



VUS B-Plan 1.26 in Warendorf

Erläuterungsbericht

Projektnummer: 221437
Datum: 2022-05-10

IPW
INGENIEURPLANUNG
Wallenhorst

INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung	4
2	Analyse	5
3	Planung B-Plan Nr. 1.26	9
4	Maßnahmenuntersuchung	11
4.1	Kfz-Verkehr	11
4.1.1	Linksabbiegespur auf der B 475	11
4.1.2	Verkehrsregelung in der Straße „Gröblingen“	13
4.2	Alternative Anbindungen Fuß- und Radverkehr	14
5	Zusammenfassung und Fazit	17

Anhang

Bearbeitung:

Dipl.-Geogr. Jens Westerheider
B.Sc. Jonathan Westphal

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG

Ingenieure ♦ Landschaftsarchitekten ♦ Stadtplaner
Telefon (0 54 07) 8 80-0 ♦ Telefax (0 54 07) 8 80-88
Marie-Curie-Straße 4a ♦ 49134 Wallenhorst
<http://www.ingenieurplanung.de>
Beratende Ingenieure – Ingenieurkammer Niedersachsen
Qualitätsmanagementsystem TÜV-CERT DIN EN ISO 9001-2008

LITERATURVERZEICHNIS

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2015):** Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015). Fassung 2015. Köln

- [2] ders. (2012):** Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012). Fassung 2012. Köln

- [3] Planungsbüro Hahm (2022):** Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 1.26 „Sondergebiet Reit- und Fahrverein Westlich der B 475. Osnabrück

1 Aufgabenstellung

In der Stadt Warendorf ist die Aufstellung des B-Planes 1.26 geplant. Das B-Plan-Gebiet soll von einem Reit- und Fahrverein genutzt werden.

Die grundsätzliche Leistungsfähigkeit der geplanten Anbindung an den Knotenpunkt B 475 / Gröblingen ist bereits im Zuge einer durchgeführten Verkehrsuntersuchung überprüft und bestätigt worden.

Seitens des Straßenbaulasträgers für die Bundesstraße - Straßen NRW - ist für die Anbindung aus Sicherheitsgründen eine Linksabbiegespur auf der B 475 gefordert worden. Diese Linksabbiegespur ist im Zuge der vorliegenden Verkehrsuntersuchung konzeptionell zu planen.

Weiterhin soll die Erschließung für den Fuß- und Radverkehr untersucht werden, sodass dieser aus Richtung Warendorf das B-Plan-Gebiet möglichst direkt und sicher erreichen kann. Außerdem werden mögliche Maßnahmen zur Sicherung der Querungsstelle des vorhandenen Reitweges über die B 475 gesondert untersucht. Hierzu werden ebenso konzeptionelle Pläne erarbeitet.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im nordöstlichen Bereich der Stadt Warendorf. Die Lage ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

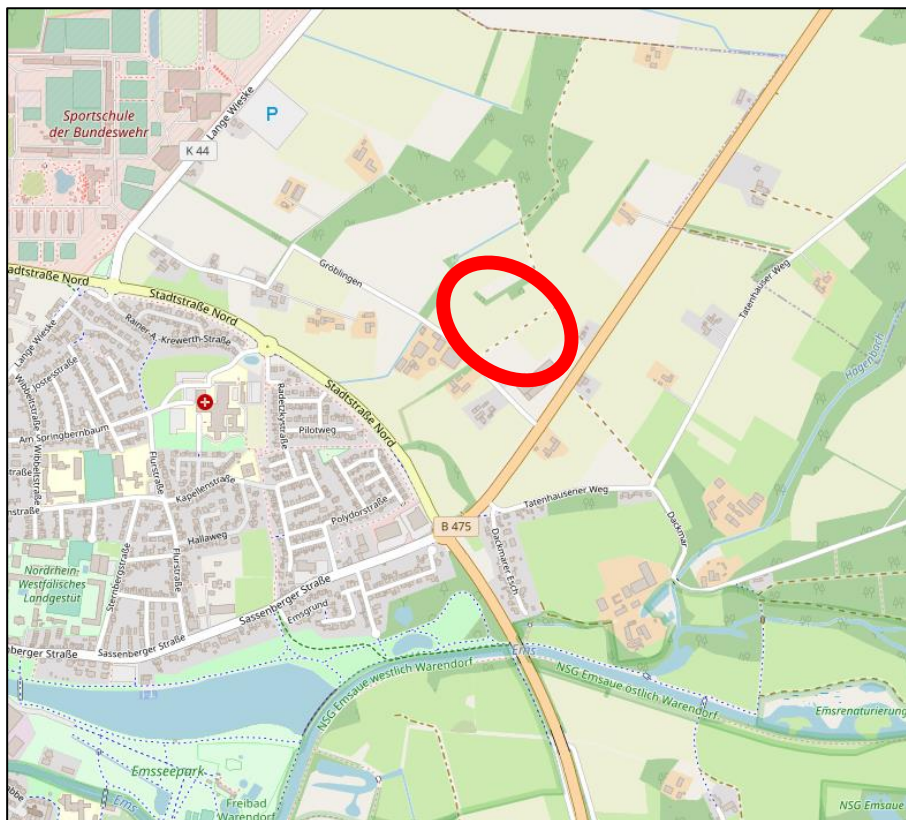


Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebietes (Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

2 Analyse

Die Umgebung des Untersuchungsgebietes ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

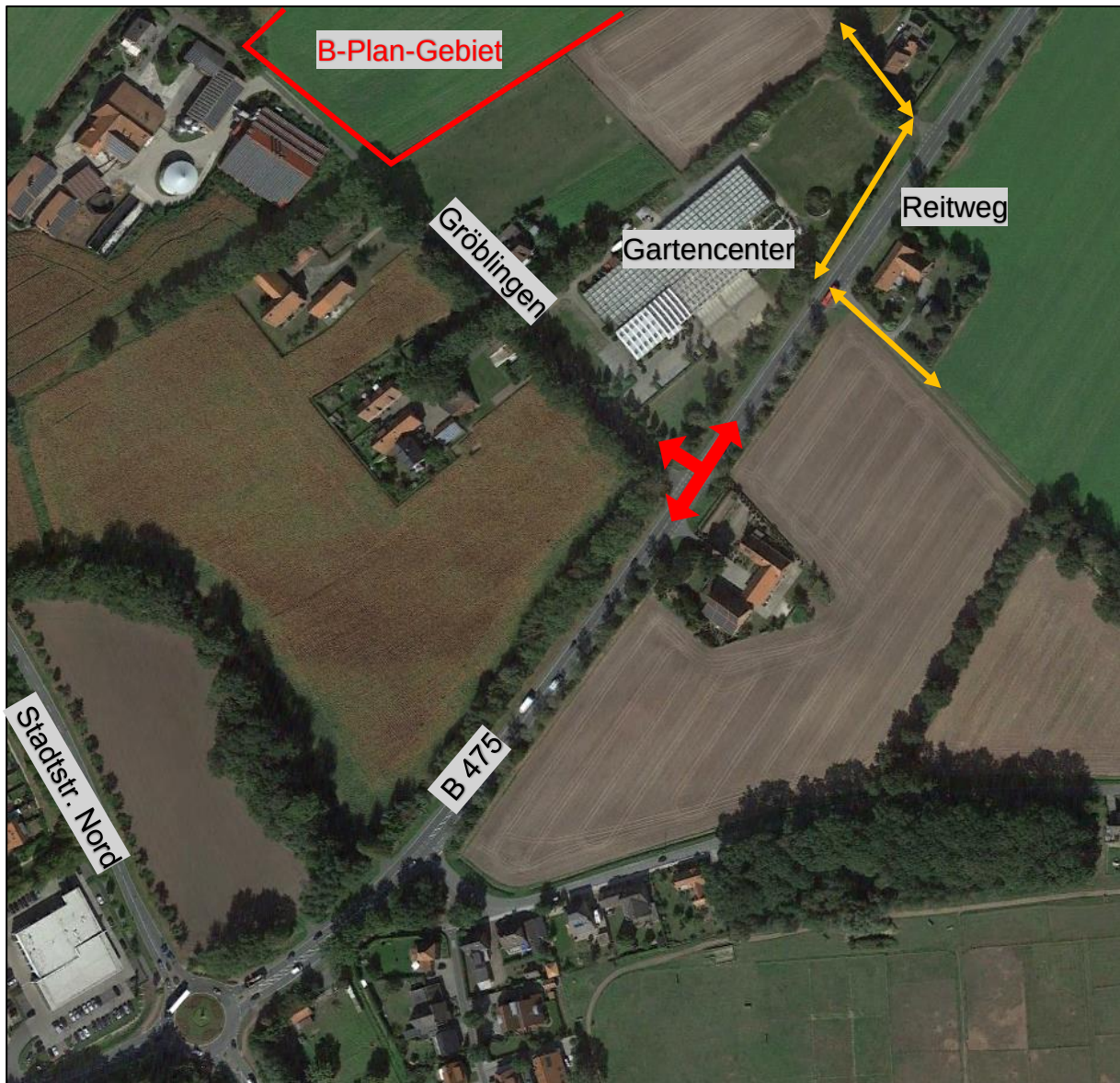


Abbildung 2: Untersuchungsgebiet (Quelle: Google Earth Pro)

Die B 475 ist in dem zu untersuchenden Abschnitt zweistreifig ausgebaut. Die Einmündung Gröblingen, über die das Plangebiet erschlossen werden soll liegt Außerorts. Auf der östlichen Seite ist etwas südlich versetzt ein Wohnhaus direkt an die B 475 angebunden.

Nördlich der Straße Gröblingen ist eine Querungsstelle eines Reitweges vorhanden. Die Routenführung ist in der Abbildung 2 mittels der orangenen Pfeile gekennzeichnet. Die Querungsstelle ist hierbei nicht gesichert.

Auf der B 475 gilt nördlich der Einmündung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, direkt südlich ist die Geschwindigkeit durch VZ 274-70 auf 70 km/h reduziert. Derzeit sind keine Abbiegespuren in die Einmündungen vorhanden.

An der B 475 befinden sich beidseitig Mehrzweckstreifen. Geh- und Radwege sind nicht vorhanden.

Folgende Fotos zeigen den Einmündungsbereich in Fahrtrichtung Norden (oberes Bild) bzw. Süden (unteres Bild).



Abbildung 3: Einmündung Gröbblingen / B 475 – Blickrichtung Norden (oben) bzw. Süden (unten) (Quelle: Eigene Aufnahmen)

Der Gesamtquerschnitt (befestigter Verkehrsraum) beträgt 12 m. Dabei nehmen die Fahrspuren jeweils 3,75 m und die Mehrzweckstreifen jeweils 2,25 m ein.

Die Straße Gröbblingen ist der B 475 mit dem VZ 205 vorfahrtrechtlich untergeordnet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist derzeit nicht begrenzt. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Auch für Fußgänger gibt es keine separaten Verkehrsanlagen.

Die Fahrbahnbreite variiert zwischen 5,25 m im Einmündungsbereich zur B 475 bis zur Zufahrt Gartencenter und rd. 3,0 m westlich der Zufahrt zum Gartencenter bis zur K 144. Begegnungsverkehr ist damit im überwiegenden Verlauf lediglich durch Mitnutzung der Seitenräume möglich. Im Westen mündet die Straße untergeordnet in die Lange Wieske (K 144) ein.

Derzeit sind landwirtschaftliche Betriebe, ein Gastronomiebetrieb sowie ein Gartencenter angebunden.

Folgende Abbildungen stellen die Straße Gröbblingen im Verlauf von Ost nach West dar.



Abbildung 4: Straße Gröbblingen, Einmündungsbereich in die B 475 – Blickrichtung Osten (Quelle: Eigene Aufnahme)



Abbildung 5: Straße Gröbblingen, westlich der Zufahrt Gartencenter – Blickrichtung Westen (Quelle: Eigene Aufnahme)



Abbildung 6: Straße Gröblingen, nördlich Gastronomiebetrieb – Blickrichtung Norden (Quelle: Eigene Aufnahme)



Abbildung 7: Straße Gröblingen, nördlich Gastronomiebetrieb – Blickrichtung Süden (Quelle: Eigene Aufnahme)



Abbildung 8: Straße Gröblingen, im Bereich Gastronomiebetrieb – Blickrichtung Westen (Quelle: Eigene Aufnahme)

3 Planung B-Plan Nr. 1.26

Ein Konzept des geplanten Reiterhofes ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.



Abbildung 9: Entwurf Planvorhaben (Quelle: Begründung zum B-Plan Nr. 1.26, Stadt Warendorf)

Erschlossen wird das Gebiet über eine Zufahrt an die Straße Gröblingen, die an die B 475 anbindet.

Richtung Westen besteht grundsätzlich ebenfalls die Möglichkeit zur Straße Lange Wieske (K 44) zu gelangen. Diese Erschließung ist für den Kfz-Verkehr aufgrund des schmalen Straßenquerschnittes (Fahrbahnbreite 3,0 m, siehe Fotos) allerdings nur als Nebenanbindung nutzbar. An Turniertagen soll der Hof deshalb ausschließlich über den Knotenpunkt B 475 / Gröblingen erschlossen werden.

Für Radfahrende und Fußgänger*innen besteht derzeit kein direkter Anschluss über die B 475. Hier müssten Verkehrsteilnehmer*innen über den Mehrzweckstreifen gehen/fahren, um vom Kreisverkehr B 475 / Nördliche Stadtstraße zum Reiterhof zu kommen.

Die Beurteilung der Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr wurde bereits in der Verkehrstechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 1.26 „Sondergebiet Reit- und Fahrverein Westlich der B 475“ [3] durchgeführt.

Die Berechnungen gemäß HBS haben ergeben, dass die 95 %-ige Rückstaulänge auf der südlichen B 475 bei einer 1 Pkw-E liegt. Dies entspricht einer Länge von 6 m. Bei der Planung der Linksabbiegespur auf der B 475 ist somit die Mindestlänge gemäß RAL [2] zu berücksichtigen, welche einen Mindestaufstellbereich von 20 m vorschreibt.

Als weiteres Ergebnis ist festzuhalten, dass an Turniertagen mit deutlich höherem Verkehrsaufkommen für die linkseinbiegenden Kfz in die B 475 nur die Qualitätsstufe E (= mangelhaft) erreicht wird.

Im Normalbetrieb wird hingegen die QSV D (= ausreichend) erreicht, womit die Leistungsfähigkeit gegeben ist. Maßnahmen zur Leistungssteigerung müssen somit nur temporär – also an den Turniertagen – ergriffen werden.

4 Maßnahmenuntersuchung

4.1 Kfz-Verkehr

4.1.1 Linksabbiegespur auf der B 475

Ein Konzept für die erforderliche Linksabbiegespur auf der B 475 ist der nachfolgenden Abbildung sowie Anlage 1 zu entnehmen.



Abbildung 10: Konzept Linksabbiegespur

Demnach wird keine bauliche Verbreiterung der B 475 erforderlich. Allerdings sind die vorhandenen Mehrzweckstreifen im Einmündungsbereich umzumarkieren. Die Geradeausfahrtstreifen werden jeweils nach außen auf die Mehrzweckstreifen gedrückt, sodass zwischen den beiden Fahrstreifen Platz für die Linksabbiegespur entsteht.

Die Geradeausfahrstreifen weisen hierbei eine durchgehende Breite von 3,75 m und der Linksabbiegestreifen eine Breite von 3,25 m auf.

Wie bereits erläutert, ist in der weiteren Planung die die Mindestaufstelllänge von 20 m berücksichtigt worden. Die Verziehungslängen betragen jeweils 70 m und der Einmündungsbe-
reich 20 m.

Zusätzlich ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 70 km/h und die Aufstellung des VZ 101 mit dem Zusatzzeichen „Ende Mehrzweckstreifen“ sinnvoll.

Im Konzept ist zusätzlich bereits ein möglicher Anbau eines 2,50 m breiten Geh- und Radweges inkl. Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m auf der Nordwestseite der B 475 berücksichtigt. Dieser wird im Konzept bis zur Querungsstelle des Reitweges fortgeführt und dann wieder in den Querschnitt mit Mehrzweckstreifen aufgelöst. Zur Sicherung der Querungen des Fuß-, Rad- und Reiterverkehrs ist die Anlage einer Bedarfs-LSA vorgesehen.

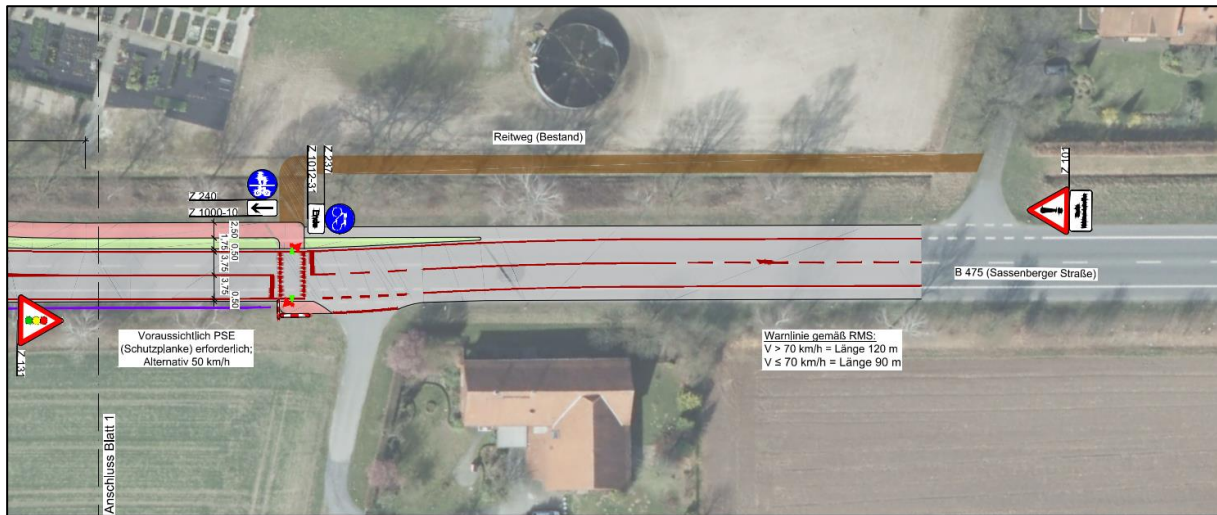


Abbildung 11: Konzept Ende Geh-Radweg und Kreuzung des Reiterweges

Nördlich der Bedarfs-LSA ist eine Warnlinien gemäß RMS Bild 26 zu markieren.

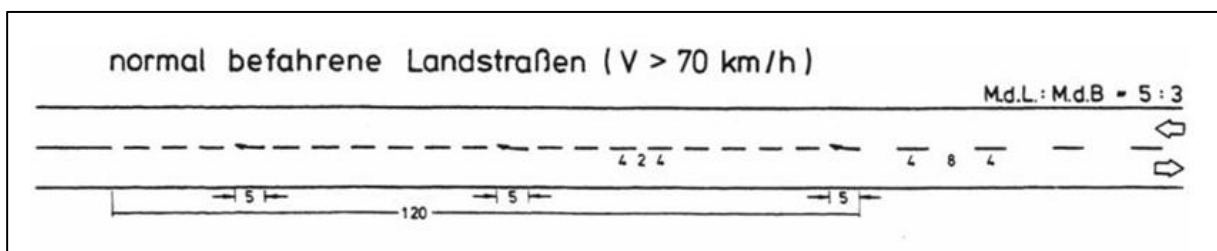


Abbildung 12: Warnlinie gemäß RMS, Teil 2, Bild 26 (Quelle: FGSV)

Aus Richtung Süden direkt im Anschluss an die dortige Sperrfläche zum Kreisverkehr bis zur Linksabbiegespur sowie nördlich der Einmündung Gröbblingen bis zur Bedarfs-LSA sollten auf Grund der kurzen Abstände durchgezogene Linie markiert werden.

4.1.2 Verkehrsregelung in der Straße „Gröblingen“

Aufgrund der in der verkehrstechnischen Untersuchung an Turniertagen berechneten Qualitätsstufe E für Linkseinbieger in die B 475 und des engen Querschnittes der Straße Gröblingen bis zur Langen Wieske soll durch eine spezielle Beschilderung bzw. Verkehrsführung an diesen Tagen die Verkehrssicherheit optimiert werden.

An der Einmündung B 475 / Gröblingen ist hierzu das VZ 209 („vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts“) vorgesehen, wodurch Kfz nur als unkritische Rechtseinbieger Richtung Warendorf auf die B 475 einbiegen dürfen. Fahrzeuge mit dem Ziel Osnabrück bzw. Norden können an dem rund 350 m weiter südlich liegenden Kreisverkehr wenden. Durch entsprechende Hinweistafeln bzw. Wegweisung sollte auf diese Zielführung hingewiesen werden.

Weiterhin ist im dargestellten Konzept vorgesehen, an der Ausfahrt vom Parkplatz VZ 267 („Einfahrtsverbot“) sowie VZ 210 („vorgeschriebene Fahrtrichtung links“) aufzustellen. Hiermit wird gewährleistet, dass der gesamte Quellverkehr zur B 475 geleitet wird und es nicht zu Begegnungsverkehr im westlichen Abschnitt der Straße Gröblingen kommt.

Das Verkehrskonzept ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

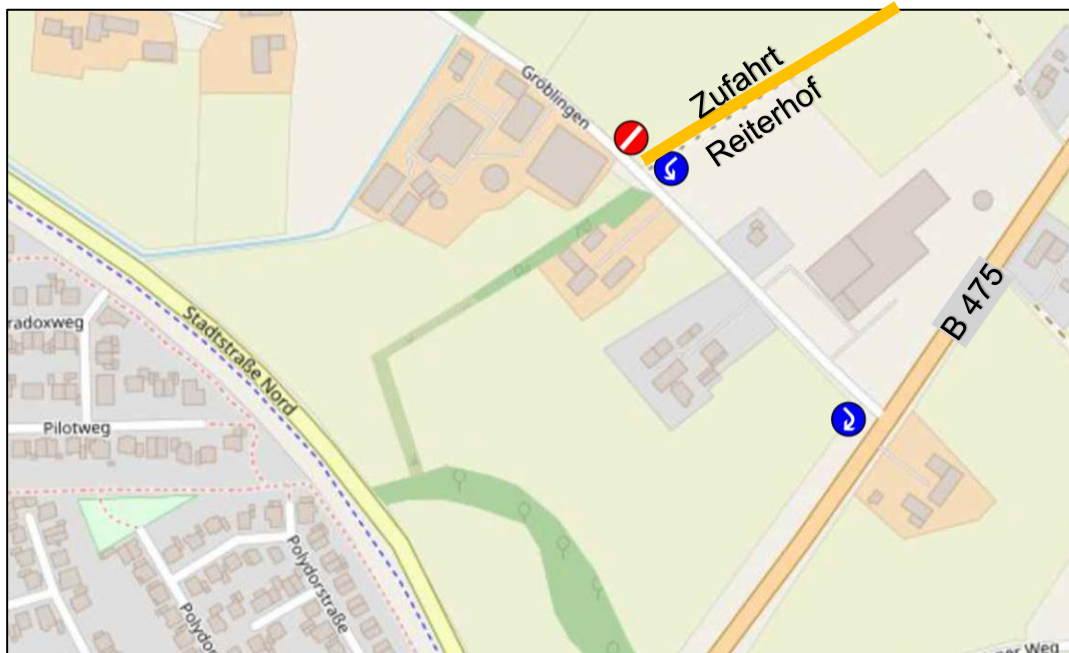


Abbildung 13: Verkehrsführung an Turniertagen

4.2 Alternative Anbindungen Fuß- und Radverkehr

Für den Fuß- und Radverkehr steht derzeit lediglich im Westen von der K 144 eine sichere Verbindung zur Verfügung. Für Radfahrende und Fußgänger*innen aus den zentralen und östlichen Stadtteilen ist dagegen nur die Verbindung über die Mehrzweckstreifen der B 475 möglich. Dieses Angebot ist als unzureichend anzusehen.

Im Folgenden werden die fünf in der folgenden Übersicht dargestellten Varianten zur ergänzenden Erschließung für den Fuß- und Radverkehr geprüft.

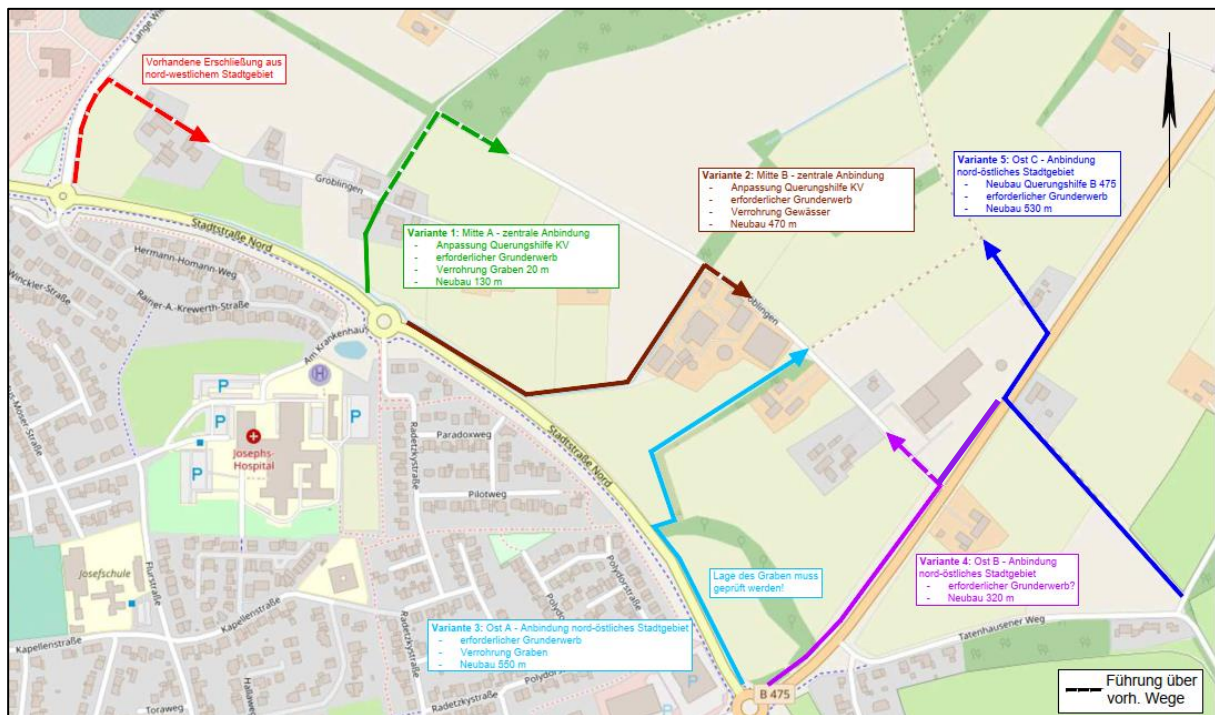


Abbildung 14: Varianten zur Anbindung Fuß- und Radverkehr

Variante 1: Mitte A:

„Variante 1: Mitte A“ setzt dabei direkt am Kreisverkehr Nördliche Stadtstr. / Am Krankenhaus an, verläuft dann in nördliche Richtung über den dortigen Gastronomiebetrieb und bindet so an die Straße Gröbblingen an. Damit handelt es sich um eine direkte Anbindung an die Innenstadt.

Als Vorteile ist der relativ kurze Neubau-Abschnitt zu sehen. Die Länge des neu herzustellen-
den Geh-/Radweges beträgt hier 130 m.

Allerdings müsste die Querungshilfe am Kreisverkehr angepasst und ein Teil des Straßenseitengrabens verrohrt werden.

Die Prüfung der Flächenverfügbarkeit für den erforderlichen Grunderwerb hat ergeben, dass die Flächen nicht zur Verfügung stehen.

Damit ist eine Realisierung der Variante nicht möglich.

Variante 2: Mitte B:

Als Alternative zur zentralen Anbindung der Variante 1 wurde eine Führung vom Kreisverkehr Am Krankenhaus Richtung Osten über vorhandene Feldwege geprüft (braune Linie). Für diese Anbindung wäre ein Neubau mit einer Länge von rd. 470 m erforderlich.

Dazu müsste entweder ein Gewässer verrohrt werden oder Grunderwerb getätigt werden. Die Verrohrung ist aus naturschutzfachlicher Sicht nicht möglich. Die erforderlichen Flächen stehen nach Prüfung der Stadt ebenfalls nicht zur Verfügung.

Damit ist auch diese Variante nicht realisierbar.

Variante 3: „Ost A“

Variante 3 „Ost A“ führt vom Kreisverkehr B 475 / Stadtstraße Nord / Sassenberger Straße parallel zur Stadtstraße Nord und verschwenkt dann Richtung Norden.

Die Länge des neu herzustellenden Geh-/Radweges beträgt hier 550 m. Zur Herstellung müsste Straßenseitengraben verrohrt werden. Die privaten Flächen als alternative Wegeführung stehen hier nicht zur Verfügung.

Variante 4: „Ost B:“

Die vierte Variante entspricht der in Anlage 1 dargestellten Lösung eines gemeinsamen Geh- und Radweges vom Kreisverkehr B 475 / Stadtstraße Nord / Sassenberger Straße parallel auf der Nord-Westseite der B 475 bis zur Straße Gröblingen und dann weiter bis zur Querung des Reitweges.

Damit handelt es sich um eine direkte Anbindung an einer öffentlichen Straße auf öffentlichem Grund.

Die Länge des neu herzustellenden Geh-/Radweges bis zur Straße Gröblingen beträgt 320 m und weiter bis zur Querung des Reitweges nochmal rd. 200 m. Zwischen dem Geh- und Radweg und der B 475 müsste noch ein 1,75 breiter Trennstreifen hergestellt werden. Im Übergangsbereich zum Kreisverkehr ist der Radweg auf Hochbord zu führen. Dementsprechend wird hier eine Entwässerungseinrichtung erforderlich (Rinne sowie voraussichtlich Abläufe).

Darüber hinaus sind voraussichtlich passive Schutzeinrichtungen auf der Südostseite der B 475 erforderlich, da der Fahrbahnrand näher an die vorhandenen Bäume rückt. Alternativ wäre auch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h zu prüfen.

Die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit dieser Lösung wurde bereits in Gesprächen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW positiv erörtert.

Variante 5: „Ost C“

Als fünfte Variante „Ost C“ wird schließlich noch ein Radweg geprüft, der vom Tatenhauser Weg zur B 475 und von dort zum B-Plan-Gebiet führt. Diese Verbindung liegt im Vergleich zu den anderen Varianten deutlich weiter von den zentralen Siedlungsgebieten entfernt und weist somit hinsichtlich der Anbindungsqualität für den Großteil der Radfahrenden und Fußgänger*innen deutliche Nachteile auf (große Umwege).

Für diese Variante wäre der Neubau eines Geh- Radweges mit einer Länge von 530 m erforderlich. Zur sicheren Querung der B 475 ist zudem der Bau einer Querungshilfe erforderlich. Dies wäre als Synergieeffekt zur Sicherung des vorhandenen Reitweges anzusehen.

Gesamtbewertung

Von den dargestellten Fuß- und Radwegeverbindungen können aus Gründen der Flächenverfügbarkeit lediglich die östlichen Varianten 3 bis 5 gegenübergestellt werden.

Beim Vergleich dieser Varianten ist die Anbindung parallel zur B 475 (Variante 4) sowohl aus Kostengründen als auch auf Grund der Anbindungsqualität als eindeutige Vorzugsvariante anzusehen.

5 Zusammenfassung und Fazit

Insgesamt hat die vorliegende Verkehrsuntersuchung gezeigt, dass eine sichere Erschließung des geplanten Hofes sowohl für Kfz-Verkehr als auch für Radfahrende und Fußgänger*innen möglich ist.

Eine Linksabbiegespur kann durch eine neue Aufteilung des Straßenquerschnittes erreicht werden. Für Turniertage sollte ein entsprechendes Beschilderungskonzept angeordnet werden, um den Quellverkehr zur B 475 und dort nur als unkritische Rechtseinbieger Richtung Kreisverkehr zu leiten.

Bei der Anbindung des Fuß- und Radverkehrs ist die Führung vom Kreisverkehr B 475 / Sasenberger Str. / Stadtstraße Nord als Vorzugsvariante zu nennen. Diese Variante ist bereits mit der Straßenbauverwaltung vorabgestimmt und die generelle Genehmigungsfähigkeit positiv bewertet worden. Die weitere Geh-Radweganbindung bis zur Querung des Reitweges inkl. der signalisierten Querung ist von Straßen NRW als sinnvolle Ergänzung eingebracht worden.

Das in Anlage 1 dargestellte Konzept ist im weiteren Planungsprozess straßenbautechnisch in eine Ausführungsplanung weiterzuentwickeln.

Wallenhorst, 2022-05-10

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG



i.V. Jens Westerheider

Anhang

Anlage 1 Konzept Linksabbiegespur und Geh-Radweg an der B 475



Quelle:
Luftbild: Geobasis NRW, Datenlizenz Deutschland
- Zero - Version 2.0 (09.05.2018)

5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Entwurfsbearbeitung:	IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-98 <i>Jens Westerheider</i> i. V. Jens Westerheider	bearbeitet gezeichnet geprüft freigegeben	Datum 2022-05 2022-05 2022-05 2022-05	Zeichen Ws Lc Ws Ws
Wallenhorst, 2022-05-10				

Pfad: H:\WAREND\221437\PLAENE\VP\vp_konz01-Anbindung-Verkehr.dwg(B101)

**STADT WARENDORF**

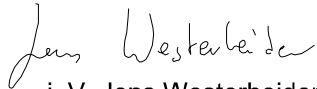
Verkehrsuntersuchung
zum B-Plan 1.26
"SO Reit- u. Fahrverein westl. B 475"

Konzept Anbindung Verkehr	Maßstab 1: 500	Anlage: Blatt Nr.: 1 1/2
Aufgestellt:	Genehmigt:	

Floddatum: 2022-05-10Speicherdatum: 2022-05-10



5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Entwurfsbearbeitung:	 INGENIEURPLANUNG GmbH & Co.KG Marie-Curie-Str.4a • 49134 Wallenhorst Tel.05407/880-0 • Fax05407/880-88  i. V. Jens Westerheider		Datum	Zeichen
		bearbeitet	2022-05	Ws
		gezeichnet	2022-05	Lc
		geprüft	2022-05	Ws
		freigegeben	2022-05	Ws

Wallenhorst, 2022-05-10	
-------------------------	--

Pfad:	H:\WAREND\221437\PLAENE\VP\vp_konz01-Anbindung-Verkehr.dwg(BI02)
-------	--

WARENDORF

DIE @STADT

STADT WARENDORF

Verkehrsuntersuchung
zum B-Plan 1.26
"SO Reit- u. Fahrverein westl. B 475"

Konzept Anbindung Verkehr	Maßstab 1: 500	Anlage: Blatt Nr.:	1 2/2
Aufgestellt:	Genehmigt:		