

Dortmund, 19.03.2026

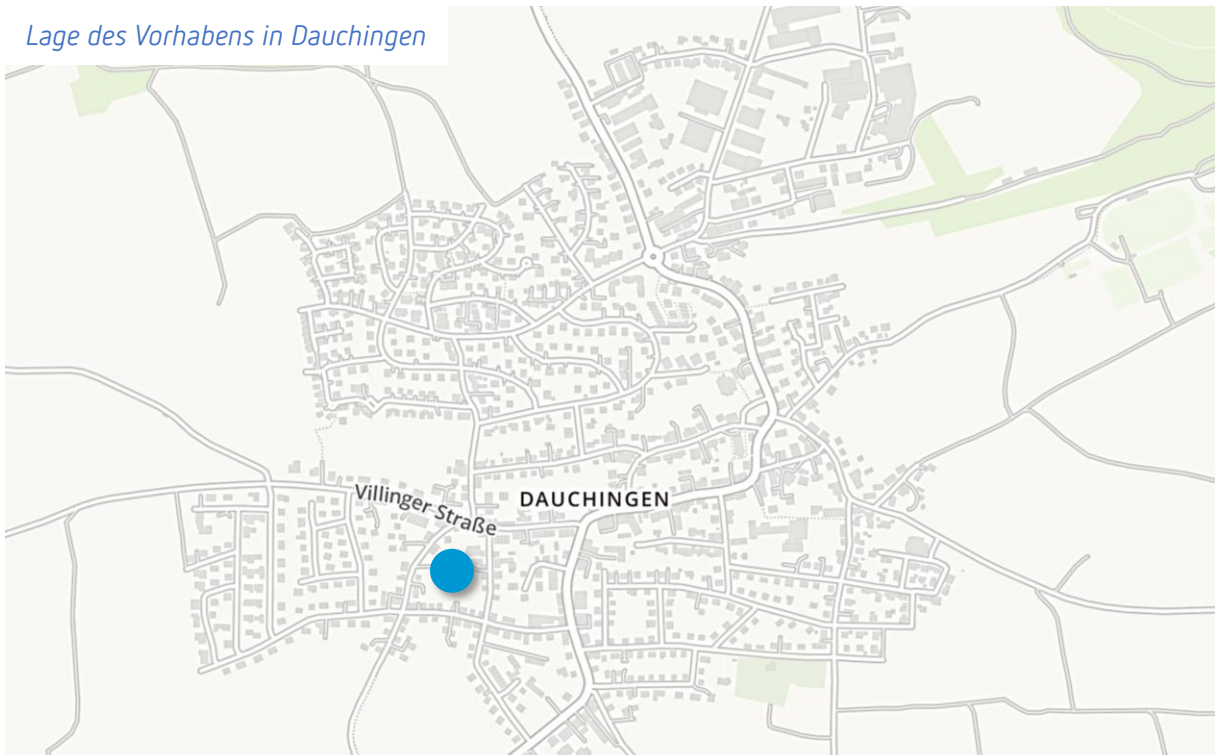
Verkehrsplanerische Stellungnahme – Bebauungsplan „Käppelewasen II“

Hintergrund

Im Südwesten der Gemeinde Dauchingen befindet sich ein Wohngebiet, in dem im Zuge von Nachverdichtungsmaßnahmen bereits neue Mehrfamilienhäuser entstanden sind. Im Wohnblock zwischen Villinger Straße, Reutestraße, Zimmerstraße und Neue Straße, der ursprünglich durch eine Mischung aus Ein- und Mehrfamilienhäusern sowie einen Gewerbebetrieb geprägt ist, wird nun eine weitere Verdichtung angestrebt. Im Bereich des Gewerbebetriebs soll ebenfalls Wohnnutzung in Form von Mehrfamilienhäusern entstehen.

Im Zuge der vorliegenden verkehrsplanerischen Stellungnahme wird untersucht, inwiefern die zusätzliche Wohnnutzung eine Erhöhung der verkehrlichen Belastung im umliegenden Straßennetz bedeutet und inwieweit diese Belastungen abgewickelt werden können oder möglicherweise Störungen hervorrufen. Es gilt dabei auch zu untersuchen, wie sich der Einfluss je nach Umfang des Wohnbauvorhabens entwickelt.

Lage des Vorhabens in Dauchingen



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende 2025

Lage

Das Entwicklungsgebiet befindet sich im Südwesten von Dauchingen, innerhalb des Blocks zwischen Reutestraße, Zimmerstraße, Neue Straße und Villingener Straße. Der Block liegt zentral und ist aktuell überwiegend durch Wohnen sowie von einem Gewerbebetrieb genutzt. Durch die Lage im bestehenden Siedlungsgefüge sind kurze Wege zu wichtigen Einrichtungen und eine gute Erreichbarkeit gewährleistet.

Die Anbindung an das Straßennetz ist sehr gut: Über die Reutestraße und die Schwenninger Straße besteht eine direkte Verbindung zur B523, die in wenigen Minuten erreicht wird und eine schnelle Weiterfahrt nach Villingen-Schwenningen sowie zur A81 ermöglicht. Die Innenstadt von Villingen-Schwenningen liegt etwa 5 km entfernt und ist mit dem Pkw in rund 10 Minuten erreichbar. Damit ist die Kfz-Anbindung als „sehr gut“ zu bewerten.

Die nächstgelegene ÖPNV-Haltestelle „Villingener Straße“ befindet sich an der Villingener Straße in etwa 150 m Entfernung und ist fußläufig in etwa zwei Minuten erreichbar. Dort verkehrt die Buslinie 651 in Richtung Villingen-Schwenningen sowie in Richtung des Ortskerns von Dauchingen. Die Fahrzeit zum Bahnhof Villingen beträgt etwa 15 Minuten. Die Buslinie verkehrt jedoch zu Hauptverkehrszeiten nur im 60-Minuten-Takt und außerhalb der Hauptverkehrszeiten noch deutlich seltener. Auch die Linie 750, die ebenfalls durch Dauchingen verläuft, verkehrt größtenteils nur im Stundentakt. Insgesamt kann die ÖPNV-Anbindung somit als weniger gut bewertet werden.

Für die Nahmobilität bestehen durch die Ortslage kurze Verbindungen über Haupt- und Nebenstraßen. Die Wege in die Ortsmitte sind in wenigen Minuten zurückzulegen, und auch Villingen-Schwenningen ist über Radwege in etwa 20 Minuten erreichbar. Die nahmobile Anbindung ist damit insgesamt als durchschnittlich einzustufen.

Nahversorgungsmöglichkeiten befinden sich im Ortskern von Dauchingen sowie im südlich angrenzenden Gewerbegebiet. So befinden sich in etwa 400 bis 600 m Entfernung unter anderem ein Supermarkt, eine Bäckerei, eine Sparkasse und gastronomische Einrichtungen. Diese sind zu Fuß in etwa 5 bis 10 Minuten erreichbar. Die nächstgelegene Kita liegt rund 600 m entfernt, eine Grundschule befindet sich ebenfalls in Dauchingen und weiterführende Schulen vor allem in Villingen-Schwenningen und sind mit dem Kfz, Bus oder Fahrrad erreichbar. Die Versorgung mit öffentlichen Einrichtungen und Einrichtungen des täglichen Bedarfs ist somit in Teilen auch nahmobil zu erreichen, in der Anbindung nach Villingen-Schwenningen ist jedoch davon auszugehen, dass überwiegend das Kfz genutzt wird.

Heutige Verkehrsbelastungen auf der Reuterstraße

Zur Ermittlung der aktuellen verkehrlichen Belastung wurde durch die Gemeinde Dauchingen im Oktober eine Verkehrserhebung durchgeführt. Im Zeitraum vom 06. bis zum 13.10. wurde dabei in der Reutestraße auf Höhe des Hauses Nr. 2 gezählt und im Zeitraum vom 13. bis zum 21. 10. in der Neuen Straße an der Einmündung zur Villingener Straße. Die Erhebung hat ergeben, dass an einem durchschnittlichen Tag gut 1.200 Kfz durch die Reutestraße fahren und knapp 230 Kfz durch die Neue Straße. Der Schwerverkehrsanteil liegt dabei mit 1 % in der Reutestraße und 3 % in der Neuen Straße auf einem sehr geringen Niveau.

Anhand dieser Erhebung zeigt sich, dass die Reutestraße auch von Durchgangsverkehr befahren wird, der sie als Verbindung zwischen Villinger Straße und Schwenninger Straße nutzt. Pro Stunde ergibt dies eine verkehrliche Belastung von etwa 50 Kfz auf der Reutestraße, wobei in Spitzenzeiten mit einer höheren Belastung gerechnet werden kann.

Erhebungen vergleichbarer Straßentypen und die Berechnung von Tagesganglinien gemäß Literatur zur Straßenverkehrstechnik ergibt, dass ein Anteil der maßgeblichen Spitzenstunde am Tagesverkehr von etwa 10 % der Tagesverkehrsbelastung angenommen werden kann. Das bedeutet für die Reutestraße, dass etwa 120 Kfz in der Verkehrsspitze zu erwarten sind. Durch eine Überlagerung von Berufspendelverkehren und Freizeitverkehren ist diese Belastungsspitze nachmittags zu erwarten.

Neuverkehr durch Wohnbebauung

Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens, das durch die neue Wohnnutzung verursacht wird, erfolgt auf Grundlage von Erfahrungswerten des Gutachters bei vergleichbaren Untersuchungen und von Empfehlungen und Richtwerten des Programms „Ver_Bau“ (Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung; Dietmar Bosserhoff; Stand 2023). Zudem wird die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) aus dem Jahr 2023 herangezogen.

Bei den Berechnungen in den Tabellen auf den nachfolgenden Seiten wird z.T. aus Gründen der Übersichtlichkeit auf eine Darstellung der Nachkommastellen verzichtet. Durch Auf-/Abrundungen kann es vorkommen, dass sich geringfügige Abweichungen zu reinen Summen-/Produktbildungen ergeben.

Die geplante Bebauung erzeugt zunächst **Verkehr in Form von Wegen der Bewohner:innen**. Abgeleitet von der Größe des bereits realisierten Wohngebäudes und ausgehend von einem Flächenbedarf von ca. 40m² pro Person und Wohnungen von ca. 80 m² Größe, ist im Fall von einer Bebauung mit 35 Wohneinheiten von 70 Bewohner:innen auszugehen und bei 54 Wohneinheiten von 108 Bewohner:innen. Darauf aufbauend erfolgt die Berechnung der Verkehrserzeugung. Basierend auf den Daten der Studie Mobilität in Deutschland, bezogen auf den entsprechenden statistischen Raumtyp (Mittelstadt, städtischer Raum in einer ländlichen Region) und das Bundesland Baden-Württemberg, ergeben sich wesentliche Mobilitätskennziffern. So ist im Durchschnitt mit 3 Wegen pro Person pro Tag zu rechnen. Im Neubau ist jedoch in der Regel eine etwas höhere Mobilität anzunehmen, weswegen ein Wert von 3,5 Wegen je Tag angesetzt wird. Diese Wege verteilen sich zu 60 % auf den motorisierten Individualverkehr, wobei der Mitfahreranteil bei im Schnitt 1/3 liegt. Von den zurückgelegten Wegen sind gemäß Literatur ca. 10-15% als externe Wege anzunehmen, die also weder Quelle noch Ziel am Wohnort haben. Im Schnitt wird mit 12,5 % Anteil externer Wege gerechnet. **Es ergeben sich somit im Betrachtungsfall von 35 Wohneinheiten durch 70 Bewohner:innen 96 Kfz-Wege**, die hälftig auf den Quell- und Zielverkehr aufzuteilen sind. Unter Annahme der gleichen Faktoren ergeben sich bei **54 Wohneinheiten 149 Kfz-Wege**.

Kfz-Wege der Bewohner:innen

Wohn-einheiten	Bewohner:innen	Wege/ Bewohner:in/d	Anteil externer Wege	MIV-Anteil	Besetzungsgrad Pkw	Summe Kfz-Wege
35	70	3,5	12,5 %	60 %	1,33	96
54	108	3,5	12,5 %	60 %	1,33	149

Darüber hinaus werden **Wege durch Besucher:innen** erzeugt. Hier kann gemäß Literatur damit gerechnet werden, dass die Anzahl der Besucher:innenwege 15 % der Einwohner:innenwege entspricht. Diese werden tendenziell aufgrund schlechterer Ortskenntnis und höherer Distanz zu einem größeren Anteil mit dem Kfz zurückgelegt. Es wird von einem Anteil von 65 % ausgegangen. Der Besetzungsgrad ist in diesem Fall allerdings höher und wird mit 1,7 Besucher:innen je Kfz angenommen. Somit ergeben sich bei **35 Wohneinheiten insgesamt 14 Kfz-Wege** durch Besucher:innen täglich, die hälftig auf den Quell- und Zielverkehr aufzuteilen sind. Bei **54 Wohneinheiten ergeben sich 22 Kfz-Wege**.

Kfz-Wege im Besuchsverkehr

Wohneinheiten	Anteil Besucherwegen an Einwohnerwegen	MIV-Anteil	Besetzungsgrad Pkw	Summe Kfz-Wege
35	15 %	65 %	1,7	14
54	15 %	65 %	1,7	22

Außerdem entstehen noch Wege im Wirtschaftsverkehr. Hier ist gemäß Literatur mit 0,05 bis 0,1 Fahrten im Wirtschaftsverkehr je Einwohner:in zu rechnen. Bei einem gemittelten Wert von 0,075 Fahrten kommt man im Betrachtungsfall von **35 Wohneinheiten auf rechnerisch fünf Fahrten** im Wirtschaftsverkehr. Bei **54 Wohneinheiten ergeben sich 8 Kfz-Wege im Wirtschaftsverkehr**. Zu berücksichtigen ist, dass i.d.R. nur ein geringer Teil des Lieferverkehrs von schweren Lkw (zul. Gesamtgewicht > 7,5t) abgewickelt wird; die Mehrzahl der Fahrten findet durch leichte Lkw (zul. Gesamtgewicht zwischen 2,8 und 7,5 t) oder Lieferwagen statt.

Kfz-Fahrten im Lieferverkehr

Wohneinheiten	Richtwert / Annahme	Bezugswert (Einwohner:innen)	Summe Lkw-Fahrten
35	0,075 Lkw-Fahrten/Einwohner:in	70	5
54	0,075 Lkw-Fahrten/Einwohner:in	108	8

In der Gesamtbetrachtung ergeben sich für das Wohnvorhaben **117 Kfz-Fahrten an einem Werktag** unter Berücksichtigung von 35 Wohneinheiten. In der Betrachtung von 54 Wohneinheiten ergeben sich **181**

Kfz-Fahrten an einem Werktag. Anhand geeigneter Tagesganglinien aus der Fachliteratur wurde das Verkehrsaufkommen für den Tag- und Nachtzeitraum sowie für die verkehrlichen Spitzenstunden ermittelt. Die Ergebnisse sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Tageszeitliche Verteilung des Neuverkehrs

Wohneinheiten	Tagesverkehr		6 - 22 Uhr		22 - 6 Uhr		18:00 – 19:00 Uhr	
	QV	ZV	QV	ZV	QV	ZV	QV	ZV
35	58	58	51	53	8	5	4	6
54	90	90	79	83	12	8	7	9

In der räumlichen Verteilung wird davon ausgegangen, dass die Anbindung des Vorhabens zu 70 % über die Reutestraße erfolgt und zu 30 % über die Neue Straße. Es wird außerdem angenommen, dass der Neuverkehr zu 50% über die Villingener Straße fließt (bspw. mit dem Ziel Villingen) und zu 50% über die Schwenninger Straße (bspw. mit dem Ziel Schwenningen oder A 81). Dies gilt sowohl für die Verkehre, die über die Reutestraße fließen, als auch für die Verkehre, die über die Neue Straße fließen.

Reduktion des Verkehrs durch den Entfall des Bestandsgewerbes

Auf der Fläche, auf der Wohnen entstehen soll, besteht aktuell ein Gewerbestandort (Gerüstbau), der in diesem Zuge entfallen wird. Entsprechend ist zu ermitteln, wie viel Verkehr aktuell entsteht. Dies erfolgt basierend auf der Fachliteratur. Hierbei entstehen einerseits Verkehre durch die Beschäftigten und ihre Arbeitswege sowie mögliche zusätzliche Pausenwege und andererseits Verkehre durch den Transport der Gerüstelemente von und zu Baustellen. Unter Berücksichtigung der bestehenden Grundfläche von ca. 2.000m² wird mit 6 Beschäftigten gerechnet. Unter Annahme von 4,25 Wegen je Beschäftigtem, einem Anwesenheitsfaktor von etwa 85%, einem MIV-Anteil von 65% (üblicherweise auf Arbeitswegen etwas höher als im Durchschnitt der Wege) und einem Pkw-Besetzungsgrad von 1,1, ist mit **13 Kfz-Wegen durch Beschäftigte zu rechnen.**

Es ist darüber hinaus anzunehmen, dass je Beschäftigtem etwa 3 Transportfahrten entstehen. Durch den Abbau an einer Baustelle und den direkten Wiederaufbau an einer anderen Baustelle, kann jedoch ein Anteil externer Wege einberechnet werden, der hier mit 25% angenommen wird. **So ergeben sich 14 Fahrten durch Transportwege,** die Quelle oder Ziel am Gewerbestandort haben.

Insgesamt entstehen somit 27 Kfz-Wege durch das Gewerbe am Tag.

Prüfung der Verträglichkeit im Straßenraum

Die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) trifft Aussagen über die erforderliche Straßen- bzw. Fahrbahnbreite entsprechend der Straßenfunktion. Regelmäßig ist der Begegnungsfall zwischen Pkw zu erwarten. Bei einem erhobenen Schwerverkehrsanteil von 1-3 % auf der Reutestraße und der Neuen Straße ist jedoch auch der Begegnungsfall zwischen Lkw und Pkw zu berücksichtigen. Für den Begegnungsfall zwischen zwei Pkw werden üblicherweise 4,75m (inkl. Abstandsflächen) empfohlen, für den Begegnungsfall Pkw und Lkw 5,55m (an Engstellen mind. 5,00m). Auf der Reutestraße sind für den Straßenraum an mehreren Messpunkten Breiten von etwa 5,20 Metern gemessen worden und auch auf der Neuen Straße bewegen diese sich in einem ähnlichen Rahmen. Dies entspricht somit im Wesentlichen der Breite des Straßenraums. Gleichzeitig ist auch der Seitenraum oftmals unterdimensioniert und relativ leicht überfahrbar (siehe Fotos auf folgender Seite). Es zeigt sich dementsprechend, dass Verkehrskonflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden auftreten können.

Um den o.g. Neuverkehr beurteilen zu können, wurden die Verkehrszahlen in den Kontext der bestehenden Richtlinien und Empfehlungen für Straßenräume eingeordnet (gemäß RASt 2006), die Aussagen zur Belastbarkeit verschiedener Straßentypen treffen.

Beide Straßen sind dem Typus nach am ehesten dem Charakter einer Wohnstraße zuzuordnen. Die dabei gemäß den RASt definierte Belastungsgrenze (< 400 Kfz/Spitzenstunde). Es zeigt sich somit, dass die bestehenden Verkehrszahlen nicht die Hauptproblematik darstellen (vgl. Tabelle).

Einordnung der Verkehrsbelastungen in den Kontext der RASt 2006

Straßenräume	Verkehrsbelastung (Bestand 2023)		zu erwartender Verkehr (Bestand + Neuverkehr)*		durchschnittliche Fahrzeuganzahl / Minute in der Spitzenstunde
	Kfz/Tag	Kfz/ Spitz.-h (nachmittags)	Kfz/Tag	Kfz/Spitz.-h (nachmittags)	
Belastbarkeit des Typs „Wohnstraße“ (gemäß RASt)					< ca. 7
Reutestraße (Höhe Hausnr. 2)	1.202	120	1.234 (35 WE)	124	ca. 2
			1.256 (54 WE)	126	Ca. 2
Neue Straße (Einmündung Villinger Straße)	227	23	241 (35 WE)	24	< 1
			250 (54 WE)	25	< 1

*) Es wird davon ausgegangen, dass der Neuverkehr zu 50% über die Villinger Straße fließt (bspw. mit dem Ziel Villingen) und zu 50% über die Schwenninger Straße (bspw. mit dem Ziel Schweningen oder A 81)

Jedoch stellt die bereits angesprochene Problematik des begrenzten Straßenraums, unabhängig von der reinen Verkehrsbelastung in Zahlen, eine Herausforderung dar. So zeigen dichtere Bebauungen und auch Nachverdichtungsmaßnahmen in Dauchingen bereits, dass es zu verkehrlichen Problemen im Straßenraum kommt. Einerseits stellt ein erhöhter Parkdruck ein Problem dar, andererseits aber auch die eingeschränkten

Sichtbeziehungen und gering dimensionierte Nebenanlagen, die durch die engen und oftmals bis fast an den Rand bebauten Straßenräume entstehen. So kann es zu verkehrlichen Problemen zwischen Kfz aber auch mit anderen Verkehrsteilnehmenden kommen und die reine verkehrliche Belastung gemäß Straßentyp kann hier nur eingeschränkt als Belastungsgrenze herangezogen werden. Es ist somit grundsätzlich nur eine behutsame Nachverdichtung zu empfehlen, um die bestehenden Probleme nicht weiter zu verstärken. Bei 54 Wohneinheiten ist diese Verstärkung nochmals deutlicher zu erwarten als bei 35 Wohneinheiten, zumal sich damit im Bereich der Nachverdichtung eine erheblich dichtere Bebauung ergibt als im restlichen Quartier. Bei 35 Wohneinheiten fügt sich die lokal entstehende Verkehrsbelastung voraussichtlich besser in die durchschnittliche Belastung des gesamten Quartiers ein.

Eine weitere potenzielle Herausforderung ist die Belastung durch ruhenden Verkehr. Hier sollte in jedem Fall sichergestellt werden, dass Parkmöglichkeiten in ausreichender Anzahl auf dem Grundstück bereitgestellt werden. Das betrifft einerseits den Verkehr durch Bewohner:innen, andererseits aber auch den Besuchsverkehr.

*Blick in die Reutestraße von der Villinger Straße aus (links);
Reutestraße auf Höhe der Grundstückszufahrt (rechts)*



Quelle: Planersocietät

Fazit

Die gutachterliche Betrachtung kommt zu dem Ergebnis, dass insbesondere bedingt durch die enge Straßenraumdimensionierung und der damit bereits jetzt einhergehenden Probleme, eine Verdichtung der Nutzung mit zusätzlichem Kfz-Verkehr grundsätzlich herausfordernd ist. Entsprechend gilt, dass die betrachteten 35 Wohneinheiten, die nur in geringerem Maße über die bereits bestehenden Verkehre hinausgehen, als weniger problematisch anzusehen sind. Bei einer Nachverdichtung mit 54 Wohneinheiten, die bei einer deutlicheren Verdichtung entstehen würden, wirkt sich die verkehrliche Zusatzbelastung noch stärker aus, weswegen von dieser abgeraten wird. In Bezug auf den ruhenden Verkehr ist sicherzustellen, dass dieser auf dem Grundstück abgewickelt wird und nicht den Straßenraum belastet.

Aufgestellt:

Dortmund, 19. März 2026



M. Sc. Pascal Wolf
(Teamleiter)