



Oktober 2025

Erläuterungsbericht
zur
Verkehrsuntersuchung

Verkehrsuntersuchung „Seilhof“ in Breisach am Rhein

Stadt Breisach am Rhein

Kontakt



Fichtner Water &
Transportation GmbH
Sarweystraße 3
70191 Stuttgart

www.fwt.fichtner.de

Standort Freiburg

+49 (761) 88505-0

freiburg@fwt.fichtner.de

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5
79110 Freiburg

Freigabevermerk

	Name	Funktion	Datum	Unterschrift
Erstellt:	J. Weingärtner	Projektleitung	14.10.2025	
Geprüft / freigegeben:	F. Krentel	Qualitätssicherung	14.10.2025	

Revisionsverzeichnis

Rev.	Datum	Erstellt	Änderungsstand	Dateiname
0	09.05.2025	J. Weingärtner	-	EB000372-250509-jwei
1	14.10.2025	J. Weingärtner	Textliche Ergänzungen	EB000372-251014-jwei

Disclaimer

Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber von Fichtner und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Fichtner haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen.

Inhalt

1	Darstellung des Vorhabens	7
1.1	Ausgangssituation und Aufgabenstellung	7
1.2	Planungsgrundlagen	7
2	Darstellung des Bestands	8
3	Vorhandene Verkehrszahlen	14
4	Verkehrserzeugungsberechnung	16
5	Künftige Verkehrssituation	17
5.1	Verkehrsverteilung des Gebietes „Wasserloch“	17
5.2	Mögliche Verkehrsführungen und Verkehrsbelastungen	18
5.2.1	Variante 1	19
5.2.2	Variante 2	20
5.2.3	Variante 3	22
5.2.4	Variante 4	23
5.2.5	Variante 5	24
5.2.6	Variante 6	25
5.2.7	Variante 7	26
5.2.8	Variante 8	27
5.3	Prüfung Sichtbeziehungen	28
6	Verkehrliche Bewertung	30

Abbildungen

Abbildung 1:	Übersichtskarte, Bildquelle: www.openstreetmap.org	8
Abbildung 2:	Schneckenweg östlicher Abschnitt, Quelle: FWT	9
Abbildung 3:	Schneckenweg im Abschnitt der Grundschule, Quelle: FWT	9
Abbildung 4:	Schneckenweg auf Höhe des Kindergartens, Quelle: FWT	10
Abbildung 5:	Westlicher Abschnitt im Schneckenweg, Quelle: FWT.....	11
Abbildung 6:	Platzbedarf Begegnungsfall Pkw-Pkw [3]	11
Abbildung 7:	Eingeschränkte Sichtfelder im westlichen Abschnitt, Quelle: FWT	12
Abbildung 8:	Südliches Ende der Straße „Seilhof“, Quelle: FWT	12
Abbildung 9:	Blickrichtung Norden im Seilhof, Quelle: FWT.....	13
Abbildung 10:	Querschnittbelastung/24h Bestand, eigene Darstellung, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org	15
Abbildung 11:	Verteilung der erzeugten Verkehrsmenge (blau: Zielverkehr, rot: Quellverkehr), Kartengrundlage: www.openstreetmap.org	17
Abbildung 12:	Vollständige Verkehrsbeziehung in Variante 1, Kartengrundlage: openstreetmap.org ...	19
Abbildung 13:	Querschnittbelastung/24h bei Variante 1, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org ..	19
Abbildung 14:	Verkehrsbeziehung in Variante 2, Kartengrundlage: openstreetmap.org	20

Abbildung 15:	Querschnittbelastung/24h bei Variante 2, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org ..20
Abbildung 16:	Verkehrsbeziehung in Variante 3, Kartengrundlage: openstreetmap.org22
Abbildung 17:	Querschnittbelastung/24h bei Variante 3, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org ..22
Abbildung 18:	Verkehrsbeziehung in Variante 4, Kartengrundlage: openstreetmap.org23
Abbildung 19:	Querschnittbelastung/24h bei Variante 4, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org ..23
Abbildung 20:	Verkehrsbeziehung in Variante 5, Kartengrundlage: openstreetmap.org24
Abbildung 21:	Querschnittbelastung/24h bei Variante 5, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org ..25
Abbildung 22:	Verkehrsbeziehung in Variante 6, Kartengrundlage: openstreetmap.org25
Abbildung 23:	Querschnittbelastung/24h bei Variante 6, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org ..26
Abbildung 24:	Verkehrsbeziehung in Variante 7, Kartengrundlage: openstreetmap.org26
Abbildung 25:	Querschnittbelastung/24h bei Variante 7, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org ..27
Abbildung 26:	Verkehrsbeziehung in Variante 8, Kartengrundlage: openstreetmap.org27
Abbildung 27:	Querschnittbelastung/24h bei Variante 8, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org ..28
Abbildung 28:	Einschränkung der Sichtfelder im Einmündungsbereich des Schneckenwegs28

Anlagen

Anlage 1	Ergebnisse Verkehrszählung 2017
Anlage 2	Verkehrserzeugungsberechnung

Abkürzungen

FWT	Fichtner Water & Transportation
Kfz	Kraftfahrzeug
Krad	Kraftrad
Lfw	Lieferwagen
Lkw	Lastkraftwagen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt06	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
SV	Schwerverkehr

Quellen

- [1] Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen: Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Wiesbaden, 2000
- [2] Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff: Programm Ver_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung mit Excel-Tabellen am PC, Januar 2016
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Köln 2006

- [4] Mobidata BW: Zählstellen Übersicht. Internetlink: https://mobidata-bw.de/dataset/karte_strassenverkehrszaehlung. Zuletzt abgerufen am 10.10.2025

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Umsetzung der Erschließungsstraßen des B-Plans „Wasserloch“ in Breisach-Oberriemsingen befindet sich in den letzten Zügen. Hinsichtlich der Erschließung des Baugebiets ist vorgesehen, das Gebiet sowohl über den nördlich verlaufenden Schneckenweg sowie die südlich angrenzende Bundesstraße (K4999) zu öffnen. Für die nördlich des Baugebiets verlaufende Straße „Seilhof“ besteht aktuell keine Verbindung auf den Schneckenweg. Die An- und Abfahrt ist daher nur aus Richtung Norden möglich.

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung soll untersucht werden, inwiefern eine Öffnung des „Seilhof“ hin zum Schneckenweg im Zuge der Entwicklung des Baugebiets „Wasserloch“ aus verkehrlicher Sicht sinnvoll ist und welche verkehrlichen Auswirkungen dies auf umliegende Straßenzüge hat.

1.2 Planungsgrundlagen

Als Grundlage für die Verkehrsuntersuchung und die Darstellung der Verkehrserzeugungsberechnung werden alle hierfür notwendigen Planunterlagen und Informationen wie Anzahl der geplanten Wohneinheiten etc. vom AG zur Verfügung gestellt.

2 Darstellung des Bestands

Im Rahmen einer Ortsbesichtigung wurde am Mittwoch, den 20.11.2024 das Plangebiet und das angrenzende Umfeld hinsichtlich der verkehrlichen Randbedingungen aufgenommen, was für eine erste fachliche Einschätzung dienen soll. Neben den Zugänglichkeiten für den Kfz-Verkehr wurden unter anderem auch die Belange der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.

Die nachfolgende Abbildung 1 gibt einen Überblick über die räumliche Situation und das Umfeld des Baugebiets „Wasserloch“.

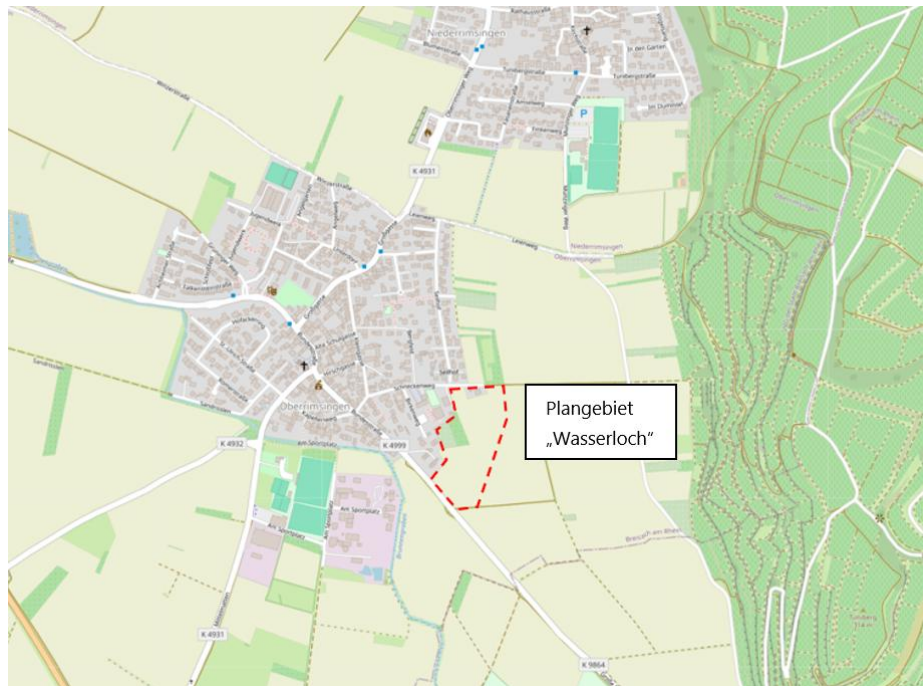


Abbildung 1: Übersichtskarte, Bildquelle: www.openstreetmap.org

Im Umfeld des Plangebietes ist überwiegend Wohnbebauung vorhanden. Westlich grenzt allerdings auch die Grundschule von Oberriemsingen an das Plangebiet. Die verkehrliche Anbindung des Plangebietes erfolgt im Norden über den Schneckenweg und im Süden an die K4999. Der Schneckenweg hat abschnittsweise unterschiedliche Fahrbahn- und Gehwegbreiten, die nachfolgend einmal dargestellt werden.

Im östlichen Abschnitt, in dem auch die Anbindung in das Plangebiet erfolgt, hat der Schneckenweg eine Fahrbahnbreite von etwa 5,30m sowie eine Gehwegbreite von ca. 1,50m auf der Südseite bzw. ca. 1,10m auf der nördlichen Seite (siehe Abbildung 2).



Abbildung 2: Schneckenweg östlicher Abschnitt, Quelle: FWT

Der nördlich verlaufende Gehweg endet auf Höhe des letzten Wohnhauses. Der südliche Gehweg führt weiter in das Plangebiet und wird dort mit einer Breite von 2,00m fortgeführt.

Westlich der Straße „Seilhof“ verschmälert sich die Fahrbahnbreite im Schneckenweg auf knapp 4,70m. Der südlich verlaufende Gehweg hat Breite von ca. 1,60m (siehe Abbildung 3).



Abbildung 3: Schneckenweg im Abschnitt der Grundschule, Quelle: FWT

Etwas westlich der Grundschule folgt im Schneckenweg, ebenfalls auf der südlichen Seite, der Kindergarten St. Vinzentius. Die Fahrbahnbreite auf Höhe des Kindergartens beträgt knapp 5,10m. Der auf der Südseite verlaufende Gehweg hat in diesem Abschnitt eine Breite von rund 1,20m (siehe Abbildung 4).



Abbildung 4: Schneckenweg auf Höhe des Kindergartens, Quelle: FWT

Wie in Abbildung 4 zu erkennen ist, ist das Halten und Parken am nördlichen Fahrbahnrand erlaubt. Entlang des südlichen Fahrbahnrandes besteht ein eingeschränktes Halteverbot gemäß Zeichen 286 StVO.

Im westlichsten Abschnitt des Schneckenwegs zwischen der Kleingasse und der Bundesstraße verschmälert sich die Fahrbahnbreite auf ca. 4,20m. Der südliche Gehweg hat hier eine Breite von knapp 1,50m (siehe Abbildung 5).



Abbildung 5: Westlicher Abschnitt im Schneckenweg, Quelle: FWT

Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) [3] beträgt der Platzbedarf beim Begegnungsfall Pkw-Pkw 4,75m bzw. 4,10m bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen (siehe Abbildung 6).

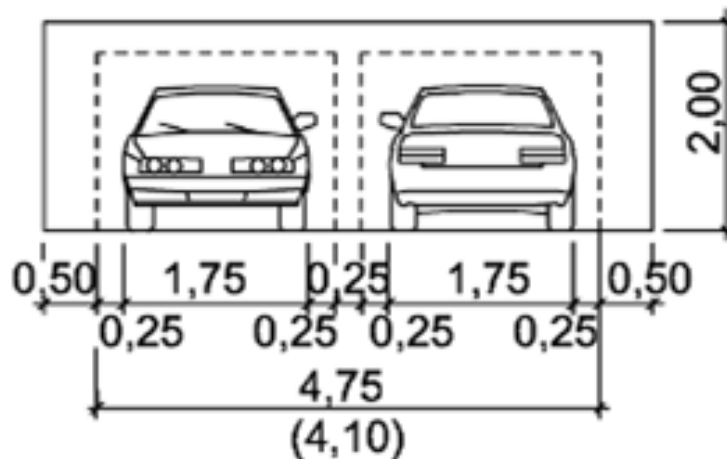


Abbildung 6: Platzbedarf Begegnungsfall Pkw-Pkw [3]

Die vorhandene Fahrbahnbreite im Abbildung 5 dargestellten Abschnitt lässt daher nur den Begegnungsfall Pkw-Pkw mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen zu bzw. unter sehr geringen Geschwindigkeiten.

Im Übergang vom Abschnitt der Kita hin zum westlichen Abschnitt liegt ein Kurvenbereich vor, der zur Folge hat, dass die Sichtbeziehungen für entgegenkommende Fahrzeuge stark eingeschränkt ist (siehe Abbildung 7).



Abbildung 7: Eingeschränkte Sichtfelder im westlichen Abschnitt, Quelle: FWT

Im westlichen Abschnitt ist entlang des südlichen Fahrbahnrandes ein absolutes Halteverbot Zeichen 283 StVO ausgeschildert.

Die Straße „Seilhof“ verläuft in Nord-Süd-Richtung und trifft zwar auf den Schneckenweg im östlichen Abschnitt, ist jedoch für den Kfz-Verkehr im Bestand nicht durchlässig (siehe Abbildung 8).



Abbildung 8: Südliches Ende der Straße „Seilhof“, Quelle: FWT

Am südlichen Ende der Straße Seilhof ist ein Wendehammer ausgebildet, sodass Fahrzeuge hier entsprechenden Wenden und nach Norden fahren können. Sowohl für den Fuß- als auch Radverkehr ist eine Verbindung in den Schneckenweg vorhanden.

Die Fahrbahnbreite im „Seilhof“ beträgt knapp 6,00m. Es ist ein beidseitiger Gehweg mit einer Breite von jeweils ca. 1,40m vorhanden, der im gesamten Straßenverlauf geführt wird (siehe Abbildung 9).



Abbildung 9: Blickrichtung Norden im Seilhof, Quelle: FWT

Die oben beschriebenen Straßenzüge befinden sich in einer Tempo 30-Zone. Der Radverkehr wird entsprechend gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr geführt.

3 Vorhandene Verkehrszahlen

Eine wesentliche Grundlage zur Bewertung der Verkehrssituation stellt die Kenntnis der bestehenden Verkehrsbelastungsdaten dar (siehe Anlage 1). Im Zuge für die Bearbeitung des Lärmaktionsplans für die Stadt Breisach am Rhein im Jahr 2017 fand hierzu eine Verkehrserhebung an zwei Stellen im Ortsteil Oberrimsingen statt. Folgende Knotenpunkte wurden hierbei erfasst:

- KP1: Großgasse / Bundesstraße
- KP2: Grezhauser Str. / Bundesstraße

Zwar ist die Erhebung der Verkehrsbelastung bereits knapp sieben Jahre her, jedoch kann aus diesen Daten eine Größenordnung geschlossen werden, wie hoch die Verkehrsmengen nun im Jahr 2024 entlang der Bundesstraße in etwa sind. Da es in diesem Zeitraum keine größeren Gebietsentwicklungen in Oberrimsingen gab, ist aus verkehrlicher Sicht mit keiner wesentlichen Zunahme des Verkehrs entlang der Bundesstraße zu rechnen.

In Ergänzung zu den Zählergebnissen von 2017 wurden die Ergebnisse der Zählstellen des Landes Baden-Württemberg herangezogen [4]. Hier ist eine Temporäre Zählstelle südlich von Oberrimsingen entlang der K4931 vorhanden, bei der Ergebnisse aus dem Jahr 2023 vorliegen. Die Zählstelle 80111202 hat hier im Querschnitt knapp 2.000 Kfz/24h erfasst, jedoch im Format „durchschnittlicher täglicher Verkehr“ (DTV). Die Zählergebnisse aus 2017 liegen im Format „durchschnittlicher werktäglicher Verkehr“ (DTVw) vor, sodass diese erst umgerechnet werden müssen. Als Faustformel betragen die Querschnittsbelastungen des DTV knapp 90% der Belastung des DTVw. Nach dieser Umrechnung lag im Jahr 2023 südlich von entlang der K4931 eine Querschnittsbelastung von knapp 2.200 DTVw/24h vor. Die Zählstelle liegt jedoch weiter außerorts, sodass von der Bundesstraße bis zur Zählstelle noch einige Fahrten aufgrund abgehender Wohnstraße „verloren“ gehen. Im Vergleich zu den Zählergebnissen aus 2017 sowie nach verkehrlicher Einschätzung kann von einer ähnlichen Größenordnung der Verkehrsbelastung ausgegangen werden.

Nachfolgend sind die Querschnittsbelastungen/24h der Verkehrserhebung aus dem Jahr 2017 (schwarze Zahlen) sowie die Querschnittsbelastung/24h für den Schneckenweg und Seilhof (rote Zahlen) dargestellt.

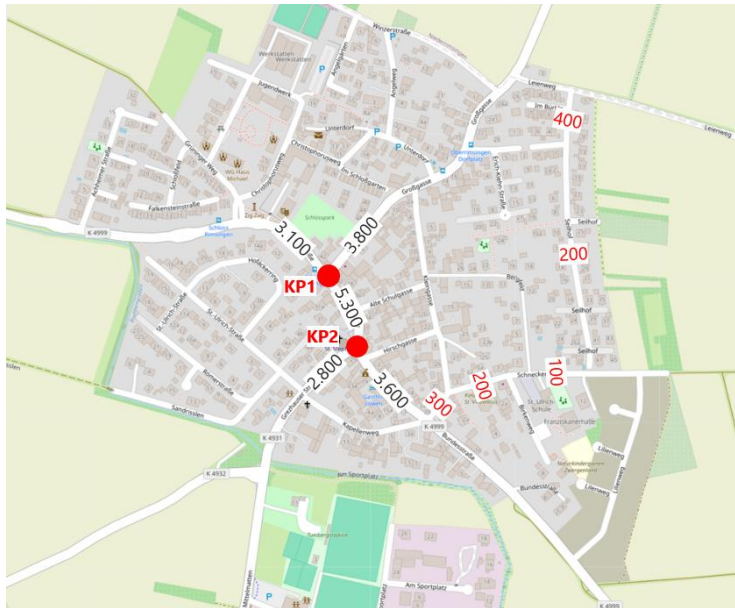


Abbildung 10: Querschnittbelastung/24h Bestand, eigene Darstellung, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Die Abschätzung der Querschnittsbelastung/24h der beiden Straßenzüge erfolgt rein qualitativ nach der vorhandenen Bebauung sowie möglicher Quellen und Ziele (Kita, Grundschule, etc.) entlang des Straßenzugs.

Erläuterung der Verkehrsmengen

Dargestellt ist die Kfz-Querschnittsbelastung/24h, also die Summe der Verkehrsbelastungen beider Fahrtrichtungen je 24-Stunden. Diese Querschnittsbelastung/24h ist für verschiedene Abschnitte dargestellt, bei denen sich aus verkehrlicher Sicht eine Veränderung aufgrund örtlicher Gegebenheiten einstellt. So beträgt beispielsweise im südlichen Abschnitt des Seilhofs die Querschnittsbelastung/24h etwa 200 Kfz wohingegen im nördlichen Bereich die Querschnittsbelastung/24h rund 400 Kfz beträgt.

4 Verkehrserzeugungsberechnung

Zur Abschätzung des durch das Plangebiet „Wasserloch“ erzeugten Kfz-Verkehrs wurde eine Verkehrserzeugungsberechnung mittels der bundesweit üblichen Methodik der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung [1] erstellt und mit dem Programm VER_BAU [2] berechnet.

Dort lassen sich über empirische Kenngrößen der Einwohner- oder Besucherverkehr bestimmen. Hierfür werden Eingangsdaten wie die Anzahl der geplanten Wohneinheiten sowie die Fläche des Baugebietes herangezogen. Aktuell sind laut Angaben des Auftraggebers insgesamt rund 100 Wohneinheiten geplant.

Ausgehend von diesen Eingangsgrößen wurden die im Programm hinterlegten Parameter und Berechnungsschritte durchgeführt (vgl. Anlage 2).

Das neue Wohngebiet erzeugt durch den Einwohnerverkehr etwa 660 Kfz-Fahrten pro Tag (je 330 Kfz/24h im Quell- und Zielverkehr), im Besucherverkehr werden rund 100 Kfz-Fahrten pro Tag erzeugt (je 50 Kfz/24h im Quell- und Zielverkehr) und im Lieferverkehr kommt es zu etwa 14 SV-Fahrten/24h (jeweils 7 im Quell- und Zielverkehr).

Insgesamt wird durch das Plangebiet knapp 770 Kfz-Fahrten/24h (jeweils 385 Kfz/24h im Quell- und Zielverkehr), davon 14 SV-Fahrten/24h erzeugt.

5 Künftige Verkehrssituation

5.1 Verkehrsverteilung des Gebietes „Wasserloch“

Der durch das Gebiet „Wasserloch“ erzeugte Verkehr von ca. 770 Kfz/24h wurde räumlich und unter Berücksichtigung der Anfahrwege möglichst plausibel auf das übrige Straßennetz verteilt. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verteilung der erzeugten Verkehrsmenge für den Ziel- sowie Quellverkehr.

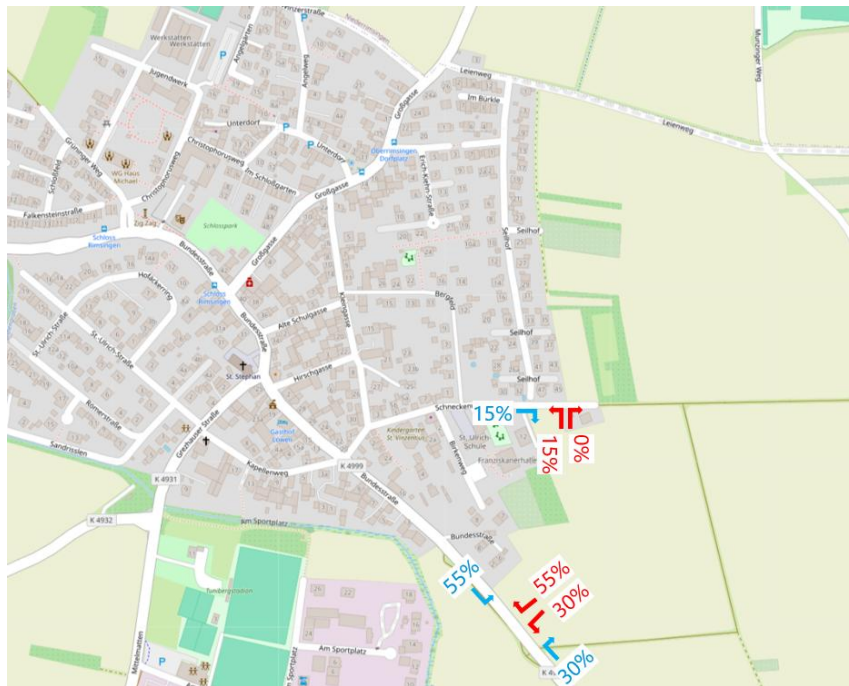


Abbildung 11: Verteilung der erzeugten Verkehrsmenge (blau: Zielverkehr, rot: Quellverkehr), Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Die Erschließung des Gebietes soll sowohl über den nördlich verlaufenden Schneckenweg als auch die südlich verlaufende K4999 erfolgen, weshalb hier jeweils die Quelle bzw. das Ziel der Verkehrsmengen angesetzt wird.

Aufgrund der übergeordneten verkehrlichen Anbindung der K4999 wird davon ausgegangen, dass der Großteil der Verkehrsabwicklung über die südliche Zufahrt erfolgen wird, weshalb hier 85% der Verkehrsmenge angesetzt wird. Entsprechend werden nur 15% der erzeugten Verkehrsmenge angesetzt, die über den Schneckenweg abgewickelt wird.

Für den Quellverkehr wird die gleiche Verteilung wie im Zielverkehr angesetzt, jedoch aus der entgegengesetzten Fahrtrichtung.

Die Haupteerschließung des Baugebietes Wasserloch für den Kfz-Verkehr ist von der alten Bundesstraße geplant. Direkt an der alten Bundesstraße sind zwei Mehrfamilienhäuser mit Tiefgarage vorgesehen, welche einen direkten Anschluss an die alte Bundesstraße erhalten sollen. Aus diesem Grund fährt nicht die gesamte erzeugte Verkehrsmenge des Gebietes in das Quartier bzw. die Wohnstraße ein. Nach ersten

Einschätzungen wird davon ausgegangen, dass nur noch etwa 400 Kfz/24h verbleiben, welche tatsächlich in das Gebiet Wasserloch einfahren.

5.2 Mögliche Verkehrsführungen und Verkehrsbelastungen

Die Verkehrsführung im Prognose-Planfall lässt sich aus verkehrlicher Sicht in mehrere Varianten unterteilen, die eine unterschiedliche Verkehrsbelastung auf den einzelnen Straßenzügen bzw. Straßenabschnitten ergeben.

Folgende Varianten werden nachfolgend aufgeführt und beschrieben:

- Variante 1: Öffnung Seilhof + Baugebiet Wasserloch jeweils mit Anschluss auf Schneckenweg
- Variante 2: Öffnung Seilhof Richtung Baugebiet Wasserloch aber Abtrennung des Schneckenwegs
- Variante 3: Öffnung Seilhof Richtung Schneckenweg, Baugebiet Wasserloch wird Richtung Schneckenweg gesperrt
- Variante 4: Baugebiet Wasserloch mit Anschluss auf Schneckenweg, Seilhof bleibt wie im Bestand
- Variante 5: Einbahnstraße im Schneckenweg in Richtung Osten
- Variante 6: Einbahnstraße im Schneckenweg in Richtung Westen
- Variante 7: Einbahnstraße im Schneckenweg in Richtung Osten plus Öffnung Seilhof
- Variante 8: Einbahnstraße im Schneckenweg in Richtung Westen plus Öffnung Seilhof

Für die Darstellung der nachfolgenden Querschnittsbelastungen/24h der einzelnen Varianten wurde die erzeugte Verkehrsmengen des Baugebiets Wasserloch (siehe Kapitel 4) mit der bestehenden Querschnittsbelastung/24h (siehe Abbildung 10) überlagert. Die Abschätzung der Verkehrsverteilung beruht dabei auf Erfahrungswerten sowie bestehender Quellen bzw. Ziele im näheren Umfeld.

5.2.1 Variante 1

Variante 1 stellt durch die Öffnung der Straße Seilhof hin zum Schneckenweg sowie dem Baugebiet Wasserloch eine vollständige Verkehrsbeziehung zwischen den drei Straßenzügen her (siehe Abbildung 12).

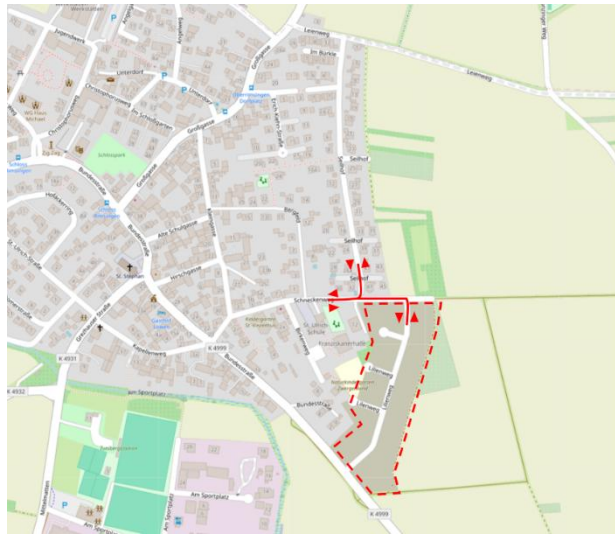


Abbildung 12: Vollständige Verkehrsbeziehung in Variante 1, Kartengrundlage: openstreetmap.org

Mit dieser Grundlage lassen sich die Verkehrsmengen für Variante 1 nach einer fachlichen Abschätzung wie folgt darstellen:

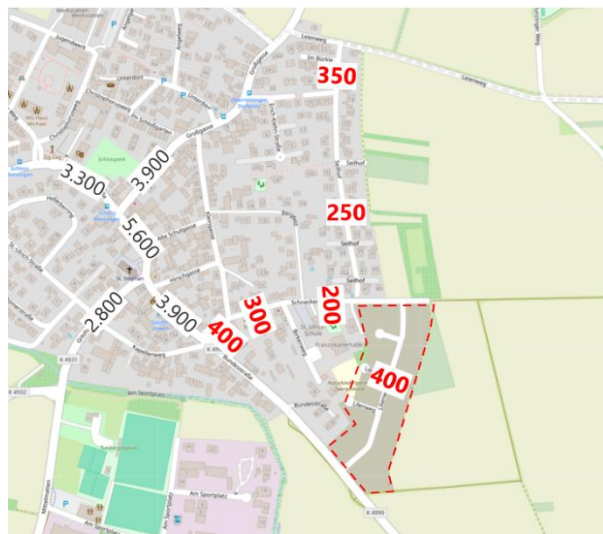


Abbildung 13: Querschnittbelastung/24h bei Variante 1, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Durch die Umsetzung des Baugebiets Wasserloch sowie der Öffnung der Straße Seilhof kommt es gegenüber der bestehenden Situation zu einer Steigerung der Verkehrsmenge im Schneckenweg.

Da davon ausgegangen werden kann, dass sowohl Anwohner des neuen Baugebietes die Verbindung über den Seilhof nach Norden nutzen, sowie Anwohner des Seilhofs in Richtung Süden hebt sich eine Zunahme der Verkehrsmenge auf. Die Verkehrsbelastung in der Straße Seilhof bleibt daher in etwa gleich.

5.2.2 Variante 2

In Variante 2 wird die Straße Seilhof sowie das Baugebiet Wasserloch hin zum Schneckenweg geöffnet, allerdings der Schneckenweg nach der Zufahrt zum Spielplatz in Richtung Osten für den Kfz-Verkehr gesperrt (siehe Abbildung 14).

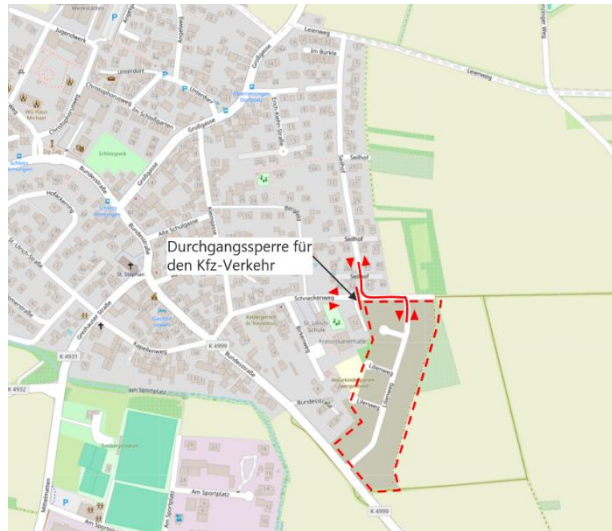


Abbildung 14: Verkehrsbeziehung in Variante 2, Kartengrundlage: openstreetmap.org

Mit dieser Möglichkeit an Fahrbeziehungen ergeben sich folgende Querschnittsbelastungen/24h (siehe).

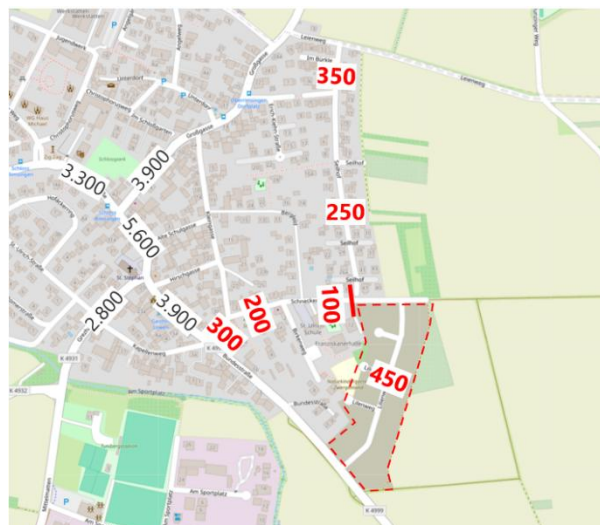


Abbildung 15: Querschnittbelastung/24h bei Variante 2, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Durch den Vorschlag, den Schneckenweg östlich der Zufahrt zum Spielplatz für den Kfz-Verkehr abzuhängen, bleibt die Verkehrssituation hinsichtlich Verkehrsverbindung sowie Verkehrsbelastung gegenüber dem Bestand unverändert. Lediglich eine Öffnung des Seilhofs hin zum Schneckenweg mit der Verbindung zum Gebiet Wasserloch wird ermöglicht. Dadurch wird die Nord-Süd-Verbindung sowohl für Anwohner des Seilhofs als auch des neuen Baugebiets ermöglicht.

Der Durchgang bzw. die Verbindung im Schneckenweg für den Fuß- und Radverkehr bleibt dabei bestehen.

Die Zufahrt der landwirtschaftlich genutzten Flächen am östlichen Ende des Schneckenwegs kann über das Gebiet Wasserloch gewährleistet werden.

Wie in Variante 1 kann davon ausgegangen werden, dass sowohl Anwohner des neuen Baugebietes die Verbindung über den Seilhof nach Norden nutzen, sowie Anwohner des Seilhofs in Richtung Süden hebt sich eine Zunahme der Verkehrsmenge auf. Daher bleibt auch hier die Verkehrsbelastung in der Straße Seilhof in etwa unverändert zur bestehenden Situation.

5.2.3 Variante 3

Variante 3 sieht eine Öffnung der Straße Seilhof hin zum Schneckenweg vor. Allerdings wird bei dieser Variante die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr vom Gebiet Wasserloch zum Schneckenweg durch entsprechende Maßnahmen untersagt.

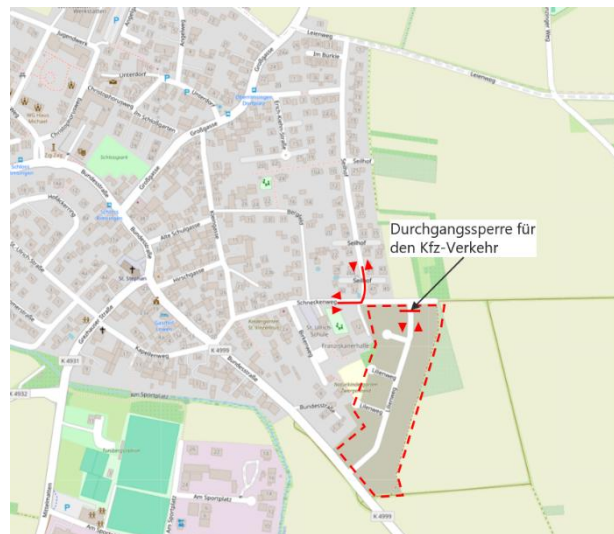


Abbildung 16: Verkehrsbeziehung in Variante 3, Kartengrundlage: openstreetmap.org

Mit dieser möglichen Verkehrsbeziehung ergeben sich nach fachlicher Abschätzung folgende Querschnittsbelastungen/24h.

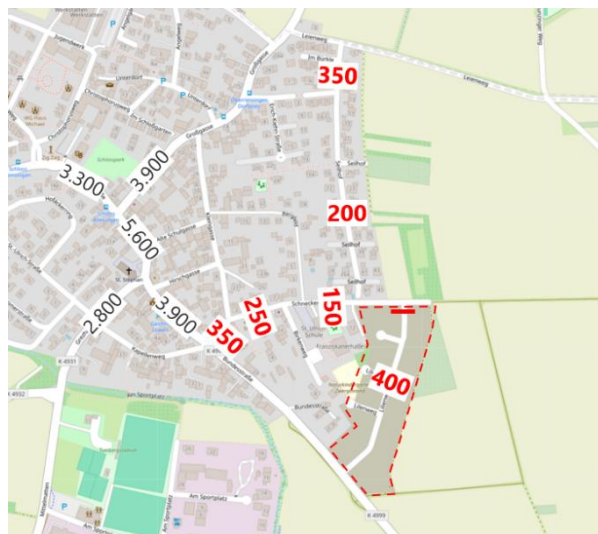


Abbildung 17: Querschnittbelastung/24h bei Variante 3, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Variante 3 sieht eine Öffnung des Seilhofs zum Schneckenweg vor. Eine Durchfahrt vom Gebiet Wasserloch zum Schneckenweg ist für den Kfz-Verkehr nicht möglich. Für den Fuß- und Radverkehr wird die Verbindung zum Schneckenweg ermöglicht.

Im Schneckenweg kann von einer geringfügigen Zunahme der Verkehrsbelastung ausgegangen werden. Im Seilhof wird eine ähnliche Situation wie im Bestand entstehen.

5.2.4 Variante 4

In Variante 4 verbleibt die Straße Seilhof wie im Bestand und erhält keine Verbindung für den Kfz-Verkehr in Richtung des Schneckenwegs. Nur die Verbindung vom Baugebiet Wasserloch in Richtung Schneckenweg wird ermöglicht (siehe Abbildung 18).

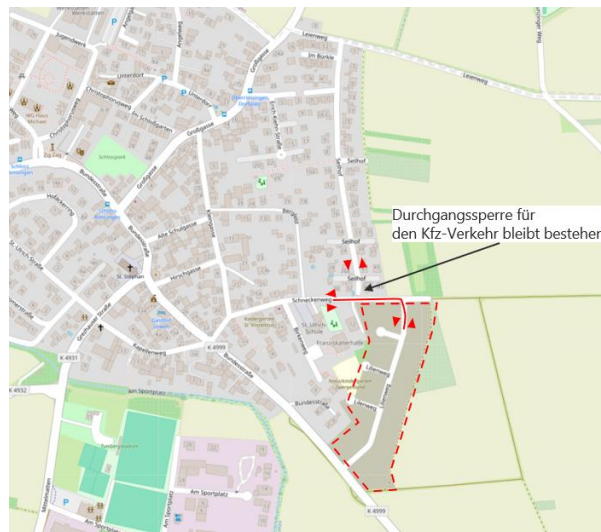


Abbildung 18: Verkehrsbeziehung in Variante 4, Kartengrundlage: openstreetmap.org

Hieraus lassen sich in etwa folgende Verkehrsbelastungen ableiten (siehe Abbildung 19).

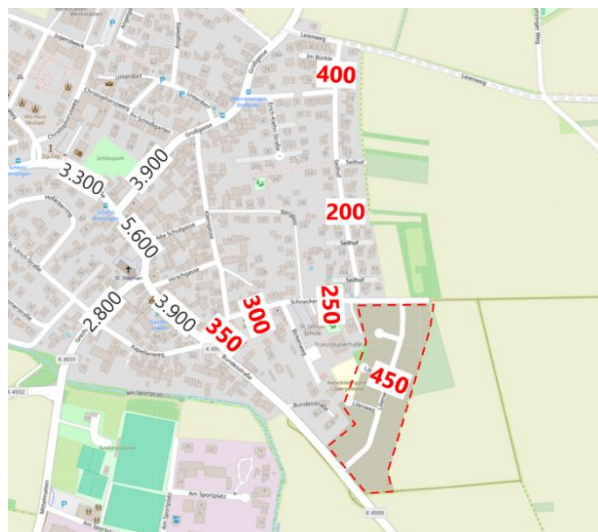


Abbildung 19: Querschnittbelastung/24h bei Variante 4, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

In dieser Variante bleibt die Situation für die Straße Seilhof unverändert gegenüber dem Bestand. Allerdings ist im Schneckenweg durch die Verbindung zum Baugebiet Wasserloch mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung zu rechnen, was in etwa eine Verdopplung der Querschnittsbelastung/24h zur Folge hat.

5.2.5 Variante 5

In Variante 5 ist es vorgesehen, die Verkehrsführung im Schneckenweg als Einbahnstraße in Richtung Osten auszuweisen (siehe Abbildung 20).



Abbildung 20: Verkehrsbeziehung in Variante 5, Kartengrundlage: *openstreetmap.org*

Durch die Ausweisung einer Einbahnstraße nimmt zwar die Verkehrsmenge am Querschnitt ab, allerdings ist durch den Entfall der Gegenrichtung mit Verkehrsverlagerungen ins umliegende Straßennetz zu rechnen.

Damit der aus dem Schneckenweg abfließende Verkehr nicht durch die kleinen Nebenstraßen wie z. B. Bergfeld fährt ist es ratsam, auch hier eine Einbahnstraße auszuweisen. Dies hätte jedoch Auswirkungen auf Bewohner dieser Straße, die dadurch ebenso von Umwegen betroffen wären.

Sollte der Seilhof wie im Bestand nicht hin zum Schneckenweg geöffnet werden, das Baugebiet „Wasserloch“ jedoch eine Verbindung zum Schneckenweg erhalten, lassen sich daraus folgende Querschnittsbelastungen/24h ableiten.

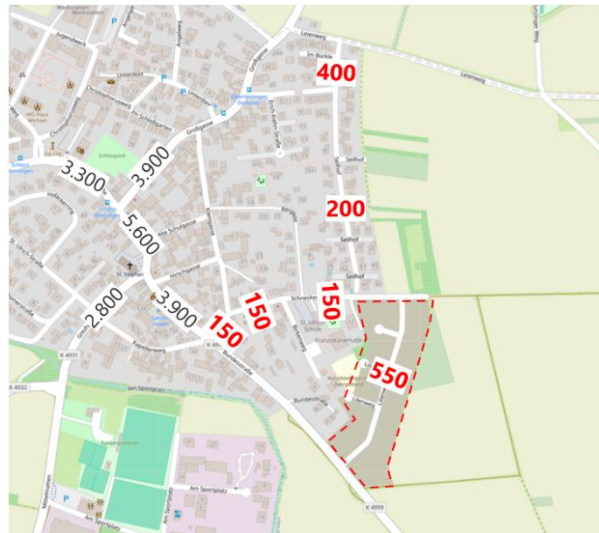


Abbildung 21: Querschnittbelastung/24h bei Variante 5, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Durch den Entfall der Gegenrichtung im Bereich der Einbahnstraße halbiert sich die Querschnittsbelastung/24h im Schneckenweg. Sofern der Seilhof nicht hin zum Schneckenweg geöffnet wird, muss die Verkehrsmenge durch das neue Baugebiet Wasserloch in Richtung Bundesstraße fahren. Dadurch entsteht hier mehr Verkehr sowie Umwege, welche die Verkehrsteilnehmer in Kauf nehmen müssen.

5.2.6 Variante 6

In Variante 6 wird die Einbahnstraßenregelung gegenüber Variante 5 umgedreht, sodass im Schneckenweg die Verkehrsführung nur in Richtung Westen erfolgt (siehe Abbildung 22).



Abbildung 22: Verkehrsbeziehung in Variante 6, Kartengrundlage: openstreetmap.org

Auch bei dieser Variante verringert sich die Querschnittbelastung/24h im Schneckenweg durch den Wegfall der Gegenrichtung, allerdings kommen hier anteilig die Fahrzeuge dazu, die aus dem Gebiet Wasserloch durch den Schneckenweg fahren. Daraus lassen sich folgende Querschnittsbelastungen/24h ableiten.

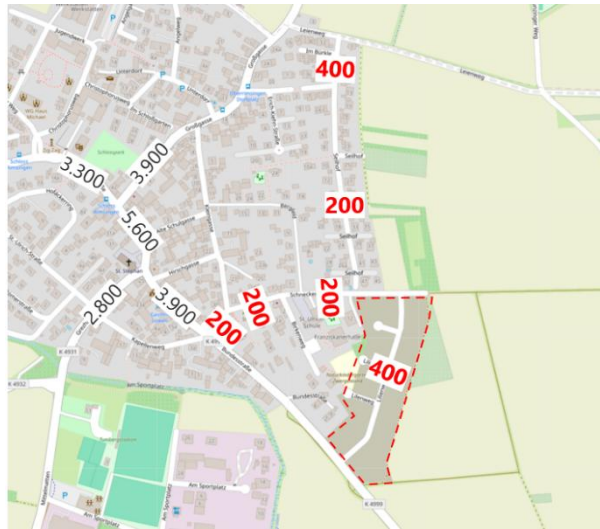


Abbildung 23: Querschnittbelastung/24h bei Variante 6, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

5.2.7 Variante 7

In Variante 7 wird der Schneckenweg als Einbahnstraße in Richtung Osten ausgewiesen und zusätzlich der Seilhof geöffnet (siehe Abbildung 24).

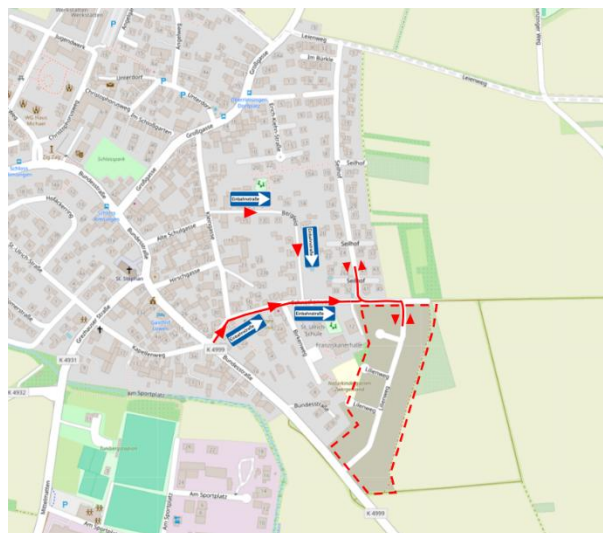


Abbildung 24: Verkehrsbeziehung in Variante 7, Kartengrundlage: openstreetmap.org

In Variante 7 nimmt im Schneckenweg aufgrund der Ausweisung einer Einbahnstraße die Verkehrsmenge/24h am Querschnitt ab. Aufgrund der wegfallenden Gegenrichtung ist jedoch mit Verkehrsverlagerungen ins umliegende Straßennetz zu rechnen.

Damit der aus dem Schneckenweg abfließende Verkehr nicht durch die kleinen Nebenstraßen wie z. B. Bergfeld fährt ist es ratsam, auch hier eine Einbahnstraße auszuweisen. Dies hätte jedoch Auswirkungen auf Bewohner dieser Straße, die dadurch ebenso von Umwegen betroffen wären.

Da der Seilhof hin zum Schneckenweg geöffnet wird, verlagert sich der vom Schneckenweg abfließende Verkehr sowohl in den Seilhof als auch ins Gebiet „Wasserloch“. Daraus lässt sich folgende Querschnittsbelastungen/24h ableiten.

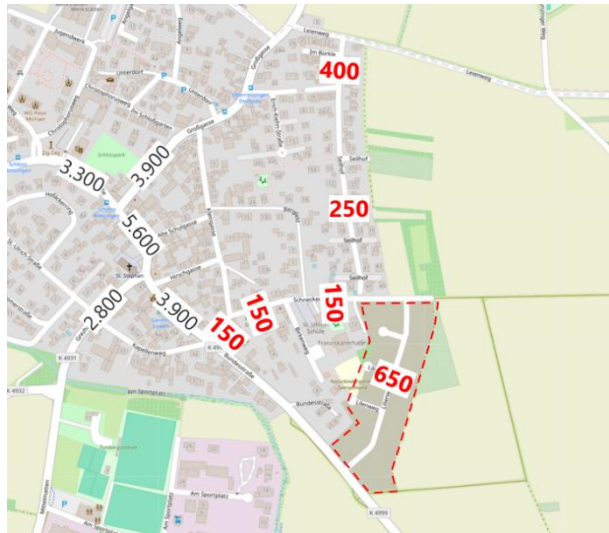


Abbildung 25: Querschnittbelastung/24h bei Variante 7, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Durch den Entfall der Gegenrichtung im Bereich der Einbahnstraße halbiert sich die Querschnittsbelastung/24h im Schneckenweg. Gleichzeitig nimmt die Querschnittsbelastung/24h im Seilhof sowie im Wasserloch zu, sowohl aufgrund des Verkehrs vom Schneckenweg als auch der möglichen Nord-Süd Verbindung.

5.2.8 Variante 8

Variante 8 sieht ebenfalls die Öffnung des Seilhofs sowie die Ausweisung einer Einbahnstraße im Schneckenweg vor, jedoch in Fahrtrichtung Westen. Die möglichen Fahrbeziehungen des Kfz-Verkehr sind in Abbildung 26 dargestellt.

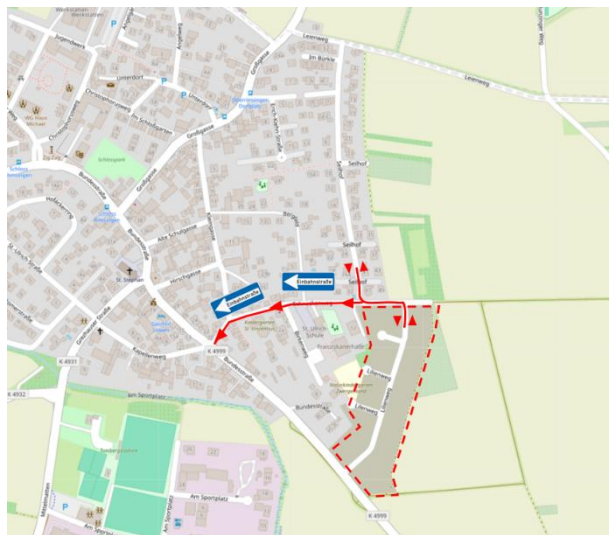


Abbildung 26: Verkehrsbeziehung in Variante 8, Kartengrundlage: openstreetmap.org

Aus den möglichen Fahrbeziehungen sowie der Einbahnstraße im Schneckenweg in Richtung Westen lassen sich folgende Querschnittsbelastungen/24h ableiten.

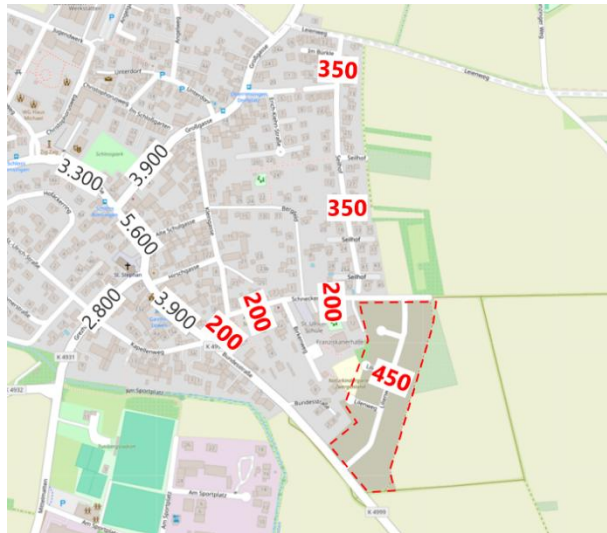


Abbildung 27: Querschnittbelastung/24h bei Variante 8, Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Trotz der Einbahnstraßenregelung liegt die Querschnittsbelastung/24h im Schneckenweg in etwa bei der Belastung des Bestands. Grund dafür ist der Quellverkehr aus dem Seilhof sowie dem Baugebiet Wasserloch, welche den Schneckenweg als kürzere Option in Richtung Westen nutzen. Auch die Belastungen im Seilhof sowie dem Baugebiet Wasserloch nehmen zu, da für den Zielverkehr des Schneckenwegs Umwegfahrten notwendig sind.

5.3 Prüfung Sichtbeziehungen

Die Ausfahrt vom Schneckenweg auf die Bundesstraße ist aufgrund der engen Bebauung im Einmündungsbereich mit Sichtbehinderungen verbunden (siehe Abbildung 28).



Abbildung 28: Einschränkung der Sichtfelder im Einmündungsbereich des Schneckenwegs

Einbiegende Fahrzeuge können dabei die Verkehrsteilnehmer auf der Bundesstraße erst spät sehen, sodass es hier nach Absprache mit der Stadtverwaltung schon des Öfteren zu Problemen gekommen ist.

Bei der Ausweisung einer Einbahnstraße in Richtung Osten im Schneckenweg wäre nur noch die Einfahrt von der Bundesstraße in den Schneckenweg möglich. Das oben beschriebene Problem beim Einbiegen in die Bundesstraße würde damit wegfallen.

6 Verkehrliche Bewertung

In der hier vorliegenden Untersuchung wurden die verkehrlichen Auswirkungen einer möglichen Öffnung der Straße „Seilhof“ hin zum Schneckenweg in Verbindung mit der Entwicklung des angrenzenden Baugebiets „Wasserloch“ geprüft und fachlich bewertet. Grundlage dafür war eine Ortsbesichtigung mit Bestandsaufnahme der örtlichen Gegebenheiten, die Sichtung der vorhandenen Unterlagen zur Entwicklung des Baugebiets „Wasserloch“ sowie die vorhandene Verkehrsmengen der angrenzenden Straßenzüge aus dem Jahr 2017 bzw. dem Abgleich mit Ergebnisse der Verkehrszählung vom Land BW.

Kfz-Verkehr

Wie in der Darstellung des Bestands (siehe Kapitel 2) beschrieben wird, sollte vor allem der Schneckenweg aufgrund seines geringen Ausbaustandards hinsichtlich Fahrbahn- und Gehwegbreite, eingeschränkter Sichtfelder sowie angrenzender Nutzungen (Kindergärten, Grundschule) aus verkehrlicher Sicht keinem zusätzlichen Verkehr ausgesetzt werden. Bereits heute kommt es hier insbesondere zu den Hol- und Bringzeiten der Kita sowie der Schule zu teilweise unübersichtlichen Situationen im Verkehrsablauf, in denen auch Kinder die Straße queren. Um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer im Schneckenweg weiterhin gewährleisten zu können, sollte daher wenn möglich eine Zunahme des Verkehrs vermieden werden.

In Kapitel 5.2 werden insgesamt acht Varianten beschrieben, die mögliche Verkehrsführungen im Bereich Schneckenweg, Seilhof und Baugebiet Wasserloch darstellen.

Da wie oben beschrieben aus verkehrlicher Sicht eine Zunahme der Verkehrsmengen im Schneckenweg vermieden werden sollte, entfallen Variante 1 (siehe 5.2.1) sowie Variante 4 (siehe 5.2.4).

Um insbesondere für Anwohner des südlichen Bereichs im Seilhof sowie des künftigen Gebiets Wasserloch die Nord-Süd-Verbindung zu verbessern, stellt dabei Variante 2 (siehe 5.2.2) die beste Option dar. Aus verkehrlicher Sicht kann im Seilhof hinsichtlich der Querschnittsbelastung/24h von einer ähnlichen Situation wie im Bestand ausgegangen werden.

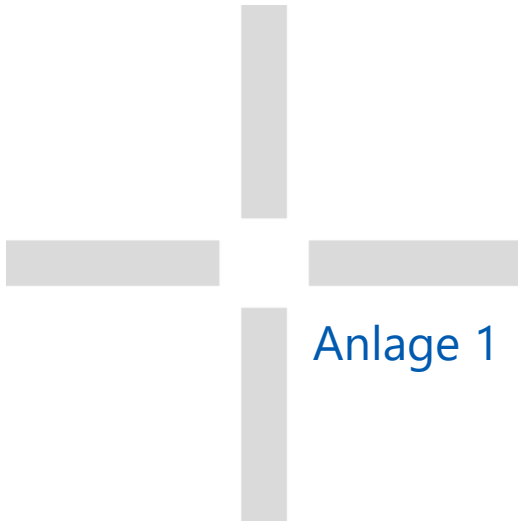
In Variante 2 wird im Schneckenweg dabei die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr in Richtung Osten zwischen der Zufahrt zum Spielplatz und Seilhof durch bauliche Maßnahmen wie Poller, Pflanzkübel oder ähnliches unterbunden. Im westlichen Bereich des Schneckenweges bleibt die Situation damit gegenüber dem Bestand unverändert.

In den Varianten 5 bis 8 ist eine Einbahnstraßenregelung nach Osten bzw. nach Westen vorgesehen. In diesen Varianten kommt es zu einer Reduzierung der Verkehrsmenge im Schneckenweg. Allerdings entstehen bei der Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung immer Umwegfahrten für die Gegenrichtung. Dies bedeutet Mehrverkehr für die kleinen Straßen / Gassen wie Kleingasse, Hirschgasse und Bergfeld, welche hinsichtlich der baulichen Gestaltung auch nicht für die Aufnahme zusätzlicher Verkehrsmengen ausgelegt sind. In der Kleingasse besteht dabei beispielsweise im südlichen Einmündungsbereich in den Schneckenweg kein Gehweg und ist insgesamt sehr schmal in diesem Bereich. Um in Variante 5 und 7 zu verhindern, dass der abfließende Verkehr aus dem Schneckenweg durch die Straße Bergfeld fährt ist es ratsam, auch hier eine Einbahnstraße einzurichten. Dies ist jedoch mit Umwegen auch für Anwohner verbunden und somit zusätzlichem Verkehr im Seilhof und im Gebiet Wasserloch.

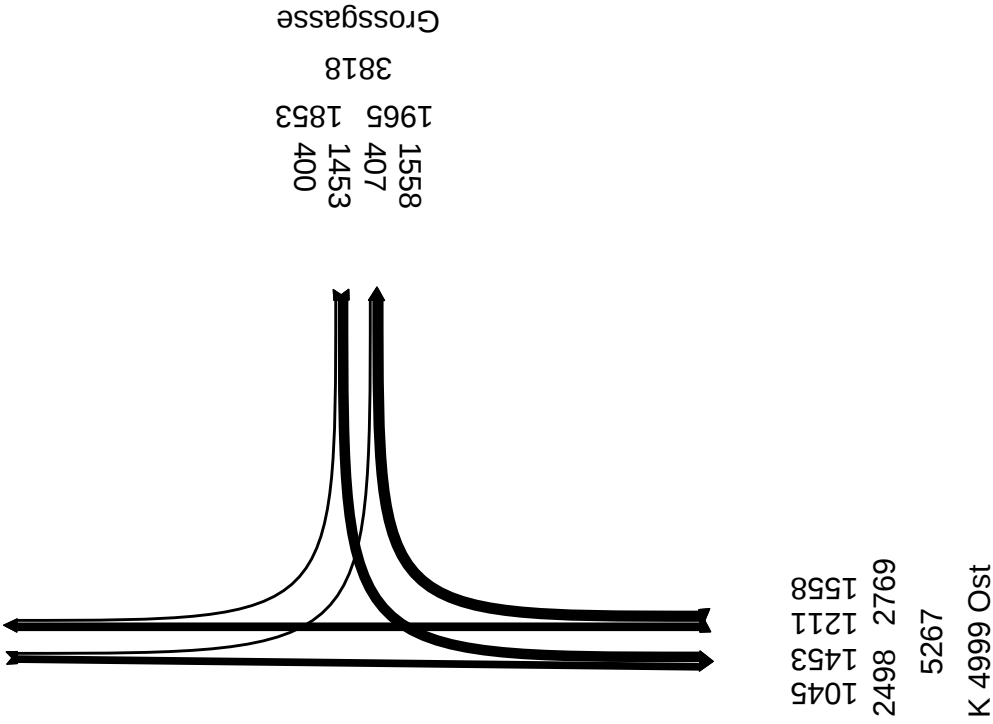
Aus der gesamtheitlichen Betrachtung aller Varianten kann aus verkehrlicher Sicht die Variante 2 für eine künftige Verkehrsführung empfohlen werden.

Rad- und Fußverkehr

Für den Rad- und Fußverkehr gibt es durch die Umsetzung von Variante 2 gegenüber dem Bestand keine wesentlichen Unterschiede. Durch die Abtrennung des Schneckenwegs mittels Pollern o.ä. bleibt die Ost-West-Verbindung für den Rad- und Fußverkehr weiterhin bestehen. Auch die Verbindung in den Seilhof sowie das Plangebiet sind möglich.



Anlage 1 Ergebnisse
Verkehrszählung 2017



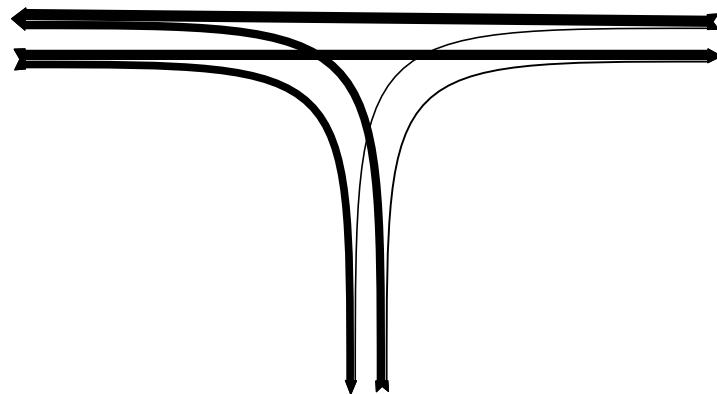
	Datum: 14.09.2017	BearbeiterIn: GEOVISTA	Einheit: PKW-E
	Wochentag: Donnerstag	Uhrzeit: 00:00 - 00:00	Wetter: wechselhaft
Auftraggeber:			
Gemarkung: Oberrimsingen			
Projekt/Bezeichnung: K 4999 / Grossgasse			
Ort/Lage:			
Bemerkung:			

K 4999 West

5336

2791 2545

1603
1188
1447
869
1098



261
1447
240
1603

1708 1843

3551

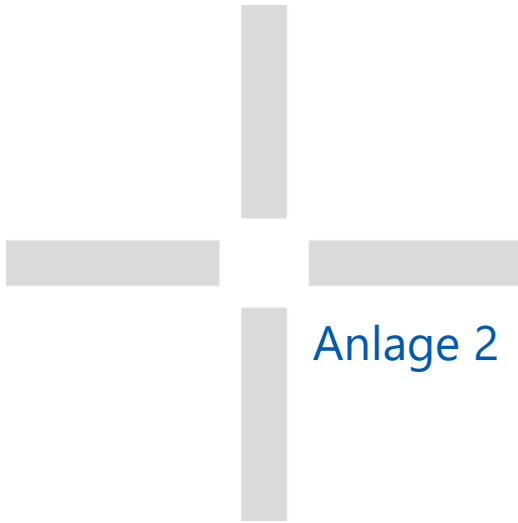
K 4999 Ost

1098
240
1188
261
1338 1449

2787

Grezhhauser Str.

	Datum: 14.09.2017	BearbeiterIn: GEOVISTA	Einheit: PKW-E
	Wochentag: Donnerstag	Uhrzeit: 00:00 - 00:00	Wetter: wechselhaft
Auftraggeber:			
Gemarkung: Oberrimsingen			
Projekt/Bezeichnung: K 4999 / Grezhhauser Str.			
Ort/Lage:			
Bemerkung:			



Anlage 2 Verkehrserzeugungs- berechnung

Verkehrserzeugung Wohnen

Grundlage: ca. 100 Wohneinheiten

Einwohnerverkehr

Einwohner pro Wohneinheit:
2,5 - 3,5 Einwohner/Wohneinheit
Annahme: 3,0 Einwohner/Wohneinheit

300 Einwohner

Wegehäufigkeit:
3,5 - 4,0 Wege/Einwohner
Annahme: 4,0 Wege/Einwohner

1.200 Wege/24h

Wege außerhalb des Plangebiets:
10-15%
Annahme: 10%

1.080 Wege/24h

MIV-Anteil: 60 - 90%
(MIV-Anteil nicht integrierte Lage)
Annahme: 80%

860 Pkw-Fahrten/24h

Pkw-Besetzungsgrad: 1,3
(Einwohnerverkehr)

660 Pkw-Fahrten/24h

Besucherverkehr

Anteil des Besucherverkehrs:
0 - 15% der Einwohnerwege
Annahme: 15% der Einwohnerwege

180 Wege/24h

MIV-Anteil: 50 - 80%
(MIV-Anteil im Besucherverkehr)
Annahme: 80%

140 Pkw-Fahrten/24h

Pkw-Besetzungsgrad: 1,5 - 2,0
(Besucherverkehr)
Annahme: 1,5

100 Pkw-Fahrten/24h

Lieferverkehr

0,05 Liefer-Fahrten
je Einwohner

14 Liefer-Fahrten/24h

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:

Stadt Breisach am Rhein

Projektbez.:

Verkehrsuntersuchung „Seilhof“ in
Breisach am Rhein

Planbez.:

Verkehrserzeugung Wohnen

Proj.-Nr.:

FWT0000372

Datum:

11/2024

Maßstab:

Anlage

2