

## Fürth im Odenwald Wohngebiet Schützengasse/ FC-Sportplatz Verkehrsplanerische Stellungnahme

Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner  
Dr.-Ing. Moritz von Mörner

Darmstadt im Februar 2023/Juli 2024

Fürth im Odenwald

Wohngebiet Schützengasse/FC-Sportplatz

## **Verkehrsplanerische Stellungnahme**

Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner

Dr.-Ing. Moritz von Mörner

Darmstadt im Februar 2023/Juli 2024

## Inhalt

1	Situation.....	1
2	Erreichbarkeit -Erschließung.....	1
3	Verkehrserzeugung.....	1
4	Verkehrsverteilung/Leistungsfähigkeit .....	3
5	Bewertung .....	4

## Bilder

- Bild 1** Lage im Raum
- Bild 2** Lageplan Gestaltungskonzept
- Bild 3** Erschließung

## Anlage

Verkehrserzeugung 87 WE



---

<b>3,2 EW/WE</b>	(Bandbreite 2,2...3,0...3,5 EW/WE) <sup>2)</sup>
<b>3,5 Wege je Einwohner und Tag</b>	(Bandbreite: 3,0...3,5 4,0) <sup>3/4)</sup>
<b>10% Abminderung Ziel-/Quellverkehr</b>	(Bandbreite 10 - 15%) <sup>3/5)</sup>
<b>70% MIV-Anteil</b>	(Bandbreite: 30 ... 70%) <sup>4/5)</sup>
<b>5% Besucherverkehr</b>	(Bandbreite 0 - 5%) <sup>8)</sup>
<b>5% Binnenverkehrsabschlag</b>	(Bandbreite 0-10%) <sup>3/5)</sup>
<b>Bewohner/Wirtschaftsverkehr</b>	0,1 Kfz-Fahrten pro EW <sup>8)</sup>
<b>Besetzungsgrad: 1,25 Personen/Pkw</b>	Bandbreite: 1,05 ... 1,30 <sup>7)</sup>

”In neuen Wohngebieten kann die durchschnittliche Wohnungsbelegungsziffer bei 3,0 Personen liegen. In Gebieten mit hohem Anteil junger Familien ... sind auch höhere Werte möglich.”<sup>5)</sup>; hier werden 3,2 EW/WE angesetzt.

Die spezifische Wegehäufigkeit liegt in der Regel ”bei 3,0 bis 3,5 Wegen pro Werktag in bestehenden Gebieten. In Neubaugebieten sind die Durchschnittswerte mit 3,5 bis 4,0 Wege pro Werktag aufgrund des höheren Anteils mobiler Bevölkerungsgruppen etwas höher anzusetzen.”<sup>6)</sup>; angesetzt werden 3,5 Wege pro Einwohner und Werktag.

Im ländlichen Raum werden Wege miteinander verbunden, so dass nicht alle Wege von/zur Wohnung verlaufen, daraus resultiert ein mittlerer Abminderungsfaktor von 10%<sup>3/5)</sup>.

”Die Aufteilung der Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel variiert je nach Standort erheblich. ... Der Anteil der ÖPNV-Wege variiert in Wohngebieten zwischen 5 und 30% je nach Güte der ÖPNV-Erschließung.”<sup>7)</sup> Hier wird im ländlichen Raum der Fuß-, Rad- und ÖPNV-Anteil zusammengefasst mit 30% angenommen.

Der Besucherverkehr wird mit plus 5% bezogen auf den Basis-Bewohnerverkehr berücksichtigt.

”Der Pkw-Besetzungsgrad beträgt über alle Fahrtzwecke im Mittel 1,2 bis 1,3 Personen pro Pkw.”<sup>8)</sup>; hier werden 1,25 Personen pro Pkw angesetzt.

---

<sup>2)</sup> Mobilität in Deutschland 2017

<sup>3)</sup> dito

<sup>4)</sup> dito ff

<sup>5)</sup> FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen; Köln, 2006 – Seite 13

<sup>6)</sup> dito – Seite 18

<sup>7)</sup> dito - Seite 18

<sup>8)</sup> dito - Seite 19

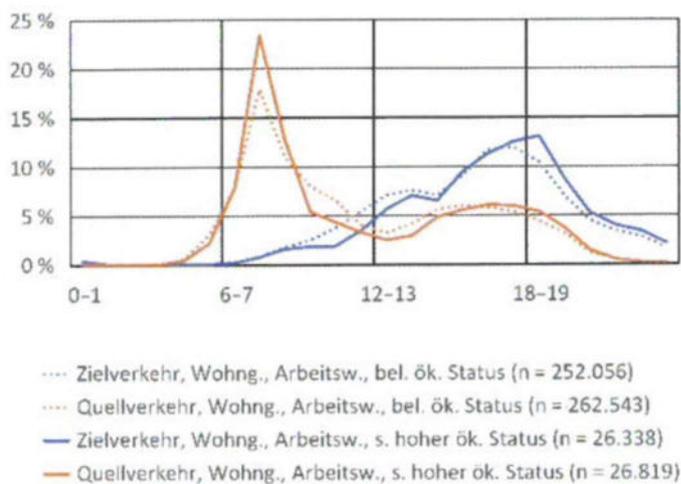
”Zum täglichen Verkehrsaufkommen der Bewohner und Besucher ist der bewohnerbezogene Wirtschaftsverkehr mit ca. 0,10 Kfz-Fahrten/Einwohner zu addieren.”<sup>9</sup>

Auf Basis dieser Kenndaten (siehe **Anlage**) ergibt sich ein

***durchschnittliches werktätliches Verkehrsaufkommen von  
511 (gerundet 500) Kfz-Fahrten/Tag.***

Dieser Wert stellt einen realistisch eingestuften ”worst case” dar; dieser „Realitätsfall“ wird für die weiteren Überlegungen zugrunde gelegt.

Die nachfolgende Darstellung zeigt die Verteilung des Verkehrsaufkommens über den Tag verteilt. Der morgendliche Quellverkehr weist eine deutliche Spitze mit 20-25% bezogen auf den Tagesverkehr auf - hier entspräche dies 100-125 Kfz-Fahrten aus dem Wohngebiet heraus; am Nachmittag verteilt sich das Verkehrsaufkommen im rückfließenden Berufsverkehr und Freizeit- bzw. Besorgungsverkehr (ca. 80-90 Kfz-Fahrten im Querschnitt und in der Spitzenstunde).



#### 4 Verkehrsverteilung/Leistungsfähigkeit

Für die Verkehrsverteilung wird davon ausgegangen, dass der maßgebliche Anteil des Verkehrs zur Bundesstraße 38/460 ausgerichtet ist; ein geringer Verkehrsanteil wird in Richtung Kröckelbach orientiert sein.

Die wesentlichen Verkehrsmengen treten in der morgendlichen Spitzenstunde auf, wenn der berufsbedingte Verkehr aus der Gerhart-Hauptmann-Straße sich linkseinbiegend in die vorfahrtberechtigte Sammelstraße einordnet. Verkehrsmengen dazu liegen nicht vor; erfahrungsgemäß ist in Straßen vergleichbarer Erschließungsqualität nicht mit Leistungsfähigkeitsengpässen zu rechnen.

<sup>9</sup> dito - Seite 19

Die Erschließung des Sportgeländes (Sportplatz/Sporthalle) über Schützengasse fällt nicht mit Zeiten der sonstigen verstärkten Verkehrsnachfrage zusammen. Die Parkstände in der Schützenstraße können jederzeit erreicht werden, ohne Beeinträchtigung der sonstigen Verkehrsabläufe.

Im weiteren Verlauf der Kröckelbacher Straße mündet diese über einen signalisierten Knoten in die Erbacher/Heppenheimer Straße (B38/460). Für die maßgebliche morgendliche Spitzenstunde ist im "worst case" anlog Abschnitt 3 mit ca. 70-80 zusätzlichen Kfz-Fahrten im Zufluss auf die Bundesstraße zu rechnen. Die dort bestehende Signalanlage sollte in der Lage sein, auch diesen Verkehr leistungsfähig einzubinden.

Gesonderte Verkehrserhebungen, Zählungen und detaillierte Leistungsfähigkeitsnachweise sind hier nicht erforderlich. Die zusätzlichen Verkehrsmengen sind bezogen auf die zu erwartende Grundlast aufzunehmen und in ausreichender Qualität abzuwickeln.

## 5 Bewertung

In Fürth im Odenwald soll eine Wohnbebauung mit 87 WE in Anbindung an eine nachgeordnete Sammelstraße angeschlossen werden.

Die Hapterschließung der Wohneinheiten erfolgt über die Gerhart-Hauptmann-Straße - Sammelstraße in einem bestehenden Wohngebiet innerhalb einer Tempo 30-Zone. Die Straße mündet in die vorfahrtberechtigte Kröckelbacher Straße. Im weiteren Verlauf mündet die Kröckelbacher Straße signalisiert in die Bundesstraße 38/460.

Das Tagesverkehrsaufkommen des Wohngebiets wird abgeschätzt auf rund 500 Kfz-Fahrten im Querschnitt.

In der morgendlichen Spitze des Berufsverkehrs können bis zu 80 Kfz zusätzlich über die Kröckelbacher Straße abfließen. Es wird davon ausgegangen, dass der signalgeregelte Anschluss an die Bundesstraße ausreichende Reserven aufweist, um diesen Verkehr mit aufzunehmen. Leistungsfähigkeitsengpässe sind bei beiden Einspeisungen nicht zu erwarten.

Auch die Anbindung des Sportgeländes über Schützengasse an die Kröckelbacher Straße wird unter verkehrlichen Aspekten als unproblematisch angesehen.

Zusammenfassend kann aus verkehrstechnischer und verkehrsplanerischer Sicht dem Bauvorhaben zugestimmt werden.



Darmstadt im Juli 2024

Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner

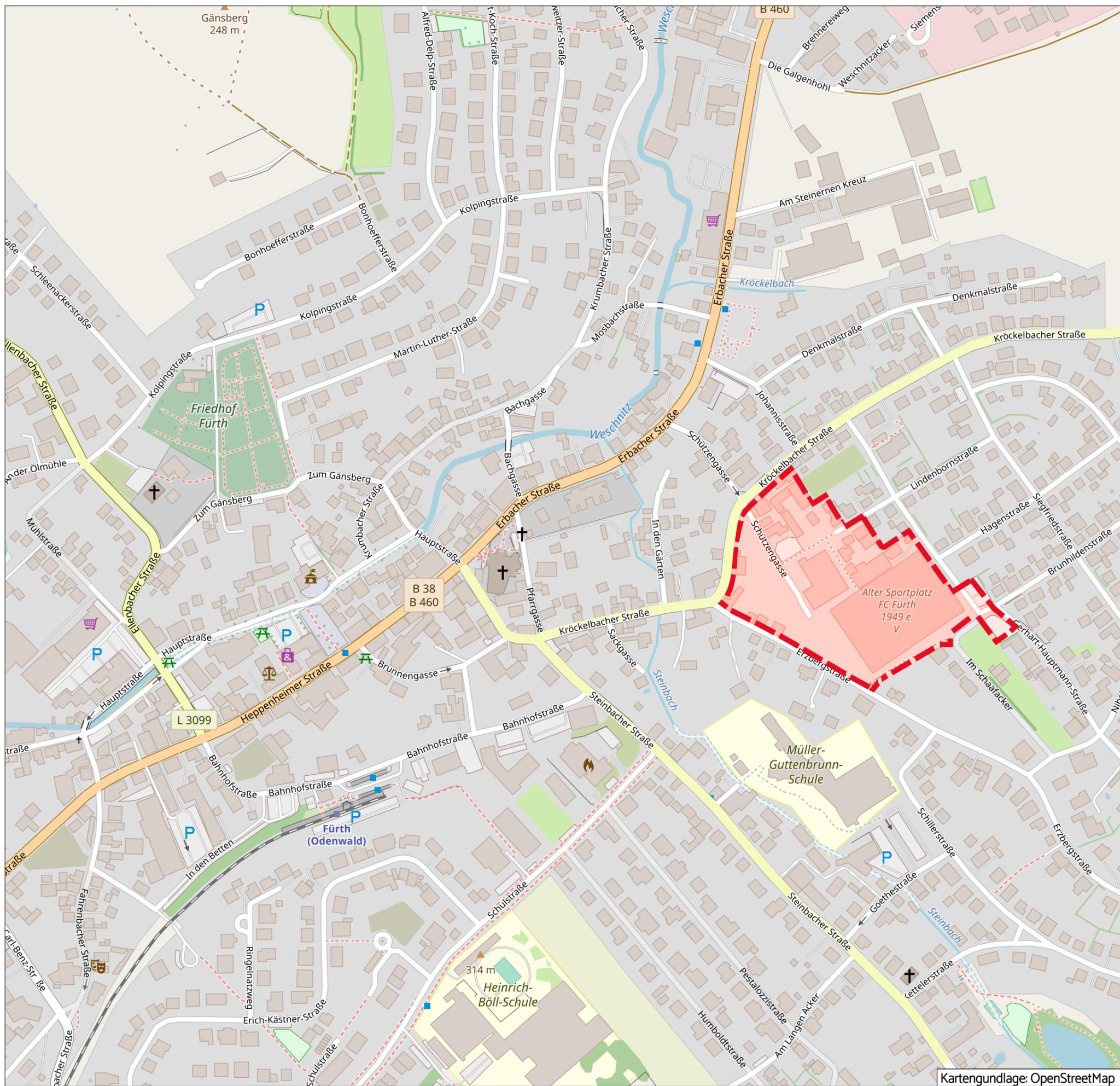
Bilder

Gemeinde Fürth im Odenwald  
B-Plan  
Schützengasse/ FC Sportplatz

Lage im städtischen Raum

Legende

-  Sammelstraßen
-  Geltungsbereich B-Plan



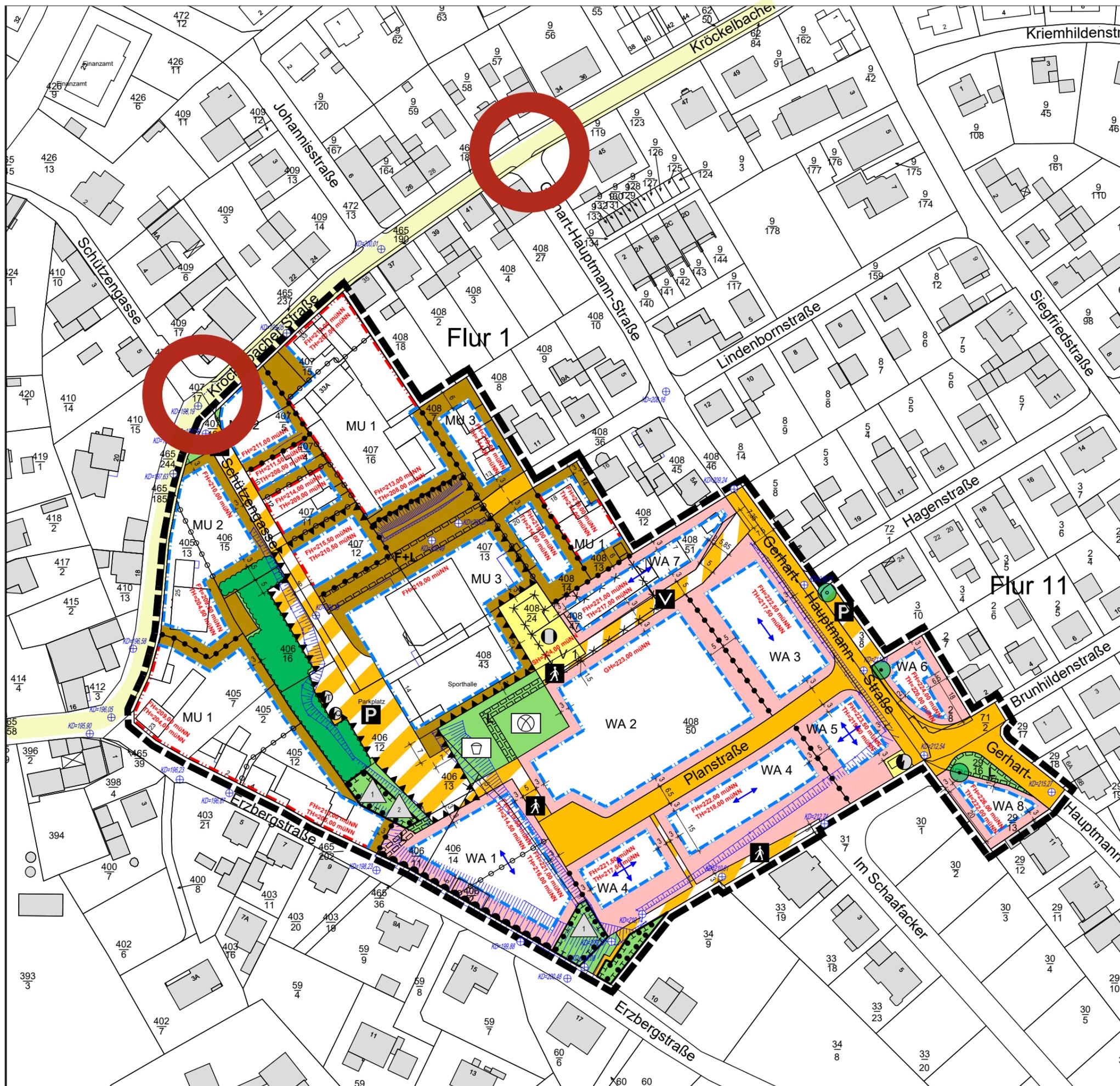


### Erschließung

Legende

-  Sammelstraße
-  Anbindung  
Schützengasse  
Gerhard-Hauptmann-Straße

Quelle:  
Planergruppe ASL  
Planungsstand 01.02.2023



Anlage

# Verkehrserzeugung

Wohngebiet  
Fürth i.Odw.

Wohneinheiten WE	Haushaltsgröße EW/WE	Wegehäufigkeit Wege/Werntag	Abminderung für Quell- u. Zielverkehr [%]	Besucherverkehr [%]	Modal-Split MIV-Anteil	Binnenverkehrs- abschlag [%]	Besetzungs- grad Pers./Pkw	Zuschlag Wirtschaftsverkehr Kfz-Fahrten/EW
	2,2 - 3,5	3,0 - 4,0	10 - 15	0 - 5	30 - 70	0 - 10	1,2 - 1,3	0,1

Wohneinheiten WE	Haushaltsgröße EW/WOE	Wegehäufigkeit Wege/Werntag	Abminderung für Quell- u. Zielverkehr [%]	Besucherverkehr [%]	Modal-Split MIV-Anteil	Binnenverkehrs- abschlag [%]	Besetzungs- grad Pers./Pkw	Zuschlag Wirtschaftsverkehr Kfz-Fahrten/EW
87	3,2	3,5	10	5	70	5	1,25	0,1

Wohneinheiten	Einwohner EW	Wegehäufigkeit Wege	Quell- u. Zielverkehr Wege	Besucherverkehr Wege	Gesamtwege Wege	Binnenverkehr Wege	Kfz-Fahrten Kfz-Fahrten	Wirtschaftsverkehr Kfz-Fahrten
87	279	977	879	49	928	46	<b>483</b>	<b>28</b>

**Summe: 511**