



# RAHMENPLAN

**Knorr-Gelände Ebersdorf b.Coburg**

Städtebauliche Rahmenplanung und  
Verkehrsplanung „Knorr Gelände“ in Ebersdorf



# Rahmenplan „Knorr-Gelände“

30.04.2024



## Gemeinde Ebersdorf b.Coburg

Raiffeisenstr. 1  
96237 Ebersdorf b.Coburg  
09562 385 0  
info@ebersdorf.de

## UmbauStadt

Urbane Konzepte . Stadtplanung . Architektur

### UmbauStadt PartGmbH

Cranachstraße 12  
99423 Weimar  
+49 (0) 3643 808 432  
kontakt@umbaustadt.de  
Vinzenz Dilcher,  
Johannes Leonhard,  
Lukas Schomaker



T+T Verkehrsmanagement GmbH

### T+T Verkehrsmanagement GmbH

Im Steingrund 3  
63303 Dreieich  
+49 (0) 6103 486 298-0  
kontakt@tt-vm.de  
Dr. Michael Schenk  
Mark Hofmann

Alle Bilder, Grafiken und Pläne, deren Urheberschaft und Urheberrecht nicht den Büros UmbauStadt und T+T Verkehrsmanagement liegen, sind direkt im Text mit entsprechender Quellenangabe gekennzeichnet.

Dieses Projekt wird im Städtebauförderungsprogramm "Wachstum und nachhaltige Erneuerung" mit Mitteln des Bundes und des Freistaats Bayern gefördert.



Bundesministerium  
für Wohnen, Stadtentwicklung  
und Bauwesen



STÄDTEBAU-  
FÖRDERUNG  
von Bund, Ländern und  
Gemeinden

Bayerisches Staatsministerium für  
Wohnen, Bau und Verkehr



---

# **RAHMENPLAN**

**Knorr-Gelände Ebersdorf b.Coburg**

**Städtebauliche Rahmenplanung und  
Verkehrsplanung „Knorrgelände“ in Ebersdorf**





# Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>VI</b>
<b>Anlass   Zielstellung</b> .....	<b>1</b>
<b>1 Bestandsaufnahme</b> .....	<b>3</b>
1.1 Verortung   Räumliche Bezüge.....	4
1.2 Übergeordnete Planungen .....	5
1.3 Bauliche Struktur .....	10
1.4 Topografie   Gelände .....	12
1.5 Grün- und Freiraum.....	14
1.6 Technische Infrastruktur .....	15
1.7 Nutzungen   Soziales .....	16
1.8 Mobilität .....	17
1.9 Demografie   Wohnbedarf .....	19
<b>2 Verkehrsuntersuchung</b> .....	<b>23</b>
2.1 Aufgabenstellung .....	24
2.2 Verkehrsbelastungen .....	24
2.3 Leistungsfähigkeit .....	25
2.4 Zusammenfassung.....	26
<b>3 Entwurf   Rahmenplan</b> .....	<b>29</b>
3.1 Herleitung   Erschließung .....	30
3.2 Städtebaulicher Entwurf .....	32
3.3 Zonierung und Wohnen.....	34
3.4 Topografie   Gelände .....	36
3.5 Sonderbausteine .....	38
3.6 Ruhender Verkehr .....	40
3.7 Entwicklungsmöglichkeiten .....	42
3.8 Angrenzende Bebauungspläne .....	44
<b>4 Fazit</b> .....	<b>49</b>
4.1 Schlussfolgerungen.....	50
<b>5 Anlagen</b> .....	<b>55</b>
5.1 Bericht Verkehrsplanung .....	56

# Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Umgriff Knorr-Areal .....	1
Abb. 2:	Räumliche Verknüpfungen Ebersdorf b.Coburg .....	4
Abb. 3:	Regionalplan Oberfranken-West.....	5
Abb. 4:	Übersicht Allianz B303+ .....	6
Abb. 5:	Stadtumbaugebiet „Ortsmitte Frohnlach“ .....	7
Abb. 6:	Wirksamer Flächennutzungsplan.....	8
Abb. 7:	Bebauungsplan „Örtleinsgrund“ .....	9
Abb. 8:	Bebauungsplan „Am Weinberg“ .....	9
Abb. 9:	Bebauung des Plangebiets .....	10
Abb. 10:	Eigentumsverhältnisse .....	11
Abb. 11:	Denkmäler im Ortsteil Frohnlach .....	11
Abb. 12:	Übergang vom oberen zum unteren Höhenniveau .....	12
Abb. 13:	Höhenlinien Quelle: UmbauStadt PartGmbB .....	13
Abb. 14:	Höhenniveaus .....	13
Abb. 15:	Grünstrukturen gemäß ISEK 2010.....	14
Abb. 16:	Bestand Gasleitungen.....	15
Abb. 17:	Nutzungen.....	16
Abb. 18:	Verkehrliche Anbindung von Ebersdorf/Frohnlach.....	17
Abb. 19:	Verkehrliche Anbindung des Knorr-Areals .....	18
Abb. 20:	Bevölkerungsentwicklung .....	19
Abb. 21:	Natürliches Bevölkerungssaldo.....	19
Abb. 22:	Wanderungssaldo .....	19
Abb. 23:	Bevölkerungsprognose .....	19
Abb. 24:	Entwicklung des Bestandes von Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden.....	20
Abb. 25:	Verteilung der Wohnformen in Wohngebäuden im Jahr 2022 .....	20
Abb. 26:	Baugenehmigungen und -fertigstellungen von Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden.....	20
Abb. 27:	Aktuelle Belegungsdichte.....	21
Abb. 28:	Modellrechnung zum Wohnungsbedarf .....	21
Abb. 29:	Erschließung .....	31
Abb. 30:	Lageplan des städtebaulichen Entwurfs .....	33
Abb. 31:	Zonierung und Funktionen .....	33

Abb. 32:	Wohnformen.....	35
Abb. 33:	Wohndichte .....	35
Abb. 34:	Position Geländeschnitt .....	37
Abb. 35:	Gelände Ost-West.....	37
Abb. 36:	Sonderbausteine - Variante 1.....	38
Abb. 37:	Sonderbausteine - Variante 2.....	39
Abb. 38:	Sonderbausteine - Variante 3.....	39
Abb. 39:	Parken - Variante Unterirdisch .....	41
Abb. 40:	Parken - Variante Oberirdisch .....	41
Abb. 41:	Übergänge und Anschlüsse .....	43
Abb. 42:	Mögliche Entwicklung .....	43
Abb. 43:	Vorhandene Baufelder gemäß der bestehenden Bebauungspläne .....	45
Abb. 44:	Anzahl der potenziellen Wohneinheiten.....	45
Abb. 45:	Zusammenführung der Planungen .....	47
Abb. 46:	Vorgeschlagene Entwicklung .....	47
Abb. 47:	Lageplan des städtebaulichen Entwurfs .....	52



## Anlass | Zielstellung

Im Jahr 2021 hat die Gemeinde Ebersdorf b.Coburg das Gelände der ehemaligen Firma Walter Knorr GmbH & Co. KG im Ortsteil Frohnlach erworben und vermietet das rund 3,7 Hektar große Areal bis März 2025. Das Gebiet ist hauptsächlich von Wohnnutzungen des Ortskerns von Frohnlach und mehrerer Baugebiete umgeben, weshalb sich eine langfristige Umstrukturierung des nicht mehr in vollem Umfang genutzten Gewerbegebietes anbietet. Die Notwendigkeit einer Umstrukturierung mittels eines Rahmenplanes wird durch die konstante Bevölkerungsentwicklung und die Nachfrage nach Mehr- und Einfamilienhäusern noch verstärkt.

Ziel dieser Rahmenplanung ist es, das Knorr-Areal funktional und städtebaulich in die umgebene Bebauung und Nutzungen zu integrieren, dabei nachfrage- und standortgerechte Wohnbauflächen mit besonderem Fokus auf Familien sowie Seniorinnen und Senioren zu entwickeln, sowie durch Entsiegelung und Grünflächen die vorhandenen Freiräume qualitativ aufzuwerten. Es ist zu prüfen, ob der vor-

handene Gebäudebestand vollständig zurückzubauen ist oder ob einzelne Bestandteile für eine Nachnutzung infrage kommen.

Da eine neue Nutzung auf dem Knorr-Areal, ebenso wie die im Norden und Osten von Frohnlach liegenden Baugebiete „Örtleinsgrund“ und „Am Weinberg“, über den Kreuzungsbereich „Göritzenstraße/Hauptstraße/Am Weinberg“ erschlossen wird, bietet sich durch die vorgesehene Entwicklung die Möglichkeit, die verkehrliche Situation und die notwendigen Kapazitäten zu untersuchen und zu verbessern.

Neben der Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr schafft die Rahmenplanung auch die Möglichkeit, die Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr im Ortsteil Frohnlach zu stärken und diesen auszubauen.

**Abb. 1: Umgriff Knorr-Areal**

Quelle: UmbauStadt PartGmbH









# 1 Bestand Verkehr Entwurf Fazit

<b>1</b>	<b>Bestandsaufnahme</b>	
1.1	Verortung   Räumliche Bezüge	4
1.2	Übergeordnete Planungen	5
1.3	Bauliche Struktur	10
1.4	Topografie   Gelände	12
1.5	Grün- und Freiraum	14
1.6	Technische Infrastruktur	15
1.7	Nutzungen   Soziales	16
1.8	Mobilität	17
1.9	Demografie   Wohnbedarf	19

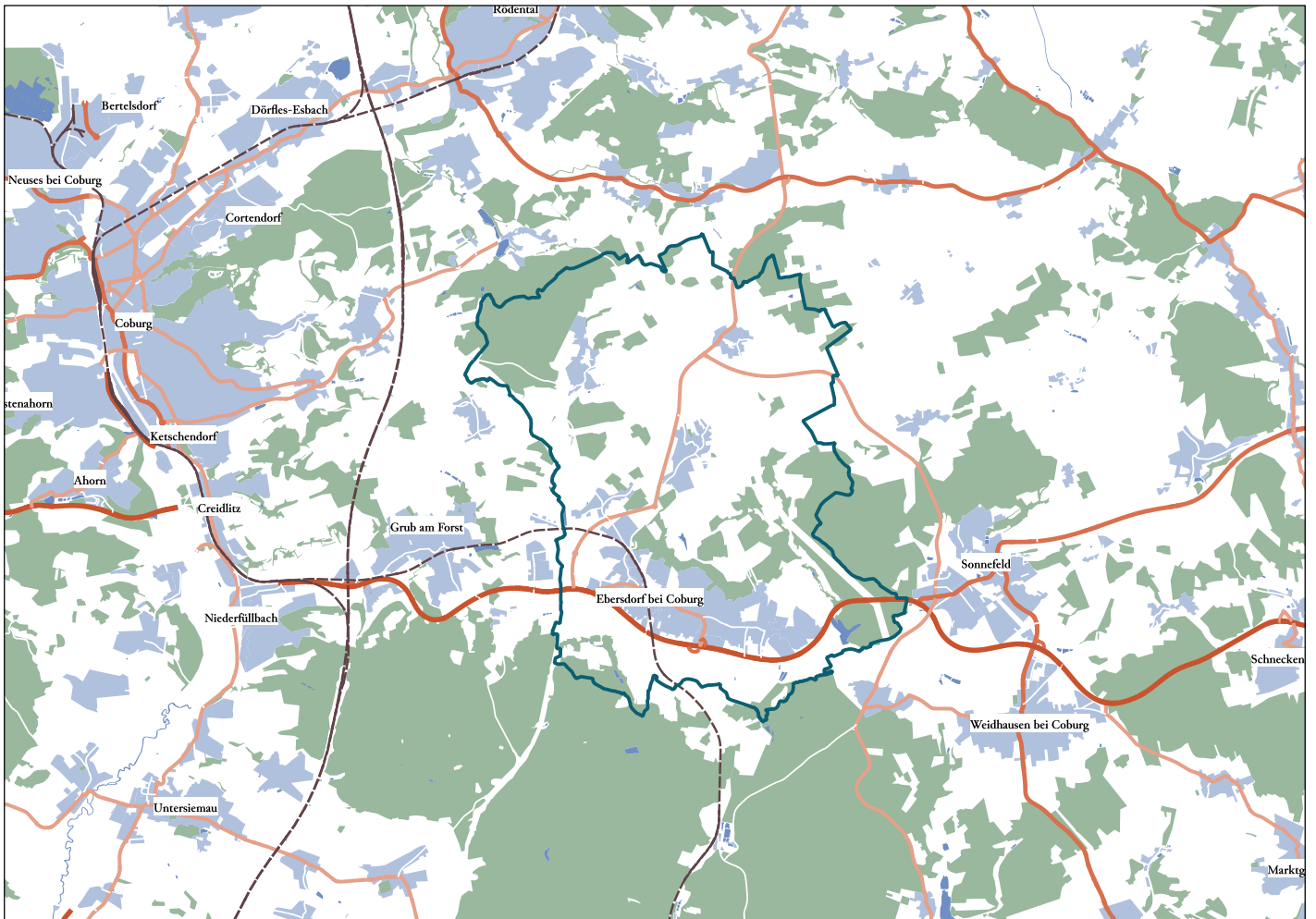
## 1.1 Verortung | Räumliche Bezüge

Die Gemeinde Ebersdorf b.Coburg liegt im Osten des Landkreises Coburg und umfasst rund 26,36 km<sup>2</sup>. Sie ist etwa zwölf Kilometer von der kreisfreien Stadt Coburg entfernt und wird maßgeblich durch die das Gemeindegebiet in Ost-West-Richtung durchquerende B303 geprägt.

Südlich der Gemeinde Ebersdorf b.Coburg grenzt der Landkreis Lichtenfels mit dem Mittelzentrum Stadt Lichtenfels und dem gemeindefreien Gebiet Neuensorger Forst an. Östlich befinden sich die Gemeinden Sonnefeld und Weidhausen b.Coburg.

Das im Fokus stehende Knorr-Areal befindet sich im Ortsteil Frohnlach östlich des Hauptortes Ebersdorf und nördlich der Bundesstraße.

**Abb. 2: Räumliche Verknüpfungen Ebersdorf b.Coburg**  
Quelle: UmbauStadt PartGmbH





## 1.2 Übergeordnete Planungen

### Regionalplan Oberfranken-West

Mit dem gültigen Regionalplan Oberfranken-West aus dem Jahr 1986 existiert eine übergeordnete Planung sowie formulierte Zielstellungen für die räumliche Entwicklung der Region.

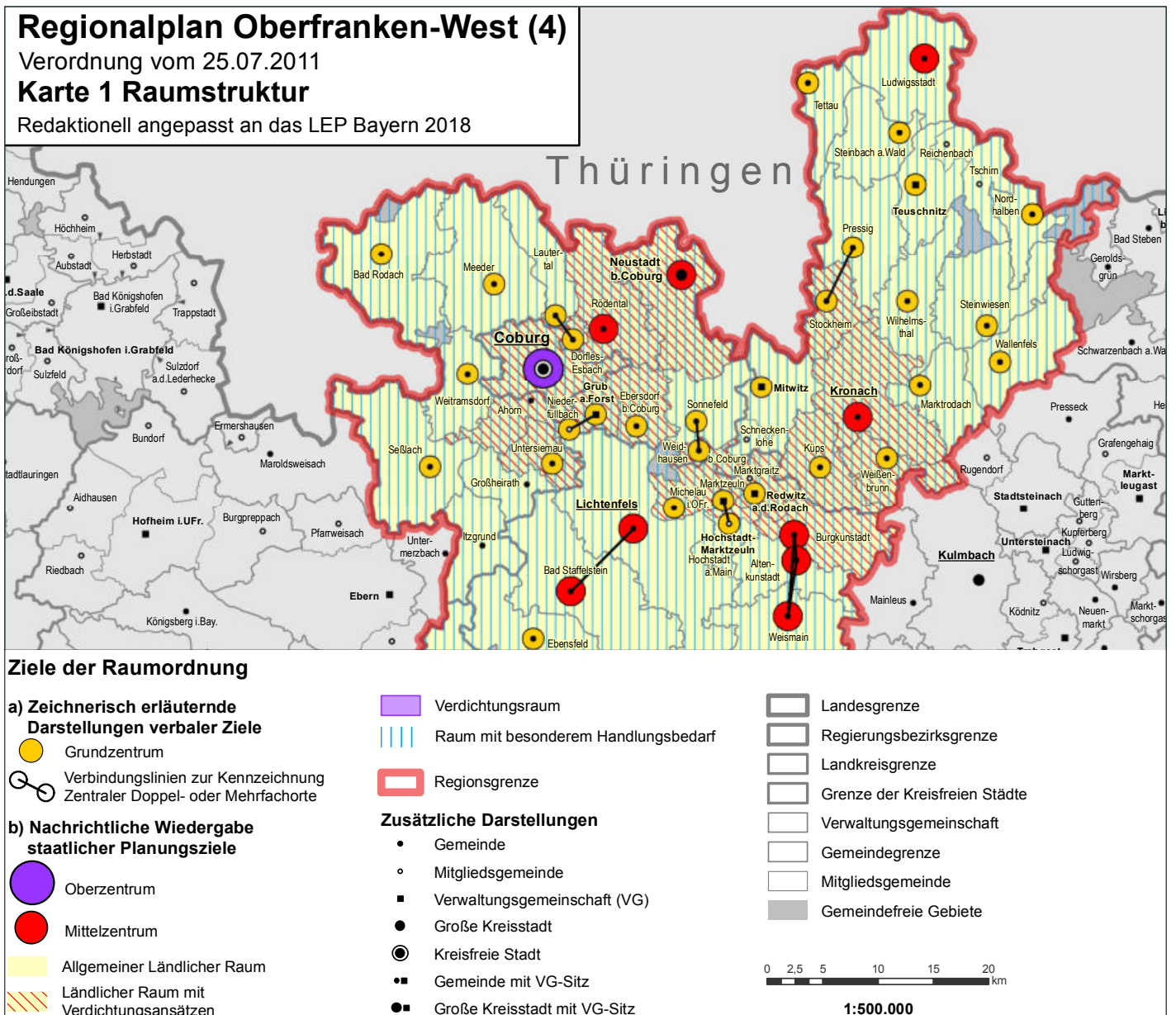
Als zentrale Ziele werden eine Stärkung der Wirtschaftskraft und Wirtschaftsstruktur, eine Aufarbeitung der vormaligen Randlage innerhalb der Bundesrepublik Deutschland sowie ein schonender Umgang mit natürlichen Ressourcen und ein Bewahren des Landschaftsbildes formuliert.

Wie in dem dargestellten Ausschnitt der Karte 1 „Raumstruktur“ ersichtlich, wird der gesamte nördliche Teil der Region Oberfranken-West und damit

auch Ebersdorf b.Coburg als Raum mit besonderem Handlungsbedarf charakterisiert. Die räumliche Nähe zu Coburg wird durch die abgebildeten Verdichtungsansätze deutlich.

Innerhalb des Regionalplans wird Ebersdorf b.Co-burg als Grund- bzw. Unterzentrum definiert und es ist ein Ausbau der verkehrlichen Anbindung an Rö-dental und Neustadt b.Coburg vorgesehen. Für den Rahmenplan ist ebenfalls zu beachten, dass einer ungegliederten, bandartigen Siedlungsstruktur in Ebersdorf entgegengewirkt werden soll.

Abb. 3: Regionalplan Oberfranken-West  
Quelle: Regionaler Planungsverband Oberfranken-West



### ILEK Allianz B303+

Seit dem Jahr 2019 besteht mit der Arbeitsgemeinschaft „Allianz B303+“ ein Zusammenschluss von zehn oberfränkischen Kommunen aus den Landkreisen Coburg, Lichtenfels und Kronach. Namensgebend ist die Bundesstraße 303, die durch einen Großteil der beteiligten Kommunen führt und eine sehr wichtige Verkehrsachse für die Region darstellt. Im September 2021 wurde ein Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept für die zehn Gemeinden veröffentlicht. Es umfasst dabei ein Gebiet von ca. 17.400 Hektar mit fast 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

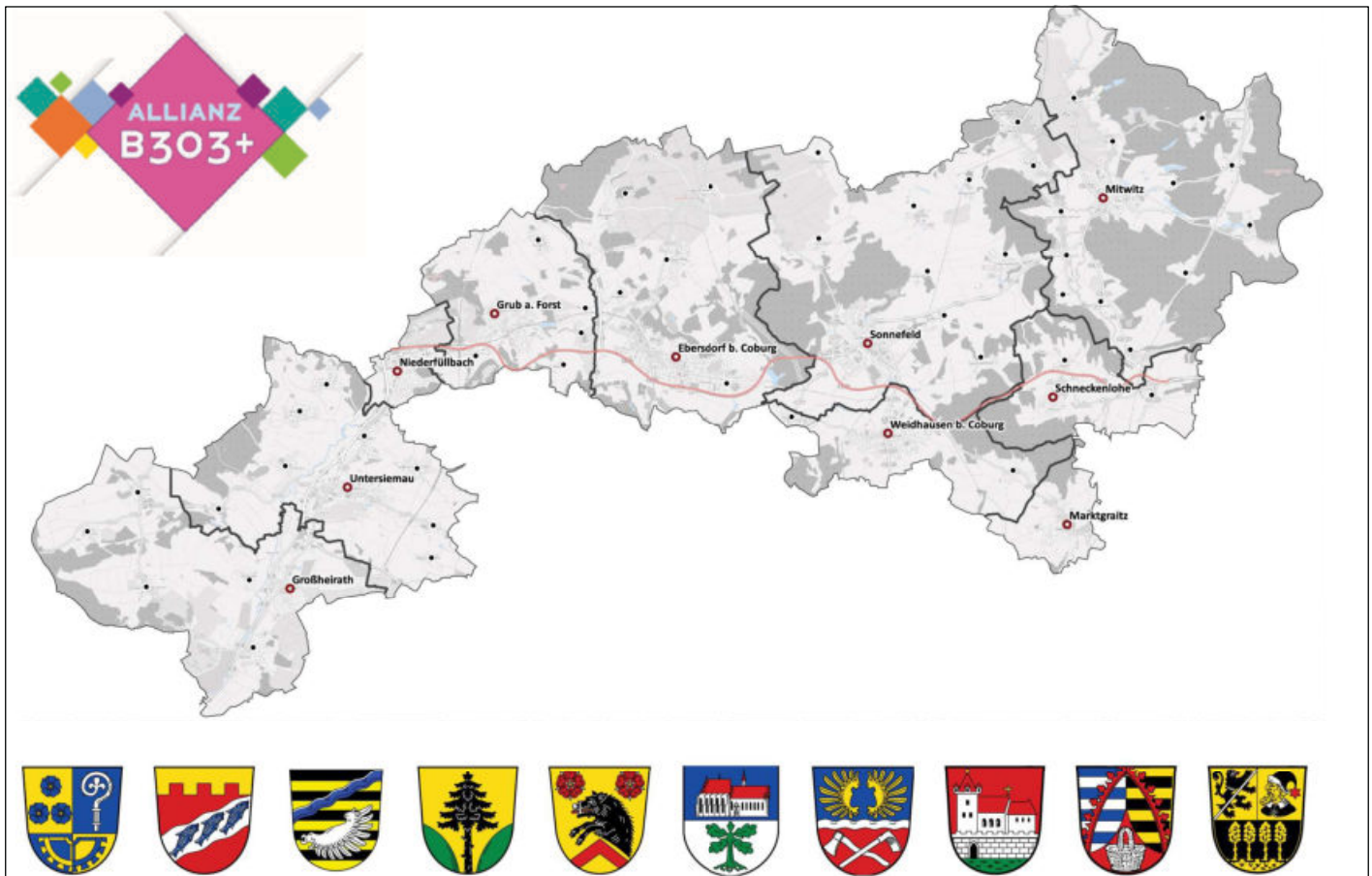
Mithilfe eines umfassenden Beteiligungsprozesses wurden mehrere Strategieziele entwickelt:

- (Interkommunale) Gemeinschaft und Zusammenhalt
- Attraktive Wohnstandorte für Jung und Alt
- Ortskerne stärken und Strukturwandel begegnen
- Kultur- und Naturlandschaft, Landwirtschaft nachhaltig unterstützen
- Attraktive Wirtschaftsstandorte

Diese strategischen Zielstellungen ergeben fünf operative Handlungsfelder, die sich wiederum in einzelne Maßnahmen gliedern. Für den Rahmenplan des ehemaligen Knorr-Geländes ist insbesondere das Handlungsfeld „Innenentwicklung und Ortskerne“ von Bedeutung, da hier ein sorgsamer Umgang mit verfügbaren Flächen, ein Revitalisieren von Branchen sowie das Stärken eines attraktiven Wohnungsangebots im Vordergrund stehen.

Innerhalb des ILEKs werden Portfolios von verschiedenen Gewerbebranchen dargestellt, unter denen auch das ehemalige Knorr-Gelände zu finden ist. Es wird eine potenzielle Umwandlung in Wohnbauflächen vorgeschlagen, aber auch Freizeit-, Erholungs- und Versorgungsfunktionen können angedacht werden.

Abb. 4: Übersicht Allianz B303+  
Quelle: ILE Allianz B303+





### **Städtebauliches Entwicklungskonzept**

Von 2007 bis 2010 wurde ein städtebauliches Entwicklungskonzept für die Gemeinde Ebersdorf b. Coburg aufgestellt.

Als Stärken werden die gute verkehrliche Anbindung über die direkte Lage entlang der B303 und die unmittelbare Nähe zur A73 sowie der Bahnhofpunkt aufgeführt. Ebenso werden die vorhandenen Dorfkern in Ebersdorf sowie dem Ortsteil Frohnlach und das Vorhandensein guter Wohnmöglichkeiten hervorgehoben.

Im Bereich der Schwächen und Herausforderungen ist in erster Linie die rückläufige Bevölkerungsentwicklung zu nennen und damit einhergehend eine zunehmende Überalterung der Bürgerinnen und Bürger. Städtebaulich werden die innerörtlichen Brachflächen und ein hoher Versiegelungsgrad als Problemfelder identifiziert.

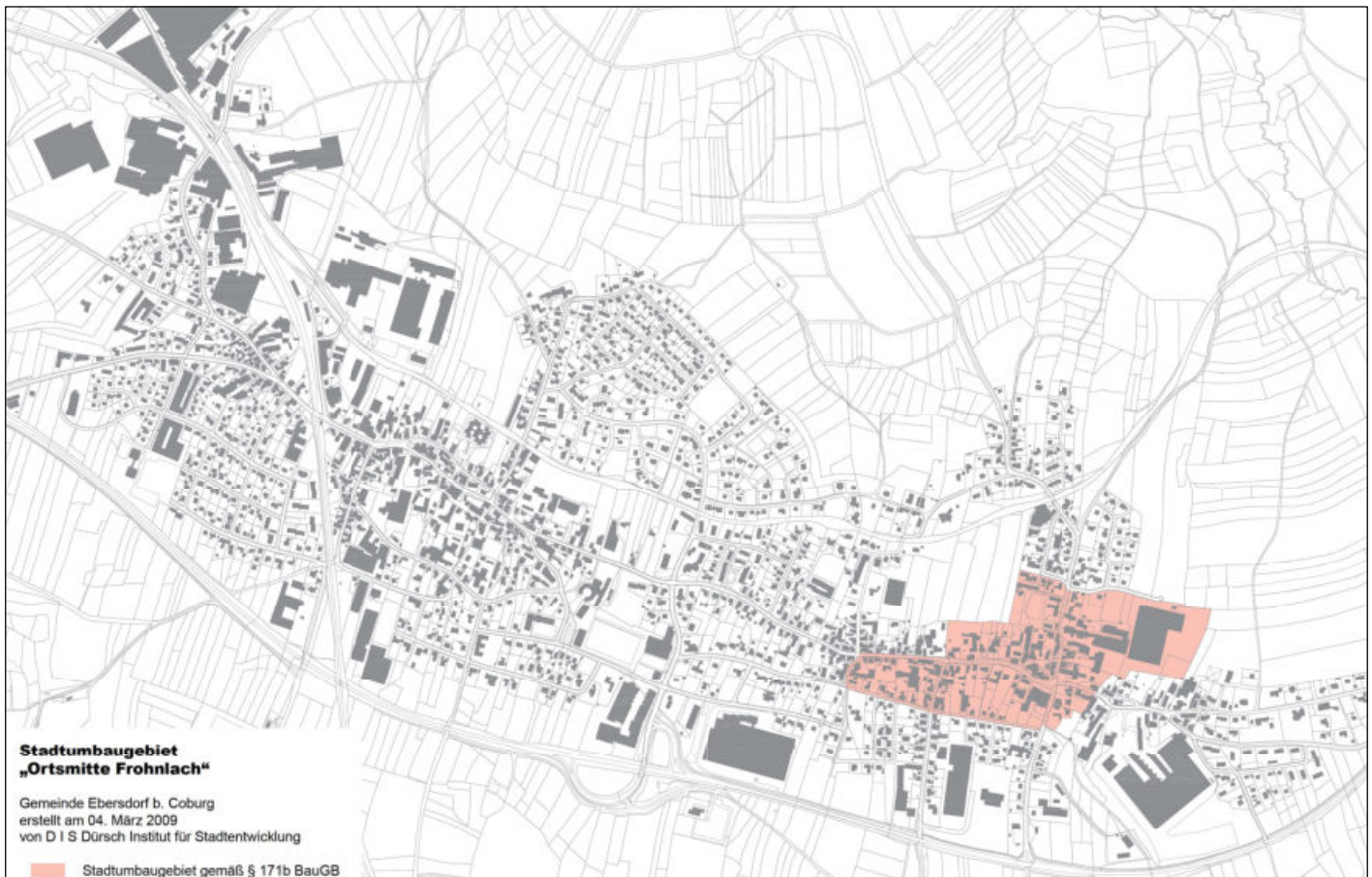
Um auf die ermittelten Defizite und Handlungsbedarfe in den Ortsmitten von Ebersdorf, Frohnlach sowie im Bahnhofsbereich entsprechende Antworten zu finden, werden drei Stadtumbaugebiete vorgeschlagen.

Neben den Ortskernen wurden städtebaulich prägnante Brachen in die Überlegungen des Stadtumbaus mit einbezogen.

Für den Rahmenplan „Knorr-Gelände“ ist das Stadtumbaugebiet „Ortsmitte Frohnlach“ von Relevanz, da das Plangebiet vollständig in diesem enthalten ist.

**Abb. 5: Stadtumbaugebiet „Ortsmitte Frohnlach“**

Quelle: D I S Dürsch Institut für Stadtentwicklung



## Flächennutzungsplan

Der aktuell wirksame Flächennutzungsplan wurde im Jahr 1998 ausgearbeitet und ist seit März 1999 rechtskräftig.

Das Plangebiet des Rahmenplans unterteilt sich hier in

- gewerbliche Bauflächen,
- gewerbliche Bauflächen für nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,
- ein Dorfgebiet im Süden
- sowie Grünflächen am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets.

Im Norden grenzt das Gebiet an eine Grünfläche nördlich der Straße Örtleinsgrund, die eine räumliche Trennung zu den sich im Norden erstreckenden Wohnbauflächen darstellt. Die nördlich des Plangebiets eingetragenen Wohnbauflächen stellen hierbei nicht die aktuell vorzufindende Nutzung dar, die in erster Linie landwirtschaftlich ist.

Im Osten, Süden und Westen wird das Plangebiet von einem Dorfgebiet umgeben, während im Westen auch Teile der gewerblichen Bauflächen und ge-

werblichen Bauflächen für nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe außerhalb des Geltungsbereiches an das Areal angrenzen.

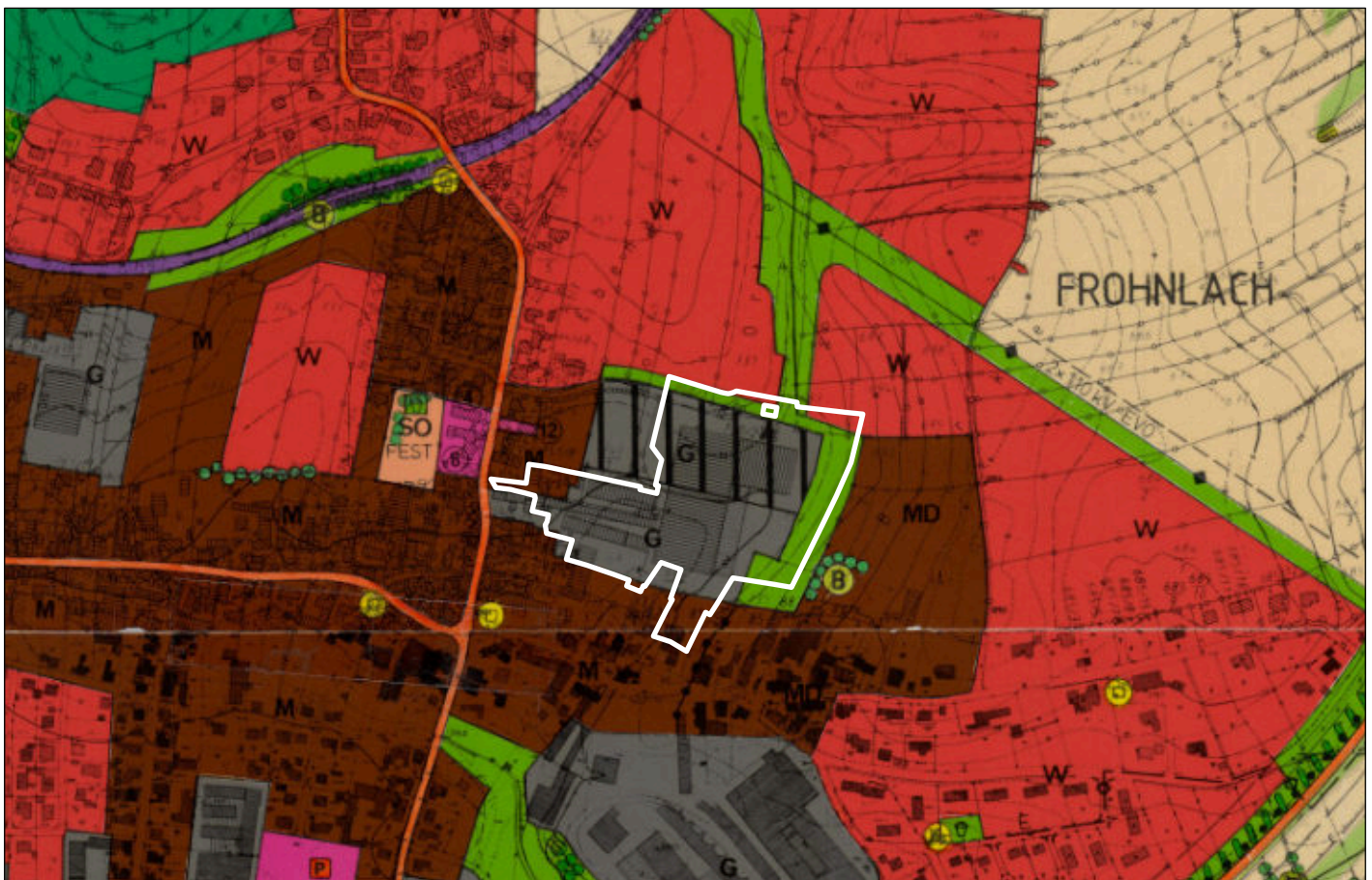
Im Osten ist, ebenfalls an das Gebiet angrenzend, ein schutzwürdiges Biotop kartiert.

Die eingetragene gewerbliche Nutzung ist im Plangebiet mit dem angrenzenden Kids Playland und dem Versandhandel Baur noch vorzufinden, der Pachtvertrag mit dem Versandhandel läuft jedoch im März 2025 aus. Während das Dorfgebiet und die nahegelegenen Wohnbauflächen im Süden, Westen und Nordwesten vorzufinden sind, sind entsprechend kartierte Flächen im Osten und Nordosten derzeit nicht bebaut.

Nördlich des Knorr-Areals befindet sich das Baugebiet „Örtleinsgrund“, dem ein Bebauungsplan aus dem Jahr 1997 zugrunde liegt. Seit 2021 wird eine Änderung der noch nicht verwirklichten Bauabschnitte erarbeitet.

Östlich des Areals befindet sich das Baugebiet „Am Weinberg“, dessen Grundlage ein Bebauungsplan aus dem Jahr 2017 ist.

**Abb. 6: Wirksamer Flächennutzungsplan**  
Quelle: Gemeinde Ebersdorf b.Coburg





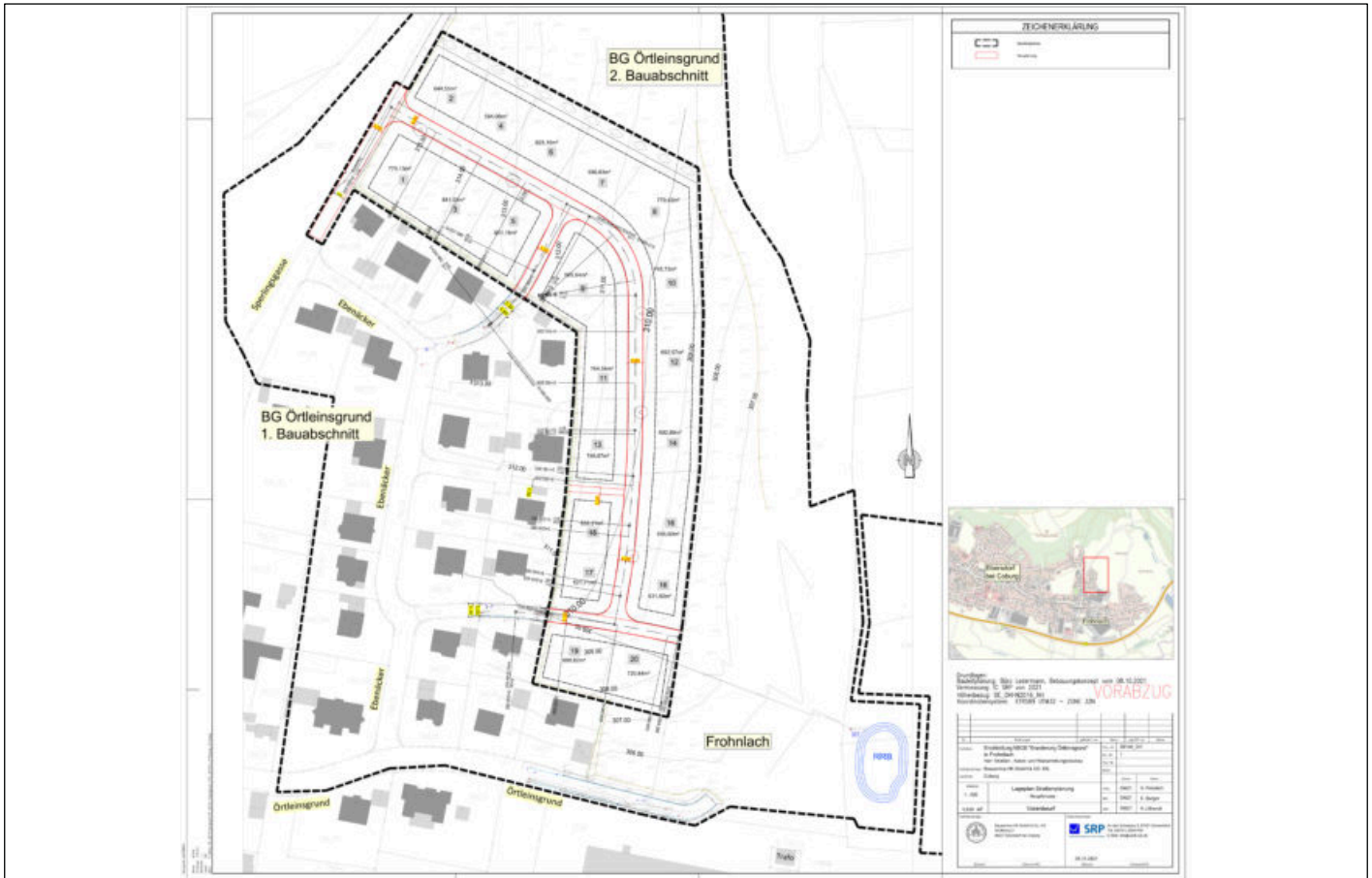


Abb. 7: Bebauungsplan „Örtleinsgrund“

Quelle: Werb-SRP Ingenieur-Consult GmbH ▲

▼ Abb. 8: Bebauungsplan „Am Weinberg“

Quelle: Kittner & Weber Ingenieurbüro GmbH





## 1.3 Bauliche Struktur

### Ortsstruktur

Südwestlich des Plangebiets im Bereich der Hauptstraße und der Göritzenstraße befindet sich der Ortskern von Frohnlach.

Das Knorr-Areal ist von einer dörflich geprägten, heterogenen Bebauung umgeben, die sich unter anderem aus Hofbebauung, neugebauten Einfamilienhäusern sowie gewerblichen Bauten zusammensetzt.

Das Plangebiet wird derzeit durch Gewerbegebäude bestimmt. In Richtung Göritzenstraße befindet sich die älteste Bausubstanz aus den 1950er/1960er Jahren. Später wurde zentral im Gebiet eine große Lagerhalle errichtet, die bis März 2025 durch den Versandhandel Baur gewerblich genutzt wird.

### Eigentumsverhältnisse

Da das Knorr-Areal im Jahr 2021 durch die Gemeinde erworben wurde, befindet sich das Plangebiet vollständig im kommunalen Eigentum. Ausgenommen ist eine Transformatorenstation der Gemeindewerke Ebersdorf.

Die angrenzenden Gebäude befinden sich in privatem Eigentum. Entlang der Göritzenstraße findet sich mit der alten Schule von Frohnlach kommunales Eigentum wieder.

### Denkmalschutz

Im Untersuchungsgebiet befindet sich keine denkmalwerte Bausubstanz bzw. keine eingetragenen Denkmäler. An der Göritzenstraße und im Ortskern von Frohnlach finden sich mit der Alten Schule, dem Frohnlacher Rathaus, dem ehemaligen Gasthaus „Goldener Adler“ und einem Fachwerkhaus in der Kellergasse mehrere Baudenkmäler.

**Abb. 9: Bebauung des Plangebiets**  
Quelle: UmbauStadt PartGmbH



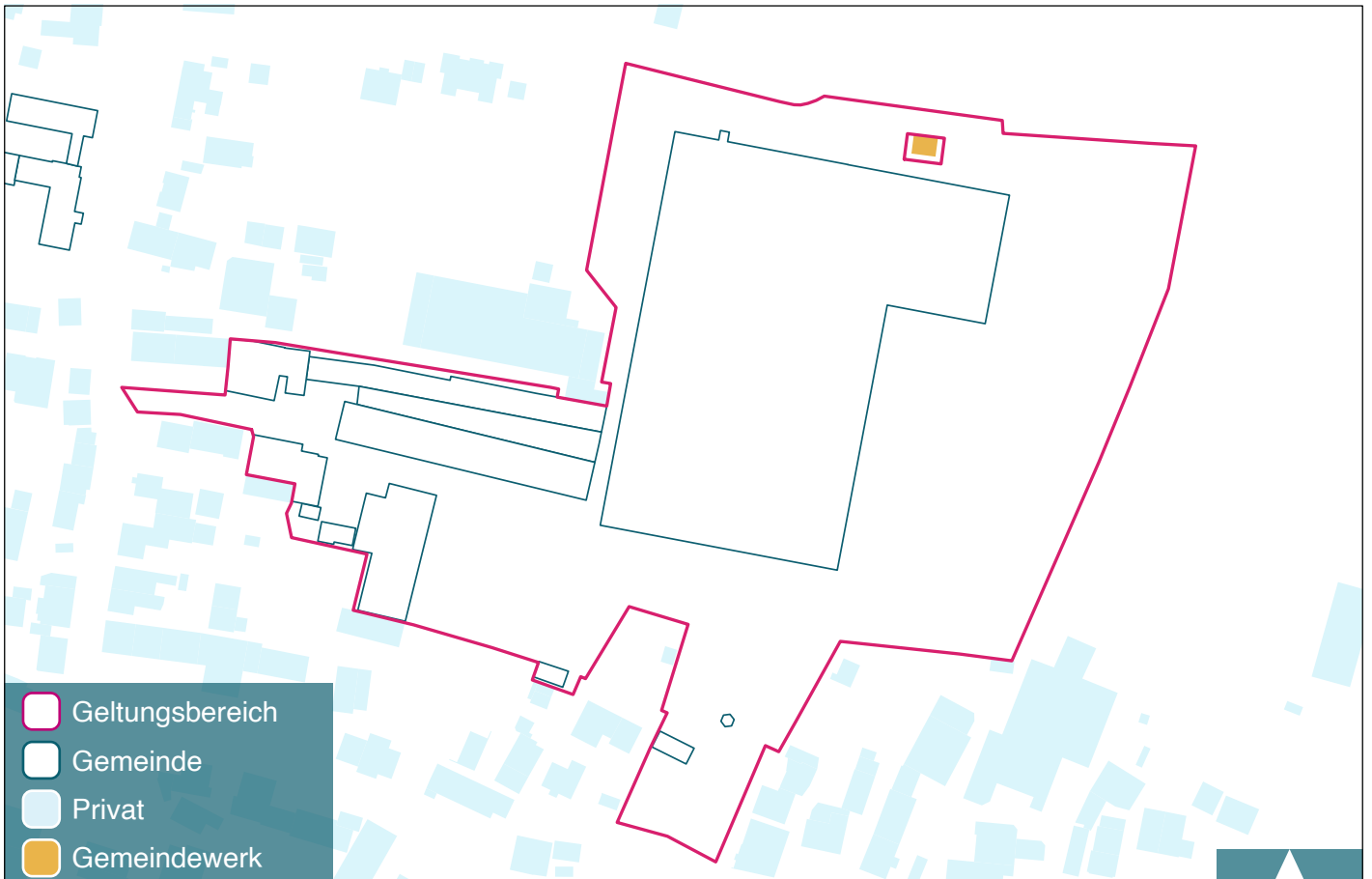


Abb. 10: Eigentumsverhältnisse

Quelle: UmbauStadt PartGmbH ▲

▼ Abb. 11: Denkmäler im Ortsteil Frohnlach

Quelle: UmbauStadt PartGmbH



## 1.4 Topografie | Gelände

Das gesamte Areal ist durch topografische Höhenunterschiede geprägt. Das Gelände steigt von West nach Ost etwa um 5 Meter an. Im östlichen Bereich beginnt dann eine Hanglage mit steilerem Anstieg. Die Höhensprünge von bis zu fünf Metern in einzelnen Teilbereichen des Untersuchungsgebiets sind gut an den Höhenlinien erkennbar.

Zudem weisen die Bestandsgebäude einen komplexen Umgang mit der Topografie auf. So ist die große Halle, die derzeit als Logistik-Halle genutzt wird, teilweise unterkellert und schiebt sich in die Hanglage. Die übrigen Gebäude besitzen keinen Keller. Dies hat zur Folge, dass im Gebiet in Nord-Süd-Richtung bei einem Abbruch der Gebäude eine Kante entstehen würde, welche hinsichtlich der Höhe um ein Geschoss (etwa 4 Meter) verspringt, wie in der Darstellung der unterschiedlichen Höhenniveaus deutlich wird.

Die Topografie hat Auswirkungen auf eine mögliche Erschließung im Gebiet. Eine Erschließung in Nord-Süd-Richtung ist diesbezüglich unbedenklich. Eine Erschließung in Ost-West-Richtung müsste die Topografie bewältigen und wäre daher mit höherem Aufwand und Kosten verbunden.

**Abb. 12: Übergang vom oberen zum unteren Höhenniveau**  
Quelle: UmbauStadt PartGmbH





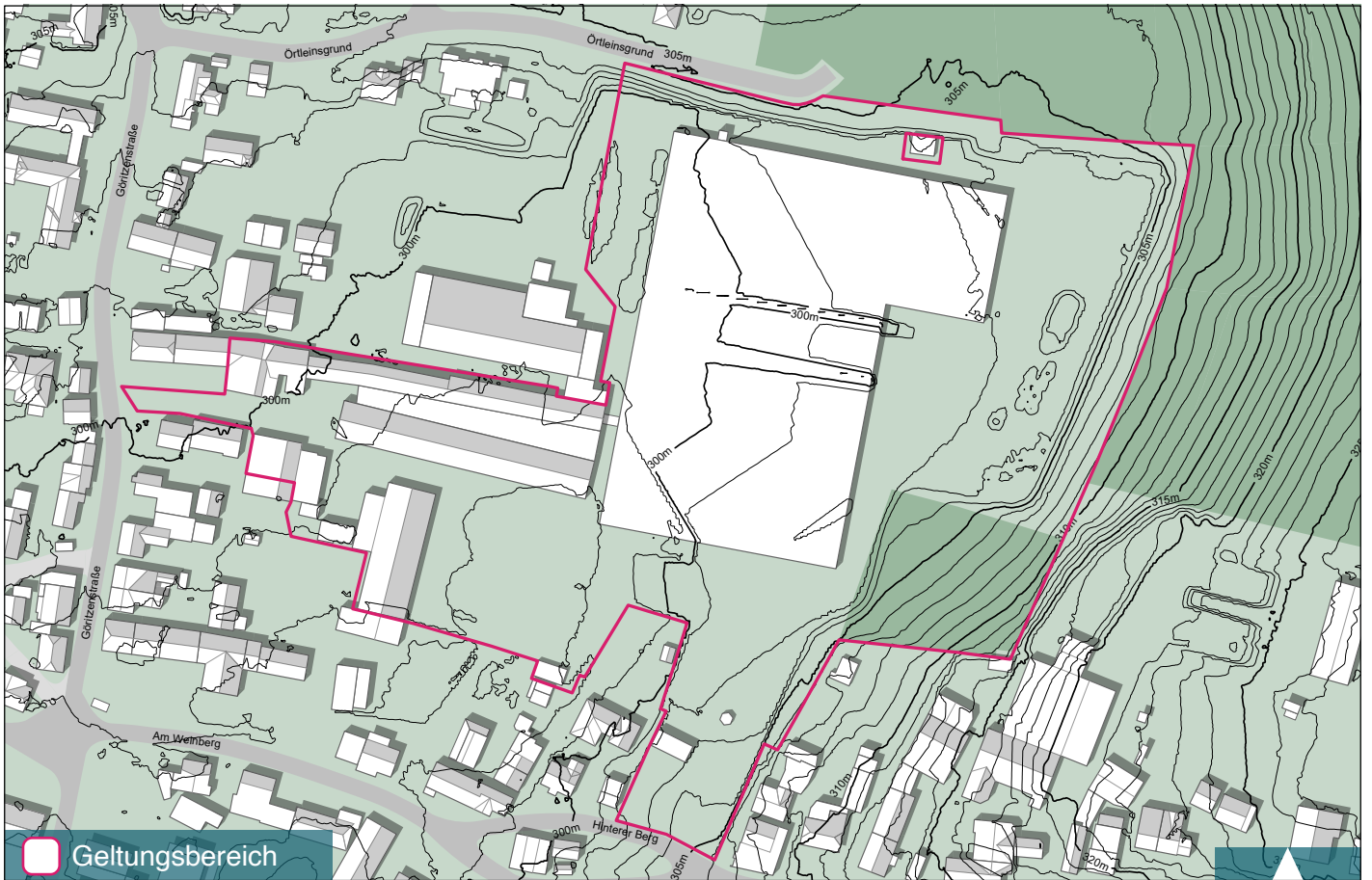


Abb. 13: Höhenlinien  
Quelle: UmbauStadt PartGmbB ▲

▼ Abb. 14: Höhengniveaus  
Quelle: UmbauStadt PartGmbB



## 1.5 Grün- und Freiraum

### Grünstrukturen

Innerhalb der zusammenhängenden Bebauung im Ortsteil Frohnlach bestehen kaum größere Grünstrukturen. Diese sind insbesondere an den Randbereichen vorzufinden.

Das Knorr-Areal wird im Süden und Osten durch Grünflächen gerahmt, die die Hanglage in Richtung Wolfsberg und Eichberg einnehmen. Im Norden ist auch die höher gelegene Straße Örtleinsgrund Bestandteil der im ISEK aus dem Jahr 2010 eingetragenen Grünflächen. Darüberhinaus wird das Umfeld des Untersuchungsgebiets insbesondere durch landwirtschaftlich genutzte Flächen geprägt.

### Naturschutz und Umwelt

Im Osten schließt ein kartiertes Biotop an die Grünflächen an. Hierbei handelt es sich um Hecken am Rand eines Bauernhofes, die seit 1991 unter der Biotophauptnummer 5732-0209 vermerkt sind.

### Freiraum | Aufenthaltsqualität

In der weiteren Umgebung befinden sich auf der westlichen Seite der Göritzenstraße der Festplatz Frohnlach bei der Alten Schule sowie im Kreuzungsbereich der Hauptstraße und der Göritzenstraße ein kleiner Platz mit Sitzmöglichkeiten im Ortskern von Frohnlach.

Abb. 15: Grünstrukturen gemäß ISEK 2010

Quelle: UmbauStadt PartGmbH



## 1.6 Technische Infrastruktur

### Wasser

Frohnlach verfügt über eine modernisierte Kläranlage, die in der Lage ist, eine geänderte Nutzung im Knorr-Areal abzudecken.

Die Gemeinde bezieht ihr Trinkwasser von den Stadtwerken Rödental sowie über die Fernwasserversorgung Oberfranken. Laut den Gemeindewerken ist der Bezug größerer Trinkwassermengen unproblematisch.

### Gas

Nach Auskunft der Bayernwerk Netz GmbH befinden sich im Knorr-Areal derzeit keine erfassten Gasleitungen, während die umliegende Bebauung flächendeckend versorgt wird.

**Abb. 16: Bestand Gasleitungen**

Quelle: Bayernwerk Netz



## 1.7 Nutzungen | Soziales

### Versorgung

In rund 600 Metern Entfernung befindet sich in Nähe der Bundesstraße ein Supermarkt, der die Nahversorgung sicherstellt. Des Weiteren befinden sich vereinzelte Dienstleistungsunternehmen wie bspw. ein Friseursalon, eine Zahnarztpraxis und ein gastronomischer Betrieb in der Nähe des Knorr-Areals, sodass die fußläufige Erreichbarkeit von Gütern bzw. Dienstleistungen des täglichen Bedarfes als gut bewertet werden kann.

Mit dem Kids Playland und einer Diskothek befinden sich zudem zwei großflächige Einrichtungen der Freizeitgestaltung in Frohnlach.

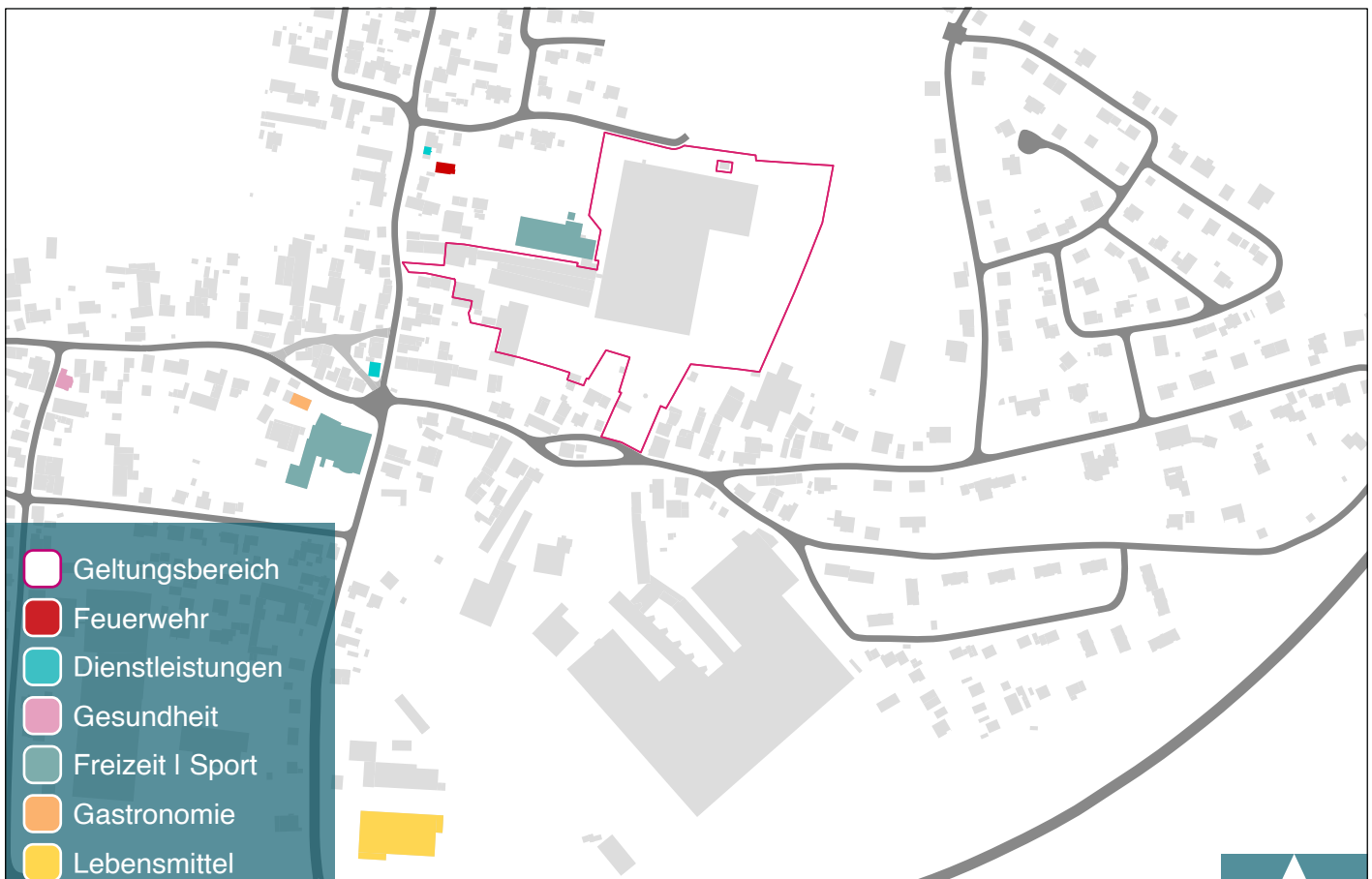
### Soziale Infrastruktur

Während im Ortsteil Frohnlach derzeit keine Kindertagesstätte vorzufinden ist, bestehen im Hauptort die katholische Kindertagesstätte St. Otto sowie die evangelische Kindertagesstätte Kinderwelt St. Laurentius. Laut Angaben der Gemeindeverwaltung ist zudem eine Generalsanierung der evangelischen Kindertagesstätte geplant.

Aufgrund der neuen Wohngebiete im Osten von Frohnlach und der angedachten Wohnnutzung im Knorr-Areal, ist die Implementierung einer Kindertagesstätte in die Planungen des Knorr-Areals zu prüfen.

Im direkten Umfeld des Untersuchungsgebietes befindet sich die Freiwillige Feuerwehr von Frohnlach.

**Abb. 17: Nutzungen**  
Quelle: UmbauStadt PartGmbH





## 1.8 Mobilität

### MIV

Die Gemeinde Ebersdorf b.Coburg ist stark durch die Bundesstraße 303 geprägt, die südlich der hauptsächlichen Siedlungsgebiete des Hauptortes Ebersdorf sowie des Ortsteiles Frohnlach verläuft. Im Westen befindet sich mit der Anschlussstelle „10 Ebersdorf b.Coburg“ eine direkte Anbindung zu der Bundesautobahn 73.

Über die BAB 73 und die B303 besteht zudem eine gute Verknüpfung zum Oberzentrum Coburg. Im Süden existiert über die BAB 73 eine gute Anbindung an das Mittelzentrum Lichtenfels und im Westen über die B303 zum Mittelzentrum Kronach. Die Kreisstraßen CO11 und CO13 erschließen das nördliche Gemeindegebiet und bieten eine Anbindung in Richtung Neustadt b.Coburg.

### Radverkehr

Es existieren ein nördlicher sowie ein südlicher Fahrradweg, die beide in Richtung der B303 münden bzw. parallel zu dieser verlaufen. Die nördliche Route entstand durch den Umbau der alten Bahnstrecke und ermöglicht einen von motorisierten Indi-

vidualverkehr ungestörten Radverkehr. Eine flächenhafte Vernetzung an ausgebauten Radwegen besteht nicht.

### Bahnverkehr | ÖPNV

Ebersdorf b.Coburg verfügt über einen Bahnhof im Hauptort Ebersdorf. Es besteht eine Anbindung an die Oberzentren Bayreuth, Bamberg, Coburg und Hof sowie an die Mittelzentren Lichtenfels und Sonneberg. Dadurch ist auch eine Anknüpfung an den Fernverkehr beispielsweise über Coburg oder Bamberg gegeben.

Innerhalb der Ortsteile besteht ein Busliniennetz mit der Haltestelle Frohnlach nahe des Untersuchungsgebiets.

Abb. 18: Verkehrliche Anbindung von Ebersdorf/Frohnlach

Quelle: UmbauStadt PartGmbB



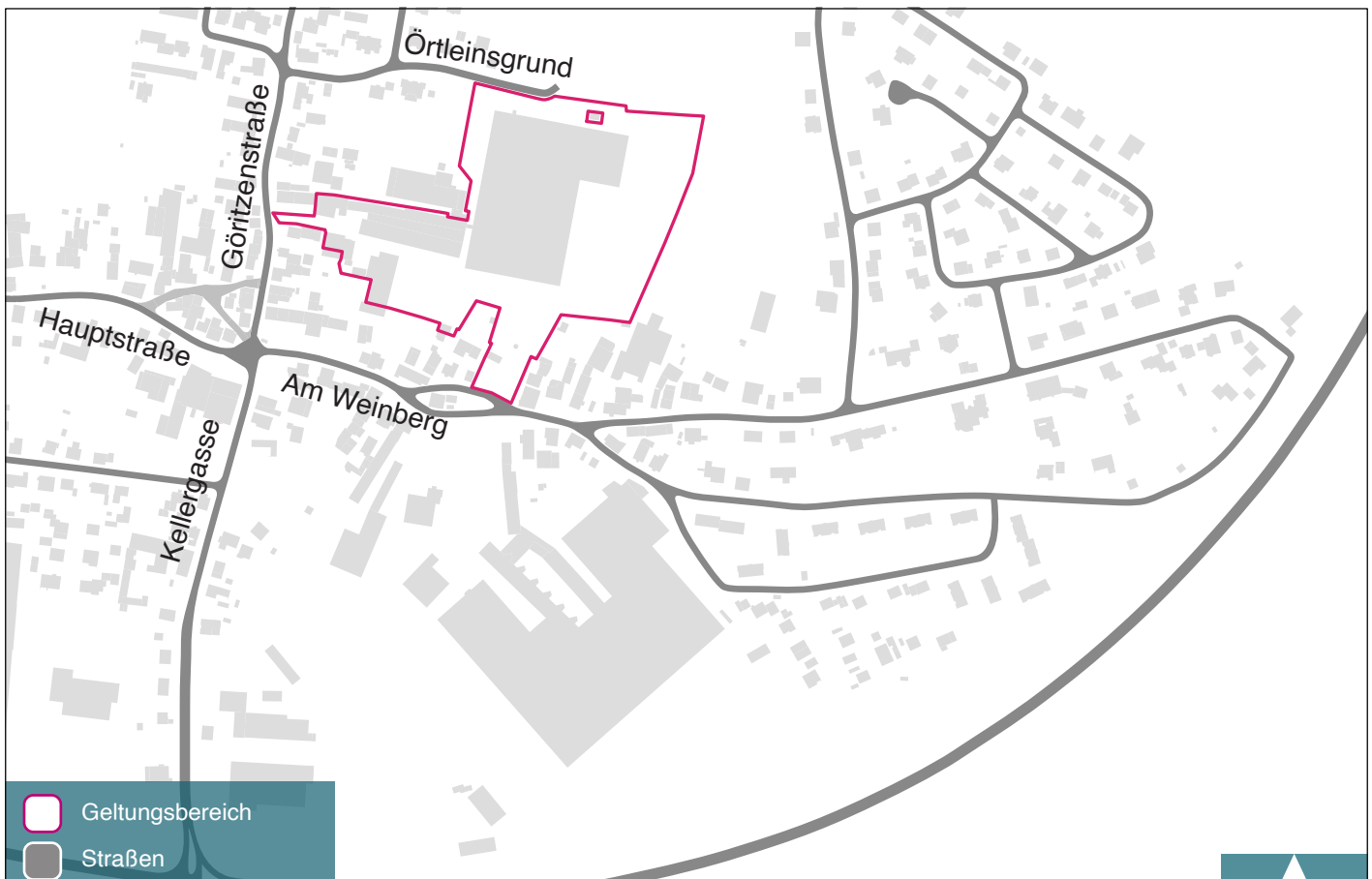
### Erschließung Knorr-Areal

Das Knorr-Areal wird durch die Straße Örtleinsgrund im Norden, die Göritzenstraße im Westen und die Straßen Am Weinberg bzw. Hinterer Berg im Süden gerahmt. Im Süden und Westen bestehen direkte Zugänge zum Gelände, während es im Norden derzeit nur über das Nachbargrundstück erreicht werden kann.

Die Wohngebiete im Osten von Frohnlach werden nur durch die Straße Am Weinberg erschlossen und verfügen über keine weitere Auffahrt auf die B303, sondern sind wie das Knorr-Areal nur über die Kreuzung Hauptstraße/Göritzenstraße angebunden. Um eine Überlastung des Kreuzungsbereiches auszuschließen wird ein separates Verkehrsgutachten erstellt.

**Abb. 19: Verkehrliche Anbindung des Knorr-Areals**

Quelle: UmbauStadt PartGmbH



## 1.9 Demografie | Wohnbedarf

### Bevölkerungsentwicklung

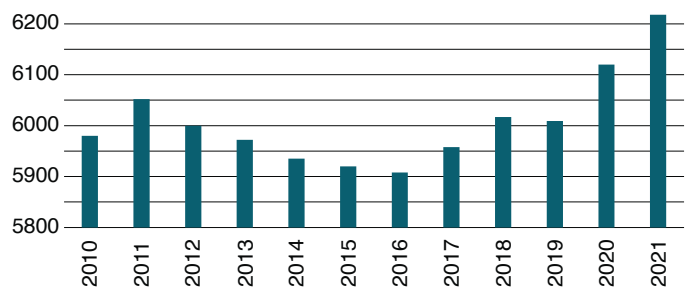
In Blick auf die Bevölkerungsentwicklung seit 2010 lassen sich zunächst leichte Schwankungen im Bereich zwischen 5.900 und 6.050 Einwohnerinnen und Einwohnern feststellen. In den Jahren 2020 und 2021 nahm die Bevölkerungszahl deutlich zu und die Gemeinde erreicht aktuell mit dem Stichtag vom 31.12.2022 einen Höhepunkt von 6.218 Personen (siehe Abb. 20).

Die Bevölkerungsentwicklung lässt sich durch das natürliche Bevölkerungs- sowie das Wanderungssaldo nachvollziehen. Den allgemeinen Tendenzen ländlicher Räume entsprechend, zeigt sich das natürliche Bevölkerungssaldo mit mehr Sterbefällen als Geburten rückläufig, wobei hier eine Annäherung der Werte zu beobachten ist (siehe Abb. 21). Das Wanderungssaldo ist hingegen positiv, was der Einstufung als ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen im Regionalplan Oberfranken-West entspricht und insbesondere auf die räumliche Nähe und gute Verkehrsanbindung an Coburg zurückzuführen ist (siehe Abb. 22).

In der Bevölkerungsprognose des Demographie-Spiegels des Bayerischen Landesamtes für Statistik aus dem Jahr 2019 wird ein Anstieg der Bevölkerung in den Jahren 2020 bis 2023 berechnet (siehe Abb. 23). Anschließend wird eine Stagnation in den 2020er Jahren sowie ein leichter Rückgang bis zum Jahr 2039 prognostiziert. Diese Entwicklungen bewegen sich innerhalb der Prognose im Bereich zwischen 6.150 und 6.050 Einwohnerinnen und Einwohnern, weshalb von einer nur sehr leicht rückläufigen Bevölkerungsentwicklung gesprochen werden kann.

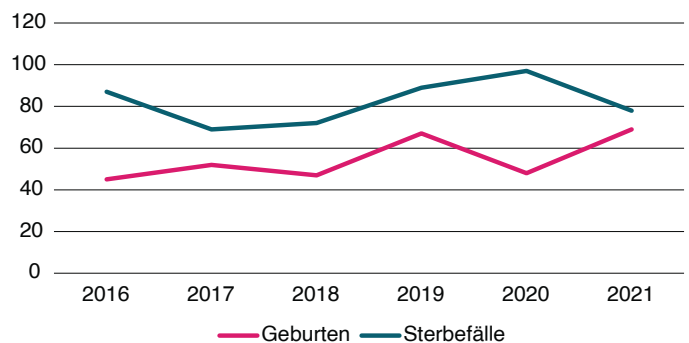
**Abb. 20: Bevölkerungsentwicklung**

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik (Hg.) 2022



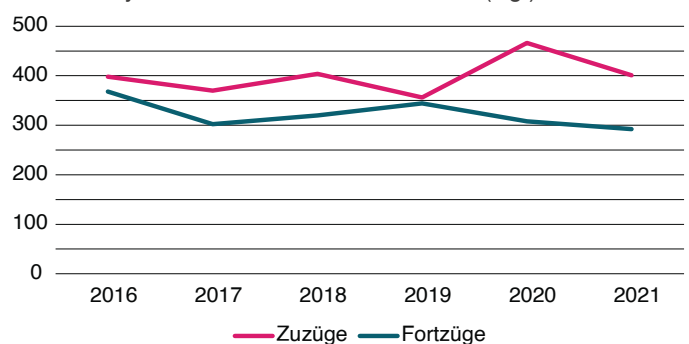
**Abb. 21: Natürliches Bevölkerungssaldo**

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik (Hg.) 2022



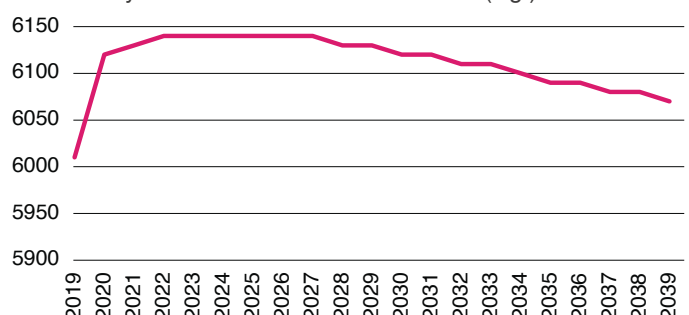
**Abb. 22: Wanderungssaldo**

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik (Hg.) 2022



**Abb. 23: Bevölkerungsprognose**

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik (Hg.) 2019





## Wohnraumentwicklung

Analog zu dem Anstieg der Bevölkerungszahl aufgrund des positiven Wanderungssaldos ist auch der Bestand von Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden angestiegen und beläuft sich auf 2.890 Wohneinheiten (siehe Abb. 24).

Rund 68 Prozent dieser Wohneinheiten befinden sich im Jahr 2022 in Einfamilienhäusern, knapp ein Viertel ist auf Gebäude mit zwei Wohnen zurückzuführen (siehe Abb. 25). Daher kann das Einfamilienhaus als prägende Wohnform in Ebersdorf bezeichnet werden.

Bezieht man in der Entwicklung des Bestandes an Wohnungen die Baugenehmigungen und Baufertigstellungen ein, so kann insbesondere im Jahr 2018 ein deutlicher Anstieg der Genehmigungen und nach einer Bauphase von zwei Jahren ein Anstieg der Fertigstellungen festgestellt werden (siehe Abb. 26). Diese Entwicklung ist insbesondere auf den Bebauungsplan „Am Weinberg“ zurückzuführen, der im Jahr 2017 beschlossen wurde.

## Wohnbauflächenbedarf

Der Rahmenplan „Knorr-Gelände“ mit städtebaulichem Entwurf sieht die Entwicklung eines vormals gewerblich genutzten Areals vor. Da das Gebiet bereits von mehreren Seiten durch Wohnbebauung umgeben ist, erscheint eine Konversion der Fläche zu einem hauptsächlich der Wohnfunktion dienenden Quartier als sinnvoll und entspricht dem Gebot der Innenentwicklung.

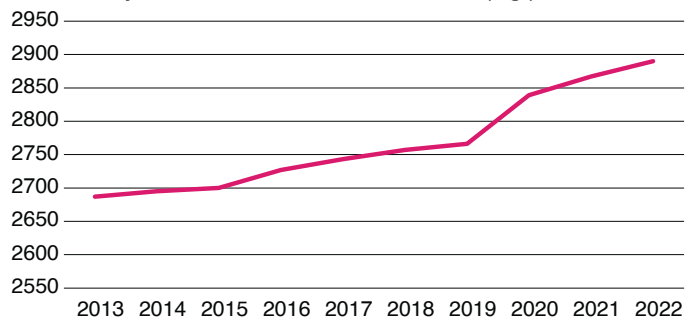
Rund die Hälfte der im Entwurf angedachten 48 bis 62 Wohneinheiten befindet sich in Mehrfamilienhäusern, wodurch eine deutlich höhere Dichte und eine Diversifizierung des Wohnangebots entsteht.

Ebenso ist es denkbar, dass der Anteil kleiner und barrierefreier Wohneinheiten für Seniorinnen und Senioren sowie für Einzelpersonen innerhalb einer Umsetzung noch erhöht wird, da insbesondere solche Wohnungen verstärkt nachgefragt werden.

Neben diesen Aspekten der Flächenschonung und Reduzierung der Flächeninanspruchnahme für Siedlungszwecke, ist zudem der Bedarf an neuen Wohnbauflächen zu prüfen. Hierfür wurde eine Modellrechnung erstellt, die sich auf die prognostizierte Bevölkerungszahl im Jahr 2039, die zu diesem Zeitpunkt angenommene Belegungsdichte sowie den aktuellen Wohnungsbestand bezieht.

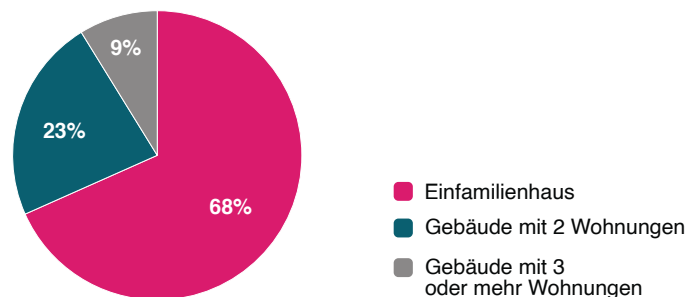
**Abb. 24: Entwicklung des Bestandes von Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden**

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik (Hg.) 2022



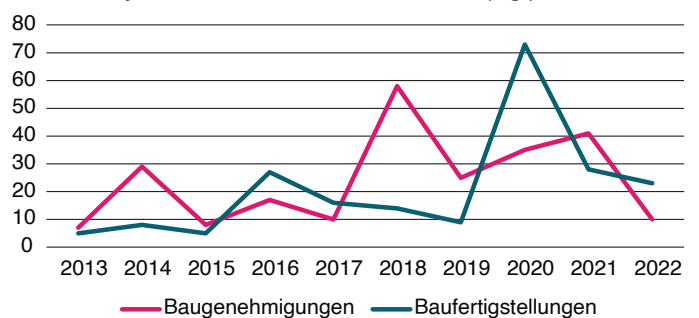
**Abb. 25: Verteilung der Wohnformen in Wohngebäuden im Jahr 2022**

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik (Hg.) 2022



**Abb. 26: Baugenehmigungen und -fertigstellungen von Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden**

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik (Hg.) 2022





Die derzeitigen 6.218 Einwohnerinnen und Einwohner in Ebersdorf verteilen sich auf 2.890 Wohnungen, wodurch sich eine Belegungsdichte von 2,15 ergibt. Damit liegt die Gemeinde über den Durchschnitt des Landkreises Coburg, des Regierungsbezirks Oberfranken und des Freistaats Bayern (siehe Abb. 27). Das Bayerische Landesamt für Statistik geht insgesamt von einem Rückgang der Belegungsdichte aus, weshalb für die Wohnbedarfsberechnung analog zu dem leichten Bevölkerungsrückgang für das Jahr 2039 ein Wert von 2,0 angenommen wird. Unter Berücksichtigung dieser Werte ergibt sich eine Differenz zwischen dem Wohnungsbedarf im Jahr 2039 zu dem Wohnungsbestand im Jahr 2022 von 145 Wohneinheiten (siehe Abb. 28).

Auf Grundlage dieser Berechnung erscheint eine Planung auf dem Knorr-Gelände als sinnvoll und dem Bedarf entsprechend, insbesondere da die Anzahl der angedachten Wohneinheiten deutlich unter dem berechneten Bedarf liegt und so von einem sorgsamem Umgang mit der Entwicklung von neuen Wohngebieten gesprochen werden kann.

Während in vergleichbaren Modellrechnungen eine Fluktuationsreserve an Wohneinheiten von drei bis fünf Prozent sowie ein Zugang durch Neubau aus dem Jahresmittel der Baufertigstellungen kalkuliert wird, entfallen hier diese beiden Faktoren, da eine Fluktuationsreserve in einem Grund- bzw. Unterzentrum nicht in diesem Ausmaß erforderlich scheint und das Jahresmittel der Baufertigstellungen durch die beiden Bebauungspläne „Örtleinsgrund“ und „Am Weinberg“ nicht linear fortgeschrieben werden kann.

#### Abb. 27: Aktuelle Belegungsdichte

Quelle: Berechnung auf Grundlage des Bayerischen Landesamts für Statistik (Hg.) 2022

Freistaat Bayern	2
Regierungsbezirk Oberfranken	1,92
Landkreis Coburg	2,01
<b>Gemeinde Ebersdorf b.Coburg</b>	<b>2,15</b>

#### Abb. 28: Modellrechnung zum Wohnungsbedarf

Quelle: UmbauStadt PartGmbH

Einwohner 2039	6.070
Belegungsdichte (orientiert am Durchschnitt des Freistaat Bayern)	2
<b>Rechnerischer Wohnungsbedarf</b>	<b>3.035</b>
Wohnungsbestand 2022 (in Wohn- und Nichtwohngebäuden)	2.890
<b>Differenz zum Wohnungsbedarf 2039</b>	<b>145</b>







# 2

# Bestand Verkehr Entwurf Fazit

## 2 Verkehrsuntersuchung

2.1 Aufgabenstellung.....24

2.2 Verkehrsbelastungen.....24

2.3 Leistungsfähigkeit .....25

2.4 Zusammenfassung .....26

## **Hinweis**

Das Kapitel Verkehr ist dem Bericht „Städtebauliche Rahmenplanung und Verkehrsplanung „Knorrgelände“ in Ebersdorf bei Coburg“ des Büros T+T Verkehrsmanagement GmbH entnommen. Der Bericht befindet sich inklusive der referenzierten Anlagen im Anhang dieses Berichtswerks zum Rahmenplan „Knorr-Gelände“.

Die Untersuchungen durch das Büro T+T Verkehrsmanagement GmbH stellen die Grundlage für die im Entwurf gewählte Erschließung dar. Für die Berechnung der Verkehrsbelastungen wurde die Variante 1 (siehe Kapitel 3.5) zugrunde gelegt.

## **2.1 Aufgabenstellung**

Das im Gemeindeteil Frohnlach gelegene ehemalige „Knorr-Gelände“ ist aktuell funktionslos. Im Rahmen der Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplans soll eine ortsverträgliche Entwicklung dieser Fläche erarbeitet werden. Angrenzend an dieses Gebiet werden zudem die freien Flächen der Bebauungspläne Örtleinsgrund und Am Weinberg weiterentwickelt.

In diesem Zusammenhang ist die im städtebaulichen Rahmenplan zu entwickelnde Verkehrsanbindung des Gebietes aus verkehrlicher Sicht zu begleiten. Für eine abgestimmte Anbindungsvariante sind die Auswirkungen der Gebietsentwicklung auf den Verkehrsablauf der bestehenden Verkehrsinfrastruktur zu ermitteln und zu bewerten.

## **2.2 Verkehrsbelastungen**

### **Bestand**

Die bestehenden Verkehrsbelastungen an den in der Anlage 1.1 dargestellten Knotenpunkten wurden am Mittwoch, den 28.09.2022 außerhalb der Schulferien erhoben.

Aus den ausgewerteten Zeitenbereichen von 06:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr wurden die Spitzenstunden abgeleitet. Die Morgenspitze lag dabei zwischen 07:30 und 08:30 Uhr, die Abendspitze zwischen 15:15 und 16:15 Uhr. Die Knotenstrombelastungen in den Spitzenstunden sind in der Anlage 2 dargestellt.

Zur Kontrolle wurden die von der Gemeinde durchgeführten Seitenradarmessungen der letzten Jahre im Bereich des Untersuchungsgebietes ausgewertet. Die hier ermittelten Querschnittsbelastungen bestätigen die Ergebnisse der aktuell durchgeführten Knotenstromerhebungen.

### **Verkehrserzeugung Planfall 1**

Im Planfall 1 wird davon ausgegangen, dass das

ehemalige „Knorr-Gelände“ vollständig entwickelt ist. Nach den aktuellen Planungen soll hauptsächlich eine Wohnnutzung mit Einfamilien- (28 Wohneinheiten) und Mehrfamilienhäusern (33 Wohneinheiten) umgesetzt werden. Zusätzlich sind ein Gemeinschaftshaus mit Café, betreutes Wohnen (25 Betreuungsplätze) und eine Kita (100 Kinder) vorgesehen.

Die Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrs durch die geplanten Nutzungen wurde auf Grundlage der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ (FGSV 2006) ermittelt. Die genauen Ansätze und die daraus resultierenden Verkehrsbelastungen sind in der Anlage 4.1 bis 4.4 dargestellt.

### **Verkehrserzeugung Planfall 2**

Im Planfall 2 wird zusätzlich zu der Entwicklung im Planfall 1 von einer Erweiterung der Gebiete Örtleinsgrund und Am Weinberg ausgegangen. Im Örtleinsgrund sind dabei 20, am Weinberg 27 Einfamilienhäuser geplant.

Die Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrs durch die Einfamilienhäuser wurde auf Grundlage der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ (FGSV 2006) ermittelt. Die genauen Ansätze und die daraus resultierenden Verkehrsbelastungen sind in der Anlage 4.5 dargestellt.

### **Verkehrsumlegung**

Für die Anbindung des Gebietes an das übergeordnete Straßennetz wurde die in der Anlage 1.2 dargestellte Vorzugsvariante als am geeignetsten bewertet. Hier wird der östliche Teil des Gebiets über eine durchgängige Straße zwischen der Straße „Hinterer Berg“ und dem Örtleinsgrund angebunden. Eine Verlagerung von Durchgangsverkehr auf diese neue Verbindung ist nicht zu erwarten, da die alternative Route einen besseren Verkehrsfluss bietet. Zudem sind die Verkehrsbelastungen auf dieser Route sehr gering. Diese Information lässt sich aus den erhobenen Knotenstrombelastungen ableiten. Der westliche Bereich des Gebietes wird über eine Sackgasse an die Göritzenstraße angebunden.

Der neu zu erwartende Verkehr wurde für die Kreuzung Hauptstraße/ Kellergasse/ Am Weinberg/ Göritzenstraße auf die verschiedenen Knotenströme umgelegt. Bei der Verteilung der Verkehrsbelastungen wurde sich dabei prozentual an den bestehenden Verteilungen orientiert.

Die sich hieraus ergebenden Knotenstrombelastungen sind für den Planfall 1 in der Anlage 5, für den Planfall 2 in der Anlage 6 dargestellt.

## 2.3 Leistungsfähigkeit

Für den Knotenpunkt Göritzenstraße/ Hauptstraße/ Am Weinberg/ Kellergasse wurden für die verschiedenen Belastungsfälle rechnerisch die Leistungsfähigkeiten ermittelt. Dies erfolgte DV-unterstützt für die mit abknickender Vorfahrt geregelten Kreuzung mit KNOBEL 7.1 (BPS GmbH, Bochum/ Ettlingen).

Als Maß für die Verkehrsqualität werden gemäß HBS 2015 in erster Linie die mittleren Wartezeiten herangezogen. Bei vorfahrtsrechtlich geregelten Knotenpunkten hat sich als Akzeptanzgrenze ein Wert von 45s/Fz für die kritische Zufahrt durchgesetzt. Dies entspricht der Qualitätsstufe D.

Grundlage für die Beurteilung von plangleichen Knotenpunkten hinsichtlich Qualität des Verkehrsablaufs bildet folgende Einteilung in Qualitätsstufen (QSV) des HBS 2015:

Qualitätsstufe (QSV)	Zulässige mittlere Wartezeit w [s/Fz] Knotenpunkt ohne Lichtsignalanlage	Beurteilung
A	$\leq 10$	Sehr gut
B	$\leq 20$	Gut
C	$\leq 30$	Befriedigend
D	$\leq 45$	Ausreichend
E	$> 45$	Mangelhaft / Kapazität
F	– <sup>1)</sup>	Ungenügend / Überlastung

<sup>1)</sup> Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q über der Kapazität C liegt ( $q > C$ ).

Bei einer Qualitätsstufe E besteht nur noch eine sehr geringe Bewegungsfreiheit. Der Verkehrszustand ist nicht mehr stabil, die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität des Knotenpunktes wird erreicht.

### Bestand

Mit den bestehenden Verkehrsbelastungen ergibt sich in der Morgen- und Nachmittagsspitze jeweils eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A). Die für die Bewertung maßgebenden maximalen mittleren Wartezeiten ergeben sich jeweils in der östlichen Zufahrt der Straße „Am Weinberg“. Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf bestehen nicht, der Knotenpunkt besitzt hohe Kapazitätsreserven. Die genauen Berechnungsergebnisse in der Anlage 3 dargestellt.

### Planfall 1

Mit den Verkehrsbelastungen im Planfall 1 ergibt sich in der Morgen- und Nachmittagsspitze jeweils eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A). Die für die Bewertung maßgebenden maximalen mittleren

Wartezeiten ergeben sich jeweils in der östlichen Zufahrt der Straße „Am Weinberg“. Gegenüber den bestehenden Verkehrsbelastungen ergeben sich keine spürbaren Unterschiede im Verkehrsablauf. Der Knotenpunkt besitzt weiterhin hohe Kapazitätsreserven. Die genauen Berechnungsergebnisse in der Anlage 7 dargestellt.

### Planfall 2

Mit den Verkehrsbelastungen im Planfall 2 ergibt sich in der Morgen- und Nachmittagsspitze jeweils eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A). Die für die Bewertung maßgebenden maximalen mittleren Wartezeiten ergeben sich jeweils in der östlichen Zufahrt der Straße „Am Weinberg“. Gegenüber den bestehenden Verkehrsbelastungen ergeben sich keine nennenswerten Unterschiede im Verkehrsablauf. Der Knotenpunkt besitzt weiterhin hohe Kapazitätsreserven. Die genauen Berechnungsergebnisse in der Anlage 8 dargestellt.

## 2.4 Zusammenfassung

Das im Gemeindeteil Frohnlach gelegene ehemalige „Knorr-Gelände“ ist aktuell funktionslos. Im Rahmen der Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplans soll eine ortsverträgliche Entwicklung dieser Fläche erarbeitet werden. Angrenzend an dieses Gebiet werden zudem die freien Flächen der Bebauungspläne Örtleinsgrund und Am Weinberg weiterentwickelt.

Die Anbindung des Gebietes soll für den östliche Teil des Gebiets über eine durchgängige Straße zwischen der Straße „Hinterer Berg“ und dem Örtleinsgrund erfolgen. Der westliche Bereich des Gebietes wird über eine Sackgasse an die Göritzenstraße angebunden.

Mit den zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch die Entwicklung des Knorr- Geländes bleibt an der maßgebenden Kreuzung Hauptstraße/ Kellergasse/ Am Weinberg/ Göritzenstraße die sehr gute Verkehrsqualität bestehen (QSV A). Auch mit dem zusätzlichen Neuverkehr durch die Weiterentwicklung der Baugebiete Örtleinsgrund und Am Weinberg ergeben sich keine Veränderungen in der Bewertung des Verkehrsflusses. Die sehr gute Verkehrsqualität bleibt erhalten (QSV A).









# 3

## Bestand Verkehr Entwurf Fazit

### **3 Entwurf | Rahmenplan**

3.1	Herleitung   Erschließung .....	30
3.2	Städtebaulicher Entwurf.....	32
3.3	Zonierung und Wohnen.....	34
3.4	Topografie   Gelände .....	36
3.5	Sonderbausteine .....	38
3.6	Ruhender Verkehr .....	40
3.7	Entwicklungsmöglichkeiten.....	42
3.8	Angrenzende Bebauungspläne ..	44

### 3.1 Herleitung | Erschließung

Das Areal des Knorr-Geländes ist vorrangig von Wohngebieten umgeben. Im Ortsteil Frohnlach, im östlichen Teil von Ebersdorf, schließt das Areal im westlichen Teil an die Göritzenstraße an. Hierbei liegt eine straßenbegleitende Bebauung vor. Neben Wohngebäuden, vorrangig Einfamilienhäusern, sind als besondere Punkte die ehemalige Schule Frohnlachs sowie der derzeitige Festplatz zu nennen. Die Göritzenstraße verläuft weiter in Richtung Norden und erschließt das Wohngebiet Örtleinsgrund, welches im Nordwesten an das Knorr-Areal anschließt. Im Südlichen Teil wird das Entwurfsgebiet durch die Straße Am Weinberg begrenzt. Hier ist neben Wohngebäuden auch Gewerbe der Firma Willi Schillig Polstermöbel ansässig. Im Osten wird das Knorr-Gelände durch eine grüne Zäsur sowie ein anschließendes Biotop begrenzt. Am Hochpunkt des Hanges schließt sich das neu geschaffene Wohngebiet Am Weinberg an.

Somit liegt das Knorr-Areal nicht nur topografisch eingebunden in die Landschaft, sondern zudem umgeben von Wohngebieten mit vorrangig Einfamilienhäusern als Wohnform. Ein vorrangiges Ziel des städtebaulichen Entwurfes kann somit in der Einbindung in den Kontext und in der Vernetzung mit vorhandenen Strukturen beschrieben werden. Der Entwurf soll ein Mindestmaß an Erschließung gewähren, dabei aber stets eine Minimierung der Versiegelung von Flächen nachkommen. Vorhandene Grünräume und Biotope sollen Beachtung finden und eine Bebauung darauf reagieren. Zudem soll ein breitgefächertes Wohnangebot geschaffen werden, das um soziale Bausteine ergänzt wird. Hierbei wird zusätzlich die notwendige soziale Infrastruktur in Ebersdorf erweitert. Der Entwurf soll sich optimal in den Bestand eingliedern, dennoch aber ein Wohngebiet mit eigener Identität schaffen. Dabei soll der Entwurf stets auf künftige Entwicklungen und Veränderungen reagieren können.

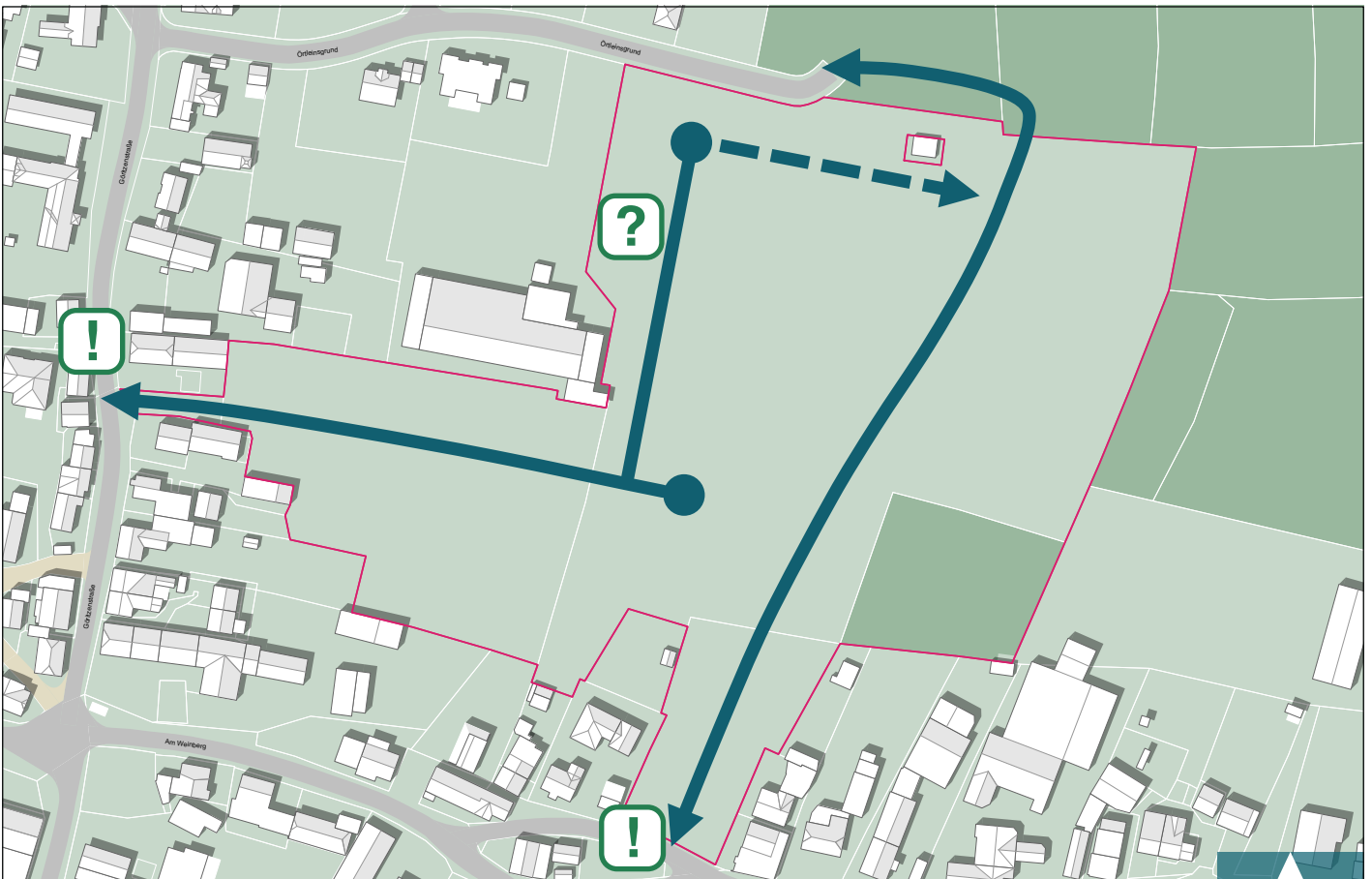
Die Erschließung für das künftige Wohngebiet folgt vorrangig der vorhandenen Topografie im Areal. Gleichmaßen nutzt sie alle möglichen Anknüpfungspunkte zu umliegenden Gebieten für eine optimale Einbindung des künftigen Wohngebietes. Die Haupterschließung erfolgt in nord-südlicher Richtung und verbindet die Straße Am Weinberg / Hinterer Berg mit der Straße Örtleinsgrund. Die durchlaufende Erschließung für das Knorr-Areal soll dennoch im Charakter einer Wohnstraße entstehen. Aufgrund der durchbindenden Erschließung zwischen den Wohngebieten am Weinberg bis hin zum Örtleinsgrund ist zwar eine Entlastung möglich,

aber kein Durchgangsverkehr durch das Areal Knorr-Gelände zu erwarten, da der Verkehr eher in Richtung Süden zur B303 und in Richtung Westen hin zur Ortsmitte erfolgen wird. Die Einbindung in die Straße Örtleinsgrund im Norden muss die vorhandene Topografie bewältigen und im geeigneten Radius nach oben geführt werden. Die Einbindung im südlichen Bereich in die Straße Hinterer Berg ist aus verkehrsplanerischer Sicht unbedenklich, da in der Vergangenheit bereits der Schwerverkehr über die Einbiegung abgehandelt wurde. Entsprechende Schleppkurven bei möglichen Veränderungen sind zu beachten.

Die Nebenerschließung für das Knorr-Areal erfolgt in ost-westlicher Richtung bis hin zur Göritzenstraße. Die Verbindung existiert bereits, ist aber aufgrund unterschiedlicher Grundstückseigentümergehen und -eigentümer derzeit nicht als Erschließung möglich. Für eine Herstellung der Erschließung müssten daher weiterführende Gespräche geführt werden. Aus verkehrsplanerischer Sicht sind Leistungsfähigkeitsprobleme an den Einmündungen in die Göritzenstraße nicht zu erwarten. Aufgrund der vorhandenen Topografie sowie verschiedenen entwerflichen Entscheidungen wird die Nebenerschließung im Zentrum des Entwurfsgebietes nicht an die Haupterschließung angebunden. Dies hat nicht nur Vorteile im Bereich des Aufwandes und der Finanzierung, zudem wird für das Gebiet eine verkehrsfreie Quartiersmitte hergestellt. Für die Erschließung weiterer Wohngebäude wird eine Zufahrt in den nördlichen Teil des Gebietes ermöglicht. Im Bedarfsfall oder bei einer vorhandenen Notlage kann im Norden eine Querverbindung zur Haupterschließung hergestellt werden. Dieser Weg existiert bereits heute im Norden der Bestandshalle entlang des vorhandenen Hanges.

Die Erschließung folgt insgesamt den Empfehlungen des Verkehrsplaners und schafft eine Verbindung zu bestehenden Strukturen der umliegenden Wohngebiete. Gleichmaßen wird im Minimum in die bestehende Topografie eingegriffen sowie eine Versiegelung möglichst gering gehalten.

**Abb. 29: Erschließung**  
Quelle: UmbauStadt PartGmbH





## 3.2 Städtebaulicher Entwurf

Der städtebauliche Entwurf im Knorr-Areal wird durch die bestimmende Funktion des Wohnens geprägt. Inmitten von Wohngebieten mit vorrangig straßenbegleitenden Wohnformen, soll ein eigenständiges, aber dennoch gut vernetztes und eingebundenes Wohngebiet mit Identität entstehen. Die dominierende Typologie des Einfamilienwohnens soll durch Mehrfamilienwohnen zukunftsgerecht ergänzt werden. Des Weiteren sollen soziale Infrastrukturen mitwachsen und künftig im Knorr-Areal verortet sein.

Aus der beschriebenen Erschließung des Gebietes, der Haupterschließung in nord-südlicher Richtung sowie der Nebenerschließung in ost-westlicher Richtung, ergibt sich im Zentrum ein besonderer Ort, welcher von Verkehr freigehalten wird. Diese Quartiersmitte verleiht dem Wohngebiet eine eigene Identität und wird aus jeder Richtung erschlossen. Die Quartiersmitte verfügt über besondere Funktionen und Ausrichtungen, auf die später eingegangen werden soll.

Die Quartiersmitte beschreibt das bebaute Zentrum des Gebietes, welche in grüne Freiräume eingebettet, inmitten des Knorr-Areals liegt. Im östlichen Anschluss an die Quartiersmitte findet sich ein gestalteter Freiraum, wie etwa ein Spielplatz wieder. Direkt im Anschluss beginnt das Biotop, was sich in einem Hang als östlicher Gebietsabschluss erstreckt. In diesem Bereich steigt die Topografie um mehr als 20 Meter an, mit dem Abschluss des Wohngebietes am Weinberg auf der höchsten Stelle. Sowohl das Biotop als auch die Hanglage sollen im städtebaulichen Entwurf ihre Beachtung finden und erfordern einen besonderen Umgang. Aufgrund der Maßnahmen zum Umgang mit dem Regenwasser sollte eine Bebauung daher einen Abstand zur grünen Zäsur der Hanglage einnehmen. Der Streifen entlang des Hanges könnte mit einem großzügigen Bewuchs den Übergang in die Landschaft markieren. Auf der westlichen Seite der Quartiersmitte im unmittelbaren Anschluss an das Grundstück des Kids Playland soll ebenfalls eine öffentliche Grünfläche stehen. Nicht nur als mögliche unversiegelte Freifläche soll der Grünraum einen Kontrast zur geplanten Bebauung bilden, auch künftigen Entwicklungen würde dieser Raum entsprechend offen stehen. Auch sind mit der Entwicklung von Wohnraum entsprechende Freiräume nachzuweisen, die in diesen Bereichen verortet werden können.



Abb. 30: Lageplan des städtebaulichen Entwurfs

Quelle: UmbauStadt PartGmbH



Abb. 31: Zonierung und Funktionen

Quelle: UmbauStadt PartGmbH



### 3.3 Zonierung und Wohnen

Die Bereiche außerhalb der Quartiersmitte und der angedachten Frei- und Grünräume sind dem Wohnen vorbehalten. Um in Ebersdorf künftig möglichst vielfältige Wohnangebote zu schaffen, soll die vorrangige Wohnform des Einfamilienwohnens in Ebersdorf um Angebote des Mehrfamilienwohnens ergänzt werden. Dabei soll eine ortstypische und angemessene Wohndichte im Knorr-Areal erreicht werden.

Im westlichen Anschluss an die Quartiersmitte entstehen punktartige Typologien für die Funktion des Mehrfamilienwohnens. Hierbei sind Gebäude mit nicht mehr als vier Geschossen angedacht, um das ortstypische Gesamtbild zu wahren. Dennoch ist an dieser Stelle eine verdichtete Form des Wohnens als sinnvoll zu erachten. Im rückwärtigen Bereich sind dem Erdgeschoss private Gärten zugeschrieben, während die oberen Wohneinheiten über Balkone und Loggien verfügen können. Die Punktgebäude würden gleichermaßen die Hochpunkte im Gebiet markieren und eine gute Orientierung bis hin zur Quartiersmitte ermöglichen. Das oberste Geschoss sollte dabei als Staffelgeschoss ausgeführt und das Gebäude mit einem Flachdach versehen werden. Mit direktem Anschluss an eine öffentliche Grünfläche würden dabei hochwertige Wohneinheiten entstehen. Für den Fall einer höheren Nachfrage nach Wohneinheiten im Sektor des Mehrfamilienwohnens, kann der Entwurf flexibel darauf reagieren und an geeigneter Stelle können mehr Punktgebäude für mehr Wohneinheiten im Gebiet entstehen.

Auch im Bereich des Einfamilienwohnens soll das Knorr-Areal das bestehende Angebot in Ebersdorf erweitern und ergänzen. Für die Schaffung einer höheren Wohndichte, allerdings mit einer Typologie des Einfamilienwohnens und bei einem Wunsch nach privaten Grundstücken, sind Reihenhäuser eine optimale Ergänzung. Im südlichen Anschluss an die Mehrfamilienhäuser sowie im nördlichen Anschluss an die Quartiersmitte sind daher Reihenhäuser angedacht. Diese verfügen jeweils mit Orientierung zur Straße um den notwendigen Erschließungsraum sowie rückwärtig um einen privaten Garten. Die Reihenhäuser sind mit jeweils zwei bis drei Geschossen angedacht, während die Dachform flexibel auf das ortstypische Bild reagieren kann. Das Reihenhauser bietet eine ideale Möglichkeit für eine Form des Einfamilienwohnens bei begrenzten finanziellen Mitteln. Die Grundstücke für die Reihenhäuser sind im Entwurf mit einer Fläche von 300 bis 500m<sup>2</sup> angedacht.

Um das ortstypische Bild in Ebersdorf zu wahren und gleichzeitig auf die Nachfrage nach privatem Wohnraum zu reagieren, sollen zudem Formen des Einfamilienwohnens mit größeren Grundstücken angeboten werden. Im Bereich der Haupteerschließung in nord-südlicher Richtung sollen daher straßenbegleitend Einfamilienhäuser entstehen, wie bereits in den umliegenden Wohngebieten. Im Einzugsgebiet um Coburg besteht eine stetige Nachfrage nach dieser Form des Wohnens. Der städtebauliche Entwurf soll daher möglichst viele unterschiedliche Angebote im Bereich des Wohnungsmarktes abdecken und somit eine verträgliche städtebauliche Dichte erzeugen. Westlich der Erschließung entstehen Einfamilienhäuser auf Grundstücken mit einer Fläche von 550 bis 800m<sup>2</sup>. Östlich der Erschließung entstehen Einfamilienhäuser auf Grundstücken mit einer Fläche von 750 bis 1.000m<sup>2</sup>. Alle Gebäude sind zur Straße mit dem notwendigen Erschließungsraum versehen, während rückwärtig ein großzügiger, privater Garten angegliedert ist. Die Gebäude im östlichen Bereich des Knorr-Areals sind mit dem notwendigen Abstand zur Hanglage und zum anschließenden Biotop versehen, um eine notwendige Regenversickerung sicherzustellen. Auch mögliches Wasser vom Bereich der Hanglage, kann so sicher abgefangen werden, bevor es die Gebäude erreicht. Die Grundstücke sollten am Rand mit einer entsprechenden Bepflanzung darauf reagieren.

Die Orientierung der Grundstücksgrößen richtet sich nach den Bedarfen der zuletzt ausgewiesenen Baugebiete. Für das Knorr-Areal gilt der Wunsch einer kompakteren Bauweise für eine höhere Verdichtung. Das Knorr-Gelände wird als idealer Ort für eine Nachverdichtung und als Möglichkeit für den Geschosswohnungsbau betrachtet. In der hier gezeigten Variante des städtebaulichen Entwurfes würden 3 Mehrfamilienhäuser mit je 7 Wohneinheiten, 15 Reihenhäuser mit insgesamt 15 Wohneinheiten und 13 Einfamilienhäuser mit insgesamt 13 Wohneinheiten entstehen. Je nach Belegung der Quartiersmitte mit weiteren Wohneinheiten könnten im Knorr-Areal somit 48 bis 62 neue Wohneinheiten entstehen.

Besteht der Bedarf nach einer Erhöhung der potenziellen Wohneinheiten, so können anstelle der Reihenhäuser im Norden des Untersuchungsgebiets auch Mehrfamilienhäuser und anstelle der Einfamilienhäuser im Osten Reihenhäuser errichtet werden.



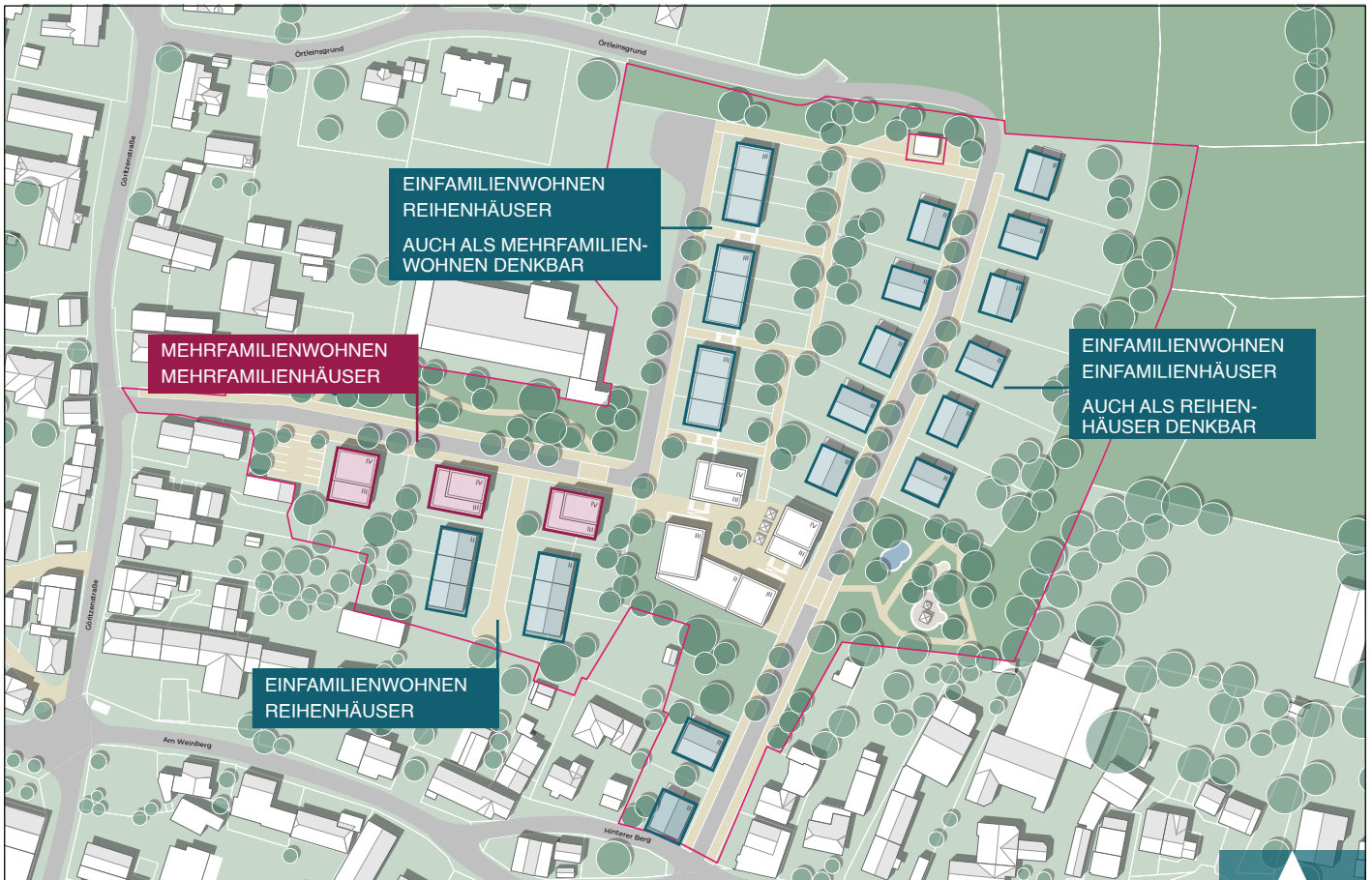
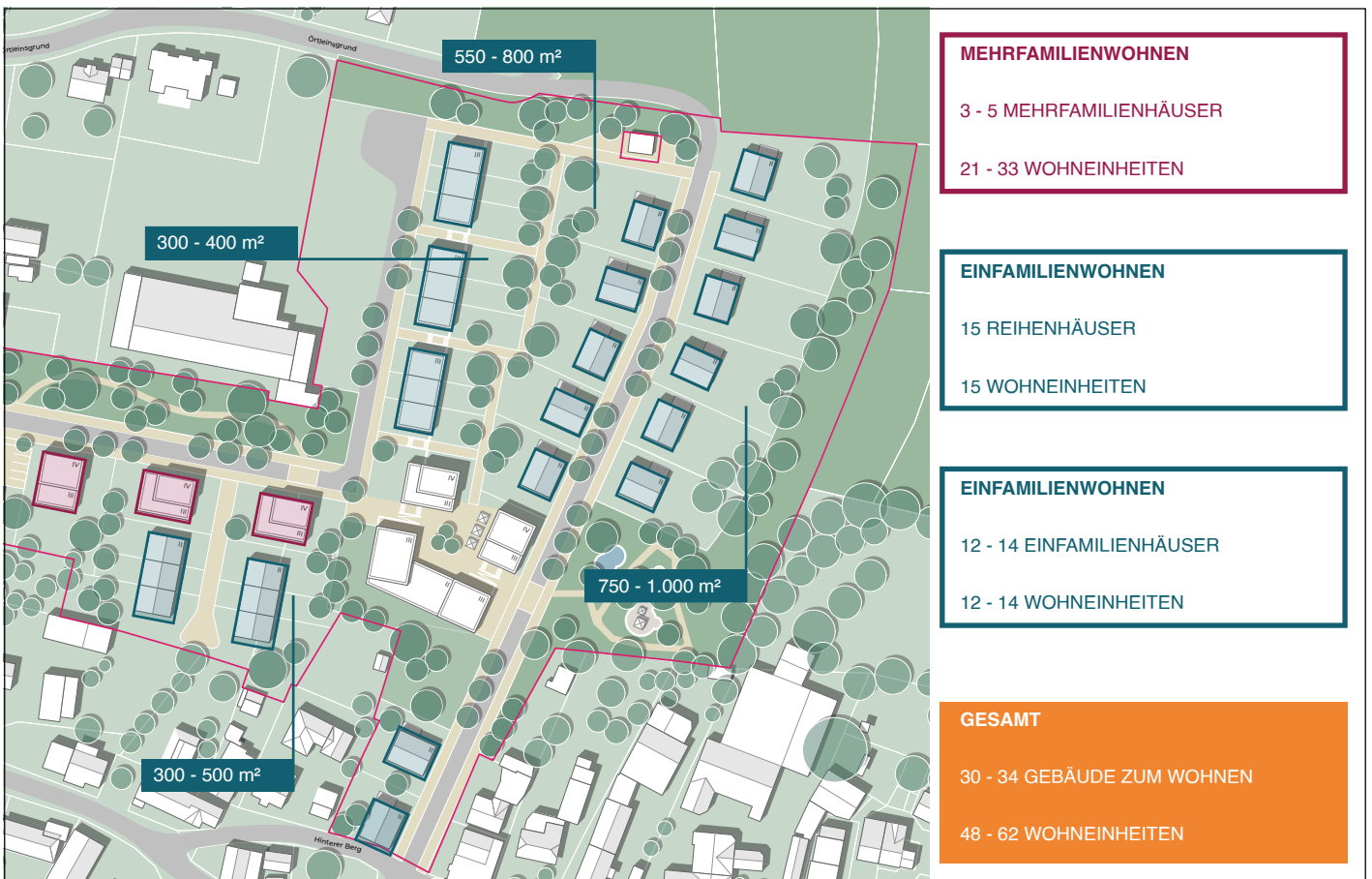


Abb. 32: Wohnformen

Quelle: UmbauStadt PartGmbH ▲

▼ Abb. 33: Wohndichte

Quelle: UmbauStadt PartGmbH



### 3.4 Topografie I Gelände

Die Topografie im Knorr-Areal ist besonders prägend für das Gebiet und den angedachten städtebaulichen Entwurf. Im entsprechenden Kapitel der Bestandsaufnahme wird sowohl die bestehende Topografie im Sinne des Geländeanstiegs in Richtung Osten beschrieben, als auch die Unterkellerung der bestehenden Gebäude aufgezeigt. Diese Faktoren spielen sowohl bei der Erschließung, als auch bei der Positionierung eine entscheidende Rolle.

Das Gelände im westlichen Bereich ab der Göritzenstraße ist bis hin zur Quartiersmitte nur leicht ansteigend. Die Erschließung kann diesen Anstieg leicht bewältigen, für die Setzung der Gebäude spielt dieser Anstieg keine übergeordnete Rolle. Im Bereich der Quartiersmitte ist ein größerer Anstieg des Geländes zu erwarten. Aus diesem Grund wird die Erschließung aus westlicher Richtung nicht über den Quartiersplatz an die nord-südliche Erschließung angebunden. Mittels eines Plateaus soll die Quartiersmitte auf die vorliegende Topografie reagieren, um eine Durchwegung für den Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen. Die Quartiersmitte soll auf diesem Wege den Übergang vom unteren Höhengniveau auf das obere Höhengniveau bilden und einen qualitativ hochwertigen Aufenthaltsort herstellen.

Nördlich der Quartiersmitte entsteht nach Abbruch der Bestandshalle eine Kante von etwa vier bis fünf Metern zwischen den beiden Höhengniveaus. An diese Kante werden entsprechend je drei zusammenstehende Reihenhäuser platziert. Diese werden direkt an die Kante heran gebaut und sichern somit gleichermaßen den Boden vor einem möglichen Abrutschen. Im Erdgeschoss sind die Reihenhäuser demzufolge nur aus westlicher Richtung begehbar und nur zur Straße orientiert. Dieses Geschoss könnte Raum für mögliche Stellplätze oder Garagen bieten. Der Höhenversprung würde demnach durch die Typologie an sich und im Gebäude gelöst werden. Im ersten Obergeschoss wäre das Gebäude vom oberen Höhengniveau aus östlicher Richtung zugänglich und könnte hier über den privaten Garten verfügen. Aus Sicht vom unteren Höhengniveau hätte das Gebäude drei Geschosse, vom oberen Höhengniveau wären jedoch nur zwei Geschosse sichtbar.

Die Einfamilienhäuser sind entsprechend auf dem oberen Höhengniveau verortet. Auf diesem Höhengniveau liegt auch die Hapterschließung in nord-südlicher Richtung, wobei die angedachte Wohnstraße demnach keine komplizierten Anstiege zu bewältigen hat. Lediglich im Bereich des nördlichen An-

schlusses an den Örtleinsgrund muss die Wohnstraße im geeigneten Radius entsprechend ansteigen, um die notwendige Anbindung herzustellen. Im Bereich des derzeitigen Trafo-Gebäudes der Gemeindewerke Ebersdorf ist ein starker Hang vorhanden, östliche der Transformatorenstation schwächt sich der Hang jedoch ab und eine Anbindung beider Straßen ist leichter herzustellen.

Die Einfamilienhäuser westlich der Wohnstraße liegen ebenfalls auf dem oberen Höhengniveau und bilden mit ihren rückwärtig gelagerten Privatgärten einen optimalen Übergang zu den Gärten der Reihenhäuser. Wie im Geländeschnitt (siehe Abb. 33) dargestellt, entsteht ein hochwertiger Grünraum mit Gärten in einer „Back-to-back“-Ausrichtung. Mit dem nördlichen Abschluss durch den Hang und dem südlichen Abschluss durch die Quartiersmitte entsteht ein zu allen Seiten umschlossener grüner Hof für die privaten Wohngebäude.

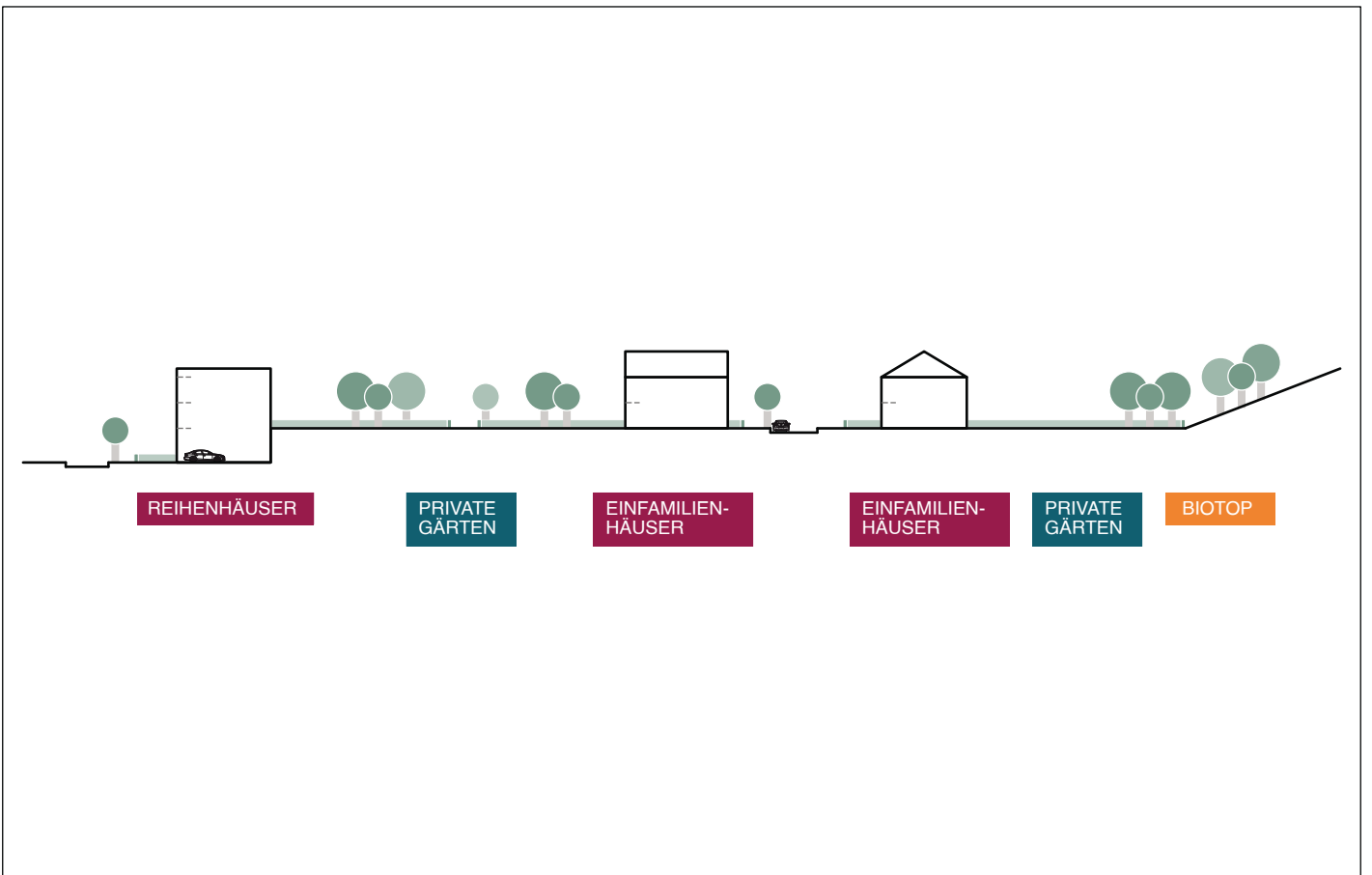
Die Einfamilienhäuser östlich der Wohnstraße liegen ebenfalls auf dem oberen Höhengniveau im Übergang zum Hang des Biotops. Im östlichen Rand des Knorr-Areals liegt der größte Anstieg des Geländes vor. Aus diesem Grund gewähren die Wohngebäude einen großzügigen Abstand zur Hanglage und schieben sich mit den rückwärtig gelagerten Gärten in die vorhandene Topografie ein. Den Hang herunter laufendes Wasser sowie sich anstauendes Regenwasser kann daher direkt vor Ort aufgefangen und versickert werden. Der städtebauliche Entwurf gliedert sich somit optimal in das Gelände und in die vorherrschende Topografie des Knorr-Areals ein.



**Abb. 34: Position Geländeschnitt**  
Quelle: UmbauStadt PartGmbB



**Abb. 35: Gelände Ost-West**  
Quelle: UmbauStadt PartGmbB





### 3.5 Sonderbausteine

Neben der dominierenden Funktion des Wohnens sollen im städtebaulichen Entwurf auch soziale Funktionen berücksichtigt und in das Knorr-Areal integriert werden. Bei einer Erweiterung des Ortes um 48 bis 62 Wohneinheiten, sollte auch die soziale Infrastruktur des Ortes mit wachsen. Daher sollen im Entwurfsgebiet eine Kindertagesstätte mit Platz für etwa 100 Kinder, ein Gemeinschaftshaus mitsamt einem Café, sowie ein Angebot für Betreutes Wohnen entstehen. Die Gemeinde hat bislang gute Erfahrungen mit dem Konzept des Betreuten Wohnens gemacht. Entsprechend der vorhandenen Nachfrage, sollen die notwendigen Gebäude im Entwurf in diese Richtung entwickelt werden. Die Gebäude für das Betreute Wohnen sind in ihrer Positionierung und Ausrichtung im Entwurf flexibel.

Von Seiten der Gemeinde kommt der Vorschlag auch Treffpunkte für Vereine aus Ebersdorf mit in die Überlegungen einzubeziehen. Derzeit gibt es einen Raumbedarf für drei bis vier Vereine, welche derzeit in der Alten Schule untergebracht sind. Die Funktionen könnten das Gemeinschaftshaus in der Quartiersmitte ergänzen oder einen weiteren Sonderbaustein bilden.

Variante 1: Die Sonderbausteine mit den beschriebenen sozialen Funktionen lagern sich alle in der Quartiersmitte an und bilden einen belebten Aufenthaltsort im Zentrum des Gebietes. Vorhandene Synergien des Gemeinschaftshauses könnten genutzt und die Außenflächen für eine Nutzung herangezogen werden. Es würde ein kompaktes Zentrum mit sozialen Funktionen in der Quartiersmitte entstehen.

Variante 2: Das Gemeinschaftshaus ist weiterhin in der Quartiersmitte verortet. Die Kindertagesstätte verlagert sich an den westlichen Eingang des Gebietes, was eine Erreichbarkeit für umliegende Wohngebiete erleichtert. Das Betreute Wohnen ist hinsichtlich der Verortung flexibel.

Variante 3: Die Kindertagesstätte wird in den nördlichen Teil des Gebietes verlagert. Dies hat positive Auswirkungen hinsichtlich der Verkehrsberuhigung für das Knorr-Areal. Das Betreute Wohnen könnte in erhöhter Anzahl weiterhin in der Quartiersmitte verortet werden.

Fazit: Die Gemeinde bevorzugt Variante 1 mit einer Quartiersmitte an der sich die Sonderbausteine anlagern. Der entstehende Verkehr müsste im weiteren Prozess betrachtet werden.

**Abb. 36: Sonderbausteine - Variante 1**

Quelle: UmbauStadt PartGmbB

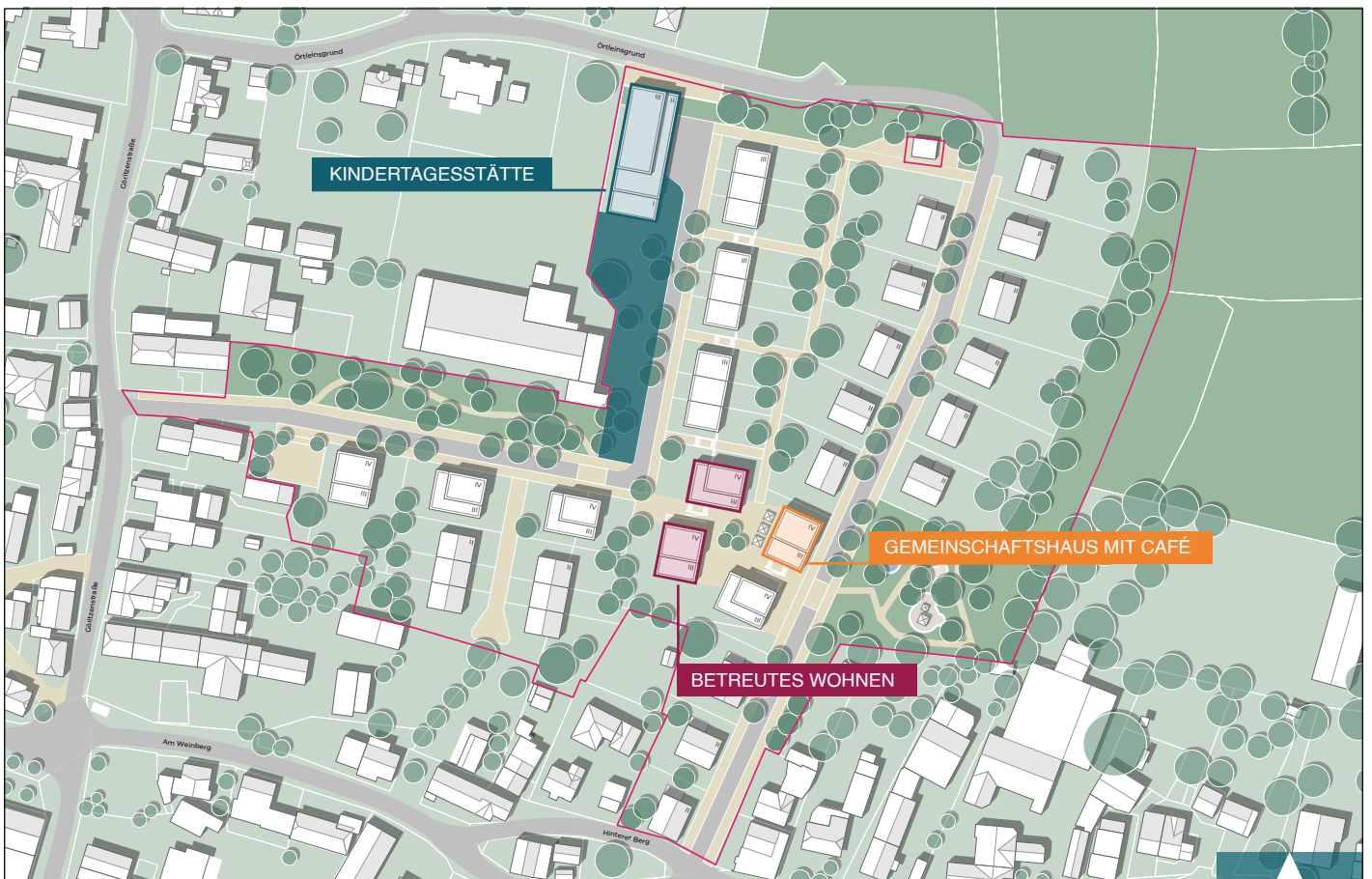




**Abb. 37: Sonderbausteine - Variante 2**  
Quelle: UmbauStadt PartGmbH



**Abb. 38: Sonderbausteine - Variante 3**  
Quelle: UmbauStadt PartGmbH



### 3.6 Ruhender Verkehr

Die Verortung des ruhenden Verkehrs erfolgt ausschließlich im Knorr-Gelände selbst. Der Charakter des Gebietes soll dem eines Wohngebietes entsprechen. Der ruhende Verkehr soll daher eine untergeordnete und wenig sichtbare Rolle im öffentlichen Raum spielen.

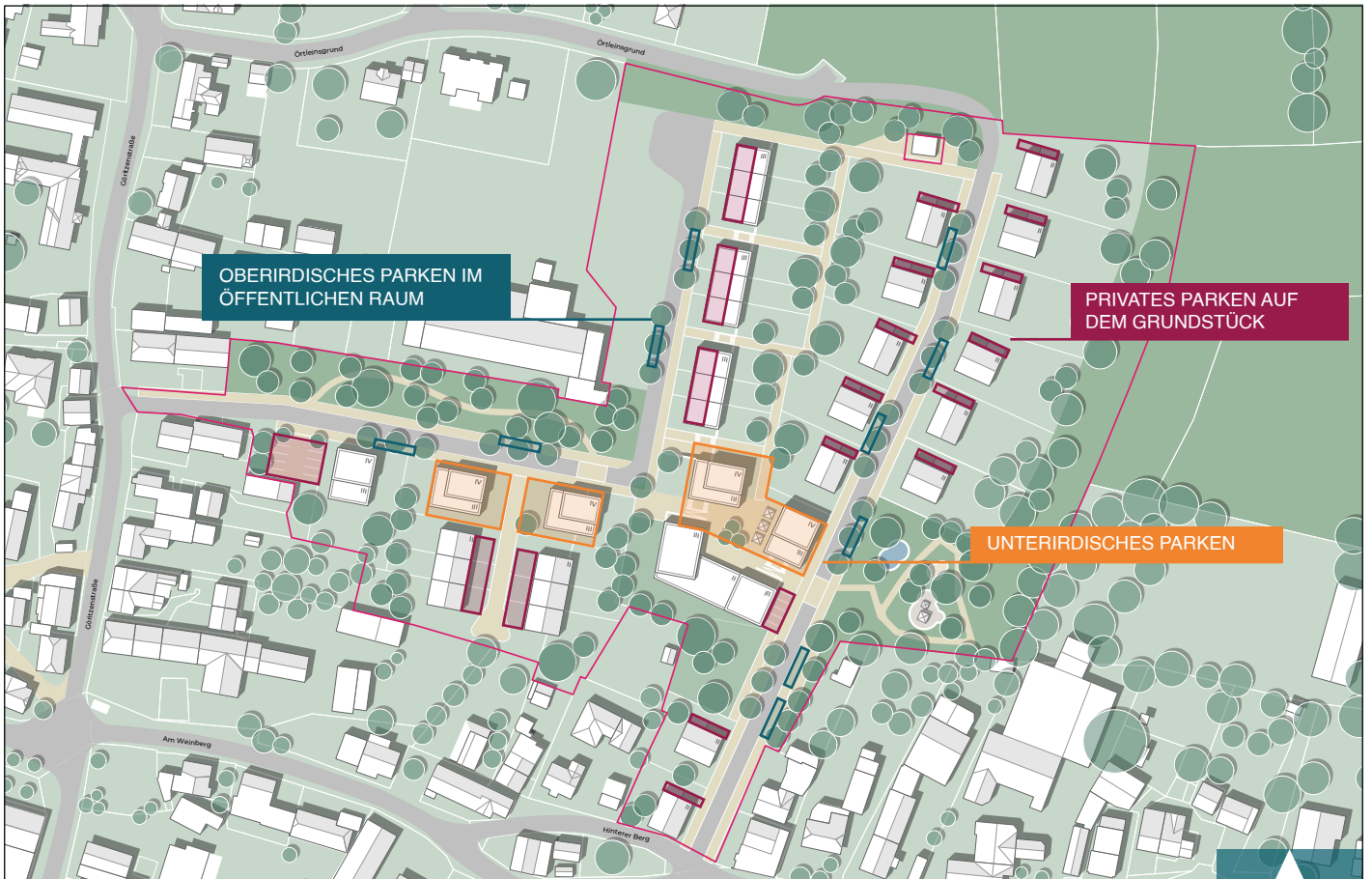
Die Unterbringung der notwendigen Stellplätze sowohl für die Anwohnerinnen und Anwohner als auch für Gäste im öffentlichen Raum kann nach zwei Varianten erfolgen. Die Abbildung 38 beschreibt die Variante des unterirdischen Parkens. Die Stellplätze für die Bewohnerinnen und Bewohner der Einfamilien- sowie Reihenhäuser finden sich auf den privaten Grundstücken wieder. Hierbei wird es den Bewohnerinnen und Bewohnern freigestellt, ob Garagen oder offene Stellplätze zur Anwendung kommen. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Reihenhäuser im Norden des Gebietes können ihre Fahrzeuge innerhalb des Gebäudevolumens im Erdgeschoss abstellen. Öffentliche Stellplätze sowie Besucherstellplätze sollen im öffentlichen Raum entlang der Wohnstraße verortet werden. Dies bezieht sich vor allem auf die Haupteinschließung in nord-südlicher Richtung. Die Straße soll als Wohnstraße ausformuliert werden und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen beinhalten. Beispielsweise könnten wechselseitig Bäume angeordnet werden, die mit entsprechenden Grüninseln in die Fahrbahn reichen. Innerhalb dieser Buchten könnten zudem Stellplätze angeordnet werden.

Eine Sonderrolle in dieser Variante kommt dem Bereich der Quartiersmitte zu. Aufgrund der beschriebenen Topografie ist bei der Quartiersmitte der Übergang vom unteren zum oberen Höhenniveau zu schaffen. Da das Podest des Außenraumes der Quartiersmitte somit teilweise in den Hang eingegraben wird, bietet sich hierbei die Herstellung einer Tiefgarage ohne größeren Aufwand an. Der gelb markierte Bereich (siehe Abb. 38) könnte demzufolge aus westlicher Richtung durch Fahrzeuge angefahren werden, die dann unterhalb der Quartiersmitte parken könnten. Ebenfalls unterirdisch könnten die Stellplätze für die Anwohnerinnen und Anwohner der Mehrfamilienhäuser realisiert werden. Innerhalb der Gebäudekubaturen könnten Tiefgaragen entstehen, die Stellplätze unterirdisch ermöglichen und einen direkten Zugang in die Wohneinheiten bieten. Für das gesamte Gebiet bestehen Reserven für weitere Stellplätze im Bereich der Straßenräume.

Die zweite Variante beschreibt das Herstellen aller Stellplätze oberirdisch und im öffentlichen sowie privaten Raum. Die Verortung der Stellplätze für Einfamilienhäuser und Reihenhäuser entspricht der ersten Variante. Diese werden auf den privaten Grundstücken realisiert. Auch die Besucherstellplätze im Straßenraum bleiben bestehen. Ein Unterschied ergibt sich für die Quartiersmitte und für die Gebäude des Mehrfamilienwohnens. Hierbei wird auf unterirdische Stellplätze verzichtet. Diese müssen somit oberirdisch realisiert werden. Im Bereich der Quartiersmitte erfolgt dies im Straßenraum östlich und westlich. Hierbei müssen teilweise Flächen von öffentlichen Straßenräumen als auch von Grünflächen genutzt werden. Dies bedeutet geringfügig weitere Wege, stellt aber im Anspruch an die notwendige Fläche keine Herausforderung dar. Im Bereich des Mehrfamilienwohnens sind weitere Flächen entlang der Straße bereitzustellen, sowie Teile der privaten Gärten der Gebäude als Stellplätze zu widmen.

Ein Vorteil in der oberirdischen Realisierung aller Stellplätze findet sich beim Kostenfaktor wieder. Die vorhandenen Flächen ermöglichen eine oberirdische Herstellung und bieten zudem Reserven, falls sich der Bedarf erhöht. Nachteilig wird der vorhandene Flächenverbrauch bewertet. Hierbei müssen zum Teil öffentliche Grünflächen sowie private Gärten den Stellplätzen weichen, was bei einer unterirdischen Realisierung der Stellplätze vermieden werden könnte. Zudem ist die vorhandene Topografie teilweise günstig für die Herstellung von Tiefgaragen und ermöglicht zudem eine direkte Erschließung in die Wohneinheiten oder in den Außenraum der Quartiersmitte. Die Entscheidung für eine der Varianten oder für eine Mischform muss im weiteren Planungsprozess Betrachtung finden.





**Abb. 39: Parken - Variante Unterirdisch**  
Quelle: UmbauStadt PartGmbB



**Abb. 40: Parken - Variante Oberirdisch**  
Quelle: UmbauStadt PartGmbB



### 3.7 Entwicklungsmöglichkeiten

Der städtebauliche Entwurf ist bestimmt durch die Funktion des Wohnens und bildet ein Zentrum als Quartiersmitte aus. Zum jeweiligen Umfeld und zu den Rändern des Gebietes reagiert er individuell und ortsspezifisch.

Im Osten schließt das Knorr-Gelände an einen Grünzug samt Biotop an. Hier verändert sich die Topografie des Geländes, indem sie stark ansteigt. Der Entwurf reagiert, indem die Gebäude mit großem Abstand zum ansteigenden Hang platziert werden. Rückwärtig sind private Gärten angedacht, welche den bestehenden Boden weder bebauen noch versiegeln. Das vorhandene Biotop wird damit erhalten und das Wohngebiet wird in vorhandenem Grünraum eingegliedert. Zudem kann anfallendes Regenwasser direkt vor Ort versickert werden.

Im Süden wird das Knorr-Areal durch die Straße Am Weinberg bzw. Hinterer Berg begrenzt. Hier liegt eine stetig straßenbegleitende Bebauung vorrangig durch Einfamilienhäuser vor. Der Entwurf sieht eine Ergänzung der vorhandenen Bebauung vor, womit sich der Entwurf in das ortstypische Bild eingliedert.

Am nordöstlichen Rand schließt das Knorr-Gelände an die bestehenden Strukturen des Kids Playland an. Der Indoor-Spielplatz wird derzeit gut genutzt und ist viel besucht. Da eine Entwicklung derzeit noch nicht absehbar ist, reagiert der Entwurf mit einem möglichem Freiraum hin zum Nachbargrundstück. Derzeit ist dieser Freiraum als öffentliche Grünfläche genutzt. Doch auch ein individueller Streifen mit derzeit noch unbeplanter Fläche schließt an die Wohnstraße an. Diese Fläche könnte zukünftig zum einen bebaut werden, falls hierfür Bedarf vorhanden ist. Zum anderen könnte der Raum auch einer Erschließung des Nachbargrundstücks vorbehalten sein, für den Fall, dass der Gemeinde das Grundstück zum Kauf angeboten wird. Somit ermöglicht der Entwurf künftige Handlungschancen und steht einer weiteren Entwicklung offen gegenüber. Eine mögliche Entwicklung, verbunden mit einer erweiterbaren Planung ist in Abbildung 41 dargestellt. Eine weitere Erschließung sowie das Schaffen weiterer Gebäude muss dann weiterführend geplant werden.

Am nördlichen Rand ist ebenfalls ein starker und plötzlicher Anstieg des Geländes vorhanden. Weniger übergehend wie im Osten des Gebietes, sondern abrupt in Form einer starken Böschung, welche gegen ein Abrutschen zu sichern ist. Auch hierbei hält die geplante Bebauung einen notwendigen Abstand und schließt mit einer möglichen Erschließung

im Bedarfsfall an. Jedoch wird die Bebauung weiter zum Rand geführt, um dem Gebiet einen optimalen Abschluss zu verleihen. Der weitere Übergang sowie Anschluss des Knorr-Geländes an das Gebiet „Örtleinsgrund“ wird im Folgenden noch genauer beschrieben. Hierbei geht es um die Frage der Vernetzung der Wohngebiete sowie der Thematik eines möglichen Abschlusses der Siedlungsstrukturen.



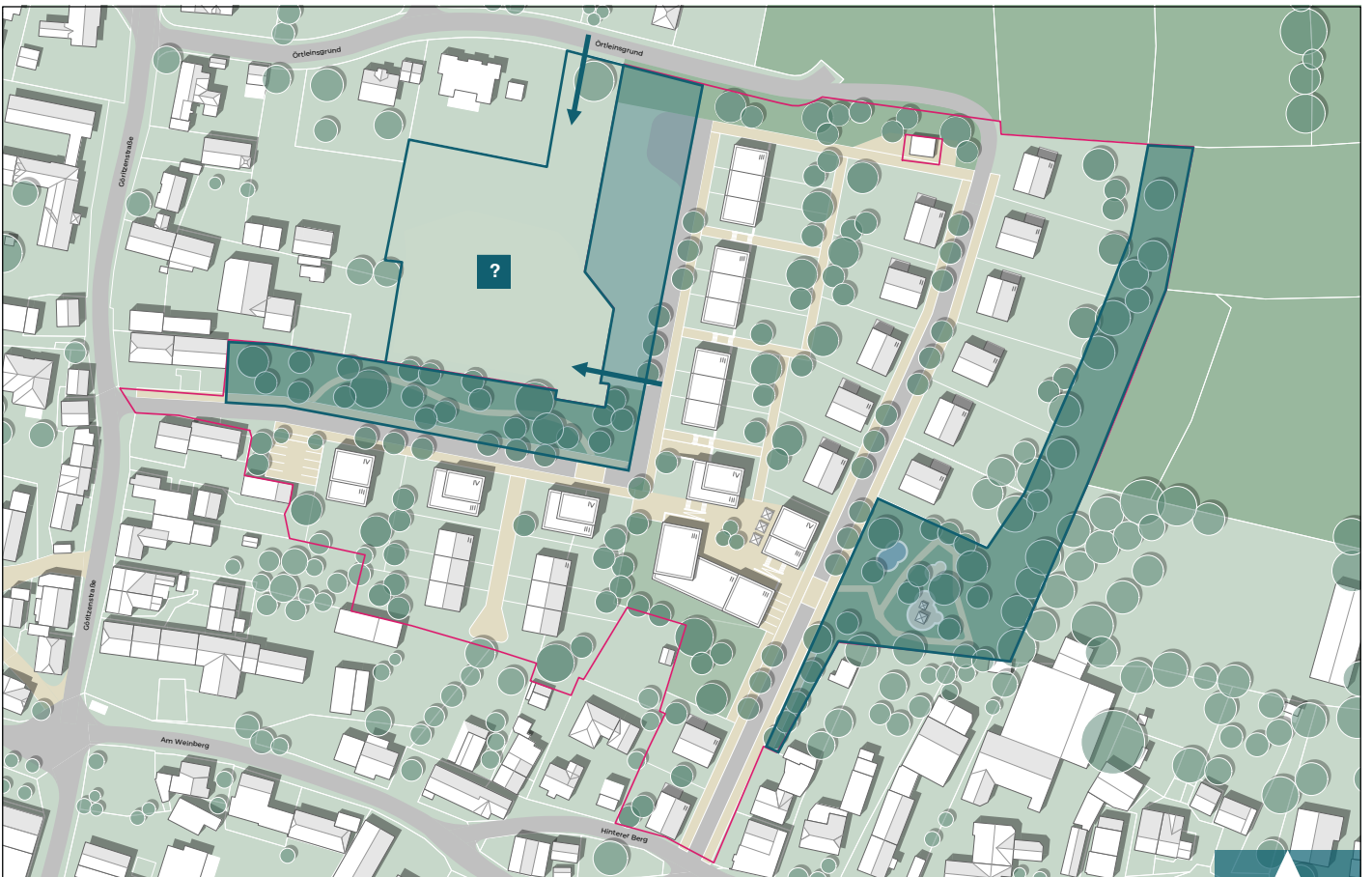
**Abb. 41: Übergänge und Anschlüsse**

Quelle: UmbauStadt PartGmbH



**Abb. 42: Mögliche Entwicklung**

Quelle: UmbauStadt PartGmbH



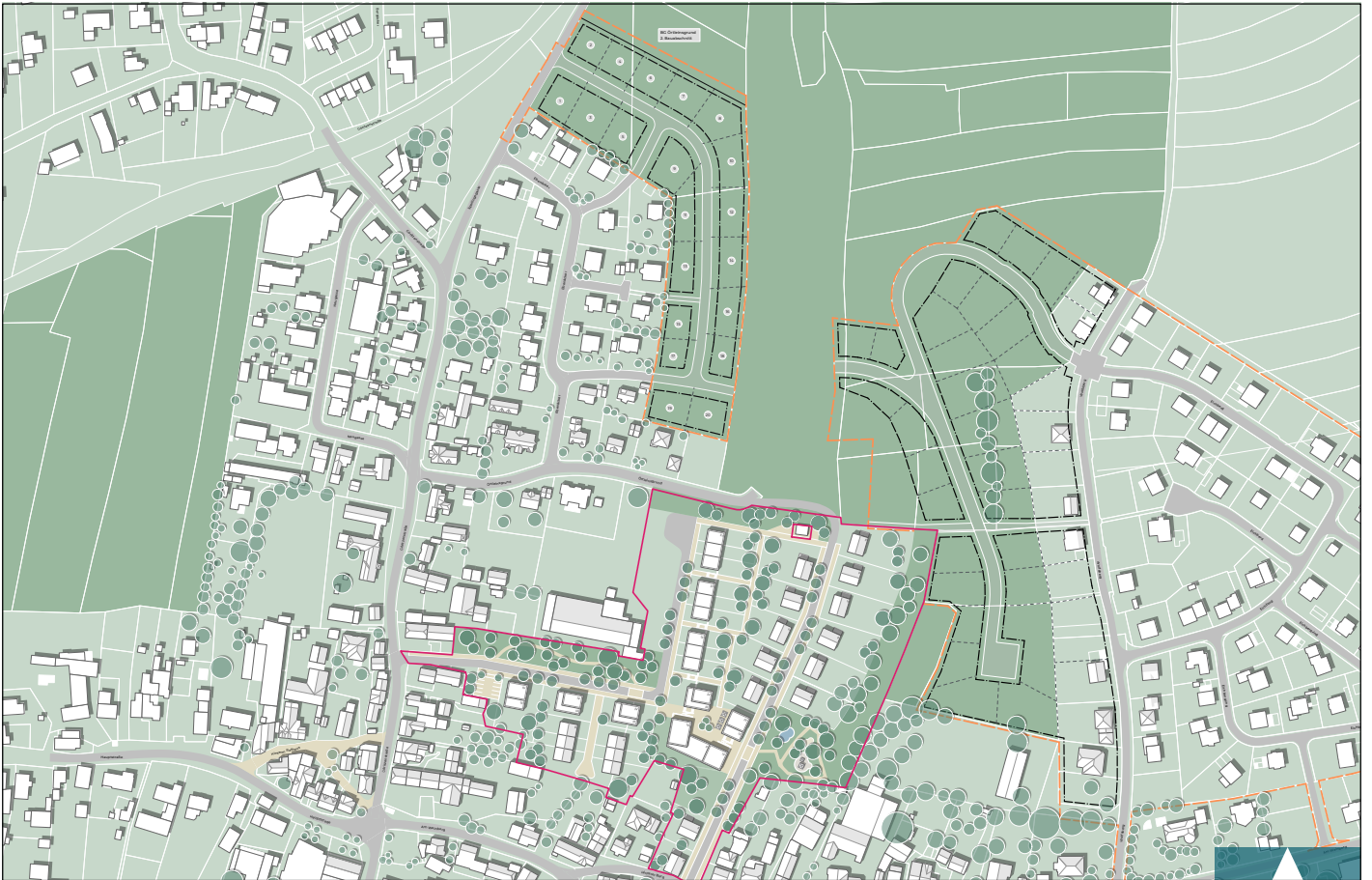


### 3.8 Angrenzende Bebauungspläne

Im Zuge der Transformation des Knorr-Areals in ein Wohngebiet soll nicht nur das Gebiet selbst, sondern auch die Einbindung und Vernetzung zu den bestehenden Wohngebieten mit betrachtet werden.

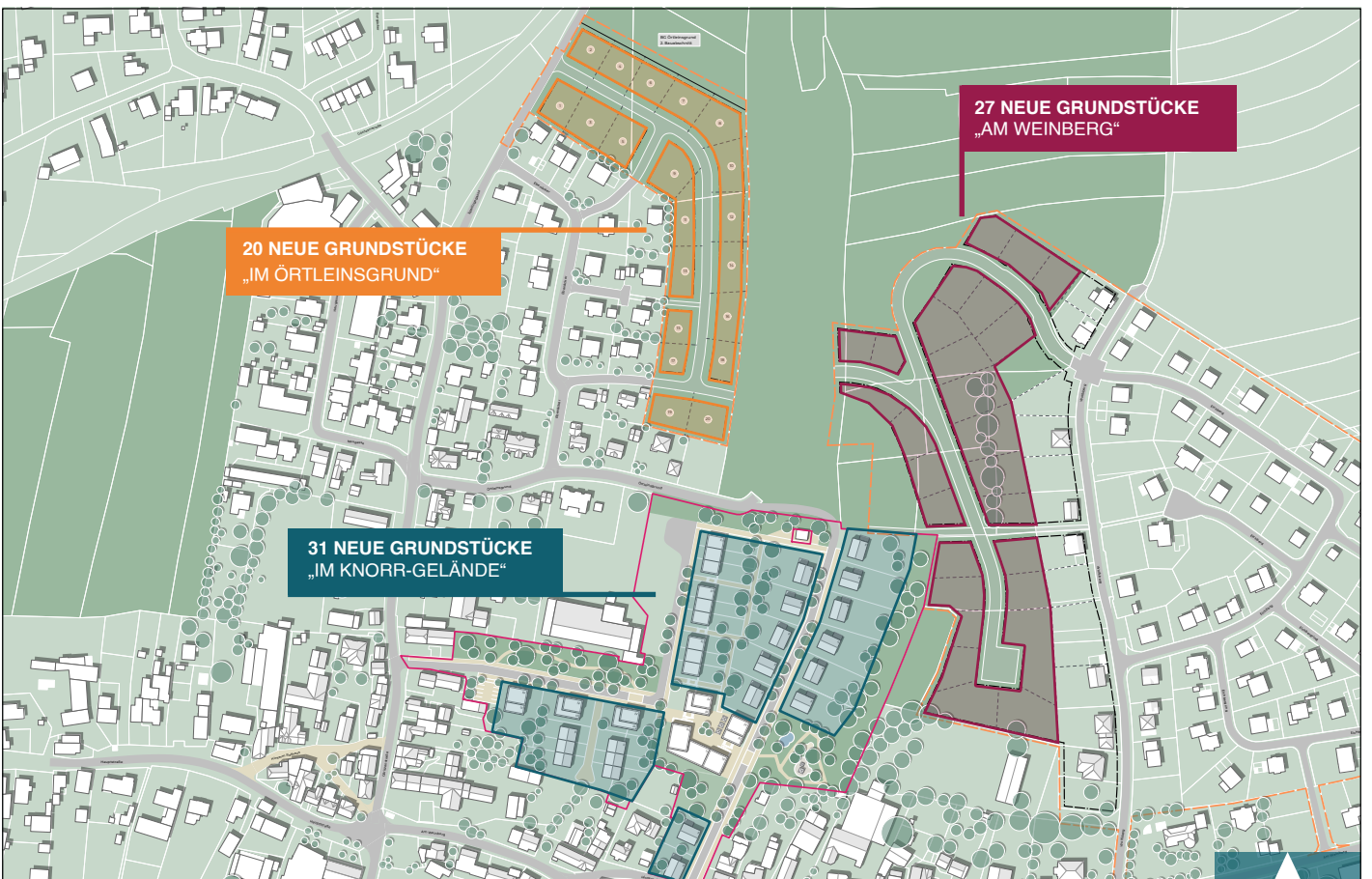
Vor allem die Gebiete „Örtleinsgrund“ im Norden des Knorr-Geländes als auch das Gebiet „Am Weinberg“ im östlichen Anschluss an das Knorr-Gelände spielen hierbei eine Rolle. Für beide Wohngebiete sind Bebauungspläne vorhanden. Für das Gebiet „Örtleinsgrund“ gibt es einen aktuellen Vorabzug des Vorentwurfs aus dem Jahr 2021 für den 2. Bauabschnitt im Örtleinsgrund. In dieser Planung sind 20 weitere Grundstücke als Weiterentwicklung des Wohngebietes angedacht. Für das Gebiet „Am Weinberg“ besteht die 2. Änderung des Bebauungsplans aus dem Jahr 2017 als rechtskräftige Planung und Entwicklung des Gebietes. In dieser Planung sind 27 weitere Grundstücke ausgewiesen, die derzeit noch nicht bebaut sind und im westlichen Anschluss an das Gebiet Am Weinberg bis hin zum Knorr-Gelände verortet sind. Die vorhandenen Baufelder gemäß der bestehenden Bebauungspläne sowie die Anzahl der potenziell angedachten Wohneinheiten sind in den nebenstehenden Abbildungen dargestellt.

Ein bislang ungeklärter Punkt ist der Anschluss sowie die Verbindung der Planungen hinsichtlich einer möglichen Vernetzung der Wohngebiete. Die Gemeinde hat bislang verschiedene Untersuchungen hierzu durchgeführt. Zuletzt durch das Büro Werb-SHP Ingenieur-Consult GmbH im Jahr 2021. Hierbei wurde eine mögliche Anknüpfung des Gebietes „Örtleinsgrund“ im im östlichen Bereich an das Gebiet „Am Weinberg“ vorgeschlagen. Die möglichen Verbindungen sind in Abbildung 44 als rote und blaue Straßen dargestellt. Aufgrund der vorhandenen Topografie und eines starken Anstiegs des Geländes in diesem Bereich wurden unterschiedliche Möglichkeiten aufgezeigt. Eine Erschließung für den Individualverkehr wäre mit extremen Aufwand und hohen Kosten verbunden, die durch die Gemeinde getragen werden müssten. Des weiteren müssten die bestehenden Bebauungspläne beider Gebiete geändert werden. Eine Erschließung würde zudem die grüne Zäsur im Flächennutzungsplan sowie einen vorhandenen Grünraum durchschneiden.



**Abb. 43: Vorhandene Baufelder gemäß der bestehenden Bebauungspläne**  
 Quelle: UmbauStadt PartGmbB

**Abb. 44: Anzahl der potenziellen Wohneinheiten**  
 Quelle: UmbauStadt PartGmbB



Es empfiehlt sich ein Verzicht auf den möglichen Anschluss beider Wohngebiete. Als Folge eines erhöhten Aufwandes entgegen der vorhandenen Topografie sowie des Faktors der hohen Erschließungskosten, wird die Anbindung beider Wohngebiete nicht als sinnvoll erachtet. Der Hauptgrund findet sich jedoch im Einschnitt für den Naturraum wieder. Die Erschließung müsste die vorhandene Topografie bewältigen und würde eine große Zäsur in einem vorhandenen Grünraum mit unmittelbarer Nähe zu einem Biotop bedeuten. Auch auf die Herstellung der Wohneinheiten in der 2. Änderung des Bebauungsplans „Am Weinberg“ sollte aus stadtplanerischer Sicht verzichtet werden. Auch hierbei würde die Erschließung der Wohneinheiten sowie die Einrichtung der Bauplätze der Grundstücke, verbunden mit Maßnahmen zur Hangsicherung, einen extremen Planungs- und Kostenaufwand bedeuten. Zudem würden wertvolle Strukturen im Grünraum zerstört werden und natürliche Flächen zur Regenversickerung für umliegende Wohngebiete wären nicht mehr vorhanden.

Der Bebauungsplan „Am Weinberg“ müsste entsprechend geändert und auf die 27 ausgewiesenen Grundstücke verzichtet werden. Einen Ausgleich hierfür schafft allerdings das Knorr-Areal mit 31 neuen Grundstücken. Durch einen weitreichenden Typologien-Mix könnten hierbei die angedachten Einfamilienhäuser entstehen und durch Mehrfamilienwohnen eine noch höhere Wohndichte erreicht werden. Der Bereich des starken topografischen Anstiegs könnte somit von einer Bebauung freigehalten werden.

Gegen die 20 angedachten neuen Grundstücke aus dem Vorabzug des Vorentwurfs zum Bebauungsplan „Örtleinsgrund“ gibt es aus stadtplanerischer Sicht keine Bedenken, verbunden mit dem Hinweis einer möglichen Minimierung des Ausweisens neuer Bauflächen im Sinne der Flächenversiegelung. Die Grundstücke am östlichen Rand des Örtleinsgrundes sollten gleichermaßen den Abschluss der Siedlungsstruktur bilden. Der Anschluss an den Weinberg müsste nicht mehr beachtet werden. Lediglich der Anschluss an das Knorr-Gelände wäre zu beachten und in die Planung mit aufzunehmen.

Das Knorr-Gelände könnte im nördlichen Bereich an der Straße Örtleinsgrund um weitere 4 Grundstücke erweitert werden. Dies würde einen optimalen Abschluss des Wohngebietes schaffen und eine Ausnutzung aller Erschließungen bedeuten. Auf diese Weise würden die Ränder der künftigen Siedlungsstrukturen gebildet werden. Die vorgeschlagene Entwicklung der drei Wohngebiete findet sich in Ab-

bildung 45 wieder. Trotz der Änderung des Wohngebietes Am Weinberg kommen durch den Örtleinsgrund sowie das Knorr-Gelände weitere Wohneinheiten für die Entwicklung von Ebersdorf hinzu. Durch verschiedene Typologien und eine weitblickende Betrachtung kann auf entsprechende Bedarfe eingegangen und eine strukturierte Entwicklung erreicht werden.











# 4

# Bestand Verkehr Entwurf Fazit

4	Fazit
4.1	Schlussfolgerungen .....50



## 4.1 Schlussfolgerungen

Die Gemeinde Ebersdorf b.Coburg verfügt in zentraler Lage im Ortsteil Frohnlach über eine Potentialfläche mit einer Größe von 3,7 Hektar. Das ehemals durch die Polstermöbelindustrie genutzte, so genannte Knorr-Gelände bietet sich in erster Linie als Wohnbaufläche an. Dabei sollten auch verdichtete Wohnformen entwickelt werden, die Alternativen zum klassischen Einfamilienhaus bieten. Der vorliegende Rahmenplan zeigt auf, dass mit verhältnismäßig geringem Erschließungsaufwand ca. 35 Grundstücke für den Bau von Wohngebäuden zur Verfügung gestellt werden können. Die überwiegende Wohnnutzung wird im zentralen Bereich des neuen Quartiers durch wenige öffentliche Nutzungen ergänzt.

Der städtebauliche Rahmenplan auf dem Knorr-Gelände ist aus dem ortstypischen Kontext mit der Ausrichtung auf ein nachhaltiges Gesamtkonzept entwickelt. Das ehemals gewerblich genutzte, großflächig versiegelte Areal wird transformiert und in eine Wohnnutzung überführt. Die schrittweise und bedarfsrechte Entwicklung steht dabei im Fokus, ebenso wie die Berücksichtigung einer mitwachsenden sozialen Infrastruktur des Ortes.

Die Erschließung folgt den topografischen Gegebenheiten und zielt auf einen möglichst geringen Versiegelungsgrad ab. Vorhandene Herausforderungen, wie Geländeanstiege und Biotope werden dabei berücksichtigt und der Rahmenplan reagiert besonders im Bereich der Übergänge zu den bestehenden Strukturen sensibel.

Insgesamt sind durch den Zuwachs an Wohngebäuden keine negativen Auswirkungen für die umliegenden Wohngebiete zu erwarten. Sämtliche Erschließungsstraßen und Knotenpunkte können problemlos die durch das neue Wohngebiet entstehenden zusätzlichen Verkehre aufnehmen.

Die Funktion des Wohnens steht im Vordergrund. Die Entwicklung soll nachhaltig, phasenweise und bedarfsgerecht erfolgen. Die vorrangig in Ebersdorf vorhandene Typologie des Einfamilienwohnens findet im Entwurf ebenso Berücksichtigung wie Reihenhäuser als wirtschaftliche Variante auf kleineren Grundstücken. Auch verdichtete Wohnkonzepte finden an geeigneter Stelle Berücksichtigung und ergänzen den Wohnungsmarkt von Ebersdorf b.Coburg in einem wichtigen Segment. Der Rahmenplan zielt dabei auf einen schonenden Umgang mit den zur Verfügung stehenden Flächen ab.

Die soziale Infrastruktur in Form einer Kindertagesstätte, Angeboten für betreutes Wohnen und Räum-

lichkeiten für Gemeinschaft und Daseinsvorsorge werden im Rahmenplan an zentraler Stelle integriert. Zudem werden öffentliche Frei- und Grünräume in die Baustruktur eingefügt. Diese ermöglichen die Vernetzung mit den umgebenden Freiraumstrukturen. Private Gärten und Grünflächen sind für jede Wohneinheit vorgesehen.

Für den ruhenden Verkehr gibt es verschiedene Möglichkeiten und Varianten der Unterbringung. Zumeist werden Stellplätze direkt auf den Grundstücken verortet. Darüber hinaus kann die bestehende Topografie des Geländes für die Unterbringung von öffentlichen Stellplätzen in Form von Garagen genutzt werden. Flächenreserven sind in ausreichendem Umfang vorhanden und bieten diesbezüglich Entwicklungspotenzial.

Der städtebauliche Rahmenplan bietet eine hohe Flexibilität und lässt sich phasenweise und bedarfsgerecht umsetzen. Die entstehenden Grundstücksparzellen lassen eine Bebauung mit unterschiedlichen Gebäudetypologien zu. Potenzialflächen im Umfeld können später ebenfalls in die Entwicklung integriert werden.

Angesichts der auf dem ehemaligen Knorr-Gelände entstehenden Wohnbauflächen sollte die Gemeinde Ebersdorf b.Coburg eine Änderung der bestehenden Bebauungspläne rings um das Knorr-Gelände anstreben. Bislang zur Bebauung vorgesehene Flächen, die jedoch einen hohen Aufwand bei der Erschließung erforderlich machen, könnten somit von einer Bebauung freigehalten werden. Dies würde auch zu einer erheblich verbesserten Freiraumsituation führen.

Eine Umsetzung der vorliegenden Rahmenplanung kann sich die Gemeinde Ebersdorf b.Coburg in zwei unterschiedlichen Szenarien vorstellen.

Entweder übernimmt ein Investor das gesamte Gelände und entwickelt es entsprechend der Rahmenplanung oder die Gemeinde entwickelt das Knorr-Gelände selbst. Hierbei ist eine Unterstützung durch die Städtebauförderung denkbar. Dies betrifft insbesondere die entstehenden Abbruchkosten für die Bestandsgebäude.

Je nach gewählter Vorgehensweise ist zunächst ein Investor zu finden. Die Gemeinde kann eine Umsetzung vorbereiten, indem der Flächennutzungsplan entsprechend geändert wird. Die derzeitige Ausweisung als gewerbliche Baufläche ist hierbei durch gemischte Bauflächen, Wohnbauflächen und ggf. Flächen für den Gemeinbedarf zu ersetzen. Ebenso kann die Gemeinde einen Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan treffen.

Eine Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren zu der Erstellung eines Bebauungsplans ist ebenso möglich und üblich.

Das Knorr-Gelände in Ebersdorf b.Coburg stellt aufgrund seiner integrierten Lage eine attraktive Potenzialfläche für die künftige Wohnbauentwicklung der Gemeinde dar. Im Sinne einer anzustrebenden Innenentwicklung sollte, bei nachgewiesenem Bedarf an zusätzlichen Flächen, dieses Potenzial vor Ausweisung neuer Bauflächen am Siedlungsrand genutzt werden.

**Abb. 47: Lageplan des städtebaulichen Entwurfs**

Quelle: UmbauStadt PartGmbH







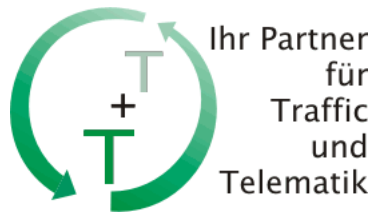






# Anlagen





# Städtebauliche Rahmenplanung und Verkehrsplanung „Knorrgelände“ in Ebersdorf bei Coburg

Januar 2024

Auftraggeber:



Gemeinde Ebersdorf bei Coburg

T+T Verkehrsmanagement GmbH  
Im Steingrund 3  
63303 Dreieich

Telefon 06103 486298-0  
Telefax 06103 486298-8  
E-Mail [kontakt@tt-vm.de](mailto:kontakt@tt-vm.de)  
URL [www.tt-vm.de](http://www.tt-vm.de)

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Verkehrsbelastungen</b> .....	<b>2</b>
<b>2.1</b>	<b>Bestand</b> .....	<b>2</b>
<b>2.2</b>	<b>Verkehrserzeugung Planfall 1</b> .....	<b>2</b>
<b>2.3</b>	<b>Verkehrserzeugung Planfall 2</b> .....	<b>3</b>
<b>2.4</b>	<b>Verkehrsumlegung</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Leistungsfähigkeit</b> .....	<b>4</b>
<b>3.1</b>	<b>Bestand</b> .....	<b>5</b>
<b>3.2</b>	<b>Planfall 1</b> .....	<b>5</b>
<b>3.3</b>	<b>Planfall 2</b> .....	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>6</b>
	<b>Anlagenverzeichnis</b> .....	<b>7</b>

## 1 Aufgabenstellung

Das im Gemeindeteil Frohnlach gelegene ehemalige „Knorr-Gelände“ ist aktuell funktionslos. Im Rahmen der Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplans soll eine ortsverträgliche Entwicklung dieser Fläche erarbeitet werden. Angrenzend an dieses Gebiet werden zudem die freien Flächen der Bebauungspläne Örtleinsgrund und Am Weinberg weiterentwickelt.

In diesem Zusammenhang ist die im städtebaulichen Rahmenplan zu entwickelnde Verkehrsanbindung des Gebietes aus verkehrlicher Sicht zu begleiten. Für eine abgestimmte Anbindungsvariante sind die Auswirkungen der Gebietsentwicklung auf den Verkehrsablauf der bestehenden Verkehrsinfrastruktur zu ermitteln und zu bewerten.

## 2 Verkehrsbelastungen

### 2.1 Bestand

Die bestehenden Verkehrsbelastungen an den in der **Anlage 1.1** dargestellten Knotenpunkten wurden am Mittwoch, den 28.09.2022 außerhalb der Schulferien erhoben.

Aus den ausgewerteten Zeitenbereichen von 06:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr wurden die Spitzenstunden abgeleitet. Die Morgenspitze lag dabei zwischen 07:30 und 08:30 Uhr, die Abendspitze zwischen 15:15 und 16:15 Uhr. Die Knotenstrombelastungen in den Spitzenstunden sind in der **Anlage 2** dargestellt.

Zur Kontrolle wurden die von der Gemeinde durchgeführten Seitenradarmessungen der letzten Jahre im Bereich des Untersuchungsgebietes ausgewertet. Die hier ermittelten Querschnittsbelastungen bestätigen die Ergebnisse der aktuell durchgeführten Knotenstromerhebungen.

### 2.2 Verkehrserzeugung Planfall 1

Im Planfall 1 wird davon ausgegangen, dass das ehemalige „Knorr-Gelände“ vollständig entwickelt ist. Nach den aktuellen Planungen soll hauptsächlich eine Wohnnutzung mit Einfamilien- (28 Wohneinheiten) und Mehrfamilienhäusern (33 Wohneinheiten) umgesetzt werden. Zusätzlich sind ein Gemeinschaftshaus mit Café, betreutes Wohnen (25 Betreuungsplätze) und eine Kita (100 Kinder) vorgesehen.



Die Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrs durch die geplanten Nutzungen wurde auf Grundlage der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ (FGSV 2006) ermittelt. Die genauen Ansätze und die daraus resultierenden Verkehrsbelastungen sind in der **Anlage 4.1** bis **4.4** dargestellt.

### **2.3 Verkehrserzeugung Planfall 2**

Im Planfall 2 wird zusätzlich zu der Entwicklung im Planfall 1 von einer Erweiterung der Gebiete Örtleinsgrund und Am Weinberg ausgegangen. Im Örtleinsgrund sind dabei 20, am Weinberg 27 Einfamilienhäuser geplant.

Die Ermittlung des zu erwartenden Neuverkehrs durch die Einfamilienhäuser wurde auf Grundlage der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ (FGSV 2006) ermittelt. Die genauen Ansätze und die daraus resultierenden Verkehrsbelastungen sind in der **Anlage 4.5** dargestellt.

### **2.4 Verkehrsumlegung**

Für die Anbindung des Gebietes an das übergeordnete Straßennetz wurde die in der **Anlage 1.2** dargestellte Vorzugsvariante als am geeignetsten bewertet. Hier wird der östliche Teil des Gebiets über eine durchgängige Straße zwischen der Straße „Hinterer Berg“ und dem Örtleinsgrund angebunden. Eine Verlagerung von Durchgangsverkehr auf diese neue Verbindung ist nicht zu erwarten, da die alternative Route einen besseren Verkehrsfluss bietet. Zudem sind die Verkehrsbelastungen auf dieser Route sehr gering. Diese Information lässt sich aus den erhobenen Knotenstrombelastungen ableiten. Der westliche Bereich des Gebietes wird über eine Sackgasse an die Göritzenstraße angebunden.

Der neu zu erwartende Verkehr wurde für die Kreuzung Hauptstraße/ Kellergasse/ Am Weinberg/ Göritzenstraße auf die verschiedenen Knotenströme umgelegt. Bei der Verteilung der Verkehrsbelastungen wurde sich dabei prozentual an den bestehenden Verteilungen orientiert.

Die sich hieraus ergebenden Knotenstrombelastungen sind für den Planfall 1 in der **Anlage 5**, für den Planfall 2 in der **Anlage 6** dargestellt.

### 3 Leistungsfähigkeit

Für den Knotenpunkt Göritzenstraße/ Hauptstraße/ Am Weinberg/ Kellergasse wurden für die verschiedenen Belastungsfälle rechnerisch die Leistungsfähigkeiten ermittelt. Dies erfolgte DV-unterstützt für die mit abknickender Vorfahrt geregelten Kreuzung mit KNOBEL 7.1 (BPS GmbH, Bochum/ Ettlingen).

Als Maß für die Verkehrsqualität werden gemäß HBS 2015 in erster Linie die mittleren Wartezeiten herangezogen. Bei vorfahrtsrechtlich geregelten Knotenpunkten hat sich als Akzeptanzgrenze ein Wert von 45s/Fz für die kritische Zufahrt durchgesetzt. Dies entspricht der Qualitätsstufe D.

Grundlage für die Beurteilung von plangleichen Knotenpunkten hinsichtlich Qualität des Verkehrsablaufs bildet folgende Einteilung in Qualitätsstufen (QSV) des HBS 2015:

Qualitätsstufe (QSV)	Zulässige mittlere Wartezeit $w$ [s/Fz] Knotenpunkt ohne Lichtsignalanlage	Beurteilung
<b>A</b>	$\leq 10$	Sehr gut
<b>B</b>	$\leq 20$	Gut
<b>C</b>	$\leq 30$	Befriedigend
<b>D</b>	$\leq 45$	Ausreichend
<b>E</b>	$> 45$	Mangelhaft/ Kapazität
<b>F</b>	$\text{--}^1)$	Ungenügend/ Überlastung

<sup>1)</sup> Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke  $q$  über der Kapazität  $C$  liegt ( $q > C$ ).

Bei einer Qualitätsstufe E besteht nur noch eine sehr geringe Bewegungsfreiheit. Der Verkehrszustand ist nicht mehr stabil, die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität des Knotenpunktes wird erreicht.

### 3.1 Bestand

Mit den bestehenden Verkehrsbelastungen ergibt sich in der Morgen- und Nachmittagsspitze jeweils eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A). Die für die Bewertung maßgebenden maximalen mittleren Wartezeiten ergeben sich jeweils in der östlichen Zufahrt der Straße „Am Weinberg“. Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf bestehen nicht, der Knotenpunkt besitzt hohe Kapazitätsreserven.

Die genauen Berechnungsergebnisse in der **Anlage 3** dargestellt.

### 3.2 Planfall 1

Mit den Verkehrsbelastungen im Planfall 1 ergibt sich in der Morgen- und Nachmittagsspitze jeweils eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A). Die für die Bewertung maßgebenden maximalen mittleren Wartezeiten ergeben sich jeweils in der östlichen Zufahrt der Straße „Am Weinberg“. Gegenüber den bestehenden Verkehrsbelastungen ergeben sich keine spürbaren Unterschiede im Verkehrsablauf. Der Knotenpunkt besitzt weiterhin hohe Kapazitätsreserven.

Die genauen Berechnungsergebnisse in der **Anlage 7** dargestellt.

### 3.3 Planfall 2

Mit den Verkehrsbelastungen im Planfall 2 ergibt sich in der Morgen- und Nachmittagsspitze jeweils eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A). Die für die Bewertung maßgebenden maximalen mittleren Wartezeiten ergeben sich jeweils in der östlichen Zufahrt der Straße „Am Weinberg“. Gegenüber den bestehenden Verkehrsbelastungen ergeben sich keine nennenswerten Unterschiede im Verkehrsablauf. Der Knotenpunkt besitzt weiterhin hohe Kapazitätsreserven.

Die genauen Berechnungsergebnisse in der **Anlage 8** dargestellt.



## 4 Zusammenfassung

Das im Gemeindeteil Frohnlach gelegene ehemalige „Knorr-Gelände“ ist aktuell funktionslos. Im Rahmen der Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplans soll eine ortsverträgliche Entwicklung dieser Fläche erarbeitet werden. Angrenzend an dieses Gebiet werden zudem die freien Flächen der Bebauungspläne Örtleinsgrund und Am Weinberg weiterentwickelt.

Die Anbindung des Gebietes soll für den östliche Teil des Gebiets über eine durchgängige Straße zwischen der Straße „Hinterer Berg“ und dem Örtleinsgrund erfolgen. Der westliche Bereich des Gebietes wird über eine Sackgasse an die Göritzenstraße angebunden.

Mit den zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch die Entwicklung des Knorr-Geländes bleibt an der maßgebenden Kreuzung Hauptstraße/ Kellergasse/ Am Weinberg/ Göritzenstraße die sehr gute Verkehrsqualität bestehen (QSV A). Auch mit dem zusätzlichen Neuverkehr durch die Weiterentwicklung der Baugebiete Örtleinsgrund und Am Weinberg ergeben sich keine Veränderungen in der Bewertung des Verkehrsflusses. Die sehr gute Verkehrsqualität bleibt erhalten (QSV A).

## **Anlagenverzeichnis**

### **Anlage 1:** Übersichtslageplan

**Anlage 1.1:** Lage im Raum

**Anlage 1.2:** Planung

### **Anlage 2:** Verkehrsbelastungen – Bestand

**Anlage 2.1:** Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse  
Morgenspitze

**Anlage 2.2:** Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse  
Nachmittagsspitze

**Anlage 2.3:** Am Weinberg/ Sonnenfelder Straße  
Morgenspitze

**Anlage 2.4:** Am Weinberg/ Sonnenfelder Straße  
Nachmittagsspitze

### **Anlage 3:** Leistungsfähigkeit Bestand

**Anlage 3.1:** Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse  
Bestand - Morgenspitze

**Anlage 3.2:** Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse  
Bestand - Nachmittagsspitze

### **Anlage 4:** Verkehrserzeugung

**Anlage 4.1:** Wohnen - Knorr-Gelände

**Anlage 4.2:** Gemeinschaftshaus – Knorr-Gelände

**Anlage 4.3:** Betreutes Wohnen – Knorr-Gelände

**Anlage 4.4:** Kita – Knorr-Gelände

**Anlage 4.5:** Wohnen – Örtleinsgrund/ Am Weinberg

### **Anlage 5:** Verkehrsbelastungen – Planfall 1

**Anlage 5.1:** Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse  
Morgenspitze

**Anlage 5.2:** Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse  
Nachmittagsspitze

**Anlage 6:** Verkehrsbelastungen – Planfall 2

**Anlage 6.1:** Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse  
Morgenspitze

**Anlage 6.2:** Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse  
Nachmittagsspitze

**Anlage 7:** Leistungsfähigkeit – Planfall 1

**Anlage 7.1:** Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse  
Morgenspitze

**Anlage 7.2:** Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse  
Nachmittagsspitze

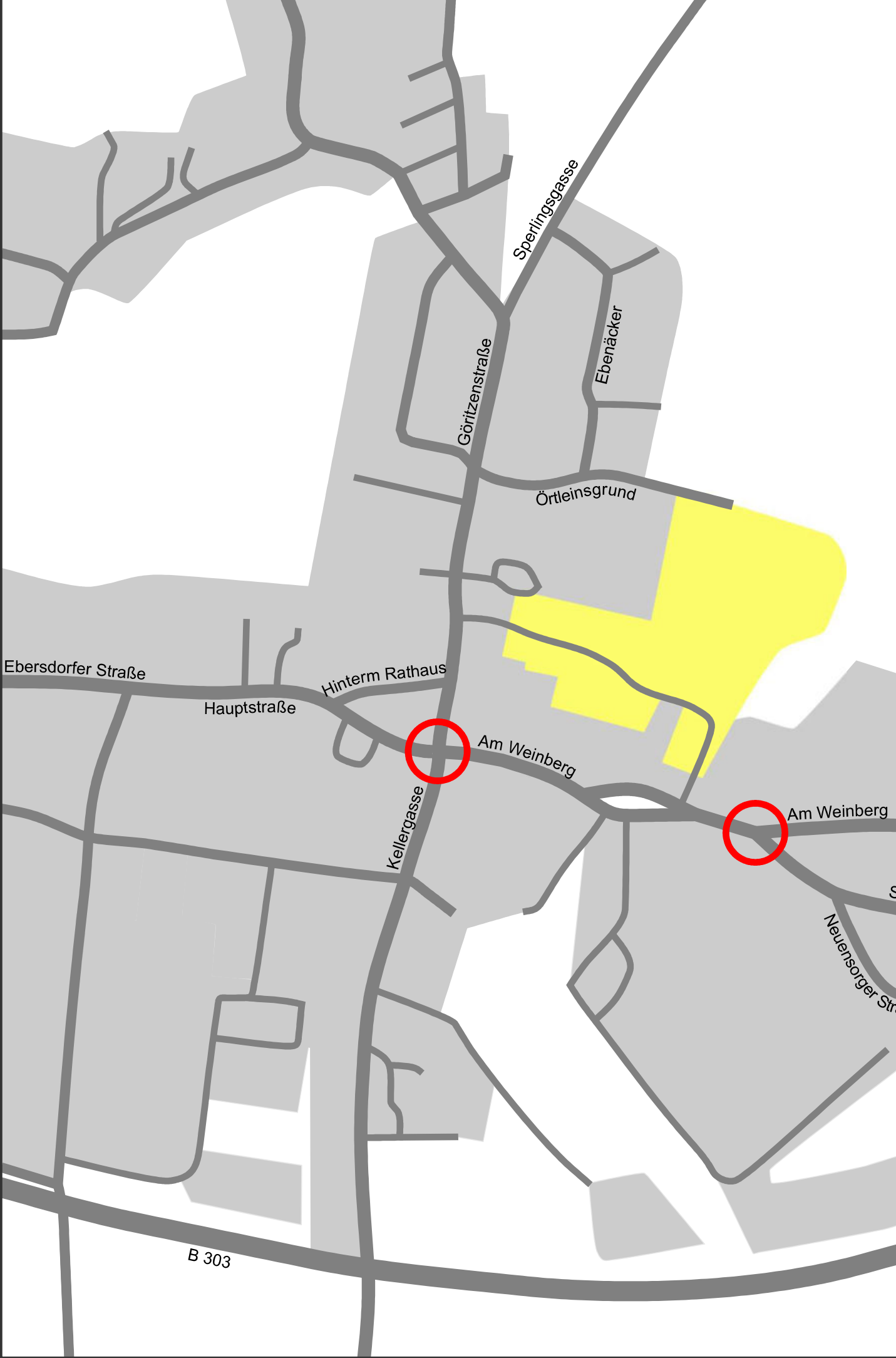
**Anlage 8:** Leistungsfähigkeit – Planfall 2

**Anlage 8.1:** Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse  
Morgenspitze

**Anlage 8.2:** Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse  
Nachmittagsspitze







Sperlingsgasse

Göritzenstraße

Ebenäcker

Örtleinsgrund

Ebersdorfer Straße

Hauptstraße

Hinterm Rathaus

Am Weinberg

Kellergasse

Am Weinberg

Neuensorger Straße

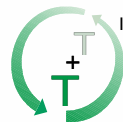
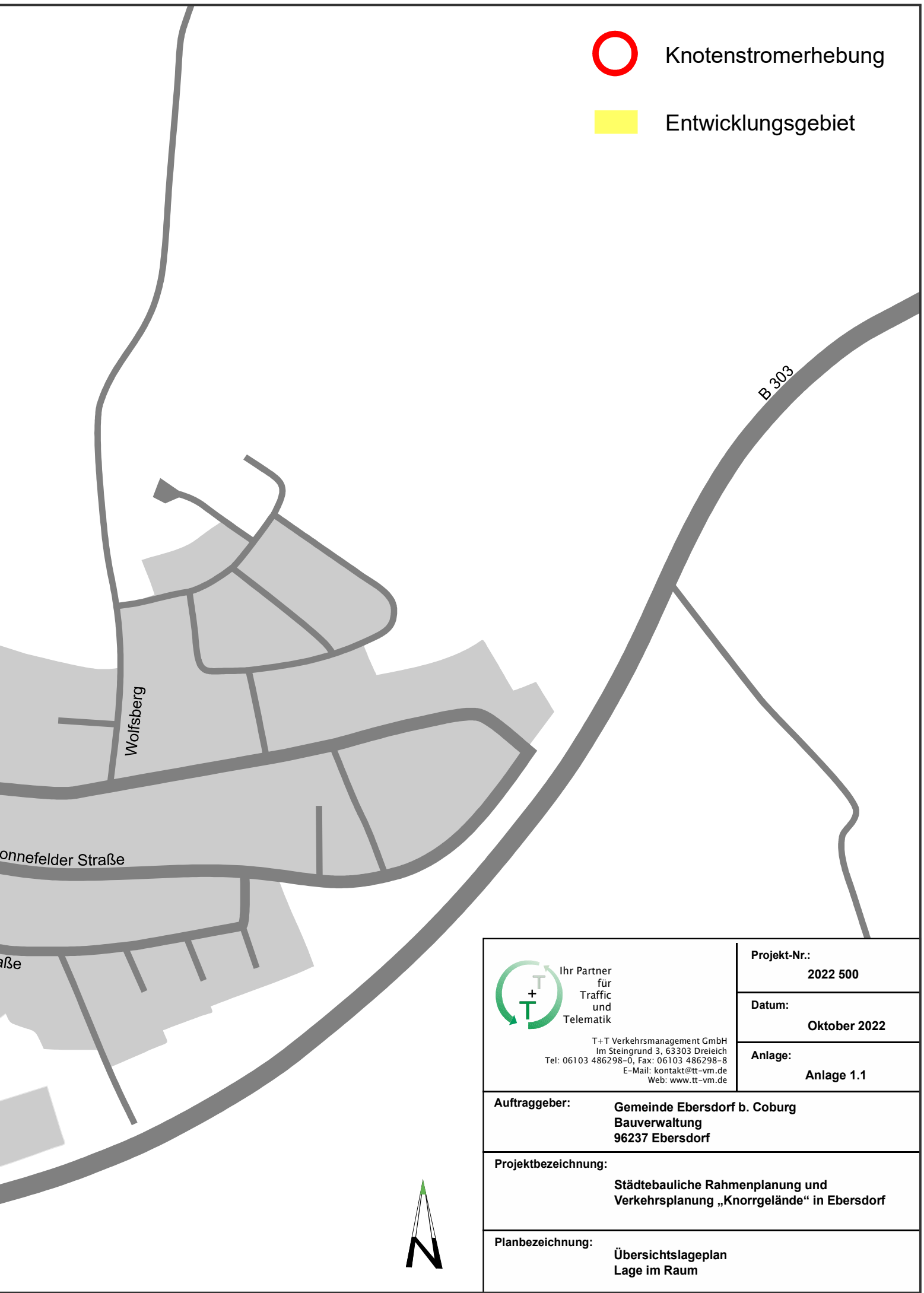
B 303



Knotenstromerhebung



Entwicklungsgebiet



Ihr Partner  
für  
Traffic  
und  
Telematik

T+T Verkehrsmangement GmbH  
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich  
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8  
E-Mail: kontakt@tt-vm.de  
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:

2022 500

Datum:

Oktober 2022

Anlage:

Anlage 1.1

Auftraggeber:

Gemeinde Ebersdorf b. Coburg  
Bauverwaltung  
96237 Ebersdorf

Projektbezeichnung:

Städtebauliche Rahmenplanung und  
Verkehrsplanung „Knorrhgelände“ in Ebersdorf

Planbezeichnung:

Übersichtslageplan  
Lage im Raum





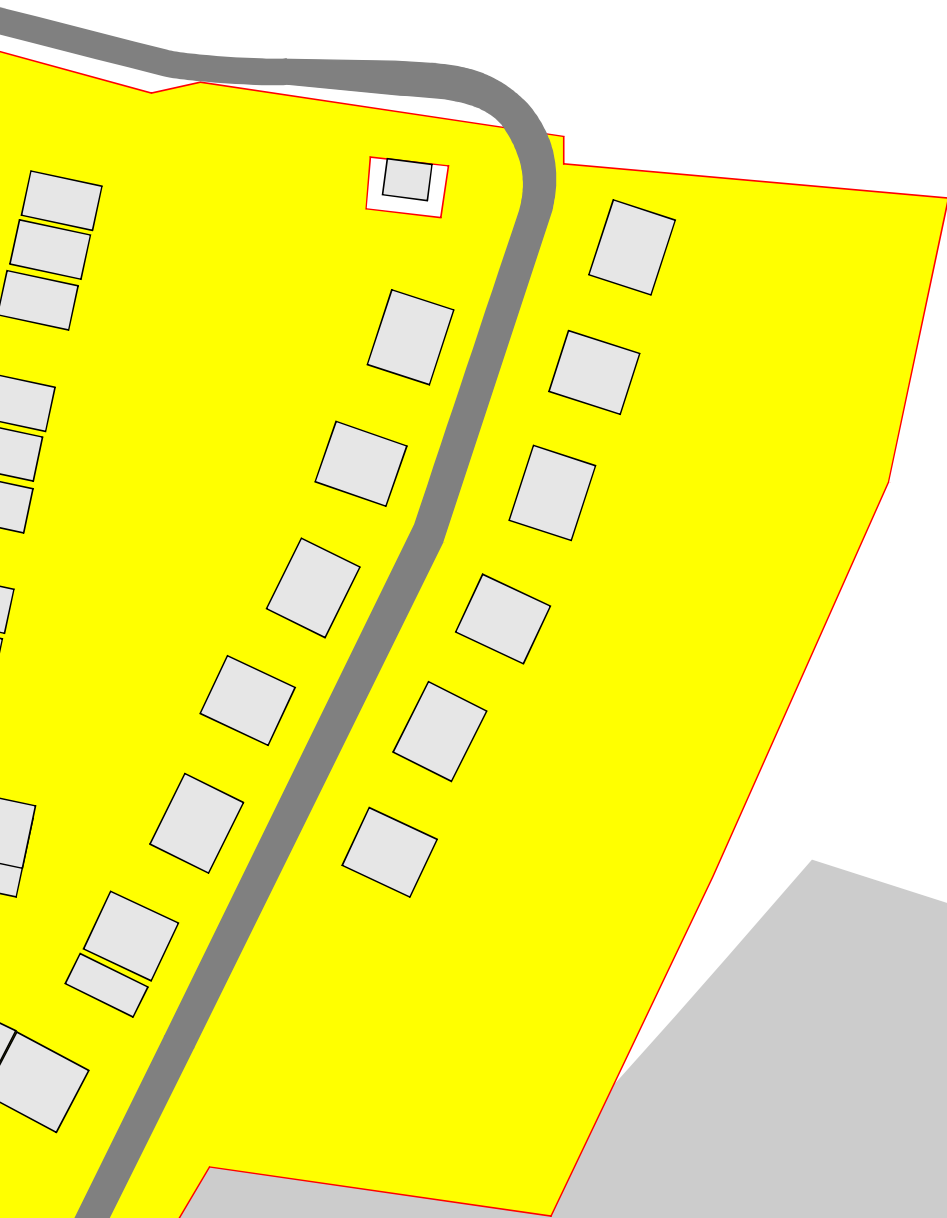
Örtleinsgrund

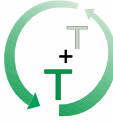
Göritzenstraße

Am Weinberg

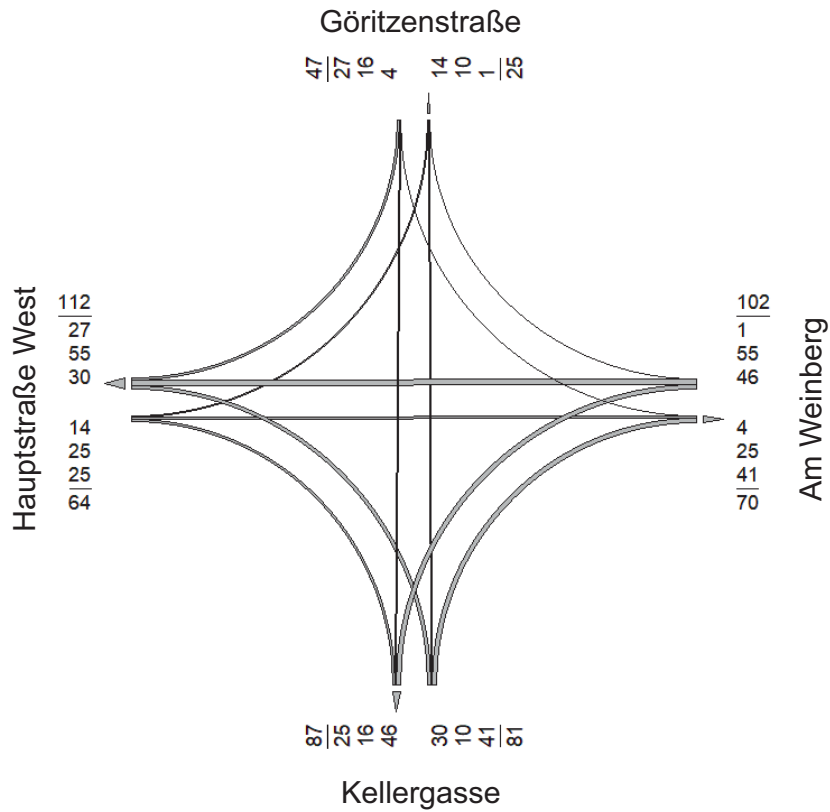
Hinterer Berg



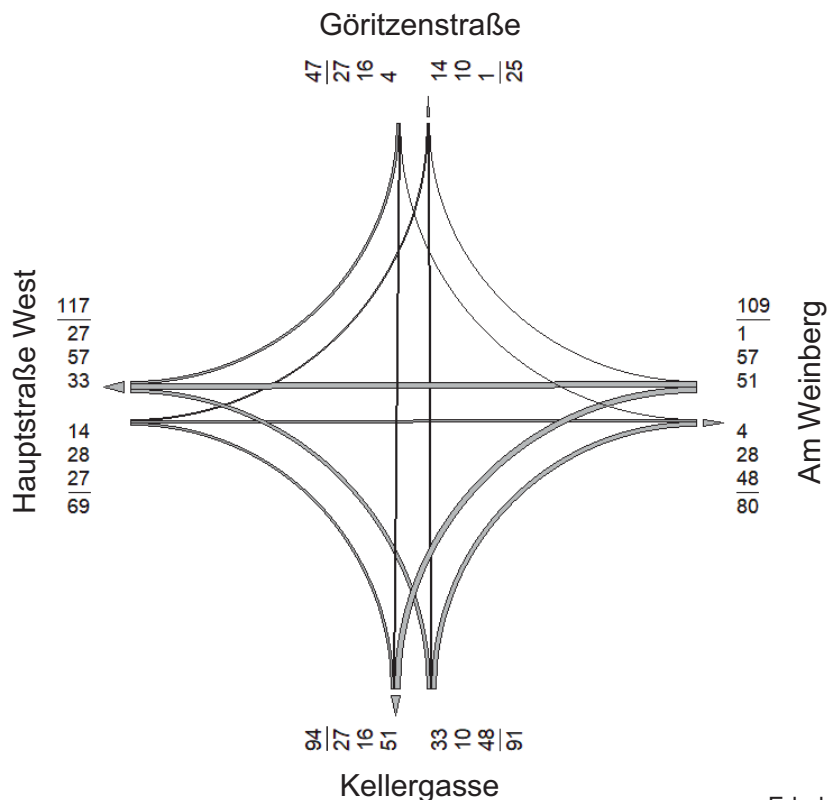


 <p>Ihr Partner für Traffic und Telematik</p> <p>T+T Verkehrsmanagement GmbH Im Steingrund 3, 63303 Dreieich Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8 E-Mail: kontakt@tt-vm.de Web: www.tt-vm.de</p>	<b>Projekt-Nr.:</b> 2022 500
	<b>Datum:</b> Oktober 2022
	<b>Anlage:</b> Anlage 1.2
<b>Auftraggeber:</b>	<b>Gemeinde Ebersdorf b. Coburg Bauverwaltung 96237 Ebersdorf</b>
<b>Projektbezeichnung:</b>	<b>Städtebauliche Rahmenplanung und Verkehrsplanung „Knorrhgelände“ in Ebersdorf</b>
<b>Planbezeichnung:</b>	<b>Übersichtslageplan Planung</b>

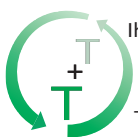
Morgenspitze 07:30-08:30 Uhr [Kfz/h]



Morgenspitze 07:30-08:30 Uhr [Pkw-E/h]



Erhebung: Mittwoch, 28.09.2022



Ihr Partner  
für  
Traffic  
und  
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH  
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich  
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8  
E-Mail: kontakt@tt-vm.de  
Web: www.tt-vm.de

Auftraggeber: Gemeinde Ebersdorf b. Coburg  
Bauverwaltung  
96237 Ebersdorf

Projektbezeichnung: Städtebauliche Rahmenplanung und  
Verkehrsplanung „Knorrhgelände“ in Ebersdorf

Projekt-Nr.: 2022 500

Anlage 2.1 bearbeitet: Pappas

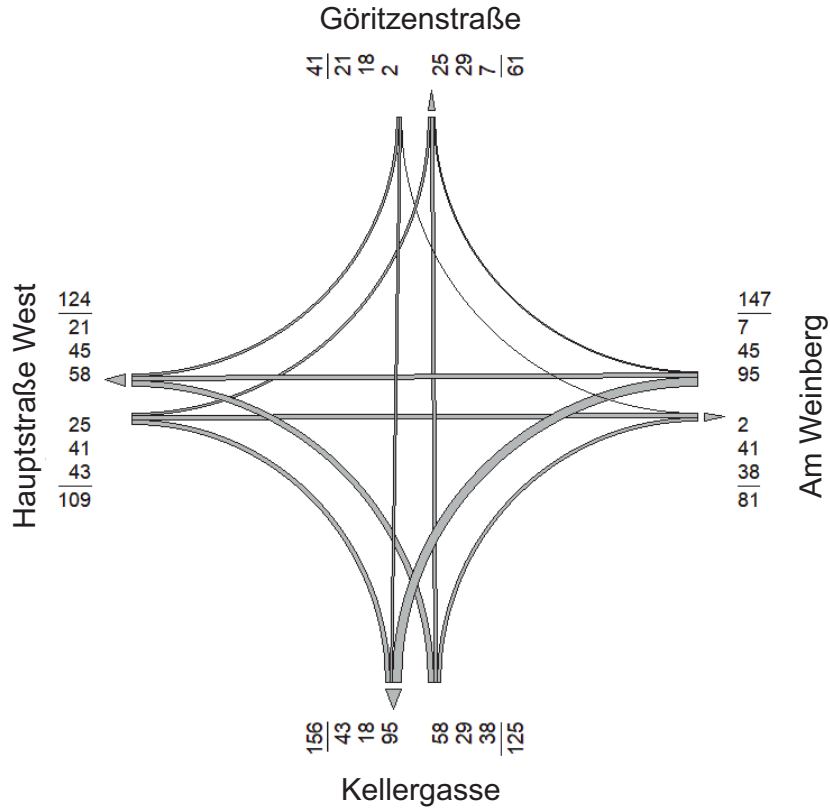
Datum: Nov. 2022 geprüft:

ohne Maßstab

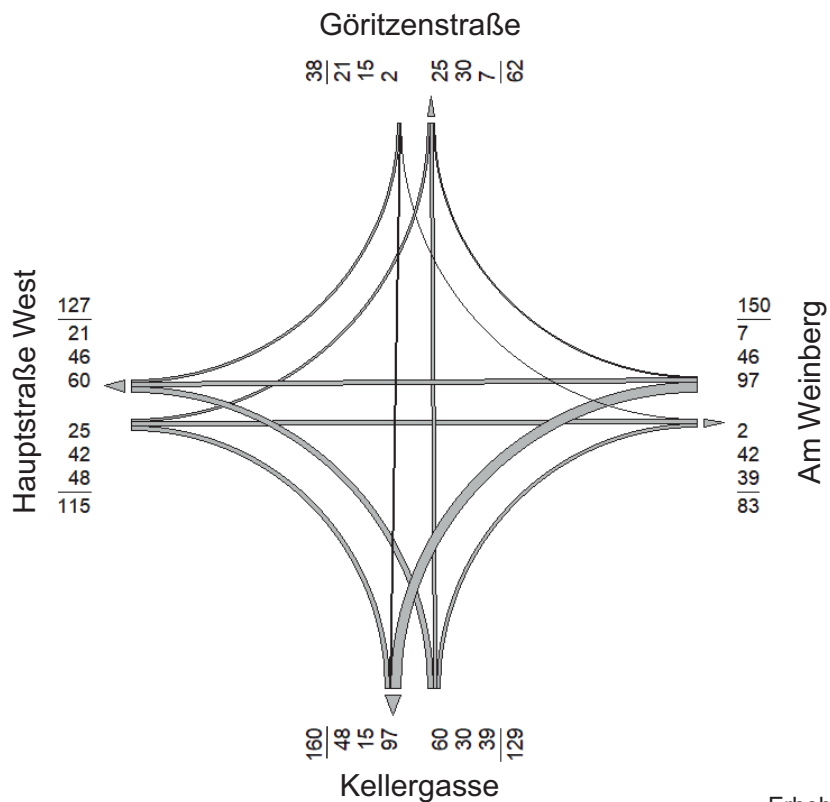
Planbezeichnung: Verkehrsbelastungen - Bestand  
Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse  
Morgenspitze



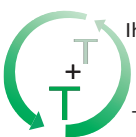
Abendspitze 15:15-16:15 Uhr [Kfz/h]



Abendspitze 15:15-16:15 Uhr [Pkw-E/h]



Erhebung: Mittwoch, 28.09.2022



Ihr Partner  
für  
Traffic  
und  
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH  
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich  
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8  
E-Mail: kontakt@tt-vm.de  
Web: www.tt-vm.de

Auftraggeber: Gemeinde Ebersdorf b. Coburg  
Bauverwaltung  
96237 Ebersdorf

Projektbezeichnung: Städtebauliche Rahmenplanung und  
Verkehrsplanung „Knorrhgelände“ in Ebersdorf

Projekt-Nr.: 2022 500

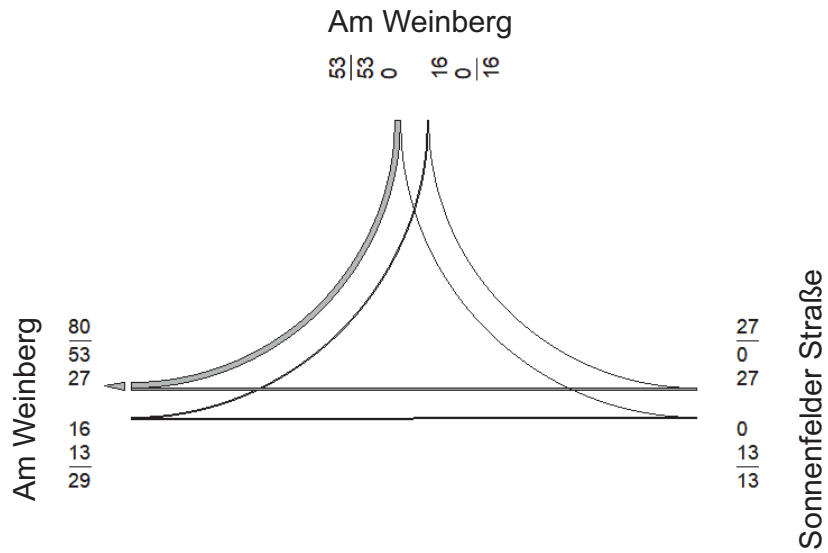
Anlage 2.2 bearbeitet: Pappas

Datum: Nov. 2022 geprüft:

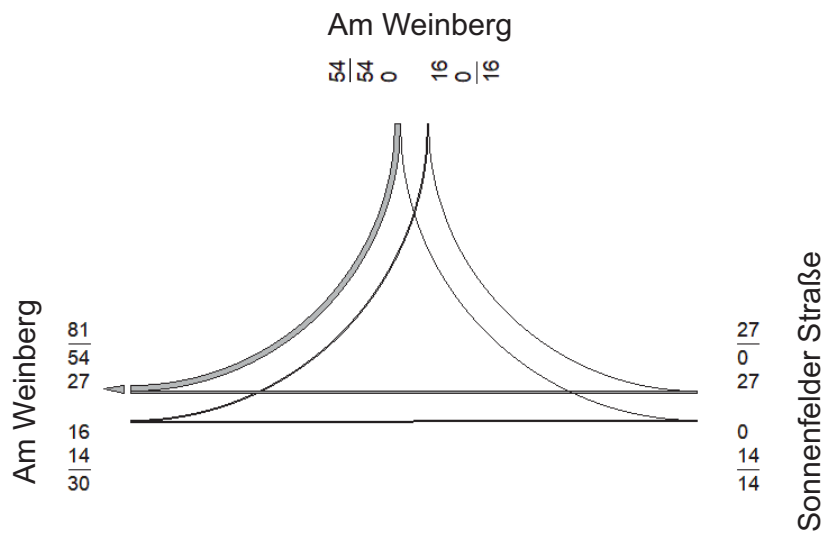
ohne Maßstab

Planbezeichnung: Verkehrsbelastungen - Bestand  
Görtzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse  
Nachmittagsspitze

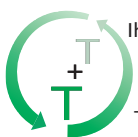
Morgenspitze 07:30-08:30 Uhr [Kfz/h]



Morgenspitze 07:30-08:30 Uhr [Pkw-E/h]



Erhebung: Mittwoch, 28.09.2022



Ihr Partner  
für  
Traffic  
und  
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH  
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich  
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8  
E-Mail: kontakt@tt-vm.de  
Web: www.tt-vm.de

Auftraggeber: Gemeinde Ebersdorf b. Coburg  
Bauverwaltung  
96237 Ebersdorf

Projektbezeichnung: Städtebauliche Rahmenplanung und  
Verkehrsplanung „Knorrhgelände“ in Ebersdorf

Projekt-Nr.: 2022 500

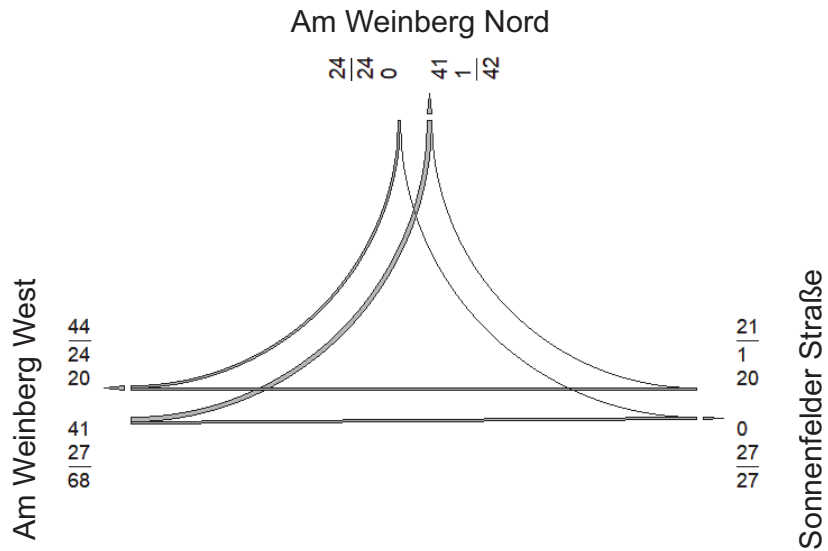
Anlage 2.3 bearbeitet: Pappas

Datum: Nov. 2022 geprüft:

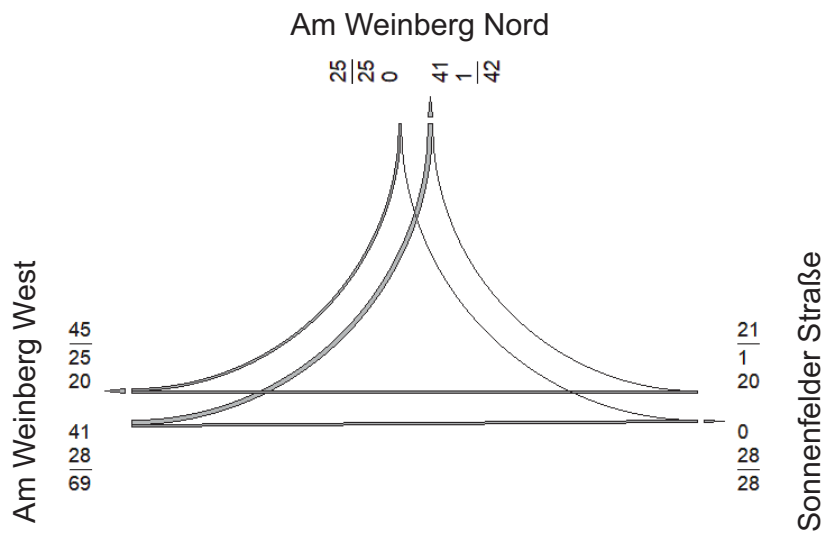
ohne Maßstab

Planbezeichnung: Verkehrsbelastungen - Bestand  
Am Weinberg/ Sonnenfelder Straße  
Morgenspitze

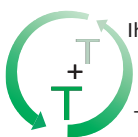
Abendspitze 15:15-16:15 Uhr [Kfz/h]



Abendspitze 15:15-16:15 Uhr [Pkw-E/h]



Erhebung: Mittwoch, 28.09.2022



Ihr Partner  
für  
Traffic  
und  
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH  
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich  
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8  
E-Mail: kontakt@tt-vm.de  
Web: www.tt-vm.de

Auftraggeber: Gemeinde Ebersdorf b. Coburg  
Bauverwaltung  
96237 Ebersdorf

Projektbezeichnung: Städtebauliche Rahmenplanung und  
Verkehrsplanung „Knorrhgelände“ in Ebersdorf

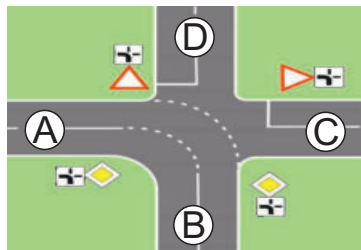
Projekt-Nr.: 2022 500

Anlage 2.4 bearbeitet: Pappas

Datum: Nov. 2022 geprüft:

ohne Maßstab

Planbezeichnung: Verkehrsbelastungen - Bestand  
Am Weinberg/ Sonnenfelder Straße  
Nachmittagsspitze



- (A) Hauptstraße (Ströme 1 bis 3)
- (B) Kellergasse (Ströme 4 bis 6)
- (C) Am Weinberg (Ströme 7 bis 9)
- (D) Göritzenstraße (ströme 10 bis 12)

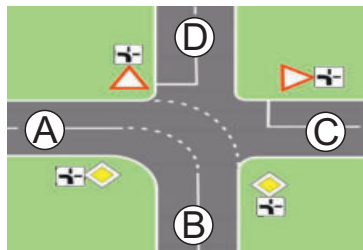
Strom-Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Mischstrom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1		14	5,5	2,6	61	1290					
2		28	5,5	2,6	81	1260	1331	2,8	0	0	A
3		27	Haupt-	Strom							
4		30	Haupt-	Strom							
5		10	Haupt-	Strom							
6		41	Haupt-	Strom							
9		1	6,5	3,7	74	855					
8		57	6,5	4	136	693	710	5,9	1	1	A
7		51	6,6	3,8	156	728					
10		4	6,6	3,8	137	766					
11		16	6,6	3,8	125	778	845	4,5	0	0	A
12		27	6,5	3,7	56	906					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**  
 Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

- q-vorh: vorhandene Verkehrsstärke des Stroms
- tg: Grenzzeitlücke
- tf: Folgezeitlücke
- q-Haupt: Summe der Verkehrsstärke der bevorrechtigten Ströme
- q-max: Kapazität für den einzelnen Strom
- Mischstrom: Kapazität des Mischstromes
- W: Mittlere Wartezeit
- N-95: 95% - Percentilwert des Rückstaus
- N-99: 99% - Percentilwert des Rückstaus
- QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs

<p>Ihr Partner für Traffic und Telematik</p> <p>T+T Verkehrsmanagement GmbH        Im Steingrund 3, 63303 Dreieich        Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8        E-Mail: kontakt@tt-vm.de        Web: www.tt-vm.de</p>	Auftraggeber: Gemeinde Ebersdorf b. Coburg Bauverwaltung 96237 Ebersdorf
	Projektbezeichnung: Städtebauliche Rahmenplanung und Verkehrsplanung „Knorrhgelände“ in Ebersdorf
Projekt-Nr.: 2022 500	Planbezeichnung: Leistungsfähigkeit Bestand Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse Morgenspitze
Anlage 3.1 bearbeitet: Pappas	
Datum: Nov. 2022 geprüft:	
ohne Maßstab	





- (A) Hauptstraße (Ströme 1 bis 3)
- (B) Kellergasse (Ströme 4 bis 6)
- (C) Am Weinberg (Ströme 7 bis 9)
- (D) Göritzenstraße (ströme 10 bis 12)

Strom-Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Mischstrom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1		25	5,5	2,6	106	1224					
2		42	5,5	2,6	125	1197	1294	3	0	0	A
3		48	Haupt-	Strom							
4		58	Haupt-	Strom							
5		29	Haupt-	Strom							
6		38	Haupt-	Strom							
9		7	6,5	3,7	123	782					
8		46	6,5	4	190	637	645	7,2	1	1	A
7		97	6,6	3,8	236	640					
10		2	6,6	3,8	216	674					
11		15	6,6	3,8	207	682	771	4,9	0	0	A
12		21	6,5	3,7	92	865					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**  
 Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

- q-vorh: vorhandene Verkehrsstärke des Stroms
- tg: Grenzzeitlücke
- tf: Folgezeitlücke
- q-Haupt: Summe der Verkehrsstärke der bevorrechtigten Ströme
- q-max: Kapazität für den einzelnen Strom
- Mischstrom: Kapazität des Mischstromes
- W: Mittlere Wartezeit
- N-95: 95% - Percentilwert des Rückstaus
- N-99: 99% - Percentilwert des Rückstaus
- QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs

<p>Ihr Partner für Traffic und Telematik</p> <p>T+T Verkehrsmanagement GmbH        Im Steingrund 3, 63303 Dreieich        Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8        E-Mail: kontakt@tt-vm.de        Web: www.tt-vm.de</p>	Auftraggeber: Gemeinde Ebersdorf b. Coburg Bauverwaltung 96237 Ebersdorf
	Projektbezeichnung: Städtebauliche Rahmenplanung und Verkehrsplanung „Knorrhgelände“ in Ebersdorf
	Planbezeichnung: Leistungsfähigkeit Bestand Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse Abendspitze
	Projekt-Nr.: 2022 500
Anlage 3.2	bearbeitet: Pappas
Datum: Nov. 2022	geprüft:
	ohne Maßstab

# Wohnen

Wohnungen (Mehrfamilienhäuser)	Anzahl	33
	BGF [m <sup>2</sup> ]	2.129
	Einwohner/ WE	1,5
Reihenhäuser/ Einfamilienhäuser	Anzahl	28
	Einwohner/ WE	4,0

Besucherverkehr **10,0%** [Anteil an Wegen der Bewohner]

## Wege

	Anzahl	Wegehäufigkeit / d	Wege / d
Bewohner	162	3,6	583
Besucher	-	2,0	58
Wirtschaftsverkehr (SV)	4	2,0	8
<b>Wege gesamt</b>	-	-	<b>649</b>

## Modal Split

	Einwohner		Besucher	
	Anteil [%]	Anzahl [Wege]	Anteil [%]	Anzahl [Wege]
Fußgänger	25,00%	146	25,00%	15
Radfahrer	5,00%	29	5,00%	3
ÖPNV Anteil	5,00%	29	5,00%	3
MIV	65,00%	379	65,00%	38

## Kfz-Fahrten

	Besetzungsgrad [Personen/Kfz]	Quellverkehr [Kfz-Fahren / d]	Zielverkehr [Kfz-Fahren / d]	Fahrten/d
Bewohner	1,2	158	158	316
Besucher	1,3	15	15	29
Wirtschaftsverkehr (SV)	1,0	4	4	8
<b>Wege Kfz/ 24h gesamt</b>		<b>177</b>	<b>177</b>	<b>353</b>

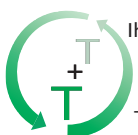
## Morgenspitzenstunde (07:30 - 08:30 Uhr)

	Quell-/ Zielverkehr Fahrten/ 24h	Quellverkehr		Zielverkehr	
		Anteil [%]	Anzahl [Wege]	Anteil [%]	Anzahl [Wege]
Bewohner	316	11,00%	17	2,30%	4
Besucher	29	3,30%	0	2,40%	0
Wirtschaftsverkehr (SV)	8	5,60%	0	9,20%	0
<b>Wege Kfz gesamt</b>	<b>353</b>	-	<b>17</b>	-	<b>4</b>

## Abendspitzenstunde (15:15 - 16:15 Uhr)

	Fahrten/ 24h	Quellverkehr		Zielverkehr	
		Anteil [%]	Anzahl [Wege]	Anteil [%]	Anzahl [Wege]
Bewohner	316	5,10%	8	8,40%	13
Besucher	29	3,70%	1	5,40%	1
Wirtschaftsverkehr (SV)	8	7,40%	0	7,50%	0
<b>Wege Kfz gesamt</b>	<b>353</b>	-	<b>9</b>	-	<b>14</b>

gewählter Wert



Ihr Partner  
für  
Traffic  
und  
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH  
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich  
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8  
E-Mail: kontakt@tt-vm.de  
Web: www.tt-vm.de

Auftraggeber: Gemeinde Ebersdorf b. Coburg  
Bauverwaltung  
96237 Ebersdorf

Projektbezeichnung: Städtebauliche Rahmenplanung und  
Verkehrsplanung „Knorrgelände“ in Ebersdorf

Projekt-Nr.: 2022 500

Anlage 4.1 bearbeitet: Hofmann

Datum: Nov. 2023 geprüft:

ohne Maßstab

Planbezeichnung: Verkehrserzeugung  
Wohnen - Knorr-Gelände

# Gemeinschaftshaus

BGF 725,00 [m<sup>2</sup>]  
 Anwesenheitsfaktor 90% [Anwesenheit der Beschäftigten]

## Nutzung

	Anteil	Fläche	Beschäftigte		Besucher/ Kunden		Lieferverkehr
			pro 100m <sup>2</sup> Geschossfläche	Anzahl	pro Beschäftigtem	Anzahl	
Gemeinschaftshaus	80%	580	0,5	3	10,0	58	1
Cafe	20%	145	2,0	3	10	30	1
Summe	100,00%	725	-	6	-	88	2

	Anzahl	Wegehäufigkeit / d	Wege / d
Beschäftigte	6	3,0	16
Besucher/ Kunden	88	2,0	176
Wirtschaftsverkehr	2	2,0	4
Wege gesamt	-	-	196

## Modal Split

	Beschäftigte		Besucher/ Kunden		Wirtschaftsverkehr	
	Anteil [%]	Anzahl [Wege]	Anteil [%]	Anzahl [Wege]	Anteil [%]	Anzahl [Wege]
Fußgänger	25%	4	25%	44	0%	0
Radfahrer	5%	1	5%	9	0%	0
ÖPNV Anteil	5%	1	5%	9	0%	0
MIV	65%	10	65%	114	100%	4

## Kfz-Fahrten

	Besetzungsgrad [Personen/Kfz]	Quellverkehr [Kfz-Fahren / d]	Zielverkehr [Kfz-Fahren / d]	Summe [Fahrten/d]
Beschäftigte	1,1	5	5	10
Besucher	1,2	48	48	96
Wirtschaftsverkehr	1,0	2	2	4
<b>Wege Kfz/ 24h gesamt</b>		<b>55</b>	<b>55</b>	<b>110</b>

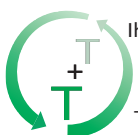
## Morgenspitzenstunde (07:30 - 08:30 Uhr)

	Fahrten/ 24h	Quellverkehr		Zielverkehr	
		Anteil [%]	Anzahl [Wege]	Anteil [%]	Anzahl [Wege]
Beschäftigte	10	4,90%	0	18,70%	1
Besucher	96	3,30%	2	2,40%	1
Wirtschaftsverkehr	4	5,60%	0	9,20%	0
Wege Kfz gesamt	110	-	2	-	2

## Abendspitzenstunde (15:15 - 16:15 Uhr)

	Fahrten/ 24h	Quellverkehr		Zielverkehr	
		Anteil [%]	Anzahl [Wege]	Anteil [%]	Anzahl [Wege]
Beschäftigte	10	8,20%	0	1,6%	0
Besucher	96	3,70%	2	5,4%	3
Wirtschaftsverkehr	4	7,40%	0	7,5%	0
Wege Kfz gesamt	110	-	2	-	3

gewählter Wert



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH  
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich  
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8  
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de  
 Web: www.tt-vm.de

Auftraggeber: Gemeinde Ebersdorf b. Coburg  
 Bauverwaltung  
 96237 Ebersdorf

Projektbezeichnung: Städtebauliche Rahmenplanung und Verkehrsplanung „Knorr-Gelände“ in Ebersdorf

Projekt-Nr.: 2022 500

Anlage 4.2 bearbeitet: Hofmann

Datum: Nov. 2023 geprüft:

ohne Maßstab

Planbezeichnung: Verkehrserzeugung  
 Gemeinschaftshaus - Knorr-Gelände

# Betreutes Wohnen

Betreuungsplätze 25 Plätze

Anwesenheitsfaktor 90% [Anwesenheit der Beschäftigten]

## Nutzung

	Betreute	Beschäftigte		Besucher		Lieferverkehr
		pro Betreuungsplatz	Anzahl	pro Betreutem	Anzahl	
Pflegeheim	25	0,5	11	0,5	13	1

	Anzahl	Wegehäufigkeit / d	Wege / d
Beschäftigte	11	4,0	41
Besucher	13	2,0	26
Wirtschaftsverkehr	1	2,0	2
Wege gesamt	-	-	69

## Modal Split

	Beschäftigte		Besucher		Wirtschaftsverkehr	
	Anteil [%]	Anzahl [Wege]	Anteil [%]	Anzahl [Wege]	Anteil [%]	Anzahl [Wege]
MIV	65%	24	65%	17	100%	2

## Kfz-Fahrten

	Besetzungsgrad [Personen/Kfz]	Quellverkehr [Kfz-Fahren / d]	Zielverkehr [Kfz-Fahren / d]	Summe [Fahrten/d]
Beschäftigte	1,1	11	11	22
Besucher	1,2	7	7	14
Wirtschaftsverkehr	1,0	1	1	2
<b>Wege Kfz/ 24h gesamt</b>		<b>19</b>	<b>19</b>	<b>38</b>

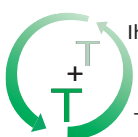
## Morgenspitzenstunde (07:30 - 08:30 Uhr)

	Fahrten/ 24h	Quellverkehr		Zielverkehr	
		Anteil [%]	Anzahl [Wege]	Anteil [%]	Anzahl [Wege]
Beschäftigte	22	4,90%	1	18,70%	2
Besucher	14	3,30%	0	2,40%	0
Wirtschaftsverkehr	2	5,60%	0	9,20%	0
Wege Kfz gesamt	38	-	1	-	2

## Abendspitzenstunde (15:15 - 16:15 Uhr)

	Fahrten/ 24h	Quellverkehr		Zielverkehr	
		Anteil [%]	Anzahl [Wege]	Anteil [%]	Anzahl [Wege]
Beschäftigte	22	8,20%	1	1,6%	0
Besucher	14	3,70%	0	5,4%	0
Wirtschaftsverkehr	2	7,40%	0	7,5%	0
Wege Kfz gesamt	38	-	1	-	0

gewählter Wert



Ihr Partner  
für  
Traffic  
und  
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH  
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich  
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8  
E-Mail: kontakt@tt-vm.de  
Web: www.tt-vm.de

Auftraggeber: Gemeinde Ebersdorf b. Coburg  
Bauverwaltung  
96237 Ebersdorf

Projektbezeichnung: Städtebauliche Rahmenplanung und  
Verkehrsplanung „Knorrgelände“ in Ebersdorf

Projekt-Nr.: 2022 500

Anlage 4.3 bearbeitet: Hofmann

Datum: Nov. 2023 geprüft:

ohne Maßstab

Planbezeichnung: Verkehrserzeugung  
Betreutes Wohnen - Knorr-Gelände



# Kita

Anwesenheitsfaktor  
Kinder pro Beschäftigtem

90%  
4

	Kinder	Beschäftigte
Kita	100	25

## Kfz-Fahrten

		MIV			
		Anteil	Besetzungsgrad	Wegehäufigkeit /d	Fahrten / d
Kita	Beschäftigte	65%	1,1	2,5	33
	Kinder	10%	1,3	4,0	28

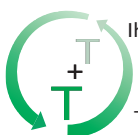
## Morgenspitzenstunde (07:30 - 08:30 Uhr)

	Fahrten/ 24h	Quellverkehr		Zielverkehr	
		Anteil [%]	Anzahl [Wege]	Anteil [%]	Anzahl [Wege]
Beschäftigte	33	4,90%	1	18,70%	3
Kinder	28	29,10%	4	29,10%	4
Wirtschaftsverkehr	2	0,00%	0	9,20%	0
Wege Kfz gesamt	63	-	5	-	7

## Abendspitzenstunde (15:15 - 16:15 Uhr)

	Fahrten/ 24h	Quellverkehr		Zielverkehr	
		Anteil [%]	Anzahl [Wege]	Anteil [%]	Anzahl [Wege]
Beschäftigte	33	8,20%	1	1,60%	0
Besucher	28	9,10%	1	9,10%	1
Wirtschaftsverkehr	2	7,40%	0	7,50%	0
Wege Kfz gesamt	63	-	2	-	1

gewählter Wert



Ihr Partner  
für  
Traffic  
und  
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH  
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich  
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8  
E-Mail: kontakt@tt-vm.de  
Web: www.tt-vm.de

Auftraggeber: Gemeinde Ebersdorf b. Coburg  
Bauverwaltung  
96237 Ebersdorf

Projektbezeichnung: Städtebauliche Rahmenplanung und  
Verkehrsplanung „Knorrhgelände“ in Ebersdorf

Projekt-Nr.: 2022 500

Anlage 4.4 bearbeitet: Hofmann

Datum: Nov. 2023 geprüft:

ohne Maßstab

Planbezeichnung: Verkehrserzeugung  
Kita - Knorr-Gelände

# Wohnen Am Weinberg/ Örtleinsgrund

Einfamilienhäuser (Örtleinsgrund)	Anzahl	20
	Einwohner/ WE	4,0
Einfamilienhäuser (Am Weinberg)	Anzahl	27
	Einwohner/ WE	4,0

Besucherverkehr 10,0% [Anteil an Wegen der Bewohner]

## Wege

	Anzahl	Wegehäufigkeit / d	Wege / d
Bewohner	188	3,6	677
Besucher	-	2,0	68
Wirtschaftsverkehr (SV)	4	2,0	8
Wege gesamt	-	-	753

## Modal Split

	Einwohner		Besucher	
	Anteil [%]	Anzahl [Wege]	Anteil [%]	Anzahl [Wege]
Fußgänger	25,00%	169	25,00%	17
Radfahrer	5,00%	34	5,00%	3
ÖPNV Anteil	5,00%	34	5,00%	3
MIV	65,00%	440	65,00%	44

## Kfz-Fahrten

	Besetzungsgrad [Personen/Kfz]	Quellverkehr [Kfz-Fahren / d]	Zielverkehr [Kfz-Fahren / d]	Fahrten/d
Bewohner	1,2	183	183	367
Besucher	1,3	17	17	34
Wirtschaftsverkehr (SV)	1,0	4	4	8
<b>Wege Kfz/ 24h gesamt</b>		<b>204</b>	<b>204</b>	<b>409</b>

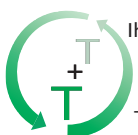
## Morgenspitzenstunde (07:30 - 08:30 Uhr)

	Quell-/ Zielverkehr Fahrten/ 24h	Quellverkehr		Zielverkehr	
		Anteil [%]	Anzahl [Wege]	Anteil [%]	Anzahl [Wege]
Bewohner	367	11,00%	20	2,30%	4
Besucher	34	3,30%	1	2,40%	0
Wirtschaftsverkehr (SV)	8	5,60%	0	9,20%	0
Wege Kfz gesamt	409	-	21	-	4

## Abendspitzenstunde (15:15 - 16:15 Uhr)

	Fahrten/ 24h	Quellverkehr		Zielverkehr	
		Anteil [%]	Anzahl [Wege]	Anteil [%]	Anzahl [Wege]
Bewohner	367	5,10%	9	8,40%	15
Besucher	34	3,70%	1	5,40%	1
Wirtschaftsverkehr (SV)	8	7,40%	0	7,50%	0
Wege Kfz gesamt	409	-	10	-	16

gewählter Wert



Ihr Partner  
für  
Traffic  
und  
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH  
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich  
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8  
E-Mail: kontakt@tt-vm.de  
Web: www.tt-vm.de

Auftraggeber: Gemeinde Ebersdorf b. Coburg  
Bauverwaltung  
96237 Ebersdorf

Projektbezeichnung: Städtebauliche Rahmenplanung und  
Verkehrsplanung „Knorrhgelände“ in Ebersdorf

Projekt-Nr.: 2022 500

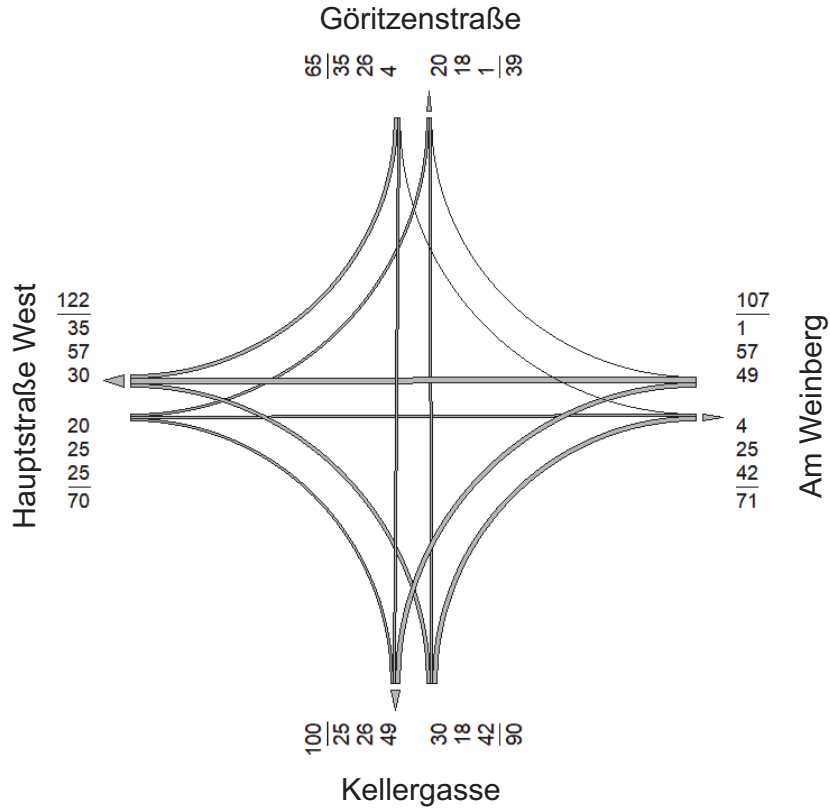
Anlage 4.5 bearbeitet: Hofmann

Datum: Nov. 2023 geprüft:

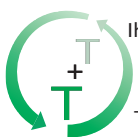
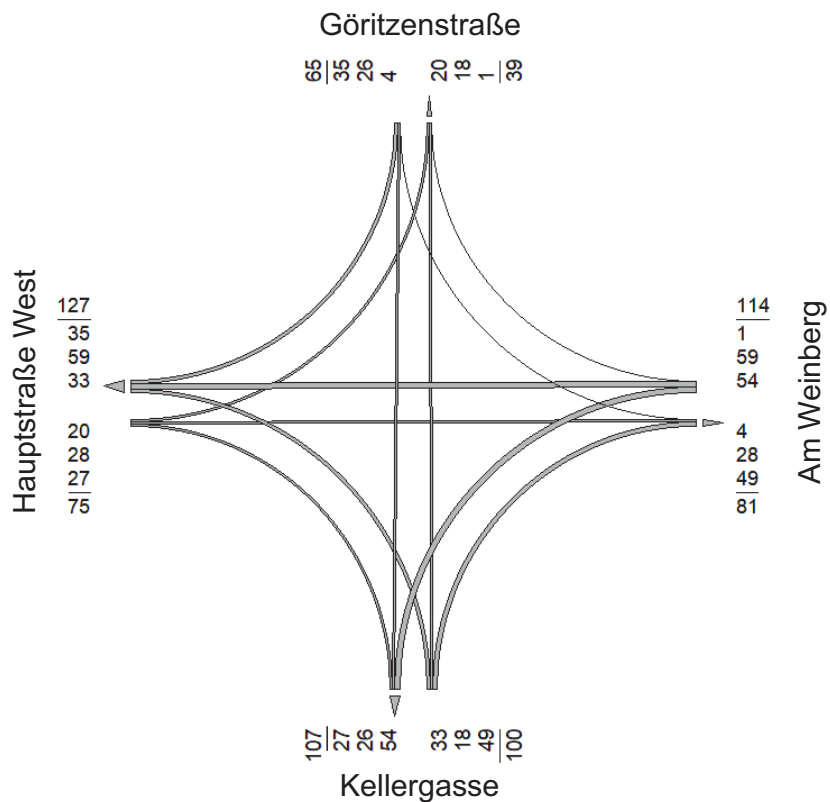
ohne Maßstab

Planbezeichnung: Verkehrserzeugung  
Wohnen Örtleinsgrund/ Am Weinberg

Morgenspitze 07:30-08:30 Uhr [Kfz/h]



Morgenspitze 07:30-08:30 Uhr [Pkw-E/h]



Ihr Partner  
für  
Traffic  
und  
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH  
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich  
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8  
E-Mail: kontakt@tt-vm.de  
Web: www.tt-vm.de

Auftraggeber:

Gemeinde Ebersdorf b. Coburg  
Bauverwaltung  
96237 Ebersdorf

Projektbezeichnung:

Städtebauliche Rahmenplanung und  
Verkehrsplanung „Knorrhgelände“ in Ebersdorf

Projekt-Nr.: 2022 500

Anlage 5.1

bearbeitet: Hofmann

Datum: Nov. 2023

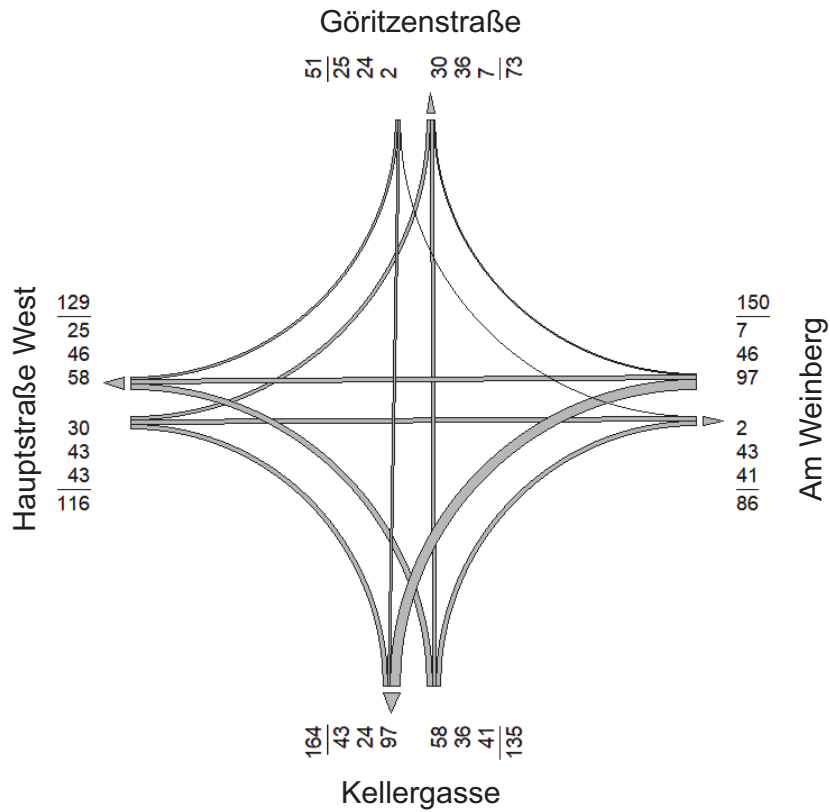
geprüft:

ohne Maßstab

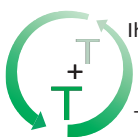
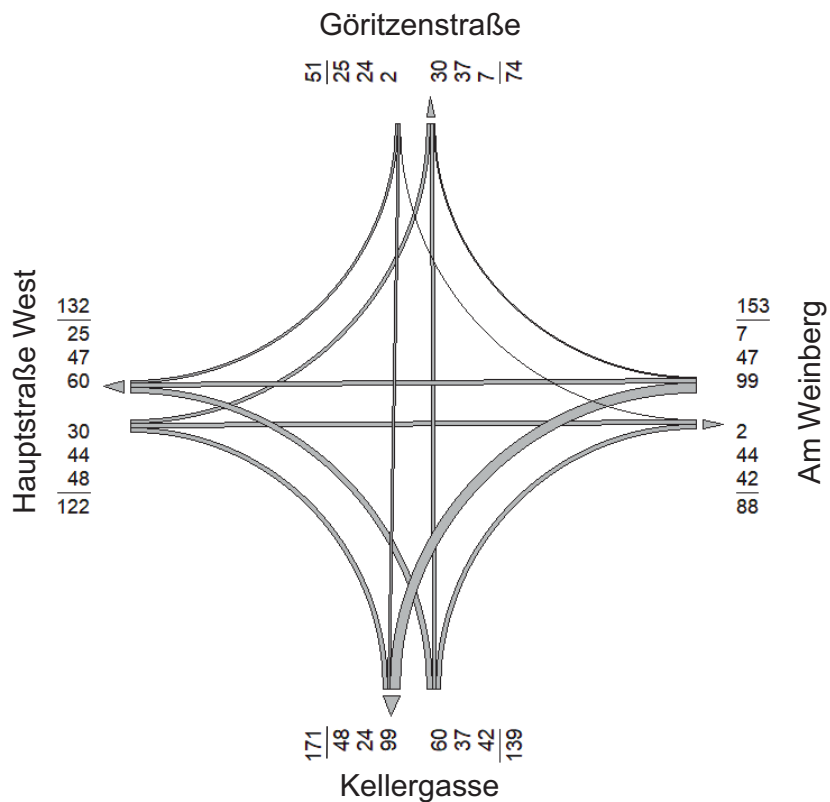
Planbezeichnung:

Verkehrsbelastungen - Planfall 1  
Görtzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse  
Morgenspitze

Abendspitze 15:15-16:15 Uhr [Kfz/h]



Abendspitze 15:15-16:15 Uhr [Pkw-E/h]



Ihr Partner  
für  
Traffic  
und  
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH  
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich  
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8  
E-Mail: kontakt@tt-vm.de  
Web: www.tt-vm.de

Auftraggeber:

Gemeinde Ebersdorf b. Coburg  
Bauverwaltung  
96237 Ebersdorf

Projektbezeichnung:

Städtebauliche Rahmenplanung und  
Verkehrsplanung „Knorrhgelände“ in Ebersdorf

Projekt-Nr.: 2022 500

Anlage 5.2

bearbeitet: Hofmann

Datum: Nov. 2023

geprüft:

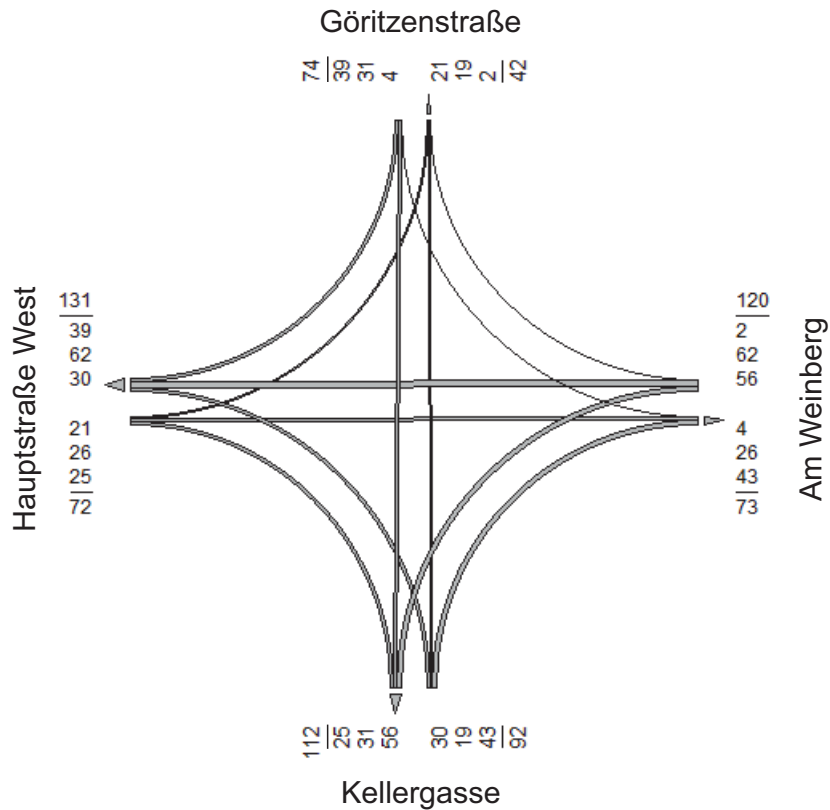
ohne Maßstab

Planbezeichnung:

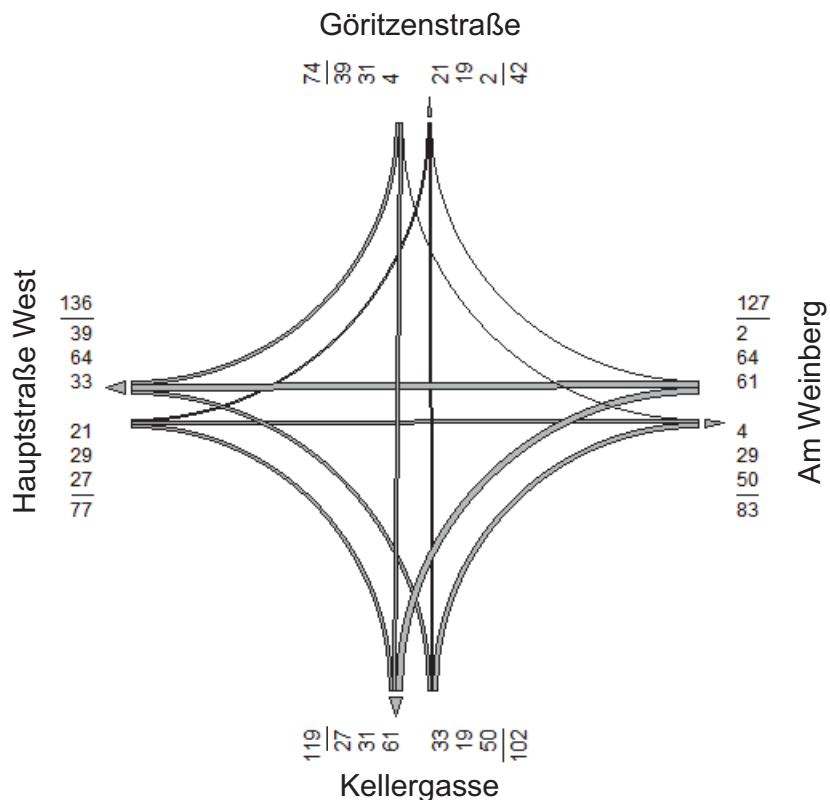
Verkehrsbelastungen - Planfall 1  
Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse  
Nachmittagsspitze



Morgenspitze 07:30-08:30 Uhr [Kfz/h]



Morgenspitze 07:30-08:30 Uhr [Pkw-E/h]



 Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH  
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich  
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8  
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de  
 Web: www.tt-vm.de

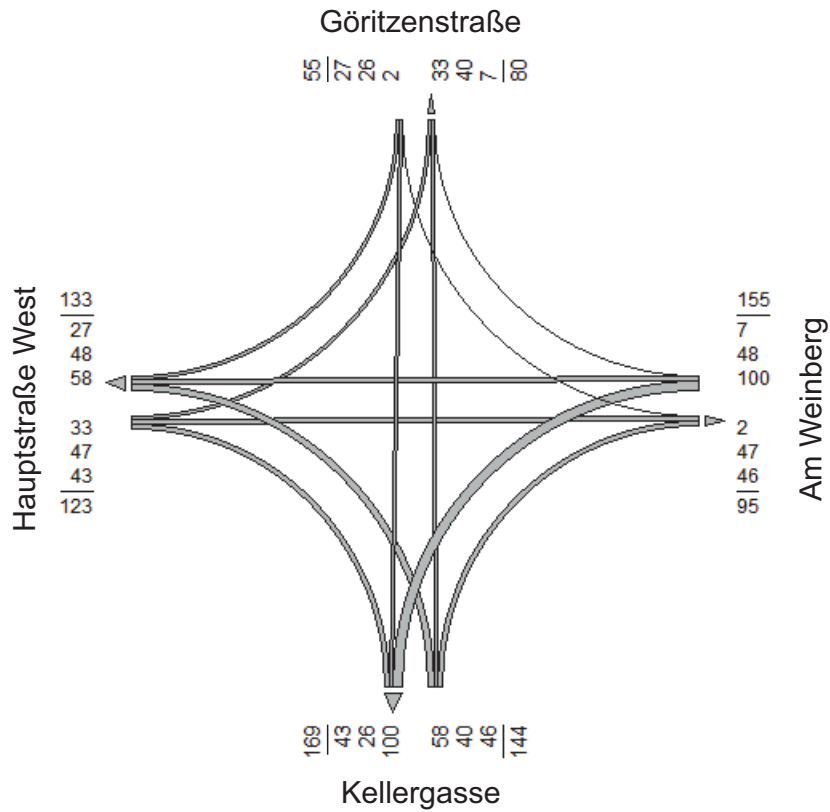
Auftraggeber: Gemeinde Ebersdorf b. Coburg  
 Bauverwaltung  
 96237 Ebersdorf

Projektbezeichnung: Städtebauliche Rahmenplanung und Verkehrsplanung „Knorrhgelände“ in Ebersdorf

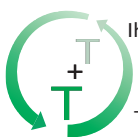
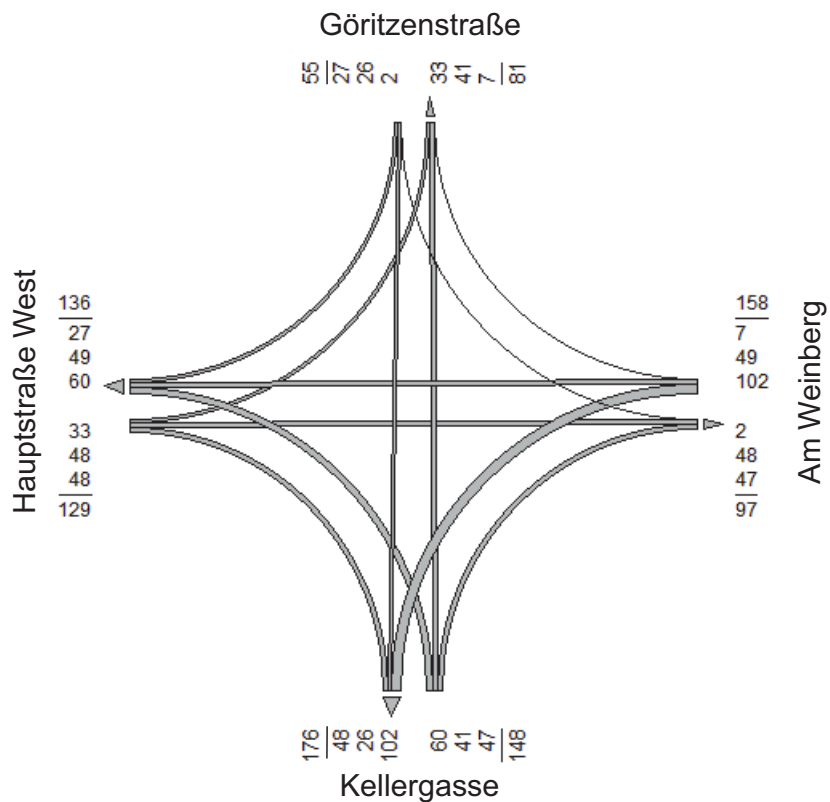
Planbezeichnung: Verkehrsbelastungen - Planfall 2  
 Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse  
 Morgenspitze

Projekt-Nr.: 2022 500	
Anlage 6.1	bearbeitet: Hofmann
Datum: Nov. 2023	geprüft:
	ohne Maßstab

Abendspitze 15:15-16:15 Uhr [Kfz/h]



Abendspitze 15:15-16:15 Uhr [Pkw-E/h]



Ihr Partner  
für  
Traffic  
und  
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH  
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich  
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8  
E-Mail: kontakt@tt-vm.de  
Web: www.tt-vm.de

Auftraggeber:

Gemeinde Ebersdorf b. Coburg  
Bauverwaltung  
96237 Ebersdorf

Projektbezeichnung:

Städtebauliche Rahmenplanung und  
Verkehrsplanung „Knorrhgelände“ in Ebersdorf

Projekt-Nr.: 2022 500

Anlage 6.2

bearbeitet: Hofmann

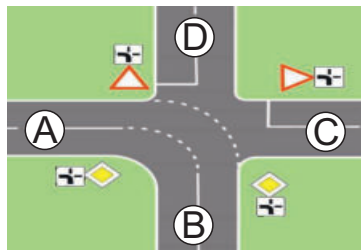
Datum: Nov. 2023

geprüft:

ohne Maßstab

Planbezeichnung:

Verkehrsbelastungen - Planfall 2  
Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse  
Nachmittagsspitze



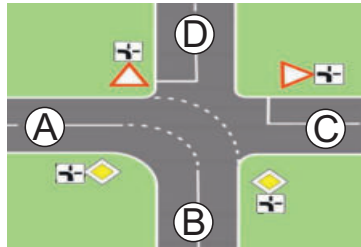
- (A) Hauptstraße (Ströme 1 bis 3)
- (B) Kellergasse (Ströme 4 bis 6)
- (C) Am Weinberg (Ströme 7 bis 9)
- (D) Göritzenstraße (ströme 10 bis 12)

Strom-Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Mischstrom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1		20	5,5	2,6	69	1278					
2		28	5,5	2,6	90	1247	1319	2,8	0	0	A
3		27	Haupt-	Strom							
4		30	Haupt-	Strom							
5		18	Haupt-	Strom							
6		42	Haupt-	Strom							
9		1	6,5	3,7	88	835					
8		59	6,5	4	168	646	668	6,5	1	1	A
7		54	6,6	3,8	182	690					
10		4	6,6	3,8	152	747					
11		26	6,6	3,8	135	763	830	4,7	0	0	A
12		35	6,5	3,7	60	900					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**  
 Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

- q-vorh: vorhandene Verkehrsstärke des Stroms
- tg: Grenzzeitlücke
- tf: Folgezeitlücke
- q-Haupt: Summe der Verkehrsstärke der bevorrechtigten Ströme
- q-max: Kapazität für den einzelnen Strom
- Mischstrom: Kapazität des Mischstromes
- W: Mittlere Wartezeit
- N-95: 95% - Percentilwert des Rückstaus
- N-99: 99% - Percentilwert des Rückstaus
- QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs

<p>Ihr Partner für Traffic und Telematik</p> <p>T+T Verkehrsmanagement GmbH        Im Steingrund 3, 63303 Dreieich        Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8        E-Mail: kontakt@tt-vm.de        Web: www.tt-vm.de</p>	Auftraggeber: Gemeinde Ebersdorf b. Coburg Bauverwaltung 96237 Ebersdorf
	Projektbezeichnung: Städtebauliche Rahmenplanung und Verkehrsplanung „Knorrhgelände“ in Ebersdorf
Projekt-Nr.: 2022 500	Planbezeichnung: Leistungsfähigkeit Planfall 1 Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse Morgenspitze
Anlage 7.1 bearbeitet: Hofmann	
Datum: Nov. 2023 geprüft:	
ohne Maßstab	



- Ⓐ Hauptstraße (Ströme 1 bis 3)
- Ⓑ Kellergasse (Ströme 4 bis 6)
- Ⓒ Am Weinberg (Ströme 7 bis 9)
- Ⓓ Göritzenstraße (ströme 10 bis 12)

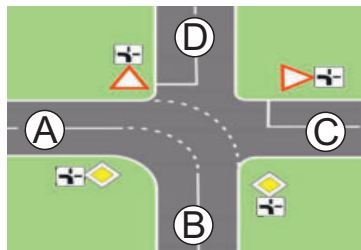
Strom-Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Mischstrom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1		30	5,5	2,6	115	1211					
2		44	5,5	2,6	135	1183	1280	3,1	0	0	A
3		48	Haupt-	Strom							
4		58	Haupt-	Strom							
5		36	Haupt-	Strom							
6		41	Haupt-	Strom							
9		7	6,5	3,7	138	762					
8		47	6,5	4	218	599	611	7,8	1	2	A
7		99	6,6	3,8	260	608					
10		2	6,6	3,8	233	654					
11		24	6,6	3,8	219	667	748	5,1	0	0	A
12		25	6,5	3,7	97	859					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**  
 Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

- q-vorh: vorhandene Verkehrsstärke des Stroms
- tg: Grenzzeitlücke
- tf: Folgezeitlücke
- q-Haupt: Summe der Verkehrsstärke der bevorrechtigten Ströme
- q-max: Kapazität für den einzelnen Strom
- Mischstrom: Kapazität des Mischstromes
- W: Mittlere Wartezeit
- N-95: 95% - Percentilwert des Rückstaus
- N-99: 99% - Percentilwert des Rückstaus
- QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs

<p>Ihr Partner für Traffic und Telematik</p> <p>T+T Verkehrsmanagement GmbH        Im Steingrund 3, 63303 Dreieich        Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8        E-Mail: kontakt@tt-vm.de        Web: www.tt-vm.de</p>	Auftraggeber: Gemeinde Ebersdorf b. Coburg Bauverwaltung 96237 Ebersdorf
	Projektbezeichnung: Städtebauliche Rahmenplanung und Verkehrsplanung „Knorrhgelände“ in Ebersdorf
Projekt-Nr.: 2022 500	Planbezeichnung: Leistungsfähigkeit Planfall 1 Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse Abendspitze
Anlage 7.2 bearbeitet: Hofmann	
Datum: Nov. 2023 geprüft:	
ohne Maßstab	





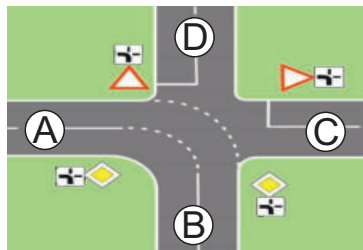
- (A) Hauptstraße (Ströme 1 bis 3)
- (B) Kellergasse (Ströme 4 bis 6)
- (C) Am Weinberg (Ströme 7 bis 9)
- (D) Göritzenstraße (ströme 10 bis 12)

Strom-Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Mischstrom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1		21	5,5	2,6	71	1275					
2		29	5,5	2,6	92	1244	1315	2,9	0	0	A
3		27	Haupt-	Strom							
4		30	Haupt-	Strom							
5		19	Haupt-	Strom							
6		43	Haupt-	Strom							
9		2	6,5	3,7	91	830					
8		62	6,5	4	180	628	652	6,8	1	1	A
7		61	6,6	3,8	192	675					
10		4	6,6	3,8	156	742					
11		31	6,6	3,8	138	759	826	4,7	0	0	A
12		39	6,5	3,7	61	899					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**  
 Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

- q-vorh: vorhandene Verkehrsstärke des Stroms
- tg: Grenzzeitlücke
- tf: Folgezeitlücke
- q-Haupt: Summe der Verkehrsstärke der bevorrechtigten Ströme
- q-max: Kapazität für den einzelnen Strom
- Mischstrom: Kapazität des Mischstromes
- W: Mittlere Wartezeit
- N-95: 95% - Percentilwert des Rückstaus
- N-99: 99% - Percentilwert des Rückstaus
- QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs

<p>Ihr Partner für Traffic und Telematik</p> <p>T+T Verkehrsmanagement GmbH          Im Steingrund 3, 63303 Dreieich          Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8          E-Mail: kontakt@tt-vm.de          Web: www.tt-vm.de</p>	Auftraggeber: Gemeinde Ebersdorf b. Coburg Bauverwaltung 96237 Ebersdorf
	Projektbezeichnung: Städtebauliche Rahmenplanung und Verkehrsplanung „Knorrhgelände“ in Ebersdorf
Projekt-Nr.: 2022 500	Planbezeichnung: Leistungsfähigkeit Planfall 2 Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse Morgenspitze
Anlage 8.1	bearbeitet: Hofmann
Datum: Nov. 2023	geprüft:
	ohne Maßstab



- (A) Hauptstraße (Ströme 1 bis 3)
- (B) Kellergasse (Ströme 4 bis 6)
- (C) Am Weinberg (Ströme 7 bis 9)
- (D) Göritzenstraße (ströme 10 bis 12)

Strom-Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Mischstrom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1		33	5,5	2,6	121	1202					
2		48	5,5	2,6	144	1170	1267	3,1	0	1	A
3		48	Haupt-	Strom							
4		58	Haupt-	Strom							
5		40	Haupt-	Strom							
6		46	Haupt-	Strom							
9		7	6,5	3,7	149	746					
8		49	6,5	4	233	579	592	8,2	1	2	A
7		102	6,6	3,8	275	589					
10		2	6,6	3,8	249	636					
11		26	6,6	3,8	230	652	737	5,2	0	0	A
12		27	6,5	3,7	101	854					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**  
 Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

- q-vorh: vorhandene Verkehrsstärke des Stroms
- tg: Grenzzeitlücke
- tf: Folgezeitlücke
- q-Haupt: Summe der Verkehrsstärke der bevorrechtigten Ströme
- q-max: Kapazität für den einzelnen Strom
- Mischstrom: Kapazität des Mischstromes
- W: Mittlere Wartezeit
- N-95: 95% - Percentilwert des Rückstaus
- N-99: 99% - Percentilwert des Rückstaus
- QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs

<p>Ihr Partner für Traffic und Telematik</p> <p>T+T Verkehrsmanagement GmbH        Im Steingrund 3, 63303 Dreieich        Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8        E-Mail: kontakt@tt-vm.de        Web: www.tt-vm.de</p>	Auftraggeber: Gemeinde Ebersdorf b. Coburg Bauverwaltung 96237 Ebersdorf
	Projektbezeichnung: Städtebauliche Rahmenplanung und Verkehrsplanung „Knorrhgelände“ in Ebersdorf
Projekt-Nr.: 2022 500	Planbezeichnung: Leistungsfähigkeit Planfall 2 Göritzenstr./ Hauptstr./ Am Weinberg/ Kellergasse Abendspitze
Anlage 8.2 bearbeitet: Hofmann	
Datum: Nov. 2023 geprüft:	
ohne Maßstab	



---

## Rahmenplan I Knorr-Gelände Ebersdorf b.Coburg

---