Drucks.: VL-1240-A Schlangenbad, den 12.10.2026

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Gemeindevorstand	19.10.2026	beschließend
Gemeindevertretung	28.10.2026	beschließend

Betreff: Teilbericht Verkehrsmessungen 2025/2026
Mainstraße Georgenborn · Bärstadter Straße Wambach · Talstraße Obergladbach

Änderungsfassung nach Stellungnahme der Ortsbeiräte

Beschlussempfehlung:

1. Die Gemeindevertretung, der Gemeindevorstand sowie die Ortsbeiräte der betroffenen Ortsteile nehmen die Auswertung der Verkehrsmessstellen Georgenborn, Wambach und Obergladbach (1. Teilbericht 2025/2026) zur Kenntnis.

2. Der Gemeindevorstand wird beauftragt, die Auswertung der Messergebnisse weiterer Messstandorte im Gemeindegebiet fortzuführen und die Ergebnisse den jeweiligen Ortsbeiräten sukzessive zur Kenntnis zu geben sowie eine Gesamtübersicht zu erstellen.

Finanzielle Auswirkungen:

Aktuell sind noch keine konkreten finanzielle Auswirkungen absehbar.

Beteiligung des Ortsbeirates:

Die Ortsbeiräte Georgenborn, Wambach und Obergladbach wurden beteiligt. Der Ortsbeirat Wambach hat eine zustimmende Stellungnahme mit Anmerkungen zur Begründung abgegeben (Anlage 1). Die Würdigung der Anmerkungen durch den Gemeindevorstand ergibt sich aus Ziffer 6 der Begründung.

Begründung:

1. Sachverhalt
Die Gemeinde Schlangenbad betreibt an wechselnden Standorten im gesamten Gemeindegebiet mehrere stationäre Verkehrsmesstafeln. Die Messstellen werden entsprechend den Erfordernissen der Verkehrsüberwachung und den Vorgaben des VKÜ-Erlasses (in Kraft seit 01.09.2025) eingesetzt. Die Messergebnisse dienen der Beurteilung der Verkehrssicherheitslage in den Ortsteilen sowie der Dokumentation gegenüber den Gremien der Gemeinde.

Der vorliegende Bericht ist ein Teilbericht und umfasst die bis zum 01. Juni 2026 vorliegenden Auswertungen für drei Standorte. Die Erfassung und Auswertung der Messdaten wird fortlaufend für alle Ortsteile der Gemeinde durchgeführt und den jeweiligen Ortsbeiräten sukzessive zur Kenntnis gegeben. Eine Gesamtübersicht mit den Messergebnissen aller Standorte ist in Vorbereitung und wird dem Gemeindevorstand sowie der Gemeindevertretung sowie den Ortsbeiräten gesondert vorgelegt.
Gegenstand dieser Vorlage sind die Standorte Mainstraße Georgenborn (50 km/h), Bärstadter Straße Wambach (30 km/h) und Talstraße Obergladbach (30 km/h). Die drei Standorte unterscheiden sich hinsichtlich des Straßencharakters, des Verkehrsaufkommens und der geltenden

Höchstgeschwindigkeit wesentlich voneinander. Eine standortbezogene Bewertung ist daher erforderlich.

2. Messergebnisse im Überblick

Tabelle 1 fasst die wesentlichen Kennzahlen der drei ausgewerteten Messstellen zusammen. Die Bewertungsklasse richtet sich nach dem Anteil der Fahrten, die die Bewertungsgeschwindigkeit (zulässige Höchstgeschwindigkeit + 10 km/h Toleranz) überschreiten (VKÜ-Erlass Abschn. II.5).

Kennzahl	Georgenborn Mainstraße (50 km/h)	Wambach Bärstädter Str. (30 km/h)	Obergladbach Talstraße (30 km/h)
Messzeitraum	13.11.2025 – 01.06.2026	04.03.2026 – 01.06.2026	02.07.2025 – 01.06.2026
Gesamtfahrzeuge	708.274	221.929	41.619
Messtage	200	89	335
Ø Fahrzeuge/Tag	3.541	2.494	124
Ø Geschwindigkeit	36 km/h	31 km/h	30 km/h
V_{85}-Wert	44 km/h	43 km/h	36 km/h
Zul. Höchstgeschw.	50 km/h	30 km/h	30 km/h
Anteil > Bewertungsgeschw.	0,17 %	**20,8 %**	4,2 %
VKÜ-Erlass-Bewertung	KEINE	**HÖCHSTE**	KEINE

Tab. 1: Vergleichende Kennzahlenübersicht. V_{85} = Geschwindigkeit, die von 85 % aller Fahrzeuge nicht überschritten wird. Werte in orange: Handlungsbedarf nach VKÜ-Erlass.

Die Differenz zwischen V_{85}-Wert und Querschnittsdurchschnitt kennzeichnet die Streuung der gemessenen Geschwindigkeiten. Sie beträgt an der Bärstadter Straße 12 km/h gegenüber 8 km/h in der Mainstraße und 6 km/h in der Talstraße; auch nach diesem Maßstab weist die Bärstadter Straße den auffälligsten Befund auf.

Abbildung 1 zeigt den Vergleich der Geschwindigkeitskennwerte und Überschreitungsquoten grafisch. Die gestrichelten Linien markieren die Schwellenwerte der Bewertungsklassen nach dem maßgeblichen VKÜ-Erlass des Landes Hessen.

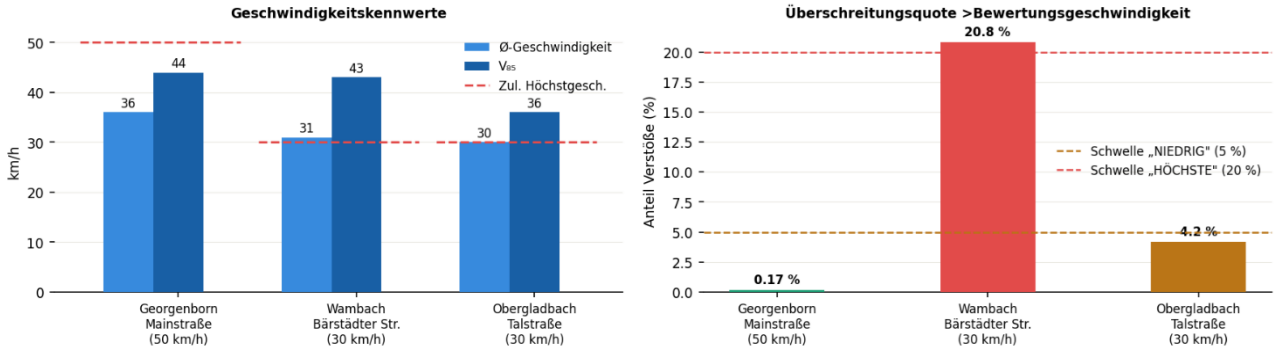


Abb. 1: Links: Ø-Geschwindigkeit und V_{85} im Vergleich zur Höchstgeschwindigkeit (rot gestrichelt). Rechts: Anteil der Überschreitungen mit Bewertungsschwellen nach VKÜ-Erlass.

3. Standortbezogene Auswertung

Mainstraße Schlangenbad-Georgenborn (50 km/h)
Im Messzeitraum 13.11.2025 bis 01.06.2026 (200 Messtage) erfasste die Messtafel insgesamt 708.274 Fahrzeuge (Tagesdurchschnitt: 3.541 Fz.). Das Geschwindigkeitsniveau liegt klar im regelkonformen Bereich: Der Querschnittsdurchschnitt beträgt 36 km/h, der V_{85}-Wert liegt bei 44 km/h. Rund 97,7 % aller Fahrten erfolgten mit höchstens 50 km/h. Überschreitungen der Bewertungsgeschwindigkeit (> 60 km/h) wurden bei 1.204 Fahrten (0,17 %) festgestellt. Die Messstelle erreicht keine Bewertungsklasse nach VKÜ-Erlass.

Bärstadter Straße Wambach (30 km/h)
Im Messzeitraum 04.03.2026 bis 01.06.2026 (89 Messtage) wurden 221.929 Fahrzeuge erfasst (Tagesdurchschnitt: 2.494 Fz.). Der Beginn des Auswertungszeitraums ist technisch bedingt und markiert einen Gerätetausch am Standort; die zuvor erhobenen Daten stehen für die Auswertung nicht zur Verfügung. Der Messbetrieb wird fortgeführt, sodass der Abschlussbericht für diesen Standort einen längeren Auswertungszeitraum ausweisen wird
Die Geschwindigkeitssituation gibt erheblichen Anlass zur Besorgnis: Der Querschnittsdurchschnitt von 31 km/h sowie der V_{85}-Wert von 43 km/h überschreiten die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h deutlich. Insgesamt 20,8 % aller Fahrten überschreiten die Bewertungsgeschwindigkeit von 40 km/h – damit erreicht die Messstelle die Bewertungsklasse "HÖCHSTE" (Anteil > 20 %). Weitere 29,8 % der Fahrten lagen im Toleranzbereich (31–40 km/h), sodass nur rund 49,4 % aller Fahrten die Höchstgeschwindigkeit einhielten.
Gemäß Abschnitt II.6 VKÜ-Erlass sind ortsfeste Messanlagen an Stellen anzuordnen, an denen eine langfristige Einflussnahme auf das Verkehrsverhalten erforderlich ist. Die vorliegenden Messergebnisse belegen diesen Bedarf, welcher der örtlich zuständigen Verkehrsbehörde zur Kenntnis gegeben wird.

Talstraße Obergladbach (30 km/h)
Im längsten Messzeitraum (02.07.2025 bis 01.06.2026, 335 Messtage) wurden insgesamt 41.619 Fahrzeuge erfasst. Der Tagesdurchschnitt von 124 Fahrzeugen kennzeichnet die Talstraße als ruhige Erschließungsstraße mit geringem Verkehr.
Das Geschwindigkeitsniveau entspricht weitgehend der zulässigen Höchstgeschwindigkeit: Der Querschnittsdurchschnitt beträgt 30 km/h, der V_{85}-Wert 36 km/h. Der Anteil der Überschreitungen über 40 km/h liegt bei 4,2 % und damit knapp unter der Schwelle der Bewertungsklasse „NIEDRIG" (5 %). Die Messstelle erreicht keine Bewertungsklasse. Allerdings fallen 44,0 % der Fahrten in den Toleranzbereich (31–40 km/h), was eine fortlaufende Beobachtung des Standorts nahelegt.

4. Grafische Auswertung

Abbildung 2 zeigt die monatliche Verkehrsstärke an den Standorten Georgenborn und Wambach. Der Standort Obergladbach ist wegen seines sehr geringen Verkehrsaufkommens (Ø 124 Fz/Tag) in einem eigenen Maßstab darzustellen (vgl. Tab. 1) und daher nicht gemeinsam abgebildet.

Abbildung 3 zeigt den durchschnittlichen Stundenverlauf des Verkehrsaufkommens an allen drei Standorten. ~~Georgenborn und Wambach weisen eine deutliche Nachmittagsspitze auf (15 Uhr: 273 bzw. 171 Fz/h).~~ Die Tagesgänge unterscheiden sich dabei deutlich: Georgenborn weist eine ausgeprägte Nachmittagsspitze auf (15 Uhr: 273 Fz/h). An der Bärstadter Straße liegt die Verkehrsstärke dagegen zwischen etwa 9 und 17 Uhr durchgehend auf einem Niveau von 150 bis 170 Fz/h; der Höchstwert um 15 Uhr (171 Fz/h) hebt sich hiervon nur geringfügig ab. Ein über den Tag gleichmäßig hohes Verkehrsaufkommen ohne ausgeprägte Spitzen ist ein Hinweis auf einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr. Obergladbach ist im eigenen Maßstab rechts dargestellt.

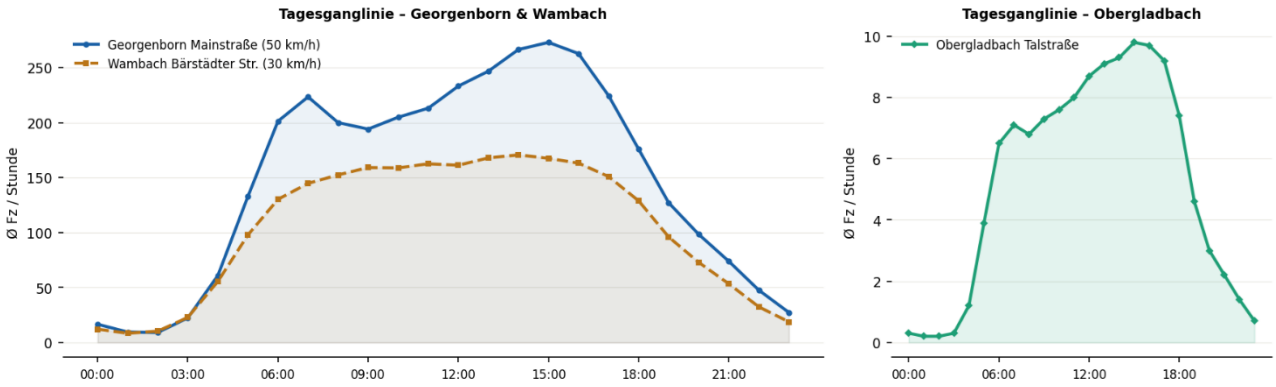


Abb. 3: Durchschnittliche Tagesganglinie (Fz/Stunde). Links: Georgenborn und Wambach; rechts: Obergladbach (eigener Maßstab).

Abbildung 4 zeigt die Verteilung aller gemessenen Fahrten auf Geschwindigkeitsklassen. Grün: regelkonform (≤ Höchstgeschwindigkeit). Orange: Toleranzbereich. Rot: Bewertungsüberschreitungen. Der hohe Rotanteil in Wambach ist augenfällig. Hervorzuheben ist, dass die höchste ausgewiesene Geschwindigkeitsklasse (> 50 km/h) allein an der Bärstadter Straße nennenswert besetzt ist: Rund 4 % aller dort gemessenen Fahrten entfallen auf diese Klasse. Bezogen auf die zulässigen 30 km/h bedeutet dies, dass etwa jede fünfundzwanzigste Fahrt die Höchstgeschwindigkeit um mehr als 20 km/h überschreitet. An der Talstraße Obergladbach mit gleicher zulässiger Höchstgeschwindigkeit ist diese Klasse praktisch nicht besetzt.

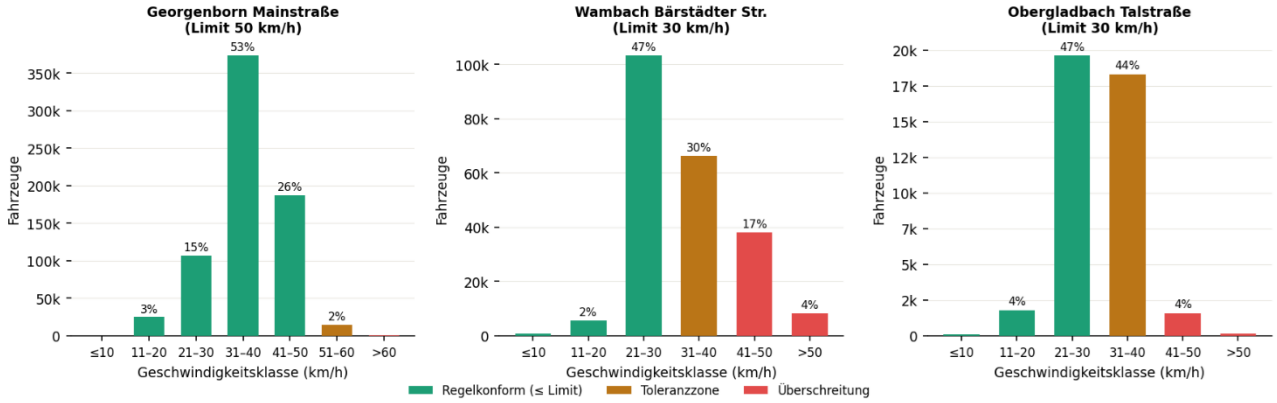


Abb. 4: Geschwindigkeitsklassenverteilung (Querschnitt). In Wambach sind die Klassen im Toleranzbereich und oberhalb der Bewertungsgeschwindigkeit stark ausgeprägt.

5. Bewertung

Die Auswertung der drei Messstandorte ergibt folgendes Bild:

Georgenborn Mainstraße (50 km/h):
Unauffälliger Befund. Geschwindigkeitsniveau regelkonform.
Fortführung des Messbetriebs empfohlen.

Wambach Bärstadter Straße (30 km/h):
Erheblicher Handlungsbedarf. Empfohlen wird:
(1) Mitteilung des Befundes an die zuständige Verkehrsbehörde,
(2) Prüfung baulicher und verkehrsrechtlicher Maßnahmen zur nachhaltigen Geschwindigkeitsreduzierung,
(3) Antrag auf Genehmigung einer ortsfesten Messanlage gemäß VKÜ-Erlass wäre begründbar, wobei bauliche Maßnahmen Vorrang haben.

Obergladbach Talstraße (30 km/h): Weitgehend unauffälliger Befund. Fortführung der Beobachtung mit Rücksicht auf den hohe Toleranzbereichsanteil (44 %) ist zu beobachten.

Die Messergebnisse der weiteren Standorte im Gemeindegebiet werden nach Vorliegen der Auswertungen dem Gemeindevorstand und den zuständigen Ortsbeiräten ebenfalls zur Kenntnis gegeben.

6. Anmerkungen aus der Beteiligung der Ortsbeiräte

Der Ortsbeirat Wambach hat sich der Bewertung des Teilberichts angeschlossen und die empfohlenen Maßnahmen ausdrücklich begrüßt. Ergänzend hat er vier Anmerkungen zur Begründung vorgetragen. Sie werden nachfolgend gewürdigt; die Beschlussempfehlung bleibt hiervon unberührt.

6.1 Auswertungszeitraum am Standort Bärstadter Straße

Der Ortsbeirat weist zutreffend darauf hin, dass der Auswertungszeitraum für die Bärstadter Straße mit 89 Messtagen deutlich kürzer ausfällt als an den beiden anderen Standorten, obwohl die Messtafel dort länger betrieben wird. Der Beginn des Auswertungszeitraums ist nicht fachlich gewählt, sondern technisch bedingt (vgl. Ziffer 3). Die Aussagekraft der Auswertung wird hierdurch nicht wesentlich eingeschränkt: Der Zeitraum umfasst 89 zusammenhängende Messtage mit 221.929 erfassten Fahrzeugen über alle Wochentage und Tageszeiten. Einschränkend ist festzuhalten, dass ausschließlich Frühjahrsmonate abgebildet werden und jahreszeitliche Effekte daher nicht erfasst sind. Der Abschlussbericht wird für diesen Standort einen längeren Auswertungszeitraum ausweisen.

6.2 Angabe eines Streuungsmaßes

Die Anregung, zu den ausgewiesenen Durchschnittsgeschwindigkeiten ein Streuungsmaß anzugeben, ist fachlich berechtigt und wird aufgegriffen (vgl. Ziffer 2). Ein Verteilungsmaß ist mit dem V_{85}-Wert bereits in Tabelle 1 enthalten; ergänzend gibt Abbildung 4 die vollständige empirische Verteilung der gemessenen Geschwindigkeiten wieder. Der Abschlussbericht wird darüber hinaus die Standardabweichung sowie die Perzentilwerte V_{50}, V_{85} und V_{95} je Standort ausweisen. Auf die Bewertung nach dem VKÜ-Erlass wirkt sich dies nicht aus, da sich die Bewertungsklasse allein nach dem Anteil der Fahrten oberhalb der Bewertungsgeschwindigkeit bemisst.

6.3 Tagesganglinie am Standort Bärstadter Straße

Der Ortsbeirat merkt an, dass die Tagesganglinie für Wambach – anders als für Georgenborn – keine ausgeprägte Nachmittagsspitze erkennen lässt. Die Anmerkung trifft zu; die bisherige Formulierung in Ziffer 4 ist insoweit unzutreffend und wurde korrigiert. Eine Verzerrung durch den kürzeren Erfassungszeitraum ist nicht anzunehmen, da die Tagesganglinie als Mittelwert über sämtliche 89 Messtage gebildet wird. Es liegt damit weder eine Frage des gewählten Maßstabs noch ein Artefakt der Messdauer vor, sondern eine tatsächlich abweichende Verkehrscharakteristik. Sie deutet auf einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr hin und stützt die unter Ziffer 5 empfohlenen Maßnahmen.

6.4 Fahrten in der höchsten Geschwindigkeitsklasse

Der Ortsbeirat regt an, deutlicher hervorzuheben, dass Fahrten in der höchsten ausgewiesenen Geschwindigkeitsklasse nahezu ausschließlich an der Bärstadter Straße auftreten, und mögliche Ursachen zu erörtern. Die Anregung wurde in Ziffer 4 aufgegriffen. Eine belastbare Zuordnung möglicher Ursachen lässt sich aus den Messdaten allein nicht ableiten; sie setzt eine fachliche Betrachtung der örtlichen Verhältnisse voraus – insbesondere der Straßengeometrie und Sichtverhältnisse, des Übergangs aus dem vorgelagerten Geschwindigkeitsniveau sowie vorhandener oder fehlender baulicher Elemente zur Geschwindigkeitsdämpfung. Der Gemeindevorstand wird diese Betrachtung im Rahmen der unter Ziffer 5 empfohlenen Prüfung baulicher und verkehrsrechtlicher Maßnahmen veranlassen und das Ergebnis in den Abschlussbericht aufnehmen.

gez. Marco Eyring
Bürgermeister

gez. Bettina Hirschmann

Anlage(n):
1. 2026-07-08 Stellungnahme Ortsbeirat Georgenborn
2. 20260727 Stellungnahme Ortsbeirat Wambach