

VERMERK

Koblenz, 30.08.2023

von: Markus Werhan (VERTEC GmbH)

an: Wilfried Lauer (Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land)

Betr. Verkehrsplanerische Kurzstellungnahme Neubaugebiet "Oben am Kirschbacher Weg" in der Stadt Hornbach

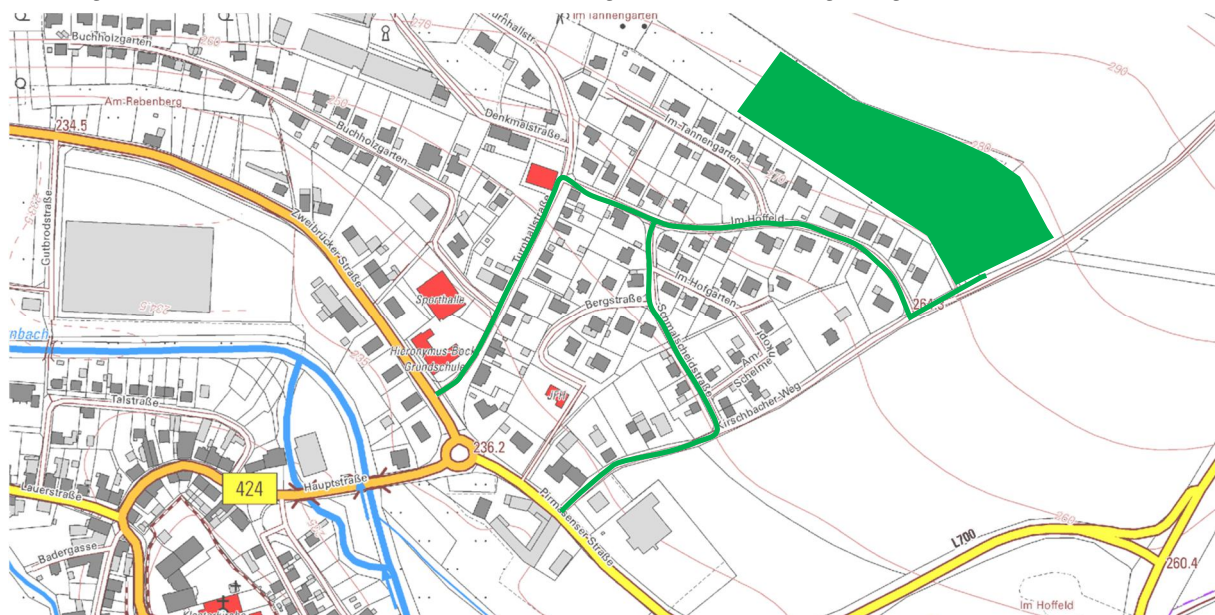
Vorbemerkung

Im Nordosten der Stadt Hornbach sollen die Flächen oberhalb des Kirschbacher Weges einer neuen Nutzung zugeführt werden. Vorgesehen ist die Realisierung eines Wohngebietes mit ca. 25 Baugrundstücken.

Die verkehrliche Erschließung des Plangelandes soll über das vorhandene Straßennetz des Wohngebietes "Hoffeld" erfolgen. Dies liegt insbesondere darin begründet, dass der Kirschbacher Weg zwischen der Einmündung der Schmalscheidstraße und der Einmündung Im Hoffeld keine öffentlich gewidmete Straße ist und in rechtlicher Sicht als Wirtschaftsweg einzustufen ist.

Im Rahmen dieser verkehrsplanerischen Kurzstellungnahme soll das zu erwartende Verkehrsaufkommen des neuen Wohngebietes berechnet und die zu erwartenden Auswirkungen auf die Funktion und Gestaltung der Turnhallenstraße, des Kirschbacher Weges, der Schmalscheidstraße und der Straße Im Hoffeld abgeschätzt werden. Detaillierte Berechnungen zur Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten sind nicht gegenständlich.

Die Lage des Planvorhabens ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.



Kartengrundlage: Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz

Verkehrserzeugung Wohngebiet "Oben am Kirschbacher Weg"

Das Aufkommen der geplanten ca. 25 Baugrundstücke wird richtlinienkonform bestimmt und erfolgt nach den folgenden Quellen:

- § "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (FGSV 2006)
- § Zählergebnisse bestehender vergleichbarer Nutzungen zur Plausibilisierung der Aufkommensbestimmung
- § Eigene Erfahrungswerte

Die folgende Tabelle fasst die Berechnung zum zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommen zusammen.

Tab. 1: Verkehrserzeugung Wohnen "Oben am Kirschbacher Weg"

Nutzung	Wohneinheiten				Bewohner / Wohneinheit		
Wohngebiet	25				4,00		
	Bewohner		Besucher		Wirtschafts- verkehr		SUMME
Anzahl Personen	100						
- Wege/d	3,50						
- Anteil Pkw	70%						
- Besetzungsgrad	1,30						
Tagesverkehr [Kfz/d,Richtung]	94		9		5		108
Quellverkehr Vormittagsspitze [Kfz/h]	14%	13	3%	0	5%	0	13
Zielverkehr Vormittagsspitze [Kfz/h]	2%	2	3%	0	8%	0	2
Quellverkehr Nachmittagsspitze [Kfz/h]	6%	5	4%	0	8%	0	5
Zielverkehr Nachmittagsspitze [Kfz/h]	12%	11	6%	1	7%	0	12

Da Einfamilienhäuser mit bis zu maximal zwei Wohneinheiten realisiert werden können, wird im Durchschnitt mit 4,0 Bewohner je Grundstück ein sehr hoher Wert angesetzt. Unter Berücksichtigung eines nach "Mobilität in Deutschland 2017" (MiD 2017; Bundesministerium für Digitales und Verkehr) ebenfalls hoch angesetzten Wertes von 3,5 Wegen pro Tag und Person, einer bedingt durch die Lage hohen Pkw-Nutzung von 70% und einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,3 Personen je Pkw, ist **mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von rd. 110 Kfz pro Tag und Richtung** zu rechnen.

In der Vormittagsspitzenstunde ist ein Quellverkehrsaufkommen (Ausfahrten aus dem Plangebiet) von 13 Kfz/h und ein Zielverkehrsaufkommen (Zufahrten zum Plangebiet) von 2 Kfz/h zu erwarten. In der Nachmittagsspitzenstunde sind 5 Kfz/h im Quell- und 12 Kfz/h im Zielverkehr zu berücksichtigen.

Straßencharakteristik (Funktion und Gestaltung)

Um die Bedeutung der prognostizierten Verkehrsbelastungen einschätzen zu können, wird an dieser Stelle auf die "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen" (RASt 2006; FGSV, Köln) verwiesen. Dort sind den Straßencharakteristiken angemessene Verkehrsstärken zugeordnet.

Tab. 2: **Verkehrsstärken und Straßencharakter**

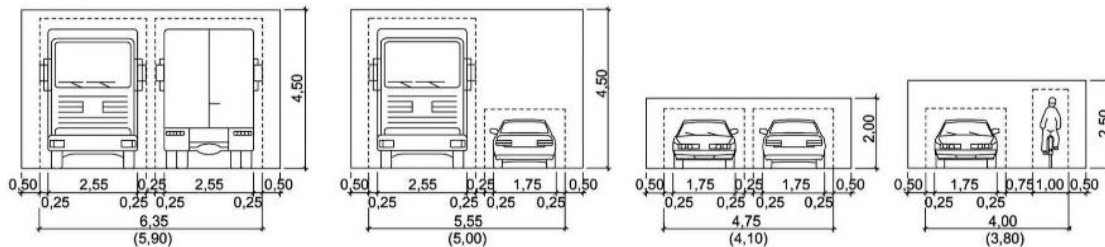
Querschnitt	Verkehrsstärke	Charakterisierung
Wohnweg	unter 1.500 Kfz/d	Mischfläche mit maßg. Aufenthaltsfunktion, verkehrsberuhigter Bereich
Wohnstraße	unter 4.000 Kfz/d	Mischfläche mit maßg. Aufenthaltsfunktion, i.d.R. Tempo 30
Sammelstraße	4.000 – 8.000 Kfz/d	Trennungsprinzip (unterschiedliche Bebauung, überwiegend Wohnen), Tempo 30
Quartierstraße	4.000 – 10.000 Kfz/d	Trennungsprinzip (geschlossene, dichte Bebauung, gemischte Nutzung)
Dörfliche Hauptstraße	2.000 – 10.000 Kfz/d	Trennungsprinzip, Tempo 50
Örtliche Hauptstraße	4.000 – 18.000 Kfz/d	Trennungsprinzip, Tempo 50
Örtliche Geschäftsstraße	4.000 – 26.000 Kfz/d	Trennungsprinzip, hohe Fußgängerdichte (Kleinstädte)
Hauptgeschäftsstraße	8.000 – 26.000 Kfz/d	Trennungsprinzip, hohe Fußgängerdichte (Groß- und Mittelstädte)

Gliederung, Verkehrsstärken nach RASt 06

Für die Streckenzüge Turnhallenstraße, Kirschbacher Weg, Schmalscheidstraße und Im Hof-feld liegen keine gesicherten aktuellen Verkehrsbelastungen vor. Aufgrund der unmittelbar an-grenzenden Bebauung und Struktur sind diese aus verkehrsplanerischer Sicht der Kategorie "Wohnweg" zuzuordnen. Durch die zu erwartenden marginalen Mehrverkehrsbelastungen des geplanten Wohngebietes (zusätzlich rd. 220 Kfz/d im Querschnitt) bleiben die derzeitigen Cha-rakteristiken und Funktionen der genannten Streckenzüge unverändert.

Hinsichtlich des erforderlichen Straßenquerschnittes darf ebenfalls Bezug zur RASt 06 (Bild 17, Seite 27) genommen werden. Im Begegnungsfall werden folgende Verkehrsräume und lichte Räume vorgegeben.

Begegnen



Quelle: Bild 17, RAST 06 (Klammerwerte mit eingeschränktem Bewegungsspielraum)

Als typische Randbedingung und Anforderung an einen "Wohnweg" führt die RAST 06 aus, dass die Fahrgassenbreite Begegnungen von Pkw/Rad ermöglichen sollen (vgl. Kap. 5.2 Querschnitte, 5.2.1 Wohnweg). Die derzeit vorhandene Fahrbahnbreiten der Turnhallenstraße, Schmalscheidstraße und Im Hoffeld Kirchstraße liegen zum Teil deutlich über diesem Wert.

Ausschließlich für den Kirschbacher Weg zwischen Pirmasenser Straße und Schmalscheidstraße liegt die erforderliche Breite im Grenzbereich.



Bildquelle: Mapillary

Dass der notwendige Platzbedarf für Begegnungsverkehre (bisher) und auch zukünftig nicht in der Gänze vorgehalten werden kann, bedeutet jedoch nicht, dass die Straße nicht befahren werden kann oder darf, sondern nur, dass sie (heute) so nicht (mehr) geplant werden könnte und bereits heute, wie auch in Zukunft ein höheres Maß an gegenseitiger Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer gefordert ist. Da in der Spitzenstunde eine sehr geringe Anzahl an Begegnungsfällen zu erwarten sind (gleiche Nutzungen mit tageszeitlich gleich gerichteten Verkehrsströmen), ist dies aus verkehrsplanerischer Sicht auch künftig noch über das Rücksichtnahmegebot lösbar. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass eine uneingeschränkte Sicht besteht und "Warteflächen", die ein Begegnen zulassen, prinzipiell vorhanden sind.

Fazit

Maßgebende und spürbare Verkehrsflussdefizite wegen des zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens aus dem Wohngebietsvorhaben "Oben am Kirschbacher Weg" in der Stadt Hornbach können ausgeschlossen werden. Durch die zu erwartenden Mehrverkehrsbelastungen (zusätzlich rd. 220 Kfz/d im Querschnitt) bleibt die derzeitige Charakteristik und Funktion der vorgesehenen Erschließungsachsen Turnhallenstraße, Kirschbacher Weg, Schmalscheidstraße und Im Hoffeld unverändert bestehen. Die derzeitige Geometrie und Straßenraumgestaltung entsprechen den Anforderungen an einen "Wohnweg".

Mit Realisierung des Wohnbauvorhabens sind aus verkehrsplanerischer Sicht grundsätzlich keine zusätzlichen straßenplanerischen Maßnahmen erforderlich, da der vorhandene Straßenquerschnitt auch unter Berücksichtigung des Rücksichtnahmegebots das zu erwartende Verkehrsaufkommen verträglich abwickeln kann.

Koblenz, den 30.08.2023

Ingenieurbüro für Verkehrsplanung und -technik



Hohenfelder Straße 13
D - 55068 Koblenz
Tel.: 0261 / 30362-0
Fax: 0261 / 30362-99