RÖVER
BERATENDE INGENIEURE VBI

Stadt Bielefeld
Bebauungsplan Nr. III / 3/ 90.00
„Bleichstraße / Ecke Am Stadtholz“

Verkehrsuntersuchung

Dezember 2024

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung 3
2. Analyse 4
3. Verkehrserzeugung Plangebiet 6
4. Prognose-Planfall 12

Anlagen

1 Analyse

Auszug Verkehrsmodell Stadt Bielefeld

Prognose-Planfall

Kapazitätsnachweis Bleichstraße / Zufahrt MU3

Kapazitätsnachweis Am Stadtholz / Zufahrt MU2

Kapazitätsnachweis Werner-Bock-Straße / Zufahrt GE(N)

Literaturverzeichnis

[1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS); Köln, Ausgabe 2015

[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 2022

[3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06); Köln, Ausgabe 2006

Verzeichnis der verwendeten Unterlagen

[A] Nutzungsplan
Bebauungsplan Nr. III / 3 / 90.00 „Bleichstraße / Am Stadtholz“
Stadtplanung und Kommunalberatung Tischmann Loh,
Rheda-Wiedenbrück, November 2024

[B] Kartengrundlagen
Land NRW (2022) - Lizenz dl-de/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Stadt Bielefeld plant die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 90.00 „Bleichstraße / Ecke Am Stadtholz“.

Im Zuge des Bauleitplanverfahrens sind die verkehrlichen Auswirkungen des Planvorhabens zu untersuchen. Aufgabe des Verkehrsgutachtens ist es, die zukünftige Verkehrssituation in Bezug auf Leistungsfähigkeit und verkehrliche Auswirkungen im umgebenen Straßennetz für den Prognose-Planfall zu bewerten.

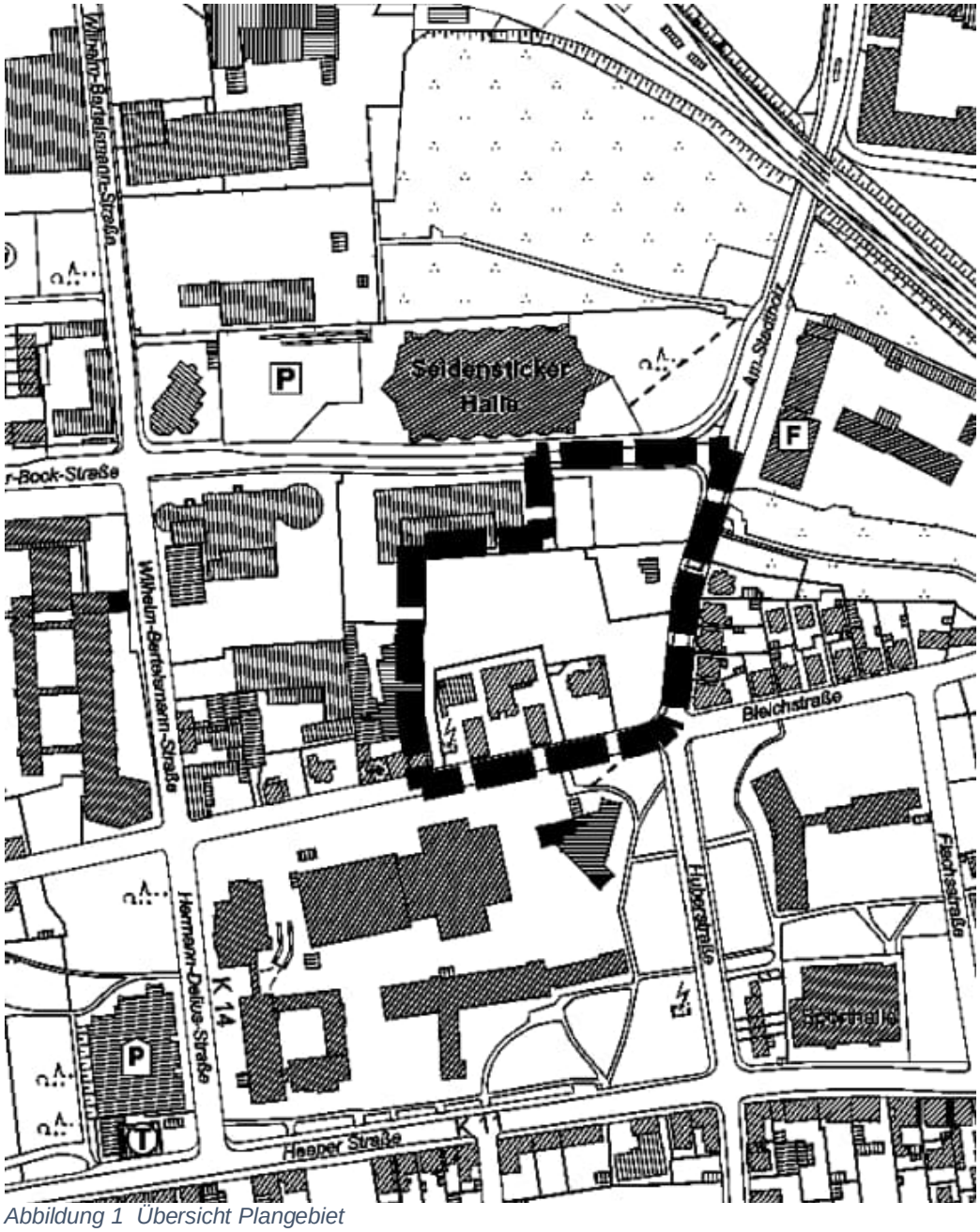


Abbildung 1 Übersicht Plangebiet

2. Analyse

Im Stadtbezirk Mitte liegt im Eckbereich südlich der Werner-Bock-Straße, westlich der Straße Am Stadtholz und nördlich der Bleichstraße eine circa 1,9 ha große Fläche, die bisher im Wesentlichen durch eine gewerbliche Brachfläche und in den Randbereichen durch einzelne Wohn- und Mischnutzungen geprägt ist. In diesem Stadtquartier ist im östlichen Abschnitt Mitte des Jahres 2012 ein größerer Gewerbebetrieb für Textilveredlung aufgegeben worden, der über die Bleichstraße erschlossen wurde. Eine gewerbliche Nachnutzung des Gesamtstandorts konnte bisher nicht gefunden werden.

Das Plangebiet wird dreiseitig von Straßen umgeben. Insbesondere die östlich verlaufende Straße Am Stadtholz weist als eine Hauptverkehrsachse in Bielefeld gemäß des Verkehrsmodells der Stadt Bielefeld eine hohe Verkehrsbelastung auf.

Zur Bewertung der heutigen und zukünftigen Verkehrsverhältnisse wurde seitens der Stadt Bielefeld ein Auszug aus dem städtischen Verkehrsmodell (Analyse 2021, s. Anlage 1) zur Verfügung gestellt. Aus den hier hinterlegten Verkehrsbelastungen in 24 Stunden konnten die für diese Untersuchung erforderlichen Spitzenstundenwerte abgeleitet werden. Die spitzenstündliche Belastung liegt entsprechend unserer Annahme bei 11 % der Tagesbelastung.

Werner-Bock-Straße

Die äußere Erschließung des Plangebiets soll für eine nördliche Teilfläche über die Werner-Bock-Straße erfolgen, die das Plangebiet in westliche Richtung sowohl mit der Innenstadt Bielefeld verbindet als auch in Richtung Norden über die Wilhelm-Bertelsmann-Straße (K14) im Westen bzw. die Straße Am Stadtholz im Osten eine gute Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz durch den Anschluss an die B 61 bietet.

Die Verkehrsbelastung der Werner-Bock-Straße liegt bei rund 7.000 Kfz/24, in der Spitze liegt die Belastung damit bei rund 770 Kfz/h.

Den motorisierten Verkehren steht jeweils eine Richtungsfahrbahn zur Verfügung. In Richtung Am Stadtholz teilt sich Fahrspur in zwei Aufstellbereiche des lichtsignalisierten Knotenpunktes Am Stadtholz / Werner-Bock-Straße.
Radfahrer und Fußgänger werden auf Nebenanlagen geführt, die über Hochborde von der Fahrbahn getrennt werden. Am nordwestlichen Rand des Plangebietes finden sich die Haltebereiche der Haltestelle „Seidenstickerhalle“.

Im Nordwesten befindet sich, parallel zur Werner-Bock-Straße ausgerichtet, ein großer Gebäudekörper, in dem sich gewerbliche Nutzungen sowie im Erdgeschoss ein Einzelhandel befinden. Die Stellplatzanlage des Einzelhandels grenzt im Westen an das Plangebiet an. Im Norden schließt das Gelände der Seidenstickerhalle mit umliegenden Stellplatz- und Freiflächen an den Straßenraum der Werner-Bock-Straße an.

Am Stadtholz

Eine Teilfläche im Osten des Plangebietes soll +von der Straße Am Stadtholz (L 778) erschlossen werden, die das Plangebiet an die nördlich gelegenen Gewerbe- und Industriegebiete der Stadt anbindet sowie über die Herforder Straße (B 61) weiter in Richtung Gütersloh oder Herford.

Die Straße Am Stadtholz weist als eine Hauptverkehrsachse in Bielefeld gemäß des Verkehrsmodells der Stadt Bielefeld mit rund 15.000 Kfz/24h eine hohe Verkehrsbelastung auf. In der Spitzenstunde liegt die Belastung damit bei rund 1.760 Kfz/h.

Den motorisierten Verkehren steht grundsätzlich eine Richtungsfahrbahn zur Verfügung. Die Ausweisung von Aufstellbereichen der lichtsignalisierten Knotenpunkt Am Stadtholz / Werner-Bock-Straße im Norden und Am Stadtholz / Bleichstraße im Süden führt allerdings dazu, dass der Straßenraum zwischen Werner-Bock-Straße und Bleichstraße durchgehend aufgeweitet wurde.
Radfahrer und Fußgänger werden auf Nebenanlagen geführt, die über Hochborde von der Fahrbahn getrennt werden.

Östlich der Straße Am Stadtholz befinden sich eine kleinere ältere Wohnsiedlung mit überwiegend zweigeschossigen Einzelhäusern sowie eine Kleingartenanlage.

Bleichstraße

Die im Süden des Plangebietes verlaufende Bleichstraße weist eine Verkehrsbelastung von rund 2.600 Kfz/24h auf. In der Spitzenstunde liegt die Belastung damit bei rund 300 Kfz/h.

Die Bleichstraße verfügt über zwei Richtungsfahrbahnen. Radfahrer werden auf der Fahrbahn geführt, Fußgänger auf hochbordgeführten Gehwegen.
In Abschnitten ist das Parken auf der Nordseite innerhalb des Straßenraumes erlaubt.

Im Westen und Süden der Bleichstraße liegen größere, mehrgeschossige Gebäude der ehemaligen Fachhochschule sowie des Berufskollegs und eines Museums.

3. Verkehrserzeugung Plangebiet

Übergeordnetes Planungsziel ist im Sinne der Innenentwicklung die Mobilisierung einer innerstädtischen Brachfläche sowie die städtebauliche Neuordnung des Plangebiets überwiegend in Richtung Mischnutzungen.

Das Plangebiet lässt sich in vier Teilbereiche gliedern. Im ersten Teilbereich (MU1) sieht das Plankonzept die Einbindung der bestehenden Nutzungen im südwestlichen Bereich entlang der Bleichstraße vor.

Im zweiten Teilbereich (MU2) parallel zur Straße Am Stadtholz sieht das Plankonzept kleinere Gewerbebetriebe und Dienstleistungen vor, gleichzeitig sollen hier etwa 10 Wohneinheiten entstehen. Das MU2 umfasst im südwestlichen Teil auch Bestandsgebäude, die über die Bleichstraße erschlossen werden.

Im rückwärtigen dritten Teilbereich (MU3) ist die Errichtung von drei Gebäudekörpern mit etwa 60 Wohneinheiten geplant. Erschlossen werden soll die Bebauung über einen Erschließungsstich mit einer Wendeanlage von der Bleichstraße.

Im nördlichen Bereich des Plangebiets ist in Anlehnung an die Bebauung entlang der Werner-Bock-Straße die Errichtung eines nichtstörenden Gewerbegebiets (GE(N)) geplant.

Die Abschätzung zur Verkehrserzeugung des zu betrachtenden Gebietes erfolgt anhand einer Betrachtung auf Grundlage des Programmes „Ver_Bau, Ermittlung des Verkehrsaufkommens der Bauleitplanung“, © Dr. Bosserhoff, 2024). Wir stützen uns damit auf eine fortgeschriebene Version der durch das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen im Heft 42/2000 seiner Schriftenreihe „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung – Grundsätze und Umsetzung, Abschätzung der Verkehrserzeugung“ veröffentlichten Bemessungsgrundlage.



Abbildung 2 Nutzungsplan

Die Berechnung des zukünftigen Verkehrsaufkommens erfolgt nach Dr. Bosserhoff auf Grundlage folgender Parameter:

Teilgebiet 1 (MU1) Bestandsnutzungen

Der Teilbereich ist bereits bebaut und verfügt über bestehende Zufahrten zur Bleichstraße im Süden. Neu induzierte Verkehre sind für dieses Teilgebiet nicht anzusetzen.

Teilgebiet 2 (MU2) Dienstleistungen und Wohnen

Für die bestehenden Nutzungen im Südwesten werden keine Neuverkehre angesetzt, die Erschließung dieser Nutzungen erfolgt ebenfalls über die Bleichstraße.

Wohnen

Aus der absehbaren Struktur der Bebauung lässt sich eine Haushaltsgröße von 3 Einwohnern/Wohneinheit ableiten. Bei ~10 geplanten Wohneinheiten ergibt sich hieraus eine mögliche Einwohnerzahl (EW) von 30.

Bei Wohngebieten (WS, WR, WA) ist i.d.R. eine vereinfachte Abschätzung möglich, indem nur das Verkehrsaufkommen der Einwohner insgesamt (d.h. Wege innerhalb und außerhalb des Plangebiets) ermittelt wird und Einwohnerwege außerhalb des Plangebiets („externe Wege“) sowie Besucherverkehr der Einwohner und eventueller Verkehr durch gewerbliche Nutzung im Plangebiet vernachlässigt werden. Diese Vereinfachung ist möglich, weil

- die Anteile dieser Wege am Einwohnerverkehr insgesamt gering sind und
- der Abschlag für die externen Einwohnerwege i.d.R. etwa den Zuschlägen für Besucherverkehr und Verkehr durch gewerbliche Nutzung (Beschäftigte und Kunden) entspricht.
- jeder Bewohner löst bis zu 4 Wege pro Tag aus (Wege/EW/d)
- Der Anteil der Bewohner, die den MIV (motorisierten Individualverkehr) nutzen, das heißt mit einem PKW fahren, wird mit 40 % gewählt
- Der Besetzungsgrad jedes Pkw der Einwohnerverkehre für alle Fahrtzwecke beträgt 1,25 Personen/Pkw
- LKW-Fahrten sind mit einer Häufigkeit von 0,05 LKW-Fahrten/Einwohner zu berücksichtigen.

Neu induzierte Verkehre MU2 Wohnen:

Kfz-Fahrten/24 h = EW x Wege/EW/d x MIV-Anteil / Pkw-Besetzungsgrad
+ EW x Lkw-Fahrten/EW
30 x 4 x 0,4 / 1,25 + 30 x 0,05 = 40 Kfz-Fahrten/24h

Kleingewerbe / Dienstleitungen

Aus dem vorliegenden Nutzungsplan ergibt sich für das Teilgebiet 2 eine Nettobaulandfläche von rund 0,30 ha. Nach Dr. Bosserhoff sind für die möglichen gewerblichen Nutzungen zwischen 50 – 150 Beschäftige/ha Nettobaulandfläche anzusetzen, für das Teilgebiet wird ein Wert von 100 Beschäftigen/ha gewählt. Hieraus ergibt sich eine Zahl von 30 Beschäftigten, die als Grundlage der weiteren Berechnungen dient. Darüber hinaus sind folgende Parameter angesetzt worden:

- 90 % der Beschäftigten sind anwesend
- Jeder Beschäftigte löst 4 Fahrten/24 h aus
- Der MIV-Anteil der Beschäftigten liegt bei 70 %
- Der Pkw-Besetzungsgrad wird mit 1,0 gewählt
  LKW-Fahrten (Anlieferungen) sind mit einer Häufigkeit von 0,2 Fahrten/Beschäftigten zu berücksichtigen

Neu induzierte Verkehre MU2 Gewerbe:

Kfz-Fahrten/24 h = B x Wege/B x Anwesenheit x MIV-Anteil / Pkw-Besetzungsgrad + B x Lkw-Fahrten/B
30 x 4 x 0,9 x 0,7 / 1 + 30 x 0,20 = 82 Kfz-Fahrten/24h

Im Teilgebiet 2 (MU2) werden in der Summe bis zu ~120 Kfz-Fahrten in 24 Stunden neu erzeugt.

Teilgebiet 3 (MU3) Wohnen

Wohnen

Aus der absehbaren Struktur der Bebauung lässt sich eine Haushaltsgröße von 3 Einwohnern/Wohneinheit ableiten. Bei ~60 geplanten Wohneinheiten ergibt sich hieraus eine mögliche Einwohnerzahl (EW) von 180.

Die übrigen Parameter entsprechen den Annahmen aus dem Teilgebiet 2.

Erschlossen werden soll die Bebauung über einen Erschließungsstich von der Bleichstraße. Über diesen Stich wird auch eine bestehende Dienstleistungsnutzung mit ~34 Beschäftigten erschlossen.

Neu induzierte Verkehre MU3 Wohnen:

Kfz-Fahrten/24 h = EW x Wege/EW/d x MIV-Anteil / Pkw-Besetzungsgrad + EW x Lkw-Fahrten/EW
180 x 4 x 0,4 / 1,25 + 180 x 0,05 = 240 Kfz-Fahrten/24h

Bestandsverkehre MU3 Gewerbe:

Kfz-Fahrten/24 h = B x Wege/B x Anwesenheit x MIV-Anteil
/ Pkw-Besetzungsgrad + B x Lkw-Fahrten/B
34 x 4 x 0,9 x 0,7 / 1 + 34 x 0,20 = 93 Kfz-Fahrten/24h

Im Teilgebiet 3 (MU3) werden in der Summe bis zu ~340 Kfz-Fahrten in 24 Stunden über den zukünftigen Erschließungsstich abgewickelt.

Teilgebiet 4 (GE(N)) Gewerbe

Gewerbe

Aus dem vorliegenden Nutzungsplan ergibt sich für das Teilgebiet 4 eine Nettobaulandfläche von rund 0,25 ha. Nach Dr. Bosserhoff sind für die möglichen gewerblichen Nutzungen zwischen 50 – 150 Beschäftige/ha Nettobaulandfläche anzusetzen, für das Teilgebiet wird ein Wert von 100 Beschäftigen/ha gewählt. Da der Standort eine Bebauung mit bis zu 7 Geschossen zulässt und im Vorentwurf vom März 2023 eine Geschossflächenzahl von 2,4 angesetzt wurde, wird zur Ermittlung der neu induzierten Verkehre eine Faktor von 2,4 angesetzt.

Hieraus ergibt sich eine Zahl von 60 Beschäftigten, die als Grundlage der weiteren Berechnungen dient. Darüber hinaus sind folgende Parameter angesetzt worden:

- 90 % der Beschäftigten sind anwesend
- Jeder Beschäftigte löst 4 Fahrten/24 h aus
- Der MIV-Anteil der Beschäftigten liegt bei 70 %
- Der Pkw-Besetzungsgrad wird mit 1,0 gewählt
  LKW-Fahrten (Anlieferungen) sind mit einer Häufigkeit von 0,2 Fahrten/Beschäftigten zu berücksichtigen

Neu induzierte Verkehre GE(N) Gewerbe:

Kfz-Fahrten/24 h = B x Wege/B x Anwesenheit x MIV-Anteil
/ Pkw-Besetzungsgrad + B x Lkw-Fahrten/B
60 x 4 x 0,9 x 0,7 / 1 + 60 x 0,20 = 163 Kfz-Fahrten/24h

Im Teilgebiet 4 (GE(N)) werden in der Summe bis zu ~170 Kfz-Fahrten in 24 Stunden neu erzeugt.

Nach der Ermittlung der über 24 Stunden neu erzeugten Verkehre kann auf Grundlage vergleichbarer Siedlungsstrukturen und Einrichtungen eine Ableitung der bemessungsrelevanten Verkehrsstärken in der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde erfolgen.

Wohnen

Anteile der Quell- und Zielverkehre	Quellverkehre [%]	Zielverkehre [%]
Spitzenstunde morgens	11	3
Spitzenstunde nachmittags	7	9

Gewerbe

Anteile der Quell- und Zielverkehre	Quellverkehre [%]	Zielverkehre [%]
Spitzenstunde morgens	4	25
Spitzenstunde nachmittags	20	6

Aus den vorgenannten Parametern ergeben sich folgende **Spitzenstundenwerte** für die zu berücksichtigenden Teilgebiete. Die entstehenden Quell- und Zielverkehre werden in der Folge auf das angrenzende Netz verteilt.

Tabelle 1 Verkehrserzeugung Spitzenstunden Plangebiet

Nutzung		Quellverkehr (50% aller Wege) morgens [%]	[Kfz/h]	nachmittags [%]	[Kfz/h]	Zielverkehr (50% aller Wege) morgens [%]	[Kfz/h]	nachmittags [%]	[Kfz/h]
Teilgebiet									
MU2									
Wohnen		11	2	7	1	3	1	9	2
Gewerbe		4	2	20	8	25	10	6	2
Summe MU2			**4**		**10**		**11**		**4**
MU3									
Wohnen		11	13	7	8	3	4	9	11
Gewerbe		4	2	20	10	25	13	6	3
Summe MU2			**15**		**18**		**16**		**14**
GE(N)									
Gewerbe		4	3	20	17	25	21	6	5
Summe GE(N)			**3**		**17**		**21**		**5**

Im Teilgebiet MU2 werden maximal 10 Fahrten/h im Quell- und 11 Fahrten/h im Zielverkehr, im Teilgebiet MU3 entstehen max. 18 Fahrten/h im Quell- und max. 16 Fahrten/ im Zielverkehr. Im GE(N) sind es jeweils maximal rund 20 Fahrten/h. Im Sinne einer Worst Case-Betrachtung werden die jeweils maximalen Werte für die weiteren Betrachtungen herangezogen.

4. Prognose-Planfall

Die äußere Erschließung des Plangebiets soll für das nicht störende Gewerbegebiet über die Werner-Bock-Straße erfolgen, das östlich gelegene MU2 soll von der Straße Am Stadtholz (L 778) erschlossen werden.
Das im Plangebiet südlich gelegene Urbane Gebiet (MU1) und das Urbane Gebiet im Innenbereich (MU3) sollen über die Bleichstraße erschlossen werden.

Die innere Erschließung des Plangebietes erfolgt für das Urbane Gebiet (MU3) über einen privaten Erschließungsweg, der im Süden an die Bleichstraße angebunden ist.

Das Plangebiet ist durch die heutige Busverbindung Werner-Bock-Str. – Am Stadtholz – Bleichstraße mit den Haltestellen Flachsstraße und Seidensticker Halle gut an das ÖPNV-Netz angebunden.
Für die Zukunft wird ein Anschluss des Gebiets an das Stadtbahnnetz geprüft. Der vorliegende Planstand berücksichtigt bereits eine möglichen Stadtbahntrasse im Zuge der Werner-Bock-Straße und der Straße Am Stadtholz. Mögliche Auswirkungen auf die verkehrliche Erschließung der betroffenen Teilgebiete sind im Zuge dieser Untersuchung ebenfalls zu beschreiben und zu bewerten.

Für die zukünftigen Zu- und Abfahrtsbereiche und die betroffenen Straßenzüge im Umfeld des Plangebietes wird auf Grundlage der ermittelten vorhabenbezogenen Verkehre eine Einschätzung zur Entwicklung der Verkehrsqualität und -kapazität (HBS) für die unter 2. (Straßenzüge) und 3. (Teilgebiete) ermittelten Verkehrsbelastungen in der Spitzenstunde vorgenommen. (siehe auch Anlage 1)

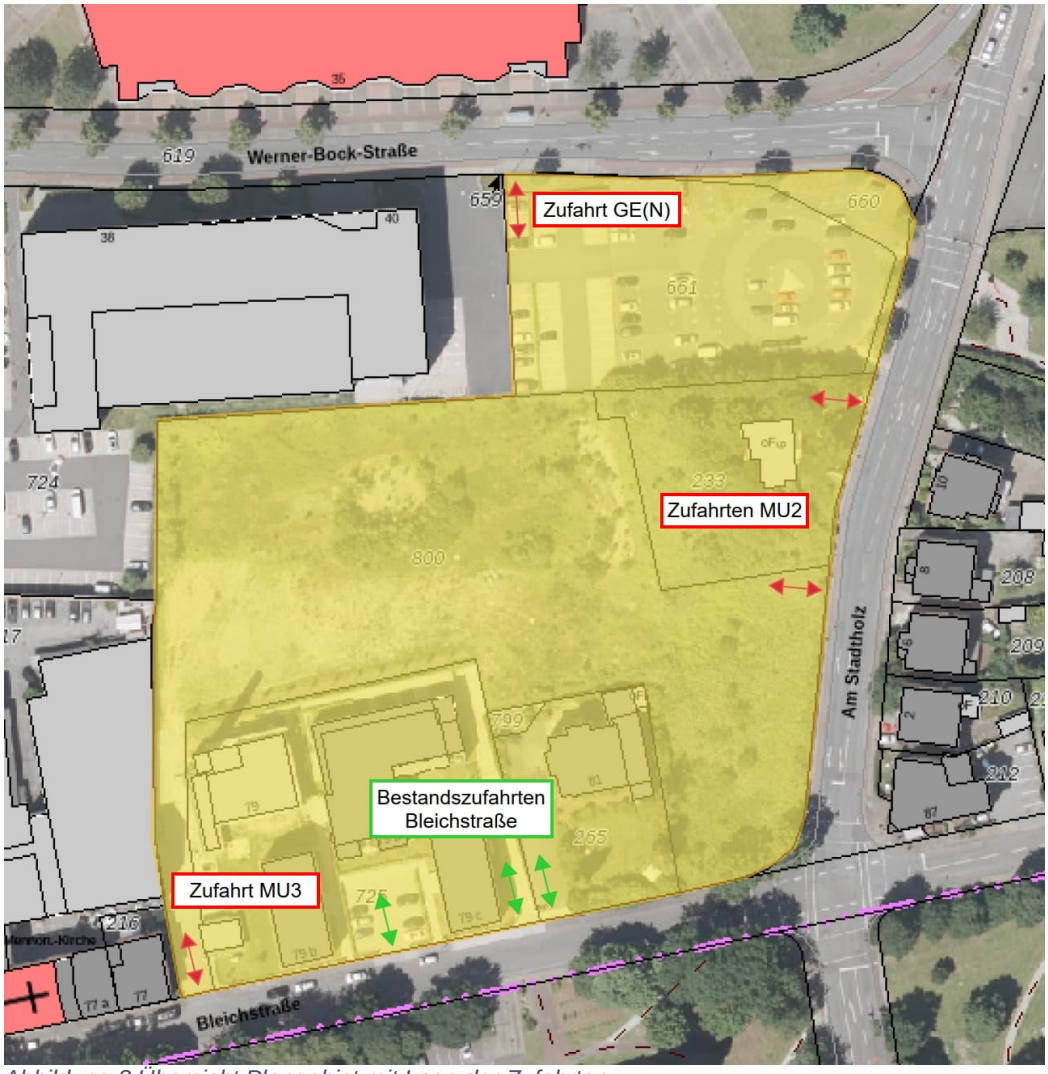


Abbildung 3 Übersicht Plangebiet mit Lage der Zufahrten

Teilgebiet 1 (MU1) Bestandsnutzungen

Der Teilbereich ist bereits bebaut und verfügt über bestehende Zufahrten zur Bleichstraße im Süden. Verkehrliche Auswirkungen sind vor diesem Hintergrund nicht zu erwarten.

Teilgebiet 2 (MU2) Dienstleistungen und Wohnen

Das Teilgebiet 2 soll über zwei Zufahrten von der Straße Am Stadtholz (L 778) erschlossen werden. Für die zu betrachtenden Zufahrten sind damit jeweils 50 % der ermittelten Neuverkehre anzusetzen.

Die nördliche Zufahrt wird auf Höhe einer bestehenden Zufahrt verortet, das Linksabbiegen für die aus Richtung Süden anfahrenden Fahrzeuge ist über die Unterbrechung der durchgehenden Leitlinie im Bereich des Aufstellbereiches der Linksabbieger in Richtung Werner-Bock-Straße erlaubt worden.

Die südliche Zufahrt ist neu anzulegen, sie wurde im Nutzungsplan in einem Bereich verortet worden, in dem sich die Aufstellbereiche für die Geradeausfahrenden und linksabbiegenden Verkehre in Richtung Knotenpunkt Am Stadtholz / Bleichstraße trennen.
Für die Zufahrten der bestehenden Bebauung auf der östlichen Seite der Straße Am Stadtholz ist ein Linksabbiegen durch Unterbrechung der durchgehenden Leitlinie ebenfalls erlaubt worden.

Aus dem Kapazitätsnachweis auf Grundlage des HBS [1] ergibt sich unter Ansatz der jeweils 5 Kfz/h im Quell- und Zielverkehr einer Zufahrt noch eine ausreichende Qualität des Verkehrsablaufes (QSV D).

Aufgrund der insgesamt sehr geringen Stärke der linksabbiegenden Verkehre ist ein Beibehalt der heutigen Regelung an der nördlichen Zufahrt denkbar, gleiches gilt auch für die geplante südliche Zufahrt.
Wird aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht eine Beschränkung auf ein „Rechts rein, Rechts raus“ gefordert, wäre eine gute Erreichbarkeit der Plangrundstücke aufgrund der Parallellagen von Bleichstraße und Heeper Straße dennoch gewährleistet.

Planfall Stadtbahn

Für den Fall, dass eine Stadtbahnlinie über die Werner-Bock-Straße in Richtung Am Stadtholz geführt wird, soll die Trasse der Stadtbahn im Bereich Am Stadtholz voraussichtlich in Seitenlage – auf der Seite des Plangebietes - geführt werden. Detaillierte Planung für die Stadtbahntrasse liegen derzeit allerdings noch nicht vor.
Die Anbindung von Zufahrten angrenzender Grundstücke sind bei einer Seitenlage erfahrungsgemäß problematischer als bei Führung der Stadtbahn in Mittellage. Mit Blick auf die geringe Zahl der zu erwartenden Fahrzeuge im Quell- und Zielverkehr der geplanten Bebauung erscheint eine Anbindung aber in jedem Fall als vertretbar.

Eine konfliktfreie und leistungsfähige Abwicklung der Quell- und Zielverkehre ist aber auch hier für den Fall gegeben, dass die Ein- und Ausfahrt auf Rechtsabbiegen und Rechtseinbiegen beschränkt werden sollte.
Aufgrund der Parallellagen von Bleichstraße und Heeper Straße ist eine gute Erreichbarkeit weiterhin gewährleistet.

Teilgebiet 3 (MU3) Wohnen

Das Teilgebiet 3 soll über einen Erschließungsstich ausschließlich von der Bleichstraße aus erschlossen werden. Der Anschluss erfolgt dabei im Bereich einer bestehenden Zufahrt über die die derzeit bestehende Dienstleistungsnutzung erschlossen ist.

Aus dem Kapazitätsnachweis auf Grundlage des HBS [1] ergibt sich unter Ansatz der jeweils rund 20 Kfz/h im Quell- und Zielverkehr eine gute Qualität des Verkehrsablaufes (QSV A).

Aufgrund der insgesamt geringen Verkehrsbelastung der Bleichstraße ist eine Abwicklung der neu erzeugten Verkehre problemlos möglich.

Teilgebiet 4 (GE(N)) Gewerbe

Die äußere Erschließung soll für das Gewerbegebiet (GE(N)) über die Werner-Bock-Straße erfolgen.

Aus dem Kapazitätsnachweis auf Grundlage des HBS [1] ergibt sich unter Ansatz der jeweils rund 20 Kfz/h im Quell- und Zielverkehr eine gute Qualität des Verkehrsablaufes (QSV B), hierbei wurden 10 % der Fahrten dem Schwerverkehr zugeordnet.
Die gute Verkehrsqualität wird aufgrund der geringen Anzahl der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge unabhängig von der Verteilung dieser Verkehre erreicht.

Der geplante Zufahrtsbereich liegt außerhalb der Aufstellbereiche des Knotenpunktes Am Stadtholz / Werner-Bock-Straße. Vor diesem Hintergrund können alle Fahrbeziehungen angeboten werden.
Die heute als Stellplatzanlage genutzte Fläche des Plangebietes wird derzeit über das benachbarte Grundstück erschlossen, zur Anlage der neuen Zufahrt ist die bestehende Haltestelle „Seidenstickerhalle“ auf der Südseite der Werner-Bock-Straße zu verlagern.

Planfall Stadtbahn

Für den Fall, dass eine Stadtbahnlinie über die Werner-Bock-Straße in Richtung Am Stadtholz geführt wird, ist der Straßenraum der Werner-Bock-Straße umzugestalten. Weitere Änderungen für den geplanten Zu- und Abfahrtsbereich können sich aus der möglichen Anlage einer Haltestelle der Stadtbahn auf Höhe der Zu- und Ausfahrt ergeben.

Eine konfliktfreie und leistungsfähige Abwicklung der Quell- und Zielverkehre ist aber auch für den Fall gegeben, dass die Ein- und Ausfahrt auf Rechtsabbiegen und Rechtseinbiegen beschränkt werden sollte.
Aufgrund der Parallellagen von Bleichstraße und Heeper Straße ist eine gute Erreichbarkeit auch für die wenigen Schwerverkehre weiterhin gewährleistet.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die bestehenden Straßenquerschnitte in der Lage sind, die neu auftretenden Verkehre aufzunehmen. An jedem Anschlusspunkt entsteht jeweils lediglich eine geringe Zahl von Neuverkehren, so dass an den geplanten Zufahrten mindestens ausreichende Qualitäten des Verkehrsablaufes erreicht werden können.
Die Leistungsfähigkeit an den betroffenen Knotenpunkten im Umfeld wird vor diesem Hintergrund nicht nennenswert beeinflusst werden.

Für den Fall, dass eine Stadtbahnlinie über die Werner-Bock-Straße in Richtung Am Stadtholz geführt wird, sind die Straßenräume der Werner-Bock-Straße und der Straße Am Stadtholz umzugestalten. Die Erschließung des Plangebietes über die vorgesehenen Anschlüsse ist dennoch gesichert, gegebenenfalls sind die Fahrbeziehungen auf die Beziehungen „Rechts rein und Rechts raus“ zu beschränken.

Gütersloh, Dezember 2024

