

DS Grundbesitz Rheinberg GmbH

Alte Messe Rheinberg,
An der Rheinberger Heide 5, 47495 Rheinberg

Verkehrliche Erschließung - Stellungnahme

Im Auftrag der

DS Grundbesitz Rheinberg GmbH

bearbeitet durch

FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH, Holzdam 8, 50374 Erftstadt

gez. ppa. Klähnhammer

Dipl.-Ing. Jens Klähnhammer

Erftstadt, im Februar 2023

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Veranlassung/ Aufgabenstellung	4
2.	Ausbauerfordernisse Römerstraße	7
2.1.	Straßenbauliche Notwendigkeiten	7
2.2.	Straßenbeleuchtung	9
3.	Gleisanschluss Gewerbepark	9

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1-1:	Römerstraße im Bestand am Messetag	5
Abb. 2-1:	Römerstraße im Bestand (Zustand, Aufteilung)	7
Abb. 2-2:	Knotenpunkt Römerstraße / An der Rheinberger Heide	8

1. Veranlassung/ Aufgabenstellung

DS Grundbesitz Rheinberg GmbH plant das Messeareal an der Römerstraße in Rheinberg (ehemaliges Reichel-Gelände) umzugestalten. Die bestehende Gebäudestruktur sowie die interne Verkehrserschließung des insgesamt rund 180.000 m² großen Areals soll neu entwickelt werden. In diesem Zusammenhang wird sich auch die Nutzung der Gebäude und Flächen verändern.

Einige der bisherigen Nutzungen, wie Eventsäle, der Messebereich sowie das Salzlager werden voraussichtlich entfallen. Die bestehende Nutzung durch den Möbelversender AH-Trading wird voraussichtlich weiter ausgebaut und eine der Gewerbehallen beziehen.

Neue Nutzungen sind

- Online - Versandhandel für Gartenmöbel im nordwestlichen Bereich
- Produzierende Kleingewerbe im südwestlichen Teilbereich (KI1 bis KI4)
- Kleingewerbe (KI5) und Handwerksbetriebe (G1 bis G7) im Teilbereich südwestlich der Römerstraße
- Mischgebietsnutzung (MI1 und MI2) im südlichen Zipfel des Entwicklungsbereiches

Damit einhergehend ergibt sich neben der veränderten verkehrlichen internen Erschließung auch eine Veränderung in der Verkehrsnachfrage zu deren Beurteilung eine Verkehrsstudie vom Büro Inros Lackner durchgeführt wurde. Aufbauend auf den Ergebnissen dieser Verkehrsstudie und unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen sind durch IVV Aachen Grundzüge für ein Verkehrskonzept zur Erschließung des neuen Gewerbegebietes entwickelt worden.

Aktuell ist die Römerstraße mit ca. 250 Fahrzeugbewegungen (Quell- und Zielverkehr; davon 30 LKW-Bewegungen) belastet. Diese Verkehrsbelastungen schwanken jedoch stark. An Messe- oder Veranstaltungstagen kann das Verkehrsaufkommen auf ca. 5.000 Fahrzeugbewegungen ansteigen. Aufgrund der Straßen- und Stellplatzsituation ist dann eine Verkehrsorganisation durch vom Veranstalter gestellte Ordnungskräfte notwendig (vgl. Abb. 1-1).



Abb. 1-1: Römerstraße im Bestand am Messetag

Künftig soll ein Gewerbepark mit einer Bruttogeschossfläche von ca. 78.500 m² entstehen.

Die künftigen Nutzungen umfassen im Einzelnen:

- Online - Versandhandel für Gartenmöbel: ca. 45.600 m² BGF
- Kl.-Gewerbe 1 – 4: ca. 24.200 m² BGF
- Kl.-Gewerbe 5: ca. 5.800 m² BGF
- Gewerbe 1 – 7: (Handwerksbetriebe) ca. 3.600 m² BGF
- Mischgebiet (z.B. Wohnen, Büro, Arztpraxis) ca. 1.000 m² BGF

Nach dem aktuellen Stand des Bebauungsplans (Vorabzug Vorentwurf) soll die verkehrliche Erschließung des Gewerbeparks von der Kreisstraße (K 31 / An der Rheinberger Heide) über die bestehende, im Bereich der Neuerschließung Richtung Südosten verlaufende Römerstraße erfolgen. Von der Kreisstraße ausgehend ist nach ca. 400 Metern, am südöstlichen Ende der im Bebauungsplan ausgewiesenen Gewerbeflächen, ein neuer Wendehammer geplant. Der restliche Abschnitt der Römerstraße im Geltungsbereich des Bebauungsplans, zwischen dem geplanten Wendehammer und Alpsrayer Straße, soll zu einem Fuß- und Radweg umgebaut werden.

Im Rahmen einer gutachterlichen Bewertung soll festgestellt werden, inwiefern die vorhandene Römerstraße für die Neuerschließung weiter genutzt werden kann bzw. welche Ausbaumaßnahmen zusätzlich zu dem geplanten Wendehammer gegebenenfalls aufgrund der geänderten verkehrlichen Situation aufgrund der Neuerschließung erforderlich werden.

Insgesamt ergibt sich gemäß den bisherige Verkehrsuntersuchungen variantenabhängig ein neues Verkehrsaufkommen in Höhe von bis zu 2.791 Fahrzeugbewegungen je Werktag im Ziel und Quellverkehr. Dieses Aufkommen setzt sich zusammen aus:

Fläche B-Plan	Nutzung	Pkw	Lkw	Kfz
GE 1	Variante 1 AH-Trading / 3-Schicht	684	144	828
	Variante 2 AH-Trading / 2-Schicht	512	144	656
	Variante 3 AH-Trading / nur Tagschicht	384	144	528
	Variante 4 Normales Gewerbe	1.069	329	1.398
GE 3-1 bis 3-3, GE 4-2	Kleingewerbe 1-5	712	220	932
GE 4-2, GE 5	Handwerksbetriebe	183	70	253
MI	Mischgebiet nördl. Gebäude (Praxen, Büro)	206	2	208
Gesamt über Römerstraße	Variante 1	1.785	436	2.221
	Variante 2	1.613	436	2.049
	Variante 3	1.485	436	1.921
	Variante 4	2.170	621	2.791

Neben der straßenverkehrlichen Einschätzung sind auch die Erfordernisse für eine Straßenbeleuchtung und die Möglichkeiten eines Bahnanschlusses für den Gewerbepark zu untersuchen.

2. Ausbauerfordernisse Römerstraße

2.1. Straßenbauliche Notwendigkeiten

Die Römerstraße im Bestand weist einen sehr schlechten Fahrbahnzustand auf. Die Schadensbilder deuten auf einen unzureichenden Oberbau hin. Die Straße wäre bereits bei heutigen Verkehrsbelastungen grundhaft sanierungsbedürftig.



Abb. 2-1: Römerstraße im Bestand (Zustand, Aufteilung)

Die Breite der Fahrbahn beträgt knapp 6,00 m. Abgetrennt durch einen maximal 1,00 m breiten Trennstreifen bzw. abschnittsweise eine Muldenrinne mit anschließenden asphaltierten Trennstreifen schließt sich ein 1,00 m bis 1,75 m breiter Gehweg an. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Da künftig von beiden Straßenseiten mit großen Fahrzeugen auf die Römerstraße eingebogen wird, sollte die Fahrbahn wegen der zu berücksichtigenden Schleppkurven von Lastzügen mit einer Breite von 7,50 m ausgebildet werden.

Da der ruhende Verkehr komplett auf den Grundstücken abgewickelt wird, entfallen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum.

Einseitig soll nach Abstimmung mit der Stadt ein 1,50 m breiter Streifen, der als Gehweg genutzt wird und durch Hochbord zur Fahrbahn abgetrennt ist, vorgesehen werden.

Damit ergibt sich für die Straßenraumbreite ein Gesamtmaß von $\geq 9,00$ m.

Im Einmündungsbereich Römerstraße / An der Rheinberger Heide empfehlen wir eine bauliche Anpassung mit der das Abbiegen von großen Lkw / Sattelzügen in Richtung Norden erschwert und die angestrebte Verkehrsführung für diese Fahrzeuge in Richtung A 57 verdeutlicht werden soll.



Abb. 2-2: Knotenpunkt Römerstraße / An der Rheinberger Heide

Mit diesen, in Abb. 2-2 dargestellten Maßnahmen wird die Ausfahrt so eingeeengt, dass für alle Kfz das Linksabbiegen problemlos möglich ist, Rechtsabbiegen ohne Nutzung der Gegenfahrbahn jedoch nur für Pkw und Transporter.

Da geometrisch das Rechtsabbiegen unter Nutzung der Gegenfahrbahn (hier insbesondere die Linksabbiegerspur in der Straße An der Rheinberger Heide) prinzipiell möglich ist, können Lkw mit Sonderrechten – z.B. Feuerwehr, Kommunalfahrzeuge mit gelber Blinkleuchte (Müllabfuhr, Kanalreinigung, Kehrmaschinen etc.) – auch nach Umbau der Einmündung noch nach rechts abbiegen.

Der Radverkehr kann in Anbetracht der prognostizierten Verkehrsmengen im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Überholvorgänge sind dann jedoch bei Einhaltung eines Mindestüberholabstandes von 1,50 m für LKW mit einer Mitbenutzung des Gegenfahrstreifens verbunden. Dies ist in Anbetracht der 412 LKW-Fahrten/Tag, aufgeteilt auf 12 h, also im Mittel ca. 35 LKW/h hinnehmbar.

Überregionaler Radverkehr nutzt bereits heute einen südlich des Kleingewerbes 5/ Handwerksbetriebe vorhanden Radweg.

Die Wendeanlage am Ende der Straße zum Übergang auf den Fuß- und Radwegbereich sollte gemäß RaSt06 als Wendeschleife für Lastzüge ausgebildet werden.

Der Straßenoberbau sollte mindestens mit der Belastungsklasse 10 gemäß RStO 12 ausgeführt werden.

2.2. Straßenbeleuchtung

Die Römerstraße ist eine Stadtstraße, die auch durch zu Fuß Gehende und Radfahrende benutzt wird und ist deshalb zu beleuchten. Es sollte eine energiesparende und wartungsarme LED-Beleuchtung zum Einsatz kommen. Vorbehaltlich einer lichttechnischen Berechnung beträgt der Lichtpunkt Abstand ca. 35 m.

Gleiches gilt für die im Gewerbepark befindlichen Privatstraßen.

Insgesamt ist bei der Beleuchtungsplanung darauf zu achten, dass an den Leuchtkörpern Abschirmungen angebracht werden, die nachteilige Lichteinwirkungen in Natur und Landschaft vermeiden.

3. Gleisanschluss Gewerbepark

Grundsätzlich wäre es aus verkehrspolitischen Überlegungen heraus zu begrüßen, wenn ein Gewerbepark auch über einen Gleisanschluss verfügt. Inwieweit es für den Möbelversand und das Kleingewerbe technologisch und logistisch sinnvoll ist, Transporte über die Bahn abzuwickeln, sollte mit den einzelnen Unternehmen geklärt werden.

Der Gewerbepark befindet sich an der DB-Strecke 2330 von Rheinhausen nach Xanten und ist nicht direkt über ein Anschlussgleis ausgehend von einem Bahnhof aus bedienbar. Es müsste also eine Ausweichanschlussstelle an der freien Strecke geschaffen werden, von der aus Züge ein angeschlossenes Gleis als Rangierfahrt befahren können. Diese Ausweichanschlussstelle muss signaltechnisch abgesichert werden und erfordert demzufolge einen Eingriff in die Eisenbahnsicherungstechnik des eingleisigen Streckenabschnitts zwischen Rheinberg und Millingen.

Der Bahnhof Rheinberg wäre für die Bedienung des Anschlusses an den Gewerbepark nicht geeignet. Da die Züge von Krefeld oder Duisburg über Rheinhausen zufahren würden, wird vor der Bedienung des Anschlussgleises ein Bahnhof benötigt, indem die Bereitstellung des Zuges für die Bedienung des Anschlussgleises erfolgen kann. Der Bahnhof Rheinberg ist hierfür - wie bereits erwähnt - nicht geeignet.

Deshalb wäre nur eine Bedienung ausgehend vom Bahnhof Millingen denkbar. Züge würden den Bahnhof Millingen von Rheinhausen kommend erreichen, in einem Güterzuggleis abgestellt werden und anschließend nach einem Wechsel des Triebfahrzeugs für eine Bedienungsfahrt in das Anschlussgleis bereit gemacht werden.

Die Anschlussbahn muss mindestens 2-gleisig (Gleisabstand 5,00 m) mit 2 Weichen ausgebildet werden, damit eine Umfahrt des Triebfahrzeugs nach der Bedienung möglich wird.

Nach erster Einschätzung könnte die Nutzlänge der Anschlussbahngleise nur 350 m bis 400 m betragen. Güterzuglängen können durchaus bis 650 m betragen. Insofern wäre für die Bedienung des Anschlussgleises eine erste Restriktion in der Wirtschaftlichkeit der Bedienung über die Bahn gegeben sein.

Die Trassierung erfolgt zudem durch einen geschützten Landschaftsbereich (Waldstück), was umweltrechtlich separat zu bewerten wäre.

Eine weitere Herausforderung besteht in der Anpassung in der Eisenbahnsicherungstechnik. Die Strecke wird eingleisig betrieben. Über die Art der vorhandenen Sicherungstechnik liegen keine Informationen vor. Es ist aber davon auszugehen, dass Sicherungstechnik älterer Bauarten vorhanden sein könnte. Die Anpassung der Sicherungstechnik kann deshalb sehr aufwändig werden.

Weiterhin ist zu beachten, dass die Strecke bis Millingen elektrifiziert ist. Güterzugfahrten bis Millingen finden dann im Regelfall mit Elektrotraktion statt. Für die Bedienungsfahrten in die Anschlussbahn des Gewerbeparks müsste ein eigenes Dieseltriebfahrzeug zur Verfügung stehen.

Planungsrechtlich müsste ein Planfeststellungsverfahren oder mindestens eine planungsrechtliche Zulassungsentscheidung gem. Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) beim Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt werden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Herstellung einer Anschlussbahn für den Gewerbepark mit erheblichen Aufwendungen und Herausforderungen verbunden wäre.

In Anbetracht der zuvor beschriebenen Probleme für Planung, Bau und Betrieb dieser Anschlussbahn kann eine Umsetzung dieses Vorhabens nicht empfohlen werden.