

Gemeinde Talheim

5621

**Verkehrsuntersuchung Standortvergleich
geplantes Pflege- und Seniorenheim
(Standort Tannenäcker bzw. Keltergasse)**



BS INGENIEURE

Verkehrsplanung
Straßenplanung
Schallimmissionsschutz

Auftraggeber: Gemeindeverwaltung Talheim
Bürgermeisteramt
Rathausplatz 18
74388 Talheim

Projektleitung: Wolfgang Schröder

Bearbeitung: Heike Merkle

Ludwigsburg, 21. März 2016

**Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33
info@bsingenieure.de
www.bsingenieure.de**

INHALT

1. AUFGABENSTELLUNG	3
2. VERKEHRSERHEBUNGEN	4
3. VERKEHRSANALYSE	5
3.1 Knotenpunktbelastungen	5
3.2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	5
3.2.1 Bereich Standort Tannenäcker	6
3.2.2 Bereich Standort Keltergasse	7
4. PROJEKTPROGNOSE	8
4.1 Allgemeines	8
4.2 Standort Tannenäcker	8
4.3 Standort Keltergasse	10
5. BEWERTUNG	12
5.1 Gesamtverkehrsbelastungen	12
5.2 Bewertung	15
6. FAZIT	18
LITERATUR	19

1. AUFGABENSTELLUNG

Die Gemeinde Talheim beabsichtigt, ein Pflege- und Seniorenheim im Gemeindegebiet zu errichten. Hierzu liegen zwei städtebauliche Konzepte für einen Standort des geplanten Pflege- und Seniorenheims im Bereich Tannenäcker bzw. für einen Standort im Bereich Keltergasse vor.

Die Standortalternative Tannenäcker grenzt im Westen an die Hundsbergstraße und im Norden an den Tannenäckerweg an. Entsprechend dem städtebaulichen Konzept sind für diesen Standort sowohl Pflegeplätze als auch betreute Wohnungen möglich.

Der Standort Keltergasse wird im Westen durch die Sonnenstraße und im Osten durch die Schozach begrenzt. Nach den derzeitigen Planungen sind an diesem Standort nur Pflegeplätze geplant.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung sollen die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Pflege- und Seniorenheims an den beiden Standortalternativen Tannenäcker bzw. Keltergasse auf das bestehende Straßennetz aufgezeigt und bewertet werden.

Hierzu ist das aktuelle Verkehrsaufkommen in den beiden Planungsgebieten zu erfassen und das Fahrtenaufkommen des Bauvorhabens auf der Grundlage der städtebaulichen Konzepte für die Standortalternativen zu ermitteln. Auf Basis der Gesamtverkehrsbelastungen wird die verkehrliche und schalltechnische Verträglichkeit des geplanten Pflege- und Seniorenheims geprüft.

Auf der Grundlage unseres Arbeitsprogramms und Kostenangebots vom 10. November 2015 wurden wir mit Schreiben vom 02. Dezember 2015 von der Gemeindeverwaltung Talheim mit der Verkehrsuntersuchung beauftragt.

Die Untersuchungsergebnisse werden mit diesem Bericht vorgelegt.

2. VERKEHRSERHEBUNGEN

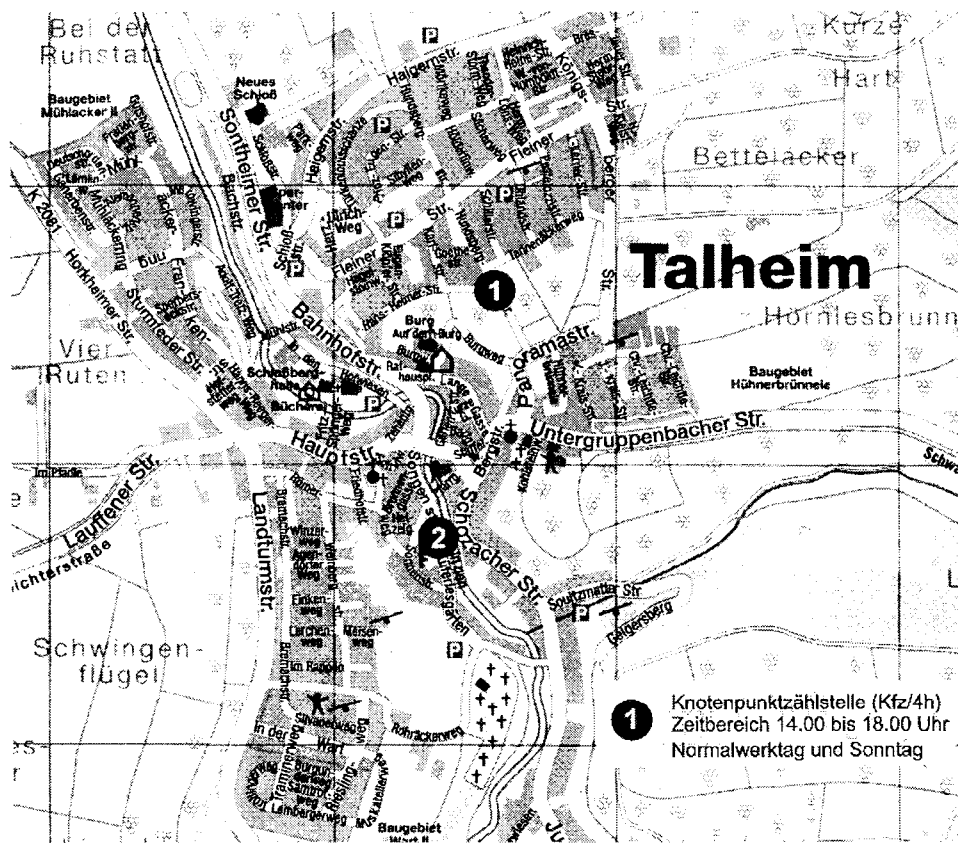
Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastungen an den geplanten Standorten Tannenäcker und Keltergasse wurden am Dienstag, 16. Februar 2016 und am Sonntag, 21. Februar 2016 an den folgenden Knotenpunkten (KP) Verkehrsstromzählungen jeweils im Zeitbereich von 14.00 bis 18.00 Uhr mit eigenem geschulten Personal durchgeführt:

- KP 1: Hundsbergstraße/Hans-Helmer-Straße
- KP 2: Sonnenstraße/Keltergasse/In den Küferlesgärten

Bei den Verkehrserhebungen wurde in 15-Minuten-Intervallen nach den folgenden Fahrzeugarten unterschieden:

- motorisierte Zweiräder
- Personenkraftwagen
- Lieferfahrzeuge bis 3,5 t
- Busse
- Lastkraftwagen > 3,5 t
- Lastzüge und Sonderfahrzeuge (inkl. landwirtschaftliche Fahrzeuge)

Die Lage der Zählstellen kann nachfolgender Skizze entnommen werden.



3. VERKEHRSANALYSE

3.1 Knotenpunktbelastungen

Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen für den Zeitbereich von 14.00 bis 18.00 Uhr sind für die zwei Erhebungstage in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Knotenpunkt	Gesamtverkehr [Kfz/4 h]	Schwerverkehr > 3,5 t	
		[Kfz/4 h]	[%]
KP 1: Hundsbergstraße/Hans-Helmer-Straße			
– Dienstag	119	0	0,0
– Sonntag	95	0	0,0
KP 2: Sonnenstraße/Keltergasse/In den Küferlesgärten			
– Dienstag	217	10	4,6
– Sonntag	105	0	0,0

Beide Knotenpunkte weisen am Dienstag im erfassten Zeitbereich höhere Belastungswerte auf als am Sonntag. Am Knotenpunkt Hundsbergstraße/Hans-Helmer-Straße wurde an beiden Erhebungstagen kein Schwerverkehr > 3,5 t festgestellt.

Der Knotenpunkt Sonnenstraße/Keltergasse/In den Küferlesgärten ist mit 217 Kfz/4 h (Dienstag) bzw. mit 105 Kfz/4 h (Sonntag) höher belastet als der Knotenpunkt Hundsbergstraße/Hans-Helmer-Straße. Im Zeitbereich von 14.00 bis 18.00 Uhr wurde am Dienstag ein Schwerverkehrsaufkommen > 3,5 t von 10 Fahrten/4 h (4,6 %) ermittelt. Dagegen sind am Sonntag keine Schwerverkehrsfahrzeuge erfasst worden.

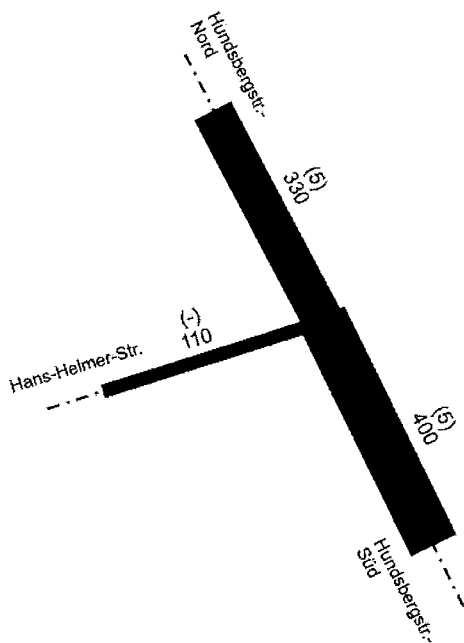
3.2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

Die Ermittlung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke an Werktagen (Montag bis Freitag) – DTV_{W5} bzw. der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke an Sonntagen – DTV_S erfolgte auf Basis der aktuellen Verkehrserhebungen (Zeitbereich 14.00 bis 18.00 Uhr), wobei diese mittels Faktoren auf den Zeitbereich von 00.00 bis 24.00 Uhr hochgerechnet wurden. Diese Faktoren beruhen auf dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen - HBS 2015 [1] und auf Berichten der Bundesanstalt für Straßenwesen - Verkehrstechnik Heft V 84 [2] sowie auf eigenen Erfahrungswerten.

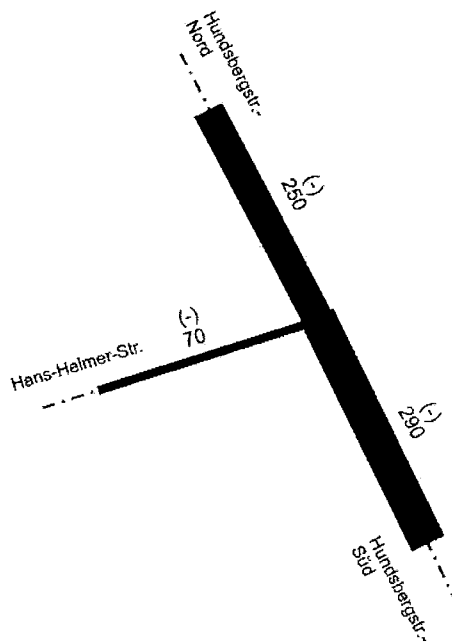
3.2.1 Bereich Standort Tannenäcker

Die Verkehrsnachfragewerte der DTV_{W5} und der DTV_S für den Bereich Tannenäcker sind in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt. Die Klammerwerte geben das Schwerverkehrsaufkommen $> 3,5$ t wieder.

Normalwerktag
(DTV_{W5} in [Kfz/24 h])



Sonntag
(DTV_S in [Kfz/24 h])



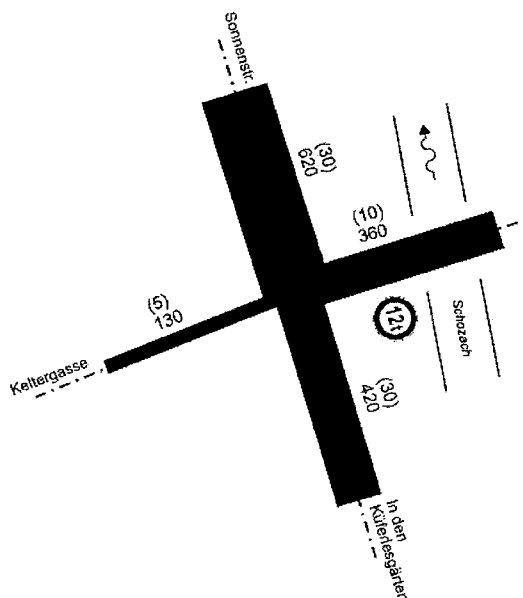
Die Hundsbergstraße weist eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTV_{W5}) von 330 Kfz/24 h nördlich bzw. von 400 Kfz/24 h südlich der Hans-Helmer-Straße auf. Die Hans-Helmer-Straße ist mit 110 Kfz/24 h belastet.

Die Belastungswerte der Hundsbergstraße sind für die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Sonntagen (DTV_S) mit 250 Kfz/24 h bis 290 Kfz/24 h geringer als am Normalwerktag.

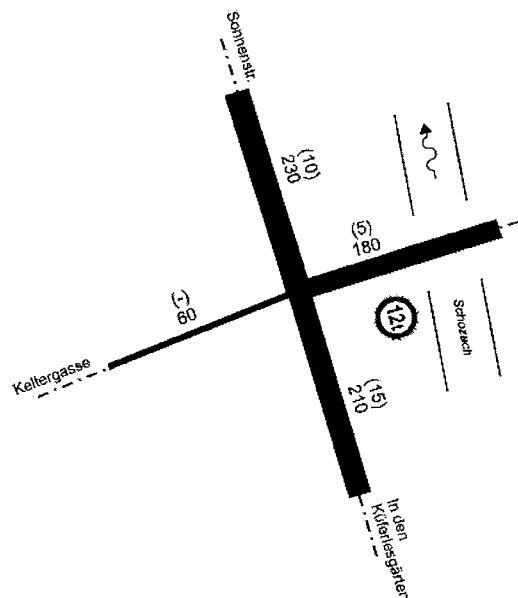
3.2.2 Bereich Standort Keltergasse

Für den Bereich Keltergasse sind die ermittelten Verkehrsnachfragewerte für die DTV_{W5} und die DTV_S in nachfolgenden Abbildungen dargestellt. Die Klammerwerte geben das Schwerververkehrsaufkommen > 3,5 t wieder.

Normalwerktag
(DTV_{W5} in [Kfz/24 h])



Sonntag
(DTV_S in [Kfz/24 h])



Der DTV_{W5} -Wert im Straßenzug Sonnenstraße - In den Küferlesgärten liegt zwischen 420 Kfz/24 h und 620 Kfz/24 h. Das Schwerververkehrsaufkommen > 3,5 t beträgt 30 Kfz/24 h, wobei ein Drittel der Schwerverkehrsfahrzeuge dem landwirtschaftlichen Verkehr zuzuordnen ist.

Die Verbindung zwischen der Sonnenstraße und der Schozacher Straße (Brücke über die Schozach) ist im DTV_{W5} mit 360 Kfz/24 h und einem Schwerververkehrsaufkommen > 3,5 t von 10 Kfz/24 h belastet. Der Belastungswert in der Keltergasse liegt bei 130 Kfz/24 h.

Für den DTV_S wurden mit 210 Kfz/24 h bis 230 Kfz/24 h für die Straße In den Küferlesgärten und die Sonnenstraße deutlich geringere Belastungswerte ermittelt als am Normalwerktag. Die Brücke über die Schozach weist einen Belastungswert von 180 Kfz/24 h, die Keltergasse von 60 Kfz/24 h auf.

4. PROJEKTPROGNOSE

4.1

Allgemeines

Grundlage der Berechnungen zum nutzungsbezogenen Verkehrsaufkommen von Pflege- und Seniorenheimen sind die Untersuchungen „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [3] und „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung“ des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen [4].

Mit entsprechenden Ansätzen zur Verkehrsmittelwahl, zum Besetzungsgrad von Fahrzeugen, zum Besucher- und Wirtschaftsverkehr, etc. wird das Fahrtenaufkommen für die zwei Standortalternativen ermittelt. Dabei wurde insbesondere beim Besucherverkehr von hohen Ansätzen ausgegangen.

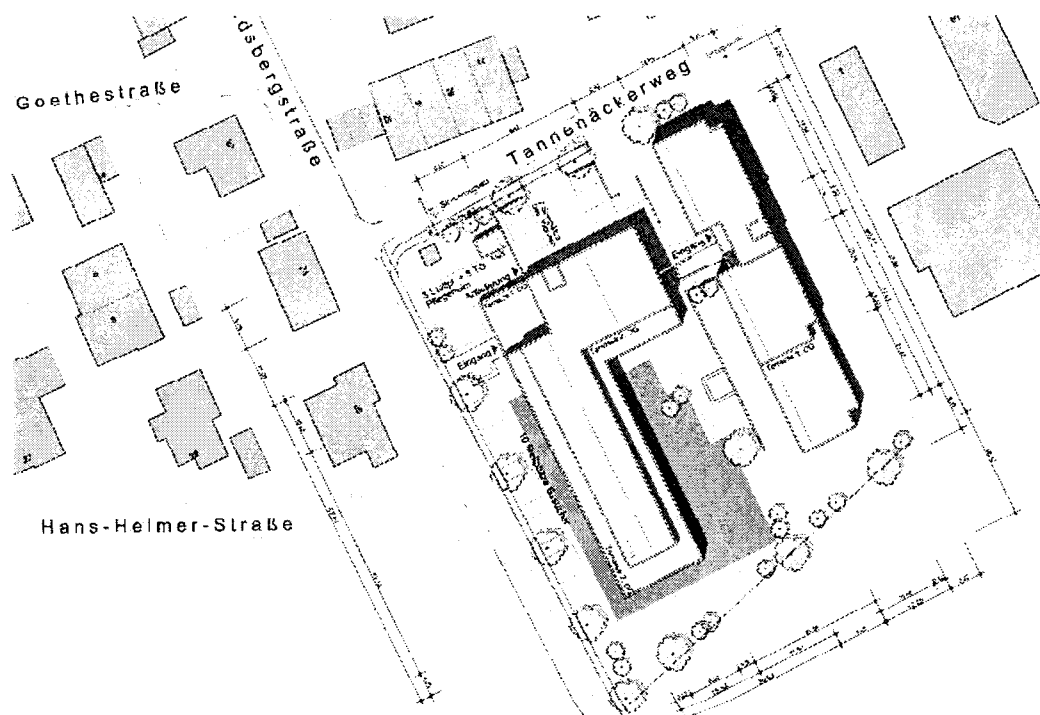
4.2

Standort Tannenäcker

Die Standortalternative Tannenäcker liegt im nördlichen Gemeindegebiet von Talheim und grenzt im Westen an die Hundsbergstraße und im Norden an den Tannenäckerweg an. Entsprechend dem städtebaulichen Konzept des Büros Zoll [5] sind 48 Pflegeplätze und 16 betreute Wohnungen vorgesehen. Für die Beschäftigten des Pflegeheims sind 11 Stellplätze, für das betreute Wohnen 7 Stellplätze und für Besucher 10 Stellplätze geplant. Die Erschließung der Parkplätze für das Pflegeheim und für die Besucher erfolgt über die Hundsbergstraße, die Parkplätze für das betreute Wohnen werden über den Tannenäckerweg erschlossen.

Der Zugang zum Pflege- und Seniorenheim sowie die Andienung erfolgt nach dem städtebaulichen Konzept [5] ebenfalls über die Hundsbergstraße.

Das Planungskonzept ist in der Grafik auf der folgenden Seite dargestellt.



Quelle: Städtebauliches Konzept Altenpflegeheim mit betreutem Wohnen, Variante C
 Büro Zoll Architekten Stadtplaner, Stuttgart, 17. Dezember 2014 [5]

Unter Berücksichtigung der Anzahl der Pflegeplätze, der Anzahl der betreuten Wohnungen sowie der Bruttogeschossfläche des geplanten Pflege- und Seniorenheim am Standort Tannenacker ergibt sich ein zusätzliches Fahrtenaufkommen von ca. 220 Kfz-Fahrten/Tag für einen Normalwerktag und von ca. 260 Kfz-Fahrten/Tag für einen Sonntag. Das Schwerverkehrsaufkommen > 3,5 t kann mit 4 Lkw-Fahrten am Normalwerktag als sehr gering eingestuft werden.

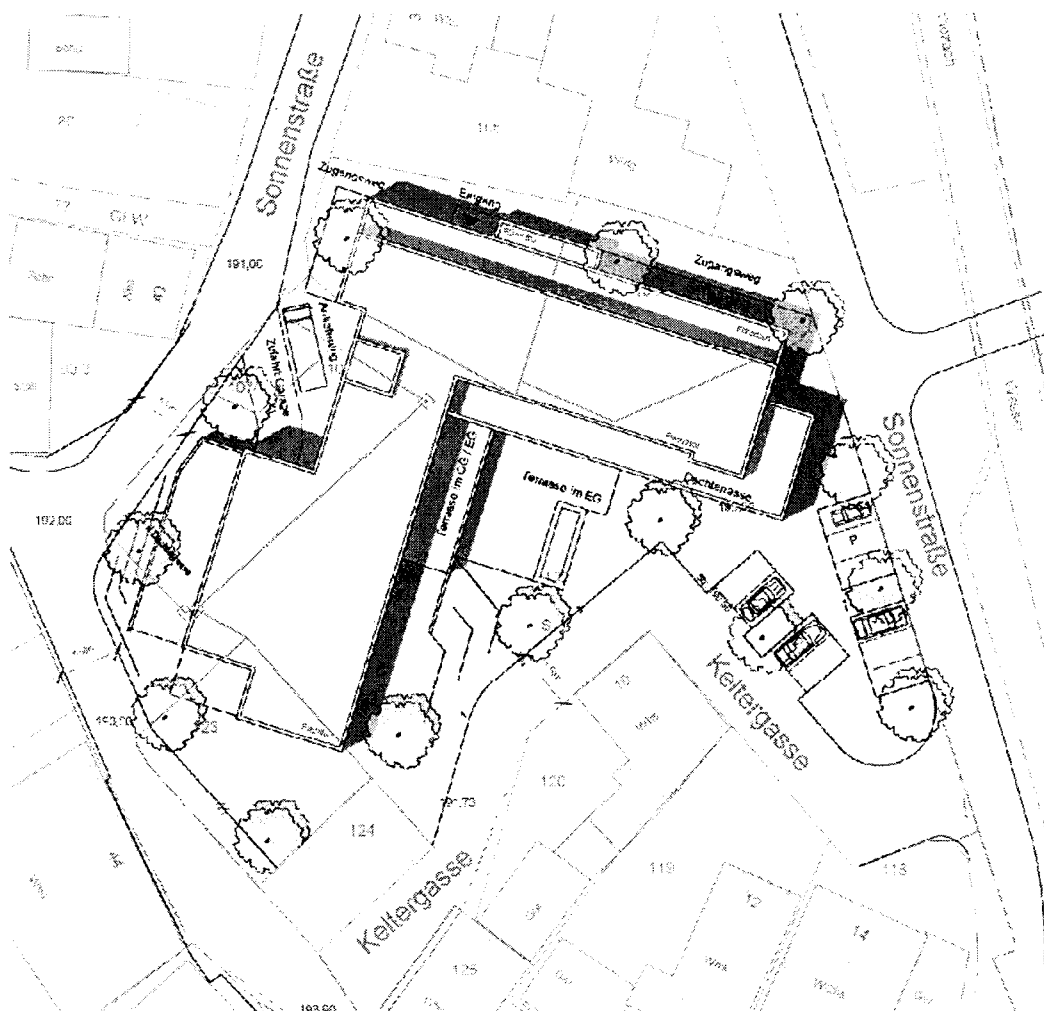
In der nachfolgenden Tabelle ist das resultierende Fahrtenaufkommen differenziert für das Pflege- und Seniorenheim sowie für das betreute Wohnen zusammengestellt.

Standort Tannenacker	Normalwerktag (Kfz/24 h)	Sonntag (Kfz/24 h)
Pflege- und Seniorenheim	200	230
betreutes Wohnen	20	30
Gesamt	220	260

4.3 Standort Keltergasse

Der Standort Keltergasse liegt im südlichen Bereich des Gemeindegebietes und grenzt im Westen an die Sonnenstraße und im Osten an die Schozach an. Das städtebauliche Konzept des Büros Zoll [6] sieht am Standort Keltergasse 43 Pflegeplätze vor. Im Untergeschoss des Gebäudes sind 11 Stellplätze vorgesehen, weitere 10 Stellplätze sind an der Keltergasse und der Sonnenstraße direkt an den Standort angrenzend geplant.

Das Planungskonzept ist in der nachfolgenden Grafik dargestellt.



*Quelle: Städtebauliches Konzept Senioren- und Pflegeheim „An der Schozach“ im Bereich von Keltergasse und Sonnenstraße, Variante 2
Büro Zoll Architekten Stadtplaner, Stuttgart, 25. November 2015 [6]*

Für das geplante Pflege- und Seniorenheim wurde entsprechend dem vorliegenden Konzept ein zusätzliches Fahrtenaufkommen von ca. 190 Kfz-Fahrten/Tag für einen Normalwerktag und von ca. 210 Kfz-Fahrten/Tag für einen Sonntag ermittelt. Das Schwerverkehrsaufkommen > 3,5 t kann mit 4 Lkw-Fahrten am Normalwerktag als sehr gering eingestuft werden.

Standort Keltergasse	Normalwerktag (Kfz/24 h)	Sonntag (Kfz/24 h)
Pflege- und Seniorenheim	190	210

5. BEWERTUNG

5.1

Gesamtverkehrsbelastungen

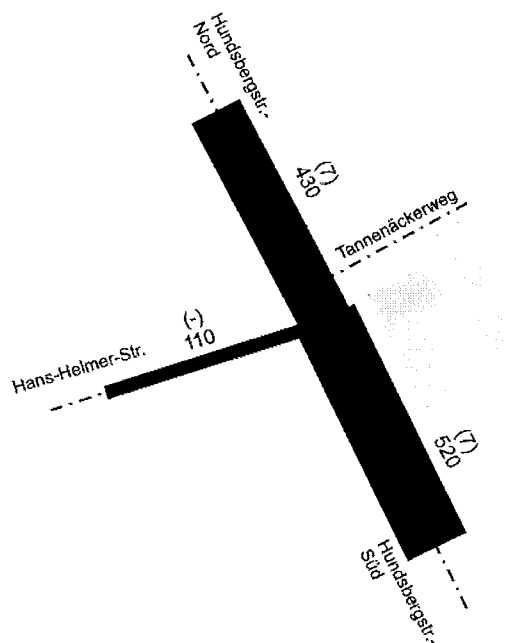
Durch Überlagerung der Analyseverkehrsbelastungen mit dem projektbezogenen Verkehrsaufkommen des geplanten Pflege- und Seniorenheims ergeben sich die Gesamtverkehrsbelastungen.

Die Überprüfung und Bewertung der Verträglichkeit der Planungsalternativen nach den Kriterien Verkehr und Schall erfolgt auf Basis der Gesamtverkehrsbelastungen.

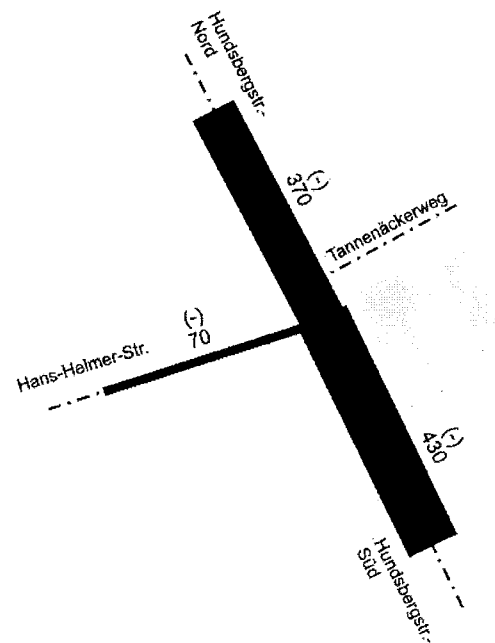
Für beiden Standortalternativen sind diese für den Normalwerktag und für den Sonntag den nachfolgenden Abbildungen zu entnehmen.

Standort Tannenäcker

Gesamtverkehrsbelastung Normalwerktag
(DTV_{WS} in [Kfz/24 h])



Gesamtverkehrsbelastung Sonntag
(DTV_S in [Kfz/24 h])



Die Hundsbergstraße weist am Normalwerktag mit 430 Kfz/24 h bis 520 Kfz/24 h ein um 100 Kfz/24 h bis 120 Kfz/24 h höheren Belastungswert auf als in der Analyse. Am Sonntag liegen die Gesamtverkehrsbelastungen in der Hundsbergstraße bei 370 Kfz/24 h bis 430 Kfz/24 h (Zunahme: 120 bis 140 Kfz/24 h).

In der nachfolgenden Tabelle sind die Belastungswerte für die Analyse 2016 sowie die Gesamtverkehrsbelastungen (inkl. Pflege- und Seniorenheim) für die maßgebenden Querschnitte für den Standort Tannenäcker wiedergegeben.

- Normalwerktag (DTV_{WS})

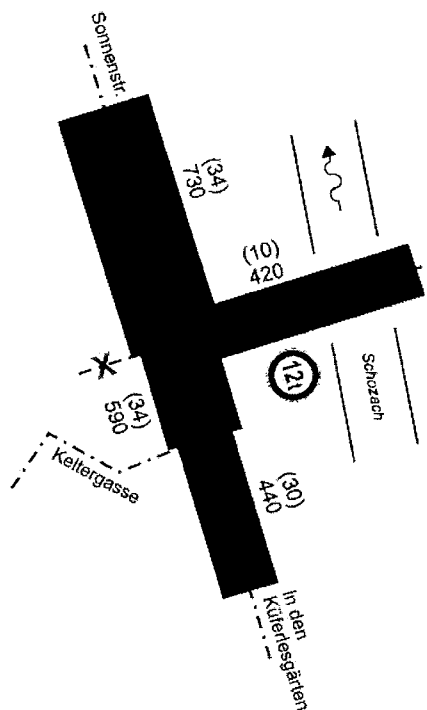
Querschnitt	Analyse 2016 [Kfz/24 h]	Gesamtverkehrs- belastung [Kfz/24 h]	Veränderung [Kfz/24 h]
Hundsbergstraße-Nord	330	430	+100
Hundsbergstraße-Süd	400	520	+120

- Sonntag (DTV_S)

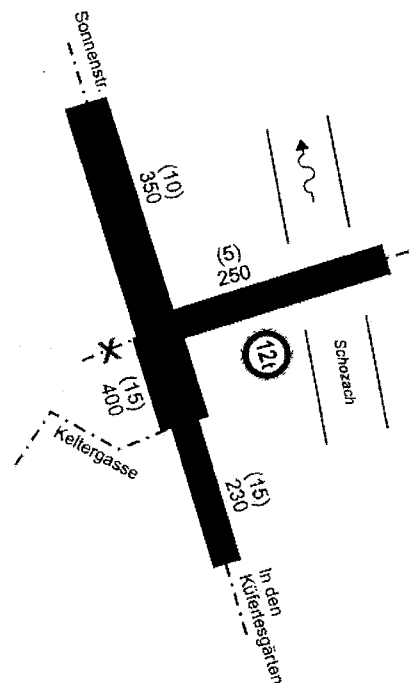
Querschnitt	Analyse 2016 [Kfz/24 h]	Gesamtverkehrs- belastung [Kfz/24 h]	Differenz [Kfz/24 h]
Hundsbergstraße-Nord	250	370	+120
Hundsbergstraße-Süd	290	430	+140

Standort Keltergasse

Gesamtverkehrsbelastung Normalwerktag
(DTV_{W5} in [Kfz/24 h])



Gesamtverkehrsbelastung Sonntag
(DTV_S in [Kfz/24 h])



Die Belastungswerte für die Analyse 2016 sowie die Gesamtverkehrsbelastungen (inkl. Pflege- und Seniorenheim) sind in der nachfolgenden Tabelle für die maßgebenden Querschnitte am Standort Keltergasse wiedergegeben.

- Normalwerktag (DTV_{W5})

Querschnitt	Analyse 2016 [Kfz/24 h]	Gesamtverkehrsbelastung [Kfz/24 h]	Veränderung [Kfz/24 h]
Sonnenstraße	620	730	+110
In den Küferlesgärten	420	440	+20
Brücke über die Schozach	360	420	+60

- Sonntag (DTV_s)

Querschnitt	Analyse 2016 [Kfz/24 h]	Gesamtverkehrs- belastung [Kfz/24 h]	Differenz [Kfz/24 h]
Sonnenstraße	230	350	+120
In den Küferlesgärten	210	230	+20
Brücke über die Schozach	180	250	+70

Die Sonnenstraße ist am Normalwerktag mit 730 Kfz/24 h um 110 Kfz/24 h höher belastet als in der Analyse. Die Brücke über die Schozach weist mit 420 Kfz/24 h ein um 60 Kfz/24 h höheren DTV_{w5}-Wert im Vergleich zur Analyse auf.

Die Belastungszunahme für die Sonnenstraße liegt am Sonntag bei über 50 % (absolut: +120 Kfz/24 h), wobei aber die sehr geringe Grundbelastung zu berücksichtigen ist.

Die Straße In den Küferlesgärten wird am Normalwerktag und am Sonntag nur geringfügig höher belastet (+20 Kfz/24 h).

5.2 Bewertung

Zur Bewertung der untersuchten Standortvarianten wurden folgende Bewertungskriterien herangezogen:

- Straßenbelastung
- Ruhender Verkehr / Stellplätze
- Fußläufigkeit / ÖPNV
- Bürgerbus
- Verkehrslärm

Nachfolgend sind die Bewertungshintergründe erläutert:

Straßenbelastung

Die verkehrliche Verträglichkeit der Gesamtverkehrsbelastungen wurde auf der Basis der in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - (RASt 06) [7] angegebenen Verkehrsstärken in Abhängigkeit von der jeweiligen Straßencharakteristik (Wohnweg, Wohnstraße, Sammelstraße, etc.) überprüft. Im Umfeld der beiden Standortalternativen wurden alle maßgebenden Straßen als Wohnstraße eingestuft.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Planungsrichtwerte (Verkehrsstärke in Kfz/24 h) für einzelne Straßentypen zur Überprüfung der verkehrlichen Verträglichkeit zusammengestellt.

Straßentyp nach RASt 06 [7] Bezeichnung	Planungsrichtwert (Verkehrsstärke in Kfz/24 h)
Wohnweg	< 1.500
Wohnstraße	< 4.000

Die ermittelten Gesamtverkehrsbelastungen liegen an beiden Standortalternativen deutlich unter dem Planungsrichtwert von < 4.000 Kfz/24 h für Wohnstraßen, sie unterschreiten sogar den Planungsrichtwert von Wohnwegen (< 1.500 Kfz/24 h) erheblich. Somit sind die Verkehrsbelastungen als verträglich zu bezeichnen.

Ruhender Verkehr / Stellplätze

Der städtebauliche Entwurf für den Standort Tannenäcker [5] sieht insgesamt 28 Stellplätze vor. Diese Anzahl liegt deutlich über der baurechtlich erforderlichen Stellplatzzahl von 18 Stellplätzen.

Am Standort Keltergasse sieht der städtebauliche Entwurf [6] 21 Stellplätze vor. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass derzeit im Bereich der Keltergasse sowie entlang der Sonnenstraße Stellplätze zur Verfügung stehen, die bei der geplanten Bebauung entfallen. Bei den Verkehrserhebungen wurde am Normalwerktag eine maximale Belegung von 22 Stellplätzen und am Sonntag von 21 Stellplätzen ermittelt. Somit ist durch den Wegfall der bestehenden Stellplätze im Bereich des Standortes Keltergasse mit einer erhöhten Parkraumnachfrage im öffentlichen Straßenraum zu rechnen. Bei der Beurteilung muss jedoch in Betracht gezogen werden, dass das derzeitige Stellplatzangebot nur vorübergehend besteht. Es ist in jedem Fall eine Neubebauung in diesem Bereich vorgesehen.

Fußläufigkeit / ÖPNV

Die Entfernung vom Standort Tannenäcker zur Ortsmitte (Rathausplatz) ist zwar kürzer wie die Entfernung vom Standort Keltergasse, jedoch ist auf Grund der Topografie die fußläufige Erreichbarkeit der Ortsmitte vom Standort Tannenäcker als Nachteil zu nennen. Gleiches gilt für die Erreichbarkeit der nächstgelegenen Haltestelle Rathausplatz der Buslinie 651 (Kirchheim a. N. – Neckarwestheim – Landturm – Talheim – Heilbronn).

Bürgerbus

An beiden Standorten ist nach Aussage der Gemeindeverwaltung Talheim eine Änderung des bestehenden Fahrweges der Route 1 (nördliches Gemeindegebiet) bzw. der Route 2 (südliches Gemeindegebiet) des Bürgerbusses Talheim möglich, so dass eine zusätzliche Haltestelle Pflege- und Seniorenheim eingerichtet werden

kann. Allerdings verkehrt der Bürgerbus derzeit nur am Dienstag und am Donnerstag.

Verkehrslärm

Auf der Grundlage der ermittelten Gesamtverkehrsbelastungen mit Pflege- und Seniorenheim wurde für beide Standorte eine Berechnung der Verkehrslärmimmissionen in der Nachbarschaft durchgeführt. Dabei ergab sich, dass bei einer Realisierung des Standortes Tannenäcker an der Hundsbergstraße am Normalwerktag im Zeitbereich tags bei einem Gebäudeabstand von ca. 7,50 m von der Fahrbahnachse ein Pegelwert von 52,2 dB(A) zu erwarten ist. Am Standort Keltergasse ergibt sich an der Sonnenstraße tags in ca. 7,50 m Distanz von der Fahrbahnachse ein Pegelwert von 56,6 dB(A). Die gegenwärtig ohne Pflege- und Seniorenheim festzustellenden Pegel sind in der Hundsbergstraße um 1,3 dB(A) und in der Sonnenstraße um 0,6 dB(A) geringer.

Sonntags wurden mit Pflege- und Seniorenheim in der Hundsbergstraße 49,5 dB(A) (Erhöhung um 1,9 dB(A)) und in der Sonnenstraße 51,3 dB(A) (Erhöhung um 1,4 dB(A)) ermittelt.

Zur Beurteilung dieser Werte werden die DIN 18005 [8] und die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV [9]) herangezogen. Die DIN 18005 [8] gibt „Orientierungswerte“ für die städtebauliche Planung an, deren Einhaltung „anzustreben“ ist. Das bedeutet, dass die Werte keine Grenzwerte darstellen und andererseits für die grundsätzliche städtebauliche Leitplanung heranzuziehen sind. Der Orientierungswert für den Zeitbereich tags für Wohngebiete beträgt 55 dB(A).

Die Verkehrslärmschutzverordnung [9] benennt Grenzwerte, die beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen gelten. Für Wohngebiete im Zeitbereich tags liegt der entsprechende Grenzwert bei 59 dB(A). Weiterhin wird in der Verkehrslärmschutzverordnung das Kriterium einer „wesentlichen Änderung“ spezifiziert. Demnach ist eine Änderung wesentlich, wenn der Grenzwert überschritten wird und gleichzeitig die maßnahmenbedingte Pegelerhöhung mindestens 2,1 dB(A) beträgt.

Wenn man dieses Änderungskriterium und gleichzeitig den niedrigen „Orientierungswert“ von 55 dB(A) heranzieht, sind sowohl in der Hundsbergstraße als auch in der Sonnenstraße keine projektbedingten relevanten Verkehrslärmimmissionen zu erwarten.

6. FAZIT

Im Vergleich der alternativen Standorte Tannenäcker und Keltergasse ergibt sich folgendes verkehrliche und schalltechnische Fazit:

- Das projektbedingte neue Verkehrsaufkommen ist im Umfeld beider Standorte als verträglich einzustufen.
- Die vom Vorhaben in der Nachbarschaft verursachten Verkehrslärmimmissionen sind ebenfalls unbedenklich.
- Am Standort Keltergasse werden durch das Vorhaben derzeit verfügbare öffentlich zugängliche Stellplätze entfallen. Allerdings ist mit einem Entfall dieser Abstellmöglichkeiten - zumindest teilweise - auch bei einer dann zu erwartenden anderen Bebauung in diesem Bereich zu rechnen.
- Am Standort Tannenäcker sind die Möglichkeiten für Bewohner der Einrichtung außerhalb des Einrichtungsgeländes spazieren zu gehen wegen der Topografie eingeschränkt. Weiterhin ist die fußläufige Erreichbarkeit der Ortsmitte vom Standort Tannenäcker auf Grund der Topografie nur erschwert möglich.
- Da die Beurteilungsaspekte projektbedingtes Verkehrsaufkommen und Verkehrslärmimmissionen für beide Standorte als verträglich und unbedenklich zu beurteilen sind, und die Aspekte Parken (Keltergasse) und Topografie (Tannenäcker) als nicht eindeutig und auch als nachgeordnet beurteilt werden können, ergibt sich aus der Verkehrsuntersuchung keine Präferenz für einen der beiden Standorte.

LITERATUR

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Kommission Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen - HBS
Teil S - Stadtstraßen
Ausgabe 2015
Köln 2015
- [2] Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen BAST
Verkehrstechnik Heft V 84
Vereinfachtes Hochrechnungsverfahren für
Außerortsstraßenverkehrszählungen
Bergisch Gladbach, Juni 2001
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Verkehrsplanung
Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen
Ausgabe 2006
Köln 2006
- [4] Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen
Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung
Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch
Vorhaben der Bauleitplanung
Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung
Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff
Wiesbaden 2000
- [5] Büro Zoll Architekten Stadtplaner
Gemeinde Talheim
Städtebauliches Konzept Altenpflegeheim mit betreutem Wohnen, Variante C
Maßstab 1:500 / 1:1.000
Stuttgart, 17. Dezember 2014
- [6] Büro Zoll Architekten Stadtplaner
Gemeinde Talheim
Städtebauliches Konzept Senioren- und Pflegeheim „An der Schozach“
im Bereich von Keltergasse und Sonnenstraße, Variante 2
Maßstab 1:500 / 1:1.000
Stuttgart, 25. November 2015

- [7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RASt 06
Ausgabe 2006
Köln 2006
- [8] DIN 18005, inkl. Beiblatt 1
Schallschutz im Städtebau
Juli 2002
- [9] 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung,
Sechzehnte Verordnung zur Durchführung
des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
12. Juni 1990