

**ASSET
Immobilien GmbH & Co. KG
Hauptstraße 124
33378 Rheda-Wiedenbrück**

**Neubau eines
LIDL Lebensmittelmarktes
an der
Bielefelder Straße
in Rheda-Wiedenbrück**

Verkehrsuntersuchung
September 2017

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung	3
2. Analyse	5
2.1. Analyse Spitzenstunde.....	6
3. Prognose-Nullfall.....	7
3.1. Prognose Nullfall Spitzenstunde.....	7
4. Prognose-Planfall	8
4.1. Prognose zur Verkehrserzeugung „Wohnen“	8
4.2. Prognose zur Verkehrserzeugung „Gewerbe (Lidl-Discountmarkt)“	10
4.3. Auswirkungen auf das Bestandsnetz	12
5. Zusammenfassung / Fazit	16

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] Verkehrsdaten Knoten Bielefelder Straße / Ostring
Kreis Gütersloh, November 2015
- [5] Verkehrszählung Zufahrt Bielefelder Straße,
Röver Ingenieurgesellschaft, April 2017
- [6] Projektlagepläne
GJL Freie Architekten, Dezember 2016

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die ASSET Immobilien GmbH & Co. KG plant die Errichtung eines LIDL-Lebensmittelmarktes und eines Wohnhauses mit zehn Wohneinheiten auf der Fläche eines ehemaligen Autohauses an der Bielefelder Straße in Wiederbück.

Für die Flächen im Nordosten des Knotenpunktes Bielefelder Straße / Nordring / Ostring ist im Vorfeld ein Bauleitplanverfahren durchzuführen. Vor diesem Hintergrund ist durch die RÖVER Ingenieurgesellschaft ein Verkehrsgutachten zu erstellen.

Aufgabe der verkehrlichen Untersuchung zum Bauleitplanverfahren an der Oerlinghauser Straße in Bielefeld-Hillegossen ist es, auf Grundlage der zu erwartenden zusätzlichen Kunden- und Beschäftigtenverkehre die Auswirkungen der Maßnahme auf das betroffene Straßennetz zu beschreiben und zu bewerten. Darüber hinaus ist auch zu prüfen, inwieweit die Planungen mit einer Umgestaltung der Oerlinghauser Straße zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im zukünftigen Zu- und Abfahrtsbereich der Märkte in Einklang zu bringen sind.

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 des Verkehrsablaufes gemäß HBS
- Zusammenfassung / Fazit

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



Abbildung 1 Übersichtsplan

Die ermittelten Prognosedaten für die Umnutzung werden dem zulässigen Schwellenwert gegenübergestellt. Die Verkehrsqualität der Zufahrten wird mit einem Berechnungsverfahren aus dem HBS 2015 [1] ermittelt.

Als wesentliches Kriterium zur Beschreibung der Qualität des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten wird die mittlere Wartezeit der Kraftfahrzeugströme in der Spitzenstunde angesehen.

Bei der zusammenfassenden Beurteilung der Verkehrssituation in einer untergeordneten Zufahrt ist die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes maßgebend.

Als maximaler Grenzwert einer ausreichenden Verkehrsqualität wird für jeden Fahrzeugstrom eines Knotenpunktes 45 s Wartezeit (QSV D) angesetzt [1].

2. Analyse

Zur Analyse der derzeitigen Verkehrssituation an der Zufahrt des ehemaligen Autohauses / des benachbarten Schnellrestaurants wurde am 6. April eine Verkehrszählung [5] mittels Videoaufzeichnung durchgeführt. Ergänzend wurden Verkehrszahlen [4] des benachbarten Knotens Bielefelder Straße / Ostring eingepflegt.

Die Verkehrsqualität an der Zufahrt Bielefelder Straße wird auf Grundlage der nachmittäglichen Spitzenstunde beschrieben.

Die bestehenden Nutzungen (ehemaliges Autohaus, Schnellrestaurant) verfügen über eine gemeinsame Zufahrt von der Bielefelder Straße. Dem nördlich an des Plangebiet angrenzenden Schnellrestaurant (Mc Donald's) wurde hierzu ein Wegerecht eingeräumt.

Die Bielefelder Straße wurde in diesem Bereich zur Anlage einer Linksabbiegespur aufgeweitet, die Linksabbiegespur verfügt über eine Länge von ~20 m (3 Pkw).



Abbildung 2 Bestand Zufahrt Bielefelder Straße

Die nördlichen Flächen des Plangebietes können über einen Stichweg im Norden des Schnellrestaurants und das öffentliche Straßennetz („Im Schilffeld“) erreicht werden. Die Straße „Im Schilffeld“ ist als verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche ausgebaut worden.

2.1. Analyse Spitzenstunde

Für die Zufahrt Bielefelder Straße ergibt sich in der Analyse eine befriedigende Qualität des Verkehrsablaufes (QSV C).

Bei der zusammenfassenden Beurteilung der Verkehrssituation in einer untergeordneten Zufahrt ist Die schlechteste Qualität und damit maßgebende Qualität ergibt sich für den Strom der auf die Bielefelder Straße links einbiegenden Verkehre.

Die Länge der vorhandenen Linksabbiegespur reicht in jedem Fall aus.

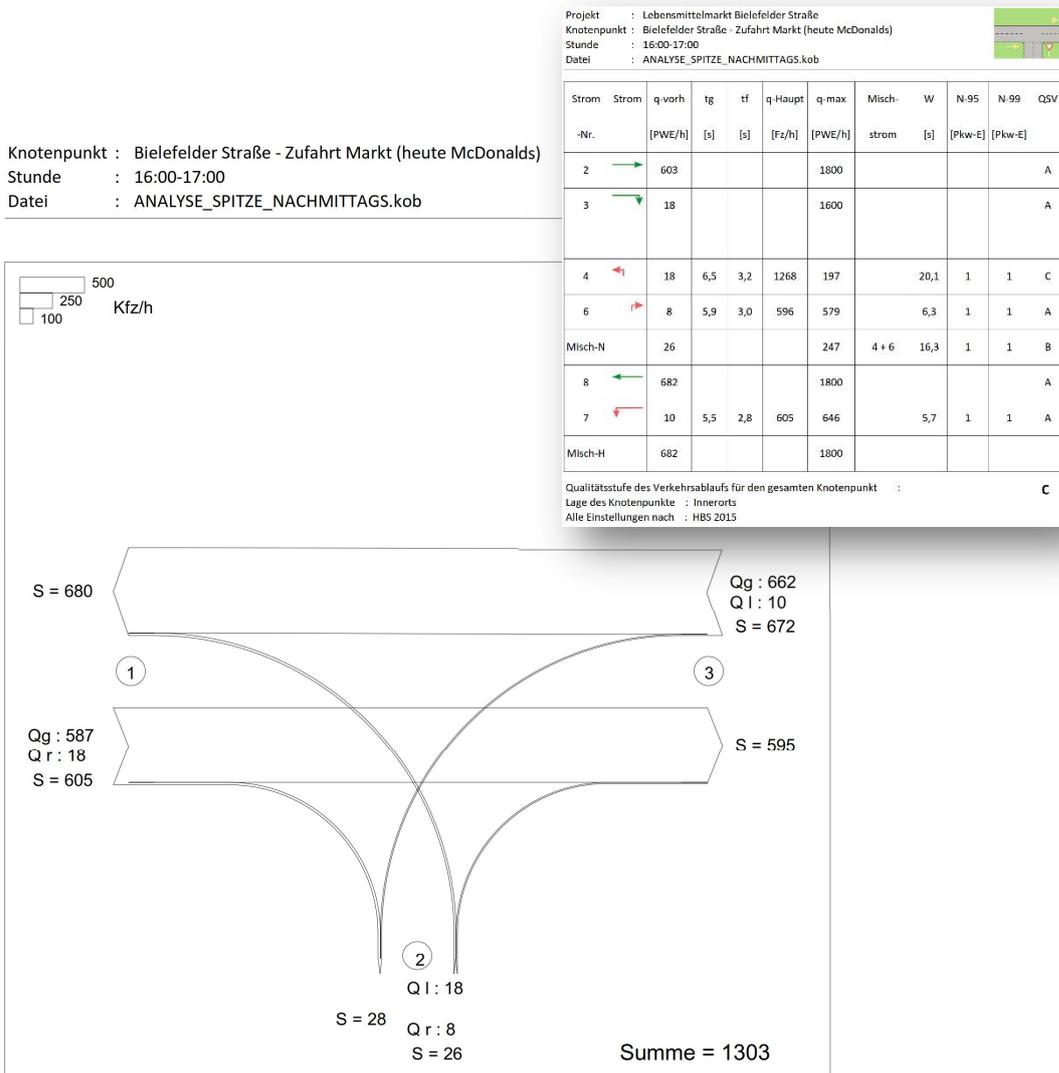


Abbildung 3 Analyse Zufahrt Bielefelder Straße [Kfz/h]

3. Prognose-Nullfall

Für die Prognose und Bewertung der zukünftigen Verkehre im Prognosehorizont 2030 sind die Ergebnisse der Analyse mit Blick auf die allgemeine Verkehrszunahme zu erhöhen.

Für das Stadtgebiet Rheda-Wiedenbrück ist bis zum Prognosehorizont 2030 mit einer allgemeinen Zunahme der Verkehre von 0,22 % zu rechnen [Verkehrsuntersuchung Wiedenbrück, Ingenieurgesellschaft NTS]. Hieraus ergibt sich ein Gesamtanstieg von 3,3 % bis 2030.

Für die weiteren Betrachtungen wird ein Anstieg des motorisierten Verkehrs um 4 % zugrunde gelegt.

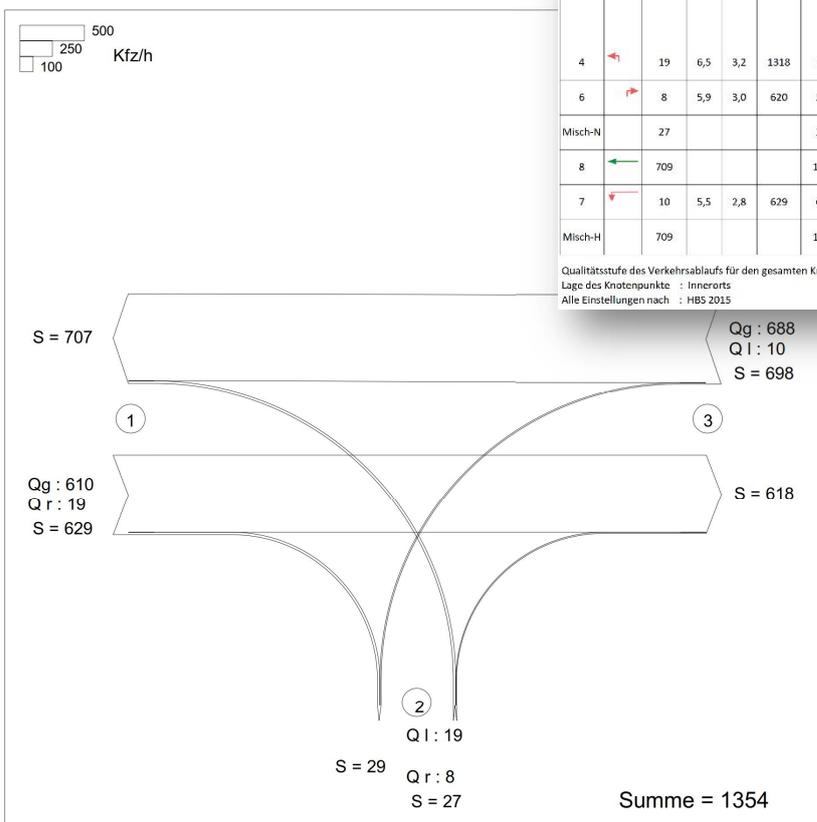
Die Auswirkungen auf umliegende Straßennetz werden auf Grundlage der nachmittäglichen Spitzenstunde und damit in der Überlagerung der Verkehre des Prognose-Nullfalls 2030 und der neu erzeugten Verkehre aus dem geplanten Markt beschrieben.

3.1. Prognose Nullfall Spitzenstunde

Knotenpunkt : Bielefelder Straße - Zufahrt Markt (heute McDonalds)
Stunde : 16:00-17:00
Datei : PROGNNULL_SPITZE_NACHMITTAGS.kob

Strom	Strom	q-vorh	lg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.	[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]		
2	627				1800						A
3	19				1600						A
4	19	6,5	3,2	1318	184		21,8	1	1		C
6	8	5,9	3,0	620	563		6,5	1	1		A
Misch-N	27				230	4 + 6	17,7	1	1		B
8	709				1800						A
7	10	5,5	2,8	629	628		5,8	1	1		A
Misch-H	709				1800						

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : C
Lage des Knotenpunkte : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015



Zufahrt 1: Bielefelder Straße
Zufahrt 2: Zufahrt Markt (heute McDonalds)
Zufahrt 3: Bielefelder Straße

Abbildung 4 Prognose-Nullfall Zufahrt Bielefelder Straße [Kfz/h]

Für die Zufahrt Bielefelder Straße ergibt sich im Prognose-Nullfall weiterhin eine befriedigende Qualität des Verkehrsablaufes (QSV C).

4. Prognose-Planfall

Für das Plangebiet werden verschiedene Nutzungen geplant. Die verkehrlichen Auswirkungen sind im Folgenden zu beschreiben, die ermittelten Neuverkehre werden zu den Ergebnissen des Prognose-Nullfalls addiert.

Hierbei wird ein Worst Case-Szenario hinterlegt, indem die Neuverkehre der verschiedenen Nutzungen in der nachmittäglichen Spitzenstunde kumuliert werden.

4.1. Prognose zur Verkehrserzeugung „Wohnen“

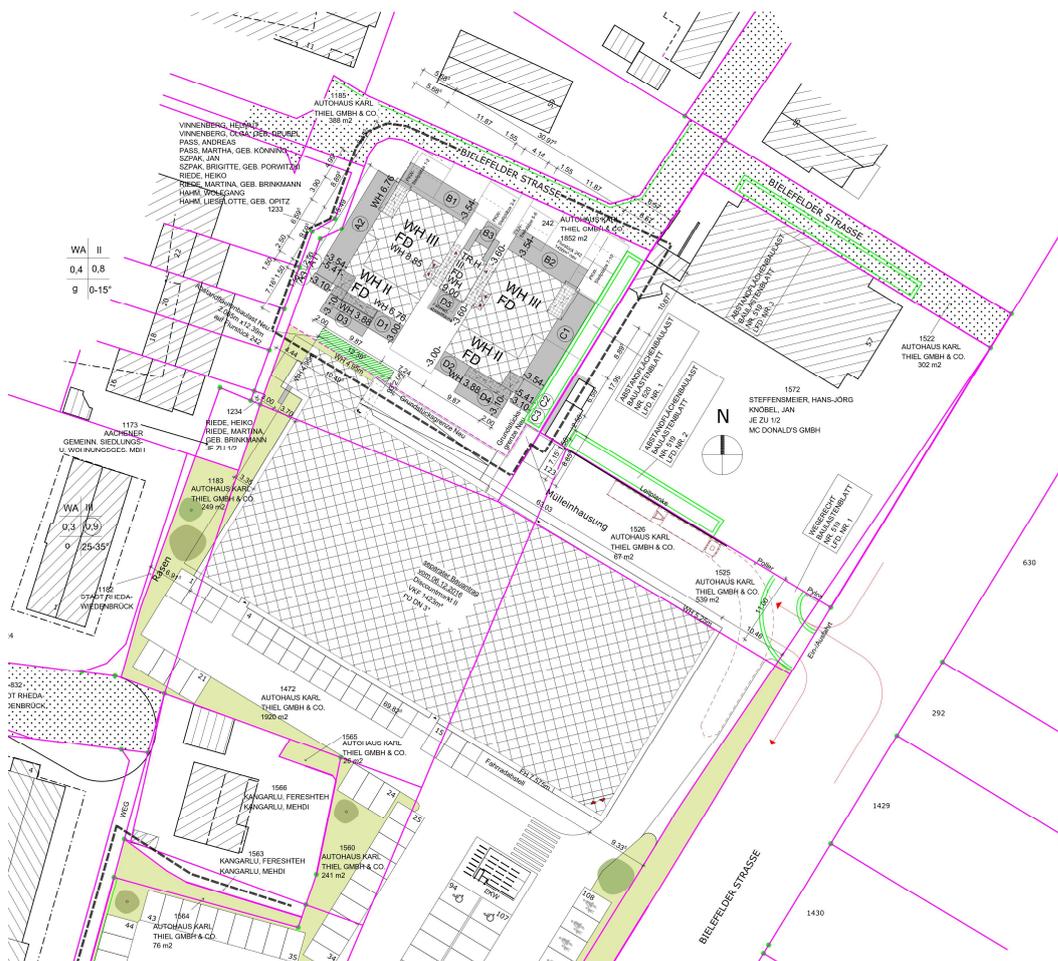


Abbildung 5 Projektlageplan Wohnen

Im Norden des Plangebietes soll ein neues Wohnhaus mit insgesamt 10 Wohneinheiten entstehen. Die Erschließung erfolgt über einen Stichweg zur Bielefelder Straße und die Straße „Im Schiffeld“.

Nach Bosserhoff lässt sich aus der absehbaren Struktur der Bebauung eine Haushaltsgröße von **3,5 Einwohnern/Wohneinheit** annehmen.

Als Bemessungsgrundlage ergibt sich für dieses Teilgebiet eine Zahl von **35 Einwohnern (EW)**.

Die Berechnung des zukünftigen Verkehrsaufkommens erfolgt nach Dr. Bosserhoff auf Grundlage folgender Parameter:

- jeder Bewohner löst im Mittel 3,75 Wege pro Tag aus (Wege/EW/d)

(Quelle: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, FGSV 2007)

- Der Anteil der Bewohner, die den MIV nutzen, das heißt mit einem PKW fahren, wird mit 70 % (MIV-Anteil Einwohner) gewählt.

Der MIV-Anteil (Selbstfahrer oder Mitfahrer) für Einwohnerverkehr beträgt in Abhängigkeit von der jeweiligen Situation im Plangebiet 30-70 %. Unter günstigen Voraussetzungen, d.h. bei Erreichbarkeit von Nahversorgungs- und Gemeinbedarfseinrichtungen auf kurzen Wegen und attraktiver ÖPNV-Erschließung, beträgt der Pkw-Anteil nur etwa 30 % aller Wege. Im umgekehrten Fall, d.h. bei fehlenden oder weit entfernten Nahversorgungs- und Gemeinbedarfseinrichtungen und nicht attraktiver oder fehlender ÖPNV-Anbindung, beträgt der Pkw-Anteil ca. 70 %.

- Der Besetzungsgrad jedes Pkw der Einwohnerverkehre für alle Fahrtzwecke beträgt 1,5 Personen/Pkw

(Quelle: „Mobilität in Deutschland“; infas/DLR, 2010)

- LKW-Fahrten sind mit einer Häufigkeit von 0,05 LKW-Fahrten/Einwohner zu berücksichtigen.

Güterverkehr tritt in Wohngebieten v.a. in Form von Versorgungs- bzw. Entsorgungsverkehr (z. B. Müllabfuhr) und Lieferverkehr auf. Diese Verkehre treten in der Regel außerhalb der Spitzenstunden auf.

Aus den vorgenannten Parametern ergeben sich folgende Wegehäufigkeiten für das Teilplangebiet „**Enkefeld (Wohnen)**“:

PKW-Fahrten/d + LKW-Fahrten/d = Gebietsbezogene Fahrten/D (Kfz/24h)

$35 \text{ EW} \times 3,75 \text{ W/EW/d} \times 70 \% \text{ MIV-Anteil} / 1,5 \text{ Pers./PKW} +$
 $35 \text{ EW} \times 0,05 = 62 + 2 = \mathbf{64 \text{ Kfz/24h}}$ (Summe der Quell- und Zielverkehre)

Für die Spitzenstunden ergeben sich daraus folgende Anteile an den Quell- und Zielverkehren:

Spitze	morgens	nachmittags
Quellverkehre	5 Kfz/h (15 %)	3 Kfz/h (10 %)
Zielverkehre	2 Kfz/h (5 %)	3 Kfz/h (10 %)

Aus dieser Berechnung ergibt sich ein Maximalwert von 7 Kfz-Fahrten in der Spitzenstunde, die durch das geplante Bauvorhaben ausgelöst werden.

4.2. Prognose zur Verkehrserzeugung „Gewerbe (Lidl-Discountmarkt)“



Abbildung 6 Übersicht Neubau Discountmarkt

Das vorliegende Plankonzept sieht die Errichtung eines LIDL-Discountmarktes mit einer Verkaufsfläche von 1.462 m² vor. Die Erschließung erfolgt über die vorhandene Zufahrt an der Bielefelder Straße, darüber hinaus ist eine weitere Zu- und Abfahrtsmöglichkeit (Beschränkung auf die Fahrbeziehungen „rechts rein“ und „Rechts raus“) vom Nordring am südwestlichen Rand des Plangebietes vorgesehen.

Die Anlieferung des Marktes ist an der nördlichen Gebäudeseite verortet worden.

Die Prognose zur Verkehrserzeugung aus den geplanten Objekten stützt sich auf Prognosen zur Kundenfrequenz der künftigen Nutzer und der Abschätzung durch die im Programm „Ver_Bau“ veröffentlichten Bemessungsgrundlagen. Ermittelt wird hier zunächst die Anzahl der Wege (Fahrten), die das geplante Vorhaben in 24 Stunden auslöst.

Die Ermittlung der anteiligen Spitzenstundenwerte orientiert sich an Tagesganglinien vergleichbarer Objekte. Bezugswert bildet dabei jeweils die

nachmittägliche Spitze, da in der morgendlichen Spitze – wenn überhaupt – nur mit geringen, durch den geplanten Markt verursachten Verkehren zu rechnen ist. Die Verteilung der neuen Verkehre an der Zufahrt erfolgt auf Grundlage von Daten eines bestehenden Verbrauchermarktes an der Bielefelder Straße nördlich des Plangebietes

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

Neubau eines Lidl Lebensmittelmarktes
Bielefelder Straße in Wiedenbrück

		Objekt	Summe
		Bestand	Lidl Planung
Verkaufsfläche (VKF)			
vorhanden	[m ²]		
neu	[m ²]		1462
vorh. Kunden	[K/d]		
Zunahme	[%]		
Kundenverkehre			
Kunden/qm VKF	[K/VKF]		0,95
Kunden	[Kunden/d]		1389
Wege/Tag	[W/K/d]		2
MIV-Anteil	[%]		70
PKW-Besetzung	[Person/PKW]		1,3
Kundenverkehre/d	[Kfz-Fahrten/Werntag]		1496
Verbundeffekt	[%]		5
Kundenverkehre/d	[Kfz-Fahrten/Werntag]		1421
Mitnahmeeffekt	[%]		40
Neu induzierte Verkehre	[Kfz-Fahrten/Werntag]		853
Beschäftigtenverkehre			
qm VKF/Beschäftigter	[VKF/B]		
Beschäftigte	[Kunden/d]		20
Anwesenheit	[%]		90
Wege/Tag	[W/B/d]		2,25
MIV-Anteil	[%]		70
PKW-Besetzung	[Person/PKW]		1,1
Beschäftigtenverkehre/d	[Kfz-Fahrten/Werntag]		26
Lieferverkehre			
Anlieferungen/d			5
Wege/d			2
Lieferverkehre/d	[Kfz-Fahrten/Werntag]		10
Summe aller Verkehre	[Kfz-Fahrten/Werntag]		1457
Summe neu induz. Verkehre	[Kfz-Fahrten/Werntag]		888
Richtungsbezogene Ziel- und Quellverkehre im Kundenverkehr			
Zielverkehre	[Kfz/24h*Richtung]		710
Quellverkehre	[Kfz/24h*Richtung]		710
Richtungsbezogene Ziel- und Quellverkehre (Spitzenstunde = 10% Tagesbelastung)			
Zielverkehre	[Kfz/h*Richtung]		78
Quellverkehre	[Kfz/h*Richtung]		78
Richtungsbezogene neu induzierte Ziel- und Quellverkehre (Spitzenstunde = 10% Tagesbelastung)			
Zielverkehre	[Kfz/h*Richtung]		53
Quellverkehre	[Kfz/h*Richtung]		53

Abbildung 7 Zusammenfassung Verkehrsentwicklung

4.3. Auswirkungen auf das Bestandsnetz

Aus der geplanten Errichtung eines Wohngebäudes mit zehn Wohneinheiten lassen sich keine nennenswerten Auswirkungen auf das Bestandsstraßennetz ableiten.

Selbst bei einer Annahme, dass jede Wohneinheit zwei Fahrten in der Spitzenstunde (= 20 Fahrten, aus der Berechnung nach Bosserhoff ergeben sich 7 Fahrten) auslöst, können die zusätzlichen Verkehre sowohl über die Straße „Im Schilffeld“ als auch den vorhandenen Stichweg zur Bielefelder Straße problemlos abgewickelt werden.

Aus dem geplanten Markt ergeben sich folgende Auswirkungen:

Auf Grundlage der oben beschriebenen Ströme ergibt sich für den Prognose-Planfall an der Zufahrt Bielefelder Straße Qualitätsstufe "D" mit mittleren Wartezeiten für die linkseinbiegenden Verkehre von <45 Sekunden.

Die Berechnungen zeigen auch, dass die Länge der vorhandenen Linksabbiegespur im Zuge der Bielefelder weiter ausreicht (rechnerisch ergibt sich 1 wartendes Fahrzeug), um die auftretenden Verkehre ohne Konflikte abzuwickeln.

Darüber hinaus ist an dieser Stelle noch einmal darauf zu verweisen, dass die zweite geplante Zu- und Abfahrt am Nordring für diesen Nachweis keine Berücksichtigung fand, d.h. die neu erzeugten Quell- und Zielverkehre in einer Größenordnung von je 78 Kfz/h wurden komplett den Verkehren an der Zufahrt Bielefelder Straße zugerechnet.

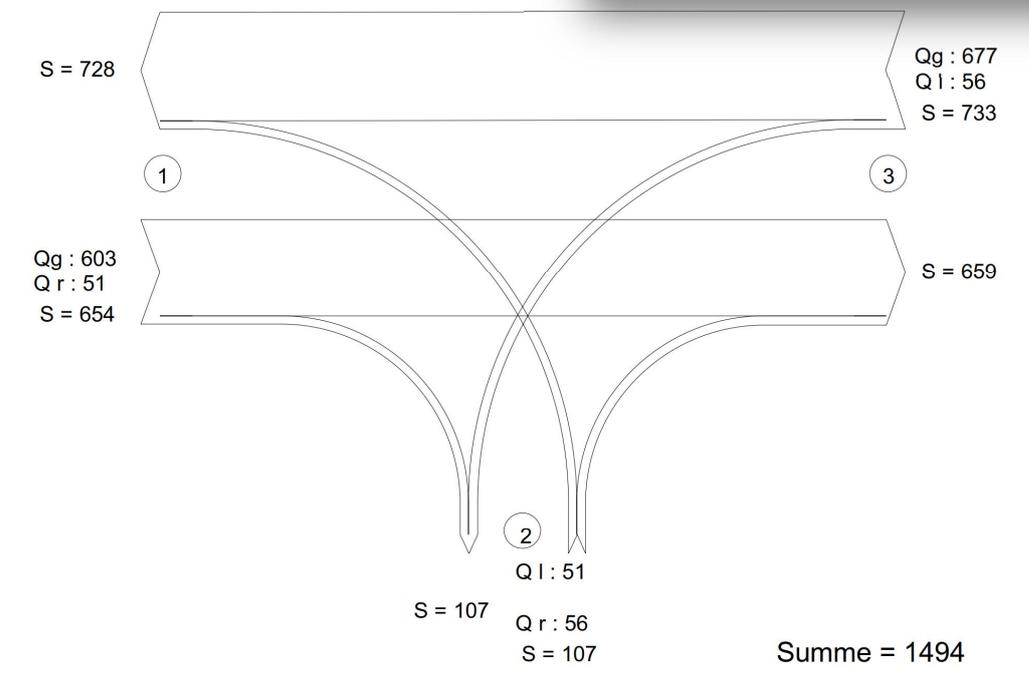
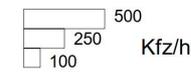
Für die geplante Zufahrt am Nordring ist trotz der Beschränkung die Fahrbeziehungen „rechts rein“ und „rechts raus“ mit einem nennenswerten Anteil der Kundenverkehre zu rechnen. Vor diesem Hintergrund ist mit deutlich geringeren Verkehren an der Zufahrt Bielefelder Straße und damit geringeren Wartezeiten für die einbiegenden Verkehre auszugehen.

An der Zufahrt Nordring ist nicht mit Einschränkungen des Verkehrsablaufes zu rechnen.

Knotenpunkt : Bielefelder Straße - Zufahrt Markt (heute)
 Stunde : 16:00-17:00
 Datei : PROGPLAN_SPITZE_NACHMITTAGS.kob

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.	[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]		
2	620				1800						A
3	51				1600						A
4	51	6,5	3,2	1362	160		32,9	2	3		D
6	56	5,9	3,0	629	557		7,2	1	1		A
Misch-N	107				255	4 + 6	24,2	3	4		C
8	698				1800						A
7	56	5,5	2,8	654	610		6,5	1	1		A
Misch-H	698				1800						

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**
 Lage des Knotenpunkte : Innerorts
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015



Zufahrt 1: Bielefelder Straße
 Zufahrt 2: Zufahrt Markt (heute McDonalds)
 Zufahrt 3: Bielefelder Straße

Abbildung 8 Prognose-Planfall Zufahrt Bielefelder Straße

Durch die Leistungsfähigkeitsberechnung werden die geometrischen Verhältnisse in der Örtlichkeit allerdings nicht vollständig abgebildet. Hier ergeben sich zum einen Überschneidungen der ein- und ausfahrenden Verkehre des geplanten Marktes und des Mc Donald's, zum anderen sind Konflikte mit anliefernden LKW nicht auszuschließen. Hier kommt es bei Rangierfahrten in jedem Fall zu räumlichen und zeitlichen Überschneidungen mit den Kundenverkehren des Schnellrestaurants.

Da die Anlieferungen mit großen Zügen in der Regel außerhalb der Öffnungszeiten des geplanten Marktes stattfinden, ist mit Konflikten zwischen anliefernden Lkw und Kundenverkehren nicht zu rechnen.

Die vorliegende Planung ist daher auch mit Blick auf die Schleppkurven an- und abfahrender Kunden und der geplanten Anlieferung näher untersucht worden.

Die Auswertung der digitalen Schleppkurvenachweise ergibt zunächst, dass PKW-Verkehre beider anliegenden Nutzungen problemlos abgewickelt werden können. Die abfahrenden Fahrzeuge des Schnellrestaurants sind dabei den einfahrenden Verkehren des Discounters unterzuordnen.

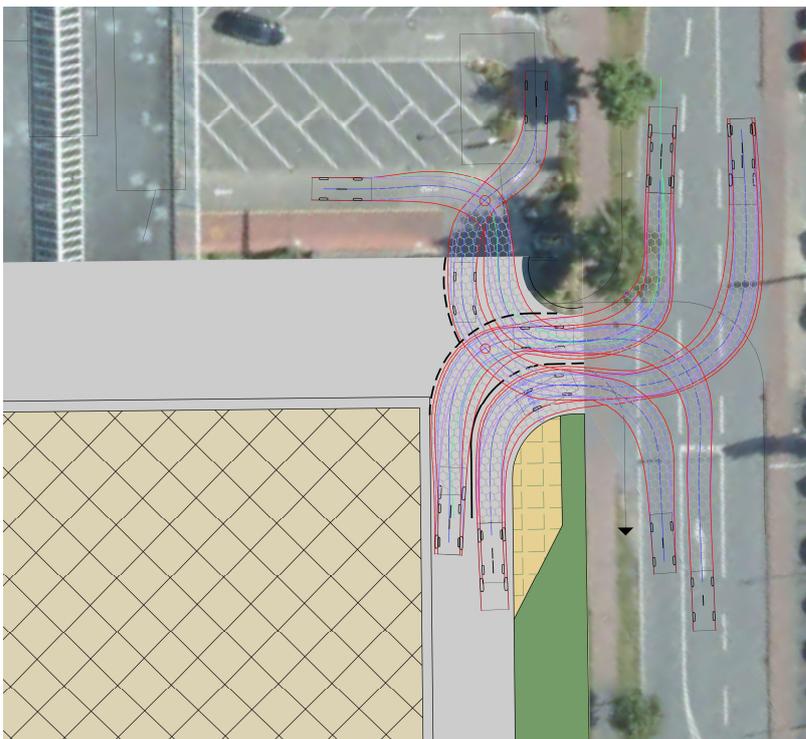


Abbildung 9 Schleppkurvenachweis Kundenverkehre

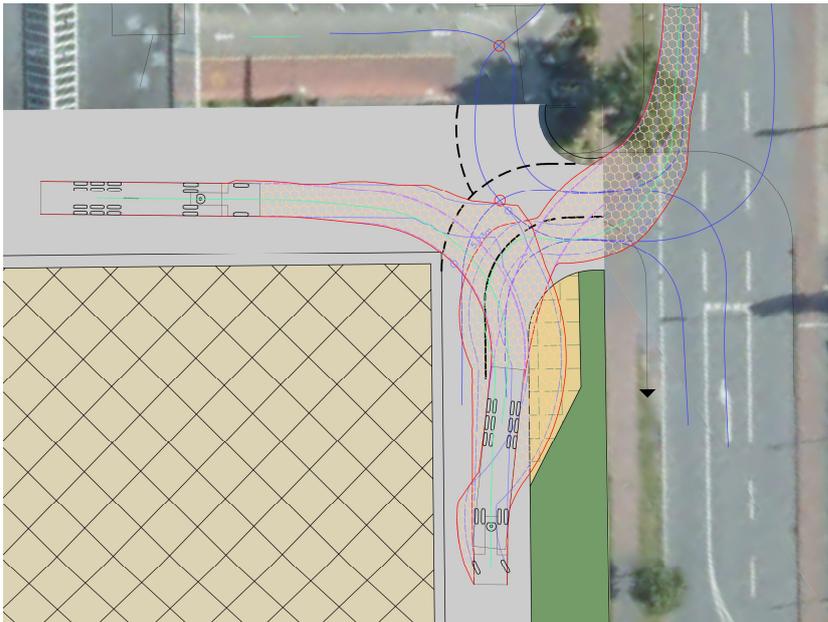


Abbildung 10 Schleppekurvennachweis Anlieferung

Der Schleppekurvennachweis des anliefernden LKW's zeigt zum einen, dass die gegebenen Flächen in jedem Fall ausreichen, die Anlieferzone zu erreichen. Hierzu fährt der anfahrende LKW zunächst parallel zur östlichen Wand des Marktgebäudes und setzt dann in die nördlich des Gebäudes verortete Anlieferung rückwärts ein.

Während des Rangiervorganges überstreicht der LKW den Ausfahrbereich des Schnellrestaurants. Um die ausfahrenden Verkehre zu schützen und den Rangierbereich frei zu halten, ist hier die Ergänzung von Lichtsignalen oder vergleichbaren Einrichtungen denkbar, die den Kunden des Schnellrestaurants für die Dauer des Rangiervorganges ein Verlassen des Grundstückes untersagen.

Diese Einrichtung ist dabei seitens des Marktbetreibers zu steuern.

5. Zusammenfassung / Fazit

Die ASSET Immobilien GmbH & Co. KG plant die Errichtung eines LIDL-Lebensmittelmarktes und eines Wohnhauses mit zehn Wohneinheiten auf der Fläche eines ehemaligen Autohauses an der Bielefelder Straße in Wiederbück.

Für die Flächen im Nordosten des Knotenpunktes Bielefelder Straße / Nordring / Ostring ist im Vorfeld ein Bauleitplanverfahren durchzuführen. Vor diesem Hintergrund ist durch die RÖVER Ingenieurgesellschaft ein Verkehrsgutachten erstellt worden.

Die Umnutzung des ehemaligen Betriebsgeländes an der Bielefelder Straße führt auch unter Berücksichtigung der geplanten Nutzungen nicht zu einer Beeinträchtigung der Verkehrsabläufe an der bestehenden Zu- und Abfahrt Bielefelder Straße und im angrenzenden Straßennetz.

Dies ist auch unter der Berücksichtigung eines allgemeinen Anstiegs der Verkehre und der rechnerischen Überlagerung der zu erwartenden Neuverkehre festzuhalten.

An der Zufahrt Bielefelder Straße können die zusätzlichen Verkehre (zusammen mit den Bestandsverkehren Mc Donald´s) abgewickelt werden, es ergibt sich in der nachmittäglichen Spitze (auch ohne Berücksichtigung der zusätzlichen Ausfahrt Nordring) noch eine ausreichende Qualität.

Durch die Leistungsfähigkeitsberechnung werden die geometrischen Verhältnisse in der Örtlichkeit allerdings nicht vollständig abgebildet. Hier ergeben sich zum einen Überschneidungen der ein- und ausfahrenden Verkehre des geplanten Marktes / des Mc Donald´s, zum anderen sind Konflikte mit den anliefernden LKW zu erwarten, da es hier in jedem Fall zu Überschneidungen mit den Kundenverkehren Mc Donald´s in der Rangierfahrt kommen wird. Hierzu sind Vorschläge zur sicheren Abwicklung der verschiedenen Verkehre erarbeitet worden.

Die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Verkehre wird durch die geplanten Nutzungen unter Berücksichtigung der ergänzenden Maßnahmen an der Zufahrt Bielefelder Straße nicht beeinträchtigt.

Gütersloh, 27. September 2017

RÖVER
BERATENDE INGENIEURE VBI
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
33334 Gütersloh

