

**Stadt Rheda-Wiedenbrück
Fachbereich Stadtplanung**

**Bebauungsplan Nr. 395
„Kaiserforst“**

**Ergänzung der
Verkehrsuntersuchung**
17. August 2015

1. Allgemeines

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück war aufgefordert im Rahmen des Bauleitplanverfahrens für den Bebauungsplan Nr. 395 „Kaiserforst“ im Stadtteil Wiedenbrück ein Verkehrsgutachten aufzustellen.

Die Verkehrsuntersuchung mit Stand November 2014 hat bereits Aussagen zur Verkehrsentwicklung in Hinblick auf die Bestandssituation und die sich verändernden Verkehre im Umfeld des neuen Baugebietes getroffen.

In einer ergänzenden Untersuchung sollen nun noch Aussagen zum Radverkehr getroffen werden.

Im vergangenen Jahr sind bereits verschiedentlich Zählungen des motorisierten Fahrzeugverkehrs durchgeführt worden.

In Ergänzung dieser Daten sind am 21. April 2015 die Radfahrströme an den Knoten Südring / Burgweg sowie Südring / Holtkampstraße durch 4-stündige Zählungen am Morgen (7:00 – 10:00 Uhr) und Nachmittag (12:00 – 16:00 Uhr) erfasst worden.

Die detaillierten Ergebnisse sind den folgenden Aufstellungen und Grafiken zu entnehmen. Die Zählprotokolle sind der Anlage 1 zu entnehmen.



2. Ergebnisse der Zählung

Die Spitzenbelastungen ergaben sich dabei am Morgen zwischen 7:00 – und 8:00 Uhr und am Nachmittag zwischen 12:15 -13:15 Uhr.

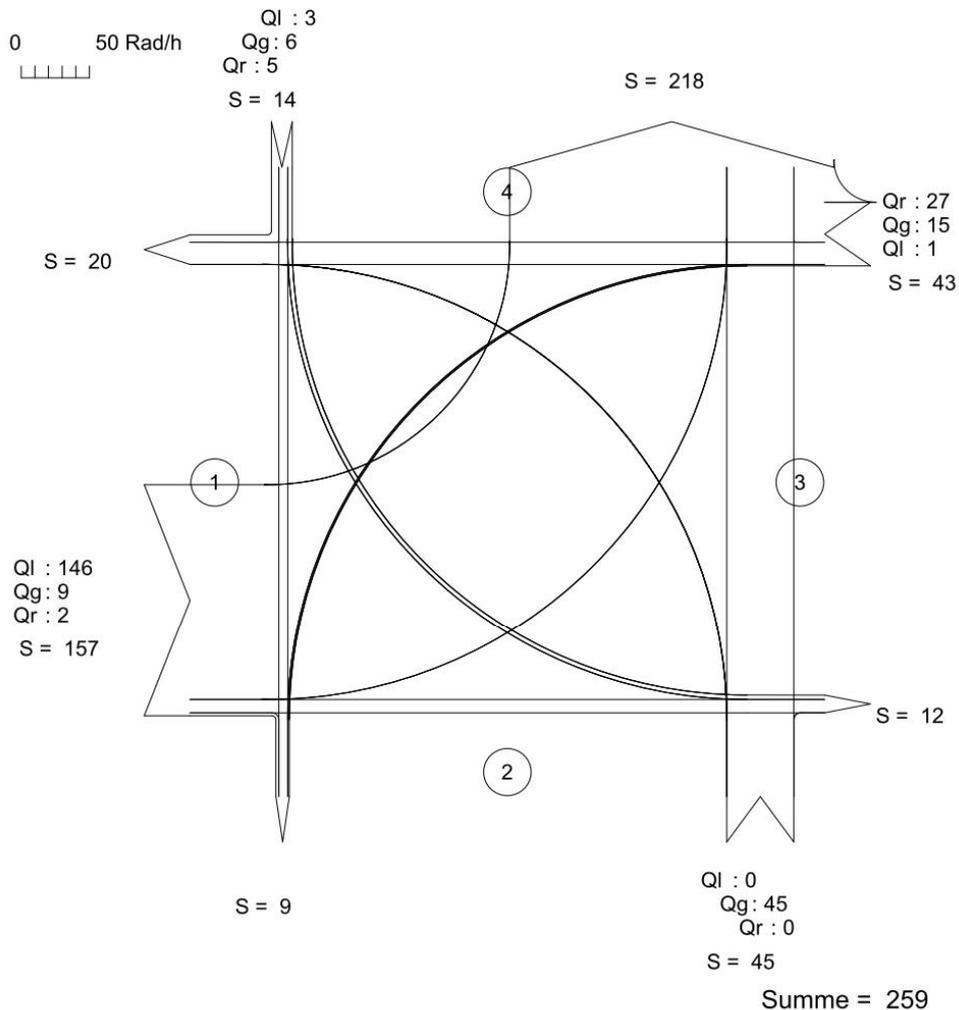
Im Bereich der Zählstelle 1 (Südring / Burgweg) treten dabei die höchsten Zahlen in der Verbindung Südring / Burgweg (Schulgelände) bzw. in der Verbindung Burgweg / Burgweg auf.

Im Bereich der Zählstelle 2 folgen die meisten Radfahrer der Verbindung Holtkampstraße / Südring bzw. Südring / Südring.

Die Zahl der Radfahrer liegt in den Spitzenstunden in der Regel unter 100 Radfahrern / Stunde.

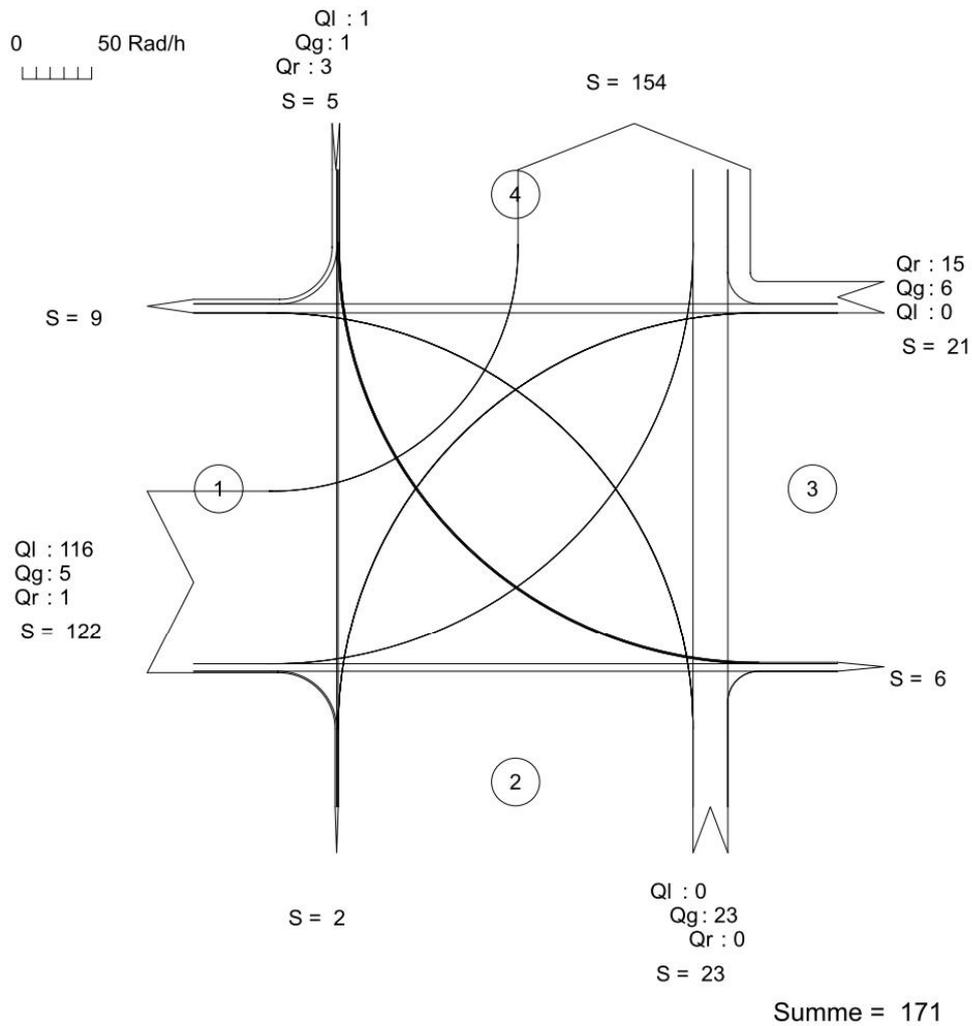
2.1 Südring / Burgweg (Zählstelle 1)

2.1.1 3-Stunden morgens (7:00 – 10:00)



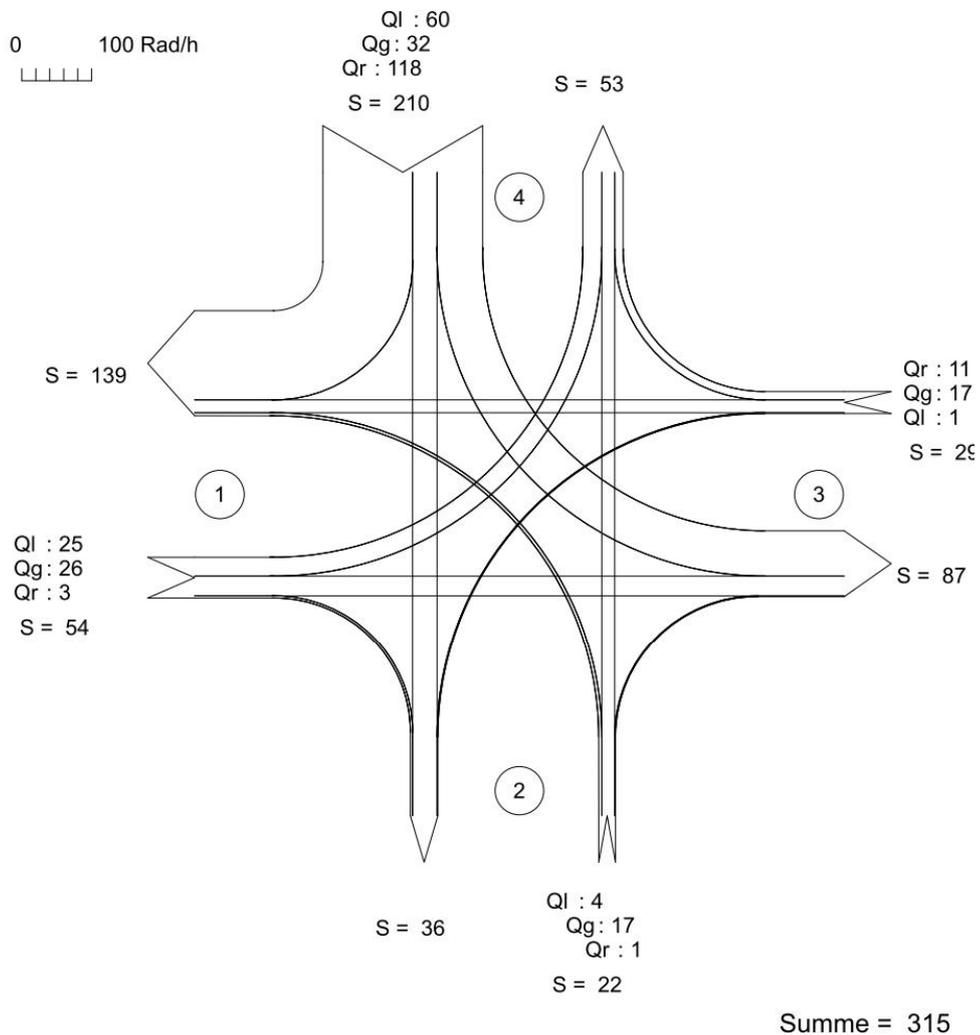
Zufahrt 1: Südring
Zufahrt 2: Burgweg
Zufahrt 3: Volmarstraße
Zufahrt 4: Burgweg

2.1.2 Spitzenstunde morgens (7:00 – 8:00)



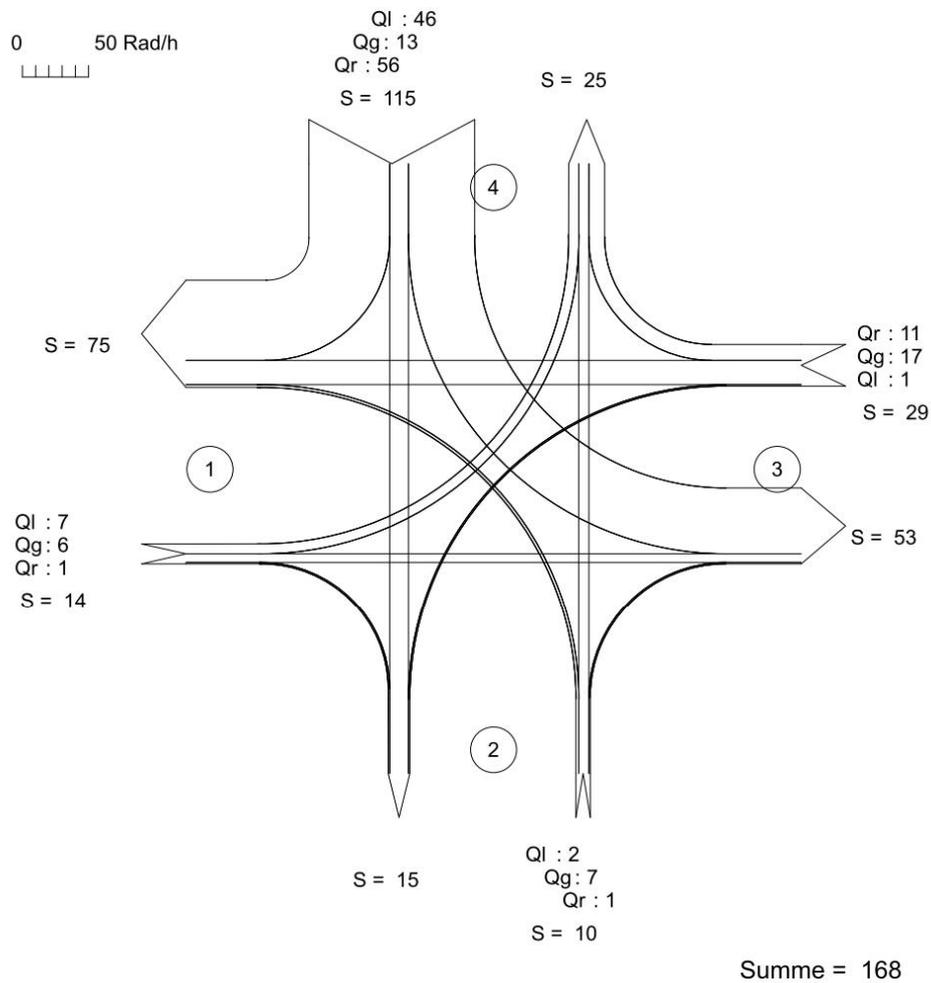
- Zufahrt 1: Südring
- Zufahrt 2: Burgweg
- Zufahrt 3: Volmarstraße
- Zufahrt 4: Burgweg

2.1.3 4-Stunden nachmittags (12:00 – 16:00)



Zufahrt 1: Südring
Zufahrt 2: Burgweg
Zufahrt 3: Volmarstraße
Zufahrt 4: Burgweg

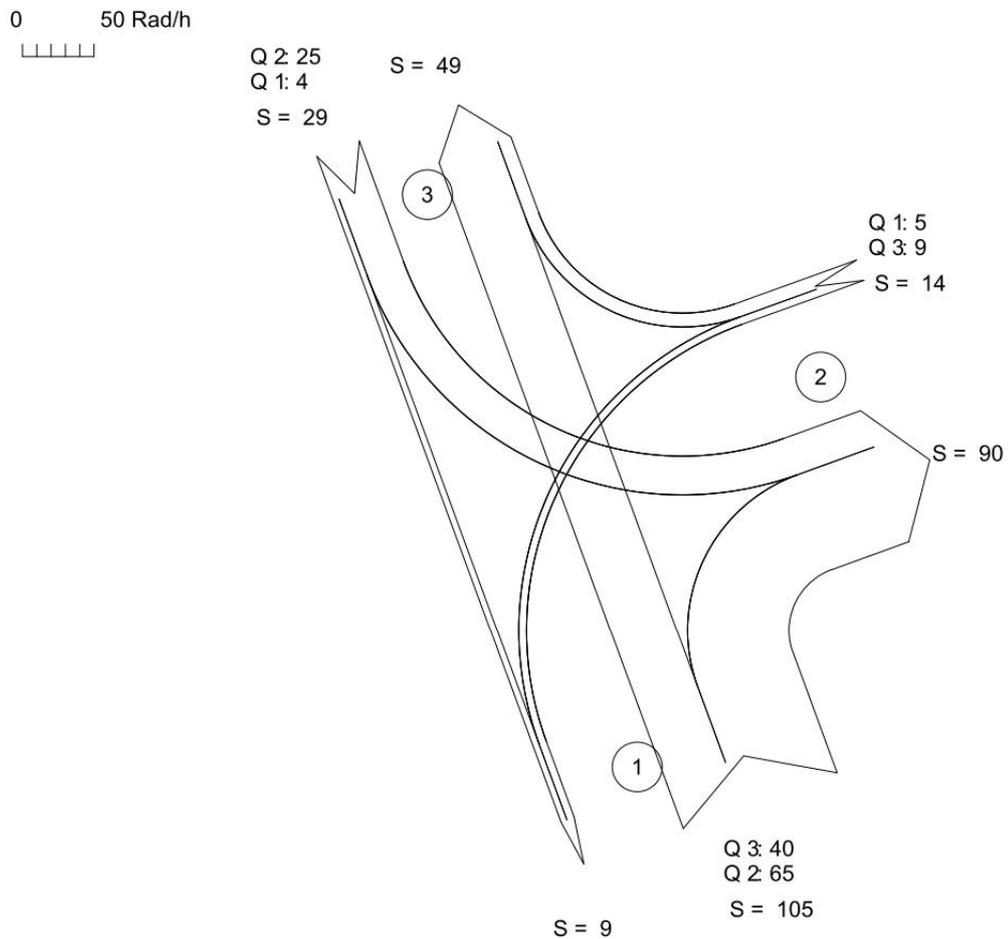
2.1.4 Spitzenstunde nachmittags



Zufahrt 1: Südring
Zufahrt 2: Burgweg
Zufahrt 3: Volmarstraße
Zufahrt 4: Burgweg

2.2 Südring / Holtkampstraße (Zählstelle 2)

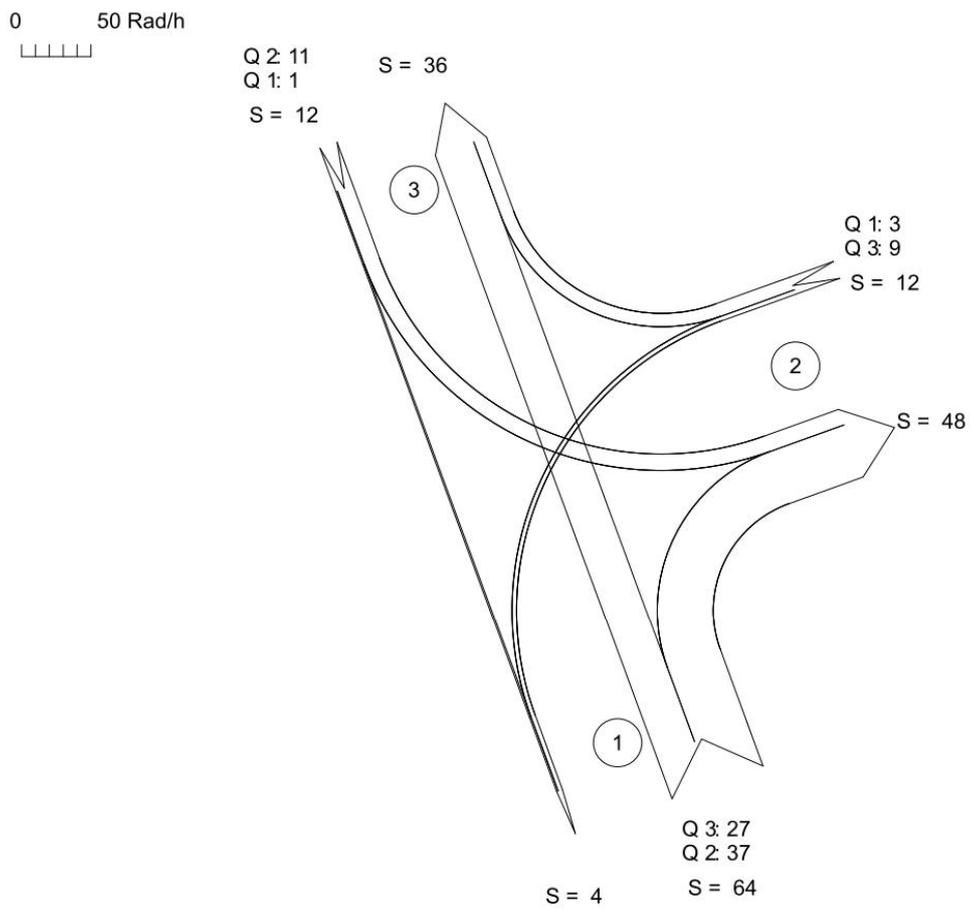
2.2.1 3-Stunden morgens (7:00 – 10:00)



Summe = 148

Zufahrt 1: Holtkampstraße
Zufahrt 2: Südring
Zufahrt 3: Südring

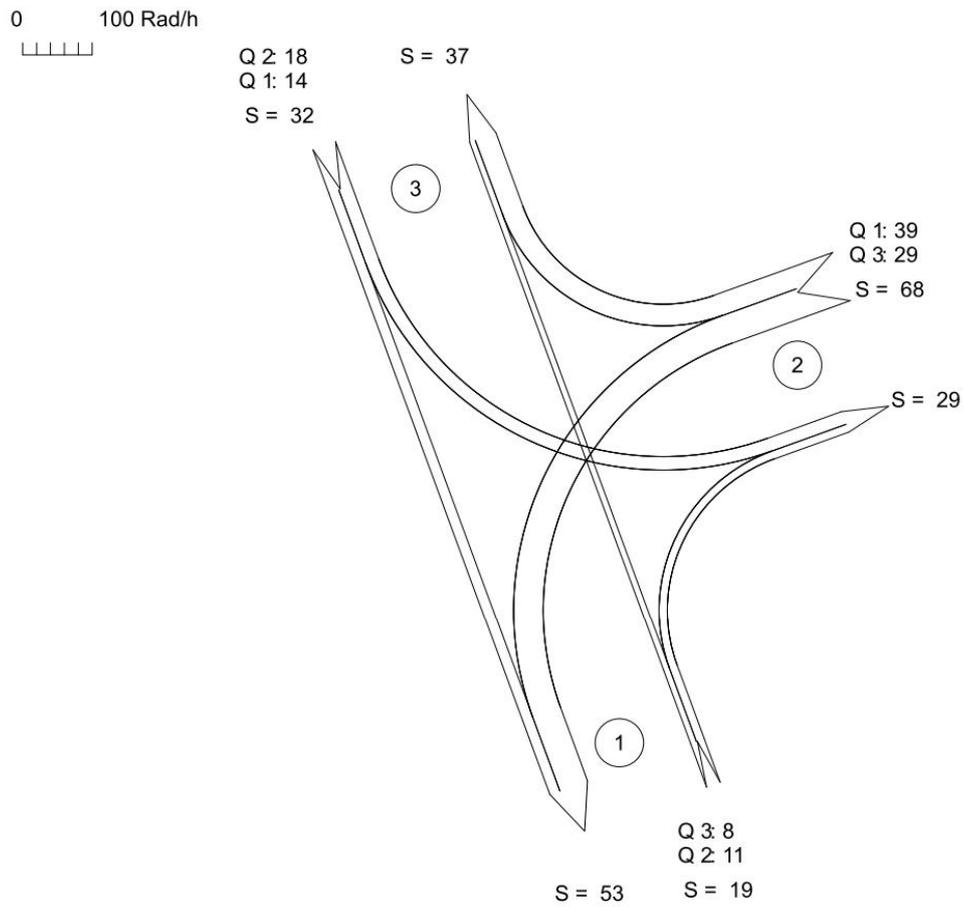
2.2.2 Spitzenstunde morgens



Summe = 88

Zufahrt 1: Holtkampstraße
Zufahrt 2: Südring
Zufahrt 3: Südring

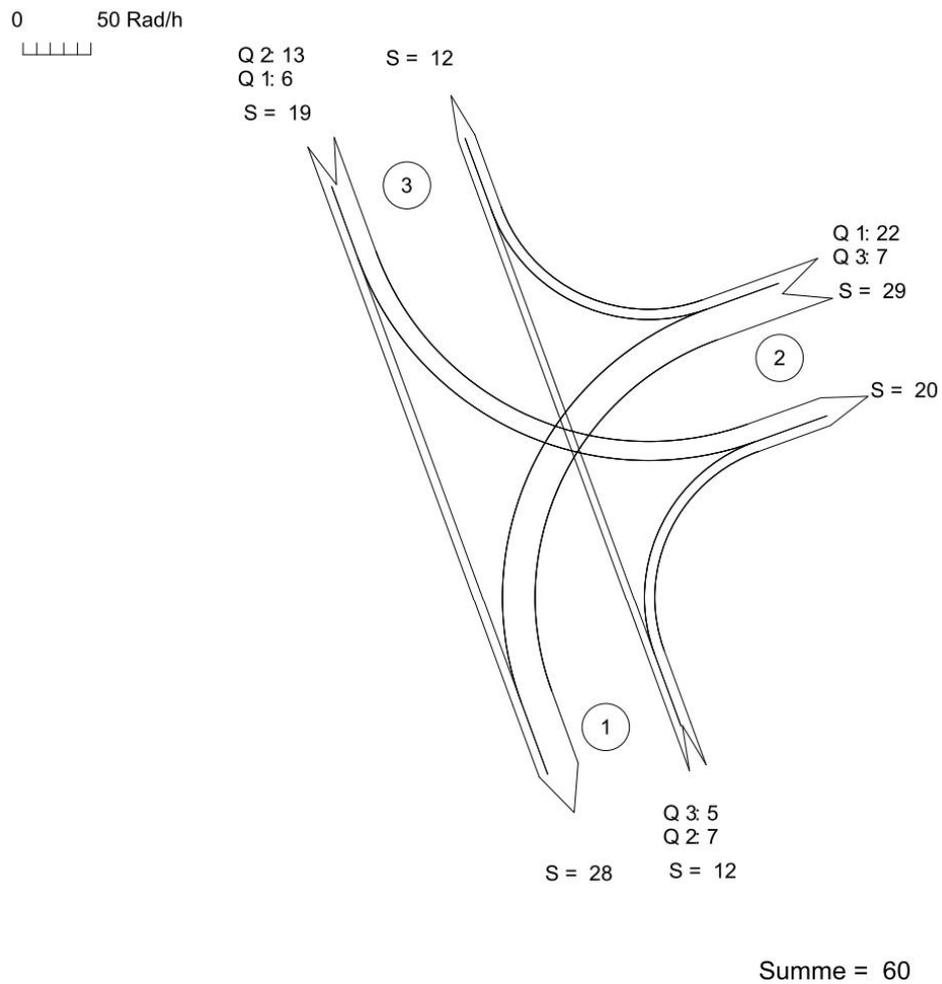
2.2.3 4-Stunden nachmittags (12:00 – 16:00)



Summe = 119

Zufahrt 1: Holtkampstraße
Zufahrt 2: Südring
Zufahrt 3: Südring

2.2.4 Spitzenstunde nachmittags



Zufahrt 1: Holtkampstraße
Zufahrt 2: Südring
Zufahrt 3: Südring

3. Prognoseverkehre und Auswirkungen für den Radverkehr

In der bereits vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde unter Punkt 4. eine Betrachtung der Verkehrsentwicklung im Umfeld des Plangebietes durchgeführt. Hierbei wurde ohne Berücksichtigung eines verkehrlichen Konzeptes des Plangebietes zunächst eine Worst-Case-Betrachtung erstellt, d.h. die Prognoseverkehre (Zunahme +10 % und maximal 120 PKW/h aus dem Plangebiet) wurden auf den jeweils zu betrachtenden Straßenquerschnitt konzentriert:

Im Ergebnis ließen sich für den Verkehrsfluss keine Qualitäts- und Kapazitätsdefizite ableiten. Lediglich der westliche Abschnitt des Südrings erreichte in der Worst-Case-Betrachtung die Werte einer Sammelstraße (> 400 Kfz/h), alle übrigen Straßenabschnitte lassen sich als Wohnstraßen klassifizieren.

Darstellung aus Verkehrsuntersuchung:

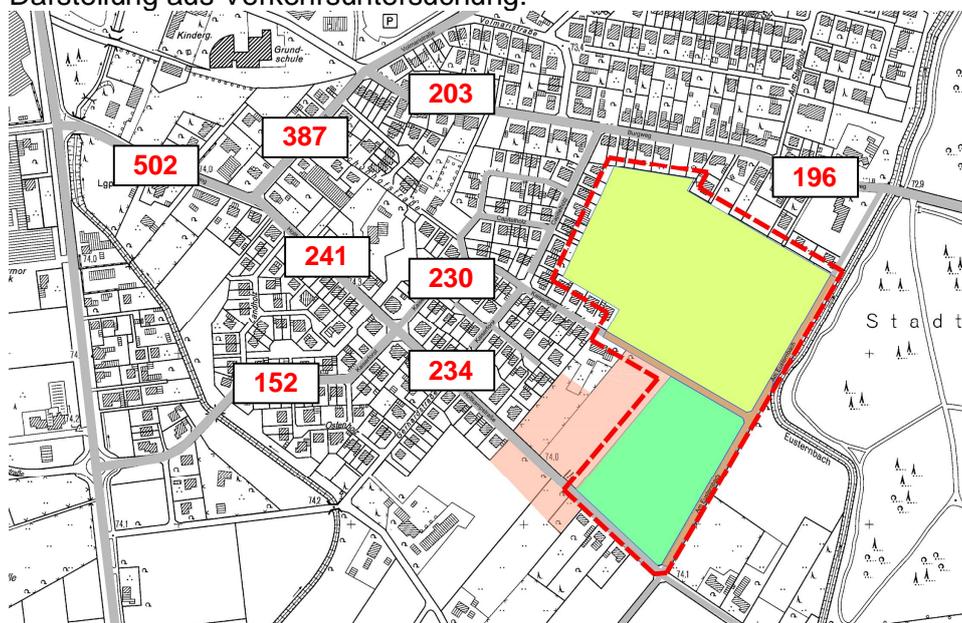


Bild 4a: „Worst-Case-Betrachtung“ max. Querschnittsbelastungen Spitzenstunden [Kfz/h]

Diese Ergebnisse korrespondieren auch mit der derzeitigen straßenverkehrsrechtlichen Einordnung der Straßen, die den Südring als Erschließungsstraße mit erlaubten 50 km/h und die übrigen Straßen als Teil einer Tempo 30-Zone sieht.

Zur Einordnung der künftigen Situation für die Rad fahrenden Verkehrsteilnehmer gibt die „Empfehlung für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) Auskunft. Hier werden Führungsformen der Radfahrer ausgewiesen, Belastungsbereichen zugeordnet und unter Hinzunahme verschiedener Kriterien beurteilt und.

Da es sich in diesem Fall um eine Betrachtung eines Bestandsnetzes handelt, fallen hier die Kriterien „Kfz-Stärke“, „Schwerverkehrsanteil“ besonders ins Gewicht, andere Kriterien wie die „Flächenverfügbarkeit“ und „Längsneigung“ können entfallen.

Die Nutzungsansprüche der Radfahrer, hier Anspruch auf gesonderte Bewegungsflächen, sind in diesem Zusammenhang aus der ERA heraus als „gering“ einzustufen, da die Stärke in der Regel unter 100 Fahrräder/h liegt, das Umfeld vorrangig Wohnnutzung aufweist und geringe Linienbus- und Schwerverkehre zu verzeichnen sind.

Für die Straßenzüge innerhalb der Tempo 30-Zone (Kaiserforst, Burgweg und Holtkampstraße) ergibt sich nach Bild 7 der ERA eindeutig die Führungsform „Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn“ als Führungsform für den Radverkehr (eine Nutzung der Gehwege durch Rad fahrende Kinder wird hierdurch natürlich nicht untersagt!).

Gleiches gilt für den Südring zwischen Holtkampstraße und Burgweg bei einer maximalen Belastung von ~390 Kfz/h.

Für den westlichen Abschnitt des Südrings ergibt sich ein Wert im unteren Bereich der Belastungsklasse II. Aufgrund der geringen Schwerverkehre und übersichtlichen Linienführung ist eine Führung im Mischverkehr auch hier als durchaus verträglich einzustufen.

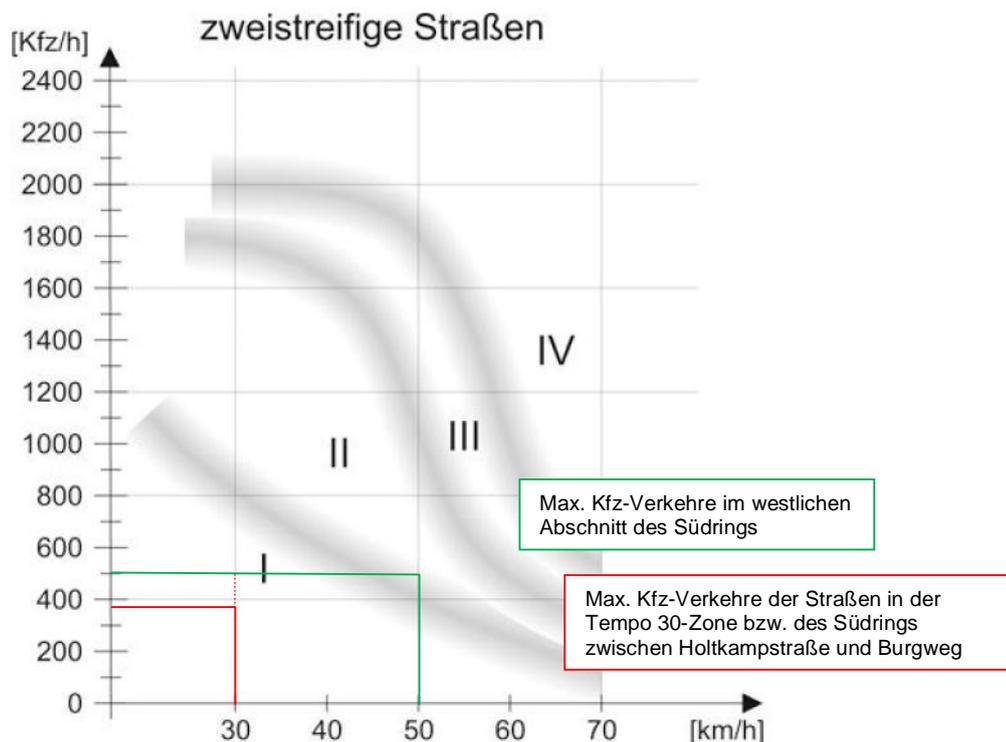


Bild 7 der ERA 2010

Dies auch vor dem Hintergrund, dass bei dem geplanten Südringschluss mit einer deutlichen Entlastung des „alten“ Südrings durch gleichmäßigere Verteilung der Verkehrsmengen auf die neuen Anschlussstellen der geplanten Südringtrasse zu rechnen ist. Die hiermit einhergehende Zunahme der Verkehre auf dem Burgweg (Tempo 30-Zone!) wird keine Auswirkungen auf die Führung der Radfahrer haben.

Andere Führungsformen (Schutzstreifen, Mischverkehr auf der Fahrbahn und Gehweg „Radfahrer frei“) sind für den westlichen Abschnitt des Südrings daher aus unserer Sicht zunächst nicht zu prüfen.

In Abhängigkeit zur zeitlichen Abfolge der Maßnahmen Südringschluss / Erschließung Bebauungsplangebiet Kaiserforst ist gegebenenfalls eine Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit auf dem Südring zu prüfen.

4. Fazit

Die Nutzung des Fahrrades fördert bei Kindern und Jugendlichen die Entwicklung von Gesundheit und Selbstständigkeit. Kinder brauchen ein sicheres Wohnumfeld. In der Netzplanung ist deshalb besonders auf die Sicherung des Radverkehrs zwischen Wohnort und z.B. Schulstandorten zu achten, auch die sichere Befahrbarkeit von Gehwegen für Kinder unter 8 Jahren ist zu beachten.

Durch die Erschließung des Bebauungsplangebietes „Kaiserforst“ mit der Zunahme der motorisierten Verkehre auch eine Steigerung der Radfahrerzahlen im Umfeld einhergehen.

Diese Veränderungen sind auch unter besonderer Berücksichtigung der Ansprüche des Radverkehrs als unschädlich zu betrachten, die Führung der Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn stellt auch in der Worst-Case-Betrachtung die geeignetste und damit sicherste Führungsform dar. In den höher belasteten 50 km-Bereichen des Südrings stehen darüber hinaus auch ausreichende Gehweganlagen zur Verfügung.

Für die übrigen, gering belasteten Straßenzüge gilt zu beachten, dass das Straßenverkehrsrecht in Tempo 30-Zonen grundsätzlich keine gesonderten Radverkehrsanlagen zulässt.

Weitere Maßnahmen im Umfeld (Geschwindigkeitsreduzierung, Anpassungen an Knoten und Querungsstellen) sind immer im Zusammenhang mit dem geplanten Südringschluss zu sehen, eine Abhängigkeit zur Maßnahme „Erschließung Kaiserforst“ wird hingegen nicht erkannt.

Gütersloh, 15. August .2015

