

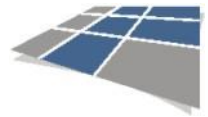
**FREUDL**  
VERKEHRSPLANUNG

*Gemeinde Trebur, Ortsteil Hessenau*

**vorhabenbezogener Bebauungsplan**  
**„Feldstraße – Wohnen am See“**  
*verkehrliche Bewertung*



Darmstadt, den 6. Januar 2021

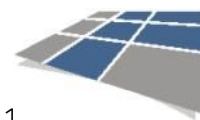


## Inhalt

	<i>Seite</i>
<b>1. Vorbemerkungen und Aufgabe</b>	<b>1</b>
<b>2. Bestand 2020 – verkehrliche Erschließung</b>	<b>1</b>
<b>3. Ein-/Abbiegen vs Stellplätze</b>	<b>3</b>
<b>4. Resümee</b>	<b>7</b>

## Abbildungen

<i>Abbildung 1:</i> Lage des Untersuchungsgebietes	1
<i>Abbildung 2:</i> Fotodokumentation	2
<i>Abbildung 3:</i> Schleppkurven	3 – 6



## 1. Vorbemerkungen und Aufgabe

In der Gemeinde Trebur, im Ortsteil Hessenaue, soll der vorhabenbezogene Bebauungsplan „Feldstraße – Wohnen am See“ aufgestellt werden. Im Bereich der Feldstraße plant die Dreger Immobiliengruppe GmbH vier Doppelhäuser planungsrechtlich zu ermöglichen.

Das Planungs- bzw. Untersuchungsgebiet ist landwirtschaftlich geprägt; im Zuge der Feldstraße sind etliche landwirtschaftliche Betriebe angesiedelt, einer davon in unmittelbarer Gegenlage zur in Rede stehenden Fläche.



Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebietes (Plangrundlage: OpenStreetMap)

## 2. Bestand 2020 – verkehrliche Erschließung

Die in Rede stehende Fläche liegt zentral im kleinen, landwirtschaftlich geprägten Ortsteil Hessenaue, südlich der Feldstraße; die Erschließung des B-Planes ist bei Letzterer zur Niersteiner Straße und somit zum übergeordneten Straßennetz gegeben; von/nach Osten besteht über die Feldstraße eine weitere Verbindung zur nördlich in Ost-West-Richtung verlaufenden Kreisstraße K 161.

Im Zuge einer Ortsbegehung (30. Dezember 2020) wurde die Bestandssituation erfasst. Eindrücke der Situation vor Ort sind in den *Abbildungen 2* dargestellt, sie zeigen die Feldstraße und dabei auch die Ein- und Ausfahrtsituationen des Anwesens Nr. 10 (landwirtschaftlicher Betrieb).

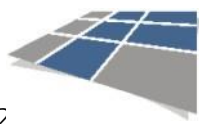


Abbildung 2.1: Fotodokumentation – Feldstraße Nr. 10 (Blick nach Westen)



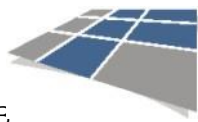
Abbildung 2.2: Fotodokumentation – Feldstraße Nr. 10 (Blick nach Osten)



Abbildung 2.3: Fotodokumentation – Feldstraße Nr. 10 (Blick nach Osten)

Die Breite der Straßenparzelle der Feldstraße liegt bei rund zehn Metern, davon entfallen auf die asphaltierte Kfz-Fahrbahn rund 4,60 m bis 5,30 m. Der landwirtschaftliche Betrieb verfügt über drei Anbindungen (über sowohl private als auch öffentliche Wege), die sämtlich genutzt werden, regelmäßig auch mit landwirtschaftlichen Großfahrzeugen, wie z.B. Traktor mit Anhänger.

Wie den Fotos zu entnehmen ist, befand sich während der Ortsbegehung (einer Momentaufnahme) im relevanten Abschnitt kein parkendes Fahrzeug im öffentlichen Straßenraum.



### 3. Ein-/Abbiegen vs Stellplätze

Um den Flächenbedarf von Ein- und Abbiegefahrten größerer Fahrzeuge zu veranschaulichen, sind die relevanten Schleppkurven in den nachfolgenden *Abbildungen 3.1 bis 3.5* für die drei Einmündungen, soweit relevant, jeweils einzeln und beispielhaft dargestellt. Zur Verdeutlichung der künftigen Situation sind auch die über den Bebauungsplan angestrebten Flächennutzungen integriert. Schließlich ist auch (beispielhaft) dargestellt, ob und wo Pkw-Stellplätze angeordnet werden könnten (*Abbildungen 3.1 – 3.5*), ohne den landwirtschaftlichen Betrieb zu stören.

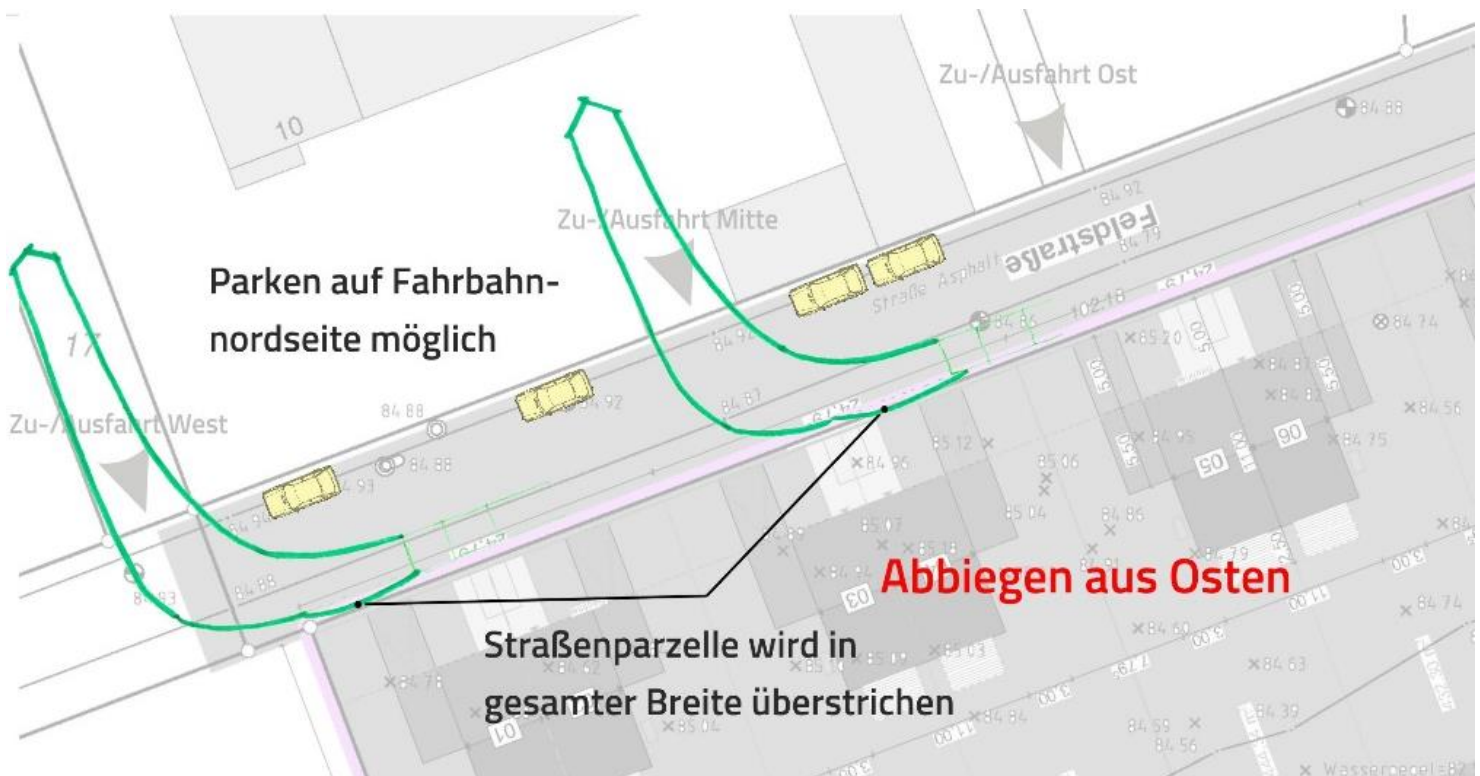


Abbildung 3.1: Schleppkurven – Abbiegen aus Osten (Maßstab 1:500)

Abbildung 3.1 zeigt, dass Abbiegevorgänge in die westliche und in die mittlere Grundstückszufahrt (die östliche Zufahrt ist hier irrelevant) aus Osten nur unter Ausnutzung der gesamten Straßenparzellenbreite möglich sind. Alle drei Zu-/Ausfahrten weisen eine knappe Nutzungsbreite auf, sodass die Großfahrzeuge stets rechtwinklig zu-/ausfahren müssen – dazu ist ein maximales „Ausholen“ notwendig.

Wie die Abbildung auch zeigt, würden parkende Fahrzeuge am nördlichen Fahrbahnrand die Nutzung der Einfahrten nicht beeinträchtigen, hingegen macht ein auf der Südseite abgestelltes Fahrzeug die Zufahrt nahezu unmöglich; insbesondere, da die eingesetzten Großfahrzeuge „schwerfälliger“ zu bewegen sind als „normale“ Pkw.

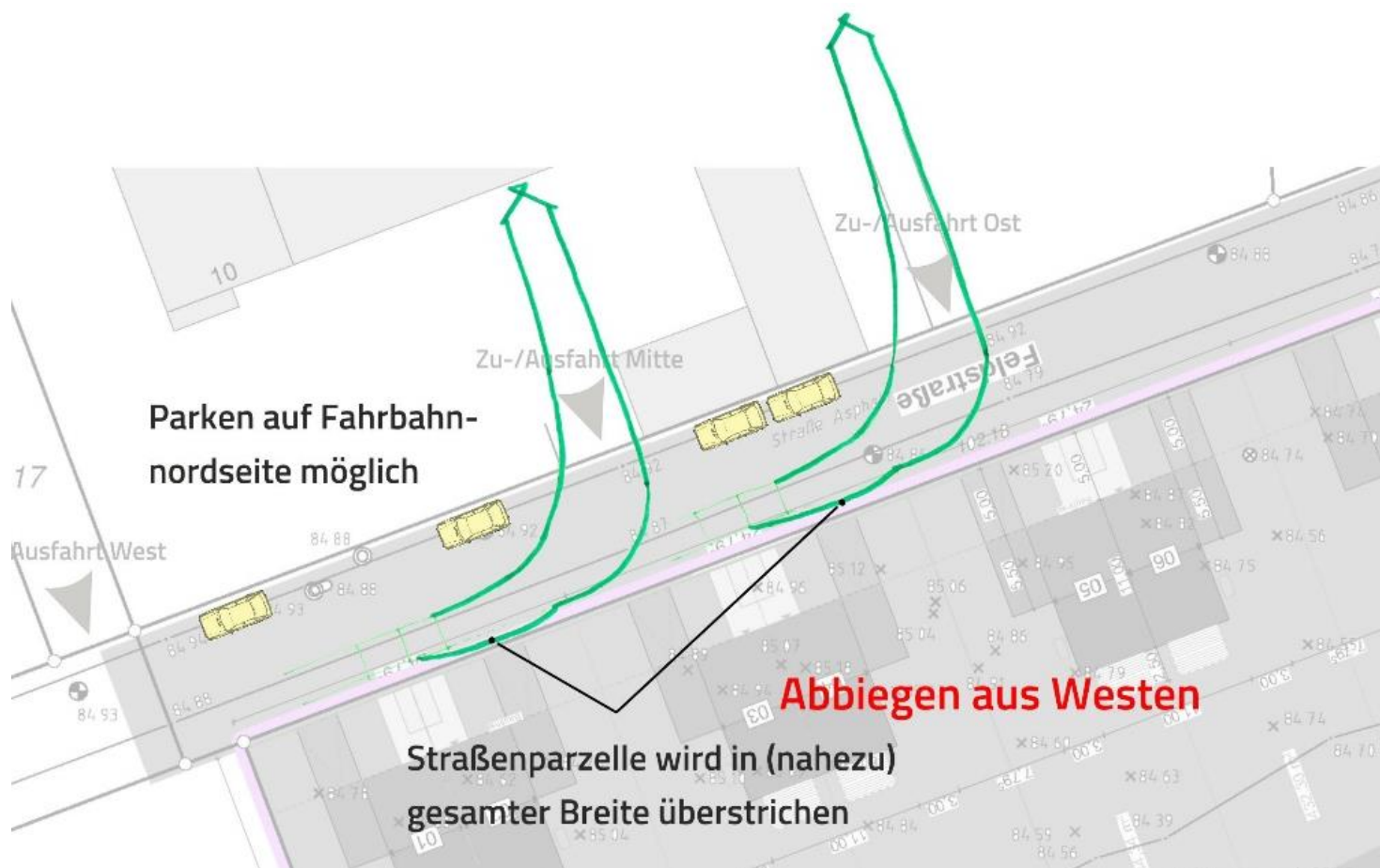


Abbildung 3.2: Schleppkurven – Abbiegen aus Westen (Maßstab 1:500)

Auch *Abbildung 3.2* belegt die Aussagen der vorangegangenen *Abbildung 3.1*: die Abbiegevorgänge aus Westen sind zur mittleren Grundstückszufahrt nur unter Ausnutzung der gesamten Straßenparzellen möglich, bei der östlichen Zufahrt verbleibt ein geringfügiger Spielraum (westliche Zufahrt hier irrelevant).

Erneut ist festzustellen, dass parkende Fahrzeuge am nördlichen Fahrbahnrand unproblematisch wären, auf der Südseite hingegen nicht möglich.

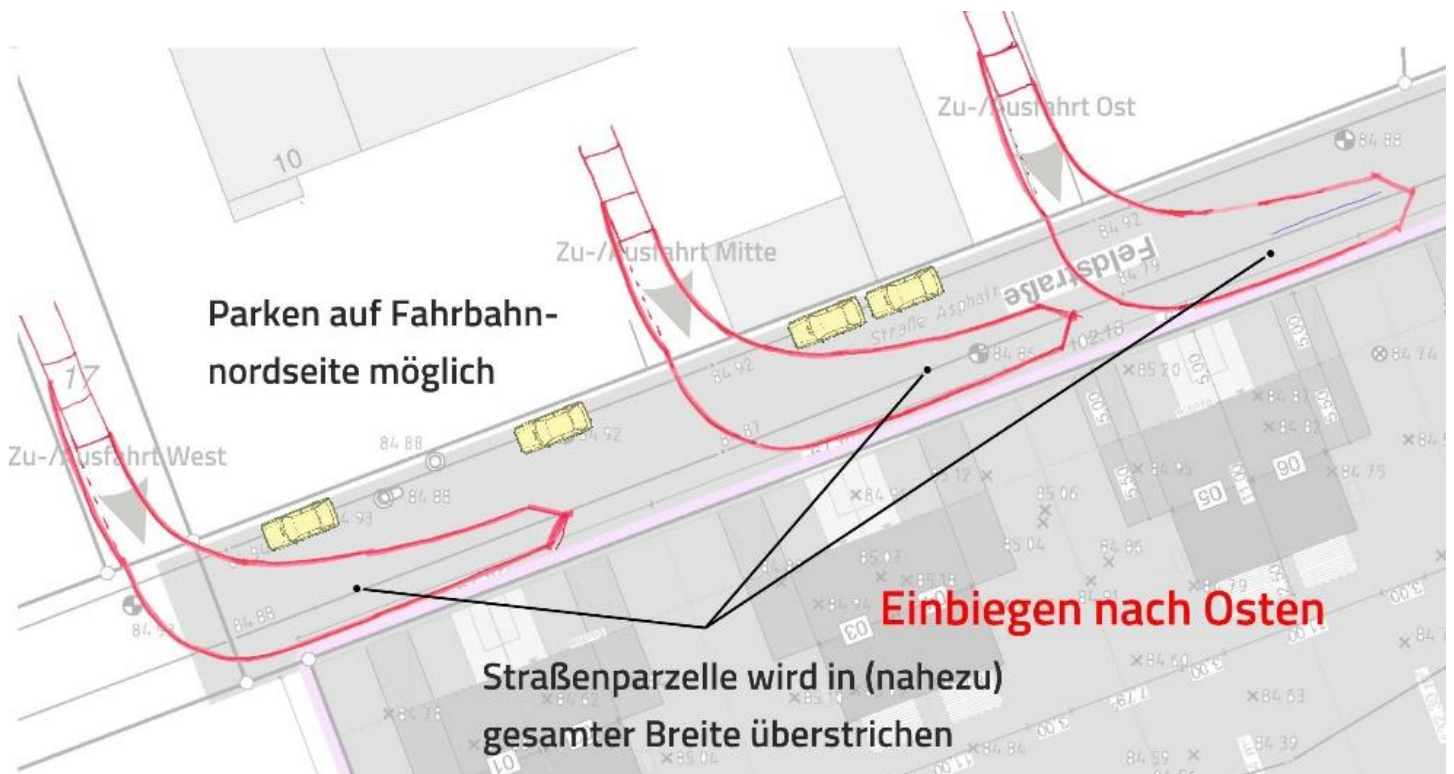
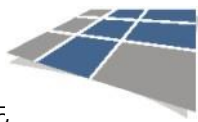
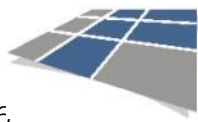


Abbildung 3.3: Schleppkurven – Einbiegen nach Westen (Maßstab 1:500)

Abbildung 3.4: Schleppkurven – Einbiegen nach Osten (Maßstab 1:500)



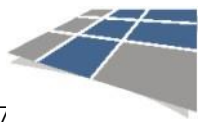
Kaum neue Erkenntnisse liefern die *Abbildungen 3.3 und 3.4*, die die Ausfahrt aus dem Grundstück in die Feldstraße nach Westen bzw. nach Osten zeigen. Hierfür wird nahezu die volle Parzellenbreite benötigt; parkende Fahrzeuge am nördlichen Fahrbahnrand sind möglich, am südlichen nicht.



Abbildung 3.5: Schleppekurven – Ertüchtigung östliche Zufahrt (Maßstab 1:500)

Abbildung 3.5 stellt eine Situation dar, die durch bauliche Ertüchtigung der östlichen Zu-/Ausfahrt (= Aufweitung der Verkehrsfläche) möglich wäre. Wenn dies erfolgen würde, würde ein größerer Teil der bei der Kurvenfahrt überstrichenen Fläche nördlich der Straßenparzelle liegen, sodass sich am südlichen Fahrbahnrand Flächenpotenzial für die Anordnung von Stellplätzen ergäbe (dies gilt nur für die dargestellten Positionen); weiter westlich angeordnete Plätze würden weiterhin zu Konflikten mit der Nutzung der mittleren Zu-/Ausfahrt führen. Sofern ein solches Angebot erwogen wird, sollten die Stellplätze auf der Nordseite aufgegeben werden, da ansonsten der Begegnungsverkehr unnötigerweise erschwert werden würde. Dieser ist im gesamten relevanten Bereich bei Anordnung von Stellplätzen erschwert und zwischen Großfahrzeugen kaum möglich – aufgrund niedriger Fahrzeugfrequenzen ist dies als zumutbar einzuschätzen: sich begegnende Fahrzeuge müssen aufeinander Rücksicht nehmen.





#### **4. Resümee**

Das in Rede stehende Vorhaben der Gemeinde Trebur bzw. der *DS Wohnbau GmbH* ist aus verkehrlicher Sicht positiv zu bewerten; dessen Realisierung wird keine unangemessenen Beeinträchtigungen oder Einschränkungen der im Bestand und auch in Zukunft praktizierten landwirtschaftlichen Nutzungen hervorrufen.

Wie gezeigt werden konnte, sollte auf die Anordnung von Stellplätzen auf der Südseite der Feldstraße verzichtet werden. Sofern ein Bedarf für die Herstellung von Parkständen im öffentlichen Raum gesehen wird, sollten die Stellplätze auf der Nordseite angeordnet werden; dadurch kann die Störung der landwirtschaftlichen Nutzungen vermieden werden. Gestützt werden könnte dies durch ein Haltverbot am südlichen Fahrbahnrand.