
Stellungnahme Rechtsanwalt Dr. Daniel Weber vom 11.09.2013

Verkehrserzeugung durch das Gebiet „Wohnen an der Marienburg“

Grundlage: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen der Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen

Zahl der Grundstücke: 23

zulässige Zahl der Wohneinheiten (WE) je Grundstück: 2

Aufgrund der besonderen Typisierung des Baugebietes kann davon ausgegangen werden, dass nicht alle Grundstücke mit 2 Wohneinheiten belegt werden. Daher wird eine reduzierte Anzahl angenommen.

⇒ Zahl der Wohneinheiten: 35

⇒ Anzahl der Einwohner: 116

(23 WE x 4 Einw. + 12 WE x 2 Einw.)

⇒ Zahl der Wege je Einwohner und Tag: 3,5 bis 4

⇒ Zahl der Wege je Tag: 464 (Einwohner)

10%-15% der Wege haben weder Quelle noch Ziel im Wohngebiet. Die Zahl der Wege ist entsprechend zu reduzieren.

⇒ Zahl der Wege je Einwohner und Tag: 3,6

⇒ Zahl der Wege je Tag: 418 (Einwohner)

Der Besucherverkehr beträgt bis zu 5% aller Wege der Bewohner.

⇒ Zahl der Wege je Tag: 23 (Besucher)

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an allen Wegen in Coesfeld beträgt 49%.

⇒ Es ergeben sich 221 zusätzliche Fahrten im motorisierten Individualverkehr am Tag, die durch Einwohner und Besucher erzeugt werden.

Hinzuzurechnen ist der bewohnerbezogene Wirtschaftsverkehr mit 0,10 Kfz-Fahrten je Einwohner.

⇒ bewohnerbezogener Wirtschaftsverkehr, Kfz-Fahrten je Tag: 12

Insgesamt werden somit durch das Wohngebiet 233 zusätzliche Kfz-Fahrten je Tag erzeugt.

Der Anteil der morgendlichen Spitzenstunde am Tagesaufkommen wird mit 16% angesetzt. Insgesamt ergeben sich 37 zusätzliche Kfz- Fahrten je morgendlicher Spitzenstunde.

Der Anteil der nachmittäglichen Spitzenstunde am Tagesaufkommen wird mit 21% angesetzt. Insgesamt ergeben sich 49 zusätzliche Kfz- Fahrten je nachmittäglicher Spitzenstunde.

Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen Brilon, Bondzio, Weiser

Im Jahr 2012 hat die Ingenieurgesellschaft die Verkehrssituation unter anderem auf dem Konrad-Adenauer-Ring und den Kreuzungen mit den querenden Straßen untersucht. Hierzu wurden die verkehre auch in der Kreuzung des Konrad-Adenauer-Rings mit der Loburger Straße gezählt. In der morgendlichen Spitzenstunde ergibt sich eine Belastung für die Loburger Straße von 269 Kfz, in der nachmittäglichen Spitzenstunde von 305 Kfz.

Mit diesen Werten ergibt sich nach dem analytischen Berechnungsverfahren des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen für beide Spitzenstunden eine gute Verkehrsqualität mit mittleren Wartezeiten von knapp über 20 Sekunden.

Um auch besondere verkehrliche Einflüsse zu berücksichtigen, die in die Berechnung nach dem HBS keinen Eingang finden, wurde zusätzlich eine mikroskopische Verkehrsflusssimulation durchgeführt. Auch hier ergibt sich für beide Spitzenstunden eine gute Verkehrsqualität.

Verkehrsqualität unter Berücksichtigung des durch das neue Wohngebiet erzeugten zusätzlichen Verkehrs

Der Verkehrsentwicklungsplan in Verbindung mit den im städtischen Haushalt definierten Wirkungszielen fordert mindestens eine ausreichende Qualität an allen Verkehrsknotenpunkten. Um diese Verkehrsqualität zu erreichen, darf die mittlere Wartezeit nicht länger als 70 Sekunden sein.

In der stärker belasteten nachmittäglichen Spitzenstunde steigt der Verkehr durch das neue Wohngebiet um 16%. In der morgendlichen Spitzenstunde ergibt sich ein Anstieg um 14%. Auch ohne rechnerischen Nachweis kann die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die Steigerung der Verkehrsbelastung nicht zu einem Anstieg der mittleren Wartezeit von knapp über 20 Sekunden auf über 70 Sekunden führt.

gez. Holger Ludorf