



STADT KAUFBEUREN

Verkehrsuntersuchung zum Neubau einer KiTa an der Schillerstraße

BERNARD
GRUPPE



STADT KAUFBEUREN

Verkehrsuntersuchung zum Neubau einer KiTa an der Schillerstraße in Kaufbeuren

Ergebnisse der Untersuchung

19.02.2025

Dipl.-Ing. Robert Wenzel

Anna-Marie Wilhelm, M. Sc.

bernard-gruppe.com

L:\P504459_Kaufbeuren_Schillerstr\06_PPTX

19.02.2025

1



Inhalt

Inhalt und Aufgabenstellung

Planungsvorhaben

Verkehrsprognose

Stellplatzbedarf und Lösungsmöglichkeiten



Inhalte und Aufgabenstellung

Vorhaben

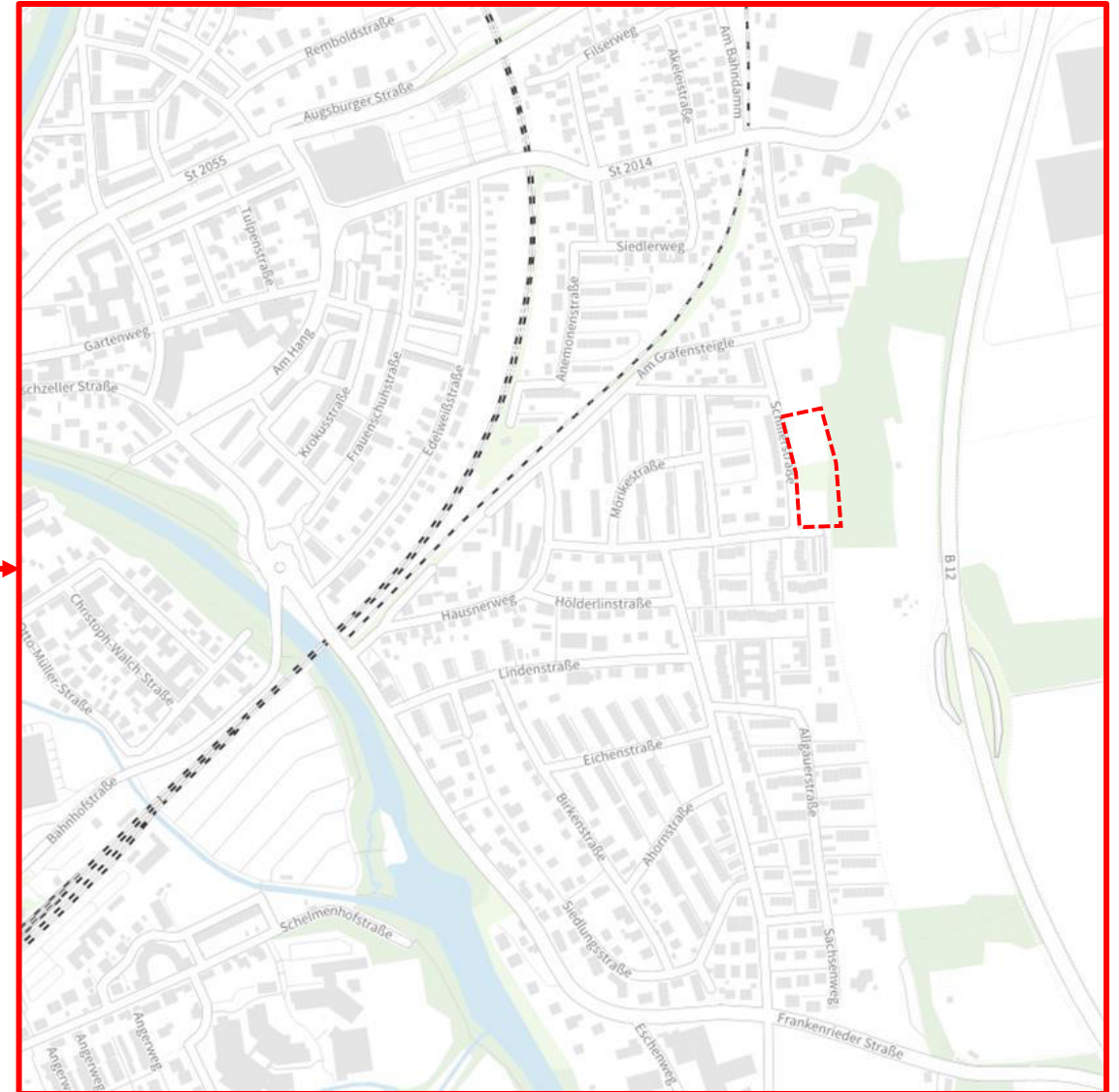
- Planung eines KiTa-Neubaus mit Kinderkrippe, Kindergarten und Hort
- rund 150 Plätze und 5-6 Wohnungen
- Erschließung von und zur Schillerstraße
- Nutzung auch von außerhalb des Quartiers

Arbeitsschritte

- Abschätzung des zu erwartenden Neuverkehrs
- Einschätzung der verkehrlichen Wirkungen auf dem Straßennetz
- Identifikation potenzieller Störungen, insb. auf der Schillerstraße
- Entwicklung von Lösungsmöglichkeiten für Bring- und Holverkehr für MIV und Fahrrad

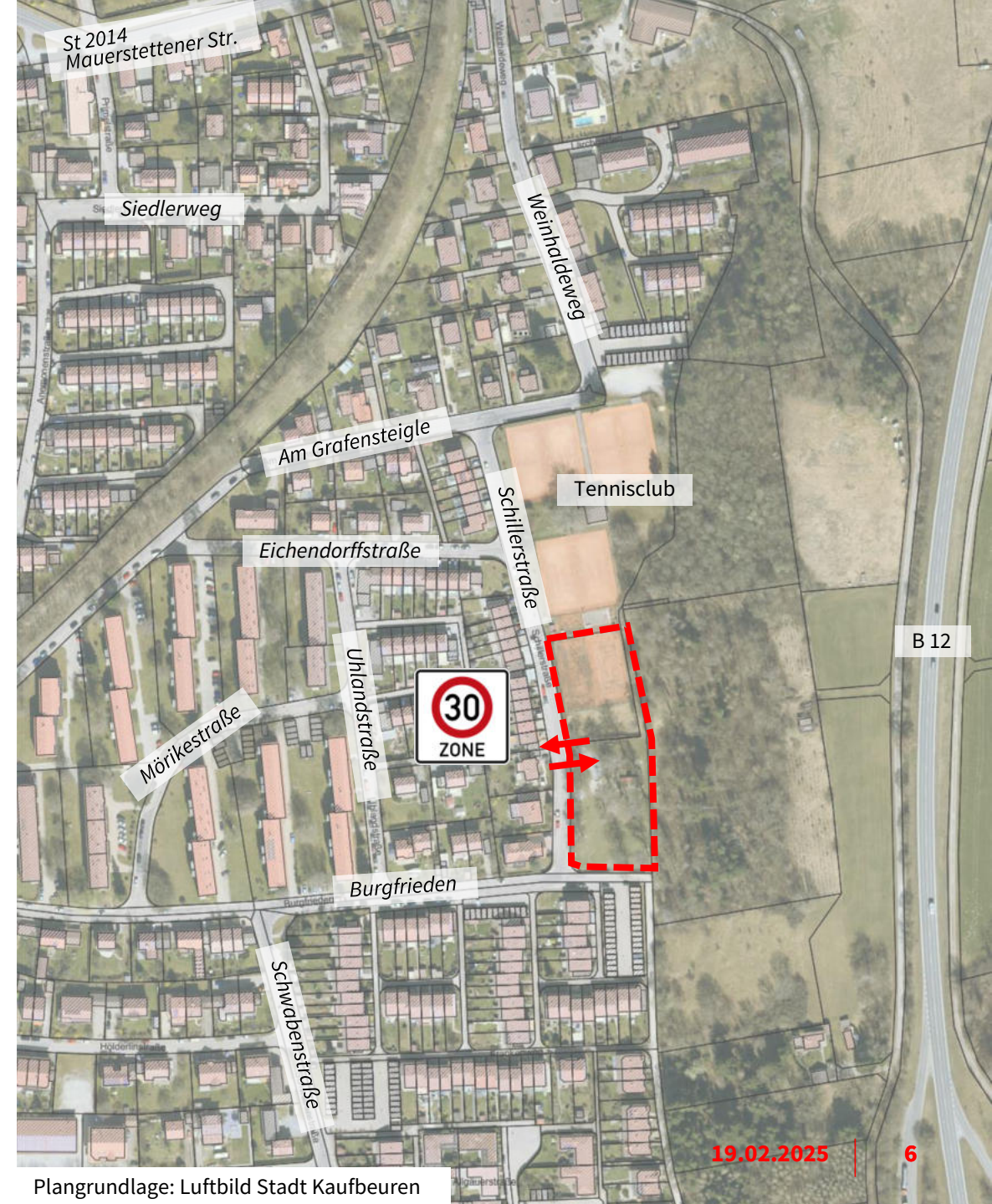


Planungsvorhaben



Untersuchungsgebiet

- Plangebiet zwischen Wohngebiet, Tennisclub und Grünräumen an der B 12 am Rand des bebauten Gebiets Kaufbeuren
- überwiegend kleinteilige Einzel- und Reihenhausstrukturen im Umfeld sowie Wohnsiedlungscharakter der 20er und 30er Jahre um die Mörikestraße
- Wohngebiet als Tempo 30-Zone
- übergeordnetes Straßennetz mit der St 2014 Mauerstettener Straße im Norden
- Anbindung ausschließlich über die einseitig bebaute Schillerstraße (Wohnnutzung)
 - Breite von rund 6 m
 - beidseitiger Gehweg von je etwa 1,5 m Breite
 - Parken im Straßenraum einseitig möglich





STADT KAUFBEUREN

Verkehrsuntersuchung zum Neubau einer KiTa an der Schillerstraße



KiTa-Planung

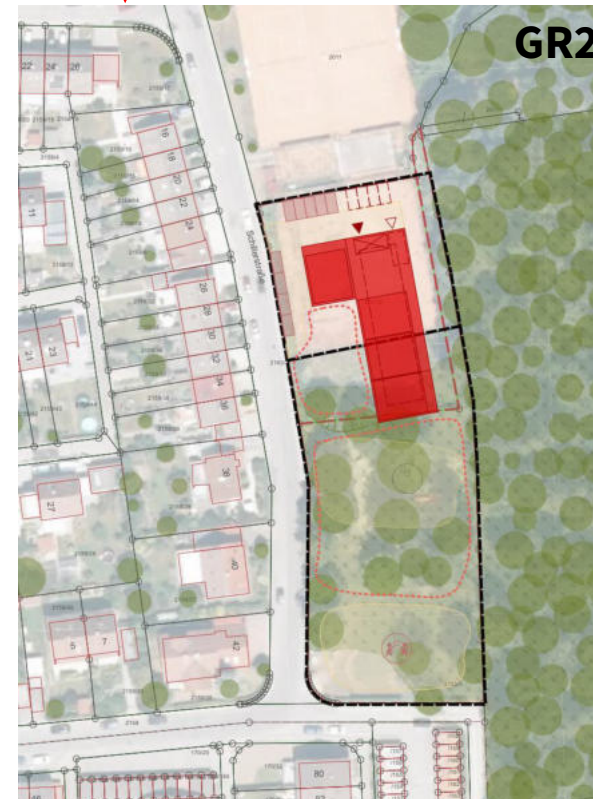
- Gebäudevarianten GR2 und GR6 seitens der Stadt favorisiert
- Kinderkrippe, Kindergarten und Hort
 - jeweils rund 50 Kindern
- Räumlichkeiten mit
 - Haupt- und Nebenräume
 - Ruheraum u. Werk-/Therapieraum
 - Kinderwagenraum und Lagerraum
 - Leitungs- und Personalraum
 - Küche, Vorräte und Speiseraum
 - Mehrzweckraum
 - Elternwarteraum

150 Kinder

840 qm

BERNARD

GRUPPE

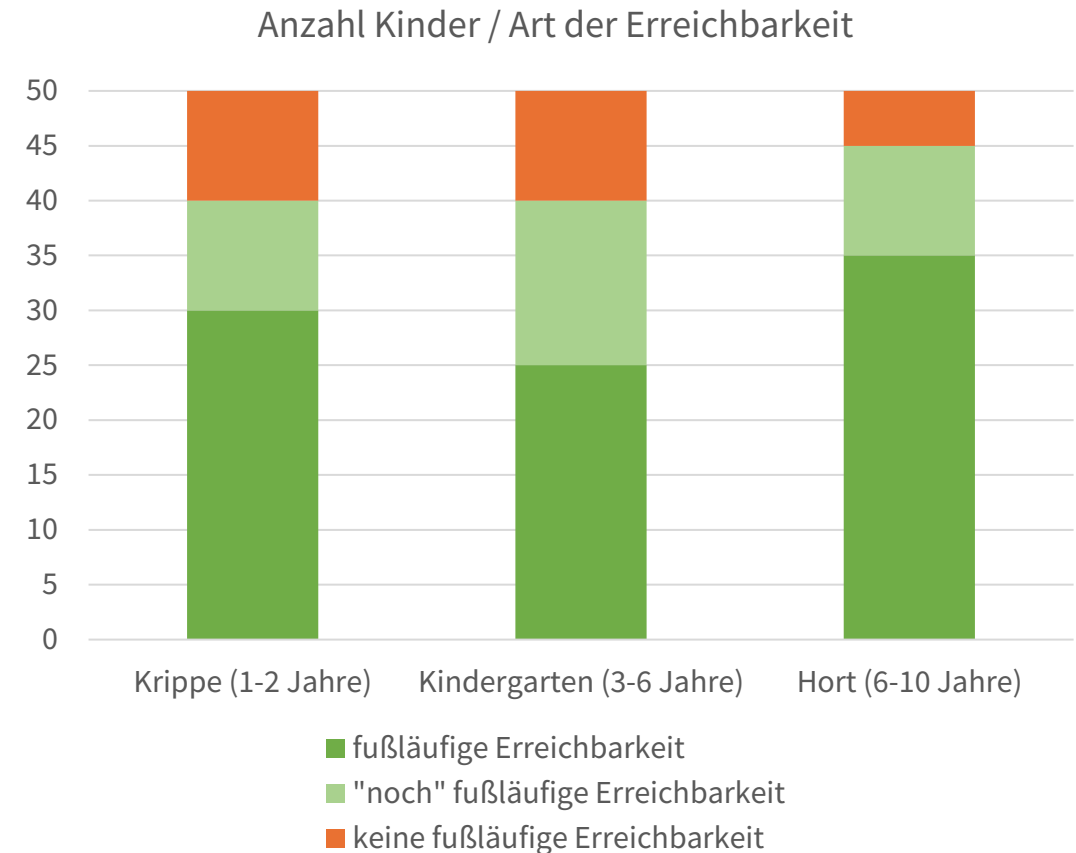


Quelle: Architekten und Stadtplaner GmbH (2024)



KiTa-Einzugsgebiet

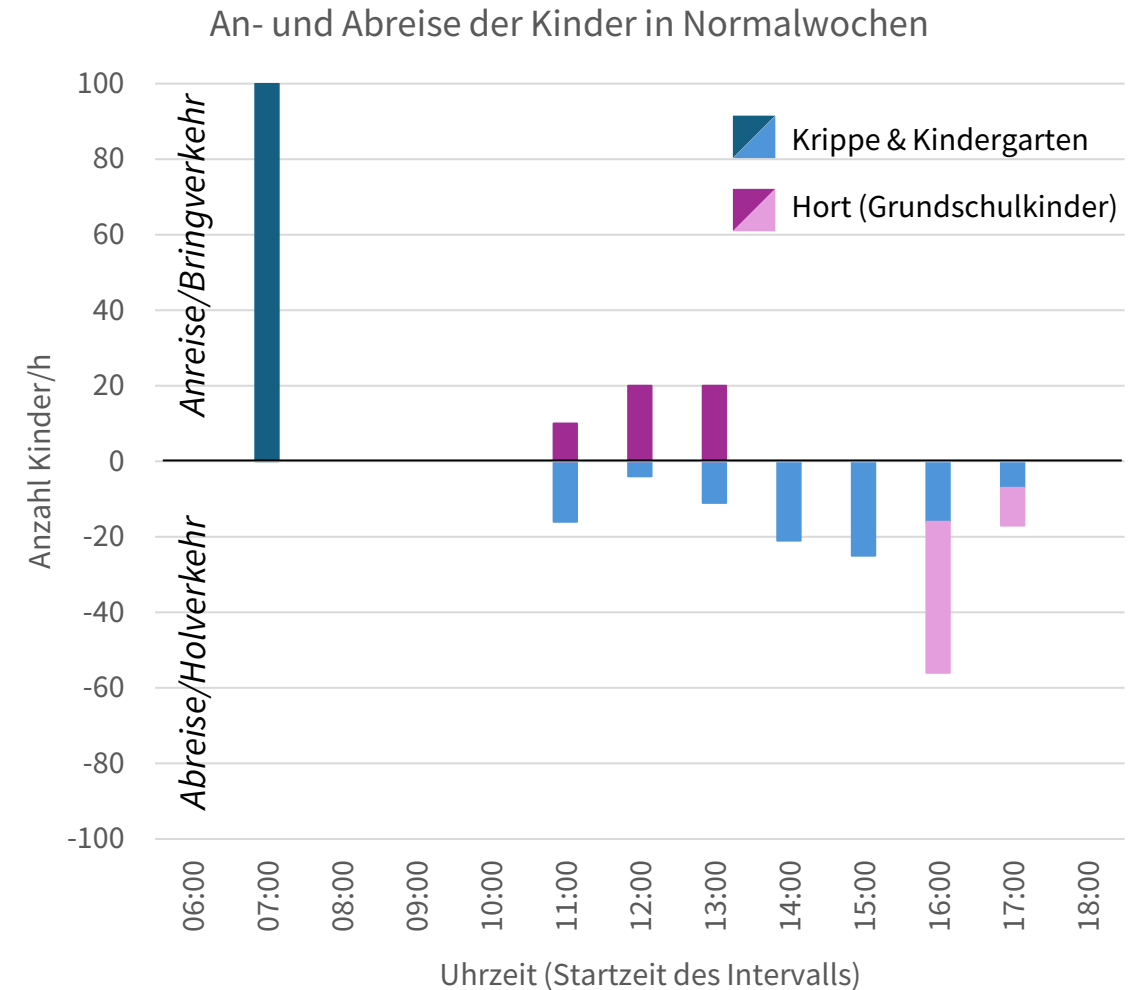
- Einzugsbereich der KiTa über das Quartier hinaus, jedoch überwiegend gute fußläufige Erreichbarkeit
- mehr als 80 % aller Kinder mit mind. „noch“ fußläufiger Erreichbarkeit, höchste Anteile in der ältesten Gruppe (Hortkinder)
- trotz fußläufiger Erreichbarkeit ist der Anteil des Bring- und Holverkehrs mit MIV und Fahrrad nicht zu unterschätzen
 - insb. bei den jüngeren Gruppen (Krippe und Kindergarten)
 - z. B. direkt auf/von dem Weg zur Arbeit etc.





KiTa-Betrieb im Tagesverlauf

- Krippe- und Kindergartenkinder kommen früh (ca. 07:30 Uhr)
- Überschneidung von Abreiseverkehr der Jüngeren und Anreiseverkehr der Älteren (ca. 11:30-13:30 Uhr)
 - ⇒ Hortkinder kommen nach Schulschluss zu Fuß, d. h. keine Mehrbelastung im MIV
- erneute Überschneidung am Tagesende bei Abreise
 - ⇒ Hortkinder mit geringstem MIV-Abholanteil
- Ferien: + ca. 40 % Hortkinder auch am Vormittag bei i. d. R. geringerer Allgemeinauslastung
- Spitze am frühen Morgen zwischen 07:00 und 08:00 Uhr
 - ⇒ Worst Case-Betrachtungszeitraum





Verkehrsprognose



Verkehrsprognose KiTa

Indikator		Krippe	Kindergarten	Hort	Gesamt
Bring-/Holverkehr	Anzahl Kinder	50	50	50	
	Anwesenheit	90 %	90 %	90 %	
	MIV-Anteil	40 %	40 %	20 %	
	Fahrten/Kind/Werktag ¹	4	4	2	
		72 Pkw-Fahrten	72 Pkw-Fahrten	18 Pkw-Fahrten	162 Pkw-Fahrten
Beschäftigten- verkehr	Beschäftigte	15	10	8	
	Anwesenheit	85 %	85 %	85 %	
	Wege/Werktag	2,0	2,0	2,0	
	MIV-Anteil	50 %	50 %	50 %	
		13 Pkw-Fahrten	9 Pkw-Fahrten	7 Pkw-Fahrten	29 Pkw-Fahrten
Gesamt		85 Pkw-Fahrten	81 Pkw-Fahrten	25 Pkw-Fahrten	191 Pkw-Fahrten

¹ Bring- und Holverkehr verursacht jeweils zwei Wege der begleitenden Personen; Hort nur mit Holverkehr, da Kinder zu Fuß kommen



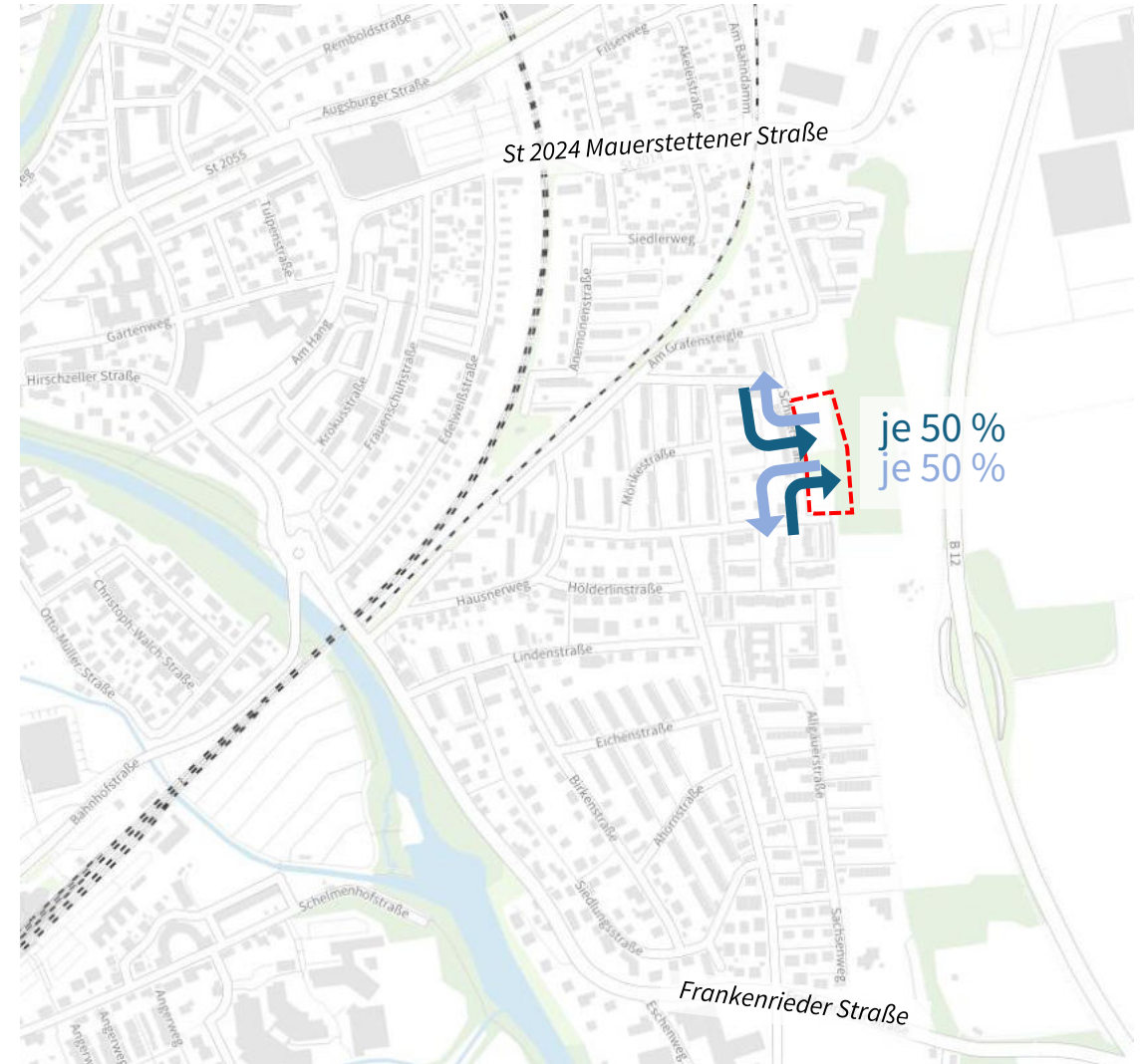
Verkehrsprognose Wohnen

Indikator		Wohnen	Gesamt
Einwohnerverkehr	Anzahl Wohneinheiten (WE)	5-6	
	Einwohner/WE	2,0	
	Wege/Person/Werktag	2,9	
	MIV-Anteil	53 %	
	Pkw-Besetzungsgrad	1,5	
			10-12 Pkw-Fahrten
Besucher- verkehr	Anteil	10 %	
	MIV-Anteil	60 %	
	Pkw-Besetzungsgrad	1,75	
			1 Pkw-Fahrten
			11-13 Pkw-Fahrten
Güter- verkehr	Lkw-Fahrten/EW	0,08	1 Lkw-Fahrt
			1 Lkw-Fahrt



Räumliche Verteilung des Neuverkehrs

- übergeordnetes Straßennetz mit St 2014 Mauerstettener Straße im Norden via Weinhaldeweg
- Wohngebiet im Süden bis Frankenrieder Straße mit zweiter Möglichkeit zur Überwindung der Bahntrasse
- ⇒ ausgleichende Wirkung bei der Verteilung des Quell- und Zielverkehrs in/aus nördlicher und südlicher Richtung



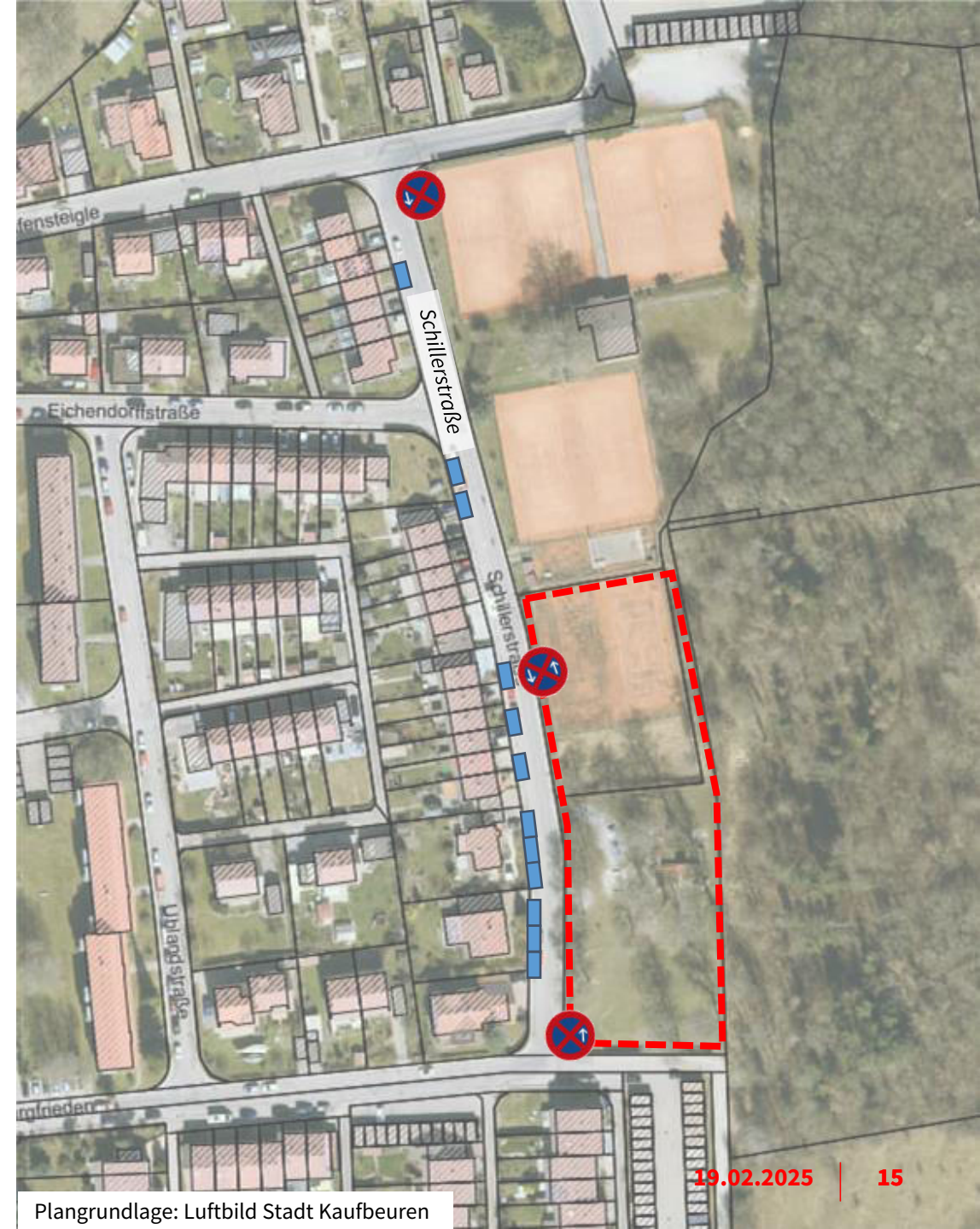


Stellplatzbedarf und Lösungsmöglichkeiten



Stellplatzangebot im Bestand

- Straßenparken im Bestand einseitig auf der gegenüberliegenden Straßenseite in der Schillerstraße möglich
- etwa 12 Pkw-Abstellmöglichkeiten entlang der westlichen Schillerstraße vorhanden
- Nutzung vermutlich überwiegend durch Bewohner und Besuch
- darüber hinaus viele private Einfahrten mit privater Abstellmöglichkeit
- Ostseite derzeit in voller Länge mit absolutem Halteverbot (VZ 283 StVO)





Stellplatzbedarf

- nach GaStellV herzustellende Stellplätze auf dem Entwicklungsgrundstück für Bewohner und Beschäftigte:
 - 1 Stellplatz (SP) / 30 Kinder ➡ 5 SP für die KiTa Schillerstraße
 - 1 SP / Wohnung ➡ 5-6 SP für die Wohnnutzung an der Schillerstraße
- Mindestbedarf auf dem Entwicklungsgrundstück nach GaStellV Bayern insgesamt: **10-11 SP**
- zusätzlich sind Park-/Haltemöglichkeiten für den Bring- und Holverkehr zu berücksichtigen

1.	Wohngebäude	
1.1	Einfamilienhäuser	1 Stellplatz je Wohnung
1.2	Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen	1 Stellplatz je Wohnung
1.3	Gebäude mit Altenwohnungen	0,2 Stellplätze je Wohnung
1.4	Wochenend- und Ferienhäuser	1 Stellplatz je Wohnung
1.5	Kinder-, Schüler- und Jugendwohnheime	1 Stellplatz je 20 Betten, mindestens 2 Stellplätze
1.6	Studentenwohnheime	1 Stellplatz je 5 Betten
1.7	Schwestern-/ Pflegerwohnheime	1 Stellplatz je 2 Betten, mindestens 3 Stellplätze

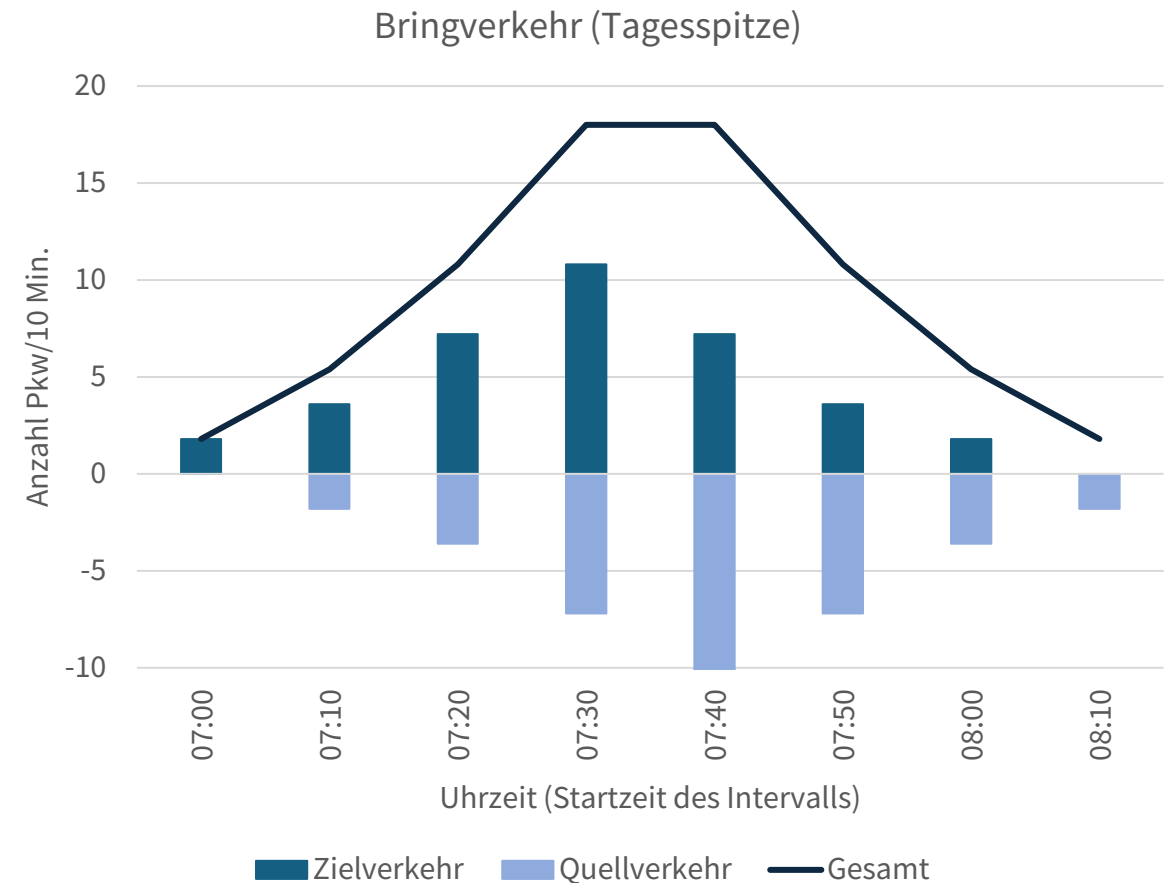
8.	Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung	
8.1	Grundschulen, Schulen für Lernbehinderte	1 Stellplatz je Klasse
8.2	Hauptschulen, sonstige allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen, Berufsfachschulen	1 Stellplatz je Klasse, zusätzlich 1 Stellplatz je 10 Schüler über 18 Jahre
8.3	Sonderschulen für Behinderte	1 Stellplatz je 15 Schüler
8.4	Hochschulen	1 Stellplatz je 10 Studierende
8.5	Tageseinrichtungen für Kinder	1 Stellplatz je 30 Kinder, mindestens 2 Stellplätze
8.6	Jugendfreizeitheime und dergl.	1 Stellplatz je 15 Besucherplätze
8.7	Berufsbildungswerke, Ausbildungswerkstätten und dergl.	1 Stellplatz je 10 Auszubildende

Quelle: Anlage der Garagen- und Stellplatzverordnung – GaStellV vom 30. November 1993, zuletzt geändert am 23. Dezember 2024



Stellplatzbedarf

- Herleitung der notwendigen Plätze für den Bring- und Holverkehr durch die maßgebende Spitze morgens
- 72 Pkw-Fahrten (36 Pkw) im Bringverkehr
- Bringzeit für Krippe und Kindergarten zwischen 07:00 und 08:00 Uhr
- Aufenthaltszeit von durchschnittlich 10 Minuten
- Spitze um etwa 07:30/07:40 Uhr
- ⇒ **18** Halte-/Parkmöglichkeiten benötigt





Lösungsvarianten

Variante A: Senkrechtparkstände



Variante B: Längsparken beidseitig



Variante C: Längsparken einseitig





Variantenvergleich

Vergleichskriterien	Variante A: Senkrechtparkstände 	Variante B: Längsparken beidseitig 	Variante C: Längsparken einseitig 
Erreichbarkeit	aus beiden Richtungen	aus beiden Richtungen	nur aus einer Richtung
Eingriffe Schillerstraße	keine	Einschränkungen Bestandsparken und Begegnungsverkehr	Einschränkungen Bestandsparken und Begegnungsverkehr
Flächeneingriffe Entwicklungsgrundstück	Platzbedarf mit Raumverlust auf dem Entwicklungsgrundstück	keine	keine



■ **Begleitmaßnahmen**

Information und Kommunikation

- Vorteile von Rad- und Fußverkehr auf dem Weg zu KiTa oder Schule
 - erhöhte Verkehrssicherheit durch weniger Kfz-Verkehr
 - Förderung von Bewegung als Beitrag zur Gesundheit
 - Schonung der Umwelt durch weniger CO₂- und Lärmemissionen
- Aktionstage „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ und Aktionen zur Verkehrssicherheit für Kinder und Eltern
- Förderung von Zusammenschlüssen wie z. B. Bus mit Füßen

Evaluation und Monitoring

- Beobachtung und ggf. Zählung des Verkehrsaufkommens
- Austausch mit den Eltern zur vorherrschenden Situation
- Abstimmung mit Verbänden wie z. B. AGFK Bayern zur stetigen Verbesserung der verkehrlichen Situation, insb. zur Sicherung des Fuß- und Radverkehrs



Fahrradparken: Grundsätze

- Entfernungen zur KiTa i. d. R. sehr gut Fahrrad-geeignet und Tempo 30-Zone im Wohngebiet mit grundsätzlich geeigneten Rahmenbedingungen
- für hohe Attraktivität müssen auch angemessene Abstellanlagen vorhanden sein
- Herausforderung ist die neue Vielfalt an Transportmöglichkeiten mit Kindersitzen, Fahrradanhängern, Lastenrädern und „Nachläufern“
- Parken und Verladen von Kindern muss sicher und bequem sein:
 - Einhaltung von Mindestabständen
 - gute Standsicherheit in der Parkposition
 - Diebstahlschutz und Beleuchtung bei Dunkelheit
 - einfache und sichere Zugänglichkeit und Nähe zum Eingang



Symbolbild Fahrradvielfalt



Fahrradparken: Nutzergruppen und Anforderungen

	Kindertagesstätte			Wohnnutzung	
	Beschäftigte	Kinder	Bring-/Holverkehr	Bewohner	Besuch
Nutzungszeit/ -dauer	morgens bzw. mittags bis nachmittags für den gesamten Arbeitstag bzw. die Betreuungszeit		morgens und (nach-) mittags, nur für die Dauer des Abliefers/Einsammelns	insb. über Nacht und an Tagen ohne Fahrradnutzung (lange Abstellzeiten)	insb. am Tag, meist für wenige Stunden
Räumliche Anforderung	nah am Eingang zur KiTa		nah am Eingang zur KiTa mit besonders einfachem/ schnellen Zugang	nah am Eingang zur Wohnnutzung	
Ausgestaltung	alle Abstellanlagen sollten ebenerdig zugänglich und bei Dunkelheit beleuchtet sein				
	große und kleinere Anlehnbügel mit Witterungsschutz, ggf. in privatem Raum zum einfachen Abstellen von Kinderfahrrädern/Laufrädern/ abgekoppelte Anhänger (Sicherung z. B. durch Zahlencode)		Anlehnbügel mit breiten Seitenabständen für einfaches Verladen des Kindes bei Kindersitzen und ausreichend Platz für Lastenräder	Anlehnbügel, insb. mit Fokus Diebstahlschutz, bestenfalls in privatem Raum mit Schlüsselzugang für Bewohner	Standard-Anlehnbügel, bestenfalls überdacht
Abschätzung Stellplätze*	8	20	20	10	2



■ **Ergebnisse, Zusammenfassende Bewertung und Einschätzung**

- Planung einer Kindertagesstätte mit rund 150 Kindern (Krippe, Kindergarten, Hort) und 30-35 Betreuungspersonen sowie 5-6 Wohnungen
- Verkehrsaufkommen von insgesamt rund 200 Fahrten durch die Entwicklung
- geringfügig höhere Belastung des umliegenden Straßennetzes ohne Beeinträchtigung von Knotenpunkten
- Notwendigkeit von 10-11 Pkw-Stellplätzen auf dem Grundstück für Bewohner und Beschäftigte
- Spitzenbelastungszeit des Bring- und Holverkehrs etwa zwischen 7:00 und 8:00 Uhr morgens (Bringverkehr Krippe und Kindergarten) mit Bedarf von bis zu 18 Pkw-Stellplätzen
- Abwägung der vorgeschlagenen drei Varianten zur Abwicklung des Bring- und Holverkehrs
- Mitdenken von Radabstellanlagen für alle Nutzergruppen und unterschiedlichen Bedarfe
- Prüfung zum Ausbau des Gehweges auf die empfohlenen 2,5 m Breite
- Begleitmaßnahmen zur Förderung von Fuß und Fahrrad im Bring- und Holverkehr und zur Evaluation

Insgesamt entsteht durch den Neubau der Kindertagesstätte mit wenigen Wohnungen sehr wenig Neuverkehr. Störungen im umgebenden Netz sind aufgrund der Entwicklung nicht zu erwarten. Zur störungsfreien Abwicklung des Bring- und Holverkehrs, insb. in der Morgenspitze, sind entsprechende Flächen vorzuhalten.

BERNARD

GRUPPE

Deutschland

Elsenheimer Straße 45
80687 München
T +49 89 2000149 0 • F +49 89 2000149 20
info@bernard-gruppe.com

Österreich

Bahnhofstraße 19
6060 Hall in Tirol
T +43 5223 5840 0 • F +43 5223 5840 201
info@bernard-gruppe.com