



Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement
Postfach 3229, 65022 Wiesbaden

Magistrat der Kreisstadt
Hofheim am Taunus
Frau Martina Koch
Chinonplatz 2
65719 Hofheim

Aktenzeichen	34h4_2020-020700_P+R Wallau (1)
Bearbeiter/in	Nadine Eckhardt
Telefon	(0611) 765 3924
Fax	(0611) 765 3802
E-Mail	Nadine.Eckhardt@mobil.hessen.de
Datum	20. Januar 2021

Neubau einer P+R-Anlage in Hofheim Wallau mit Anschluss an die L 3017 Videokonferenz am 16.12.2020

Sehr geehrte Frau Koch,
sehr geehrte Damen und Herren,

in dem gemeinsamen Zoom-Meeting am 16.12.2020 wurden mehrere verkehrliche Punkte angesprochen, zu denen ich im Folgenden gemäß den Punkten des Protokolls zu der oben genannten Videokonferenz Stellung nehme.

1. Variante „nördlich der Bahnstrecke“

Im Vorfeld zu dem Termin wurden drei Varianten zur Realisierung der P+R-Anlage am Haltepunkt Delkenheim im Zuge des Neubaus der Bahnstrecke Wallauer Spange verteilt. Eine Variante liegt nördlich der Gleisstrasse und somit zwischen der BAB 66 und der DB-Linie. Es ist zu berücksichtigen, dass gemäß § 9 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) die Bauverbotszone von 40 m gemessen vom äußeren Fahrbahnrand der Autobahn zwingend einzuhalten ist. Darüber hinaus gilt laut § 9 Abs. 2 FStrG eine Baubeschränkungszone von 100 m, in der Hochbauten, befestigte Flächen usw. nur mit Zustimmung der zuständigen Straßenbaubehörde errichtet werden dürfen. Die Zustimmung kann versagt werden, wenn durch das Bauvorhaben eine ablenkende Wirkung auf den fließenden Verkehr der BAB 66 zu erwarten ist (z.B. Werbung, Blendwirkung aus Beleuchtung) oder Ausbauabsichten der Straßenbaubehörde durch das Vorhaben gefährdet sind.

In der vorliegenden Skizze der Variante „nördlich der Bahnstrecke“ ist derzeit noch kein Anschluss an die L 3017 dargestellt.

Die Verziehung des Linksabbiegestreifens für den auf der L 3017 fahrenden, aus Norden kommenden und auf die BAB 66 auffahrenden Verkehr beginnt bereits vor dem Kreuzungsbauwerk der BAB 66 mit der L 3017. Somit gibt es keine Möglichkeit einen Linksabbiegestreifen in die P+R-Anlage an dieser Stelle zu errichten.

Die Einfahrt in die P+R-Anlage als Kreisverkehrsplatz (KVP) ist gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) nicht zulässig. Die RAL sieht eine Bevorzugung des klassifizierten

Straßennetzes außerhalb der Ortsdurchfahrten vor. Bei einem KVP sind aber alle Arme gleichberechtigt, so dass es durch ein hohes Verkehrsaufkommen aus der Nebenrichtung (hier: Zufahrt der P+R-Anlage) in den Spitzenstunden zu erheblichen Rückstaus auf der L 3017 und gegebenenfalls sogar auf der BAB 66 kommen kann. Darüber hinaus ist die Anlage eines KVPs aufgrund des oben bereits genannten Linksabbiegestreifens aus Richtung Norden nicht möglich.

Eine Zufahrt zur L 3017 ist somit für die Variante zwischen der BAB 66 und der DB-Trasse aus Gründen der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit nach Einschätzung von Hessen Mobil nicht umsetzbar. Als Begründung sollte die Verkehrsuntersuchung herangezogen werden, um diese Einschätzung mit Zahlen zu belegen.

2. Spannweite des Bahnbauwerks über die L 3017

Die *Spannweite* des Bahnbauwerks kann seitens Hessen Mobil nicht benannt werden. Die für einen Ausbau der L 3017 im Bereich des Anschlusses für die BAB 66 erforderliche Breite beträgt 30 m. Die Breite berücksichtigt ebenfalls den Bau eines Radweges sowie die für die Straße benötigten Entwässerungseinrichtungen. Da derzeit noch keine konkrete Ausbauplanung vorliegt, muss von einer symmetrischen Verbreiterung ausgegangen werden. Die Spannweite des Bauwerks ergibt sich u.a. aus dem Kreuzungswinkel der Bahntrasse mit der L 3017 und der Konstruktion des Bauwerks. Die Festlegung dieser Parameter obliegt der DB AG bzw. deren Planungsbüro.

3. Zufahrt zur L 3017

Eine Zufahrt zur L 3017 von der P+R-Anlage muss leistungsfähig und verkehrssicher ausgebildet werden. Dabei sind die Vorgaben aller gültigen Regeln der Technik anzuwenden, z.B. RAL, Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil: Entwässerung (RAS-EW)

Der Abstand der einzelnen Knotenpunkte ergibt sich aus der Verkehrsuntersuchung, die vor Planungsbeginn vorliegen muss. Aufgrund der Komplexität der Verkehrswege und der starken Verkehrsbelastung in dem zu untersuchenden Bereich ist eine reine Berechnung nach HBS in diesem Fall nicht ausreichend. Zum Nachweis der Leistungsfähigkeit wird eine Simulation der Verkehrsbeziehungen gefordert.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag


Nadine Eckhardt