
Bauleitplanverfahren „Wissensches Feld“ in Weeze

**Verkehrsuntersuchung zur Gewerbefläche "Wissener Feld" in Weeze
hier: Stellungnahme zur Einwendung der TÖB**

im Mai 2023

1. Ausgangssituation

Die Gemeinde Weeze beabsichtigt auf der Fläche zwischen der Bahnlinie Krefeld – Kleve, der Bundesstraße 9 und dem Willy-Brandt-Ring (L 5) ein Gewerbegebiet mit einer Fläche von ca. 10 ha zu errichten.

Hierzu wurde zunächst im Oktober 2018 eine Verkehrsuntersuchung vorgelegt¹, die zur Ermittlung der mit der Planung verbundenen verkehrlichen Wirkungen dient. Darin wurden in Abstimmung mit der Gemeinde Weeze und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW) die Leistungsfähigkeit der umliegenden sechs Knotenpunkte auf der L 5 und B 9 überprüft, um sicher zu stellen, dass durch das Plangebiet keine Beeinträchtigungen für die L 5 und B 9 zu erwarten sind.

Anhand der mittels des HBS 2015² durchgeführten analytischen Leistungsfähigkeitsbetrachtungen der Knoten im Umfeld des Plangebiets, die als unabhängige Knoten u.a. unter Ansatz von Festzeitprogrammen untersucht wurden, wurde, eine Überprüfung der Interaktion der beiden Knoten B 9 / L 5 (K 1) und L 5 / Kevelaerer Straße / Zufahrt Plangebiet (K 2) mit besonderem Augenmerk auf die jeweiligen Rückstaulängen empfohlen.

Daher wurde im Mai 2020, aufbauend auf den Daten der Voruntersuchung, zur verkehrstechnischen Prüfung – zur Berücksichtigung der gegenseitigen Beeinflussung der Knotenpunkte – eine vertiefende Untersuchung³ (Detailbetrachtung) in Form einer mikroskopischen Verkehrsflusssimulation („Mikrosimulation“) durchgeführt.

¹ Verkehrsuntersuchung zur potenziellen Gewerbefläche „Wissener Feld“ in Weeze – Voruntersuchung; Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG; Aachen 2018, mit Ergänzungen aus 2019.

² Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS Ausgabe 2015; Herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) – Kommission Bemessung von Straßenverkehrsanlagen; 2015.

³ Verkehrsuntersuchung zur potenziellen Gewerbefläche „Wissener Feld“ in Weeze – Detailbetrachtung; Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG; Aachen 2020.

2. Stellungnahme zur Einwendung

2.1 Einwendung der Autobahn GmbH des Bundes – Niederlassung Rheinland

Erstellung einer Verkehrsprognose für den Prognose-Horizont 2030

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur Gewerbefläche "Wissener Feld" in Weeze wurde für die Untersuchungen auf die Verkehrssituation (Verkehrsnachfrage und Verkehrsbelastungen) des Jahres 2030 Bezug genommen. Die Ausrichtung auf einen zukünftigen Zeitpunkt erfolgt, damit zum einen die zu betrachtende Ansiedlung als realisiert angenommen werden kann und zum anderen, damit auch weitere zukünftige Entwicklungen im Untersuchungsraum berücksichtigt werden können.

Die Wahl des Bezugsjahre 2030 erfolgte auch vor dem Hintergrund der in die Betrachtungen einzubeziehenden Bundes- und Landesstraßen. Straßen.NRW nutzt das Jahr 2030 i. d. R. als Bezugsjahr.

Somit deckt sich das für die Verkehrsuntersuchung angesetzte Bezugsjahr 2030 auch mit dem von der Autobahn GmbH geforderten Prognose-Horizont 2030.

Ausdehnung des Untersuchungsraumes der Verkehrsprogose, so dass dieser auch die Rampenknotenpunkte der AS Uedem und der AS Goch der BAB A57 umfasst

Bei der Abgrenzung des Untersuchungsraumes wird neben dem eigentlichen Planungsraum⁴ auch der sogenannte Einflussraum⁵ einbezogen.

Der Einflussraum (oder auch „Wirkraum“) einer Maßnahme beschreibt den Raum, in dem die Maßnahme Wirkung auf das Verkehrsgeschehen hat. In dem Fall der Aufstellung eines B-Planes, ist dies der Raum, in dem sich durch die Errichtung des Plangebietes relevante Belastungsveränderungen im bestehenden Straßennetz ergeben.

⁴ Der Planungsraum umfasst den räumlichen Bereich, für dessen Ordnung und Entwicklungen Maßnahmen / Planungskonzepte erarbeitet werden sollen. In dem Fall der Aufstellung eines B-Planes für das Plangebiet sowie die direkt daran angrenzenden Straßen.

⁵ Der Einflussraum wird auch als Wirkraum bezeichnet.

Die Bestimmung der räumlichen Ausdehnung des Einflussraum und damit des Untersuchungsraumes erfolgt somit über die Einschätzungen der Belastungsveränderungen zwischen dem Prognose-Nullfall und dem Prognose-Mitfall. Als relevant werden i. A. Belastungsveränderungen (Belastungszu-/abnahmen) von mehr als 5% im Vergleich zur Belastung ohne die Maßnahme definiert. Veränderungen von weniger als 5% sind nicht signifikant. Der Beurteilungsschwellwert von 5% resultiert aus den in der Praxis zu beobachtenden täglichen Belastungsschwankungen eines Straßenabschnittes. Diese liegen oft sogar über dem angesetzten Beurteilungsschwellwert von 5%.

Die Festlegung der Ausdehnung des Untersuchungsraumes erfolgte in Abstimmung mit der Gemeinde Weeze und Straßen.NRW auf der Basis der durch das Plangebiet hervorgerufenen zu erwartenden Belastungsveränderungen.

Die zusätzlichen Verkehre, die durch das Plangebiet am Willy-Brandt-Ring (L 5) ausgelöst werden, betragen laut der Verkehrsuntersuchung insgesamt ca. 1.474 Kfz/Tag (als Summe aus Quell- und Zielverkehr) bzw. ca. 737 Kfz/Tag jeweils im Quell- und Zielverkehr.

Die räumliche Verkehrsverflechtung der auf das Plangebiet bezogenen zusätzlichen Verkehre in Höhe von ca. 1.474 Kfz / Tag (als Summe aus Quell- und Zielverkehr) wurde in der Verkehrsuntersuchung anhand der Lage im Straßennetz sowie in Anlehnung an die erhobenen Verkehrsdaten (u. a. Knotenpunkt Gocher Straße (B 9) / Willy-Brandt-Ring (L 5) / Industriestraße) ermittelt.

Mittels der Abbildung 3 der Verkehrsuntersuchung wurde dargestellt, dass ca. 24% (ca. 360 Kfz/Tag) der auf das Plangebiet bezogenen Verkehre auf die B9 (Gocher Straße) nördlich der L5 (Uedemer Straße) ausgerichtet sind. Im weiteren Verlauf der B9 (Gocher Straße) befindet sich die AS Goch der A57.

Ebenso wird aus der Abbildung 3 der Verkehrsuntersuchung ersichtlich, dass ca. 5% (ca. 74 Kfz/Tag) der auf das Plangebiet bezogenen Verkehre auf die L464 (Kervenheimer Straße) östlich der B9 (Kevelaerer Straße) ausgerichtet sind. Im weiteren Verlauf der L464 (Kervenheimer Straße, später Schloss-Wissener-Straße) befindet sich die AS Uedem der A57.

Unter Berücksichtigung der aktuellen Belastungen für die B9 (Gocher Straße) im Zulauf auf die AS Goch der A57 mit ca. 13.500 Kfz/Tag⁶ bzw. mit ca. 15.100 Kfz/Tag⁷ ergibt sich für diesen Streckenabschnitt durch die auf das Plangebiet bezogenen Verkehre in Höhe von ca. 360 Kfz/Tag) eine Belastungszunahme von ca. 2,5% gegenüber der Analyse. Diese liegt deutlich unter der Signifikanzschwelle von 5%, so dass eine Ausdehnung des Untersuchungsraumes weiter nach Norden bis zur AS Goch als nicht erforderlich eingestuft wurde und wird.

Unter Berücksichtigung der aktuellen Belastungen für die L464 (Kervenheimer Straße/Schloss-Wissener-Straße) im Zulauf auf die AS Uedem der A57 mit ca. 3.950 Kfz/Tag⁸ bzw. mit ca. 4.200 Kfz/Tag⁹ ergibt sich für diesen Streckenabschnitt durch die auf das Plangebiet bezogenen Verkehre in Höhe von ca. 74 Kfz/Tag) eine Belastungszunahme von ca. 1,8% gegenüber der Analyse. Diese liegt deutlich unter der Signifikanzschwelle von 5%, so dass eine Ausdehnung des Untersuchungsraumes weiter nach Osten bis zur AS Uedem als nicht erforderlich eingestuft wurde und wird.

Wie sich anhand der Belastungen des Prognose-Nullfalles 2030 Verkehrsuntersuchung zeigt, steigen die Belastungen der Strecken im Untersuchungsraum gegenüber der Analyse 2018 weiter an¹⁰, so dass die durch das Plangebiet hervorgerufen relativen Belastungsveränderungen gegenüber dem Prognose-Nullfall 2030 noch geringer als gegenüber der Analyse ausfallen.

Somit zeigt sich, dass die damalige Festlegung der Ausdehnung des Untersuchungsraumes, die entsprechend der üblichen Vorgehensweise erfolgt ist, als angemessen anzusehen ist. Eine Ausdehnung des Untersuchungsraums wird als nicht erforderlich angesehen.

⁶ DTV-Belastungen der B9 nördlich der L5 gem. der im Zusammenhang mit der Verkehrsuntersuchung durchgeführten Erhebung im Jahre 2018.

⁷ DTV-Belastungen der B9 südlich der AS Goch gem. den Daten der SVZ 2019 Hochrechnung.

⁸ DTV-Belastungen der L494 östlich der B9 gem. der im Zusammenhang mit der Verkehrsuntersuchung durchgeführten Erhebung im Jahre 2018.

⁹ DTV-Belastungen der L494 westlich der K13 gem. den Daten der SVZ 2019 Hochrechnung.

¹⁰ Auch die Zielnetzprognose 2030 VB des Bundes weist für die B9 im Jahre 2030 das gleiche Kfz-Belastungsniveau wie der Prognose-Nullfall 2030 der Verkehrsuntersuchung aus.

Durchführung von Leistungsfähigkeitsbetrachtungen auch für die Rampenknotenpunkte der AS Uedem und der AS Goch der BAB A57

Da für die B9 (Gocher Straße) auf Höhe der AS Goch der A57 und für die L464 (Schloss-Wissener-Straße) auf Höhe der AS Uedem der A57 keine signifikante Belastungsveränderung infolge der Errichtung des Plangebietes in Weeze zu erwarten sind, wird die Durchführung von Leistungsfähigkeitsbetrachtungen auch für die Rampenknotenpunkte der AS Uedem und der AS Goch der A57 als nicht erforderlich angesehen. Durch das Projekt sind keine signifikanten Veränderungen der Leistungsfähigkeit der Rampenknotenpunkte zu erwarten.

t3s_4263_vu_weeze-wissener-feld_erwiderung_textbaustein-ivv_e04.docx

