



Analyse und Bewertung des B-Plans Nr. 99 „Grüner Weg“ Bad Homburg

Auftraggeber:

**Verein Landschaftsschutz Platzenberg e.V.
c/o Dr. Peter König
Bommersheimerweg 86
61348 Bad Homburg**

RegioConsult.

**Verkehrs- und Umweltmanagement
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR**

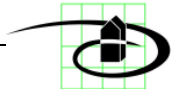
**Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Landschafts- und Umweltplanung.**

**Am Weißenstein 7, 35041 Marburg
Tel. 06421/68 69 00
Fax 06421/68 69 10
info@RegioConsult-Marburg.de
www.RegioConsult-Marburg.de**

**Bearbeitung:
Dipl.-Geogr. Wulf Hahn
(Projektleitung)
Dr. Ralf Hoppe
Martina Meuer**

Marburg, im November 2008

Vorabzug



Gliederung

1. Einleitung.....	3
2. Verkehrserschließung des Plangebietes für den Kfz-Verkehr	3
3. Nutzungsansprüche an den Bommersheimer Weg	5
3.1 Grundsätzliche Überlegungen	5
3.2 Ansprüche des ÖPNV	6
4. Zusammenfassung	10

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verkehrsräume und lichte Räume von Linienbussen.....	7
Abbildung 2: Haltestelle Goldgrubenstraße/ Berliner Straße	8
Abbildung 3: Kreuzung Berliner Straße / Goldgrubenstraße	9



1. Einleitung

Der Verein Landschaftsschutz Platzenberg e.V. hat RegioConsult am 02.10.2008 mit einer Kurzstellungnahme zur vorgesehenen Erschließung des Plangebietes „Grüner Weg“ in Bad Homburg beauftragt.

Im Folgenden wird zunächst der derzeitige Planungsstand dargestellt und untersucht, ob die von der Stadtverwaltung geplante Lösung, der „Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen, FGSV 2006“, entspricht.

Im Anschluss daran werden die Konsequenzen, die sich aus der Planung ergeben, erörtert und Lösungsvorschläge aufgezeigt.

2. Verkehrserschließung des Plangebietes für den Kfz-Verkehr

Hierzu macht der zweite Entwurf des Bebauungsplans vom 04.06.2008 folgende Angaben¹:

Das Plangebiet wird über den Grünen Weg, den Weidebornweg, den Kolbergerweg, die Stettiner Straße und den Bommersheimer Weg erschlossen. Diese Straßen sind in erster Linie zur Verkehrssicherheit und zur Minimierung von Immissionen verkehrsberuhigt als Tempo 30-Zone ausgebaut. In nördlicher und östlicher Richtung an den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 99 „Grüner Weg, Weidebornweg, Kolberger Weg, Bommersheimer Weg“ mit örtlicher Bauvorschrift angrenzend befinden sich ausschließlich reine Wohngebiete.

Im städtischen Verkehrsnetz sind der Bommersheimer Weg wie auch die Berliner Straße Sammelstraße für das Gebiet im Bereich der Berliner Siedlung. Die Querschnitte sind gemäß der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV 2006“ ausreichend bemessen, um einen der durchschnittlichen täglichen Verkehrstärke entsprechenden Verkehrsfluss zu ermöglichen (Berliner Straße 10 m, Bommersheimer Weg 12 m). Ferner kann gemäß dem zu den Spitzenbelastungszeiten (17. und 22. April 2008 jeweils in der Zeit von 06.00 bis 10.00 Uhr und 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr) beobachteten Verkehrsfluss am Bommersheimer Weg festgestellt werden, dass sich der Verkehrsfluss im Rahmen des Zulässigen für eine Sammelstraße bewegt (siehe hierzu Kap. 9.1).

Die nächstgelegenen Hauptverkehrsstraßen sind die Urseler Straße, die nach Norden Richtung Stadtmitte bzw. nach Süden Richtung Anschlussstelle Oberursel (A 661) führt sowie der Hessenring, der nach Osten Richtung Stadtmitte und Richtung Anschlussstelle Bad Homburg v. d. Höhe (A 661) führt.

Detaillierte Angaben zur Nutzung der Straße und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens macht der Plangeber im Abschnitt 9.1²:

¹ Vgl. Bebauungsplan Nr. 99 „Grüner Weg, Weidebornweg, Kolberger Weg, Bommersheimer Weg“, S. 12.



Das Plangebiet wird über die bestehenden Straßen (Grüner Weg, Weidebornweg, Kolbergerweg, Stettiner Straße und Bommersheimer Weg) erschlossen. Im städtischen Verkehrsnetz ist der Bommersheimer Weg wie auch die Berliner Straße Sammelstraßen für das Wohngebiet im Bereich der Berliner Siedlung.

Die Querschnitte sind gemäß der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV 2006“ ausreichend bemessen, um einen der durchschnittlichen täglichen Verkehrstärke entsprechenden Verkehrsfluss zu ermöglichen (Berliner Straße 10 m, Bommersheimer Weg 12 m). Ferner kann gemäß dem zu den Spitzenbelastungszeiten (17. und 22. April 2008 jeweils in der Zeit von 06.00 bis 10.00 Uhr und 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr) beobachteten Verkehrsfluss am Bommersheimer Weg festgestellt werden, dass sich der Verkehrsfluss im Rahmen des Zulässigen für eine Sammelstraße bewegt. In der morgendlichen Spitzenstunde (7.30 Uhr bis 8.30 Uhr) konnten rd. 215 Kfz/ ermittelt werden. In der nachmittäglichen Spitzenstunde (16.15 Uhr bis 17.15 Uhr) wurden rd. 200 Kfz/ h festgestellt. Nach Angaben der Schulleitung ist in der morgendlichen Spitzenstunde mit rd. 50 zusätzliche Fahrten zu rechnen. Der Schulbetrieb endet bereits um 15.00 Uhr. Bis dahin ist ein Teil der Schüler bereits abgeholt worden. Insgesamt kommt es voraussichtlich nicht zu einer Belastung des Bommersheimer Weg zu nachmittäglichen Spitzenstunde. Insgesamt sind die Kapazitätsgrenzen des Bommersheimer Weg bei weitem nicht erreicht. (Anm.: Die Verkehrsbeobachtung erfolgte auf Veranlassung des Fachbereichs Stadtplanung und wurde vom städtischen Betriebshof durchgeführt.)

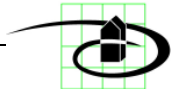
Nach Aussagen des Trägers der Pestalozzischule und gemäß Schulentwicklungsplan 2009 ist mit der folgenden Verteilung der Schüler auf die Verkehrsmittel zu rechnen: 40 % Taxi oder Eltern PKW, 30 % Linienbus (RMV), 20 % Schulbus und 10 % Fußgänger. Wird von einer „worst-case“ Betrachtung ausgegangen, werden für das Jahr 2012 potentiell zusätzlich 320 Kfz-Fahrten/Tag prognostiziert. Darin sind die Fahrten aufgrund der abendlichen Sportveranstaltungen enthalten. Dies ist aus verkehrlicher Sicht eine nicht wahrzunehmende Steigerung von 12 % für die Anwohner der Sammelstraße Bommersheimer Weg. Eine wesentliche Erhöhung der Verkehrsgeräusche um 3 dB(A) durch zusätzliches Verkehrsaufkommen kann sicher ausgeschlossen werden. Der Hochtaunuskreis gibt bei seiner Hochrechnung der täglichen Fahrbewegungen nur 180 Fahrten an.

Es fällt auf, dass die Stadtplanung von Bad Homburg zwar Ausführungen zum Verkehrsfluss macht, aber keine exakten Angaben zu den Belastungen der einzelnen Querschnitte. Diese Angaben fehlen sowohl in der Textfassung des B-Plans, als auch in der Karte des Bebauungsplans. Diese Angaben sind normalerweise üblich, weil sich aus ihnen die richtungsbezogene Belastung erkennen lässt.

Die Planverfasser treffen die Aussage, dass die Querschnitte der Straßen im Plangebiet nach der „Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen“, von 2007 (RASt 06) ausreichend bemessen seien. Dies wird anhand der Richtlinie und anhand von Bildmaterial des Vereins überprüft.³

² Vgl. Bebauungsplan Nr. 99 „Grüner Weg, Weidebornweg, Kolberger Weg, Bommersheimer Weg“, S. 36.

³ Die Überprüfung vor Ort entfällt zunächst.



Im Folgenden werden dazu zunächst die Nutzungsansprüche an den Straßenraum im direkten Umfeld des Bebauungsplans definiert und anschließend geklärt, ob die Mindestmaße für eine Sammelstraße gegeben sind.

3. Nutzungsansprüche an den Bommersheimer Weg

3.1 Grundsätzliche Überlegungen

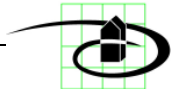
Grundmaße für Verkehrsräume von Kraftfahrzeugen einschließlich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ergeben sich im Wesentlichen aus den Fahrzeugbreiten sowie den oberen und seitlichen Bewegungsspielräumen. Diese betragen in der Regel für das Begegnen, Nebeneinanderfahren und Vorbeifahren von Personen- und Lastkraftwagen jeweils 0,25 m. Sie können in Ausnahmefällen, z. B. im Begegnungsfall von PKW und LKW bzw. Linienbussen, auf 0,2 m bei Bussen bzw. LKW und auf 0,15 m bei PKW reduziert werden.

Die Grundmaße für die lichten Räume ergeben sich, wenn zu den Verkehrsräumen die Sicherheitsräume addiert werden. Der Sicherheitsraum S1 (zwischen den Fahrzeugen) beträgt in der Regel 0,25 m. Zwischen Linienbussen wird jedoch ein erhöhter Sicherheitsraum von zusätzlich 0,4 m verlangt. Die seitlichen Sicherheitsräume S 2 betragen neben fahrenden und haltenden Fahrzeugen 0,5 m, bei Fahrradfahrern allerdings 0,75 m.

Wendet man eingeschränkte Bewegungsspielräume an (dies ist in besonderen Fällen, bei geringem Verkehrsaufkommen und nur geringem Linienverkehr möglich), so vermindern sich die Sicherheitsräume zwischen den Bussen auf zweimal 0,2 m. Außerdem kann der Sicherheitsraum zwischen den Fahrzeugen von 0,4 m entfallen. Dies gilt allerdings nicht bei Beteiligung von Radfahrern.

Bei Nebeneinander- oder Vorbeifahrfällen bleibt **auch bei eingeschränktem Bewegungsspielraum** ein Sicherheitsraum S 1 von 0,25 m bestehen.⁴

⁴ Vgl. FGSV (2007): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen. S. 25.



3.2 Ansprüche des ÖPNV

Die Nutzungsansprüche des ÖPNV ergeben sich aus seiner Erschließungs- und Verbindungsfunktion. Sie sind typisch für Stadtstraßen, deren Bedeutung im Straßennetz über die reine Erschließungsfunktion hinausgeht. Einerseits besteht der Nutzeranspruch ein Ziel so schnell wie möglich (Verbindungsfunktion) zu erreichen, andererseits soll ein Ziel auch so nahe wie möglich erreicht werden.

Die Verkehrsräume von Linienbussen ergeben sich aus den Fahrzeugbreiten und Bewegungsspielräumen von 2 x 0,25 m je Fahrzeug für das Begegnen, Vorbeifahren und Nebeneinanderfahren. Berücksichtigt man einen Sicherheitsraum von 0,4 m hat der Verkehrsraum von Linienbussen bei einer Fahrzeugbreite von 2,55 m im Begegnungsfall eine Breite von 6,50 m (vgl. Abb. 1). Der lichte Raum ergibt sich aus den zusätzlichen beidseitigen Sicherheitsabständen von 0,5 m, sodass insgesamt 7,50 m zur Verfügung stehen müssen.

Sofern beidseitig Verkehrsräume für Fußgänger notwendig sind, erhöht sich der Raumbedarf auf 9,50 m, da jeweils 1 m als Grundmaß erforderlich ist.

Bei vertaktetem Linienverkehr haben Verkehrsräume von sich begegnenden Bussen in der Regel eine Breite von 6,5 m. In anderen Fällen mit untergeordneter Rolle des ÖPNV, geringer Begegnungshäufigkeit und Ausweichmöglichkeiten kann der Verkehrsraum bei eingeschränktem Bewegungsspielraum auf 6 m reduziert werden, wenn gleichzeitig auf den Sicherheitsraum von 0,4 m zwischen den Fahrzeugen verzichtet wird.⁵

In Abbildung 1 ist dargestellt, welche Grundmaße für Verkehrsräume und lichte Räume

- bei Linienbussen mit maximaler Fahrzeugbreite und
- bei Linienbussen und eingeschränkten Bewegungsspielräumen

gelten.

Im Folgenden wird anhand der örtlichen Situation untersucht, ob die Verhältnisse in der Berliner Straße geeignet sind, um dem Anforderungsprofil der RAS 2006 zu entsprechen.

⁵ Vgl. FGSV (2007): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen. S. 25-26.



Abbildung 1: Verkehrsräume und lichte Räume von Linienbussen

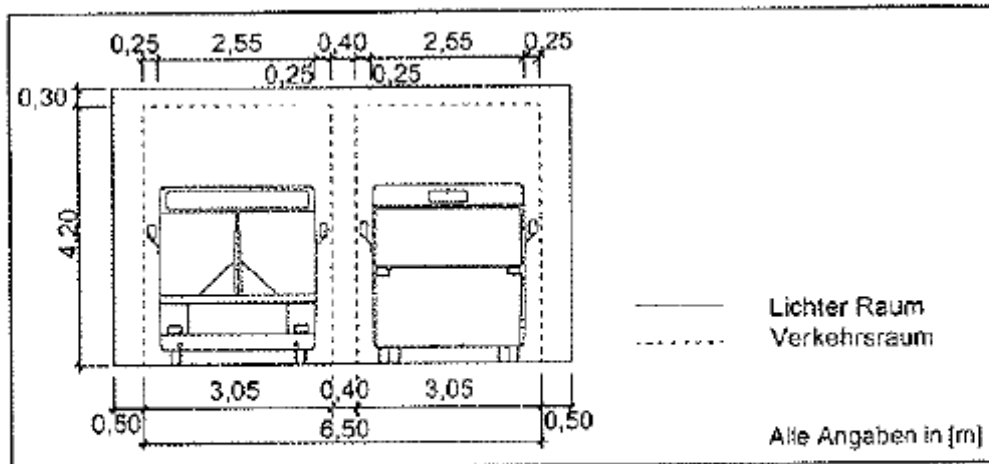


Bild 15: Grundmaße für Verkehrsräume und lichte Räume von Linienbussen mit maximaler Fahrzeugbreite ($W = 2,55$ m)

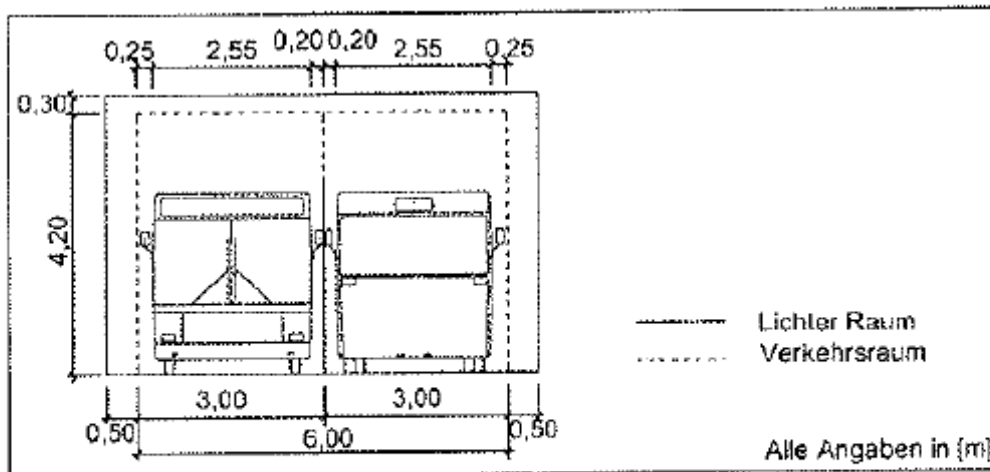


Bild 16: Mindestmaße für Verkehrsräume und lichte Räume von Linienbussen bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen

Quelle: RASt 2006 von 2007, S. 26

In Abbildung zwei ist erkennbar, wie dicht bereits jetzt das Verkehrsaufkommen in Spitzenzeiten ist. Durch die Belastung der Berliner Straße mit Linienbusverkehr⁶ kommt es bereits heute zu unübersichtlichen und chaotischen Verkehrssituationen: Ein geordneter Ablauf des Verkehrs ist definitiv nicht gegeben. Die

⁶ Die Linie 3 verkehrt von 6-20 Uhr im 30 min Takt (4 Busse/h) Zusätzlich ist das Nachtbusangebot zu berücksichtigen (N24, N34, N36 und N37).



Verkehrssicherheit ist durch die Nutzung des Gehweges durch den Pkw-Verkehr, der dem Bus ausweicht, erheblich beeinträchtigt. Es ist erkennbar, dass selbst bei Begegnungsverkehr von Pkw ein Ausweichen auf den Bürgersteig erfolgt, da der vorhandene Straßenraum durch parkende Fahrzeuge nur noch eingeschränkt nutzbar ist.

Abbildung 2: Haltestelle Goldgrubenstraße/ Berliner Straße



Quelle: Foto von Karin Spiess, 06.03.2008, 12 Uhr

In Abbildung 3 ist der Charakter der Sammelstraße für das Wohngebiet im Bereich der Berliner Siedlung gut erkennbar. Die Nutzungen sind durch Wohnen und die in solchen Straßen übliche Aufenthaltsfunktion geprägt. Auch hier ist zu erkennen, dass durch Parken am Straßenrand – unter teilweiser Nutzung des Gehweges – der zur Verfügung stehende Verkehrsraum nur eingeschränkt nutzbar ist.

Da sich zukünftig durch die Ansiedlung der Pestalozzischule das Aufkommen nach Darstellung des Plangebers noch um 320 Kfz-Fahrten pro Werktag erhöht und



zusätzlich Busfahrten auftreten werden, ist derzeit **nicht von einer richtlinienkonformen Ausgestaltung** auszugehen. Bereits heute müsste der Kfz-Verkehrsraum auf mindestens 6 m bzw. 6,5 m erweitert werden (vgl. Abb.1).

Momentan hat die Fahrbahn nur eine Breite von 5,82 bis 5,96 m (Bereich der Haltestelle Goldgrubenstraße), sodass selbst die Mindestbreite von 6 m nicht erreicht wird.⁷ Durch das Parken am Straßenrand steht aber nicht einmal dieser Verkehrsraum zur Verfügung.

Abbildung 3: Kreuzung Berliner Straße / Goldgrubenstraße



Quelle: Foto von Karin Spiess, 02.10.2008, 12.30 Uhr

⁷ Vgl. Begehung und Ausmessung der Straßenbreite in der Berlinerstraße am 15.10.2008.



4. Zusammenfassung

Die Untersuchung hat gezeigt, dass der zur Verfügung stehende Verkehrsraum und der notwendige Sicherheitsraum in der Berliner Straße **bereits heute nicht den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) entsprechen.**

Daher muss der Aussage im B-Plan, wonach die Querschnitte ausreichend bemessen seien, entschieden widersprochen werden.

Der B-Plan Nr. 99, durch den es zu einer Erhöhung der Kfz-Belastung und der Belastung mit Busverkehren kommen wird, ist derzeit aus fachtechnischer Sicht – unter Berücksichtigung der gültigen Richtlinien – nicht beschlussfähig und rechtmäßig.

Insbesondere fehlt eine Verkehrsmodellrechnung für das Plangebiet und das nähere Umfeld, die die Spitzensbelastungen im Berufsverkehr ermittelt. Nur so hätte ermittelt werden können, ob die derzeitigen Kapazitäten des Straßennetzes im Umfeld der geplanten Pestalozzischule geeignet sind, den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen oder ob es zu umfangreichen Verkehrsverlagerungen innerhalb des Wohnquartiers kommt.