

STADTprojekt GmbH
Herrn Michael Schmitt
Hansaallee 1
58636 Iserlohn

**Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH**

Verkehrsplanung
Verkehrstechnik
Straßenplanung
Bauleitung
Immissionsschutz

Fon: 0 234 / 97 66 000
Fax: 0 234 / 97 66 0016

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: 3.2475 DiMe / FrWe

Bochum, 13. Dezember 2022

Verkehrsplanerische Stellungnahme zur Erschließung des Bebauungsplans Nr. 447 „Dröscheder Feld – Max-Planck-Straße“ in Iserlohn

Ausgangssituation

Die Fläche der ehemaligen Bernhard-Hülsmann-Kaserne soll überplant werden. Auf dem Gelände sollen vorwiegend Wohnnutzungen mit Ein- und Mehrfamilienhäusern entstehen.

Das Konzept sieht eine Erschließung über drei Anbindungen vor:

- Nördliche Anbindung über den Bernhard-Hülsmann-Weg
- Südwestliche Anbindung über die Max-Planck-Straße
- Südöstliche Anbindung über den Grasweg

Der B-Plan Nr. 447 umfasst zunächst nur das südwestliche Quartier mit der Anbindung über die Max-Planck-Straße an die Oestricher Straße.

Zur Bewertung der heutigen und künftigen Anbindungssituation des Areals wurde unser Büro als Verkehrsgutachter beauftragt.

Bewertung der heutigen Situation

Zur Erfassung der heutigen Verkehrsbelastungen wurde am 30.08.2022 eine Verkehrserhebung an den geplanten Anbindungspunkten (s.o.) durchgeführt. An der Einmündung Max-Planck-Straße / Oestricher Straße wurden während der morgendlichen Spitzenstunde 265 Kfz/h und in der nachmittäglichen Spitzenstunde 239 Kfz/h gezählt.

Der Knotenpunkt liegt innerhalb einer Tempo-30-Zone und wird ohne vorfahrtsregelnde Beschilderungen nach dem Prinzip „Rechts-vor-Links“ betrieben. Das bedeutet, dass die Max-Planck-Straße gegenüber der östlichen Zufahrt der Oestricher Straße bevorrechtigt ist.

Bei der Oestricher Straße handelt es sich gemäß der Richtlinie RAS 06 (vgl. FGSV, 2006) um eine Sammelstraße. Die Oestricher Straße weist eine Fahrbahnbreite von 5,50 m auf, die bei üblichen Nutzungsansprüchen mit punktuellen Querungen für eine Verkehrsstärke in Höhe von 400 bis 1.000 Kfz/h ausreicht (vgl. Abbildung 1). Die Oestricher Straße wird in beide Richtungen von zwei Buslinien befahren, wofür grundsätzlich ein Fahrbahnquerschnitt von 6,50 m erforderlich wäre. Mit einem gezählten Verkehrsaufkommen in Höhe von bis zu 250 Kfz/h im Querschnitt liegen die Belastungen deutlich unterhalb des für die Sammelstraße üblichen Belastungsbereichs.

Bei der Max-Planck-Straße handelt es sich gemäß RAS 06 (vgl. FGSV, 2006) um eine Wohnstraße. Der vorhandene Querschnitt weist eine Fahrbahnbreite von 6,75 m auf; hiervon entfällt eine Breite von 2,00 m für die am Fahrbahnrand in Längsrichtung parkenden Fahrzeuge. Die verbleibenden 4,75 m entsprechen dem üblichen Fahrbahnquerschnitt einer Wohnstraße (vgl. Abbildung 2). Mit einem gezählten Querschnittsaufkommen von bis 50 Kfz/h weist die Max-Planck-Straße eine für Wohnstraßen geringe Belastung auf (< 400 Kfz/h).



Abbildung 1: Oestricher Straße, Blickrichtung Westen (eigene Aufnahme, 30.08.2022)





Abbildung 2: Max-Planck-Straße, Blickrichtung Süden (eigene Aufnahme, 30.08.2022)

Die Einmündung kann die aktuellen Verkehrsbelastungen gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS, vgl. FGSV 2015) jederzeit mit einer Verkehrsqualität der Stufe A-B (mindestens gut) abwickeln. Hinsichtlich der Kapazitätsreserven und der Rückstaulängen bestehen keine Bedenken.

Berechnung des Neuverkehrs

Für die geplante Entwicklung auf dem Gesamtareal der ehemaligen Bernhard-Hülsmann-Kaserne (inkl. B-Plan 447) wurde eine Verkehrserzeugungsrechnung durchgeführt. Die Berechnung des werktäglichen Neuverkehrs erfolgte auf der Grundlage des städtebaulichen Gesamtkonzepts für die ehemalige Bernhard-Hülsmann-Kaserne gemäß dem Entwurf des Architektenbüros post welters + partner mbH für die 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 215 „Bernhard-Hülsmann-Weg“ vom 08.08.2022 sowie anhand allgemeiner Kennziffern zum Zusammenhang zwischen Flächennutzung und Verkehrsaufkommen. In dem Konzept wurde von 432 Wohneinheiten bestehend aus Ein- und Mehrfamilienhäusern sowie einer KiTa ausgegangen. Parallel zu den Angaben im Konzept wurde „zur sicheren“ Seite ein weiteres Szenario mit 500 Wohneinheiten untersucht. Bei den allgemeinen Kennziffern handelt es sich um bundesweit anerkannte Werte, die in aktuellster und gültiger Fassung im Programm Ver_Bau (2022) vorliegen.



Für die Nutzung „Wohnen“ wurden ca. 1.360 bis 1.580 Einwohnern ermittelt. Je Wohneinheit ist grob von bis zu 4-5 Kfz-Fahrten/Werktag auszugehen. Anhand der Quartiersaufteilung und der möglichen Routenwahl wird davon ausgegangen, dass künftig rund 20% der Gesamtbelastung und damit auch insbesondere der Neuverkehr aus dem Bereich des B-Plans Nr. 447 über die Max-Planck-Straße abgewickelt wird.

Bewertung der künftigen Situation

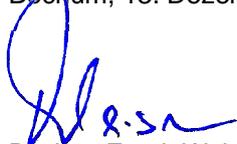
Während der maßgebenden Spitzenstunden ist mit einem Neuverkehr von bis zu 50 Kfz/h im Querschnitt der Max-Planck-Straße sowie der Oestricher Straße zu rechnen. Zuzüglich einer allgemeinen Verkehrsentwicklung von rund 5 % (zur sicheren Seite in allen Zufahrten, bis zu 10 Kfz/h im Querschnitt) liegt die Querschnittsbelastung während der maßgebenden Spitzenstunden weiterhin unterhalb der für die Sammelstraße bzw. Wohnstraße üblichen Belastungswerte.

Im Prognosefall (inkl. Neuverkehr des Areals) können die Verkehrsbelastungen bei der Betriebsform „Rechts-vor-Links“ weiterhin mit einer mindestens guten Verkehrsqualität (QSV A-B) abgewickelt werden.

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sollte dennoch gewährleistet werden, dass die Einmündung insbesondere für Verkehrsteilnehmer aus der östlichen Richtung der Oestricher Straße, die bei der bestehenden Vorfahrtsituation gegenüber den Fahrzeugen aus der Max-Planck-Straße wartepflichtig sind, frühzeitig erkannt werden kann. Durch die längsparkenden Fahrzeuge im Aufstellbereich der Zufahrt in der Max-Planck-Straße kann es beim Einfahren in die Max-Planck-Straße zu gegenseitigen Beeinträchtigungen zwischen Fahrzeugen mit verschiedenen Fahrtrichtungen kommen. Ggf. ist das Parken hier zu untersagen.

Unter den o.g. Randbedingungen kann die Erschließung des B-Plans Nr. 447 über die Max-Planck-Straße gewährleistet werden.

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Bochum, 13. Dezember 2022



Dr.-Ing. Frank Weiser



Literaturverzeichnis

Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (Hrsg.):

Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Köln, 2015

Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (Hrsg.):

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln, 2006

Bosserhoff, Dietmar:

Ver_Bau: Programm zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben in der Bauleitplanung.
Gustavsburg, 2022

