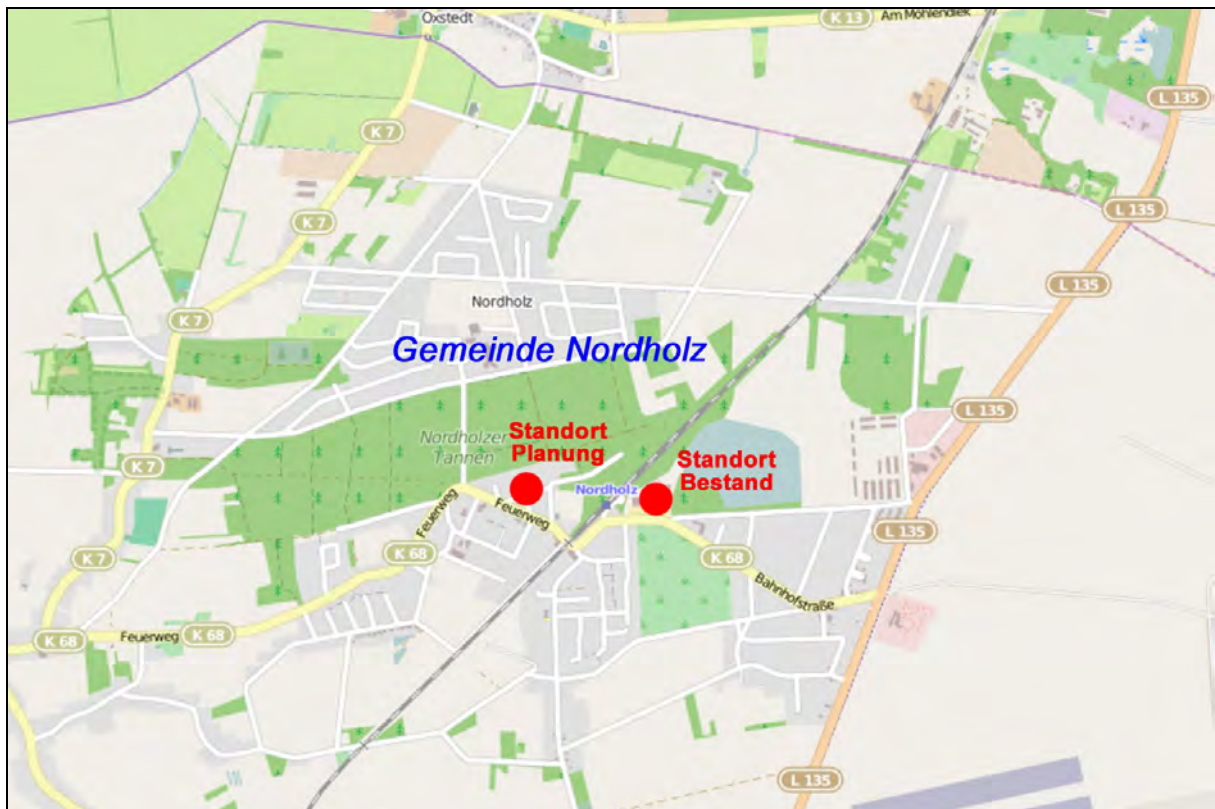


VERKEHRSUNTERSUCHUNG

ZU DEN VERKEHRLICHEN AUSWIRKUNGEN
DER GEPLANTEN ANSIEDLUNGEN AUF DEM
GELÄNDE „EHEMALIGER FÜHRUNGSBEREICH“

IN DER

GEMEINDE NORDHOLZ



Kartengrundlage: OpenStreetMap.org

TEIL: ERGÄNZENDE UNTERSUCHUNGEN UND ERGEBNISSE

Stand: November 2014



INGENIEURBÜRO JESTER • VERKEHRS-, STADT-, UMWELTPLANUNG

VERKEHRSUNTERSUCHUNG

ZU DEN VERKEHRLICHEN AUSWIRKUNGEN
DER GEPLANTEN ANSIEDLUNGEN AUF DEM
GELÄNDE „EHEMALIGER FÜHRUNGSBEREICH“
IN DER

GEMEINDE NORDHOLZ

TEIL: ERGÄNZENDE UNTERSUCHUNGEN UND ERGEBNISSE

Auftraggeber: Ten Brinke Projektentwicklung GmbH
Dinxperloer Weg 18 - 20
46399 Bocholt
Tel. 02871 / 48 314 (Zentrale)

Auftragnehmer: Ingenieurbüro Jester
Heinrich-Heine-Str. 12
30952 Ronnenberg
Tel. 0511 / 43 43 41
Fax 0511 / 26 22 887
Kontakt jester@ing-jester.de
Internet www.ing-jester.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Nico Jester

Inhaltsverzeichnis

	Seite
E1. Weitere Fragestellungen	1
E2. Beantwortung der Fragestellungen	1
E2.1 Untersuchungszeitraum, Ergebnisse der Ergänzungszählungen	1
E2.2 Nachnutzung Altstandort, Verkehrsaufkommen	4
E2.3 Linksabbiegerspur am neuen Standort „ehem. Führungsbereich	4

E1. Weitere Fragestellungen

- E1.1 Es besteht bei der Gemeinde Nordholz die Meinung, dass der Untersuchungszeitraum von 15 - 19 Uhr nicht ausreicht, da die tatsächliche Verkehrsspitze zur Mittagszeit (Schulschluss und Ankunft des Zuges aus Cuxhaven) vermutet wird.
- E1.2 Es sollten Aussagen zu einer Nachnutzung des Altstandortes an der Bahnhofstraße und dem dadurch entstehenden Verkehrsaufkommen getätigt werden.
- E1.3 Es besteht die Frage, warum am neuen Standort keine Linksabbiegespur gebaut werden muss, wo doch schon am Altstandort eine als notwendig erachtet und angelegt wurde.

E2. Beantwortung der Fragestellungen

E2.1 Untersuchungszeitraum, Ergebnisse der Ergänzungszählung

Es wurde ergänzend zu der ersten Verkehrserhebung am Dienstag, den 07.10.2015 am Knotenpunkt K 68 (Feuerweg) / Memelstraße eine Zählung am Dienstag, den 11.11.2015 in der Zeit von 12:00 - 15:00 Uhr durchgeführt.

Die Bedingungen waren sehr gut vergleichbar mit denen der ersten Zählung. Das Wetter war am 11. November sehr gut und mild, so dass auch der Rad- und Fußgängerverkehr angemessen abgebildet wurde.

In *Tab. E1* wird das Zählergebnis aufgelistet. Der Zeitraum von 12:00 - 15:00 Uhr ist sehr verkehrsarm, die verkehrsschwächste Zeit zwischen 12:00 und 19:00 Uhr. Selbst in der verkehrsstärksten Stunde der Nachzählung (14:00 - 15:00 Uhr) beträgt das Verkehrsaufkommen mit insgesamt 422 Kfz nur ca. 62 % der Verkehre in der Spitzenstunde (16:00 - 17:00 Uhr, 680 Kfz).

Der Schwerverkehrsanteil (SV) ist auch in dieser Zeit aussergewöhnlich gering, er beträgt nur 1 %. Dieser Schwerverkehr besteht überwiegend aus dem Linien- und Schülerbusverkehr und am Zähltag aus Betonmischern, die zu einer Baustelle pendelten. Der SV-Anteil ist damit deutlich geringer als in der schalltechnischen Untersuchung angenommen, was einer geringeren Lärmbelastung als angenommen entspricht.

Gesondert erfasst wurde der kurze Zeitraum nach Ankunft des Zuges aus Cuxhaven mit vielen Schülern um 13:51 Uhr. Nach Öffnung der Schranken fuhren in Richtung Westen innerhalb von 5 Minuten 30 Pkw, 13 Radfahrer und gingen 9 Fußgänger am Zählstandort vorbei.

Die Zahlen für den Pkw-Verkehr liegen deutlich unter denen in den nachfolgenden Stunden nach einer Schrankenschliessung, der Radverkehr ist auch nicht spürbar stärker als in den Nachfolgestunden nach einer Zugankunft und innerhalb einer Stunde (*siehe Tab. E2*). Der Radverkehr ist in der Zeit von 15:00 - 16:00 Uhr am Knotenpunkt K 68 / Memelstraße stärker als zwischen 13:00 und 14:00 Uhr.

Knotenpunkt K 68 (Feuerweg) – Memelstraße – (Zufahrt Führungsbereich)								
Zeitraum	Kfz-Verkehr / Fahrbeziehungen						Summen	
	K68 Ri W	K68 O Ri M	K68 Ri O	K68 W Ri M	M Ri K68 O	M Ri K68 W	[Kfz/15 min.]	[Kfz/1h]
[Uhrzeit]	[Kfz/15 min.]	[Kfz/15 min.]	[Kfz/15 min.]	[Kfz/15 min.]	[Kfz/15 min.]	[Kfz/15 min.]	[Kfz/15 min.]	[Kfz/1h]
12:00 – 12:15	49	4	48	1	2	2	106	436
12:15 – 12:30	67	4	55	2	7	1	136	
12:30 – 12:45	46	4	48	2	3	2	105	
12:45 – 13:00	46	2	38	0	3	0	89	398
13:00 – 13:15	50	6	43	2	4	0	105	
13:15 – 13:30	56	2	34	2	4	0	98	
13:30 – 13:45	47	3	39	1	5	1	96	422
13:45 – 14:00	57	2	33	3	3	1	99	
14:00 – 14:15	58	0	40	1	4	0	103	
14:15 – 14:30	39	3	40	3	7	1	93	525
14:30 – 14:45	46	7	48	0	10	0	111	
14:45 – 15:00	52	1	57	1	4	0	115	
15:00 – 15:15	46	2	51	1	1	0	101	680
15:15 – 15:30	78	5	33	1	2	0	119	
15:30 – 15:45	77	5	53	2	9	0	146	
15:45 – 16:00	72	10	65	4	5	3	159	574
16:00 – 16:15	84	5	59	1	4	0	153	
16:15 – 16:30	105	8	56	0	15	1	185	
16:30 – 16:45	94	13	51	1	4	6	169	454
16:45 – 17:00	103	5	56	2	4	3	173	
17:00 – 17:15	80	9	52	3	7	0	151	
17:15 – 17:30	77	8	45	3	8	2	143	533
17:30 – 17:45	72	3	72	1	6	1	155	
17:45 – 18:00	63	4	51	1	5	1	125	
18:00 – 18:15	77	1	40	1	4	1	124	483
18:15 – 18:30	79	2	45	1	1	1	129	
18:30 – 18:45	55	2	41	1	6	0	105	
18:45 – 19:00	41	2	45	2	6	0	96	
Summen [Kfz]	1.816	122	1.338	43	143	27		
Anteil SV [Kfz]	15		17	Gesamtanteil SV am Gesamt-Kfz-Verkehr = 1,0 %				
Anteil SV [%]	0,8		1,3					

Tab. E1: Kfz-Verkehrsmengen am Knotenpunkt K 68 / Memelstraße, nach Fahrtrichtungen getrennt. Ermittlung der Spitzenstunde.
 Quelle: Verkehrserhebungen am 07.10.2014, 15:00 - 19:00 Uhr
 Verkehrszählung vom 11.11.2014, 12:00 - 15:00 Uhr

Insgesamt ist auch in diesem kurzen Zeitraum der Verkehr im Straßenraum als eher gering und völlig unproblematisch anzusehen. Im Zeitraum von 13:45 - 14:00 Uhr passieren 99 Kfz den Knotenpunkt K 68 / Memelstraße, in der Spitzenstunde innerhalb von 15 Minuten im Mittel 170 Kfz.

Eine weitere Ausdehnung der Zählzeiträume ist auf keinen Fall erforderlich. Die morgendliche Spitzenzeit des Berufs- und Schülerverkehrs wird durch die geplanten Ansiedlungen im „ehemaligen Führungsbereich“ nicht maßgeblich beeinflusst. Zu der Zeit (vor 10 Uhr) ist der Einkaufsverkehr nur sehr gering (*siehe auch: Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 53/1 - 2006: Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik, Abschnitt 1.3 Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung und Auswirkungen auf die Anbindung an das Straßennetz; federführend: Dr.-Ing. Dietmar Bierhoff, S. 18, Bild 23 unten*).

Freizeitverkehre sind morgens so gut wie nicht vorhanden. Zudem war vor einiger Zeit eine mit Verkehr verbundene Nutzung auf dem Standort vorhanden, die auch zu jeder Zeit ohne Probleme abgewickelt werden konnte. Die verkehrlichen Auswirkungen durch diese ehemalige Nutzung sind vermutlich verkehrsintensiver gewesen als die der geplanten Nutzungen auf dem Gelände in den morgendlichen Spitzensstunden des allgemeinen Verkehrs (ca. 6 - 8 Uhr).

Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass die Führung der (insgesamt wenigen) Radfahrer ist zwar nicht erheblich gefährdend, aber weder in der bestehenden Form zulässig noch sinnvoll ist. Ungefähr ein Drittel der Radfahrer nutzen zudem nicht den auf der Südseite angelegten (mangelhaften) 2-Richtungsrad- und Fußweg, sondern unzulässiger Weise in beiden Richtungen den Fußweg auf der Nordseite.

Radverkehr auf der K 68 – Feuerweg im Bereich Memelstraße				
[Zeitraum]	Radfahrer in Richtung...			
	K 68 Ri Rath.	K 68 Ri Bahn	Memelstr. rein	Memelstr. raus
12:00 – 13:00	13	22	4	1
13:00 – 14:00	29	10	1	3
14:00 – 15:00	12	10	1	0
15:00 – 16:00	29	17	3	3
16:00 – 17:00	21	4	4	2
17:00 – 18:00	9	17	0	1
18:00 – 19:00	6	14	1	2

Tab. E2: Radverkehrsaufkommen [R/h] je Stunde im Bereich der Einmündung Memelstraße

Quelle: Verkehrserhebungen am 07.10.2014, 15:00 - 19:00 Uhr
Verkehrszählung vom 11.11.2014, 12:00 - 15:00 Uhr

E2.2 Nachnutzung Altstandort, Verkehrsaufkommen

Am Altstandort besteht ein gültiger Bebauungsplan, der im Sondergebiet nur einen Verbrauchermarkt (Vollversorger, max. 1.600 m² VK) und ergänzende Shops und Fachhandel auf einer VK-Fläche von insgesamt 300 m² zulässt. Nach Wegzug des Vollversorgers und der Bäckerei muss somit der Bebauungsplan geändert werden, um eine sinnvolle Nachfolgenutzung zu erreichen.

Jede andere als eine (Lebensmittel-)Einzelhandelsnutzung auf der recht kleinen Fläche ergibt aber nur geringe Kunden- und Lieferverkehre. Diese wirken sich auf den Straßenraum westlich des Bahnübergangs nur in nicht messbarer Weise aus. Die täglichen Schwankungen des Verkehrs sind deutlich größer als eine mögliche Steigerung der (Kfz-)Verkehrs durch eine der Örtlichkeit angepassten, sinnvollen Nachnutzung. Das gilt auch z.B. für ein Gartencenter, einen Baumarkt. Für diese dürfte die Fläche allerdings (auch in Verbindung mit dem angrenzenden MI-Gebiet) deutlich zu klein sein, um wirtschaftlich interessant zu werden.

Nach dem Wegzug des ALDI-Marktes aus dem Mischgebiet ist auf dieser Fläche kein relevanter Kfz-Verkehr zu erwarten, da typische Mischgebietsnutzungen auf dieser kleinen Fläche in der Regel nur sehr wenig Verkehr erzeugen.

Insgesamt ist deshalb auch nach einer Bebauungsplanänderung nicht mit relevanten (Kfz-)Verkehrszuwächsen auf der K 68 westlich des Bahnüberganges zu rechnen, da am Altstandort mit grosser Sicherheit nicht wieder verkehrsentensiver Lebensmitteleinzelhandel angesiedelt wird bzw. angesiedelt werden darf.

E2.3 Linksabbiegerspur am neuen Standort „ehem. Führungsbereich“

Am Altstandort besteht eine Linksabbiegerspur. Warum diese vor gut 10 Jahren angelegt wurde bzw. angelegt werden musste, ist im Rahmen dieser Untersuchung nicht nachvollziehbar.


Am neuen Standort „ehemaliger Führungsbereich“ haben die Berechnungen anhand der ermittelten Prognoseverkehrsbelastungen des Kfz- und Radfahrerverkehrs ergeben, dass eine Linksabbiegerspur nicht erforderlich ist (*siehe auch Abschnitte 4.1 und 5.3 der VU*).

Grundsätzlich ist anzumerken, dass Straßen schon seit geraumer Zeit nicht mehr für den Bedarf in seltenen oder kurzen Zeiten mit Spitzenbelastungen geplant und ausgebaut werden (dürfen), sondern für den üblichen Verkehr an normalen verkehrstarken Tagen. Dieses ist Vorgabe in den einschlägigen Richtlinien und zudem auch aus Gründen des Ressourcenschutzes sinnvoll. Geringe Wartezeiten in kurzen Zeiträumen mit Spitzenbelastungen sind für den (Kfz-)Verkehr kein wesentliches Problem, dafür können bei einem nicht am Maximum ausgerichteten Ausbau erhebliche Verkehrsflächen und damit umweltfeindliche Versiegelungen eingespart werden.

Im vorliegenden Fall ist auch in der Spitzenzeit des Prognosezeitraumes mit keinen Behinderungen auf den Hauptverkehrsbeziehungen zu rechnen. Alle wichtigen Ströme auf der K 68 haben die bestmögliche Bewertung „A“. Diese bedeutet, dass Verkehrsteilnehmer ä-

ßerst selten von anderen beeinflusst werden, freier Verkehrsfluss besteht (*siehe Abschnitt 4. ff der VU*). An den Bau einer Linksabbiegerspur wäre erst zu denken, wenn die Bewertung ein „D“ mit Tendenzen zu „E“ ergeben würde.

Ronnenberg, den 13. November 2014



Dipl.-Ing. N. Jester