



Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

Postfach 10 07 63
64207 Darmstadt

ALK
Aktionsgemeinschaft
Lebenswertes
Königstein

c/o Dr. Hedwig Schlachter
Talstraße 7
61462 Königstein /Ts.
Tel.: 06174 – 2 39 33

Königstein, den 14.02.2016

Zusätzlicher Verkehr durch neue Baugebiete in Königstein

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Königstein plant neue Wohnbaugebiete in unmittelbarer Nähe des Verkehrskreisels Königstein sowie die Ausweitung von Gewerbegebieten an der B8/B519 und der L3327 in diesen Neubaugebieten.

Dadurch wird sich die schon immer kritische Situation durch Rückstau auf den Zufahrtsstraßen (B8/B519, B455, L3327 und Frankfurter Straße in Königstein) zum Verkehrskreisel Königstein deutlich verschlechtern.

Der Verkehrskreisel wurde zwar nach aufwändigen Planungen einschließlich einer der modernsten verkehrstechnischen Simulationen zur Reduzierung der Staulängen in den Jahren 2003 -2004 mit Teilsignalisierung aufwändig optimiert, aber auch mehr als 10 Jahren nach dem Kreiselumbau sind die Lichtzeichenanlagen - außer für den Fußgängerverkehr - nicht in Betrieb genommenen worden und die zweite Spur der Kreiselfahrt, aus Glashütten kommend, nicht zur Nutzung freigegeben.

Deshalb hat der Verkehrskreisel Königstein noch immer nicht seine mögliche Leistungsfähigkeit erreicht. Die Staus in den morgendlichen Spitzenstunden auf der B8 von Glashütten kommend und auf der Frankfurter Straße sprechen eine deutliche Sprache. In den nachmittäglichen Spitzenstunden kehrt sich die Staulage um und die Staulängen auf der B8/B519 und der L3327 sind ebenfalls beträchtlich.

Den Simulationen vom Juni 2002, auf deren Basis die Optimierung des Verkehrskreisels erfolgte, liegen detaillierte Verkehrszählungen aus dem Jahr 2001 zu Grunde. Hierbei zeigte sich, dass die Kapazität des Verkehrskreisels bei etwa 3.070 – 3.170 KFZ/h lag. Mit der Optimierung durch Teilsignalisierung sollte die Kapazität des Verkehrskreisels auf etwa 3.600 KFZ/h erhöht werden.

Diese Untersuchungen und Erläuterungen sind Bestandteil der Begründung zum Bebauungsplan K61 „Königsteiner Verkehrskreisel“, der im Sommer 2003 mit dem Satzungsbeschluss des Königsteiner Stadtparlaments rechtskräftig wurde. Jedoch wurde der Bebauungsplan K61 „Königsteiner Verkehrskreisel“ durch Einsprüche der Anwohner am Kreisel wegen zusätzlichen Lärmbelastung gerichtlich wieder aufgehoben und durch einen neuen Bebauungsplan K70 „Verkehrskreisel Königstein“ ersetzt, mit dem Lärmschutzmaßnahmen verbessert werden sollten. Doch auch dieser Bebauungsplan ist auf Grund der Einsprüche der Anwohner noch immer nicht umsetzbar. Die Basis für die Verkehrsbelastung bzw. die Kapazität des Verkehrskreisels wurde im Bebauungsplan K70 „Verkehrskreisel Königstein“ aus dem vorgängigen Bebauungsplan K61 unverändert und ohne weitere Untersuchungen zur Verkehrsbelastung oder Kapazität übernommen.

Die Untersuchungen zur Optimierung des Verkehrskreisels Königstein aus dem Jahr 2001 geben eine Bewertung der maximalen Kapazität des Verkehrskreisels. Wird die mögliche Kapazität des Verkehrskreisels überschritten, kommt es zu einer Verschlechterung der Verkehrssituation und der vermehrten Bildung von Rückstaus auf den Zufahrten zum Kreisel.

Mit dem Bebauungsplan K69 „Am Hardtberg“ wird ein Neubaugebiet im Süden von Königstein mit einer Erschließung über Lichtzeichenanlage von der Bundesstraße B8/B519 geplant. Da neben der Wohnbebauung und der Erweiterung des Gewerbegebietes im Planungsgebiet des Bebauungsplan K69 „Am Hardtberg“ ein neuer städtischer Kindergarten gebaut werden soll, wird die B8/B519 einschließlich dem Verkehrskreisel nicht nur den zusätzlichen Anliegerverkehr von 26 Wohnhäusern und den Gewerbetrieben, sondern auch den Bring- und Hol-Verkehr der Kinder des Kindergartens aufnehmen, der naturgemäß während der Spitzenzeiten erfolgen wird. Die im Verkehrsgutachten genannten Zahlen spiegeln

nach unserem Verständnis nur 50% des zusätzlichen Verkehrs durch den Kindergarten wider, da nur das Bringen und Holen der Kinder betrachtet wurde, ohne zu berücksichtigen, dass die Fahrzeuge der Eltern nach dem Bringen und vor dem Holen ebenfalls wieder auf der B8/B519 und im Verkehrskreisel Königstein B8 fahren. Da der Kindergarten außerhalb der Stadt liegen wird, ist ein Bringen und Holen der Kinder ohne Fahrzeug nahezu unmöglich.

Für die Erschließung des Baugebiets K69 „Am Hardtberg“ ist eine zusätzliche Lichtzeichenanlage geplant. Damit müssen die Verkehrsteilnehmer zukünftig auf der B8/B519 auf einer Strecke von weniger als 500 m drei Lichtzeichenanlagen passieren ehe in den Verkehrskreisel eingefahren, bzw. aus Königstein ausgefahren werden kann. Wie dem Verkehrsgutachten der IMB Plan, Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH, zum Bebauungsplan K69 „Am Hardtberg“ zu entnehmen ist, ist nach Verkehrszählungen, die im Februar und März 2015 durchgeführt wurden, die B8/B519 in diesem Abschnitt in den Spitzenstunden morgens und abends mit 2.420 Fahrzeugen belastet. Dies entspricht bereits 70% der ursprünglich geplanten Kapazität des Verkehrskreisels Königstein! Die Prognose Nullfall einschließlich Neuverkehr nur durch das Neubaugebiet K69 „Am Hardtberg“ für 2025 lässt für diesen Abschnitt der B8 nahezu 2.700 erwarten, so dass alleine über die B8/B519 75% der für möglich erachteten Kapazität gestellt werden.

In den vorgenannten Betrachtungen zur Entwicklung des Verkehrs auf dem vom Baugebiet K69 „Am Hardtberg“ tangierten Abschnitt der B8/B519 ist die Entwicklung des Neubaugebiets K58 „Am Kaltenborn III“ nicht enthalten. Das für das Baugebiet K58 beauftragte Unternehmen Freudl Verkehrsplanung hat die Untersuchungen zur Entwicklung des Verkehrs durch das Baugebiet K58 „Am Kaltenborn“ auf die L3327 (Mammolshainer Weg) beschränkt, ohne auf die möglichen Rückwirkungen zum Verkehrskreisel Königstein einzugehen. Die Basisdaten wurden im März 2013 in einem kurzem Zeitraum von einigen Stunden am Nachmittag erhoben und auf Tageswerte hochgerechnet. Für den relevanten Abschnitt, Einmündung Mammolshainer Weg auf die B8 von und in Richtung Kreisel werden bereits heute 8.160 KFZ/Tag erwartet. Das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan K69 „Am Hardtberg“ geht dagegen aktuell nur von 7.600 KFZ/Tag an diesem Knotenpunkt aus. In der Prognose 2030 werden aus dem Verkehrsgutachten für den Mammolshainer Weg auf die B8 von und in Richtung Verkehrskreisel Königstein 9.500 KFZ/Tag erwartet, was einer Zunahme von 16% entspricht.

Auch wenn die beiden Plangebiete fast zeitgleich in die Gremien gekommen sind, sind die Erhebungen der Verkehrszahlen zu unterschiedlichen Zeiten und nach unterschiedlichen Methoden erhoben worden. Die Zahlen des Ist-Standes und der Hochrechnungen sind daher in keiner Weise vergleichbar. Uns Stadtverordneten wird eine undurchschaubare Gemengelage vorgelegt, die eine Abwägung der Beeinflussung der Zunahme des Verkehrs durch die neuen Baugebiete auf den sensiblen Verkehrskreisel Königstein unmöglich machen.

Trotzdem ist aus den verschiedenen Hochrechnungen zum Verkehr in den unmittelbar durch die neue Bebauung betroffenen Abschnitte der Landes- und Bundesstraße von und zum Verkehrskreisel Königstein erkennbar, dass die Kapazitätsgrenze des Verkehrskreisels Königstein bei der Realisierung der neuen Wohnbebauung mit Gewerbegebieten und Kindergärten und den hierdurch verursachten zusätzlichen Verkehr schnell erreicht und überschritten werden wird.

Kommen dann noch weitere Neubaugebiete in Königstein hinzu, hier sei z.B. die in Planung befindliche Bebauung neben dem Kurbad Königstein, ebenfalls unmittelbar an der B8 gelegen, genannt, so wird sich die Verkehrssituation auf der B8 und im Verkehrskreisel weiter verschärfen.

Daneben entwickeln auch die Taunusgemeinden, wie z.B. Glashütten und Schmitten zusätzliche Baugebiete, deren Bewohner zusätzlichen Verkehr über die B8/B455 und den Verkehrskreisel Königstein bringen werden, die in den, den Stadtverordneten Königsteins vorliegenden Hochrechnungen und Prognosen nicht berücksichtigt sind.

Wir als politische Gruppierung, die dem Wohl Königsteins verpflichtet ist, möchten Sie als Verkehrsbehörde daher auffordern, bei den Stellungnahmen zu den genannten Baugebieten, die Rückwirkungen auf den Verkehrskreisel Königstein erkennen lassen, im Rahmen der Beteiligung der Träger der öffentlichen Belange (TÖB) diesen neuralgischen Verkehrsknotenpunkt besonders zu betrachten.

Die bisher nur für kleine, unmittelbar betroffene Abschnitte von Landes- und Bundesstraßen durchgeführten Verkehrsgutachten stellen zwar nach allen Regeln der Kunst dar, dass die betrachteten neuen Knotenpunkte leistungsfähig genug sein werden, jedoch wird das so schleichend immer höher werdenden Verkehrsaufkommen nicht für den kritischen Teil, den Verkehrskreisel Königstein, berücksichtigt.

Daher erwarten wir im weiteren Verfahren der Bebauungspläne K69 „Am Hardtberg“ und K58 „Kaltenborn III“ im Rahmen der Beteiligung der Träger der öffentlichen Belange von Hessen Mobil die Einforderung der Einbeziehung des neuralgischen Knotenpunktes „Verkehrskreisel Königstein“ in die Verkehrsuntersuchungen.

Ein einheitlicher Prognosehorizont, z.B. 15 Jahre nach der Planung, für die zukünftige Entwicklung des Verkehrs am Verkehrskreisel Königstein sollte für alle Projekte, die den Verkehrskreisel Königstein beeinflussen werden, seitens Hessen Mobil eingefordert werden, um eine homogene Beurteilung der Entwicklungen für die Entscheidungsträger in Königstein zu ermöglichen. Gleichzeitig sollte Hessen Mobil auch bei den Stellungnahmen zu Baugebieten in Königstein und in anderen Gemeinden, deren Verkehr einen unmittelbaren oder mittelbaren Einfluss auf die Verkehrssituation am Verkehrskreisel Königstein mit den beiden Bundesstraße B8/B519 und B455 haben können, immer eine entsprechende Verkehrsuntersuchung einfordern.

Mit freundlichen Grüßen

Günther Ostermann, stellvertr. Fraktionsvorsitzender