

Bewertung der Verträglichkeit der Erschließung des Vorhabens über die Krügerstraße

Die verkehrliche Erschließung des Vorhabens wird über die Vorhelmer Straße und die Krügerstraße hergestellt. Hierbei ist zwischen Lieferverkehr, Mitarbeiterverkehr und Besucherverkehr zu unterscheiden.

Hinsichtlich des zu erwartenden **Lieferverkehrs** ist einerseits zwischen Lkw-Verkehr in Verbindung mit regelmäßigen Anlieferungen / Abholungen sowie kleineren, unregelmäßigen und kurzzeitigen Anlieferungen / Abholungen (z.B. Krankentransport, Apothekendienste) zu unterscheiden. Beide Verkehre werden gemäß Betreiberkonzept ausschließlich über die Vorhelmer Straße bedient, was die Anordnung der beiden Kurzzeitstellplätze unmittelbar am Haupteingang der Pflegeeinrichtung bzw. die an der nordöstlichen Grundstücksgrenze geplante Anlieferung dokumentiert. Für die Bewertung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Belangen der Anlieger der Krügerstraße sind diese Lieferverkehre daher nicht relevant.

Der **Mitarbeiterverkehr** ist ausschließlich der Anbindung über die Krügerstraße und damit den im Vorhaben- und Erschließungsplan im südlichen Teil des Vorhabenbereiches dargestellten Stellplätzen zuzuordnen. Für den Betrieb des gesamten Vorhabens (Pflege + betreutes Wohnen) kalkuliert der Vorhabenträger mit insgesamt 50 Beschäftigten in einem Dreischicht-Betrieb, also ca. 17 Beschäftigte / Schicht. Basierend auf Erfahrungswerten des Betreibers wird davon ausgegangen, dass davon etwa die Hälfte mit dem motorisierten Individualverkehr anreist. Für den Mitarbeiterverkehr ist folglich je Schicht mit rd. 18 Fahrten über die Krügerstraße bzw. im Umkehrschluss mit bis zu 60 Fahrten pro Tag zu rechnen.

Der angenommene MIV-Anteil des Mitarbeiterverkehrs ist auf Erfahrungswerte des künftigen Betreibers von anderen Einrichtungen an vergleichbaren Standorten zurückzuführen. Dieser Wert wird aufgrund der innerstädtischen Lage des Vorhabenbereiches und der damit verbundenen siedlungsstrukturellen Einbindung als valide angesehen. Die Einrichtung liegt zentral in integrierter Lage direkt an der Beckumer Innenstadt. Die Annahme, dass in Beckum wohnhafte Angestellte ohne eigenen Pkw zur Arbeit kommen ist daher durchaus realistisch. Für nicht in der Kernstadt Beckum wohnhafte Mitarbeiter bietet der Standort ebenfalls eine gute Erreichbarkeit ohne motorisierten Individualverkehr, da der Busbahnhof Beckum (Entfernung Luftlinie < 300 m) binnen kürzester Zeit fußläufig zu erreichen ist und dadurch eine Anbindung an den regionalen öffentlichen Verkehr gewährleistet ist.

Der **Besucherverkehr** wird über die Vorhelmer Straße erfolgen, da der Haupteingang der Einrichtung zur Vorhelmer Straße ausgerichtet und die Adresse der Einrichtung damit der Vorhelmer Straße zugeordnet sein wird. Daher ist ein Suchverkehr im Bereich Krügerstraße nicht zu erwarten. Entsprechende Parkmöglichkeiten für Besucher werden an der Vorhelmer Straße verfügbar sein. Einerseits bietet die Vorhelmer Straße selbst mit dem fahrbahnbegleitenden Parkstreifen Parkmöglichkeiten, andererseits kann der Parkplatz des in Gegenlage an der Vorhelmer Straße gelegenen K+K-Verbrauchermarktes von Besuchern der Einrichtung genutzt werden. Der Betreiber des Verbrauchermarktes ist mit dieser Variante ausdrücklich einverstanden, da entsprechende Synergieeffekte durch potenzielle Kundschaft in unmittelbarer Nähe erwartet werden. Eine Überlastung des Parkplatzes ist nicht zu erwarten, zum einen da die Parkplatzauslastung die Aufnahme zusätzlicher ruhender Verkehre grundsätzlich verträgt und zum anderen da sowohl für Pflegeheime als auch für betreutes Wohnen Sonntags das höchste Besucheraufkommen zu erwarten ist, sodass in diesem Fall aufgrund der

Öffnungszeiten keine Überlagerung mit dem Kundenverkehr des Verbrauchermarktes entsteht. Der Betreiber des Heimes wird den geschlossenen Besucherkreis an der Information über die (Besucher-) Parkmöglichkeiten in Kenntnis setzen und dadurch dazu beitragen, dass die im südlichen Teil des Vorhabenbereiches geplanten Stellplätze dem Mitarbeiterverkehr vorbehalten bleiben.

Die aus der Nutzung des K+K-Parkplatzes resultierende Querung der Vorhelmer Straße wird unter der Annahme gleichbleibender Bedingungen dabei nicht als problematisch angesehen. Die Verkehrsbelastung der Vorhelmer Straße lässt eine unregelmäßige Querung zu. Zusätzlich soll gleichwohl in Verbindung mit der Umsetzung des Vorhabens eine Querungshilfe über die Vorhelmer Straße zum K+K-Markt errichtet werden. Parallel zur Aufstellung dieses Bebauungsplanes wird ein Entwurf zur Ausgestaltung der Querungsstelle erarbeitet.

Berechnung der vorhandenen und künftigen Verkehrsstärke auf der Krügerstraße

Hinsichtlich einer Bewertung der Verträglichkeit der verkehrlichen Anbindung ist neben dem oben dargestellten Mitarbeiterverkehr zu berücksichtigen, dass die Planung eine Anbindung der beiden bestehenden Wohngebäude Vorhelmer Straße 33a + 33b an die Krügerstraße vorsieht. Im Folgenden wird daher die Verkehrsstärke der Krügerstraße in der Bestandssituation und der durch den Anschluss der Wohngebäude Vorhelmer Straße 33a + 33b errechnet und schließlich die Verkehrsstärken ‚Bestand‘ und ‚Planung‘ gegenübergestellt.

1. Verkehr Krügerstraße ‚Bestand‘

Um die Bewertung vor dem Hintergrund der bestehenden Verkehrsstärke auf der Krügerstraße vornehmen zu können, wird diese zunächst überschlägig ermittelt. Hierzu werden folgende Annahmen getroffen und in der anschließenden Tabelle die Verkehrsstärke für die Bestandssituation in der Krügerstraße berechnet:

- Anzahl Wohnungen: 28
- Annahme durchschnittliche Haushaltsgröße: 3 Personen (Stadt BE insgesamt: 2,34, Quelle: Zensus 2011), Annahme eines höheren Wertes aufgrund der Baustruktur
- Annahme Wegehäufigkeit: 3,0 Wege je Einwohner
- Annahme Anteil motorisierter Individualverkehr: 50 - 70 %
- Annahme Pkw-Besetzungsgrad: 1,2 Personen / Pkw

Einwohner (28 Wo.)	Szenario	Wege je EW	Wege je Tag	Anteil MIV in %	Wege mit MIV	Pkw- Bes.- Grad	Pkw- Fahrten / Tag
84	min.	3,0	252	50	126	1,2	101
	max.	3,5	294	70	206	1,2	165

Die Verkehrsstärke auf der Krügerstraße bewegt sich in der Bestandssituation somit im Bereich zwischen 101 und 165 Pkw-Fahrten pro Tag.

2. Verkehr ‚Vorhelmer Straße 33a + 33b‘

Der durch den Anschluss der beiden Wohngebäude Vorhelmer Straße 33a + 33b (insgesamt sechs Wohnungen) an die Krügerstraße induzierte Verkehr wurde unter gleichen Annahmen prognostiziert: 22 - 35 Fahrten pro Tag.

Einwohner (6 Wo.)	Szenario	Wege je EW	Wege je Tag	Anteil MIV in %	Wege mit MIV	Pkw- Bes.- Grad	Pkw- Fahrten / Tag
18	min.	3,0	54	50	27	1,2	22
	max.	3,5	63	70	44	1,2	35

3. Verkehr ‚Mitarbeiterverkehr‘

Den oben stehenden Ausführungen ist zu entnehmen, dass über die Krügerstraße der Mitarbeiterverkehr mit bis zu 60 Fahrten pro Tag abgewickelt werden soll.

4. Verkehr Krügerstraße ‚Planung‘

Das Verkehrsaufkommen in der Krügerstraße wird sich künftig aus den Positionen 1. - 3. zusammensetzen. Insgesamt ist mit einer Verkehrsstärke von 183 - 260 Fahrten pro Tag auszugehen.

Bestand: 101 - 165 Fahrten pro Tag

Planung: 183 - 260 Fahrten pro Tag

Planerische Abwägung zur Verträglichkeit der verkehrlichen Anbindung an die Krügerstraße

Im Bereich der Krügerstraße wird es im Zusammenhang mit dem Betrieb der Pflege- und Betreuungseinrichtung zu einem Anstieg der Verkehrsstärke kommen. Die aufgezeigte Mehrbelastung der Krügerstraße wird jedoch zu keiner unzumutbaren Belastung der an der Krügerstraße gelegenen Bewohner führen.

Einen Anhaltspunkt für diese Einschätzung geben zunächst die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)“ von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Köln, 2006). Für den in diesem Fall relevanten Straßentyp ‚Wohnstraße‘, der ausschließlich eine Erschließungsfunktion für Wohnnutzungen einnimmt, wird eine Verkehrsstärke von bis zu 400 Fahrzeugen pro Stunde angegeben. Umgerechnet auf eine tägliche Verkehrsstärke verträgt eine Wohnstraße damit 4.000 Fahrzeuge pro Tag (Multiplikation des Stundenwertes mit dem Faktor 10). Um diese Angabe aus Sicht der Anwohner der Krügerstraße kritisch zu hinterfragen wird auf die Studie „Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung - Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen“ des Umweltbundesamtes (Berlin, 2000) zurückgegriffen: „Auf Wohn- und Sammelstraßen muss in aller Regel von relativ geringen Verkehrsmengen ausgegangen werden (< 200 Kfz in der Spitzenstunde)“. Auf eine tägliche Verkehrsstärke umgerechnet verträgt eine Wohnstraße nach dieser zweiten Quelle somit 2.000 Fahrten pro Tag (auch hier: Multiplikation des Stundenwertes mit dem Faktor 10).

Ein Abgleich mit den beiden vorstehend herangezogenen Quellen verdeutlicht, dass die für den Planzustand prognostizierte Verkehrsstärke auf der Krügerstraße (insgesamt bis zu 260 Fahrten pro Tag) die genannten Belastungsgrenzwerte für Wohnstraßen (2.000 / 4.000 Fahrten pro Tag) deutlich unterschreiten wird. Prozentual ausgedrückt beträgt die prognostizierte Auslastung der Krügerstraße im Planzustand 6,5 % bis 13 % der Belastungsgrenzwerte für Wohnstraßen.

Von einem auf die Krügerstraße wirkenden Parkdruck ist nicht auszugehen. Bauordnungsrechtlich sind für das Vorhaben zehn Stellplätze auf dem Grundstück vorzuhalten. Diese Anzahl bauordnungsrechtlich notwendiger Stellplätze wird in der Vorhabenplanung (18 Stellplätze + 2 Kurzzeitstellplätze) deutlich überschritten. 18 Stellplätze wurden als Zielgröße gewählt, um den ruhenden Mitarbeiterverkehr (rd. 9 Mitarbeiter pro Schicht mit MIV) auch zum Zeitpunkt eines Schichtwechsels auf dem Vorhabengrundstück abbilden zu können, falls kurzzeitig der ruhende Verkehr von zwei Schichten vor Ort aufzunehmen ist. In Verbindung mit der Lenkung der Besucherverkehre in Richtung Vorhelmer Straße und dem K+K-Parkplatz werden folglich ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen.

Bielefeld, 02.08.2018