

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Heepen</b>	04.02.2010	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Stieghorst</b>	11.02.2010	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	16.02.2010	öffentlich

### Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

#### **Verkehrsuntersuchung zum Oldentruper Kreuz**

### Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

BV Heepen, 26.02.2008, TOP 4.2, 6536/2004-2009

### **Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretungen Heepen und Stieghorst empfehlen dem Stadtentwicklungsausschuss, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt:

**Die Verwaltung wird beauftragt, die Machbarkeit der Variante 1 (Verlängerung der Striegauer Straße bis zur Bunzlauer Straße) zu prüfen und die Ergebnisse den politischen Gremien vorzustellen.**

### **Begründung:**

Die Bezirksvertretung Heepen hat im Februar 2008 die Verwaltung damit beauftragt, Möglichkeiten aufzuzeigen, wie der Ortskern des Stadtteils Oldentrup verkehrlich entlastet werden kann. In diese Untersuchung sollte auch eine optimierte B 66n zwischen Ostring und Oldentruper Straße einfließen.

Die Stadt Bielefeld hat im Jahr 2008 unter Zuhilfenahme eines Verkehrsplanungssystems die Aktualisierung des Analyse-Null-Falls 2003 bis 2008 (A0-Fall) durch ein externes Büro fortschreiben lassen, damit auf dieser Grundlage der Prognose-Null-Fall 2020 (P0-Fall) erarbeitet werden konnte.

Die Ermittlung der Verkehrsnachfrage für das Jahr 2020 stützt sich zum einen auf die zu erwartenden Strukturdaten in Bielefeld und den umliegenden Städten und Kreisen (Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung) und zum anderen auf die zukünftigen Verhaltensweisen der Bevölkerung. Hierbei wird für den motorisierten Individualverkehr von einer Verkehrsabnahme zwischen 1,5 bis 2 % für den Zeitraum 2008 und 2020 ausgegangen. Darüber hinaus sind auch die Netzkonstellation im IV und ÖV für das zukünftige Verkehrsaufkommen und die Verkehrsbeziehungen relevant. Aus diesem Grund gelten für den P0-Fall unter anderem die folgenden wichtigen Verkehrsprojekte als realisiert:

**A 33, durchgehend zwischen Bielefeld und Osnabrück**

**L 712n, III. und IV. Bauabschnitt**

**B 61n, Ortsumgehung Ummeln**

**Aus- und Durchbau der Grafenheider Straße**

**Ausbau der Herforder Straße**

**Stadtbahnverlängerung bis Milse-Ost**

**Berücksichtigung Hochschulcampus**

Die Daten des Verkehrsmodells für das Prognosejahr 2020 werden genutzt, um verschiedene Planungen im Stadtgebiet auf Wirkung und Verkehrswert sowie die Auswirkungen auf mögliche betroffene Räume darzustellen und zu bewerten. Als Vergleichsfall zu den verschiedenen Planfallvarianten dient der P0-Fall, der die voraussichtlich zu erwartende Situation für das Jahr 2020 beschreibt.

Um die verkehrlichen Auswirkungen einer Entlastungsstraße für den Ortskern von Oldentrup aufzeigen zu können, wurden drei Hauptvarianten und eine Untervariante mit dem Verkehrsmodell simuliert und dem P0-Fall gegenübergestellt, um so die Unterschiede auf das Straßennetz darstellen zu können.

#### Variante 1:

Bei dieser Variante wird die Striegauer Straße auf kürzestem Weg mit der südlichen Potsdamer Straße verbunden, um so das Gewerbegebiet an der Friedrich-Hagemann-Straße auf kürzestem Weg mit dem Ostring und der A 2 zu verbinden. Sie verläuft ausgehend von der Kreuzung Oldentruper Straße/Striegauer Straße/Zufahrt Marktkauf über den Parkplatz des Marktkauf-Geländes und schließt über die Bunzlauer Straße an die Potsdamer Straße an.

#### Variante 2:

Diese Variante ist in Anlehnung an die ehemalige Planung zur B 66n entstanden. Hierbei ist angedacht, die Entlastung des Oldentruper Kreuzes über eine anbaufreie, planfreie zweispurige Straße zu erreichen. Diese Entlastungsstraße verbindet das Gewerbegebiet an der Friedrich-Hagemann-Straße über eine Querspange -analog zur ehemaligen Planung für die B 66n- mit dem Ostring, gegenüber der Einmündung Altenburger Straße. Zwischen der Friedrich-Hagemann-Straße und dem Ostring bestehen keine weiteren Verknüpfungen mit dem bestehenden Straßennetz. Die Streckenführung verläuft ausgehend vom Ostring, parallel zur Bahnlinie Bielefeld – Oerlinghausen, größtenteils über unbebautes Gebiet. Im weiteren Verlauf mündet sie in die Querspange, die die o. g. Bahnlinie überquert und durch das Baderbachtal bis zur Friedrich-Hagemann-Straße verläuft. Bei dieser Variante ist für die Oldentruper Straße ein zusätzliches Brückenbauwerk erforderlich, welches die Entlastungsstraße sowie die Bahnlinie überspannt, da sich ansonsten –ohne planfreie Querung der Oldentruper Straße- durch die Schrankenschließzeiten am bestehenden Bahnübergang nachteilige Verkehrsverlagerungen ergeben könnten.

#### Variante 2 optimiert:

Diese Untervariante entspricht der Variante 2, jedoch wurde hierbei die Querspange über den Anschluss an die Entlastungsstraße hinaus bis zur Oldentruper Straße hinaus verlängert. Hierdurch konnte eine zusätzliche Verknüpfung an das bestehende Straßennetz erreicht werden, wodurch der Durchgangsverkehr zwischen Ostring und Innenstadt nicht mehr das Oldentruper Kreuz befahren muss.

#### Variante 3:

Auch diese Variante lehnt sich an die seinerzeit geplante B 66n an. Ihre Trassierung beginnt –wie die Variante 2- am Ostring, gegenüber der Altenburger Straße, verläuft parallel der Bahnlinie und mündet im Bereich des Bahnüberganges in die Oldentruper Straße. Wie bei der Variante 2 sind auch bei dieser Variante keine zusätzlichen Verknüpfungen an das bestehende Straßennetz geplant. Problematisch bei dieser Variante ist der plangleiche Anschluss an die Oldentruper Straße, da hier die Schrankenschließzeiten des Bahnüberganges zu Verkehrsbehinderungen führen.

### Analyse 2008, Prognose 2020 und Variantenuntersuchung:

Um die Entlastungswirkungen der einzelnen Varianten gegeneinander und gegenüber dem Analyse-Null-Fall und dem Prognose-Null-Fall anschaulicher darstellen zu können, wurden die Ergebnisse in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	A0-Fall	P0-Fall	Variante 1	Variante 2	Variante 2 optimiert	Variante 3
Oldentruper Str. westlich Stieghorster Str.	22.200	16.700	16.800	16.500	18.400 westlich der Querspange	17.300
Oldentruper Str. von Stieghorster Str. bis Striegauer Str.	14.800	12.600	12.600	12.700	10.000	16.400
Oldentruper Str. von Striegauer Str. bis Potsdamer Str.	16.200	13.200	7.300	12.900	12.200	10.000
Oldentruper Str. östlich Potsdamer Str.	9.600	7.700	6.600	6.400	6.700	6.900
Potsdamer Str. nördlich Oldentruper Str.	14.200	9.000	6.300	6.200	5.400	7.100
Potsdamer Str. südlich Oldentruper Str.	16.800	11.500	2.500	9.300	9.500	8.900
Striegauer Str.	6.400	5.300	8.100	5.100	3.400	9.000
Friedrich-Hagemann-Str. westlich Striegauer Str.	15.200	10.200	10.700	5.700	8.400	11.600
Friedrich-Hagemann-Str. östlich Striegauer Str.	12.400	9.200	5.300	5.400	6.700	7.600
Brückenstr. Höhe Westfalenkolleg	14.200	9.900	10.400	12.700	12.600	10.700
Brückenstr. Höhe Einmündung Heeper Str.	7.700	6.100	6.600	8.000	7.500	6.500
Lerchenstr.	5.300	3.000	3.000	4.000	3.600	3.000

Aus den in der Tabelle aufgeführten Ergebnissen wird ersichtlich, dass die Variante 1 die stärksten Entlastungen im Vergleich zum Prognose-Null-Fall für den Ortskern Oldentrup zur Folge hat. Sie entlastet die Oldentruper Straße zwischen Striegauer Straße und Potsdamer Straße und über den Knoten hinaus am stärksten. Auch die Potsdamer Straße südlich des Knotens mit der Oldentruper Straße erfährt durch die Variante 1 die größte Entlastung. Die Belastung der Brückenstraße bleibt bei der Variante 1 nahezu auf einer Höhe mit dem P0-Fall. Die Varianten 2, 2 optimiert und 3 erreichen bei den o. g. Streckenabschnitten nicht die erhofften

Entlastungswirkungen. Vor allem die Varianten 2 und 2 optimiert weisen für den Bereich der Oldentruper Straße zwischen Striegauer Straße und Potsdamer Straße nahezu unveränderte Belastungen im Vergleich zum P0-Fall (ohne Entlastungsstraße) auf. Dies wird noch deutlicher für den weiteren Verlauf in Richtung Heeper Straße. Hier verursachen die Varianten 2 und 2 optimiert auf der Brückenstraße eine Verkehrszunahme, die sogar die Analysewerte übersteigen. Zu erklären ist das damit, dass sich zu einer großräumig angelegten Straßenverbindung entsprechend mehr Durchgangsverkehre im Netz verlagern, als das bei einer lokalen Entlastungsstraße der Fall ist. Die Variante 3 hat für den Bereich Oldentruper Straße zwischen Striegauer Straße und Potsdamer Straße leichte Vorteile gegenüber den v. g. Varianten, erreicht aber dennoch nicht die Entlastungseffekte der Variante 1. Lediglich auf dem nördlich des Knotens gelegenen Astes der Potsdamer Straße weist die Variante 2 optimiert -im Vergleich zur Variante 1- höhere Entlastungswerte auf. Für den Bereich Lerchenstraße weisen –bis auf die Variante 2 optimiert- alle Varianten, im Vergleich zu Prognose-Null-Fall, gleiche Verkehrsbelastungen auf.

**Weiteres Vorgehen:**

Die Verwaltung empfiehlt somit, für die Variante 1 (Verlängerung Striegauer Straße bis zur Bunzlauer Straße) die Planungen zu konkretisieren und deren Machbarkeit zu prüfen. Hierbei sind insbesondere die von der Führung betroffenen Gewerbetreibenden einzubeziehen.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss