



Verkehrsplanung zum neuen Kita- und Grundschulstandort Nordring/Parkhausweg

| | |
|---|-------------------|
| <i>Organisationseinheit:</i> Stadtplanung und -entwicklung | <i>Beteiligt:</i> |
|---|-------------------|

| | |
|----------------------------------|--------------|
| <i>Beratungsfolge</i> | <i>Ö / N</i> |
| Umwelt und Verkehr (Information) | Ö |

Sachverhalt

Die Stadt Völklingen plant den Bau einer neuen Kindertagesstätte und einer ganztägigen Grundschule auf dem Gelände des ehemaligen St. Michael-Krankenhauses (Nordring, Parkhausweg).

Die Hochbau- und Außenanlagenplanungen liegen vor. Durch diese Planungen wird eine veränderte Nachfrage im Bereich Verkehr ausgelöst, sodass eine Anpassung des Verkehrsangebots erfolgen muss.

Es sind zusätzliche und zu optimierende Flächen für den ruhenden Verkehr in Bezug auf die Beschäftigten und die Bring- und Holverkehre der Einrichtungen sowie Anlagen für den Grundschulbusverkehr und den allgemeinen Linienbusverkehr und die allgemeine Verkehrsführung aufgrund geänderter Verkehrsbeziehungen notwendig.

Im Rahmen eines Verkehrsaudits wurden die zu erwartenden Verkehre aus den vorgegebenen Nutzungen ermittelt und anschließend die verkehrliche Umsetzbarkeit unter Berücksichtigung der bestehenden Hochbau- und Außenplanungen entwickelt.

Die Ergebnisse dessen wurden zeichnerisch sowie textlich in einem Erläuterungsbericht zusammengefasst.

Die Planungen werden mündlich erläutert.

Finanzielle Auswirkungen

Es wurde eine grobe Baukostenschätzung der drei Teilbereiche der benötigten Verkehrsflächen erstellt. Die anzusetzenden Baukosten betragen rund netto 1,3 Mio. €. Diese Kosten sind in den Haushalt 2024ff. (Bereich des FD 54) aufzunehmen.

Fördermöglichkeiten sollen geprüft werden.

Anlage/n

- Verkehrsgutachten (öffentlich)
- Planzeichnung (öffentlich)



STADT VÖKLINGEN

NEUBAU EINER KITA UND GRUNDSCHULE IN VÖKLINGEN

VERKEHRSGUTACHTEN

NACHWEIS DER VERKEHRSVERTRÄGLICHKEIT

STAND 05/2023

ERLÄUTERUNGSBERICHT

BEARBEITUNG: Dipl.-Ing. (FH) Ulrich Gänssle

Planungsteam Jakobs Gänssle GmbH
Hochstraße 57 66115 Saarbrücken
Tel.: 0681 / 761580 Fax: 0681 / 7615829

INHALTSVERZEICHNIS

| | Seite | |
|------------|---|-----------|
| 1 | ALLGEMEINES | 1 |
| 2 | BESCHREIBUNG DES VORHABENS | 2 |
| 3 | ERMITTLUNG DES VERKEHRSAUFKOMMENS | 3 |
| 3.1 | VERKEHRSAUFKOMMEN GEPLANTE NUTZUNGEN | 3 |
| 3.1.1 | KITA | 3 |
| 3.1.1.1 | Nutzer (Kinder) | 3 |
| 3.1.1.2 | Beschäftigte | 4 |
| 3.1.2 | GANZTAGSSCHULE | 6 |
| 3.1.2.1 | Nutzer (Schüler) | 6 |
| 3.1.2.2 | Beschäftigte | 7 |
| 3.2 | ABSCHÄTZUNG DES STELLPLATZBEDARFES | 9 |
| 3.2.1 | KITA | 9 |
| 3.2.2 | GANZTAGSSCHULE | 9 |
| 3.3 | ABSCHÄTZUNG DER VERKEHRLICHEN AUSWIRKUNG | 9 |
| 4 | VERKEHRLICHE KONZEPTION | 10 |
| 4.1 | NUTZERSPEZIFISCHE VERKEHRSFLÄCHEN | 10 |
| 4.2 | VERKEHRSFLÄCHEN DER KINDERTAGESSTÄTTE | 10 |
| 4.3 | VERKEHRSFLÄCHEN DER GRUNDSCHULE | 11 |
| 5 | KOSTEN | 13 |

1 ALLGEMEINES

Die Stadt Vöcklingen plant den Bau einer neuen Kindertagesstätte und einer Grundschule auf dem Gelände des ehemaligen St. Michael-Krankenhauses.

Die Hochbau- und Außenanlagenplanungen liegen vor. Hierin enthalten sind auch Aussagen über die erforderlichen verkehrlichen Anlagen. Diese unterteilen sich in Flächen für den ruhenden Verkehr in Bezug auf die Beschäftigten und die Bring- und Holverkehre der Einrichtungen sowie Anlagen für den Schulbusverkehr und den allgemeinen Linienbusverkehr.

Gegenstand dieser Unterlage ist die Prüfung und Bewertung der vorliegenden Planung auf Funktionalität, Geometrie und Verkehrsverträglichkeit sowie die Weiterentwicklung der vorliegenden Entwürfe in Bezug auf die verkehrliche Umsetzbarkeit.

Hierzu werden die zu erwartenden Verkehre aus den vorgegebenen Nutzungen in Bezug auf Beschäftigte und die Bring- und Holverkehre ermittelt und mit den Planungen abgeglichen.

2 BESCHREIBUNG DES VORHABENS

Das Planungsgebiet liegt im Norden der Kernstadt Völklingen am Nordring. Das geplante Bauvorhaben soll auf dem Gelände des ehemaligen St. Michael-Krankenhauses erfolgen.

Die geplante Kindertagesstätte ist mit rd. 122 Plätzen vorgesehen. Die Grundschule soll für rd. 400 Kinder Platz bieten.

Die Grundschule ist direkt am Nordring geplant. Die Kindertagesstätte ist im oberen Grundstücksbereich am Parkhausweg vorgesehen.

Die Ausgangsplanung sah vor die erforderlichen Stellplätze für das Personal im Westen des Grundstücks mit einer Anzahl von 60 Stück zu verorten. Weitere Stellplätze sollten entlang des Parkhauswegs für die Bring- und Holverkehre der Kita angelegt werden. Es war angedacht die Verkehre zur Kita über den geplanten Parkplatz vom Nordring zum Parkhausweg zu führen.

Im Planungsverlauf wurde die Konzeption der Grundschule in Bezug auf die Freiflächen gerade in Hinblick auf die pädagogische Funktion kritisch hinterfragt, was dazu führte, dass die im Westen vorgesehene Parkplatzfläche deutlich reduziert und somit mehr Freifläche für die Schulkinder gewonnen wurde. Mit dieser Planänderung war auch die geplante Durchfahrt vom Nordring zum Parkhausweg nicht mehr möglich. Diese Verkehre sollen nun über die Dieselstraße den Parkhausweg anfahren.

3 ERMITTLUNG DES VERKEHRSAUFKOMMENS

3.1 VERKEHRSAUFKOMMEN GEPLANTE NUTZUNGEN

Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens erfolgt auf Grundlage der geplanten Nutzung in Verbindung mit den Erfahrungswerten des Programmes „Ver_Bau“ (Dr. Bosserhoff).

3.1.1 KITA

3.1.1.1 Nutzer (Kinder)

| | | |
|---|---------|--------------------|
| ▪ Anzahl der Nutzer (Kinder): (nach Angaben der Stadt Völklingen) | bis 122 | Kinder |
| ▪ MIV-Anteil Nutzer (Kinder): (Kindergarten/-tagesstätte: 5-80 %) | 80 | % |
| ▪ Anwesenheitsfaktor: (Kindergarten/-tagesstätte: 72-87 %) | 80 | % |
| ▪ Wegehäufigkeit: (Kindergarten/-tagesstätte: 2,0 Wege/Kind) | 2,0 | Wege/Kind |
| ▪ Zuschlag Bring- und Holverkehr: (zusätzlich 2,0 Begleiterwege/Kind) | 2,0 | Begleiterwege/Kind |
| ▪ Besetzungsgrad der Fahrzeuge: (Nutzer: 1,2-1,5 Personen/Pkw ohne Fahrer) | 1,2 | Personen/Pkw |
| ▪ Quellverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 07:00-08:00 Uhr) | 21 | % |
| ▪ Zielverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 07:00-08:00 Uhr) | 24 | % |
| ▪ Quellverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 08:00-09:00 Uhr) | 30 | % |
| ▪ Zielverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 08:00-09:00 Uhr) | 29 | % |
| ▪ Quellverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 15:00-16:00 Uhr) | 19 | % |
| ▪ Zielverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 15:00-16:00 Uhr) | 19 | % |
| ▪ Quellverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 16:00-17:00 Uhr) | 11 | % |
| ▪ Zielverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 16:00-17:00 Uhr) | 11 | % |

Das Verkehrsaufkommen durch Nutzer beläuft sich somit auf 385 Fahrten pro Tag.

$$\frac{122 \times 0,80 \times 0,80 \times 2,0 \times 2,0}{1,2} = 261 \frac{\text{Fahrten}}{\text{d}}$$

Somit ergeben sich folgende Quell- und Zielverkehre für den verkehrlichen Nachweis:

| | | |
|--|----|---------|
| ▪ Quellverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 07:00-08:00 Uhr) | 28 | Pkw-E/h |
| ▪ Zielverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 07:00-08:00 Uhr) | 32 | Pkw-E/h |
| ▪ Quellverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 08:00-09:00 Uhr) | 40 | Pkw-E/h |
| ▪ Zielverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 08:00-09:00 Uhr) | 38 | Pkw-E/h |
| ▪ Quellverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 15:00-16:00 Uhr) | 25 | Pkw-E/h |
| ▪ Zielverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 15:00-16:00 Uhr) | 25 | Pkw-E/h |
| ▪ Quellverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 16:00-17:00 Uhr) | 15 | Pkw-E/h |
| ▪ Zielverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 16:00-17:00 Uhr) | 15 | Pkw-E/h |

3.1.1.2 Beschäftigte

| | | |
|--|--------|--------------------|
| ▪ Anzahl der Beschäftigten: (nach Angaben der Stadt Völklingen) | ca. 35 | Beschäftigte |
| ▪ Besetzungsgrad der Fahrzeuge: (Kindergarten/-tagesstätte: 1,0-1,1 Personen/Pkw) | 1,05 | Personen/Pkw |
| ▪ MIV-Anteil Beschäftigte: (nicht-integrierte Lage: 30-75 %, gewählt: 90%, wegen nicht-integrierter Lage des Umlandes von Völklingen) | 90 | % |
| ▪ Anwesenheitsfaktor: (Kindergarten/-tagesstätte: 65-87 %) | 80 | % |
| ▪ Wegehäufigkeit: (Schichtdienst ohne Dienstfahrt: i.d.R. 2,0 Wege/Beschäftigtem) | 2,0 | Wege/Beschäftigtem |
| ▪ Quellverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 07:00-08:00 Uhr) | 0 | % |
| ▪ Zielverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 07:00-08:00 Uhr) | 42 | % |
| ▪ Quellverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 08:00-09:00 Uhr) | 0 | % |
| ▪ Zielverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 08:00-09:00 Uhr) | 32 | % |

- Quellverkehrsanteil nachmittags: 36 %
(Stundenintervall 15:00-16:00 Uhr)
- Zielverkehrsanteil nachmittags: 0 %
(Stundenintervall 15:00-16:00 Uhr)
- Quellverkehrsanteil nachmittags: 43 %
(Stundenintervall 16:00-17:00 Uhr)
- Zielverkehrsanteil nachmittags: 0 %
(Stundenintervall 16:00-17:00 Uhr)

Das Verkehrsaufkommen durch Beschäftigte beläuft sich somit auf 48 Fahrten pro Tag.

$$\frac{35 \times 0,90 \times 0,80 \times 2,0}{1,05} = 48 \frac{\text{Fahrten}}{\text{d}}$$

Somit ergeben sich folgende Quell- und Zielverkehre für den verkehrlichen Nachweis:

- Quellverkehrsanteil vormittags: 0 Pkw-E/h
(Stundenintervall 07:00-08:00 Uhr)
- Zielverkehrsanteil vormittags: 11 Pkw-E/h
(Stundenintervall 07:00-08:00 Uhr)
- Quellverkehrsanteil vormittags: 0 Pkw-E/h
(Stundenintervall 08:00-09:00 Uhr)
- Zielverkehrsanteil vormittags: 8 Pkw-E/h
(Stundenintervall 08:00-09:00 Uhr)
- Quellverkehrsanteil nachmittags: 9 Pkw-E/h
(Stundenintervall 15:00-16:00 Uhr)
- Zielverkehrsanteil nachmittags: 0 Pkw-E/h
(Stundenintervall 15:00-16:00 Uhr)
- Quellverkehrsanteil nachmittags: 11 Pkw-E/h
(Stundenintervall 16:00-17:00 Uhr)
- Zielverkehrsanteil nachmittags: 0 Pkw-E/h
(Stundenintervall 16:00-17:00 Uhr)

3.1.2 GANZTAGSSCHULE

3.1.2.1 Nutzer (Schüler)

| | | |
|--|---------|--------------|
| ▪ Anzahl der Nutzer (Schüler): (nach Angaben der Stadt Völklingen) | ca. 400 | Schüler |
| ▪ MIV-Anteil Nutzer (Schüler): (Grundschule als Ganztagschule: 5-40 %) | 40 | % |
| ▪ Anwesenheitsfaktor: (Grundschule als Ganztagschule: 80-95 %) | 95 | % |
| ▪ Wegehäufigkeit: (Grundschule als Ganztagschule: Annahme 2,0 Wege/Schüler) | 2,0 | Wege/Schüler |
| ▪ Zuschlag Bring- und Holverkehr: (zusätzlich 2,0 Begleiterwege/Schüler) | 2,0 | Wege/Schüler |
| ▪ Besetzungsgrad der Fahrzeuge: (Nutzer: 1,2-1,5 Personen/Pkw ohne Fahrer) | 1,2 | Personen/Pkw |
| ▪ Quellverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 07:00-08:00 Uhr) | 5 | % |
| ▪ Zielverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 07:00-08:00 Uhr) | 64 | % |
| ▪ Quellverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 08:00-09:00 Uhr) | 4 | % |
| ▪ Zielverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 08:00-09:00 Uhr) | 34 | % |
| ▪ Quellverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 15:00-16:00 Uhr) | 8 | % |
| ▪ Zielverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 15:00-16:00 Uhr) | 1 | % |
| ▪ Quellverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 16:00-17:00 Uhr) | 2 | % |
| ▪ Zielverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 16:00-17:00 Uhr) | 1 | % |

Das Verkehrsaufkommen durch Nutzer beläuft sich somit auf 507 Fahrten pro Tag.

$$\frac{400 \times 0,40 \times 0,95 \times 2,0 \times 2,0}{1,2} = 507 \frac{\text{Fahrten}}{\text{d}}$$

Somit ergeben sich folgende Quell- und Zielverkehre für den verkehrlichen Nachweis:

| | | |
|--|-----|---------|
| ▪ Quellverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 07:00-08:00 Uhr) | 13 | Pkw-E/h |
| ▪ Zielverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 07:00-08:00 Uhr) | 163 | Pkw-E/h |
| ▪ Quellverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 08:00-09:00 Uhr) | 11 | Pkw-E/h |
| ▪ Zielverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 08:00-09:00 Uhr) | 87 | Pkw-E/h |
| ▪ Quellverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 15:00-16:00 Uhr) | 21 | Pkw-E/h |
| ▪ Zielverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 15:00-16:00 Uhr) | 3 | Pkw-E/h |
| ▪ Quellverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 16:00-17:00 Uhr) | 6 | Pkw-E/h |
| ▪ Zielverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 16:00-17:00 Uhr) | 3 | Pkw-E/h |

3.1.2.2 Beschäftigte

| | | |
|--|--------|--------------------|
| ▪ Anzahl der Beschäftigten: (nach Angaben der Stadt Völklingen) | ca. 65 | Beschäftigte |
| ▪ Besetzungsgrad der Fahrzeuge: (Grundschule als Ganztagschule: 1,0-1,1 Personen/Pkw) | 1,05 | Personen/Pkw |
| ▪ MIV-Anteil Beschäftigte: (integrierte Lage: 30-75 %, gewählt: 90%, wegen nicht-integrierter Lage des Umlandes von Völklingen) | 90 | % |
| ▪ Anwesenheitsfaktor: (Allgemein: 80-90 %) | 90 | % |
| ▪ Wegehäufigkeit: (Schichtdienst ohne Dienstreise: i.d.R. 2,0 Wege/Beschäftigtem) | 2,0 | Wege/Beschäftigtem |
| ▪ Quellverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 07:00-08:00 Uhr) | 5 | % |
| ▪ Zielverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 07:00-08:00 Uhr) | 64 | % |
| ▪ Quellverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 08:00-09:00 Uhr) | 4 | % |
| ▪ Zielverkehrsanteil vormittags: (Stundenintervall 08:00-09:00 Uhr) | 34 | % |
| ▪ Quellverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 15:00-16:00 Uhr) | 8 | % |
| ▪ Zielverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 15:00-16:00 Uhr) | 1 | % |
| ▪ Quellverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 16:00-17:00 Uhr) | 2 | % |
| ▪ Zielverkehrsanteil nachmittags: (Stundenintervall 16:00-17:00 Uhr) | 1 | % |

Das Verkehrsaufkommen durch Beschäftigte beläuft sich somit auf 101 Fahrten pro Tag.

$$\frac{65 \times 0,90 \times 0,90 \times 2,0}{1,05} = 101 \frac{\text{Fahrten}}{\text{d}}$$

Somit ergeben sich folgende Quell- und Zielverkehre für den verkehrlichen Nachweis:

- Quellverkehrsanteil vormittags: 3 Pkw-E/h
(Stundenintervall 07:00-08:00 Uhr)
- Zielverkehrsanteil vormittags: 33 Pkw-E/h
(Stundenintervall 07:00-08:00 Uhr)
- Quellverkehrsanteil vormittags: 3 Pkw-E/h
(Stundenintervall 08:00-09:00 Uhr)
- Zielverkehrsanteil vormittags: 18 Pkw-E/h
(Stundenintervall 08:00-09:00 Uhr)
- Quellverkehrsanteil nachmittags: 5 Pkw-E/h
(Stundenintervall 15:00-16:00 Uhr)
- Zielverkehrsanteil nachmittags: 1 Pkw-E/h
(Stundenintervall 15:00-16:00 Uhr)
- Quellverkehrsanteil nachmittags: 2 Pkw-E/h
(Stundenintervall 16:00-17:00 Uhr)
- Zielverkehrsanteil nachmittags: 1 Pkw-E/h
(Stundenintervall 16:00-17:00 Uhr)

3.2 ABSCHÄTZUNG DES STELLPLATZBEDARFES

3.2.1 KITA

Für die geplante KITA wird der Pkw-Stellplatzbedarf aus den Ansätzen der Verkehrserzeugung mit rund 24 Mitarbeiterstellplätzen ermittelt. Der Pkw-Stellplatzbedarf für die Bring- und Holverkehre wird mit einer Spanne von 5 bis 10 Stellplätzen bei einer Umschlagzeit von 5 bis 10 Minuten ermittelt. Bei einem mittleren Ansatz von 7,5 Minuten beläuft sich die Stellplatzanzahl auf ca. 8 Pkw-Stellplätze.

3.2.2 GANZTAGSSCHULE

Für die geplante Ganztagschule wird der Pkw-Stellplatzbedarf aus den Ansätzen der Verkehrserzeugung mit rund 51 Mitarbeiterstellplätzen ermittelt. Der Pkw-Stellplatzbedarf für die Bring- und Holverkehre wird mit einer Spanne von 8 bis 15 Stellplätzen bei einer Umschlagzeit von 3 bis 5 Minuten ermittelt. Bei einem mittleren Ansatz von 4 Minuten beläuft sich die Stellplatzanzahl auf ca. 12 Pkw-Stellplätze.

3.3 ABSCHÄTZUNG DER VERKEHRLICHEN AUSWIRKUNG

Die heutigen Anliegerstraßen Dieselstraße und Parkhausweg werden in der Spitzenstunde von 7:00 Uhr bis 8:00 Uhr mit ca. 70 Fahrten zusätzlich belegt. Bei einer maximalen Aufnahmekapazität von 400 Fzg. / h sind keine Verkehrsablaufkonflikte zu erwarten. Jedoch werden die zusätzlichen Verkehre über den Bestandsverkehren liegen und von den Anwohnern subjektiv als zu hoch empfunden.

Der Nordring in der Funktion einer Hauptsammelstraße verfügt über genügend Kapazität die zusätzlichen Verkehre problemlos aufzunehmen.

4 VERKEHRLICHE KONZEPTION

4.1 NUTZERSPEZIFISCHE VERKEHRSFLÄCHEN

Die geplante Kindertagesstätte und Grundschule erfordern unterschiedliche Verkehrsräume und Anlagen, die im Gesamten, nicht alle auf der vorgesehenen Grundstücksgröße zu realisieren sind. Somit werden in die Konzeption auch die Straßenräume vom Nordring und des Parkhauswegs mit einbezogen.

Folgende Anlagen sind zu betrachten:

- Schulbushaltstellen
- Parkplätze für die Bring- und Holverkehre
- Parkplätze für Beschäftigte
- Fahrradstellplätze

Für die Kindertagesstätte sind die Stellplätze im Zuge des Parkhauswegs anzulegen, da sich hier der Eingang befindet.

Für die Grundschule sind die Verkehrsanlagen im Zuge des Nordrings anzulegen.

4.2 VERKEHRSFLÄCHEN DER KINDERTAGESSTÄTTE

Für die Kindertagesstätte stehen die Randflächen des Grundstücks sowie die heutige Verkehrsfläche des Parkhauswegs zur Verfügung.

Der Parkhausweg ist in seinem heutigen Erscheinungsbild eine Anliegerstraße, die im angebauten Bereich im Zweirichtungsverkehr betrieben wird. Vom Ende der heutigen Bebauung bis zur Einmündung in die Kühlweinstraße verringert sich der Bestandsquerschnitt auf ca. 4,50 m. Der Abschnitt wird als Einbahnstraße in Richtung Kühlweinstraße betrieben.

Das Gelände der geplanten Kindertagesstätte liegt südlich des Parkhauswegs. Auf der Nordseite der Straße grenzt eine Waldfläche direkt an. Leicht abgetrennt verläuft im Abstand von ca. 5,00 m ein unbefestigter Fuß- und Radweg durch den Wald.

Die vorhandene Verkehrsbelegung im Bereich der geplanten Kindertagesstätte ist, aufgrund der heutigen Verkehrsfunktion, als sehr gering einzustufen. Es wird somit vorgeschlagen den Parkhausweg im Abschnitt der Einbahnregelung als Mischfläche zu betreiben. Somit ist die Anlage von separaten Gehwegflächen nicht erforderlich.

Durch die vorhandene Straßenbreite und die Einbahnstraßenregelung ist nur eine richtungsgebundene Anordnung der Stellplätze als zielführend anzusehen.

Die als Variante vorgeschlagene Anordnung von beidseitigen Längsparkplätzen wird aufgrund des Flächenbedarfs (zwei Gehwege und Parkstände sowie eine Fahrbahn mit einer Gesamtbreite von 11,50 m) und dem damit erforderlichen Eingriff in die angrenzende Waldfläche nicht weiterverfolgt.

Die zukünftigen Stellplätze werden unter Beibehaltung des nördlichen Fahrbahnrandes des Parkhauswegs in Schrägaufstellen (70 gon) angeordnet. Der Eingangsbereich der Kita wird von Stellplätzen freigehalten. Weiter wird auch die fußläufige Anbindung an die Grundschulfläche und eine barrierefreie Anbindung realisiert.

Insgesamt können im Bereich der Grundstücksfrontlänge der Kita 28 Stellplätze angelegt werden.

4.3 VERKEHRSFLÄCHEN DER GRUNDSCHULE

Für die Grundschule werden die erforderlichen Beschäftigten- und Fahrradstellplätze auf internen Flächen bereitgestellt. Die Flächen für die Verkehrsanlagen der Schulbusverkehre und der Bring- und Holverkehre werden im heutigen Verkehrsraum des Nordrings im Bereich der Straßenfrontlänge des Grundstücks angelegt.

Der Verkehrsraum des Nordrings ist im heutigen Bestand mit einem baulichen Grünstreifen in der Fahrbahnmitte mit 18,00 bis 23,50 m großzügig bemessen.

Die Schulbushaltstellen werden als Busbuchten für zwei bis drei Busse an der Fahrbahnseite zur Grundschule angeordnet. Somit ist die Querung des Nordrings für die Fahrschüler nicht erforderlich und die Schule ist verkehrssicher zu erreichen.

Für den Bring- und Holverkehr werden entlang des Nordrings 28 Stellplätze in Schrägaufstellung (70 gon) und 8 Längsparkplätze eingeplant. Auf Höhe von Nordring Nummer 35 wird ein Minikreisverkehrsplatz mit einem Durchmesser von 13,00 m angelegt. Damit wird das risikoreiche Wenden auf der Fahrbahn von Pkw vermieden.

Für die Andienung der Häuser Nummer 35 bis 38 wird ein separater Anliegerweg als Mischfläche vorgesehen.

Eine weitere zentrale Verkehrsanlage stellt der kleine Kreisverkehrsplatz im Zuge der Kühlweinstraße mit der Anbindung des Nordrings dar. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit ist der Umbau der heute vorfahrtgeregelten Einmündung nicht erforderlich. Jedoch hat die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes an dieser Stelle eine sehr hohe logistische Wirkung. Durch den Kreisverkehrsplatz werden die Schulbushaltestellen aus allen Richtungen verkehrssicher erreicht. Weiter werden hierdurch auch analog zum Minikreisverkehrsplatz riskante Wendemanöver auf dem Nordring nicht mehr erforderlich.

Die Anlage im geometrischen Schnittpunkt der Straßenachsen Kühlweinstraße / Nordring wäre wünschenswert. Da durch den mit 26,00 m dimensionierten Kreisverkehrsplatz Flächen des alten Friedhofs und in diesem Fall die Ehrengräber des ersten Weltkrieges betroffen wären, kann diese Lage nicht weiterverfolgt werden. Der Kreismittelpunkt kommt somit in Nordwestrichtung verschoben zur Ausbildung. Die dort erforderlichen Flächen sind von der Stadt Vöcklingen zu sichern.

Eine weitere Optimierung betrifft die Busbucht im Zuge der Kühlweinstraße, die zukünftig in der Kreiszufahrt als Fahrbahnrandhaltestelle betrieben werden kann.

Grundsätzlich sind keine gravierenden Änderungen im Buslinienbetrieb aus der geplanten Maßnahme resultierend erforderlich.

5 KOSTEN

Die geplanten Verkehrsanlagen werden mit rund 1,3 Mio. € netto grob abgeschätzt. Die grundsätzliche Verteilung ist nachstehend dargestellt.

GROBE KOSTENSCHÄTZUNG BAUKOSTEN ERSCHLIESSUNG

| | | | | |
|----------------------------------|-------------------------|---|-------------------------|------------------------------|
| • Verkehrsflächen Kita | | | | |
| | 1.250,00 m ² | à | 125,00 €/m ² | = 156.250,00 € |
| • Verkehrsflächen KVP | | | | |
| | 3.000,00 m ² | à | 165,00 €/m ² | = 495.000,00 € |
| • Verkehrsflächen Schule | | | | |
| | 3.850,00 m ² | à | 165,00 €/m ² | = 635.250,00 € |
| | | | | <hr/> |
| Baukosten insgesamt Netto | | | = | 1.286.500,00 € |
| | | | rd. | <u>1.300.000,00 €</u> |

Aufgestellt:
Saarbrücken, den 22. Mai 2023


Ulrich Gänssle
Dipl.-Ing. (FH)

