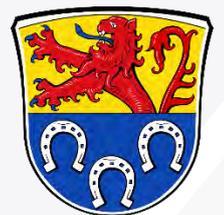


FREUDL
VERKEHRSPLANUNG

Stadt Pfungstadt

Ansiedelung Einzelhandel mit integriertem Wohnen
verkehrliche Grundlagen



Darmstadt, den 9. August 2023



Inhalt

	<i>Seite</i>
1. Vorbemerkungen und Aufgabe	1
2. Bestand – Verkehrsbelastungen 2023	1
3. verkehrsplanerisches Resümee	3
4. verkehrliche Anbindung	3

Abbildungen

<i>Abbildung 1:</i> Verkehrsbelastungen Landesstraße L 3303	2
-------------------------------------------------------------	---

Anhang

	K1: Bergstraße/Am Hintergraben
Anhang 1	Verkehrsbelastungen 10. Juni 2021
Anhang 2	Verkehrsbelastungen 20. Juni 2023



1. Vorbemerkungen und Aufgabe

In der Stadt Pfungstadt beabsichtigt *WERNER Projektentwicklung GmbH* die Ansiedelung einer Einzelhandelsnutzung in Kombination mit Wohnnutzungen und in geringem Maße auch sonstigen gewerblichen Nutzungen zu realisieren. Diese Planung ist weit fortgeschritten; sie wurde durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan vorangetrieben. Begleitend dazu wurde eine Verkehrsuntersuchung erstellt¹. Im Zuge dessen hat die maßgeblich einzubindende Behörde – *HessenMobil* – Anregungen und Bedenken vorgebracht, auf die der Maßnahmenträger reagiert hat. Ein Kritikpunkt lautete, dass die verwendete verkehrliche Grundlage nicht repräsentativ sei, da sie während der Coronapandemie erhoben worden sei und ein Vergleich mit einer nahe gelegenen Dauerzählstelle deutliche Abweichungen offenbare. Daher solle eine erneute Verkehrszählung vorgenommen werden, um die Ergebnisse zu verifizieren.

2. Bestand – Verkehrsbelastungen 2023

Die geforderte Nachzählung erfolgte am Dienstag, den 20. Juni 2023 am gleichen Zählpunkt unter den genau gleichen Randbedingungen, wie bei der Basisuntersuchung 2021. Die „Erstergebnisse“ (erfasst am 10. Juni 2021) waren in der zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchung [1] aufgrund der kaum kalkulierbaren Einflüsse der Coronapandemie „auf der sicheren Seite liegend“ mit einem Aufschlag von zehn Prozent versehen worden und darauf waren die weiteren verkehrlichen Aussagen aufgebaut worden – die Nachweise der verkehrlichen Leistungsfähigkeit einerseits und die Grundlagen für die schalltechnische Untersuchung andererseits.

Die aktuelle Verkehrszählung weist insgesamt Verkehrsbelastungen am Knotenpunkt auf, die um 20 bis 30 Prozent niedriger liegen als diejenigen vom Juni 2021 – ohne Hochrechnung. Beeinflussende Faktoren, die diesen Rückgang erklären könnten, sind nicht bekannt; insbesondere, da die Zählzeiten (Juni) nahezu identisch sind, sodass jahreszeitlich bedingte Schwankungen nicht vorliegen.

Die Angaben aus der Basis-Verkehrsuntersuchung werden weiter verwendet. Daraus lässt sich überschlägig eine werktägliche Verkehrsbelastung DTV_w („durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen“) von ca. 6.520 Kfz/24h ermitteln (ohne den zehnzehnten Zuschlag). Diese ist auf den DTV („durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an allen Tagen des Jahres (Montag bis Sonntag)“) zu übertragen und führt zu einem Wert von 5.740 Kfz/24h. Ein zulässiger Vergleich mit einer Zählstelle der

¹ *Freudl VERKEHRSPLANUNG*: Ansiedelung Einzelhandel mit integriertem Wohnen – Verkehrsuntersuchung; Darmstadt, 25. Februar 2022.



Verkehrsmengenkarte des Landes Hessen ist nicht möglich; zwar liegt eine Zählstelle in der Nähe, diese kann vergleichend jedoch nicht herangezogen werden, da inzwischen die Westumgehung Pfungstadt in Betrieb genommen worden ist und spürbare Verkehrsströme aus der Bergstraße „herausgenommen“ hat. Wie der Ausschnitt aus der Verkehrsmengenkarte 2015 (Abbildung 1) zeigt, lag an einem Querschnitt der L 3303 (südlich der geplanten Marktanbindung) ein DTV von 7.932 Kfz/24h – ca. 1.800 Kfz/24h mehr.

Die vorliegenden Verkehrsdaten werden abschließend als repräsentativ eingestuft und als dem hier vorliegenden Zweck sachdienlich und hinreichend genau unterstellt.

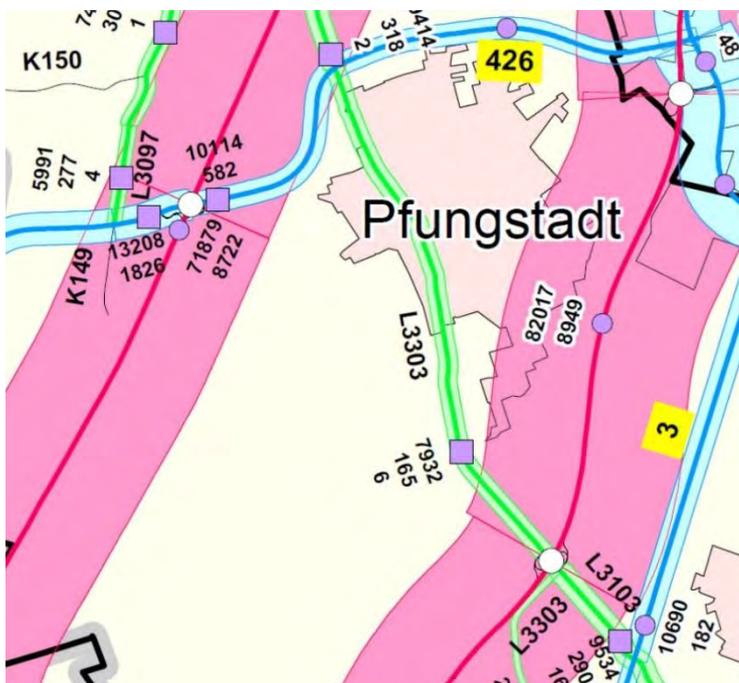


Abbildung 1: Verkehrsbelastungen Landesstraße L 3303 (Quelle Verkehrsmengenkarte Hessen 2015, HessenMobil – Straßen- und Verkehrsmanagement)

Wie eingangs ausgeführt, liegen die aktuell erhobenen Verkehrsdaten niedriger als die der Basisuntersuchung. In dieser wurde bezüglich der Leistungsfähigkeit aufgezeigt, dass sich die Qualitätsstufen zwar verschlechtern, dass jedoch kein Handlungsbedarf gegeben ist, sondern weiterhin zulässige Stufen erreicht werden. Dabei war die erhöhte Analyse zugrunde gelegt worden mit der Qualitätsstufe B sowohl in der vormaligen als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde; für die Prognose (erneut auf Grundlage der erhöhten Analyse) war die vormittägliche Spitze weiterhin bei Stufe B, die nachmittägliche (in Abhängigkeit des betrachteten Szenarios) bei C bzw. D. Werden hingegen die Zählwerte 2021 der Prognose zugrunde gelegt, ergeben sich die Qualitätsstufen B bzw. C (folglich bis zu einer Stufe besser als bei der erhöhten Analyse).



3. verkehrsplanerisches Resümee

Geht man nun davon aus, dass die „heutigen“ Verkehrsbelastungen (deutlich!) unter denen liegen, die den verkehrlichen Aussagen zugrunde gelegt worden sind, so ist offensichtlich, dass die Ergebnisse günstiger sein werden, als prognostiziert – aus diesem Grunde wird die Machbarkeit und Realisierbarkeit des Vorhabens als gegeben angesehen.

4. verkehrliche Anbindung

Die äußere Erschließung des Objekts ist für den motorisierten und für den nicht-motorisierten Verkehr in angemessener Weise herzustellen. Des Weiteren ist die im Bestand gegebene Ortseingangssituation (optische Einengung und „Geschwindigkeitsbremse“ durch bepflanzte Mittelinseln) beizubehalten.

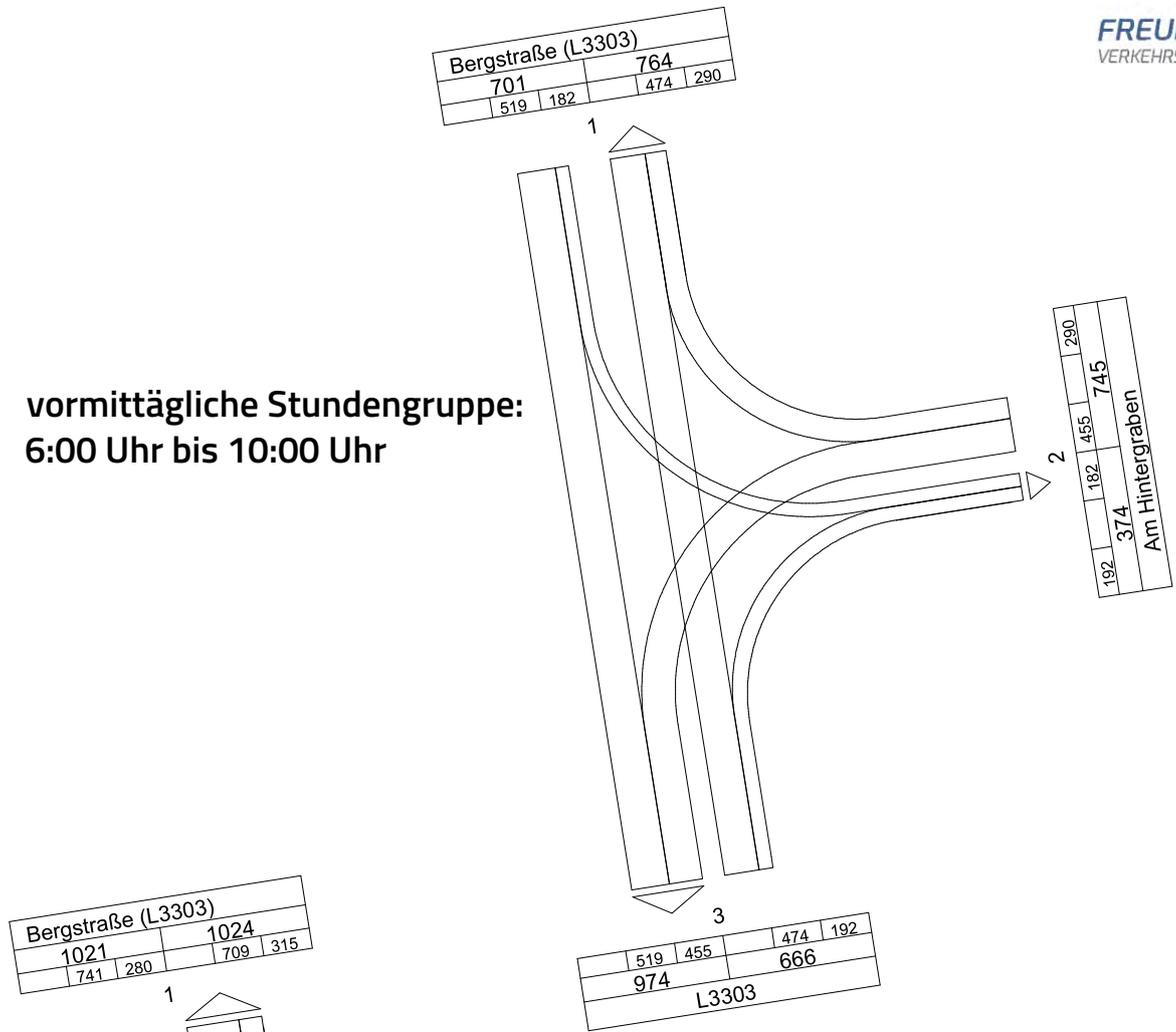
Für den Fußgänger- und Radverkehr wird nördlich der Parkplatzzufahrt eine Mittelinsel hergestellt, die eine sichere Querung der Kfz-Fahrbahn und damit einerseits eine angemessene Anbindung des Marktes und andererseits eine Verbindung zum östlich vorhandenen Rad-/Gehweg sicherstellt; diese Querungshilfe ersetzt die im Bestand vorhandene adäquat. Ergänzend wird der Markt für den Fußgänger- und Radverkehr auch von und nach Osten über den vorhandenen landwirtschaftlichen Wirtschaftsweg erreichbar sein.

Für den Kfz-Verkehr wird nördlich der Grundstücksanbindung eine Linksabbiegespur vorgehalten – diese ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit zwar nicht notwendig (ohne eine solche Fahrbahn wurde in der Basis-Verkehrsuntersuchung [1] trotz Zugrundelegung zu hoher Verkehrsbelastungen – vgl. *Kapitel 2* – die befriedigende Qualitätsstufe C nachgewiesen), soll aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs trotzdem angeboten werden; diese Verbesserung wirkt sowohl für den motorisierten als auch für den nicht-motorisierten Verkehr.

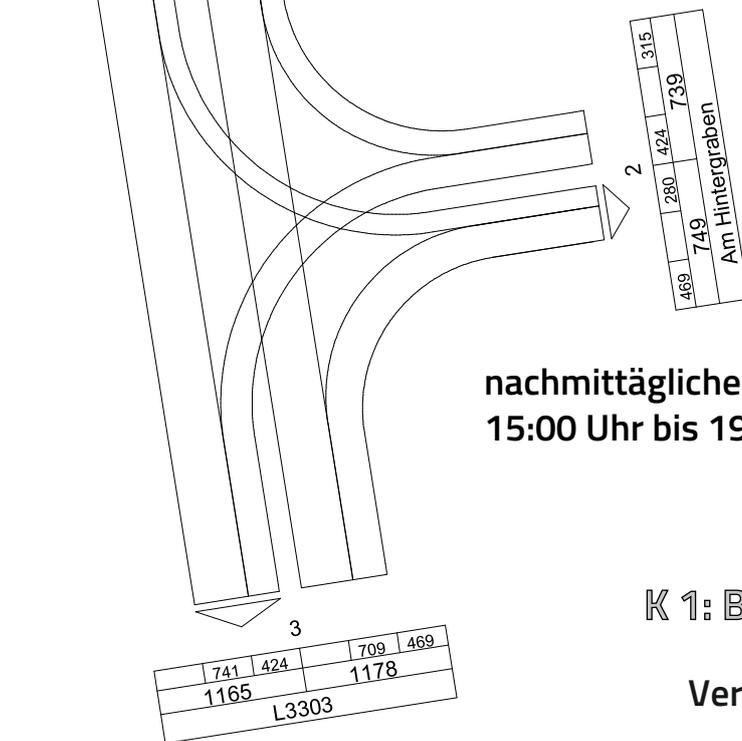
Fahrgeometrisch wird die Einmündung so ausgebildet, dass Lkw-Verkehr nur von und nach Süden abgewickelt werden kann. Diese Einschränkung erscheint akzeptabel, da ca. 400 m südlich der Anbindung ein Kreisverkehr vorhanden ist, durch den so alle Fahrbeziehungen „ersetzt“ werden können – nach Norden gerichteter Lkw-Verkehr kann diese Fahrtrichtung von dort erreichen und aus Norden zufließende Fahrzeuge können dort „drehen“, um dann von Süden zuzufahren.

Die im Bestand vorhandene Mittelinsel soll aufgegriffen und wieder hergestellt werden – einerseits zur Flächenentsiegelung, andererseits als Ortseingang zur Dämpfung der Fahrgeschwindigkeiten.

**vormittägliche Stundengruppe:
6:00 Uhr bis 10:00 Uhr**



**nachmittägliche Stundengruppe:
15:00 Uhr bis 19:00 Uhr**



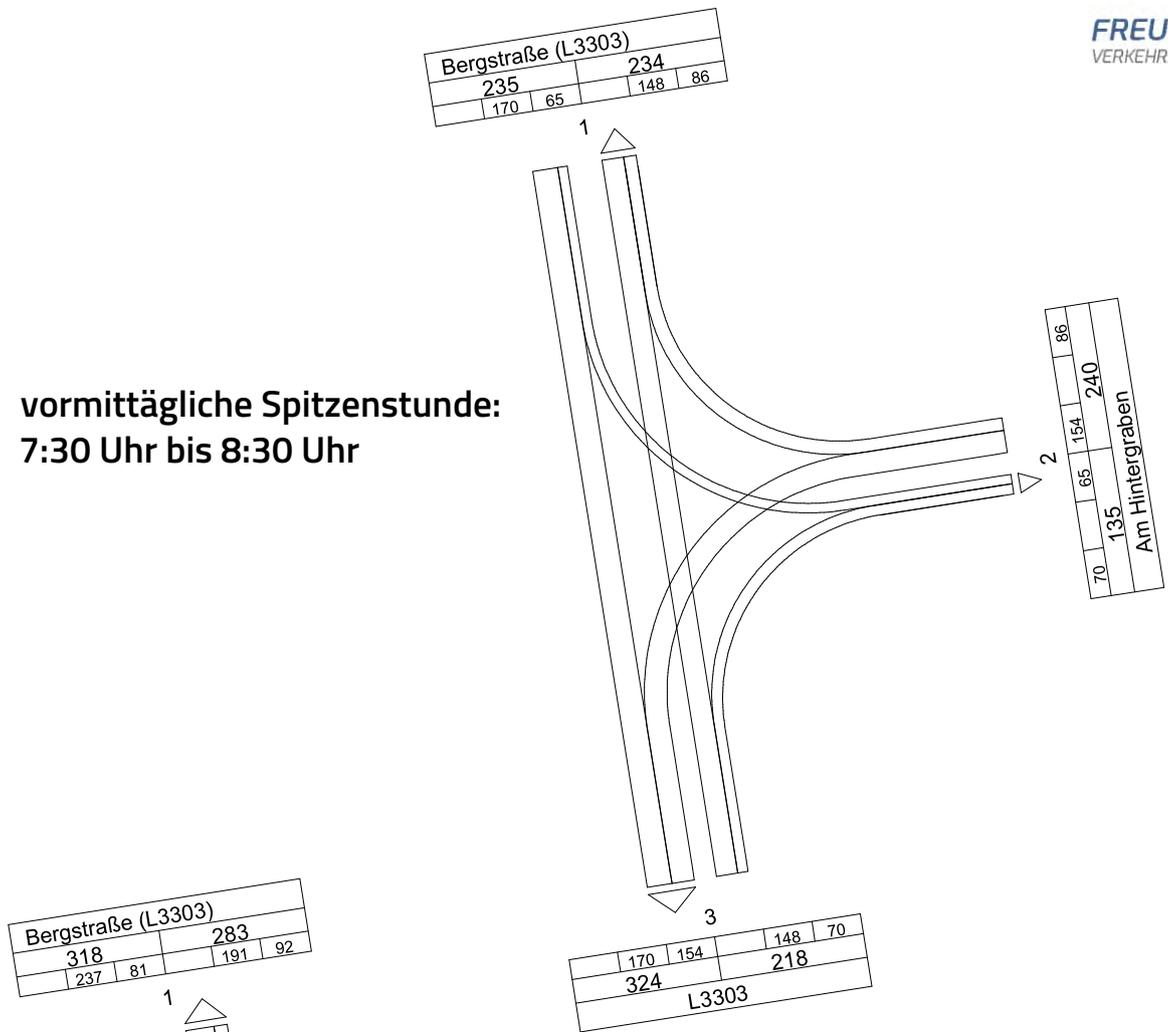
Anhang 1.1

K 1: Bergstraße/Am Hintergraben

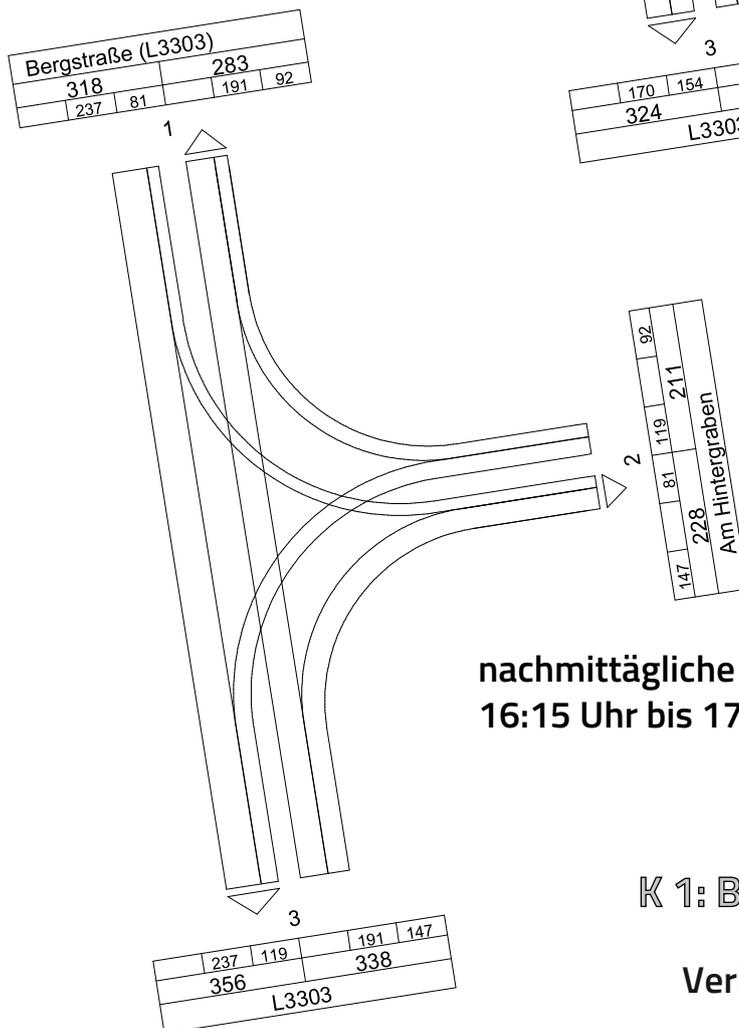
Verkehrsbelastungen Analyse 2021
10. Juni 2021

Stadt Pfungstadt

**vormittägliche Spitzenstunde:
7:30 Uhr bis 8:30 Uhr**



**nachmittägliche Spitzenstunde:
16:15 Uhr bis 17:15 Uhr**



Anhang 1.2

K 1: Bergstraße/Am Hintergraben

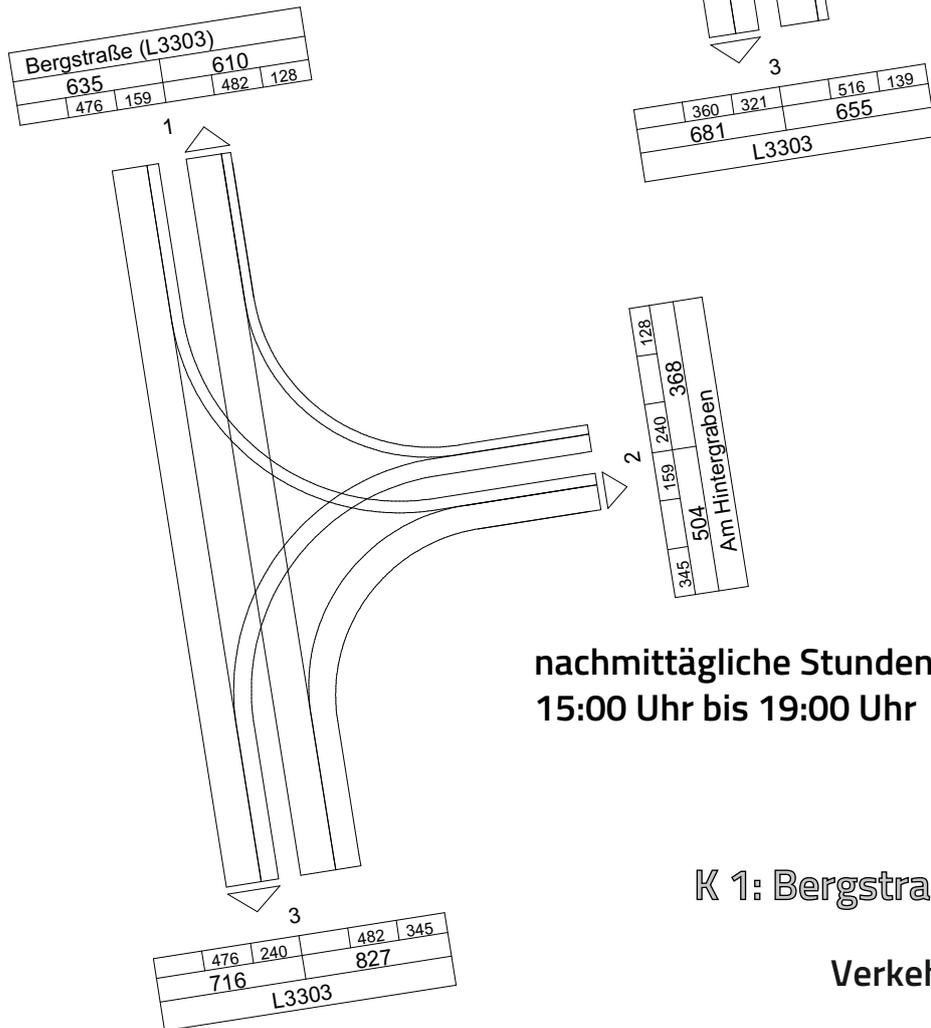
Verkehrsbelastungen Analyse 2021

10. Juni 2021

Stadt Pfungstadt

Ansiedlung Einzelhandel mit integriertem Wohnen - Verkehrsuntersuchung

**vormittägliche Stundengruppe:
6:00 Uhr bis 10:00 Uhr**



**nachmittägliche Stundengruppe:
15:00 Uhr bis 19:00 Uhr**

Anhang 2.1

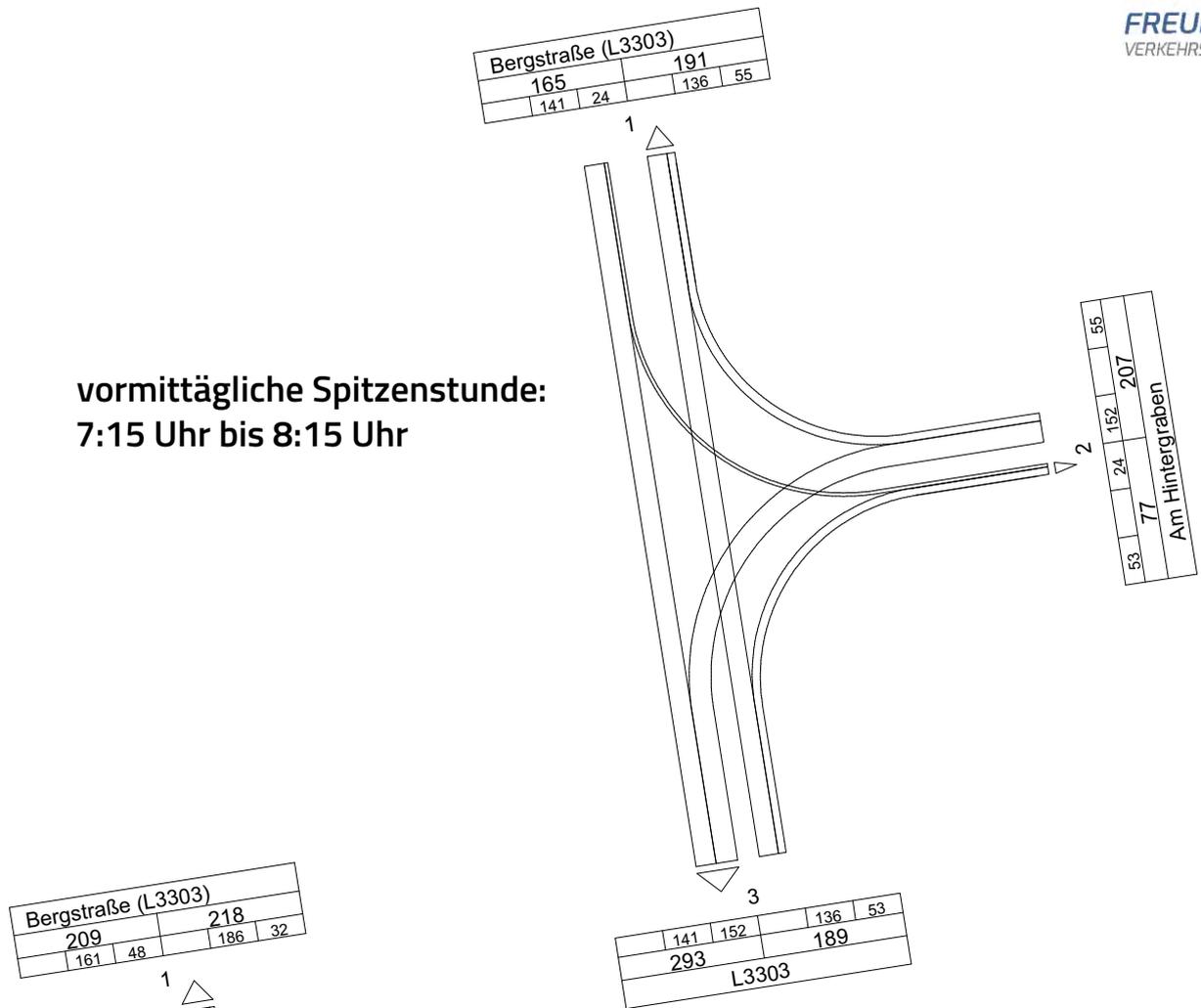
K 1: Bergstraße/Am Hintergraben

Verkehrsbelastungen Analyse

20. Juni 2023

Stadt Pfungstadt

**vormittägliche Spitzenstunde:
7:15 Uhr bis 8:15 Uhr**



**nachmittägliche Spitzenstunde:
16:00 Uhr bis 17:00 Uhr**

Anhang 2.2

K 1: Bergstraße/Am Hintergraben

Verkehrsbelastungen Analyse

20. Juni 2023

Stadt Pfungstadt