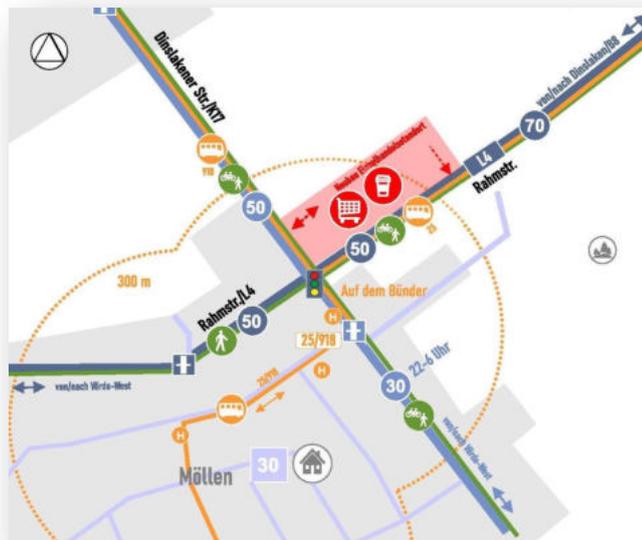


**NEUBAU EINES NAHVERSORGUNGSSTANDORTES  
IM BEREICH DER RAHMSTRASSE/DINSLAKENER STRASSE IN VOERDE-MÖLLEN  
(ÄUSSERE VERKEHRSERSCHLIESSUNG)**

**- Verkehrstechnische Untersuchung -**



**Endbericht (Fortschreibung 2025)**

im Auftrag der



DI Projekt Voerde GmbH & Co. KG

Krefeld, den 09.04.2025

# **NEUBAU EINES NAHVERSORGUNGSSTANDORTES IM BEREICH DER RAHMSTRASSE/DINSLAKENER STRASSE IN VOERDE-MÖLLEN (ÄUSSERE VERKEHRSERSCHLIESSUNG)**

## **Verkehrstechnische Untersuchung**

**Endbericht: Fortschreibung 2025**

**Auftraggeber:**

DI Projekt Voerde GmbH & Co. KG  
Kölnstr. 89

52351 Düren

**Auftragnehmer:**

STADT+VERKEHR  
Ingenieurbüro Terfort  
Am Brustert 26

47839 Krefeld

Fon 02151 . 971 87 50

Fax 02151 . 971 87 50

Funk 0172 . 236 23 80

[www.stadtundverkehr.com](http://www.stadtundverkehr.com)

[terfort@stadtundverkehr.de](mailto:terfort@stadtundverkehr.de)

Krefeld, den 09.04.2025

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
1.1	Aufgabenstellung und Zielsetzung	1
1.2	Aufbau und Untersuchungsmethodik	2
<b>2.</b>	<b>Vorhabenbeschreibung und Planungsvorgaben</b>	<b>4</b>
2.1	Vorhabenbeschreibung	4
2.2	Kennziffern zur Nutzungsstruktur	5
2.3	Verkehrsanalyse	5
2.4	Verkehrsprognose	6
<b>3</b>	<b>Aktuelles Verkehrsangebot und –struktur</b>	<b>7</b>
3.1	Verkehrsangebot	7
3.1.1	Straßengebundener Verkehr	7
3.1.1.1	Rahmstraße	7
3.1.1.2	Dinslakener Straße	9
3.1.2	Rad- und Fußgängerverkehr	10
3.1.3	Öffentlicher Personennahverkehr	11
3.2	Verkehrsstruktur	12
3.2.1	Verkehrsanalyse	12
3.2.1.1	Knotenpunkt Rahmstraße/Dinslakener Straße	12
3.2.1.2	Dinslakener Straße/geplante Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes	13
3.2.1.3	Rahmstraße/geplante Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes	16
3.2.2	Verkehrsprognose	16
3.2.2.1	Knotenpunkt Rahmstraße/Dinslakener Straße	16
3.2.2.2	Dinslakener Straße/geplante Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes	16
3.2.2.3	Rahmstraße/geplante Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes	16
<b>4.</b>	<b>Ermittlung der vorhabenbezogenen Verkehrsnachfrage</b>	<b>19</b>
4.1	Verkehrserzeugung	19

4.2	Verkehrsverteilung	22
4.3	Verkehrsumlegung	24
4.3.1	Analyse-Mitfall (Verkehrsbelastungs- und -erzeugungsszenario 3.0)	24
4.3.1.1	Rahmstraße/Dinslakener Straße	24
4.3.1.2	Dinslakener Straße/Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes	27
4.3.1.3	Rahmstraße/geplante Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes	27
4.3.2	Prognose-Mitfall (Verkehrsbelastungs- und -erzeugungsszenario 4.0)	27
4.3.2.1	Rahmstraße/Dinslakener Straße	27
4.3.2.2	Dinslakener Straße/Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes	27
4.3.2.3	Rahmstraße /Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes	30
5.	<b>Wirkungsanalyse</b>	<b>31</b>
5.1	Rahmstraße/Dinslakener Straße	33
5.2	Dinslakener Straße/Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes	35
5.3	Rahmstraße/Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes	36
6.	<b>Fazit</b>	<b>37</b>

#### **ANHANG:**

- Stellungnahme von Straßen NRW vom 21.02.2025
- Stellungnahme der Kreisverwaltung Wesel (Fachdienst 65) vom 04.03.2025

## **ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS**

FSP:	Frühspitzenstunde
Kfz:	Kraftfahrzeug
Lkw:	Lastkraftwagen
NSP:	Nachmittagsspitzenstunde
ÖPNV:	Öffentlicher Personennahverkehr
Sec.:	Sekunde(n)
Std.:	Stunde(n)

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Untersuchungsgebiet: Übersichtskarte	1
Abb. 2: Untersuchungsgebiet: Übersichtslageplan	1
Abb. 3: Untersuchungsmethodik	2
Abb. 4: Neubau Nahversorgungsstandort mit Café im Zuge der Rahmstr./Dinslakener Str.: Bebauungs- und Erschließungskonzept	4
Abb. 5: Bestandsaufnahme und -analyse: Verkehrsangebot	8
Abb. 6: Rahmstr. in Höhe gepl. Nahversorgungsstandort in östlicher Blickrichtung	9
Abb. 7: Rahmstr. in Höhe gepl. Nahversorgungsstandort in westlicher Blickrichtung	9
Abb. 8: Dinslakener Str. in Höhe gepl. Nahversorgungsstandort in südlicher Blickrichtung	10
Abb. 9: Dinslakener Str. in Höhe gepl. Nahversorgungsstandort in nördlicher Blickrichtung	10
Abb. 10: Erreichbarkeit des geplanten Nahversorgungsstandortes im Fußgänger- und Radverkehr	11
Abb. 11: Strecken- und Knotenpunktbelastung: Analyse-Ohnefall (Frühspitzenstunde)	14
Abb. 12: Strecken- und Knotenpunktbelastung: Analyse-Ohnefall (Nachmittagsspitzenstunde)	15
Abb. 13: Strecken- und Knotenpunktbelastung: Prognose-Ohnefall (Frühspitzenstunde)	17
Abb. 14: Strecken- und Knotenpunktbelastung: Prognose-Ohnefall (Nachmittagsspitzenstunde)	18
Abb. 15: Neubau Nahversorgungsstandort: Räumliche Verflechtung des motorisierten Kundenverkehrs	23
Abb. 16: Strecken- und Knotenpunktbelastung: Analyse-Mitfall (Frühspitzenstunde)	25
Abb. 17: Strecken- und Knotenpunktbelastung: Analyse-Mitfall (Nachmittagsspitzenstunde)	26
Abb. 18: Strecken- und Knotenpunktbelastung: Prognose-Mitfall (Frühspitzenstunde)	28
Abb. 19: Strecken- und Knotenpunktbelastung: Prognose-Mitfall (Nachmittagsspitzenstunde)	29
Abb. 20: Verkehrsorganisation: Flankierende Beschilderung und Markierung	38

## TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 1: Verkehrsbelastung im Bereich des Knotenpunktes Rahmstraße/Dinslakener Straße nach Stundengruppen in Kfz/Std.: Analyse-Ohnefall, Verkehrserhebung am 07.03.2025	13
Tab. 2: Ermittlung der nutzungsspezifischen Verkehrserzeugung und -aufteilung des Nahversorgungsstandortes: Kennziffern zur Nutzungsstruktur	20
Tab. 3: Durchschnittlich tägliches Gesamtverkehrsaufkommen in Wege/Fahrten pro 24 Std. des Nahversorgungsstandortes differenziert nach Verkehrsarten und -zwecken	21
Tab. 4: Tagesganglinie im Ziel- und Quellverkehrsaufkommen des Nahversorgungsstandortes differenziert nach Stundenintervallen in Kfz	22
Tab. 5: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes nach HBS: Vorfahrtsgeregelter Knotenpunkt	32
Tab. 6: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes nach HBS: Signalisierter Knotenpunkt	32
Tab. 7: Prüfung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Rahmstraße/Dinslakener Straße (FSP und NSP): Prognose-Mitfall	33
Tab. 8: Prüfung der Leistungsfähigkeit der Einmündungsbereiches Dinslakener Straße/Zu- und Ausfahrtbereich des Nahversorgungsstandortes (FSP und NSP): Prognose-Mitfall	35
Tab. 9: Prüfung der Leistungsfähigkeit der Einmündungsbereiches Rahmstraße/Ausfahrtbereich des Nahversorgungsstandortes (FSP und NSP): Prognose-Mitfall	36

# 1 Einleitung

## 1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Zur Verbesserung des Einzelhandelsangebotes in Voerde (Ortsteil Möllen) plant die JAGD-FELD RE Management GmbH die Errichtung eines Nahversorgungsstandortes mit Café nordöstlich des Knotenpunktes Rahmstraße/Dinslakener Straße, vgl. Abb. 1 und 2.

*Neubau Nahversorgungsstandort in Voerde-Möllen geplant*

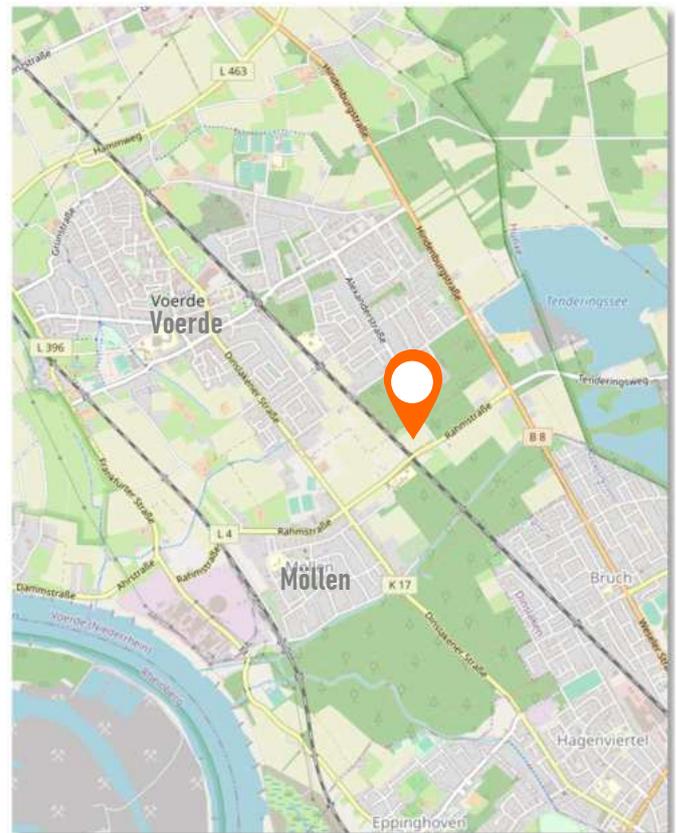
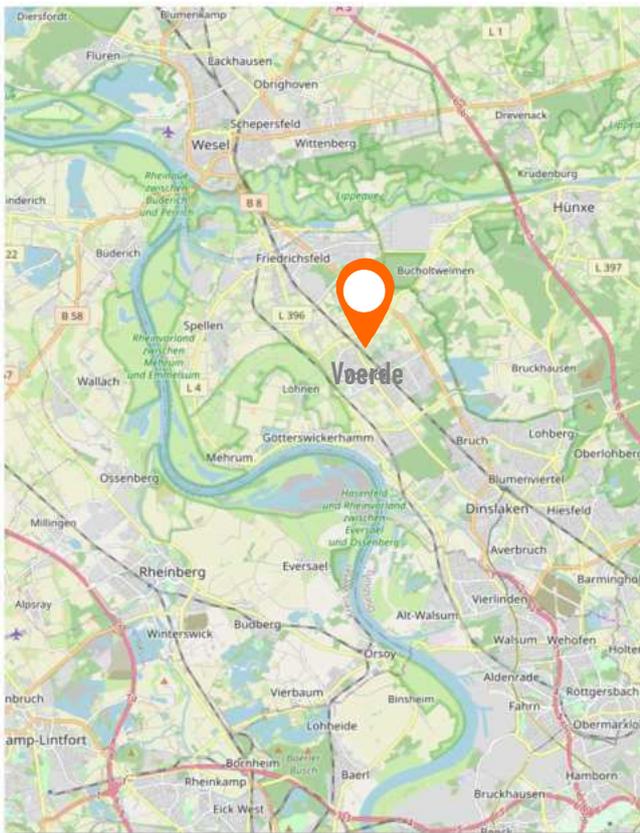


Abb. 1: Untersuchungsgebiet: Übersichtskarte  
Quelle: www.openstreetmap.de

Abb. 2: Untersuchungsgebiet: Übersichtslageplan  
Quelle: www.openstreetmap

Die zukünftige Standortentwicklung erfordert die Sicherstellung der Erschließung des geplanten Nahversorgungsstandortes mit leistungsfähiger Anbindung an das angrenzende Straßen- und Wegenetz sowie die Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsqualität im Bereich der Rahmstraße und des benachbarten Knotenpunktes Rahmstraße/Dinslakener Straße.

*Prüfung der Verkehrsqualität*

Vor diesem Hintergrund ist es Ziel der verkehrstechnischen Untersuchung, basierend auf der Ermittlung der zukünftigen vorhabenbezogenen Verkehrsnachfrage, die Verkehrsqualität im äußeren Erschließungsbereich des Standortes zu bestimmen und zu bewerten.

Im Mittelpunkt der Untersuchung steht die Betrachtung der folgenden Knotenpunkte:

- Einmündung Dinslakener Straße/geplante Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes,
- Einmündung Rahmstraße/geplante Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes und
- Knotenpunkt Rahmstraße/Dinslakener Straße.

Im Rahmen der vorliegenden Fortschreibung der verkehrstechnischen Untersuchung findet die Anpassung des Erschließungskonzeptes für den Nahversorgungsstandort mit einer ergänzenden Anbindung an die Dinslakener Straße Berücksichtigung.

Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung bilden den Nachweis für die gesicherte Erschließung des geplanten Nahversorgungsstandortes im Vorfeld der Durchführung nachgeordneter Fachplanungen.

*Nachweis der gesicherten Erschließung*

## 1.2 Aufbau und Untersuchungsmethodik

Der Erarbeitung der verkehrstechnischen Untersuchung für den geplanten Nahversorgungsstandort wird die folgende Methodik zugrunde gelegt, vgl. Abb. 3.



Abb. 3: Untersuchungsmethodik

Quelle: Stadt+Verkehr

In einem ersten Arbeitsschritt werden im Rahmen der Bestandsaufnahme und -analyse die wesentlichen Planungsgrundlagen erfasst. Im Mittelpunkt steht die qualitative und

*Grundlagenermittlung*

quantitative Erfassung der vorhandenen verkehrs- und nutzungsrelevanten Planungsgrundlagen (Bebauungs- und Erschließungskonzept, Daten zur Verkehrsstruktur u.a.m.).

In der Bearbeitungsphase der Bestandsaufnahme und -analyse erfolgt die qualitative und quantitative Erfassung des bestehenden Verkehrsangebotes und der Verkehrsstruktur. Im Mittelpunkt der Betrachtung steht:

- Die Erfassung des bestehenden Verkehrsangebotes differenziert nach Verkehrsarten im Untersuchungsbereich.
- Die Ermittlung der bestehenden und zukünftigen Streckenverkehrsbelastung im äußeren Erschließungsbereich.
- Die Ableitung der maßgebenden Bemessungsverkehrsstärke.
- Die Ermittlung des standortspezifischen Verkehrsaufkommens (neu induzierter Verkehr) des geplanten Nahversorgungsstandortes.

In der nachfolgenden Bearbeitungsphase wird im Rahmen der Verkehrsprognose das zukünftige streckenbezogene und vorhabenbedingte Verkehrsaufkommen (neuinduzierter Verkehr) auf der Grundlage der Bestimmung der Verkehrszeugung sowie der Aufteilung, Verteilung und Umlegung des straßengebundenen Verkehrs ermittelt.

Unter Ansatz des maßgebenden Verkehrsbelastungs- und -erzeugungsszenarios wird im Rahmen der Wirkungsanalyse die Verkehrsqualität im Bereich der betrachteten Einmündung geprüft.

In Abhängigkeit der Ergebnisse der Wirkungsanalyse werden abschließend bauliche und verkehrsorganisatorische Empfehlungen zur Optimierung der Verkehrs- und Erschließungsqualität im Untersuchungsraum geliefert.

*Bestandsaufnahme und  
-analyse*

*Verkehrsprognose*

*Wirkungsanalyse*

*Maßnahmenempfehlungen*

## 2. Vorhabenbeschreibung und Planungsvorgaben

### 2.1 Vorhabenbeschreibung

Die Errichtung des geplanten Nahversorgungsstandortes ist auf einem unbebauten Grundstück nordöstlich des Knotenpunktes Rahmstraße/Dinslakener Straße in Voerde (Ortsteil Möllen) geplant.

Auf der Grundlage der vorliegenden Entwurfsunterlagen (Stand: 05.2025), erarbeitet von Architekt M. Velde, lassen sich die nachfolgenden nutzungs- und verkehrsspezifischen Vorgaben für den Neubau und die Erschließung des geplanten Nahversorgungsstandortes definieren, vgl. Abb. 4.

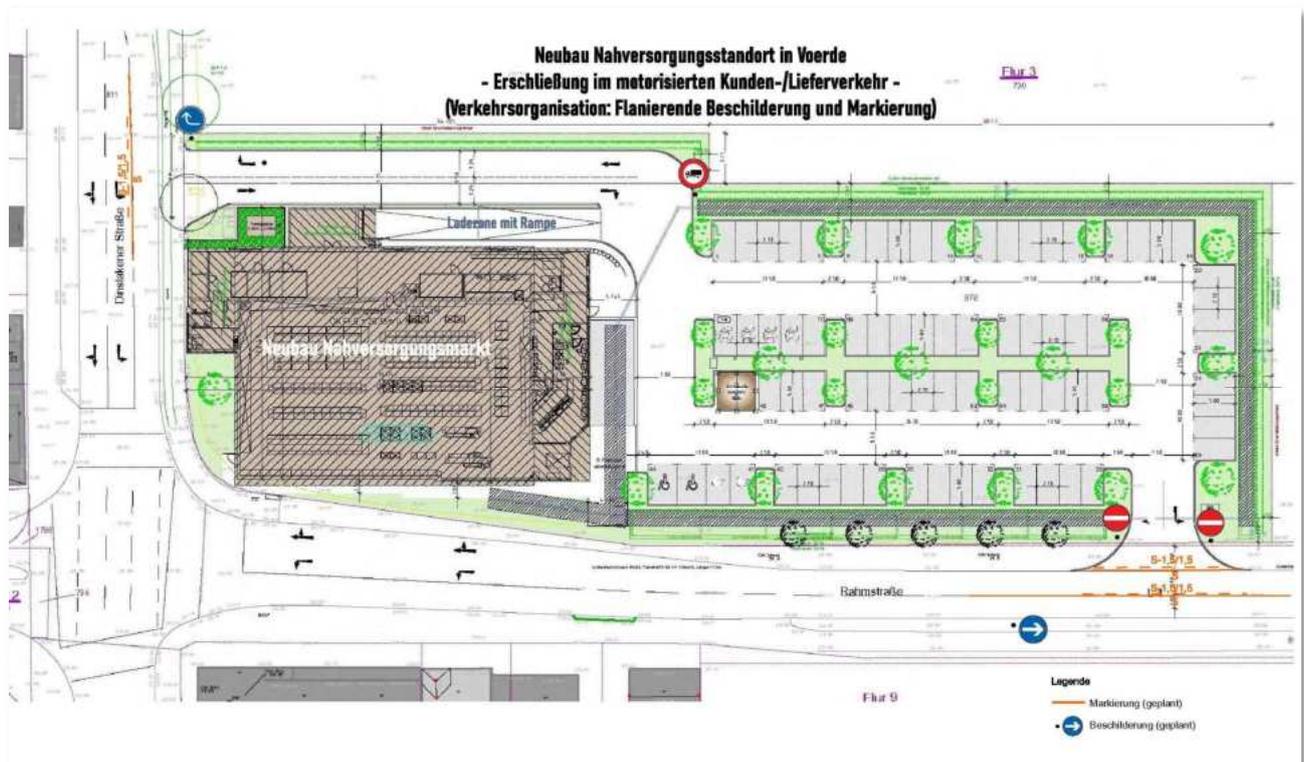


Abb. 4: Neubau Nahversorgungsstandort mit Café im Zuge der Rahmstr./Dinslakener Str.: Bauungs- und Erschließungskonzept

Quelle: Architekt M. Velde

Im Zuge der Standortentwicklung ist der Neubau eines NETTO-Markendiscounthandels mit einem integrierten Café/Bäcker mit einer Gesamtverkaufs- und Caféfläche von 1.196 m<sup>2</sup> geplant.

Die Sicherstellung der Erschließung des Standortes im motorisierten Verkehr erfolgt im Zuge von zwei Grundstückszu-/ausfahrten mit Anbindung an die Dinslakener Straße und

*Neubau Nahversorgungsstandort mit integriertem Café*

*Anbindung an Rahmstr. und Dinslakener Str. geplant*

an die Rahmstraße. Über die Zufahrt im Bereich der Dinslakener Straße, ca. 30 m von dem benachbarten Knotenpunkt Rahmstraße/Dinslakener Straße entfernt, werden die Zielverkehre des Nahversorgungsstandortes geführt. Die konfliktfreie Führung der Verkehre aus Richtung Norden bedingt, u.a. die Mitbenutzung von Teilabschnitten des vorhandenen Linksabbiegestreifens in südlicher Richtung an dem Knotenpunkt Dinslakener Str./Rahmstraße. Gleichzeitig wird eine Abflussmöglichkeit für den Quellverkehr im Bereich der Dinslakener Straße geschaffen. Mittels Beschilderung 'Zwangspfeil Rechts' wird die Führung der Quellverkehre auf die Fahrtrichtung nach Norden beschränkt. Aufgrund der räumlichen Bedingungen für die innere Führung des Lkw-Verkehrs wird diese Ausfahrtsmöglichkeiten nur auf den motorisierten Verkehr der Kunden begrenzt.

Die Grundstücksausfahrt im Bereich der Rahmstraße, ca. 110 m von dem benachbarten Knotenpunkt Rahmstraße/Dinslakener Straße entfernt, übernimmt die Hauptfunktion für die Führung des Quellverkehrs (Lkws in allen Fahrtrichtungen und Pkws in Fahrtrichtung Süden, Osten und Westen). Mittels Beschilderung und Markierung wird die Zufahrt zu dem Standort im Bereich der Rahmstraße unterbunden, vgl. Abb. 20.

Zur Deckung der Nachfrage im ruhenden motorisierten Verkehr werden zukünftig 74 Pkw-Stellplätze für Kunden und Beschäftigte auf einer zentralen Stellplatzanlage nordöstlich des Verkaufsbauwerks geschaffen.

*74 Kfz-Stellplätze geplant*

Durch den Neubau eines kombinierten Geh- und Radweges südlich entlang des Verkaufsbauwerks wird der geplanten Nahversorgungsstandort fußläufig direkt an den Knotenpunkt Rahmstraße/Dinslakener Straße angebunden.

## **2.2 Kennziffern zur Nutzungsstruktur**

Der Ermittlung der zukünftigen standortbezogenen Verkehrsnachfrage werden an anderer Stelle die von NETTO Marken-Discount mitgeteilten Angaben zur zukünftigen Nutzungsstruktur des geplanten Nahversorgungsstandortes zugrunde gelegt, vgl. Kap. 4.

*Kennwerte zur Nutzungsstruktur*

## **2.3 Verkehrsanalyse**

Die Ermittlung der bestehenden Verkehrsbelastung im Untersuchungsbereich erfolgt auf der Grundlage der von STADT+VERKEHR am Donnerstag, dem 07.03.2025, im Bereich des Knotenpunktes Rahmstraße/Dinslakener Straße von STADT+VERKEHR durchgeführten 24 Std.-Verkehrszählung<sup>1</sup>.

*Verkehrszählung*

<sup>1</sup> Abweichend von dem Freitag und Samstag als Spitzenverkaufstag eines Nahversorgungsmarktes wird für die Erfassung der bestehenden Verkehrsbelastung anstelle des für das städtische Straßennetz maßgeblichen Dienstages als Erfassungstag der Donnerstag als kundenstärkere Tag gewählt.

## 2.4 Verkehrsprognose

Vor dem Hintergrund nicht verfügbarer Daten der Straßenbauverwaltung zur zukünftigen Entwicklung des straßengebundenen Verkehrs in Voerde werden der Verkehrsprognose die allgemeinen regionalspezifischen Daten gemäß der bundesweiten Verflechtungsprognose 2030 zugrunde gelegt <sup>2</sup>.

*Verkehrsprognosedaten*

---

<sup>2</sup> Vgl. BMVI, Verflechtungsprognose 2030, Stand: 05.02.2020.

### 3 Aktuelles Verkehrsangebot und -struktur

#### 3.1 Verkehrsangebot

Zur Sicherstellung der leistungsfähigen Erschließung wird der geplante Nahversorgungsstandort entsprechend der vorliegenden Bebauungs- und Gestaltungsplanung im Zuge einer Grundstückszu- und -ausfahrt an die Rahmstraße und an die Dinslakener Straße an das städtische Hauptstraßennetz angebunden, vgl. Abb. 5.

##### 3.1.1 Straßengebundener Verkehr

###### 3.1.1.1 Rahmstraße

Die westöstlich verlaufende Rahmstraße (Landstraße 4) ist Bestandteil des regionalen Straßennetzes und übernimmt innerhalb des Hauptstraßennetzes von Voerde zudem Erschließungsfunktion für das angrenzende Stadtgebiet. Eine Verknüpfung mit dem übergeordneten Bundesstraßennetz (B 8) in/aus Richtung Wesel und Dinslaken erfolgt im weiteren östlichen Streckenverlauf der Rahmstraße. In dem Abschnitt der Rahmstraße westlich des geplanten Nahversorgungsstandortes besteht im Bereich des Knotenpunktes Rahmstraße/Dinslakener Straße eine Verknüpfung mit der Dinslakener Straße als Bestandteil des Kreisstraßennetzes und des städtischen Hauptstraßennetzes.

Der Verkehr im Bereich des Knotenpunktes wird mittels Einsatzes einer verkehrsabhängig gesteuerten Lichtsignalanlage geregelt.

In Höhe der geplanten Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes weist die Rahmstraße den folgenden Straßenraumquerschnitt mit einer Gesamtbreite von 13,60 m auf, vgl. Abb. 6-7:

- Südliche Straßenraumhälfte:
  - Kombiniertes Geh- und Radweg mit 3,20 m Breite und
  - 1 Fahrstreifen mit 3,50 m Breite.
- Nördliche Straßenraumhälfte:
  - 1 Fahrstreifen mit 3,50 m Breite, aufgeweitet auf einer Länge von 65 m für die getrennte Führung der linksabbiegenden und der gemeinsam geführten geradeaus- sowie rechtsabbiegenden Verkehrsströme im Zulaufsbereich am Knotenpunkt sowie
  - unbefestigter Seitenstreifen mit 3,60 m Breite.

*Rahmstraße: Bestandteil des Landesstraßennetzes*



Abb. 5: Bestandsaufnahme und -analyse: Verkehrsangebot  
 Quelle: Stadt+Verkehr



Abb. 6: Rahmstr. in Höhe gepl. Nahversorgungsstandort in östlicher Blickrichtung  
Quelle: Stadt+Verkehr



Abb. 7: Rahmstr. in Höhe gepl. Nahversorgungsstandort in westlicher Blickrichtung  
Quelle: Google Maps

### 3.1.1.2 Dinslakener Straße

Die nordsüdlich verlaufende Dinslakener Straße (Kreisstraße 17) ist Bestandteil des regionalen Straßennetzes und übernimmt innerhalb des Hauptstraßennetzes von Voerde zudem Erschließungsfunktion für das angrenzende Stadtgebiet. Eine Verknüpfung mit dem übergeordneten Landesstraßennetz erfolgt im Bereich des Knotenpunktes Rahmstraße/Dinslakener Straße.

*Dinslakener Str.: Bestandteil des Kreisstraßennetzes*

In Höhe der geplanten Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes weist die Dinslakener Straße den folgenden Straßenraumquerschnitt mit einer Gesamtbreite von 19,55 m auf, vgl. Abb. 8-9:

- Östliche Straßenrauhälfte:
  - Getrennter Geh- und Radweg mit 3,10 m Gesamtbreite und
  - 1 Fahrstreifen mit 3,25 m Breite.
- Westlicher Straßenrauhälfte:
  - 1 Linksabbiegestreifen mit einer Breite von 3,25 m und einer Aufstelllänge von 42,0 m,
  - 1 kombinierte Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m,

- Längsstellplätze mit einer Breite von 2,20 m und
- Getrennter Geh- und Radweg mit 4,00 m Gesamtbreite.



Abb. 8: Dinslakener Str. in Höhe gepl. Nahversorgungsstandort  
in südlicher Blickrichtung

Quelle: Google Maps



Abb. 9: Dinslakener Str. in Höhe gepl. Nahversorgungsstandort  
in nördlicher Blickrichtung

Quelle: Google Maps

### 3.1.2 Rad- und Fußgängerverkehr

Der fußläufige Einzugsbereich des geplanten Nahversorgungsstandortes deckt in einem Radius von 900 m große Teile des bewohnten Gebietes von Möllen ab und erfüllt somit die Bedingungen für die fußläufige Erreichbarkeit eines Nahversorgungsstandortes, vgl. Abb. 10. Der Einzugsbereich von bis zu 1,9 km im Radverkehr umfasst das gesamte Siedlungsgebiet von Möllen und Teile von dem weiteren Stadtkerngebiet von Voerde.

Für die gesicherte Führung des Fußgängers in/aus Richtung von Möllen stehen ausreichend dimensionierte straßenbegleitende Gehwege im Zuge der Dinslakener Straße zur Verfügung. Der Radverkehr wird getrennt im Zuge der Nebenanlagen der Dinslakener Straße geführt. Entsprechend der nachgeordneten Erschließungsfunktion des östlichen Abschnittes der Rahmstraße im Rad- und Fußgängerverkehr werden Fußgänger- und Radfahrer kombiniert im Bereich der südlichen Nebenanlagen geführt. Die Querung der Fußgänger und Radfahrer im Bereich des Knotenpunktes Rahmstraße/Dinslakener Straße erfolgt signaltechnisch geregelt.

*Anbindung an das örtliche Fuß- und Radwegenetz*

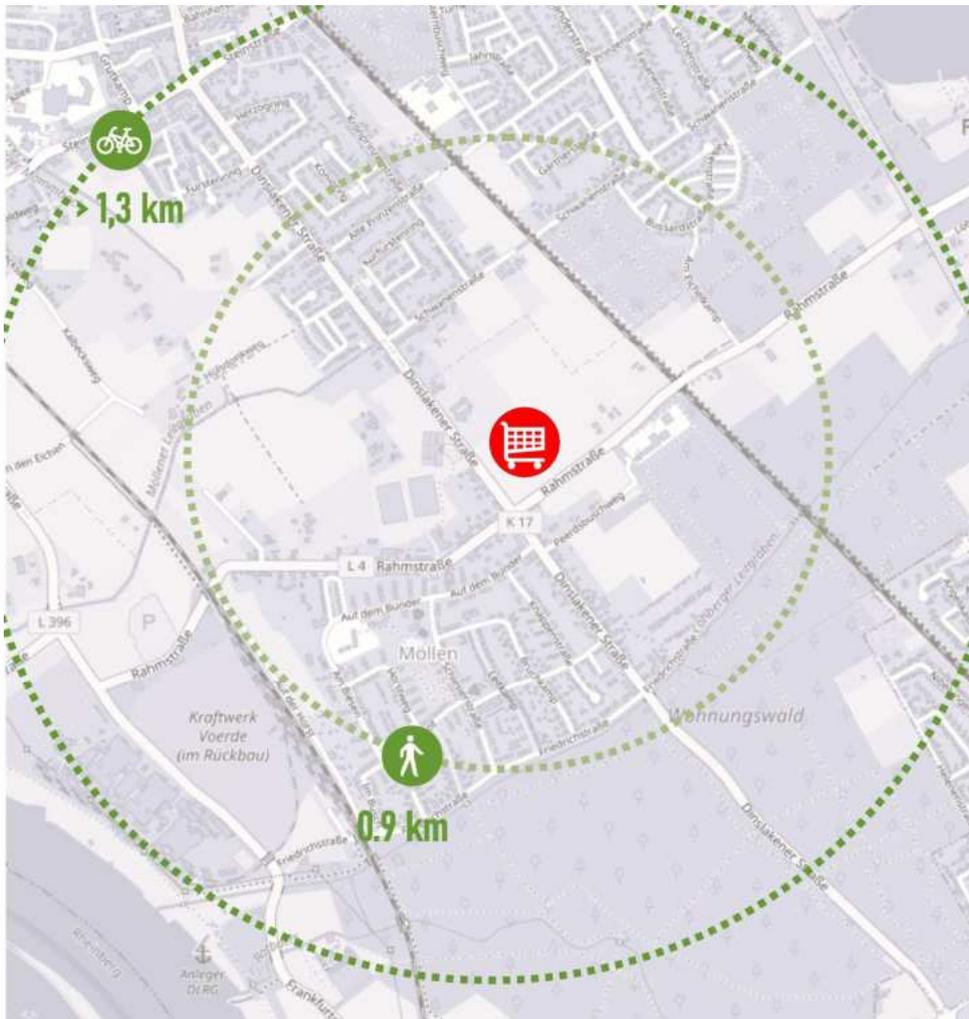


Abb. 10: Erreichbarkeit des geplanten Nahversorgungsstandortes im Fußgänger- und Radverkehr  
Quelle: Stadt+Verkehr

### 3.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Erschließung des geplanten Nahversorgungsstandortes im öffentlichen Personennahverkehr wird im Zuge des Bushaltestellpunktes 'Auf dem Bündler' in einer fußläufigen Entfernung von 250 m sichergestellt. An der Haltestelle verkehren die folgenden Buslinien der NIAG Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, vgl. Abb. 5.

- Buslinie 918: Die Buslinie verkehrt zwischen Oberhausen Holten Bhf. und Voerde Rathausplatz sowie in der Gegenrichtung montags – freitags zwischen 6.00 und 21.00 Uhr im 60-Minutentakt. Samstags verkehrt der Bus zwischen 7.00 und 21.00 Uhr ausschließlich im 120-Minutentakt.
- Buslinie 25: Die Buslinie verkehrt zwischen Voerde Bülow Straße und Dinslaken Liebigstraße sowie in der Gegenrichtung montags – freitags zwischen 6.00 und

*ÖPNV-Haltestellen in einer Entfernung von ca. 250 m*

22.00 Uhr im 60-Minutentakt. Überwiegend im 60-Minutentakt verkehrt der Bus samstags zwischen 8.00 und 23.00 Uhr und sonntags zwischen 10.00 und 23.00 Uhr.

## 3.2 Verkehrsstruktur

Die Ermittlung der bestehenden und zukünftigen Verkehrsstruktur im Untersuchungsbe- reich im Analyse-Ohnefall und Prognose-Ohnefall – bestehende und zukünftige Verkehrs- belastung ohne Berücksichtigung des neu induzierten Verkehrs des geplanten Nahversor- gungsstandortes – erfolgt auf der Grundlage der vorliegenden Verkehrsanalyse- und -prog- nosedaten, vgl. Pkt. 2.2.

Bezogen auf den betrachteten Streckenabschnitt der Dinslakener Straße und Rahmstraße in Höhe des geplanten Nahversorgungsstandortes und den angrenzenden Knotenpunkt Rahmstraße/Dinslakener Straße lassen sich die nachfolgenden Ergebnisse hinsichtlich der bestehenden Verkehrsbelastung ableiten.

### 3.2.1 Verkehrsanalyse

#### 3.2.1.1 Knotenpunkt Rahmstraße/Dinslakener Straße

Die Gesamtverkehrsbelastung im Bereich des Knotenpunktes Rahmstraße/Dinslakener Straße beträgt 14.049 Kfz/24 Std. Der Anteil des Schwerverkehrs (Kfz > 3,5 t) liegt bei 5,4 % in der Dinslakener Straße und bei 2,9 – 3,1 % in der Rahmstraße (West und Ost).

*Gesamtverkehrsbelastung von 14.049 Kfz/24 Std.*

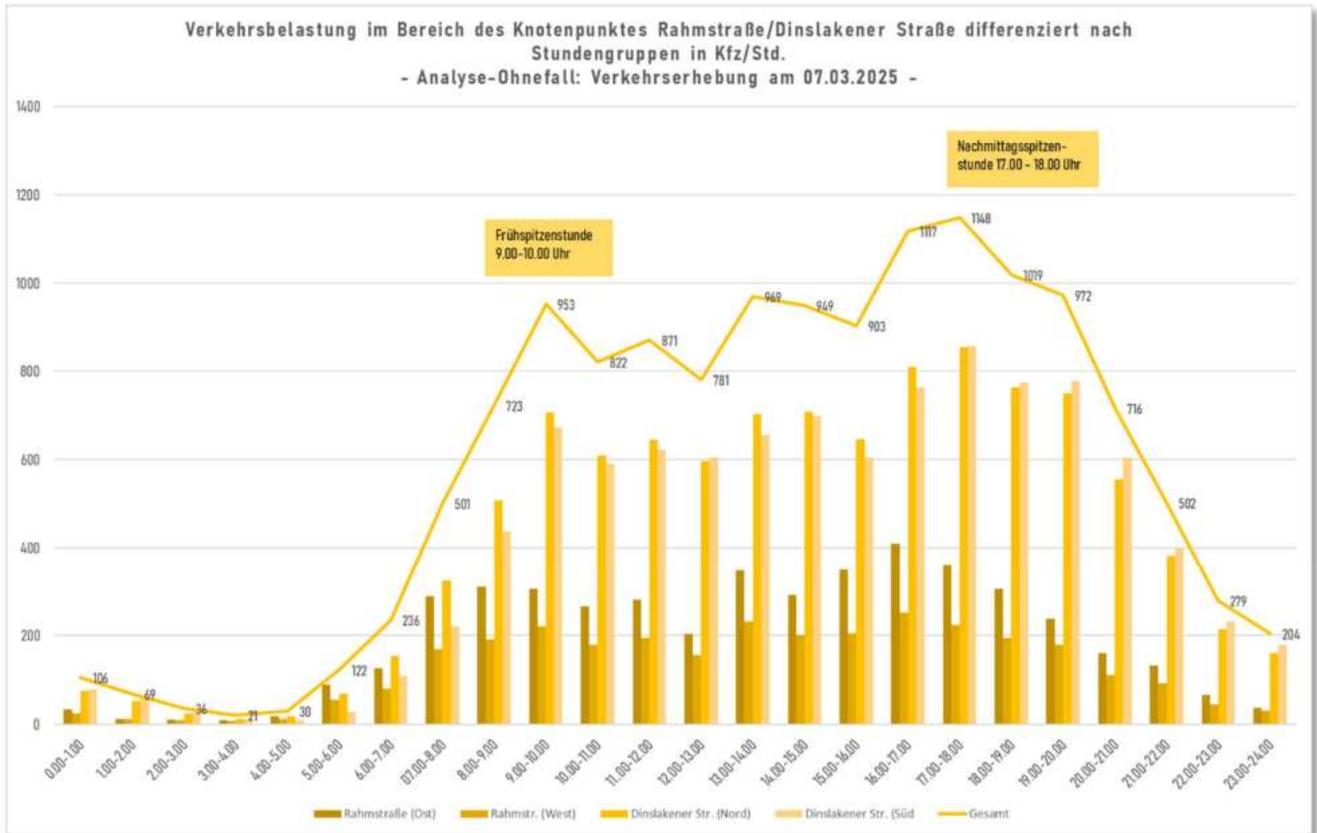
Mit einer Gesamtknotenpunktbelastung von 953 Kfz/Std. fällt die maßgebende Frühspit- zenstundenbelastung in den Zeitraum 9.00 – 10.00 Uhr. Die maßgebende Nachmittagsspit- zenstundenbelastung tritt in dem Zeitraum 17.00 – 18.00 Uhr mit 1.148 Kfz/Std. auf, vgl. Tab. 1.

*Maßgebende Nachmittagsspitzen- stunde von 1.148 Kfz/Std. (17.00-18.00 Uhr)*

In der Frühspitzenstunde dominieren die durchgehenden Verkehrsströme aus Richtung Norden und Süden im Zuge der Dinslakener Straße mit 330 Kfz/Std. (81,7 %) und 209 Kfz/Std. (78,9 %), gefolgt von denen in der Rahmstraße (West und Ost) mit 60 Kfz/Std. (44,8 %) und 53 (35,3 %) Kfz/Std. Die Verkehrsbelastung der abbiegenden Verkehrsströmen an dem Knotenpunkt beträgt im Zuge der Dinslakener Straße zwischen 11 und 51 Kfz/Std., vgl. Abb. 11.

*Dominierende Verkehre im Zuge der Dinslakener Straße*

In der Nachmittagsspitzenstunde dominieren weiterhin die durchgehenden Verkehrs- ströme aus Richtung Süden und Norden im Zuge der Dinslakener Straße mit 355 Kfz/Std. (78,9 %) und 323 Kfz/Std. (85,2 %), gefolgt von denen in der Rahmstraße (West und Ost) mit 40 und 75. Die Verkehrsbelastung der abbiegenden Verkehrsströmen an dem Knotenpunkt beträgt im Zuge der Dinslakener Straße zwischen 18 und 77 Kfz/Std. vgl. Abb. 12.



Tab. 1: Verkehrsbelastung im Bereich des Knotenpunktes Rahmstraße/Dinslakener Straße nach Stundengruppen in Kfz/Std.: Analyse-Ohnefall, Verkehrserhebung am 07.03.2025  
 Quelle: Stadt+Verkehr

### 3.2.1.2 Dinslakener Straße/geplante Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes

Mit einer Querschnittsbelastung von 707 Kfz/Std. im Zuge der Dinslakener Straße in Höhe der geplanten Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes fällt die maßgebende Frühspitzenstundenbelastung in den Zeitraum 9.00 – 10.00 Uhr. Die maßgebende Nachmittagsspitzenstundenbelastung tritt in dem Zeitraum 17.00 – 18.00 Uhr mit 854 Kfz/Std. auf, vgl. Abb. 11.

*Max. 854 Kfz/24 Std. im Querschnitt*

In der maßgebenden Frühspitzenstunde dominieren die Verkehrsströme aus Richtung Norden in Richtung Süden mit 404 Kfz/Std. und 303 Kfz/Std. aus der Gegenrichtung, vgl. Abb. 11. In der Nachmittagsspitzenstunde tritt eine Umkehrung der Lastrichtung mit 475 Kfz/Std. aus Richtung Süden und 379 Kfz/Std. aus der Gegenrichtung ein, vgl. Abb. 12.

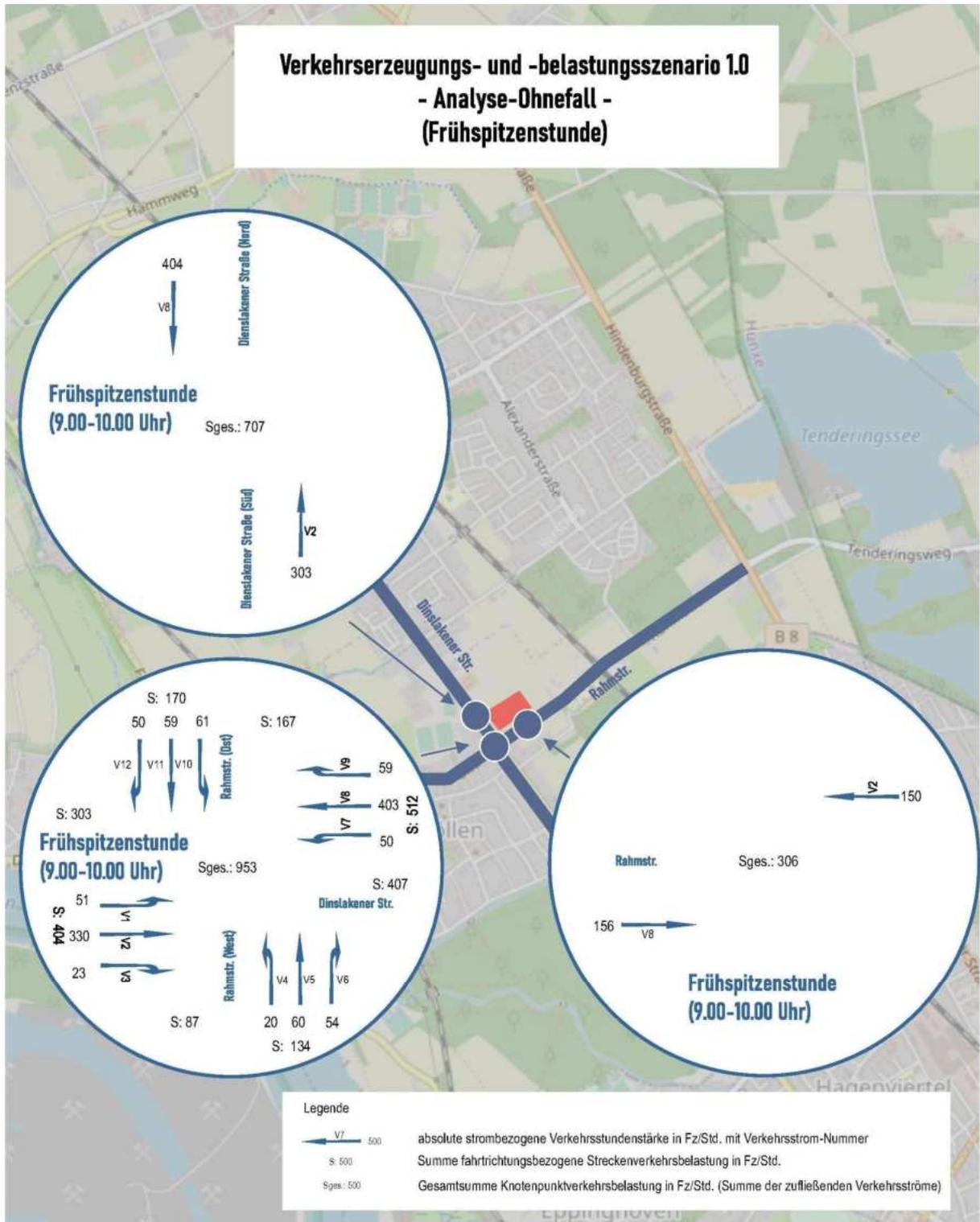


Abb. 11: Strecken- und Knotenpunktbelastung: Analyse-Ohnefall (Frühspitzenstunde)  
 Quelle: Stadt+Verkehr

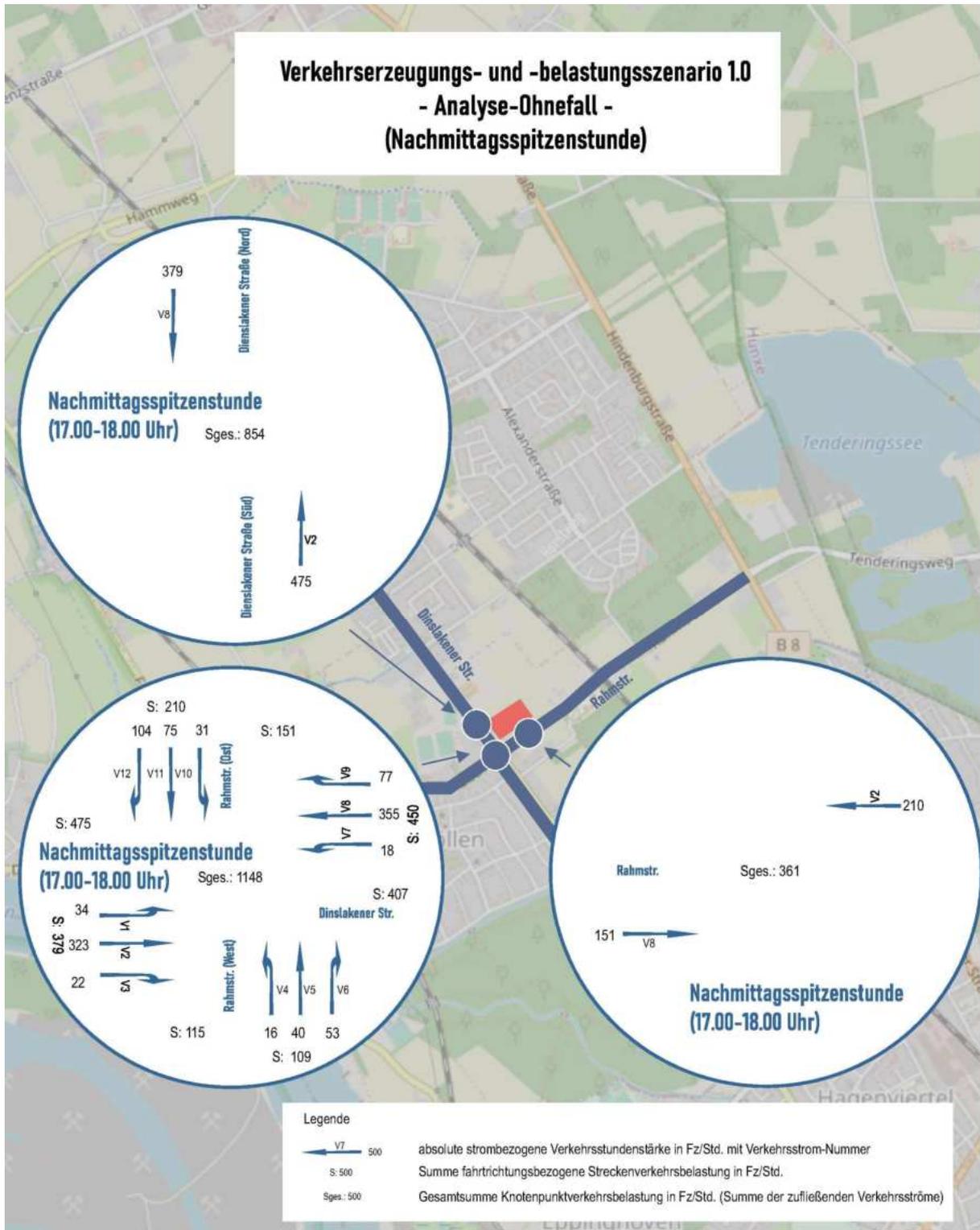


Abb. 12: Strecken- und Knotenpunktbelastung: Analyse-Ohnefall (Nachmittagsspitzenstunde)  
 Quelle: Stadt+Verkehr

### 3.2.1.3 Rahmstraße/geplante Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes

Mit einer Querschnittsbelastung von 306 Kfz/Std. im Zuge der Rahmstraße in Höhe der geplanten Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes fällt die maßgebenden Frühspitzenstunde in die Stundengruppe zwischen 9.00 – 10.00 Uhr. Die Verkehrsbelastung in der maßgebende Nachmittagsspitzenstunden zwischen 17.00 – 18.00 Uhr beträgt 361 Kfz/Std., vgl. Abb. 11.

*Max. 361 Kfz/24 Std. im Querschnitt*

In der maßgebenden Frühspitzenstunde dominieren die Verkehrsströme aus Richtung Westen in Richtung Osten mit 156 Kfz/Std. und 150 Kfz/Std. aus der Gegenrichtung, vgl. Abb. 11. In der Nachmittagsspitzenstunde tritt eine Umkehrung der Lastrichtung mit 210 Kfz/Std. aus Richtung Osten und 151 Kfz/Std. aus der Gegenrichtung ein, vgl. Abb. 12.

### 3.2.2 Verkehrsprognose

Im Prognose-Ohnefall (Verkehrsbelastungs- und -erzeugungsvariante 2.0) steigt die Gesamtstreckenverkehrsbelastung im infolge der allgemeinen Verkehrsentwicklung im straßengebundenen Verkehr um ca. 4,0 % bezogen auf den betrachteten Prognosehorizont an.<sup>3</sup>

*Anstieg Streckenverkehrsbelastung um ca. 4,5 % bis 2030*

#### 3.2.2.1 Knotenpunkt Rahmstraße/Dinslakener Straße

Aus der prognostizierten Verkehrsentwicklung resultiert eine Erhöhung der Verkehrsbelastung im Bereich des Knotenpunktes Rahmstraße/Dinslakener Straße auf 997 Kfz/Std. in der maßgebenden Frühspitzenstunde (9.00 – 10.00 Uhr) und auf 1.200 Kfz/Std. in der maßgebenden Nachmittagsspitzenstunde (17.00 – 18.00 Uhr), vgl. Abb. 13 und 14.

*1.200 Kfz/Std. in der Spitzenstunde im Knotenpunktsbereich*

#### 3.2.2.2 Dinslakener Straße/geplante Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes

Auf Basis der prognostizierten Verkehrsentwicklung tritt im Zuge der Dinslakener Straße in Höhe der geplanten Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes eine Erhöhung der Streckenverkehrsbelastung auf 738 Kfz/Std. in der maßgebenden Frühspitzenstunde (9.00 – 10.00 Uhr) und auf 891 Kfz/Std. in der maßgebenden Nachmittagsspitzenstunde (17.00 – 18.00 Uhr) ein, vgl. Abb. 13 und 14.

*Max. 891 Kfz/24 Std. im Querschnitt*

#### 3.2.2.3 Rahmstraße/geplante Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes

Aus der prognostizierten Verkehrsentwicklung resultiert eine Erhöhung der Verkehrsbelastung im Zuge der Rahmstraße im Bereich der geplanten Ausfahrt des Nahversorgungs-

*Max. 379 Kfz/24 Std. im Querschnitt*

<sup>3</sup> Gemäß der Verflechtungsprognose steigt der straßengebundene Verkehr in der Region zwischen 2010 und 2030 um 10 % an. Ausgehend von dem Bezugsjahr 2022 beträgt die jährliche Steigerungsrate 0,5 % pro Jahr, insgesamt 4 % bezogen auf den Prognosehorizont 2030.

standortes auf 321 Kfz/Std. in der maßgebenden Frühspitzenstunde (9.00 – 10.00 Uhr) und auf 379 Kfz/Std. in der maßgebenden Nachmittagsspitzenstunde (17.00 – 18.00 Uhr), vgl. Abb. 13 und 14.

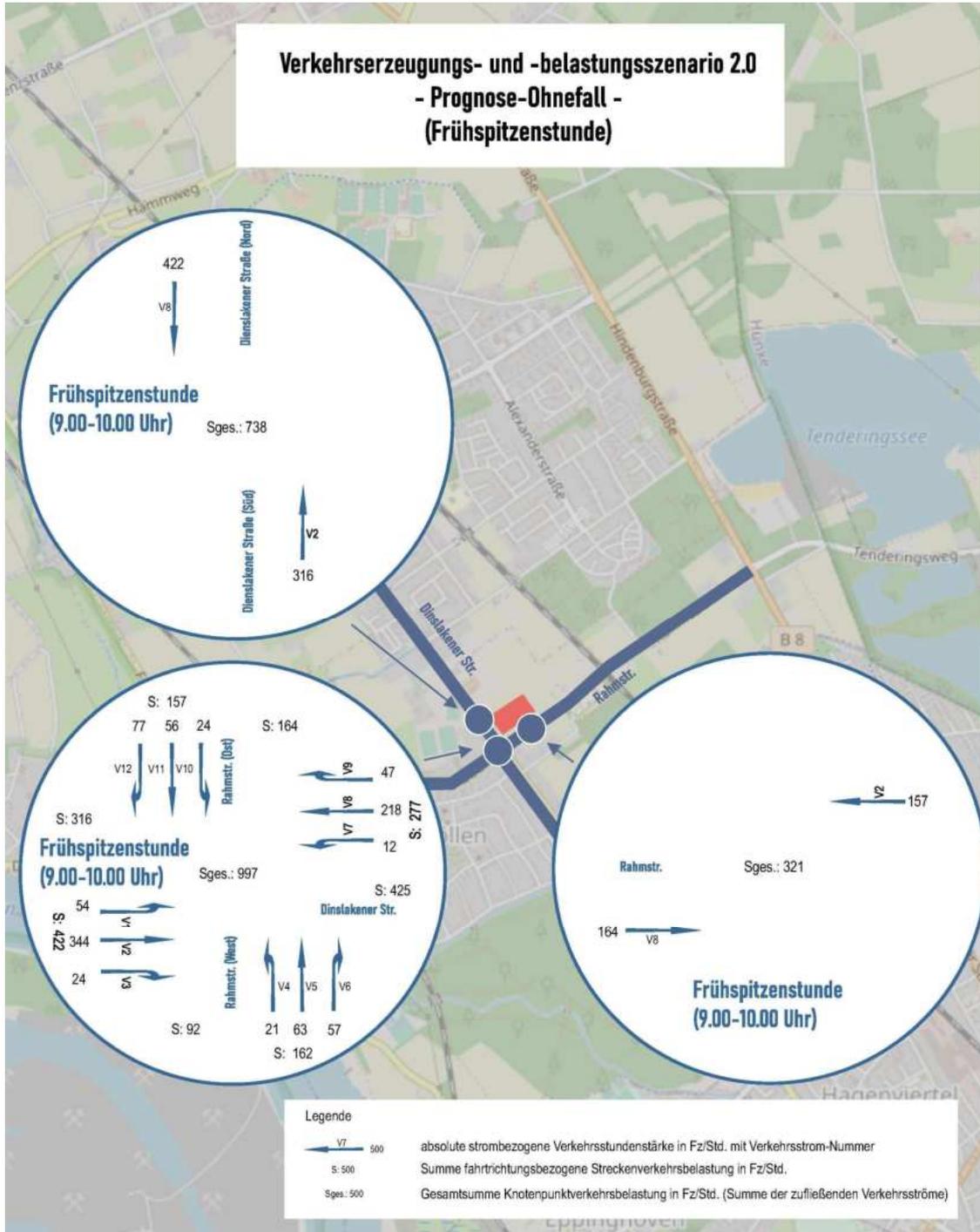


Abb. 13: Strecken- und Knotenpunktbelastung: Prognose-Ohnefall (Frühspitzenstunde)  
 Quelle: Stadt+Verkehr

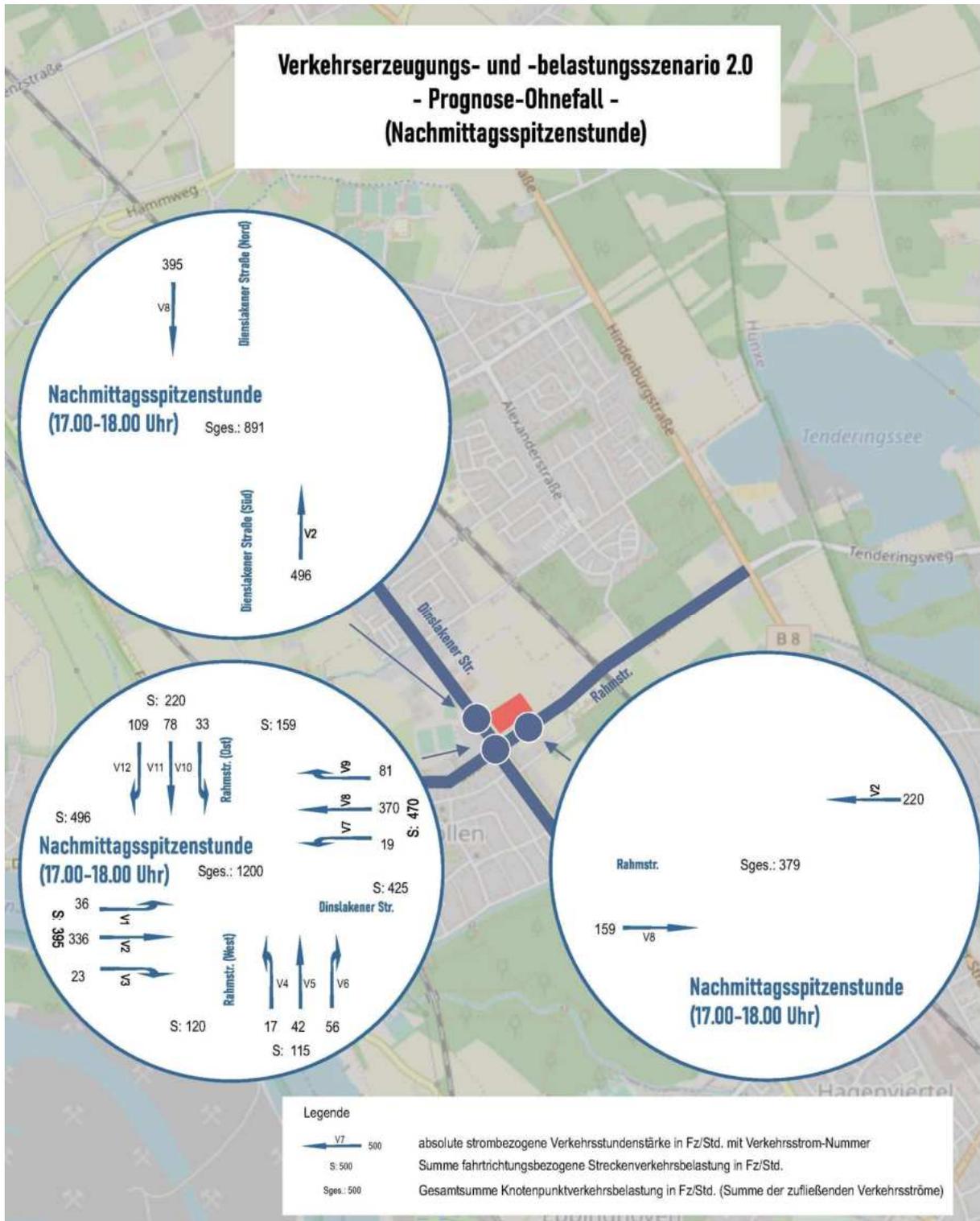


Abb. 14: Strecken- und Knotenpunktbelastung: Prognose-Ohnefall (Nachmittagsspitzenstunde)  
 Quelle: Stadt+Verkehr

## 4. Ermittlung der vorhabenbezogenen Verkehrsnachfrage

### 4.1 Verkehrserzeugung

Die Ermittlung der zukünftigen vorhabenbezogenen Verkehrsnachfrage (neu induzierter Verkehr) im Untersuchungsgebiet erfolgt auf der Grundlage der Bestimmung des zukünftigen Ziel- und Quellverkehrsaufkommens (Verkehrserzeugung) bezogen auf den geplanten Neubau des Nahversorgungsstandortes.

Der Bestimmung des zukünftigen standortspezifischen Ziel- und Quellverkehrsaufkommens liegt die folgende Methodik zugrunde, vgl. Tab. 2:

- Bestimmung der Intensität der Funktionen 'Einzelhandel' (Flächen-; Kunden- und Beschäftigtenstruktur).
- Ermittlung der Verkehrsstruktur differenziert nach Beschäftigten-, Kunden- und Lieferverkehr.
- Ermittlung der Parameter zur Verkehrserzeugung (Wege-/Fahrtenhäufigkeit u.a.m.) und zur Verkehrsaufteilung (Modal-Split).
- Bestimmung der täglichen Verteilung des Ziel- und Quellverkehrsaufkommens differenziert nach Stundengruppen und Verkehrszwecken.

Auf der Basis der vorliegenden Daten zur zukünftigen Nutzungsstruktur des geplanten Nahversorgungsstandortes lassen sich der Ermittlung der zukünftigen standortbezogenen Verkehrsnachfrage die folgenden Kennwerte zugrunde legen, vgl. Tab. 2.

- Ladenöffnungszeiten: 07.00 – 21.00 Uhr.
- Anzahl Arbeitsschichten pro Tag: 2 Schichten (Verbrauchermarkt) und 2 Schichten (Café).
- Beschäftigtenanzahl: Maximal 7 Mitarbeiter/Schicht (Verbrauchermarkt) und 3 Mitarbeiter/Schicht (Café).
- Arbeitsbeginn: 6.30 – 7.00 Uhr.
- Arbeitsende: 21.00 – 21.30 Uhr.
- Kundenanzahl: 550 Personen/Tag (Diskontermarkt) und 275 Personen/Tag (Café).
- Anzahl der Fahrten im Lieferverkehr: max. 4 Fahrten/Tag (Diskontermarkt) und 2 Fahrten/Tag (Café).

*Ermittlung des neu induzierten Verkehrs des geplanten Nahversorgungsstandortes*

Ermittlung der nutzungsspezifischen Verkehrserzeugung und -aufteilung - Kennziffern zur Nutzungs- und Verkehrsstruktur - (Neubau Nahversorgungsstandort mit Cafe)				
Lfd.-Nr.	Kennziffern zur Nutzungs- und Verkehrsstruktur	Nahversorgungs- markt	Cafe	Berechnungsgrundlagen
<b>Nutzungsstruktur</b>				
<b>1.</b>	<b>Flächenstruktur</b>			
1.1	Bruttanutzfläche in m <sup>2</sup>	1090	106	Gebäude- und Nutzungskonzept, Architekt M. Velde
<b>2.</b>	<b>Beschäftigtenstruktur</b>			
2.1	Anzahl Arbeitsschichten pro Tag	2	2	
2.2	Arbeitszeit (ohne Schichtbezug)	6.30-21.30 Uhr	6.30-21.30 Uhr	
2.3	Anzahl Beschäftigte pro Tag			
2.4	Anzahl Beschäftigte pro Schicht	7	3	
2.5	Mitarbeiter (Voll- und Teilzeitkräfte) pro Tag	14	6	Angaben von Netto Marken-Discount
<b>3.</b>	<b>Kundenstruktur</b>			
3.1	Öffnungszeiten	7.00-21.00 Uhr	7.00-21.00 Uhr	
3.2	Anzahl Kunden pro Tag	550	275	
3.2.1	Anteil Kunden im Verbund (Bäcker) in %		50%	
3.2.2	Anzahl Kunden pro Tag mit Verbundeffekt		688	
3.3	Mitnahmeeffekt		35%	
<b>Verkehrsstruktur</b>				
<b>4.</b>	<b>Beschäftigten- und Kundenverkehr</b>			
<b>4.1</b>	<b>Anzahl Wege/Fahrten pro Tag</b>			
4.1.1	Kundenverkehr		2	Angaben von Netto Marken-Discount
4.1.2	Beschäftigtenverkehr		2	
<b>4.2</b>	<b>Modalsplit</b>			
	MV in % inkl. Mitfahrer		65,0%	
	ÖPNV in %		6,0%	Mobilität in Städte - MiB, des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, 02.2019: S. 47, Abb. 18 (Ländlicher Raum: Mittelstadt)
	Fußgängerverkehr in %		20,0%	
	Radverkehr in %		9,0%	
<b>4.3</b>	<b>Pkw-Besetzungsgrad</b>			
4.3.1	Kunden und Beschäftigte	1,0	1,0	
<b>5.</b>	<b>Wirtschaftsverkehr</b>			
5.1	Lieferzeiten	6.30-7.00 und 16.00-16.30 Uhr	06.00-7.00 Uhr	Angaben von Netto Marken-Discount
5.2	Anzahl Lkw/Lfw-Fahrten pro 24 Std. (maximal)	4	2	
<b>6.</b>	<b>Ruhender Verkehr</b>			
6.1	Anzahl Pkw-Stellplätze (geplant)		74	Aussenanlagenplanung, Architekt M. Velde
6.2	Anzahl Fahrstellplätze (geplant)		6	Aussenanlagenplanung, Architekt M. Velde

Tab. 2: Ermittlung der nutzungsspezifischen Verkehrserzeugung und -aufteilung des Nahversorgungsstandortes: Kennziffern zur Nutzungsstruktur

Quelle: Stadt+Verkehr

In der Gesamtbilanz wird unter Ansatz der vorstehend genannten Parameter zur Verkehrserzeugung ein zukünftiges Ziel- und Quellverkehrsaufkommen (neu induzierter Verkehr) von 1.426 Wege und Fahrten pro 24 Std. bezogen auf den Nahversorgungsstandort ermittelt, vgl. Tab. 3. Auf den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr (Kunden, Beschäftigte und Lieferfahrzeuge) entfallen hierbei 926 Fahrten/24 Std.

Bei der Bestimmung der verkehrsnachfragerlevanten Gesamtkundenzahl ist bei der Verkehrserzeugung ein Verbundeffekt in Ansatz zu bringen. Durchschnittlich 50 % der Kunden des integrierten Cafés sind sog. 'Ohnehin-Kunden' des Marktes; verbinden den Einkauf in dem Markt mit einem Einkauf in dem Café und erzeugen somit keinen zusätzlichen Verkehr. Folglich sind für die Ermittlung der gesamtstandortbezogenen Verkehrsnachfrage nur 688 Kunden maßgebend, vgl. Tab. 3.

*Neu induzierter Verkehr in Höhe von ca. 1.426 Wege/Fahrten pro 24 Std.*

*Verbundeffekt in Höhe 50 % beim Einkaufsverkehr*

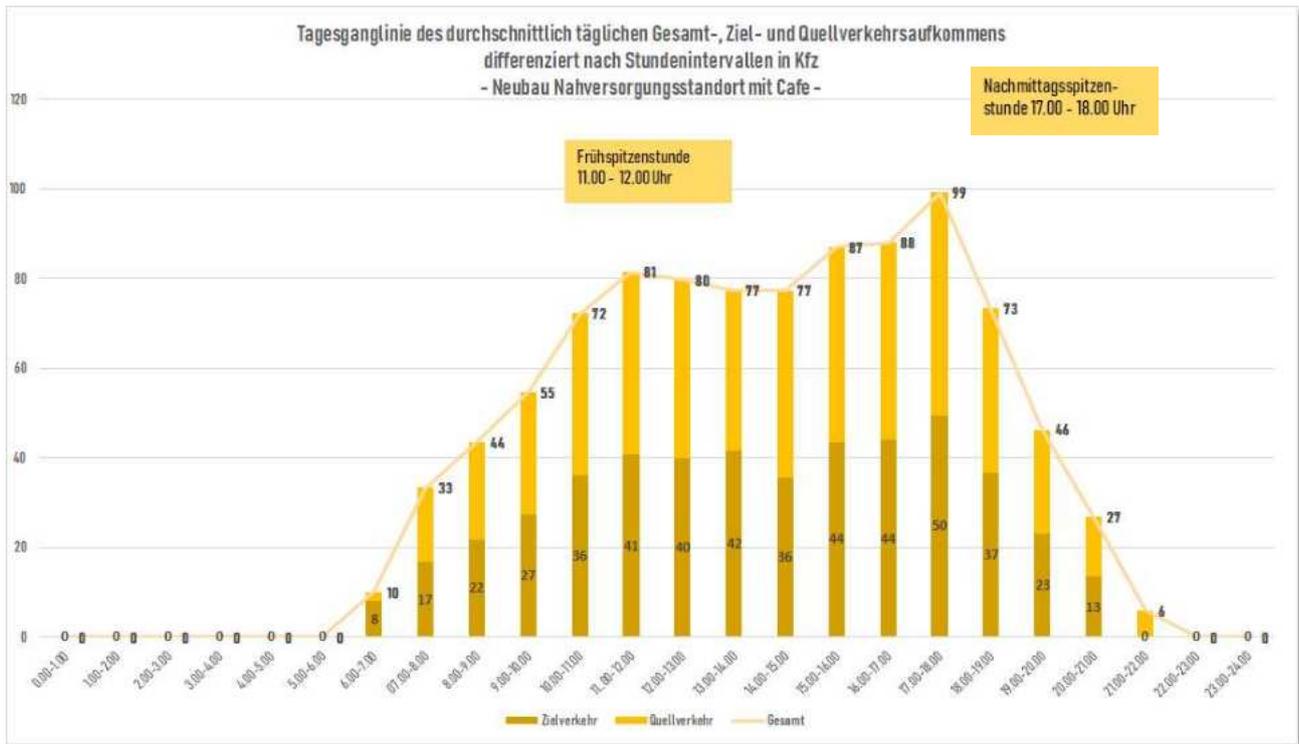
Durchschnittlich tägliches Gesamtverkehrsaufkommen (Ziel-/Quellverkehr) in Wege/Fahrten/24 Std. differenziert Verkehrsarten und -zwecken - Neubau Nahversorgungsstandort mit Cafe -					
Lfd.-Nr.	Verkehrsarten	Verkehrszwecke			Gesamtverkehrsaufkommen
		Kundenverkehr	Beschäftigtenverkehr	Wirtschaftsverkehr	
1	MIV mit Mitfahrern	894	26	6	926
2	ÖPNV	84	3		88
3	Fuß	276	8		284
4	Rad	123	5		129
<b>Gesamt</b>		<b>1378</b>	<b>42</b>	<b>6</b>	<b>1426</b>

Tab. 3: Durchschnittlich tägliches Gesamtverkehrsaufkommen in Wege/Fahrten pro 24 Std. des Nahversorgungsstandortes differenziert nach Verkehrsarten und -zwecken  
 Quelle: Stadt+Verkehr

Hinsichtlich des zeitlichen Auftretens des standortbezogenen Verkehrsaufkommens in der Früh- und Nachmittagsspitzenstunde lassen sich bezogen auf den straßengebundenen Kfz-Verkehr die nachfolgenden Ergebnisse ableiten.

Bei dem Ziel- und Quellverkehr des Standortes im motorisierten Verkehr fällt die Frühspitzenstunde in den Zeitraum 11.00 - 12.00 Uhr mit 81 Fz/Std. und die Nachmittagsspitzenstunde zwischen 17.00 - 18.00 Uhr mit 99 Fz/Std., vgl. Tab. 4. Im Abgleich mit der

bestehenden stundengruppenspezifischen Verkehrsbelastungen im Zuge der Dinslakener Straße und der Rahmstraße führt der neuinduzierte Verkehr des Nahversorgungsstandortes zu keiner Verschiebung der zeitlichen Verschiebung der Spitzenstundengruppen an dem benachbarten Knotenpunkt Rahmstraße/Dinslakener Straße.



Tab. 4: Tagesganglinie im Ziel- und Quellverkehrsaufkommen des Nahversorgungsstandortes differenziert nach Stundenintervallen in Kfz

Quelle: Stadt+Verkehr

## 4.2 Verkehrsverteilung

Ausgehend von der Lage des Nahversorgungsstandortes im Siedlungsgebiet von Voerde unter Berücksichtigung der Funktion des Marktes für die Nahversorgung des Ortsteiles Möllen werden der richtungsbezogenen Verteilung des zukünftigen Einkaufsverkehrs die nachfolgenden Annahmen zugrunde gelegt:

- 70 % der Fahrten in der Früh- und Nachmittagsspitzenstunde kommen aus/führen in Richtung Süden (Möllen) im Zuge der Dinslakener Straße in/aus Fahrtrichtung des Standortes.
- 17,5 % der Fahrten in der Früh- und Nachmittagsspitzenstunde kommen aus/führen in Richtung Norden (Kerngebiet von Voerde) im Zuge der Dinslakener Straße in/aus Fahrtrichtung des Standortes.

*Annahmen zur räumlichen Verteilung des Kfz-Verkehrs*

- 10 % der Fahrten in der Früh- und Nachmittagsspitzenstunde kommen aus/führen in Richtung Osten (östlicher Siedlungsbereich von Voerde) im Zuge der Rahmstraße in/aus Fahrtrichtung des Standortes.
- 2,5 % der Fahrten in der Früh- und Nachmittagsspitzenstunde kommen aus/führen in Richtung Westen (westlicher Siedlungsbereich von Voerde) im Zuge der Rahmstraße in/aus Fahrtrichtung des Standortes.



Abb. 15: Neubau Nahversorgungsstandort: Räumliche Verflechtung des motorisierten Kundenverkehrs

Quelle: Stadt+Verkehr

Bei der Bestimmung des neuinduzierten Verkehrs ist bezogen auf die Fahrten im reinen motorisierten Einkaufsverkehr ein Mitnahmeeffekt zu berücksichtigen. Ausgehend von den starken Binnen- und Pendlerverkehren in Voerde werden die Einwohner andere Verkehrszwecke, wie z.B. Arbeiten, Ausbildung, Besorgen oder Freizeit, mit der Tätigkeit des Einkaufs als 'Zwischenstopp' zukünftig im direkten Umfeld des Wohnortes kombinieren. Entsprechend der Lage des Standortes und der Qualität der Anbindung an das Straßennetz wird ein Anteil von 35 % bei dem Mitnahmeeffekt in Ansatz gebracht, der somit keinen neuinduzierten Verkehr darstellt.<sup>4</sup>

*Mitnahmeeffekt in Höhe von 35 %*

<sup>4</sup> Vgl. Dr. Bosserhoff, Ver\_Bau - Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, 2023

### 4.3 Verkehrsumlegung

Zur Ermittlung der zukünftigen Verkehrsbelastung im Untersuchungsbereich werden im Rahmen der Verkehrsumlegung die folgenden Kennwerte herangezogen:

- die Ergebnisse der Verkehrs- und -prognose im Untersuchungsbereich.
- das zukünftige standortbezogene Ziel- und Quellverkehrsaufkommen des geplanten Nahversorgungsstandortes und die Annahmen zur räumlichen Verkehrsverteilung.

*Betrachtung von Verkehrsbelastungs- und -erzeugungsszenarien*

Der Bestimmung der zukünftigen Verkehrsnachfrage in dem Untersuchungsbereich werden die folgenden Verkehrsbelastungs- und -erzeugungsszenarien zugrunde gelegt:

- Analyse-Mitfall (Verkehrsbelastungs- und -erzeugungsszenario 3.0)
  - Bestehende streckenbezogene Verkehrsbelastung gemäß Analyse-Ohnefall.
  - Zukünftiges Ziel- und Quellverkehrsaufkommen des geplanten Nahversorgungsstandortes.
- Prognose-Mitfall (Verkehrsbelastungs- und -erzeugungsszenario 4.0)
  - Zukünftige streckenbezogene Verkehrsbelastung gemäß Prognose-Ohnefall.
  - Zukünftiges Ziel- und Quellverkehrsaufkommen des geplanten Nahversorgungsstandortes.

Ergänzend zu der unter Pkt. 3.2 dargestellten bestehenden und zukünftigen Verkehrsstruktur im Analyse- und Prognose-Ohnefall lassen sich bezogen auf die Verkehrsbelastungs- und -erzeugungsszenarien 3.0 und 4.0 die nachfolgenden Ergebnisse hinsichtlich der Veränderung der Verkehrsbelastung im Untersuchungsbereich ableiten.

#### 4.3.1 Analyse-Mitfall (Verkehrsbelastungs- und -erzeugungsszenario 3.0)

##### 4.3.1.1 Rahmstraße/Dinslakener Straße

Bei unveränderter Verkehrsbelastung im Zuge der durchgehenden Strecke der Rahmstraße und der Dinslakener Straße tritt infolge des neu induzierten Verkehrs des Nahversorgungsstandortes (Analyse-Mitfall) eine Erhöhung der Gesamtverkehrsbelastung in dem Knotenpunkt Rahmstraße/Dinslakener Straße um 2,3 % auf 975 Kfz/Std. in der maßgebenden Frühspitzenstunde (9.00 – 10.00 Uhr) und um 5,3 % auf 1.209 Kfz/Std. in der Nachmittagsspitzenstunde (17.00 – 18.00 Uhr) ein, vgl. Abb. 16 - 17.<sup>5</sup>

*Anstieg der Verkehrsbelastung im Knotenpunktsbereich zwischen 2,3 und 5,3 %*

<sup>5</sup> Die Verkehrsspitzenstunden des geplanten Nahversorgungsstandortes treten in verkehrsschwächere Stundengruppen bezogen auf die durchgehende Strecke der Rahmstraße und Dinslakener Straße auf. Für die Wirkungsanalyse ist die Spitzenstundenbelastung in der Hauptrichtung maßgebend.

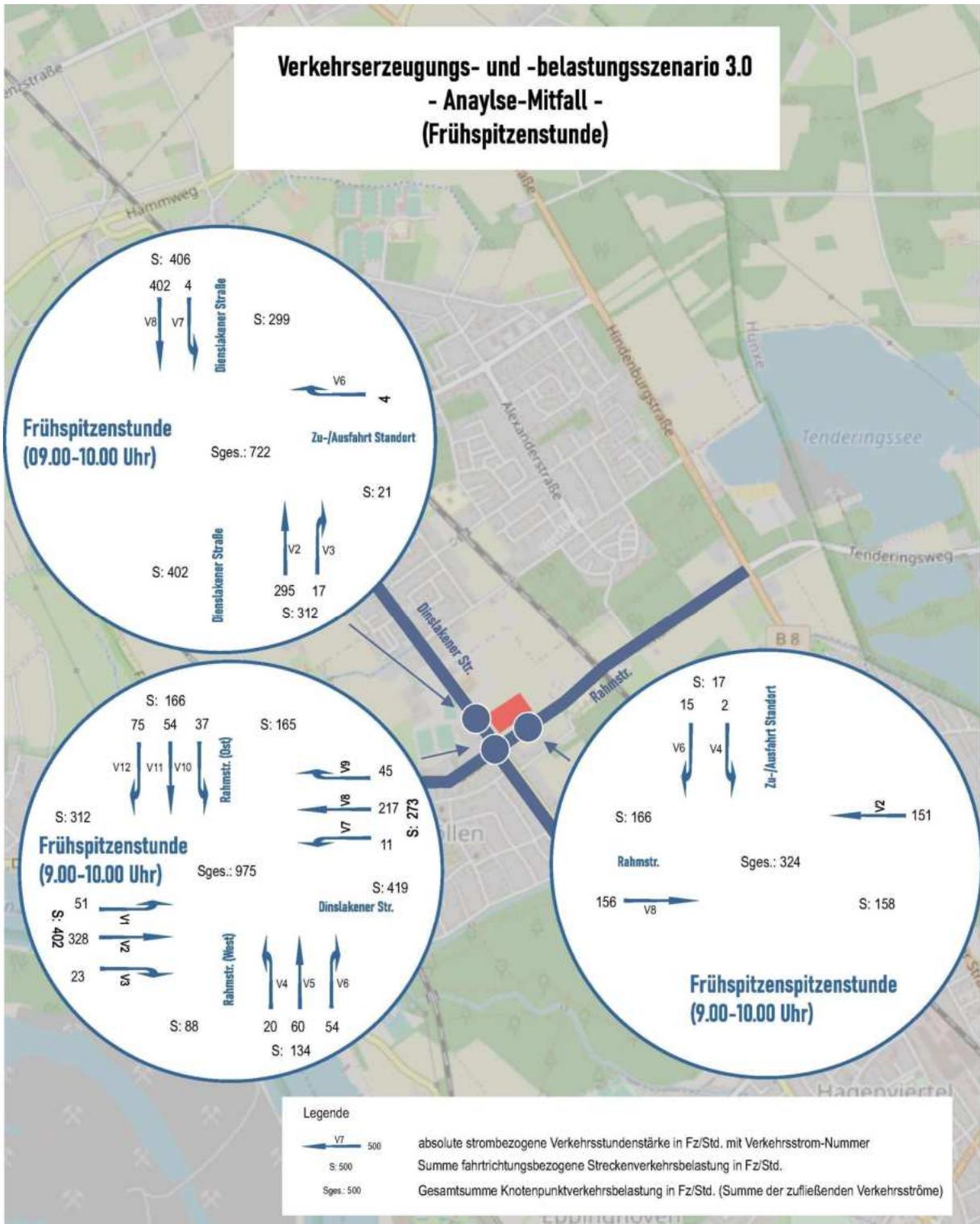


Abb. 16: Strecken- und Knotenpunktbelastung: Analyse-Mitfall (Frühspitzenstunde)  
 Quelle: Stadt+Verkehr

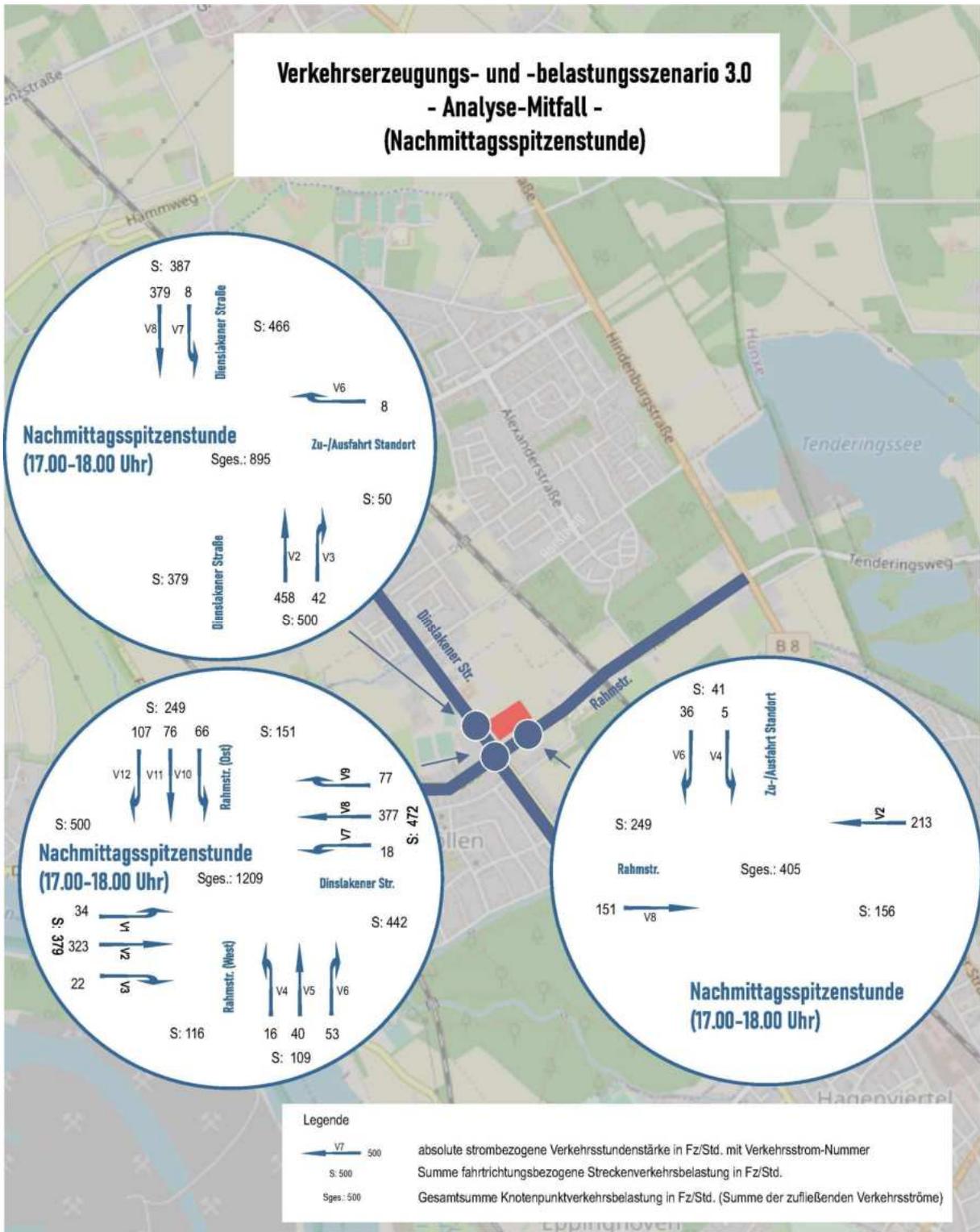


Abb. 17: Strecken- und Knotenpunktbelastung: Analyse-Mitfall (Nachmittagsspitzenstunde)  
 Quelle: Stadt+Verkehr

#### 4.3.1.2 Dinslakener Straße/Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes

Bei unveränderter Verkehrsbelastung im Zuge der durchgehenden Strecke der Dinslakener Straße tritt infolge des neu induzierten Verkehrs des Nahversorgungsstandortes (Analyse-Mitfall) eine Erhöhung der Gesamtverkehrsbelastung in dem zukünftigen Einmündungsbereich Dinslakener Straße/Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes um 2,1 % auf 722 Kfz/Std. in der maßgebenden Frühspitzenstunde (9.00 – 10.00 Uhr) und um 4,8 % auf 895 Kfz/Std. in der Nachmittagsspitzenstunde (17.00 – 18.00 Uhr) ein, vgl. Abb. 16 - 17.

*Anstieg der Verkehrsbelastung in dem zukünftigen Einmündungsbereich zwischen 2,1 und 4,8 %*

#### 4.3.1.3 Rahmstraße/geplante Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes

Bei unveränderter Verkehrsbelastung im Zuge der durchgehenden Strecke der Rahmstraße tritt infolge des neu induzierten Verkehrs des Nahversorgungsstandortes (Analyse-Mitfall) eine Erhöhung der Gesamtverkehrsbelastung in dem zukünftigen Einmündungsbereich Rahmstraße/ Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes um 5,9 % auf 324 Kfz/Std. in der maßgebenden Frühspitzenstunde (9.00 – 10.00 Uhr) und um 12,2 % auf 405 Kfz/Std. in der Nachmittagsspitzenstunde (17.00 – 18.00 Uhr) ein, vgl. Abb. 16 - 17.

*Anstieg der Verkehrsbelastung in dem zukünftigen Einmündungsbereich zwischen 5,9 und 12,2 %*

### 4.3.2 Prognose-Mitfall (Verkehrsbelastungs- und -erzeugungsszenario 4.0)

#### 4.3.2.1 Rahmstraße/Dinslakener Straße

Bei Ansatz der allgemeinen prognostizierten Veränderung der Verkehrsbelastung der Rahmstraße und der Dinslakener Straße unter Berücksichtigung des neu induzierten Verkehrs des Nahversorgungsstandortes (Prognose-Mitfall) erhöht sich Gesamtverkehrsbelastung in dem Knotenpunkt Rahmstraße/Dinslakener Straße um 6,9 % auf 1.019 Kfz/Std. in der maßgebenden Frühspitzenstunde (9.00 – 10.00 Uhr) und um 9,8 % auf 1.261 Kfz/Std. in der Nachmittagsspitzenstunde (17.00 – 18.00 Uhr), vgl. Abb. 18 - 19.

*Anstieg der Gesamtverkehrsbelastung um 6,9 % im FSP und 9,8 % im NSP*

#### 4.3.2.2 Dinslakener Straße/Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes

Bei Ansatz der allgemeinen prognostizierten Veränderung der Verkehrsbelastung der Rahmstraße und der Dinslakener Straße unter Berücksichtigung des neu induzierten Verkehrs des Nahversorgungsstandortes (Prognose-Mitfall) erhöht sich Gesamtverkehrsbelastung in dem zukünftigen Einmündungsbereich Dinslakener Straße/Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes um 6,5 % auf 753 Kfz/Std. in der maßgebenden Frühspitzenstunde (9.00 – 10.00 Uhr) und um 9,1 % auf 932 Kfz/Std. in der Nachmittagsspitzenstunde (17.00 – 18.00 Uhr), vgl. Abb. 18 - 19.

*Anstieg der Gesamtverkehrsbelastung um 6,5 % im FSP und 9,1 % im NSP*

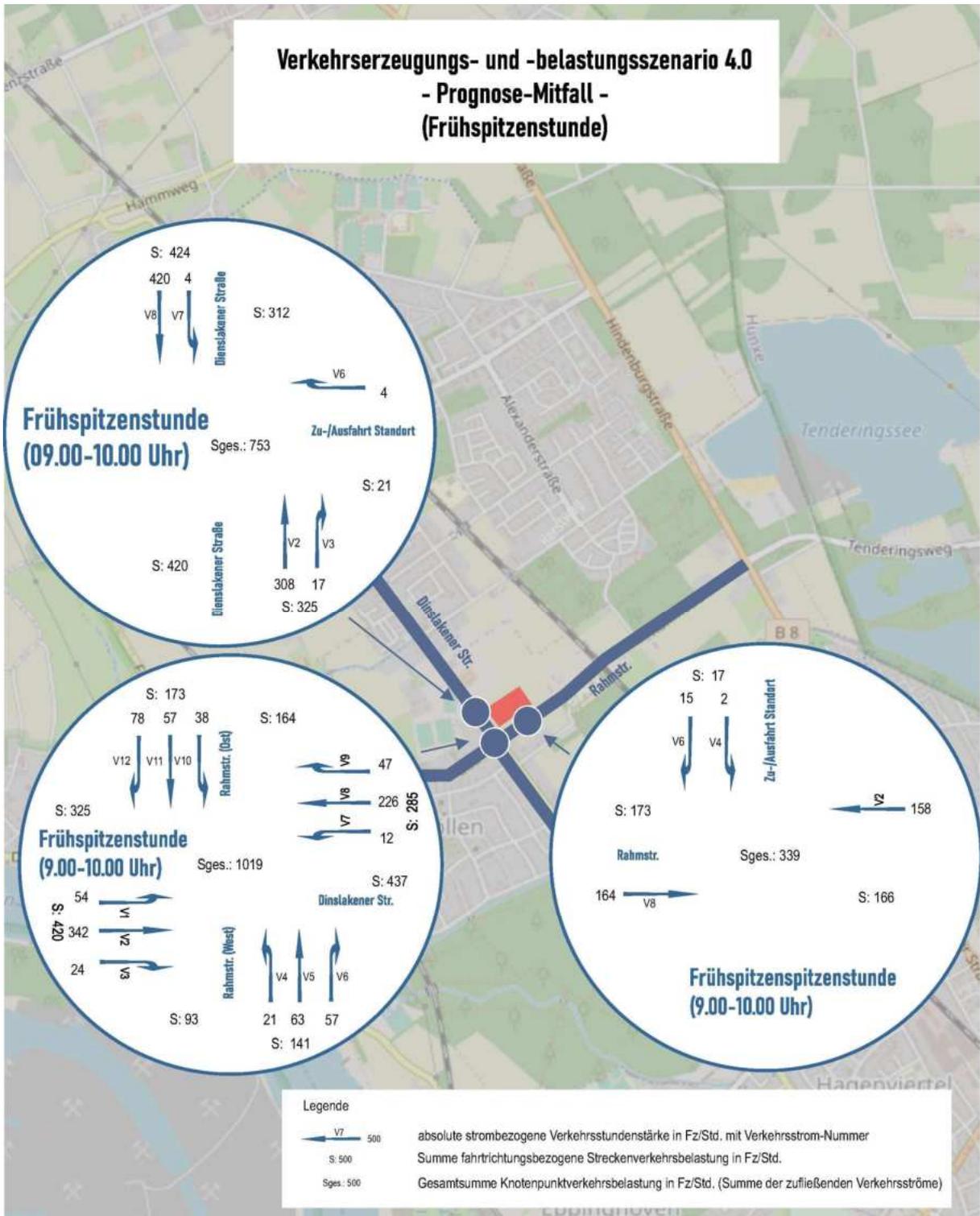


Abb. 18: Strecken- und Knotenpunktbelastung: Prognose-Mitfall (Frühspitzenstunde)  
 Quelle: Stadt+Verkehr

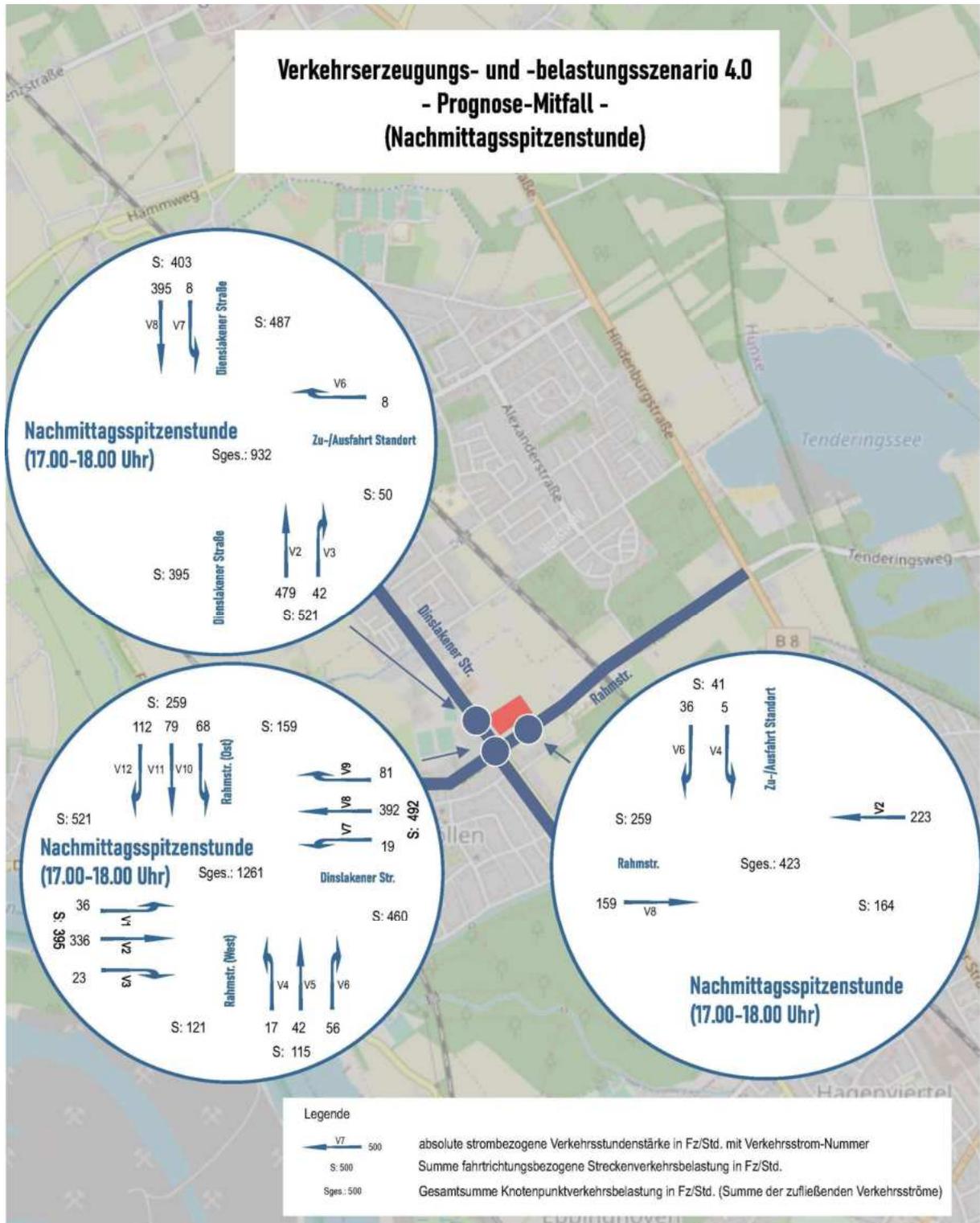


Abb. 19: Strecken- und Knotenpunktbelastung: Prognose-Mitfall (Nachmittagsspitzenstunde)  
 Quelle: Stadt+Verkehr

#### 4.3.2.3 Rahmstraße /Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes

Bei Ansatz der allgemeinen prognostizierten Veränderung der Verkehrsbelastung der Rahmstraße und der Dinslakener Straße unter Berücksichtigung des neu induzierten Verkehrs des Nahversorgungsstandortes (Prognose-Mitfall) erhöht sich Gesamtverkehrsbelastung in dem zukünftigen Einmündungsbereich Rahmstraße/Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes um 10,8 % auf 339 Kfz/Std. in der maßgebenden Frühspitzenstunde (9.00 – 10.00 Uhr) und um 17,2 % auf 423 Kfz/Std. in der Nachmittagsspitzenstunde (17.00 – 18.00 Uhr), vgl. Abb. 18 – 19.

*Anstieg der Gesamtverkehrsbelastung um 10,8 % im FSP und 17,2 % im NSP*

## 5. Wirkungsanalyse

Für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der vorfahrtsregelten und signalisierten Knotenpunkte im Untersuchungsbereich wird die bestehende und zukünftige Qualität des Verkehrsablaufs unter Ansatz des normierten Berechnungsverfahrens nach dem 'HBS Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen 2015' ermittelt.

Die Ergebnisse der Verkehrsanalyse und -prognose bilden die Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung der Leistungsfähigkeit<sup>6</sup>. Im Ergebnis der Verkehrsanalyse und -prognose wird der Wirkungsanalyse als maßgebenden Belastungsfall das Verkehrsbelastungs- und -erzeugungsszenario 4.0 (Prognose-Mitfall) zugrunde gelegt.

Bei den vorfahrtsregelten Knotenpunkten werden als wesentliches Kriterium zur Beschreibung der Qualität des Verkehrsablaufes die mittleren Wartezeiten der Kraftfahrzeugströme bestimmt. Die Länge der Rückstaubildung in den untergeordneten Zufahrten wird als ergänzendes Kriterium für die Beurteilung des Verkehrsablaufes herangezogen.

Mittlere Wartezeiten von  $\leq 10 - < 45$  Sec. repräsentieren eine hohe bis ausreichende Verkehrsqualität (Qualitätsstufe A – D), vgl. Tab. 5. Bei Überschreitung der mittleren Wartezeiten von ca.  $> 45$  Sec. (Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes: E) ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit im Bereich des Knotenpunktes nicht mehr gewährleistet; der Verkehrsablauf wird instabil und die Kapazitätsgrenze wird erreicht. Die Leistungskapazität wird bei einem Sättigungsgrad von  $< 1$  überschritten (Qualitätsstufe F).

Bei den signalisierten Knotenpunkten wird ebenfalls als wesentliches Kriterium zur Beschreibung der Qualität des Verkehrsablaufes die mittleren Wartezeiten der Kraftfahrzeugströme und ergänzend der Auslastungsgrad herangezogen<sup>7</sup>. Bei Überschreitung einer mittleren Wartezeit von 70 sec (Qualitätsstufen E-F) und eines Auslastungsgrades von  $> 100$  % ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit mit starken Stauerscheinungen am Ende der Freigabezeit nicht mehr gegeben, vgl. Tab. 6.

*Verkehrsqualität an vorfahrtsregelten Knotenpunkten*

*Verkehrsqualität an signalisierten Knotenpunkten*

<sup>6</sup> Aufgrund fehlender Angaben zu dem Aufkommen im querenden Rad- und Fußgängerverkehr werden bei der Bestimmung der Bemessungsverkehrsstärke entsprechende Annahmen getroffen.

<sup>7</sup> Der Prüfung der Verkehrsqualität im Bereich des signalisierten Knotenpunktes wird die bestehenden Programmstruktur in einer Festzeitsteuerung zugrunde gelegt. Maßgebend sind die jeweiligen Signalprogramme bezogen auf die Früh- und Nachmittagsspitzenstunde.

Qualitätsstufen	Mittlere Wartezeit in sec.	Beschreibung des Verkehrsablaufes
A	≤ 10	Höchste Verkehrsqualität. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
B	≤ 20	Hohe Verkehrsqualität. Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
C	≤ 30	Mittlere Verkehrsqualität. Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
D	≤ 45	Ausreichende Verkehrsqualität. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
E	> 45	Unzureichende Verkehrsqualität. Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d. h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.
F	Verkehrsstärke liegt über der Kapazität	Überschreitende Verkehrsqualität. Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Tab. 5: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes nach HBS: Vorfahrtsgeregelter Knotenpunkt

Quelle: Stadt+Verkehr nach HBS 2015

Qualitätsstufen	Mittlere Wartezeit in sec.	Beschreibung des Verkehrsablaufes
A	≤ 20	Höchste Verkehrsqualität. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
B	≤ 35	Hohe Verkehrsqualität. Alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren -oder gehen. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
C	≤ 50	Mittlere Verkehrsqualität. Nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kfz-Verkehr tritt im Mittel nur geringer Stau auf am Ende der Freigabezeit auf.
D	≤ 70	Ausreichende Verkehrsqualität. Im Kfz-Verkehr ist ständiger Reststau vorhanden. Die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
E	> 70	Unzureichende Verkehrsqualität. Im Kfz-Verkehr bilden sich anwachsender Stau. Die Wartezeiten sind sehr hoch. Die Kapazität wird erreicht.
F	Verkehrsstärke liegt über der Kapazität	Überschreitende Verkehrsqualität. Die Nachfrage übersteigt die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zur Abfertigung mehrmals vorrücken. Der Stau wächst stetig an und die Wartezeiten sind extrem hoch. Der Knotenpunkt ist überlastet.

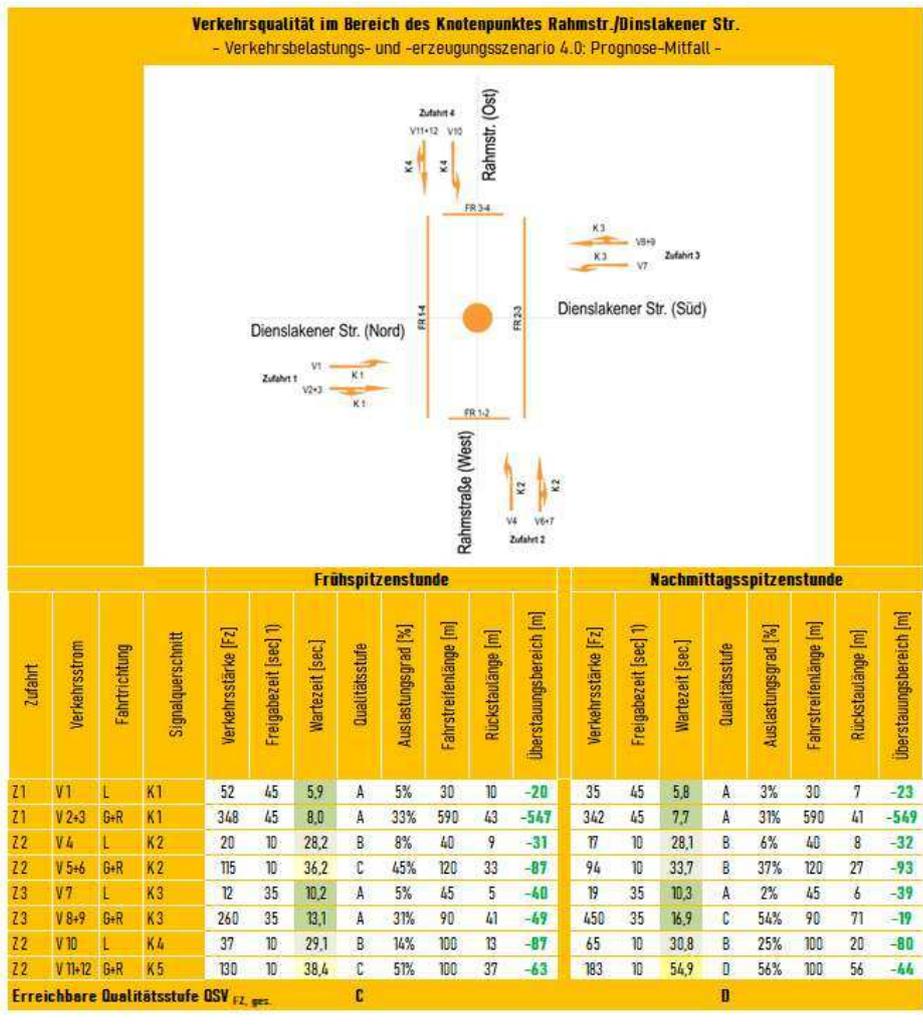
Tab. 6: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes nach HBS: Signalisierter Knotenpunkt

Quelle: Stadt+Verkehr nach HBS 2015

Bezogen auf den maßgebenden Prognose-Mitfall lassen sich die nachfolgenden Qualitätsmerkmale im Verkehrsablauf im Untersuchungsbereich bestimmen.

### 5.1 Rahmstraße/Dinslakener Straße

Bei Ansatz der Annahmen zur allgemeinen Entwicklung der Streckenverkehrsbelastung und des neu induzierten Verkehrs des geplanten Nahversorgungsstandortes im Prognose-Mitfall treten in der Frühspitzenstunde mittlere Wartezeiten von bis zu 38,4 Sec. bezogen auf die geradeausfahrenden und rechtsabbiegenden Verkehrsströme im Zuge der Rahmstraße im westlichen Zulaufbereiches des signalisierten Knotenpunktes Rahmstraße/Dinslakener Straße auf.



Tab. 7: Prüfung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Rahmstraße/Dinslakener Straße (FSP und NSP): Prognose-Mitfall

Quelle: Stadt+Verkehr

Die entsprechende Qualitätsstufe C repräsentiert ein mittleres Maß an Verkehrsqualität mit spürbaren Wartezeiten und geringen Reststauerscheinungen am Ende der Freigabezeit. vgl. Tab. 7.

*Mittleres Maß an Verkehrsqualität (Qualitätsstufe C)*

In der Nachmittagsspitzenstunde steigen die mittleren Wartezeiten auf bis zu 54,9 Sec. bezogen auf die geradeaus- und rechtsabbiegenden Verkehrsströme im Zuge der Rahmstraße an. Die entsprechende Qualitätsstufe D repräsentiert ein ausreichendes an Verkehrsqualität mit merklichen Wartezeiten und Reststaubildung am Ende der Freigabezeit. Der Zustand des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt ist noch stabil, vgl. Tab. 7.

*Ausreichendes Maß an Verkehrsqualität (Qualitätsstufe D)*

## 5.2 Dinslakener Straße/Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes

Bei Ansatz der Annahmen zur allgemeinen Entwicklung der Streckenverkehrsbelastung und des neu induzierten Verkehrs des geplanten Nahversorgungsstandortes im Prognose-Mitfall treten in der Frühspitzenstunde mittlere Wartezeiten von bis zu 4,4 Sec. und 5,6 Sec. in der Nachmittagsspitzenstunde bezogen auf die rechtsabbiegenden Verkehrsströme im Zuge der Zu- und Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes und die linkseinbiegenden Verkehrsströme im Bereich der Dinslakener Straße (Nord) auf, vgl. Tab. 8<sup>8</sup>.

**Verkehrsqualität im Bereich der Einmündung Dinslakener Straße/Zu- und Ausfahrt Nahversorgungsstandort**  
 Verkehrsbelastungs- und -erzeugungsszenario 4.0: Prognose-Mitfall -

	Frühspitzenstunde						Nachmittagsspitzenstunde							
	Verkehrsstärke [Fz]	Wartezeit [sec.]	Qualitätsstufe	Auslastungsgrad [%]	Fahstreifenlänge [m]	Rückstaulänge [m]	Überstaubungsbereich [m]	Verkehrsstärke [Fz]	Wartezeit [sec.]	Qualitätsstufe	Auslastungsgrad [%]	Fahstreifenlänge [m]	Rückstaulänge [m]	Überstaubungsbereich [m]
<b>Einzelströme</b>														
Verkehrsstrom 2	308	0,0	A	17,7%	30	13	-17	479	0,0	A	27,5%	30	20	-10
Verkehrsstrom 3	17	2,4	A	1,1%	60	7	-53	8	5,6	A	1,2%	12	7	-5
Verkehrsstrom 6	4	4,4	A	0,5%	530	6	-524	395	0,0	A	22,7%	530	6	-524
Verkehrsstrom 7	4	4,3	A	0,5%	12	7	-5	8	5,4	A	1,2%	12	7	-5
Verkehrsstrom 8	420	0,0	A	24,2%	530	6	-524	395	0,0	A	22,7%	530	6	-524
<b>Mittelwert</b>														
Verkehrsstrom 2+3	325	2,6	A	18,8%	30	13	-17	521	3,0	A	30,3%	30	20	-10
Verkehrsstrom 4+6	4	4,4	A	0,5%	530	13	-517	8	5,6	A	1,2%	530	13	-517
<b>Erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>Fz</sub></b>	<b>A</b>							<b>A</b>						

Tab. 8: Prüfung der Leistungsfähigkeit der Einmündungsbereiches Dinslakener Straße/Zu- und Ausfahrtsbereich des Nahversorgungsstandortes (FSP und NSP): Prognose-Mitfall

Quelle: Stadt+Verkehr

<sup>8</sup> Bezogen auf die querenden Fußgänger und Radfahrer im Zuge der Dinslakener Straße im Bereich der Zu- und Ausfahrt des Standortes wird ein Aufkommen von 50 Fußgängern/Radfahrern in der Spitzenstunde in Ansatz gebracht.

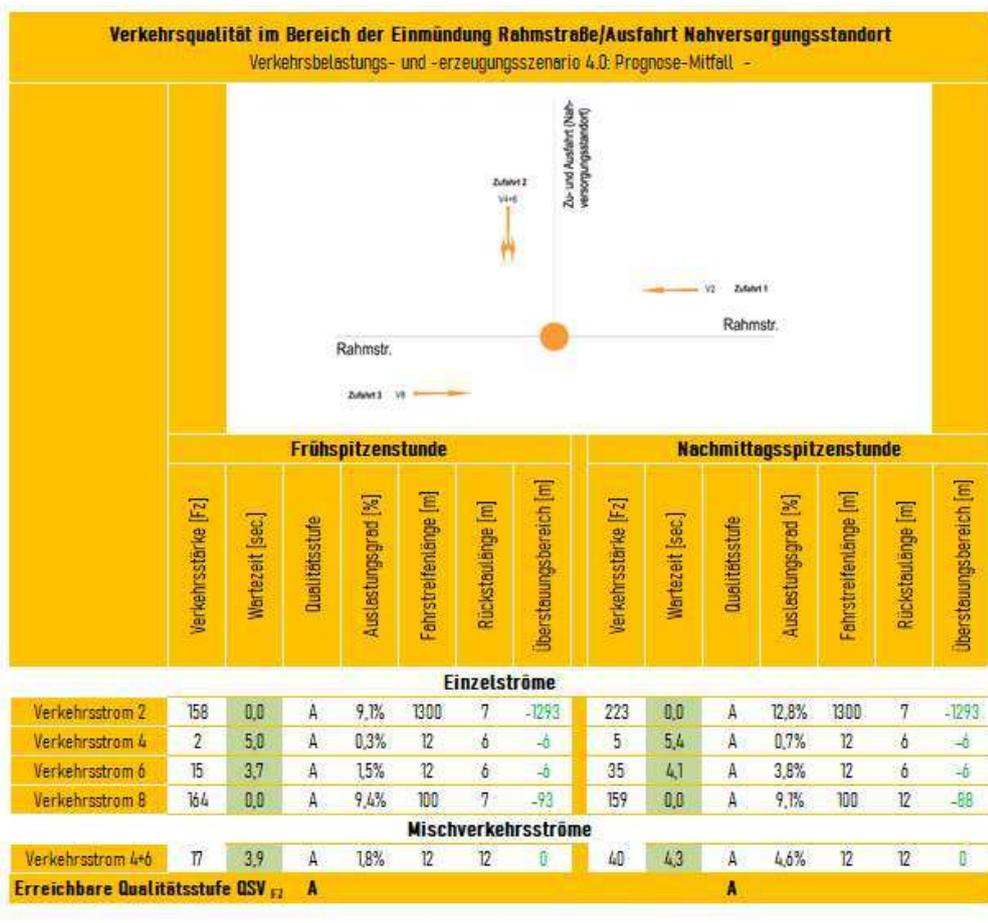
Die entsprechende Qualitätsstufe A repräsentiert das höchste Maß an Verkehrsqualität ohne Wartezeiten und markante Rückstauerscheinungen. Die Ausstellflächen für den linksabbiegenden Verkehr in Richtung des Standortes werden nicht überstaut.

*Höchstes Maß an Verkehrsqualität (Qualitätsstufe A)*

### 5.3 Rahmstraße/Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes

Bei Ansatz der Annahmen zur allgemeinen Entwicklung der Streckenverkehrsbelastung und des neu induzierten Verkehrs des geplanten Nahversorgungsstandortes im Prognose-Mitfall treten in der Frühspitzenstunde mittlere Wartezeiten von bis zu 5,0 Sec. und 5,4 Sec. in der Nachmittagsspitzenstunde bezogen auf die linksabbiegenden Verkehrsströme im Zuge der Ausfahrt des Nahversorgungsmarktes in Fahrtrichtung der Rahmstraße (Ost) auf. Die entsprechende Qualitätsstufe A repräsentiert das höchste Maß an Verkehrsqualität ohne Wartezeiten und markante Rückstauerscheinungen. Die Ausstellflächen für die abbiegenden Quellverkehre auf dem Standort werden nicht überstaut., vgl. Tab. 9.

*Höchstes Maß an Verkehrsqualität (Qualitätsstufe A)*



Tab. 9: Prüfung der Leistungsfähigkeit der Einmündungsbereiches Rahmstraße/Ausfahrtbereich des Nahversorgungsstandortes (FSP und NSP): Prognose-Mitfall

Quelle: Stadt+Verkehr

## 6. Fazit

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Wirkungsanalyse kann unter Ansatz der betrachteten Verkehrsbelastungs- und -erzeugungsszenarien bezogen auf den geplanten Neubau des Nahversorgungsstandortes eine gesicherte Verkehrsqualität im Bereich der geplanten Anbindungen an die Rahmstraße und die Dinslakener sowie des angrenzenden Knotenpunktes Rahmstraße/Dinslakener Straße nachgewiesen werden. Die Leichtigkeit des Verkehrs ist somit sichergestellt.

*Verkehrsqualität ist gesichert*

Die neu induzierten Verkehre des Standortes können leistungsfähig trotz der temporär auftretenden spürbaren Wartezeiten in den Spitzenstunden ausgehend der bestehenden und prognostizierten Grundbelastung im Bereich des Knotenpunktes Rahmstraße/Dinslakener Straße abgewickelt werden. Die temporären Rückstaubildungen an dem Knotenpunkt führt zu keiner Überstauung der Dinslakener Straße und der Rahmstraße über den geplanten Zu- und Ausfahrtsbereich des Nahversorgungsstandortes hinaus. Der Zu- und Abfluss der standortbezogenen Ziel- und Quellverkehren ist hierbei sichergestellt.

Zudem kann der verfügbare Rückstaubereich im Zuge des separaten Linksabbiegestreifens im Zuge der Dinslakener Straße in Fahrtrichtung der Rahmstraße verkürzt werden. Die verbleibende Aufstellfläche kann für den Zielverkehr des Nahversorgungsstandortes genutzt werden.

Im Ergebnis der bisherigen Abstimmung des Erschließungskonzeptes mit den zuständigen Fachabteilungen der Straßenbauverwaltung des Kreises und des Landes ist die räumliche Trennung und Führung der straßengebundenen Ziel- und Quellverkehre des Nahversorgungsstandortes durch entsprechende Maßnahmen in der Beschilderung und Markierung im inneren und äußeren Erschließungsbereich zu flankieren, vgl. Abb. 20. Im Rahmen der weiteren Objektplanung sind diese verkehrsorganisatorischen Maßnahmen unter Einbeziehung der zuständigen Straßenverkehrsbehörden weiter zu detaillieren.

*Flankierende Beschilderung und Markierung*

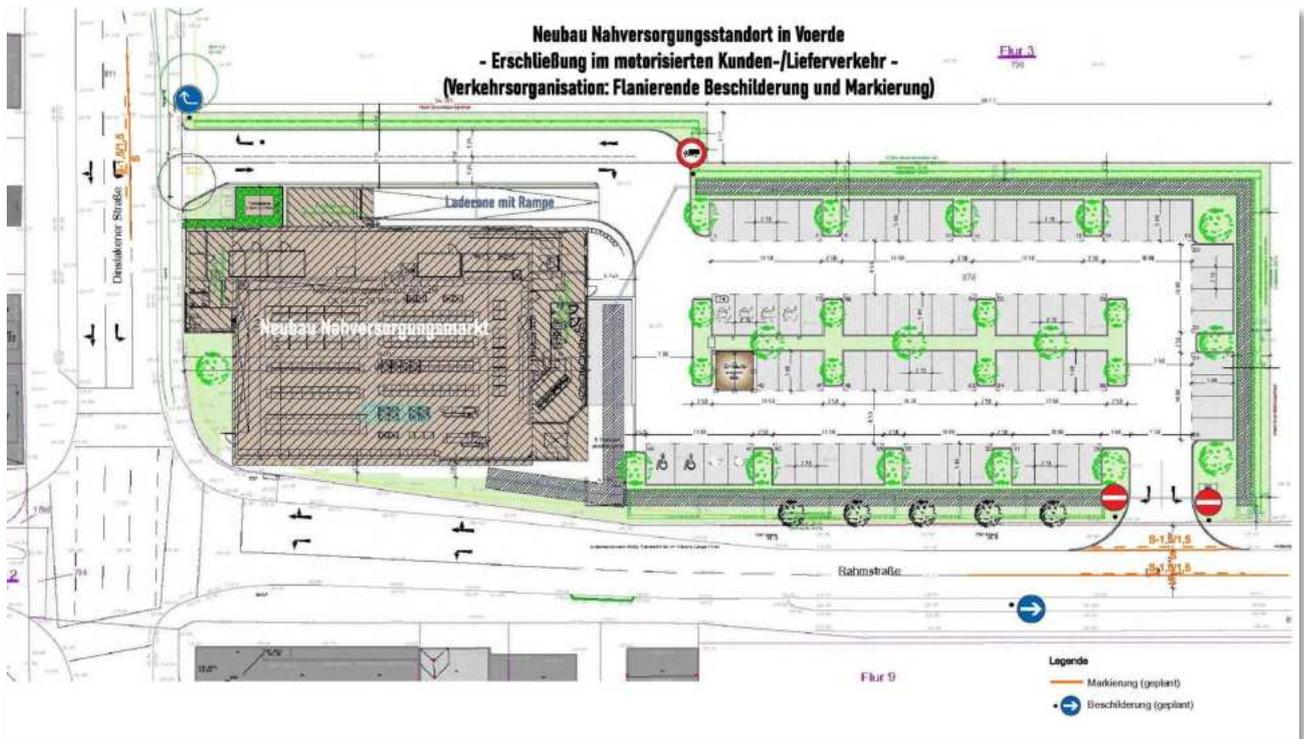


Abb. 20: Verkehrsorganisation: Flankierende Beschilderung und Markierung  
Quelle: Stadt+Verkehr

Krefeld, den 09.04.2025

STADT+VERKEHR

(Terfort)

## **ANHANG: Stellungnahme von Straßen NRW vom 21.02.2025**

**Von:** Fabian.Galla@strassen.nrw.de  
**Gesendet:** Freitag, 21. Februar 2025 15:33  
**An:** terfort@stadtundverkehr.de  
**Cc:** Ingo.Gerhardt@strassen.nrw.de; armin.elsen@jagdfeld-realestate.de  
**Betreff:** AW: Neubau Nahversorgungsstandort Rahmstr. in Voerde-Möllen  
**Anlagen:** Erschließungskonzept\_Basis\_03022025.pdf

Sehr geehrter Herr Tefort,

gemäß Schleppkurvennachweis ist die Ausfahrt Rahmstraße auf 7,50 m zu begrenzen.

Die geplante Markierung der Basislösung im Bereich der Ausfahrt ist nochmals auf Höhe der Fahrbahnbegrenzungslinie anzulegen (2,90 m nördlich, Doppelstrich aus einem durchgehenden und einem unterbrochenen Schmalstrich). Dies ist mit der Anordnungsbehörde abzustimmen.

Wie schon in der Stellungnahme vom 12.08.24 erwähnt kann unter Beachtung der Forderungen die Linksabbiegespur/-abbiegehilfe als entbehrlich gesehen werden.

Durch die Anbindung und Zufahrt Dinslakener Straße wird die Aus- und einseitige Zufahrt über Rahmstraße nach der Optionallösung abgelehnt.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

**Mit freundlichen Grüßen**

**Im Auftrag**

**Fabian Galla**  
**Planungsabteilung**  
**Fachbereich Planungen Dritter**

---

**Landesbetrieb Straßenbau .NRW**  
**Regionalniederlassung Niederrhein**  
**Außenstelle Wesel**  
**Augustastr. 12**  
**46483 Wesel**

**Tel.: 0281 / 108-238**  
**Fax: 0281 / 108-255**  
**e-mail: [fabian.galla@strassen.nrw.de](mailto:fabian.galla@strassen.nrw.de)**

---

---

**Von:** terfort@stadtundverkehr.de <terfort@stadtundverkehr.de>  
**Gesendet:** Montag, 17. Februar 2025 09:50  
**An:** Galla, Fabian <Fabian.Galla@strassen.nrw.de>  
**Cc:** Elsen, Armin <armin.elsen@jagdfeld-realestate.de>  
**Betreff:** Neubau Nahversorgungsstandort Rahmstr. in Voerde-Möllen

Sehr geehrter Herr Galla,

im Zusammenhang mit der Realisierung des o.g. Bauvorhabens sind wir aufgrund der erforderlichen Anpassung des Erschließungskonzeptes für den Nahversorgungsstandortes von der JAGFELD GmbH mit der Fortschreibung der vorliegenden verkehrstechnischen Untersuchung beauftragt worden.

Der geplanten Verkehrsführung der Ziel- und Quellverkehre, differenziert nach Verkehrszwecken, liegen die folgenden Prinzipien zugrunde, vgl. anliegendes Erschließungskonzept:

- Die Sicherstellung der Erschließung des Standortes im motorisierten Verkehr erfolgt im Zuge von zwei Grundstückszu-/ausfahrten mit Anbindung an die Dinslakener Straße und Rahmstraße.
- Über die Zufahrt im Bereich der Dinslakener Straße werden die Zielverkehre des Nahversorgungsstandortes geführt. Die konfliktfreie Führung der Verkehre aus Richtung Norden bedingt, u.a. die Mitbenutzung von Teilabschnitten des vorhandenen Linksabbiegestreifens in südlicher Richtung an dem Knotenpunkt Dinslakener Str./Rahmstraße. Gleichzeitig wird eine Abflussmöglichkeit für den Quellverkehr im Bereich der Dinslakener Straße geschaffen. Mittels Beschilderung 'Zwangspfeil Rechts' wird die Führung der Quellverkehre auf die Fahrtrichtung nach Norden beschränkt. Aufgrund der räumlichen Bedingungen für die innere Führung des Lkw-Verkehrs wird diese Ausfahrtsmöglichkeiten nur auf den motorisierten Verkehr der Kunden begrenzt.
- Die Grundstückzufahrt im Bereich der Rahmstraße übernimmt die Hauptfunktion für die Führung des Quellverkehrs (Lkws in allen Fahrtrichtungen und den Pkws in Fahrtrichtung Süden, Osten und Westen).

Ausgehend von den uns vorliegenden Stellungnahmen von Straßen NRW vom 12.08.2024 und 24.08.2024 möchten Wir Sie um Ihre Stellungnahme hinsichtlich der nachfolgenden Details in der Erschließung bitten.

Entsprechend Ihrer schriftlichen Anforderung vom 12.08.2024 ist die Breite der Ausfahrt auf 3,5 m zu begrenzen. Im Ergebnis der durchgeführten Schleppkurvensimulation auf Basis des Bemessungsfahrzeuges 'Sattelzug' ist die Breite der Ausfahrt allerdings mit min. 7,50 auszubilden, vgl. anliegenden Lageplanausschnitt. Allen weiteren Maßnahmen der Beschilderung und Markierung zur Umsetzung der Verkehrsorganisation wird gefolgt.

Im Ergebnis der Umlegung des neuiduzierten Verkehrs des Standortes kommen nur 10 % der Verkehre (max. 5 Fahrzeuge) in der maßgebenden Spitzenstunde aus Richtung der B8. Schließt nach Ihrer Auffassung auch das geringe Aufkommen eine alternative Führung dieser Zielverkehrsströme ohne Abbiegehilfen über die 'Ausfahrt' im Bereich der Rahmstraße aus?, vgl. anliegendes Erschließungskonzept 'optional'. Ansonsten werden wir die Führung aller Zielverkehre über die Dinslakener Str. als Basislösung im Rahmen der Untersuchung weiterbetrachten, vgl. Erschließungskonzept 'Basis'.

Mit freundlichen Grüßen

Aktuelles zu unseren Projekten [News - Stadt+Verkehr \(stadtundverkehr.com\)](https://www.stadtundverkehr.com)

Dipl.-Ing.  
Beratender Ingenieur  
Thorsten Terfort

**STADT+VERKEHR**

Ingenieurbüro Terfort  
Am Brustert 26  
47839 Krefeld  
Fon 02151 . 971 87 50  
Fax 02151 . 971 87 50

**ANHANG: Stellungnahme der Kreisverwaltung Wesel (Fachdienst 65) vom 04.03.2025**

**Von:** jens.kampen@kreis-wesel.de  
**Gesendet:** Dienstag, 4. März 2025 15:22  
**An:** terfort@stadtundverkehr.de  
**Betreff:** Antwort: AW: Neubau Nahversorgungsstandort Voerde-Möllen

Sehr geehrter Herr Terfort,

nach Prüfung ihrer mit Mail vom 26.2.25 nachgereichten Unterlagen stimme ich in meiner Eigenschaft als Straßenbaulastträger der Dinslakener Straße (K17) der geplanten Zufahrt im Bereich der K17 zu. Die Ausfahrt für Pkw auf die K17 ist mittels 'Zwangspfeil Rechts' auf die Fahrtrichtung nach Norden zu beschränken. Die Ausfahrt für Lkw auf die K17 ist mit geeigneter Beschilderung zu unterbinden.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

Jens Kampen

Kreis Wesel  
Der Landrat  
Fachdienst 65 Immobilienmanagement  
Koordination Straßenbau und Bauhof  
Reeser Landstraße 31  
46483 Wesel  
email: jens.kampen@kreis-wesel.de  
Internet: [www.kreis-wesel.de](http://www.kreis-wesel.de)  
Tel.: 0281/207-3318  
Fax: 0281/207-673318

Bevor Sie diese E-Mail ausdrucken, prüfen Sie bitte, ob dies wirklich nötig ist. Umweltschutz geht uns alle an.



Von: <terfort@stadtundverkehr.de>  
An: <jens.kampen@kreis-wesel.de>  
Datum: 26.02.2025 10:03  
Betreff: AW: Neubau Nahversorgungsstandort Voerde-Möllen

---

Sehr geehrter Herr Kampen,

wir beziehen uns auf Ihre schriftliche Mitteilung vom 20.01.2025.

Entsprechend Ihrer Anforderung teilen wir Ihnen die folgenden Ergebnisse hinsichtlich der Leistungsfähigkeitsprüfung des Linkabbiegestreifens im Zuge der Dinslakener Straße in Fahrtrichtung der Rahmstraße und des geplanten Nahversorgungsstandortes mit. Die Grundlage bildet die entsprechend dem vorliegenden Erschließungskonzept aktualisierte Verkehrsumlegung und Wirkungsanalyse,

Zur leistungsfähigen Führung der linksabbiegenden Verkehrsströme im Zuge der Dinslakener Straße in Fahrtrichtung der Rahmstraße steht an dem Knotenpunkt aktuell ein 62 m langer Linksabbiegestreifen (42 m Aufstellfläche + 20 m Verziehung zur Verfügung), vgl. anliegenden Lageplan.

Unter Berücksichtigung der zukünftige Verkehrsentwicklung an dem Knotenpunkt treten maximale Rückstauerscheinungen von 17 m in der maßgebenden Früh- und Nachmittagsspitzenstunde bezogen auf die linksabbiegenden Verkehrsströme im Zuge der Dinslakener Straße in Richtung der Rahmstr. auf, vgl. Anlage. Der zukünftige Einmündungsbereich des Nahversorgungsstandortes wird hierbei nicht überstaut. Für die linksabbiegenden Verkehrsströme in Richtung des Standortes verbleibt eine Aufstellfläche von 12 m zzgl. einer 20 m langen Fahrstreifenverziehung. Ausgehend von den maximal auftretenden Rückstaus mit einer Länge von 7 m in Fahrtrichtung des Nahversorgungsstandortes können die abbiegenden Verkehrsströme abgewickelt werden, ohne dass der durchgehende Verkehr behindert wird oder eine Überstauung entsteht, vgl. Anlage.

Mit freundlichen Grüßen

Aktuelles zu unseren Projekten [News - Stadt+Verkehr \(stadtundverkehr.com\)](http://stadtundverkehr.com)

Dipl.-Ing.  
Beratender Ingenieur  
Thorsten Terfort

**STADT+VERKEHR**

Ingenieurbüro Terfort  
Am Brustert 26  
47839 Krefeld  
Fon 02151 . 971 87 50  
Fax 02151 . 971 87 50  
Mobil 0172 . 236 23 80

[www.stadtundverkehr.com](http://www.stadtundverkehr.com)

Weitere Infos auf [Facebook](https://www.facebook.com/stadtundverkehr), [Xing](https://www.xing.com/profile/thorsten_terfort) und [Linkedin](https://www.linkedin.com/company/stadtundverkehr)

**Von:** [jens.kampen@kreis-wesel.de](mailto:jens.kampen@kreis-wesel.de) <[jens.kampen@kreis-wesel.de](mailto:jens.kampen@kreis-wesel.de)>

**Gesendet:** Montag, 20. Januar 2025 10:38

**An:** [terfort@stadtundverkehr.de](mailto:terfort@stadtundverkehr.de)

**Betreff:** Neubau Nahversorgungsstandort Voerde-Möllen

Sehr geehrter Herr Terfort,

für eine abschließende Stellungnahme benötige ich noch einen Nachweis über die erforderliche Länge des

Linksabbiegers auf der K17 Dinslakener Straße zum geplanten Nahversorger.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

Jens Kampen

Kreis Wesel  
Der Landrat  
Fachdienst 65 Immobilienmanagement  
Koordination Straßenbau und Bauhof  
Reeser Landstraße 31  
46483 Wesel  
email: [jens.kampen@kreis-wesel.de](mailto:jens.kampen@kreis-wesel.de)  
Internet: [www.kreis-wesel.de](http://www.kreis-wesel.de)  
Tel.: 0281/207-3318  
Fax: 0281/207-673318

Bevor Sie diese E-Mail ausdrucken, prüfen Sie bitte, ob dies wirklich nötig ist. Umweltschutz geht uns alle an.



Von: <[terfort@stadtundverkehr.de](mailto:terfort@stadtundverkehr.de)>  
An: <[jens.kampen@kreis-wesel.de](mailto:jens.kampen@kreis-wesel.de)>  
Kopie: "Elsen, Armin" <[armin.elsen@jagdfeld-realestate.de](mailto:armin.elsen@jagdfeld-realestate.de)>, "Architekt Velde" <[info@velde.de](mailto:info@velde.de)>, <[info@ennenbach.eu](mailto:info@ennenbach.eu)>  
Datum: 12.01.2025 17:14  
Betreff: Neubau Nahversorgungsstandort Voerde-Möllen

---

Sehr geehrter Herr Kampen,

im Zusammenhang mit der Realisierung des o.g. Bauvorhabens sind wir aufgrund der erforderlichen Anpassung des Erschließungskonzeptes für den Nahversorgungsstandortes von der JAGDFELD GmbH mit der Fortschreibung der vorliegenden verkehrstechnischen Untersuchung auftragt worden.

In Vorbereitung der Anpassung der Untersuchung übersenden wir Ihnen das aktuelle Konzept für die äußere Verkehrsführung der motorisierten Kunden- und Lieferverkehre bezogen auf den Standort mit der Bitte um Stellungnahme/Freigabe.

Der geplanten Verkehrsführung der Ziel- und Quellverkehre, differenziert nach Verkehrszwecken, liegen die folgenden Prinzipien zugrunde:

- Die Sicherstellung der Erschließung des Standortes im motorisierten Verkehr erfolgt im Zuge von zwei Grundstückszu-/ausfahrten mit Anbindung an die Dinslakener Straße und Rahmstraße.
- Über die Zufahrt im Bereich der Dinslakener Straße werden die Zielverkehre des Nahversorgungsstandortes geführt. Die konfliktfreie Führung der Verkehre aus Richtung Norden bedingt, u.a. die Mitbenutzung von Teilabschnitten des vorhandenen Linksabbiegestreifens in südlicher Richtung an dem Knotenpunkt Dinslakener Str./Rahmstraße. Gleichzeitig wird eine Abflussmöglichkeit für den Quellverkehr im Bereich der Dinslakener Straße geschaffen. Mittels Beschilderung ´Zwangspfeil Rechts´ wird die Führung der Quellverkehre auf die Fahrtrichtung nach Norden beschränkt.. Aufgrund der räumlichen Bedingungen für die innere Führung des Lkw-Verkehrs wird diese Ausfahrtsmöglichkeiten nur auf den motorisierten Verkehr der Kunden begrenzt.
- Die Grundstückzufahrt im Bereich der Rahmstraße übernimmt die Hauptfunktion für die Führung des Quellverkehrs (Lkws in allen Fahrtrichtungen und den Pkws in Fahrtrichtung Süden, Osten und Westen). Die ergänzende Führung der geringen Zielverkehre aus Richtung Osten wird aktuell favorisiert; bedarf aber der abschließenden Zustimmung von Straßen NRW,

Mit freundlichen Grüßen

Aktuelles zu unseren Projekten [News - Stadt+Verkehr \(stadtundverkehr.com\)](http://stadtundverkehr.com)

Dipl.-Ing.  
Beratender Ingenieur  
Thorsten Terfort

**STADT+VERKEHR**

Ingenieurbüro Terfort  
Am Brustert 26  
47839 Krefeld  
Fon 02151 . 971 87 50  
Fax 02151 . 971 87 50  
Mobil 0172 . 236 23 80

[www.stadtundverkehr.com](http://www.stadtundverkehr.com)

Weitere Infos auf [Facebook](https://www.facebook.com/stadtundverkehr), [Xing](https://www.xing.com/profile/thorsten_terfort) und [LinkedIn](https://www.linkedin.com/company/stadtundverkehr)

[Anhang "Erschließungskonzept\_07022025.pdf" gelöscht von Jens Kampen/Kreis Wesel/DE]

[Anhang "Verkehrsqualität\_Einmündung.pdf" gelöscht von Jens Kampen/Kreis Wesel/DE]

[Anhang "Verkehrsqualität\_Knotenpunkt.pdf" gelöscht von Jens Kampen/Kreis Wesel/DE]