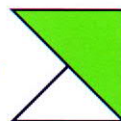




Verkehrskonzept Kolpingstraße in Rheda-Wiedenbrück

**Entwurf des
Schlussberichts**

Brilon
Bondzio
Weiser



**Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH**

Auftraggeber: Stadt Rheda-Wiedenbrück
Rathausplatz 13
33378 Rheda-Wiedenbrück

Auftragnehmer: Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
Tel.: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
E-Mail: info@bbwgmbh.de

Bearbeitung: Dr.-Ing. Lothar Bondzio
Johannes Schwarte M.Sc.

Projektnummer: 3.2292-2

Datum: 22. November 2021

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung.....	2
2. Maßnahmen	3
2.1 Zusammenstellung der Maßnahmen.....	3
2.2 Maßnahme a) Dauerhafte Abbindung der Kolpingstraße auf Höhe der Hagemannstraße	3
2.3 Maßnahme b) Temporäre Abbindung der Kolpingstraße auf Höhe der Hagemannstraße	5
2.4 Maßnahme c) Einrichtungsverkehr der Kolpingstraße zwischen Pixeler Straße und Hagemannstraße mit Fahrtrichtung Westen	6
2.5 Maßnahme d) Einrichtungsverkehr der Kolpingstraße zwischen Pixeler Straße und Hagemannstraße mit Fahrtrichtung Osten.....	7
2.6 Maßnahme e) Alternative Trassenführungen.....	8
2.7 Maßnahme f) Umgestaltung der Kolpingstraße im Bereich der KiTa.....	9
3. Zusammenfassung und gutachterliche Stellungnahme	11
Literaturverzeichnis	12



1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Auf einem Areal nördlich der Kolpingstraße soll ein Fachmarktzentrum mit zusätzlicher Wohnbebauung entstehen. Hierzu liegen bereits mehrere Fachgutachten des Ingenieurbüros Röver vor, in denen die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit diagnostiziert wird [1, 2, 3].

Im Rahmen einer weiteren Verkehrsuntersuchung [4] wurde zudem eine grundsätzliche Bewertung von Ertüchtigungsmaßnahmen für den Kreisverkehr am Bahnhof vorgenommen. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass eine Erhöhung der Kapazität am Kreisverkehr ohne erhebliche negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern nicht umsetzbar ist. Darüber hinaus wurde die Verträglichkeit des zu erwartenden Verkehrsaufkommens in der Kolpingstraße bewertet. Hier kommt die Verkehrsuntersuchung zu dem Ergebnis, dass die Kolpingstraße das prognostizierte Verkehrsaufkommen grundsätzlich abwickeln kann.

Die folgende Abbildung zeigt die Lage des Vorhabens im Stadtgebiet.

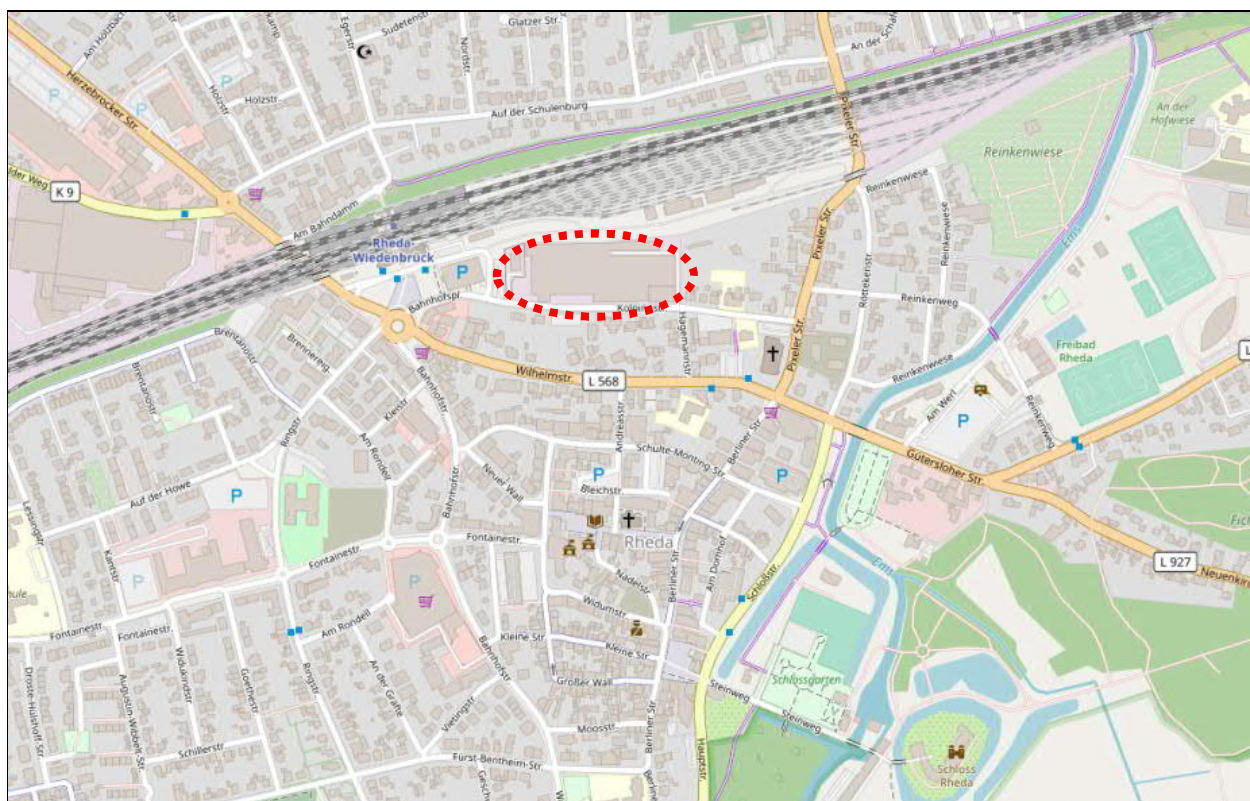


Abbildung 1: Lage des Vorhabens [Kartengrundlage: Openstreetmap.org]

Aktuell wird darüber diskutiert, die Kolpingstraße in ihrem östlichen Abschnitt weitgehend vom Verkehr zu entlasten. Gemäß einer Untersuchung des Büros Röver [3] ist dann je nach Variante jedoch mit erheblichem Mehrverkehr am bereits hoch belasteten Kreisverkehr am Bahnhof zu rechnen.

Im Rahmen eines Verkehrskonzeptes für den östlichen Abschnitt der Kolpingstraße zwischen Pixeler Straße und Hagemannstraße sind unterschiedliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zu untersuchen und zu bewerten.



2. Maßnahmen

2.1 Zusammenstellung der Maßnahmen

Zurzeit werden die folgenden Maßnahmen diskutiert:

- a) Dauerhafte Abbindung der Kolpingstraße auf Höhe der Hagemannstraße
- b) Temporäre Abbindung der Kolpingstraße auf Höhe der Hagemannstraße
- c) (Temporärer) Einrichtungsverkehr der Kolpingstraße zwischen Pixeler Straße und Hagemannstraße mit Fahrtrichtung Westen
- d) (Temporärer) Einrichtungsverkehr der Kolpingstraße zwischen Pixeler Straße und Hagemannstraße mit Fahrtrichtung Osten
- e) Alternative Trassenführungen
- f) Umgestaltung der Kolpingstraße im Bereich der KiTa

2.2 Maßnahme a) Dauerhafte Abbindung der Kolpingstraße auf Höhe der Hagemannstraße

Eine Abbindung kommt lediglich westlich der Hagemannstraße in Betracht. Hierdurch ergibt sich die Durchfahrtmöglichkeit von der Pixeler Straße über die Kolpingstraße und Hagemannstraße bis zur Wilhelmstraße. Gleiches gilt für die Gegenrichtung. Westlich der Durchfahrtsperre ist in der Kolpingstraße eine Wendeanlage zu errichten. Bei dieser Maßnahme ist die Anfahr- und Abfahrbarkeit der KiTa aus beiden Richtungen gewährleistet.

Die folgende Skizze veranschaulicht die Situation:



Abbildung 2: Maßnahme a) [Kartengrundlage: Openstreetmap.org]



Gemäß den Untersuchungen des Büros Röver führt diese Maßnahme zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens in Höhe der KiTa in der nachmittäglichen Spitzenstunde von heute 300 Kfz/h auf künftig 100 Kfz/h.

Die Untersuchungen des Büros Röver zeigen, dass diese Maßnahme in der nachmittäglichen Spitzenstunde nur noch zu einer mangelhaften Verkehrsqualität am Kreisverkehr am Bahnhof führen würde. Wie in der Verkehrsuntersuchung des Büros Brilon Bondzio Weiser [4] dargelegt, bestehen keine zielführenden Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität des Kreisverkehrs.

Es ist davon auszugehen, dass diese Maßnahme zu einer signifikanten Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Hagemannstraße führen würde. Die Hagemannstraße verfügt jedoch nur über eine Fahrbahnbreite von etwa 4 m zuzüglich abschnittsweise schmaler Randstreifen. Es sind keine ausgebauten Nebenanlagen für Fußgänger angelegt. Die Begegnung zweier Pkw ist nur unter Mitbenutzung dieser schmalen Randstreifen möglich. Aufgrund des Ausbaustandes der Hagemannstraße wird eine signifikante Erhöhung des Verkehrsaufkommens als nicht vertretbar angesehen.

Die folgende Abbildung zeigt den Querschnitt der Hagemannstraße.



Abbildung 3: Querschnitt Hagemannstraße

Aufgrund der mangelhaften Verkehrsqualität und der damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer am Kreisverkehr sowie aufgrund der zu erwartenden Mehrbelastung der Hagemannstraße wird empfohlen, diese Maßnahme nicht weiter zu verfolgen.



2.3 Maßnahme b) Temporäre Abbindung der Kolpingstraße auf Höhe der Hagemannstraße

Die Maßnahme b) sieht eine zeitlich befristete Abbindung der Kolpingstraße zu den Hauptbring- und Hauptholzeiten der KiTa vor. Die Abbindung könnte mittels versenkbarer Poller westlich der Hagemannstraße erfolgen. Hierdurch ergibt sich über den gesamten Tag die Durchfahrtmöglichkeit von der Pixeler Straße über die Kolpingstraße und Hagemannstraße bis zur Wilhelmstraße. Gleiches gilt für die Gegenrichtung. Außerhalb der Zeitfenster der Durchfahrtsperre ist die Kolpingstraße durchgehend befahrbar. Westlich der Durchfahrtsperre ist in der Kolpingstraße eine Wendeanlage zu errichten.

Die folgende Skizze veranschaulicht die Situation:

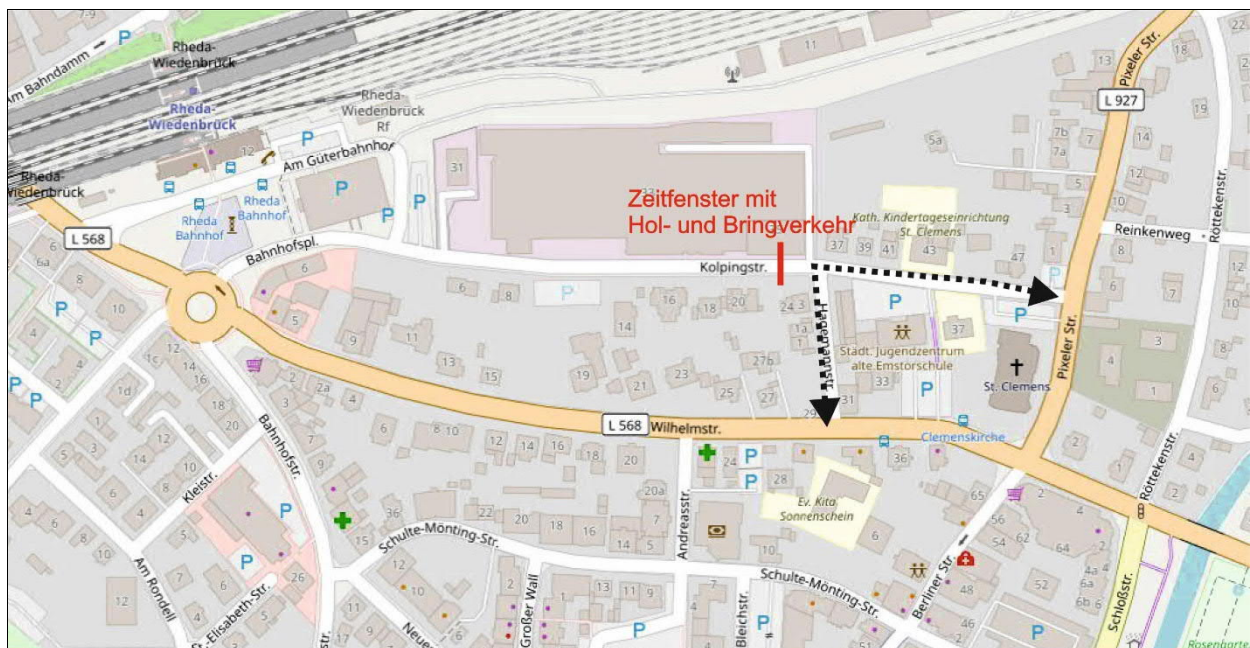


Abbildung 4: Maßnahme b [Kartengrundlage: Openstreetmap.org]

Die Bringzeit der KiTa-Kinder lässt sich auf das Zeitfenster von 7:00 bis 9:00 Uhr festlegen. Außerhalb dieses Zeitraums ist nur in Ausnahmefällen mit geringfügigem Bringverkehr zu rechnen. In diesem Zeitraum ist allerdings nur im geringen Umfang mit durch das Vorhaben ausgelösten Neuverkehr zu rechnen. In diesem Zeitfenster ist durch eine Sperrung daher kein nennenswerter Effekt zu erwarten.

Die Abholzeit erstreckt sich hingegen über den Nachmittag. Eine Sperrung der Kolpingstraße in der Nachmittagsspitze (etwa ab 15:30 Uhr) würde jedoch wiederum zu einer mangelhaften Verkehrsqualität am Kreisverkehr führen und ist daher unter verkehrlichen Gesichtspunkten nicht zu empfehlen. Darüber hinaus gelten auch bei dieser Variante die Bedenken hinsichtlich der Mehrbelastung der Hagemannstraße.



2.4 Maßnahme c) Einrichtungsverkehr der Kolpingstraße zwischen Pixeler Straße und Hagemannstraße mit Fahrtrichtung Westen

Diese Variante sieht eine „unechte“ Einbahnstraße vor. Hierzu wird auf einem kurzen Teilstück der Kolpingstraße die Einfahrt aus Richtung Westen untersagt. Östlich und westlich dieses Teilstücks kann die Kolpingstraße jeweils im Zweirichtungsverkehr befahren werden. Westlich der Einbahnstraßenregelung ist in der Kolpingstraße eine Wendeanlage zu errichten.

Die folgende Skizze veranschaulicht die Situation:

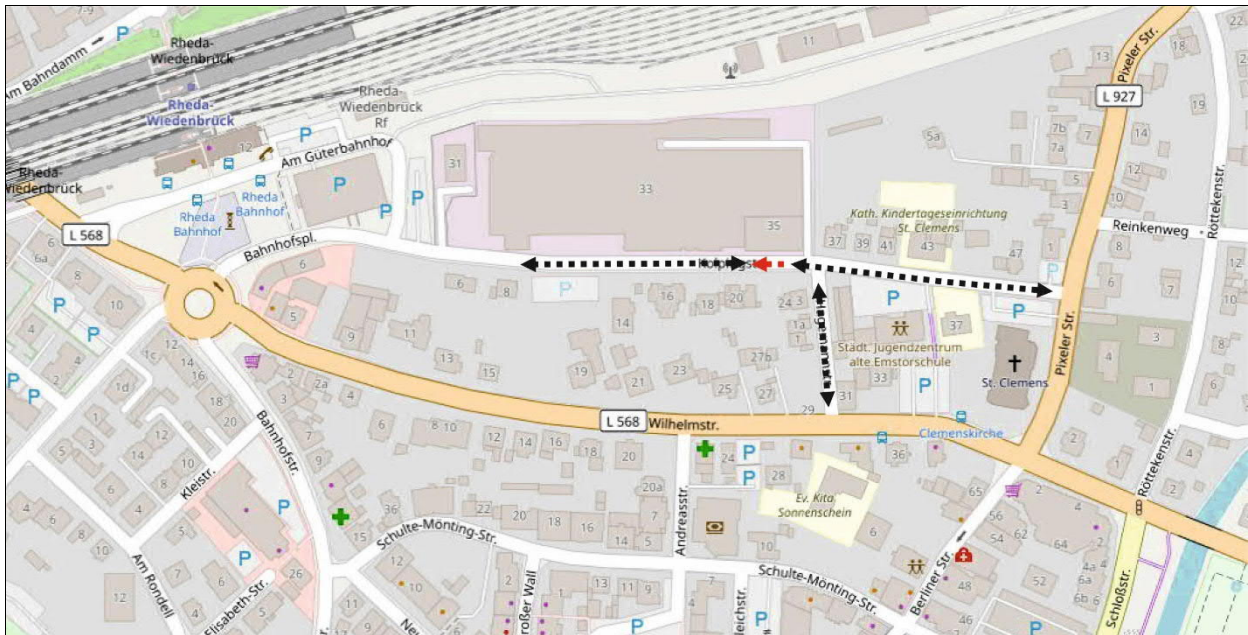


Abbildung 5: Maßnahme c [Kartengrundlage: Openstreetmap.org]

Gemäß den Untersuchungen des Büros Röver führt diese Maßnahme nach Umsetzung des Vorhabens zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens in Höhe der KiTa in der nachmittäglichen Spitzenstunde von heute 300 Kfz/h auf künftig 240 Kfz/h.

Die Untersuchungen des Büros Röver zeigen, dass diese Maßnahme in der nachmittäglichen Spitzenstunde zu einer Überlastung des Kreisverkehrs am Bahnhof und damit zu einer ungenügenden Verkehrsqualität führen würde. Wie in der Verkehrsuntersuchung des Büros Brilon Bondzio Weiser [4] dargelegt, bestehen keine zielführenden Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität des Kreisverkehrs.

Aufgrund der Überlastung des Kreisverkehrs und der damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer wird empfohlen, diese Maßnahme nicht weiter zu verfolgen. Auch bei dieser Maßnahme kann eine geringfügige Mehrbelastung der Hagemannstraße nicht ausgeschlossen werden.

Diskutiert wird auch eine temporäre Einbahnstraßenregelung. Von einer solchen Regelung wird jedoch nachdrücklich abgeraten. Eine zeitliche Einschränkung der Einbahnstraßenregelung mittels Zusatzzeichen ist straßenverkehrsrechtlich nicht zulässig. Eine solche Regelung ist nur in Zusammenhang mit schaltbaren Verkehrszeichen möglich, die außerhalb der Regelungszeit nicht sichtbar sind. Unabhängig von dem hohen technischen Aufwand werden erhebliche Vorbehalte hinsichtlich Begreifbarkeit und Akzeptanz einer solchen Regelung gesehen.



Insgesamt wird von der Errichtung einer „unechten“ Einbahnstraße sowohl unbefristet, als auch zeitlich befristet unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten abgeraten.

2.5 Maßnahme d) Einrichtungsverkehr der Kolpingstraße zwischen Pixeler Straße und Hagemannstraße mit Fahrtrichtung Osten

Diese Variante sieht eine „unechte“ Einbahnstraße vor. Hierzu wird auf einem kurzen Teilstück der Kolpingstraße die Einfahrt aus Richtung Osten untersagt. Östlich und westlich dieses Teilstücks kann die Kolpingstraße jeweils im Zweirichtungsverkehr befahren werden. Östlich der Einbahnstraßenregelung ist in der Kolpingstraße eine Wendeanlage vorzusehen.

Die folgende Skizze veranschaulicht die Situation:

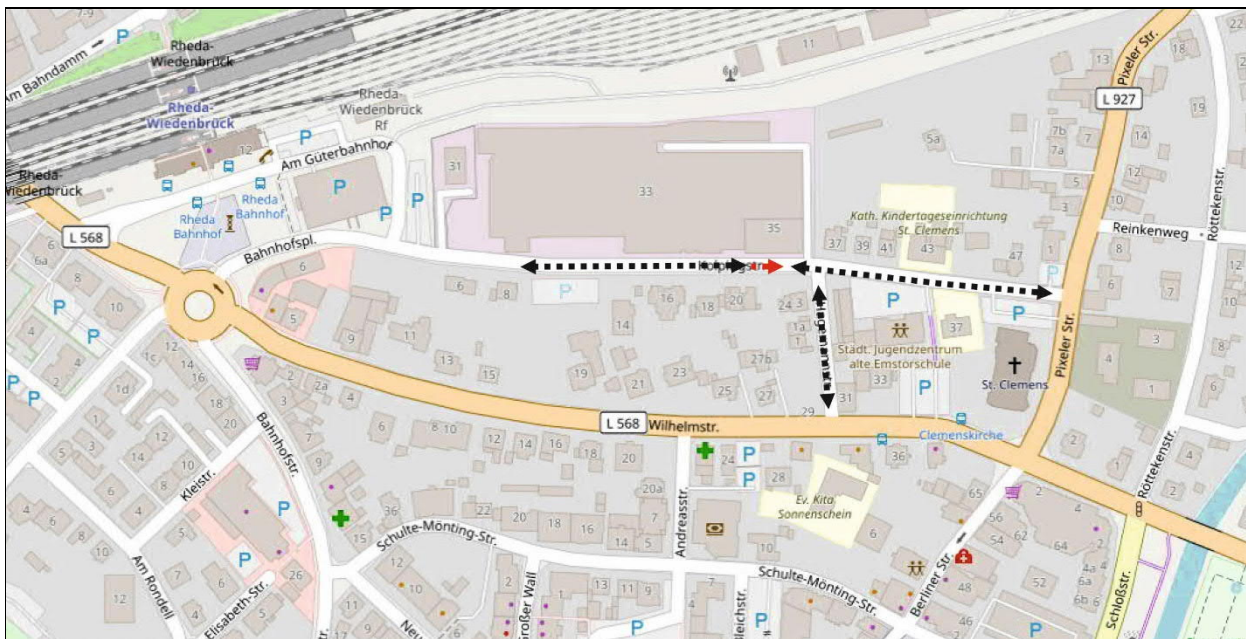


Abbildung 6: Maßnahme d [Kartengrundlage: Openstreetmap.org]

Gemäß den Untersuchungen des Büros Röver führt diese Maßnahme nach Umsetzung des Vorhabens in der nachmittäglichen Spitzenstunde zu einer Beibehaltung des heutigen Verkehrsbelastungsniveaus von 300 Kfz/h.

Die Untersuchungen des Büros Röver zeigen, dass diese Maßnahme in der nachmittäglichen Spitzenstunde zu einer mangelhaften Verkehrsqualität am Kreisverkehr am Bahnhof führen würde. Wie in der Verkehrsuntersuchung des Büros Brilon Bondzio Weiser [4] dargelegt, bestehen keine zielführenden Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität des Kreisverkehrs.

Gegen diese Regelung, sowohl zeitlich unbefristet als auch temporär, gelten die gleichen Vorbehalte wie gegen die Maßnahme c (vgl. Abschnitt 2.4). Insgesamt wird von der Errichtung einer „unechten“ Einbahnstraße sowohl unbefristet, als auch zeitlich befristet unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten abgeraten.



2.6 Maßnahme e) Alternative Trassenführungen

Diese Maßnahme sieht eine der folgenden alternativen Trassenführungen zur Entlastung der Kolpingstraße vor.

- Über den Bahndamm zwischen Pixeler Straße und Hagemannstraße
- Über den Bahndamm entlang Güterbahnhof zwischen Pixeler Straße und Bahnhofplatz
- Verkehrsführung von der Kolpingstraße über den Bahnhofsvorplatz zur Wilhelmstraße

Die folgende Abbildung verdeutlicht den jeweiligen Trassenverlauf.

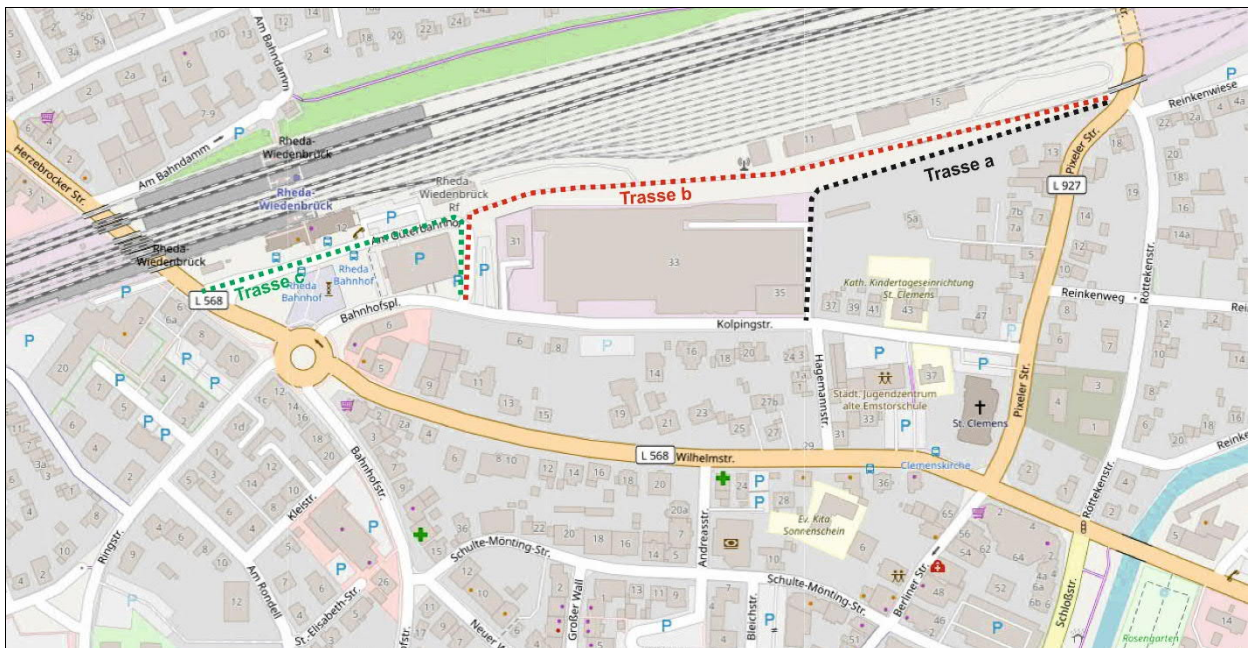


Abbildung 7: Maßnahme e [Kartengrundlage: Openstreetmap.org]

Vorrangiges Ziel der Trassen a und b ist dabei eine Entlastung der östlichen Kolpingstraße. Das Ziel der Trasse c ist eine Entlastung des Kreisverkehrs.

Trassen a und b

Die verkehrlichen Auswirkungen beider Trassen können mit hinreichender Genauigkeit nur über eine Verkehrsmodellierung prognostiziert werden. Insofern kann zurzeit keine Quantifizierung des Verlagerungspotenzials vorgenommen werden.

Es ergeben sich die folgenden Vorteile:

- Die Sperrung der östlichen Kolpingstraße führt aufgrund der Alternativtrasse in beiden Fällen nicht zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens am Kreisverkehr.
- Im Zuge der neuen Trassen lassen sich weitere Grundstücksentwicklungen realisieren.



Als problematisch sind hingegen die folgenden Aspekte anzusehen:

- Beide Trassen machen Grunderwerb bei der Deutschen Bahn erforderlich. Dies führt erfahrungsgemäß zu einer deutlichen Verlängerung der Planungszeiten. Bei der Trasse b ist zudem Grunderwerb bei einem weiteren Beteiligten zu tätigen.
- Beide Trassen sind nur mit erheblichen Kosten zu realisieren. Eine zuverlässige Kostenschätzung kann erst auf der Grundlage einer Objektplanung Verkehrsanlagen erfolgen.
- Die Anbindung der neuen Trasse an den Knotenpunktbereich Pixeler Straße / Röttkenstraße ist aufgrund der eingeschränkten Sichtbeziehungen (Kurveninnenlage, Brücken und Stützwände in der Pixeler Straße) problematisch. Inwieweit überhaupt eine verkehrssichere Anbindung möglich ist kann erst auf der Grundlage einer Objektplanung Verkehrsanlagen (Mindestens Planungstiefe Entwurfsplanung) beurteilt werden.

Trasse c

Die Ertüchtigung der Verbindung über den Bahnhofsvorplatz ist unter verkehrlichen Gesichtspunkten abzulehnen. Der Bereich des Bahnhofsvorplatzes ist durch eine hohe Anzahl nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer gekennzeichnet. Durch einen Zuwachs des Kfz-Durchgangsverkehrs in diesem Bereich ist mit einer stärkeren Gefährdung der nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer zu rechnen.

Insgesamt sollte die Trasse c nicht weiter verfolgt werden. Die endgültige Beurteilung der Trassen a und b macht vertiefte Untersuchungen erforderlich.

2.7 Maßnahme f) Umgestaltung der Kolpingstraße im Bereich der KiTa

Diese Maßnahme zielt auf eine weitergehende Verkehrsberuhigung im Bereich der Kolpingstraße vor der KiTa im Zusammenhang mit einer Ordnung des Hol- und Bringverkehrs ab. Ziel ist daher weniger eine Verringerung des Verkehrsaufkommens sondern eine mit der Nutzung KiTa verträgliche Abwicklung des Verkehrsaufkommens.

Die Gesamtmaßnahme beinhaltet die folgenden Einzelmaßnahmen:

- Anordnung eines Lkw-Durchfahrverbots
- Schaffung einer beidseitigen Fahrbahnverengung im Bereich der KiTa

Hierdurch wird der durch Fußgänger zu querende Straßenraum auf ein Maß von 4,50 verschmälert. Die Begegnung zweier Pkw ist dabei mit verminderter Geschwindigkeit weiterhin möglich. Es wird empfohlen, diesen Querungsbereich zusätzlich aufzupflastern und optisch durch eine andere Gestaltung (Pflasterung oder eingefärbter Asphalt) hervorzuheben.

- Neuordnung des Hol- und Bringverkehrs

In beiden Fahrtrichtungen der Kolpingstraße werden insgesamt 7 Stellplätze am Straßenrand bereitgestellt, die für den Zeitraum von 7 bis 17 Uhr nur Kurzzeitparkern (maximale Parkdauer 15 Minuten) zur Verfügung gestellt werden.



Die folgende Abbildung zeigt eine verkehrstechnische Skizze. Eine maßstabsgerechte Skizze ist in der Anlage dargestellt.

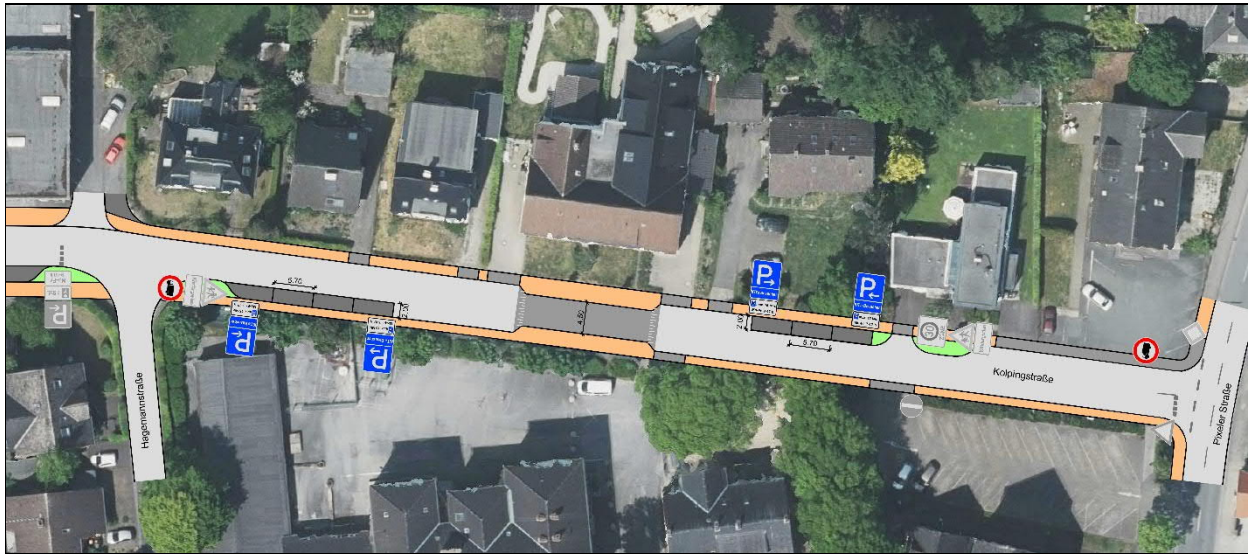


Abbildung 8: Maßnahme f – verkehrstechnische Skizze [Luftbild: tim-online]

Diese Maßnahme ist geeignet, der Verkehrsaufkommen im Zuge der östlichen Kolpingstraße KiTa-verträglich abzuwickeln. Die zentral gelegene Fahrbahneinengung in Verbindung mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und der guten Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrern und querenden Fußgängern gewährleistet ein hohes Verkehrssicherheitsniveau.



3. Zusammenfassung und gutachterliche Stellungnahme

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Maßnahmen

- a) Dauerhafte Abbindung der Kolpingstraße auf Höhe der Hagemannstraße
- b) Temporäre Abbindung der Kolpingstraße auf Höhe der Hagemannstraße
- c) (Temporärer) Einrichtungsverkehr der Kolpingstraße zwischen Pixeler Straße und Hagemannstraße mit Fahrtrichtung Westen
- d) (Temporärer) Einrichtungsverkehr der Kolpingstraße zwischen Pixeler Straße und Hagemannstraße mit Fahrtrichtung Osten

der durch das geplante Vorhaben zu erwartenden künftigen Verkehrssituation nicht gerecht zu werden.

Die unter der Maßnahme

- e) Alternative Trassenführungen

aufgeführten Trassenvarianten a und b sind grundsätzlich dazu geeignet, die östliche Kolpingstraße vom Verkehr zu entlasten. Allerdings kann die Machbarkeit dieser Maßnahmen erst auf der Grundlage vertiefter Untersuchungen beurteilt werden. Von der Realisierung der Trasse c wird hingegen abgeraten.

Abschließend wird die Umsetzung der Maßnahme

- f) Umgestaltung der Kolpingstraße im Bereich der KiTa

empfohlen. Diese Maßnahme ist geeignet, der Verkehrsaufkommen im Zuge der östlichen Kolpingstraße KiTa-verträglich abzuwickeln.

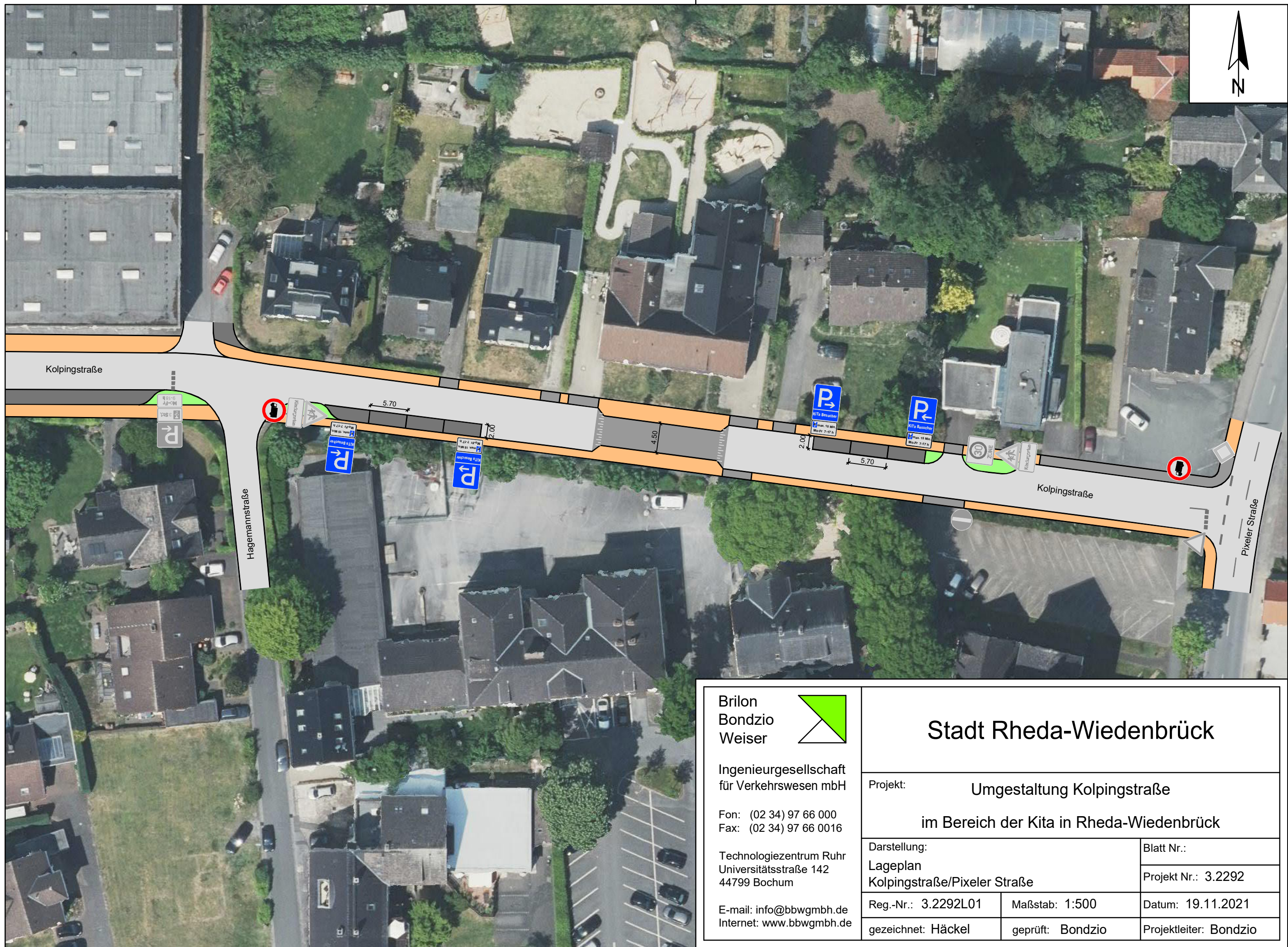
Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Bochum, November 2021



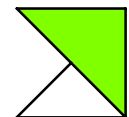
Literaturverzeichnis

- [1] RÖVER Ingenieurgesellschaft (2017):**
Ansiedlung eines „Fachmarktzentrums“ an der Kolpingstraße in Rheda-Wiedenbrück.
Verkehrsuntersuchung. Gütersloh.
- [2] RÖVER Ingenieurgesellschaft (2020):**
Ansiedlung eines „Fachmarktzentrums“ an der Kolpingstraße in Rheda-Wiedenbrück.
Verkehrsuntersuchung, Fortschreibung Mai 2020. Gütersloh.
- [3] RÖVER Ingenieurgesellschaft (2021):**
Ansiedlung eines „Fachmarktzentrums“ an der Kolpingstraße in Rheda-Wiedenbrück.
Verkehrsuntersuchung. Ergänzende Untersuchungen Mai 2021. Gütersloh.
- [4] Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH (2021):**
Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben Kolpingstraße in Rheda-Wiedenbrück. Bochum.





Brilon
Bondzio
Weiser



Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: (02 34) 97 66 000
Fax: (02 34) 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

Stadt Rheda-Wiedenbrück

Projekt: Umgestaltung Kolpingstraße		
im Bereich der Kita in Rheda-Wiedenbrück		
Darstellung: Lageplan Kolpingstraße/Pixeler Straße		Blatt Nr.:
Reg.-Nr.: 3.2292L01		Projekt Nr.: 3.2292
Maßstab: 1:500		Datum: 19.11.2021
gezeichnet: Häckel	geprüft: Bondzio	Projektleiter: Bondzio