



Dipl.-Ing. Friedrich Rauch

staatlich befugter und beeideter
Ingenieurkonsultent für Raumplanung
und Raumordnung

Telefon (0512) 575737 30
friedrich.rauch@bvr.at

Dipl.-Ing. Klaus Schlosser

staatlich befugter und beeideter
Zivilingenieur für Bauwesen

Telefon (0512) 575737 10
klaus.schlosser@bvr.at

Karl-Kapferer-Straße 5
A-6020 Innsbruck

Fax (0512) 575737 20
office@bvr.at
www.bvr.at

Büro für Verkehrs- und Raumplanung, Karl-Kapferer-Straße 5, 6020 Innsbruck

An die
Stadtgemeinde Zell am See
Frau DI Mag. (FH) Lenz Silvia

Brucker Bundesstraße 2
5700 Zell am See

Innsbruck, 17.09.2015

**Betrifft: REK Änderung Zell am See Süd
Verkehrserzeugung Masterplan**

Sehr geehrter Frau Lenz!

Ergänzend zum „Geringfügigen Änderung des räumlichen Entwicklungskonzeptes – MASTERPLAN VERKEHR“ (Mai 2015) erlaube ich mir, kurz zur Verkehrserzeugung aus verkehrsplanerischer Sicht Stellung zu nehmen:

Situation

Ausgehend vom Konzept für geplante Nutzungen auf bebauten und unbebauten Flächen (Arch. Di. Lenglachner August 2015) sind für die Überprüfung der Verkehrserzeugung grundsätzlich folgende unverbaute Flächen im Bereich der Flugplatzstraße heranzuziehen:

- Parkplatz Areit süd (westlich Lager Lutz) 13.850 m²
- Parkplatz (südlich Vögele) 1.990 m²
- Bereich Fahrner (Flugplatzstraße) 11.250 m²

Die beiden Parkplätze werden derzeit zu einem Großteil von der Schmittenhöhebahn AG als Parkflächen genutzt, durch eine geänderte Nutzung von GG in BE bzw BG ist grundsätzlich von einer Reduktion des Verkehrs auszugehen. Bei der zu betrachtenden Fläche im Bereich Fahrner wird eine Änderung von derzeit GG in künftig EW angestrebt. In Abbildung 1 sind die Flächen der REK Änderung im Bereich Schüttdorf Süd unterteilt in einzelne Phasen sowie Nutzung und Verbauung ersichtlich. Die Flächen der Phase 2 werden in der aktuellen Bearbeitung nicht berücksichtigt.

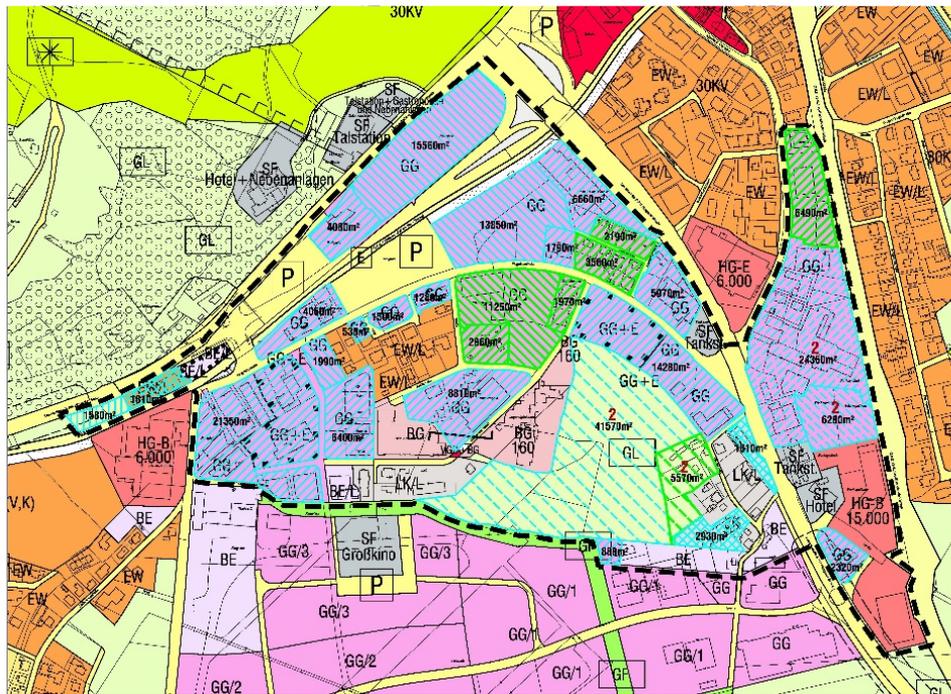


Abbildung 1: Konzept Nutzung

Stadtgemeinde Zell am See
REK - Änderung im Bereich Schüttdorf

Konzept
für geplante Nutzungen auf bebauten und unbebauten Flächen
M 1:3000

August 2015

— Abänderungsbereich REK

Phase 1

best. Nutzung	gepl. Veränderung	Wichtig. zahl. bzw. gebäude	Substanzverlust
GG	EW	Dauerhaft Veränderung	bedeutend
GG	BE	Dauerhaft Veränderung	bedeutend
GG	BE, BE, BE, BE	Dauerhaft Veränderung	bedeutend
GG	EW, EW	Dauerhaft Veränderung	bedeutend
EW, EK	BE	Dauerhaft Veränderung	bedeutend
GG, G	BE	Dauerhaft Veränderung	bedeutend

Phase 2

Umsetzung nach Errichtung des Hochwasserschutzes und der Umfahrung

best. Nutzung	gepl. Veränderung	Wichtig. zahl. bzw. gebäude	Substanzverlust
2 GG	BE, EW, BE	Dauerhaft Veränderung	bedeutend
2 GG	BE, EW, BE	Dauerhaft Veränderung	bedeutend
2 GG	EW, EK	Dauerhaft Veränderung	bedeutend
2 GG	BE, EW, BE	Dauerhaft Veränderung	bedeutend

VERF. FÜR: DR. BRUNNEN UND ARCHIT. GMBH
SEITE: 2014/01/2015, 2015/01/2015
TEL: 0043 676 23 23, 0043 676 23 23

Verkehrserzeugung

Mit dem in der RVS und Bosserhoff beschriebenen Verfahren zur Ermittlung der Verkehrserzeugung besteht eine geeignete Grundlage für den Nachweis der Verkehrsverträglichkeit geplanter Bebauungen. Mit dieser Methode und der seitens des REK verfügbaren Informationen werden für die bestehende Nutzung die induzierten Verkehre ermittelt. Ausgehend vom errechneten Bestandsverkehr wird dann in einem zweiten Schritt für die geplante Nutzung die Anzahl der möglichen Einwohner, Beschäftigten und Kunden bzw. Hotelzimmer je Teilfläche ermittelt.

Die Abschätzung des durch die jeweilige Nutzung induzierten Verkehrsaufkommens erfolgt nach Bosserhoff. Wobei folgende Parameter berücksichtigt wurden:

- Die Zahl der Beschäftigten bzw. Einwohner hängt von der Hauptfunktion der gewerblichen Nutzung bzw. der gewählten Bebauungsart ab.
- Wegehäufigkeit (GG): die Verkehrserzeugung von Gewerbegebieten umfasst die Arbeits- und Pausenwege der Beschäftigten sowie Besucher- bzw. Kundenverkehr und Geschäftsverkehr.
- Die spezifischen Wegehäufigkeiten (EW) beziehen sich auf alle Einwohner (d.h. inkl. Kinder und nicht mobile Personen). Wege sind hierbei definiert als Wege außer Haus, d.h. Ortsveränderungen innerhalb des Hauses werden nicht berücksichtigt.
- MIV-Anteil (GG): wie viele dieser Wege mit dem MIV zurückgelegt werden, hängt vor allem von dem vorhandenen Parkraumangebot ab sowie der

Erschließung des Gebiets durch die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fußgänger- bzw. Radverkehr und ÖPNV).

- Der *MIV-Anteil (EW)*, hängt vor allem ab von der Erschließung des Gebietes durch die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fußgänger- bzw. Radverkehr und ÖPNV) und dem Angebot an wohnbezogenen Nutzungen im Umfeld, die von den Wohnungen aus auf kurzen Wegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden.

Nach Festlegung des MIV-Anteils kann die Zahl der Pkw-Fahrten (Selbstfahrer-Anteil) über den *Pkw-Besetzungsgrad* ermittelt werden. Dieser hängt ab vom Fahrtzweck, wird aber gemittelt mit 1,1 (GG) bzw. 1,2 Personen(EW) in Rechnung gestellt.

Parkplatz Areit Süd:

Derzeit werden 8.500 m² der Fläche als Parkplatz bzw. Veranstaltungsgelände genutzt. Ausgehend vom theoretischen Stellplatzbedarf auf Großparkplätzen mit rund 23 m²/Kfz ergeben sich rund 370 Stellplätze bzw. rund 740 Kfz-Fahrten/24h an Spitzentagen.

Zum Vergleich wird die durch ein Hotel (120 Zimmer zulässig bei Widmung BG) induzierte Verkehrsbelastung ermittelt, diese erfolgt über das Bettenangebot und daraus abzuleitende Parkraumangebot. Hierfür sind weitere Annahmen über die Auslastung der Anlage sowie der Pkw-Benützung der Gäste und Wegehäufigkeit erforderlich. In der neuen, überarbeiteten RVS 03.07.11, Ausgabe 2008, wird für Hotels jeweils 1 Stellplatz pro 2 Betten bei einer Kfz-Nutzung von 100% empfohlen. In der Berechnung werden rund 100 Stellplätze (Hotel und Restaurant) angesetzt. Unter der Annahme einer Auslastung des Hotels von 80 %, dass die 100 dem Hotel zugeordneten Stellplätze rund 1,5-mal am Tag umgeschlagen werden, ergeben sich daraus insgesamt 240 Kfz-Fahrten/24h durch eine Hotelnutzung.

Unter der Annahme auf den 1,385 ha entsteht ein Betriebsgebiet mit Handwerks- und Kleingewerbebetrieben so kann die Zahl der Beschäftigten entsprechend der Tabelle 1 mit rund 160 Personen abgeschätzt werden. Bei dienstleistungsorientierten Handwerksbetrieben ist eine Brutto-Beschäftigungs-dichte von rund 30 – 50 Beschäftigten/ha üblich. Rechnet man mit der Obergrenze von 50 Beschäftigten/ha so ergibt sich eine wesentlich geringere Verkehrsbelastung von 315 Kfz-Fahrten/24h.

Bereich	Widmung		Fläche	Besch/ha EW / ha		Wege gew.	MIV-Anteil gewählt	Besetz. grad	Kfz-Fahrten
	alt	neu		Nutzung	gew.				
			[ha]		[Pers]	[Wege]	[%]		[Kfz/24h]
Parkplatz Areit Süd	GG		1,39	Parkplatz					740
		BE/BG		Handwerk Kleingewerbe	160	5	100 %	1,1	730

Tabelle 1: Verkehrserzeugung Bereich Areit süd

Parkplatz (südlich Vögele):

Derzeit wird die 1.990 m² große Fläche als Parkplatz genutzt. Ausgehend vom theoretischen Stellplatzbedarf auf Großparkplätzen mit rund 23 m²/Kfz ergeben sich rund 85 Stellplätze bzw. rund 170 Kfz-Fahrten/24h an Spitzentagen.

Unter der Annahme die 0,2 ha werden als BE/BG (Dienstleistung) gewidmet so kann die Zahl der Beschäftigten entsprechend der Tabelle 2 mit rund 40 abgeschätzt werden. Bei Dienstleistungsbetrieben (Büros) ist eine Brutto-Beschäftigungsdichte von rund 100 – 150 Beschäftigten / ha üblich. Rechnet man mit der Obergrenze von 150 Beschäftigten/ha so ergibt sich eine geringere Verkehrsbelastung von 130 Kfz-Fahrten/24h.

Bereich	Widmung		Fläche	Besch/ha EW / ha		Wege	MIV-Anteil	Besetz. grad	Kfz-Fahrten
	alt	neu		Nutzung	gew.				
			[ha]		[Pers]	[Wege]	[%]		[Kfz/24h]
Parkplatz	GG		0,2	Parkplatz					170
		BE/BG		Dienstleistung	40	6	80 %	1,1	175

Tabelle 2: Verkehrserzeugung Bereich Parkplatz (südlich Vögele)

Bereich Fahrer (Flugplatzstraße):

Derzeit ist die Fläche im Ausmaß von 11.250 m² als GG gewidmet und soll künftig in EW umgewidmet werden.

Im ersten Schritt wird der von der derzeitigen Nutzung induzierte Verkehr ermittelt. Unter der Annahme dass die gesamte Fläche als GG genutzt würde ergeben sich entsprechend der Tabelle 3 die induzierten Kfz-Fahrten. Im zweiten Schritt wird ausgehend vom induzierten Verkehr auf die Anzahl der Einwohner rückgerechnet sodass der künftige Verkehr dem Bestand entspricht

Unter der Annahme die 1,125 ha werden als Erweitertes Wohngebiet gewidmet so kann die Zahl der Einwohner entsprechend der Tabelle 3 mit rund 130 Personen abgeschätzt werden. Diese Einwohnerzahl würde in etwa einer Bebauung mit Doppelhäusern auf der Fläche entsprechen. Ebenfalls könnte auf der Fläche ein Beherbergungsbetrieb mit bis zu 120 Zimmern situiert werden. (~240 Kfz-Fahrten/24h)

Bereich	Widmung		Fläche [ha]	Besch/ha EW / ha		Wege	MIV-Anteil	Besetz. grad	Kfz-Fahrten [Kfz/24h]
	alt	neu		Nutzung	gew.	gew.	gewählt		
				[Pers]	[Wege]	[%]			
Fahrner	GG		1,13	Handwerk Produktion	75	3,3	90	1,1	230
		EW			130	3,5	60	1,2	230

Tabelle 3: Verkehrserzeugung Bereich Fahrner

Stellungnahme – Verkehrserzeugung

Entsprechend den Vorgaben für eine Änderung des Flächenwidmungsplans kann festgestellt werden, dass auf Grund der vorliegenden Unterlagen durch die künftige Nutzung unter Einhaltung der in den Tabelle 1 bis 3 ermittelten Beschäftigten- bzw. Einwohnerzahlen keine zusätzlichen verkehrlichen Belastung auf dem zu betrachtenden Straßennetz zu erwarten sind.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus Schlosser