

Verkehrsuntersuchung

**Erschließung der Gewerbeflächen
westlich der Stadt Diepholz
(Kielweg, Masch und Fliegerhorst)
- Aktualisierung 2021 -**



Im Auftrag der
Stadt Diepholz

erstellt von
 **Zacharias Verkehrsplanungen**
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

Hilde-Schneider-Allee 3, 30173 Hannover
Tel: 0511/ 78 52 92 - 2, Fax: 0511/ 78 52 92 - 3
E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de
www.zacharias-verkehrsplanungen.de

Dezember 2021
(Stand 01.12.2021)

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung.....	3
2 Vorhandene Situation.....	5
3 Zukünftige Erweiterungen GE Diepholz West.....	7
4 Mögliche Trassenführung.....	9

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Felix Böger
Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

1 Aufgabenstellung

(1) Das Stadtentwicklungskonzept der Stadt Diepholz sieht vor, die westlich des Stadtgebietes gelegenen Gewerbeflächen Kielweg und Masch weiter zu entwickeln. Neben einem „Zusammenwachsen“ der Bereiche zu einem Gewerbeband in der Nord-Süd-Achse sollen insbesondere die Gewerbeflächen Kielweg und Masch weiter nach Westen über den Junkernhäuser Weg und nach Osten bis dicht an die Ortsumgehung heran ausgedehnt werden.

(2) Für dieses Vorhaben soll eine verkehrliche Erschließung erarbeitet werden, die die internen Verknüpfungen sowie die Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz sicherstellt. Neben Bestandstrassen (u.a. Hauptachse Junkernhäuser Weg, Dr.-Jürgen-Ulderup-Straße und Maschstraße) sollen auch Vorschläge für weitere Erschließungstrassen unterbreitet werden. Bei den Lösungsansätzen ist die im Stadtentwicklungskonzept aufgezeigte Grünachse zwischen den Gewerbeflächen Kielweg und Masch freizuhalten.

(3) In einem ersten Schritt sollen generelle Lösungsansätze zur inneren und äußeren Erschließung der o.g. Gewerbeflächen samt Erweiterungen erarbeitet werden.

(4) Nach Abstimmung der Trassenvarianten mit der Stadt Diepholz kann bei Bedarf in einem weiterführenden zweiten Schritt die Leistungsfähigkeit der bestehenden und ggf. weiteren geplanten Anbindungen unter Berücksichtigung der zukünftigen Nutzungen berechnet werden. Aus den Ergebnissen lassen sich dann Vorschläge für die bauliche Ausgestaltung der Knotenpunkte ableiten.

(5) Die Ergebnisse der Untersuchung können als Grundlage für ggf. erforderliche weitergehende Untersuchungen genutzt werden.

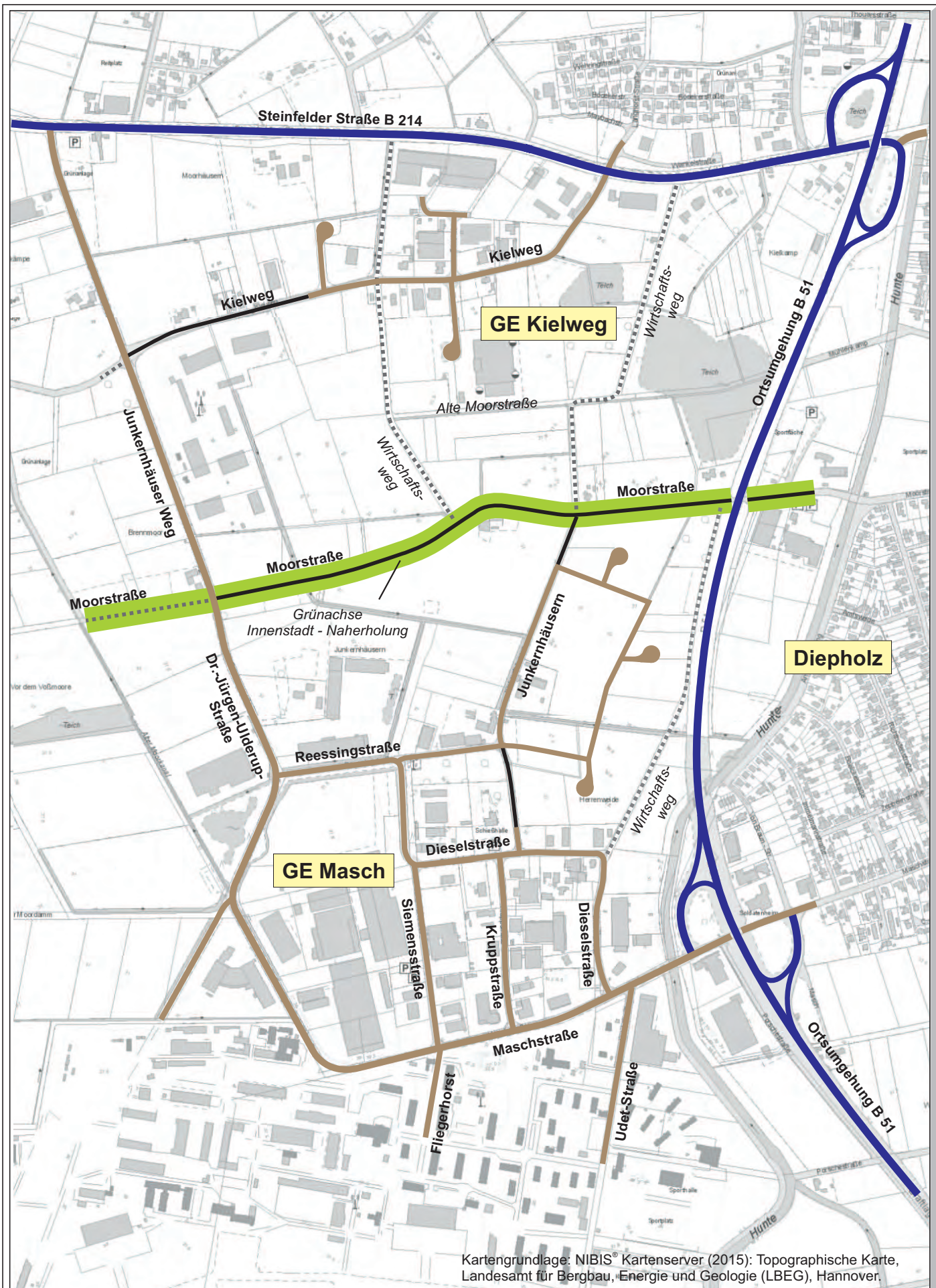


ABB.
1

Übersicht GE Diepholz West

2 Vorhandene Situation

(6) Das zu untersuchende Gewerbegebiet liegt westlich der Ortsumgehung B 51 und damit auch westlich des Stadtgebietes von Diepholz. Der Planungsraum umfasst dabei die Teilbereiche Kielweg und Masch (**ABBILDUNG 1**).

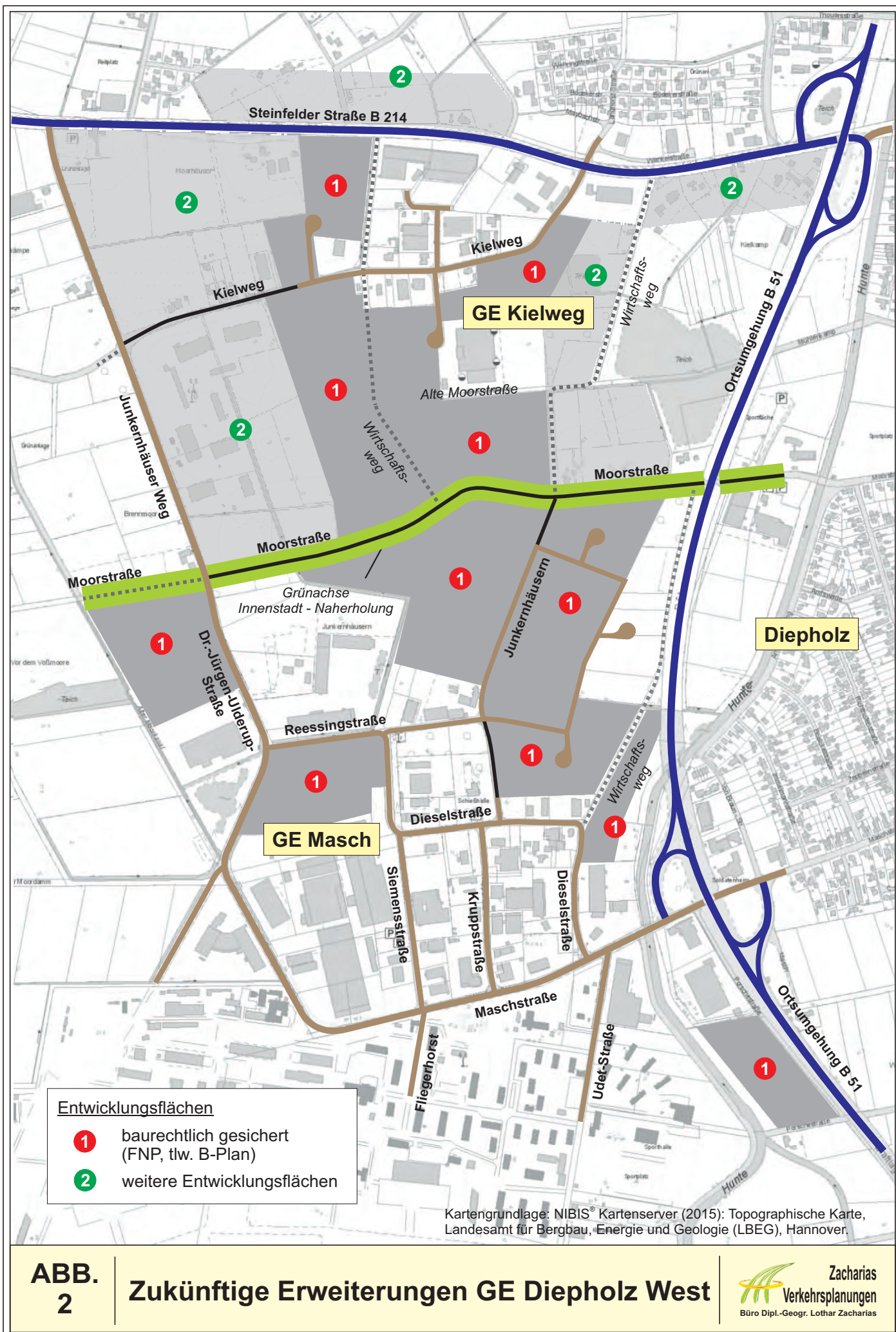
(7) Der Planungsraum wird im Norden durch die Steinfelder Straße (B 214) begrenzt, im Süden stellt die Maschstraße eine wichtige Erschließungsachse in Ost-West-Richtung dar. Beide Straßenzüge verfügen über eine Anschlussstelle an die Ortsumgehung (B 51) und damit eine direkte Anbindung an das übergeordnete Straßennetz.

(8) Der Junkernhäuser Weg sowie die Dr.-Jürgen-Ulderup-Straße verbinden die Gewerbebereiche in einer Nord-Süd-Achse miteinander. Die beiden Straßenzüge stellen auch die westliche Begrenzung des Planungsraumes dar.

(9) Das Gewerbegebiet Kielweg wird intern durch den Kielweg erschlossen, der die Steinfelder Straße mit dem Junkernhäuser Weg verbindet. Während der östliche und mittlere Abschnitt des Kielweges eine ausreichende Breite für eine Gewerbegebietsanbindung aufweist, stellt der westliche Abschnitt des Kielweges einen Engpass im Erschließungsnetz dar (u.a. für Schwerverkehr gesperrt). Der wesentliche Anteil des Verkehrs ist jedoch auf die Anschlussstelle B 214/ B 51 ausgerichtet, so dass der westliche Abschnitt des Kielweges momentan eine eher untergeordnete Rolle in der Verkehrsabwicklung des Gewerbegebietes spielt.

(10) Das Gewerbegebiet Masch wird zentral durch mehrere Straßenzüge erschlossen, die sich alle an der Maschstraße sammeln. Über die Dieselstraße sowie die Reessingstraße besteht eine gut ausgebaute Querverbindung zur Dr.-Jürgen-Ulderup-Straße.

(11) Die Moorstraße trennt den gesamten Planungsraum in einen Nord- und einen Südteil und stellt eine wichtige Grünachse zwischen der Innenstadt von Diepholz sowie dem sich angrenzenden Naherholungsbereich westlich des Gewerbegebiets dar. Zwischen dem Gewerbegebiet Kielweg und der Moorstraße verlaufen nur Wirtschaftswege, die für den Kfz-Verkehr gesperrt sind (Ausnahme Landwirtschaft). Von der Moorstraße kann das Gewerbegebiet Masch nach Süden über die Straße Junkernhäusern erreicht werden.



3 Zukünftige Erweiterungen Gewerbegebiet Diepholz West

(12) Zukünftige Entwicklungsflächen für eine Erweiterung des Gewerbegebietes (1, Dunkelgrau) finden sich im Flächennutzungsplan sowie in den relevanten Bebauungsplänen und sind damit baurechtlich abgesichert. Weitere Entwicklungsflächen (2, Hellgrau) schließen sich hieran an (**ABBILDUNG 2**).

(13) Das Gewerbegebiet Kielweg soll dementsprechend zunächst von „innen“ wachsen und sich in einer Nord-Süd-Achse von der Steinfelder Straße (B 214) bis zur Moorstraße erstrecken. In einer weiteren Phase sind Entwicklungen nach Osten bis zur Umgehungsstraße sowie nach Westen bis zum Junkernhäuser Weg angedacht. Die Planung kann jedoch je nach Nachfrage über den Straßenzug hinaus nach Westen ausgedehnt werden.

(14) Das Gewerbegebiet Masch ist in weiten Teilen gut gefüllt, dies betrifft insbesondere den südlichen Bereich. Die Flächenerweiterungen sind dementsprechend weniger zusammenhängend wie im Gewerbegebiet Kielweg. Teilerweiterungen sind im Wesentlichen zunächst im Bereich der Dr.-Jürgen-Ulderup-Straße sowie direkt südlich der Moorstraße geplant (hier zunächst östlich Junkernhäusern), so dass hier ein Lückenschluss mit den nördlich angrenzenden Gewerbebereichen bis zur B 214 entsteht. Die Moorstraße selber wird aber aufgrund ihrer Verbindungsfunktion (Grünachse Naherholung) von allen weiteren Planungen freigehalten.

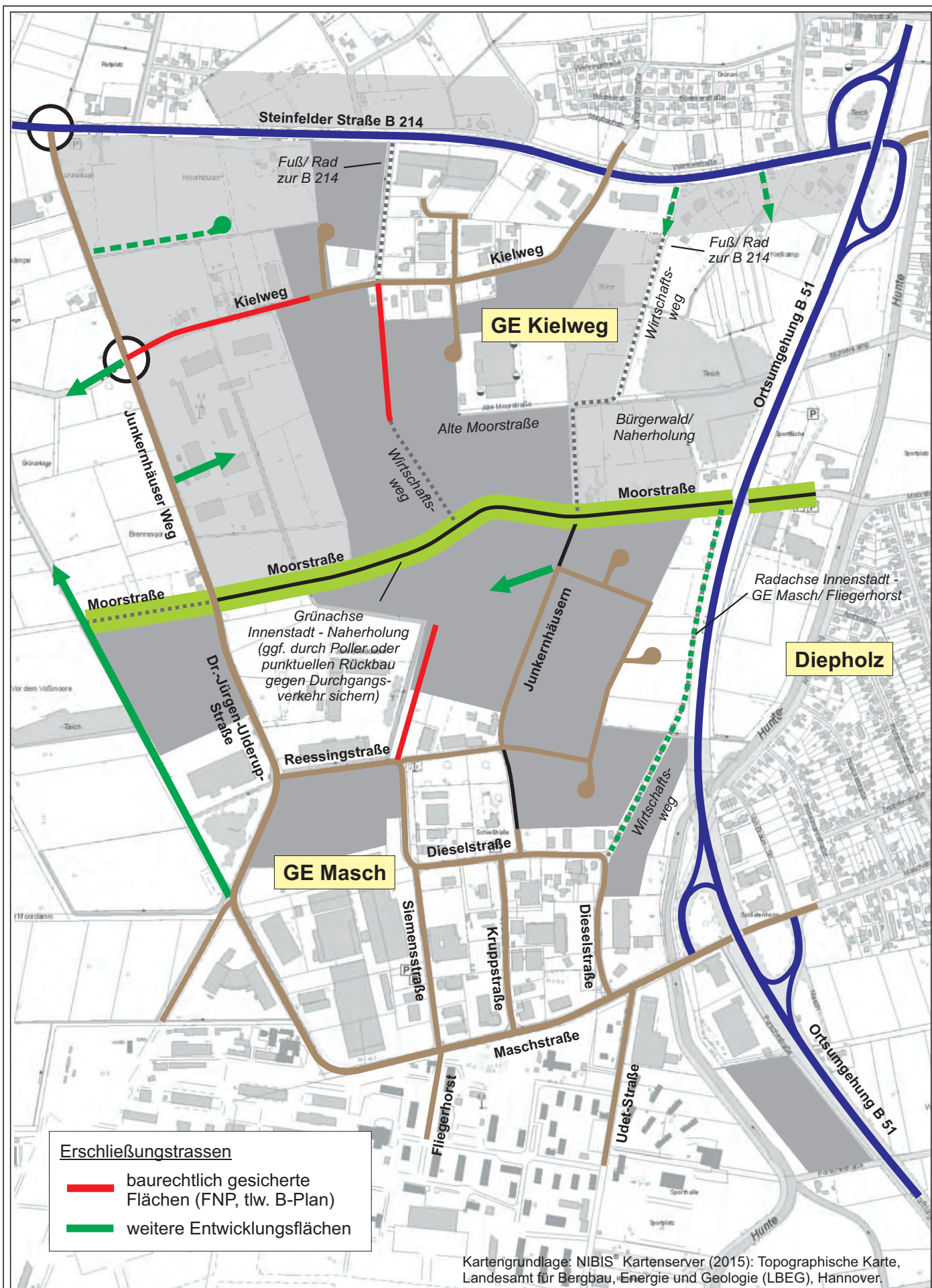


ABB.
3

Mögliche Trassenführung GE Diepholz West

4 Mögliche Trassenführung

(15) Insbesondere das Straßennetz im Gewerbegebiet Kielweg ist mit der Zeit durch weitere Flächennutzungen sukzessive angepasst worden, lässt jedoch wenig Spielraum für weitere Entwicklungsmöglichkeiten. Auch im Gewerbegebiet Masch sind die meisten direkt an das vorhandene Straßennetz angrenzenden Gewerbeflächen inzwischen belegt.

(16) Aufbauend auf dem vorhandenen Straßennetz sind für die Gewerbegebiete Kielweg und Masch Trassenvorschläge erarbeitet worden, die die internen Verknüpfungen sowie die Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz sicherstellen sollen.

(17) Für die Erschließung der baurechtlich gesicherten Flächen im Gewerbegebiet Kielweg ist die bauliche Erweiterung des westlichen Kielweges ein wesentlicher Eckpunkt. Durch diese Maßnahme können die zukünftigen Verkehre, die von Westen an das Gewerbegebiet heranfahren, direkt an der Steinfelders Straße (B 214) abgefangen werden. Die vorhandene – relativ gut ausgebaute – Anbindung im Bereich Kielweg Ost wird hierdurch verkehrlich entlastet. Zudem ist es generell sinnvoll eine 2. Zu- und Abfahrt zum Gewerbegebiet Kielweg vorzuhalten, so dass bei Straßenbauarbeiten oder auch bei Notfällen (Unfall, Brand, etc.) und damit verbundener Sperrung einer Anbindung, eine Ausweichroute besteht (**ABBILDUNG 3**).

(18) Durch die Nord-Süd-Ausdehnung der Entwicklungsflächen ist eine Achse vom Kielweg und der Reessingstraße in Richtung Moorstraße sinnvoll. Die Achse könnte mit einer Wendeschleife in der Verlängerung der Alten Moorstraße enden. Binnenverkehre zwischen den Gewerbegebieten Kielweg und Masch müssten dabei die Verbindung über den Junkernhäuser Weg und die Dr.-Jürgen-Ulderup-Straße nutzen, da die Moorstraße nicht gequert werden soll.

(19) Weitere interne Erschließungsachsen wie z.B. nördlich des Kielweges und im Bereich nördlich der Reessingstraße können im Detail erst nach Kenntnis der zukünftigen Flächennutzungen und Grundstücksaufteilung festgelegt werden, jedoch sind Erschließungsachsen hier durchaus sinnvoll, spätestens bei einer Erweiterung der Flächennutzungen.

(20) Die Verbindung Junkernhäuser Weg – Dr.-Jürgen-Ulderup-Straße weiterhin die Hauptverbindungsachse darstellen. Diese Erschließungsachse wird auch heute schon gut angenommen und stellt zukünftig die Anbindung weiterer Flächen, die sich im Westen anschließen, sicher.

(21) Die dargestellten Trassenvorschläge stellen zunächst ein Grobkonzept dar, das maßgebend durch die verkehrlichen Belange geprägt wird. Dementsprechend sind bei der Detailplanung u.a. auch naturschutzrechtliche Belange sowie das Einbeziehen der heutigen Anlieger (insbesondere Kielweg West, Moorstraße und Junkernhäusern) zu berücksichtigen.

(22) In einem weiterführenden Arbeitsschritt können auf Grundlage der Bestandsverkehre Annahmen für die zukünftig zu erwartenden Verkehre getroffen werden. Dieser Schritt dient u.a. zu Festlegung des Ausbaustandards der angrenzenden Knotenpunkte an das weiterführende Verkehrsnetz. Ziel ist es hierbei, die durch zukünftige Flächennutzungen entstehenden Neuverkehre leistungsfähig und sicher abzuwickeln.

(23) Nachfolgend werden die wesentlichen Punkte des Verkehrskonzeptes anhand von Fotobeispielen in Kurzform erläutert:



Der Knotenpunkt Steinfelder Straße (B 214)/ Kielweg ist verkehrstechnisch relativ gut ausgebaut. Aufgrund der Fahrstreifenaufteilung kann eine Signalanlage nachgerüstet werden, wenn sich die Leistungsfähigkeit aufgrund der Neuverkehre im vorfahrtsregulierten Zustand der Kapazitätsgrenze nähert. Ggf. müsste an der Anbindung Kielweg ein Fahrbahnteiler nachgerüstet werden.



Im Kielweg sollte über eine flächenhafte Belagsverbesserung nachgedacht werden, da die vorhandenen Straßenzüge nach und nach erweitert wurden und generell unterschiedliche Querschnitte und entsprechende Alterszustände aufweisen.

Auch für die Vermarktung weiterer Gewerbeflächen ist die Anpassung an eine Gewerbestraße mit begleitendem Gehweg und breiterem Parkstreifen (u.a. Abstellplatz für Lkw) sinnvoll.

Der westliche Abschnitt des Kielweges weist für eine Gewerbegebietsanbindung eine zu geringe Straßenbreite auf (Begegnungsfall Lkw-Lkw). Momentan ist dieser Abschnitt jedoch für den Schwerverkehr gesperrt.

Für zukünftige Planungen ist diese Trasse als 2. Anbindung des Gewerbegebietes Kielweg von Bedeutung, da hier über den Junkernhäuser Weg eine Verbindung zur Steinfelder Straße (B 214) besteht.



Sollte der Kielweg als weitere Anbindung genutzt werden, so muss ggf. auch über den Ausbau des Knotenpunktes Junkernhäuser Weg/ Kielweg nachgedacht werden.

Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes hängt im Wesentlichen auch von den zukünftigen Flächennutzungen ab, so dass hier u.U. ein Linksabbiegestreifen entlang des Junkernhäuser Weges eingerichtet werden muss.



Gleiches gilt für den Knotenpunkt Steinfelder Straße (B 214)/ Junkernhäuser Weg, der heute schon gut frequentiert wird. Insbesondere der Schwerverkehr überstreift beim Ein- und Ausbiegen teilweise spürbar die Verkehrsflächen des Gegenverkehrs.

Für Verkehre aus westlicher Richtung wurde hier schon ein längerer Rechtsabbiegestreifen entlang der B 214 nachgerüstet. Neben der Aufweitung des Einmündungsbereiches des Junkernhäuser Weges wird aktuell auch ein Linksabbiegestreifen entlang der B 214 geschaffen.



Für die Erschließung der baurechtlich gesicherten Flächen ist eine 2. Anbindung vom Kielweg nach Süden sinnvoll.

Für den Trassenverlauf können ggf. vorhandene Wirtschaftswege genutzt werden, wie hier vom Kielweg in Richtung Moorstraße. Alternativ sind Möglichkeiten für Paralleltrassen zu prüfen.



Die Moorstraße mit ihrem Alleecharakter stellt eine wichtige Verbindung von der Innenstadt zu dem westlich an das Stadtgebiet angrenzenden Naherholungsbereich dar (insbesondere für Fußgänger und Radfahrer) und sollte vom Gewerbegebietsverkehr freigehalten werden.

Auch ein Kreuzen der Moorstraße durch eine Nord-Süd-Achse zwischen den Gewerbegebieten Kielweg und Masch ist nicht gewünscht und auch nicht notwendig, da hier die Hauptverbindungsachse Junkernhäuser Weg – Dr.-Jürgen-Ulderup-Straße genutzt werden kann. Zudem sind die Binnenverkehre zwischen den Gewerbegebieten als eher gering einzuschätzen.



Ab dem Knotenpunkt Reessingstraße/ Siemensstraße könnte eine Erschließungsachse nach Norden verlaufen (rechte Bildhälfte über Grünfläche).

Auch für die weitere interne Erschließung sollte über die Ausgestaltung des Knotenpunktes diskutiert werden, da die Anbindung momentan nicht geradlinig erfolgt und somit insbesondere für den Schwerverkehr weniger fahrdynamisch angelegt ist.

Hannover, Dezember 2021

i.A. Dipl.-Ing. Felix Böger