

**Gemeinde
Herzebrock-Clarholz
Am Rathaus 1
33442 Herzebrock Clarholz**

**Bebauungsplan Nr. 257
„Gewerbegebiet Rippert-Erweiterung“**

1. Änderung

**Verkehrsuntersuchung
Januar 2018**

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangssituation und Aufgabenstellung	3
2.	Analyse	5
2.1.	Verkehrszählung	5
2.2.	Analyse Spitzenstunde	6
2.3.	Analyse des Umfeldes.....	7
2.4.	Fazit Analyse.....	11
3.	Prognose-Planfall.....	12
3.1.	Prognose zur Verkehrserzeugung der Firma Rippert.....	13
3.2.	Auswirkungen auf das Bestandsnetz	14
4.	Zusammenfassung / Fazit.....	16

Anlagen

- 1 Ergebnisse der Verkehrszählung
- 2 Zusammenstellung Betriebsverkehre Firma Rippert

Literaturverzeichnis

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS); Köln, Ausgabe 2015
- [2] Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2 Abschätzung der Verkehrserzeugung; Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung; Wiesbaden 2000
Einschl. der Fortschreibung mittels des Programmes Ver_Bau, Stand 2015
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06); Köln, Ausgabe 2006

Verzeichnis der verwendeten Unterlagen

- [4] Verkehrszählungen Am Hanewinkel, Paul-Rippert-Straße, Röver Ingenieurgesellschaft, Dezember 2017
- [5] Lageplan Erweiterung Firma Rippert, 13.9.2017

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Rippert Anlagentechnik GmbH & Co. KG plant die Erweiterung ihres Betriebes an der Paul-Rippert-Straße in Herzebrock-Clarholz.

Im Süden der bestehenden Betriebsstätte sollen neue Produktions- und Lagerhallen entstehen, im Norden ist die Errichtung eines mehrgeschossigen Mitarbeiter-Parkhauses geplant.

Im Rahmen der erforderlichen Bauleitplanung ist ein Verkehrsgutachten zu erstellen. Aufgabe der verkehrlichen Untersuchung zum Bauleitplanverfahren ist es, auf Grundlage der zu erwartenden Verkehrsentwicklung die Auswirkungen der Maßnahme auf das betroffene Straßennetz zu beschreiben und zu bewerten.

Die Untersuchung setzt sich aus den folgenden Punkten zusammen:

- Zusammenstellung des vorhandenen Verkehrsaufkommens im Umfeld des geplanten Objektes
- Berechnung des motorisierten Verkehrsaufkommens aus dem geplanten Objekt, Verteilung dieser Verkehre im Netz
- Beurteilung der zukünftigen Verkehrssituation

Die Berechnung des Verkehrsaufkommens erfolgt für die Spitzenstunde eines normalen Werktages und berücksichtigt damit mögliche Überlagerungen von Berufs-, Kunden- und Geschäftsverkehren.

Die Angaben über Betriebszeiten, LKW- und PKW-Verkehren wurden von Seiten der Firma Rippert übergeben und beziehen sich auf einen gut ausgelasteten werktäglichen Betriebsablauf.

Die Zahlen zur Entwicklung der betrieblichen Verkehre berücksichtigen auch die zukünftigen Verkehre des außerhalb des Plangebietes gelegenen Werk II (ehemals Franzbecker).

Auf Grundlage aktueller Verkehrszählungen lassen sich hinreichende und objektive Werte der derzeitigen Verkehrsbelastung ablesen und für den Prognosehorizont 2035 ableiten.

Die Verträglichkeit der geplanten Maßnahmen für das angrenzende Straßennetz wird anhand der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 [3] und dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015 [1] geprüft.

Die Einordnung einer zu planenden Straße oder einer Straße im Bestand erfolgt über die Betrachtung und Abwägung verschiedener entwurfsprägender Nutzungsansprüche. Hierzu gehören die Nutzungsansprüche aus den Bereichen Fußgängerverkehr und Aufenthalt, Radverkehr, Ruhender Verkehr, ÖPNV, Kraftfahrzeugverkehr.

Maßgebend für die Bewertung der Verkehrssituation von Straßenverkehrsanlagen im Stadtgebiet sind nicht die zu erwartenden Tagesgesamtbelastungen. In der RAST 06 sind Hinweise für die zulässigen Kfz-Belastungen für typische Entwurfsituationen bzw. Straßentypen auf der Basis von Kraftfahrzeugverkehrsstärken in der **Spitzenstunde** gegeben:

Anbaufreie Straßen	800 - 2.600 Kfz/h
Verbindungsstraßen	800 - 2.600 Kfz/h
Industriestraßen	800 - 2.600 Kfz/h
Gewerbestraßen	400 - 1.800 Kfz/h
Hauptgeschäftsstraßen	800 - 2.600 Kfz/h
Örtliche Geschäftsstraßen	400 - 2.600 Kfz/h
Örtliche Einfahrtstraßen	400 - 1.800 Kfz/h
Dörfliche Hauptstraßen	200 - 1.000 Kfz/h
Quartiersstraßen	400 - 1.000 Kfz/h
Sammelstraßen	400 - 800 Kfz/h
Wohnstraßen	unter 400 Kfz/h
Wohnwege	unter 150 Kfz/h

Die ermittelten Prognosedaten werden dem zulässigen Schwellenwert gegenübergestellt.

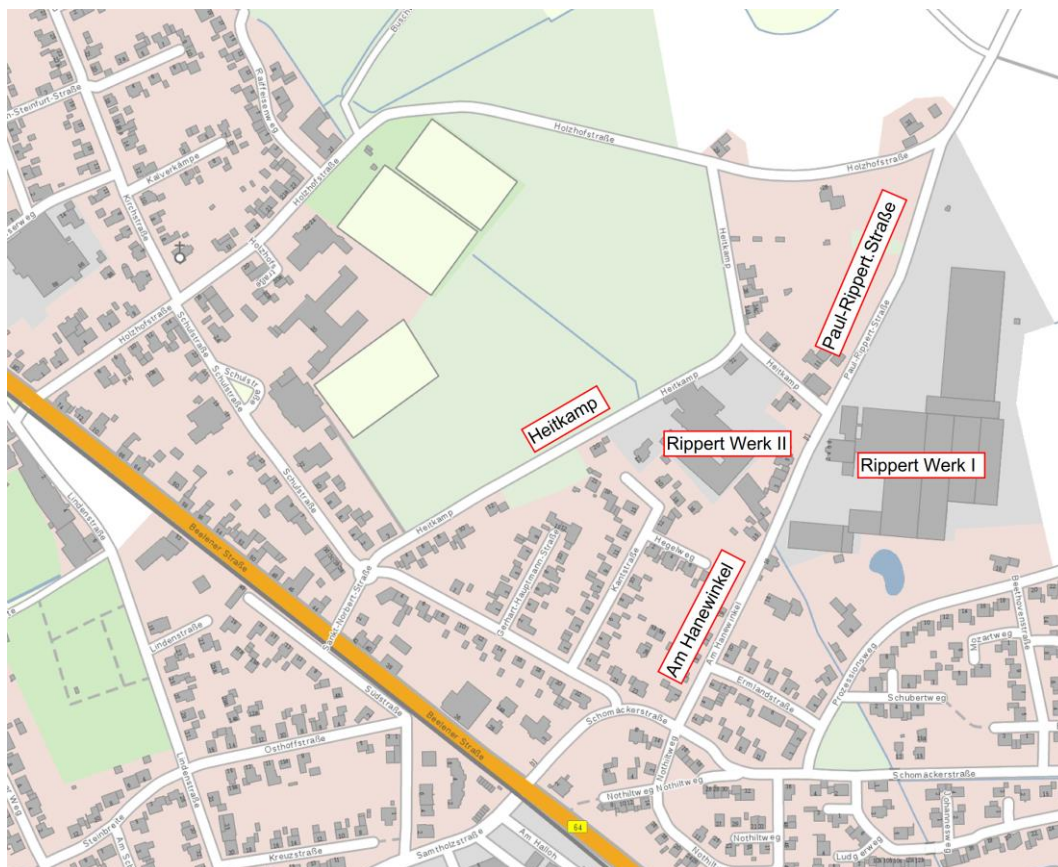


Abbildung 1 Übersichtsplan

2. Analyse

2.1. Verkehrszählung

Zur Analyse der derzeitigen Verkehrssituation wurden vom 6. und 8. Dezember 2017 Verkehrszählungen [4, Anlage 1] im Querschnitt der Straße „Am Hanewinkel“ (Zählstelle Süd) und der „Paul-Rippert-Straße“ (Zählstelle Nord) mittels Seitenradar durchgeführt.



Abbildung 2 Übersicht Zählstellen

Für die Straße Am Hanewinkel (Zählstelle Süd) ergab die Zählung eine durchschnittliche tägliche Belastung von rund 800 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil lag bei maximal 54 LKW/24h (6,9 %).

Für die nördlich der Betriebszufahrt an der Paul-Rippert-Straße gelegene Zählstelle Nord ergab die Zählung eine durchschnittliche tägliche Belastung von rund 500 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil lag bei maximal 15 LKW/24h (3 %).

2.2. Analyse Spitzenstunde

Für die Straße Am Hanewinkel (Zählstelle Süd) ergab sich am Morgen (6:30 – 7:30 Uhr) eine spitzenstündliche Belastung von 92 Kfz/h (1 LKW), am Nachmittag (15:45-16:45) lag der Spitzenwert bei 95 Kfz/h (3 LKW). Der Abschnitt wurde von maximal 9 Schwerlastfahrzeugen in der Stunde befahren.

Für die nördlich der Betriebszufahrt an der Paul-Rippert Straße gelegene Zählstelle Nord ergab sich am Morgen (6:45–7:45 Uhr) eine spitzenstündliche Belastung von 60 Kfz/h (0 LKW), am Nachmittag (15:45–16:45 Uhr) lag der Spitzenwert bei 70 Kfz/h (0 LKW). Der Abschnitt wurde von maximal 3 Schwerlastfahrzeugen (6 Wege/h) in der Stunde befahren. Eine ausgesprochene Spitzenstunde ist bei Lieferverkehren nicht erkennbar.

Im südlichen Abschnitt der Straße „Am Hanewinkel“ zwischen Prozessionsweg und der Zählstelle Süd wird die Verkehrsbelastung (PKW-Verkehre) bedingt durch die anliegende Wohnbebauung weiter ansteigen, hier ist von einer spitzenstündlichen Belastung von ~150 Kfz/h (5 LKW) auszugehen.

Die Zählergebnisse zeigen auch, dass es nur eine geringfügige Überschneidung zwischen Mitarbeiterverkehren der Firma Rippert auf der einen und Besucher- bzw. Lieferverkehren auf der anderen Seite gibt. Während bei den PKW-Verkehren Spitzen am Morgen und am Nachmittag in Abhängigkeit zu den Betriebszeiten der Firma Rippert zu erkennen sind, fehlt eine ausgesprochene Spitzenstunde bei den Lieferverkehren (Schwerverkehre).

Die insgesamt geringen spitzenstündlichen Belastungen werden eindeutig von den Betriebsverkehren der Firma Rippert dominiert. Der Anteil an den Leichtverkehren (PKW, Lieferfahrzeuge) beträgt rund 75 %, der Anteil der Schwerverkehre (LKW, Lastzüge) liegt bei nahezu 100 %.

Rund 60 % der Leichtverkehre benutzen die Straße „Am Hanewinkel“ aus südlicher Richtung zur An- und Abfahrt, 30 % fahren aus Richtung Norden (Holzhofstraße) an und ab, die übrigen Fahrzeuge nutzen die Straße „Heitkamp“.

80 % der Schwerverkehre benutzen die Straße „Am Hanewinkel“ aus südlicher Richtung zur An- und Abfahrt.

2.3. Analyse des Umfeldes

Das Betriebsgelände der Firma Rippert liegt östlich des Ortszentrums Clarholz. Die Produktionsgebäude des im Bereich Anlagentechnik tätigen Betriebes erstrecken sich auf den Bereich zwischen der Straße „Am Hanewinkel“ / „Paul-Rippert-Straße“ und dem „Prozessionsweg“ (Werk I). Westlich der Straße „Am Hanewinkel“ und östlich der Straße „Heitkamp“ erstrecken sich die Flächen des ehemaligen „Franzbecker-Geländes“ (Werk II). Teilflächen werden derzeit als Stellplatzanlage für Mitarbeiter genutzt, weitere betriebliche Nutzungen werden erst nach Fertigstellung der derzeit im Bau befindlichen Baukörper aufgenommen.

Das Betriebsgelände des Werkes I wird derzeit über die Straßen „Am Hanewinkel“ und „Paul-Rippert-Straße“ erschlossen. Die Erschließung des Werkes II erfolgt über die Straße „Heitkamp“.

Das Betriebsgelände der Firma Rippert ist über verschiedene öffentliche Straßen zu erreichen. Aus Richtung Süden erfolgt die Anfahrt vom lichtsignalisierten Knoten B 64 über die „Schomäckerstraße“ und die Straße „Am Hanewinkel“.



Abbildung 3 Knoten Schomäckerstraße / Im Hanewinkel

Die Schomäckerstraße weist dabei mit einer Fahrbahnbreite $> 7,00$ m alle Merkmale einer Sammelstraße nach RAST 06 [3] auf. Die Schomäckerstraße ist somit in der Lage alle auftretenden Quell- und Zielverkehre und damit auch die Begegnungsfälle LKW / LKW problemlos abzuwickeln.

Die Straße „Am Hanewinkel“ ist zwischen der Einmündung Schomäckerstraße und dem Übergang zur „Paul-Rippert-Straße“ (Einmündung Heitkamp) in zwei bauliche Abschnitte aufzuteilen, sie ist Teil einer Tempo 30-Zone.

Abschnitt 1 ist im Jahr 2006 im Zuge einer Kanalbaumaßnahme komplett erneuert worden. Der Straßenquerschnitt setzt sich hier aus zwei hochbordgeführten Gehwegbereichen von 1,50 bzw. 1,25 m Breite und einer Asphaltfahrbahn von 5,00 m Breite zusammen. Die Fahrbahn erfüllt somit die Anforderungen eines Begegnungsfalles LKW/PKW bei verminderter Geschwindigkeit.



Abbildung 4 Am Hanewinkel, Abschnitt 1 aus Richtung Schomäckerstraße

Der rund 150 m lange Abschnitt 2 wird durch die Zu- und Abfahrtsbereiche der Firma Rippert geprägt. Der Querschnitt (Altbestand) teilt sich auch hier in eine 5,00m breite Fahrbahn und bordgeführte Gehwege. In Höhe des Hauses Nr. 18 verengt sich die Fahrbahn auf einer Länge von rd. 40 m auf ein Maß von ~4 m.

Dieser Abschnitt soll 2018 im Rahmen einer Kanalbaumaßnahme umgestaltet werden. Südlich der Engstelle wird die 5,00 m breite Fahrbahn um einen 1,00 m breiten, überfahrbaren Seitenstreifen ergänzt. In diesem Abschnitt ist die Begegnung zweier LKW damit problemlos – ohne Überfahren des Gehweges – möglich.

Nördlich der Haus Nr. 40 erhält die Straße bis zum Anschluss „Paul-Rippert-Straße“ eine 6,00 m breite Fahrbahn, so dass sich auch hier zwei größere Fahrzeuge begegnen können.



Abbildung 5 Am Hanewinkel, Abschnitt 2 in Richtung Heitkamp



Abbildung 6 Am Hanewinkel, Abschnitt 2 in Richtung Schomäckerstraße

Die „Paul-Rippert-Straße“ wurde bis zur Einmündung „Holzhofstraße“ im Norden bereits im Jahr 2008 umgebaut. Nördlich der Einmündung „Heitkamp“ beträgt die Fahrbahnbreite bereits 6,00 m, befestigte Nebenanlagen gibt es nicht. Bis zum Ende der geschlossenen Ortslage (auf Höhe der Zufahrt Nord der Firma Rippert) gilt auch hier Tempo 30.



Abbildung 7 Paul-Rippert-Straße in Richtung "Am Hanewinkel"

Aus Norden ist die Firma Rippert ausschließlich über ein ländlich geprägtes Wegenetz zu erreichen. Die nächstgelegenen Verknüpfungspunkte mit dem klassifizierten Straßennetz liegen im Fall der K14 Storksweg nördlich in rund 1,75 km Entfernung und im Fall der L 806 Marienfelder Straße nordwestlich rund 1,4 Kilometer entfernt.

Die Querschnittsbreiten betragen hierbei ca. 4,75 m für die Abschnitte der Holzhofstraße, des Feldbusches und des Weges „Am Pferdekamp“. Somit handelt sich hierbei um zweistreifige Verbindungswege im Sinne der RLW 1999.

Für die Befahrbarkeit ist hierbei der Begegnungsfall PKW/PKW bei einer Geschwindigkeit von 50 Km/h bzw. LKW / LKW bei verminderter Geschwindigkeit und Benutzung der Bankette maßgebend.

Eine weitere, eher untergeordnete Erschließungsmöglichkeit aus Richtung B 64 ergibt sich über die Holzhofstraße.

2.4. Fazit Analyse

Die Tabelle 1 gibt einen Überblick der Analyseergebnisse der Straßen „Am Hanewinkel“ und „Paul-Rippert-Straße“.

Tabelle 1 Verkehrsbelastung Spitzenstunde Analyse

Straßenabschnitt	Spitzenstunde	Spitze LV	Spitze SV
	[Kfz/h]	[LV/h]	[SV/h]
Im Hanewinkel / Paul-Rippert-Straße			
Schomäckerstraße - Ermlandstraße	150	142	8
Ermlandstraße - Heitkamp	95	87	8
Heitkamp - Firma Rippert, Zufahrt Nord	95	87	8
Firma Rippert, Zufahrt Nord - Holzhofstraße	70	68	2
(Werte gerundet)			

Für die Analyse des Bestandstraßennetzes ist fest zu halten, dass die Verkehrsbelastung der verschiedenen Straßenabschnitte am unteren Rand der typischen Belastungswerte für Wohnstraßen (< 400 Kfz/h in der Spitzenstunde) und unterhalb der Schwellenwerte für Sammel- bzw. Quartiersstraßen (> 400 Kfz/h) aus der RAST 06 liegt.

Die heute im Bestand vorgefundenen Querschnitte erlauben, wie auch die geplanten Querschnitte im Umbaubereich „Am Hanewinkel“, „Paul-Rippert-Straße“, in jedem Fall den Begegnungsfall LKW/LKW.

Lediglich der im Jahr 2006 fertig gestellte Abschnitt „Am Hanewinkel“ (5,00m Fahrbahnbreite) erlaubt maximal den Begegnungsfall LKW / PKW. Mit Blick auf die sehr geringe Schwerverkehrsstärke und eine sehr gleichmäßige Verteilung der Schwerverkehre über den Tag, ist davon auszugehen, dass der Verkehrsablauf in der Regel nicht wesentlich beeinflusst wird.

Die Verkehrsbelastung der Straße „Heitkamp“ ergibt für die Spitzenstunden Werte von < 50 Kfz/h, Verkehre in dieser Größenordnung können ohne Probleme aufgenommen werden.

Auch das angrenzende Straßennetz (Schomäckerstraße, Holzhofstraße) kann die auftretenden Verkehre problemlos aufnehmen und sicher ableiten.

Aus der Lage im Netz, der örtlichen Situation, den spitzenständlichen Belastungszahlen und unter Berücksichtigung der vorhandenen bzw. bei Umbau zu erwartenden Straßenquerschnitte lassen sich für die betrachteten Straßenabschnitte keine maßgeblichen Qualitäts- bzw. Kapazitäts- und Sicherheitsdefizite ableiten.

Auch aus der städtebaulichen Gemengelage (Wohnen, Gewerbe) heraus lassen sich aufgrund der geringen Verkehrsbelastung keine negativen Schlüsse ziehen.

3. Prognose-Planfall

Für die Prognose und Bewertung der zukünftigen Verkehre im Prognosehorizont 2035 sind die Ergebnisse der Analyse zunächst mit Blick auf die allgemeine Verkehrszunahme zu erhöhen.

Für den Anteil der nicht-betriebsbedingten Fahrten (25%) der Leichtverkehre wird eine jährliche Zunahme von 0,5 % hinterlegt, das entspricht eine Gesamtzunahme von 10 %. Da die Schwerverkehre nahezu vollständig durch die Firma Rippert erzeugt werden, ergibt sich der Zuwachs aus den zusätzlichen Verkehren, die durch die weitere betriebliche Entwicklung der Rima Rippert erzeugt werden, gleiches gilt für den Anteil der betriebszugehörigen Leichtverkehre (75%).

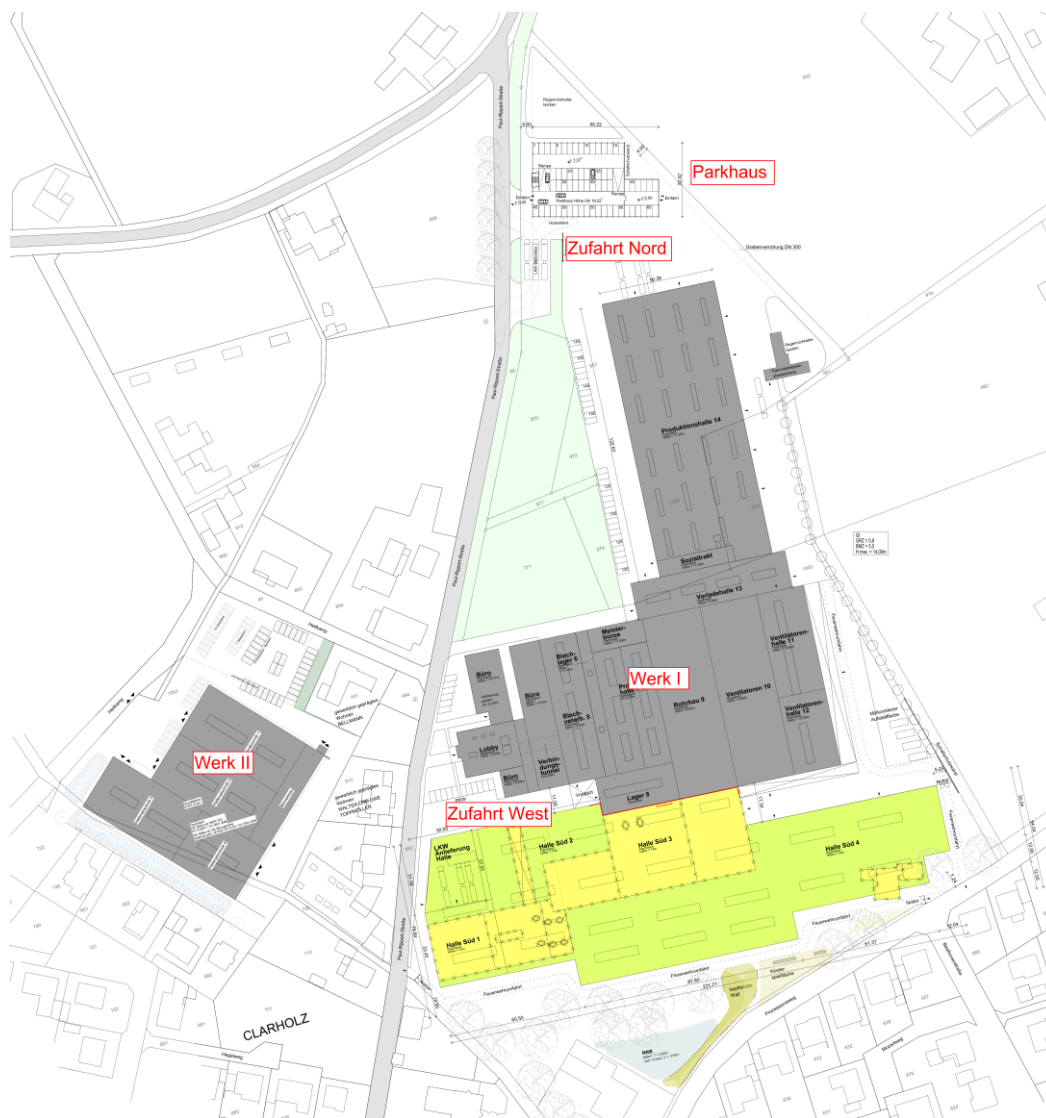


Abbildung 8 Übersicht Betriebsgelände nach Erweiterung

Die Auswirkungen auf umliegende Straßennetz werden auf Grundlage der werktäglichen Spitzenstunde und damit in der Überlagerung der Verkehre der Analyse und der neu erzeugten Verkehre des Gewerbebetriebes beschrieben.

Hierbei wird ein Worst Case-Szenario hinterlegt, indem die Beschäftigten-, Besucher- und Lieferverkehre zum Teil (und im Gegensatz zu den Ergebnissen der Analyse) in der werktäglichen Spitzenstunde kumuliert werden.

3.1. Prognose zur Verkehrserzeugung der Firma Rippert

Die Berechnung der zusätzlichen Verkehre für die Spitzenstunde ist der folgenden Tabelle zu entnehmen, die Angabe erfolgt in Wegen/h und stellt damit ein- und ausfahrende Fahrzeugströme dar:

Tabelle 2 Verkehrsentwicklung Fa. Rippert

Werk / Verkehrsart	Wege/h Kfz/h	Wege/h Bestand Kfz/h	Neuverkehre Kfz/h
Werk I Paul-Rippert-Straße			
Besucher	14	0	14
Beschäftigte / Betriebsfahrzeuge	20	20	0
Beschäftigte	198	100	98
Anlieferung Bleche / Stabstähle	4	2	2
Anlieferung Pakete	18	4	14
Abholung Fertigwaren	8	4	4
Abholung Vorbehandlungsanlagen	4	2	2
Befüllung Stickstofftank	2	0	2
Austausch Gasbündel / Gasflaschen	2	1	1
Entsorgung Schrott	2	1	1
Entsorgung Papier, etc.	2	0	2
Werk II Franzbecker			
Beschäftigte	24	14	10
Anlieferung Elektro	2	0	2
Anlieferung Schaltschränke	2	0	2
Anlieferung Pakete	2	0	2
Entsorgung Papier / Müll	2	0	2
Innerbetriebliche Verkehre			
< 7,5 to	2	0	2
Stapler	4	0	4
Summe Kfz	312	148	164
Summe LV	284	138	146
Summe SV	28	10	18

Eine detailliertere Darstellung ist der Anlage 2 zu entnehmen.

Die prognostizierten Verkehrszahlen berücksichtigen die betrieblichen Veränderungen (Hallen-Erweiterungen und -Umnutzung, Bau eines Parkhauses mit insgesamt 394 Stellplätzen am Werk I, Inbetriebnahme Werk II) und den daraus resultierenden Anstieg der betrieblich bedingten Verkehre.

Für das geplante Parkhaus wird davon ausgegangen, dass in der zu betrachtenden Spitzenstunde die Hälfte der zur Verfügung stehenden Stellplätze belegt wird.

In der Summe steigt der Anteil der Leichtverkehre um 146 Kfz/h und der Anteil der Schwerverkehre um 18 Kfz/h. Die Verkehrsbelastung im Umfeld der Firma Rippert steigt damit insgesamt um 164 Kfz/h.

Im Vergleich zur heutigen Situation unterstellt die Worst Case-Annahme eine Verdoppelung der Betriebsverkehre der Firma Rippert in der zu betrachtenden Spitzenstunde.

Aus der Analyse heraus betrachtet werden sich die Verkehre allerdings wesentlich gleichmäßiger über den (Werk-)Tag verteilen.

3.2. Auswirkungen auf das Bestandsnetz

Die Erschließung der Firma Rippert erfolgt zukünftig wie bisher über die Straßen „Am Hanewinkel“ und „Paul-Rippert-Straße“.

Tabelle 3 Verkehrsbelastung Spitzenstunde Prognose-Planfall

Straßenabschnitt	Spitzenstunde	Spitze LV	Spitze SV
	[Kfz/h]	[LV/h]	[SV/h]
Im Hanewinkel / Paul-Rippert-Straße			
Schomäckerstraße - Ermlandstraße	205	191	14
Ermlandstraße - Heitkamp	190	176	14
Heitkamp - Firma Rippert, Zufahrt Nord	190	176	14
Firma Rippert, Zufahrt Nord - Holzhofstraße	183	180	4
(Werte gerundet)			

Die innere Erschließung erfolgt bedarfsorientiert auf den betriebseigenen Flächen und wird in dieser Untersuchung nicht weiter berücksichtigt. Auf Grundlage der vorliegenden Konzepte ist grundsätzlich von einer teilweisen Verlagerung der Betriebsverkehre von der Zufahrt West auf die Zufahrt Nord auszugehen.

Für innerbetriebliche Rangiervorgänge werden keine öffentlichen Verkehrsflächen in Anspruch genommen. Im Bereich der Zufahrt West finden Rangiervorgänge auf den innerbetrieblichen Wegen bzw. der geplanten Halle für die LKW-Anlieferung

statt. Durch die neue Lage der Anlieferung werden sich auch die Lichtemissionen (der anliefernden LKW) im Bereich der Zufahrt West gegenüber dem Bestand verringern.

Für den Prognose-Planfall ist fest zu halten, dass die Verkehrsbelastung der verschiedenen Straßenabschnitte weiter am unteren Rand der typischen Belastungswerte für Wohnstraßen (< 400 Kfz/h in der Spitzenstunde) und unterhalb der Schwellenwerte für Sammel- bzw. Quartiersstraßen (> 400 Kfz/h) aus der RAS 06 liegen wird.

Auch der Anteil der Schwerverkehre verbleibt in einem verträglichen Rahmen.

Wie bereits im Ergebnis der Analyse beschrieben, sind die auftretenden Verkehre ohne Probleme über die bestehenden bzw. geplanten Straßenquerschnitte abzuleiten. Lediglich der Abschnitt „Am Hanewinkel“ mit einer Fahrbahnbreite von 5,00 m erfordert von den Verkehrsteilnehmern ein höheres Maß an vorausschauenden Fahren. In der Summe wird aber auch hier der Verkehrsablauf in der Regel nicht wesentlich beeinflusst werden.

Die Verkehrsbelastung der Straße „Heitkamp“ ergibt für die Spitzenstunden weiterhin Werte von < 50 Kfz/h, Verkehre in dieser Größenordnung können ohne Probleme aufgenommen werden.

Auch das angrenzende Straßennetz (Schomäckerstraße, Holzhofstraße) kann die zusätzlichen entstehenden Verkehre problemlos aufnehmen und sicher ableiten.

Aus der Lage im Netz, der örtlichen Situation, den spitzenständlichen Belastungszahlen und unter Berücksichtigung der vorhandenen bzw. bei Umbau zu erwartenden Straßenquerschnitte lassen sich für die betrachteten Straßenabschnitte auch für den Prognose-Planfall keine maßgeblichen Qualitäts- bzw. Kapazitäts- und Sicherheitsdefizite ableiten.

4. Zusammenfassung / Fazit

Die Rippert Anlagentechnik GmbH & Co. KG plant die Erweiterung ihres Betriebes an der Paul-Rippert-Straße in Herzebrock-Clarholz.

Im Süden der bestehenden Betriebsstätte sollen neue Produktions- und Lagerhallen entstehen, im Norden ist die Errichtung eines mehrgeschossigen Mitarbeiter-Parkhauses geplant.

Im Rahmen der erforderlichen Bauleitplanung ist ein Verkehrsgutachten zu erstellen. Aufgabe der verkehrlichen Untersuchung zum Bauleitplanverfahren ist es, auf Grundlage der zu erwartenden Verkehrsentwicklung die Auswirkungen der Maßnahme auf das betroffene Straßennetz zu beschreiben und zu bewerten.

Zur Analyse der derzeitigen Verkehrssituation wurden vom 6. und 8. Dezember 2017 Verkehrszählungen im Querschnitt der Straße „Am Hanewinkel“ und der „Paul-Rippert-Straße“ mittels Seitenradar durchgeführt.

Die Angaben über Betriebszeiten, LKW- und PKW-Verkehren wurden von Seiten der Firma Rippert übergeben und beziehen sich auf einen gut ausgelasteten werktäglichen Betriebsablauf. Die Zahlen zur Entwicklung der betrieblichen Verkehre berücksichtigen auch die zukünftigen Verkehre des außerhalb des Plangebietes gelegenen Werk II (ehemals Franzbecker).

In der Analyse des Bestandstraßennetzes konnte fest gehalten werden, dass die Verkehrsbelastung der verschiedenen Straßenabschnitte am unteren Rand der typischen Belastungswerten für Wohnstraßen (< 400 Kfz/h in der Spitzenstunde) und deutlich unterhalb der Schwellenwerte für Sammel- bzw. Quartiersstraßen (> 400 Kfz/h) aus der RAS 06 liegt.

Die heute im Bestand vorgefundenen Querschnitte erlauben, wie auch die geplanten Querschnitte im Umbaubereich „Am Hanewinkel“, „Paul-Rippert-Straße“, in jedem Fall den Begegnungsfall LKW/LKW.

Lediglich der im Jahr 2006 fertig gestellte Abschnitt „Am Hanewinkel“ (5,00m Fahrbahnbreite) erlaubt maximal den Begegnungsfall LKW / PKW. Mit Blick auf die sehr geringe Schwerverkehrsstärke und eine sehr gleichmäßige Verteilung der Schwerverkehre über den Tag, ist aber davon auszugehen, dass der Verkehrsablauf in der Regel nicht wesentlich beeinflusst wird.

Für die Prognose und Bewertung der zukünftigen Verkehre im Prognosehorizont 2035 waren die Ergebnisse der Analyse zunächst mit Blick auf die allgemeine Verkehrszunahme zu erhöhen, hinzu kommen die prognostizierten Neuverkehre der Firma Rippert.

Diese Prognosezahlen berücksichtigen die betrieblichen Veränderungen (Hallenerweiterungen und -Umnutzung, Bau eines Parkhauses mit insgesamt 394 Stellplätzen am Werk I, Inbetriebnahme Werk II) und den daraus resultierenden Anstieg der betrieblich bedingten Verkehre.

Die Auswirkungen auf umliegende Straßennetz wurden auf Grundlage der werktäglichen Spitzenstunde und damit in der Überlagerung der Verkehre der Analyse und der neu erzeugten Verkehre des Gewerbebetriebes beschrieben.

Hierbei wurde ein Worst Case-Szenario hinterlegt, indem die Beschäftigten-, Besucher- und Lieferverkehre zum Teil (und im Gegensatz zu den Ergebnissen der Analyse) in der werktäglichen Spitzenstunde kumuliert werden.

Auf Grundlage der vorliegenden Konzepte ist grundsätzlich von einer teilweisen Verlagerung der Betriebsverkehre von der Zufahrt West auf die Zufahrt Nord auszugehen. Für innerbetriebliche Rangiervorgänge werden keine öffentlichen Verkehrsflächen in Anspruch genommen. Durch die neue Lage der Anlieferung (Zufahrt West) werden sich neben der Anzahl der Werksverkehre auch die Lichtemissionen (der anliefernden LKW) gegenüber dem Bestand verringern.

Wie bereits in der Analyse beschrieben sind die zukünftig auftretenden Verkehre ohne Probleme über die bestehenden bzw. geplanten Straßenquerschnitte abzuleiten. Lediglich der Abschnitt „Am Hanewinkel“ mit einer Fahrbahnbreite von 5,00 m erfordert von den Verkehrsteilnehmern ein höheres Maß an vorausschauenden Fahren. In der Summe wird aber auch hier der Verkehrsablauf in der Regel nicht wesentlich beeinflusst werden.

Auch das angrenzende Straßennetz (Schomäckerstraße, Holzhofstraße) kann die zusätzlichen entstehenden Verkehre problemlos aufnehmen und sicher ableiten.

Aus der Lage im Netz, der örtlichen Situation, den spitzenständlichen Belastungszahlen und unter Berücksichtigung der vorhandenen bzw. bei Umbau zu erwartenden Straßenquerschnitte lassen sich für die betrachteten Straßenabschnitte auch für den Prognose-Planfall keine maßgeblichen Qualitäts- bzw. Kapazitäts- und Sicherheitsdefizite ableiten.

Die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Verkehre wird durch die geplanten Maßnahmen der Firma Rippert nicht beeinträchtigt. Das anhängige Bauleitplanverfahren der Gemeinde Herzebrock-Clarholz kann aus verkehrlicher Sicht fortgesetzt werden.

Gütersloh, 31. Januar 2018

