

**GUTACHTERLICHE STELLUNGNAHME ZU
DEN VERKEHRSWIRKUNGEN DES
BEBAUUNGSPLANS V 34/I
GEWERBEFLÄCHE HITDORF-
OST/WIESENSTRASSE IN LEVERKUSEN-
HITDORF**

Im Auftrag der
PGSJ - Planungsgesellschaft mbH

Auftragnehmer:
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6
D-50667 Köln
Tel. 0221 / 789 527-20
Fax 0221 / 789 527-99
Mail viakoeln@viakoeln.de
www.viakoeln.de

Bearbeitung:
Peter Gwiasda

Köln, 04. September 2018

1 Lage und verkehrliche Anbindung des Vorhabens

Das Vorhaben soll am Rande des Stadtteils Hitdorf auf einem bereits gewerblich genutzten Grundstück realisiert werden. Es handelt sich um die Adresse Hitdorfer Straße 55. Der Bebauungsplan V 34/I Hitdorf-Ost/Wiesenstrasse umfasst eine Erweiterung der bestehenden Lagerhalle, wodurch die Firma „TMD-Friction“ ihre Lagerkapazitäten erhöhen wird. Hierbei handelt es sich um eine verkehrsintensive Nutzung eines Logistikbetriebes, der sich hier seit geraumer Zeit angesiedelt hat, da sich im Umfeld keine sensiblen Nutzungen und Wohngebiete befinden. Laut Aussagen von TMD werden nur Lagerkapazitäten erweitert und keine Transportfrequenzen. Hierdurch werden somit keine weiteren Verkehre erzeugt. Im südöstlichen Bereich des Geltungsbeereichs soll eine Druckerei angesiedelt werden, wodurch neue Verkehre erzeugt werden.

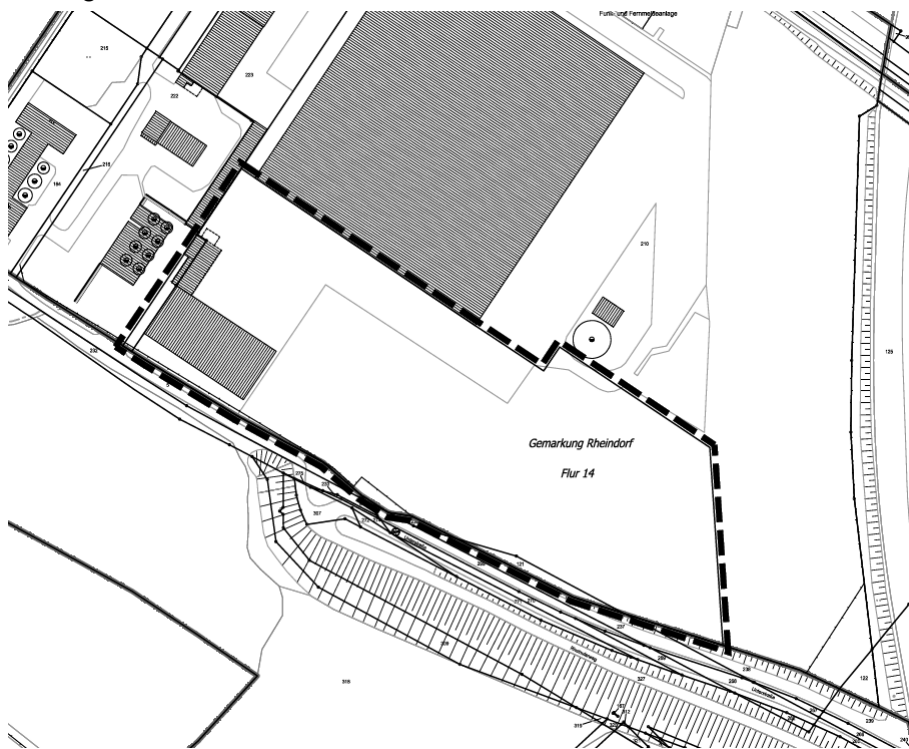


Abbildung 1: Lageplan des Geltungsbereichs für das Bebauungsverfahren V 34/I „Gewerbefläche Hitdorf-Ost/Wiesenstraße“

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die sehr günstige Anbindung an das überörtliche Straßennetz. Die Autobahnanschlussstelle Rheindorf ist nur 400 Meter entfernt und über die Yitzhak-Rabin-Straße/Hitdorfer Straße zu erreichen, ohne dass Wohngebiete berührt werden.



Abbildung 2: Lage des Bebauungsplans

Die Rahmenbedingungen für die Ansiedlung eines Gewerbebetriebes sind also günstig. Um die Auswirkungen abschätzen zu können wird im nächsten Abschnitt eine Prognose des künftigen Verkehrsaufkommens durchgeführt.

Zwischen dem Standort und der Autobahnauffahrt sind drei Knotenpunkte vorhanden:

- Die Anbindung des Grundstückes an die Hitdorfer Straße
- Die T-Einmündung Hitdorfer Straße / Yitzhak-Rabin-Straße
- Die Autobahnanschlussstelle Rheindorf

Mögliche Auswirkungen auf die Knotenpunkte werden im dritten Abschnitt betrachtet.

2 Verkehrserzeugung der Neuansiedlung

Grundlagen

Der künftige Betreiber der Druckerei hat eine explizite Ermittlung des künftigen Verkehrsaufkommens vorgelegt. Die Anzahl der Pkw-Fahrten wurde am Beispiel vorhandener Anlagen ermittelt. Die Zusammenstellung für jeden Wochentag ist dieser Stellungnahme als Anhang beigefügt.

Besonders günstig für die Betrachtung der Verkehrsauswirkungen ist, dass die Werte alle bereits zeitlich zugeordnet sind. Dies erleichtert die Abschätzung der Auswirkungen (siehe Abschnitt 3).

Zur Abschätzung der Verkehrsrelevanz werden die Fahrzeugbewegungen an einem durchschnittlichen Werktag, z.B. dem Dienstag betrachtet. Bei der Zusammenstellung der Fahrten ist noch zu beachten, dass die Fahrten der Beschäftigten als Ankunft und Abfahrt jeweils einzeln zu bewerten sind, während die Liefervorgänge jeweils aus zwei Fahrten bestehen.

Insgesamt ergeben sich 106 Fahrten, davon 94 Fahrten von Pkw und 12 Fahrten des Lieferverkehrs mit schweren Fahrzeugen.

Die Auswirkungen dieser Zahlen lassen sich nur einordnen, wenn sie mit der vorhandenen Vorbelastung in Beziehung gesetzt werden. Für Hitdorf sind aus vorangegangenen Untersuchungen eine Vielzahl von Daten vorhanden. Die letzten Verkehrszählungen im unmittelbaren Umfeld wurden im Rahmen des „Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan 217/I „Hitdorf-Ost / Nördlich Flurstraße“ durchgeführt. Außerdem liegen Zählergebnisse aus der Bundesverkehrswegezählung von 2015 für Hitdorf vor.

Das „Schlüsselgutachten“ zur baulichen und verkehrlichen Einwicklung in Hitdorf ist die „Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf“ aus dem Jahre 2011. Diese Untersuchung stellt die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten des Stadtteils Hitdorf und deren verkehrlichen Wirkungen für einen Prognosezeitraum von über 10 Jahren dar. In dieser Prognose sind kleinere gewerbliche Ansiedlungen, wie die Druckerei in der Hitdorfer Straße bereits enthalten.

Die beiden genannten Untersuchungen dienen der Fortschreibung des Verkehrsmodells, das von VIA gepflegt wird. Dieses Modell basiert auf einer Projektion für das Jahr 2020 und berücksichtigt bereits den Ausbau des Stadtteils bis zu diesem Zeitpunkt.

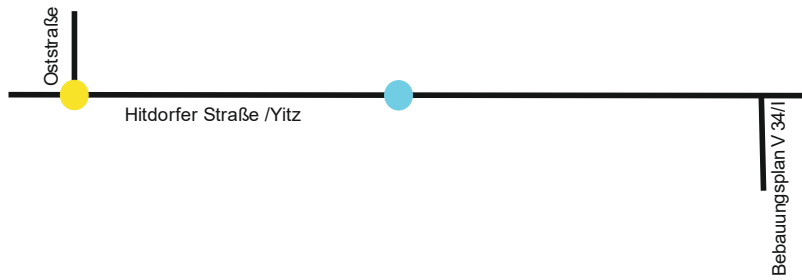
Die folgende Tabelle stellt die Prognoseannahmen dar.

Nutzergruppe	2010	2020	„2020 plus“
Bewohner und Besucher	14.850 Fahrten/Tag	15.900 Fahrten/Tag	17.850 Fahrten /Tag
Wirtschaftsverkehr	1.480 Fahrten/Tag	1.910 Fahrten/Tag	1.960 Fahrten/Tag
Geschäftsverkehre, Kunden und Beschäftigte	3.950 Fahrten/Tag	5.240 Fahrten/Tag	5.240 Fahrten/Tag
Gesamtes Verkehrsaufkommen	20.280 Fahrten/Tag	23.050 Fahrten/Tag	25.050 Fahrten/Tag

*Tabelle 2: Prognose der Verkehrsentwicklung in Hitdorf
(Quelle: Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf 2011)*

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass kleinere Gewerbeansiedlungen in der Prognose des Verkehrsaufkommens für den Stadtteil Hitdorf bereits berücksichtigt sind. Dies trifft auch auf das Projekt in der Hitdorfer Straße zu. Eine vertiefende Betrachtung ist daher nicht notwendig.

Unterstrichen wird diese Aussage durch eine nähere Betrachtung der Verkehrsbelastungsentwicklung auf der Hitdorfer Straße (östlicher Ortseingang). Die Verkehrsbelastung an der Anbindung des Bebauungsplans V 34/I Hitdorf-Ost/Wiesenstrasse zeigt, dass die Prognosen der Verkehrsentwicklung für Hitdorf realistisch sind und die Berücksichtigung kleinerer Ansiedlungen ausreichend abgebildet wird.



2010 (24h Plattenzählung) östliche Ortseinfahrt	2010 Bundesverkehrsweg ezählung (Höhe Oststraße)	2015 Bundesverkehrsweg ezählung (Höhe Oststraße)	2016 (Zählung Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan 217/ I „Hitdorf-Ost / Nördliche Flurstraße) noch ohne Verkehrskonzept	Prognose 2020 östliche Ortseinfahrt mit umgesetzten Verkehrskonzept	Prognose 2020 plus östliche Ortseinfahrt mit umgesetzten Verkehrskonzept und Aufsiedlung von Reserveflächen
(DTVw)12.690 Kfz/24h	(DTV) 11.250 Kfz/24h	(DTV) 12.231 Kfz/24h (DTVw) 13.662 Kfz/24h	(DTV) 13.320 Kfz/24h (DTVw) 14.880 Kfz/24h (Werte fallen zu hoch aus, wegen Sperrung der Anschlussstelle Monheim Süd; ca. 1.000 Fahrten sind ca. Ausweichfahrten; siehe Gutachten oben)	(DTVw) 14.690 Kfz/24h	(DTVw) 16.140 Kfz/24h

Tabelle 3: *Verkehrsentwicklung Hitdorfer Straße (östliche Ortseinfahrt) seit 2010 (Quelle: Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf 2011; Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan 217/I „Hitdorf-Ost / Nördlich Flurstraße 2016)*

3 Auswirkungen auf einzelne Knotenpunkte

Ein weiterer wichtiger Aspekt für die Untersuchung sind mögliche Auswirkungen auf die Verkehrsqualität einzelner Knotenpunkte,

Dabei wird das zusätzliche Verkehrsaufkommen vor allem für die Hauptverkehrszeiten ermittelt. Nur dort sind kritische Engpässe zu erwarten, die durch zusätzlichen Verkehr verschärft werden können.

Die folgende Tabelle gibt an, wie sich der Ziel- und Quellverkehr auf die einzelnen Zeiträume verteilt.

Zeitraum	Neuverkehr aus dem Bauvorhaben (Kfz/Tag)
22:00 – 6:00 Uhr (Schwachverkehrszeit, nachts)	32
6:00 – 9:00 Uhr (Spitzenstundengruppe, morgens)	17
9:00 – 15:00 Uhr (Normalverkehrszeit, tagsüber)	42
15:00 – 19:00 Uhr (Spitzenstundengr., nachmittags)	7
19:00 – 22:00 Uhr (Normalverkehrszeit, abends)	8

Tabelle 4: Verteilung des Verkehrsaufkommens im Tagesverlauf.

Die folgende Abbildung verdeutlicht, dass aufgrund des Schichtbetriebes die Anzahl der Fahrten in den Spitzenstundengruppen sehr begrenzt ist. In der morgendlichen Spitzenstundengruppe sind lediglich 17 Fahrzeuge zu erwarten, am Nachmittag sind es sogar nur 7. Geht man davon aus, dass für die Berechnung der Verkehrsqualität jeweils eine Spitzenstunde maßgeblich ist und in den Spitzenstunden nie mehr als 7 Fahrzeuge auftreten, wird deutlich, dass die Auswirkungen auf die benachbarten Knotenpunkte nicht nachweisbar sind.

Die geringe Anzahl an Fahrzeugen in der Spitzenstunde liegt weit unter dem Bereich der Zufallsschwankungen. Eine Verkehrszählung und Berechnung der Verkehrsqualität ist daher hier nicht erforderlich.

4 Fazit und Empfehlungen

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Verkehrssituation in Hitdorf ist also sehr überschaubar und rechtfertigt eine besondere Verkehrsuntersuchung nicht. Durch die Hallenerweiterung von TMD-Friction (bestehendes Unternehmen) werden keine neuen Verkehre erzeugt. Verkehrsprobleme, die durch das neue Unternehmen (Druckerei) ausgelöst werden könnten, sind nicht zu erwarten.

Zusammenfassend seien hier die wichtigsten Aspekte noch einmal genannt;

- Die Lage des Vorhabens und der Weg zur Autobahn weisen im Umfeld keine empfindlichen Nutzungen auf, so dass eine Verkehrslärmuntersuchung entbehrlich ist.
- Die Ansiedlung ist Teil der städtebaulichen Entwicklung Hitdorfs und bei den gültigen Prognoseberechnungen schon inbegriffen.
- Aus dem Schichtbetrieb resultiert eine zeitliche Verkehrsverteilung, die nur sehr geringen zusätzlichen Verkehr in den Spitzenstunden erwarten lässt. Dies erübrigt eine Untersuchung der Verkehrsqualität, da diese nicht beeinflusst wird.

Nachdem in allen drei hier dargestellten Feldern keine Problemlagen bestehen und kein Handlungsbedarf abzusehen ist, empfehlen wir von einer vertiefenden Verkehrsuntersuchung für den Bebauungsplan abzusehen.

Erstellt am 04.09.2018



Peter Gwiasda

Planungsbüro VIA eG

