

VERMERK

Koblenz, den 22.02.2023

von: **Markus Werhan (VERTEC GmbH)**

Betr. **Gemeinde Nonnweiler, Wohnbebauung "Zum Dollberg 22a" in Otzenhausen; Verkehrsplanerische Kurzstellungnahme**

Vorbemerkung

Im Norden der Ortsgemeinde Otzenhausen ist der Bau eines Einfamilienhauses mit maximal zwei Wohneinheiten geplant. Das Plangebiet liegt östlich der Europahausstraße und soll aus südlicher Richtung über die Straße Zum Dollberg, über die bereits vier Wohnhäuser erschlossen werden, angebunden werden.

Im Rahmen dieser verkehrsplanerischen Kurzstellungnahme soll das zu erwartende Verkehrsaufkommen der geplanten neuen Wohnnutzung berechnet und die zu erwartenden Auswirkungen auf die Funktion und Gestaltung der Straße Zum Dollberg abgeschätzt werden. Detaillierte Berechnungen zur Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten oder die Berechnung von Eingangswerten für lärmtechnische Berechnungen sind nicht gegenständlich.

Die Lage des Planvorhaben ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.



Kartengrundlage: OpenTopoMap

Verkehrserzeugung Wohnbebauung "Zum Dollberg 22a"

Das Aufkommen des geplanten Wohnhauses (**Einfamilienhaus mit max. zwei Wohneinheiten**) 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 Verkehrsaufkommen zusammen.

Tab. 1: Verkehrserzeugung "Zum Dollberg 22a"

Nutzung	Wohneinheiten		Bewohner / Wohneinheit	
	Bewohner	Besucher	Wirtschaftsverkehr	SUMME
Wohnen	2		3,00	
Anzahl Personen	6			
- Wege/d	3,50			
- Anteil Pkw	80%			
- Besetzungsgrad	1,30			
Tagesverkehr [Kfz/d,Richtung]	6	1	0	7
Quellverkehr Vormittagsspitze [Kfz/h]	14% 1	3% 0	5% 0	1
Zielverkehr Vormittagsspitze [Kfz/h]	2% 0	3% 0	8% 0	0
Quellverkehr Nachmittagsspitze [Kfz/h]	6% 0	4% 0	8% 0	0
Zielverkehr Nachmittagsspitze [Kfz/h]	12% 1	6% 0	7% 0	1

In den Berechnungen wird davon ausgegangen, dass insgesamt sechs Bewohner angesetzt werden (**Einfamilienhaus mit maximal zwei Wohneinheiten**). Unter Berücksichtigung eines nach "Mobilität in Deutschland 2017" (MiD 2017; Bundesministerium für Digitales und Verkehr) im Mittelbereich angesetzten Wertes von 3,5 Wegen pro Tag und Person, einer bedingt durch die Lage sehr hohen Pkw-Nutzung von 80% und einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,3 Personen je Pkw, ist **mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von rd. 7 Kfz pro Tag und Richtung** zu rechnen.

In der Vormittagsspitzenstunde ist ein Quellverkehrsaufkommen (Ausfahrten aus dem Plangebiet) von 1 Kfz/h und ein Zielverkehrsaufkommen (Zufahrten zum Plangebiet) von 0 Kfz/h zu erwarten. In der Nachmittagsspitzenstunde sind 0 Kfz/h im Quell- und 1 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)

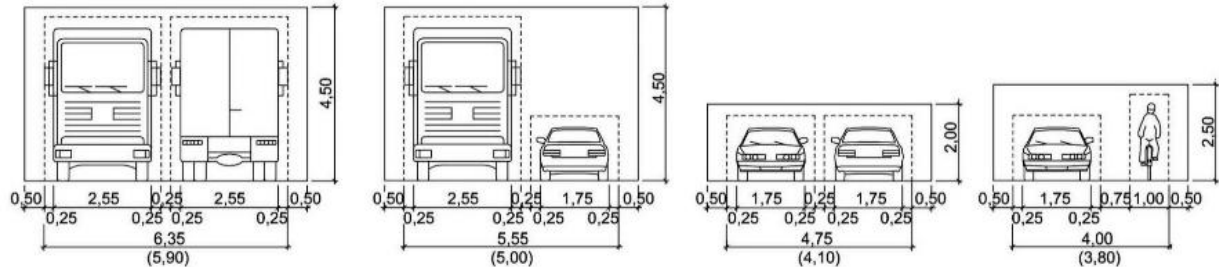
Gliederung, Verkehrsstärken nach RASt 06

Für die Straße Zum Dollberg liegen keine aktuellen Verkehrsbelastungen vor. Derzeit werden über den Streckenzug vier Einfamilienwohnhäuser erschlossen, so dass mit den Eingangsgrößen der vor stehenden Ausführungen eine heute vorhandene Belastung von rd. 60 Kfz/d (Querschnittbelastung) angesetzt werden kann. Aufgrund des vorhandenen Querschnittes, der vorhandenen Bebauung und den daraus resultierenden Verkehrsbelastungen ist die Straße Zum Dollberg eindeutig der Kategorie "Wohnweg" zuzuordnen.

Durch die zu erwartenden Mehrverkehrsbelastungen des Vorhabens (zusätzlich rd. 14 Kfz/d im Querschnitt) bleiben die derzeitigen Charakteristiken und Funktionen der Straße Zum Dollberg unverändert.

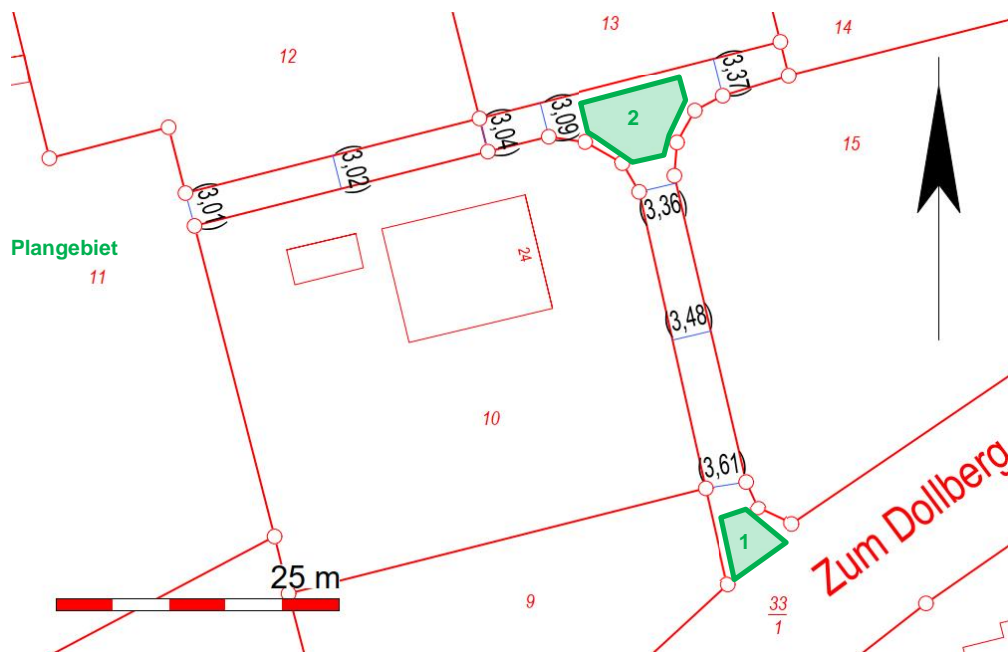
In Bezug auf den vorhandenen Ausbau der Straße Zum Dollberg darf ebenfalls zur RASt 06 (Bild 17, Seite 27) Bezug genommen werden. Im Begegnungsfall werden hier folgende Verkehrsräume und lichte Räume vorgegeben:

Begegnen



Quelle: Bild 17, RAST 06

In der nachfolgenden Abbildung wird deutlich, dass die notwendigen Fahrbahnbreiten im zu betrachtenden Streckenzug Zum Dollberg nicht vorgehalten werden können.



Quelle: Landesamt für Vermessung, Geoinformation und Landentwicklung, Saarland

Dass der notwendige Platzbedarf für Begegnungsverkehre (bisher) und auch zukünftig nicht 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, vorhanden sind (s. vorherige Abbildung Bereiche 1 und 2).

Fazit

Maßgebende und spürbare Verkehrsflussdefizite wegen des zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens aus der geplanten Wohnbebauung (Einfamilienhaus mit maximal zwei Wohneinheiten) "Zum Dollberg 22a" in Otzenhausen können ausgeschlossen werden.

Durch die zu erwartenden Mehrverkehrsbelastungen (zusätzlich rd. 14 Kfz/d im Querschnitt) bleibt die derzeitige Charakteristik und Funktion der Straße Zum Dollberg unverändert bestehen. Die derzeitige Geometrie und Straßenraumgestaltung entsprechen den Anforderungen an einen "Wohnweg". Auch mit Realisierung des Vorhabens sind keine zusätzlichen straßenplanerische Maßnahmen erforderlich, da über die Straße Zum Dollberg das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen verträglich abwickeln kann.

Die Gegebenheit, dass im Streckenzug der notwendige Platz für Begegnungsverkehre nicht vorgehalten werden kann, ist auch unter Berücksichtigung der unmaßgeblich höheren Verkehrsbelastungen durch das Bauvorhaben aus verkehrsplanerischen Aspekten über das Rücksichtnahmegebot vertretbar.

Koblenz, den 22.02.2023

Ingenieurbüro für Verkehrsplanung und -technik



Hohenfelder Straße 13
D - 56068 Koblenz
Tel.: 0261 / 30362-0
Fax: 0261 / 30362-99

Markus Werhan