

**B 521 OU ALTENSTADT
STÄDTEBAULICHER PLANUNGSBEITRAG**



Inhalt

Abbildungsverzeichnis	III
Tabellenverzeichnis	III
1. Aufgabenstellung und Leistungsumfang	1
2. Planungsgrundlagen	2
2.1 Untersuchungsrahmen	2
2.2 Raum- und Strukturanalyse	4
2.2.1 Einordnung in den Wirtschafts- und Siedlungsraum	4
2.2.2 Bevölkerungsstruktur	7
2.2.3 Infrastruktur- und Erholungseinrichtungen	13
2.2.4 Städtebauliche Struktur	15
2.3 Problem- und Konfliktanalyse	18
2.3.1 Vorgehen	18
2.3.2 Bewertung der Belastungen und Gefährdungen	19
3. Maßnahmenuntersuchung	28
3.1 Vorstellung der Planfälle für die Ortsumgehung	28
3.2 Problem- und Konfliktanalyse	29
4. Auswirkungsprognose	31
4.1 Vorgehensweise	31
4.2 Abschätzung der Auswirkungen auf die Ortsdurchfahrt	31
4.3 Abwägung der Ergebnisse	38
4.4 Empfehlungen für die Gestaltung der Ortsdurchfahrt – Entwicklungschancen	39
5. Ergebnisbericht	41
Literaturverzeichnis	44

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Auszug Regionalplan Südhessen 2000 (Regierungspräsidium Darmstadt, 2000)	4
Abbildung 2: Übersichtslageplan (Stadtplan Hessen, 2007)	5
Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung 1990 – 2007 (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)	7
Abbildung 4: Altersstruktur (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)	8
Abbildung 5: Altersstruktur 2004 – 2006 (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)	8
Abbildung 6: Beschäftigungsstruktur (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)	9
Abbildung 7: Ein- und Auspendler (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)	9
Abbildung 8: Kaufkraftverteilung (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)	10
Abbildung 9: Einzelhandelsrelevante Kaufkraft (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)	10
Abbildung 10: Marktpotential Altstadt in Mio. Euro (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)	11
Abbildung 11:	12
Abbildung 12: Struktur Altstadt (Stadtplan Hessen, 2007)	13
Abbildung 13: Fußgängerüberweg [Quelle: Eigene Aufnahme, 05.2010]	16
Abbildung 14: Einmündende Fußgängerwege ohne gesicherte Fußgängerquerung [Quelle: Eigene Aufnahme, 05.2010]	23
Abbildung 15: Hanauer Straße	25
Abbildung 16: Planfall 1.3a (Dorsch Consult Verkehr und Infrastruktur GmbH, 2010)	28

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Untersuchte Straßenabschnitte	2
Tabelle 2: Quantitative Beurteilung der bestehenden Ortsdurchfahrt	26
Tabelle 3: Quantitative Beurteilung der Ortsdurchfahrt unter Berücksichtigung der Ortsumgehung	37

1. Aufgabenstellung und Leistungsumfang

Das Amt für Straßen- und Verkehrswesen Gelnhausen plant im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland die Ortsumgehung der Bundesstraße B 521 von Altenstadt.

Der vorliegende städtebauliche Planungsbeitrag zur Neubaumaßnahme der B 521 Ortsumgehung Altenstadt soll dazu dienen, die einzelnen Fachbeiträge zur Planrechtfertigung zu unterstützen und weitere Hinweise für die Raumbedeutsamkeit zu liefern. Dazu werden in einem ersten Schritt die bestehenden räumlichen Strukturen des Untersuchungsgebietes unter städtebaulichen Gesichtspunkten analysiert und beschrieben.

In einem zweiten Schritt werden die bestehenden verkehrlichen Belastungen und Konflikte für den Untersuchungsraum identifiziert und eine Mängelanalyse durchgeführt. Der Untersuchungsraum beschränkt sich hierbei, anders als bei Umweltuntersuchungen, auf das Ortsgebiet (innerörtlich) und die nähere Umgebung (außerörtlich). Besonders betrachtet werden die Vogelsbergstraße (B 521) und die Hanauer Straße (L 3189). Die Stammheimer Straße (K 236) bleibt von den Auswirkungen einer Ortsumgehung weitestgehend unberührt und wird daher hier nicht weiter behandelt.

Es ist bei einer solchen Untersuchung wichtig, herauszuarbeiten, wo und in welchem Ausmaße die Konflikte auftreten und welche Entwicklungsmöglichkeiten für das Untersuchungsgebiet bestehen. Dafür werden verschiedene Bewertungskriterien herangezogen (Trennwirkung, Behinderungen, Immissionen, etc.), auf Grundlage derer die auftretenden Konflikte und Gefährdungen in der Ortsdurchfahrt beschrieben werden können. Ferner werden Chancen im Bestand aufgezeigt.

Des Weiteren wird die aus der Linienfindung vorgeschlagene südliche Trassenvariante (Planfall 1.3a) für die Ortsumgehung von Altenstadt hinsichtlich evtl. entstehender Belastungen und Konflikte untersucht. Es sollen städtebauliche Probleme und Gefährdungen (Mängel) ebenso wie Chancen, welche durch eine Ortsumgehung von Altenstadt entstehen, identifiziert und dargelegt werden.

In einem letzten Schritt werden die Auswirkungen auf die städtebaulichen Strukturen und Nutzungen durch den vorgesehenen Planfall für die Ortsumgehung Altenstadt (Maßnahmen) untersucht. Dabei ist besonders von Belang, ob die im zweiten Schritt aufgezeigten Probleme und Konflikte durch den Planfall minimiert oder gar beseitigt werden können und ob eine ausreichende städtebauliche Entlastungswirkung durch die Ortsdurchfahrt erreicht werden kann. Abschließend wird auf Grundlage der Auswirkungsprognose eine städtebauliche Bewertung zur Beurteilung der Raumbedeutsamkeit des Planvorhabens vorgenommen.

2. Planungsgrundlagen

2.1 Untersuchungsrahmen

Der Untersuchungsrahmen beschränkt sich auf das Ortsgebiet von Altstadt sowie die angrenzenden Ortsrandflächen. Bei der Analyse des Raums wurde sich ausschließlich auf die Ortsdurchfahrt (Vogelsbergstraße und Hanauer Straße) von Altstadt konzentriert. Dabei wurde die Ortsdurchfahrt von Altstadt in verschiedene Abschnitte ähnlicher Nutzung unterteilt und die Straßenraumbreite festgestellt, um dergestalt bestehende Gefährdungen und Konflikte nutzungsspezifisch näher identifizieren und beschreiben zu können (vgl. **Tabelle 1**). Die Gesamtlänge der Ortsdurchfahrt von Altstadt (Vogelsbergstraße) beträgt ungefähr 950 Meter. Die Länge der Hanauer Straße bis zur Einmündung in die Vogelsbergstraße beträgt ca. 280 m.

Ortsteil	Abschnitt	Lage	Länge [m]	Hauptnutzung	Straßenraum [Breite in m]	effektive Fahrbahnbreite [Breite in m]	mittl. Gehwegbreite [Breite in m]
Altstadt	1	zwischen Ortstafel (Ost) und Fritz-Kreß-Straße [Vogelsbergstraße]	200 m	Ortsrandlage. Mischgebiet. Wohnen, Kleingewerbe, Landwirtschaftliche Betriebe, Öffentliche Einrichtungen, Feuerwehr, Supermarkt	14,50 m	9,00 m	2,50 m
Altstadt	2	zwischen Fritz-Kreß-Straße und Kreisverkehr [Vogelsbergstraße]	200 m	Ortskernlage. Mischgebiet. Wohnen, Läden der Nahversorgung, Dienstleistungsgewerbe, Bürogebäude.	15,00 m	5,50 m	2,50 m
Altstadt	3	zwischen Kreisverkehr und Obergasse/Frankfurter Str. [Vogelsbergstraße]	225 m	Ortskernlage. Mischgebiet. Wohnen, Läden der Nahversorgung, Dienstleistungsgewerbe	14,00 m	6,0 m	2,50 m
Altstadt	4	zwischen Obergasse/Frankfurter Str. und Ortstafel (West) [Vogelsbergstraße]	325 m	Ortsrandlage. Mischgebiet. Wohnen, Kleingewerbe, Supermarkt	15,00 m	10,5 m	1,50 – 2,00 m
Altstadt	5	zwischen Kreisverkehr und Bahnübergang [Hanauer Straße]	280 m	Ortsrandlage Mischgebiet, Wohnen, Bahn-Haltestelle	13,00 m	5,50 m	1,50 m

Tabelle 1: Untersuchte Straßenabschnitte

Die Ortsdurchfahrt von Altstadt kann in fünf Abschnitte unterteilt werden. Die Straßenraumbreite bleibt über die gesamte Ortsdurchfahrt in etwa gleich, währenddessen die nutzbare Fahrbahnbreite (effektiv verbleibend) für den fließenden Verkehr sehr starken Schwankungen unterworfen ist. Die in **Tabelle 1** dargelegten effektiven Breiten beschreiben dabei die geringsten in einem Abschnitt gemessenen effektiven Breiten. Ein solches Vorgehen ist deshalb sinnvoll, da in den Querschnitten mit der geringsten Breite Behinderungen im Verkehrsablauf auftreten können (Flaschenhalsprinzip). Die Querschnitte geringster Breite werden daher als maßgeblich für die weiteren Betrachtungen gesehen. Ebenso wie die Fahrbahnbreite, wurde auch die mittlere Gehwegbreite bestimmt, um einen Anhaltspunkt für die Qualität des Fußgängerverkehrs zu erhalten. Die Gehwegbreite lässt auch Rückschlüsse zu, inwiefern die ansässigen Einzelhändler ihre Waren präsentieren können.

Des Weiteren wurden die Flächen im südlichen Außerortsbereich von Altstadt mit in den Untersuchungsrahmen einbezogen, um so Flächen von besonderer Bedeutung für die Naherholung der ortsansässigen Bevölkerung zu berücksichtigen.

2.2 Raum- und Strukturanalyse

2.2.1 Einordnung in den Wirtschafts- und Siedlungsraum

Der Planungsraum befindet sich in Hessen in der östlichen Wetterau (Wetteraukreis). Die Flächennutzung ist überwiegend landwirtschaftlich geprägt, wobei die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Westen von Altenstadt durch kleinere Waldungen unterbrochen werden. Die Region gehört zur naturräumlichen Haupteinheitengruppe "Wetterau" und befindet sich im Übergangsbereich zwischen dem Verdichtungsraum des Rhein-Main-Gebietes und dem angrenzenden ländlichen Raum des Vogelbergs (s. Abb. 1).

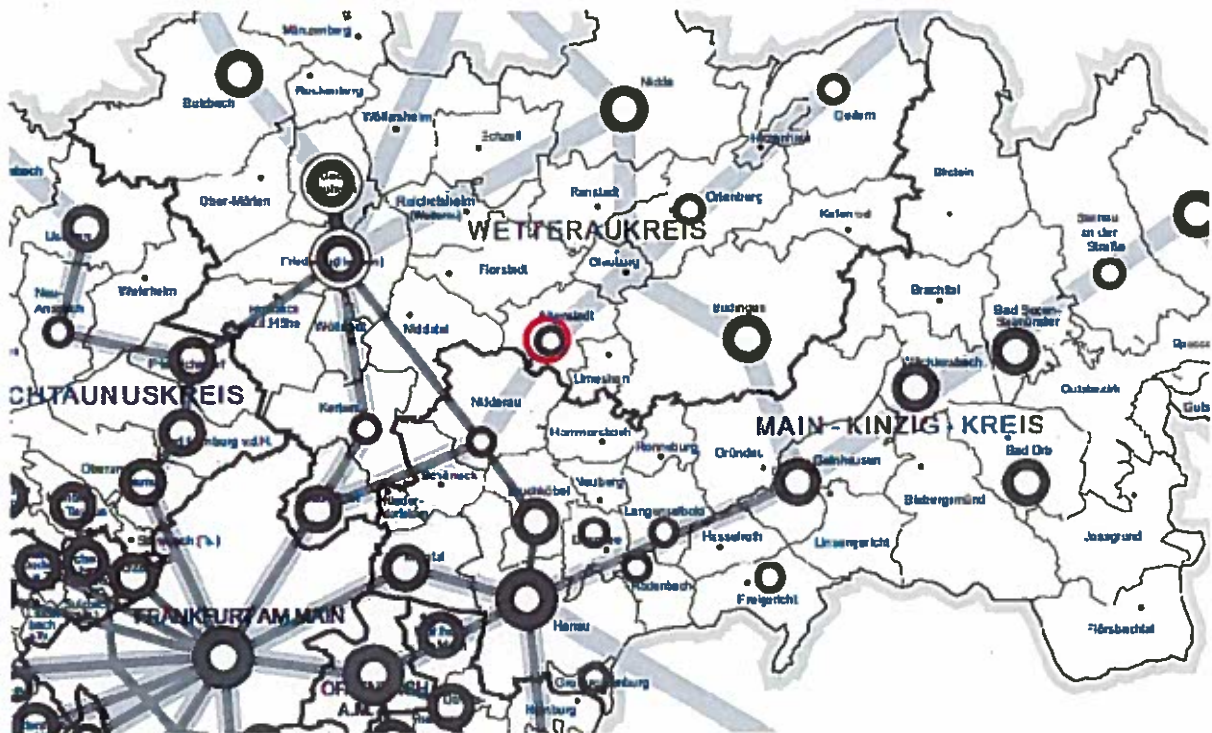


Abbildung 1: Auszug Regionalplan Südhessen 2000 (Regierungspräsidium Darmstadt, 2000)

Im Süden wird das Untersuchungsgebiet von dem Flusslauf der Nidda begrenzt. Im Westen erstreckt sich ein nach Norden verlaufender Waldgürtel, jenseits dessen sich das Kloster Engelthal befindet. Östlich von Altenstadt befinden sich ausgedehnte Streuobstwiesenflächen. Das Gelände steigt nach Norden sanft an. Das Zentrum von Altenstadt befindet sich auf einer topographischen Höhe von ca. 120 m ü. NN.

Altenstadt wurde erstmals im Jahre 767 im Codex des Klosters Lorsch erwähnt. Die Ursprünge des Ortes reichen jedoch noch sehr viel weiter zurück. Bereits im Jahre 85 n. Chr. errichteten die Römer hier ein Limeskastell zur Sicherung ihrer Grenzen im heutigen Gemeindegebiet. Der Limes überdauerte bei Altenstadt ca. 170 Jahre bis die Alemannen um 260 n. Chr. die Römer aus der Region vertrieben (Bürgerinfo, 2007).

Die Gemeinde Altenstadt besteht heute aus den acht Ortsteilen Altenstadt, Waldsiedlung, Höchst, Oberau, Lindheim, Heegheim, Enzheim und Rodenbach, wobei der Ortsteil Altenstadt den Kernort bildet und Sitz der Gemeindeverwaltung ist. In den 70er Jahren wurde Altenstadt aus den bis dahin selbstständigen Ortschaften zusammengeschlossen (Bürgerinfo, 2007).

Die Gemeinde Altstadt liegt sehr verkehrsgünstig nur ca. 27 km nordöstlich von Frankfurt/Main entfernt. Durch die unmittelbare Nähe zur westlich von Altstadt gelegenen BAB A 45 (AS Altstadt) und mit der durch den Ortsteil Altstadt führenden B 521 bestehen gute Verkehrsanbindungen an den Ballungsraum des Rhein-Main-Gebietes im Süden von Altstadt (vgl. **Abb. 2**). Über die Anschlussstelle Altstadt ist die B 521 mit der BAB A 45 verknüpft. Es bestehen starke Pendlerbeziehungen zum Rhein-Main-Gebiet, die insbesondere über die BAB A 45 aber auch über die B 521 abgewickelt werden (Dorsch Consult Verkehr und Infrastruktur GmbH, 2010).

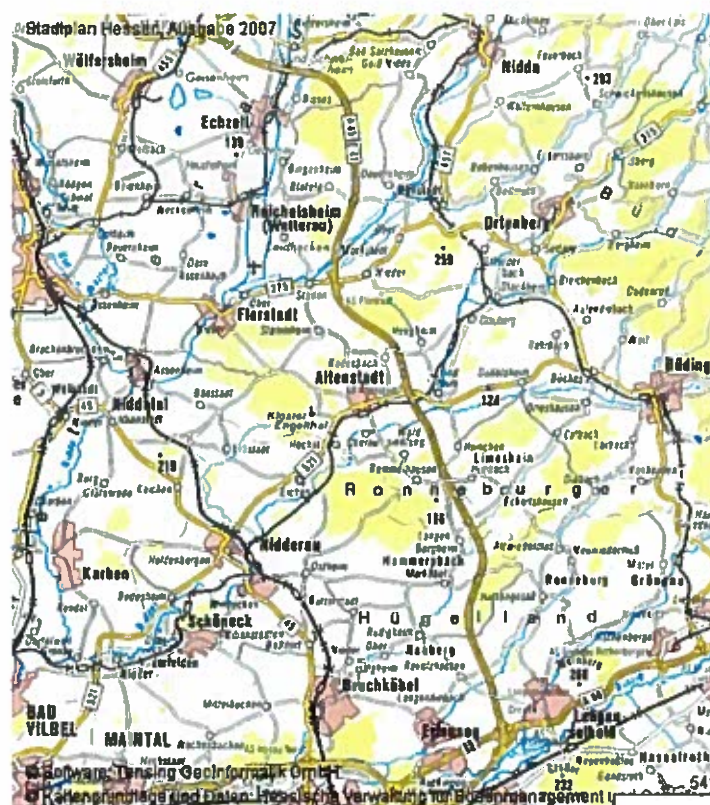


Abbildung 2: Übersichtslageplan (Stadtplan Hessen, 2007)

Altenstadt verzeichnet seit Jahren einen steten Zuwachs an Gewerbebetrieben, die sich im Gemeindegebiet niederlassen. Im Jahre 2010 sind 1.225 Gewerbebetriebe in Altenstadt angemeldet (Stand: 31.03.2010). Seit 2003 stieg die Anzahl der Gewerbebetriebe im Gemeindegebiet um 17 Prozent an (Gemeindevorstand der Gemeinde Altenstadt).

Doch neben den wachsenden Wohn- und Gewerbegebieten im gesamten Gemeindegebiet hat sich Altenstadt ein gesundes Gleichgewicht zwischen urbaner Entwicklung und intakter Natur bewahrt. Die Gemarkungsfläche wird immer noch zu 60 % landwirtschaftlich genutzt oder ist als Wald-, Grün- und Wasserfläche ausgewiesen. Darin befinden sich ein halbes Dutzend Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete, die Lebensraum für bedrohte Tier- und Pflanzenarten bieten. (Bürgerinfo, 2007).

2.2.2 Bevölkerungsstruktur

Laut Angaben des statistischen Landesamtes Hessen lebten am 31.12.2008 inkl. aller Ortsteile (Waldsiedlung, Höchst, Oberau, Lindheim, Heegheim, Enzheim und Rodenbach) 11.861 Einwohner in Altenstadt. Wie **Abbildung 3** zeigt, konnte Altenstadt damit seine Einwohnerzahl in den vergangenen Jahren in etwa gleich halten, obwohl seit dem Jahre 2002 ein leichter Abwärtstrend feststellbar ist. Am 31.12.2007 lebten im Kernort noch 3.569 und in der Verbandsgemeinde zusammen 12.745 Einwohner. Dies entspricht einem Rückgang von fast zwei Prozent (Gemeindevorstand der Gemeinde Altenstadt). Daher muss sich Altenstadt auch in Zukunft auf weitere Bevölkerungsverluste einstellen.

Die Bevölkerungsdichte der Gemeinde Altenstadt liegt mit einer Flächengröße von ca. 30,08 km² bei ungefähr 394 Einwohner/km².

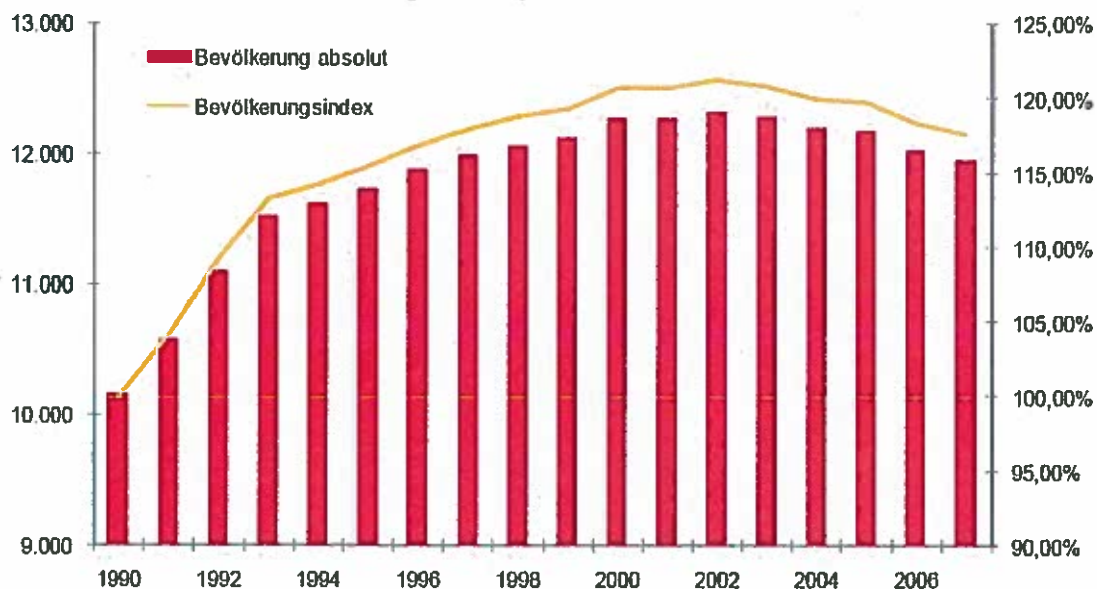


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung 1990 – 2007 (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)

Altenstadt hat allerdings einen positiven Geburtensaldo. D. h., es werden mehr Menschen geboren als im gleichen Zeitraum sterben. Die negative Bevölkerungsentwicklung ist daher auf Abwanderungsphänomene zurückzuführen.

Altenstadt ist derzeit noch ein relativ "junger" Ort. Dies ist eine Stärke, auf der aufgebaut werden kann. Denn junge Familien sind wichtige Arbeitskräfte, Kunden und Konsumenten, die die Gemeinde auch in Zukunft braucht (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008).

Dabei weist Altenstadt eine ähnliche Altersstruktur wie der hessenweite Durchschnitt auf. **Abbildung 4** zeigt die Verteilung im Vergleich zu anderen Nachbargemeinden und dem Land Hessen.

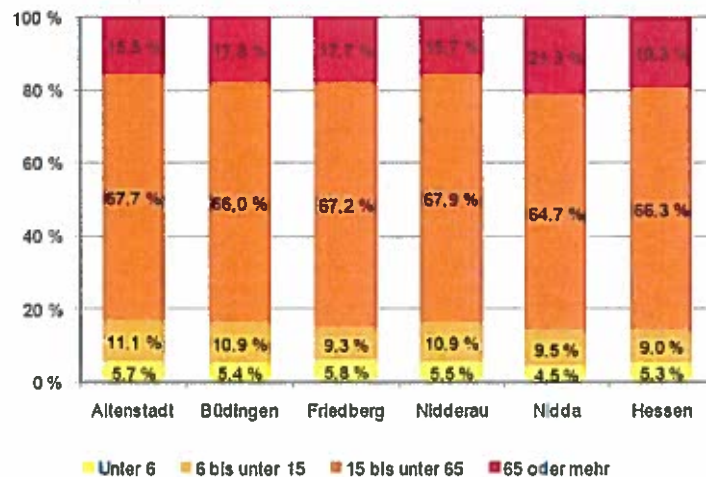


Abbildung 4: Altersstruktur (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)

Dem deutschlandweiten Trend folgend überaltert Altenstadts Bevölkerung, wenn auch nur geringfügig. Es wird zukünftig immer weniger junge Menschen geben und gleichzeitig nimmt die Zahl der älteren Menschen aufgrund der höheren Lebenserwartung zu. Das Durchschnittsalter stieg demnach in den letzten Jahren leicht an (s. **Abb. 5**).

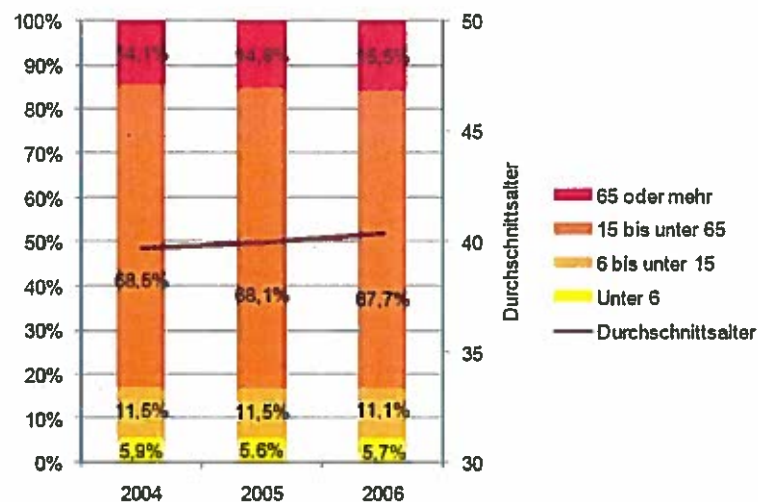


Abbildung 5: Altersstruktur 2004 – 2006 (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)

Laut CIMA (2008) waren im Jahre 1997 ca. 1.886 erwerbstätige Personen in Altenstadt gemeldet. Am 30.06.2007 waren es bereits 2.295. Dies ist eine Steigerung von 21,7 %.

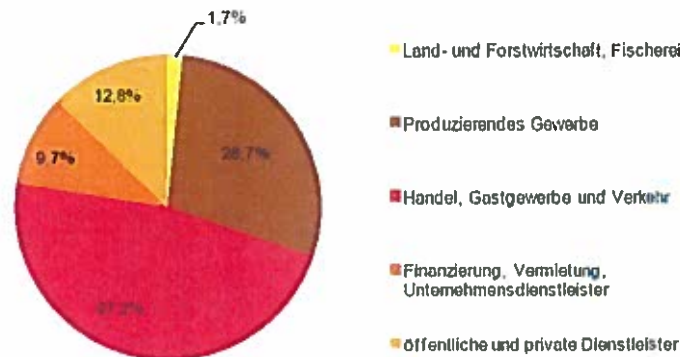


Abbildung 6: Beschäftigungsstruktur (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)

47,2 % der erwerbstätigen Personen arbeiten im Sektor Handel, Gastgewerbe und Verkehr. Dieser ist dadurch überdurchschnittlich stark repräsentiert (vgl. Abb. 6). Produzierendes Gewerbe ist eher im Ortsteil Waldsiedlung ansässig.

Altenstadt ist ein "klassischer" Wohnort. Aufgrund seiner Lage im Umland des Rhein-Main-Ballungsraums haben viele Altenstädter ihren Arbeitsplatz außerhalb ihres Wohnortes. Tägliches Pendeln in die umliegenden Mittel- und Oberzentren ist ausgeprägt. Dadurch wird Altenstadt zu einer typischen Auspendlerstadt. Wie **Abbildung 7** verdeutlicht, pendeln erheblich mehr Menschen aus Altenstadt hinaus als nach Altenstadt hinein, um ihrer Arbeit nachzugehen. Der Pendlersaldo ist demnach negativ.

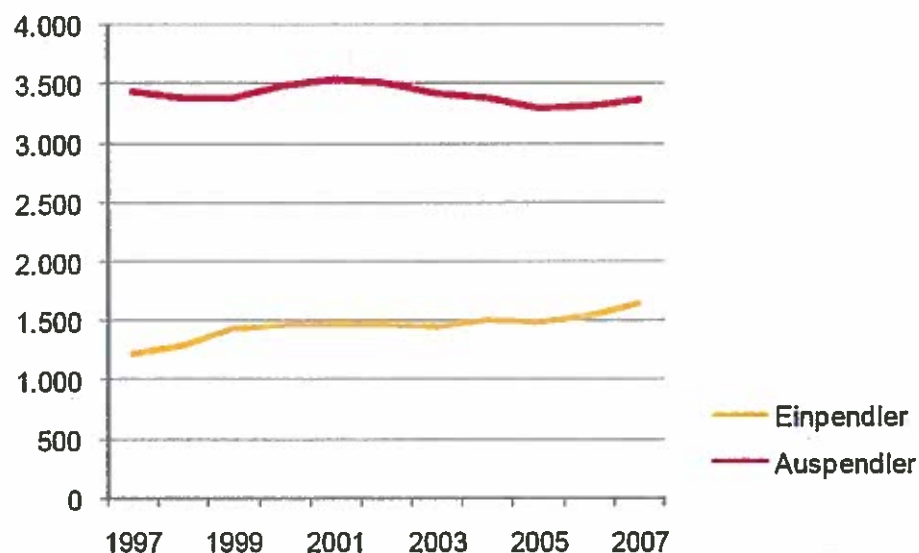


Abbildung 7: Ein- und Auspendler (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)

Die meisten umliegenden Gemeinden haben ebenfalls Auspendlerüberschüsse zu den Zentren Hanau, Offenbach oder Frankfurt zu verzeichnen.

Im Folgenden soll kurz auf die Wirtschaftskraft der Altenstädter Bevölkerung eingegangen werden, da auch sie Einflüsse auf die Entwicklung und städtische Struktur einer Stadt hat. Die einzelhandelsrelevante Kaufkraft ist in Altstadt vergleichsweise gut ausgestattet (s. Abb. 8). Da die Kaufkraft einer Region vom Einkommen seiner Bevölkerung abhängt, ist dies auch ein Maß für die Wirtschaftskraft dieser Region. Mit einem Kaufkraftindex von 106 (Durchschnittswert Deutschland = 100) (s. Abb. 9) ist Altstadt somit überdurchschnittlich aufgestellt.

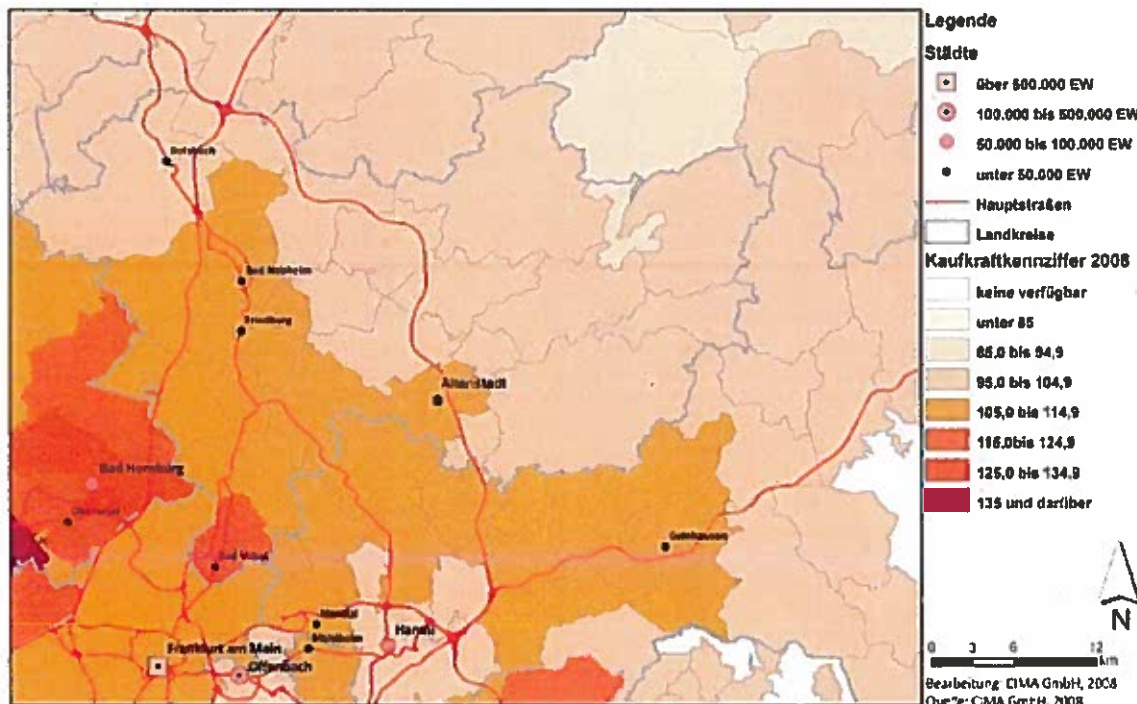
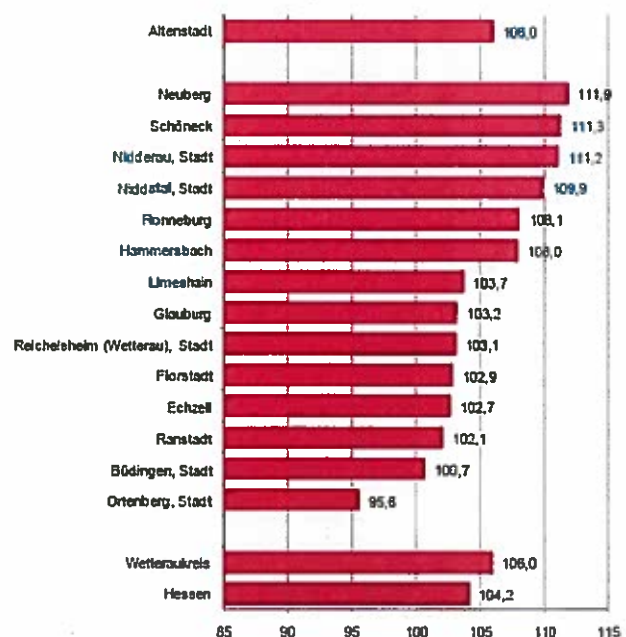


Abbildung 8: Kaufkraftverteilung (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)

Die Kaufkraftverhältnisse sind in Altstadt sehr heterogen ausgeprägt. So gibt es Haushalte mit hohen und niedrigen Einkommen. Daher wäre es ratsam, Anbieter anzusiedeln, die einer "konsumigen" bis discountorientierten Nachfrage gerecht werden können. (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)

Die Konkurrenzsituation mit den umliegenden Nachbargemeinden und -regionen erlaubt jedoch nur gewisse Branchen- und Qualitätsniveaus. Marktanteile werden an die sehr gut zu erreichenden Oberzentren Frankfurt, Gießen und Hanau, sowie an die Mittelzentren Friedberg und Gelnhausen abgegeben.

Abbildung 9: Einzelhandelsrelevante Kaufkraft (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)



Allerdings ist Altstadt als Unterzentrum hauptsächliches Einzugsgebiet für den Lebensmitteleinzelhandel und des täglichen Bedarfs. Sonstige Branchen wie z. B. Textil, Schuhe, Elektro und Möbel sind eher nicht vertreten.

Ein weiterer wichtiger Indikator ist die sog. Einzelhandelszentralität. Dies ist der Quotient aus Einzelhandelsumsatz und Kaufkraft innerhalb einer Stadt. Es wird deutlich, dass ein Wert größer 100 über die ortsansässige Kaufkraft hinaus geht, also Kaufkraft von außen angezogen wird. Altstadt hat eine Einzelhandelszentralität von 75,1. Es fließt also Kaufkraft ab.

Es wurde weiterhin errechnet, dass 22 Mio. Euro in die Konkurrenzcentren abwandern und lediglich 20 Mio. Euro zufließen. Hier besteht demnach Nachholbedarf für den Altstädter Einzelhandel. Es muss gelingen eine verstärkte Abschöpfung bzw. Bindung der Kaufkraft im Marktgebiet zu erreichen. (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)

Abbildung 10 zeigt das mögliche Umsatzpotential des Ortes und stellt es dem tatsächlichen IST-Umsatz gegenüber. Es wird ersichtlich, dass bei einem Umsatzpotential von ca. 71 Mio. Euro und einem tatsächlichen Umsatz von ca. 52 Mio. Euro eine Potentialreserve von ca. 19 Mio. Euro vorhanden ist.

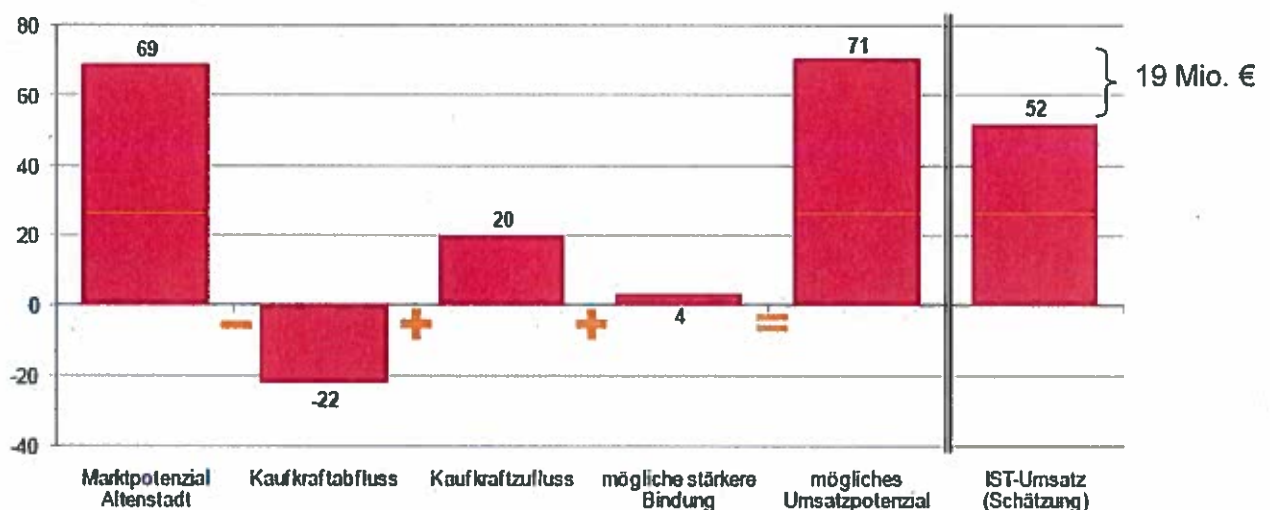


Abbildung 10: Marktpotential Altstadt in Mio. Euro (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)

Es wurde festgestellt, dass die Geschäfte in Altstadt oft eine nicht mehr zeitgemäße Verkaufsfläche von unter 100 m² aufweisen. Diese Ladenlokale sind nur noch sehr schwer zu vermieten und stehen somit leer oder sind mit Waren überfüllt, wodurch kein angenehmes Einkaufen möglich wird.

Es bedarf daher einer Entlastung der Ortsdurchfahrt, um u. a. modernere Ladenkonzepte zu ermöglichen, sodass die Waren adäquat präsentiert werden können.

Die Gestaltung der Geschäftsflächen in Altstadt wurde erfreulicherweise jedoch positiv bewertet. Der Anteil mit veralteten Betriebsformen und einer nicht modernen Ladengestaltung beläuft sich auf nur 5 %. (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)

Damit ist, wie **Abbildung 11** zeigt, die Wettbewerbsfähigkeit Altenstadts und seiner Betriebe und Einzelhandelsgeschäfte trotz der starken Konkurrenzsituation im Umland durchaus gegeben.

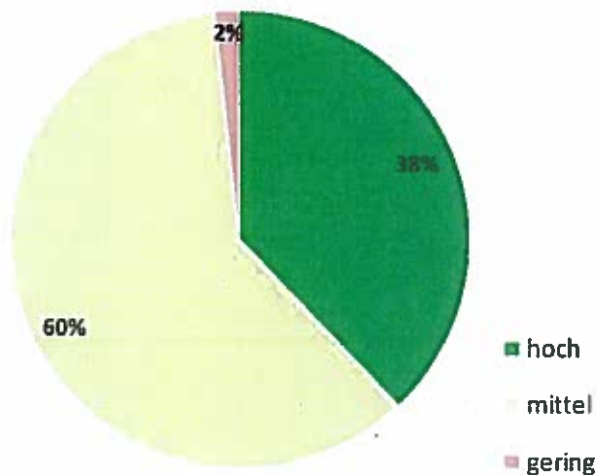


Abbildung 11:

Wettbewerbsfähigkeit Altenstadts
(CIMA Beratung + Management GmbH,
2008)

Es sollte zukünftig besonderes Augenmerk auf eine Konzentration und Zentrierung des Einzelhandelsschwerpunktes des Kernorts gelegt werden. Eine Fragmentierung und Zerteilung des Marktgebietes ist nicht zielführend. (CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)

2.2.3 Infrastruktur- und Erholungseinrichtungen

Die Gemeinde Altenstadt und insbesondere der Ortsteil Altenstadt verfügen über eine sehr gute wirtschaftliche und soziale Infrastruktur. Vor allem die Ortsdurchfahrt von Altenstadt (B 521) ist durch zahlreiche Läden und Geschäfte der Nahversorgung geprägt. Entlang der B 521 in der Ortsdurchfahrt von Altenstadt ist über weite Strecken Parken längs der Fahrbahn erlaubt.

In der Hanauer Straße überwiegt Wohnnutzung. Parkmöglichkeiten sind auch hier einseitig in Richtung Süden gegeben.

Neben Kindertagesstätten und einer Grundschule (Janusz-Korczak-Schule) verfügt Altenstadt auch über eine Gesamtschule (Limeschule Altenstadt). Die Freiwillige Feuerwehr ist neben dem Bürgerhaus "Altenstadthalle" am östlichen Ortsrand angesiedelt (s. Abb. 12). Die katholische und evangelische Kirchengemeinde stellen je eine Bücherei zur Verfügung. Darüberhinaus gibt es verschiedene Musik- und Malschulen sowie ein Familienzentrum (Gemeindevorstand der Gemeinde Altenstadt).

Altenstadt verfügt über einen Sportplatz und zwei Spielplätze. Der Sportplatz befindet sich in der Nähe des westlichen Ortsrandes.

Insgesamt sind in der Gemeinde Altenstadt über 80 Vereine eingetragen (Gemeindevorstand der Gemeinde Altenstadt).

Geprägt durch Kelten, Römer, Alemannen und Franken bietet Altenstadt und seine Umgebung zahlreiche eindrucksvolle Baudenkmäler und sonstige Zeitzeugnisse. So z. B. auch ein spektakulärer "Jahrhundertfund" eines lebensgroßen, steinernen Keltenkriegers, für den in der Nachbargemeinde Glauburg ein Museum gebaut wurde.

Selbstverständlich gibt es rund um Altenstadt noch zahlreiche Rad- und Wanderwege, die zu Entdeckungen oder einfach zur Erholung einladen. (Bürgerinfo, 2007)

Weitere Infrastruktur- und Erholungseinrichtungen sind in den umliegenden Ortsteilen von Altenstadt verteilt und sollen hier nicht näher beleuchtet werden.

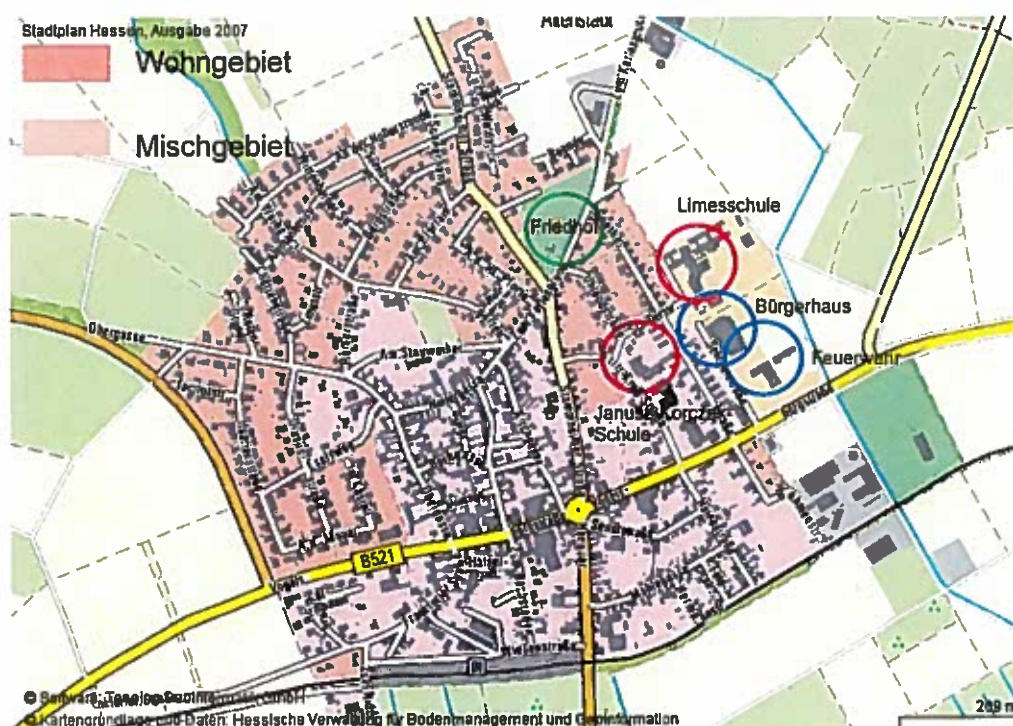


Abbildung 12:
Struktur
Altenstadt
(Stadtplan
Hessen, 2007)

Als Unterzentrum nimmt Altenstadt die Funktion der Versorgung mit Produkten des täglichen Bedarfs (Grundversorgung) der im Umkreis lebenden Menschen wahr. Nach den Untersuchungen von CIMA (2008) ist dies die Kernkompetenz des Ortes. Mit dem jetzt vorhandenen Angebot wird die Funktion eines Unterzentrums erfüllt. Zu exklusive Geschäftsideen oder Produkte werden an diesem Standort nur schwer zu vermarkten sein.

2.2.4 Städtebauliche Struktur

Altenstadt ist durch ein im Norden und Westen gelegenes Wohngebiet und ein Mischgebiet im zentralen und südlichen Bereich geprägt. Industrie- und Gewerbegebiete gibt es im Kernort nur wenige. Die Hauptverkehrsstraße ist die Vogelsbergstraße, die somit die Ortsdurchfahrt (B 521) darstellt. Hier haben sich die meisten Einzelhandelsgeschäfte und Nahversorger des Ortes wie Bäcker, Metzger, Supermarkt, Banken, Apotheken und dergleichen angesiedelt.

In zentraler Ortslage wurde vor wenigen Jahren ein Kreisverkehr errichtet, um die steigenden Verkehrsbelastungen in Ost-West und Nord-Süd-Richtung aufnehmen und verteilen zu können. Hier schließt sich die Hanauer Straße in südlicher Richtung an.

Größere Grünflächen gibt es im Ortsgebiet nur wenige. Diese beschränken sich weitestgehend auf den Friedhof, den Sportplatz und einige kleinere Parzellen.

Wie unter 2.1 bereits erwähnt, wurde die Ortsdurchfahrt in fünf Abschnitte unterteilt, um diese besser analysieren zu können. Diese Abschnitte grenzen sich aufgrund unterschiedlicher Nutzung und/oder baulicher Einrichtungen voneinander ab.

Der erste Abschnitt der Ortsdurchfahrt von Altenstadt (vgl. **Tabelle 1**) ist im Flächennutzungsplan der Gemeinde Altenstadt als Mischgebiet und Gebiet für öffentliche Einrichtungen ausgewiesen (Gemeindevorstand der Gemeinde Altenstadt). Neben der Freiwilligen Feuerwehr und des Bürgerhauses "Altenstadthalle" sind vorwiegend kleinere Betriebe, landwirtschaftliche Betriebe sowie Gewerbe entlang der Ortsdurchfahrt vorzufinden. Die beiden Schulen (Grund- und Gesamtschule) von Altenstadt können über die nördlich an die B 521 angeschlossenen Straßen Goethestraße und Fritz-Kreß-Straße erreicht werden. Im Kreuzungsbereich der B 521 mit der Fritz-Kreß-Straße ist für die querenden Fußgängerverkehre eine Lichtsignalanlage eingerichtet (Schülerverkehr). Über die Fritz-Kreß-Straße ist zudem ein direkt nördlich angrenzender Supermarkt ("Rewe") an die B 521 angeschlossen. Die Wohnnutzung ist unterrepräsentiert. Die Fahrbahnbreite der B 521 ist in diesem Bereich ausreichend breit (ca. neun Meter). Pkw-Parkstände längs der Fahrbahn existieren nicht.

Der zweite Abschnitt erstreckt sich von der Fritz-Kreß-Straße bis zum zentral in Altenstadt gelegenen Kreisverkehr (vgl. **Tabelle 1**), über den die L 3189 (Hanauer Straße) von Süden her kommend an die B 521 angeschlossen ist. Im Flächennutzungsplan von Altenstadt ist dieser Bereich ausschließlich als Mischgebiet ausgewiesen (Gemeindevorstand der Gemeinde Altenstadt).

Es herrschen überwiegend Läden und Geschäfte sowie Dienstleistungsbetriebe vor. In der Regel verfügen die Gebäude über zwei Geschosse. Im Erdgeschoss befinden sich die Verkaufsräume. Die Wohnnutzung erfolgt im ersten Obergeschoss. Die Bebauung ist am südlichen Straßenrand geschlossen und rückt sehr nahe an die B 521 heran. Im nördlichen Bereich ist diese aufgelockert. Längs der Fahrbahn befinden sich Flächen für Pkw-Parkstände über die gesamte Abschnittslänge. Dadurch verengt sich die nutzbare Fahrbahnbreite auf ca. 5,50 m. Sowohl am nördlichen als auch im südlichen Fahrbahnrand befindet sich je eine Bushaltstelle im Straßenraum.

Der dritte Abschnitt reicht vom Kreisverkehr bis zur Obergasse/Frankfurter Straße (vgl. **Tabelle 1**). Im Flächennutzungsplan ist dieser Bereich als Mischgebiet ausgewiesen (Gemeindevorstand der Gemeinde Altenstadt).

Es überwiegen Einzelhandelsgeschäfte und Dienstleistungsbetriebe. Die Bebauung ist dicht und geschlossen. Vorwiegend dominieren historische Gebäude, z. T. Fachwerkhäuser, das Erscheinungsbild. Die Gebäude verfügen einheitlich über zwei Regelgeschosse. Die Erdgeschosse dienen den Geschäften als Ladenflächen, währenddessen das erste Stockwerk zum Wohnen dient. Die Bebauung rückt sehr nahe an die Fahrbahn heran. Es bestehen wenige Entwicklungsmöglichkeiten, wenngleich die Gehwegbreiten zu beiden Seiten der B 521 als ausreichend betrachtet werden können. Entlang der Fahrbahn befinden sich längsmarkierte Pkw-Parkstände. Die nutzbare Fahrbahnbreite verengt sich dadurch auf ca. 5,50 m. Zur sicheren Führung der Fußgänger wurde ein Fußgängerüberweg ("Zebrastreifen") im Bereich der Straße "Zum Bachstaden" errichtet.

Der vierte Abschnitt erstreckt sich von der Obergasse/Frankfurter Straße bis zur Ortstafel am westlichen Ortsausgang (vgl. **Tabelle 1**). Im Flächennutzungsplan von Altenstadt sind die Bereiche südlich der B 521 ausschließlich als Mischgebiete ausgewiesen. Im nördlichen Bereich der B 521 sind die Flächen je hälftig als Misch- bzw. Wohngebiet ausgewiesen (Gemeindevorstand der Gemeinde Altenstadt).

Die Bebauung ist aufgelockert und reicht nicht mehr bis unmittelbar an die Straße heran. Der Bereich wird vorwiegend beherrscht von einer südlich der B 521 liegenden Tankstelle ("Aral") sowie einem nördlich der Straße liegenden Supermarkt ("Penny"). Des Weiteren finden sich am Ortsrand Einfamilienhäuser und zwei Speisegaststätten, die zum Teil nur über einen rückwärtigen Gehweg erreichbar sind. Im Bereich vor und hinter dem Supermarkt bzw. der Tankstelle befinden sich zwei Fußgängerwege auf beiden Seiten der B 521. Eine sichere Führung der Fußgänger zur Querung der B 521 ist in diesen Bereichen nicht vorhanden. **Abbildung 14 (Seite 23)** macht deutlich, dass Fußgänger nicht durch eine Fußgängerinsel gesichert geführt werden.

Auf Höhe des Supermarktes befindet sich am nördlichen Straßenrand eine Bushaltestelle. Im südlichen Fahrbahnbereich befindet sich eine solche östlich der Tankstelle. Die Fahrbahn weitet sich im vierten Abschnitt sehr weit auf. Parken auf markierten Pkw-Parkständen ist nur noch am nördlichen Fahrbahnrand bis auf Höhe des Supermarktes zulässig. Wie **Abbildung 13** zeigt, ist auf Höhe der Tankstelle bzw. des Supermarktes eine Fußgängerinsel eingerichtet. Diese Verkehrsinseln sind u. a. nützlich, um zu hohe Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer zu vermeiden.



Abbildung 13: Fußgängerüberweg [Quelle: Eigene Aufnahme, 05.2010]

Der fünfte Abschnitt erstreckt sich vom Bahnübergang im Süden Altenstadts bis zum Kreisverkehr im Ortskern (vgl. **Tabelle 1**). Anders als die vorherigen Abschnitte ist dieser Abschnitt nicht Teil der B 521, sondern gehört zur L 3189. Durch die besondere verkehrliche Bedeutung dieses Abschnittes für die Ortsdurchfahrt von Altstadt soll dieser im Rahmen der Untersuchung ebenfalls betrachtet werden.

Insbesondere der Schwerverkehr nutzt diesen Abschnitt, um die gewerblich geprägte Waldsiedlung zu erreichen. Die Planungen verfolgen daher auch das Ziel, vor allem die Verkehre von und in Richtung der Waldsiedlung, die bislang nur die Möglichkeit besitzen, über die Hanauer Straße die Waldsiedlung zu erreichen, von der Ortsdurchfahrt auf die Ortsumgehung zu verlegen.

Im Flächennutzungsplan von Altstadt ist der betrachtete Bereich als Mischgebiet ausgewiesen (Gemeindevorstand der Gemeinde Altstadt). Überwiegend ist der Abschnitt durch enge und dichte Wohnbebauung geprägt. Vereinzelt existieren kleine Geschäfte. Die gewerbliche Nutzung ist jedoch unterrepräsentiert. Die Bebauung rückt sehr nahe an die Fahrbahn heran. Die Gehwegbreiten sind stellenweise sehr schmal. Der Straßenraum weist keine städtebauliche Gliederung auf. Entlang des westlichen Fahrbahnrandes ist Längsparken auf einem gepflasterten Parkstreifen erlaubt. Die Fahrbahnbreite beträgt im Mittel 5,50 m. Am südlichen Ende des Abschnittes in unmittelbarer Nähe zum Bahnübergang befindet sich der Haltepunkt "Altstadt" der Deutschen Bahn AG.

2.3 Problem- und Konfliktanalyse

2.3.1 Vorgehen

Im Weiteren sollen die bestehenden Belastungen und Gefährdungen in der Ortsdurchfahrt von Altenstadt anhand von einheitlichen Kriterien identifiziert und bewertet werden. Die Einheitlichkeit der Kriterien dient vorwiegend der Vergleichbarkeit der zu betrachtenden Abschnitte der Ortsdurchfahrt gemäß **Tabelle 1**. Dafür werden die auftretenden Mängel quantitativ sowie qualitativ beschrieben. Um eine Einstufung der bestehenden Ortsdurchfahrt durch die auftretenden Mängel zu erhalten, werden die Kriterien je Abschnitt bewertet. Eine Gewichtung der einzelnen Kriterien erfolgt nicht, um keine subjektive Bewertung zu erhalten. Zur Gesamtbeurteilung der Abschnitte wird daher das harmonische Mittel über alle Kriterien herangezogen. Die Bewertung erfolgt nach dem Notensystem. Dabei entspricht die Note "1" einem "sehr gut", eine Bewertung mit der Note "5" bedeutet "mangelhaft/unzureichend".

Als bewertungsrelevante Kriterien werden herangezogen:

- Verkehrsaufkommen/-stärke,
- Behinderungen des Verkehrsablaufes,
- Trennwirkung,
- Belastungen durch Lärm,
- Belastungen durch Luftschadstoffe,
- Anzahl und Schwere von Gefährdungsstellen,
- Technische Mängel sowie
- Störung der Kommunikation/Aufenthaltswirkung in der Ortsdurchfahrt.

Die auftretenden Mängel in der Ortsdurchfahrt wurden anhand zweier Ortsbegehungen am Montag, den 03.05.2010 und am Mittwoch, den 05.05.2010 sowie durch eine Literaturrecherche aufgenommen.

Neben den Mängeln sollen auch mögliche Chancen aufgezeigt werden, welche sich aus dem Bestand ergeben und zu einer Weiterentwicklung und Verbesserung der bestehenden Situation in der Ortsdurchfahrt beitragen können.

2.3.2 Bewertung der Belastungen und Gefährdungen

Die Identifizierung und Bewertung der Belastungen und Gefährdungen erfolgt nachstehend getrennt je Abschnitt. Dabei werden die unter Kapitel 2.3.1 aufgeführten Kriterien für jeden Abschnitt einzeln qualitativ dargestellt. Eine quantitative Bewertung erfolgt abschließend tabellarisch durch eine Gesamtübersicht der Belastungen und Gefährdungen der Ortsdurchfahrt von Altstadt (vgl. **Tabelle 2 – Seite 26**).

Abschnitt 1 – Zwischen östlicher Ortstafel und Fritz-Kreß-Straße

Das Verkehrsaufkommen im Ortsrandbereich zwischen der östlichen Ortstafel und der Fritz-Kreß-Straße ist sehr hoch. Aus der VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTENSTADT/LIMESHAIN (2010) geht hervor, dass der durchschnittliche tägliche Verkehr in 24 Stunden (DTV) bei 17.697 Fz/24h liegt. Die Straße ist in diesem Abschnitt breit, so dass Behinderungen im Verkehrsablauf auf der B 521 selten auftreten. Linkseinbieger aus den einmündenden Gemeindestraßen müssen jedoch mit längeren Wartezeiten rechnen, um ausreichende Zeitlücken abpassen zu können. Die verkehrsbedingten Beeinträchtigungen auf die Anwohner und Gebäude längs der B 521 sind als sehr hoch zu betrachten.

Die starke Verkehrsbelastung führt zu einer sehr hohen Trennwirkung der beiden Straßenseiten. Ein Kreuzen der B 521 ist für Fußgänger ohne Führungseinrichtung nur unter längeren Wartezeiten möglich.

Für die Anwohner treten verkehrsbedingt zudem hohe Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe auf. Da im untersuchten Abschnitt die Wohnbebauung an der B 521 nicht verstärkt auftritt, sondern Kleingewerbe und öffentliche Einrichtungen dominieren sowie die Bebauung aufgelockert ist, sind die Beeinträchtigungen durch Lärm lediglich als hoch zu deuten. Gleiches gilt für Belastungen durch Luftschadstoffe. Der Verkehrsablauf verläuft im betrachteten Abschnitt flüssig. Anfahr- und Verzögerungsvorgänge, welche maßgeblich für die Emittierung von Luftschadstoffen verantwortlich sind, treten selten auf. Die Belastung durch Feinstäube und Stickoxide ist dahingehend nur als hoch einzuschätzen.

Bedingt durch das hohe Verkehrsaufkommen und die dadurch resultierenden Lärm- und Luftschadstoffbelastungen ist die Aufenthaltsqualität im beschriebenen Bereich als gering anzusehen. Die außerordentliche Trennwirkung der B 521 führt zu einer Störung der Kommunikation im gesamten Straßenraumbereich. Zudem ist die Aufenthaltsfunktion durch die anliegende Bebauung der Ortsrandlage nicht gegeben.

Die in die B 521 einmündende Fritz-Kreß-Straße sowie die Goethestraße sind Schulwege. Im weiteren Verlauf der B 521 (vgl. Abschnitt 2) befinden sich Bushaltestellen, die potenziell vom Schülerverkehr genutzt werden. Durch die hohe Trennwirkung der B 521 ist eine sichere Querung der B 521 für den Schülerverkehr nur mittels gesicherter Fußgängerüberwege möglich. Eine solche existiert lediglich auf Höhe der Fritz-Kreß-Straße (Lichtsignalanlage). Auf Höhe der Goethestraße ist eine solche Anlage nicht vorgesehen. Der Schülerverkehr muss die B 521 auf Höhe der Goethestraße ungesichert queren. Die Situation auf Höhe der Goethestraße ist unzureichend und birgt ein hohes Konfliktpotential.

Die B 521 im Ortsrandbereich des ersten Abschnittes ist eine sehr breite und gerade Straße, die zu schnellem Fahren verleitet. Dies wird nicht durch bauliche Maßnahmen im Straßenraum wie z.B. durch optische Einengungen in der Fahrbahn (Inseln) unterbunden. Stattdessen befindet sich ein stationäres Gerät zur Geschwindigkeitsüberwachung ("Blitzer") auf Höhe der Einmündung zum Parkplatz des Bürgerhauses "Altenstadthalle", welches die Fahrer nur im Bereich der unmittelbaren Ortseinfahrt (Beginn der Bebauung) zum Langsamfahren anhält. Der Einsatz von Verkehrsinseln zur Reduzierung der Geschwindigkeiten zum Beginn von Ortsdurchfahrten wäre im beschriebenen Ortsrandbereich mit starkem Schülerverkehr wünschenswert und bedingt durch vorhandene Breite der Fahrbahn realisierbar. Ferner können Verkehrsinseln dem Fußgängerverkehr zum sicheren und schnelleren Passieren der Straße dienen.

Abschnitt 2 – Zwischen Fritz-Kreß-Straße und Kreisverkehr

Das Verkehrsaufkommen ist im zweiten Bereich etwas geringer als im ersten Abschnitt. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung in 24 Stunden beträgt 15.979 Fz/24h (VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTENSTADT/LIMESHAIN 2010). Dennoch ist die Verkehrsdichte höher als im ersten Abschnitt. Durch die Verengung der nutzbaren Fahrbahnbreite für den fließenden Verkehr auf nur noch 5,5 Meter und die Schaffung von Parkständen längs der B 521, kann es zu Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf kommen. Insbesondere der Begegnungsverkehr Lkw-Lkw birgt ein hohes Potential an Behinderungen im Verkehrsablauf. Des Weiteren führen Ein- und Ausparkvorgänge zu Störungen des Verkehrsablaufes. Durch die hohe Anzahl an Dienstleistungsbetrieben ist die Fluktuation der parkenden Fahrzeuge längs der Fahrbahn sehr hoch. Der Belegungsgrad der Parkstände ist ausgelastet, so dass u. U. Parksuchverkehr die Ortsdurchfahrt sowie in die B 521 einmündende Gemeindestraßen belasten. Die verfügbaren Parkstände reichen aufgrund der großen Anzahl an Geschäften nicht vollends aus. Hohe Störwirkungen treten vor allem auch durch die zu beiden Seiten der Fahrbahn befindlichen Bushaltstellen auf. Ankommende Busse halten unmittelbar im Fahrbahnraum und behindern so die Leichtigkeit des Verkehrs in der Ortsdurchfahrt. Das Konfliktpotential in diesem Bereich ist durch das starke Verkehrsaufkommen als außerordentlich hoch anzusehen.

Die Trennwirkung der beiden Fahrbahnseiten ist durch die starke Verdichtung des Verkehrs in diesem Bereich sehr groß. Es bestehen nur an den beiden Abschnittsenden durch die Lichtsignalanlage in Höhe der Fritz-Kreß-Straße und durch einen Fußgängerüberweg ("Zebrastreifen") am Kreisverkehr Möglichkeiten zur sicheren Führung der Fußgänger.

Die Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe sind außerordentlich groß. Dies resultiert aus der geschlossenen sowie direkt an den Straßenraum grenzenden Bebauung am südlichen Straßenrand, wodurch ein Luftaustausch behindert wird. Verschärfend wirken sich die Behinderungen mit auftretenden Stausituationen durch die hohe Verkehrsbelastung, durch Ein- und Ausparkvorgänge sowie durch haltende Busse an den Bushaltstellen aus, die zu einer großen Anzahl von emissionsbegünstigenden Haltevorgängen in Verbindung mit mehrfachem Anfahren und Verzögern führen.

Der zweite Abschnitt besitzt grundsätzlich aufgrund der ansässigen Geschäfte ein hohes Aufenthaltspotential. Bedingt durch die erheblichen Verkehrsdichten sowie die lärm- und luftschadstoffbegünstigenden Verkehrszustände ist die Aufenthaltsqualität im betrachteten Bereich der Ortsdurchfahrt jedoch als nicht ausreichend zu betrachten. Die Kommunikation

ist maßgeblich durch die bestehenden Emissionen sowie durch die hohe Trennwirkung der B 521 zwischen den Fahrbahnrändern gestört.

Gefahrensituationen resultieren überwiegend aus der hohen Verkehrsdichte im betrachteten Abschnitt für Fußgänger, da sichere Führungsmöglichkeiten für diese nur an den beiden Enden des Abschnitts vorgesehen sind. Insbesondere im Bereich der Bushaltestellen besteht ein hohes Konfliktpotential. Ein- und aussteigende Personen können vor oder hinter der Bushaltestelle nicht sicher über die B 521 geführt werden. Durch die großen Verkehrsstärken auf der Ortsdurchfahrt und die durch die haltenden Busse mangelnde Übersicht bestehen erhebliche Gefährdungen für querende Fußgänger in diesem Bereich. Ferner führen die beengten Verhältnisse auf der Fahrbahn zu Konflikten mit dem fließenden Verkehr durch ein- und aussteigende Pkw-Fahrer.

Der vorhandene Fußgängerüberweg ("Zebrastreifen") in der Zufahrt des Kreisverkehrs ist als besonders konfliktanfällig und als unvorteilhaft für die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs und somit für die Leichtigkeit des Verkehrs anzusehen. Durch die Bevorrechtigung der Fußgänger im Kreisverkehr kann es nicht nur zur Überstauung in der Knotenpunktzufahrt kommen, sondern auch zur Überstauung des Kreisverkehrs selbst. Dies führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Verkehrsablaufes und damit zu einer Senkung der Verkehrsqualität in der gesamten Ortsdurchfahrt.

Abschnitt 3 – Zwischen Kreisverkehr und Obergasse/Frankfurter Straße

Das Verkehrsaufkommen im dritten Abschnitt ist hoch. Es kommt zu einer erheblichen Verdichtung des fließenden Verkehrs. Gemäß der VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTENSTADT/LIMESHAIN (2010) sind auf dem Streckenabschnitt der Ortsdurchfahrt 14.676 Fz/24 h zu erwarten. Damit liegt der durchschnittliche tägliche Verkehr in 24 Stunden etwas unter dem Verkehrsaufkommen für die beiden vorigen Abschnitte. Die Fahrbahn wird im betrachteten Bereich stark verengt, da längs der Fahrbahn auf beiden Seiten Pkw-Parkstände markiert sind. Durch die Einengung auf bis zu 5,50 Meter kommt es häufig zu Behinderungen im Verkehrsablauf, insbesondere im Lkw-Lkw-Begegnungsverkehr. Ferner führen Ein- und Ausparkvorgänge zu Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt in diesem Abschnitt. Durch die zahlreichen Läden und Dienstleistungsbetriebe zu beiden Seiten der Ortsdurchfahrt kann es zudem zu Störungen des Verkehrsflusses durch Lkw-Anlieferverkehr und verstärkt auftretenden Kundenverkehr kommen.

Die Trennwirkung der B 521 ist im untersuchten Bereich außerordentlich hoch. Das Queren der Fahrbahn ohne Fußgängerführungseinrichtungen ist für Fußgänger nur mit langen Wartezeiten möglich. Auf Höhe der in die B 521 einmündenden Straße "Zum Bachstaden" existiert ein Fußgängerüberweg ("Zebrastreifen"). Die starke Verdichtung des fließenden Verkehrs sowie die nicht unerhebliche Breite des verfügbaren Straßenraums in der Ortsdurchfahrt (vgl. **Tabelle 1**) führen jedoch zu einer erheblichen Trennung der beiden Straßenseiten.

Die Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe sind bedingt durch die große Verkehrsdichte und die geschlossene Bebauung auf beiden Seiten der B 521 als außerordentlich hoch zu bewerten. Durch die geschlossene Bebauung kommt es zu einer

Konzentrationsanreicherung von Luftschadstoffen sowie durch Reflexion von verkehrsbedingten Lärmemissionen an den Gebäuden zu einer Intensivierung des Lärms im betrachteten Abschnitt. Verschärfend wirken sich dahingehend die Behinderungen resultierend aus der Fahrbahneinengung, dem Anlieferverkehr sowie durch Ein- und Ausparkvorgänge aus, welche vermehrt zu Stausituationen führen.

Die Aufenthaltsqualität ist wie in Abschnitt 2 potentiell hoch, wird aber durch die starken Verkehrsbelastungen und die damit einhergehenden Emissionen auf ein unzureichendes Maß gesenkt. Der Abschnitt verliert somit einen Großteil seiner Aufenthaltsfunktion für die Bürger. Als erschwerend sind die hohe Trennwirkung der beiden Straßenseiten durch die B 521 zu sehen. Die Störung der Kommunikation ist erheblich und ist als völlig unzureichend zu betrachten.

Gefährdungen treten im untersuchten Abschnitt insbesondere für die Fußgänger auf. Durch die wenig städtebaulich gegliederte Gestaltung und damit unübersichtlich wirkende Ortsdurchfahrt sind vor allem querende Fußgänger gefährdet. Die mangelnde Übersicht für Fußgänger wie Autofahrer resultiert vor allem aus den am Straßenrand parkenden Fahrzeugen, der dichten, geschlossenen Bebauung, der hohen Anzahl von Läden und Dienstleistungsbetrieben sowie dem starken Verkehrsaufkommen. Es ist von einem sehr hohen Konfliktpotential auszugehen.

Die Anzahl vorhandener Pkw-Parkstände im Verhältnis zur Nahversorgungsinfrastruktur (Läden, Dienstleistungsbetriebe) in der Ortsdurchfahrt ist als gering und nicht ausreichend anzusehen. Durch die geringe Verfügbarkeit von Pkw-Parkständen kann Parksuchverkehr resultieren.

Ungünstig für die Leistungsfähigkeit wirkt sich der Fußgängerüberweg ("Zebrastreifen") in der Kreisverkehrszufahrt aus. Es besteht die Gefahr der Überstauung in der Knotenpunktzufahrt mit erheblichen Wartezeiten.

Abschnitt 4 – Zwischen Obergasse/Frankfurter Straße und westlicher Ortstafel

Das Verkehrsaufkommen im vierten Abschnitt ist als hoch einzuschätzen, dennoch sind die Verkehrsbelastungen aber deutlich geringer als die der drei vorherigen Abschnitte. Nach der VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTENSTADT/LIMESHAIN (2010) beträgt die Verkehrsbelastung im vierten Abschnitt 13.755 Fz/24 h. Behinderungen im Verkehrsablauf sind selten. Die Fahrbahn ist ausreichend breit; Parken auf der Fahrbahn ist nur noch in einem eingeschränkten, kleinen Bereich entlang des nördlichen Straßenrandes möglich. Im betrachteten Abschnitt sind zwei Bushaltestellen vorgesehen. Durch die Verwendung von Busbuchten treten hier keine nachteiligen Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs auf. Der anliegende Supermarkt ("Penny") sowie die Tankstelle ("Aral") sind direkt an die Ortsdurchfahrt angeschlossen. Die Kundenverkehre beeinträchtigen den Verkehrsablauf auf der B 521 jedoch nur in einem geringen Umfang, da z. T. Linksabbiegerspuren vorhanden sind.

Die Trennwirkung ist trotz geringerem Verkehrsaufkommen ähnlich wie in den vorherigen Abschnitten hoch, da keine gesicherten Fußgängerüberwege in ausreichendem Umfang vorhanden sind. Kritisch wirkt sich dahingehend auch die große Fahrbahnbreite aus, die den Eindruck der Trennung der Bebauung zu beiden Straßenseiten optisch verstärkt.

Die Belastungen aus Lärm- und Luftschadstoffemissionen sind als geringer einzustufen als im vorherigen Abschnitt. Dies resultiert insbesondere aus dem flüssigeren Verkehrsablauf. Dennoch verleitet die gerade Linienführung und die nicht vorhandenen optischen Einengungen durch nahe Randbebauung zu schnellem Fahren. Zu schnelles Fahren wird jedoch auch hier durch ein stationäres Blitzgerät am Ortseingang – zumindest auf unmittelbarer Höhe des Blitzgerätes – unterbunden. An dieser Stelle wäre die Verwendung von Verkehrsinseln zur Verdeutlichung der Orteinfahrt und einer damit einhergehenden Geschwindigkeitsreduzierung vorteilhafter und unter städtebaulichen Gesichtspunkten wünschenswert.

Die aufgelockerte Bebauung und die fehlende Randbebauung fördern die Durchlüftung des Bereiches und erreichen so eine Senkung der Luftschadstoffkonzentration.

Der betrachtete Abschnitt weist eine sehr geringe Aufenthaltsfunktion auf. Dies liegt vor allem an der unzureichenden städtebaulichen Struktur dieses Bereiches in Ortsrandlage. Die Aufenthaltsqualität ist bedingt durch die mangelnde städtebauliche Gestaltung sehr gering. Die Kommunikationsfunktion des Bereiches ist insbesondere durch die immer noch sehr große Verkehrsbelastung als erheblich gestört einzuschätzen. Unvorteilhaft wirken sich in diesem Zusammenhang auch die große Breite der Fahrbahn und die damit verbundene hohe Trennwirkung aus.

Gefährdungen entstehen für Fußgänger im betrachteten Abschnitt im Bereich der Bushaldebuchten. Dort sind keine ausreichenden Querungsmöglichkeiten zur sicheren Führung der Fußgänger über die B 521 vorhanden. Lediglich eine ungünstig platzierte und städtebaulich unvorteilhafte Mittelinsel befindet sich auf Höhe der Tankstelle ("Aral"). Dieser fehlt jedoch aus vorgenannten Gründen die Akzeptanz und wird deshalb nur selten in Anspruch genommen. Gefahren resultieren außerdem aus zwei auf die B 521 einmündenden Fußgängerwegen vor und hinter dem Supermarkt bzw. der Tankstelle, für die keine sicheren Querungsmöglichkeiten über die B 521 bestehen (vgl. **Abb. 14**). Zudem ist die südliche Einmündung der westlichen Fußgängereinmündung für Autofahrer nicht einsehbar, da sich dort hohe Hecken befinden. Wartende Fußgänger können erst sehr spät gesehen werden.



Abbildung 14: Einmündende Fußgängerwege ohne gesicherte Fußgängerquerung
[Quelle: Eigene Aufnahme, 05.2010]

Die größten baulichen Mängel des betrachteten Abschnittes sind in den bereits geschilderten, nicht vorhandenen Fußgängerüberwegen zu sehen. Diese wurden bereits als Gefahrenstellen identifiziert.

Abschnitt 5 – Zwischen Kreisverkehr und Bahnübergang

Das Verkehrsaufkommen im betrachteten Abschnitt ist hoch. Aus der VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTENSTADT/LIMESHAIN (2010) geht hervor, dass die Belastungen auf der L 3189 zwischen dem Kreisverkehr und dem Bahnübergang ca. 9.225 Fz/24 h betragen. Behinderungen im Verkehrsablauf sind trotz geringer Fahrbahnbreite selten. Diese treten wartepflichtbedingt hauptsächlich in den Bereichen des Bahnübergangs und des Kreisverkehrs auf. Die Beeinträchtigungen in den Zufahrten des Kreisverkehrs resultieren überwiegend aus den Fußgängerüberwegen ("Zebrastreifen") durch querende Fußgänger.

Der Belegungsgrad der Pkw-Parkstände längs der L 3189 ist mäßig. Behinderungen durch ein- und ausparkende Fahrzeuge sind demnach selten.

Der Abschnitt weist viele private Grundstückszufahrten auf. Durch ein- und ausfahrende Pkw kommt es zu Behinderungen des Verkehrsablaufes. Das Konfliktpotential ist trotz hohem Verkehrsaufkommen aber als mäßig zu beurteilen, da diese nur unregelmäßig genutzt werden.

Die Trennwirkung im untersuchten Bereich ist trotz der etwas geringeren Straßenraumbreite bedingt durch das hohe Verkehrsaufkommen hoch. Die hohe Trennwirkung wird durch fehlende Fußgängerquerungsmöglichkeiten verstärkt. Lediglich in der Kreisverkehrszufahrt besteht ein gesicherter Fußgängerüberweg.

Die Belastungen durch Lärm- und Luftschadstoffemissionen sind als äußerst hoch zu betrachten. Das hohe Verkehrsaufkommen sowie die geschlossene und dichte Bebauung verstärken die Einwirkungen. Negativ wirkt sich in diesem Zusammenhang auch die unmittelbare Nähe der Bebauung zum Straßenraum aus. Die auftretenden Rückstausituationen vor dem Bahnübergang und in der Kreisverkehrszufahrt sind als besonders unvorteilhaft für die Emittierung von Lärm und Luftschadstoffen in diesem Bereich zu werten, da diese zu einer Erhöhung der schadstoffrelevanten Anfahr- und Verzögerungsvorgängen führen.

Die Aufenthaltsqualität im fünften Abschnitt ist sehr gering. Die schmalen Gehwege und die unvorteilhafte städtebauliche Gestaltung des Bereiches führen zu einer verstärkten negativen Beeinflussung der Kommunikation. Verschärfend wirken sich diesbezüglich die hohen Lärm- und Luftschadstoffemissionen und die hohe Trennwirkung aus. Die Kommunikationsfunktion des Bereiches ist trotz geringer Straßenraumbreiten dahingehend als erheblich gestört zu betrachten.

Gefährdungen treten im betrachteten Abschnitt vor allem für die Fußgänger auf. Die Gefahren für Fußgänger sind sehr hoch. Die teils schmalen Gehwege und die nur geringe Fahrbahnbreite führen zu einer sehr engen räumlichen Nähe zwischen Fußgängern und dem fließenden Verkehr (östlicher Gehweg). Die verwendeten Flachborde begünstigen die Situation negativ. Diese können leicht überfahren werden und schaffen keine eindeutige optische wie räumliche Trennung zwischen den Gehwegen und den Flächen des fließenden Verkehrs.

Gefährdungen resultieren für Fußgänger zudem im Bereich des Haltepunktes der Deutschen Bahn am südlichen Ende des Abschnittes. Für die Fußgänger besteht dort keine sichere Quermöglichkeit. Das Konfliktpotential ist als hoch einzustufen. Im Bereich des Bahn-Haltepunktes wäre daher ein gesicherter Fußgängerüberweg wünschenswert.

Die gerade Linienführung der L 3189 im fünften Abschnitt und der nur gering gegliederte Straßenraum verleiten zu überhöhter Geschwindigkeit. Für ein- und ausparkende Fahrzeuge längs der Fahrbahn sowie ein- und ausfahrende Pkw der Grundstückszufahrten ergibt sich dahingehend ein hohes Maß an Gefährdungen. Negativ wirkt sich die unvorteilhafte städtebauliche Gliederung zudem auf querende Fußgänger aus. Für diese ist im gesamten Abschnitt nur im Bereich des Kreisverkehrsplatzes eine sichere Quermöglichkeit vorhanden ("Zebrastreifen"). Der besonders sensible Bereich in Höhe des Bahn-Haltepunktes verfügt über keinen gesicherten Fußgängerüberweg. Dieser Bereich ist als konfliktreich anzusehen.

Ungünstig auf die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes wirkt sich die Bevorrechtigung der Fußgängerverkehre in dessen Zufahrten aus. Dies führt zu Rückstausituationen und teilweise langen Wartezeiten in der Kreisverkehrszufahrt.

Hohes Konfliktpotential birgt insbesondere der höhengleiche Bahnübergang am südlichen Ende des Abschnittes (vgl. **Abb. 15**). Über diesen wird nicht nur der Kraftfahrzeugverkehr geführt, sondern auch der Fußgängerverkehr von einem südlich der Bahntrasse gelegenen Park+Ride Platz.



Abbildung 15: Hanauer Straße

Abschließende Betrachtung

Eine Zusammenfassung der vorstehend genannten, qualitativ dargestellten Einschätzungen der bestehenden Ortsdurchfahrt unter Berücksichtigung aller Kriterien liefert **Tabelle 2**:

Abschnitt		Bewertungskriterium							Gesamtbeurteilung
		Verkehrsaufkommen	Behinderungen des Verkehrsablaufes	Trennwirkung	Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe	Aufenthaltsqualität/ Störung der Kommunikation	Gefahrenstellen/ Konflikte	Technische Mängel	
1	zwischen Ortstafel (Ost) und Fritz-Kreß-Straße	5	2	5	3	5	4	4	4
2	zwischen Fritz-Kreß-Straße und Kreisverkehr	5	5	5	4	5	4	4	5
3	zwischen Kreisverkehr und Obergasse	4	5	5	5	4	4	5	5
4	zwischen Obergasse und Ortstafel (West)	3	2	4	3	5	5	4	4
5	L 3189	3	3	4	5	4	4	4	4

Tabelle 2: Quantitative Beurteilung der bestehenden Ortsdurchfahrt

Aus **Tabelle 2** geht hervor, dass sich insbesondere die beiden mittleren Abschnitte 2 und 3 der bestehenden Ortsdurchfahrt als mangelhaft darstellen. Diese stellen die Ortskernbereiche dar. Es treten an dieser Stelle die meisten Konflikte und Gefährdungen auf. **In diesen Bereichen sind Entlastungen unbedingt notwendig.** Die Abschnitte 1, 4 und 5 sind als ausreichend zu betrachten, wenngleich auch diese einer städtebaulichen und gestalterischen Verbesserung bedürfen.

Von besonderer Schwere erweist sich in der gesamten Ortsdurchfahrt das hohe Verkehrsaufkommen, welches zwar über die Abschnitte schwankt, aber dennoch in allen Abschnitten als außerordentlich hoch betrachtet werden kann. Die vorherrschende Verkehrsbelastung führt in allen Abschnitten zu einer sehr hohen Trennwirkung zwischen den nördlich und südlich der B 521 gelegenen Teilen von Altenstadt. Der hohe Grad der Trennwirkung hat eine erhebliche Senkung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Ortsdurchfahrt zur Folge. Insbesondere der dritte Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr und der Obergasse/Frankfurter Straße besitzt ein hohes Potential, welches jedoch aufgrund der unzureichenden Verkehrszustände in der Ortsdurchfahrt nicht abgeschöpft werden kann. Vor allem in den Einengungsbereichen mit seitlichem Längsparken treten durch die vorherrschenden, hohen Verkehrsbelastungen Stausituationen auf. Diese ungenügenden Verkehrszustände begünstigen die Emittierung von Lärm- und Luftschadstoffen in der Ortsdurchfahrt, welches wiederum zu einer negativen Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität führt.

In allen Abschnitten bestehen Gefährdungen insbesondere für die Fußgängerverkehre. Die Gefährdungen resultieren hauptsächlich aus dem hohen Verkehrsaufkommen. Abhilfe kann durch die Schaffung von sicheren Querungsmöglichkeiten erzielt werden. Dahingehend bietet sich die Installation von begrünbaren Inseln in der Fahrbahn an.

3. Maßnahmenuntersuchung

3.1 Vorstellung der Planfälle für die Ortsumgehung

Der vorliegende städtebauliche Planungsbeitrag soll dazu dienen, die geplanten Maßnahmen dahingehend zu untersuchen, inwiefern sich der zu untersuchende Planfall auf das städtische Leben in Altstadt auswirkt. Dabei sollen die Auswirkungen des Planfalls auf die Ortsdurchfahrt sowie auf die Veränderung der Lebensqualität anschaulich dargelegt werden. Gleichzeitig führt die gewählte Trasse der Ortsumgehung zu neuen Konflikten und Gefährdungen (vgl. Kapitel 3.2) sowie zu neuen Entwicklungsmöglichkeiten und Chancen für Altstadt.

Nachstehend soll hier nun näher auf den Planfall (Planfall 1.3a) eingegangen werden, welcher nach den ersten beiden Scoping-Terminen als realistisch umsetzbar erachtet wurde. Diese Variante verläuft südlich von Altstadt und wurde im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) als diejenige Variante mit den geringsten räumlichen Widerständen identifiziert.

Planfall 1.3a

Abbildung 16 zeigt den Planfall 1.3a. Die Lage des westlichen Knotenpunktes (KP 1) ist um einige Meter zum jetzt bestehenden Knotenpunkt zwischen der L 3189 und der B 521 verschoben.

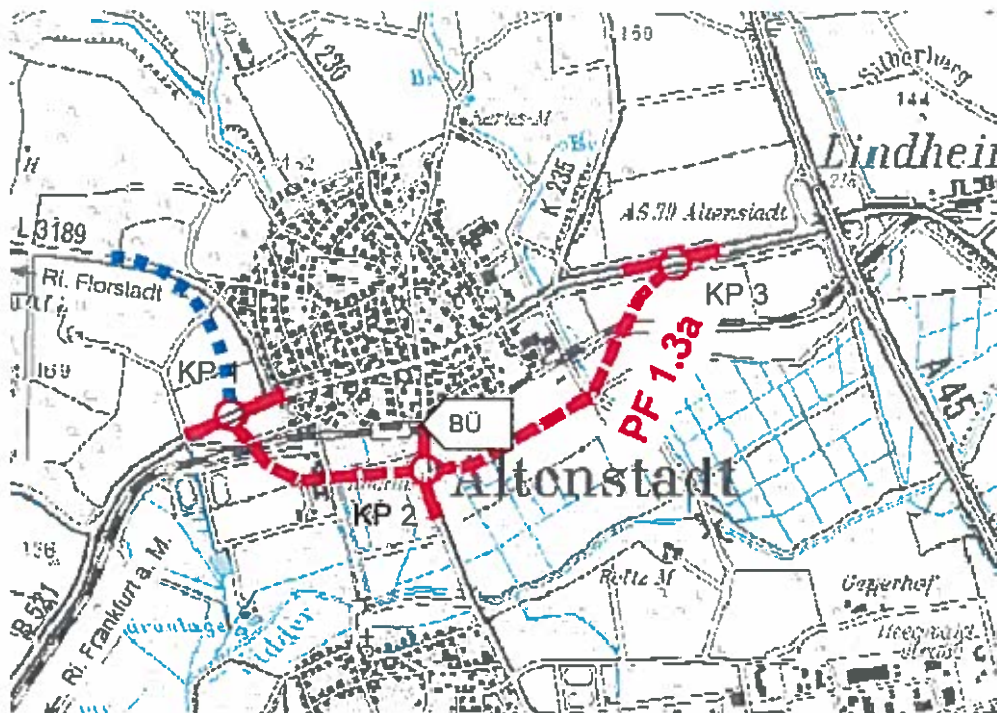


Abbildung 16: Planfall 1.3a (Dorsch Consult Verkehr und Infrastruktur GmbH, 2010)

Die Platzierung des Knotenpunktes KP 1 an dieser Stelle führt aufgrund einer fahrtechnisch günstigen Radienwahl zwischen KP 1 und KP 2 zwar zu einem flüssigen Verkehrsablauf auf der Ortsumgehung, allerdings wird diese für den Verkehr von bzw. zur L 3189 etwas unattraktiver. Es besteht daher die Gefahr, dass dieser Verkehr die Ortsumgehung nicht annimmt und weiterhin durch die Ortsdurchfahrt fahren wird. Berechnungen des ASV Gelnhausen haben jedoch ergeben, dass der Versatz von den Verkehrsteilnehmern noch angenommen wird und eine weitere Nutzung der Ortsdurchfahrt in dieser Fahrbeziehung nicht zu erwarten ist.

Durch die Anbindung der L 3189 an den etwas weiter westlich verlagerten Knotenpunkt (siehe blaue Markierung in **Abb. 16**) wird das Schutzgut Mensch am westlichen Ortsrand von Altstadt entlastet. Allerdings hat dies eine weitere Zerschneidung von Naturflächen zur Folge und müsste ebenfalls in das Planfeststellungsverfahren aufgenommen werden. Die Umlegung der L 3189 ist nicht Teil des hier vorliegenden Planungsbeitrags.

3.2 Problem- und Konfliktanalyse

Zunächst ist anzumerken, dass viele ansässige Geschäftsleute die Befürchtung haben, aufgrund der Ortsumgehung wichtige Kundennachfrage und Kaufkraft zu verlieren. Die Auffassung des ASV Gelnhausen ist allerdings, dass eine Veränderung immer auch als Chance verstanden werden kann.

Es wurden folgende Konflikte und Gefährdungen für den Planfall 1.3a identifiziert, auf die nachstehend näher eingegangen wird. Die Identifizierung und Beurteilung auftretender Konflikte für die Ortsumgehung erfolgt ausschließlich qualitativ.

- a. Zerschneidung des landwirtschaftlichen Wegenetzes,
 - b. Verlust von Flächen für die Naherholung,
 - c. Engstelle zwischen Pappelhof/Emmahof und der Hensel GmbH,
 - d. Anzahl der Knotenpunkte,
 - e. Entwicklungslänge der Rampen für die Überführung der Bahntrasse,
 - f. Rückstau am Bahnübergang (Kreuzung mit der L 3189) sowie
 - g. Trassierungsradien.
- a. Die gewählten Trassenverläufe führen zu einer Zerschneidung des landwirtschaftlichen Wegenetzes im südlichen Bereich von Altstadt. Das Erreichen von Grundstücken südlich der Ortsumgehung wird für landwirtschaftliche Fahrzeuge erschwert und kann zu längeren Umwegen führen. Im Zuge der Baumaßnahme werden daher an geeigneter Position Wirtschaftswegebrücken errichtet und das Wegenetz neu geordnet.
- b. Im südlichen Bereich von Altstadt gehen durch die Realisierung der Ortsumgehung große Flächen für die Naherholung verloren. So ist u. a. mit dem Verlust von weiten Teilen der bestehenden Kleingartenanlage zu rechnen. Durch den Verlust von Wirtschaftswegen und Querungsmöglichkeiten muss der südliche Bereich von Altstadt vor allem für Fußgänger und Radfahrer umgestaltet werden. Eine Bewertung dieser Belange wurde bereits im UVS-Verfahren durchgeführt. Auch hier wird nochmals auf die Wirtschaftswegebrücken und Neuordnung der Wegenetze im Zuge der Baumaßnahmen hingewiesen.

- c. Die gewählte Trasse der Ortsumgehung von Altenstadt verläuft zwischen dem Pappelhof/Emmahof und der Hensel GmbH. Dafür steht ein Korridor von nur etwa 20 bis 25 Metern zur Verfügung. Dieser Korridor wurde seinerzeit für die Anlegung einer Ortsumgehung freigelassen. Die neu zu errichtende Straße muss allerdings den Vorgaben der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) aufgrund der baulichen Nähe des Pappelhofs/Hensel GmbH genügen. Hierdurch kann es vorkommen, dass Teile des Pappelhofes im Zuge der Baumaßnahme weichen müssen. Diese Untersuchungen erfolgen jedoch erst im Vorentwurf. Gegebenenfalls notwendige Ersatzmaßnahmen werden in einem späteren Entschädigungsverfahren geregelt.
- d. Die Anzahl der Knotenpunkte (KP 1 bis KP 3) und eine Ausbildung als Kreisverkehrsanlage führen zu einer Senkung der mittleren Reisegeschwindigkeiten. Die Attraktivität der Ortsumgehung wird dadurch geschmälert und die Leichtigkeit des Verkehrs negativ beeinträchtigt. Dies widerspricht den oberen Zielen der Planung, den Verkehr zu verflüssigen und somit die Reisezeiten zu minimieren.
Jedoch wurden auch hier Berechnungen durchgeführt, die klar aufzeigen, dass die Qualitätsstufe der Gesamtstrecke als gut zu bewerten ist und eine deutliche Verbesserung zur Ortsdurchfahrt darstellt. (Dorsch Consulting Verkehr und Infrastruktur GmbH, 2009)
- e. Der geringe Abstand des Knotenpunktes KP 1 zur Bahntrasse kann zu Problemen für die Ausbildung der Rampen im Zuge des Überführungsbauwerkes für die Ortsumgehung führen. Aufgrund der großen Entwicklungslängen kann der verfügbare Raum nicht ausreichend sein. Es besteht die Gefahr der Ausbildung der Kreuzung als höhengleicher Bahnübergang. Dies würde § 2 (1) Eisenbahnkreuzungsgesetz widersprechen, wonach neue Kreuzungen von Eisenbahn und Straßen als Überführungen herzustellen sind.
Die Untersuchungen des ASV Gelnhausen zu diesem Punkt haben ergeben, dass die vorhandene Entwicklungslänge ausreicht eine entsprechende Höhe zur Überquerung der Bahnlinie zu erreichen. Dabei bleibt die Längsneigung unter 5 %, sodass auch keine lärmrelevanten Auswirkungen entstehen.
- f. Der Abstand zwischen dem im Süden von Altenstadt gelegenen Bahnübergangs zum Knotenpunkt KP 2 ist sehr gering (ca. 70 Meter). Durch die relativ hohe Frequentierung der L 3189 besteht die Gefahr der Überstauung des Kreisverkehrs durch wartende Fahrzeuge vor dem Bahnübergang. Dies hätte eine erhebliche Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs und damit der gesamten Ortsumgehung zur Folge. Gleichzeitig bestünde die Gefahr, dass ein Rückstau vor dem Kreisverkehr in den Bahnübergangsbereich hineinreicht.
Auch diese Fälle wurden untersucht und als unkritisch bewertet. Eine Überstauung des Kreisverkehrs ist nicht zu erwarten. (Dorsch Consulting Verkehr und Infrastruktur GmbH, 2009)

4. Auswirkungsprognose

4.1 Vorgehensweise

Nachstehend soll versucht werden, die städtebaulichen Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung (Planfall 1.3a) auf die Ortsdurchfahrt von Altenstadt darzustellen und die Entwicklungschancen für den Ortsteil Altenstadt aufzuzeigen. Dabei soll insbesondere untersucht werden, ob die im Kapitel 2 identifizierten Konflikte und Gefährdungen in der Ortsdurchfahrt von Altenstadt durch die Ortsumgehung eine Entlastung erfahren oder ob diese gänzlich behoben werden können. Des Weiteren soll das Entwicklungspotential sowie die Chancen, die sich für Altenstadt durch die Verlagerungswirkungen ergeben, zusammengefasst und dargelegt werden. Die im dritten Kapitel identifizierten Mängel der Ortsumgehung werden in einem letzten Schritt mit den Ergebnissen der Entlastungsuntersuchungen für die Ortsdurchfahrt argumentativ gegenübergestellt und abgewogen. Abschließend werden Empfehlungen für eine städtebaulich günstigere Gestaltung der Ortsdurchfahrt ausgesprochen.

Die Auswirkungsprognose erfolgt quantitativ und qualitativ. Dabei werden die Entlastungswirkungen vor allem im Hinblick auf die Bewertungskriterien nach Kapitel 2.3.1 untersucht und qualitativ abgeschätzt. Das im zweiten Kapitel aufgezeigte Bewertungskriterium "Technische Mängel" wird in der Auswirkungsprognose nicht mehr betrachtet, da die technischen Mängel der Ortsdurchfahrt weiterhin bestehen und keine Verbesserung durch die Ortsumgehung von Altenstadt erfahren. Für die technischen Mängel werden Handlungsempfehlungen ausgesprochen (vgl. Kapitel 4.4). Die quantitative Abschätzung erfolgt tabellarisch nach dem Schulnotensystem (vgl. **Tabelle 3, Seite 37**). Dabei entspricht die Note "1" einer "sehr hohen" Entlastungswirkung in der Ortsdurchfahrt. Die Note "5" entspricht einer "mangelhaften" Entlastungswirkung. Eine "mangelhafte" Entlastung bedeutet keine Verbesserung der bestehenden Situation. In Ausnahmefällen kann eine "mangelhafte" Bewertung sogar eine Verschlechterung der bestehenden Situation in der Ortsdurchfahrt bedeuten.

4.2 Abschätzung der Auswirkungen auf die Ortsdurchfahrt

Gemäß der VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTENSTADT/LIMESHAIN (2010) ergibt sich durch die Ortsumgehung eine verkehrliche Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt von Altenstadt zwischen 70 und 80 Prozent gegenüber dem voraussichtlichen Verkehrsaufkommen im Jahre 2020 ohne eine Ortsumgehung.

Durch die Ortsumgehung werden vor allem die Durchgangsverkehre im Zuge der B 521 sowie die Verkehre aus dem Raum Florstadt mit Zielen im Verlauf der B 521 fast vollständig auf die Ortsumgehung verlagert. Dabei verbleibt ein geringer Verkehrsanteil aufgrund der kürzeren Strecke in der Ortsdurchfahrt. Ferner werden die Verkehre aus dem Raum Büdingen in Richtung Waldsiedlung/Oberau auf die Ortsumgehung verlagert (Dorsch Consult Verkehr und Infrastruktur GmbH, 2010).

Durch die geplante Ortsumgehung werden demgemäß erhebliche verkehrliche Entlastungswirkungen in der Ortsdurchfahrt von Altenstadt erreicht. Dies führt zu einer Minimierung von Konflikten und Gefährdungen in der Ortsdurchfahrt, die vor allem aus den hohen Verkehrsbelastungen resultieren.

Abschnitt 1 – Zwischen östlicher Ortstafel und Fritz-Kreß-Straße

Das Verkehrsaufkommen sinkt durch die Ortsumgehung gemäß der VERKEHRS-UNTERSUCHUNG ALTENSTADT/LIMESHAIN (2010) bis zum Jahre 2020 auf etwa 6.821 Fz/24 h. Dies entspricht einer Reduktion um ca. 61 Prozent gegenüber der bestehenden Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt. Die Reduktion ist als erheblich anzusehen.

Bedingt aus der starken Reduktion des Verkehrsaufkommens sind tendenziell weniger Behinderungen des Verkehrsablaufes zu erwarten. Für den fließenden Verkehr auf der Ortsdurchfahrt sind jedoch nur geringe Verbesserungen zur bestehenden Situation zu erwarten, da dieser bereits wenigen Behinderungen unterworfen sind. Eine Verbesserung ist insbesondere für die Rechts- und vor allem die Linkseinbieger aus den einmündenden Gemeindestraßen zu erwarten. Diese können mit wesentlich geringeren Wartezeiten rechnen. Die Verkehrsqualität in den wartepflichtigen Gemeindestraßen wird merklich erhöht.

Die hohe Trennwirkung im Bestand des ersten Abschnittes wird durch eine Senkung des Verkehrsaufkommens in der Ortsdurchfahrt entschärft. Insbesondere für die Fußgänger- verkehre bestehen fortan bessere Möglichkeiten, die Ortsdurchfahrt zu queren. Eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit wird damit erzielt.

Die Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe verbessern sich für die Anwohner der Ortsdurchfahrt spürbar. Die Lärm- und Luftschadstoffemissionen werden in den Bereich der Ortsumgehung verlagert. Die zusätzliche Verflüssigung des Verkehrs, welche auf die Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Ortsdurchfahrt zurückzuführen ist, trägt zu einer Reduktion von unvorteilhaften Verkehrszuständen und in Folge zu einer Senkung von verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffemissionen in der Ortsdurchfahrt bei.

Die Aufenthaltsqualität verbessert sich im ersten Abschnitt infolge einer Ortsumgehung nur unwesentlich, vor allem aber hinsichtlich gesunkener negativer Einwirkungen aus Verkehr, Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie einer entschärften Trennwirkung. Die Aufenthaltsqualität ist auch nach der Errichtung der Ortsumgehung bedingt aus der Ortsrandlage und der anliegenden Bebauung (überwiegend Kleingewerbe) als eher gering zu sehen. Die Senkung der negativen Belastungen im ersten Abschnitt führt zu einer Stärkung der Kommunikationsfunktion. Insgesamt ergeben sich geringe Verbesserungen gegenüber der bestehenden Situation.

Gefährdungen für den Schülerverkehr bestehen weiterhin. Das Konfliktpotential kann durch die Abnahme der Verkehrsbelastungen zwar gesenkt werden, dennoch werden die technischen Mängel und Defizite in der Ortsdurchfahrt (gesicherte Fußgängerüberwege, geschwindigkeitsreduzierende Inseln, etc.) durch die Ortsumgehung allein nicht behoben. Durch die verringerte Verkehrsbelastung wird es jedoch möglich die noch verbleibenden Mängel leichter zu beheben (vgl. Kap. 4.4).

Abschnitt 2 – Zwischen Fritz-Kreß-Straße und Kreisverkehr

Die Verkehrsbelastung im zweiten Abschnitt beträgt im Jahre 2020 voraussichtlich 5.352 Fz/24 h (Dorsch Consult Verkehr und Infrastruktur GmbH, 2010). Damit tritt eine verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrt im betrachteten Abschnitt von ca. 67 Prozent gegenüber der bestehenden Situation ein.

Mit Behinderungen im Verkehrsablauf ist im betrachteten Bereich auch weiterhin – aber in einem weitaus geringerem Umfang – zu rechnen. Durch die Verengung der nutzbaren Fahrbahnbreite auf etwa 5,50 Meter sowie die Fußgängerüberwege ("Zebrastreifen") in den Zufahrten des Kreisverkehrs wird es auch fortan vereinzelt zu einer Verdichtung des Verkehrs in Bereichen mit beidseitigem Längsparken kommen. Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumgehung von Altstadt ist der Grad der Verdichtung aber deutlich geringer als bisher. Durch die Ortsumgehung werden insbesondere die Lkw-Verkehre auf der B 521 sowie über die L 3189 von und zur Waldsiedlung verlagert. Durch die Verlagerung der Lkw-Verkehre ist mit einer Entschärfung der unzureichenden Verkehrszustände in den Verengungsbereichen zu rechnen. Der für einen flüssigen Verkehrsablauf ungünstige Fall der Lkw-Lkw-Begegnung wird im Zuge einer Ortsumgehung unwahrscheinlicher. Der Verkehrsablauf wird damit tendenziell flüssiger.

Die bestehende sehr hohe Trennwirkung im zweiten Abschnitt wird durch die Verbesserung des Verkehrsablaufes und das deutlich gesenkte Verkehrsaufkommen entschärft, wenngleich eine Trennwirkung durch die potentielle Verdichtung des Verkehrs im Verengungsbereich bestehen bleibt. Diese ist jedoch als deutlich geringer anzusehen als in der bestehenden Situation.

Belastungen aus verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffemissionen bleiben bestehen. Diese sind jedoch deutlich geringer einzuschätzen als bislang. Eine Lärm- und Luftschadstoffbeeinträchtigung ist aufgrund der geschlossenen Bebauung und der unmittelbaren Straßenraumnähe aber nicht vollends auszuschließen. Zwar sinkt das Verkehrsaufkommen deutlich, dennoch begünstigen die örtlichen Gegebenheiten (dichte, geschlossene Bebauung) die Beeinträchtigungen durch Lärm und Luftschadstoffe - obwohl spürbar gesenkt - auf die Anwohner und Gebäude.

Durch die Entschärfung der Verkehrsbelastungen und die Senkung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen besteht die Möglichkeit, das Aufenthaltspotential des zweiten Abschnittes besser abzuschöpfen als dies bislang möglich war. Die Aufenthaltsqualität im zweiten Abschnitt wird gesteigert, auch wenn die Beeinträchtigungen durch Lärm- und Luftschadstoffemissionen bestehen bleiben. Eine erhebliche Störung der Kommunikation wie in der bestehenden Situation ist nicht mehr in dem Maße zu erwarten, da eine merkliche Reduktion der Verkehrsbelastungen zu erwarten ist.

Lärmschutzmaßnahmen innerorts werden daher nicht mehr notwendig sein und sind nach dem Umbau auch nicht mehr begründbar. Dies gilt für alle Abschnitte.

Die hohen Konfliktpotentiale für Fußgänger im Bereich der Bushaltestellen sowie für ein- und aussteigende Pkw-Fahrer auf den Parkständen längs der Ortsdurchfahrt bleiben im zweiten Abschnitt bestehen. Dennoch sind diese als geringer einzuschätzen, da das Verkehrsaufkommen und damit die Verkehrsdichte in der Ortsdurchfahrt durch die Realisierung der Ortsumgehung abnehmen.

Abschnitt 3 – Zwischen Kreisverkehr und Obergasse/Frankfurter Straße

Das Verkehrsaufkommen beträgt gemäß der Prognose der VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTENSTADT/LIMESHAIN (2010) im dritten Abschnitt ca. 5.457 Fz/24 h für das Jahr 2020. Die Verkehrsbelastung sinkt demnach im betrachteten Abschnitt im Vergleich zum gegenwärtigen Bestand um ca. 63 Prozent. Die Reduktion der Verkehrsbelastung ist somit als hoch einzuschätzen.

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumgehung ist mit einer Verringerung der Behinderungen im dritten Abschnitt zu rechnen. Vor allem die Verlagerung der Lkw-Verkehre wird zu einer Verflüssigung des Verkehrs in diesem Bereich führen. Durch die gering nutzbare Fahrbahnbreite von ca. 5,50 Metern kann es durch ein- und ausparkende Fahrzeuge sowie durch querende Fußgänger vereinzelt zu Behinderungen des Verkehrsablaufes kommen. Die Verengung mit längsseitigem Parken wird stets zu einer Verlangsamung des fließenden Verkehrs beitragen, so dass die Verkehrsdichte im betrachteten Bereich vor allem in Spitzenstunden weiterhin hoch sein kann.

Die Trennwirkung wird durch die verkehrsbedingten Entlastungserscheinungen merklich entschärft. Vor allem für die Fußgänger besteht durch ein vermehrtes Auftreten von Zeitlücken im Verkehrsablauf die Möglichkeit einer sicheren Querung ohne lange Wartezeiten.

Die Belastungen aus Lärm und Luftschadstoffen bleiben für die Anwohner und Gebäude bestehen, wenngleich der Grad der Intensität deutlich spürbar sinken wird. Durch die dichte, geschlossene Bebauung kommt es auch weiterhin zu einer Anreicherung von verkehrsbedingten Luftschadstoffen im dritten Abschnitt. Durch die Verflüssigung des Verkehrs und die damit einhergehende Reduzierung von Anfahr- und Verzögerungsvorgängen sind jedoch insgesamt deutliche Verbesserungen der Situation zu erwarten.

Durch die Verlagerung des Verkehrs und insbesondere des Schwerverkehrs auf die Ortsumgehung sowie eine deutliche Entschärfung der Lärm- und Luftschadstoffproblematik in der Ortsdurchfahrt wird sich die Aufenthaltsqualität des dritten Abschnittes merklich verbessern. Das vorhandene Aufenthaltspotential kann besser abgeschöpft werden als bislang. Die Störung der Kommunikation wird auf ein erträgliches Maß herabgesetzt. Der dritte Abschnitt wird von den verkehrlichen Entlastungen profitieren.

Ohne eine Umgestaltung der Ortsdurchfahrt ist weiterhin mit Gefährdungen für Fußgänger im dritten Abschnitt zu rechnen. Zwar sinkt das Maß der Gefährdungen durch die eintretenden Entlastungswirkungen, die städtebaulichen Defizite bleiben jedoch bestehen (mangelnde Übersicht).

Abschnitt 4 – Zwischen Obergasse/Frankfurter Straße und westlicher Ortstafel

Die Verkehrsbelastung im vierten Abschnitt beträgt nach der Errichtung der Ortsumgehung im Jahre 2020 dann voraussichtlich 2.950 Fz/24 h (Dorsch Consult Verkehr und Infrastruktur GmbH, 2010). Damit sinkt das Verkehrsaufkommen um ca. 79 Prozent. Die Reduktion ist als erheblich anzusehen.

Behinderungen im Verkehrsablauf treten selten bis gar nicht mehr auf. Der Straßenraum ist großzügig dimensioniert, die Verkehrsbelastungen sind sehr gering, so dass der fließende Verkehr nur noch in einem sehr geringen Umfang von einbiegenden Fahrzeugen aus Zufahrten und einmündenden Gemeindestraßen beeinträchtigt wird. Stausituation treten nicht auf.

Die Trennwirkung ist trotz der geringen Verkehrsbelastung als weiterhin hoch einzustufen. Durch die weiterhin nur unzureichend gesicherten Quermöglichkeiten für Fußgänger sowie die große Breite der Fahrbahn bleibt eine erhebliche optische Trennwirkung bestehen.

Die geringen Verkehrsstärken im vierten Abschnitt führen zu einer deutlichen Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen. Begünstigend wirken sich die aufgelockerte Bebauung und der große Abstand der Gebäude zum Straßenrand aus. Besonders die Verflüssigung des Verkehrs und nicht eintretende Stausituationen tragen zu einer weiteren Optimierung der Lärm- und Luftschadstoffsituation in der Ortsdurchfahrt bei.

Die Aufenthaltsqualität im vierten Abschnitt bleibt gering. Eine Verbesserung auf Grundlage einer Reduzierung der Verkehrsbelastungen ist nicht anzunehmen, da die städtebauliche Struktur des vierten Abschnittes weiterhin erhebliche Defizite aufweist.

Mit Gefährdungen für Fußgänger im Bereich der Bushaldebuchten und der einmündenden Fußgängerwege zu beiden Seiten der Ortsdurchfahrt ist auch weiterhin zu rechnen. Die nicht vorhandenen gesicherten Fußgängerüberwege sowie die nicht unerhebliche Breite der Fahrbahn stellen für querende Fußgänger auch trotz deutlich geringerem Verkehrsaufkommen eine Gefahr dar.

Abschnitt 5 – Zwischen Kreisverkehr und Bahnübergang

Die Verkehrsbelastung im fünften Abschnitt beträgt im Zuge der Realisierung der Ortsumgehung im Jahre 2020 voraussichtlich 2.901 Fz/24 h (Dorsch Consult Verkehr und Infrastruktur GmbH, 2010). Das Verkehrsaufkommen reduziert sich damit um an nähernd 69 Prozent gegenüber der bestehenden Situation. Die Reduktion der Verkehrsbelastungen ist als sehr hoch zu werten.

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs und des Schwerverkehrs ist im fünften Abschnitt eine deutliche Abnahme der verkehrsbedingten Behinderungen zu erwarten. Die Rückstausituation vor dem Kreisverkehr und dem Bahnübergang werden sich entschärfen. Die Wartezeiten werden sich dahingehend reduzieren und somit die Verkehrsqualität insgesamt steigen.

Die Trennwirkung wird sich durch die verkehrlichen Entlastungen deutlich reduzieren. Weiterführende Verbesserungen sind nur durch die Einrichtung von zusätzlichen gesicherten Fußgängerüberwegen zu realisieren.

Die erhebliche Abnahme des Verkehrsaufkommens im fünften Abschnitt wird zu einer spürbaren Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffemissionen führen. Des Weiteren wird die Reduzierung von rückstaubedingten Emissionen am Kreisverkehr und dem Bahnübergang zu einer Entschärfung der Situation beitragen. Bedingt durch die sehr dichte, geschlossene Bebauung ist aber auch weiterhin mit Lärm- und Luftschadstoffemissionen zu rechnen, wenngleich der Grad der Intensität deutlich geringer ist.

Die Aufenthaltsqualität im betrachteten Abschnitt bleibt trotz starker Abnahme der Verkehrsbelastungen und einer spürbaren Verbesserung der Trennwirkung sehr gering. Dies resultiert überwiegend aus den städtebaulichen Defiziten des Abschnittes. Der Straßenraum bietet wenige Entwicklungsmöglichkeiten aufgrund der unmittelbaren Nähe der Bebauung und der geringen Gehwegbreiten. Ohne weiterführende, begleitende Maßnahmen ist hier nicht mit einer Verbesserung der Kommunikations- und Aufenthaltsfunktion zu rechnen.

Gefährdungen für Fußgänger bestehen im Bereich des Bahn-Haltepunktes auch weiterhin. Die nicht vorhandenen Querungsmöglichkeiten stellen für Fußgänger auch trotz geringerem Verkehrsaufkommens eine Gefahr dar. Durch die Verlagerung des Durchgangs- und Schwerverkehrs in Richtung Waldsiedlung reduziert sich die Wahrscheinlichkeit einer Lkw-Begegnung im untersuchten Abschnitt. Damit einhergehend sinken die Gefährdungen für Fußgänger im Bereich der schmalen Gehwege und dessen überfahrbarer Tiefborde.

Abschließende Betrachtung – Ergebnis

Eine quantitative Abschätzung der vorgenannten Auswirkungen der Ortsumgehung auf die Ortsdurchfahrt von Altenstadt ist in **Tabelle 3** dargestellt. In Klammern werden die Ergebnisse aus Tabelle 2 wiederholt, um einen direkten Vergleich vor und nach dem Bau der Ortsumgehung zu ermöglichen.

Abschnitt		Bewertungskriterium						
		Verkehrsaufkommen	Behinderungen des Verkehrsablaufes	Trennwirkung	Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe	Aufenthaltsqualität/ Störung der Kommunikation	Gefahrenstellen/ Konflikte	Gesamtbeurteilung
1	zwischen Ortstafel (Ost) und Fritz-Kreß-Straße	2 (5)	3 (2)	2 (5)	3 (3)	3 (5)	3 (4)	3 (4)
2	zwischen Fritz-Kreß-Straße und Kreisverkehr	2 (5)	3 (5)	2 (5)	3 (4)	2 (5)	3 (4)	3 (5)
3	zwischen Kreisverkehr und Obergasse	2 (4)	3 (5)	2 (5)	3 (5)	1 (4)	3 (4)	2 (5)
4	zwischen Obergasse und Ortstafel (West)	1 (3)	1 (2)	2 (4)	2 (3)	4 (5)	4 (5)	2 (4)
5	L 3189 zw. Kreisverkehr und Bahnübergang	1 (3)	2 (3)	2 (4)	3 (5)	4 (4)	3 (4)	3 (4)

Tabelle 3: Quantitative Beurteilung der Ortsdurchfahrt unter Berücksichtigung der Ortsumgehung

Aus **Tabelle 3** ist ersichtlich, dass insbesondere die Abschnitte 3 und 4 von der Ortsumgehung profitieren und eine nachhaltige Verbesserung der bestehenden Situation erfahren. Mit einer Verschärfung der bestehenden Situation ist in keinem Abschnitt zu rechnen.

In allen Abschnitten kann durch die Ortsumgehung eine erhebliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens und damit einhergehend eine merkliche Verbesserung der Trennwirkung erreicht werden. Behinderungen des Verkehrsablaufes, die aus dem starken Verkehrsaufkommen auf der B 521 resultieren, können größtenteils gesenkt werden.

Die Belastungen durch Lärm- und Luftschadstoffemissionen werden in der gesamten Ortsdurchfahrt eine deutlich spürbare Entlastung erfahren.

Insbesondere der dritte Abschnitt kann von der Ortsumgehung maßgeblich profitieren. Die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich wird sich deutlich verbessern. Es sind aber noch städtebauliche und gestalterische Anstrengungen zu unternehmen, um das volle Potential dieses Abschnittes in Gänze abschöpfen zu können. Der vierte und fünfte Abschnitt wird dahingehend weniger von einer Ortsumgehung profitieren.

Größte Aufmerksamkeit muss der Beseitigung der identifizierten Gefahrenstellen in der gesamten Ortsdurchfahrt geschenkt werden. Die Ortsdurchfahrt wird auch weiterhin große Sicherheitsdefizite an den Ortseingängen, an Kreuzungen und Einmündungen und sonstigen

häufig genutzten Querungsstellen aufweisen, sofern keine weiteren begleitende Maßnahmen ergriffen werden (vgl. Kap. 4.4). Die Gefahren – vor allem für die Fußgänger – werden nur in geringem Umfang durch die Entlastungswirkungen der Ortsumgehung minimiert. Insbesondere sollten der querende Schülerverkehr und die sichere Führung von Fußgängern vor und hinter den Bushaltestellen sowie im Bereich des Bahn-Haltepunktes im Mittelpunkt der Betrachtungen stehen.

Durch die Verkehrsentslastung wird sich auch die Qualität des Kreisverkehrs spürbar verbessern. Ein flüssigerer Verkehrsablauf, einhergehend mit weniger Lärm- und Luftschadstoffemission, wird die Ortsdurchfahrt merklich entlasten.

Neubelastungen treten vor allem im Bereich der Ortsumgehung auf. Insbesondere die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumgehung führt in diesem Bereich zu einer Anreicherung an verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen sowie zu erheblichen Lärmeinwirkungen. Ferner ist mit einer deutlichen Trennwirkung der Bereiche südlich und nördlich der Ortsumgehung zu rechnen. Bestehende Wirtschaftswege werden durchschnitten und bedürfen daher einer Neuordnung. Die Erholungsfunktion dieses Bereiches wird ohne den Bau von Wirtschaftswegebrücken und neugeordneten Wegeverbindungen stark eingeschränkt.

4.3 Abwägung der Ergebnisse

Durch die Ortsumgehung entstehen für die Ortsdurchfahrt von Altstadt neue Entwicklungschancen. Die Ergebnisse der Auswirkungsprognose zeigen, dass die Ortsdurchfahrt maßgeblich entlastet werden kann. Durch den Bau der Ortsumgehung entstehen jedoch neue Konflikte und Gefährdungen (vgl. Kapitel 3), die zu Neubelastungen bzw. zu Verlagerungen der Konflikte führen. Dabei ist feststellbar, dass die Verlagerung der Durchgangsverkehre sich positiv auf Altstadt auswirkt. Die durch das hohe Verkehrsaufkommen resultierenden Gefährdungen für die Fußgängerverkehre können nachweislich minimiert werden. Die Verlagerung dieser Gefährdungen auf die Ortsumgehung ist als äußerst vorteilhaft zu deuten, da querende Fußgängerverkehre dort nicht zu erwarten sind.

Die vermehrt auftretende Trennwirkung der bestehenden Ortsdurchfahrt führt zu einer räumlichen Teilung von Altstadt in einen nördlich und einen südlich der B 521 gelegenen Teil. Dieser unzureichende Zustand kann durch die Ortsumgehung behoben werden. Im Zuge der Ortsumgehung entstehen jedoch neue Trennwirkungen durch die neue Trassenführung. Wirtschaftswege werden durchschnitten und Bereiche für die Naherholung verlieren teilweise ihre Funktion. Aus städtebaulichen Gesichtspunkten wiegt jedoch eine Entlastung der Ortsdurchfahrt schwerer, da ein größerer Nutzen durch die städtische Geschlossenheit einer Siedlung entsteht.

Durch die Verlegung großer Teile der Verkehre von der Ortsdurchfahrt auf die Ortsumgehung werden die Lärm- und Luftschadstoffemissionen in die Außerortsbereiche von Altstadt verlagert. Allerdings können durch eine Verflüssigung des Verkehrs im Raum Altstadt Lärm- und Luftschadstoffemissionen reduziert werden. Dies kann vor allem durch eine Verlagerung der Durchgangsverkehre von der Ortsdurchfahrt auf eine Ortsumgehung erfolgen. Durch eine Reduzierung der Anfahr- und Verzögerungsvorgänge sowie eine Verkürzung der Reisezeiten werden verkehrsbedingte Lärm- und Luftschadstoffemissionen nachweislich gesenkt. Da die Ortsumgehung weniger konfliktreiche Knotenpunkte aufweist

als die Ortsdurchfahrt, ist mit einem flüssigeren Verkehrsablauf zu rechnen. Eine verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrt ist daher empfehlenswert.

Die Aufenthaltsqualität in Altstadt wird durch die Ortsumgehung begünstigt. Durch eine Stärkung der Kommunikationsfunktion großer Teile der Ortsdurchfahrt resultierend aus der verkehrlichen Entlastung ergeben sich insbesondere Chancen für Gastronomie und Dienstleistungsbetriebe, ihr Angebot zu erweitern. Demgegenüber sinkt die Aufenthaltsqualität im Bereich der Ortsumgehung. Vor allem Flächen für die Naherholung werden stark beeinträchtigt. Um jedoch das Gewerbe in Altstadt nachhaltig zu stärken und die Entwicklungspotentiale des Gastronomiegewerbes voll ausschöpfen zu können und somit die Attraktivität von Altstadt zu fördern, ist eine leichte Senkung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Ortsumgehung tolerierbar, wenn im Gegenzug die Attraktivität für Anwohner und Kunden steigt und somit das ökonomische Umfeld in der Ortsdurchfahrt profitiert.

Die Ortsumgehung führt zu baulichen und rechtlichen Konflikten im Bereich des Pappelhofs/Emmahofs und der Hensel GmbH. Es besteht bei Realisierung der Ortsumgehung die Möglichkeit, dass ggf. der Pappelhof oder Teile davon längs einer Bundesfernstraße weichen müssten. Angesichts der erheblichen Entlastungswirkungen, die die Ortsdurchfahrt durch die Ortsumgehung erfährt, ist der Nachteil für die im Pappelhof/Emmahof lebenden Menschen, einhergehend mit geeigneten Ersatzlösungen, tragbar. Die Ersatzlösungen sind Teil der Ortsumgehungsplanung.

In der Summe betrachtet, ist die Ortsumgehung für Altstadt bezogen auf die Lebensqualität der Einwohner, die Chancen der Unternehmer und auch der Verkehrsteilnehmer von großem Vorteil. Diese begünstigt die Entwicklung der Gemeinde nachhaltig, da sie auch die Attraktivität insgesamt steigert und Entwicklungspotential / Chancen bietet. Vorteile haben neben den Anwohnern der Ortsdurchfahrt auch die Einzelhandelskaufleute. Die neu entstehenden Konflikte durch die Ortsumgehung müssen erkannt werden und die Verantwortlichen bestrebt sein, negative Einwirkungen auf Mensch und Umwelt so gering als möglich zu halten.

4.4 Empfehlungen für die Gestaltung der Ortsdurchfahrt – Entwicklungschancen

Im Nachstehenden soll versucht werden, Handlungsempfehlungen für die identifizierten Defizite und aufgezeigten Chancen für die Ortsdurchfahrt, die sich durch die Ortsumgehung ergeben, darzulegen, um eine nachhaltige Entwicklung für Altstadt zu gewährleisten.

Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der straßenräumlichen Gestaltung ist hauptsächlich für Abschnitt 3 lohnenswert (vgl. Kapitel 3.2). Es bieten sich entlang der Vogelsbergstraße aufgrund teilweiser maroder, ungenutzter Scheunen und Baulücken Entwicklungspotentiale und die Möglichkeit zur Nach- und Neunutzung an.

(CIMA Beratung + Management GmbH, 2008)

Sowohl der Einzelhandel hat die Möglichkeit nach einer Umgestaltung des Straßenraums, seine Waren attraktiver zu präsentieren, als auch gastronomische Betriebe ein abwechslungsreicheres Angebot z. B. in Form von Straßencafés für ihre Gäste zu gestalten. In den Abschnitten 1, 4 und 5 sind insbesondere die unzureichenden Situationen für die Führung der Fußgängerverkehre zu beheben.

Es lassen sich dahingehend folgende **Empfehlungen** für die Ortsdurchfahrt von Altenstadt benennen: Die Ortsdurchfahrt besitzt insbesondere durch eine erhebliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens und der negativen Folgewirkungen des Verkehrs (Lärm- und Luftschadstoffemissionen) ein hohes Maß an Entwicklungspotential. Durch eine stärkere Strukturierung und Gliederung des Straßenraumes kann das derzeit gleichförmige und stark auf die verkehrlichen Belange orientierte Erscheinungsbild der Ortsdurchfahrt nachhaltig verbessert werden und dadurch die Aufenthalts- und Lebensqualität für die Anwohner und Kunden erhöht werden. Eine stärkere Gliederung des Straßenraumes in der Ortsdurchfahrt kann vor allem durch die Schaffung von kleinen Grünflächen im Bereich der Baulücken und durch begrünbare Verkehrsinseln erreicht werden. Baulich abgesetzte Parkstände (Aufpflasterung) schaffen eine bessere räumliche Trennung zum fließenden Verkehr. Erhöhte Aufmerksamkeit sollte auch den querenden Fußgängerverkehren, hier im Besonderen dem Schülerverkehr, geschenkt werden. Durch die Schaffung von begrünbaren Inseln in den Ortsrandbereichen kann zum einen eine stärkere Gliederung des städtischen Umfeldes erreicht sowie zum anderen eine sichere Querungsmöglichkeit für Fußgänger erzielt werden. Des Weiteren können die Inseln der Verdeutlichung des Ortseingangsbereiches dienen und so dem Autofahrer das Langsamfahrgebot in der Ortsdurchfahrt bewusst werden lassen.

Für den Einzelhandel empfiehlt sich eine Modernisierung der Ladenlokale in Größe und eine verbesserte Präsentation der Waren. Möglichkeiten hierzu können durch Investitionsanreize gefördert werden.

5. Ergebnisbericht

Im Zuge des Neubaus der Ortsumgehung B 521 Altstadt wurde untersucht, inwiefern sich diese städtebaulich auf die bestehende Ortsdurchfahrt von Altstadt auswirkt und welche Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten sich für Altstadt durch die geplante Ortsumgehung ergeben.

Die bestehende Situation in der Ortsdurchfahrt von Altstadt ist unzureichend. Es treten vermehrt Konflikte und Gefährdungen auf (vgl. Kapitel 2.3). Ursache dafür ist das hohe Verkehrsaufkommen. Die Ortsumgehung verfolgt daher das Ziel, die Ortsdurchfahrt von Altstadt verkehrlich zu entlasten. Insbesondere der Durchgangsverkehr und der erhebliche Schwerverkehrsanteil sollen auf die Ortsumgehung verlagert werden. Das Hauptaugenmerk lag dabei auf der Vogelsbergstraße (B 521) und der Hanauer Straße (L 3189), da hier mit den größten Veränderungen zu rechnen war. Die Stammheimer Straße (K 236) als Teil der Ortsdurchfahrt wurde nicht mit einbezogen, da nur geringe Auswirkungen durch die Ortsumgehung zu erwarten waren.

Für die Bearbeitung wurde ein Untersuchungsraum definiert. Dieser beschränkt sich ausschließlich auf die Ortsdurchfahrt sowie auf die Bereiche südlich von Altstadt, in welcher die neue Ortsumgehung verläuft. Für den Untersuchungsraum wurden die bestehenden Mängel und Konflikte durch Ortsbegehungen aufgenommen und systematisch analysiert. Dabei stellte sich heraus, dass insbesondere der Ortskernbereich von Altstadt hohen Belastungen unterworfen ist. Das hohe Verkehrsaufkommen führt hier vielfach zu Behinderungen und Störungen des Verkehrsablaufes sowie zu Sicherheitsdefiziten für die Fußgängerverkehre. Insbesondere für (Schul)kinder ist die bestehende Situation als gefährlich einzustufen. Die vorhandenen Gehwegbreiten verschärfen an manchen Stellen noch diese Situation. Besonders im Bereich Hanauer Straße werden die ohnehin schon engen Gehwege durch Verkehrsschilder zusätzlich verengt und zwingen den Fußgänger näher an den fließenden Verkehr heran.

Die erhebliche Trennwirkung und die starken Lärm- und Luftschadstoffbelastungen schmälern die Aufenthaltsqualität des Ortskernbereiches. Durch die geminderte Aufenthaltsqualität entstehen dem ansässigen Einzelhandel zudem Nachteile, da Kunden in die attraktiven Nachbarzentren abwandern. In den Ortskernbereichen sind Entlastungen daher zwingend erforderlich. Aber auch die Ortsrandbereiche weisen städtebauliche Defizite auf. Auch hier sind Verbesserungen der bestehenden Situation wünschenswert (vgl. Kapitel 2).

Im Weiteren wurden die Vorzugsvariante für die Ortsumgehung vorgestellt, welche südlich von Altstadt durch überwiegend landwirtschaftlich geprägte Flächen verläuft. Die geplante Ortsumgehung führt jedoch nicht nur zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt, sondern sie schafft auch ihrerseits neue Konflikte und Gefährdungen. Neben dem Verlust von Flächen für die Naherholung und der Zerschneidung des landwirtschaftlichen Wegenetzes treten insbesondere Konflikte im Bereich des Pappelhofes/Emmahofes und der Hensel GmbH auf. Der schmale, zur Verfügung stehende Korridor kann dazu führen, dass der Pappelhof oder Teile davon eventuell weichen müssen und durch Ersatzmaßnahmen ausgeglichen werden (vgl. Kapitel 3.2).

Eine vorgenommene Auswirkungsprognose zeigt, dass vor allem der stark betroffene Ortskernbereich von Altstadt von der Ortsumgehung profitiert (vgl. Kapitel 4.2). Sowohl die Vogelsbergstraße als auch die Hanauer Straße erfahren Entlastungen. Die Gefährdungen

durch den Straßenverkehr werden sich durch die Entlastung der Ortsdurchfahrt deutlich reduzieren lassen. Eine Abwägung zwischen den Entlastungen und den Neubelastungen im Untersuchungsraum verdeutlicht, dass die Ortsumgehung für Altstadt insgesamt von Vorteil ist und große Chancen für die Gemeinde birgt (vgl. Kapitel 4.3). Die angesprochenen Defizite und Konflikte der Ortsumgehung selbst wiegen weniger schwer als die Entlastungen, die durch den Bau der Ortsumgehung in jedem Fall zu erzielen sind. Weiterhin können diese Konflikte, z. B. durch bauliche Begleitmaßnahmen (Lärmschutzwände, Bau von Wirtschaftswegebrücken, Neuordnung der Feldwege usw.), behoben werden. Daher sind diese Konflikte im Vergleich tolerierbar.

Für Altstadt bieten sich durch die Ortsumgehung große Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten. Durch die Verlagerung des Verkehrs aus dem Ort heraus, werden die Aufenthaltsqualität innerorts deutlich verbessert, eine freundliche und attraktive Einkaufsatmosphäre gefördert und nicht zuletzt die Fußgänger geschützt.

Um die Chancen des Ortes aber auch vollends ausschöpfen zu können, bedarf es weiterer Maßnahmen, wie z. B. das Begrünen des Straßenraums (Verkehrinseln) und gepflasterten Parkbuchten. Die Ortsdurchfahrt kann durch bauliche Umgestaltung für Bürgerinnen und Bürger lebenswerter und für potentielle Kunden attraktiver gestaltet werden. Die weitere Vorhaltung und eventuelle Erweiterung von Parkständen in unmittelbarer Nähe zu den Geschäften ist und bleibt ein wichtiger Standortfaktor. Allerdings könnten – wo möglich – breitere Gehwege errichtet werden, um auch hier Platz für eine bessere Warenpräsentation zu schaffen und/oder eine sichere Fußgängerführung zu ermöglichen. Eine Begrünung der Ortsdurchfahrt würde ebenfalls dazu beitragen, eine attraktive Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Begrünung auch an den Ortseingängen durch Verkehrinseln hat darüber hinaus den Vorteil, den Verkehr zu beruhigen, Fußgängern das Überqueren der Straße zu erleichtern und somit einen aktiven Beitrag zur Verkehrssicherheit zu leisten.

Aber auch Initiativen der Geschäftsleute selbst sind ein wesentlicher Bestandteil einer erfolgreichen Umsetzung eines innerstädtischen Gesamtkonzeptes. Nur wenn die Chancen angenommen und umgesetzt werden, kann die zukünftige Ortsentwicklung ein Erfolg werden.

So können durch neue Geschäftsmodelle, etwa in Form von Straßencafés, neugestaltete Auslageflächen oder die Schaffung von zentralen Begegnungs- und Versammlungsplätzen und Grünanlagen, eine neue Art der Interaktion der Bürger möglich machen und somit die oben angesprochene Kommunikations- und Aufenthaltsfunktion des Ortes positiv verändern.

All dies kann dazu führen, dass sich Altstadt zu einem immer beliebteren Einkaufsort und lebenswerten Verweilstätte entwickelt und sich somit die Befürchtungen der Geschäftsleute als nichtig herausstellen.

Ein weiterer positiver Aspekt, wenn auch nicht direkt für die Bürger Altstadts, ist die deutliche Verkürzung der Reisezeit des Durchgangsverkehrs. Durch die Ortsumgehung kann der Güter- und Personenverkehr schneller, unkomplizierter und reibungsloser abgewickelt werden, was in der heutigen Zeit auch wirtschaftliche Voraussetzungen für die Ansiedlung von Gewerbe und Industrie ist. Die Gewährleistung von guten und schnellen Verkehrswegen ist die Grundvoraussetzung für konkurrenzfähiges Wirtschaften, was wiederum Arbeitsplätze und Wohlstand für alle schafft.

Aber nicht nur die Wirtschaft wird von der Ortsumfahrung profitieren. Auch die Reisequalität für den Personendurchgangsverkehr wird positiv beeinflusst, sodass der Verkehrsteilnehmer schneller, sicherer und entspannter sein Ziel erreicht.

Durch die hier dargestellten Chancen wird nicht nur die Ortsdurchfahrt mit der angrenzenden Bebauung aufgewertet, sondern kann auch dazu führen, den gesamten Ort attraktiver zu gestalten. Hierdurch könnten sich eventuell wieder mehr Menschen in Altstadt ansiedeln. Abschließend bleibt festzuhalten, dass die geplante Ortsumgehung viele positive Veränderungen bringen wird. Sowohl für den Durchgangsverkehr, als auch für den innerstädtischen Verkehr. Doch wie oft bei solchen Maßnahmen gibt es Befürchtungen, dass die Innenstadtbereiche aussterben, Kaufkraft verloren geht und somit für den ansässigen Handel wirtschaftliche Nachteile entstehen. Aber nur wenn alle Beteiligten bereit sind ihren Beitrag für eine konstruktive Umgestaltung zu leisten, kann am Ende ein deutlicher Erfolg für alle herauskommen. Es bedarf einiges Vorstellungsvermögen, Inspiration und Vertrauen in die Veränderung. Doch dann ist für Altstadt und seine Bürger eine deutlich verbesserte Lebensqualität erreichbar.

Durch die in diesem städtebaulichen Planungsbeitrag vorgeschlagenen Maßnahmen besteht somit die Chance, den Leitspruch der Gemeinde noch weiter zu unterstreichen:

"Altstadt – einfach l(i)ebenswert".

Literaturverzeichnis

- Bundesrepublik Deutschland. (2007). Bundesfernstraßengesetz.
Bundesrepublik Deutschland. (1971). Eisenbahnkreuzungsgesetz.
Bürgerinfo. (2007). *Bürgerinfo*. Altenstadt: BVB-Verlagsgesellschaft mbH.
CIMA Beratung + Management GmbH. (2008). *Strukturanalyse Einzelhandel, Gewerbe und Wohnen für die Gemeinde Altenstadt*. München: CIMA GmbH.
Dorsch Consult Verkehr und Infrastruktur GmbH. (April 2010). Verkehrsuntersuchung Altenstadt / Limeshain. Wiesbaden.
Dorsch Consulting Verkehr und Infrastruktur GmbH. (2009). Erläuterungsbericht Ortsumgehung Altenstadt.
Gemeindevorstand der Gemeinde Altenstadt. (kein Datum). *Homepage der Gemeinde Altenstadt*. Von www.altenstadt.de abgerufen
Regierungspräsidium Darmstadt. (2000). *Regionalplan Südhessen 2000*. Darmstadt: RP Darmstadt.
Schniering Ing.-GmbH. (kein Datum). Stradivari Version 2.682. Essen.
Stadtplan Hessen. (2007). Stadtplan Hessen. Wiesbaden, Hessen.