



**Bebauungsplan Nr. 36 „Südlich des  
Mergelweges“ – 1. Änderung und Erweiterung**  
**Verkehrsgutachterliche Stellungnahme zu den  
Einwendungen der Rechtsanwälte Schönefelder & Partner**

Datum: 16.11.2021

Auftraggeber: Markt Diedorf

# 1 Aufgabenstellung

Das gutachterlich zu beurteilende Baugrundstück liegt in Diedorf in südlicher Ortsrandlage. Es ist ein Wohngebiet geplant. Auf die Erschließungssituation der neuen Wohnbebauung am Mergelweg in der Marktgemeinde Diedorf wurde von den Rechtsanwälten Schönfelder&Partner ausführlich eingegangen. Es wird neben den Auswirkungen auf die Parkplatzsituation auch die verkehrliche Belastung aus dem zu- und abfahrenden Verkehr aufgrund der neuen Bebauung thematisiert und eine sichere und ordnungsgemäße Abwicklung der Verkehre in Frage gestellt.

Inhalt des Gutachtens ist somit eine objektive Beurteilung der erwähnten Aspekte zur Erschließung über die Bearbeitung folgender Themen:

- Neuverkehrsaufkommen im Netz
- Neuordnung und -planung der öffentlichen Verkehrsflächen – fließender Verkehr
- Neuordnung- und -planung der öffentlichen Verkehrsflächen – ruhender Verkehr.
- Verkehrliche Beurteilung der Auswirkungen der neuen Bebauung auf den Mergelweg und die relevanten Anschlussknotenpunkte

Erschlossen wird das Gebiet über einen Wohnweg als Ringstraße, die über den Mergelweg (in Straßenkategorien hierarchisch als Wohnstraße einzustufen) und die Grubbühlstraße an das Hauptstraßennetz Diedorf (Wellenburger Straße) angeschlossen ist (siehe folgende Abbildung).

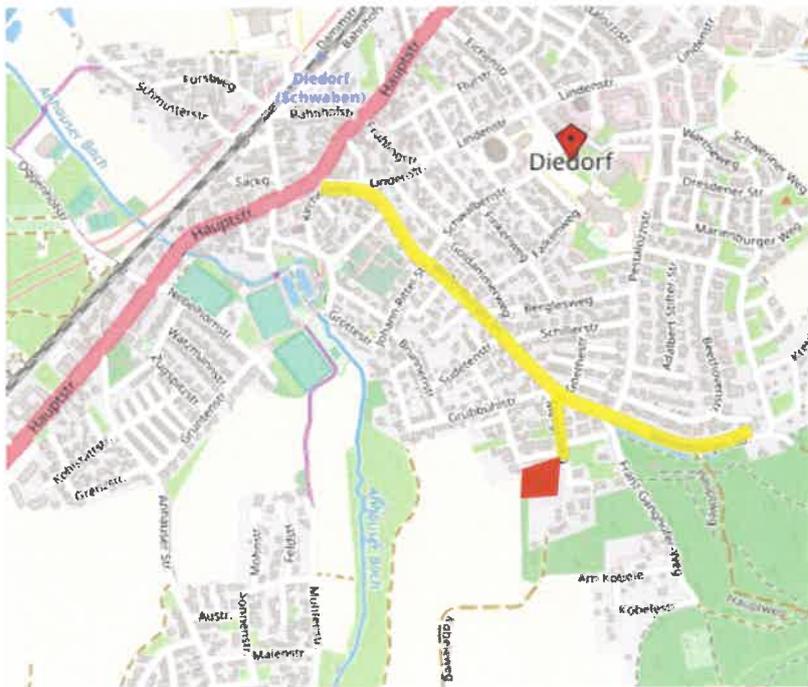


Abbildung 1: Lage des Baugrundstücks im Ort und Erschließungsnetz – Erreichbarkeit des Grundstücks

Es werden voraussichtlich 10 Einfamilienhäuser als zukünftige Nutzung entstehen. (siehe folgende Abbildung)



Abbildung 2: Erschließungsentwurf für das Baugrundstück „Südlich des Mergelweges“ Stand Vorabzug 13.09.2021

## 2 Neuverkehrsabschätzung der neuen Nutzungen

Die Abschätzung des Neuverkehrs für dieses Baugrundstück stützt sich auf der Grundlage empirischer Untersuchungen (Quelle: BOSSERHOFF (2006+2020)). Basierend auf Strukturgrößen der zu erwartenden Nutzungen sowie ortsspezifischen Mobilitätskennwerten erfolgt die Berechnung der zu erwartenden Verkehre, welche durch die Nutzungen induziert werden.

Die Verkehrsmengen werden anhand der Eingangsdaten zu Art und Maß der Nutzung, bspw. Wohneinheiten bzw. Bruttobauandfläche sowie Anzahl der Einwohner, ermittelt. Um zukünftige Quell- und Zielverkehre besser anzunähern, werden ortsspezifische Kennwerte verwendet und für die Berechnung angesetzt. Mobilitätskennwerte wie Wege pro Tag, MIV-Anteil, Besetzungsgrad, etc. orientieren sich an Ergebnissen verschiedener Mobilitätsforschungen (bspw. MiD 2017).

Die Strukturgrößen zu Art und Maß der Nutzungen der Entwicklungsfläche wird auf Basis des B-Plan-Entwurfes ermittelt, als Eingangsgrößen dienen die Anzahl der Wohneinheiten (WE) im reinen Wohngebiet (WR). Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die geplanten Flächen der jeweiligen Nutzungen. Es wird davon ausgegangen, dass mindestens 10 neue Wohneinheiten entstehen werden, um den Grad der Nutzung nicht zu unterschätzen, wird mit bis zu 15 Wohneinheiten gerechnet.

Tabelle 3 - Überblick über die Strukturdaten der geplanten Entwicklungsfläche

Planflächen	Nutzungen	Größe/Anzahl
<i>Gesamtes B-Plangebiet</i>	<i>WR</i>	<i>10-15 WE</i>
WR = Reines Wohngebiet; MI = Mischgebiet; GE = Gewerbegebiet; WE = Wohneinheit		

Der zu erwartende Schwerverkehr (Lieferverkehr) wird im Neuverkehrsaufkommen berücksichtigt. Das Verkehrsaufkommen wird nutzerspezifisch ermittelt und die gemittelte Anzahl der Fahrzeuge pro Tag angegeben.

Tabelle 3 - Überblick über die Eingangsparameter zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens der geplanten Entwicklungsfläche

<b>Ergebnis Programm Ver_Bau</b>	<b>B-Plan Mergelweg</b>	
Größe der Nutzung	10 - 15 WE	
Einheit	WE	
Bezugsgröße	Anzahl der Wohneinheiten	
<b>Einwohnerverkehr</b>	Minimum	Maximum
Anzahl Einwohner	35	60
Wegehäufigkeit	3,5	4,0
Wege der Einwohner	123	240
Einwohnerwege außerhalb Gebiet [%]	5	5
Wege der Einwohner im Gebiet	116	228
MIV-Anteil [%]	80	90
Pkw-Besetzungsgrad	1,2	1,2
<b>Pkw-Fahrten/Werktag</b>	<b>78</b>	<b>171</b>
<b>Besucherverkehr durch Wohnnutzung</b>	Minimum	Maximum
Wege der Besucher	12	24
MIV-Anteil [%]	90	90
Pkw-Besetzungsgrad	1,5	1,5
<b>Pkw-Fahrten/Werktag</b>	<b>7</b>	<b>14</b>
<b>Güterverkehr</b>	Minimum	Maximum
Lkw-Fahrten durch Gewerbenutzung	0	0
Lkw-Fahrten je Einwohner	0,05	0,05
Lkw-Fahrten durch Wohnnutzung	2	3
<b>Lkw-Fahrten/Werktag</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>Gesamtverkehr je Werktag</b>	Minimum	Maximum
<b>Kfz-Fahrten/Werktag</b>	<b>87</b>	<b>188</b>
<b>Mittelwert Kfz-Fahrten/ Werktag</b>	<b>137,5</b>	

Es werden im Mittel ca. 140 Kfz/24h aufgrund der neuen Nutzung zusätzlich auf den Zufahrtswegen zum neuen B-Plan erwartet.

*Anmerkung:* Die abgeschätzten Verkehrsmengen sind Prognosewerte, deren ungerundete Darlegung eine Scheingenauigkeit vorspiegelt. Aufgrund der mathematischen Berechnung werden die ungerundeten Datensätze verwendet, um rundungsbedingte Ungenauigkeiten (Fehlerfortpflanzung) zu vermeiden. Natürlich kann eine Prognose niemals so exakt ausfallen.

### 3 Neuordnung der öffentlichen Verkehrsflächen – Fließender Verkehr

Es werden im Mittel ca. 140 Kfz/24h aufgrund der neuen Nutzung zusätzlich auf den Zufahrtswegen zum neuen B-Plan erwartet. Dieses Neuverkehrsaufkommen wird über nutzungsspezifische Ganglinien des Quell und Zielverkehrs auf den Tagesverlauf aufgeteilt, damit ergeben sich für die einzelnen Stundenscheiben Verkehre im Quell- und Zielverkehr, aus denen eine Querschnittsbelastung in den Zufahrtsstraßen und Knotenpunkten abgeleitet werden kann (Siehe folgende Darstellung). Auf Basis der Neuverkehrsabschätzung können so die zusätzlichen Verkehre auf dem Mergelweg und im Knotenpunkt Wellenburger Straße auch für die Spitzenstunden quantifiziert werden. Für die morgendliche Spitzenstunde ist aufgrund der neuen Nutzungen mit einem zusätzlichen Verkehr auf dem Mergelweg von ca. 10 Fahrzeugen zu rechnen (8 Fahrzeuge in Richtung Wellenburger Straße / 2 Fahrzeuge in Gegenrichtung). Für die abendliche Spitzenstunde ist mit einem zusätzlichen Verkehr von jeweils 7 Fahrzeugen je Richtung auf dem Mergelweg zu rechnen, insgesamt also im Mittel 14 Fahrzeuge (siehe folgende Darstellung - Spitzenstunde morgens 7-8 Uhr und nachmittags 16-17 Uhr).

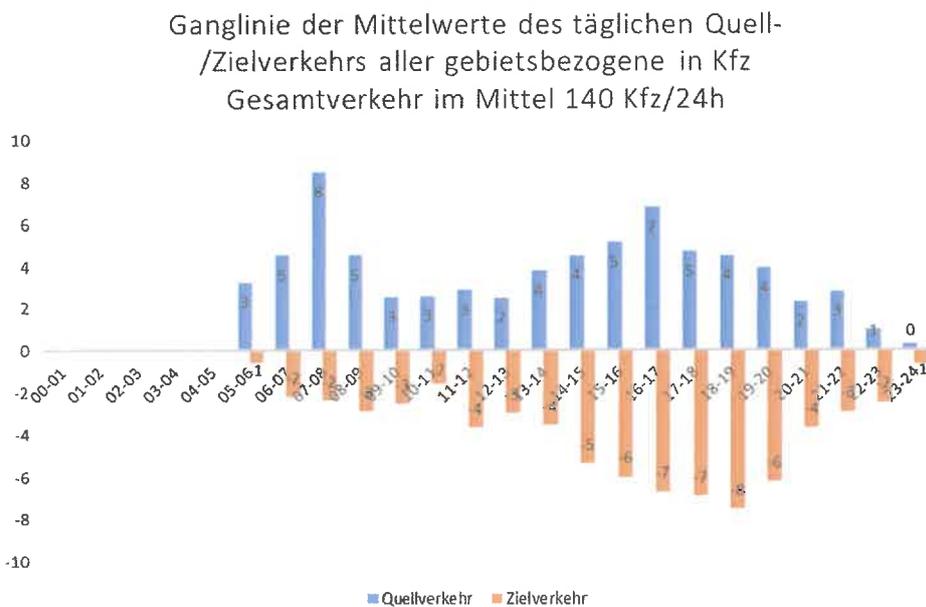


Abbildung 3: Ganglinien der im Mittel erzeugten Quell- und Zielverkehre durch das neue Wohngebiet

Auf Basis dieser sehr moderaten zusätzlichen Verkehre kann garantiert werden, dass die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Wellenburger Straße / Grubbühlstraße als Anschluss an das höherrangige Straßennetz der Marktgemeinde nicht wesentlich beeinträchtigt werden wird. Die Wellenburger Straße als Sammelstraße ist ebenfalls in seiner Netzbedeutung nicht als Hauptstraße zu sehen, daher werden keinerlei Durchgangsverkehre durch ein- und abbiegende Verkehre in die/von der Grubbühlstraße / Mergelweg beeinträchtigt.

Die erschließungsrelevanten öffentlichen Verkehrsflächen sind ebenfalls im Bestand für die zusätzliche Erschließung der neuen Grundstücke geeignet. Der Mergelweg kann als Wohnstraße und die neue Ringstraße gem. Rast 06 als Wohnweg eingeordnet werden. Diese Zuordnung wird charakterisiert über die Erschließungsfunktion, die vorherrschende Bebauung und die Nutzung, sowie eine typische Verkehrsstärke mit bis zu 150 Kfz/h für den Wohnweg und 400 Kfz/h für die Wohnstraße.

		Erschließungs- funktion	Bebauung	Verkehrsstärke	Nutzungs- anspruch
<b>Ringstraße</b>	Wohnweg	Erschließungs- straße ES V	Reihen- und Einzelhaus	Bis zu 150 Kfz/h	Wohnen Aufenthalt
<b>Mergelweg</b>	Wohnstraße	Erschließungs- straße ES V	Reihen- und Einzelhaus oder Zeilenbebauung	Bis zu 400 Kfz/h	Wohnen Aufenthalt , Parken

Ein Begegnungsfall Pkw/Pkw sollte in beiden Fällen (Wohnweg und Wohnstraße) ermöglicht werden, gegebenenfalls sind Ausweichstellen für die Begegnung Pkw/Müllfahrzeug mit zu berücksichtigen. Diesem Anspruch wird die aktuelle Erschließungsplanung gerecht. In der Ringstraße ist eine Einbahnregelung vorgesehen. Daher ist hier ein Begegnungsfall Pkw/Pkw lediglich theoretisch erforderlich. Der Begegnungsfall PKW/Müllfahrzeug ist auf dem Mergelweg ebenfalls möglich, wobei eine Querschnittsbreite der Fahrbahn von 6m ausreichend im Bestand vorhanden ist. Radverkehrsanlagen sind in beiden Fällen aufgrund der geringen Verkehrsbelastung (aus Bestand und aufgrund der neuen Bebauung) nicht erforderlich. Bei Straßen mit Kfz-Verkehrsstärken unter 400 Kfz/h wird der Radverkehr gem. Richtlinie auf der Fahrbahn geführt. Auf dem Mergelweg ist eine Fußverkehrsanlage im Bestand vorhanden, in der neuen Ringstraße soll ohnehin **durch das Mischprinzip der verschiedenen Verkehrsteilnehmer die Aufenthaltsfunktion** gem. Richtlinie Rast 06 als Wohnweg verdeutlicht werden. Aufgrund der sehr geringen Verkehre, die durch die neuen Nutzungen ausgelöst werden, ist das Mischprinzip in der Ringstraße sinnvoll. Die Straßenführung und die Gestaltung des Straßenraumes ermöglicht lediglich geringe Fahrzeug-Geschwindigkeiten bis hin zu Schrittgeschwindigkeit als verkehrssichere Verkehrsführung im Mischprinzip.

Für den fließenden Verkehr wird durch die Ergänzung des Netzes um die Ringstraße eine reguläre Wendemöglichkeit geschaffen. Damit sind die im bestehenden Bebauungsplan vorgesehenen Flächen der Wendebereiche für den fließenden Verkehr für die neue Erschließung nicht erforderlich. Die Ringstraße ist entsprechend der erforderlichen Bemessungsfahrzeuge dimensioniert. Mit der richtliniengetreuen Gestaltung des Querschnitts der neuen Straße und der verkehrsrechtlichen Anordnung der Einbahnstraßenregelung kann eine Befahrbarkeit der neuen Ringstraße durch Rettung/Feuerwehr/Winterdienst/Entsorgungsfahrzeuge garantiert werden.

## 4 Neuordnung der öffentlichen Verkehrsflächen – ruhender Verkehr

Für alle Baugrundstücke besteht über die Bayerische Bauordnung (BayBO) eine Herstellpflicht von Stellplätzen, wenn Anlagen errichtet werden, bei denen ein Zu- oder Abfahrtsverkehr zu erwarten ist. Stellplätze sind also in ausreichender Zahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit herzustellen. Gemäß Garagen- und Stellplatzverordnung - GaStellV Bayern ist in der Regel für Wohngebäude ein Stellplatz je Wohnung gefordert, wenn eine kommunale Stellplatzsatzung nicht andere Vorgaben beinhaltet.

Für den Markt Diedorf existiert eine Satzung über den Nachweis und die Herstellung von Stellplätzen (Stellplatzsatzung) mit einer Anlage, in der die entsprechenden Richtzahlen festgelegt sind. Weiterhin ist festgelegt, dass abweichende Regelungen in Bebauungsplänen oder anderen städtebaulichen Satzungen vorgehen. Die Stellplatzpflicht kann erfüllt werden durch Herstellung der notwendigen Stellplätze auf dem Baugrundstück. Diese Forderung ist bei den neu geplanten Grundstücken erfüllt. Es sind gemäß B-Plan zwei Stellplätze je Wohnung herzustellen, damit werden im Bebauungsplan die Forderungen der GaStellV Bayern zu 100% übererfüllt. Es sind weiterhin im öffentlichen Straßenraum fünf weitere Stellplätze als Besucherparkplätze in der Ringstraße vorgesehen.

Aufgrund der unzureichenden Befestigung im Bereich des „Wendehammers“ und der ungünstigen Neigungsverhältnisse sind diese Flächen sicherheitstechnisch nicht als öffentlicher Parkraum geeignet. Das äußerst moderate Verkehrsaufkommen im Bereich des Mergelweges hat im Bestand keine Regulierungserfordernisse bzgl. des Wendebereiches erzeugt, bei einer verkehrsrechtlichen Zuordnung der Verkehrsflächen des Wendebereiches sollte in der Regel ausschließlich das Wenden des fließenden Verkehrs sichergestellt werden. Grundstückseigentümer haben keinen Anspruch auf öffentliche Parkmöglichkeiten direkt in Grundstücksnähe, auch nicht bei einem Mangel an Stellplätzen auf privatem Grund. Ein solcher Anspruch lässt sich weder aus den Eigentumsrechten noch aus anderen Grundrechten ableiten. Ausweichstellplätze für die aktuell auf dem unbefestigten Bereich abgestellten Fahrzeuge sind entlang des Mergelweges vorhanden. Ein Stellplatz ist für Lieferfahrzeuge im Bereich des Knotenpunktes Mergelweg/Ringstraße im Ausbauplan vorgesehen.

Um zu vermeiden, dass über Fremdnutzungen zusätzlicher Verkehr in den Mergelweg gezogen wird sollten für orts- und zweckfremden Verkehr (Freizeitverkehr) aufgrund der überwiegenden Nutzungsart (Wohnen) in den anliegenden Bereichen des Mergelweges keine zusätzlichen Abstellmöglichkeiten berücksichtigt oder geschaffen werden.

## 5 Fazit

Das Neuverkehrsaufkommen aufgrund der neuen Nutzungen auf dem Baugrundstück Südlich des Mergelweges wird keinen spürbaren Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Strecken und Knotenpunkte an den zuführenden Routen im Diederfer Straßennetz haben. Die Zufahrtsstraßen, insbesondere der Mergelweg in seiner bestehenden Ausprägung, sind für die Erschließung der bestehenden und zukünftigen Nutzungen in ihrer derzeit bekannten Intensität geeignet und ausreichend dimensioniert.

Der zusätzliche Verkehr in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden ist ebenfalls sehr gering und wird daher auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Grubbühlistraße / Wellenburger Straße keinen Einfluss haben.

Mit der richtliniengetreuen Gestaltung des Querschnitts der neuen Straße und der verkehrsrechtlichen Anordnung der Einbahnstraßenregelung kann eine Befahrbarkeit der neuen Ringstraße durch Rettung/Feuerwehr/Winterdienst/Entsorgungsfahrzeuge garantiert werden. Auf dem Mergelweg ist eine Fußverkehrsanlage zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer im Bestand vorhanden. Die Querschnittsbreite des Mergelweges für den Kfz-Verkehr lässt die notwendigen Begegnungsfälle für den Kfz-Verkehr zu, damit ist auch hier die uneingeschränkte Funktionalität als Erschließungsstraße gewährleistet.

Für die neuen Nutzungen werden neue Stellplätze in ausreichender Anzahl über den Bebauungsplan vorgeschrieben. Damit sind die Forderungen der Stellplatzsatzung und der Bauordnung erfüllt, Neben den Stellplätzen auf privatem Grund sind außerdem entlang dem Mergelweg ebenfalls weitere Stellplätze im öffentlichen Straßenraum vorhanden, die Besuchern zur Verfügung stehen. Um zu vermeiden, dass über Fremdnutzungen zusätzlicher Verkehr in den Mergelweg gezogen wird sollten für orts- und zweckfremden Verkehr (Freizeitverkehr) aufgrund der überwiegenden Nutzungsart (Wohnen) in den anliegenden Bereichen des Mergelweges keine zusätzlichen Abstellmöglichkeiten berücksichtigt oder geschaffen werden.

Sweco GmbH, 17.11.2021

  
 i. V.   
 Sweco GmbH  
 Eisenheimerstraße 67  
 80687 München  
 T + 49 89 4132404-100  
 F + 49 89 4132404-200  
 Iris Pollesch  
 Ressortleiterin Verkehrsplanung

  
 i. A.  
 Anna-Lena Fackler  
 Verkehrsplanung