Bebauungsplan Nr. 31
„Gewerbegebiet Ostbusch“,
Gemeinde Welver

Verkehrstechnische Untersuchung

für die

Gemeinde Welver
Am Markt 4
59514 Welver

Projektnummer: **A24-071**

Stand: **7. März 2025**

MASUCH + OLBRISCH
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

www.moingenieure.de
mo@moingenieure.de
Tel.: 040-713 004-0

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines 3
2. Allgemeines Verkehrsaufkommen 4
3. Prognoseverkehrsaufkommen 8
   3.1 Allgemeiner Verkehrszuwachs 8
   3.2 Prognoseverkehrsaufkommen aus der geplanten Bebauung 9
4. Leistungsfähigkeitsbeurteilung 12
5. Fazit 15

Literaturverzeichnis

Allgemeiner Hinweis:
Um den Lesefluss nicht zu beeinträchtigen, wird im vorliegenden Text meist nur die männliche Form (z. Bsp. Bewohner, Besucher) verwendet. Es sind aber stets die weiblichen und anderen Formen gleichermaßen mitgemeint.

1. Allgemeines

Mit dem Bebauungsplan Nr. 31 „Gewerbegebiet Ostbusch“ der Gemeinde Welver ist die planungsrechtliche Absicherung neuer Gewerbeflächen im Zentralort Welver geplant.

Damit soll der aktuell anstehenden Nachfrage regional ansässiger Gewerbetreibender zu Grundstücken in der Größenordnung von überwiegend 1.000 m² bis 5.000 m² entsprochen werden.

Die Lage des Plangebietes ist im Übersichtsplan in **Abbildung 1** dargestellt.

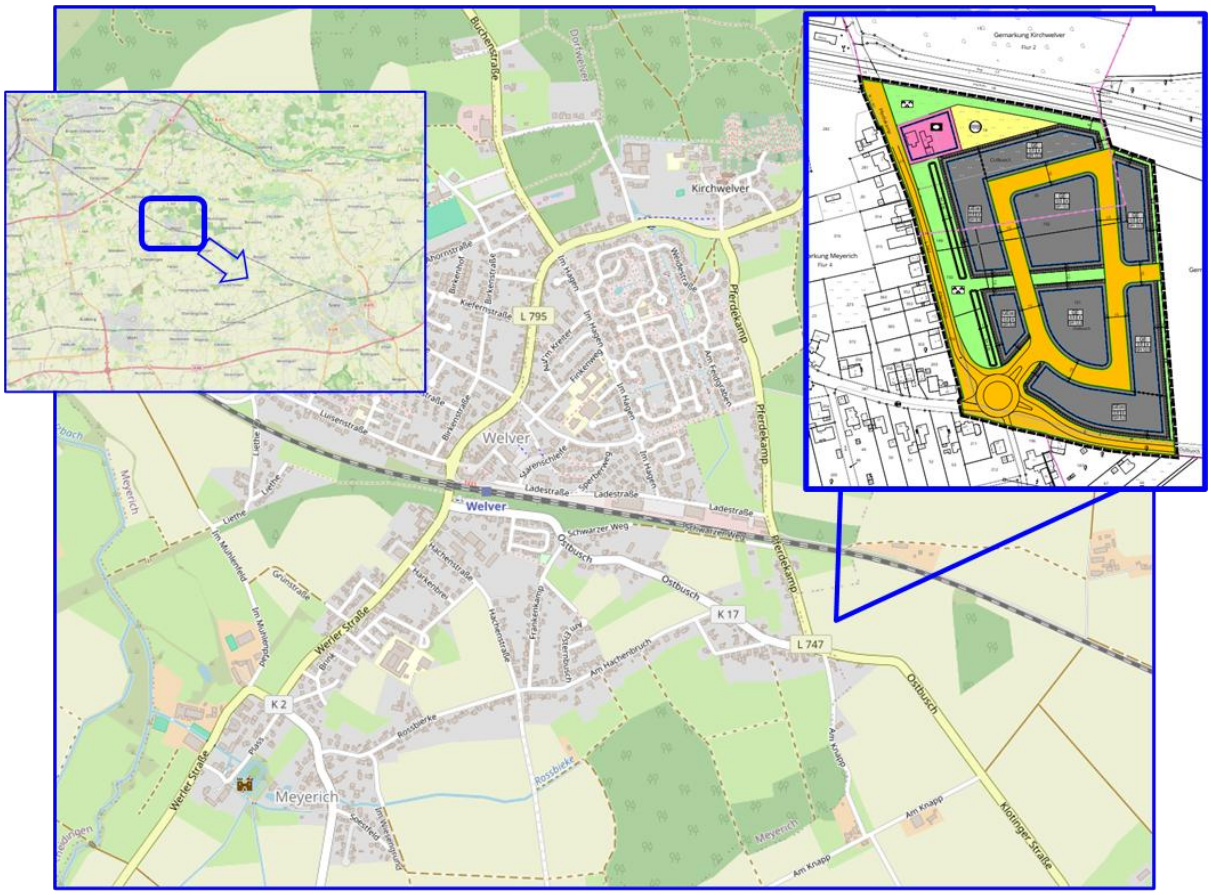


Abb. 1: Übersichtslageplan (Kartengrundlagen: © OpenStreetMap contributors © by MeMoMaps, B-Plan-Entwurf Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbB Bielefeld [1])

Die vorliegende Untersuchung überprüft, ob die aus dem Bebauungsplangebiet zu erwartenden zusätzlichen Verkehre, überlagert mit dem allgemeinen Verkehrsaufkommen, im angrenzenden Straßennetz leistungsgerecht abgewickelt werden können.

2. Allgemeines Verkehrsaufkommen

Da für den Untersuchungsraum keine Verkehrsdaten vorliegen, wurden am 09. Oktober 2024 (Mittwoch) in der Zeit von 6^{00} bis 19^{00} Uhr Knotenstromzählungen an folgenden Knotenpunkten durchgeführt:

- Bahnhofstraße/Pferdekamp/Beckumer Straße,
- Bahnhofstraße/Ostbusch/Werler Straße und
- Pferdekamp/Ostbusch.

Die Erfassung erfolgte mit Videotechnik. Es wurden alle Kfz-Verkehre, unterteilt nach Fahrzeugarten und Fahrtrichtungen in 15-Minuten-Intervallen sowie parallel die querenden Fußgänger und Radfahrer gezählt.

Die aus den Zähldaten ermittelten Tagesverkehrsbelastungen des Kfz-Verkehrs sind in **Abbildung 2** zusammengestellt.

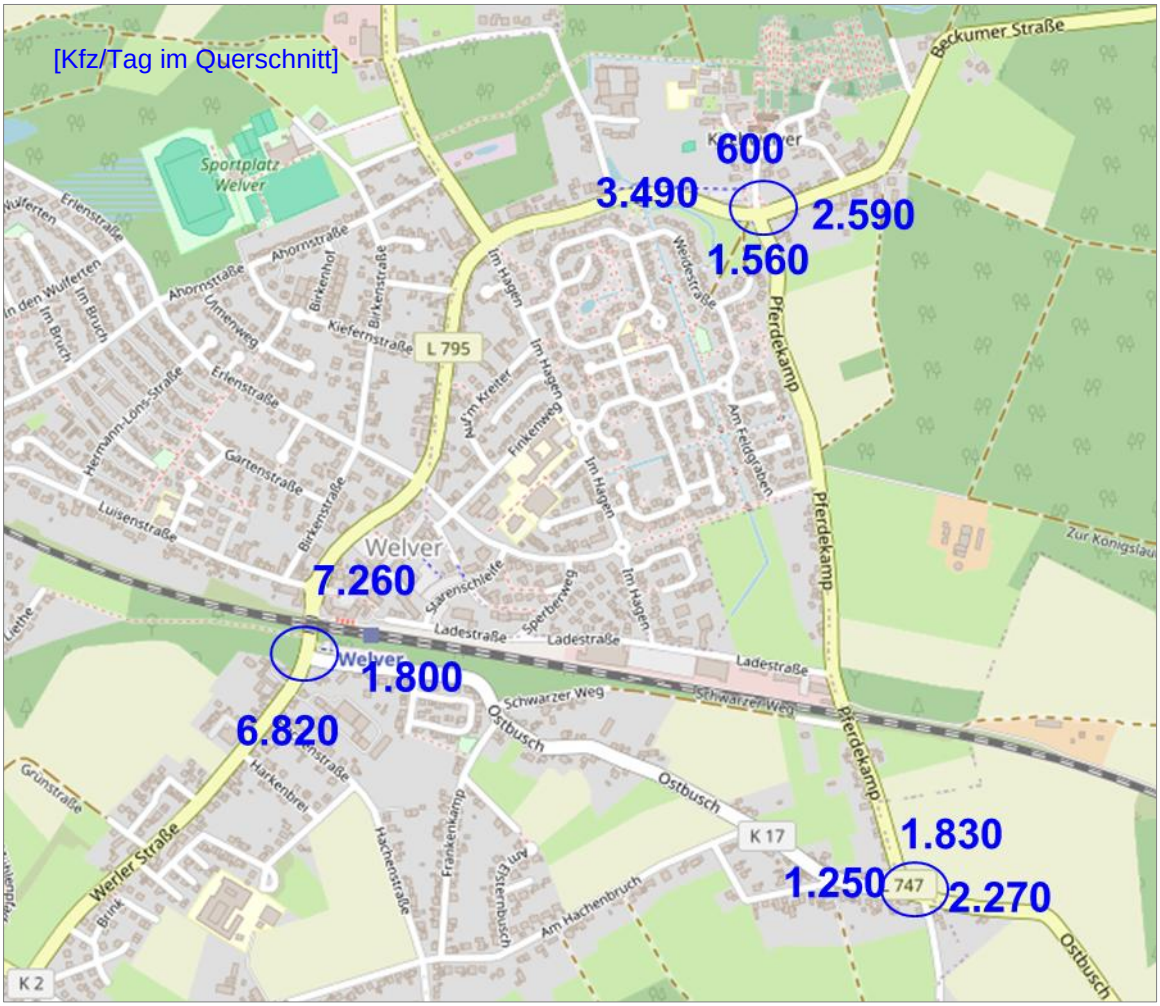


Abb. 2: Analyseverkehrsbelastungen 2024
(o.M., Kartengrundlage: © OpenStreetMap contributors © by MeMoMaps)

Die **Abbildung 3** zeigt die Anzahl der in der Zählzeit erfassten Radfahrerverkehre in den einzelnen Knotenarmen. In **Abbildung 4** sind die Fußgängerquerungen zusammengestellt. Auch wenn der Erfassungstag normale herbstliche Temperaturen mit einzelnen Schauern aufwies, können die erfassten Fußgänger- und Radfahrerwerte als durchschnittlich angenommen werden.

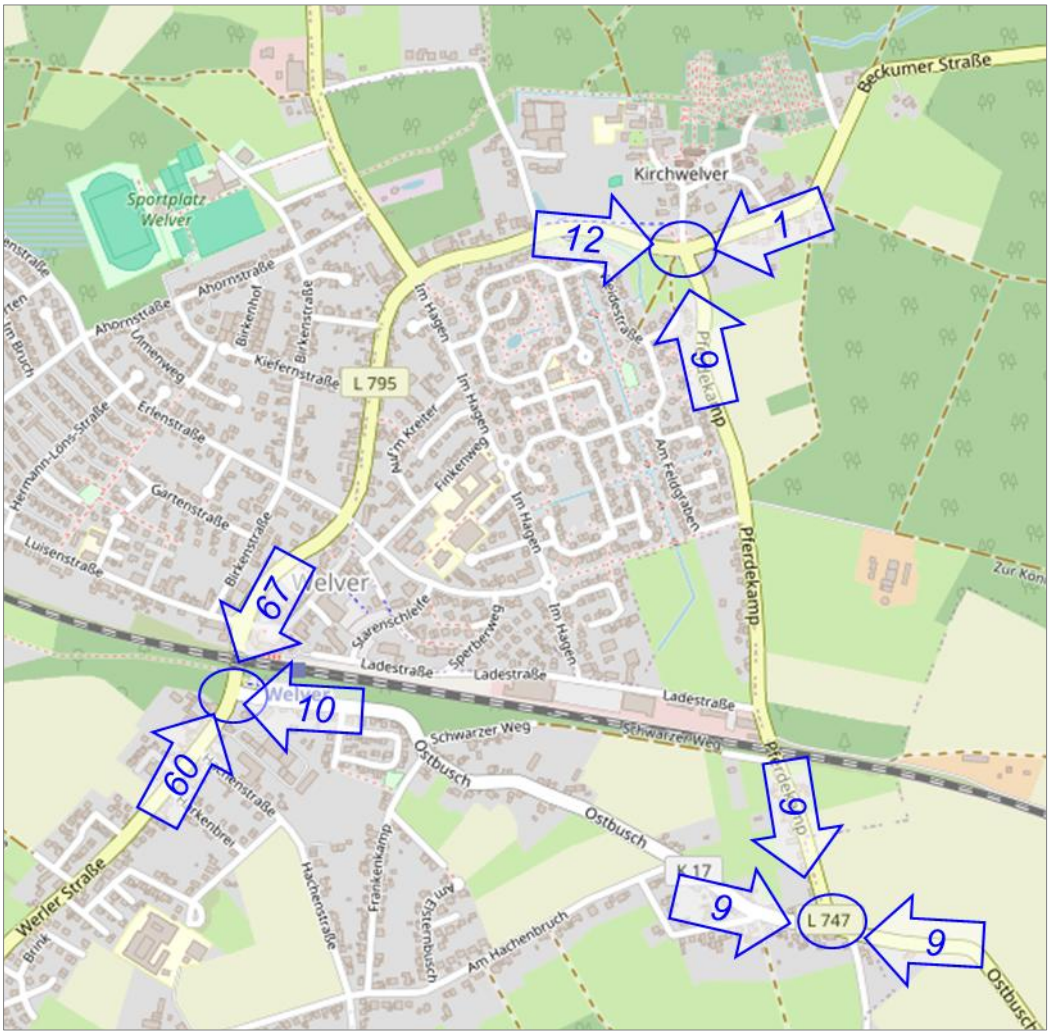


Abb. 3: Analyseverkehrsbelastung 2024 [Rad/13 h]
(o.M., Bildquelle: © OpenStreetMap contributors © by MeMoMaps)

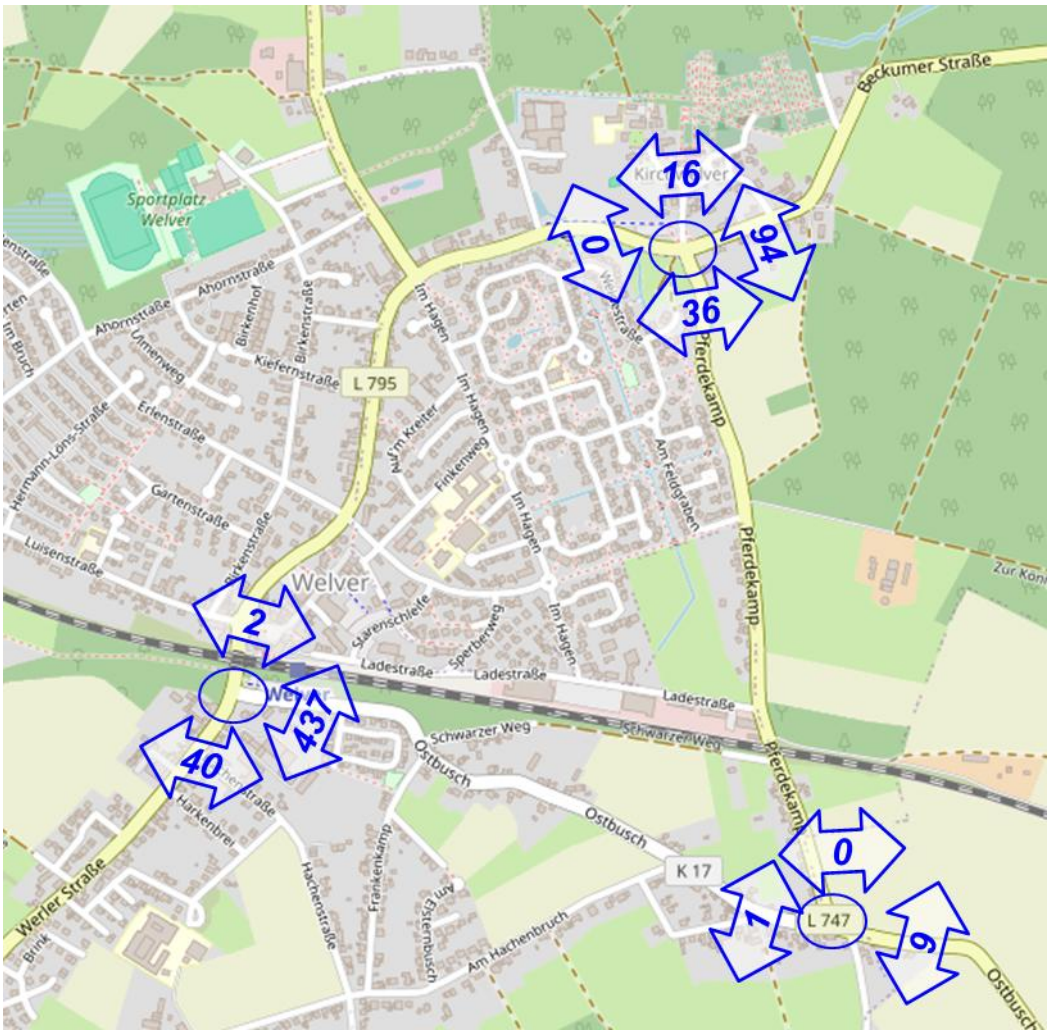


Abb. 4: Analyseverkehrsbelastung 2024 [Fußgänger/13 h]
(o.M., Bildquelle: © OpenStreetMap contributors © by MeMoMaps)

Die in den maßgebenden morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeiten erfassten Spitzenstundenbelastungen bilden die Grundlage der Leistungsfähigkeitsbeurteilungen. Für die erfassten Knotenpunkte sind die Verkehrsbelastungen der Spitzenstunden in **Abbildung 5** bis **7** zusammengestellt.

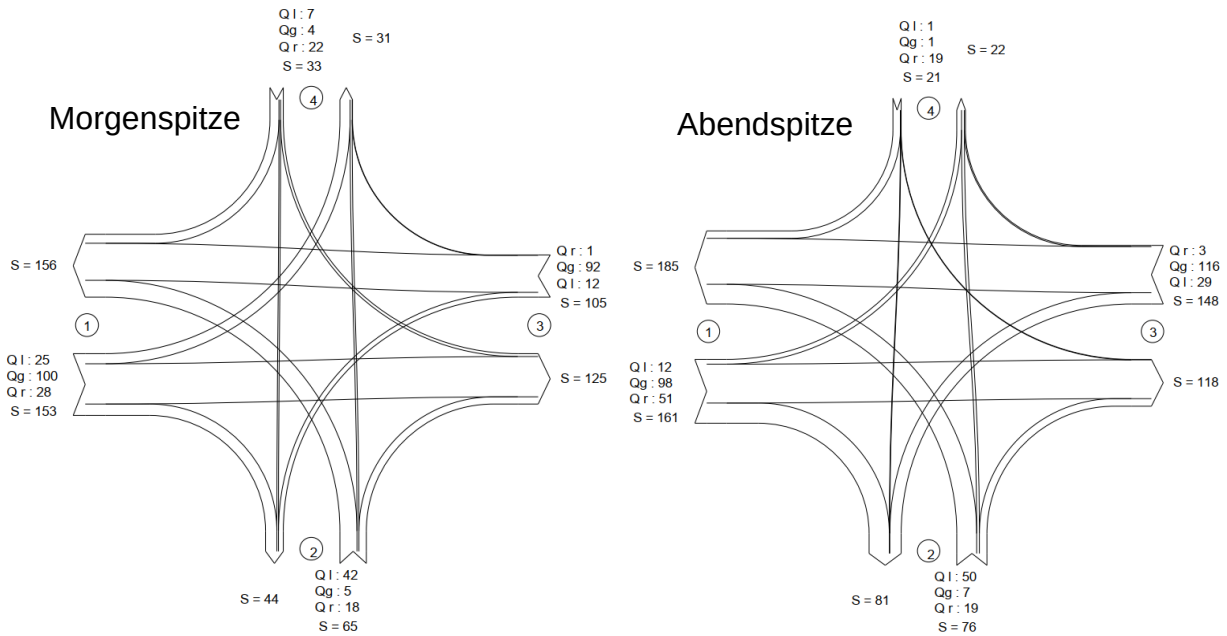


Abb. 5: Knotenstrombelastungen Spitzenstunden 09.10.2024 Bahnhofstraße/Pferdekamp/Beckumer Straße [Kfz/h]

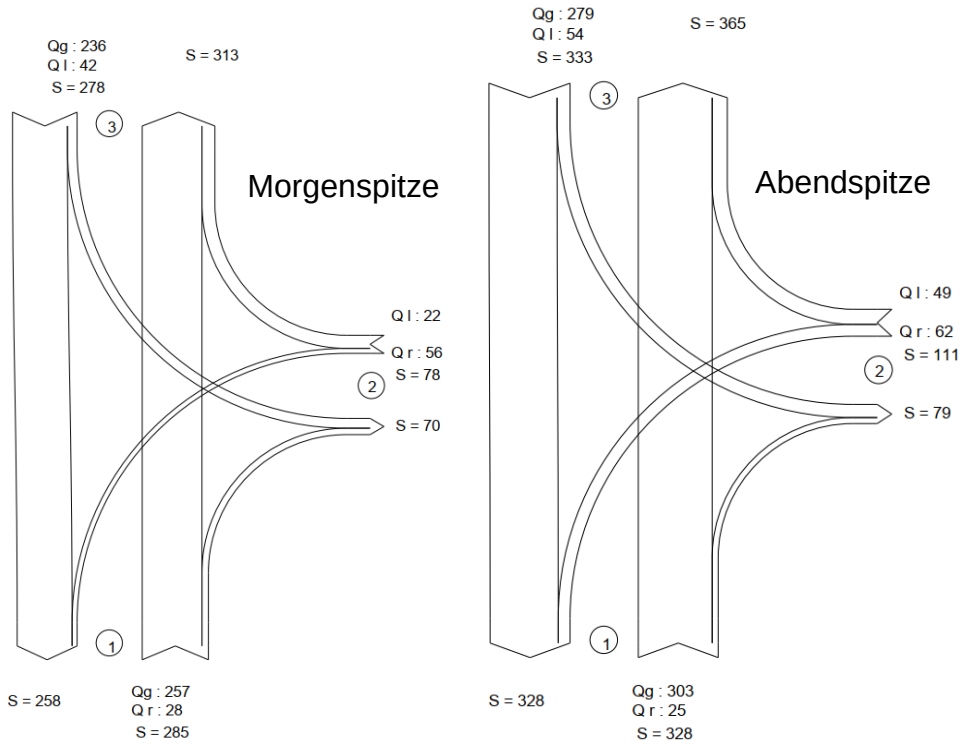


Abb. 6: Knotenstrombelastungen Spitzenstunden 09.10.2024 Bahnhofstraße/Ostbusch/Werler Straße [Kfz/h]

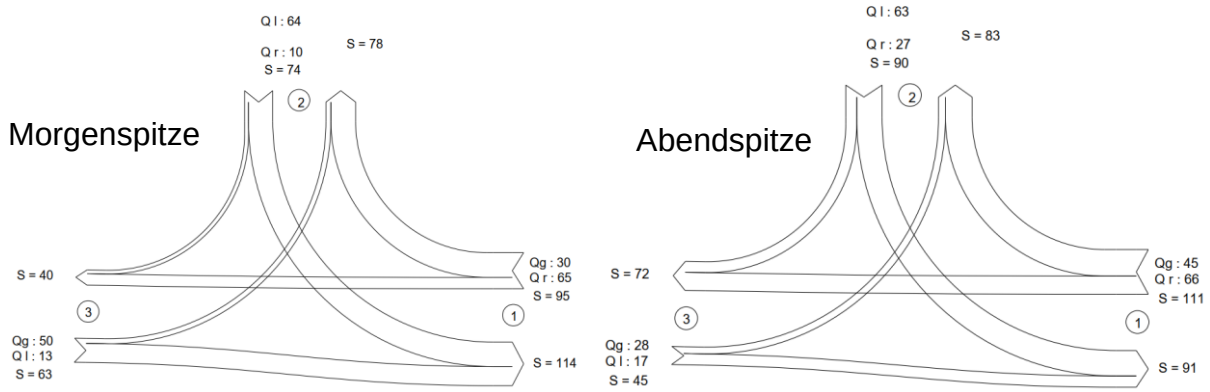
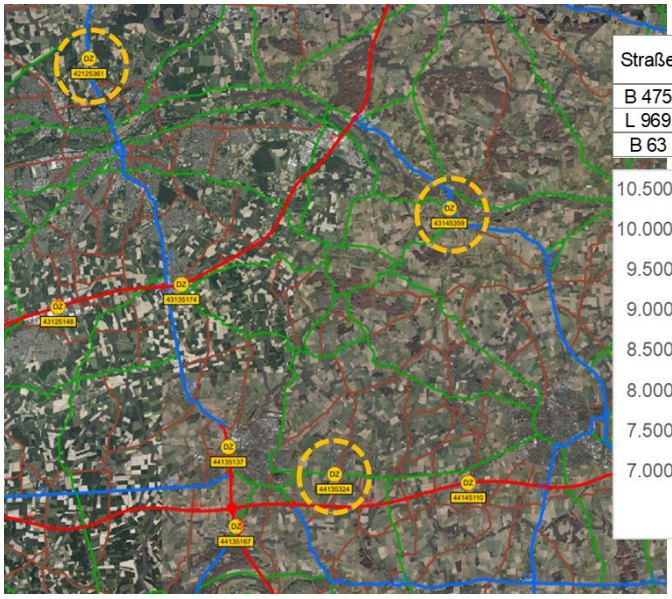


Abb. 7: Knotenstrombelastungen Spitzenstunden 09.10.2024 Ostbusch/Pferdekamp [Kfz/h]

3. Prognoseverkehrsaufkommen

3.1 Allgemeiner Verkehrszuwachs

In den letzten Jahren konnte im Umfeld von Welver keine Erhöhung des allgemeinen Verkehrsaufkommens festgestellt werden. Die Daten von Pegelzählstellen im Umfeld (Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen) belegen dies (s. **Abbildung 8**).



Straße	DTV							
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
B 475				7.927	7.471	7.494	7.693	8.027
L 969	10.529	10.186	10.191	10.080	9.122	9.033	8.995	9.165
B 63				9.981	8.940	9.038	8.911	9.478

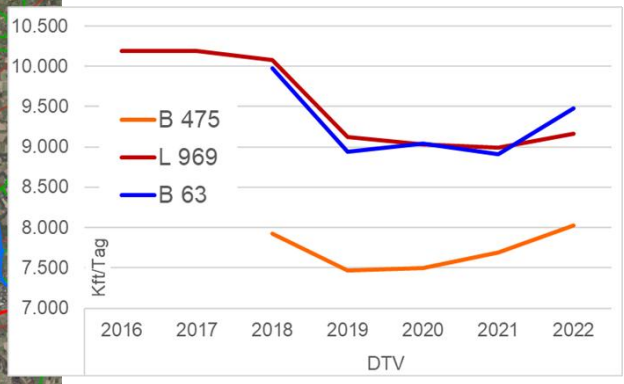


Abb. 8: Verkehrsentwicklung 2016-2023 [Kfz/Tag] Quelle https://www.nwsib-online.nrw.de/

Aufgrund der zu erwartenden wirtschaftlichen Entwicklung, der weiteren Flexibilisierung der Arbeitswelt, der Auswirkungen der Wirtschafts- und Umweltpolitik sowie globaler Entwicklungen ist für den Prognosehorizont 2040 nicht von einem weiteren Anstieg des allgemeinen Verkehrsaufkommens auszugehen. Verfügbare Prognosegrundlagen weisen für die kommenden 15-20 Jahre insbesondere für integrierte Lagen, wo aus der verstärkten Nutzung nicht motorisierter Verkehrsmittel die größten Auswirkungen zu erwarten sind, eher einen Rückgang des allgemeinen motorisierten Individualverkehrs aus. Das gilt auch im Umfeld von Oberzentren.

Verkehrszuwächse resultieren in den nächsten Jahren nahezu ausschließlich aus Neuansiedlungen, städtebaulichen Entwicklungen oder anderen Strukturveränderungen und werden separat berücksichtigt.

3.2 Prognoseverkehrsaufkommen aus der geplanten Bebauung

Die aus der geplanten Ansiedlung kleinerer und mittlerer Gewerbeeinheiten mit regionalem Bezug zu erwartende Verkehrserzeugung wird in Anlehnung an [2] unter Berücksichtigung der örtlichen Situation auf Basis folgender Annahmen ermittelt (MIV - motorisierter Individualverkehr).

Insgesamt sind 16.921 m² Bruttogeschossfläche (BGF) als eingeschränktes Gewerbegebiet (GEe, max. 2 Geschosse) und 44.720.m² BGF als normales Gewerbegebiet (GE, max. 3 Geschosse) geplant (Gesamtgrundstücksfläche 29.209 m² (Quelle: [1]).

Da hierfür noch keine konkreten Planungen vorliegen, werden für die Untersuchung im Mittel rd. 60 Arbeitsplätze pro Hektar berücksichtigt.
Diese werden zu rd. 90 % auf Lager-, Produktions-, Dienstleistungs- und Handwerksarbeitsplätze sowie zu rd. 10 % auf Büroarbeitsplätze aufgeteilt, wobei besonders publikumsintensive Ansiedlungen nicht vorgesehen sind.

- 60 Arbeitsplätze/ha entspricht insgesamt rd. 370 Arbeitsplätzen,
- kein Einzelhandel, keine Betriebswohnungen o.ä.,
- keine Speditions-/Logistikunternehmen,
- Gastronomie und Systemgastronomie zulässig,
- Gemeinbedarfsfläche sichert die mögliche Erweiterung einer Geflüchtetenunterkunft,
- keine gute ÖPNV-Anbindung.

Die zu erwartende Verkehrserzeugung wird auf Basis folgender, sich u.a. auch an Vergleichsobjekten orientierender Annahmen ermittelt.

Lager-, Produktions-, Dienstleistungs- und Handwerksarbeitsplätze:

- 2,5 Wege/Tag u. Beschäftigtem, 75 % MIV-Anteil, 1,2 Personen/Pkw, 90 % Anwesenheit,
- ca. 0,1 Kunden/Beschäftigtem mit 90 % MIV-Anteil und rd. 1,1 Personen/Pkw,
- 0,2 Wege/Beschäftigtem und Tag im Liefer-, Ver- und Entsorgungsverkehr,

Büroarbeitsplätze:

- 3 Wege/Tag u. Beschäftigtem, 80 % MIV-Anteil, 1,1 Personen/Pkw, 90 % Anwesenheit,
- ca. 0,2 Kunden/Beschäftigtem mit 90 % MIV-Anteil und rd. 1,1 Personen/Pkw,
- 0,1 Wege/Beschäftigtem und Tag im Liefer-, Ver- und Entsorgungsverkehr,

Aus den genannten Ansätzen ergibt sich für die gesamten gewerblich genutzten Flächen eine Verkehrserzeugung von rd. 680 Kfz/ Tag im Querschnitt (340 Kfz/Tag und Richtung). Hiervon sind ca. 70 Kfz Ver-/ Entsorgungs- bzw. Lieferfahrzeuge.

In den maßgeblichen Hauptverkehrszeiten sind aus den Gewerbeflächen folgende Neuverkehre zu erwarten:

- Morgenspitzenstunde: rd. 90 Kfz/h im Zu-/rd. 20 Kfz/h im Abfluss,
- Nachmittagsspitzenstunde: rd. 10 Kfz/h im Zu-/rd. 45 Kfz/h im Abfluss.

Aus evtl. geringen Abweichungen von der angenommenen Bebauung bzw. der Ansätze zu den Wohnungsgrößen sind keine maßgeblichen Veränderungen der Verkehrserzeugung zu erwarten.

Die Verkehrserzeugung der möglichen Erweiterung der Geflüchtetenunterkunft innerhalb der Gemeinbedarfsfläche muss nicht separat berücksichtigt werden.

Die Verteilung der Neuverkehre erfolgt unter Berücksichtigung der wahrscheinlichen Ziel-/Quellbeziehungen wie folgt:

- rd. 15 % in/aus Richtung Norden/Buchenstraße,
- rd. 10 % in/aus Richtung Osten/Beckumer Straße,
- rd. 40 % in/aus Richtung Süden/Südosten/Ostbusch/Klotinger Straße und
- rd. 35 % in/aus Richtung Süden/Westen/Werler Straße.

Die für die im Planverfahren erforderliche lärmtechnische Untersuchung berechneten Prognoseverkehrsdaten [Kfz/Tag, gerundet] sind in der folgenden Übersicht zusammengestellt.

		Analyse (Erfassung 09.10.2024 inkl. HBS-Umrechnug)											
		DTV_W				**6-22 Uhr**				**22-6 Uhr**			
		Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/Tag	Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/14 h	Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/8 h
1	Klosterhof	588	3	0	591	577	3	0	580	11	0	0	11
	Beckumer Straße	2.543	41	5	2.589	2.433	38	5	2.476	110	3	0	112
	Pferdekamp	1.521	28	9	1.559	1.480	27	9	1.516	41	2	0	43
	Bahnhofstraße	3.421	50	13	3.484	3.286	47	13	3.345	136	3	0	138
2	Pferdekamp	1.802	17	13	1.831	1.747	17	13	1.777	55	0	0	55
	Ostbusch Ost	2.230	25	15	2.269	2.147	25	15	2.186	83	0	0	83
	Ostbusch West	1.237	8	3	1.248	1.187	8	3	1.199	50	0	0	50
3	Bahnhofstraße	7.154	73	29	7.256	6.836	70	28	6.934	319	3	1	322
	Ostbusch	1.797	7	3	1.806	1.725	7	3	1.734	72	0	0	72
	Werler Straße	6.716	71	32	6.819	6.415	68	31	6.515	301	3	1	304

		Nullprognose 2035/40											
		DTV_W				**6-22 Uhr**				**22-6 Uhr**			
		Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/Tag	Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/14 h	Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/8 h
1	Klosterhof	618	3	0	620	606	3	0	609	12	0	0	12
	Beckumer Straße	2.670	42	5	2.717	2.554	40	5	2.599	115	3	0	118
	Pferdekamp	1.597	29	10	1.636	1.554	27	10	1.591	43	2	0	45
	Bahnhofstraße	3.592	51	13	3.656	3.450	48	13	3.511	143	3	0	145
2	Pferdekamp	1.892	18	13	1.922	1.834	18	13	1.865	58	0	0	58
	Ostbusch Ost	2.341	26	15	2.382	2.254	26	15	2.295	87	0	0	87
	Ostbusch West	1.299	8	3	1.311	1.247	8	3	1.258	52	0	0	52
3	Bahnhofstraße	7.512	75	29	7.616	7.177	72	29	7.278	334	3	1	338
	Ostbusch	1.886	7	3	1.896	1.811	7	3	1.821	75	0	0	75
	Werler Straße	7.052	73	32	7.157	6.736	70	31	6.838	316	3	1	319

		B-Plan Nr. 31 Welver											
		DTV				6-22 Uhr				22-6 Uhr			
		Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/Tag	Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/14 h	Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/8 h
1	Klosterhof	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Beckumer Straße	61	5	2	68	59	5	2	65	2	0	0	3
	Pferdekamp	122	11	3	136	117	10	3	131	5	0	0	5
	Bahnhofstraße	61	5	2	68	59	5	2	65	2	0	0	3
2	Pferdekamp	122	11	3	136	117	10	3	131	5	0	0	5
	Ostbusch Ost	244	21	7	272	234	21	7	262	10	1	0	10
	Ostbusch West	244	21	7	272	234	21	7	262	10	1	0	10
3	Bahnhofstraße	30	3	1	34	29	3	1	33	1	0	0	1
	Ostbusch	244	21	7	272	234	21	7	262	10	1	0	10
	Werler Straße	213	19	6	238	205	18	6	229	9	1	0	9
2a	Anbindung B-Plan	610	54	17	680	585	52	17	654	24	2	0	26

		Gesamtprognose 2035/40 mit B-Plan Nr. 31											
		DTV				6-22 Uhr				22-6 Uhr			
		Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/Tag	Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/14 h	Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/8 h
1	Klosterhof	618	3	0	620	606	3	0	609	12	0	0	12
	Beckumer Straße	2.731	48	7	2.785	2.613	45	7	2.665	118	3	0	121
	Pferdekamp	1.719	40	13	1.772	1.671	38	13	1.722	48	2	0	50
	Bahnhofstraße	3.653	56	15	3.724	3.508	54	15	3.577	145	3	0	148
2	Pferdekamp	2.014	28	16	2.058	1.951	28	16	1.995	63	0	0	63
	Ostbusch Ost	2.585	47	21	2.654	2.489	46	21	2.556	97	1	0	97
	Ostbusch West	1.543	29	10	1.583	1.481	29	10	1.520	62	1	0	63
3	Bahnhofstraße	7.542	78	30	7.650	7.207	75	29	7.311	336	3	1	339
	Ostbusch	2.130	29	9	2.168	2.045	28	9	2.082	85	1	0	86
	Werler Straße	7.265	92	38	7.395	6.941	89	37	7.067	324	3	1	328
2a	Anbindung B-Plan	610	54	17	680	585	52	17	654	24	2	0	26

4. Leistungsfähigkeitsbeurteilung

Die Erschließung des Plangebietes soll über einen Kreisverkehr an der heutigen Einmündung Ostbusch/Pferdekamp erfolgen, in den auch die Straße Am Knapp integriert wird (s. **Abbildung 9**).

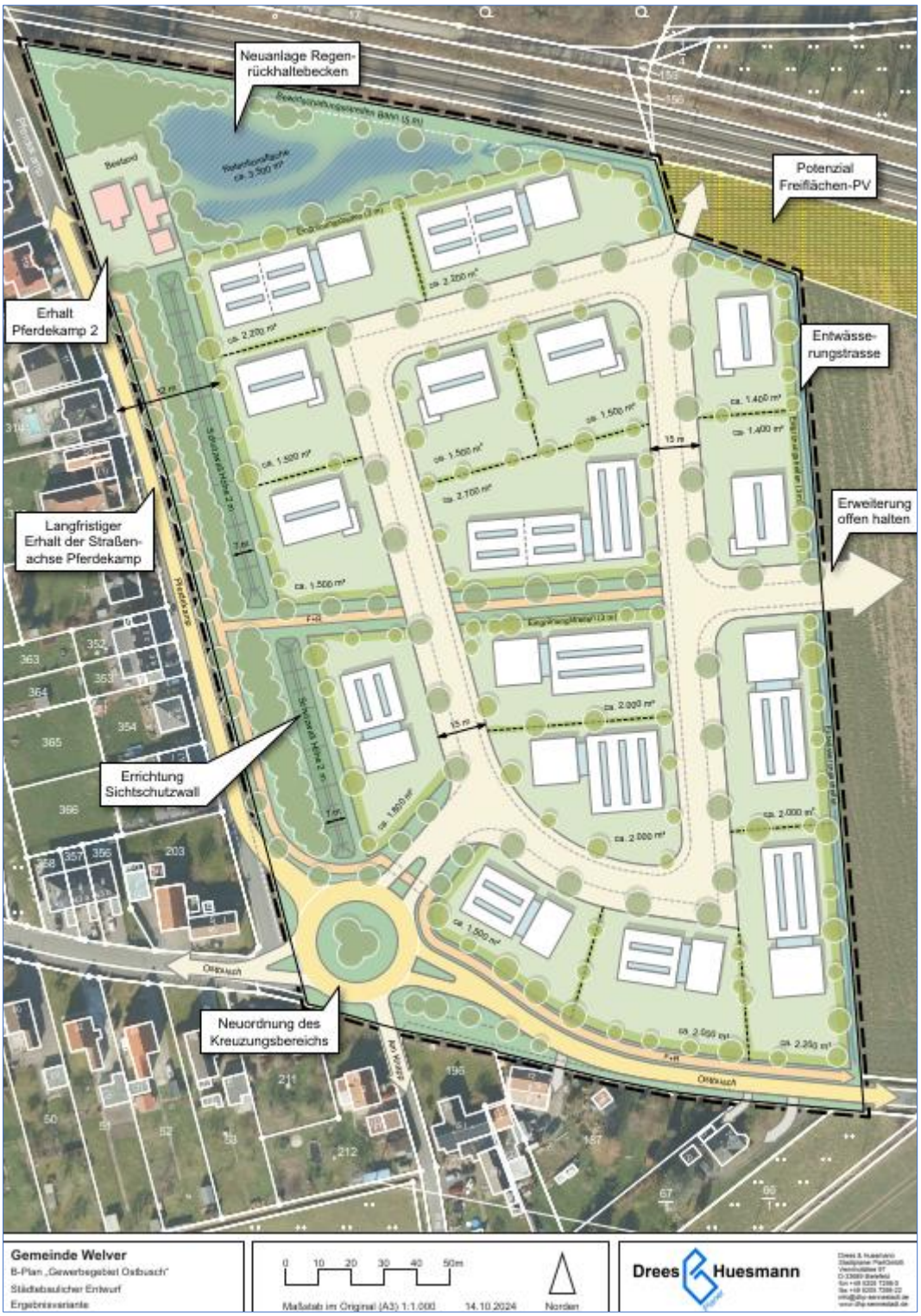


Abb. 9: Erschließungskonzept B-Plan Nr. 31 (Kartengrundlage: Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbB Bielefeld [1])

Für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer stehen weitere Anbindungen auch im Norden des Plangebietes zur Verfügung.

Die Beurteilung der künftig an dem Kreisverkehr und den angrenzenden Knotenpunkten Bahnhofstraße/Pferdekamp/Beckumer Straße und Bahnhofstraße/Ostbusch/Werler Straße zu erwartenden Verkehrsabwicklung erfolgt auf Basis des HBS [3].

Die anzuwendenden Grenzwerte der mittleren Wartezeit [sec] sowie die zugehörigen Qualitätsstufen sind für nicht signalisierte Knotenpunkte in der folgenden Übersicht zusammengestellt [3].

In den maßgebenden Hauptverkehrszeiten ist die Verkehrsqualität D anzustreben.

Qualitätsstufe/ Grenzwerte für mittlere Wartezeit Kfz-Verkehr **nicht signalisierter Knotenpunkte** (Regelung durch Vorfahrtsbeschilderung)		
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die **Wartezeiten sind sehr gering.**	≤ 10
B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden **Wartezeiten sind gering**.	≤ 20
C	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.	≤ 30
D	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**.	≤ 45
E	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**.	>45
F	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 Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der **Knotenpunkt ist überlastet**. *) Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q über der Kapazität C liegt.	-- *)

Zum Vergleich werden die Analysespitzenstunden ebenfalls mit untersucht.

Kreisverkehr Ostbusch/Pferdekamp/B-Plan Nr. 31/Am Knapp

Der rechnerische Nachweis der Leistungsfähigkeit des geplanten 5-armigen Kreisverkehrsplatzes erfolgte für die maßgebenden Prognosespitzenstunden mit dem Programm KREISEL 8.2.15 (bps GmbH Bochum). Die Ergebnisse sind in **Anlage 1** dargestellt.

Grundlage bildet die zur Sicherung eines störungsfreien Verkehrsablaufes minimal vorzusehende Knotenpunktstruktur (s. **Abbildung 9**, einspuriger Kreisel, Fußgänger-/Radfahrerquerungen in jedem Knotenarm).

Die künftig in den maßgebenden Hauptverkehrszeiten zu erwartenden Verkehre können unter Berücksichtigung der vorgesehenen Knotenstruktur sowohl in der Morgen- als auch in der Nachmittagsspitzenstunde leistungsgerecht abgewickelt werden.

Der Knotenpunkt ist in den Hauptverkehrszeiten in die Verkehrsqualität A („Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.“) einzuordnen.

Bahnhofstraße/Klosterhof/Beckumer Straße/Pferdekamp

Der rechnerische Nachweis der Leistungsfähigkeit der nicht signalisierten Kreuzung erfolgte für die maßgebenden Spitzenstunden mit dem Programm KNOBEL 7.1.20 (bps GmbH Bochum). Die Ergebnisse sind in **Anlage 2** dargestellt.

Grundlage bildet die vorhandene Knotenpunktstruktur (Linksabbiegespur in Richtung Pferdekamp, sonst keine separaten Ab- bzw. Einbiegespuren).

Die künftig in den maßgebenden Hauptverkehrszeiten zu erwartenden Verkehre können unter Berücksichtigung der vorgesehenen Knotenstruktur sowohl in der Morgen- als auch in der Nachmittagsspitzenstunde leistungsgerecht abgewickelt werden.

Der Knotenpunkt ist in den Hauptverkehrszeiten in die Verkehrsqualität A („Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.“) einzuordnen.

Bahnhofstraße/Ostbusch/Werler Straße

Der rechnerische Nachweis der Leistungsfähigkeit der nicht signalisierten Einmündung erfolgte für die maßgebenden Spitzenstunden ebenfalls mit dem Programm KNOBEL 7.1.20 (bps GmbH Bochum). Die Ergebnisse sind in **Anlage 3** zusammengestellt.

Grundlage bildet auch hier die vorhandene Knotenpunktstruktur (Linksabbiegespur von der Bahnhofstraße in den Ostbusch, sonst keine separaten Ab- oder Einbiegespuren).

Die künftig in den maßgebenden Hauptverkehrszeiten zu erwartenden Verkehre können unter Berücksichtigung der vorgesehenen Knotenstruktur sowohl in der Morgen- als auch in der Nachmittagsspitzenstunde leistungsgerecht abgewickelt werden.

Der Knotenpunkt ist in den jetzigen Hauptverkehrszeiten sowie in der Morgenspitze mit B-Plan in die Verkehrsqualität A („Wartezeiten sind sehr gering.“) einzuordnen. In der Nachmittagsspitze mit Realisierung des B-Planes wird die ebenfalls sehr gute Verkehrsqualität B erreicht („Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.“).

5. Fazit

Die vorliegende Untersuchung überprüft die verkehrlichen Auswirkungen der im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 31 „Gewerbegebiet Ostbusch“ der Gemeinde Welver geplanten Flächenausweisungen. Da aufgrund des frühen Verfahrensstadiums noch keine konkreten Planungen für die angedachten Nutzungen vorliegen, basieren die Betrachtungen auf logischen Annahmen auf Grundlage der planungsrechtlichen Vorgaben sowie auf ersten Konzeptüberlegungen für die Umsetzung.

Für die Erschließung des Plangebietes ist der Bau eines Kreisverkehrsplatzes an der Kreuzung Ostbusch/Pferdekamp geplant, in den auch die Straße Am Knapp eingebunden wird. Für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer sind Querungen in allen Knotenarmen vorzusehen. Eine zusätzliche Anbindung für Radfahrer, die auch von der Feuerwehr genutzt werden kann, ist im Norden des Plangebietes erforderlich.

Die künftig zu erwartenden Verkehre können am neuen Kreisverkehrsplatz und an den nächstgelegenen Knotenpunkten ohne Um- bzw. Ausbaumaßnahmen ausreichend leistungsfähig abgewickelt werden. Im weiteren Umfeld sind ebenfalls keine zusätzlichen Maßnahmen absehbar.

Die Anbindung des Plangebietes an das Stadtgebiet ist für Fußgänger und Radfahrer zumindest bis zur Ladestraße herzustellen.

Oststeinbek, 07.03.2025

gez. ppa. Eichholz

Literaturverzeichnis:

[1] Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbB Bielefeld
Gemeinde Welver, Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 31 „Gewerbegebiet Ostbusch“ Planzeichnung und Begründung, Stand: Vorentwurf, 18.11.2024

[2] BBW Software GmbH: Programm Ver_Bau nach Bosserhoff - Version 2024. Bochum, 2024

[3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln
HBS Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015

[4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, RASt 06, Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, 2006