

**PLANWERK**  
STADTENTWICKLUNG

DEM RAUM BEWEGUNG GEBEN

# Verkehrsgutachten Bad Abbach Ziegelfeld

**Nürnberg, den 18.07.2022**

**PLANWERK STADTENTWICKLUNG**

Dr. Preising, Schramm & Sperr  
Stadtplaner PartG mbB  
Äußere Sulzbacher Straße 29  
90491 Nürnberg

Sitz der Partnerschaftsgesellschaft:  
Nürnberg | AG Nürnberg PR 297

 0911-650828-0

 0911-650828-10  
[kontakt@planwerk.de](mailto:kontakt@planwerk.de)  
[www.planwerk.de](http://www.planwerk.de)

## Bearbeitung:



**PLANWERK STADTENTWICKLUNG**  
Dr. Preising, Schramm & Sperr Stadtplaner PartG mbB  
Stadtplaner, Regionalplaner, Geografen  
Äußere Sulzbacher Straße 29, 90491 Nürnberg  
Tel.: 0911-650828-0  
[www.planwerk.de](http://www.planwerk.de)  
[kontakt@planwerk.de](mailto:kontakt@planwerk.de)

Gunter Schramm, M.A.  
Benno Hummelmann, M.A.

Grafische und kartografische Abbildungen sowie Bilder:  
**PLANWERK STADTENTWICKLUNG** (sofern nicht anders vermerkt)

Im Auftrag des Markts Bad Abbach

Der vorliegende Bericht enthält sachlogisch und zwangsläufig datenschutzrechtlich relevante Informationen, z.B. in Form von konkreter Benennung möglicher Kooperationspartner (z.B. Firmennamen), in Form von projektbezogenen näherer Befassung mit Grundstücken, die sich derzeit in Privatbesitz befinden, in Form von Nennung von Daten, wie Eigentumsverhältnissen o.ä., die personalisierbar sind, und die alle daher nicht für die breite Öffentlichkeit bestimmt sind. Entsprechend weisen wir darauf hin, diesen Bericht vertraulich zu verwenden und zumindest in der vorliegenden Fassung nur bedingt zur Veröffentlichung heranzuziehen.

BadAbbach\_Verkehr\_Ziegelfeld\_Bericht\_final

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangssituation und Anlass.....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Zu erwartende Verkehrssituation.....</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Konzeptionelle Änderungsmöglichkeiten.....</b>	<b>8</b>
	3.1 Wendeschleife Bus am Sportplatz.....	9
	3.2 Wendeschleife Bus am Ende der Straße.....	11
	3.3 Aufhebung der aktuellen Einbahnstraßensituation.....	13
	3.4 Einrichtung einer weiteren Einbahnstraße.....	13
	3.5 Vereinfachung der Beschilderungssituation und Verkehrsführung.....	13
<b>4</b>	<b>Fazit.....</b>	<b>15</b>

## Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1:	Aktuelle Verkehrsführung im Untersuchungsgebiet .....	5
Abbildung 2:	Aktuelle Situation der Schulbusse .....	8
Abbildung 3:	Wendeschleife für Schulbusse am Sportplatz .....	9
Abbildung 4:	Wendeschleife für Schulbusse am Sportplatz inkl. Busse .....	10
Abbildung 5:	Wendeschleife für Schulbusse am südl. Ende der Angrünerstr. (1) .....	11
Abbildung 6:	Wendeschleife für Schulbusse am südl. Ende der Angrünerstr. (2) .....	12

## Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1:	Fahrten pro Stunde, morgens .....	7
------------	-----------------------------------	---

## 1 Ausgangssituation und Anlass

Die aktuelle Ausgangssituation im Untersuchungsbereich Angrünerstraße, Gerhart-Hauptmann-Straße, Ludwig-Thoma-Straße, Schönleitner Straße, Watzlikstraße und Ziegelfeldstraße wurde durch eine Begehung begutachtet. Die erhobene verkehrliche Situation ist Abbildung 1 zu entnehmen.

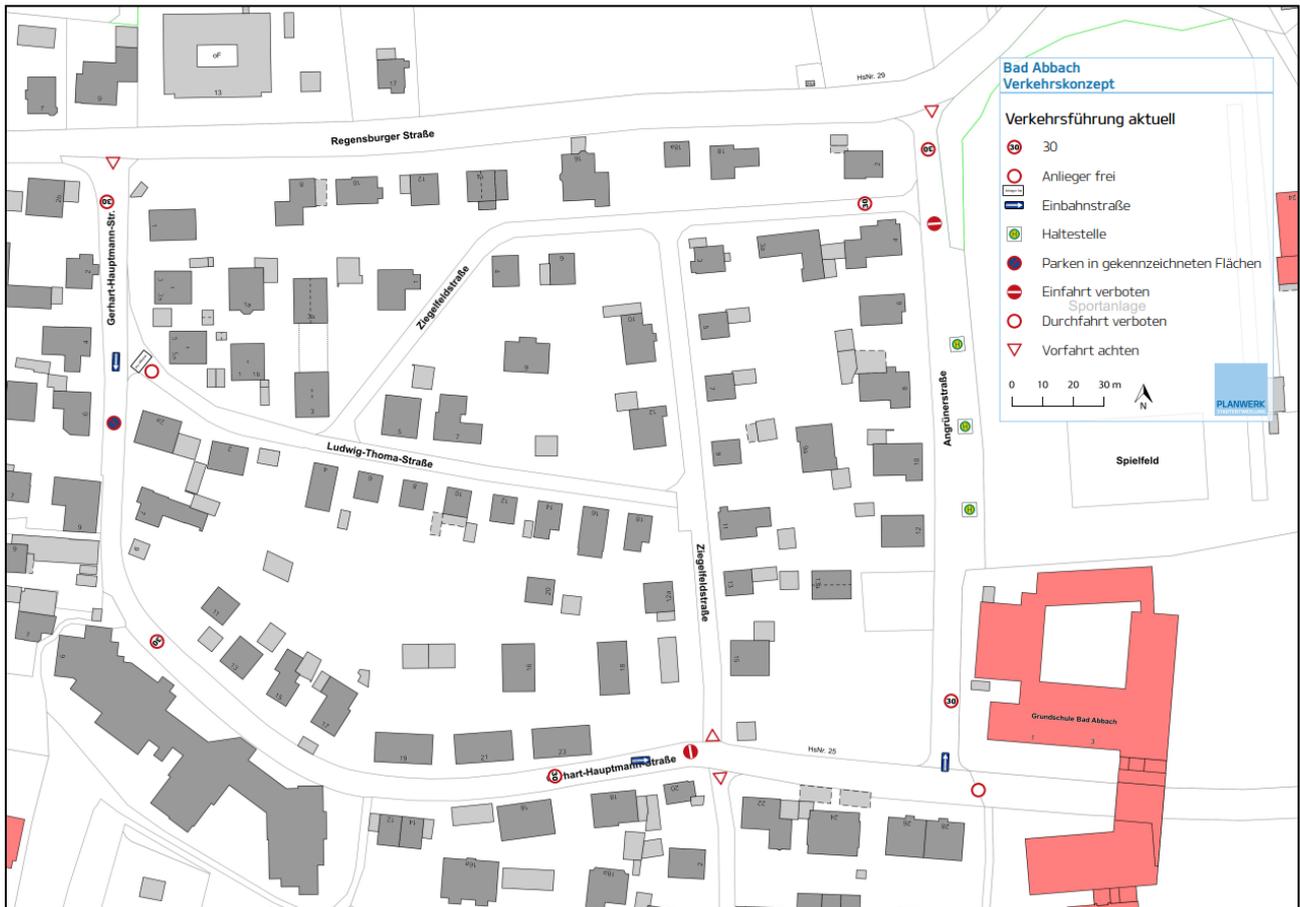


Abbildung 1: Aktuelle Verkehrsführung im Untersuchungsgebiet

Da zukünftige Bauprojekte auf Flurstücken 274/11, 274/45, 274/3, 275/4, 275/23, 275/25 und 275/3 anstehen, die eine entsprechende Steigerung des Verkehrs erwarten lassen, soll die Situation um die Grund- und Mittelschule begutachtet werden. PLANWERK STADTENTWICKLUNG wurde deshalb mit der Erstellung einer Verkehrsuntersuchung beauftragt. Es soll ermittelt werden, welche Verkehrsmengen durch die Umsetzung des Bauvorhabens zu erwarten sind. Hierfür wurde zunächst eine überschlagsmäßige Ermittlung der aktuellen Situation vorgenommen.

Nach aktueller Auskunft des Markts Bad Abbach wohnen im Untersuchungsgebiet derzeit rund 350 Einwohner:innen (EW). Im südwestlichen Teil der Gerhart-Hauptmann-Straße liegt das Seniorenwohnhelm Lugerweg mit rund 100 Bewohner:innen. Wie der Name es vermuten lässt, ist dieses allerdings über den Lugerweg erschlossen und nicht über die Gerhart-Hauptmann-Straße. Dennoch wird es zu einem

Zehntel in die Begutachtung miteinbezogen, um entstehenden Besucherverkehr, respektive Personal zu berücksichtigen.

Außerdem ist der Verkehr innerhalb des Gebietes durch die dort angesiedelte Grundschule Bad Abbach und Angrüner Mittelschule geprägt. Während die Erschließung für den Hol- und Bringverkehr von Schüler:innen vorrangig (aber nicht ausschließlich) über die Dr.-Franz-Schmitz-Straße von statten geht, führt die Anfahrt der Schulbusse entlang der Gerhard-Hauptmann-Straße und Angrüner Straße. An der Grundschule sind derzeit 410 Kinder, von denen 196 Kinder auf den Schulbus angewiesen sind. Außerdem kommen hier noch 30 Hortkinder dazu, die alle nicht auf den Bus angewiesen sind. Die Mittelschule besuchen insgesamt 210 Kinder. Von diesen nutzen 113 Kinder den Schulbus regelmäßig. Hinzu kommen noch 80 Kinder, welche das Angebot der offenen Ganztageschule wahrnehmen. Von diesen fahren durchschnittlich 36 per Bus.

Laut statistischen Bundesamtes (Stand: 2020) haben 61,3% der bayrischen Einwohner einen PKW. Durch die zentrale Lage des Untersuchungsgebiets (UG) und der Begutachtung der Situation vor Ort wird ein etwas reduzierter Anteil von 55% für die Berechnungen verwendet. Laut MID 2017 werden 60% aller PKWs für durchschnittlich 2 Fahrten pro Tag verwendet. Aufgrund der Lage von Bad Abbach und der räumlichen eher ländlichen) Verortung wird von einem höheren Wert, 3,5 Fahrten pro Tag durchschnittlich ausgegangen. Hinzu kommen noch Annahmen zum Hol- und Bringverkehr der durch die beiden Schulen entsteht und in die Gesamtsumme zu maximal 30% einfließen, da davon auszugehen ist, dass der größte Anteil dieses Verkehrs nicht im UG stattfindet.

Zusätzlich zum Verkehr durch die Bewohner:innen des Gebiets selbst wird auch Besucherverkehr durch Privatleute sowie Geschäftsverkehr, z.B. durch Handwerker usw., verursacht. Die Zahl der Besucherwege ist laut Bosserhoff proportional zur Bewohnerzahl anzunehmen und wird deshalb über einen Anteil an den Bewohnerwegen insgesamt, d.h. nicht nur an den gebietsbezogenen Wegen, ermittelt. Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsprognose wird der von Bosserhoff angegebene, üblicherweise verwendete Anteil des Besucher- und Geschäftsverkehrs von 5% des Gesamtverkehrsmenge angenommen. Damit ergeben sich etwa 16 Wege pro Tag durch Besucherverkehr.

In Summe für die aktuelle Situation (Bestand) somit pro Tag von zwischen 540 bis 675 Fahrten mit dem KfZ ausgegangen werden.

## 2 Zu erwartende Verkehrssituation

Zusätzlich zur Berechnungsgrundlage der aktuellen Situation (siehe Kapitel 1) wurden für die erwartbare Situation (Planungsfall) insgesamt 61 zusätzliche Wohneinheiten für ca. 180 Personen mit rund 115 Fahrzeugen berücksichtigt. Die Anzahl von Fahrzeugen entspricht auch dem Mittelwert der uns von der Marktgemeinde Bad Abbach genannten angestrebten Zahl von Stellplätzen in Tiefgaragen (100 bis 130). Zusätzlich wurde auch ein Anstieg des Besucherverkehrs mit einbezogen.

Außerdem verursacht die Wohnnutzung auch Güterverkehr, v.a. in Form von Versorgungs- bzw. Entsorgungverkehr, z.B. Müllabfuhr, und in Form von Lieferverkehr. Laut Bosserhoff ist ein Wert von 0,05 Lkw-Fahrten pro Bewohner\*in anzusetzen. Dies ergibt im gesamten Gebiet gerundet 22 Lkw-Fahrten pro Werktag. Das entspricht einem Anstieg um 10 Fahrten.

Für die verkehrliche Situation an den Schulen ist es vor allem entscheidend, ob und wie sich dort in den morgigen Stunden das Verkehrsaufkommen verhält, da dies einen direkten Einfluss auf die Wegesicherheit der Schüler:innen hat. Nach Bosserhoff ist zwischen 6 und 7 Uhr mit 15% des täglichen Quellverkehrs zu rechnen, in der Folgestunde mit 14%. Umgerechnet bedeutet dies folgendes:

	Zukünftig	Aktuell
6 bis 7 Uhr	81 - 101	76 - 95
7 bis 8 Uhr	113 - 123	105 - 114

Tabelle 1: Fahrten pro Stunde, morgens

Der zu erwartende Besucherverkehr steigt um gut 8 Wege auf rund 24 Fahrten. Das Verkehrsaufkommen durch die Schule (Hol- und Bringverkehr) wurde für die Prognose dagegen nicht verändert.

Für dieses Szenario ist also, ausgehend von der errechneten Ist-Situation, mit einem Anstieg der täglichen Fahrten auf rund 750 bis 815 Fahrten zu rechnen. Dies entspricht einer Steigerung von mindestens 11% bis maximal ca. 50%.

### 3 Konzeptionelle Änderungsmöglichkeiten

Neben der Ermittlung des aktuellen Verkehrsaufkommens, sowie auch des zu erwartenden, wurden insgesamt vier verschiedenen konzeptionelle Reaktionsmöglichkeiten erstellt und geprüft. Diese Möglichkeiten folgen aus den Überlegungen, wie die aktuelle Verkehrssituation (s. Abbildung 2) an den Schulen bzw. in der Angrünerstraße umgestaltet werden kann, in Verbindung mit dem Neubau mehrerer Wohneinheiten in der Gerhart-Hauptmann-Straße. Dabei wurde aber nicht nur der Bereich an den Schulen berücksichtigt, sondern das gesamte UG „Ziegelfeld“. Die sich ergebenden Möglichkeiten werden nun in ihren Vor- und Nachteilen nachstehend kurz beschrieben.

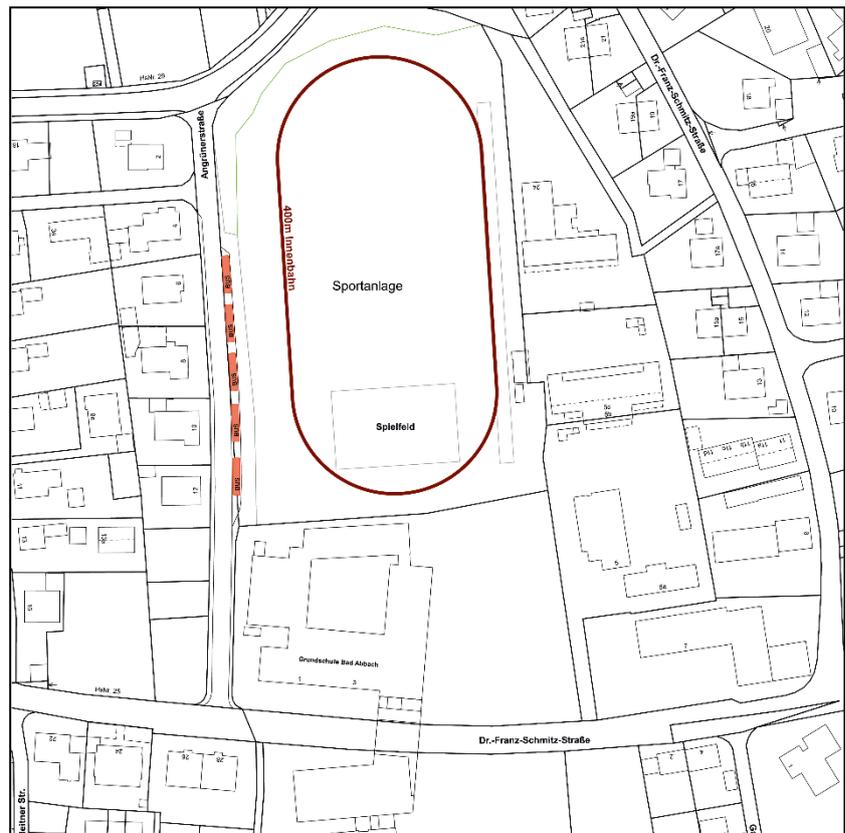


Abbildung 2: Aktuelle Situation der Schulbusse

### 3.1 Wendeschleife Bus am Sportplatz

Die erste Variante beinhaltet grundlegend die **Umkehrung der Einbahnrichtung für PKW** in der Gerhart-Hauptmann-Straße, sowie Angrünerstraße. Dies hätte den Vorteil, dass der in der Früh abfließende Berufsverkehr nicht an der Schule vorbeifließt und die Parkplatzsituation in der Gerhart-Hauptmann-Straße unverändert bliebe. Da sich allerdings die Schulbuse sich weiterhin an den vorhandenen Haltestellen auf der östlich gelegenen Straßenseite aufstellen sollen, bedeutet diese Variante, dass die Busse nach ihrer Einfahrt in die Angrünerstraße aus nördlicher Richtung wenden und gegen die eigentliche Einbahnrichtung ausfahren müssten. Um den Begegnungsverkehr zu ermöglichen, müssten das **Parken und Halten** auf der Straße zukünftig in diesem Bereich umfassend **verboten** werden. Zusätzlich müsste eine **Wendeschleife** eingerichtet werden (s. Abbildung 3). Zudem ist davon auszugehen, dass eine solche unkonventionelle Verkehrsregelung zu erheblichen Verständnis- und Akzeptanzproblemen führt.

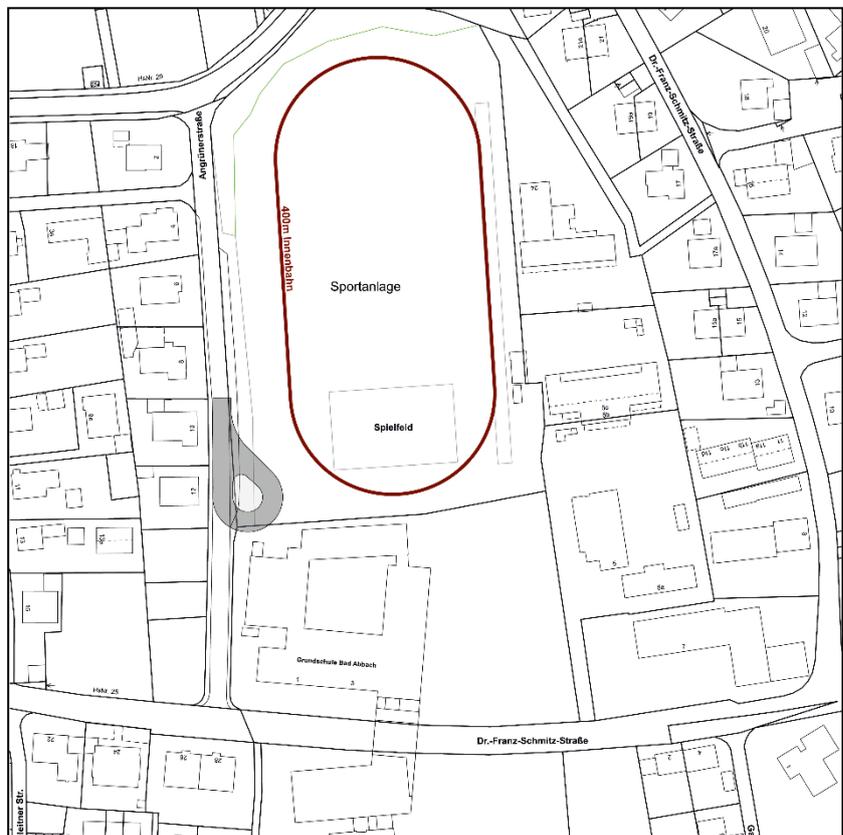


Abbildung 3: Wendeschleife für Schulbuse am Sportplatz

Eine Wendeschleife am südlichen Ende der Sportanlage (s. Abbildung 4) würde darüber hinaus nicht nur größere Erdarbeiten aufgrund der Hanglage bedeuten, sondern auch den **Verlust eines Teils der bestehenden Haltebuchten**. Je nachdem ob man die Wendeschleife für die zuletzt ankommenden Busse noch nutzt oder nicht würde man ein bis zwei Haltestellen verlieren. Eine Verlängerung der Bus-Haltebucht in Richtung Norden erscheint schwierig, gilt es aber ggf. zu untersuchen.

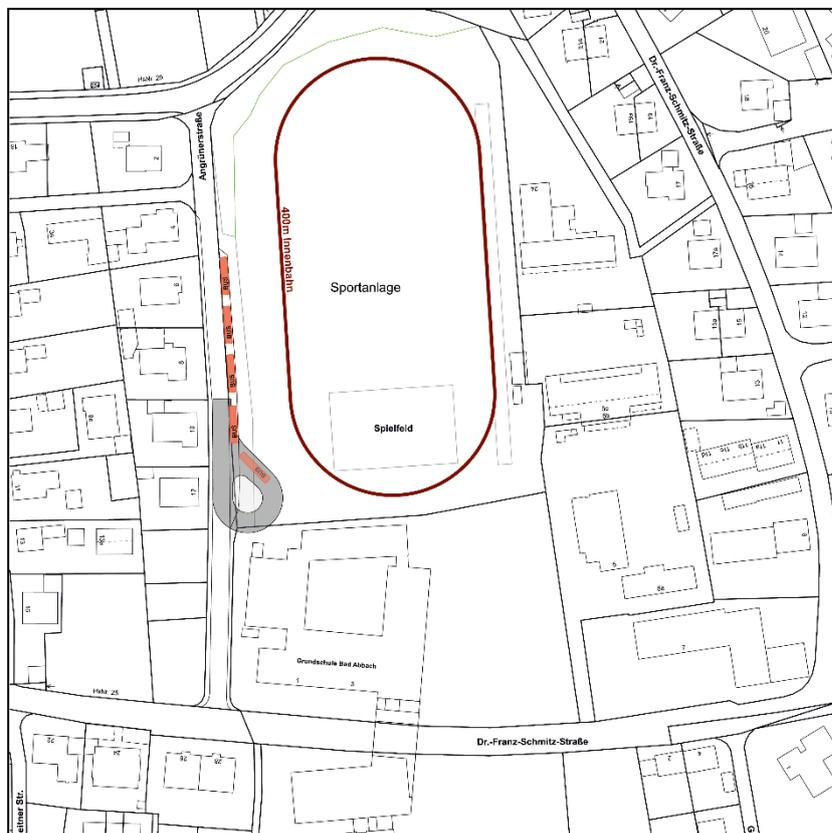


Abbildung 4: Wendeschleife für Schulbusse am Sportplatz inkl. Busse

**Fazit:** Diese Variante ist mit erheblichen Geländearbeiten und einer komplizierten Verkehrsregelung verbunden – daher kann sie nicht empfohlen werden.

### 3.2 Wendeschleife Bus am Ende der Straße

Alternativ zur ersten Variante beinhaltet die zweite Möglichkeit dieselben verkehrlichen Veränderungen, jedoch erfolgt die Platzierung der **Wendeschleife** weiter **südlich** im Bereich Angrünerstraße / Gerhart-Hauptmann-Straße. An dieser Stelle gibt es **zwei Möglichkeiten**. Die erste (s. Abbildung 5) berücksichtigt den Erhalt der aktuellen Straßenraumgestaltung, sowie auch des Gartens der Hausmeisterwohnung. Hierfür bräuchte es ein Großteil des westlich angrenzenden Flurstücks zur Einrichtung der Wendemöglichkeit. Ferner würden auch die **Parkplätze in diesem Bereich komplett entfallen**, um die Anfahrt der Busse auf die Wendeschleife zu ermöglichen und anschließend möglichem Begegnungsverkehr ausweichen zu können.

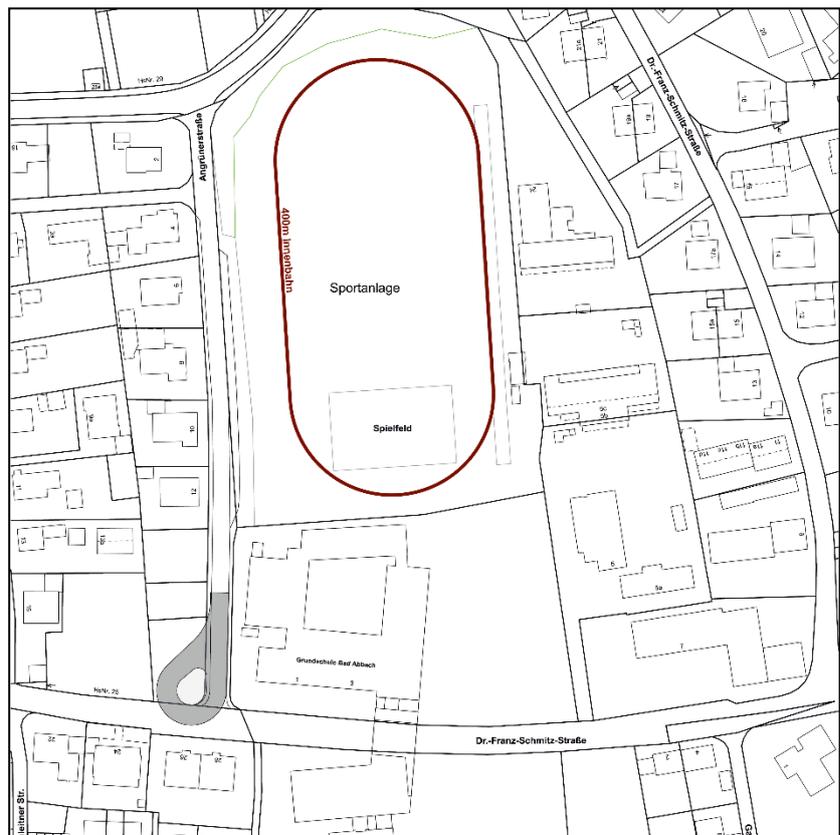


Abbildung 5: Wendeschleife für Schulbusse am südl. Ende der Angrünerstr. (1)

Die **zweite Möglichkeit** (s. Abbildung 6) wäre es, auch Teile des Hausmeister-Gartens zu nutzen. Die zuvor genannten **Vor- und Nachteile bleiben dieselben**. Lediglich der **Aufwand zur Umgestaltung** erhöht sich hierbei deutlich, dafür verteilt sich der **Flächenbedarf** gleichmäßiger auf beide angrenzenden Flurstücke.

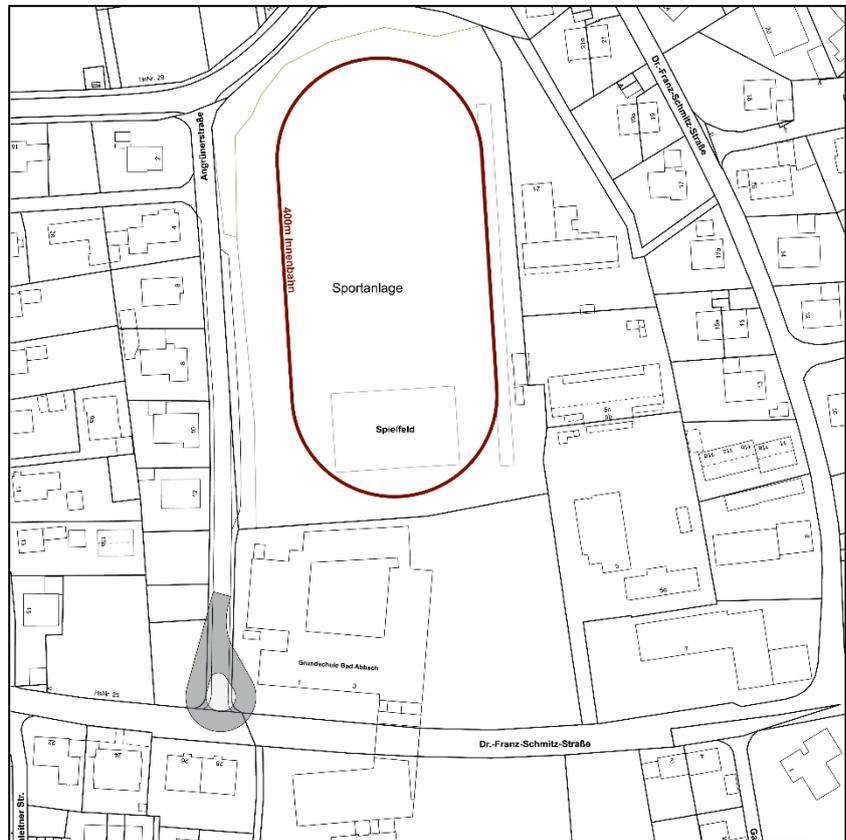


Abbildung 6: Wendeschleife für Schulbusse am südl. Ende der Angrünerstr. (2)

**Fazit:** Diese Variante ist mit erheblichen Geländearbeiten und einer komplizierten Verkehrsregelung verbunden – daher kann sie nicht empfohlen werden.

### 3.3 Aufhebung der aktuellen Einbahnstraßensituation

Eine dritte und andere Variante wäre es, die **Einbahnstraßensituation** in der Gerhart-Hauptmann-Straße, zwischen den Einmündungen der Ludwig-Thoma-Straße und der Ziegelfeldstraße respektive der Schönleitner Straße, **aufzuheben**. Dies würde ermöglichen, dass die zu erwartenden PKW der Bewohner in den Neubauten (aber auch restlicher Anwohner:innen) nicht an der Schule vorbeifahren müssen, um das Untersuchungsgebiet zu verlassen. Da der Straßenverlauf allerdings im Kurvenbereich schwer einzusehen ist, wäre die Empfehlung auf die **Parkplätze entlang der Rückseite des Senioren-Wohnheimes zu verzichten**. Somit wäre ein Begegnungsverkehr von Schulbussen und Anwohnern problemlos und gefahrlos realisierbar. Unserer Einschätzung nach ist der Verzicht auf diese Parkplätze grundsätzlich kompensierbar.

**Fazit:** Diese Variante ist mit wenig Aufwand und vertretbaren Nachteilen verbunden – daher kann sie empfohlen werden.

### 3.4 Einrichtung einer weiteren Einbahnstraße

Auf Wunsch der Gemeinde wurde außerdem geprüft, ob eine Einbahnstraßenregelung von der Ziegelfeldstraße 3 bis zur Angrünerstraße 4 (Fahrrichtung Osten) sinnvoll und überlegenswert wäre, da in diesem Bereich der Straßenraum so knapp bemessen ist, dass dieser einen Begegnungsverkehr nicht ermöglicht.

Nach allumfänglicher Begutachtung dieser Maßnahme, steht die vermutete Häufigkeit des potenziellen Begegnens zweier Fahrzeuge im Tagesverlauf in keinem guten ökologischen Verhältnis zum Umweg einiger Anwohnenden im Gebiet. Im Maximum könnten Umwege bis zur 15-fachen Länge des heutigen Weges daraus resultieren. Wie sehr die subjektive Wahrnehmung der Gemeinde (und unsere Einschätzung) der tatsächlichen Begegnungsproblematik objektiv gegenübersteht, könnte nur durch eine Verkehrsbeobachtung im Tagesverlauf, z.B. durch eine Verkehrszählung mittels Videozählgeräten, geprüft werden.

**Fazit:** Nach aktuellem Kenntnisstand ist diese Maßnahme nicht empfehlenswert und notwendig. Für eine vollumfänglich fachliche Einschätzung bedarf es aber weiterer Untersuchungen.

### 3.5 Vereinfachung der Beschilderungssituation und Verkehrsführung

Die abschließende Möglichkeit funktioniert sowohl in Ergänzung zu allen anderen Maßnahmen als auch einzeln. Bei unserer Begehung vor Ort stellten wir eine Vielzahl an Verkehrsschildern fest. Vor allem die Wiederholung der Tempo-30-Schilder nach jeder Einmündung und Kreuzung ließe sich leicht vereinfachen in dem man an den Zufahrten des UGs (Einmündung Gerhart-Hauptmann-Straße bzw. Angrünerstraße auf die Regensburger Straße) **Zone-30-Schilder anbringt**. Eventuell in Ergänzung mit einer entsprechenden **Fahrbahnmarkierung**. Auch eine Zone des Parkens nur in gekennzeichneten Flächen ließe

sich so realisieren und die Straßenraumsituation besser strukturieren. Vor allem das Parken in Kreuzungsbereichen oder an Engstellen im Bereich der Ziegelfeldstraße könnten so entgegengewirkt werden. Dies bedürfte allerdings dann noch weiterführende Untersuchungen eventuell in Ergänzung des Parkraumkonzeptes des Innenstadtbereiches. Des Weiteren sollte in Erwägung gezogen werden, die aktuellen Vorfahrtsregelungen weg zu lassen und auf „**Rechts vor Links**“ zu ändern, um z.B. die Geschwindigkeit entlang der Gerhart-Hauptmann-Straße besser zu kontrollieren und so die Verkehrssicherheit allgemein zu erhöhen.

**Fazit:** Diese zusätzlichen Maßnahmen sind mit wenig Aufwand realisierbar und verbessern die Verkehrssituation im gesamten Gebiet – daher empfehlen sie sich zur Umsetzung.

## 4 Fazit

Als kurz abschließende Zusammenfassung unserer Einschätzung respektive unsere Empfehlung nach der Begutachtung lassen sich folgende Punkte festhalten:

- Die Zunahme des Verkehrs durch die steigende Zahl von Wohnungseinheiten im Gebiet ist nur gering und somit im Rahmen des Gesamtverkehrs vernachlässigbar.
- Eine größere Umgestaltung der Angrünerstraße inkl. Schulbus-Haltestellen erachten wir als unverhältnismäßigen Kosten-Nutzen-Aufwand zumal diese mit einer problematischen Verkehrsführung verbunden wäre.
- Innerhalb des Untersuchungsgebiet gilt es die Verkehrsführung grundlegend zu vereinfachen und damit zu verbessern. Aus diesem Grund schlagen wir eine Tempo-30-Zone, verbunden mit „Rechts vor Links“, für das gesamte Gebiet vor – was insgesamt zudem zu einer Verkehrsberuhigung führt.
- Falls zudem eine Reduktion des Verkehrs an der Schule anlässlich der vorzunehmenden Änderungen angestrebt werden sollte, so empfiehlt es sich die Einbahnstraßenregelung in der Gerhart-Hauptmann-Straße aufzuheben und im Kurvenbereich (rückseitig des Senioren-Wohnheims) ein Park- und Halteverbot anzuordnen.