

**WOHNBAU REISSER GMBH**

**Baugebiet „Vordere Fleischling“ in Gernsbach  
Verkehrsuntersuchung**

**Erläuterungsbericht**

**Projekt-Nr. 612-2014**

**Juni 2016**

**FICHTNER**  
**WATER & TRANSPORTATION**

---

### **Versions- und Revisionsbericht**

Nr.	Datum	Erstellt	Geprüft	Beschreibung
1	09.06.2016	F. Krentel	A. Colloseus	

---

ppa. Matthias Wollny

i. V. Florian Krentel

---

Fichtner Water & Transportation GmbH

Linnéstraße 5, 79110 Freiburg

Deutschland

Telefon: +49-761-88505-0

Fax: +49-761-88505-22

E-Mail: [info@fwt.fichtner.de](mailto:info@fwt.fichtner.de)

---

Copyright © by FICHTNER WATER & TRANSPORTATION GMBH

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Aufgabenstellung</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Bestandssituation</b> .....	<b>1</b>
<b>3. Geplante Verkehrssituation</b> .....	<b>6</b>
3.1 Verkehrserzeugung und -verteilung .....	6
3.2 Verkehrsabwicklung und fachliche Bewertung .....	7
<b>4. Zusammenfassung</b> .....	<b>9</b>

## Abbildungen

<b>Abb. 2-1: Übersicht Plangebiet in Gernsbach-Scheuern (Quelle: openstreetmap)</b> .....	<b>2</b>
<b>Abb. 2-2: Scheuerner Straße mit straßenbegleitendem Parken und einseitigem Gehweg</b> .....	<b>3</b>
<b>Abb. 2-3: Engstelle Scheuerner Straße</b> .....	<b>3</b>
<b>Abb. 2-4: Friedrichstraße mit straßenbegleitendem Parken ohne Gehwegsbereiche</b> .....	<b>5</b>
<b>Abb. 2-5: Friedrichstraße in Richtung Scheuerner Straße</b> .....	<b>5</b>

## Anlagen

<b>Anlage 1</b>	<b>Verkehrserzeugungsberechnungen</b>
-----------------	---------------------------------------

## Abkürzungen

FGSV	Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen
LV	Leichtverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NIV	Nicht motorisierter Individualverkehr
SV	Schwerverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung

## Quellenverzeichnis

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV), Köln (Herausgeber); Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV), Köln (Herausgeber); Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR), Ausgabe 2005
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV), Köln (Herausgeber); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV), Köln (Herausgeber); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagenanlagen (EFA), Ausgabe 2002
- [5] Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Wiesbaden (Herausgeber), Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff

## 1. AUFGABENSTELLUNG

Im Gernsbacher Ortsteil Scheuern ist östlich der B462 und westlich der Friedrichstraße die Realisierung von Wohnbebauungen vorgesehen. Hierfür soll der Bebauungsplan „Vordere Fleischling“ aufgestellt werden.

Zur verkehrlichen Erschließung ist die Nutzung der bestehenden Friedrichstraße mit Verbindung zur Scheuerner Straße vorgesehen. Im Zuge des Planungsprozesses wurden Bedenken hinsichtlich des funktionierenden Verkehrsablaufs nach Realisierung der Baumaßnahme geäußert. In den genannten Straßen sind bereits im Bestand verkehrliche Defizite vorhanden, die sich aus der gleichzeitigen Funktionserfüllung des räumlich begrenzten Straßenraums für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sowie der Ansprüche für Fußgänger und Radfahrer ergeben.

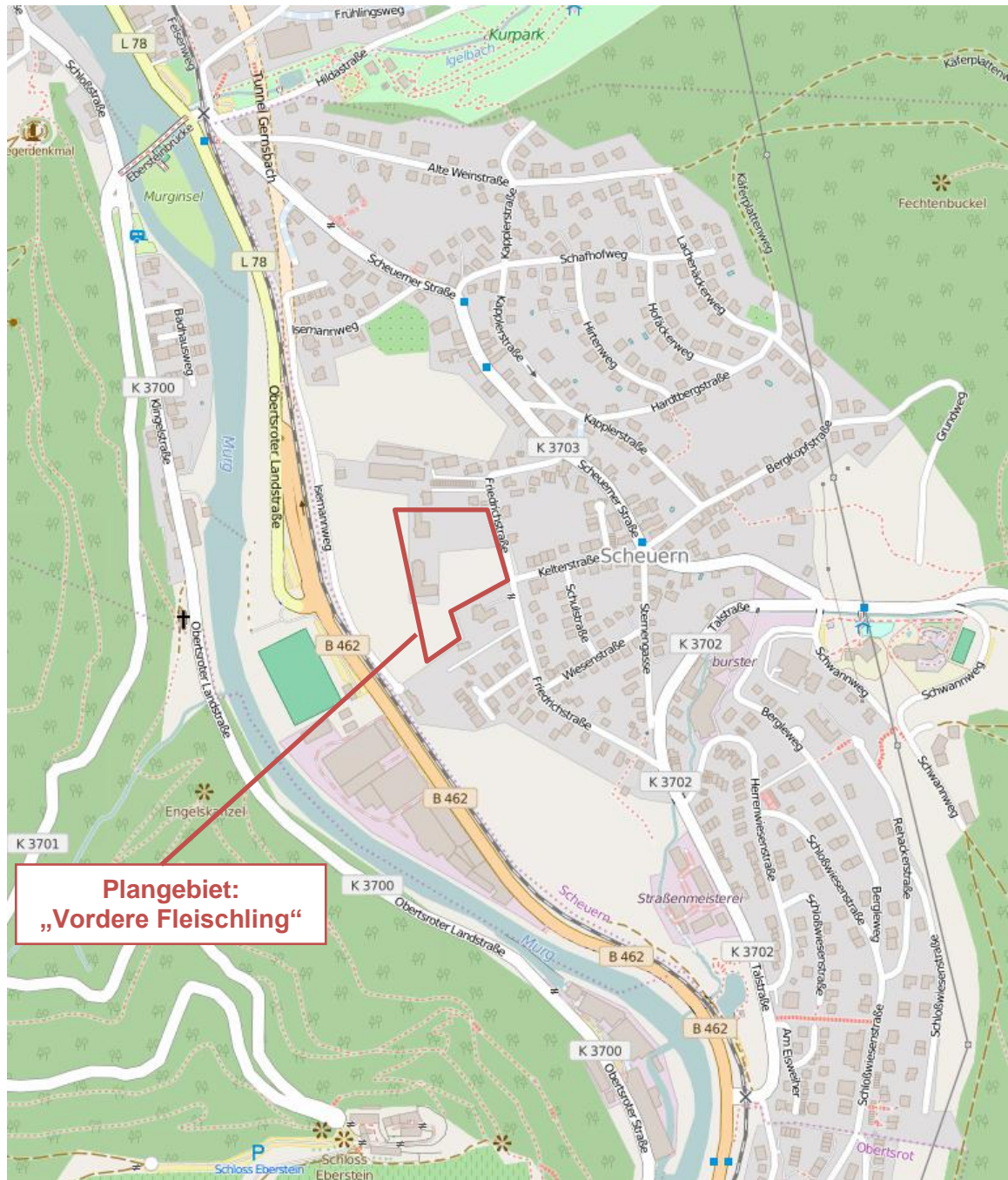
Um Defizite zu analysieren und die für alle Verkehrsteilnehmer funktionierende Erschließung inklusive Neubaugebiet zu überprüfen, wird daher eine Verkehrsuntersuchung erstellt.

## 2. BESTANDSSITUATION

Eine Grundlage für die weitere Bearbeitung stellt die Kenntnis der bestehenden Verkehrssituation dar. Innerhalb einer Verkehrsanalyse sollten daher die aktuellen verkehrlichen Gegebenheiten aufgenommen und hinsichtlich ihrer Stärken und Schwächen fachlich bewertet werden.

Hierfür wurde zunächst vorhandenes Datenmaterial zusammengetragen und im Hinblick auf die Relevanz geordnet. Im Rahmen einer Ortsbesichtigung wurde das Verkehrsgeschehen im Umfeld des geplanten Baugebietes an einem repräsentativen Werktag (Dienstag, den 24.05.2016) aufgenommen und fotografisch dokumentiert. Hierbei wurden alle verkehrlichen Teilbereiche berücksichtigt und fachlich bewertet.

Die verkehrliche Situation im Gernsbacher Ortsteil Scheuern ist geprägt von den beiden Hauptverkehrsstraßen des Ortsteils. Über die K3702 (Talsstraße) sowie die K3703 (Scheuerner Straße) erfolgen die innerörtliche Erschließung sowie die überörtliche Verknüpfung mit dem höherrangigen Straßennetz der B462 bzw. L78. Aufgrund der parallel zur B462 verlaufenden Bahnstrecke im räumlich engen Murgtal ist die signalisierte Verknüpfung der beiden Kreisstraßen mit dem übergeordneten Straßennetz auch mit Bahnübergängen kombiniert (vgl. Abb. 2-1).



**Abb. 2-1: Übersicht Plangebiet in Gernsbach-Scheuern (Quelle: opentstreetmap)**

Die Scheuerner Straße ist mit einer Straßenbreite von etwa 6 m für den Begegnungsfall Lkw/Lkw ausgebaut. Die Verkehrsbelastungen am Querschnitt betragen etwa 2.800 Kfz/24h bzw. ca. 280 Kfz/h in der Spitzenstunde (aus Zählung von 2011). Die Höchstgeschwindigkeit im Kfz-Verkehr ist auf 40 km/h begrenzt, da die Straße in Hanglage verläuft und einige mäßig einsehbare Kurven aufweist. Die Straße ist für Fahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht größer 3,5 t gesperrt, mit Ausnahme von Anlieger- und Busverkehr.





**Abb. 2-2: Scheuerner Straße mit straßenbegleitendem Parken und einseitigem Gehweg**



**Abb. 2-3: Engstelle Scheuerner Straße**

Im Verlauf der Scheuerner Straße sind je Richtung zwei Bushaltestellen der Linie 247 (Gernsbach-Scheuern-Lautenbach) angeordnet, um die Anbindung des Ortsteils an den ÖPNV sicher zu stellen.

Im Bereich der Einmündung der Friedrichstraße ist aufgrund der angrenzenden Bebauung auf einer Länge von etwa 20 m eine Engstelle in der Scheuerner Straße mit einer Breite von 3,5 m vorhanden. Die Sichtverhältnisse auf diese Engstelle sind beim langsamen Heranfahren ausreichend (vgl. Abb. 2-3).

Auf der südlichen Straßenseite der Scheuerner Straße ist ein teilweise schmaler einseitiger Gehweg mit variierender Breite zwischen 1,0 m und 2,0 m angeordnet.

Im Verlauf der Scheuerner Straße ist straßenbegleitendes Parken in nahezu allen Bereichen zugelassen. Dies führt teilweise dazu, dass einseitig parkende Fahrzeuge über eine größere Länge bis etwa 50 m hintereinander parken können und somit den Begegnungsfall einschränken. Aufgrund der für eine Kreisstraße noch recht geringen Verkehrsbelastung funktioniert diese Situation noch ohne größere Wartezeiten oder Einbußen bei der Leistungsfähigkeit (vgl. Abb. 2-2).

Die Talstraße (K3702) ist insbesondere im Bereich zwischen Friedrichstraße und Einmündung B462 breiter ausgebaut als die Scheuerner Straße und kann die Verkehrsbelastungen (inkl. vorhandenem Lkw-Verkehr) noch besser leistungsfähig aufnehmen. Die Straße ist ähnlich stark belastet wie die Scheuerner Straße, so dass hier von rund 3.000 Kfz/24h am Querschnitt bzw. 300 Kfz/h in der Spitzenstunde ausgegangen werden kann. Mit dem aktuell im Bau befindlichem Lückenschluss des straßenbegleitenden Gehwegs wird auch für die Fußgänger und Schüler eine angemessene Infrastruktur geschaffen.

Die Friedrichstraße erschließt als Sammelstraße die Wohnbereiche westlich der Scheuerner und Talstraße. Die Verkehrsbelastung im Bestand wird mit etwa 600 bis 800 Kfz/24h bzw. mit Spitzenstundenbelastungen bis etwa 80 Kfz/h abgeschätzt. Sie liegt einsatzgerecht in einer Zone 30 und ist im südlichen Bereich zwischen Talstraße und Wiesenstraße mit etwa 6 m Fahrbahnbreite inkl. einseitigem Gehweg von 1,50 m ausgebaut. Zwischen Wiesen- und Kelterstraße beträgt die Fahrbahnbreite etwa 6,50 m und es sind beidseitige Gehwege vorhanden.

Nördlich der Kelterstraße fehlen entlang der Friedrichstraße bis zur Einmündung in die Scheuerner Straße straßenbegleitende Gehwege. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50 m bzw. 6 m (vgl. Abb. 2-4 und Abb. 2-5). Der Bereich der Einmündung in die Scheuerner Straße ist relativ schmal ausgebildet. Die Einsicht auf die Engstelle der Scheuerner Straße ist aber gut gegeben. Der Gehwegsbereich der Scheuerner Straße südlich der Einmündung könnte allerdings etwas großzügiger dimensioniert sein.

Auch in der Friedrichstraße ist straßenbegleitendes Parken möglich. Somit entstehen abschnittsweise Engstellen durch parkende Fahrzeuge, die aber aufgrund der vorhandenen Zufahrten auch immer wieder Lücken zum Begegnen aufweisen.





**Abb. 2-4: Friedrichstraße mit straßenbegleitendem Parken ohne Gehwegbereiche**



**Abb. 2-5: Friedrichstraße in Richtung Scheuerner Straße**

Eine Besonderheit beim ruhenden Verkehr in diesem Wohngebiet stellt das Gasthaus „Alte Schule“ dar. Insbesondere bei Vollbelegung des Gasthauses werden in den angrenzenden Straßenzügen die straßenbegleitenden Parkstände sehr gut nachgefragt.

Auch in der Friedrichstraße können die vorhandenen geringen Verkehrsbelastungen sehr gut leistungsfähig ohne größere Wartezeiten oder Rückstaus abgewickelt werden.

Der gesamte betrachtete Bereich in Gernsbach-Scheuern ist bisher in den Unfallstatistiken nicht auffällig gewesen.

Insgesamt ist im Bestand eine für enge, gewachsene Orts- bzw. Dorfteile typische Verkehrssituation vorhanden. Aufgrund der Lage abseits der B462 sind relativ geringe Verkehrsbelastungen vorhanden, die im Bestand größtenteils ohne zeitliche Verzögerungen sehr gut leistungsfähig abgewickelt werden können. Geringfügige Einschränkungen beim Begegnen bzw. der Verkehrsabwicklung können tageszeitabhängig im Zusammenhang mit straßenbegleitendem Parken über längere Abschnitte auftreten. Für Fußgänger sind meist schmale und teilweise sogar gar keine Gehwege vorhanden. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen und des geringen Geschwindigkeitsniveaus stellt dies dort kein größeres verkehrliches Problem dar.

### **3. GEPLANTE VERKEHRSSITUATION**

#### **3.1 Verkehrserzeugung und -verteilung**

Die Verkehrserzeugung der geplanten Bebauungen wird anhand der Nutzungsdaten ermittelt. Das angewandte Verfahren zur Verkehrserzeugung entspricht der deutschlandweit üblichen Methodik der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung [5] bzw. der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (vgl. Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung, [5]).

Zur Berechnung der Verkehrserzeugung wird das Programm VER\_BAU von Dr.-Ing. BOSSERHOFF verwendet.

Im Rahmen der Berechnungen können über Ganglinienverteilungen auch Aussagen zu den Spitzenstundenbelastungen des neuen Gebietes abgeleitet werden. Als Eingangsgroßen wurden die Angaben des Entwurfes für die Entwicklung des Gebietes „Vordere Fleischling“ angesetzt. Hierin sind insgesamt 110 neue Wohneinheiten vorgesehen.

Die neu erzeugten Verkehre belaufen sich auf insgesamt 590 Kfz/24h (je 295 Quell-/Zielfahrten). Die einzelnen Berechnungsschritte sind in Anlage 1 dargestellt.

Aus diesen Tagesverkehrsbelastungen können die stündlichen Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag wie folgt abgeleitet werden:

- Morgens:
  - Quellverkehr 14% = 41 Kfz/h (raus)
  - Zielverkehr 4% = 11 Kfz/h (rein)
- Abends:
  - Quellverkehr 9% = 27 Kfz/h (raus)
  - Zielverkehr 11% = 32 Kfz/h (rein)

Bei der räumlichen Verteilung dieser Verkehre ist die Lage der Ziele entscheidend. Überwiegend werden die Fahrten in Richtung Gernsbach bzw. Rastatt orientiert sein. Vom Plangebiet „Vordere Fleischling“ nach Gernsbach führt die kürzeste Route über die Scheuerner Straße. Ziele wie Rastatt können aber auch über Nutzung der Talstraße und des Tunnels Gernsbach (zur Umfahrung der Innenstadt) erreicht werden. Fahrbeziehungen von und Richtung Obertsrot bzw. weiter südlich entlang der B462 werden weniger häufig nachgefragt werden. Noch geringer dürften die Beziehungen von und nach Lautenbach sein.

Unter Berücksichtigung dieser Randbedingungen wird folgende Verkehrsverteilung abgeschätzt:

- 70% über Friedrichstraße Nord und Scheuerner Straße zur L78 (hin und rück)
- 25% über Friedrichstraße Süd und Talstraße zur B462 (hin und rück)
- 5% über Friedrichstraße Süd und Talstraße nach Lautenbach (hin und rück)

Somit werden Friedrichstraße Nord und Scheuerner Straße mit etwa 420 Kfz/24h am Querschnitt zusätzlich belastet bzw. mit 42 Kfz in der Spitzenstunde. In der nördlichen Friedrichstraße wären dann etwa 1.000 bis 1.200 Kfz/24h vorhanden bzw. ca. 125 Kfz/h in der Spitzenstunde. Die Scheuerner Straße wäre dann mit etwa 3.250 Kfz/24h belastet bzw. mit 325 Kfz/h.

In der Friedrichstraße Süd sind es ca. 180 Kfz/24h bzw. 18 Kfz in der Spitzenstunde zusätzlich. Diese Straße wäre dann mit etwa 700 bis 900 Kfz/24h belastet, bzw. mit ca. 100 Kfz/h.

### 3.2 Verkehrsabwicklung und fachliche Bewertung

Die Verkehrsabwicklung im Kfz-Verkehr wird im Allgemeinen bestimmt durch die Kapazität und die damit verbundenen Wartezeiten an Knotenpunkten und den dazwischen liegenden Strecken. Die hierfür entwickelten Berechnungsverfahren zur rechnerischen Überprüfung der Leistungsfähigkeit beziehen sich im innerstädtischen Bereich im Wesentlichen auf die Knotenpunkte. Den Richtlinien können aber auch Hinweise zu den abwickelbaren Verkehrsbelastungen in Erschließungsstraßen entnommen werden.

Generell bewegen sich die künftigen Verkehrsbelastungen inkl. der neuen Nutzungen in der Friedrichstraße zwischen 100 und 125 Kfz/h weiterhin in Bereichen, die deutlich unterhalb der Einsatzgrenze von 400 Kfz/h für kleine Sammelstraßen nach RASt [1] liegen. Der leistungsfähige Verkehrsablauf inkl. der neuen Nutzungen wäre somit inkl. Kapazitätsreserven möglich.

Gleiches gilt auch für die Scheuerner Straße, die mit den künftigen Belastungen von etwa 325 Kfz/h weiterhin unterhalb der Einsatzgrenze für dörfliche Hauptverkehrsstraßen von etwa 500 Kfz/h liegt.

Im vorliegenden Fall bestimmen aber auch die Punkte Sichtverhältnisse, Begegnungsverkehr und Befahrbarkeit die Leistungsfähigkeit des Verkehrsablaufs.

Im Bereich der **Scheuerner Straße** sind aufgrund des straßenbegleitenden Parkens, abschnittsweise keine Begegnungsverkehre möglich. Dadurch kann es zu geringfügigen Wartezeiten und ggf. Rangieren kommen, wenn die Sichtverhältnisse beim Befahren eingeschränkt sind. Um dies zu vermeiden wäre eine punktuelle Reduzierung der Parkstände z. B. über Parkverbote zugunsten von Bereichen, an denen sich zwei Fahrzeuge begegnen können, sinnvoll. Hierbei sollten gut einsehbare Parkbereiche entstehen, die nach etwa 50 m von Bereichen zum Begegnen unterbrochen werden.

Die Verknüpfung der Scheuerner Straße mit der L78 als vorfahrtsgeregelte Einmündung bzw. signalisierter Knoten bei Bahnquerung kann aufgrund der relativ geringen zusätzlich abzuwickelnden Verkehre in den Spitzenstunden weiterhin leistungsfähig betrieben werden. Die bereits im Bestand vorhandenen längeren Wartezeiten bei Schließung des Bahnübergangs werden in ähnlicher Größenordnung auch nach Umsetzung der Planung vorhandenen sein. Die geringfügige Erhöhung der Verkehrsbelastungen wirken sich hier kaum spürbar aus.

Die **Engstelle** in der Scheuerner Straße stellt schon im Bestand eine Einschränkung bei der Verkehrsabwicklung dar. Die gut auf Sicht zu befahrene Engstelle kann auch mit den gestiegenen Verkehrsbelastungen weiterhin leistungsfähig funktionieren. Nach RASt können kurze Engstellen bis ca. 500 Kfz/h betrieben werden. Die hier vorherrschenden Belastungen liegen mit 325 Kfz/h deutlich darunter.

Ggf. könnte die Situation für die Fußgänger an der Engstelle verbessert werden, wenn der Gehwegs- und Aufstellbereich südlich der Einmündung der Friedrichstraße etwas verbreitert wird.

In der **Friedrichstraße** ist mit Umsetzung des Baugebietes „Vordere Fleischling“ vorgesehen, entlang des Grundstückes den einseitigen Gehwegsbereich mit einer Breite von 2,0 m fortzusetzen. Die daneben liegende Fahrbahn ermöglicht bei einer Breite von etwa 6,70 m das Begegnen zweier Pkw auch neben einem parkenden Fahrzeug. Ein funktionierender Verkehrsablauf ist somit gewährleistet.

Entlang des in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßenstückes der Friedrichstraße ist bei einer Fahrbahnbreite von knapp 6 m neben parkenden Fahrzeugen kein Begegnungsverkehr möglich. Allerdings sind mit den vorhandenen Grundstücks- und Stell-

platzzufahrten ausreichende Flächen vorhanden, die nicht straßenbegleitend beparkt sind und zum Begegnen genutzt werden können. Die Verkehrsabwicklung kann auch hier weiterhin gut funktionieren.

Im Bereich des ruhenden Verkehrs sind für die 110 geplanten Wohneinheiten 154 Stellplätze in einer Tiefgarage sowie 12 oberirdisch auf dem Privatgrundstück angeordnete Stellplätze vorgesehen. Somit wird ein Stellplatzschlüssel von über 1,5 umgesetzt. Für die Bewohner sind somit ausreichend Parkmöglichkeiten auf dem Grundstück vorhanden. Um auch Besuchern die Möglichkeit zu geben, abseits der öffentlichen Verkehrsfläche zu parken, wäre die Ausweisung von einigen Stellplätzen in der Tiefgarage als allgemeine Besucherparkplätze des Areals „Vordere Fleischling“ sinnvoll. Somit könnten die verbleibenden straßenbegleitenden Parkstände in der Friedrichstraße weiterhin von den bisherigen Nutzern, Anwohnern der Bestandsgebäude bzw. Gäste des Restaurants genutzt werden.

Die Tiefgarage soll über eine gebündelte Tiefgaragenzu- und ausfahrt mit separater Einfahrts- und Ausfahrtsrampe erschlossen werden. Die Freiräume zwischen den einzelnen Gebäuden können somit autofrei gehalten werden. Die Lage der Tiefgaragenzufahrt liegt etwas versetzt gegenüber der heutigen Einmündung der Kelterstraße. Aufgrund des geradlinigen und relativ ebenen Verlaufs der Friedrichstraße sowie der Fortführung des relativ breiten straßenbegleitenden Gehwegs können prinzipiell aber gute Sichtverhältnisse gewährleistet werden. Im weiteren Verfahren sollten bei Rampenneigung und Heranführung der Rampe an den Gehwegsbereich die Sichtbeziehungen zwischen Fußgänger und ausfahrenden Fahrzeugen im Auge behalten werden.

Neben den Parkmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr werden auf für die Radfahrer Abstellanlagen in großzügiger Anzahl, sowohl in der Tiefgarage als auch überdacht an den einzelnen Häusern vorgesehen.

#### **4. ZUSAMMENFASSUNG**

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung für das geplante Baugebiet „Vordere Fleischling“ in Gernsbach-Scheuern wurden einerseits die verkehrliche Erschließung und die leistungsfähige sowie verkehrssichere Abwicklung aller Verkehrsteilnehmer untersucht und bewertet und andererseits auch die Auswirkungen auf die vorhandene Infrastruktur betrachtet.

Im Zuge einer Bestandsanalyse der Verkehrssituation rund um das geplante Neubaugebiet konnte festgestellt werden, dass eine für enge, gewachsene Orts- bzw. Dorfteile typische Verkehrssituation vorhanden ist. Aufgrund der Lage abseits der B462 sind relativ geringe Verkehrsbelastungen vorhanden, die im Bestand größtenteils ohne zeitliche Verzögerungen sehr gut leistungsfähig abgewickelt werden können. Geringfügige Einschränkungen beim Begegnen bzw. der Verkehrsabwicklung können tageszeitabhängig im Zusammenhang mit straßenbegleitendem Parken über längere Abschnitte auftreten. Für Fußgänger sind meist schmale und teilweise sogar gar keine Gehwege



vorhanden. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen und des geringen Geschwindigkeitsniveaus stellt dies jedoch kein verkehrliches Problem dar.

Für das geplante Neubaugebiet wurden in einem weiteren Schritt mithilfe von Verkehrserzeugungsberechnungen die künftigen Verkehrsmengen ermittelt.

Bei den geplanten rund 110 Wohneinheiten werden etwa 590 Kfz/24h (Summe aus raus und rein) erzeugt. In Überlagerung mit den Bestandsbelastung liegen auch die künftigen Gesamtverkehrsbelastungen weiterhin unterhalb der empfohlenen straßentypischen Einsatzgrenzen und können auch künftig leistungsfähig und verkehrssicher abgewickelt werden.

In der Friedrichstraße wird mit Umsetzung der Planungen durch die Anlage des einseitigen Gehwegs entlang des Neubaugebietes eine gute Situation für die Fußgänger geschaffen. Der ruhende Verkehr des Neubaugebietes kann aufgrund der großzügig dimensionierten Tiefgarage nahezu ausschließlich auf privatem Grundstück abgewickelt werden.

Folgende zusätzliche Maßnahmen wären zur Unterstützung des leistungsfähigen und sicheren Verkehrsablaufs sinnvoll:

- Ausweisen von Halteverboten in der Scheuerner Straße zur Gewährleistung von Ausweichflächen beim Begegnen zweier Fahrzeuge.
- Ggf. Verbreiterung der Aufstellfläche für Fußgänger im Bereich der Engstelle in der Scheuerner Straße (südlich der Einmündung Friedrichstraße)
- Ausweisen von einigen Stellplätzen in der Tiefgarage als allgemeine Besucher-Stellplätze des Areals „Vordere Fleischling“ um den Parkdruck auf die öffentlichen Parkstände zu minimieren

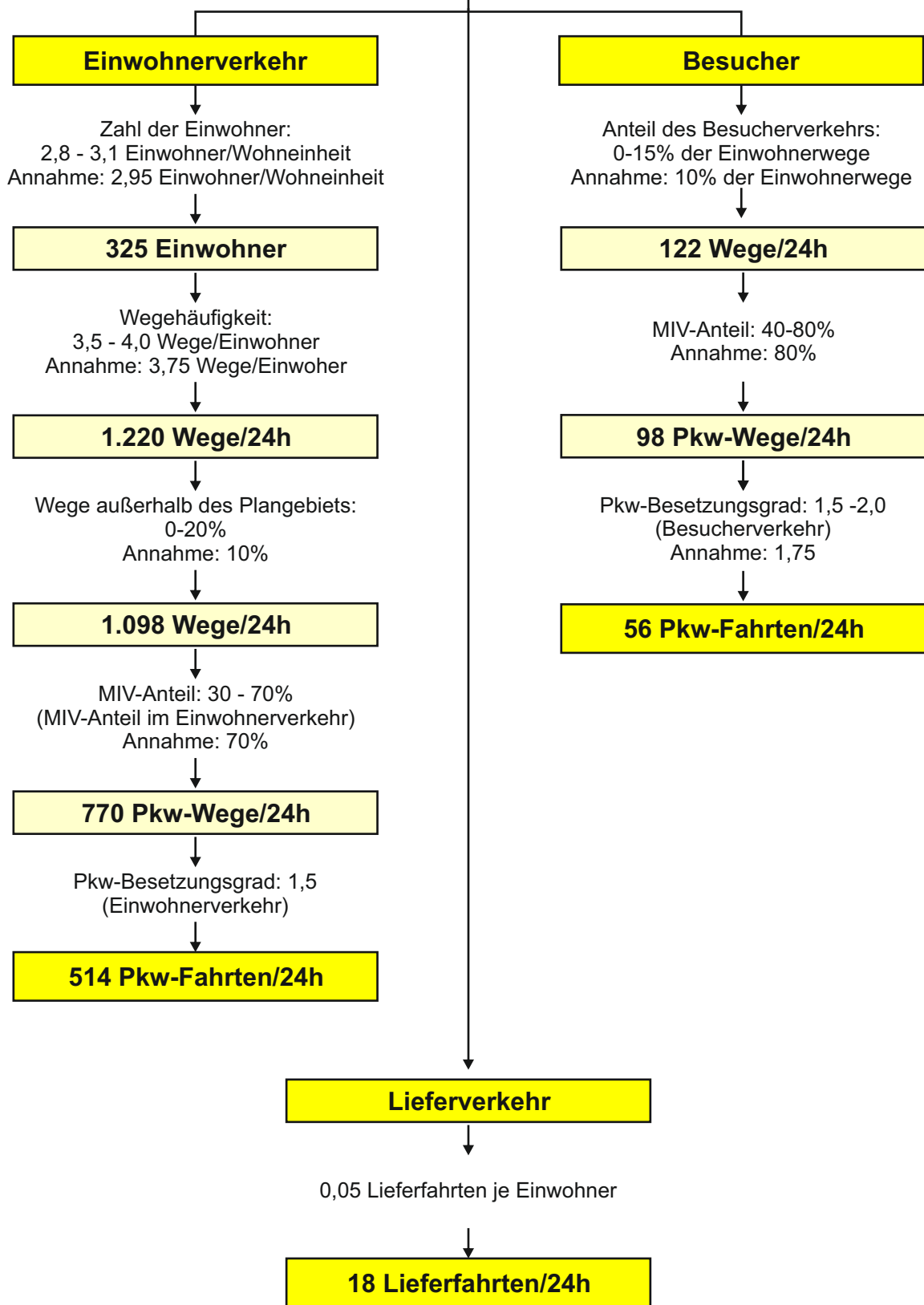
# Anlage 1

---

## Verkehrserzeugungsberechnungen

# Wohnen

## Vordere Fleischling: 110 Wohneinheiten



**FICHTNER**

WATER & TRANSPORTATION

Fichtner Water & Transportation GmbH  
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg  
+49-761-88505-0 - info@fwf.fichtner.de

Auftraggeber:

Reisser Wohnbau

Projektbez.:

Verkehrsuntersuchung  
„Vordere Fleischling“ in Gernsbach

Planbez.:

Verkehrserzeugung Neubaugebiet

Proj.-Nr.:

612-2014

Datum:

06/2016

Maßstab:

Anlage

1