

# Kling Consult GmbH

Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan  
Schertlinhaus in Markt Burtenbach

**Bericht**

**Kling Consult GmbH**

**Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan  
Schertlinhaus in Markt Burtenbach**

Bericht

**BERNARD Gruppe ZT GmbH**  
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe  
Aalen

## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Kling Consult GmbH  
Burgauer Straße 30  
86381 Krumbach

### **Auftragnehmer**

**BERNARD Gruppe ZT GmbH**  
Beratende Ingenieure VBI  
für Verkehrs- und Straßenwesen  
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe  
Rathausplatz 2-8  
73432 Aalen  
Telefon 07361 5707-0  
Telefax 07361 5707-77  
[www.bernard-gruppe.com](http://www.bernard-gruppe.com)  
[info@bernard-gruppe.com](mailto:info@bernard-gruppe.com)

### **Bearbeiter**

Dipl.-Geogr. Dirk Kopperschläger  
Dipl.-Ing. Philipp Runkel

Aalen, 15.11.2022

## INHALT

1	EINLEITUNG	1
2	BESTEHENDE ERSCHLIEßUNGSSITUATION	3
3	VERKEHRSERHEBUNG	5
4	VERKEHRSERZEUGUNG	6
	4.1 Vorbemerkung	6
	4.2 Szenario 1: Reine Wohnnutzung	6
	4.3 Szenario 2: Pflege-/Betreuungseinrichtungen	8
5	VERKEHRsverTEILUNG	11
	5.1 Quell-/Zielrelationen	11
	5.2 Kleinräumige Erschließung	11
6	STELLPLATZBEDARF	13
	6.1 Szenario 1: Reine Wohnnutzung	13
	6.2 Szenario 2: Pflege-/Betreuungseinrichtungen	13
7	FAZIT UND EMPFEHLUNGEN	15

## TABELLEN

- 1 Verwendete Parameter für Szenario 1 Reine Wohnnutzung
- 2 Verkehrserzeugung des Schertlinhauses zu den Tagesspitzenstunden für Szenario 1
- 3 Verwendete Parameter für Szenario 2 Pflege-/Betreuungseinrichtungen
- 4 Verkehrserzeugung des Schertlinhauses zu den Tagesspitzenstunden für Szenario 2

## ANLAGEN

- 1 Verkehrsstärken der Knotenpunktströme der Verkehrszählung
- 2 Tagesganglinien an den Knotenpunkten der Verkehrszählung
- 3 Verkehrsverteilung der Neuverkehre des Schertlinhauses

## 1 EINLEITUNG

Die Marktgemeinde Burtenbach beabsichtigt die Nachnutzung des leerstehenden Gebäudekomplexes, welches bis ca. 2005 als Altersheim genutzt wurde. Dieser befindet sich auf Flurstück Nr. 132 und wird nachfolgend als Schertlinhaus bezeichnet.

Hierzu soll ein Bebauungsplan aufgestellt werden, dessen Geltungsbereich neben dem ehemaligen Altenheim weitere benachbarte soziale Einrichtung umfasst. Dazu gehören auch die evangelische Kirche, ein Teil des Schertlinparks, das bestehende Alten- und Pflegeheim und das Landhaus. Letzteres dient als sozialtherapeutische Wohneinheit für alkoholranke Menschen. Im Flächennutzungsplan ist dieser Bereich als Fläche für Gemeinbedarfseinrichtungen und als Sonderbaufläche für betreutes Wohnen und Altenpflege gekennzeichnet.

Das Schertlinhaus wurde bis zu seiner Stilllegung im Jahre 2005 als Teil des sich derzeit in Betrieb befindlichen Alten- und Pflegeheimes der Rummelsberger Diakonie genutzt. Im Jahre 2020 wurde dieser langjährige Leerstand vom Betreiber der Alten- und Pflegeeinrichtung an die Schertlinhaus UG veräußert.

Das Gebäude befindet sich in schwieriger Topografie am Hang neben der Kirche und besitzt eine anspruchsvolle Erschließungssituation. Die zuführenden Straßen sind zum Teil sehr eng und aufgrund angrenzender Bebauung nicht ausbaubar. Auch die Einrichtung neuer Stellplätze ist nur in begrenztem Umfang möglich.

Für das Schertlinhaus soll eine neue Nutzung gefunden werden, deren Neuverkehrsmengen über das bestehende Straßennetz verträglich abgewickelt werden können. Betrachtet werden 2 Szenarien:

1. Eine reine Wohnnutzung in den bestehenden Gebäuden,
2. Eine Sondernutzung für Pflege-/Betreuungseinrichtungen in den bestehenden Gebäuden.

Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan  
Schertlinhaus in Markt Burtenbach

Auf der Grundlage dieser Nutzungsannahmen soll im Rahmen eines Verkehrsgutachtens das resultierende Neuverkehrsaufkommen ermittelt und die Verteilung der Verkehre auf das Straßennetz hergeleitet werden.

Dabei ist zu prüfen, um wie viele Kfz-Verkehr die bestehenden Erschließungsstraßen zusätzlich belastet werden und ob sie die Verkehrsbelastung aufnehmen können. Darauf aufbauend ist ein Erschließungskonzept für das Plangebiet in Bezug auf den Personen- und den Lieferverkehr zu entwickeln. Die Anzahl der benötigten Stellplätze wird auf Basis der örtlichen Stellplatzsatzung berechnet.

## 2 BESTEHENDE ERSCHLIEßUNGSSITUATION

Das Schertlinhaus liegt zentral in der Ortsmitte von Burtenbach und ist auf kurzem Weg über die Ortsdurchfahrt zu erreichen. Es besitzt Hanglage und besteht aus einem Hauptgebäude sowie den 2 Nebengebäuden, welche über Gänge mit dem Hauptgebäude verbunden sind. Es liegt zwischen der Straße Schertlinhaus im Osten und dem Schertlinweg im Westen und besitzt Zugänge zu beiden Seiten, sodass es von beiden Seiten erschlossen werden kann.

Die Straße Schertlinhaus im Osten kann von der Hauptstraße aus über die Schulstraße erreicht werden, welche als Mischverkehrsfläche und baulich abgesetzte Gehwege ausgebildet ist. Diese Zuwegung ist breit genug für Begegnungsverkehr bei vorsichtiger Fahrweise, sodass auch Lieferfahrten mit kleinen Lkw hierüber möglich sind.

Zusätzlich besteht eine Verbindung zur Bodelschwingstraße über das Grundstück des Alten- und Pflegeheims. Hierbei handelt es sich jedoch um einen Privatweg, weswegen keine relevante Kfz-Erschließung über diesen Weg erfolgen kann.

Der Schertlinweg im Westen bildet zusammen mit dem Rathausgässchen und dem Kirchberg eine schmale, annähernd halbkreisförmige Anliegerstraße, deren beide Enden in die Hauptstraße einmünden. Diese Straße ist durchweg sehr schmal und stellenweise steil und besitzt scharfe Kurven, im Bereich der Kirche hat sie ihre engste Stelle mit etwa 2,50 m Breite. Ausweichmöglichkeiten für sich begegnende Fahrzeuge gibt es kaum. Dennoch können Kirchberg, Schertlinweg und Rathausgässchen in beide Richtungen befahren werden, eine Einbahnregelung gibt es nicht.

Sie sind von Pkw und Minibussen mit Schrittgeschwindigkeit, jedoch nicht mehr von Lieferwagen befahrbar. Gegenüber dem Eingang zum Schertlinhaus befindet sich das bewohnte Pfarrhaus mit Grundstückszufahrt am Schertlinweg.

Aufgrund dieser beengten Verhältnisse eignet sich die Zuwegung nicht für Lieferverkehre, sondern nur für Hol- und Bringfahrten vom/zum westlichen Eingang des

Schertlinhauses und zum Erreichen oder Verlassen der Parkplatzfläche südlich davon.

Das Rathausgässchen kann über den kleinen Platz vor dem Rathaus verlassen werden, welcher an der Hauptstraße gegenüber der Einmündung der Mühlstraße liegt und auch Platz für 3 parkende Pkw bietet. Die Ausfahrt von diesem Platz in die Hauptstraße oder Mühlstraße ist aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse schwierig. Die von Süden auf der Hauptstraße herankommenden Fahrzeuge sind wegen eines Vorbaus an der Ecke des Gebäudes südlich des Platzes erst sehr spät sichtbar. Vom Rathausplatz einbiegende Fahrer müssen ihr Fahrzeug zum Teil bis auf die Fahrbahn der Hauptstraße vorbewegen, um diese vollständig einsehen zu können. Zur besseren Einsehbarkeit der südlichen Hauptstraße befindet sich ein Verkehrsspiegel auf der gegenüber liegenden Straßenseite.

Im Umfeld des Schertlinhauses sind mehrere, bereits von Vegetation überwucherte Stellplatzbereiche vorhanden, von denen einige einen Zugang von der Straße Schertlinhaus, andere vom Rathausgässchen besitzen. Im Eingangsbereich des Schertlinhauses am Schertlinweg ist Platz für 2 weitere Pkw-Stellplätze.



## 3 VERKEHRSERHEBUNG

Zur Beurteilung des bestehenden Verkehrsaufkommens und zur Einordnung der Neuverkehrsmengen durch das Schertlinhaus fanden am Dienstag, dem 17.03.2022, videogestützte Verkehrszählungen an 2 Knotenpunkten auf der Hauptstraße statt:

- Hauptstraße/Mühlstraße/Rathausgässchen (K1)
- Hauptstraße/Schulstraße (K2)

Die Ergebnisse liegen fahrstromgenau für verschiedene Verkehrsmittel des Leicht- und Schwerverkehrs auf 15-Minuten-Intervalle aggregiert vor.

Folgende Verkehrsstärken wurden auf den Querschnitten gezählt:

ANL. 1	Hauptstraße nördlich Mühlstraße:	3.600 Kfz/24 h, davon 380 SV/24 h
	Hauptstraße südlich Schulstraße:	3.400 Kfz/24 h, davon 320 SV/24 h
	Mühlstraße:	2.600 Kfz/24 h, davon 350 SV/24 h
	Schulstraße:	400 Kfz/24 h, davon 50 SV/24 h
	Rathausgässchen:	120 Kfz/24 h, davon 30 SV/24 h

Bei den gezählten Verkehrsmengen ins und aus dem Rathausgässchen sind auch diejenigen Fahrzeuge enthalten, die lediglich auf dem Platz vor dem Rathaus parken und nicht die Gasse befahren.

ANL. 2	Es besteht eine morgendliche und eine nachmittägliche Spitzenstunde des Verkehrsaufkommens an den Knotenpunkten, wie sie typisch für Straßen mit Berufsverkehr ist. Die Morgenspitzenstunde liegt zwischen 06:30 und 07:30 an K1 sowie zwischen 06:45 und 07:45 an K2. Die Nachmittagsspitzenstunde liegt zwischen 16:15 und 17:15 an K1 sowie zwischen 15:30 und 16:30 an K2.
--------	--

## 4 VERKEHRSERZEUGUNG

### 4.1 Vorbemerkung

Der heute leerstehende Gebäudekomplex Schertlinhaus erzeugt nach der Wiederinbetriebnahme Neuverkehre als Kfz-Fahrten sowie als nicht-motorisierte Wege. Dabei wird zwischen den zwei Nutzungsszenarien unterschieden. In Szenario 1 bestehen die Neuverkehre aus Bewohner- und Besucherverkehren, in Szenario 2 vor allem aus Beschäftigtenverkehre (Pflegepersonal) und zu einem geringen Anteil aus Besucher-Verkehren. In beiden Szenarien gibt es Liefer- und Versorgungsfahrten mit Schwerverkehrsfahrzeugen.

Die verwendeten Parameter zur Verkehrserzeugung wurden mithilfe von Erfahrungswerten und Richtlinien nach Bosserhoff/HSVV<sup>1</sup> hergeleitet. Sie sind in den nachfolgenden Tabellen für die einzelnen Herleitungsschritte der jeweiligen Szenarien aufgelistet.

Das bestehende Pflegeheim und das Landhaus erzeugen bereits im Bestand Verkehr und verfügen über eigene, ihnen zugeordnete Parkplätze. An ihrer Nutzung und Verkehrserzeugung ändert sich auch nach der Neunutzung des leerstehenden Schertlinhauses nichts.

### 4.2 Szenario 1: Reine Wohnnutzung

Eine Machbarkeitsstudie<sup>2</sup> im Auftrag der Marktgemeinde Burtenbach aus dem Jahr 2016 hat die Nachnutzungsmöglichkeiten des Schertlinhauses unter Neuaufteilung der Innenräume untersucht. Im Ergebnis sind mindestens 49 Wohneinheiten im Schertlinhaus realisierbar. Diese besitzen Größen zwischen 22 und 122 m<sup>2</sup>. Einbezogen wurden das Hauptgebäude und die 2 baulich verbundenen Nebengebäude sowie das freistehende Haus am Schertlinweg. Darüber hinaus ist gemäß der Studie die

---

<sup>1</sup> Bosserhoff, D.; Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV): Programm Ver\_Bau, Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung.

<sup>2</sup> Markt Burtenbach: Machbarkeitsstudie Schertlinhaus Burtenbach, aufgestellt von lux architect in Zusammenarbeit mit archevola, beraten – planen – bauen, Juni 2016.

Unterbringung weiterer Wohneinheiten möglich, etwa durch die Aufteilung größerer Einheiten in mehrere kleinere oder durch die Nutzung bisheriger Funktionsräume im 1. Untergeschoss, bei denen eine natürliche Belichtung und Belüftung gegeben ist.

Für die Verkehrserzeugung wird daher mit einer Spannweite von 50 – 60 neuen Wohneinheiten gerechnet. Für die Berechnung der Neuverkehre werden stets die Mittelwerte der Spannweiten verwendet. Dies entspricht 55 neuen Wohneinheiten.

Bewohnerverkehr		
Anzahl Wohneinheiten	55	
Anzahl Bewohner pro Wohneinheit	3,0	165 Bewohner
Anzahl der Wege pro Einwohner und Tag	3,5	578 Wege
Abzug Anteil Wege pro Einwohner und Tag außerhalb des Gebiets	20 %	462 Wege im Quell- und Zielverkehr
MIV-Anteil Einwohner	70 %	323 Pkw-Fahrten
Pkw-Besetzungsgrad Einwohner (Personen pro Pkw)	1,5	<b>216 Pkw-Fahrten/24 h</b>
Besucherverkehr		
Aufschlag Besucherverkehr in Anteil an Einwohner-Wegen	15 %	87 Wege
MIV-Anteil Besucher	70 %	61 Pkw-Fahrten
Pkw-Besetzungsgrad Besucher in Personen pro Pkw	1,75	<b>35 Pkw-Fahrten/24 h</b>
Liefer- und Versorgungsverkehr		
Lkw-Fahrten pro Einwohner und Tag	0,05	<b>10 Lkw-Fahrten/24 h</b>
<b>Summe</b>		<b>262 Kfz-Fahrten/24 h, davon 10 Lkw</b>

Tab. 1: Verwendete Parameter für Szenario 1 Reine Wohnnutzung

Dies entspricht jeweils 131 Kfz-Fahrten (davon 5 Lkw-Fahrten) im Quell- und im Zielverkehr an einem gewöhnlichen Werktag.

Es ist eine morgendliche und eine abendliche Spitzenstunde des Neuverkehrs zu erwarten. Die morgendliche Spitzenstunde besteht vor allem aus Quellfahrten zur Arbeit oder Schule/Ausbildung, zur Nachmittagsspitzenstunde überwiegen Zielverkehre von der Arbeit sowie Quell- und Zielverkehre zu Einkaufs-, Besuchs- oder Freizeit Zwecken.

## Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Schertlinhaus in Markt Burtenbach

	Quellverkehr	Zielverkehr	Summe
Morgenspitzenstunde	16 Kfz/h (1 SV/h)	3 Kfz/h (1 SV/h)	<b>19 Kfz/h (2 SV/h)</b>
Nachmittagsspitzenstunde	10 Kfz/h (0 SV/h)	17 Kfz/h (0 SV/h)	<b>27 Kfz/h (0 SV/h)</b>

Tab. 2: Verkehrserzeugung des Schertlinhauses zu den Tagesspitzenstunden für Szenario 1

### 4.3 Szenario 2: Pflege-/Betreuungseinrichtungen

In diesem Szenario wird das Schertlinhaus als Altenpflege- und Betreuungsheim genutzt und seine ursprüngliche Funktion wiederhergestellt. Die bestehenden Räumlichkeiten können daher weitergenutzt werden. Das Schertlinhaus besitzt 83 Wohnräume für Pflegebedürftige im Erdgeschoss und den Obergeschossen sowie Funktions- und Versorgungsräume in den Untergeschossen.

Im südlichen Teil des Gebäudekomplexes befinden sich im Bestandsausbau Räume für eine Wohngemeinschaft mit 7 Bewohnern. Zusätzlich gibt es im Hauptgebäude in den 4 Geschossen vom Erdgeschoss bis zum 3. Obergeschoss jeweils 1 vollwertige Wohnung. Das freistehende Haus am Schertlinweg dient als Hausmeisterwohnung.

Somit werden 83 Pflegeplätze und 6 Wohneinheiten angesetzt, von denen eine eine WG mit 7 Wohnräumen ist.

## Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Schertlinhaus in Markt Burtenbach

Beschäftigtenverkehr		
Anzahl Pflegeplätze	83	
Beschäftigte pro Pflegeplatz	0,6 – 0,8	58 Beschäftigte
Anwesenheit der Beschäftigten	85 %	49 anwesend
Wege der Beschäftigten pro Tag	3,0	148 Wege
MIV-Anteil Beschäftigte	70 %	104 Pkw-Fahrten
Pkw-Besetzungsgrad Beschäftigte (Personen pro Pkw)	1,1	<b>96 Pkw-Fahrten/24 h</b>
Besucherverkehr Pflegeplätze		
Besucher(gruppe) pro Pflegeplatz und Tag	25 %	21 Besuche pro Tag
Besucher-Wege pro Tag	2,0	42 Wege
MIV-Anteil Besucher	70 %	<b>30 Pkw-Fahrten/24 h</b>
Bewohnerverkehr Wohneinheiten		
Anzahl Wohneinheiten	5 (regulär) 1 (WG)	
Anzahl Bewohner pro Wohneinheit	3,0 (regulär) 7,0 (WG)	15 Bewohner + 7 Bewohner
Anzahl der Wege pro Einwohner und Tag	3,0	66 Wege
Abzug Anteil Wege pro Einwohner und Tag außerhalb des Gebiets	20 %	53 Wege im Quell- und Zielverkehr
MIV-Anteil Einwohner	70 %	37 Pkw-Fahrten
Pkw-Besetzungsgrad Einwohner (Personen pro Pkw)	1,5	<b>26 Pkw-Fahrten/24 h</b>
Besucherverkehr Wohneinheiten		
Aufschlag Besucherverkehr in Anteil an Einwohner-Wege	15 %	10 Wege
MIV-Anteil Besucher	70 %	7 Pkw-Fahrten
Pkw-Besetzungsgrad Besucher in Personen pro Pkw	1,75	<b>4 Pkw-Fahrten/24 h</b>
Liefer- und Versorgungsverkehr		
Bruttogeschossfläche in m <sup>2</sup>	6.835	
Lkw-Fahrten pro 100 m <sup>2</sup> Bruttogeschossfläche	0,2	<b>14 Lkw-Fahrten/24 h</b>
<b>Summe</b>		<b>170 Kfz-Fahrten/24 h, davon 14 Lkw</b>

Tab. 3: Verwendete Parameter für Szenario 2 Pflege-/Betreuungseinrichtungen

Dies entspricht jeweils 85 Kfz-Fahrten (davon 7 Lkw-Fahrten) im Quell- und im Zielverkehr an eine gewöhnlichen Werktag.

In Überlagerung der Fahrtzwecke zur Morgen- und Nachmittagsspitzenstunde durch die verschiedenen Nutzergruppen ergeben sich folgende Neuverkehrsmengen:

## Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Schertlinhaus in Markt Burtenbach

	Quellverkehr	Zielverkehr	Summe
Morgenspitzenstunde	6 Kfz/h (1 SV/h)	15 Kfz/h (1 SV/h)	<b>21 Kfz/h (2 SV/h)</b>
Nachmittagsspitzenstunde	9 Kfz/h (0 SV/h)	4 Kfz/h (0 SV/h)	<b>13 Kfz/h (0 SV/h)</b>

Tab. 4: Verkehrserzeugung des Schertlinhauses zu den Tagesspitzenstunden für Szenario 2

## 5 VERKEHRsverTEILUNG

### 5.1 Quell-/Zielrelationen

Die erzeugten Verkehre verteilen sich auf das umliegende Straßennetz von Burtenbach und von dort auf örtliche oder überörtliche Ziele. Aufgrund der begrenzten Anzahl möglicher Fahrtenziele in Burtenbach ist anzunehmen, dass vorwiegend benachbarte Mittel- und Oberzentren angefahren werden.

Dazu zählen insbesondere Ulm und Augsburg, die über die A 8 und damit über die St 2025 Richtung Norden erreicht werden. Südlich von Burtenbach liegen die Städte Thannhausen und Krumbach, die über die St 2025 Richtung Süden erreichbar sind. Östlich und westlich von Burtenbach befinden sich lediglich kleinere Ortschaften – im Westen der Ortsteil Kemnat und im Osten die Marktgemeinde Dinkelscherben. Am südlichen Ortsausgang von Burtenbach befindet sich ein kleinflächiger Discounter-Markt, welcher ein Ziel für Einkaufswege darstellt.

Es wird folgende Aufteilung der Quell-/Zielrichtungen angenommen:

Fahrtrichtung Norden: 60 %

Fahrtrichtung Süden: 30 %

Fahrtrichtung Westen: 5 %

Fahrtrichtung Osten: 5%

Der Schwerverkehr besitzt eine großräumigere Orientierung und fährt daher von und nach Norden, Richtung A 8.

### 5.2 Kleinräumige Erschließung

Die Stellplätze des Schertlinhauses sollen über die Straße Schertlinhaus erschlossen werden. Eine Anbindung an das Rathausgässchen oder den Schertlinweg ist nicht geplant, um die engen Straßen nicht mit zusätzlichem Kfz-Verkehr zu belasten.

### Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Schertlinhaus in Markt Burtenbach

Die meisten Kfz-Fahrer wählen den kürzesten, schnellsten oder am besten befahrbaren Weg zwischen ihrem Stellplatz am Schertlinhaus und ihrer jeweiligen Quell-/Zielrichtung. Dieser führt über die Straße Schertlinhaus und die Schulstraße von/zur Hauptstraße.

Eine weitere Fahrtmöglichkeit besteht über das Privatgrundstück des bestehenden Pflegeheims. Diese Verbindung führt zu einem Wohngebiet und ist daher für den Quell- und Zielverkehr des Schertlinhauses wenig attraktiv. Für die Verteilung der Neuverkehre ist sie daher irrelevant.

ANL. 3 Die Verteilung und die daraus entstehenden Mehrbelastungen auf den einzelnen Straßen in Burtenbach ist in der Anlage dargestellt.



## 6 STELLPLATZBEDARF

### 6.1 Szenario 1: Reine Wohnnutzung

Die Ermittlung der benötigten Stellplätze für beide Nutzungsszenarien basiert auf der Stellplatzsatzung des Markts Burtenbach. Gemäß Anlage 1 der Satzung benötigen Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen

- 1 Stellplatz je Wohneinheit bis 50 m<sup>2</sup> Wohnfläche
- 2 Stellplätze je Wohneinheit über 50 m<sup>2</sup> Wohnfläche

Das Schertlinhaus verfügt gemäß Machbarkeitsstudie über mindestens 49 Wohnungen, davon 40 Wohnungen mit mehr als 50 m<sup>2</sup> Wohnfläche und 9 Wohnungen mit bis zu 50 m<sup>2</sup> Wohnfläche. Hieraus ergeben sich mindestens 89 notwendige Stellplätze. Hinzu kommt ein zusätzlicher barrierefreier Stellplatz gemäß § 9 der Stellplatzsatzung. Somit sind mindestens 90 Stellplätze einzurichten. Werden weitere Wohnungen eingerichtet, erhöht sich der Stellplatzbedarf entsprechend.

### 6.2 Szenario 2: Pflege-/Betreuungseinrichtungen

Altenheime, Langzeit- und Kurzzeitpflegeheime benötigen gemäß Satzung 1 Stellplatz je 12 Betten bzw. Pflegeplätze. Für 83 Pflegeplätze in Szenario 2 werden daher 7 Stellplätze benötigt.

Für die Wohnungen, die zusätzlich im Schertlinhaus enthalten sind, werden ebenfalls Stellplätze benötigt. Der Bedarf hängt von der Art der Wohnungen ab:

- Gebäude mit Altenwohnungen: 0,5 Stellplätze je Wohnung
- Schwestern-/Pflegerwohnheime: 1 Stellplatz je 2 Betten, mindestens 3 Stellplätze

Unabhängig davon, ob es sich um Altenwohnungen oder Schwestern-/Pflegerwohnungen handelt, sind insgesamt 3 Stellplätze für die Wohnungen im Gebäudekomplex Schertlinhaus notwendig. Die Hausmeisterwohnung im freistehenden Haus am

Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan  
Schertlinhaus in Markt Burtenbach

Schertlinweg benötigt weitere 2 Stellplätze. Damit werden laut Satzung 12 Stellplätze benötigt.

Der Bedarf des Pflegepersonals an Stellplätzen liegt gemäß Verkehrserzeugungsrechnung nach Bosserhoff/HSVV jedoch bei 31 Stellplätzen an einem mittleren Werktag und damit höher als von der Stellplatzsatzung gefordert. Hierbei wurden der MIV-Anteil, die durchschnittliche Anwesenheit und der Pkw-Besetzungsgrad der Mitarbeitenden berücksichtigt. Daneben sollten weitere 5-10 Stellplätze für Besucher bereitstehen, darunter auch barrierefreie Stellplätze für Menschen mit Behinderungen.

Nach Bosserhoff/FGSV ergibt sich so ein Bedarf von ca. 40 Stellplätzen. Sollten nicht alle auf dem Grundstück des Schertlinhauses untergebracht werden können, müssten öffentliche Stellplätze in Anspruch genommen werden. Diese befinden sich in geringer fußläufiger Entfernung an der Hauptstraße unterhalb der Kirche sowie in den Wohnstraßen östlich des Schertlinhauses.

### 7 FAZIT UND EMPFEHLUNGEN

Das Schertlinhaus erzeugt in Szenario 1 (Reine Wohnnutzung) 262 Kfz-Fahrtbewegungen und in Szenario 2 (Pflege-/Betreuungseinrichtungen) 170 Kfz-Fahrtbewegungen pro Tag. Eine Pflege- und Betreuungseinrichtung erzeugt damit ein geringeres Neuverkehrsaufkommen als eine Wohnnutzung.

Die Verkehre werden über die Schulstraße zu- und abfahren. In Szenario 1 erhöht sich auf der Schulstraße die Verkehrsbelastung von heute 400 Kfz/24 h auf ca. 660 Kfz/24h, in Szenario 2 auf ca. 570 Kfz/24 h im Querschnitt.

Zur Morgenspitzenstunde während des Berufs- und Schülerverkehrs verkehren auf der Schulstraße im Bestand 55 Kfz/h im Querschnitt. In Szenario 1 kommen 19, in Szenario 2 kommen 21 weitere Kfz-Fahrten hinzu, sodass nach Neunutzung des Schertlinhauses mit etwa 75 Kfz/h zu rechnen ist.

Zur Nachmittagsspitzenstunde während des Berufs- und Freizeitverkehrs verkehren auf der Schulstraße im Bestand 30 Kfz/h im Querschnitt. In Szenario 1 kommen 27 Kfz/h weitere hinzu, in Szenario 2 kommen 13 weitere Kfz-Fahrten. Somit ist nach Neunutzung des Schertlinhauses mit etwa 57 bzw. 43 Kfz/h zu rechnen.

Damit bewegen sich die Verkehrszunahmen beider Szenarien in der Schulstraße auf einem Niveau, das dem Charakter der Straße als dörfliche Wohn- und Anliegerstraße weiterhin gerecht wird.

Bei vorsichtiger Fahrweise ist Begegnungsverkehr Pkw-Pkw in der Straße Schertlinhaus und in der Schulstraße möglich sowie das Vorbeifahren an Fußgängern. Eine spürbare Zunahme von Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern durch den vom Schertlinhaus verursachten Anstieg der Verkehrsstärke ist nicht zu erwarten.

Die Straßen Rathausgässchen, Schertlinweg und Kirchberg sind zur Erschließung des Schertlinhauses nicht geeignet und sollen daher weiterhin Anliegern und dem nicht motorisierten Verkehr vorbehalten sein. Kapazitätsprobleme im übrigen

Straßennetz von Burtenbach oder an Knotenpunkten sind durch die hinzukommenden Fahrzeuge nicht zu erwarten.

Der Stellplatzbedarf ist bei einer reinen Wohnnutzung deutlich höher als bei einer Pflege- und Betreuungseinrichtung. In Szenario 1 werden bei 49 Wohneinheiten, wie in der Machbarkeitsstudie dargestellt, 90 Stellplätze benötigt und für den Fall weiterer Wohneinheiten im Gebäude ist ein Bedarf von bis zu 100 Stellplätzen zu erwarten. In Szenario 2 besteht gemäß Stellplatzsatzung ein Bedarf von nur 12 Stellplätzen, jedoch liegt der tatsächliche Bedarf für Pflegepersonal und Besucher höher – hier ist mit ca. 40 Stellplätzen zu rechnen.

Die Hanglage des Schertlinhauses erschwert die Einrichtung der Stellplätze und ihrer Zuwegung. Bei 90 – 100 Stellplätzen für eine reine Wohnnutzung kommt nur ein mehrgeschossiger Parkbau in Betracht, etwa ein Parkdeck mit Rampen zur Verbindung der Parkgeschosse. Bei einer Pflege- und Betreuungseinrichtung ist der bauliche Aufwand geringer und hängt von der gewählten Stellplatzzahl ab, die über die von der Satzung geforderten 12 Plätze hinausgeht. Eine ebenerdige Anordnung der Stellplätze auf dem Grundstück ist in Szenario 2 somit noch denkbar.

Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan  
Schertlinhaus in Markt Burtenbach

Aufgestellt: Aalen, im November 2022

BERNARD Gruppe ZT GmbH

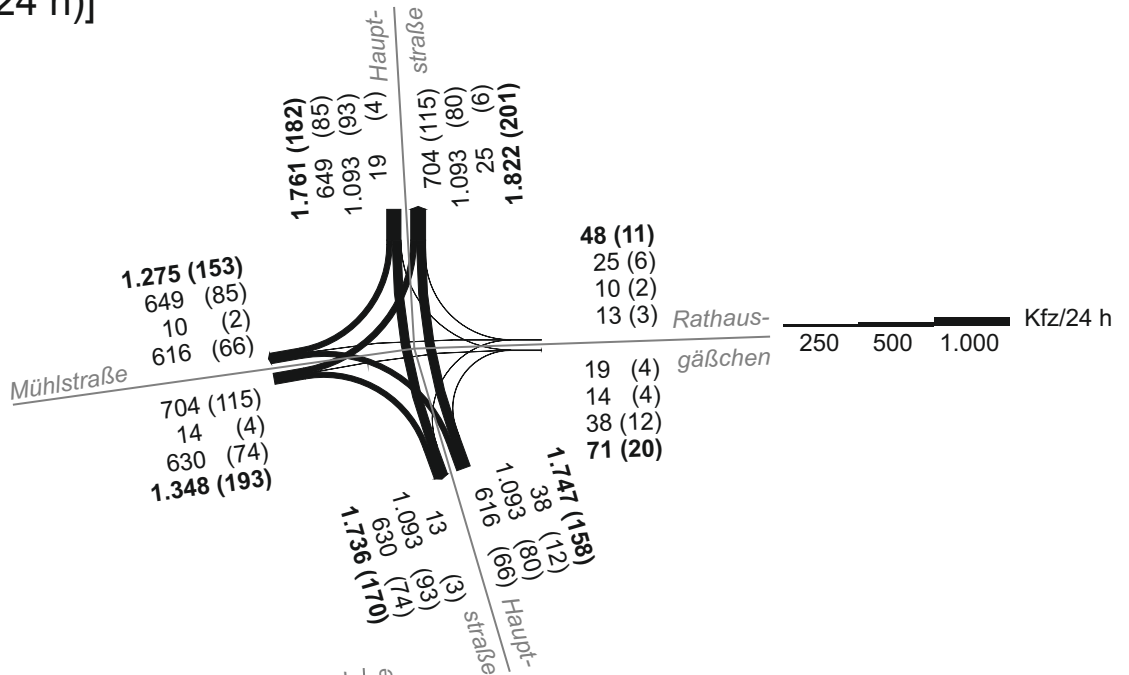
ppa.  
Dipl.-Geogr. Dirk Kopperschläger  
Fachbereichsleiter

i.A.  
Dipl.-Ing. Philipp Runkel  
Projektingenieur

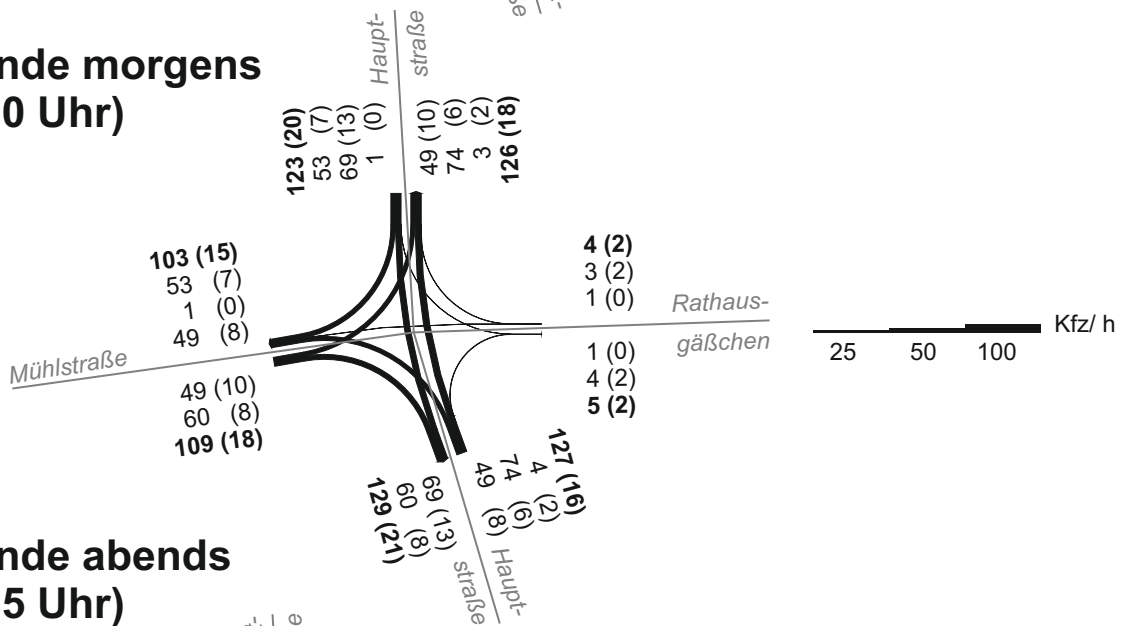
# ANLAGEN

# Knotenpunkt 1: Hauptstraße/Mühlstraße/Rathausgäßchen

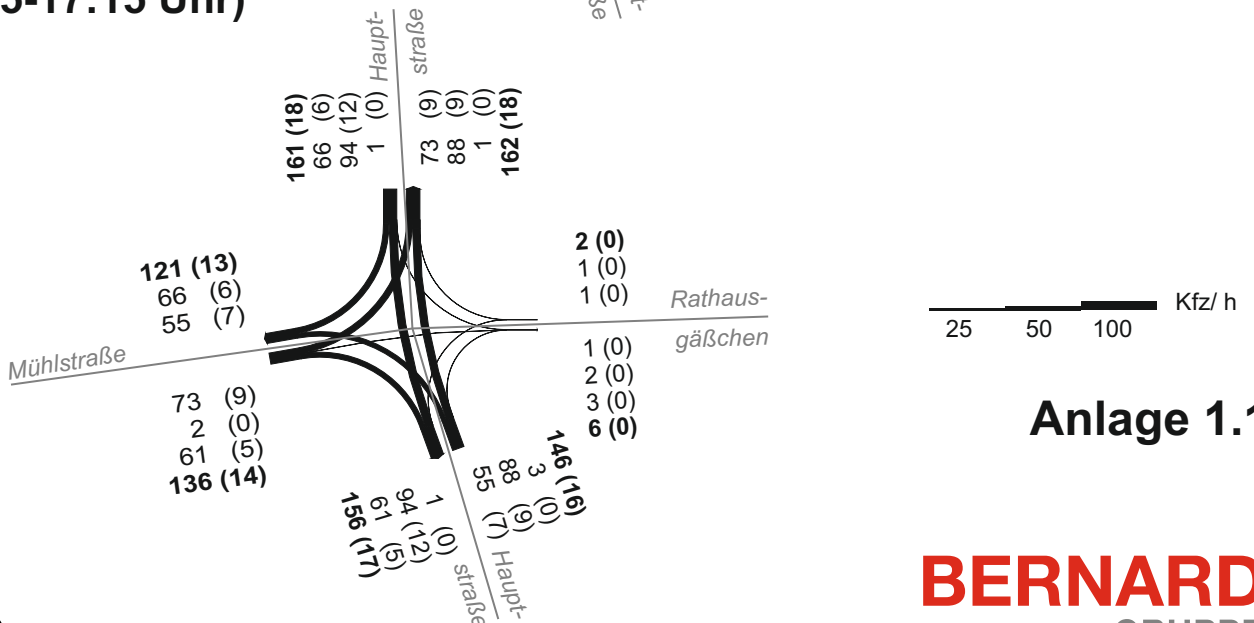
[Kfz/24 h (SV/24 h)]



## Spitzenstunde morgens (06:30-07:30 Uhr)



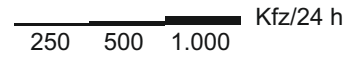
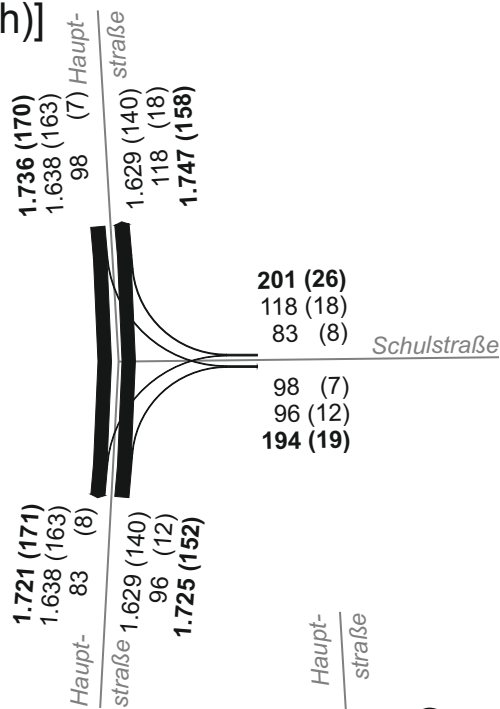
## Spitzenstunde abends (16:15-17:15 Uhr)



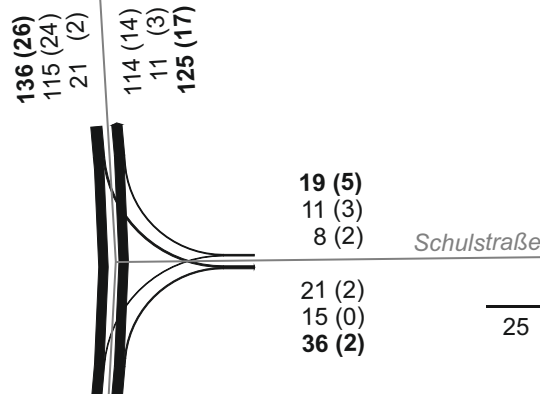
## Anlage 1.1

## Knotenpunkt 2: Hauptstraße/Schulstraße

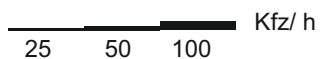
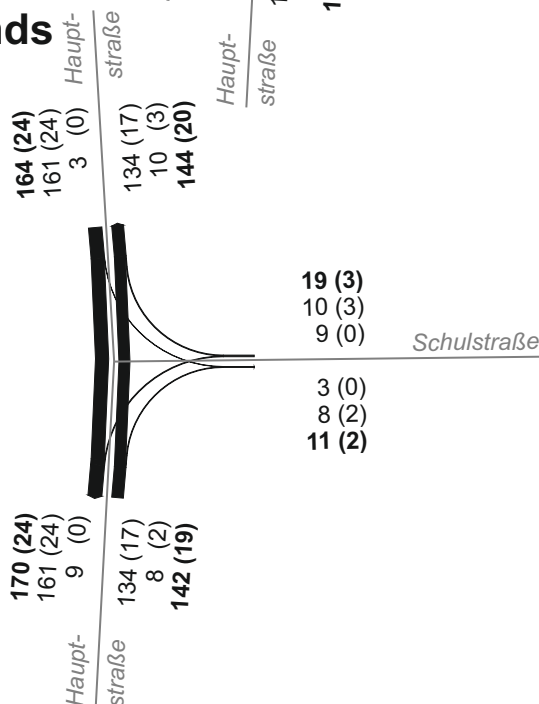
[Kfz/24 h (SV/24 h)]



## Spitzenstunde morgens (06:45-07:45 Uhr)



## Spitzenstunde abends (15:30-16:30 Uhr)



## Anlage 1.2



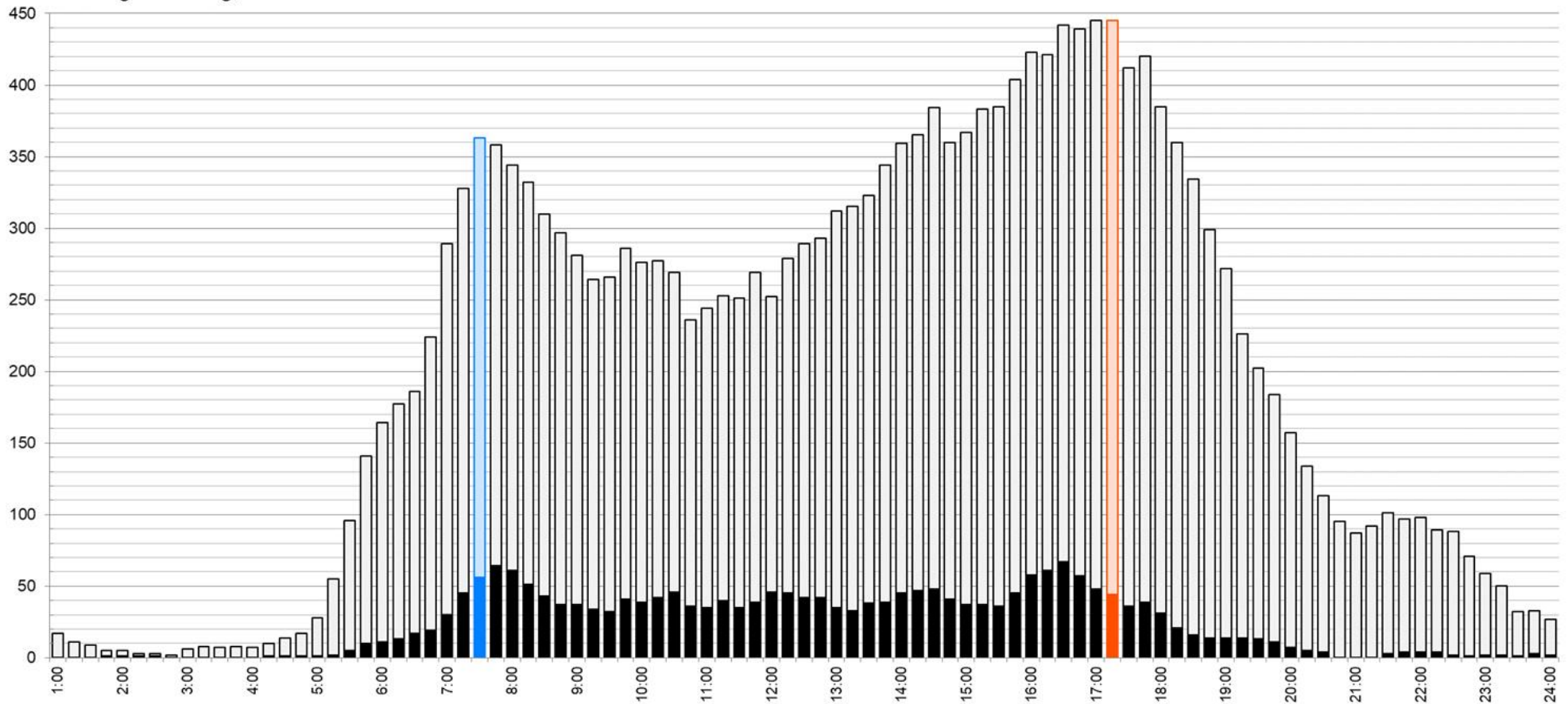


**Tagesganglinie - Knotenpunkt  
Hauptstraße/Mühlstraße/Rathausgässchen**

Gesamtverkehrsstärken über alle Zufahrten  
Zähltag: Dienstag, 17.03.2022

□ Leichtverkehrsfahrten/h  
■ Schwerverkehrsfahrten/h

Morgenspitzenstunde (06:30 Uhr - 07:30 Uhr): 363 Kfz/h (56 SV/h)  
Nachmittagsspitzenstunde (16:15 Uhr - 17:15 Uhr): 445 Kfz/h (44 SV/h)

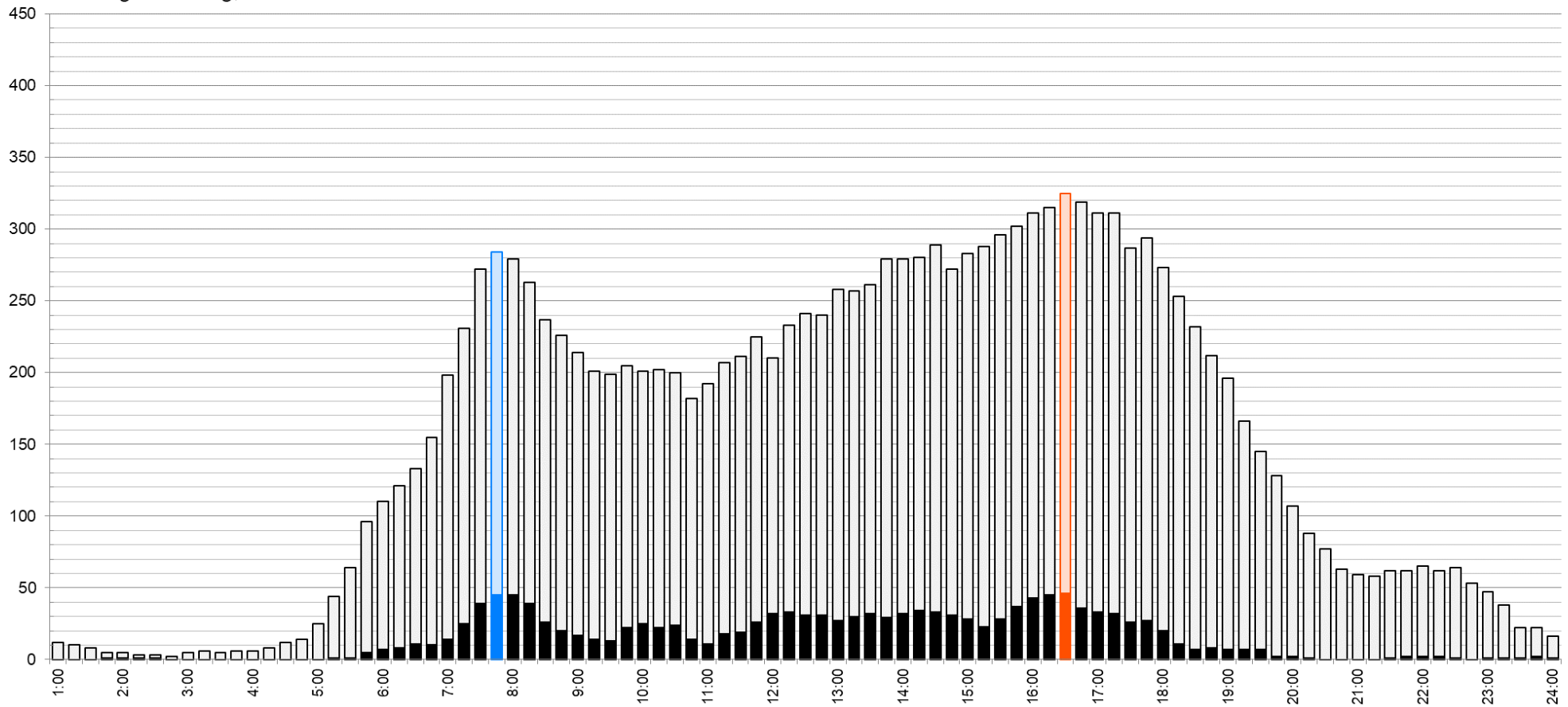


**Tagesganglinie - Knotenpunkt  
Hauptstraße/Schulstraße**

Gesamtverkehrsstärken über alle Zufahrten  
Zähltag: Dienstag, 17.03.2022

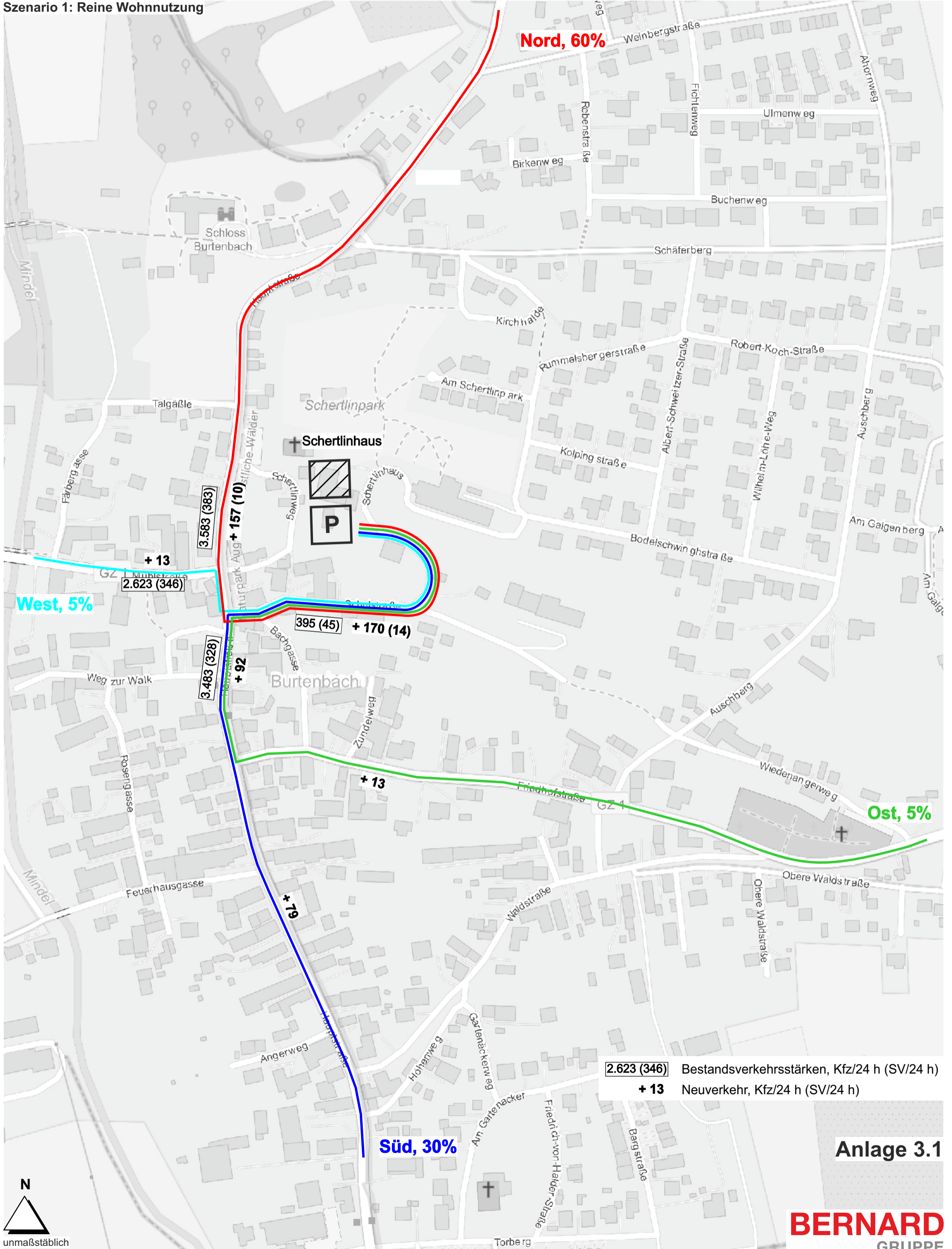
□ Leichtverkehrsfahrten/h  
■ Schwerverkehrsfahrten/h

Morgenspitzenstunde (06:45 Uhr - 07:45 Uhr): 284 Kfz/h (45 SV/h)  
Nachmittagsspitzenstunde (15:30 Uhr - 16:30 Uhr): 325 Kfz/h (46 SV/h)



Verteilung der Neuverkehre

Szenario 1: Reine Wohnnutzung



Verteilung der Neuverkehre

Szenario 2: Pflege-/Betreuungseinrichtung

