

**Anlage**

<b>G</b>	<b>Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan Nr. III/Hi 15 „Einzelhandel Oerlinghauser / Detmolder Straße“ der Stadt Bielefeld</b> Röver Ingenieurgesellschaft mbH, Gütersloh, Januar 2015
----------	---

**Stadt Bielefeld**

**Bebauungsplan Nr. III / Hi 15  
„Einzelhandel  
Oerlinghauser Straße /  
Detmolder Straße“**

**Vorhabenträger**  
Halsdorfer + Ingenieure  
Schillerslager Straße 19  
31303 Burgdorf

**Verkehrsgutachten**  
Stand Januar 2015

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
Literaturverzeichnis	3
Verzeichnis der verwendeten Unterlagen	3
<b>1. Allgemeines</b>	<b>4</b>
1.1. Einzelheiten zum Projekt	4
1.2. Aufgabenstellung	7
<b>2. Bestandsanalyse, Prognose-Nullfall</b>	<b>8</b>
<b>3. Prognose zur Verkehrserzeugung des geplanten Objektes</b>	<b>13</b>
<b>4. Prognose-Planfall, Umgestaltung Oerlinghauser Straße</b>	<b>15</b>
4.1 Prognose-Planfall	15
4.2 Umgestaltung Oerlinghauser Straße	17
<b>5. Zusammenfassung / Fazit</b>	<b>17</b>

## Anlagen

- 1 Ergebnisse der Verkehrszählungen Büro Röver
- 2 Varianten zur Umgestaltung Oerlinghauser Straße

### **Literaturverzeichnis**

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS); Köln, Ausgabe 2001
- [2] Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2 Abschätzung der Verkehrserzeugung; Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung; Wiesbaden 2000  
Einschl. der Fortschreibung mittels des Programmes Ver\_Bau,  
Stand 2013
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: FGSV Arbeitspapier Nr. 49, Verkehrliche Wirkungen von Großeinrichtungen des Handels und der Freizeit, Köln 1999
- [4] Deutsche Shell GmbH: Shell Pkw-Szenarien 2030; Hamburg 2009
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05); Köln, Ausgabe 2005
- [6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06); Köln, Ausgabe 2006

### **Verzeichnis der verwendeten Unterlagen**

- [7] Lageplan des Vorhabenträgers (Stand 11/2014)
- [8] Verkehrszählung Büro Röver (6/2014)

1. Allgemeines

1.1. Einzelheiten zum Projekt

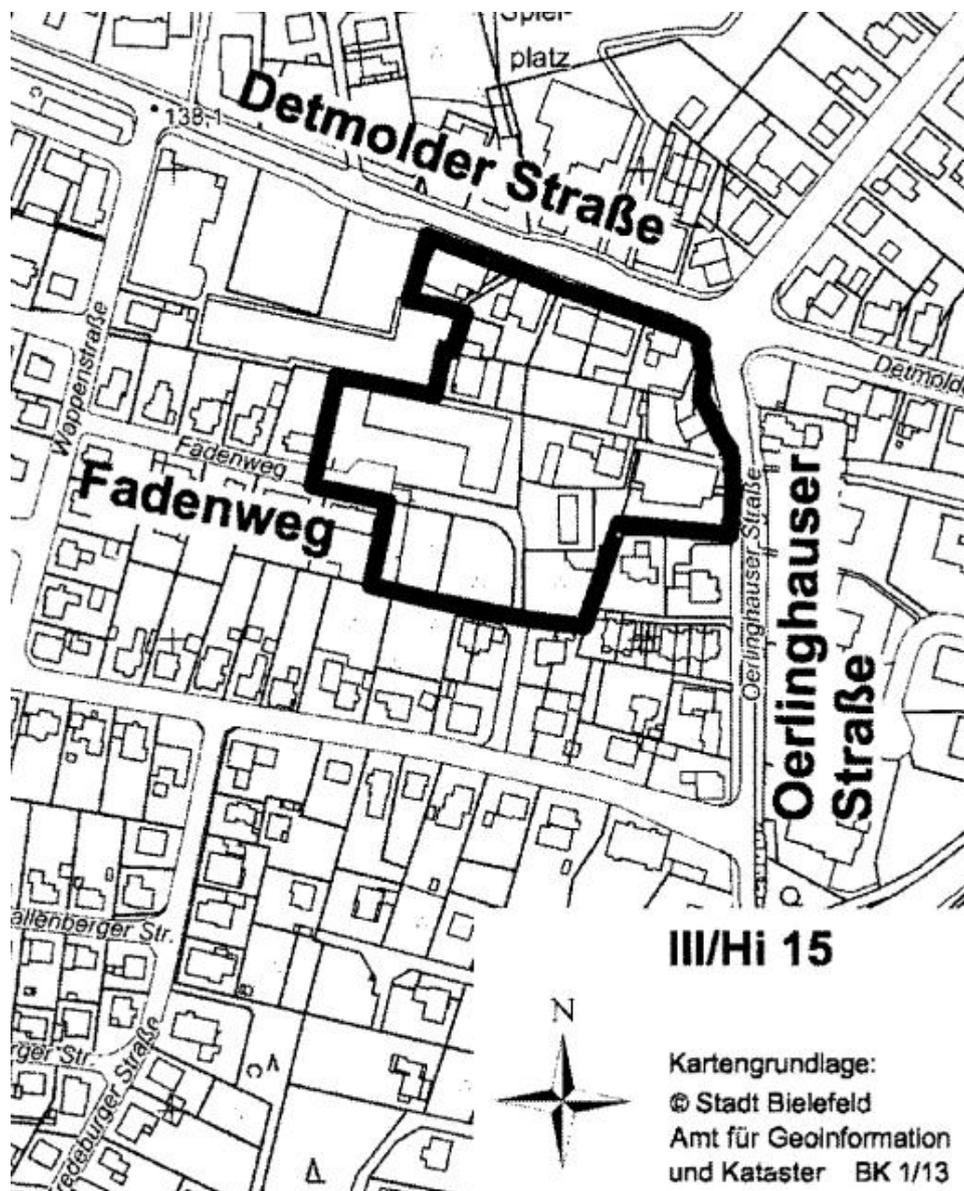


Bild 1: Lage des Plangebietes

Im Stadtteil Hillegossen befindet sich an der Oerlinghauser Straße rund 60 m vor der Einmündung auf die Detmolder Straße entfernt seit Jahrzehnten ein Lebensmitteldiscounter mit einer Verkaufsfläche von weniger als 650 m<sup>2</sup>. Aufgrund seines Alters entsprechen Größe und Ausstattung dieses Markts nicht mehr den heute marktgängigen Anforderungen.

Konkreter Planungsanlass ist somit die Erweiterungs- bzw. Neubauabsicht eines in Hillegossen ansässigen Discounters und eines Lebensmittelmarktes am Standort Oerlinghauser Straße unter Nutzung des bisherigen Standorts sowie angrenzender z.T. bereits versiegelter Flächen.

Das Plangebiet liegt in dem zum Stadtbezirk Stieghorst gehörenden Stadtteil Hillegossen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. III/Hi 15 „Einzelhandel Oerlinghauser / Detmolder Straße“ wird wie folgt begrenzt:

- im Norden durch die Detmolder Straße,
- im Osten durch die Oerlinghauser Straße (L 787),
- im Süden durch Wohnbebauung in zweiter Baureihe bzw. rückwärtige Gartenbereiche der Wohnbebauung am Lipper Hellweg und
- im Westen durch Wohnbebauung am Fadenweg sowie Einzelhandelnutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. III/Hi 14.

Nach dem aktuellen Plankonzept [7] sollen der angestrebte Verbund aus Supermarkt und Discounter im rückwärtigen westlichen Bereich errichtet werden. Vorgelagert ist die gemeinsame Stellplatzanlage geplant. Die Zu- und Abfahrt des Kunden- und Lieferverkehrs ist wie bisher von der Oerlinghauser Straße aus vorgesehen. Die neu geplanten Lebensmittelmärkte sollen nach bisherigem Kenntnisstand künftig Verkaufsflächen von ca. 1.200 m<sup>2</sup> (Discounter) bzw. 1.700 m<sup>2</sup> (Vollsortimenter) umfassen.

Die äußere Erschließung des Plangebiets wird durch die Oerlinghauser Straße (L 787) und die Detmolder Straße gesichert, die als leistungsfähige Haupterschließungsstraßen den Standort an die Autobahn A 2 und an die umliegenden Siedlungsbereiche anbinden. Die Erreichbarkeit des Standorts aus den umliegenden Wohnsiedlungsbereichen ist über diese beiden Straßenzüge sowie über ÖPNV-Angebote und Fuß-/Radwegebeziehungen gegeben.



Bild 2: Lageplan Vorhaben [7]

## 1.2. Aufgabenstellung

Aufgabe der verkehrlichen Untersuchung zum Bauleitplanverfahren an der Oerlinghauser Straße in Bielefeld-Hillegossen ist es, auf Grundlage der zu erwartenden zusätzlichen Kunden- und Beschäftigtenverkehre die Auswirkungen der Maßnahme auf das betroffene Straßennetz zu beschreiben und zu bewerten. Darüber hinaus ist auch zu prüfen, inwieweit die Planungen mit einer Umgestaltung der Oerlinghauser Straße zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im zukünftigen Zu- und Abfahrtsbereich der Märkte in Einklang zu bringen sind.

Die Untersuchung setzt sich aus den folgenden Punkten zusammen.

- Zusammenstellung des vorhandenen Verkehrsaufkommens im Umfeld des geplanten Objektes
- Berechnung des motorisierten Verkehrsaufkommens aus dem geplanten Objekt, Verteilung dieser Verkehre im Netz
- Beurteilung des Verkehrsablaufes gemäß HBS
- Varianten zur Anlage eines Aufstellbereiches und einer Querungshilfe im Zuge der Oerlinghauser Straße
- Zusammenfassung / Fazit

Die Berechnung des Verkehrsaufkommens erfolgt für die Spitzenstunde eines normalen Werktages und berücksichtigt damit mögliche Überlagerungen von Berufs-, Kunden- und Geschäftsverkehren.

## 2. Bestandsanalyse, Prognose-Nullfall

Die äußere Erschließung des Plangebiets wird durch die Oerlinghauser Straße (L 787) und die Detmolder Straße gesichert, die als leistungsfähige Haupterschließungsstraßen den Standort an die Autobahn A 2 und an die umliegenden Siedlungsbereiche anbinden. Die Erreichbarkeit des Standorts aus den umliegenden Wohnsiedlungsbereichen ist über diese beiden Straßenzüge sowie über ÖPNV-Angebote und Fuß-/Radwegebeziehungen gegeben.

Die Zufahrt zum Plangebiet befindet sich rund 60 m südlich des lichtsignalisierten Knotens Detmolder Straße, die Oerlinghauser Straße besitzt hier eine Fahrbahnbreite von ~6,50 m, unmittelbar nördlich des geplanten Zu- und Abfahrtsbereiches beginnt die Aufweitung für die verschiedenen Richtungsfahrbahnen des Knotenpunktes.

Beidseitig der Oerlinghauser Straße verlaufen Gehweganlagen, der östliche Gehweg endet auf Höhe der südlichen Grenze des Plangebietes, er dient in erster Linie der fußläufigen Anbindung der weiter östlich gelegenen Siedlungsbereiche.

Auf Höhe des Plangebietes befindet sich in nördlicher Fahrtrichtung die Bushaltestelle „Freibad Hillegossen“.



Bild 3: Übersichtskarte Bestand

Das Bestandsobjekt (Discounter) besitzt derzeit eine Verkaufsfläche von rd. 600 m<sup>2</sup>, nach Angaben des Betreibers beläuft sich die heutige Kundenzahl auf rd. 800 Kunden/Tag.

Für die Oerlinghauser Straße liegen keine aktuellen Verkehrsdaten vor. Zur Analyse der derzeitigen Verkehrssituation wurde am Donnerstag, 5. Juni und am Donnerstag, 12. Juni 2014 von 15:00-19:00 Uhr eine Verkehrszählung durchgeführt (Oerlinghauser Straße auf Höhe der Bestandszufahrt des Discounters). Bei der differenzierten Erfassung der verschiedenen Knotenpunktströme ist nach verschiedenen Fahrzeugtypen gemäß HBS unterschieden worden.

Am 12. Juni wurden auch die Ströme in der Zufahrt des Discounters erfasst, hieraus lässt sich die Größe und Verteilung der Quell- und Zielverkehre ableiten.

In der Analysebetrachtung werden die erfassten Sonderfahrzeuge (u.a. Quads, landwirtschaftliche Fahrzeuge u.ä.) den PKW-Verkehren zugeordnet.

Die detaillierten Ergebnisse der Verkehrszählung sind der Anlage 1 zu entnehmen.

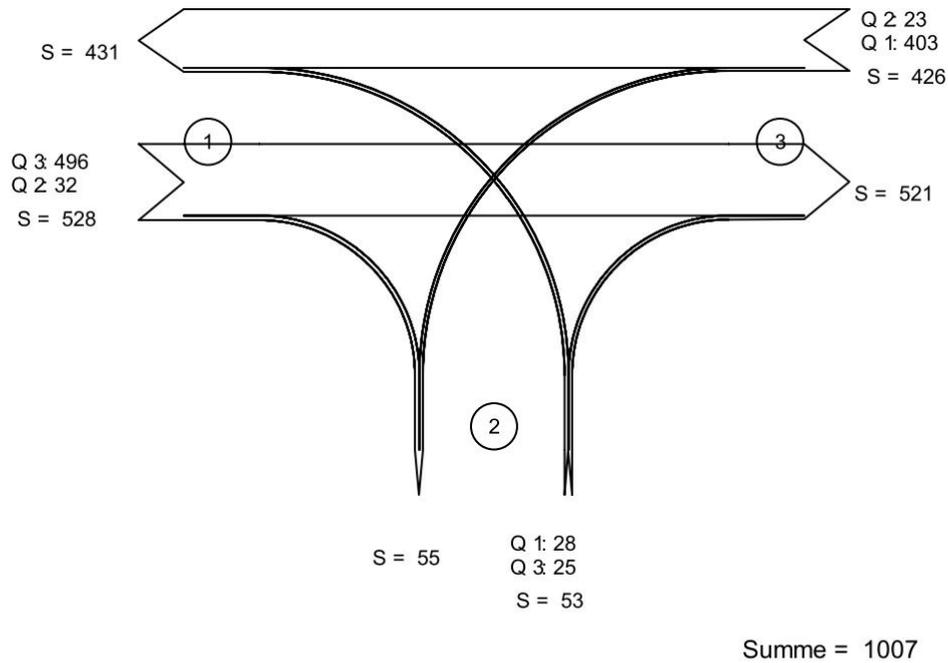
Die Auswertung zeigt, dass die Querschnittsbelastung der Oerlinghauser Straße am 12. Juni um rund 10 % Prozent unterhalb der Zählergebnisse vom 5. Juni liegen, im Sinne einer belastbaren Bemessungsgrundlage werden die Zählraten des 12. Juni für alle Fahrzeugarten und Ströme um 10 % erhöht!

Die Auswertung der Zählergebnisse ergab eine maximale Verkehrsbelastung für den Zeitraum zwischen 16:30 und 17:30 Uhr (Nachmittagsspitze). Für die Analyse und Bewertung des Verkehrsablaufes wird diese Spitzenzeit mit Blick auf die zukünftigen Verkehre weiter betrachtet. Für den Bereich der Zu uns Abfahrt erfolgt eine Berechnung der Verkehrsqualitäten nach dem HBS [1].

Für die Quell- und Zielverkehre ergibt sich in der Spitzenstunde eine Gesamtstärke von 108 Fahrzeugen (Wege Kunden), der Anteil der aus / in Richtung Norden (Knoten Detmolder Straße) fahrenden Verkehre beträgt dabei rund 60 %, 40 % der Kundenverkehre kommen aus Richtung Süden.

Aus dem Abgleich der zu erwartenden Kundenverkehre auf Grundlage der aktuellen Kundenzahlen (800 Kunden /Tag) nach Dr. Bosserhoff [2] ergibt sich für die aktuell ermittelten Wege der Kunden ein Anteil von rund 12 % an der Tagesbelastung (880 Fahrzeuge im Quell- und Zielverkehr). Dieser Anteil entspricht den Werten der Tagesganglinien vergleichbarer Märkte für die betrachtete Spitzenstunde und kann somit auch für die weitere Prognosebetrachtung heran gezogen werden.

Im Zuge der Verkehrszählungen wurden auch etwaige Rückstauerscheinungen vom lichtsignalisierten Knoten Detmolder Straße auf der Oerlinghauser Straße in Richtung Süden (Plangebiet) beobachtet. In der Spitzenstunde kam es dabei zehnmal zu einem Rückstau bis auf Höhe der nördlichen Grenze des Plangebietes und lediglich zweimal zu einem Rückstau bis zur südlichen Grenze des Plangebietes oder darüber hinaus.



Zufahrt 1: L 787 Oerlinghauser Straße  
Zufahrt 2: Zu- und Abfahrt Märkte  
Zufahrt 3: L 787 Oerlinghauser Straße

**Bild 4: Analyse Spitzenstunde 12. Juni 16:30 – 17:30 (+10%) [PKW-Einheiten]**

Datei : TL1403\_OERL ZUFAHRT\_ANALYSE\_1206.kob  
 Projekt : Neubau Vollsortimenter und Discounter  
 Knoten : L 787 Oerlinghauser Straße - Zufahrt Märkte  
 Stunde : Spitzenstunde 16:30 - 17:30



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	496				1800					A
3	32				1800					A
Misch-H	528				1800	2 + 3	2,8	1	2	A
4	28	6,6	3,8	917	275		14,5	0	1	B
6	25	6,5	3,7	503	508		7,4	0	0	A
Misch-N	53				502	4 + 6	8,0	0	1	A
8	402				1800					A
7	23	5,5	2,6	519	756		4,9	0	0	A
Misch-H	425				1675	7 + 8	2,8	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

**Bild 5: Auswertung Analysebelastung Spitzenstunde 16:30 – 17:30**

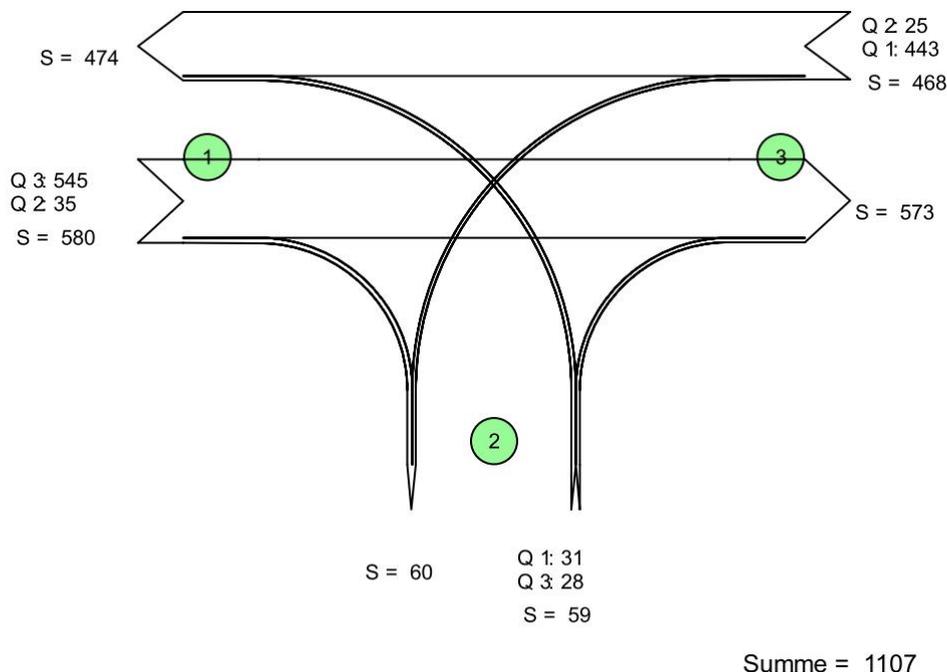
Die Berechnungen für die Spitzenstunde gemäß HBS zeigen, dass das Verkehrsaufkommen an der Zufahrt leistungsfähig abgewickelt werden kann. Für die nachmittägliche Spitze ergibt sich eine gute Qualität des Verkehrsablaufes (QSV B).

Für die Beurteilung der Verkehrsqualität ist auch die zukünftige Verkehrsbelastung auf der Oerlinghauser Straße zu prognostizieren. Für die Prognose wird eine Zunahme der Gesamtverkehre bis zum Jahr 2030 um 10 % zugrunde gelegt.

Hiermit wird der allgemeine Anstieg des motorisierten Individualverkehrs in Deutschland ebenso wie die Lage des Plangebietes in ausreichendem Maße berücksichtigt.

Die Verkehrsbelastungen und die zugehörigen Berechnungen zur Kapazität und der Verkehrsqualität in der untersuchten Spitzenstunde für den Prognose-Nullfall sind den folgenden Abbildungen zu entnehmen.

Die Berechnungen für die Spitzenstunde zeigen, dass das Verkehrsaufkommen an der Zufahrt auch für den Prognose-Nullfall leistungsfähig abgewickelt werden kann. Für die nachmittägliche Spitze ergibt sich eine gute Qualität des Verkehrsablaufes (QSV B).



Zufahrt 1: L 787 Oerlinghauser Straße  
Zufahrt 2: Zu- und Abfahrt Märkte  
Zufahrt 3: L 787 Oerlinghauser Straße

Bild 6: Prognose-Nullfall Spitzenstunde 16:30 – 17:30 [PKW-Einheiten]

Datei : TL1403\_OERL ZUFAHRT\_Prognose Null\_1206.kob  
 Projekt : Neubau Vollsortimenter und Discounter  
 Knoten : L 787 Oerlinghauser Straße - Zufahrt Märkte  
 Stunde : Spitzenstunde 16:30 - 17:30



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	544				1800					A
3	35				1800					A
Misch-H	579				1800	2 + 3	2,9	1	2	A
4	31	6,6	3,8	1008	242		17,0	0	1	B
6	28	6,5	3,7	553	477		8,0	0	0	A
Misch-N	59				447	4 + 6	9,2	0	1	A
8	443				1800					A
7	25	5,5	2,6	570	712		5,2	0	0	A
Misch-H	468				1664	7 + 8	3,0	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

Bild 7: Auswertung Prognose-Nullfallbelastung Spitzenstunde 16:30 – 17:30

### 3. Prognose zur Verkehrserzeugung des geplanten Objektes

Die Bestimmung des Verkehrsaufkommens für die geplanten erfolgt getrennt für einzelne Fahrtzwecke. Insgesamt wird ein personenaufkommenbezogenes Verfahren in Abhängigkeit von der Verkaufsflächengröße (VKF) gewählt. Zur Bestimmung des Verkehrsaufkommens werden verschiedene Angaben und Werte aus der Fachliteratur [2] herangezogen.

In einer ersten Bearbeitungsstufe wird für die vorgesehene Nutzung das Gesamtpersonenaufkommen auf der Grundlage der Flächengröße getrennt nach Fahrtzwecken (Beschäftigten- und Kundenverkehr) ermittelt.

In einer zweiten Bearbeitungsstufe erfolgt eine Verkehrsmittelwahlberechnung, in der das Verkehrsaufkommen getrennt nach Fahrtzwecken und Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV und motorisierter Individualverkehr (MIV)) unter Berücksichtigung verkehrsmittel-spezifischer Effekte (Mitfahreranteil bei Pkw) bestimmt wird.

Für den geplanten Vollsortimenter werden darüber hinaus Verbund- und Mitnahmeeffekte angemessen berücksichtigt.

Die Neuansiedlung des Vollsortimenters mit einer Verkaufsfläche von rund 1.700 m<sup>2</sup> erzeugt nach [2] zusätzlichen Verkehr durch Kunden und Beschäftigte in einer Größenordnung von 1.663 Kfz/Tag.

Die sich verdoppelnde Verkaufsfläche des Discounters erzeugt ebenfalls zusätzliche Verkehre. Da die Einzelhandelseinrichtung aber bereits am Ort etabliert ist, wird sich die Erhöhung nicht in vollem Umfang, wie im Falle einer Neuansiedlung, niederschlagen. Aus diesem Grund wird eine Zunahme der Kunden des Discounters um 25 Prozent in die weiteren Berechnungen übernommen. Gleichzeitig werden auch zusätzliche Beschäftigtenverkehre berücksichtigt, Verbund- und Mitnahmeeffekte werden für den Discounter nicht angesetzt.

In der Summe werden durch den vergrößerten Discounter 490 Fahrzeugbewegungen/Tag zusätzlich erzeugt.

Aus der Analysebetrachtung und den Tagesganglinien ähnlicher Handelseinrichtungen ergibt sich insgesamt ein werktäglicher Spitzenstundenwert von zusätzlichen 228 Wegen/h (= 12 % der Tagesbelastung) gegenüber der heutigen Belastung im Bereich der Zu- und Abfahrt, d.h. zusätzlich zu den Bestandsverkehren fahren bis zu 114 Fahrzeuge das Plangebiet an und ein Plus von 114 Fahrzeugen verlässt das Gelände in der Spitzenstunde.

		Objekt		Summe
		Aldi	Supermarkt	
<b>Verkaufsfläche (VKF)</b>				
vorhanden	[m <sup>2</sup> ]	600		
neu	[m <sup>2</sup> ]	1205	1700	
vorh. Kunden	[K/d]	800		
Zunahme	[%]	25		
<b>Kundenverkehre</b>		<b>Neue Kunden</b>		
Kunden/qm VKF	[K/VKF]	-	1,1	
<b>Kunden</b>	[Kunden/d]	<b>200</b>	<b>1870</b>	
Wege/Tag	[W/K/d]	2	2	
MIV-Anteil	[%]	70	70	
PKW-Besetzung	[Person/PKW]	1,3	1,3	
<b>Kundenverkehre/d</b>	[Kfz-Fahrten/Werntag]	<b>215</b>	<b>2014</b>	<b>2229</b>
Verbundeffekt	[%]	0	20	
<b>Kundenverkehre/d</b>	[Kfz-Fahrten/Werntag]	<b>215</b>	<b>1611</b>	<b>1826</b>
Mitnahmeeffekt	[%]	0	20	
<b>Neu induzierte Verkehre</b>	[Kfz-Fahrten/Werntag]	<b>215</b>	<b>1289</b>	<b>1504</b>
<b>Beschäftigtenverkehre</b>				
qm VKF/Beschäftigter	[VKF/B]	80	55	
<b>Beschäftigte</b>	[Kunden/d]	<b>15</b>	<b>31</b>	
Anwesenheit	[%]	90	90	
Wege/Tag	[W/B/d]	2,25	2,25	
MIV-Anteil	[%]	70	70	
PKW-Besetzung	[Person/PKW]	1,1	1,1	
<b>Beschäftigtenverkehre/d</b>	[Kfz-Fahrten/Werntag]	<b>19</b>	<b>40</b>	<b>59</b>
<b>Lieferverkehre</b>				
Anlieferungen/d		5	6	
Wege/d		2	2	
<b>Lieferverkehre/d</b>	[Kfz-Fahrten/Werntag]	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>22</b>
<b>Summe aller Verkehre</b>	[Kfz-Fahrten/Werntag]	<b>245</b>	<b>1663</b>	<b>1908</b>
<b>Summe neu induz. Verkehre</b>	[Kfz-Fahrten/Werntag]	<b>245</b>	<b>1341</b>	<b>1585</b>
<b>Richtungsbezogene Ziel- und Quellverkehre</b>				
Zielverkehre	[Kfz/24h*Richtung]	122	831	954
Quellverkehre	[Kfz/24h*Richtung]	122	831	954
<b>Richtungsbezogene Ziel- und Quellverkehre (Spitzenstunde = 12% Tagesbelastung)</b>				
Zielverkehre	[Kfz/h*Richtung]	15	100	114
Quellverkehre	[Kfz/h*Richtung]	15	100	114

Bild 8: Berechnung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens

#### 4. Prognose-Planfall, Umgestaltung Oerlinghauser Straße

##### 4.1 Prognose-Planfall

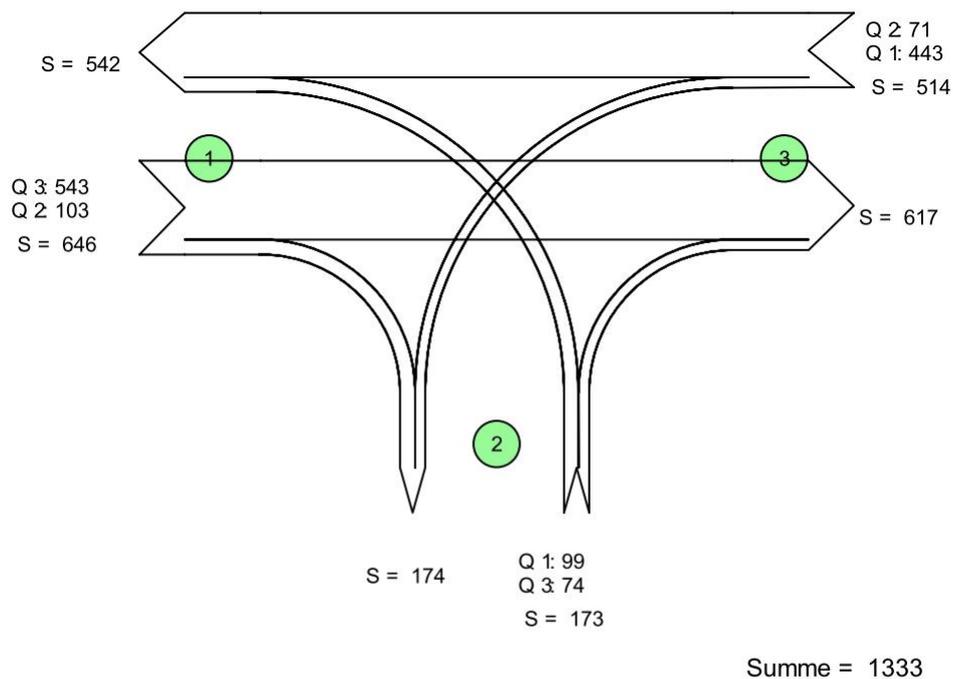
Aus der Verteilung der heutigen Quell- und Zielverkehre an der Bestandszufahrt lässt sich eine zukünftige Verteilung der Verkehre ableiten:

Es ergibt sich ein Anteil von 60 % in / aus Richtung der Detmolder Straße (Norden) und 40 % in / aus Richtung Süden.

Die Prognoseverkehre aus dem Plangebiet (aus 3.) werden entsprechend auf die Verkehrsströme an der Zufahrt aus dem Prognose-Nullfall verteilt.

In der Summe ergeben sich Quell- und Zielverkehre in einer Größenordnung von 173 Fahrzeugen/Richtung für die Spitzenstunde.

Die Verkehrsbelastungen und die zugehörigen Berechnungen zur Kapazität und der Verkehrsqualität in der untersuchten Spitzenstunde für den Prognose-Nullfall sind den folgenden Abbildungen zu entnehmen.



Zufahrt 1: L 787 Oerlinghauser Straße  
Zufahrt 2: Zu- und Abfahrt Märkte  
Zufahrt 3: L 787 Oerlinghauser Straße

Bild 9: Prognose-Nullfall Spitzenstunde 16:30 – 17:30 [PKW-Einheiten]

Datei : TL1403\_OERL ZUFAHRT\_PROGNOSE Planfall\_1206.kob  
 Projekt : Neubau Vollsortimenter und Discounter  
 Knoten : L 787 Oerlinghauser Straße - Zufahrt Märkte  
 Stunde : Spitzenstunde 16:30 - 17:30



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	542				1800					A
3	103				1800					A
Misch-H	645				1800	2 + 3	3,0	2	3	A
4	99	6,6	3,8	1086	197		36,4	3	4	D
6	74	6,5	3,7	585	457		9,3	1	1	A
Misch-N	173				340	4 + 6	21,4	3	5	C
8	443				1800					A
7	71	5,5	2,6	636	659		6,0	0	1	A
Misch-H	514				1453	7 + 8	3,8	2	3	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : D

**Bild 10: Auswertung Prognose-Planfall Spitzenstunde 16:30 – 17:30**

Die Berechnungen für die Spitzenstunde zeigen, dass das Verkehrsaufkommen an der Zufahrt auch für den Prognose-Planfall leistungsfähig abgewickelt werden kann. Für die nachmittägliche Spitze ergibt sich eine ausreichende Qualität des Verkehrsablaufes (QSV D).

#### 4.2 Umgestaltung Oerlinghauser Straße

Unter Berücksichtigung der sich verändernden Verkehrsverhältnisse im Bereich der Oerlinghauser Straße sind verschiedene Varianten zur Anlage eines Aufstellbereiches für die linksabbiegenden Fahrzeuge untersucht worden, gleichzeitig wurde auch die Möglichkeit zum Bau einer Querungshilfe im örtlichen Bezug zum Plangebiet geprüft. Dabei waren neben der Abwicklung der Kundenverkehre auch die Lieferverkehre und auch eine etwaige Verschiebung der Bestandsbushaltestelle in Fahrtrichtung Oerlinghauser Straße zu berücksichtigen.

Hinsichtlich der Planungsvorgaben hat es eine Vorabstimmung im Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld gegeben. Hieraus ergab sich, neben den Fahrspurbreiten, die Vorgabe eine notwendige Aufweitung des Fahrbahnbereiches nach Osten - aufbauend vom bestehenden westlichen Fahrbahnrand - vorzusehen.

Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse auf Fußgänger und Radfahrer soll der Gehweg vor dem Baugrundstück auf mindestens 2,50 m verbreitert werden. Diese Verbreiterung soll in Richtung Westen erfolgen.

Die verschiedenen Varianten sind der Anlage 2 zu entnehmen.

Im Ergebnis zeigt sich, dass verschiedene Möglichkeiten zur Anlage eines Aufstellbereiches und einer Querungshilfe bestehen, die im weiteren Planverfahren weiter auszuarbeiten sind.

Durch die Anlage des Aufstellbereiches kann der Verkehrsfluss auf der Oerlinghauser Straße in Richtung des Knotens Detmolder Straße weiter verbessert werden. Die Belange von Fußgängern und Radfahrern aus den östlich des Plangebietes gelegenen Siedlungsbereichen können durch die Schaffung einer Querungshilfe in hohem Maße Berücksichtigung finden.

#### 5. Zusammenfassung / Fazit

Die durch den Neubau eines Vollsortimenters und eines Discounters im Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. III/Hi 15 "Einzelhandel Oerlinghauser Straße / Detmolder Straße" zusätzlich auf der Oerlinghauser Straße bzw. in der Zu- und Abfahrt zum Plangebiet erzeugten Verkehre können im derzeitigen Bestand als auch bei einer künftigen Umgestaltung der Straße unschädlich abgewickelt werden. Weitere nennenswerte Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Gegen den geplanten Neubau der Einzelhandelseinrichtungen an der Oerlinghauser Straße im Bielefelder Stadtteil Hillegossen bestehen aus verkehrlicher Sicht keine Bedenken.

Aufgestellt: Gütersloh, 31. Januar 2015

**Stadt Bielefeld**

**Bebauungsplan Nr. III / Hi 15  
„Einzelhandel  
Oerlinghauser Straße /  
Detmolder Straße“**

**Vorhabenträger**  
Halsdorfer + Ingenieure  
Schillerslager Straße 19  
31303 Burgdorf

**Verkehrsgutachten**  
Anlage 1  
Ergebnisse Verkehrszählung

Uhrzeit	Fahrtrichtung									
	R	M	PKW	LKW	LZ	Bus	SFZ			
Querschnitt										
15:00	3	4	137	0	1	1	1	1	1	1
15:15	0	0	157	0	0	0	2	0	0	0
15:30	0	3	183	4	0	0	1	0	0	0
15:45	2	7	190	3	1	1	2	0	0	0
16:00	8	4	209	1	3	1	1	1	1	1
16:15	3	2	243	1	1	1	2	0	0	0
16:30	1	3	245	1	1	1	1	0	0	0
16:45	5	1	249	0	0	0	1	0	0	0
17:00	3	5	231	2	2	2	2	0	0	0
17:15	7	0	267	0	0	0	2	0	0	0
17:30	1	2	179	2	0	0	1	0	0	0
17:45	0	1	202	0	1	1	2	0	0	0
18:00	0	1	191	0	1	1	1	0	0	0
18:15	3	2	169	1	1	1	2	0	0	0
18:30	3	3	139	0	1	1	1	0	0	0
18:45	1	1	124	0	0	0	1	0	0	1
15:00 - 19:00	40	39	3115	15	13	23	23	3	3	3
16:30 - 17:30	16	9	992	3	3	6	6	0	0	0
MSV / Richtung	8	5	496	2	2	3	3	0	0	0







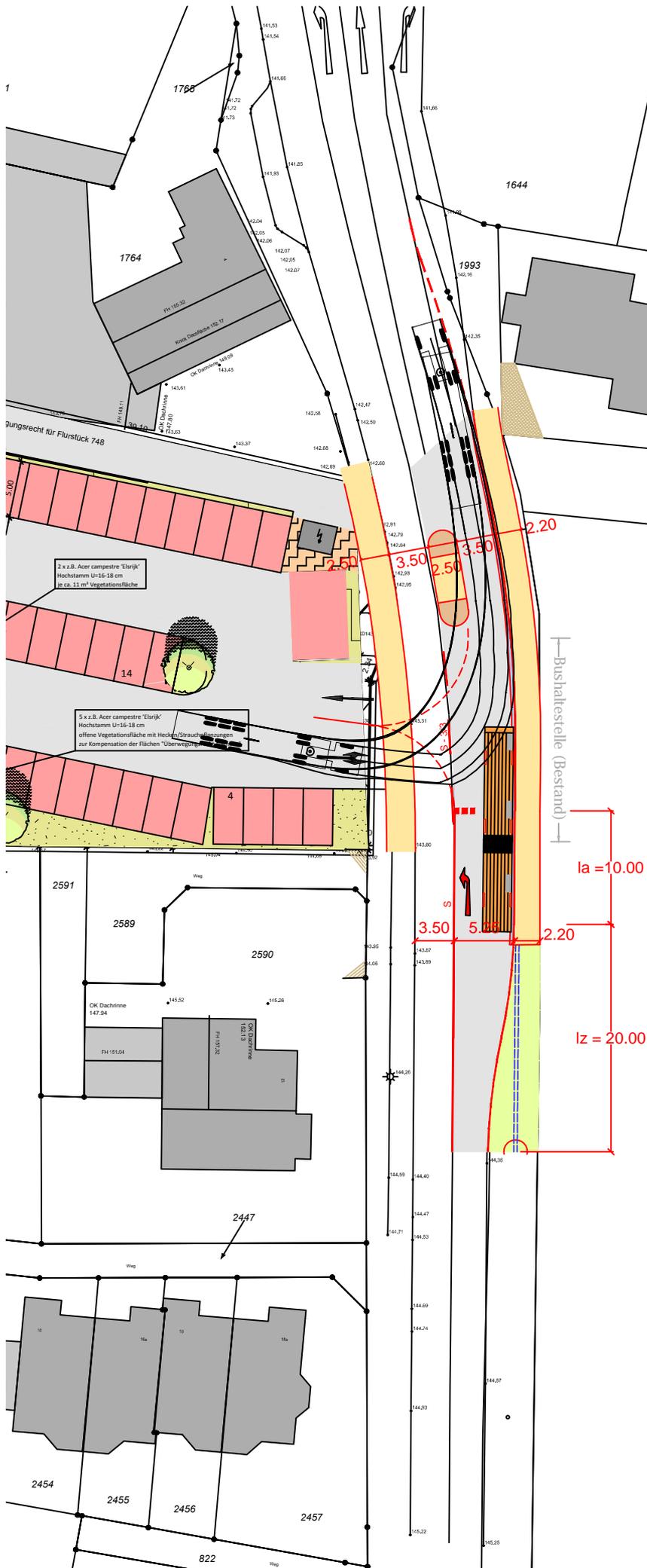
**Stadt Bielefeld**

**Bebauungsplan Nr. III / Hi 15  
„Einzelhandel  
Oerlinghauser Straße /  
Detmolder Straße“**

**Vorhabenträger**  
Halsdorfer + Ingenieure  
Schillerslager Straße 19  
31303 Burgdorf

**Verkehrsgutachten**  
Anlage 2  
Varianten zur  
Umgestaltung Oerlinghauser Straße

- + Anlage von Aufstellbereich und Querungshilfe innerhalb der zur Verfügung stehenden Flächen möglich
- + Die Oerlinghauser Straße ist auf einer Länge von ~65 m umzubauen
- + Querungshilfe liegt ca 30 m nördlich der Wegeverbindung ins östliche Wohngebiet, aber zentral zum Plangebiet
- + Bushaltestelle ist lediglich um ~8 m nach Süden zu verschieben
- Die Ausfahrt von Lieferfahrzeugen nach Norden ist über die Zu- und Abfahrt aufgrund der Querungshilfe nicht möglich



**Halsdorfer + Ingenieure**  
 Schillerslager Straße 19  
 31303 Burgdorf

**Stadt Bielefeld**  
 Bebauungsplan Nr. III/Hi 15  
 "Einzelhandel Oerlinghauser  
 Straße / Detmolder Straße"  
 - Äußere Erschließung -

**Aufstellbereich**  
 Oerlinghauser Straße

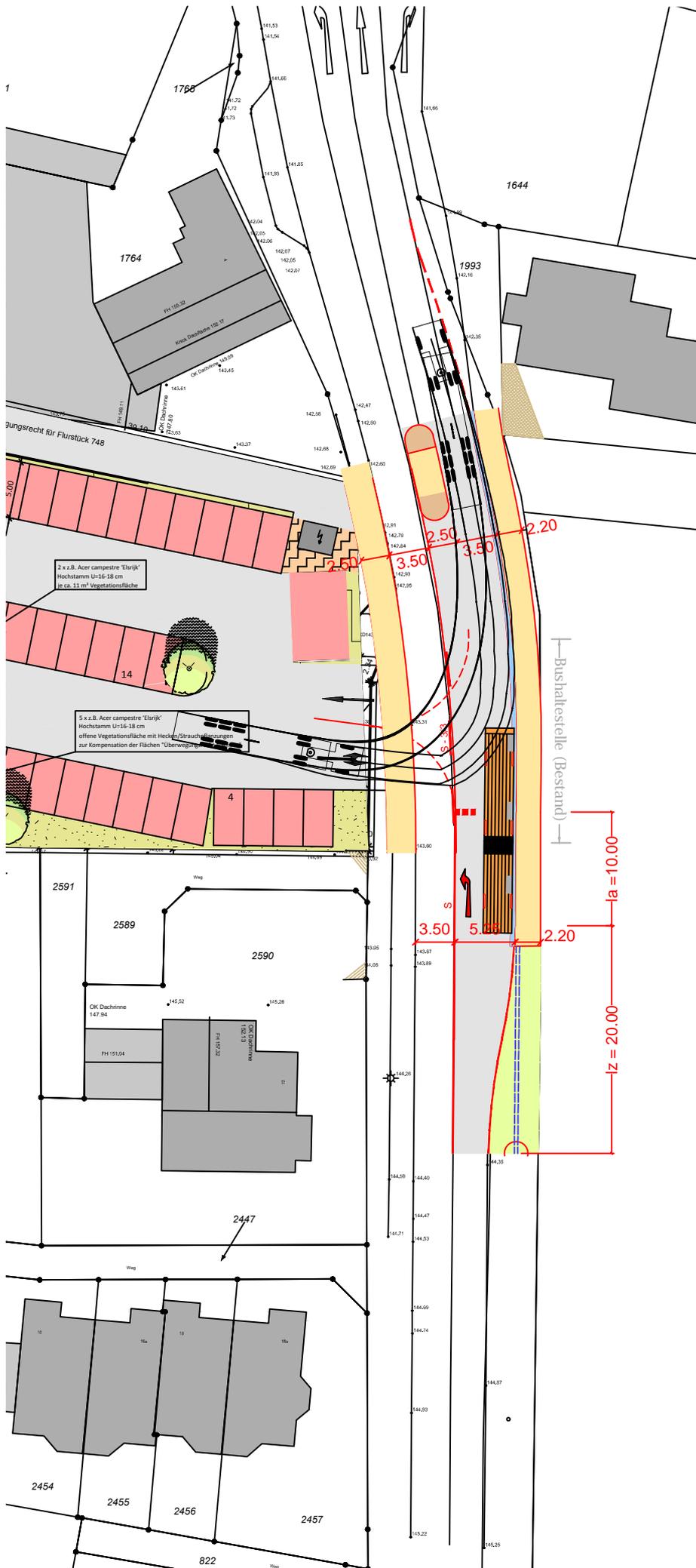
Anlage / Blatt:  
**1 / Variante 1**  
 Projekt:  
**TL-1403**

Datum:  
**31.01.2015**  
 Maßstab:  
**1:500**

**RÖVER** RÖVER Ingenieurgesellschaft mbH  
 ■ STADTGESTALTUNG  
 ■ STRASSENBAU  
 ■ SIEDLUNGSWASSERWIRTSCHAFT  
 ■ BERATENDE INGENIEURE VBI ■ PROJEKTSTEUERUNG

tel (0 52 41) 2 34 99-0 ■ fax (0 52 41) 2 34 99-20  
 Robert-Bosch-Straße 11 ■ 33334 Gütersloh ■ mail info@roever-gt.de

+ Anlage von Aufstellbereich und Querungshilfe innerhalb der zur Verfügung stehenden Flächen möglich  
 + Querungshilfe liegt ca 40 m nördlich der Wegeverbindung ins östliche Wohngebiet am nördlichen Rand des Plangebietes (Akzeptanz?)  
 + Bushaltestelle ist lediglich um ~ 8 m nach Süden zu verschieben  
 - Die Ausfahrt von Lieferfahrzeugen nach Norden ist über die Zu- und Abfahrt möglich



**Halsdorfer + Ingenieure**  
 Schillerslager Straße 19  
 31303 Burgdorf

**Stadt Bielefeld**  
 Bebauungsplan Nr. III/Hi 15  
 "Einzelhandel Oerlinghauser  
 Straße / Detmolder Straße"  
 - Äußere Erschließung -

**Aufstellbereich**  
 Oerlinghauser Straße

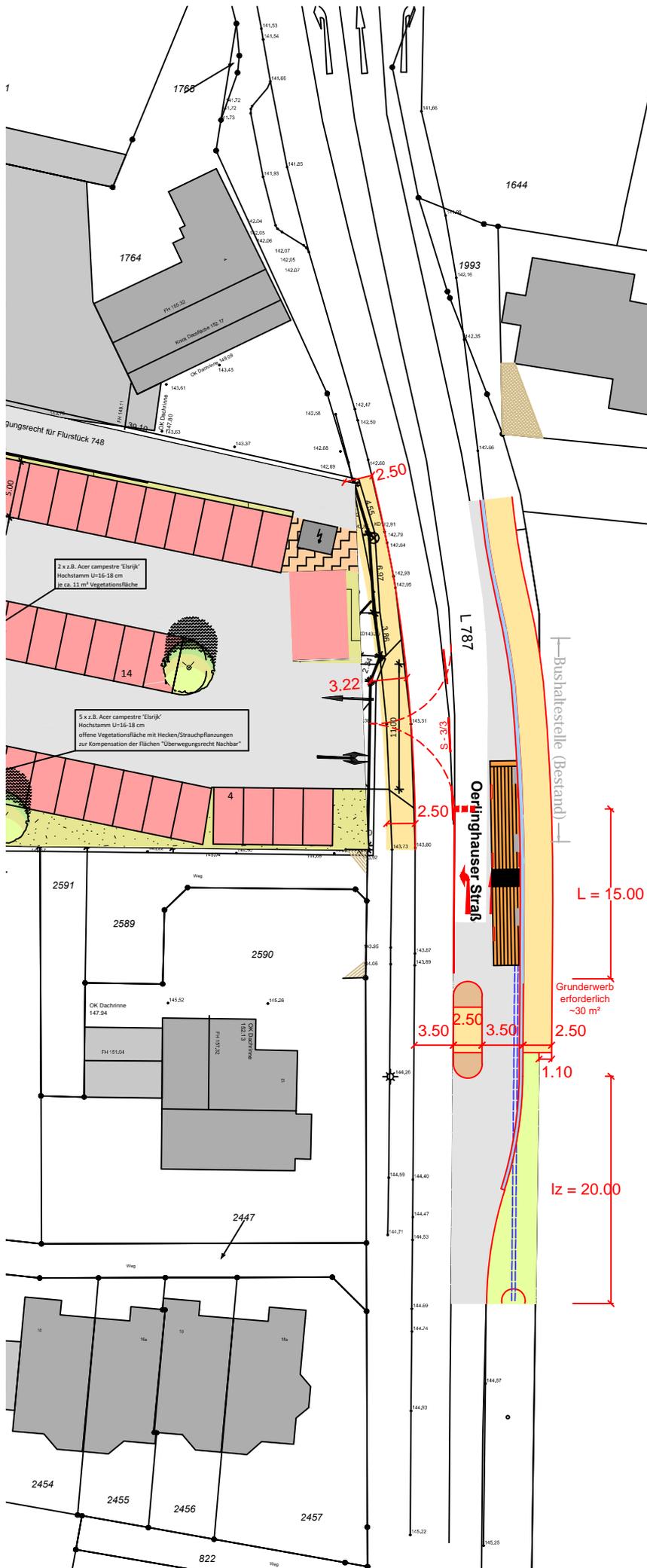
Anlage / Blatt:  
**1 / Variante 1a**  
 Projekt:  
**TL-1403**

Datum:  
**31.01.2015**  
 Maßstab:  
**1:500**

**RÖVER** RÖVER Ingenieurgesellschaft mbH  
 ■ STADTGESTALTUNG  
 ■ STRASSENBAU  
 ■ SIEDLUNGSWASSERWIRTSCHAFT  
 ■ BERATENDE INGENIEURE VBI ■ PROJEKTSTEUERUNG

tel (0 52 41) 2 34 99-0 ■ fax (0 52 41) 2 34 99-20  
 Robert-Bosch-Straße 11 ■ 33334 Gütersloh ■ mail info@roever-gt.de

- Anlage von Aufstellbereich und Querungshilfe ist bei Erhalt der westlichen Bordsteinführung innerhalb der öffentlichen Flächen nicht möglich (Grunderwerb am östlichen Rand, ~30 m<sup>2</sup>)  
 - Die Oerlinghauser Straße ist auf einer Länge von ~70 m umzubauen  
 + Querungshilfe liegt ca 10 m südlich der Wegeverbindung ins östliche Wohngebiet und auch südlich des Plangebietes  
 + Bushaltestelle ist lediglich um ~8 m nach Süden zu verschieben  
 + Die Ausfahrt von Lieferfahrzeugen nach Norden ist über die Zu- und Abfahrt möglich



Halsdorfer + Ingenieure  
 Schillerslager Straße 19  
 31303 Burgdorf

Stadt Bielefeld  
 Bebauungsplan Nr. III/Hi 15  
 "Einzelhandel Oerlinghauser  
 Straße / Detmolder Straße"  
 - Äußere Erschließung -

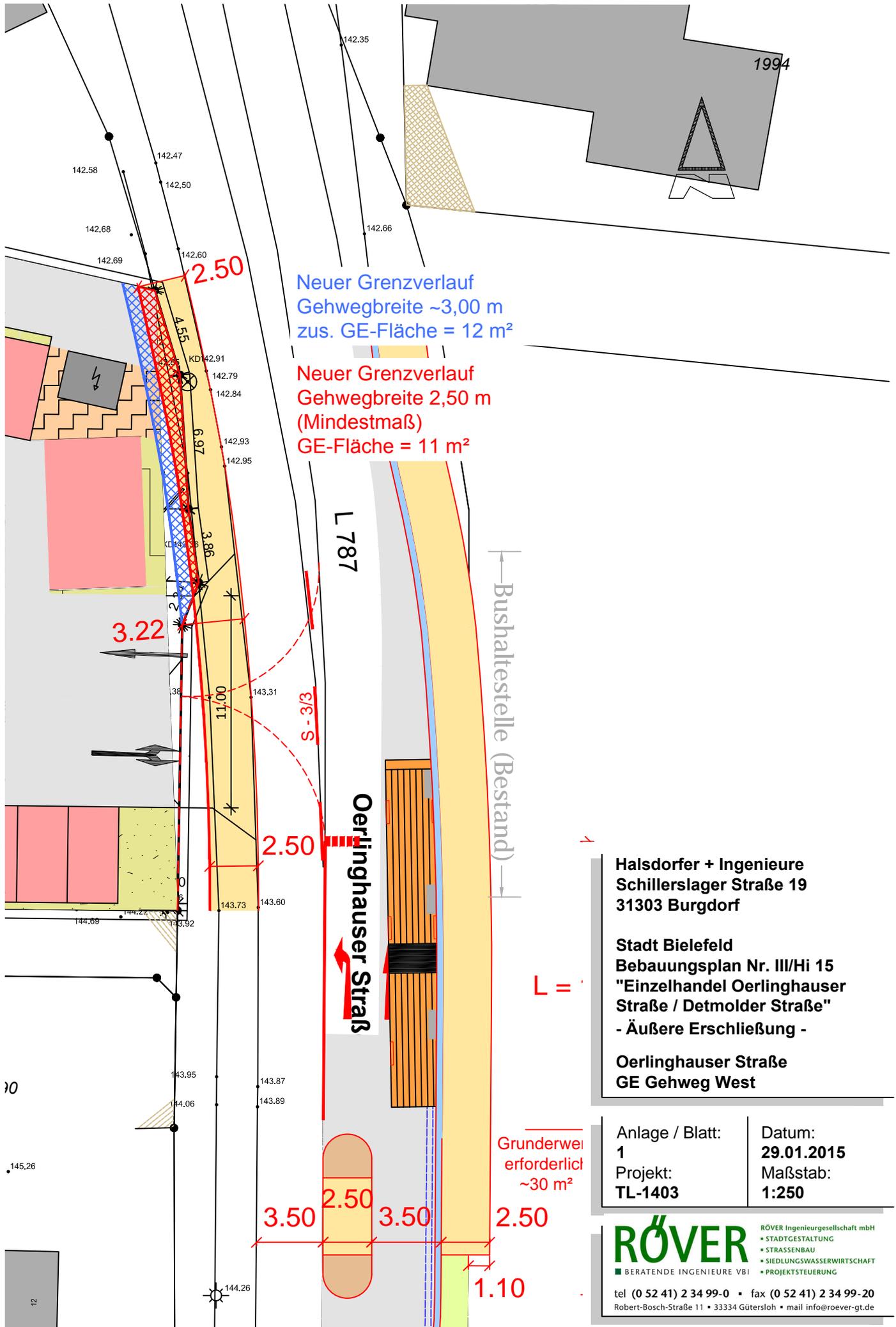
Aufstellbereich  
 Oerlinghauser Straße

Anlage / Blatt:  
**1 / Variante 2**  
 Projekt:  
**TL-1403**

Datum:  
**31.01.2015**  
 Maßstab:  
**1:500**

**RÖVER** RÖVER Ingenieurgesellschaft mbH  
 ■ STADTGESTALTUNG  
 ■ STRASSENBAU  
 ■ SIEDLUNGSWASSERWIRTSCHAFT  
 ■ BERATENDE INGENIEURE VBI  
 ■ PROJEKTSTEUERUNG

tel (0 52 41) 2 34 99-0 ■ fax (0 52 41) 2 34 99-20  
 Robert-Bosch-Straße 11 ■ 33334 Gütersloh ■ mail info@roever-gt.de



Neuer Grenzverlauf  
Gehwegbreite ~3,00 m  
zus. GE-Fläche = 12 m<sup>2</sup>

Neuer Grenzverlauf  
Gehwegbreite 2,50 m  
(Mindestmaß)  
GE-Fläche = 11 m<sup>2</sup>

Halsdorfer + Ingenieure  
Schillerslager Straße 19  
31303 Burgdorf

Stadt Bielefeld  
Bebauungsplan Nr. III/Hi 15  
"Einzelhandel Oerlinghauser  
Straße / Detmolder Straße"  
- Äußere Erschließung -

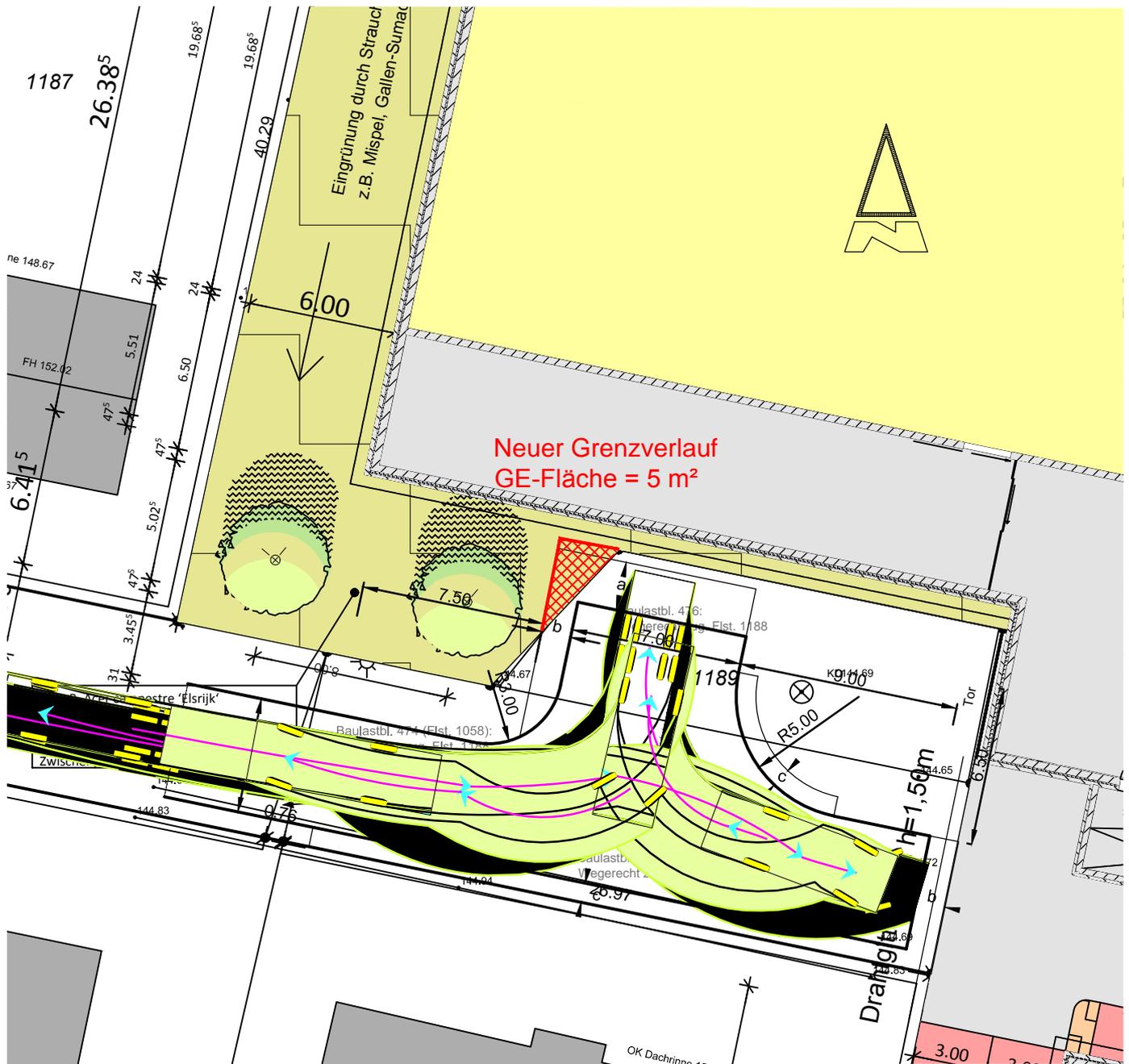
Oerlinghauser Straße  
GE Gehweg West

Anlage / Blatt:  
1  
Projekt:  
TL-1403

Datum:  
29.01.2015  
Maßstab:  
1:250

**RÖVER** RÖVER Ingenieurgesellschaft mbH  
 • STADTGESTALTUNG  
 • STRASSENBAU  
 • SIEDLUNGSWASSERWIRTSCHAFT  
 • PROJEKTSTEUERUNG  
 BERATENDE INGENIEURE VBI

tel (0 52 41) 2 34 99-0 • fax (0 52 41) 2 34 99-20  
 Robert-Bosch-Straße 11 • 33334 Gütersloh • mail info@roever-gt.de



**Halsdorfer + Ingenieure**  
 Schillerslager Straße 19  
 31303 Burgdorf

**Stadt Bielefeld**  
 Bebauungsplan Nr. III/Hi 15  
 "Einzelhandel Oerlinghauser  
 Straße / Detmolder Straße"  
 - Äußere Erschließung -

**Wendebereich Fadenweg**  
 Grunderwerb

Anlage / Blatt:  
 2  
 Projekt:  
 TL-1403

Datum:  
 29.01.2015  
 Maßstab:  
 1:250

**RÖVER** RÖVER Ingenieurgesellschaft mbH  
 ■ STADTGESTALTUNG  
 ■ STRASSENBAU  
 ■ SIEDLUNGSWASSERWIRTSCHAFT  
 ■ PROJEKTSTEUERUNG

tel (0 52 41) 2 34 99-0 ■ fax (0 52 41) 2 34 99-20  
 Robert-Bosch-Straße 11 ■ 33334 Gütersloh ■ mail info@roever-gt.de