

Fichtner Water & Transportation GmbH • Postfach 61 80 • 79037 Freiburg

Stadt Heitersheim  
Herrn Bürgermeister Zachow  
Hauptstraße 9  
79423 Heitersheim

Fichtner Water & Transportation GmbH  
Standort Freiburg  
Linnéstraße 5  
79110 Freiburg

Telefon +49 (761) 88505 0  
Telefax +49 (761) 88505 22  
Internet [www.fwt.fichtner.de](http://www.fwt.fichtner.de)

Dokument ST6122533-210908-jwal.docx  
Unser Zeichen 612-2533/Jwal/DBIN  
Name Jonas Walch  
Durchwahl +49 (761) 88505 -39  
E-Mail [jonas.walch@fwt.fichtner.de](mailto:jonas.walch@fwt.fichtner.de)  
Datum 8. September 2021

**Projekt-Nr.: 612-2533**  
**Verkehrsberatung Ergänzung zu Bauvorhaben Schnurrigasse in Heitersheim**  
**Fachtechnische Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Zachow,  
sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend haben wir Ihnen die Ergebnisse sowie unsere abgeleiteten Empfehlungen zur ergänzen-  
den Verkehrsberatung des Bauvorhabens Schnurrigasse in Heitersheim zusammengestellt.

## **1 Veranlassung und Aufgabenstellung**

Die HEIWOG Wohnungsbau GmbH plant in Heitersheim die Errichtung von mehreren Mehrfamilien-  
häusern an zentraler Stelle im Kernort. Die erforderlichen Stellplätze für die etwa 30 Wohneinheiten  
sollen größtenteils in einer Tiefgarage untergebracht werden.

Die Erschließung war zunächst über die Schnurrigasse vorgesehen. Aufgrund der Klassifikation als  
Großgarage muss die Tiefgarage jedoch getrennte Fahrbahnen für Zu- und Abfahrten haben. Dies ist  
bei den vorhandenen Platzverhältnissen in der Schnurrigasse nicht zu realisieren. Eine Ausnahmerege-  
lung mit Trennung über zeitversetzte Richtungs freigabe wird durch das Landratsamt nicht gewährt.

In der ursprünglichen Bauvoranfrage von 2019 war die Zu- und Abfahrt der Tiefgarage von der Hefe-  
gasse aus über den öffentlichen Parkplatz vorgesehen. Diese Lösung wurde von der Stadt aufgrund  
des gegenüberliegenden Kindergartens abgelehnt.

Nun besteht die Überlegung, als Kompromisslösung die Zu- und Abfahrt der Tiefgarage zu trennen und jeweils eine über die Schnurrasse und eine über die Hefegasse zu führen. Somit würden die Verkehrsbelastungen durch die Tiefgarage auf beide Straßen gleichermaßen verteilt werden.

Mit einer verkehrlichen Stellungnahme sollen die erforderlichen verkehrlichen Aussagen und fachlichen Einschätzungen für eine Entscheidungsgrundlage geschaffen werden.

Zusätzlich soll die Errichtung von zwei Kurzzeitparkplätzen vor dem Luisenkindergarten in der Hefegasse, mit und ohne Tiefgaragenanschluss, geprüft werden.

## **2 Grundlagen**

Als Grundlage für die Untersuchung dient die Verkehrsuntersuchung vom Juli 2020<sup>1</sup>. Aus Gründen der Vollständigkeit und Verständlichkeit werden relevante Daten und Erkenntnisse nochmals aufgeführt. Die Bestandsbelastungen in der Schnurrasse und der Hefegasse konnten dem Verkehrsmodell der Stadt Heitersheim zur Nordumgehung<sup>2</sup> entnommen werden.

Im Bestand wird die Schnurrasse mit rund 800 Kfz/24h belastet, während die Hefegasse Belastungen von ca. 400 Kfz/24h im südlichen Teil und ca. 500 Kfz/24h im nördlichen Teil aufweist.

Die Johanniterstraße im Norden der Schnurrasse und der Hefegasse hat eine Belastung von rund 7.600 Kfz/24h. Im Süden hat die Straße Im Stühlinger an der Einmündung der Schnurrasse eine Belastung von rund 4.600 Kfz/24h und auf der Hauptstraße liegt die Belastung an der Einmündung der Hefegasse zwischen ca. 3.300 Kfz/24h und 4.300 Kfz/24h.

Ausgehend von einer hälftigen Verteilung der erzeugten Verkehrsmengen (siehe Anlage 1) von rund 110 Kfz-Fahrten/24h erhöht sich auf beiden Straßen die Belastung um zusätzlich 55 Kfz/24h. Die Schnurrasse würde also künftig mit ca. 855 Kfz/24h belastet werden, während die Hefegasse eine Verkehrsmenge von 555 Kfz/24h aufweisen würde.

Die Schnurrasse ist im Süden als verkehrsberuhigter Bereich ausgelegt. Die übrige Straße liegt innerhalb einer Tempo 30-Zone und ist mit deutlicher Steigung ausgebildet zur Überwindung des Höhenunterschieds zwischen dem Niveau der Johanniterstraße und der Straße Im Stühlinger. Die Fahrbahnbreite im nördlichen Teil der Schnurrasse beträgt zwischen ca. 4,35 m und ca. 5,15 m. Somit ist der

---

<sup>1</sup> Fichtner Water & Transportation GmbH im Auftrag der RUSTICA Massivhaus GmbH: Verkehrsberatung Bauvorhaben „Schnurrasse“ in Heitersheim, Stand: 24.07.2020

<sup>2</sup> Fichtner Water & Transportation GmbH im Auftrag der Stadt Heitersheim: Verkehrsuntersuchung Nordumgehung Heitersheim, Stand: 24.07.2015

Begegnungsfall Pkw/ Pkw nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)“<sup>3</sup> eingeschränkt möglich. Für den Fußverkehr ist die Nutzung der Schnurrasse mit Einschränkungen verbunden, da es entlang der Schnurrasse keine Gehwege gibt. Abschnittsweise ist ein Schrammbord vorhanden.

Die Hefegasse verläuft östlich zur Schnurrasse als Parallelstraße und mündet am Lindenplatz im Süden in die Hauptstraße. Sowohl die Hauptstraße im Bereich des Lindenplatzes als auch die Hefegasse sind als Tempo 20-Zone ausgelegt. Die Fahrbahn der Hefegasse besteht aus einer ca. 3,2 m breiten asphaltierten Fahrbahn und einem ca. 1,10 m breiten Pflasterstreifen. Auf der westlichen Straßenseite befindet sich zusätzlich eine Muldenrinne. Mit Ausnahme von Lieferverkehr ist die Straße für Schwerverkehr (SV) gesperrt. In der Hefegasse liegt ein Kindergarten. Um auf diese Gefahrensituation hinzuweisen, ist die Fahrbahn in beiden Fahrtrichtungen mit dem Verkehrszeichen Z. 136-10 markiert. Zusätzlich wurden zwei Warntafeln (mit spielenden Kindern) aufgehängt. Gegenüber dem Kindergarten befindet sich ein öffentlicher Parkplatz mit ca. 20 Parkplätzen.

Die Hauptstraße, die Hefegasse und der östliche Teil der Straße Im Stühlinger befinden sich innerhalb einer Zone des eingeschränkten Halteverbots. Für die Tage Montag bis Samstag ist dort das Parken zwischen 9 Uhr und 19 Uhr nur in gekennzeichneten Flächen für 2 Stunden mit Parkscheibe zulässig.

### **3 Verkehrliche Bewertung**

#### **3.1 Tiefgaragengestaltung Mehrfamilienhäuser**

Die Gestaltung der Tiefgarage mit getrennter Ein- und Ausfahrt wurde im Folgenden verkehrlich bewertet.

Die Verkehrsbelastungen an den Einmündungen Johanniterstraße/ Schnurrasse, Im Stühlinger/ Schnurrasse sowie Johanniterstraße/ Hefegasse und Hauptstraße/ Hefegasse liegen auch nach der Realisierung des Vorhabens unter 1.000 Kfz/h in der maßgebenden Spitzenstunde. Es kann also von einer leistungsfähigen Verkehrsabwicklung ausgegangen werden.

Die Bereiche Verkehrssicherheit und Verkehrsverträglichkeit sind die ausschlaggebenden Faktoren. Gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)“ werden die verträglichen Verkehrsstärken in Wohnwegen von 150 Kfz/h (ca. 1.500 Kfz/24h) in der Schnurrasse mit 855 Kfz/24h und der Hefegasse mit 555 Kfz/24h auch nach der Baumaßnahme eingehalten. Die Richtlinie berücksichtigt hierbei Wege mit Straßenraumbreiten zwischen 5 und 10 m, die ohne begleitende Gehwege ausge-

---

<sup>3</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen – und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06, Ausgabe 2006

führt werden. Der Richtwert für die Verkehrsstärke von ca. 1.500 Kfz/24h wird hierbei nicht differenziert betrachtet und gilt für alle infrage kommenden Querschnitte.

In den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)“<sup>4</sup> wird aufgeführt, dass sich in Wohnwegen mit sehr geringen Verkehrsbelastungen Gehwege erübrigen. In allen übrigen angebauten Straßen sind Gehwege erforderlich. Ausgenommen sind hiervon Wohnstraßen mit geringem Geschwindigkeitsniveau (deutlich unter 50 km/h) und geringen Verkehrsbelastungen, für die ein Richtwert von 50 Kfz/h zu den Spitzenstunden (ca. 500 Kfz/24h) zugrunde gelegt wird.

Unter Berücksichtigung der genannten Einsatzbereiche, die nicht als scharfe Grenzwerte aufgefasst werden dürfen, befinden sich die beiden Straßen bereits im Bestand in einem Bereich zwischen „funktioniert ohne Probleme“ und „funktioniert nicht“, also in etwa „funktioniert mit Einschränkungen“.

In der Schnurrigasse ist eine verkehrssichere Abwicklung aller Verkehrsteilnehmer zwar prinzipiell möglich, erfordert aber ein sehr geringes Geschwindigkeitsniveau sowie die gegenseitige Rücksichtnahme. Können diese Punkte weiterhin unterstellt werden, wäre die sichere Abwicklung auch mit den geringfügig erhöhten Verkehrsmengen möglich.

Im Gegensatz zur Schnurrigasse wird durch die Gestaltung der Hefegasse die Aufenthaltsfunktion deutlich. Die Tempo 20-Zone und das Lkw-Verbot senken die Attraktivität für den Kfz-Verkehr. Zusätzlich wird die Hefegasse durch den Pflasterstreifen auf der östlichen und die Muldenrinne auf der westlichen Straßenseite optisch eingengt. Dem Verkehrsteilnehmer wird die Funktion der Straße vor Augen geführt. Es kann daher auch mit den zusätzlichen Verkehrsmengen von einer sicheren und verträglichen Verkehrsabwicklung ausgegangen werden.

Im Zuge der verkehrlichen Betrachtung wurde auch die nördliche Zu- und Ausfahrt des öffentlichen Parkplatzes in der Hefegasse auf ihre Befahrbarkeit untersucht. Die Ein- und Ausfahrt mit einem Standard-Pkw war möglich ohne Privatgrundstück (wie z.B. die Fläche vor dem Kindergarten) zu überfahren. Für das Rechtseinbiegen in die Hefegasse war erwartungsgemäß die Mitbenutzung der Gegenfahrbahn erforderlich, was bei der niedrigen zulässigen Höchstgeschwindigkeit und den geringen Verkehrsbelastungen in der Hefegasse vertretbar ist.

Durch die Trennung der Ein- und Ausfahrt entstehen zwei Varianten für die Gestaltung der Tiefgarage:

- Einfahrt Schnurrigasse/ Ausfahrt Hefegasse
- Einfahrt Hefegasse/ Ausfahrt Schnurrigasse

---

<sup>4</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen – und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA, Ausgabe 2002

Die Anzahl an Fahrzeugen, die über einen Tag hinweg die Ein- und Ausfahrt nutzen, ist in der Regel gleich hoch. Allerdings ist die Frequenz, in der diese genutzt werden, abhängig von der Tageszeit.

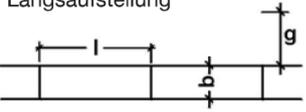
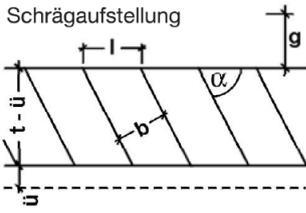
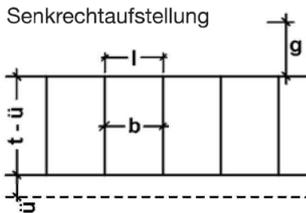
Bei einer Wohnnutzung, wie es hier der Fall ist, muss man in den Morgenstunden durch den Weg zur Arbeit von einem starken Quellverkehr ausgehen. Umgekehrt entstehen die größten Anteile des Zielverkehrs am späten Nachmittag.

Wenn sich also die Tiefgarageneinfahrt in der Hefegasse und die Tiefgaragenausfahrt in der Schnurr-gasse befindet, wird der morgendliche Quellverkehr größtenteils über die Schnurr-gasse abgewickelt, während der Zielverkehr am späten Nachmittag/ Abend über die Hefegasse fließt. Die Hauptbelastungen auf der Hefegasse würden dadurch weitestgehend außerhalb der Öffnungszeiten des Kindergar-tens stattfinden und somit die verkehrliche Verträglichkeit des Anschlusses verbessern.

### **3.2 Kurzzeitparkplätze am Luisenkindergarten**

Im Zuge der Stellungnahme wurde auch die Einrichtung von zwei Kurzzeitparkplätzen vor dem Luisen-kindergarten in der Hefegasse geprüft. Die Parksituation ist dort im Bestand, insbesondere zu den Morgenstunden, sehr angespannt. Da der öffentliche Parkplatz auf der gegenüberliegenden Seite auf-grund von Dauerparkern häufig nicht genügend freie Stellplätze hat, findet der Hol- und Bringverkehr direkt vor dem Kindergarten statt.

Im ersten Schritt wurde untersucht, ob die Anforderungen an die Abmessungen nach RASt erfüllt sind (siehe Abb. 3-1). Für zwei Parkplätze in Längsaufstellung ist eine Parkstandsbreite von 2,00 m erforder-lich. Um die Gefährdung durch zurücksetzende Fahrzeuge auszuschließen, wurden die Parkplätze so dimensioniert, dass vorwärts eingeparkt werden kann. Es ist also eine Länge von 13,40 m, 6,70 m pro Parkplatz, vorzuhalten und die Fahrbahn muss mindestens 3,25 m breit sein.

	Aufstellwinkel a [gon]	Tiefe ab Fahrgassenrand t - ü [m]	Breite des Überhangstreifens ü [m]	Breite des Parkstands b [m]	Straßenfrontlänge l [m]		Fahrstreifen bzw. Fahrbahnbreite g [m]	
					beim Einparken		beim Einparken	
					vorwärts	rückwärts	vorwärts	rückwärts
 <p>Längsaufstellung</p>	0			2,00	6,70 <sup>1)</sup>	5,70 5,20 <sup>2)</sup>	3,25	3,50
 <p>Schrägaufstellung</p>	50	4,15	0,70	2,50	3,54		3,00	
	60	4,45	0,70	2,50	3,09		3,50	
	70	4,60	0,70	2,50	2,81		4,00	
	80	4,65	0,70	2,50	2,63		4,50	
	90	4,55	0,70	2,50	2,53		5,25	
 <p>Senkrechtaufstellung</p>	100	4,30	0,70	2,50	2,50	2,50	6,00	4,50

<sup>1)</sup> In Sonderfällen, z. B. um Behinderungen im Radverkehr beim Rückwärtseinparken zu vermeiden

<sup>2)</sup> Durchschnittswert ohne Markierung

Abb. 3-1: Abmessungen von Parkständen und Flächenbedarf für Pkw im Straßenraum; Quelle: RAST

Die Abmessungen vor Ort wurden mithilfe einer Skizze vom Kindergarten und dem Kataster von Heitersheim grob ermittelt.

Zwischen dem Kindergartengebäude und der Straße gibt es eine ca. 3,60 m bis ca. 4,10 m breite Fläche, die dem Kindergarten gehört. Im Bestand befindet sich vor dem Gebäude ein ca. 1,50 m breites Beet, in das vier Büsche gepflanzt wurden und eine Straßenlaterne/leuchte. Um die nötigen Platzverhältnisse für die Stellplätze zu schaffen, ist vorgesehen, dass das Beet rückgebaut und die Straßenleuchte versetzt wird.

Zwischen dem Kindergartengebäude und der südlichen Hecke befinden sich im Bestand Poller, die zur Abgrenzung des Kindergartens von der Straße dienen (siehe Abb. 3-2). Mit diesen Pollern stehen für die Parkplätze in Längsrichtung ca. 13,00 m zur Verfügung. Unter Umständen müssen diese versetzt werden oder einer der vier Poller muss rückgebaut werden, um die nötige Länge für die Unterbringung von zwei Stellplätzen zu erreichen. Die Fahrbahnbreite vor dem Kindergarten übertrifft mit ca. 4,80 m die geforderten 3,25 m.

Ausgehend von den angesetzten Werten ist die Einrichtung der zwei Kurzzeitparkplätze grundsätzlich möglich. Eine Überprüfung mit den genauen Abmessungen muss im Verlauf der weiteren Planung noch durchgeführt werden.

Als nächstes wurde die verkehrliche Notwendigkeit einer solchen Maßnahme betrachtet.

Grundsätzlich sollte die Schaffung zusätzlicher Anreize für das „Elterntaxi“ möglichst vermieden werden, da diese zu einem gesteigerten Konfliktpotenzial führen kann.

Kinder, die zu Fuß gebracht werden, können unter Umständen durch parkende Fahrzeuge verdeckt werden und Rangiervorgänge ausparkender Fahrzeuge können eine Gefahr darstellen. Des Weiteren wird die Verkehrserziehung bei Kindern, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zum Kindergarten gebracht werden, stärker gefördert.

Durch diese Maßnahme ist allerdings nicht von einer signifikanten Steigerung des Elternverkehrs auszugehen. Zudem führen die bestehenden Hol- und Bringverkehre in der Hefegasse schon zu Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf und es besteht keine realistische Möglichkeit, diese wirksam zu unterbinden. Die positiven Auswirkungen eines geordneten Ablaufs mit einer gekennzeichneten Parkfläche überwiegen also.

Neben der allgemeinen Überprüfung der verkehrlichen Machbarkeit und Sinnhaftigkeit von zwei Kurzzeitparkplätzen vor dem Luisenkindergarten, wurde die Situation im Falle einer Realisierung des Tiefgaragenanschlusses in der Hefegasse betrachtet. Die Planung sieht vor, dass die Tiefgarage über den öffentlichen Parkplatz gegenüber dem Kindergarten erschlossen werden soll, dessen Ein-/Ausfahrt sich auf gleicher Höhe mit den geplanten Parkplätzen befindet.

Da die Kurzzeitparkplätze auf der Fläche der Kirchengemeinde entstehen sollen, würde die bestehende Fahrbahnbreite im Bereich des Parkplatzes nicht eingeschränkt werden. Es ist auch nicht von einem merklichen Anstieg im Hol- und Bringverkehr auszugehen.

Vielmehr könnte die Ausweisung von Parkplätzen zu einem geordneten Ablauf des Hol- und Bringverkehrs führen und den öffentlichen Parkplatz gegenüber entlasten.



Abb. 3-2: Luisenkindergarten in der Hefegasse

### 3.3 Fazit

Wie bei der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020 ist auch nach der Umsetzung der Baumaßnahme von einem leistungsfähigen Verkehrsablauf auszugehen.

Die Schnurrigasse ist aufgrund ihrer geringen Fahrbahnbreite, fehlenden Gehwege und starken Steigungen bereits im Bestand mit einigen Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit verbunden und die sichere Verkehrsabwicklung insbesondere bei Begegnungsverkehr ist nur bei gegenseitiger Rücksichtnahme und geringen Kfz-Geschwindigkeiten möglich.

In der Hefegasse wird die Aufenthaltsfunktion durch die Tempo 20-Zone, sowie die optische Einengung der Fahrbahn durch die Pflasterung und die Muldenrinne, deutlich hervorgehoben. Dies führt in der Regel zu einem angepassten Verhalten des motorisierten Verkehrs.

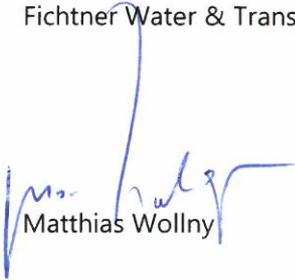
Aus verkehrlicher Sicht ist die Trennung der Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage unproblematisch.

Um Konflikte mit dem Kindergarten in der Hefegasse auf ein Minimum zu beschränken, wird allerdings empfohlen, die Tiefgaragenausfahrt in die Schnurrigasse zu legen, damit der morgendliche Berufsverkehr nicht am Kindergarten vorbeifahren muss.

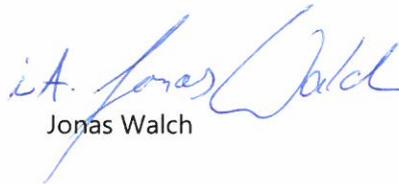
Die Anlage von zwei Kurzzeitparkplätzen vor dem Luisenkindergarten in der Hefegasse ist grundsätzlich möglich und würde zu einer Verbesserung des Verkehrsablaufs, insbesondere in den Morgenstunden, beitragen. Im Hinblick auf einen Tiefgaragenanschluss an den gegenüberliegenden öffentlichen Parkplatz, haben die Kurzzeitparkplätze keine negativen Auswirkungen. Es könnten dadurch sogar Behinderungen durch parkende Fahrzeuge an der Parkplatzausfahrt vermieden werden.

Mit freundlichen Grüßen

Fichtner Water & Transportation GmbH



Matthias Wollny

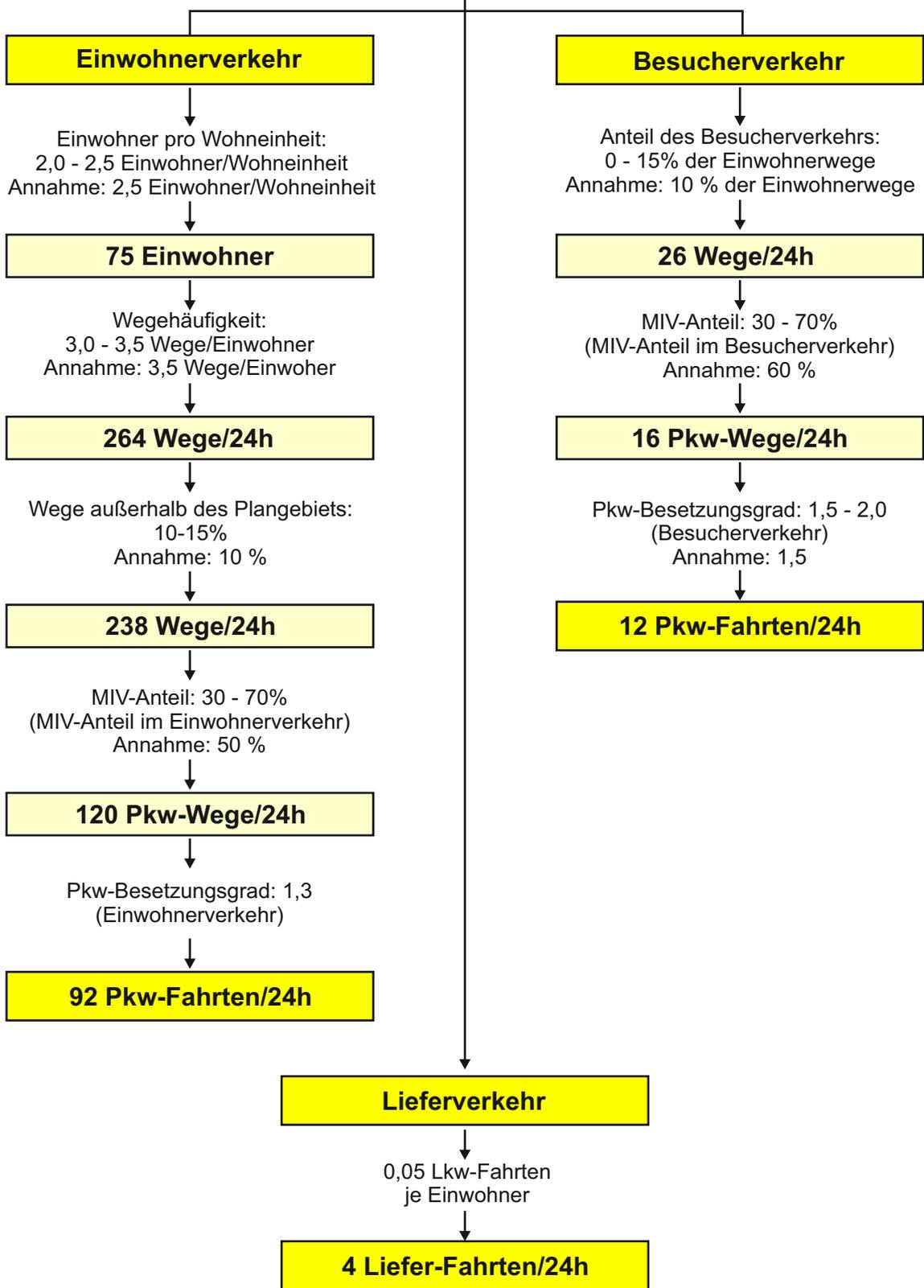


Jonas Walch

Anlage

# Verkehrserzeugung Wohnen

Grundlage: 30 Wohneinheiten



P:\612\2500-2549\2-2533\_VB\_Schnurr\_Heit\_Ergänzung\500\_Planung\520\_VUVVerkehrserzeugung-210907-jwal.cdr

Auftraggeber:	Stadt Heitersheim	Proj.-Nr.:	612-2533	Anlage  <b>1</b>
Projektbez.:	Ergänzung Verkehrsberatung Bauvorhaben Schnurrasse in Heitersheim	Datum:	09/2021	
Planbez.:	Verkehrserzeugung Wohnen Schnurrasse	Maßstab:		