

Gemeinde Hösbach

Stellungnahme zum Schreiben der VERKEHRSINITIATIVE HÖSBACH VIH vom 12. April 2022 bezüglich der Verkehrsuntersuchungen zum Anschluss der geplanten Wohnbebauung „Ziegeläcker“ an das öffentliche Straßennetz“ vom 24.5.2019 und vom 28.1.2022

In der vorliegenden Stellungnahme wird auf folgende Literatur verwiesen:

- [1] „Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik“, Heft 53/1-2006 der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV)
- [2] „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2006
- [3] „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
- [4] Verkehrsuntersuchungen zum Anschluss der geplanten Wohnbebauung „Ziegeläcker“ an das öffentliche Straßennetz“, Fischer-Schlemm, vom 24.5.2019 [4a] und vom 28.1.2022 [4b]

Aufgabe der Verkehrsuntersuchungen vom 24.5.2019 und vom 28.1.2022 [4a und b] war es, zu prüfen, ob die vorgesehene Wohnbebauung „Ziegeläcker“ leistungsfähig an das öffentliche Straßennetz angeschlossen werden kann. Hierzu wurden die Kapazitäten (Leistungsfähigkeiten) des Anschlussknotenpunkts auf der Grundlage von Verkehrszählungen – hochgerechnet auf das Prognosejahr 2035 – überprüft.

Vorgaben für die zu erbringenden Kapazitätsnachweise enthält die obengenannte Fachliteratur [1] bis [3].

Die zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsstärken der Verkehrsuntersuchungen [4] wurden nach den anerkannten Berechnungsgrundlagen [1] und [2] ermittelt. Der derzeit zu berücksichtigende Prognosehorizont für die aufzubauenden Verkehrsstärken im Allgemeinen das Jahr 2035.

Nach [3] ist eine Verkehrsanlage ausreichend leistungsfähig, wenn die Qualitätsstufe D (s. Tabelle 2 in [4a]) erreicht ist. Darauf baut die nachfolgende Stellungnahme zum Schreiben vom 12. April 2022 der VERKEHRSINITIATIVE HÖSBACH VIH auf.

Punkt 1 des Schreibens der VERKEHRSINITIATIVE HÖSBACH VIH vom 12. April 2022

*„Die Verkehrsstärken für Quell- und Zielverkehr wurden aufgrund einer Messung von lediglich 2 Vormittags- und 3 Nachmittagsstunden berechnet. Für die Straße An der Maas und die Schöllkrippener Straße liegen Verkehrsdaten mit höherer Datenqualität auch über einen längeren Zeitraum vor (Büro Obermeyer 2011 und 2021). Die Verwendung dieser Daten hätten sicher eine höhere Prognosequalität als die verwendeten.“*

Stellungnahme zu Punkt 1:

Kapazitätsnachweise (Leistungsfähigkeitsnachweise) von nicht lichtsignalgeregelten Knotenpunkte – wie im vorliegenden Fall – haben nach [3] auf den maximal zu erwartenden Verkehrsstärken pro Stunde aufzubauen. Wie aus Abbildung 2 der Verkehrsuntersuchung [4b] ersichtlich, liegen die maximalen Ziel- und Quellverkehrsstärken von Wohngebieten in den untersuchten „2 Vormittags- und 3 Nachmittagsstunden“. Diese decken sich mit den maximalen morgendlichen und nachmittäglichen Verkehrsstärken des allgemeinen Verkehrs. Außerhalb dieser Spitzenzeiten liegen die Wartezeiten und Rückstaulängen niedriger, sodass das stimmt, was die VIH oben feststellt: *„Die Verwendung dieser Daten hätten sicher eine höhere Prognosequalität als die verwendeten.“*

Punkte 2 und 3 des Schreibens der VERKEHRSINITIATIVE HÖSBACH VIH vom 12. April 2022

*„Hinsichtlich der Knotenbelastungen wurde lediglich der Knoten Schöllkrippener Str./An der Maas betrachtet. Unberücksichtigt blieb der ca 50 m entfernte Knoten An der Maas/AB 10 Wenighösbacher Str. Die Qualitätsstufe A wird hier sicher nicht erreicht. Im weiterführenden Verlauf der Schöllkrippener Straße quert in Höhe der Seusstraße eine Basisroute des Radverkehrsnetzes. Jeder zusätzliche Kfz-Verkehr wird sich hier problematisch auswirken.“*

*Vollkommen unberücksichtigt bleibt die Verkehrsbelastung durch das geplante Neubaugebiet „An der Maas“, das mindestens noch einmal den gleichen Quell- und Zielverkehr erzeugen wird. Unter Annahme des berechneten, zusätzlichen Quell- und Zielverkehrs wären dies ca. 700 zusätzliche Fahrzeuge auf der Schöllkrippener Straße. Das 1. Leitziel der Verkehrsuntersuchung aus dem ISEK sieht eine Reduzierung der Verkehrsbelastung vor.*

Stellungnahme zu den Punkten 2 und 3:

Nach dem Zwischenbericht\_A3\_Hösbach-Anlagen\_2021-005-28 des Büros Obermeyer München weisen die Gemeindestraßen im Bereich um die vorgesehene Wohnbebauung „Ziegeläcker“ derzeit und auch im Prognose-Nullfall maximale tägliche Fahrstreifenbelastungen zwischen ca. 2000 und 4000 [Kfz/d] und damit maximale stündliche Belastungen von ca. 200 bis 400 [Kfz/h] auf.

Um beispielhaft aufzuzeigen, dass die dortigen Verkehrsanlagen Verkehrsstärken in dieser Größenordnung bei guter Verkehrsqualität aufnehmen können, wurden **alle Dimensionierungsverkehrsstärken 2035** des Knotenpunkts Schöllkrippener Straße / An der Maas der Verkehrsuntersuchungen 2019 und 2022 [4] **morgens verdoppelt und nachmittags um das Zweieinhalbfache erhöht** und auf dieser „fiktiven“ Basis Kapazitätsnachweise erstellt (s. **Abbildungen 1 und 2**).

Die Verdoppelungen beziehen sich auch auf die Ziel- und Quellverkehrsstärken der vorgesehene Wohnbebauung „Ziegeläcker“, sodass damit zumindest der Großteil des Verkehrsaufkommens des zusätzlich geplanten Neubaugebiets „An der Maas“ berücksichtigt werden.












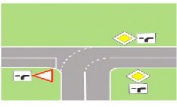








| Projekt : Wohnbebauung Ziegeläcker   |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |  |
|--|---|---------|--------|-------|---------|---------|--------|------|---------|---------|---|
| Knotenpunkt : Knotenpunkt Schöllkrippener Straße / An der Maas                         |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| Stunde : 7.30 bis 8.30 Uhr   |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| Datei : HÖSBACH_MORG_PROGN_2035_MAX.kob  |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| Strom-   | Strom   | q-vorh  | tg     | tf    | q-Haupt | q-max   | Misch- | W    | N-95    | N-99    | QSV   |
| Nr.  |   | [PWE/h] | [s]    | [s]   | [Fz/h]  | [PWE/h] | strom  | [s]  | [Pkw-E] | [Pkw-E] |   |
| 1  |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| 2  |    | 76      | 5,6    | 3,8   | 848     | 375     | 447    | 12,1 | 2       | 2       | B   |
| 3  |    | 76      | 6,5    | 3,7   | 438     | 553     |        |      |         |         |   |
| 4  |    | 32      | 5,5    | 2,6   | 454     | 815     | 1359   | 3,7  | 1       | 2       | A   |
| 5  |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| 6  |  | 378     | Haupt- | Strom |         |         |        |      |         |         |   |
| 9  |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| 8  |  | 32      | Haupt- | Strom |         |         |        |      |         |         |   |
| 7  |  | 422     | Haupt- | Strom |         |         |        |      |         |         |   |
| 10   |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| 11   |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| 12   |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : <b>B</b>             |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| Lage des Knotenpunktes : Innerorts   |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009 |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| Strassennamen :  |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
|     |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
|   |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| An der Maas  |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| Schöllkrippener Straße Süd   |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
|     |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| Schöllkrippener Straße Nord  |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
|   |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |

Abbildung 1: Ergebnisse des Kapazitätsnachweises nach HBS [3] für den Knotenpunkt Schöllkrippener Straße / An der Maas mit den **2-fachen** morgendlichen Dimensionierungsverkehrsstärken der 2035 der Verkehrsuntersuchung 2019 und 2022 [4]

Trotz dieser Verdoppelungen und „fiktiver“ Belastungen der Schöllkrippener Straße und der Straße „An der Maas“ auf ca. 800 [Kfz/h] (378 + 422 + .... [Kfz/h]) morgens und ca. 1000 [Kfz/h] (508 + 465 + .... [Kfz/h]) am Nachmittag weist – stellvertretend für alle Knotenpunkte um das Plangebiet – der Knotenpunkt Schöllkrippener Straße / An der Maas

die gute Verkehrsqualität mit der Qualitätsstufe B aus. Bis zur Qualitätsstufe D, die nach [3] noch zulässig ist (s. Tabelle 2 der Verkehrsuntersuchung [4a]), ergeben sich Leistungsfähigkeiten, die noch viel weiter über den derzeitigen und künftig zu erwartenden Belastungen liegen. Verkehrsstaus im Bereich der Verkehrsanlagen um die vorgesehene Wohnbebauung „Ziegeläcker“ sind daher völlig ausgeschlossen.

| Projekt : Wohnbebauung Ziegeläcker   |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |  |
|--|---|---------|--------|-------|---------|---------|--------|------|---------|---------|---|
| Knotenpunkt : Knotenpunkt Schöllkrippener Straße / An der Maas                         |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| Stunde : 16.30 bis 17.30 Uhr   |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| Datei : HÖSBACH_NACHM_PROGN_2035_MAX.kob   |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| Strom-   | Strom   | q-vorh  | tg     | tf    | q-Haupt | q-max   | Misch- | W    | N-95    | N-99    | QSV   |
| Nr.  |   | [PWE/h] | [s]    | [s]   | [Fz/h]  | [PWE/h] | strom  | [s]  | [Pkw-E] | [Pkw-E] |   |
| 1  |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| 2  |    | 35      | 5,6    | 3,8   | 1126    | 220     | 345    | 14,3 | 1       | 2       | B   |
| 3  |    | 60      | 6,5    | 3,7   | 488     | 518     |        |      |         |         |   |
| 4  |    | 130     | 5,5    | 2,6   | 510     | 764     | 1220   | 6,1  | 3       | 5       | A   |
| 5  |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| 6  |  | 508     | Haupt- | Strom |         |         |        |      |         |         |   |
| 9  |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| 8  |  | 45      | Haupt- | Strom |         |         |        |      |         |         |   |
| 7  |  | 465     | Haupt- | Strom |         |         |        |      |         |         |   |
| 10   |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| 11   |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| 12   |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : <b>B</b>             |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| Lage des Knotenpunktes : Innerorts   |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009 |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| Strassennamen :  |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
|     |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
|   |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| An der Maas  |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| Schöllkrippener Straße Süd   |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
|     |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
| Schöllkrippener Straße Nord  |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |
|   |   |         |        |       |         |         |        |      |         |         |   |

**Abbildung 2:** Ergebnisse des Kapazitätsnachweises nach HBS [3] für den Knotenpunkt Schöllkrippener Straße / An der Maas mit den **2,5-fachen** nachmittäglichen Dimensionierungsverkehrsstärken der 2035 der Verkehrsuntersuchung 2019 und 2022 [4]

Die maximale zusätzliche Fahrstreifenbelastung durch die geplante Wohnbebauung „Ziegeläcker“ beträgt ca. 52 [Kfz/h] (Schöllkrippener Straße, [Pkw-E/h]  $\approx$  [Kfz/h]). Dies entspricht einer Zunahme des dortigen Verkehrsaufkommens von 1 meist Pkw pro Minute. Dieser „zusätzliche Kfz-Verkehr wird sich hier – **nicht** – problematisch auswirken“ (aus Punkt 2 des Schreibens der VERKEHRSINITIATIVE HÖSBACH VIH).

Punkt 4 des Schreibens der VERKEHRSINITIATIVE HÖSBACH VIH vom 12. April 2022

*Keine Berücksichtigung fand leider auch das qualifizierte Radwegenetz des interkommunalen Radverkehrskonzept Goldbach-Hösbach. Angesichts des detaillierten Konzepts ist die Berücksichtigung des Fahrradverkehrs mit dem Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs nicht auseichend. Es soll eine langfristige Verlagerung vom Kfz-Verkehr zum Fahrrad erreicht werden. Wie soll das erreicht werden, wenn bei der Planung von Neubaugebieten der Radverkehr keine ausreichende Beachtung findet?*

Stellungnahme zu Punkt 4:

Obgleich die Aufgabenstellungen für die Verkehrsuntersuchungen [4] – auch nicht bezüglich „des interkommunalen Radverkehrskonzept Goldbach-Hösbach“ – keine Forderungen bezüglich des Radverkehrs enthalten, wird nachfolgend auf die Führung des Radverkehrs eingegangen, ob im Bereich der vorgesehene Wohnbebauung „Ziegeläcker“ Radverkehrsanlagen erforderlich sind. Als Alternative zur Radverkehrsanlagen bietet sich die Führung der Radfahrer im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr an. Die Entscheidung hat – wie bei allen verkehrlichen Problemen – auf der Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile aufzubauen.

Vorteile des Mischverkehrs gegenüber baulichen Radverkehrsanlagen:

- + Optimale Sichtkontakte zwischen Kraftfahrern und Radfahrern und damit relativ geringe Gefährdungen in Knotenpunktbereichen vor allem zwischen ein- und abbiegenden Kraftfahrern und dem bevorrechtigten Radverkehr!
- + Desgleichen zwischen querenden Fußgängern und Radfahrern!
- + Wartende Fußgänger bleiben auf dem Gehweg stehen und blockieren nicht den Radverkehr!
- + Geringere Konflikthäufigkeit durch bessere Sicht im Bereich von Grundstückszufahrten!

Nachteile des Mischverkehrs gegenüber baulichen Radverkehrsanlagen:

- Gefährdung der Radfahrer bei hohen Kfz-Geschwindigkeiten, hohen Verkehrsstärken und hohem Schwerverkehrsanteil! Unter diesen Bedingungen fahren viele Radfahrer verbotenerweise auf dem Gehweg – auch links!
- "Ungeübte" nehmen seltener das Rad! Deshalb muss versucht werden, die Erreichbarkeit wichtiger Ziele besonders für Kinder und ältere Menschen zusätzlich über Nebenstraßen oder Radverkehrsanlagen zu ermöglichen!

Durch die Abwägung der oben genannten Auswirkungen kam die Bundesanstalt für Straßenwesen Heft „Verkehrstechnik V9 „Verkehrssichere Anlage und Gestaltung von Radwegen“ bereits 1994 zu der Feststellung, dass „sich die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bis hin zu Kfz-Verkehrsbelastungen von etwa 10.000 Kfz/Tag als relativ unproblematisch erweist, so dass Separationsmaßnahmen aus der Sicht der Interaktionsabwicklung des Radverkehrs mit dem fließenden Kfz-Verkehr in der Regel nicht erforderlich sind. Die 85%-Geschwindigkeit sollte jedoch nicht mehr als 50 km/h betragen.“ Diese Grundsätze haben an Aktualität nicht verloren und gelten auch für den Bereich der vorgesehene Wohnbebauung „Ziegeläcker“.

Punkte 5 und 6 des Schreibens der VERKEHRSINITIATIVE HÖSBACH VIH vom 12. April 2022

*Unerwähnt und ungeklärt in der Untersuchung bleibt die Anbindung an das öffentliche Nahverkehrsnetz. Für ein ökologisches Baugebiet wäre dies u.E. absolut notwendig. Eine Verlagerung vom Kfz zum öffentlichen Nahverkehr findet auf diese Weise nicht statt, wenn der öffentliche Nahverkehr im Rahmen der Planung von neuen Baugebieten keine Erwähnung findet.*

*Gleiches gilt für die Möglichkeit zur Nutzung von Car-Sharing. Der Parkplatz des Neubaugebiets wäre als Car-Sharing -Standort sicher geeignet.*


Stellungnahme zu den Punkten 5 und 6:

Weder bezüglich der Anbindung der vorgesehene Wohnbebauung „Ziegeläcker“ an den Öffentlichen Personennahverkehr noch die Organisation von „Carsharing“ sollten die Verkehrsuntersuchungen [4] Aussagen treffen. Trotzdem hierzu:

Das Gebiet um die vorgesehene Wohnbebauung „Ziegeläcker“ ist mit dem öffentlichen Bus über die Haltestellen „Kirche“ und „Tiefgarage“ an das Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs angeschlossen. Durch die geplante Wohnbebauung ergibt sich jedoch ein weiterer Grund, das Busnetz in Richtung der Schöllkrippener Straße auszudehnen, um u. a. das Hanns-Seidel-Gymnasium und die dortigen Sportanlagen besser an den ÖPNV anzubinden. Hierzu könnte die VERKEHRSINITIATIVE HÖSBACH VIH entscheidend beitragen.

Aufgabe der VERKEHRSINITIATIVE HÖSBACH VIH könnte es unter Beteiligung der Gemeindeverwaltung auch sein, nach der Bebauung des Gebiets „Ziegeläcker“ im Rahmen von Begrüßungsveranstaltungen Mitglieder für Carsharing-Organisationen zu werben. Stellplätze für Carsharing lassen sich im öffentlichen Raum auch der angrenzenden Gebiete finden.

Gießen, den 31. Mai 2022

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'V' followed by several loops and a horizontal line at the end.