
Verkehrliche Stellungnahme zur Erweiterung des REWE Bestandsmarktes an der Dorfstraße im Ortskern Emlichheim

1 Anlass und Aufgabenstellung

Für den geplanten REWE-Neubau an der Dorfstr. in der Gemeinde Emlichheim wird für die Genehmigungsplanung eine gutachterliche Stellungnahme der verkehrlichen Auswirkungen der Maßnahme benötigt. Dabei werden die erforderlichen Datengrundlagen (Verkehrsmengen, Verkehrsregelung usw.) aus vorhandenen Gutachten (u.a. Mobilitätskonzept der Gemeinde) entnommen. Eigene Erhebungen sind nicht vorgesehen.

Die Verkehrserzeugungsberechnungen für die Prognose des zusätzlichen Verkehrsaufkommens werden auf Grundlage der Angaben des Betreibers zu den Schlüsselgrößen mit dem EDV-Programm Ver_bau der BBW Software GmbH in der Version 2024 durchgeführt („Verfahren Bosserhoff“).

Es erfolgt eine Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen.

2 Grundlagen

Den Ausführungen wurden insbesondere folgende EDV-Programme, Gutachten, Empfehlungen und Richtlinien zugrunde gelegt:

[1] BBW Software GmbH (2024): Programm Ver_bau (Methode Dr. Bosserhoff), Version 2024. Bochum.

[2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln.

[3] Ders. (2006): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Stand: Juni 2010.

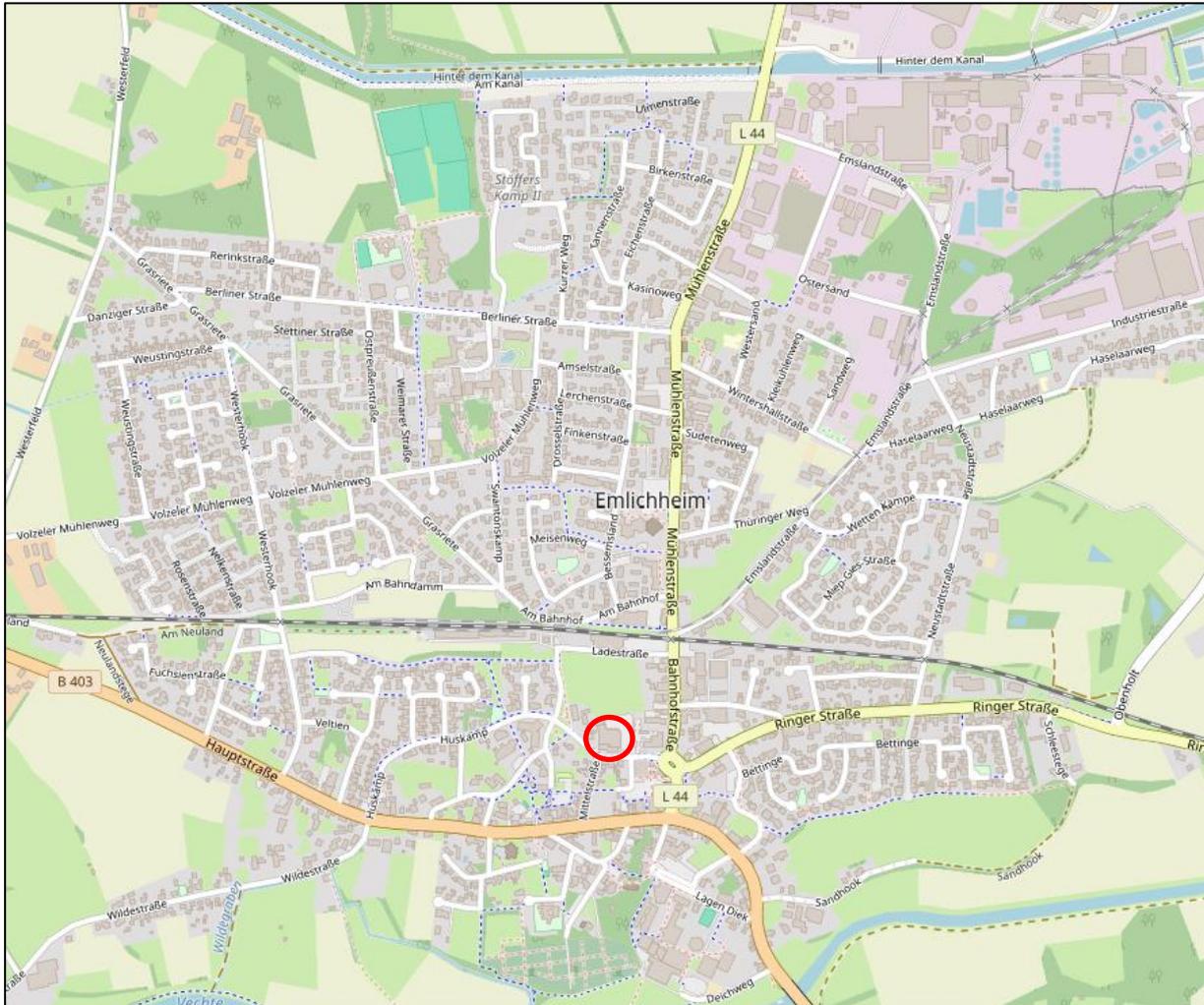
[4] Gemeinde Emlichheim (2017): Verkehrsuntersuchung zur Verlängerung der Straße Obenholt. Emlichheim.

[5] Ders. (2023): Mobilitätskonzept Ortskern 2035. Emlichheim.

3 Vorhabenbeschreibung und Bestand Verkehrssystem

3.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben liegt an der Dorfstraße (Gemeindestraße) im zentralen Ortskern der Gemeinde Emlichheim. Die Lage ist der folgenden Abbildung zu entnehmen.



Quelle: © Openstreetmap-Mitwirkende

Die integrierte Lage bietet optimale Voraussetzungen, den Markt zu Fuß, mit dem Rad oder per ÖPNV zu erreichen.

Angaben zu Größe des Bestandsmarkts

Der derzeitige Markt weist nach Angaben des Betreibers eine Gesamtverkaufsfläche (inkl. Bäcker) von 1.490 m² auf. Das Kundenaufkommen wird mit rd. 1.600 Kunden pro Tag angegeben.

Im Markt sind in der stärksten Schicht 15 Beschäftigte angestellt. Dies stellt aber das selten vorkommende Maximum dar. In der Regel sind zwischen 10 und 15 Angestellte anwesend.

Die Einrichtungen werden täglich von maximal 4 Lieferfahrzeugen angefahren.

Angaben zu Größe des künftigen Marktes

Künftig soll eine Erweiterung der Verkaufsfläche auf 1.990 m² erfolgen. Das Kundenaufkommen des Bestandsmarktes überschreitet nach Angaben des Betreibers die derzeitigen Kapazitäten. Mit dem geplanten Neubau wird deshalb das Ziel verfolgt, diesem künftig gerecht zu werden. Das Kundenaufkommen wird deshalb nicht proportional, sondern degressiv zur Verkaufsflächenerweiterung steigen. Eine Berechnung des zu erwartenden Kundenaufkommens mit entsprechenden Kennwerten aus der Literatur erfolgt im Rahmen der späteren Prognose.

Der Betreiber geht ferner von einer Aufstockung des Personals auf maximal 20 Beschäftigte in der stärksten Schicht (+5 im Vergleich zum Bestand) aus. In der Regel werden aber wie im Bestand 10 bis 15 Angestellte anwesend sein.

Die Anzahl der Lieferfahrten wird nach Angaben des Betreibers um 1 Fahrzeug auf dann 5 pro Tag steigen.

3.2 Verkehrsnetz

Im Mobilitätskonzept ist die Dorfstraße dem nachgeordneten Netz zugeordnet [5]. Sie dient allerdings zur Erschließung des zentralen Parkplatzes Burhook sowie der weiteren anliegenden Nutzungen und hat deshalb eine herausragende Bedeutung für die Erschließung des Ortskernes.

Die Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz ist über den Kreisverkehr an der Ringer Str. bzw. Bahnhofstr. sichergestellt. Hier wurden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Sicherheitsdefizite hinsichtlich der Fußgänger- und Radverkehrsführung erkannt, die in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger der Ringer Str. und Bahnhofstraße (Landesstraßen) behoben werden sollen.

Mit dem Rad und zu Fuß ist der Markt über die vorhandenen Straßen gut erreichbar. Künftig soll unmittelbar östlich des Vorhabens eine zentrale Radverkehrsachse vom geplanten Bahnhofstempel an der Ladestraße/Verbindungsstraße Huskamp zum Ortskern realisiert werden, so dass die Erschließung für Radfahrende noch weiter optimiert wird.

Mit den Haltestellen „Rathaus“ an der B 403 Hauptstr. und „Ringer Str.“ an der L 44 Ringer Str. befinden sich zwei Bushaltestellen in fußläufiger Entfernung zum Vorhaben (beide rd. 200 m Luftlinie).

3.3 Verkehrsmengen Analyse

Aus den Verkehrserhebungen zur Verlängerung Obenholt [4] kann für die Dorfstraße im Bereich des Kreisverkehrs eine Verkehrsmenge von 5.000 Kfz/24h bis 5.500 Kfz/24h angegeben werden.

4 Prognosebelastung

4.1 Methode

Die Berechnung des projektinduzierten Verkehrsaufkommens erfolgt auf Basis der FGSV-Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen [2] mit dem EDV-Programm Programm Ver_bau in der Version 2024 [1]. Damit werden aktuelle Erkenntnisse zur Verkehrserzeugung berücksichtigt.

4.2 Schlüsselgrößen

Bei den zugrunde zu legenden Schlüsselgrößen (Kundenaufkommen, Beschäftigtenanzahl und Anzahl der Lieferfahrten) wird z.T. auf die Angaben des Betreibers zurückgegriffen. Die weiteren Parameter werden aus den in der Literatur angegebenen Bandbreiten zur Verkehrserzeugung entnommen.

Kundenaufkommen

Bei einer Erweiterung bereits bestehender Einzelhandelseinrichtungen kann die Abschätzung des Kundenaufkommens über den Analogieschluss erfolgen. Der anzusetzende Korrekturfaktor k berücksichtigt dabei u.a., dass i.d.R. der Zuwachs der Kunden- und Beschäftigtenanzahl nicht proportional, sondern degressiv zum Flächenzuwachs erfolgt. Der Korrekturfaktor k wird mit $\leq 0,2$ angegeben.

Die Größe der Verkaufsfläche steigt von derzeit 1.490 m² um 34% auf 1.990 m². Da die geplante Erweiterung das Ziel verfolgt in erster Linie dem aktuellen Kundenaufkommen gerecht zu werden, kann für die vorliegenden Berechnungen der Korrekturfaktor mit 0,2 angesetzt werden, so dass für die weiteren Berechnungsschritte eine tatsächliche Kundenzunahme um 6,8% angesetzt wird. Bei derzeit 1.600 Kunden pro Tag entspricht der Zuwachs somit rd. 110 Kunden/Tag.

➔ Angenommener Zuwachs: 110 Kunden/Tag

Anzahl der Beschäftigten

Die künftige Anzahl der Beschäftigten in der maximalen Schicht wird vom Betreiber mit 20 Angestellten angegeben. Damit steigt die Anzahl im Vergleich zum Bestand um 5 Angestellte.

➔ Angenommener Zuwachs: 5 Beschäftigte/Tag

Lieferverkehr

Beim Lieferverkehr rechnet der Betreiber mit künftig 5 Fahrzeugen/ Tag, was einem Zuwachs von einem Fahrzeug bzw. 2 Fahrten (An- und Abfahrt) entspricht.

➔ Angenommener Zuwachs: 1 Fahrzeug/Tag (2 Fahrten/Tag)

4.3 Ergebnisse Verkehrserzeugungsberechnung

Ausgehend von den dargestellten Schlüsselgrößen wird das zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen aus den im EDV-Programm Ver_bau hinterlegten Kennwerten berechnet. Bei den dort angegebenen Bandbreiten wurden trotz der integrierten Lage und der guten bis sehr guten Erreichbarkeit mit dem Rad und zu Fuß jeweils die mittleren Werte angenommen.

Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

Tabelle 1: Ergebnis Verkehrserzeugungsberechnung

Kundenverkehr	
Anzahl Kunden/Besucher	110
Wegehäufigkeit	2,0
Wege der Kunden/Besucher	220
MIV-Anteil [%]	70
Pkw-Besetzungsgrad	1,2
Pkw-Fahrten/Werktag	128
Beschäftigtenverkehr	
Anzahl Beschäftigte	5
Anwesenheit [%]	100
Wegehäufigkeit	2,3
Wege der Beschäftigten	11
MIV-Anteil [%]	70
Pkw-Besetzungsgrad	1,1
Pkw-Fahrten/Werktag	7
Lieferverkehr	
Lkw-Fahrten/Werktag	2
Gesamtverkehr	
Kfz-Fahrten je Werktag	137

Auf Grundlage der beschriebenen Annahmen ist mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von 137 Kfz/24h zu rechnen. Bezogen auf die aktuelle Verkehrsbelastung von rd. 5.000 bis 5.500 Kfz/24h bedeutet das einen Zuwachs um lediglich 2,5% bis 3%.

5 Bewertung

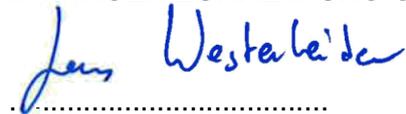
Die mit der geplanten Erweiterung des REWE-Marktes zu erwartenden Verkehrsmengenzunahmen sind mit 137 Kfz/24h bzw. einer Steigerung um 2,5% bis 3% im unmittelbar angrenzenden Netz auf der Dorfstr. verkehrlich irrelevant. Es ist mit keinen negativen Auswirkungen auf den Strecken oder Knotenpunkten zu rechnen.

An der Zufahrt des REWE-Parkplatzes ist mit keinen negativen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf (Wartezeiten, Rückstaus) zu rechnen, so dass auch keine entsprechenden Maßnahmen wie z.B. eine Signalisierung oder das Anlegen zusätzlicher Abbiegespuren erforderlich werden.

Die hohen Potenziale für den Radverkehr sollten bei den Planungen des neuen Marktes berücksichtigt werden und dementsprechend ausreichend Fahrradstellplätze auch für Lastenräder bereitgestellt werden.

Wallenhorst, 22.05.2024

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG



.....
Jens Westerheider