

AUTO-

Stadt Neu-Anspach: Stellungnahme zum Anschluss des Bauvorhabens „Opel Jäger“ an die Saalburgstraße

Vorbemerkung: Die beiden betroffenen Straßen tragen den Namen „Saalburgstraße“. Zur Unterscheidung wird nachfolgend die übergeordnete Landesstraße L3041 „Saalburgstraße L3041“ und die Querstraße mit der Zufahrt zur geplanten Wohnbebauung „Saalburgstraße“ genannt.

In der Stadt Neu-Anspach sind nördlich der Saalburgstraße L3041 5 Einzelhäuser mit insgesamt 56 Wohneinheiten geplant (s. Abbildung 1). Die erforderlichen Stellplätze sind in einer Tiefgarage vorgesehen. Die nachfolgende Stellungnahme bezieht sich auf den Anschluss dieser Tiefgarage an die Saalburgstraße.

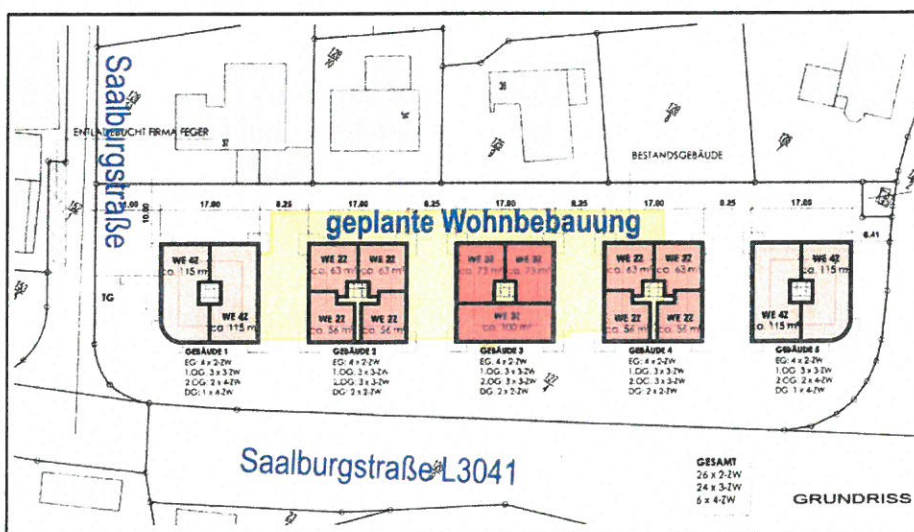


Abbildung 1: Geplante Wohnbebauung „Opel Jäger“, Vorentwurf des Architekten Micha Barsties, Bad Homberg, vom 13. Oktober 2017

Die zu erwartenden Quell- und Zielverkehrsstärken des Bauvorhabens „Opel Jäger“ wurden auf der Basis des „Handbuchs für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik“, Heft 53/1-2006 [1] und der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2006 [2] ermittelt. Die Erfahrungswerte dieser Grundlagen basieren auf umfangreichen Untersuchungen u. a. der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung. Sie stellen eine allgemein erprobte Zusammenfassung des Fachwissens dar.

Entsprechend den Werten von [1] und [2] wurde in der Anlage die Abschätzungen der verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Wohnbebauung mit den minimalen, den mittleren und den maximalen Werten der Verkehrserzeugung ermittelt. Der Vorentwurf sieht 26 Zweizimmerwohnungen für 1 bis 2 Bewohner, 24 Dreizimmerwohnungen für 2 bis 3 Bewohner sowie 6 Vierzimmerwohnungen für 3 bis 4 Bewohner vor. Daraus ergeben sich 92 („minimal“) bis 148 („maximal“) Einwohner (s. Anlage).

Die Maximalwerte der Anlage stellen das Verkehrsaufkommen bei maximaler Erzeugung von Kfz-Verkehr dar. Die Minimalwerte würden sich ergeben, wenn die Bauflächen nicht vollständig ausgenutzt werden und minimaler Kfz-Verkehr entsteht. Beide Annahmen sind im vorliegenden Fall unrealistisch. Entsprechend der Einwohnerstruktur der Stadt Neu-Anspach kann die geplante Nutzung als „mittel“ eingestuft werden. Mit diesem realistischen „mittleren“ Ansatz ergibt sich nach der Anlage ein tägliches Verkehrsaufkommen von je ca. 160 Pkw im Ziel- und Quellverkehr (s. Anlage).

Die in der Anlage verwendeten Werte des MIV-Anteils (MIV = motorisierter Individualverkehr) und des Pkw-Besetzungsgrads bestimmen sich nach dem Handbuch [1]. Um alle witterungsbedingte Einflüsse abzudecken, wurde der MIV-Anteil (MIV = motorisierter Individualverkehr) von „50 bis 90 %“ auf den mittleren Wert „90 %“ erhöht.

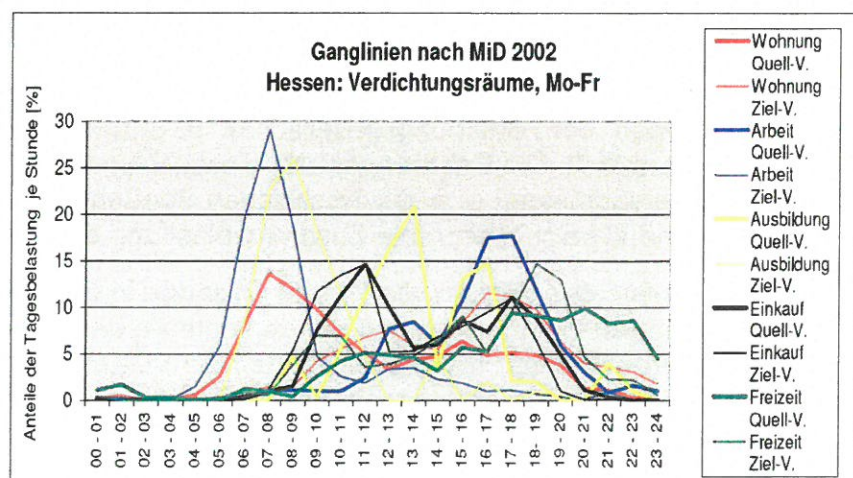
Aus mehreren Verkehrserhebungen, die der Verfasser der vorliegenden Untersuchung bezüglich der Ziel- und Quellverkehrsstärken auch von Wohngebieten durchgeführt hat, wurde festgestellt, dass nur geringe Unterschiede zwischen den nachmittäglichen Spitzenbelastungen im Zeitraum von 15.00 bis 19.00 Uhr bestehen. Die ermittelten Spitzenstundenanteile dieser maximalen Belastungen decken sich mit denen der Ganglinien des Handbuchs [1] im **Diagramm 1**. Danach liegen die maximalen Anteile des Quellverkehrs morgens bei 14 % und nachmittags bei 5 %. Die entsprechenden Anteile des Zielverkehrs betragen morgens 2 % und nachmittags 12 %. Die aufgezeigten Werte wurden in den Berechnungen der Anlage verwendet.

Der Spitzenstundenanteil des Lkw-Verkehrs von 10 % des täglichen Verkehrs wurde in Anlehnung an die alten Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS), Teil Querschnitte (RAS-Q 96) gewählt.

Auf der Grundlage der oben dargelegten Zusammenhänge ist höchstens mit einem „mittleren“ Verkehrsaufkommen zu rechnen. Daraus ergibt sich – wie oben bereits dargelegt – ein tägliches Ziel- und Quellverkehrsaufkommen von je ca. 160 Pkw sowie 6 Lkw pro Tag. In den Spitzenstunden werden morgens ca. 22 Pkw aus dem Wohngebiet aus und 3 Pkw einfahren sowie 1 in [Pkw-E] umgerechnete Fahrzeuge des Schwerverkehrs zu- und abfließen. Nachmittags dreht sich das Verhältnis um: Quellverkehr der geplanten Wohnbebauung ca. 8 Pkw/h, Zielverkehr zum Wohngebiet ca. 19 Pkw/h. Das bedeutet, dass maximal im Durchschnitt nur alle 3 Minuten ein Pkw zur Tiefgarage fährt. Der vorhandene auf privatem Grund liegende Stauraum vor der Einfahrt zur Tiefgarage von 2 Pkw-Längen (s. **Abbildung 2**) wird nicht überstaut.

Diagramm 1:

Stundenanteile [%] des werktäglichen Pkw-Aufkommens für Hessen (aus [1])



Die Fahrkurven eines 5er BMW (grün in Abbildung 2 dargestellt) zeigen auf, dass ein 16 m langer Sattelschlepper oder ein 20 m langer Lastzug (rot dargestellt) be- oder entladen können, ohne dass die Ausfahrt oder die Zufahrt zur geplanten Tiefgarage blockiert wird. Zwischen den Fahrzeugen sind ausreichende Sicherheitsabstände vorhanden.

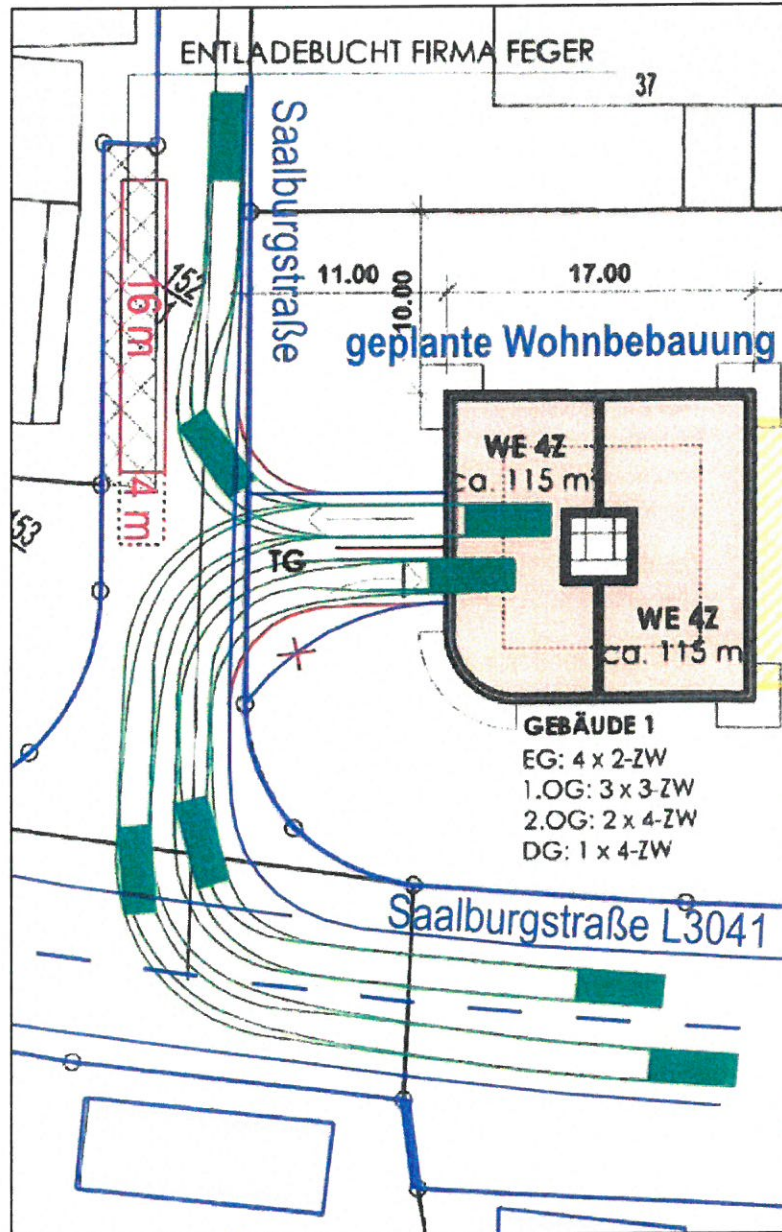


Abbildung 2:
Anschlussbereich der geplanten Wohnbebauung „Opel Jäger“

Gießen, den 08. Dezember 2017

Anlage

Anschluss des Bauvorhabens „Opel Jäger“ in der Stadt Neu-Anspach an die Saalburgstraße

Ziel- und Quellverkehr der geplanten 56 Wohneinheiten (s. Erläuterungen)

Berechnung der Ziel-/Quellverkehre auf der Grundlage der spezifischen Werte des „Handbuchs für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik“ [1] und der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ FGSV 2006 [2]

	minimal	mittel	maximal	
Einwohner	92	120	148	
Wegehäufigkeit / Einwohner	3,3	3,6	3,8	nach [1]
Wege / Tag	304	432	562	
Pkw-Wege / Wege	80%	90%	100%	(s. Erl.)
Pkw-Wege / Tag	243	389	562	
Pkw-Besetzungsgrad	1,2	1,2	1,2	Pers/Pkw
Pkw-Fahrten	203	324	468	Pkw/Tag
Binnenverkehr	0%	0%	0%	
Binnenverkehr	0	0	0	Pkw/Tag
Einw.Verkehr außerhalb des Gebiets	20%	15%	10%	
Einw.Verkehr außerhalb des Gebiets	41	49	47	Pkw/Tag
Besucherverkehr	10%	12,5%	15%	
Besucherverkehr	20	41	70	Pkw/Tag
Summe Ziel- + Quell-Verkehr	182	316	491	Pkw/Tag
<u>Pkw-Quellverkehr</u>	91	158	246	Pkw/Tag
<u>Pkw-Zielverkehr</u>	91	158	246	Pkw/Tag
Güterverkehr (Müllabfuhr usw.)	0,05	0,05	0,05	Lkw-Fahrten/E
<u>Güterverkehr (Müllabfuhr usw.)</u>	5	6	7	Lkw-Fahrten/Tag
Summe Ziel- + Quell-Verkehr	9	11	13	Lkw-Fahrten/Tag in Pkw-E
Summe Ziel- + Quell-Verkehr	1	1	1	Lkw-Fahrten/Stunde in Pkw-E
Ziel- + Quell-Verkehr jeweils	1	1	1	Lkw-Fahrten/Stunde in Pkw-E
<u>stündlicher Quellverkehr:</u>	(nur Pkw)			
Stundenfaktor 7.00 bis 8.00 Uhr	14%	14%	14%	bezogen auf den Tagesverkehr
Quellverkehr 7.00 bis 8.00 Uhr	13	22	34	Pkw/h
<u>stündlicher Zielverkehr:</u>	(nur Pkw)			
Stundenfaktor 7.00 bis 8.00 Uhr	2%	2%	2%	bezogen auf den Tagesverkehr
Zielverkehr 7.00 bis 8.00 Uhr	2	3	5	Pkw/h
<u>stündlicher Quellverkehr:</u>	(nur Pkw)			
Stundenfaktor 16.00 bis 17.00 Uhr	5%	5%	5%	bezogen auf den Tagesverkehr
Quellverkehr 16.00 bis 17.00 Uhr	5	8	12	Pkw/h
<u>stündlicher Zielverkehr:</u>	(nur Pkw)			
Stundenfaktor 16.00 bis 17.00 Uhr	12%	12%	12%	bezogen auf den Tagesverkehr
Zielverkehr 16.00 bis 17.00 Uhr	11	19	29	Pkw/h