Anlage X zur SV X/155

nts
Ingenieurgesellschaft mbH

Verkehrstechnische Stellungnahme

Bebauungsplan Darfeld Nord-West

Auftraggeber
Gemeinde Rosendahl
Hauptstraße 30
48720 Rosendahl

Bearbeitung
nts Ingenieurgesellschaft mbH
Hansestraße 63
48165 Münster
www.nts-plan.de

Verfasser
Dipl.Ing.R. Suhre

Stand
16.09.2021

nts
Ingenieurgesellschaft mbH

Inhalt

Seite

1.	**Aufgabenstellung und vorhandene Situation**	**3**
2.	**Verkehrsaufkommen**	**6**
3.	**Bewertung der verkehrlichen Situation**	**7**

1. Aufgabenstellung und vorhandene Situation

Der rechtskräftige Bebauungsplan Darfeld Nord-West soll geändert werden, um für den südlichen Teil des Geltungsbereiches eine geänderte Bebauungsstruktur zu ermöglichen. Es gilt zu prüfen, ob eine sichere und leistungsfähige Erschließung der Wohnbauflächen möglich ist.

Das Bebauungsplangebiet ist erschlossen über die Straße von Parné, die an die Eggeroder Straße angebunden ist.

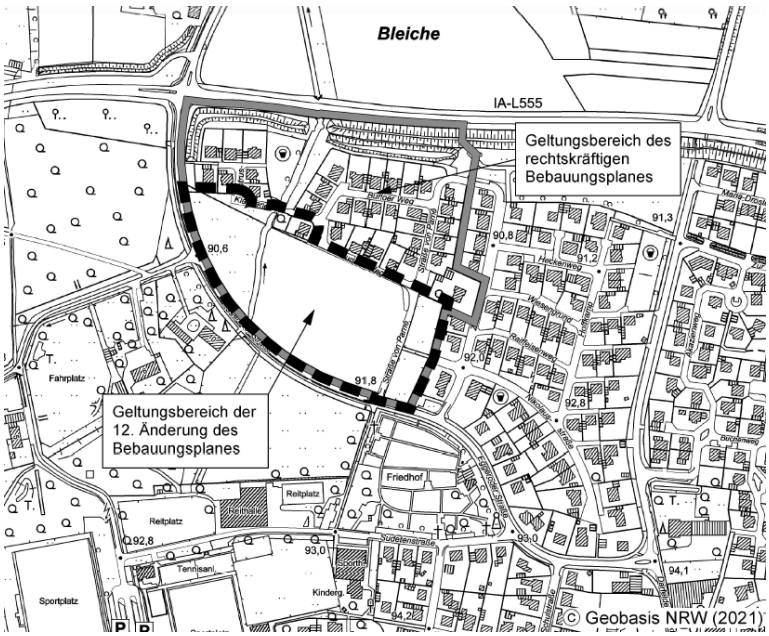

Abb.1: Übersichtsplan Geltungsbereich (Quelle: Büro WoltersPartner)

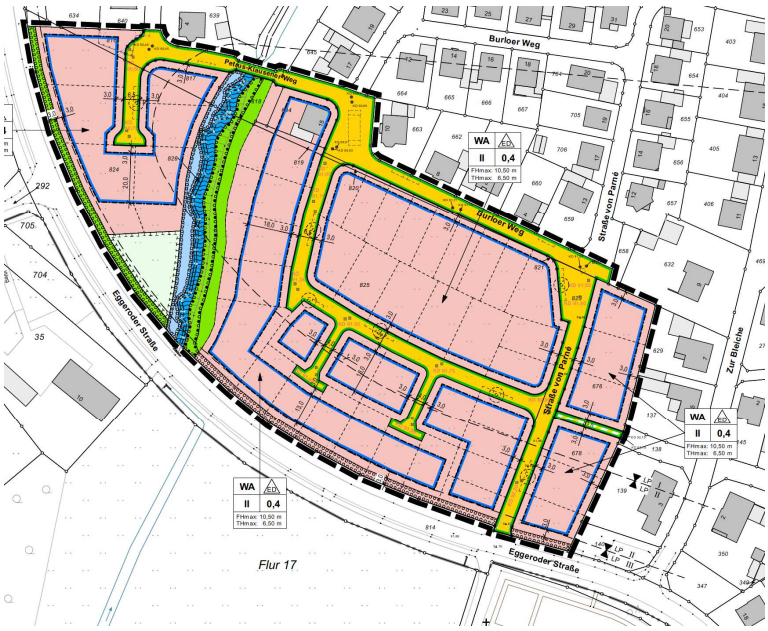

Abb.2: Änderungsbereich B-Plan (Quelle: Büro WoltersPartner)

Die Eggeroder Straße ist eine Hauptsammelstraße, die innerorts als Tempo-30-Zone ausgewiesen ist. Außerorts ist sie mit Tempo 50 beschildert.

Die Einmündung der Straße von Parné liegt innerhalb der Tempo-30-Zone und ist als Rechts-vor-Links-Einmündung ausgestaltet.

Der Radverkehr entlang der Eggeroder Straße wird im Weiteren über einen kombinierten Geh-/Radweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite geführt.

Abb.3: Einmündung Eggeroder Straße / Straße von Parné

Das Erschließungsgebiet befindet sich heute verkehrsrechtlich innerhalb der Tempo-30-Zone. Innerhalb des Bebauungsplangebietes gilt aktuell Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit.

Der Ausbaustandard des bereits endausgebauten Bereiches entspricht dem Standard von verkehrsberuhigten Bereichen. Es wird daher davon ausgegangen, dass dieses Gebiet perspektivisch als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen wird. Die folgenden Ausführungen schließen diesen geänderten Zustand ein.

Abb.4: Vorhandener Endausbau Straße von Parné

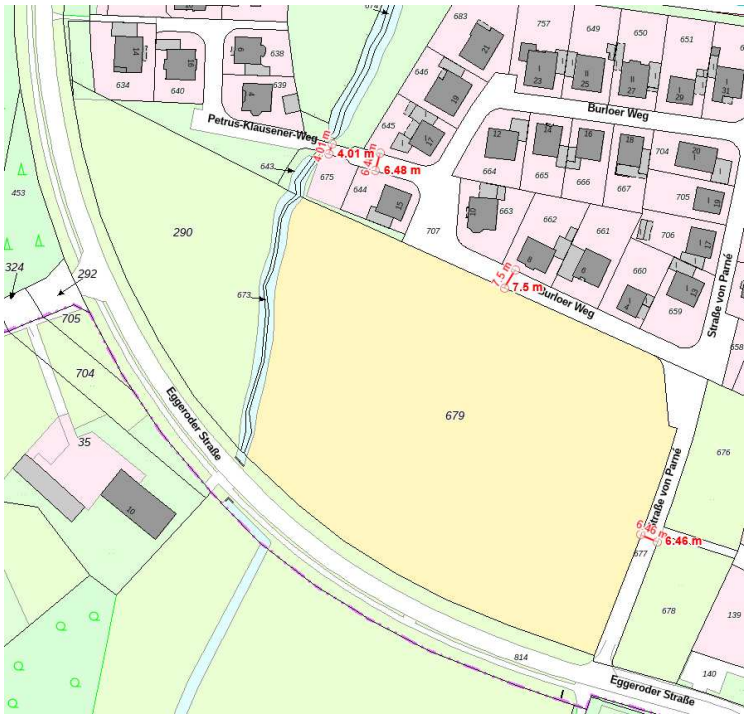

Abb.5: Breite der öffentlichen Verkehrsflächen

Die Breite der öffentlichen Verkehrsfläche ist für die Anlage eines verkehrsberuhigten Bereiches ausgelegt. Die Straßenbreiten betragen:

Straße von Parné	6,5 m
Burloer Weg	7,5 m
Petrus-Klausener-Weg	6,5 m mit einer Einengung auf 4,0 m
Künftige Erschließungsstraße	6,5 m

Aufgrund der derzeitigen Ausweisung als Tempo-30-Zone ist das Parken im Straßenraum kaum reglementiert. Die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches wird dazu führen, dass ausschließlich auf den bereits ausgewiesen Stellplätzen Fahrzeuge abgestellt werden dürfen. Die vorhandenen Stellplätze sind im Zusammenspiel mit Grünbeeten im Straßenraum verteilt und sorgen dafür, dass im Begegnungsfall einzelne Fahrzeuge warten müssen und das Geschwindigkeitsniveau niedrig ist. Die Straßenraumbreiten sind hierfür ausreichend.

Abb.6: Vorhandene Verkehrssituation (Burloer Weg)

2. Verkehrsaufkommen

Vorgesehen ist eine deutliche Erhöhung der Anzahl der derzeit bebauten Wohngrundstücke, die über die Straße von Parné erschlossen werden (bislang ca. 33 Wohnbauflächen, geplant zusätzlich ca. 47 Wohnbauflächen).

Mit der Erschließung neuer Wohnbauflächen geht grundsätzlich eine Zunahme des Verkehrsaufkommens einher.

Eine Zählung des vorhandenen Verkehrsaufkommens auf der Straße von Parné oder dem Burloer Weg war aufgrund der Pandemie sowie der Ferienzeit nicht möglich. Daher werden die folgenden Betrachtungen immer auf den „worst-case“ ausgelegt, um bei allen Aussagen auf der sicheren Seite zu liegen. Berücksichtig wird hierbei auch die ländliche Struktur des Ortes, wodurch i.d.R. eine relativ hohe Anzahl an Pkw-Fahrten verursacht wird.

Es wird angenommen, dass auf jedem Grundstück 1,5 Wohneinheiten entstehen, in diesen Wohneinheiten je 3,5 Personen wohnen, die jeweils 3,4 Wege pro Tag zurücklegen. In der Spitzenstunden werden 20 % aller Wege am Tag zurückgelegt, hiervon 75 % mit dem Kfz.

Hieraus ergibt sich ein maximales Verkehrsaufkommen von 215 Fahrten in der Spitzenstunde (kommend oder gehend).

Grundstücke	80
Wohneinheiten je Grundstück	1,5
Anzahl der Wohneinheit	120
Einwohner je Wohneinheit	3,5
Einwohner	420
Wege je Einwohner je Tag	3,4
Anzahl der Wege	1428
Anteil der Spitzenstunde	20%
Anzahl der Wege in Spitzenstunde	286
Motorisierungsgrad	75%
Anzahl Kfz-Bewegungen in Spitzenstunde	215

Abb.7: Verkehrserzeugung (gelbe Felder = Annahmen)

In dieser Annahme ist die Bestandsbebauung bereits enthalten.

Dieses Verkehrsaufkommen trifft nur auf den Einmündungsbereich der Eggeroder Straße zu. Ab der ersten einmündenden Erschließungstraße reduziert sich das Aufkommen auf den einzelnen Straßen erheblich.

So wird z.B. das zusätzliche Verkehraufkommen auf dem Burloer Weg (Bereich Hausnummer 4-10) nur von 17 zusätzlichen Grundstücken beeinflusst. Die zusätzliche Belastung ergibt sich mit ca. 46 Kfz-Fahrten in der Spitzenstunde. Dies entspricht etwas mehr als einer zusätzlichen Fahrt alle 1,5 Minuten. Im worst-case ist also für die Bestandsbewohner mit einer zusätzlichen Kfz-Bewegung alle 1,5 Minuten zu rechnen.

3. Bewertung der verkehrlichen Situation

Die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen 2006 (RASt06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) stellt den aktuellen Stand der Technik dar und definiert die Einsatzkriterien für verschiedene Straßentypen.

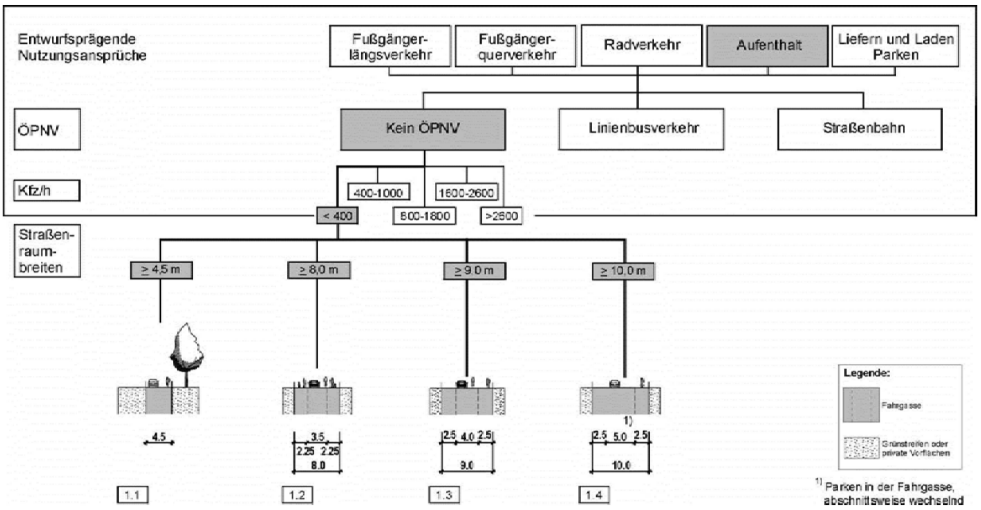

Abb. 8: Empfohlene Querschnitte für die typische Entwurfssituation „Wohnweg“ (Quelle: RASt06 der FGSV)

Die Straße von Parné ist ein Wohnweg, der maßgeblich dem Anliegerverkehr sowie dem Aufenthalt dient. Der vorhandene Straßenquerschnitt ist dafür geeignet, die Anliegerverkehre inkl. der zusätzlichen Fahrten, die durch die geplante Wohnbauentwicklung verursacht werden, abzuwickeln. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen in der Spitzenstunde liegt deutlich unter den definierten Einsatzgrenzen.

Die Anlage von Mischverkehrsflächen zur gleichberechtigten Führung des Fußverkehrs, Radverkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs entspricht der empfohlenen Anlage dieses Straßentyps.

Durch punktuelle Einbauten oder ausgewiesene Stellplätze besteht keine Gefahr für den Fuß- oder Radverkehr oder der Entstehung von Blockaden. Bei Begegnungsfällen in diesen Bereichen müssen einzelne Fahrzeuge warten. Dies dient zur Beruhigung des Verkehrs und der Reduzierung der Geschwindigkeiten. Es stehen ausreichende Fahrbahnbreiten für alle denkbaren Begegnungsfälle zur Verfügung. In Einmündungsbereichen ist auf die Freihaltung der Sichtdreiecke zu achten. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist gegeben.

Bei Bedarf sollte eine regelmäßige Überwachung des Parkraums erfolgen.

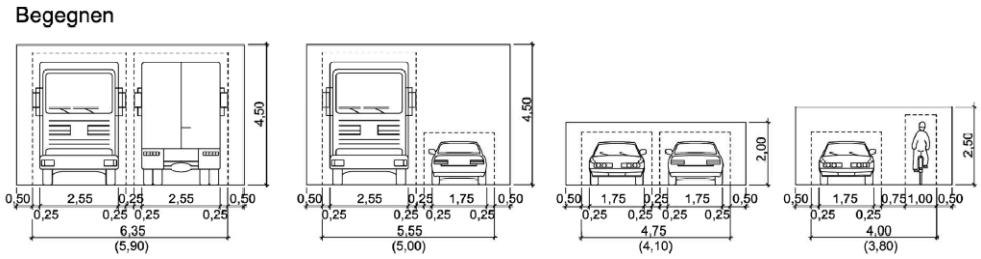

Abb. 9: Platzbedarf für Begegnungsfälle (Quelle: RASt06 der FGSV)

Entsprechend einer Seitenradarmessung der Stadt Rosendahl über einen Zeitraum von Montag bis Sonntag kann eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf der Eggeroder Straße von rund 1.600 Kfz/24h ermittelt werden. In der Nachmittagsspitzenstunde ergibt sich im Querschnitt der Eggeroder Straße eine Verkehrsbelastung von rund 175 Kfz/h. Aufgrund der geringen bestehenden Verkehrsbelastung der Eggeroder Straße besteht kein Anlass Querungshilfen für zu Fuß gehende und radfahrende zu realisieren. Auch ein Linksabbiegestreifen in das Plangebiet hinein ist aufgrund der niedrigen Verkehrsmengen nicht notwendig.

Die Erschließung der geplanten Wohnbauflächen über die Straße von Parné ist aus verkehrstechnischer Sicht möglich. Die angenommenen Verkehrsbelastungen stellen den worst-case dar. Bedenken in Bezug auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bestehen nicht.

Münster, 16.09.2021

Dipl.Ing. Rolf Suhre
nts Ing.Ges. mbH