

ERGEBNISNIEDERSCHRIFT NR. 3/2024

Öffentliche Sitzung des Technischen Ausschusses der Stadt Lahr/Schwarzwald am Mittwoch, 06.03.24, Rathaus 2, Großer Sitzungssaal

Dauer der Sitzung: 17:30 Uhr bis 18:20 Uhr

Teilnehmende:

Vorsitzender:	Bürgermeister Petters	
Kommunale Freie Wähler Lahr:	Stadträtin Stadtrat Stadtrat	Deusch Schwarzwälder Schmieder
Bündnis 90/Die Grünen:	Stadträtin Stadträtin Stadtrat	Granderath Rehm Przibilla
SPD:	Stadtrat Stadtrat Stadträtin	Hirsch Bühler Dreyer
CDU:	Stadträtin Stadtrat	Rompel Wille
AfD:	Stadtrat	Himmelsbach
FDP:	Stadtrat	Volk
Linke Liste Lahr & Stadtrat für Tiere:	Stadtrat	Durke
Mitglieder des Gemeinderates:		
Kommunale Freie Wähler Lahr:	Stadtrat	Roth
CDU:	Stadtrat	Dörfler
Protokollführung:	Frau	Spelsberg

Verwaltung:	Ortsvorsteher	Bader
	Herr	Derdau
	Frau	Dewes
	Frau	Gauggel
	Herr	Halter (Geschäftsführer der IGZ GmbH und Verbandsdirektor des ZV)
	Frau	Kabisch
	Herr	Kaiser
	Herr	Karl
	Herr	Nerz
	Herr	Singler
Herr	Sottru	

Zuhörende: 6

Diese Sitzung ist nach § 34 GemO ordnungsgemäß einberufen und geleitet. Sie wird vom Vorsitzenden eröffnet mit der Feststellung, dass der Technische Ausschuss beschlussfähig und die Tagesordnung ortsüblich bekannt gemacht ist.

ÖFFENTLICHE SITZUNG

I. INFORMATION

1. Mit der Drohne gegen den Borkenkäfer
- Information zum aktuellen Projektstand

Herr Nerz informiert über den aktuellen Stand des Projektes „Mit der Drohne gegen den Borkenkäfer“ anhand einer Präsentation (Anlage 1).

II. BERATUNGS- UND BESCHLUSSANGELEGENHEITEN

10/2024 61	1. Bebauungsplan SCHWARZWALDSTRASSE / ALTMÜHLGASSE - Aufstellungsbeschluss - Beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB - Planungsziele
---------------	---

Der Vorsitzende verweist auf die den Mitgliedern des Technischen Ausschusses zugegangene Sitzungsdrucksache 10/2024 des Stadtplanungsamtes (Anlage).

Der Vorsitzende erläutert mit einer Präsentation (Anlage 2) die Änderung der Planungsziele. Diese sollen unter Punkt 3 wie folgt

„Wenn der Bauherr sich vertraglich verpflichtet 50% der gebauten Fläche über 20 Jahre mit einer rechtlich gesicherten Nutzung für soziale Zwecke zu nutzen, kann auf den Prozentsatz für förderbaren Wohnraum verzichtet werden.“

ergänzt werden.

Das Gremium lehnt mehrheitlich die vorgenannte Änderung ab und beschließt die Vorlage ohne Ergänzung der Planungsziele. Der Investor soll seine Ziele vortragen und deren Belastbarkeit erklären.

Stadtrat Durke kommt zur Sitzung (17:38 Uhr).
Stadtrat Przibilla kommt zur Sitzung (17:47 Uhr).

Der Technische Ausschuss empfiehlt:

1. Die Aufstellung des Bebauungsplanes SCHWARZWALDSTRASSE / ALTMÜHLGASSE gemäß § 2 (1) Baugesetzbuch (BauGB) wird beschlossen.
2. Die Aufstellung erfolgt als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB.
3. Die Planungsziele vom 9. Februar 2024 werden gebilligt.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig

19/2024 61	2. Bebauungsplan HOCHSTRASSE - Billigung des Entwurfs für die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange (Offenlage) - Beschleunigtes Verfahren nach § 13a Baugesetzbuch (BauGB)
---------------	---

Der Vorsitzende verweist auf die den Mitgliedern des Technischen Ausschusses zugewandene Sitzungsdrucksache 19/2024 des Stadtplanungsamtes (Anlage).

Frau Gauggel führt anhand einer Präsentation (Anlage 3) in die Vorlage ein.
Stadträtin Dreyer kommt zur Sitzung (17:54 Uhr).

Auf Wunsch des Gremiums wird als Anlage 4 das Verkehrsgutachten an das Protokoll angehängt.

Der Technische Ausschuss empfiehlt:

1. Der Entwurf zum Bebauungsplan mit örtlichen Bauvorschriften vom 02.02.2024 wird gebilligt.
2. Der Bebauungsplan mit örtlichen Bauvorschriften wird im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgestellt.
3. Auf der Grundlage des Entwurfs ist die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchzuführen (Offenlage).
4. Vor Beginn der Offenlage ist insbesondere zur Regelung der Planungskostenübernahme, zur Verbreiterung der Hochstraße und zur Sicherung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen ein Städtebaulicher Vertrag abzuschließen.

Abstimmungsergebnis:

- | | |
|---|----------------|
| 9 | Ja-Stimme(n) |
| 1 | Nein-Stimme(n) |
| 4 | Enthaltung(en) |

III. OFFENLEGUNGSVERFAHREN

Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Technischen Ausschusses am 7. Februar 2024

Zum Offenlegungsverfahren erfolgt keine Wortmeldung. Die in der Niederschrift enthaltenen Beschlüsse und Empfehlungen erhalten somit gemäß § 37 Abs. 1 GemO Beschlusskraft.

Es wird festgestellt, dass die Beschlussfähigkeit des Technischen Ausschusses während der gesamten Dauer der heutigen Sitzung gewährleistet war.

Lahr/Schwarzwald, 07.03.2024

Vorsitzender

Protokollführung

Stadtrat/-rätin

Stadtrat/-rätin

Waldzustandsanalyse

621 Geoinformation



1

Projektteam

621 Geoinformation

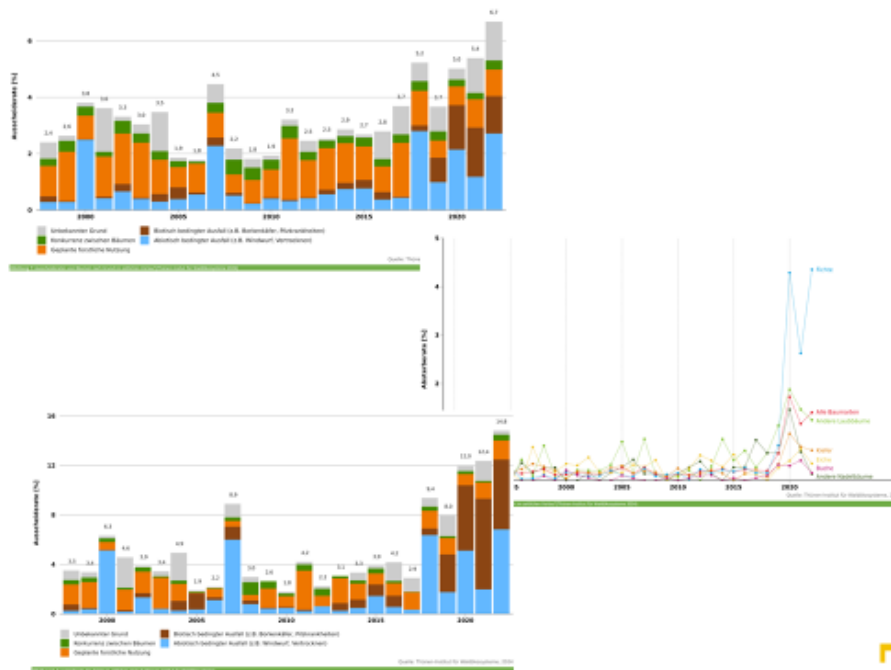


2

Ausgangssituation



Ausscheiderate



Schlussfolgerung



Schlussfolgerung

- Immer dringlicher durch Klimawandel
- Auch finanzielle Dimension immens
- Lösungen und bessere Ansätze müssen gefunden werden

5

Fragestellung und Zielsetzung der Masterarbeit:

*Remote Sensing geeignetes
Instrument zur Detektion von Borkenkäferbefall
(in der Praxis)?*

Zielsetzung:

Minimum:

- Alarmkarte (Ist-Zustand)

Angestrebt:

- Change detection, Schadensklassifikation, Prognosen

6

Datenerfassung:

Kombinierte Datenerfassung mittels Flugdrohne ausgestattet mit Hyperspektral Kamera und Satelliten Aufnahmen (Planet)

Auswertung:

Entwicklung Klassifikationsverfahren

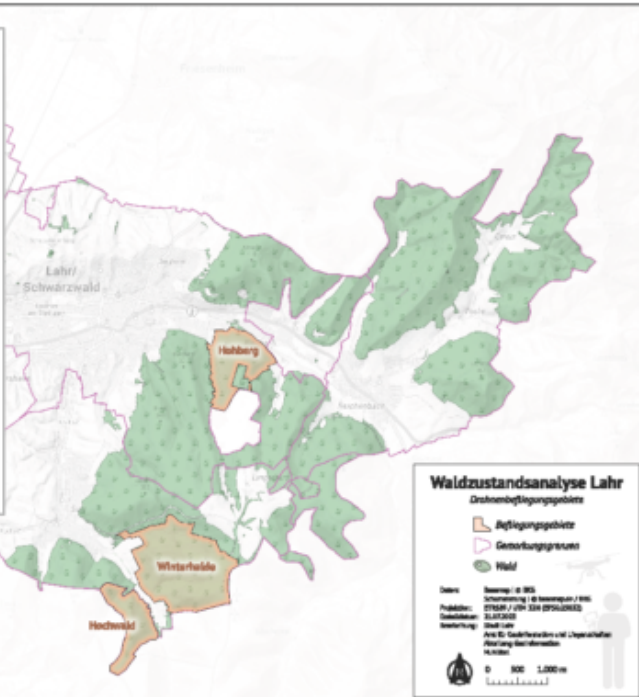
- Unüberwachte Klassifikation
- Überwachte Klassifikation
- Machine Learning (KI)
- Etc.

Testen unterschiedlicher Inputs

- Baumartenkarten
- Geologische Karten
- Niederschlagskarten
- Verschiedene Indizes
- Etc.

Untersuchungsgebiete

- Hochwald:**
 - Wirtschaftswald (Misch)
 - Hochwald
 - Vereinzelt Jungbestand
- Winterhalde:**
 - Wirtschaftswald (Misch)
 - Hochwald
 - Vereinzelt
 - Lärche dominant
- Hoberg:**
 - Wirtschaftswald (Misch)
 - Hochwald
 - Vereinzelt Jungbestand
 - Kiefer und Buche



Ad hoc -Verfahrens

Ergebnis Vorabanalyse (Ad hoc -Verfahrens):

Methode:

- Echtbildauswertung
- Falschfarbenbild
- NDVI (<0,7) Vegetationsindex
- NDWI (<0,8) Normalized Difference Water Index

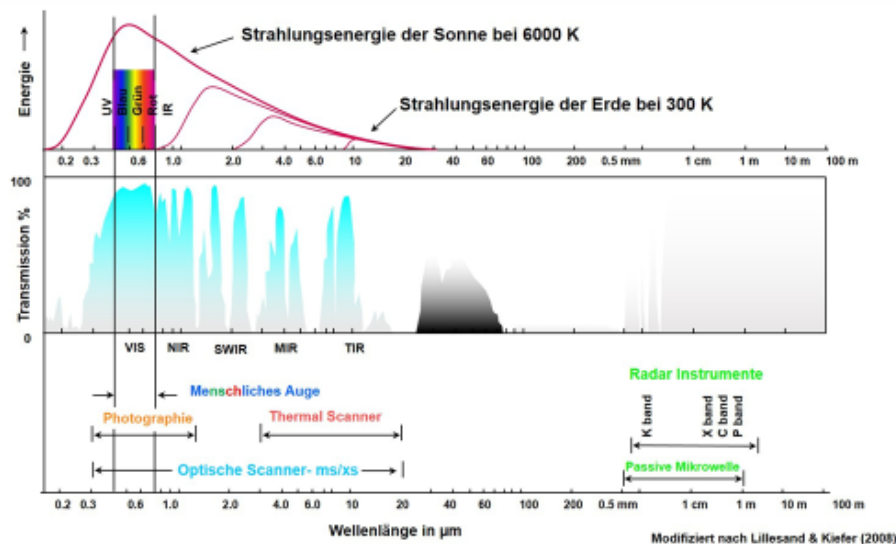
Ergebnis:

Trefferquote 14/21 (von Förster bestätigt)

Gehen wir davon aus, dass 2/3 des Ad hoc -Verfahrens tatsächlich Borkenkäferschäden sind:

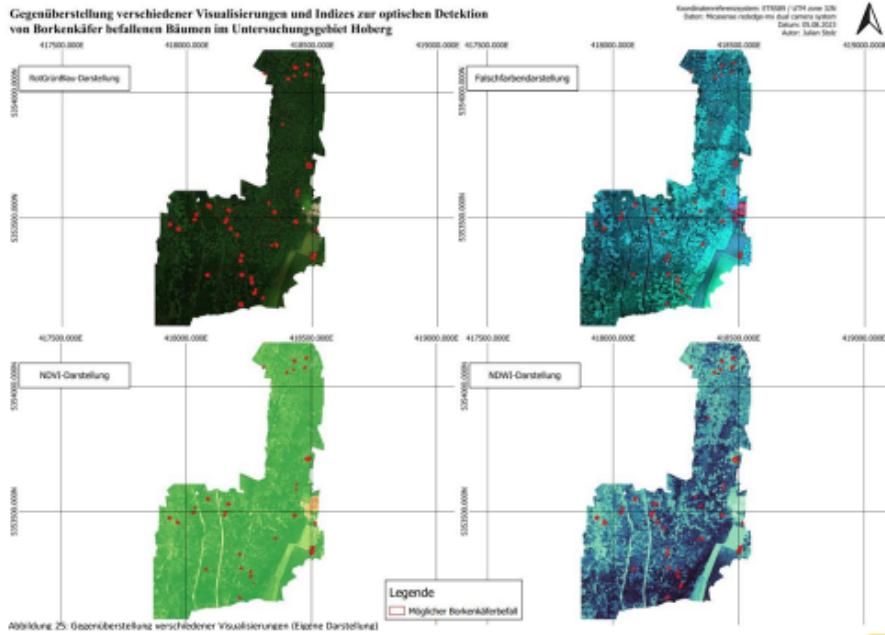
86Bäume/227,452ha= 0,38 Bäume/Hektar

Ad hoc -Verfahrens

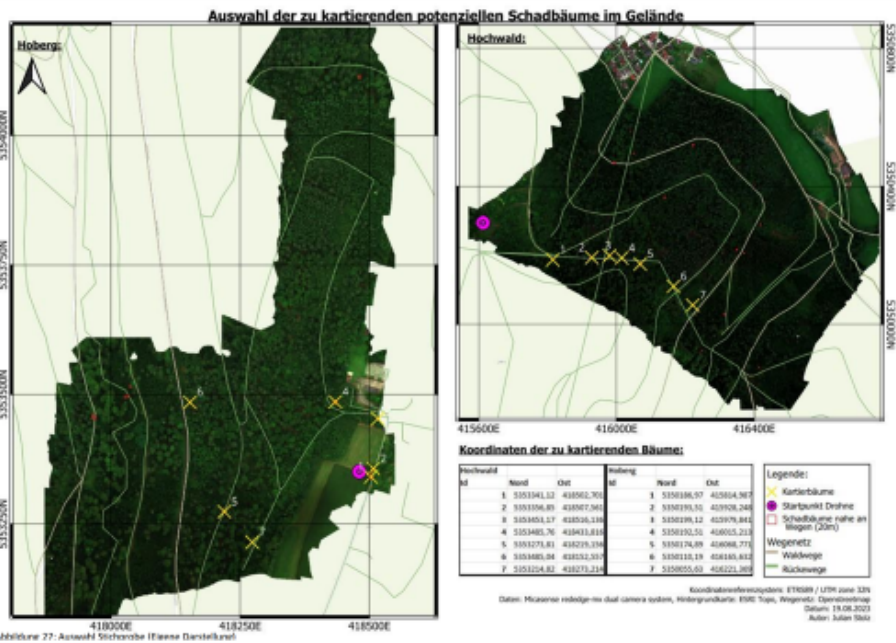


Die Abbildung zeigt die für die optische Fernerkundung wichtigsten Atmosphärischen Fenster (hohe Transmission) und Energieresourcen, die eine Aufnahme in spezifischen Wellenlängenbereichen ermöglichen, sowie die wellenlängenabhängigen Aufnahmebereiche der optischen und Radar Sensoren.

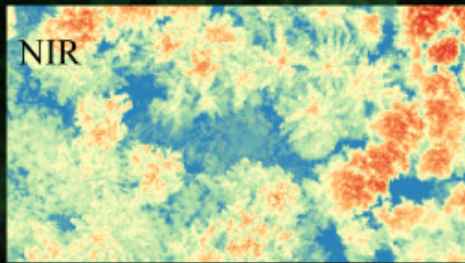
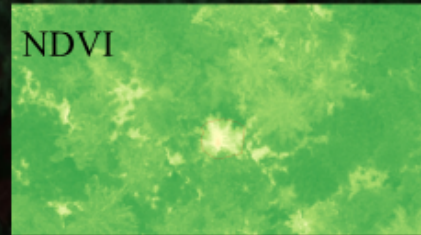
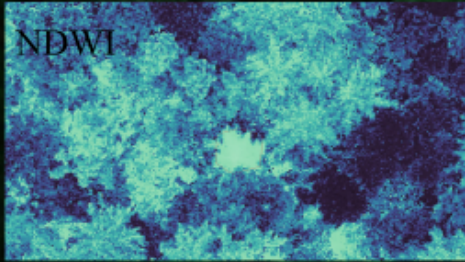
Ergebnisse



Ergebnisse

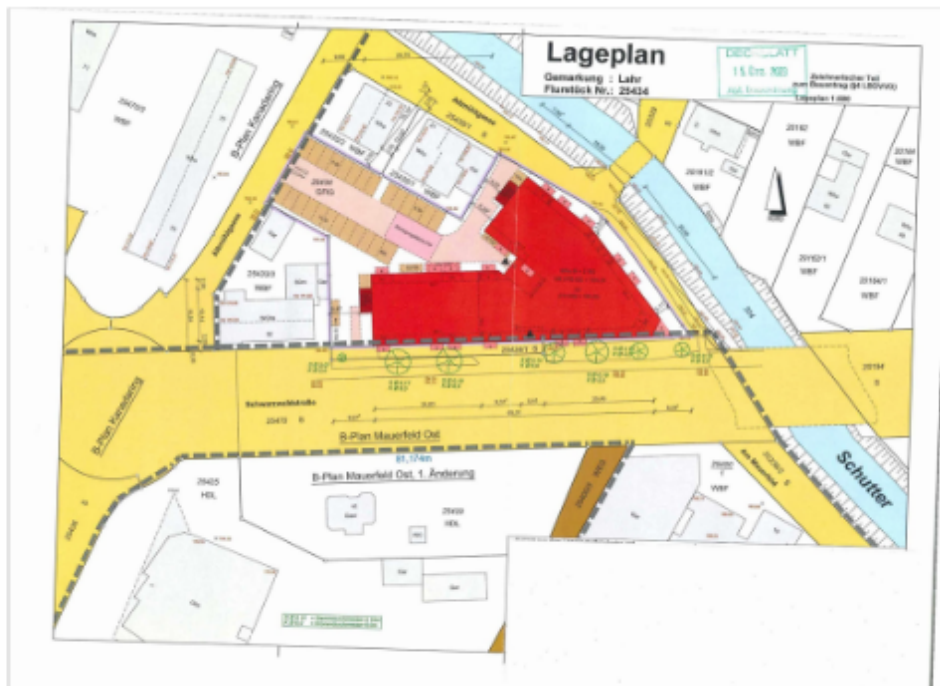


**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**



Technischer Ausschuss

06.03.2024



06.03.2024

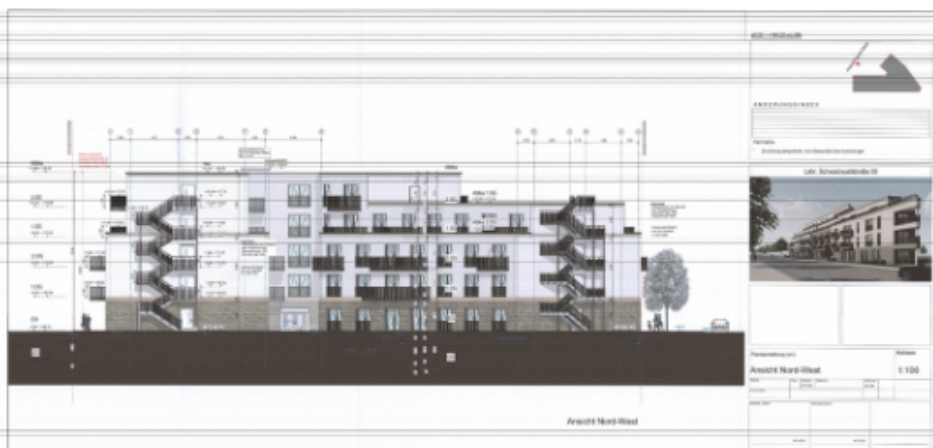
Technischer Ausschuss



06.03.2024

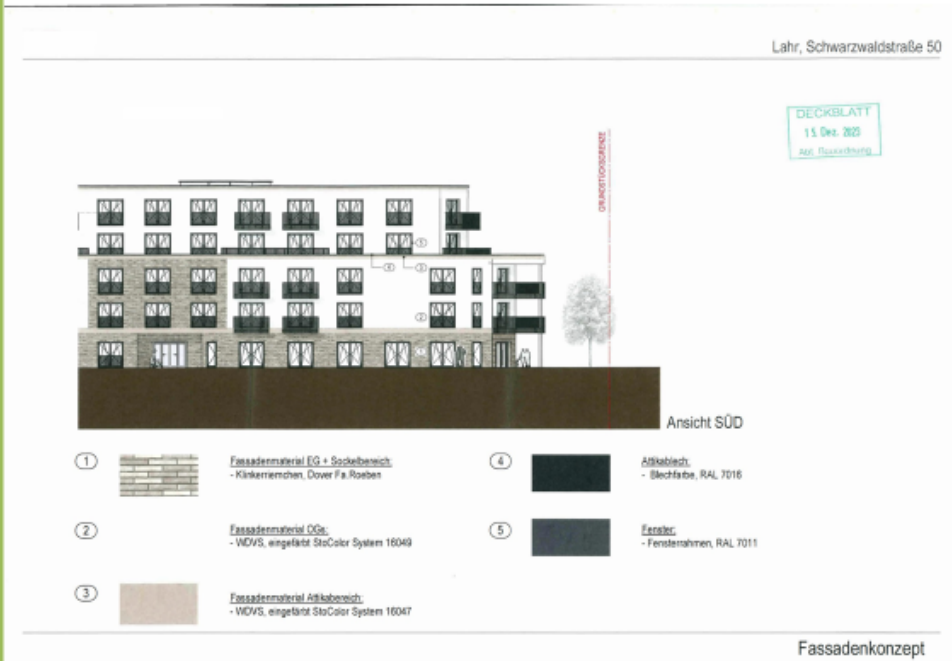
Stadt Lahr L
Stadtplanungamt

Technischer Ausschuss

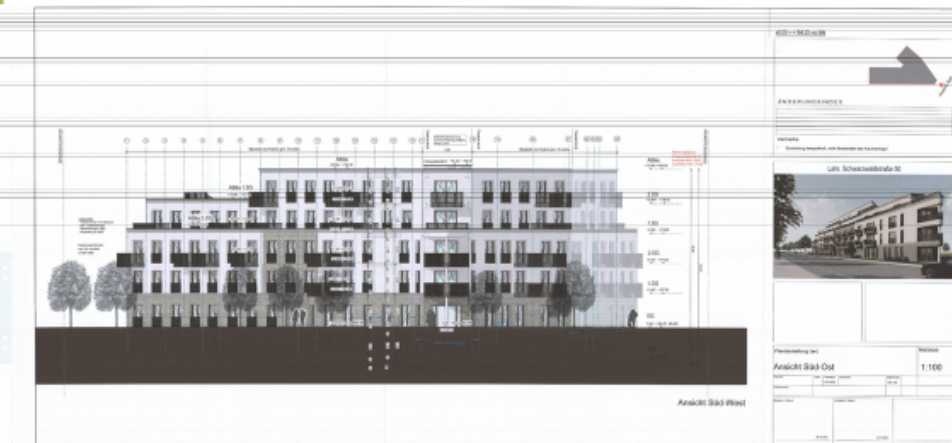


06.03.2024

Stadt Lahr L
Stadtplanungamt



06.03.2024



06.03.2024

Vorschlag: Änderung der Planungsziele

Technischer Ausschuss

- **Auszug aus den Städtebaulichen Planungszielen:**

3. Wenn der Bauherr sich vertraglich verpflichtet, unter Berücksichtigung der beschlossenen Sozialwohnungsquote geförderten Wohnungsbau auf 20% der Gesamtwohnfläche herzustellen und entsprechend zu nutzen, wird der im Bebauungsplan festgesetzte Prozentsatz für den förderbaren Wohnungsbau ebenfalls auf 20% gesenkt.

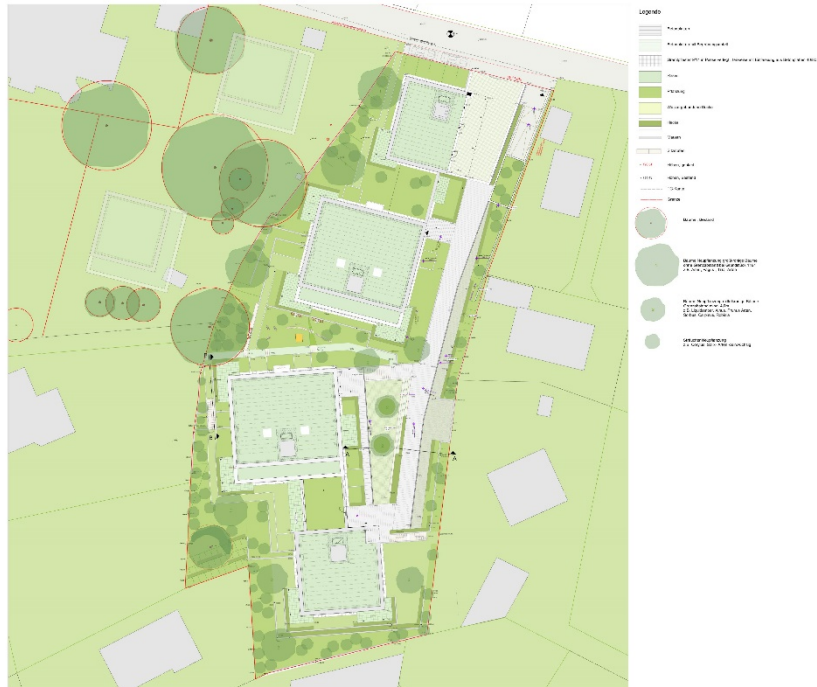
- **Ergänzung:**

Wenn der Bauherr sich vertraglich verpflichtet 50 % der gebauten Fläche über 20 Jahre mit einer rechtlich gesicherten Nutzung für soziale Zwecke zu nutzen, kann auf den Prozentsatz für förderbaren Wohnraum verzichtet werden.

06.03.2024

Stadt Lahr 
Stadtplanungsamt

Anlage 3



Wohnbebauung Hochstraße Lahr
Fl. 1146/1147/1241/1242

GEMBAU Mittelbadische Baugenossenschaft eG
Geberstraße 24 // 7652 Urbach // Tel 071 98 889 80

KRAUSE
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN
Hunnenstraße 13
75100 Freiburg
Tel 0761 38 36 78
Fax 0761 38 36 79

Freiunterlagen
04.09.23

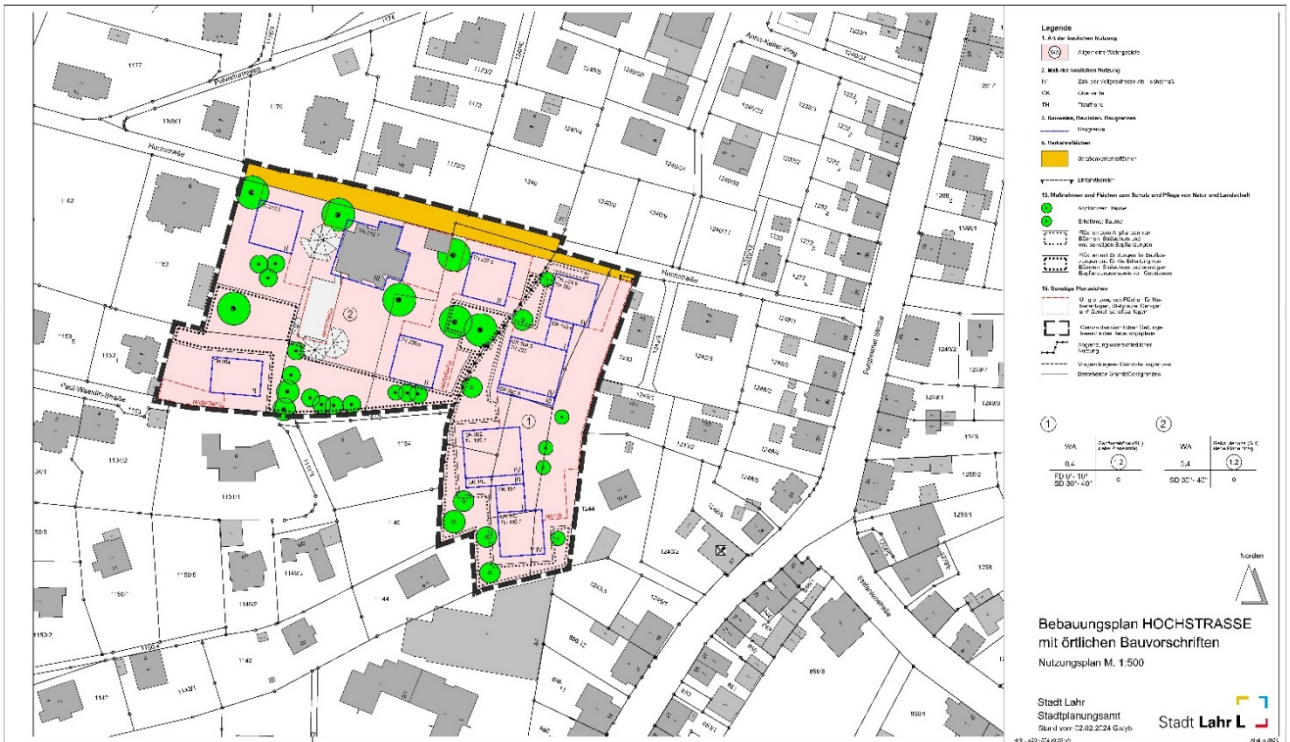


Bebauungsplan HOCHSTRASSE

Bestandsplan mit Geltungsbereich M. 1:500

Stadt Lahr
Stadtplanungsamt
Stand vom 22.02.2024 (Glyb)





Anlage 4



KARAJAN • Ingenieure • Beraten + Planen • Schloßstraße 54 • 70176 Stuttgart

GEMIBAU
Mittelbadische Baugenossenschaft eG
Herr Dr. Fred Gresens
Gerberstraße 24
77652 Offenburg

[KARAJAN • INGENIEURE]
Beraten + Planen

Ingenieurgesellschaft für
Verkehrstechnik,
Verkehrsinfrastruktur und
Umwelt mbH

Unser Zeichen **Kaj/Gru** Durchwahl **-23** gmb01_stellungnahme.docx Stuttgart, **04.07.2023**

Verkehrstechnische Stellungnahme zum Anschluss der geplanten Wohnbebauung Hochstraße in Lahr (GMB01)

Anlage 1 Verkehrserzeugung Bestand

Anlage 2 Verkehrserzeugung Planung GEMIBAU Mittelbadische Baugenossenschaft eG

Anlage 3 Verkehrserzeugung mögliche zusätzliche Bebauung Flurstück 1164

Sehr geehrter Herr Gresens,

zum Anschluss der geplanten Wohnbebauung Hochstraße in Lahr haben wir wie gewünscht folgende verkehrstechnische Stellungnahme ausgearbeitet.

1 Grundlagen

Für die Bearbeitung der Stellungnahme wurden folgende Unterlagen zur Verfügung gestellt:

- Freiflächengestaltungsplan Lageplan, Krause Landschaftsarchitekten, 15.12.2021
- Grundriss Tiefgarage, Franz und Geyer Freie Architekten BDA dwb, 15.12.2021
- Hochrechnung der Zählraten März/April 2019, Planersocietät, August 2019
- Lageplan, Franz und Geyer Freie Architekten BDA dwb, 13.02.2023
- Verkehrsbelastung KP 31 - Burgheimer / Stefaniestraße, GEOVISTA, 04.04.2019

2 Bestehender Streckenzug Hochstraße

Die Hochstraße in Lahr kann zwischen der Obertorstraße im Westen und der Burgheimer Straße im Osten als Wohnweg bezeichnet werden. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) dient ein Wohnweg vor allem dem Aufenthalt und soll zumindest den Begegnungsfall Pkw - Rad ermöglichen. Die Mindestbreite für diesen Begegnungsfall ergibt sich nach RASt mit 4,00 m zuzüglich einem Sicherheitsraum auf beiden Seiten von mindestens 0,25 m.

Eine Wohnstraße nach RASt verfügt in der Regel über durchgehend getrennte Gehwege. In der Hochstraße erfolgt die Fußgängerführung jedoch auf der Fahrbahn nach dem Mischungsprinzip

KARAJAN • Ingenieure
Beraten + Planen
Schloßstraße 54
70176 Stuttgart

Tel. 07 11/6 69 94-0
Fax 071 1/6 69 94-66
stuttgart@karajan.de
www.karajan.de

Kreissparkasse Waiblingen, BIC: SOLADES1WBN
IBAN: DE83 6025 0010 0007 2293 34
Deutsche Bank Stuttgart, BIC: DEUTDE33HAN
IBAN: DE98 6007 0024 0113 05 09 00

Geschäftsführung
Dr. techn. Jürgen Karajan
HRB 19849
Amtsgericht Stuttgart

bzw. nur abschnittsweise auf schmalen einseitigen Gehwegen, weshalb eine Kategorisierung als Wohnweg - trotz Länge von 300,00 m - zweckmäßiger ist.

Durch die Nähe zu Schulen kann von einer hohen Bedeutung der Hochstraße als Schulweg ausgegangen werden. In der Hochstraße wird (im betrachteten Abschnitt zwischen Obertorstraße und Burgheimer Straße) nicht geparkt, Parkmöglichkeiten befindet sich auf den jeweiligen Grundstücken.

Die Hochstraße liegt in einer Tempo 30-Zone. Es gilt ein Verbot für Kraftfahrzeuge, mit Beschilderung durch das Zusatzzeichen "Anlieger frei".

Auf den Flurstücken 1146 / 1147 / 1241 / 1242 plant die GEMIBAU Mittelbadische Baugenossenschaft eG den Bau von 4 Mehrfamilienhäusern mit 40 Wohneinheiten und einer Tiefgarage (Abbildung 1).

Geoportal Baden-Württemberg



Abbildung 1: Übersichtskarte Hochstraße Lahr, Projektgebiet hervorgehoben [geoportal BW, bearbeitet]

Im Zuge des Projekts wird die Hochstraße auf Höhe Flurstücke 1164, 1241 und 1242 verbreitert, wodurch sich von der Obertorstraße bis zur geplanten Wohnbebauung eine durchgängige Breite von

mindestens 5,00 m bis 8,00 m ergibt. Östlich davon, bis zur Burgheimer Straße, beträgt die Straßenbreite weniger als 5,80 m, an einer Stelle lediglich 2,50 m (Abbildung 2).

Nach den RASt ist ein Begegnungsverkehr bei folgenden Straßenbreiten möglich:

- < 4,00 m (3,80 m): kein Begegnungsverkehr möglich
- 4,00 - 4,75 m (3,80 - 4,10 m): Begegnungsverkehr Pkw - Rad
- $\geq 4,75$ m (4,10): Begegnungsverkehr Pkw - Pkw

() in Ausnahmefällen bei Fahren mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen

Der Begegnungsverkehr zweier Pkw ist westlich des Projektgebietes problemlos möglich. Aufgrund der schmalen Straßenbreite kann das Befahren des östlichen Abschnittes jedoch nur unter besonderer Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer erfolgen.



Abbildung 2: Querschnittsbreiten Hochstraße Lahr [geoportal BW]

Die Felder für die Anfahrtsichtweiten nach RASt im Bereich der Einmündung der Hochstraße in die Burgheimer Straße sind frei von Bebauung, wie Abbildung 3 zeigt. Allerdings besteht die Gefahr, dass diese in der Praxis durch Längsparker eingeschränkt werden. Im Bereich der Einmündung ist die Anordnung eines Haltverbots in der Burgheimer Straße zu empfehlen.



Abbildung 3: Anfansicht Einmündung Hoch- / Burgheimer Straße [geoportal BW]

3 Verkehrsaufkommen

Über die Hochstraße werden nur wenige Grundstücke erschlossen, so dass mit einem geringen Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Mit Begegnungsverkehr Pkw - Pkw ist voraussichtlich nur in geringem Umfang zu rechnen. Aufgrund des geradlinigen Straßenverlaufs ist eine ausreichende

Sichtbeziehung vorhanden, um bei entgegenkommenden Verkehr am Beginn und am Ende der Engstelle zu warten.

Wegen der höheren Bedeutung der Burgheimer Straße (K 5340), sowie der räumlichen Nähe zum Projektgebiet, kann von einer Nutzung als Anschluss von 90 % im Vergleich zum Knoten mit der Obertorstraße ausgegangen werden.

Zahlen aus 2019 ergeben für die Burgheimer Straße eine gerundete Verkehrsstärke von 890 Fz/h in der Morgen- und 920 Fz/h in der Abendspitzenstunde. Da für die Hochstraße keine Werte vorliegen, wurden diese auf Basis von Luftbildern über die Anzahl der angeschlossenen Wohneinheiten geschätzt. Wegen des Verbotes für Kraftfahrzeuge mit Ausnahme von Anliegern bietet diese Vorgehensweise eine ausreichende Annäherung, siehe Anlage 1. Insgesamt werden für die Hochstraße auf dem östlichen Abschnitt im Bestand für die Spitzenstunde morgens und abends je 4 Fz/h geschätzt.

Durch die künftige Bebauung inklusive Tiefgarage für 48 Stellplätze, sowie einer möglichen weiteren Bebauung auf Flurstück 1164 (Annahme: 15 Wohneinheiten), kann von folgender Verkehrszunahme in der Hochstraße ausgegangen werden, wovon 90 % über die Burgheimer Straße und 10 % über die Obertorstraße abgewickelt werden:

	Morgenspitzenstunde [Kfz/h]		Abendspitzenstunde [Kfz/h]		Tagesverkehr [Kfz/24h]
	QV	ZV	QV	ZV	
Wohngebiet	11	2	6	11	170

Tabelle 1: Induzierte Verkehrsbelastung geplante Wohnbebauungen Hochstraße

Die durch die Planung induzierten Verkehrsmengen wurden durch das excelbasierte Programm "Ver_Bau" (Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, 2023), unter Verwendung von Schätzwerten für Wegehäufigkeit, Verkehrsmittelwahl und Besetzungsgrad, basierend auf der Anzahl an Wohneinheiten und dem Verkehrsverhalten der künftigen Bewohner, ermittelt. Um Planungsunsicherheiten abzudecken, wurden die Werte in Bandbreiten angegeben und deren Mittelwerte berechnet. In Anlage 2 sind die Ansätze der Verkehrserzeugung für die geplante Wohnnutzung aufgezeigt, in Anlage 3 jene für eine mögliche weitere Bebauung auf Flurstück 1164.

4 Zusammenfassung und Empfehlung

Die Hochstraße in Lahr wird als Wohnweg eingeordnet, auf dem das Begegnen zweier Pkw abschnittsweise nicht möglich ist. Insbesondere am Weg zum für den Anschluss an das höherrangige Straßennetz nächstgelegeneren Knotenpunkt mit der Burgheimer Straße wird die Leistungsfähigkeit durch eine Engstelle eingeschränkt.

Die bestehende Verkehrsbelastung für den Tagesverkehr ist mit 60 Kfz/24h sehr gering, die prognostizierte Zunahme um 170 Kfz/24h führt zu keiner Überschreitung der gemäß RASt für einen Wohnweg maximalen Verkehrsstärke in der Spitzenstunde von 150 Kfz/h. Die Verkehrsbelastung in der Hochstraße liegt weit unterhalb der empfohlenen maximalen Verkehrsstärke in der Spitzenstunde.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit kann die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs geprüft werden, wodurch die Rücksichtnahme einzelner Verkehrsteilnehmer gesteigert und die erlaubte Höchstgeschwindigkeit gesenkt wird. Fahrzeugführer dürfen dort den Fußgängerverkehr weder gefährden noch behindern und müssen, falls nötig, warten. Damit wird die Sicherheit von Schülern und Fußgängern verbessert.

Verkehrsberuhigte Bereiche kommen nach VwV-StVO bei sehr geringer Verkehrsbelastung und überwiegender Aufenthaltsfunktion in Betracht. Dies wird durch einen niveaugleichen Ausbau der gesamten Straßenbreite verdeutlicht, was im Bestand bereits teilweise vorhanden ist.

Auf weitere Verkehrszeichen soll verzichtet werden. Durch die Einrichtung des verkehrsberuhigten Bereiches darf auf dem ganzen Streckenzug nicht geparkt werden, Anlieger können im Bestand bereits auf ihren Grundstücken parken.

Zur besseren Verdeutlichung der Einmündungssituation kann am Knoten Hoch- / Burgheimer Straße eine Teilaufpflasterung bzw. eine Gehwegüberfahrt ausgestaltet werden, dies kann nach den RASt für die Zufahrt zu einem Wohnweg vorgesehen werden.

Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse im unmittelbaren Einmündungsbereich Hoch- / Burgheimer Straße kann dort das Parken eingeschränkt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. techn. Jürgen Karajan

KARAJAN Ingenieure
Beraten + Planen
Ingenieurgesellschaft mbH

Verkehrstechnische Stellungnahme zum Anschluss der geplanten Wohnbebauung in Lahr (GMB01)
Wohnen: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens - Bestand

Programm *Ver_Bau* (Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung)

© Dr. Bosserhoff

Ergebnis Programm <i>Ver_Bau</i>		
Größe der Nutzung	20	25
Einheit	WE	
Bezugsgröße	Wohneinheiten	
Einwohner	min	max
Kennwert für Einwohner	2,1	2,1
	Einwohner je Wohneinheit	
Anzahl Einwohner	41	52
Wegehäufigkeit	3,0	3,5
Wege der Einwohner	123	182
MIV-Anteil [%]	60	65
Pkw-Besetzungsgrad	1,5	1,5
Pkw-Fahrten / Werktag	40	65
Besucherverkehr	min	max
Kennwert für Besucher	5	5
	Anteil des Besucherverkehrs [%]	
Wege der Besucher	6	9
MIV-Anteil [%]	50	60
Pkw-Besetzungsgrad	1,8	1,8
Pkw-Fahrten / Werktag	2	3
Güterverkehr	min	max
Lkw-Fahrten je Einwohner	0,05	0,05
Lkw-Fahrten / Werktag	2	3
Gesamtverkehr je Werktag	min	max
Kfz-Fahrten / Werktag	44	71
Quell- bzw. Zielverkehr	22	37
Gesamtverkehr je Werktag	Mittelwert	
Kfz-Fahrten / Werktag *	60	
Quell- bzw. Zielverkehr	30	

* auf 10 gerundet

Verkehrstechnische Stellungnahme zum Anschluss der geplanten Wohnbebauung in Lahr (GMB01)
Wohnen: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens - Planung

Programm *Ver_Bau* (Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung)

© Dr. Bosserhoff

Ergebnis Programm <i>Ver_Bau</i>		
Größe der Nutzung	40	40
Einheit	WE	
Bezugsgröße	Wohneinheiten	
Einwohner	min	max
Kennwert für Einwohner	2,1	2,1
	Einwohner je Wohneinheit	
Anzahl Einwohner	83	84
Wegehäufigkeit	3,5	4,0
Wege der Einwohner	291	336
MIV-Anteil [%]	60	65
Pkw-Besetzungsgrad	1,5	1,5
Pkw-Fahrten / Werktag	95	120
Besucherverkehr	min	max
Kennwert für Besucher	5	5
	Anteil des Besucherverkehrs [%]	
Wege der Besucher	15	17
MIV-Anteil [%]	50	60
Pkw-Besetzungsgrad	1,8	1,8
Pkw-Fahrten / Werktag	4	6
Güterverkehr	min	max
Lkw-Fahrten je Einwohner	0,05	0,05
Lkw-Fahrten / Werktag	4	4
Gesamtverkehr je Werktag	min	max
Kfz-Fahrten / Werktag	103	130
Quell- bzw. Zielverkehr	52	65
Gesamtverkehr je Werktag	Mittelwert	
Kfz-Fahrten / Werktag *	120	
Quell- bzw. Zielverkehr	60	

* auf 10 gerundet

Verkehrstechnische Stellungnahme zum Anschluss der geplanten Wohnbebauung in Lahr (GMB01)

Wohnen: Ergebnis der Abschätzung des Verkehrsaufkommens - Planung

Flurstück 1164

Programm *Ver_Bau* (Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung)

© Dr. Bosserhoff

Ergebnis Programm <i>Ver_Bau</i>		
Größe der Nutzung	15	15
Einheit	WE	
Bezugsgröße	Wohneinheiten	
Einwohner	min	max
Kennwert für Einwohner	2,1	2,1
	Einwohner je Wohneinheit	
Anzahl Einwohner	31	31
Wegehäufigkeit	3,5	4,0
Wege der Einwohner	109	124
MIV-Anteil [%]	60	65
Pkw-Besetzungsgrad	1,5	1,5
Pkw-Fahrten / Werktag	36	44
Besucherverkehr	min	max
Kennwert für Besucher	5	5
	Anteil des Besucherverkehrs [%]	
Wege der Besucher	5	6
MIV-Anteil [%]	50	60
Pkw-Besetzungsgrad	1,8	1,8
Pkw-Fahrten / Werktag	2	2
Güterverkehr	min	max
Lkw-Fahrten je Einwohner	0,05	0,05
Lkw-Fahrten / Werktag	2	2
Gesamtverkehr je Werktag	min	max
Kfz-Fahrten / Werktag	40	48
Quell- bzw. Zielverkehr	20	24
Gesamtverkehr je Werktag	Mittelwert	
Kfz-Fahrten / Werktag *	50	
Quell- bzw. Zielverkehr	25	

* auf 10 gerundet