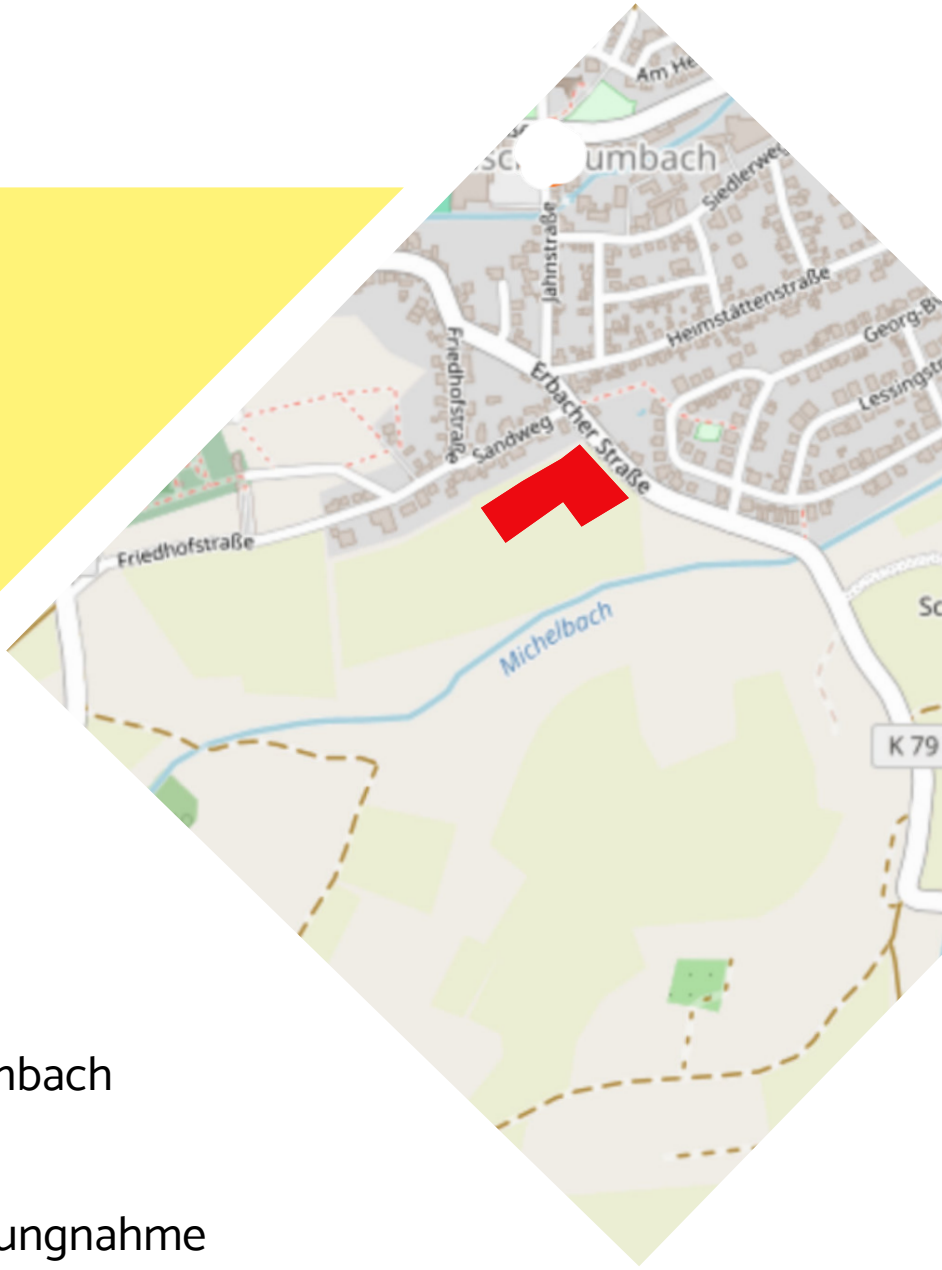
Planungsbüro von Mörner
Mobilität und Verkehr



Gemeinde Fränkisch-Crumbach
Wohngebiet "Sandweg"

Verkehrsplanerische Stellungnahme

Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner
Dieburg im Oktober 2026

Planungsbüro von Mörner
Tannenweg 6
64807 Dieburg
0171 6435632
buero@vonmoerner.de

vonmoerner.de

Planungsbüro von Mörner
Mobilität und Verkehr

Fränkisch-Crumbach

Wohngebiet „Sandweg“

Verkehrsplanerische Stellungnahme

Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner

Dieburg im Oktober 2026

Planungsbüro von Mörner
Tannenweg 6
64807 Dieburg
0171 6435632
buero@vonmoerner.de
vonmoerner.de

Inhalt

1 Situation 1
2 Erreichbarkeit -Erschließung 1
3 Verkehrserzeugung 2
4 Verkehrsverteilung/Leistungsfähigkeit 4
5 Bewertung 5

Bilder

Bild 1 Lage in der Gemeinde

Bild 2 Lageplan B-Plan

Bild 3 Erschließung

Anlage

Verkehrserzeugung 31 Einfamilienhäuser

1 Situation

In der südlichen Ortsrandlage von Fränkisch-Crumbach, am Ortsausgang Erbacher Straße in Richtung B 38 soll ein Baugebiet mit insgesamt 31 Einfamilienhäusern angesiedelt werden (**Bild 1**).

Die nachfolgende verkehrsplanerische Stellungnahme soll aufzeigen, wie die verkehrliche Erreichbarkeit gewährleistet werden kann und welche Randbedingungen dabei zu berücksichtigen sind.

2 Erreichbarkeit -Erschließung

Das Baugebiet liegt am südlichen Ortsrand und schließt an die vorhandene Bebauung Sandweg an. Die Bebauung soll mittels einer T-Einmündung an die Erbacher Straße angebunden werden.

Die Erbacher Straße stellt eine Verbindung zur B 38 dar. Sie ist mit 50 km/h ausgeschildert. Der Ortseingang (Ortstafel) liegt südöstlich vor der Einmündung Georg-Büchner-Straße. Die Straße ist vorfahrtberechtigt beschildert.

Die Straße hat vom Ortseingang kommend bis Einmündung Sandweg lediglich einen einseitigen Gehweg auf der östlichen Straßenseite. Ab dem Abzweig Sandweg in Richtung Ortsmitte befindet sich ein beiderseitiger Gehweg.



Zufahrtsbereich Neubaugebiet – einseitiger Gehweg [Bildquelle apple-Karten]



beiderseitige Gehwege ab Zufahrt Sandweg

Für die Verkehrsbelastung der Erbacher Straße (K79) liegen keine Daten vor. Die Verkehrsbelastung wird entsprechend der räumlichen Zusammenhänge als niedrig eingestuft; dies wird auch abgeleitet aus der sehr einfach gestalteten Einmündung zur B38. Die B38 ist mit rund 7.000 Kfz/Tag belastet (Hessische Verkehrsdatenbank 2021).

3 Verkehrserzeugung

Die differenzierten Berechnungen für den Neuverkehr des Baugebiets sind in der Anlage zusammengestellt (**Anlage – Verkehrserzeugung).** Sie basieren auf der einschlägigen Fachliteratur der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sowie dem Planungsstand 10/2026.[1]

Geplant sind ca. 31 Einfamilienhäuser mit jeweils 2 Stellplätzen.

Im Einzelnen werden nachfolgende Annahmen getroffen:

31 WE	Einzelhäuser (städtebauliches Konzept, Planungsstand 10/2026)
3,5 EW/WE	(Bandbreite 2,2...3,0...3,5 EW/WE)[2)]
3,5 Wege je Einwohner und Tag	(Bandbreite: 3,0...3,5 4,0)[3/4)]
10% Abminderung Ziel-/Quellverkehr	(Bandbreite 10 - 15%)[3/5)]
75% MIV-Anteil	(Bandbreite: 30 ... 70%)[4/5)]
5% Besucherverkehr	(Bandbreite 0 - 5%) [8)]
Bewohner/Wirtschaftsverkehr	0,1 Kfz-Fahrten pro EW [8)]
Besetzungsgrad: 1,15 Personen/Pkw	Bandbreite: 1,05 ... 1,30 [7)]

"In neuen Wohngebieten kann die durchschnittliche Wohnungsbelegungsziffer bei 3,0 Personen liegen. In Gebieten mit hohem Anteil junger Familien ... sind auch höhere Werte möglich."[5]; hier werden 3,5 EW/WE angesetzt.

---

[e]-netz-Südhessen, Regionale Flächenentwicklung, Planung und Erschließung

[2] Mobilität in Deutschland 2017

[3] dito

[4] dito ff

[5] FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen; Köln, 2006 – Seite 13

Die spezifische Wegehäufigkeit liegt in der Regel ”bei 3,0 bis 3,5 Wegen pro Werktag in bestehenden Gebieten. In Neubaugebieten sind die Durchschnittswerte mit 3,5 bis 4,0 Wege pro Werktag aufgrund des höheren Anteils mobiler Bevölkerungsgruppen etwas höher anzusetzen.”[6]; angesetzt werden 3,5 Wege pro Einwohner und Werktag.

Im ländlichen Raum werden Wege miteinander verbunden, so dass nicht alle Wege von/zur Wohnung verlaufen, daraus resultiert ein mittlerer Abminderungsfaktor von 10%[3/5].

”Die Aufteilung der Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel variiert je nach Standort erheblich. … Der Anteil der ÖPNV-Wege und des Radverkehrs variiert in Wohngebieten zwischen 5 und 30 % je nach Güte der ÖPNV-Erschließung.”[7] Hier wird im ländlichen Raum der Fuß-, Rad- und ÖPNV-Anteil zusammengefasst mit 25 % angenommen.

Der Besucherverkehr wird mit plus 5% bezogen auf den Basis-Bewohnerverkehr berücksichtigt.

”Der Pkw-Besetzungsgrad beträgt über alle Fahrtzwecke im Mittel 1,2 bis 1,3 Personen pro Pkw.”[8]; hier werden im ländlichen Raum lediglich 1,15 Personen pro Pkw angesetzt.

”Zum täglichen Verkehrsaufkommen der Bewohner und Besucher ist der bewohnerbezogene Wirtschaftsverkehr mit ca. 0,10 Kfz-Fahrten/Einwohner zu addieren.”[9]

Auf Basis dieser Kenndaten (siehe **Anlage**) ergibt sich ein

durchschnittliches werktägliches Verkehrsaufkommen im Querschnitt von
rund 250(berechnet 248) Kfz-Fahrten/Tag.

Dieser Wert stellt einen realistisch eingestuften ”worst case” dar; dieser „Realitätsfall“ wird für die weiteren Überlegungen zugrunde gelegt.

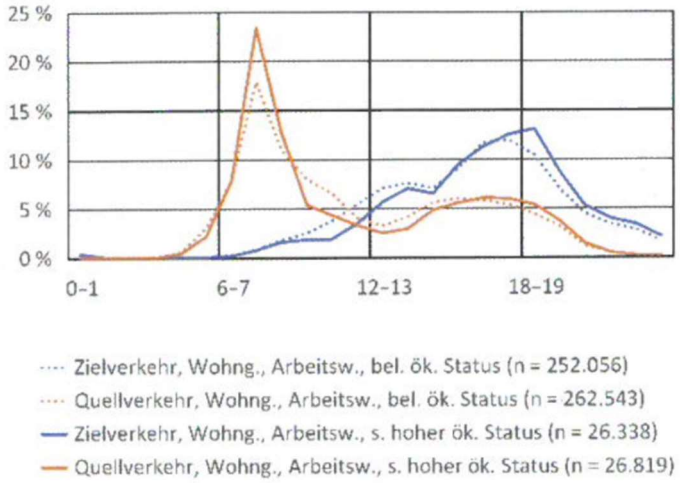
Die nachfolgende Darstellung zeigt die Verteilung des Verkehrsaufkommens über den Tag verteilt. Der morgendliche Quellverkehr weist eine deutliche Spitze mit 20-25% bezogen auf den Tagesverkehr auf - hier entspräche dies 50-60 Kfz-Fahrten aus dem Wohngebiet heraus; am Nachmittag verteilt sich das Verkehrsaufkommen im rückfließenden Berufsverkehr und Freizeit- bzw. Besorgungsverkehr (ca. 25-30 Kfz-Fahrten im Querschnitt und in der Spitzenstunde).

[6] dito – Seite 18

[7] dito - Seite 18

[8] dito - Seite 19

[9] dito - Seite 19



4 Verkehrsverteilung/Leistungsfähigkeit

Für die Verkehrsverteilung wird davon ausgegangen, dass der maßgebliche Anteil des Verkehrs in den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten (Berufsverkehr) in Richtung B38 orientiert ist.

Die wesentlichen Verkehrsmengen treten in der morgendlichen Spitzenstunde auf, wenn der berufsbedingte Verkehr sich in die Erbacher Straße einordnet - hier ist mit bis zu 60 Kfz im Quellverkehr zu rechnen. Davon werden ca. 45 Fahrten in Richtung B38 verlaufen, 15 Fahrten in Richtung Ortsmitte.

Gesonderte Verkehrserhebungen, Zählungen und detaillierte Leistungsfähigkeitsnachweise sind aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens nicht erforderlich. Die zusätzlichen Verkehrsmengen sind bezogen auf die zu erwartende Grundlast (Erbacher Straße) problemlos aufzunehmen und in ausreichender Qualität abzuwickeln.

Die Kreisstraße (K79) ist in der Anbindung an die B38 zwar kurvenreich, aber in der Geschwindigkeit bereits formal geregelt, so dass auch bezüglich der Verkehrssicherheit aufgrund der geringen Geschwindigkeiten und der Übersichtlichkeit hinsichtlich der Erschließung keine weiteren Auflagen als erforderlich erachtet werden.

Auch die zusätzlichen Verkehrsmengen in der Anbindung zur B38 sind aufgrund des Verkehrsaufkommens der Bundesstraße (ca. 7.000 Kfz/Tag in 2021) und der durch vorgelagerte Lichtsignalanlagen pulkartigen Verkehrsströme ohne Leistungsfähigkeitseinbußen und ohne bauliche Veränderungen abwickelbar.

5 Bewertung

In der Gemeinde Fränkisch-Crumbach sollen am südlichen Ortsrand 31 Einfamilienhäuser in Anbindung an eine nachgeordnete Kreisstraße angeschlossen werden.

Das Bauvorhaben wird an die vorfahrtberechtigte Erbacher Straße (K79) über eine T-Einmündung angebunden.

Das Tagesverkehrsaufkommen des Wohngebiets wird abgeschätzt auf rund 250Kfz-Fahrten im Querschnitt.

In der morgendlichen Spitze des Berufsverkehrs können bis zu 60 Kfz zusätzlich auf die Erbacher Straße fließen.

Verkehrsbelastungen der Erbacher Straße liegen nicht vor. Leistungsfähigkeitsnachweise werden aufgrund der geringen Grundbelastung und der geringen Zusatzbelastungen als nicht erforderlich erachtet.

Die Kreisstraße ist im Bereich der direkten Anbindung bzw. im Bereich der Anbindung der Planstraße zwar kurvenreich, aber bereits bezogen auf die Geschwindigkeit herunter geregelt. Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit können aufgrund der Übersichtlichkeit gewährleistet werden.

Aus verkehrlicher Sicht kann das Bauvorhaben ohne weitere Auflagen realisiert werden.

Zusammenfassend kann aus verkehrstechnischer und verkehrsplanerischer Sicht dem Bauvorhaben in der geplanten Form zugestimmt werden.



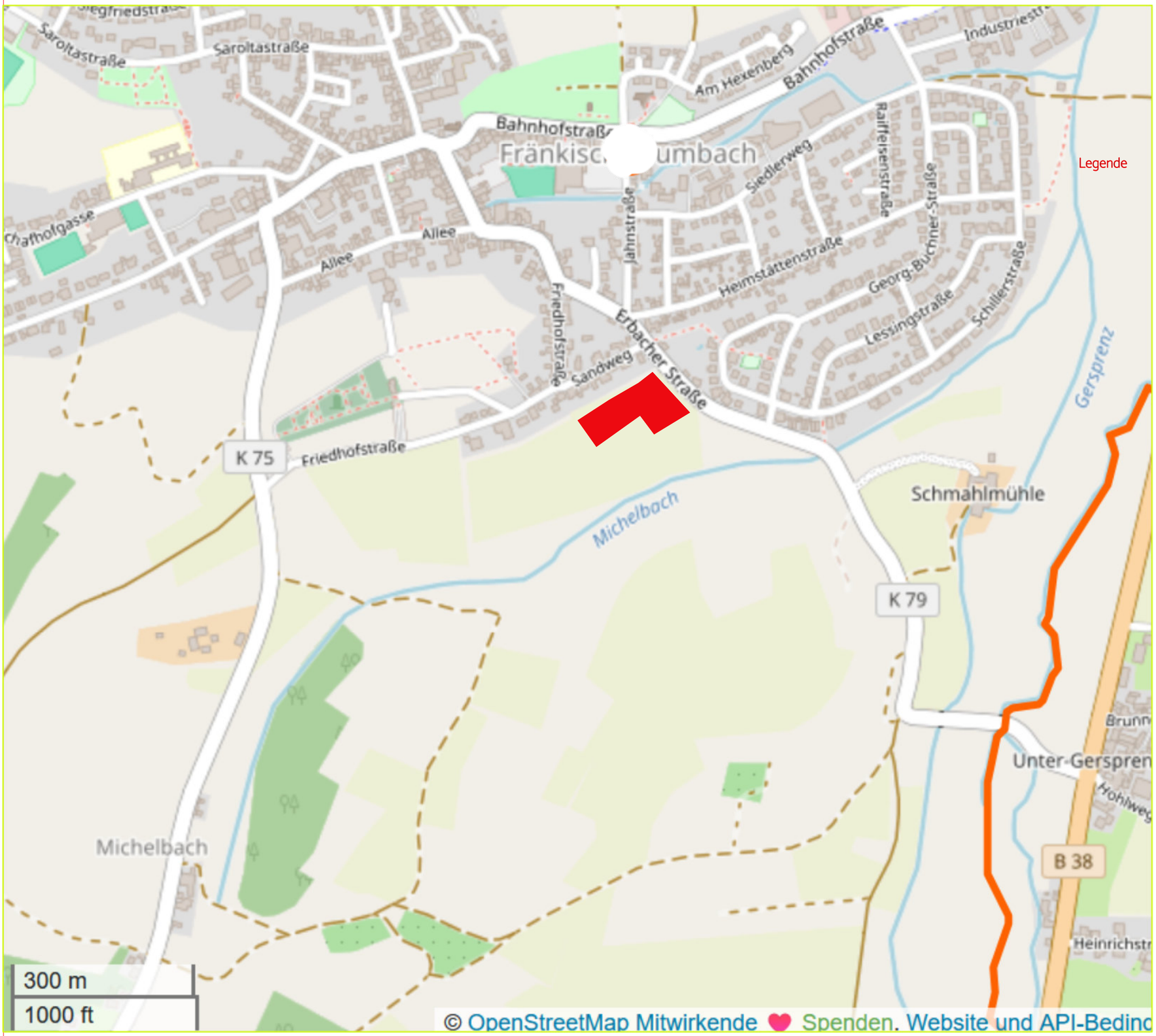
Dieburg im Oktober 2026 Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner

Bilder

Gemeinde Fränkisch-Crumbach
Wohngebiet "Sandweg"

1

Lage in der Gemeinde



Legende

Legende

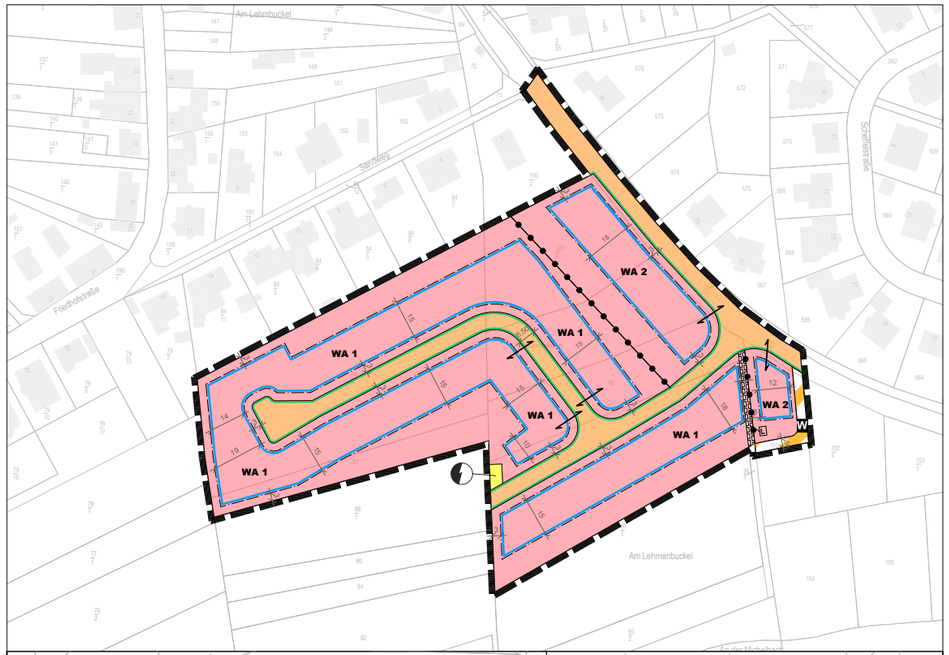
Lage geplantes Wohngebiet

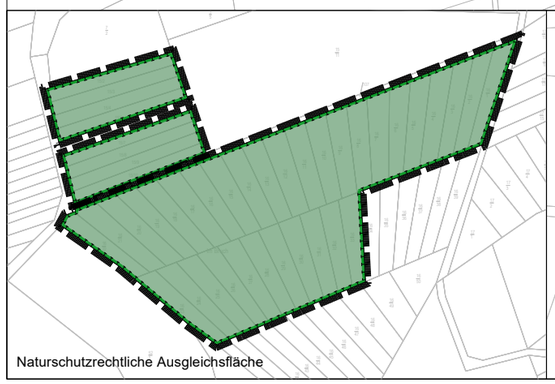
openstreetmap.org

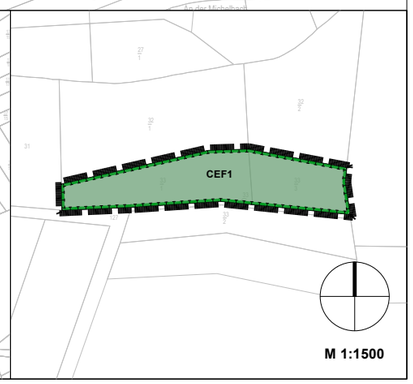
Bebauungsplan "Sandweg"

Gemeinde Fränkisch-Crumbach

PLANZEICHNUNG







PLANZEICHENERKLÄRUNG

I. Planungsrechtliche Festsetzungen (§ 9 Abs. 1 BauGB)

Art der baulichen Nutzung
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 4 BauNVO)

WA — Allgemeine Wohngebiete (WA)

Maß der baulichen Nutzung (s. Nutzungsschablone)
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 16 BauNVO)

II — Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß
GRZ — Grundflächenzahl
GFZ — Geschossflächenzahl
FH_{max} — maximale Firsthöhe in Meter
TH_{max} — maximale Traufhöhe in Meter

Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche
(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i. V. m. §§ 22 f. BauNVO)

O — offene Bauweise
Baugrenze

Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Straßenverkehrsflächen
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung:
W — Wirtschaftsweg
Straßenbegrenzungslinie

Versorgungsflächen, einschließlich der Flächen für Anlagen und Einrichtungen zur dezentralen und zentralen Erzeugung, Verteilung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung
(§ 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB)

Fläche für Versorgungsanlagen
Trafostation

Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
(§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

Umgrenzung von Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Sonstige Planzeichen

Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans (§ 9 Abs. 7 BauGB)
L — Mit Leitungsrechten zu belastende Flächen (§9 Abs. 1 Nr. 21 und Abs. 6 BauGB) hier: Abwasserleitung
1 — beispielhafte Bemaßung (Angaben in Meter)
Überhaken zur Festsetzung der maßgeblichen Verkehrsfläche zur Ermittlung der Gebäudehöhe
Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen

II. Hinweise

Hinweise zur Kartengrundlage

Gebäude Bestand
vorhandene Flurstücksgrenzen, mit Flurstück-Nr.

NUTZUNGSSCHABLONE

Art der baulichen Nutzung	Maß der baulichen Nutzung					Bauweise
	Anzahl der Vollgeschosse	GRZ	GFZ	FH_{max}	TH_{max}	
WA 1	II	0,4	0,7	9,5	6,5	O
WA 2	II	0,4	0,7	10,5	7,5	O

Hinweis: Die Festsetzungen der Planzeichnungen sind ebenfalls Bestandteil des Bebauungsplans "Sandweg" wie die textlichen Festsetzungen.



Quelle: www.geoportal.hessen.de Dezember 2025

Gemeinde Fränkisch-Crumbach

Bebauungsplan "Sandweg"

0 20 40 60 80

Phase - Entwurfsfassung | Stand - Oktober 2026 | Maßstab 1:1500 | Format - DIN A3

Abteilung Regionale Flächenentwicklung
Planung und Erschließung

Projektleitung: I. Plath
Bearbeitung: M. Anwari

Dornheimer Weg 24
64293 Darmstadt
Tel. +49 6151 701-6024
bauleitplanung@e-netz-suedhessen.de

Gemeinde Fränkisch-Crumbach
Baugebiet "Sandweg"

2

Lageplan
B-Plan

Quelle:
Abteilung Regionale Flächenentwicklung,
Planung und Erschließung
e-netz Südhessen
Planstand 10/26



Gemeinde Fränkisch-Crumbach
Baugebiet "Sandweg"

3

Erschließung

Quelle:
Abteilung Regionale Flächenentwicklung,
Planung und Erschließung
e-netz Südhessen
Planstand 10/26

Anhang

Verkehrserzeugung

Wohngebiet
Fr.-Crumbach
"Sandweg"

Wohneinheiten WE	Haushaltsgröße EW/WE	Wegehäufigkeit Wege/Werktag	Abminderung für Quell- u. Zielverkehr [%]	Besucherverkehr [%]	Modal-Split MIV-Anteil	Binnenverkehrs-abschlag [%]	Besetzungs-grad Pers./Pkw	Zuschlag Wirtschaftsverkehr Kfz-Fahrten/EW
	2,2 - 3,5	3,0 - 4,0	10 - 15	0 - 5	30 - 70	0 - 10	1,2 - 1,3	0,1

Wohneinheiten WE	Haushaltsgröße EW/WOE	Wegehäufigkeit Wege/Werktag	Abminderung für Quell- u. Zielverkehr [%]	Besucherverkehr [%]	Modal-Split MIV-Anteil	Binnenverkehrs-abschlag [%]	Besetzungs-grad Pers./Pkw	Zuschlag Wirtschaftsverkehr Kfz-Fahrten/EW
31	3,5	3,5	10	5	75	0	1,15	0,1

Wohneinheiten	Einwohner EW	Wegehäufigkeit Wege	Quell- u. Zielverkehr Wege	Besucherverkehr Wege	Gesamtwege Wege	Binnenverkehr Wege	**Kfz-Fahrten** **Kfz-Fahrten**	**Wirtschaftsverkehr** **Kfz-Fahrten**
31	109	382	344	19	363	0	**237**	**11**

Summe:	**248**