



Ergebniszusammenfassung BV Klauenfuß-Süd in Neckarsulm

Verkehrsanalyse 2017:

Die Verkehrsanalyse basiert auf vorhandenen Daten aus Projekten für die Stadt Neckarsulm. Die Analyseverkehrsbelastungen werden für die jeweils maßgebenden Spitzenstunden (morgens und nachmittags) des Normalwerktags in Form eines Querschnitt- und Strombelastungsplans auf Plan 01 und Plan 02 dargestellt. Die Summen der Knotenpunktbelastungen sind zudem in nachfolgender Tabelle zusammengestellt.

Tabelle 01: Summe der Knotenpunktbelastungen Verkehrsanalyse 2017, Spitzenstunde morgens und nachmittags [Kfz/h]

Knotenpunkt		Maßgebende Verkehrsbelastungen 2017	
		Spitzenstunde morgens [Kfz/h]	Spitzenstunde nachmittags [Kfz/h]
KP 01	Rötelquerspange/Rötelstraße	1.962 (164)	2.387 (87)
KP 02	Rötelquerspange/Im Klauenfuß	1.812 (167)	2.126 (95)
KP 03	Rötelquerspange/Heilbronner Straße/ Wilhelm-Herz-Straße (ASW-Kreisel)	3.231 (188)	3.152 (95)

(...) = Anteil Schwerverkehr > 3,5 t

Verkehrsprognose 2030:

Prognose des allgemeinen Verkehrs – Prognosenullfall 2030:

Die Verkehrsprognose für den allgemeinen Verkehr dient der Ermittlung der Spitzenstundenbelastungen, die auch ohne den projektbezogenen Neuverkehr zu bewältigen sind. In Abstimmung mit der Stadt Neckarsulm wird der Prognosenullfall 2030 über die in der Verkehrsuntersuchung zum neuen B 27-Anschluss Binswanger Straße dargestellten Prognose-Planungsfälle abgebildet.

Tabelle 02: Summe der Knotenpunktbelastungen Prognosenullfall 2030, Spitzenstunde morgens und nachmittags [Kfz/h]

Knotenpunkt		Maßgebende Verkehrsbelastungen 2030 Prognose-Nullfall	
		Spitzenstunde morgens [Kfz/h]	Spitzenstunde nachmittags [Kfz/h]
KP 01	Rötelquerspange/Rötelstraße	1.752 (135)	1.865 (76)
KP 02	Rötelquerspange/Im Klauenfuß	1.676 (143)	1.714 (79)
KP 03	Rötelquerspange/Heilbronner Straße/ Wilhelm-Herz-Straße (ASW-Kreisel)	2.845 (159)	2.498 (79)

(...) = Anteil Schwerverkehr > 3,5 t



Die Summen der Knotenpunktbelastungen gehen im Vergleich zur Verkehrsanalyse zurück. Der Grund hierfür ist der neue B 27 Anschluss Binswanger Straße.

Prognose und Verteilung des projektbezogenen Neuverkehrs:

Das projektbezogene Verkehrsaufkommen wird für den Normalwerktag berechnet. Als Nutzungen sind ein Hotel, ein Boardinghouse und ein Bürogebäude geplant.

Das Hotel hat 156 geplante Zimmer und eine Bruttogeschosfläche (BGF) von 5.414 m². Mit der Annahme, dass das Hotel mit 2-Bett-Zimmern ausgestattet wird, ergeben sich daraus insgesamt 312 Betten. Das Boardinghouse hat eine BGF von 4.809 m² und soll über 92 geplante Wohneinheiten verfügen. Der Bewohnerbesatz wird mit 1,1 Bewohnern je Wohneinheit angenommen. Weiterhin wird das Bürogebäude mit einer BGF von 5.442 m² und ca. 200 Beschäftigten in Ansatz gebracht.

Das jeweilige Verkehrsaufkommen wird gemäß dem Verfahren nach Bosserhoff ermittelt. Somit ergeben sich in der folgenden Tabelle die Zu- und Ausfahrten zum und vom Plangebiet in der maßgebenden Spitzenstunde am Morgen und am Nachmittag sowie der Durchschnittliche Tägliche Verkehr an Werktagen (Mo. – Fr.) DTV_{w5}.

Tabelle 03: Nutzungsbezogenes Verkehrsaufkommen
Spitzenstunde morgens bzw. nachmittags, DTV_{w5} (Mo. – Fr.)

	Spitzenstunde morgens [Kfz/h]		Spitzenstunde nachmittags [Kfz/h]		DTV _{w5} [Kfz/24 h]
	Q	Z	Q	Z	Summe Q + Z
Hotel	33 (2)	20 (2)	24 (2)	32 (2)	570 (50)
Boardinghouse	13 (0)	7 (1)	9 (0)	12 (0)	206 (8)
Büronutzung	10 (1)	44 (1)	25 (1)	7 (1)	390 (22)
Gesamt	56 (3)	71 (4)	58 (3)	51 (3)	1.166 (80)

Q: Quellverkehr; Z: Zielverkehr; DTV_{w5} = Durchschnittlicher Täglicher Verkehr werktags (Mo. - Fr.)
(...) = Anteil Schwerverkehr > 3,5 t

Die Erschließung erfolgt im Norden über die Rötelquerspange und im Osten über die Heilbronner Straße. Dabei wird jeweils nur das Rechtsein- und das Rechtsabbiegen ermöglicht. Das projektbezogene Verkehrsaufkommen wird auf das maßgebende Straßennetz verteilt.

Gesamtverkehrsbelastungen Prognoseplanfall 2030:

Im Prognoseplanfall wird der allgemeine Prognoseverkehr mit dem projektbezogenen Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden morgens und nachmittags des Normalwerktags überlagert. Die Gesamtverkehrsbelastungen sind als Querschnitt- und Strombelastungsplan auf Plan 03 und Plan 04 dargestellt. Die Summen der überlagerten Knotenpunktbelastungen für den Prognoseplanfall werden in der folgenden Tabelle aufgezeigt.

Tabelle 04: Summe der Knotenpunktbelastungen Prognoseplanfall 2030, Spitzenstunde morgens und nachmittags [Kfz/h]

Knotenpunkt		Maßgebende Verkehrsbelastungen 2030 Prognoseplanfall	
		Spitzenstunde morgens [Kfz/h]	Spitzenstunde nachmittags [Kfz/h]
KP 01	Rötelquerspange/Rötelstraße	1.763 (134)	1.874 (77)
KP 02	Rötelquerspange/Im Klauenfuß	1.696 (139)	1.725 (77)
KP 03	Rötelquerspange/Heilbronner Straße/ Wilhelm-Herz-Straße (ASW-Kreisel)	2.922 (161)	2.551 (78)
KP 04	Heilbronner Straße/Im Klauenfuß Süd	1.775 (115)	1.560 (62)

(...) = Anteil Schwerverkehr > 3,5 t

Leistungsfähigkeitsberechnungen:

Die Prüfung der Leistungsfähigkeit der maßgebenden Knotenpunkte erfolgt entsprechend dem Verfahren des „Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS 2015“. Die Qualität des Verkehrsablaufs und damit die Leistungsfähigkeit der maßgebenden Knotenpunkte wird nach dem HBS 2015 durch die Qualitätsstufen (QSV) A bis F bewertet, wobei die Qualitätsstufe A einen sehr guten Verkehrsablauf und die Qualitätsstufe F eine Überlastung des Knotenpunktes kennzeichnet.

Bei den Berechnungen wurde von den vorhandenen Verkehrsführungen ausgegangen, KP 01 und KP 03 als Kreisverkehrsplatz und KP 02 und KP 04 im Freien Verkehrsfluss mit Vorfahrtberechtigung der Rötelquerspange und der Heilbronner Straße. Die Basis der Leistungsfähigkeitsberechnungen sind der Prognosenullfall 2030 und die Gesamtverkehrsbelastungen des Prognoseplanfalls 2030.

Die Ergebnisse der Berechnungen für die Spitzenstunden morgens und nachmittags sind in nachfolgender Tabelle zusammengefasst.



Tabelle 05: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsberechnungen,
Maßgebende Verkehrsbelastungen 2030, Prognosenullfall und Prognoseplanfall,
Spitzenstunden morgens und nachmittags

Knotenpunkt		Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV)			
		Spitzenstunde morgens		Spitzenstunde nachmittags	
		Prognose 2030 Nullfall	Prognose 2030 Planfall	Prognose 2030 Nullfall	Prognose 2030 Planfall
KP 01	Rötelquerspange/Rötelstraße	B	B	A	A
KP 02	Rötelquerspange/Im Klauenfuß	B	B	B	B
KP 03	Rötelquerspange/Heilbronner Straße/ Wilhelm-Hertz-Straße (ASW-Kreisel)	F	F	B	C
KP 04	Heilbronner Straße/Im Klauenfuß Süd	-	A	-	A

Fazit:

Die Berechnungen zur Verkehrsqualität an den maßgebenden Knotenpunkten haben ergeben, dass durch den zusätzlichen projektbezogenen Verkehr keine signifikanten Einbußen zu erwarten sind. Am KP 03 springt die Verkehrsqualität nachmittags von der QSV B (gute Verkehrsverhältnisse) auf die QSV C (befriedigende Verkehrsverhältnisse). Im morgendlichen Zeitraum liegt mit und ohne projektbezogenen Verkehr die Verkehrsqualität bei der QSV F. Unseres Erachtens kann das Bauvorhaben durchgeführt werden.

Ludwigsburg, 21. August 2020



BS INGENIEURE

Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallimmissionsschutz
www.bsingenieure.de

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33

Asako Hirotani-Brendel

Von: Juergen.Gimber@Neckarsulm.de
Gesendet: Mittwoch, 25. März 2020 14:33
An: Asako Hirotani-Brendel
Betreff: Projektentwicklung im Klauenfuß Neckarsulm

(A)
Antwort
am 30.03.2020

Sehr geehrte Frau Hirotani-Brendel,

ich darf Sie heute nach unserer hausinternen Besprechung wie folgt informieren:

Stand Bebauungsplanverfahren:

Die Bekanntmachung des in der Gemeinderatssitzung am 20.02.2020 gefassten Aufstellungsbeschlusses wird in der kommenden KW 14 erfolgen. Im Sinne einer frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit werden wir zumindest den nördlichen Grundstücksnachbarn Flst. 1668/1 über die angedachte Planung informieren (ohne Planunterlagen).

Planungsinhalte:

Auf Grundlage der in den Gremien vorgestellten Präsentation (Stand 12.12.2019) wird der Rechtsplanentwurf zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan im Benehmen mit der Stadt Neckarsulm zu konkretisieren sein. Neben der zu fertigenden Begründung (Entwurf durch Ihren Planverfasser) und der noch ausstehenden städtebaulich-gestalterischen Abstimmung umfasst dies insbesondere folgende Punkte:

Erschließungskonzept:

Die Stadt wird hierzu die Rahmenbedingungen der verkehrlichen Erschließung von der Heilbronner Straße / Im Klauenfuß sowie der Ver- und Entsorgung des künftigen Baugrundstückes unter Berücksichtigung bisher eingegangener schuldrechtlicher Verpflichtungen (gegenüber dem Verkäufer der Teilfläche Flst.Nr. 1668) formulieren. Mit der Ausarbeitung der Planung wird die Stadt ein externes Ingenieurbüro beauftragen; die Bauausführung soll durch Sie als Vorhabenträgerin erfolgen. Die Erschließungsstraße ist dann als eigenes Grundstück abzumarken und in das Eigentum der Stadt zu übertragen; die Straße wird im Rechtsplanentwurf des Bebauungsplanes als „öffentliche Straße“ ausgewiesen werden. Gemäß dem Wesen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes sind sämtliche Planungs- und Baukosten der Erschließung von Ihnen als Vorhabenträgerin zu übernehmen; entsprechende Regelungen werden dann im Durchführungsvertrag zu treffen sein.

Klimaschutz/Energiekonzept:

In einem gesonderten Teil der Begründung sind neben den Themen wie der Minimierung der Flächenversiegelung bzw. deren Kompensation durch (Grundstücks-, Fassaden-, Dach-)Begrünung auch energetische Ansätze (projektbezogenes Energiekonzept, Einsatz regenerativer Energien (u.a. auch Fassaden-Photovoltaik) darzustellen. Diese Aufgabe sehen wir bei Ihrem Architekten bzw. einem von Ihnen zu beauftragenden Fachplaner. Gleiches gilt auch für den zu erstellenden Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100 im Zusammenhang mit der Bemessung der Grundstücksentwässerungsanlagen. Auch hier erwarten wir eine fachtechnische Aussage, die dann Bestandteil der Begründung und somit des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wird.

Umfang der weiteren erforderlichen Gutachten:

Beauftragt wurden hier ja nach Ihren Aussagen mittlerweile die Fortschreibung des Artenschutzgutachtens sowie der Marktanalyse.

Beim Verkehrsgutachten gehen wir aktuell davon aus, dass dieses vom Büro BS Ingenieure begleitet werden kann; unser Herr Becker stand hierzu ja mit Ihnen in Kontakt.

Soweit zum aktuellen Stand und der Ihnen zugesagten „To-Do-Liste“. Gerne können wir uns bei Fragen hierzu nochmals austauschen.