
Bebauungsplan Nr. 250 Rüd.
Stadt Witten, Ardeystraße / Auf dem Schnee / Wittener Landstraße

Verkehrsgutachten
zum Bebauungsplan 250 Rüd.
sowie zum konkreten Bauvorhaben mit Lebensmitteldiscounter und Wohnnutzungen

Stand: 28.03.2022

Im Auftrag
der

A+H Herne Zentrum für Einzelhandel und Dienstleistungen GmbH



Luftbild aus NW-SIB – Datenbank und Geoinformationen

*Bebauungsplan 250 Rüd.
sowie Bauvorhaben mit Lebensmitteldiscounter und Wohnnutzungen in Witten,
Auf dem Schnee*
Verkehrsgutachten

1. AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Witten hat den Aufstellungsbeschluss zu einem Bebauungsplan Nr. 250 Rüd. gefasst. Im nordöstlichen Quadranten der Kreuzung Ardeystraße (L625) / Auf dem Schnee – Kermelberg wird ein Mischgebiet gemäß § 6 Baunutzungsverordnung (BauNVO) ausgewiesen. Die Art der baulichen Nutzung umfasst die in §6 (2) allgemein zulässigen MI-Nutzungen. Lediglich die im § 6 (2) in Punkt 6 – 8 aufgelisteten Nutzungen (Gartenbaubetriebe, Tankstellen, Vergnügungsstätten) sollen im B-Plan nicht zugelassen werden.

Für das B-Plangebiet besteht bereits eine konkrete Überlegung zu einer Neubebauung (s. Anlage 1).

Die Projektentwicklerin A+H Herne Zentrum für Einzelhandel und Dienstleistungen GmbH – im folgenden Vorhabenträgerin genannt- beabsichtigt, an dieser Stelle einen Neubau zu errichten, der einen Netto-Markt mit einer Verkaufsfläche von 800 qm erhalten soll und zusätzliche 15 Wohnungen. Dieses Bauvorhaben wahrt die Anforderung im B-Plan, dass in einem Mischgebiet ein Gleichgewicht zwischen den Nutzungen Wohnen und Gewerbe erzielt werden soll.

Der Markt ist im Untergeschoss vorgesehen, die Wohnungen sollen in Form eines Wohnhofes in 3-geschossiger Bauweise darüber angeordnet werden.

Die heute vorhandene Bebauung (ein ehemaliger Supermarkt ähnlicher Größe) wird rückgebaut.

Die Topografie des Baugrundstücks ist bewegt. Die Straßen Auf dem Schnee und Kermelberg verlaufen auf einem Höhenrücken, die Kreuzung mit der Ardeystraße / Wittener Landstraße bildet eine deutliche Kuppe. Nach Norden fällt das Gelände um ca. 5 m ab. Hierdurch können Parkplätze und Andienung des Marktes in etwa höhengleich mit dem Haupteingang des Marktes angeordnet werden.

Das Grundstück hat derzeit zwei Zufahrten:

- Eine Ein- und Ausfahrt zur Straße Auf dem Schnee, alle Fahrbeziehungen
- Eine Ausfahrt zur nördlichen Ardeystraße, wurde seinerzeit nur als Ausfahrt nach rechts genutzt

Die Stadtgrenze der Stadt Witten zur Stadt Herdecke verläuft unmittelbar am südlichen Rand der Straßen Auf dem Schnee und Kermelberg.

Die Baulast für die Ardeystraße (L625) liegt bei der Stadt Witten.
Bezüglich der Lichtsignalanlage ist Straßen.NRW Baulastträger für die Hardware (Steuergerät und Signalmasten), für die Steuerung der Anlage einschließlich der Software ist die Stadt Witten zuständig.

Im Rahmen eines Verkehrsgutachtens soll die Verkehrserzeugung durch eine Neubebauung gemäß den zulässigen Nutzungen im Mischgebiet berechnet werden.

Dazu wird die Betrachtung eines worse case Szenario erforderlich. Im Fall der Realisierung einer Einzelhandelsnutzung ist von einer größtmöglichen Neuverkehrserzeugung auszugehen. Gleichzeitig überlagern sich die Spitzenbelastung des Einkaufsverkehrs nachmittags mit der Nachmittagsspitzenstunde des allgemeinen Verkehrs. Damit erzeugt das konkrete Bauvorhaben mit Einzelhandel und Wohnen mit Abstand die höchste zusätzliche Neuverkehrsbelastung auch in der Spitzenstunde und stellt damit den worse case dar.

Die prognostizierten Verkehre sind mit den bestehenden Verkehrsbelastungen zu überlagern. Dabei ist als Prognosehorizont das Jahr 2030 anzusetzen. Darüber hinaus ist die erforderliche Stellplatzzahl zu ermitteln.

Die Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz werden aufgezeigt und bewertet.

2. Analyse der heutigen Verkehrssituation

Das Baugrundstück liegt im Nordosten der Kreuzung Ardeystraße / Auf dem Schnee (Fotos und Luftbild siehe Anlage 2). Erste Ortsbegehungen und Verkehrsbeobachtungen fanden im Oktober 2021 statt.

Die Stadt Witten hat im Jahr 2006 von dem Büro BSV aus Aachen die Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2020 abschätzen lassen (s. Anlagen 4a und 4b).

Die Analyse aus 2006 weist eine Verkehrsbelastung in der Nachmittagsspitzenstunde von 1.100 KFZ/h in der Ardeystraße aus, die Straßen Auf dem Schnee und Kermelberg werden mit 350 KFZ/h sowie 100 KFZ/h angesetzt. Das Gutachten stellt für den Zielhorizont 2020 gleiche Belastungen in der Nachmittagsspitzenstunde (16.00 – 17.00 Uhr) für die Straßen Auf dem Schnee und Kermelberg dar, die Belastung der L625 sinkt leicht auf 1.050 KFZ/h.

Die Datenbank von Straßen.NRW – NW-SIB – weist für die L625 für das Jahr 2015 einen DTV (durchschnittlichen täglichen Verkehr) von 9.210 Kfz/ 24h für Leichtverkehr und 324 Kfz/ 24h für Schwerlastverkehr aus (s. Anlage 4c).

Zur Aktualisierung der Belastungsdaten hat sich der Vorhabenträger auf Empfehlung entschlossen, eine Verkehrserhebung am Knoten Ardeystraße / Auf dem Schnee / Kermelberg mit Videodokumentation durchzuführen.

Die Beobachtung erfolgte unter Einhaltung der Erfordernisse gemäß Datenschutzrichtlinien. Gesichtserkennung und Lesbarkeit von Kennzeichen ist nicht möglich, die Wiedergabe erfolgt im Zeitraffer, alle Daten dienen ausschließlich verkehrsplanerischen Überlegungen und werden nach Auswertung gelöscht.

Die Zählung wurde am 16.11.2021 über 24 h durchgeführt. Alle gezählten Werte lagen leicht unterhalb der damaligen Analyse und Prognose (Ergebnisse s. Anlage 5).

Für die Nachmittagsspitzenstunde (16.00 – 17.00 Uhr) ergaben sich folgende Werte:

- Ardeystraße 903 KFZ/h, ca. - 10%
- Auf dem Schnee 262 KFZ/h, ca. - 25%
- Kermelberg 96 KFZ/h, unverändert

Die 24h Belastungen - der sogenannte durchschnittliche tägliche Verkehr werktags (DTVW) – betrug am 16.11.2022

- Ardeystraße 10.505 KFZ/24h
- Auf dem Schnee 3.186 KFZ/24h
- Kermelberg 1.011 KFZ/24h

Da man in 2006 von einem Anteil von 10% der 24h-Belastung als Spitzenstundenanteil ausging kann von einer sehr guten Übereinstimmung zur BSV Prognose und auch zu den Landesdaten gesprochen werden.

3. Abschätzung der Verkehrserzeugung

Für das worse case Szenario geht das Gutachten von der Realisierung von einem Lebensmitteldiscounter mit 800 qm Verkaufsfläche und 15 Wohnungen aus. Diese Konstellation erzeugt deutlich mehr Verkehr als eine Variante mit Dienstleistern und Wohnen.

Die architektonische Planung sieht 50 PP auf dem tiefliegenden Außengelände vor, 12 PP auf der Vorderseite zur Straße Auf dem Schnee und 6 Schrägparkplätze östlich des Gebäudes in Schrägaufstellung.

Der Haupteingang des Marktes liegt nördlich des Gebäudes auf Höhe des Parkplatzes.

Anbindungstechnisch werden folgende Fahrbeziehungen vorgeschlagen:

- Zufahrt zum Markt ausschließlich von der Ardeystraße Nord als Rechtsabbieger von Süden kommend und als Linksabbieger von Norden kommend (Kunden, Beschäftigte, Andienung)
- Ausfahrt vom Markt kommend: Richtung Nord zur Ardeystraße Nord (Abfahrt der Andienungsfahrzeuge), Richtung Süd, West oder Ost über die Rampe östlich des Gebäudes zur Straße Auf dem Schnee (nur PKW)
- Zufahrt der Anwohner: über die Zufahrt Auf dem Schnee in und aus allen Richtungen, Anfahrt der 6 Schrägparkplätze östlich des Gebäudes über die Zufahrt Ardeystraße

- Im Zusammenhang mit der internen Erschließung und der Anordnung von Schrägparkplätzen auf der östlichen Gebäudeseite sollte die Vorbeifahrt am Gebäude mit PKW nur in Einbahn-Richtung Süden zur Straße Auf dem Schnee erfolgen. Dem Radverkehr sollte auch die Gegenrichtung freigegeben werden.

Die durchgeführten Berechnungen der Verkehrserzeugungen für die Planung des Lebensmittelmarktes erfolgen nach den Ansätzen von Dr. Ing. Bosserhoff¹ (siehe Anlage 6a). Allerdings wurde nicht auf typisierte Tagesganglinien zurückgegriffen, sondern auf die Datenerhebung im Sommer 2020 zu einem Lebensmittelmarkt in Hagen, Fleyer Straße (vergleichbare Lage - Solitärstandort mit größerem Wohnumfeld an bedeutsamer Hauptverkehrsstraße und identische Verkaufsfläche).

Als Parameter für die Berechnung der Verkehrserzeugung werden gewählt:

1,2 Kunden / qm VKF;

Dieser Wert ist für einen Supermarkt / Discounter in dieser Größenordnung aus Sicht der Verkehrserzeugung als worst case Annahme anzusetzen. Er erzeugt von zweckgebundenen zeitlich kurzen Einkäufen und damit verbunden einen schnellen PKW-Wechsel. Den Nachweisen der Leistungsfähigkeiten, der Verkehrsqualitäten und der Lärmimmissionen werden diese Ergebnisse als Prüfmerkmal zugrunde gelegt.

In der Bosserhoffschen Systematik führt dieser Ansatz zu einem Kundenaufkommen von 960 Kunden pro Tag.

10% Anteil der Kunden nutzen in der Prognose den Umweltverbund, 90% kommen mit dem KFZ.

Der Faktor von 10% der Kunden, die ihren Einkauf ohne PKW-Nutzung vornehmen, ist zurückhaltend angesetzt. Die Haltestellenlage des Busverkehrs der BOGESTRA in unmittelbarer Nähe zum Eingang des Marktes ist zwar positiv zu bewerten, die bewegte Geländetopografie und die gestreckte Ortslage sind jedoch nicht unbedingt förderlich für den Fuß- und Radverkehr, obwohl die Nutzung von E-Bikes immer mehr zunimmt.

Gerade deshalb sieht die Planung als konkrete Maßnahme vor, unmittelbar vor dem Markt Fahrradabstellmöglichkeiten in ausreichender Anzahl anzubieten. Hierdurch und mit der Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit des Marktes für Radfahrer werden zusätzlicher Anreize geschaffen, öfter auf das Auto zu verzichten und den Umstieg auf den Umweltverbund zu wagen.

Der Faktor 1,1 Kunden pro Fahrzeug entspricht den Besetzungsgraden, die in vergleichbaren Fällen ermittelt wurden (u.a. in Hagen, Hemer, Köln Lövenich).

Bei den Beschäftigten wurde von zwei Schichten á 5 Mitarbeiter*innen ausgegangen. Aufgrund der o.a. Argumentation wird auch hier von einer überwiegenden KFZ-Nutzung ausgegangen (95%). Eine Überlappung der Parkplatzbelegungen bei Schichtwechsel wurde berücksichtigt.

¹ „Integration von Verkehrsplanungen und räumlicher Planung“ – Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen – Dr. Ing. Bosserhoff

Es ergeben sich folgende Parameter zur Verkehrserzeugung durch einen Lebensmittelmarkt mit 800 qm VKF:

Kundenzahl: 960 Kunden / Tag
Beschäftigte: 10 Mitarbeiter*innen in 2 Schichten
PKW-Anzahl: 796 Kfz / Tag, jeweils Ziel- und Quellverkehr
Andienende / entsorgende LKW: max. 10 LKW / Tag
Benötigte Parkplätze im Stundentakt nach Tagesganglinie: von 37 PP (s. Anlage 6b)

Ergänzende Annahmen und Schlussfolgerungen:

- Die Verkehrserzeugung geht im Sinne der worse-case Annahme davon aus, dass alle Fahrten der Prognose zusätzliche Verkehre sind. Die sicherlich auch auftretenden Fälle, in denen Einkäufe als Zwischenstopp auf dem bereits heute anfallenden Weg zur Arbeit oder anderen bestehenden Fahrtzwecken erledigt werden, werden dabei vernachlässigt.
- Die Öffnungszeiten des Marktes sollten so eingerichtet werden, dass Ein- und Ausfahrten auf dem Parkplatz möglichst zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr stattfinden.
- Für den Stellplatznachweis wird empfohlen **von 37 zzgl. 20% = 45 PP** auszugehen. Für Wohnen sollten mindestens 15 Stellplätze vorgesehen werden.

Die sind in der aktuellen Planung 68 PP vorgesehen. Dies sind 8 PP mehr als der verkehrsplanerisch ermittelte Bedarf. Die Zuordnung der Parkplätze ist räumlich gut gelöst: Der nördlich gelegene Parkplatz bietet 50 PP, die dem Markt zugeordnet werden, östlich und südlich des Gebäudes sind 18 PP für die Wohnnutzung vorgesehen.

Für Fahrräder sind gemäß Musterstellplatzsatzung NRW aus 2019 vorzusehen:

- o für Netto: 1 Stellplatz/60 qm Verkaufsfläche – entspricht 15 Radabstellplätzen
- o für Wohnen: 10 Radabstellplätze

Die hierfür vorgesehenen Flächen reichen aus um den Bedarf zu erfüllen.

- Die Prognosebelastungen für das Jahr 2030 erfolgen durch Überlagerung der Prognosewerte für die allgemeine Verkehrsentwicklung und den zusätzlich erzeugten Verkehren durch das Bauvorhaben. Für die Leistungsfähigkeitsberechnungen werden dabei die Stundenbelastungen 16.00 Uhr bis 17.00 Uhr mit einem Sicherheitsaufschlag von 10% zu den gezählten Werten am 16.11.2021 angesetzt. Der zu überlagernde Zielverkehr beträgt jeweils in der Spitzenstunde für den Einzelhandel 67 PKW, für Wohnen 10 PKW, der Quellverkehr für Einzelhandel 63 PKW, für Wohnen 3 PKW.
- Für die Schallimmissionsberechnung wird der gezählte DTV-W Wert (durchschnittlicher Verkehr werktags) vom 16.11.2021 mit einer 5% Minderung als jahresdurchschnittlicher Verkehr für alle Tage angesetzt. Die Verkehrsbelastungen wurden für das Zieljahr 2030 hochgerechnet. Der Hochrechnung liegen die Daten zur Verkehrsentwicklung aus dem Schlussbericht der Verflechtungsprognose 2030, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in der Fassung vom

11.06.2014 zugrunde. Hinzu kommt der Neuverkehr aus dem Bauvorhaben s. Anlage 7a.

Die sich hieraus ergebenden Belastungszahlen jeweils für die Tagsituation (6.00 – 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 – 6.00 Uhr) zeigt Anlage 7b 1-4 für die jeweiligen Straßenabschnitte Ardeystraße, Auf dem Schnee, Wittener Landstraße und Kermelberg.

4. Externe Erschließung, Umgestaltungsmaßnahmen und Leistungsfähigkeiten

Die Nachweise der Leistungsfähigkeiten des lichtsignalgesteuerten Hauptknotens Ardeystraße / Auf dem Schnee / Kermelberg und der Zufahrtssituation zum Bauvorhaben an der Ardeystraße wurden durch Berechnungen des Büros IGEPa-Verkehrstechnik erbracht. Die Ergebnisse sind ausführlich in der Anlage 8 wiedergegeben. An dieser Stelle erfolgt eine Zusammenfassung:

Der Knoten Ardeystraße / Aus dem Schnee / Kermelberg wird signaltechnisch mittels vollverkehrsabhängiger Einzelknotensteuerung gesteuert. Die jeweiligen Freigabezeiten werden knotenstrombezogen über Detektoren ermittelt und nach Bedarf – innerhalb der parametrisierten Maximalgrünzeiten – zugewiesen.

Die Berechnungen wurden gemäß der HBS 2015 vorgenommen. Für den o.a. Prognosefall 2030 (mit 10% Zuschlag zu den gezählten Werten zzgl. der Verkehrserzeugung durch das Bauvorhaben, ermittelt für die Spitzenstunde 16.00 – 17.00 Uhr) ergibt sich eine optimale Umlaufzeit von 44 sec. Der Knotenpunkt liegt insgesamt in der zweitbesten Qualitätsstufe des Verkehrs (QSV)=B. Die ungünstigste mittlere Wartezeit beträgt nur 22,3 sec.

Im neuen unsignalisierten Knotenpunkt Ardeystraße / Anbindung des Bauvorhabens ergibt sich die bestmögliche Qualitätsstufe A. Die ungünstigste mittlere Wartezeit beträgt 6,6 sec. Um temporäre Behinderungen der geradeaus in Richtung Süden auf der Ardeystraße fahrenden KFZ auszuschließen, empfiehlt IGEPa gutachterlich eine Aufstellfläche für Linksabbieger zum Parkplatz des Bauvorhabens von 10 – 12 m Länge.

Aus den Ergebnissen der Leistungsfähigkeitsberechnungen kann gefolgert werden:

- Eine Änderung oder Anpassung der LSA-Steuerung oder Fahrstreifenaufteilung und Markierung im Knotenpunkt Ardeystraße / Auf dem Schnee / Kermelberg ist nicht erforderlich. Der Knoten kann in seiner jetzigen Form und Steuerung die prognostizierten Verkehre mit hoher Leistungsfähigkeit abwickeln.
- Im Zuge der Neuerschließung ist die Zufahrt zum Parkplatz des Bauvorhabens entsprechend auszubauen. Die Markierung auf der Ardeystraße (L625) ist entsprechend der Darstellung in Anlage 9 zu ändern. Dabei bleiben die Ausweisung des Radverkehrsstreifens in Richtung Süd und die Anordnung und Lage der Bushaltestelle mit Busbucht unverändert. Die Geradeausspur in Richtung Norden wird an den vorhandenen Bord geführt und nach ca. 20 m in die heutige Lage mit seitlichem Abstand vom Bord verschwenkt. Der hierdurch gewonnene Raum kann für die

erforderliche Länge einer Aufstellmöglichkeit für Linksabbieger zum Plangebiet von 12,0 m genutzt werden. Im weiteren Verlauf erhält die Ardeystraße eine Sperrfläche und dann die Verziehung auf die vorhandene Linksabbiegespur im LSA-Knoten Richtung Auf dem Schnee. Die verbleibende Aufstelllänge für diesen Linksabbieger ist ausreichend.

5. Resümee

Die Stadt Witten hat den Aufstellungsbeschluss zu einem Bebauungsplan Nr. 250 Rüd. gefasst. Im nordöstlichen Quadranten der Kreuzung Ardeystraße (L625) / Auf dem Schnee – Kermelberg wird ein Mischgebiet gemäß § 6 Baunutzungsverordnung (BauNVO) ausgewiesen.

Die Art der baulichen Nutzung umfasst die in §6 (2) allgemein zulässigen MI-Nutzungen. Lediglich die im § 6 (2) in Punkt 6 – 8 aufgelisteten Nutzungen (Gartenbaubetriebe, Tankstellen, Vergnügungsstätten) sollen im B-Plan nicht zugelassen werden.

Für das B-Plangebiet besteht bereits eine konkrete Überlegung zu einer Neubebauung.

Die Projektentwicklerin A+H Herne Zentrum für Einzelhandel und Dienstleistungen GmbH – im folgenden Vorhabenträgerin genannt- beabsichtigt, an dieser Stelle einen Neubau zu errichten, der einen Netto-Markt mit einer Verkaufsfläche von 800 qm erhalten soll und zusätzliche 15 Wohnungen. Dieses Bauvorhaben wahrt die Anforderung im B-Plan, dass in einem Mischgebiet ein Gleichgewicht zwischen den Nutzungen Wohnen und Gewerbe erzielt werden soll.

Im Fall der Realisierung einer Einzelhandelsnutzung ist von einer größtmöglichen Neuverkehrserzeugung auszugehen. Gleichzeitig überlagern sich die Spitzenbelastung des Einkaufsverkehrs nachmittags mit der Nachmittagsspitzenstunde des allgemeinen Verkehrs. Damit erzeugt das konkrete Bauvorhaben mit Einzelhandel und Wohnen mit Abstand die höchste zusätzliche Neuverkehrsbelastung auch in der Spitzenstunde und stellt damit den worse case dar.

Durch eine aktuelle Erhebung des heutigen Verkehrsaufkommens über 24h mit Videodokumentation und den Vergleich mit Verkehrsgutachten aus 2006 und der 5-Jahreszählung von Straßen.NRW können die Verkehrsbelastungen und die Verkehrsentwicklung zuverlässig eingeschätzt werden. Für die Verkehrserzeugung des Neubauvorhabens werden auch in 2020 gewonnene Daten aus der Nachbarstadt Hagen für die Tagesganglinien des Ziel-Quellverkehrs herangezogen.

Die zu erwartende Kundenzahl wird für den Lebensmittelmarkt bei ca. 960 Kunden / Tag liegen. Dies bedeutet eine Ziel-Quell KFZanzahl von ca. 800 Fahrzeugen / Tag.

Im Markt werden 10 Beschäftigte in 2 Schichten arbeiten. Der Ver- und Entsorgungsvkehr durch LKW wird i.d.R. mit max. 10 Fahrten stattfinden.

Über diese Verkehrserzeugung hinaus ist von der Wohnnutzung von weiteren 30 Fahrten / Tag auszugehen.

Als Zufahrten stehen zur Verfügung:

- Ein- und Ausfahrt an der Ardeystraße, die Ausfahrt nur nach rechts in Richtung Norden. Diese Ausfahrtrichtung ist für den andienenden LKW-Verkehr alternativlos.

Die Einfahrt von der Ardeystraße ist aus beiden Richtungen möglich.

- Ein- und Ausfahrt an der Straße auf dem Schnee: alle Richtungen. Offen für PKW-Verkehre vom PP Einzelhandel in Richtung Süd, West und Ost.

Die Rampe östlich des Gebäudes wird für PKW-Verkehre in Richtung Süd (zur Straße Auf dem Schnee) als Einbahnrichtung eingerichtet. Radverkehr gegen die Einbahnrichtung sollte zugelassen werden.

Für den Markt werden 45 PP benötigt, für Wohnen 15 PP. Die aktuelle Planung sieht insgesamt 68 PP vor. 50 PP werden auf der Nordseite des Gebäudes dem Markt zugeordnet, 18 PP sind südlich und östlich des Gebäudes für die Wohnnutzung vorgesehen.

Bei den Fahrradstellplätzen sollten mindestens 15 Plätze für den Lebensmittelmarkt und 10 Plätze angeboten werden.

Die Erreichbarkeit des Marktes mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist als gut zu bewerten. Die Haltestelle in der Ardeystraße liegt in unmittelbarer Nähe zum Markteingang. Für den Radverkehr werden die neuen Abstellmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zum Eingang vorgesehen. Da der Markt auch vielfach für den kleineren Einkauf angefahren wird, besteht in der Verbesserung der Bedingungen und Erreichbarkeit für Radfahrer eine wichtige Stellschraube zur Substitution von PKW-Nutzungen.

Für die Verkehrsprognose 2030 wurde zu den gezählten Werten ein Zuschlag von 10% als weitere Sicherheit für die Leistungsfähigkeitsberechnungen angesetzt. Zu diesem Verkehr wurden die zusätzlichen Verkehrserzeugungen durch das Bauvorhaben addiert.

Der lichtsinalgesteuerte Knoten Ardeystraße / Auf dem Schnee / Kermelberg / Wittener Landstraße erreicht die Qualitätsstufe QSV = B, die unsignalisierte Zufahrt zum Bauvorhaben an der Ardeystraße die Qualitätsstufe QSV = A.

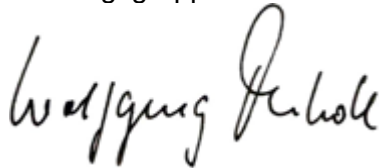
Die o.a. Aussagen gelten unter der Maßgabe, dass im Bereich der Zufahrt Ardeystraße eine Ummarkierung zugunsten einer 12m langen Aufstellmöglichkeit für Linksabbieger zum Parkplatz des Bauvorhabens stattfindet. Diese ist ohne Veränderung der Borde und Rinnen sowie des Radverkehrsstreifens und der Busbucht möglich.

Die Ergebnisse der Zählungen wurden für die Schallimmissionsuntersuchungen auf der Basis der RLS 2019 und den empfohlenen Hochrechnungen entsprechend dem Schlussbericht der Verflechtungsprognose 2030 (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) aufbereitet.

Aus verkehrsplanerischer Sicht stehen dem Bebauungsplan 250 Rüd. mit der Festsetzung eines Mischgebietes nach §6 BauNVO und dem konkret geplanten Bauvorhaben Auf dem Schnee / Ardeystraße mit Einzelhandel und Wohnen keine Bedenken entgegen.

Aachen, den 28.03.2022

Planungsgruppe MWM



Wolfgang Mesenholl

Anlagen:

- 1) Übersichtslageplan Standort des Bauvorhabens
- 2a) Fotodokumentation - Auszug
- 2b) Luftbild, Auszug aus NW-SIB
- 3a) Bebauungsplanauszug 250 Rüd.
- 3b) Lageplan Bauvorhaben
- 4a) Gutachten BSV 2006: Analyse 2006
- 4b) Gutachten BSV 2006: Prognose 2020
- 4c) Belastungszahlen 2015, Auszug NW-SIB
- 5a) Erg. Verkehrszählung 16.11.2021, 24h
- 5b) Erg. Verkehrszählung 16.11.2021, Spstd. 7.00 – 8.00 Uhr
- 5c) Erg. Verkehrszählung 16.11.2021, Spstd. 16.00 – 17.00 Uhr
- 5d) Erg. Verkehrszählung 16.11.2021, Tag 06.00 – 22.00 Uhr
- 5e) Erg. Verkehrszählung 16.11.2021, Nacht 22.00 – 06.00 Uhr
- 6a) Prognose der Verkehrserzeugung des Bauvorhabens (worse-case)
- 6b) Prognose Stellplatzbedarf Lebensmitteldiscounter
- 6c) Verkehrsverteilung Prognoseverkehr BV, Spstd. 16.00 – 17.00 Uhr
- 7a) Verkehrsverteilung Prognose 2030, Tags, Vorber. Schalluntersuchung
- 7b) Tabell. Aufbereitung der Daten für die Schallimmissionsberechnungen
- 8) Leistungsfähigkeitsberechnungen, Nachweise