



Stadt Achern-Fautenbach

Verkehrliche Untersuchung

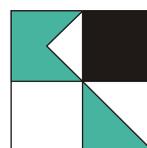
zum Bauvorhaben

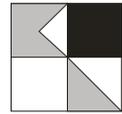
„Kirchbühnd“

Erläuterungsbericht

Karlsruhe, im Oktober 2016

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

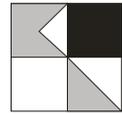




ANLAGENVERZEICHNIS

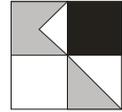
Anlage

- 1 Übersichtslageplan
- 2 Zählstellenplan
- 3 Verkehrsanalyse – Belastung der Knotenpunkte am 03.05.2016
6:00 bis 10:00 Uhr [Kfz/4h]
- 4 Verkehrsanalyse – Belastungen der Knotenpunkte am 03.05.2016
15:00 bis 19:00 Uhr [Kfz/4h]
- 5 Verkehrsanalyse – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
- 6 Verkehrsanalyse - Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Analyse-Nullfall
- 7 Verkehrsprognose - Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Prognose-Nullfall
- 8 Verkehrsprognose – Belastungsvergleich – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Prognose-Nullfall zu Analyse-Nullfall
- 9.1 – 9.8 Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung
- 10 Verkehrsprognose – Belastungsplan – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Variante mit Baugebiet „Kirchbühnd“
- 11 Verkehrsprognose – Belastungsvergleich – werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Prognose-Nullfall zu Analyse-Nullfall
- 12 Verkehrsanalyse – Straßenbreiten
- 13 – 15 Parkraumerfassung



INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. Ausgangssituation	1
2. Arbeitsprogramm	1
3. Verkehrsanalyse / Verkehrszählungen	1
4. Verkehrsprognose	3
4.1 allgemeine Verkehrsprognose	3
4.2 Verkehrserzeugung Metropol	3
4.3 Verkehrserzeugung Baugebiet "Kirchbühnd"	4
5. Veranstaltungen Alte Kirche	5
6. Fahrbahnbreiten	7
7. Einordnung der Wohn- und Erschließungsstraßen nach Kategorien RAS-06	10
8. Parkraumerfassung	12
9. Zusammenfassung	13



Nachstehend wird auf der Grundlage des Angebots vom 23.02.2016 im Auftrag der KBB GmbH Kommunalberatung Baden-Baden der Bericht zur verkehrlichen Untersuchung Baugebiet „Kirchbühnd“ in Achern-Fautenbach vorgelegt.

1. Ausgangssituation

In Achern-Fautenbach soll ein Wohngebiet mit Doppel- und Einzelhäusern entstehen. Die Lage des Baugebietes ist in **Anlage 1** dargestellt. Die Erschließung des Stadtteils Fautenbach erfolgt vornehmlich über die B 3. An diese ist die Talstraße angebunden, von der zur unmittelbaren Erschließung des Baugebietes die Mühlenstraße abzweigt. Aufgrund der hier vorliegenden sehr geringen Straßenbreiten bestehen teilweise Bedenken zur ordnungsgemäßen Erschließung des Baugebietes. Ziel des Verkehrsgutachtens ist es, die verkehrlichen Auswirkungen auf die bestehenden Ortsstraßen zu beurteilen und eine Einschätzung der Erschließung nach RASSt-06 (Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen 2006) vorzunehmen.

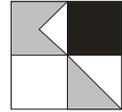
Insgesamt leben aktuell in Achern-Fautenbach ca. 2.200 Einwohner.

2. Arbeitsprogramm

Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastungen im engeren Untersuchungsgebiet Talstraße / Mühlenstraße war es erforderlich, Verkehrszählungen durchzuführen. Hierauf aufbauend wird eine mittelfristige Verkehrsprognose bis zum Zieljahr 2026 ohne Flächenentwicklung des Baugebietes Kirchbühnd erarbeitet. Dieser wird in einem weiteren Bearbeitungsschritt das zukünftige Verkehrsaufkommen durch Realisierung des Baugebietes Kirchbühnd überlagert und die verkehrlichen Auswirkungen auf den einzelnen Erschließungsstraßen beurteilt. Unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrszunahmen erfolgt eine Einschätzung der Gesamtbelastungen nach RASSt-06 und Einordnung in die jeweilige Straßenkategorie. In diesem Zusammenhang werden auch die Straßenbreiten im Untersuchungsgebiet berücksichtigt und hieraus abgeleitet mögliche Sicherheitsdefizite beurteilt.

3. Verkehrsanalyse / Verkehrszählungen

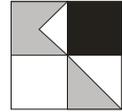
Am 03.05.2016 wurden entsprechend Zählstellenplan in **Anlage 2** die Strombelastungen an drei Knotenpunkten erhoben. Dies sind die Einmündung der Talstraße in die B 3, der Knotenpunkt Talstraße / Mühlenstraße Nord und der Knotenpunkt an der Mühlenstraße, über den die unmittelbare Erschließung des Baugebietes erfolgen soll. Die Verkehrszählungen wurden dabei über die Zeitbereiche 6:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr durchgeführt. Erfasst wurden sämtliche Verkehrsteilnehmer am 03.05.2016 in den



einzelnen Stromrelationen, die die Knotenpunkte befahren haben. Die Verkehrszählung erfolgte mit Videokameras, sodass exakte Datengrundlagen erhoben werden konnten.

In den **Anlagen 3 und 4** sind die Strombelastungspläne im morgendlichen und nachmittäglichen Zeitbereich aufgetragen. Es zeigt sich, dass auf der Bundesstraße B 3 sehr hohe Verkehrsbelastungen in beiden Zeitbereichen vorliegen. Die Verkehrsbelastungen im Zuge der Talstraße sind demgegenüber von deutlich untergeordneter Bedeutung. Erwartungsgemäß nehmen die Belastungen im Zuge der Talstraße und weiterführend der Mühlenstraße deutlich ab. Durchgangsverkehr ist über die Talstraße nicht feststellbar, hier werden nur die bestehenden Wohngebiete erschlossen. Der Knotenpunkt der Talstraße mit der Mühlenstraße ist im vormittäglichen Zeitbereich von 6:00 bis 10:00 Uhr mit insgesamt 343 Kfz/4 h belastet, wohingegen der Knotenpunkt der Mühlenstraße mit Verlängerung zur Anbindung des Baugebietes mit lediglich 79 Kfz/4 h belastet war. Im nachmittäglichen Zeitbereich liegen die entsprechenden vierstündigen Verkehrsbelastungen bei 473 Kfz/4 h bzw. 71 Kfz/4 h. Hieraus ergibt sich, dass aktuell im Untersuchungsgebiet, insbesondere im Bereich der Mühlenstraße sehr geringe Verkehrsbelastungen vorliegen, die eine grundsätzliche Einstufung in die Straßenkategorie Wohnweg zulässt. Hierauf wird nachstehend noch näher eingegangen. Gleiches gilt für die Talstraße bis zum Anschluss an die B 3.

Aus den Verkehrszählungen über zweimal vier Stunden wurde über allgemeine Hochrechnungsfaktoren aus statistischen Grunddaten der werktägliche Gesamtverkehr am 03.05.2016 ermittelt. Der werktägliche Gesamtverkehr ist in **Anlage 5** dargestellt. Die Bundesstraße B 3 ist im Querschnitt mit bis zu ca. 17.600 Kfz/24 h belastet, die Talstraße selbst mit bis zu ca. 2.390 Kfz/24 h im Bereich der Einmündung in die B 3. Wie bereits erwähnt, nehmen die Belastungen im Zuge der Talstraße, je weiter man in Richtung des geplanten Baugebietes kommt, ab. Die Verkehrsbelastungen im Bereich der Einmündung der Mühlenstraße in die Talstraße belaufen sich auf ca. 1.490 bzw. südöstlich davon auf ca. 850 Kfz/24 h. Die Mühlenstraße ist mit bis zu ca. 780 Kfz/24 h im Querschnitt belastet, wobei im Abschnitt der möglichen Anbindung des zukünftigen Baugebietes lediglich Querschnittsbelastungen von ca. 120 Kfz/24 h vorgelegen haben. Es ist somit festzustellen, dass aktuell sehr geringe Gesamtverkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet und insbesondere auf der Mühlenstraße über den Tagesverlauf vorliegen.



4. Verkehrsprognose

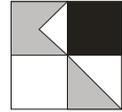
4.1 Verkehrsmodell

Um die verkehrlichen Auswirkungen durch das projektierte Baugebiet Kirchbühnd abschätzen zu können, wurde ein Verkehrsmodell für den engeren Untersuchungsbereich entwickelt. Dieses umfasst den Knotenpunkt der B 3 mit der Talstraße und endet südlich bzw. südöstlich der Mühlenstraße. Zur Modellierung der heutigen Verkehrsbelastungen wurde neben dem entsprechenden Verkehrsnetz auch ein Raster der Verkehrsbeziehungen im Analyse-Nullfall aus statistischen Grunddaten ermittelt. Hierbei sind einerseits die Ergebnisse der Verkehrszählung eingeflossen, andererseits wurde hierbei auch die entsprechende Lage der Wohnbebauung im Untersuchungsgebiet berücksichtigt. Der Analyse-Nullfall 2016 in **Anlage 6** wurde über die Ergebnisse der Verkehrszählung auf werktäglichen Gesamtverkehr kalibriert und entspricht somit in hoher Genauigkeit den tatsächlich gezählten Werten. Diese modellierten Belastungswerte sind im Weiteren Grundlage zur Abschätzung der zukünftigen Verkehrsbelastungen bis zum Zieljahr der Verkehrsprognose 2026.

4.2 Allgemeine Verkehrsprognose

Bis zum Zieljahr der Verkehrsprognose 2026 ist davon auszugehen, dass Verkehrszunahmen im weiteren Untersuchungsgebiet vorliegen werden. Diese sind jedoch als relativ moderat anzusehen. Die aktuelle Einwohnerprognose für die Stadt Achern entsprechend statistischem Landesamt Baden-Württemberg ergibt einen Zuwachs von ca. 0,6 % zwischen 2016 bis 2026. Abgeleitet aus der aktuellen Shell-Prognose kann die Motorisierungsentwicklung in einer Größenordnung von ca. +2,5 % abgeschätzt werden. Somit ergibt sich ein genereller Hochrechnungsfaktor aus Einwohner- und Motorisierungsentwicklung von ca. 3 %. Mit diesem Faktor wurden die Verkehrsbeziehungen im Analyse-Nullfall auf das Prognose-Zieljahr 2026 fortgeschrieben.

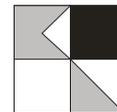
Der Prognose-Nullfall 2026 ohne Baugebiet Kirchbühnd ist in **Anlage 7** und der Belastungsvergleich zum Analyse-Nullfall 2016 in **Anlage 8** aufgetragen. Hieraus ergibt sich, dass nur sehr geringe Verkehrszunahmen im Untersuchungsgebiet mit Ausnahme der B 3 zu erwarten sein werden. Diese belaufen sich im Zuge der Talstraße und Mühlenstraße auf ca. 20 bis 60 Kfz/24 h im Querschnitt, wobei diese Verkehrszunahmen im engeren Untersuchungsgebiet als absolut untergeordnet zu betrachten sind. Die Querschnittsbelastungen auf der B 3 steigen auf bis zu ca. 18.000 Kfz/24 h an, was einer Verkehrszunahme von etwas über 500 Kfz/24 h entspricht.



4.3 Verkehrserzeugung Baugebiet Kirchbühnd

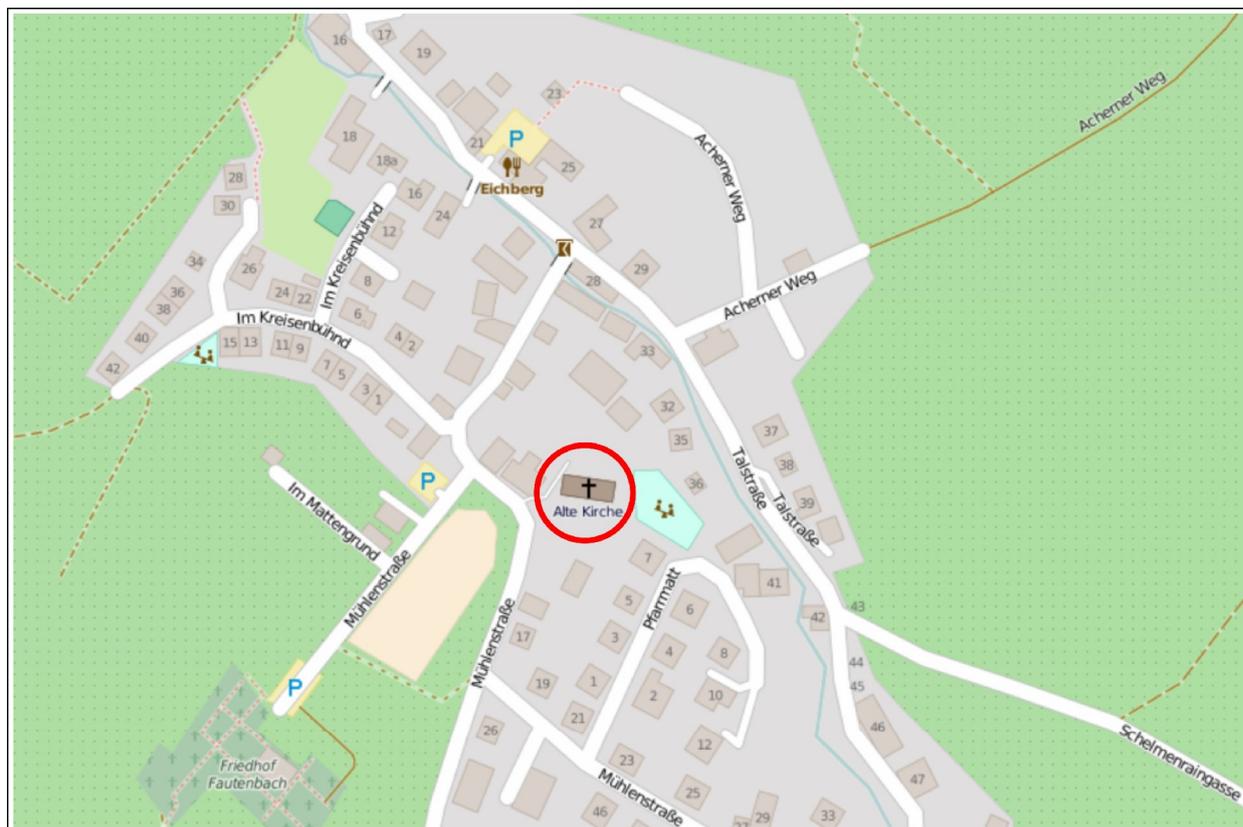
Entsprechend den überlassenen Unterlagen ist davon auszugehen, dass im Baugebiet Kirchbühnd ca. 24 Bauplätze für eine Bebauung mit Ein- bzw. Zweifamilienhäusern entstehen können. Es wird davon ausgegangen, dass maximal 2 Wohneinheiten je Grundstück realisiert werden können. Zur Abschätzung der Einwohner- bzw. Verkehrsentwicklung werden Ansätze nach Verbau – Dr. Bosserhoff zugrunde gelegt. Die Berechnungen zur Verkehrserzeugung können den **Anlagen 9.1 bis 9.8** entnommen werden. Hieraus ergibt sich, dass durch die Entwicklung im Baugebiet Kirchbühnd ca. 300 Fahrten neu entstehen können. Somit kann ein zusätzliches werktägliches Verkehrsaufkommen von ca. 150 Fahrten jeweils in Zu- und Abfahrt, d. h. jeweils im Ziel- und Quellverkehr, abgeschätzt werden. Diese zusätzliche werktägliche Verkehrserzeugung ist als relativ gering anzusehen. Die Verkehrserzeugung aus dem projektierten Baugebiet wurde den Verkehrsbelastungen im Prognose-Nullfall 2026 überlagert. Der Belastungsplan der Verkehrsverteilung mit Entwicklung Baugebiet Kirchbühnd ist in **Anlage 10** und der Belastungsvergleich zum Prognose-Nullfall in **Anlage 11** aufgetragen. Entsprechend ergibt sich, dass im Zuge der Mühlenstraße und weiterführend der Talstraße zusätzliche Verkehrsbelastungen von ca. 240 bis 260 Kfz/24 h im Querschnitt in der Richtung zur B 3 erwartet werden können. Die restlichen Fahrzeuge orientieren sich über Mühlenstraße, Acherner Weg und Schelmenraingasse, wobei diese Verkehrsrelationen absolut untergeordnet sind.

Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit von Verkehrsanlagen und zur Einordnung in die Straßenkategorien entsprechend RAS-06 muss eine Umrechnung der werktäglichen bzw. der täglichen Verkehrsbelastungen auf Spitzenstundenbelastungen erfolgen. Es wird hierzu ein Ansatz von 10 % des Gesamttagesverkehrs im Querschnitt während der maximalen Spitzenstunde gewählt. Dieser Ansatz liegt über den ermittelten Werten aus den Verkehrszählungen 2016. Mit diesen Ansätzen würde sich eine maximale stündliche Verkehrszunahme auf der Mühlenstraße im Abschnitt vor der Alten Kirche von ca. 26 Kfz (Summe beider Richtungen) nachmittags ergeben. Dies würde bedeuten, dass im Mittel ca. alle 2 Minuten und 18 Sekunden ein Fahrzeug mehr die Mühlenstraße befahren würde. Derartige stündliche Verkehrszunahmen sind aus verkehrsplanerischer Sicht als marginal und grundsätzlich abwickelbar anzusehen.



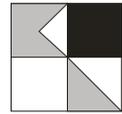
5. Veranstaltungen Alte Kirche

In Fautenbach befindet sich an der Mühlenstraße die Alte Kirche, in der regelmäßig Konzertveranstaltungen stattfinden. Die Lage der Alten Kirche kann nachstehendem Auszug aus dem Stadtplan entnommen werden.



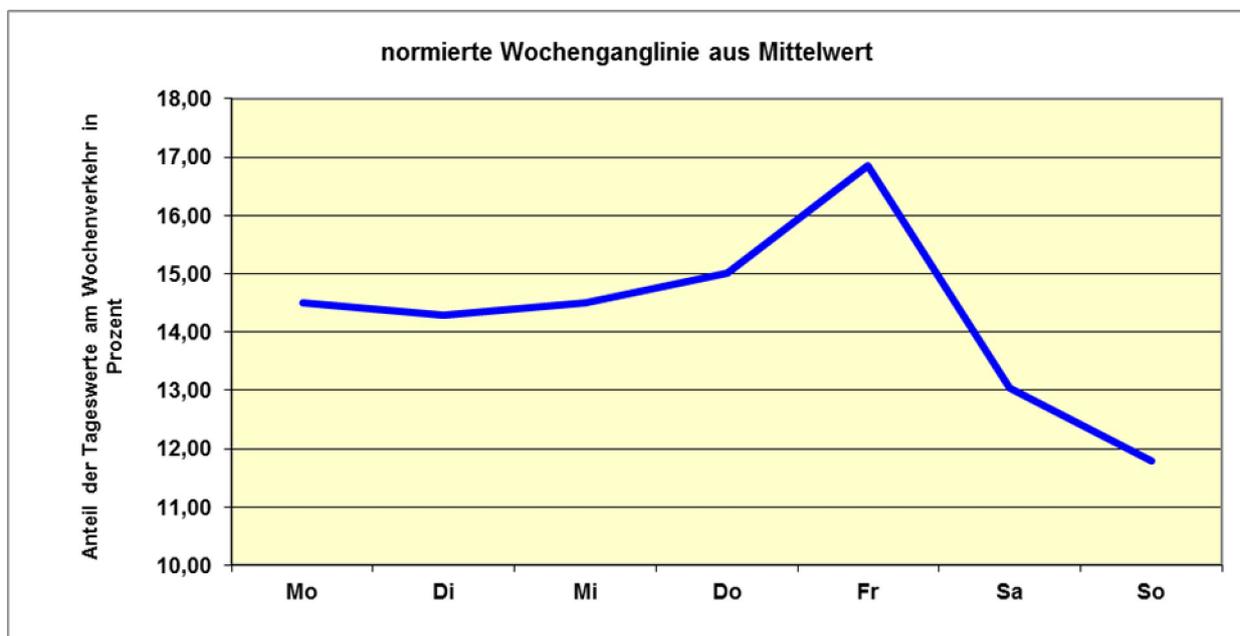
Entsprechend den uns überlassenen Unterlagen bietet die Alte Kirche laut Bestuhlungsplan Platz für etwa 230 Besucher. Konzerte finden regulär an sechs Sonntagen im Jahr sowohl vormittags als auch nachmittags statt. Dadurch, dass das Programm von Jahr zu Jahr wechselt, unterliegt auch die Anzahl der Veranstaltungen leichten Schwankungen. Die regulären Veranstaltungen finden jedoch alle an Sonntagen statt.

Im Schnitt kommen pro Konzert etwa 220 Besucher. Entsprechend Angaben der Stadtverwaltung Achern ist davon auszugehen, dass ca. 20 bis 30 Besucher mit dem Bus, ein kleiner Teil (ortsansässig) zu Fuß und der maßgebliche Rest mit dem Kfz kommt. Es ist davon auszugehen, dass ca. 160 Besucher mit dem Pkw die Alte Kirche anfahren. Weiterhin ist davon zu erwarten, dass im Schnitt der Pkw-Besetzungsgrad bei 2,0 liegt, so dass je Konzert in der Alten Kirche ca. 80 Pkw an- und auch wieder abfahren.

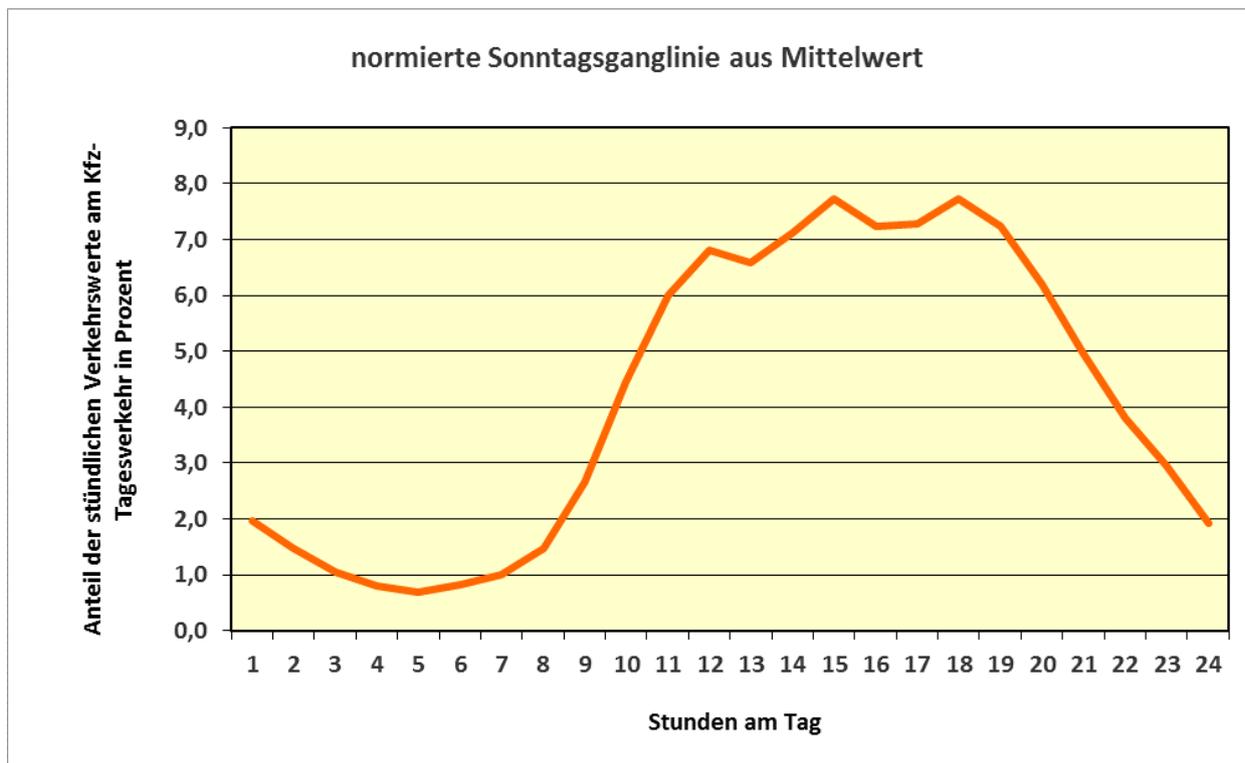
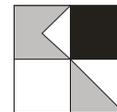


In erster Linie parken die Fahrzeuge am Friedhof sowie in den angrenzenden Straßen, insbesondere auch der Mühlenstraße. Teilweise werden auch Stellplätze im Bereich der Talstraße genutzt, da das Parkplatzangebot im Umfeld der Alten Kirche für derartige Veranstaltungen nicht ausreicht. Auf die Parkplatzsituation wird hier nicht näher eingegangen, da hierzu entsprechende Grundlagen, insbesondere auch an Sonntagen nicht zur Verfügung stehen.

Hinsichtlich des Verkehrsaufkommens sonntags ist jedoch festzustellen, dass hier grundsätzlich deutlich geringere Verkehrsanteile vorliegen, als dies in Wohngebieten an Werktagen der Fall ist. In nachstehendem Diagramm ist eine normierte Wochenganglinie für unterschiedliche Straßenkategorien dargestellt, die verdeutlicht, dass an Sonntagen mit dem geringsten allgemeinen Verkehrsaufkommen in der Woche zu rechnen ist.



Somit kann grundsätzlich nicht davon ausgehen werden, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch Veranstaltungen in der Alten Kirche überlagert mit dem sonntäglichen Allgemeinverkehr verkehrliche Probleme hinsichtlich Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems erwarten lässt. Zudem liegen an Sonntagen gegenüber Werktagen keine ausgeprägten morgendlichen und nachmittäglichen Spitzen vor. Der Allgemeinverkehr an Sonntagen verteilt sich grundsätzlich gleichmäßiger über den Tageszeitraum. Nachstehend ist eine normierte durchschnittliche Ganglinie für Sonntage über den Gesamttagungsverlauf dargestellt.

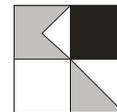


Somit kann aus verkehrlicher Sicht auch mit Realisierung des Baugebietes Kirchbühnd keine besondere Problemsituation hinsichtlich Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems an Veranstaltungstagen gesehen werden. Auf eine Beurteilung der Probleme durch ruhenden Verkehr kann aufgrund der vorherliegenden Datenbasis nicht eingegangen werden.

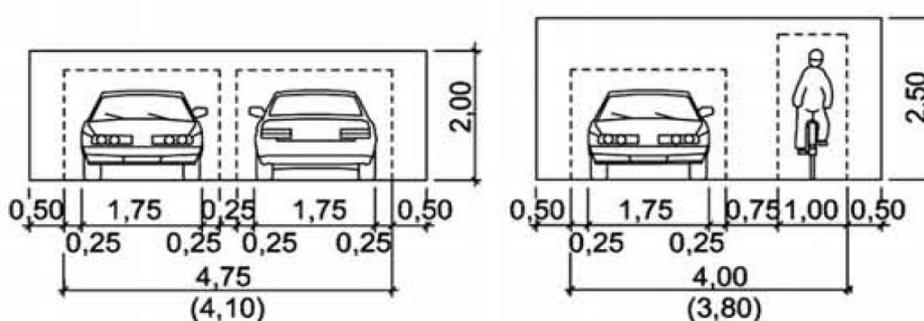
6. Fahrbahnbreiten

Im Rahmen einer eingehenden Ortsbegehung wurden an den relevanten Straßen und Querschnitten im Untersuchungsgebiet die bestehenden Fahrbahnbreiten ermittelt. Diese sind in **Anlage 12** dargestellt.

Es zeigt sich, dass im engeren Bereich des projektierten Baugebietes Kirchbühnd sehr geringe Straßenbreiten vorliegen, die teilweise unter den empfohlenen Querschnitten zum Begegnungsverkehr Pkw / Pkw entsprechend RAS-06 liegen.



Die minimale Fahrbahnbreite (Klammerwert) wird dabei bei beengtem Bewegungsspielraum entsprechend nachstehender Grafik mit 4,10 m angegeben.



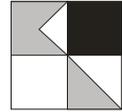
Begegnungsfall Pkw / Pkw und Pkw / Rad
Quelle: RAST

Die Bemessung mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen setzt in der Regel geringe Geschwindigkeiten (40 km/h oder weniger) voraus, die durch geeignete Gestaltung und verkehrsrechtliche Regelung zu unterstützen sind.

Schwerverkehr ist im engeren Untersuchungsgebiet nahezu nicht vorhanden, sodass der Begegnungsvorgang PKW/PKW maßgeblich ist. Aufgrund der relativ geringen Verkehrsbelastungen in diesen Abschnitten ist selbst ein Begegnungsfall Pkw / Pkw nur relativ selten.

In den Teilabschnitten mit den geringsten Breiten für den Kraftfahrzeugverkehr werden bei Begegnungsvorgängen die niveaugleich ausgebauten Seitenräume mit genutzt. Der Ausbau der Talstraße entspricht derzeit dem einer Mischverkehrsfläche, wobei eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h angeordnet ist. Die Mühlenstraße liegt in einer T30-Zone. Im Abschnitt der Mühlenstraße im Bereich Alte Kirche gibt es keine separaten Gehwege, wobei die Fahrbreiten hier bei ca. 4,80 m bis 5,50 m liegen. In diesem Abschnitt können auch teils unzureichende Sichtverhältnisse auf Fußgänger, die am Hang bergab gehen, festgestellt werden.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass hier nur relativ geringer Fußgängerverkehr vorliegt und die grundsätzliche Problematik durch die zusätzlichen Fahrten nicht maßgeblich verstärkt wird. Da zudem keine dauerhafte Unterschreitung der Mindestwerte vorliegt, kann hierin kein Ausschlußkriterium zur Realisierung des Baugebietes gesehen werden.

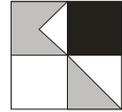


(Mühlenstraße südlich Im Kreisenbühnd)



(Talstraße Bereich Bachweg)

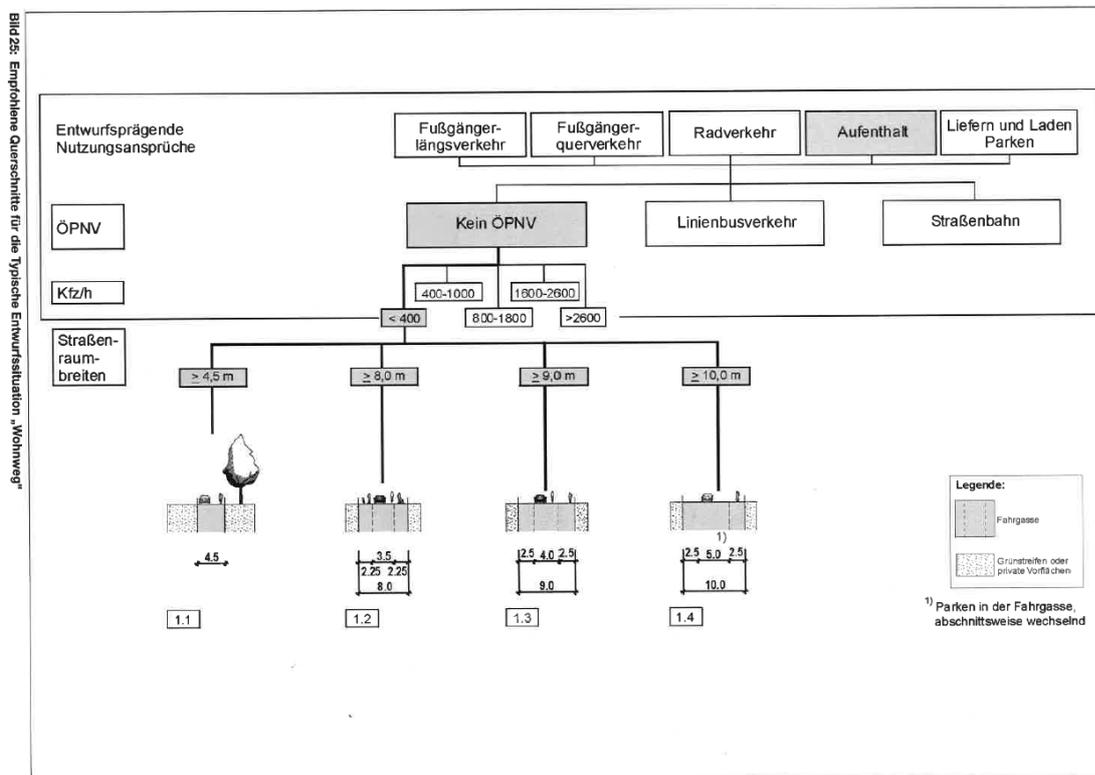
In diesem Zusammenhang muss unabhängig vom Neubaugebiet jedoch nochmals darauf hingewiesen werden, dass auch in Teilbereichen der Talstraße keine ausreichenden Gehwege vorhanden sind und die Fahrbahn sowohl durch Kraftfahrzeuge als auch durch Radfahrer und Fußgänger genutzt werden muss.



7. Einordnung der Wohn- und Erschließungsstraßen nach Kategorien RAST-06

Die maximalen Spitzenstundenbelastungen für die einzelnen Straßenabschnitte werden aus den Verkehrsbelastungen 2026 mit Baugebiet „Kirchbühnd“ abgeleitet. Es wird ein maximaler Ansatz von 10% des Gesamttagverkehrs berücksichtigt, der über den heutigen Spitzenstundenfaktoren liegt, die aus den Verkehrszählungen 2016 abgeleitet werden können. Es ergeben sich somit maximale stündliche Belastungen von bis zu ca. 110 Kfz/h auf der Mühlenstraße. Die Talstraße ist in der maximalen Spitzenstunde mit bis zu ca. 270 Kfz/h im Bereich der Einmündung in die B 3 belastet.

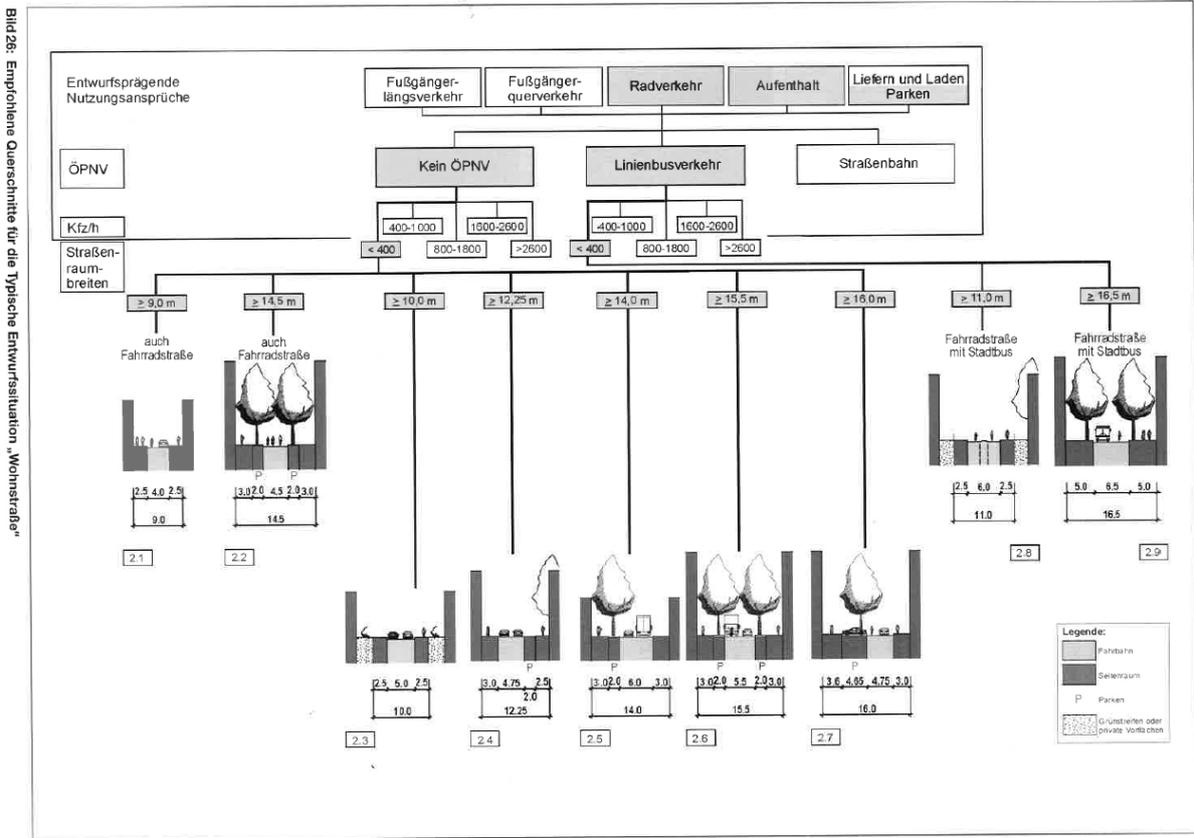
Nachstehender Grafik können die empfohlenen Querschnitte nach RAST-06 für die typische Entwurfssituation Wohnweg sowie die entsprechende Einordnung in die Straßenkategorie entnommen werden.



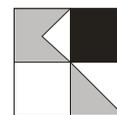
Entsprechend RAST-06 wird ein Wohnweg dadurch charakterisiert, dass die vorhandene Bebauung aus Einzelhäusern besteht. Es müssen geringe Längen bis 100 m vorliegen, wobei die Verkehrsstärken unter 150 Kfz/h liegen sollen. Die Anforderungen an die maximalen stündlichen Verkehrsbelastungen liegen in der Mühlenstraße vor, sodass hier auch unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsbelastungen die Einstufung in die

unterste Kategorie „Wohnweg“ erfolgen kann. Grundsätzlich können Wohnwege als Mischverkehrsflächen mit niveaugleichem Ausbau realisiert werden.

Die Talstraße demgegenüber wird in die Kategorie „Wohnstraße“ mit einer Längsentwicklung bis ca. 300 m aufgenommen. Nachstehendem Diagramm sind wiederum die empfohlenen Querschnitte nach RAS-06 zur Entwurfssituation „Wohnstraße“ aufgetragen.



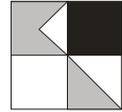
Eine Wohnstraße wird entsprechend RAS-06 charakterisiert durch eine geringe Längsentwicklung bis ca. 300 m und ausschließlich Wohnnutzung mit Erschließungsfunktion und Verkehrsstärken unter 400 Kfz/h. Die maximalen stündlichen Verkehrsbelastungen der Talstraße liegen bei bis zu ca. 270 Kfz/h. Diese liegen somit im Bereich der generellen stündlichen Verkehrsbelastungen einer Wohnstraße, sodass die Einstufung der Talstraße in die Kategorie „Wohnstraße“ trotz Verkehrszunahmen aus dem Baugebiet „Kirchbühnd“ erfolgen kann. Sowohl die Mühlenstraße als auch die Talstraße können somit in die beiden untersten Straßenkategorien nach RAS-06 eingeordnet werden.



8. Parkraumerfassung

Im Laufe der Bearbeitung wurde es erforderlich, zur Beurteilung der städtebaulichen Situation im Bereich der Mühlenstraße auch den ruhenden Verkehr zu erheben. Da im Untersuchungsgebiet der Friedhof Fautenbach liegt, wurde neben einem Normalwerktag auch an einem Tag mit Beerdigung gezählt. Neben der Zahl der im öffentlichen Verkehrsraum zur Verfügung stehenden Stellplätze wurde die jeweilige Belegung in Rundgängen erfasst. Dazu wurde der Untersuchungsraum Talstraße – Mühlenstraße in Teilabschnitte unterteilt. Am 22.09.2016 wurden in sechs Rundgängen zwischen 7:00 und 19:00 Uhr sämtliche abgestellten Kraftfahrzeuge in Abhängigkeit der jeweiligen Parkregelung gezählt. Am 15.09.2016 fand auf dem Friedhof Fautenbach eine Beerdigung statt. An diesem Tag wurden drei Rundgänge gemacht und zwar vor, während und nach der Beerdigung. Die tabellarische Zusammenstellung der Ergebnisse beider Tage ist in **Anlage 13** aufgetragen. In den **Anlagen 14** und **15** ist die Auslastung der zusammengefassten Bereiche grafisch dargestellt.

Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass an Normalwerktagen ohne Beerdigung keine Probleme hinsichtlich Auslastung des zur Verfügung stehenden Parkraumes auftraten. Auf der Straße Im Kreisenbühnd kann eine Überbelegung der Stellplätze festgestellt werden, da hier nahezu keine Möglichkeit besteht, sein Fahrzeug ordnungsgemäß im Straßenraum abzustellen. Bei jedoch im Mittel drei abgestellten Fahrzeugen kann auch hier nicht von einer maßgeblichen Beeinträchtigung ausgegangen werden. Im Bereich der südlichen Talstraße sind gerade in den Zeitbereichen 10:00 bis 17:00 Uhr die fünf zur Verfügung stehenden Stellplätze nahezu dauerhaft belegt. Auf der Mühlenstraße im Bereich Alte Kirche waren lediglich am 22.09. um 17:00 Uhr drei Fahrzeuge abgestellt. In den restlichen Zeitbereichen war dort kein Fahrzeug anzutreffen. Aufgrund des dort fehlenden Gehweges und des vorhandenen Straßenraumes ist dieser Abschnitt der Mühlenstraße als der am kritischsten anzusehen. Es kann jedoch festgestellt werden, dass hier nur in Ausnahmefällen geparkt wird. Vor allem am Vormittag während der Schulzeit war hier kein Fahrzeug abgestellt, sodass es zu keinen Behinderungen auf dem eventuellen Schulweg kam. Am 15.09. konnte festgestellt werden, dass während der Beerdigung nahezu alle ausgewiesenen Stellplätze im Bereich des Friedhofes belegt waren. Zudem wurden in der Zufahrt zum Friedhof (Mühlenstraße) 12 Fahrzeuge geparkt. In der Summe waren am 15.09. im Bereich Friedhof 53 Fahrzeuge gegenüber sieben am 22.09. abgestellt. In den übrigen Bereichen konnten gegenüber dem Normalwerktag ohne Beerdigung keine gravierenden Unterschiede festgestellt werden. Es zeigt sich somit, dass bei Beerdigungen vor allem direkt am Friedhof geparkt wird und selbst der Nahbereich im Verlauf der Mühlenstraße nahezu nicht mehr genutzt wird.



9. Zusammenfassung

Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastungen im engeren Untersuchungsgebiet Talstraße / Mühlenstraße wurden am 03.05.2016 Verkehrszählungen zur Erfassung des Bestandsverkehrs durchgeführt. Aktuell liegen im Untersuchungsgebiet auf der Mühlenstraße sehr geringe Verkehrsbelastungen vor.

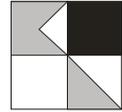
Um die verkehrlichen Auswirkungen durch das projektierte Baugebiet Kirchbühnd abschätzen zu können, wurde ein Verkehrsmodell für den engeren Untersuchungsbereich entwickelt. Zur Beurteilung der zukünftigen Verkehrsentwicklung wurde ein genereller Hochrechnungsfaktor aus allgemeiner Einwohner- und Motorisierungsentwicklung von ca. 3 % berücksichtigt.

Durch Realisierung des Baugebietes „Kirchbühnd“ ergibt sich ein zusätzliches werktägliches Verkehrsaufkommen von ca. 150 Fahrten jeweils im Ziel- und Quellverkehr. Im Mittel würde bei einem Spitzenstundenansatz von 10 % ca. alle 2 Minuten und 18 Sekunden ein Fahrzeug mehr die Mühlenstraße befahren. Derartige stündliche Verkehrszunahmen sind aus verkehrsplanerischer Sicht als marginal und grundsätzlich abwickelbar anzusehen. Auch mit sonntäglichen Veranstaltungen in der Alten Kirche kann keine besondere Problemsituation hinsichtlich Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems erkannt werden.

In Teilbereichen der Talstraße und der Mühlenstraße sind keine ausreichenden Gehwege vorhanden und die Fahrbahn muss sowohl durch Kraftfahrzeuge als auch durch Radfahrer und Fußgänger genutzt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass im engsten Abschnitt der Mühlenstraße nur relativ geringer Fußgängerverkehr vorliegt und die grundsätzliche Problematik hinsichtlich Verkehrssicherheit durch die neuen Fahrten nicht maßgeblich verstärkt wird.

Sowohl die Mühlenstraße als auch die Talstraße können über die maximalen stündlichen Verkehrsbelastungen 2026 in die beiden untersten Straßenkategorien nach RSt-06 (Wohnweg und Wohnstraße) eingeordnet werden. Aus verkehrlicher Sicht kann somit kein Ausschlusskriterium zur Realisierung des Baugebietes „Kirchbühnd“ gesehen werden.

Die Erfassung des ruhenden Verkehrs am 22.09.2016 hat ergeben, dass keine maßgeblichen Probleme hinsichtlich parkender Fahrzeuge vorgelegen haben. Im kritischen Abschnitt der Mühlenstraße vor der Alten Kirche wurden nur im Rundgang um 19:00 Uhr drei Fahrzeuge gezählt.



Am 15.09.2016 wurde der ruhende Verkehr vor, während und nach einer Beerdigung auf dem Friedhof Fautenbach erfasst. Dabei hat sich gezeigt, dass die Stellplätze im Nahbereich des Friedhofes belegt waren und auch in der Zufahrt zum Friedhof geparkt wurde. Auswirkungen auf den weiteren Untersuchungsbereich, vor allem die Mühlenstraße im Abschnitt Alte Kirche waren nicht festzustellen.

Eine maßgebliche Beeinträchtigung der Erschließung des Baugebietes „Kirchbühnd“ durch ruhenden Verkehr im Untersuchungsgebiet kann nicht gesehen werden. Gleiches gilt für hieraus resultierende Sicherheitsprobleme für den nichtmotorisierten Verkehr.

Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

Datei: RK_VU_Achern-Fautenbach_Kirchbühnd_2016-10-07
Datum: 07.10.2016

VERKEHRSANALYSE

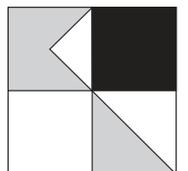
Übersichtslageplan



VERKEHRUNTERSUCHUNG
STADT ACHERN - FEUTENBACH
BAUGEBIET "KIRCHBÜHND"

1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE

Lage der Zählstellen

Am 03.05.2016

Fautenbach



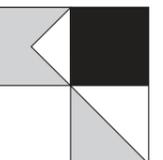
LEGENDE

 KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE
VON 6⁰⁰ BIS 10⁰⁰ UND 15⁰⁰ BIS 19⁰⁰ UHR

VERKEHRSUNTERSUCHUNG
STADT ACHERN - FAUTENBACH
BAUGEBIET "KIRCHBÜHND"

2

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



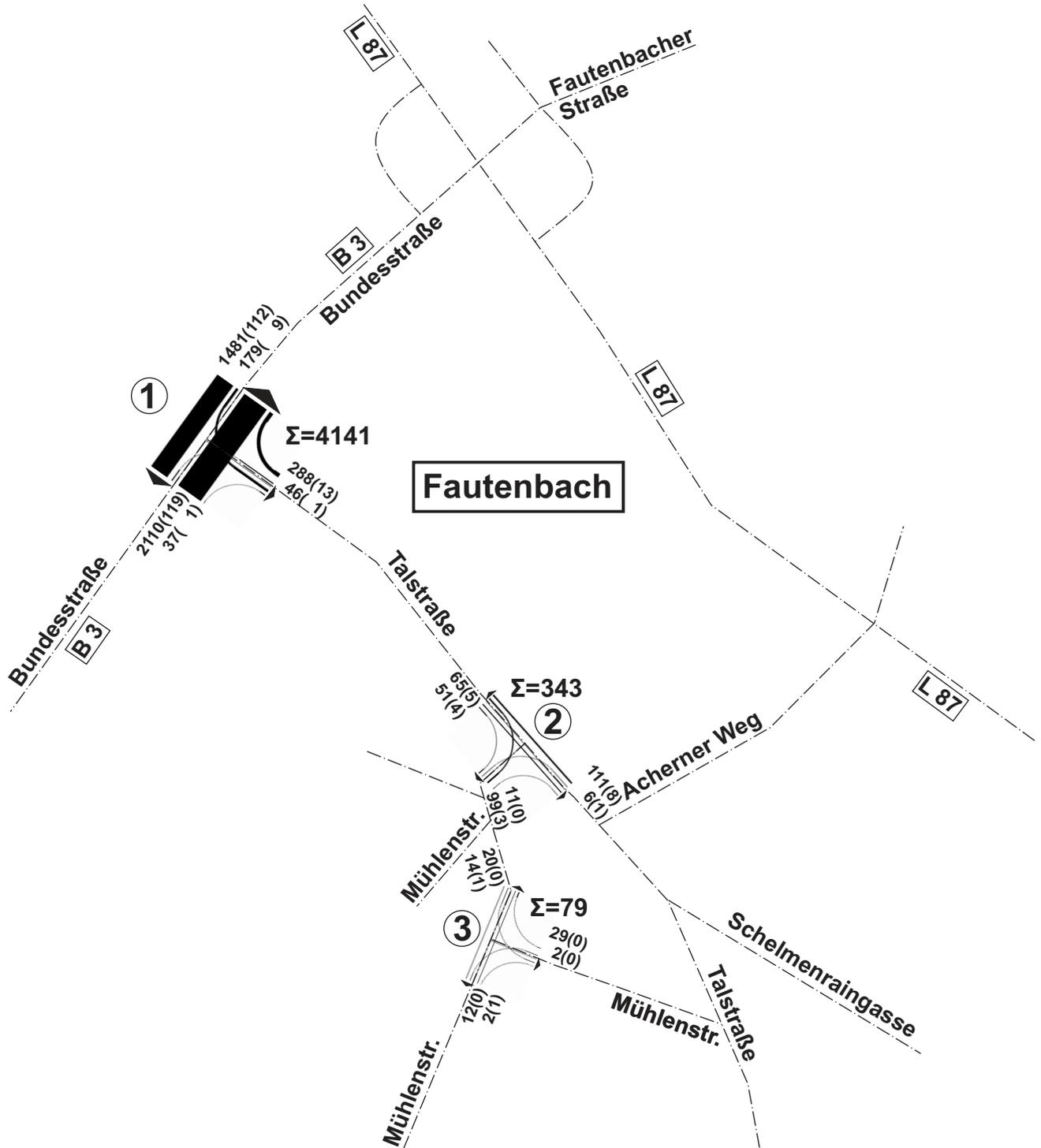


VERKEHRSANALYSE

Belastung der Knotenpunkte

Am 03.05.2016

Von 6⁰⁰ bis 10⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

213 (20)



KFZ/4h
DAVON:



SCHWER-
VERKEHR



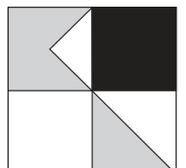
GEZÄHLTE WERTE

VERKEHRSUNTERSUCHUNG
STADT ACHERN - FEUTENBACH
BAUGEBIET "KIRCHBÜHND"

3

KOEHLER & LEUTWEIN

Ingenieurbüro für Verkehrswesen



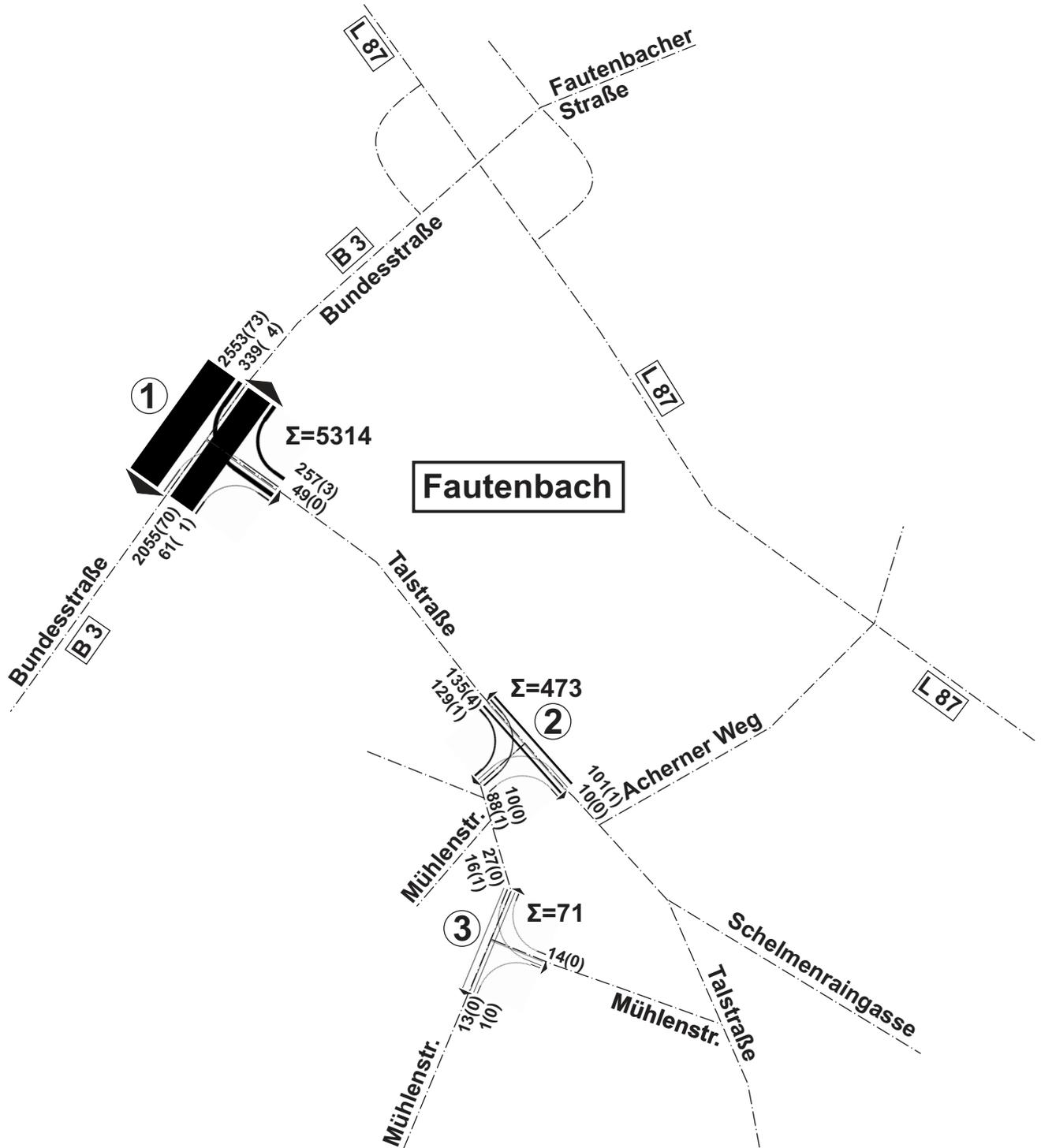


VERKEHRSANALYSE

Belastung der Knotenpunkte

Am 03.05.2016

Von 15⁰⁰ bis 19⁰⁰ Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

213 (20)



KFZ/4h
DAVON:



SCHWER-
VERKEHR



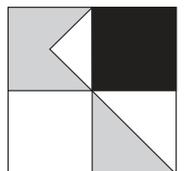
GEZÄHLTE WERTE

VERKEHRSUNTERSUCHUNG
STADT ACHERN - FEUTENBACH
BAUGEBIET "KIRCHBÜHND"

4

KOEHLER & LEUTWEIN

Ingenieurbüro für Verkehrswesen

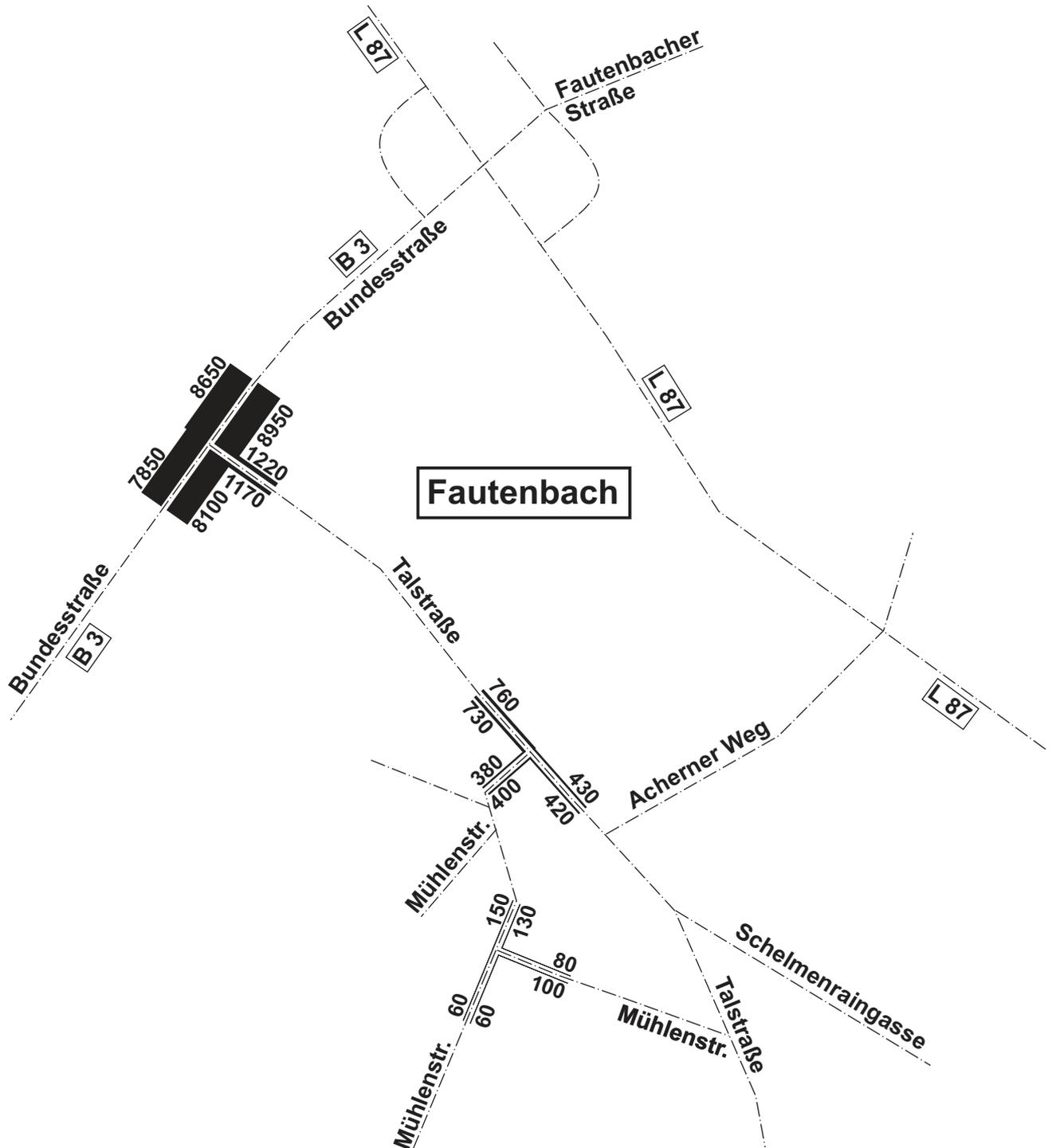


VERKEHRSANALYSE

Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]
aus Knotenpunktzählung

Am 03.05.2016

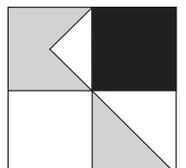
Belastungsangaben in Kfz/24h



VERKEHRSUNTERSUCHUNG
STADT ACHERN - FEUTENBACH
BAUGEBIET "KIRCHBÜHND"

5

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

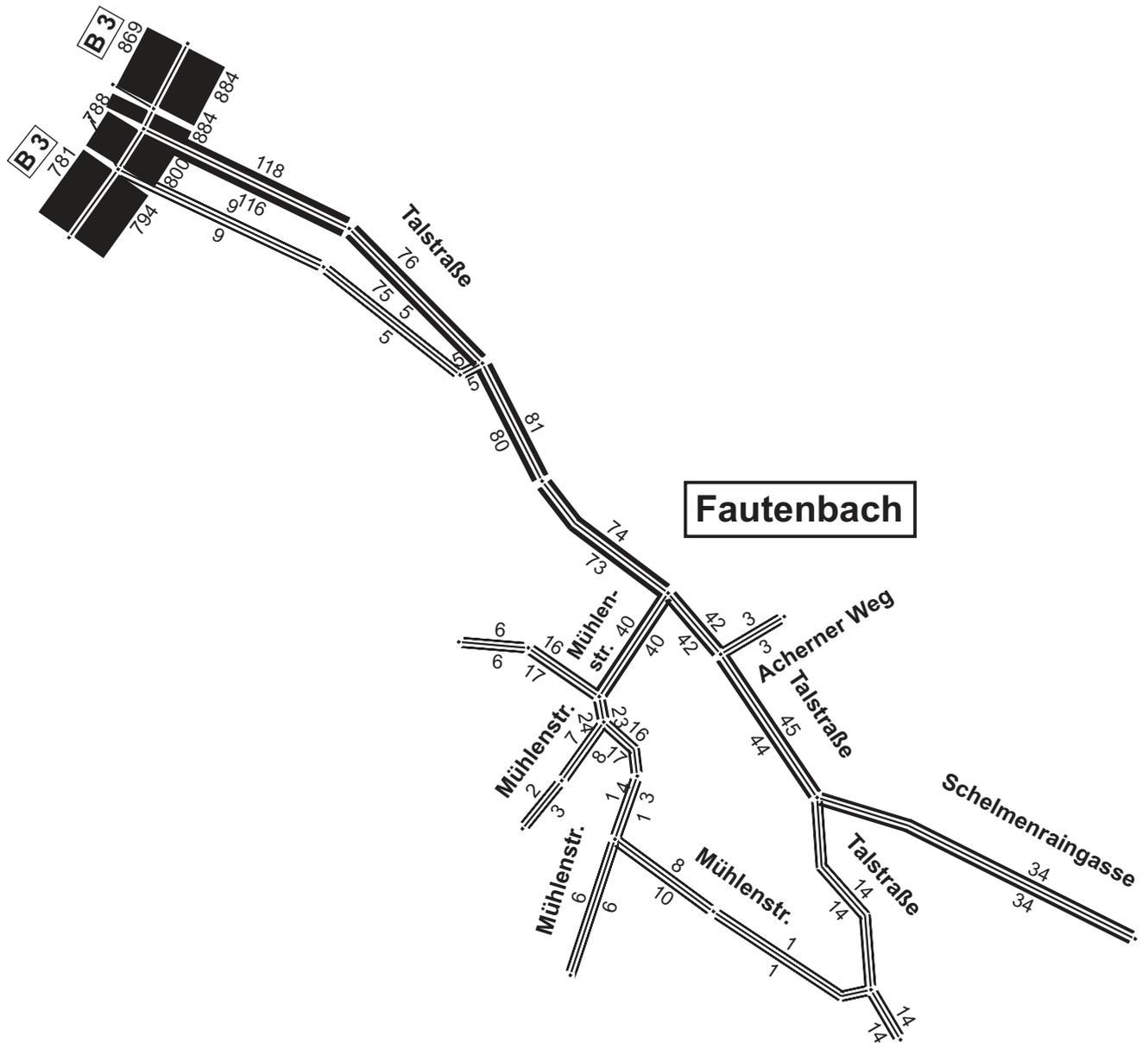


VERKEHRSANALYSE

Belastungsplan
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Analyse-Nullfall

Belastungsangaben in 10 Kfz/24h



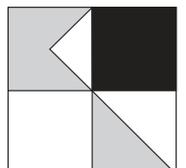
F41A01B1
10.06.16



VERKEHRSUNTERSUCHUNG
STADT ACHERN - FEUTENBACH
BAUGEBIET "KIRCHBÜHND"

6

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSPROGNOSE

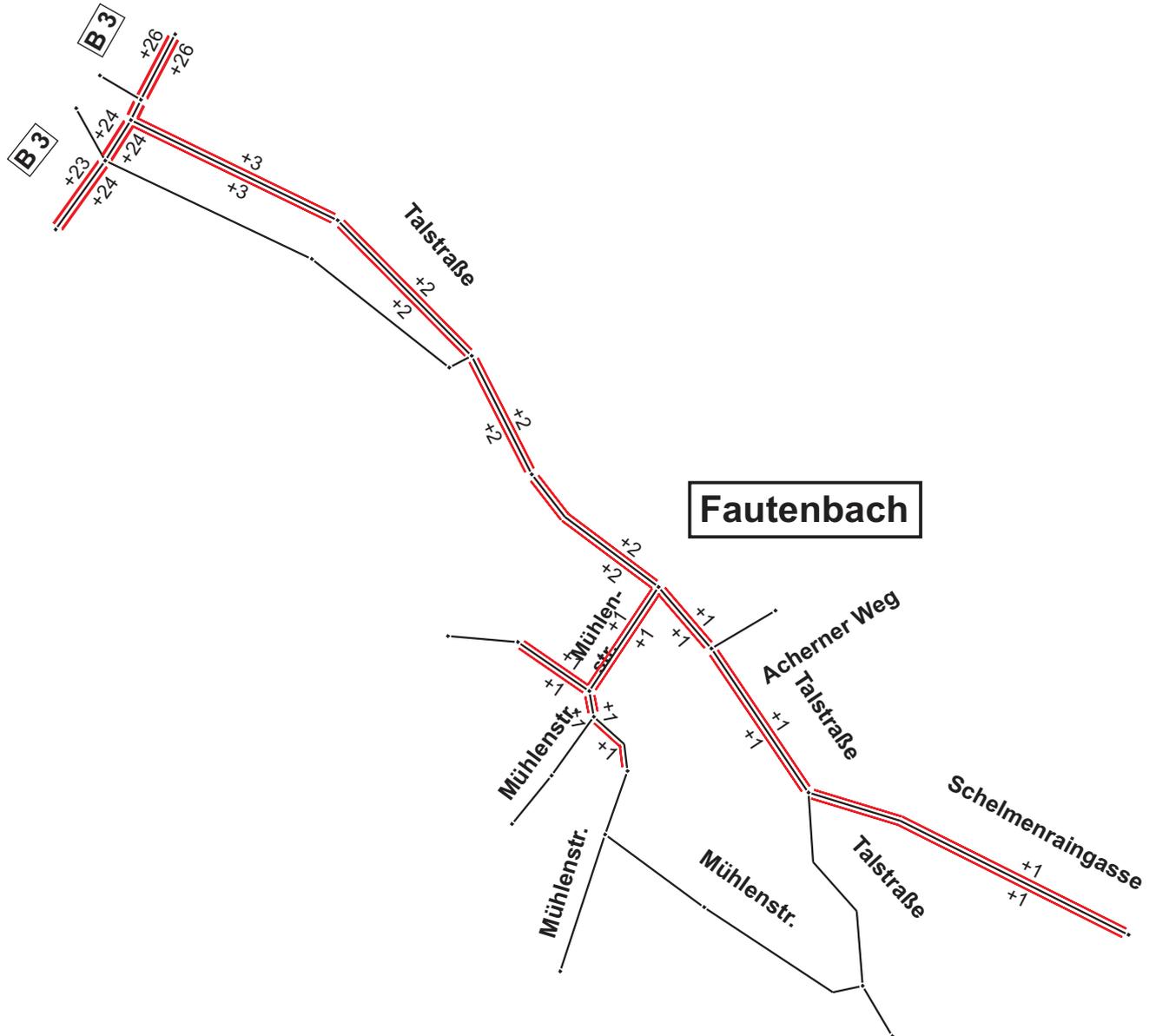
Belastungsvergleich
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]

Prognose-Nullfall

zu

Analyse-Nullfall

Belastungsangaben in 10 Kfz/24h



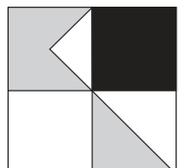
A01P01VA



VERKEHRSUNTERSUCHUNG
STADT ACHERN - FEUTENBACH
BAUGEBIET "KIRCHBÜHND"

8

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



3.1.1.2 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

Gebiet	Nutzung	Wohneinheiten		Haushaltsgröße	
		Min	Max	Min	Max
				<u>EW/WE</u>	
1	Kirchbühd	48	48	2,5	3,0
Summe		48	48		

Einwohner	
Min	Max
120	144
120	144

3.1.1.3 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Bruttogeschossfläche oder die Nutzfläche/Wohnfläche

Gebiet	Nutzung	BGF	BGF/Einwohner	
		NFL	NFL/Einwohner	
			<u>Fläche/EW</u>	
		<u>in qm</u>	Max	Min
1	Kirchbühd			
Summe				

Einwohner	
Min	Max

3.1.1.4 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Grundstücksfläche (Wohnbaufläche) und die Grund-/Geschossflächenzahl

Gebiet	Nutzung	Grundst.- fläche	GFZ	BGF	BGF/Einwohner	
		in qm	<u>GFZ</u>	in qm	<u>BGF/EW</u>	
					Max	Min
1	Kirchbühd					
Summe						

Einwohner	
Min	Max

Zusammenstellung der Ergebnisse der Einwohneranzahl

inweis: Falls die Wohneinheiten gegeben sind, wird unter "Abschätzung über Wohneinheiten" nur das Ergebnis dafür (Tabelle Seite 3 oben) ausgewiesen.

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
		Abschätzung über Bruttobaulandfläche		Abschätzung über Nettobaulandfläche		Abschätzung über Wohneinheiten (Brutto)		Abschätzung über Wohneinheiten (Netto)		Abschätzung über BGF/NFL		Abschätzung über GFZ		<u>Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung</u>	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
1	Kirchbühd					120	144	120	144					120	150
Summe						120	144	120	144					120	150

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

i inweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Einwohneranzahl verwendet.

Einwohnerverkehr:

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Wege/ Einwohner/d		Wege/Werktag insgesamt		Anteil der Einw.wege außerhalb des Gebiets <i>in %</i>	Wege/Werktag gebietsbezogen		MIV-Anteil Einwohner <i>in %</i>	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		Min	Max	Min	Max
		1	Kirchbühd	120	150	3,0	3,5		360	525	0	360
Summe		120	150			360	525		360	525		

Pkw-Fahrten/d Einwohner	
1,1	
<i>Pers./Pkw</i>	
Min	Max
229	334
229	334

Besucherverkehr:

Gebiet	Nutzung	Anteil des Besucher- verkehrs <i>in %</i>	Wege/Werktag Besucher		MIV-Anteil Besucher <i>in %</i>	
			Min	Max	Min	Max
			1	Kirchbühd	5	18
		0				
		0				
		0				
		0				
Summe			18	26		

Pkw-Fahrten/d Besucher	
1,5	
<i>Pers./Pkw</i>	
Min	Max
8	12
8	12

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigtenverkehr:

Gebiet	Nutzung	Anteil Beschäftigte an Einwohnern	Beschäftigte		Anwesenheit	Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/ Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung	
					in %	Wege/B/d				in %			Pers./Pkw
			in %	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max		
1	Kirchbühnd	0			100								
		0			100								
		0			100								
		0			100								
		0			100								
Summe													

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max

Gewerbliche Nutzung: Kundenverkehr

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte		Wege/ Beschäftigtem/d		Wege/Werktag		MIV-Anteil		Pkw-Besetzung	
				Wege/B/d				in %			Pers./Pkw
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max		
1	Kirchbühnd										
Summe											

Pkw-Fahrten/ Werktag	
Min	Max

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Gebietsbezogener Güterverkehr und Gesamtverkehr

Gebiet	Nutzung	Einwohner		Lkw-Fahrten/ Einwohner/d		Beschäftigte		Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem/d		Lkw-Fahrten der Be- schäftigten/Werktag	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
				0,05							
				<u>Lkw-F/EW/d</u>				<u>Lkw-F/B/d</u>			
1	Kirchbühnd	120	150	6	8						
Summe		120	150	6	8						

Kfz-Fahrten/ Werktag	
Min	Max
243	354
243	354

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt
 Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
1	Kirchchbühd	229	334	8	12	6	8							243	354
Summe		229	334	8	12	6	8							243	354

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

Binnenverkehrs-Anteile im Kfz-Verkehr (Anteile der Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet):

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung			Gewerbliche Nutzung		
		Einwohner-Verkehr	Besucher-Verkehr	Güter-Verkehr	Beschäftigten-V.	Kunden-Verkehr	Güter-Verkehr
		<u>Anteil Binnen-V.</u> in %					
1	Kirchbühd	0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Quell-/Zielverkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Gesamtquerschnitt ohne Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Gesamtverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-Fahrten		Besucher-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Kfz-Fahrten	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
1	Kirchbühd	229	334	8	12	6	8							243	354
Summe		229	334	8	12	6	8							243	354

Gebiete mit Wohnnutzung (WS, WR, WA, WB): Kfz-Verkehr

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h*Richtung

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw		Besucher-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Beschäftigten-V. Pkw		Kunden-Verkehr Pkw		Güter-Verkehr Lkw		Kfz	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
1	Kirchchühnd	115	167	4	6	3	4							122	177
Summe		115	167	4	6	3	4							122	177

	Mittelwert						
Summe	141	5	4	0	0	0	150

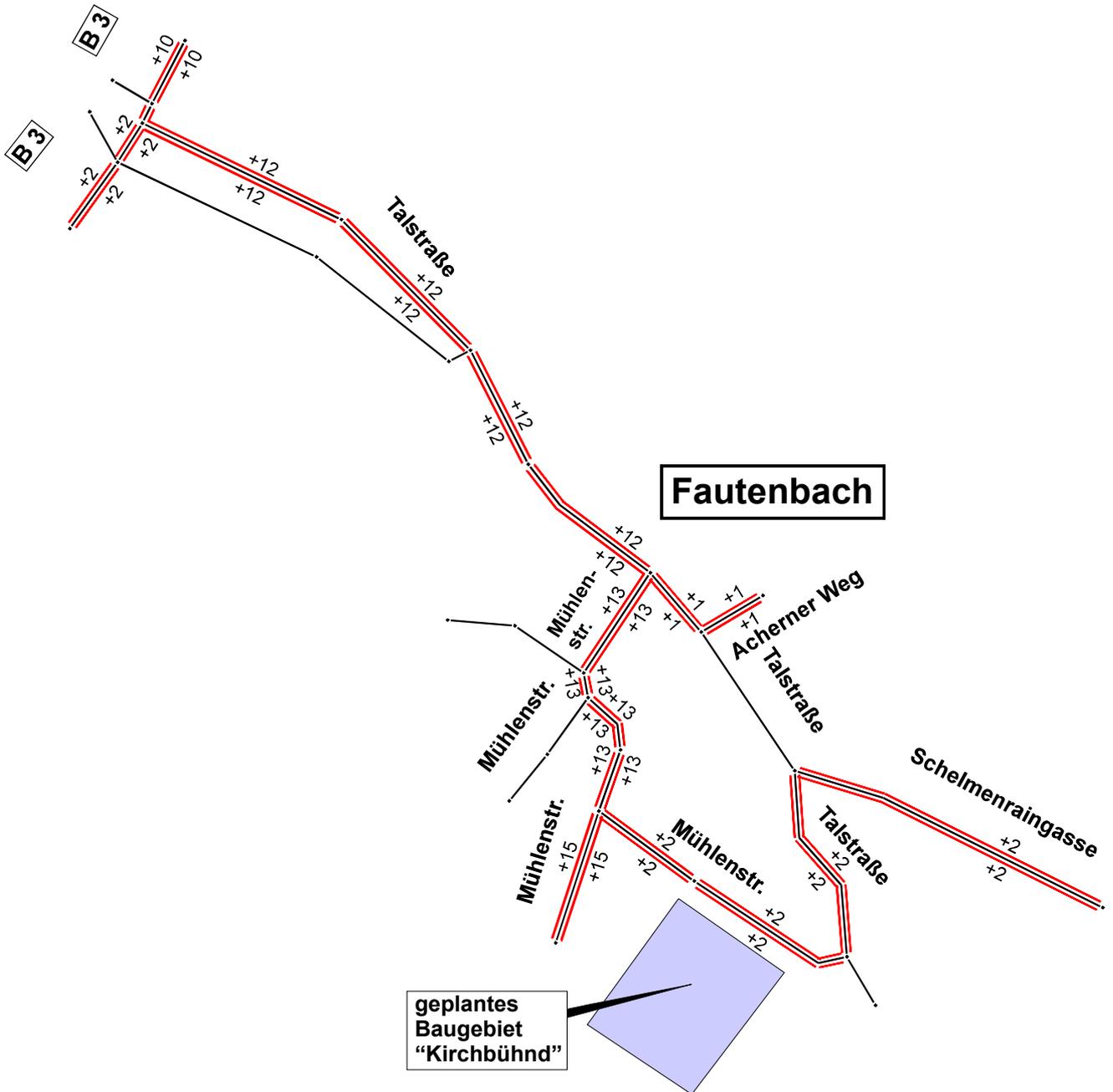
Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw-Einheiten]: Pkw-Einheiten/24h*Richtung

Gebiet	Nutzung	Wohnnutzung						Gewerbliche Nutzung						Quell-/Zielverkehr	
		Einwohner-Verkehr Pkw-E		Besucher-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Beschäftigten-V. Pkw-E		Kunden-Verkehr Pkw-E		Güter-Verkehr Pkw-E		Pkw-E	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
1	Kirchchühnd	115	167	4	6	6	8							125	181
Summe		115	167	4	6	6	8							125	181

	Mittelwert						
Summe	141	5	8	0	0	0	153

VERKEHRSPROGNOSE

Belastungsvergleich
Werktägliches Gesamtverkehr [Kfz/24h]
Prognose-Nullfall
zu
Analyse-Nullfall
Belastungsangaben in 10 Kfz/24h



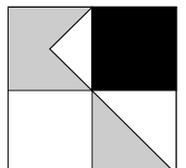
A01P04VP



VERKEHRSPROGNOSE
STADT ACHERN - FEUTENBACH
BAUGEBIET "KIRCHBÜHND"

11

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





Fautenbach



VERKEHRSANALYSE

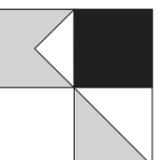
Parkraumerhebung

Bereich Erfassung	Bereich Auswertung	Strasse	Abschnitt	Erfassungstag: 22.09.2016														Erfassungstag: 15.09.2016 (Beerdigung)								
				Stellpl. öff. Bereich	07:00		10:00		12:00		15:00		17:00		19:00		Tagesmittel		12:00		15:00		17:00		Tagesmittel	
					Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%
1	1	Im Kreisenbühnd	Nr. 36 - 42	1	1	100%	1	100%	1	100%	1	100%	0	0%	0	0%	1	67%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
2	1	Im Kreisenbühnd	Nr. 28 - 36	1	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	17%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
3	1	Im Kreisenbühnd	Nr. 9 - 15	0	2	-	3	-	2	-	2	-	2	-	2	-	2	-	0	-	2	-	1	-	1	-
4	1	Im Kreisenbühnd	Nr. 6 - 18	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
5	1	Im Kreisenbühnd	Mühlenstr - Nr. 7	0	0	-	0	-	0	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	3	-	3	-	2	-
6	5	Mühlenstraße	Zum Friedhof	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	12	-	0	-	4	-
7	2	Mühlenstraße	Talstraße - Kreisenbühnd	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	40%	2	40%	1	13%	0	0%	2	40%	3	60%	2	33%
8	3	Mühlenstraße	Kreisenbühnd - Alte Kirche	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
9	3	Mühlenstraße	Alte Kirche - Nr. 17	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	1	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
10	4	Mühlenstraße	Nr. 26 - 36	12	2	17%	3	25%	2	17%	2	17%	2	17%	2	17%	2	18%	0	0%	1	8%	0	0%	0	3%
11	4	Mühlenstraße	Nr. 38 - Obsthof Herr	12	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	8%	0	0%	0	1%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
PF1	P1	Mühlenstraße	Parkplatz Friedhof	23	0	0%	1	4%	1	4%	3	13%	6	26%	1	4%	2	9%	3	13%	25	109%	2	9%	10	43%
PF2	P2	Mühlenstraße	Parkplatz Mühlenstraße	20	4	20%	5	25%	3	15%	4	20%	3	15%	2	10%	4	18%	3	15%	16	80%	4	20%	8	38%
12	6	Mühlenstraße	Nr. 19 - 21	4	2	50%	1	25%	1	25%	1	25%	1	25%	1	25%	1	29%	0	0%	3	75%	0	0%	1	25%
13	7	Pfarmatt	Nr. 1 - 7	11	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	9%	0	2%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
14	7	Pfarmatt	Nr. 9 - 12	6	4	67%	4	67%	4	67%	2	33%	3	50%	3	50%	3	56%	2	33%	2	33%	3	50%	2	39%
15	6	Mühlenstraße	Nr. 46 - 52	8	1	13%	0	0%	1	13%	0	0%	1	13%	1	13%	1	8%	2	25%	1	13%	1	13%	1	17%
16	6	Mühlenstraße	Nr. 54 - Talstraße	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
17	8	Talstraße	Nr. 44 - 49	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
18	8	Talstraße	Achemer Weg / Scheimeraingasse	5	2	40%	3	60%	5	100%	3	60%	3	60%	1	20%	3	57%	2	40%	2	40%	2	40%	2	40%
19	8	Talstraße	Gasthaus Eichberg - Achemer Weg	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
PT2	PE	Talstraße	Parkplatz Gasthaus Eichberg	12	0	0%	3	25%	1	8%	1	8%	1	8%	1	8%	1	10%	1	8%	2	17%	1	8%	1	11%
20	9	Talstraße	Nr. 17 - 21	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
21	9	Talstraße	Nr. 12 - 16	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
22	9	Talstraße	Nr. 9 - 11	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
23	10	Talstraße	Nr. 5 - 9	11	1	9%	2	18%	3	27%	0	0%	1	9%	0	0%	1	11%	3	27%	1	9%	0	0%	1	12%
24	10	Talstraße	B3 - Nr. 4	0	0	-	0	-	1	-	0	-	1	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
PT1	P3	Talstraße	Parkplatz am Kindergarten	19	1	5%	13	68%	14	74%	5	26%	4	21%	6	32%	7	38%	0	0%	4	21%	4	21%	3	14%
		Summen		150	21	14%	39	26%	39	26%	25	17%	32	21%	25	17%	30	20%	17	11%	76	51%	24	16%	39	26%

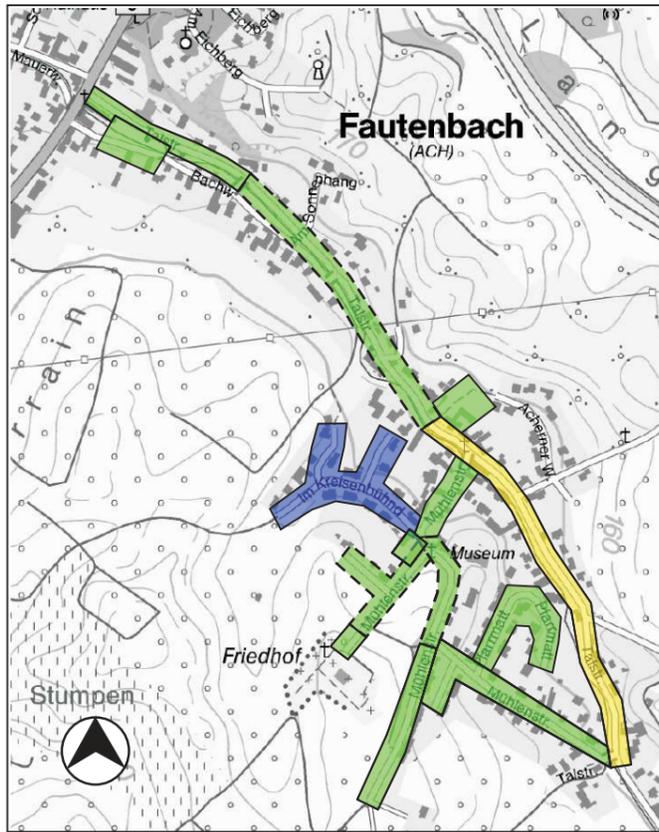
VERKEHRUNTERSUCHUNG
STADT ACHERN - FEUTENBACH
BAUGEBIET "KIRCHBÜHND"

13

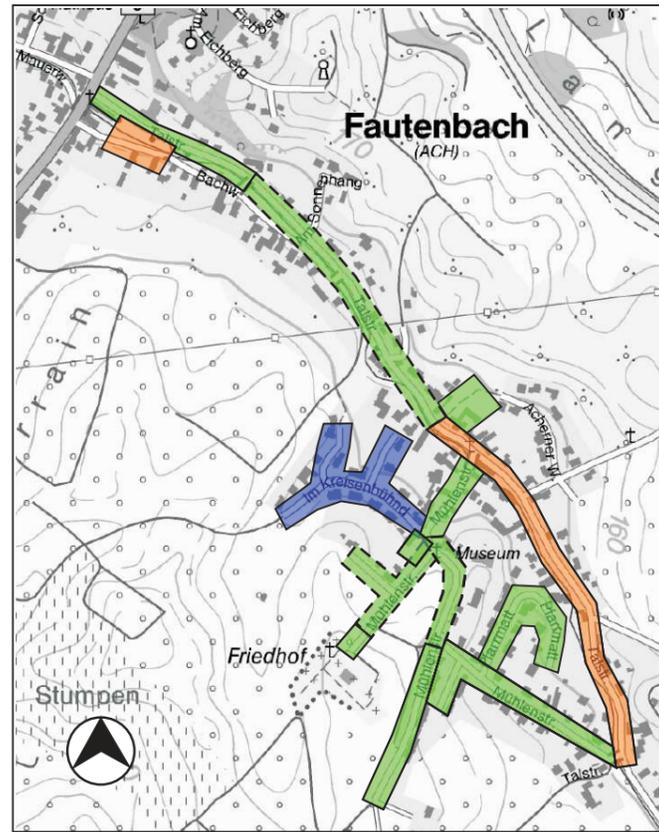
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



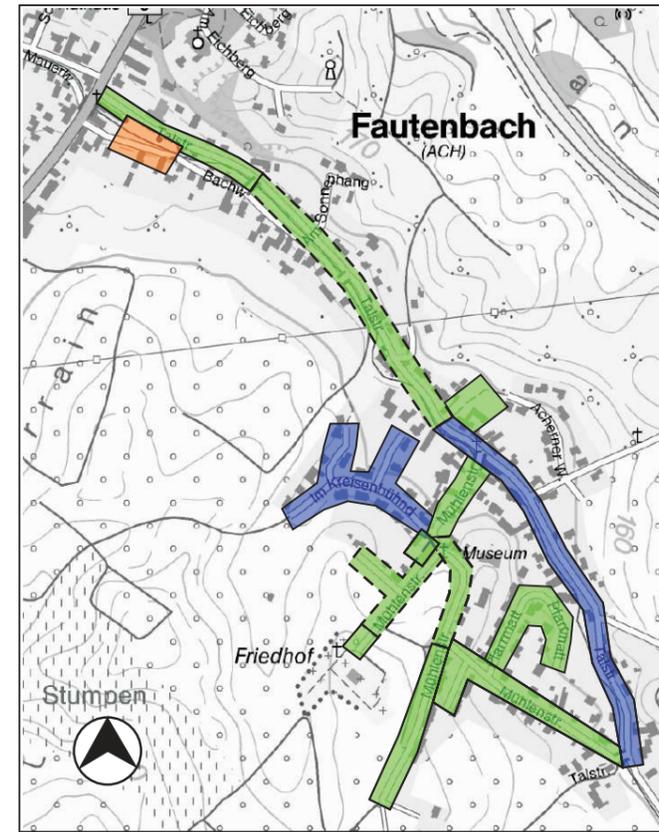
Rundgang 07.00 Uhr



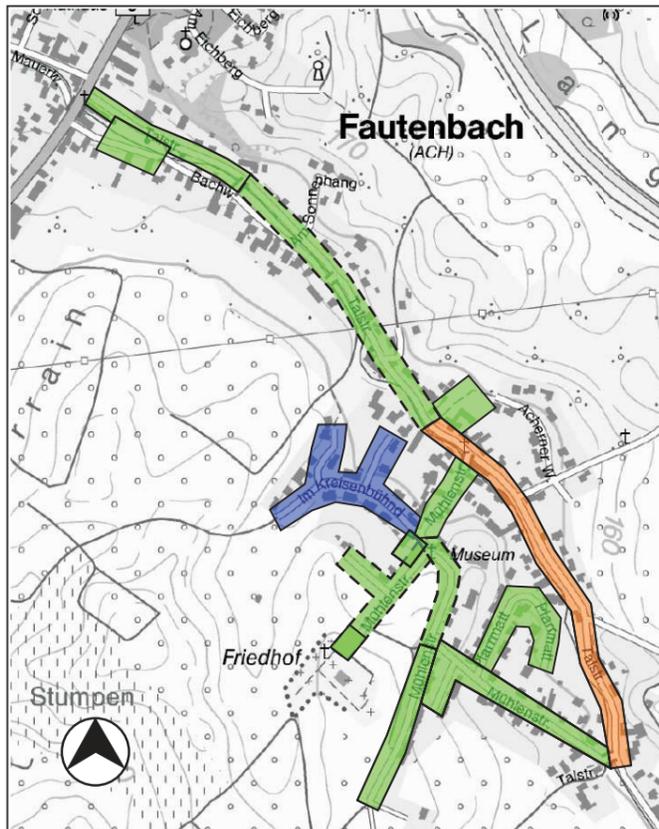
Rundgang 10.00 Uhr



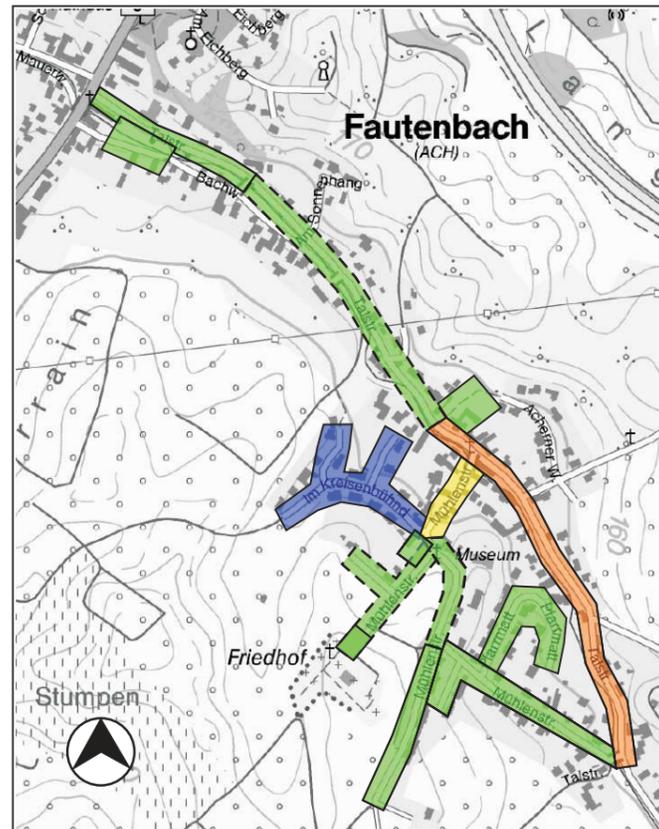
Rundgang 12.00 Uhr



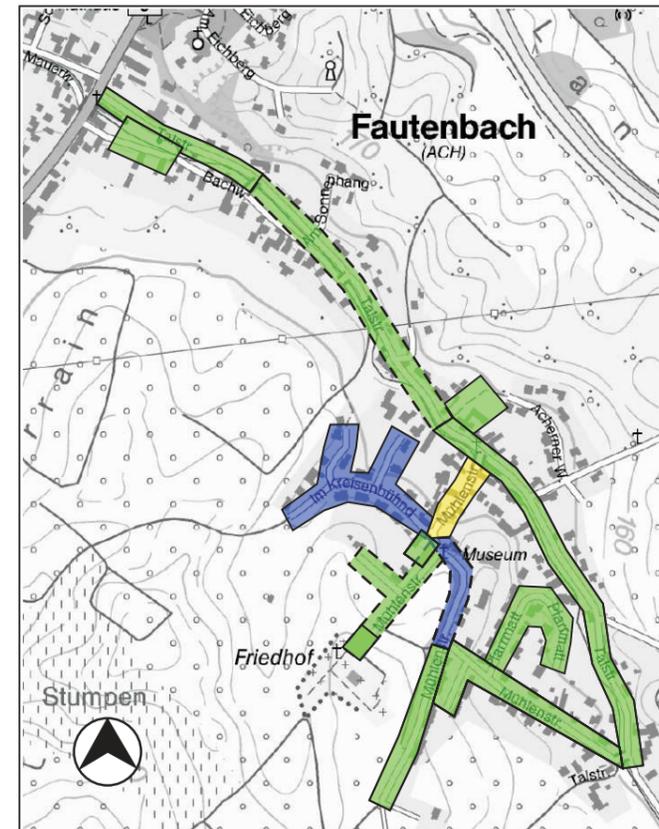
Rundgang 15.00 Uhr



Rundgang 17.00 Uhr



Rundgang 19.00 Uhr



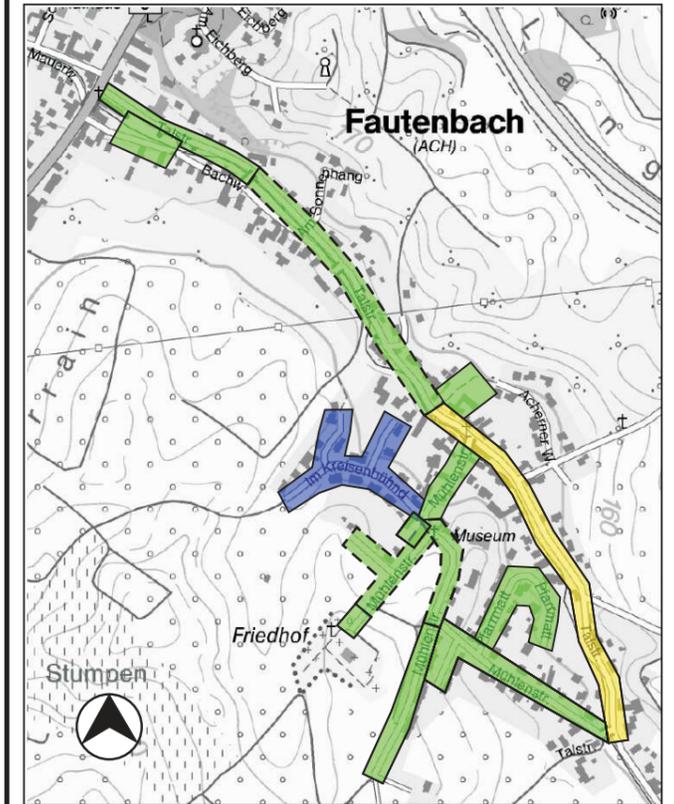
VERKEHRSANALYSE

Parkraumerhebung

Auslastung Parkbereiche ohne private Stellplätze

Am Donnerstag, 22.09.2016

Durchschnittliche Belegung



Legende

-  Bereich ohne Stellplätze
-  Auslastung 0% - 39%
-  Auslastung 40% - 59%
-  Auslastung 60% - 79%
-  Auslastung 80% - 99%
-  Auslastung über 100%

VERKEHRSUNTERSUCHUNG
STADT ACHERN - FEUTENBACH
BAUGEBIET "KIRCHBÜHND"



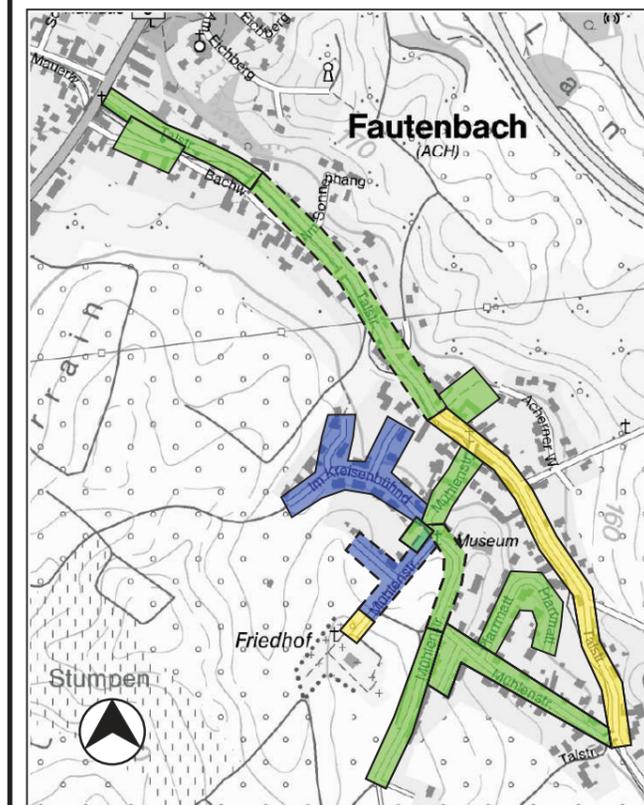
VERKEHRSANALYSE

Parkraumerhebung

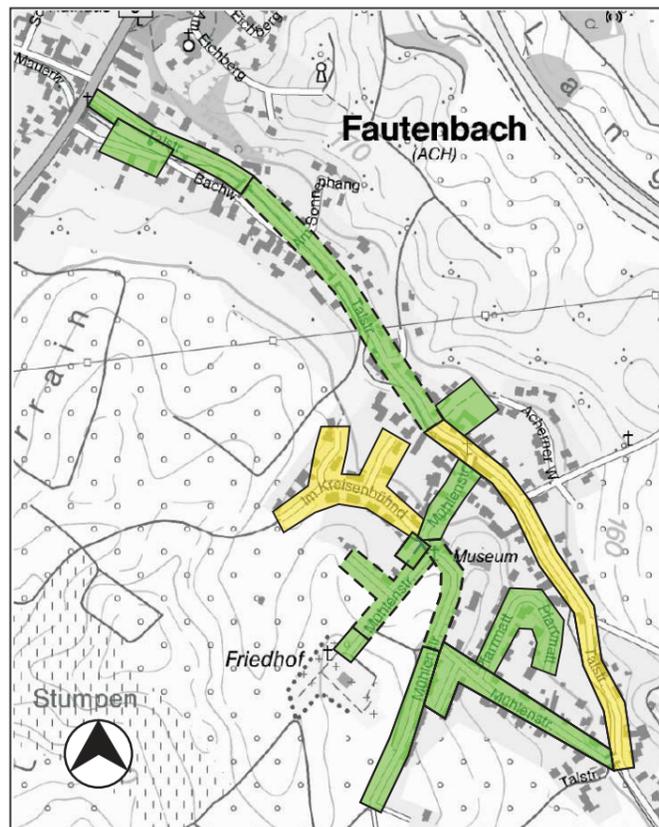
Auslastung Parkbereiche ohne private Stellplätze

Am Donnerstag, 15.09.2016 mit Beerdigung

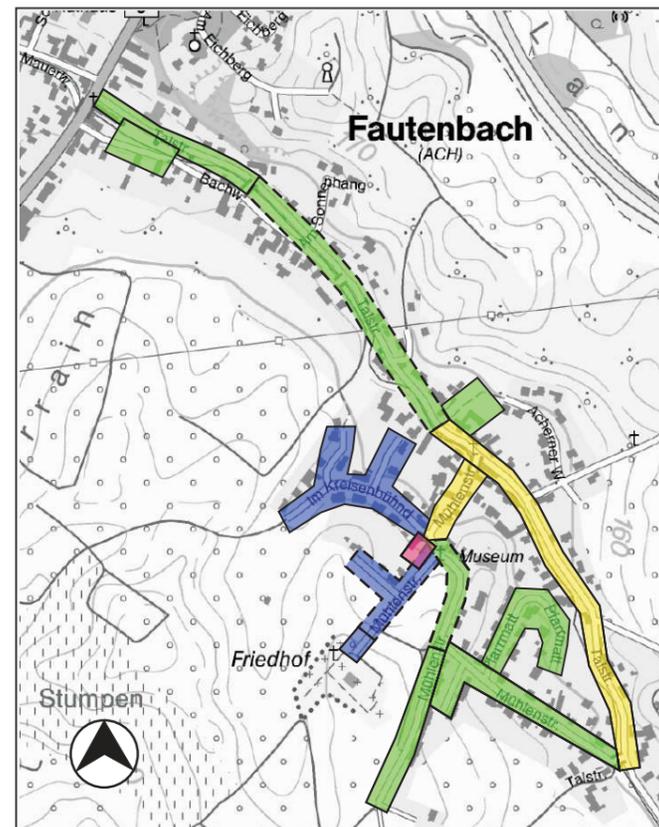
Durchschnittliche Belegung



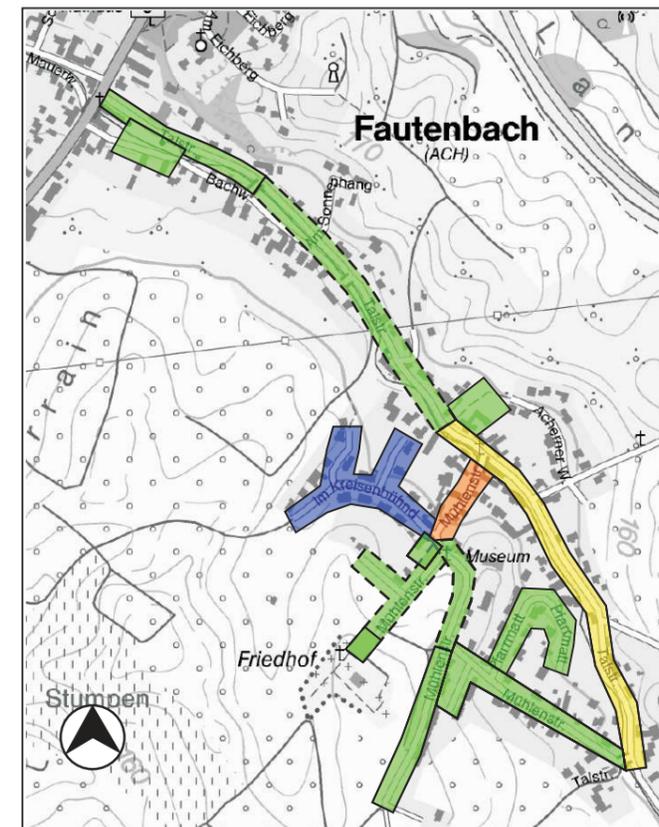
Rundgang 12.00 Uhr



Rundgang 15.00 Uhr



Rundgang 17.00 Uhr



Legende

-  Bereich ohne Stellplätze
-  Auslastung 0% - 39%
-  Auslastung 40% - 59%
-  Auslastung 60% - 79%
-  Auslastung 80% - 99%
-  Auslastung über 100%

VERKEHRUNTERSUCHUNG
STADT ACHERN - FEUTENBACH
BAUGEBIET "KIRCHBÜHND"

