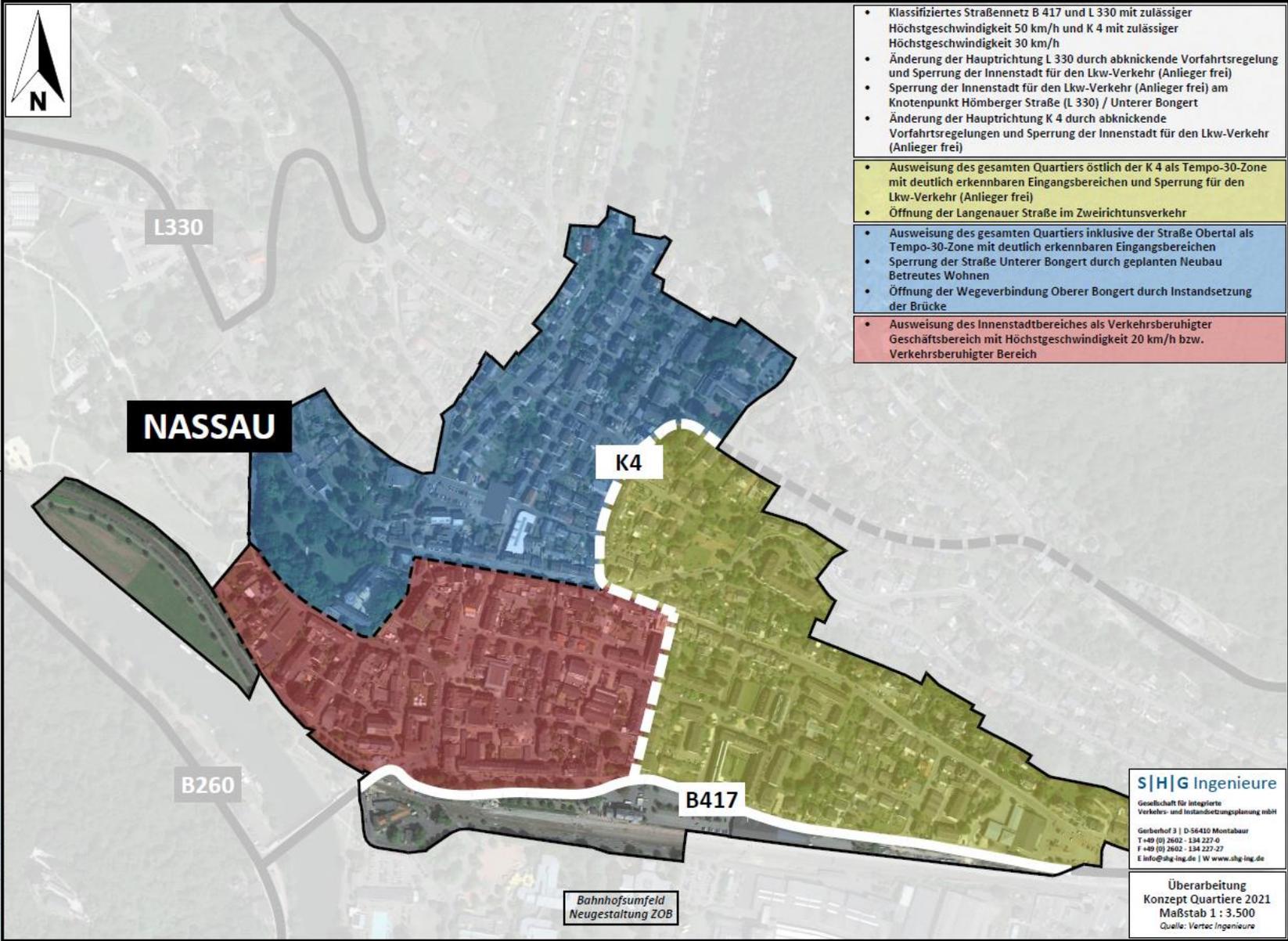


## **Klausurtagung 22.04.2021**

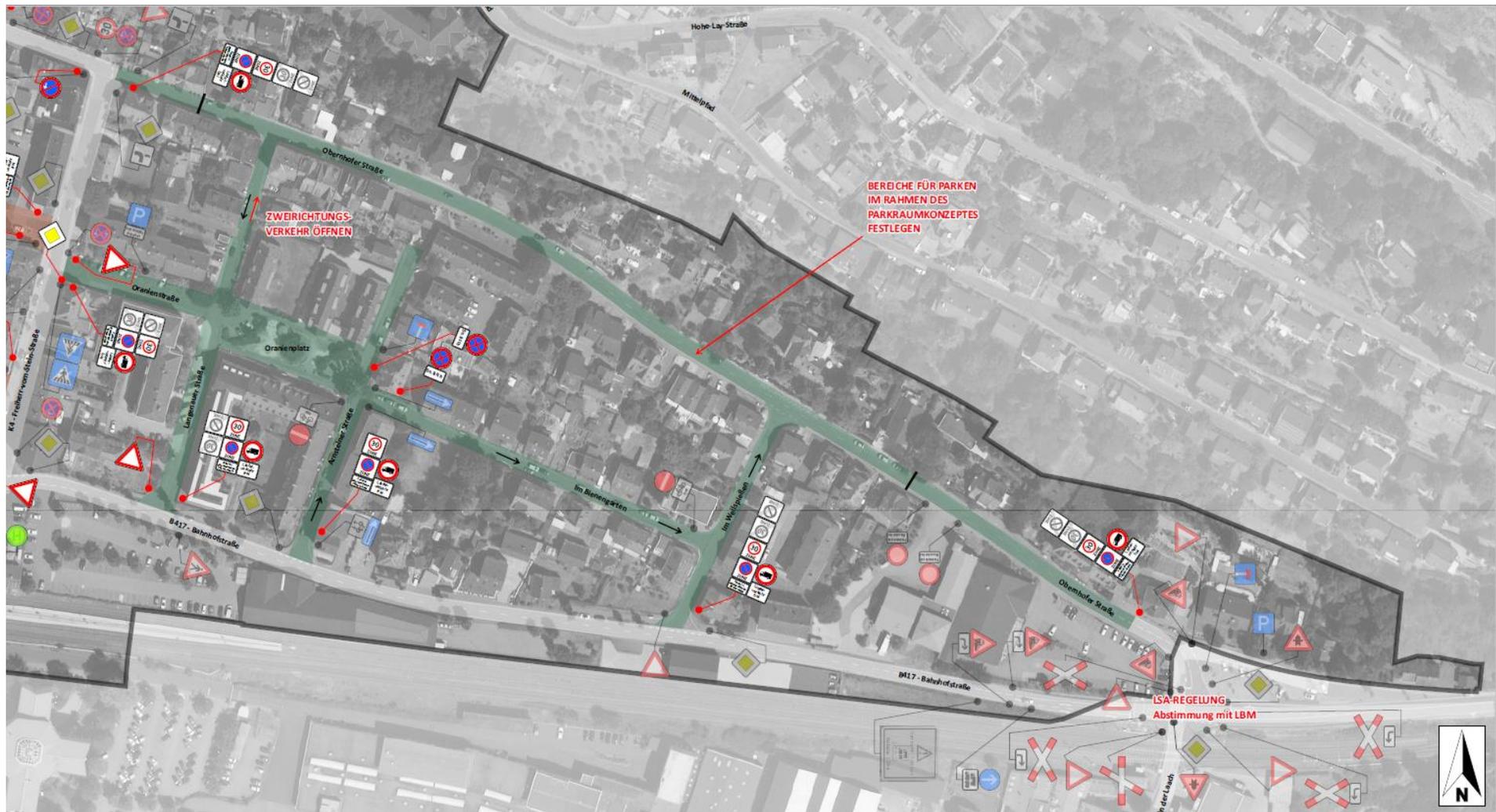
1. Sachstand bisheriger Planungen
2. Allgemeines zu Tempo-30-Zonen
3. Quartier Obertal/Oberer Bongert
4. Was ist zu tun?

## Sachstand bisheriger Planungen

- ✓ Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) Stadtumbau Nassau aus dem Jahr 2019 mit entsprechendem Verkehrskonzept (Konzept Quartiere vom 01.03.2019) seitens VERTEC Ingenieure mit Förderbescheid vom Juli 2020 liegt vor
- ✓ Auftrag VERTEC „*Verkehrsplanerische Stellungnahme Betreutes Wohnen in Nassau*“, Abschluss März 2020 liegt vor
- ✓ Auftrag SHG Ingenieure im Mai 2020  
„*Erstellung von Planunterlagen für die verkehrsbehördliche Anordnung gemäß Verkehrskonzept vom 01.03.2019 für das Stadtgebiet Nassau*“ mit diversen Ortsbegehungen, Abstimmungen im Ältestenrat und im Verkehrsausschuss ist in Bearbeitung, bisher umgesetzte Maßnahme ist die Anordnung der VZ 253 mit Zusatzzeichen (Verbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t / Lieferverkehr frei) in den entsprechenden Zufahrten der einzelnen Quartiere
- ✓ diese Bearbeitung führte zu einer Modifizierung der Einteilung der Quartiere mit folgenden Vorschlägen:
  - Quartier Obernhöfer Straße/Hohe-Lay-Straße - Ausweisung als T-30-Zone - Bereiche für Parken im Rahmen des Parkraumkonzeptes festlegen
  - Quartier Obertal/Oberer Bongert - Ausweisung als T-30-Zone - Bereiche für Parken im Rahmen des Parkraumkonzeptes festlegen
  - Quartier Innenstadt - Ausweisung als T-20-Zone mit „eingeschränkter Haltverbotszone mit Parken in gekennzeichneten Flächen“ - Bereiche für Parken im Rahmen des Parkraumkonzeptes festlegen













- ✓ daraus resultierte eine Überprüfung der Parksituation im Untersuchungsbereich zwecks Nachweises der Art der Bewirtschaftung und der Anzahl notwendiger Stellflächen gezielt für die jeweiligen Bereiche; deshalb wurde der Auftrag „*Parkraumanalyse, Parkraumprognose und Parkraumkonzept*“ an VERTEC Ingenieure im Dezember 2020 erteilt, dieser ist zurzeit in Bearbeitung, bis Mitte Mai 2021 liegen erste Ergebnisse der Parkraumanalyse vor, hier wird auch das Thema Bewohnerparkausweise aufgegriffen und Empfehlungen ausgesprochen
- ✓ ursprüngliche Vorgehensweise: Umsetzung des Gestaltungs- und Verkehrskonzeptes für das Quartier Innenstadt als erstes der 3 geplanten Quartiere, hierzu wurde seitens der SHG Ingenieure für mögliche Baumaßnahmen eine grobe Kostenschätzung als Vorlage für den Haushalt 2021 erstellt (Stand 16.10.2020)
- ✓ im Februar 2021 wurde aufgrund der geplanten Maßnahmen (z.B. Anordnung von T-30 auf der K 4) sowie weiterer offenen Fragen mit der Zuständigkeit des LBM Diez ein Fragenkatalog erstellt; der anvisierte Termin am 25.02.2021 wurde seitens des LBM Diez abgesagt, es konnte noch kein neuer Termin seitens des LBM Diez angeboten werden

Fragenkatalog

1. Für die Emser Straße steht noch der Rückbau / Fahrbahnsanierung seitens des LBM Diez an. Zudem ist für den Knotenpunkt L 330 / Emser Straße die Vorfahrtsregelung in eine abknickende Vorfahrtsregelung zu ändern - wann sind diese Maßnahmen geplant?
2. Gibt es zusätzlich (bauliche) Möglichkeiten, den Lkw-Fahrern am Knotenpunkt L 330 / Hömberger Straße zu verdeutlichen, dass ein Lkw-Durchfahrtsverbot herrscht? Geplant sind bisher die VZ 253 mit VZ 1026-35.
3. Wie ist der Sachstand bezüglich der Baumaßnahme am Neuzebach im Bereich der L 330 / Zum Woog?
4. Wie ist der Sachstand zum geplanten Kreisverkehrsplatz B 260 / L 330 / Koppelheckbrücke?
5. Gibt es Möglichkeiten auf die Routenführung der Navigationsgeräte Einfluss zu nehmen? Wer meldet Änderungen im klassifizierten Straßennetz?
6. Am Knotenpunkt B 417 / Amtsstraße steht die Sanierung der Fahrbahndecke noch an - wann ist diese Maßnahme geplant?
7. Das Konzept sieht eine Änderung in der Wegweisung vor, da durch eine Baumaßnahme „Betreutes Wohnen“ die Straße Unterer Bongert im unteren Teil entwidmet wird. Die Ablöseregulierung für den Unteren Bongert und die Instandsetzung der Hömberger Straße ist abzustimmen bzw. zu vereinbaren.  
Das Konzept sieht folglich eine Änderung in der Wegweisung vor, sodass sich die Verkehre auf Grund dessen innerstädtisch verlagern werden. Dies möchten wir gerne mit Ihnen vorab abstimmen.
8. Bisher sind lediglich Bereiche der Windener Straße (K 4) mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (VZ 274-30) ausgewiesen. Vorgesehen ist, dass der gesamte Streckenzug vom Knotenpunkt K4/Bachbergweg bis B 417/K4 mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (VZ 274-30) ausgewiesen wird. Wir bitten um Stellungnahme.  
Zusatz: Sachstand Fahrbahnsanierung?
9. Wie ist die Radwegführung über die Kettenbrücke geplant? Speziell im Knotenpunktbereich B 417 / Lahnstraße sind die Sichtbeziehungen ausfahrender Fahrzeuge mit dem Radverkehr schwierig.
10. Die Deutsche Bahn beabsichtigt die Eisenbahnbrücke zu sanieren (Umfang ist noch nicht bekannt). Wir bitten um Unterstützung bei der Prüfung, ob die Möglichkeit, die Eisenbahnbrücke über die Lahn und den Mühlbach um einen Fuß- und Radweg, ggfs. kombiniert, zu erweitern? Hierdurch wäre eine Verkehrsführung des Radweges Deutsche Einheit über die Kettenbrücke, vorbei an der verlegten Radstation am Marktplatz, und über die Eisenbahnbrücke zur B 260 möglich.
11. Die LSA-Regelung am Knotenpunkt B 417 / Oberhofer Straße führt aufgrund der langen Wartezeiten zu regelmäßigen Rückstaus. Wir bitten um Prüfung zur Verkürzung der Wartezeiten für den Verkehr, der die B 417 durchgängig nutzt.
12. Gestaltung / Umbau Bahnhofsvorplatz
13. Fehlende Schutzplanke an der Bezirksstraße (B 260) vom Gebäude der ehemaligen Firma Spirella (Lahnbastei) bis zur Kettenbrücke
14. Säuberung des Geländers an der Bezirksstraße und der Kettenbrücke mit Hochdruckreiniger

Datei: 210412-050-Fragenkatalog.docx

Anlage 3



Copyright © 2020 MapOSM asOCitySM-Entwickler. Kartendaten © 2020 OpenStreetMap.org und Mitwirkende (siehe <http://osm.org/copyright>).  
 Kartensätze: OpenStreetMap Carto Standard style  
 Erstellt am 05 Oktober 2020 mit OSM-Daten vom 05 Oktober 2020 13:39. Dieser Plan kann ungenau oder unvollständig sein.

- ✓ die Verbandsgemeindewerke Bad Ems-Nassau führen in den nächsten Jahren den Straßenausbau und Erneuerung der Kanalisation und der Wasserleitung in Nassau in verschiedenen Straßenzügen der Stadt Nassau durch; die Zeitschiene sieht den Beginn im Quartier Obertal/Oberer Bongert vor
  - beauftragt mit den Ausführungsplanungen in der Westerwaldstraße, Oberer Bongert und Kaltbachstraße ist die Ingenieurgesellschaft Dr. Siekmann + Partner mbH
- ✓ Auftrag SHG Ingenieure im Februar 2021 „Umgestaltung des Knotenpunktes Westerwaldstraße / Unterer Bongert / Mühlpforte“, da dieser Knotenpunkt im Zuge der v.g. Straßenbaumaßnahme eingebunden werden soll
- ✓ zurzeit wird die Brücke Oberer Bongert saniert, so kann die Fahrbeziehung über den Oberen Bongert freigegeben werden damit mit dem Bau des Betreuten Wohnens und der Schließung der Straße Unterer Bongert begonnen werden kann
- ✓ Ende März 2021 wurden folgende Bauabschnitte kommuniziert:
  - 1. BA ist in der Kaltbachstraße vom Unteren Bongert bis Oberen Bongert von August 2021 bis Dezember 2021 geplant,
  - der 2. BA mit dem zu überplanenden Knotenpunkt Westerwaldstraße/Hömberger Straße/Oberer Bongert schließt sich daran an - vermutlich von Januar 2022 bis Juli 2022
- ✓ daraus ergibt sich der Handlungsbedarf, die im Quartier Obertal/Oberer Bongert liegenden und seitens der Ingenieurgesellschaft Dr. Siekmann + Partner mbH zu überplanenden Knotenpunkte in das Verkehrs- und Gestaltungskonzept kurzfristig zu integrieren und Gestaltungsmöglichkeiten zu finden und in den entsprechenden Gremien abzustimmen; hierbei ist zu beachten, dass die Ingenieurgesellschaft Dr. Siekmann + Partner mbH die Leistungen noch in die Objektplanung integrieren müssen
- ✓ Ausschreibung und Vergabe

## Tempo-30-Zonen

### Allgemeines:

- seit 2001 besteht keine Verpflichtung der Umsetzung von baulichen Maßnahmen bei Einrichtung von Tempo-30-Zonen

### Zweck:

- Wohnstraßen dienen der Erreichbarkeit der Grundstücke (Anliegerverkehr) spielen aber auch gleichzeitig als Wohnumfeld eine wichtige Rolle
- das Verkehrsaufkommen soll gering und das Geschwindigkeitsniveau niedrig gehalten werden
- Aufgabe der Planer ist es, den Charakter des Wohnens/Aufenthalts so zu gestalten, dass der Durchgangsverkehr möglichst herausgehalten wird
- dabei gilt es nicht isolierte Einzelmaßnahmen, sondern ein Gesamtkonzept zu entwickeln in dem vor allem die Bedingungen für Fußgänger, Radfahrer und Kinder verbessert werden

### Grundsätze:

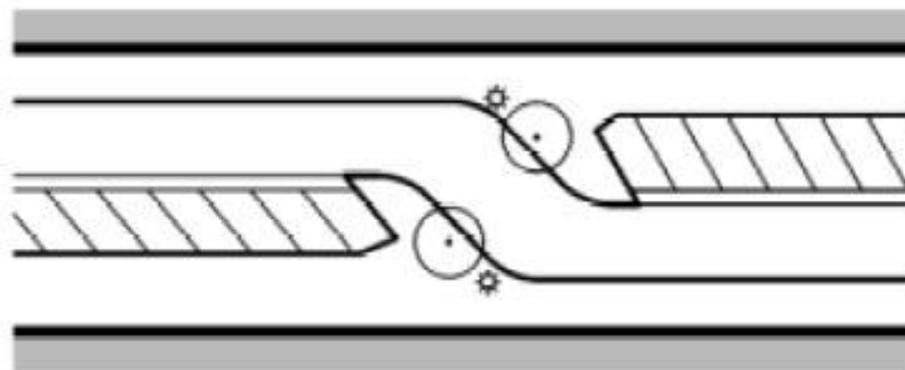
- in Tempo-30-Zonen gilt die Rechts-vor-Links-Regelung, die bewirkt, dass Kraftfahrer an Knotenpunkten ihre Aufmerksamkeit erhöhen und ihre Geschwindigkeit reduzieren
- sie darf nur Straßen ohne Fahrstreifenbegrenzungen (durchgezogene Linie) und Leitlinien (unterbrochene Linie) umfassen, weshalb auch die Anlage von Schutzstreifen (Radverkehrsanlage mit unterbrochenem Schmalstrich und dem Piktogramm Radverkehr auf der Fahrbahn markiert) unzulässig ist
- d.h. keine Ausweisung von Radfahrstreifen und Fahrradwegen, denn Radfahrer und Kraftfahrer sollen sich bei niedrigen Geschwindigkeiten so arrangieren
- keine Lichtsignalanlagen, denn bei geringer Verkehrsmenge und langsamer Fahrweise ist eine Vorfahrtregelung durch Lichtsignalanlagen unnötig und belastet nur die Umwelt

Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit:

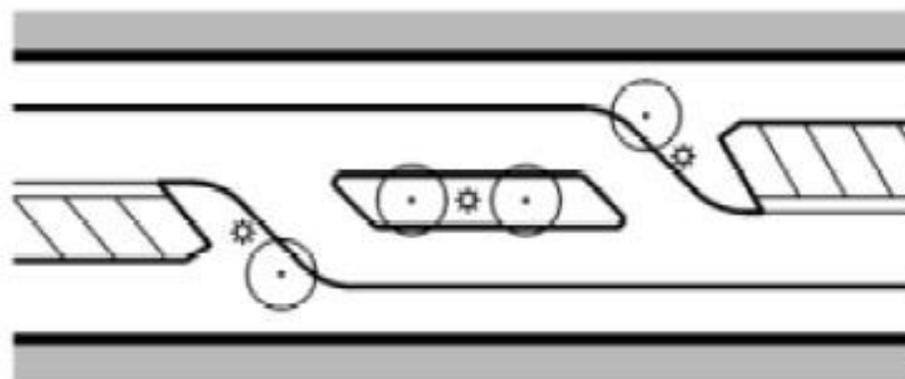
- eine wirksame Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten lässt sich nur durch bauliche Lösungen erreichen, Tempo 30-Zonenschilder alleine kosten zwar kein Geld, bewirken aber oft wenig
- für die kostenintensivere Umsetzung können verschiedene Maßnahmen zum Einsatz kommen:
  - auf der Strecke
    - Versätze (Verschwenkungen in der Straßenführung/Fahrgassenversatz),
    - Querschnittseinengungen,
    - Aufpflasterungen:
      - Teilaufpflasterung - Anhebungen des Fahrbahnniveaus von Bordstein zu Bordstein
      - Plateaufpflasterung - Erhöhungen in Form von Pflasterkissen, die in der Fahrbahnmitte liegen
      - damit gleichmäßig langsamere Geschwindigkeiten erreicht werden, sollen die Aufpflasterungen regelmäßig in Abständen von 30 bis 50 m wiederholt werden
    - Quersperren im Straßenquerschnitt,
    - Anordnung von Mittelinseln,
  - im Knotenpunktsbereich
    - Versätze,
    - Neuordnung des Parkens und Begrünung (Gehwegverbreiterung),
    - Aufpflasterung des Knotenpunktbereiches,
    - Diagonalsperren,
    - Kreisverkehrsplätze inkl. Minikreisel
- eine entscheidende Rolle für die Sicherheit in Wohnstraßen kommt der Organisation des Parkens zu; damit sich Kraftfahrer, Fußgänger und Radfahrer gut sehen können, müssen Knotenpunkte und Gehwege von geparkten Autos freigehalten werden; zudem kann mit der Ausweisung von alternierenden Parkständen ebenfalls eine Geschwindigkeitsreduzierung erreicht werden

## Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf Strecken

Versätze (Verschwenkungen in der Straßenführung/Fahrgassenversatz)



Einfacher Versatz



Inselversatz

Abb. 1 - Einfacher Versatz und Inselversatz (Quelle: RAS 2006)

## Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf Strecken

### Querschnittseinengungen



Abb. 2 - Beidseitige Einengung (Quelle: ADAC e.V.)

## Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf Strecken

### Querschnittseinengungen



Abb. 3 - Einengung mit Piktogramm (Quelle: ADAC e.V.)

## Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf Strecken

Aufpflasterungen:

Teilaufpflasterung - Anhebungen des Fahrbahnniveaus von Bordstein zu Bordstein

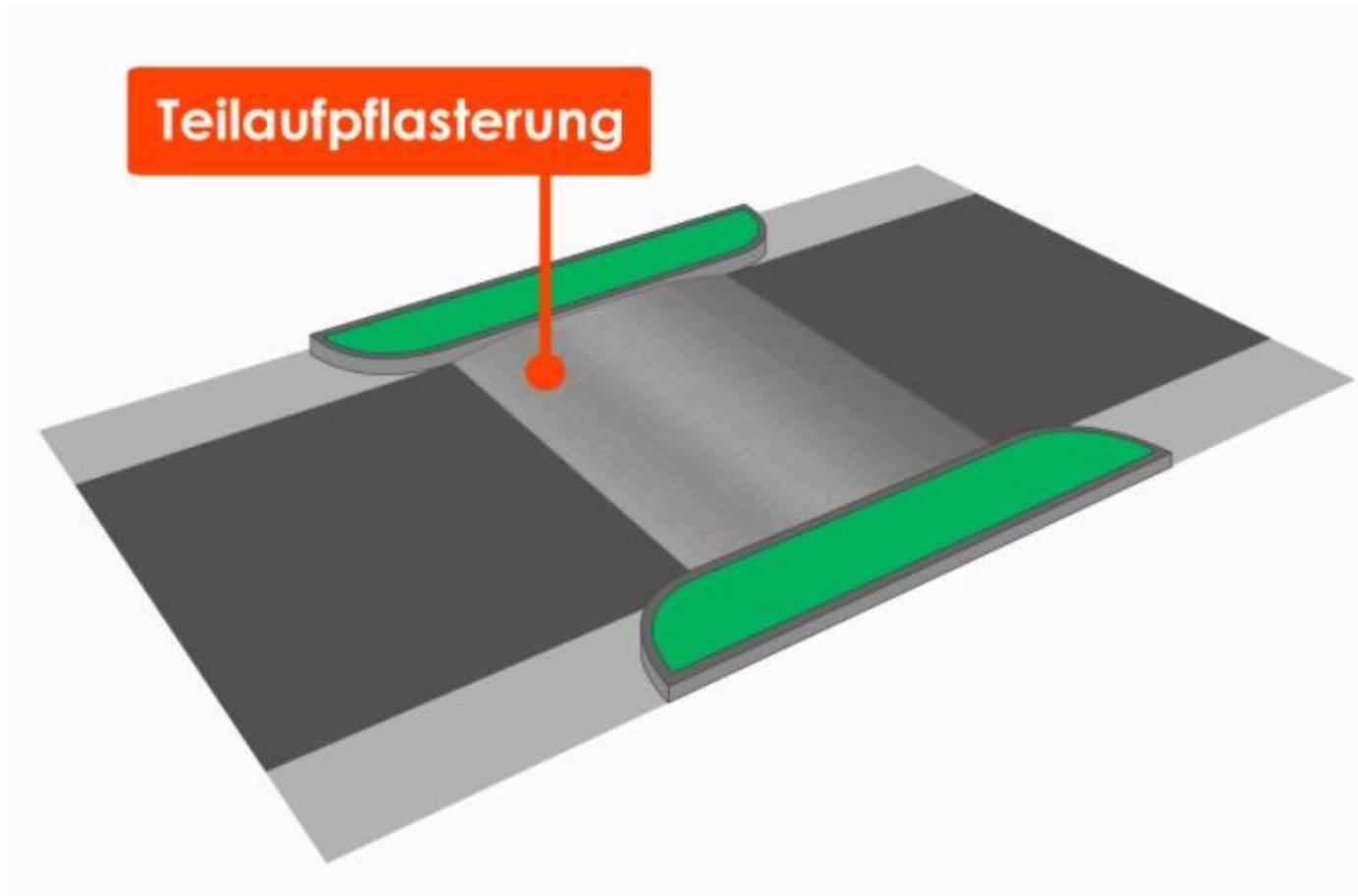


Abb. 4 - Teilaufpflasterung (Quelle: <https://www.stvo2go.de/massnahmen-verkehrsberuhigung/>)

## Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf Strecken

### Aufpflasterungen

Plateauaufpflasterung - Erhöhungen in Form von Pflasterkissen, die in der Fahrbahnmitte liegen



Abb. 5 - Plateauaufpflasterung (Quelle: ADAC e.V.)

## Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf Strecken

### Aufpflasterungen

## Gestaltungsmöglichkeiten für Aufpflasterungen auf Strecken

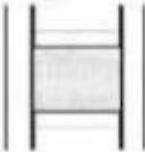
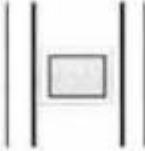
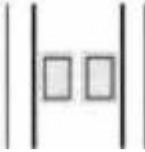
Aufpflasterung		
- Teilaufpflasterung		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstand <math>\approx 50</math> m um niedriges Geschwindigkeitsniveau zu halten</li> <li>• Länge <math>\geq 5,0</math> m, Höhe <math>\leq 0,10</math> m</li> <li>• Rampenneigung 1 : 10 ... 1 : 7</li> </ul>
- einfache Plateaufpflasterung		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge 3 ... 5 m, Höhe 5 ... 7 cm, Mindestbreite 1,70 m, seitlicher Abstand zum Bord max. 1,00 m für Radfahrer, wirkungsvoll zur Geschwindigkeitsdämpfung sind Doppelplateaus in kurzen Abständen</li> </ul>
- geteilte Plateaufpflasterung		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge 3 ... 5 m, Höhe 5 ... 7 cm, Plateaubreite 1,70 m, Zwischenraum 1,20 m, Abstand zum Bord max. 1,00 m</li> </ul>

Abb. 6 - Möglichkeiten zur Aufpflasterung (Quelle: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/84770/>)

## Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf Strecken

### Quersperren im Straßenquerschnitt

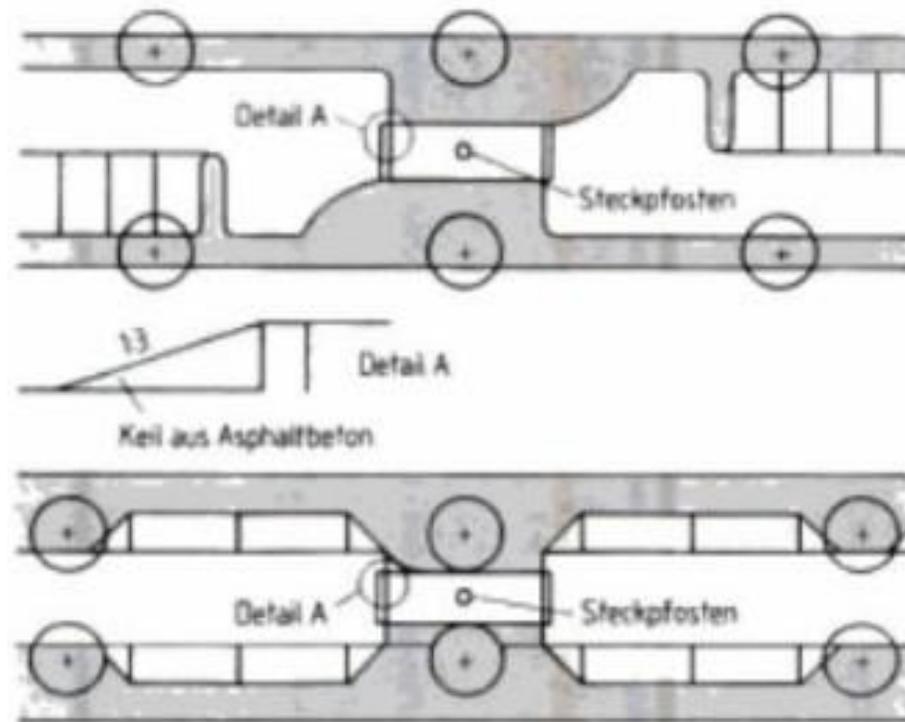


Abb. 7 - Quersperren (Quelle: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/84788/>)

## Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf Strecken

## Anordnung von Mittelinseln

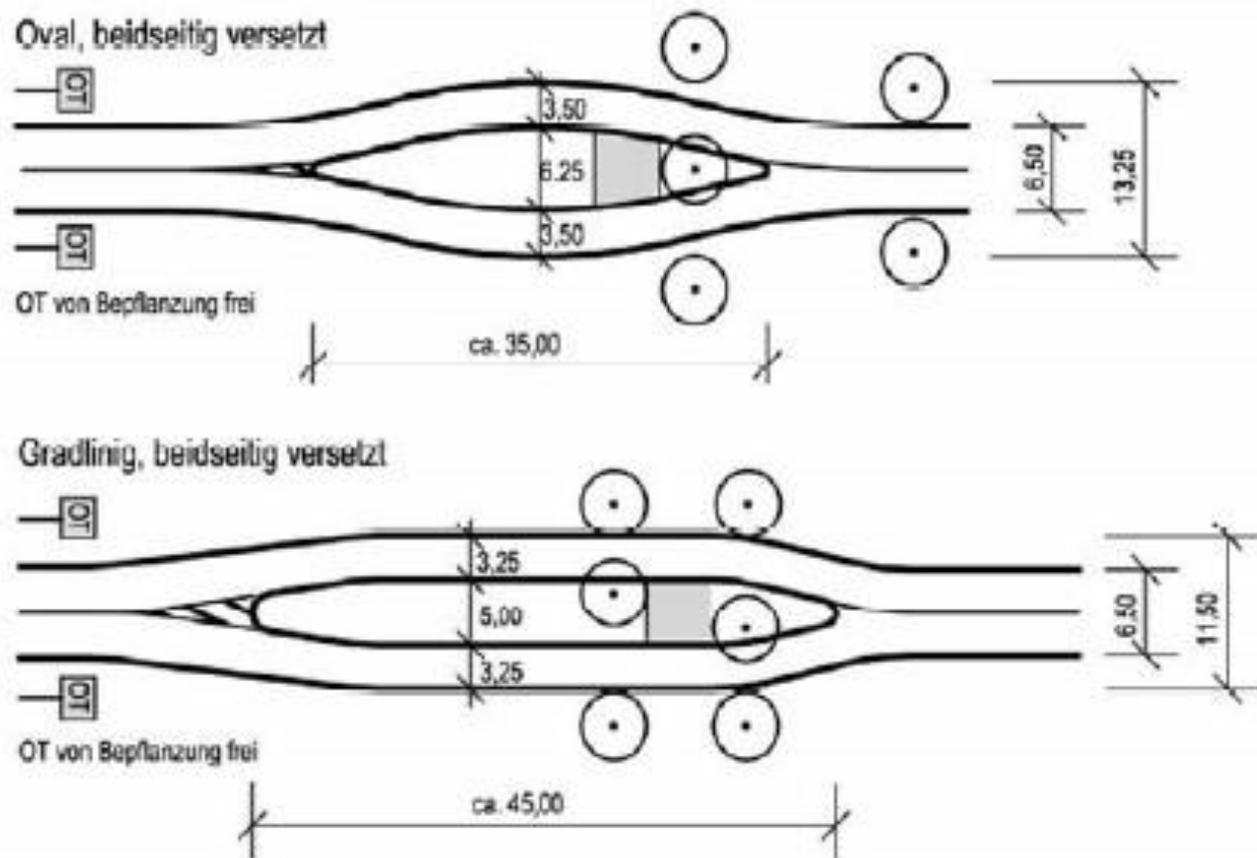
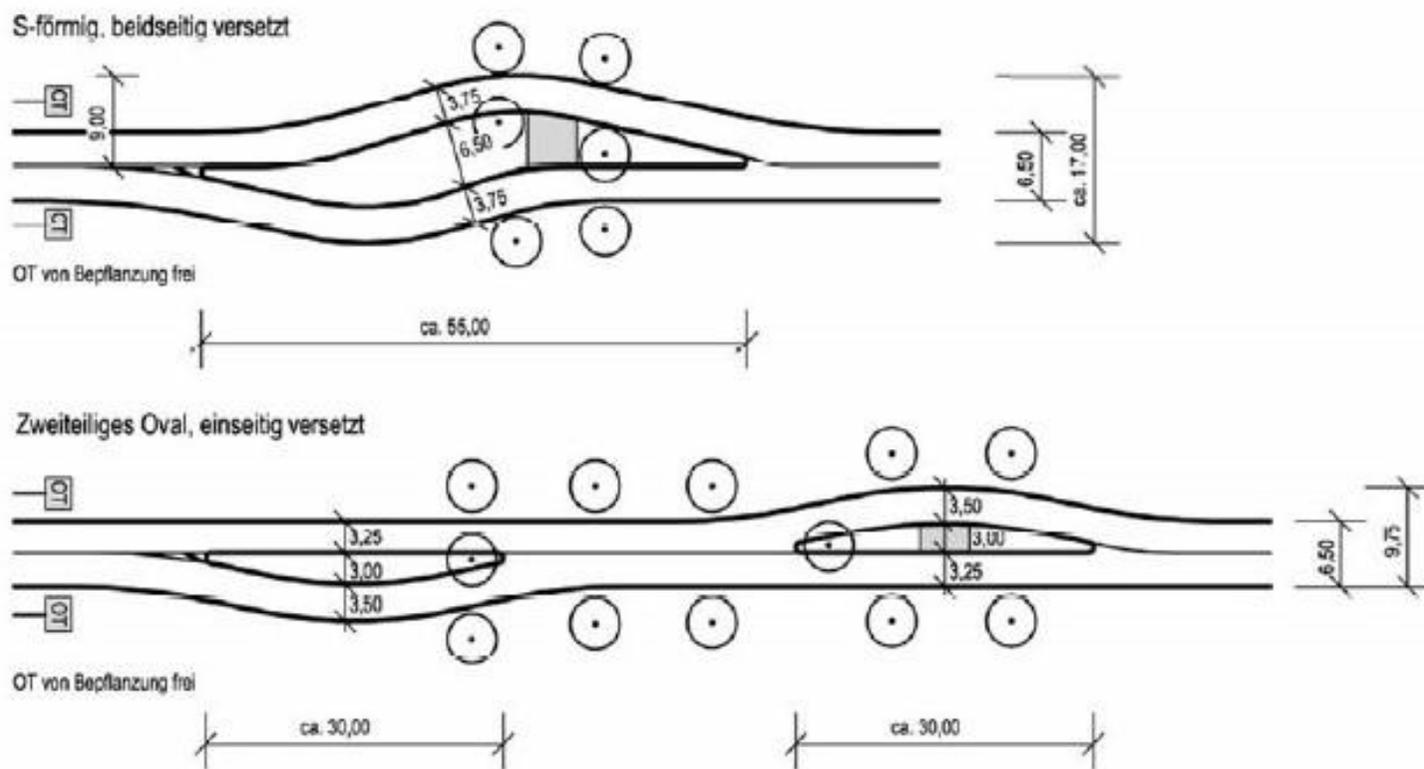


Abb. 8 - Mittelinseln Teil 1 (Quelle: RASt 2006)

## Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf Strecken

### Anordnung von Mittelinseln



Alle Angaben in [m]

Abb. 9 - Mittelinseln Teil 2 (Quelle: RASt 2006)

## Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Knotenpunktsbereich

## Versätze



Abb. 10 - Versatz an einer Kreuzung (Quelle: <https://www.stvo2go.de/massnahmen-verkehrsberuhigung/>)

## Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Knotenpunktsbereich

## Versätze

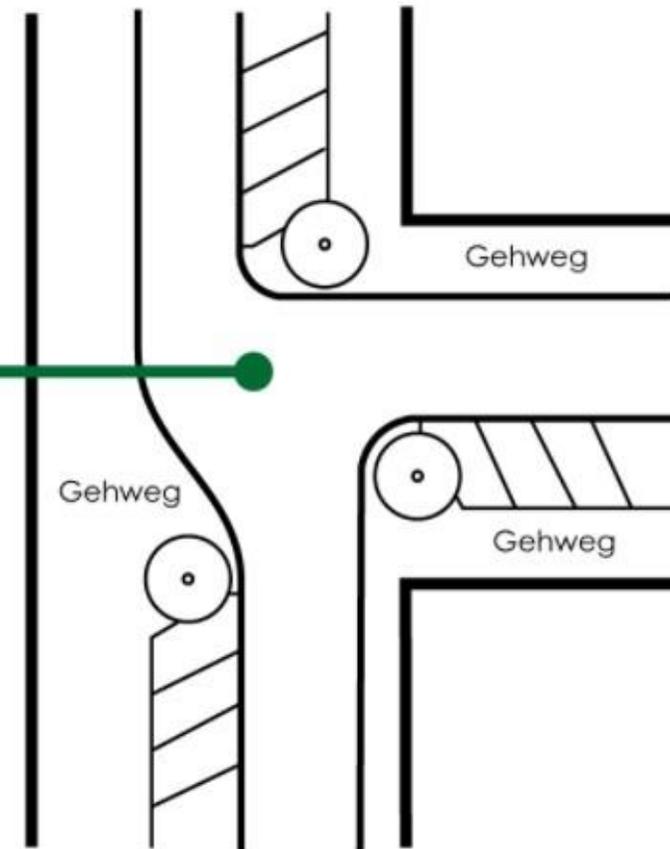
**Versatz an einer Einmündung**

Abb. 11 - Versatz an einer Einmündung (Quelle: <https://www.stvo2go.de/massnahmen-verkehrsberuhigung/>)

## Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Knotenpunktsbereich

### Aufpflasterung des Knotenpunktsbereiches



Abb. 12 – Aufpflasterung des Knotenpunktsbereiches (eigene Aufnahme)

## Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Knotenpunktsbereich

### Diagonalsperren



Abb. 13 - Diagonalsperren (Quelle: <https://www.oekoloewe.de/nachhaltige-mobilitaet-stadtentwicklung-detail/diagonalsperren-was-ist-das.html>)

## Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Knotenpunktsbereich

### Kreisverkehrsplätze inkl. Minikreisel



Abb. 14 - Minikreisel (Quelle: ADAC e.V.)

Weitere Maßnahmen:



*Abb. 15 - Veränderung des Fahrbahnbelags (eigene Aufnahme)*

Ungeeignete Maßnahmen:

- schwierig gestaltet sich auch der Einsatz von Schwellen (kurze Anhebungen), die zu erhöhten Brems- und Beschleunigungsmanövern sowie zu Fahrzeugbeschädigungen führen können



Abb. 16 - Fahrbahnschwelle (Quelle: <https://www.lueft.de/verkehrsberuhigung/mobilkonzept-leitsystem/begriffe/fahrbahnschwellen>)

- bei den Gestaltungselementen Bäume und Begrünung ist zu beachten, dass sie nicht zu mehr Sicherheit beitragen, wenn sie zu Sichthindernissen werden
- wenn aufgrund der vorhandenen Querschnitte keine baulichen Maßnahmen möglich sind, können neben den Tempo-30-Zonenschilder
  - das Piktogramm 30 auf die Straße
  - sowie eine Markierung mit Haifischzähnen an den Knotenpunkten zur Verdeutlichung der Rechts-vor-links-Regelung vorgenommen werden

## Nicht bauliche Maßnahmen

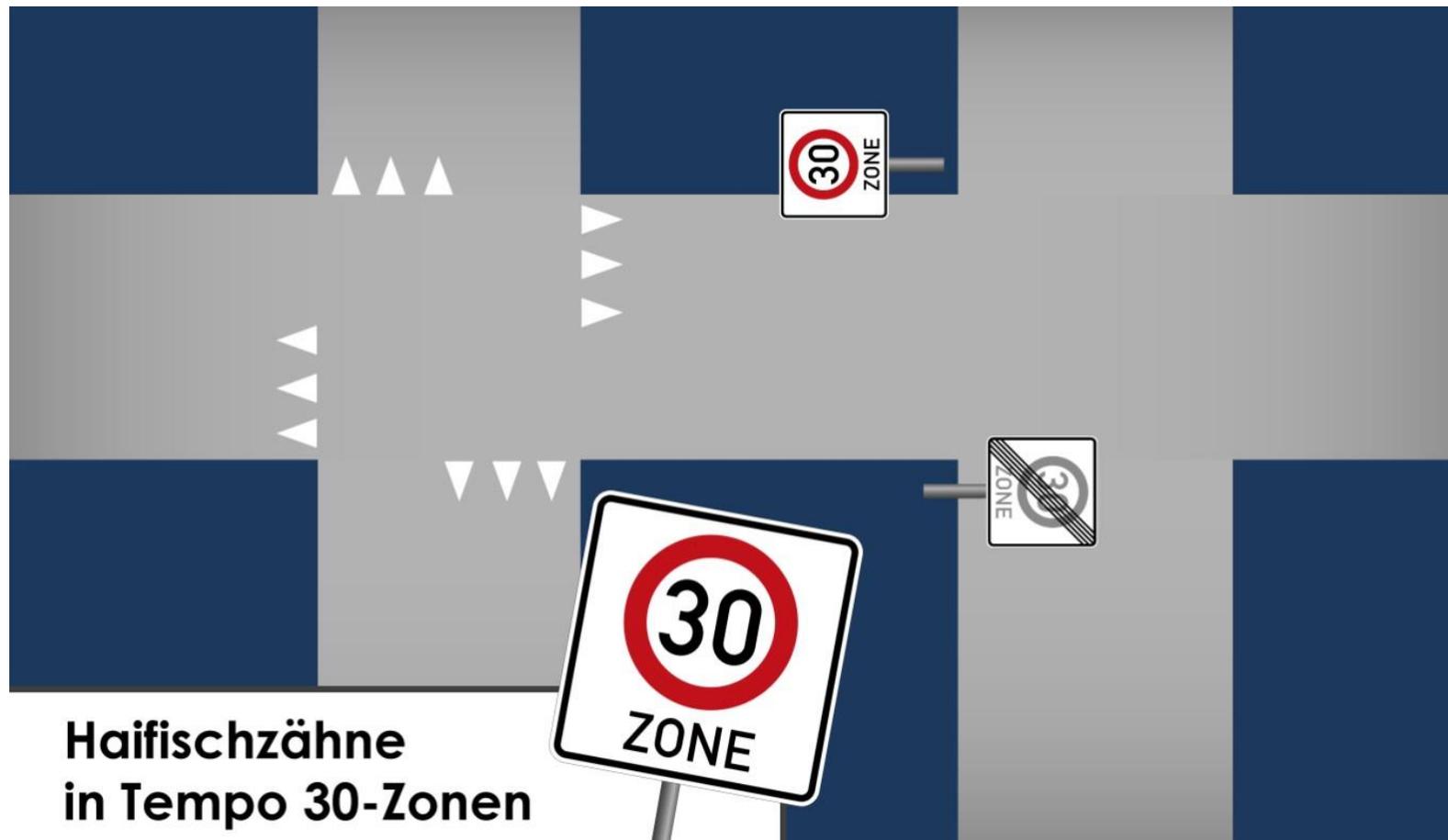
### Zonenbeschilderung mit Piktogramm



Abb. 17 - Zonenbeschilderung mit Piktogramm (Quelle: ADAC e.V.)

## Nicht bauliche Maßnahmen im Knotenpunktsbereich

### Markierung von Haifischzähnen



**Haifischzähne  
in Tempo 30-Zonen**

Abb. 18 - Haifischzähne (Quelle: <https://www.stvo2go.de/verkehrszeichen-radfahrer/#Haifischzaehne>)

# Quartier Obertal/Oberer Bongert

SHG Ingenieure  
22.04.2021



- KNOTENPUNKTE AUSSERWÄHLT ISEK
- NEUBAU BETREUTES WOHNEU
- BEIDSEITIGES WARTVERBOT LADEZONE FÜR SCHREINEREI BECKER
- EINGANGSBEREICHE T-30-ZONE
- MASSNAHMEN KANALISATION / WASSERLEITUNG
- ZU UNTERSUCHENDE KNOTENPUNKTE

SHG Ingenieur  
22.04.2021



## Was ist zu tun? (Ausblick)

### Sehr kurzfristig:

- gestalterische Ausarbeitung der beiden Knotenpunkte Unterer Bongert/Kaltbachstraße und Oberer Bongert sowie der dazwischenliegenden Strecke für den 1. BA zur Geschwindigkeitsreduzierung und Verdeutlichung der Rechts-vor-links-Regelung
- Entscheidung/Beschluss seitens der Vertreter der Stadt Nassau
- Einbindung der Gestaltungsmaßnahmen in die Objektplanung der Ingenieurgesellschaft Dr. Siekmann + Partner mbH

### Kurzfristig:

- gestalterische Ausarbeitung der beiden Knotenpunkte Unterer Bongert/Westerwaldstraße/Mühlpforte Westerwaldstraße/ Oberer Bongert sowie der dazwischenliegenden Strecke für den 2. BA zur Geschwindigkeitsreduzierung und Verdeutlichung der Rechts-vor-links-Regelung
- Entscheidung/Beschluss seitens der Vertreter der Stadt Nassau
- Einbindung der Gestaltungsmaßnahmen in die Objektplanung der Ingenieurgesellschaft Dr. Siekmann + Partner mbH

### Mittelfristig:

- Gesamtkonzept für das Quartier Obertal/Oberer Bongert unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Parkraumanalyse, Parkraumprognose und des Parkraumkonzeptes seitens VERTEC
- Entscheidung/Beschluss seitens der Vertreter der Stadt Nassau
- Einbindung der Gestaltungsmaßnahmen in die Objektplanung der Ingenieurgesellschaft Dr. Siekmann + Partner mbH
- Erstellung der Planunterlagen für die verkehrsbehördliche Anordnung des Quartiers Obertal/Oberer Bongert
- Abstimmung mit Straßenausbaukonzept der Verbandsgemeindewerke Bad Ems-Nassau