

Verkehrsuntersuchung

Bebauungsplan Nr. 338

Kennwort: "Hotel Bentlage"

INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung	3
2	Bestandsaufnahme und Bewertung	5
2.1	Erschließungsgerüst.....	5
2.2	Grundstückerschließung.....	6
2.3	Bestand Verkehrsangebot	7
2.3.1	Bestand „Weihbischof-D´Alhaus-Straße“	7
2.3.2	Bestand „Salinenstraße“	8
2.3.3	Bestand „Kreuzherrenweg“	12
2.4	Verkehrsnachfrage im Bestand	13
3	Verkehrsprognose.....	14
3.1	Verkehrsprognose Hotel.....	14
3.2	Verkehrsprognose Kongress-Centrum	14
3.3	Verkehrsprognose Hotel-Restaurant	15
3.4	Verkehrsprognose Wellness-/Spa-Bereich	15
3.5	Verkehrsprognose Mitarbeiter und Lieferverkehr (Ver- und Entsorgung)	16
3.6	Verkehrsprognose Zusammenstellung	16
3.7	Gesamtverkehrsprognose	17
4	Erschließungskonzept.....	18

Wallenhorst, 2018-10-16

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG



Ramm

Bearbeitung:

Proj.-Nr. 216254

Dipl. Ing. Manfred Ramm

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG

Ingenieure ♦ Landschaftsarchitekten ♦ Stadtplaner
Telefon (0 54 07) 8 80-0 ♦ Telefax (0 54 07) 8 80-88
Marie-Curie-Straße 4a ♦ 49134 Wallenhorst

1 Aufgabenstellung

Für die geplante Realisierung eines Kongress- und Wellnesshotels in Rheine-Bentlage an der Salinenstraße sind die Anforderung an die verkehrliche Erschließung des Vorhabens zu untersuchen.



Abb. 1: Raum Bentlage mit Salinenpark und Naturzoo; Grundstück markiert (Auszug aus ALK)

Abbildung 1: Lage des Untersuchungsobjektes (Quelle: Stadt Rheine)

In der „Verkehrsuntersuchung“ werden die grundlegenden Anforderungen an die äußere Erschließung des Vorhabens erarbeitet. Auf der Basis des empfohlenen Erschließungskonzeptes erfolgt dann der eigentliche „Entwurf Verkehrsanlage“.

Die Bearbeitung der Verkehrsuntersuchung gliedert sich in drei Phasen:

- Phase 1: Bestandsaufnahme
- Phase 2: Verkehrsprognose
- Phase 3: Maßnahmenuntersuchung und Empfehlung

Phase 1: Bestandsaufnahme

- Aufnahme des vor Ort vorhandenen Verkehrsangebotes einschließlich Verkehrsregelung innerhalb des Geltungsbereichs des B-Plans
- Grafische Darstellung und Erläuterungen

(Anmerkung: Verkehrserhebungen sind aufgrund der Sommer- und Ferienzeit nicht vorgesehen!)

Phase 2: Verkehrsprognose

- Vom Auftraggeber sind Angaben zur Verkehrserzeugung des Vorhabens zu liefern. Das sind z.B.: Anzahl der Betten, Anzahl Sitzplätze im Restaurant usw.
- Auf der Basis dieser Daten wird eine Verkehrsprognose erstellt, die abgeschätzte Werte für das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen, Spitzenzeiten usw. liefert.

Phase 3: Maßnahmenuntersuchung und Empfehlung

- Auf der Basis der Ergebnisse aus den Phasen 1 und 2 werden ggf. Varianten zur äußeren Erschließung des Vorhabens entwickelt, als Konzepte dargestellt und unter Abwägung von Vor- und Nachteilen bewertet.
- Im Ergebnis wird eine Empfehlung zur Form der äußeren Erschließung ausgesprochen.

2 Bestandsaufnahme und Bewertung

2.1 Erschließungsgerüst

Großräumig ist das Vorhaben über die B 70 (mit Anschluss an die A 30 an der Anschlussstelle „Rheine-Nord“) und dann die B 481 erschlossen. An die B 481 ist über einen Kreisverkehr die „Weihbischof-D´Alhaus-Straße“ angebunden. Die „Weihbischof-D´Alhaus-Straße“ erschließt den „NaturZoo Rheine“ und über die „Salinenstraße“ weitere Nutzungen wie u. a. das „Gertrudenstift“, das „Kloster Bentlage“ und das Restaurant „Gottesgabe“.



Abbildung 2: Großräumige Erschließung des Untersuchungsobjektes
(Quelle: OpenStreetMap-Mitwirkende)

Das Erschließungsgerüst bis einschließlich „Weihbischof-D´Alhaus-Straße“ ist in jedem Fall ausreichend leistungsfähig für die Aufnahme des aus dem Vorhaben resultierenden Verkehrs, so dass sich hierzu Untersuchungen und Nachweise erübrigen.

2.2 Grundstückerschließung

Das Grundstück für das Hotelvorhaben liegt an der „Salinenstraße“.

Aufgrund von Diskussionen in der Vergangenheit zur verkehrlichen Erschließung des gesamten Raumes haben sich als Erschließungsoptionen, wie auch in der Beschlussvorlage 225-16 formuliert, ergeben:

- a) ausschließlich über die (ggf. verbreiterte) „Salinenstraße“
- b) über die Abfolge „Salinenstraße“ – südlicher Teilabschnitt „Kreuzherrenweg“
- c) direkt über die „Weihbischof-D´Alhaus-Straße“

Die Optionen sind auf der Basis des „Strukturkonzeptes II“ dargestellt:

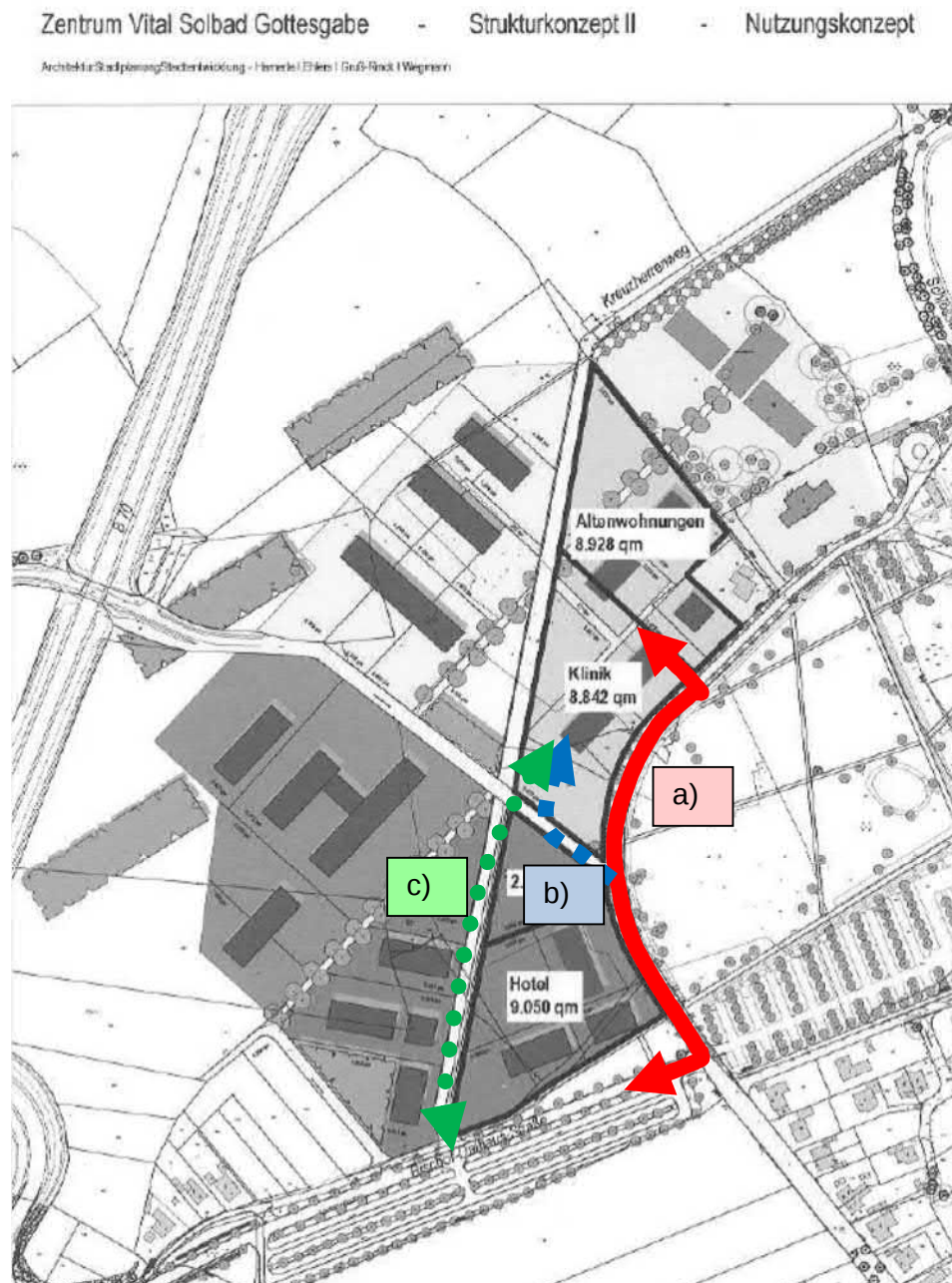


Abbildung 3: Strukturkonzept II; StewA am 29.11.2006 mit eigener Ergänzung (Quelle: Büro ASS, Düsseldorf, Hamerla u.a)

2.3 Bestand Verkehrsangebot

2.3.1 Bestand „Weihbischof-D´Alhaus-Straße“

Die „Weihbischof-D´Alhaus-Straße“ ist eine in rd. 6,50 m Breite ausgebaute innerörtliche Straße. Für Fußgänger und Radfahrer gibt es abgesetzt geführte Wegeangebote.

Die Breite von 6,50 m ermöglicht den Begegnungsverkehr von Bussen und Lastkraftwagen ohne Einschränkung.

Die „Weihbischof-D´Alhaus-Straße“ ist als Sammelstraße des Raumes insbesondere an besucherstarken Tagen des Naturzoos stark belastet.



Abbildung 4: „Weihbischof-D´Alhaus-Straße“, Blickrichtung Zoo (Quelle: IPW)

2.3.2 Bestand „Salinenstraße“

Die „Salinenstraße“ kreuzt die „Weihbischof-D´Alhaus-Straße“. Der südliche Abschnitt ist allerdings für Kfz gesperrt, so dass nur Radfahrer (und Fußgänger) hier auftreten. Der nördliche Abschnitt ist als „Fahrradstraße“ ausgewiesen.



Abbildung 5: Kreuzung „Weihbischof-D´Alhaus-Straße“ / „Salinenstraße“, Blickrichtung Zoo
(Quelle: IPW)



Abbildung 6: „Salinenstraße“ mit beidseitiger Bushaltestelle als Buskap, Blickrichtung Kloster Bentlage
(Quelle: IPW)

Über die „Salinenstraße“ verkehrt die Buslinie C12 mit Wende-/Endhaltestelle auf Höhe des Gertrudenstiftes im Übergang zum „Schloßweg“. Die Buslinie fährt in den Spitzenzeiten im 30-Minuten-Takt, d. h. je Richtung 2 Busfahrten pro Stunde.

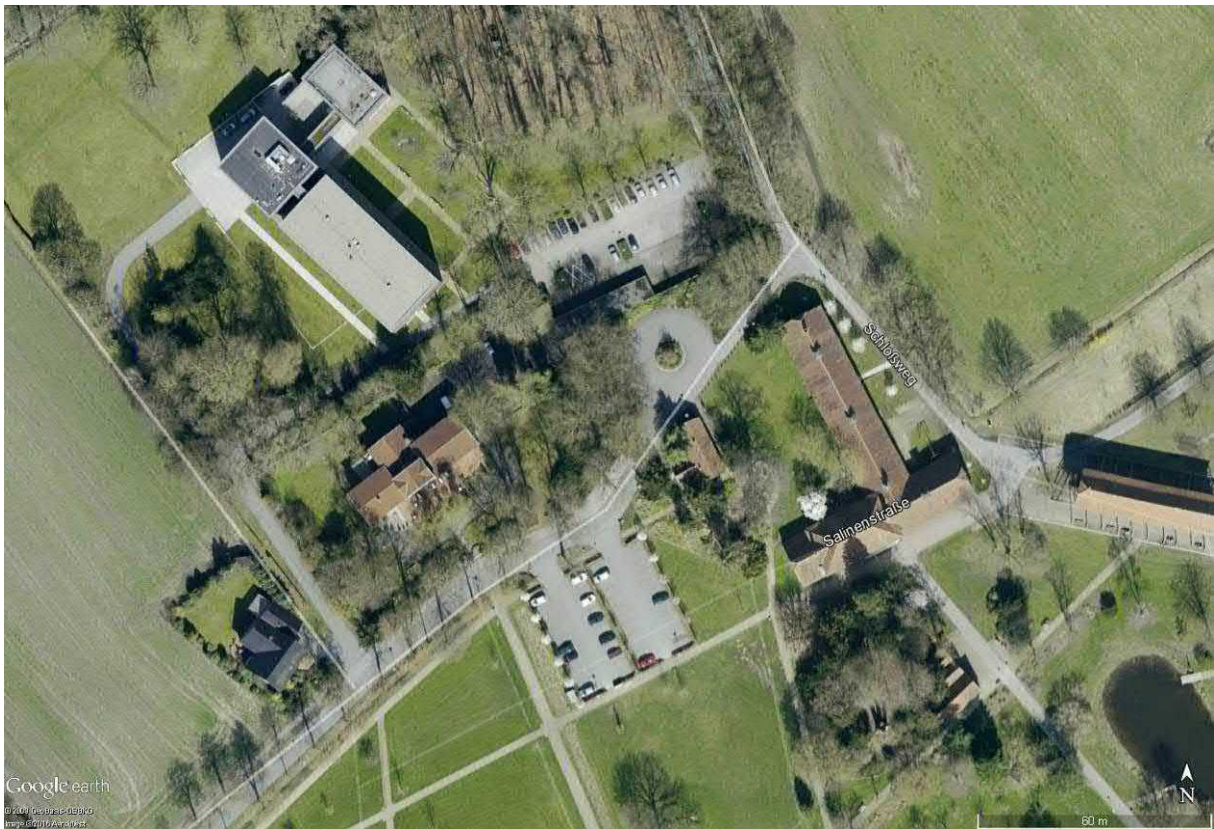


Abbildung 7: „Salinenstraße“ / „Schloßweg“, (Quelle: Google earth pro)



Abbildung 8: „Salinenstraße“ mit Buswende und Haltestelle, Blickrichtung vom „Schloßweg“ (Quelle: IPW)

Die „Salinenstraße“ weist im Abschnitt zwischen „Weihbischof-D´Alhaus-Straße“ und Restaurant „Gottesgabe“ Fahrbahnbreiten von 4,75 m bis rd. 5,0 m (Bereich Bushaltestelle) auf. Mit Ausnahme der Bushaltestellen sind keine Bordsteineinfassungen vorhanden, das Oberflächenwasser versickert in den Seitenstreifen.

Für Fußgänger existieren abgesetzte Gehwege.

Auf der Ostseite ist der Gehweg deutlich abgesetzt und eigenständig geführt, teilweise durch eine Mauer von der Straße getrennt. Der Gehweg ist mit einer wassergebundenen Decke befestigt.



Abbildung 9: „Salinenstraße“ östlicher Gehweg, Blickrichtung zum Kloster Bentlage
(Quelle: IPW)

Der Gehweg auf der Westseite ist durch einen Grünstreifen mit Baumreihe von der Fahrbahn getrennt und asphaltiert. Aufgrund der Beschaffenheit, Breite und des Unterhaltungszustandes ist die Bezeichnung „Not-Gehweg“ eher zutreffend.



Abbildung 10: „Salinenstraße“ westlicher Gehweg, Blickrichtung zum Kloster Bentlage
(Quelle: IPW)

Die „Salinenstraße“ ist als „Fahrradstraße“ ausgeschildert, Kraftfahrzeuge sind in „Fahrradstraßen“ nur ausnahmsweise zugelassen. Dies muss mit einer entsprechenden Freigabebeschilderung geschehen.



Abbildung 11: Beschilderung „Fahrradstraße“ „Salinenstraße“ (Quelle: IPW)

„Fahrradstraßen“ sollen / dürfen nur ausgewiesen werden, wenn der Fahrradverkehr dort die dominierende Verkehrsart ist oder es in Kürze zu erwarten ist.

Für alle Fahrzeuge gilt automatisch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Kraftfahrer müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrern zu vermeiden.

Auf „Fahrradstraßen“ ist ein Mindestabstand von 1,5 m beim Überholen von Radfahrern einzuhalten. Für den Fall „Pkw überholt Fahrrad“ wäre danach eine befestigte Fahrbahnbreite von 4,50 m erforderlich (2,25 m Pkw + 1,50 m Abstand + 1,25 m Fahrrad), für den Fall „Lkw (Bus) überholt Fahrrad“ beträgt die erforderliche Breite 5,25 m.

Der jeweilige Begegnungsfall erfordert nur 0,75 m Abstand, d. h. er ist bei 3,75 m bzw. 4,50 m Breite möglich.

Im konkreten Fall der „Salinenstraße“ dürften also Lkw oder Busse keine Fahrräder überholen, da die Fahrbahnbreite maximal 5,0 m beträgt.

Da sowohl Anlieger- als auch Busverkehr zugelassen ist, könnte als maximaler Begegnungsfall die Begegnung Bus – Lkw stattfinden, das würde allerdings eine Fahrbahnbreite von mindestens 5,90 m erfordern. Diese Breite steht an keiner Stelle zur Verfügung, allenfalls im Bereich von Einmündungen / Grundstückseinfahrten wäre eine solche Begegnung möglich.

Selbst der Begegnungsfall „Lkw / Bus – Pkw“ erfordert einen Verkehrsraum von 5,0 m, davon müssen mindestens 4,5 m befestigte Fahrbahn sein. Im konkreten Fall ist das mit mindestens 4,75 m gegeben.

Vor Ort sind punktuell ausgefahrene Bankette zu erkennen, die offensichtlich mit Splitt stabilisiert wurden / werden. D. h. bereits bei der vorhandenen Verkehrsnachfrage ist die Fahrbahnbreite nicht ausreichend.

2.3.3 Bestand „Kreuzherrenweg“

Rund 120 m nördlich der „Weihbischof-D'Alhaus-Straße“ zweigt der „Kreuzherrenweg“ von der „Salinenstraße“ ab.



Abbildung 12: Einmündung „Kreuzherrenweg“, Blickrichtung vom Kloster Bentlage (Quelle: IPW)



Abbildung 13: „Kreuzherrenweg“, Blickrichtung von der „Salinenstraße“ (Quelle: IPW)

Der „Kreuzherrenweg“ ist als Wirtschaftsweg einzustufen. Die Fahrbahnbreite beträgt rd. 3,0 m. Rad- und/oder Gehwege sind nicht vorhanden. Es ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und ein Lkw-Fahrverbot angeordnet.

2.4 Verkehrsnachfrage im Bestand

Aufgrund der Ferienzeit wurden keine Verkehrserhebungen durchgeführt.

Zufällige Beobachtungen vor Ort zeigten ein durchaus reges Pkw-Aufkommen in der „Salinenstraße“, ein sehr geringes Rad-Aufkommen und die fahrplanmäßigen 4 Bussen pro Stunde.

Über die „Salinenstraße“ werden eine Reihe von Anliegern erschlossen, dabei dürften primäre Verkehrserzeuger sein:

- Restaurant „Gottesgabe“ mit rd. 48 im Luftbild erkennbaren Stellplätzen
- „Gertrudenstift“ mit rd. 60 im Luftbild erkennbaren Stellplätzen
- „Josef-Pieper-Schule“, nicht genau erkennbar, geschätzt bis zu 30 Stellplätze
- „Kloster Bentlage“, nicht genau erkennbar, geschätzt 30 bis 40 Stellplätze

In Verbindung mit Einzelanliegern und nicht erkennbaren Stellplätzen dürfte also ein Volumen von rd. 200 Stellplätzen über die „Salinenstraße“ erschlossen sein. Bei einer Stellplatzbewegungsfrequenz von 3 bis 4 Bewegungen pro Stellplatz und Tag ist eine Pkw-Verkehrsmenge von 600 bis 800 Pkw/24h an durchschnittlichen Tagen zu erwarten. Da die Nutzungen teilweise wetterabhängig sind, ist eine Bandbreite von 400 Pkw/24h an schwachen Tagen bis zu 2.000 Pkw/24h an starken Tagen anzunehmen.

Daraus resultieren dann 40 bis 200 Pkw/Spitzenstunde, wobei die Spitzenstunde im Bereich des späten Nachmittags liegt.

Der Lkw-Verkehr wird sich auf Liefer- und Versorgungsverkehre beschränken und dürfte ausschließlich an Werktagen in einer Größenordnung von 10 bis maximal 20 Lkw/24h auftreten.

Der Busverkehr resultiert aus dem Linienverkehr mit bis zu 4 Bussen/Spitzenstunde und rd. 40 Bussen/24h. Ob auch Busverkehr mit Reisebussen vorliegt, ist hier derzeit nicht bekannt.

Das Aufkommen im Radverkehr ist deutlich schwerer abzuschätzen. Da es sich um keinen für den Alltagsverkehr bedeutsamen Radweg handelt, dürfte das Radverkehrsaufkommen an Schlechtwettertagen deutlich unter 100 Rad/24h liegen. An Schönwettertagen könnte die gleiche Größenordnung wie im Pkw-Verkehr möglich sein, also 2.000 Rad/24h.

Zusammengefasst:

400 bis 2.000 Pkw/24h	Mittel	600 Pkw/24h	Spitzenstunde	200 Pkw/h
50 bis 70 Bus+Lkw/24h	Mittel	60 Bus+Lkw/24h	Spitzenstunde	6 Bus+Lkw/h
100 bis 2.000 Rad/24h	Mittel	400 Rad/24h	Spitzenstunde	200 Rad/h

(Alle vorgenannten Werte sind Querschnittswerte, also die Summe beider Fahrtrichtungen.)

3 Verkehrsprognose

Als zusätzlicher Verkehrserzeuger ist nur das Kongress- und Wellnesshotel zu berücksichtigen.

Gemäß vorliegendem Konzept sind vorgesehen:

- Hotel im 4 Stern plus Bereich mit 119 Doppelzimmern und 5 Suiten. Das entspricht rd. 250 Betten.
- Kongress-Centrum für maximal 350 Personen, mit der Zielgruppe Firmenveranstaltungen
- Hotel-Restaurant für ca. 250 Personen
- Wellness- und Spa-Bereich von ca. 4.500 m² Grundfläche, mit der Zielgruppe „Tagesgäste“
- Insgesamt 50 bis 70 Arbeitsplätze

Die einzelnen Nutzungen werden methodisch zunächst jede für sich betrachtet und das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Pkw-Verkehr und Bus-Verkehr prognostiziert. Dazu werden aus verschiedenen Literaturquellen Verkehrserzeugungsdaten abgeleitet und durch verkehrsgutachterliche, projektspezifische Einschätzungen ergänzt.

Erst abschließend wird in der Gesamtprognose der Verbundeffekt der Nutzungen berücksichtigt (Beispiel: Erst Wellness und dann ins Restaurant).

Generell darf angesichts des gehobenen Anspruchs an das Vorhaben erwartet werden, dass daraus eher geringere Kunden-/Besucherfrequenzen resultieren (ganz extrem im Bereich Restaurant), dafür aber ein relativ hoher Anteil an Pkw-Kunden (MIV-Anteil) vorliegen wird.

3.1 Verkehrsprognose Hotel

Ausgangsgröße	250 Betten	
Kunden (Gäste) pro Bett	0,6 bis 0,7 /Bett und Tag	gewählt = 0,6
Kunden (Gäste) pro Tag	$= 250 \times 0,6$	= 150 Kunden/Gäste pro Tag
Wege pro Kunden (Gast) und Tag	$= 2 - 4$ Wege pro Kunden (Gast) und Tag	
	gewählt = 3,0	
	$= 150 \times 3,0$	= 450 Wege / Tag
Pkw-Anteil (MIV-Anteil)	$= 80\%$ (geschätzt)	
Pkw-Wege pro Tag	$= 450 \times 0,8$	= 360 Pkw-Wege pro Tag
Pkw-Besetzung	$= 1,5 - 2,0$ Personen/Pkw	
	gewählt = 1,75	
Pkw-Fahrten pro Tag	$= 360 / 1,75$	= rd. 205 Pkw-Fahrten/Tag

3.2 Verkehrsprognose Kongress-Centrum

Ausgangsgröße	max. 350 Besucher	
	max. 1 Veranstaltung pro Tag	
Wege pro Besucher und Tag	$= 2$ Wege pro Besucher und Tag	
	$= 350 \times 2,0$	= 700 Wege / Tag
Pkw-Anteil (MIV-Anteil)	$= 40\%$ (geschätzt, 60% Busanreise)	
Pkw-Wege pro Tag	$= 700 \times 0,4$	= 280 Pkw-Wege pro Tag
Pkw-Besetzung	$= 1,5 - 2,0$ Personen/Pkw	gewählt = 1,75

Pkw-Fahrten pro Tag	= 280 / 1,75	= 160 Pkw-Fahrten/Tag
Bus-Anteil (ÖV-Anteil)	= 60%	
Bus-Wege pro Tag	= 700 x 0,6	= 420 Bus-Wege pro Tag
Bus-Besetzung	= 30 – 50 Personen/Bus	gewählt = 42
Bus-Fahrten pro Tag	= 420 / 42	= 10 Bus-Fahrten/Tag

3.3 Verkehrsprognose Hotel-Restaurant

Ausgangsgröße	250 Plätze	
Gäste pro Platz	2-fache Belegung (ohne Hotelgäste)	
Gäste pro Tag	= 250 x 2,0	
	= 500 Gäste pro Tag	
Wege pro Gast und Tag	= 2 Wege pro Gast und Tag	
	= 500 x 2,0	= 1.000 Wege / Tag
Pkw-Anteil (MIV-Anteil)	= 80% (geschätzt)	
Pkw-Wege pro Tag	= 1.000 x 0,8	= 800 Pkw-Wege pro Tag
Pkw-Besetzung	= 1,5 – 2,0 Personen/Pkw	gewählt = 1,75
Pkw-Fahrten pro Tag	= 800 / 1,75	= rd. 460 Pkw-Fahrten/Tag

3.4 Verkehrsprognose Wellness-/Spa-Bereich

Ausgangsgröße	4.500 m ² Geschossfläche (GF)	
Gäste pro 100 m ² GF	2 – 30 Gäste pro Tag	
	gewählt 5 Gäste /Tag (ohne Hotelgäste)	
Gäste pro Tag	= 4.500 x 5,0 / 100	
	= 225 Gäste pro Tag	
Wege pro Gast und Tag	= 2 Wege pro Gast und Tag	
	= 225 x 2,0	= 450 Wege / Tag
Pkw-Anteil (MIV-Anteil)	= 90% (geschätzt)	
Pkw-Wege pro Tag	= 450 x 0,9	= 405 Pkw-Wege pro Tag
Pkw-Besetzung	= 1,5 – 2,0 Personen/Pkw	gewählt = 1,5
Pkw-Fahrten pro Tag	= 405 / 1,5	= 270 Pkw-Fahrten/Tag

Bei diesen für jede Nutzung einzeln ermittelten Verkehrsprognosedaten ist zu berücksichtigen, dass es teilweise Mehrfachnutzungen geben wird. Z. B. ist damit zu rechnen, dass ein Teil der Besucher des Wellness-/Spa-Bereichs auch das Restaurant nutzen wird. Gleiches kann auch bei Kongress-Veranstaltungen auftreten, dort könnte in der Kombination auch ein Besuch des Wellness-/Spa-Bereichs und/oder des Restaurants (über das Catering beim Kongress hinaus) auftreten. Daher wird in der Zusammenfassung ein Abschlag in Höhe von 20 % für den Verbundeffekt berücksichtigt.

3.5 Verkehrsprognose Mitarbeiter und Lieferverkehr (Ver- und Entsorgung)

- Mitarbeiter

Ausgangsgröße	= 50 – 70 Arbeitsplätze	gewählt = 70
Wege pro Mitarbeiter und Tag	= 3 Wege pro Mitarbeiter und Tag	
	= 70 x 3,0	= 210 Wege / Tag
Pkw-Anteil (MIV-Anteil)	= 60% (geschätzt)	
Pkw-Wege pro Tag	= 210 x 0,6	= 126 Pkw-Wege pro Tag
Pkw-Besetzung	= 1,0 – 1,2 Personen/Pkw	gewählt = 1,1
Pkw-Fahrten pro Tag	= 126 / 1,1	= 115 Pkw-Fahrten/Tag

- Lieferverkehr (Ver- und Entsorgung)

Lfw-/Lkw-Fahrten pro Tag	= 10 Lfw-/Lkw-Fahrten/Tag
--------------------------	----------------------------------

3.6 Verkehrsprognose Zusammenstellung

Nutzung	Pkw/Tag	Bus/Tag	Lfw-/Lkw/Tag
Hotel	205	0	0
Kongress-Centrum	160	10	0
Hotel-Restaurant	460	0	0
Wellness-/Spa-Bereich	270	0	0
Zwischensumme (Gäste)	1.095	10	0
abzgl. 20% Verbundeffekt	rd. 220	0	0
Summe Gäste / Besucher	880	10	0

Nutzung	Pkw/Tag	Bus/Tag	Lfw-/Lkw/Tag
Mitarbeiter	110	0	0
Ver- / Entsorgung	0	0	10
Summe	110	0	10

Insgesamt ist also pro Tag mit einem Verkehrsaufkommen von **rd. 1.000 Pkw-Fahrten, 10 Bus-Fahrten und 10 Lfw-/Lkw-Fahrten pro Tag** zu rechnen. D. h., das Vorhaben Wellness- und Kongresshotel würde von **500 Pkw, 5 Bussen und 5 Lfw/Lkw** angefahren.

Da allerdings nicht an jedem Tag Kongressveranstaltungen stattfinden werden und auch die Auslastung der anderen Nutzungen nicht konstant sein wird, ist gerade im Pkw-Verkehr eine **Bandbreite von 600 – 1.000 Pkw/Tag** realistisch anzunehmen, mit einem Mittel von rd. 800 Pkw/Tag.

3.7 Gesamtverkehrsprognose

In der Summe der Analyse und der Prognose ergibt sich also:

Zeitbezug	Pkw/Tag von - bis	Pkw/Tag Mittelwert	Bus + Lfw- /Lkw/Tag
Analyse	400 – 2.000	600	60
Prognose	600 – 1.000	800	20
Gesamtverkehrsprognose	1.000 – 3.000	1.400	80
Zunahme	150% - 50%	133%	33%

Unter Berücksichtigung vorzusehender Maßnahmen zum Erhalt der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit im Bereich der „Salinenstraße“ ist die durch das Vorhaben erzeugte zusätzliche Verkehrsfrequenz verträglich. Die erforderlichen Maßnahmen sind im folgenden Kapitel 4 Erschließungskonzept beschrieben.

4 Erschließungskonzept

Von den drei zunächst angedachten Erschließungsvarianten:

- a) ausschließlich über die (ggf. verbreiterte) „Salinenstraße“
- b) über die Abfolge „Salinenstraße“ – südlicher Teilabschnitt „Kreuzherrenweg“
- c) direkt über die „Weihbischof-D´Alhaus-Straße“

ist die **Variante a)** aus primär verkehrlicher Sicht die **Vorzugsvariante**.

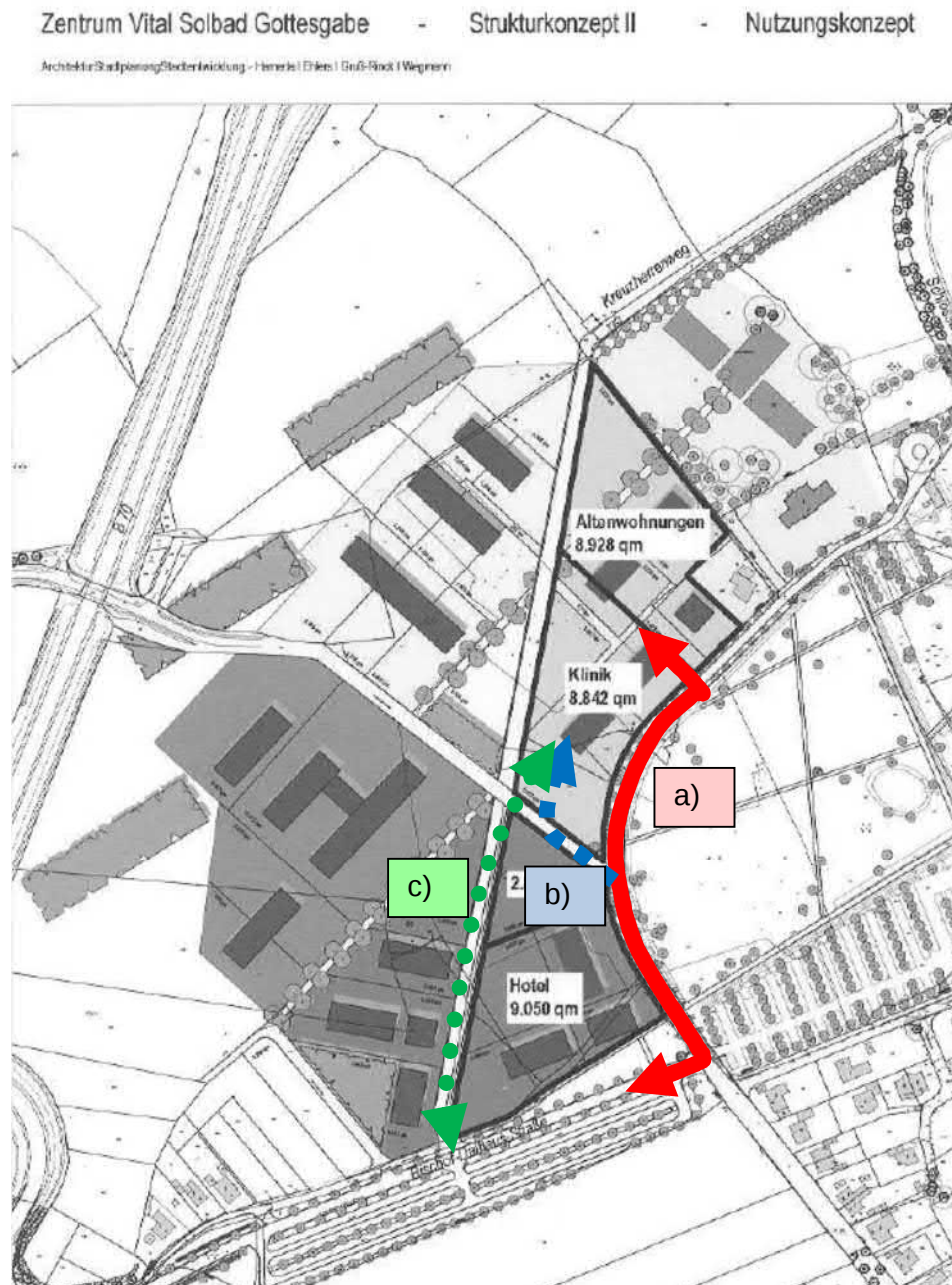


Abbildung 14: Erschließungsvarianten auf der Basis Strukturkonzept II
(Quelle: Büro ASS, Düsseldorf, Hamerla u.a)

Die **Variante b)** hat als entscheidenden Nachteil die erforderliche Nutzung des „Kreuzherrenweges“. Damit verbunden sind Ein- und Abbiegevorgänge und eine Querung des westlich verlaufenden Gehweges.

Die **Variante c)** hat auch nur auf den ersten Blick verkehrliche Vorteile. Zwar wäre die „Salinenstraße“ bei dieser Variante keinerlei Veränderungen ausgesetzt. Es würde jedoch eine neue Einmündung im Zuge der „Weihbischof-D'Alhaus-Straße“ entstehen und die Zufahrtsstraße würde den abgesetzten Rad-/Gehweg „Am Salzstollen“ kreuzen. Ebenso würde der „Kreuzherrenweg“ gekreuzt. Alle drei Punkte sind potentielle Konfliktpunkte, die entsprechend gesichert werden müssten.

Als nicht-verkehrlicher Aspekt spricht der Verbrauch an Fläche und Landschaft durch die zerschneidende Wirkung dieser Zufahrtsstraße gegen die Variante c).

Die **Variante a)** würde bei unverändertem Straßenbestand aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens zu verstärkten Konflikten zwischen Kfz- und Radverkehr führen, aber auch durch die weitaus häufigeren Begegnungen zwischen den Kraftfahrzeugen zu verstärktem Ausweichen in die Bankette führen. Für die Variante a) wäre eine Verbreiterung der „Salinenstraße“ zwischen „Weihbischof-D'Alhaus-Straße“ und Zufahrt Hotel auf bis zu 6,00 m erforderlich, d. h. eine Verbreiterung um 0,75 m bis 1,25 m. Das wäre mit einem Erhalt des alleeartigen Baumbestands nicht oder nur mit erheblichem Schutzaufwand der Bäume möglich.

In Verbindung mit Einengungen zum Schutz von Bäumen würde das Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr reduziert und damit das Konfliktpotential zwischen Kfz- und Radverkehr verringert.

Es empfehlen sich hier folgende Anpassungen des Verkehrsangebotes:

1. Abschnitt „Weihbischof-D'Alhaus-Straße“ bis Bushaltestelle
Länge rd. 25 m
Verbreiterung von heute 4,75 m auf 6,00 m in westliche Richtung
2. Abschnitt Bushaltestelle
Länge rd. 25 m
Keine Maßnahme, Breite von rd. 5,00 m als „Engstelle“ und Geschwindigkeitsbremse erhalten
3. Abschnitt Bushaltestelle bis „Kreuzherrenweg“
Länge rd. 75 m
Verbreiterung von heute 4,75 m auf 6,00 m in östliche Richtung
4. Abschnitt „Kreuzherrenweg“ bis Ein-/Ausfahrt Hotel
Länge rd. 110 m
Verbreiterung von heute 4,75 m auf 6,00 m in östliche Richtung mit abschnittsweisen, punktuellen Einengungen zum Erhalt von Baumbestand

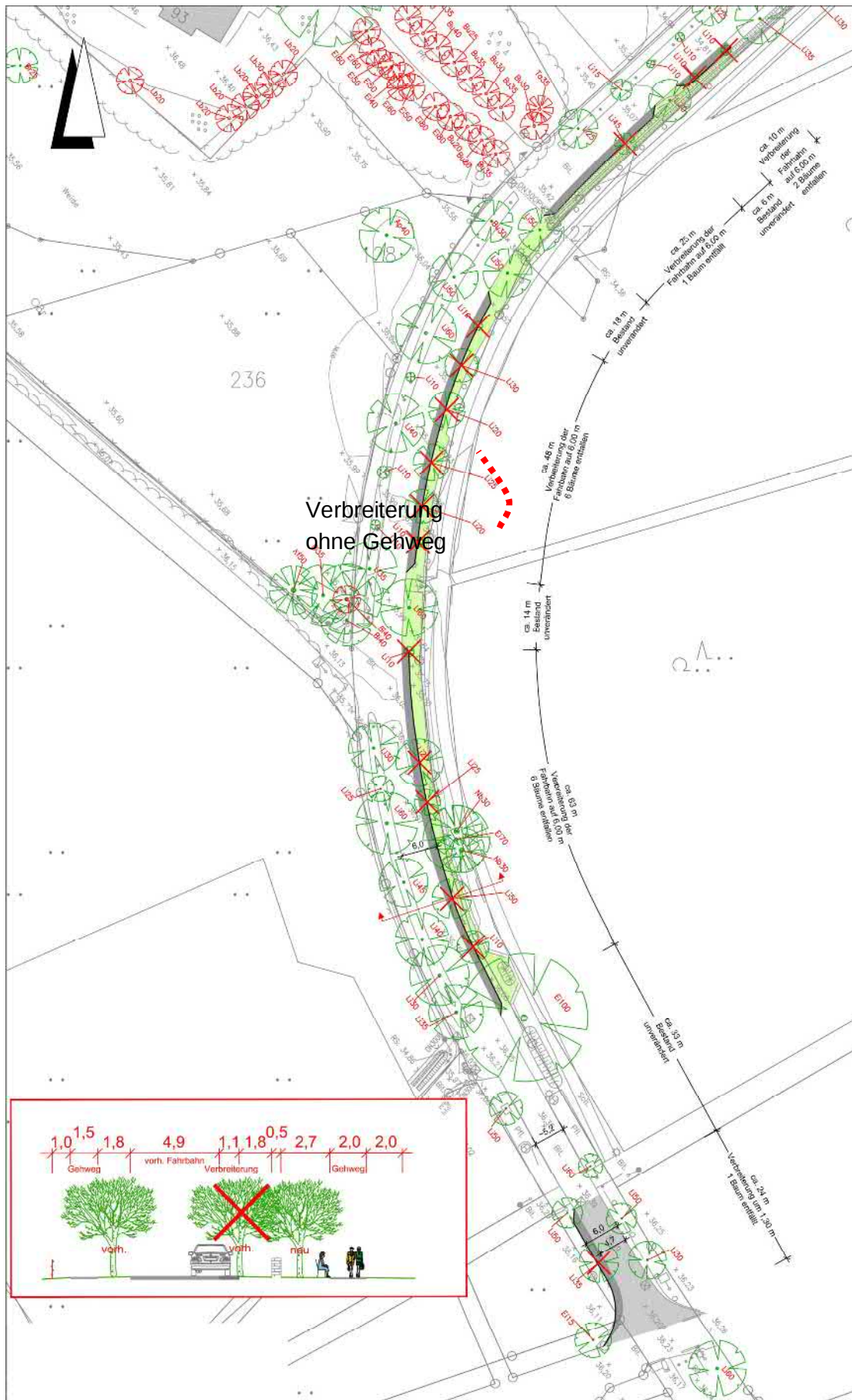


Abbildung 15: Erschließungskonzept Variante a) (IPW)

VERWENDETE LITERATUR:

- [1] „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung – Teil 2: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung“, Bosserhoff, Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 42, Wiesbaden 2000 (Neuaufgabe 2005)

- [2] „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“, Arbeitsausschuss „Vorausschätzung des Verkehrsaufkommens“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2006