

Stadt Oelde	
Eing.: 24. MRZ 2014	
An 610	



**Straßen.NRW.**

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen  
Regionalniederlassung Münsterland  
Postfach 1641 · 48636 Coesfeld

Stadt Oelde  
Ratsstiege 1  
59302 Oelde

1. Ø 320  
2. Ø 66-  
3. Ø 10 S.R.  
ll

**Regionalniederlassung Münsterland**

Kontakt: Frank Steinbuß  
Telefon: 02541-742-132  
Fax: 02541-742-271  
E-Mail: frank.steinbuss@strassen.nrw.de  
Zeichen: 2030/4402/1.13.03.07-Oelde-Bd. 15  
(Bei Antworten bitte angeben.)  
Datum: 21.03.2014

**23. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Oelde und Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 121 "Ehemaliges Molkereigelände,, der Stadt Oelde**

**Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB**

- A. Ihr Schreiben vom 25.02.2014 mit Zeichen 694\_140220\_Anschreiben
- B. Besprechung am 12.09.2013 in der Stadtverwaltung Oelde
- C. Besprechung am 18.08.2013 in der Regionalniederlassung Münsterland

Sehr geehrte Damen und Herren,

durch die 23. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Oelde sowie durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 121 „Ehemaliges Molkereigelände“ soll die planungsrechtliche Voraussetzung für die Ausweisung eines Sondergebietes „großflächiger Einzelhandel“ und eines Gewerbegebietes auf dem Gebiet der Stadt Oelde geschaffen werden. Das von Ihnen ausgewiesene Plangebiet umfasst eine Gesamtfläche von ca. 1,7 ha. Das Plangebiet liegt östlich der Landesstraße 793 und grenzt im Abschnitt 27.1 von ca. Station 0,300 bis ca. Station 0,385 direkt an die Landesstraße an. Die Anbindung des Plangebiets soll zunächst über eine vorhandene Zufahrt in Höhe der Station 0,340 unmittelbar an die Landesstraße erfolgen. Laut Begründung zum Bebauungsplan soll der bestehende Knotenpunkt „Warendorfer Straße / Am Bahnhof“ perspektivisch zu einem Kreisverkehr umgebaut werden.

Im Bebauungsplan ist ein Sondergebiet mit einer Verkaufsfläche von insgesamt 3.500 m<sup>2</sup> ausgewiesen. Das Sondergebiet SO1 und SO2 mit einer Verkaufsfläche von 2.700 m<sup>2</sup> soll hierbei über eine direkte Anbindung an die Landesstraße 793 erschlossen werden. Das Sondergebiet SO3 sowie das Gewerbegebiet sollen über zwei Anbindungen an die Lindenstraße an das Straßennetz angebunden werden.

Wenngleich die festgesetzte Ortsdurchfahrt grundsätzlich der Erschließung dient, dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit im Zuge der Landesstraße durch die geplante Erschließung nicht negativ beeinträchtigt werden.

Straßen.NRW-Betriebssitz · Postfach 10 16 53 · 45816 Gelsenkirchen ·  
Telefon: 0209/3808-0  
Internet: www.strassen.nrw.de · E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de

Landesbank Hessen-Thüringen · BLZ 30050000 · Konto-Nr 4005815  
IBAN: DE2030050000004005815 BIC: WELADED3  
Steuernummer: 319/5972/0701

**Regionalniederlassung Münsterland**

Wahrkamp 30 · 48653 Coesfeld  
Postfach 1641 · 48636 Coesfeld  
Telefon: 02541/742-0  
kontakt.msl@strassen.nrw.de

Die Verkehrserzeugung aus der geplanten Nutzung beträgt gemäß dem Verkehrsgutachten laut Abschätzung ca. 4.650 Kfz/24h. Die Stadt Oelde strebt an, den bestehenden Knotenpunkt „Warendorfer Straße / Am Bahnhof“ perspektivisch zu einem Kreisverkehr umzugestalten und das Sondergebiet über eine private Zufahrt direkt an den geplanten Kreisverkehr anzubinden. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung (Ingenieurgesellschaft nts mbH aus Münster) wurden verschiedene Erschließungsvarianten untersucht. Darüber hinaus wurde für die im Verkehrsgutachten favorisierte Ausbauvariante mit Kreisverkehr ein Lageplan (Stand Mai 2013) aufgestellt. Dieser Lageplan wurde mit Straßen NRW am 18.08.2013 und am 12.09.2013 gemeinsam erörtert.

Im Verlauf der Erörterung wurde von Straßen NRW seinerzeit **erhebliche Bedenken** gegen die Erschließung erhoben, da die geplante Variante mit Kreisverkehr unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen die folgenden kritischen Sicherheitsaspekte aufweist:

1. Der Knotenpunkt weist eine Prognosebelastung von 17.700 Kfz/24h auf, liegt gleichzeitig auf dem Schulwegnetz der Stadt und verbindet die Schulen mit dem Bahnhof bzw. Busbahnhof. Laut Verkehrserhebung weist der Knotenpunkt insbesondere in der Morgenspitze einen sehr hohen Fußgänger- und Radfahrerverkehr auf. Bei der Anlage von Kreisverkehrsplätzen innerhalb der Ortsdurchfahrt sind nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren sowie den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) grundsätzlich Fußgängerüberwege (FGÜ) an den Überquerungsstellen anzulegen. Eine Abweichung vom diesem Grundsatz ist nur im begründeten Einzelfall denkbar, sofern kein Querungsbedarf am Knotenpunkt vorhanden ist. Eine verkehrsrechtliche Unterordnung der Fuß- und Radverkehre ist vor diesem Hintergrund am geplanten Kreisverkehr unzulässig. An hoch belasteten Überquerungsstellen kommt es erfahrungsgemäß häufig zu verkehrswidrigen Radverkehr in Gegenrichtung und infolgedessen zu Unfällen mit Radfahrern.
2. Gemäß dem Behindertengleichstellungsgesetz des Landes NRW sind die Belange behinderter Menschen bei der Planung und dem Bau von Verkehrsanlagen grundsätzlich zu berücksichtigen. Nur im begründeten Ausnahmefall darf von diesem Grundsatz abgewichen werden. Straßen NRW hat aus diesem Grund den Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum 2012“ aufgestellt. Demnach sind Kreisverkehrsanlagen innerorts umfassend barrierefrei zu gestalten. Weil Blinde und sehbehinderte Personen nicht in der Lage sind einen nur bedingt barrierefrei gestalteten Kreisverkehr eigenständig zu überqueren, ist die Anlage von Fußgängerüberwegen an dem geplanten Kreisverkehrsplatz zwingend notwendig.
3. Im Bereich der westlich geplanten Kreisverkehrausfahrt quert der Fuß- und Radverkehr die ungesicherte Zufahrt zum Busbahnhof. Die unmittelbar am Kreisverkehr angrenzende Zufahrt zum Busbahnhof erschwert die Übersichtlichkeit der Verkehrssituation am Knotenpunkt zusätzlich, da hier der gesamte Buslinienverkehr den Geh- und Radweg kurz nach der Kreisverkehrausfahrt kreuzen muss.
4. Die Sicht auf den geplanten Kreisverkehr ist im Bereich der Bahnunterführung durch die Brückenpfeiler partiell eingeschränkt. Der parallel zur Landesstraße geführte Radweg verläuft hinter den Brückenpfeilern. Hierdurch wird der Radfahrer vom Verkehrsteilnehmer auf der Landesstraße zeitweise schlecht wahrgenommen. Aufgrund der geplanten Gefällestrecke von 4,5 % fährt der Radfahrer mit erhöhter Geschwindigkeit auf die ungesicherten Überquerungsstellen zu.
5. Der Übergangsbereich vom Knotenpunktanschluss auf das Sondergebiet sowie die weitere Verkehrsführung auf dem geplanten Sondergebiet sind nicht hinreichend ersichtlich und nicht abschließend festgelegt.

Wenngleich eine abschließende Bewertung der Verkehrssicherheit erst nach Vorlage der vollständigen Ausbauplanung erfolgen kann, wird bereits ersichtlich, dass bei einer Realisierung der geplanten Erschließungsvariante von einem erhöhten Gefahrenpotential am Knotenpunkt auszugehen ist. Insbesondere die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr würde hierdurch negativ beeinträchtigt. Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass Straßen NRW aus den vorgenannten Gründen die **Bedenken** gegen den geplanten Kreisverkehr aufrechterhält, sofern die Sicherheitsaspekte im weiteren Planungsverlauf nicht hinreichend gelöst werden können.

Aus der Unfallanalyse ist ersichtlich, dass der Verkehr am Knotenpunkt zurzeit leistungsfähig und verkehrssicher abgewickelt wird. Die Unfallsituation ist unauffällig. Laut Verkehrsuntersuchung kann die Erschließung der Sondergebietsfläche alternativ durch eine Nachrüstung der Lichtsignalanlage erfolgen. Die Verkehrsqualität der Lichtsignalanlage wurde unter Berücksichtigung einer Festzeitsteuerung untersucht. Die tatsächliche Leistungsfähigkeit einer verkehrsabhängigen Lichtsignalsteuerung wäre mittels einer Verkehrsflusssimulation zu ermitteln und ist erfahrungsgemäß höher. Durch die Anpassung der Lichtsignaltechnik und eine begleitende Knotenpunktumgestaltung können die Verkehrsströme auch zukünftig verkehrssicher und leistungsfähig am Knotenpunkt abgewickelt werden. Als alternative Erschließungsvariante ist daher ein Entwurf für den Knotenpunktausbau mit modifizierter Lichtsignalanlage aufzustellen. Wegen der ermittelten Rückstaulänge sollten im Bereich der Sondergebietszufahrt zwei Spuren (links, geradeaus + rechts) aus Sicherheitsgründen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit eingeplant werden.

Die im Verkehrsgutachten ausgewiesenen Verkehrsqualitätsstufen wurden nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS) berechnet. Die Verkehrsqualität von einzelnen Knotenpunkten kann mit den Berechnungsverfahren aus dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS ermittelt werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die angegebenen Verfahren von einer ungestörten zufälligen Ankunftsverteilung der Fahrzeuge ausgehen. Einflüsse durch benachbarte Knotenpunkte bleiben bei diesen Berechnungen unberücksichtigt. Sofern mit Wechselwirkungen zwischen einzelnen Knotenpunkten zu rechnen ist, sollte zusätzlich zu den analytischen Berechnungen die mikroskopische Verkehrsflusssimulation angewendet werden, um die Funktionsfähigkeit der Verkehrsanlagen zu überprüfen. Nördlich vom geplanten Kreisverkehr liegt der lichtsignalgesteuerte Knotenpunkt mit der Kreisstraße 11 und südlich der Kreisverkehr Lindenstraße. Unter Berücksichtigung der Verkehrsbedeutung der Landesstraße sowie der zukünftig prognostizierten Verkehrsbelastung von 13.500 Kfz / 24h könnten Wechselwirkungen zwischen den benachbarten Knotenpunkten auftreten.

Gemäß der Begründung zum Bebauungsplan ist die Anbindung mit einem Kreisverkehr perspektivisch, somit erst zu einem unbestimmten späteren Zeitpunkt, seitens der Stadt Oelde vorgesehen. Ein Entwurf über die verkehrssichere und leistungsfähige Erschließung bis zum Zeitpunkt des Knotenpunktausbaus liegt Straßen NRW bisher nicht vor. Sofern am bestehenden Knotenpunkt ein stufenweiser Ausbau erfolgen soll, müssen die für den perspektivisch geplanten Ausbau benötigten Flächen bereits im Bebauungsplan festgeschrieben werden.

Um den tatsächlich Bedarf der Verkehrsfläche und die hieraus resultierende Betroffenheit zu ermitteln, muss eine abgestimmte Ausführungsplanung vorliegen. Sonst besteht die Gefahr, dass bei der späteren Umsetzung der Baumaßnahme der notwendige Grund und Boden nicht hinreichend gesichert ist.

Die im Verkehrsgutachten durchgeführte Abwägung der Erschließungsvarianten betrachtet überwiegend die Aspekte der Leistungsfähigkeit. Eine Betrachtung der Verkehrssicherheit der Ausbauvariante Kreisverkehr gegenüber der Ausbauvariante Lichtsignalanlage unterbleibt und ist zurzeit in Ermangelung hinreichend aussagekräftiger Planunterlagen auch nicht abschließend möglich.

Seitens der Regionalniederlassung Münsterland bestehen **erhebliche Bedenken** gegen die vorgenannte Bauleitplanung.

Die gesicherte Erschließung ist im weiteren Bauleitverfahren nachzuweisen. Hierfür sind für die geplanten Erschließungsvarianten zunächst Vorentwürfe von der Stadt Oelde aufzustellen und diese in einem Sicherheitsaudit zu betrachten und zu bewerten. Erst auf der Grundlage dieser Expertise kann eine abschließende Beurteilung und Abwägung zu den Erschließungsvarianten durch Straßen NRW erfolgen.

Vorsorglich weise ich bereits heute darauf hin, dass zur Regelung der rechtlichen und technischen Einzelheiten einer entsprechenden Ausbaumaßnahme der Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung zwischen der Stadt Oelde und Straßen NRW auf Grundlage einer einvernehmlich abgestimmten Ausführungsplanung erforderlich wird und sämtliche Kosten für die Baumaßnahme zuzüglich der kapitalisierten Ablösekosten für die Mehrunterhaltung nach dem Veranlassungsprinzip gemäß dem Straßen und Wegegesetz NRW von der Stadt Oelde zu tragen sind.

Mit freundlichen Grüßen

I.A.



Hubertus Ebbeskotte