

# Verkehrskonzept Miehlen

- *Endbericht* -

10. August 2021

**Thomas Pickel, Dipl.-Ing.**  
**Lars Garber, M.Eng.**

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Aufgabe und Vorgehensweise.....</b>	<b>Seite 3</b>
<b>2. Bestandsanalyse.....</b>	<b>Seite 5</b>
• Untersuchungsgebiet	
• Netzhierarchie	
• Verkehrsmengen	
• Ausbauzustand	
• Verkehrsabläufe	
<b>3. Entwicklungen und Prognose.....</b>	<b>Seite 19</b>
<b>4. Konzept.....</b>	<b>Seite 21</b>
• Varianten Verkehrsführung	
• Maßnahmenpaket Netzhierarchie / Verkehrsberuhigung	
• Maßnahmenpaket Schulverkehr	
• Maßnahmenpaket Feuerwehrt	
• optionale Maßnahmen	
<b>5. Zusammenfassung/ Fazit.....</b>	<b>Seite 31</b>
<b>Anlagen.....</b>	<b>Seite 32</b>

# 1. Aufgabe und Vorgehensweise

## Aufgabe

Die Verbandsgemeinde Nastätten beabsichtigt in Miehlen ein neues Feuerwehrgerätehaus in der Bahnhofstraße zu errichten. Im Umfeld befinden sich heute bereits eine Grundschule (Mühlbach-Schule), eine Kindertagesstätte sowie das bestehende Feuerwehrgerätehaus.

Die verkehrliche Erschließung des geplanten Feuerwehrgerätehauses über die Bahnhofstraße ist im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung („Basisuntersuchung“) zu prüfen.

Bedenken von Seiten der Bürger/innen wurden hinsichtlich der zusätzlichen Verkehrsmengen an die Stadt herangetragen. Insbesondere geht es um die Gefährdung von Schulkindern und mögliche Konflikte zwischen Schulbussen, Feuerwehrverkehr und ruhendem Verkehr. Bestehende Mängel im Verkehrsablauf vor Schulbeginn und nach Schulende wurden dokumentiert.

Ergänzend zur Basisuntersuchung werden die Verkehrsabläufe im Umfeld der Mühlbach-Schule und des geplanten Feuerwehrgerätehauses, insbesondere zu Schulanfangs- und -endzeiten, betrachtet. Lösungen werden in einem Verkehrskonzept für das betrachtete Untersuchungsgebiet festgehalten.

# 1. Aufgabe und Vorgehensweise

## Vorgehensweise

Die Verkehrsuntersuchung besteht aus folgenden Bausteinen:

- Bestandsanalyse
- Entwicklungen und Prognose
- Betrachtung möglicher Verkehrsführungsvarianten
- Maßnahmenpakete

## 2. Bestandsanalyse

### Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im nordwestlichen Teil der Ortsgemeinde Miehlen. Es wird im Süden durch die Bahnhofstraße begrenzt. Im Westen grenzt das Untersuchungsgebiet an die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Hauptstraße an.

Die Hauptstraße ist als Landesstraße (L335) von überörtlicher Bedeutung. Eine Umgehungsstraße ist zur Zeit im Bau, so dass zukünftig mit einer Verkehrs-entlastung der Hauptstraße zu rechnen ist.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes liegen die Zu- und Abfahrtswege der Mühlbach-Schule. In der Krämergasse besteht außerdem ein Kindergarten. Im Wesentlichen wird das Gebiet jedoch durch Wohnbebauung geprägt. Entlang der Haargasse sind einzelne Geschäfte vorhanden.



## 2. Bestandsanalyse

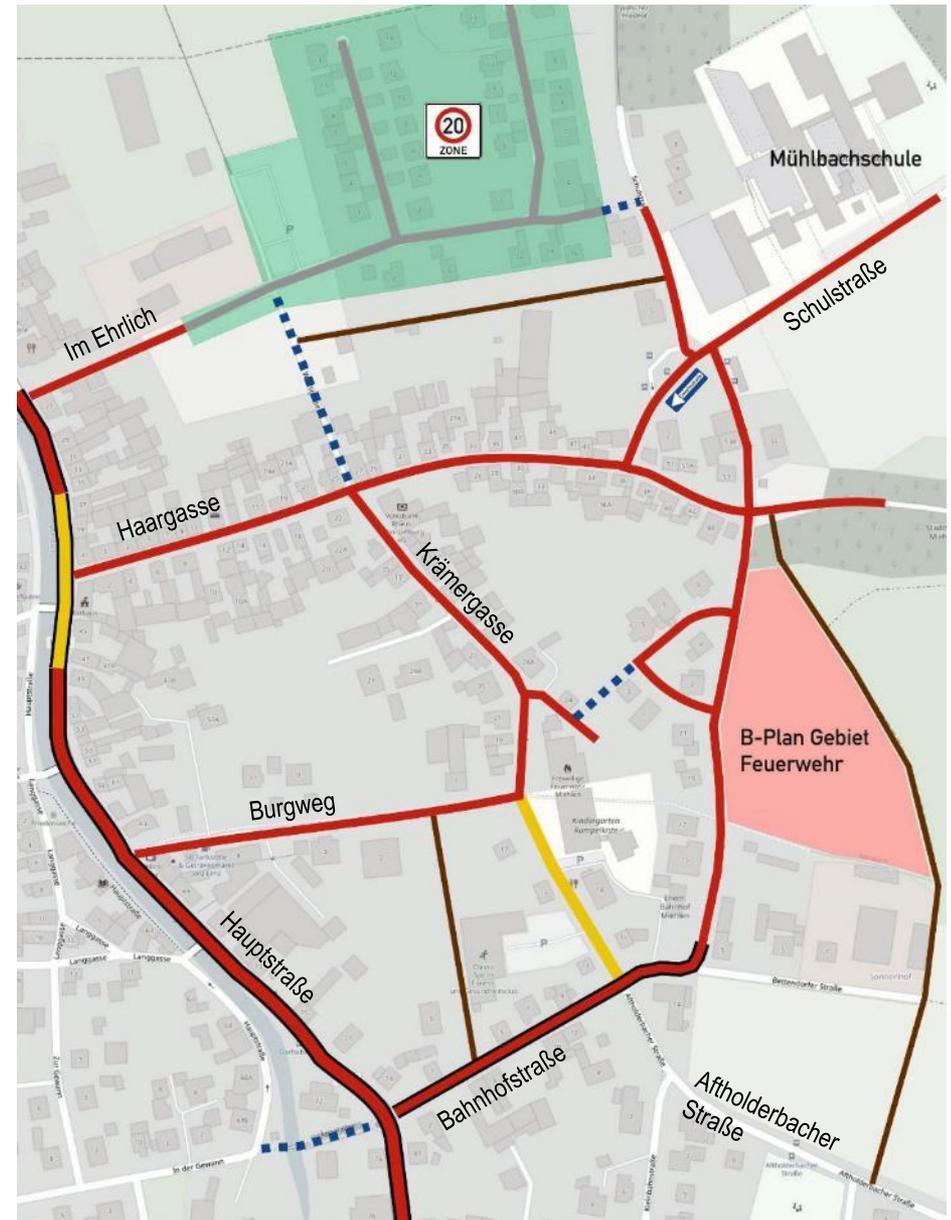
### Netzhierarchie und Geschwindigkeiten

Im Untersuchungsgebiet ist die Hauptstraße die einzige Straße mit einer überörtlichen Verbindungsfunktion.

Die übrigen Straßen haben überwiegend eine Erschließungsfunktion für die angrenzenden Grundstücke. Da überwiegen eine Wohnnutzung im Untersuchungsgebiet vorliegt, sind die übrigen Straßen als Wohnstraßen einzustufen. Bahnhofstraße und Haargasse haben zusätzlich die Funktion einer Sammelstraße.

Trotz der überwiegenden Wohnnutzung ist das Untersuchungsgebiet nicht als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Lediglich im Bereich des Kindergartens und auf der Hauptstraße an der Einmündung Haargasse sind Geschwindigkeitsbeschränkungen vorhanden. Im Neubaugebiet (Im Ehrlich) ist eine Tempo 20-Zone ausgewiesen.

	50 km/h		Fuß- u. Radweg
	30 km/h		Wirtschaftsweg
	Tempo 20-Zone		
	Vorrangstraße		



## 2. Bestandsanalyse

### Verkehrsmengen

Um die bestehende Verkehrssituation beurteilen zu können, wurden an mehreren Stellen im Untersuchungsgebiet Verkehrsbeobachtungen mit Videokameras durchgeführt. Die Beobachtungen fanden vom 27. – 30. April 2021 statt.

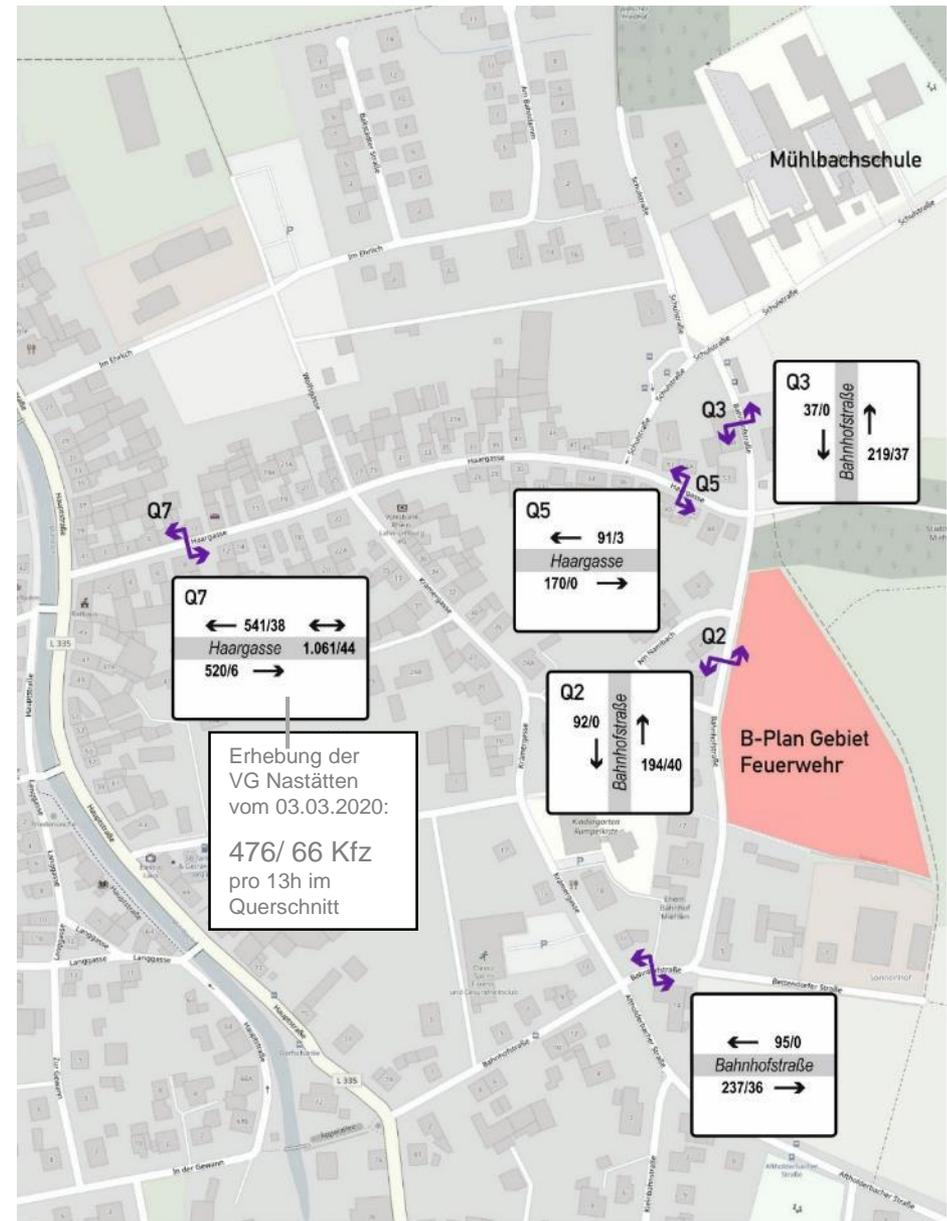
Um die Verkehrsmengen an einem Schultag zu erfassen, wurde zusätzlich eine Verkehrszählung durchgeführt. Diese fand am Donnerstag, den 29.04.2021 in der Zeit von 06:00 - 19:00 Uhr\* statt.

Die Ergebnisse der einzelnen Zählquerschnitte (richtungsgetreunt) können aus der Plan-darstellung entnommen werden.

Nachfolgend sind die Querschnittsbelastungen (beide Richtungen) der Sammelstraßen zusammengefasst:

- Bahnhofstraße (Q2) 286 Kfz
- Bahnhofstraße (Q3) 256 Kfz
- Haargasse (Q7) 1.061 Kfz

\* Das Verkehrsaufkommen während der 13 Erhebungsstunden entspricht in der Regel etwa 80% des Tagesverkehrs



## 2. Bestandsanalyse

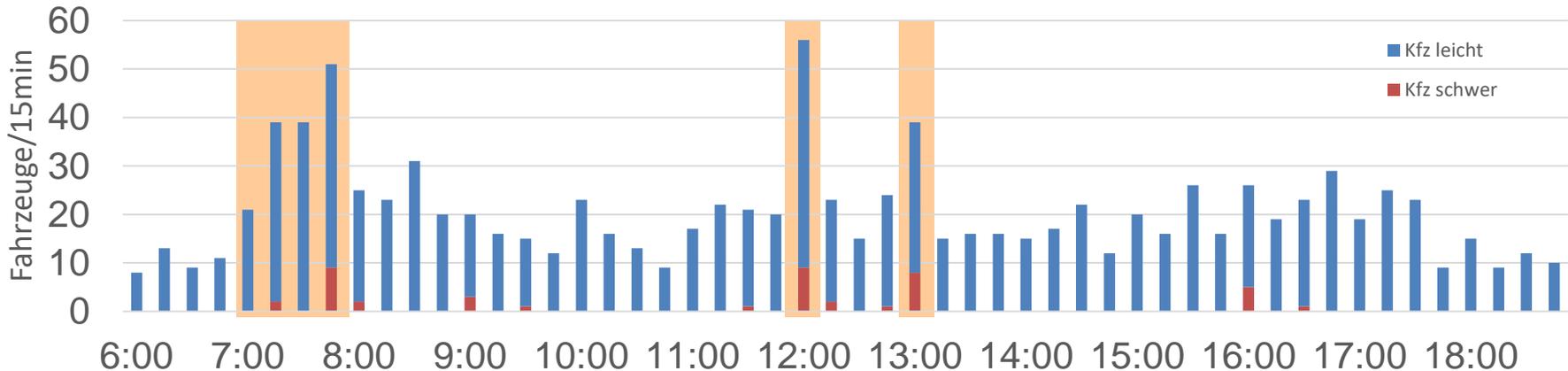
### Verkehrsmengen – Tagesganglinie Haargasse (Q7)

Bei einer detaillierten Betrachtung der Tagesganglinie in der Haargasse wird die Bedeutung der Schulverkehre im Untersuchungsgebiet deutlich. Zu Schulbeginn/ Kitaöffnung und zu Schulseende treten deutlich ausgeprägte kurzzeitige Verkehrsspitzen auf:

- Schulbeginn/ Öffnung Kita 07:00 – 08:00 Uhr
- Schulseende 12:00 – 12:15 Uhr
- Schulseende 13:00 – 13:15 Uhr

Die höchste Verkehrsbelastung ist demnach nach Schulseende mit 56 Kfz/15 Min. zu verzeichnen. Außerhalb der Schulanfangs- und –endzeiten ist eine deutlich geringere Verkehrsbelastung von weniger als 30Kfz/15Min. vorhanden.

Der Schwerverkehr (Lkw >3,5 t) besteht fast ausschließlich aus den verkehrenden Schulbussen.



## 2. Bestandsanalyse

### Verkehrsmengen Spitzenstunden

Für eine Beurteilung der Verkehrssituation ist die Verkehrsbelastung in den Spitzenstunden maßgebend.

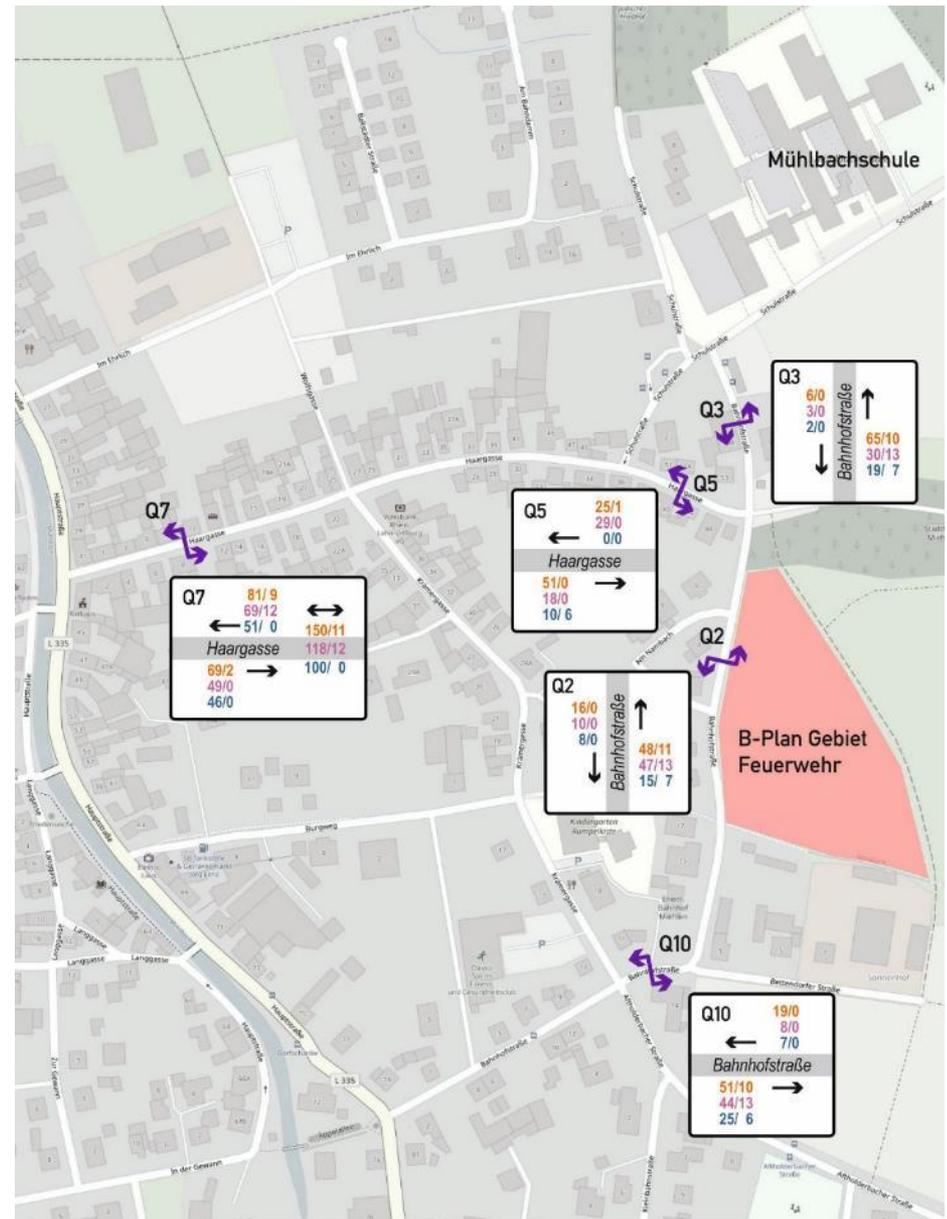
Maßgebende Spitzenstunde ist die vormittägliche Spitzenstunde (Schulbeginn) von 07:00 – 08:00 Uhr.

Die Ergebnisse der einzelnen Zählquerschnitte (Richtungsabhängig) können aus der Plan-darstellung entnommen werden.

Nachfolgend sind die Querschnittsbelastungen (beide Richtungen) der Sammelstraßen zusammengefasst:

- Bahnhofstraße (Q2) 64 Kfz/h
- Bahnhofstraße (Q3) 71 Kfz/h
- Haargasse (Q7) 150 Kfz/h

Spitzenstunde	Vormittag	7:00 bis 8:00 Uhr
Spitzenstunde	Mittag	12:00 bis 13:00 Uhr
Spitzenstunde	Nachmittag	16:00 bis 17:00 Uhr



## 2. Bestandsanalyse

### Verkehrsmengen Spitzenstunden

Die Ergebnisse der Verkehrserhebung zeigen in den für die Erschließung der Mühlbach-Schule wichtigen Sammelstraßen sehr unterschiedliche Verkehrsbelastungen auf. Die höchste Verkehrsbelastung ist mit 150 Kfz/h in der Haargasse zu verzeichnen. In der Bahnhofstraße fallen die Verkehrsbelastungen mit etwa 70 Kfz/h deutlich geringer aus.

Deutliche Unterschiede sind auch in den Richtungsverteilungen der Verkehrsmengen festzustellen. Während sich in der Haargasse die Verkehrsmengen in etwa gleich auf die Fahrrichtungen Ost und West verteilen, ist in der Bahnhofstraße überwiegend Verkehr in Richtung Norden festzustellen.

Eine erste Einschätzung zur Verträglichkeit der bestehenden Verkehrsmengen mit den umliegenden Nutzungen kann man mit Hilfe der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) erhalten (siehe Tabelle). Demnach werden die empfohlenen Grenzwerte für Wohn- und Sammelstraße eingehalten. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass weitere Aspekte zur Beurteilung der Verträglichkeit, wie etwa Fahrbahn- und Gehwegbreiten dabei nicht berücksichtigt sind. Diese Aspekte werden nachfolgend geprüft.

	Angrenzende Nutzungen	Länge [m]	Verkehrsstärke [Kfz/h]	Besonderer Nutzungsanspruch
<b>Wohnstraße</b>	Wohnen	< 300	< 400	Aufenthalt, Parken
<b>Sammelstraße</b>	Wohnen, Gewerbe	300 – 1.000	400 – 800	kein dominanter Anspruch, ggf. ÖV
<b>dörfliche Hauptstraße</b>	gemischt	100m bis mehrere km	200 – 1.000	kein dominanter Anspruch

Übersicht verträgliche Verkehrsmengen nach RASt

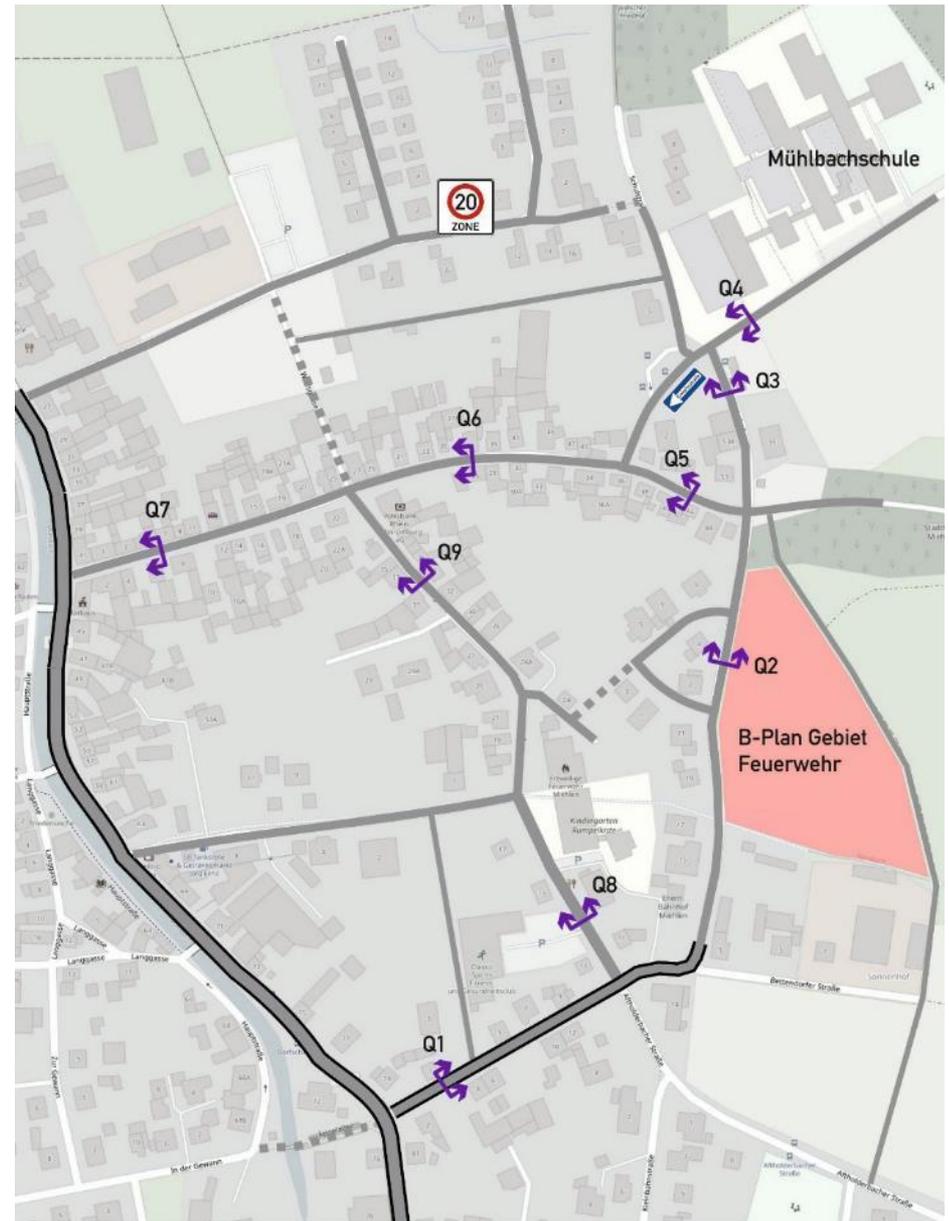
## 2. Bestandsanalyse

### Ausbauzustand - Straßenquerschnitte

Im Rahmen einer Bestandserfassung wurden mehrere Straßenquerschnitte mit Fahrbahn- und Gehwegbreiten im Untersuchungsgebiet erfasst.

Die Lage der erfassten Querschnitte kann aus der Plandarstellung entnommen werden. Die Darstellungen der Querschnitte sind in **Anlage 1** zu finden.

Die aufgenommenen Querschnitte werden anschließend hinsichtlich der nutzbaren Gehwegbreiten und der Begegnungsmöglichkeiten im Kfz-Verkehr bewertet.



## 2. Bestandsanalyse

### Ausbauzustand – Gehwegbreiten

An den Sammelstraßen und im Umfeld der Mühlbach-Schule werden die bestehenden Gehwege hinsichtlich ihrer nutzbaren Breite bewertet.

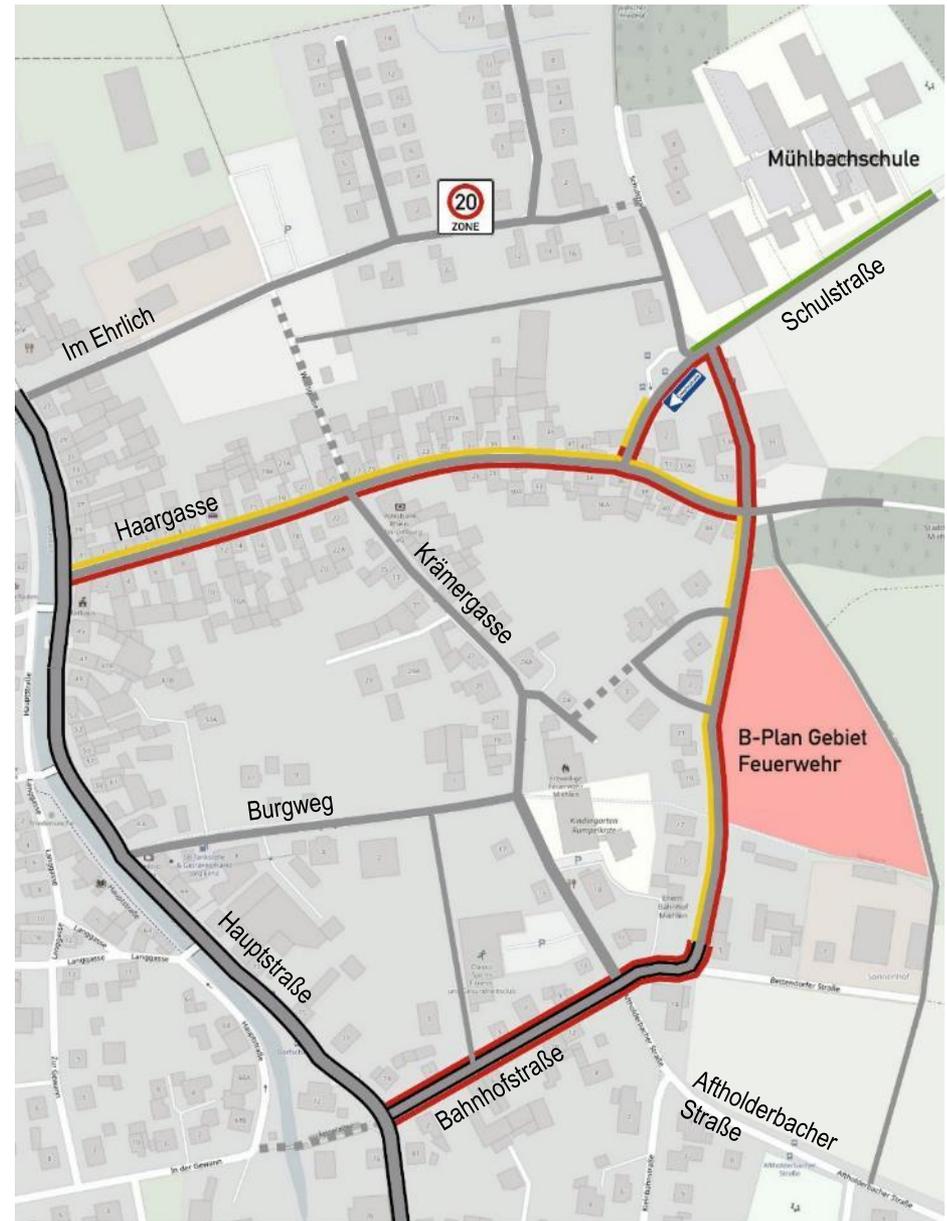
Als **gut** werden Gehwege bewerten, welche das Regelmaß\* von  $\geq 2,50\text{m}$  erfüllen. Diese Breiten ermöglichen das Begegnen von zwei Personen mit ausreichenden Sicherheitsabständen zur Fahrbahn.

Bei geringen Straßenraumbreiten und geringem Fußgängeraufkommen gelten Gehwege mit einer Breite von  $\geq 1,50\text{m}$  als noch **akzeptabel**.

Gehwegbreiten unter  $1,50\text{m}$  gelten als **ungenügend**. Es sind keine ausreichenden Sicherheitsräume zum Kfz-Verkehr vorhanden. Bei Fußgängerbegegnungen ist ein Ausweichen auf die Fahrbahn erforderlich.

\* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):  
Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen

	ungenügend
	akzeptabel unter beengten Verhältnissen
	gut



## 2. Bestandsanalyse

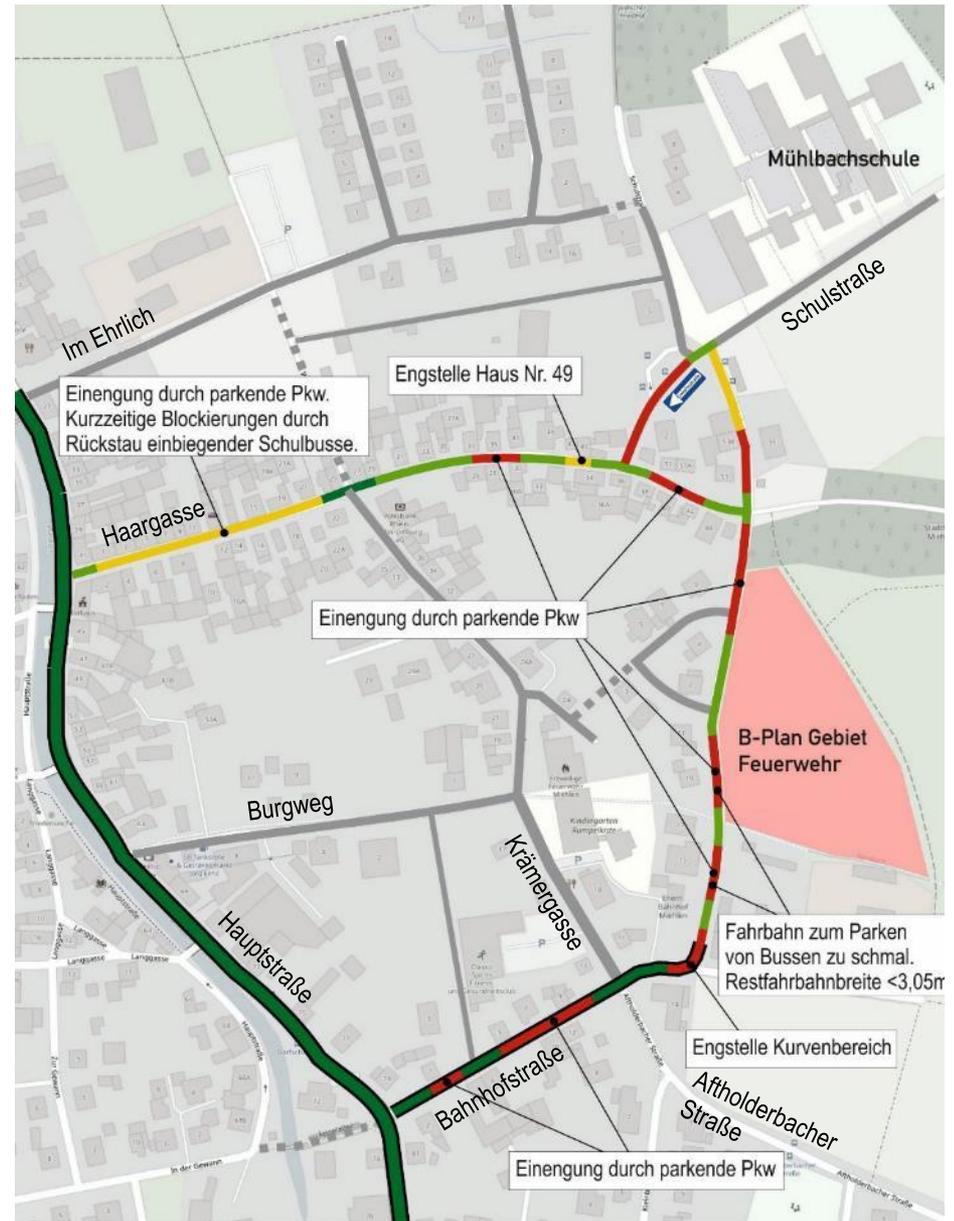
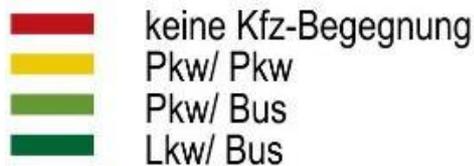
### Ausbauzustand – Kfz-Begegnungsmöglichkeiten

An den Sammelstraßen werden die bestehenden Fahrbahnbreiten hinsichtlich ihrer Begegnungsmöglichkeiten im Kfz-Verkehr bewertet.

Bereiche ohne Kfz-Begegnungsmöglichkeiten entstehen meist durch parkende Pkw. In der westlichen Haargasse sind, bei Belegung der Stellplätze, keine ausreichenden Ausweichmöglichkeiten vorhanden.

Begegnungen von Bussen mit Lkw sind lediglich in der südlichen Bahnhofstraße und im Kreuzungsbereich Haargasse Krämergasse möglich.

Des Weiteren ist festzustellen, dass die vorhandene Fahrbahnbreite in der Bahnhofstraße zum Parken von Bussen nicht ausreicht. Die verbleibende Restfahrbahnbreite ist schmaler als 3,05m.



## 2. Bestandsanalyse

### Ausbauzustand – Bewertung

#### **Gehwegbreiten**

Gute Gehwegbreiten sind lediglich in der Schulstraße vor der Mühlbach-Schule vorhanden. Ansonsten weisen die Gehwege im Untersuchungsgebiet nur gerade noch akzeptable bis ungenügende Gehwegbreiten auf.

Entlang der Sammelstraßen Bahnhofstraße und Haargasse sind zumindest auf einer Seite durchgängig noch akzeptable Gehwegbreiten vorhanden. Daher wird hier kein akuter Handlungsbedarf gesehen.

#### **Kfz-Begegnungsmöglichkeiten**

Die meist kurzen Einengungen stellen aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen kein Problem für den Verkehrsablauf dar.

Die Engstelle im Kurvenbereich der Bahnhofstraße ist nicht durchgehend einsehbar.

In der westlichen Haargasse kann es bei pulkförmig auftretenden Schulbussen zu einer Blockade von nach Osten fahrenden Kfz kommen, die sich jedoch stets nach kurzer Zeit wieder auflöst. Größere Rückstaus waren nicht zu erkennen.

Es ist nur eine geringe Anzahl der Begegnungsmöglichkeiten für Busse und Lkw vorhanden. Aufgrund des geringen Schwerverkehrsaufkommens und des Einrichtungsverkehrs im Schulbusbetrieb ist mit einer geringen Begegnungshäufigkeit von Bussen mit Lkw zu rechnen.

Übersicht verträgliche Verkehrsmengen nach RASt

## 2. Bestandsanalyse

### Ausbauzustand – Haltestelle Mühlbach-Schule

Die Schulbus-Haltestelle an der Mühlbachschule weist in mehreren Punkten Defizite auf:

- Die Haltepositionen sind nicht barrierefrei ausgebaut.
- Die Warteflächen an den Haltepositionen sind zum Teil sehr klein bemessen.
- Fahrgastunterstände (Witterungsschutz) sind nicht an allen Positionen vorhanden.
- Der Zu- und Abgang von den Haltepositionen erfordert Fahrbahnquerungen.
- Drängelgitter bieten keinen ausreichenden Schutz, da die Türen in den Fahrzeugen nicht zu den Öffnungen in den Drängelgitter passen. Ausgestiegene Schüler laufen daher zwischen Bus und Drängelgitter auf der Fahrbahn.



## 2. Bestandsanalyse

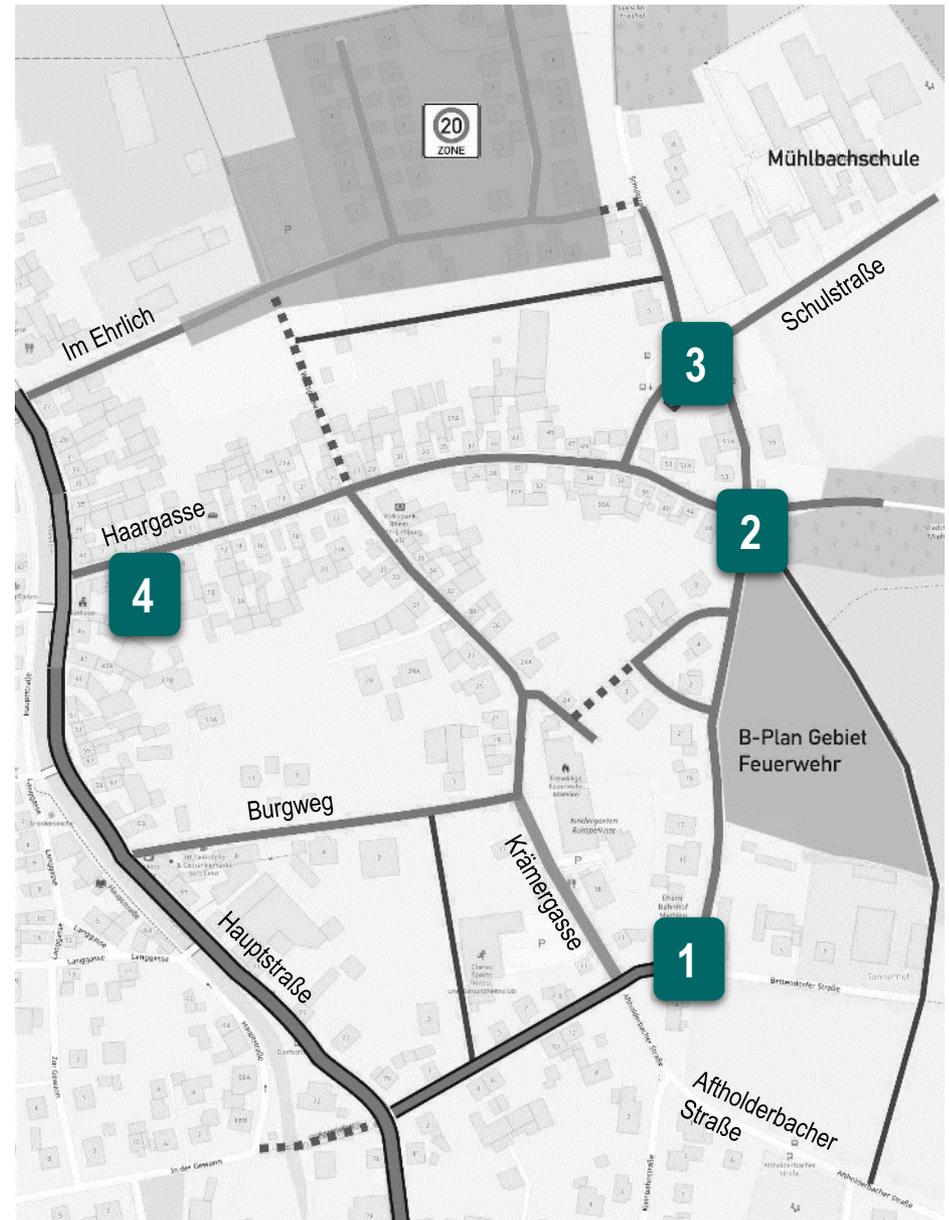
### Verkehrsabläufe

Mit Hilfe der vom 27.–30.04.2021 durchgeführten Verkehrsbeobachtungen werden einzelne in der Bestandsanalyse erkannte Schwachstellen genauer analysiert.

Nachfolgende Bereiche wurden betrachtet:

- 1 Kurvenbereich Bahnhofstraße
- 2 Hol-/ Bringverkehre
- 3 Haltestelle Mühlbach-Schule
- 4 Haargasse Einmündung Hauptstraße

Die wesentlichen Erkenntnisse aus den Beobachtungen sind auf der nachfolgenden Seite zu finden. Bildauszüge aus den Beobachtungen sind in **Anlage 2** enthalten.



## 2. Bestandsanalyse

### Verkehrsabläufe – Bewertung

#### **Kurvenbereich Bahnhofstraße**

Im nicht einsehbaren Kurvenbereich finden, aufgrund der geringen Verkehrsbelastung kaum Kfz-Begegnungen statt. Zu den Schulanfangs- und –endzeiten konnte lediglich eine Begegnung eines Busses mit einem andern Fahrzeug (Transporter) dokumentiert werden. Die Kurve wird meist von in Richtung Norden fahrenden Fahrzeugen nicht richtig ausgefahren (geschnitten).

#### **Hol- und Bringverkehre**

Direkt an der Mühlbach-Schule (Schulstraße) ist Hol-/ Bringverkehr nicht gestattet, was für die Schulwegsicherheit positiv zu bewerten ist. Daher findet der meiste Hol- und Bringverkehr im Bereich des Knotenpunktes „Bahnhofstraße/ Haargasse“ statt. Konflikte zwischen Pkw und Schulbusverkehr sind nicht festzustellen. Vereinzelt parken Pkw im Knotenpunktbereich und behindern so für Schulkinder die Sicht auf den Kfz-Verkehr.

#### **Schulbushaltestelle**

Die Bordsteinkanten der meisten Haltepositionen können nicht „sauber“ angefahren werden. Durch mehrere wartende Busse entstehen unübersichtliche Situationen. Meist werden nur zwei Busse gleichzeitig abgefertigt.

#### **Haargasse Einmündung Hauptstraße**

Konflikte in der Haargasse vor der Einmündung in die Hauptstraße traten nur sehr kurzzeitig vor Schulbeginn und nach Schulende durch die verkehrenden Schulbusse auf. Pkw werden dabei durch mehrere entgegenkommende Busse an der Weiterfahrt gehindert. Es trat jedoch kein Rückstau in den Knotenpunkt Hauptstraße auf. Die Blockaden lösten sich nach Einbiegen der Busse in die Hauptstraße zügig wieder auf.

## 2. Bestandsanalyse

### Zusammenfassung

#### **Netzhierarchie**

Bahnhofstraße und Haargasse haben im Untersuchungsgebiet die Funktion einer Sammelstraße. Trotz der überwiegenden Wohnnutzung ist das Untersuchungsgebiet nicht als Tempo 30-Zone ausgewiesen.

#### **Verkehrsmengen/ Verkehrsabläufe**

Es treten deutliche, aber sehr kurzzeitige, Verkehrsspitzen zu Schulanfang und Schulse auf. Die Verkehrsmengen in diesen Spitzenstunden können grundsätzlich im bestehenden Straßennetz abgewickelt werden. Kurzzeitig auftretende Verkehrsbehinderungen an der Einmündung der Haargasse in die Hauptstraße lösen sich schnell auf. Konflikte im unübersichtlichen Kurvenbereich der Bahnhofstraße treten aufgrund der geringen Verkehrsbelastung und daraus resultierenden geringen Begegnungshäufigkeit sehr selten auf.

#### **Ausbauzustand**

Im Untersuchungsgebiet sind überwiegend geringe Gehwegbreiten vorhanden. Die Haltestelle Mühlbach-Schule ist mit dem heutigen Ausbauzustand nicht mehr zeitgemäß.

### 3. Entwicklung und Prognose

#### Entwicklungen mit Einfluss auf Verkehrsgeschehen im Untersuchungsgebiet

##### **Mühlbach-Schule**

Maßgebender Verkehrserzeuger im Untersuchungsgebiet ist in den Spitzenstunden die Mühlbachschule. In Folge der Corona-Pandemie ist es zu einer Meidung des ÖPNV und einer Zunahme der privaten Hol- und Bringverkehre gekommen. Langfristig (d.h. nach Abschwächung der coronabedingten Verhaltensänderungen) ist wieder ein leichter Rückgang der privaten Hol- und Bringverkehre zu erwarten.

##### **Feuerwehr**

Zusätzliche Verkehrsbelastungen entstehen durch das geplante Feuerwehrgerätehaus an der Bahnhofstraße. Da es sich um eine Standortverlagerung innerhalb des Untersuchungsgebietes handelt, verlagern sich bereits bestehende Verkehre (u. a. aus dem Burgweg in die Bahnhofstraße). Auf dem Sammelstraßennetz ist daher mit einer leichten Verkehrszunahme zu rechnen. Besondere Anforderungen entstehen durch die Begegnung ankommender Einsatzkräfte und ausrückender Einsatzfahrzeuge (siehe folgende Seite).

Veranstaltungen (z.B. Übungen, Seminare...) finden überwiegend außerhalb der Hauptverkehrszeit statt.

##### **Neue Ortsumgehung Miehlen**

Aktuell ist eine Umgehungsstraße für Miehlen im Bau, welche die Ortsdurchfahrt von Durchgangsverkehr entlasten wird. Dies wird sich voraussichtlich positiv auf den Knotenpunkt „Hauptstraße/ Haargasse“ auswirken. Es ist mit geringeren Wartezeiten für Einbieger aus der Haargasse in die Hauptstraße zu rechnen. Blockaden in der Haargasse (siehe Bestandsanalyse) können sich daher schneller auflösen.

### 3. Entwicklung und Prognose

#### Besondere Anforderungen für Feuerwehr

Besondere Anforderungen an das Straßennetz im Umfeld eines Feuerwehrstandortes ergeben sich aus den Vorgaben der sogenannten **Hilfsfrist**. Diese bezeichnet den Zeitraum vom Beginn des Notrufes in der Leitstelle bis zum Eintreffen der Einsatzkräfte am Einsatzort. In Rheinland-Pfalz beträgt die Hilfsfrist **8 Minuten!**

Um den Einsatzkräften ein zügiges Erreichen des Feuerwehrgerätehauses und anschließendes Ausrücken mit den Einsatzfahrzeugen zu ermöglichen, ergeben sich folgende Anforderungen für die Sammelstraßen im Untersuchungsgebiet:

- Vermeidung von Konflikten zwischen ankommenden Einsatzkräften (Privatfahrzeug) und ausrückenden Einsatzfahrzeugen
- Möglichst störungsfreie und direkte Zufahrtsmöglichkeit zum Feuerwehrhaus für ankommende Einsatzkräfte
- Störungsfreie Ausfahrt für Einsatzfahrzeuge

Ein möglichst störungsfreier Betrieb des Feuerwehrgerätehauses lässt sich durch die Vermeidung von Kfz-Begegnungsfällen im Sammelstraßennetz erzielen. Kfz-Begegnungen lassen am effektivsten durch Einbahnstraßenregelungen vermeiden. Daher werden im Rahmen des Verkehrskonzeptes zunächst Varianten von Einbahnstraßensystemen im Untersuchungsgebiet überprüft.

## 4. Konzept

### Varianten Verkehrsführung

Basierend auf den Erkenntnissen aus der Bestandsanalyse und den besonderen Anforderungen der Feuerwehr werden verschiedene Varianten von Einbahnstraßensystemen auf den Sammelstraßen im Untersuchungsgebiet geprüft.

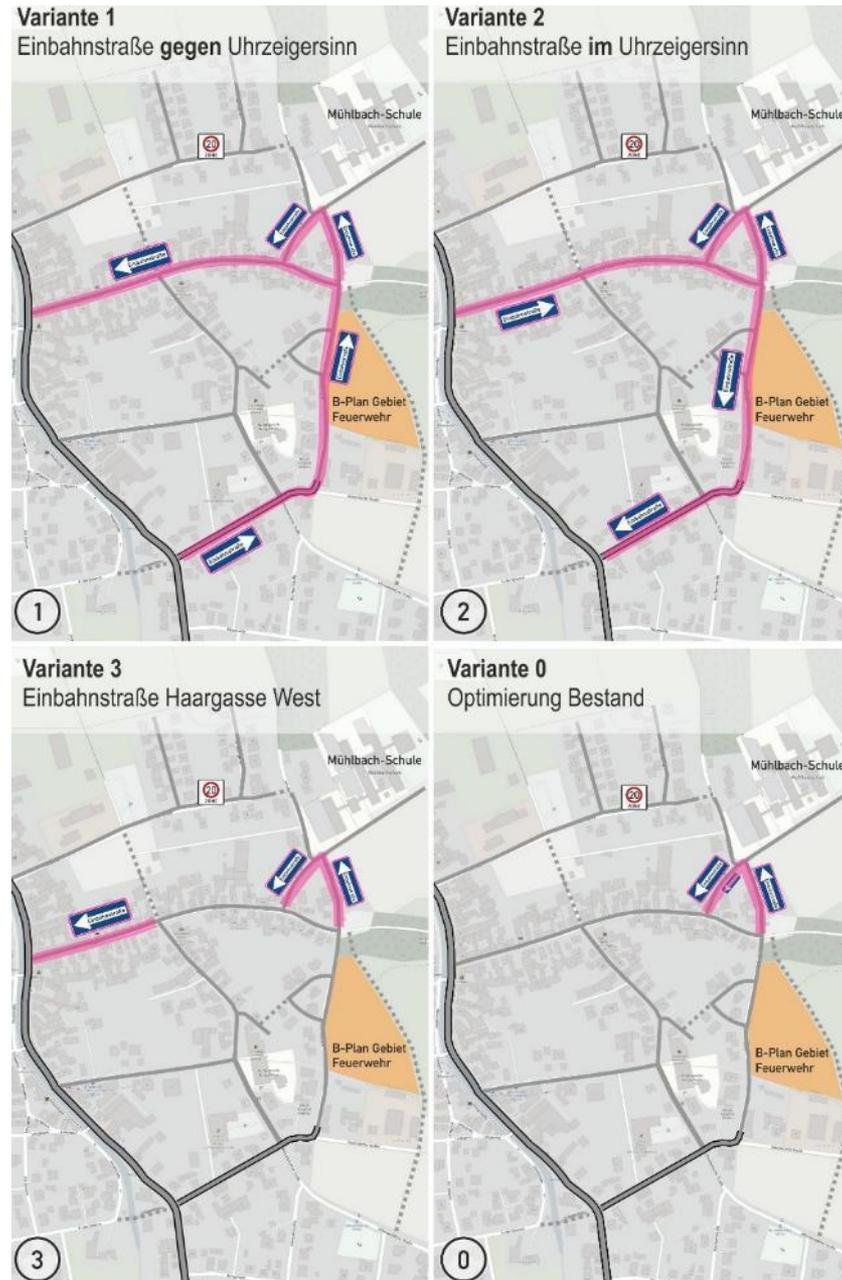
Diese Varianten können der Plandarstellung entnommen werden. Detailbeschreibungen zu den Varianten sind in **Anlage 3** zu finden.

Zur Vermeidung von Konflikten im Begegnungsverkehr wurden drei Varianten von Einbahnstraßensystemen untersucht.

Zusammenfassend zeigen sich bei allen untersuchten Einbahnstraßenregelungen nach der Bewertung hinsichtlich

- Schulbusverkehr
- Erschließung Feuerwehr
- Grundstückserschließung

aufgrund der umwegigen Erschließung mehr Nachteile als Vorteile. Daher wird eine Optimierung der bestehenden Verkehrsführung – Variante 0 – weiter untersucht.



## 4. Konzept

### Maßnahmenpaket: Netzhierarchie und Verkehrsberuhigung

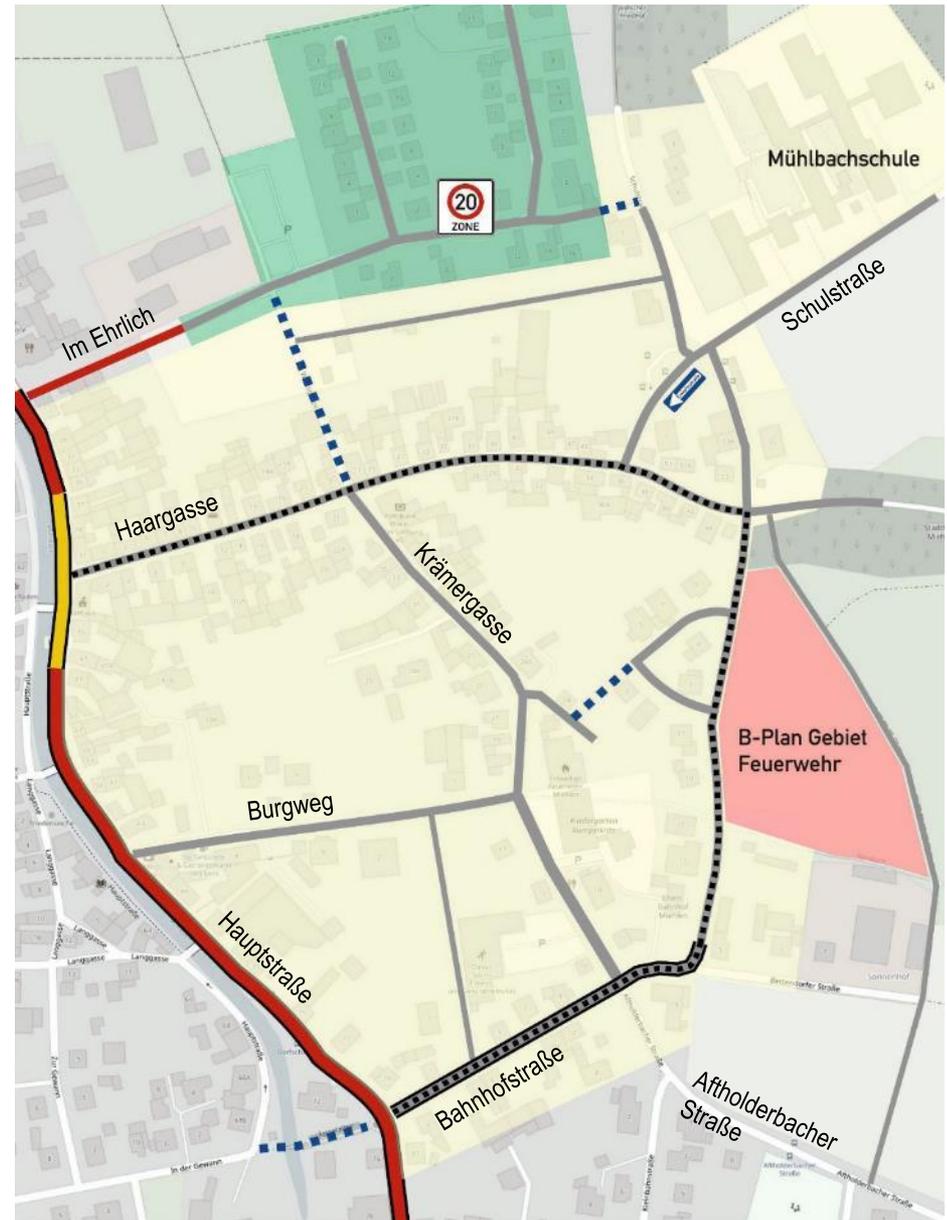
Aufgrund der überwiegenden Wohnbebauung im Untersuchungsgebiet wird die flächendeckende Ausweisung einer Tempo 30-Zone empfohlen. Die Ausdehnung der Tempo 30-Zone kann der Plandarstellung entnommen werden.

Bahnhofstraße und Haargasse erfüllen auch als Teil der Tempo 30-Zone die Funktion einer Sammelstraße.

Die Bahnhofstraße kann im südlichen Abschnitt aufgrund der Linienbusverkehre und der Bedeutung für die öffentliche Sicherheit und Ordnung (Feuerwehr) Bestandteil des Vorfahrtstraßennetzes bleiben.

Gegebenenfalls können weiterreichende Maßnahmen der Verkehrsberuhigung umgesetzt werden (vgl. optionale Maßnahmen).

	50 km/h		Vorrangstraße
	30 km/h		Sammelstraße
	Tempo 20-Zone		Wirtschaftsweg
	Tempo 30-Zone		Fuß- u. Radweg



## 4. Konzept

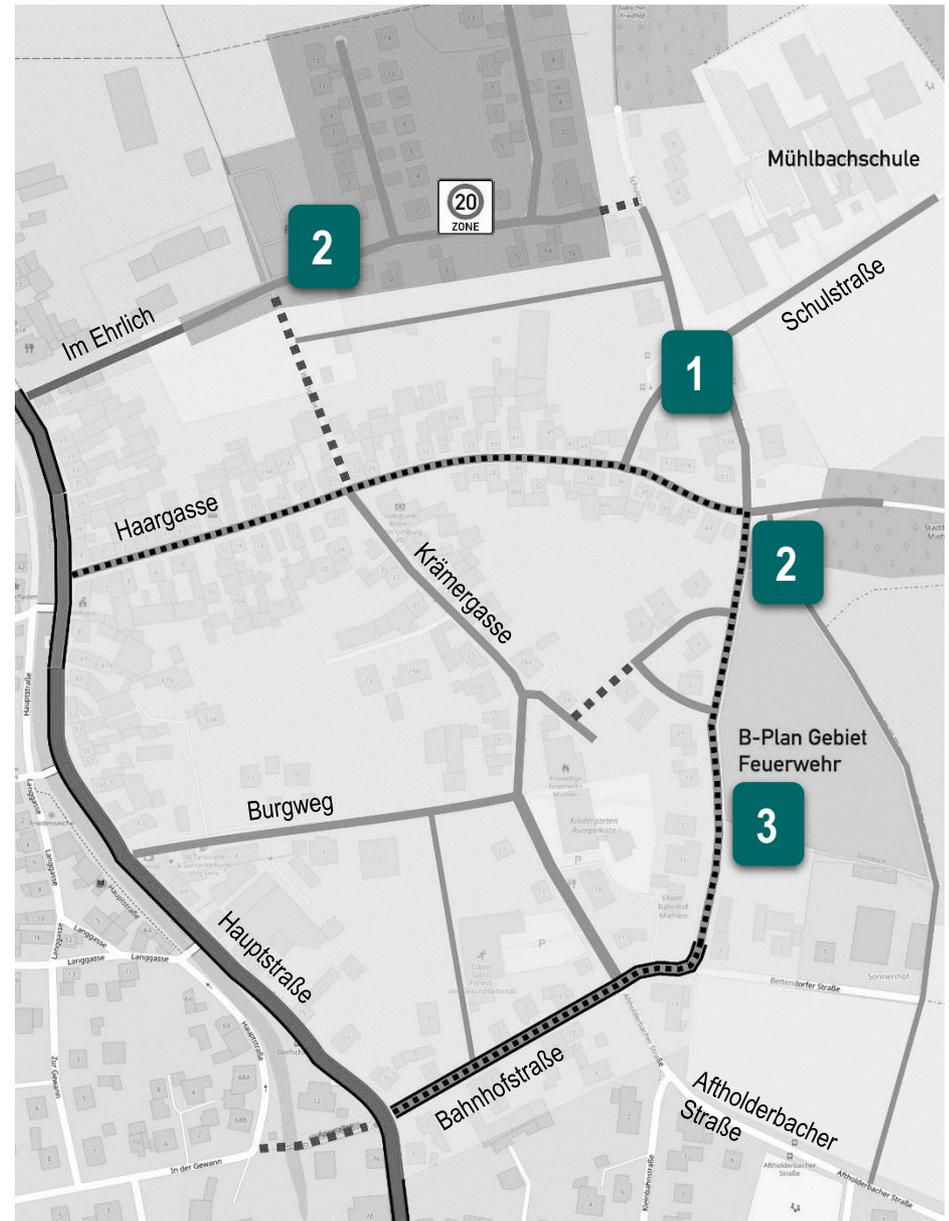
### Maßnahmenpaket: Schulverkehre

Das Maßnahmenpaket besteht aus den einzelnen Bausteinen

1. Ausbau Haltestelle Mühlbach-Schule
2. „Elterntaxi“-Haltestellen
3. Haltepositionen für wartende Schulbusse (im Zuge des Neubaus Feuerwehrhaus)

Mit dem Ausbau der Haltestelle soll der Zu- und Abgang von der Haltestelle sicherer sowie das Warten komfortabler gestaltet werden. Damit soll die Nutzung der Schulbusse attraktiver werden.

Durch eine zusätzliche „Elterntaxi“-Haltestelle in der Straße „Im Ehrlich“ könnte gegebenenfalls eine Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Haargasse erreicht werden.



## 4. Konzept

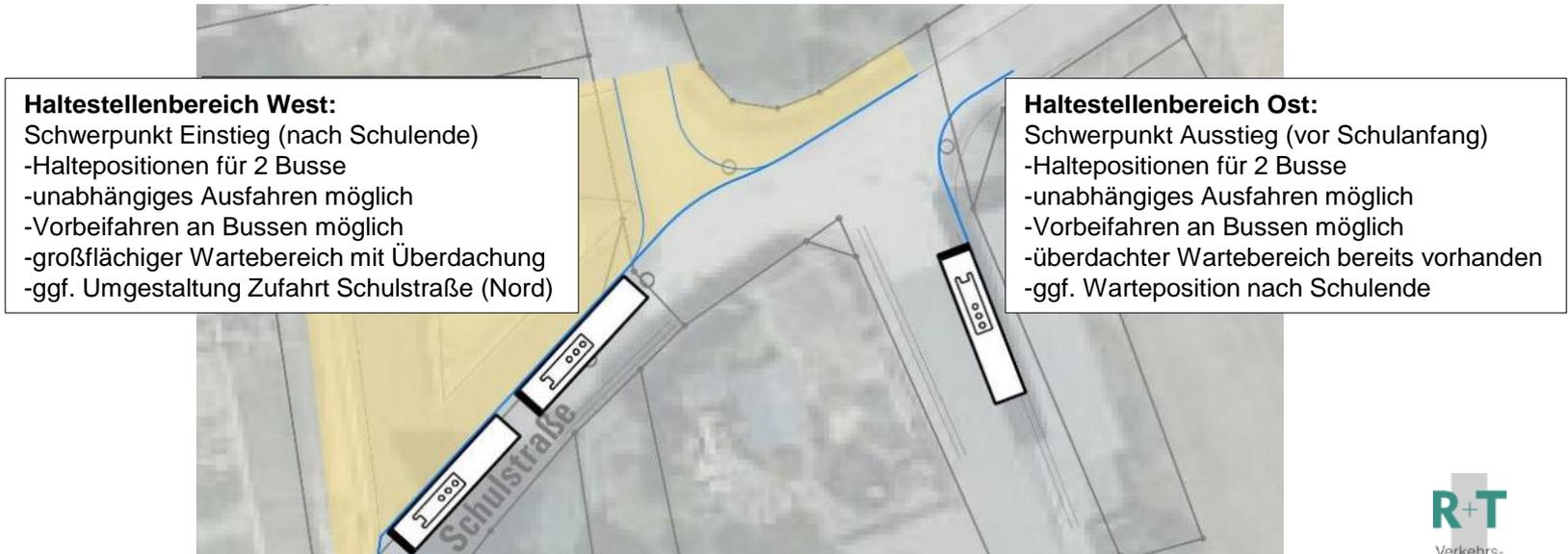
### Maßnahmenpaket: Schulverkehre

#### Bushaltestelle Mühlbach-Schule

Schulbushaltestellen stellen besondere Sicherheitsanforderungen, da die Unerfahrenheit von Kindern bzgl. Verkehrssituationen sowie ihr z.T. unberechenbares Verhalten berücksichtigt werden muss.

Gemäß den „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Verkehrs“ (EAÖ) sollen Bushaltestellen an Schulen ohne Fahrbahnquerungen erreichbar sein. Das Aufstellen von Bussen hintereinander an einer Bordsteinkante ist einer Anlage nebeneinander vorzuziehen. Unbedingte Voraussetzung ist das Vorhandensein ausreichender Warteflächen.

Der unten gezeigte Vorschlag (Prinzipiskizze) zur Gestaltung der Haltestelle berücksichtigt die Empfehlungen der EAÖ. Die Anzahl der Haltepositionen wurde deutlich reduziert. Im Bereich der Einstiegshaltestelle wird ein großzügiger Wartebereich gewonnen – durch (teilweise) Überdachung kann dieser Bereich Schutz vor Witterung (Regen, Wind, aber auch Sonne) bieten.



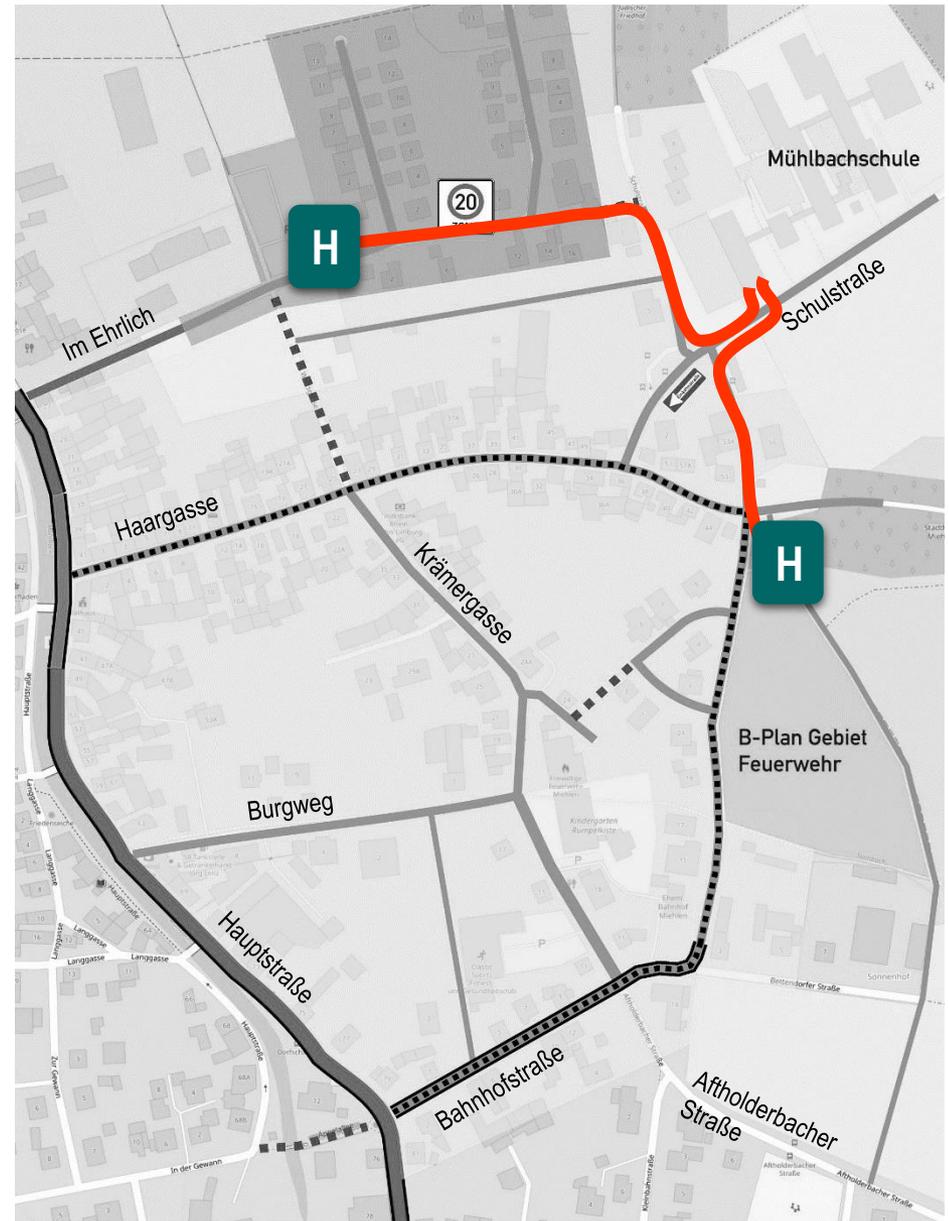
## 4. Konzept

### Maßnahmenpaket: Schulverkehre

#### „Elterntaxi“-Haltestellen

Durch eine zusätzliche „Elterntaxi“-Haltestelle in der Straße „Im Ehrlich“ kann gegebenenfalls eine Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Haargasse erreicht werden. Dies bietet sich insbesondere für Eltern in / aus Richtung Norden an. Allerdings ist der Weg von dieser Haltestelle zur Schule etwas weiter als der Weg zur Elterntaxi-Haltestelle in der Bahnhofstraße.

Die Haltestelle „Bahnhofstraße“ entspricht dem heute bereits genutzten Bereich in der Bahnhofstraße.



## 4. Konzept

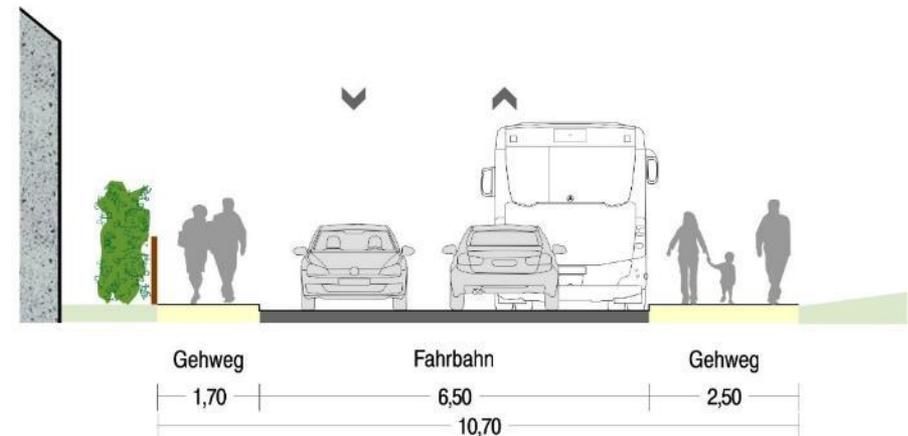
### Maßnahmenpaket: Schulverkehre

#### Halteposition für wartende Schulbusse

Zunächst sollte in Abstimmung mit den Busbetreibern geprüft werden, welche alternativen Standorte für wartende Busse in der Umgebung (z.B. im Gewerbegebiet bzw. auf dem Parkplatz am Bürgerhaus) vorhanden sind.

Sollte es für Busse weiterhin erforderlich sein, in der Bahnhofstraße zu parken, wird im südlichen Bereich des künftigen Feuerwehrgerätehauses eine einseitige Fahrbahnverbreiterung empfohlen, um Aufstellfläche für zwei Busse zu schaffen.

Bei einer Fahrbahnbreite von 6,50m ist ein Parken von Bussen ohne Behinderung des fließenden Kfz-Verkehres möglich. In diesem Zuge sollte auch der anschließende Gehweg mit einer Breite von 2,50m (Regelmaß) ausgebaut werden.



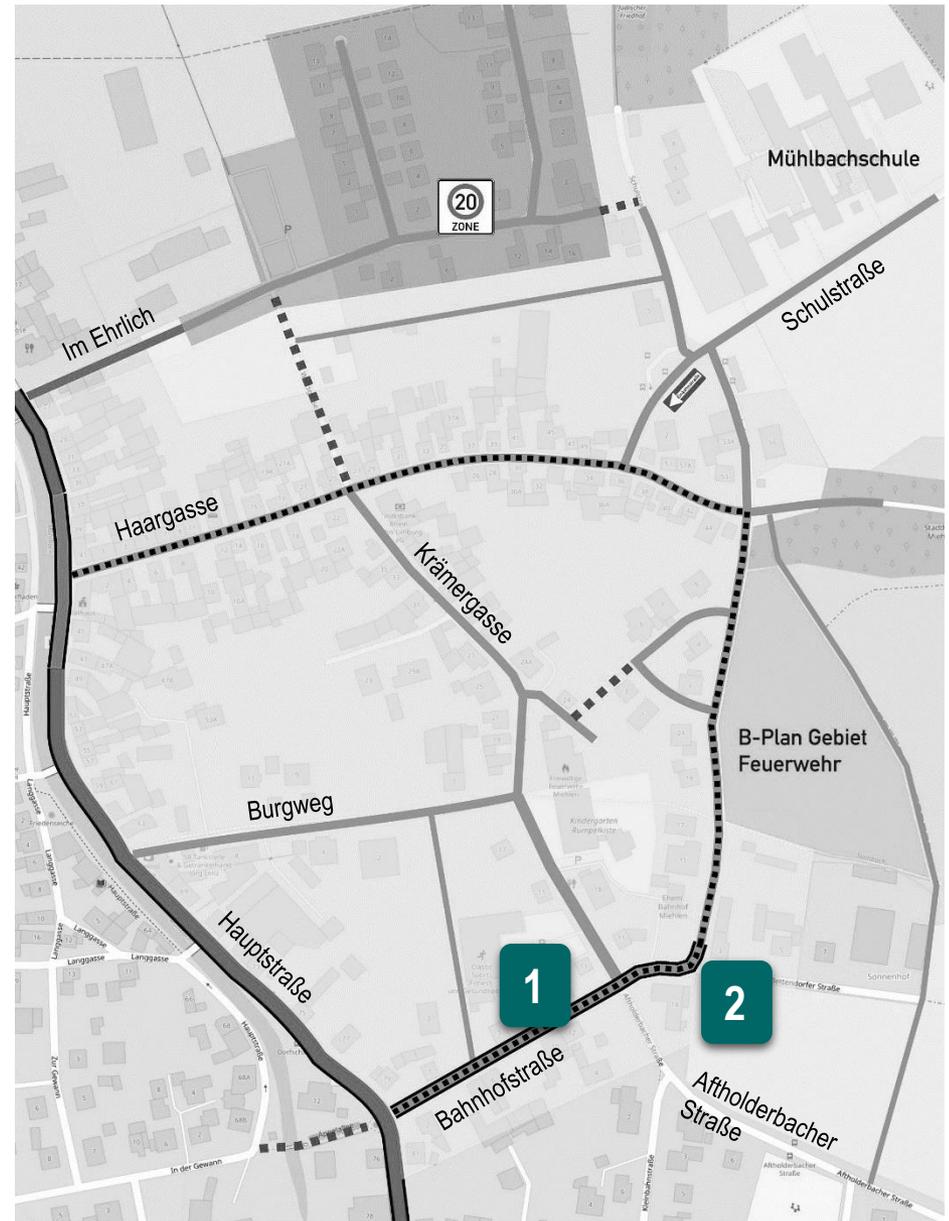
## 4. Konzept

### Maßnahmenpaket: Feuerwehr

Die Erschließung des neuen Feuerwehrgerätehauses erfolgt über die südliche Bahnhofstraße. Diese stellt aufgrund der Vorrangregelung und der kurzen Entfernung zum übergeordneten Straßennetz (Hauptstraße) den schnellsten Weg für Einsätze außerhalb des Untersuchungsgebietes dar.

Zur Vermeidung von Konflikten durch Begegnungen von Kfz, insbesondere zu den Schulanfangs- und -endzeiten, werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- 1 Neuordnung Parken in der Bahnhofstraße
- 2 Optimierung Engstelle Kurve Bahnhofstraße



## 4. Konzept

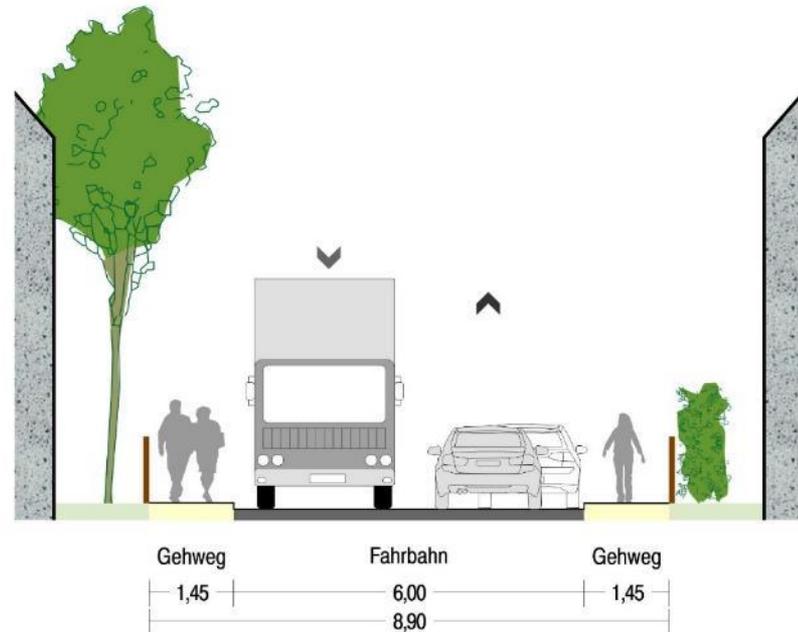
### Maßnahmenpaket: Feuerwehr

#### Neuordnung Parken in der Bahnhofstraße

Das Parken in der Bahnhofstraße findet heute auf der Nordseite statt (siehe Foto). Ausrückende Einsatzfahrzeuge müssten entgegenkommenden Fahrzeugen ausweichen.

Es wird empfohlen das Parken auf die gegenüberliegende Seite zu verlegen, um Einsatzfahrzeugen ein reibungsloses Ausrücken zu ermöglichen (siehe Querschnittsdarstellung). Im Parkstreifen sind ausreichend dimensionierte Ausweichmöglichkeiten, auch für Busse, vorzusehen.

Sollten sich im Betrieb erhebliche Konflikte mit entgegenkommenden anrückenden Einsatzkräften ergeben, so ist ein generelles Parkverbot in der Bahnhofstraße in Erwägung zu ziehen. Dieses könnte gegebenenfalls auch zeitlich befristet sein (z.B. Werktags von 07.00 – 14.00 Uhr).



## 4. Konzept

### Maßnahmenpaket: Feuerwehr

#### Engstelle Kurve Bahnhofstraße

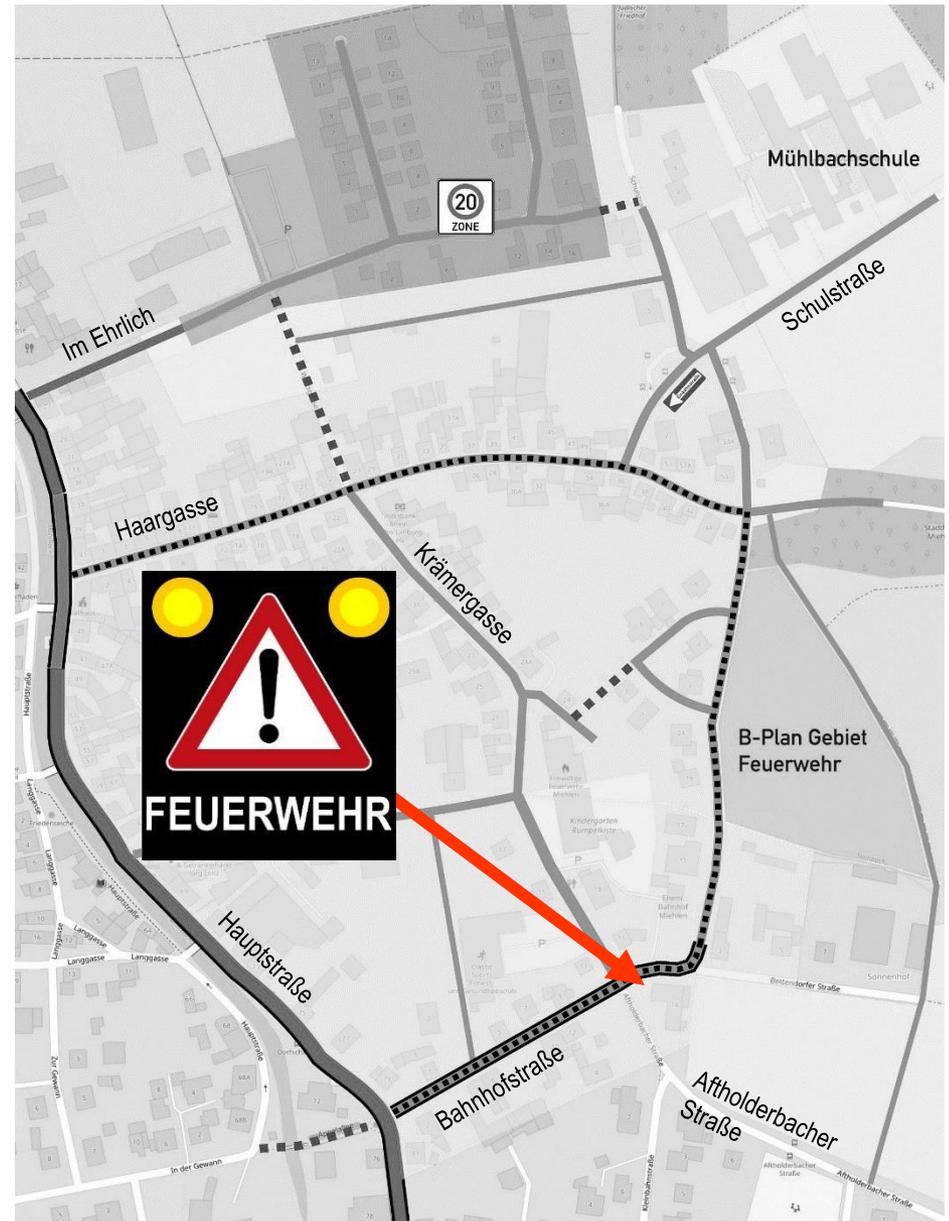
Im Kurvenbereich der Bahnhofstraße ist im Bestand aufgrund der geringen und sehr richtungslastigen Verkehrsbelastung eine geringe Begegnungshäufigkeit festzustellen.

Bei Konflikten von Einsatzfahrzeugen mit entgegenkommenden Kfz ist gemäß §35 StVO (Sonderrechte) auch ein Ausweichen des Einsatzfahrzeuges auf den Gehweg möglich.

Entgegenkommende Kfz können ggf. zusätzlich mit einer LED-Tafel (siehe Darstellung) vor dem Kurvenbereich vor entgegenkommenden Einsatzfahrzeugen gewarnt werden.

Ein Ausbau des Kurvenbereiches für Kfz-Begegnungen (Bus/ Feuerwehr) wird aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit und der zu erwartenden höheren Fahrgeschwindigkeiten nicht empfohlen.

Ein solcher Ausbau widerspricht zudem dem Gestaltungsprinzip einer Tempo 30-Zone. Aufgrund der geringen Begegnungsfälle ist auch weiterhin mit einem Kurvenschneiden zu rechnen, welches sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt.



## 4. Konzept

### Optionale Maßnahmen

Optional kann durch weitere langfristige Maßnahmen eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Untersuchungsgebiet erzielt werden:

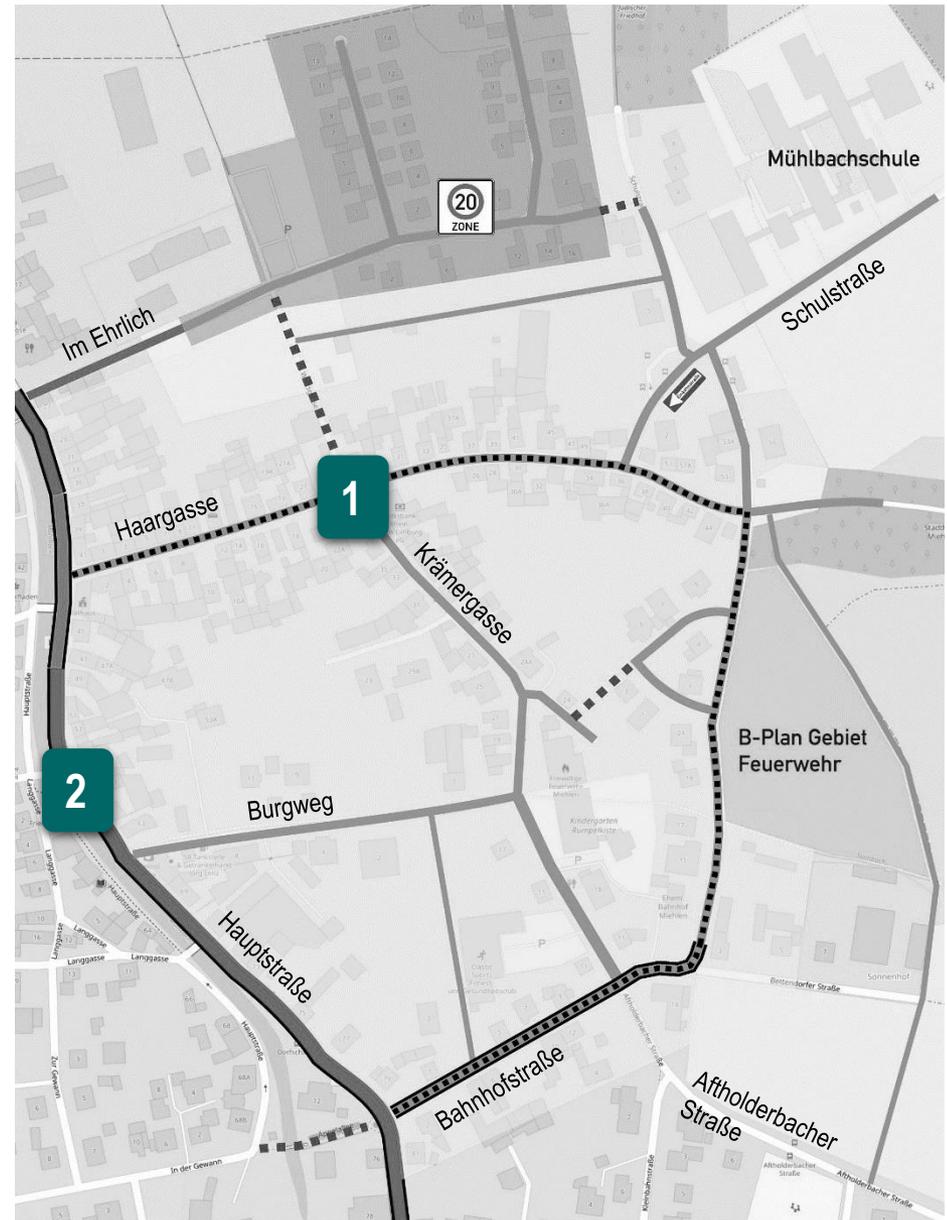
#### 1 Tempo 20-Zone in Haargasse

Die Ausweisung einer Tempo 20-Zone mit einem niveaugleichen Ausbau (weiche Separation) hat einen Flächengewinn in den Seitenräumen zur Folge. Die bestehenden Mängel für den Fußgängerverkehr werden behoben.

#### 2 Tempo 30 Hauptstraße

Durch die Ausweitung der bestehenden Tempo 30-Regelung in der Hauptstraße (von der Straße „Im Ehrlich“ bis zur Bahnhofstraße) kann eine bessere Überquerbarkeit für Fußgänger erreicht werden. Das zu Fuß (zur Schule) gehen wird sicherer und attraktiver.

Darüber hinaus bietet Tempo 30 in Verbindung mit der neuen Ortsumgehung ggf. alternative Gestaltungsmöglichkeiten in der Hauptstraße.



## 5. Zusammenfassung / Fazit

Die Verbandsgemeinde Nastätten beabsichtigt, in der Bahnhofstraße in Miehlen ein neues Feuerwehrgerätehaus zu errichten. Dieses ersetzt den bestehenden Standort in der Krämergasse. Die Erschließung des Feuerwehrgerätehauses soll über die Bahnhofstraße erfolgen. Da durch die Verlegung eine Verkehrszunahme in der Bahnhofstraße und ggf. Haargasse zu erwarten ist, bestehen Bedenken von Bürger/innen hinsichtlich der Gefährdung von Schulkindern sowie möglichen Konflikten zwischen Schulbussen, Feuerwehrverkehr und ruhendem Verkehr.

Vor diesem Hintergrund wurde eine Verkehrsuntersuchung erstellt. Auf der Grundlage aktueller Verkehrszählungen, Videobeobachtungen und einer fundierten Bestandsaufnahme wurde die bestehende Verkehrssituation im umliegenden Straßennetz analysiert. Darauf aufbauend wurden Maßnahmen aufgezeigt, welche geeignet sind, die Verkehrssituation zu verbessern.

Es ist festzustellen, dass die Verkehrsmengen im Untersuchungsraum grundsätzlich in einer verträglichen Größenordnung liegen. Lediglich vor Schulbeginn und nach Schulschluss der Mühlbach-Schule sind aufgrund des Schulbusverkehrs sowie des Hol-/Bringverkehrs kurzzeitig Probleme zu erkennen.

Zur Behebung dieser Defizite wird die Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Optimierung des Schulverkehrs empfohlen. Darüberhinaus ist bei Verlegung des Feuerwehrgerätehauses dafür Sorge zu tragen, dass ein reibungsloses Ausrücken der Feuerwehr über die Bahnhofstraße erfolgen kann. Bei einer entsprechenden Gestaltung der Bahnhofstraße (Neuorganisation Parken) ist der geplanten Standort des Feuerwehrgerätehauses aus verkehrlicher Sicht möglich – wenn auch aufgrund der nicht direkten Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz nicht optimal.

# Anlagen

## Anlage 1: Straßenquerschnitte

- Übersicht
- Q1 Bahnhofstraße – Süd
- Q2 Bahnhofstraße - Nord
- Q3 Bushaltestelle Schule
- Q4 Schulstraße
- Q5 Haargasse Ost
- Q6 Haargasse Mitte
- Q7 Haargasse West
- Q8 Krämergasse Süd
- Q9 Krämergasse Nord

## Anlage 2: Beobachtungen Verkehrsabläufe

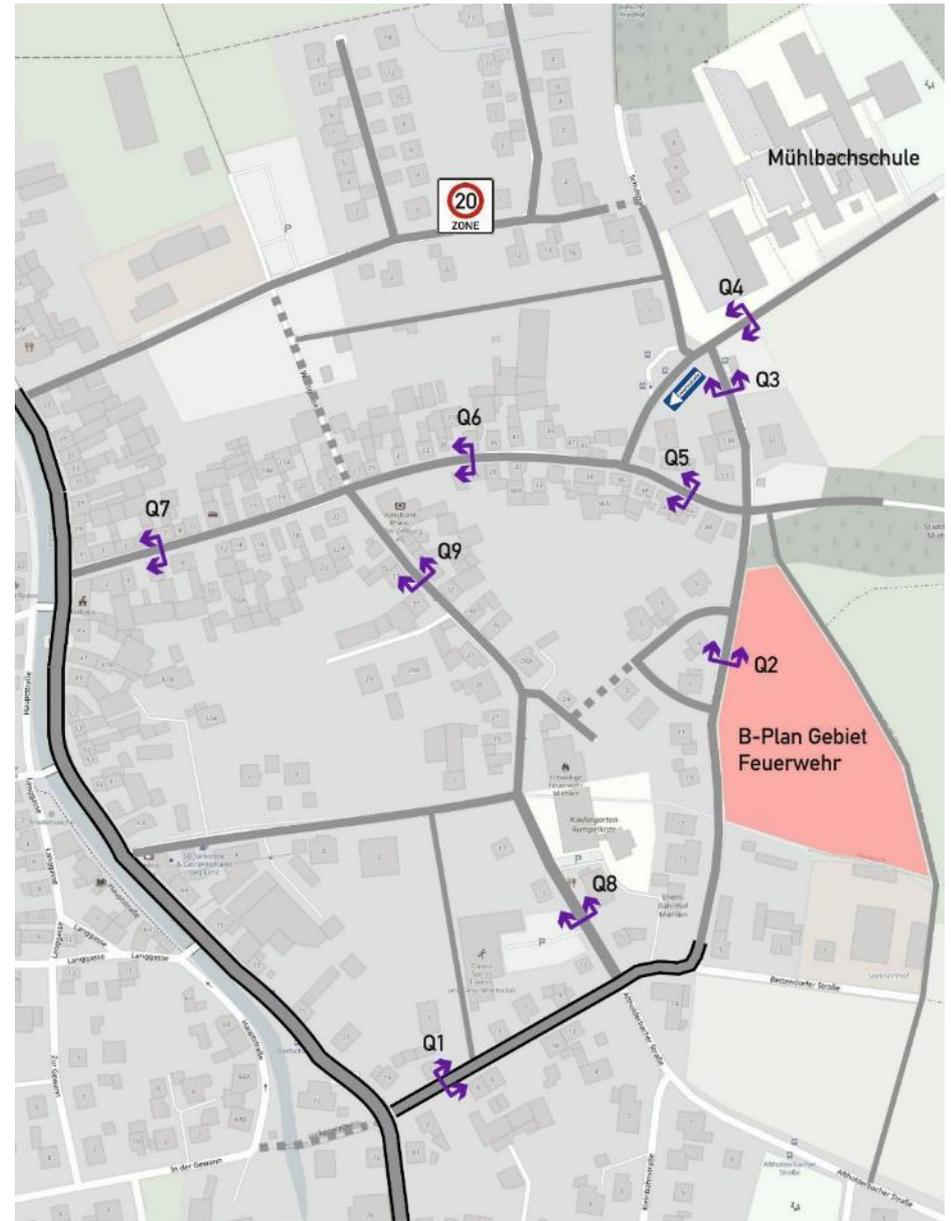
- Kurvenbereich Bahnhofstraße
- Hol-/ Bringverkehr Bahnhofstraße
- Haltestelle Mühlbach-Schule
- Einmündung Bahnhofstraße/ Haargasse

## Anlage 3: Varianten Verkehrsführung

- Einbahnstraße **gegen** Uhrzeigersinn
- Einbahnstraße **im** Uhrzeigersinn
- Einbahnstraße Haargasse West
- Optimierung Bestand

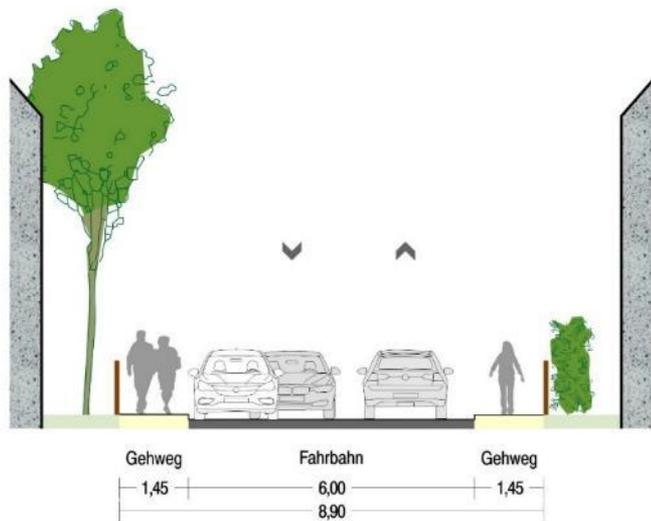
# Anlage 1: Straßenquerschnitte

## Übersicht

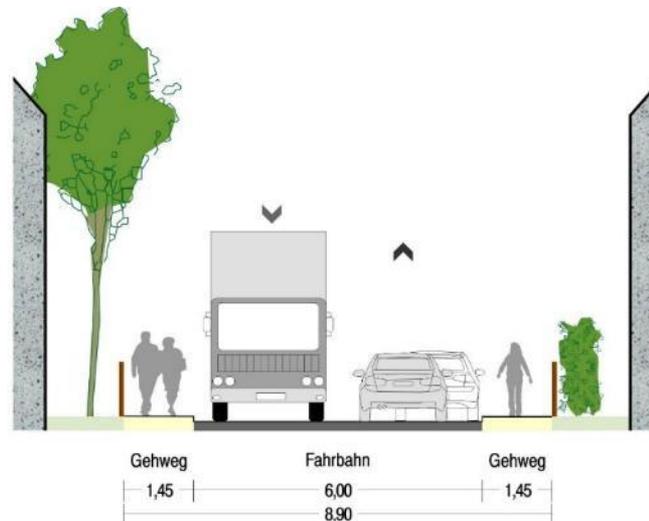


# Anlage 1: Straßenquerschnitte

## Q1 Bahnhofstraße



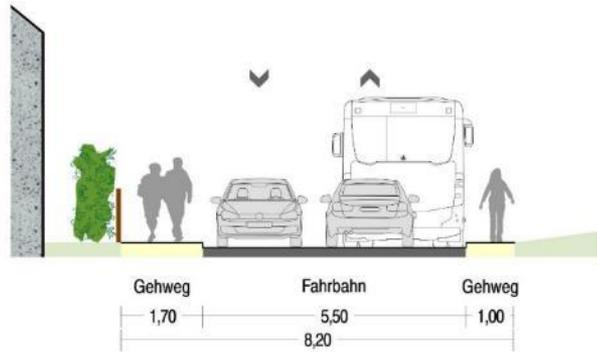
Q1 Bahnhofstraße



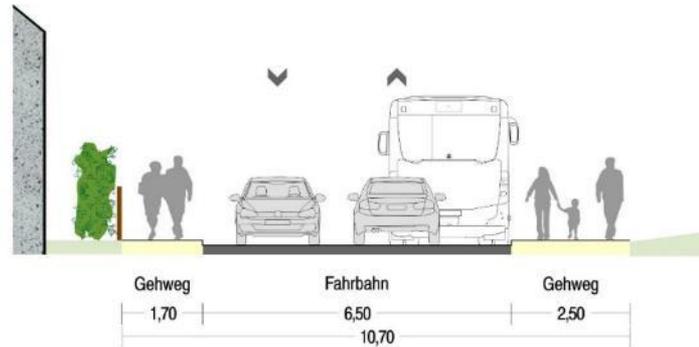
Q1 Bahnhofstraße - Planung

# Anlage 1: Straßenquerschnitte

## Q2 Bahnhofstraße



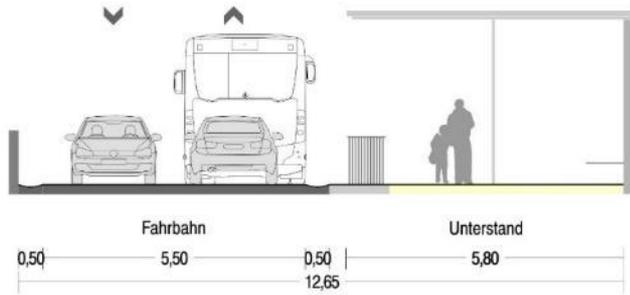
Q2 Bahnhofstraße



Q2 Bahnhofstraße - Planung

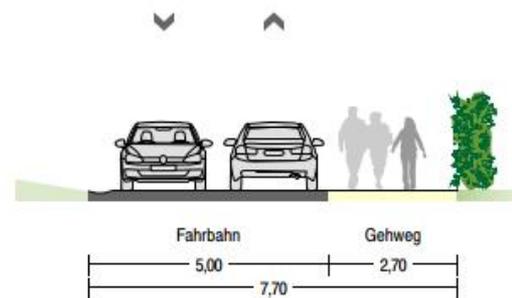
# Anlage 1: Straßenquerschnitte

## Q3 Haltestelle



Q3 Haltestelle

## Q4 Schulstraße



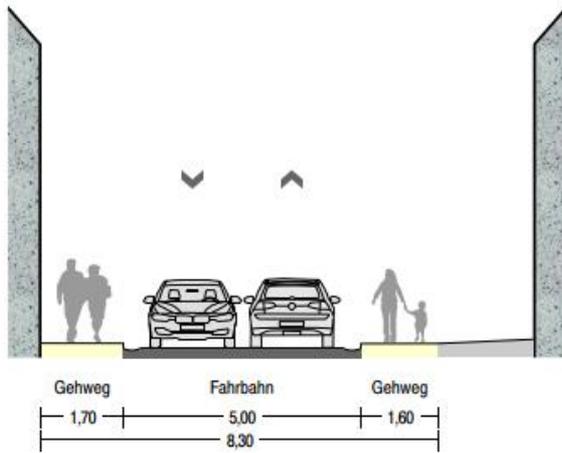
Q4 Schulstraße

# Anlage 1: Straßenquerschnitte

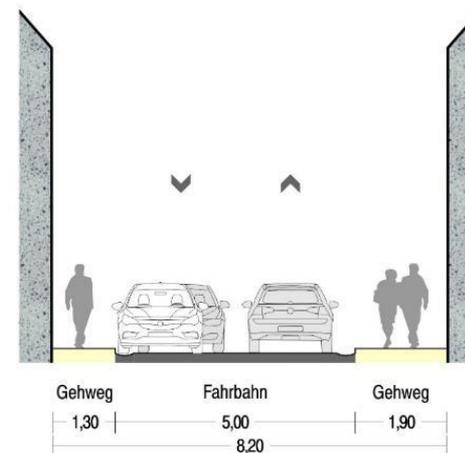
## Q5 Haargasse Ost



## Q6 Haargasse Mitte



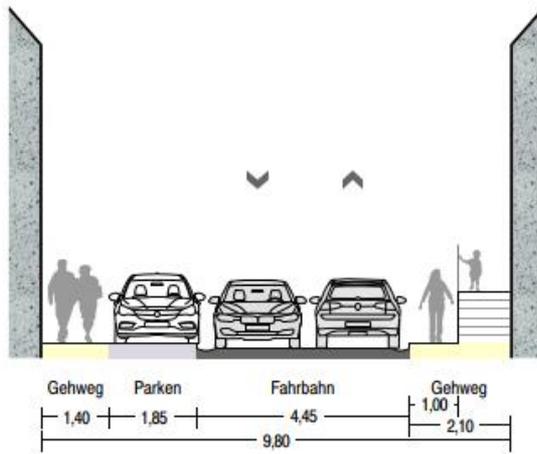
Q5 Haargasse



Q6 Haargasse

# Anlage 1: Straßenquerschnitte

## Q7 Haargasse West

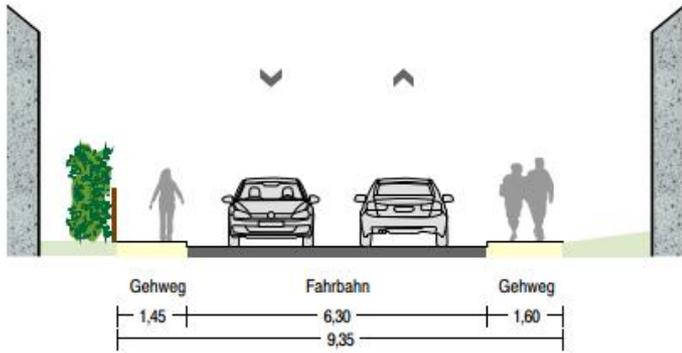


Q7 Haargasse

Veröffentlichungen, auch in Auszügen, nur nach vorheriger Genehmigung durch R+T Verkehrsplanung GmbH

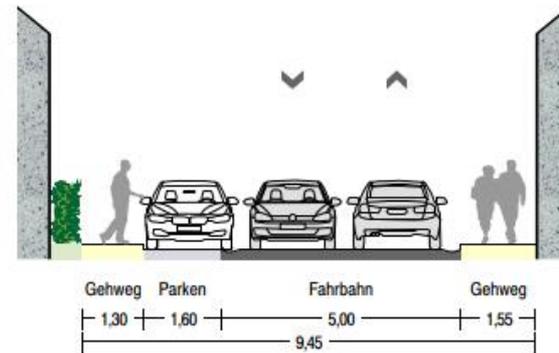
# Anlage 1: Straßenquerschnitte

## Q8 Krämergasse Süd



Q8 Krämergasse

## Q9 Krämergasse Nord



Q9 Krämergasse

## Anlage 2: Beobachtungen Verkehrsabläufe

### Kurvenbereich Bahnhofstraße

- Aufgrund geringer Verkehrsbelastung kaum Begegnungsfälle im Kurvenbereich
  - Begegnung Bus/ Transporter
1. Transporter sieht entgegenkommenden Bus
  2. Transporter weicht auf Gehweg aus
  3. Bus passiert Transporter



## Anlage 2: Beobachtungen Verkehrsabläufe Hol-/ Bringverkehr Bahnhofstraße

### 1. Schulanfang

Zufahrt über Bahnhofstraße und Haargasse

- Konfliktpotential bei Parken im Kreuzungsbereich
- Abfahrt über Haargasse
- Rückwärtsfahrten im Knotenpunktbereich

### 2. Schulende

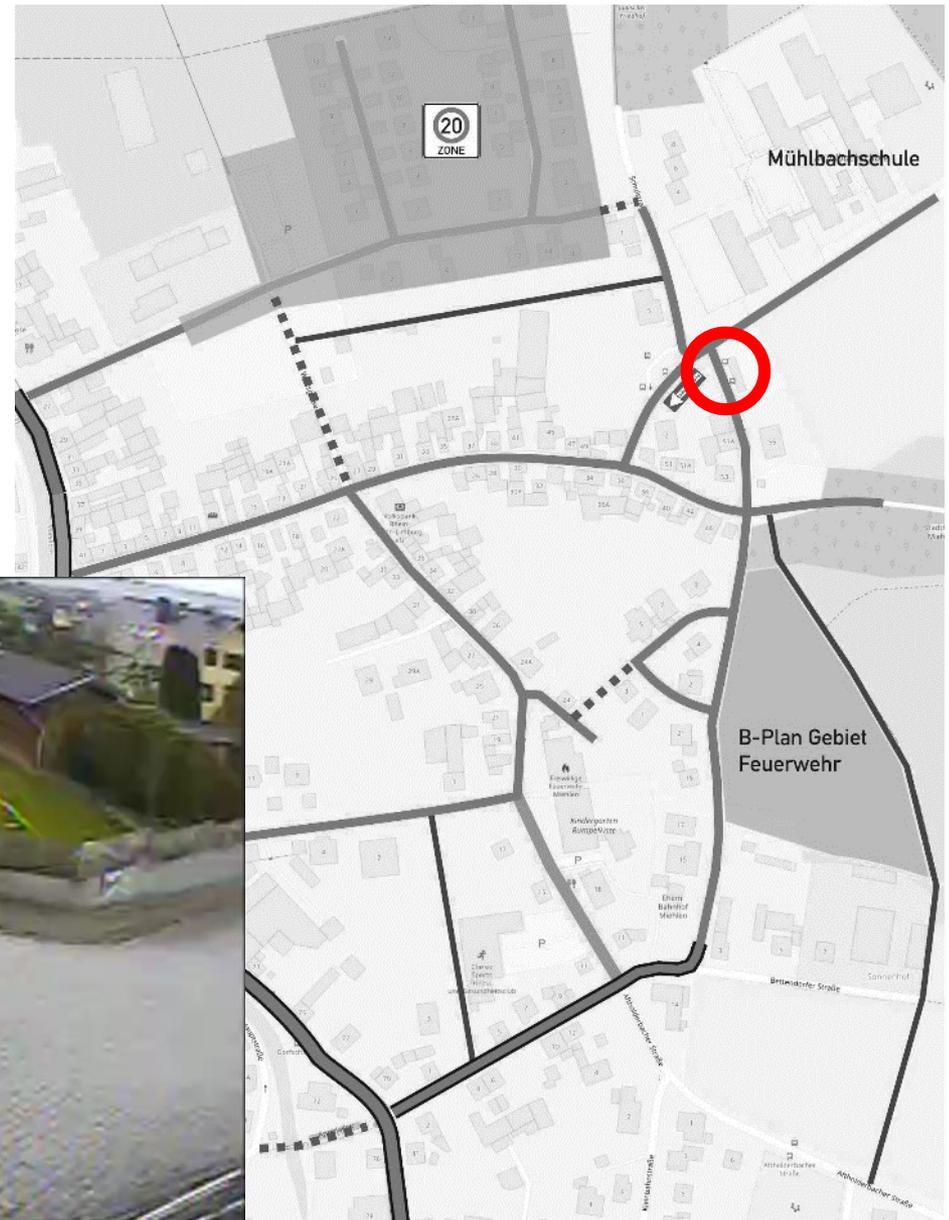
- Eltern halten überwiegend in Bahnhofstraße, südlich Haargasse
- Abfahrt über Haargasse
- Konfliktpotential bei Parken im Kreuzungsbereich
- Wenig Konflikte mit Schulbusverkehr, da Schulbusverkehr erst nach Holverkehr beginnt



## Anlage 2: Beobachtungen Verkehrsabläufe

### Haltestelle Mühlbach-Schule I

- Alle Linien nutzen Halteposition als Ausstiegshaltestelle
- Bordsteinkante kann nicht angefahren werden, sonst kein Ein-/ Ausstieg an allen Türen möglich



## Anlage 2: Beobachtungen Verkehrsabläufe Haltestelle Mühlbach-Schule II

1. Bordsteinkanten können nicht „sauber“ angefahren werden
2. Einstieg meist nur bei zwei Bussen gleichzeitig
3. Kurzzeitige Blockierung der Schulstraße durch wartende Busse;  
Zugang zu Haltepositionen durch wartende Busse erschwert



## Anlage 2: Beobachtungen Verkehrsabläufe Einmündung Bahnhofstraße/ Haargasse

Begegnung 7 Busse mit Pkw vor Schulbeginn

1. Kurzzeitige Blockierung durch wartende Busse
2. Pkw fährt in nächste Lücke
3. Weiterfahrt nach 2:40 Minuten möglich



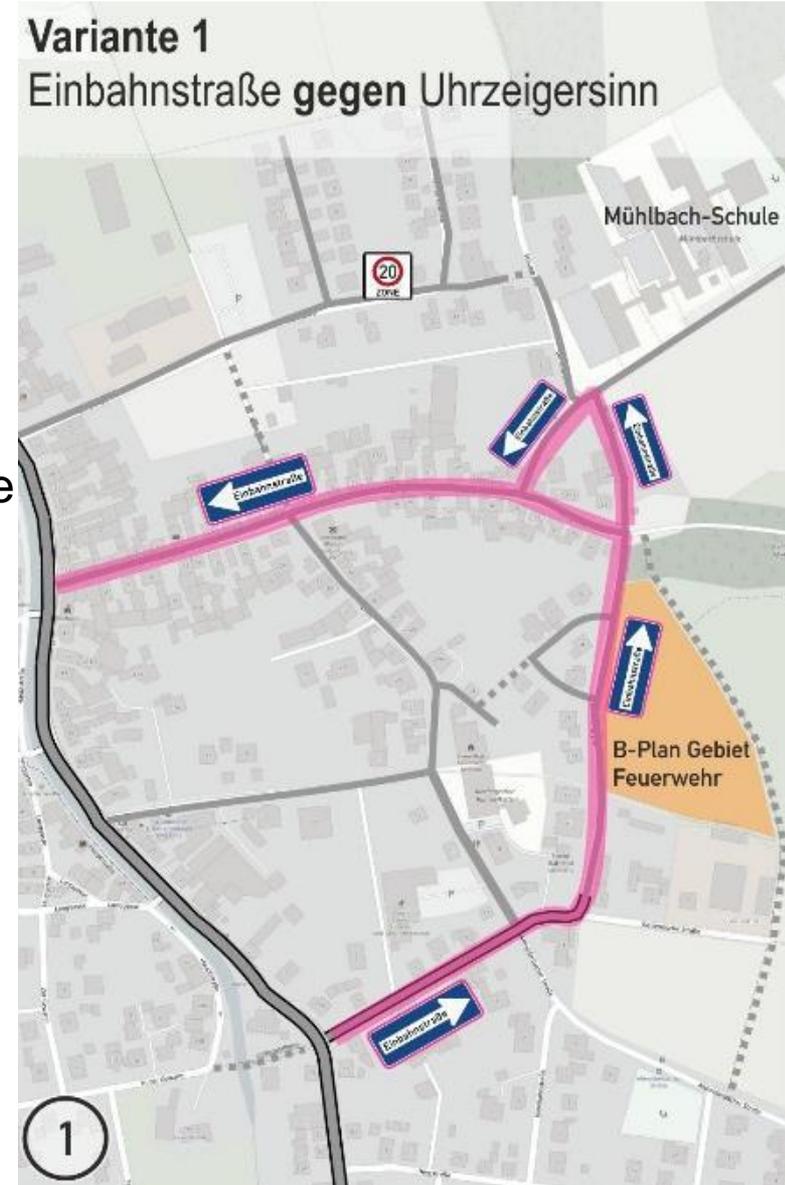
## Anlage 3: Varianten Verkehrsführung

Variante 1: Einbahnstraße **gegen** Uhrzeigersinn

### Variante 1

Einbahnstraße **gegen** Uhrzeigersinn

- + Kein Begegnungsverkehr mit Schulbussen
- Einsatzfahrten Richtung Süden über Haargasse
- Anfahrt der Einsatzkräfte nur über Bahnhofstraße
- Umwegige Erschließung
- Mehrverkehr in Burgweg und Krämergasse



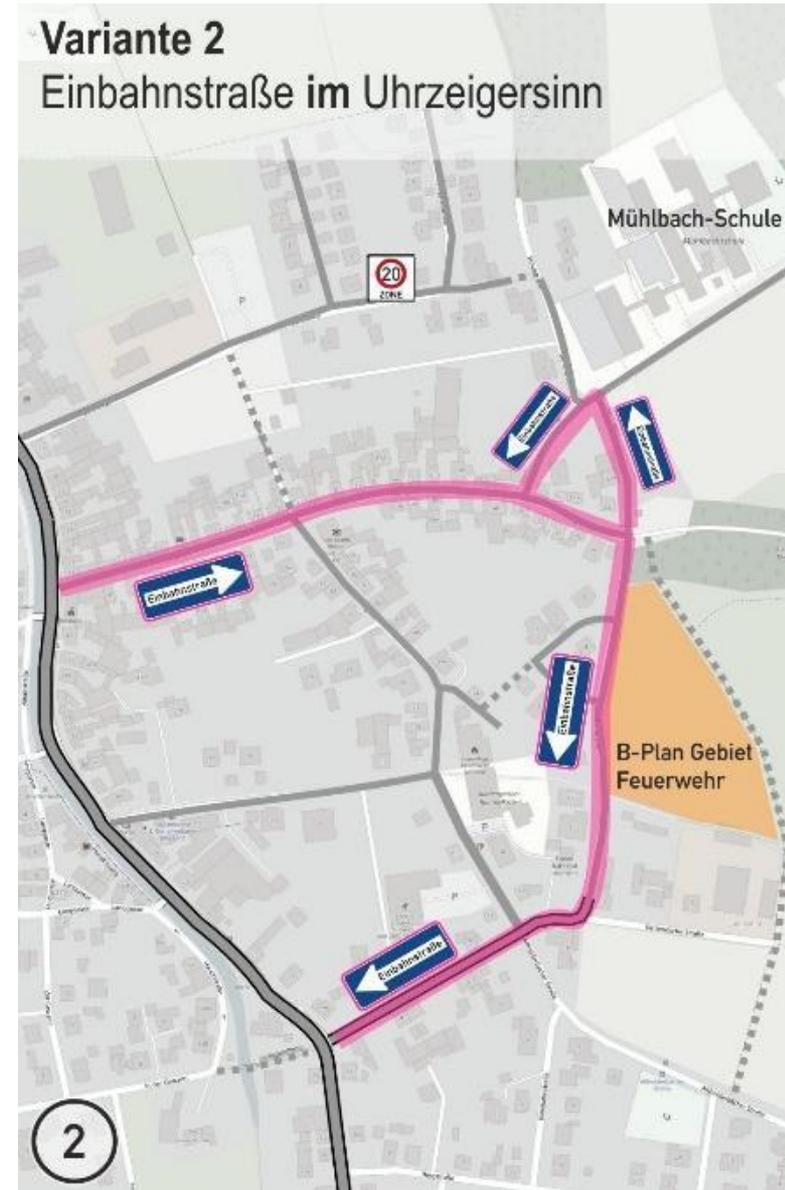
## Anlage 3: Varianten Verkehrsführung

### Variante 2: Einbahnstraße im Uhrzeigersinn

#### Variante 2

#### Einbahnstraße im Uhrzeigersinn

- + Kein Begegnungsverkehr mit Schulbussen
- Anfahrt der Einsatzkräfte nur über Haargasse
- Anbindung der Haltestelle Mühlbachschule
- Fehlende Wartemöglichkeit für Schulbusse
- Situation für Hol- und Bringverkehr ungünstig
- Umwegige Erschließung
- Mehrverkehr in Burgweg und Krämergasse



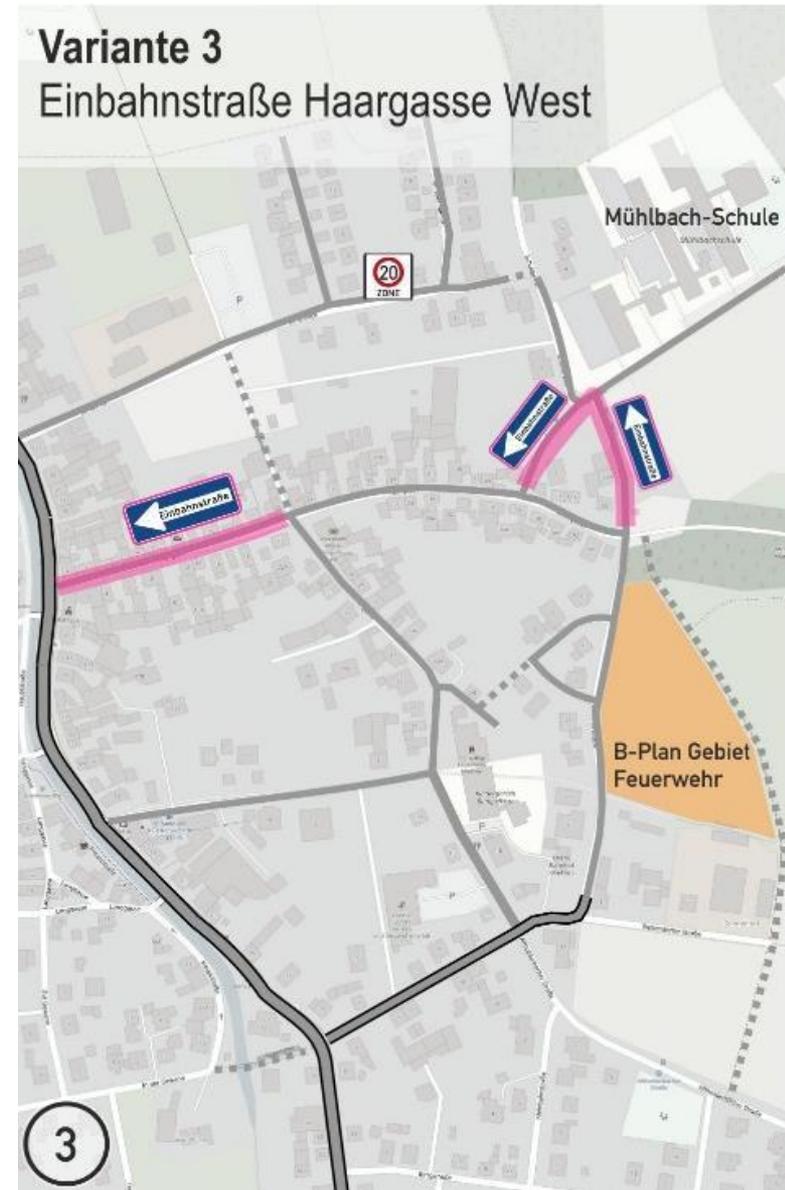
## Anlage 3: Varianten Verkehrsführung

### Variante 3: Einbahnstraße Haarhasse West

#### Variante 3

#### Einbahnstraße Haargasse West

- + Kein Begegnungsverkehr mit Schulbussen an Einmündung Hauptstraße/ Haargasse
- Vorteile lediglich in den kurzen Verkehrsspitzen zu Schulbeginn und Schulende.
- Anfahrt der Einsatzkräfte nur über Bahnhofstraße
- Umwegige Erschließung
- Mehrverkehr in Burgweg und Krämergasse



## Anlage 3: Varianten Verkehrsführung

### Variante 0: Optimierung Bestand

#### Variante 0

#### Optimierung Bestand

- Reduzierung der bekannten Defizite unter Beibehaltung der bestehenden Verkehrsführung
- Maßnahmenpakete für
  - Geschwindigkeitsdämpfung
  - Schulverkehre
  - Feuerwehr

