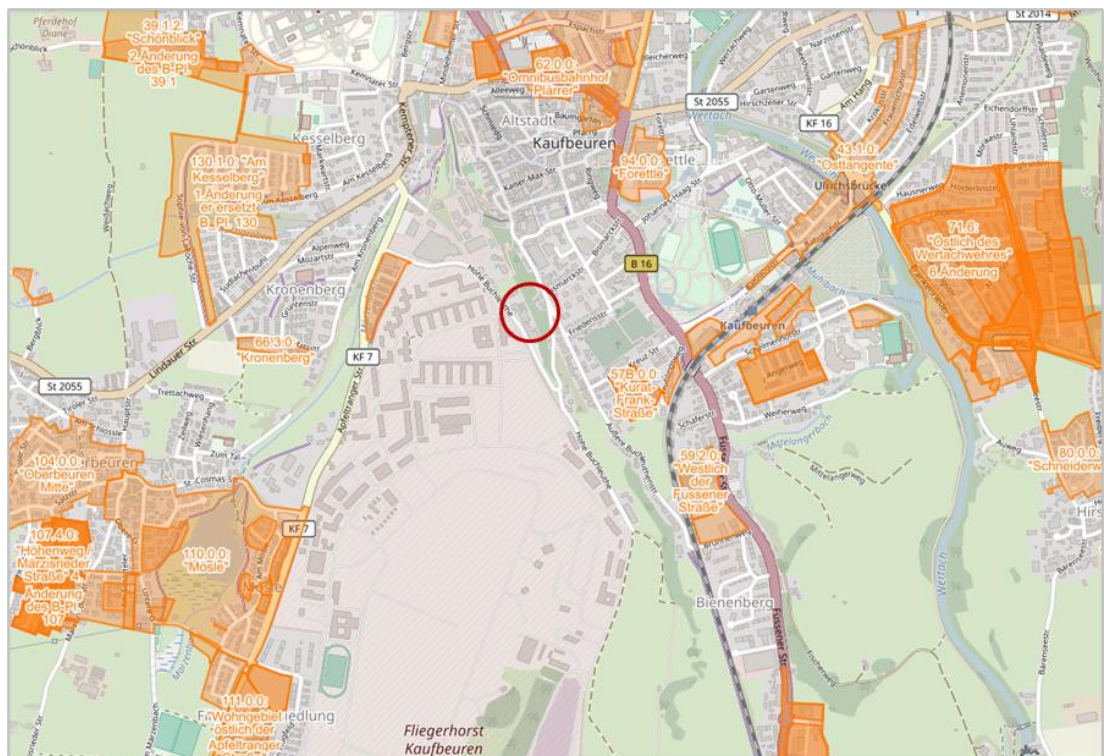


Abbildung 2: Rechtskräftige Bebauungspläne in Kaufbeuren, Kartenausschnitt
(Quelle: <https://maps.kaufbeuren.de/>, abgerufen am 01.07.2024)

4 Prognoseplanfall 2035

Der Prognoseplanfall 2035 bildet die zukünftige Situation mit Berücksichtigung des Bauvorhabens „KITA-Campus“ ab. Dabei wird von einer vollständigen Umsetzung des Vorhabens bis 2035 ausgegangen. Durch das Bauvorhaben entstehen zusätzliche Verkehre (= Neuverkehr), die quantifiziert und auf das Straßennetz verteilt werden.

Die Abschätzung des Neuverkehrs erfolgte auf der Grundlage empirischer Untersuchungen⁵ und nach dem anerkannten Bosserhoff-Verfahren. Die Berechnungen erfolgen EDV-gestützt mit dem Programm „Ver_Bau“. Als Ausgangspunkt dienen bei der Neuverkehrsrechnung die Angaben über Art und Maß der geplanten Nutzung. Folgende Grundlagendaten zur voraussichtlich zukünftigen Nutzung wurden durch den Auftraggeber zur Verfügung gestellt:

Tabelle 2: Geplante Nutzungen, Art und Maß

Nutzung		Anzahl Plätze	Haus
Kinderkrippe	4 Kinderkrippengruppen mit jeweils 12 Plätzen + 6 Intensiv-Betreuungsplätze	54	A1
	3 Kinderkrippengruppen mit jeweils 12 Plätzen + 6 Intensiv-Betreuungsplätze	42	A2
Summe:		96	
Kindergarten	2 Kindergartengruppen mit jeweils 25 Plätzen + 5 Intensiv-Betreuungsplätze	55	A1
	3 Kindergartengruppen mit jeweils 25 Plätzen + 5 Intensiv-Betreuungsplätze	80	A2
Summe:		135	
Hort	1 Hortgruppe mit 25 Plätzen + 5 Intensiv-Betreuungsplätze	30	A1
	1 Hortgruppe mit 25 Plätzen + 5 Intensiv-Betreuungsplätze	30	A2
	3 Hortgruppen mit jeweils ca. 26,7 Plätzen + 5 Intensiv-Betreuungsplätze	85	A3
Summe:		145	
SVE	3 Gruppen für Schwabenhilfe/KJF (SVE), insgesamt 36 Plätze, insgesamt 6 Beschäftigte	36	B
Summe:		36	
HPT	insgesamt 16 Plätze, Annahme: 10 Beschäftigte	16	B
Summe:		16	
Nutzung		Anzahl WE	Haus
Wohnen	30 WE, 1-2 Zimmer Apartments, davon 4 bis 6 Mitarbeiterwohnen	30	Schmiede
Summe:		30	

⁵ Hrsg. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen; Dr. Dietmar Bosserhoff: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung – Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung. Heft 42, einschließlich der Aktualisierungen durch das Programm Ver_Bau und Hrsg. FGSV: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, 2006

Der Tabelle 2 kann die Anzahl an geplanten Plätzen in der Kinderkrippe, dem Kindergarten und Hort entnommen werden. Insgesamt sind 376 Plätze vorgesehen. Da keine genauen Angaben zu der zukünftigen Anzahl an Beschäftigten dieser Nutzungen vorliegen, werden auf der sicheren Seite liegend 50 Beschäftigte (z.B. Betreuung, Hausverwaltung, Reinigungspersonal) angenommen. Für alle weiteren Nutzungen liegen Daten zu den Plätzen und Beschäftigten sowie für die Wohnnutzung die Anzahl der Wohneinheiten vor.

Neben Nutzungsdaten wurden Mobilitätskennwerte (z.B. Modal Split) basierend auf aktuellen Mobilitätsforschungen (z.B. MiD 2017⁶), aus der Fachliteratur sowie basierend auf Daten aus vergleichbaren Projekten, angenommen. Sofern verfügbar wurden auch ortsspezifische Mobilitätskennwerte angesetzt. So wurde beispielsweise der MIV-Anteil am Modal Split der Verkehrswege auf Basis einer Haushaltsbefragung in Kaufbeuren⁷ auf einen Wert von 50 % festgelegt. Ausgenommen davon ist der Hol- und Bringverkehr der HPT. Hier wurden 100 % angenommen, wobei 15 % durch die Eltern gebracht und abgeholt werden (bei Entfernungen kleiner 2 km). Weitere 85 % der Kinder werden mit Bussen befördert.

Ebenso wurde auf Grundlage benannter Studien ein Pkw-Besetzungsgrad von 1,1 Personen / Pkw für den Beschäftigtenverkehr angenommen. Weitere wichtige Mobilitätskennwerte sind:

- Geschwisteranteil: 5 %
- Anwesenheit (Krankheit, Urlaub etc.): 80 %
- Haushaltsgröße der Wohneinheiten: 1,2 Bewohner je WE
- Wege je Bewohner (je Tag): durchschnittlich 3,5 Wege je Werktag
- 10 % zusätzlicher Besucherverkehr bezogen auf Wohnnutzung

Insgesamt ergibt sich mit den getroffenen Annahmen ein Neuverkehr von 554 Kfz-Fahrten pro durchschnittlichem Werktag (davon 14 SV-Fahrten). Tabelle 3 zeigt das Verkehrsaufkommen je Nutzung und Verkehrstyp. Die Annahmen und damit auch Berechnungen liegen eher auf der „sicheren Seite“, so dass keine Unterschätzung des Verkehrsaufkommens auftritt.

Tabelle 3: Ergebnis der Neuverkehrsberechnung je Nutzung (durchschnittlicher Werktag)

Kinderkrippe, Kindergarten, Hort, SVE		
Hol-/Bringverkehr:	408	Kfz-Fahrten / 24 h
Beschäftigte:	36	Kfz-Fahrten / 24 h
Lieferverkehr:	8	SV-Fahrten / 24 h
Summe:	452	Kfz-Fahrten / 24 h
HPT		
Hol-/Bringverkehr (Eltern):	10	Kfz-Fahrten / 24 h
Hol-/Bringverkehr (Busse):	6	Kfz-Fahrten / 24 h
Beschäftigte:	6	Kfz-Fahrten / 24 h
Lieferverkehr:	2	SV-Fahrten / 24 h
Summe:	24	Kfz-Fahrten / 24 h

⁶ Hrsg. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Mobilität in Deutschland – Publikationen zur Erhebungswelle 2017, <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/>

⁷ Haushaltsbefragung im Zuge des derzeit in Arbeit befindlichen Mobilitätskonzeptes der Stadt Kaufbeuren, Ergebnisse (53 % MIV-Anteil am Modal Split der Wege im Gesamtverkehr und 45 % im Binnenverkehr) öffentlich einsehbar unter https://www.kaufbeuren.de/PortalData/16/Resources//Mobiko_Kaufbeuren_Verkehrsanalyse.pdf, abgerufen am 23.01.2025

Wohnen			
Bewohner:		66	Kfz-Fahrten / 24 h
Besucher:		8	Kfz-Fahrten / 24 h
Lieferverkehr:		4	SV-Fahrten / 24 h
Summe:		78	Kfz-Fahrten / 24 h
Neuverkehr	gesamt	554	Kfz-Fahrten / 24 h
	davon	14	SV-Fahrten / 24 h

Die räumliche Verteilung wird analytisch auf Basis der vorhandenen Verkehrsbeziehungen im Untersuchungsgebiet erarbeitet. Basis für die Verteilung der Verkehre bilden die Gegebenheiten des Nutzungsumfeldes, der Stadtstruktur sowie die Auswertung der Verkehrszählungen. Gleichzeitig werden die geplanten Stellplätze auf und am Grundstück berücksichtigt. Wegen der Anordnung der Parkplätze, insbesondere der Längsparkstände, am östlichen Fahrbahnrand, ist zu erwarten, dass ein Großteil des Zielverkehrs aus südlicher Richtung ankommen wird. Für die aus Norden kommenden Fahrzeuge wird in einigen Fällen ein Wendevorgang erforderlich sein. Dieser kann im südlichen Bereich am nächsten Knotenpunkt erfolgen.

Im Ergebnis zeigt sich im Querschnitt der Hohe Buchleuthe eine durchschnittliche, werktägliche Verkehrsstärke von rund 5.340 Kfz/24h im nördlichen Bereich und von rund 5.470 Kfz/24h im südlichen Bereich, vgl. Abbildung 3.



Abbildung 3: Kfz- und SV-Verkehrsstärken (Normalwerktag) im Prognoseplanfall 2035
(Hintergrundkarte: Lageplan mit Stand 12.03.2025 übermittelt durch AUDERE EQUITY GmbH)

Hinweise:

- *Bei den in diesem Gutachten abgeschätzten Verkehrsmengen handelt es sich um die mathematisch errechneten, ungerundeten Datensätze. Es handelt sich hier allerdings um Prognosewerte, deren ungerundete Kommunikation eine Scheingenauigkeit vorspiegelt. Selbstverständlich kann eine Prognose niemals so exakt ausfallen. Um rundungsbedingte Ungenauigkeiten (Fehlerfortpflanzung) zu vermeiden, sind die Ergebnisse lediglich ganzzahlig gerundet dargestellt.*
- *Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass diese Berechnungen im Falle einer Aktualisierung oder Fortschreibung der Grundlagedaten (Art und Maß der Nutzung) im weiteren Planungsverlauf ebenfalls aktualisiert werden müssen. Dargestellt ist die erste Iterationsstufe.*

5 Verkehrsdaten nach RLS-19

Als Grundlage für eine schalltechnische Untersuchung, erfolgte die Berechnung der lärmphysikalischen Parameter für den Analysefall sowie den Prognosenull- und die Prognoseplanfälle. Die betrachteten Querschnitte, insgesamt zwei an der Zahl, können der Abbildung entnommen werden:

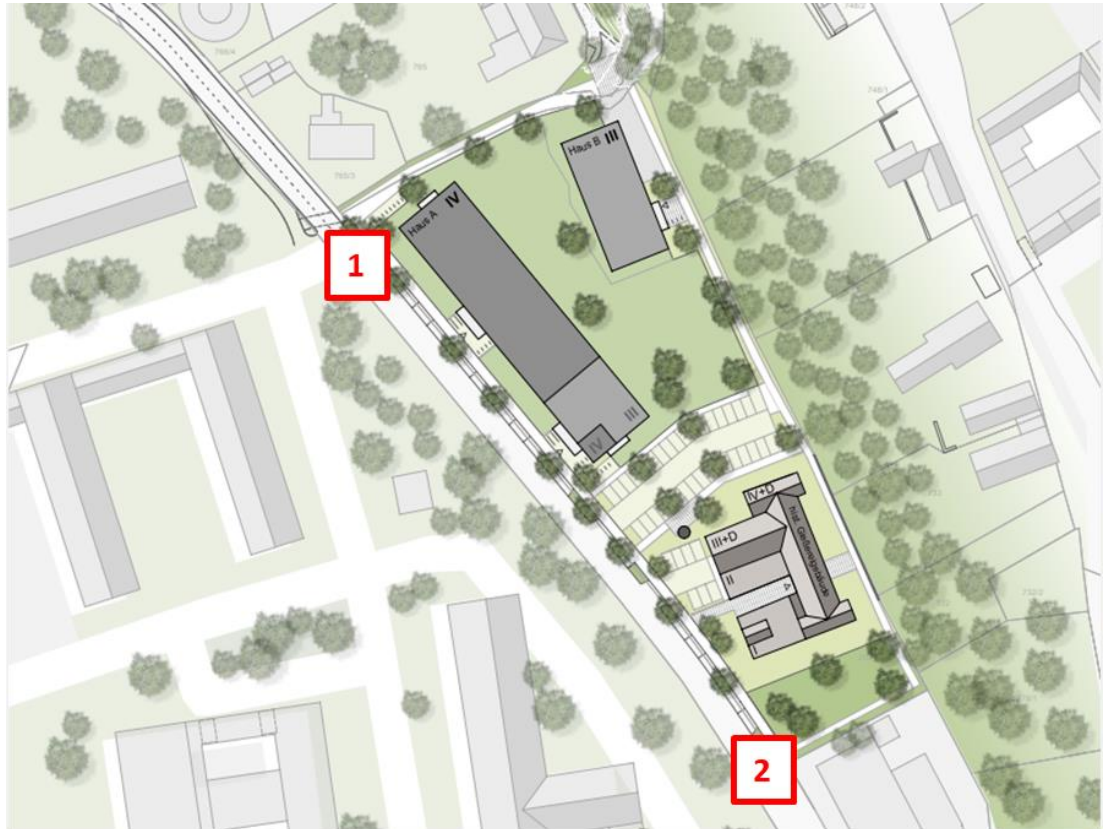


Abbildung 4: Verortung der Querschnitte für die Berechnung der Verkehrsdaten nach RLS-19 (Quelle: Lageplan mit Stand 12.03.2025 übermittelt durch AUDERE EQUITY GmbH)

Für lärmphysikalische Berechnungen sind nach der RLS-19⁸ jahresbezogene Durchschnittswerte der Verkehrsbelastungen (DTV) für die Analyse und den Prognosehorizont 2035 zu verwenden. Die zur Verfügung stehenden Verkehrszählungen geben jedoch Werte eines Normalwerktaages wieder. Ebenso wurde die Prognose für einen Normalwerktag erstellt, da dies maßgebend für verkehrliche Bewertungen ist.

Für die Umrechnung der Zähl- bzw. Prognosedaten in DTV-Werte wurden Umrechnungsfaktoren basierend auf der Straßenverkehrszählung 2023⁹ ermittelt. Hierzu wurden mehrere Zählstellen im Umfeld des Untersuchungsgebiets näher betrachtet. Folgende Faktoren wurden damit ermittelt und angewendet: 1,10 im Leichtverkehr und 1,24 im Schwerverkehr ($DTV = DTV_w^{10} / \text{Faktor}$). Die anschließende Umrechnung der DTV-Werte in

⁸ Hrsg. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 2019 (RLS 19).

⁹ Vgl. Gesamtdaten der SVZ aus dem Jahr 2023 unter <https://www.baysis.bayern.de/internet/verdat/svz/index.html>, zuletzt abgerufen am 19.03.2025

¹⁰ Der DTV_w enthält in der Straßenverkehrszählung alle Werktage, d. h. einschließlich Samstag. Entsprechend ergibt sich hier ein Umrechnungsfaktor zwischen $DTV_{\text{Normalwerktag}}$ und DTV, der zu einer geringfügig höheren DTV-Verkehrsbelastung tendiert und infolgedessen die Ergebnisse auf der sicheren Seite liegen.

die Parameter M_{Tag} , M_{Nacht} , $p_{1\text{Tag}}$, $p_{1\text{Nacht}}$, $p_{2\text{Tag}}$ und $p_{2\text{Nacht}}$ erfolgte gemäß RLS-19. Die Tages- und Nachtanteile wurden, wie nachfolgend dargestellt, differenziert nach Kfz und SV anhand der durchgeführten Verkehrszählungen je Querschnitt und Szenario (bzw. Untersuchungsfall) ermittelt.

Tabelle 4: RLS-19-Parameter im Analysefall, Prognosenullfall und -planfall

Analysefall 2024							
QS Nr.	DTV	Mt	Mn	pt1	pt2	pn1	pn2
	[Kfz/24h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[-]	[-]	[-]	[-]
1	4.403	261	27	0,8%	1,5%	0,0%	1,2%
2	4.403	261	27	0,8%	1,5%	0,0%	1,2%

Prognosenullfall 2035							
QS Nr.	DTV	Mt	Mn	pt1	pt2	pn1	pn2
	[Kfz/24h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[-]	[-]	[-]	[-]
1	4.623	275	29	0,8%	1,5%	0,0%	1,2%
2	4.623	275	29	0,8%	1,5%	0,0%	1,2%

Prognoseplanfall 2035							
QS Nr.	DTV	Mt	Mn	pt1	pt2	pn1	pn2
	[Kfz/24h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[-]	[-]	[-]	[-]
1	4.850	288	30	0,9%	1,5%	0,0%	1,2%
2	4.972	295	31	0,9%	1,4%	0,0%	1,2%

6 Fazit

In vorliegender Verkehrsuntersuchung wurde die Bestandsbelastung der Straße Hohe Buchleuthe durch eine Verkehrserhebung erfasst. Der Tagesverkehr liegt bei rund 4.850 Kfz/24h (= Analysefall 2024). Zukünftig ist unabhängig vom Vorhaben mit einer Verkehrsmengenzunahme zu rechnen. Basierend auf der amtlichen Bevölkerungsvorausberechnung zeigt die Verkehrsprognose einen Tagesverkehr von rund 5.090 Kfz/24h (= Prognosenullfall 2035).

Der Neuverkehr infolge des Vorhabens wurde mit rund 550 Kfz/24h ermittelt. Infolgedessen zeigt die Straße Hohe Buchleuthe eine Verkehrsbelastung von ca. 5.340 bis 5.470 Kfz/24h je nach betrachtetem Abschnitt. Teilweise entstehen zusätzliche Fahrten durch die Wendevorgänge im südlichen Bereich der Straße. Diese können notwendig sein, wenn das Gebiet von Norden aus angefahren wird (Fahrtrichtung Süd), da sich die geplanten Stellplätze am östlichen Fahrbahnrand befinden (Fahrtrichtung Nord). Weitere Stellplätze, hauptsächlich für Beschäftigte und Bewohner, sind auf dem Plangebiet selbst vorgesehen.

Als Anhaltswert für die Kapazität von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mit zwei Fahrstreifen gibt die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (Ausgabe 2006, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) Kapazitäten von etwa 14.000 bis 22.000 Kfz/24h an. Da die ermittelten Verkehrsmengen auf der Straße Hohe Buchleuthe deutlich unter diesen Werten liegen, wird hinsichtlich der leistungsfähigen Abwicklung der Verkehrsmengen keine Schwierigkeit gesehen.

Der Radverkehr wird im Mischungsprinzip auf der Fahrbahn geführt. Da die Verkehrsmengen über 4.000 Kfz/24h liegen, empfiehlt sich hier eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf 30 km/h. Die Führungsform des Radverkehrs im Mischungsprinzip auf der Fahrbahn kann im Fall von 30 km/h bei Verkehrsmengen von bis zu 8.000 Kfz/24h angewendet werden.

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfiehlt sich auch aus Sicht des Fußverkehrs. Auf dem Streckenabschnitt sind regelmäßig besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer (Kinder) zu erwarten, so dass die reduzierte Geschwindigkeit als eine Maßnahme der Verkehrssicherheit angewendet werden kann. Es gilt anzumerken, dass eine Geschwindigkeitsreduktion ebenso als Maßnahme des Lärmschutzes angesehen werden kann.

Gemäß vorliegendem Planstand sollen die Fußgänger auf einem durchgängigen Gehweg entlang der Straße Hohe Buchleuthe geführt werden. Zudem soll der Weg am nordwestlichen Rand des Gebiets und damit die Durchlässigkeit des Gebiets beibehalten werden. Weitere (voraussichtlich private) Wege auf dem Plangebiet ergänzen das Netz und die Durchlässigkeit. Diese Punkte werden aus verkehrsplanerischer Sicht positiv bewertet.

Im ÖPNV ist das Plangebiet über die Bushaltestellen „Märzenbachweg“ an der KF7 sowie die Haltestelle „Schraderschule“ an der Heinzelmannstraße erreichbar. Damit liegt die nächstgelegene Bushaltestelle in einer fußläufigen Entfernung von ca. 450 bis 550 m.

Insgesamt wird das Vorhaben aus verkehrsplanerischer Sicht als verkehrssicher und leistungsfähig umsetzbar bewertet.

Anhang

ENTWURF

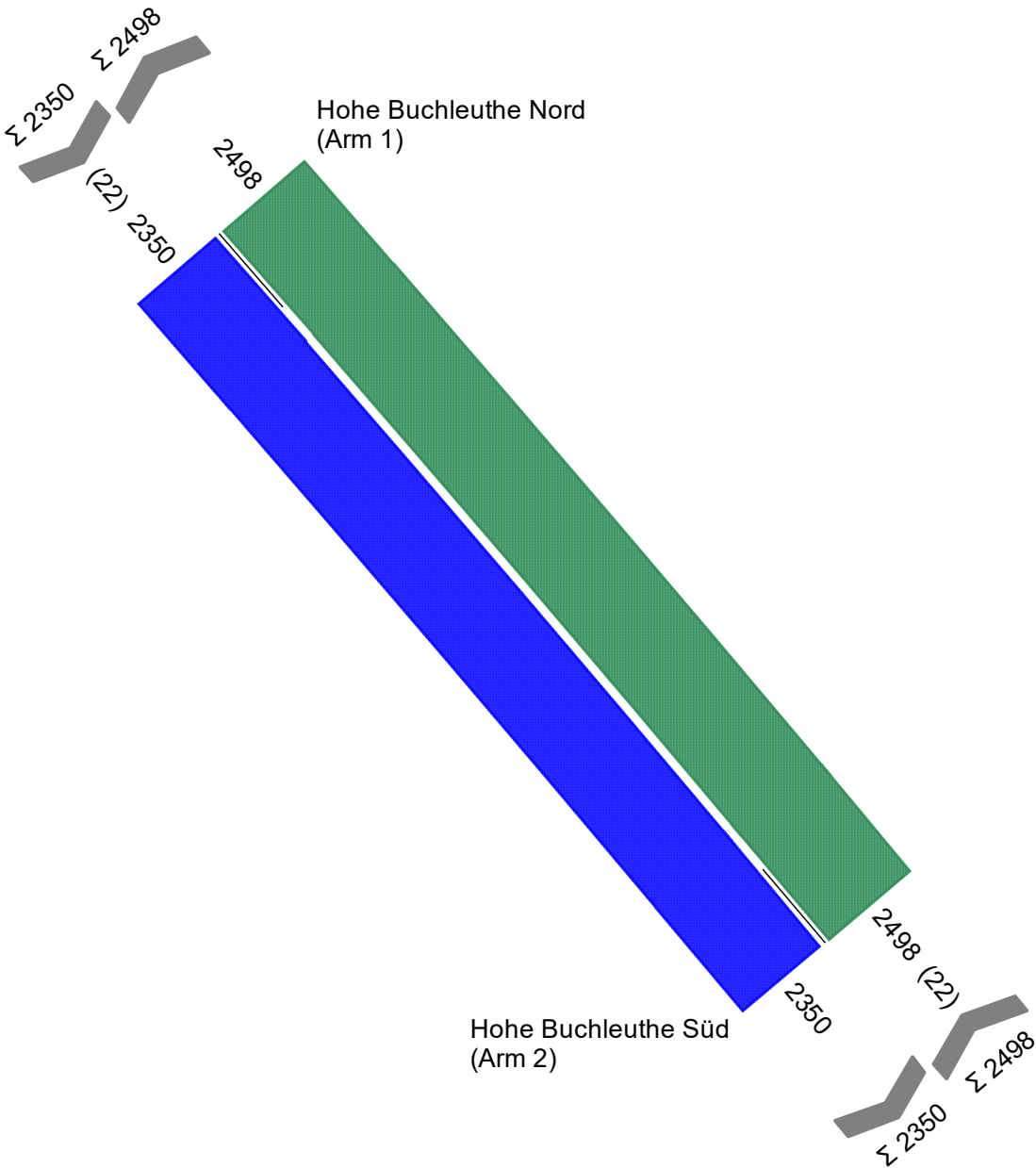
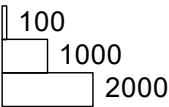
A.01 – Erhebungsergebnisse

ENTWURF

Tagesverkehr [Kfz/24h (SV/24h)]

Zählung
Summe Auf Basis eines Zeitintervalls 13.06.2024 00:00 - 14.06.2024 00:00
4848 Pkw + Krad + Lieferfzg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	1	2
1		2350
2	2498	

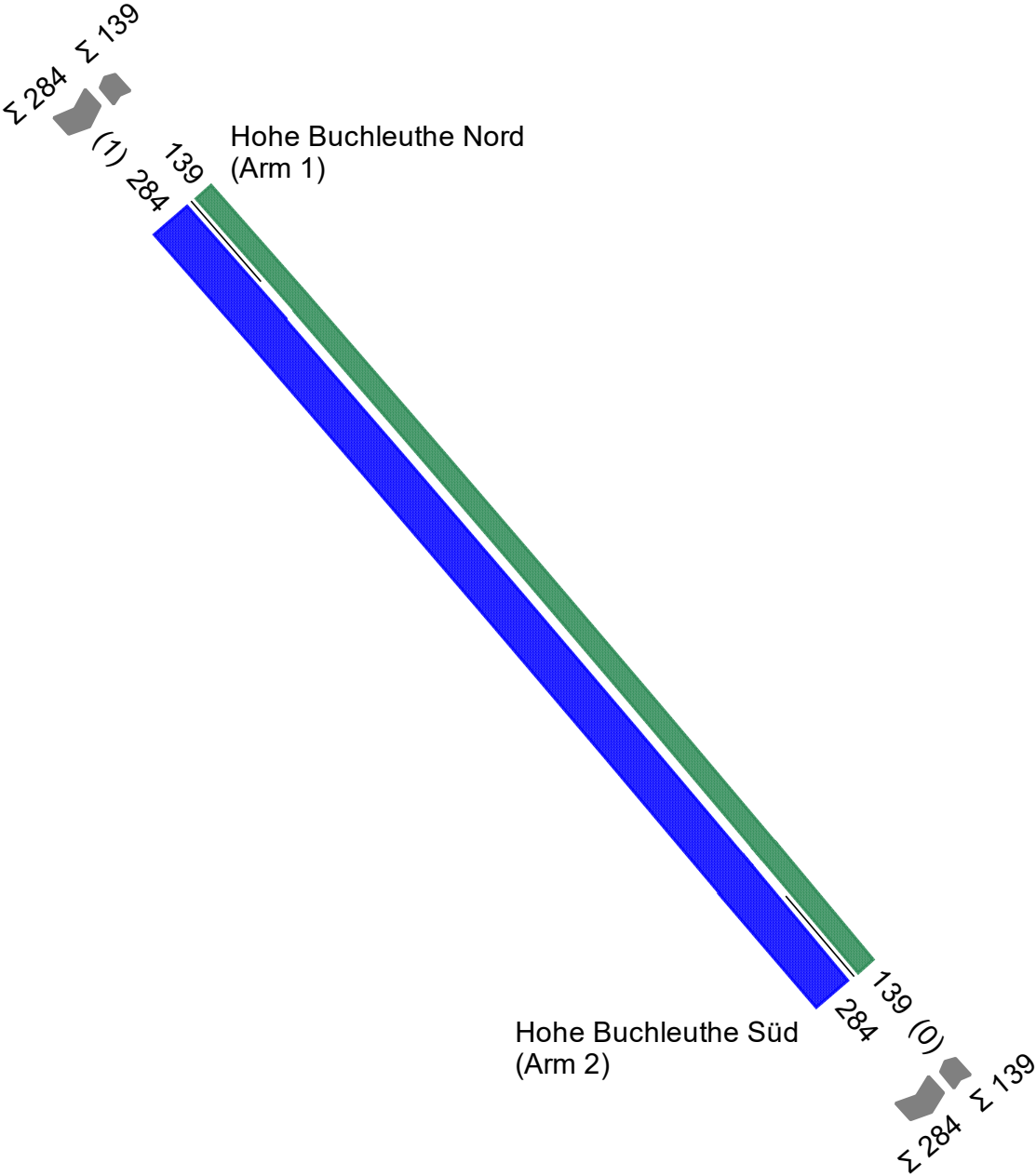
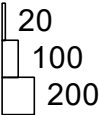


Projekt	Kaufbeuren, VU SozialCampus				
Knotenpunkt	Querschnitt Hohe Buchleuthe (Höhe Baugebiet)				
Auftragsnr.	2024-0214	Variante	VZ 13.06.2024	Datum	28.06.2024
Bearbeiter	M. Bock	Abzeichnung		Blatt	

Morgenspitze [Kfz/h (SV/h)]

Zählung
Spitzenstunde 07:15 - 08:15
Auf Basis eines Zeitintervalls 13.06.2024 00:00 - 13.06.2024 12:00
423 Pkw + Krad + Lieferfzg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	1	2
1		284
2	139	

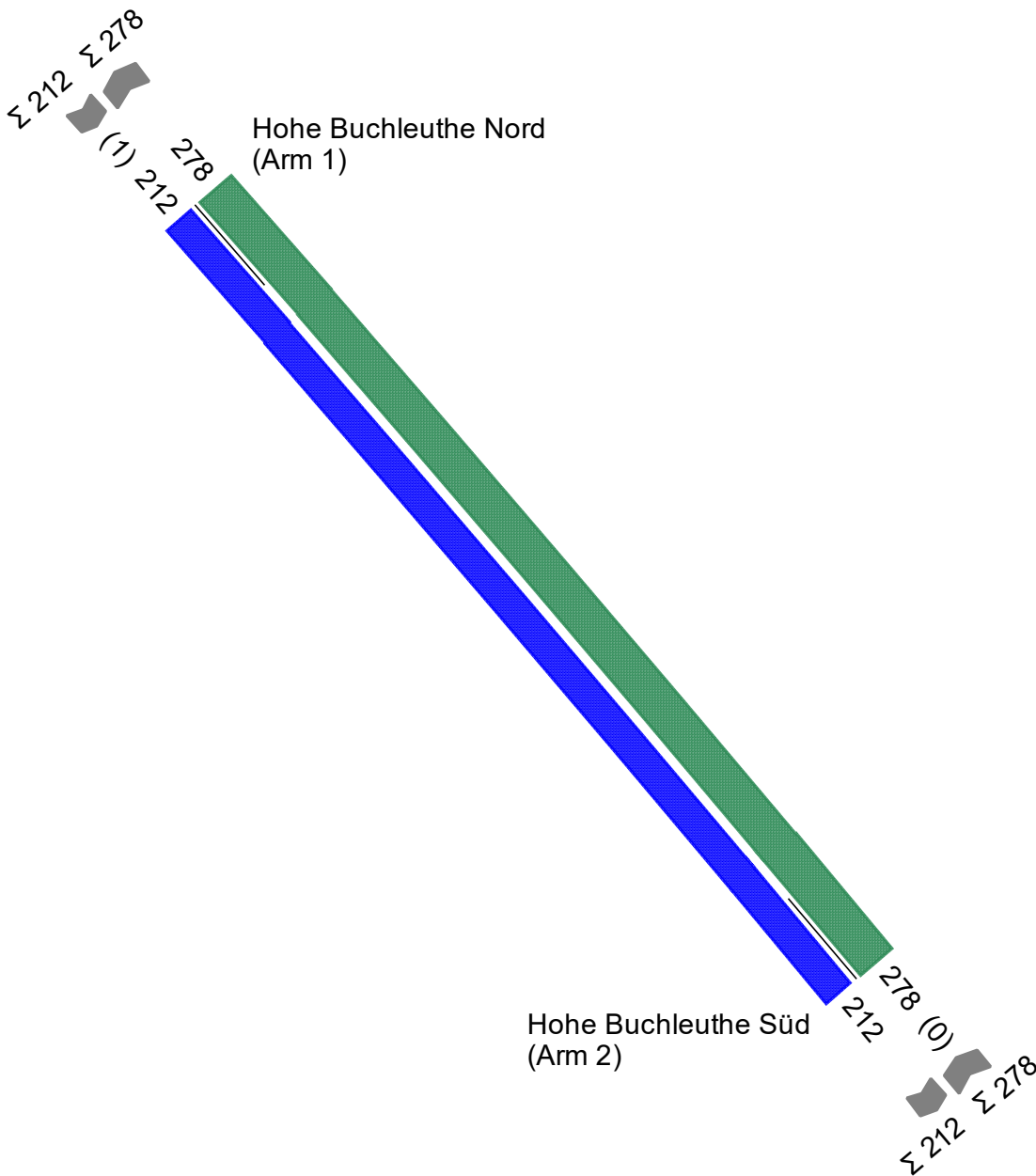
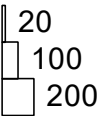


Projekt	Kaufbeuren, VU SozialCampus				
Knotenpunkt	Querschnitt Hohe Buchleuthe (Höhe Baugebiet)				
Auftragsnr.	2024-0214	Variante	VZ 13.06.2024	Datum	28.06.2024
Bearbeiter	M. Bock	Abzeichnung		Blatt	

Abendspitze [Kfz/h (SV/h)]

Zählung
Spitzenstunde 16:30 - 17:30
Auf Basis eines Zeitintervalls 13.06.2024 12:00 - 14.06.2024 00:00
490 Pkw + Krad + Lieferfzg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	1	2
1		212
2	278	



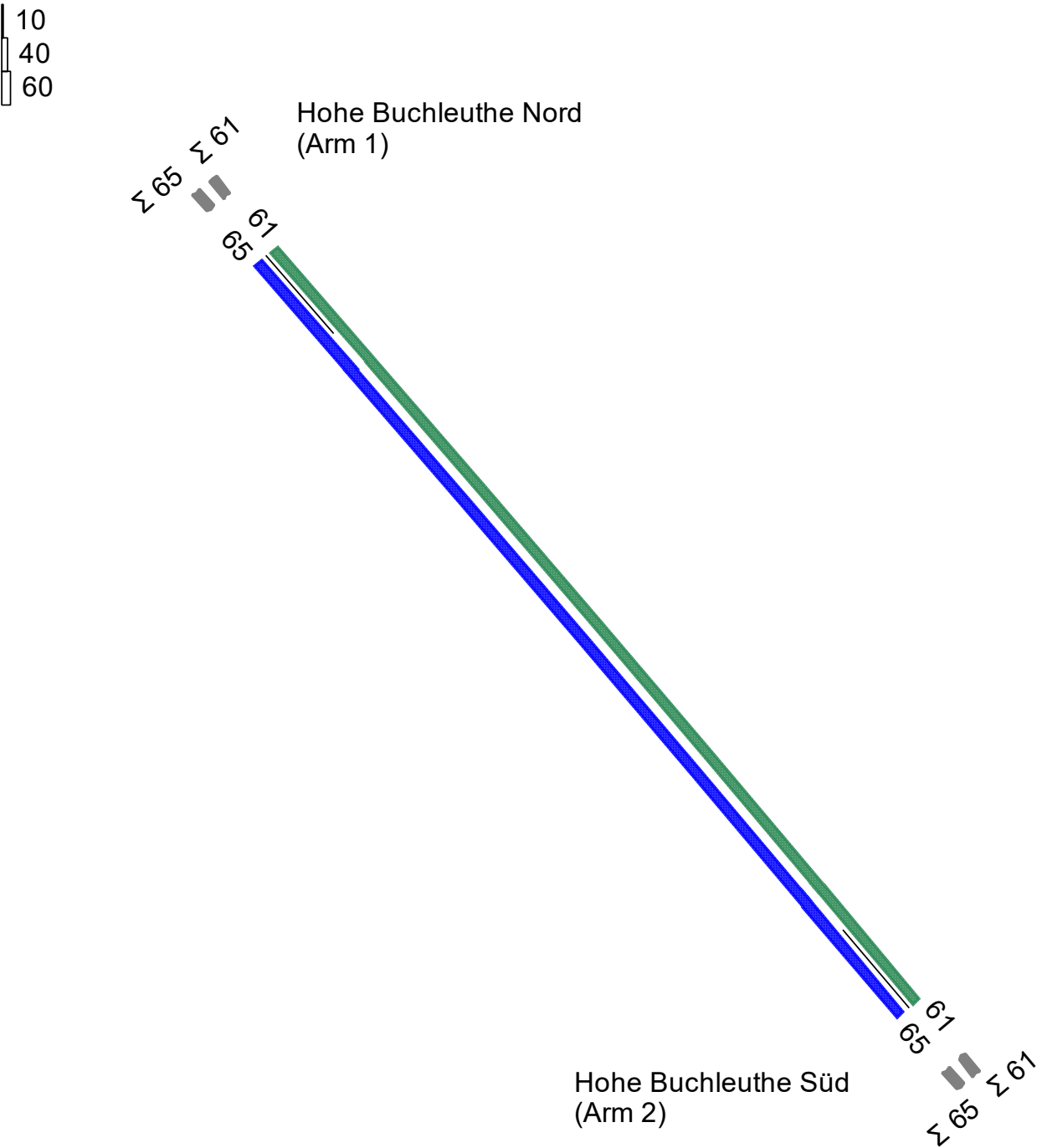
Projekt	Kaufbeuren, VU SozialCampus				
Knotenpunkt	Querschnitt Hohe Buchleuthe (Höhe Baugebiet)				
Auftragsnr.	2024-0214	Variante	VZ 13.06.2024	Datum	28.06.2024
Bearbeiter	M. Bock	Abzeichnung		Blatt	

LISA

Tagesverkehr, Rad auf Straße

Zählung
Summe Auf Basis eines Zeitintervalls 13.06.2024 00:00 - 14.06.2024 00:00
126 Rad

von\nach	1	2
1		65
2	61	



Projekt	Kaufbeuren, VU SozialCampus				
Knotenpunkt	Querschnitt Hohe Buchleuthe (Höhe Baugebiet)				
Auftragsnr.	2024-0214	Variante	VZ 13.06.2024	Datum	28.06.2024
Bearbeiter	M. Bock	Abzeichnung		Blatt	