

---

Amt für Mobilität und  
Verkehrsinfrastruktur

Ausschuss für Umwelt und Verkehr

03.03.2015

Öffentlich

TO Nr. 6

---

## Verkehrsuntersuchung Göppingen Nord (Krettenhof)

### I. Beschlussantrag

Kenntnisnahme

### II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Im Frühjahr 2014 wurde gemeinsam mit der Stadt Göppingen erneut der Verkehrsraum Nord untersucht. Hierzu wurde ein Gutachten beim Ulmer Büro ModusConsult beauftragt, das bereits im Jahr 2011 eine ähnlich gelagerte Studie im Vorfeld der Diskussion um die Sperrung der Schurwaldübergänge durchgeführt hat. Nach Eröffnung des B 29-Tunnels in Schwäbisch Gmünd (Herbst 2013) sollte die Entwicklung der Verkehrsströme neu bewertet werden. Außerdem wurden die Wechselwirkungen zu den Ausweichverkehren auf der Gemeindeverbindungsstraße über den Krettenhof untersucht. Zum Untersuchungsraum liegen auch Haushaltsanträge der Fraktionen der Freien Wähler und der SPD (HH-Antrag Nr. 59/2014) vor.

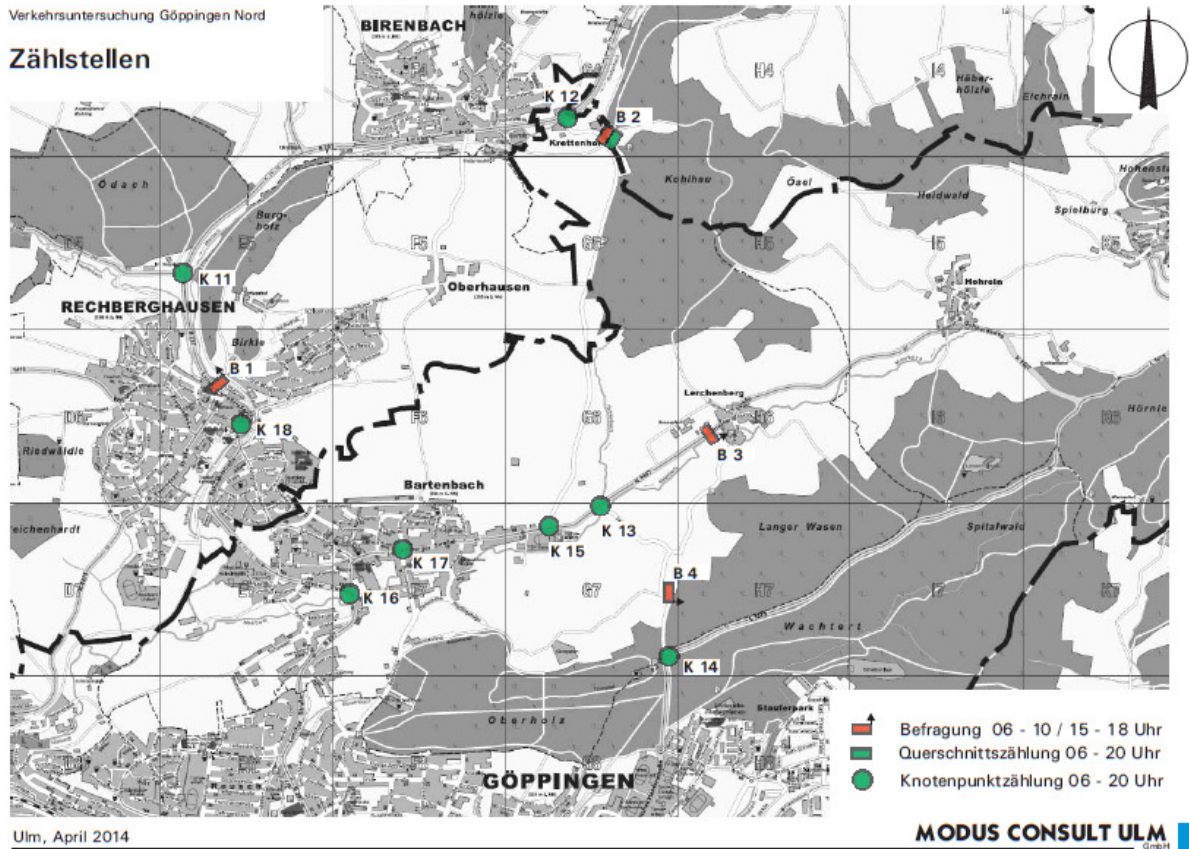
Die Verkehrsuntersuchung Göppingen-Nord stellt die gegenwärtige Verkehrssituation dar und beleuchtet die Wechselwirkungen mit den Ausweichverkehren über die Krettenhof-Verbindung für den Prognosezeitraum 2030 in verschiedenen Planfällen (mit und ohne bauliche Maßnahmen). Hierfür wurden die siedlungsstrukturellen Zielvorstellungen der Stadt Göppingen mit berücksichtigt.

Die Grundlage der Studie umfasst die notwendigen Verkehrserhebungen in Form von Befragungen zur Ermittlung der Quell- und Zielverkehre sowie Querschnitts- und Knotenpunktzählungen im Hauptverkehrsstraßennetz des Untersuchungsgebiets. Sie fand am 10. April 2014 statt.

Auf der Grundlage der ersten Verkehrsuntersuchung (2011) werden Veränderungen und Wechselwirkungen auf der B 297 (Lorcher Straße) nach Eröffnung des Gmünder Tunnels im Zuge der B 29 aufgezeigt.

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Bereich Göppingen-Nord mit den Stadtbezirken Bartenbach mit Lerchenberg und den Krettenhöfen sowie die Gemeinden Rechberghausen und Birenbach. Sie werden von der B 297, den Landesstraßen L 1075 (Göppingen-Hohenstaufen-Schwäbisch Gmünd) und L 1147 (Rechberghausen-Schorndorf) und den Kreisstraßen K 1407 (Bartenbach-Lerchenberg-L 1075) und K 1408 (B 297-Börtlingen-Rattenharz) durchquert bzw. tangiert.

Abb. Untersuchungsraum mit Befragungs- und Zählstellen



Der Gutachter fasst die Ergebnisse wie folgt zusammen:

Abb. Gesamtverkehrsaufkommen 2014

Zählstelle Nr.	Bezeichnung	Kfz/24 Stunden
18	B 297 Lorcher Str./Hauptstr./Bahnhofstr./Im Töbele	30 238
16	B 297 Lorcher Str./K 1407 Lerchenberger Str.	25 516
11	B 297/L 1147	19 561
12	B 297 Lorcher Str./Göppinger Str./Krettenhof	13 864
14	L 1075/GV Lenglinggasse	9 705
15	K 1407 Lerchenberger Str./GV Krettenhof	6 358
17	K 1407 Lerchenberger Str./Bärenstr./Brunnenstr.	6 295
13	K 1407/Lenglinggasse	5 453

Abb. Güterschwerverkehrsaufkommen 2014

Zähl- stelle Nr.	Bezeichnung	Lkw > 3,5t + Lz/ 24 Stunden
18	B 297 Lorcher Str./Hauptstr./Bahnhofstr./Im Töbele	1 396
11	B 297/L 1147	1 291
16	B 297 Lorcher Str./K 1407 Lerchenberger Str.	1 290
12	B 297 Lorcher Str./Göppinger Str./Krettenhof	1 057
14	L 1075/GV Lenglinggasse	176
17	K 1407 Lerchenberger Str./Bärenstr./Brunnenstr.	76
15	K 1407 Lerchenberger Str./GV Krettenhof.	57
13	K 1407/Lenglinggasse	47

Abb. Verkehrsentwicklung 2011-14

*Gesamtverkehr*

	Kfz/24 Stunden		
	2011	2014	Entwicklung in %
L 1147 Adelberg	4 210	5 182	+ 23 %
B 297 südl. L 1147	16 441	18 150	+ 10 %
B 297 nördl. L1147	13 943	15 790	+ 13 %
B 297 Birenbach	11 709	11 689	+/- 0 %

*Güterschwerverkehr > 3,5 t + Langzüge*

	Lkw > 3.5t + Lz/24 Stunden		
	2011	2014	Entwicklung in %
L 1147 Adelberg	154	212	+ 38 %
B 297 südl. L 1147	1 053	1 255	+ 19 %
B 297 nördl. L1147	943	1 115	+ 18 %
B 297 Birenbach	928	1 052	+ 13 %

- Im Vergleichszeitraum (2011-2014) ergeben sich im Gesamtverkehr Zunahmen von rd. 10-13%. Auffällig ist dabei eine Stagnation der Verkehrsentwicklung im Bereich der Gemeinde Birenbach. Besonders zu beachten sind die überdurchschnittlich starken Verkehrszunahmen im Gesamtverkehr und im Güterschwerverkehr (> 3,5t + Langzüge/24 Std.). Der Güterverkehr ist im Vergleichszeitraum proportional stärker gewachsen als der Gesamtverkehr.

In der Erstuntersuchung 2011 wurde auf der B 297 nördlich von Rechberghausen mit rd. 750 Lkw > 12t + Langzüge/24 Stunden ein maubrelevant Anteil von rd. 80% des befragten Güterschwerverkehrs erfasst. 2014 wurden auf der B 297 rd. 800 Lkw > 12t + Langzüge/24 Stunden registriert. Damit liegt der Zuwachs 2011-2014 hier unter dem Niveau des Gesamtverkehrsaufkommens.

Abb. Verkehrsprognose 2030 (Nullfall)

	Kfz/24 Stunden		
	2014	2030	Zunahme in %
B 297 nördl. L 1147	15 700	16 300	+ 4 %
L 1147 Adelberg	5 200	5 400	+ 4 %
B 297 Lorcher Straße südl. L 1147	19 900	20 600	+ 4 %
B 297 Lorcher Straße nördl. Lerchenberger Straße	19 600	20 100	+ 3 %
Lerchenberger Straße	5 400	5 800	+ 7 %
Lenglinggasse	4 600	4 900	+ 7 %
GV Krettenhof	3 100	3 400	+ 10 %

- Bis zum Planjahr 2030 (Prognosehorizont) ist u. a. infolge der geplanten siedlungsstrukturellen Entwicklung mit einer weiteren mittleren Verkehrszunahme im Untersuchungsraum von rd. 5% zu rechnen. Danach wird der Güterschwerverkehr im Mittel mit rd. 15% deutlich stärker wachsen. Deutlich stärker wird die Zunahme auf der Krettenhofverbindung erwartet (Ausweichen aufgrund der Überlastungen der Knoten an der B 297).
- Die mögliche Ertüchtigung der Gemeindeverbindungsstraße über den Krettenhof bzw. ein Ausbau als ganzjährig befahrbare Verbindung würde zu wesentlichen Verkehrsentlastungen im Zuge der B 297 (Lorcher Straße) führen. Durch entsprechende Verlagerungseffekte auf die ausgebaute Gemeindeverbindungsstraße sind im Zuge der Lerchenberger Straße (OD Bartenbach) zunächst keine Verkehrsentlastungen im Vergleich zum Prognose-Nullfall sondern leichte Zuwächse (+ 2%) zu erwarten.

Abb. Planungsfall Ausbau der Gemeindeverbindungsstraße Krettenhof

	Kfz/24 Stunden (Planjahr 2030)			
	Prognose- Nullfall	Planungs- fall Aus- bau	Entwicklung absolut in %	
B 297 nördl. L 1147	16 300	13 000	- 3 300	- 20 %
L 1147 Adelberg	5 400	5 600	+ 200	+ 4 %
B 297 Lorcher Straße südl. L 1147	20 600	17 500	- 3 100	- 15 %
B 297 Lorcher Straße nördl. Lerchenberger Straße	20 100	17 100	- 3 000	- 15 %
Lerchenberger Straße	5 800	5 900	+ 100	+ 2 %
Lenglinggasse	4 900	7 000	+ 2 100	+ 43 %
GV Krettenhof	3 400	7 900	+ 4 500	+ 132 %

- Bei einer möglichen Verlegung des Knotenpunktes mit der Gemeindeverbindungsstraße auf der K 1407 weiter nach Osten in Richtung Lerchenberg und ergänzenden restriktiven Maßnahmen im Zuge der K 1407 OD Bartenbach kann dagegen eine deutliche Verkehrsentlastung in der Lerchenberger Straße in Bartenbach erwartet werden (- 2.700 Kfz/24 Std.). Allerdings steigt das Verkehrsaufkommen auf der Krettenhof-Verbindung auf dann rd. 7.300 Kfz/24 Std. (Verdoppelung gegenüber dem Ist-Zustand). Gleichzeitig reduziert sich der Entlastungseffekt auf der B 297.

Abb. Planungsfall „Variante“ mit Ausbau der Krettenhofverbindung

	Kfz/24 Stunden (Planjahr 2030)			
	Prognose- Nullfall	Planungs- fall Ausbau Variante	Entwicklung absolut in %	
B 297 nördl. L 1147	16 300	14 600	- 1 700	- 10 %
L 1147 Adelberg	5 400	5 600	+ 200	+ 4 %
B 297 Lorcher Straße südl. L 1147	20 600	18.700	- 1 900	- 9 %
B 297 Lorcher Straße nördl. Lerchenberger Straße	20 100	18 400	- 1 700	- 8 %
Lerchenberger Straße	5 800	3 100	-2 700	- 47 %
Lenglinggasse	4 900	8 400	+ 3 500	+ 71 %
GV Krettenhof	3 400	7 300	+ 3 900	+114 %

- Mit Hilfe der Befragung wurden in der Untersuchung auch die Quell- und Zielbeziehungen ermittelt. Rund 75% aller Fahrten waren dem Berufsverkehr sowie mit dem Arbeitsplatz zusammenhängenden Fahrten zu dienstlichen Erledigungen und zur Ausbildung zuzuordnen. Die Besetzung der Fahrzeuge lag durchschnittlich bei 1,22 Personen/Pkw, bei Fahrten zur Arbeit sogar nur bei 1,07 Personen/Pkw.
- Für die Verkehrsbeziehungen im Zuge der B 297 wurde eine Fahrweitenanalyse durchgeführt. Demnach können im Gesamtverkehr dem Fernbereich (> 50 km) lediglich 4,3% der Herkunft- und 4,1% der Zielbeziehungen zugeordnet werden, d.h. über 90% aller Fahrten sind Verkehrsbeziehungen im Nahbereich. Beim Güterschwerverkehr liegt der Anteil der Fernbeziehungen bei 19%.
- Auf der Gemeindeverbindungsstraße über den Krettenhof dominieren ebenfalls im weiteren Sinne „lokale“ Verkehrsbeziehungen. Wie die Zusammenstellung zeigt, wurden an der Befragungszählstelle 4 (nördl. der L 1075) wesentliche Herkünfte aus dem Stadtbezirk Bartenbach und den Gemeinden Wäschenbeuren, Rechberghausen und Birenbach verzeichnet. Die Zielgebiete lagen zu 94% innerhalb des Landkreises Göppingen.

Abb. Quell- und Zielbeziehungen

Quellverkehr

		Kfz/24 Stunden	
		absolut	in %
419	Göppingen-Bartenbach	551	22 %
136	Wäschenbeuren	425	17 %
133	Rechberghausen	408	16 %
1020	Baden-Württemberg Nord	361	15 %
135	Birenbach	227	9 %

Zielverkehr

		Kfz/24 Stunden	
		absolut	in %
97	Göppingen	1 248	51 %
99	LK Göppingen Ost	968	39 %
117	LK Göppingen Süd	95	4 %
1396	Alb-Donau-Kreis	29	1 %

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Göppingen-Nord werden in der Sitzung des UVA am 3. März durch den Gutachter im Detail erläutert.

In einem nächsten Schritt sollen mögliche Konsequenzen mit der Raumschaft erörtert werden. Deutlich wird, dass eine isolierte Betrachtung einzelner Streckenabschnitte aufgrund der umfangreichen Wechselwirkungen im Raum ausscheidet. Eine zentrale Bedeutung kommt der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs in Rechenberghausen zu. Dieser weist die höchste Knotenpunktbelastung im Untersuchungsraum mit bis zu 30.238 Kfz/24 Std. auf (Summe aller in den Knotenpunkt ein- und ausfahrenden Kfz).

**III. Handlungsalternativen**

Derzeit keine

**IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten**

Keine

**V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:**

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Mobilität	X				
Zukunft der Wirtschaft		X			
Zukunft der Klimasituation	X				

**VI. Internetfreigabe**

Freigegeben für die Veröffentlichung im Internet.

