Stadt
Dietzenbach

VORHABENBEZOGENER B-PLAN 104
„Südlich der Grenzstraße – Die Hainäcker“

- Verkehrsuntersuchung-

April 2020
aktualisierte Fassung: August 2020

im Auftrag der

MB Massiv-Bau GmbH
Dietzenbach

10-285 C

Ingenieurleistung

Gutachten und Rahmenplanungen

Gesamtverkehrspläne (IV, ÖV)
Städtebauliche Rahmenplanung
Vorhaben- und Erschließungsplanung
Verkehrsberuhigungskonzepte
Lärmschutz

Verkehrstechnische Nachweise

Verkehrstechnische Gesamtlösungen
Mikrosimulation
Dimensionierung von Verkehrsanlagen
Leistungsfähigkeitsnachweise
Signalisierung

Ingenieurvermessung

Bestands- und Kontrollvermessung
Absteck- und Bauausführungsvermessung
Geländemodelle
Visualisierung
Abrechnungsaufmaße

Ingenieurbauwerke, Tiefbau

Kanalbau
Kanalsanierung
Wasserversorgung
Gasversorgung
Straßenbeleuchtung

Verkehrsanlagen

Objektplanung für Verkehrsanlagen
Entwurf und Gestaltung von Knotenpunkten
Einmündungen, Kreisverkehren und Plätzen
Straßenraumgestaltung
Beschilderung, Wegweisung
Radverkehrskonzepte
Ruhender Verkehr

Management

Projektmanagement
Planungs- und Bauzeitenmanagement
EU-Bau-Koordinator
Ausschreibung und Vergabe
Bauüberwachung und Bauoberleitung
Verkehrslenkungspläne

Beratung

Bau- und Verkehrsrechtsfragen
Zuwendungsanträge
Kostenteilungen
Ablöseberechnungen
Weiterbildungsseminare

im3 PLAN

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangssituation / Aufgabenstellung 2

2 Bestandsanalyse 3

2.1 Straßenquerschnitte 4

3 Fahrtenprognose und Verkehrsführung 5

3.1 Fahrtenprognose 5

3.2 Verkehrsführung 6

4 Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV 8

5 Beurteilung der künftigen Verkehrsqualität 9

6 Zusammenfassung und Empfehlungen 10

Anlagen

Literaturverzeichnis

Vorhabenbezogener B-Plan 104
„Südlich der Grenzstraße – Die Hainäcker"
- Verkehrsuntersuchung -

1 Ausgangssituation / Aufgabenstellung

Anlage 1

Die Stadt Dietzenbach plant im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 104 „Südlich der Grenzstraße – Die Hainäcker" die Errichtung von Wohnbauflächen. Das Plangebiet schließt sich südlich an die bebaute Ortslage von Dietzenbach an (Anlage 1).

Geplant sind auf dem ca. 1,16 ha großen Gelände insgesamt fünf Mehrfamilienhäuser, sechs Atriumhäuser, zwölf Reihenhäuser und acht Doppelhäuser mit insgesamt bis zu 55 Wohneinheiten. Die verkehrliche Anbindung des Quartiers erfolgt von der Grenzstraße ausgehend hauptsächlich über die Schillerstraße sowie die verlängerte Wilhelm-Leuschner-Straße.

Aufgabe der vorliegenden Verkehrsuntersuchung ist es, das örtliche Verkehrsnetz auf seine Kapazitätsreserven hin zu überprüfen und zu ermitteln, ob die zu erwartenden Neuverkehrsfahrten durch das umliegende Straßennetz aufgenommen und in ausreichender Weise abgewickelt werden können. Hierzu wird für das geplante Wohngebiet eine Fahrtenprognose einschließlich zeitlicher und räumlicher Verteilung erstellt.

Falls in diesem Zusammenhang verkehrstechnische Maßnahmen erforderlich bzw. sinnvoll erscheinen, sind diese zu benennen.

2 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse stellt eine wesentliche Grundlage zur Beurteilung der Nutzung und für die Kategorisierung der Strecken dar. Die bauliche Bestandssituation des betroffenen Untersuchungsraumes wurde daher aufgenommen (siehe Punkt 2.1).

Aktuelle Verkehrsmengen des umliegenden Straßennetzes liegen lediglich aus den Angaben der Verkehrsmengenkarte 2015 **[1]** vor:

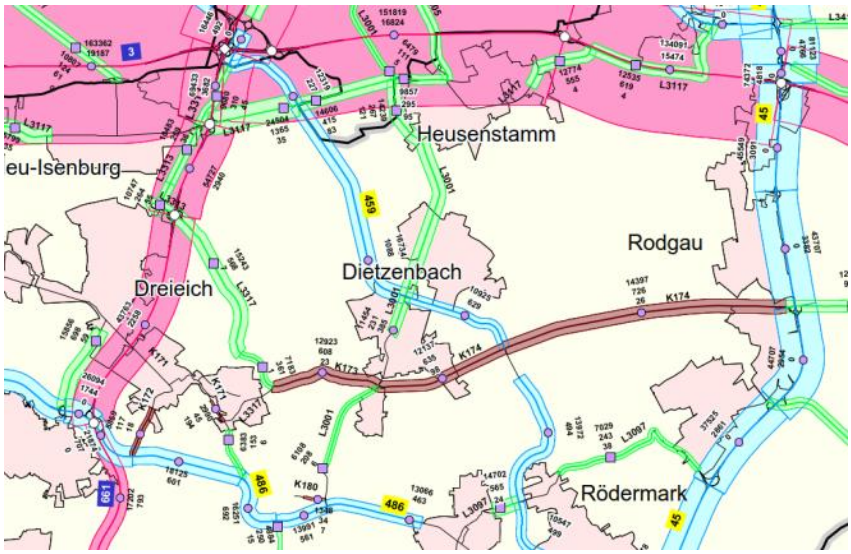


Bild 1: Auszug Verkehrsmengenkarte Hessen Mobil

Straße	DTV [Kfz/24h]	DTV^{SV} [Kfz/24h]
B 459	10.925 – 16.734	629 – 1.088
L 3001	11.454	231
K 173	12.137	635

Tabelle 1: Verkehrsmengen 2015

Erwartungsgemäß ist im Stadtgebiet von Dietzenbach die Bundesstraße 459 in Richtung Norden (A 3 / A 661) mit einer durchschnittlich täglichen Verkehrsmenge (DV) über 16.000 Kfz/24h am stärksten belastet. Danach folgt die südlich des Stadtgebietes verlaufende Kreisstraße 173 mit mehr als 12.000 Kfz/24h (DTV). Die innerhalb des Stadtgebietes von Norden nach Süden verlaufende Landesstraße 3001 ist mit rund 11.500 Kfz/24h (DTV) etwas geringer belastet. Der Anteil des Schwerverkehrs beläuft sich auf der B 459 und der K 173 auf 5 bis 7 % und auf der L 3001 auf 2 %.

2.1 Straßenquerschnitte

Das nähere Untersuchungsgebiet verläuft von der Darmstädter Straße (L 3001) im Westen bis zum Bahnhof Dietzenbach bzw. dem Übergang zur Max-Planck-Straße im Osten sowie der Friedrich-Ebert-Straße bzw. der Marktstraße in nördlicher Richtung (Anlage 2).

Anlage 2

Die nächsten Knotenpunkte mit dem übergeordneten, klassifizierten Straßennetz sind die Einmündung Darmstädter Straße / Rathenaustraße (KP-1) im Westen sowie die Kreuzung Justus-von-Liebig-Straße / K 173 (KP-2) im Südosten (Anlage 1). Beide Knotenpunkte sind mit Lichtsignalanlagen und sicheren Querungsmöglichkeiten für Fußgänger ausgestattet.

Anlage 1

Näher untersucht wurden im Folgenden die möglichen und vor allem die erforderlichen Strecken für die Fahrten aus dem geplanten Baugebiet. Der überwiegende Teil der Straßenräume weist Fahrbahnbreiten zwischen 6,00 m und 7,00 m auf (Anlage 3). In der Wilhelm-Leuschner-Straße stehen teilweise sogar Fahrbahnbreiten von bis zu 7,70 m zur Verfügung. Eine geringere Fahrbahnbreite wurde lediglich in der verlängerten Wilhelm-Leuschner-Straße südlich der Grenzstraße mit rund 4,00 m festgestellt. In der Anlage 4 sind die für die Untersuchung wichtigsten Querschnitte dargestellt.

Anlage 3

Anlage 4

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind im Untersuchungsraum nicht gesondert beschränkt. Es gelten die innerörtlichen Maximalwerte von 50 km/h bzw. 30km/h innerhalb von Tempo-30-Zonen. Die Vorfahrt ist im näheren Umfeld des Plangebietes in der Regel durch Rechts-vor-Links geregelt.

Eingeschränkte bzw. absolute Halteverbote sind momentan entlang der Wilhelm-Leuschner-Straße sowie der Grenzstraße angeordnet.

Baulich von der Straße getrennte Parkplätze sind im Bereich des Friedhofes am westlichen Ende der Grenzstraße vorhanden. Auf den übrigen untersuchten Straßen wird regulär auf der Fahrbahn geparkt. Dies führt zur Einengung der vorhandenen Fahrbahnbreiten, siehe rot gestrichelte Abschnitte in Anlage 3. Begegnungsverkehr ist dann in aller Regel nur noch an Ausweichstellen (Grundstückszufahrten, Kreuzungs- und Einmündungsbereichen, etc.) möglich.

Anlage 3

3 Fahrtenprognose und Verkehrsführung

Die Fahrtenprognose wird zur Beurteilung der künftigen Verkehrsbelastung des Untersuchungsgebietes ermittelt. Prognostiziert werden hierbei die nach derzeitigem Stand bekannten Entwicklungsmaßnahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 104, südlich der Grenzstraße „Die Hainäcker".

3.1 Fahrtenprognose

Der vorliegende Bebauungsplan bzw. das dazugehörige Nutzungskonzept **[2]** sieht für das geplante Wohngebiet folgende unterschiedliche Gebäudetypen vor:

- ein Mehrfamilienhaus mit 9 Wohnungen
- vier Mehrfamilienhäuser mit je 5 Wohnungen
- sechs Atriumhäuser mit je einer Wohneinheit
- zwölf Reihenhäuser mit je einer Wohneinheit
- acht Doppelhäuser mit je einer Wohneinheit

Insgesamt sind hierbei maximal bis zu 55 Wohneinheiten möglich. Dies entspricht den Vorgaben des Regionalplans (RPS 2010).

Das resultierende Fahrtenaufkommen wird im folgenden nach den verschiedenen Gebäude- und Wohnungstypen und folgendem Ansatz abgeschätzt:

- Einwohner je Wohneinheit (EFH / DH): 3,0 – 4,0
- Einwohner je Wohneinheit (MFH): 2,0 – 3,0
- 2,0 MIV-Fahrten je Einwohner und Tag.

Insgesamt sind bei diesem Ansatz **rund 170 Einwohner** für das Gebiet zu erwarten. Erfahrungsgemäß können unter Berücksichtigung der geplanten Gebäude- und Wohnungstypen, des Modal-Split und der Lage im Raum mit

- durchschnittlich etwa 2,0 Kfz-Fahrten je Einwohner
- **insgesamt rund 340 Kfz-Fahrten am Tag**
  (rund 170 Ziel- und 170 Quellverkehrsfahrten)

Anlage 5a

prognostiziert werden (siehe Anlage 5a).

Dies entspricht auch folgendem detaillierten Ansatz gemäß Heft 42 der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung **[3]** und dem ergänzenden Programm VER_Bau **[4]**:

- Ø-Anzahl Wege je Einwohner und Tag: 3,5
- MIV-Anteil: ca. 70 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,2

Hinzu kommt, dass ein Teil der Einwohnerfahrten (bis etwa 20 %) außerhalb des Gebietes bzw. der Ortslage stattfinden und damit

noch: Fahrtenprognose

das zu betrachtende Verkehrsnetz nicht zusätzlich belasten. Dies tun hingegen Besucher- und Geschäfts- bzw. Lieferverkehre (bis etwa 15 %). Beides wird in dem hier getroffenen Pauschalansatz abgebildet.

Umgerechnet auf durchschnittlich tägliche Fahrten über alle Tage des Jahres (**DTV**) bedeutet dies **rund 300 Kfz-Fahrten/24h**.

In den Spitzenstunden morgens und abends finden jeweils nur ein Teil dieser Fahrten statt. Folgende Anteile am Tagesverkehrsaufkommen sind erfahrungsgemäß für die Spitzenstunden zu erwarten:

Morgens:

- Zielverkehr (ZV): (ca. 10 %) rund 20 Kfz/h
- Quellverkehr (QV): (ca. 15 %) rund 25 Kfz/h

Abends:

- Zielverkehr (ZV): (ca. 10 - 15 %) rund 20 Kfz/h
- Quellverkehr (QV): (ca. 15 - 20 %) rund 30 Kfz/h

Am Morgen überwiegt dabei der Quellverkehr aufgrund der Pendlerfahrten. Am Abend sind Ziel- und Quellverkehr vergleichbar, hier lösen sich Pendler- und Freizeit-/ Einkaufsfahrten ab. Die jeweiligen Lastrichtungen werden zwischen 10 - 20 % des Tagesverkehrsaufkommens übernehmen. Hiermit errechnen sich in den Spitzenstunden Neuverkehrsfahrten von bis zu rund 50 Kfz/h, d.h. alle 2 Minuten ein zusätzliches Fahrzeug.

Das Schwerverkehrsaufkommen ist als sehr gering zu bezeichnen. Es ist mit weniger als 5 SV-Fahrten pro Tag zu rechnen.

Anlage 5b

Das zu erwartende Neuverkehrsaufkommen durch das Plangebiet in den Spitzenstunden ist in Anlage 5b dargestellt.

3.2 Verkehrsführung

In einem nächsten Schritt gilt es die prognostizierten Neuverkehre auf das innerörtliche Verkehrsnetz räumlich zu verteilen.

Das geplante Wohngebiet soll über ein U-förmiges von der Grenzstraße ausgehendes Wegenetz erschlossen werden. Für den neu herzustellenden Streckenabschnitt werden eine Fahrgassenbreite von 5,0 m sowie die Ausgestaltung als Mischverkehrsfläche empfohlen (Anlage 6). Diese ist gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) **[5]** ausreichend für den Begegnungsverkehr Pkw / Lkw. Im Bereich der Längsparkplätze (Besucher) entlang der Erschließungsstraße sind punktuelle Einengungen der Fahrbahn

Anlage 6

noch: Verkehrsführung

auf eine Breite von 3,50 m vorgesehen. Aufgrund der geradlinigen Straßenführung sowie der geringen Verkehrsmengen sind hierbei keine zusätzlichen Maßnahmen (Engstellensignalisierung) erforderlich.

Die Hauptzufahrt zum Plangebiet erfolgt aus Richtung Westen von der Schillerstraße, die eine Fahrbahnbreite von ca. 6,70 m aufweist.

In Verlängerung der Wilhelm-Leuschner-Straße steht auch künftig lediglich eine Fahrbahnbreite von 4,0 m zur Verfügung (Anlage 6). Da ein Begegnungsverkehr Pkw/Pkw hier nicht möglich ist, soll diese Verbindung südlich der bestehenden Ein- und Ausfahrten (Anlieger) als Einbahnstraße in Richtung Grenzstraße ausgewiesen werden. Die Ausfahrt aus dem Plangebiet kann dann sowohl über die Schillerstraße als auch über die verlängerte Wilhelm-Leuschner-Straße erfolgen, zusätzliche Wendeanlagen innerhalb des Gebietes sind somit nicht erforderlich.

Anlage 6

Im weitern Verlauf ist die Verkehrsanbindung an das übergeordnete Straßennetz, hier die Darmstädter Straße (L 3001) im Westen und die Kreisstraße 173 im Südosten von Bedeutung. Vom Plangebiet ausgehend wird die L 3001 nach ca. 700 m über die Schillerstraße sowie die Friedrich-Ebert-Straße erreicht (KP-1). Die K 173 wird über die Grenzstraße, die Max-Planck-Straße sowie die Justus-von-Liebig-Straße nach rund 1.100 m erreicht (KP-2).

Die räumliche Verteilung der Neuverkehrsfahrten wird wie folgt vorgenommen:

- ca. 30 – 40 % Richtung Westen (L 3001)
- ca. 30 – 40 % Richtung Südosten (K 173)
- ca. 30 % Richtung Norden (Innenstadt).

Es wird weiterhin davon ausgegangen, dass die Fahrten in Richtung L 3001 überwiegend über die Schillerstraße / Friedrich-Ebert-Straße erfolgen. Mit den unter Punkt 3.1 ermittelten Neuverkehrsfahrten sowie der räumlichen Verteilung errechnen sich somit in den Spitzenstunden Neuverkehrsfahrten in Höhe von 30 Kfz/h bis zu 45 Kfz/h in der Schillerstraße (südlich / nördlich der Grenzstr.) bzw. rund 20 bis 25 Kfz/h in der Friedrich-Ebert-Straße und der Grenzstraße. D.h. hier ist in den Spitzenstunden alle 1 – 2 Minuten (Schillerstraße) bzw. alle 2 – 3 Minuten (Friedrich-Ebert-Straße / Grenzstraße) mit einem zusätzlichen Fahrzeug zu rechnen.

Die übrigen Straßen sind eher von untergeordneter Bedeutung, hier sind lediglich vereinzelte Neuverkehrsfahrten zu erwarten. Die räumliche Verteilung ist ebenfalls in Anlage 5a dargestellt.

Anlage 5a

4 Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV

Anlage 4

Für Fußgänger stehen in fast allen Straßen des Untersuchungsgebietes mindestens einseitig, in der Regel jedoch beidseits der Fahrbahn Gehwege mit Breiten zwischen 1,00 – 2,20 m zur Verfügung (Anlage 4). Auch wenn die bei der Beurteilung anzusetzende RASt 06 **[5]** in „Wohnstraßen" keine besonderen Anforderungen an die Gehwegbreiten stellt, so ist es aus verkehrsplanerischer Sicht in jedem Fall empfehlenswert, den Breitenbedarf für ‚Mobilitätsbehinderte' vorzusehen bzw. zur Verfügung zu stellen. Maßgebend sind hierbei im vorliegenden Fall eine Person mit Rollstuhl bzw. eine Person mit Kinderwagen. Die für diese Personen benötigten Breiten von mindestens 1,10 m bzw. 1,00 m liegen in allen Straßenquerschnitten im Untersuchungsgebiet vor. Temporäre Einengungen, die zu einer Unterschreitung dieser Maße führen, konnten nicht ausgemacht werden. Hier wären ggf. Maßnahmen zu empfehlen.

Im Querschnitt der verlängerten Wilhelm-Leuschner-Straße werden die Fußgänger im Mischprinzip zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt.

Für den Radverkehr sind im gesamten Untersuchungsgebiet keine gesonderten Flächen ausgewiesen. Demnach müssen gemäß StVO die Radfahrer ab 11 Jahren die Fahrbahn benutzen. Dies ist im vorliegenden Fall aufgrund der Gebietsstruktur (Wohngebiet) und der für das gesamte Gebiet geltenden Tempo-30-Zone auch der Regelfall gemäß RASt 06 **[5]** bzw. der StVO **[6]**. Etwa 150 m westlich des Plangebietes verläuft die regionale Apfelwein- und Obstwiesenroute (Regionalschleife Stadt und Kreis Offenbach).

Die Erschließung des geplanten Baugebietes erfolgt für den Fuß- und Radverkehrs sowohl von der Schillerstraße als auch von der verlängerten Wilhelm-Leuschner-Straße.

Das Plangebiet ist durch den Bahnhof „Dietzenbach" an den ÖPNV angebunden. Der Bahnhof befindet sich östlich der Eisenbahnstraße im Abstand zwischen 500 m bis 600 m zum Baugebiet. Vom Bahnhof Dietzenbach fährt die S-Bahnlinie 2 über Heusenstamm, Offenbach, Frankfurt und weiter bis Niedernhausen im 15-Min.-Takt (Spitzenzeiten) bzw. im 30-Min.-Takt außerhalb der Spitzenzeiten und Sonn- und Feiertags. Zusätzlich fährt Montag bis Freitag auch die Stadtbuslinie OF-57 vom Bahnhof im 30-Min.-Takt (Spitzenzeiten) bzw. im 60-Min.-Takt (außerhalb der Spitzenzeiten).

5 Beurteilung der künftigen Verkehrsqualität

Die Analyse des bestehenden Verkehrsnetzes zeigt, dass die durch das geplante Baugebiet „Die Hainäcker“ zu erwartenden Fahrten durch das vorhandene Straßennetz auch in Zukunft in mindestens ausreichender Weise aufgenommen und abgewickelt werden können. Die verkehrliche Erschließung ist daher als gesichert zu bewerten.

Auf den innerörtlichen Nebenstrecken wird die Kapazität durch die zur Verfügung stehenden Straßenbreiten bestimmt. An den Anschlüssen zum klassifizierten Straßennetz ergibt sich die Leistungsfähigkeit hingegen durch den vorhandenen Ausbau der Knotenpunkte und die zu erwartenden mittleren Wartezeiten.

Sowohl die Grenzstraße als auch die Schillerstraße, die Friedrich-Ebert-Straße und die Wilhelm-Leuschner-Straße sind als wichtigste Verbindungsstraßen zum geplanten Baugebiet mit Fahrbahnbreiten zwischen 6,00 m und 7,50 m ausgestattet, die gemäß RASt **[5]** für den Begegnungsfall Lkw / Pkw ausreichend dimensioniert sind. Sollte es an einzelnen Stellen zu Problemen kommen (z.B. ruhenden Verkehr) sind entsprechende Verkehrsregelungen möglich, wie z.B. das bereits vorhandene Halteverbot im östlichen Abschnitt der Grenzstraße.

Die verlängerte Wilhelm-Leuschner-Straße besitzt lediglich eine Fahrbahnbreite von 4,00 m und ist dadurch für den Kfz-Begegnungsverkehr nicht geeignet. Derzeit erfüllt die Wegeparzelle bereits eine Erschließungsfunktion für die Grundstücke Wilhelm-Leuschner-Straße 100 und 101. Südlich der vorhandenen Ein- und Ausfahrten (Anlieger) soll, durch die Einrichtung einer Einbahnstraße in Richtung Grenzstraße (Radfahrer frei), zumindest die Kfz-Ausfahrt aus dem Plangebiet ermöglicht werden.

An den Knotenpunkten mit dem klassifizierten Netz (L 3001 bzw. K 173) liegen die zusätzlichen Neuverkehrsfahrten im Bezug auf die Querschnittsbelastungen bei etwa 1 % und damit innerhalb der normalen täglichen Schwankungsbreiten (ca. ± 5 – 10 %). Die zusätzlich zu erwartenden Neuverkehrsfahrten wurden maximal mit 5 bis 10 Fahrzeugen je Fahrtrichtung in den Spitzenstunden ermittelt. Die Leistungsfähigkeit der vorhandenen und bereits signalisierten Knotenpunkte wird hierdurch nicht beeinflusst.

6 Zusammenfassung und Empfehlungen

Am südlichen Ortsrand der Kreisstadt Dietzenbach ist durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Die Hainäcker“ eine Erweiterung des vorhandenen Wohngebietes um bis zu 55 Wohneinheiten geplant. Durch die vorliegende Verkehrsuntersuchung soll der Nachweis einer gesicherten verkehrlichen Erschließung erbracht werden. Als Grundlage hierfür wurden die vorhandenen Straßenquerschnitte und Verkehrsführungen aufgenommen und eine Fahrtenprognose inkl. zeitlicher und räumlicher Verteilung für das geplante Wohngebiet erstellt.

Im Ergebnis zeigt die Untersuchung, dass mit einem Neuverkehrsaufkommen von rund 340 Kfz/24 h an einem durchschnittlichen Werktag zu rechnen ist. In den Spitzenstunden sind rund 50 Fahrzeuge pro Stunde zu erwarten. Die vorhandenen Straßenquerschnitte im Untersuchungsraum sind für diesen zusätzlichen Neuverkehr ausreichend dimensioniert.

Die Anbindung des Gebietes an das innerörtliche Verkehrsnetz ist im Wesentlichen über die Schillerstraße und die Grenzstraße vorgesehen. Der vorhandene Ausbau ist für die Aufnahme der zusätzlich zu erwartenden Neuverkehre und Kfz-Begegnungsfälle ausreichend dimensioniert.

Zusätzlich wird die Anbindung der verlängerten Wilhelm-Leuschner-Straße, südlich der vorhandenen Ein- und Ausfahrten (Anlieger), als Einbahnstraße in Richtung Grenzstraße für eine zweite Ausfahrt aus dem Gebiet empfohlen. Hierdurch wird sowohl die Erschließung für den Ver- und Entsorgungsverkehr (Müllabfuhr) sichergestellt und gleichzeitig Wendemanöver innerhalb des Gebietes vermieden.

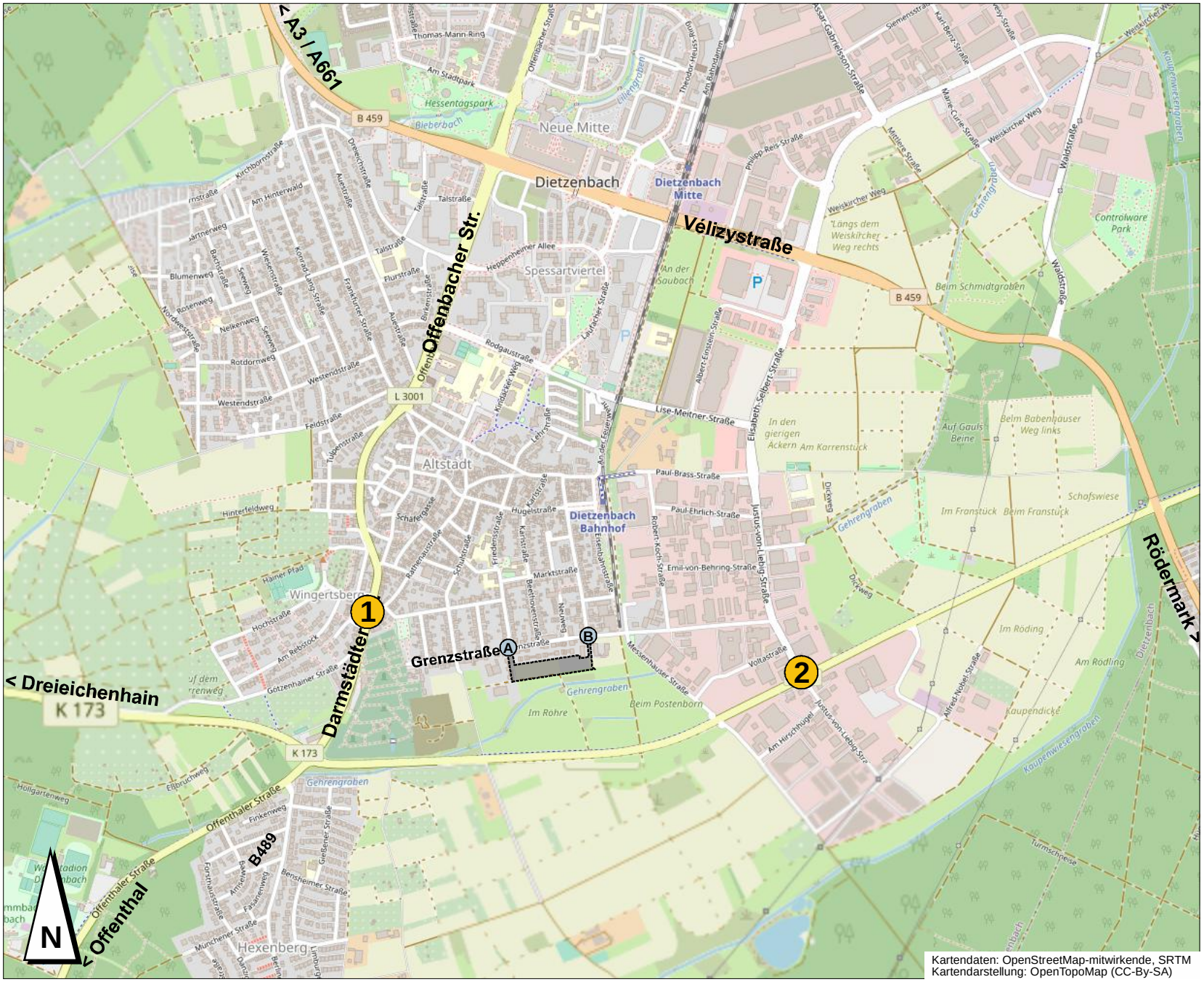
Mit den empfohlenen Maßnahmen bzw. Straßenquerschnitten ist die Erschließung des geplanten Gebietes B-Plan „Die Hainäcker“ in Dietzenbach als gesichert zu beurteilen.

Dipl.-Ing. Karsten Ott

IMB-Plan GmbH
Hanau, August 2020

Anlagen

Anlage 1	**Übersichtskarte**
Anlage 2	**Übersichtsplan**
Anlage 3	**Übersicht Straßenquerschnitte**
Anlage 4	**Straßenquerschnitte (Bestand)**
Anlage 5a	**Neuverkehr (Aufteilung ZV / QV)**
Anlage 5b	**Neuverkehr (Spitzenstunden)**
Anlage 6	**Straßenquerschnitte (Planung)**



Kartendaten: OpenStreetMap-mitwirkende, SRTM
Kartendarstellung: OpenTopoMap (CC-By-SA)

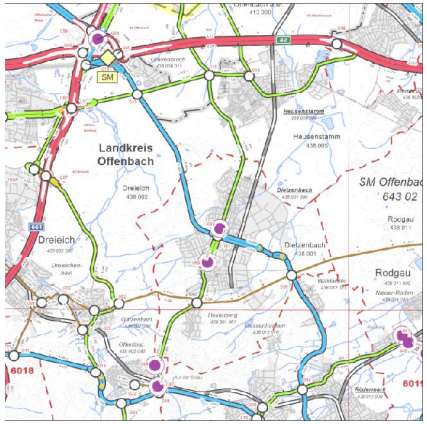
1

Übersichtskarte

Planungsgebiet
Bebauungsplan 104
„Südlich der Grenzstr. - Die Hainäcker“

Knotenpunkte
klassifiziertes Netz

Knotenpunkte
Plangebiet



Auszug Netzknotenkarte Hessen Mobil

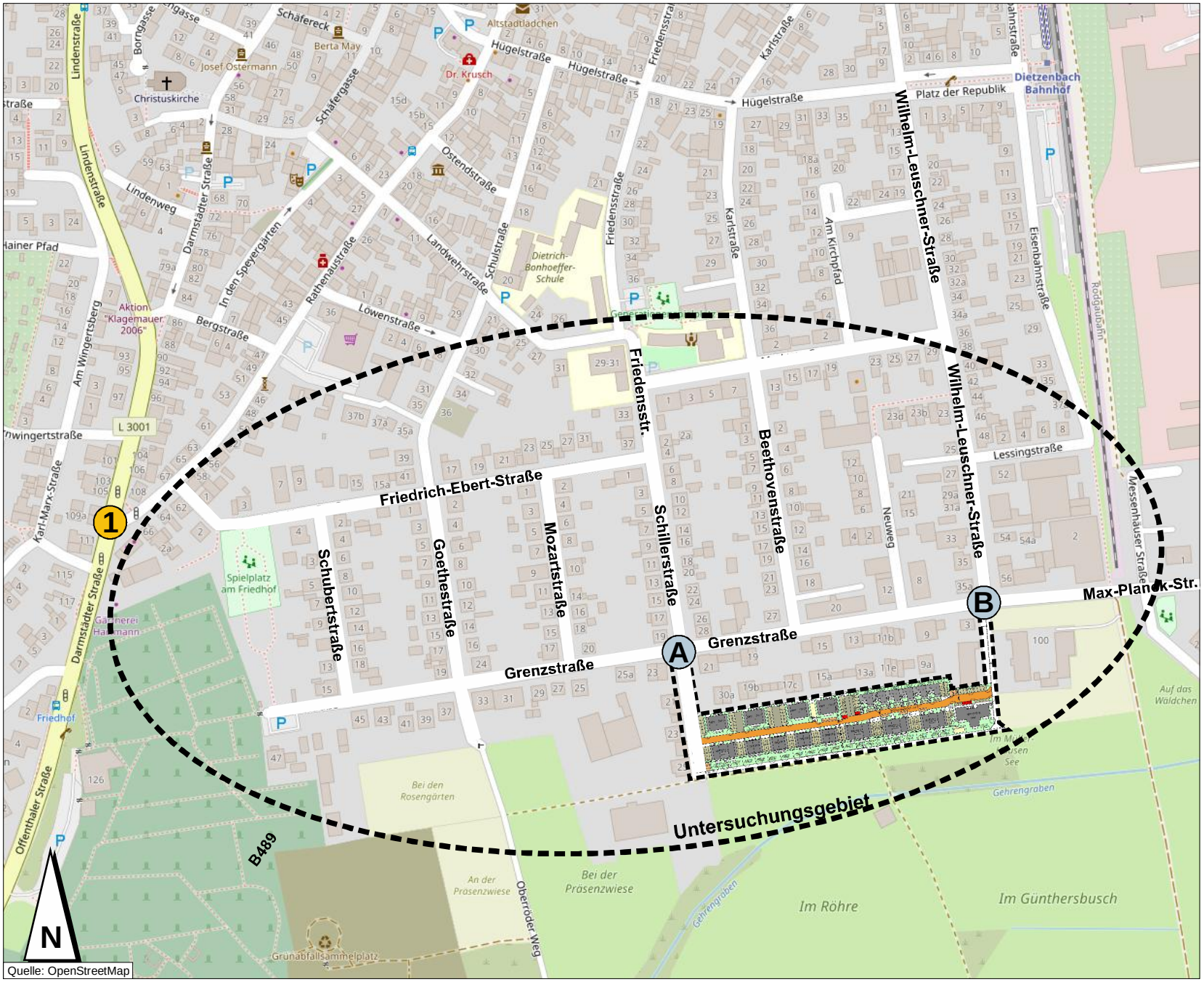
LIMB PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Dietzenbach

vorhabenbezogener B-Plan 104
„Südlich der Grenzstr. - Die Hainäcker“
Verkehrsuntersuchung

Übersichtskarte

Datum:	Maßstab:	Datei:
04/2020	-	Anlage 1



Quelle: OpenStreetMap

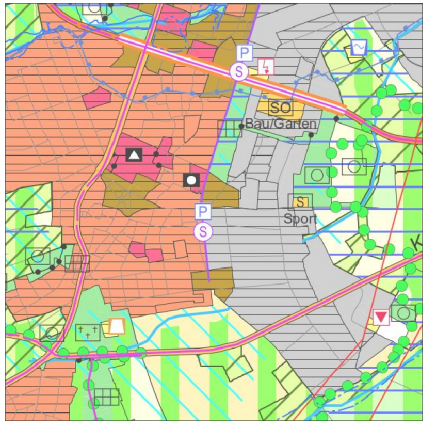
2

Übersichtsplan

Planungsgebiet
Bebauungsplan 104
„Südlich der Grenzstr. - Die Hainäcker“

Knotenpunkte
klassifiziertes Netz

Knotenpunkte
Gebietsanbindung



Auszug Regionalplan Südhessen

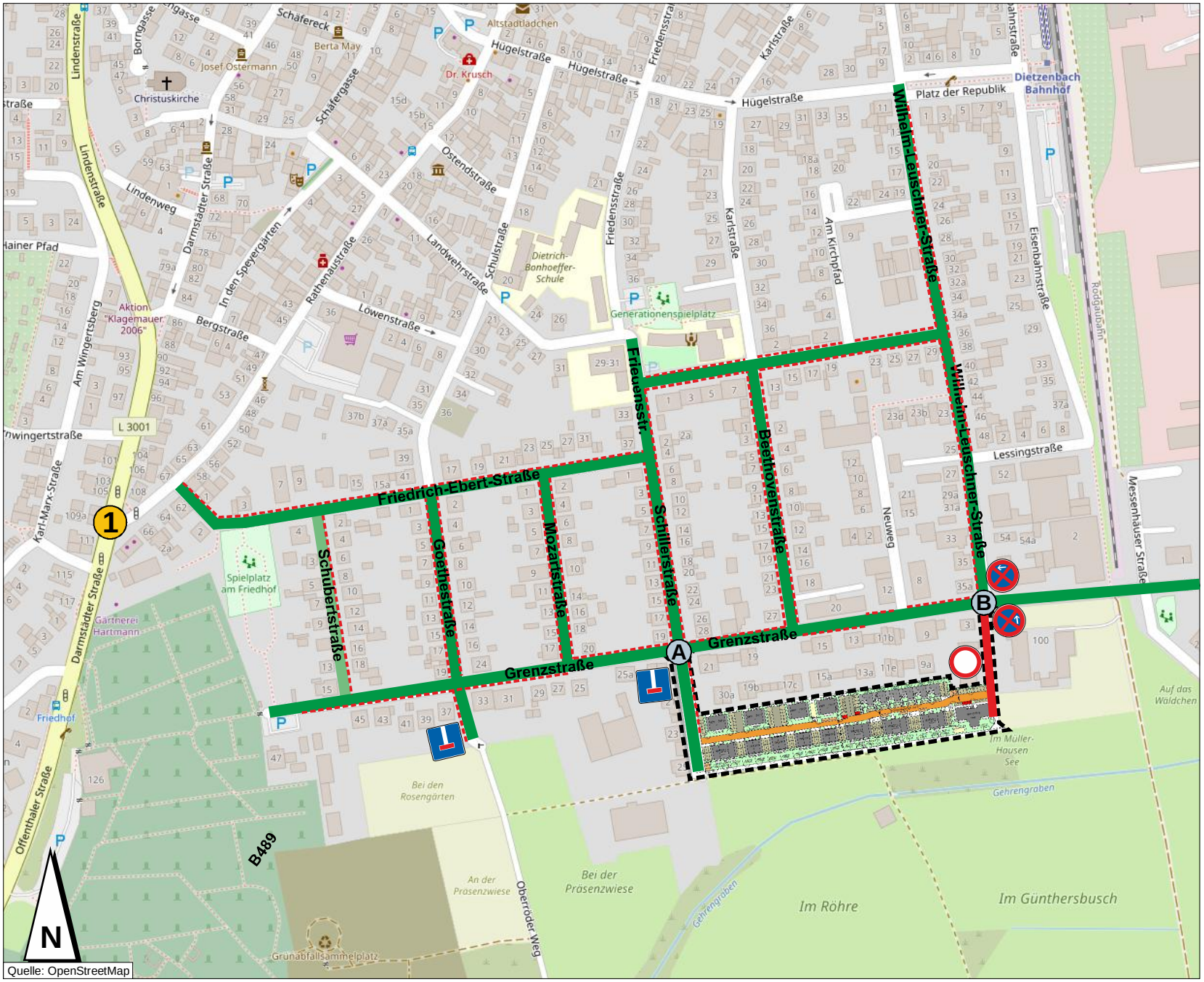
LIMB PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Dietzenbach

vorhabenbezogener B-Plan 104
„Südlich der Grenzstr. - Die Hainäcker“
Verkehrsuntersuchung

Übersichtsplan

Datum:	Maßstab:	Datei:
04/2020	-	Anlage 2



Quelle: OpenStreetMap

3

Übersichtsplan

Fahrbahnbreite

- > 6,50m
- 6.00 - 6,50m
- 5,00 - 6,00m
- 4,50 - 5,00m
- < 4,50m

Einengung der Fahrbahn durch Längsparker möglich

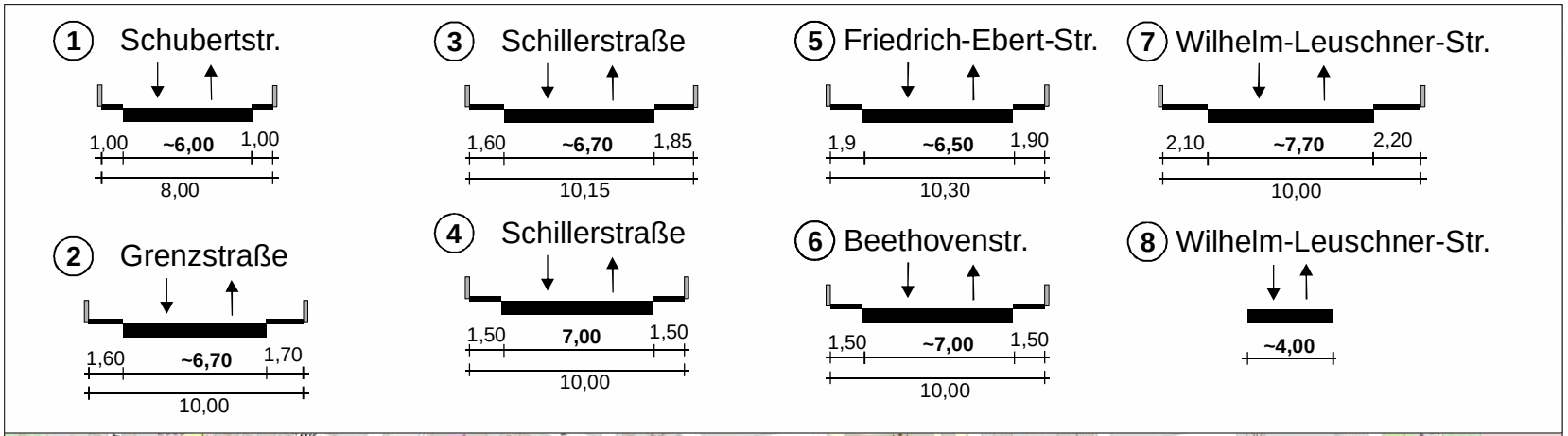
LIMB PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

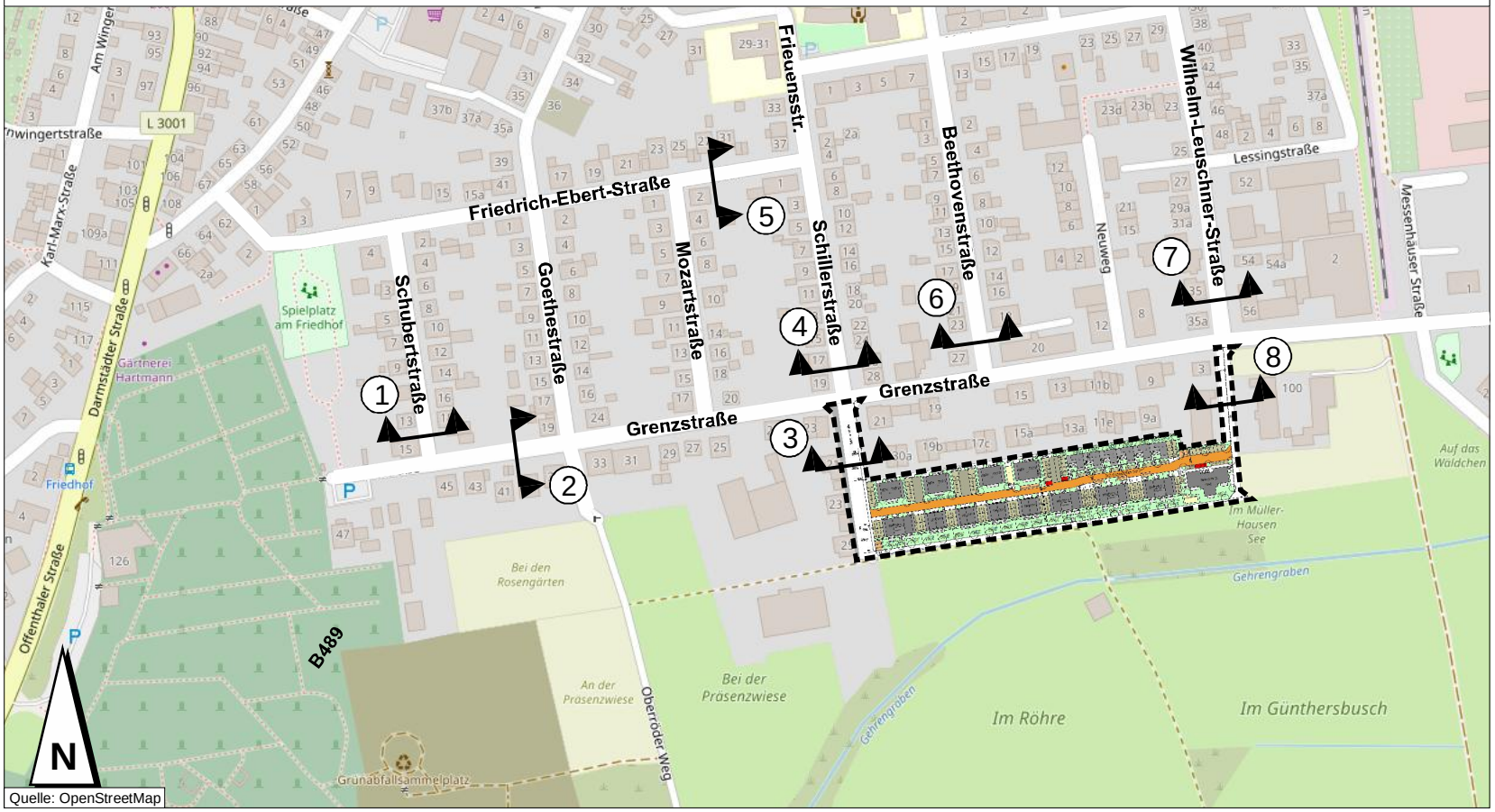
Stadt Dietzenbach

vorhabenbezogener B-Plan 104
„Südlich der Grenzstr. - Die Hainäcker“
Verkehrsuntersuchung

Straßenquerschnitte (Bestand)

Datum:	Maßstab:	Datei:
04/2020	-	Anlage 3





Quelle: OpenStreetMap

4

LIMB PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

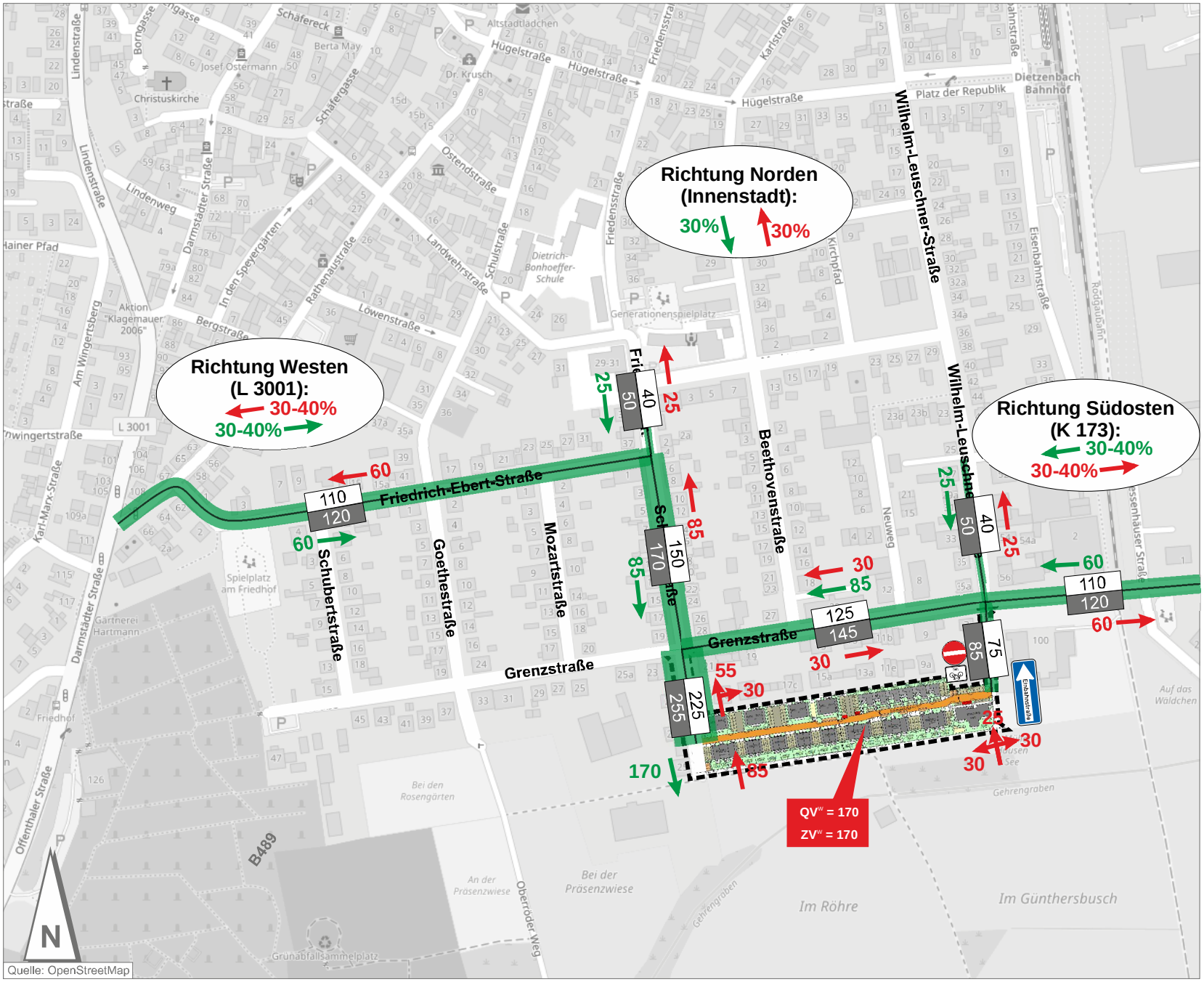
Stadt Dietzenbach

vorhabenbezogener B-Plan 104
„Südlich der Grenzstr. - Die Hainäcker“
Verkehrsuntersuchung

Übersicht Straßenquerschnitte

Datum:	Maßstab:	Datei:
04/2020	-	Anlage 3

5a



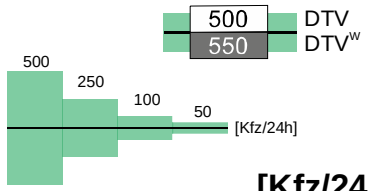
Neuverkehr

Quell-/ Zielverkehr (DTV^W)

QV^W = 170
ZV^W = 170

sehr geringes Schwerverkehrsaufkommen pro Tag < 5

Durchschnittliche tägliche / werktägliche Verkehrsmengen (Jahresmittelwerte DTV / DTV^W)



[Kfz/24h]

LIMB PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

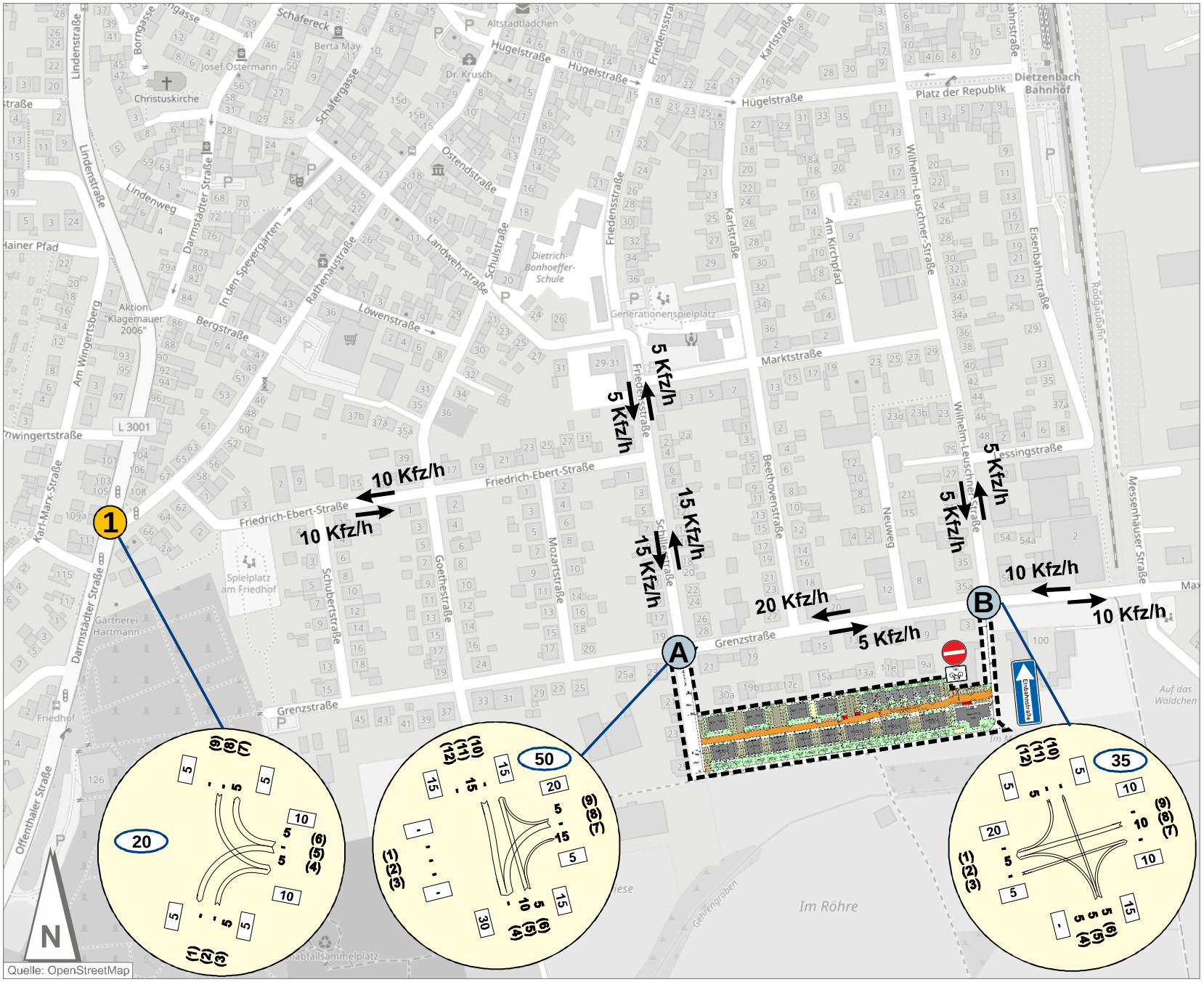
Stadt Dietzenbach

vorhabenbezogener B-Plan 104
„Südlich der Grenzstr. - Die Hainäcker“
Verkehrsuntersuchung

Neuverkehr (Aufteilung ZV / QV)

Datum:	Maßstab:	Datei:
04/2020	-	Anlage 5a

5b



Neuverkehr

Quell-/ Zielverkehr
(DTV^{w})

sehr geringes Schwerverkehrsaufkommen pro Tag < 5

Spitzenstunden morgens / abends

190 **Knotenpunktsbelastung [Kfz/h]**

LIMB PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Dietzenbach

vorhabenbezogener B-Plan 104
„Südlich der Grenzstr. - Die Hainäcker“
Verkehrsuntersuchung

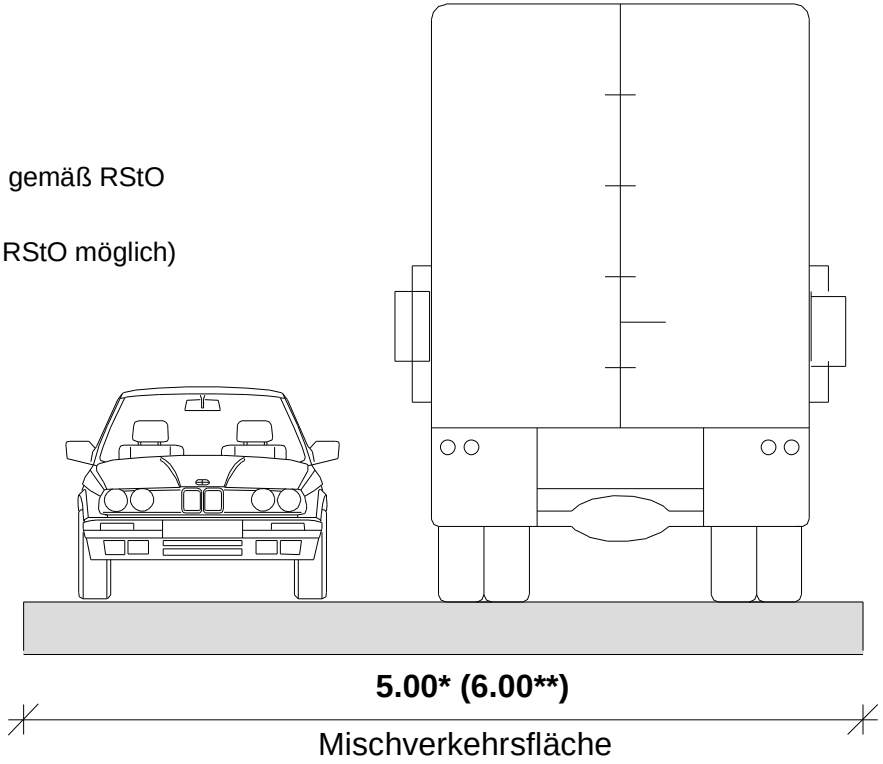
Neuverkehr (Spitzenstunden)

Datum:	Maßstab:	Datei:
04/2020	-	Anlage 5b

6

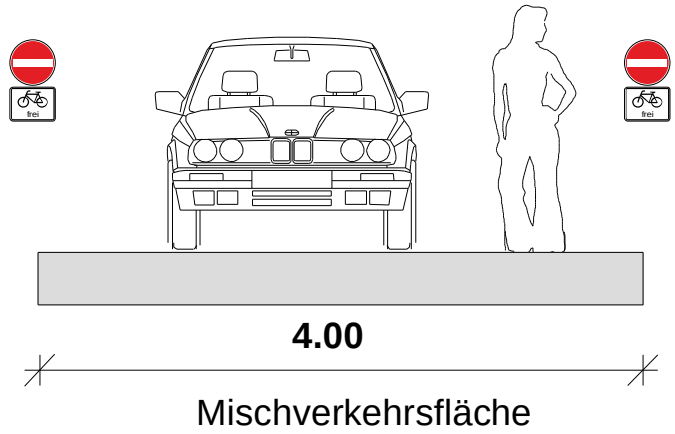
Erschließungsstraße

* bei eingeschränktem Bewegungsspielraum gemäß RStO
** bei Senkrechtparkplätzen gemäß EAR
(punktuelle Einengungen auf 3.50m sind nach RStO möglich)



Ausfahrt Wilhelm-Leuschner-Str.

(Einbahnstraße Richtung Grenzstraße)



LIMB PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Dietzenbach

vorhabenbezogener B-Plan 104
„Südlich der Grenzstr. - Die Hainäcker“
Verkehrsuntersuchung

Straßenquerschnitte (Planung)

Datum:	Maßstab:	Datei:
04/2020	-	Anlage 6

Literaturverzeichnis

[1] **Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement**
Verkehrsmengenkarte für Hessen, Ausschnitt Gießen / Rhein-Main / Darmstadt, Wiesbaden, Ausgabe 2015

[2] **Kirsten Dehne Architekten,**
Bebauungsplanentwurf, Nutzungskonzept
Hanau, Februar 2020

[3] **Dr.-Ing. D. Bosserhoff,**
Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung - Teil 2 Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung,
Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden, 2000

[4] **Dr.-Ing. D. Bosserhoff,**
Programm Ver_Bau, Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung mit Excel-Tabellen am PC, Stand 2011

[5] **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV),**
Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06),
Köln, Ausgabe 2006

[6] **Straßenverkehrs-Ordnung (StVO),**
vom 01.04.2013

Büdesheimer Ring 2 · 63452 Hanau
Tel.: 06181 / 906669-0
e-mail: info@imb-plan.de · internet: www.imb-plan.de