



h_da

HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

fbu

FACHBEREICH BAU- UND
UMWELTINGENIEURWESEN

Neuordnung des Parkraums in der Ortsdurchfahrt Waldaschaff



Im Auftrag der Gemeinde
Waldaschaff

Neuordnung des Parkraums in der Ortsdurchfahrt Waldaschaff

Abschlussbericht

Erstellt für:

Gemeinde Waldaschaff
Am Mühlbach 5
63857 Waldaschaff

Erstellt von:

Hochschule Darmstadt
Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen
Schwerpunkt Verkehrswesen

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann
Laura Kehrer, M.Eng.
Patrick Sandner

Dezember 2022

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation	2
2	Methodik	4
3	Bestandsaufnahme.....	5
3.1	Ziele des täglichen Bedarfs	5
3.2	Ruhender Verkehr	6
3.3	Fußverkehr und Barrierefreiheit	7
3.4	Weitere Untersuchungsdaten.....	10
4	Analyse.....	11
4.1	Parkraumerhebung.....	11
4.2	Parksituation	13
4.3	Sichtfelder	16
5	Empfehlungen.....	17
5.1	Parksituation	17
5.2	Geschwindigkeit.....	20
5.3	Fußverkehr und Barrierefreiheit	21
5.4	Radverkehr.....	24
5.5	Beschilderung in der Ortsdurchfahrt.....	25
6	Abbildungsverzeichnis	XXVIII
7	Quellenverzeichnis	XXIX
	Anhänge.....	XXX

1 Ausgangssituation

Die Gemeinde Waldaschaff liegt ca. 15 km östlich von Aschaffenburg an der Grenze zum Hochspessart. Sie ist über die Autobahn 3 und die Bundesstraße 26 überregional angebunden. Die Aschaffener Straße und die Lohrer Straße sind Teil der Kreisstraße AB 4 und bilden die Hauptverkehrsverbindung durch Waldaschaff (Abbildung 1). Diese insgesamt ca. vier Kilometer langen Hauptverbindungen erfahren durch den Berufsverkehr besonders in den Spitzenstunden ein vergleichsweise hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, das zu Nutzungskonflikten der unterschiedlichen Verkehrsarten führt.

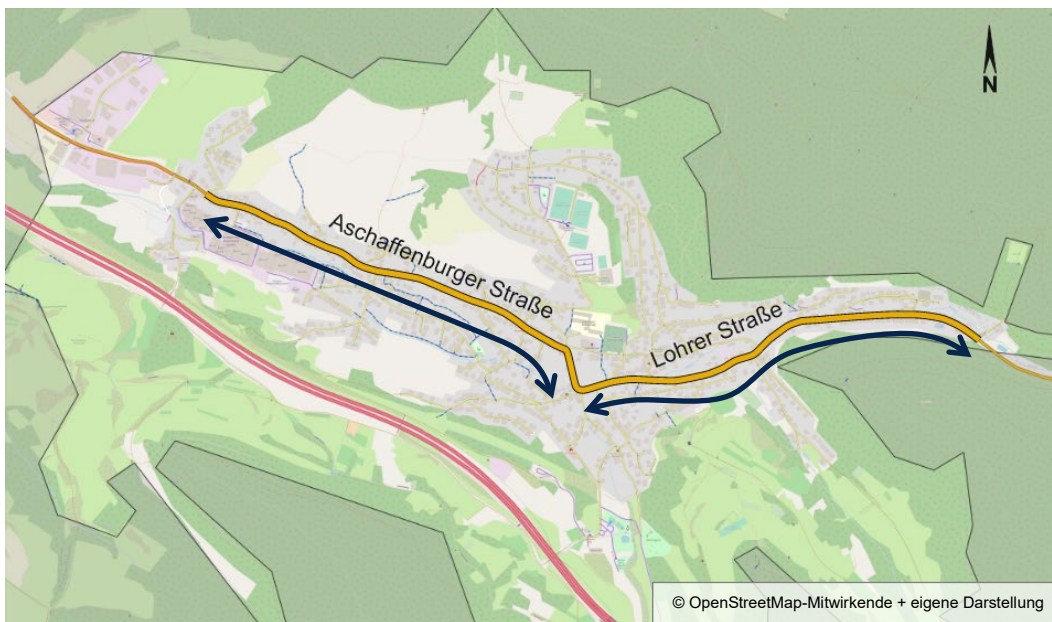


Abbildung 1: Übersichtskarte des Untersuchungsabschnitts

Aufgrund von Zielen des täglichen Bedarfs in der Ortsdurchfahrt soll die Nahmobilität, insbesondere die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr, gestärkt werden. Für den Fußverkehr werden teilweise sehr schmale Gehwege durch den ruhenden Verkehr zusätzlich eingeschränkt. Vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen wie auch den besonders schutzbedürftigen Schülerverkehr bestehen dadurch Defizite in der vorhandenen Infrastruktur. Neben den bekannten Umweltbelastungen wie Lärm und Abgasen sind die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität eingeschränkt.

Aus diesem Grund wurde die Hochschule Darmstadt damit beauftragt, Parkraumerhebungen durchzuführen, um die Parksituation und daraus entstehende Problembereiche zu identifizieren. Darauf aufbauend sollen Maßnahmen entwickelt werden, die kurzfristig umsetzbar sind und sich in das Gesamtbild der Gemeinde einfügen. Vordergründig wird eine Markierungs- bzw. Beschilderungslösung für den ruhenden Verkehr angestrebt. Anschließend wird die Anzahl der Parkmöglichkeiten im Vorher-/ Nachher-Vergleich dargestellt (Parkstandbilanz).

2 Methodik

Als erster Arbeitsschritt erfolgt eine Bestandsaufnahme. Diese umfasst neben den Points of Interest (*Anhang 1*) eine Bilderdokumentation der Aschaffenburger Straße und Lohrer Straße inklusive der angrenzenden Straßenzüge. In der Ortsdurchfahrt werden relevante Querschnitte und Gehwegbreiten (*Anhang 2*) aufgenommen sowie Konfliktbereiche zwischen dem Kfz-Verkehr, dem ruhenden Verkehr und zu Fuß Gehenden abgeleitet. Die aktuell rechtlichen Anordnungen (Parkzonen, Halteverbote etc.) werden dokumentiert (*Anhang 3*).

Im Rahmen der Bestandsaufnahme werden die Aspekte Barrierefreiheit, Sichtfelder/ Sichtbeziehungen, Attraktivität von Aufenthaltsflächen und Abstellanlagen für den Radverkehr zusätzlich berücksichtigt.

Um die Situation vor Ort beurteilen zu können, wird die Anzahl der regulären Parkmöglichkeiten erfasst und die Parkdauer anhand einer Kennzeichenerfassung nach den *Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012* (FGSV) aufgenommen. Der zu untersuchende Bereich umfasst die Ortsdurchfahrt zwischen der Ymosstraße und dem östlichen Ortsausgang Am Seehaus.

Die Parkdauer des ruhenden Verkehrs wird vom 17. bis 19. Mai 2022 mittels Videodokumentation erfasst. An diesen drei Tagen werden die Aschaffenburger Straße und die Lohrer Straße jeweils vier Mal befahren. Die Erhebungen finden jeweils um ca. 6:00 Uhr, ca. 11:00 Uhr, ca. 14:00 Uhr und ca. um 19:00 Uhr statt.

Im Nachgang werden die Daten der Befahrung tabellarisch aufbereitet und ausgewertet sowie Übersichtskarten der täglichen Parksituation angefertigt. Diese zeigen die Bereiche mit erhöhtem Parkdruck (*Anhang 4*).

Die Erkenntnisse dienen als Grundlage, um Anpassungen der Parksituationen in der Ortsdurchfahrt vorzunehmen (*Anhang 5 und Anhang 6*).

3 Bestandsaufnahme

3.1 Ziele des täglichen Bedarfs

Ziele des täglichen Bedarfs beschreiben interessante Orte, die für den alltäglichen Bedarf relevant sind (z.B. Supermarkt) oder direkte Ziele darstellen (Gastronomie, Parkhaus). Zusätzlich werden Anlaufstellen dringender Situationen (z.B. Apotheke) und touristische Attraktionen (z.B. Sportstätte, Museum) gekennzeichnet. In der folgenden Abbildung 2 sowie in Anhang 1 ist eine Übersicht der POI (Points of Interest) abgebildet. Die Ziele sind farblich in die Kategorien Bildungseinrichtungen, Sport-/Freizeitanlagen, Öffentliche Einrichtungen und Gewerbe gegliedert.

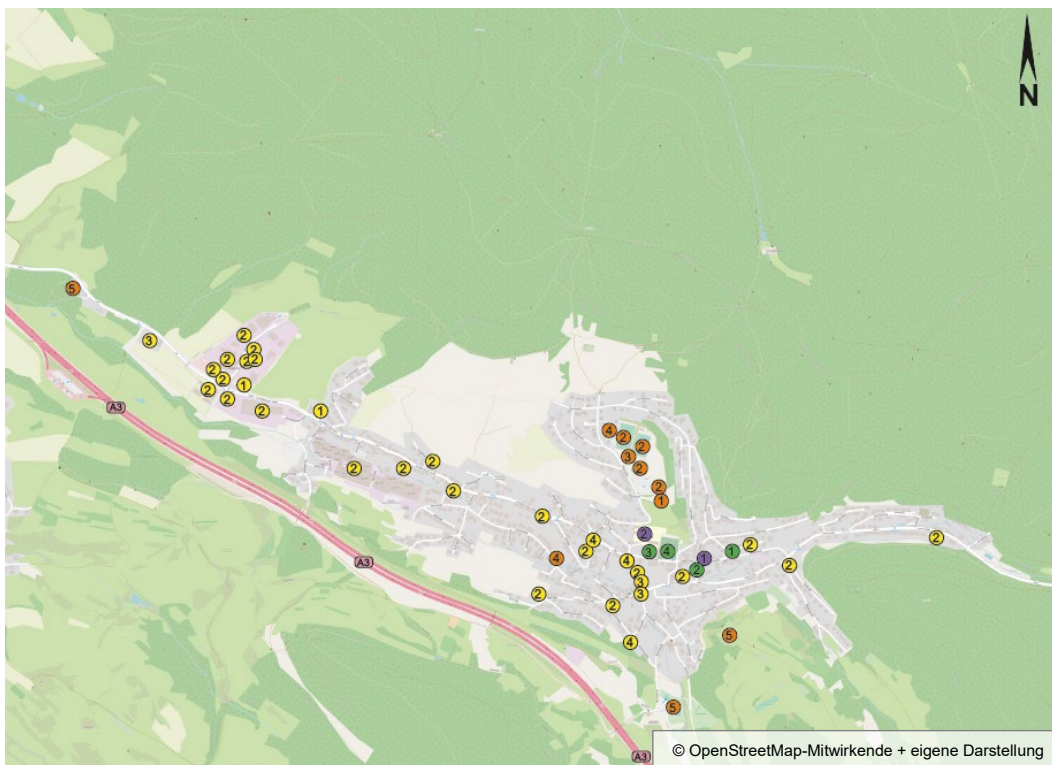


Abbildung 2: Übersichtskarte der Points of Interest

Die Übersicht dient der Einordnung von Wegeverbindungen in das bestehende Verkehrsnetz, um die Verläufe von Verkehrsströmen beurteilen zu können. Aus Abbildung 2 ist ersichtlich, dass die Ziele vermehrt entlang der Ortsdurchfahrt liegen und dort besonders häufig Gewerbe angesiedelt ist. Die Bildungseinrichtungen sind ebenfalls über die Aschaffenburger Straße

bzw. über die Lohrer Straße angebunden. Daher ist davon auszugehen, dass die Ortsdurchfahrt regelmäßig von Schulkindern zu Fuß genutzt wird. Die Einkaufsmöglichkeiten zentrieren sich am westlichen Ortseingangsbereich, die Freizeitanlagen im Norden der Gemeinde.

3.2 Ruhender Verkehr

Entlang der Aschaffener Straße (Fabrikstraße bis Sandweg) besteht bereits eine Parkverbotszone, in der nur in ausgewiesenen Flächen geparkt werden darf (vgl. Abbildung 3, gelb markiert). Insgesamt sind auf dem etwa einen Kilometer langen Abschnitt 38 Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge markiert. Ein Stellplatz wird hierbei mit einer Länge von 5,20 Metern und einer Breite von 2,00 Metern angenommen [2]. Die Fläche zum Ein- und Ausparken zwischen zwei Parkständen wird im Bestand ebenfalls berücksichtigt.



Abbildung 3: Regelung des Parkens in der Ortsdurchfahrt

Im weiteren Verlauf, vom Sandweg bis etwa bis zur Haltestelle „Mittlethal“ (zwischen Waldstraße und Amselweg), ist das Parken zeitlich geregelt (vgl. Abbildung 3, blau markiert). Das Halteverbot gilt auf der südlichen Straßenseite in Fahrtrichtung Rothenbuch montags, mittwochs, freitags und sonntags von 6 – 19 Uhr. Auf der nördlichen Straßenseite ist das Halteverbot

dienstags, donnerstags und samstags zwischen 6 und 19 Uhr eingerichtet. Diese Regelung soll ein längeres Parken („Dauerparken“) auf der Ortsdurchfahrt unterbinden.

Der östliche Teil der Lohrer Straße (Amselweg bis Ortsausgang) weist keine spezielle Regelung für den ruhenden Verkehr auf.

Parkverbotszone	Zeitlich geregeltes Parken	
	Südliche Straßenseite	Nördliche Straßenseite
		

Abbildung 4: Beschilderung der Parkregelung

3.3 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Entlang der Ortsdurchfahrt ist keine der zwölf Bushaltestellen vollständig barrierefrei ausgebaut. Vier Bushaltestellen sind mit einem Hochbord ausgestattet, was das Ein- und Aussteigen für mobilitätseingeschränkte Personen erleichtert (siehe Abbildung 4). Die Barrierefreiheit von Haltestellen ist erst gegeben, wenn auch die Zuwegung zu den Haltestellen barrierefrei möglich ist. Zumindest der angrenzende Knotenpunktbereich sollte barrierefrei zu Überqueren sein. Die Haltestellen bieten unterschiedliche Qualitätsstufen bezüglich Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten und Beleuchtung.



Abbildung 5: Barrierearme Bushaltestelle "Waldaschaff, Clonakilty"



Abbildung 6: Nicht-barrierefreie Haltestelle "Waldaschaff, Autenbach"

Zwischen der Ymosstraße und Am Seehaus sind die Gehwegbreiten an vielen Stellen sehr gering. Häufig sind die Gehwege lediglich zwischen 1,00 m und 1,50 m breit (Abbildung 6, orange), an mehreren Stellen unter 1,00 m (Abbildung 6, rot). Da teilweise beidseitig schmale Gehwegbreiten vorhanden sind, muss der Fußverkehr im Begegnungsfall die Fahrbahn im Mischverkehr mitbenutzen oder vermehrt die Fahrbahn queren. Um dieses Sicherheitsdefizit zu entschärfen und die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs an die des Fußverkehrs anzunähern, wurde zwischen der Gemeinde Waldaschaff und dem Landkreis Aschaffenburg vereinbart, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich zwischen der Fabrikstraße und der Brentanostraße auf 30 km/h reduziert wird. Die Karte ist als *Anhang 2* beigefügt.

Sitzmöglichkeiten zum Ausruhen entlang der Ortsdurchfahrt sind in geringer Anzahl vorhanden. Die Christebrücke als zentraler Platz in der Ortsmitte, an der Brücke über den Autenbach sowie am östlichen Ortsausgang sind Sitzbänke vorhanden. Besonders ältere Menschen oder Personen mit Handicap können teilweise nur Strecken bis 200 m zurücklegen und sind für ihre eigenständige Mobilität auf Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum angewiesen.

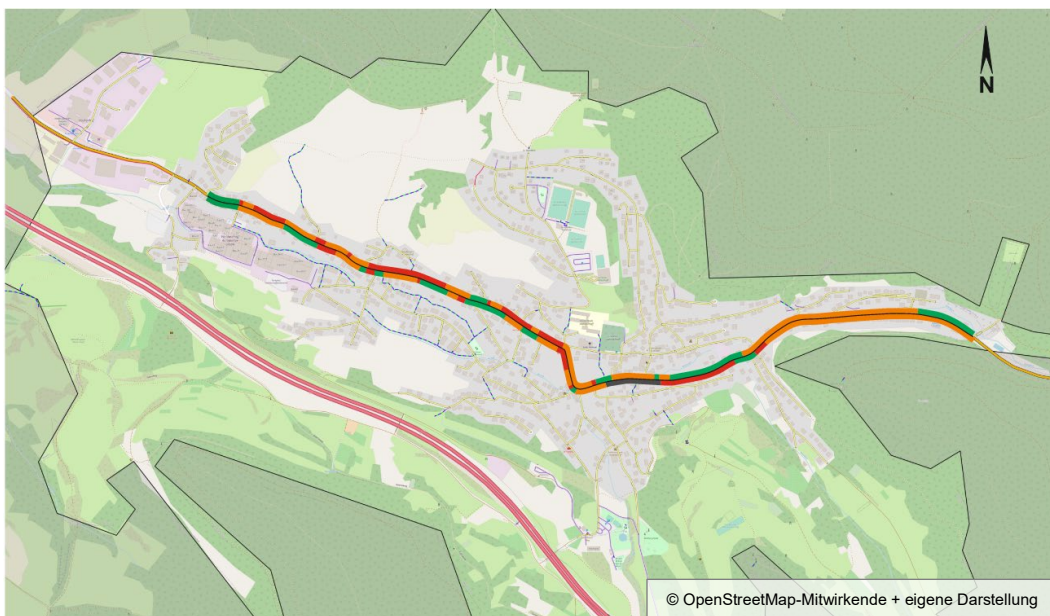


Abbildung 7: Übersicht der Gehwegbreiten entlang der Ortsdurchfahrt

3.4 Weitere Untersuchungsdaten

Aufgrund von Anwohnerbeschwerden hat das Büro Wölfel aus Aschaffenburg im Jahr 2021 (Berichtsnummer X1621.001.01.001) eine Verkehrsmessung zu Schall- und Luftschadstoffemissionen durchgeführt. Das Gutachten beschreibt die schädlichen Umwelteinwirkungen an der Ortsdurchfahrt auf Höhe der Aschaffener Straße 71. Die erfolgte Schallmessung zeigt, dass die Immissionsgrenzwerte erreicht bzw. überschritten werden. Diese Messungen erfordern Maßnahmen, um die Anwohnenden zu entlasten.

Aktuelle Veröffentlichungen [Unfallforschung der Versicherer: *Unfallursache Geschwindigkeit*, Nov. 2022] beschreiben die Reduktion von Unfällen bzw. Unfallschwere mit Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die Untersuchung zeigt, welche Rolle die Geschwindigkeit bei Unfällen spielt und welche Potenziale für die Verkehrssicherheit durch eine reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit bestehen. Die aktuelle Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) weist auf die „Vision Zero“ hin, die als Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen gilt. Die Verkehrssicherheit steht übergeordnet über der Flüssigkeit des Verkehrs. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit, eine fehlerverzeihende Infrastruktur sowie die Beeinflussung des Verkehrsverhaltens sind ausschlaggebend für die Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h führt nicht nur zu einer positiven Entwicklung der Emissionen, sondern wirkt sich auch fördernd auf die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität für Anwohnende aus.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke liegt den Erhebungen des Büro Wölfel zufolge bei 4.720 Kfz/24h. Im Vergleich zu Messungen aus dem Jahr 2006 ist die Verkehrsmenge rückläufig. Die Verkehrsverteilung ist montags bis freitags höher als am Wochenende einzuschätzen. Dies lässt darauf schließen, dass an Werktagen hauptsächlich Kfz-Verkehr durch Berufspendelnde verursacht wird, am Wochenende dagegen Erledigungen zu Fuß oder mit dem Rad erfolgen.

4 Analyse

4.1 Parkraumerhebung

Die Parkraumerhebung ermöglicht die Definition von Bereichen mit erhöhtem Parkdruck, um Konfliktstellen zwischen den Verkehrsteilnehmergruppen herauszuarbeiten. Aus der Auswertung erfolgt die Ableitung geeigneter Lösungsansätze mittels Markierungen oder Beschilderungen.

Bei zwölf Erhebungsfahrten (vier Uhrzeiten an drei Tagen) mittels Videoaufnahmen wurden insgesamt 554 Kraftfahrzeuge aufgenommen. Die detaillierte Verteilung ist in der nachfolgenden Tabelle abgebildet.

Tabelle 1: Aufgenommene Kfz nach Tagen

	Dienstag, 17.05.2022	Mittwoch, 18.05.2022	Donnerstag, 19.05.2022
6:00 Uhr	59	59	49
10:00 Uhr	37	37	30
14:00 Uhr	44	43	37
19:00 Uhr	66	49	49

Wie in Kapitel 3.2 beschrieben, lässt sich der ruhende Verkehr auf der Ortsdurchfahrt in drei Abschnitte unterteilen: Parkverbotszone, zeitlich geregeltes Parken und freies (ungeregeltes) Parken.

Tabelle 2: Verteilung des ruhenden Verkehrs nach Tagen und Abschnitten

	Dienstag			Mittwoch			Donnerstag		
6:00 Uhr	20	3	34	19	5	33	16	2	31
10:00 Uhr	10	0	25	10	1	25	8	1	18
14:00 Uhr	13	5	24	10	4	28	10	4	20
19:00 Uhr	17	6	35	12	4	32	16	5	27
Summe	60	14	119	51	14	118	50	12	96
Prozent [%] *	31,1	7,3	61,7	27,9	7,7	64,5	31,6	7,6	60,8
Tagessumme	193			183			158		

	Parkverbotszone	(Fabrikstraße bis Sandweg)
	Zeitlich geregeltes Parken	(Sandweg bis 100 m vor Amselweg)
	Freies Parken	(Amselweg bis zum östlichen Ortsausgang)

* Abweichung zu 100 % durch Rundung auf eine Nachkommastelle.

Differenzen zu Tabelle 1 sind Kfz, die nicht in einer der drei Zonen parkten.

Zur Veranschaulichung werden die Parkpositionen der Kraftfahrzeuge in drei Karten dargestellt. Exemplarisch zeigt Abbildung 8 die Positionen, die am Dienstag, den 17.05.2022 aufgenommen wurden. Hierbei stellt jeder farbige Punkt ein geparktes Fahrzeug dar. Die Farbe der Punkte dient der Zuordnung des aufgenommenen Zeitraums. Grün hinterlegt ist der ruhende Verkehr um 6:00 Uhr morgens, rot zeigt Fahrzeuge, die gegen 11:00 Uhr erfasst wurden, gelb stellt Fahrzeuge dar, die um 14:00 Uhr aufgenommen wurden und blau sind Fahrzeuge, die abends um 19:00 Uhr parkten.

Die Auswertung zeigt, dass ein Großteil (ca. 62 % der Tagessumme) der Fahrzeuge im östlichen Ortsteil der Ortsdurchfahrt parkt (119 Kfz). Die größere Anzahl der Erhebungsmenge um 06:00 Uhr und 19:00 Uhr lassen darauf schließen, dass es sich um berufstätige Anwohnende handelt, die ihr Fahrzeug regelmäßig in diesem Bereich abstellen. Ungefähr 31 % der Tagessumme (60 Kfz) parkt auf ausgewiesenen Parkständen in der Parkverbotszone. Nur ca. 7 % der aufgenommenen Fahrzeuge (14 Kfz) parken im Bereich des zeitlich geregelten Parkens. Tendenziell ist hier der Freizeitverkehr (nachmittags) anzutreffen.

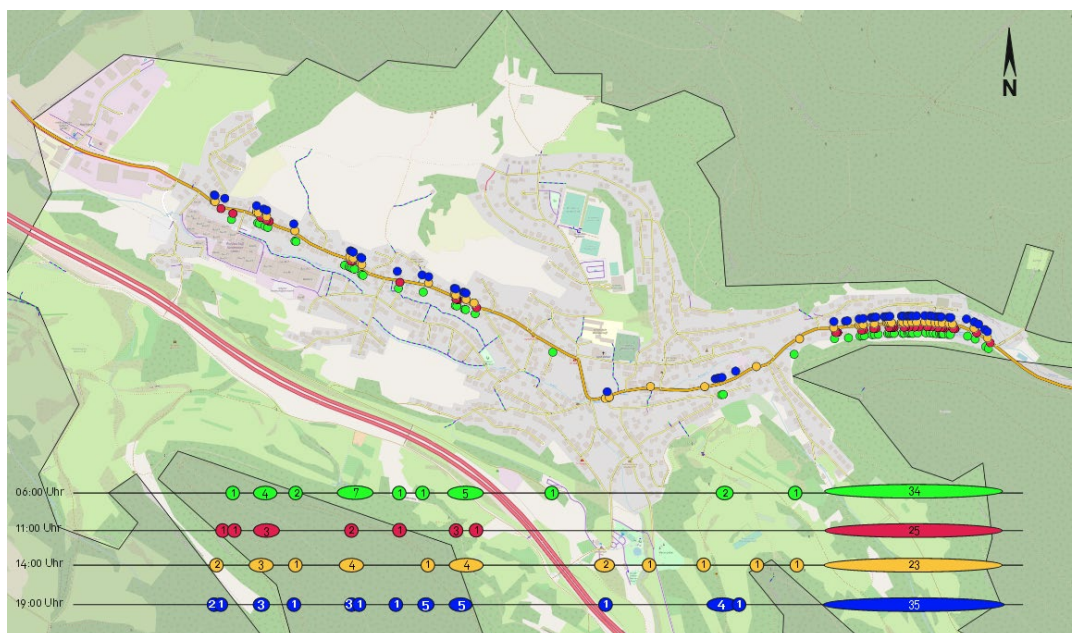


Abbildung 8: Positionen des ruhenden Verkehrs am Dienstag, 17.05.2022

Die Verteilung aller Erhebungstage sind in *Anhang 4* dargestellt.

4.2 Parksituation

Im westlichen Bereich der Aschaffenburger Straße ist eine Parkverbotszone angeordnet, es darf daher nur auf ausgewiesenen Parkständen auf der Fahrbahn geparkt werden.

Im Erhebungszeitraum wurde mehrfach beobachtet, dass Kraftfahrzeuge anteilig auf dem Gehweg abgestellt wurden (vgl. Abbildung 9). Durch das Parken auf dem Gehweg wird die verfügbare und ohnehin geringe Gehwegbreite zusätzlich eingeschränkt, sodass insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen oder beispielsweise Personen mit Kinderwagen im Begegnungsfall auf andere Verkehrsflächen ausweichen müssen. Teilweise ist die verbleibende Gehwegbreite für die Alleinnutzung zu gering, weshalb zu Fuß Gehende die Fahrbahn nutzen. Dies führt aufgrund großer Geschwindigkeitsdifferenzen zu Konflikten mit dem fließenden Verkehr und führt zu abruptem Abbremsen des Kfz-Verkehrs.



Abbildung 9: Anteiliges Gehwegparken

Abbildung 10 veranschaulicht den Begegnungsfall zweier Pkw, wobei zeitgleich ein parkendes Fahrzeug überholt wird. Diese Situation spiegelt die Gegebenheiten vor Ort wider. Der eingezeichnete Parkstand weist eine Breite von 2,00 m auf. Die Restfahrbahnbreite beträgt 3,65 Meter. Für den Begegnungsfall zweier Pkw ist diese Breite nicht ausreichend, weshalb das

überholende Fahrzeug auf den Parkstand ausweichen muss. Die Fahrzeuge begegnen sich mit einem geringen Sicherheitsabstand, wodurch das Risiko eines Längsunfalls (z. B. Touchieren/ Abfahren des Außenspiegels) steigt.

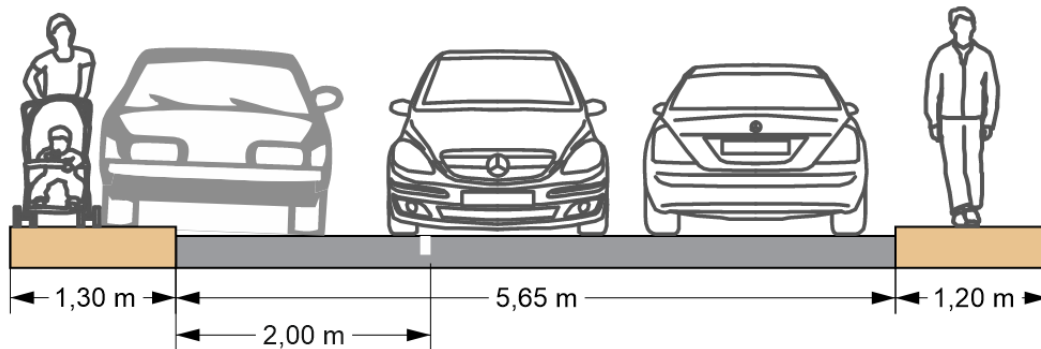


Abbildung 10: Straßenquerschnitt mit anteiligem Gehwegparken

Wie Abbildung 11 zeigt und aus diesem Grund durch die Straßenverkehrsordnung vorgegeben wird, ist das Unfallrisiko durch das Parken auf der Fahrbahn entschärft. Das Begegnen zweier Pkw wird unterbunden, da das überholende Fahrzeug hinter dem ruhenden Pkw den Begegnungsfall abwarten muss. Zudem kann die volle Gehwegbreite genutzt werden, wodurch die Sicherheit für den Fußverkehr deutlich zunimmt. Dies fördert zudem die Attraktivität der Nahmobilität.

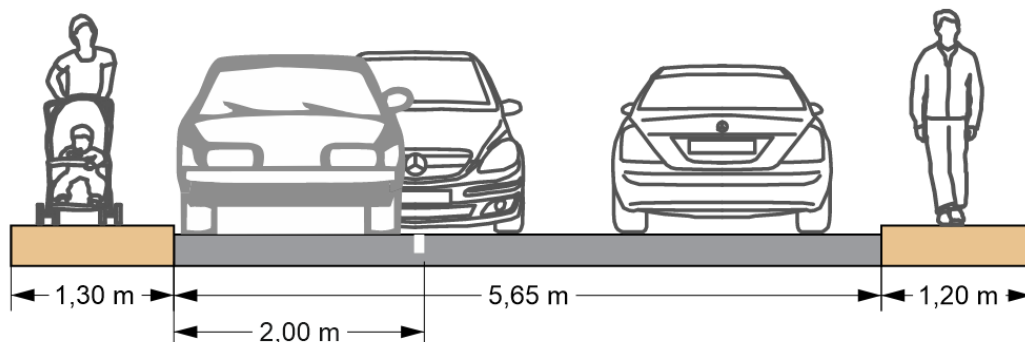


Abbildung 11: Straßenquerschnitt mit parken auf dem Parkstand

Im Bereich des Ortszentrums mit zeitlich geregelterm Parken wurde keine besondere Parksituation erfasst.

Im weiteren Verlauf der Ortsdurchfahrt Lohrer Straße wurde ein erhöhter Parkdruck festgestellt. Aufgrund der vorhandenen Querschnittsbreite ist das Begegnen zweier Pkw bei ruhendem Verkehr nicht möglich. Um einen Begegnungsfall zu realisieren, werden die Bereiche der Garageneinfahrten, die teilweise durch ein Halteverbot erweitert wurden, als Ausweichfläche genutzt (Abbildung 12).



Abbildung 12: Erweiterung der Ausweichmöglichkeiten durch Parkverbot

Des Weiteren wurde während des Aufnahmezeitraums an der Einmündung Lohrer Straße / Tannenweg beobachtet, dass Fahrzeuge in Fahrtrichtung Osten im Einmündungsbereich parken (vgl. Abbildung 13). Die Befahrbarkeit, besonders für Einsatzfahrzeuge, ist durch den ruhenden Verkehr eingeschränkt. Die Schleppkurven für Feuerwehr, Rettungsdienst und Müllfahrzeuge sind zu überprüfen und das Halteverbot ggf. auf den Einmündungsbereich auszuweiten.



Abbildung 13: Parken im Bereich der Einmündung Lohrer Straße/ Tannenweg

4.3 Sichtfelder

Sowohl in der Aschaffener Straße als auch in der Lohrer Straße ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Für den Bereich zwischen der Fabrikstraße und der Brentanostraße gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Gemäß der *Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)* sind an Knotenpunkten, Einmündungen und Überfahrstellen eines Geh- bzw. Radwegs bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h Sichtdreiecke mit einer Schenkellänge von 70 Metern freizuhalten (vgl. Abbildung 14). Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird von der RASt eine Schenkellänge der Sichtdreiecke von 30 m vorgeschrieben. Ein- und Ausfahrten zu Grundstücken sind von dieser Richtlinie ausgenommen. [1]

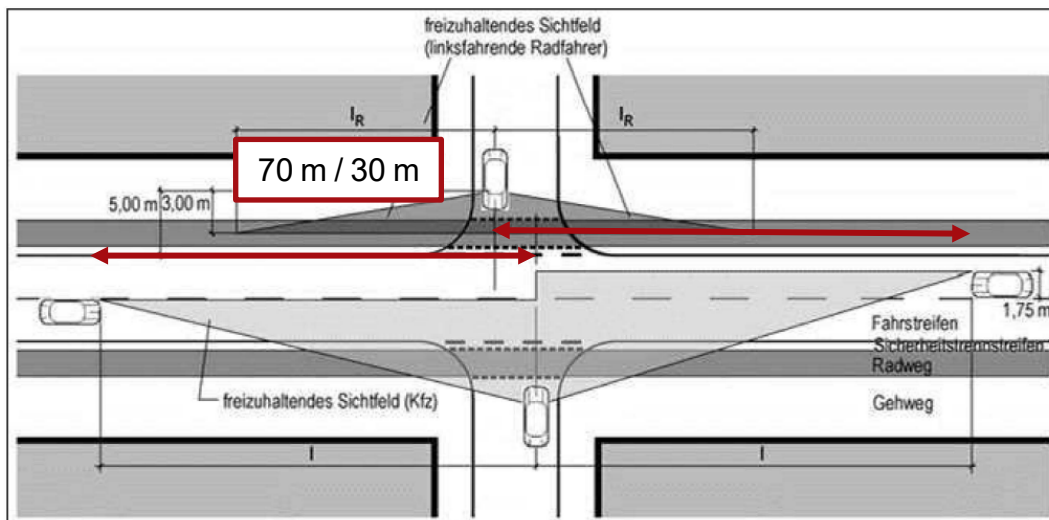


Abbildung 14: Sichtfelder auf bevorrechtigte Kraftfahrzeuge [1]

5 Empfehlungen

5.1 Parksituation

Die Auswertung der Parkraumerhebung zeigt, dass im Erhebungszeitraum keine konkreten Problemstellen durch ruhenden Verkehr identifiziert werden konnten. Die angrenzenden Seitenstraßen verfügen über geringe Querschnittsbreiten, die keine definierten Abstellflächen für den ruhenden Verkehr zulassen. Um Einsatzfahrzeugen die schnelle Durchfahrt zu ermöglichen, sollten die Schleppkurven überprüft und in Knotenpunktbereichen Halteverbote eingerichtet werden.

Da in der Ortsdurchfahrt keine Parkstände in Bereichen mit erhöhtem Parkdruck entfallen, ist nicht davon auszugehen, dass sich der ruhende Verkehr in die angrenzenden Seitenstraßen verlagert.

Im Folgenden wird auf die drei eingangs definierten Bereiche näher eingegangen.

Bereich: Parkverbotszone

Die vorhandenen Parkstände waren während der Erhebung zu keiner Zeit vollständig ausgelastet. Da zu allen Erhebungszeiträumen überwiegend die gleichen Parkstände belegt wurden, gibt dies Grund zur Annahme, dass Anwohnende die Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn nutzen. Besonders aus ländlicheren Kommunen und Landkreisen ist bekannt, dass Familien mehr Fahrzeuge als Stellplätze auf dem Grundstück besitzen und deshalb Kfz im öffentlichen Raum abgestellt werden.

Die Aschaffenburgener Straße weist im Bereich zwischen der Fabrikstraße und der Helgenfeldstraße einen kurvigen Verlauf auf. Durch das Freihalten der Sichtbereiche werden mögliche Konflikte zwischen Fahrzeugen im Begegnungsfall entschärft und die Verkehrssicherheit erhöht.

Im Rahmen des Parkraumkonzeptes werden die zwei Parkmöglichkeiten bei den Häusern 140 und 142 entfernt, um eine Verbesserung des Verkehrsflusses zu erreichen. Dies sollte im Rahmen eines Verkehrsversuches stattfinden, wobei die Wirksamkeit nach einer sechsmonatigen Testphase bewertet wird.

Die Parkstände vor den Häusern mit Hausnummer 151 und 153 sowie die vor Hausnummer 106 entfallen aufgrund freizuhaltender Sichtfelder in Kurvenbereichen. Als Ausgleich wird vor den Häusern mit Hausnummer 128 und 130 eine 17,10 m lange Parkmarkierung aufgebracht, um Parkmöglichkeiten für drei Kfz herzustellen.

Die Parkstände bei den Bushaltestellen „Alte Post“ waren während der Bestandsaufnahme nicht ausgelastet. Die Rücksprache mit der Gemeindeverwaltung ergab, dass die Parkmöglichkeiten vollständig entfallen können, da auf der angrenzenden Liegenschaft ein Mehrfamilienhaus mit Tiefgarage geplant wird, die den Anwohnenden bzw. Besuchern zur Verfügung steht.

Bereich: Zeitlich geregeltes Parken

In diesem Bereich wurde der ruhende Verkehr im Erhebungszeitraum nicht nachteilig für den Verkehrsfluss wahrgenommen. Die Auswertungen zeigen, dass kein erhöhter Parkdruck vorliegt. Es ist daher anzunehmen, dass die Anwohnenden ihre Fahrzeuge auf den privaten Grundstücken abstellen.

Bereich: Freies Parken

Dieser Bereich der Ortsdurchfahrt ist von einem hohen Parkdruck geprägt. Bedingt durch die Hanglage besteht keine Möglichkeit Kraftfahrzeuge auf den angrenzenden Grundstücken abzustellen. Die Sammelgaragen sind vermutlich ausgelastet oder anderweitig in Benutzung, weshalb die Fahrzeuge der Anwohnenden auf der Fahrbahn abgestellt werden.

Um die Begegnungsfälle zu ermöglichen, sollten größere Ausweichmöglichkeiten geschaffen werden. Die Abstellbereiche für den ruhenden Verkehr sind deutlich hervorzuheben. Ein entsprechendes Konzept wird in *Anhang 6* veranschaulicht. *Anhang 5* bietet vorab eine Übersicht über die Pläne des Parkraumkonzeptes.

Das Parkraumkonzept der Hochschule Darmstadt sieht in diesem Bereich die Einrichtung bzw. Ausweitung mehrerer Halteverbote vor:

- Aufgrund der Kuppe und damit einhergehender eingeschränkter Sichtfelder auf Höhe der Lohrer Straße Hausnummer 120, soll 10 m vor den Garagen bei Hausnummer 108 ein Halteverbot beginnen und mit den Garagen von Hausnummer 108 A enden.
- Das bestehende Halteverbot vor Hausnummer 110 und 112 wird auf die Länge der Garagenausfahrten ausgeweitet.
- Das bestehende Halteverbot vor Hausnummer 116 und 118 wird ebenfalls auf die Länge der Garagenausfahrten ausgeweitet.

Durch das Anknüpfen an die bestehenden Halteverbote und das Ausweisen des Halteverbots vor den Einfahrten werden bei entsprechender Umsetzung lediglich zwei Parkmöglichkeiten im Bereich zwischen dem Amselweg und dem Tannenweg entfallen (vor Hausnummer 108).

Die Markierung einzelner Parkstände auf der Fahrbahn wurde ebenfalls geprüft, allerdings steht der Kostenaufwand nicht in Relation zu einer nennenswerten Verbesserung der Verkehrssituation. Sollten die Halteverbote jedoch missachtet werden, ist es in diesem Fall ratsam, Parkstände auf der Fahrbahn zu markieren.

Im Bereich der Bushaltestellen „Eselsweg“ sollten Grenzmarkierungen aufgebracht werden, um damit das gemäß § 41 Abs. 1 StVO i.V.m. Zeichen 224 geltende Parkverbot deutlich hervorzuheben.

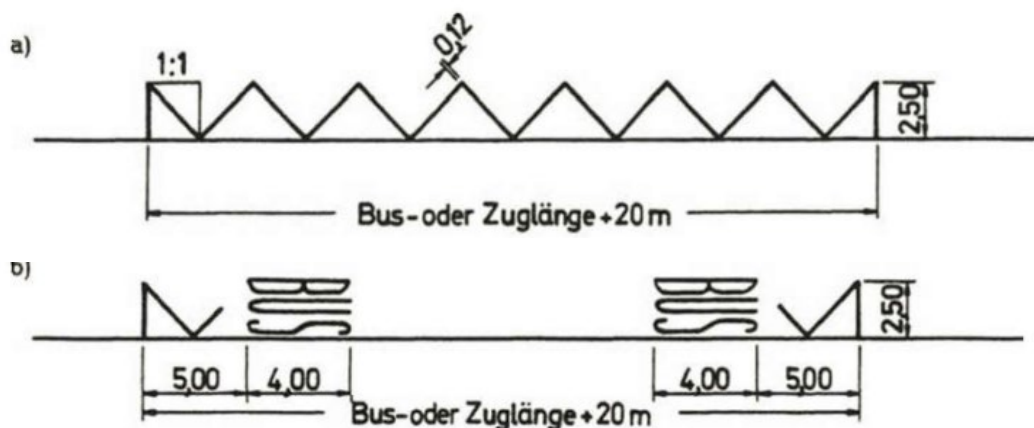


Abbildung 15: Grenzmarkierung an Bushaltestellen [3]

Parkausweise für Anwohnende sind in diesem Bereich nicht zielführend, da den Erhebungsdaten zufolge fast ausschließlich Anwohnende in diesem Bereich parken. Parkausweise speziell für Anwohnende verringern die Anzahl des ruhenden Verkehrs somit nicht und auch der Verkehrsfluss bzw. die Verkehrssicherheit wird durch diese Regelung nicht optimiert. Der personelle Aufwand für die Einrichtung, Ausgabe der Parkausweise und die notwendigen Kontrollen wird als nicht zielführend eingeschätzt.

5.2 Geschwindigkeit

Die Markierung von Parkständen auf der Fahrbahn fördert die Nahmobilität, da die vorhandenen Gehwegbreiten dem Fußverkehr zur Verfügung stehen und die Radfahrenden im Begegnungsfall nicht überholt werden dürfen. Zudem wird durch den ruhenden Verkehr auf der Fahrbahn eine Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus des Kraftfahrzeugverkehrs erreicht, was sich wiederum positiv auf das subjektive Sicherheitsempfinden von zu Fuß Gehenden und auf der Fahrbahn fahrenden Radverkehr auswirkt.

Wie bereits beschrieben, wurde in Abstimmung mit der Stadt Aschaffenburg für den Bereich zwischen Fabrikstraße und Sandweg die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h festgelegt. Die Hochschule Darmstadt befürwortet diese Anordnung zugunsten schutzbedürftiger Personengruppen wie mobilitätseingeschränkte Personen und Schülerverkehr. Zudem findet eine Angleichung des Geschwindigkeitsniveaus von Radverkehr und Kfz-Verkehr statt.



Abbildung 16: Schulverkehr auf dem Weg zur Bushaltestelle

Die Bushaltestelle „Clonakilty“ ist nicht von der geschwindigkeitsreduzierenden Anordnung betroffen. Sie wird jedoch in beiden Richtungen von Schülerinnen und Schülern genutzt, die pulkartig unterwegs sind (vgl. Abbildung 16). Es wird daher empfohlen, den Bereich zur Schäfergasse mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auszuweiten. Besonders die Nahmobilität mit Fuß- und Radverkehr wird für die Erreichung von Zielen des täglichen Bedarfs durch eine attraktive und sichere Infrastruktur gefördert.

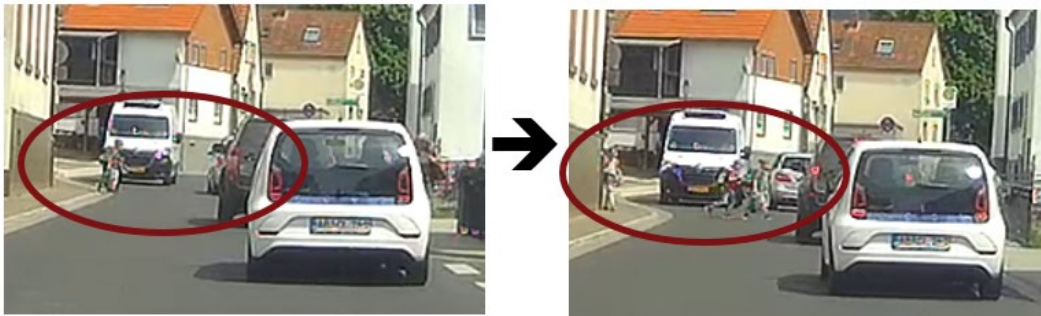


Abbildung 17: Schulkinder auf dem Weg zu Bushaltestelle

5.3 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Die Bushaltestellen werden schrittweise barrierefrei ausgebaut. Besonders ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen benötigen an Haltestellen Sitzmöglichkeiten zum Ausruhen. Sind die Platzverhältnisse nicht ausreichend, kann die Installation von Klappsitzen (siehe Abbildung 17) geprüft werden.



Abbildung 18: Platzsparende Klappsitze für Bushaltestellen [4]

Zudem wird empfohlen, ein barrierefreies Wegenetz zu konzeptionieren, das mobilitätseingeschränkten Personen die Möglichkeit bietet, Ziele des täglichen Bedarfs (Gemeindeverwaltung, Einkaufsmöglichkeiten, Kirche etc.) eigenständig zu erreichen. Diese Ziele sollten anhand eines taktilen Leitsystems auffindbar und nutzbar sein.

Entlang der Ortsdurchfahrt verändern sich die Gehwegbreiten häufig. In der Aschaffener Straße wird der Fußverkehr auf der südlichen Gehwegseite geführt. An der Einmündung Aschaffener Straße / Höhenstraße müssen zu Fuß Gehende die Straßenseite wechseln. Die Fußgängerschutzanlage im Knotenpunktbereich ist nicht barrierefrei ausgebaut, verfügt lediglich über eine Furtmarkierung über die Aschaffener Straße und bietet nur schmale Aufstellbereiche. Der Bezug einer signalisierten bzw. gesicherten Querungsmöglichkeit über die Höhenstraße zur Kirchstraße fehlt. Nach Rücksprache mit der Gemeindeverwaltung wird der Knotenpunktbereich bereits angegangen und neu geplant.



Abbildung 19: Fußgängerschutzanlage Aschaffener Straße / Höhenstraße

Es ist zu prüfen, ob und an welchen Stellen weitere Überquerungsmöglichkeiten geschaffen werden können.

Unter anderem wird empfohlen, eine Querungshilfe am westlichen Zugang zur Christebrücke vorzusehen (vgl. Abbildung 19). Dieser führt direkt zu einem Restaurant und einer Eisdiele. Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde beobachtet, dass Kraftfahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit¹ von der Aschaffburger Straße in die Aschaffstraße abbogen. Sollte die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h an dieser Stelle nicht wirkungsvoll sein und damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen, sind weitere geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen wie eine Aufpflasterung oder die Installation von Fahrbahnschwellen in Betracht zu ziehen. Aufgrund baulicher Randbedingungen könnte die Hervorhebung auch farblich erfolgen.



Abbildung 20: Westlicher Zugang zur Christebrücke

Die nachfolgende Abbildung 20 veranschaulicht durch eine Fotomontage eine Aufpflasterung als Querungsstelle.

¹ Während der Bestandsaufnahme war in diesem Teil der Aschaffburger Straße die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h festgelegt.



Abbildung 21: Querungsstelle an der Christebrücke (Fotomontage)

5.4 Radverkehr

Um einen Anreiz zu schaffen, die eigene Kfz-Nutzung für Strecken bis 5 km Länge in Waldaschaff zu überdenken und gleichzeitig die Nahmobilität zu fördern, sollte das Angebot für den Radverkehr optimiert werden.

Aus diesem Grund wird empfohlen, an öffentlichen Orten und an Zielen des täglichen Bedarfs Radabstellanlagen zu installieren. An der Christebrücke als zentrales Ziel sind dort sichere und überdachte Radabstellanlagen vorzusehen. In der Dorfmitte sollten generell Abstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität vorhanden sein, um den Radverkehr zu fördern und den Parkdruck zu minimieren. Auch Geschäftstreibende oder Grundstückseigentümer:innen sollten in die Konzepterarbeitung für Radabstellanlagen frühzeitig eingebunden werden und über positive Aspekte des Radfahrens informiert werden.

Die niederländische Firma Cyclehoop bietet verschiedene Modelle von Radabstellanlagen, die sich gut in das Stadtbild einfügen und die Radab-

stellanlagen verdeutlichen. Generell ist die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und Routenführung empfehlenswert.

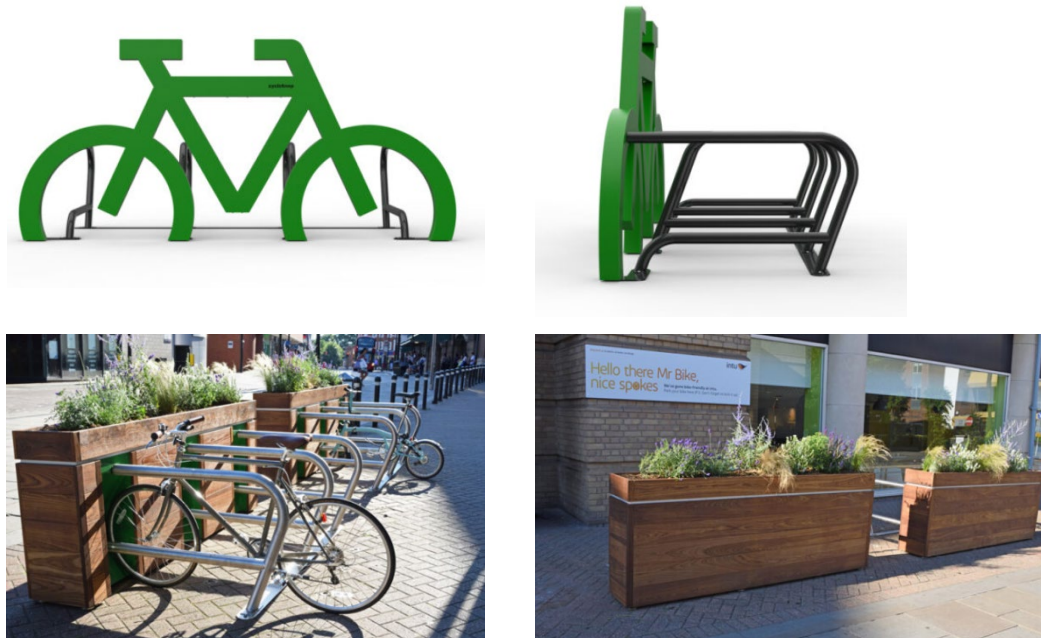


Abbildung 22: Bike Port und Planter Rack der niederländischen Firma Cyclehoop

5.5 Beschilderung in der Ortsdurchfahrt

In Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde sollte die Beschilderung entlang der Ortsdurchfahrt in Waldaschaff nach der aktuellen Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung überprüft werden.

Das Verkehrszeichen 306 gibt an, dass es sich bei der Aschaffenburger Straße und Lohrer Straße um eine Vorfahrtsstraße handelt. Die Nebenstraßen sind mit den Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren) oder 206 (Stopp) beschildert.

Entlang der Ortsdurchfahrt ist das Verkehrszeichen 306 (Vorfahrtsstraße) an einigen Stellen vor und an anderen hinter der Einmündung aufgestellt. Die aktuelle Verwaltungsvorschrift der StVO gibt vor, dass das Zeichen 306

innerhalb geschlossener Ortschaften ausschließlich vor einer Kreuzung oder der Einmündung aufgestellt werden darf [5].

An den folgenden Einmündungen wurde das Zeichen 306 hinter der Einmündung positioniert:

- Aschaffener Straße/ Schießfeldstraße
- Aschaffener Straße / Helgenfeldstraße
- Lohrer Straße/ Brentanostraße
- Lohrer Straße/ Amselweg

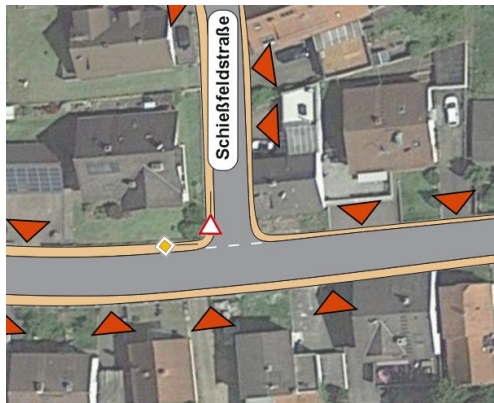


Abbildung 23: Aschaffener Straße/ Schießfeldstraße



Abbildung 24: Lohrer Straße/ Hofstraße

Des Weiteren wird empfohlen, den Knotenpunkt Aschaffener Straße/ Höhenstraße/ Kirchstraße durch die folgenden Zusatzzeichen zu ergänzen:

- Aschaffener Straße nach Osten:
VZ 306 + VZ 1002-23 (Verlauf der Vorfahrtsstraße von unten nach rechts, Einmündung von links)
- Aschaffener Straße nach Westen:
VZ 306 + VZ 1002-12 (Verlauf der Vorfahrtsstraße von unten nach links, Einmündung von oben)
- Höhenstraße:
VZ 205 + VZ 1002-24 (Verlauf der Vorfahrtsstraße von oben nach rechts, Einmündung von unten)

Auch der Knotenpunkt Aschaffener Straße/ Lohrer Straße/ Neuer Weg/ Aschaffstraße kann um die folgenden Zusatzzeichen ergänzt werden:

- Aschaffenburger Straße:
VZ 306 + VZ 1002-12 (Verlauf der Vorfahrtsstraße von unten nach links, Einmündung von oben)
- Lohrer Straße:
VZ 306 + VZ 1002-23 (Verlauf der Vorfahrtsstraße von unten nach rechts, Einmündung links)
- Neuer Weg:
VZ 205 + VZ 1002-24 (Verlauf der Vorfahrtsstraße von oben nach rechts, Einmündung von unten)
- Aschaffstraße:
VZ 205, ohne Zusatzzeichen

6 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtskarte des Untersuchungsabschnitts	2
Abbildung 2: Übersichtskarte der Points of Interest	5
Abbildung 3: Regelung des Parkens in der Ortsdurchfahrt	6
Abbildung 4: Beschilderung der Parkregelung	7
Abbildung 5: Barrierearme Bushaltestelle "Waldaschaff, Clonakilty"	8
Abbildung 6: Nicht-barrierefreie Haltestelle "Waldaschaff, Autenbach"	8
Abbildung 7: Übersicht der Gehwegbreiten entlang der Ortsdurchfahrt	9
Abbildung 8: Positionen des ruhenden Verkehrs am Dienstag, 17.05.2022	12
Abbildung 9: Anteiliges Gehwegparken	13
Abbildung 10: Straßenquerschnitt mit anteiligem Gehwegparken	14
Abbildung 11: Straßenquerschnitt mit parken auf dem Parkstand	14
Abbildung 12: Erweiterung der Ausweichmöglichkeiten durch Parkverbot	15
Abbildung 13: Parken im Bereich der Einmündung Lohrer Straße/ Tannenweg	15
Abbildung 14: Sichtfelder auf bevorrechtigte Kraftfahrzeuge [1]	16
Abbildung 15: Grenzmarkierung an Bushaltestellen [3]	19
Abbildung 16: Schulverkehr auf dem Weg zur Bushaltestelle	20
Abbildung 17: Schulkinder auf dem Weg zu Bushaltestelle	21
Abbildung 18: Platzsparende Klappsitze für Bushaltestellen [4]	21
Abbildung 19: Fußgängerschutzanlage Aschaffener Straße / Höhenstraße	22
Abbildung 20: Westlicher Zugang zur Christebrücke	23
Abbildung 21: Querungsstelle an der Christebrücke (Fotomontage)....	24
Abbildung 22: Bike Port und Planter Rack	25
Abbildung 23: Aschaffener Straße/ Schießfeldstraße	26
Abbildung 24: Lohrer Straße/ Hoffuhre	26

7 Quellenverzeichnis

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:
Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen, RASSt 2006, Kapitel 6.3.9.3
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:
Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs, EAR 05, Ta-
belle 4.3-1
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:
Richtlinie für die Markierung von Straßen – Teil 2, RMS-2 1980, Bild
53
- [4] Ziegler Metallverarbeitung GmbH – Klappsitz TOLFA
https://mediax.ziegler-metall.de/klappsitz-tolfa-mit-drahtgitter__shoKAT0060950.jpg?d=1000x470 (28.10.2021, 17:50 Uhr)
- [5] Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung: Zu den Ver-
kehrszeichen 306 und 307 Vorfahrtsstraße und Ende der Vorfahrts-
straße, Absatz 2

Anhänge

- 1 Übersichtskarte „Wichtige Ziele des täglichen Bedarfs“
- 2 Übersichtskarte „Gehwegbreiten“
- 3 Übersichtskarte „Regelung des Parkens“
- 4 Übersichtskarte „Aufgenommene, geparkte Kfz“
- 5 Übersichtskarte der A2-Pläne
- 6 Parkraumkonzept (A2-Format)