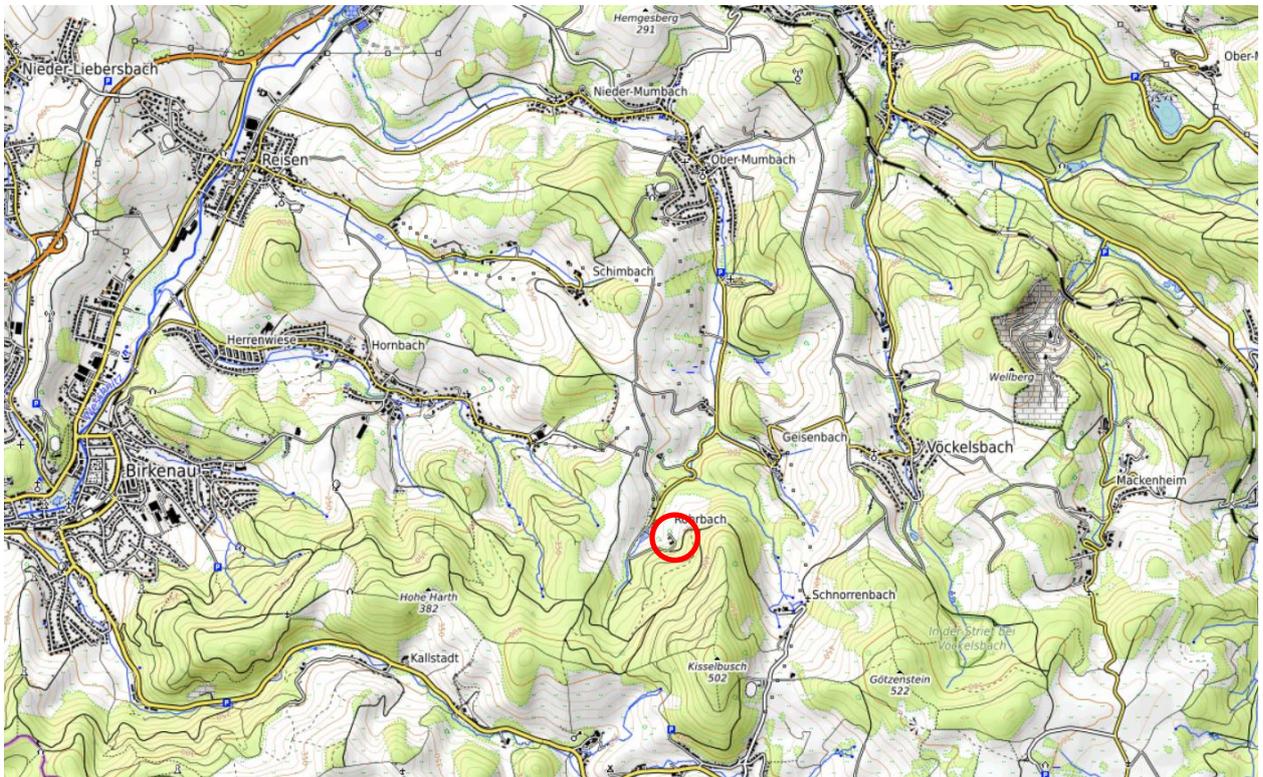




Gemeinde Mörlenbach

Bebauungsplan „Lindenhof“ im Ortsteil Rohrbach



(Kartendaten: © OpenStreetMap-Mitwirkende, SRTM | Kartendarstellung: © OpenTopoMap (CC-BY-SA))

Verkehrstechnische Untersuchung

November 2023

SCHWEIGER + SCHOLZ

Ingenieurpartnerschaft mbB

Beratende Ingenieure

Bearbeitet durch:

SCHWEIGER + SCHOLZ Ingenieurpartnerschaft mbB - Beratende Ingenieure
Goethestraße 11
64625 Bensheim

Inhaltsverzeichnis*

1	Einleitung	4
1.1	Anlass der verkehrstechnischen Untersuchung	4
1.2	Ziel der verkehrstechnischen Untersuchung	5
2	Verkehrssituation im Bestand	6
2.1	Straßenräumliche Situation	6
2.2	Vorhandenes Verkehrsaufkommen	7
3	Zusätzliches Verkehrsaufkommen	7
3.1	Regelbetrieb Gastronomienutzung	7
3.2	Gastronomie- u. Hotelnutzung im Rahmen geschlossener Veranstaltungen	8
3.3	Verkehrsverteilung	8
4	Lösungsansätze	8
4.1	Ausbau für Begegnungsverkehr	9
4.2	LSA	9
4.3	Ausweichbuchten	11
5	Zusammenfassung und Empfehlung	12

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Lindenhof" in Mörlenbach im Ortsteil Rohrbach (Bildquelle: Schweiger + Scholz Ingenieurpartnerschaft mbB, April 2023, Datengrundlage Liegenschaftskarte: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, erhalten am 17.02.2023)	5
Abbildung 2:	Straßenzustand Blick Richtung Lindenhof (Bildquelle: Schweiger + Scholz Ingenieurpartnerschaft mbB, Juli 2023)	6
Abbildung 3:	Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Lindenhof" mit Kennzeichnung möglicher Aufstellflächen (Bildquelle: Schweiger + Scholz Ingenieurpartnerschaft mbB, Januar 2023, Datengrundlage Liegenschaftskarte: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, erhalten am 17.02.2023)	10
Abbildung 4:	Mögliche Aufstellfläche an der Zufahrt des Hofguts (in vorheriger Abbildung rot gekennzeichnet, Bildquelle: Schweiger + Scholz Ingenieurpartnerschaft mbB, Juli 2023)	10
Abbildung 5:	Mögliche Aufstellfläche am unteren Anfang des Wirtschaftsweges (in vorheriger Abbildung blau gekennzeichnet, Bildquelle: Schweiger + Scholz Ingenieurpartnerschaft mbB, Juli 2023)	11
Abbildung 6:	Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Lindenhof" mit Kennzeichnung möglicher Ausweichstellen (unmaßstäblich, Bildquelle: Schweiger + Scholz Ingenieurpartnerschaft mbB, Januar 2023, Datengrundlage Liegenschaftskarte: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, erhalten am 17.02.2023)	12

1 Einleitung

1.1 Anlass der verkehrstechnischen Untersuchung

Die Gemeinde Mörlenbach beabsichtigt mit der Aufstellung des Bebauungsplanes „Lindenhof“ im Ortsteil Rohrbach eine umfassende Wiedernutzbarmachung der teilweise brachliegenden baulichen Anlagen des ehemaligen Hofguts Rohrbach. Das als Kulturdenkmal geschützte Hofgut Rohrbach (Lindenhof) hat sich in der Vergangenheit schrittweise von einem landwirtschaftlichen Anwesen zu einer langjährigen Nutzung als Freizeitheim inklusive einer Freizeitanlage sowie einem touristisch-gastronomischen Betrieb gewandelt. Nach der Aufgabe der Vereinsnutzung blieb die Gaststätte zwischenzeitlich die einzige Nutzung des denkmalgeschützten Hofguts.

Seit 2022 befindet sich das Hofgut Rohrbach in neuen Eigentumsverhältnissen. Die neuen Eigentümer des Hofguts möchten die gesamten baulichen Anlagen des ehemaligen Freizeitheims im Rahmen einer denkmalschutzrechtlichen Genehmigung umfassend sanieren und modernisieren. Hier soll ein Hotel mit voraussichtlich 21 Zimmern entstehen. Die bestehende gastronomische Nutzung soll erhalten bleiben sowie auf einen Betrieb auch außerhalb des Wochenendes erweitert werden. Der Lindenhof soll zudem mit saisonalen Veranstaltungen zu einer festen Größe im kulturellen und gesellschaftlichen Leben Mörlenbachs entwickelt werden und der Gemeinde als Veranstaltungsort für beispielsweise Hochzeiten oder andere Familienfeierlichkeiten von überregionalem Interesse zur Verfügung stehen.

Des Weiteren soll durch die entsprechende Bauleitplanung der ruhende Verkehr neu geordnet werden. Die ehemalige Mehrzweckspielfläche sowie der ehemalige Bolzplatz sollen als Stellplatzflächen für die geplanten Nutzungen herangezogen werden.

Die Zufahrt zum Plangebiet erfolgt – wie bisher auch schon – von der Hauptstraße Rohrbachs über einen bestehenden landwirtschaftlichen Weg, der entsprechend seines Nutzungszwecks zusätzlich auch als öffentliche Zufahrt zu widmen ist. Grundlage hierfür ist die Darstellung einer öffentlichen Straßenfläche mit besonderer Zweckbestimmung (öffentlicher landwirtschaftlicher Weg und öffentliche Zufahrt) im Bebauungsplan.

Der verkehrliche Anschluss an die Hauptstraße wird im vorliegenden Bericht in Bezug auf das steigende Verkehrsaufkommen genauer betrachtet und die Leistungsfähigkeit geprüft. Mit der verkehrstechnischen Untersuchung soll die verkehrliche Entwicklung durch die Gebietsentwicklung insbesondere in Bezug auf den anzutreffenden Begegnungsverkehr und damit möglicherweise einhergehenden erforderlichen Maßnahmen überprüft werden.

Im Rahmen dieser Untersuchung wird die bestehende Verkehrssituation sowie die künftige Verkehrsentwicklung dargestellt und erläutert.



Abbildung 1: Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Lindenhof" in Mörlenbach im Ortsteil Rohrbach (Bildquelle: Schweiger + Scholz Ingenieurpartnerschaft mbB, April 2023, Datengrundlage Liegenschaftskarte: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, erhalten am 17.02.2023)

1.2 Ziel der verkehrstechnischen Untersuchung

Durch die geplante Nutzung des denkmalgeschützten Hofguts als Hotel, Gaststätte sowie als Veranstaltungsort für Hochzeiten, Geburtstage etc. kommt es zu einem veränderten Verkehrsaufkommen, welches durch eine Abschätzung der Verkehrserzeugung im vorliegenden Bericht ermittelt wird.

Mit der Abschätzung des veränderten Verkehrsaufkommens wird schließlich eine Verkehrsverteilung angenommen, mit der eine verkehrsgerechte Erschließung und Anbindung des Hofguts im Anschluss an das umliegende Verkehrsnetz geprüft wird, sowie die Auswirkungen im Falle von Verkehrsbegegnungen genauer untersucht werden. Der vorhandene Landwirtschaftsweg wird demzufolge im vorliegenden Bericht auf seine Leistungsfähigkeit geprüft, um eine verkehrsgerechte Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz nachzuweisen und insbesondere ausreichend Platz für einen sicheren Begegnungsverkehr und entsprechende Sichtbereiche zu gewährleisten.

2 Verkehrssituation im Bestand

Die Zufahrt zum Plangebiet erfolgt von der Hauptstraße Rohrbachs über einen landwirtschaftlichen Weg.

2.1 Straßenräumliche Situation

Im Anschluss an die Hauptstraße Rohrbachs ist der gesamte Weg als landwirtschaftlicher Wirtschaftsweg mit einer Breite von ca. 3,0 m befestigt. Die Fahrzeit für die Wegstrecke des Landwirtschaftswegs beträgt insgesamt ca. 1 Minute. Entlang des Landwirtschaftswegs befinden sich zu beiden Seiten unmittelbar angrenzend Gehölzbestände, die auf der einen Seite dem angrenzenden Waldrand zuzuordnen sind bzw. auf der anderen Seite als eine fortlaufende Baumreihe zur optischen und räumlichen Abgrenzung der ebenfalls angrenzenden Landwirtschaftsflächen festzustellen sind (siehe Abbildung 2).



Abbildung 2: Straßenzustand Blick Richtung Lindenhof (Bildquelle: Schweiger + Scholz Ingenieurpartnerschaft mbB, Juli 2023)

Aufgrund der hier vorhandenen Ausbaubreite des Landwirtschaftswegs sind keine ausreichenden Platzverhältnisse für einen sicheren Begegnungsverkehr von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden im Straßenraum gewährleistet. Im Begegnungsfall von Kraftfahrzeugen müsste gegenwärtig ein Verkehrsteilnehmer eine entsprechende Teilstrecke zurückfahren, da

hier ein Wenden des Fahrzeuges aufgrund der beengten Platzverhältnisse weitestgehend nicht möglich ist. Alternativ müsste auf die unbefestigte, stark abfallende Wiese ausgewichen werden, was in der Praxis auch nur bedingt möglich ist. Da letztgenanntes in der Regel mit Schäden auf den Grünflächen verbunden ist, ist dies aus Sicht der Gemeinde ausdrücklich nicht gewünscht und bedarf dringend einer Verbesserung. Der Weg stellt sich darüber hinaus über die gesamte Länge in einem schlechten baulichen Zustand dar.

2.2 Vorhandenes Verkehrsaufkommen

Zum aktuellen Zeitpunkt ist das Hofgut samstags und sonntags von 12:00 Uhr bis 20:00 Uhr geöffnet. Im Biergarten finden maximal ca. 160 Personen an 20 Bierzeltgarnituren Platz. Das Restaurant selbst bietet maximal ca. 60 Sitzplätze. Eine zeitgleiche Nutzung des Innen- und Außenbereiches erfolgt bislang nicht.

Auf Grundlage von Informationen des Eigentümers wird angenommen, dass ca. 15% der Gäste zu Fuß oder mit dem Fahrrad die Gaststätte während der Öffnungszeiten besuchen. Alle übrigen Gäste erreichen die Gaststätte mit dem privaten Pkw.

Eine Abschätzung des vorhandenen Verkehrsaufkommens der bestehenden Gaststättennutzung ist im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung im Einzelnen nicht erforderlich, da mit der geplanten Umnutzung des Hofguts zu einem Hotel sowie der geplanten Erweiterung der Gaststättennutzung ein höheres Verkehrsaufkommen entstehen wird und der vorliegende Verkehrsbeitrag im Sinne einer „worst-case-Betrachtung“ ausschließlich das höhere Verkehrsaufkommen abprüft.

3 Zusätzliches Verkehrsaufkommen

Bezüglich des in Zukunft zu erwartenden Verkehrsaufkommens ist zwischen zwei verschiedenen Nutzungsszenarien zu unterscheiden. Zum einen ist die Gastronomienutzung im Regelbetrieb sowie zum anderen die Gastronomienutzung im Rahmen geschlossener Veranstaltungen inkl. der Hotelnutzung zu betrachten. Der Betrieb des Hotels ist nach derzeitigem Kenntnisstand nur im Rahmen von geschlossenen Veranstaltungen, wie beispielsweise Hochzeitsfeiern o. ä., vorgesehen. Eine parallele Nutzung von Hotel und Gastronomie im Regelbetrieb ist nicht beabsichtigt und wird im Folgenden daher vernachlässigt.

Durch das Personal, dass weitestgehend außerhalb der Öffnungszeiten die Wegstrecke nutzt, ist kein wesentlicher Begegnungsverkehr zu erwarten und kann daher im Folgenden ebenfalls vernachlässigt werden.

3.1 Regelbetrieb Gastronomienutzung

Das Sitzplatzangebot im Innenbereich des Restaurants soll weiterhin auf maximal 60 Sitzplätze beschränkt sein. Das aktuelle Angebot der 160 Plätze im Biergarten soll um ca. 32 Plätze auf einer neu geplanten Terrasse erweitert werden, sodass insgesamt maximal 192 Sitzplätze im Außenbereich zur Verfügung stehen werden. Es ist auch in Zukunft weiterhin keine gleichzeitige Nutzung des Innen- und Außenbereichs vorgesehen.

Zur Abschätzung der zu erwartenden Verkehrsmenge werden die Sommermonate mit geöffneter Außengastronomie betrachtet, da hier erfahrungsgemäß die höchste Besucherfrequenz festzustellen ist. Dabei wird angenommen, dass 15% der Besucher mit dem Rad oder zu Fuß eintreffen (vgl. Kapitel 2.2).

Dadurch ergeben sich bei voller Auslastung die folgenden Werte:

Biergarten: max. 160 Personen (P), davon 24 P zu Fuß/Rad

Terrasse: max. 32 P, davon 5 P zu Fuß/Rad

Folglich ist mit einer Anzahl von insgesamt maximal 163 Gästen zu rechnen, die nicht fußläufig oder mit dem Rad ankommen. Der PKW- Besetzungsgrad wird mit 2 P/Pkw angenommen. Des Weiteren wird ein Auslastungsgrad der Gastronomie von maximal 85% angenommen.

Daraus ergibt sich bei eine Verkehrsmenge von insgesamt maximal 69 Pkw im Rahmen des gastronomischen Regelbetriebs während der Hauptsaison.

3.2 Gastronomie- u. Hotelnutzung im Rahmen geschlossener Veranstaltungen

Bei Veranstaltungen wie Hochzeiten und Geburtstagen ist mit einer Zahl von bis zu 200 Gästen zu rechnen. Bei einem Besetzungsgrad von 2 P/Pkw ergibt dies eine Anzahl von bis zu 100 Pkw. Insbesondere bei privaten Feierlichkeiten ist in der Praxis jedoch von höheren Besetzungsgraden auszugehen, da hier häufig auch Familien mit Kindern anzutreffen sind, oder entsprechend Fahrgemeinschaften gebildet werden.

Bei geschlossenen Veranstaltungen werden die Gäste der Veranstaltung üblicherweise zu einer ähnlichen Zeit in die gleiche Richtung fahren, wodurch es zu keinem signifikanten Begegnungsverkehr im Bereich des Zufahrtsweges kommt. Für die Öffentlichkeit ist die Gaststätte bzw. deren Außenbereiche bis auf die Terrasse mit maximal 32 Sitzplätzen während Veranstaltungen nicht zugänglich, sodass auch hier kein maßgebender Begegnungsverkehr zu erwarten ist.

3.3 Verkehrsverteilung

Im Folgenden wird somit der für den Begegnungsverkehr maßgebenden Belastungsfall, die Gastronomienutzung im Regelbetrieb, betrachtet.

Die Verkehrsverteilung bei geschlossenen Veranstaltungen liegt bei der Anfahrt zur Veranstaltung sowie der Rückfahrt nahezu bei 100% in eine Richtung, daher ist hier ein auftretender Begegnungsfall nicht zu erwarten.

Für die Verkehrsverteilung an Tagen ohne Veranstaltung wird angenommen, dass die durchschnittliche Verweildauer der Gäste bei ca. 1,5 h liegt. Rechnerisch bedeutet dies, dass ca. 69 Pkw innerhalb dieser 1,5 h ankommen und ebenfalls ca. 69 Pkw abfahren. Auf die Spitzenstunde gerechnet ergibt dies einen Wechsel von 46 Fahrzeugen in der Stunde. Diese rechnerisch ermittelte Zahl ist erfahrungsgemäß deutlich höher angesetzt, als das tatsächlich zu erwartende Verkehrsaufkommen ausfallen wird, da nicht dauerhaft von einem vollbesetzten Biergarten/Terrasse ausgegangen werden kann.

Bei einem stündlichen Wechsel von 46 Kfz/h und einer Fahrzeit von 1 Minute für die Wegstrecke kommt es rechnerisch *maximal zu einer Begegnung pro Fahrt*. Nachdem die Zeitpunkte der Zu- und Abfahrt einer Zufallsverteilung unterliegen, kann es in Einzelfällen auch zu einer etwas höheren Zahl von Begegnungen kommen. Mehr als 2-3 Begegnungen sind aufgrund der kurzen Fahrtzeit bzw. der kurzen Strecke bis zur im Zweirichtungsverkehr befahrbaren Hauptstraße nicht zu erwarten.

4 Lösungsansätze

Aufgrund der bestehenden straßenräumlichen Situation kann die Leistungsfähigkeit des bestehenden Landwirtschaftswegs in Bezug auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht gewährleistet werden. Insbesondere ein gesicherter Begegnungsverkehr ist unter den vorhandenen Umständen nicht möglich, sodass straßenbetriebliche oder bauliche Maßnahmen ergriffen werden müssen.

Im Folgenden werden drei verschiedene Lösungsansätze aufgezeigt, mit denen die erforderlichen Bedingungen für sichere Verkehrsbegegnungen geschaffen werden können.

4.1 Ausbau für Begegnungsverkehr

Es besteht die Möglichkeit den gesamten Landwirtschaftsweg für den Begegnungsverkehr auszubauen. Hierzu müsste nahezu der vollständige Baumbestand zum Tal hin entfernt werden und der Weg durchgehend verbreitert und aufgeschüttet werden. Gemäß RAS¹ sollte die Fahrbahnbreiten hierbei den Begegnungsfall Pkw/Pkw bzw. Pkw/Müllfahrzeug ermöglichen. Unter Berücksichtigung eingeschränkter Bewegungsspielräume bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h kann hierbei von einer erforderlichen Fahrbahnbreite von 4,10 bis 5,0 m ausgegangen werden.

4.2 Lichtsignalanlage

Eine weitere Möglichkeit stellt eine Lichtsignalschaltung für den einspurigen Streckenabschnitt dar, für die am oberen und unteren Teil des Weges jeweils Signalgeber anzubringen wären. Hier würde sich eine verkehrsabhängige Steuerung mit wechselseitiger Freigabe in jeweils eine Fahrtrichtung (Alles-rot / sofort Grün Schaltung) anbieten. Vor der Einfahrt durch das bestehende Tor des Anwesens zu den Parkplätzen bietet ein ca. 20 m langer Grünstreifen (in der Abbildung rot gekennzeichnet) die Möglichkeit diesen zu befestigen und als Aufstellfläche zu nutzen. Im unteren Bereich (blau gekennzeichnet) zwischen dem Teich, in den der Mumbach fließt, und der ersten Kurve wäre eine Aufschüttung seitlich des Weges möglich, um dort ebenfalls eine Aufstellfläche für den wartenden Kfz-Verkehr zu schaffen.

Durch die vorgesehene Ampelschaltung kommt es nicht zu langen Wartezeiten, sodass die wartenden Fahrzeuge sich nicht auf die Fahrbahn stauen und diese für den entgegenkommenden Verkehr versperren.

¹ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAS^t); Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Straßenentwurf; Ausgabe 2006

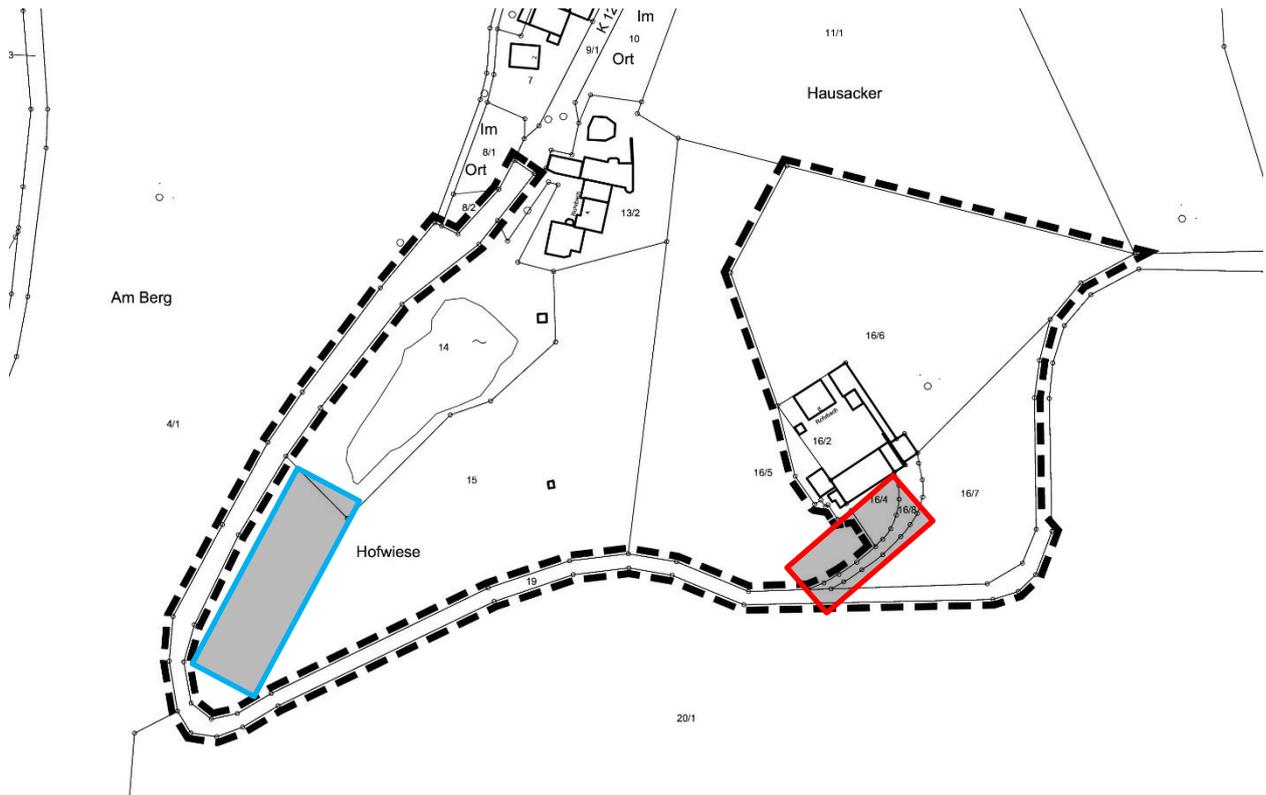


Abbildung 3: Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Lindenhof" mit Kennzeichnung möglicher Aufstellflächen (Bildquelle: Schweiger + Scholz Ingenieurpartnerschaft mbB, Januar 2023, Datengrundlage Liegenschaftskarte: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, erhalten am 17.02.2023)



Abbildung 4: Mögliche Aufstellfläche an der Zufahrt des Hofguts (in vorheriger Abbildung rot gekennzeichnet, Bildquelle: Schweiger + Scholz Ingenieurpartnerschaft mbB, Juli 2023)



Abbildung 5: Mögliche Aufstellfläche am unteren Anfang des Wirtschaftsweges (in vorheriger Abbildung blau gekennzeichnet, Bildquelle: Schweiger + Scholz Ingenieurpartnerschaft mbB, Juli 2023)

4.3 Ausweichbuchten

Eine andere Möglichkeit stellt die Ausbildung von Ausweichbuchten entlang des Weges dar. Im oberen Bereich wäre ein Ausweichen im Bereich der Zufahrt, sowie im Bereich des anschließenden Wirtschaftsweges möglich. Bis zur nächsten Kurve stehen die Bäume zu dicht aneinander, um zwischenliegend eine Aufweitung des Weges vorzunehmen. Nach besagter Kurve stehen die Bäume in einem Abstand von ca. 7-8 m, eine Ausweichbucht wäre hier denkbar. Aufgrund des abfallenden Geländes wäre eine Aufschüttung notwendig. In Richtung Tal werden die angrenzenden Bäume weniger, eine Aufschüttung muss allerdings auch hier vorgenommen werden. Die Einfahrt des unteren landwirtschaftlichen Weges bietet Platz für den Begegnungsfall. Der untere Bereich bietet ebenfalls die Möglichkeit für eine längere Ausweichbucht (s. Möglichkeit LSA).

Die Ausweichstellen sollten eine Breite von 6 m aufweisen und können in Schotterbauweise hergestellt werden, um die damit einhergehenden Eingriffe in Natur und Landschaft zu minimieren.

In folgender Abbildung sind die zuvor beschriebenen Bereiche der Ausweichstellen beispielhaft skizziert. Die genaue Anzahl und Position der Ausweichbuchten sowie deren genaue Ausbildung ist von der Gemeinde ggf. unter Hinzuziehung entsprechend fachkundigen Personen vor Ort zu ermitteln.

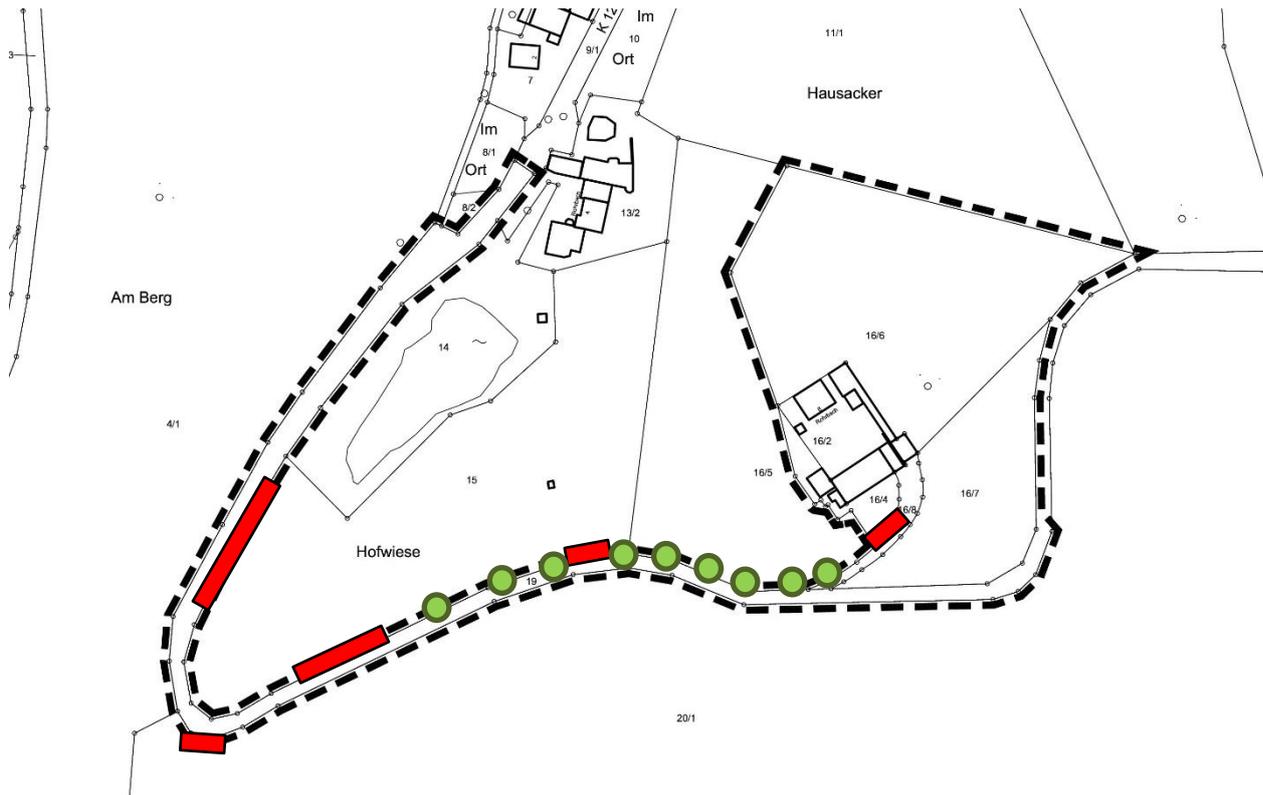


Abbildung 6: Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Lindenhof" mit Kennzeichnung möglicher Ausweichstellen (unmaßstäblich, Bildquelle: Schweiger + Scholz Ingenieurpartnerschaft mbB, Januar 2023, Datengrundlage Liegenschaftskarte: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, erhalten am 17.02.2023)

5 Zusammenfassung

Die Zufahrt zum Plangebiet erfolgt – wie bisher auch schon – von der Hauptstraße Rohrbachs über einen bestehenden landwirtschaftlichen Weg, der entsprechend seines Nutzungszwecks zusätzlich auch als öffentliche Zufahrt zu widmen ist.

Die Länge des Weges liegt bei ca. 350 m, die Fahrzeit dieser Strecke beträgt etwa eine Minute. Als maßgebenden Belastungsfall für den Begegnungsverkehr wurde die Gastronomienutzung im Regelbetrieb betrachtet. Bei einem stündlichen Wechsel von maximal ca. 46 Kfz/h begegnen sich rein rechnerisch maximal zwei Fahrzeuge auf dem Weg, d.h. es findet maximal eine Begegnung pro Fahrt statt. Aufgrund der zeitlichen Zufallsverteilung der Verkehre kann es ggf. zu 2-3 Begegnungen bei der Befahrung des schmalen Wegeabschnitts kommen. Zudem ist nicht vorhersehbar an welcher Stelle der Wegstrecke eine zufällige Begegnung stattfinden wird. Aus diesem Grund sind auch mehrere Begegnungsstellen (s. Abb. 6) sinnvoll.

Aufgrund der geringen Ausbaubreite des vorhandenen Landwirtschaftswegs sowie fehlender Sichtweiten kann dessen Leistungsfähigkeit in Bezug auf das planungsbedingt zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht bestätigt werden. Die Gewährleistung eines gesicherten Begegnungsverkehrs ist gegenwärtig nicht möglich, sodass straßenbetriebliche oder bauliche Maßnahmen erforderlich sind. Mögliche Lösungsansätze wären ein zweispuriger Ausbau des Landwirtschaftsverkehrs, die Aufstellung von Lichtsignalanlagen oder die Ausbildung von Ausweichbuchten.

Aufgrund der geringen Wahrscheinlichkeit von Begegnungsfällen erscheint aus Gutachtersicht die Einrichtung von Ausweichbuchten ausreichend. Vorteil dieser Lösung ist gegenüber dem Vollausbau auf ganzer Länge der Straße der erheblich geringere Eingriff in Natur und Landschaft

sowie eine wesentlich geringere Kostenbelastung des Vorhabens. Gegenüber der Lichtsignalsteuerung ist die Herstellung von Ausweichbuchten zwar mit etwas größeren Eingriffen nach Hessischer Kompensationsverordnung verbunden, jedoch wird in der Signalsteuerung dauerhaft Strom verbraucht und ggf. wartende Fahrzeuge emittieren während des Wartens Abgase, was zu Beeinträchtigungen vor allem im Bereich der geplanten neuen Terrassennutzung führen kann.

Bei vergleichender Betrachtung der Vor- und Nachteile der möglichen Lösungen erscheint die Anlage von Ausweichbuchten am sinnvollsten zu sein. Die Gemeinde sollte das spätere Verkehrsgeschehen im Rahmen eines sporadischen Monitorings beobachten bzw. sich mit dem Betreiber des Lindenhofs regelmäßig zur Praktikabilität der Zufahrt austauschen. Eine funktionierende Zufahrtsituation liegt im Eigeninteresse des Betreibers.

Für die vorgeschlagenen Ausweichbuchten ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes geringfügig und nur bereichsweise zu erweitern. Der betroffene private Grundstückseigentümer, der an den öffentlichen Weg angrenzenden Grundstücksflächen, müsste sich mit der Maßnahme einverstanden erklären und die kleinen Teilflächen nach Möglichkeit an die Gemeinde zur Erweiterung der Wegeparzelle abtreten. Alternativ könnte eine grundbuchliche Sicherung zugunsten der Gemeinde oder eine Sicherung im Baulastenverzeichnis zugunsten des Vorhabens „Lindenhof“ erfolgen. Je nach Entscheidung der Gemeinde über die zu verfolgende verkehrliche Lösung ist diese entsprechend in der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Bensheim, November 2023