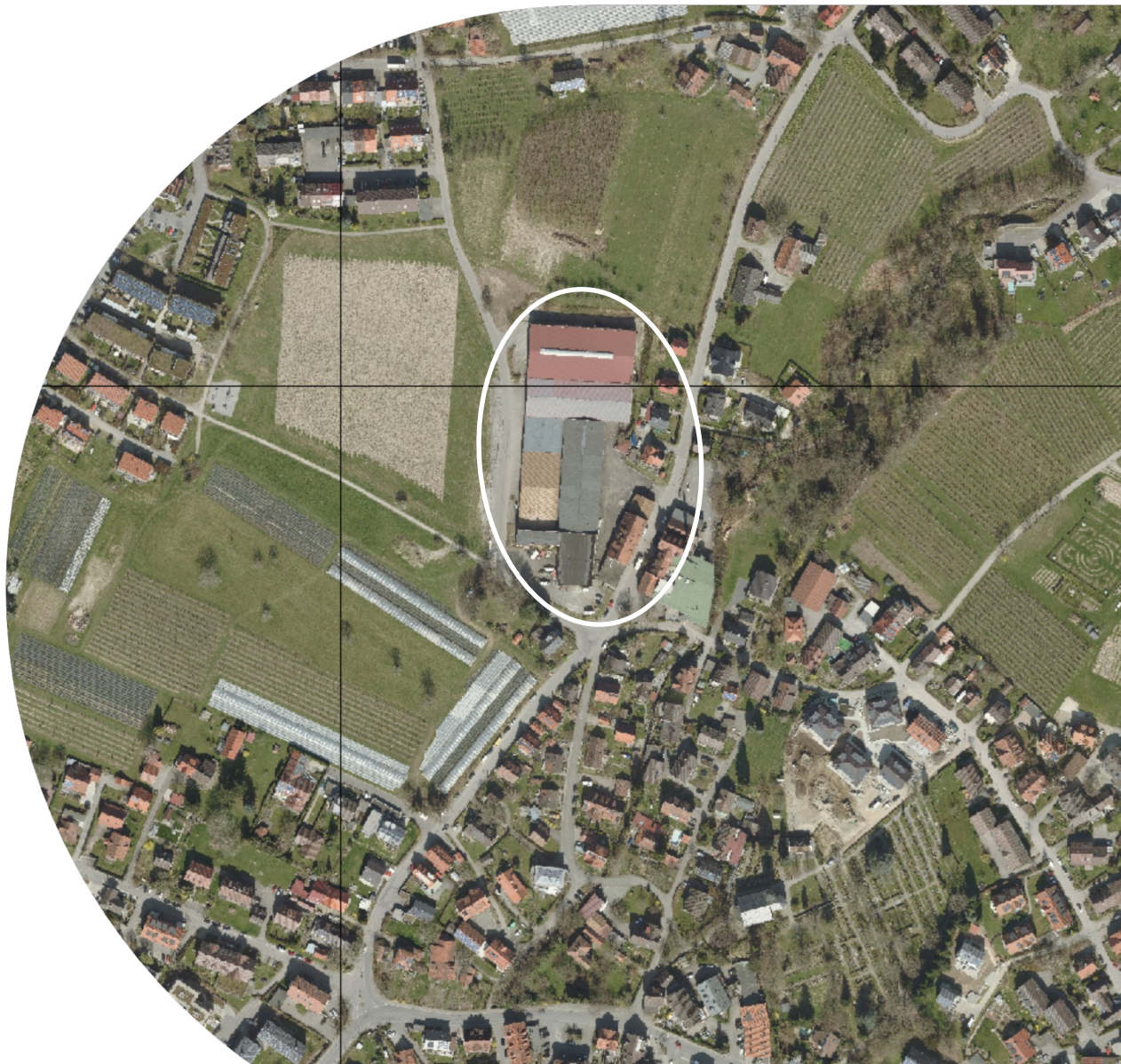


i+R Rothenmoos Projektentwicklungs GmbH

Feldkirch, 12.01.2026

Verkehrstechnisches Gutachten Quartiersentwicklung Rothenmoos, Lindau



Projekt

Quartiersentwicklung Rothenmoos, Lindau
Bericht
Projekt-Nr.: 6270

Auftraggeber

i+R Rothenmoos Projektentwicklungs GmbH
Von-Behring-Straße 6a
D-88131 Lindau

Auftragnehmer

VERKEHRSINGENIEURE Gächter Lampert Fritz KG
Waldfriedgasse 6
A-6800 Feldkirch
+43 5522 76 78 5
feldkirch@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

Landesgericht Feldkirch // FN 155760i
UID ATU42139707
Gerichtsstand Feldkirch

Bearbeitung

Jürgen Lampert
Andreas Fox

Titelbild

Bayern Atlas

Abbildungen, Tabellen und Fotos ohne Quellenangabe von VERKEHRSINGENIEURE Gächter Lampert Fritz KG.
Der Bericht darf nur vollständig an Dritte weitergegeben werden.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	3
1. Auftrag.....	5
2. Grundlagen.....	6
3. Verkehrsbelastung.....	6
3.1 Grundlage/Vorgehensweise.....	6
3.2 Bestand.....	8
3.2.1 Induzierter Verkehr Rothenmoos 1.....	9
3.2.2 Induzierter Verkehr Rothenmoos 3.....	10
3.3 Induzierter Verkehr Rothenmoos 2.....	11
3.4 Verkehrsanbindung Rothenmoos 2.....	15
3.5 Betrachtung des Gesamtverkehrs.....	18
3.5.1 Prognose – Nullfall 2030.....	20
3.5.2 Prognose – Planfall 2030.....	21
3.5.3 Bewertung der verkehrlichen Verhältnisse.....	22
4. Bewertung der „Engstelle“ im südlichen Hammerweg.....	23
4.1 Verkehrstechnische Anforderungen an den verengten Fahrbahnbereich.....	24
4.2 Ermittlung und Bewertung der Verkehrsmengen.....	26
5. Verkehrstechnische Stellungnahme.....	28
Beilagen.....	29

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Übersichtslageplan.....	5
Abb. 2: Übersichtslageplan mit Quartierseinteilung (Quelle: Bayern Atlas).....	7
Abb. 3: Rothenmoos 2, beide Planungszustände, Unterschiede dargestellt (Quelle: i+R).....	12
Abb. 4: Riggersweiler Weg (Quelle: i+R).....	15
Abb. 5: Riggersweiler Weg, Anbindung an Kreisverkehr (Quelle: i+R).....	16
Abb. 6: Tiefgaragen Rothenmoos 2, Stand 2025 mit max. Stellplatzbedienung (Quelle: i+R).....	17
Abb. 7: Aktueller Ausbauzustand Hammerweg (Quelle:VI).....	22
Abb. 8: Im Ausbauzustand befindlicher Motzacher Weg (Quelle:Street Smart Lindau, 2024).....	23
Abb. 9: Schemadarstellung der künftigen „Engstelle“ im Hammerweg (Quelle:VI).....	24
Abb. 10: Schemadarstellung temporäre Umlegung Hammerweg (Quelle:GWG/VI).....	25
Abb. 11: Anbindung separat verlaufender Fußweg an den Hammerweg (Quelle:VI).....	26

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Verkehrszählung Hammerweg Nord	8
Tab. 2:	Induzierter Verkehr Wohnanlagen Rothenmoos 1 (VI, vormals Besch u Partner).....	9
Tab. 3:	Induzierter Verkehr KITA in Rothenmoos 1 (VI, vormals Besch u Partner)	10
Tab. 4:	Induzierter Verkehr Wohnanlagen Rothenmoos 3 (VI, vormals Besch u Partner).....	11
Tab. 5:	Induzierter Verkehr Wohnanlagen Rothenmoos 2, Stand 2021 (VI, vormals BuP)	13
Tab. 6:	Induzierter Verkehr Wohnanlagen Rothenmoos 2, Stand 2025 (VI, vormals BuP).....	14
Tab. 7:	Induzierter Verkehr Wohnanlagen Rothenmoos 1-3 plus KITA, Stand 2025 (VI).....	18
Tab. 8:	Richtungsverteilung der induzierten Verkehre, Stand 2025 (VI)	19
Tab. 9:	Induzierter Verkehr plus Bestandsverkehr am Querschnitt1, Stand 2025 (VI)	19
Tab. 10:	Induzierter Verkehr plus Bestandsverkehr am Querschnitt 2, Stand 2025 (VI)	19
Tab. 11:	Bestandsverkehr angepasst, am Querschnitt 1 (Quelle: VI).....	20
Tab. 12:	Bestandsverkehr angepasst, am Querschnitt 2 (Quelle: VI)	20
Tab. 11:	Prognose -Nullfall, am Querschnitt 1 (Quelle: VI)	21
Tab. 12:	Prognose -Nullfall, am Querschnitt 2 (Quelle: VI)	21
Tab. 13:	Prognose-Planfall 2030, am Querschnitt 1 (Quelle: VI).....	21
Tab. 14:	Prognose-Planfall 2030, am Querschnitt 2 (Quelle: VI).....	22
Tab. 15:	Ermittlung der für die „Engstelle“ relevanten Verkehrsmenge (Quelle: VI).....	27

1. Auftrag

In mehreren Schritten wurde das Quartier „Inselbräupark“ aus dem städtebaulichen Wettbewerb (Lehen 3, 2019) entwickelt, bis 2016 weiterentwickelt und 2017 durch die Vorgaben der SoBoN (Sozialgerechte Bodennutzung) optimiert.

Im Jahr 2021 wurde auf dieser Grundlage dann ein Bebauungskonzept vorgelegt, das im Hinblick auf die Verkehrsplanung fachplanerisch begleitet wurde. Diese verkehrstechnische Begleitung betrachtete damals das Gesamtquartier Rothenmoos, das sich aus dem bereits 2019 eingereichten Quartier „Rothenmoos 1“ (seit 2020 rechtskräftig) und dem gegenständlichen Projekt „Rothenmoos 2“, bzw. „Inselbräupark“ zusammensetzte.

Inzwischen gibt es erneut Veränderungen zu dem damaligen Entwurf und eine neue Konstellation der Vorhabenträger, die in der aktuellen Quartiersentwicklungsplanung abgebildet sind. Die Rothenmoos Projektentwicklungs GmbH (RPE) - ein Zusammenschluss der i+R Wohnbau Lindau GmbH, der Inselbrauerei (IBL) und der GWG – hat das Bebauungskonzept von 2021 auf dieser aktualisierten Grundlage unter Verwendung der damals geltenden Satzung angepasst. Es soll hiermit ein angebotsorientierter Bebauungsplan (Nr.123) aufgestellt werden.

Im Zuge des diesbezüglichen Genehmigungsverfahrens sollen in diesem Gutachten die verkehrstechnischen Rahmenbedingungen des Projektes, insbesondere die Verträglichkeit der induzierten Verkehrsmenge im Quartier, durch das Büro VERKEHRSINGENIEURE Gächter Lampert Fritz KG (VI) geprüft und begutachtet werden.



Abb. 1: Übersichtslageplan, (Quelle:Bayernatlas)

2. Grundlagen

Als Grundlage für die Bearbeitung wurden folgende Unterlagen genutzt, bzw. zur Verfügung gestellt:

- Entwurfsplanung [Stand 30.04.2025] ,
Architekt 1zu1 Löffelholz, Lindau
- Auszug aus der Niederschrift der 4. Sitzung des Bau- und Umweltausschusses [16.07.2025],
Stadt Lindau
- Angabe bezüglich aktueller Anzahl Wohnungen und deren Zuordnung,
i+R Wohnbau Lindau GmbH, Lindau
- Projektvergleich Stand 2021 mit 2025,
i+R Wohnbau Lindau GmbH, Lindau
- Verkehrszählung vom 23.01.2019,
Verkehringenieure Gächter Lampert Fritz KG, vormals Besch und Partner KG
- Verkehrsgutachten Bebauungskonzept „Oberes Rothenmoos“ [24.06.2019],
Verkehringenieure Gächter Lampert Fritz KG, vormals Besch und Partner KG
- Verkehrstechnische Stellungnahme „Temporäre Engstelle Hammerweg“ [22.06.2021],
Verkehringenieure Gächter Lampert Fritz KG, vormals Besch und Partner KG
- Verkehrstechnische Stellungnahme „Inselbräupark-Tiefgaragenkonzept“ [21.02.2024],
VERKEHRSSINGENIEURE Gächter Lampert Fritz KG, vormals Besch und Partner KG
- Bebauungsplan Nr.63a [rechtskräftig seit 2020]

3. Verkehrsbelastung

3.1 Grundlage/Vorgehensweise

Wie unter Punkt 1 beschrieben, wurde das städtebauliche Konzept mehrfach verändert und angepasst. 2019 wurden die Verkehre im Quartier gezählt und ausgewertet. Auf diese Zählung wurde das Verkehrsgutachten für das Bebauungskonzept „Oberes Rothenmoos“ (= Rothenmoos 1 plus Rothenmoos 2, 2019), die in weiterer Folge in den Planstand 2021 mündeten, aufgesetzt.

Relevante Unterlagen dieser Verkehrszählungen, die nicht im Gutachten selbst verwendet werden, liegen unter Beilagen vor.

Das vorliegende Gutachten bezieht sich grundsätzlich auf die Verkehrszählungen und Ermittlungen des o.g. Verkehrsgutachtens, da diese Grundlage noch immer aktuell ist und nur in wenigen Punkten angepasst werden muss.



Abb. 2: Übersichtslageplan mit Quartierseinteilung (Quelle: Bayern Atlas)

Rothenmoos 1 wurde inzwischen entsprechend der Planung (92 WE) umgesetzt und ist seit 2020 rechtskräftig, für Rothenmoos 3 wurden auf Grundlage einer Testplanung 132 WE ermittelt und **Rothenmoos 2** wird nun auf Grundlage der aktuellen Planung neu betrachtet. Für die Berechnung der daraus resultierenden Gesamtverkehrsbelastung durch die induzierten Verkehre der Quartiere können für **Rothenmoos 1** also weiterhin die bereits berechneten induzierten Verkehrsmengen herangezogen werden.

Rothenmoos 3 war damals und ist heute noch nicht projektiert. Es gibt jedoch die Willensbekundung, die Quartiere in einem Vollausbau, wie in obenstehender Grafik dargestellt, zu gestalten und zu erschließen. Für die Berechnungen zu diesem Gesamtkonzept wurden bereits die induzierten Verkehre von **Rothenmoos 3** hinzugerechnet. Diese werden ebenfalls den Berechnungen des gegenständlichen Gutachtens zugrunde gelegt.

In der obenstehenden Grafik ist die angestrebte finale Erschließung in Rot dargestellt; in Weiß ist die temporäre Erschließung via Hammerweg gezeigt.

Für **Rothenmoos 2** werden die Verkehrsmengen neu berechnet. Diese Berechnung wird auf die Quell- und Zielverkehre der neuen Zufahrten umgelegt. Abschließend wird ermittelt, ob und ggf. in welcher Höhe der Verkehr zugenommen hat, ob die Leistungsfähigkeit der Sammelstraßen (Hammerweg und Motzacher Weg) damit gewährleistet ist und ob die temporäre Umlegung des Hammerweges bis zum Vollausbau leistungsfähig ist.

3.2 Bestand

Nachfolgend werden, wie beschrieben, Daten der Verkehrsbelastung für die bestehenden Verkehrsverhältnisse, für den induzierten Verkehr von *Rothenmoos 1* und den Abschätzungen für *Rothenmoos 3* aus dem Verkehrsgutachten Bebauungskonzept „*Oberes Rothenmoos*“ (siehe: Grundlagen) exzerpiert.

Nachstehend folgt eine tabellarische Darstellung des Bestandsverkehrs, gezählt am Knoten Riggersweilerweg/Hammerweg (10.04.2019), wobei Schwer- und Leichtverkehr sowie Tages- und Nachtzeiten gefiltert wurden.

Verkehrszählung (10.4.2019, Hammerweg/Riggersweiler Weg)

Richtung Zeit	Hammerweg Nord				Gesamt abs.
	Quellvkr. (nach Norden)		Zielvkr. (nach Süden)		
	LV	SV	LV	SV	
00-01	1	0	3	0	4
01-02	0	0	1	0	1
02-03	1	0	1	0	2
03-04	2	0	1	0	3
04-05	2	0	3	0	5
05-06	5	0	7	0	12
06-07	19	0	15	1	35
07-08	70	0	65	2	137
08-09	44	3	36	1	84
09-10	39	2	30	1	72
10-11	27	0	47	3	77
11-12	35	0	41	0	76
12-13	40	0	40	0	80
13-14	35	0	41	0	76
14-15	38	2	65	2	107
15-16	49	2	53	2	106
16-17	58	0	77	0	135
17-18	78	1	97	0	176
18-19	51	0	44	0	95
19-20	43	0	31	2	76
20-21	14	0	23	0	37
21-22	14	0	19	0	33
22-23	14	0	8	0	22
23-24	6	0	4	0	10
Summe	685	10	752	14	1461

Aufteilung Tag und Nacht (LV+SV) für Quell-bzw. Zielverkehr

22:00-6:00	31	0	28	0	59
6:00-22:00	654	10	724	14	1402

Tab. 1: Verkehrszählung Hammerweg Nord

3.2.1 Induzierter Verkehr Rothenmoos 1

Untenstehend ist der induzierte Verkehr für die Wohnanlagen und darunter für die KITA in Rothenmoos 1 dargestellt.

Berechnung des induzierten Verkehrsaufkommens
I Wohnen Baugebiet Nord

	Kennwerte	Bemerkungen
Anzahl Wohnungen	92	Wohnungsmix Gebäude (Architekt)
durchschnittliche Wohnungsbelegung	2,99	Wohnungsmix Gebäude (Architekt), Doppelhaus nach Bosserhoff
Zahl der Bewohner	275	
Wege pro EW und Tag	3,5	Bosserhoff, eigene Erfahrungswerte
Wege außer Haus	12,0%	Bosserhoff
Wege pro EW und Tag zum/vom Haus	3,1	
Mobilitäten /Tag	847	
Anteil mit KFZ	60,0%	Bosserhoff, eigene Erfahrungswerte
Mobilitäten mit KFZ/Tag	508	
durchschnittliche KFZ Belegung	1,30	Bosserhoff, eigene Erfahrungswerte
KFZ Fahrten/Tag Einwohner	391	
Anteil Besucherverkehr	3,0%	Bosserhoff
Besucherverkehr/Tag	12	
Lieferverkehr/Einwohner	0,05	Bosserhoff
Lieferverkehr/Tag	14	
Gesamtverkehr (DTV)	416	
Anteil Zielverkehr in der Morgenspitzenstunde	5%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Zielverkehr in der Morgenspitzenstunde	10	
Anteil Quellverkehr in der Morgenspitzenstunde	10%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Quellverkehr in der Morgenspitzenstunde	21	
KFZ in der Morgenspitzenstunde	31	
Anteil Zielverkehr in der Abendspitzenstunde	10%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Zielverkehr in der Abendspitzenstunde	21	
Anteil Quellverkehr in der Abendspitzenstunde	5%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Quellverkehr in der Abendspitzenstunde	10	
KFZ in der Abendspitzenstunde	31	

Tab. 2: Induzierter Verkehr Wohnanlagen Rothenmoos 1 (VI, vormals Besch u Partner)

Berechnung des induzierten Verkehrsaufkommens
I KITA

	Kennwerte	Bemerkungen
Zahl Plätze	45	3 Gruppen á 15 Kinder
Beschäftigte/Platz	0,10	Bosserhoff
Zahl der Beschäftigten	5	
Bring- und Abholdienste/Tag	2	2 pro Tag
Bring- und Abholdienste	90	
Wege pro Beschäftigten und Tag	2,5	Bosserhoff, eigene Erfahrungswerte
Wege pro Beschäftigten und Tag	11	
Mobilitäten /Tag	101	
Anteil mit KFZ	50,0%	Bosserhoff, eigene Erfahrungswerte
Mobilitäten mit KFZ/Tag	51	
Lieferverkehr/Tag	0,2	Bosserhoff, eigene Erfahrungswerte
Gesamtverkehr (DIV)	51	

Anteil Zielverkehr in der Morgenspitzenstunde	25%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Zielverkehr in der Morgenspitzenstunde	6	
Anteil Quellverkehr in der Morgenspitzenstunde	25%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Quellverkehr in der Morgenspitzenstunde	6	
KFZ in der Morgenspitzenstunde	12	

Anteil Zielverkehr in der Abendspitzenstunde	1%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Zielverkehr in der Abendspitzenstunde	0	
Anteil Quellverkehr in der Abendspitzenstunde	4%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Quellverkehr in der Abendspitzenstunde	1	
KFZ in der Abendspitzenstunde	1	

Tab. 3: Induzierter Verkehr KITA in Rothenmoos 1 (VI, vormals Besch u Partner)

3.2.2 Induzierter Verkehr Rothenmoos 3

Nachfolgend ist der induzierte Verkehr für die Wohnanlagen gemäß Testentwurf für Rothenmoos 3 dargestellt.

Berechnung des induzierten Verkehrsaufkommens
III Wohnen Baugebiet Süd

	Kennwerte	Bemerkungen
Anzahl Wohnungen	132	Wohnungsmix Gebäude (Architekt)
durchschnittliche Wohnungsbelegung	2,84	Wohnungsmix Gebäude (Architekt), Doppelhaus nach Bosserhoff
Zahl der Bewohner	375	
Wege pro EW und Tag	3,5	Bosserhoff, eigene Erfahrungswerte
Wege außer Haus	12,0%	Bosserhoff
Wege pro EW und Tag zum/vom Haus	3,1	
Mobilitäten /Tag	1155	
Anteil mit KFZ	60,0%	Bosserhoff, eigene Erfahrungswerte
Mobilitäten mit KFZ/Tag	693	
durchschnittliche KFZ Belegung	1,30	Bosserhoff, eigene Erfahrungswerte
KFZ Fahrten/Tag Einwohner	533	
Anteil Besucherverkehr	3,0%	Bosserhoff
Besucherverkehr/Tag	16	
Lieferverkehr/Einwohner	0,05	Bosserhoff
Lieferverkehr/Tag	19	
Gesamtverkehr (DTV)	568	
Anteil Zielverkehr in der Morgenspitzenstunde	5%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Zielverkehr in der Morgenspitzenstunde	14	
Anteil Quellverkehr in der Morgenspitzenstunde	10%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Quellverkehr in der Morgenspitzenstunde	28	
KFZ in der Morgenspitzenstunde	43	
Anteil Zielverkehr in der Abendspitzenstunde	10%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Zielverkehr in der Abendspitzenstunde	28	
Anteil Quellverkehr in der Abendspitzenstunde	5%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Quellverkehr in der Abendspitzenstunde	14	
KFZ in der Abendspitzenstunde	43	

Tab. 4: Induzierter Verkehr Wohnanlagen Rothenmoos 3 (VI, vormals Besch u Partner)

3.3 Induzierter Verkehr Rothenmoos 2

Untenstehend werden die verkehrsrelevanten Planungsgrößen des Quartiers *Rothenmoos 2* von 2021 und 2025 gegenübergestellt und verglichen, um Unterschiede in der Beurteilung des induzierten Verkehrs und der geplanten Verkehrsanbindung herauszustellen.

Wie in der Abbildung zu sehen, sind nachfolgende Änderungen wesentlich:

- Unabhängiges Baufeld für GWG mit eigener TG-Zufahrt und 3 Gebäuden (vormals 2 Gebäude)
- Eigenes Baufeld für IBL mit 2 Mehrfamilienhäusern und einem Reihenhaus (vormals 4 Doppelhäuser)
- 3 grundsätzlich eigene Tiefgaragenanbindungen an 3 unabhängige Garagen (vormals eine Anbindung an eine Gesamtgarage)

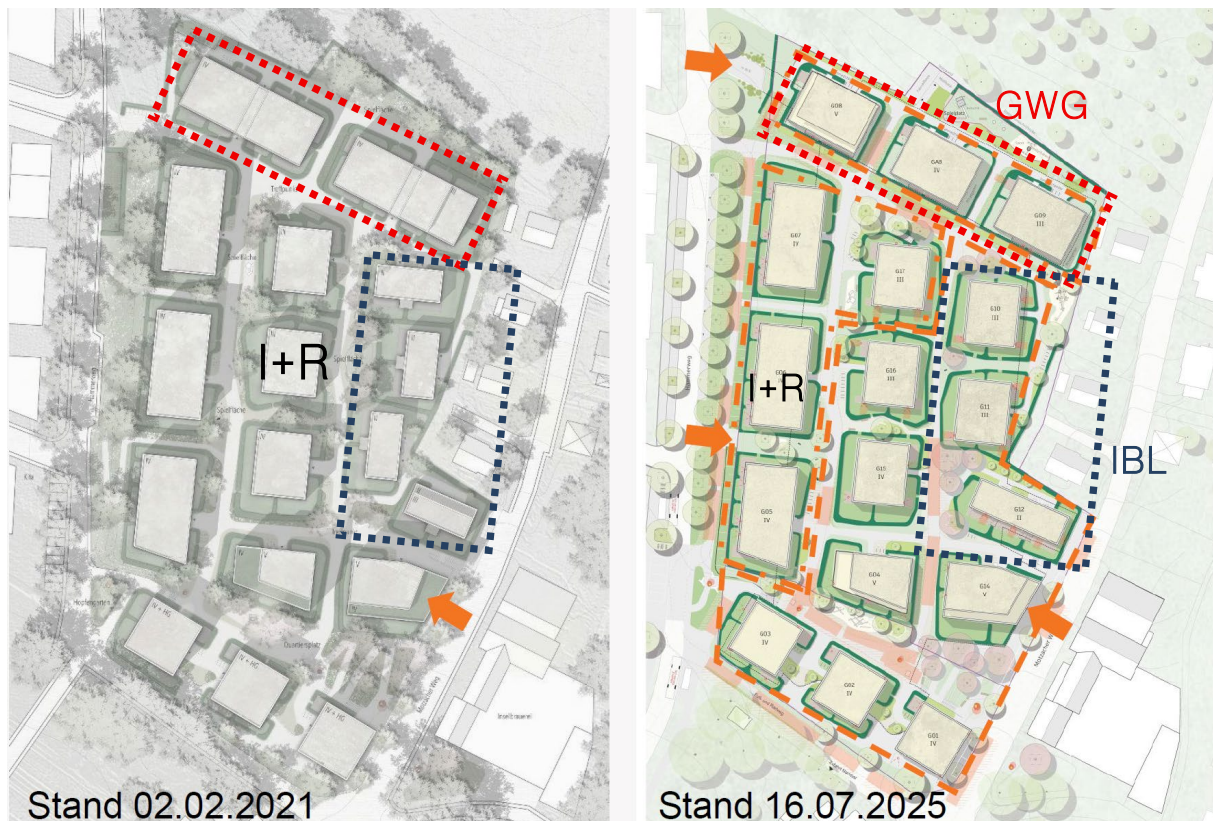


Abb. 3: Rothenmoos 2, beide Planungszustände, Unterschiede dargestellt (Quelle: i+R)

Fazit:

Das Projekt ist – abgesehen von den Anbindungen an das öffentliche Straßennetz - städtebaulich und größenordnungsmäßig weiterhin sehr ähnlich geblieben.

Das kann durch den unmittelbaren Vergleich der Berechnungsmatrix für den induzierten Verkehr der beiden Projekte aus den Jahren 2021 und 2025 (nachfolgend dargestellt) ebenfalls bestätigt werden: Durch die Projekte wird (bei Verwendung gleicher Parameter für den Modalsplit) Verkehr der gleichen Größenordnung induziert; im Detail wird im 2025 aktualisierten Projekt sogar geringfügig weniger induziert.

Das sind vormals 797 Fahrten pro Tag und 60 Fahrten in der relevanten abendlichen Spitzenstunde und aktuell 792 Fahrten pro Tag und 59 Fahrten in der Spitzenstunde (die zugehörige Ganglinie ist in den Beilagen (8) dokumentiert).

Damit ist das überarbeitete Projekt bezüglich der Größe der induzierten Verkehrsmengen zum vorherigen Projekt nahezu gleichgeblieben und belastet die Leistungsfähigkeit der Quartiersstraßen in gleichem Ausmaß.

Matrix 2021

Berechnung des induzierten Verkehrsaufkommens

II Wohnen

	Kennwerte	Bemerkungen
Anzahl Wohnungen	231	Wohnungsmix Gebäude (Architekt)
durchschnittliche Wohnungsbelegung	2,28	Wohnungsmix Gebäude (Architekt), Doppelhaus nach Bosserhoff
Zahl der Bewohner	527	
Wege pro EW und Tag	3,5	Bosserhoff, eigene Erfahrungswerte
Wege außer Haus	12,0%	Bosserhoff
Wege pro EW und Tag zum/vom Haus	3,1	
Mobilitäten /Tag	1622	
Anteil mit KFZ	60,0%	Bosserhoff, eigene Erfahrungswerte
Mobilitäten mit KFZ/Tag	973	
durchschnittliche KFZ Belegung	1,30	Bosserhoff, eigene Erfahrungswerte
KFZ Fahrten/Tag Einwohner	749	
Anteil Besucherverkehr	3,0%	Bosserhoff
Besucherverkehr/Tag	22	
Lieferverkehr/Einwohner	0,05	Bosserhoff
Lieferverkehr/Tag	26	
Gesamtverkehr (DTV)	797	
Anteil Zielverkehr in der Morgenspitzenstunde	5%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Zielverkehr in der Morgenspitzenstunde	20	
Anteil Quellverkehr in der Morgenspitzenstunde	10%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Quellverkehr in der Morgenspitzenstunde	40	
KFZ in der Morgenspitzenstunde	60	
Anteil Zielverkehr in der Abendspitzenstunde	10%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Zielverkehr in der Abendspitzenstunde	40	
Anteil Quellverkehr in der Abendspitzenstunde	5%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Quellverkehr in der Abendspitzenstunde	20	
KFZ in der Abendspitzenstunde	60	

Tab. 5: Induzierter Verkehr Wohnanlagen Rothenmoos 2, Stand 2021 (VI, vormals BuP)

Matrix 2025

Berechnung des induzierten Verkehrsaufkommens

Rothenmoos II Wohnen

	Kennwerte	Bemerkungen
Anzahl Wohnungen	218	Wohnungsmix Gebäude (Architekt)
durchschnittliche Wohnungsbelegung	2,40	Wohnungsmix Gebäude (2-4 Zi), gewichtet
Zahl der Bewohner	523	
Wege pro EW und Tag	3,5	Bosserhoff, eigene Erfahrungswerte
Wege außer Haus	12,0%	Bosserhoff
Wege pro EW und Tag zum/vom Haus	3,1	
Mobilitäten /Tag	1611	
Anteil mit KFZ	60,0%	Bosserhoff (maximal angenommen)
Mobilitäten mit KFZ/Tag	967	
durchschnittliche KFZ Belegung	1,30	Bosserhoff, eigene Erfahrungswerte
KFZ Fahrten/Tag Einwohner	744	
Anteil Besucherverkehr	3,0%	Bosserhoff
Besucherverkehr/Tag	22	
Lieferverkehr/Einwohner	0,05	Bosserhoff
Lieferverkehr/Tag	26	
Gesamtverkehr (DTV)	792	

Anteil Zielverkehr in der Morgenspitzenstunde	5%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Zielverkehr in der Morgenspitzenstunde	20	
Anteil Quellverkehr in der Morgenspitzenstunde	10%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Quellverkehr in der Morgenspitzenstunde	40	
KFZ in der Morgenspitzenstunde	59	

Anteil Zielverkehr in der Abendspitzenstunde	10%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Zielverkehr in der Abendspitzenstunde	40	
Anteil Quellverkehr in der Abendspitzenstunde	5%	Bosserhoff, eigene Erhebungen
KFZ Quellverkehr in der Abendspitzenstunde	20	
KFZ in der Abendspitzenstunde	59	

Tab. 6: Induzierter Verkehr Wohnanlagen Rothenmoos 2, Stand 2025 (VI, vormals BuP)

3.4 Verkehrsanbindung Rothenmoos 2

Durch die aktuelle Verteilung der Baufelder der RPE (die vormals in einer Hand waren) ergibt sich als logische Konsequenz eine Garagenerschließung mit grundsätzlich 3 eigenen und unabhängigen Anbindungen an drei, nicht miteinander verbundenen Garagen. Im untenstehenden Tiefgaragen-Plan sind diese Anbindungen dargestellt, die maximale Stellplatzanzahl, die so jeweils bedient wird und die prozentuale Aufteilung der Stellplätze, bzw. Fahrten.

Somit verteilt sich der induzierte Verkehr von 792 Fahrten prozentual mit 206 Fahrten (insgesamt 26 %) auf den Hammerweg und 586 Fahrten (74 %) auf den Motzacher Weg (vorher 100 %).

Für alle anderen Fahrten (*Rothenmoos 1* und *Rothenmoos 3* sowie KITA) folgt dieses Gutachten, da diese unverändert sind, den Annahmen und Berechnungen aus dem Gutachten „Oberes Rothenmoos“.

Der Motzacher Weg wird von der Stadt als langfristige Hauptanbindung aller Rothenmoos-Quartiere gesehen und aktuell entsprechend ausgebaut. Die Anbindung des Hammerweges an den Riggersweilerweg wurde inzwischen ebenfalls 2-spurig ausgebaut, allerdings weist der Riggersweilerweg nicht auf seiner gesamten Länge die gleiche Fahrbahnbreite und Leistungsfähigkeit auf wie der Motzacher Weg. Man kann daher davon ausgehen, dass der größte Teil der Verkehre über diese Straße abgewickelt wird.



Abb. 4: Riggersweiler Weg (Quelle: i+R)



Abb. 5: Riggersweiler Weg, Anbindung an Kreisverkehr (Quelle: i+R)

Bei einer angenommenen zukünftigen Verteilung von ca. 60 % der Fahrten von/nach Richtung Zentrum via Motzacher Weg und ca. 40 % der Fahrten von/nach Richtung Zentrum oder Autobahn via Hammerweg, ergibt das für das gegenständliche Wohnprojekt *Rothenmoos 2* im Endausbau konkret:

$586 \cdot 60\% = 352$ Fahrten von Motzacher Weg > Motzacher Weg, Richtung Süden (Zentrum)

$586 \cdot 40\% = 234$ Fahrten von Motzacher Weg > Hammerweg, Richtung Norden (Zentrum/Autobahn)

$206 \cdot 60\% = 124$ Fahrten von Hammerweg > Motzacher Weg, Richtung Süden (Zentrum)

$206 \cdot 40\% = 82$ Fahrten von Hammerweg > Hammerweg, Richtung Norden (Zentrum/Autobahn)

(Gesamt = 792 Fahrten, gemäß induziertem Verkehr unter Pkt. 3.3)

Das induziert einen Verkehr in einer Größenordnung von $234 + 124 = 358$ Fahrten im Querschnitt auf dem südlichen Hammerweg. Da der südliche Hammerweg temporär und auf unbestimmte Zeit (bis zum geplanten Vollausbau) in seinem derzeit bestehenden Verlauf (> siehe weiß dargestellter Verkehrsverlauf in Abb.2) über eine „Engstelle“ führt, wird dessen Leistungsfähigkeit unter Punkt 4 dieses Gutachtens separat nachgewiesen.

Hinweis: Würden die Parkieranlagen der Zufahrten 2 und 3 aus taktischen Gründen in Zukunft räumlich verbunden, so würde die Bilanz von Fahrten über den südlichen Hammerweg deutlich verringert (auf ca. 18 Fahrten), da die richtungsgebundene Ausfahrt dann bereits im Gebäude selber möglich wäre.

Zufahrt 3

36 PP
(14%)

Zufahrt 2

29 PP
(12%)

Zufahrt 1

182 PP
(74%)

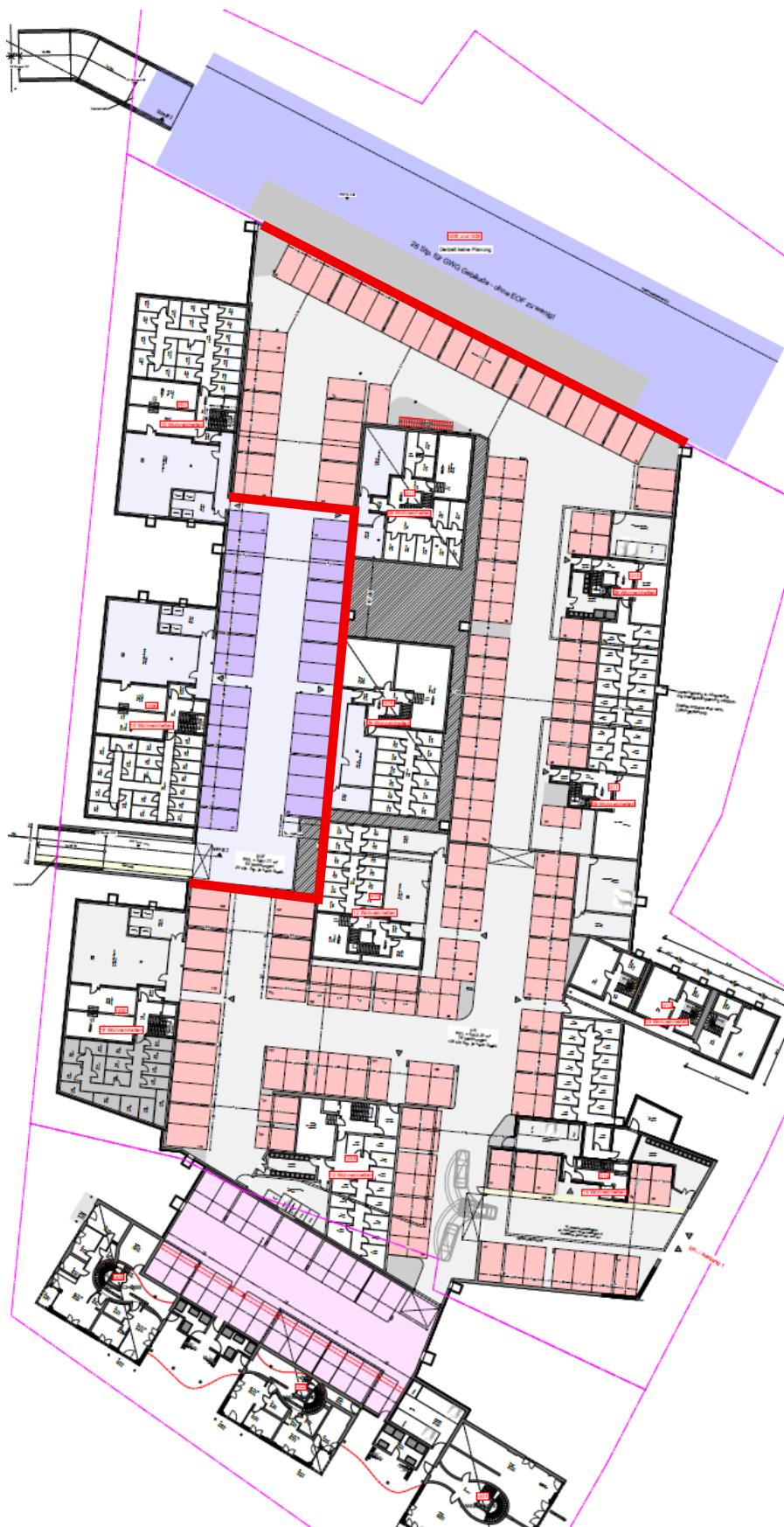


Abb. 6: Tiefgaragen Rothenmoos 2, Stand 2025 mit max. Stellplatzbedienung (Quelle: i+R)

3.5 Betrachtung des Gesamtverkehrs

Wie unter Punkt 3.3 nachgewiesen werden konnte, ist die Verkehrsbelastung, die aus dem Quartier *Rothenmoos 2* aus dem Jahr 2025 (231 WE, Wohnungsbelegung von 2,28) resultiert, tatsächlich gleich groß wie das vorherige Projekt auf dem gleichen Standort aus dem Jahr 2021 (218 WE, Wohnungsbelegung von 2.4).

Aus diesem Grund gleichen sich die Bemessungen der Gesamtverkehrsmenge der Projekte 2021 und 2025. In der nachfolgenden Tabelle wurde das induzierte Gesamtverkehrsaufkommen der Quartiere *Rothenmoos 1* und *2* plus *Kita* plus *Rothenmoos 3* (als projektierter Testentwurf) dargestellt, wie sie sich aus den Berechnungen unter Punkt 3 ergeben (die Ganmlinien der induzierten Verkehre *Rothenmoos 1* und *2* sind in den Beilagen (9,10) dokumentiert).

In der Tabelle darunter ist die Richtungsverteilung in/aus Norden und in/aus Süden berechnet.

KFZ- Tagesaufkommen Rothenmoos I-III plus KITA

verkehr (DTV)	Quellverkehr	Ziellverkehr	Gesamt
	abs.	abs.	abs.
00-01	4	5	9
01-02	2	0	2
02-03	1	0	1
03-04	0	7	7
04-05	10	27	37
05-06	30	40	70
06-07	94	46	139
07-08	102	39	141
08-09	70	34	104
09-10	57	25	82
10-11	43	26	69
11-12	35	35	70
12-13	37	24	60
13-14	21	25	46
14-15	25	50	74
15-16	32	63	95
16-17	40	95	135
17-18	45	89	135
18-19	68	89	157
19-20	46	85	131
20-21	32	69	101
21-22	48	33	81
22-23	41	7	48
23-24	34	4	38
Summe	916	916	1832

Tab. 7: Induzierter Verkehr Wohnanlagen *Rothenmoos 1-3* plus *KITA*, Stand 2025 (VI)

Aufteilung Tag und Nacht (LV) für Quell-bzw. Zielverkehr

22:00-6:00	121	90	211
6:00-22:00	795	826	1620
			1831

davon nutzen ca. 40% den nördlichen Erschließungsweg (via Riggersweiler Weg)

22:00-6:00	48	36	85
6:00-22:00	318	330	648
			733

davon nutzen ca. 60% den südlichen Erschließungsweg (via Motzacher Weg)

22:00-6:00	73	54	127
6:00-22:00	477	495	972
			1099

Tab. 8: Richtungsverteilung der induzierten Verkehre, Stand 2025 (VI)

Der Prognose – Nullfall wird auf dieser Grundlage unter 3.5.1 dargestellt.

Entsprechend dem induzierten Verkehrsaufkommen des Gesamtquartiers (Erschließung via nördlichen Hammerweg mit 40 % / südlichem Motzacher Weg mit 60 % des Verkehrsanteils) ergeben sich inklusive des Bestandsverkehrs nachfolgend dargestellte Verkehrsmengen für den nördlichen Hammerweg (Querschnitt1)

KFZ- Tagesaufkommen

Induzierter Verkehr Quartiere plus Bestandsverkehr

Zeit	Quellverkehr		Zielverkehr		Σ
	LV	SV	LV	SV	
22:00-6:00	79	0	64	0	143
6:00-22:00	972	10	1054	14	2050
					2193

LV = Leichtverkehr, SV = Schwerverkehr

Tab. 9: Induzierter Verkehr plus Bestandsverkehr am Querschnitt1, Stand 2025 (VI)

In gleicher Weise, allerdings zusätzlich mittels Betrachtung der Knotenstromanalyse vom 23.01.2019 (> Siehe Beilagen) wurde untenstehend auch die Verkehrsmenge für den südlichen Motzacher Weg (Querschnitt 2) ermittelt.

Aufteilung Tag und Nacht (LV+SV) für Quell-bzw. Zielverkehr

inklusive induzierter Quell- und Zielverkehr Quartier

Zeit	Quellvkr (Richt. Norden)		Zielvkr (Richt. Süden)		Σ
	LV	SV	LV	SV	
22:00-6:00	131	0	110	4	245
6:00-22:00	1593	17	1576	60	3246
					3492

Tab. 10: Induzierter Verkehr plus Bestandsverkehr am Querschnitt 2, Stand 2025 (VI)

Da die richtungsgebundenen Fahrten einer Streuung im Bereich von jeweils ca. 40-60 % unterliegen können, stellen die oben berechneten Fahrten eine wahrscheinliche Größe dar, die auch auf den tageszeitlich unterschiedlichen Verkehrsfluss reagiert. Zur überprüfenden Gegenbetrachtung werden hier zusätzlich die richtungsgebundenen Fahrten auch noch via nördlichen Hammerweg mit 60 % und südlichem Motzacher Weg mit 40 % des Verkehrsanteils ermittelt. Es ergibt sich dann jeweils eine Gesamtverkehrsmenge von

- **2.560 Fahrten** im Querschnitt für den nördlichen Hammerweg
- **3.125 Fahrten** im Querschnitt für den südlichen Motzacher Weg

Auch mit dieser Betrachtungsweise bleiben die Verkehrsmengen im Bereich der gleichen Größenordnung.

Der Prognose-Planfall wird unter 3.5.2 dargestellt.

3.5.1 Prognose – Nullfall 2030

Der Abgleich mit dem Verkehrsmodell Lindau (Prognosehorizont 2030) zeigt für das gegenständliche Planungsgebiet keine Verkehrserhöhung; die prognostizierten Frequenzen liegen sogar geringfügig unter der gezählten Verkehrsmenge.

Aus diesem Grund werden die gemessenen Verkehrsmengen dennoch geringfügig (nämlich um 5 %) überhöht, um zukünftige Entwicklungen abdecken zu können.

KFZ- Tagesaufkommen am Querschnitt 1 Bestandsverkehr (+5%)

Zeit	Quellvkr (Richt. Norden)		Zielvkr (Richt. Süden)		Σ
	LV	SV	LV	SV	
22:00-6:00	33	0	29	0	62
6:00-22:00	687	11	760	15	1472
					1534

Tab. 11: Bestandsverkehr angepasst, am Querschnitt 1 (Quelle: VI)

KFZ- Tagesaufkommen am Querschnitt 2 Bestandsverkehr (+5%)

Zeit	Quellvkr (Richt. Norden)		Zielvkr (Richt. Süden)		Σ
	LV	SV	LV	SV	
22:00-6:00	61	0	59	5	124
6:00-22:00	1172	18	1136	63	2388
					2512

Tab. 12: Bestandsverkehr angepasst, am Querschnitt 2 (Quelle: VI)

Da das Projekt *Rothenmoos 1* und auch die *KITA* seit 2020 rechtskräftig und mittlerweile auch umgesetzt wurde, ist untenstehend der Prognose-Nullfall 2030 auf Grundlage der obenstehenden Tabellen, aber inklusive der Verkehre von *Rothenmoos 1* und der *KITA* erfasst und dargestellt.

Prognose-Nullfall 2030

KFZ- Tagesaufkommen am Querschnitt 1

Bestandsverkehr inkl Rothenmoos 1 und Kita (+5%)

Zeit	Quellvkr (Richt. Norden)		Zielvkr (Richt. Süden)		Σ
	LV	SV	LV	SV	
22:00-6:00	44	0	37	0	81
6:00-22:00	769	11	850	16	1645
					1726

Tab. 13: Prognose -Nullfall, am Querschnitt 1 (Quelle: VI)

Prognose-Nullfall 2030

KFZ- Tagesaufkommen am Querschnitt 2

Bestandsverkehr inkl Rothenmoos 1 und Kita (+5%)

Zeit	Quellvkr (Richt. Norden)		Zielvkr (Richt. Süden)		Σ
	LV	SV	LV	SV	
22:00-6:00	78	0	72	5	154
6:00-22:00	1301	18	1209	63	2591
					2745

Tab. 14: Prognose -Nullfall, am Querschnitt 2 (Quelle: VI)

3.5.2 Prognose – Planfall 2030

Für das Planungsgebiet wurden auf Grundlage des Bestandsverkehrs (+5%) und Beaufschlagung der induzierten Verkehre des bereits bestehenden Projektes *Rothenmoos 1* mit *KITA* (+5%) des Testprojektes *Rothenmoos 3* sowie des gegenständlichen Projektes *Rothenmoos 2* nachfolgende Verkehrsmengen ermittelt.

Prognose-Planfall 2030

KFZ- Tagesaufkommen am Querschnitt 2

Nullfall plus *Rothenmoos 3*+*Rothenmoos 2*

Zeit	Quellvkr (Richt. Norden)		Zielvkr (Richt. Süden)		Σ
	LV	SV	LV	SV	
22:00-6:00	82	0	65	0	147
6:00-22:00	1004	13	1094	16	2126
					2273

Tab. 15: Prognose-Planfall 2030, am Querschnitt 1 (Quelle: VI)

Prognose-Planfall 2030
KFZ- Tagesaufkommen am Querschnitt 2
 Nullfall plus *Rothenmoos 3+Rothenmoos 2*

Zeit	Quellvkr (Richt. Norden)		Zielvkr (Richt. Süden)		Σ
	LV	SV	LV	SV	
22:00-6:00	133	0	113	5	250
6:00-22:00	1653	18	1576	63	3310
					3560

Tab. 16: Prognose-Planfall 2030, am Querschnitt 2 (Quelle: VI)

3.5.3 Bewertung der verkehrlichen Verhältnisse

Als Regelquerschnitt für den Hammerweg ist laut RAST 06 die Entwurfssituation „Quartiersstraße“ zu wählen. Diese sieht eine Fahrbahnbreite von 6,5 m und beidseitige Gehsteige vor.



Abb. 7: Aktueller Ausbauzustand Hammerweg (Quelle:VI)

Der Hammerweg entspricht im Bereich des Neubaugebietes den Erfordernissen einer Quartiersstraße. Innerhalb des Neubaugebietes wird der öffentliche Raum zukünftig auch durch Vorplätze und Grünzonen gestaltet und bei Bebauung von *Rothenmoos 2* durch einen weiteren straßenbegleitenden Gehweg ergänzt. Der nördliche Teil des Hammerweges wird auf das, laut Richtlinien notwendige, Mindestmaß von 6,5 m Fahrbahn und 2,5 m Gehsteig ausgebaut.

Wie bereits beschrieben, wird der Motzacher Weg als langfristige Hauptanbindung aller *Rothenmoos-Quartiere* gesehen und entsprechend ausgebaut, sodass an jeder Stelle zumindest die Begegnung PKW/LKW und bei langsamer Fahrt auch LKW/LKW möglich ist. Zusammen mit einer Tempobeschränkung (Tempo-30-Zone) ist dies ein wirksames Mittel, um den KFZ-Verkehr innerhalb des Wohngebietes verträglich zu gestalten.



Abb. 8: Im Ausbaurzustand befindlicher Motzacher Weg (Quelle:Street Smart Lindau, 2024)

Fazit:

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Sichten allgemein und auch an den Knotenpunkten gut sind und dass die Straßenquerschnitte des ausgebauten Zustandes den Nutzungen entsprechen. Die Belastung der Straßen und der Knoten ist gemäß *Prognose-Planfall 2030* (>Pkt. 3.5.1) mit einem DTV von ca.2300 Fahrten auf dem Hammerweg (Querschnitt 1) und ca. 3600 Fahrten auf dem Motzacher Weg (Querschnitt2) generell so niedrig, dass nirgends ein kritischer Bereich der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit erreicht wird.

Empfehlungsgemäß wurde der 5-armige Knotenpunkt (Hammerweg/Motzacher Weg) durch einen Netzunterbruch in eine T-Kreuzung und eine Durchfahrt aufgeteilt. Das sichert auch hier eine übersichtliche und leistungsfähige Anbindung.

4. Bewertung der „Engstelle“ im südlichen Hammerweg

Der Verlauf des südlichen Hammerweges wird, bedingt durch die Bebauung des Quartiers *Rothenmoos 2* bereits während der Bauarbeiten und für unbestimmte Zeit danach (bis zum Vollausbau des Hammerweges mit Anbindung an den Motzacher Weg auf Höhe der Dr. Oberreit-Straße (> siehe Verkehrsverlauf in Abb.2), zwischenzeitlich begradigt. Dadurch entsteht auf dem südlichen Kurvenansatzpunkt der heutigen Kurve eine Engstelle, die aus dem Grundstücksverlauf resultiert. Im Endausbau soll dieser Straßenabschnitt dann als Fuß- und Radweg genutzt werden.

4.1 Verkehrstechnische Anforderungen an den verengten Fahrbahnbereich

Generell muss die „Engstelle“ - wenn sie, wie im gegenständlichen Fall, nur punktuell vorkommt - eine Breite von zumindest 3,50 m aufweisen, um den KFZ-Verkehr im Rahmen eines geeigneten Verkehrsaufkommens konfliktfrei abwickeln zu können. Voraussetzung hierzu ist die Bereitstellung einer ausreichend breiten Fahrbahn vor und hinter der Engstelle, die jeweils einen ausreichend langen Staubereich und eine Begegnung LKW/LKW ermöglicht.

Untenstehend ist diese Fahrbahnverengung als Schema im Foto und im Grundriss dargestellt.



Abb. 9: Schemadarstellung der künftigen „Engstelle“ im Hammerweg (Quelle:VI)

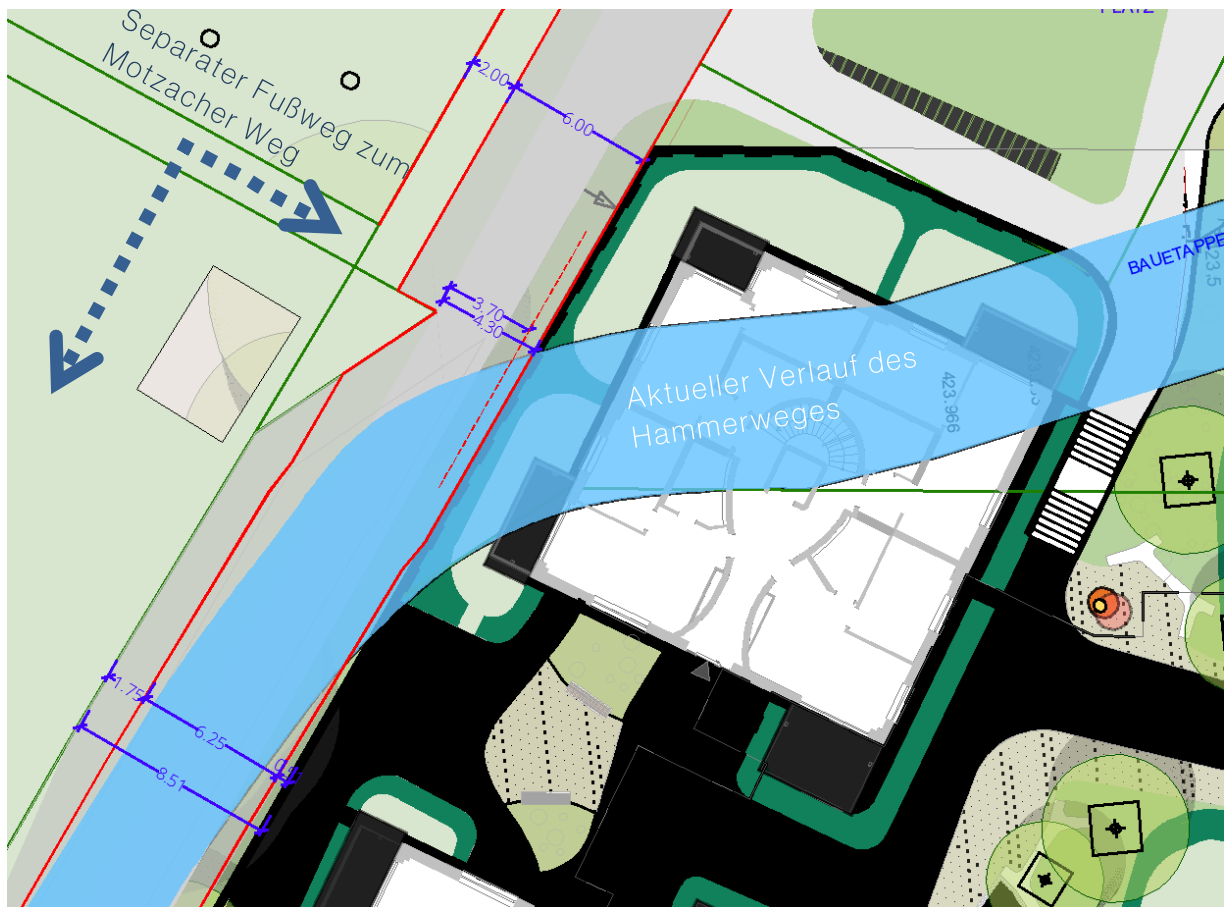


Abb. 10: Schemadarstellung temporäre Umlegung Hammerweg (Quelle:GWG/VI)

Da bereits heute ein komfortabler Fußweg parallel zum Hammerweg mit Anbindung an den Motzacher Weg geschaffen wurde, kann in diesem Fall auf eine Fußwegverbindung direkt neben der Straße verzichtet werden.

Somit sind nachfolgende grundsätzliche Bedingungen an die punktuelle Fahrbahnverengung umzusetzen:

- Fahrbahnbreite vor und nach der Engstelle: min. 6 m
Damit ist eine LKW/LKW Begegnung bei einer minimalen Geschwindigkeit von 10 Km/h möglich. Das ist bei den vorliegenden Platzverhältnissen möglich, und als Mindestbreite zu gewährleisten. Im südöstlichen Staubereich vor der Engstelle kann die Fahrbahn problemlos auf 6,25 m erweitert werden. Das wird empfohlen.
- Durchfahrtsbreite mindestens 3,50 m, besser 3,70 m (Begegnung PKW/Fahrrad)
Das ist bei den vorliegenden Platzverhältnissen möglich, und zu gewährleisten.
- Gute Sicht auf den Gegenverkehr. Diese ist gewährleistet.
- Beschilderung der Engstelle von beiden Seiten

Im Endausbauzustand – nach Herstellung der Verlängerung des Hammerweges in Richtung Süden und Anbindung an den Motzacher Weg – kann die zweispurige Fahrbahn mit Reserven in den projektierten Geh- und Radweg umgebaut werden.



Abb. 11: Anbindung separat verlaufender Fußweg an den Hammerweg (Quelle:VI)

4.2 Ermittlung und Bewertung der Verkehrsmengen

Im ungünstigsten Fall wird die Engstelle abwechselnd (mit jeweils nur einem KFZ pro Richtung) aus beiden Richtungen befahren. Starten und Durchfahren der Engstelle mit KFZ benötigt dabei maximal 10 Sekunden. Es können auf diese Weise also mindestens 360 KFZ/h konfliktfrei die Engstelle passieren.

Da die Morgenspitze kleiner ausfällt als die Abendspitze, wird hier nur die Abendspitze (ASP), jeweils für beide Fahrrichtungen, dargestellt und für den rechnerischen Nachweis betrachtet; Tagesverkehrsmengen (DTV) sind aus Plausibilitätsgründen ebenfalls angegeben.

Da beiden Quartieren unterschiedliche Zufahrtswege zur Verfügung stehen, wird nur ein Teil der durch das Quartier erzeugten Verkehrsmengen den gegenständlichen Straßenbereich passieren (nur ungefähr die Hälfte). Für die Berechnung wurden jeweils 60 % der induzierten Verkehrsmengen der KITA und *Rothenmoos 1* herangezogen. Die Verkehrsmenge, die durch *Rothenmoos 2* für der „Engstelle“ induziert wird, wurde unter Punkt 3.4 dieses Gutachtens ermittelt und für die Abendspitzenstunde (ASP) umgelegt (> in der Tabelle rot dargestellt).

Der Vollausbau mit dem Quartier *Rothenmoos 3* wird hier nicht betrachtet, da die Engstelle dann nicht mehr relevant sein wird.

In der nachfolgend dargestellten Tabelle wird die voraussichtliche Verkehrsmenge, die in der ASP die Engstelle im Querschnitt passiert, nachvollziehbar ermittelt.

Verkehrserzeuger	DTV	DTV anzuwenden:	ASP	ASP angepasst
Hammerweg Bestand	1262	1262 (unverändert)	130	130 (unverändert)
Quartier Rothenmoos 1	416	250 (60 % des Neuverkehrs)	31	19
Quartier Rothenmoos 2	792	358 (konkret > Pkt.3.4)	59	27 (interpoliert)
KiTa	51	31 (unverändert)	1	1 (unverändert)
Σ		1901		<u>177</u>

Tab. 17: Ermittlung der für die „Engstelle“ relevanten Verkehrsmenge (Quelle: VI)

Wie aus der Tabelle hervorgeht, passieren pro Tag insgesamt ca. 1901 KFZ die „Engstelle“ im Querschnitt, das sind ca. 177 KFZ pro ASP.

Nach Beaufschlagung eines zusätzlichen Verkehrszuwachses von 10 % (Sicherheit, bzw. zusätzlicher Baustellenverkehr) kann man davon ausgehen, dass in der Spitzenstunde nicht mehr als 195 KFZ (von 360 möglichen) diesen verengten Straßenbereich von beiden Seiten passieren werden.

Mit den zu erwartenden Verkehrsmengen kann der Verkehr in diesem Bereich somit konfliktfrei abgewickelt werden. Es stehen zudem noch sehr große Reserven (im Ausmaß von über 80 % des prognostizierten Verkehrs) zur Verfügung.

Fazit

Bei Beachtung der oben beschriebenen Bedingungen können die erwarteten Verkehrsmengen während aller Bauphasen von Quartier *Rothenmoos 2* sowie bis zur zeitlich unbestimmten Herstellung des Endausbaues des Hammerweges (mit neuer Anbindung an den Motzacher Weg) konfliktfrei die punktuell verengte Fahrbahn im gegenständlichen Straßenabschnitt passieren. Dieser Ausbauzustand der Straße ist als Provisorium zu bewerten und nicht als Endausbau; der Vollausbau des Quartiers sollte aus verkehrstechnischer Sicht zeitnah erfolgen.

5. Verkehrstechnische Stellungnahme

Das Quartier „Inselbräupark“ wurde in mehreren Schritten entwickelt und optimiert. Im Jahr 2021 wurde auf dieser Grundlage dann ein Bebauungskonzept vorgelegt, das sich aus dem bereits 2019 eingereichten Quartier „Rothenmoos 1“ (seit 2020 rechtskräftig) und dem gegenständlichen Projekt „Rothenmoos 2“, bzw. „Inselbräupark“ zusammensetzte.

Inzwischen gibt es erneut Veränderungen zu dem damaligen Entwurf und eine neue Konstellation der Vorhabenträger. Die Rothenmoos Projektentwicklungs GmbH (RPE) - ein Zusammenschluss der I+R Wohnbau Lindau GmbH, der Inselbrauerei (IBL) und der GWG – hat das Bebauungskonzept von 2021 weiterentwickelt. Es soll hiermit ein angebotsorientierter Bebauungsplan (Nr.123) aufgestellt werden.

Das überarbeitete Projekt ist städtebaulich und größenordnungsmäßig dem ursprünglichen Projekt sehr ähnlich geblieben. Die induzierten Verkehrsmengen sind, wie im Gutachten dargestellt wird, nahezu gleich geblieben und jedenfalls in der gleichen Größenordnung; sie belasten die Leistungsfähigkeit der Quartiersstraßen daher in gleichem Ausmaß.

Der Motzacher Weg wird von der Stadt als langfristige Hauptanbindung aller Rothenmoos-Quartiere gesehen und aktuell entsprechend ausgebaut. Die Anbindung des Hammerweges an den Riggersweilerweg wurde inzwischen ebenfalls 2-spurig ausgebaut, allerdings weist der Riggersweilerweg nicht auf seiner gesamten Länge die gleiche Fahrbahnbreite und Leistungsfähigkeit auf wie der Motzacher Weg. Man kann daher davon ausgehen, dass der größere Teil der Verkehre (ca. 60 %) über den Motzacher Weg abgewickelt wird.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Sichten allgemein und auch an den Knotenpunkten gut sind und dass die Straßenquerschnitte des ausgebauten Zustandes den Nutzungen entsprechen. Die Belastung der Straßen und der Knoten ist gemäß dem dargestellten *Prognose-Planfall 2030* generell so niedrig, dass nirgends ein kritischer Bereich der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit erreicht wird.

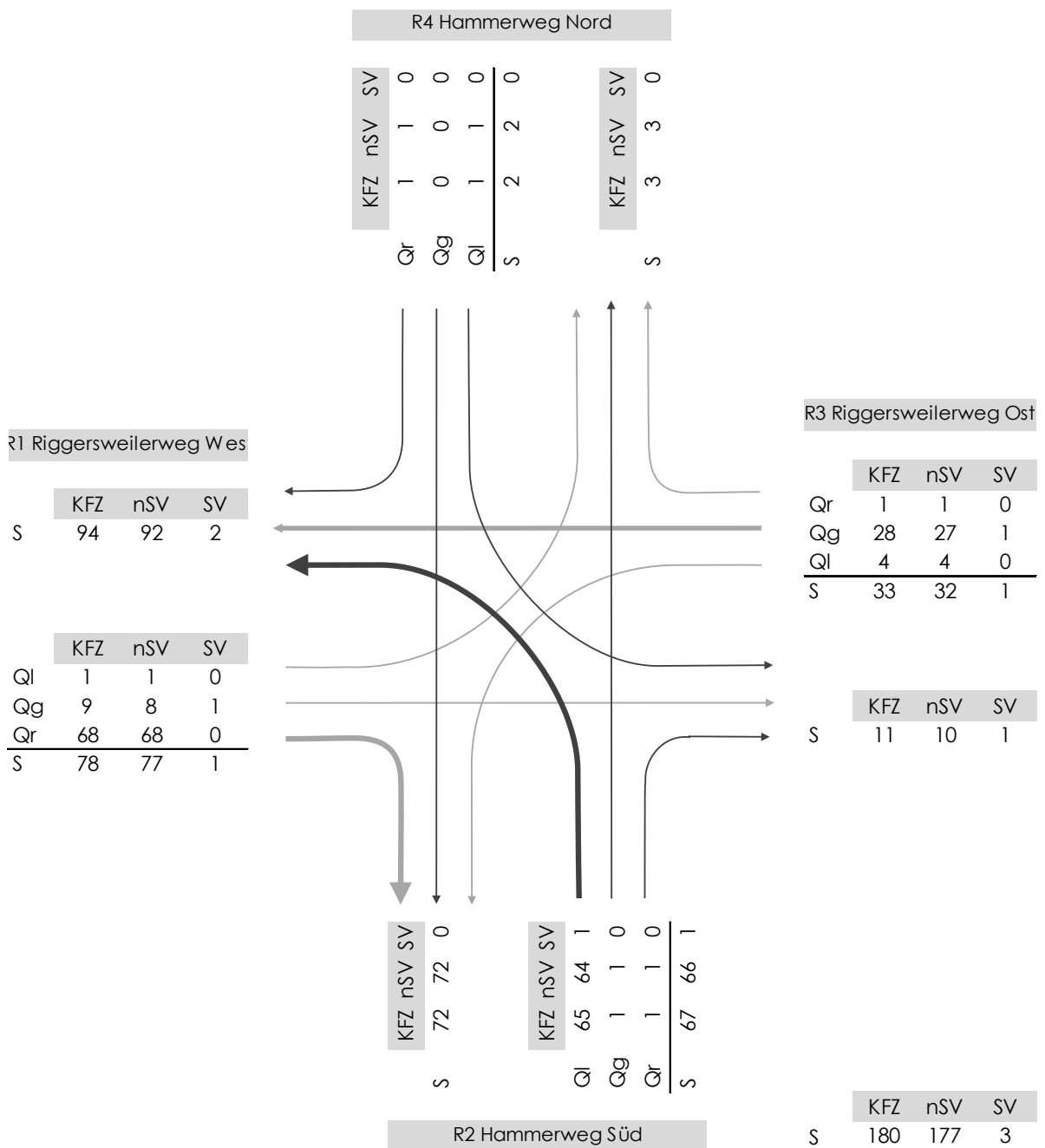
Der Verlauf des südlichen Hammerweges wird, bedingt durch die Bebauung des Quartiers *Rothenmoos 2*, bereits während der Bauarbeiten und für unbestimmte Zeit danach (bis zum Vollausbau des Hammerweges mit Anbindung an den Motzacher Weg auf Höhe der Dr. Oberreit-Straße) zwischenzeitlich begradigt. Dadurch entsteht eine Engstelle, die aus dem Grundstücksverlauf resultiert.

Die Leistungsfähigkeit dieser Engstelle wurde nachgewiesen. Die erwartenden Verkehrsmengen können während aller Bauphasen von Quartier *Rothenmoos 2* sowie bis zur zeitlich unbestimmten Herstellung des Endausbaues des Hammerweges konfliktfrei die punktuell verengte Fahrbahn im gegenständlichen Straßenabschnitt passieren. Dieser Ausbauzustand der Straße ist als Provisorium zu bewerten und nicht als Endausbau; der Vollausbau des Quartiers sollte aus verkehrstechnischer Sicht zeitnah erfolgen.

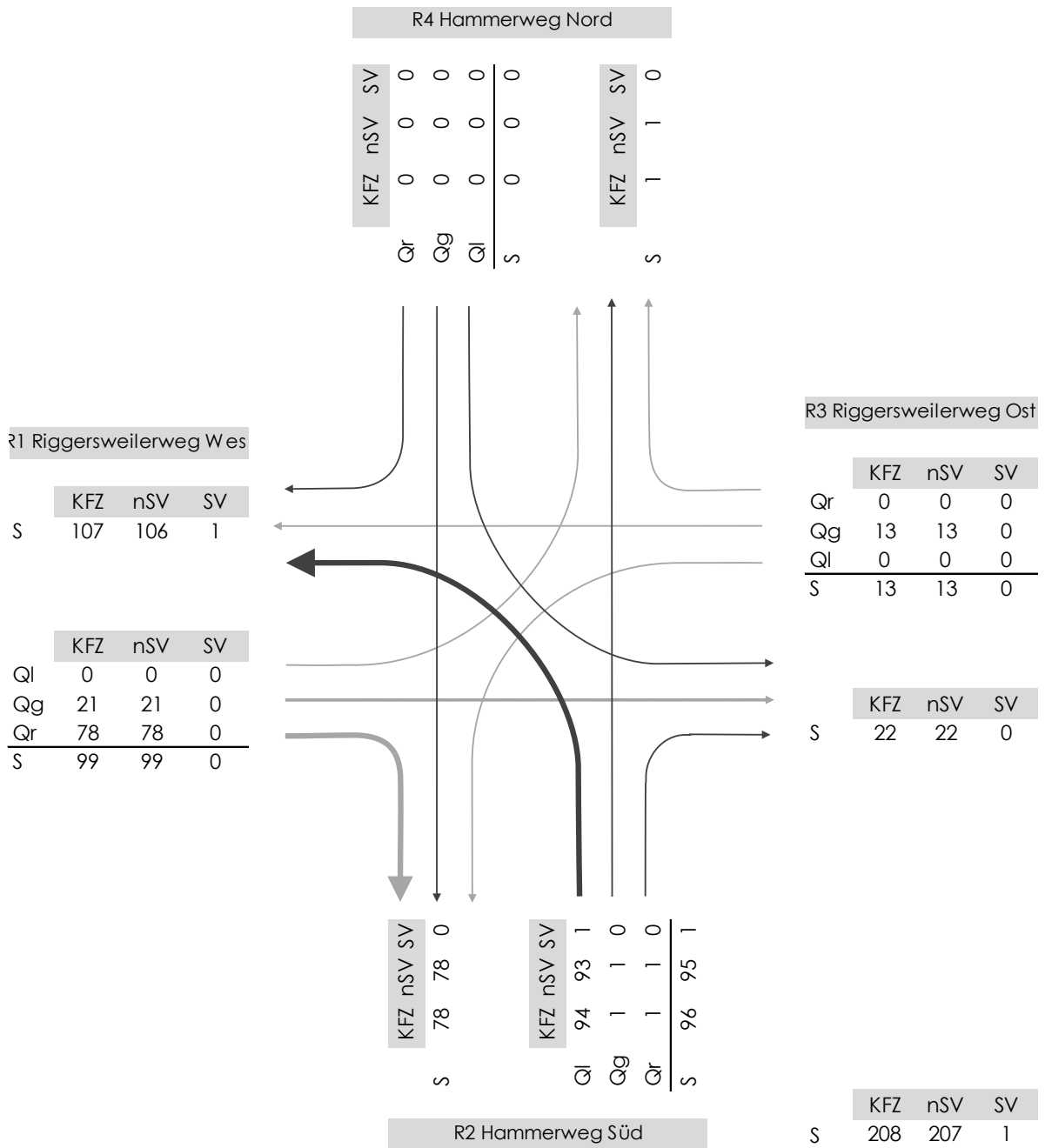
Feldkirch, 12.01.2026

Beilagen

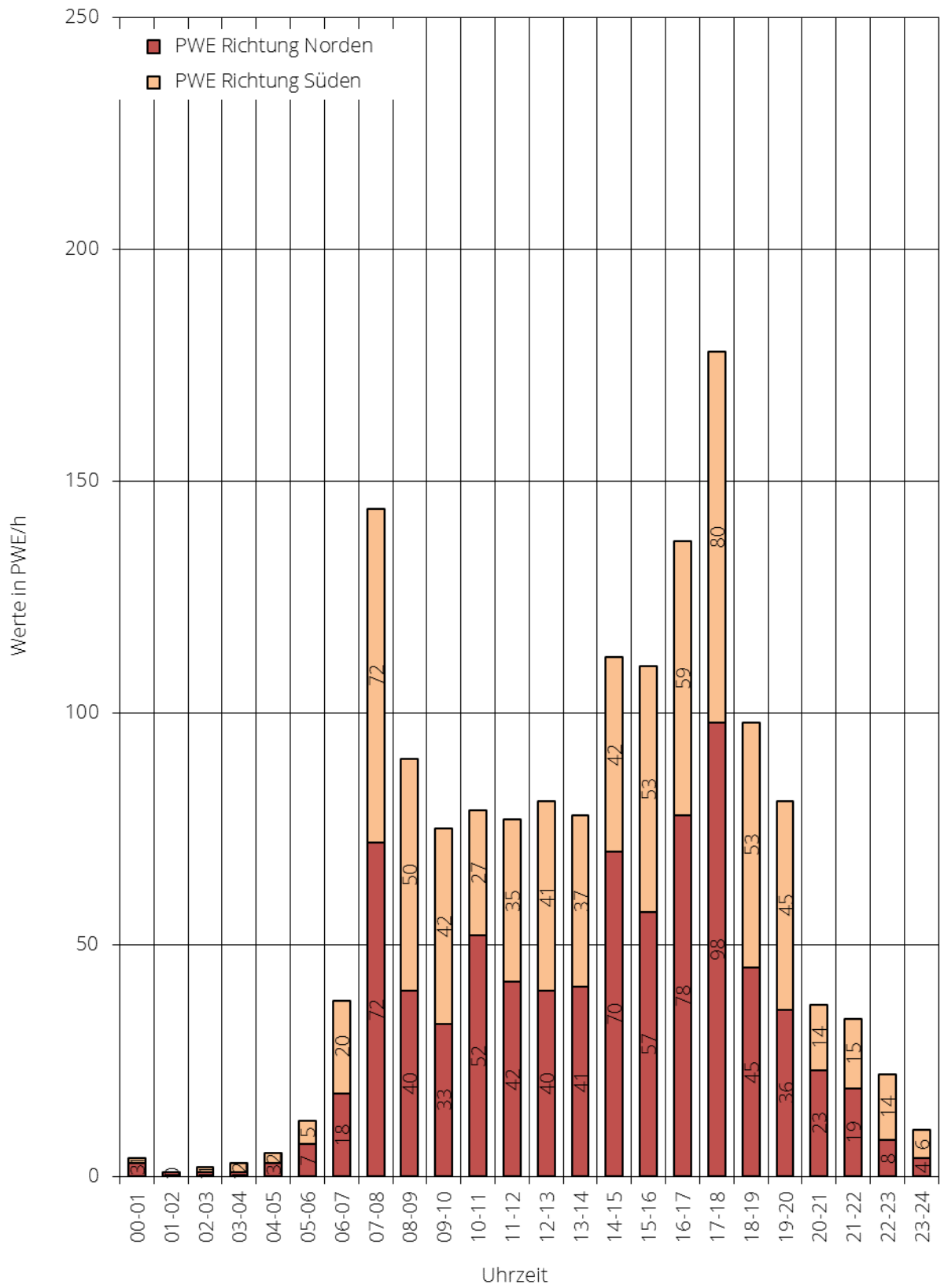
Zusätzliche Daten der Verkehrserhebungen aus dem Frühjahr 2019, entnommen aus dem Verkehrsgutachten „Oberes Rothenmoos“, 29.7.2019, VERKEHRSSINGENIEURE Gächter Lampert Fritz KG, vormals Besch und Partner KG



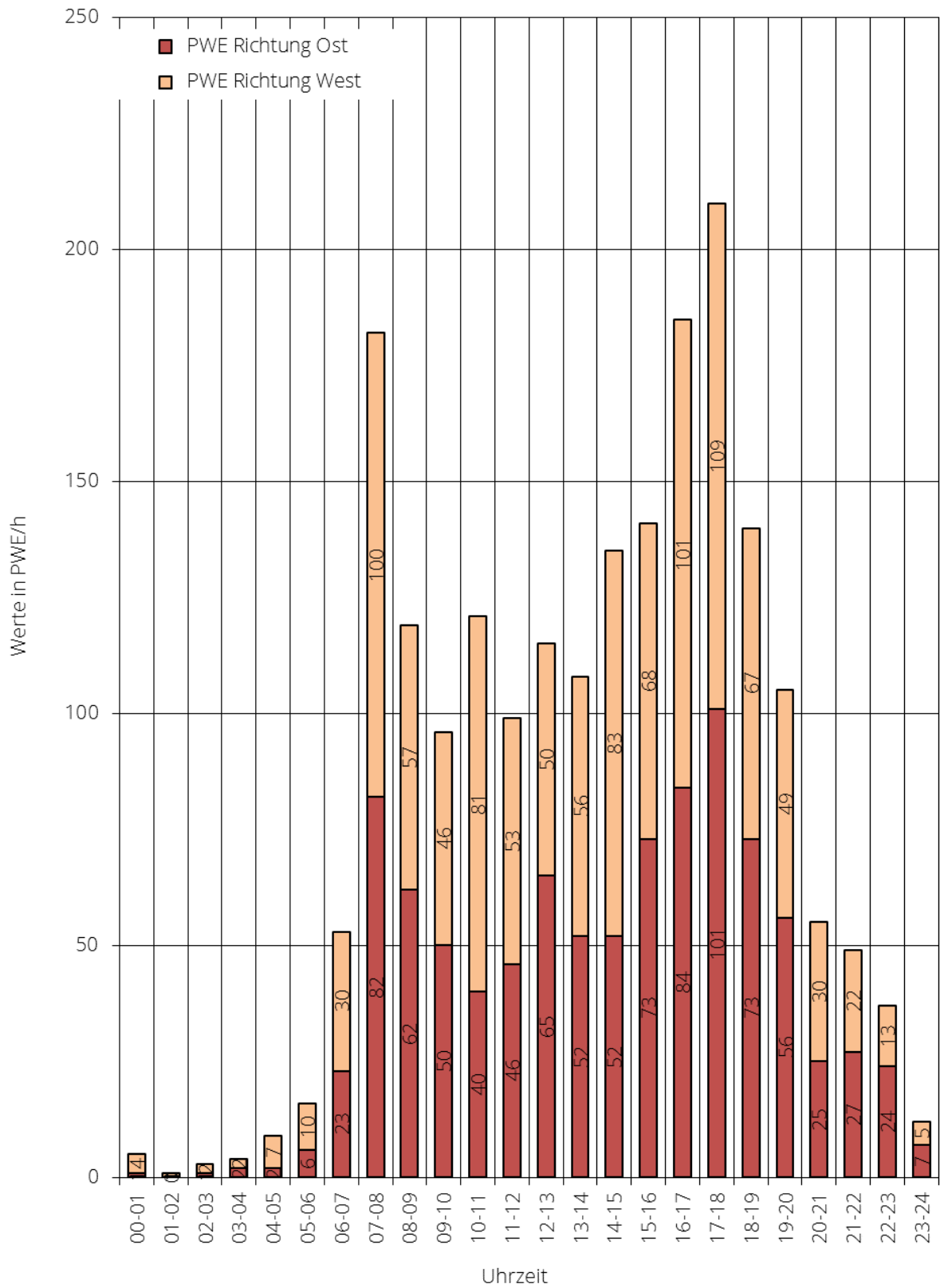
1. Knotenstrombelastung Riggersweilerweg/Hammerweg 7:00 bis 8:00 Uhr, Mi. 10.04.2019 (Quelle: VI, vormals BuP)



2. Knotenstrombelastung Riggersweilerweg/Hammerweg 17:00 bis 18:00 Uhr, Mi. 10.04.2019 (Quelle: VI, vormals BuP)



3. Tagesganglinie Hammerweg Nord, Mi. 10.04.2019 (Quelle: VI, vormals BuP)



4. Tagesganglinie Riggersweilerweg, Mi. 10.04.2019 (Quelle: VI, vormals BuP)

Verkehrszählung (23.01.2019, Hammerweg/Motzacher Weg)

Richtung Zeit	Hammerweg Süd				Gesamt abs.
	Quellvkr. (nach Norden)		Zielvkr. (nach Süden)		
	LV	SV	LV	SV	
00-01	1	0	3	0	4
01-02	1	0	0	0	1
02-03	0	0	0	0	0
03-04	1	0	0	0	1
04-05	0	0	1	0	1
05-06	13	0	5	0	18
06-07	24	0	15	0	39
07-08	59	1	53	1	114
08-09	43	0	49	0	92
09-10	26	1	35	0	62
10-11	33	1	32	1	67
11-12	34	1	34	1	70
12-13	39	0	45	0	84
13-14	42	1	51	0	94
14-15	31	0	43	0	74
15-16	39	0	53	1	93
16-17	49	1	60	0	110
17-18	64	0	66	0	130
18-19	31	0	43	0	74
19-20	22	0	22	0	44
20-21	12	0	21	0	33
21-22	12	0	16	0	28
22-23	16	0	9	0	25
23-24	3	0	1	0	4
Summe	595	6	657	4	1262

Aufteilung Tag und Nacht (LV+SV) für Quell-bzw. Zielverkehr

22:00-6:00	35	0	19	0	54
6:00-22:00	560	6	638	4	1208
					1262

Aufteilung Tag und Nacht (LV+SV) für Quell-bzw. Zielverkehr

Interpoliert auf Verkehrszählung vom 10.4.2019 (115,77%)

Zeit	Quellvkr (Richt. Norden)		Zielvkr (Richt. Süden)		Σ
	LV	SV	LV	SV	
22:00-6:00	41	0	22	0	63
6:00-22:00	648	7	739	5	1399
					1461

LV = Leichtverkehr, SV = Schwerverkehr, ohne FR

- Bestehender Verkehr DTV, Tages- und Nachtfrequenzen Hammerweg (Quelle: VI, vormals BuP)

Verkehrszählung (23.01.2019, Hammerweg/Motzacher Weg)

Motzacher Weg Nord (oberhalb Knoten Hammerweg)					
Richtung Zeit	Quellvkr. (nach Norden)		Zielvkr. (nach Süden)		Gesamt
	LV	SV	LV	SV	abs.
00-01	3	0	2	0	5
01-02	1	0	0	0	1
02-03	0	0	0	0	0
03-04	1	0	0	0	1
04-05	0	0	3	0	3
05-06	6	0	11	1	18
06-07	5	0	23	2	30
07-08	22	1	48	3	74
08-09	39	0	39	3	81
09-10	22	0	33	3	58
10-11	25	2	32	4	63
11-12	22	1	23	4	50
12-13	44	0	32	2	78
13-14	32	2	30	4	68
14-15	36	1	22	1	60
15-16	35	1	39	3	78
16-17	68	0	42	2	112
17-18	60	0	43	4	107
18-19	44	0	36	4	84
19-20	31	0	33	1	65
20-21	21	0	16	3	40
21-22	13	0	12	2	27
22-23	12	0	9	1	22
23-24	4	0	1	0	5
Summe	546	8	529	47	1130

Aufteilung Tag und Nacht (LV+SV) für Quell-bzw. Zielverkehr

22:00-6:00	27	0	26	2	55
6:00-22:00	519	8	503	45	1075
					1130

Aufteilung Tag und Nacht (LV+SV) für Quell-bzw. Zielverkehr

Interpoliert auf Verkehrszählung vom 10.4.2019 (115,77%)

Zeit	Quellvkr (Richt. Norden)		Zielvkr (Richt. Süden)		Σ
	LV	SV	LV	SV	
22:00-6:00	31	0	30	2	64
6:00-22:00	601	9	582	52	1245
					1308

LV = Leichtverkehr, SV = Schwerverkehr, ohne FR

- Bestehender Verkehr Standort d, Motzacher Weg (Quelle: VI, vormals BuP)

Knoten Motzacher Weg Hammerweg Mi, Do - Knotenpunkt(e)

Mi, 23 Januar 2019

Spitzenstunde, abends (23. Januar 2019, 17:00 Uhr - 18 Uhr) -

Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

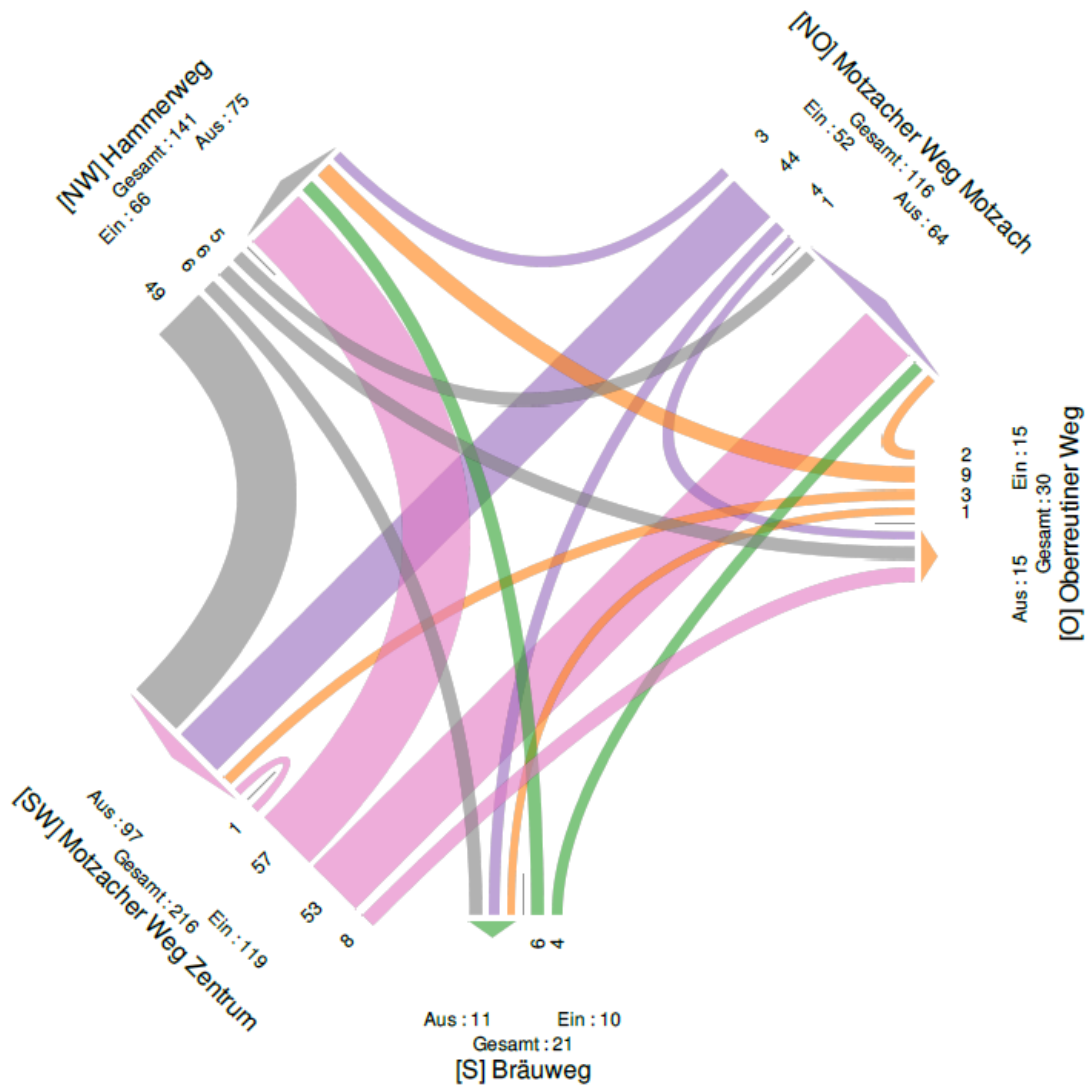
Alle Abbiegebeziehungen

ID: 614304, Standort: 47.561903, 9.708569

Erstellt durch: Besch und Partner KG

Villa Menti Plaza, Waldfriedgasse 6,

Feldkirch, 8, A-6800, AT



7. Knotenstrom ASP, 23.01.2019 (Quelle: VI, vormals BuP)

Einwohnerbezogener Verkehr (Bewohner- und Besucher) - für Ortskerngebiete in Unterzentren (EAR 2005)

Prozentuale Verteilung des Kfz-Tagesverkehrsaufkommens auf die einzelnen Stunden-Intervalle für einwohnerbezogenen Verkehr

Verkehr (DTV)	792				
	Quellverkehr		Zielverkehr		Gesamt abs.
	%	abs.	%	abs.	
00-01	0,4	2	0,6	2	4
01-02	0,2	1	0	0	1
02-03	0,1	0	0	0	0
03-04	0	0	0,8	3	3
04-05	1,1	4	3	12	16
05-06	3,4	13	4,5	18	31
06-07	10,5	42	5	20	61
07-08	11	44	3,9	15	59
08-09	7,2	29	3,1	12	41
09-10	6,4	25	2,7	11	36
10-11	4,8	19	2,9	11	30
11-12	3,9	15	3,9	15	31
12-13	3,6	14	2,2	9	23
13-14	2,3	9	2,7	11	20
14-15	2,7	11	5,5	22	32
15-16	3,2	13	6,7	27	39
16-17	4	16	10,3	41	57
17-18	5	20	10	40	59
18-19	7,6	30	10	40	70
19-20	5,2	21	9,5	38	58
20-21	3,6	14	7,7	30	45
21-22	5,4	21	3,7	15	36
22-23	4,6	18	0,8	3	21
23-24	3,8	15	0,5	2	17
Summe	100,00	396	100,00	396	792

Hinweis : 2 Fahrten können jeweils im Quell- und Zielverkehr als SV angenommen werden

Aufteilung Tag und Nacht (LV) für Quell-bzw. Zielverkehr

22:00-6:00	54	40	94
6:00-22:00	342	356	698

8. Ganglinie induzierter Verkehr Rothenmoos 2 (Quelle: VI)

Einwohnerbezogener Verkehr (Bewohner- und Besucher) - für Ortskerngebiete in Unterzentren (EAR 2005)

Prozentuale Verteilung des Kfz-Tagesverkehrsaufkommens auf die einzelnen Stunden-Intervalle für einwohnerbezogenen Verkehr

Verkehr (DTV)	416				
	Quellverkehr		Zielverkehr		Gesamt
	%	abs.	%	abs.	abs.
00-01	0,4	1	0,6	1	2
01-02	0,2	0	0	0	0
02-03	0,1	0	0	0	0
03-04	0	0	0,8	2	2
04-05	1,1	2	3	6	9
05-06	3,4	7	4,5	9	16
06-07	10,5	22	5	10	32
07-08	11	23	3,9	8	31
08-09	7,2	15	3,1	6	21
09-10	6,4	13	2,7	6	19
10-11	4,8	10	2,9	6	16
11-12	3,9	8	3,9	8	16
12-13	3,6	7	2,2	5	12
13-14	2,3	5	2,7	6	10
14-15	2,7	6	5,5	11	17
15-16	3,2	7	6,7	14	21
16-17	4	8	10,3	21	30
17-18	5	10	10	21	31
18-19	7,6	16	10	21	37
19-20	5,2	11	9,5	20	31
20-21	3,6	7	7,7	16	24
21-22	5,4	11	3,7	8	19
22-23	4,6	10	0,8	2	11
23-24	3,8	8	0,5	1	9
Summe	100,00	208	100,00	208	416

Hinweis : 1 Fahrt kann jeweils im Quell- und Zielverkehr als SV angenommen werden

Aufteilung Tag und Nacht (LV) für Quell-bzw. Zielverkehr

22:00-6:00	28	21	50
6:00-22:00	180	187	366

9. Ganglinie induzierter Verkehr Rothenmoos 1 (Quelle: VI)

Einwohnerbezogener Verkehr (Bewohner- und Besucher) - für Ortskerngebiete in Unterzentren (EAR 2005)

Prozentuale Verteilung des Kfz-Tagesverkehrsaufkommens auf die einzelnen Stunden-Intervalle für einwohnerbezogenen Verkehr

Verkehr (DTV)	568				
	Quellverkehr		Zielverkehr		Gesamt
	%	abs.	%	abs.	abs.
00-01	0,4	1	0,6	2	3
01-02	0,2	1	0	0	1
02-03	0,1	0	0	0	0
03-04	0	0	0,8	2	2
04-05	1,1	3	3	9	12
05-06	3,4	10	4,5	13	22
06-07	10,5	30	5	14	44
07-08	11	31	3,9	11	42
08-09	7,2	20	3,1	9	29
09-10	6,4	18	2,7	8	26
10-11	4,8	14	2,9	8	22
11-12	3,9	11	3,9	11	22
12-13	3,6	10	2,2	6	16
13-14	2,3	7	2,7	8	14
14-15	2,7	8	5,5	16	23
15-16	3,2	9	6,7	19	28
16-17	4	11	10,3	29	41
17-18	5	14	10	28	43
18-19	7,6	22	10	28	50
19-20	5,2	15	9,5	27	42
20-21	3,6	10	7,7	22	32
21-22	5,4	15	3,7	11	26
22-23	4,6	13	0,8	2	15
23-24	3,8	11	0,5	1	12
Summe	100,00	284	100,00	284	568

Hinweis : 2 Fahrten können jeweils im Quell- und Zielverkehr als SV angenommen werden

Aufteilung Tag und Nacht (LV) für Quell-bzw. Zielverkehr

22:00-6:00	39	29	68
6:00-22:00	245	255	500

10. Ganglinie induzierter Verkehr Rothenmoos 3 (Quelle: VI)