



/To: Von/From:		Datum/Date:	
Gemeinde Ainring, Herr Fuchs	PTV TC GmbH, Andreas Clouth	15.02.22	
	☐ Vertraulich/Confidential		
☐ Rücksprache/Consultation	☐ Zu erledigen bis/To do by:		

# Neuaufstellung Bebauungsplan "Römerstraße"

- Verkehrliche Stellungnahme

### Ausgangslage und Randbedingungen

Die Gemeinde Ainring möchte den Bebauungsplan "Römerstraße" aufstellen. Der Geltungsbereich befindet sich im Ortsteil Bruch der Gemeinde Ainring zwischen der Bundesstraße B20 und Bundesstraße B304 zwischen Mitterfelden und Freilassing.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens "Römerstraße" soll im Rahmen einer Stellungnahme eine Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen der neuen Nutzungen auf die Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz erfolgen. Dies sind die Knotenpunkte:

- Ost: Römerstraße / B20 (vorfahrtgeregelte Einmündung, nur Rechtseinbiegen und Rechtsabbiegen erlaubt)
- West: Römerstraße / B304 (vorfahrtgeregelte Einmündung) (Gemeindegebiet Freilassing)

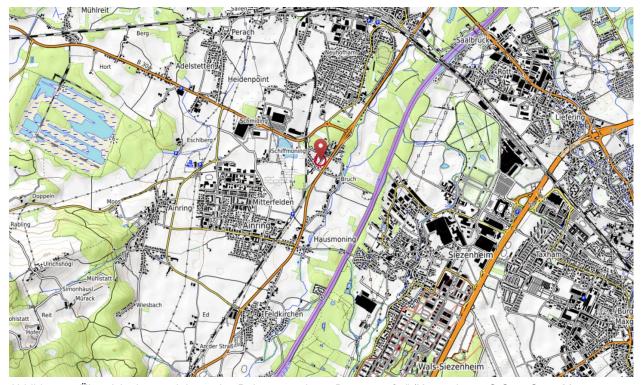


Abbildung 1: Übersichtskarte mit Lage des Bebauungsplans "Römerstraße" (Kartendaten: © OpenStreetMap-Mitwirkende, SRTM | Kartendarstellung: © OpenTopoMap (CC-BY-SA))

PTV Transport Consult GmbH Seite 1/7





### Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen

Für die künftige Situation mit Realisierung der geplanten Nutzungen des Bebauungsplangebiets gilt es das zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen zu ermitteln und dessen Auswirkungen auf den bestehenden Verkehr im umliegenden Straßennetz zu beurteilen.

Anhand der Anzahl und Art der zusätzlichen Wohneinheiten als Eingangsgrößen kann das Verkehrsaufkommen unter Zuhilfenahme der maßgebenden Literatur ermittelt werden:

- "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" (FGSV, 2007)
- Programm Ver\_Bau zur "Abschätzung des durch Vorhaben der Bauleitplanung erzeugten Verkehrsaufkommens" (Bosserhoff) das zusätzliche Verkehrsaufkommen ermittelt.

Es ist gemäß den geplanten Festsetzungen zum Bebauungsplan davon auszugehen, dass zusätzlich 28 Wohneinheiten (WE) durch den Bebauungsplan entstehen. Es ergibt sich im Detail folgende Aufstellung der Wohneinheiten nach Typologie (siehe auch Abbildung 2):

- 16 WE in Reihenhäusern (Haus A bis D)
- 8 WE in 4-Zimmer Wohnungen (Haus A bis D)
- 4 WE in Einfamilienhäusern
- 28 WE in der Summe





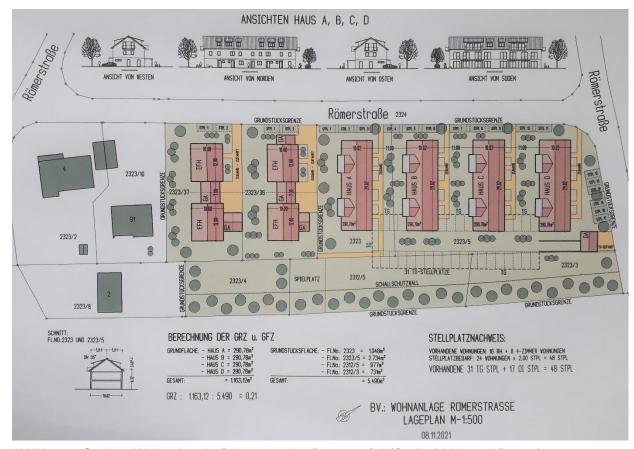


Abbildung 2: Geplante Wohnanlage im Bebauungsplan "Römerstraße" (Quelle: Möhler und Partner)





Die Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrsmittel (Modal-Split) wird aus den Auswertungen des "Mobilitätskonzepts für den Landkreis Berchtesgadener Land" (Landkreis Berchtesgadener Land, März 2018) sowie aus den regions- und raumtypspezifischen Auswertungen des Tabellenbands "Mobilität in Deutschland" (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Dezember 2018) abgeleitet. Demnach wird von einem Pkw-Anteil von 65% ausgegangen.

Die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner (EW) leitet sich aus der Anzahl der Wohneinheiten und der Haushaltsgröße ab. Bei einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,5 Personen, ist bei 28 WE von etwa 70 EW auszugehen.

Als weitere Kennzahlen gemäß Ver\_Bau werden angesetzt:

- Wegeanzahl: 3,5 Wege je EW und Tag
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,2 Personen je Pkw
- Anteil der externen Wege: 15% (d.h. Quelle und Ziel sind nicht im Plangebiet)
- Besucherverkehr: 5% aller (innerhalb und außerhalb des Gebiets) durchgeführten Einwohnerwege
- Gebietsbezogener Wirtschaftsverkehr: 0,1 Kfz-Fahrten je Einwohner und Tag

Es ergibt sich ein zusammengefasstes Verkehrsmengengerüst des vom Bebauungsplangebiet ausgehenden Neuverkehrs. Insgesamt sind demnach ca. 130 Kfz-Fahrten an zusätzlichem täglichem Verkehrsaufkommen zu erwarten (Summe aus Quell- (QV) und Zielverkehr (ZV)). 89% der Fahrten entfallen auf Einwohnerverkehre, 6% auf Besucherverkehre und 5% auf Wirtschaftsverkehr.

Die Richtungsverteilung (von/nach Osten und von/nach Westen) ausgehend von den Erkenntnissen der Verkehrszählungen – die im Rahmen eines Verkehrsgutachten der Gemeinde Ainring 2021 durchgeführt wurden - wird in Analogie folgendermaßen angesetzt: 33% (43 Kfz) sind nach Osten in Richtung B20 und 67% (84 Kfz) nach Westen in Richtung B304 orientiert.

Anhand von normierten Tagesganglinien je Nutzergruppe wird der Tagesverkehr (Kfz/24h) auf die beiden maßgebenden Spitzenstunden verteilt, so dass sich Stundenbelastungen (Kfz/h) für die Berechnung ergeben. Als Basis werden die Tagesganglinien der EAR 2005 aus den FGSV-Hinweisen (s.o.) in Ortskerngebieten in Unterzentren verwendet. Gemäß den Berechnungen ergeben sich in der Morgenspitzenstunde (MSP) 10 Kfz-Fahrten und in der Abendspitzenstunde (ASP) 14 Kfz-Fahrten an zusätzlichem zu erwartendem Verkehrsaufkommen.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen nach Morgen- und Abendspitze, Richtungsverteilung sowie Quell- und Zielverkehr lässt sich der folgenden Tabelle 1 entnehmen.





Richtung	MSP QV	MSP ZV	ASP QV	ASP ZV
Ost – Richtung B20	3	0	2	3
West – Richtung B304	5	2	3	6
Gesamt	8	2	5	9

Tabelle 1: Verteilung des Verkehrsaufkommens (Angaben in Kfz je Spitzenstunde und Richtung)

## Gesamtverkehrsaufkommen in der Planung

Das Gesamtverkehrsaufkommen wurde anhand oben beschriebener Verteilung im Netz verteilt. Der sich an den zwei relevanten Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz (Abbildung 3) einstellende Verkehr ist in den nachfolgenden Übersichten (Abbildung 5 bis Abbildung 4) dargestellt. Die Grundbelastung der Knotenpunkte wurde aus den oben bereits erwähnten Verkehrszählungen entnommen, die im Rahmen eines Verkehrsgutachten der Gemeinde Ainring im April 2021 durchgeführt wurden.

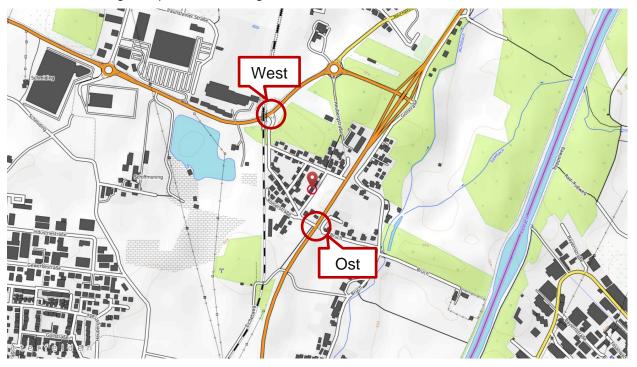


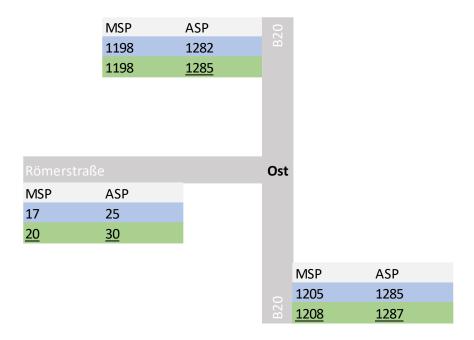
Abbildung 3: Lage der Knotenpunkte für die eine Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen der neuen Nutzungen erfolgt

Insgesamt ist festzustellen, dass der Neuverkehr des Bebauungsplans "Römerstraße" eine nur sehr nachrangige Bedeutung gegenüber dem auf den übergeordneten Straßen vorhandenen Verkehr hat. Der Anteil des Neuverkehrs an der Knotensumme liegt bei unter 1% in den Spitzenstunden. Bezogen auf die Römerstraße liegen die Anteile am westlichen Anschluss bei 23%, am östlichen Anschluss zwischen 18 und 20%.





Für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität wurden Leistungsfähigkeitsnachweise nach dem HBS 2015 geführt. Beide Knotenpunkte weisen eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf. Durch die Neuverkehre kommt es zu keiner Verschlechterung der Verkehrsqualität. Es wird an allen Knotenpunkten mindestens eine gute Verkehrsqualität erreicht.



Bestandsverkehre mit Neuverkehren

Abbildung 4: Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Ost im Bestand und inkl. Neuverkehr in der Morgen- und Abendspitzenstunde (Kfz/h)







Bestandsverkehre mit Neuverkehren

Abbildung 5: Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt West im Bestand und inkl. Neuverkehr in der Morgen- und Abendspitzenstunde (Kfz/h)

#### **Fazit**

Die Untersuchungen zu den verkehrlichen Auswirkungen des Neuverkehrs des Bebauungsplans "Römerstraße" zeigen, dass der künftig zu erwartende Verkehr nur einen geringen Anteil am Gesamtverkehr hat. Die Zuwächse sind sehr gering und liegen unter 1% der Knotensummen. Auch wenn die Anteile der Neuverkehre auf der Römerstraße in den Spitzenstunden zwischen 18 und 23% betragen, zeigen die Leistungsfähigkeitsabschätzungen in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde, dass die im Bestand bestehende Leistungsfähigkeit auch mit den Neuverkehren gegeben ist und die Verkehre weiter leistungsfähig abgewickelt werden können. Es treten demnach keine Veränderungen an den Qualitätsstufen des Verkehrs auf. Zudem wird mindestens eine gute Verkehrsqualität erreicht.