

# Umbau der Aschaffenburger Straße in Höchst i. Odw.

## Planungsvorschlag des Büros Jacobs – Gänssle vom Januar 2021

Die Grundlage des Plans ist laut Auskunft der Gemeindeverwaltung vom 16.02.2021 die Beauftragung der Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI für Leistungen für Verkehrsanlagen. (Zitat der HOAI in der Anlage.) Der HOAI-Text beschreibt die Aufgaben, die Planerinnen bei der Bearbeitung von Verkehrsanlagen regelmäßig zu bearbeiten haben.

Auf der Internetseite der Gemeinde Höchst i. Odw. (Abfrage am 27.05.2021) <<https://www.hoechst-i-odw.de/staticsite/staticsite.php?menuid=425>> ist eine Planzeichnung in zwei identischen Versionen eingestellt. Eine Erläuterung wird nicht gegeben.

Die Komplettversion trägt die Bezeichnung ‚Voruntersuchung – Stand 1/2021‘. Es ist nicht ersichtlich, ob dieses Dokument den Status der beauftragten Vorentwurfsplanung gemäß HOAI hat.

Die Analyse der Grundlagen – nach HOAI-Zitat Absatz b) - wurde nicht erläutert. Die darauf aufbauende Bemessung der Fahrbahnbreiten wurde nicht erläutert.

Die Vorlage eines Planungskonzepts mit Varianten – nach HOAI-Zitat Absatz e) - wurde nicht dokumentiert.

Die Schallimmissionen der Planung wurden nicht dargelegt. Ob und welche Veränderungen sich gegenüber dem jetzigen Zustand einstellen, ist unklar.

Laut dem Begleittext des Bürgermeisters Horst Bitsch soll die Planung die folgenden Ziele erreichen:

1. Verringerung der Fahrbahnbreite;
3. Temporeduzierung auf 30 km/h.
7. Gestaltung der Aschaffenburger Straße mit Begleitgrün.

Die Planungsgrundsätze für die Erreichung dieser Ziele werden von den Ingenieurinnen nicht erläutert.

## Fazit

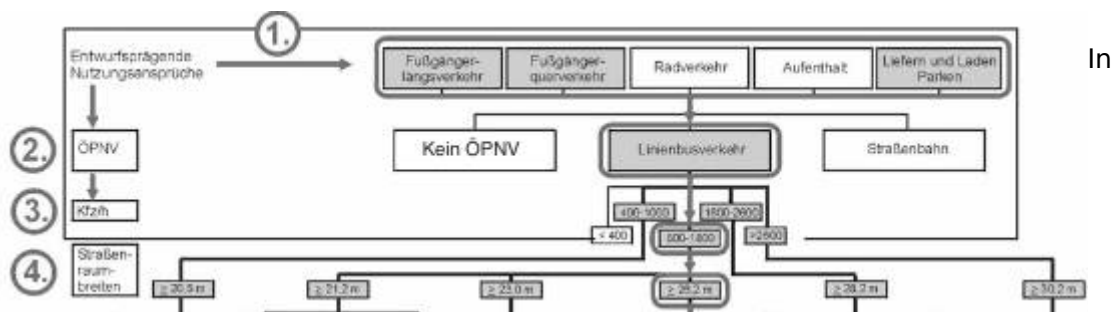
Die zur Abgabe von Stellungnahmen vorgelegte Planzeichnung ist ohne Erläuterungen nur bedingt geeignet, die Erreichung der Planungsziele nachzuvollziehen. Für Bürgerinnen, die sich mit dieser speziellen Materie nicht auskennen, sind Begründungen und Varianten unerlässlich, um die Vorteile einer bestimmten Ausführung erkennen und beurteilen zu können.

Das Vorlegen einer alternativlosen Planung zur ‚Bürgerbeteiligung‘ darf daher als grob vereinfachend bezeichnet werden.

## Analyse der Grundlagen

### Querschnitt

Die Richtlinien für die Anlage von Straßen (RASt06) empfehlen folgende Vorgehensweise bei der Bestimmung von Fahrbahnbreiten, wobei diese Empfehlungen den Stand der guten fachlichen Praxis darstellen:



**RASt06 Bild 24**

Zeile 1 der Graphik stehen die verschiedenen Nutzungen, die die Straße erfüllen soll.

In Zeile 2 wird der ÖPNV als maßgebendes Gestaltungselement erkannt (Busse sollen ungehindert fahren können).

In Zeile 3 differenziert sich der Auswahlprozess nach den voraussichtlichen Fahrzeugmengen.

In Zeile 4 werden für häufig vorzufindende Straßenraumbreiten Empfehlungen für die Fahrbahnbreiten gegeben.

Dieses Planungsschema führt die Richtlinie für die verschiedenen Anwendungsfälle im Detail aus. Für das vorliegende Projekt kommt die Kategorie ‚örtliche Einfahrtstraße‘ in Frage, die in der RAST2006 beschrieben wird.

Die Verkehrsstärke auf der Aschaffener Straße gibt das Büro Jacobs Gänssle 2019 für die Spitzenbelastung mit 854 Fz/h an. Das Projekt liegt damit im mittleren Bereich der Verkehrsstärken für eine ‚örtliche Einfahrtstraße‘. Damit können die Fahrbahnbreiten für diesen Planfall angewendet werden.

### 5.2.6 Örtliche Einfahrtstraße

#### Charakterisierung

- Hauptverkehrsstraße (HS IV, HS III)
- Durch geschlossene bzw. halboffene Bauweise bestimmte Baustruktur
- Gemischte Nutzung, Gewerbe, Wohnen, kaum Geschäftsbesatz
- Großes Spektrum an Straßenraumbreite
- Abschnittslängen von 200 m bis 800 m
- Verkehrsstärke 400 Kfz/h bis 1800 Kfz/h
- In der Regel Linienbusverkehr

#### Typische Randbedingungen und Anforderungen

- In den meisten Fällen sind ausreichende Flächen für Seitenräume gegeben.
- Problematisch sind hohe Geschwindigkeiten wegen häufiger Geradlinigkeit und geringer Dichte der Seitenraumnutzungen.
- Erforderlich ist Abschnittsbildung zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur Anordnung von Querungshilfen.
- In Abhängigkeit von der städtebaulichen Nutzung ist punktueller Bedarf zu berücksichtigen.

#### Besondere Hinweise

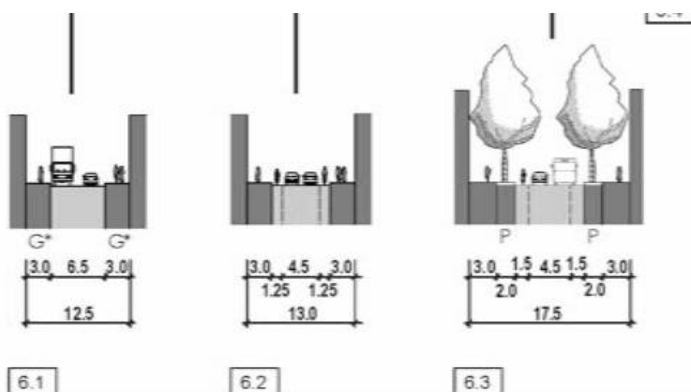
- Zur Geschwindigkeitsdämpfung sind entsprechend gestaltete Mittelinseln und kleine Kreisverkehre geeignet.
- Gestalterisch sollte das Trennungsprinzip deutlich werden.

### RAST06 ‚örtliche Einfahrtstraße‘

Die empfohlenen Fahrbahnaufteilungen für die drei in der Richtlinie angeführten Straßenraumbreiten – die sich in der Aschaffener Straße wiederfinden lassen – sind im Bild 30 der RAST06 dargestellt.

Danach sollte der Raum für den fließenden Verkehr zwischen 6,5m und 7,5m breit sein.

Durch die vorgesehene Anlage von Radstreifen kommen die Anwendungen nach Bild 6.2 oder 6.3 in Frage.



### RASt06 Bild 30

Die durchschnittliche Querschnittsaufteilung des Entwurfs zeigt:

BUND Odenwald  
Rondellstraße 9  
64739 Höchst i. Odw.  
06163 912174  
BUND.Odenwald@BUND.net

Geschäftskonto:  
GLS-Bank  
IBAN DE85 4306 0967 6027 5401 00  
BIC: GENODEM1GLS

Der BUND ist ein anerkannter Naturschutzverband nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftsteuer befreit. Wir informieren Sie gerne.

	Fußgänger	Radfahrerinnen	Kfz	Summe
Bauanfang bis Haus 20	2,25+2,30 27%	2x1,75 21%	4,5+2x2,0 51%	16,55
Haus 17	2,29+2,13 36%	2x1,75 28%	4,5 36%	12,42
Haus 25	2,5+2,0 31%	2x1,75 24%	4,5+2,0 45%	14,50
Haus 39	2,05+4,1 38%	2x1,75 22%	4,5+2,0 40%	16,15

### Querschnittsaufteilung

## Kosten

Da kein erläuternder Text beigefügt wurde, kann über die Kostenbeteiligung der Kommune am Projekt nichts gesagt werden. Nach der Straßenbeitragssatzung der Gemeinde trägt diese aus ihrem Haushalt 50 bis 75% der Kosten von ca. 1.000.000€. Laut obiger Tabelle werden zwischen 36 und 51% dieser Kosten für den Kfz-Verkehr aufgewendet, der wahrscheinlich zu einem großen Anteil aus Durchgangsverkehr besteht. Es ist überlegenswert, den Anteil der für Fußgängerinnen und Radverkehr vorzusehenden Fläche zu vergrößern. Daher ist das Fehlen von Alternativlösungen besonders schmerzlich.

## Längsentwicklung

Für das Ziel ‚30km/h‘ ist die Unterbrechung des optischen Eindrucks für die Fahrerinnen von Kfz von elementarer Bedeutung. Die oben zitierten Anforderungen 5.2.6 ‚örtliche Einfahrtstraße‘ der RAST06 weisen darauf hin. Der Entwurf verwendet Verschwenkungen der Fahrbahn, die jedoch fahrdynamisch trassiert sind. Bei der angestrebten Geschwindigkeit von 30km/h ist dieses Vorgehen jedoch unangemessen. Es bewirkt im Zweifelsfall genau das Gegenteil, wenn sich der optische Eindruck einer zügig befahrbaren Straße einstellt.

## Kreisverkehrsplatz bis Bauanfang

Die Gestaltung der Einfahrt ‚Kirchberg‘ kontrastiert zur Gestaltung des Kreisverkehrs: keine Baumpflanzungen, statt dessen ein sehr langer Parkstreifen auf der Südseite der Aschaffenburger Straße der nicht durch Bäume unterbrochen ist.

## **Bauanfang bis Haus 12**

Die Mittelinsel erscheint für eine Straße mit  $v_{zul}=30\text{km/h}$  unangemessen. Hier wäre eine Einengung des Gesamtquerschnitts nach Bild 6.1 mit fahrdynamisch spürbarer Aufpflasterung und Bäumen sinnvoller. Die Mittelinsel trägt nicht zu einer optischen Bremswirkung bei.

## **Haus 12 bis Mümlingstraße/Frankfurter Straße**

Vor Haus 13 sollte der Parkstreifen durch einen weiteren Baum beendet werden. Dadurch würde eine symmetrische Straßenansicht der historischen Gebäudefassade bewirkt.

An der versetzten Kreuzung quert ein wichtiger Radweg die Aschaffener Straße. Der gesamte Kreuzungsbereich sollte aufgepflastert werden. Die Fahrbahnbreite sollte auf 4,5m reduziert werden. Bäume an Anfang und Ende der Aufpflasterung könnten die Engstelle zusätzlich optisch betonen. Durch die Engstelle würde die Querung der Aschaffener Straße für alle Verkehrsteilnehmerinnen erleichtert. Die Mittelinsel könnte entfallen. An dieser Stelle quert zudem eine der wichtigsten Gehweg-Verbindungen zum/vom Kindergarten am See die Aschaffener Straße.

## **Mümlingstraße/Frankfurter Straße bis Bürgermeister-Wolf-Straße/Am See**

Der Versatz der Fahrbahn könnte mit kleineren Radien ausgeführt werden. Die gewählte Linienführung ist am ‚normalen‘ Geschwindigkeitsmodus orientiert: Radien werden in Abhängigkeit von der Entwurfsgeschwindigkeit gewählt. Der Baumstandort vor Haus 30/32 ist wegen der Einfahrt fragwürdig.

Wenn die Anlage der Bushaltestelle abgestimmt ist, sollte diese mit einer Fahrbahnverengung kombiniert werden, um Überholvorgänge des haltenden Busses sicher auszuschließen. Auch für diesen Kreuzungsbereich empfiehlt sich eine Vollaufpflasterung.

## **Bürgermeister-Wolf-Straße/Am See bis Friedrich-Ebert-Straße**

Der Fahrbahn-Versatz nach Süden ist unbefriedigend, weil dadurch auf der Südseite der Aschaffener Straße keine Bäume mehr platziert wurden. Dieses Gestaltungselement sollte in diesem Abschnitt unbedingt angewendet werden, da hier erfahrungsgemäß hohe Geschwindigkeiten beobachtet werden. Die Linienführung sollte keine Fahrdynamik-Elemente verwenden und die Versätze kurzer mit kleinen Radien gestalten.

Die Einmündung der Friedrich-Ebert-Straße sollte mit Fahrbahnverengung auf 4,5m aufgepflastert werden.

## **Friedrich-Ebert-Straße bis Uferstraße**

Vor Haus 43 und gegenüber sollte je mindestens ein weiterer Baum platziert werden.

Das Radwegekonzept der Gemeinde hat als einen Planungsvorschlag die Querung der Aschaffener Straße für Radfahrerinnen in die Uferstraße zum Inhalt. Dies sollte die

Ausbauplanung berücksichtigen und diese Querung als Aufpflasterung ausführen. Damit wären an der Ortseinfahrt drei ‚Bremsenlemente‘ für den Kfz-Verkehr vorgesehen, die das Ziel ‚30km/h‘ deutlich besser erreichbar machen als der Planungsvorschlag.

Durch den Wegfall der Radstreifen sollte der Fahrbahnquerschnitt des Bauendes auf den Vorschlag nach Bild 6.1 reduziert werden: 6,5m Fahrbahn ohne Markierungen mit beidseitigem Grünstreifen.

## Fazit

Die Fahrbahnbreiten der ‚Voruntersuchung 1/2021‘ entsprechen nicht dem Stand der fachlichen Praxis nach den RAS06. Die Planung verbreitert die Radstreifen gegenüber der Richtlinie um je 0,25m. Bei 560m Baulänge entsteht ein Mehraufwand für den Kfz-Verkehr von 280m<sup>2</sup>. Für die angestrebten 30km/h ist eine engere Fahrbahn zielführend, sodass sich die Planerinnen eher an den Untergrenzen der RAS06 orientieren sollten.

Die Querschnittsaufteilung sollte, um das Ziel der Geschwindigkeitsdämpfung auf 30km/h realistisch zu erreichen, zugunsten des Fuß- und Radverkehrs verschoben werden. Als wirksame Dämpfungselemente werden Aufpflasterungen an allen Einmündungen und Kreuzungen vorgeschlagen, wie sie in der Erbacher Straße – bei gleichem Geschwindigkeitsniveau und größerer Verkehrsstärke – schon praktiziert wurden.

Die Mittelinseln könnten entfallen, wenn statt dessen Fahrbahnverengungen mit Aufpflasterungen eingebaut würden, die nachweislich einen Bremseffekt bewirken.

Eine nach der HOAI vorgesehene Ausarbeitung von Planungsvarianten ist damit unverzichtbar. Dies gilt für eine Bürgerbeteiligung um so mehr.

## **HOAI 2021 Anlage 13: Leistungen für Verkehrsanlagen - LPH 2 Vorplanung**

- a) Beschaffen und Auswerten amtlicher Karten
- b) Analysieren der Grundlagen
- c) Abstimmen der Zielvorstellungen auf die öffentlich-rechtlichen Randbedingungen sowie Planungen Dritter
- d) Untersuchen von Lösungsmöglichkeiten mit ihren Einflüssen auf bauliche und konstruktive Gestaltung, Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit unter Beachtung der Umweltverträglichkeit
- e) Erarbeiten eines Planungskonzepts einschließlich Untersuchung von bis zu 3 Varianten nach gleichen Anforderungen mit zeichnerischer Darstellung und Bewertung unter Einarbeitung der Beiträge anderer an der Planung fachlich Beteiligter  
Überschlägige verkehrstechnische Bemessung der Verkehrsanlage, Ermitteln der Schallimmissionen von der Verkehrsanlage an kritischen Stellen nach Tabellenwerten  
Untersuchen der möglichen Schallschutzmaßnahmen, ausgenommen detaillierte schalltechnische Untersuchungen
- f) Klären und Erläutern der wesentlichen fachspezifischen Zusammenhänge, Vorgänge und Bedingungen
- g) Vorabstimmen mit Behörden und anderen an der Planung fachlich Beteiligten über die Genehmigungsfähigkeit, gegebenenfalls Mitwirken bei Verhandlungen über die Bezuschussung und Kostenbeteiligung
- h) Mitwirken bei Erläutern des Planungskonzepts gegenüber Dritten an bis zu 2 Terminen
- i) Überarbeiten des Planungskonzepts nach Bedenken und Anregungen
- j) Bereitstellen von Unterlagen als Auszüge aus der Voruntersuchung zur Verwendung für ein Raumordnungsverfahren
- k) Kostenschätzung, Vergleich mit den finanziellen Rahmenbedingungen
- l) Zusammenfassen, Erläutern und Dokumentieren