

# Verkehrsuntersuchung

## **Bebauungsplan LIN 153** **„Wohnen am Volkspark“**

in Kamp-Lintfort

November – Dezember 2012

**Auftraggeber:**

Stadt Kamp-Lintfort

Der Bürgermeister

**47462 Kamp-Lintfort**

**Bearbeitung:**

Büro für Verkehrs- und Stadtplanung

**BVS Rödel & Pachan**

Kirchhoffstraße 80

**47475 Kamp-Lintfort**

[www.bvs-verkehrsplanung.de](http://www.bvs-verkehrsplanung.de)



**Rödel & Pachan**

Inhaltsverzeichnis	Seite
<b>1</b> <b>UNTERSUCHUNGSGEGENSTAND</b> .....	<b>3</b>
1.1 <b>BESCHREIBUNG DES GEPLANTEN BAUGEBIETES</b> .....	<b>3</b>
1.2 <b>UNTERSUCHUNGSSCHRITTE</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b> <b>SITUATION IM STATUS QUO</b> .....	<b>4</b>
2.1 <b>FRANZSTRASSE</b> .....	<b>4</b>
2.2 <b>EBERTSTRASSE</b> .....	<b>5</b>
2.3 <b>MOERSER STRASSE</b> .....	<b>6</b>
2.4 <b>KNOTENPUNKT MOERSER STRASSE / FRANZSTRASSE</b> .....	<b>7</b>
2.5 <b>KNOTENPUNKT EBERTSTRASSE / FRANZSTRASSE</b> .....	<b>8</b>
<b>3</b> <b>PROGNOSEFALL</b> .....	<b>9</b>
3.1 <b>VERKEHRSERZEUGUNG WOHNGEBIET</b> .....	<b>9</b>
3.2 <b>VERKEHRSVERTeilUNG</b> .....	<b>10</b>
3.2.1 <b>WOHNGEBIET</b> .....	<b>10</b>
3.2.2 <b>KINDERTAGESSTÄTTE</b> .....	<b>10</b>
3.3 <b>KNOTEN MOERSER STRASSE / FRANZSTRASSE, PROGNOSEFALL</b> .....	<b>10</b>
3.4 <b>KNOTEN EBERTSTRASSE / FRANZSTRASSE, PROGNOSEFALL</b> .....	<b>10</b>
3.5 <b>MAßNAHMEN KFZ-VERKEHR</b> .....	<b>11</b>
<b>4</b> <b>VERKEHRLICHE BEURTEILUNG DES B-PLAN-ENTWURFS</b> .....	<b>11</b>
4.1 <b>BESCHREIBUNG DES ENTWURFS</b> .....	<b>12</b>
4.1.1 <b>TEMPO-30-ZONE:</b> .....	<b>12</b>
4.1.2 <b>VERKEHRSSBERUHIGTER BEREICH</b> .....	<b>12</b>
4.1.3 <b>STICHSTRASSEN (ANLIEGERWEGE)</b> .....	<b>12</b>
4.2 <b>BEWERTUNG DES ENTWURFS, MAßNAHMEN</b> .....	<b>13</b>
4.2.1 <b>TEMPO-30-ZONE:</b> .....	<b>13</b>
4.2.2 <b>VERKEHRSSBERUHIGTER BEREICH</b> .....	<b>13</b>
4.2.3 <b>STICHSTRASSEN (ANLIEGERWEGE)</b> .....	<b>13</b>
<b>5</b> <b>ÖPNV-ANBINDUNG</b> .....	<b>13</b>
5.1 <b>MAßNAHMEN ÖPNV</b> .....	<b>14</b>
<b>6</b> <b>RADVERKEHR</b> .....	<b>14</b>
6.1 <b>BESCHREIBUNG DER SITUATION</b> .....	<b>14</b>
6.2 <b>MAßNAHMEN RADVERKEHR</b> .....	<b>15</b>
<b>7</b> <b>FUßGÄNGERVERKEHR</b> .....	<b>15</b>
7.1 <b>BESCHREIBUNG DER SITUATION</b> .....	<b>15</b>
7.2 <b>MAßNAHMEN FUßGÄNGERVERKEHR</b> .....	<b>15</b>
<b>8</b> <b>KINDERTAGESSTÄTTE</b> .....	<b>16</b>
<b>9</b> <b>ZUSAMMENFASSUNG</b> .....	<b>16</b>
<b>10</b> <b>ANHANG</b> .....	<b>17</b>

# 1 Untersuchungsgegenstand

## 1.1 Beschreibung des geplanten Baugebietes

Die Stadt Kamp-Lintfort plant auf einer Fläche im östlichen Innenstadtbereich eine Wohnsiedlungsfläche für ca. 60-70 Wohneinheiten und eine Kindertagesstätte zu entwickeln. Die Fläche liegt westlich der Franzstraße, südlich der Boegenhofstraße und östlich der Auguststraße.

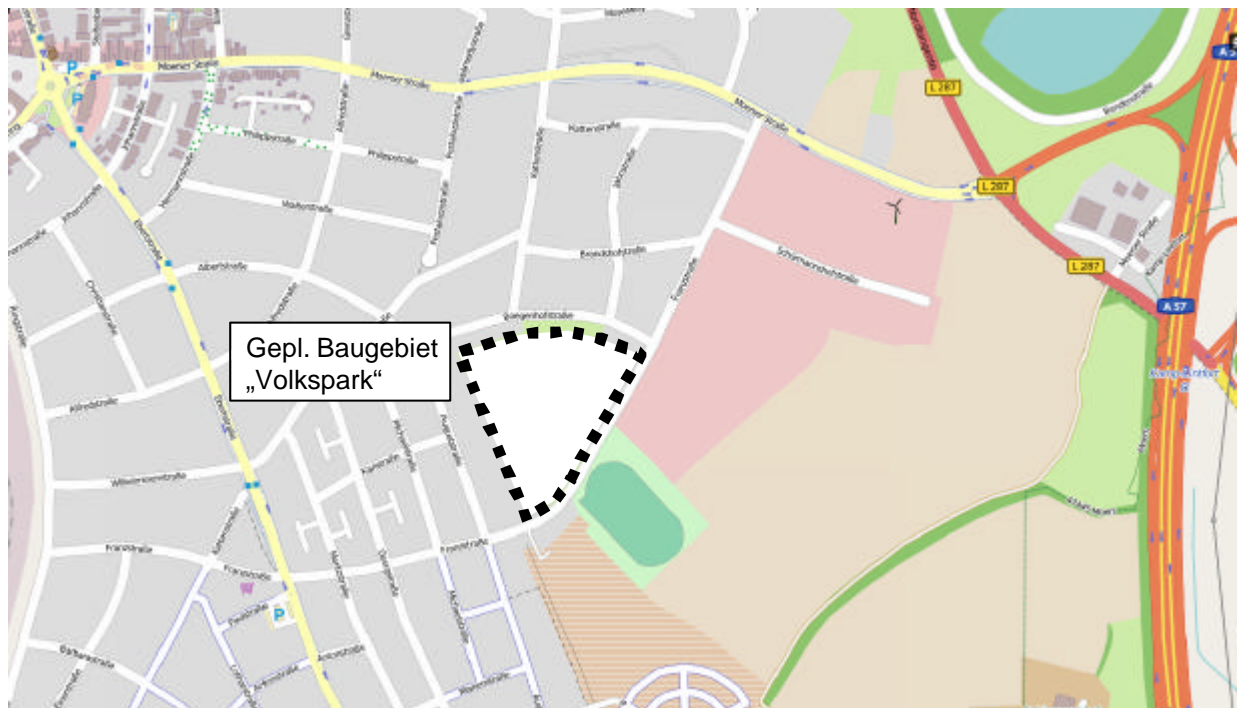


Abbildung 1: Lage des geplanten Baugebietes „Volkspark“ im Osten der Innenstadt von Kamp-Lintfort

## 1.2 Untersuchungsschritte

In der Bestandsaufnahme der Verkehrsverhältnisse im direkten und erweiterten Umfeld des geplanten Baugebietes sind unter anderem Verkehrszählungen an benachbarten Knotenpunkten und Querschnittszählungen durchzuführen.

Nach der Bestandsaufnahme folgen die Arbeiten zur Bewertung der Auswirkungen des geplanten Baugebietes. Hierfür sind die vom geplanten Baugebiet ausgehenden verkehrlichen Auswirkungen zu berechnen. Der so ermittelte zusätzliche Verkehr ist Quellen und Zielen zuzuordnen. Nach Abspaltung des Kfz-Verkehrs ist der motorisierte Verkehr auf das Straßennetz umzulegen.

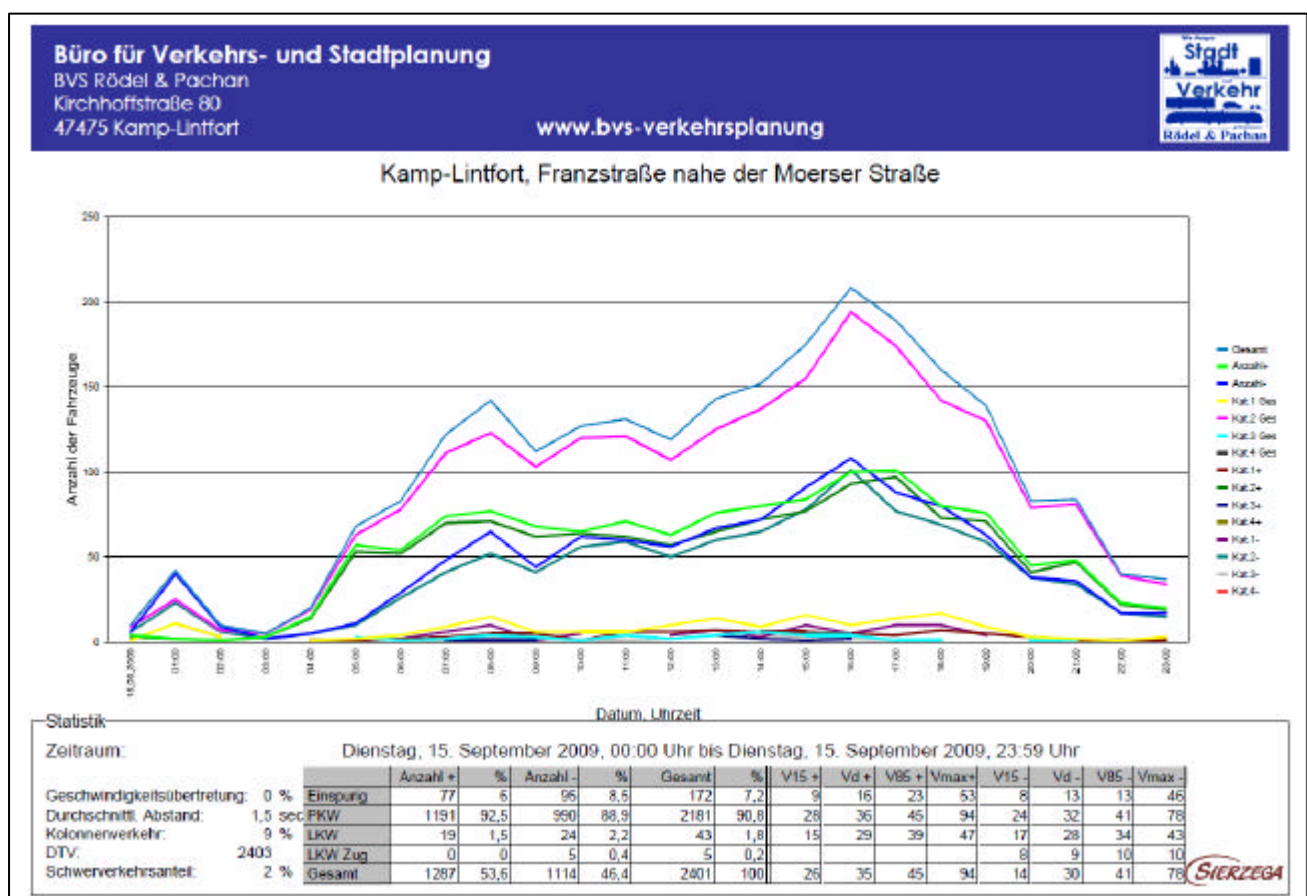
Die Verträglichkeit des zusätzlichen Kfz-Verkehrs auf das umliegende Straßennetz und die Knotenpunkte mit der Moerser Straße sowie der Ebertstraße sind zu prüfen.

Die Anbindung des Baugebietes an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie das Fuß- und Radverkehrsnetz sind zu untersuchen.

## 2 Situation im Status quo

### 2.1 Franzstraße

Die Franzstraße ist eine Hauptsammelstraße und gehört zum Vorbehaltsnetz mit 50 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit. Im Bereich des geplanten Wohngebietes besteht auf ganzer Länge eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (zwischen Boegenhofstraße und Auguststraße). An das Hauptverkehrsnetz ist die Franzstraße in nördlicher Richtung an die Moerser Straße und in südlicher Richtung an die Ebertstraße angebunden. Das Verkehrsaufkommen auf der Franzstraße wurde bereits im Jahre 2009 in einem anderen Zusammenhang mittels Radargerät über mehrere Tage an



zwei Querschnitten gemessen.

Abbildung 2: Ergebnisse der Radarzählung auf der Franzstraße

Das werktägliche Verkehrsaufkommen beträgt zwischen 2.200 – 2.400 Fahrzeugen. Der Schwerlastanteil liegt bei weniger als 2 % und ist als geringfügig zu bezeichnen.

Über die Franzstraße wird der Verkehr in zwei Richtungen auf das weitere Hauptverkehrsstraßennetz abgeleitet.

In Richtung Norden gelangt man zur Moerser Straße, von wo aus die Verbindung zur Lintforter Innenstadt, zu den Autobahnen A 57 und A 42 sowie zur L 287 Richtung Moers sichergestellt ist.

In Richtung Süden wird die Ebertstraße erreicht, über die ebenfalls die Lintforter Innenstadt erreicht werden kann.

## 2.2 Ebertstraße

Auf der Ebertstraße liegt das Verkehrsaufkommen an einem Normalwerktag bei ca. 6.200 Fahrzeugen. In dieser Zahl ist der Radverkehr enthalten, der Kfz-Verkehr liegt bei rund 5.800 Kfz.

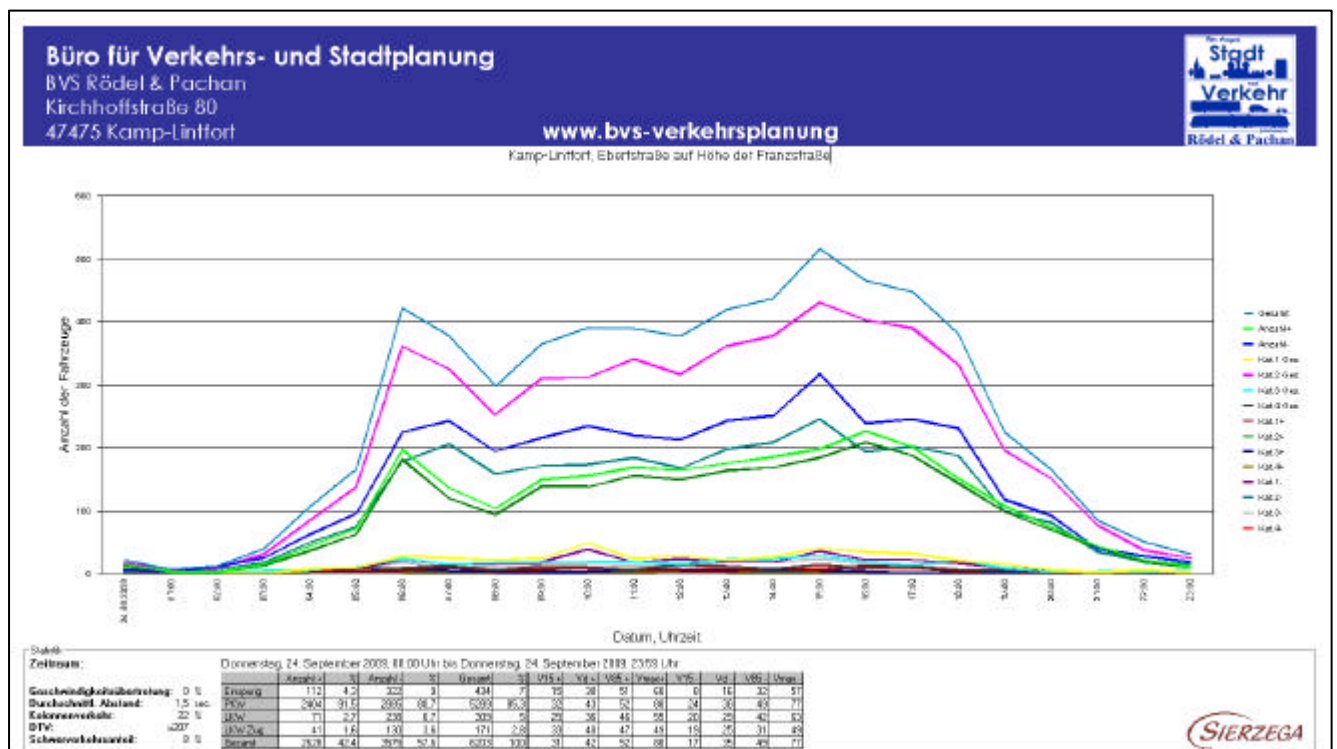


Abbildung 3: Ergebnisse der Radarzahlung auf der Ebertstraße

## 2.3 Moerser Straße

Auf der Moerser Straße liegt das Verkehrsaufkommen an einem Normalwerktag bei ca. 9.300 Fahrzeugen.

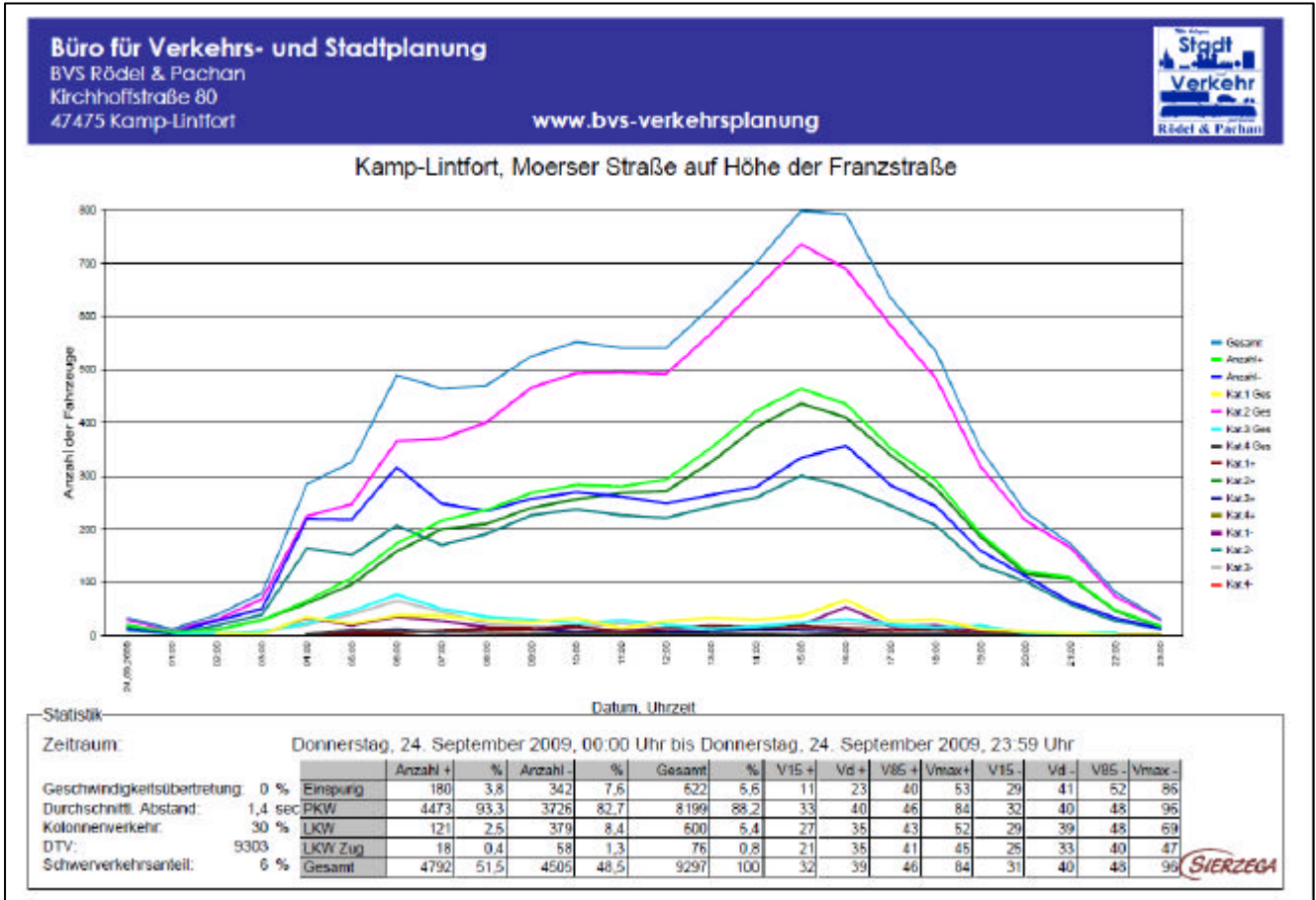
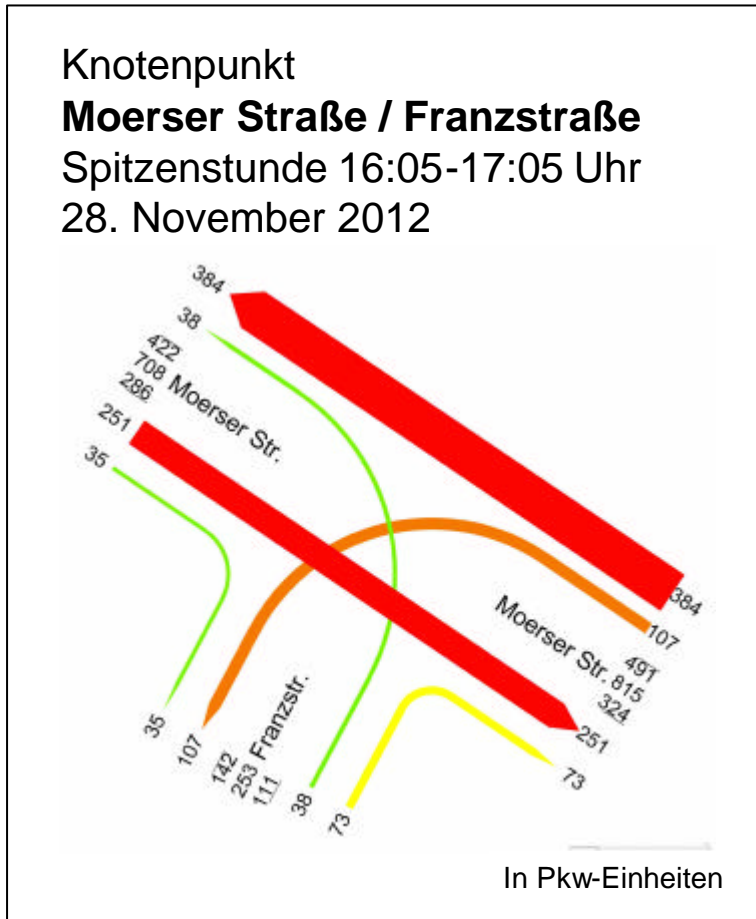


Abbildung 4: Ergebnisse der Radarzählung auf der Moerser Straße



## 2.4 Knotenpunkt Moerser Straße / Franzstraße

Am Mittwoch, 28.11.2012 wurde eine Verkehrszählung in der nachmittäglichen Spitzenstundengruppe (15-18 Uhr) durchgeführt. Die Spitzenstunde liegt zwischen 16:05



und 17:05 Uhr.

Abbildung 5: Ergebnisse der Knotenstromzählung am Knoten Moerser Straße / Franzstraße

Auf Grundlage der Zählwerte vom 28.11.2012 wurde eine Leistungsfähigkeitsberechnung für den Knotenpunkt Franzstraße / Moerser Straße durchgeführt. Es wurden gute Leistungsfähigkeitskenndaten ermittelt. Die Abbiegeströme von der Moerser Straße weisen die Qualitätsstufe A auf, für die Einbiegeströme von der Franzstraße in die Moerser Straße wurde die Qualitätsstufe B errechnet. Hierzu kann die Ergebnistabelle im Anhang im Detail weitere Informationen liefern.

## 2.5 Knotenpunkt Ebertstraße / Franzstraße

Der Knoten Franzstraße / Ebertstraße ist vierarmig und besitzt auf keinem Streckenast Abbiegespuren. Der Verkehr wird also vollständig über Mischspuren abgewickelt.

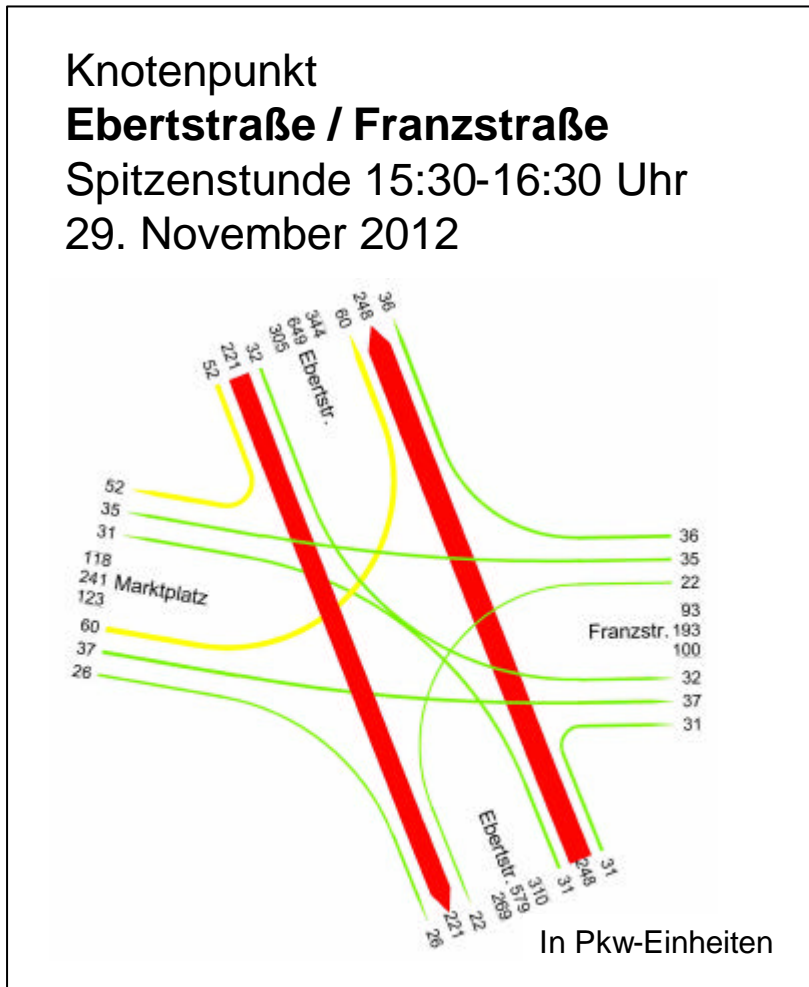


Abbildung 6: Ergebnisse der Knotenstromzählung am Knoten Ebertstraße / Franzstraße

Auf Grundlage der Zählwerte vom 28.11.2012 wurde eine Leistungsfähigkeitsberechnung für den Knotenpunkt Franzstraße / Moerser Straße durchgeführt. Es wurden gute Leistungsfähigkeitskenndaten ermittelt. Lediglich die Abbiegeströme vom Marktplatz in die Ebertstraße weisen mit Qualitätsstufe C eine leicht geminderte Leistungsfähigkeit auf. Handlungsbedarf besteht jedoch nicht (detaillierte Informationen finden sich im Anhang).



## 3 Prognosefall

Zusätzlicher Neuverkehr wird vom geplanten Baugebiet von der Wohnnutzung ausgehen. Von einer allgemeinen Verkehrszunahme auf der Moerser Straße und der Ebertstraße ist aufgrund der Erfahrungen aus den vergangenen 15 Jahren zwar nicht pauschal auszugehen. Aufgrund der im Wachsen befindlichen Hochschule Rhein-Waal und den zu erwartenden Effekten durch den Strukturwandel (Einstellung des Bergbaubetriebes) wird von einem Verkehrszuwachs von 10% innerhalb der nächsten 15 Jahre ausgegangen. Dies entspräche einem jährlichen Wachstum von knapp einem Prozent. Damit befindet sich die Prognose „auf der sicheren Seite“.

### 3.1 Verkehrserzeugung Wohngebiet

Das Wohngebiet wird im Endausbauzustand 60-70 Wohneinheiten umfassen. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen setzt sich aus dem Verkehr der Bevölkerung (Quellverkehr) und dem Zielverkehr (Lieferdienste, Ver- und Entsorgung, Besucher) zusammen. Es folgt die Aufteilung der ermittelten Verkehrsmenge auf die Verkehrsmittel (Fuß, Rad, Kfz, ÖPNV). Der Abbildung 7 kann die Vorgehensweise im Detail entnommen werden. Zur besseren Lesbarkeit ist das Formular zur Verkehrserzeugung auch im Anhang abgedruckt.

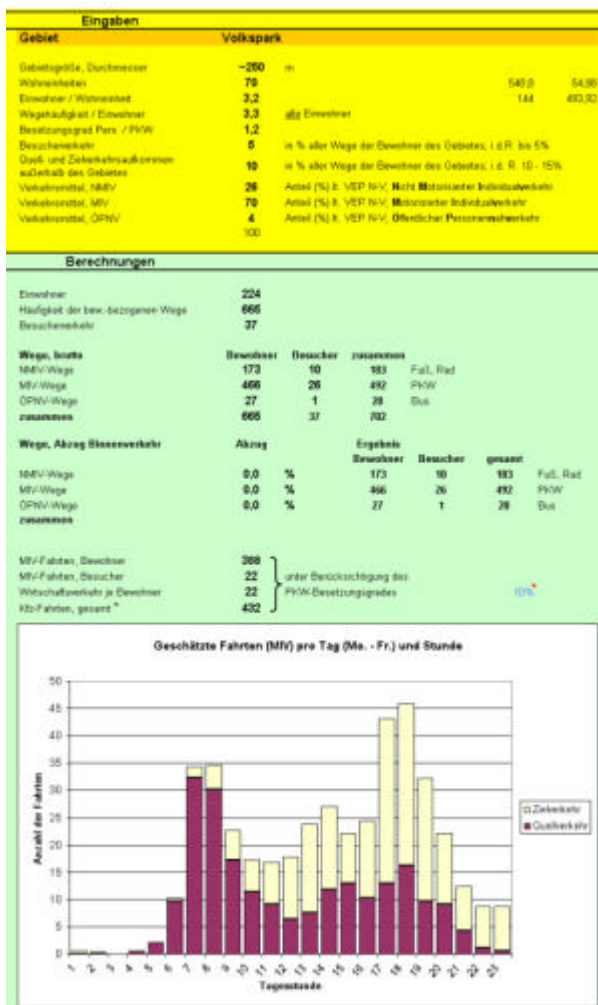


Abbildung 7: Verkehrserzeugungsrechnung (siehe auch größere Darstellung im Anhang)

## 3.2 Verkehrsverteilung

### 3.2.1 WOHNGEBIET

Der vom Wohngebiet ausgehende Verkehr (siehe Kapitel 3.1) wird über die Franzstraße auf die Moerser Straße und die Ebertstraße abgeleitet. Der Verkehr wird auf die beiden Knotenpunkte analog zur Verkehrsverteilung im Status quo (Zählergebnisse) aufgeteilt.

### 3.2.2 KINDERTAGESSTÄTTE

Die Kindertagesstätte wird innerhalb des Untersuchungsgebietes vom nordöstlichen Rand an das südwestliche Ende verlagert. Auf die Verkehrsbelastungen an den beiden zu betrachtenden Knotenpunkten hat diese Einrichtung daher keinen Einfluss.

## 3.3 Knoten Moerser Straße / Franzstraße, PROGNOSEFALL

Im Prognosefall wird pauschal von 10% Verkehrszuwachs auf allen Strömen ausgegangen, um eventuelle Verkehrsentwicklungen aufgrund des neuen Hochschulstandortes und des Strukturwandels zu berücksichtigen.

Auf den Abbiege- und Einbiegeströmen in die und aus der Franzstraße wurden die zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsmengen aus dem geplanten Baugebiet „Volkspark“ berücksichtigt.

Im Rechenfall ergibt sich eine nur leicht veränderte Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes. Wartezeiten und Rückstaulängen verlängern sich geringfügig. Die Qualitätsstufe gemäß HBS<sup>1</sup> verändert sich nur auf dem Rechtseinbiegerstrom von der Franzstraße in die Moerser Straße von „QSV A“ auf „QSV B“.

Der Knoten bleibt voll leistungsfähig. Maßnahmen sind nicht erforderlich.

## 3.4 Knoten Ebertstraße / Franzstraße, PROGNOSEFALL

Auch am Knoten Ebertstraße / Franzstraße wird für den Prognosefall pauschal mit 10% Verkehrszuwachs auf allen Strömen gerechnet, um mögliche Verkehrsentwicklungen zu berücksichtigen.

Die zusätzlichen aus dem geplanten Baugebiet „Volkspark“ zu erwartenden Abbiege- und Einbiegeströmen in die und aus der Franzstraße wurden berücksichtigt.

<sup>1</sup> Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit erfolgt nach dem Berechnungsverfahren aus dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001), Auflage 2009 – die Qualität des Verkehrsablauf wird ausgedrückt von Qualitätsstufe A (sehr gut) bis QSV F

Auch an diesem Knotenpunkt ergab die Leistungsfähigkeitsberechnung keine Verschlechterungen.

### 3.5 Maßnahmen Kfz-Verkehr

Es sind hinsichtlich der Anbindung des geplanten Baugebietes keine Maßnahmen zur Erzielung einer hinreichenden Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten zu berücksichtigen. Die Knotenpunkte der Franzstraße mit der Moerser Straße und der Ebertstraße verfügen über ausreichende Leistungsreserven.

Die Knotenpunkte der Erschließungsstraßen mit der Franzstraße und der Boegenhofstraße sind aufgrund der Verkehrsmengen ausreichend leistungsfähig. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit sind die allgemeinen technischen Regelwerke zur Anwendung zu bringen. Für ausreichende Sichtverhältnisse und die Befahrbarkeit durch Eckausrundungen im Bereich der Einmündungen ist zu sorgen.

## 4 Verkehrliche Beurteilung des B-Plan-Entwurfs

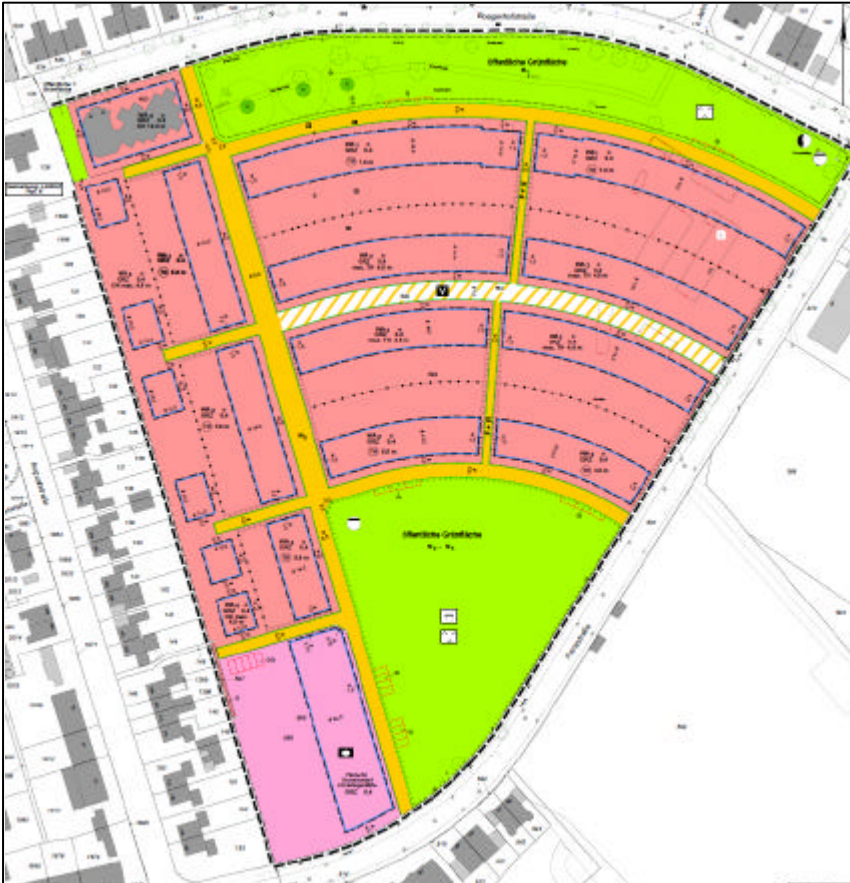


Abbildung 8: B-Plan-Entwurf

## 4.1 Beschreibung des Entwurfs

### 4.1.1 TEMPO-30-ZONE:

- Wohnstraße Nord-Süd-Richtung
- Nördliche bogenförmige Wohnstraße in ost-westlicher Richtung
- Südliche bogenförmige Wohnstraße in ost-westlicher Richtung

Alle drei Wohnstraßen verfügen im Bereich der einseitigen Bebauung über einen Straßenraum mit einer Gesamtbreite von 5,50 m.

Diese Straßenraumbreite erfordert einen Straßenentwurf nach dem Mischprinzip bzw. einer „weichen Separation“. Separate Fußwege können nicht angelegt werden. Zwar werden diese zum Teil in benachbarten Grünflächen parallel zu Straße geführt, unmittelbar im Straßenraum jedoch ist die gemeinsame Nutzung des Straßenraumes von Kfz-Verkehr, Fußgängern und Radfahrern entwurfsmäßig zu bedenken. Die geltenden Richtlinien (RASt 06) lassen dies im vorliegenden Fall aufgrund des geringen zu erwartenden Verkehrsaufkommens zu.

Die oben erwähnte „weiche Separation“ kann durch die Materialwahl betont werden, etwa durch eine ca. 4,25 m breite Asphaltdecke und eine 1,25 m breite gepflasterte Fläche, die im Bedarfsfalle überfahren werden kann.

Das Parken ist auf separat angeordneten Flächen außerhalb des Straßenraumes gewährleistet. Vorgesehen sind im B-Plan-Entwurf je sechs Längsstellplätze an den in ost-westlicher Richtung verlaufenden Wohnstraßen. An der in nord-südlicher Richtung verlaufenden Straße sind acht Senkrechtstellplätze in Höhe der Kindertagesstätte vorgesehen.

Im Bereich der beidseitigen Bebauung ist ein Straßenraum von 9,00 m Breite vorgesehen. Auf der größeren zur Verfügung stehenden Fläche können z.B. Stellplätze im Straßenraum untergebracht werden.

### 4.1.2 VERKEHRSBERUHIGTER BEREICH

Die mittlere der drei in ost-westlicher Richtung verlaufenden Wohnstraßen soll verkehrsberuhigt gestaltet werden. Sie ist beidseitig bebaut und verfügt über einen Straßenraum von 7,50 m Breite.

### 4.1.3 STICHSTRABEN (ANLIEGERWEGE)

Die Stichstraßen verfügen über eine Breite von 4,50 m. Eine Wendeanlage ist nicht vorgesehen. Die Stichstraßen sind ca. 50 m lang und erschließen jeweils eine oder zwei Wohneinheiten.

## 4.2 Bewertung des Entwurfs, Maßnahmen

### 4.2.1 TEMPO-30-ZONE:

Die gewählte Breite des Straßenraumes entspricht nur den absoluten Mindestanforderungen, ist aber aufgrund des geringen zu erwartenden Verkehrsaufkommens tolerierbar.

Es ist dringend zu berücksichtigen, dass im Bereich aller Einmündungen die Befahrbarkeit auch für Lkw jederzeit gewährleistet sein muss. Parkende Fahrzeuge oder andere Hindernisse sind hier auszuschließen, damit jederzeit die Anfahrbarkeit für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge, vor allem aber die Feuerwehr und Rettungsdienste möglich ist. Dies ist in der Begründung des B-Plans ausdrücklich so formuliert.

Die Senkrechtsstellplätze im Bereich der Kindertagesstätte erfordern für die Ein- und Ausfahrtvorgänge eigentlich einen Straßenraum von 6,00 m. Durch ein Absetzen der Parkboxen vom Straßenraum um etwa einen Meter kann dieser Mangel beseitigt werden.

### 4.2.2 VERKEHRSBERUHIGTER BEREICH

Der Straßenraum weist mit 7,50 m eine Breite auf, die sorgfältig durchplant werden muss, damit die Befahrbarkeit durch Lkw im Ver- und Entsorgungsverkehr sowie die Feuerwehr und Rettungsdienste jederzeit problemlos möglich ist.

### 4.2.3 STICHSTRABEN (ANLIEGERWEGE)

Die Stichstraßen verfügen über eine Breite von 4,50 m. Der Straßenraum ist von ruhendem Verkehr und Hindernissen jederzeit freizuhalten, damit die Befahrbarkeit für Rettungsfahrzeuge sowie Ver- und Entsorgungsfahrzeuge gewährleistet ist. Da Wendeanlagen im öffentlichen Straßenraum nicht vorgesehen sind, müssen die Grundstückseigentümer ausreichend Raum zum Wenden mittels Vor- und Zurückstoßen auf ihrem jeweiligen Grundstück vorsehen. Lkw können die Stichstraßen in einer Richtung nur mittels Rückwärtsfahrt befahren. Dies ist nicht zu begrüßen, aufgrund der geringfügigen Anzahl Anlieger jedoch tolerierbar.

## 5 ÖPNV-Anbindung

Die Bedienung der Franzstraße wurde bis zum Jahre 2008 durch die Linie 2 im 30-Minutentakt gewährleistet. Über die Haltestelle Boegenhofstraße war das geplante Baugebiet in unmittelbarer Nähe erreichbar.

Aufgrund einer bedeutenden Umstrukturierung des ÖPNV-Liniennetzes in Kamp-Lintfort wurde die Linienführung über die Franzstraße inklusive der Haltestelle Boegenhofstraße im Jahre 2008 jedoch aufgegeben. Während die Haltestellen im Norden und im Süden der Franzstraße einen Ersatz durch Haltestellen anderer Linien besaßen oder erhielten, fiel die Haltestelle Boegenhofstraße ersatzlos weg.

Somit ist eine ÖPNV Bedienung des Baugebietes Volkspark nur mittelbar gegeben, nämlich über die jeweils in ca. 500m Entfernung liegenden Haltestellen „Franzstraße“ (Linien SB 30 und 32) sowie „Markt“ (Linie 911). Mit dem Zugriff auf drei Buslinien ist eine sehr gute Anbindung an die Innenstadt sowie die Region gegeben, einzig hinsichtlich der Entfernung der Haltestellen werden die laut Nahverkehrsplan des Kreises Wesel für eine Wohnsiedlung wünschenswerten Standards (300 m Fußweg) nicht erreicht. Der aktuelle Nahverkehrsplan sieht als Maßnahme des Ortsverkehrs Kamp-Lintfort daher vor, die Linie 2 (wieder) vom Zentrum bis zum Markt über die Franzstraße zu verlängern, oder alternativ Erschließungslücken über ein Ortsbussystem zu schließen.

Das Stadtbuskonzept der Stadt Kamp-Lintfort, welches im Jahre 2004 erstellt und im Jahre 2005 von der Stadt Kamp-Lintfort beschlossen wurde, sieht ebenfalls eine Bedienung dieses Bereiches vor. Eine im Linienverlauf der ehemaligen Linie 2 im 60-Minutentakt verkehrende Stadtbuslinie würde eine Anbindung des Wohngebietes an allen Verkehrstagen einschließlich des Wochenendes ermöglichen. Die Umsetzung des Stadtbuskonzeptes wird von der Stadt Kamp-Lintfort zwar angestrebt, ist jedoch derzeit aufgrund fehlender Möglichkeiten zur Finanzierung „auf Eis“ gelegt.

Eine Bedienung des Bereichs im Sinne des Stadtbuskonzeptes hätte bezüglich des Baugebietes Volkspark zur Folge, dass er qualifiziert an die Innenstadt sowie (mit Umsteigen) an das Umland angebunden wäre.

## 5.1 Maßnahmen ÖPNV

Die erforderlichen Maßnahmen für eine bessere Erschließung des geplanten Baugebietes sind seitens der Stadt Kamp-Lintfort und im Nahverkehrsplan des Kreises Wesel dargestellt. Die Umsetzung der Maßnahmen sollte weiterhin verfolgt und beim Kreis eingefordert werden.

# 6 Radverkehr

## 6.1 Beschreibung der Situation

Im Baugebiet wird der Radverkehr auf ruhigen, schwach befahrenen Straßen im Mischverkehr abgewickelt.



In nordöstlicher und südwestlicher Richtung wird der Radverkehr über die Franzstraße geführt. Die Franzstraße wird vom Radverkehr im Mischprinzip genutzt, d.h. der Radverkehr nutzt den Straßenraum. Aufgrund der Verkehrsmengen auf der Franzstraße besteht hier kein Handlungsbedarf zur Anlage von Radverkehrsanlagen. Im weiteren Verlauf trifft der Radverkehr auf die Ebertstraße und die Moerser Straße. Beide verfügen über Radverkehrsanlagen. In nördlicher und nordwestlicher Richtung können schwach befahrene Straßen der Altsiedlung genutzt werden.

Es bestehen folglich über schwach befahrene Straßen Verknüpfungen mit dem Kamp-Lintforter Radverkehrsnetz, so dass Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs (Marktplatz, SB-Markt an der ehemaligen Pestalozzischule) sowie Ziele in der Innenstadt und die Schulstandorte problemlos erreicht werden können.

## 6.2 Maßnahmen Radverkehr

Der Radverkehr ist im Plangebiet gleichberechtigt zu behandeln. Darüber hinaus gehende Maßnahmen im Radverkehr sind nicht erforderlich.

# 7 Fußgängerverkehr

## 7.1 Beschreibung der Situation

Der Fußgängerverkehr im Plangebiet wird durch die Anlage von Mischverkehrsflächen gleichberechtigt mit den anderen Verkehrsarten behandelt. Die Franzstraße verfügt über straßenbegleitende Gehwege. Die Trennwirkung der Franzstraße ist aufgrund der Verkehrsdichte als unproblematisch zu bezeichnen, zumal keine wesentlichen Ziele des Fußgängerverkehrs jenseits der Franzstraße liegen. Mit dem Bau der Kindertagesstätte ist ein wesentliches Ziel des Fußgängerverkehrs sehr gut erreichbar.

## 7.2 Maßnahmen Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr ist im Plangebiet gleichberechtigt zu behandeln. Weiter gehende Maßnahmen für den Fußgängerverkehr sind nicht erforderlich.

## 8 Kindertagesstätte

Kinderbetreuungseinrichtungen lösen in der Zeit der Bring- und Abholphase häufig verkehrlich problematische Situationen aus.

Bei einer Kapazität von 65 Betreuungsplätzen ist in Abhängigkeit von dem Zeitfenster, in dem die Abgabe und Abholung der Kinder stattfindet, von einem relativ starken Fahrzeugandrang auszugehen. Nimmt man an, dass 50% der Kinder mit dem Pkw gebracht werden, so würden bei einem geringfügigen Krankenstand ca. 30 Kfz im Zielverkehr die Kindertagesstätte anfahren. Geht man davon aus, dass sich die an- und abfahrenden Fahrzeuge zum Teil überschneiden, besteht ein Parkraumbedarf von 10-20 Kfz. Dieser Bedarf wird durch die acht Stellplätze gegenüber der Kindertagesstätte und durch die Parkmöglichkeiten an der Franzstraße gedeckt.

## 9 Zusammenfassung

Das geplante Wohngebiet umfasst voraussichtlich 60-70 Wohneinheiten. Es soll über vier Punkte an der Franzstraße und einen Knotenpunkt an der Boegenhofstraße erschlossen werden.

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der äußeren Erschließung bestehen keine Bedenken. Der Kfz-Verkehr ist über die Franzstraße an die Hauptverkehrsstraßen Ebertstraße und Moerser Straße in guter Qualität angebunden. Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen sind in alle Richtungen über Wohnstraßen und die relativ schwach befahrene Franzstraße vorhanden. Im ÖPNV bestehen Defizite, die allerdings seitens der Stadt erkannt und planerisch beim Kreis Wesel als Aufgabenträger des ÖPNV benannt wurden.

Die innere Erschließung ist auf vier Wohnstraßen verteilt und für alle Verkehrsarten gewährleistet. Innerhalb des Erschließungsstraßennetzes ist die Straßenraumgestaltung sorgfältig vorzunehmen, hierzu sind dem Verkehrsgutachten einige Hinweise zu entnehmen, die in erster Linie die jederzeitige Befahrbarkeit durch Feuerwehr und Rettungsdienste sowie Lkw im Ver- und Entsorgungsverkehr betreffen.

# 10 Anhang

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung:  
 Knoten Moerser Straße / Franzstraße  
 Berechnung mit Hilfe der Software "knosimo"<sup>2</sup>

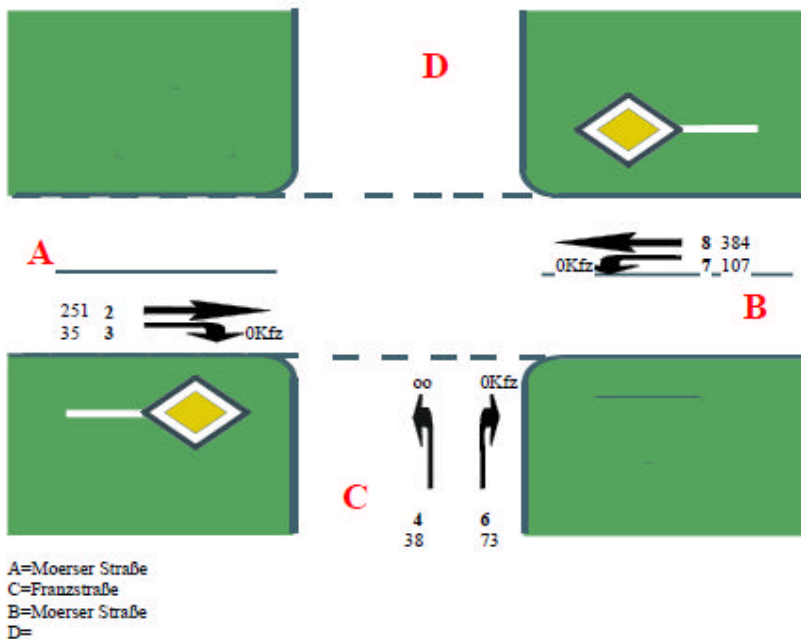
## Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV)

Knotenpunktbezeichnung : Kamp-Lintfort, Moerser Straße / Ebertstraße

T-förmige Einmündung

Name der Datei : J:\amalocher\Proj-akt\2012\_VOLKSPARK\knosimo\knosimo\_1

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV)												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
16:05 - 17:05		A	A	B		A	A	A				
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12



BVS RÖDEL & PACHAN WWW.BVS-VERKEHRSPLANUNG.DE

Bearbeiter : Roedel 14.12.2012 11:52:48

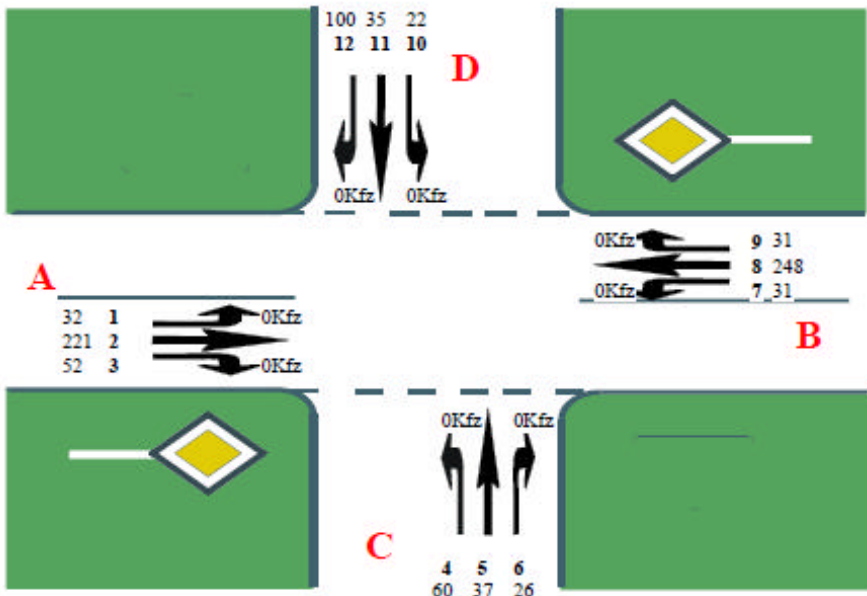
Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung:  
 Knoten Moerser Straße / Franzstraße  
 Berechnung mit Hilfe der Software "knosimo"

**Qualitätstufe des Verkehrsablaufs (QSV)**

**Knotenpunktbezeichnung :** Kamp-Lintfort, Eberstraße / Franzstraße  
**Kreuzung**

**Name der Datei :** J:\amaloche\Proj-akt\2012\_VOLKSPARK\knosimo\knosimo\_Franz\_Eber

Qualitätstufe des Verkehrsablaufs (QSV)												
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
15:30 - 16:30	A	A	A	C	B	B	A	A	A	B	B	A
Intervall \ Strom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12



A=Eberstraße (Rathaus)  
 C=Markt  
 B=Ebertstraße (Ebertschule)  
 D=Franzstraße

Eingaben				
Gebiet	Volkspark			
Gebietsgröße, Durchmesser	~250	m		
Wohneinheiten	70		548,8	54,88
Einwohner / Wohneinheit	3,2		144	493,92
Wegehäufigkeit / Einwohner	3,3	alle Einwohner		
Besetzungsgrad Pers. / PKW	1,2			
Besucherverkehr	5	in % aller Wege der Bewohner des Gebietes; i. d. R. bis 5%		
Quell- und Zielverkehrsaufkommen außerhalb des Gebietes	10	in % aller Wege der Bewohner des Gebietes; i. d. R. 10 - 15%		
Verkehrsmittel, NMIV	26	Anteil (%) lt. VEP N-V; Nicht Motorisierter Individualverkehr		
Verkehrsmittel, MIV	70	Anteil (%) lt. VEP N-V; Motorisierter Individualverkehr		
Verkehrsmittel, ÖPNV	4	Anteil (%) lt. VEP N-V; Öffentlicher Personennahverkehr		
	100			

Berechnungen						
Einwohner	224					
Häufigkeit der bew.-bezogenen Wege	665					
Besucherverkehr	37					
<b>Wege, brutto</b>	<b>Bewohner</b>	<b>Besucher</b>	<b>zusammen</b>			
NMIV-Wege	173	10	183	Fuß, Rad		
MIV-Wege	466	26	492	PKW		
ÖPNV-Wege	27	1	28	Bus		
<b>zusammen</b>	<b>665</b>	<b>37</b>	<b>702</b>			
<b>Wege, Abzug Binnenverkehr</b>	<b>Abzug</b>		<b>Ergebnis</b>	<b>Besucher</b>	<b>gesamt</b>	
NMIV-Wege	0,0 %		173	10	183	Fuß, Rad
MIV-Wege	0,0 %		466	26	492	PKW
ÖPNV-Wege	0,0 %		27	1	28	Bus
<b>zusammen</b>						
MIV-Fahrten, Bewohner	388	} unter Berücksichtigung des PKW-Besetzungsgrades				
MIV-Fahrten, Besucher	22					
Wirtschaftsverkehr je Bewohner	22					
Kfz-Fahrten, gesamt *	432					10%

