



Stadt Senden Wohnbebauung ehemaliges Spinnereigelände Verkehrerserschließung

Verkehrstechnische Stellungnahme

Ulm, 11. September 2023

1. Grundlagen

- /1/ MODUS CONSULT Ulm GmbH, Stadt Senden, Verkehrsuntersuchung, Wohnbebauung ehemaliges Spinnereigelände, Prüfbericht 05.04.2023
- /2/ Staatliches Bauamt Krumbach, Stellungnahme im Rahmen der Anhörung TÖB, 25.04.2023
Stellungnahme Linksabbiegespur, E-Mail 04.09.2023
- /3/ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06
- /4/ raumsequenz Memmingen, SEN01 | Stadt Senden, Planzeichnung, 04.08.2023

2. Hinweise zur Verkehrerserschließung

Linksabbiegespur

Gemäß der vorliegenden Verkehrsuntersuchung /1/ ergibt sich aufgrund der Anzahl von rd. 15 linksabbiegenden Fahrzeugen während der maßgebenden Spitzenstunde keine Notwendigkeit für eine Linksabbiegespur im Verlauf der St 2019 Hauptstraße. Zudem wäre eine entsprechende Aufweitung im Bereich der Illerkanalbrücke für eine funktionale Linksabbiegeeinrichtung nur durch einen baulichen Eingriff in das Brückenbauwerk herstellbar. Die erforderliche Haltesichtweite auf linksabbiegende Fahrzeuge an der westlichen Grundstücksanbindung ist gegeben.

Erschließung Bauvorhaben (Anlage 1)

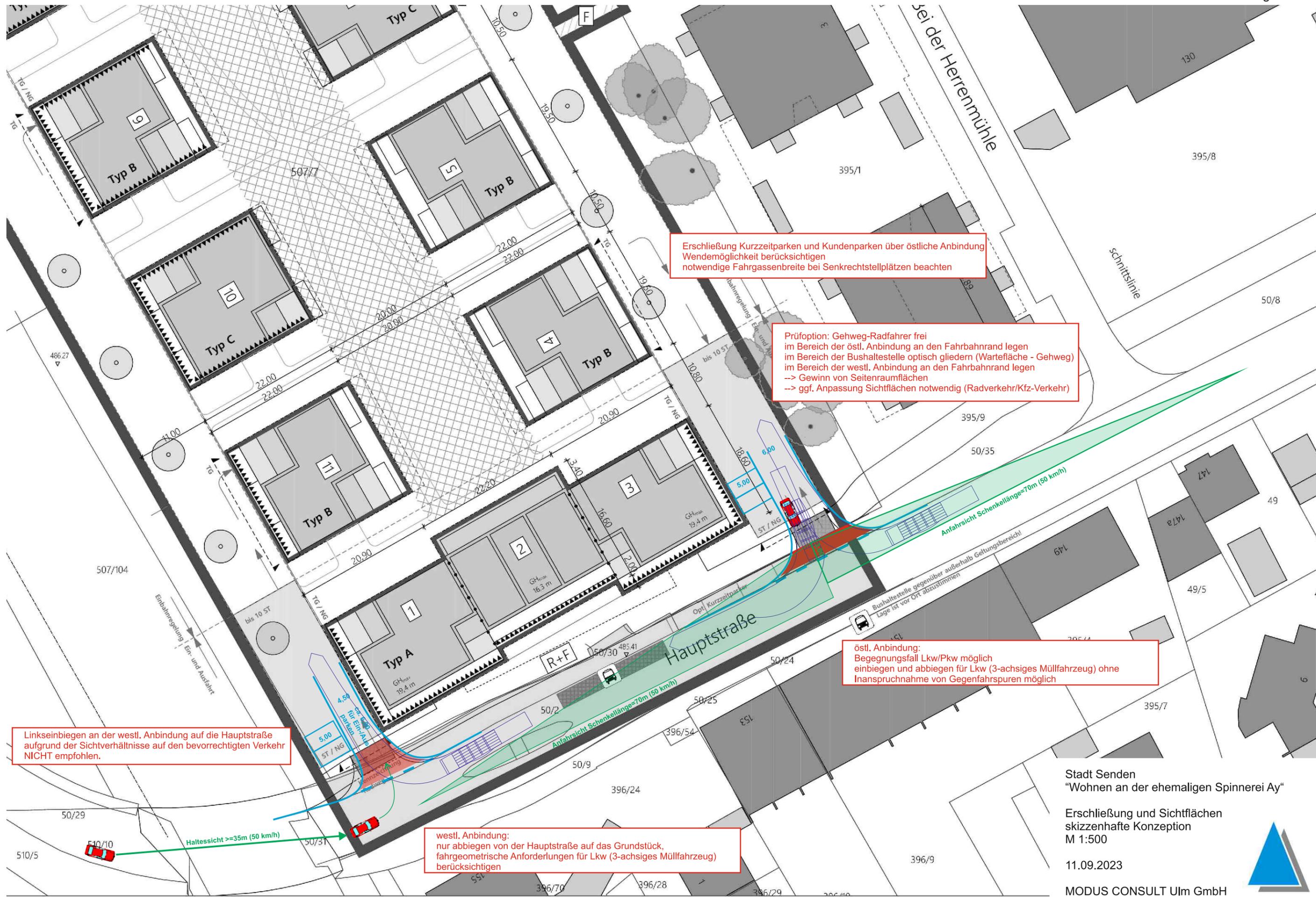
Gemäß vorliegender Verkehrsuntersuchung /1/ wird aus Gründen der Verkehrssicherheit an der westlichen Anbindung an die Hauptstraße nur eine Zufahrt auf das Grundstück empfohlen. Für Fahrzeuge, die vom Grundstück in die Hauptstraße nach links in Richtung Senden einbiegen, ergeben sich aufgrund der Kurvenlage und des Brückengeländers keine ausreichenden Sichtverhältnisse (Anfahrtsicht) auf den bevorrechtigten Verkehr auf der St 2019.

Im Hinblick auf die geplante bauliche Nutzung (Wohnnutzung) wird nach Aussage der Projektentwicklung eine fahrgeometrische Dimensionierung der westlichen Zufahrt für einen Lkw (3-achsiges Müllfahrzeug, Feuerwehr, ..) als ausreichend erachtet. Die bauliche Gestaltung der Anbindung (Eckausrundungen) ist nach Möglichkeit so zu konzipieren, dass Falschfahrten entgegen der Fahrtrichtung möglichst ausgeschlossen bzw. erschwert werden. Die östliche Anbindung ist im Wesentlichen für den auf die Hauptstraße einbiegenden Verkehr vorgesehen. Hier sind die entsprechend geforderten Sichtweiten für die Anfahrtsicht einzuhalten. Die Schenkellänge der Sichtfelder auf bevorrechtigte Fahrzeuge auf der St 2019 betragen bei $v_{zul} = 50 \text{ km/h}$ 70m (vgl. RSt 06, Kap 6.3.9.3). Die in der Planzeichnung als Option eingezeichneten Längsparkplätze ("Kurzzeitparker") schränken demnach die notwendigen Sichtfelder ein und werden als nicht genehmigungsfähig eingestuft.

Eine weitere Zufahrt auf das Grundstück an der östlichen Anbindung wird als funktional angesehen. Die Eckausrundungen und die Fahrbahnbreiten sind entsprechend den fahrgeometrischen Anforderungen anzupassen. Es wird hinsichtlich der geplanten Nutzungen als ausreichend erachtet, wenn an der geplanten Anbindung der Begegnungsfall Lkw/Pkw möglich ist (Lkw z.B. 3-achsiges Müllfahrzeug, Feuerwehr, ..). Die Eckausrundungen sind für abbiegende und einbiegende Lkw so anzupassen, dass keine Inanspruchnahme der Randbereiche und der Gegenfahrspuren erforderlich wird. Für mögliche Kurzzeitparkplätze, Kundenparkplätze, Anlieferung etc. die über die östliche Anbindung erschlossen werden, sind bedarfsgerechte Wendemöglichkeiten auf dem Grundstück vorzusehen. Die notwendigen Fahrgassenbreiten bei Senkrechtstellplätzen sind zu beachten.

Der nördliche Gehweg entlang der Hauptstraße ist im Bereich des Bauvorhabens als Gehweg – Radfahrer frei ausgewiesen (Z 239 + Z 1022-10). Dabei ist für den Radverkehr die Fahrtrichtung Ost-West freigegeben. In der Gegenrichtung (West-Ost) endet die Freigabe für den Radverkehr an der baulichen Querungshilfe. Für den Radverkehr besteht demnach im nördlichen Seitenbereich der Hauptstraße keine Benutzungspflicht. Hinsichtlich der Kenntlichmachung auf bevorrechtigte Fußgänger und Radfahrer wird empfohlen die Gestaltung mit den zuständigen Verkehrsbehörden abzustimmen. Es ist zu prüfen und abzustimmen inwieweit der Gehweg-Radfahrer frei an den Anbindungen direkt am Fahrbahnrand geführt werden kann und damit eine Roteinfärbung möglich ist. Im Bereich der Bushaltestelle wird eine optische Gliederung zwischen Wartefläche und Gehweg empfohlen.

Grundsätzlich wird von Seiten der Verkehrsplanung angeregt, die bereits diskutierte Erschließungsvariante mit Ein- und Ausfahrt an der östlichen Anbindung an die Hauptstraße ohne eine westliche Zufahrt zu prüfen. Mit dieser Lösung kann eine konfliktminimierte Anbindung an die St 2019 erreicht werden. Zudem wird für den internen Erschließungsverkehr eine optimierte Abwicklung im Vergleich zu einer Einbahnlösung erwartet.



Erschließung Kurzzeitparken und Kundenparken über östliche Anbindung
 Wendemöglichkeit berücksichtigen
 notwendige Fahrgassenbreite bei Senkrechtplätzen beachten

Prüfoption: Gehweg-Radfahrer frei
 im Bereich der östl. Anbindung an den Fahrbahnrand legen
 im Bereich der Bushaltestelle optisch gliedern (Wartefläche - Gehweg)
 im Bereich der westl. Anbindung an den Fahrbahnrand legen
 -> Gewinn von Seitenraumflächen
 -> ggf. Anpassung Sichtflächen notwendig (Radverkehr/Kfz-Verkehr)

östl. Anbindung:
 Begegnungsfall Lkw/Pkw möglich
 einbiegen und abbiegen für Lkw (3-achsiges Müllfahrzeug) ohne
 Inanspruchnahme von Gegenfahrspuren möglich

Linkseinbiegen an der westl. Anbindung auf die Hauptstraße
 aufgrund der Sichtverhältnisse auf den bevorrechtigten Verkehr
 NICHT empfohlen.

westl. Anbindung:
 nur abbiegen von der Hauptstraße auf das Grundstück,
 fahrgeometrische Anforderungen für Lkw (3-achsiges Müllfahrzeug)
 berücksichtigen

Stadt Senden
 "Wohnen an der ehemaligen Spinnerei Ay"

Erschließung und Sichtflächen
 skizzenhafte Konzeption
 M 1:500

11.09.2023

MODUS CONSULT Ulm GmbH

