

Damen und Herren
des Ausschusses

Herrn Bürgermeister

nachrichtlich

Damen und Herren des R a t e s
Damen und Herren Ortsvorsteher

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur 4. Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung und Umwelt, die am

Mittwoch, dem 08. September 2010, 17.00 Uhr,
im Saal des Rathauses in W e l v e r

stattfindet, lade ich herzlich ein.

Sollten Sie verhindert sein, bitte ich, eine(n) der gewählten Vertreter(innen) zu benachrichtigen.

Tagesordnung

A. Öffentliche Sitzung

1. Bericht über nicht erledigte Beschlüsse
2. Umnutzung des Sparmarktes und des Raiffeisengrundstückes in Welper zu einem Einkaufszentrum
hier: Sachstandsbericht zur Verkehrsuntersuchung
3. Einführung der getrennten Abwassergebühr; Erfassung von Grundstücken mit einem Anschluss an eine/n Rohrleitung / RW-Kanal, für die bisher keine Abwassergebühr erhoben wurde
hier: Einstufung von vorhandenen und bisher nicht berücksichtigten Rohrleitungen als öffentliche Regenwasserkanalisation

4. Ausweisung von Bauland im Bereich des Ortsteiles Schwefe
- Erlass einer Ergänzungssatzung gem. § 34 Abs. 4 Nr. 3 BauGB -
hier: Antrag vom 01.06.2010
5. Aufstellung von zwei Hinweistafeln über die gefahrene Geschwindigkeit in der Gemeinde Welper
hier: Sachstandsbericht
6. Fahrradfreundliche Gemeinde Welper
7. Mobilfunk in Welper
hier: Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 31.03.2010
8. Masterplan - Gemeindeentwicklung, Bericht über bisherige und beabsichtigte Maßnahmen
hier: Antrag der SPD-Fraktion vom 04.01.2010
9. Bericht über die bearbeiteten Bauanträge
10. Anfragen / Mitteilungen

Mit freundlichen Grüßen
gez. Wiemer
Vorsitzender

begl.:


- Grotz -
Schriftführer

Damen und Herren

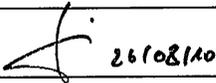
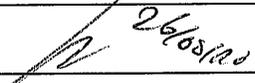
Brinkmann, Coerds, Dahlhoff, Daube, Heuwinkel, Holuscha, Nürnberger, Peters, Rohe, Schulte, Schwarz, Stehling, Stellmach, Stemann



Beschlussvorlage

Bereich: 3 Gemeindeentwicklung
Az.: 60

Sachbearbeiter: Herr Große
Datum: 25.08.2010

Bürgermeister	 26/08/10	Allg. Vertreter	 26/08/10
Gleichstellungsbeauftragte		Fachbereichsleiter	

Beratungsfolge	Top	oef/ noe	Sitzungs- termin	Beratungsergebnis	Stimmenanteil		
					Ja	Nein	Enth.
BPU	1	oef	08.09.10				

Bericht über nicht erledigte Beschlüsse

Sachdarstellung zur Sitzung am 08.09.2010:

Nicht erledigte Beschlüsse liegen nicht vor.

Gemeinde Welver Der Bürgermeister 	Beschlussvorlage		
	Bereich: 3 Gemeindeentwicklung Az.: 61	Sachbearbeiter: Datum:	Herr Hückelheim 25.08.2010

Bürgermeister	<i>f. 26/08/10</i>	Allg. Vertreter	<i>26/08/10</i>
Gleichstellungsbeauftragte		Fachbereichsleiter	<i>25/08.10</i>

Beratungsfolge	Top	oef/ noe	Sitzungs- termin	Beratungsergebnis	Stimmenanteil		
					Ja	Nein	Enth.
BPU	3	oef	21.04.2010				
BPU	<u>2</u>	oef	08.09.2010				

Betr.: Umnutzung des Sparmarktes und des Raiffeisengrundstückes in Welver zu einem Einkaufszentrum

hier: Sachstandsbericht zur Verkehrsuntersuchung

Sachdarstellung zur Sitzung am 21.04.2010:

Nach der Erarbeitung eines Einzelhandelsentwicklungskonzeptes für die Gemeinde Welver durch die CIMA Beratung + Management GmbH, Köln, wurde in der Sitzung des Rates am 24.06.2009 über die Festlegung des zentralen Versorgungsbereiches im Zentralort Welver ein entsprechender Beschluss gefasst. Unter anderem schließt der zentrale Versorgungsbereich, in dem die Ansiedlung von Einzelhandel und Verbrauchermärkten geschaffen werden soll, auch die Flächen des Raiffeisengeländes und des ehemaligen Sparmarktes mit ein. Darüber hinaus wurde die Verwaltung durch Ratsbeschluss beauftragt, mit dem Investor in Verhandlungen zu treten, um einen Vorhaben- und Erschließungsplan zu entwickeln. Insbesondere sollte dabei beachtet werden, dass die Verkehrsführung nicht durch den Bereich „Reiherstraße“ geführt wird und die im Bahnhofsgutachten angedachten Lösungen in Bezug auf die Verlegung des Bahnsteigzugangs (alle Varianten) möglich bleiben.

Neben einer ersten Entwurfsplanung, die bereits im Frühjahr letzten Jahres im Fachausschuss beraten wurde (Anlage 1), wurden seitens des Investors zwischenzeitlich noch zwei weitere Entwurfsvarianten vorgelegt (Anlage 2), die allerdings zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht weiter beraten werden müssten.

Für die notwendige Verkehrsuntersuchung und -bewertung für dieses Projekt hat der Investor nun in Abstimmung mit der Verwaltung das Ingenieurbüro Planersocietät, Dortmund, beauftragt. Für eine aktuelle Bestandsaufnahme führte das beauftragte Büro dazu im März bereits eine Verkehrszählung durch. Vertreter der Planersocietät Dortmund werden in der Sitzung anwesend sein, um erste Ergebnisse der Verkehrszählung zu präsentieren und die weitere Vorgehensweise vorzustellen bzw. im Fachausschuss abzustimmen.

Beschlussvorschlag:

Da zunächst die Ausführungen des Büros Planersocietät abzuwarten bleiben, ergeht verwaltungsseitig zurzeit kein Beschlussvorschlag.

Beratung im BPU vom 21.04.2010:

Herr Dr. Frehn von der Planersocietät Dortmund stellt das Ergebnis der Verkehrszählung vor.

Die Ausführungen werden ohne weitere Beschlussfassung zur Kenntnis genommen.

Sachdarstellung zur Sitzung am 08.09.2010:

Durch das Ingenieurbüro Planersocietät wurde zwischenzeitlich der Abschlussbericht zur durchgeführten Verkehrsuntersuchung vorgelegt. Das Gutachten ist dieser Vorlage als Anlage 1 beigefügt.

Nach der Bestandsaufnahme sowie der Ermittlung der Mehrbelastung für das umliegende Straßennetz durch das geplante Einkaufszentrum mit insgesamt ca. 3.300 - 3.450 KFZ-Fahrten pro Tag wurden in dem Gutachten 2 Erschließungsvarianten untersucht; in der Variante A ohne Anbindung durch die Starenschleife und in der Variante B mit deren Anbindung.

Im Ergebnis erweisen sich alle Kreuzungs- und Einmündungspunkte als leistungsfähig, ohne dass Anpassungs- oder Optimierungsmaßnahmen erforderlich sind. Aufgrund der vorhandenen Verkehrsraumgestaltung der Straße „Am Markt“ als verkehrsberuhigte Zone mit Einschränkungen beim Begegnungsverkehr wird vom Verkehrsgutachter die Variante B mit einer zusätzlichen Anbindung der Starenschleife befürwortet. Darüber hinaus wird eine Änderung der Verkehrsregelungen im Bereich der Straße „Am Markt“ angeregt. So sollten Ein- und Ausfahrten über die Straße „Am Markt“ zum geplanten Einkaufszentrum nur über die Anbindung Reiherstraße („Filetstück“) und vom Marktplatz kommend eine Ausweisung als Einbahnstraße erfolgen. Alternativ dazu könnte auch eine Sperrung zwischen Marktplatz und der Anbindung zum Einkaufszentrum vorgenommen werden. Unabhängig der Ansiedlung eines neuen Einkaufszentrums wird jedoch empfohlen, über eine zeitgemäße Umgestaltung der verkehrsberuhigten Zone nachzudenken.

In der Sitzung wird ein Vertreter des Büros Planersocietät anwesend sein und weitere Erläuterungen zu dem Verkehrsgutachten geben sowie für Fragen und zur Diskussion zur Verfügung stehen.

Beschlussvorschlag:

Da zunächst die weiteren Ausführungen des Verkehrsgutachters sowie die weiteren Beratungen abzuwarten bleiben, ergeht verwaltungsseitig kein Beschlussvorschlag.

Planersocietät – Verkehrsgutachten Nahversorgungszentrum Welver

Auftraggeber:
Hoppmann Bau GmbH & Co.KG
Gerald Hoppmann
Jülmweg 24
26215 Wiefelstede / Metjendorf

Auftragnehmer:
Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Forschung
Dr.-Ing. Frehn, Schulten, Steinberg
Partnerschaft
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34 • 44139 Dortmund
Fon: 0231/589696-0 • Fax: 0231/589696-18

www.planersocietaet.de

Bearbeiter:
Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung)
Dipl.-Ing. Axel Beyer
Dipl.-Ing. Anne Mechels

**Verkehrsgutachten
Nahversorgungszentrum Welver**

Dortmund, im Juni 2010



Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Aufgabenstellung..... 4
 2. Geplantes Vorhaben..... 4
 3. Analyse der heutigen Situation..... 6
 3-1 Lage und Erschließung..... 6
 3-2 Verkehrsbelastungen und Situationsbewertung 7
 4. Berechnung des Verkehrsaufkommens 10
 4-1 Quell- und Zielverkehr..... 10
 4-2 Zusammenfassende Darstellung des Quell- und Zielverkehrsaufkommens ... 15
 4-3 Räumliche Verteilung des Quell- und Zielverkehrsaufkommens 16
 5. Bewertung der Leistungsfähigkeit..... 19
 5-1 Methodik 19
 5-2 Datengrundlage..... 20
 5-3 Ergebnisse..... 20
 6. Weitergehende Empfehlungen zur Verkehrsführung und Gestaltung der Straße „Am Markt“ 22

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Einkaufszentrum Welver Stand 05.02.2010..... 5
 Abb. 2: Lage des Untersuchungsgebiets 6
 Abb. 3: Zählstellenplan 7
 Abb. 4: Kfz-Belastungen in der Spitzenstunde (16-45 – 17-45 Uhr) 8
 Abb. 5: Die Situation „Am Markt“ 9
 Abb. 6: Erschließungsvarianten mit zwei bzw. drei Zufahrten 16
 Abb. 7: Zusätzliches Verkehrsaufkommen in Kfz/Tag ohne Beschränkungen)..... 17
 Abb. 8: derzeitige Situation mit Erschließung des Einkaufszentrums (Ein- und Ausfahrt 22
 Abb. 9: Ein- und Ausfahrt Am Markt (nur rechtsabbiegen) 23
 Abb. 10: Am Markt als Einbahnstraße 23
 Abb. 11: Unterbrechung der Straße Am Markt..... 23

1. Anlass und Aufgabenstellung

Die Hoppmann Bau GmbH & Co. KG plant den Neubau eines Nahversorgungszentrums in Welver. U.a. soll ein Vollsortimenter mit ca. 1.800 qm Verkaufsfläche, ein Discounter mit ca. 900 qm Verkaufsfläche sowie weitere Verkaufsflächen mit ca. 500 qm in integrierter Lage gebaut werden. Zur Folgeabschätzung und als Grundlage für das Lärmgutachten werden nachfolgend das zu erwartende Verkehrsaufkommen sowie die Verteilung auf das angrenzende Straßennetz ermittelt sowie die Leistungsfähigkeit der Knoten- und Anschlusspunkte überprüft.

Neben der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte werden Aussagen zur Belastung der heutigen Einkaufsstraße „Am Markt“ erarbeitet. Auf dieser Grundlage werden Empfehlungen und Varianten für die verkehrliche Anbindung des Einkaufszentrums vorgestellt.

2. Geplantes Vorhaben

Auf der Untersuchungsfläche sollen ein Supermarkt (Vollsortimenter, voraussichtlich EDEKA), ein Discounter (voraussichtlich ALDI) sowie Ladenlokale für kleinteiligen Einzelhandel und ein Textilmarkt mit entsprechenden Parkplätzen (127 Stellplätze) entstehen. Insgesamt wird die Fläche eine Verkaufsfläche von ca. 3.600 qm aufweisen. Bisher befindet sich an diesem Standort ein Parkplatz sowie ein leerstehender SPAR-Markt und eine nicht genutzte Fläche (ehemaliges Raiffeisengelände).

Die Nutzungsverteilung sowie die Erschließung des Nahversorgungszentrums sind in Abb. 1 dargestellt. Es wird davon ausgegangen, dass Betreiber von bisherigen Standorten gewonnen werden können (Standortverlagerungen). Allerdings wird auch davon ausgegangen, dass die alten Standorte wieder neuvermietet werden, so dass der Verkehr aus dem geplanten Vorhaben Zusatzverkehr darstellt.

Für die Ansiedlung eines Textilmarktes fehlt es derzeit noch an dem notwendigen Grundstück. Aus diesem Grund wird bei den nachfolgenden Berechnungen von zwei Varianten ausgegangen (mit und ohne Entwicklung des Textilmarktes).

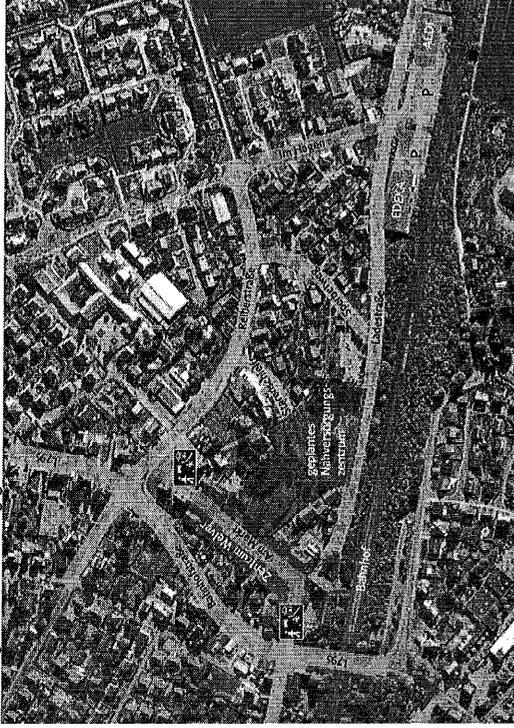
3. Analyse der heutigen Situation

3.1 Lage und Erschließung

Die Gemeinde Welver gehört zum Kreis Soest und hat 13.300 Einwohner, die sich auf mehrere Ortschaften verteilen.

Der zukünftige Standort des Nahversorgungszentrums ist als integrierter Standort innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs in direkter Nähe zum Zentrum von Welver zu betrachten. Direkt an das Gelände grenzen Wohn-, kleinteilige Geschäftsbebauung des Zentrums sowie die Bahnstrecke Hamm – Soest an. Der Bahnhof Welver befindet sich in 200 m Entfernung (Luftlinie), Anschlussmöglichkeiten an das Straßennetz bieten die Starenschleife im Norden, die Ladestraße im Süden sowie die Einkaufsstraße „Am Markt“ im Westen. Parallel dazu verläuft die L795 Bahnhofstraße die Verbindungen zur A455/B63 sowie zu anderen Ortsteilen herstellt (vgl. Abb. 2).

Abb. 2: Lage des Untersuchungsgebiets



Quelle: eigene Darstellung, Luftbild der Stadt Welver

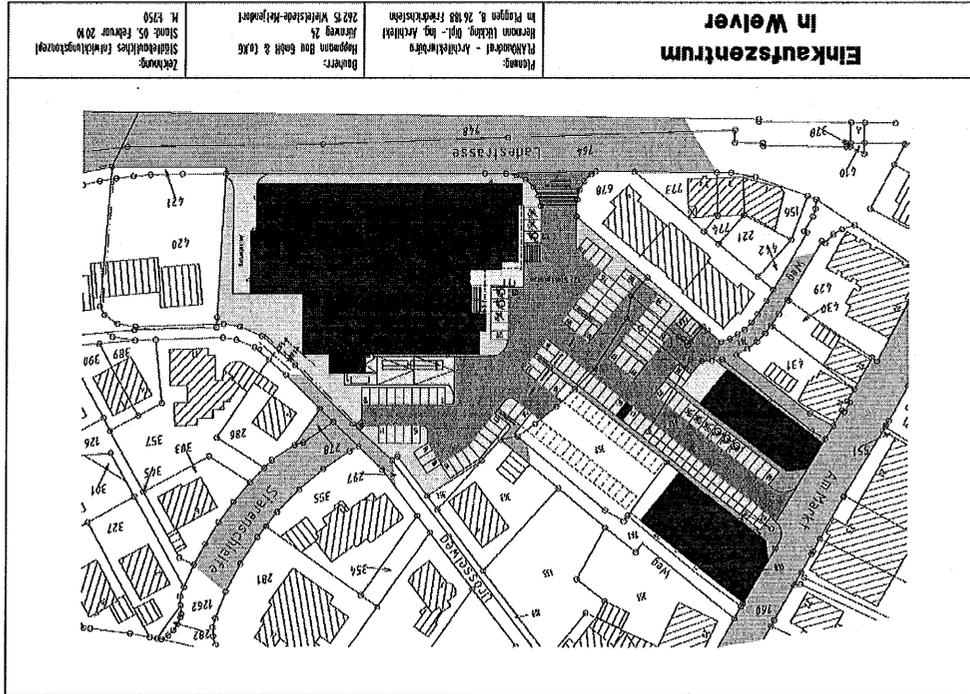
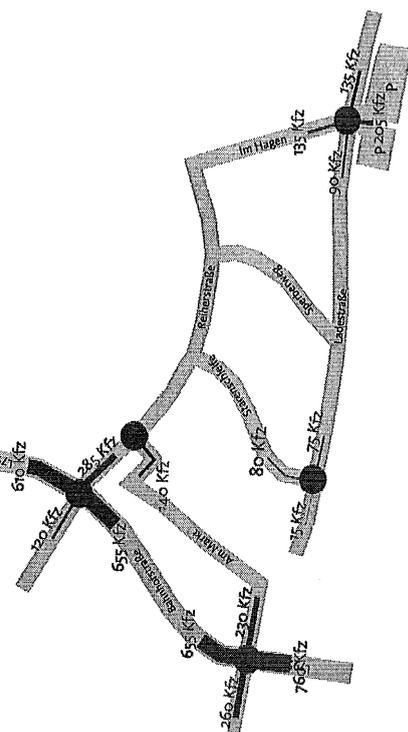


Abb. 1: Einkaufszentrum Welver Stand 05.02.2010 (Quelle: PLANQUADAT – Architekturbüro)

Planung: Pflanzwert - Architekturbüro Hermann Lehmann, Dipl.-Ing. Architekt im Rahmen d. 26.185 Freizeitschein	Bauherr: Hagmann Bau GmbH & Co KG 2825 Wirtshof-Meijsdorf	Zählung: Städtisches Fachlingssamt Stand: 05. Februar 2010 M. 1550
--	--	--

Abb. 4: Kfz-Belastungen in der Spitzenstunde (16.45 – 17.45 Uhr)



Quelle: eigene Darstellung nach Zählung März 2010

Die höchsten Querschnittsbelastungen wurden auf der Bahnhofstraße gezählt (655 Kfz bzw. 760 Kfz im südlichen Abschnitt). Die Belastungen auf den anderen Straßen sind deutlich geringer. Die Belastung auf der Reierstraße beträgt 285 Kfz/Sp-h und auf der Ladestraße zwischen 75 und 90 Kfz/Sp-h. Die Zufahrt der beiden Nahversorgungsmärkte an der Ladestraße hat in der Spitzenstunde eine Belastung von 205 Kfz.

Die Querschnittsbelastung am südlichen Ausgang der Straße „Am Markt“ beträgt 230 Kfz/Sp-h, davon ist der einführende Strom mit 140 Kfz deutlich stärker als der ausführende Strom (90 Kfz/Sp-h). Am nördlichen Ende der Straße „Am Markt“ beträgt die Querschnittsbelastung 140 Kfz/Sp-h (davon 75 Kfz einfahrend). Insgesamt fahren an beiden Einfahrten der Straße zusammen 215 Kfz/Sp-h in den Einkaufsbereich Am Markt ein.

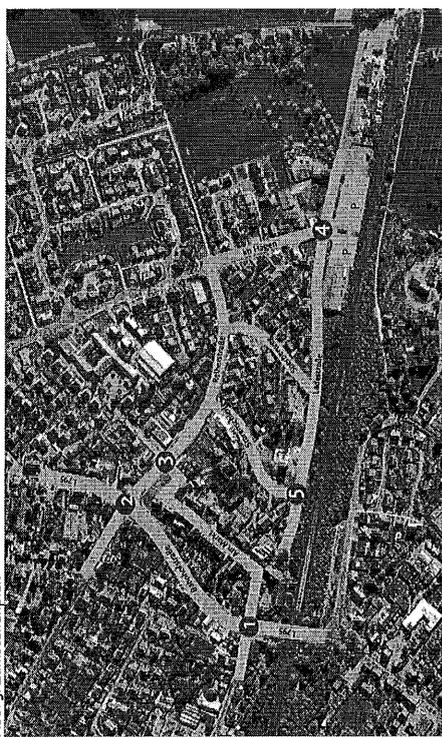
Die Straße „Am Markt“ stellt aufgrund ihrer Funktion als zentrale Einkaufsstraße einen besonders sensiblen Straßenraum dar. Die Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich im Mischprinzip ausgewiesen, so dass sich die Straße gemeinsam Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer teilen. Die Straße Am Markt ist stark zurückgebaut worden, weist jedoch einige Optimierungsmöglichkeiten auf. Sie hat einige runde Aufpflasterungen in der Straßenmitte, die nur ein langsames Befahren erlauben. Sie weist aufgrund der Parkplätze rechts und links einige Einengungen auf, so dass in Teilen nur eine einseitige Befahrbarkeit gegeben ist und z.T. auf den Gegenverkehr gewartet werden muss. Die

3.2 Verkehrsbelastungen und Situationsbewertung

Die derzeitige Verkehrsbelastung wurde in einer Zählung im März 2010 an fünf Zählstellen erhoben (vgl. Abb. 4).

Erhoben wurde von 16-18 Uhr, um die maßgebende Spitzenstundenbelastung für einen mittleren Wochentag (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, Donnerstag). Die gezählte Spitzenstundenbelastung (16.45 Uhr – 17.45 Uhr) bildet die Grundlage für die nachfolgenden Berechnungen.

Abb. 3: Zählstellenplan



Quelle: eigene Darstellung; Luftbild der Stadt Welver

Bilder verdeutlichen die Verkehrssituation auf der Straße „Am Markt“.



Abb. 5: Die Situation „Am Markt“

4. Berechnung des Verkehrsaufkommens

Aufgrund der geplanten Nutzungsstrukturen auf der Entwicklungsfläche werden sich neue Quell- und Zielverkehre im Kfz-Verkehr ergeben, die es zu prognostizieren gilt. Die Berechnung erfolgt im Grundsatz mit dem Programm Ver_Bau Version 03/2010 (von Bosserhoff) und mit Hinweisen der FGSV zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens (FGSV 2006) sowie dem allgemein anerkannten Verfahren nach Bosserhoff (vgl. HLFVSV 2005). Zusätzlich konnte auf eine Nahversorgungsstudie aus dem Jahr 2004 zurückgegriffen werden, die Tagesganglinien von Stellplätzen mehrerer Einzelhandelsstandorte (Supermärkte, Discounter und kombinierte Standorte) in Dortmund untersuchte (vgl. Stadt Dortmund 2004, bearbeitet durch Planersocietät).

Es werden jeweils Annahmen für die Anzahl der Beschäftigten, die Anzahl der Wege je Beschäftigtem, die Anzahl der Kunden und Besucher sowie die Anzahl der Wege je Kunden, des MIV-Anteils sowie des Pkw-Besetzungsgrades abgeleitet.

4.1 Quell- und Zielverkehr

Die Berechnung des Kfz- Quell- und Zielverkehrsaufkommens wird getrennt für den Beschäftigten- und den Kundenverkehr vorgenommen. In den jeweiligen Teilkapiteln werden zunächst die den Berechnungen zugrunde liegenden Annahmen erläutert, um dann in einem abschließenden Kapitel die Ergebnisse der Abschätzung zusammenfassend darzustellen. Es wird jeweils eine Bandbreite des Verkehrsaufkommens und der zugrundeliegenden Größen mit Minimal- und Maximalwerten dargestellt.

Der Wirtschaftsverkehr wird ebenfalls berechnet und dargestellt. Die für die Berechnungen zugrunde gelegten Verkaufsfächen sind für beide Varianten der Tab. 1 zu entnehmen.

Tab. 1: Verkaufsfäche

	Verkaufsfäche (Vkf) in qm Var1	Verkaufsfäche (Vkf) in qm Var2
Nützujig		
Vollsortimenter (EDEKA)	1.800	1.800
Discounter (ALDI)	900	900
Verkaufsraum (Textilmarkt)		
Ladenlokale	400	400
Vkf Gesamt	3.100	3.600

Quelle: Planquadrat Städtebauliches Entwicklungskonzept 05.02.2010

Annahmen Beschäftigtenverkehr

Die Beschäftigtenzahl wird jeweils für die unterschiedlichen Nutzungen einzeln ermittelt, da für Discounter, Supermärkte und kleinere Ladenlokale unterschiedliche Beschäftigte je qm Verkaufsfläche anzusetzen sind.

Tab. 2: Beschäftigte je 100 qm Verkaufsfläche

Nutzung	Beschäftigte je 100 qm Vkf		
	Minimalwert	Maximalwert	Annahme
Vollsortimenter (EDEKA)	1,67	2,5	2,0
Discounter (ALDI)	1,11	1,43	1,25
Verkaufsraum (Textilmarkt)	1,25	1,67	1,43
Ladenlokale	2,5	5,0	3,33

Quelle: eigene Berechnung nach Ver_Bau

Unter Berücksichtigung der in der Fachliteratur (vgl. FGSV 2006; Ver_Bau) genannten Anhaltswerte kann für die Entwicklungsfläche von rund 60-70 Beschäftigten ausgegangen werden.

Tab. 3: Beschäftigtenzahlen

Nutzung	Beschäftigte je 100 qm Vkf		
	Minimalwert	Maximalwert	Annahme
Vollsortimenter (EDEKA)	30	45	36
Discounter (ALDI)	10	13	11
Verkaufsraum (Textilmarkt)	6	8	7
Ladenlokale	10	20	13
Gesamt Var.1	50	78	61
Gesamt Var.2	55	86	68

Quelle: eigene Berechnung nach Ver_Bau

Aufgrund der anzunehmenden hohen Teilzeitquote der Beschäftigten im Lebensmittelhandel und sonstiger Faktoren wie Urlaub, Krankheit, Fortbildung etc. wird von einer durchschnittlichen Anwesenheit am Arbeitsplatz von 80% ausgegangen (vgl. Ver_Bau). Jeder Beschäftigte legt pro Tag ca. 2,0 bis 2,5 Wege zurück (vgl. FGSV 2006). Als Annahme sollen aufgrund der integrierten Lage des Standortes und der Vielfalt an Kopplungsmöglichkeiten (z.B. Gastronomie, Einzelhandel) 2,5 Wege angesetzt werden.

Der MIV-Anteil im Berufsverkehr hängt stark von der Erreichbarkeit mit den Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs, der Parkplatzsituation und der Lage im Stadtzusammenhang ab. Aufgrund der integrierten Lage des Standortes kann von einer geringen MIV-Nutzung ausgegangen werden, allerdings wird ein Großteil der Beschäftigten nicht aus dem Stadtteil kommen, so dass hier ein MIV-Anteil von 80% zugrunde gelegt wird. Als Besetzungsgrad pro Kfz sind im Berufsverkehr 1,1 Personen anzusetzen (vgl. FGSV 2006).

Die Kundenzahl wird ebenfalls jeweils für die unterschiedlichen Nutzungen einzeln ermittelt, da für Discounter, Supermärkte und kleinere Ladenlokale unterschiedliche Kundenfrequenzen je qm Verkaufsfläche anzusetzen sind.

Annahmen Kundenverkehr

Die Kundenzahl wird ebenfalls jeweils für die unterschiedlichen Nutzungen einzeln ermittelt, da für Discounter, Supermärkte und kleinere Ladenlokale unterschiedliche Kundenfrequenzen je qm Verkaufsfläche anzusetzen sind.

Tab. 4: Kunden je qm Verkaufsfläche

Nutzung	Kunden pro qm Vkf		
	Minimalwert	Maximalwert	Annahme
Vollsortimenter (EDEKA)	1,00	1,20	1,10
Discounter (ALDI)	2,00	2,50	2,25
Verkaufsraum (Textilmarkt)	0,15	0,25	0,25
Ladenlokale	0,25	0,40	0,35

Quelle: eigene Berechnung nach Ver_Bau

Die tägliche Kundenzahl kann nach den gängigen Anhaltswerten der FGSV 2006 und des Programms Ver_Bau folgendermaßen angegeben werden:

Tab. 5: Kundenzahlen

Nutzung	Kunden pro qm Vkf		
	Minimalwert	Maximalwert	Annahme
Vollsortimenter (EDEKA)	1.800	2.160	1.980
Discounter (ALDI)	1.800	2.250	2.025
Verkaufsraum (Textilmarkt)	75	125	125
Ladenlokale	100	160	140
Gesamt Var.1	3.700	4.570	4.145
Gesamt Var.2	3.775	4.595	4.270

Quelle: eigene Berechnung

Der MIV-Anteil im Kundenverkehr liegt im großflächigen Lebensmittelhandel v.a. aufgrund des notwendigen (umfangreichen) Warentransports vergleichsweise hoch. Ein weiterer Faktor, der den MIV-Anteil steigen lässt, ist das Angebot an kostenlosen Stellplätzen. Ausgegangen wird bei der Berechnung von einem MIV-Anteil von 80%.

Der Besetzungsgrad pro Kfz beträgt nach den Erfahrungswerten des Programms Ver_Bau zwischen 1,2 und 1,4 Personen. Angenommen wird ein mittlerer Wert von 1,3 Personen.

Annahmen Güterverkehr

Die unterschiedlichen Annahmewerte für den Güterverkehr sind Tab. 6 zu entnehmen.

Tab. 6: Güterverkehrsaufkommen je 100 qm Verkaufsfläche

Nutzung	Lkw/Lieferwagen je 100 qm Vkf		Annahme
	Minimalwert	Maximalwert	
Vollsortimenter (EDEKA)	0,75	2,25	1,00
Discounter (ALDI)	0,55	1,50	1,00
Verkaufsraum (Textilmarkt)	0,75	2,25	1,00
Ladenlokale	0,75	2,25	1,00

Quelle: eigene Berechnung nach Ver_Bau

Der Güterverkehr von Einzelhandelsstandorten wird vollständig durch Lkw/Lieferwagen abgewickelt. Das tägliche Güterverkehrsaufkommen kann nach den gängigen Anhaltswerten der FGSV 2006 und des Programms Ver_Bau folgendermaßen angegeben werden:

Tab. 7: Güterverkehrsaufkommen

Nutzung	Minimalwert	Maximalwert	Annahme
Vollsortimenter (EDEKA)	14	41	18
Discounter (ALDI)	5	14	9
Verkaufsraum (Textilmarkt)	4	11	5
Ladenlokale	3	9	4
Gesamt Varz	21	65	31
Gesamt Varz	25	74	36

Quelle: eigene Berechnung nach Ver_Bau

Annahmen zu Konkurrenz-, Verbund- und Mitnahmeeffekten

Abschläge durch Konkurrenzeffekte können angesetzt werden, wenn eine Nutzung in ein Gebiet mit ähnlichen Nutzungen zusätzlich hinzukommt. Für die weitere Berechnung wird von einer Neuvermietung der bestehenden Märkte an der Ladestraße ausgegangen, weshalb ein Konkurrenzeffekt von 10% anzusetzen ist. Ebenso wird für die übrigen beiden Nutzungen ein Konkurrenzeffekt durch die direkte Nähe zur Einkaufsstraße „Am Markt“ angenommen.

Der Verbundeffekt gibt den Anteil der Kunden einer bestimmten Einzelhandelseinrichtung an, die nicht nur wegen dieser Einrichtung, sondern wegen einer anderen räumlich benachbarten Einrichtung anreisen (vgl. Ver_Bau). Durch die Lage im Zentrum und die unterschiedlichen Nutzungen auf der Fläche wurden die in Tab. 8 dargestellten Verbundeffekte berücksichtigt. Hierbei wird davon ausgegangen, dass das Nahversorgungszentrum eine Ankerfunktion für die übrigen Nutzungen übernimmt.

Abschließend wurden Mitnahmeeffekte berücksichtigt. Diese entstehen wenn Kunden im Einzelhandel das jeweilige Geschäft auf dem Weg zu einem anderen Ziel (z.B. von und zur Arbeit) aufsuchen.

Tab. 8: Konkurrenz-, Verbund- und Mitnahmeeffekten

Nutzung	Anteil Konkurrenz-effekt in %	Anteil Verbundeffekt in %	Anteil Mitnahmeeffekt in %
Vollsortimenter (EDEKA)	10%	20%	10%
Discounter (ALDI)	10%	20%	10%
Verkaufsraum (Textilmarkt)	5%	30%	5%
Ladenlokale	5%	45%	5%

Quelle: eigene Berechnung nach Ver_Bau

Verteilung des Verkehrsaufkommens im Wochenverlauf

Durch eine Studie aus dem Jahr 2004, bei der die Tagessganglinien von Stellplätzen mehrerer Supermärkte, Discounter und kombinierter Standorte in Dortmund untersucht wurden, liegen dem Gutachter detaillierte Erkenntnisse über die zeitliche Verteilung des Quell- und Zielverkehrsaufkommens vor (vgl. Stadt Dortmund 2004, bearbeitet durch Planersocietät).

Je nach Betreiber sind aufgrund der Aktionstage der Discounter unterschiedliche Tage mit Spitzenwerte festzustellen. Der Freitag und der Samstag stellen jedoch für viele Nahversorgungsbetriebe die meistfrequentierten Tage dar.

Verteilung des Verkehrsaufkommens im Tagesverlauf

Anhand der aufgeführten Studie sind auch Rückschlüsse auf die zeitliche Verteilung des Quell- und Zielverkehrsaufkommens im Tagesverlauf möglich. Für die Berechnung wird von den Öffnungszeiten montags-freitags 8-20 Uhr und samstags 8-18 Uhr ausgegangen. Die Spitzenstundenanteile sind in Tab.9 für den Kundenverkehr abgebildet. Dabei sind aufgrund der Erkenntnisse über die stärksten Wochentage jeweils die Spitzenstundenanteile für Freitag und Samstag dargestellt.

Demit werden die verkehrlich ungünstigeren Zeiten angesetzt. Bei längeren Öffnungszeiten wie z.B. 7-22 Uhr verringert sich das Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde. Es erfolgt hier also eine Betrachtung des worst-case.

Tab.9: Spitzenstundenanteile (Kundenverkehr) am täglichen Kfz-Quell- und Zielverkehrsaufkommen

Wochentag	Quellverkehr	Zielverkehr
Freitag 17-18h	10,3%	10,1%
Samstag 11-12h	74,6%	15,2%

Quelle: eigene Erhebungen

Insbesondere der Samstag zeigt stark ausgeprägte Spitzen, weshalb die folgende Berechnung des Quell- und Zielverkehrsaufkommens (vgl. Kap. 1.4) diesen Tag gesondert aufführt. Für den Berufsverkehr können die Tagesganglinien der FGSV 2006 herangezogen werden.

4.2 Zusammenfassende Darstellung des Quell- und Zielverkehrsaufkommens

Aufbauend auf diesen abgesicherten Annahmen wird nun ein zusammenfassender Überblick über die errechneten Kfz-Werte gegeben. In Tab. 10 ist das aus den Berechnungen resultierende Verkehrsaufkommen des Standortes abgebildet.

Insgesamt ist demnach täglich mit einem Quell- und Zielverkehrsaufkommen (Kfz-Wege vom und zum Einkaufszentrum) von ca. 3.300 Kfz in der Variante 1 und 3-450 Kfz in der Variante 2 zu rechnen.

In der Spitzenstunde ist freitags zwischen 17 und 18 Uhr von ca. 375 (Variante 2) – 385 (Variante 1) und samstags zwischen 12 und 13 Uhr von ca. 440 – 450 Kfz auszugehen.

Tab. 10: Kfz-Quell- und Zielverkehrsaufkommen

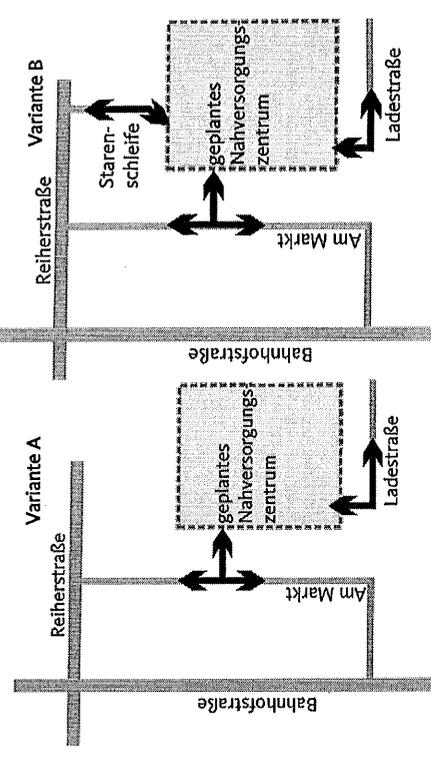
Kfz-Kategorie	Quellverkehr am Tag	Zielverkehr am Tag	Quell- und Zielverkehr am Tag (Gesamt)	Spitzenstunde Quell- und Zielverkehr Freitag	Spitzenstunde Quell- und Zielverkehr Samstag
Variante 1					
Beschäftigtenverkehr	55	55	110	8	8
Kundenverkehr	1.590	1.590	3.180	362	426
Güterverkehr	16	16	32	2	2
Gesamt Var.1	1.661	1.661	3.322	372	436
Variante 2					
Beschäftigtenverkehr	61	61	122	9	9
Kundenverkehr	1.633	1.633	3.266	372	438
Güterverkehr	18	18	36	2	3
Gesamt Var.2	1.712	1.712	3.424	383	449

Quelle: eigene Berechnungen

4.3 Räumliche Verteilung des Quell- und Zielverkehrsaufkommens

Das neue Nahversorgungszentrum befindet sich derzeit in der Detailplanung. In der Diskussion ist die Erschließung (vgl. Abb. 6) der zugehörigen 127 Stellplätze über zwei Zufahrten (Am Markt und Ladestraße) bzw. über drei Zufahrten (Am Markt, Ladestraße und Starenschleife). Zusätzlich entsteht eine Zufahrt zur Anlieferung über die Ladestraße.

Abb. 6: Erschließungsvarianten mit zwei bzw. drei Zufahrten



Quelle: eigene Darstellung

Nachfolgend wird die Verkehrsverteilung des Quell-/Zielverkehrsaufkommens des Nahversorgungszentrums auf das umliegende Netz für beide Erschließungsvarianten (Varianten A und B) aufgezeigt. Berücksichtigt wird hier im Sinne einer Maximalvariante nur das Verkehrsaufkommen eines vollständig entwickelten Nahversorgungszentrums (Berechnungsvariante 2 inkl. Textilmarkt).

Für die weitere Bearbeitung wird von folgender Verteilung ausgegangen:

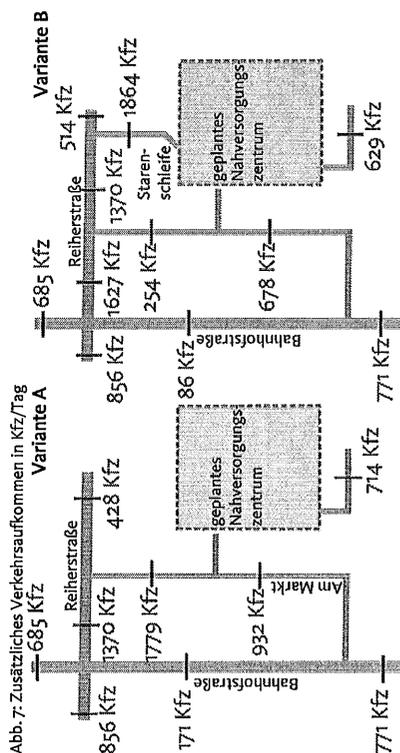
Variante A

- 52% des Quell- und Zielverkehrs erfolgen über die Ein- und Ausfahrt „Am Markt“ aus/in Richtung Norden (entspricht ca. 1.780 Kfz/Tag)
- 27% des Quell- und Zielverkehrs über die Ein- und Ausfahrt „Am Markt“ aus/in Richtung Süden (entspricht ca. 930 Kfz/Tag)

- 21% des Quell- und Zielverkehrs über die Ein- und Ausfahrt Ladestraße (entspricht ca. 715 Kfz/Tag)
- Variante B**
- 54% des Quell- und Zielverkehrs erfolgen über die Ein- und Ausfahrt Starenschleife (entspricht ca. 1.865 Kfz/Tag)
 - 7% des Quell- und Zielverkehrs erfolgen über die Ein- und Ausfahrt „Am Markt“ aus/in aus/in Richtung Norden (entspricht ca. 255 Kfz/Tag)
 - 20% des Quell- und Zielverkehrs über die Ein- und Ausfahrt „Am Markt“ aus/in Richtung Süden (entspricht ca. 680 Kfz/Tag)
 - 18% des Quell- und Zielverkehrs über die Ein- und Ausfahrt Ladestraße (entspricht ca. 630 Kfz/Tag)

Die zusätzliche Querschnittsbelastung ist in Kfz/Tag der Abb. 7 zu entnehmen.

Die LKW-Andienung erfolgt über eine separate Anbindung über die Ladestraße und ist in allen oben genannten Werten der Ladestraße bereits enthalten.



Quelle: eigene Darstellung

Fazit

Durch das geplante Nahversorgungszentrum kommt es zu einer Mehrbelastung des umliegenden Straßennetzes von insgesamt 3.300 – 3.450 Kfz-Fahrten pro Tag.

In der Erschließungsvariante A bedeutet dies, dass auf der Straße „Am Markt“ mit einer erhöhten Querschnittsbelastung von ca. 930 Kfz/Tag (südlich der Zufahrt zum Nahversorgungszentrum) bis ca. 1.780 Kfz/Tag (nördlich der Zufahrt zum Nahversorgungszentrum) zu rechnen ist.

In der Erschließungsvariante B ist eine zusätzliche Zufahrt über die Starenschleife möglich. Aus diesem Grund verringert sich in dieser Variante die zusätzliche Belastung auf der Einkaufsstraße „Am Markt“ auf ca. 680 Kfz/Tag (südlich der Zufahrt zum Nahversorgungszentrum) bis ca. 250 Kfz/Tag (nördlich der Zufahrt zum Nahversorgungszentrum). Die Starenschleife (nördlich des Nahversorgungszentrums) würde in dieser Variante eine Mehrbelastung gegenüber dem heutigen Stand von ca. 1.870 Kfz/Tag aufweisen (935 Kfz Zielverkehr und 935 Kfz Quellverkehr)

Die Mehrbelastung auf der Straße „Am Markt“ ist aufgrund der heutigen Gestaltung dieser Einkaufsstraße (Begegnungsverkehr nur eingeschränkt möglich, Parkplätze im Straßenraum, verkehrsberuhigende Gestaltungselemente etc.) kritisch zu bewerten, da die Gefahr besteht, dass der Charakter als Einkaufsstraße mit Fuß- und Radverkehr durch die Mehrbelastung verloren geht.

Die Variante B ist daher grundsätzlich positiver zu bewerten, da sie eine grundsätzlich bessere Erschließung ermöglicht sowie die Zusatzbelastungen für die Straße „Am Markt“ geringer ausfallen.

5. Bewertung der Leistungsfähigkeit

Die Parkplatzzufahrten werden als Einmündungen ohne Lichtsignalanlage ausgebildet. Die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen dienen dem Nachweis, dass an den betroffenen Knotenpunkten die zu erwartenden Verkehre mit der erwünschten Qualität des Verkehrsablaufs abgewickelt werden können. Insofern dies in der bestehenden Ausbausituation nicht gegeben ist, wird geprüft welche Maßnahmen zur Optimierung notwendig werden (z.B. Linksabbieger).

5.1 Methodik

Die Leistungsfähigkeitsnachweise der Knotenpunkte sind nach dem Handbuch zur Bewertung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001/2005, FGSV) durchgeführt worden.

An Knotenpunkten treten zwangsläufig Behinderungen in Form von Wartevorgängen auf, die in Abhängigkeit von Eintreffzeit und Weiterfahrt für die einzelnen Verkehrsteilnehmer unterschiedlich lang ausfallen. Als Bewertungskriterium zur Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten wird demnach die mittlere Wartezeit herangezogen. Darüber hinaus sind die erforderlichen Rückstaulängen in Relation zu den angebotenen Aufstellflächen zu beachten.

Die Qualitätsstufen werden folgendermaßen beschrieben:

- Stufe A** Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.
- Stufe B** Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber nur geringe Beeinträchtigungen des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.
- Stufe C** Die individuelle Bewegungsmöglichkeit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.
- Stufe D** Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- Stufe E** Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Die Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen. Der Verkehr bewegt sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität.

Die Kapazität wird erreicht.

Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Die Methodik des HBS für Knotenpunkte ohne LSA gilt nur für Kreuzungen und Einmündungen, an denen dem Verkehr auf einer durchgehenden Straße (Hauptstraße) die Vorfahrt (Zeichen 301 oder 306 StVO) gegeben wird und die Nebenstraßen vorfahrtrechtlich untergeordnet (Zeichen 205 „Vorfahrt gewähren!“ oder 206 „Halt! Vorfahrt gewähren!“ StVO) sind. In Welver trifft dies für die Knotenpunkte an der Bahnhofstraße zu: der Knotenpunkt Bahnhofstraße / Am Markt ist seit kurzem als Kreisverkehr gestaltet, an der Kreuzung Bahnhofstraße / Reiherstraße sind die Nebenstraßen mit Zeichen 205 „Vorfahrt gewähren!“ untergeordnet. Die Knotenpunkte Reiherstraße / Starenschleife und Ladestraße / Im Hagen sind in der Tempo 30-Zone tatsächlich mit der Regelung Rechtsvor-Links angeordnet. In den Berechnungen muss daher die Annahme einer Vorfahrtstraße getroffen werden, die hier für die Reiherstraße bzw. die Ladestraße gewählt wird.

Als Mindestqualität für die Leistungsfähigkeitsnachweise wird aus Gründen der Nutzen-Kosten-Relation Qualitätsstufe D für die Hauptverkehrszeit angestrebt.

Die Leistungsfähigkeit wurde für die im Einzelhandel maßgeblichen Spitzenstunden am Freitag 17-18 Uhr und Samstag 11-12 Uhr (vgl. Kap. 4.2) nachgewiesen. Die entsprechenden Nachweise sind dem Bericht im Anhang beigelegt.

5.2 Datengrundlage

Grundlage der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen ist die derzeitige Verkehrsbelastung addiert um das abgeschätzte Verkehrsaufkommen durch die Ansiedlung des Einzelhandels (siehe Kap. 4).

Die zugrunde gelegten Tagesbelastungen umfassen die Fahrzeugarten Pkw, Lkw, Bus und Krad. Das durch das Nahversorgungszentrum zu erwartende Wirtschaftsverkehrsaufkommen wird in den Leistungsfähigkeitsbetrachtungen entsprechend Kapitel 1 berücksichtigt.

5.3 Ergebnisse

Beide Erschließungsvarianten erweisen sich für alle Knotenpunkte mit der Qualitätsstufe A bzw. B am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Reiherstraße als leistungsfähig, ohne dass Anpassungsmaßnahmen erforderlich werden. Die Rückstaulängen sind unproblematisch.

Aufgrund der zu erwartenden sehr guten Verkehrsqualität ist davon auszugehen, dass auch an den Knotenpunkten mit Rechts-vor-Links-Regelung, für die die Annahme einer Vorfahrtregelung mit Zeichen 205 StVO rechnerisch angenommen wurde, keinerlei Schwierigkeiten auftreten.

Das sehr gute Ergebnis der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen ist darauf zurückzuführen, dass die untersuchten Knotenpunkte eine geringe Hintergrundbelastung aufweisen und so eine hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage mehr als ausreichende Kapazität für zusätzliche Verkehre anbieten.

Der Ansiedlung des geplanten Nahversorgungszentrums steht aus Gründen der Leistungsfähigkeit des Verkehrsablaufs an den Knotenpunkten nichts entgegen, Optimierungsmaßnahmen sind an den Knotenpunkten nicht erforderlich. Den Berechnungen sind Verkehrsdaten mit ausreichenden Sicherheiten zugrunde gelegt worden.

6. Weitergehende Empfehlungen zur Verkehrsführung und Gestaltung der Straße „Am Markt“

Das berechnete Verkehrsaufkommen des Einkaufszentrums von 3.300 – 3.450 Kfz pro Tag (Quell- und Zielverkehr) kann hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte problemlos abgewickelt werden. Dies gilt für beide Erschließungsvarianten (A + B). Aus Gründen der Verträglichkeit für die Einkaufsstraße „Am Markt“ schlagen wir vor, das Nahversorgungszentrum über drei Erschließungsstraßen anzuschließen (Variante B).

Zur Abwicklung des Verkehrs auf der Straße „Am Markt“ werden daher weitere Empfehlungen für die Gemeinde Welver gegeben, die allerdings nicht zwingend mit der Umsetzung des Nahversorgungszentrums zusammenhängen, sondern vielmehr politisch zu beraten sind.

Die Straße „Am Markt“ ist heute als verkehrsberuhigter Bereich gestaltet und ausgewiesenen Begegnungsverkehr sind auf Teilabschnitten nur eingeschränkt möglich. Durch die zu erwartenden zusätzlichen Verkehre (vgl. Abb. 7) wird der Begegnungsverkehr zusätzlich erschwert.

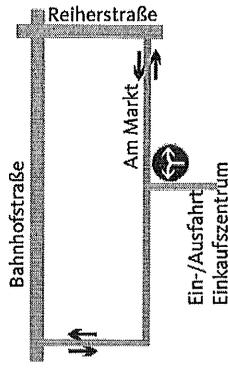


Abb. 8: derzeitige Situation mit Erschließung des Einkaufszentrums (Ein- und Ausfahrt ohne Beschränkungen)

Unabhängig von der später realisierten Erschließungsvariante sind folgende grundsätzliche Verkehrsführungsvarianten denkbar:

Variante 1:

- > Rechtsfahrverbot vom Parkplatz des Einkaufszentrums in die Straße „Am Markt“

Bewertung der Varianten

Alle Maßnahmen tragen zu einer verbesserten Abwicklung des Verkehrs im Bereich „Am Markt“ bei. Eine Unterbrechung in Form von Sackgassen (Variante 3) bietet Möglichkeiten der Platzgestaltung vor dem Rathaus sowie mehr Vorrang für Fußgänger. Eine direkte Anfahrbarkeit der Geschäfte besteht weiterhin da weitestgehend alle Parkplätze bestehen bleiben. Allerdings sind weiterhin Begegnungsverkehre (mit den bekannten Problemen) vorhanden.

Als empfehlenswert ist daher aus Gutachtersicht die Variante 2 umzusetzen, die eine Befahrbarkeit des südlichen Abschnittes weiterhin in Richtung Norden erlaubt (Einbahnstraßenregelung), während der nördliche Abschnitt der Straße „Am Markt“ weiterhin wie bisher in beide Richtungen zu befahren ist. Damit könnte die Belastung der Straße „Am Markt“ im südlichen Abschnitt deutlich reduziert werden. Die Mischung von Kfz-Fahrern, Radfahrern und Fußgängern und eine höhere Aufenthaltsqualität könnte erreicht werden. Es ergeben sich neue Gestaltungspotenziale für den Bereich unmittelbar am Rathaus. Der Platz im Bereich des Rathauses könnte für angrenzende Gastronomie sowie Veranstaltungen genutzt werden. Hier könnten auch temporäre Sperrungen den Raum für Events nutzbar machen.

Der nördliche Abschnitt sollte für einen Zweirichtungsverkehr hergerichtet werden (betrifft insb. den Bereich vor dem Imbiss) und ebenfalls gestalterisch verbessert werden. Am nördlichen Ende sollte zudem ein städtebauliches Objekt als Abschluss integriert werden.

Insgesamt sollte unabhängig von der Ansiedlung des Nahversorgungszentrums eine Umgestaltung der Straße „Am Markt“ nachgedacht werden. Dazu gehören eine zeitgemäße Gestaltung, der Abbau der Aufpflasterungen sowie eine verbesserte Führung des Verkehrs.

Der Parkplatz am Einkaufszentrum sollte als wichtiger städtischer Platz entsprechend gestaltet werden, so dass auch Festivitäten hier möglich sind und er seine Bedeutung als urbanen Platz erhält.

Empfehlungen für die Gemeindeentwicklung und Straßengestaltung „Am Markt“

- Veränderung der Verkehrsführung im südlichen Abschnitt (ggfs. Einbahnstraßenverkehr und Rechtsfahrgebot vom Parkplatz Einkaufszentrum)
- Zeitgemäße Umgestaltung des südlichen Abschnittes; Beibehaltung als verkehrsberuhigter Bereich

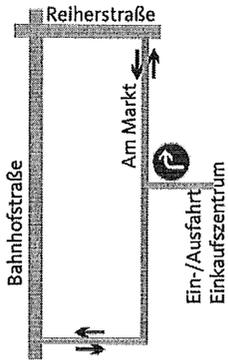


Abb. 9: Ein- und Ausfahrt Am Markt (nur rechtsabbiegen)

Variante 2:

- > Den südlichen Teil der Straße „Am Markt“ als Einbahnstraße sowie Rechtsfahrgebot vom Parkplatz des Einkaufszentrums

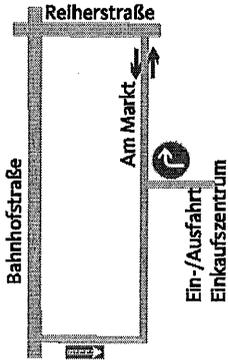


Abb. 10: Am Markt als Einbahnstraße

Variante 3:

- > Unterbrechung (für den Kfz-Verkehr) der Straße Am Markt im Bereich des Rathauses

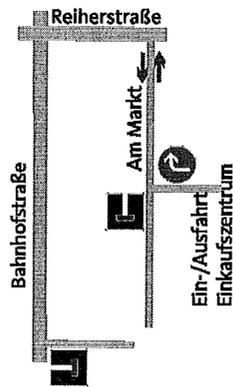


Abb. 11: Unterbrechung der Straße Am Markt

- Umgestaltung des nördlichen Abschnittes mit der Möglichkeit, beide Richtungsverkehre abzuwickeln
- Gestaltung des Parkplatzes am Einkaufszentrum als städtischer Platz

Quellen

FGSV (FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRABEN- UND VERKEHRSWESSEN) 2001/2005: Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. Köln

FGSV (FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRABEN- UND VERKEHRSWESSEN) 2006: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Köln

HESSISCHES LANDESAMT FÜR STRABEN- UND VERKEHRSWESSEN (HLFSV)/ BOSSEHOFF, Dietmar 2000/2005: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung. Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung. Nachdruck Heft 42 -2000. Wiesbaden

STADT DORTMUND 2004: Stellplatzuntersuchung von Nahversorgern und Discountern, bearbeitet durch Planersocietät. Dortmund

Gemeinde Welver Der Bürgermeister 	Beschlussvorlage	
	Bereich: 1.2 Finanzwirtschaft Az.: 66.26.01	Sachbearbeiter: Herr Schlüter Datum: 17.06.2010

Bürgermeister	<i>[Signature]</i> 17.06.10	Allg. Vertreter	<i>[Signature]</i> 17/06/10
Gleichstellungsbeauftragte	<i>[Signature]</i> 18./6./10	Fachbereichsleiter	

Beratungsfolge	Top	oef/ noe	Sitzungs- termin	Beratungsergebnis	Stimmenanteil		
					Ja	Nein	Enth.
HFA	6	oef	30.06.2010	Genehmigt m. Mehrheit	9	6	1
RAT	8	oef	14.07.2010	" einstimmig			
BPU	3	oef	08.09.2010				

Betr.: Einführung der getrennten Abwassergebühr; Erfassung von Grundstücken mit einem Anschluss an eine/n Rohrleitung / RW-Kanal, für die bisher keine Abwassergebühr erhoben wurde
hier: Einstufung von vorhandenen und bisher nicht berücksichtigten Rohrleitungen als öffentliche Regenwasserkanalisation

Sachdarstellung zur Sitzung am 30.06.2010:

- Siehe beigefügten Vermerk des Fachbereichs 3 vom 16.03.2010 -

Nach dem v. g. Vermerk wurden nach örtlichen Ermittlungen sog. „Bürgermeisterkanäle“ mit einer Rohrleitungslänge von insgesamt rd. 8.490 m in verschiedenen Ortsteilen der Gemeinde Welver aufgefunden.

Die bisher noch nicht in das gemeindliche Anlagevermögen aufgenommenen Bürgermeisterkanäle machen bei einer Länge von ca. 8,49 km einen Zuwachs am bereits bestehenden Kanalvermögen von rd. 7 % aus.

Nach dem Fünften Abschnitt der Verordnung über das Haushaltswesen der Gemeinden im Land Nordrhein-Westfalen (Gemeindehaushaltsverordnung NRW - GemHVO NRW) Vom 16. November 2004 (GV. NRW. S.644, ber. GV. NRW. 2005 S.15) sind die Bürgermeisterkanäle zwingend in das Anlagevermögen aufzunehmen.

Die hierfür unabdingbaren Übernahmearbeiten belaufen sich nach einer weiter beigefügten Kostenschätzung der APS GmbH – Abwassertechnische Planungen und Systemlösungen – aus Schwerte vom 17.05.2010 auf brutto 64.653,09 €.

Zur weiteren Abwicklung der Vermögensbewertung zur Bestandsaufnahme der angezeigten Bürgermeisterkanäle in 10 Ortsteilen der Gemeinde Welver sind danach Haushaltsmittel in Höhe von aufgerundet 65.000,00 € erforderlich und bereit zu stellen.

Zu der weiter angesprochenen Einbeziehung der Grundstücke, die im Einzugsbereich der v. g. Bürgermeisterkanäle liegen, in die Flächenbilanzierung zur Einführung der getrennten Entwässerungsgebühr ist zunächst festzustellen, ob sich mit der Übernahme der Rohrleitungen in das gemeindliche Anlagevermögen automatisch der Begriff der „öffentlichen Einrichtung“ verbindet.

Dies ist zu verneinen, da eine Einrichtung erst durch einen Widmungsakt öffentlich wird. Dabei kann die Einbeziehung eines Anlagenteils in die öffentliche Einrichtung oder Anlage auch konkludent erfolgen und bedarf keines formellen Widmungsaktes. Durch die Erhebung von Benutzungsgebühren für eine Abwasseranlage würde die Gemeinde den Willen zu erkennen geben, dass der Kanal Teil der gemeindlichen Entwässerungsanlage sein soll; er wäre damit konkludent gewidmet. Weiter könnte auch stillschweigend durch die faktische (tatsächliche) Indienststellung eine Widmung erfolgen. Maßgebend für das Vorliegen einer Widmung ist lediglich die Erkennbarkeit des Behördenwillens, dass die Sache dem bestimmten öffentlichen Zweck dienen soll.

Da sich mit den sog. Bürgermeisterkanälen bisher kein Benutzungsgebührenverhältnis verbunden hat und kein konkreter Widmungsakt hat feststellen lassen, wird verwaltungsseitig empfohlen, die Grundstücke, die im Einzugsbereich der Bürgermeisterkanäle liegen (siehe beigelegte Lagepläne) in die Flächenbilanzierung zur Einführung der getrennten Entwässerungsgebühr mit einzubeziehen und rückwirkend ab dem 01.01.2008 – auch vor dem Hintergrund der Solidargemeinschaft aller Gebührenpflichtigen - zur Regenwassergebühr heranzuziehen. Hiermit würde die Einbeziehung der Bürgermeisterkanäle in die öffentliche Einrichtung oder Anlage dann konkludent erfolgen.

Dem könnte evtl. noch entgegenstehen, dass die Bürgermeisterkanäle, wie aus den beigelegten Lageplänen ersichtlich, den Begriff der öffentlichen Einrichtung, der bei leitungsgebundenen Systemen aus der funktionsbedingten Zusammenfassung des gesamten Leitungsbestands und der zentralen Anlagen und damit des technisch miteinander verbundenen Systems besteht, offensichtlich nicht erfüllt.

Die insoweit fehlende technische Verbindung eines Bürgermeisterkanals mit dem übrigen von der Gemeinde betriebenen Kanalisationssystem steht seiner Zugehörigkeit zu einem „einheitlichen Netz“ im Sinne der Entwässerungssatzung der Gemeinde Welper vom 28.10.1997 ebenso wenig grundsätzlich entgegen, wie seine fehlende Anbindung an eine gemeindliche Kläranlage (OVG Münster, u. a. Urteil vom 06.07.1987 – 2 A 2087/84 – Gemht 1988, S. 182).

Die Einleitung von Abwässern in einen Bürgermeisterkanal ist damit als Inanspruchnahme der öffentlichen Einrichtung zu qualifizieren. Dies löst die bereits dargestellte Gebühren- aber auch eine Kanalanschlussbeitragspflicht nach § 1 der Beitrags- und Gebührensatzung zur Entwässerungssatzung der Gemeinde Welper vom 28.10.1997 aus.

Weitere Erläuterungen werden von der Verwaltung – falls gewünscht – in der Sitzung gegeben.

Beschlussvorschlag:

Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt die Sachdarstellung der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Rat, der dargestellten Vorgehensweise zur Einstufung von vorhandenen bisher nicht berücksichtigten Rohrleitungen als öffentliche Regenwasserkanalisation zuzustimmen.

Beschluss des Rates vom 14.07.2010:

Der Rat beschließt einstimmig den Tagesordnungspunkt in den Ausschuss für Bau, Planung und Umwelt zu verweisen.

Sachdarstellung zur Sitzung des BPU am 08.09.2010:

Die Verwaltung hat in der Sitzung des HFA am 30.06.2010 und des Rates am 14.07.2010 eingehend die rechtliche Beurteilung der Behandlung der sogenannten Bürgermeisterkanäle dargelegt (siehe Folien der angefügten Präsentation).

Danach ist die Behandlung der Bürgermeisterkanäle in 3 von einander unabhängig zu betrachtende Rechtsgebiete (vermögensrechtliche, gebühren- und beitragsrechtliche Betrachtung) vorzunehmen.

Vermögensrechtliche Betrachtung

Ungeachtet einer gebühren- und beitragsrechtlichen Bewertung ist es nach § 92 Abs. 7 und § 95 GO NRW zwingend geboten, eine Erfassung und Bewertung des vorhandenen Vermögens vorzunehmen, und die Vermögenswerte in die Bilanz der Gemeinde Welper zu überführen. Aus Sicht der Verwaltung besteht hier keine Ermessensspielraum, da die Vermögenswerte nicht unerheblich sind. Die voraussichtlichen Kosten für die Vermögenserfassung betragen nach der vorliegenden Kostenschätzung rund 65.000 €.

Gebührenrechtliche Betrachtung

In der Sitzung des Rates vom 14.07.2010 wurde mitgeteilt, dass auch die Bürgerinnen und Bürger im Einzugsbereich der sogenannten Bürgermeisterkanäle im Zuge des Selbstauskunftsverfahrens zur Ermittlung der gebührenrelevanten Flächen angeschrieben wurden. Eine Auswertung der betroffenen Grundstücke konnte bislang noch nicht erfolgen. Laut Mitteilung der WTE vom 23.08.2010 liegt die Rücklaufquote der Erfassungsblätter nach dem Selbstauskunftsverfahren mit Stand vom 20.08.2010 für Welper insgesamt bei 60,96% (2.364 Stück). Das Erhebungsverfahren wird auf Grund der Urlaubszeit frühestens Ende September 2010 abgeschlossen sein. Daran anknüpfend, wird sich eine Auswertungsphase anschließen. Insofern kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Angabe darüber gemacht werden, welche gebührenrelevanten Flächen im Einzugsbereich der Bürgermeisterkanäle vorliegen.

Beschlussvorschlag:

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss empfiehlt dem Rat wie folgt zu beschließen:

Der Rat beschließt, die Vermögenserfassung und Bewertung der sogenannten Bürgermeisterkanäle vorzunehmen. Hierzu werden 65.000 € im Haushalt 2010 bereitgestellt. Die Verwaltung wird mit der Durchführung dieser Maßnahme beauftragt.

Gemeinde Welver



Einführung der getrennten Abwassergebühr

Behandlung der sogenannten „Bürgermeisterkanäle“

24.08.2010 1

Gemeinde Welver



Behandlung der Bürgermeisterkanäle

Differenzierung in 3 von einander unabhängig zu betrachtende Rechtsgebiete

- Vermögensrechtliche Betrachtung
- Gebührenrechtliche Betrachtung
- Beitragsrechtliche Betrachtung

24.08.2010 3

Gemeinde Welver



Bisheriger Projektverlauf

- Übermittlung der GIS-Daten an die WTE (Grundstücks- und Kanalbestandsdaten)
- Übermittlung der Daten aus dem Steuerwesen (Grundsteuer A und B) an die WTE
- Rückkopplung hinsichtlich der Behandlung der Ortsteile ohne Kanaldaten

Behandlung der Bürgermeisterkanäle?

24.08.2010 2

Gemeinde Welver



Vermögensrechtliche Betrachtung

- Rechtsgrundlage: § 92 Abs. 7 und § 95 GO NRW
- Verpflichtung zur Bilanzierung (Aktivierungspflicht; Nichtberücksichtigung im Jahresabschluss stellt Rechtsverstoß dar!)
- deshalb: Ermittlung, Erfassung und Bewertung der Bürgermeisterkanäle hat zu erfolgen!
- Erhebungsaufwand i. H. v. ca. 65.000 € ist unabhängig von der Höhe der Vermögenswerte der BM-Kanäle vorzunehmen, da sie nicht unerheblich sind (rd. 7% des Kanalbestandes).

24.08.2010 4

 **Gemeinde Welver**



Gebührenrechtliche Betrachtung

Historie:

- seit 1993 immer wiederkehrende Beanstandung des damaligen GPA des Kreises Soest:
„Für Einleitungen in die sog. Bürgermeisterkanäle werden keine Benutzungsgebühren erhoben.“
- Ratsbeschluss vom 10.12.2003 ohne Benutzungsgebühr für BM-Kanäle; deshalb keine Umsetzung!
- Grund für die Nichterhebung kann nur ein nicht sachgerechter Umlagemaßstab gewesen sein (Frischwassermenge)

Dieser Grund ist aus Sicht der Verwaltung jetzt entfallen!

24.08.2010 5

 **Gemeinde Welver**



Beitragsrechtliche Betrachtung

- Rechtsgrundlage: § 8 KAG NRW
- Die Beurteilung der Erhebungspflicht von Beiträgen sollte aus Sicht der Verwaltung erst dann getroffen werden, bis alle für eine Entscheidung erheblichen Faktoren feststehen:
 - Erfassung und Bewertung des Vermögens
 - Klärung der technischen, vertrags- und grundbuchrechtlichen Fragestellungen zu den Bürgermeisterkanälen
 - Klärung der rechtlichen Fragestellungen (z. B. Veranlagungsvoraussetzungen, Verjährung)
 - ggf. beitragsrelevante Flächen usw.
- Fazit:
Entscheidung über die Erhebungspflicht erst nach Vorlage der Erfassung des Vermögens sowie weiteren Informationen

24.08.2010 7

 **Gemeinde Welver**



Gebührenrechtliche Betrachtung

- Gleichbehandlungsgrundsatz/Solidargemeinschaft
- Für die Unterhaltung der BM-Kanäle entstehen Kosten, die nicht über Gebühren gedeckt werden! (z. B. Abwasserabgabe für die Gewässereinleitungsstellen ca. 10.000 €)
- Verpflichtung zur Gebührenerhebung ergibt sich aus § 6 KAG NRW mit dem geltenden Kostendeckungsgrundsatz
- Fazit:
Ab 2011 sind Benutzungsgebühren für die Einleitung in die Bürgermeisterkanäle zu erheben!

24.08.2010 6

Gemeinde Welver Der Bürgermeister 	Beschlussvorlage		
	Bereich: 3.1 Gemeindeentwicklung Az.: 61-26-25/18-01	Sachbearbeiter: Datum:	Herr Große 26.08.2010

Bürgermeister	<i>[Signature]</i> 26.08.10	Allg. Vertreter	<i>[Signature]</i> 26.08.10
Gleichstellungsbeauftragte		Fachbereichsleiter	<i>[Signature]</i> 26/08.10

Beratungsfolge	Top	oef/ noe	Sitzungs- termin	Beratungsergebnis	Stimmenanteil		
					Ja	Nein	Enth.
BPU	4	oef	08.09.10				
HFA							
Rat							

**Ausweisung von Bauland im Bereich des Ortsteiles Schwefe
 - Erlass einer Ergänzungssatzung gem. § 34 Abs. 4 Nr. 3 BauGB -
 hier: Antrag vom 01.06.2010**

Sachdarstellung zur Sitzung am 08.09.2010:

Siehe beigefügten Antrag vom 01.06.2010!

Das antragsgegenständliche Grundstück liegt im südöstlichen Bereich des Ortsteiles Schwefe nördlich der Straße „Zum Vulting“ / östlich der Straße „Zum Spielplatz“. Im Flächennutzungsplan ist die Parzelle als „Fläche für die Landwirtschaft“ dargestellt und liegt planungsrechtlich im Außenbereich gem. § 35 BauGB. Westlich entlang des Grundstückes verläuft die Grenze des im Zusammenhang bebauten Ortsteiles Schwefe (Innenbereich gem. § 34 BauGB)

Der Gesetzgeber hat durch den § 34 Abs. 4 Nr. 3 BauGB die Möglichkeit geschaffen, einzelne Außenbereichsflächen in den im Zusammenhang bebauten Ortsteil einzubeziehen, wenn die einzubeziehende Fläche durch die bauliche Nutzung des angrenzenden Bereiches entsprechend geprägt ist (Ergänzungssatzung). Westlich des Flurstückes 147 erstreckt sich eine Bebauung einschließlich des Kindergartens entlang der vorhandenen gemeindlichen Stichstraße „Zum Spielplatz“. Diese Straße könnte auch zur Erschließung der Ergänzungsfläche dienen. Evtl. erforderliche Umgestaltungen zur Realisierung der Grundstückszufahrten könnten durch einen entsprechenden Erschließungsvertrag geregelt werden. Die hier gegebene örtliche Situation (einseitige Bebauung entlang einer vorhandenen öffentlichen Straße) ist das klassische Beispiel für die städtebaulich sinnvolle Anwendung des planungsrechtlichen Instruments „Ergänzungssatzung“. Wobei jedoch die Tiefe des Geltungsbereiches ausgehend von der v.g. Stichstraße max. 40 m betragen sollte. Diese Tiefe ist einerseits ausreichend für die Realisierung einer einzeiligen Bebauung und gewährleistet andererseits eine geordnete, städtebauliche Entwicklung. Das Abwasser kann durch Anschluss an den vorhandenen Mischwasserkanal entsorgt werden.

Die Erschließung ist somit sowohl verkehrstechnisch als auch abwassertechnisch gegeben. Insofern ist diese kleingliedrige, wohnbauliche Ergänzung im Hinblick auf die Nutzung der Abwasseranlage ökonomisch zweckmäßig und mit den Zielen einer städtebaulich sinnvollen Entwicklung vereinbar.

Eine Festlegung des Geltungsbereiches einer Ergänzungssatzung als ausschließlicher Inhalt der Satzung würde grundsätzlich ausreichen. Die Zulässigkeit richtet sich dann nach dem Einfügebot des § 34 BauGB und den bauordnungsrechtlichen Bestimmungen.

Eine Ergänzungssatzung soll zwar nicht die Vielzahl der gestalterischen Festsetzungen eines Bebauungsplanes beinhalten, dennoch besteht die Möglichkeit, durch die Aufnahme einiger Punkte, Art und Maß der Bebauung sowie die Bauweise aus städtebaulichen Gründen zu regeln.

Verwaltungsseitig wird vorgeschlagen, hier nur Einzel- und Doppelhäuser bei max. zwei Wohneinheiten pro Gebäude zuzulassen und somit als Festsetzung in die Satzung zu übernehmen. Des Weiteren wird vorgeschlagen, die max. zulässige Höhe der baulichen Anlagen zu bestimmen, um so die Errichtung zu großer Baukörper an der Ortsrandlage auszuschließen. Unter Berücksichtigung der benachbarten vorhandenen Bebauung wird ein Höchstmaß für alle baulichen Anlagen von 8,50 m festgesetzt. Als Bezugspunkt wird die Straßenrandhöhe, ermittelt in der Mitte der zur Erschließungsstraße gelegenen Seite des Baugrundstückes, festgelegt.

Es ergeht folgender

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Planung und Gemeindeentwicklung empfiehlt dem Rat, den Erlass einer Ergänzungssatzung gem. § 34 Abs. 4 Nr. 3 BauGB im Bereich „Zum Vulting /Zum Spielplatz“ zu beschließen.

Die Verwaltung wird beauftragt, den Satzungsentwurf zu erstellen und das Beteiligungsverfahren gem. § 34 Abs. 6 BauGB durchzuführen.

Bei der Erstellung des Satzungsentwurfes sind folgende Festsetzungen zu berücksichtigen:

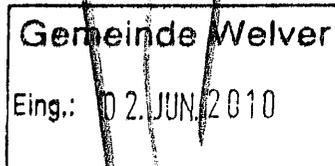
- zulässig sind Einzel- und Doppelhäuser
- höchstzulässig sind 2 Wohneinheiten pro Wohngebäude
- das Höchstmaß für alle baulichen Anlagen beträgt 8,50 m in der Höhe

Kosten, die im Zuge des Verfahrens durch Dritte entstehen, sind durch die Antragsteller zu tragen.

Gemeinde Welper
Fachbereich 3, Gemeindeentwicklung
Herrn Hückelheim
Am Markt 14
59514 Welper

59514 Welper-Schwefe

Welper, 01.06.2010



**Antrag auf Ausweisung von Bauland in der Gemarkung Schwefe,
Flur 4, Flurstück 147**

Sehr geehrter Herr Hückelheim,
sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit beantrage ich die Ausweisung von Bauland für einen Teil des o.g. Grundstücks.
Auf dem beiliegenden Lageplan habe ich den betroffenen Bereich gekennzeichnet.

Über eine positive Entscheidung würde ich mich sehr freuen.

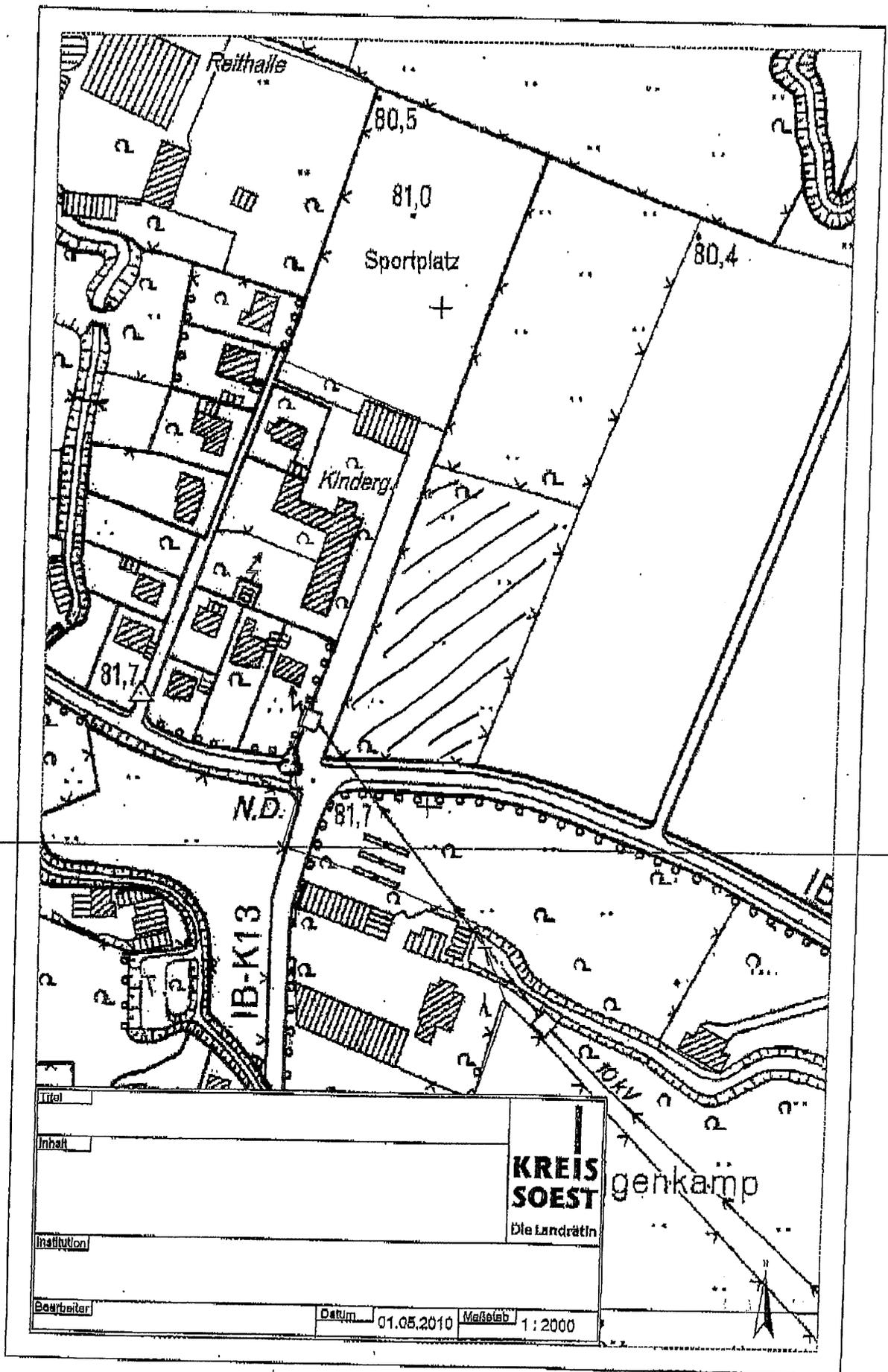
Vielen Dank für Ihr Bemühen.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage:

1 Flurkarte

Anlage zum Antrag



Titel	
Inhalt	
Institution	
Bearbeiter	
Datum	01.05.2010
Maßstab	1:2000

KREIS SOEST
Die Landrätin
genkämp



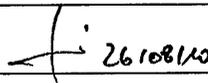
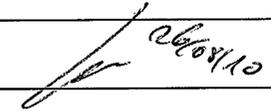
Innenbereich

40m



1:2.000

Gemeinde Welver Der Bürgermeister 	Beschlussvorlage		
	Bereich: 2.1 Az.: 32-82-01	Sachbearbeiter: Datum:	Herr Coerd 25.08.2010

Bürgermeister		Allg. Vertreter	
Gleichstellungsbeauftragte		Fachbereichsleiter	

Beratungsfolge	Top	oef/ noe	Sitzungs- termin	Beratungsergebnis	Stimmenanteil		
					Ja	Nein	Enth.
BPU	8	oef	27.01.10				
BPU	5	oef	08.09.10				

Aufstellung von zwei Hinweistafeln über die gefahrene Geschwindigkeit in der Gemeinde Welver
hier: Sachstandsbericht

Sachdarstellung zur Sitzung am 27.01.2010:

Aufgrund eines Beschlusses des Rates der Gemeinde Welver vom 18.06.2008 hat die Gemeinde Welver zwei Hinweistafeln über die gefahrene Geschwindigkeit angeschafft. Ziel dieser Anschaffung war es, in den kommenden Monaten und Jahren ein detailliertes Bild über das Verkehrsverhalten sowie über besonders gefährliche Streckenabschnitte auf den Straßen in der Gemeinde Welver zu erhalten.

Die zwei Hinweistafeln über die gefahrene Geschwindigkeit bieten die Möglichkeit, die aktuelle Geschwindigkeit anzuzeigen sowie die gemessenen Verkehrsdaten aufzuzeichnen und auszuwerten.

Die nachfolgend aufgeführten Datenaufzeichnungen sind möglich:

- Anzahl der gefahrenen Eingangsgeschwindigkeiten,
- Prozentuale Verteilung Eingangsgeschwindigkeiten,
- Anzahl Eingangsgeschwindigkeiten pro Stunde,
- Differenz zwischen Ein- und Ausgangsgeschwindigkeit.

Die Datenaufzeichnungen können anschaulich aufbereitet und für bestimmte Projekte nutzbar gemacht werden. Alle vier bis sechs Wochen werden die Hinweistafeln nach einer von der Gemeinde Welver erstellten Liste der gefährdeten Straßenabschnitte umgestellt. In diesem Zusammenhang sind auch Standorte vor Schulen und Kindergärten sowie die jeweiligen Schulferien berücksichtigt worden. Aus begründetem Anlass ist bzw. kann die Liste jederzeit geändert sowie auch ergänzt werden.

Im einzelnen: (In allen Straßenabschnitten erfolgte eine Anzeige der aktuell gefahrenen Geschwindigkeit.)

Borgeln, Hammer Landstraße (L670)
 (nur eine Fahrtrichtung)

- 18. - 24. KW 2009

Ergebnis nur vom 08.05.2009 (erlaubte Geschwindigkeit = 50 km/h), da Speicherkarte defekt:

- Anzahl der Fahrzeuge gesamt = 3.571
- 25 % > 50 km/h
- Durchschnittsgeschwindigkeit = 53 km/h.

Einecke, L 747 (aus Richtung Klotingen) - 18. - 24. KW 2009
(nur eine Fahrtrichtung)

- Kein Ergebnis, da Speicherkarte defekt;

Berwicke, Abzweig Buchenhecke und 25. - 32. KW 2009
Abzweig Hüttenstraße (L 760)
(in beiden Fahrtrichtungen tlw.)

Ergebnis vom 24.06. bis 01.07.2009 (erlaubte Geschwindigkeit = 50 km/h):

- Anzahl der Fahrzeuge gesamt = 31.237
- 78 % > 50 km/h
- Durchschnittsgeschwindigkeit = 70 km/h

Nateln, Brunnenstraße (L795) im Bereich 27. - 32 KW 2009
der Besetzung Reinecke, Brunnenstr. 22
(nur eine Fahrtrichtung)

Ergebnis vom 01.07. bis 14.08.2009 (erlaubte Geschwindigkeit = 50 km/h):

- Anzahl der Fahrzeuge gesamt = 19.028
- 80 % > 50 km/h
- Durchschnittsgeschwindigkeit = 71 km/h

Borgeln, Bördestraße im Bereich der 33. - 38 KW 2009
der Grundschule/ des Kindergartens
(in beiden Fahrtrichtungen)

Ergebnis vom 14.08. bis 15.09.2009 (erlaubte Geschwindigkeit = 30 km/h):

- Anzahl der Fahrzeuge gesamt = 141.576
- 76 % > 30 km/h
- Durchschnittsgeschwindigkeit = 46 km/h

Dinker, Feldstraße im Bereich des 39. - 44 KW 2009
dortigen Kindergartens
(in beiden Fahrtrichtungen)

Ergebnis vom 16.10. bis 30.10.2009 (erlaubte Geschwindigkeit = 30 km/h):

- Anzahl der Fahrzeuge gesamt = 18.346
- 23 % > 30 km/h
- Durchschnittsgeschwindigkeit = 32 km/h

Dinker, Hellweg (L670) im Bereich 45. - 52. KW 2009
der Bushaltestelle
(in beiden Fahrtrichtungen)

Ergebnis vom 23.11. bis 29.12.2009 (erlaubte Geschwindigkeit = 50 km/h):

- Anzahl der Fahrzeuge gesamt = 163.062
- 35 % > 50 km/h
- Durchschnittsgeschwindigkeit = 54 km/h

Im Jahr 2010 wird die Liste der gefährdeten Straßenabschnitte wie folgt fortgeschrieben:

Ortsteil Dinker:

Lippestraße (L747) im Bereich der dortigen Bushaltestelle in beiden Fahrtrichtungen

Ortsteil Dorfwelver:

Goseländchen, Anfang und Ende der Bebauung in beiden Fahrtrichtungen

Ortsteil Nateln:

Hündlingsen, Anfang und Ende der Ortslage Hündlingsen in beiden Fahrtrichtungen

In Nateln, Abzweig Brunnenstraße bis Ende der Ortslage in beiden Fahrtrichtungen

Ortsteil Recklingsen:

Nehlerheide im Bereich der dortigen Bushaltestelle in beiden Fahrtrichtungen

Recklinger Straße im Bereich Dorfplatz/Gaststätte Mayweg in beiden Fahrtrichtungen

Ortsteil Scheidingen:

Schützenstraße im Bereich des dortigen Kindergartens in beiden Fahrtrichtungen

Ortsteil Schwefe:

Soestweg auf der Hälfte aus Richtung Soest, Höhe Grundstück Klüsener, Soestweg 7, nur in eine Fahrtrichtung

Am Hügel aus Richtung Merklingsen hinter dem Ortsteingangsschild nur in eine Fahrtrichtung

Zum Sportplatz im Bereich des Abzweiges zum ev. Kindergarten Schwefe in beiden Fahrtrichtungen

Ortsteil Stocklarn:

Stocklarner Straße im Bereich des Friedhofes zwischen Stocklarn und Berwicke in beiden Fahrtrichtungen

Ortsteil Vellinghausen-Eilmsen:

Brauckstraße im Bereich der Besetzung Aulmann, Brauckstr. 47, in beiden Fahrtrichtungen

Zentralort Welver:

Reiherstraße im Bereich des ev. Kindergartens, OGS, ev. Gemeindehaus in beiden Fahrtrichtungen

Luisenstraße im Bereich des Abzweiges KITA Lindenstraße in beiden Fahrtrichtungen

Finkenweg im Bereich der Grundschule in beiden Fahrtrichtungen

Fazit:

Bei einer enormen Abweichung/Überschreitung der erlaubten Geschwindigkeit in den jeweils überwachten Straßenabschnitten, wie z.B. im Ortsteil Berwicke, Abzweig Buchenhecke und Abzweig Hüttenstraße, im Ortsteil Borgeln, Bördestraße im Bereich der Grundschule/des Kindergartens sowie im Ortsteil Nateln, Brunnenstraße (L795) im Bereich der Besetzung Reinecke, Brunnenstr. 22, wird eine regelmäßige Überprüfung des Straßenverkehrs durch die Polizei angestrebt.

Die Ausschussmitglieder nehmen die Sachstandsmitteilung zur Kenntnis. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

Beratung im BPU am 27.01.2010:

AM Brinkmann erscheint die Gesamtanzahl der registrierten Fahrzeuge im Bereich Borgeln „Bördestraße/ Grundschule/Kindergarten“ mit 141.576 recht hoch. Die Verwaltung wird gebeten, diese Zahl noch einmal zu überprüfen.

AM Buschulte schlägt als Standort für eine Hinweistafel im Bereich Scheidingen die K 14 von Illingen kommend vor.

AM Dahlhoff würde es begrüßen, wenn eine Datei mit den Daten zur Verfügung gestellt werden könnte.

AM Palz schlägt als Standort im Bereich Illingen die Dorfeinfahrt Illinger Straße von Scheidingen kommend bis zum Ehrenmal vor.

AV Wiemer hält die Aufstellung der Hinweistafeln auch an den Einfallstraßen zum Zentralort Welver für wichtig.

Die Ausschussmitglieder nehmen den Sachstandsbericht zur Kenntnis. Ein Beschluss wird nicht gefasst.

Sachdarstellung zur Sitzung am 08.09.2010:

Als Anlage wird eine aktualisierte Liste der Aufstellorte der zwei Hinweistafeln über die gefahrene Geschwindigkeit im Bereich der Gemeinde Welver ab den Sommerferien 2010 (15.07. - 27.08.2010), Stand: August 2010, beigefügt. Die im Rahmen der letzten Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung und Umwelt am 27.01.2010 zusätzlich vorgeschlagenen Straßenabschnitte sind hier berücksichtigt worden.

Da in den bereits überwachten Straßenabschnitten

- Ortsteil Berwicke, Abzweig Buchenhecke und Abzweig Hüttenstraße,
- Ortsteil Borgeln, Bördestraße im Bereich Grundschule/Kindergarten,
- Ortsteil Nateln, Brunnenstraße (L 795) im Bereich der Besitzung Reinecke, Brunnenstr. 22,

enorme Abweichungen/Überschreitungen der erlaubten Geschwindigkeit festgestellt worden sind, ist die Polizeiwache Werl mit Schreiben vom 14.01. und 14.06.2010 gebeten worden, die gefährdeten Straßenabschnitte mit in die regelmäßige Überwachung zu nehmen.

Eine fernmündliche Nachfrage bei Herrn Ortwin Jathe, Verkehrsdirektion Polizei Lippstadt, vom 25.08.2010 hat ergeben, dass in den gefährdeten Bereichen im Rahmen des Streifenendienstes der Polizeiwachen Soest und Werl eine sporadische Überwachung durchgeführt wird. In schutzwürdigen Bereichen, wie z. B. Schulen und Kindergarten, erfolgt zusätzlich eine sporadische Überwachung durch Radarkontrollen. Eine Aufbereitung der Messergebnisse ist nach Aussage von Herrn Jathe aufgrund der Vielzahl der Überwachungsfälle im gesamten Kreisgebiet Soest nicht möglich.

Seit der letzten Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung und Umwelt am 24.01.2010 sind mit dem Hinweistafeln in den nachstehend aufgeführten Straßenabschnitten weitere Datenaufzeichnungen sowie eine Anzeige über die aktuell gefahrene Geschwindigkeit erfolgt.

Im einzelnen:

Zentralort Welver, Lindenstraße im Bereich
des Abzweiges KITA Lindenstraße
(in beiden Fahrtrichtungen)

Ergebnis vom 18.03. bis 24.04.2010 (erlaubte Geschwindigkeit = 30 km/h):

-	Anzahl der Fahrzeuge gesamt	=	75.375
-	64 % > 30 km/h		
-	Durchschnittsgeschwindigkeit	=	40 km/h

Scheidungen, Schützenstraße im Bereich
des kommunalen Kindergartens
(in beiden Fahrtrichtungen)

Ergebnis nur vom 26.04.2010 (erlaubte Geschwindigkeit = 30 km/h), da Speicherkarte teilweise defekt:

-	Anzahl der Fahrzeuge gesamt	=	572
-	16 % > 30 km/h		
-	Durchschnittsgeschwindigkeit	=	30 km/h

Schwefe, Zum Sportplatz im Bereich
des Abzweiges zum ev. Kindergarten Schwefe
(in beiden Fahrtrichtungen)

Ergebnis vom 11.09. bis 24.08.2010 (erlaubte Geschwindigkeit = 50 km/h) nur aus Richtung der Straße „Zum Vulting“, da eine Speicherkarte teilweise defekt:

-	Anzahl der Fahrzeuge gesamt	=	21.540
-	1 % > 50 km/h		
-	Durchschnittsgeschwindigkeit	=	39 km/h

Die Ausschussmitglieder nehmen die Sachstandsmitteilung zur Kenntnis. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

Zeitplan und Liste der Aufstellorte der zwei Hinweistafeln über die gefahrene Geschwindigkeit im Bereich der Gemeinde Welver ab den Sommerferien 2010 (15.07. - 27.08.2010)

(Stand: August 2010)

lfd. Nr.	Aufstellort	Zeitraum der Aufstellung	Bemerkungen
		2010	
1	<u>Schwefe</u> , Am Hügel aus Richtung Merklingsen - <u>eine</u> Fahrtrichtung -	35. - 37 KW. (30.08. - 17.09.2010) (nur eine Hinweistafel)	Antrag RM und OV Dahlhoff vom 21.04.2010
2	<u>Berwicke</u> , Landstraße Ortseingang aus Richtung - <u>eine</u> Fahrtrichtung -	35. - 37 KW. (30.08. - 17.09.2010) (nur eine Hinweistafel)	Antrag OV Wagner vom 11.08.2010
3	<u>Nateln</u> , In Nateln, Abzweig Brunnenstraße bis Ende der Ortslage - in beiden Fahrtrichtungen -	38. - 40. KW (20.09. - 08.10.2010) (beide Hinweistafeln)	ehem. TOP Verkehrsbesprechung
<u>Herbstferien 2010: 41. und 42. KW. (11.10. - 22.10.2010)</u>			
4	<u>Nateln</u> , Hündlingsen, Anfang und Ende der Ortslage Hündlingsen - in beiden Fahrtrichtungen -	41. - 43. KW (11.10. - 29.10.2010) (beide Hinweistafeln)	ehem. TOP Verkehrsbesprechung
5	<u>Dorfvelver</u> , Goseländchen , Anfang und Ende der Bebauung - in beiden Fahrtrichtungen -	44. - 46. KW (01.11. - 19.11.2010) (beide Hinweistafeln)	ehem. TOP Verkehrsbesprechung

6	Zentralort Welver, Im Mühlenfeld im Bereich der Bebauung am ehem. Bahnübergang - in beiden Fahrtrichtungen -	47. - 49. KW (22.11. - 10.12.2010) (beide Hinweistafeln)	ehem. TOP Verkehrsbesprechung
7	Recklingsen, Nehlerheide im Bereich der dortigen Bushaltestelle - in beiden Fahrtrichtungen -	50. - 52. KW (13.12. - 31.12.2010) (beide Hinweistafeln)	ehem. Top Verkehrsbesprechung
2011			
8	Stockklam, Landstaße Berwicke in Richtung Stockklam - eine Fahrtrichtung -	01. - 03. KW. (03.01. - 21.01.2011) (eine Hinweistafel)	Ergebnis Ortsvorstehersitzung v. 11.01.10
9	Zentralort Welver, Straße „Am Hachenbruch“ in Richtung Ortsteingang - eine Fahrtrichtung -	01. - 03. KW. (03.01 - 21.01.2011) (eine Hinweistafel)	Schriftlicher Antrag von Frau Elisabeth Leifert, Am Hachenbruch 12, 59514 Welver, vom 22.07.2010
10	Yellinghausen-Eilmsen, Brauckstr. 47, Höhe Besitzung Aulmann - in beiden Fahrtrichtungen -	04. - 06. KW. (24.01. - 11.02.2011) (beide Hinweistafeln)	Ergebnis Ortsvorstehersitzung v. 11.01.10
11	Recklingsen, Recklingser Str., Bereich Dorfplatz/ Gaststätte Mayweg - in beiden Fahrtrichtungen -	07. - 09. KW. (14.02. - 20.03.2011) (beide Hinweistafeln)	Ergebnis Ortsvorstehersitzung v. 11.01.10

12	<u>Zentralort Welver</u> , Buchenstraße, Höhe AH Gretenkort - in beiden Fahrtrichtungen -	10. - 12. KW. (07.03. - 25.03.2011) (beide Hinweistafeln)	Wunsch BM Teimann v. 18.01.2010
13	<u>Scheidungen</u> , Ortseingang, K14, Richtg. Illingen - in beiden Fahrtrichtungen -	13. - 15. KW. (01.04. - 15.04.2011) (beide Hinweistafeln)	Beratung BPU v. 27.01.2010
14	<u>Illingen</u> , Illinger Straße, Ortseingang - in beiden Fahrtrichtungen -	16. - 18. KW (18.04. - 06.05.2011) (beide Hinweistafeln)	Beratung BPU v. 27.01.2010
15	<u>Zentralort Welver</u> , Beckumer Straße, OE - in beiden Fahrtrichtungen -	19. - 21. KW (09.05. - 27.05.2011) (beide Hinweistafeln)	Beratung BPU v. 27.01.2010
16	<u>Zentralort Welver</u> , Landwehrkamp, OE - in beiden Fahrtrichtungen -	22.-24. KW (30.05. - 17.06.2011) (beide Hinweistafeln)	Beratung BPU v. 27.01.2010
17	<u>Zentralort Welver</u> , Ostbusch, OE - in beiden Fahrtrichtungen -	25. - 27. KW (20.06. - 08.07.2011) (beide Hinweistafeln)	Beratung BPU v. 27.01.2010

Die Liste kann jederzeit geändert bzw. ergänzt werden.

Gemeinde Welver Der Bürgermeister 	Beschlussvorlage		
	Bereich: Gemeinmarketing Az.:	Sachbearbeiter: Datum:	Herr Westphal 24.08.2010

Bürgermeister	<i>f.</i> 26/08/10	Allg. Vertreter	<i>[Signature]</i> 24/08/10
Gleichstellungsbeauftragte		Fachbereichsleiter	

Beratungsfolge	Top	oef/ noe	Sitzungs- termin	Beratungsergebnis	Stimmenanteil		
					Ja	Nein	Enth.
BPU	13	oef	09.06.10				
BPU	6	oef	08.09.10				

Fahrradfreundliche Gemeinde Welver

Sachdarstellung zur Sitzung am 09.06.2010:

Der Rat der Gemeinde Welver hat in seiner Sitzung am 26.05.2010 einstimmig beschlossen, den Antrag der SPD-Fraktion:

„ Die Gemeinde Welver verfolgt kurz-, mittel- und langfristig das Ziel

Welver wird fahrradfreundliche Gemeinde im Kreis Soest

Welver mit seiner kulturellen Vielfalt und seinem gemeindlichen Wegenetz mit einer Länge von ca. 400 km wird hierzu die Möglichkeiten des Regionaleprojektes „Radnetz Südwestfalen“ nutzen, um

DREHSCHEIBE

zwischen den Regionen in Westfalen

zu werden“

als Arbeitsgrundlage in den Ausschuss für Bau, Planung und Umwelt zu verweisen.

Nachfolgende Karte soll zunächst einen Überblick über ausgewiesenen und prämierten Radwege im nördlichen Südwestfalen geben und als Diskussionsgrundlage dienen.

Beschlussvorschlag:

Ein Beschlussvorschlag wird nicht unterbreitet.

Beratung im BPU am 09.06.2010:

Nach ausführlicher Diskussion besteht Einigkeit hinsichtlich folgender weiterer Verfahrensweise:

Die Verwaltung wird beauftragt, eine Kostenermittlung für eine Beschilderung der Radwege durchzuführen. In diesem Zusammenhang sind auch die Kosten für eine mögliche Aufbringung von entsprechenden Piktogrammen auf den Wegen zu ermitteln. Gleichzeitig wird die Verwaltung gebeten, die Grundlagen, Modalitäten und Bedingungen für eine Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise zu ermitteln. Mit den Ergebnissen soll die Beratung in der nächsten Sitzung des Ausschusses fortgesetzt werden.

Ein Beschluss wird nicht gefasst.

Sachdarstellung zur Sitzung am 08.09.2010:

1. Kostenermittlung Beschilderung / Kostermittlung Piktogramme

Für die Beschilderung der einzelnen Themenrouten im Zuge der Radwanderkarte können die vorhandenen Pfosten der bestehenden Marathonroute mitgenutzt werden. Dieses vorausgesetzt, werden für 135 Stück Wegeweiser inkl. Befestigungsmaterial 3.500,- € benötigt. Für die Umsetzung der Beschilderungsmaßnahme ist daher ein Betrag in entsprechender Höhe in den Haushalt (Maßnahmenprogramm) einzustellen.

Nach Rücksprache mit dem Kreis Soest -Abtl. Straßenverkehrswesen- ist eine Beschilderung der Radwege mittels Piktogramme auf der Straße aus verkehrsrechtlicher Sicht nicht möglich. Der Kreis Soest verweist in diesem Zusammenhang auf die Hinweise für die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in NRW. darin heißt es, dass neu zu installierende touristische Themenrouten nur noch nach dem Merkblatt der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ausgewiesen werden dürfen. Es gelten somit die Regularien der StVO-Beschilderung. Eine Verbindung zum Landesnetz mittels Einschubplakette setzt voraus, dass außerhalb des Landesnetzes eine merkblattkonforme Beschilderung installiert wird.

Hinweis der Verwaltung: Die bereits ausgewiesene Marathonroute ist merkblattkonform und somit geeignet.

2. Grundlagen, Modalitäten und Bedingungen für eine Mitgliedschaft bei der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise (AGFS).

Generelles Ziel der AGFS ist es, wohnliche, zukunftsfähige und lebendige Städte zu gestalten. Städte mit Lebens- und Bewegungsqualität zeichnen sich nicht allein durch eine hohe Erreichbarkeit und Zugänglichkeit für alle Verkehrsmittel aus, sondern haben insbesondere optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung. Die Gruppe der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer als Ganzes ist deshalb besonders zu fördern. Dabei ist das Fahrrad innerhalb der nichtmotorisierten Verkehrsarten die Fortbewegungsmöglichkeit mit dem weitesten Aktionsradius und nahezu universell einsetzbar. Daher bleibt das Fahrrad der wichtigste Aktivposten für die AGFS.

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft verstehen sich nicht nur als „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden“, sondern darüber hinaus als Modellstädte für eine zukunftsfähige, ökologisch sinnvolle und stadtverträgliche Mobilität und unterstützen alle Maßnahmen, die die Stadt als Lebensraum stärken – fahrradfreundlich und mehr.

Viele Städte und Gemeinden bewerben sich um eine Mitgliedschaft bei der Arbeitsgemeinschaft. Aber nicht alle werden aufgenommen. Die Auswahl erfolgt anhand klar definierter Kriterien, entschieden wird von einer unabhängigen Expertenkommission. Bewerber müssen

- ein fahrradfreundliches Gesamtkonzept vorlegen,
- innovative, effektive und unkonventionelle Wege zur Lösung von Problemen bevorzugen
- kommunalpolitisch deutliche Prioritäten für den Radverkehr setzen.

Fahrradfreundlich in NRW? Leitlinien für neue Mitglieder...

1. Kommunalpolitische Zielsetzung:

- * Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal Split auf 25%
- * Klare, stringente kommunale Radverkehrspolitik
- * Barrierefreie Stadt
- * Stadt der kurzen Wege (Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung sichern)

2. Prioritätensetzung für die Radverkehrsförderung:

- * Politische Grundsatzentscheidung
- * Organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen
- * Fortschreibung der Radverkehrsplanung

3. Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen:

- * Radwege (nicht zu Lasten der Fußgänger)
- * Radfahrstreifen, Schutzstreifen f. d. Radverkehr
- * Fahrradstraßen
- * Radfahrerschleusen und -aufstellflächen an Knotenpunkten
- * Tempo 30/Verkehrsberuhigung
- * Öffnung von Einbahnstraßen
- * Berücksichtigung an Lichtsignalsteuerungen
- * Abstellanlagen (Fahrradabstellsatzung)
- * Radstationen, B + R
- * Radwanderwege
- * Radwegweisung
- * Entschärfung von Unfallschwerpunkten

4. Service für den Radverkehr

- * Initiierung von fahrradbezogenen Dienstleistungen (z. B. Fahrradkuriere, Fahrradwache mit Kinderwagenverleih etc., Reparaturservice)
- * Radverkehr im Umweltverbund (z.B. Mitnahme im ÖV)
- * Fahrradfreundlicher Einzelhandel (z. B. Hol /Bringdienste des Einzelhandels)
- * Fahrradfreundliche Arbeitgeber

5. Fahrradfreundliches Klima fördern:

- * Offensives Marketingkonzept (Werbung, Medien)
- * Bürgerinformationen (Veranstaltungen)
- * Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden (ADFC, Handel, Industrie, etc.)
- * Fahrradtourismusförderung
- * Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten
- * Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft (ideell und materiell)

6. Nahmobilität fördern:

- * Zusammenhängende Fußwegenetze
- * Adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen
- * Sichere Querungsstellen
- * Fußgängerwegweisung (und Ausweisung von Inliner-Routen)
- * Attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation)
- * Bauliche und verkehrsrechtliche Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs in Wohngebieten
- * Fuß- und Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr freihalten
- * Hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote
- * Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität
- * "Bewegungsbänder" für Freizeitverkehre (Inliner etc.)
- * Einbeziehung nichtmotorisierter Verkehre in die Planung (integrative Verkehrsplanung)

Anmerkung: Es handelt sich um eine "offene Liste" der Aufnahmekriterien. Sie bietet Anhaltspunkte und richtet sich auch nach den örtlichen Gegebenheiten.

Zur Umsetzung des vorgegebenen Grundlagenkataloges ist sowohl in planerischer als auch in struktureller bzw. konzeptioneller Hinsicht mit einem enormen Kostenaufwand zu rechnen. Die derzeitige Haushaltslage der Gemeinde Welper lässt eine Umsetzung und die damit verbundene Aufnahme in die AGFS daher nicht zu.

Verwaltungsseitig wird vorgeschlagen, dass sich die Gemeinde Welper bei künftigen Vorhaben an den Grundlagenkatalog der AGFS orientiert, eine Mitgliedschaft jedoch nicht anstrebt, so dass eine Beschlussfassung zur Mitgliedschaft bei der AGFS daher nicht notwendig ist.

Auf Grund des vorliegenden Sachverhaltes resultiert nachfolgender

Beschlussvorschlag:

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss empfiehlt dem Rat, Mittel in Höhe von 3.500,- € für die Beschilderung der Radwege-Themenrouten in den Haushalt 2010 einzustellen.

Gemeinde Welver Der Bürgermeister 	Beschlussvorlage		
	Bereich: 3.1 Bauwesen Az.: 61-15-03/1	Sachbearbeiter: Herr Hückelheim Datum: 07.04.2010	

Bürgermeister	<i>f. 26.08/10</i>	Allg. Vertreter	<i>[Signature]</i> 26/08/10
Gleichstellungsbeauftragte		Fachbereichsleiter	

Beratungsfolge	Top	oef/ noe	Sitzungs- termin	Beratungsergebnis	Stimmenanteil		
					Ja	Nein	Enth.
BPU	21	oef	21.04.10	ohne Beratung			
BPU	12	oef	09.06.10	einstimmig			
HFA	14	oef	30.06.10	siehe Seite 3!			
Rat	16	oef	14.07.10	genehmigt mit Mehrheit	14	12	
BPU	7	oef	08.09.10				

Betr.: Mobilfunk in Welver

hier: Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 31.03.2010

Sachdarstellung zur Sitzung am 21.04.2010:

- Siehe beigefügten Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 31.03.2010 mit einem ergänzenden Fragenkatalog vom 01.04.2010! -

Seitens der Verwaltung konnte der Fragenkatalog der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen bislang urlaubsbedingt nicht vollständig bearbeitet werden. Die Antworten werden zur Sitzung nachgereicht werden.

Beschlussvorschlag:

Seitens der Verwaltung kein Beschlussvorschlag.

Sachdarstellung zur Sitzung am 09.06.2010:

Eine inhaltliche Beratung des Tagesordnungspunktes hat in der Sitzung am 21.04.2010 nicht stattgefunden. Nachfolgend ist die zur Sitzung vorgelegte Beantwortung der Fragen der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen aufgeführt:

zu 1.

Der Kreis Soest ist gem. § 60 Abs.1 BauO NRW die Bauaufsichts- und Baugenehmigungsbehörde für die Gemeinde Welver. Über die Zulässigkeit von Vorhaben wird im bauaufsichtlichen Verfahren gem. § 36 BauGB im Einvernehmen mit der Gemeinde entschieden. Der Kreis Soest kann ein rechtswidrig versagtes Einvernehmen der Gemeinde ersetzen. Über diese gesetzlich festgelegte Zuständigkeit hinaus besteht keine freiwillige Vereinbarung.

zu 2.

Ja.

zu 3.

Nein. Ein Kontakt mit den Mobilfunkanbietern findet im Zuge konkreter Anfragen und Erörterungen hinsichtlich Standorte bzw. der Standortsuche für einen bestimmten Bereich statt.

zu 4.

Ja.

zu 5.

Im Rahmen des Abstimmungsprozesses zum Ausbau bzw. Erhalt der Mobilfunknetze wird die Gemeinde entsprechend über die Planung informiert. Eine Netztopologie für die ganze Gemeinde Welver wird dabei nicht dargestellt.

zu 6.

Ja.

zu 7.

Ja. Als Ersatzstandort für die Anlage auf dem alten Raiffeisengelände ist ein Bereich zwischen Welver und Klotingen vorgeschlagen worden. Dieser Standort wurde jedoch von den Mobilfunkbetreibern negativ beurteilt. Kommunale Liegenschaften wurden bei der Betrachtung nicht berücksichtigt.

zu 8.

Dazu lässt sich eine Einschätzung nur schwer vornehmen. Im Rahmen ihrer Interessen sind die Mobilfunkbetreiber schon an einvernehmlichen Lösungen interessiert.

zu 9.

In bisherigen Verfahren ist es dazu nicht gekommen.

zu 10.

Einige bestehende Altanlagen wurden zu einem Zeitpunkt errichtet, als es die „Freiwillige Selbstverpflichtung der Mobilfunknetzbetreiber gegenüber der Bundesregierung“ noch nicht gab. Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorschriften der Landesbauordnung NRW wurden sie zudem als genehmigungsfreies Vorhaben auf der Grundlage des § 65 BauO NRW errichtet. Seit der o.g. Selbstverpflichtung hat es im Bereich der Gemeinde Welver keine Planungen zur Errichtung von Mobilfunkanlagen in sensiblen Bereichen wie Kindergärten und Schulen gegeben. Bei der Betrachtung des Umfeldes werden bei zukünftigen Standortsuchverfahren vorhandene sensible Einrichtungen in die Bewertung mit einfließen.

Beratung im BPU vom 09.06.2010:

Durch die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen wird das als Anlage beigefügte Schreiben mit der Überschrift „Standortkonzept Mobilfunk in Welver“ als Tischvorlage vorgelegt.

Beschluss:

Der Ausschuss für Bau, Planung und Umwelt empfiehlt dem Rat einstimmig folgende Beschlussfassung:

Die Gemeinde Welver erklärt ihren Willen, steuernden Einfluss auf die Standortwahl von Mobilfunkanlagen zu nehmen und dabei die Belange des vorbeugenden Gesundheitsschutzes zu vertreten. Bei der einvernehmlichen Standortsuche mit den Mobilfunknetzbetreibern sollen deshalb möglichst folgende Kriterien erfüllt werden:

1. Mobilfunkanlagen (Basisstationen) sollen möglichst weit außerhalb der Dörfer errichtet werden, um die permanente Strahlenexposition gering zu halten.
2. Die Gemeinde Welper sollte vorzugsweise Standorte auf kommunalen Liegenschaften vorschlagen, um Einnahmen zu generieren.

Beschluss des Haupt- und Finanzausschusses vom 30.06.2010:

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Rat folgende Beschlussfassung:

Die Gemeinde Welper erklärt ihre Willen, steuernden Einfluss auf die Standortwahl von Mobilfunkanlagen zu nehmen und dabei die Belange des vorbeugenden Gesundheitsschutzes zu vertreten. Bei der einvernehmlichen Standortsuche mit den Mobilfunknetzbetreibern sollen deshalb möglichst folgende Kriterien erfüllt werden:

-Die Abstimmung zu den einzelnen Punkten erfolgt auf Antrag der SPD-Fraktion getrennt-

Der Punkt 1)

Mobilfunkanlagen (Basisstationen) sollen möglichst weit außerhalb der Dörfer errichtet werden, um die permanente Strahlenexposition gering zu halten,

wird mit

7 Ja-Stimmen und
9 Nein-Stimmen,

abgelehnt.

Der Punkt 2)

Die Gemeinde sollte vorzugsweise Standorte auf kommunalen Liegenschaften vorschlagen, um Einnahmen zu generieren,

wird bei

1 Stimmenthaltung

einstimmig befürwortet.

Beschluss des Rates vom 14.07.2010:

Auf Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen beschließt der Rat mit

14 Ja-Stimmen und
12 Nein-Stimmen,

die Zurückverweisung des Tagesordnungspunktes in den zuständigen Fachausschuss.

Gemeinde Welver Der Bürgermeister 	Beschlussvorlage		
	Bereich: 3 Gemeindeentwicklung Az.: 61-15-00/01	Sachbearbeiter: Datum:	Herr Hückelheim 22.06.2010

Bürgermeister	<i>fe 26.06.10</i>	Allg. Vertreter	<i>[Signature] 26.06.10</i>
Gleichstellungsbeauftragte		Fachbereichsleiter	

Beratungsfolge	Top	oef/ noe	Sitzungs- termin	Beratungsergebnis	Stimmenanteil		
					Ja	Nein	Enth.
RAT	9	oef	20.01.10	einstimmig			
BPU	22	oef	27.01.10	einstimmig			
BPU	22	oef	21.04.10	ohne Beratung			
BPU	17	oef	09.06.10	einstimmig			
BPU	8	oef	08.09.10				

Masterplan - Gemeindeentwicklung, Bericht über bisherige und beabsichtigte Maßnahmen

hier: Antrag der SPD-Fraktion vom 04.01.2010

Sachdarstellung zur Sitzung am 20.01.2010:

- Siehe beigefügten Antrag der SPD-Fraktion vom 04.01.2010! -

In dieser Angelegenheit hat der Rat in seiner Sitzung am 17.09.2008 den folgenden Beschluss gefasst:

Der Rat der Gemeinde Welver beschließt als Ziel der gemeindlichen Entwicklungskonzeption die Aufstellung und Erarbeitung eines umfassenden Konzeptes unter der Bezeichnung „Masterplan - Gemeindeentwicklung Welver“. Dieses Konzept besteht aus verschiedenen Elementen, die in zeitlicher Abfolge zu entwickeln sind.

- 1.) *Als erster Schritt und zugleich als Einstieg erfolgt die Beauftragung der CIMA Stadtmarketing laut Angebot vom 19.03.2008. Die in der Ratssitzung vom 18.06.2008 einstimmig beschlossene Änderung ist zu berücksichtigen. In die Untersuchung einzubeziehen sind die Gestaltung des Rathausvorplatzes und die Entwicklungsmöglichkeit der Straße „Am Markt“.*
- 2.) *Die Machbarkeitsstudie zur Verbesserung des Bahnhalt punktes Welver wird Bestandteil dieses Konzeptes.*
- 3.) *In einem zweiten Schritt ist nach Vorlage des Entwurfes des Standort- und Einzelhandelsentwicklungskonzeptes die Untersuchung des Wohn- und Freizeitbereiches sowie der Naherholungsmöglichkeiten und deren Entwicklungschancen in der gesamten Gemeinde Welver in Auftrag zu geben. Mittel hierfür sind bereitzustellen.*
- 4.) *Die Konzepte sind unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde an runden Tischen, Bürgerversammlungen usw. zu diskutieren. Gleichzeitig oder zuvor sollten Stellungnahmen des Kreises Soest, der für Wirtschaftsförderung zuständigen Institutionen, der Naturschutzverbände, der Einzelhandelsorganisationen und Gewerkschaften eingeholt werden, die in den Diskussionsprozess einzubeziehen sind.*
- 5.) *Mit diesem Beschluss soll nach Auffassung des Rates der Gemeinde Welver ein begründungs- und ergebnisoffener Prozess eingeleitet werden, der zugleich die bisherige Diskussion um die entwicklungspolitischen Perspektiven der Gemeinde zusammen fassen*

und weiter führen soll. Mit dem „Masterplan - Gemeindeentwicklung Welper“ soll keine neue Planung sondern eine übergeordnete Strategie für die künftige Entwicklung der Gemeinde Welper insgesamt gefunden werden. Diese Konzeption soll eine Bündelungsfunktion für weitergehende Initiativen aller Fraktionen, der Ausschüsse, des Rates und der Verwaltung übernehmen und sich auf diese Weise zu einer Richtschnur für die weitere Entwicklung sowohl des Zentrums als auch der zwanzig übrigen Ortsteile von Welper in der Zukunft entfalten.

Der Punkt 1 ist abgeschlossen. Die CIMA Beratung + Management GmbH wurde beauftragt und deren Vertreter Hr. Dr. Haensch hat die Ergebnisse seines Gutachtens in der Sitzung des Ausschusses für Planung und Gemeindeentwicklung am 06.05.2009 präsentiert.

Der Punkt 2 ist ebenfalls abgeschlossen. Der Abschlussbericht zur Machbarkeitsstudie der DB Station & Service AG wurde ebenfalls in der vorgenannten Sitzung präsentiert.

Für die Untersuchungen gemäß Punkt 3 war im Haushaltplan 2008/2009 ein Ansatz von 20.000 Euro vorgesehen. Da es sich dabei jedoch um eine Aufgabenstellung handelt, deren Ergebnisse auch für die mittelfristig anstehende Neuauflistung des ca. 30 Jahre alten Flächennutzungsplanes der Gemeinde Welper geeignet sein sollten, reichte der Ansatz für einen städteplanerischen Untersuchungsauftrag nicht aus. Hierzu wäre ein Ansatz von mindestens 40.000 Euro oder eher 50.000 Euro in Abhängigkeit der Konkretisierung der Aufgabenstellung notwendig gewesen. Es bleibt daher zunächst abzuwarten, ob im Haushaltsplan 2010 die erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt werden können.

Der Punkt 4 muss durch das Vorgenannte entsprechend zurückgestellt werden.

Der Punkt 5 dient der Erläuterung und ist nicht als Aufgabenstellung zu verstehen.

Beschlussvorschlag:

Da zunächst die Beratungen abzuwarten bleiben, ergeht verwaltungsseitig kein Beschlussvorschlag.

Beschluss des Rates vom 20.01.2010:

Auf Vorschlag des Bürgermeisters TEIMANN beschließt der Rat einstimmig, den Antrag der SPD-Fraktion vom 04.01.2010 zur weiteren Beratung in den zuständigen Fachausschuss zu verweisen.

Beratung im BPU am 27.01.2010:

Der Sachstandsbericht wird ohne Beschlussfassung zur Kenntnis genommen. Entsprechend des Antrages der SPD-Fraktion wird die Beratung in der nächsten Sitzung am 21.04.2010 fortgesetzt.

Beratung im BPU am 21.04.2010:

Der Tagesordnungspunkt wird ohne inhaltliche Beratung in die nächste Sitzung am 09.06.2010 verwiesen.

Beschluss des BPU vom 09.06.2010:

Der Ausschuss für Bau, Planung und Umwelt beschließt einstimmig, den Tagesordnungspunkt in die nächste Sitzung am 08.09.2010 zu verweisen.

Gemeinde Welper Der Bürgermeister 	Beschlussvorlage		
	Bereich: 3 Gemeindeentwicklung Az.: 63-10-01	Sachbearbeiter: Datum:	Herr Große 25.08.2010

Bürgermeister	<i>f. 26.09.10</i>	Allg. Vertreter	<i>[Signature] 26/09/10</i>
Gleichstellungsbeauftragte		Fachbereichsleiter	

Beratungsfolge	Top	oef/ noe	Sitzungs- termin	Beratungsergebnis	Stimmenanteil		
					Ja	Nein	Enth.
BPU	9	oef	08.09.10				

Bericht über die bearbeiteten Bauanträge

Sachdarstellung zur Sitzung am 08.09.2010:

Folgende Bauanträge zur Erteilung des gemeindlichen Einvernehmens haben vorgelegen:

- + Nutzungsänderung des ehem. Kindergartens zu einer Wohneinheit, Auf dem Feld 5, Ortsteil Stocklarn
- + Nutzungsänderung von Dachraum zu Wohnraum, Große Breite 51, Ortsteil Scheidingen
- + Änderung / Vergrößerung der Wohnung im Obergeschoss, Renovierung der Dächer der Nebengebäude, Klosterstraße 9, Ortsteil Berwicke
- + Nutzungänderung eines Heubodens in eine zweite Wohneinheit, Beckumer Str. 5, Zentralort Welper
- + Errichtung eines zweiflügeligen Gartenzaunes, Merklingser Weg 3, Ortsteil Merklingsen
- + Wiedereröffnung einer Kegelbahn und Errichtung einer Außengastronomie, Werler Straße 2, Zentralort Welper
- + Errichtung eines Carports, Am Heidewald 21, Ortsteil Flerke
- + Sanierung und energetische Modernisierung eines vorhandenen Einfamilienwohnhauses, Hellweg 38, Ortsteil Dinker
- + Ausbau des Dachgeschosses; Renovierung des vorh. Gebäudes, Am Hachenbruch 4b, Zentralort Welper
- + Abbruch eines Wohnhauses, Einecker Str. 7, Ortsteil Einecke
- + Errichtung einer Garage als Ersatzbau, Einecker Str. 7, Ortsteil Einecke
- + Errichtung einer Garage, Im Gerstenwinkel 22, Zentralort Welper
- + Errichtung eines Carports, Flurstr. 3 b, Ortsteil Dinker

- + Erweiterung des Wohnhauses, Goseländchen 3, Ortsteil Dorfwelver (Bauvoranfrage)
- + Erweiterung und Umbau des Wohnhauses, Dinker Berg 18, Ortsteil Dinker (Bauvoranfrage)
- + Änderung / Erweiterung der Betriebswohnung sowie Nutzungsänderung des Betriebes in einen allgemeinen Maschinenbaubetrieb, Am Bierbäumchen 10, Ortsteil Scheidingen
- + Errichtung / Erneuerung der Wand im Wirtschaftsbereich des Wohn- und Stallgebäudes, Köhner Weg 12, Ortsteil Vellinghausen
- + Errichtung eines Einfamilienwohnhauses mit Garage, Aufflucht 4a, Ortsteil Scheidingen
- + Errichtung eines Einfamilienwohnhauses, Smiths Aue 21, Zentralort Welver
- + Nutzungsänderung und Modernisierung eines Lagergebäudes, Am Butterkamp 8, Ortsteil Borgeln
- + Errichtung eines Sasteldaches auf einer bestehenden Garage, Am Bahnhof 3, Ortsteil Borgeln
- + Errichtung einer Unterstellhalle für landwirtschaftliche Geräte und Produkte, Kleiloh 23, Ortsteil Vellinghausen
- + Errichtung einer Garage, Auf'm Tigge 6a, Zentralort Welver
- + Errichtung eines Gartengerätehauses, Fritz-Schulze-Str. 9, Ortsteil Flerke
- + Nutzungsänderung des Scheunengebäudes in einen Pferdestall, Burg Vellinghausen 5, Ortsteil Vellinghausen
- + Errichtung eines Carports, Am Heidewald 4, Ortsteil Flerke
- + Errichtung von zwei Doppelhäusern, Kiefernstraße, Zentralort Welver (Bauvoranfrage)
- + Errichtung eines Gartenhauses, Klosterhof 9, Zentralort Welver
- + Errichtung einer Beobachtungshütte im Naturschutzgebiet Ahsewiesen im Bereich der Gemarkung Berwicke
- + Errichtung einer Beobachtungshütte im Naturschutzgebiet Lippeaue im Bereich der Gemarkung Vellinghausen
- + Umbau und Erweiterung eines Einfamilienwohnhauses und Errichtung einer Garage mit Abstellraum, Frankenkamp 14, Zentralort Welver
- + Errichtung eines Erdwalls, Auf der Anwende 5, Ortsteil Klotingen
- + Errichtung eines Gartenhauses, Ladestr. 29, Zentralort Welver
- + Errichtung eines Wohnhauses mit Garage, Breite Str. 1b, Ortsteil Klotingen
- + Errichtung eines Carports, Herrmann-Löns-Str. 62a, Zentralort Welver

- + Errichtung eines Carports, Brunnenstr. 17, Ortsteil Nateln
- + Errichtung eines Einfamilienhauses, Brauckstr. 19a, Ortsteil Vellinghausen

Zu allen vorgenannten Bauvorhaben wurde das gemeindliche Einvernehmen erteilt.

Zu den vorgenannten Bauvorhaben wurde das gemeindliche Einvernehmen nicht erteilt.

- + Errichtung eines Carports, Bewerstr. 5, Ortsteil Illingen

Die Auflistung wird zur Kenntnis gegeben. Ein Beschluss ist nicht zu fassen.