

02.09.2022

Baugebiet "Südwestlich des Westrings" - Seligenstadt
Stellungnahme zu gewählten Querschnitten von Straßen und Wegen

Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner
Dr.-Ing. Moritz von Mörner
Heinrichstraße 233
64287 Darmstadt

06151 423933
buero@vonmoerner.de

In dem dem B-Plan zugeordneten Verkehrsgutachten¹ wird von einer Dreistufigkeit im Ausbau der Straßen und Wege ausgegangen:

- Hauptsammelstraße (Planstraße 1, 4.1 und 5.1)
- Sammelstraße (Planstraße 4.2, 5.2, 2, 3.1, 6)
- Wohnweg (Planstraße 7.1, 7.2, 8.1, 8.2)
- sowie Straßen mit besonderer Bedeutung

Alle Straßen befinden sich innerhalb einer Tempo 30-Zone; gesonderte Anlagen für den Radverkehr sind damit nicht erforderlich.

Für die Hauptsammelstraßen ist eine Trennung von Gehen, Parken und Fahren vorgesehen. Diese Straßen dienen der Sammlung des Verkehrs des Wohnquartiers und der Anbindung an das übergeordnete Netz bzw. des benachbarten Mischgebiets (mit diversen Märkten). Für die Sicherheit des zu Fuß gehenden Personenverkehrs sind getrennte und höhenmäßig abgesetzte Gehwege in ausreichender Breite ((2,00)-2,50m) in dieser Kategorie unbedingt erforderlich². Eine Separierung durch Grün (und Parken) kann angestrebt werden, wenn die Raumverhältnisse dies zulassen.

¹ Stadt Seligenstadt – Erschließung des Baugebiets „Südwestlich des Westrings“ Bebauungsplan Nr. 86, Planungsbüro von Mörner, Darmstadt November 2020

² EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – FGSV
RASt 06 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

Im Bereich der Quartiersplätze sind Aufpflasterungen über Sinusrampen in Höhe von 6 cm im Bereich der Fahrbahnen vorgesehen. Hier werden die Flächen niveaugleich über Belagswechsel gestaltet; damit wird die Verkehrsberuhigung in diesen Bereichen unterstützt und der Platzcharakter für alle Verkehrsteilnehmer gestärkt.

In den Sammelstraßen ist die räumliche Gestaltung differenziert zu betrachten. Grundsätzlich können auch Sammelstraßen, wenn durch begleitende Maßnahmen die Geschwindigkeit der Fahrzeuge deutlich herab gesetzt wird, mit differenzierter Pflasterung niveaugleich gestaltet werden. Kritisch gesehen wird dies allerdings in der Regel von Familien mit kleinen Kindern.

Bei Sammelstraßen empfiehlt es sich deshalb bei ausreichenden Gehwegbreiten (Regelwert (2,00m) 2,50m) eine niveaumäßige Trennung von Gehwegen und Fahrbahn beizubehalten. Gerade in Neubaugebieten ist der Anteil junger Familien mit kleinen Kindern hoch. Die Trennung von Fahr- und Gehbereichen ist durch einen Bordstein mit Höhenversatz eindeutig darstellbar. Die Sicherheit des Fußverkehrs ist hier zu bewerten.

Sowohl in den Hauptsammelstraßen wie auch in den Sammelstraßen sind ungesicherte Querungen mit differenzierter Bordhöhe für mobilitätseingeschränkte Personen und Rollstuhlfahrer (Absenkung auf 0 cm) bzw. sehbehinderte und blinde Personen (Auftritt 6 cm) an allen kreuzungsrelevanten Stellen vorgesehen; damit können die Querungen barrierefrei für alle Fußgängerinnen und Fußgänger beschritten werden.

Innerhalb der Tempo 30-Zone gilt "Rechts-vor-Links" bezogen auf Hauptsammelstraßen und Sammelstraßen, die Wohnwege können nachgeordnet (gestalterisch) angebunden werden. Für die Ausgestaltung der einzelnen Knoten stellt sich neben der Barrierefreiheit die Frage, wie Tempo 30 und "Rechts-vor-Links" durch die Gestaltung zusätzlich hervorgehoben werden können. Alternativ könnten die Knoten insgesamt angehoben werden. Damit würde , ähnlich wie im Bereich der Quartiersplätze eine Niveauänderung in der Fahrbahn entstehen - die Knoten wären als Mischflächen mit differenzierter farblicher Pflasterung zu gestalten - die Barrierefreiheit würde durch Einbau entsprechender taktiler Elemente gewährleistet.

Die Wohnwege sind niveaugleich gestaltet und können bei Bedarf als „Verkehrsberuhigter Bereich“ ordnungsrechtlich ausgeschildert werden (dies gilt auch für die Quartiersplätze (Bereiche „besonderer Zweckbestimmung“). Die Wohnwege können in den Zufahrtbereichen mit einem Rundbord (Absenkung von 6 auf 2 cm) gegenüber der bevorrechtigten Fahrbahn abgesetzt werden; alternativ wird die Entwässerungsrinne der bevorrechtigten Straße durchgepflastert - so entsteht eine niveaufreie Anbindung der nachgeordneten Wohnwege (auch so kann die Vorfahrtregelung eindeutig dargestellt werden).

Weitere geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen werden in einer zumindest einseitigen Bepflanzung der Straße (mit Integration des Längsparkens) gesehen. Wo es möglich ist, kann geschwindigkeitsmindernd ein partieller Seitenwechsel des Park-/Pflanzstreifens vorgenommen werden.

"Tempo 30" oder auch "Rechts-vor-Links" kann durch entsprechende Piktogramme bei Bedarf zusätzlich hervorgehoben werden.

Darmstadt im September 2022

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jörg von Mörner'.

Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner