



**Verkehrsuntersuchung
Aussiedlung Kelterei Steden
Oberursel (Taunus)**

Oktober 2019

Verkehrsuntersuchung Aussiedlung Kelterei Steden

31. Oktober 2019 (aktualisiert)

Auftraggeber

Stadtverwaltung Oberursel (Taunus)
Der Magistrat
Stadtentwicklung
Rathausplatz 1
61440 Oberursel (Taunus)
Telefon: 06171 / 502-0
Telefax: 06171 / 502-7319
info@oberursel.de
www.oberursel.de

Auftragnehmer

R+T Ingenieure für Verkehrsplanung
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151 / 2712 0
Telefax: 06151 / 2712 20
darmstadt@rt-p.de
www.rt-p.de

Bearbeitung durch:
Dipl.- Geogr. Moritz Albrecht
Dipl.- Ing. Thomas Pickel
Heidrun Rückeis

Hinweis:

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Inhalt

1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
2	Bauvorhaben Kelterei	2
2.1	Lage / Anbindung	2
2.2	Betriebskonzept	3
2.3	Kfz-Verkehrsaufkommen	5
2.4	Herzustellende Stellplätze	7
2.4.1	Bedarf gemäß Stellplatzsatzung	8
2.4.2	Abschätzung des tatsächlichen Bedarfs	9
3	Erschließungsvarianten	11
4	Erschließungskonzept	12
4.1	Bestehende Situation in der Freiligrathstraße	12
4.2	Zukünftiges Verkehrsaufkommen in der Freiligrathstraße	14
4.3	Gestaltung der verlängerten Freiligrathstraße	15
5	Begleitende Maßnahmen	19
	Verzeichnisse	21

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Aufgabe

Die Kelterei Steden beabsichtigt den heute im Außenbereich befindlichen Standort (zurzeit landwirtschaftliche Halle) in der verlängerten Freiligrathstraße zum Hauptsitz der Kelterei zu machen. Dort sollen zukünftig neben der bestehenden Halle die Kelterei, Lagerräume, ein Gastronomiebetrieb sowie ein Wohnhaus für zwei Familien angesiedelt werden.



Abbildung 1: Lage des geplanten Standorts der Kelterei Steden

Aufgabe der hier vorliegenden Verkehrsuntersuchung ist es, die entsprechend der Betriebsbeschreibung zu erwartenden Verkehre (inkl. Wirtschaftsverkehre) abzuschätzen. Darauf aufbauend sollten Hinweise zur Abwicklung der Verkehre erarbeitet werden. Dies betrifft den ruhenden Verkehr (Anzahl an Fahrrad- und PKW-Stellplätzen) sowie die Zufahrt zum Grundstück der Kelterei (notwendige Straßenbreiten).

Basis der Betrachtung sind die bereits heute vorhandenen Kleingärten, der vorhandene landwirtschaftliche Verkehr und die sonstigen heute im Gebiet vorhandenen sowie prognostizierten Verkehre.

Die prognostizierten Verkehre umfassen Neuverkehre, die durch denkbare Bauvorhaben zwischen der Lahnstraße, Hohemarkstraße und der Ebertstraße induziert werden. Anzumerken ist allerdings, dass für diverse denkbare Bauvorhaben weder konkrete Planungen vorliegen noch Baurecht besteht. Mithin wird in der Prognose der ungünstigste Fall betrachtet.

Vorgehensweise

Das Arbeitsprogramm gliedert sich in folgende Arbeitsschritte:

- Übersicht Planvorhaben
- Ermittlung des prognostizierten Verkehrsaufkommens und der notwendigen Kfz- und Fahrradstellplätze
- Erschließungsvarianten
- Erschließungskonzept und Gestaltung der verlängerten Freiligrathstraße
- Begleitende Maßnahmen

2 Bauvorhaben Kelterei

2.1 Lage / Anbindung

Eine Übersicht über das geplante Bauvorhaben sowie deren verkehrliche Eingliederung ist in **Abbildung 2** dargestellt.

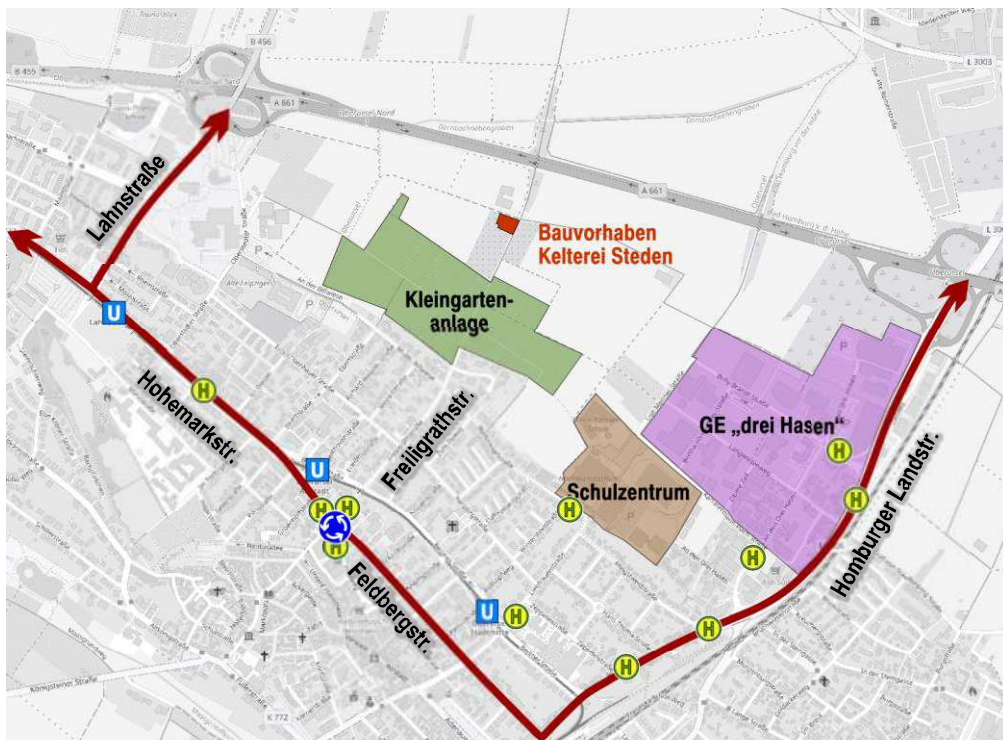


Abbildung 2: Übersicht der verkehrlichen Erschließung der geplanten Kelterei (Quelle: OpenStreetMap)

Die Entwicklungsfläche befindet sich außerhalb der Bebauung Oberursels nördlich der Kleingartenkolonie in der verlängerten Freiligrathstraße. Die Freiligrathstraße bietet einen direkten Anschluss an das übergeordnete Straßennetz (Hohemarkstraße). Die nächstgelegene Haltestelle der U-Bahn-Linie U3 „Oberursel Altstadt“, die eine Anbindung an den Oberurseler Bahnhof sowie eine umstiegsfreie Weiterfahrt zur Frankfurter Innenstadt bietet, liegt etwa 1.000 Meter entfernt. Die Entwicklungsfläche ist von der Oberurseler Innenstadt ca. 1.300 Meter sowie von der Ortsmitte Oberstedten ca. 1.900 Meter und von der Bad Homburger Innenstadt ca. 2.500 Meter entfernt – und ist somit auch zu Fuß und mit dem Fahrrad gut erreichbar.

2.2 Betriebskonzept

Das aktuelle Betriebskonzept der Kelterei umfasst folgende Rahmenbedingungen:

- 175 qm Gaststättennutzfläche im Innenraum (vergleichbare Größe ist das "Marktweib" am Marktplatz in Oberursel) + etwa 110 qm Terrasse
- Schulungsraum im Obergeschoss für Veranstaltungen (ca. 90 qm)
- Die Kelterei-Gastronomie soll voraussichtlich von 11.00 bis 23:00 Uhr geöffnet sein.
- Schaukelterei: Gruppen von ca. 15-20 Personen (Zielgruppe: Schulklassen)
- Der Hofverkauf erfolgt in erster Linie innerhalb des Konzeptes der Gastronomie und der Führungen
- Ggf. wenige besondere spezifische Veranstaltungen (z.B. Kelter- oder Apfelblütenfest), die das Angebot hauptsächlich an Apfelsaft und Apfelwein nutzen
- Aufgrund der naturräumlichen Lage des Planvorhabens möchte man gezielt darauf hinwirken, dass ein Großteil der Gäste mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln anreisen – also vorrangig zu Fuß oder mit dem Fahrrad (vgl. **Kapitel 5**).
- Der Fahrverkehr zur Anlieferung der Äpfel durch die Freiligrathstraße wird sich reduzieren, da die Kelterei dann in der Nähe der Apfelbäume stehen wird. Gegenwärtig fährt in der Zeit von Mitte August bis Anfang November ca. 1 Anhänger an landwirtschaftlichem Fahrzeug pro Tag. An dieser Größenordnung wird sich nichts wesentliches ändern. Die Keltereiprodukte (Apfelwein, Apfelsaft) werden wie bisher palettenweise ausgeliefert (PKW bzw. Sprinter).
- Die Kelterei mit der Gastronomie und der anschließenden Obstplantage sollen im Gesamtkonzept die Naherholung stärken sowie auf die

Bedeutung der Kulturlandschaft im verdichteten RheinMain-Gebiet hinweisen. Die Regionalparkroute zwischen Oberursel, Oberstedten und Bad Homburg erhält somit einen weiteren interessanten Besucherort. So kann die Kooperation zwischen Landwirtschaft und Regionalpark, die in Oberursel schon mehrfach praktiziert wurde, weiter vertieft und den Erholungssuchenden die Bedeutung der Landwirtschaft nähergebracht werden.

Andienung

Für die Gastronomie ist vorgesehen, dass täglich ein Sprinter frische Waren anfährt. Darüber hinaus werden einmal die Woche Getränke und andere Güter per Sprinter geliefert. Es ist davon auszugehen, dass diese Fahrten außerhalb der werktäglichen Spitzenstunden sowie der Spitzenstunden bezüglich des Besucheraufkommens der Kelterei stattfinden.

Pkw-Stellplätze Besucher

Für Gastronomiebesucher, die mit dem Pkw anfahren, ist die Herstellung eines Pkw-Parkplatzes vorgesehen. Dieser soll am südlichen Ende der Streuobstwiese – also angrenzend an die Kleingartenanlage entstehen.

2.3 Kfz-Verkehrsaufkommen

Das Verkehrsaufkommen durch die geplante Aussiedlung der Kelterei wurde auf Grundlage der vorliegenden Betriebsbeschreibung unter Hinzuziehen der einschlägigen technischen Regelwerke der FGSV sowie des HLSV prognostiziert.¹⁺² Die Prognose des Kfz-Verkehrsaufkommens kann im Einzelnen und für alle drei Szenarien der **Anlage 1.1** entnommen werden.

Die Prognose des Tages-Neuverkehrs erfolgte dabei für insgesamt drei Szenarien, die sich hinsichtlich des Gastronomiebetriebes unterscheiden:

- Szenario 0: Gastronomie nicht geöffnet
- Szenario 1: Gastronomie geöffnet mit mittlerer bis hoher Auslastung
- Szenario 2: Gastronomie geöffnet an Wochenendtag + besondere spezifische Veranstaltung (Spitzentag)

Szenario 0

In Szenario 0 hat die Kelterei-Gastronomie nicht geöffnet. Es ist mit nur sehr wenigen zusätzlichen Kfz-Fahrten zu rechnen, die sich vor allem aus den folgenden Wegezwecken ergeben:

- Zweckgebundene Wohnnutzung
- Schaukelterei
Als Zielgruppe sollen hier vor allem Schulklassen angesprochen werden, die in der Regel nicht mit Kfz anreisen werden (sondern zu Fuß).
- Anlieferung (vgl. **Kapitel 2.2**)
- Hofverkauf (vgl. **Kapitel 2.2**)

Im Szenario 0 ist mit etwa **40 zusätzlichen Kfz-Fahrten pro Tag** zu rechnen.

1 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Köln 2006.

2 Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung – Grundsätze und Umsetzung, Abschätzung und Verkehrserzeugung (Heft 42). Wiesbaden 2000.

Szenario 1

Szenario 1 bildet das zusätzliche Kfz-Verkehrsaufkommen an einem Tag mit hoher Auslastung der Kelterei-Gastronomie ab. Dies kann beispielsweise ein sommerlicher Werktag sein.

Dabei wird eine durchschnittliche Auslastung der Gastronomie in Höhe von 30 (Innenraum) - 50 % (Terrasse) angenommen, was der Belegung von etwa 70 Sitzplätzen entspricht. Der MIV-Anteil der Besucher liegt bei 50 %, dies entspricht gemäß MID³ dem Modal Split einer Mittelstadt innerhalb einer Stadtregion. Bei einem durchschnittlichen Kfz-Besetzungsgrad von 1,5 und einer durchschnittlichen Verweildauer von 2 Stunden ergibt dies etwa 270 zusätzliche Kfz-Fahrten am Tag für Besucher der Gastronomie.

Zusammen mit etwa 50 zusätzlichen Kfz-Fahrten aus anderen Wegezwecken⁴ ist in Szenario 1 mit etwa **320 zusätzlichen Kfz-Fahrten** pro Tag zu rechnen.

Die getroffenen Annahmen wurden auf der sicheren Seite gewählt. Eine Auslastung in Höhe von 30% bis 50% ist lediglich in den Abendstunden (ca. von 17:00 bis 23:00 Uhr) eines Werktages zu erwarten. Davor ist von einer geringeren Auslastung auszugehen.

Szenario 2

Szenario 2 bildet einen sonnigen Wochenendtag im Sommer ab, wenn mit dem höchsten Besucheraufkommen in der Kelterei-Gastronomie zu rechnen ist.

Dabei wird davon ausgegangen, dass sämtliche Sitzplätze der Terrasse und darüber hinaus 1/3 der Sitzplätze im Innenraum belegt sind. Dies entspricht einer Gesamtauslastung von etwa 70 Prozent. Der MIV-Anteil der Besucher ist geringer als an einem Werktag (35% statt 50%), da hier mit einem hohen Anteil an Ausflugsverkehr (Fuß- und Radverkehr) zu rechnen ist. Zudem wird von einem höheren Kfz-Besetzungsgrad ausgegangen (2,2 statt 1,5), da vermehrt größere Gruppen (z.B. Familien) unter den Gästen sein werden. Der Radverkehrsanteil hingegen wird an einem Wochenendtag mit schönem Wetter deutlich höher angesetzt (40% statt 25%).

Zusätzlich wird davon ausgegangen, dass der Seminarraum durch eine Feier voll belegt ist. Dabei wird von einem hohen MIV-Anteil von 80% sowie einem Besetzungsgrad von 2,5 Personen pro Pkw ausgegangen.

³ Infas: Mobilität in Deutschland, Bonn 2018.

⁴ Aufgrund der gastronomischen Nutzung wird das allgemeine Kfz-Verkehrsaufkommen gegenüber Szenario 1 mit 50 statt 40 Kfz-Fahrten leicht höher angesetzt.

Zusammen mit etwa 60 zusätzlichen Kfz-Fahrten aus anderen Wegezwecken⁵ ist in Szenario 2 mit etwa **290 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Tag** zu rechnen.

Hinsichtlich der Verteilung des prognostizierten Neuverkehrs auf das umliegende Straßennetz ist anzunehmen, dass sich annähernd der gesamte Kfz-Verkehr über die Freiligrathstraße auf das übergeordnete Straßennetz (Hohe-
markstraße / Feldbergstraße) verteilt.

Die meisten Kfz-Fahrten, die durch die Aussiedlung der Kelterei erzeugt werden, werden voraussichtlich durch die Besucher des gastronomischen Angebots verursacht. Somit ist das Hauptverkehrsaufkommen der Kelterei an Werktagen und Wochenenden mit schönem Wetter zu erwarten. Eine Überlagerung mit den werktäglichen Verkehrsspitzen im Berufsverkehr (Montag bis Freitag zwischen 7.00 – 9.00 Uhr und 16.30 – 18.30 Uhr) ist selten und wurde daher hier nicht betrachtet. Für die Leistungsfähigkeit an den umliegenden Knotenpunkten werden keine Probleme durch den Neuverkehr erwartet. Stattdessen können andere verkehrliche Probleme auftreten, wie zum Beispiel:

- Begegnungsverkehr auf der verlängerten Freiligrathstraße
- Parksuchverkehr, falls das Parkraumangebot nicht ausreichen sollte

Maßnahmen zur Vermeidung dieser möglicherweise auftretenden Probleme werden in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung in den folgenden Kapiteln erarbeitet.

2.4 Herzustellende Stellplätze

Die Abschätzung des Stellplatzangebots erfolgte auf zwei verschiedenen Grundlagen:

- gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Oberursel (vgl. **Anlage 1.2**)
Durch die Stellplatzsatzung werden die im Zuge der Baugenehmigung herzustellenden Stellplätze festgelegt.
- auf Basis des zu erwartenden Besucheraufkommens, unter Annahmen des Modal-Splits sowie Verweildauer in verschiedenen Szenarien (vgl. **Anlage 1.3**) – damit wird die tatsächlich zu erwartende Stellplatznachfrage abgeschätzt.

⁵ Aufgrund des erhöhten Bedarfs an Bewirtungspersonal wird von mehr Kfz-Fahrten als an einem Werktag ausgegangen.

2.4.1 Bedarf gemäß Stellplatzsatzung

Die Anzahl der herzustellenden Pkw-Stellplätze und Radabstellanlagen wird durch die Stellplatzsatzung der Stadt Oberursel festgelegt. Gemäß dieser sind für Gaststätten und Versammlungsstätten Pkw-Stellplätze und Fahrradabstellplätze in folgendem Umfang herzustellen:

Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze für Pkw	hiervon für Besucher in %	Anzahl der Fahrradstellplätze	Hiervon für Besucher in %
Gaststätten von überörtlicher Bedeutung	1 je 8 qm Gaststättennutzfläche*	75	1 je 8 qm Gaststättennutzfläche*	90
Versammlungsstätte von überörtlicher Bedeutung	1 je 5 Sitzplätze	90	1 je 15 Sitzplätze	90
Einzelhandelbetrieb (Hofladen)	1 je angefangene 30 qm VKF mind. 2 je Laden	75	1 je 50 qm Verkaufsnutzfläche	75

Tabelle 1: Herzustellende Pkw-Stellplätze und Fahrradabstellplätze für Gaststätten und Versammlungsstätten gemäß Stellplatzsatzung Oberursel.

Die Netto-Gastraumnutzfläche beträgt im Innenraum 175 m² und auf der Terrasse 110 m².⁶

Mit diesen Angaben sind für die Kelterei-Gastronomie (bei Annahme einer überörtlichen Bedeutung) insgesamt 29 Stellplätze für Kfz (davon 24 für Besucher) sowie 25 Fahrradstellplätze (davon 23 für Besucher) herzustellen (vgl. **Anlage 1.2**).

Hinsichtlich der Radabstellplätze macht die Stellplatzsatzung über die erforderliche Anzahl hinaus Vorgaben zur Beschaffenheit, Lage und Gestaltung der Stellplätze. Dies umfasst insbesondere:

⁶ Gemäß Bauaufsicht der Stadt Oberursel wird nicht die Summe der Nutzflächen aus Innen- und Außenbereich als Grundlage zur Berechnung der Stellplatzzahl herangezogen, sondern der jeweils größere Wert.

- die gute und verkehrssichere Erreichbarkeit der Fahrradabstellplätze (Anordnung in unmittelbarer Nähe des Eingangsbereiches, barrierefrei)
- die Ausstattung von Fahrradabstellplätzen, die sich im Freien befinden, mit einer Anschliebmöglichkeit für Rahmen und Laufrad sowie einer ausreichenden Beleuchtung der Zu-/ und Abfahrten
- die Bereitstellung von oberirdischen Stellplätzen, die per Kennzeichnung explizit den Besuchern vorzubehalten sind und vom öffentlichen Verkehrsraum aus gut erkennbar sind

2.4.2 Abschätzung des tatsächlichen Bedarfs

Die Abschätzung des tatsächlichen Bedarfs erfolgte analog zur Prognose des Neuverkehrs durch die Betrachtung zweier Szenarien mit denselben zugrunde liegenden Annahmen (vgl. **Kapitel 2.3** und **Anlage 1.3**).

Kfz-Abstellplätze

Auf der Grundlage der getroffenen Annahmen sind für die Gastronomie im Szenario 1 insgesamt 22 Besucher-Stellplätze und im Szenario 2 insgesamt 26 Besucher-Stellplätze herzustellen. Es zeigt sich somit, dass der Stellplatzbedarf für die Besucher der Kelterei (Abschätzung: 26) annähernd den Vorgaben der Stellplatzsatzung entspricht (24).

Um Beeinträchtigungen in den umgebenden Bereichen (Kleingartenanlage sowie Wohnbebauung im Bereich der Freiligrathstraße) durch „wild“ abgestellte Fahrzeuge oder Parksuchverkehr zu vermeiden, wird die Herstellung von mindestens 26 Stellplätzen auf dem Grundstück der Kelterei empfohlen.

Darüber hinaus sollten zusätzliche Kfz-Stellplätze entlang des befestigten Weges westlich des Besucherparkplatzes der Kelterei angeboten werden. Durch diese Reserve können mögliche Konflikte zwischen Besuchern der Kelterei, Kleingärtnern und der südlich angrenzenden Wohnnutzung vermieden werden.

Außerdem werden für die benachbarten Kleingartenanlagen ausreichend Abstellmöglichkeiten entlang der verlängerten Freiligrathstraße vorgehalten.

Ein Vorschlag für die Gestaltung und Anfahrbareit der Kfz-Stellplätze wird in **Kapitel 4.3** beschrieben.

Radabstellanlagen

In Szenario 2 wird der Bedarf an Radabstellanlagen auf etwa 50 Stück geschätzt.

Es wird empfohlen, etwa 50 Radabstellanlagen herzustellen. Dies übertrifft die gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Oberursel geforderten Stellplätze für Besucher (23) deutlich und zeigt das Bestreben der Kelterei, eine nachhaltige Mobilität der Besucher fördern zu wollen. Die Fahrradabstellanlagen sollten in Bezug auf Diebstahlschutz und Witterungsschutz auf jeden Fall den gängigen Richtlinien entsprechen.

- **Bügel**
Der klassische Bügel erlaubt ein sicheres Anschließen des Fahrrades und schützt das Fahrrad vor dem Umfallen.
- **Vorderrad-Rahmenhalter**
Bei einem Vorderrad-Rahmenhalter wird die seitliche Stabilität durch einen kleineren Bügel gewährleistet, der ein Verdrehen des Lenkers verhindert. Bei hochwertigen Modellen schützt zudem ein Lackschoner das Fahrrad vor Kratzern.

Es wird zudem empfohlen, weitere Flächen für zusätzliche Radabstellanlagen vorzuhalten, um das Angebot bei Bedarf erweitern zu können. Der Flächenbedarf eines Fahrradabstellplatzes beträgt ca. 2,5 bis 3,0 m²/Fahrrad. Für 50 Abstellmöglichkeiten ergibt dies eine Gesamtfläche in Höhe von bis zu 150 m². Eine Möglichkeit bieten hierbei auch mobile Modelle, die saisonal eingesetzt werden können. In den Wintermonaten könnten die Flächen dann anderweitig genutzt werden. **Abbildung 3** zeigt ein Beispiel für solche Abstellanlagen, welche die Mindestanforderung an Standsicherheit und Diebstahlschutz erfüllen.



Abbildung 3: Beispiel mobiler Radabstellanlagen

Platziert werden sollten die Anlehnbügel möglichst nah am Eingang der Gastronomie. Erfahrungen zeigen, dass eine Platzierung in zu großer Entfernung des Zielortes dazu führt, dass die Radabstellanlagen nicht angenommen werden und Fahrräder bevorzugt „wild“ abgestellt werden.

Weitere Maßnahmen, die geeignet sind, die Fahrradnutzung zu fördern, werden in **Kapitel 5** aufgezeigt.

3 Erschließungsvarianten

Für die Kfz-Erschließung der geplanten Keltereigastronomie wurden zwei großräumige Varianten geprüft.

- Anbindung über die Freiligrathstraße an das übergeordnete Straßennetz (Hohemarkstraße / Feldbergstraße)
- Anbindung über landwirtschaftliche Wege an das Gewerbegebiet „An den Drei Hasen“ und an das übergeordnete Straßennetz (Homburger Landstraße / Nassauer Straße)

Weitere Erschließungsvarianten (z.B. über die Oberstedter Straße oder Ebertstraße) wurden nicht detaillierter geprüft, da der Ertüchtigungsaufwand für die Herstellung einer Erschließung zu groß wäre. Abschnittsweise wären hier unversiegelte Wege zu asphaltieren oder neue Wege im Außenbereich herzustellen.

Die beiden in Frage kommenden Erschließungsvarianten – Freiligrathstraße bzw. Gewerbegebiet – wurden bewertet (vgl. **Tabelle 2**).

Planvorhaben	Verlängerte Freiligrathstraße	Gewerbegebiet „An den Drei Hasen“
Auszubauende Wegelänge	200 m	Über 800 m
Art der auszubauenden Wege	- Tempo-30 Zone - Durchfahrt Kfz bereits bis zur Obstwiese heute zulässig.	- Landwirtschaftlicher Weg - Befahren durch Kfz nicht zulässig (Z260 StVO)
Zustand der auszubauenden Wege	Asphaltiert, bauliche Breite überwiegend 3,50 m	Asphaltiert, bauliche Breite überwiegend 3,00 m
Sonstiges	- Ausflugsverkehr - Zufahrt Kleingärten - Schülerradroute	- Ausflugsverkehr - überörtliche Radroute - Hohe Nutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge

Tabelle 2: Vergleich Erschließungsvarianten

Eine Anbindung über die verlängerte Freiligrathstraße bietet deutlich mehr Vorteile gegenüber einer Anbindung an das Gewerbegebiet „An den drei Hasen“ und wurde daher als bevorzugte Erschließung für die geplante Keltereigastronomie ausgewählt. Ausschlaggebend waren Kriterien hinsichtlich des Ertüchtigungsaufwands:

- Der Ausbauaufwand und damit auch die zu versiegelnde Fläche sind bei der Anbindung über die Freiligrathstraße aufgrund der kürzeren Strecke und der bestehenden Breite deutlich geringer. Bei einer Anbindung über das Gewerbegebiet „An den drei Hasen“ wäre folglich neben erheblich höheren Kosten ein deutlich größerer Eingriff in die Natur und in benachbarte Grundstücke erforderlich. Bei einem Ausbau des landwirtschaftlichen Weges zum Gewerbegebiet „An den drei Hasen“ wäre eine Vielzahl von Grundstücken betroffen.
- Bei einem Ausbau der Anbindung über das Gewerbegebiet „An den drei Hasen“ bestünde außerdem die Gefahr, dass sich hier „Schleichverkehr“ (z.B. Umfahrung Stau in der Homburger Landstraße) einstellen könnte.
- Auch würden sich bei einer Anbindung über das Gewerbegebiet „An den drei Hasen“ aufgrund der Länge der Strecke mehr Konflikte zwischen landwirtschaftlichen Fahrzeugen und dem motorisierten Freizeitverkehr der Besucher ergeben.
- Der Weg bis zu den vorgesehenen Pkw-Stellplätzen ist bereits heute für den Kfz-Verkehr freigegeben. Es müssen keine Freigaben oder Umwidmungen erlassen werden.

4 Erschließungskonzept

4.1 Bestehende Situation in der Freiligrathstraße

Eine Übersicht über das Planvorhaben sowie die verkehrliche Anbindung ist in **Plan 1** dargestellt.

Kfz-Verkehr

Die Anbindung der Kelterei erfolgt über die verlängerte Freiligrathstraße (vgl. **Abbildung 4**). Sie ist gegenwärtig Teil einer ausgedehnten Tempo-30-Zone und damit bereits heute auch für den Kfz-Verkehr befahrbar. Der befestigte Weg besitzt gegenwärtig eine bauliche Breite in Höhe von etwa 3,50 m. An der östlichen Wegeseite existiert ein durchgängiger Wassergraben – an der westlichen Seite nur für eine Länge von etwa 70 m. Der Weg besitzt eine hohe Bedeutung für die Pächter der angrenzenden Kleingärten. Insgesamt stehen diesen am Wegrand der verlängerten Freiligrathstraße aktuell etwa 20 Pkw-

Abstellmöglichkeiten zur Verfügung. Darüber hinaus gibt es weitere Parkmöglichkeiten am angrenzenden Weg südlich der Obstwiese (vgl. **Abbildung 5**).



Abbildung 4: Verlängerte Freiligrathstraße



Abbildung 5: Parkende Kleingärtner am Wegrand

Straßenverkehrsrechtlich ist das Befahren bis zu den Streuobstwiesen für alle Kfz zulässig. Nördlich der Kleingärten ist das Befahren nur noch für landwirtschaftliche Fahrzeuge zulässig (Z 260 StVO & „Lkw frei“). Im Süden erfolgt über die Freiligrathstraße eine Anbindung an die Hohemarkstraße und das übergeordnete Straßennetz in Oberursel.

Das aktuelle Kfz-Verkehrsaufkommen in der Freiligrathstraße wurde im Rahmen einer Verkehrserhebung aus dem Jahr 2017 ermittelt. Während im südlichen Bereich am Übergang auf die Hohemarkstraße die Kfz-Verkehrsmenge bei etwa 1.100 Kfz/24 h im Querschnitt liegt, beträgt sie nördlich des Knotenpunkts Freiligrathstraße / An der Billwiese / Bleibiskopfstraße noch etwa 450 Kfz/24h. Dabei entfallen jeweils ca. 10% auf die vor- und nachmittägliche Spitzenstunde. Dies bedeutet, dass dort im Querschnitt der Freiligrathstraße durchschnittlich 1 – 2 Fahrzeuge pro Minute während der Spitzenstunden zu zählen sind. Damit ist in der gesamten Freiligrathstraße gemäß RAS⁷ eine sehr verträgliche Verkehrsmenge für eine Wohnstraße gegeben (vgl. **Plan 2**).

Ergänzend dazu wurde im September 2018 auf Höhe des Flurstücks 5545/1, das direkt am Beginn der Ausschilderung des landwirtschaftlichen Weges liegt, von Freitag bis Sonntag eine Verkehrszählung durchgeführt. Die Verkehrserhebung führte zu der Erkenntnis, dass die verlängerte Freiligrathstraße keine merkliche Bedeutung für den Kfz-Durchgangsverkehr einnimmt.

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln 2006.

Umweltverbund

Die geplante Keltereigastronomie liegt etwa 1.000 m von der U-Bahn-Haltestelle „Altstadt“ entfernt. Auch wenn diese Wegelänge zwar über der Entfernung, die man grundsätzlich als zumutbaren Fußweg zu einer Haltestelle bewerten würde liegt, ist eine Anreise zu Fuß in Verbindung mit einer Freizeitaktivität (z.B. Spazieren gehen) durchaus zu erwarten.

Das Plangebiet liegt darüber hinaus an einer beliebten Radroute, auf der sich bereits heute Ausflugsverkehr bündelt. Neben Kleingärtnern und Ausflugsverkehr sind die heutigen Wege auch für den Fahrrad-Schulverkehr (u.a. aus Oberstedten) wichtig.

Einige der innerörtlichen Radverbindungen sind bereits mit einer richtlinien-gemäßen Wegweisung ausgestattet.

Der Anteil der Radfahrer am Gesamtverkehrsaufkommen ist zwar prozentual hoch (etwa 70 % der gezählten Fahrzeuge besaßen eine Länge < 2,50 m), allerdings bewegt sich auch das Radverkehrsaufkommen mit bis zu 200 Radfahrern pro Wochenend-Tag in einem überschaubaren Rahmen.

4.2 Zukünftiges Verkehrsaufkommen in der Freiligrathstraße

Aufgrund denkbarer Bauvorhaben zwischen der Lahnstraße, Hohe-markstraße und der Ebertstraße wird für die Freiligrathstraße eine Verkehrszunahme von etwa 10 – 20 % prognostiziert. Für den Verkehrsablauf im umliegenden Straßennetz stellt dies aus verkehrlicher Sicht keine Probleme dar. Gemäß RAST ist ein Knotenpunkt mit Rechts-vor-links-Regelung bis zu einer Verkehrsstärke von 800 Kfz/h als Summe über alle Zufahrten geeignet. Die beiden in **Plan 2** betrachteten Knotenpunkte weisen selbst in der Prognose Verkehrsmengen von unter 200 Kfz/h in den Spitzenstunden auf, sodass hier noch erhebliche Kapazitätsreserven bestehen.

Durch die geplante Ansiedlung der Kelterei wird das Kfz-Verkehrsaufkommen in der Freiligrathstraße ansteigen. Eine Überlagerung der Gastronomiespitzenzeiten und der berufsbedingten verkehrlichen werktäglichen Spitzenzeiten ist dabei jedoch nicht zu erwarten. In **Kapitel 2.3** wurden verschiedene Szenarien erstellt, denen ein grundsätzlich unterschiedliches Besucheraufkommen der Kelterei unterstellt ist:

- Szenario 0 – Gastronomie nicht geöffnet
- Szenario 1 – Gastronomie geöffnet (hohe Nachfrage)
- Szenario 2 – Wochenendtag (Nachfragespitze)

Bei Szenario 0 (Gastronomie nicht geöffnet) wird von ca. 40 zusätzlichen Kfz-Fahrten pro Tag ausgegangen, die über die Freiligrathstraße abgewickelt werden. An diesen Tag ergibt sich demnach nur ein marginaler Zuwachs des Kfz-Verkehrsaufkommens von unter 10%.

An Tagen mit geöffneter Gastronomie wird die Besuchernachfrage – und somit das Kfz-Verkehrsaufkommen – in erheblichem Maße schwanken. Bei einer hohen Besuchernachfrage entsprechend Szenario 1 werden ca. 320 zusätzliche Kfz-Fahrten prognostiziert. Damit steigt das Kfz-Verkehrsaufkommen in der Freiligrathstraße zwar prozentual gesehen merklich an. Bezogen auf die Spitzenstunden beläuft sich die Belastungszunahme im Querschnitt allerdings auf lediglich ca. 1 Kfz pro etwa 2 Minuten.

An Spitzentagen mit dem höchsten Besucheraufkommen (Szenario 2) ist mit etwa 290 zusätzlichen Kfz-Fahrten pro Tag zu rechnen. Hier ist davon auszugehen, dass während der Spitzenstunden ca. 1 zusätzliches Kfz pro etwa 2 Minuten die Freiligrathstraße befahren und das gesamte Kfz-Verkehrsaufkommen somit auf etwa 2 Fahrzeuge pro Minute ansteigen wird.

Dementsprechend werden die Kfz-Verkehrsmengen in der Freiligrathstraße auch bei Ansiedlung der Kelterei noch immer als verträglich mit der umliegenden Wohnnutzung eingestuft.

4.3 Gestaltung der verlängerten Freiligrathstraße

Für den Ausbau und die Gestaltung der verlängerten Freiligrathstraße zur Erschließung der Kelterei wurde ein Gestaltungsvorschlag erarbeitet. **Abbildung 6** zeigt einen Ausschnitt, der gesamte Abschnitt kann **Plan 3** entnommen werden. In **Anlage 2** wird darüber hinaus anhand von insgesamt 5 Querschnitten Bestand und Planung sowie in 3 Streckenansichten beispielhaft aufgezeigt.

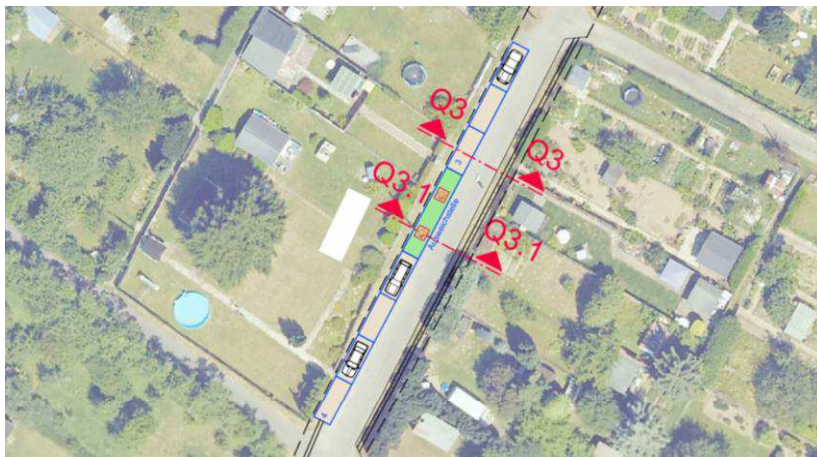


Abbildung 6: Ausschnitt der verlängerten Freiligrathstraße (Planung)

Die Planung sieht eine durchgehende Fahrbahnbreite von 3,50 m vor. Dies entspricht über weite Teile bereits dem Bestand, sodass nur geringfügig neue Flächen zu versiegeln sind. Der maßgebende Begegnungsfall, welcher über die gesamte Strecke möglich ist, entspricht damit Pkw / Radverkehr und Pkw / Fußverkehr. Für den Begegnungsfall Pkw / Pkw sind auf dem gesamten

Abschnitt insgesamt 3 Ausweichstellen vorgesehen (vgl. **Querschnitt 3 & Streckenansicht A2**), so dass auch der Pkw-Begegnungsverkehr an den besucherstarken Wochenenden abgewickelt werden kann.

Um die Ausweichstellen von abgestellten Kfz freizuhalten, wird eine gestalterische Hervorhebung der Ausweichstellen empfohlen. Dabei bietet sich ggf. an, die Thematik „Kelterei“ bzw. „Apfel“ aufzugreifen. Daher wurde in der Darstellung exemplarisch die Markierung eines Apfels auf grün eingefärbtem Asphalt gewählt. Grundsätzlich sollte davon ausgegangen werden, dass die Ausweichstellen durch eine klare und deutliche Kennzeichnung der Stellplätze am Wegesrand und eine klare Beschilderung freigehalten werden. Denkbar ist auch eine stufenweise Umsetzung der Ausweichstellengestaltung. Sollten sich regelmäßige Verstöße gegen das Halteverbot einstellen, kann eine zusätzliche Markierung der Ausweichstellen selbst in einem zweiten Umsetzungsschritt erfolgen.

Aufgrund der Ausweichstellen verringern sich die Pkw-Abstellmöglichkeiten für die angrenzenden Kleingärtner im Planungsvorschlag von 21 auf 14. Dies sind insgesamt 7 weniger als ihnen gegenwärtig in diesem Abschnitt zur Verfügung stehen. Um das Stellplatzangebot für die Kleingärtner nicht zu verringern ist die Herstellung zusätzlicher Stellplätze westlich des geplanten Besucher-Parkplatzes geplant (siehe unten).

Der bestehende Graben wurde in seiner heutigen Ausprägung überwiegend belassen (vgl. **Querschnitt 4 & Streckenansicht A1**). Lediglich im südlichen Abschnitt wurde eine Überbauung mit überfahrbaren Gitterelementen (Alternative: Verrohrung des Grabens) vorgeschlagen, um eine weitere Ausweichmöglichkeit für Pkw herstellen zu können. Bei Bedarf zusätzlicher Abstellmöglichkeiten kann eine Verrohrung der Entwässerung erfolgen (entsprechend bereits vorhandener Gestaltung auf der Westseite).

Auch für die Aufteilung der vorgesehenen Parkplatzfläche am südlichen Ende der Streuobstwiese wurde ein Vorschlag erarbeitet und im Lageplan dargestellt (vgl. **Abbildung 7**).



Abbildung 7: Gestaltung der Parkplatzfläche am südlichen Ende der Streuobstwiese

Der Stellplatzbedarf für die Kelterei-Gastronomie wird auf 26 Stellplätze geschätzt (vgl. **Kapitel 2.4**). Durch eine geringfügige Erweiterung der bislang im B-Plan vorgesehenen Parkplatzfläche ist dies möglich. Eine geringfügige Erweiterung der Parkplatzfläche nach Westen kann damit mögliche Konflikte zwischen Besuchern der Kelterei, Kleingärtner und der südlich angrenzenden Wohnnutzung minimieren. Dieser Bedarf ergibt sich aus der Tatsache, dass bei Kleingärten und Gastronomiebetrieb eine Überlagerung der Nachfragespitzen zu erwarten ist.

Eine Schrägaufstellung bietet dabei bei einer gemeinsamen Ein- und Ausfahrt die meisten Vorteile. Insgesamt stehen damit 28 Pkw-Stellplätze (inkl. einem Sonderstellplatz für Behinderte) für die Besucher der Kelterei zur Verfügung. Darüber hinaus wird empfohlen, die Fläche westlich des Parkplatzes für eine mögliche Erweiterung vorzuhalten, falls regelmäßig Probleme mit dem ruhenden Verkehr auftreten. Parallel zum geplanten Parkplatz werden weiterhin Abstellmöglichkeiten für Kleingärtner bestehen bleiben. Darüber hinaus ist die Herstellung eines Parkplatzes für Kleingärtner (16 Stellplätze) westlich der Streuobstwiese vorgesehen. Für die Mitarbeiter der Kelterei werden weitere Kfz-Stellplätze direkt am Gebäude vorgehalten.

Der Übergang zum landwirtschaftlichen Weg nördlich des Parkplatzes wird durch eine Verengung der Fahrbahn kenntlich gemacht (vgl. **Querschnitt 1 & Streckenansicht A1**).

Die bestehenden Kfz-Abstellmöglichkeiten in der verlängerten Freiligrathstraße sollen durch die Gastronomie nicht eingeschränkt werden. Hierfür sind ggf. Begleitmaßnahmen erforderlich (siehe **Kapitel 5**).

Reisebusse

Die direkte Erschließung der Kelterei mit Reisebussen wird ausgeschlossen. Für die Anreise mit Reisebussen, die aus Sicht der Kelterei nicht forciert werden soll, gibt es grundsätzlich zwei Möglichkeiten:

- Anfahrt über die vorgesehene Erschließung bis zum Knotenpunkt Freiligrathstraße / An der Billwiese / Bleibiskopfstraße. Busgäste können hier aussteigen und den restlichen Weg zu Fuß weitergehen.
- Anfahrt bis zum nordwestlichen Bereich des Gewerbegebiets „An den Drei Hasen“. Hier wäre voraussichtlich sogar das Abstellen von Bussen möglich.

Eine Anreise mit Reisebus sollte stets angekündigt werden. Die Gastronomie hat Gruppen bzw. das betreffende Busunternehmen über mögliche Routen und ggf. Abstellmöglichkeiten zu unterrichten.

Fahrradstraße

Aufgrund der hohen Bedeutung für den Radverkehr, ist die Umwidmung der verlängerten Freiligrathstraße zu einer Fahrradstraße denkbar. Gemäß VwV-StVO können Fahrradstraßen dann ausgewiesen werden, wenn der Radverkehr „die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“ Der Anteil des Radverkehrs liegt heute bereits bei etwa 70 %. Auf Fahrradstraßen haben Radfahrer Priorität gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern. Die Benutzung durch andere Fahrzeuge muss über eine Zusatzbeschilderungen (z.B. „Pkw frei“) erfolgen.

Weder die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) noch die StVO geben derzeit Mindestbreiten für Fahrradstraßen an. In den kürzlich erschienenen Qualitätsstandards für das hessische Rad-Hauptnetz⁸ sind den Musterlösungen RV-8 und RV-9 folgende Mindestbreiten für Fahrradstraßen zu entnehmen:

- Mindestbreite, wenn Pkw zugelassen: $\geq 3,50$ m
- Sicherheitsabstand zu Längsparken: $\geq 0,50$ m
- Außerorts, bei Freigabe für landwirtschaftliche Fahrzeuge $\geq 4,00$ m

⁸ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen: Radnetz Hessen: Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2019.

Diese Vorgaben werden in der Planung der verlängerten Freiligrathstraße (Fahrbahn überwiegend zwischen 3,45 und 4,25 m) abschnittsweise unterschritten. Da es sich jedoch weder um eine Route des landesweiten Rad-Hauptnetzes noch um einen Radfernweg handelt, wird diese geringe Unterschreitung als akzeptabel betrachtet.

5 Begleitende Maßnahmen

Bausteine für eine nachhaltige Mobilität zur Kelterei

Die Wahl, welches Verkehrsmittel für den Weg zur Kelterei verwendet wird, hängt auch davon ab, wie schnell, bequem und kostengünstig diese bis zum Ziel nutzbar sind. Somit sind die Angebote, die direkt im Umfeld der Kelterei gegeben sind, von erheblichem Einfluss auf das persönliche Mobilitätsverhalten.

In der gegenwärtigen Planungspraxis wird der Fokus in der Regel noch immer auf ein ausreichendes Angebot an Pkw-Stellplätzen und somit auf die „Automobilität“ gelegt. Dies ist jedoch weder zeitgemäß noch zukunftsorientiert, da die Förderung des eigenen Autos verhindert, dass andere Mobilitätsformen gestärkt werden. Die Planung der Verkehrsinfrastruktur eines Bauvorhabens sollte daher über die Bereitstellung eines ausreichenden Pkw-Stellplatzangebotes hinausreichen.

Im Rahmen eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes werden daher Bausteine aufgezeigt, welche die Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln begünstigen. Dadurch können Kfz-Fahrten vermieden werden.

Die Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln beinhaltet vor allem Maßnahmen aus den folgenden Themenfeldern:

- Förderung des zu Fuß Gehens
Ein attraktiver Fußweg mit direkten, sicheren, barrierefreien und ausreichend bemessenen Wegen bildet die Grundlage jedes Mobilitätskonzeptes.
Eine attraktive Gestaltung der Anbindung über die Freiligrathstraße kann z.B. durch die Bereitstellung von Informationen über alte Apfelsorten / Obstanbau erfolgen. Die Ausweichbuchten für den Begegnungsfall Pkw-Pkw sollten entsprechend aufgewertet werden, so dass sie nicht als Parkplatz in Betracht gezogen werden.
- Förderung des Radverkehrs
Zur Förderung des Radverkehrs sind in erster Linie vernünftige Fahrradabstellplätze für Gaststättenbesucher erforderlich. Dies umfasst sowohl das Angebot, als auch Lage, Zugang und Ausstattung von Fahrradabstellplätzen. Darüber hinaus sollten Lademöglichkeiten für

Pedelec-Akkus, Aufbewahrungsmöglichkeiten für Fahrradaccessoires (z.B. den Fahrradhelm) vorgesehen werden. Auch das Anbieten von Service-Equipment (z.B. Luftpumpe, Pannenset) kann die Anreise mit dem Fahrrad/Pedelec fördern.

- Förderung der ÖPNV-Nutzung
Die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist für aufgrund der Wegelänge zwischen Gastronomie und Haltestellen nicht sehr attraktiv. Die Anreise mit Bus oder Bahn kann daher – insbesondere an den Spitzentagen – durch spezielle finanzielle Anreize („Erste Schoppe umsonst“ bei Vorlage des ÖPNV-Tickets) gesteigert werden. Zudem könnte die Verlinkung mit verschiedenen Serviceanbietern für Radfahrer und Fußgänger (z.B. Radroutenplaner, komod, rmv) an prominenter Stelle der Website einen Anreiz bieten, die Gastronomie nicht mit dem Kfz zu besuchen.
- Information
Die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel kann außerdem durch Informationen z.B. im Eingangsbereich unterstützt werden. Beispiele sind Informationsmaterialien zu Radverkehrsthemen (z.B. Pedelecs, Tourenvorschläge) oder Haltestellenaushänge für nahegelegene U-Bahn und Bushaltestellen. Auch bei den Website-Informationen zur Anreise sollte der Umweltverbund hervorgehoben werden.
- Kampagnen / Aktionen
Durch Kampagnen bzw. Aktionstage kann ein weiterer Anreiz geschaffen werden, den Umweltverbund zu nutzen. Dabei könnte insbesondere das Radfahren noch stärker in den Mittelpunkt gerückt werden (z.B. Äppelfest, Neubürgertour, Regionalpark).

Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

Abbildung 1:	Lage des geplanten Standorts der Kelterei Steden	1
Abbildung 2:	Übersicht der verkehrlichen Erschließung der geplanten Kelterei (Quelle: OpenStreetMap)	2
Abbildung 3:	Beispiel mobiler Radabstellanlagen	10
Abbildung 4:	Verlängerte Freiligrathstraße	13
Abbildung 5:	Parkende Kleingärtner am Wegrand	13
Abbildung 6:	Ausschnitt der verlängerten Freiligrathstraße (Planung)	15
Abbildung 7:	Gestaltung der Parkplatzfläche am südlichen Ende der Streuobstwiese	17

Tabellen im Text:

Tabelle 1:	Herzustellende Pkw-Stellplätze und Fahrradabstellplätze für Gaststätten und Versammlungsstätten gemäß Stellplatzsatzung Oberursel.	8
Tabelle 2:	Vergleich Erschließungsvarianten	11

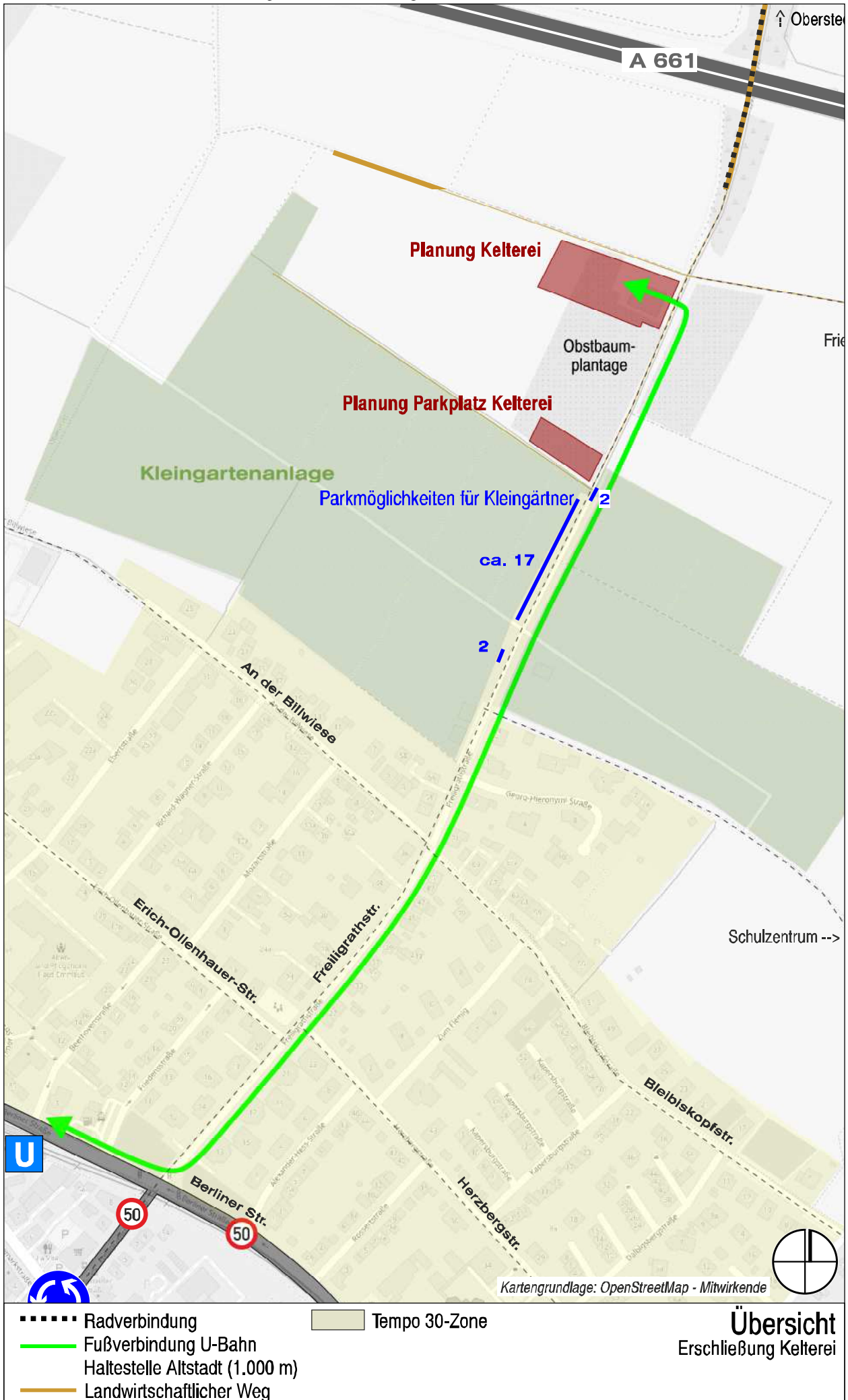
Plandarstellungen als Anhang:

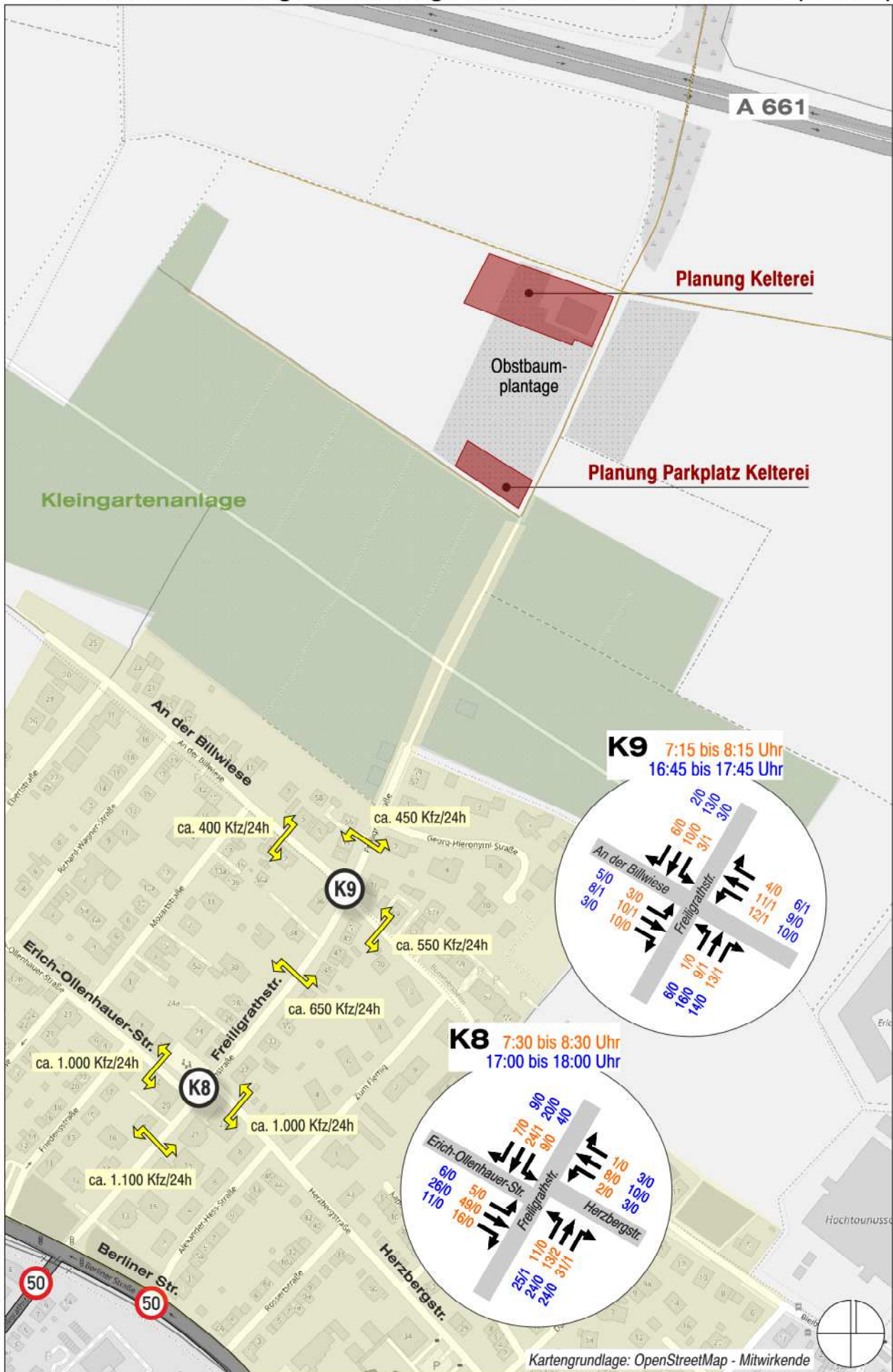
Plan 1	Übersicht Erschließung Kelterei
Plan 2	Kfz-Verkehrsmengen
Plan 3	Gestaltung „verlängerte Freiligrathstraße“

Anlagen:

Anlage 1	Neuverkehr und Stellplatzbedarf
1.1	Abschätzung Neuverkehr
1.2	Stellplatzbedarf gemäß Stellplatzsatzung
1.3	Abschätzung des tatsächlichen Bedarfs
Anlage 2	Querschnitte

Pläne

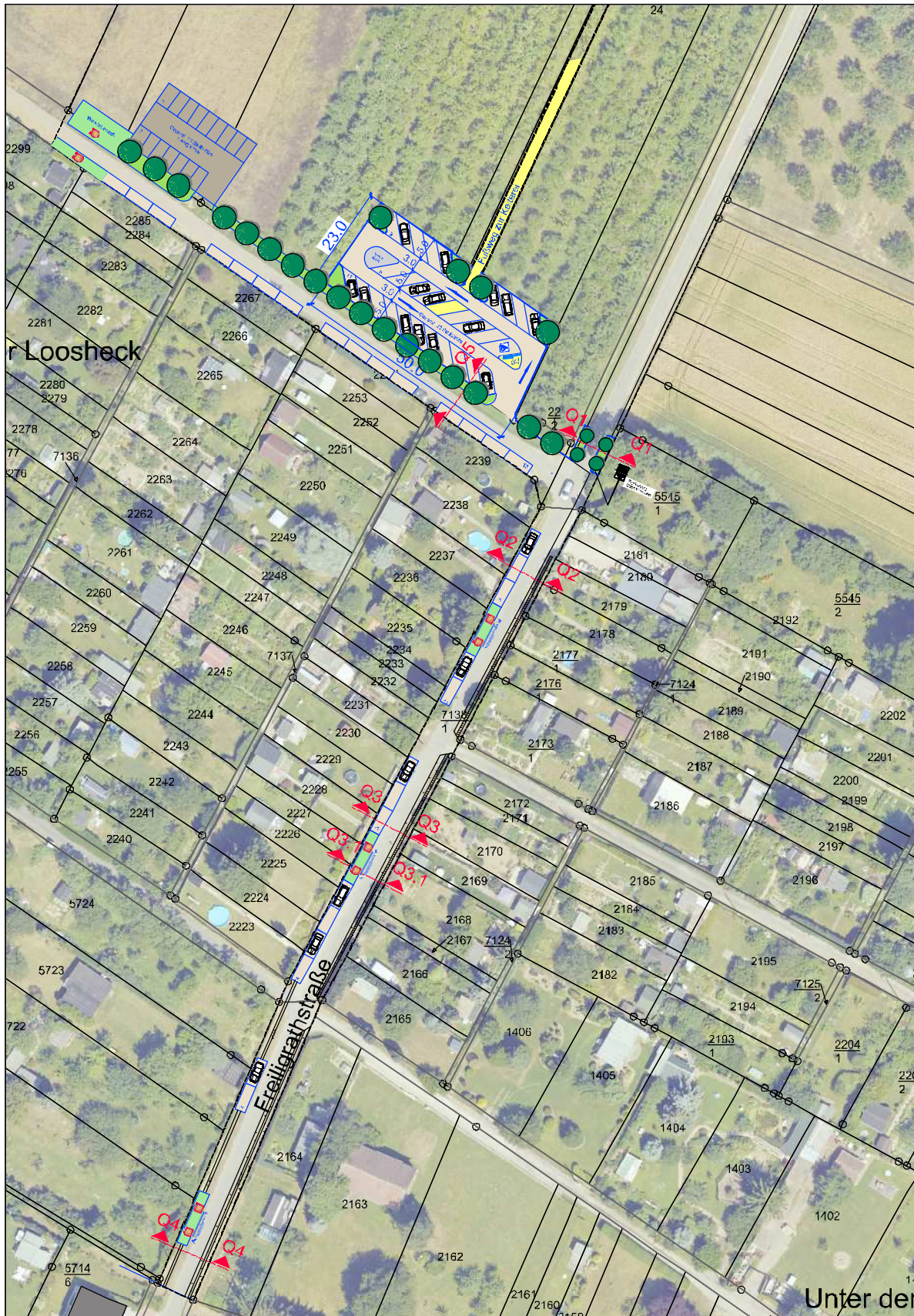




10/1
Kfz / davon Schwerverkehr

Kfz-Verkehrsmengen (2017)
Spitzenstunde **Vormittag** und **Nachmittag**

Stand: 23.08.2018



Verkehrsuntersuchung
Aussiedlung Kelterei Steden
Oberursel (Taunus)

3

R+T
Verkehrs-
planung

Konzept Straßenraum

- Fläche Parken
- Fläche Parken Klängzonen
- Fläche Fußweg
- Grünfläche
- Ausweichstelle / Wendebock
- Baum
- Q1
- Q2



Gestaltung verlängerte
Freiligrathstraße

Stand: 7/2014

Anlagen

Anlage 1
Neuverkehr und Stellplatzbedarf

	Fläche (qm)	Sitzplatzbedarf	Sitzplätze (gem. Betriebskonzept)
Nettogastraumfläche (Gastronomie, Innenraum)	175	2,2 qm je Sitzplatz	80
Nettogastraumfläche (Gastronomie, Terrasse)	110	1,3 qm je Sitzplatz	85
Schulungsraum im OG	90	3,4 qm je Sitzplatz	26
Hofladen	34	--	--

Abschätzung Neuverkehr

Annahmen Besucher		Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
		Gastronomie nicht geöffnet	Gastronomie (hohe Nachfrage)	Wochenendtag (Spitze)
Öffnungszeiten		--	11:00 - 23:00	11:00 - 23:00
Geöffnete Stunden	[Std.]	0	12	12
Berechnung Verkehrsaufkommen				
Gastronomie				
max. Auslastung Innenraum	[%]		30%	33%
max. Auslastung Terrasse	[%]		50%	100%
Ø besetzte Sitzplätze			67	111
Ø Verweildauer	[Std.]		2	2
max. Besucher / Sitzplatz			6	6
max. Anzahl Besucher			399	668
MIV-Anteil	[%]		50%	35%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]		1,5	2,2
Hochzeitsfeier im Versammlungsraum				
max. Auslastung	[%]			100%
Besetzte Sitzplätze				26
max. Anzahl Besucher				26
MIV-Anteil	[%]			80%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]			2,5
Wege je Besucher			2	2
Kfz-Fahrten / Tag (Besucher Gastronomie)		0	266	229
zusätzliche Kfz-Fahrten / Tag*		40	50	60
Kfz-Fahrten / Tag		40	316	289
Zielverkehr		20	158	145
Quellverkehr		20	158	145

* **zusätzliche Kfz-Fahrten**

- + zweckgebundene Wohnnutzung:
- + Schaukelterei (Zielgruppe: Schulklassen):
- + Anlieferung:
- + Hofverkauf
- + Beschäftigte Gastronomie

	Fläche (qm)	Sitzplatzbedarf	Sitzplätze (gem. Betriebskonzept)
Nettogastraumfläche (Gastronomie, Innenraum)	175	2,2 qm je Sitzplatz	80
Nettogastraumfläche (Gastronomie, Terrasse)	110	1,3 qm je Sitzplatz	85
Schulungsraum im OG	90	3,4 qm je Sitzplatz	26
Hofladen	34	---	---

Stellplatzbedarf gemäß Stellplatzsatzung

Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze für Pkw	hiervon für Besucher in %	Anzahl der Fahrradstellplätze	hiervon für Besucher in %
Gaststätten von überörtlicher Bedeutung	1 je 8 qm Gaststättennutzfläche*	75	1 je 8 qm Gaststättennutzfläche*	90
Versammlungsstätte von überörtlicher Bedeutung	1 je 5 Sitzplätze	90	1 je 15 Sitzplätze	90
Einzelhandelbetrieb (Hofladen)	1 je angefangene 30 qm Verkaufsfläche, jedoch mindestens 2 je Laden	75	1 je 50 qm Verkaufsnutzfläche	75

Planvorhaben Kelterei	Zahl der Stellplätze für Pkw	hiervon für Besucher	Anzahl der Fahrradstellplätze	hiervon für Besucher
Gaststätten von überörtlicher Bedeutung**	22	17	22	20
Versammlungsstätte von überörtlicher Bedeutung	5	5	2	2
Einzelhandelbetrieb (Hofladen)	2	2	1	1
SUMME	29	24	25	23

* Die Gaststättennutzfläche/ Netto-Gastraumfläche umfasst die Flächen der Gasträume ohne Berücksichtigung der Flächen von Nebenräumen wie Küchen, Toiletten, Flure, Lagerräume u.ä.

** Die Berechnung erfolgte auf Basis der der Nettogastraumfläche des geplanten Innenraums (die Terrasse wurde nicht betrachtet).

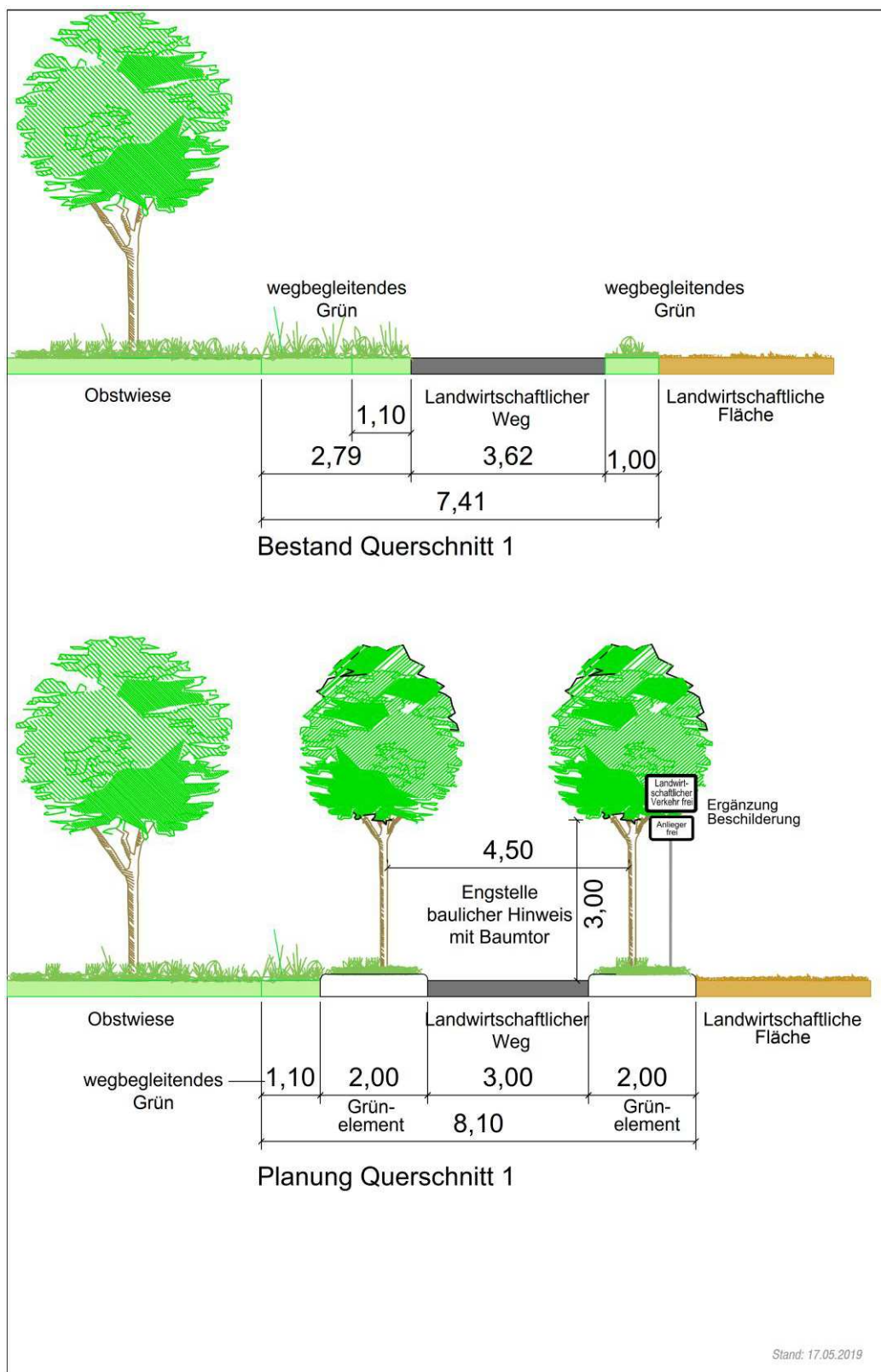
	Fläche (qm)	Sitzplatzbedarf	Sitzplätze (gem. Betriebskonzept)
Nettogastraumfläche (Gastronomie, Innenraum)	175	2,2 qm je Sitzplatz	80
Nettogastraumfläche (Gastronomie, Terrasse)	110	1,3 qm je Sitzplatz	85
Schulungsraum im OG	90	3,4 qm je Sitzplatz	26
Hofladen	34	--	--

Abschätzung des tatsächlichen Stellplatzbedarfs

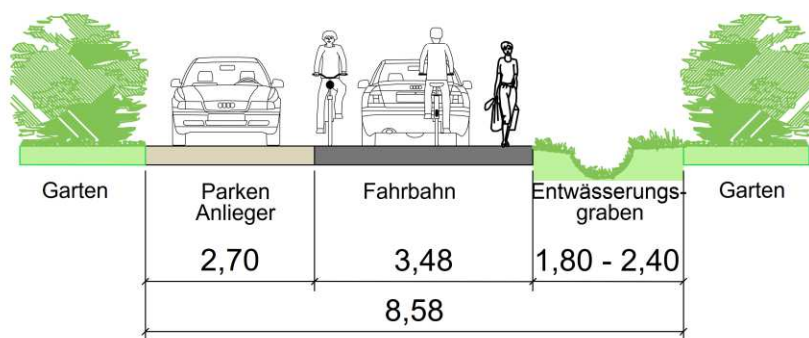
Annahmen Besucher		Szenario 0	Szenario 1	Szenario 2
		Gastronomie nicht geöffnet	Gastronomie (hohe Nachfrage)	Wochenendtag (Spitze)
Öffnungszeiten		--	11:00 - 23:00	11:00 - 23:00
Geöffnete Stunden	[Std.]	0	12	12
Berechnung Stellplatzbedarf Kfz				
Gastronomie				
max. Auslastung Innenraum	[%]		30%	33%
max. Auslastung Terrasse	[%]		50%	100%
Besetzte Sitzplätze			67	111
MIV-Anteil	[%]		50%	35%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]		1,5	2,2
Hochzeitsfeier im Versammlungsraum				
max. Auslastung	[%]			100%
Besetzte Sitzplätze				26
MIV-Anteil	[%]			80%
Kfz-Besetzungsgrad	[Pers./Pkw]			2,5
Stellplatzbedarf Kfz Besucher			22	26
Berechnung Stellplatzbedarf Fahrrad				
Gastronomie				
max. Auslastung Innenraum	[%]		30%	33%
max. Auslastung Terrasse	[%]		30%	100%
Besetzte Sitzplätze			50	111
Rad-Anteil	[%]		25%	40%
Hochzeitsfeier im Versammlungsraum				
max. Auslastung	[%]			100%
Besetzte Sitzplätze				26
Rad-Anteil	[%]			10%
Stellplatzbedarf Rad Besucher			12	47

Anlage 2
Querschnitte

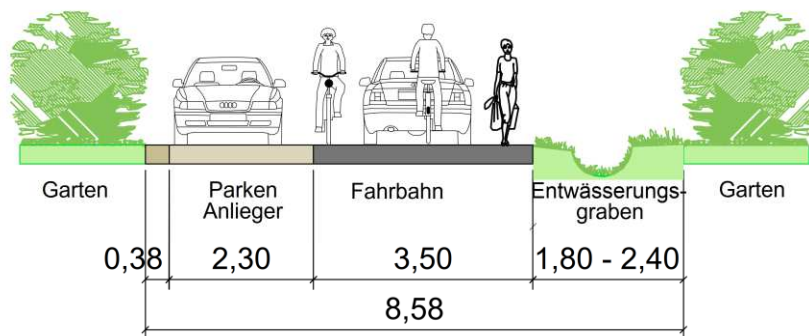
Querschnitt 1



Querschnitt 2

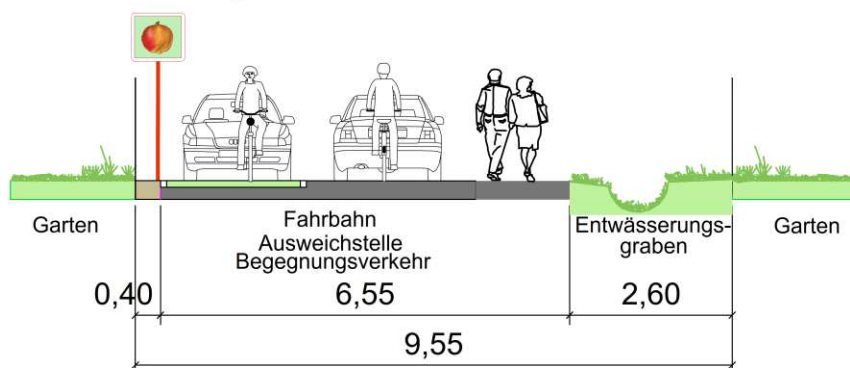
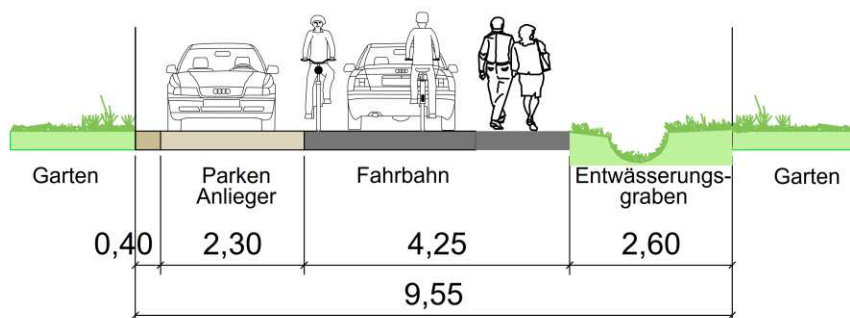
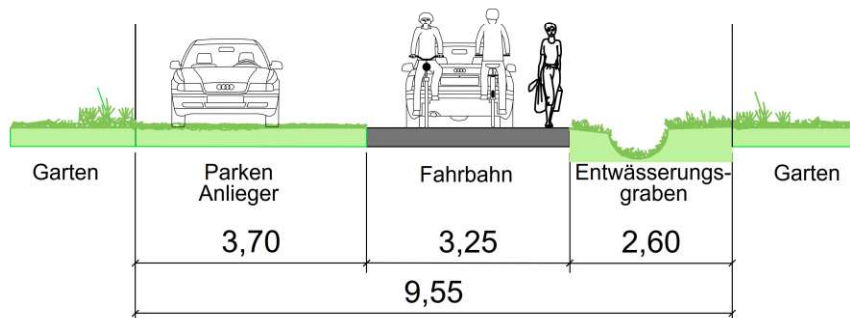


Bestand Querschnitt 2



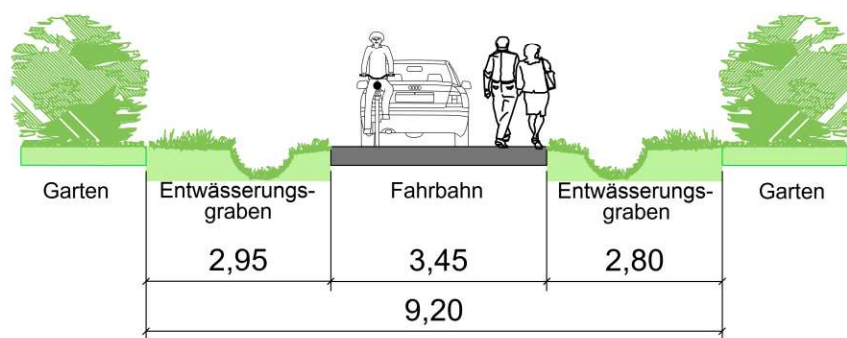
Planung Querschnitt 2

Querschnitt 3

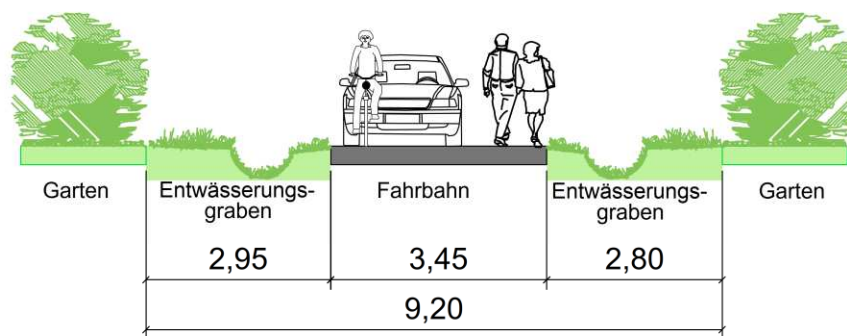


Stand: 17.05.2019

Querschnitt 4



Bestand Querschnitt 4



Planung Querschnitt 4

Stand: 17.05.2019

Querschnitt 5

