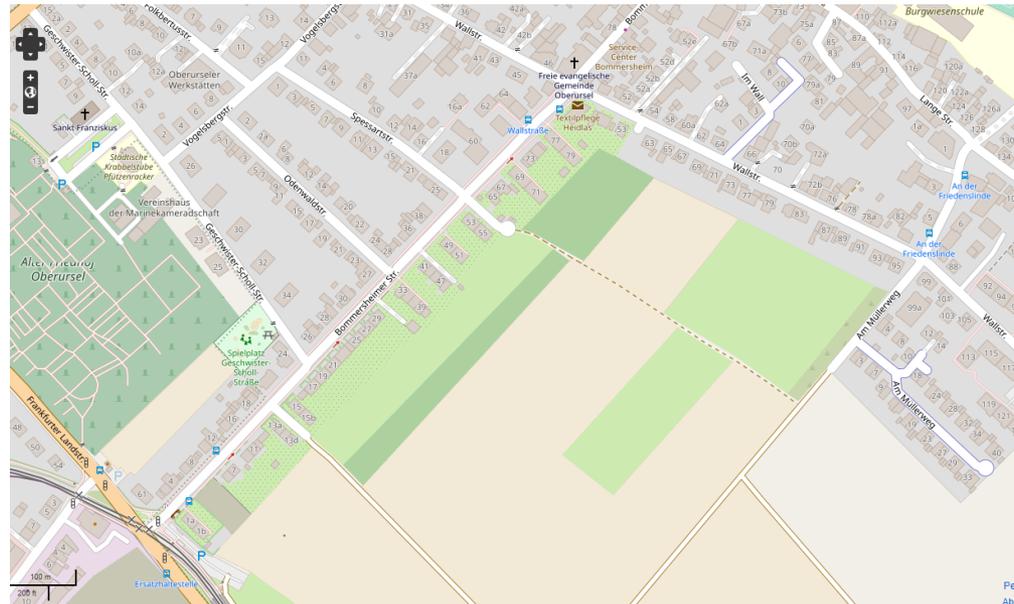




# Informelle Bürgerbeteiligung - Verkehrsplanung -



## Bauvorhaben Mutter-Teresa-Straße Bebauungsplan 254

# Wie rechnet man?

## Verkehrsmengen

- Stand heute: Analyse
- Nullfall 2030
- Planfall 2030

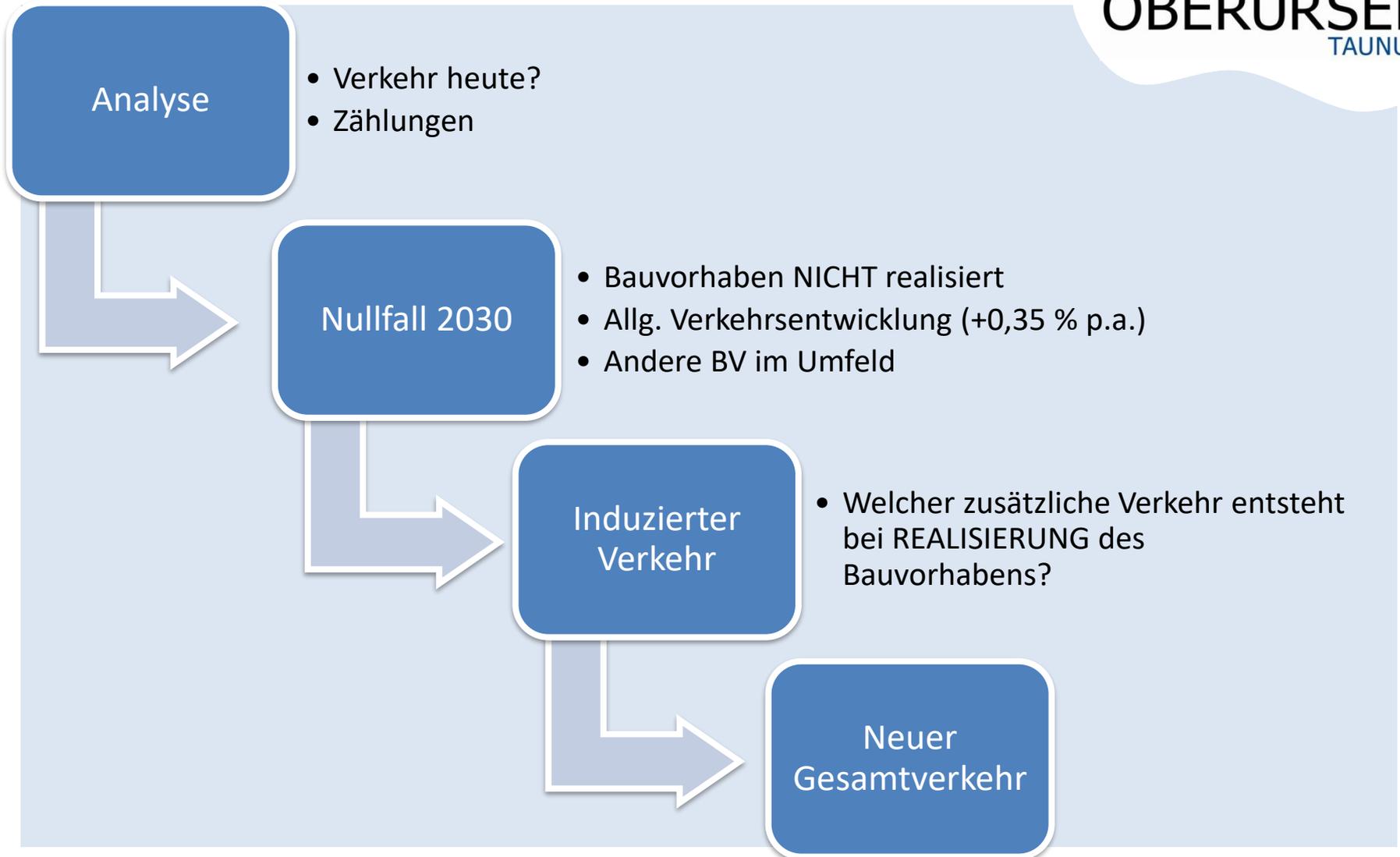
## Verkehrsmengen OK?

- Räumliche Verteilung der Verkehre
- Routenwahl
- Abgleich mit Richtlinien

## Leitungsfähigkeit

- Qualitätsstufen in den Spitzenstunden

## Fazit



# Nullfall 2030

Wieviel Kfz-Verkehr hätten wir 2030 OHNE das Bauvorhaben Mutter-Teresa-Straße?

Allgemeine Verkehrsentwicklung  
+ 0,25 bis 0,35 % p.a.

## Sonstige Entwicklungen im Gebiet

- Wallstraße 70 & 90a bis 90c
- Im Wall (Verlängerung)
- Bommersheimer 68
- Geschwister-Scholl-Straße 23-25
- Alter Friedhof Südseite
- Alter Friedhof Nordseite
- MKW-Gelände

Mehrverkehre aus 65 WE berücksichtigt

## Annahmen

- Schwarz: voll relevant für Betrachtung
- Blau: zu 50 % relevant
- Grau: Nicht relevant

# Induzierter Verkehr

Wieviel Kfz-Verkehr entsteht durch das neue Wohngebiet?

Wohneinheiten -> Menschen

140 Wohneinheiten → 2,4 Personen / WE → **336 Menschen**

Menschen -> Kfz-Fahrten

$336 * 3,8 * 0,65 / 1,15 = 722$  Kfz-Fahrten BewohnerInnen

$336 * 0,15 = 50$  Kfz-Fahrten Besucher / Wirtschaft

**722 + 50 = 772 neue Kfz-Fahrten / Tag durch Bauvorhaben**

## Annahmen

- 3,8 Wege / Tag / Person
- Verkehrsmittelwahl: 65 % aller Wege mit Kfz
- Besetzungsgrad PKW: 1,15 Personen
- Besucher & Wirtschaftsverkehre: 0,15 Kfz-Fahrten pro EW und Tag

# Verkehrsmengen OK? – Teil 1

Sind die neuen Gesamtverkehre (Analyse + allgemeine Verkehrsentwicklung + andere BV + BV Mutter-Teresa-Straße) akzeptabel und verträglich?

## Wonach bemisst sich das?

- Morgenspitze: 7:30 bis 8:30 Uhr
- Nachmittagspitze: 16:45 bis 17:45 Uhr
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06

## Neuverkehre durch BV Mutter-Teresa-Straße

- Morgenspitze: 55 Kfz-Fahrten
- Nachmittagspitze: 85 Kfz-Fahrten

## Routenwahl

- Wallstraße Nord: 40 %
- Bommersheimer Nordost: 20 %
- Bommersheimer Südwest: 40 %

# Verkehrsmengen OK? – Teil 2

## Neue Verkehrsmengen

### Wallstraße

- Morgenspitze: 231 Kfz/h (→ +32)
- Nachmittagsspitze: 296 Kfz/h (→ +51)

### Bommersheimer

- Morgenspitze: 250 Kfz/h (→ +23)
- Nachmittagsspitze: 266 Kfz/h (→ +34)

## Regelwerk RAST06 (Orientierungswerte!)

- Wohnstraße (z.B. Wallstraße): bis zu 400 Kfz/h
- Sammelstraße (Bommersheimer): 400 bis 1.000 Kfz / h

## Verträglichkeit

- Prognostizierte Werte deutlich (!) unter Orientierungswerten.
- Grenzwerte gibt es nicht

# Leistungsfähigkeit der Knoten

## „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS“

- Berechnungsvorschriften zur Ermittlung der Leistungsfähigkeit
- Aktuelle Ausgabe 2015
- Qualitätsstufen A bis F
- A bis D → Knoten ist leistungsfähig

## Bommersheimer- / Wallstraße

- Heute: Qualitätsstufe B (gut)
- Planfall 2030
  - Morgenspitze: B (gut)
  - Nachmittagspitze: C (befriedigend)

## Bommersheimer- / FraLa / Zimmersmühlenweg

- Heute: Qualitätsstufe D (ausreichend)
- Planfall 2030: Qualitätsstufe D (ausreichend)

## Leistungsfähigkeit

→ Alle relevanten Knoten sind auch im Planfall 2030 leistungsfähig

## Fazit des Verkehrsgutachtens

- Moderate Verkehrszunahme in der Bommersheimer Straße
  - Moderate Verkehrszunahme in der oberen Wallstraße (kurzer Abschnitt)
- **Zunahmen sind nach gültigem Regelwerk mit der umliegenden Nutzung gut verträglich.**
- **Es sind keine wahrnehmbaren Einschränkungen bzgl. der Verkehrssicherheit oder –qualität durch die Realisierung des neuen Bauvorhabens zu erwarten.**

- Das Gutachten hat an allen Stellen den jeweils UNGÜNSTIGSTEN Fall angenommen (sehr hoher MIV-Anteil, geringer Besetzungsgrad etc.)
- Das Bauvorhaben ist mit Bus, U-Bahn, S-Bahn, Regionalbahn hervorragend mit dem ÖPNV erschlossen
- Aktuelle (kleine) Entwicklungen hin zu weniger PKW und geringerer Nutzung sind NICHT im Gutachten berücksichtigt
- Vorhabenträger will Mobilitätskonzept (Carsharing, Fahrradverleih, Mietertickets etc.) umsetzen, wodurch die PKW weiter reduziert wird
- Neubürger: Menschen stellen sich in neuer Umgebung sehr schnell auf Angebote und Rahmenbedingungen ein → gute Angebote für Fuß, Rad, ÖPNV und Mobilitätskonzept führen zu weniger PKW-Verkehren
- Regelwerke berücksichtigen alle NICHT Wechselwirkungen zwischen Verkehrsangebote und -nachfrage
- Stadt setzt ihre Bemühungen zur Förderung von Fuß, Fahrrad, ÖPNV weiter fort (Verkehrliches Leitbild, Fußverkehrskonzept, Radverkehrskonzept, Klimaschutzkonzept...)
- Abfrage bei Stadtwerken zu Problemen am Knoten Bommersheimer/Frankfurter: Nur geringe Verzögerungen in der Morgenspitze

# Fragen Sie uns!

## Alles rund um Verkehr und Mobilität

Dr. Uli Molter  
Abteilungsleiter Nachhaltigkeit – Mobilität  
T 06171 502-434  
E [uli.molter@oberursel.de](mailto:uli.molter@oberursel.de)