

# **Anpassung des Verkehrsgutachtens zum Neubau eines Fachmarktzentrums in Niederpleis, Sankt Augustin**

Dortmund, im Dezember 2013

## Impressum

### **Auftraggeber:**

Ten Brinke Projektentwicklung GmbH  
Dinxperloer Straße 18-20  
46399 Bocholt

### **Auftragnehmer:**

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft; Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund  
Fon: 0231/589696-0  
Fax: 0231/589696-18  
[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

### **Bearbeitung:**

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung)  
Dipl.-Ing. Anne Mechels  
Dipl.-Ing. Christian Bexen

*In dem nachfolgenden Text verzichten wir zugunsten einer besseren Lesbarkeit auf die Schreibweise „Innen“ bei Bürger, Nutzer, Anlieger etc.. Selbstverständlich sind immer gleichzeitig und chancengleich Frauen und Männer angesprochen.*

# Inhaltsverzeichnis

<b>Impressum .....</b>	<b>2</b>
<b>Inhaltsverzeichnis .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Anlass und Aufgabenstellung .....</b>	<b>4</b>
<b>2 Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens.....</b>	<b>5</b>
2.1 Beschäftigtenverkehr .....	5
2.2 Kunden- und Besucherverkehr .....	6
2.3 Lieferverkehr.....	8
2.4 Verkehrserzeugung insgesamt.....	8
2.5 Verteilung des Verkehrsaufkommens im Wochen- und Tagesverlauf.....	9
2.6 Räumliche Verteilung des Verkehrsaufkommens.....	10
<b>3 Stellplatzbedarf .....</b>	<b>13</b>
<b>4 Fazit .....</b>	<b>15</b>
<b>Quellenverzeichnis .....</b>	<b>16</b>

## 1 Anlass und Aufgabenstellung

Der am 10.07.2013 vom Rat beschlossene Bebauungsplan 625-1 Teil B – „Niederpleis Mitte“ soll angepasst werden (insgesamt 2.870 m<sup>2</sup> VKF). Für das Fachmarktzentrum liegt eine neue Planung vor, die eine größere Verkaufsfläche (insgesamt 2.858 m<sup>2</sup> VKF) vorsieht. Der Parkplatz des Fachmarktzentrum soll demnach 88 Stellplätze umfassen.

Zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen ist die Anpassung des bisherigen Verkehrsgutachtens erforderlich.



Abbildung 1: Lageplan (Quelle: Lageplan Variante 34, Ten Brinke, Stand: 26.11.2013)

Die Planersocietät wurde von der Ten Brinke Projektentwicklung GmbH damit beauftragt, das zu erwartende Verkehrsaufkommen und den Stellplatzbedarf bei größerer Verkaufsfläche zu ermitteln sowie die Verkehrsverteilung darzustellen.

Die Leistungsfähigkeit der umliegenden Knotenpunkte wurde mit dem Verkehrsgutachten aus Oktober 2012 bereits für eine maximale Verkaufsfläche von 3.100 m<sup>2</sup> bei entsprechend erforderlichen Optimierungsmaßnahmen nachgewiesen.

## 2 Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens

Nach dem neuen Planungsstand beinhaltet das Vorhaben einen Vollsortimenter (1.400 m<sup>2</sup> VKF) sowie drei Fachmärkte und ein Lotto/Toto-Ladenlokal. Fachmarkt 1 (Textil) befindet sich mit 480 m<sup>2</sup> VKF an der Hauptstraße Ecke Paul-Gerhardt-Straße, daneben liegt an der Hauptstraße das Lotto-Toto-Ladenlokal mit 36 m<sup>2</sup> VKF. Fachmarkt 2 bietet 670 m<sup>2</sup> VKF für eine Drogerie, 272 m<sup>2</sup> sind in Fachmarkt 3 für Schuhe vorgesehen. Insgesamt ist damit von einer Verkaufsfläche von ca. 2.858 m<sup>2</sup> auszugehen. Hinzu kommen ca. 173 m<sup>2</sup> Nutzfläche, die im 1. Obergeschoss über Fachmarkt 1 bzw. Lotto/Toto für Büronutzung vorgesehen sind. Die Abschätzung des zukünftig zu erwartenden Neuverkehrs stützt sich auf die Vorgaben aus dem aktuellen Lageplan (Stand 26.11.2013).

Gegenüber der Planung V16 aus dem Jahr 2012, die dem Bebauungsplan 625-1 Teil B zugrunde lag, ergeben sich damit die im Folgenden dargestellten Differenzen.

Nutzung	VKF bzw. NFL (m <sup>2</sup> )		Differenz
	Planung 2012 (V16)	Planung 2013 (V34)	
Vollsortimenter	1.454	1.400	-54
Fachmärkte	1.223	1.458	+235
Büronutzung	80	173	+93
<b>VKF gesamt</b>	<b>2.677</b>	<b>2.858</b>	<b>+181</b>

Tabelle 1: Vergleich der Verkaufsflächen bzw. Nutzflächen zwischen den Planungsvarianten V16 und V34

Insgesamt ist aktuell eine Zunahme der Verkaufsfläche um 181 m<sup>2</sup> vorgesehen, wobei der Vollsortimenter um 54 m<sup>2</sup> verkleinert wird, während 235 m<sup>2</sup> zusätzlich für Fachmärkte zur Verfügung stehen.

Die folgende Abschätzung basiert auf den gleichen Annahmen und Richtwerten, die dem Verkehrsgutachten aus Oktober 2012 zugrunde liegen.

### 2.1 Beschäftigtenverkehr

Die Zahl der Einzelhandelsbeschäftigten richtet sich nach der Verkaufsfläche. Unter Berücksichtigung der in der Fachliteratur genannten Anhaltswerte kann von insgesamt 65 Beschäftigten ausgegangen werden.

**Beschäftigtenanzahl<sup>1</sup>**

Nutzung	VKF (m <sup>2</sup> )	je 100 m <sup>2</sup> , Richtwert	je 100 m <sup>2</sup> , Annahme	Anzahl Beschäftigte
Vollsortimenter	1.400	1,66 – 2,5*	2	<b>28</b>
Fachmärkte	1.458	1,66 – 2,5	2	<b>29</b>
Büronutzung	173	2,86 – 6,67	4,76	<b>8</b>
<b>gesamt</b>				<b>65</b>

\* Quelle: Ver\_Bau

Die Zahl der Beschäftigtenwege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, ergibt sich aus der Wegeanzahl je Beschäftigtem, dem durchschnittlichen Anwesenheitsfaktor am Arbeitsplatz, dem MIV-Wege-Anteil und dem durchschnittlichen Pkw-Besetzungsgrad. Aufgrund von Urlaubszeiten, Krankheiten und der im Einzelhandel zu erwartenden hohen Teilzeitquote wird von einer Anwesenheit am Arbeitsplatz von 85% ausgegangen. Gemäß der Fachliteratur legt ein Beschäftigter im Einzelhandel pro Tag 2 – 2,5 Wege zurück; als Annahme gehen 2,5 Wege in die Berechnung ein, da vermutlich einige Beschäftigte in den Pausenzeiten ihren Arbeitsplatz verlassen. Bei der Büronutzung wird aufgrund geschäftlicher bzw. dienstlicher Wege ein etwas höherer Wert angenommen (3 Wege pro Beschäftigtem). Der MIV-Anteil (Richtwert 30-90%) wird mit einem eher kritischen Ansatz auf 90% angesetzt. Für den Pkw-Besetzungsgrad sind im Beschäftigtenverkehr 1,1 Personen/Pkw anzusetzen (vgl. Ver\_Bau).

Insgesamt ergeben sich unter Eingang der o.g. Werte im Beschäftigtenverkehr 116 MIV-Wege (jeweils 50% als Quell- und Zielverkehr), die an einem normalen Werktag zurückgelegt werden.

**Beschäftigtenwege**

Nutzung	Beschäftigte	Wege/ Beschäftigtem	Anwesenheitsfaktor	Besetzungsgrad Pkw	MIV-Anteil	MIV-Wege insg.
Einzelhandel	57	2,5	85 %	1,1	90 %	<b>99</b>
Büronutzung	8	3,0	85 %	1,1	90 %	<b>17</b>
<b>gesamt</b>						<b>116</b>

**2.2 Kunden- und Besucherverkehr**

Das Kundenaufkommen wird ebenfalls wie das Beschäftigtenaufkommen entsprechend der Richtwerte aus der Fachliteratur berechnet. Um zu berücksichtigen, dass ein Teil der Kundschaft den Besuch mehrerer Märkte miteinander verbindet, wird der Verbundeffekt angesetzt. Insgesamt sind täglich somit 1.874 Kunden zu erwarten.

<sup>1</sup> Die Berechnungsergebnisse (Beschäftigten-/Kundenanzahlen und deren MIV-Wege) sind z.T. auf ganze Zahlen gerundete Werte.

**Kundenanzahl**

Nutzung	VKF (m <sup>2</sup> )	je m <sup>2</sup> VKF		Verbundeffekt		Kundenanzahl
		Richtwert	Annahme	Richtwert	Annahme	
Vollsortimenter	1.400	1 - 1,2	1,1	5-35%	20%	<b>1.232</b>
Fachmärkte	1.458	0,4 – 0,6	0,55	5-35%	20%	<b>642</b>
<b>gesamt</b>						<b>1.874</b>

Die Lage des geplanten Vollsortimenters direkt im Zentrum von Niederpleis, am Verkehrsknoten Hauptstraße / Pleistalstraße / Schulstraße, bedeutet eine gute Erreichbarkeit für den motorisierten Verkehr. Gleichzeitig ist der Standort aufgrund der zentralen und integrierten Lage im Ortsteil Niederpleis auch gut fußläufig und mit dem Fahrrad zu erreichen. Mit der Haltestelle Schulstraße ist auch die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut gegeben. Aufgrund des notwendigen, umfangreichen Warentransports ist der MIV-Anteil im Kundenverkehr des Einzelhandels erfahrungsgemäß jedoch relativ hoch und wird hier mit 75% angenommen.

Unter Berücksichtigung von durchschnittlich 2 Wegen je Kunde und eines Pkw-Besetzungsgrades von 1,2 ergeben sich somit im Kundenverkehr insgesamt 2.342 MIV-Wege. Diese teilen sich jeweils hälftig auf den Ziel- und Quellverkehr auf.

**MIV-Kundenwege**

Kunden	Wege/Kunde	MIV-Anteil	Besetzungsgrad Pkw	MIV-Wege insg.
1.874	2	75 %	1,2	<b>2.342</b>

Aufgrund der integrierten und zentralen Lage am Verkehrsknotenpunkt Hauptstraße / Pleistalstraße / Schulstraße kann für diesen Standort davon ausgegangen werden, dass der Mitnahmeeffekt eine bedeutende Rolle spielt, d.h. dass der Einkauf auf dem Weg liegt und es sich daher nicht um Neuverkehr handelt. Der Mitnahmeeffekt kann nach Ver\_Bau mit 5-35% angesetzt werden und in Einzelfällen bis zu 50% betragen. In diesem Fall wird mit vorsichtiger Herangehensweise ein Mitnahmeeffekt von 20% angenommen.

Als Neuverkehr sind im neuen Planfall damit 1.874 MIV-Wege im Kundenverkehr zu erwarten, die sich hälftig auf Quell und Zielverkehr aufteilen.

**Neuverkehr durch MIV-Kunden**

MIV-Wege Kunden insg.	Mitnahmeeffekt		Neuverkehr MIV-Wege Kunden
	Richtwert	Annahme	
2.342	5-35 %	20 %	<b>1.874</b>

## 2.3 Lieferverkehr

In der An- und Ablieferung von Waren erzeugen Einzelhandelseinrichtungen ein tägliches Güterverkehrsaufkommen. Mit den aus der folgenden Tabelle zu entnehmenden Annahmen ist mit einem werktäglichen Güterverkehrsaufkommen von 23 Lkw-Fahrten, also ca. 12 Fahrzeugen am Tag zu rechnen.

### Güterverkehr

Nutzung	VKF (m <sup>2</sup> )	Lkw-Fahrten/ 100 m <sup>2</sup> VKF		Lkw-Fahrten insg.
		Richtwert	Annahme	
Einzelhandel	2.858	0,5 - 1,1	0,8	<b>23</b>

Der Güterverkehr setzt sich in der Praxis aus unterschiedlichen Fahrzeugtypen zusammen. So wird nur ein Teil des Lieferverkehrs von schweren Lkw (zul. Gesamtgewicht > 7,5t) abgewickelt (ca. 2-4 Fahrzeuge/Tag); maximal und eher als worst case ist dabei mit zwei Lastzügen (Lkw mit Anhänger) am Tag zu rechnen. Die restlichen Lieferungen finden durch leichte Lkw (zul. Gesamtgewicht zwischen 2,8 und 7,5 t) statt.

## 2.4 Verkehrserzeugung insgesamt

In der Zusammenstellung der Nutzergruppen ergeben sich insgesamt 2.481 Kfz-Fahrten, die das Fachmarktzentrum betreffen. Aufgrund des Mitnahmeeffekts beim Kundenverkehr in Höhe von 20% treten diese jedoch nicht vollständig als Neuverkehr auf.

### Verkehrserzeugung Fachmarktzentrum insgesamt

Planfall	Beschäftigtenverkehr	Kundenverkehr	Lieferverkehr	Kfz-Verkehr insg.
Planung 2012 (V16)	100	2.273	21	<b>2.394</b>
Planung 2013 (V34)	116	2.342	23	<b>2.481</b>

Durch die Ansiedlung des Fachmarktzentrums wird mit einem Neuverkehr von 2.013 Kfz-Fahrten zu rechnen sein. Darin ist der zu erwartende Güterverkehr mit 23 Lkw-Fahrten je Werktag berücksichtigt.

**Neuverkehr Fachmarktzentrum insgesamt**

Planfall	Pkw-Neuverkehr	Lieferverkehr	Kfz-Neuverkehr insg.	Quellverkehr	Zielverkehr
<b>Planung 2012 (V16)</b>	1.918	21	<b>1.939</b>	970	970
<b>Planung 2013 (V34)</b>	1.990	23	<b>2.013</b>	1.007	1.007

In der Gegenüberstellung zu den Ergebnissen der Planung aus 2012 zeigt sich, dass mit der neuen Planung ein Mehrverkehr von 87 Kfz am Tag das Fachmarktzentrum frequentiert, wovon 74 Kfz/Tag dem Neuverkehr zuzuordnen sind. Das entspricht bei einer Erweiterung der Verkaufsfläche um insgesamt 6,8% einer Verkehrszunahme von ca. 3,8%. Dieses Ergebnis erklärt sich dadurch, dass die Verkaufsfläche des Vollsortimenters, der in der Verkehrsabschätzung mit einem höheren Richtwert für die Anzahl der Kunden (1,1 Kunden/m<sup>2</sup>) zu berücksichtigen ist als die weiteren Fachmärkte (0,55 Kunden/m<sup>2</sup>), in Variante V34 um 54 m<sup>2</sup> reduziert ist.

## 2.5 Verteilung des Verkehrsaufkommens im Wochen- und Tagesverlauf

Durch eine Studie aus dem Jahr 2004, bei der die Tagesganglinien der Stellplatznutzung mehrerer Supermärkte, Discounter und kombinierter Standorte in Dortmund untersucht wurden (vgl. Stadt Dortmund/Planersocietät 2004) liegen dem Gutachter detaillierte Kenntnisse über die zeitliche Verteilung des Quell- und Zielverkehrs vergleichbarer Einrichtungen vor.

Für die tageszeitliche Verteilung wird von einer Öffnungszeit der Einzelhandelseinrichtungen von 8 – 20 Uhr Mo.-Sa. ausgegangen.<sup>2</sup> Da die Ganglinien für den Beschäftigten-, Kunden- und Güterverkehr des Einzelhandels jeweils unterschiedlich sind, lässt sich kein für alle Nutzergruppen einheitlicher Spitzenstundenwert angeben (bspw. wird der Beschäftigtenverkehr des Einzelhandels vorwiegend früh morgens abgewickelt, während die Spitzenstunde des Kundenverkehrs am Nachmittag zwischen 17 und 18 Uhr liegt).

In der Überlagerung der unterschiedlichen Ganglinien der Nutzergruppen des Vollsortimenters ist die Spitzenstunde werktags zwischen 17 und 18 Uhr mit einem Tagesverkehrsanteil von 10,0 % zu verorten und insbesondere durch den Kundenverkehr des Einzelhandels geprägt. Am Samstag liegt die Spitzenstunde bereits in den Mittagsstunden zwischen 12 und 13 Uhr. Das Tagesverkehrsaufkommen von Vollsortimentern liegt samstags wegen der typischen Wochenendeinkäufe erfah-

<sup>2</sup> Damit werden die verkehrlich ungünstigeren Öffnungszeiträume herangezogen. Bei heute durchaus üblichen längeren Öffnungszeiten bspw. 7 bis 22 Uhr wird das Verkehrsaufkommen entzerrt und verringert sich entsprechend in der Spitzenstunde. Mit Öffnungszeiten 8 - 20 Uhr erfolgt also eine Betrachtung des worst-case.

Für die schalltechnische Begutachtung sind längere Öffnungszeiten demgegenüber insofern relevant, dass einzelne Beschäftigtenfahrten in den frühen Morgenstunden bzw. nach Geschäftsschluss ebenso wie das Räumen des Parkplatzes nach 22 Uhr zu berücksichtigen sind. Gleichwohl ist davon auszugehen, dass diese Fahrten quantitativ ohne Relevanz sind.

rungsgemäß ca. 12% über dem werktäglichen Verkehrsaufkommen, so dass die Spitzenstunde am Samstag dementsprechend höher ausfällt.

Für die Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knotenpunkte wird jedoch der werktägliche Spitzenwert herangezogen, da an Werktagen die verkehrliche Grundbelastung auf den Straßen höher liegt und so in der Überlagerung mit dem Neuverkehr der maßgebliche Fall werktags eintritt.

### Spitzenstunde

Tag	Tagesbelastung	Spitzenstunde	Anteil am Tagesverkehr	Gesamtverkehr in der Spitzenstunde	Quellverkehr	Zielverkehr
Werktag	2.480	17 – 18 Uhr	9,67 %	<b>240</b>	122	119

Davon sind aufgrund des Mitnahmeeffekts von 20% nur 195 Kfz/Sp-h als Neuverkehr zu erwarten (99 Kfz/Sp-h Quellverkehr, 97 Kfz/Sp-h Zielverkehr<sup>3</sup>).

## 2.6 Räumliche Verteilung des Verkehrsaufkommens

Nachfolgend wird die Verteilung des Neuverkehrs des Fachmarktzentriums in der Spitzenstunde auf das umliegende Straßennetz vorgenommen. Diese wurde mit der Stadtverwaltung Sankt Augustin hinsichtlich der Plausibilität der Annahmen abgestimmt.

Dabei wurden unter Bezug auf die Lage der Siedlungskörper bzw. die Bedeutung der Hauptverkehrsstraßen als Verteiler 40% der Verkehre in Richtung Norden, 35% über die Hauptstraße in Richtung Westen, 20% über die Pleistalstraße Richtung Süden und 5% über die Hauptstraße in Richtung Osten gelegt. Die Paul-Gerhardt-Straße übernimmt dabei mit 5% einen geringen Anteil des Zielverkehrs aus Richtung Norden sowie mit 25% ein Viertel des Quellverkehrs (Richtung Hauptstraße).

Vereinfachend wird in Abbildung 2 und Abbildung 3 eine Zufahrt zu den Stellplätzen des Fachmarktzentriums aus Richtung Westen dargestellt. Für die Betrachtung der Leistungsfähigkeit entspricht diese Bündelung dem kritischeren Fall. Tatsächlich befinden sich gemäß der aktuellen Planung (V34) 20 von 88 Stellplätzen auf dem nördlich gelegenen Nachbargrundstück, welches im Gegensatz zum Parkplatz des Fachmarktzentriums lediglich über die Schulstraße angebunden ist (vgl. Abbildung 1). Bei einer hohen Auslastung der Stellplätze wird sich der Ziel- und Quellverkehr insofern anteilig mit 77% auf den Parkplatz und 22% auf die Stellplätze des Nachbargrundstücks in der Schulstraße verteilen. Bei geringerer Auslastung im Tagesverlauf ist es wahrscheinlich, dass vornehmlich die günstig gelegenen Stellplätze angefahren werden (d.h. in Eingangsnähe und flexibel in der Anbindung). So ist anzunehmen, dass sich im Mittel eine Verteilung des Verkehrs zugunsten des zwischen Schulstraße und Paul-Gerhardt-Straße gelegenen Parkplatzes einstellt (ca. 85%). Es ist davon auszugehen, dass sich an der Verteilung der Quell- und Zielverkehre im Straßen-

<sup>3</sup> Ungenauigkeiten in der Summenbildung aus Quell- und Zielverkehr ergeben sich aus der Rundung von Nachkommastellen.

netz, insbesondere auf die Schulstraße und die Paul-Gerhardt-Straße gegenüber den im Verkehrsgutachten (Oktober 2012) getroffenen Annahmen (vgl. Abbildung 2) nichts ändert.



Abbildung 2: prozentuale Verteilung des Neuverkehrs (Quelle: eigene Darstellung)

Die daraus resultierenden Verkehrsströme in der Spitzenstunde werden in der folgenden Abbildung dargestellt. Dabei ist insbesondere der Mitnahmeeffekt zu berücksichtigen. Es wird also angenommen, dass alle zu erwartenden Kunden (Pkw) direkt den Parkplatz des Vollsortimenters anfahren. An der Anbindungsstelle des Vollsortimenters an die Schulstraße bzw. Paul-Gerhardt-Straße treten somit alle erzeugten Kfz-Wege als Abbiegeströme auf, ebenso im Quellverkehr in der Paul-Gerhardt-Straße. An den folgenden Knotenpunkten werden lediglich die Neuverkehre verteilt, da hier die Fahrzeuge, die dem Mitnahmeeffekt zuzuordnen sind, bereits in der Grundbelastung enthalten sind.

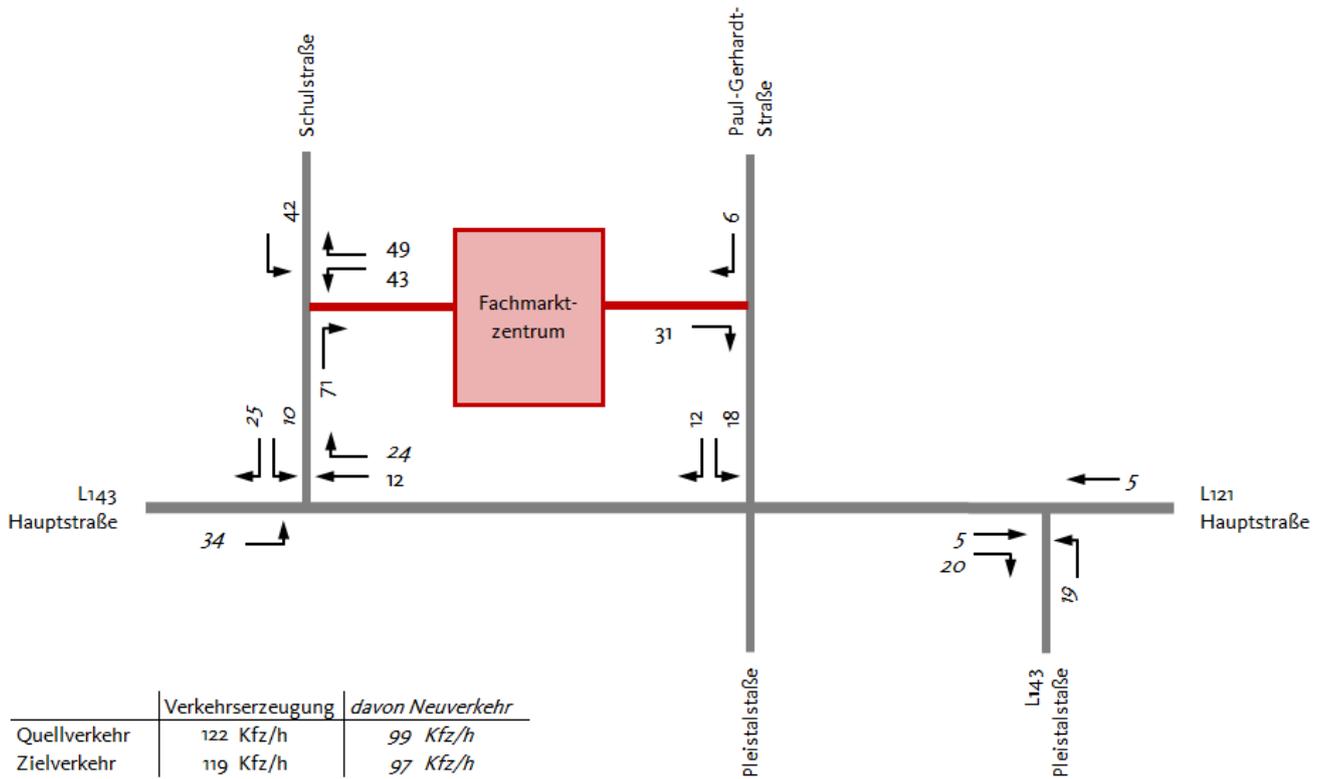


Abbildung 3: Neuverkehr in der werktäglichen Spitzenstunde (17-18 Uhr) für Variante V34, Werte auf ganze Zahlen aufgerundet (Quelle: eigene Darstellung)

### 3 Stellplatzbedarf

Im Folgenden soll geprüft werden, ob bei erweiterter Verkaufsfläche das geplante Stellplatzangebot für den zukünftigen Bedarf ausreicht.

Der Stellplatzbedarf des Fachmarktzentrums wird aus den Ergebnissen der Verkehrsaufkommensabschätzung abgeleitet. Die maximale Nachfrage ist in den Spitzenstunden zu erwarten (werktags 17-18 Uhr, samstags 12-13 Uhr). Es wird von einer mittleren Parkdauer von 30 Minuten ausgegangen (vgl. Stellplatzuntersuchung von Nahversorgern und Discountern in Dortmund, Stadt Dortmund/Planersocietät 2004).

Werktags ist damit in Variante V34 mit einem Stellplatzbedarf von maximal 60 und samstags mit 84 auf dem Parkplatz des Fachmarktzentrums zu rechnen.

Es wird eine maximale Auslastung von 95% berücksichtigt, um einen reibungslosen Stellplatzwechsel zu garantieren.

Wochentag	Kfz/Sp-h	Mittlere Parkdauer	Stellplatzbedarf	Stellplätze geplant	Auslastung
Werktag	120	30 Minuten	60	88	68%
Samstag	167	30 Minuten	84		95%

Tabelle 2: Stellplatzauslastung V34

#### Stellplatzbilanz gemäß Bebauungsplan

Die 1. Änderung des Bebauungsplan 625-1 Teil B – „Niederpleis Mitte“ sieht eine Verkaufsfläche von insgesamt 2.870 m<sup>2</sup> vor, die sich wie folgt aufteilt:

- 1.400 qm VKF Vollsortimenter
- 280 qm VKF Schuhe,
- 670 qm VKF Drogerie,
- 480 qm VKF Textil,
- 40 qm Lotto / Toto.



Abbildung 4: Bebauungsplan 625/1 Teil B – „Niederpleis Mitte“ 1. Änderung, Stadt Sankt Augustin (Stand: 19.12.2013)

Die vorliegende Planung V34 für das Fachmarktzentrum unterschreitet diese Vorgaben mit einer geringen Abweichung in der Verkaufsfläche von 12 m<sup>2</sup>, die sich auf den Fachmarkt Schuhe sowie den Lotto / Toto Shop beziehen.

Unter Berücksichtigung der Annahmen und Richtwerte, die in Kapitel 2 getroffen wurden, ist das in Variante V34 geplante Stellplatzangebot von 88 Stellplätzen auch für eine Verkaufsfläche von 2.870 m<sup>2</sup>, wie in der 1. Änderung des Bebauungsplans 625-1 Teil B – „Niederpleis Mitte“ vorgesehen, ausreichend.

## 4 Fazit

Die geplante Erweiterung der Verkaufsfläche des Fachmarktzentrums in Niederpleis nördlich der Hauptstraße zwischen Schulstraße und Paul-Gerhardt-Straße wurde mit der vorliegenden Anpassung des Gutachtens hinsichtlich verkehrlicher Auswirkungen als Voraussetzung zur Änderung des Bebauungsplans untersucht.

Der Parkplatz des Fachmarktzentrums ist demnach für den eigenen Bedarf gemäß der aktuellen Planung V34 mit 88 Stellplätzen und bis zu einer Verkaufsfläche von maximal 2.870 m<sup>2</sup>, wie in der 1. Änderung des Bebauungsplans 625-1 Teil B – „Niederpleis Mitte“ vorgesehen, ausreichend dimensioniert.

Dieses Ergebnis erklärt sich dadurch, dass die Verkaufsfläche des Vollsortimenters, der in der Verkehrsabschätzung mit einem höheren Richtwert für die Anzahl der Kunden (1,1 Kunden/m<sup>2</sup>) zu berücksichtigen ist als die weiteren Fachmärkte (0,55 Kunden/m<sup>2</sup>), in Variante V34 um 54 m<sup>2</sup> reduziert ist.

Von einer Erhöhung der Verkaufsfläche über 2.870 m<sup>2</sup> hinaus ist abzuraten, insbesondere wenn hiermit eine wiederum erhöhte Verkaufsfläche des Vollsortimenters einhergeht.

## Quellenverzeichnis

- FGSV 1999** – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 1999: ÖPNV und Siedlungsentwicklung – Planungshilfe für die kommunale Bauleitplanung. Ausgabe 1999, Köln: FGSV-Verlag
- FGSV 2006** – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Ausgabe 2006, Köln: FGSV-Verlag
- HLSV 2005** – Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen 2005: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung - Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung. Wiesbaden: Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung
- Stadt Dortmund 2004** – Stellplatzuntersuchung von Nahversorgern und Discountern; Gutachten der Planersocietät im Auftrag der Stadtverwaltung Dortmund
- Ver\_Bau 2010** – Programm Ver\_Bau – Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung. © Dr. Bosserhoff