

ERGÄNZUNGEN zur STELLUNGNAHME vom 15.05.2019

Änderungen von Planungen in der Dr.-Grundler-Straße (enthalten im Bebauungsplan „54/3, 2. Änderung Unteres Tor II“)

1. Rückstaulänge an der Parkhauseinfahrt

Die Leistungsfähigkeit der Parkhauseinfahrt und die daraus resultierende Rückstaulänge an der Einfahrt sind grundsätzlich abhängig von der Anzahl der ankommenden Pkw während der maßgebenden Zeiten, der Anzahl der Schranken und des eingesetzten Abfertigungssystems. **Ziel** ist es in der Regel, ausreichenden Stauraum vor der Einfahrt bereitzustellen, dass eine Beeinträchtigung des fließenden Kfz-Verkehrs im öffentlichen Straßenraum weitestgehend ausgeschlossen werden kann.

Aufgrund der Größe des Parkhauses (432 Stellplätze) wird von **zwei Einfahrtschranken** und der Nutzung von Magnetstreifentickets oder Chipkartentickets, die eine kurze durchschnittliche Abfertigungszeit gewährleisten, ausgegangen.

Der in den bestehenden Planungen (Parkhaus, öffentlicher Straßenraum) vorgesehene **Stauraum** vor den beiden Einfahrtschranken kann insgesamt **fünf Fahrzeuge** (zwei im Parkhausgebäude, drei im öffentlichen Straßenraum) aufnehmen, ohne den fließenden Kfz-Verkehr in der Dr.-Grundler-Straße zu beeinflussen.

Die **Verkehrsmengen** an der Parkhauseinfahrt wurden in der zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchung¹ („Szenario 2 – öffentliche Parkhausnutzung“) auf der Basis spezifischer Tagesganglinien für einen kompletten **Werktag** ermittelt. Demnach sind ausgeprägte und relativ eng begrenzte Spitzenzeiten mit folgenden Verkehrsmengen zu prognostizieren:

- 125 Pkw/h morgens zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr,
- 198 Pkw/h abends zwischen 18.00 Uhr und 19.00 Uhr.

Unter Anwendung der Grafiken aus der einschlägigen Richtlinie² ergibt sich daraus eine maximale Staulänge (85 %-Wahrscheinlichkeit) von 2 bis 3 Pkw (morgens) bzw. 4 Pkw (abends) pro Schranke.

¹ Verkehrsuntersuchung zur 2. Änderung des Bebauungsplans „Unteres Tor II“
R+T Verkehrsplanung, Darmstadt, September 2016

² Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05
Ausgabe 2005, korrigierter Nachdruck Juli 2012
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Die tageszeitliche Verkehrsverteilung an einem Samstag ist – im Vergleich zum Werktag – über den Tag ausgeglichener und führt in der Zeit zwischen 11 Uhr und 18 Uhr zu einer durchgängig hohen Verkehrsmenge an der Parkhauseinfahrt. Für die absoluten Spitzenzeiten ergeben sich die folgenden Verkehrsmengen:

- 139 Pkw/h morgens zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr
- 228 Pkw/h mittags zwischen 13.00 Uhr und 14.00 Uhr

Unter Anwendung der Grafiken aus der genannten Richtlinie ergibt sich daraus eine maximale Staulänge (85 %-Wahrscheinlichkeit) von 3 Pkw (morgens) bzw. 4 bis 5 Pkw (mittags) pro Schranke.

Für die **Beurteilung der Staulängen** ausschlaggebend ist letztlich die Grenze der Verkehrsmenge von rund 150 Pkw/h, ab deren Überschreitung mit einem Rückstau von mehr als fünf Fahrzeugen zu rechnen ist. Diese Situation tritt voraussichtlich werktags nur zwischen 17 Uhr und 19 Uhr, samstags zwischen 11 Uhr und 18 Uhr auf. D. h. in diesen Zeiträumen stauen sich Fahrzeuge vor der Parkhauseinfahrt in die Dr.-Grundler-Straße zurück und können dort den fließenden Kfz-Verkehr behindern oder blockieren.

Aufgrund der zeitlichen Begrenzung der problematischen Verkehrsmengen sollten in die Bewertung der Rückstauwirkungen auf den fließenden Kfz-Verkehr in der Dr.-Grundler-Straße aber auch die folgenden **Randbedingungen** einbezogen werden:

Die Dr.-Grundler-Straße ist eine Sackgasse, die ausschließlich der Erschließung der angrenzenden Nutzungen dient. Sie hat heute und auch künftig keine Netzbedeutung für übergeordnete Verkehre. Der Kfz-Verkehr in der Dr.-Grundler-Straße setzt sich heute zusammen aus Verkehr der angrenzenden Ämter (Beschäftigte, Besucher) und des Ostendorfer-Gymnasiums (Lehrkräfte, Schüler, Bringen + Holen), der die vorhandenen Parkplätze und den Straßenraum nutzt. Durch den Bau des Parkhauses werden künftig noch Einkaufsverkehr und Freizeitverkehr hinzukommen. Da die Ämter und die Schule am Wochenende geschlossen sind, wird eine Überlagerung aller Verkehrsarten nur werktags während der Zeit zwischen ca. 7 Uhr und ca. 17 Uhr auftreten. Dies bedeutet, dass die kritischen Staulängen mit mehr als fünf Fahrzeugen vor der Parkhauseinfahrt außerhalb dieser Zeit liegen und damit anderer fließender Kfz-Verkehr in der Dr.-Grundler-Straße nicht behindert wird. Ein längerer Rückstau in den öffentlichen Straßenraum kann also während der o. g. Zeiträume akzeptiert werden.

FAZIT

Der in den aktuellen Planungen vorhandene Stauraum für fünf Fahrzeuge vor den Einfahrtschranken des Parkhauses ist ausreichend.

2. Parkraumbedarf für Boardinghouse und Bäckerei mit Café

Die auf der Grundlage der Bayerischen Bauordnung (BayBO) erforderlichen Stellplätze für die beiden o. g. Nutzungen sollen im Parkhaus nachgewiesen werden. Es muss jedoch davon ausgegangen werden, dass insbesondere die Kunden der Bäckerei, die nur für die relativ kurze Zeit des Einkaufs einen Parkstand benötigen, das Parken im Parkhaus und den Weg zur Bäckerei kaum akzeptieren werden. Die Einkäufer werden daher versuchen, das Fahrzeug im öffentlichen Straßenraum abzustellen. Für diesen Zweck ist im bisherigen Straßenraumkonzept (Stand 20.09.2016) kein Parkraum vorgesehen.

Im Konzept sind jedoch insgesamt vier Längsparkstreifen für den Schülerverkehr „Bringen + Holen“ berücksichtigt, auf denen insgesamt 22 Fahrzeuge Platz finden. Dieses Potenzial orientierte sich an der heutigen Nachfrage. Der heutige Maximalbedarf für „Bringen + Holen“ wurde am 05.07.2016 mit 16 gleichzeitig anwesenden Fahrzeugen für den werktäglichen Nachmittag gegen 16 Uhr festgestellt.

Dazu sind die folgenden Zielsetzungen anzumerken: Zum einen soll die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums mit konkreter Flächenzuordnung für den Verkehr „Bringen + Holen“ eine reibungslose und vor allem sichere Verkehrsabwicklung (insbesondere auch Fußverkehr) garantieren. Zum anderen ist ein übermäßiges Angebot für Bring-Hol-Verkehr zu vermeiden, um die Pkw-Nutzung nicht unnötig zu unterstützen oder gar zum Wechseln auf den Pkw anzuregen. Im Schülerverkehr sollten immer der Radverkehr, der ÖPNV und das Zufußgehen im Vordergrund stehen und dementsprechend gefördert werden.

Da in der bestehenden Planung das Abstellangebot für „Bringen + Holen“ bereits über die heutige Nachfrage hinausgeht, kann ein Teil dieser Längsparkstände zum Kurzzeitparken genutzt werden. Dafür bietet sich der Längsparkstreifen in der Dr.-Grundler-Straße auf der Seite des Parkhauses an.

gez.
Matthias Müller
Dipl.-Ing.

Darmstadt, 13. November 2019