

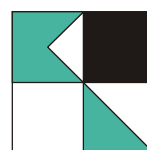


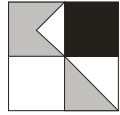
Auftraggeber: Seeger Vermögensverwaltung

**Verkehrstechnische Stellungnahme
zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan
„Concordia Quartier“
in Stutensee-Blankenloch**

Karlsruhe, 07.04.2022

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





Entsprechend der Beauftragung vom 10.05.2021 auf Grundlage unseres Angebotes vom 19.04.2021 sind im Rahmen der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Concordia Quartier“ in Stutensee-Blankenloch Aussagen zur Erschließung des Plangebietes zu treffen.

1. Ausgangslage

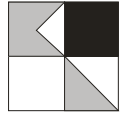
Im Rahmen der innerörtlichen Weiterentwicklung und Potenzialnutzung plant die Stadt Stutensee als Beitrag zur Innenentwicklung die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Concordia Quartier“ im Areal der Hauptstraße 105 – 107 in Stadtteil Blankenloch. Das Bauvorhaben mit 17 überwiegend barrierefreien Wohnungen, 2 kleineren Büroeinheiten, einem Studierenden-Wohnheim mit 9 Studenten-Zimmern und Gemeinschaftsräumen, 2 Arztpraxen, einem 'Bistro-Laden' (Arbeitstitel) sowie 18 Appartements für 'Betreutes Pflegewohnen' liegt unmittelbar südlich der zentralen Stadtbahnhaltestelle 'Blankenloch Kirche'.

Südlich der Haltestelle ist die Zufahrt zu einer Tiefgarage mit 39 Stellplätzen und Zugang zu einem Fahrradkeller sowie Zufahrt der Feuerwehr in den hinteren Bereich des Bauvorhabens geplant.

Anlage 1 zeigt die Lage des Plangebietes in der Übersicht.

Im Rahmen einer verkehrstechnischen Stellungnahme sind Aussagen bezüglich der Zufahrts- und Stellplatzbereiche auf Grundlage der Garagenverordnung sowie ergänzend den Empfehlungen für die Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) vorzunehmen. Die Befahrbarkeit ist anhand von digitalen Schleppkurven zu überprüfen. Weiterhin sind Aussagen bezüglich der Anfahrbarkeit der Tiefgarage aufgrund der unmittelbar an der Haltestelle „Blankenloch Kirche“ liegenden Zufahrt und der Überquerung der Stadtbahnlinie zu treffen.

Im Rahmen der Bearbeitung fanden Abstimmungsgespräche mit der Verwaltung der Seeger Vermögensverwaltung, dem Büro von Ienermann Krämer Architekten PartGmbH, Karlsruhe sowie dem Büro Schöffler Stadtplaner, Karlsruhe statt, um mit den Planbeteiligten in einem iterativen Abstimmungsprozess eine verkehrlich optimale Lösung zu finden. So wurde die Zu- und Abfahrt zur Tiefgarage auf der Südseite des Grundstückes positioniert, von der ohne Beeinflussung auf die Haltestelle ein- und ausgefahren werden kann.



Als Plangrundlage lagen im Weiteren Entwürfe von lennermann krämer architekten Part-GmbH, Karlsruhe mit Datum vom 30.05.2022 für alle Grundrisse der jeweiligen Stockwerke einschließlich Tiefgarage vor. Weiterhin lag der Vorentwurf zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit örtlichen Bauvorschriften in der Fassung vom 30.05.2022 vom Büro Schöffler, Karlsruhe zugrunde. Als Beurteilungsgrundlage diente weiterhin der Lageplan von COS Geoinformatik, Ettlingen / AVG Lageplan der Haltestelle „Reitschulschlag / Blankenloch Nord“, Haltepunkt „Blankenloch Kirche“ mit Stand von 03/2009, entsprechend Änderung 29.03.2016.

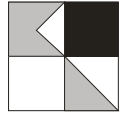
2. Verkehrliche Grundlagen

Auf der Hauptstraße im Bereich des Bauvorhabens wurden aufgrund von durchgeführten Verkehrszählungen in Blankenloch im Jahr 2019 als Prognose-Nullfall Belastungen von 6.300 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von 2,2 % ermittelt.

Die Verkehrserzeugung des Plangebietes wurde entsprechend der Datensammlung VerBau, Dr. Bosserhoff, Bochum / Ettlingen und den zur Verfügung stehenden Informationen bezüglich den geplanten Flächennutzungen ermittelt. bei Zugrundelegung von 17 Einheiten überwiegend barrierefreies Wohnen, 372 m² Einzelhandelsfläche, 173 m² Bürofläche, 9 Studentenzimmern, 18 Wohnungen für betreutes Wohnen, 2 Arztpraxen mit ca. 313 m² auf ca. 400 Kfz/24 h im Querschnitt ermittelt. Das Verkehrsaufkommen ergibt sich dabei zu überwiegend aus Ziel- und Quellverkehr zu den Arztpraxen / Büroflächen und zum Einzelhandel. Der Verkehr spielt sich daher überwiegend im Tageszeitraum zu den üblichen Öffnungszeiten ab.

Es wurde davon ausgegangen, dass hiervon 175 Fahrten nach Norden und Süden auf die Hauptstraße stattfinden und 50 Fahrten geradeaus zur Eggensteiner Straße queren. Die zukünftigen Fahrbewegungen kommen ergänzend zu den für den Prognose-Nullfall abgeschätzten Verkehrsbelastungen im Zuge der Hauptstraße von 6.300 Kfz/24 h hinzu.

Es erfolgte weiterhin eine Voranfrage an die AVG / VBK mit der Bitte um Stellungnahme in Bezug auf die geplante Überfahrt im Bereich südlich der Haltestelle Kirchstraße.



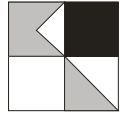
Die maßgeblichen Forderungen der AVG / VBK entsprechend Schreiben vom 20.07.2021 sind:

- Zur Sicherung der Freihaltung des Gleisbereiches muss die Zufahrt zur Tiefgarage so angeordnet werden, dass die Aufstellung von zwei hintereinanderstehenden Pkw noch auf dem Grundstück des Vorhabenträgers möglich ist.
- Die Ausfahrt aus der Tiefgarage über die Gleise muss signalisiert werden. Die Vorfahrtsrechtliche Unterordnung der Tiefgaragenausfahrt gegenüber der Hauptstraße bzw. der Eggensteiner Straße ist entsprechend der heutigen baulichen Ausführung deutlich erkennbar auszuführen.
- Die Erforderlichen Sichtflächen auf dem Gleisbereich sind stets freizuhalten und dürfen nicht verdeckt werden. Dies ist auch in Bezug auf Liefervorgängen und ähnlichem sicherzustellen. Der im Bereich der Tiefgaragenzufahrt befindliche Fahrleitungsmast ist in den Planungen zu berücksichtigen.

3. Verkehrliche Beurteilung

Den **Anlagen 2 und 3** kann die Überprüfung der Zufahrtsmöglichkeit anhand von digitalen Schleppkurven für herkömmliche Pkw als Zufahrt zur Tiefgarage bzw. für ein dreiachsiges Müllfahrzeug zum Nachweis der Befahrung auch für Feuerwehrfahrzeuge in den hinteren Bereich des Bauvorhabens entnommen werden. Der Oberleitungsmast, der südlich der Haltestelle im Bestand als eventuelles Hindernis ausgemacht wurde, kann dabei unproblematisch umfahren werden. Die Tiefgaragenab- und -zufahrt in dem hinteren Bereichen sind entsprechend den aktuellen Plangrundlagen ausreichend breit genug, um entsprechende Durchfahrten zu ermöglichen.

Die Überprüfung der Zufahrtsbereiche ergab konkret, dass die Breite der Rampe im oberen Bereich mit 3,50 m als auch im unteren Bereich mit 6,0 m als ausreichend angesehen werden kann. Es sollten beidseits jeweils 0,25 m als Schramborde ausgebildet werden. Die Rampenneigung ist mit 15 % angegeben und entspricht somit ebenfalls den Vorgaben der GaVo und EAR. Entsprechend den Vorgaben, dass im Kuppenbereich ein 1,5 m langer Abschnitt sowie im Wannenbereich ein 2,5 m langer Abschnitt mit halber Rampenneigung anzuordnen ist (um ein Aufsitzen von Fahrzeugen zu vermeiden), beträgt die gesamte Rampenlänge 25,35 m.



Die Überprüfung der vorliegenden Tiefgaragenplanung hat ergeben, dass die Anforderungen der „Verordnung des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über Garagen und Stellplätze“ (Garagenverordnung-GaFO) erfüllt sind, teilweise sogar die Vorgaben der EAR (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs).

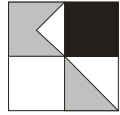
Die Forderung der AVG, dass im Zufahrtsbereich zur Tiefgarage die Aufstellung von zwei hintereinanderstehenden Pkw auf dem Grundstück des Vorhabenträgers möglich ist, ist entsprechend der vorhandenen Planung gegeben. Im Zuge der Ausfahrt der Tiefgarage über die Gleise ist eine entsprechende Signalisierung, wie bereits an anderen Tiefgaragenzufahrten im Zuge der Hauptstraße vorhanden, vorzusehen, welche bei Vorbeifahrt der Stadtbahn ein entsprechend Rot- / Haltesignal anzeigt.



Abbildung 1: Haltesignal in TG-Ausfahrt

Eine Signalisierung der Tiefgaragenzufahrt ist auch aufgrund der geplanten Breite der Zufahrt für Ein- und Ausfahrende erforderlich, (Regeleinstellung Grün für Einfahrende). Im Bereich der TG-Ausfahrt sind unten ausreichende Flächen für haltende Fahrzeuge je nach gegebener Signalisierung vorhanden. Das Halten eines kleinen Lieferfahrzeuges ist im Bereich der Zufahrt zum hinteren Teil der Gebäude ohne Beeinflussung der Haltestelle oder der Tiefgaragenzufahrt möglich.

Aufgrund der bisherigen Ausgestaltung des Gleiskörpers mit Abtrennung durch einen Bordstein gegenüber der Fahrbahn der Hauptstraße ist die verkehrliche Unterordnung der Zufahrt am Knotenpunkt Einmündung der Eggensteiner Straße in die Hauptstraße gut erkennbar.



Das zusätzliche Verkehrsaufkommen kann von der Hauptstraße als örtliche Geschäftsstraße entsprechend der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06, FGSV), noch gut aufgenommen werden. Die Zufahrt zu der Tiefgarage kann im Regelfall bei Verwendung einer entsprechenden Signalregelung mit nur wenigen Begegnungsfällen hinreichend leistungsfähig abgewickelt werden. Dies ergibt sich auch aus der zu erwartenden gleichmäßigen Verkehrsverteilung über den Tageszeitraum ohne besondere Spitzenbelastungen in Folge der geplanten gemischten Nutzungen. Im Fall der Anforderung der Haltesignale der Stadtbahn ergeben sich die üblichen hinzunehmenden Wartezeiten wie bei anderen Zufahrten entlang der Trasse im Bestand.

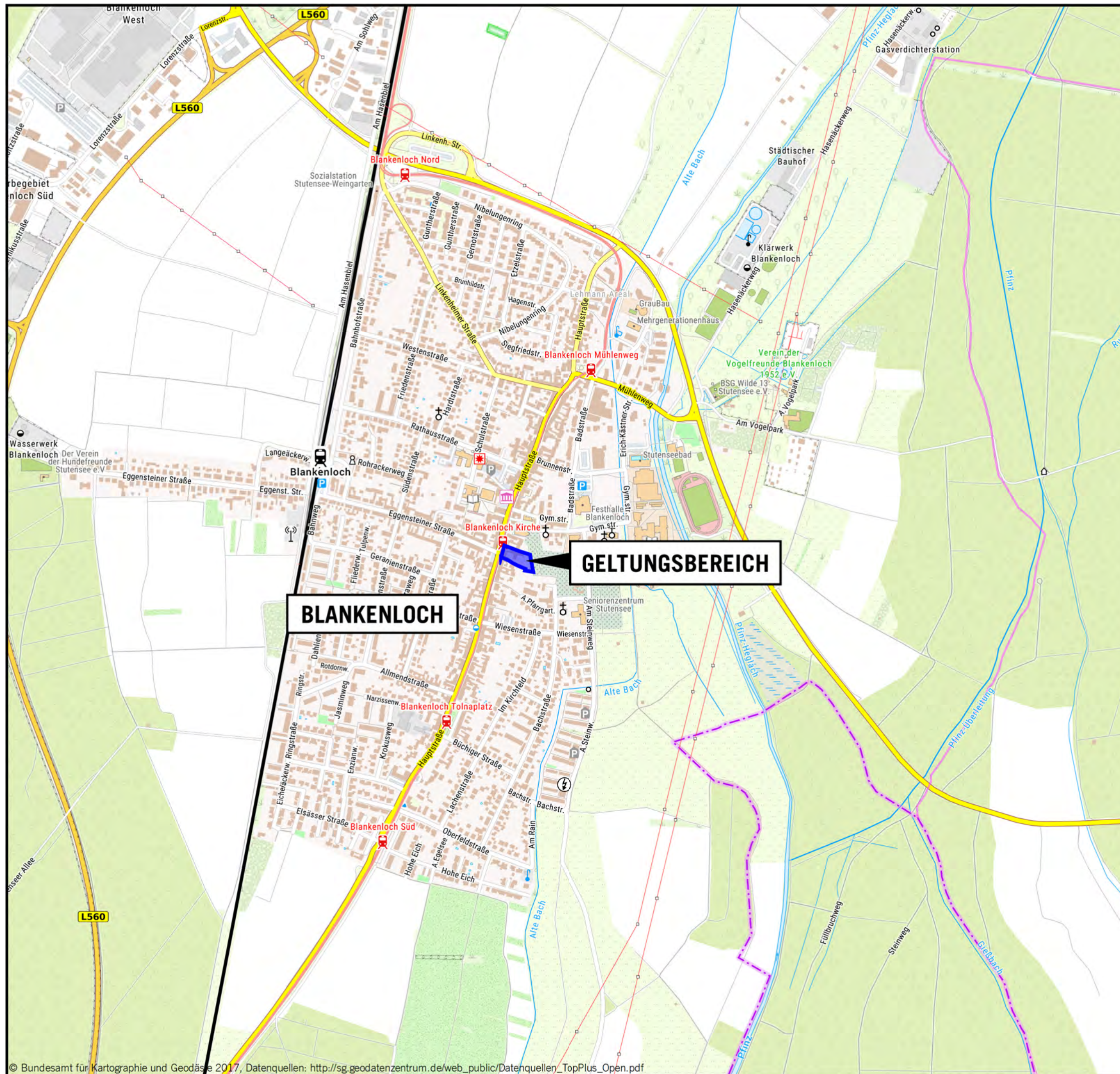
4. Zusammenfassung

Zusammenfassend ist auszusagen, dass bei Ausführung des Bauvorhabens entsprechend den vorliegenden Grundlagen und den aufgelisteten Vorgaben bezüglich Signalisierung keine verkehrlichen Bedenken entgegenstehen.

Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

F. Rogner

Dateiname: RK_Stutensee_Concordia_VStell_2022-01-10
Datum: 26.04.2022



ÜBERSICHTSLAGEPLAN

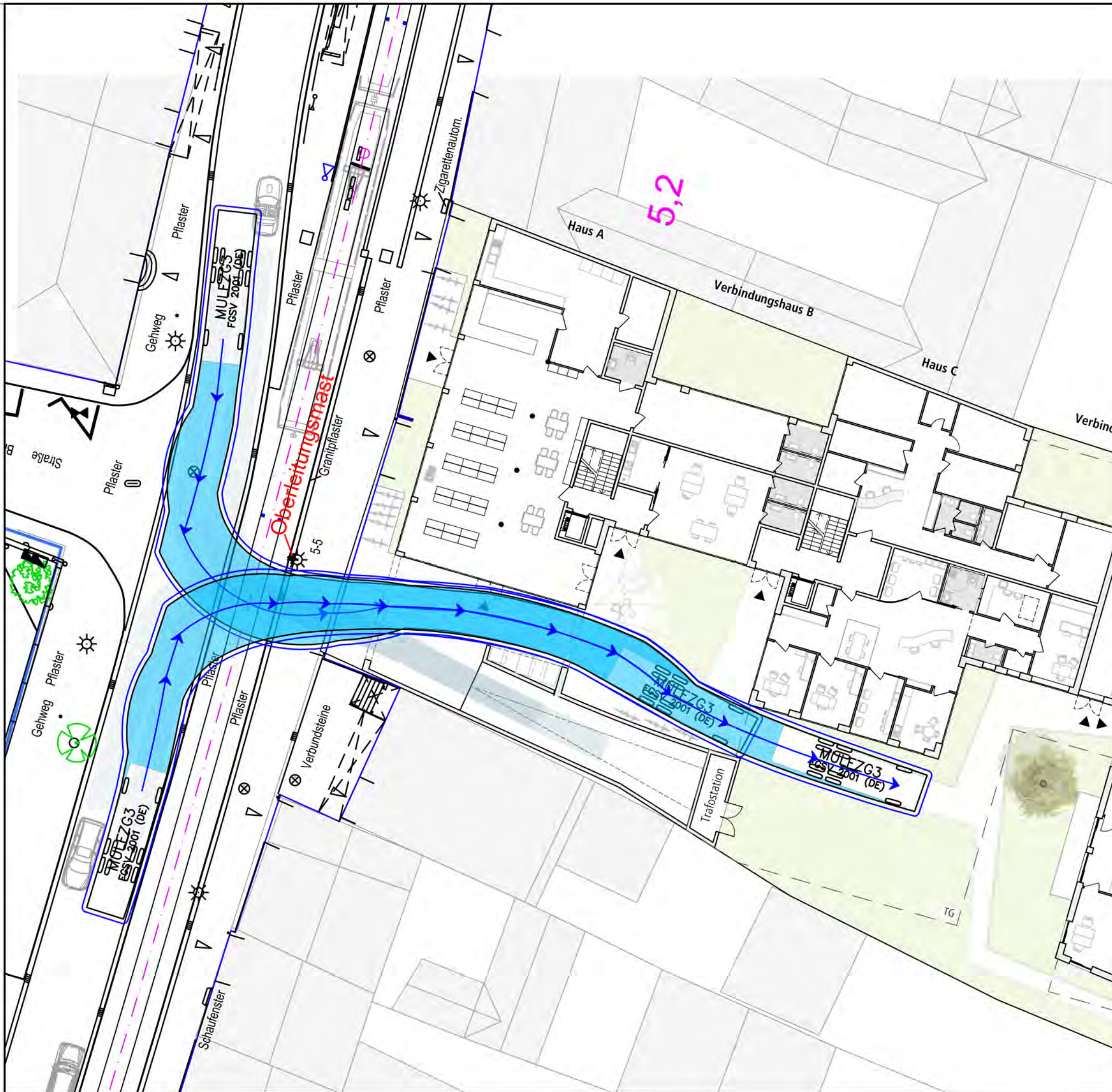
Auf DIN A3 in Maßstab 1:10.000

12/21

STADT STUTENSEE
VERKEHRSTECHNISCHE STELLUNGNAHME
ZUM VORHABENBEZOGENEN BEBAUUNGSPLAN
"CONCORDIA QUARTIER"

1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Lageplan

- mit Schleppkurven Müllfahrzeug



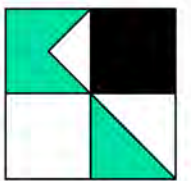
Auf DIN A3 in Maßstab 1:250

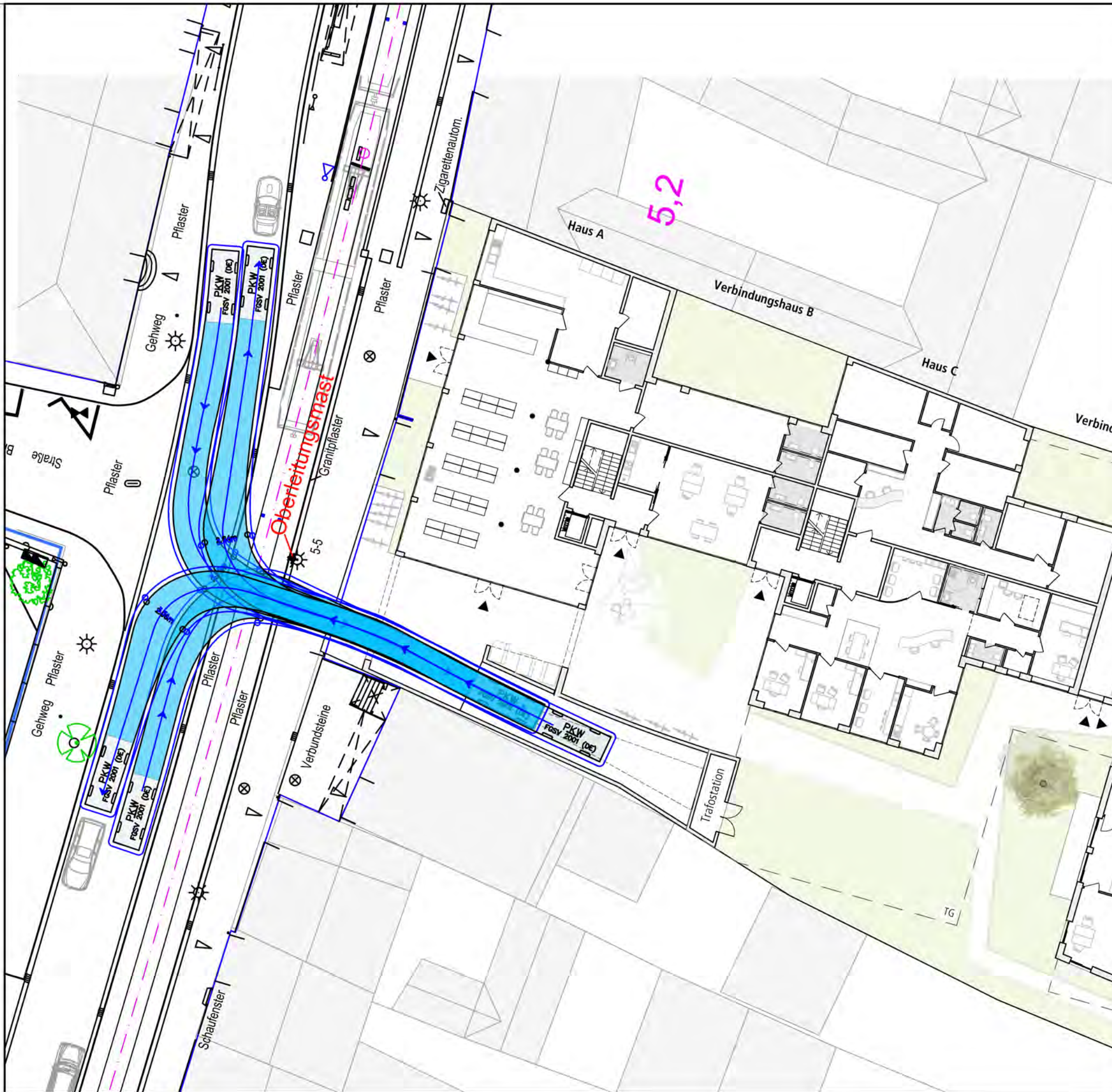
04/22

STADT STUTENSEE
VERKEHRSTECHNISCHE STELLUNGNAHME
ZUM VORHABENBEZOGENEN BEBAUUNGSPLAN
"CONCORDIA QUARTIER"

3

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





Lageplan

- mit Schleppkurven PKW



Auf DIN A3 in Maßstab 1:250

04/22

STADT STUTENSEE
VERKEHRSTECHNISCHE STELLUNGNAHME
ZUM VORHABENBEZOGENEN BEBAUUNGSPLAN
"CONCORDIA QUARTIER"

2

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

