

Seligenstadt-Froschhausen Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt

—
Dr.-Ing. Moritz von Mörner
Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner
Jan Fischer B. Eng.

Darmstadt im November 2023

Planungsbüro von Mörner
Mobilität und Verkehr

Stadt Seligenstadt

Verkehrsberuhigung und lärm mindernde Maßnahme

Ortsdurchfahrt Froschhausen

Dr.-Ing. Moritz von Mörner

Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner

Jan Fischer B.Eng.

Darmstadt im November 2023

Planungsbüro von Mörner
Heinrichstraße 233
64287 Darmstadt
06151 423933
buero@vonmoerner.de
vonmoerner.de

Inhalt

1	Situation und Aufgabe.....	1
2	Status Quo.....	1
3	Maßnahmengestaltung.....	3
3.1	Engstelle zwischen Flutgraben und Borngasse.....	3
3.2	Variante "Bestandsorientiert".....	4
3.3	Variante "Schutzstreifen".....	4
3.4	Variante "ohne Radinfrastruktur".....	5
4	Exkurs: Radabstellanlagen im Straßenraum.....	6
5	Fazit und Empfehlung.....	6
6	Seligenstädter Straße zwischen Kreisverkehr und Gartenstraße.....	8

Bilder

- Bild 1** Lage Untersuchungsgebiet
- Bild 2.1** Querschnitte Verortung
- Bild 2.2** Querschnitte Q1 und Q2
- Bild 2.3** Querschnitte Q3 und Q4
- Bild 2.4** Querschnitte Q5 und Q6
- Bild 2.5** Querschnitte Q7 und Q8
- Bild 2.6** Querschnitte Q9 und Q10
- Bild 2.7** Querschnitte Q11 und Q12
- Bild 3** Abstraktion - Visualisierung Trasse
- Bild 4.1** Varianten Querschnitt Q1
- Bild 4.2** Varianten Querschnitt Q2
- Bild 4.3** Varianten Querschnitt Q3
- Bild 4.4** Varianten Querschnitt Q4
- Bild 4.5** Varianten Querschnitt Q5
- Bild 4.6** Varianten Querschnitt Q6
- Bild 4.7** Varianten Querschnitt Q7
- Bild 4.8** Varianten Querschnitt Q8
- Bild 4.9** Varianten Querschnitt Q9
- Bild 4.10** Varianten Querschnitt Q10
- Bild 4.11** Varianten Querschnitt Q11
- Bild 4.12** Varianten Querschnitt Q12
- Bild 5** Vorschlag Geschwindigkeiten entsprechend der dargestellten Varianten
- Bild 6** Vorzugsvariante "Bestandsorientiert"

Anhang

Straßenraumgestaltung - Vorzugsvariante "Bestandsorientiert"

1 Situation und Aufgabe

In der Ortsdurchfahrt des Seligenstädter Stadtteils Froschhausen (**Bild 1**) liegt eine hohe Verkehrsbelastung durch Kfz- und Schwerverkehr vor. Hierfür wurden seitens Hessen Mobil als Straßenbaulastträger bereits Lärmberechnungen durchgeführt sowie Ansätze für Umleitungsbeschilderungen für den Schwerverkehr erarbeitet.

In der Ortsdurchfahrt besteht im zentralen, engen Ortskern bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Zusätzlich sorgen zwei Fußgängerschutzanlagen an zentralen Stellen für sichere Querungsmöglichkeiten. Zur Kontrolle der Geschwindigkeiten sind zwei "Biltzer" im Stadtteil installiert.

in den übrigen Bereichen innerhalb der Ortsdurchfahrt besteht eine breite Fahrbahn mit beidseitigen "Mehrzweckstreifen", die überwiegend zum Parken genutzt werden. Für den Radverkehr bestehen keine gesonderten Infrastrukturen und Sicherungsmaßnahmen.

Aus Sicht der Politik und Bürgerschaft soll zusätzlich geprüft werden, ob sonstige verkehrsberuhigende und lärmindernde Maßnahmen vorgenommen werden können, um die Situation weiter zu beruhigen.

2 Status Quo

Die L 2310 weist entsprechend den Verkehrszählungen Hessen Mobils¹ für die Zählstelle westlich von Froschhausens einen DTV von 8.699 Kfz (davon 262 Lkw, was einem Schwerverkehrsanteil von 3% entspricht) auf. Unsere Erhebung vom 20.10.2020 kommt zu ähnlichen Ergebnissen (die hochgerechnete Zählung ergibt einen DTV-Wert von 7.800 bis 8.500 Kfz/24h²).

Zur Ermittlung des Status Quo fand im Februar 2023 eine Besichtigung der Situation vor Ort statt. Hierbei wurden Straßenquerschnitte an insgesamt 12 Standorten aufgenommen, die den gesamten Streckenverlauf widerspiegeln (**Bild 2.1** zeigt die Positionen der aufgenommenen Querschnitte, in den **Bilder 2.2- 2.7** sind die einzelnen Querschnitte visualisiert).

Die L 2310 (Seligenstädter Str. und Offenbacher Landstraße) bildet die zentrale Ortsdurchfahrt von Froschhausen. Mit den zwei Buslinien OF-85 und 58 besteht von Froschhausen über den ÖPNV eine direkte Verbindung an die umliegenden Städte Seligenstadt, Obertshausen, Rodgau und Aschaffenburg. Die Linie OF-85 verkehrt zwischen 12 und 20 Uhr im 30-Minuten-Takt, außerhalb dieser Zeiten im 60-Minuten-Takt. Die

¹ Hessen Mobil – Interaktive Verkehrsmengenkarte (2021)

² Planungsbüro von Mörner, Stadt Seligenstadt – Lkw Durchfahrtsverbot Froschhausen – Verkehrsmengen, 11.2020

Linie 58 fährt im 60-Minuten-Takt. Im Stadtteil befinden sich insgesamt vier Bushaltestellen, wobei drei innerhalb des bebauten Bereichs (Untersuchungsgebiet) liegen.

Für die Beurteilung des Status Quo sowie die daraus abgeleitete Maßnahmenentwicklung wird der Straßenverlauf in 3 Bereiche mit homogenen Breitenkategorien zusammengefasst, welche jeweils relativ gleichmäßige Straßenquerschnitte und -aufteilungen vorweisen. Die Unterteilung der Abschnitte ist in **Bild 3** dargestellt:

Den **ersten Abschnitt** bildet die östliche Ortseinfahrt (von Seligenstadt kommend), die Gesamtbreiten von mindestens 15,75 m aufweisen (Querschnitt Q1 - Q3). Diese werden unterteilt in beidseitige Gehwege, die über einen Rundbord in der Höhe von der Fahrbahn abgesetzt sind. Für Fußgehende stehen Gehwegbreiten von über 2,10 m zur Verfügung, über kurze Abschnitte kann es zu Gehwegverengungen kommen (z.B. bei Querschnitt Q3). Die ca. 11,00 m breite Fahrbahn wird unterteilt in zwei überwiegend zum Parken genutzte "Mehrzweckstreifen" mit einer Breite von 2,00 m inkl. Markierung sowie einer 7,00 m breiten Kernfahrbahn. Trotz der Mehrzweckstreifen wird der Gehweg zum Abstellen des Fahrzeugs mitgenutzt, was zu Einschränkungen in der Nutzbarkeit und in der Verkehrssicherheit führt. (vgl. **Abbildung 1**)

Im **zweiten Abschnitt** (Querschnitt Q4 - Q8) liegen Querschnitte vor, die deutlich engere Straßenraumbreiten zwischen ca. 7,00 m an der engsten Stelle bis zu ca. 12,00 m aufweisen. In diesem Abschnitt beträgt die Fahrbahnbreite zwischen 5,75 m und 6,10 m, die Gehwegbreiten variieren zwischen 0,65 m und 2,50 m. Der Gehweg ist weiterhin über ein Rundbord von der Fahrbahn abgesetzt, der "Mehrzweckstreifen" entfällt in diesem Bereich.

Im Anschluss an die Kreuzung Hainstädter Straße beginnt der **dritte Abschnitt** (Q9 - Q12) mit einer deutlichen Aufweitung. Entsprechend den Querschnitten im ersten Abschnitt liegen beidseitig von der Fahrbahn abgesetzte Gehwege mit mindestens 1,85 m Breite sowie eine Kernfahrbahn von 7,00 m und beidseitigen, 2,00 m breiten "Mehrzweckstreifen" vor. Diese werden ebenfalls überwiegend zum Parken genutzt, auch in diesem Abschnitt wird der Gehweg zum Parken mitgenutzt. (**Abbildung 1**)



Abbildung 1: Parken auf dem Mehrzweckstreifen unter Mitnutzung des Gehwegs

3 Maßnahmengestaltung

Zur Umgestaltung der Straßenaufteilung, um eine verkehrsberuhigende und lärmindernde Wirkung zu erreichen, sind drei Varianten erarbeitet worden (**Bild 4.1 - 4.12**). Eine Ausnahme bildet die Engstelle zwischen Flutgraben und Borgasse, für die aufgrund der sehr eingeschränkten Platzverhältnisse lediglich eine Variante ausgearbeitet wurde. Die vorgeschlagenen Höchstgeschwindigkeiten zu den entwickelten Varianten sind **Bild 5** zu entnehmen.

3.1 Engstelle zwischen Flutgraben und Borgasse

Die Engstelle zwischen Flutgraben und Borgasse erstreckt sich über eine Länge von knapp 100 m (**Bild 4.5**). Im Zuge der Umgestaltung wird eine Aufpflasterung des gesamten Straßenabschnitts empfohlen (Höhenversatz mittels Sinuswellen) sowie eine Pflasteroberfläche.

Die Pflasterung und Sinuswellen sorgen für eine erhöhte Aufmerksamkeit auf diesen „anders“ gestalteten Bereich, sodass sie geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen für den Kfz-Verkehr darstellen. Auf Radfahrende haben sie dagegen (durch die bereits langsameren Geschwindigkeiten) kaum Einfluss auf die Befahrbarkeit. Für den gesamten aufgepflasterten Streckenabschnitt wird eine Oberflächengestaltung mit Pflastersteinen empfohlen, sodass eine optische Trennung zur östlich und westlich liegenden Asphaltfahrbahn ersichtlich ist. Die Gehwege werden weiterhin in der Höhe von der Fahrbahn abgesetzt, sodass ein Ausweichen Kfz-Fahrender auf den Gehweg erschwert wird und der Gehweg für Fußgehende weiterhin einen Sicherheitsbereich bietet. Über den gesamten aufgepflasterten Streckenabschnitt stehen Fußgehenden beidseitige Gehwege mit einer fast durchgängigen Breite von 1,50 m zur Verfügung.

Im westlichen Anschluss an den nach Süden verlaufenden Fußweg (Gängelschen) erfolgt eine Fahrbahnverengung auf 3,80 m für eine Strecke von knapp 50,00 m. Die 3,80 m breite Fahrbahn erlaubt unter geringen Geschwindigkeiten den Begegnungsverkehr zwischen Radfahrenden und Pkw-Fahrenden³, weiterer Begegnungsverkehr wird in diesem Abschnitt ausgeschlossen. Durch die gerade Streckenführung sind entgegenkommende Fahrzeuge rechtzeitig wahrzunehmen, sodass entgegenkommende Kfz-Fahrende Vorrang gewähren müssen. Diese Maßnahme erlaubt zusätzlich, Grünflächen in den Straßenraum zu integrieren sowie eine weitere Engstelle am östlichen Übergang zu generieren (in **Bild 4.5** dargestellt anhand eines Baumstandorts).

Die Engstelle ist so gestaltet, dass ausfließender Verkehr Vorrang hat. Im östlichen Abschnitt des dargestellten Bereichs ist Pkw-Pkw Begegnung möglich; Pkw-Lkw Begegnung ist mit reduzierter Geschwindigkeit möglich.³ Eine Bus-Bus Begegnung ist bei den vorgeschlagenen Breiten innerhalb der Engstelle nicht möglich. Busse müssen im Bus-Bus-Begegnungsfall vor der Engstelle warten.⁴

³ FGSV – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt); 2006; S. 27

⁴ FGSV – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt); 2006; S. 26

3.2 Variante "Bestandsorientiert"

Die Variante "Bestandsorientiert" orientiert sich in weiten Abschnitten an der momentan vorliegenden Straßenraumaufteilung, sodass dieser Vorschlag mit möglichst geringen baulichen Maßnahmen umzusetzen ist. Die im Bestand vorhandenen Gehwegbreiten verbleiben mit einem Niveauunterschied zur Fahrbahn und in ihrer Gesamtbreite bestehen. Die Fahrbahn wird in dem ersten und dritten Abschnitt in eine durchgängige Kernfahrbahn mit 5,00 m Breite sowie beidseitige Schutzstreifen für Radfahrende mit einer Breite von jeweils 1,85 m untergliedert. Der bestehende Mehrzweckstreifen entfällt, stattdessen werden einseitige Mehrzweckbereiche zum Laden/ Liefern und/ oder Parken von Pkw und Fahrrädern integriert. Hierzu stehen 2,00 m breite, markierte Flächen zur Verfügung, welche neben parkenden Fahrzeugen für Grünstandorte und Fahrradabstellanlagen genutzt werden. Zu den angrenzenden Schutzstreifen ist neben den Parkflächen ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m⁵ zu markieren, um sogenannte Dooring-Unfälle zu verhindern. Im Bereich der Bushaltestellen wird der Schutzstreifen ausgesetzt und im Anschluss wieder aufgenommen.

Im zweiten Abschnitt ist aufgrund der Straßenraumbreite keine Umsetzung eines Schutzstreifens möglich. Die Gehwege bleiben in den bestehenden Breiten vorhanden, ebenso die Fahrbahn. Auf der Fahrbahn werden Fahrradpiktogramme in kurzen Entfernungen (etwa 20 m) aufgebracht, um die Nutzung der Fahrbahn durch Radfahrende zu verdeutlichen. Die bestehenden Parkstände auf dem Gehweg entfallen und werden den Fußgehenden zugeordnet oder für neue Baumstandorte genutzt. Zwischen den Querschnitten Q3 bis Q9 ist aufgrund der fehlenden Radverkehrsinfrastruktur und der abschnittsweise schmalen Gehwegbreiten die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen (vgl. **Bild 5**). Radverkehr kann im Mischverkehr sicher geführt werden, allerdings ist die sichere Führung nur bei 30 km/h möglich.

3.3 Variante "Schutzstreifen"

Die Variante "Schutzstreifen" beinhaltet einen beidseitigen Schutzstreifen für Radfahrende mit einer Breite von 1,85 m. Zu Parkständen im Straßenraum wird ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m markiert. Innerhalb des ersten und dritten Abschnitts erfolgt die Umsetzung einer Kernfahrbahn mit einer Breite von 5,00 m. Die weiteren Flächen werden den Fußgehenden zugeordnet. Bei ausreichenden Breiten können Grünflächen mit Baumbesatz, Parkstände für Fahrräder und Pkw oder Mehrzweck-Ladezonen am Fahrbahnrand integriert werden. Im Bereich der Bushaltestelle Anne-Frank-Straße ist eine Führung des Schutzstreifens über den Gehweg und anschließender Rückführung auf die Fahrbahn möglich.

Zwischen den Querschnitten Q4 und Q7 kann kein Schutzstreifen eingerichtet werden, da die Straßenbreiten nicht ausreichend sind. Im Bereich des Querschnitt Q8 ermöglicht die Straßenbreite lediglich eine Aneinanderreihung von Mindestmaßen, was nach den Vorgaben der RAS_t O6 keine attraktive und anzustrebende

⁵ FGSV - Steckbriefe zu den E Klima 2022; 2022; S. 37

Option darstellt und zu vermeiden ist⁶. Die Abschnitte ohne Radverkehrsinfrastruktur sind zur Erhöhung der Verkehrssicherheit mit Tempo 30 auszuweisen.

Zur Umsetzung dieser Variante sind im gesamten Verlauf bauliche Umbaumaßnahmen vorzunehmen, was mit entsprechenden wirtschaftlichen Kosten verbunden ist.

3.4 Variante "ohne Radinfrastruktur"

Bei der dritten Variante "ohne Radinfrastruktur" stehen die Fußgehenden im Fokus - entsprechend den FGSV-Richtlinien wird die Planung vom Rand aus⁷ mit der Priorisierung auf Fußgehende⁸ umgesetzt, sodass diesen ausreichende Gehwegbreiten zur Verfügung stehen. Dementsprechend liegen die Gehwegbreiten im ersten und dritten Abschnitt bei durchgehend mindestens 2,50 m, sodass Begegnungsverkehr von Fußgehenden problemlos möglich ist. In den Abschnitten mit breiten Straßenquerschnitten wird die Fahrbahn in zwei Fahrspuren aufgeteilt (Breite jeweils 3,50 m). Zwischen den Fahrspuren kann ein begrünter Mittelstreifen angelegt werden, der an Querungsstellen und zum Links-Abbiegen ausgesetzt und aufgepflastert werden kann.

Mit Hilfe des Zeichen 277.1 - Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafräder mit Beiwagen - wird sichergestellt, dass das Überholen von Radfahrenden eindeutig geregelt ist (d.h. Überholen ist in diesen Abschnitten nicht möglich). Die Beschilderung ist in Seligenstadt bereits in der Würzburger Straße auf Höhe der Bushaltestelle Würzburger Straße (Kleingärten) umgesetzt.

In den schmaleren Bereichen (Q4 - Q7) liegt die Breite des Gehwegs zwischen 1,80 m bis 2,15 m. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50 m, sodass der Begegnungsverkehr Bus - Bus⁹ gewährleistet wird. Bei der Umsetzung dieser Variante liegt keine gesonderte Infrastruktur für Radfahrende vor, weshalb eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h empfohlen wird (**Bild 5**). Entsprechend der Variante "Schutzstreifen" ist ein erheblicher baulicher Aufwand notwendig, da die entsprechenden Breiten für die Fußgehenden anzupassen sind. Ebenfalls ist der im ersten und dritten Abschnitt vorgesehene Mittelstreifen mit Kosten verbunden.

⁶ FGSV - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt); 2006; S. 34

⁷ FGSV - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt); 2006; S. 21

⁸ FGSV - E Klima 2022; 2022; S. 21

⁹ FGSV - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt); 2006; S. 26

4 Exkurs: Radabstellanlagen im Straßenraum

Ob Radabstellanlagen im Straßenraum von Nutzen angenommen werden, kann sehr gut mit Hilfe temporärer Lösungen getestet werden. Als Beispiel sei hier das „fietsvlonder“¹⁰ genannt. Eine mobile Konstruktion mit Fahrradanhängern, die für einen Testzeitraum auf einen Pkw-Parkstand gestellt wird. Zeigt sich über den Testzeitraum (mehrere Monate), dass der Standort angenommen wird (regelmäßige Stichproben), kann dieser Standort mit fest installierten Radabstellanlagen verstetigt werden und das „fietsvlonder“ an eine andere Stelle umgesetzt werden.



Abbildung 2: Temporäre Radabstellanlage
„fietsvlonder“

5 Fazit und Empfehlung

Die hier ausgesprochene Empfehlung fokussiert sich auf eine pragmatische, schnell umsetzbare Lösung für die Ortsdurchfahrt Froschhausen.

Aufgrund der geringen baulichen Eingriffe sowie der weit in den Ortskern hineinführenden Radinfrastruktur, neuen Grün- und Baumstandorten im Straßenraum sowie der schnellen Umsetzbarkeit wird die Variante "Bestandsorientiert" empfohlen. In **Bild 6** sowie im **Anhang** ist der gesamte Straßenverlauf mit der potenziellen Umsetzung dieser Variante dargestellt. Hinzu kommt die Empfehlung, mindestens eine weitere Querungshilfe in Form einer Mittelinsel im Streckenverlauf umzusetzen, welche neben einer Geschwindigkeitsreduzierung des motorisierten Verkehrs eine Verbesserung im Fußgängerquerverkehr darstellt.

Aufgrund der durchgehenden, beidseitigen Bebauung erfolgt eine Planung im Bestand, sodass die Variantenentwicklung auf bestehenden Breiten basiert. Somit erfolgte eine ständige Abwägung bezüglich der Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden in dem Bewusstsein, dass nicht jeder Querschnitt für jeden Verkehrsteilnehmenden optimal gestaltet werden kann. Mit der Variante "Bestandsorientiert" wird eine Lösung empfohlen, welche insbesondere für die nicht-motorisierten Verkehrsarten Verbesserungen anstrebt und die Grünflächen im Straßenraum deutlich erhöhen. Für den Kfz-Verkehr stehen weiterhin breite Flächen für den Begegnungsfall sowie fahrbahnbegleitende Parkstände zur Verfügung.

Diese Planung schlägt eine konsistente, soweit die Breiten es ermöglichen, durchgängige Radverkehrsinfrastruktur mit 1,85 m Schutzstreifen und 5,00 m Kernfahrbahn vor. In dem ersten und dritten Abschnitt beträgt

¹⁰ <https://www.fietsvlonder.nl>

die Kernfahrbahn 5 m und der beidseitige Schutzstreifen 1,85 m, im schmaleren zweiten Abschnitt wird mit Fahrradpiktogrammen auf die Radfahrenden aufmerksam gemacht.

Durch die schmale Fahrbahn sowie die Umgestaltung der Engstelle werden geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen erzielt, welche zu einer Verkehrsberuhigung und Lärminderung führen können. Ebenfalls wird durch die entwickelte Radinfrastruktur die Nutzung des Fahrrads attraktiver gestaltet und der Straßenraum durch die Grünflächen aufgewertet.

6 Seligenstädter Straße zwischen Kreisverkehr und Gartenstraße

Im Folgenden werden potenzielle Maßnahmen aufgelistet, die zu einer Verbesserung der Bestandssituation sowohl für Fußgehende als auch Radfahrende im Bereich der Seligenstädter Straße zwischen Kreisverkehr und Gartenstraße/ Max-Planck-Straße beitragen können. Besonders kritisch hinsichtlich der Sicherheit für Fußgehende und Radfahrende sind im Bereich der Querungsstelle der Ein-/ Aus- und Umparkverkehr und die über den gemeinsamen Geh-und-Radweg angefahrenen privaten Stellplätze zu nennen:

- Mittelinsel nach Süden verlegen und die Querungsstelle südlich der Bebauung etablieren
Entkopplung der Querungsstelle von Grundstückszufahrten – Reduktion von Konfliktstellen
- Weg für den Fuß- und Radverkehr zwischen östlich der Fahrbahn liegender Bushaltestelle "An der Lache" und Anschluss im Norden errichten (Grünstreifen nutzbar?)
- Empfohlenen Schutzstreifen auf Höhe der Mittelinsel starten/ enden - mit deutlichem Verschwenk und Rotmarkierung auf die angrenzende (Rad-)Wege überführen
- Hinweisschild auf querende Radfahrende installieren
- Nutzung der Kopernikusstraße als Radachse parallel zur Ortsdurchfahrt (potentielle Fahrradstraße)
- Bei Beibehaltung der aktuellen Position: Rotmarkierungen im gesamten Bereich der Mittelinsel zur Verdeutlichung der querenden Radfahrenden

Eine detaillierte Überarbeitung der Querungsstelle und des Zugangs zur Bushaltestelle inkl. Kostenschätzung benötigt eine detaillierte Vorplanung. Es sind einige Details zu beachten, die den Umfang dieses Konzepts überschreiten.



Abbildung 3: Blick auf die Querungshilfe (Apple Karten Bildmaterial 2019)

Bilder



Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung
Ortsdurchfahrt

Lage Untersuchungsgebiet

 Untersuchungsgebiet





Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung
Ortsdurchfahrt

2.1

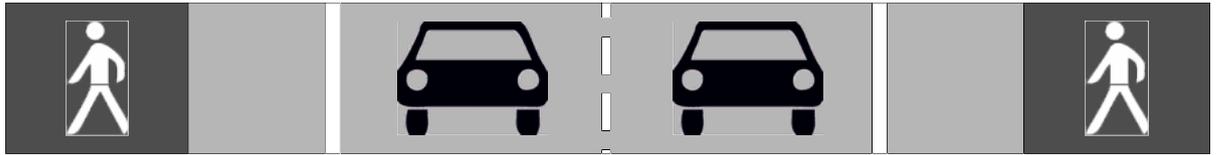
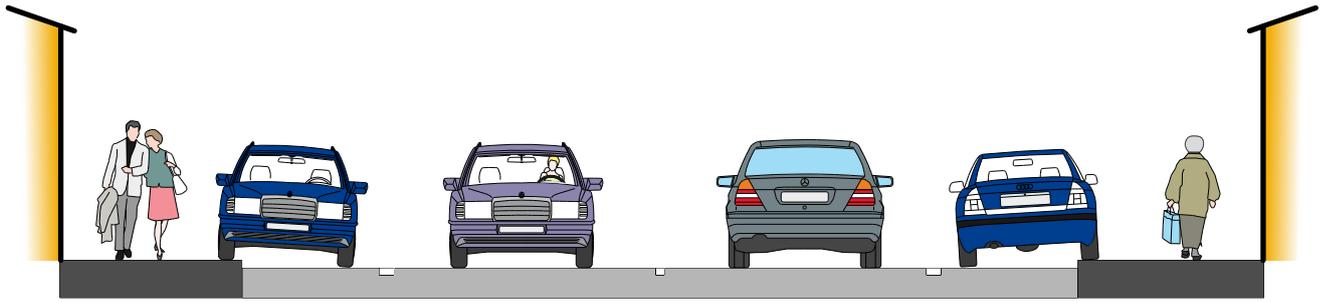
Lage Querschnitte

 Querschnitt inkl. Blickrichtung



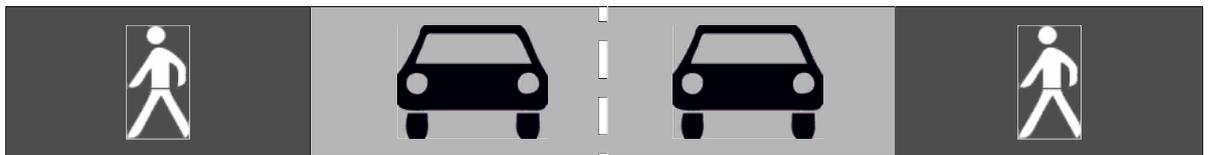
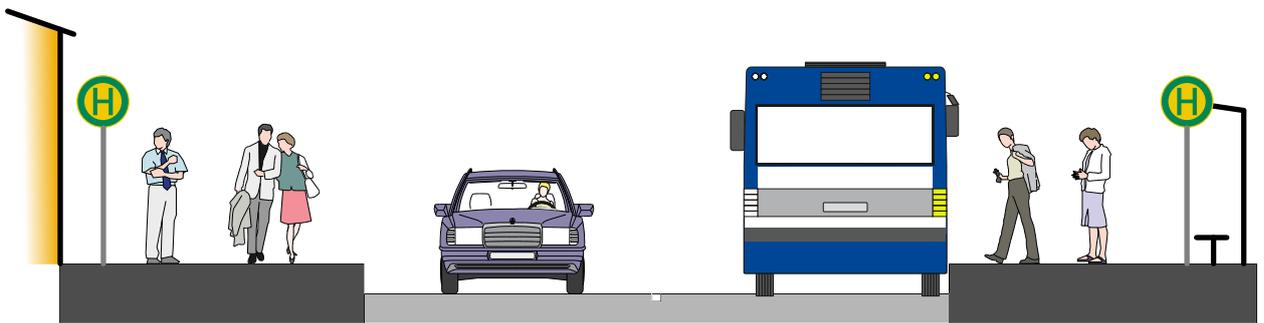
Seligenstädter Straße (Höhe Hausnummer 88)

Q1



Seligenstädter Straße (Höhe Bushaltestelle/FSA)

Q2



Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt

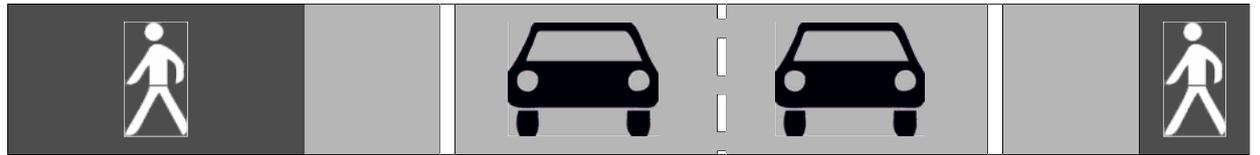
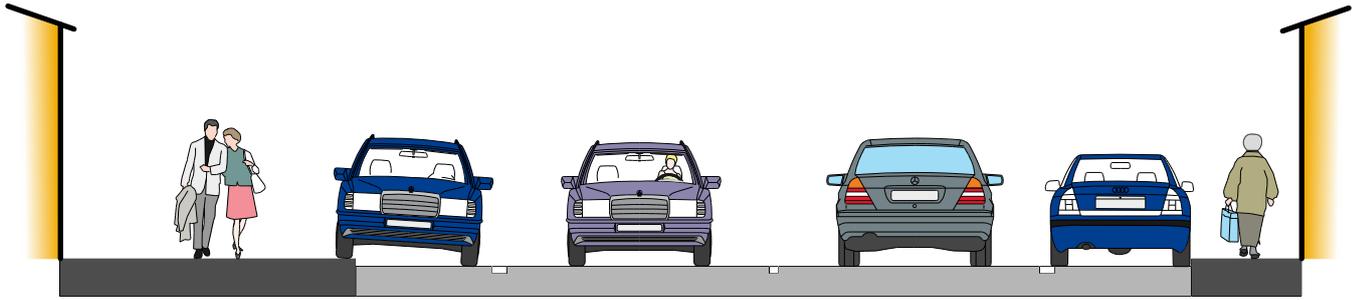


2.2

Querschnitte Q1 und Q2

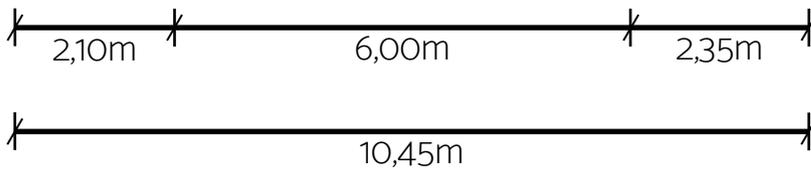
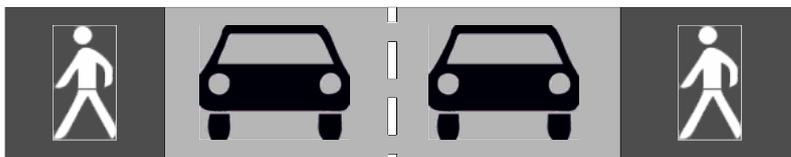
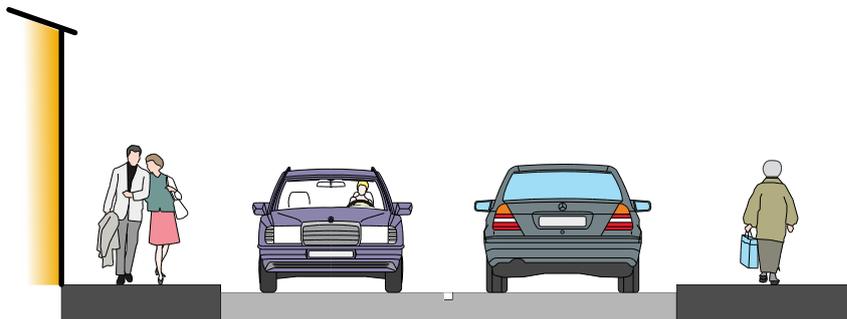
Seligenstädter Straße (Höhe Hausnummer 65)

Q3



Seligenstädter Straße (Höhe Hausnummer 53)

Q4



Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt

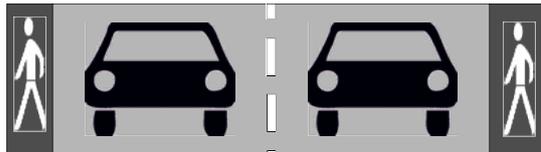
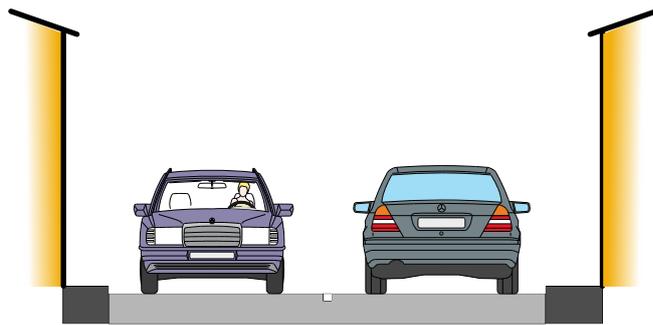


2.3

Querschnitte Q3 und Q4

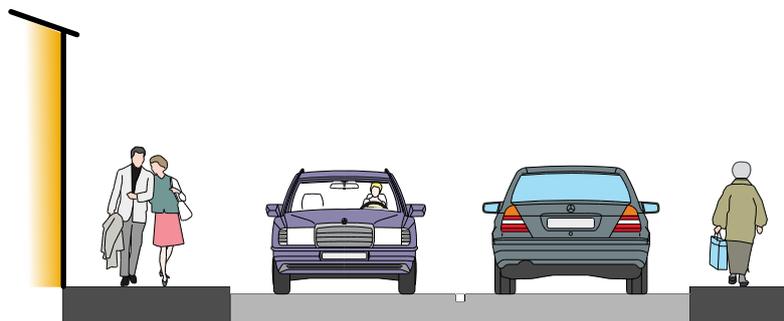
Seligenstädter Straße (Höhe Hausnummer 45)

Q5



Seligenstädter Straße (Höhe Hausnummer 33)

Q6



Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt

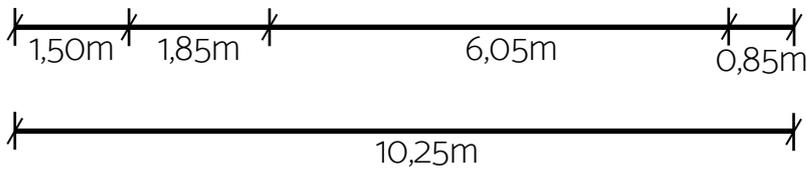
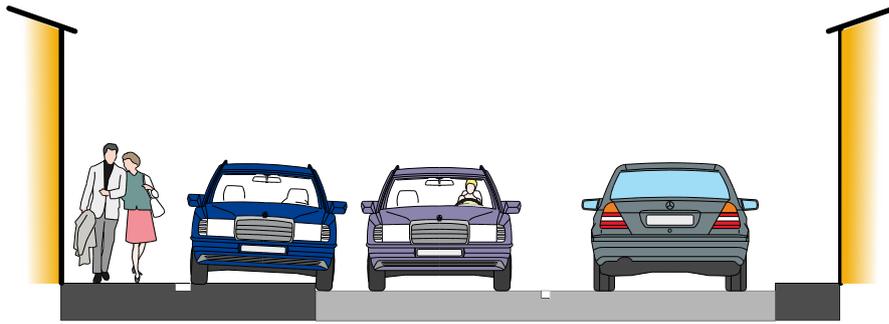


2.4

Querschnitte Q5 und Q6

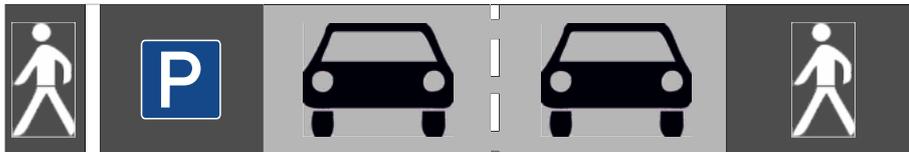
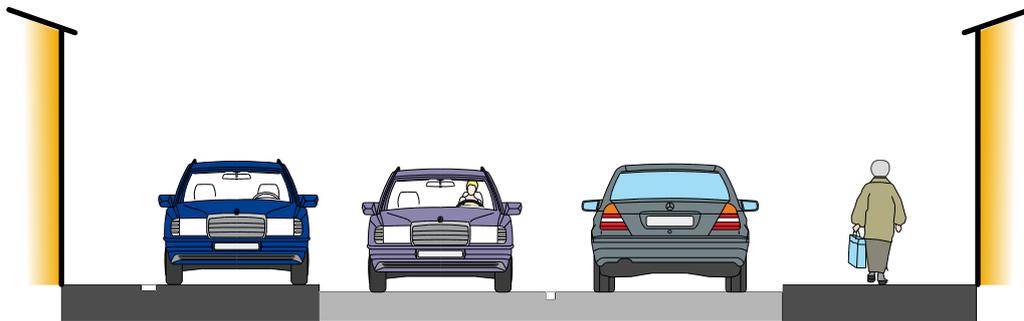
Seligenstädter Straße (Höhe Hausnummer 22)

Q7



Seligenstädter Straße (Höhe Hausnummer 2/4)

Q8



Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt

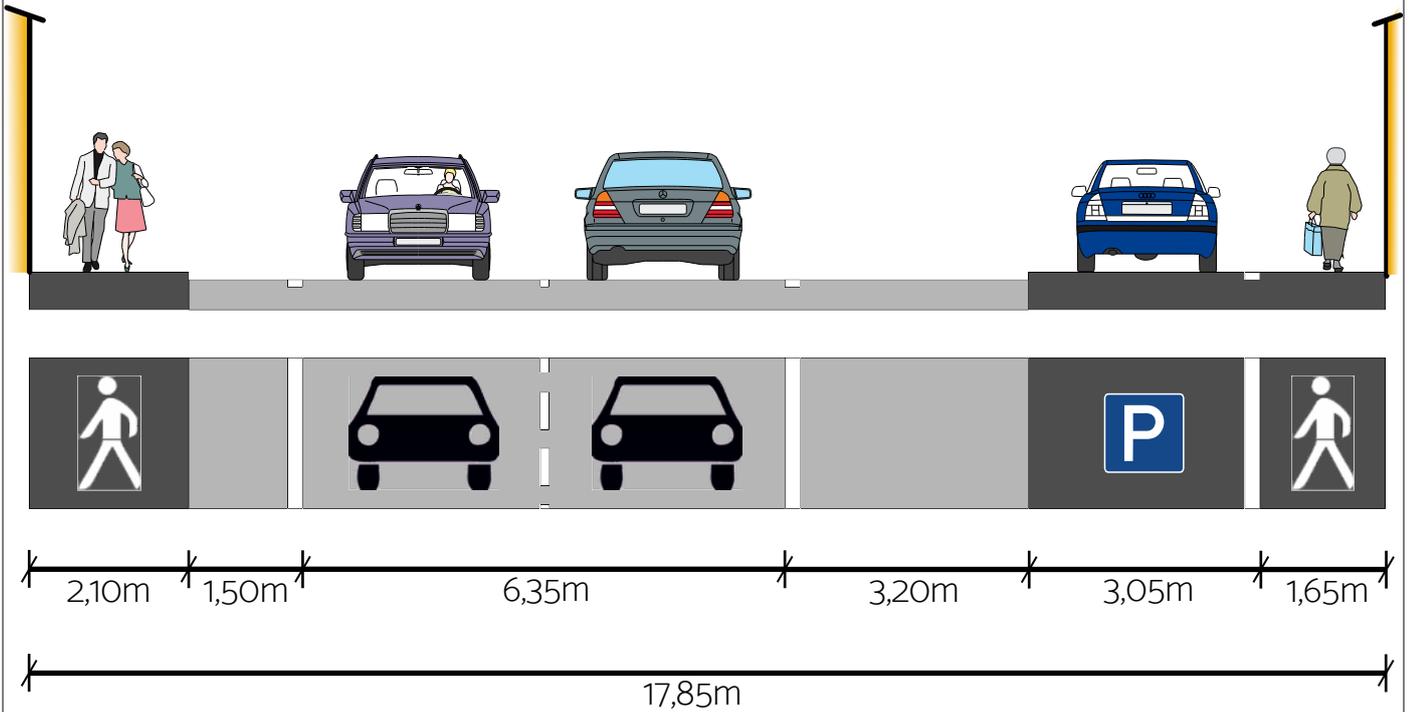


2.5

Querschnitte Q7 und Q8

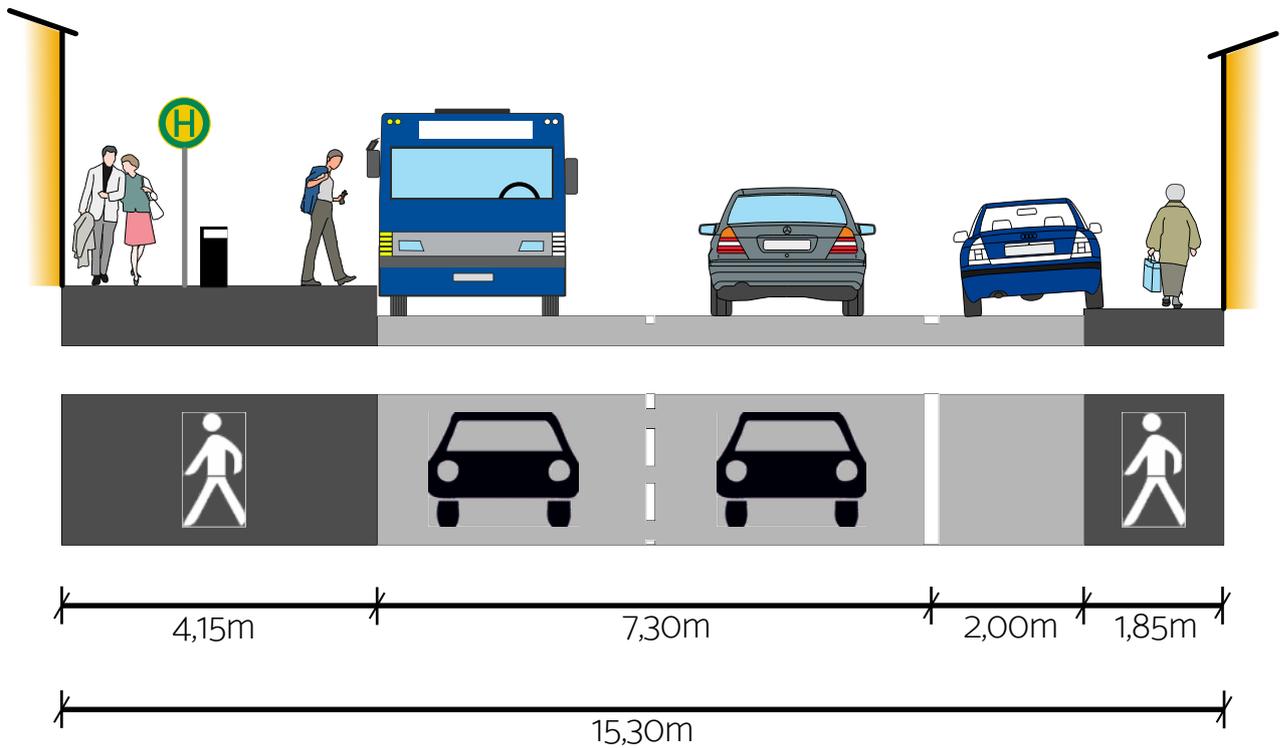
Seligenstädter Straße (Höhe Kirche/FSA)

Q9



Offenbacher Landstraße (Höhe Hausnummer 17)

Q10



Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt



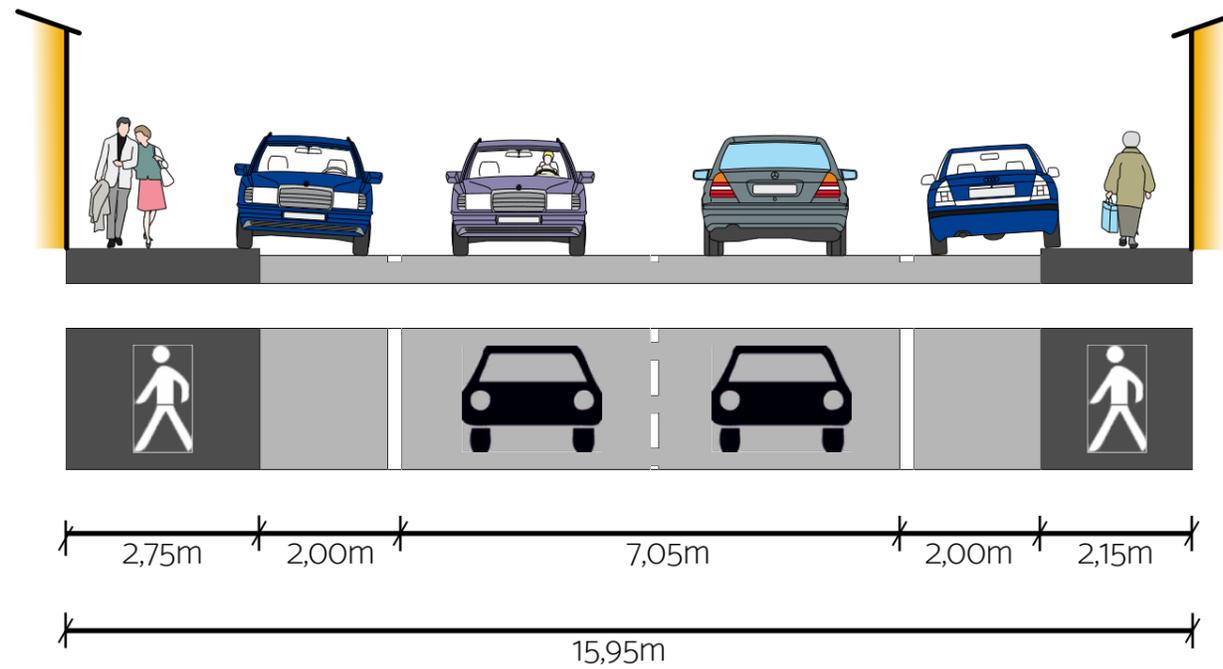
2.6

Querschnitte Q9 und Q10

Querschnitt Q11 und Q12

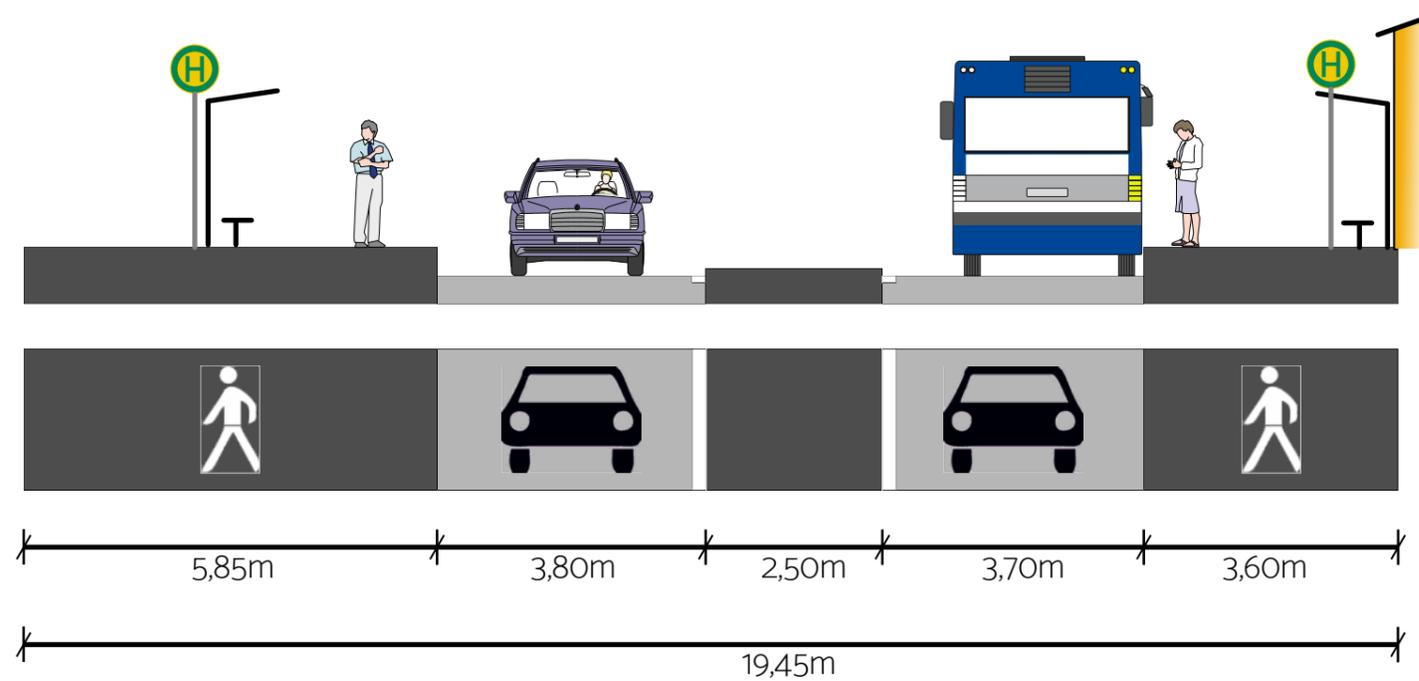
Offenbacher Landstraße (Höhe Hausnummer 16/19)

Q11



Offenbacher Landstraße (Höhe Bushaltestelle)

Q12



Status Quo

DTV

8.699 DTV mit 262 SV (3%)
-> ~900 Kfz/Spitzenstunde

Klassifizierung

angebaute Haupt-
verkehrsstraße (HSIII) nach
Richtlinie für Integrierte
Netzgestaltung (RIN)

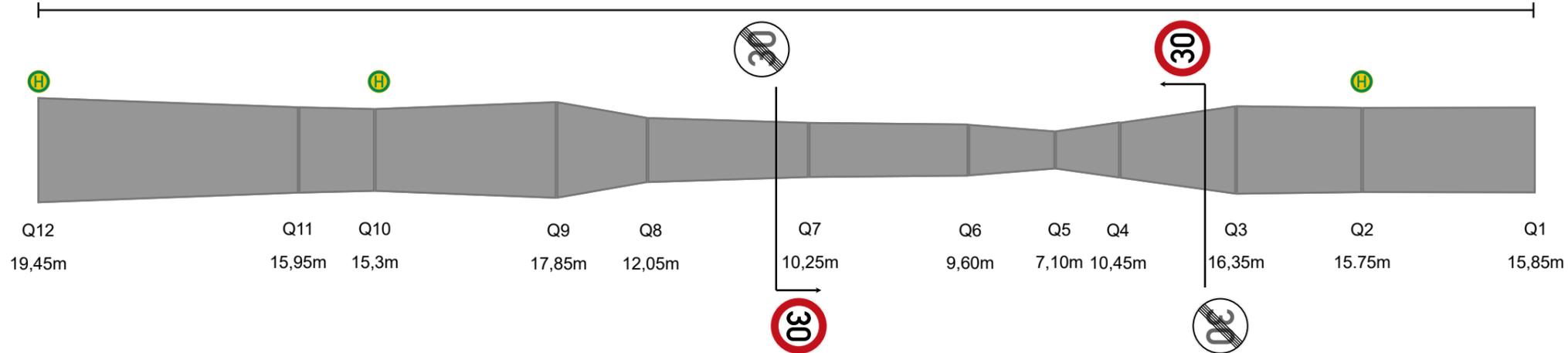
ÖPNV

Zweirichtungsverkehr
Buslinie OF-85 und 58

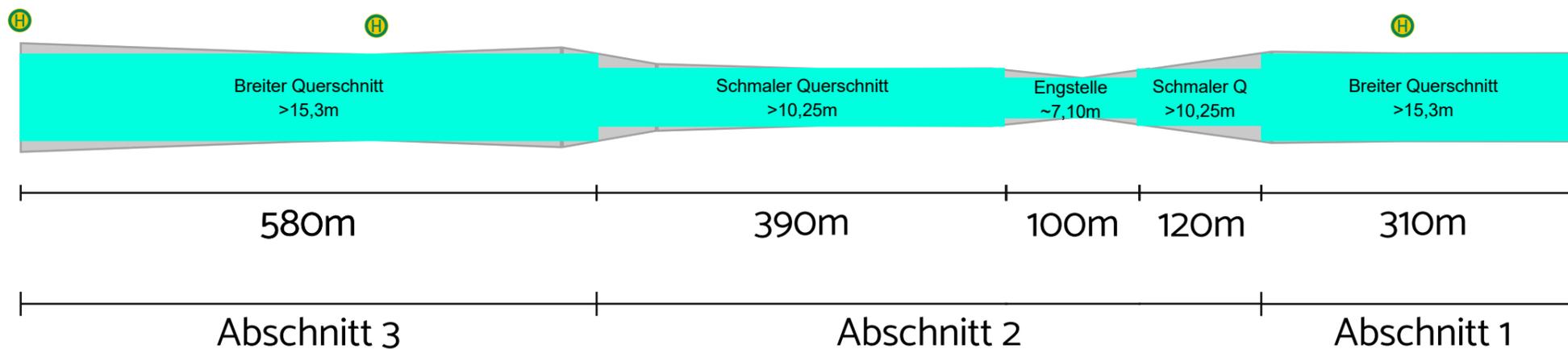
Richtung B 45
←

→
Richtung Seligenstadt

ca. 1.500m



Abstraktion:



Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung
Ortsdurchfahrt

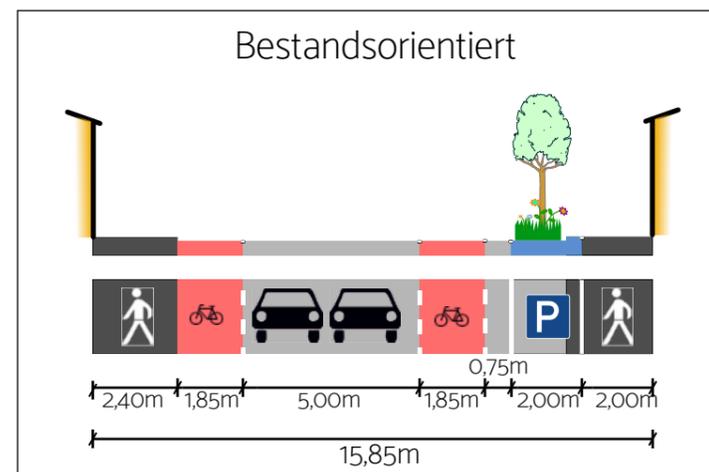
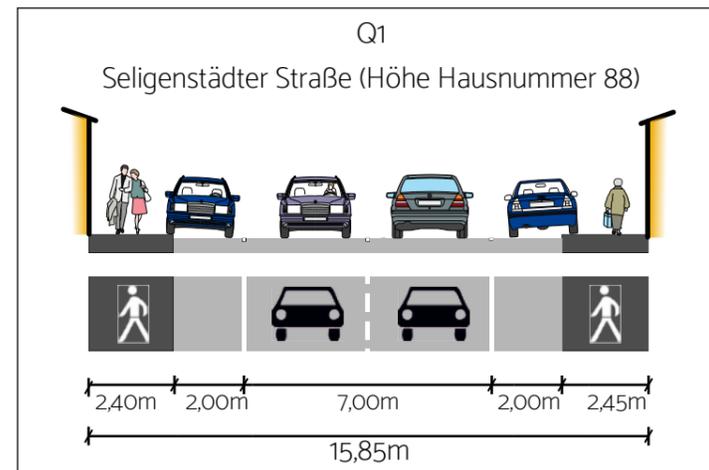
3

Visualisierung Trasse

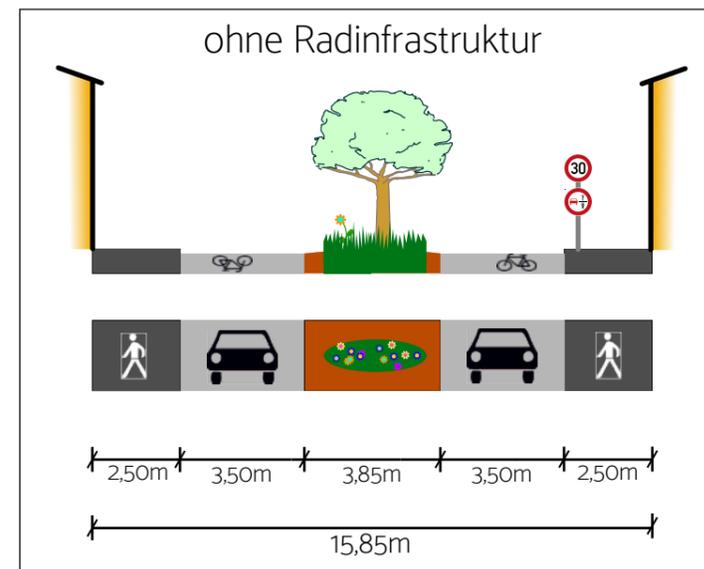
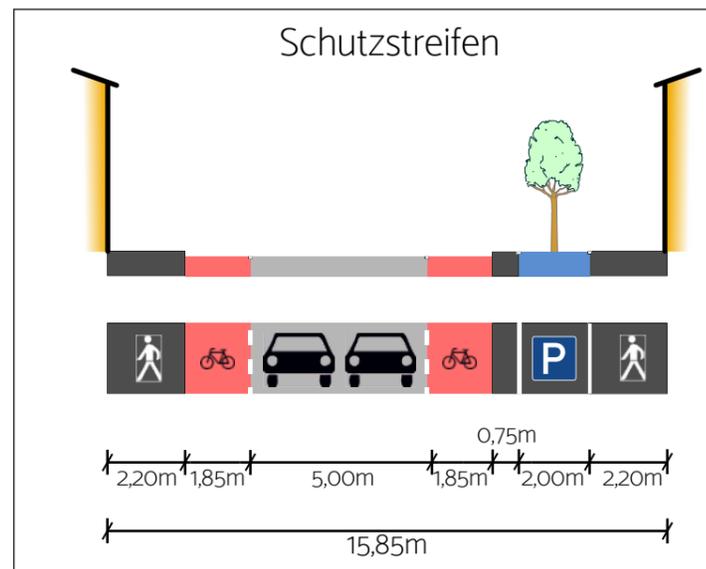
Quelle DTV:
Verkehrsmengenkarte von Hessen Mobil, 2021;
Zählstelle 59190334



Status Quo



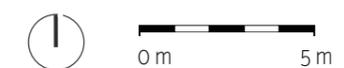
Varianten



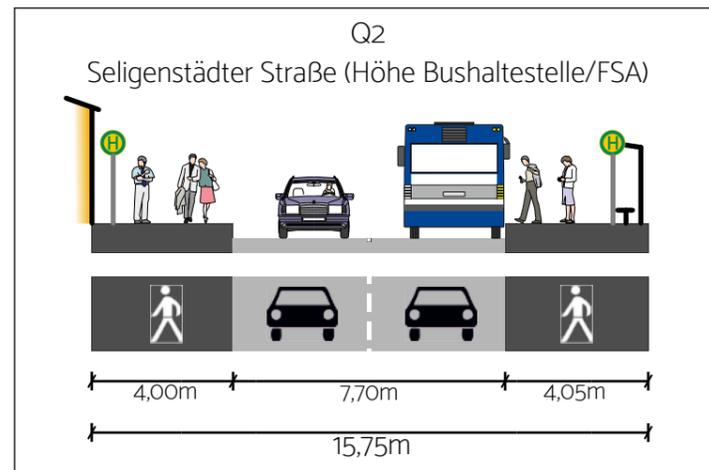
Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung
Ortsdurchfahrt

4.1

Varianten für Querschnitt Q1



Status Quo

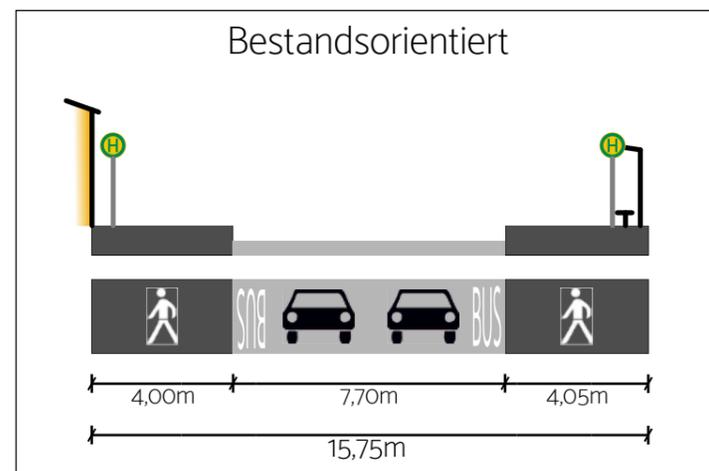


Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung
Ortsdurchfahrt

4.2

Varianten für Querschnitt Q2

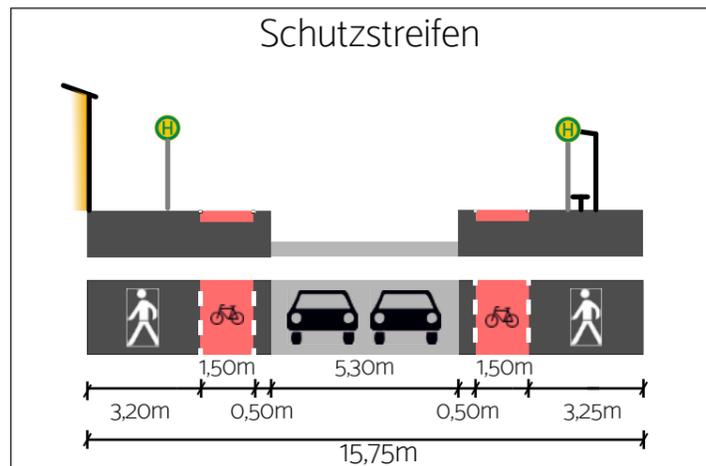
Bestandsorientiert



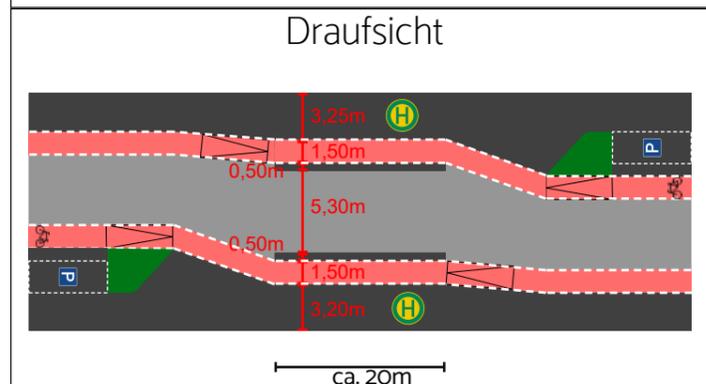
Schutzstreifen wird
während Bushaltestelle
ausgesetzt

Varianten

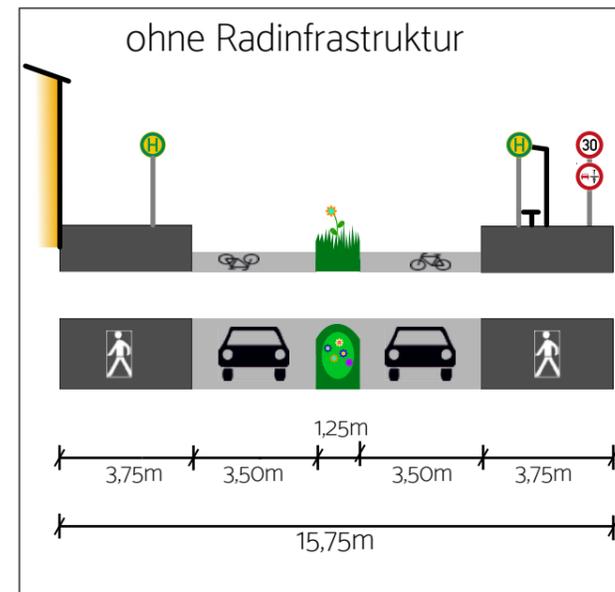
Schutzstreifen



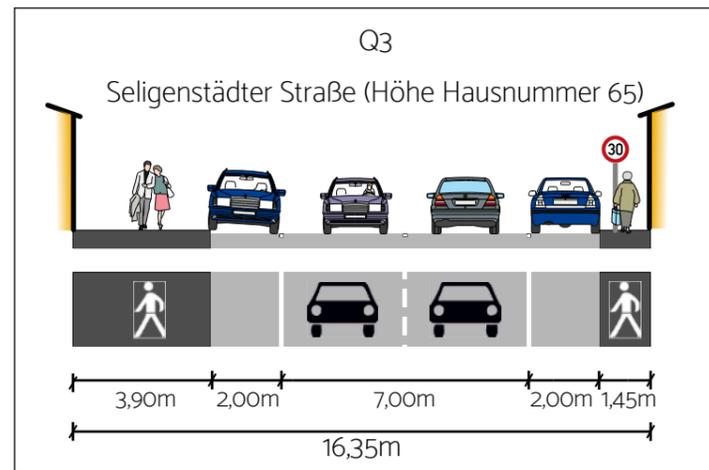
Draufsicht



ohne Radinfrastruktur



Status Quo

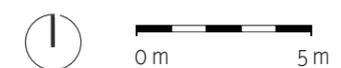
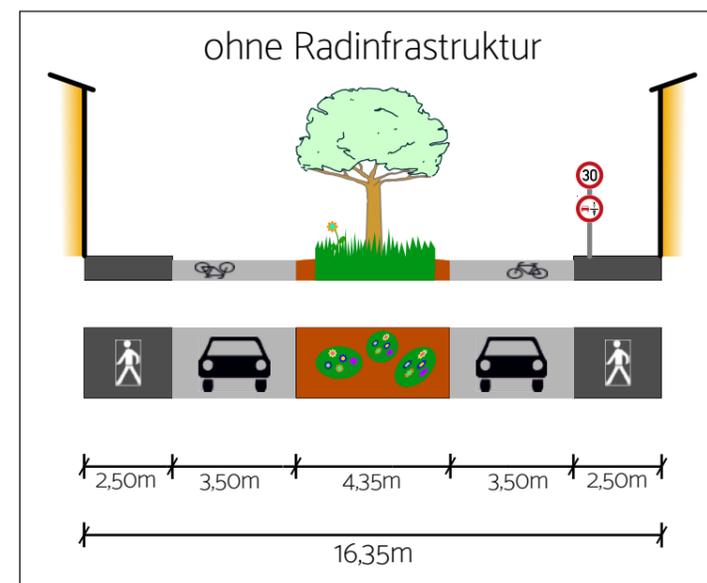
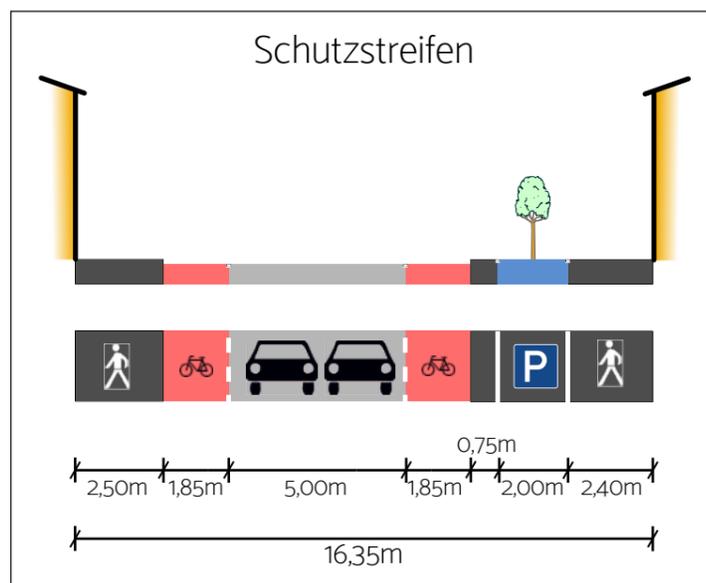
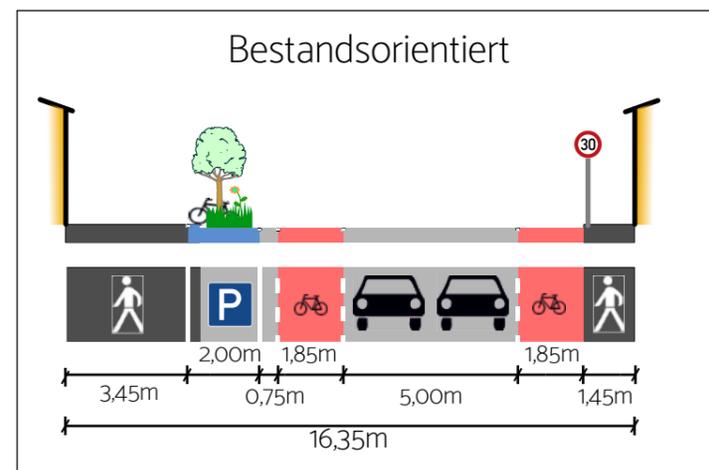


Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung
Ortsdurchfahrt

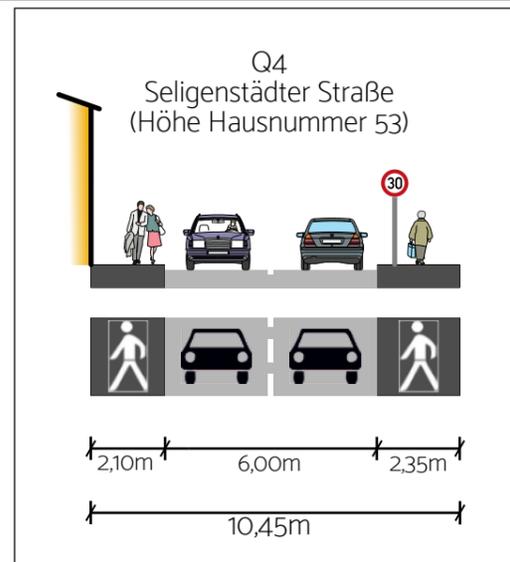
4.3

Varianten für Querschnitt Q3

Varianten



Status Quo

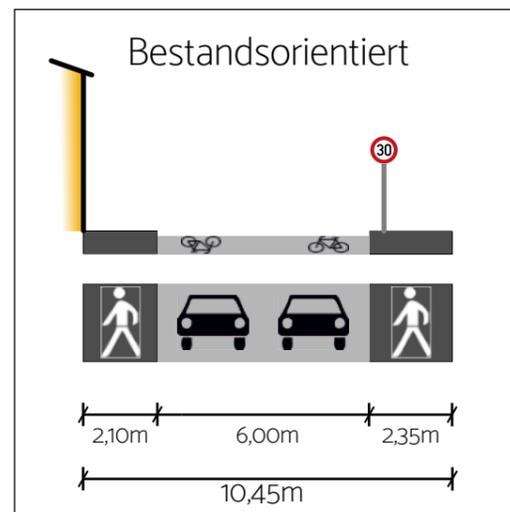


Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung
Ortsdurchfahrt

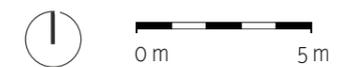
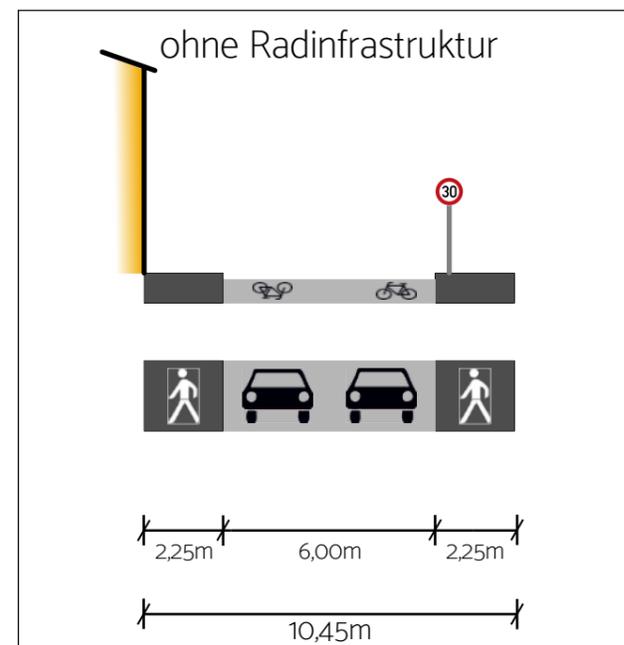
4.4

Varianten für Querschnitt Q4

Varianten



Fahrradpiktogramme
auf die Fahrbahn

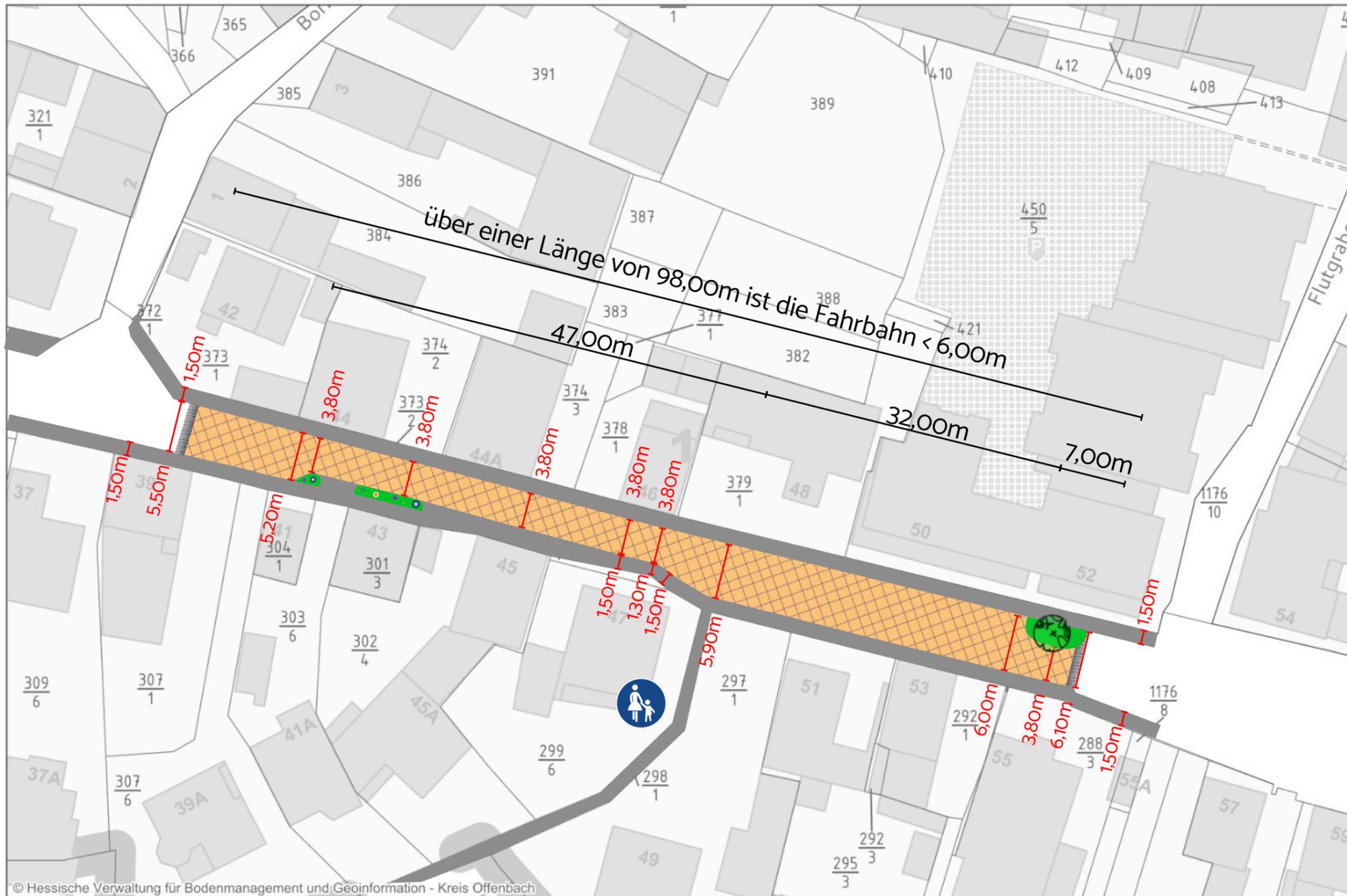




Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung
Ortsdurchfahrt

4.5

Variante für Querschnitt Q5
(Engstelle)



- Gehweg
- Aufpflasterung
- Grünfläche
- Gehweg (VZ 239)
- Sinuswellen (Geschwindigkeitsreduzierung entspricht Engstellenbeginn und -ende)

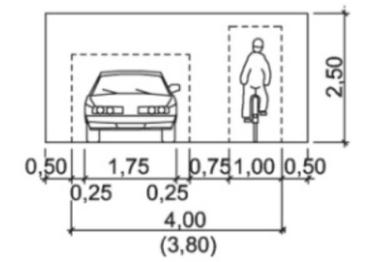
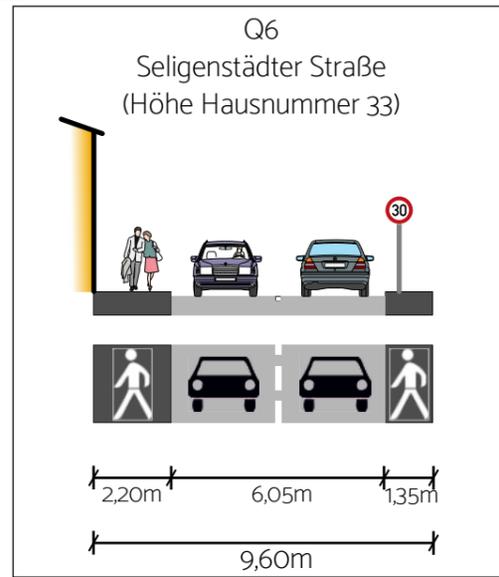


Bild 17: Beispiele für Verkehrsräume (...) (Klammermaße: mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen) FGSV - RAS 2006

Bestand ist



Status Quo

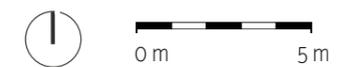
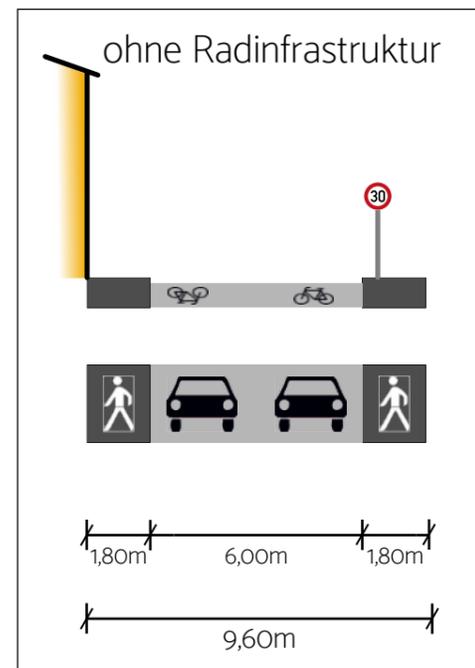
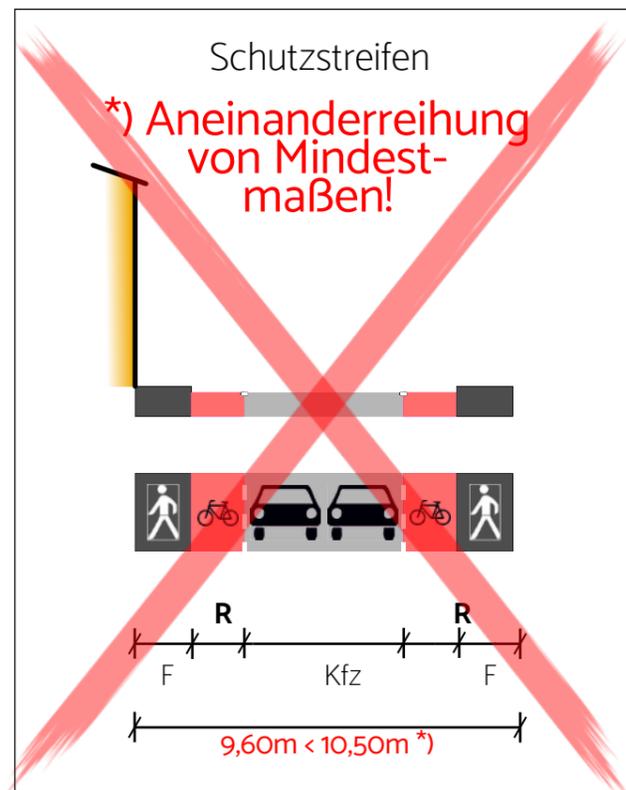
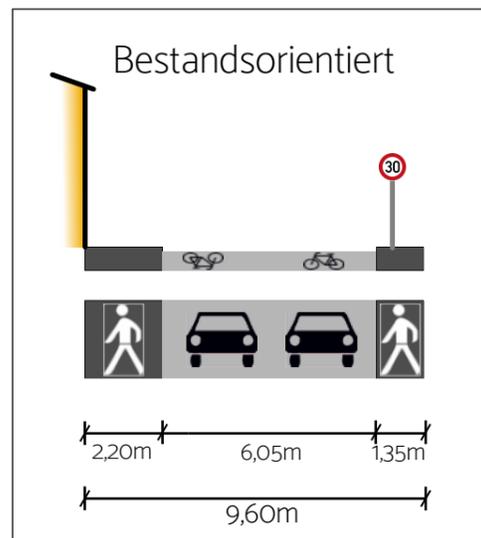


Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung
Ortsdurchfahrt

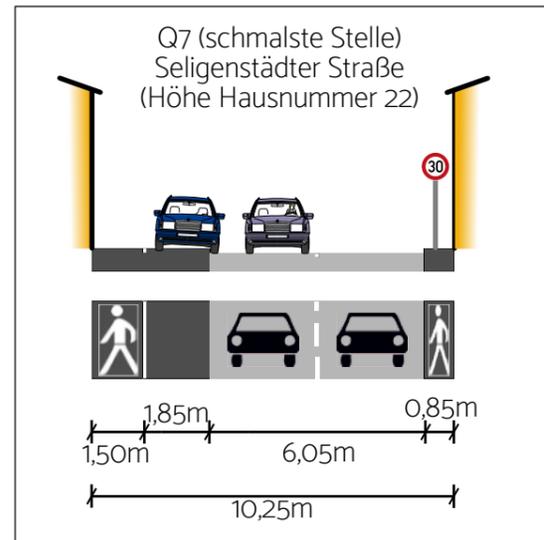
4.6

Varianten für Querschnitt Q6

Varianten



Status Quo

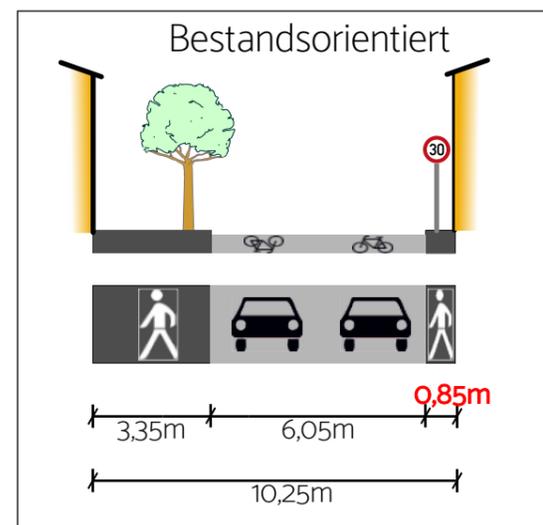


Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung
Ortsdurchfahrt

4.7

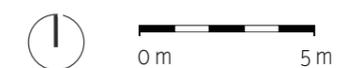
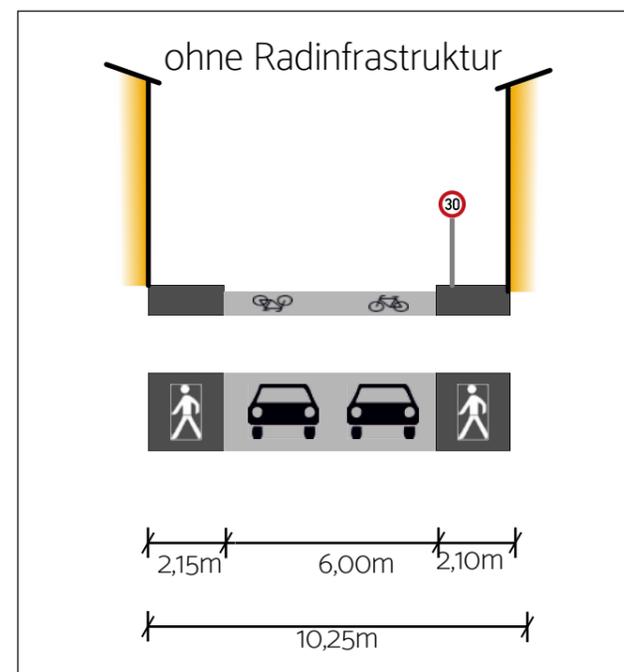
Varianten für Querschnitt Q7

Varianten

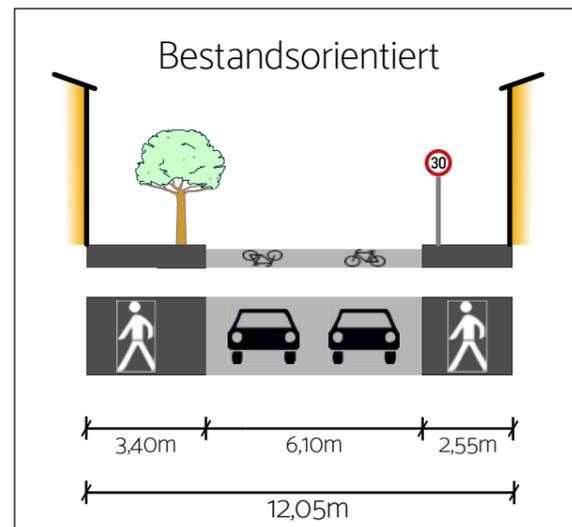
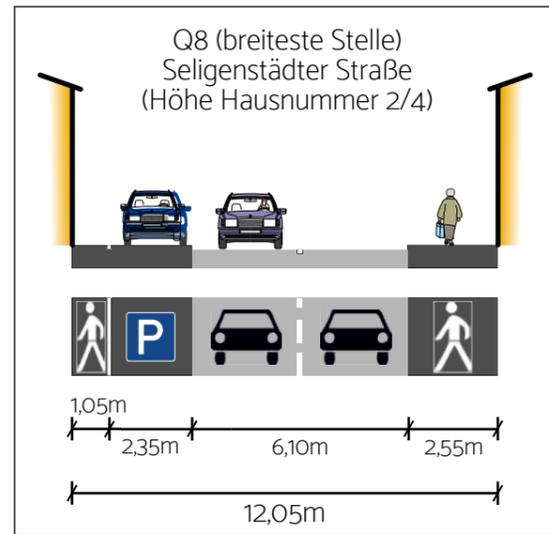


Fahrradpiktogramme
auf die Fahrbahn

sehr schmaler Gehweg!

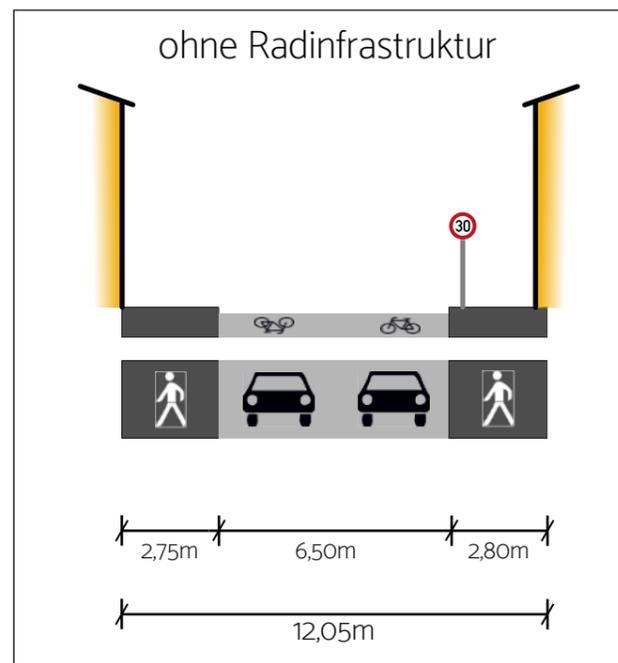
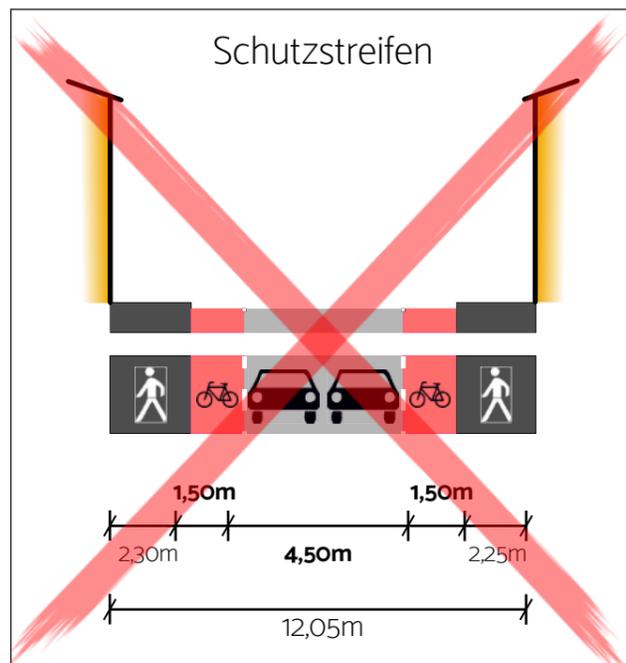


Status Quo



Fahradpiktogramme
auf die Fahrbahn

Varianten

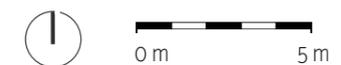


Die Bemaßung der Fahrbahn und der
Schutzstreifen sollen gleich bleiben.

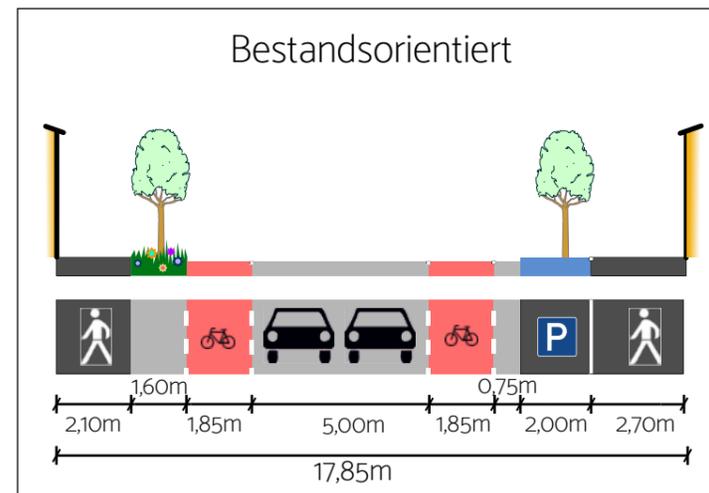
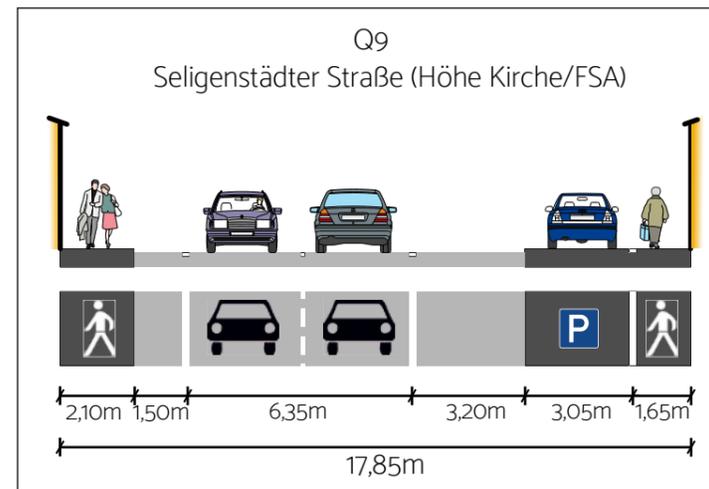
Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung
Ortsdurchfahrt

4.8

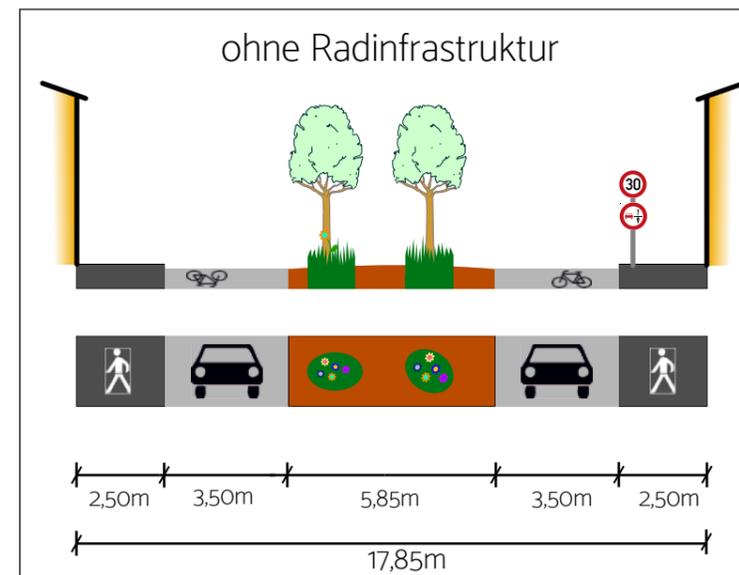
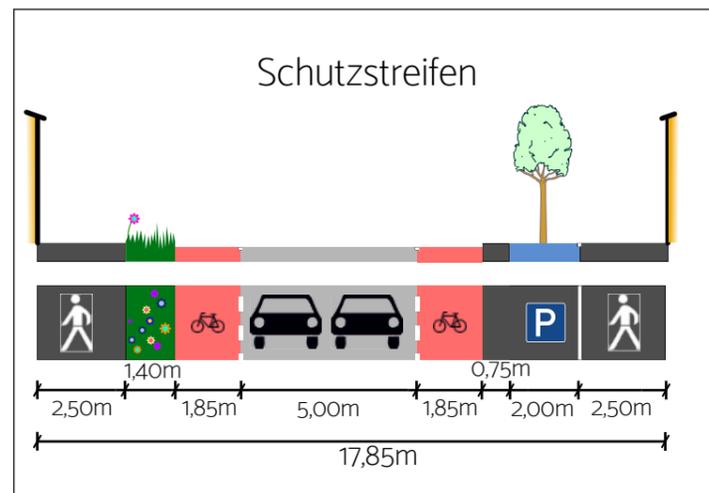
Varianten für Querschnitt Q8



Status Quo



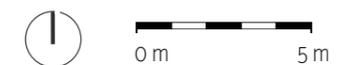
Varianten



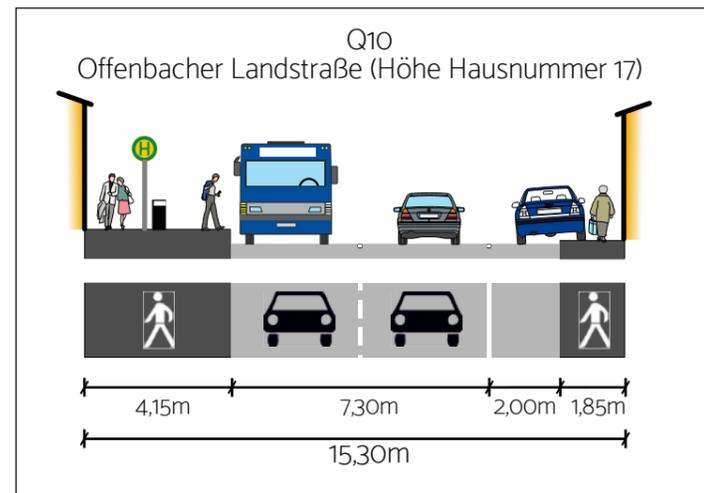
Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung
Ortsdurchfahrt

4.9

Varianten für Querschnitt Q9



Bestand

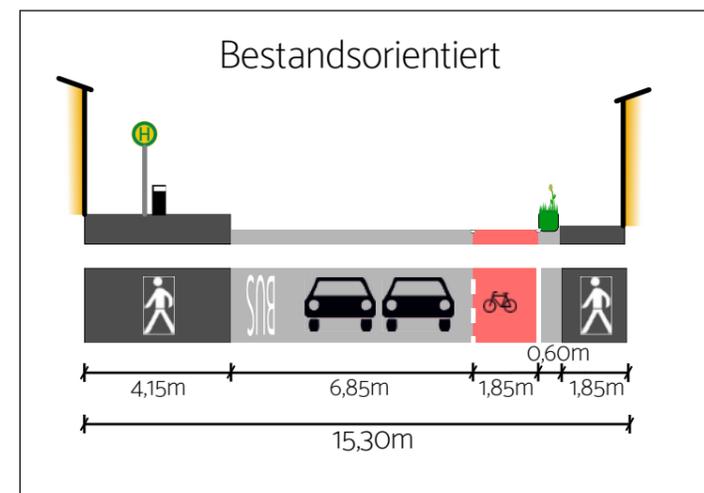


Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung
Ortsdurchfahrt

4.10

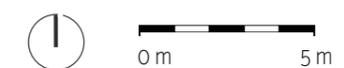
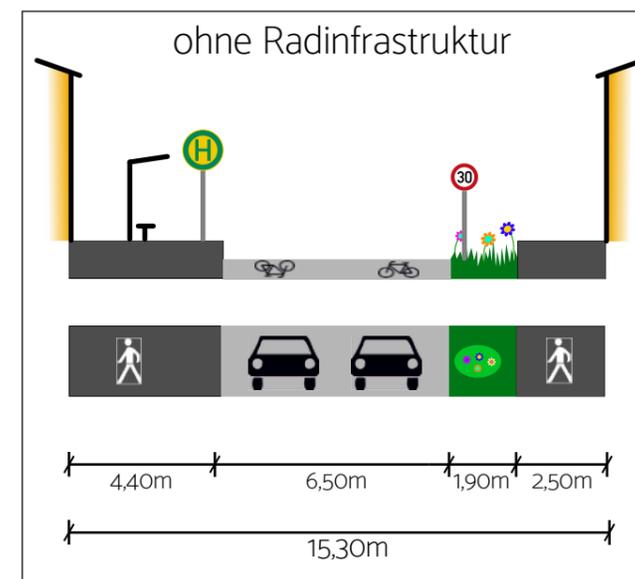
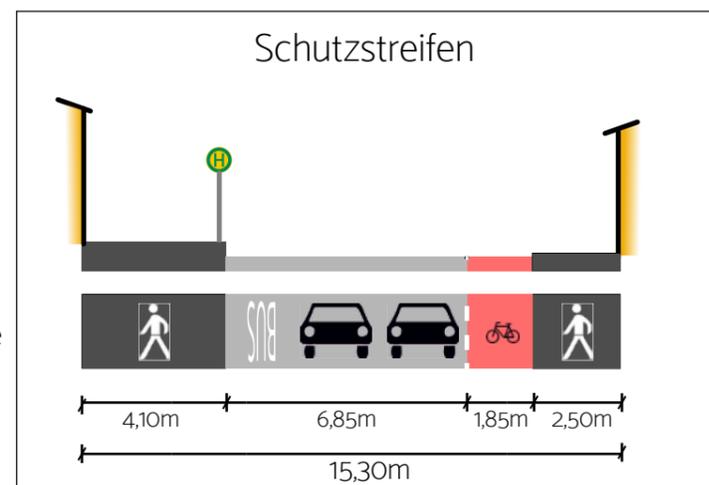
Varianten für Querschnitt Q10

Varianten

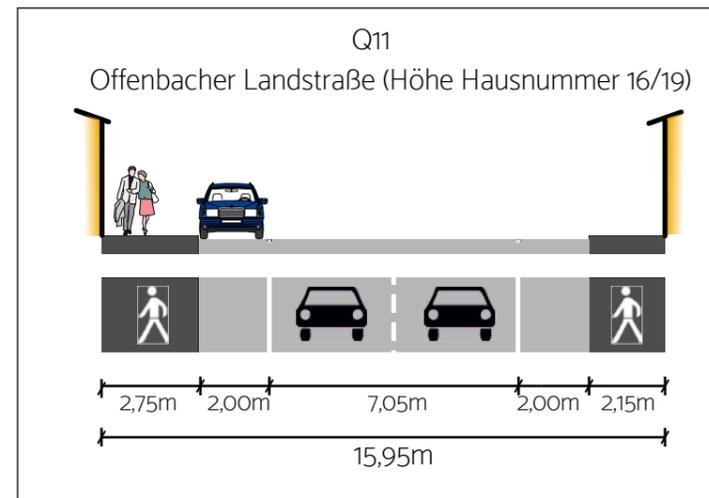


Schutzstreifen wird während Bushaltestelle ausgesetzt

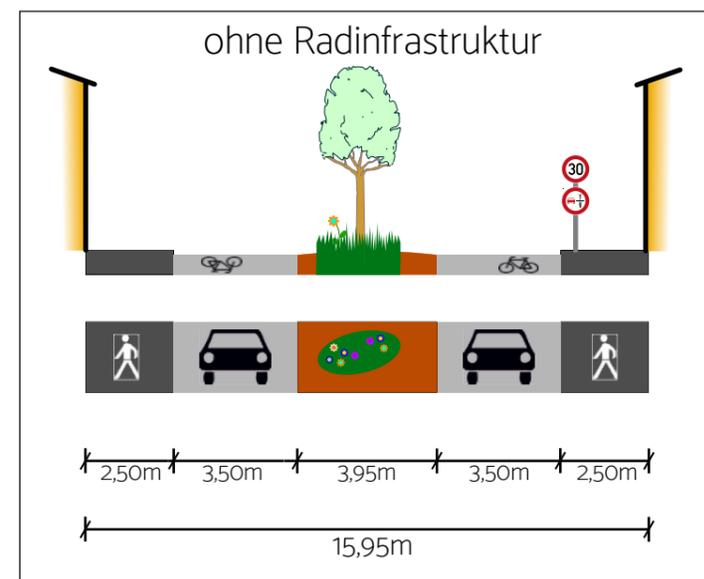
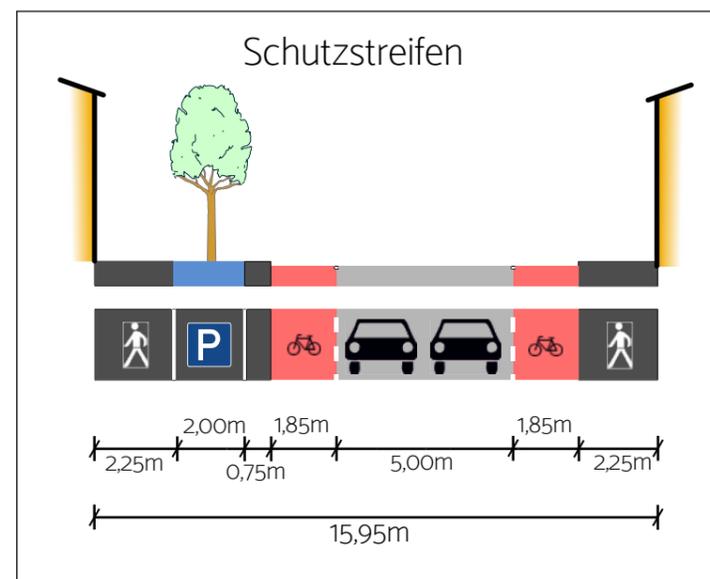
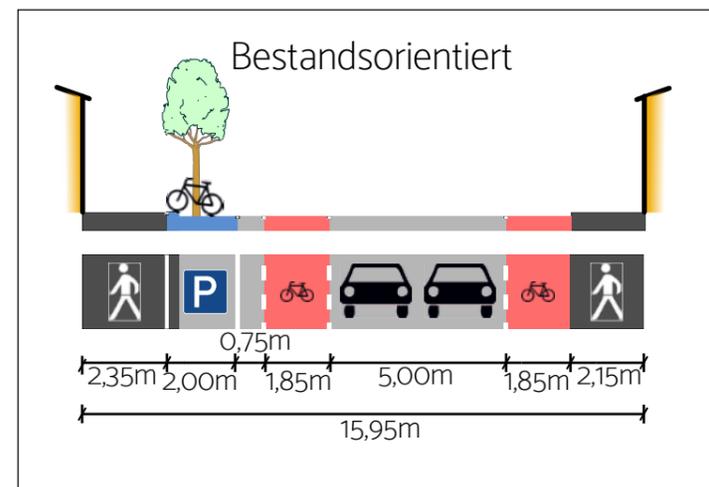
Schutzstreifen wird während Bushaltestelle ausgesetzt



Status Quo



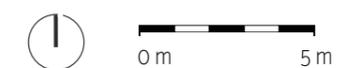
Varianten



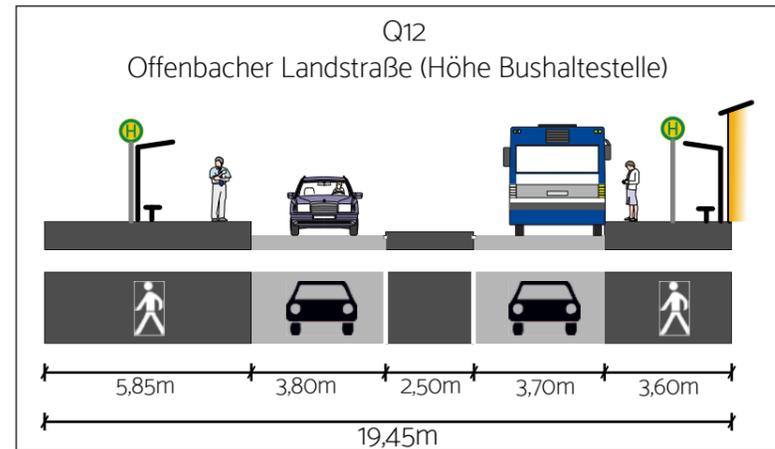
Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung
Ortsdurchfahrt

4.11

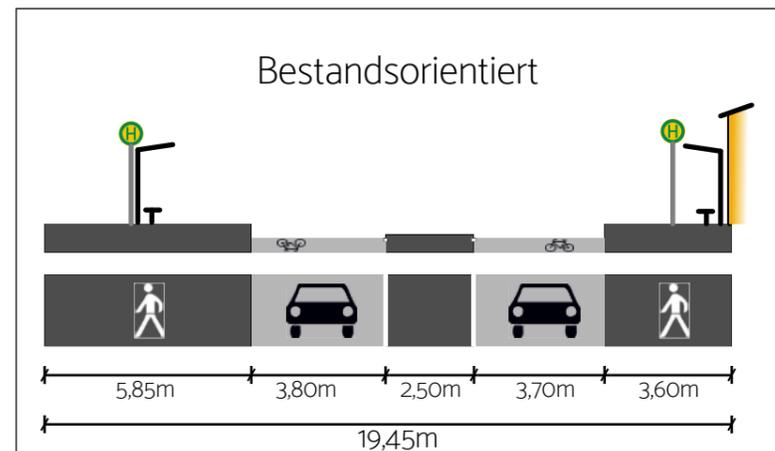
Varianten für Querschnitt Q11



Status Quo



Variante

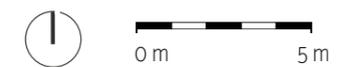


Schutzstreifen kurz vor Bushaltestelle auflösen

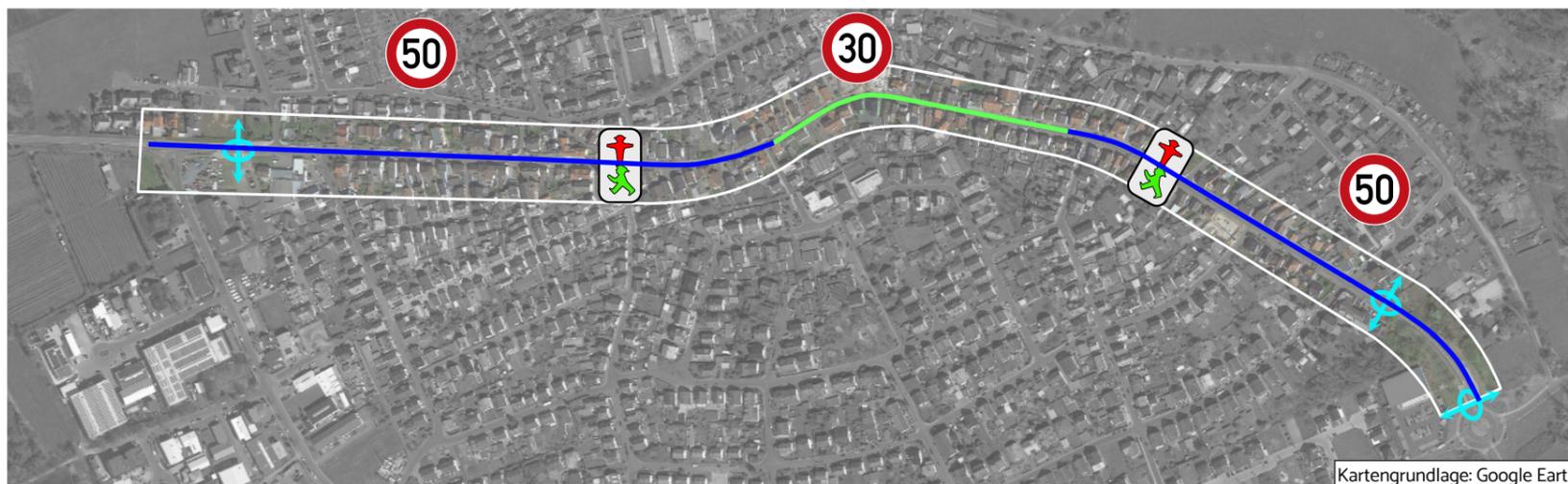
Seligenstadt-Froschhausen
Verkehrsberuhigung
Ortsdurchfahrt

4.12

Variante für Querschnitt Q12

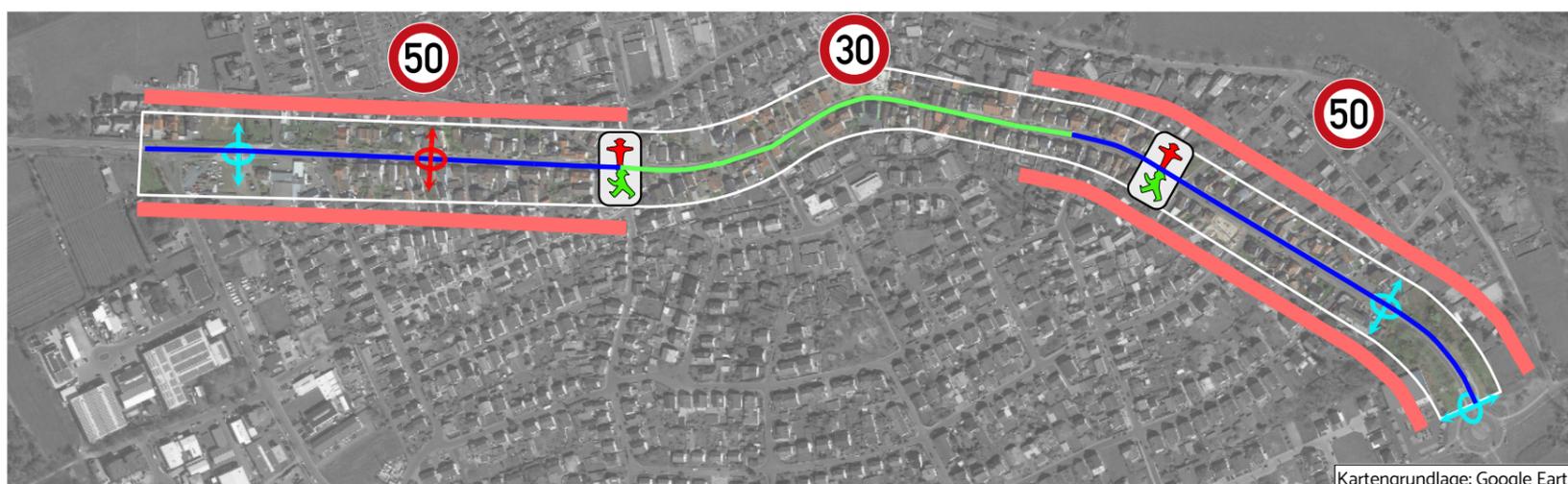


Bestand



Kartengrundlage: Google Earth

Variante Bestandsorientiert & Schutzstreifen



Kartengrundlage: Google Earth

Variante ohne Radinfrastruktur



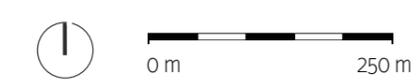
Kartengrundlage: Google Earth

Seligenstadt-Froschhausen Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt

5

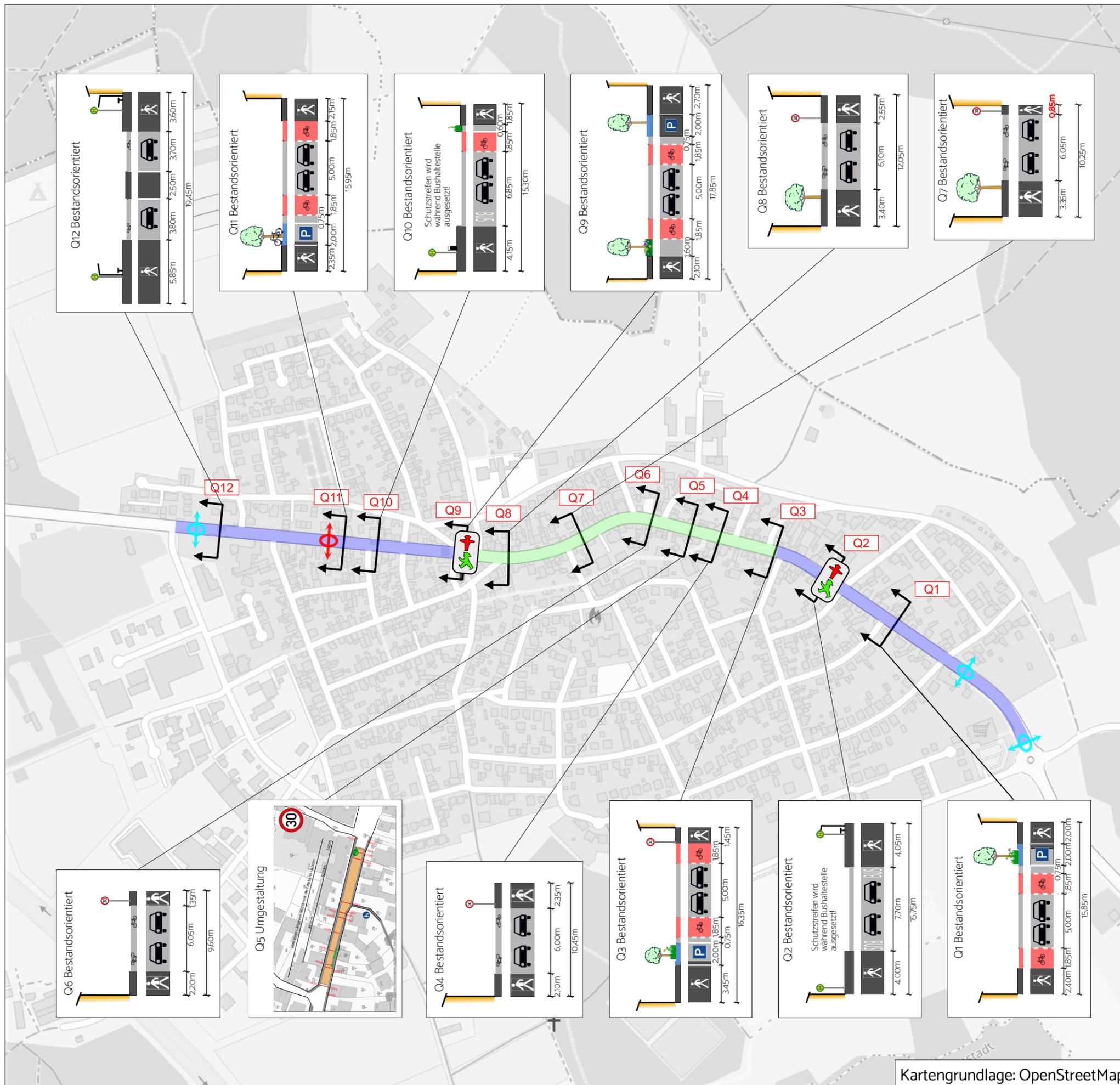
Varianten zur Umsetzung der empf. Höchstgeschwindigkeit

-  Fußgängerschutzanlage
-  Querungshilfe (Bestand)
-  30 km/h Höchstgeschwindigkeit
-  50 km/h Höchstgeschwindigkeit
-  Schutzstreifen (1,85m)
-  Querungshilfe (Planung)



Seligenstadt-Froschhausen Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt

Vorzugsvariante



- Querschnitt inkl. Blickrichtung
- 30 km/h Höchstgeschwindigkeit (Planung)
- 50 km/h Höchstgeschwindigkeit (Planung)
- Fußgängerschutzanlage (Bestand)
- Querungshilfe (Bestand)
- Querungshilfe (Planung)



Kartengrundlage: OpenStreetMap

Anhang

