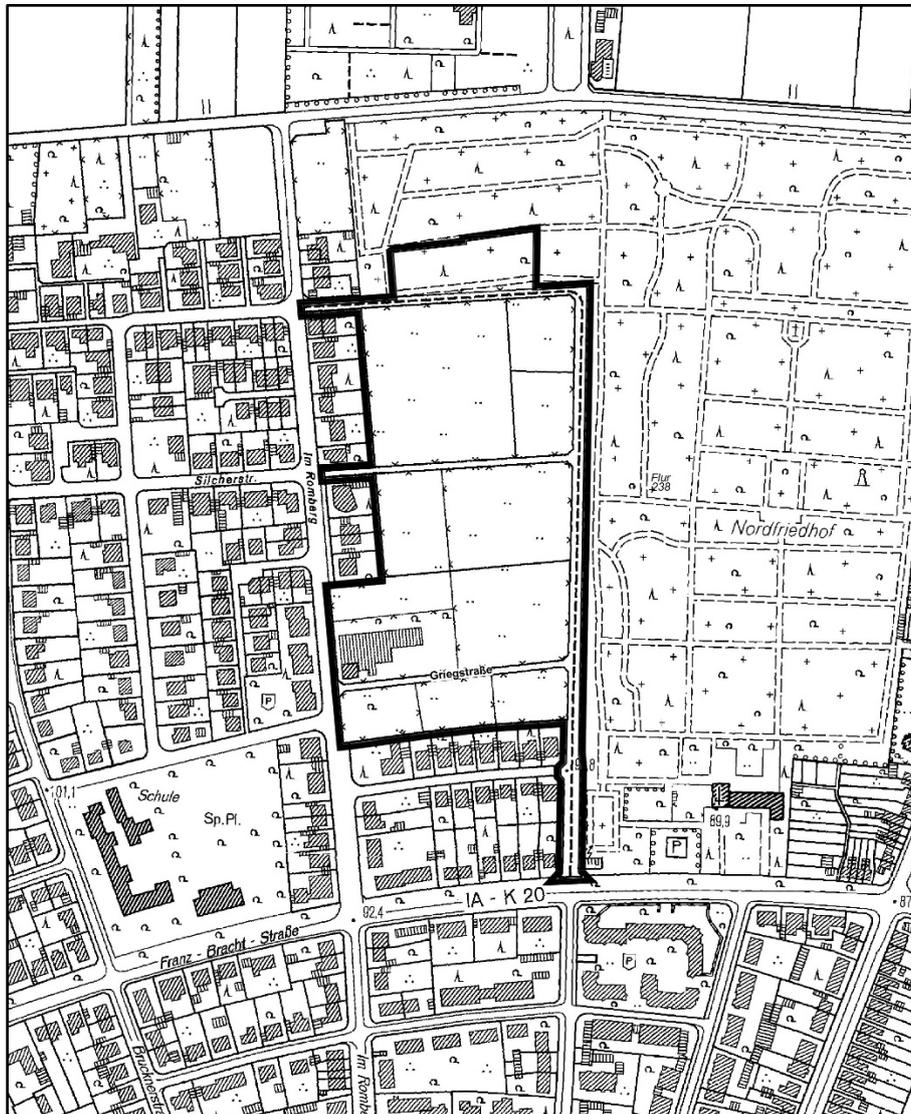


# Verkehrsuntersuchung

Wohnbauflächenentwicklung nördlich der Griegstraße  
Recklinghausen Nordviertel

## Bebauungsplan Nr. 262 – Griegstraße –



# Inhaltsverzeichnis

	<b>Seite</b>	
<b>1</b>	<b>Ausgangssituation</b>	<b>2</b>
1.1	Umgebung und Einordnung des Plangebietes	2
1.2	Vorgaben durch den Bebauungsplan	3
<b>2</b>	<b>Bestandssituation Verkehrsbelastungen</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Geplante Nutzungen und Eingangsgrößen</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Verkehrserzeugung der geplanten Nutzungen</b>	<b>6</b>
4.1	Ermittlung der Personenzahl	6
4.2	Bewohnerverkehr	6
4.3	Besucherverkehr	6
4.4	Wirtschaftsverkehr der Wohnnutzungen	7
<b>5</b>	<b>Räumliche Verteilung des Verkehrsaufkommens</b>	<b>9</b>
<b>6</b>	<b>Zukünftige Verkehrsbelastungen</b>	<b>10</b>
<b>7</b>	<b>Fazit</b>	<b>11</b>

# 1 Ausgangssituation

## 1.1 Umgebung und Einordnung des Plangebietes

Das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 262 – Griegstraße – liegt ca. 1,5 km nördlich der Innenstadt von Recklinghausen, zwischen der Straße Im Romberg im Westen, dem Nordcharweg im Norden, der Franz-Bracht-Straße im Süden und dem Nordfriedhof im Osten.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich im Recklinghäuser Stadtteil Nordviertel, wobei das Umfeld vorwiegend durch Wohnnutzung geprägt ist.

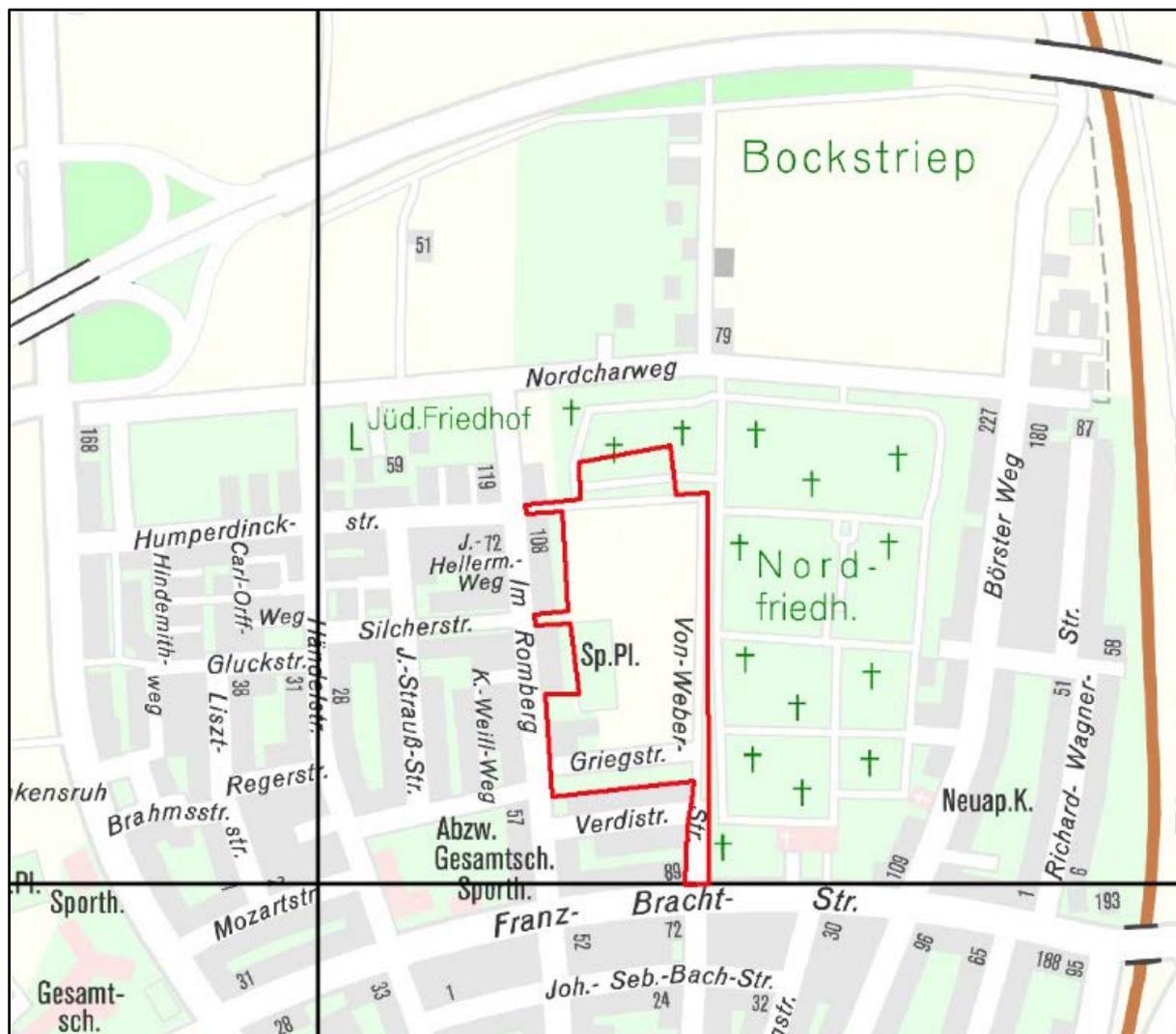


Abbildung 1: Abgrenzung des Plangebietes

## 1.2 Vorgaben durch den Bebauungsplan

Der Bebauungsplan sieht als zukünftige Nutzung zum überwiegenden Teil Wohnnutzung in dem Bereich zwischen der Straße Im Romberg im Westen und dem Nordfriedhof im Osten vor. Das zukünftige Wohngebiet wird durch 2 Anbindungen an die Straße Im Romberg erschlossen: Im Norden durch eine östliche Fortführung der Humperdinckstraße und etwa im mittleren Bereich durch eine östliche Fortführung der Silberstraße.

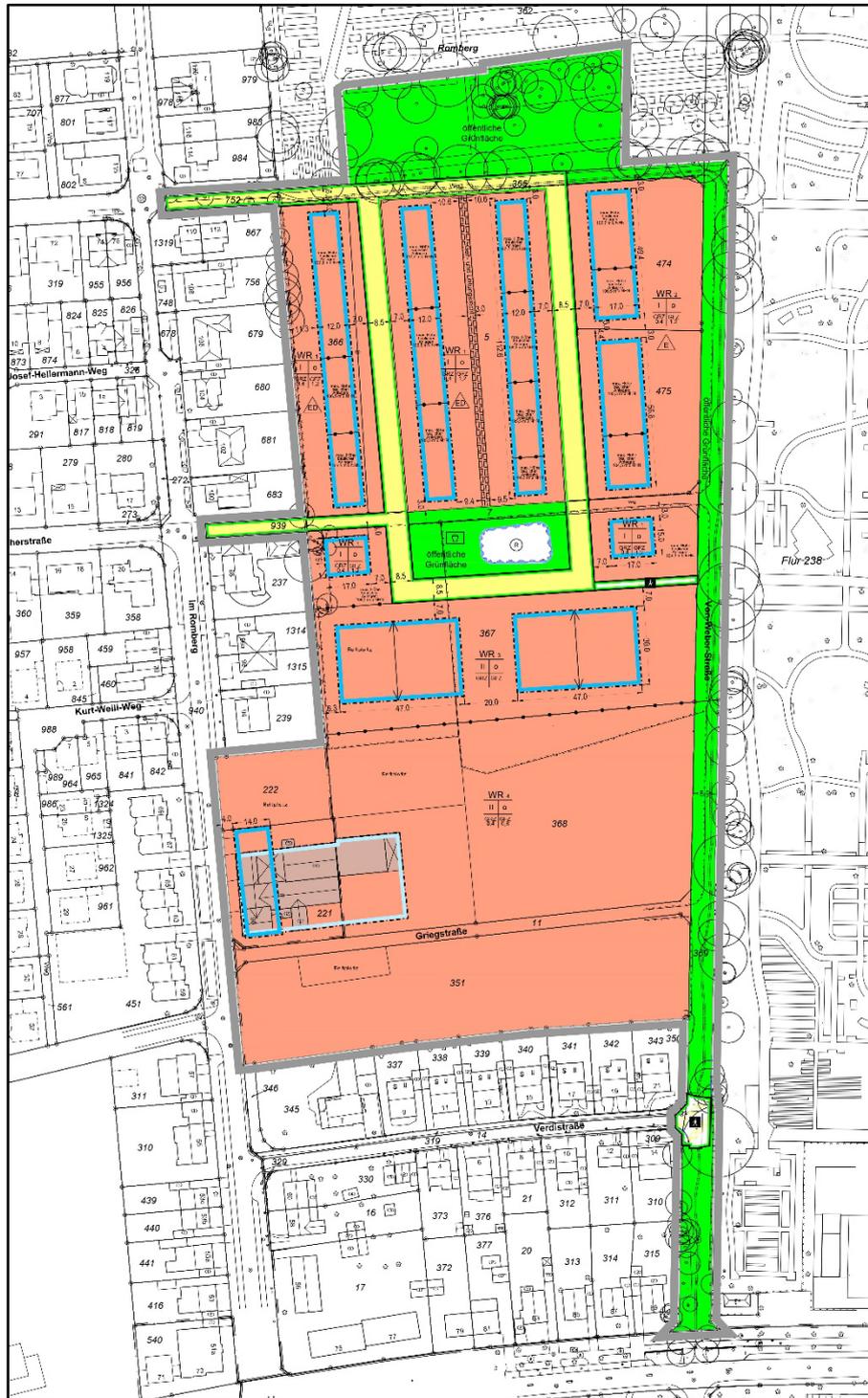


Abbildung 2: Bebauungsplanentwurf 262 – Griegstraße –

## 2 Bestandssituation Verkehrsbelastungen

Zur Bewertung der Bestandssituation bzgl. der Verkehrsbelastungen werden nachfolgend die Verkehrsdaten im Untersuchungsraum des Bebauungsplangebietes 262 – Griegstraße –aufgeführt.

Auf den Straßen Im Romberg und der Humperdinckstraße wurden die Verkehrsdaten in dem Zeitraum vom 11.08. bis zum 28.8.2022 durch ein Seitenmessgerät erfasst.

Weitere relevante Verkehrsdaten wurden dem städtischen Verkehrsnetzmodell entnommen bzw. für kleinere Straßen abgeschätzt.

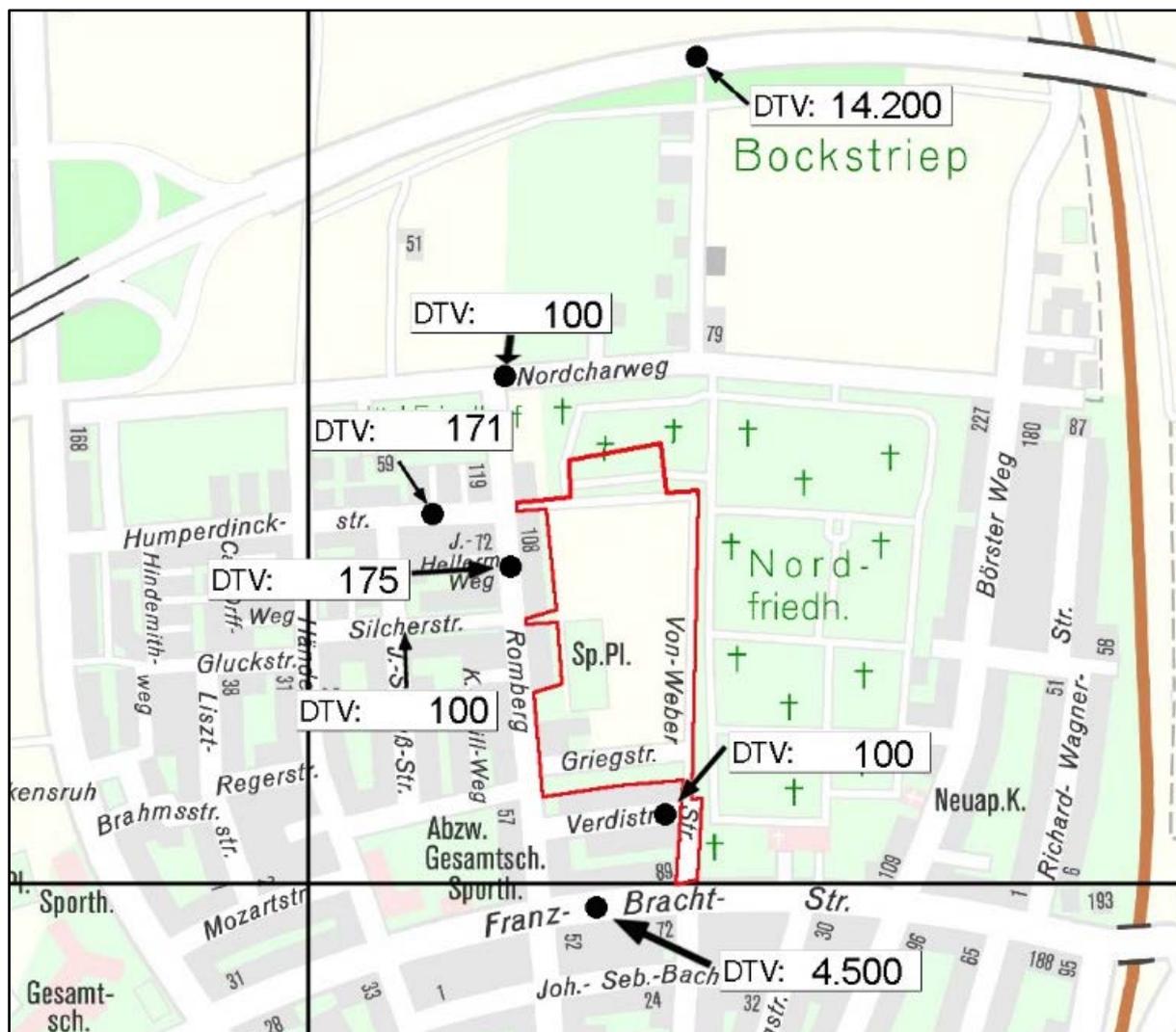


Abbildung 3:

Analyse-Verkehrsbelastungen

### 3 Geplante Nutzungen und Eingangsgrößen

Das städtebauliche Konzept sieht für das Plangebiet ca. 12 freistehende Einfamilienhäuser, ca. 24 Doppelhaushälften und ca. 4 Mehrfamilienhäuser vor. Insgesamt sind ca. 76 Wohneinheiten geplant.



Abbildung 4: Städtebaulicher Entwurf

## 4 Verkehrserzeugung der geplanten Nutzungen

Die Berechnung der Verkehrserzeugung wurde auf der Basis von Kennwerten nach *Bosserhoff* vorgenommen.

### 4.1 Ermittlung der Personenzahl

Im Plangebiet sind sowohl Wohneinheiten in freistehenden Einfamilienhäusern als auch in Doppelhaushälften und vier Mehrfamilienhäusern vorgesehen.  
Die Haushaltsgröße wurde auf 3 Personen je Wohneinheit angesetzt. Insgesamt sind 76 Wohneinheiten geplant.

### 4.2 Bewohnerverkehr

Nach derzeitigem Stand der Kenntnisse beträgt die durchschnittliche Wegehäufigkeit in Recklinghausen 3,4 Wege je Einwohner täglich.

Die Verkehrsmittelwahl der Bewohner eines Wohngebietes hängt sehr von der ÖPNV-Erschließung bzw. der MIV (Motorisierter Individualverkehr)-Anbindung des Plangebietes ab. Eine schlechte ÖPNV-Anbindung bzw. eine überdurchschnittlich gute MIV-Anbindung des Plangebietes lassen einen tendenziell höheren MIV-Anteil erwarten. Im vorliegenden Fall ist eher von einer schlechten ÖPNV-Anbindung auszugehen, sodass im weiteren Berechnungsverfahren ein MIV-Anteil von 80% angesetzt wird.

Als Besetzungsgrad wird als Durchschnitt für alle Fahrtzwecke von 1,2 Personen/Pkw angesetzt (s. Tab.).

Aufgrund der vorwiegend zum Wohnen vorgesehenen Nutzungen im Plangebiet und der relativ geringen Gebietsgröße werden zur Berechnung des Quell- und Zielverkehrsaufkommens keine Binnenverkehrsanteile abgezogen. In der angesetzten Zahl der täglichen Wege sind auch die Wege enthalten, die weder Quelle noch Ziel im Plangebiet haben (z.B. Erledigungen von der Arbeitsstelle aus). Für das Plangebiet wird ein gemittelter Abschlag (empfohlene Werte liegen zwischen 10 und 15%) von 12,5 % angesetzt. Insgesamt ergeben sich 452 Pkw-Fahrten je Werktag für die Bewohner.

### 4.3 Besucherverkehr

Zusätzlich zum Bewohnerverkehr wird das Fahrtenaufkommen im Quell- und Zielverkehr durch Besucher hinzugerechnet. Nach den Ansätzen von *Bosserhoff* wird der Besucherverkehr von Wohngebieten bezogen auf die Wege der Einwohner mit maximal 15% angegeben. Im vorliegenden Fall wird von einem Besucherverkehrsanteil von 10% ausgegangen. Der MIV-Anteil wird aufgrund der guten MIV-Anbindung mit 70% angesetzt. Der Pkw-Besetzungsgrad wird bei Besucherverkehr mit 1,7 Personen je Pkw etwas höher angesetzt als bei den Bewohnern. Damit ergeben sich 36 Pkw-Fahrten je Werktag im Besucherverkehr.

#### **4.4 Wirtschaftsverkehr der Wohnnutzungen**

Ein weiterer Anteil an dem Gesamtverkehrsaufkommen für das Plangebiet bildet der Güter- und Wirtschaftsverkehr (Lieferverkehre, Müllabfuhr, usw.). Nach den Ansätzen von *Bosserhoff* wird von 1 Fahrt im Güter- und Wirtschaftsverkehr je 20 Einwohner (oder 0,05) ausgegangen. Damit ergeben sich 6 Lkw-Fahrten je Werktag.

Insgesamt wurde ein Fahrtenaufkommen von 500 Kfz-Fahrten als Gesamtverkehrsaufkommen im Quell- und Zielverkehr je Werktag berechnet.

In der nachfolgenden Tabelle sind die einzelnen Berechnungsschritte des Fahrtenaufkommens dargestellt:

## Abschätzung der Strukturgrößen und des Fahrtenaufkommens

Wohneinheiten insgesamt	76	
Einheit	WE	
Bezugsgröße	Wohneinheit	
<b>Einwohnerverkehr</b>		
12 EFH 3 Pers./WE	36	
24 DHH 3 Pers./WE	72	
4 MFH 3 Pers./WE	120	
Anzahl Einwohner	<b>228</b>	
Wegehäufigkeit	3,4	
Wege der Einwohner insgesamt	775	
Anteil externer Einwohnerwege (%)*	12,5%	
Wege der Einwohner gebietsbezogen	678	
MIV-Anteil (%)	80%	
Pkw-Besetzungsgrad	1,20	
Pkw-Fahrten/Werntag	452	
<b>Besucherverkehr</b>		
Kennwert für Besucher	10%	
	Anteil an allen	
	Wegen der Einwohner	
Wege der Besucher	78	
MIV-Anteil (%)	80%	
Pkw-Besetzungsgrad	1,70	
Pkw-Fahrten/Werntag	36	
<b>Güterverkehr</b>		
Kennwert für Güterverkehr	0,05	
	Lkw-Fahrten	
	je Einwohner	
Lkw-Fahrten/Werntag	11	
<b>Gesamtverkehr je Werktag</b>		
Kfz-Fahrten/Werntag	500	<b>500</b>
Quell- bzw. Zielverkehr	250	<b>250</b>

\* In der angesetzten Zahl täglicher Wege sind auch die Wege enthalten, die weder Quelle noch Ziel im Plangebiet haben (z.B. Erledigungen von der Arbeitsstelle aus). Dieser Anteil wird von der Gesamtzahl der Wege abgezogen.

Für Wohnbiete liegen die empfohlenen Werte zwischen 10 und 15%. Für das Plangebiet wird ein gemittelter Abschlag von 12,5% angesetzt.

## 5 Räumliche Verteilung des Verkehrsaufkommens

Die neuen Wohneinheiten sind auf einem Areal nördlich der Griegstraße geplant (s. städtebaulichen Entwurf). Die meisten geplanten Gebäude befinden sich in dem Abschnitt zwischen einer gedachten östlichen Verlängerung der Humperdinckstraße im Norden und einer gedachten östlichen Verlängerung der Silberstraße. Die Erschließung des Neubauwohngebietes erfolgt über die Straße Im Romberg. Eine Erschließung erfolgt im Norden über eine östliche Verlängerung der Humperdinckstraße, eine weitere in dem Abschnitt zwischen Kurt-Weill-Weg und Humperdinckstraße, auf der östlichen Seite der Straße Im Romberg.

Aufgrund der räumlichen Verteilung der Wohneinheiten innerhalb des Plangebietes ergibt sich ein Schwerpunkt der Wohneinheiten und damit der Personenzahl eher im mittleren bzw. südlicheren Bereich. Hinzu kommt, dass die Humperdinckstraße verkehrsberuhigt ausgebaut ist und nur für den Anliegerverkehr freigegeben ist. Deshalb wird davon ausgegangen, dass sich der Zusatzverkehr bzw. die Zu- und Abfahrten zu etwa 1/3 auf die nördliche Erschließung (Humperdinckstraße) und zu 2/3 auf die mittlere Erschließung (Silberstraße bzw. südlicher Abschnitt der Straße Im Romberg) verteilen wird.

Somit wurde die folgende prozentuale Verteilung des Zusatzverkehrs abgeschätzt:

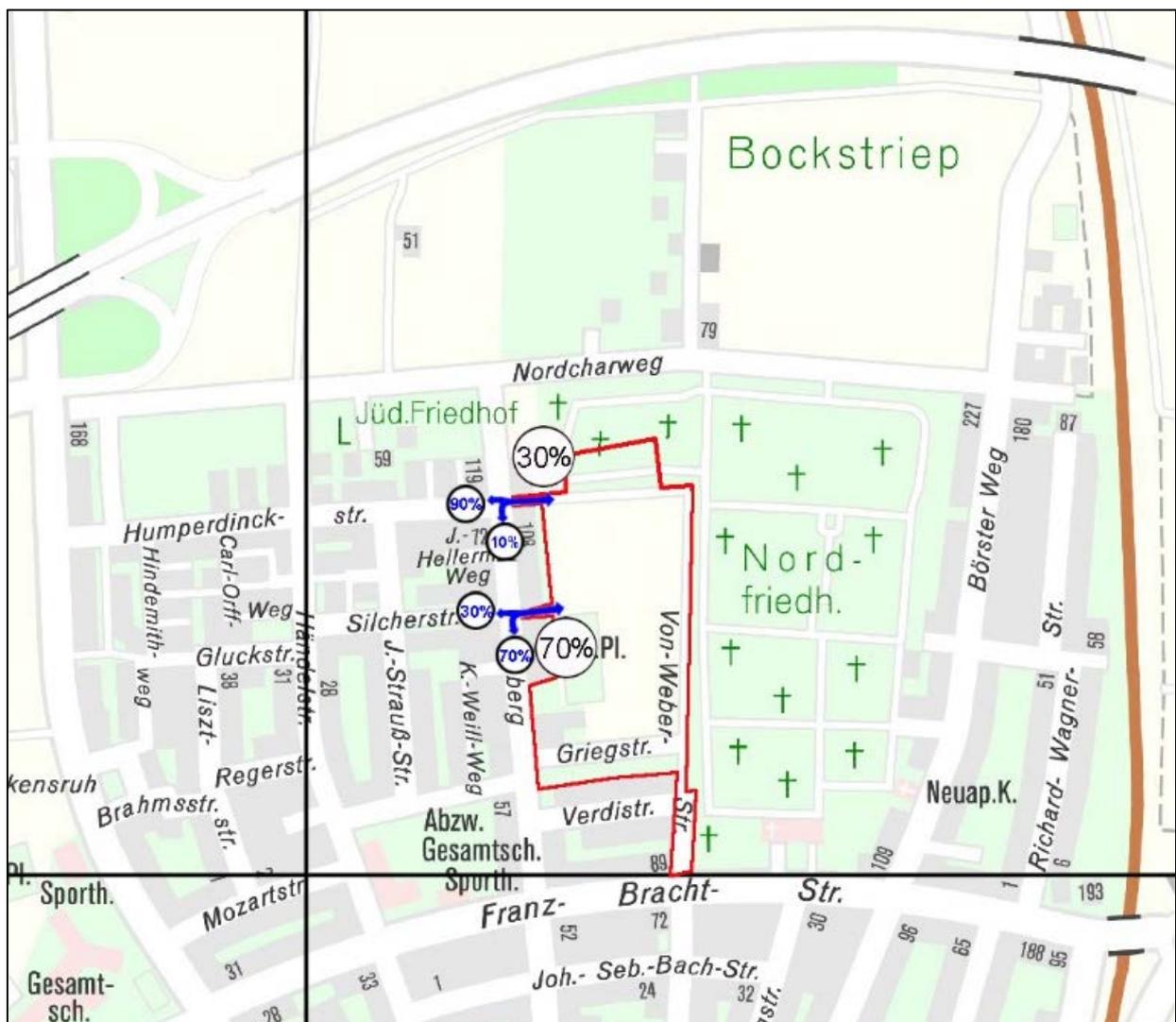


Abbildung 5: Prozentuale Verteilung des zukünftigen Verkehrsaufkommens

## 6 Zukünftige Verkehrsbelastungen

Durch Überlagerung der eingangs aufgeführten derzeitigen Verkehrsbelastungen auf den Straßen im Umfeld des Plangebietes mit dem zukünftig zu erwartenden zusätzlichem Verkehrsaufkommen durch die geplante Nutzung und der Berücksichtigung der räumlichen Verteilung ergeben sich folgende prognostizierte Verkehrsbelastungen:

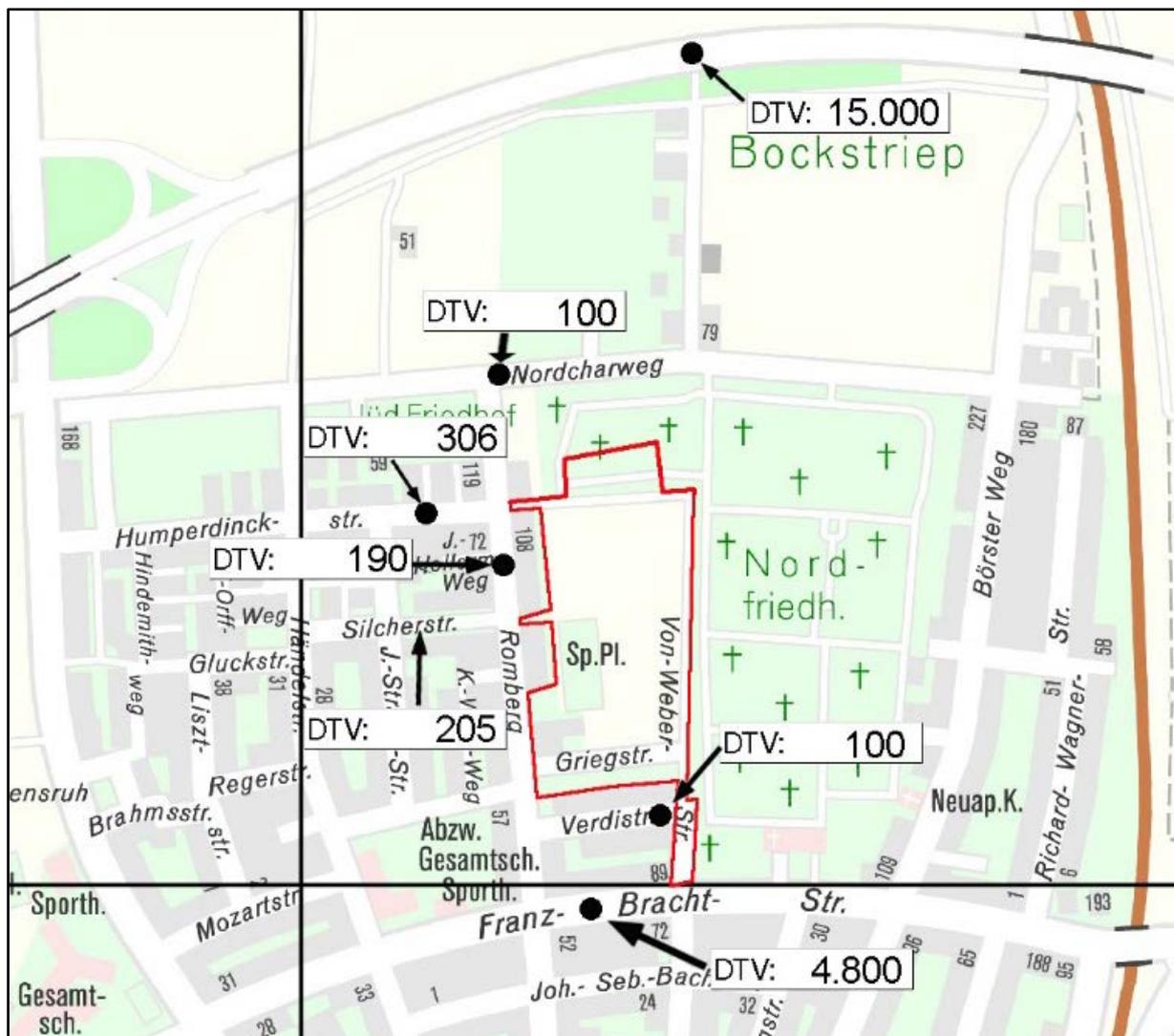


Abbildung 6: Prognose-Verkehrsbelastungen (DTV=durchschnittlicher täglicher Verkehr)

## 7 Fazit

In dem Bereich zwischen der Straße Im Romberg im Westen und dem Nordfriedhof im Osten ist ein neues Wohngebiet geplant. Das zukünftige Wohngebiet soll durch 2 Anbindungen an die Straße Im Romberg erschlossen werden.

Insgesamt sind 76 Wohneinheiten in Einfamilienhäusern, Doppelhaushälften und Mehrfamilienhäusern geplant.

Die Abschätzung der zukünftigen Strukturgröße ergab eine Einwohnerzahl von ca. 228 Personen. Nach den einschlägigen Berechnungsmethoden wurde das zukünftige Verkehrsaufkommen ermittelt.

Insgesamt wurde ein Fahrtenaufkommen von 500 Kfz-Fahrten als Gesamtverkehrsaufkommen im Quell- und Zielverkehr je Werktag berechnet.

Unter Berücksichtigung der räumlichen Verteilung ist das Zusatzverkehrsaufkommen auf die Straßen im unmittelbaren Umfeld des geplanten Wohnbaugebietes umgelegt worden.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die prognostizierten Verkehrsbelastungen der Straßen im Umfeld des geplanten Wohnbaugebietes nicht die normalerweise in Wohngebieten übliche Verkehrsbelastung von Anlieger-, bzw. Wohnsammelstraßen (ca. 300 – 500 Kfz/24) übersteigt und keine negativen Auswirkungen auf das Wohnumfeld zu erwarten ist.