

GEO.VER.S.UM H. Pressler, Elsa-Brandström-Straße 32, 93413 Cham

Stadt Roding
Schulstraße 15

93426 Roding

Dipl.Geogr.Univ. Horst Pressler
Elsa-Brandström-Straße 32
93413 Cham
Tel. 09971 - 7644597
Fax. 09971 - 7644598
Mobil: 0171 - 5271668
email: h.pressler@pg-geoversum.de

Dipl.Geogr.Univ. Anton Geiler
Tannenstraße 13
93105 Tegernheim
Tel. 09403 - 9542 12
Fax. 09403 - 9542 13
Mobil: 0171 - 8046117
email: a.geiler@pg-geoversum.de

Stadt Roding. Bebaubarkeit ehemaliges Brantl-Areal hier: Stellungnahme Verkehr Lilienhöhe

15.09.2023

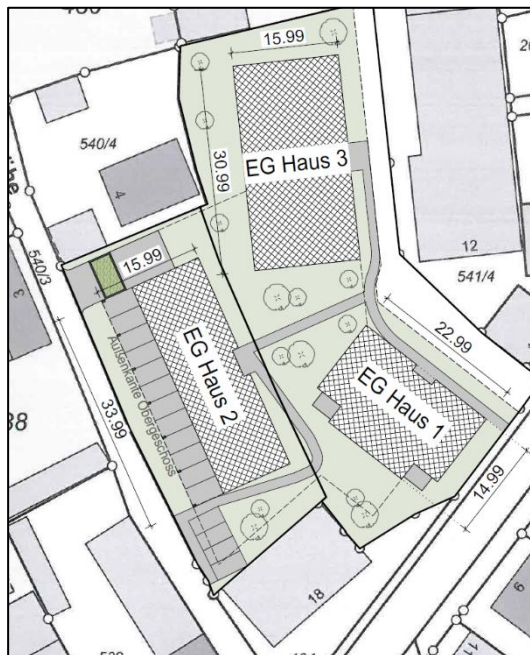
Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend nehmen wir auftragsgemäß Stellung zur verkehrlichen Erschließung Ihres Bauvorhabens über die Lilienhöhe in Roding.

RAHMENBEDINGUNGEN

Die Stadt Roding plant die Aufstellung des Bebauungsplan Nr. 6102-100/0 „Brantl-Areal“ für den Neubau von 3 Wohngebäuden mit insgesamt 45 Wohneinheiten auf dem Areal der ehemaligen Brauerei Brantl.

Es sind gemäß Angabe des Auftraggebers im Maximum 81 Stellplätze in einer Tiefgarage und weitere 14 oberirdische Stellplätze möglich. Die Verkehrserschließung erfolgt mit aktueller Planunterlage vom 13.09.2023 weiterhin über die Lilienhöhe.



Grafik 1: Baukonzept

VERKEHRSNACHFRAGE BAUVORHABEN

Die Verkehrsnachfrage, die durch dieses Wohnbauvorhaben entstehen wird, kann zum einen über das Bosserhoff-Verfahren oder zum anderen über die bayerische Parkplatzlärmstudie des Bayerischen Landesamtes für Umwelt abgeschätzt werden.

Für Planungen auf der "sicheren Seite" wird auf das Verfahren der bayerischen Parkplatzlärmstudie zurückgegriffen, die das prognostizierte Verkehrsaufkommen überschätzt.

Gemäß dem dort empfohlenen Verfahren werden folgende Frequentierungen vorgegeben, deren Grundlagen empirisch abgesichert sind.

Wohnanlagen	Frequentierung pro Stellplatz und Stunde	
	Tag	Nacht
Stellplätze in Tiefgaragen	0,15	0,02
oberirdische Stellplätze	0,4	0,05

Tabelle 1: Stellplatz-Frequentierung gem. Parkplatzlärmstudie

Auf dieser Basis lässt sich ein tägliches Verkehrsaufkommen von 240 Kzfahrten abschätzen; 15 Fahrten entstehen dabei im Zeitbereich Nacht (22 bis 6 Uhr).

Wohnanlagen	Frequentierung pro Stellplatz und Stunde		24h
	Tag	Nacht	
Stellplätze in Tiefgaragen	12	2	
oberirdische Stellplätze	6	1	
Summe	18	3	
Summe im Zeitbereich ...	284	19	303

Tabelle 2: Verkehrsprognose Bauvorhaben

Die Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage wird nach dem Bosserhoff-Verfahren nach EAR-2005¹ für reine Wohngebiete ermittelt.

Demzufolge kann durch dieses Bauvorhaben in Spitzenstunden mit folgenden Verkehrsmengen gerechnet werden:

Spitzenstunde am	Zeitraum	Quellverkehr	Zielverkehr	Σ QZV
		in Kfz/h		
Vormittag	07-08	14	7	21
Mittag	12-13	9	8	17
Nachmittag	17-18	9	16	25

Tabelle 3: Prognose induzierte Spitzenstundenaufkommen

Das durch das Bauvorhaben zusätzlich induzierte Verkehrsaufkommen kann demzufolge mit maximal 25 Kfz pro Stunde in den Spitzenzeiten abgeschätzt werden (alle 2 bis 3 Minuten 1 Fahrzeug).

¹ FGSV.: Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs. Ausgabe 2005

VERKEHRSNACHFRAGE LILIENHÖHE

Aufgrund der Bebauung entlang der Lilienhöhe und Buchberger Straße (Wohnbebauung, Boardinghouse, gehen wir von einem geschätzten täglichen Verkehrsaufkommen von ca. 200 Kfz bis maximal 300 Kfz aus.



Grafik 2: Erschließungsbereich Lilienhöhe

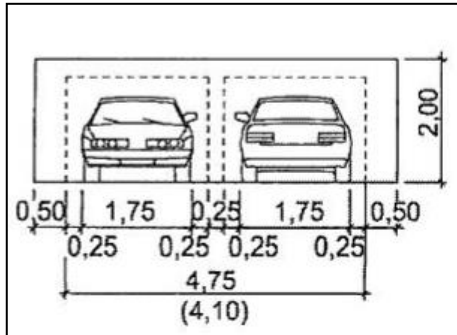
STRASSENINFRASTRUKTUR



Grafik 3: Lageplan Bauungskonzept und umliegende Bebauung

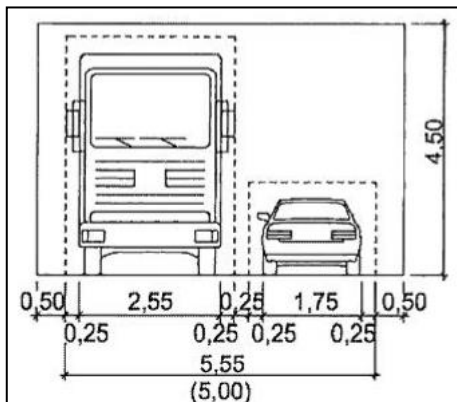
ERFORDERLICHER RAUMBEDARF FAHRBAHN

Für den Begegnungsfall Pkw/Pkw ist nach RASSt-06 Bild 17 ein Mindestraumbedarf von 4,75 m und bei eingeschränktem Bewegungsspielraum 4,1 m erforderlich.



Grafik 5: Raumbedarf Begegnungsfall Pkw/Pkw

Für den Begegnungsfall Lkw/Pkw ist nach RASSt-06 Bild 17 ein Mindestraumbedarf von 5,55m und bei eingeschränktem Bewegungsspielraum 5,0m erforderlich.



Grafik 6: Raumbedarf Begegnungsfall Pkw/Lkw

RAUMBEDARF GEHWEG

Die EFA 2002³ gibt als Grundanforderung für die Führung von Fußgängern eine Gehwegbreite von 2,1 bis 2,3m für Wohnstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von unter 5.000 Kfz im DTV an. Die in nachfolgender Tabelle dargestellten stündlichen Fußgängerzahlen werden bei weitem nicht erreicht.

Nutzbare Gehwegbreite	Σ Radfahrer + Fußgänger	Davon Fußgänger
> 2,50 – 3,00 m	70	≥ 40
> 3,00 – 4,00 m	100	≥ 60
> 4,00 m	150	≥ 100

Tabelle 4: Maximal verträgliche Fußgänger- und Radfahrerbelastung in der Spitzenstunde nach EFA 2002

³ FGSV. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Ausgabe 2002

VERKEHRSPLANERISCHE BEWERTUNG

Die Analyse der vorhandenen Verkehrssituation in der Lilienhöhe zeigt, dass die Lilienhöhe trotz ihres geringen Ausbauquerschnitts und fehlenden Gehwegs den Anforderungen einer Wohnstraße gerecht wird. Das Verkehrsaufkommen des motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrs ist sehr gering, sowohl im Tagesverkehr als auch in den Spitzenstunden.

Das Bauvorhaben wird ein zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugen, dass auch weiterhin von der Lilienhöhe leicht bewältigt werden kann.

Die Fahrbahnbreite der Lilienhöhe ist im Abschnitt des Bauvorhabens nicht sonderlich groß, allerdings ausreichend dimensioniert für das zu erwartende Spitzenstunden- und Tagesverkehrsaufkommen.

Weitere Gefahrenpunkte werden aufgrund des geradlinigen Verlaufs der Lilienhöhe und der Übersichtlichkeit nicht erwartet. Die Sicherheit (und Leichtigkeit) des motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrs wird auch mit dem Bauvorhaben gewährleistet sein.

SCHALLTECHNISCHE BEWERTUNG

Der anlagenbezogene Verkehr der Tiefgaragen- und oberirdischen Stellplätze wird an den maßgeblichen Immissionsorten Lilienhöhe 2 und 3 folgende Beurteilungspegel verursachen:

Immissionsort	Immissionsgrenzwert		Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
	dB(A)			
Lilienhöhe 2	59	44,1	49	34,5
Lilienhöhe 3	59	52,3	49	43,4

Selbst mit der gleichen Verkehrsmenge aus dem übrigen Wohngebiet der Lilienhöhe von 300 Kfz pro Tag können die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an den maßgeblichen Immissionsorten nicht erreicht werden. Oder überschritten werden.

Cham, 15.09.2023

Redaktionell aktualisiert: 27.06.2024



Dipl.-Geogr. Univ. H. Pressler